

(様式8)

公共事業終了箇所評価調査

評価確定日(平成27年11月27日)

事業コード	H27-建-終-03		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		班 名	道路建設班 (tel)018-860-2492
路線名等	一般県道 稲庭高松線		担 当 課 長 名	佐藤 和義
箇所名	湯沢市藤倉		担 当 者 名	田森 清美
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	○当該路線は、旧稲川町と旧雄勝町を最短で結び、国道398号を補完する路線であるとともに、住民の日常生活を支える重要な生活路線である。また、東北中央自動車道(須川IC)へのアクセス道路としての機能も有している。しかし当該区間は、幅員狭小(Wmin=4m)で急カーブ(Rmin=15m)が連続し、さらに急勾配(14%)であるため、地域内交通の安全確保ができない状況である。このため、生活道路としての日常機能と地域住民の安全性を早急に確保するものである。							
	事業期間	前回(H24年) H15年 ~ H25年 終了 H15年 ~ H25年	総事業費	前回(H24年) 20.5億円 終了 19.2億円	国庫補助率	7/10		
	事業規模	前回(H24年) 延長L=2,000m 幅員W=6.0(8.5~11.0)m、(1.25+3.0+3.0+1.25(+2.5)) 終了 延長L=2,000m 幅員W=6.0(8.5~11.0)m、(1.25+3.0+3.0+1.25(+2.5))						
	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	2,050,000	1,920,000	-130,000			
		経内費訳	工事	1,509,000	1,546,000	37,000		
			用補	390,000	220,000	-170,000		
			その他	151,000	154,000	3,000		
	事業内容	調査・設計 改良工、舗装工	調査・設計 改良工、舗装工			建物移転費の減による。		
	事業費内訳内容(千円)及び要因変化	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=(0.94)			【便益】					
○費用便益 前回評価B/C=(0.93) ↓ 終了B/C=(1.24)			【費用】 用地補償費が減額したことによる。					
目標達成率	指標名	県道改良率						
	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	72.8%		データ等の出典	道路課調べ			
	実績値b	74.3%						
	達成率b/a	102%		把握の時期	平成27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	・特になし。							
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、走行性の向上、移動時間の短縮、安全性の向上、及び冬期交通の安心感向上などが整備効果として挙げられている。							

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27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 殆どの回答者から「満足している」「おおむね満足している」との回答を得ている。
上位計画での位置付け	○ふるさと秋田元気創造プラン「地域医療などを支える救急ネットワークの整備」を支援する事業
関連プロジェクト等	稲庭バイパス(H23～H32)
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 特に無し。
	②指摘事項への対応 特に無し。

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、殆どの回答者から「満足」の回答を得ている。主な理由として「急カーブ、急勾配の解消による走行性の向上」「冬期の安心感の高まり」がある。	●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 幅員狭小区間の解消と急カーブ、急勾配の解消が図られた。	OB OC
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
	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	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) 当事業により地域住民及び道路利用者の利便性・安全性の向上が図られており、住民満足度等からもその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)

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	