

事業コード	H24-建-新-03		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	建設部 道路課	
事業種別	一次改築(バイパス)		班 名	調整・企画管理班 (tel) 018-860-2485	
路線名等	(主)秋田八郎潟線		担当課長名	阿部喜巳	
箇所名	五城目町町村		担当者名	佐藤秀治	
総合計画との関連	政策コード	17	政 策 名	新たな生活圏の創造	
	施策コード	04	施 策 名	地域内交通の整備	
	指標コード	01	施策目標(指標)名	県道の整備推進	

1. 事業の概要

事業期間	H25 ~ H28 (4年)		総事業費	3.2億円	国庫補助率	7/10	
事業規模	延長 L=1,080m 幅員 W=6.0(8.5)m (1.25+3.0+3.0+1.25)						
事業の立案に至る背景	本路線は秋田市から八郎潟町に至る県道であり、当該計画区間のある馬場目地区の通勤、通学、通院等の生活上、重要な路線である。また、計画区間は通学路指定区間であり、町が実施主体である乗合タクシーのルートでもあるが、最小曲線半径がR=35mと屈曲しているほか、最小幅員が5.0mと狭隘な区間が連続し、車両のすれ違いが困難で、とくに冬期は危険な状況にある。このため、地元町内会や改良整備促進期成同盟会等からの要望書も提出されている。						
事業目的	バイパス整備による安全で円滑な交通の確保 ・線形改良及び幅員の確保による車両等通行の安全性等の向上 ・通過交通の排除による沿線住民及び通学路指定区間である現道の歩行者、自転車の安全性向上						
事業費内訳 事業内容 (単位:千円)			全 体	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度以降
	事業費		320,000	50,000	100,000	100,000	70,000
	経費内訳	工事費	220,000		60,000	100,000	60,000
		用補費	40,000		40,000		
		その他	60,000	50,000			10,000
	財源内訳	国庫補助	224,000	35,000	70,000	70,000	49,000
		県 債	86,400	13,500	27,000	27,000	18,900
その他							
一般財源	9,600	1,500	3,000	3,000	2,100		
事業内容			路線測量、各種調査、詳細設計、用地測量等	用地補償、本工事	本工事	本工事	
調査経緯	平成17年度 概略設計 平成23年度 道路予備設計						
上位計画での位置付け	ふるさと秋田元気創造プランにおける「社会資本整備」を推進する事業。						
関連プロジェクト等	当該計画区間西側の館越工区の道路改良工事(H20~H24) 映画「釣りキチ三平」のロケ地となった北の又集落における農家レストランの整備(H22)						
事業を取り巻く情勢の変化	地元の総意としての要望があった。						
事業効率把握の手法	指標名	県道改良率					
	指標式	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	70%		データ等の出典	道路課調べ		
	達成値 b	72%					
	達成率 b/a	102%		把握の時期	平成24年 4月		

2. 所管課の1次評価

観 点	評 価 の 内 容 (特 記 事 項)	評 価 点
必 要 性	町村集落から地域防災計画上の避難所である馬場目小学校や湖東病院等医療機関へアクセスする重要な路線である。 集落内は最小幅員が5.0mと狭く、屈曲部もあり、車両の交差が困難な状況で、冬期はさらに通行が困難になる。	28点
緊 急 性	地域住民の生活に欠かせない乗合タクシーが通行しているが、幅員が非常に狭く、大型車と交差する場合は徐行したり、待たなければならない状況がある。 車両と歩行者の接触事故があった。	9点
有 効 性	通過交通がバイパスへ流れることにより、現道の交通量が大幅に減少し、歩行者や自転車が安全に通行できるようになる。 計画区間西側の館越地区、帝釈寺地区は改良済みであり、計画区間が整備されることにより、安全な道路環境が連続して確保できる。	15点
効 率 性	事業の費用便益は1.4であり、効率性は高い。 ・総事業費の現在価値3.5億円 ・総便益の現在価値4.9億円 計画交通量は1,400台/日である。	15点
熟 度	町内会や期成同盟会から早期道路改良の要望書が提出されている。	15点
判 定	ランク ()	82点
	ランク であり、事業実施箇所としての優先度は高く、事業を実施すべきである。	
総 合 評 価	選定 改善して選定 保留 評価結果から事業箇所としての優先度は高く、事業を実施すべきである。	

3. 総合政策課長の2次評価

総 合 評 価	選定 改善して選定 保留
	当該路線は、当該計画区間のある馬場目地区の通勤、通学、通院等の生活する上で重要な路線であり、町の乗合タクシー等のルートになっているが、幅員が狭隘な区間が連続するなどし、特に冬期は車両のすれ違いが困難である。交通の安全性の確保の観点から、必要性及び緊急性は高く、事業実施という1次評価は妥当と判断される。

4. 財政課長意見

意 見 内 容	選定 改善して選定 保留
	当該区間は、通勤や通学等の生活道路として重要な道路であるが、急カーブが存在するほか、歩道がない上に幅員狭小区間が連続し、車両のすれ違いが困難であるため、事業実施の優先度は高い。バイパスの歩道を設置せず、補償費が過大となる現道の拡幅を避け、バイパスを採用して補償物件が少ないルートを選択するなどコスト縮減の観点からも妥当である。

5. 最終評価(新規箇所選定会議)

総 合 評 価	選定 改善して選定 保留
	事業の実施は妥当である。

6. 評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)

事業箇所を国に新規要望する。

7. 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 新規箇所評価

事業コード (H24-建-新-03)

適用基準名 道路改築事業 (地域内・生活圏交通促進)

箇所名 (五城目町町村)

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	25	25	
	・車道幅員 < 5.5m	2箇所	20		
	・最小半径 < 100m	1箇所	15		
	・最急勾配 > 5%	0箇所	0		
	・冬期堆雪巾なし	5件該当	15		
	道路環境上の欠陥該当項目	4件該当	12		
	・現道の混雑度 1.0	3件該当	9		
	・現道の旅行速度 30km/h	2件該当	6		
	・現道の事故率 50件	1件該当	3		
	・通学路指定で歩道なし	該当項目なし	0		
・重大交通事故が発生					
計			40	28	
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		
		位置づけなし	0		
交通量	増加している	3			
	増加していない	0			
特有の課題の有無	あり	5	5		
	老朽橋、災害危険箇所、冬期通行不能区間等	なし			0
	計				15
有効性	道路の位置づけ				
	生活圏30分形成道路等	該当する	5	5	
		該当しない	0		
	救急医療施設へのアクセス道路	該当する	5		
		該当しない	0		
地域防災計画上重要な道路	該当する	5			
	該当しない	0			
計			15	15	
効率性	事業の投資効果等				
	費用便益比 (B / C)	1.0以上	8	8	
		0.5以上1.0未満	5		
		0.5未満	0		
	計画交通量	1,000台/日以上	7		
	500台/日以上1,000台日/未満	5			
	300台/日以上500台日/未満	3			
	300台/日未満	0			
計			15	15	
熟度	地元の状況				
	地元ニーズ	文書要望あり	5	5	
		口頭要望あり	3		
		要望なし	0		
	地元の協力体制	地元の内諾	5		
	用地反対	0			
地元への方針説明	あり	5	5		
	なし	0			
計			15	15	
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		