

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

| | |
|------|-----------------------|
| 事業名 | 日本海沿岸東北自動車道（岩城～河辺JCT） |
| 事業主体 | 東日本高速道路株 |

事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

| 政策目標 | 指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものを を に変更） | 指標チェックの根拠 | |
|----------------|--|---|---|
| 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保 | 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 | 日本海沿岸東北自動車道（岩城～河辺JCT） 渋滞損失時間削減量：1,615千人・時間/年 渋滞損失削減率：0.03%削減 |
| | | 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 | |
| | | 現道又は並行区間等における路切道の除却もしくは交通改善の状況 | |
| | | 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 | 高速バス路線の所要時間短縮（秋田駅東口～秋田空港）： 31分 23分 8分短縮 （H11,17道路交通センサス） |
| | | 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 | 秋田駅～由利本荘市（由利本荘市役所岩城総合支所） 所要時間短縮： 45分 30分 15分短縮 （H11,17道路交通センサス） |
| | | 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 | 由利本荘市岩城支所～秋田空港 所要時間： 25分 21分 4分短縮 （H11,17道路交通センサス） |
| 1. 活力 | 物流効率化の支援 | 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 | |
| | | 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 | 秋田由利牛 子牛及び肥育牛の出荷ルート変更による負担軽減（牛のあたりやストレス軽減） |
| | | 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 | |
| 都市の再生 | 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 | 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 | |
| | | 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 | |
| | | 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 | |
| | | 中心市街地内で行われたことによる効果 | |
| 都市の再生 | 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である | DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 | |
| | | 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった | |
| | | | |
| 国土・地域ネットワークの構築 | 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり | 地域高規格道路の位置づけあり | |
| | | 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する | |
| | | 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する | |
| | | 現道等における交通不能区間が解消 | |
| | | 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 | |
| | | 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 | 秋田市（県庁）～由利本荘市（由利本荘市役所岩城総合支所） 所要時間短縮： 56分 41分 15分短縮 （H11,17道路交通センサス） |
| | | | |
| 個性ある地域の形成 | 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 | 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 | |
| | | 主要な観光地へのアクセス向上による効果 | 道川海水浴場 岩手県からの来場者の増加 来場者数：5千人/年 13千人/年 （H14,18秋田県観光統計） |
| | | 特別立法に基づく事業としての効果 | |
| | | 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 | |
| | | 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果 | |
| | | | |
| 2. 暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 | |
| | | 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された | |
| | 無電柱化による美しい町並みの形成 | 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり | |
| | | 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成 | |
| 安全で安心できるくらしの確保 | 三次医療施設へのアクセス向上の状況 | 秋田大学医学部附属病院（秋田市） 三次医療施設への所要時間60分圏域 開通前：約1万人 開通後：約6万人 約5万人増加 （H11,17道路交通センサス、H12,17国勢調査） | |

| | | | |
|----------------------------|--------------|---|---|
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 | 当該路線と並行する県道秋田雄和本荘線 交通量： 55百台/日 48百台/日、死傷事故率： 28件/億台和 27件/億台和 (H11.17道路交通センサス、交通事故総合DB、交通事故統計) |
| | | 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 | |
| | 災害への備え | 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 | |
| | | 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり | 秋田県地域防災計画 緊急輸送道路第一次緊急輸送路線 |
| | | 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 | 一般国道7号（緊急輸送道路第一次緊急輸送路線）、県道9号秋田雄和本荘線（緊急輸送道路第二次緊急輸送路線） 秋田市・由利本荘市迂回路、日治道（岩城IC～河辺JCT） |
| | | 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 | |
| | | 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 | |
| | | 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 | |
| | | 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 | |
| | | 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 | |
| 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能 | | | |
| 4. 環境 | 地球環境の保全 | 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 | CO ₂ 排出削減量： 約7,500t/年 |
| | 生活環境の改善・保全 | 現道等における自動車からのNO2排出削減率 | NO ₂ 排出削減量： 約10t/年 |
| | | 現道等における自動車からのSPM排出削減率 | SPM排出削減量： 約0.6t/年 |
| | | 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 | |
| | | その他、環境や景観上の効果 | |
| 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている | |
| | | 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 | |
| | | 他機関との連携プログラムに関する効果 | |
| | その他 | その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果 | |

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 |
|-------------|----------|--------------|---------|-------------|
| 日本海沿岸東北自動車道 | 岩城～河辺JCT | L = 16.7 k m | 高速自動車国道 | - |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|------------|
| 4,500～5,000 | 2 | 東日本高速道路(株) |

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成21年度 | | |
| 単純合計 | 597億円 | 234億円 | 831億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 765億円 | 136億円 | 901億円 |

便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年 | 平成21年度 | | | |
| 供用年 | 平成13年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 0.5億円 | 0.05億円 | 0.03億円 | 0.6億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 858億円 | 78億円 | 41億円 | 978億円 |

