資　料　２－２

重点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道7号　大館西道路（おおだてにし）
日本海沿岸東北自動車道　大館北（おおだてきた）～小坂（こさか）

平成31年3月1日
国土交通省　東北地方整備局

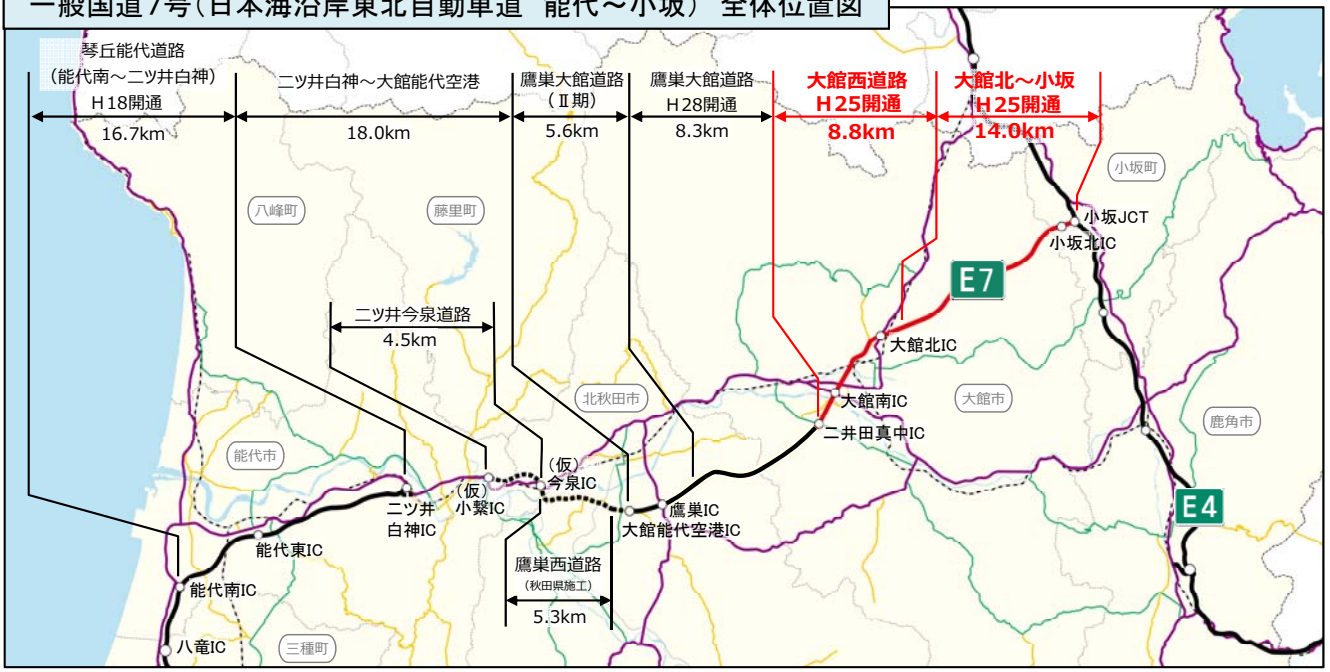
1. 事業の目的と概要（1）

事業完了後5年経過

○事業目的

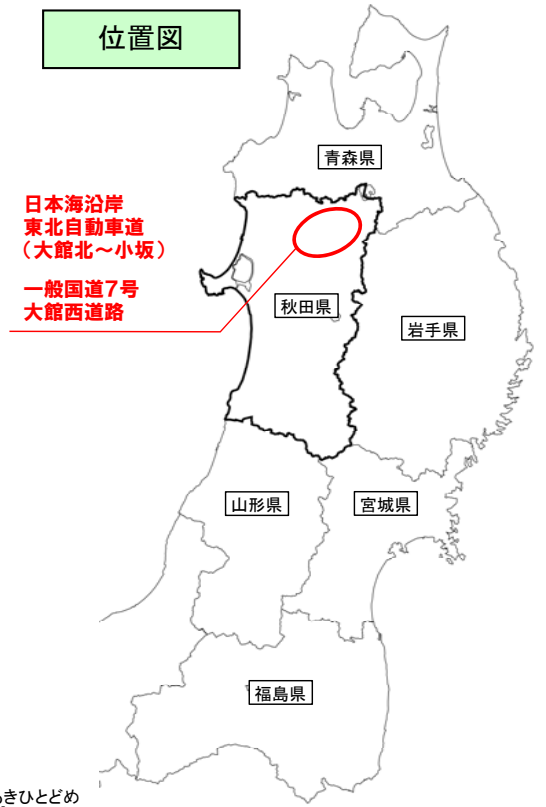
・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点に秋田県能代市や大館市を経て、青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路。
・大館北～小坂、大館西道路はその一部を形成し、広域的な連携や交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、安定的な物流ルートの確保等による産業・企業活動の支援、迅速かつ安定的な救急搬送等に寄与することを目的としている。

一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂）　全体位置図



凡　例
：開通済
：事業中
その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格幹線道路
：一般国道
：主要地方道
：一般県道

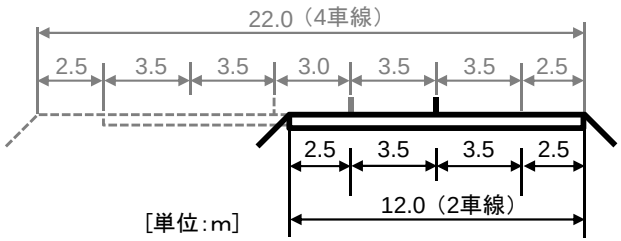
位置図



大館西道路 計画概要

起終点	：	自）秋田県大館市櫃崎（おおだて　ひつざき） 至）秋田県大館市商人留（おおだて　あきひとどめ）
延長	：	8．8km
道路規格	：	第1種第3級 設計速度80km/h
都市計画決定	：	平成　8年度
事業化	：	昭和57年度
用地着手	：	昭和59年度
工事着手	：	平成　元年度
全線開通年度	：	平成25年度 （H25.11）

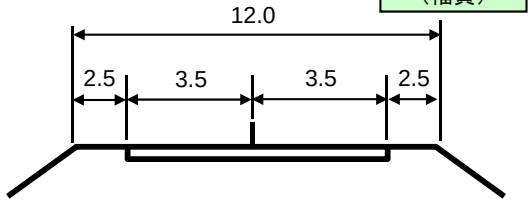
標準横断図（幅員）



大館北～小坂 計画概要

起終点	：	自）秋田県大館市商人留（おおだて　あきひとどめ） 至）秋田県鹿角郡小坂町小坂（かづの　こさか　こさか）
延長	：	14．0km
道路規格	：	第1種第3級 設計速度80km/h
都市計画決定	：	（－）
事業化	：	平成10年度（平成15年度新直轄方式に移行）
用地着手	：	平成13年度
工事着手	：	平成16年度
全線開通年度	：	平成25年度 （H25.11）

