

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成19年11月28日)

事業コード	H19 - 建 - 終 - 9		区 分	国庫補助 <u>県単独</u>
事業名	地方特定道路整備事業		部 局 課 室 名	建設交通部 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.) 018-860-2493
路線名等	(主)秋田八郎潟線		担 当 課 長 名	加藤 修平
箇所名	秋田市 仁別		担 当 者 名	主幹(兼)班長 伊藤 茂
総合計画との関連	政策コード	U	政 策 名	交流・連携と生活を支える交通基盤の整備
	施策コード	4	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	2	施策目標(指標)名	県道改良率

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	<p>本路線は、秋田市中心部の手形地区を起点に添川地区を経由し、国道285号・五城目町に至る幹線道路である。沿線には新藤田・添川住宅団地、また仁別地区には近代化遺産「藤倉遺産」や「太平山リゾート公園」施設が存在し、秋田市内からのアクセス道路として重要な路線となっている。しかし、当該箇所は幅員狭小(Wmin=4.0m)、急勾配(imax=8.0%)、屈曲部(Rmin=20m)が連続し、大型車のすれ違いや冬期交通の確保が困難な状況であった。そのため、交通隘路区間の解消、冬期末改良区間の解消のため道路整備を行ったものである。</p>					
事業期間	前回 H4年 ~ H17年	総事業費	前回 24.8億円	国庫補助率	-	
	終了 H4年 ~ H16年		終了 25.3億円			
事業規模	<p>前回 終了 延長L = 2,418m 幅員W = 6.0(11.0)m</p>					
事業効果の要因変化及び発現状況			前回評価計画	最終	増減 -	理由
	事業費		2,479,000	2,527,892	48,892	
	経内費	工事	2,180,583	2,157,138	-23,445	
		用補	171,443	250,784	79,341	用地の追加買収のため。
		その他	126,974	119,970	-7,004	
	事業内容		調査・設計 用地買収補償 改良舗装工	調査・設計 用地買収補償 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		【便益】			
	終了C / 前回評価C = (1.02)		事業費の増額に伴い、費用便益が下がった。			
	費用便益		【費用】			
前回評価B / C = (1.20)		地滑りの発生により用地の追加買収が必要となったため用地費を増額した。				
終了B / C = (1.04)						
目標達成率	指標名	県道改良率				
	指標式	改良率(改良済延長/実延長)				
	指標の種類	成果指標	<u>業績指標</u>	低減指標の有無	有 <u>無</u>	
	目標値a	67.5%		データ等の出典	あきた21総合計画H17目標 H17道路現況調書	
	実績値b	68.3%				
	達成率b/a	101.2%		把握の時期	平成19年10月	
	<p>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</p>					
自然環境の変化	<p>法面の緑化に関して、生態系を考慮し、在来種を多く配合している。</p>					
社会経済情勢の変化	<p>平成17年1月11日に秋田市・河辺町・雄和町が合併し、秋田市となった。</p>					
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	<p>現在は県が維持管理しているが、路肩の除草に関しては、周辺部落と調整し、地元の協力を得ることが必要と思われる。歩道を整備したことにより、歩行者の安全性が確保された。</p>					

住民満足度等の状況 (事業終了後)	満足度を把握した対象 (<u>受益者</u>) 一般県民 (時期: 平成19年 8月) 満足度把握の方法 (<u>アンケート調査</u>) 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) 満足度の状況 当該区間を利用する地域住民から、道路整備により安全に走行できるようになり、特に冬期間の安全や歩行者の安全が確保された旨の意見があった。
上位計画での位置付け	あきた21総合計画において「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」の位置づけあり。
関連プロジェクト等	地域振興プロジェクトである「高速IC、空港、港湾など拠点交通施設へのアクセス等交通ネットワークの整備」の位置づけあり。
前回評価結果等	(<u>選定または継続</u>) 改善 見直し 保留又は中止 指摘事項 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	住民満足度の状況 (A) B C 住民アンケートにおいて、安全な交通が確保されたという意見が多く出されていた。さらに、満足・やや満足との意見が64%であった。	(A)
	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	B
	当該事業は計画通り進捗し、あきた21総合計画の 県道改良率目標を上回った。	C
効率性	事業の経済性の妥当性 (A) B C B/Cが1.04となっており、事業の経済性においては妥当である。	(A)
	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
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) 計画に沿って着実に事業が進捗し、地域住民の交通安全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、事業は妥当である。	

