公共事業継続箇所評価調査

(様式5)

評価確定日(令和6年 9月30日)

事業コード	R6-建-継-21	区分	● 国庫補助 ○ 県単独
事業名	秋田港アクセス道路整備事業	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	道路建設チーム (tel)018-860-2492
路線名等	(主)秋田天王線(秋田港アクセス)	担当課長名	道路課長 石川 康樹
箇所名	秋田市飯島	担当者名	チームリーダー 佐藤 大
プランとの 関連	戦 略	防災・減災交通基盤	
	目指す姿	交流を支える交通基盤の強化	
	施策の方向性	高速道路等の整備	

1. 事業の概要

事業期間	R1~R11(11年)	総事業費	185.0 億円	国庫補助率	0.55	
事業規模	延長 L=6,120m 幅員 W=7.0(10.0)m (1.50-3.50-3.50-1.50)					
事業の立案 に至る背景	<p>○近年、秋田港では、クルーズ船寄港回数の増加、コンテナ取扱量の増大などにより、港湾を取り巻く情勢が大きく変化しており、平成30年7月に「秋田港港湾計画」を改訂し、情勢変化に対応した港の機能強化を図ることとしている。</p> <p>○秋田港と秋田自動車道の秋田北ICを結ぶ現況ルートは、滞留長の短い踏切や鋭角な交差点があるほか、渋滞箇所を通過するため、大型トレーラーの走行性や定時性の確保に課題を抱えており、秋田商工会議所や港関係者から、アクセス道路整備の要望を受けている。</p> <p>○アクセス道路の整備は、クルーズ船旅客の周遊ルート拡大といった観光振興や、物流の効率化といった産業振興に寄与し、県の持続的発展に資するものであるため、早期に整備する必要がある。</p>					
事業目的	<p>○秋田港と秋田自動車道の秋田北ICのアクセス時間短縮(現況の概ね半分である約10分)</p> <p>○大型トレーラーの走行性が良い道路構造</p>					
事業費内訳 事業内容 (単位:千円)		前回評価	今回評価	増減	理由等	
	事業費	14,500,000	18,500,000	4,000,000		
	経費内訳	工事費	9,515,000	13,515,000	4,000,000	機労材物価等の上昇に伴う増
		用補費	3,975,000	3,975,000	0	
		その他	1,010,000	1,010,000	0	
	財源内訳	国庫補助	7,975,000	10,175,000	2,200,000	
		県債	5,872,500	7,492,500	1,620,000	
その他						
事業内容	652,500	832,500	180,000			
事業内容	調査・設計 改良工 舗装工 橋梁工	調査・設計 改良工 舗装工 橋梁工				
事業の進捗 状況	○令和5年度末で事業進捗率23%(用地進捗率は99%)。					
事業推進上 の課題	○市街地内での橋梁施工における関係機関調整(JR、国交省、地域住民)					
関連する計 画等	○秋田港湾計画					
情勢の変化 及び長期継 続の理由	<p>○「大浜上新城線外4路線」事業認可(H31.4.23)</p> <p>○「秋田港湾計画」改定(H30.7)</p> <p>○秋田商工会議所、秋田港振興会等から当該路線の整備について要望書提出(毎年)</p>					
事業効果把 握の手法及 び効果	指標名	県管理道路における道路改築率(年度)				
	指標式	改築率(県管理道路改築済延長/県管理道路実延長)				
	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	52.2%(R7末)	データ等の出典	県調べ		
	実績値 b	52.2%(R5末)				
	達成率 b/a	100.0%	把握の時期	令和6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
	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 点
必 要 性	<ul style="list-style-type: none"> ○最小曲線半径が小さく鋭角な交差点があり、大型トレーラーの走行性に課題がある。 ○秋田港と秋田北 I C を結ぶ現況ルートは、混雑度 1. 3 6 の渋滞箇所を通過するため、旅行速度が低く、定時性の確保に課題がある。 	1 0 点
緊 急 性	<ul style="list-style-type: none"> ○情勢変化に対応した港の機能強化を目的として、平成 3 0 年 7 月に改訂された「秋田港港湾計画」と密接に関連している。 	1 0 点
有 効 性	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の物流拠点である秋田港と県内の骨格である秋田自動車道を直結する道路であるため、第 1 次緊急輸送道路として位置付けることを想定している。 ○秋田港では、クルーズ船寄港回数の増加、コンテナ取扱量の増大などにより、港湾を取り巻く社会情勢が大きく変化しているため、事業の必要性が高い。 ○当該事業はクルーズ船旅客の周遊ルート拡大といった観光振興や、物流の効率化に寄与するため、観光及び産業の活性化に大きく貢献する。 	2 8 点
効 率 性	<ul style="list-style-type: none"> ○事業の費用便益比は 1. 1 1 であり、効率性は高い。 ・総便益の現在価値 1 8 6. 0 億円 ・総費用の現在価値 1 6 8. 0 億円 ○計画交通量は 5, 7 0 0 台/日である。 ○現場内発生土を盛土材として使用し、コスト削減を図っている。 	2 0 点
熱 度	<ul style="list-style-type: none"> ○令和 5 年度末の事業進捗率は 2 3 % である (用地進捗率は 9 9 %)。 	1 5 点
判 定	ランク (● I ○ II ○ III)	8 3 点
	緊急性、効率性が高く、事業は引き続き実施すべきである。	
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)

