

施策評価（令和2年度）

施策評価調査

戦略4 秋田の魅力が際立つ 人・もの交流拡大戦略			
施策4-5 県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備			
幹事部局名	建設部	担当課名	道路課
評価者	建設部長	評価確定日	令和2年8月25日

1 施策のねらい（施策の目的）

人口減少社会に対応し、時間的距離を縮めて県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指します。このため、高速道路をはじめとする幹線道路の整備や空港、港湾、高速IC等へのアクセス機能の強化を進めます。

また、道の駅を地方創生の拠点として位置づけ、魅力の向上を図ります。

2 施策の状況

2-1 代表指標の状況と分析

代表指標①							施策の方向性(1)	
年度	現状値(H28)	H29	H30	R1(H31)	R2(H32)	R3(H33)	備考	
県内高速道路の供用率(%)	目標			90	90	92	92	
	実績	90	90	90	90			
	達成率			100.0%	100.0%			
出典:県道路課調べ		指標の判定		a	a			
分析 (推移、実績・達成率、順位等)	順位等	全国	20位	15位	19位	20位		
		東北	3位	1位	3位	3位		
	<ul style="list-style-type: none"> 日本海沿岸東北自動車道の二ツ井今泉道路の小繋トンネル等の工事に着手したほか、現道活用区間である「二ツ井白神IC～(仮)小繋IC」間の能代地区線形改良橋梁工事等を進めるなど、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道の工事は順調に進捗している。 令和2年2月には、国土交通省から日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道の事業中区間の開通見通しが公表された。また、高速道路の一部となる県が事業主体の県道大館能代空港西線鷹巣西道路(現道活用区間)は、2年度中の開通を目指している。 令和元年度は、供用開始区間がなかったため、供用率は、前年度から変わっていない。 							

※ 指標の判定基準

「a」：達成率 \geq 100% 「b」：100% $>$ 達成率 \geq 90% 「c」：90% $>$ 達成率 \geq 80%

「d」：80% $>$ 達成率 又は 現状値 $>$ 実績値(前年度より改善) 「e」：現状値 $>$ 実績値(前年度より悪化)

「n」：実績値が未判明

2-2 成果指標・業績指標の状況と分析

成果・業績指標①							施策の方向性(2)	
年度	現状値(H28)	H29	H30	R1(H31)	R2(H32)	R3(H33)	備考	
県管理国道改良率	目標			93.9	94.0	94.0	94.1	
	実績	93.8	93.8	93.9	94.1			
	達成率			100.0%	100.1%			
出典:県道路課「道路現況調書」		指標の判定						
分析 (推移、実績・達成率、順位等)	順位等	全国	13位	14位	13位	R3.2月 判明予定		
		東北	2位	2位	2位			
	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度は、供用開始区間はなかったが、過年度に整備したバイパスの旧道部分の市町村への移管に伴い県管理延長が縮小したため、改良率が向上し、目標値を上回った。 							

2-3 施策の取組状況とその成果（施策の方向性ごとに記載）

(1) 交流や経済を支える高速道路網の形成【道路課】	指標	代表①
<ul style="list-style-type: none"> 高速道路整備促進大会の開催や、建設促進期成同盟会等の要望活動を通じ、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道の事業中区間の早期完成を国へ強く働きかけており、日本海沿岸東北自動車道の二ツ井今泉道路や、現道活用区間である「二ツ井白神 I C～（仮）小繋 I C」間の能代地区線形改良が順調に進捗している。 秋田自動車道の暫定2車線区間である「北上 J C T～大曲 I C」間の4車線化については、これまでも期成同盟会等の要望活動を通じ、国へ働きかけを続けており、令和元年9月10日に策定された「高速道路における安全・安心基本計画」において、同区間が4車線化の優先整備区間に選定された。そのうち、すでに事業許可されている「湯田 I C～横手 I C」間の7.7kmについて、測量・調査が進められているほか、2年3月には、同区間において、新たに7.7kmが事業許可された。 		
(2) 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【道路課】	指標	成果①
<ul style="list-style-type: none"> 地域高規格道路として、国道46号「仙北市生保内～卒田」間の新規事業化を国へ強く働きかけた。また、幹線国道の整備として、国道7号及び国道13号の事業中区間の早期完成を強く国に働きかけ、令和2年3月に国道7号下浜道路が開通したほか、同年2月には国道13号河辺拡幅の6年度の開通見通しが公表された。また、2年3月には国道13号横手北道路の概略ルート・構造の検討に係る調査が2年度以降に行われることが決定した。 国道105号大曲鷹巣道路「大覚野峠地区」について、事業化に向けた技術的課題の整理や対策の検討を行う技術検討委員会を開催（延べ7回<+2回>）した。また、国に対しての要望活動等により、国による直轄調査が令和2年度から進められることとなった。 国道101号（浜間口バイパス）や国道107号（本荘道路）等の幹線道路の整備とともに、県道横手大森大内線（三本柳工区）等の高速 I Cへのアクセス道路の整備を推進した。また、国道105号（堀内工区）のバイパス整備を事業化した。 		
(3) 物流・交流拠点へのアクセス機能の強化【道路課、港湾空港課】	指標	—
<ul style="list-style-type: none"> 秋田港と秋田自動車道秋田北 I Cを結ぶ「秋田港アクセス道路」の整備を事業化し、調査設計を進めた。 		
(4) 日々の暮らしを支える生活道路の機能強化【道路課】	指標	—
<ul style="list-style-type: none"> 県道西目屋二ツ井線（荷上場工区）や県道秋田雄和本荘線（相川工区）の橋梁工事等を進めた。 県道大曲横手線（杉目工区）等の歩道整備を推進した（整備延長635.3km<+2.6km>）。また、国道108号（薬師堂工区）、国道282号（苦竹工区）、県道植田平鹿線（下鍋倉工区）の3箇所歩道整備を事業化した。 		
(5) 地方創生の拠点としての「道の駅」の魅力の向上【道路課】	指標	—
<ul style="list-style-type: none"> 県北、中央、県南、由利の4ブロックにおける「道の駅ブロック協議会」において、道の駅の魅力向上につながる取組の検討やブロックで実施するスタンプラリー等の連携イベントの支援を行った。 4ブロックを結ぶ全県的なネットワークづくりのため、新たに「秋田県「道の駅」駅長会」を立ち上げた。 トイレの多機能化などバリアフリー化の取組（1箇所<+0箇所>）を進めるとともに、新たに非常用電源の設計を行い、防災機能強化に向けた取組を進めた（7箇所）。 		

