

事後評価結果（平成30年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課
 担当課長名：舟波 昭一

事業名	一般国道7号 <small>おおだてにし</small> 大館西道路	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	自： <small>おおだて ひつぎき</small> 秋田県大館市櫃崎 至： <small>おおだて あきひとどめ</small> 秋田県大館市商人留	延長	8.8 km		

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に秋田県能代市や大館市を経て、青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。

事業の目的・必要性

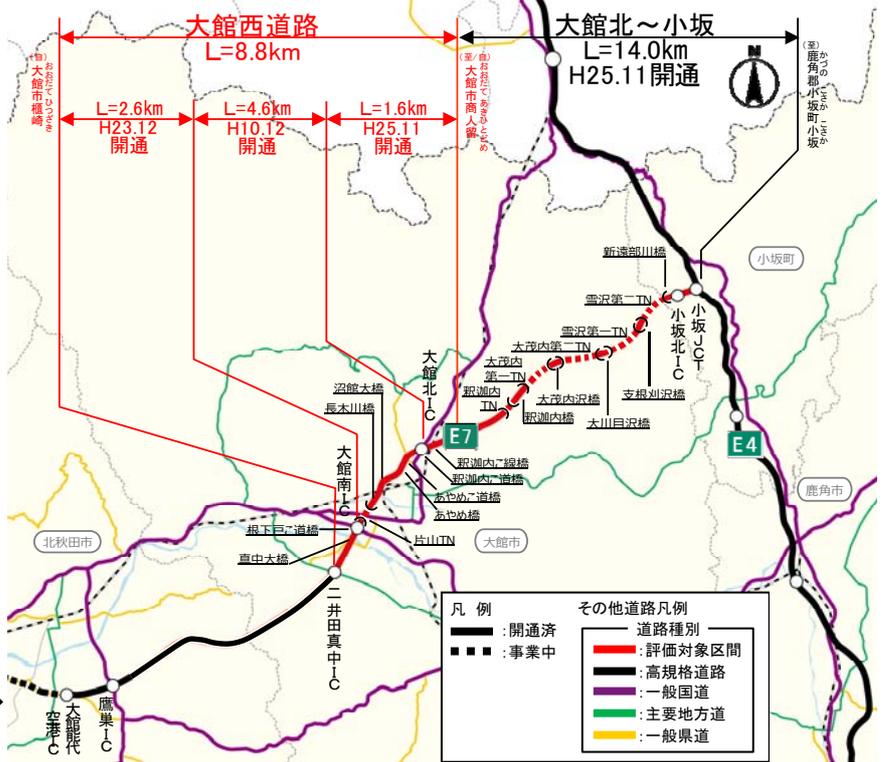
大館西道路はその一部を形成し、広域的な連携や交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、安定的な物流ルート確保等による産業・企業活動の支援、迅速かつ安定的な救急搬送等に寄与することを目的としている。

事業概要図

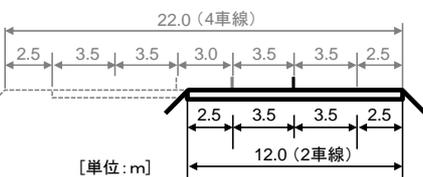
【位置図】



【事業概要】



【標準横断図】



事業の 効果等	事業期間	事業化	昭和57年度	用地着手	昭和59年度	供用年	(当初) -/H30	変動	0.7倍
		都市計画決定	平成8年度	工事着手	平成元年度	(暫定/完成)	(実績) H25/-		
	事業費	再評価時	(名目値) -/480億円	実績	(名目値) 383億円/-			変動	0.8倍
		(暫定/完成)	(実質値) -/1,047億円	(暫定/完成)	(実質値) 435億円/-				
	交通量	計画時	(H17) 再評価	実績	(H30)			変動	51%
	(当該路線)	(暫定/完成)	-/18,400台/日	(暫定/完成)	9,400台/日/-				
	旅行速度向上	22.2km/h → 55.6km/h			交通事故減少	57件/年 → 23件/年			
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H9年度 (供用後年次) H27年度			(供用前現道→供用後現道)	(H8-H10) (H25-H28, H11)			

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 1.8	総費用 659億円 事業費：605億円 維持管理費：54億円	総便益 1,159億円 走行時間短縮便益：973億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：41億円	基準年 平成22年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.9	総費用 759億円 事業費：718億円 維持管理費：41億円	総便益 1,410億円 走行時間短縮便益：1,185億円 走行経費減少便益：189億円 交通事故減少便益：37億円	基準年 平成30年
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				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
①重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・能代港～小坂町 [整備前(H9)] 107分→[整備後(H27)] 79分				
②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・小坂町濁川～大館市長倉 [整備前(H9)] 40分→[整備後(H27)] 25分				
③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・大館市立花～弘前大学医学部付属病院 [整備後(H9)] 76分→[整備後(H29)] 55分				
④現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ・対象区間の現道における死傷事故件数 [整備前(H8～H10)] 171件→[整備後(H25.12～H28.11)] 68件 他12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	環境影響評価に対応する項目			
	【環境影響評価】 ・評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。			
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし			
事業評価監視委員会の意見				
・事業当初の目的に対して効果を発現しており、対応方針(案)のとおり、「今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施」は妥当。				
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
○高規格幹線道路の整備状況				
・日本海沿岸東北自動車道				
平成23年12月 大館西道路(大館南IC～二井田真中IC) 開通 延長 L=2.6km				
平成24年 3月 あつみ温泉IC～鶴岡JCT 開通 延長 L=25.8km				
平成24年10月 象潟仁賀保道路(金浦IC～仁賀保IC) 開通 延長 L=6.9km				
仁賀保本荘道路(仁賀保IC～両前寺仮出入口) 開通 延長 L=1.3km				
平成25年11月 大館北IC～小坂JCT 開通 延長 L=14.0km				
平成27年10月 象潟仁賀保道路(象潟IC～金浦IC) 開通 延長 L=6.8km				
平成28年10月 鷹巣大館道路(二井田真中IC～鷹巣IC) 開通 延長 L=12.2km				
平成30年 3月 鷹巣大館道路〔Ⅱ期〕(鷹巣IC～大館能代空港IC) 開通 延長 L=1.7km				
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概ね発現しており、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。				
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、連続する2区間による一体的な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。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。				
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。