

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成29年10月20日)

事業コード	H29一建一終-01		区分	● 国庫補助	○ 県単独		
事業名	地方街路交付金事業		部局課室名	建設部 都市計画課			
事業種別	現道拡幅		班名	都市整備班 (tel)018-860-2443			
路線名等	都市計画道路 中央線		担当課長名	都市計画課長 竹村 勉			
箇所名	横手市幸町		担当者名	副主幹兼班長 草彌 克昌			
政策コード	04	政策名	安全で安心な生活環境の確保				
施策コード	03	施策名	四季を通じて快適な生活環境の確保				
指標コード	05	施策目標(指標)名	コンパクトで魅力あるまちづくりの推進				

1. 事業の概要

事業の背景 及び目的	○本路線は、横手市の中心市街地を南北に縦断する都市内幹線道路であり、周辺には行政施設や文教施設等の公共公益施設が立地していることや、バス路線にもなっており、都市生活を支える重要な路線である。しかし、当該区間は幅員が7mで城下町特有のクランク部分があり見通しが悪い上、歩道もなく交通事故が多発していることから、安全な通行を確保できていない現状にある。 ○都市幹線道路としての円滑な交通の確保と、地域住民及び歩行者の安全確保を目的として整備するものである。								
事業期間	前回(H25年) H21年～H27年 終了 H21年～H27年	総事業費	前回(H25年) 27.1億円 終了 16.6億円	国庫補助率	70				
事業規模	前回(H25年) 延長L=499.75m 幅員W=16.0m(車道部9.0m、歩道3.5m×2) 終了 延長L=499.75m 幅員W=16.0m(車道部9.0m、歩道3.5m×2)								
事業効果の要因変化及び発現状況	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	2,710,000	1,658,548	▲ 1,051,452					
	経内費用 内訳 用補	工事 200,000 2,360,000 その他 150,000	232,176 1,248,745 177,627	32,176 ▲ 1,111,255 27,627	路床改良による増 片側拡幅による物件移転補償費の減 地質調査等の増				
	事業内容	調査設計 用地補償 改良・舗装工	調査設計 用地補償 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C②／前回評価C①=(0.61)	【便益】 ・平成25年度費用便益比算定業務のデータを元に、平成42年の将来交通量配分を実施。当該道路整備後の交通量調査結果を考慮し、計画交通量が減(8,700台/日→5,500台/日)							
	○費用便益 前回評価B/C=(1.10) ↓ 終了B/C=(1.51)	【費用】 用地補償費の減							
	目標達成率	指標名 指標式 指標の種類 目標値a 実績値b 達成率b/a	都市計画道路整備率 整備済み延長／都市計画決定延長 ○成果指標 ●業績指標 63% 63% 100%	低減指標の有無 データ等の出典 秋田県の都市計画 把握の時期 平成29年4月	○有 ●無				
	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	特になし							
社会経済情勢の変化	特になし								
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	特になし								

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: H28年 9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 本路線の整備に対して、道路利用者・地域住民の約8割が「満足」または「概ね満足」と回答しており、当該工区の整備は利用者満足度の高い事業となっている。
上位計画での位置付け	○横手市総合交通戦略(H21)における「中心市街地の円滑な交通を確保するための道路整備」に位置付け ○横手市都市計画マスターplan(H23)「冬期における自動車交通・公共交通の走行空間確保」に寄与 ○第二次横手市総合計画(H28)「快適な移動空間の実現」に寄与
関連プロジェクト等	○市街地再開発事業、まちづくり交付金事業 ○横手市施工中央線整備事業
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 アンケート調査結果から、多くの回答者から「満足、概ね満足」の回答を得ている。主な理由は「運転が楽になった」「歩行者・自転車の安全性が向上した」等。	●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 当該工区の完成によりボトルネックが解消され、円滑な交通が実現している。また、歩道整備により歩行者の安全性が向上している。	
効率性	①事業の経済性の妥当性 ●A ○B ○C 費用便益費は1.0を上回っており、本事業は経済的に妥当であったと評価できる。	●A ○B ○C
	②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	
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) 道路利用者及び地元住民の満足度が高く、当事業の妥当性は高いと評価できる。	

3. 評価結果の同種事業への反映状況等(対応方針)

今後も事業開始前の予備調査や設計段階での現場の把握及び住民との合意形成、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に取り組みをし、効率的な事業執行を図る。
当該工区と同様、道路利用者や沿線住民等から高い満足が得られる事業の実施に努める。

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。

○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	