3 総合評価結果と評価理由

総合評価	評価理由
A	<ul style="list-style-type: none"> ● 代表指標の達成状況については、①「県内高速道路の供用率」は「a」判定であり、定量的評価は「A」。 ■ 代表指標の達成状況や施策の取組状況とその成果など総合的な観点から評価した結果、総合評価は「A」とする。

●定量的評価: 代表指標の達成状況から判定する。

「A」: 代表指標が全て「a」、「B」: 代表指標に「b」があり、「c」以下がない、「C」: 代表指標に「c」があり、「d」以下がない

「D」: 代表指標に「d」、「e」を含む。ただし、「E」、「N」に該当するものを除く、「E」: 代表指標が全て「e」、「N」: 代表指標に「n」を含む

●定性的評価: 成果指標・業績指標の達成状況を踏まえた上で、施策の取組状況とその成果、外的要因等から判定する。

■ 総合評価: 定量的評価を踏まえた上で、定性的評価を考慮して、総合的な観点から「A」、「B」、「C」、「D」、「E」の5段階に判定する。

4 県民意識調査の結果

質問文	地域間の交流や生活を支える県内の道路ネットワークが整備されている。					
満足度	調査年度	R1 (H31)	R2 (H32)	R3 (H33)	R4 (H34)	前年度比
満足度	肯定的意見	12.7%	16.4%			+3.7%
	十分 (5点)	1.2%	2.0%			+0.8%
	おおむね十分 (4点)	11.5%	14.4%			+2.9%
	ふつう (3点)	43.6%	43.7%			+0.1%
	否定的意見	29.3%	27.8%			▲1.5%
	やや不十分 (2点)	18.2%	17.7%			▲0.5%
	不十分 (1点)	11.1%	10.1%			▲1.0%
	わからない・無回答	14.5%	12.2%			▲2.3%
平均点	2.69	2.78			+0.09	
調査結果の認識、取組に関する意見等						
<p>○ 5段階評価の満足度の平均点は「2.78」で、「ふつう」の3より0.22低かった。回答では「ふつう」が最も多かった。 「十分」と「おおむね十分」を合わせた割合は16.4%、「ふつう」は43.7%、「不十分」と「やや不十分」を合わせた割合は27.8%であった。また、「肯定的意見」と「ふつう」を合わせた割合は60.1%であった。</p> <p>○ 「不十分」又は「やや不十分」の理由や県に求める取組として以下のような意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県南、中央は道路整備が進んでいるが、県北は進んでいない。秋田市まで一時間で行けないのは、県北だけである。(男性/70歳以上/北秋田地域) ・ まだ、ガタガタな道路や整備されていない場所が多いので、そこを重点的に直すことから始めて欲しい。(男性/20歳代/秋田地域) ・ 他県に比べ片側2車線の距離が相当短い。(男性/50歳代/仙北地域) 						

※端数処理の関係で満足度の割合の合計は100%にならないものもある。

5 課題と今後の対応方針

施策の方向性	課題(施策目標達成に向けた新たな課題、環境変化等により生じた課題 など)	今後の対応方針(重点的・優先的に取り組むべきこと)
(1)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路の開通見通しが一部公表されていない区間があり、企業誘致や物流、観光振興等への影響が危惧される。 ● 高速道路が4車線化されている箇所が他都道府県と比べて少ない。(県民意識調査より) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 関係機関との連携を強化し、高速道路の開通見通しについて、未公表区間を早期に公表するよう国に対して要望していく。 ● 高速道路の4車線化については、引き続き関係市町村や経済団体等と連携を図りながら、国に対して強く要望していく。
(2)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道105号大曲鷹巣道路の「大覚野峠地区」は、地質構造が複雑で、県での設計・施工が困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国による直轄調査が行われることとなったが、引き続き国による事業の実施を、国に対して要望していく。
(3)	<ul style="list-style-type: none"> ○ コンテナ取扱量の増大やクルーズ船の寄港回数の増加など、秋田港を取り巻く環境が変化しており、経済団体等から秋田港アクセス道路の早期完成を望む声が高まっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業化された秋田港アクセス道路の早期完成に向けて、今後も関係機関との連携を強化し、必要な財源確保について、国に対して要望していく。
(4)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域に身近な生活道路は、急カーブの解消や歩道の整備など要望箇所が多く、対応しきれていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路利用者の安全を確保するため、優先度の高い箇所から計画的に整備を進めていくほか、財源確保についても、国に対して要望していく。
(5)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者や地域住民への情報発信等のサービス水準向上が必要な道の駅がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「秋田県『道の駅』駅長会」において、地域の魅力の向上やサービス水準を向上させる好事例を共有・研究していく。

※●は県民意識調査結果に関する課題と今後の対応方針

6 政策評価委員会の意見

自己評価の「A」をもって妥当とする。