

事後評価結果（平成21年度）

担当課：秋田県建設交通部都市計画課
 担当課長名：大塚 行雄

事業名	地域高規格道路 秋田中央道路 都市計画道路 秋田中央道路	事業区分	街路	事業主体	秋田県
起終点	自：秋田県秋田市旭北錦町 至：秋田県秋田市手形字中谷地			延長	2.55km

事業概要

秋田中央道路は、一般国道7号臨海十字路を起点とし、秋田自動車道・秋田中央ICを終点とする延長約8kmの地域高規格道路である。そのうち旭北錦町地区を起点に一級河川旭川下からJR秋田駅下を地下構造で通過し秋田駅東地区へ至る延長約2.6kmの自動車専用道路の整備を行った。

【事業経緯】

- 平成6年12月 臨海十字路～秋田IC間の約8kmが地域高規格道路の「計画路線」に指定
- 平成8年8月 大町～駅東間の約2kmが地域高規格道路の「整備区間」に指定
- 平成9年12月 都市計画決定（当初） 平成12年2月（第一回変更） 平成15年11月（第二回変更）
- 平成12年6月 事業認可（当初） 平成16年1月（第一回変更）
- 平成19年9月 供用開始

事業の目的・必要性

秋田市中心部のJR秋田駅東西間及び一級河川旭川東西間における交通渋滞が著しく、秋田駅東地区の急速な発展や秋田自動車道秋田中央ICの供用などにより、将来においても深刻な交通混雑が予想されていた。

このことから、秋田駅東西間の連絡を強化することなどから地域高規格道路に指定されている本路線を整備し、交通渋滞の緩和と中心市街地から高速自動車国道へのアクセス強化を図るものである。

事業概要図

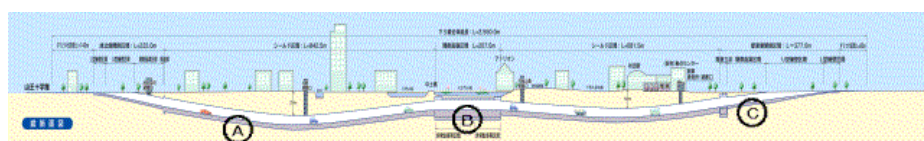
【位置図】



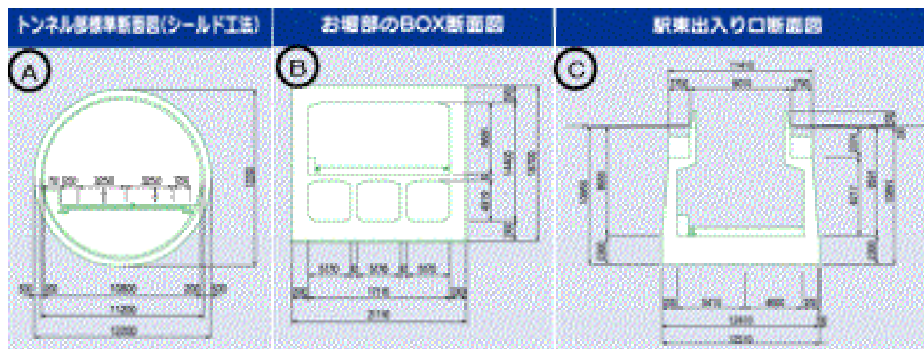
【平面図】



【縦断図】



【事業概要図】



【横断図】

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成9年度	用地着手	平成12年度	供用年	(当初) H19/-	変 動	1.00倍	
		都市計画決定	平成9年度	工事着手	平成13年度	(暫定/完成)	(実績) H19/-			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/-億円 (実質値) 730/-億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/-億円 (実質値) 663/-億円			変 動	0.91倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	27,400/-台/日 (H22)	実績 (暫定/完成)	20,700/-台/日 (H20)			変 動	24%	
	旅行速度向上		21.1km/h → 28.0km/h (供用前現道→当該路線) (供用直前年次) H18年度 (供用後年次) H19年度	交通事故減少	34件/年 → 21件/年 (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) H16~19年度 (供用後年次) H19~20年度					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C 2.3	総費用 591億円 (事業費: 571億円 維持管理費: 20億円)	総便益 1,378億円 (走行時間短縮便益: 1,227億円 走行経費減少便益: 113億円 交通事故減少便益: 38億円)	基準年	平成12年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.3	総費用 838億円 (事業費: 784億円 維持管理費: 54億円)	総便益 1,077億円 (走行時間短縮便益: 967億円 走行経費減少便益: 85億円 交通事故減少便益: 25億円)	基準年	平成21年				
	事業遅延によるコスト増		費用増加額 0億円	便益減少額 0億円						
	事業遅延の理由 特になし									
	客観的評価指標に対応する事後評価項目									
1. 活力 (1) 円滑なモビリティの確保 ①自動車交通量、渋滞状況の変化 ・当該道路の整備により、並行する幹線道路の交通量があわせて約11,300台/日減少し交通負荷が軽減。 ・山王十字路交差点では、南側（茨島方向）の渋滞長が約600m減少したほか、明田地下道西交差点では全方向で渋滞が緩和するなど、周辺道路網の渋滞が緩和。 ②日常活動圏中心都市間のアクセス性向上 ・秋田中央道路を利用することで、旧河辺町役場から秋田県庁までの所要時間が8分短縮。 ・中央道路供用に伴う周辺道路の渋滞緩和により、既存の同一ルートによる所要時間も5分短縮。 ③冬期交通の利便性向上 ・冬期朝ピークにおける秋田中央ICから県庁までの所要時間が約30分短縮。 ④バスの定時性向上 ・周辺道路の渋滞緩和により、既存バス路線の定時性が向上した。 ～大学病院前→県庁市役所前（長崎屋BT）所要時間が朝ピーク時約8分短縮、夕ピーク時約6分短縮 ⑤渋滞損失時間、金額の削減 ・渋滞損失時間は、142万人・時/年（14%）削減、渋滞損失金額は、43億円/年（14%）削減。										
2. 安全 (1) 安全な生活環境の確保 ①安全性の向上 ・秋田中央道路の供用以降、並行する秋田停車場線および秋田岩見船岡線の死傷事故件数が減少。 ～秋田停車場線 2.4件/月から2.1件/月に減少、秋田岩見船岡線 2.8件/月から1.7件/月に減少										
3. 環境 (1) 地球環境の保全 ①沿道環境の改善 ・CO2排出量は、3.3kt/年（2%）、NOx排出量は、23t/年（4%）、SPM排出量は、2.1t/年（4%）削減。										

	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業による変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に問題無し。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2等の排出量削減された。
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的である①秋田市中心部と秋田自動車道及び秋田空港とのアクセス機能の向上、②秋田駅東西間の交通渋滞の緩和、③中心市街地の活性化を支援について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ものと認める。 	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路：秋田自動車道 秋田自動車道 秋田南 I C～秋田北 I C 供用 (H9.11.13) ・秋田新幹線開業 (H9) ・秋田駅東口秋田拠点センター「アルヴェ」オープン (H16) 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	
<p>特記事項</p>	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。