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現場の把握や、実施・詳細設計における適正な事業費の把握に努め、コスト縮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。

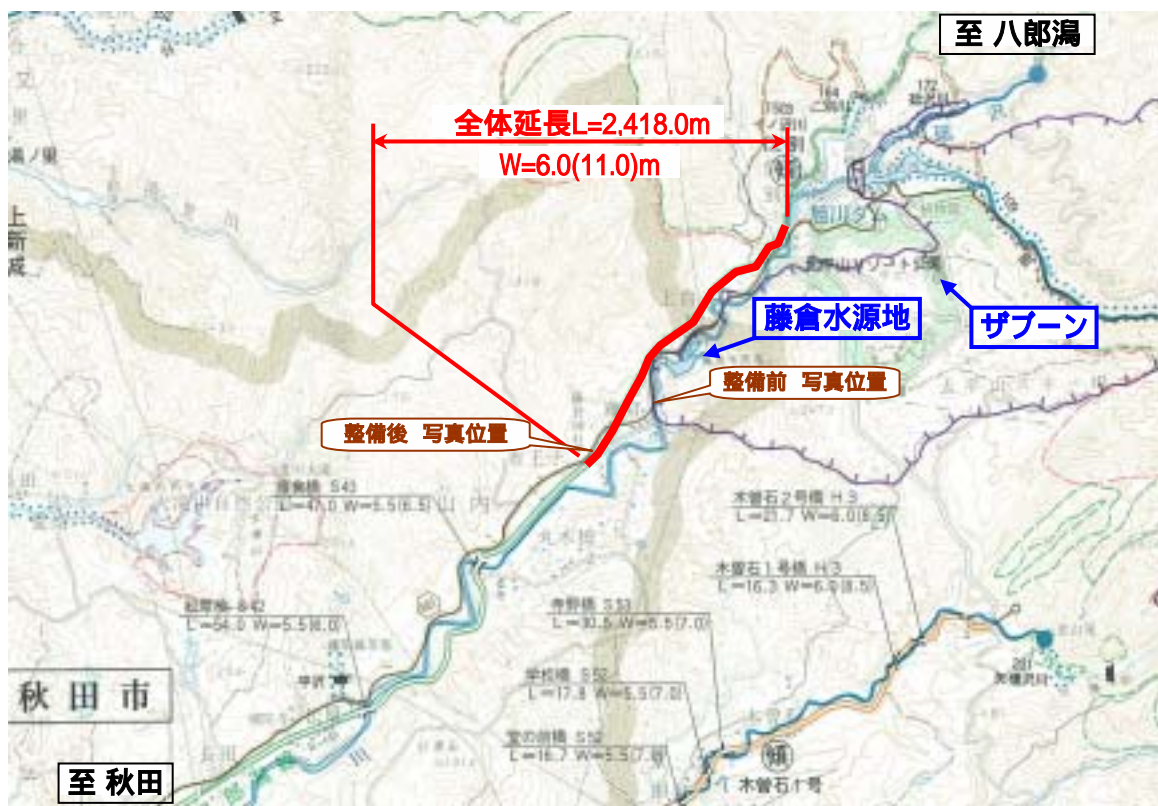
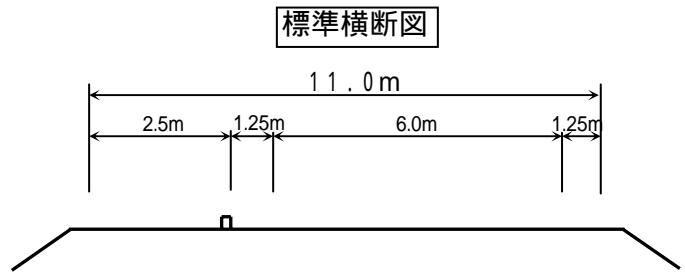
4. 公共事業評価専門委員会意見

