

事業コード	H18-建-終-2		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	一次改築		班 名	高速道路国道班 (tel) 018-860-2489
路線名等	国道107号		担当課長名	檜森 悦朗
箇所名	由利本荘市(石沢バイパス)		担当者名	主幹(兼)班長 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	H07 ~ H16 (10年)	総事業費	55.1億円	国庫補助率	0.55																																
事業規模	延長L = 4,080m、幅員W = 6.5(12.0)m																																				
事業の立案に至る背景	国道107号は、太平洋側と日本海側を結び、産業、経済の交流に寄与する幹線道路であり、特に秋田県においては国道7号と国道13号を連結し、日本海側と県南内陸部を結び最短路線である。また、日本海沿岸東北自動車道と、東北横断自動車道及び東北中央自動車道を相互に連絡する路線でもある。しかしながら、当該箇所は幅員6mと狭小でかつ平面線形が著しく悪く、人家連担地帯を経由する隘路区間であることから交通事故が多発している。このため、バイパス整備による高速交通体系の機能強化と、日本海沿岸部と県南内陸部との連絡交流促進による地域活性化を図ったものである																																				
事業目的	安全な生活環境の確保(通学路における歩道未整備の解消) 歩道なし 地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難箇所の解消) 車道幅員5.0m 道路の防災対策・危機管理の充実(未改良区間の解消) 路肩幅員0.5m 2次緊急輸送路																																				
事業費内訳 事業内容 (単位:千円)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>当初計画</th> <th>最終</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>4,078,000</td> <td>5,502,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経費内訳</td> <td>工事費</td> <td>3,463,000</td> <td>4,328,369</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>293,000</td> <td>590,221</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>322,000</td> <td>583,410</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">財源内訳</td> <td>国庫補助</td> <td>2,242,900</td> <td>3,026,100</td> </tr> <tr> <td>県債</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>一般財源</td> <td>1,835,100</td> <td>2,475,900</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工</td> <td>用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工</td> <td colspan="3"> 最終コスト比較 $C / C = (1.35)$ 最終費用便益比 $B / C = (2.1)$ </td> </tr> </tbody> </table>			当初計画	最終	事業費	4,078,000	5,502,000	経費内訳	工事費	3,463,000	4,328,369	用補費	293,000	590,221	その他	322,000	583,410	財源内訳	国庫補助	2,242,900	3,026,100	県債	0	0	その他	0	0	一般財源	1,835,100	2,475,900	事業内容	用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工	用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工	最終コスト比較 $C / C = (1.35)$ 最終費用便益比 $B / C = (2.1)$		
	当初計画	最終																																			
事業費	4,078,000	5,502,000																																			
経費内訳	工事費	3,463,000	4,328,369																																		
	用補費	293,000	590,221																																		
	その他	322,000	583,410																																		
財源内訳	国庫補助	2,242,900	3,026,100																																		
	県債	0	0																																		
	その他	0	0																																		
一般財源	1,835,100	2,475,900																																			
事業内容	用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工	用地補償、改良舗装工 トンネル工 橋梁工	最終コスト比較 $C / C = (1.35)$ 最終費用便益比 $B / C = (2.1)$																																		
事業終了後の問題点	事業費の掛かり増しは約14億円である。内訳としては工事費が約9億円、用地費は約3億円、その他調査費は約2億円となっている。主な増額理由は軟弱地盤処理工の延長増と終点側の切り土工(中硬岩)であり事業着手時には把握していない事項であった。今後は計画時点において調査を徹底し、概略検討時の事業費では無く調査結果を踏まえた精度の高い事業費の算出が必要である。																																				
住民満足度等の状況 (事業終了後)	満足度を把握した対象 受益者 一般県民 (時期:平成18年10月) 満足度把握の方法 アンケート調査 各種委員会及び審査会 ヒアリング インターネット その他の方法(具体的に) 満足度の状況 周辺住民からは道路が広くなり安全に走行できるようになった、冬期交通の安全が確保された等の意見が多数寄せられている。当該地区の整備について90%が満足していると回答している。																																				
上位計画での位置付け	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」の位置づけあり。																																				
関連プロジェクト等	日本海沿岸東北自動車道 出羽丘陵地域開発 東北中央自動車道		鳥海地域リゾート開発整備事業 東北横断自動車道釜石秋田線																																		

