

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	<small>にほんかいえんがんとうほくじどうしやどう</small> 日本海沿岸東北自動車道	<small>おおだて</small> 大館北～小坂	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	<small>あきた おおだて あきひとどめ</small> 自：秋田県大館市商人留 <small>あきた かづの こさか こさか</small> 至：秋田県鹿角郡小坂町小坂			延長	14.0km	
事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。 大館北～小坂間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、大館市から小坂町に至る延長14.0kmの自動車専用道路である。						
H10年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H13年度用地着手		H16年度工事着手
全体事業費	643億円		事業進捗率	75%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 145億円/738億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,251億円/1,251億円		基準年 平成25年
	(残事業)	事業費：97億円/689億円 維持管理費：49億円/49億円		走行時間短縮便益：1,100億円/1,100億円 走行経費減少便益：107億円/107億円 交通事故減少便益：44億円/44億円		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7～1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.6(事業期間+1年) 【残事業】 B/C=7.3～9.9(交通量±10%) B/C=8.1～9.2(事業費±10%) B/C=8.5(事業期間+1年)						
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・秋田港（国際コンテナ航路発着港湾）から小坂町（リサイクル工場付近）へのアクセス向上（現況143分）が見込まれる ②個性ある地域の形成 ・秋田県北部エコタウン計画を支援する ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（十和田八幡平国立公園（年間入込客数257万人：H22））が存在する ③安全で安心できるくらしの確保 ・小坂町役場から北秋田市民病院（現況77分）へのアクセス向上が見込まれる ④その他 ・大館市内工業団地への企業進出						
関係する地方公共団体等の意見 ○秋田県知事の意見 東日本大震災により日本海側国土軸の必要性が再認識され、リダンダンシー確保や交流促進の観点からも、日本海沿岸東北自動車道の早期整備は極めて重要であり、高速道路ネットワークの形成を県の最優先施策の一つとしていますので、事業の継続に異議はありません。 ○以下の団体等から、鷹巣大館道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり。 ・秋田県（秋田県知事） ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会（大館市長） ・日本海沿岸東北自動車道沿線市町村建設促進大会						
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75%（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。						

・H25年度全線開通予定。

施設の構造や工法の変更等

・ジェットファンの規格見直しやスリップフォームによるトンネル排水工施工によりコスト縮減を図る。

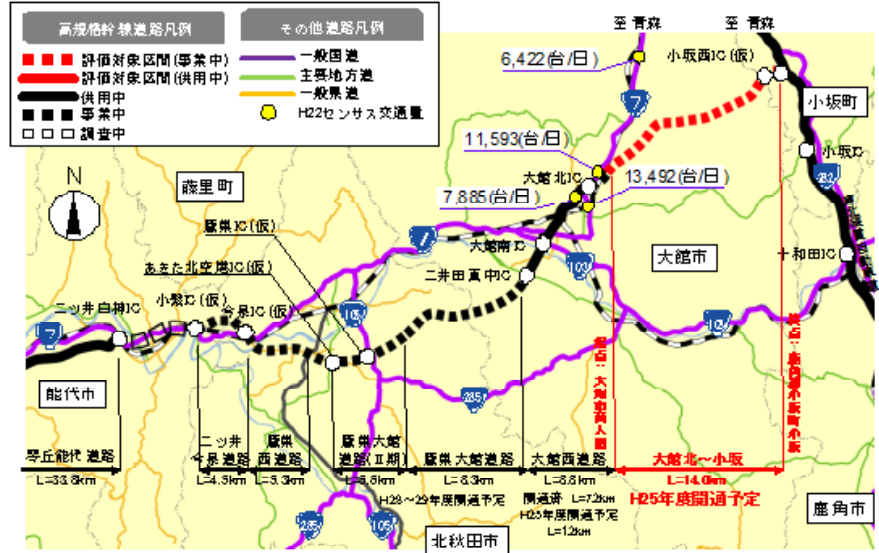
対応方針

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。