

新規事業採択時評価結果（平成20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：下 保 修

事業の概要

事業名	一般国道7号 <small>あきたみなみ</small> 秋田南バイパス	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：秋田県秋田市新屋愛宕町 至：秋田県秋田市新屋三小屋	延長	2.2km		
事業概要	一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし青森県青森市に至る延長約534kmの一般国道である。秋田南バイパスは、延長2.2kmの一般国道7号の4車線道路である。				
事業の目的、必要性	秋田南バイパスは、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、重要港湾秋田港等の連絡強化を図り、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	30億円	計画交通量	30,900台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
秋田南バイパスは、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、重要港湾秋田港等の連絡強化を図り、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、秋田市長をはじめとする3市の首長で構成される秋田南バイパス建設促進期成同盟会通常総会において、4車線化に向けた活動を継続していくことが一致団結で確認されている（平成19年7月23日）。

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：都市計画変更手続き完了（昭和59年6月）。用地買収済み。

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.0	総費用：37億円 （事業費：26億円 維持管理費：11億円）	総便益：149億円 （走行時間短縮便益：143億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：4.9億円）	基準年 平成19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	◎	◎	主要渋滞ポイントを解消する。 （新屋こ道橋交差点：最大渋滞長1,000m、通過時間8分） （現況：約7万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約10.4万人時/年 → 約0.9万人時/年 ※当該区間一般国道7号のセンサス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 約7万人時/年km（現況） 〔秋田県平均：約0.8万人時/年km（約8.8倍）〕 〔全国平均：約2.0万人時/年km（約3.5倍）〕 ※県平均、全国平均はともに一般県道以上のセンサス区間 【その他の特徴】主要渋滞ポイントの解消（新屋こ道橋交差点：最大渋滞長1,000m→100m以下、最大通過時間8分→1分以下）	
	事故対策	◎	◎	秋田県内平均死傷事故率の3倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約153.9件/億台キロ） 【死傷事故率】 約153.9件/億台キロ（現況） [死傷事故率比（県内交差点部平均比）=3.3] 【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。	
	住民生活	◎	◎	<通勤時の利便性が向上> 通勤時の交通混雑が緩和することにより、秋田市郊外から秋田都市圏への利便性向上に寄与する。（秋田市下浜地区から秋田県庁までの所要時間（朝ピーク時）：37分→25分。渋滞長が1,000m→100m、通過時間が8分→1分以下。）	
	地域経済	○	○	<重要港湾秋田港への利便性が向上> 日本海沿岸東北自動車道 岩城ICから重要港湾秋田港への時間短縮に寄与する道路である。	
	災害	○	○	冬期交通の利便性が向上。	
社会全体への影響	環境	○	○	CO2、NO2、SPM排出量の削減。	
	地域社会	○	○	<交流促進等への期待> 秋田市、由利本荘市、にかほ市等の広域交通の円滑化による物流・人流等の交流促進が期待される。（由利本荘市（本荘IC）～秋田市（秋田県庁）までの所用時間：57分 → 45分）	
事業実施環境	○	○	秋田都市計画区域マスタープランにおいて、格子状道路及び環状道路網に指定されている。		

採択の理由

費用便益比が4.0と便益が費用を上回っていることから事業採択の前提条件が確認できる。
また、渋滞損失の改善・交通事故の減少が見込まれ、かつ重要港湾秋田港等の連絡強化を図り、地域間交流・連携の活性化に大きく寄与するもので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の。