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 なし																											
	指摘事項への対応 なし																											
	<table border="1"> <tr> <td>指 標 名</td> <td colspan="4">県管理国道改良率</td> </tr> <tr> <td>指 標 式</td> <td colspan="4">改良済延長 / 管理延長</td> </tr> <tr> <td>指 標 の 種 類</td> <td>成果指標</td> <td>業績指標</td> <td>低減指標の有無</td> <td>有 無</td> </tr> <tr> <td>目 標 値 a</td> <td colspan="2">90 %</td> <td rowspan="2">データ等の出典</td> <td rowspan="2">第2期総合計画H16目標 道路統計年報</td> </tr> <tr> <td>実 績 値 b</td> <td colspan="2">91 %</td> </tr> <tr> <td>達成率 b / a</td> <td colspan="2">100 %</td> <td>把握の時期</td> <td>平成18年 4月</td> </tr> </table>	指 標 名	県管理国道改良率				指 標 式	改良済延長 / 管理延長				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	90 %		データ等の出典	第2期総合計画H16目標 道路統計年報	実 績 値 b	91 %		達成率 b / a	100 %		把握の時期
指 標 名	県管理国道改良率																											
指 標 式	改良済延長 / 管理延長																											
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	90 %		データ等の出典	第2期総合計画H16目標 道路統計年報																								
実 績 値 b	91 %																											
達成率 b / a	100 %		把握の時期	平成18年 4月																								

事業効率把握の手法及び効果	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 指標を設定することができなかった理由
	具体的な把握方法と効果（見込まれる効果） データの出典含む

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	住民満足度の状況 A B C 住民アンケートにおいて、交通の安全が確保されたという意見が多数寄せられた。	A
	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 当該事業は計画通り進捗した。	C
	事業の経済性の妥当性 A B C B / C が 2 . 1 となっており、事業の経済性においては妥当である。	A
効 率 性	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	C
	A (妥当性が高い) B (概ね妥当である) C (妥当性が低い) バイパス整備の結果、渋滞損失時間は約23%削減された。地域住民の交通安全が確保されるとともに地域連携を支える路線強化も果たしている。住民満足度調査等からも快適性・安全性の効果が認められることから、事業は妥当である。	

3. 評価結果の同種事業への反映状況等（対応方針）

事業開始前の予備調査や設計段階で現場の把握や、実施・詳細設計における適正な事業費の把握に努め、コスト縮減に関しても積極的な取り組みをし、効率的な事業執行を図る。

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。

終了箇所評価判定点検表

(様式 8 - 1)

(1)各評価項目の判定基準

観点	評価項目	判定基準	配点	1次	2次	評価結果	
ア有効性	一 住民満足度の状況	a 住民満足度を的確に把握しており、満足度も高い	2	2		A:有効性は高い (4点) B:有効性はある (1~3点) C:有効性は低い (0点)	
		b 住民満足度を把握しているが、手法が的確でない又は満足度が低い	1				
		c 住民満足度を把握していない	0				
	二 事業目標の達成状況	a 達成率が100%以上	2	2			
		b 達成率が80%以上100%未満	1				
		c 達成率が80%未満	0				
計			4	4		A	
イ効率性	一 事業の経済性の妥当性	費用便益比	a B/Cが、国庫補助採択基準がある場合はそれ以上その他の場合は1.5以上となっている	2	2	A:効率性は高い (2点) B:効率性はある (1点) C:効率性は低い (0点)	
			b a、c以外	1			
			c B/Cが、1.0未満	0			
	二 コスト削減の状況(費用便益比が算定できない場合)	a 当初と比較して最終コスト縮減率が20%以上	2	0			
		b 当初と比較して最終コスト縮減率が20%未満	1				
		c 当初と比較して最終コスト縮減率がなし	0				
計			2	2		A	

(2)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		