

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(令和4年9月30日)

事業コード	R4-建-終-01	区 分	● 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(バイパス)	班 名	道路建設班 (tel)018-860-2492
路線名等	一般国道285号	担 当 課 長 名	道路課長 伊勢 弘
箇所名	北秋田市滝ノ沢(滝ノ沢バイパス)	担 当 者 名	副主幹(兼)班長 船木 孝仁
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

事業の背景 及 び 目 的	<p>○一般国道285号は、秋田市を起点に北秋田市を経て鹿角市に至る幹線道路であり、秋田市と県北部を最短距離で結ぶルートとして、産業・経済の地域間交流を促進するほか、十和田八幡平および阿仁森吉山観光を支援する観光道路の機能を有する重要な路線である。</p> <p>○当該区間は、バス路線に指定されており、地域内交通を支える生活道路としても機能しているが、急カーブ(最小半径30m)が連続し、さらに320m区間で急勾配となっており、重大事故が発生する等車両の安全な走行に支障をきたしている。</p> <p>○道路利用者の安全と第二次緊急輸送路としての機能を早急に確保するため、整備を進めるものである。</p>						
	事業期間	前回(H29年) H15年 ~ R1年 終了 H15年 ~ R1年	総事業費	前回(H29年) 61.0億円 終了 61.5億円	国庫補助率 65.45		
事業効果の 要 因 変 化 及 び 発 現 状 況	事業規模	<p>前回(H29年) 延長 L=5,420m、幅員 W=6.5(12.0)m (1.50+3.25+3.25+1.50+2.5)m</p> <p>終了 延長 L=5,420m、幅員 W=6.5(12.0)m (1.50+3.25+3.25+1.50+2.5)m</p>					
	事業費 内 訳 内 容 (千円) 及 び 要 因 変 化	前回評価計画①	最 終②	増減②-①	理 由		
		事業費	6,100,000	6,153,793	53,793		
		経内費 用 補 其 他	工事	4,988,000	5,116,914	128,914	発生土の安定処理工による増
			用補	646,000	660,453	14,453	工損事後調査に伴う家屋補償による増
	その他		466,000	376,426	-89,574	事務費の取扱変更による減	
	事業内容	調査・設計、改良工、舗装工、橋梁工、トンネル工	調査・設計、改良工、舗装工、橋梁工、トンネル工				
	コスト・効果対比較	費用便益変化の主な要因(前回評価→終了)					
	○最終コスト	終了C②/前回評価C①=(1.01)	【便益】 評価時点における原単位の見直しによる走行時間短縮便益の増				
	○費用便益	前回評価B/C=(1.99) ↓ 終了評価B/C=(1.76)	【費用】 事業費・維持管理費の増				
目 標 達 成 率	指 標 名	県管理国道改良率					
	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	94.1%(R3末)	データ等の出典	道路課調べ			
	実 績 値 b	94.3%(R3末)					
	達成率 b/a	100.2%	把握の時期	令和4年6月			
	<p>指標を設定することができなかった場合の効果の把握方法</p> <p>○指標を設定することができなかった理由及び把握方法と成果 ※データの出典含む</p>						
自然環境の 変 化	・地形改変部は可能な限り緑化を行い自然環境への影響を抑えている。						
社会経済 情 勢 の 変 化	・日本海沿岸東北自動車道 鷹巣大館道路 (H30.3.21全線開通) 鷹巣西道路 (R2.12.13鷹巣大館道路へ接続)						
事業終了後の 問 題 点 及 び 管 理 ・ 利 用 状 況	・バイパスの整備により、地域住民の安全、車両の安全・円滑な通行が図られている。						

(北秋田市滝ノ沢)

住民満足度等の状況 (事業終了後)	①満足度を把握した対象 ●受益者 ●一般県民 (時期: R4年7月~8月) ②満足度把握の方法 ●アンケート調査 ○各種委員会及び審議会 ○ヒアリング ○インターネット ○その他の方法 (具体的に) ③満足度の状況 9割以上の回答者から「満足」「おおむね満足」との回答を得ている。 理由として、「走りやすくなった」「冬期交通における安心感が高まった」という回答が多かった。
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「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」
関連プロジェクト等	・北秋田市総合戦略 ・北秋田市地域公共交通網形成計画
前回評価結果等	●選定または継続 ○改善 ○見直し ○保留又は中止 ①指摘事項 特になし。
	②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 結 果
有 効 性	①住民満足度の状況 ●A ○B ○C アンケート調査を実施し、回答者の9割以上が事業に「満足」、「おおむね満足」している。	●A
	②事業の効果 ●A 達成率100%以上 ○B 達成率80%以上100%未満 ○C 達成率80%未満 当事業の完了により、県管理国道改良率の目標達成率が100%以上に達した。	○B ○C
	①事業の経済性の妥当性 ●A ○B ○C B/Cが1.76となっており、本事業は経済的に妥当であったと評価できる。	●A
効 率 性	②コスト縮減の状況 ○A 縮減率20%以上 ○B 縮減率20%未満 ○C 縮減なし	○B ○C
	●A (妥当性が高い) ○B (概ね妥当である) ○C (妥当性が低い) 地域住民及び道路利用者の利便性の向上や交通安全の確保が図られており、住民満足度等からも成果が認められていることから、当事業は妥当性が高いと評価できる。	

## 3. 評価結果の同種事業への反映状況等(対応方針)

同種事業の実績を踏まえ、適切な調査・設計を実施し、適正な事業費算出に努める。また、コスト縮減に関しても積極的に取り組み、効率的に事業を進めていく。

## 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。

## ○総合評価の判定基準

総合評価の区分	判 定 基 準	総合評価
A (妥当性が高い)	全ての観点の評価結果が「A」判定の場合	A
B (概ね妥当である)	「A」判定、「C」判定以外の場合	
C (妥当性が低い)	全ての観点の評価結果が「C」判定の場合	