現場内発生土の有効利用、再生資材の積極的な使用等により、コスト削減に努めながら、事業を継続する。
--

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。

公共事業箇所評価基準

評価種別 継続箇所評価
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 (R6-建-継-21)
箇所名 (秋田市飯島)

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>4% ・冬期堆雪巾なし	3箇所以上	8	3	・最小半径<100m (鋭角交差点) 計1項目	
		2箇所	5			
		1箇所	3			
		該当箇所なし	0			
	道路環境上の欠陥該当項目 ・現道の混雑度≥1.0 ・走行速度≤30km/h ・現道の事故率≥50件 ・重大交通事故が発生 ・通学路指定で歩道なし ・バス路線で歩道なし	3項目以上該当	7	7	・現道の混雑度:1.36 ・現道の旅行速度 ≤30km/h ・重大交通事故 (死亡事故) 計3項目	
		2項目該当	5			
		1項目該当	3			
		該当項目なし	0			
	計		15	10		
	緊急性	道路を取り巻く環境等				
		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	5	5	・秋田港湾計画に 基づく港湾整備事業
なし			0			
緊急度の高い課題の有無 老朽橋、災害危険箇所、迂回路の確保 冬期通行不能区間等		あり	5	0		
		なし	0			
同一路線の整備状況		整備済み	5	5		
	未整備	0				
計		15	10			
有効性	道路の位置付け					
	緊急輸送道路	第1次輸送道路	8	8	第1次輸送路を想定	
		第2次輸送道路	6			
		第3次輸送道路	4			
		指定なし	0			
	救急医療施設へのアクセス	アクセス性向上に大きく貢献	7	5	秋田厚生医療センター	
		アクセス性向上に貢献	5			
		アクセス性向上に一定の効果	3			
	観光・産業の活性化	活性化に大きく貢献	7	7	広域観光の促進や物流 効率化に寄与	
		活性化に貢献	5			
		活性化に一定の効果	3			
社会変化による事業の必要性	必要性が高い	8	8	クルーズ船寄港回数、 コンテナ取扱量の増加		
	必要性が低下傾向	4				
	必要性が著しく低下	0				
計		30	28			
効率性	事業の投資効果等					
	費用便益比 (B/C)	1.0以上	5	5	・B/C=1.1	
		1.0未満	0			
	計画交通量	4,000台/日以上	5	5	・5,700台/日	
		1,000台/日以上4,000台/日未満	3			
		1,000台/日未満	0			
	コスト縮減	あり	5	5	現場内発生土の有効利用	
		なし	0			
事業中止による影響	既投資額の損失大	5	5	大規模バイパス		
	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	事業の進捗状況					
	事業の進捗 (事業費)	8割以上完了	10	5	23%	
		5割以上完了	8			
		1割以上完了	5			
		1割未満	2			
	用地買収の進捗 (面積)	8割以上完了	10	10	99%	
		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	15			
合計			100	83		

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	
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		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
(主) 秋田 天王線	秋田港アクセス 道路整備事業	L=6.12km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,700	2	秋田県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和6年度		
単純合計	170億円	20億円	191億円
基準年における 現在価値 (C)	161億円	7.2億円	168億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和6年度			
供用年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	0.21億円	0.17億円	12億円
基準年における 現在価値 (B)	179億円	3.6億円	2.6億円	186億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.11
経済的純現在価値 (事業全体)	18億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.5%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。