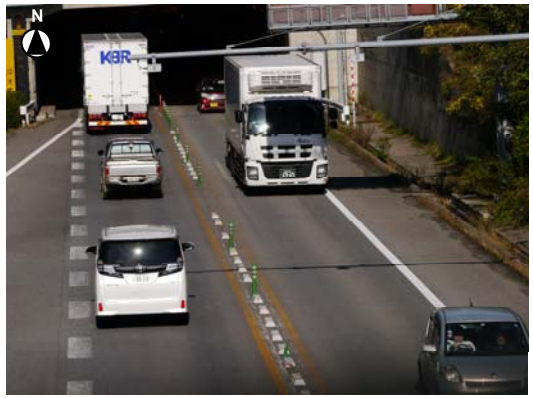
標準横断図（幅員）



1. 事業の目的と概要（2） 整備状況

事業完了後5年経過

①大館西道路【H30.10 撮影】

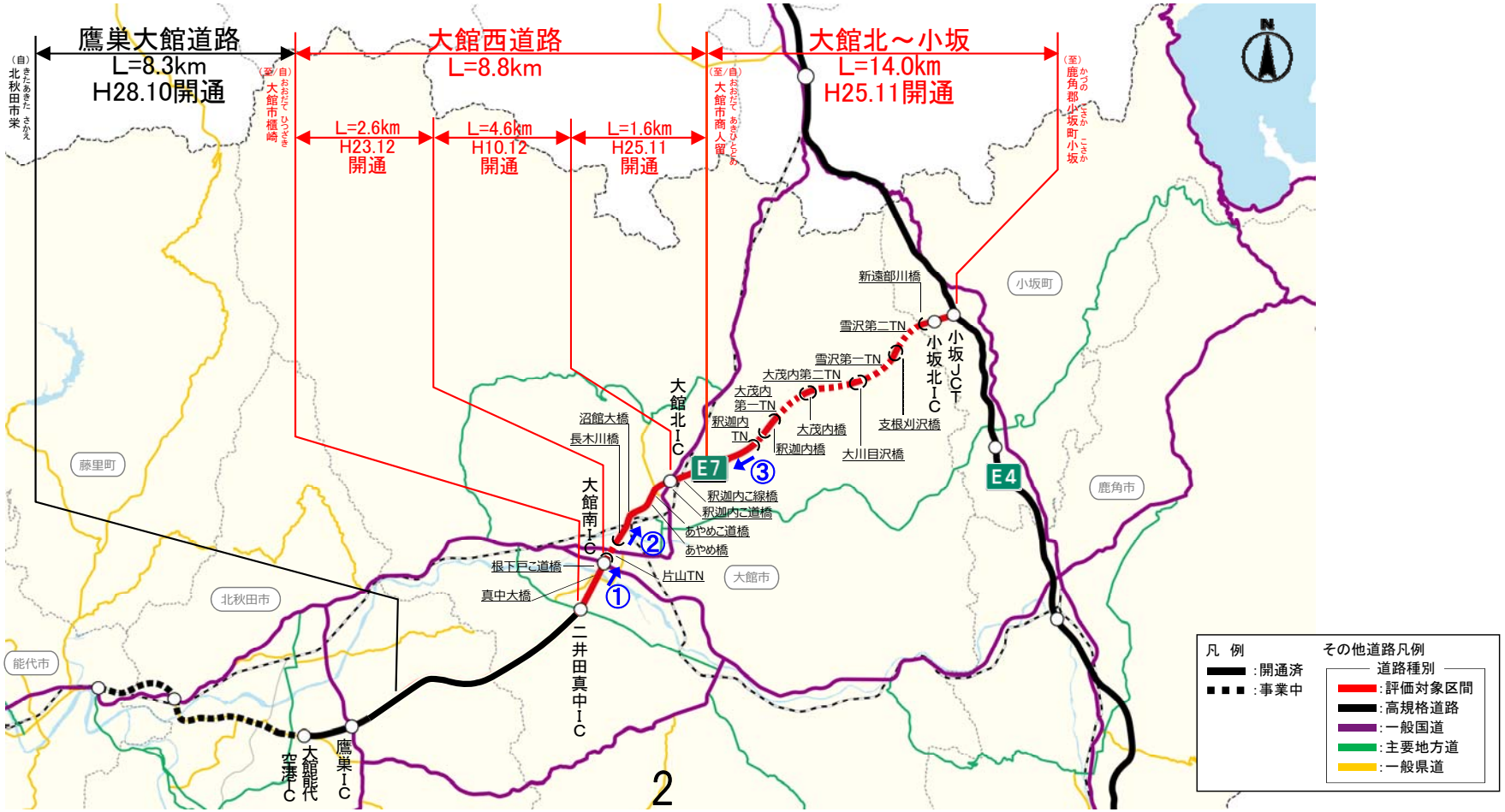


②大館西道路【H30.10 撮影】



③大館北～小坂【H30.10 撮影】





事業完了後5年経過

国土交通省能代河川国道事務所は3月31日、昨年11月末に開通した秋田自動車道大館北インターチェンジ（IC）―小坂ジャンクション（JCT）の利用状況をまとめた。県境を越えた救急搬送は冬期も安定走行が可能となり、患者負担が軽減。小坂町から大館市への通学・送迎時間や安全性に効果が表れた。

大館市から弘前方面への搬送は開通後2カ月間で8件全て大館北―小坂を利用。小坂町や鹿角市から大館方面への搬送（20件）で利用したのは4件（20%）だった。

聞き取りに対し、大館市消防本部は「搬送時間や距離が若干増えたものの、振動や加減速度の減少で安定した走行が可能となり、傷病者への負担軽減につながっている」と回答。鹿角広域消防本部は「条件が良ければ小坂町から5～10分程度の短縮。今後も積極的に活用したい」と答えた。

トンネルが多いため冬期の安全走行に効果があり、小坂から大館に通う学生は「通学時間が20分くらい短縮。朝の時間に余裕ができた」という。送迎する保護者も「複数のルートがあるのは安心」と効果を挙げたほか、「樹海ラインを通る車の台数が減って運転しやすくなった」との声もあった。

秋田道 大館北－小坂

救急搬送は冬場安定

通学・送迎時間が短縮

北鹿新聞（H26.4.3）

秋田道・大館北―小坂JCT開通

記念イベント多彩に



テープカットで開通を祝った式典

住民、地域活性化へ期待

30日に開通した秋田自動車道の大館北インターチェンジ（IC）―小坂ジャンクション（JCT）間。開通を記念し、大館市の釈迦内パーキングエリアでは同日、多彩なイベントが繰り広げられた。

地元の婦人団体や事業所が特設テントを設置。みそ付けたんぽや豚汁などを無料で振る舞った。テント前の広場では、園児が和太鼓の演奏と遊戯を、地元高校生がよさこい踊りを披露し、来場者を喜ばせた。

開通区間はイベント終了後の午後3時半から一般開放し、大館北IC入り口付近は走り初めを体験しようという車両で一時混雑した。

付近住民は開通効果に期待を膨らませる。大館北IC近くの釈迦内婦人会の小田壽子会長（62）は「イベント会場でとれた手作りの甘酒などを提供した。今後も毎月、産直市を開けばいい。近くにICができたことで、交通量も多くなる地域活性化に生かしたい」と語った。

小坂北ICのある小坂町濁川地区の農業杉原ミヨさん（74）は「思った以上の交通量で驚いた。地域が少しでも元気になるよう願いたい」と話した。（千葉勉、福原斉）



イベント会場の釈迦内パーキングエリアは、大勢の来場者でにぎわった

秋田魁新報（H25.12.1）

二井田真中―大館南間

大館西道路2.6キロ南進

日沿道 式典で開通祝う



日本海沿岸東北自動車道・大館西道路の二井田真中インターチェンジ（IC）―大館南IC間（2・6キロ）が17日、大館北IC予定地の釈迦内までの7・2キロが一本につながった。残る釈迦内から終点の商人留までの1・6キロは2013年度の開通を予定している。

二井田真中IC建設地近くの真中公民館でテープカットなどで大館西道路の二井田真中―大館南の開通を祝った現地式典は、開通し、現地で式典が行われた。大館西道路8・8キロのうち、起点の二井田真中ICから、大館北IC予定地の釈迦内パーキングエリアでは同日、多彩なイベントが繰り広げられた。



