

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道7号 琴丘能代道路
事業主体	東北地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	事業の効率性	指標	指標チェックの根拠
		■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比(B/C)=2.7 残事業：費用便益比(B/C)=7.7

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間b(当該区間/平行区間)について：(並行現道) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：570,700人・時間/年(並行現道) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約3割削減(並行現道)
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	夏期34.7km/h-冬期12.6km/h(センサス区間番号1030、能代市)
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	現在路線バスあり：秋弘号 秋田市～弘前市(200分～195分)
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	秋田駅と二ツ井町(106分～60分)
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	大館能代空港と能代市(43分～38分)
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	能代港と鷹巣町(44分～39分)
	■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	主要な農林水産物(みょうが、山ウド、じゅんさい、メロン、アスパラ) 能代山本地域 → 首都圏
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
1. 活力 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
	□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
	□ 中心市街地内で行う事業である	
	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	□ 国土・地域ネットワークの構築	
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	日本海沿岸東北自動車道
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	
	■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	能代市～大館市
	■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	能代市⇄大館市(66分～61分)
	□ 現道等における交通不能区間を解消する	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
個性ある地域の形成	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	能代市～二ツ井町(27分～22分)
	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	北緯40° シーズナルリゾート秋田構想、能代山本スポーツリゾート構想
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	白神山地世界遺産センター藤里館と秋田市(106分～77分)
2. 暮らし 歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	□ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	3次救急医療施設(秋田市・弘前市)60分圏 (7市町村～10市町村：60分圏人口カバー25%向上)
3. 安全 安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
	■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	一次ルートに位置付けられている
	□ 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	
	■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	東北縦貫自動車道代替路
4. 環境 地球環境の保全	■ 現道等の防犯点検又は震災点検要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	4橋(震災点検橋梁4橋が回避される)
	□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
	■ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：24,569t/年
	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
	□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他 他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	日本海沿岸東北自動車道(昭和男鹿半島IC～琴丘森岳IC)
	□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	山本地域7市町村による合併を検討中

## 交通状況の変化

事業名：琴丘能代道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
新設・改築道路 [バイパス等] : 33.8km	交通量	[台/日]	0	15,100		
	走行時間	[分]	0	20		
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	82.12		
主な周 辺道路	現道(国道 7号) : 39.2km	交通量	[台/日]	10,000	6,400	
		走行時間	[分]	64	59	
		走行時間費用	[億円/年]	164.04	103.62	
	国道285号 : 45.8km	交通量	[台/日]	9,700	5,700	
		走行時間	[分]	76	66	
		走行時間費用	[億円/年]	194.04	104.98	
	主) 能代 五城目線 : 20.4km	交通量	[台/日]	3,800	1,000	
		走行時間	[分]	37	36	
		走行時間費用	[億円/年]	37.80	9.53	
	主) 鷹巣川 井堂川線 : 16.6km	交通量	[台/日]	3,600	1,600	
		走行時間	[分]	28	28	
		走行時間費用	[億円/年]	25.43	9.90	
	国道105号 : 147.6km	交通量	[台/日]	10,000	9,200	
		走行時間	[分]	165	162	
		走行時間費用	[億円/年]	465.62	414.81	
	市) 芝童 森浅内線 : 3.8km	交通量	[台/日]	6,000	4,500	
		走行時間	[分]	10	9	
		走行時間費用	[億円/年]	14.66	10.33	
	その他道路合計 : 2,598.2km	走行時間費用	[億円/年]	16,865.91	16,744.14	
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
	合計 : 2,905.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,767.50	17,479.43	288.07

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2 : 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3 : 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4 : 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：琴丘能代道路（事業全体）



## 交通状況の変化

事業名：琴丘能代道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
新設・改築道路 [バイパス等] : 33.8km	交通量	[台/日]	5,600	15,100		
	走行時間	[分]	15	20		
	走行時間費用	[億円/年]	21.61	82.12		
主な周 辺道路	現道(国道 7号) : 39.2km	交通量	[台/日]	8,700	6,400	
		走行時間	[分]	61	59	
		走行時間費用	[億円/年]	139.18	103.62	
	国道285号 : 45.8km	交通量	[台/日]	9,600	5,700	
		走行時間	[分]	76	66	
		走行時間費用	[億円/年]	191.32	104.98	
	主) 能代 五城目線 : 20.4km	交通量	[台/日]	2,600	1,000	
		走行時間	[分]	36	36	
		走行時間費用	[億円/年]	25.61	9.53	
	主) 鷹巣川 井堂川線 : 16.6km	交通量	[台/日]	3,500	1,600	
		走行時間	[分]	28	28	
		走行時間費用	[億円/年]	24.97	9.90	
	国道105号 : 147.6km	交通量	[台/日]	10,000	9,200	
		走行時間	[分]	165	162	
		走行時間費用	[億円/年]	464.94	414.81	
	市) 芝童 森浅内線 : 3.8km	交通量	[台/日]	7,600	4,500	
		走行時間	[分]	11	9	
		走行時間費用	[億円/年]	20.63	10.33	
	その他道路合計 : 2,598.2km	走行時間費用	[億円/年]	16,855.15	16,744.14	
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
	合計 : 2,905.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,743.41	17,479.43	263.98

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2 : 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3 : 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4 : 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：琴丘能代道路（残事業）

