

事業コード	H30-建-新-01		区 間	● 国庫補助 ○ 県単独			
事業名	地方道路交付金事業(改築)		部局課室名	建設部 道路課			
事業種別	一次改築(現道拡幅・バイパス)		班 名	調整・企画管理班 (tel)018-860-2483			
路線名等	一般国道 341号		担当課長名	道路課長 佐藤 秀治			
箇所名	秋田市雄和新波		担当者名	副主幹(兼)班長 柳沢 悟			
プランと連関	政策コード	04	政 策 名	秋田の魅力が際立つ 人・もの交流拡大戦略			
	施策コード	05	施 策 名	県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備			
	指標コード	02	施策目標(指標)名	高速道路を補完し、広域交流を促進する幹線道路網の形成			
1. 事業の概要							
事業期間	H 31 ~ H 37 (7 年)		総事業費	10.2 億円	国庫補助率 59.50		
事業規模	延長 L=1,100m 幅員 W=6.0(8.5)m (1.25-3.00-3.00-1.25)						
事業の立案に至る背景	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道341号は、秋田自動車道「協和IC」と日沿道「松ヶ崎亀田IC」を結ぶなど、県内陸部と沿岸部を接続する幹線道路である。また(主)秋田雄和本荘線との連携により、雄和・大内間の地域交流に寄与する生活道路としての機能も併せ持つ路線となる。 ○ しかし当該区間は、幅員狭隘(最小幅員W=4.0(5.0)m)、急カーブ(最小曲線半径R=30m)、交差点部の急勾配(i=5%)などにより車両通行に支障をきたしており、特に積雪時にはこれらの課題が顕著である。 ○ また第三次緊急輸送道路にも指定されている本路線の機能を保持するため、早急に整備する必要がある。 						
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現道拡幅及び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通行の安全性の向上 ○ 緊急輸送道路としての機能を確保する(第三次緊急輸送道路) 						
事業費内訳(単位:千円)			全 体	H 3 1 年 度	H 3 2 年 度	H 3 3 年 度	H 3 4 年 度 以 降
	事 業 費		1,015,000	62,000	190,000	267,000	496,000
	経費内訳	工 事 費	597,000		68,000	154,000	375,000
		用 補 費	328,000		109,000	110,000	109,000
		そ の 他	90,000	62,000	13,000	3,000	12,000
	財源内訳	国庫補助	603,925	36,890	113,050	158,865	295,120
		県 債	369,700	22,500	69,200	97,300	180,700
そ の 他							
一 般 財 源		41,375	2,610	7,750	10,835	20,180	
事 業 内 容			路線測量、道路・橋梁詳細、用地測量	橋梁下部工、用地買収	橋梁上・下部工、用地買収	道路土工、旧橋撤去、用地買収	
調査経緯	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成28年度 道路概略設計 ○ 平成29年度 道路予備設計 						
上位計画での位置付け	○ 第3期ふるさと秋田元気創造プランにおける重点戦略「秋田の魅力が際立つ 人・もの交流拡大戦略」を推進						
関連プロジェクト等	○ 新波川・床上浸水対策特別緊急事業(H30~H34)						
事業を取り巻く情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道341号並びに新波川改修促進協議会から要望書が提出されている。(毎年) ○ 当該区間の改良に関係する要望書が秋田市から提出されている。(毎年) 						
事業効率把握の手法	指 標 名	県管理国道改良率					
	指 標 式	改良率(県管理国道改良済延長/県管理国道実延長)					
	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	94.1 %		データ等の出典	道路課調べ		
	達 成 値 b	93.8 %					
	達 成 率 b/a	99.6 %		把握の時期	平成 30 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道341号は、秋田自動車道「協和IC」と日道道「松ヶ崎亀田IC」を結ぶなど、県内陸部と沿岸部を接続する幹線道路として位置付けられる。また、(主)秋田雄和本荘線との連携により、雄和・大内間の交流に寄与する生活道路としての機能も併せ持つ路線となる。 ○ 当該工区起点側及び終点側は改良済みであることから、秋田雄和本荘線との連携により一連の効果を発揮するために早期事業化が必要である。 	27点
緊 急 性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新波川の河川改修(床上浸水対策特別緊急事業)に関連する事業となり、早期の事業着手が必要となる。 ○ 家屋連坦部における幅員狭隘(W=4.0(5.0)m)や、急カーブの点在(R=30m~40m)、交差点部の急勾配(i=5%)など、車両通行に支障をきたしている。 ○ 家屋連坦部における堆雪帯が確保されておらず、冬期交通の安全確保が課題となっている。 	20点
有 効 性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第三次緊急輸送路に指定されており、整備による機能強化が期待される。 	11点
効 率 性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業の費用便益比は3.85であり効率性は高い。 <ul style="list-style-type: none"> ・総費用の現在価値 8.7億円 ・総便益の現在価値 33.5億円 ○ 計画交通量は2,800台/日である。 	13点
熟 度	<ul style="list-style-type: none"> ○ 秋田市や地元協議会から、毎年要望書が提出されている区間である。 ○ 昨年の7月豪雨を受けて、新波川の河川改修と連携して進める事業であり、地元熟度はかなり高い。 	15点
判 定	ランク (● I ○ II ○ III) 判定ランクIであり、事業実施箇所としての優先度はかなり高く、事業を実施すべきである。	86点
総 合 評 価	● 選定 ○ 改善して選定 ○ 保留 評価結果から事業実施箇所としての優先度はかなり高く、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
/	