現地式典では、地元大館南小児童と来賓がテープカットとくす玉割りを行い、パトカーに先導されながら記念パレードを行って開通を祝った。

大館西道路は幅12メートルの暫定2車線の自動車専用道路。1982年度に工事着手。98年度に大館南ICから釈迦内までの4・6キロが部分開通した。

新直轄方式で建設されている、商人留から東北縦貫自動車道・小坂ジャンクション（JCT）までの14キロは2013年度に完成予定。（高橋雄悦）

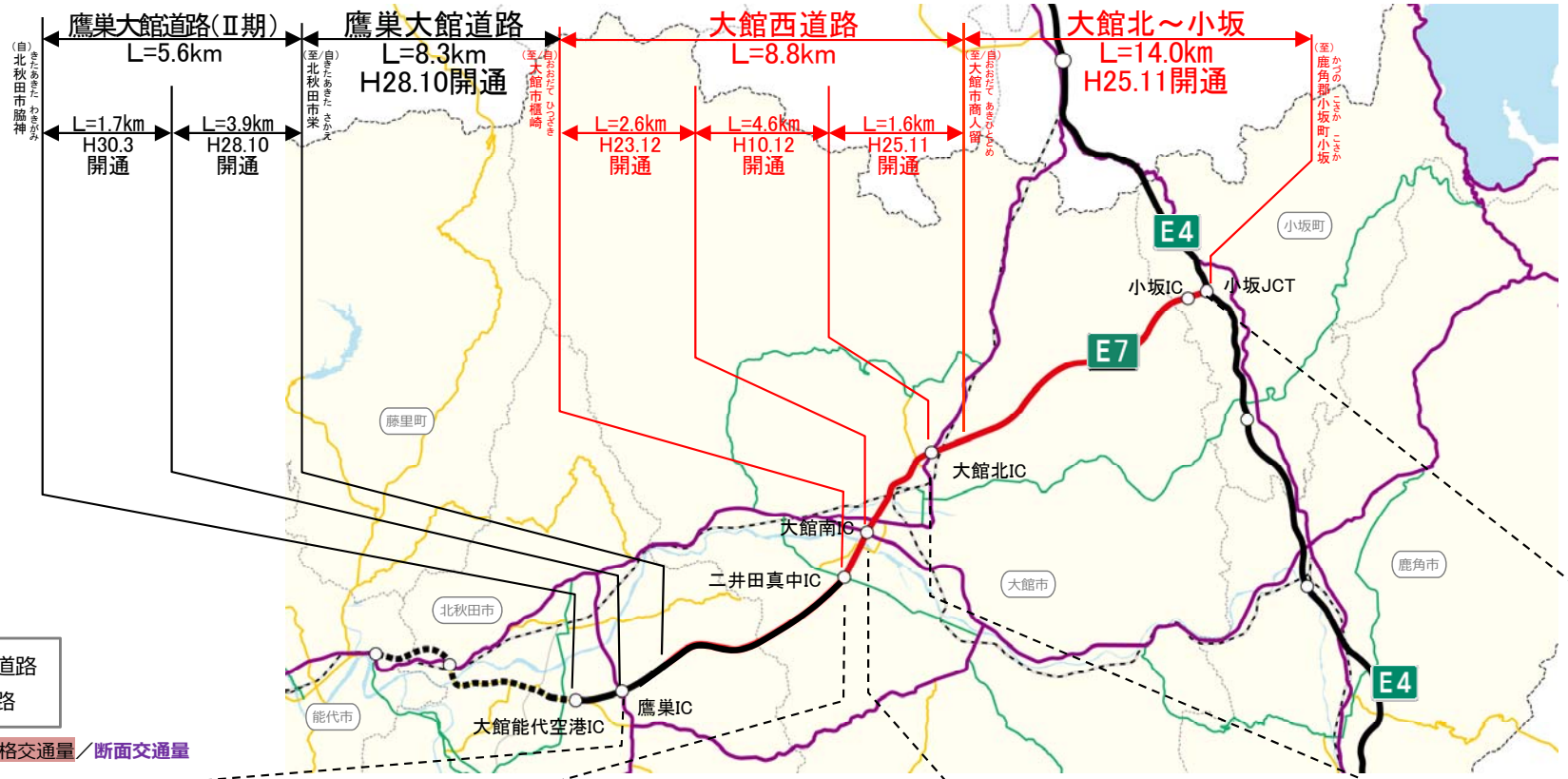
行われた式典には国会議員、県議、市議や国、県、関係市町村、地権者ら計150人ほどが出席。小畑元市長が「東日本大震災で道路の存在の大きさを痛感した。今回は区間は短いが、意義ある開通だとあいさつ。佐竹敬久知事は「道路を活用して地域活性化に結び付けることが大切。地元の取り組みを県も一体となって応援したい」と述べた。

秋田魁新報（H23.12.18）

2. 交通状況の変化等（1） 交通量

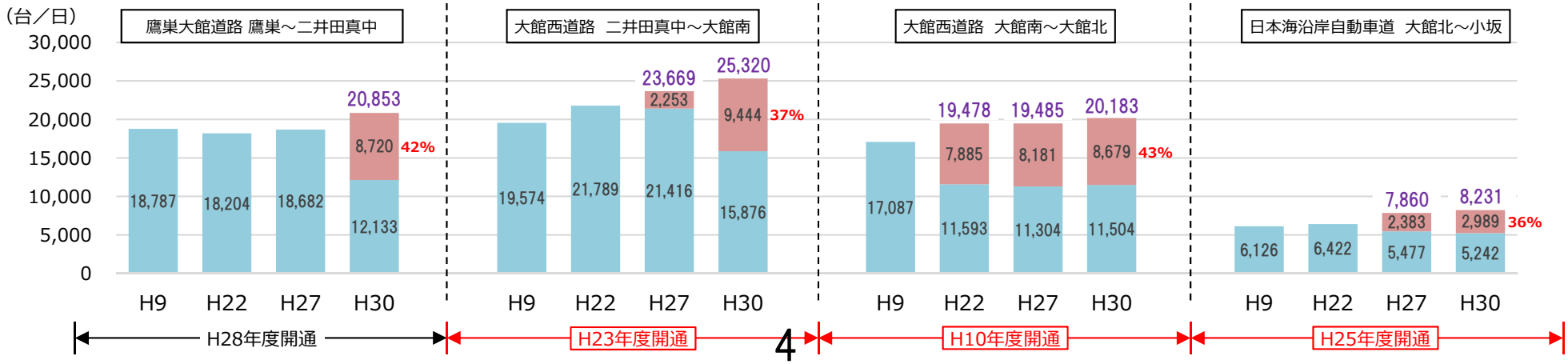
事業完了後5年経過

◆利用交通量は、二井田真中～大館南で約9,400台/日、大館南～大館北で約8,700台、大館北～小坂で約3,000台/日
◆道路の開通と共に現道からの転換が図られ、約４割の交通量が高規格道路を利用



