

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成25年10月31日)

事業コード	H25-建-終-03	区 分	● 国庫補助 ○ 県単独
事業名	地方道路交付金事業費	部 局 課 室 名	建設部 道路課
事業種別	道路改築事業(バイパス)	班 名	道路建設班 (tel)018-860-2492
路線名等	(主)横手大森大内線	担 当 課 長 名	柴田 公博
箇所名	横手市塚堀	担 当 者 名	齋藤 篤
政策コード	17	政 策 名	新たな生活圏の創造
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	01	施策目標(指標)名	県道の整備推進

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	本路線は、合併関係市町村である旧大森町、旧大雄村等の周辺町村から横手市街地への通勤、通学の生活道路や平成19年に開院した平鹿総合病院へのアクセス道路であるとともに、バス路線及び緊急輸送道路などの沿線集落の日常生活を支える重要な路線である。しかし、当該区間は通学路であるが幅員狭小(Wmin=5.0m)で歩道もなく、大型車のすれ違いや冬季交通の確保が困難な状況であるため、慢性的な渋滞が発生している。そのため、地域の交通の安全確保と交通混雑の解消を図るため、道路整備を行うものである。						
	事業期間	前回(H20年) H16年 ~ H23年 終了 H16年 ~ H23年	総事業費	前回(H20年) 12.1億円 終了 12.2億円	国庫補助率 7/10		
事業効果の要因変化及び発現状況	事業規模	前回(H20年) 延長L=2,801m 幅員W=6.0(11.0)m (2.5+1.25+3.0+3.0+1.25)m 終了 延長L=2,801m 幅員W=6.0(11.0)m (2.5+1.25+3.0+3.0+1.25)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	1,202,000	1,220,400	18,400		
		経内費	工事	770,000	751,000	-19,000	請負差額による。
			用補	224,000	286,400	62,400	不動産鑑定や建物調査の結果による。
	その他	208,000	183,000	-25,000	測量試験費の精算による。		
	事業内容	調査・設計 現道拡幅 用地補償	調査・設計 現道拡幅 用地補償				
	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=(1.02)	【便益】 前回の便益算出方法との相違による(H20.11にマニュアル改訂)					
	○費用便益 前回評価B/C=(2.1) ↓ 終了B/C=(2.6)	【費用】 精算による。					
目標達成率	指標名	県道改良率					
	指標式	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	72%	データ等の出典	道路課調べ			
	実績値b	72%					
	達成率b/a	100%	把握の時期	平成25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	・特になし 当該工区周辺の自然環境に大きな変化はない。						
社会経済情勢の変化	・横手地区統合中学校開校(H25年度) ・横手地区統合小学校開校(H28年度予定)						
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、走りやすさの向上、移動時間の短縮、及び隘路区間解消(バイパス)による安全性や快適性の向上、並びに冬期の安全な交通機能の確保が整備効果として挙げられている。また、適切な幅員が確保されたことにより渋滞が解消された。						

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25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 地域住民及び道路利用者などから、「走りやすくなった、通勤・通学時間が短縮された、事故の危険性が減少した」等、高い満足度が得られた。
上位計画での位置付け	ふるさと秋田元気創造プランにおける取組「地域医療などを支える救急ネットワークの整備」を実施する事業
関連プロジェクト等	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 なし
	②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	①住民満足度の状況 ●A ○B ○C アンケートの調査結果から、回答者の約9割が事業に満足、概ね満足しているとのことだった。また、整備効果として走行の快適性、事故の危険性の減少等が多く挙げ	●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 当該事業は、計画通り進捗し、県道改良率の目標に達した。	○B ○C
	①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	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	○B ○C
	●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・効果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の現場の把握、他事業との調整等により、道路の整備効果が十分に発揮されるよう検討・設計を行い、更には工法の工夫等によるコスト縮減へも積極的に取り組み、効率的な事業執行を図るとともに、地域住民や道路利用者から高い満足が得られるよう努める。

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	