結 果

| | |
|----------------------|------|
| 費用便益比 (B / C) | 1.1 |
| 経済的純現在価値 (B - C) | 77 |
| 経済的内部収益率 (E I R R) | 4.4% |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

感 度 分 析

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比 (B / C) |
|------|---------------|---------|-----------------|
| 交通量 | 4,500 ~ 5,000 | ± 1 0 % | 1 ~ 1.2 |

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：日本海沿岸東北自動車道（岩城～河辺JCT）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|---------------------|---------------------|--------|---------|---------|--------|
| 新設道路（岩城～河辺J）：16.7km | 交通量 ¹ | [台/日] | 0 | 4,900 | |
| | 走行時間 ² | [分] | 0 | 13 | |
| | 走行時間費用 ³ | [億円/年] | 0 | 12 | |
| 主な周辺道路 ⁴ | 【主】雄和岩城線：12km | 交通量 | [台/日] | 8,000 | 5,500 |
| | | 走行時間 | [分] | 23 | 20 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 36 | 22 |
| | 国道7号線：18.3km | 交通量 | [台/日] | 15,000 | 14,200 |
| | | 走行時間 | [分] | 47 | 44 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 138 | 122 |
| | 【主】秋田雄和本荘線：35.6km | 交通量 | [台/日] | 7,000 | 6,200 |
| | | 走行時間 | [分] | 55 | 54 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 76 | 66 |
| その他道路合計：127.653km | 走行時間費用 | [億円/年] | 514,907 | 514,883 | |

| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
|--------------|----------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 合計：127,736km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 515,157 | 515,107 | 50 |

- 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面() に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：日本海沿岸東北自動車道（岩城～河辺JCT）

(2)

| 項目 | | チェック欄 | |
|------------|--|---|------------|
| 算出マニュアル | 費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | | |
| | その他 | | |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 | |
| | 社会的割引率 | 4% | |
| | 基準年次 | H21 | |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | (H42) | |
| | 複数時点での推計 | | |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | | |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 | 有 無 | |
| | いずれかのみ の推計の場合 | いずれかのみ の推計とした理由を記載 | |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | (H17センサス) | |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | | |
| | その他() | | |
| 開発交通量の考慮 | 無 | | |
| | 有 | | |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 | ()台トリップ/日 |
| 配分交通量の推計手法 | Q - V式を用いた配分 | | |
| | 転換率式を用いた配分 | | |
| | Q - V式と転換率式の併用による配分 | | |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | | |
| | 簡易手法 | | |
| | 簡易手法の 採択理由 | 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他() | |
| | 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載 | | |
| | 最終配分の速度 採用理由を記載 | | |
| | その他 | センサスデータを使用し、高規格道路の速度は道路 種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速 度は、沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮 し設定 | |

(3)

| 項目 | | チェック欄 | | |
|---------------------------|---------------------------------------|----------|--|-------|
| 便益の算定 | 休日交通の影響 | 考慮しない | | |
| | | 考慮する | | |
| | | 考慮する場合のみ | 面的に考慮 | |
| | | | 対象路線のみ考慮 | |
| | 災害等による通行止めの影響 | 考慮する場合のみ | 採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載 | () % |
| | | | 考慮しない | |
| | | 考慮する場合のみ | 採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 | () 日 |
| | | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 | |
| | 冬期交通の影響 | 考慮する場合のみ | 採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 | () 日 |
| | | | 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 | |
| | | 考慮しない | | |
| | | 考慮する | | |
| 交通流推計の時点以外の便益の算定 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 その他 () | | | |
| 車種別時間価値原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | | | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | | | |
| 車種別走行経費原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | | | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | | | |
| 交通事故減少便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | | | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | | | |
| 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 | 考慮しない | | | |
| | 考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること) | | | |
| その他 | | | | |

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出

箇所名: 日本海沿岸東北自動車道(岩城～河辺JCT)