※転換＝高規格交通量／断面交通量

出典：H9、H22、H27
全国道路・街路交通情勢調査
H30
交通量常時観測データおよび、
能代河川国道実測データ



2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

事業完了後5年経過

◆日沿道の整備により大館市～弘前市方面の所要時間が通常期で約18分の短縮。冬期は約20分の短縮が図られている

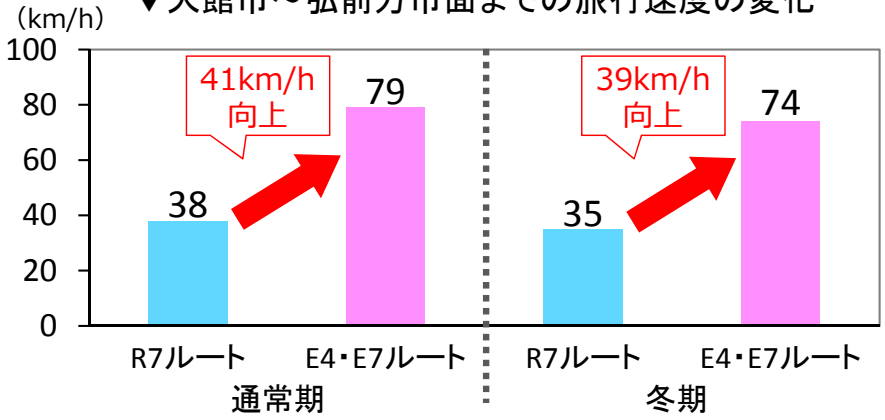


凡 例
- ：開通済
- ：事業中

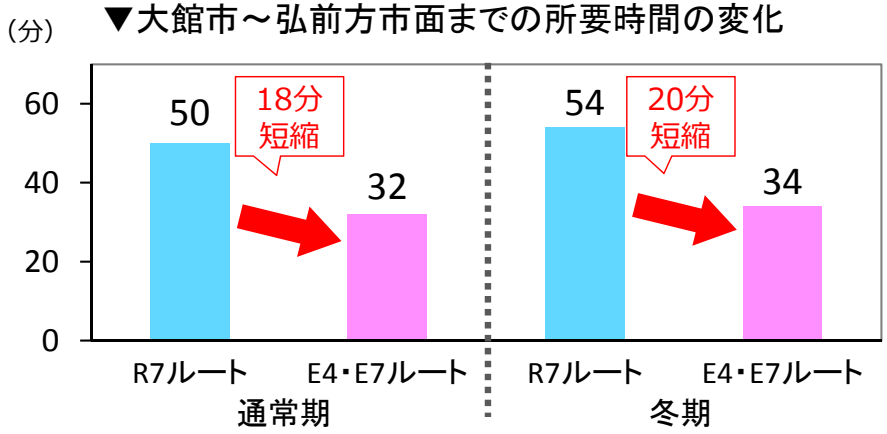
その他道路凡例
道路種別
- ：評価対象区間
- ：高規格道路
- ：一般国道
- ：主要地方道
- ：一般県道

【注】 **大館市～弘前方面の起終点**は、大館西道路と大館北～小坂間を経由して、現道の国道7号と接続する箇所の「**川口交差点**」を起点に、「**碇ヶ関IC**」を終点として設定。

