

## 事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：東北地方整備局 道路計画第一課  
担当課長名：隅藏 雄一郎

事業名 一般国道7号 <small>ことおかのしろ</small> 琴丘能代道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起 点 自：秋田県山本郡三種町鹿渡 至：秋田県能代市二ツ井町駒形	延長 33.8 km	

### 事業概要

一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約550kmの主要な幹線道路である。琴丘能代道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県山本郡三種町から能代市に至る延長33.8kmの自動車専用道路であり、平成19年度に全線暫定2車線で供用している。

### 事業の目的・必要性

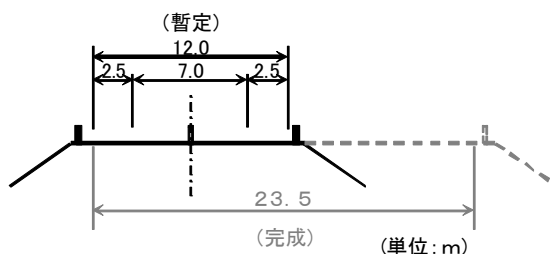
琴丘能代道路は、広域ネットワーク形成による産業振興、地域間交流促進、国道7号の交通混雑緩和、交通安全の確保等を目的とした事業である。

### 事業概要図

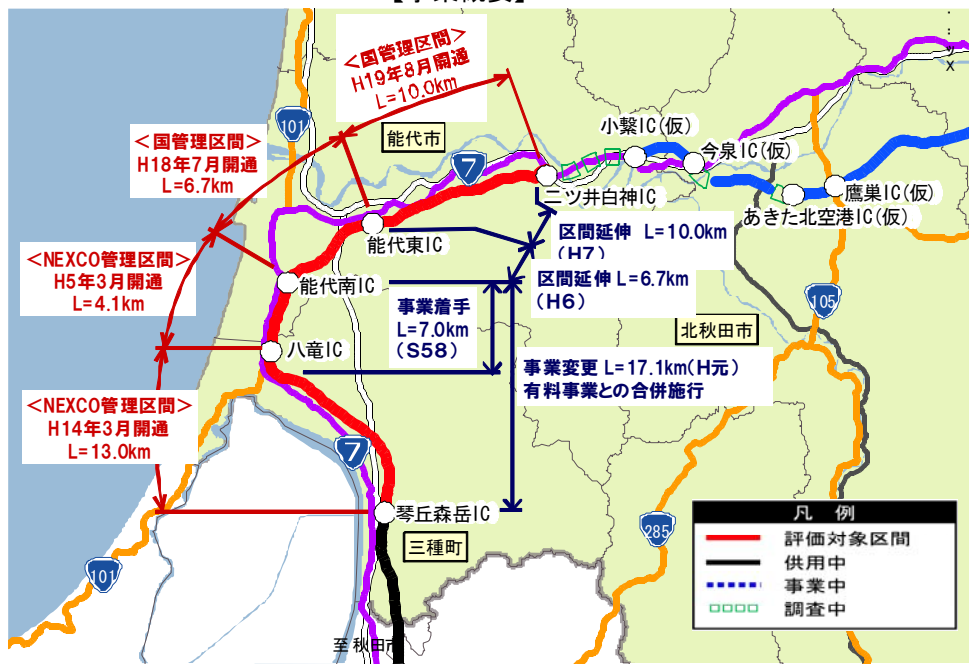
#### 【位置図】



#### 【標準横断面図】



#### 【事業概要】



事業の 効果 等	事業期間	事業化 都市計画決定	昭和58年度 平成7年度	用地着手 工事着手	昭和59年度 昭和61年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/- (実績) H19/-	変動	一倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 1,100/1,300億円 (実質値) 1,259/1,428億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 1,066/-億円 (実質値) 1,191/-億円			変動	0.97倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H15再評価時) -/15,100台/日	実績 (暫定/完成)	(H24) 9,735/-台/日			変動	-%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		45.2km/h → 81.2km/h (供用前年次) H2年度 (供用後年次) H24年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	102件/年 → 64件/年 (H5) (H20)					
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 2.7	総費用 1,594億円 事業費: 1,448億円 維持管理費: 146億円	総便益 4,369億円 走行時間短縮便益: 4,204億円 走行経費減少便益: 84億円 交通事故減少便益: 80億円	基準年 平成15年					
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.5	総費用 1,740億円 事業費: 1,534億円 維持管理費: 206億円	総便益 2,587億円 走行時間短縮便益: 2,265億円 走行経費減少便益: 225億円 交通事故減少便益: 98億円	基準年 平成24年					
	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	-								
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	1) 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が見込まれる。 2) 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅に迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 他17項目について効果の発現が見られる								
	その他評価すべきと判断した項目	・特になし								
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目	・環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）等に基づき、環境影響評価を実施。								
	その他評価すべきと判断した項目	・特になし								
事業を巡る社会経済情勢等の変化	・高規格幹線道路等の整備状況 H10.5 大館西道路 大館南～大館北間 暫定供用 H23.12 大館西道路 二井田真中～大館南間 暫定供用 H24 ニツ井今泉道路 事業化 ・その他 H23.3 東日本大震災発生									
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	・事業当初の目的に対し効果を発現しており、更なる事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。									
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	・特になし									
特記事項	・特になし									

※ 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。