

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成22年9月30日)

事業コード	H22-建-終-1		区 分	国庫補助	県単独
事業名	国道道路改築事業		部 局 課 室 名	建設交通部	
事業種別	道路改築(バイパス)		班 名	道路課 道路建設班 (tel)018-860-2493	
路線名等	一般国道101号		担 当 課 長 名	大塚 行雄	
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 喬	
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	
	指標コード	2	施策目標(指標)名	県管理国道改良率	

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	<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>						
	事業期間	前回(H16年) H14年 ~ H20年 終了 H14年 ~ H19年	総事業費	前回(H16年) 35億円 終了 21億円	国庫補助率	5.5/10	
事業効果の要因変化及び発現状況	事業規模	前回(H16年) 延長L = 1,440m 幅員(構成)W = 13.0(1.5-3.25-3.25-1.5-3.5)m 終了 延長L = 1,440m 幅員(構成)W = 13.0(1.5-3.25-3.25-1.5-3.5)m					
	事業費内訳内容(千円)及び要因変化	前回評価計画	最終	増減	理由		
		事業費	3,500,000	2,070,000	-1,430,000		
		経内費	工事	2,779,588	1,371,749	-1,407,839	歩道の片側を取り止め、軟弱地盤対策工法の変更等による
			用補	484,955	500,999	16,044	
	その他	235,457	197,252	-38,205			
	事業内容	調査・設計 用補費 橋梁 改良・舗装工	調査・設計 用補費 橋梁 改良・舗装工				
	コスト・効果対比較	費用便益変化の主な要因(前回評価 終了)					
	最終コスト 終了C / 前回評価C = (0.59)	【便益】 人口や観光客等の減少による自動車交通量の減による					
	費用便益 前回評価B / C = (2.5) 終了B / C = (3.0)	【費用】 歩道の片側を取り止め、軟弱地盤対策工法の変更等による工事費の減少					
目標達成率	指標名	県管理国道改良率(累計)					
	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	91.6%		データ等の出典	あきた21総合計画H20目標 H20道路現況調査		
	実績値b	92.6%					
	達成率b/a	101.1%		把握の時期	平成21年 4月		
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及び把握方法と成果 データの出典含む							
自然環境の変化	・のり面の緑化により、周辺自然環境への調和を図っている。 ・雨水等の処理のため、路面に勾配をつけ側溝により流末処理を行うことで、自然環境へ影響を及ぼさないように配慮している。						
社会経済情勢の変化	H17年3月旧男鹿市と旧若美町が合併して男鹿市となる。						
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	地域住民及び周辺企業等へのアンケート調査の結果、移動時間の短縮、踏切の横断が無くなったことによる走行の安全性確保及び冬期交通の安全性向上が整備効果として挙げられている。						

( 羽立 地区)

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22年 9月) 満足度把握の方法 アンケート調査 各種委員会及び審議会 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
	地域住民などから、「移動時間が短縮された、安全性が高くなった」に高い満足度が得られた。
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)H12～H18 ・日本海沿岸東北自動車(昭和男鹿半島IC)アクセス(天王～昭和)H3～H15 ・臨港道路生鼻崎線との交通連携(脇本～羽立4車化)H14～H20
前回評価結果等	選定または継続 改善 見直し 保留又は中止
	指摘事項 なし
	指摘事項への対応 なし

## 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 アンケート調査結果から、8割以上の回答者から安全性が向上したという回答だった。さらに8割以上が事業に満足、概ね満足しているとの回答だった。	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、あきた21総合計画の県管理国道改良率目標を上回った。	B C
	事業の経済性の妥当性 A B C 費用便益比は1.0を上回っていることから、本事業は経済的に妥当であったと評価できる。	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	B C
	総合評価 A (妥当性が高い) B (概ね妥当である) C (妥当性が低い) 計画に沿って着実に進捗し、地域住民の利便性の向上や交通安全の確保が図られるとともに観光道路としてもその機能を発揮しており、住民満足度等からも成果が認められることから、当事業は妥当性が高いと評価できる。	

## 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算出に努めるとともに、工法の工夫や廃材の再利用などコスト縮減に関しても積極的な取り組みをし、効率的な事業執行に努める。  
当該道路では、歩道計画について周辺住民の利用形態を調査した結果、両側歩道を片側歩道に変更した。また、詳細な調査により、軟弱地盤処理に対して、合理的な工法を採用し、コスト縮減を図った。

## 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。

### 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	