▼大館市～弘前方市面までの旅行速度の変化



▼大館市～弘前方市面までの所要時間の変化

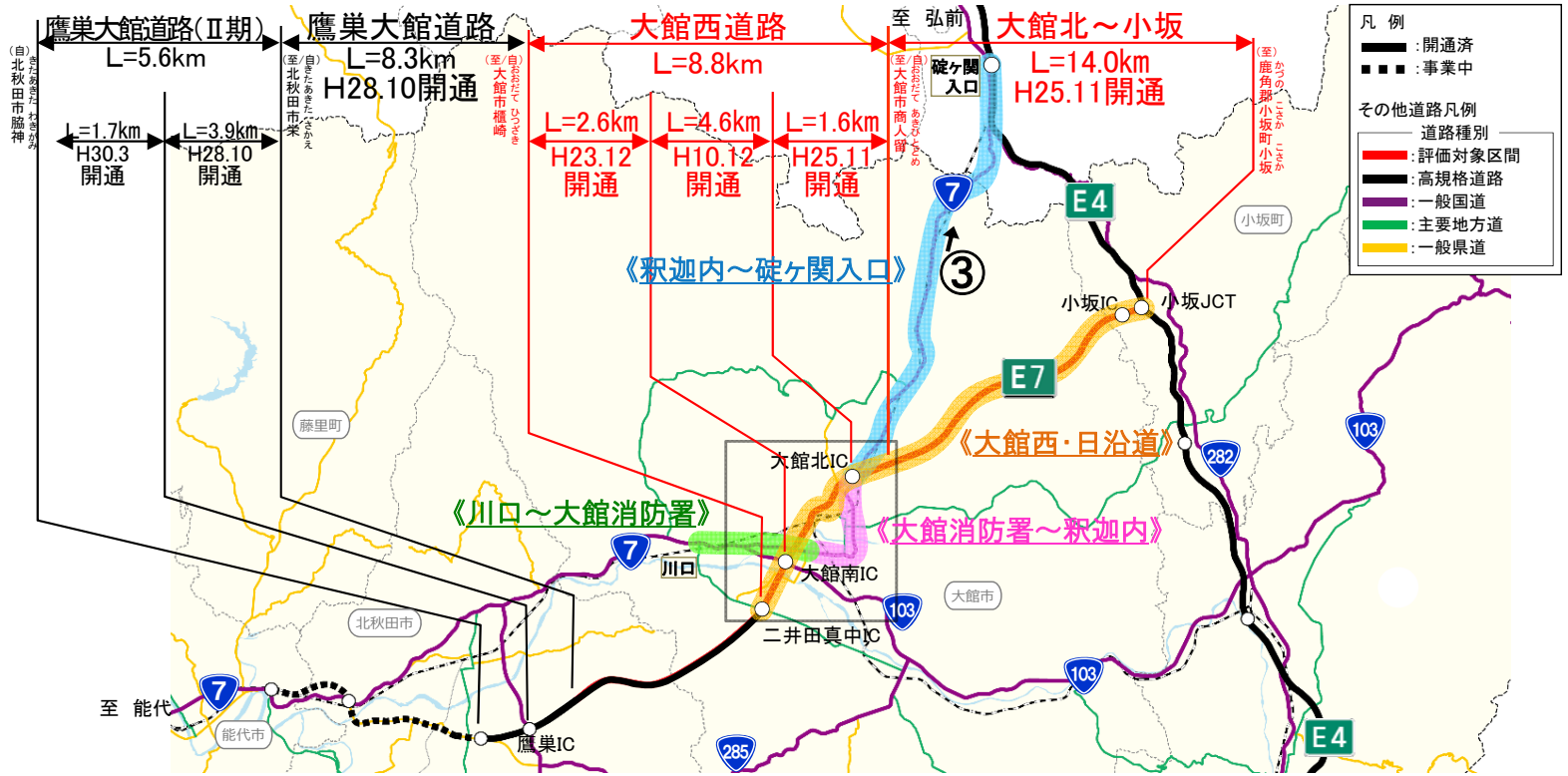


出典：ETC2.0
通常期：H29.10
冬期：H29.11～H30.2の降雪10cm以上の日を対象（計19日）

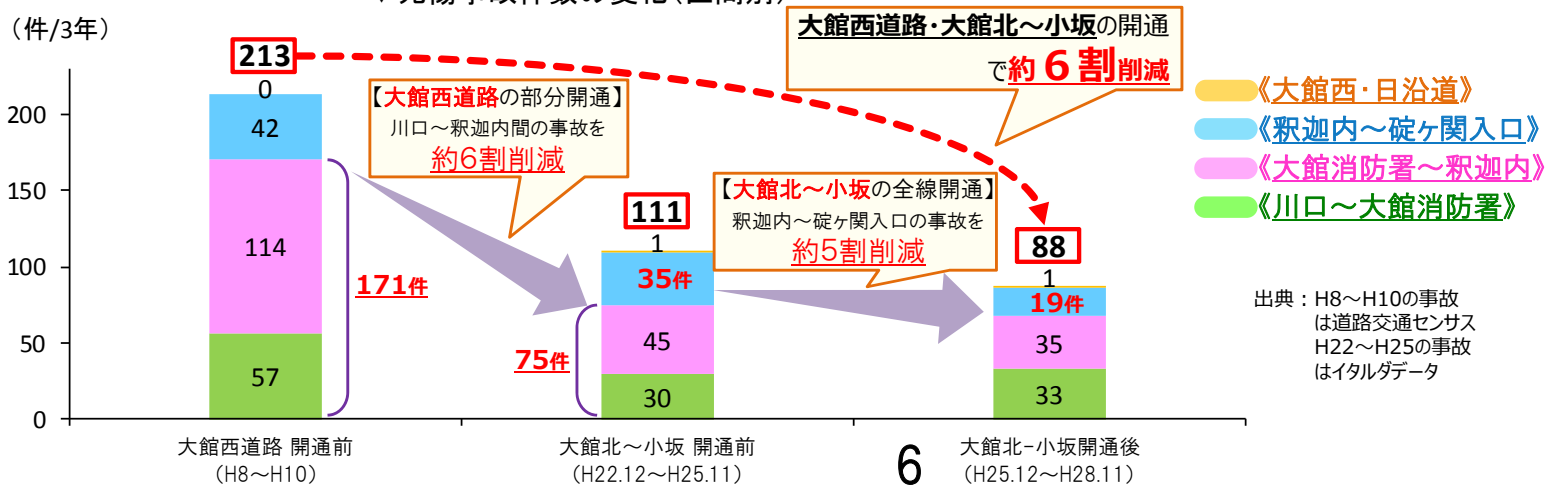
3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

事業完了後5年経過

◆当該道路の開通以前は３年間で200件を超える死傷事故が発生。大館西道路の全線開通で現道区間の事故が約６割の削減
◆更に、大館北～小坂の開通後は、現道の死傷事故が約５割、全体では供用以前に比べ約６割の事故が削減され、安全性が向上



▼死傷事故件数の変化（区間別）



出典：H8～H10の事故
は道路交通センサス
H22～H25の事故
はイタルダデータ

①国道7号（大館消防署前）の状況



②国道7号（長倉）の状況



③矢立峠付近における大型車の事故



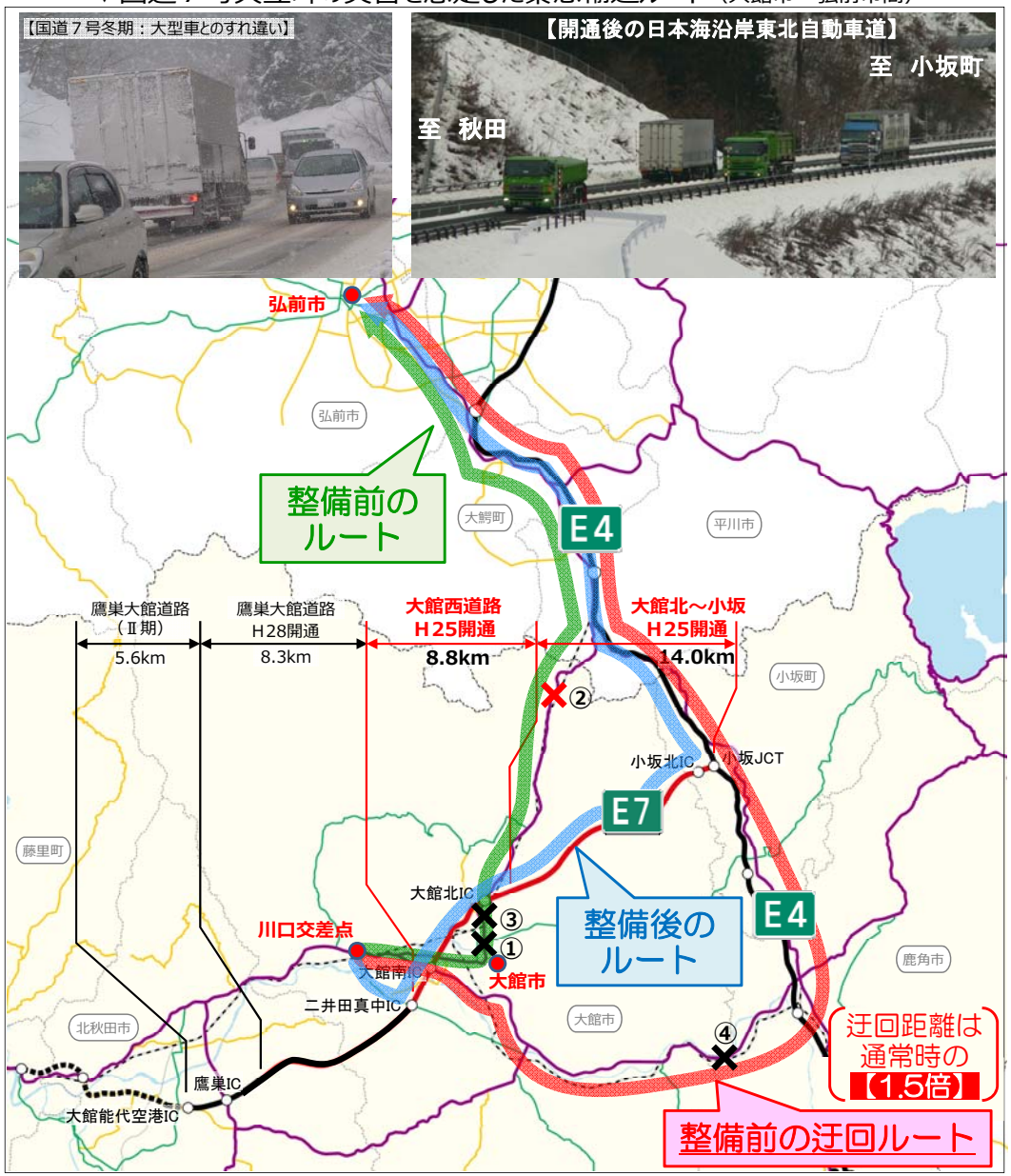
3. 事業効果の発現状況（2） 災害時の信頼性が向上

事業完了後5年経過

◆大館市～弘前市を結ぶ国道7号は、秋田県・青森県の第1次緊急輸送道路指定。過去の災害時には、迂回距離が通常時の約1.5倍にまで及ぶ広域迂回が発生。また、並行する国道７号では過去15年間で３回、合計62.5時間の全面通行止めが発生

◆大館西道路と大館北～小坂間の整備により、安定した輸送ルートが確立され、災害時においても輸送の信頼性が向上

▼国道７号矢立峠の災害を想定した緊急輸送ルート（大館市～弘前市間）



▼国道7号・国道103号における道路災害の履歴

【①大雨】 平成10年9月20日
大館市有浦交差点（路面冠水）
片交交互規制（約１時間）

【②雪害】 平成17年12月23日
大館市長走字陣場（降雪）
全面通行規制（約６時間）
・16時間で58cmの降雪を記録し、大型車が堆雪に乗り上げ立ち往生。
・大型車のUターン場所が無く、11km以上渋滞。



