

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

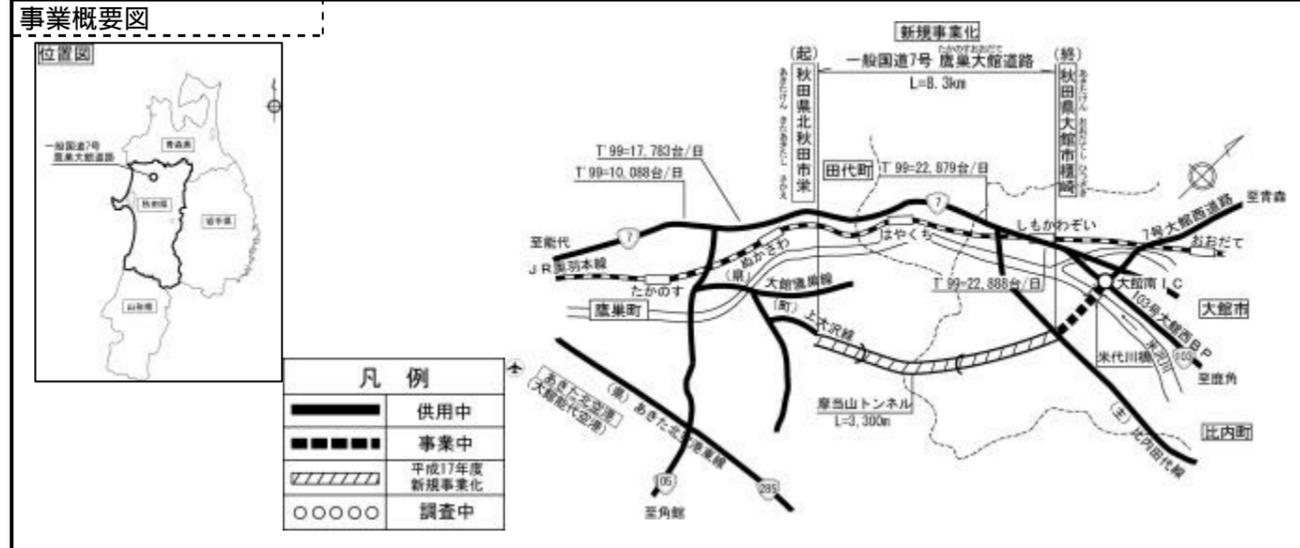
事業の概要

事業名	一般国道7号 鷹巣大館道路	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：秋田県北秋田市 栄 至：秋田県大館市 櫃崎	延長	8.3 km		

事業概要
 一般国道7号は、新潟市から青森市に至る延長約530kmの主要幹線道路であり、県都秋田市と能代市や大館市等の主要都市を連絡し、秋田県内の社会経済活動を支える重要な路線である。
 鷹巣大館道路は、一般国道7号において、秋田県北秋田市 栄から大館市 櫃崎に至る延長8.3kmのバイパスである。

事業の目的、必要性
 鷹巣大館道路は、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するものである。

全体事業費	242億円	計画交通量	13,800台/日
-------	-------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
 鷹巣大館道路は、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与する事が期待されており、秋田県知事より早期整備の要望（平成16年11月2日）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。

事業採択の前提条件
 費用対便益：便益が費用を上回っている。
 手続きの完了：環境影響評価実施済み。H14年5月10日都市計画決定済み。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.9	総費用：227億円 （事業費：192億円 維持管理費：35億円）	総便益：650億円 （走行時間短縮便益：526億円 走行費用減少便益：95億円 交通事故減少便益：29億円）	基準年：平成16年
	事業の影響	評価項目	評価	根拠	
自動車や歩行者への影響	渋滞対策			秋田県内センサス区間の上位2割に含まれる渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する（現況：約3.1万人時/年km） 渋滞損失時間の改善 約30.8万人時/年 約4.1万人時/年 当該区間に並行する一般国道7号のセパ区間の合計値 1kmあたり最大渋滞損失時間 約3.1万人時/年km（現況） 秋田県平均：約0.9万人時/年km（約3.4倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約1.6倍） 県平均、全国平均はともに一般県道以上のセパ区間。 渋滞度曲線 秋田県内セパ区間における1kmあたり渋滞損失時間の中で、上位2割に含まれる。県内セパ区間は、一般国道（直轄管理）を対象。	
	事故対策			秋田県内直轄国道区間の単路・交差点における死傷事故率平均値の2倍以上が含まれる当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約269.6件/億台キロ） 死傷事故率 約269.6件/億台キロ（現況）[県内平均比=4.1（現況）] 当該区間に並行する一般国道7号における最大死傷事故率 事故率曲線 秋田県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。単路・交差点における死傷事故率平均値の2倍以上の区間が存在する。	
	歩行空間	-		注目すべき影響はない。	
	住民生活			空港へのアクセス向上 （大館能代空港へアクセスする道路である：大館市～大館能代空港の所要時間47分 40分）	
	地域経済	-		注目すべき影響はない。	
社会全体への影響	災害			代替路の確保 （一般国道7号の通行止め時における代替路線機能を有する路線である：鷹巣町～大館市間の通行止め回数=7回/過去5年、迂回時間の短縮64分 26分）	
	環境	-		注目すべき影響はない。	
	地域社会			日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （鷹巣町から日常生活圏中心都市である大館市へのアクセス向上が見込まれる路線である：大館市～鷹巣町の所要時間39分 32分） 主要な観光施設へのアクセス向上 （主要な観光地を有する[十和田八幡平国立公園=約320万人/年]へのアクセス向上により観光需要の増加が見込まれる。）	
事業実施環境	-		注目すべき影響はない。		

採択の理由

費用便益比が2.9と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該事業箇所の現道における現況渋滞状況及び事故状況、事業実施による改善効果は大きいことから、渋滞・事故対策の必要性・効果ならびに災害時の代替機能の確保、日常活動圏中心都市へのアクセス等、社会全体への効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業を採択した。

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。