

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	しもはま 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	6.2 km		
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。下浜道路は、延長6.2kmの一般国道7号のバイパス道路である。				
事業の目的、必要性	下浜道路は、一般国道7号秋田市下浜地区の交通渋滞の解消、事故の減少、沿道環境の改善等を図るとともに、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。				
全体事業費	177億円	計画交通量	26,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
下浜道路は、一般国道7号秋田市下浜地区の交通渋滞の解消、事故の減少、沿道環境の改善等を図るとともに、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からも下浜道路の早期整備の要望（平成18年11月21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：都市計画手続き完了（平成19年1月23日告示）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.2	総費用：154億円 （事業費：132億円 維持管理費：22億円）	総便益：492億円 （走行時間短縮便益：454億円 走行費用減少便益：27億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年 平成18年	
事業の影響	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。（下浜駅前交差点：最大渋滞長3,400m、通過時間10分） 全国平均の2倍以上の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する。 （現況：約5.6万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約21.9万人時/年 約0.6万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】 約5.6万人時/年km（現況） 秋田県平均：約0.8万人時/年km（約7.0倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約2.8倍） 県平均、全国平均はともに一般国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（下浜駅前交差点：最大渋滞長3,400m 0m 最大通過時間10分 0分）			
		事故対策	秋田県内平均傷事故率の2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129.9件/億台キロ） 【死傷事故率】 約129.9件/億台キロ（現況）[死傷事故率比（県内交差点部平均比）=2.8] 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	歩行者の安全性向上 現道は通学路でありながら歩道未整備、幅員狭小区間が多く、通過交通が転換することにより歩道空間確保を可能とし歩行者の安全性向上に寄与する。			
	社会全体への影響	住民生活	生活快適性の向上 大型車などの通過交通がバイパスに転換（9割）することにより、現道沿いの住民生活の快適性の向上に寄与する。			
		地域経済	下浜工業団地へのアクセス向上 バイパスの整備により下浜工業団地から日沿道等へのアクセス向上に寄与する。			
		災害	防災への支援 バイパスの整備によりJR羽越本線以東側地区住民への防災活動の支援に寄与する。			
		環境	沿道環境の改善 通過交通がバイパスに転換（9割）することにより現道の騒音レベルの改善に寄与する。			
	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～秋田市までの所用時間：26分 22分）				
事業実施環境	H16年度実施のPIにおいて下浜地域住民の9割以上がバイパス整備が必要と回答。地元の合意形成、受け入れ体制は整っている。（回答率8割以上）					

採択の理由

費用便益比が3.2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であることから、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、円滑な交通処理と良好な沿道環境の確保につながるものであり、かつ主要幹線道路としての地域間交流・連携を支える交通ネットワークの形成に寄与する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。