

事業コード	H20-建-継-13		区 分	国庫補助 県単独
事業名	地方道路交付金事業費(改築)		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	道路建設班 (tel) 018-860-2492
路線名等	(主)横手大森大内線		担当課長名	小嶋 宣英
箇所名	横手市 塚堀		担当者名	主幹(兼)班長 遠田 久雄
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	H16 ~ H23 ( 8 年 )		総事業費	12.1億円	国庫補助率	5.5/10	
事業規模	延長L = 2,801m 幅員W = 6.0(11.0)m						
事業の立案に至る背景	<p>本路線は、合併関係市町村である旧大森町、旧大雄村等の周辺町村から横手市街地への通勤、通学の生活道路や平成19年に開院した平鹿総合病院へのアクセス道路であるとともに、バス路線及び緊急輸送道路などの沿線集落の日常生活を支える重要な路線である。</p> <p>しかし、当該区間は通学路であるが幅員狭小(Wmin=5.0m)で歩道もなく、大型車のすれ違いや冬季交通の確保が困難な状況であるため、慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>そのため、地域の交通の安全確保と交通混雑の解消を図るため、道路整備を行うものである。</p>						
事業目的	<p>安全な生活環境の確保(通学路における歩道未整備の解消)</p> <p>道路の防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送路)</p> <p>地域づくりの支援(市町村合併支援)</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	950,000	1,202,000	252,000			
	経費内訳	工事費	602,000	770,000	168,000		
		用補費	189,000	224,000	35,000		
		その他	159,000	208,000	49,000		
	財源内訳	国庫補助	522,500	661,100	138,600		
		県 債	406,000	513,855	107,855		
その他		0	0	0			
一般財源	21,500	27,045	5,545				
事業内容	調査・設計 用地買収補償 橋梁工 改良舗装工	調査・設計 用地買収補償 橋梁工 改良舗装工			昨年度まで県単独にて整備を進めていた隣接工区を、国庫補助の本工区に取り込むこととしたため増額が必要となった。		
事業の進捗状況	地元の同意を得て、平成18年度より用地買収、平成19年度より工事に着手している。						
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						
情勢の変化及び長期継続の理由	平成17年10月1日に旧横手市外7町村が合併し、横手市となった。						
事業効率把握の手法及び効果	指 標 名	県道改良率					
	指 標 式	改良率(改良済延長/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	69.3 %		データ等の出典	道路現況調査		
	実績値 b	70 %					
達成率 b/a	101.0 %		把握の時期	平成20年 4 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)及び線形不良(最小曲線半径65m)で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。 狭隘なことから混雑度が1.89と高く、円滑な交通が確保されていない。 通学路指定路線であるが歩道がなく、通学児童をはじめ地域住民の安全確保のため、早急な整備が必要である。 H17に死亡事故が発生している。	13点
緊 急 性	交通量が増加(H11 5,793台 H17 6,876台)している他、市町村合併支援道路としての位置づけもあることから、早急に道路整備を行う必要がある。 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。	10点
有 効 性	合併関係市町村である旧大森町、旧大雄村と横手市中心部を連絡する路線であり、地域住民の重要な生活道路である(生活圏30分形成道路)。 平鹿総合病院へのアクセス道路であり、緊急輸送道路の指定路線であることから、地域の防災計画に重要な路線である。	30点
効 率 性	事業の費用便益比は、2.15であり効率性は非常に高い。 ・総費用の現在価値 1,377百万円 ・総便益の現在価値 2,964百万円 計画日交通量は、7,800台となっている。 道路盛土材を他工区からの流用土とすることによるコスト縮減を検討している。 工区の約6割がバイパスであり、事業中止の場合の影響が大きい。	20点
熟 度	事業に対する地元の合意を得ており、用地買収及び工事も順調に進んでいることから計画通りの進捗である。 事業の進捗が28%、用地買収の進捗が72%である。	13点
判 定	ランク ( ) 地域住民の生活道路としての重要性が益々増大しており、「必要性」「有効性」「効率性」の項目で評価点が高く、引き続き実施すべき事業である。	86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)

当該事業の施工にあたっては、整備計画を踏まえ、着実に推進するとともに引き続きコスト縮減に留意する。

## 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 (H20-建-継-13 )

適用基準名 道路改築事業 (地域内・生活圏交通促進)

箇所名 (横手市 塚堀 )

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	3箇所以上	8	8	
	・車道幅員 < 5.5m	2箇所	6		
	・最小半径 < 100m	1箇所	4		
	・最急勾配 > 5%	0箇所以上	0		
	・冬期堆雪巾なし				
	道路環境上の欠陥該当項目	5件該当	7	5	
	・現道の混雑度 1.0	4件該当	6		
	・現道の旅行速度 30km/h	3件該当	5		
	・現道の事故率 50件	2件該当	4		
・通学路指定で歩道なし	1件該当	2			
・重大交通事故が発生	該当項目なし	0			
計			15	13	
緊急性	道路をとりまく環境等				
	関連事業の有無	あり	4	4	
	・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	なし	0		
	市町村合併支援道路	位置づけあり	3	3	
		位置づけなし	0		
	交通量	増加している	3	3	
		増加していない	0		
特有の課題の有無	あり	5	0		
・老朽橋、災害危険箇所、 ・冬期通行不能区間等	なし	0			
計			15	10	
有効性	道路の位置づけ				
	生活圏30分形成道路等	該当する	7	7	
		該当しない	0		
	救急医療施設へのアクセス道路	該当する	7	7	
		該当しない	0		
	地域防災計画に重要な道路	該当する	7	7	
	該当しない	0			
社会変化による事業の必要性	必要性が高い	9	9		
	低下傾向	6			
	必要性が低い	3			
計			30	30	
効率性	事業の投資効果等				
	費用便益比 (B/C)	1.0以上	5	5	
		0.5以上?1.0未満	3		
		0.5未満	0		
	計画交通量	1,000台/日以上	5	5	
		500台/日以上?1,000台日/未満	4		
		300台/日以上?500台日/未満	3		
		300台/日未満	0		
コスト縮減	あり	5	5		
	なし	0			
事業中止による影響	既投資額の損失大	5	5	e t c 大規模バイパス e t c 部分的ミニバイパ e t c 現道拡幅	
	既投資額の部分的損失	4			
	既投資額の損失が少ない	3			
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	10	5	
		5割以上完了	8		
		1割以上完了	5		
		1割未満	2		
		未着手	0		
用地買収の進捗 (面積)	8割以上完了	10	8		
	5割以上完了	8			
	1割以上完了	5			
	1割未満	2			
	未着手	0			
計			20	13	
合計			100	86	

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		