| 年次 | 年度 | 割戻率 | GDP デフレ-タ | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|------|--------|--------------|---------|--------|-----------|-------|
| | | | | 単純価値 | 現在価値 | 単純価値 | 現在価値 |
| | | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単純価値(億円) | |
| | | | | - | 16.7 | - | |
| | H 6 | 1.8009 | 113.5 | 1.5 | 2.4 | | |
| | H 7 | 1.7317 | 112.8 | 6.9 | 10.5 | | |
| | H 8 | 1.6651 | 112.2 | 28.4 | 42.2 | | |
| | H 9 | 1.6010 | 113.3 | 38.8 | 54.8 | | |
| | H 10 | 1.5395 | 112.6 | 61.4 | 83.9 | | |
| | H 11 | 1.4802 | 111.0 | 80.2 | 106.9 | | |
| | H 12 | 1.4233 | 109.2 | 118.3 | 154.3 | | |
| 1 | H 13 | 1.3686 | 107.8 | 135.4 | 172.0 | 0.8 | 1.1 |
| 2 | H 14 | 1.3159 | 105.8 | 101.4 | 126.1 | 2.4 | 3.0 |
| 3 | H 15 | 1.2653 | 104.5 | 5.1 | 6.1 | 4.4 | 5.3 |
| 4 | H 16 | 1.2167 | 103.4 | 6.0 | 7.0 | 4.4 | 5.2 |
| 5 | H 17 | 1.1699 | 102.1 | 3.3 | 3.7 | 4.5 | 5.1 |
| 6 | H 18 | 1.1249 | 101.3 | | | 4.5 | 5.0 |
| 7 | H 19 | 1.0816 | 100.4 | | | 4.5 | 4.9 |
| 8 | H 20 | 1.0400 | 100.0 | | | 4.5 | 4.7 |
| 9 | H 21 | 1.0000 | 100.0 | | | 4.6 | 4.6 |
| 10 | H 22 | 0.9615 | 100.0 | | | 4.6 | 4.4 |
| 11 | H 23 | 0.9246 | 100.0 | | | 4.6 | 4.3 |
| 12 | H 24 | 0.8890 | 100.0 | | | 4.7 | 4.1 |
| 13 | H 25 | 0.8548 | 100.0 | 5.2 | 4.4 | 4.7 | 4.0 |
| 14 | H 26 | 0.8219 | 100.0 | 5.1 | 4.2 | 4.7 | 3.9 |
| 15 | H 27 | 0.7903 | 100.0 | | | 4.7 | 3.8 |
| 16 | H 28 | 0.7599 | 100.0 | | | 4.8 | 3.6 |
| 17 | H 29 | 0.7307 | 100.0 | | | 4.8 | 3.5 |
| 18 | H 30 | 0.7026 | 100.0 | | | 4.8 | 3.4 |
| 19 | H 31 | 0.6756 | 100.0 | | | 4.8 | 3.3 |
| 20 | H 32 | 0.6496 | 100.0 | | | 4.9 | 3.2 |
| 21 | H 33 | 0.6246 | 100.0 | | | 4.9 | 3.1 |
| 22 | H 34 | 0.6006 | 100.0 | | | 4.9 | 2.9 |
| 23 | H 35 | 0.5775 | 100.0 | | | 4.9 | 2.8 |
| 24 | H 36 | 0.5553 | 100.0 | | | 4.9 | 2.7 |
| 25 | H 37 | 0.5339 | 100.0 | | | 4.9 | 2.6 |
| 26 | H 38 | 0.5134 | 100.0 | | | 4.9 | 2.5 |
| 27 | H 39 | 0.4936 | 100.0 | | | 4.9 | 2.4 |
| 28 | H 40 | 0.4746 | 100.0 | | | 4.9 | 2.3 |
| 29 | H 41 | 0.4564 | 100.0 | | | 4.9 | 2.3 |
| 30 | H 42 | 0.4388 | 100.0 | | | 4.9 | 2.2 |
| 31 | H 43 | 0.4220 | 100.0 | | | 4.9 | 2.1 |
| 32 | H 44 | 0.4057 | 100.0 | | | 4.9 | 2.0 |
| 33 | H 45 | 0.3901 | 100.0 | | | 4.9 | 1.9 |
| 34 | H 46 | 0.3751 | 100.0 | | | 4.9 | 1.9 |
| 35 | H 47 | 0.3607 | 100.0 | | | 4.9 | 1.8 |
| 36 | H 48 | 0.3468 | 100.0 | | | 4.9 | 1.7 |
| 37 | H 49 | 0.3335 | 100.0 | | | 4.9 | 1.6 |
| 38 | H 50 | 0.3207 | 100.0 | | | 4.9 | 1.6 |
| 39 | H 51 | 0.3083 | 100.0 | | | 4.9 | 1.5 |
| 40 | H 52 | 0.2965 | 100.0 | | | 4.9 | 1.5 |
| 41 | H 53 | 0.2851 | 100.0 | | | 4.9 | 1.4 |
| 42 | H 54 | 0.2741 | 100.0 | | | 4.9 | 1.3 |
| 43 | H 55 | 0.2636 | 100.0 | | | 4.9 | 1.3 |
| 44 | H 56 | 0.2534 | 100.0 | | | 4.9 | 1.2 |
| 45 | H 57 | 0.2437 | 100.0 | | | 4.9 | 1.2 |
| 46 | H 58 | 0.2343 | 100.0 | | | 4.9 | 1.2 |
| 47 | H 59 | 0.2253 | 100.0 | | | 4.9 | 1.1 |
| 48 | H 60 | 0.2166 | 100.0 | | | 4.9 | 1.1 |
| 49 | H 61 | 0.2083 | 100.0 | | | 4.9 | 1.0 |
| 50 | H 62 | 0.2003 | 100.0 | -66.8 | -13.4 | 4.9 | 1.0 |
| 合計 | | | | 530.0 | 765.2 | 234.3 | 135.5 |
| 単純事業費計 | | | | 596.8 | | 234.3 | |

注) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

