

事業コード	H17-建-終-10		区 分	国庫補助 県単独
事業名	地方道道路改築費		部局課室名	建設交通部 道路課
事業種別	道路改築(バイパス)		班 名	県道・市町村道班 (tel) 018-860-2493
路線名等	(主)横手大森大内線		担当課長名	中山敏夫
箇所名	横手市八沢木		担当者名	主幹(兼)班長 水木清博
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	04	施 策 名	地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備
	指標コード	02	施策目標(指標)名	県道改良率

## 1. 事業の概要

事業期間	H09 ~ H14 (6年)	総事業費	43.7億円	国庫補助率	5.0/10																																	
事業規模	延長L = 2,920m 幅員W = 11.0m (2.50-1.25-6.00-1.25)																																					
事業の立案に至る背景	<p>本路線は、中心都市横手市と生活圏を構成する旧大雄村、旧大森町を連絡する重要な路線である。しかし、当該区間は、最急勾配が8%、車道部の最小幅員が4m、最小曲線半径が15mと急カーブが連続する交通の難所となっている。八沢木地区から日常的に利用する病院等の公益施設に行く場合、この難所を通らなければならず、抜本的な整備が望まれていた。また、当該地区西部には少年自然の家などが位置しており、野外レクリエーション活動の拠点となっている。</p> <p>このため通勤・通学等の日常生活の利便性向上及び地域の活性化に寄与するため道路整備を行ったものである。</p>																																					
事業目的	<p>安全な生活環境の確保(通学路の歩道未整備の解消) 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4.0m          道路の防災対策・危機管理の充実(孤立集落の解消)</p>																																					
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> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>4,432,000</td> <td>4,370,000</td> <td rowspan="4">最終コスト比較 <math>C / C = ( 0.99 )</math></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">経費内訳</td> <td>工事費</td> <td>3,266,000</td> <td>3,168,000</td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>876,000</td> <td>921,000</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>290,000</td> <td>281,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">財源内訳</td> <td>国庫補助</td> <td>2,216,000</td> <td>2,185,000</td> <td rowspan="3">最終費用便益比 <math>B / C = ( 1.87 )</math></td> </tr> <tr> <td>県債</td> <td>1,329,000</td> <td>1,311,000</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>用地補償費 改良工 トンネル工</td> <td>用地補償費 改良工 トンネル工</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					当初計画	最終		事業費	4,432,000	4,370,000	最終コスト比較 $C / C = ( 0.99 )$	経費内訳	工事費	3,266,000	3,168,000	用補費	876,000	921,000	その他	290,000	281,000	財源内訳	国庫補助	2,216,000	2,185,000	最終費用便益比 $B / C = ( 1.87 )$	県債	1,329,000	1,311,000	その他	0	0	事業内容	用地補償費 改良工 トンネル工	用地補償費 改良工 トンネル工		
	当初計画	最終																																				
事業費	4,432,000	4,370,000	最終コスト比較 $C / C = ( 0.99 )$																																			
経費内訳	工事費	3,266,000		3,168,000																																		
	用補費	876,000		921,000																																		
	その他	290,000		281,000																																		
財源内訳	国庫補助	2,216,000	2,185,000	最終費用便益比 $B / C = ( 1.87 )$																																		
	県債	1,329,000	1,311,000																																			
	その他	0	0																																			
事業内容	用地補償費 改良工 トンネル工	用地補償費 改良工 トンネル工																																				
事業終了後の問題点	用地補償費について、補償対象件数が増加したため、建物移転費が増額となった。																																					
住民満足度等の状況 (事業終了後)	<p>満足度を把握した対象 受益者 一般県民 (時期:平成17年10月)</p> <p>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 )</p> <p>満足度の状況</p> <p>当該区間を利用する地域住民から、道路が整備され安全に走行できるようになり、冬期交通の安全も確保された旨の意見があった。</p>																																					
上位計画での位置付け	県の主要プロジェクトである「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」の位置付けあり。																																					
関連プロジェクト等	地域振興プロジェクトである「高速道路ICへのアクセス等、道路網の整備」の位置付けあり。																																					

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																												
事業効率把握の手法及び効果	<table border="1"> <tr> <td>指 標 名</td> <td colspan="4">県道の路線改良率</td> </tr> <tr> <td>指 標 式</td> <td colspan="4">規格改良済延長 / 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">66 %</td> <td rowspan="2">データ等の出典</td> <td rowspan="2">総合計画H15目標 道路統計年報H15現況</td> </tr> <tr> <td>実 績 値 b</td> <td colspan="2">67 %</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17年 10月</td> </tr> </table>	指 標 名	県道の路線改良率				指 標 式	規格改良済延長 / 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	66 %		データ等の出典	総合計画H15目標 道路統計年報H15現況	実 績 値 b	67 %		達成率 b / a	100 %		把握の時期	平成17年 10月
	指 標 名	県道の路線改良率																											
	指 標 式	規格改良済延長 / 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	66 %		データ等の出典	総合計画H15目標 道路統計年報H15現況																								
	実 績 値 b	67 %																											
	達成率 b / a	100 %		把握の時期	平成17年 10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  																													
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、道路整備により安全で円滑な交通の確保がされたという意見が多く出された。	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、あきた 2 1 総合計画の県道改良率目標を上回った。	C
効 率 性	事業の経済性の妥当性 A      B      C B / C が 1 . 8 7 となっており、事業の経済性においては妥当である。	A
	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
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事業が進捗し、地域住民の交通安全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、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

県の総合評価を可とする。

## 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 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:有効性はある (1~3点)	
		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 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削減率が20%以上	2	0		B:効率性はある (1点)	
		b 当初と比較して最終コスト削減率が20%未満	1				
		c 当初と比較して最終コスト削減率がなし	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		