

事業コード	H19-建-継-21		区 分	国庫補助 県単独
事業名	重要港湾改修事業		部局課室名	建設交通部 港湾空港課
事業種別	臨港道路		班 名	港湾班 (tel) 018-860-2544
路線名等	船川港		担当課長名	山内啓一
箇所名	船川港金川地区 臨港道路生鼻崎線		担当者名	佐藤朋章
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	02	施策名	環日本海交流活動を支える物流ネットワークの整備
	指標コード	01	施策目標(指標)名	秋田・能代・船川港取扱貨物量

## 1. 事業の概要

事業期間	H14 ~ H20 (7年)		総事業費	41.6億円	国庫補助率	5/10	
事業規模	道路拡幅 延長L=3,231m 幅員19.25m (0.5-6.5-2-6.5-0.5-3.25)						
事業の立案に至る背景	船川港の臨港道路生鼻崎線は、国道101号とともに男鹿市船川港と秋田港及び周辺市町村とを結ぶ物流及び県民の日常生活に重要な路線となっている。 周辺道路の整備により、当路線を利用する港湾関連車両やその他の交通が年々増加しており、港湾物流に支障をきたすため、既存臨港道路を拡幅整備し、物流機能を確保する必要がある。						
事業目的	既存道路施設の機能強化 物流ネットワークの構築(船川港~国道101号) 道路の防災対策・危機管理の充実(第1次緊急輸送道路)						
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	5,500,000	4,152,000	-1,348,000			
	経費内訳	工事費	4,959,000	3,593,000	-1,366,000	のり面対策工のコスト縮減	
		用補費	209,000	196,000	-13,000		
		その他	332,000	363,000	31,000		
	財源内訳	国庫補助	2,750,000	2,089,800	-660,200		
		県債	2,474,000	1,911,600	-562,400		
その他		0	0	0			
一般財源	276,000	150,600	-125,400				
事業内容	改良工 トンネル工 舗装工		改良工 トンネル工 舗装工				
事業の進捗状況	事業の進捗率は平成18年度末現在で91%進んでおり、事業延長L=3,231mのうちトンネルL=723mを含む秋田側1,800mを今年9月に一部供用を行い、平成20年度に全線完成を予定している。						
事業推進上の課題	一部用地取得が難航している箇所があり、現在土地収用法により用地取得する手続きを進めている。						
関連する計画等	県道男鹿半島線生鼻崎工区 (臨港道路重用区間H16事業着手) 国道101号男鹿拡幅 (供用開始H16年3月) 国道101号羽立バイパス (供用開始H19年9月)						
情勢の変化及び長期継続の理由	船川港での取扱貨物量の増加 (事業採択時H13年 656千トン H18年762千トン 16%増) 交通量の増加 (H11年交通量調査 16,070台/日 H17年交通量調査 17,958台/日 12%増)						
事業効率把握の手法及び効果	指標名	船川港取扱貨物量					
	指標式	船川港での年間取扱貨物量					
	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	800 千トン H20		データ等の出典	秋田県港湾統計年報		
	実績値 b	762 千トン H18					
達成率 b/a	95.3 %		把握の時期	平成19年8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	本路線に接続する国道101号及び臨港道路埋立幹線はすでに4車線を確保しておりボトルネックであった2車線の現道を4車線に拡幅する計画であるので、手段に代替性がなく妥当である。 企業ヒアリングにより、県内陸部にあるリサイクル工場への港湾発生貨物の増加が見込まれる。	25点
緊 急 性	平成20年度完成予定であり、平成18年度末で91%進捗している上、平成19年度に一部供用が図られたので、事業効果が早期に発揮される。 国道101号男鹿拡幅が平成16年に供用し、当該区間の4車線化により、第一次緊急輸送路指定区間(船川港～県庁)全線が4車線となり、防災機能の強化が図られるので緊急性が高い。	20点
有 効 性	あきた21総合計画における船川港の将来貨物量を効果指標とする。 物流ネットワークの整備により、船川港の取扱貨物量確保に、間接的に貢献する。	16点
効 率 性	事業の費用便益比は3.4と高く、効率性は高い。 コスト縮減については、のり面对策工等を見直し、大幅なコスト縮減を図り、効率性は高い。	20点
熟 度	地元男鹿市及び地元民間団体の船川港湾振興会からも早期整備の要請がされている。 地元住民からの反対運動は起こっていないが、事業用地未買収部分がある。 港湾利用者や関係機関との十分な意見調整を行った上で、工事を進めている。 県道男鹿半島線の道路管理者との地域連携事業として、整備促進を図っている。	11点
判 定	ランク ( ) 「必要性」が特に高い点数となっており、県の防災計画上の重要路線として、引き続き整備を実施すべきである。	92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  
適用基準名 港湾事業

