

事業コード	H20-建-継-9		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	二次改築(現道拡幅)		班 名	道路建設班 (tel) 018-860-2492
路線名等	一般国道107号		担当課長名	小嶋 宣英
箇所名	由利本荘市 鶴舞～松街道		担当者名	主幹(兼)班長 遠田 久雄
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	H11 ~ H31 (21年)		総事業費	110.0億円	国庫補助率	5.0/10
事業規模	延長L = 2,000m、幅員W = 13.0(25.0)m(4.5+0.5+6.5+2.0+6.5+0.5+4.5)					
事業の立案に至る背景	<p>本路線は、岩手県大船渡市を起点として北上市、秋田県横手市を経て由利本荘市に至る198kmの幹線道路であり、日本海側と太平洋側を結ぶ産業、経済の交流に重要な役割を果たしている路線である。</p> <p>当該区間は、H17年度現況交通量は17,269台/日で、混雑度1.89と高く、旅行速度は20.4kmと低く渋滞対策区間となっている。</p> <p>また、H19年度9月17日近隣に日本海沿岸東北自動車道「本荘IC」が開通し、本荘市街地と高速交通拠点の更なるアクセス強化が図られる。</p>					
事業目的	<p>中心市街地の活性化(混雑度1.89) 物流の効率化の支援(本荘IC)</p> <p>日本海沿岸東北自動車道本荘ICへのアクセス強化</p> <p>安全な生活環境の確保(事故率127件/億台キロ)</p>					
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		11,000,000	11,000,000	0	
	経費内訳	工事費	3,286,145	3,286,145	0	
		用補費	6,851,950	6,851,950	0	
		その他	861,905	861,905	0	
	財源内訳	国庫補助	5,500,000	5,500,000	0	
		県 債	2,200,000	2,200,000	0	
その他		0	0	0		
一般財源		3,300,000	3,300,000	0		
事業内容		調査・設計、改良工、橋梁工、舗装工	調査・設計、改良工、橋梁工、舗装工			
事業の進捗状況	今年度、用地進捗率が57%となる見込みである。					
事業推進上の課題	特になし。					
関連する計画等	あきた21総合計画における「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 日本海沿岸東北自動車道(岩城IC～仁賀保間:H19.9.17供用済み)					
情勢の変化及び長期継続の理由	平成17年3月22日に本荘市他7町が合併し、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/路線実延長)				
	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	91.4 %		データ等の出典	道路現況調査書	
	実績値 b	92.7 %				
達成率 b/a	101.4 %		把握の時期	平成20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
	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	第2次緊急輸送路であり、他に競合する路線が存在しない。 当該区間は、混雑度は1.89で通学路指定区域でもあるため早急な改良が必要である。また、旅行速度20.4km/h、事故率127件億台/kmとなっている。	10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。 市町村合併支援道路の位置づけ有り。 老朽橋（JR御門跨線橋）の架け替え有り。	15点		
有 効 性	緊急輸送道路の指定路線であり、災害や緊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1.8であり効率性は高い。 計画交通量も26,200台/日(H42)となっている。	18点		
熟 度	平成19年度末の事業進捗率が37%となっている。（用地進捗率57%）	13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	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）

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

県の対応方針を「可」とする。

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H20-建-継-9 )

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)《2次改築事業》

箇所名 (由利本荘市 鶴舞~松街道 )

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	3箇所以上	8	0	
	・車道幅員 < 5.5m	2箇所	5		
	・最小半径 < 100m	1箇所	3		
	・最急勾配 > 5%	0箇所	0		
	・冬期堆雪巾なし	2次改築事業のため評価なし	0		
	道路環境上の欠陥該当項目	5件該当	15	10	
	・現道の混雑度 1.0	4件該当	12		
	・現道の旅行速度 30kn/h	3件該当	10		
	・現道の事故率 50件	2件該当	8		
・通学路指定で歩道なし	1件該当	4			
・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	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		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	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	5	
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			
事業中止の影響					
既投資額の損失大		5		e t c 大規模バイパス e t c 部分的ミニバイパ e t c 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	3		
計			20	18	
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	
	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	8		
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	13	
合計			100	84	

2. 判定

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