

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(令和3年9月30日)

事業コード	R3-建-終-01	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	現道拡幅	班 名	都市整備班 (tel)018-860-2443
路線名等	都市計画道路 千秋広面線	担 当 課 長 名	都市計画課長 伊勢 弘
箇所名	秋田市手形	担 当 者 名	副主幹(兼)班長 天野 啓秀
政策コード	17	政 策 名	新たな生活圏の創造
施策コード	01	施 策 名	街なか活性化による賑わいの再生
指標コード	02	施策目標(指標)名	街なか居住の促進

1. 事業の概要

事業の背景 及目的	<p>本路線は、秋田市の都心環状道路に位置付けられ、秋田県地域防災計画で第二次緊急輸送道路にも指定されている重要な路線であり、手形陸橋はJR奥羽本線により分断される中心市街地を東西に連絡する交通の要衝である。</p> <p>当該区間は、昭和40年に2車線で供用され、平成2年に3車線化と片側歩道に拡幅されたものの、通勤時間帯の交通渋滞が発生しており、対策が必要である。</p> <p>そのため、現道拡幅により交通渋滞を緩和し、交通の円滑性の確保及び各種周辺施設へのアクセス性の向上を図るとともに緊急輸送道路としての機能強化を図るものである。</p>						
	事業期間	前回(H24年) H8年 ~ H29年 終了 H8年 ~ H29年	総事業費	前回(H24年) 40.0億円 終了 45.0億円	国庫補助率	7/10	
	事業規模	前回(H24年) 延長L=540m 幅員W=25.0m(車道部16.0m、歩道4.5m×2) 延長L=540m 幅員W=25.0m(車道部16.0m、歩道4.5m×2)					
	事業効果の 要因変化 及び 発現状況			前回評価計画①	最 終②	増減②-①	理 由
		事業費		4,000,000	4,503,820	503,820	
		経 費 内 訳	工 事	2,259,000	2,637,655	378,655	設計基準の変更に伴う橋梁費の増
			用 補	1,340,000	1,411,932	71,932	電線類の移転補償費等の増
			その他	401,000	454,233	53,233	設計基準の変更に伴う委託費の増
	事業内容		調査設計 用地補償 橋梁上下部工	調査設計 用地補償 橋梁上下部工			
	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=(1.13)			【便益】 評価時点における原単位の見直しによる、走行時間短縮便益の増等。				
○費用便益 前回評価B/C=(1.17) ↓ 終了B/C=(1.11)			【費用】 工事費及び用地補償費の増等。				
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	60.1%		データ等の出典	秋田県の都市計画		
	実績値 b	66.4%					
	達成率 b/a	110.0%		把握の時期	令和3年7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	橋梁高欄、防護柵、転落防止柵及び道路照明を同一色とし色彩の調和を図っている。 市街地における橋梁拡幅であり、騒音及び日照障害に配慮し、透光性遮音壁を設置している。						
社会経済 情勢の変化	H19.9月 秋田中央道路の供用 H23.8月 (都)明田外旭川線の供用 H24.7月 エリアなかいちの供用						
事業終了後の 問題点及び管 理・利用状況	当該区間の拡幅により、渋滞長の短縮(タピーク時-30m)及び平均旅行速度の上昇(14時台下り線10.1km/h上昇)等、安全で円滑な交通の確保が図られている。						

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: R3年1月~2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 本工区の整備に対して、車線拡幅は7割、歩道整備及び歩道融雪装置設置は8割が「とても満足」、「やや満足」との回答を得ており、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	秋田都市計画区域マスタープランにおける「都市交通の骨格となる環状・放射型道路網の形成」
関連プロジェクト等	秋田県渋滞対策推進協議会
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 アンケート調査を実施し、道路利用者及び地域住民の7~8割が事業に「とても満足」、「やや満足」している。	●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 当該区間の完成により、第三次救急医療施設(循環器・脳脊髄センター、秋田大学付属病院)及び秋田駅等の中心市街地へのアクセス性が向上し、都心環状道路網の整備促進が図られた。	○B ○C
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を上回っており、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	○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) 本事業により、渋滞緩和を図るとともに道路利用者のアクセス性及び安全性の向上が図られた。また、歩道融雪施設を整備したことで、地域住民の満足度も高く、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地状況の把握及び住民との合意形成、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に取り組みをし、効率的な事業執行を図る。 当該工区と同様、道路利用者や周辺住民等から高い満足度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	