

事業コード	H16-建-継-6			区分	国庫補助・県単独
事業名	国道道路改築事業			部局名	建設交通部
事業種別	一次改築(バイパス)			課室班名	道路建設課 国道班(tel)2494
路線名等	一般国道101号			担当課長名	佐藤 紀一
箇所名	男鹿市船川港比詰(羽立バイパス)			担当者名	主幹(兼)班長 菅原 善昭
総合計画との関連	政策コード	U	政策名	交流・連携と生活を支える交通基盤の整備	
	施策コード	3	施策名	地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備	
	目標コード	2	施策目標名	県管理国道の整備促進	

1. 事業の概要

事業期間	H14~H20(7年)	総事業費	35億円	国庫補助率	5.5/10		
事業規模	延長L=1,440m 幅員(構成)W=13.0(1.5-3.25-3.25-1.5-3.5)						
事業の立案に至る背景	<p>国道101号は、青森市を起点として日本海側を南下し、能代市、男鹿市を経て秋田市に至る幹線道路としての機能はもとより、沿線には津軽、男鹿両国定公園や世界遺産に登録されている白神山地を擁することから観光道路としての機能も有している路線である。</p> <p>当該計画区間では、JR男鹿線北浦街道踏切が歩行者や自動車交通を遮断しているほか、線形不良に加え幅員狭小により自動車のすれ違いに困難を極め、冬期には滑走や接触事故が多発している。このため、自動車と歩行者を分離するとともに、線形不良、JR男鹿線との立体交差等により、交通安全の確保と併せて観光道路としての機能向上を図るものである。</p>						
事業目的	<p>JR男鹿線との立体交差による交通遮断の解消 歩車道分離、線形不良、路肩拡幅等による交通安全の確保及び防災性の向上 観光道路としての快適性の向上 男鹿市総合体育館建設事業との相乗効果による地域の活性化 費用便益比 B/C=2.5</p>						
事業費内訳 事業内容	(単位:千円)						
		全体	H15年度迄	H16年度	H17年度	H18年度以降	
事業費内訳	事業費	3,500,000	710,000	340,000	340,000	2,110,000	
	工事費	2,779,588	146,144	302,344	317,850	2,018,250	
	用補費	484,955	479,669	5,286	0	0	
	その他	235,457	84,187	32,370	22,150	91,750	
	財源内訳	国庫補助	1,925,000	390,500	187,000	187,000	1,160,500
		県債	630,000	127,000	61,000	61,000	379,000
その他							
一般財源	945,000	192,500	92,000	92,000	570,500		
事業内容		詳細設計 用地測量 用地補償 改良工	橋梁下部工 改良工 補償	橋梁下部工 改良工	橋梁上部工 改良工 舗装工		
事業推進上の課題	軟弱地盤対策工に時間を擁するため工程上、当初予定していたH19供用開始が困難となった。						
上位計画での位置付け	あきた21総合計画における施策「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」を支援する事業						
関連プロジェクト等	男鹿市総合体育館建設事業(剣道・ラグビー) 日本海沿岸東北自動車道(昭和男鹿半島IC)						
事業を取り巻く情勢の変化	特になし						
事業効果把握の手法及び効果	指標名	路線改良率		データ等の出典	道路現況調書		
	指標の種類	成果指標 (業績指標)					
	指標式	改良率(改良済延長/路線実延長)		把握の時期	平成16年 7月		
	目標値a	96.3%					
	実績値b	94.9%					
達成率b/a	98.5%						

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・終了
	指摘事項			
	指摘事項への対応			

## 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	第2次緊急輸送路であり、他に機能が競合する路線は存在しない。 当該区間は「道路構造上の欠陥箇所数」が7箇所もあり、幅員も5.5mで狭隘で歩道もない。また、通学路指定区域であり早急な改良が必要である。	12点
緊 急 性	本路線は、県の主要プロジェクトである「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」の計画路線であり、市町村合併の支援道路としての機能も有する。	10点
有 効 性	緊急輸送道路の指定路線であり、災害や救急医療施設のアクセス道路としての活用も見込まれ、防災計画上の重要路線である。	28点
効 率 性	事業の費用便益比は1.5以上であり効率性は高い。 ・総費用の現在価値は 33億円 ・総便益の現在価値は 83億円 計画交通量も5,000台以上となっている。 事業費は、片側歩道の取りやめによりコスト縮減を図っている。	19点
熟 度	事業の進捗は、軟弱地盤対策に時間を擁するため、当初計画のH19供用開始が困難な状況となっている。 用地買収は、完結している。	15点
判 定	ランク（ ○ ）  「有効性」が特に高い点数となっており、県の「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」として位置づけられており、整備後の有効性も高いことから引き続き実施すべきである。	84点
総合評価	<p>継続      改善して継続      見直し      中止      終了</p> <p>事業継続は妥当である</p>	

## 3. 評価結果の当該事業への反映状況等（対応方針）

当該事業の施工にあたっては、整備計画を踏まえ、着実に推進するとともに引き続きコスト縮減に留意する。

## 4. 公共事業評価専門委員会意見

県の評価及び対応方針を可とする。

別表7 (20)

## 公共事業箇所評価基準

評価種別 新規箇所 (継続箇所) 事業コード (H16-建-継-6) 箇所名 (男鹿市 羽立)

適用事業名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

## 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	(8)	8	2次改築事業については該当しない。		
		2箇所	6				
		1箇所	4				
		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	7	4		2次改築は配点15点 2次改築は配点12点 2次改築は配点10点 2次改築は配点8点 2次改築は配点4点	
		4件該当	6				
		3件該当	5				
		2件該当	(4)				
		1件該当	2				
該当項目なし		0					
計		15	12				
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	(5)	5			
		なし	0				
	市町村合併支援道路	位置づけあり	(5)	5			
		位置づけなし	0				
特有の課題の有無 老朽橋、災害危険箇所、 冬期通行不能区間等	あり	5	0				
	なし	(0)					
計		15	10				
有効性	道路の位置づけ						
	緊急輸送路	第1次輸送路	10	8			
		第2次輸送路	(8)				
		第3次輸送路	6				
		指定なし	0				
	県内90分交通体系、全国1日 交通圏等に関連	あり	(10)	10			
		なし	0				
社会変化による事業の必要性	必要性が高い	(10)	10				
	低下傾向 必要性が低い	6 3					
計		30	28				
効率性	事業の投資効果等						
	費用便益比(B/C)	1.5以上	(5)	5	B/C=2.5		
		1.0以上~1.5未満	3				
		1.0未満	0				
	計画交通量	5,000台/日以上	(5)	5			
		1,000台/日以上~5,000台日/未済	3				
		1,000台/日未満	0				
	コスト縮減	あり	(5)	5			
なし		0					
事業中止による影響	既投資額の損失大	5	4	etc 大規模バイパス etc 部分的ミニバイパス etc 現道拡幅			
	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	19				
熟度	事業の進捗進捗状況						
	事業の進捗(事業費)	8割以上完了	10		5	30%	
		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	100%		
		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		84	

## 2. 判定

ランク	判定内容	配点	合計点	摘要
	優先度がかなり高い	80点以上	84	
	優先度が高い	60点以上~80点未満		
	優先度が低い	60点未満		