

事業コード	H19-建-再-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	1次改築		班 名	道路建設班 (tel) 018-860-2493
路線名等	一般国道108号		担当課長名	加藤 修平
箇所名	由利本荘市矢島(前杉バイパス)		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	H16 ~ H26 (11年)		総事業費	40.0億円	国庫補助率	5.5/10
事業規模	延長 L=2,450m、幅員 W=6.0(11.0)m					
事業の立案に至る背景	一般国道108号は宮城県石巻市を起点とし秋田県湯沢市を経て由利本荘市へ至るルートで、日本海側と太平洋側を横断的に結び、産業、経済の地域間交流を促進する重要な路線である。当計画区間は線形不良に加え、幅員狭小でかつ急勾配である。特にスノーシェッド区間は大型車のすれ違いに困難を極めるほか、由利高原鉄道のアンダーパスの建築限界は4.1mしかなく円滑な交通の確保に難を呈し、とりわけ冬季には通行困難ばかりでなく滑走や接触事故が多発している。このため、線形改良と併せて車道の拡幅及び歩道を設置し安全で円滑な交通確保と併せて広域的な幹線道路と旧鳥海・矢島町の生活道路としての機能強化を図るものである。					
事業目的	交通の隘路区間(幅員狭小、線形不良)の解消 道路防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送路) 老朽化したスノーシェッドの解消(L=213m)					
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		4,300,000	4,000,000	-300,000	道路規格・ルートの見直しによる
	経費内訳	工事費	3,770,000	2,970,617	-799,383	
		用補費	178,000	380,138	202,138	
		その他	352,000	649,245	297,245	
	財源内訳	国庫補助	2,365,000	2,200,000	-165,000	
		県債	0	0	0	
その他		0	0	0		
一般財源		1,935,000	1,800,000	-135,000		
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、舗装工			
事業の進捗状況	地盤調査、各種設計などを実施済である。					
事業推進上の課題	トンネル計画地において地質調査結果から地滑りの確認、土質性状の問題が発生し新たに対策工が必要となった。これにともない大幅な事業費の増しとなることから、ルートの変更を検討し新しいルートにて再評価を実施し事業の継続を図りたい。					
関連する計画等	矢島中高連携校(H21.4開校予定)					
情勢の変化及び長期継続の理由	情勢の変化:H17.3.22 旧矢島町が周辺の市町村と合併して由利本荘市となった。					
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	改良率(改良済延長/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	91.2 %		データ等の出典	道路現況調査	
	実績値 b	92.4 %				
達成率 b/a	101.3 %		把握の時期	平成19年 8 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			
	特になし			
	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	当該区間は最小半径がR = 40 m、また最急勾配もi = 8.0%で堆雪幅もなく通学路区間に指定されているが歩道もない状況であり、一年を通した交通の安全確保が望まれる。また、事故率は83件/億台kmと非常に高い区間である。平成8年には小坂地区において死亡事故が発生している。	14点		
緊 急 性	市町村合併支援道路の位置づけあり。 老朽化したスノーシェッドの解消が必要である。	15点		
有 効 性	第2次緊急輸送路指定路線であり、災害や救急医療施設へのアクセス道路としての活用も見込まれ、防災計画上重要な路線である。 平成16年3月に土砂崩落が生じ、長期間全面通行止めとなったため早期の道路整備が望まれている。	28点		
効 率 性	計画交通量は7,896台/日である。 事業の費用便益(B/C)は1.39である。	20点		
熟 度	H14.11.11 旧矢島町から要望を受けている。 計画の見直し等で、用地補償の進捗が進んでおらず配点評価は低いですが、地元自治会や由利本荘市からの要望が強いことから進捗は見込める。	2点		
判 定	ランク () 計画の見直し等で熟度の評価点が低くなっているが、「必要性」、「緊急性」、「効率性」が高いことから引き続き実施すべき事業である。	79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(H19-建-再-2)

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

箇所名 (由利本荘市矢島(前杉バイパス))

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	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	14		
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	なし	0			
	・ほ場整備等の他事業	なし	0	5		
	市町村合併支援道路	位置づけあり	5			
	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	15		
有効性	道路の位置づけ					
	緊急輸送路					
	第1次輸送路	第1次輸送路	10	8		
	第2次輸送路	第2次輸送路	8			
	第3次輸送路	第3次輸送路	6			
	指定なし	指定なし	0	10		
県内90分交通体系、全国1日交通圏等に	あり	10				
	なし	0	10			
社会変化による事業の必要性	必要性が高い	10				
	低下傾向	6				
	必要性が低い	3	3			
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	1.0以上	5	5		
	1.0未満	1.0未満	0			
	計画交通量				5	
	5,000台/日以上	5,000台/日以上	5			
1,000台/日以上~5,000台/日未満	1,000台/日以上~5,000台/日未満	3	0			
1,000台/日未満	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				5	etc 大規模バイパス etc 部分的ミニバイパス etc 現道拡幅	
既投資額の損失大	既投資額の損失大	5				
既投資額の部分的損失	既投資額の部分的損失	4				
	既投資額の損失が少ない	3	3			
計			20	20		
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	8割以上完了	10	2		
	5割以上完了	5割以上完了	8			
	1割以上完了	1割以上完了	5			
	1割未満	1割未満	2			
用地買収の進捗(面積)						0
8割以上完了	8割以上完了	10				
5割以上完了	5割以上完了	8				
1割以上完了	1割以上完了	5				
1割未満	1割未満	2				
	未着手	0	0			
計			20	2		
合計			100	79		

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		