

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用 37億円	総便益 149億円	基準年 平成19年
	4.0	事業費：26億円 維持管理費：11億円	走行時間短縮便益：143億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：4.9億円	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 66億円	総便益 186億円	基準年 令和2年
	2.8	事業費：52億円 維持管理費：14億円	走行時間短縮便益：177億円 走行経費減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：4.2億円	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	便益減少額	
		—	—	
事業遅延の理由				
・特になし				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：4.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減				
②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・秋田市下浜地区～秋田市（整備前(H22)：25分→整備後(H27)：24分				
③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） ・由利本荘市～秋田港（整備前(H22)：59分→整備後(H27)：58分				
他5項目に該当				
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			
	・特になし			
	その他評価すべきと判断した項目			
事業評価監視委員会の意見				
・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。」という対応方針（案）は妥当である。				
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
○周辺道路の整備状況				
・日本海沿岸東北自動車道 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC、L=6.8km）開通 平成28年10月 鷹巣大館道路（鷹巣IC～二井田真中IC、L=12.2km）開通 平成30年 3月 鷹巣大館道路（大館能代空港IC～鷹巣IC、L=1.7km）開通 令和2年12月 鷹巣西道路・鷹巣大館道路（蟹沢IC～大館能代空港IC、L=5.3km）開通				
・国道7号 令和2年 3月 下浜道路（L=6.2km）開通				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。				
その他特記事項				
・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。