【③大雨】 平成25年8月9日
大館市釈迦内地内（土砂崩れ）
全面通行規制（約８時間）
片側交互規制（約３時間）

【④大雨】 平成25年8月9日
鹿角市（一般国道103号）
・記録的豪雨により米代川支流が溢れ盛土が流失し、１次緊急輸送路が分断。



▼矢立峠の災害を想定した所要時間変化（大館市～弘前市）



【出典】
ETC2.0:H29.10
H27全国道路・街路交通情勢調査
（非混雑時速度より）
※迂回区間は通常時と同じ一般道利用

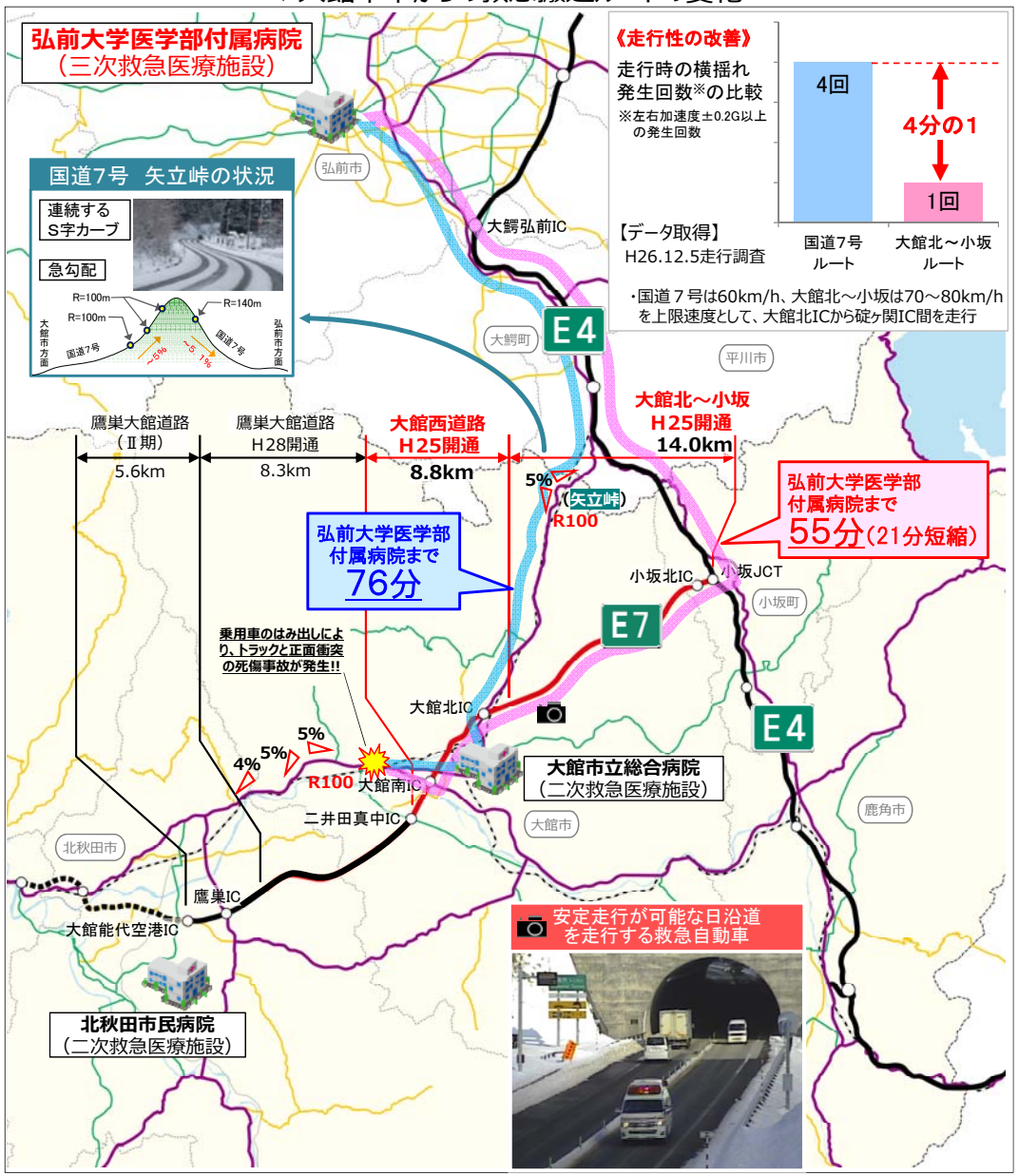
3. 事業効果の発現状況（3） 救急医療支援

事業完了後5年経過

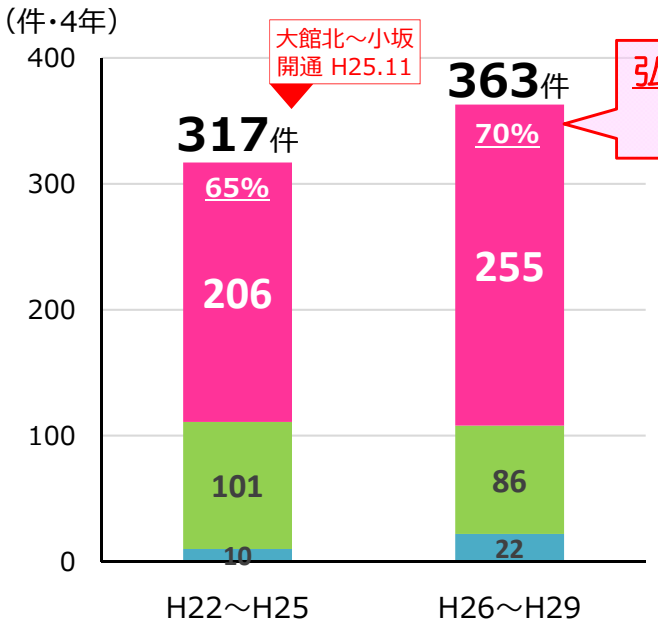
◆県北地域には第三次救急医療施設が無く、急性心筋梗塞など専門的な救急医療に関して管外搬送を行っており、大館市では平成26年以降の４年間で生じた合計363件の管外搬送のうち、７割を最寄りの弘前大学医学部付属病院へ搬送。大館北～小坂間の開通後も増加傾向

