

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道7号 <small>きさかたにかほ</small> 象潟仁賀保道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自：秋田県にかほ市象潟町小滝 至：秋田県にかほ市両前寺				<b>延長</b> 13.7 km
<b>事業概要</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点とし、山形、秋田両県の沿岸地域を通過し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 象潟仁賀保道路は日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、緊急時の代替路確保、広域ネットワーク形成による産業振興等を図るものである。				
H17年度事業化		H16年度都市計画決定		H18年度用地着手
H19年度工事着手		H17年度事業費		440億円
事業進捗率		60%		供用済延長 6.9km (2/4)
計画交通量 14,800台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 185億円/ 466億円 (事業費: 145億円/ 417億円) (維持管理費: 40億円/ 49億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 638億円/ 785億円 (走行時間短縮便益: 575億円/ 671億円) (走行経費減少便益: 24億円/ 45億円) (交通事故減少便益: 38億円/ 69億円)	<b>基準年</b> 平成24年
	<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.4~1.9 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.6~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.5~1.8 (事業期間 ±2年)			
<b>事業の効果等</b> ・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)としての位置づけ有り) ・災害の備え (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する) 他14項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○秋田県知事の意見 ・事業の継続で依存ありません。 県民の安全・安心の確保、地域活性化を図るため、一層の事業推進をお願いします。 ○以下の団体等から、象潟仁賀保道路の整備促進について要望あり ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会 ・本荘由利交通体系整備促進協議会 ・由利本荘市、由利本荘市議会 ・東北日本海沿岸市町村議会協議会 ・秋田県建設業協会 ○民間主催のシンポジウム、フォーラム ・第24回日本海夕陽ラインシンポジウム (平成23年3月17日、主催は新潟県、山形県、秋田県、青森県の日沿道沿線の各青年会議所) ・第14回日本海沿岸東北自動車道建設促進フォーラム(平成24年10月22日、主催は東北経済連合会)				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・事業進捗率60%(うち用地進捗率69%)				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業の進捗に係る問題はない。				

施設の構造や工法の変更等

- 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用や長尺プレキャスト製品等の採用により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。