

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成21年 9月30日)

事業コード	H21-建-終-02	区 分	● 国庫補助 ○ 県単独
事業名	都市計画街路事業	部 局 課 室 名	建設交通部 都市計画課
事業種別	一種改築 (現道拡幅)	班 名	都市整備班 (tel)018-860-2444
路線名等	都市計画道路 秋田駅東中央線	担 当 課 長 名	大塚 行雄
箇所名	秋田市手形	担 当 者 名	主幹(兼)班長 齋藤 和夫
総合計画との関連	政策コード	C	政 策 名 快適で安全な生活を支える環境づくり
	施策コード	02	施 策 名 街なか活性化による賑わいの再生
	指標コード	04	施策目標(指標)名 都市計画道路整備率

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	<p>○事業の背景 本路線は、県都秋田市の玄関口である秋田駅東口と市街地環状道路の横山金足線を経て、秋田中央ICを結ぶ、秋田市の都市の骨格を形成する重要な路線である。秋田駅東口拠点センターや駅前広場へのアクセス道路である本路線は、現在整備中である秋田中央道路の供用によって大幅な交通量の増加が推測されることから、ボトルネックとなっている当該区間を拡幅し、快適で安全な通行空間を整備するものである。</p> <p>○事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋田駅東口駅前広場と一体となった交通結節機能の向上 ・市町村合併支援 ・秋田中央ICへのアクセス機能の強化 ・歩道のバリアフリー化 ・秋田駅東拠点地区や秋田駅東地区のまちづくりを支援 						
	事業期間	前回(H17年) H15年 ~ H19年 終了 H15年 ~ H19年	総事業費	前回(H17年) 28.6億円 終了 22.3億円	国庫補助率	5.5/10	
	事業規模	前回(H17年) 延長L=605m 幅員W=31.5(6.0-1.5-3.25*2-0.5-4.0-0.5-3.25*2-1.5-4.5) m 終了 延長L=605m 幅員W=31.5(6.0-1.5-3.25*2-0.5-4.0-0.5-3.25*2-1.5-4.5) m					
	事業費内訳内容及び要因変化			前回評価計画①	最終②	増減②-①	理由
		事業費		2,860,000	2,227,100	-632,900	
		経内	工事	660,000	446,376	-213,624	工事契約時の請負差額等
			用補	2,045,000	1,648,695	-396,305	地価の下落等
			その他	155,000	132,029	-22,971	
	事業内容		調査設計 用地補償 街築工	調査設計 用地補償 街築工			
	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=(0.78)			【便益】				
○費用便益 前回評価B/C=(2.30) ↓ 終了B/C=(8.14)			・費用便益分析マニュアルの改定(平成20年11月) ・最新の将来交通量推計データへの変更により、配分交通量が減少(前回36,000台/日→今回30,300台/日)した。結果、整備区間で交通容量を下回り、走行速度が向上し、走行時間短縮便益が大きく増加した。(約140億円の便益増) 【費用】 ・コスト縮減等による約2億円の費用減				
目標達成率	指標名	都市計画道路整備率					
	指標式	整備済延長/都市計画決定延長					
	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	56%	データ等の出典	秋田県の都市計画			
	実績値b	56%					
	達成率b/a	100%	把握の時期	平成21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						
社会経済情勢の変化	・平成9年 秋田新幹線開業、秋田自動車道(～秋田北IC)開通 ・平成16年 秋田駅東口秋田拠点センター「アルヴェ」オープン						
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	特に問題無し。						

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:平成20年2月) ※秋田中央道路に同じ 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 ・約4割の人が日常的に秋田中央道路を利用している。 ・県庁および市役所来訪者では、約3割の人が混雑状況や雪などの天候状況に応じて利用している。 ・秋田中央道路を利用する理由としては、「目的地に早く到着できること」を挙げている人が最も多かった。 ・秋田中央道路開通により、便利になったと回答した人の割合が38.0%、やや便利になった人を加えると52.8%の人が利便性の向上を感じている。
上位計画での位置付け	○あきた21総合計画における施策「快適で安全な生活を支える環境づくり」に位置付けられている。 ○秋田都市計画区域マスタープランにおいて、「おおむね10年以内に整備する施設」に位置付けられている。
関連プロジェクト等	○秋田中央道路整備事業 ○秋田駅東拠点地区土地区画整理事業 ○秋田駅東口まちづくり総合支援事業
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 秋田中央道路と合わせて、半数以上の人が利便性向上を感じている。	●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 業績指標の目標を達成している。 秋田駅東西の交通渋滞緩和に寄与している。(別紙参照)	○B ○C
	①事業の経済性の妥当性 ●A ○B ○C 費用対効果(B/C)が1を大きく上回っている。	●A
効率性	②コスト削減の状況 ○A 削減率20%以上 ○B 削減率20%未満 ○C 削減なし	○B ○C
	●A (妥当性が高い) ○B (概ね妥当である) ○C (妥当性が低い) 秋田中央道路との同時供用により十分な事業効果が得られており、住民満足度等からも妥当性が高い。	

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、実施・詳細設計における適正な事業費の把握に努め、コスト削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	