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	

主要地方道 秋田八郎瀧線 仁別工区



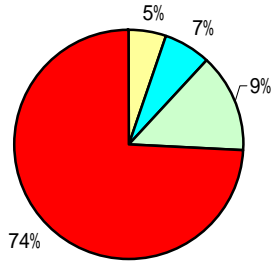
道路整備の効果に関するアンケート結果

(主)秋田八郎潟線 仁別工区

配布枚数: 100 枚
回収枚数: 58 枚 (回収率 58.0%)

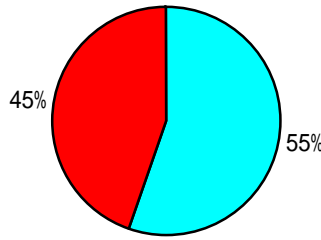
回答者の状況

住居地区



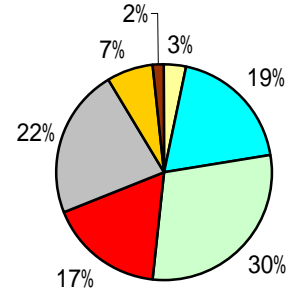
■ 山内 ■ 藤倉 ■ 仁別 ■ その他

性別



■ 男性 ■ 女性

年齢階層

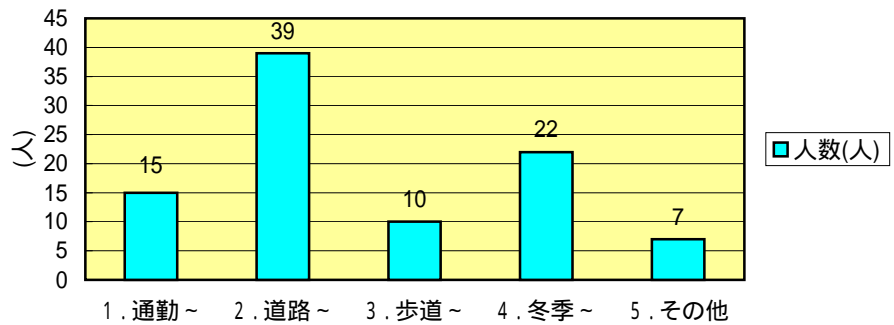


■ 10代 ■ 20代 ■ 30代 ■ 40代
■ 50代 ■ 60代 ■ 70代

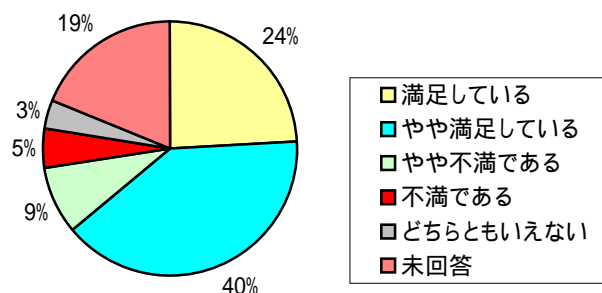
調査結果

(設問1) 「(主)秋田八郎潟線 仁別工区」の道路整備工事が完成したことにより、どのような効果がありましたか。 複数選択も可。

1. 通勤、通学等の時間が短縮された。
2. 道路が広くなったので、安全に走行できるようになった。
3. 歩道が整備されて、通学通勤の安全が確保された。
4. 冬期交通の安全が確保された。
5. その他



(設問2) あなたは「(主)秋田八郎潟線 仁別工区」の道路整備に満足していますか。



■ 満足している
■ やや満足している
■ やや不満である
■ 不満である
■ どちらともいえない
■ 未回答