

一般国道4号 野辺地七戸道路に係る新規事業採択時評価

- 野辺地七戸道路の整備により、高規格道路ネットワークのミッシングリンクが解消され、安定した物流経路を確保
- 観光ゲートウェイの新幹線駅から下北地域の観光拠点へのアクセス性向上により観光周遊ルートを構築し、観光振興を支援
- 冬期の走行環境の改善により、事故発生リスクを低減させ、安全性を向上

1. 事業概要

起終点：青森県上北郡野辺地町一ノ渡
～青森県上北郡七戸町後平

- 延長等：7.1km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約290億円
- 計画交通量：約15,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約10,500台/日	約2,200台/日	約2,800台/日

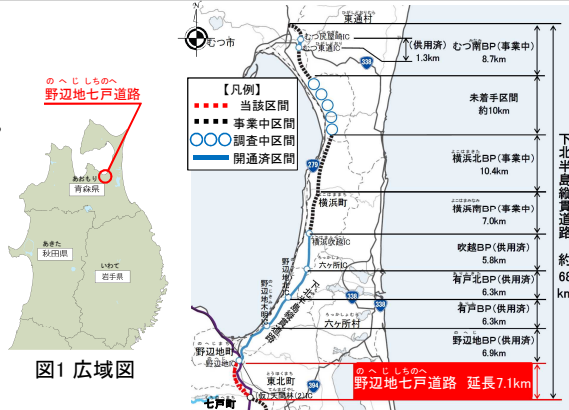


図1 広域図

図2 事業位置図

2. 課題

①高規格道路のミッシングリンク

- 下北地域の特産品である「ほたて」、「いか」などや、野辺地町の特産品である「野辺地葉付きこかぶ」など、鮮度維持が不可欠である水産物や青果物を全国へ出荷。(図3)
- 当該区間は下北地域と仙台・関東方面を結ぶ交通の要衝である一方、高規格道路のミッシングリンクとなっている。(図3)



図3 青果物、水産物の流通状況

②広域周遊観光ルートの構築

- 下北地域は、豊富な観光資源を活用し、地域観光団体(DMO)による誘客の取り組みが推進されている。

- 当該区間は、新幹線駅(七戸十和田)と下北地域を結ぶ区間であり、奥入瀬溪流などを含めた広域周遊観光を促進し、更なる観光誘客を図るため、アクセス性の向上が重要。



図4 上北・下北地域の主な観光資源

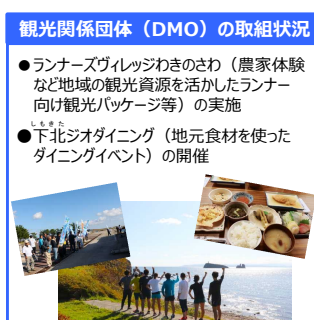


図5 観光促進の取り組み

③冬期の脆弱な走行環境

- 当該区間は豪雪地帯であり、現道の国道4号において、冬期には堆雪により幅員が減少。(写真1)
- 冬期事故発生件数は通常期に比べて多く、正面衝突事故の割合も2倍であり、冬期の安全性が課題。(図6、図7)

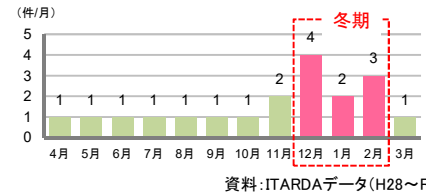


図6 月別死傷事故発生件数(H28~R1累積)



【写真1】冬期幅員減少状況

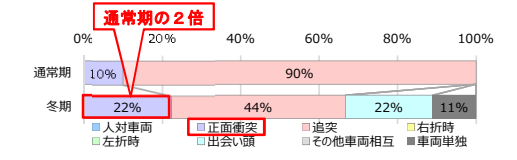


図7 当該区間における事故類型別発生割合(通常期、冬期)

3. 整備効果

効果1 安定した物流経路の確保 [◎]

- 高規格道路ネットワークのミッシングリンクを解消
- 主要渋滞箇所の回避
- 【現況】3箇所 → 【整備後】なし
- 下北地域※1から全国(ハ)JCT※2への所要時間短縮
- 【現況】104分 → 【整備後】84分(20分短縮)

効果2 主要拠点へのアクセスが向上し観光振興を支援 [◎]

- 七戸十和田駅から下北地域の観光拠点となるむつ市内への所要時間が短縮
- 七戸十和田駅からむつ市内※1の所要時間
- 【現況】70分 → 【整備後】58分(12分短縮)

効果3 冬期走行環境の改善 [◎]

- 規格の高い路線の整備により冬期の走行環境の改善とともに、事故リスクの低減
- 冬期における死傷事故件数(12~2月)
- 【現況】9件/4年 → 【整備後】3件/4年(約7割減少)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益
1.2 (1.3)	4.7% (5.9%)	1,922億円 (224億円)	2,228億円 (303億円)

注)上段の値は下北半島縦貫道路 天間林(2)IC~むつICを対象にした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値記入 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
6 (5)	1.00[D] (0.80[C])	0.67[C] (0.80[C])	▲62.7 (▲11.5)	0.11 (0.03)	0.33 (0.01)	◎

注)上段の値は下北半島縦貫道路 天間林(2)IC~むつICを対象にした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

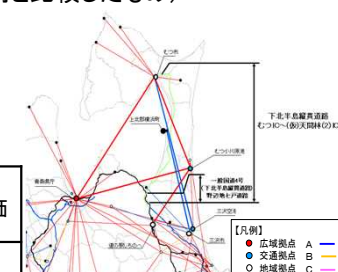


図8 整備後の防災機能ランク

一般国道4号 野辺地七戸道路に係る新規事業採択時評価

