

新規事業採択時評価結果（平成19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：木村 昌司

事業の概要

| | | | | | |
|--|---------------------------|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道7号 鷹巣大館道路（期） | 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：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄 | 延長 | 5.6 km | | |
| <p>事業概要</p> <p>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、能代市、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。</p> <p>鷹巣大館道路（期）は、秋田県北秋田市脇神から既事業化区間である北秋田市栄に至る延長5.6kmの自動車専用道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>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。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 209億円 | 計画交通量 | 13,000台/日 | | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

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、大館市長をはじめとする4市4町1村の首長・議会議員・各団体代表で構成される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より早期整備の要望（平成18年11月1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 | 3.9 | 総費用：187億円 （事業費：164億円 維持管理費：23億円） | 総便益：726億円 （走行時間短縮便益：571億円 走行費用減少便益：106億円 交通事故減少便益：50億円） | 基準年：平成18年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|---|--|--|-----------|------|----|----|-------------|------|---|------|---|------|---|-------------|----------|------|--|------|---|----|---|----|---|-------------|------|---|--------|---|
| | <p>事業の影響</p> <table border="1"> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> <tr> <td rowspan="2">自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td>秋田県内センサス区間の上位1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6.3万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約40.4万人時/年 約3.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道7号のセカス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 最大約6.3万人時/年km（現況） （秋田県平均：約0.9万人時/年km（約7.0倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約3.2倍）） 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセカス区間 【渋滞度曲線】 秋田県内セカス区間における1kmあたり渋滞損失時間の中で、上位1割に含まれる。 【その他の特徴】 主要な渋滞ポイントの解消（川口交差点、最大渋滞長1,530m・通過時間5分）</td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td>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）[死傷事故率比（県内交差点部平均比）=5.7] 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。</td> </tr> <tr> <td>歩行空間</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">社会全体への影響</td> <td>住民生活</td> <td>高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設（弘前市）への時間短縮に寄与する道路である：北秋田市～弘前市の所要時間 63分 56分、60分カバー人口 21.2万人 23.3万人） 空港へのアクセス向上 （大館能代空港へのアクセス向上に寄与する道路である：大館市～大館能代空港の所要時間 39分 19分）</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td>産業の活性化支援 （「秋田県北部エコタウン計画（H11.11承認）」と重要港湾能代港（H18.12リサイクルポート指定）の連携に寄与する道路である：リサイクル関連企業が集積している小坂町～能代港の所要時間 97分 55分） 日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td>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：迂回時間（距離）の短縮 64分 35分）</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td>日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （北秋田市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～北秋田市の所要時間 30分 25分）</td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> </tr> </table> | | | | | 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1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6.3万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約40.4万人時/年 約3.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道7号のセカス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 最大約6.3万人時/年km（現況） （秋田県平均：約0.9万人時/年km（約7.0倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約3.2倍）） 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセカス区間 【渋滞度曲線】 秋田県内セカス区間における1kmあたり渋滞損失時間の中で、上位1割に含まれる。 【その他の特徴】 主要な渋滞ポイントの解消（川口交差点、最大渋滞長1,530m・通過時間5分） | 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）[死傷事故率比（県内交差点部平均比）=5.7] 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。 | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない。 | 社会全体への影響 | 住民生活 | 高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設（弘前市）への時間短縮に寄与する道路である：北秋田市～弘前市の所要時間 63分 56分、60分カバー人口 21.2万人 23.3万人） 空港へのアクセス向上 （大館能代空港へのアクセス向上に寄与する道路である：大館市～大館能代空港の所要時間 39分 19分） | 地域経済 | 産業の活性化支援 （「秋田県北部エコタウン計画（H11.11承認）」と重要港湾能代港（H18.12リサイクルポート指定）の連携に寄与する道路である：リサイクル関連企業が集積している小坂町～能代港の所要時間 97分 55分） 日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合 | 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：迂回時間（距離）の短縮 64分 35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 （北秋田市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～北秋田市の所要時間 30分 25分） | 事業実施環境 | - |
| 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1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6.3万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約40.4万人時/年 約3.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道7号のセカス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 最大約6.3万人時/年km（現況） （秋田県平均：約0.9万人時/年km（約7.0倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約3.2倍）） 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセカス区間 【渋滞度曲線】 秋田県内セカス区間における1kmあたり渋滞損失時間の中で、上位1割に含まれる。 【その他の特徴】 主要な渋滞ポイントの解消（川口交差点、最大渋滞長1,530m・通過時間5分） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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）[死傷事故率比（県内交差点部平均比）=5.7] 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。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会全体への影響 | 住民生活 | 高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設（弘前市）への時間短縮に寄与する道路である：北秋田市～弘前市の所要時間 63分 56分、60分カバー人口 21.2万人 23.3万人） 空港へのアクセス向上 （大館能代空港へのアクセス向上に寄与する道路である：大館市～大館能代空港の所要時間 39分 19分） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 地域経済 | 産業の活性化支援 （「秋田県北部エコタウン計画（H11.11承認）」と重要港湾能代港（H18.12リサイクルポート指定）の連携に寄与する道路である：リサイクル関連企業が集積している小坂町～能代港の所要時間 97分 55分） 日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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：迂回時間（距離）の短縮 64分 35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 （北秋田市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～北秋田市の所要時間 30分 25分） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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3.9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、渋滞の改善、交通事故減少が見込まれ、救急医療施設・空港へのアクセス向上、通行止め時の代替機能の確保、日常活動圏中心都市へのアクセス向上等、当該事業の整備の必要性・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。