

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(令和元年9月30日)

事業コード	R元一建一終一02	区 分	●国庫補助 ○ 県単独
事業名	地方道路交付金事業(改築)	部 局 課 室 名	建設部 道路課
事業種別	1次改築(バイパス)	班 名	道路建設班 (tel)018-860-2492
路線名等	国道108号	担 当 課 長 名	道路課長 佐藤 秀治
箇所名	由利本荘市矢島(前杉バイパス)	担 当 者 名	副主幹(兼)班長 渡部 寿
政策コード	03	政 策 名	未来の交流を創り、支える観光・交通戦略
施策コード	05	施 策 名	県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備促進
指標コード	03	施策目標(指標)名	地域間ネットワークの構築

1. 事業の概要

事業の背景 及び目的		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が困難であり、由利高原鉄道のアンダーパスは、建築限界が4.1mしかないため、円滑な交通が確保されておらず、冬季には滑走や接触事故が多発している。 このような状況を踏まえ、線形改良と併せて車道の拡幅及び歩道を設置し、安全で円滑な交通を確保し、広域的な幹線道路、地域の生活道路及び緊急輸送道路としての機能強化を図るものである。						
事業期間	前回(H28年)	H16年 ～ H29年	総事業費	前回(H28年)	38.4億円	国庫補助率	70.0	
	終了	H16年 ～ H29年		終了	36.1億円			
事業規模	前回(H24年) 延長 L=2,450m、幅員 W=6.0(11.0)m (1.25+3.00+3.00+1.25+2.5)							
	終了 延長 L=2,450m、幅員 W=6.0(11.0)m (1.25+3.00+3.00+1.25+2.5)							
事業効果の 要因変化 及び 発現状況	経内費		前回評価計画①	最 終②	増減②－①	理 由		
		事業費	3,836,271	3,609,479	-226,792			
		工事	3,002,534	2,787,587	-214,947	旧道処理における水路補修費、舗装補修費の減等		
		用補	370,942	365,884	-5,058	支障物件(電柱、電線)移転補償の精算による減		
		その他	462,795	456,008	-6,787	請負による精算		
	事業費内 訳内容 (千円) 及び 要因変化	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				
		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C②／前回評価C①＝(0.93)			【便益】 評価時点における原単位の見直しによる、走行時間短縮便益の増等。			
		○費用便益 前回評価B／C＝(1.1) ↓ 終了B／C＝(1.2)			【費用】 工事費等の減			
		目標 達成率	指 標 名	県管理国道改良率				
	指 標 式		改良済み延長／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		93.9%			データ等の出典	道路課調べ	
実 績 値 b	93.9%							
達成率 b／a	100.0%			把握の時期	平成31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	・雨水を、路面に勾配をつけ、側溝により流末へ導くことで、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	・H24.10月 日本海東北自動車道(象潟仁賀保道路) 金浦IC～仁賀保IC間供用開始 ・H25 日本海東北自動車道(遊佐象潟道路) 事業化 ・H27.10月 日本海東北自動車道(象潟仁賀保道路) 象潟IC～金浦IC間供用開始							
事業終了後の 問題点及び管理・ 利用状況	・バイパスの整備により、安全で円滑な交通が図られている。							

(由利本荘市矢島(前杉バイパス) 地区)

住民満足度等の状況 (事業終了後)	①満足度を把握した対象 ●受益者 ●一般県民 (時期: R1年 8月) ②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) ③満足度の状況 9割以上の回答者から「満足」「おおむね満足」との回答を得ている。 理由として、「走りやすくなった」「冬期交通における安心感が高まった」という回答が多かった。
上位計画での位置付け	○第2期ふるさと秋田元気創造プラン「生活圏を結ぶ幹線道路の整備推進」
関連プロジェクト等	—
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 ①指摘事項 特になし。 ②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)	評価結果
有 効 性	①住民満足度の状況 ●A ○B ○C アンケート調査を実施し、回答者の9割以上が事業に「満足」、「おおむね満足」している。	●A
	②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 当事業の完了により、県管理国道改良率の目標達成率が100%に達した。	OB OC
	①事業の経済性の妥当性 ●A ○B ○C B/Cが1. 2となっていることから、本事業は経済的に妥当であったと評価できる。	●A
効 率 性	②コスト削減の状況 ○A 削減率20%以上 ○B 削減率20%未満 ○C 削減なし	OB OC
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) 地域住民及び道路利用者の利便性の向上や交通安全の確保が図られており、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)

同種事業の実績を踏まえ、適切な調査・設計を実施し、適正な事業費算出に努める。また、コスト削減に関しても積極的に取り組み、効率的に事業を進めていく。

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	