

## (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-02	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	一種改築(バイパス)	班 名	都市整備班 (tel)018-860-2443
路線名等	都市計画道路 川尻広面線	担 当 課 長 名	石川 浩司
箇所名	秋田市旭北寺町	担 当 者 名	主幹兼班長 藤谷 学
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、秋田市都心部の通過交通を迂回させる都心環状道路の一部として位置付けられている重要な幹線道路である。しかし、現道は幅員が狭く歩道が無いほか未開通区間もあり、円滑な道路交通が阻害されている状況にあった。このため当該区間の整備を実施し、中心市街地の交通円滑化を図るとともに合わせて電線共同溝や歩道融雪の整備により歩行環境の改善を進め、魅力ある街づくり、賑わいの創出を図るものである。							
	事業期間	前回(H23年) H06年 ~ H25年 終了 H06年 ~ H25年	総事業費	前回(H23年) 54.2億円 終了 47.0億円	国庫補助率	5.5/10		
	事業規模	前回(H23年) 延長L=344m 幅員W=13.0(25.0)m 終了 延長L=344m 幅員W=13.0(25.0)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	5,422,000	4,704,952	-717,048			
		経内費	工事	563,151	512,768	-50,383	請負差額等による減	
			用補	4,174,449	3,459,381	-715,068	建物移転補償費の減	
			その他	684,400	732,803	48,403	事前・事後調査等の増	
	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=(0.87)		【便益】 計画交通量の減(8,600台/日→8,100台/日)					
○費用便益	前回評価B/C=(0.67) ↓ ※秋田県版便益を含まない 終了B/C=(2.38)		【費用】 建物移転補償費の減					
目標達成率	指標名	都市計画道路整備率						
	指標式	整備済み延長/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	60%	データ等の出典		都市計画年報			
	実績値b	60.6%						
	達成率b/a	101%	把握の時期		平成27年2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	・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: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 本路線の整備に対して、道路利用者・地域住民の約7割が「満足」または「やや満足」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	○ふるさと秋田元気創造プラン「市街地の賑わいを創出する都市機能の強化」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(H26.7)において「主要幹線道路を補充し、地域間の都市活動を支える道路ネットワークの形成を図るため、環状・放射型道路網を構成する都市幹線道路」として位置付けられている。
関連プロジェクト等	街路事業「新屋土崎線」(山王工区:事業終了、旭南工区:事業中)、街路事業「川尻広面線」(横町工区:事業中)
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、多くの回答者から「満足、やや満足」の回答を得ている。主な理由としては「走行・通行の快適性の向上」「移動・通勤時間の短縮」があげられている。	●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 当該工区の完成により秋田市の都心環状道路の事業進捗及び沿道環境の改善が図られた。	○B ○C
	③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
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
	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) 都心環状線の未供用区間の開通により交通円滑化や沿道環境の改善が図られ、地域住民及び道路利用者の満足度等からもその成果が認められることから、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状況の把握、詳細設計時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に取り組み効率的な事業執行を図るとともに、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	