

事業コード	H18-建-再-2		区 分	国庫補助 県単独
事業名	地方道路交付金事業費		部局課室名	建設交通部 道路課
事業種別	一次改築(バイパス)		班 名	県道・市町村道班 (tel) 018-860-2493
路線名等	(主)男鹿半島線		担当課長名	檜森悦朗
箇所名	男鹿市戸賀		担当者名	主幹(兼)班長 木村正
総合計画との関連	政策コード	U	政策名	交流・連携と生活を支える交通基盤の整備
	施策コード	04	施策名	地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備
	指標コード	02	施策目標(指標)名	県道改良率

1. 事業の概要

事業期間	H09 ~ H20 (12年)	総事業費	51.6億円	国庫補助率	0.55	
事業規模	延長L = 2,660m 幅員W = 5.5(8.0)m					
事業の立案に至る背景	<p>本路線は、男鹿国定公園内の様々な観光資源を連絡する観光支援道路であるとともに、男鹿半島を周回する地域産業の活性化を促進する重要な路線である。また、新男鹿水族館が平成16年にオープンしたことにより交通需要の増大が見込まれている。</p> <p>しかし、当該区間は急勾配(最急勾配12%)、急カーブ(最小曲線半径16m)が連続し、幅員狭小(車道幅員5.0m)のため、大型バス等のすれ違いが困難であり、特に冬期交通の安全性が確保されていない状況である。このため、地域の交通の安全と広域的周遊型観光の支援を図るため、道路整備を行うものである。</p>					
事業目的	<p>交通隘路区間の解消(幅員狭小、線形不良、急勾配) 道路の防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送道路) 冬期末改良区間の解消</p>					
事業費内訳 事業内容 (単位:千円)		計 画 時	評 価 時	増 減	理 由 等	
	事業費	5,939,000	5,156,000	-783,000		
	経費内訳	工事費	4,938,000	4,287,000	-651,000	縦断及び幅員計画見直し
		用補費	272,000	236,000	-36,000	縦断及び幅員計画見直し
		その他	729,000	633,000	-96,000	
	財源内訳	国庫補助	3,266,450	2,835,800	-430,650	
		県債	2,538,000	2,204,000	-334,000	
その他		0	0	0		
一般財源	134,550	116,200	-18,350			
事業内容	調査・設計 用地買収補償 橋梁・トンネル 改良舗装工	調査・設計 用地買収補償 橋梁・トンネル 改良舗装工				
事業の進捗状況	用地買収が完了し、現在改良工及びトンネル工、橋梁工を推進しており、平成18年度末で事業の進捗は約9割の見込みである。					
事業推進上の課題	特になし					
関連する計画等	あきた21総合計画における「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」を支援する事業 男鹿半島振興計画					
情勢の変化及び長期継続の理由	<p>事業箇所が男鹿半島国定公園内のため、道路設計等について関係機関と調整を図りながら進める必要があり、その検討に時間を要した。また用地買収が一部難航したことにより事業が長期化した。</p> <p>平成17年3月22日に旧男鹿市・若美町が合併し、男鹿市になった。</p> <p>平成16年に新男鹿水族館がオープンした。</p>					
事業効率把握の手法及び効果	指標名	路線冬期幅員確保率				
	指標式	冬期幅員確保率(幅員確保済延長/路線実延長)				
	指標の種類	成果指標	業績指標	低減指標の有無	有 無	
	目標値 a	32.6 %		データ等の出典	道路現況調査	
	実績値 b	25.6 %				
達成率 b/a	78.5 %		把握の時期	平成18年7月		