4. 財政課長意見

意見内容	○ 選定 ○ 改善して選定 ○ 保留
/	

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)

計画的な実施に努める。

7. 公共事業評価専門委員会意見

--

公共事業箇所評価基準

評価種別 新規箇所評価
 適用基準名 道路改築事業 (地域間交流・連携促進)

事業コード (H30 - 建 - 新 - 01)
 箇所名 (秋田市雄和新波)

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	3箇所以上	17	17	・車道幅員 W=4.0(5.0)m ・最小半径 30m ・冬期堆雪巾なし
		2箇所	2箇所	12		
		1箇所	1箇所	7		
		0箇所	0箇所	0		
	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	5件該当	18	10	・現道規制速度 30km/h ・通学路指定で歩道なし ・人対車両の死傷事故
		4件該当	4件該当	14		
		3件該当	3件該当	10		
		2件該当	2件該当	6		
		1件該当	1件該当	3		
該当項目なし		該当項目なし	0			
計			35	27		
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	あり	10	10	・新波川床上浸水対策特別緊急事業
		なし	なし	0		
	緊急度の高い課題の有無 老朽橋、災害危険箇所、冬期通行不能区間等	あり	あり	10	10	・大雨時の道路冠水による全面通行止め被災あり
		なし	なし	0		
計			20	20		
有効性	道路の位置づけ					
	緊急輸送道路	第1次輸送道路	第1次輸送道路	8	6	・第3次輸送道路
		第2次輸送道路	第2次輸送道路	7		
		第3次輸送道路	第3次輸送道路	6		
		指定なし	指定なし	0		
	救急医療施設へのアクセス	直接アクセスする	直接アクセスする	7	5	・間接的に補充
間接的に補充する		間接的に補充する	5			
アクセスへの貢献は小さい		アクセスへの貢献は小さい	1			
計			15	11		
効率性	事業の投資効果等					
	費用便益比 (B/C)	1.0以上	1.0以上	10	10	・B/C=3.85
		1.0未満	1.0未満	0		
	計画交通量	5,000台/日以上	5,000台/日以上	5	3	・2,800台/日
		1,000台/日以上~5,000台/未満	1,000台/日以上~5,000台/未満	3		
1,000台/日未満		1,000台/日未満	0			
計			15	13		
熟度	地元の状況					
	地元ニーズ	文書要望あり	文書要望あり	10	10	・秋田市より要望あり
		口頭要望あり	口頭要望あり	5		
		要望なし	要望なし	0		
	地元の協力体制	あり	あり	5	5	・地元協議会で整備要望集会を毎年開催
なし		なし	0			
計			15	15		
合計				100	86	

2. 判定

ランク	判定内容	配点	判定	摘要
I	優先度がかなり高い	80点以上	I	判定ランク I であり、事業実施箇所としての優先度はかなり高く、事業を実施すべきである。
II	優先度が高い	60点以上~80点未満		
III	優先度が低い	60点未満		