◆救急搬送時は、日沿道が優先利用され、安定走行及び時間短縮によって傷病者の負担が軽減

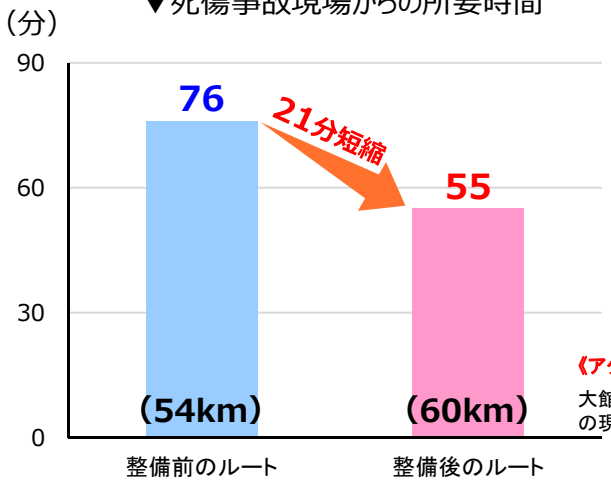
▼大館市市からの救急搬送ルートの変化



▼大館市からの管外搬送状況



▼死傷事故現場からの所要時間



■大館市消防本部の声

（H30：消防本部ヒアリング）



・急性心筋梗塞の場合、弘前大学の心臓血管外科へ救急搬送する必要があります。

・弘前方面へ管外搬送する際は、日沿道を第一選択肢として救急搬送を行っている。

・信号や狭い道路、曲がりくねった道路の走行が減り、安定した搬送によって傷病者の負担軽減に繋がっている。

《アクセス性の向上》

大館市立花で発生した、乗用車とトラックの正面衝突事故の現場から、弘前大学医学部付属病院までに時間を比較

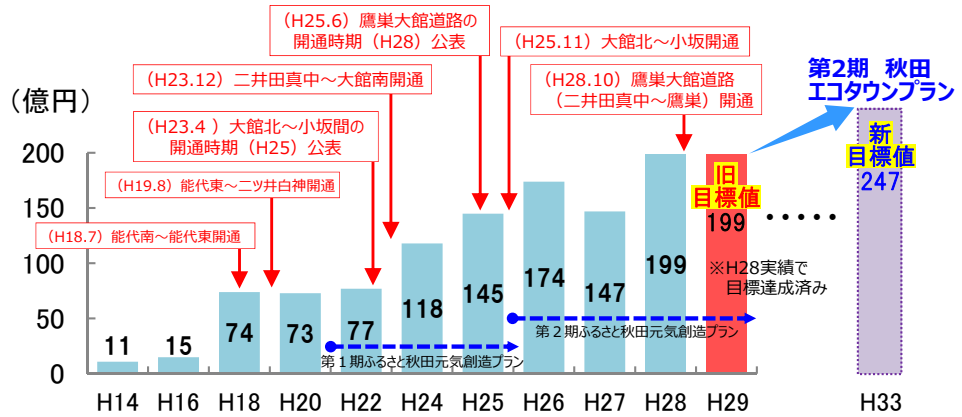
【出典】 ETC2.0:H29.10

3. 事業効果の発現状況（4） 地域産業支援・物流支援

事業完了後5年経過

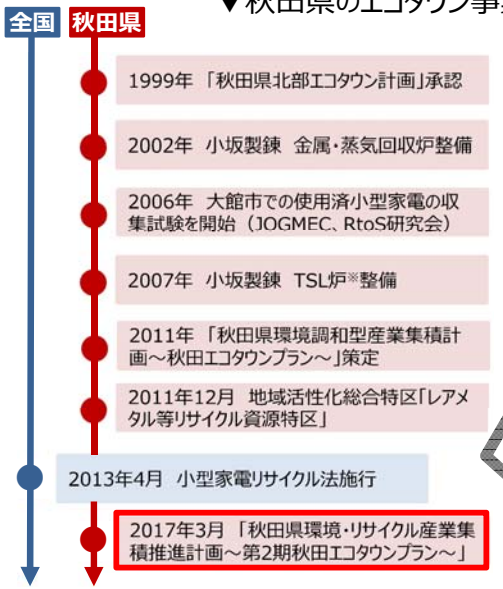
◆大館北～小坂間の開通時期が公表されたH23以降、環境・リサイクル関連企業の売上額は年々増加し、H28時点でH22の約2.6倍に拡大
◆秋田県は、小坂地区をはじめ沿線各地で環境・リサイクル産業を積極的に推進しており、平成29年3月より「第2期秋田エコタウンプラン」を展開
◆日沿道の整備による物流の定時性・速達性向上で、県北地域に集積するリサイクル関連企業と、リサイクルポート能代港の連携強化に寄与

▼秋田県の環境・リサイクル関連対象企業の製造品売上額

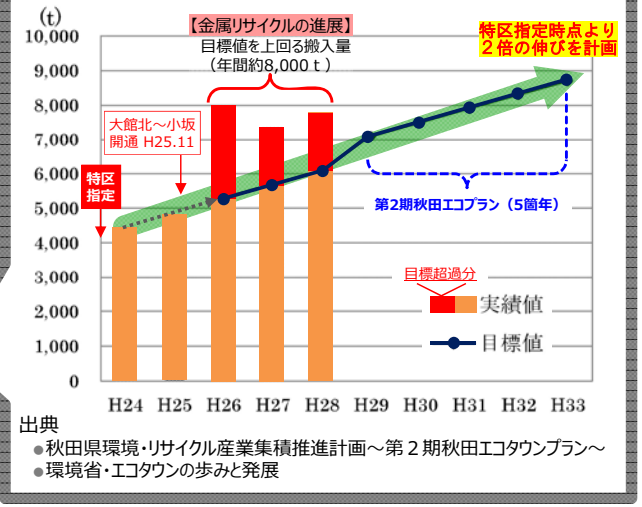


出典：第２期ふるさと秋田元気創造プラン・政策評価結果、第２期秋田エコタウンプラン

▼秋田県のエコタウン事業に係わる経緯と今後の見込み

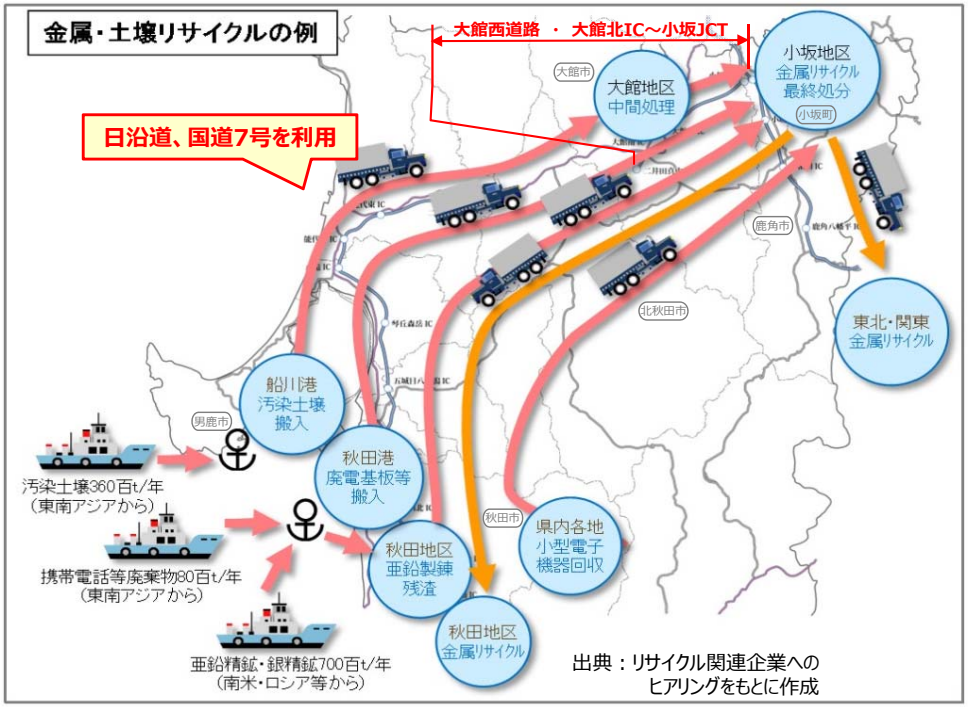


【リサイクル対象金属系使用済製品の搬入量】



出典
- 秋田県環境・リサイクル産業集積推進計画～第２期秋田エコタウンプラン～
- 環境省・エコタウンの歩みと発展

▼リサイクル資源の搬出入ルート



出典：リサイクル関連企業へのヒアリングをもとに作成

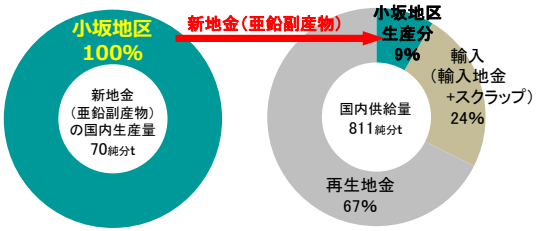
【特徴】 **小坂地区は国家備蓄９鉱種のうち、インジウムとガリウムの国内新地金生産量シェア１００％**

