

(様式8)

公共事業終了箇所評価調査

評価確定日(平成21年9月30日)

事業コード	H21-農-終-1	区 分	● 国庫補助 ○ 県単独
事業名	農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業	部 局 課 室 名	農林水産部 農山村振興課
事業種別	農道整備	班 名	農村整備計画班 (tel)018-860-1855
路線名等	奥羽南部地区	担 当 課 長 名	菅原 徳蔵
箇所名	横手市、美郷町	担 当 者 名	副主幹 高橋篤史
総合計画との関連	政策コード: T	政 策 名	潤いと安らぎを提供する農山漁村空間の創造
	施策コード: 01	施 策 名	快適で生き生きした農山漁村づくり
	指標コード: 09	施策目標(指標)名	その他施策関連事業

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	<p>本地区の受益地は県南部の奥羽山麓沿いに展開する水田、畑、樹園地で、水稲作を基幹とした複合経営の確立を目指している地域である。複合経営の進展に伴い、多様な畑作物が増加し、農家の規模拡大が進む中で、集出荷の迅速な対応など流通の合理化が求められているが、受益地を効率的に南北に連絡する道路がないことが支障となっていた。</p> <p>こうしたことから、本事業で地域の基幹的農道を整備し、農業施設との連結強化、農業生産団地の広域化、経営規模の拡大など、地域営農の有機的な進展と地域の活性化を図っている。</p> <p>また、本農免道路の整備により、仙北市(旧角館町)を基点とし、横手市を経て湯沢市(旧稲川町)までを一気に結ぶ基幹的道路が完成することから、県内の主要な観光地である田沢湖・角館地域と湯沢・雄勝地域を結ぶなど、地域活性化に大いに貢献するものと期待されている。</p>						
	事業期間	前回(H15) H3年～H19年(15年) 終了 H3年～H19年(15年)	総事業費	前回(H15) 91.2億円 終了 93.5億円	国庫補助率 50%		
事業効果の要因変化及び発現状況	事業規模	前回(H15) 延長 12,221m 車道幅員5.5(全幅員7.0)m 終了 延長 12,221m 車道幅員5.5(全幅員7.0)m					
	事業費内訳内容(千円)及び要因変化	前回評価計画①	最終②	増減②-①	理由		
		事業費(千円)	9,115,500	9,352,100	236,600		
		経費内訳	工事	7,495,678	7,741,300	245,622	トンネル工法の変更による増(断面のタイプ変更、沈下抑止工)
			用補	741,825	737,610	-4,215	精査
	その他		877,997	873,190	-4,807	精査	
	事業内容	用地補償費 新設工 10,675m 改良工 2,670m	用地補償費 新設工 10,675m 改良工 2,670m				
	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=1.03	【便益】 ・年総効果額 592,446→609,098千円 (直近の作付け状況・作物単価による見直結果により走行経費節減効果の増) ・事業完了時効果算定の見直し(国指導による)					
	○費用便益 前回評価 B/C=1.02 ↓ 終了 B/C=1.04	【費用】 ①トンネル工事において、土質がもろく地盤が弱い為、工法変更(断面のタイプ変更、沈下抑止工など)が必要になり、増 ・実施事業費 9,115,500→9,352,100千円 増236,600千円					
目標達成率	指標名	農業輸送・営農交通短縮目標					
	指標式	1台当たりの平均走行距離短縮時間/1台当たり平均走行距離短縮計画時間					
	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	5min(2.6km)	データ等の出典	奥羽南部地区農道整備事業計画書(H8変更)			
	実績値b	5min(2.6km)					
	達成率b/a	100%	把握の時期	平成20年3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	・道路の法面や残土処理された箇所は、植生による被覆が行われ、緑化保全されている。 ・住民アンケートでは、半数の人が地域景観について従前と変わらないと感じている。						
社会経済情勢の変化	・平成9年に秋田自動車道が全線開通し、高速交通体系の整備による商圏の拡大等、新たな農業ビジネス展開の可能性が広がっている。 ・平成16年11月1日に六郷町はじめ2町1村で合併して「美郷町」に、平成17年10月1日に横手市はじめ郡内の1市5町2村で合併し、新生「横手市」となり、より広域的な産地の育成といった機運が醸成されている。						
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	・地域が結ばれ、周辺都市部への通勤・買い物等の利便性を多数が実感している。一方、交通量の増大、大型車両の通行もあり、安全性の確保が望まれる。 ・降雪が多いこと、複数市町村の管理であることなどから、維持管理の充実が望まれている。						

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:平成21年6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 ・住民アンケート調査結果では、農家からの回答で「労働時間の短縮、労力の省力化」45%、「アクセスの改善・輸送コストの縮減」39%となっているものの、全体では「日常生活の利便性の向上」では75%の人が、「集落内、集落間の移動、活性化」については57%が満足しているという回答があった。また、住民の78%の人が週に1度以上は農道を利用しており、毎日利用する人も15%となっている。
上位計画での位置付け	○「あきた21総合計画」における施策「快適で生き生きとした農山漁村づくり」を支援する事業
関連プロジェクト等	特になし
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

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 住民アンケートで農業者からは「労働時間の短縮、輸送コスト縮減」において45%の人が評価しており、「日常生活の利便性、病院・公共機関への移動」にも50%以上の人が効果を感じている。	○A ●B ○C
	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 目標指標の「1台当たりの平均走行距離短縮時間」については、計画された道路施設がすべて完成しており、計画通りの有効性が発現されている。	
効率性	①事業の経済性の妥当性 ● A ○ B ○ C	●A ○B ○C
	②コスト縮減の状況(費用便益比が算定出来ない場合) ○ A 縮減率20%以上 ○ B 縮減率20%未満 ○ C 縮減なし	
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) 農道の完成により、地域間をはじめ、農地、農業用施設や公共施設等への移動時間が短縮され、周辺道路の渋滞緩和など幹線農道としての役割を果たしているほか、グリーンツーリズムをはじめとする地域観光が展開され、地域の活性化にも貢献している。また、地域住民アンケートによる満足度からも、事業は概ね妥当と判断される。	

3. 評価結果の同種事業への反映状況等(対応方針)

農道は、営農条件の改善や流通の効率化といった直接的な効果があるほか、国県道などの基幹道とのネットワークのなかで、通勤圏や病院・公共施設へのアクセスを確保し、更には直売所や農家民宿、農家レストラン、観光などの地域の産業基盤の底上げに繋がっている。今後は、こうした地域活性化への寄与といった観点から、市町村との十分な連携体制のもとに農道整備について検討していく。

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	B
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	