

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	<small>にほんかいえんがんとほく</small> 日本海沿岸東北自動車道 <small>のしろ こさか</small> 能代～小坂 <small>ふたついいまいずみ</small> （一般国道7号 二ツ井今泉道路）	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 <small>のしろ</small> 能代市 <small>ふたついまちこつなぎ</small> 二ツ井町小繫 至：秋田県 <small>きたあきた</small> 北秋田市 <small>いまいずみ</small> 今泉			延長	4.5 km
事業概要					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 二ツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、道路の安全性及び災害時のリダンダンシ一確保、地域の基盤産業の支援を目的とした能代市二ツ井から北秋田市今泉を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。					
H24年度事業化		—		H25年度用地着手	
H26年度工事着手		—		—	
全体事業費		235億円		事業進捗率	
				約36%	
				（平成30年3月末時点）	
供用済延長		—		km	
計画交通量 11,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	（事業全体） 1.9（0.9） （残事業） 2.2（1.5）	（残事業）/（事業全体） 153億円/553億円 〔 事業費：138億円/512億円 維持管理費：16億円/41億円 〕		（残事業）/（事業全体） 332億円/1,038億円 〔 走行時間短縮便益：287億円/758億円 走行経費減少便益：38億円/238億円 交通事故減少便益：7.1億円/42億円 〕	
基準年 平成30年					
感度分析の結果					
【全体事業】 交通量：B/C=1.5～2.3（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C=1.7～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.9（事業費 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.9～1.9（事業期間 ±1年） B/C=2.1～2.3（事業期間 ±1年）					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる（現況53分→整備後46分*）。 ②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる（現況93分→整備後73分*） ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築（現況91分→整備後70分*） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（世界遺産「白神山地」）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある（一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1次緊急輸送道路」に指定）。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ※他の事業中区間の効果も含む					
関係する地方公共団体等の意見					
○秋田県知事の意見 ・本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策に位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離の短縮により県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまで高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであります。 ・当該事業は、日本海沿岸東北自動車道の一部区間を整備するものであり、県内外と大館能代空港、能代港、秋田港とのアクセス性の向上により、特に、県北地域における企業立地や観光振興などの地域活性化に大きく寄与するものと期待しております。また、当該区間は、現道の一般国道7号とほぼ平行しており、災害時の通行止めに対する代替路の確保が可能となることから整備が重要であるため、引き続き、早期完成に向けて事業の促進をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見
 対応方針（原案）どおり「事業継続」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
 ・事業進捗率約36%（うち用地進捗率約84%）

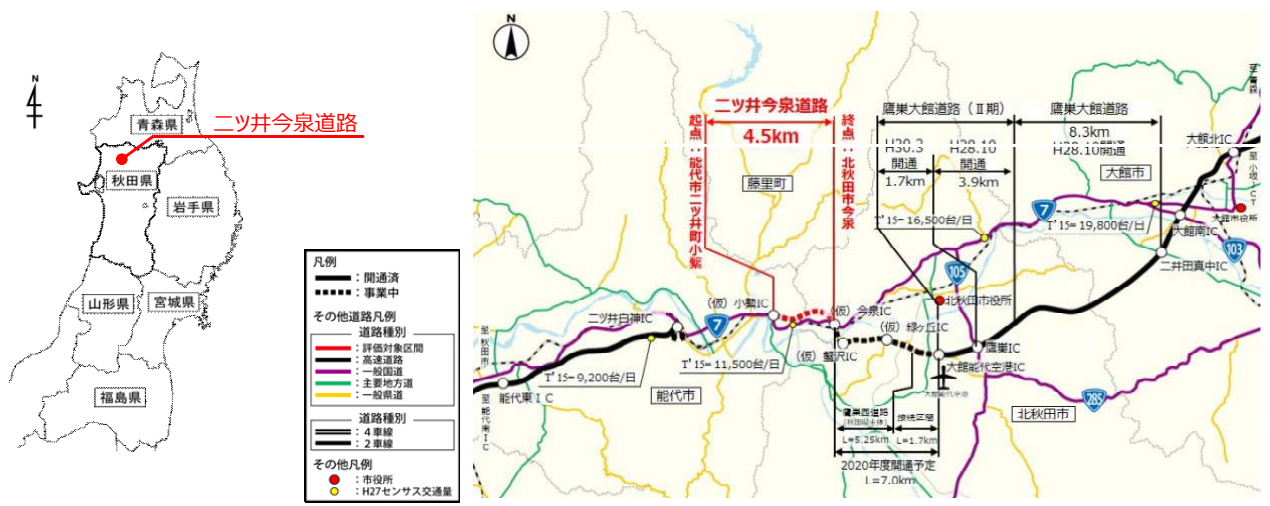
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等
 ・重金属対策の実施
 ・縦断変更に伴うトンネル構造の変更
 ・縦断変更に伴う道路構造の変更
 ・要対策土量の減量を目的に縦断計画見直しによるコスト縮減

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、高規格幹線道路ネットワークを形成することによる地域間交流・連携の活性化とともに、緊急時の代替路確保等早期整備の必要性は高い。

事業概要図



※ 費用便益分析結果における（ ）は、事業化区間のうち、IC間の費用対効果分析結果を示す。
 ※ 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。