

| | | | | |
|----------|-------------|----|-----------|----------------------------|
| 事業コード | H18-建-継-11 | | 区 分 | 国庫補助 県単独 |
| 事業名 | 国道道路改築費 | | 部局課室名 | 建設交通部 道路課 |
| 事業種別 | 1次改築 | | 班 名 | 高速道路国道班 (tel) 018-860-2488 |
| 路線名等 | 国道398号 | | 担当課長名 | 檜森 悦朗 |
| 箇所名 | 湯沢市皆瀬(大湯道路) | | 担当者名 | 伊藤 茂 |
| 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 | 03 | 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 |
| | 指標コード | 02 | 施策目標(指標)名 | 県管理国道改良率 |

1. 事業の概要

| | | | | | | |
|--------------------------|---|----------------------------|------------|------------|-------------|-----------|
| 事業期間 | H01 ~ H20 (20年) | 総事業費 | 129.0億円 | 国庫補助率 | 5.5/10 | |
| 事業規模 | 延長 L=6,120m、幅員 W=6.0(8.5)m | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | <p>当路線は宮城県石巻市から湯沢市皆瀬を経由して由利本荘市に至る一般国道398号線である。湯沢市皆瀬大湯付近は栗駒国定公園内にあり、周辺には小安温泉や泥湯温泉、須川温泉、秋の宮温泉などがあり県内有数の温泉地帯である。</p> <p>当事業区間を含めた秋田・宮城県境の道路は劣悪であり、観光シーズンには大型バスによる観光客が多数来県するにも関わらず、すれ違いが困難で渋滞を発生している状況である。平成4年には岩手・宮城・秋田の広域共同プロジェクト「MAI栗駒ほっとプラン」が立ち上げられており、各方面から早急な道路整備が望まれている。</p> | | | | | |
| 事業目的 | 交通の隘路区間の解消(幅員狭小:W=4.0m、線形不良:最小曲線半径9.0m、急坂路:最急縦断勾配12%) 道路防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送路) | | | | | |
| 事業費内訳 事業内容 (単位:千円) | | 計 画 時 | 評 価 時 | 増 減 | 理 由 等 | |
| | 事業費 | 13,900,000 | 12,892,000 | -1,008,000 | 線形縦断の見直しによる | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 12,238,000 | 11,297,000 | -941,000 | 起点側の現道を利用 |
| | | 用補費 | 118,000 | 118,000 | 0 | |
| | | その他 | 1,544,000 | 1,477,000 | -67,000 | |
| | 財源内訳 | 国庫補助 | 7,645,000 | 7,090,600 | -554,400 | |
| | | 県 債 | 0 | 0 | 0 | |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | | |
| 一般財源 | 6,255,000 | 5,801,400 | -453,600 | | | |
| 事業内容 | 調査・設計、改良工、橋梁工、トンネル工、舗装工 | 調査・設計、改良工、橋梁工、トンネル工、舗装工 | | | | |
| 事業の進捗状況 | 全体延長L=6,120mの内平成17年度末までの供用延長は3,620m。未供用区間2,500m内の、重要構造物は橋梁5箇所トンネルは1箇所となっている。完了した重要構造物は橋梁5橋、トンネル工については平成19年完成に向けて平成18年6月に工事を発注した。工事の進捗率H18年度末には86%の予定。 | | | | | |
| 事業推進上の課題 | 特に無し。 | | | | | |
| 関連する計画等 | 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。 | | | | | |
| 情勢の変化及び長期継続の理由 | 起点側(宮城県側)より380m区間については、幅員7.0mが確保されているため今後の社会情勢を見ながら整備する事とし、今回は現道を利用することで全体計画延長の縮小を図った。 | | | | | |
| 事業効率把握の手法及び効果 | 指標名 | 県管理国道改良率 | | | | |
| | 指標式 | 県内の国道398号改良延長÷県内の国道398号全延長 | | | | |
| | 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 | 92.3 % | | データ等の出典 | 道路現況調書 | |
| | 実績値 b | 91.4 % | | | 平成17年4月1日現在 | |
| 達成率 b/a | 99.0 % | | 把握の時期 | 平成18年7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 |
| | 指摘事項 |
| | 継続施工し平成19年度の全線供用を図る。(H15再々評価) |
| | 指摘事項への対応 |
| | 当地区は標高が高いうえ急峻な山岳地帯であることから、工期が制約され完成年次を平成20年度とした。 |

