事後評価結果（令和6年度）

担　当　課：東北地方整備局 道路計画第一課
担当課長名：石原 佳樹

事業名	一般国道7号 下浜道路	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：秋田県秋田市下浜羽川 至：秋田県秋田市浜田			延長	6.2km

事業概要

一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約591kmの主要幹線道路である。
下浜道路は、秋田県秋田市内を通過する延長6．2kmの4車線道路であり、令和元年度に全線暫定2車線で開通している。

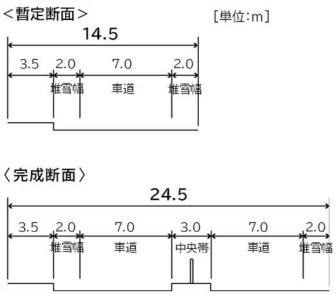
事業の目的・必要性

下浜道路は、混雑緩和、事故減少、地域産業支援・物流支援、沿道環境改善を目的とした、道路事業である。

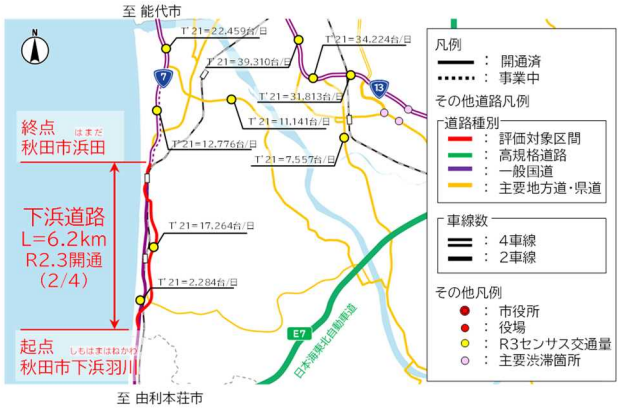
事業概要図

【位置図】

【標準横断図】



【事業概要】



事業の効果等									
事業期間	事業化年度	平成19年度	用地着手	平成21年度	供用年	（当初） /R1	変動	1.0倍
	都市計画決定	平成18年度	工事着手	平成21年度	（暫定/完成）	（実績）R1/－		
事業費	計画時（暫定/完成）	（名目値） － / 177億円 （実質値） － / 185億円	実績（暫定/完成）	（名目値）139億円 / － （実質値）144億円 / －			変動	0.8倍
交通量（当該路線）	計画時（暫定/完成）	（H18） － /26,800台/日	実績（暫定/完成）	（R6） 17,100/ － 台/日			変動	64%
旅行速度向上（供用前現道→当該路線）	41.8 → 56.4 km/h （供用直前年次） H27年度 （供用後年次） R3年度				交通事故減少（供用前現道→供用後現道）	8.7 → 3.4件/億台キロ （供用直前年次）H29-R1年 （供用後年次）R2-R4年		
費用対効果分析結果（当初）	B/C	EIRR	総費用	154億円	総便益	492億円	基準年	
	3.2	－%	事業費： 維持管理費： 更新費：	132億円 22億円 -億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	454億円 27億円 11億円	平成18年	
費用対効果分析結果（事後）	B/C	EIRR	総費用	242億円	総便益	265億円	基準年	
	1.1	4.5%	事業費： 維持管理費： 更新費：	195億円 47億円 -億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	254億円 10億円 0.52億円	令和6年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額	― 億円	便益減少額	― 億円				

	事業遅延の理由	
	・特になし	
	交通量変動の理由	
	・計画時は4車線整備による交通量であったが、実績は暫定供用による車線数の変更や周辺道路等が開通していないため交通量に変動が生じたものと考えられる。	
	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 ・並行区間等の渋滞損失時間：6.5万人・時間／年、渋滞損失削減率：約3割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 （秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院　整備前：47分→整備後：46分） ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 他9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		
・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。」という対応方針（案）は妥当である。		
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
・平成31年度に秋田港アクセス道路（県事業）が新規事業化。 ・令和2年3月に下浜道路が開通。 ・令和4年度に国道7号秋田南拡幅が新規事業化。 ・令和6年11月に河辺拡幅が部分開通。		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		
・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。		
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性		
・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。		
特記事項		
・特になし		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。