

## 事後評価結果（令和5年度）

担 当 課：秋田県 道路課

担当課長名：石川 康樹

<b>事業名</b>	空港・港湾等アクセス 一般県道 大館能代空港西線鷹巣西道路	<b>事業区分</b>	地方道	<b>事業主体</b>	秋田県
<b>起終点</b>	自：秋田県北秋田市今泉 至：秋田県北秋田市脇神	<b>延長</b>	5.25km		

**事業概要**  
 一般県道 大館能代空港西線は、大館能代空港にアクセスする路線であるとともに、日本海沿岸東北自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する重要な路線である。本事業は北秋田市今泉～北秋田市脇神までの延長約5.25kmにおいて、現道改良やバイパス整備を行うものである。

**事業の目的・必要性**  
 自動車専用道路の整備を行うことで、広域的な連携・交流の促進、国道7号の混雑緩和、安定的な物流ルートの確保を図ることを目的とし、県北部の高速交通体系の確立に大きく寄与するものである。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度H24年度 都市計画決定なし	用地着手H25年度 工事着手H26年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) —/H29 (実績) —/R2	変動	1.5倍	
	<b>事業費</b>	計画時 (暫定/完成)	(名目値) —/55億円 (実質値) —/一億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) —/106億円 (実質値) —/108億円	変動	1.9倍	
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	—/10,800台/日	実績 (暫定/完成)	—/9,600台/日	変動	89%	
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	44.4 → 72.9 km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)		3.3 → 0 件/億台キロ (供用直前年次) H28年度-R2年度 (供用後年次) R4年度			
	<b>費用対効果分析結果</b> (当初)	B/C 2.3	<b>総費用</b> 63億円 (事業費: 47億円 維持管理費: 16億円 更新費: 0億円)	<b>総便益</b> 143億円 (走行時間短縮便益: 81億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 30億円)	基準年 平成23年			
	<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C 1.2	<b>総費用</b> 162億円 (事業費: 127億円 維持管理費: 35億円 更新費: 0億円)	<b>総便益</b> 195億円 (走行時間短縮便益: 149億円 走行経費減少便益: 27億円 交通事故減少便益: 19億円)	基準年 令和5年			
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額		便益減少額		億円		

	事業遅延の理由 —
	交通量変動の理由 接続する日本海沿岸東北自動車道が開通していないため。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ① 円滑なモビリティの確保 ・ 第三種空港である大館能代空港までのアクセス向上 ② 物流効率化の支援 ・ 重要港湾能代港へのアクセス向上 ③ 安全で安心できるくらしの確保 ・ 二次医療施設の北秋田市民病院へのアクセス向上 ④ 災害への備え ・ 第一次緊急輸送道路に位置づけ ・ 緊急輸送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 他5項目に該当
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし。
	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 特になし。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・ 日本海沿岸東北自動車道の鷹巣大館道路が平成30年3月に全線開通し、鷹巣西道路が令和2年12月に鷹巣大館道路へ接続。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特になし。
	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。