事業コード (H19-建-継-21 )  
箇所名 ( 船川港金川地区 臨港道路生鼻崎線 )

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	事業の必要性				
	代替手段の有無	手段に代替性がなく妥当である 手段には代替性がないが改善の余地がある 他の手段と比較検討の余地がある	10 5 3	10	
	社会情勢変化による課題把握とニーズの適合性	港湾事業に対するヒアリング等で具体的な県民、港湾利用者のニーズを把握しており、ニーズの高い事業である。	15	15	
		港湾事業に対するヒアリング等で具体的な県民、港湾利用者のニーズを把握しており、ニーズはある。	10		
		港湾事業に対するヒアリング等で具体的な県民、港湾利用者のニーズを把握しているが、一部のニーズである。 県民、港湾利用者のニーズが把握されていない	5 0		
計		25	25		
緊急性	事業休止・廃止の影響				
	社会経済情勢等による事業休止・廃止の影響	継続実施しないと事業効果や効率性への影響が大きい 継続実施しなくても事業効果や効率性への影響が小さい 継続実施しなければならない特段の理由はない	12 6 0	12	
	他事業との関連	他事業と関連しており、緊急性が高い	8	8	
		他事業と関連しているが、緊急性は低い	4		
		他事業との関連はない	0		
計		20	20		
有効性	期待される効果				
	地域経済の活性化、港の利活用からの効果	効果にかかる指標を設定し、定量的な把握をしている 効果について定性的な把握をしている 事業実施による効果が把握されていない	12 6 0	12	
	上位計画への貢献度 秋田 2 1 総合計画	施策目標の中核事業であり貢献度が高い	8	4	
		施策目標に間接的に貢献する	4		
		施策目標に貢献しない	0		
計		20	16		
効率性	事業の投資効果				
	費用対効果	2.0 以上	10	10	
		1.0 以上～2.0 未満	5		
		1.0 未満	0		
	事業実施コストの縮減 コスト縮減の検討状況	十分なコスト縮減が図られている	5	5	
コスト縮減が不十分であり、今後さらに検討する必要がある		3			
コスト縮減が図られていない		0			
当初計画との比較 当初計画事業費からの増減	減少又は 10% 未満の増加	5	5		
	10% 以上 30% 未満の増加	3			
	30% 以上の増加	1			
計		20	20		
熟度	合意形成の状況				
	周辺市町村から県、国等への早期完成要望の有無	有り	2	2	
		無し	0		
	同盟会・協議会等の早期完成要望活動の有無	有り	2	2	
		無し	0		
	地元住民による反対運動の有無	有り	0	0	
		無し	2		
	輸送機関、漁業、港湾関係企業等の調整	調整済み、順調に調整中	2	2	
		未調整	0		
	その他の協力体制の有無	有り	2	2	
無し		0			
事業の進捗状況 進捗状況と今後の見込み	計画より進捗しており、順調に推移する	5	3		
	概ね計画どおりであり、課題はあるが当面進捗に影響がない	3			
	計画より遅れている	1			
	課題解決の見込みはない	0			
計		15	11		
合計			100	92	

2. 判定

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