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"> 未改良区間の幅員はW=3.0(4.0)mである。 最急縦断勾配は12% 最小曲線半径はR=9mでR=100m未満の曲線数は36箇所 | 10点 |
| 緊 急 性 | <ul style="list-style-type: none"> 広域共同プロジェクト「MAI栗駒ほっとプラン」が策定されている。 「雄湯郷づくり(ゆーとぴあづくり)」が策定されている。 道路防災点検による要対策箇所が3箇所ある。 | 10点 |
| 有 効 性 | <ul style="list-style-type: none"> 第2次緊急輸送路に指定されている。 栗駒国定公園の観光客数は年間50万人を超えている。 | 28点 |
| 効 率 性 | <ul style="list-style-type: none"> 費用便益比(B/C)は1.68 計画交通量は1,720台/日 コスト縮減: 起点側L=380mについて現道利用することで計画を縮小した。 既投資額の損失: 大規模なバイパス計画である。 | 18点 |
| 熟 度 | <ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗率は約86%である。 用地買収は完了している。 | 20点 |
| 判 定 | ランク () ・「効率性」と「熟度」が特に高く、残工事の主たる工種は舗装工で特に問題ないことから引き続き実施すべき事業である。 | 86点 |
| 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)

引き続きコスト縮減に留意しながら、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。

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H18-建-継-11)

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

箇所名 (湯沢市皆瀬(大湯道路))

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 | | | | |
| | ・車道幅員 < 5.5 m | 3箇所以上 | 8 | 8 | 2次改築事業については該当しない。 |
| | ・最小半径 < 100 m | 2箇所 | 5 | | |
| | ・最急勾配 > 5 % | 1箇所 | 3 | | |
| | ・冬期堆雪巾なし | 0箇所 | 0 | | |
| | 道路環境上の欠陥該当項目 | 5件該当 | 7 | | |
| | ・現道の混雑度 1.0 | 4件該当 | 6 | 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 | |
| | ・現道の旅行速度 30km/h | 3件該当 | 5 | | |
| | ・現道の事故率 50件 | 2件該当 | 4 | | |
| | ・通学路指定で歩道なし | 1件該当 | 2 | | |
| ・重大交通事故が発生 | 該当項目なし | 0 | | | |
| 計 | | | 15 | 10 | |
| 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 | あり | 5 | 5 | |
| | ・地域振興プロジェクト | | | | |
| | ・ほ場整備等の他事業 | なし | 0 | | |
| | 市町村合併支援道路 | 位置づけあり | 5 | 0 | |
| | 位置づけなし | 0 | | | |
| 特有の課題の有無 | あり | 5 | 5 | | |
| 老朽橋、災害危険箇所、冬期通行不能区間等 | 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 | あり | 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 | 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 | 6 | | | |
| | 必要性が低い | 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 | | |
| | 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 | 3 | | |
| 1,000台/日以上~5,000台日/未満 | 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 | 5 | 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 | 18 | |
| 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 | 10 | | |
| | 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 | | |
| | 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 | 20 | |
| 合計 | | | 100 | 86 | |

2. 判定

| ランク | 判定内容 | 配点 | 判定 | 摘要 |
|-----|--------|-------------|----|----|
| | 優先度が高い | 80点以上 | | |
| | 優先度が低い | 60点以上~80点未満 | | |
| | 優先度が低い | 60点未満 | | |