

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b>	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期))	<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：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄	<b>延長</b>	5.6 km		
<b>事業概要</b>					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路(Ⅱ期)は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県北秋田市内を通過する延長5.6kmの自動車専用道路である。					
H19年度事業化		H14年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H21年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	270億円	<b>事業進捗率</b>	約96%	<b>供用済延長</b>	5.6km
		(平成30年3月末時点)			
<b>計画交通量</b> : 11,800台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体		<b>総便益</b> (残事業)/事業全体	
	1.9 (2.5) (残事業) 2.2 (10.8)	153億円/553億円 事業費 : 138億円/512億円 維持管理費 : 16億円/41億円		332億円/1,038億円 走行時間短縮便益 : 287億円/758億円 走行経費減少便益 : 38億円/238億円 交通事故減少便益 : 7.1億円/42億円	
<b>基準年</b> : 平成30年					
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量 : B/C=1.5~2.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.7~2.7(交通量 ±10%)					
事業費 : B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%) B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C=1.9~1.9(事業期間 ±1年) B/C=2.1~2.3(事業期間 ±1年)					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保 ・大館市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況55分→整備後24分*)。					
②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況93分→整備後73分*)。					
③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成(現況91分→整備後70分*)。					
④安全で安心できるくらしの確保 ・大館市から北秋田市民病院へのアクセス向上が見込まれる(現況53分→整備後31分*)。					
⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1次緊急輸送道路」に指定)。 ・緊急輸送道路が通行止め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。 ※他の事業中区間の効果も含む					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○秋田県知事の意見 ・本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策に位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離の短縮により県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまでも高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであります。 ・当該事業は、日本海沿岸東北自動車道の一部区間を整備するものであり、県内外と大館能代空港、能代港、秋田港とのアクセス性の向上により、特に、県北地域における企業立地や観光振興などの地域活性化に大きく寄与するものと期待しております。また、当該区間は、現道の一般国道7号とほぼ平行しており、災害時の通行止めに対する代替路の確保が可能となることから整備が重要であるため、引き続き、早期完成に向けて事業の促進をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・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	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率約96%（うち用地進捗率100%）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・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	
・	
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、高規格幹線道路ネットワークを形成することによる地域間交流・連携の活発化とともに、緊急時の代替路確保等早期整備の必要性は高い。	
事業概要図	
<p>The map shows the project route (red line) connecting Niinai and Daiichi. Key segments include: Niinai to Niinai-Kyokai IC (4.5km), Niinai-Kyokai IC to Niinai-Kyokai IC (1.7km, H30.3 opening), Niinai-Kyokai IC to Niinai-Kyokai IC (3.9km, H28.10 opening), and Niinai-Kyokai IC to Daiichi (8.3km, H28.10 opening). A legend identifies road types (open/closed, evaluation area, highway, etc.) and symbols for municipal offices and traffic volume.</p>	

- ※ 費用便益分析結果における（ ）は、事業化区間のうち IC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 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。