国家備蓄９鉱種（日本で備蓄対象として選定され、国家備蓄倉庫で保管・管理されているレアメタル）

ニッケル Ni	クロム(鉱) Cr	タングステン W	コバルト Co	モリブデン Mo	マンガン Mn	バナジウム V	インジウム In	ガリウム Ga

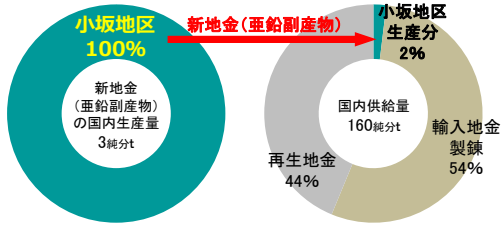
出典：メタルマイニングデータブック

▼インジウムの国内新地生産量と国内供給量に対する割合



〔インジウムの主な用途：太陽電池、LED等光デバイスなど〕

▼ガリウムの国内新地金生産量と国内供給量に対する割合



〔ガリウムの主な用途：自動車ランプ、白色LED照明など〕

※新地金・・・亜鉛副産物として生産されるもの、 再生地金・・・一度使用された地金およびスクラップ等から回収された地金

出典：鉱山資源マテリアルフロー2017（グラフデータはすべて2016年の数値）

3. 事業効果の発現状況（5） 観光・地域交流支援

事業完了後5年経過

◆日沿道の整備と共に、大館能代空港の60分圏域が県北地域及び弘前市方面に拡大し、高速道路を使って観光地を巡る周遊観光が可能に
◆沿線では高速道路のアクセス向上により、外国人旅行者増の他、広域観光ツアー企画数が約5倍に増加するなど経済効果が発現
◆県北地域の各市と経済界による会合が毎年開催。地域全体で経済効果や今後の活用方策など、産業・観光の振興に向けた取り組みを実践中



大館能代空港を起点とした観光周遊ツアーが増加

日沿道の整備により、東北各地を巡る周遊観光ルートが形成



出典）旅行代理店Ａ社

- **日沿道の整備が進んだことで**、大館能代空港に降りれば、東北の広域観光**ツアーを組めるようになっており**、**関連するビジネスも好調**です。

（空港施設事業者／H29.9ヒアリング）

- 新しく道路が整備されたことで、**観光ツアーが組みやすくなりました**。
- 利用したお客様からの反響も大きく、**ツアー参加者が急増**しています。

（関西方面の旅行代理店／H29.9ヒアリング）

秋田県北地域の今後の地域展開に関する意見交換会（第8回：H31.2.15）

【観光面での利活用と効果の話題】



- 7月に移転した**道の駅ふたつい**は、オープンから45日で**10万人を突破**。
- 全国の道の駅で最速であり、年間来場者数は**90万人を期待**。
- 少しずつ**街が活性化**してきている。

（能代市長）

- 大館市は奥州藤原氏終焉の地であり、**最近市内に平泉ﾅﾝﾊﾞｰの車**も増えた。
- 北上川R.C.Aの代表からも、「**大館は北上から１日で楽しめる距離にある**」と言われている。

（大館市長）

- **世界遺産登録を目指す伊勢堂岱遺跡**は、大館能代空港(IC)から約５分と近い位置にある。
- 青森県の**三内丸山遺跡との連携**も、高速道路を利用する事で可能になる。

（北秋田市長）

4. 事業計画の変更内容

事業完了後5年経過

◆日本海沿岸東北自動車道（大館北～小坂）のコスト削減額　１１０億円（全体事業費　６４３億円　→　５３３億円）

項　目	減額（億円）	概　要
①トンネル地山等級の精査	６１	地質調査を踏まえD区分が主体的であったが、施工時に比較的堅固な地山状況が確認され、大半がC区分に変更
②残土搬入先の変更	１９	残土搬入先を北秋田市等の官地内に計画していたが、隣接地（大館市所有）に変更
③冬期対策工の見直し	２５	防雪柵等の冬期対策施設について、冬期の状況を精査し、設置を見直し
④橋梁形式の見直し	5	実績が少ない橋梁形式について、実績の多い鈑桁構造に変更
合　　計	１１０	

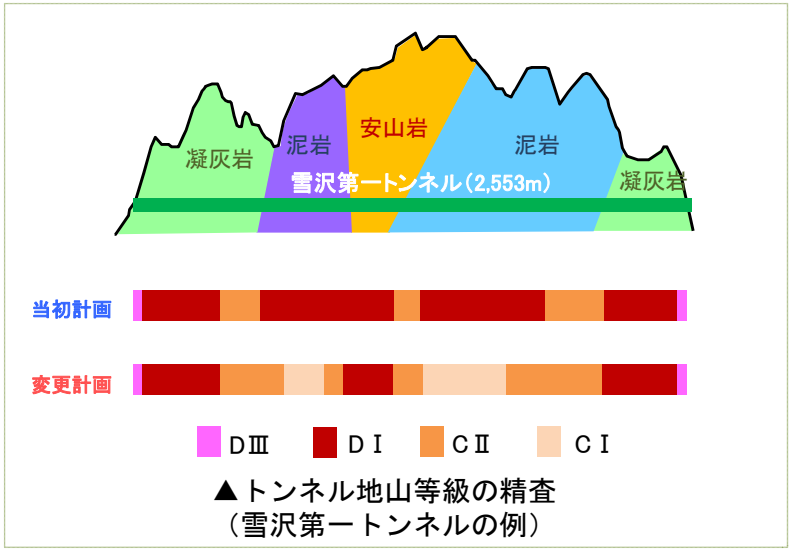
【①ﾄﾝﾈﾙ地山等級の精査】

当初計画

事前調査により、トンネル地山等級を設定（D区分が主体的）

変更計画

施工後の地山等級の精査（D区分→C区分）



▲トンネル地山等級の精査（雪沢第一トンネルの例）

項目	数量見直し	変動
①ﾄﾝﾈﾙ地山等級の精査	【ＤＩ全長　3,803mのうち】 ＤＩ　3,043m　→　ＣＩ　1,141m →　ＣⅡ　1,902m （雪沢第一ﾄﾝﾈﾙ他4ﾄﾝﾈﾙ:全長9,508m）	61億円
②残土搬入先の変更	土砂運搬距離 30km→7km （残土量　50万㎥）	19億円
③冬期対策工の見直し	防雪柵　3.6km　→　0km 防風柵　9.3km　→　0km 雪崩予防柵　10箇所　→　0箇所 （坑口部）	25億円
④橋梁形式の見直し	【例】PCﾗｰﾒﾝ箱桁（波形鋼板ｳｪﾌﾞ） →鋼ﾗｰﾒﾝ2主鈑桁 （大川目沢橋他3橋）	5億円
合計		110億円

5. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

（別添一覧表参照）

6. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。

7. 社会経済情勢の変化

○高規格幹線道路の整備状況　※H23年度～：大館西道路の前回再評価〔H22〕

・日本海沿岸東北自動車道

平成23年12月　大館西道路（大館南IC～二井田真中IC）、平成24年　3月　あつみ温泉IC～鶴岡JCT　開通
平成24年10月　象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）・仁賀保本荘道路（仁賀保IC～両前寺仮出入口）開通
平成25年11月　大館北IC～小坂JCT 、平成27年10月　象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC）開通
平成28年10月　鷹巣大館道路（二井田真中IC～鷹巣IC）開通
平成30年　3月　鷹巣大館道路〔Ⅱ期〕（鷹巣IC～大館能代空港IC）開通

8. 今後の事後評価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、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。
なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

9. 同種事業の計画・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、連続する２区間による一体的な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。
なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。