

## 事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)計画設計課  
 担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	日本海沿岸東北自動車道、 一般国道7号 琴丘能代道路	事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	国土交通省東北地方整備局 東日本高速道路(株)				
起終点	自：秋田県 <small>かたがみ</small> 市 <small>しょうわ</small> 昭和大久保 <small>あおくぼ</small> （昭 <small>しょう</small> 和 <small>わ</small> 男 <small>お</small> 鹿 <small>か</small> 半島 <small>はんとう</small> IC） 至：秋田県 <small>やまもと</small> 山本郡 <small>みたね</small> 三種町 <small>うかわ</small> 鶴川 <small>はちりゅう</small> （八 <small>はち</small> 竜 <small>りゅう</small> IC）	延長	33.7 km						
事業概要									
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として、日本海に沿って新潟県、山形県、秋田県を経て東北縦貫自動車道に連結し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。昭和男鹿半島IC～八竜間は延長33.7kmで暫定2車線により整備し、このうち、琴丘森岳IC～八竜IC間の延長13.0kmは国土交通省との合併施行により一般有料道路琴丘能代道路として整備した事業である。									
事業の目的・必要性									
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県、山形県、秋田県、青森県の4県の日本海沿い及び内陸部の主要都市を結びとともに、北陸道、磐越道、山形道、秋田道、東北道と接続することから、日本海沿岸地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時の代替・迂回等のネットワーク機能を強化するものである。主な役割としては、日本海沿岸地域の各都市圏の連携強化及び沿線の経済発展を進め、生活、文化、情報基盤等の機能強化に寄与するものである。									
事業概要図									
<p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 33.7 km</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H元年度	用地着手	H元年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	H5年度	(暫定)	(実績) H14年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,096億円		実績	(名目値) 1,020億円		変動	0.9倍
			(実質値) 985億円			(実質値) 925億円			
	交通量	計画時	3,100台/日 (平成15年度)		実績	2,600台/日 (平成15年度)		変動	84%
	旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)	31	55km/h	交通事故減少	37	25件/億台キロ		
			(H11年度)	(H17年度)	(供用前現道 供用後現道+当該路線)	(H11-13年度)	(H17-19年度)		
費用便益 分析結果 (事前)	B / C	総費用		億円	総便益		億円	基準年	
費用便益 分析結果 (事後)	1.5	総費用		1,614億円	総便益		2,394億円	基準年  H21年	
		事業費		1,363億円	走行時間短縮便益		2,045億円		
		維持管理費		250億円	走行経費減少便益		247億円		
		交通事故減少便益		102億円					
事業遅延によるコスト増		費用増加額		- 億円	便益減少額		- 億円		
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>円滑なモビリティの確保  [当該路線の整備によるバス路線の利便性向上]  日沿道の開通により、能代市 秋田市の路線が高速バスで復活し、年間約3万人が利用。  平成19年には能代市 仙台市の路線が新設され、沿線地域の利便性が向上。</p> <p>物流効率化の支援  [農林水産品の流通の利便性の向上]  比内地鶏の雛の輸送に高速道路を利用することで、時間短縮(約30分短縮)や雛への負担軽減が図られ、物流の効率化へ貢献</p> <p>[企業進出の支援]  当該路線の整備以降、企業進出が進み、沿線の工業団地の分譲率が増加</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [三次医療機関へのアクセス向上]  三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約44万人 開通後 約49万人 約5万人増加  救急車退出路の整備により、秋田市内の三次医療機関への救急搬送効率が向上。  他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>CO : 日平均値の年間2%除外値 0.667~0.680 ppm (10ppm以下)  NO<sub>2</sub> : 日平均値の年間98%値 0.016~0.017 ppm (0.04~0.06ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認</li> </ul> <p>測定値：昼間46~54dB 夜間36~48dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB)</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>原案のどおり対応方針(案)を了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。  県内総生産は、全国と比較して減少傾向。  自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする</p> <p>今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</p>
	<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> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</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。