前回評価結果等	選定または継続	改善	見直し	保留または中止
	指摘事項			
	特になし			
	指摘事項への対応			
	特になし			

2. 所管課の自己評価

観 点	評 価 の 内 容 (特 記 事 項)	評 価 点		
必 要 性	当該区間は、幅員狭小(車道幅員5.0m)のうえ、急勾配(最急勾配12%)及び急カーブ(最小曲線半径16m)の連続であり、冬期堆雪幅が確保されておらず、道路構造上の欠陥箇所が多数存在する。	10点		
緊 急 性	急峻な地形・地質が相まって土砂崩れ等の災害が頻繁に発生し、その度に交通規制が行われており、生活道路及び観光支援道路としての機能を果たすうえで早急な道路整備が必要である。	9点		
有 効 性	緊急輸送道路の指定路線であり、災害や救急医療施設へのアクセス道路としての活用も見込まれ、防災計画上の重要路線である。 平成16年にオープンした男鹿水族館「GAO」へのアクセス道路であり、男鹿国定公園に点在する観光施設を周遊する路線の一部となることから、整備後の有効性は高い。	23点		
効 率 性	事業の費用便益比は、1.41であり効率性は高い。 ・総費用の現在価値 5,642百万円 ・総便益の現在価値 7,934百万円 計画日交通量は3,020台となっている。 事業費については、縦断及び幅員等の道路計画の見直しを行っており、コスト縮減に努めている。	20点		
熟 度	用地買収が完了しており、事業進捗率も約9割であることから事業の熟度は高い。	20点		
判 定	ランク () 観光支援道路であるとともに地域住民の重要な生活道路となっており、「効率性」「熟度」の項目で評価点が高いことから、引き続き実施すべき事業である。	82点		
総 合 評 価	継続	改善して継続	見直し	中止
	事業継続は妥当である。			

3. 評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)

引き続きコスト縮減に留意しながら、事業を継続する。

4. 公共事業評価専門委員会意見

県の対応方針を「可」とする。

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H18-建-再-2)

適用基準名 道路改築事業(地域内・生活圏交通促進)

箇所名 (男鹿市戸賀)

1. 評価内訳

観点	評価項目 細別	評価基準	配点	評価点	摘要	
必要性	道路の現状の問題					
	道路構造上の欠陥箇所数 ・車道幅員 < 5.5m ・最小半径 < 100m ・最急勾配 > 5% ・冬期堆雪巾なし	3箇所以上 2箇所 1箇所 0箇所以上	8 6 4 0	8		
	道路環境上の欠陥該当項目 ・現道の混雑度 1.0 ・現道の旅行速度 30km/h ・現道の事故率 50件 ・通学路指定で歩道なし ・重大交通事故が発生	5件該当 4件該当 3件該当 2件該当 1件該当 該当項目なし	7 6 5 4 2 0			2
	計		15	10		
	緊急性	道路をとりまく環境等				
		関連事業の有無 ・県の主要プロジェクト ・地域振興プロジェクト ・ほ場整備等の他事業	あり なし	4 0	4	
		市町村合併支援道路	位置づけあり 位置づけなし	3 0		
		交通量	増加している 増加していない	3 0	0	
		特有の課題の有無 老朽橋、災害危険箇所、 冬期通行不能区間等	あり なし	5 0		
		計		15	9	
有効性		道路の位置づけ				
	生活圏30分形成道路等	該当する 該当しない	7 0	0		
	救急医療施設へのアクセス道路	該当する 該当しない	7 0			7
	地域防災計画に重要な道路	該当する 該当しない	7 0	7		
	社会変化による事業の必要性	必要性が高い 低下傾向 必要性が低い	9 6 3			9
	計		30	23		
効率性	事業の投資効果等					
	費用便益比(B/C)	1.0以上 0.5以上~1.0未満 0.5未満	5 3 0	5		
	計画交通量	1,000台/日以上 500台/日以上~1,000台日/未満 300台/日以上~500台日/未満 300台/日未満	5 4 3 0			5
	コスト縮減	あり なし	5 0	5		
	事業中止による影響	既投資額の損失大 既投資額の部分的損失 既投資額の損失が少ない	5 4 3			5
	計		20	20		
熟度	事業の進捗進捗状況					
	事業の進捗(事業費)	8割以上完了 5割以上完了 1割以上完了 1割未満	10 8 5 2	10		
	用地買収の進捗(面積)	8割以上完了 5割以上完了 1割以上完了 1割未満 未着手	10 8 5 2 0			10
	計		20	20		
	合計			100	82	

2. 判定

ランク	判定内容	配点	判定	摘要
	優先度がかなり高い	80点以上		
	優先度が高い	60点以上~80点未満		
	優先度が低い	60点未満		