

道路事業 再評価

日本海沿岸東北自動車道 のしろ 能代こさか～小坂

- ・一般国道7号 ふたついいまいずみ 二ツ井今泉道路

令和4年12月19日
国土交通省 東北地方整備局

1. 事業の目的と概要 にほんかいえんがんとうほくじどうしゃどう のしろ こさか 日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂

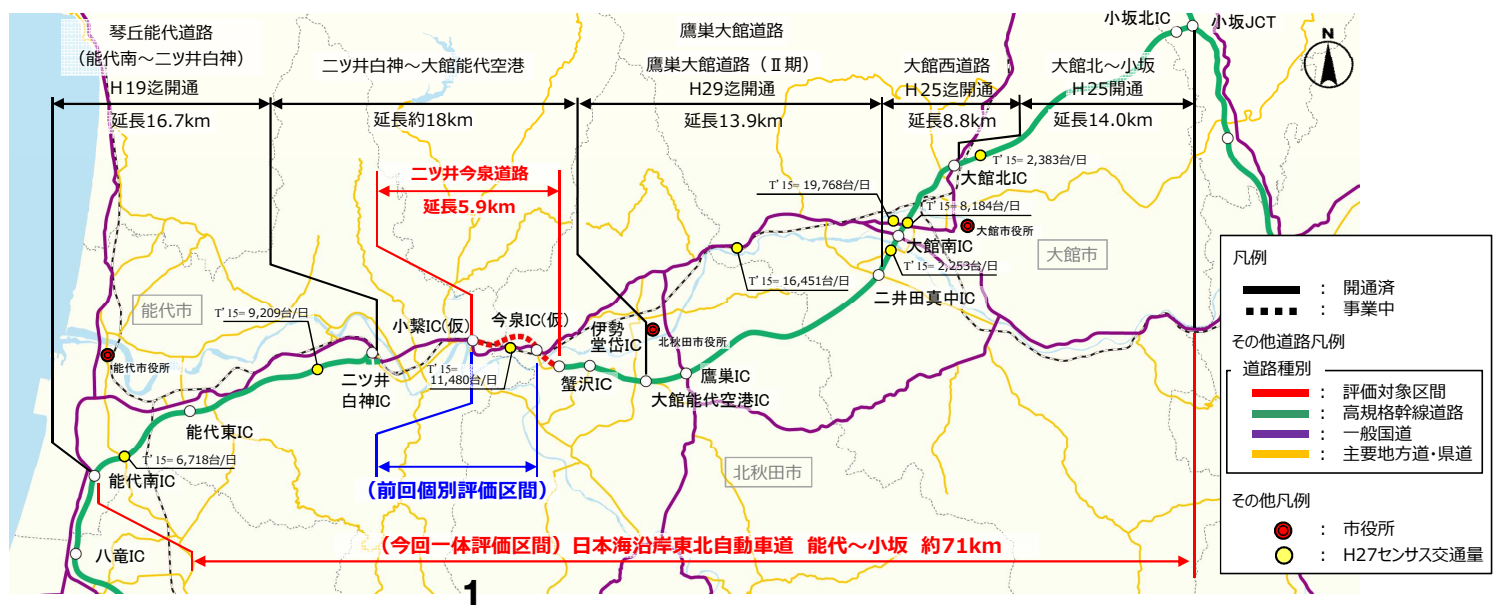
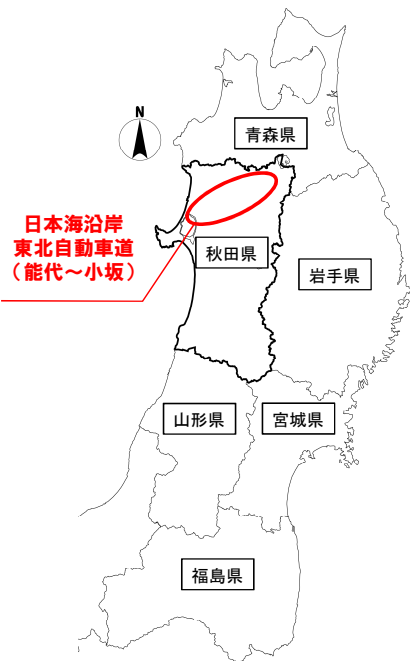
○事業概要

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として秋田県能代市や秋田県大館市を経て青森県青森市に至る高規格道路。

能代～小坂間は、災害時のリダンダンシーの確保、国道7号の混雑緩和、安定的な物流ルート確保等による産業・企業活動の支援、迅速かつ安定的な救急搬送、広域的な連携・交流の促進等に寄与。

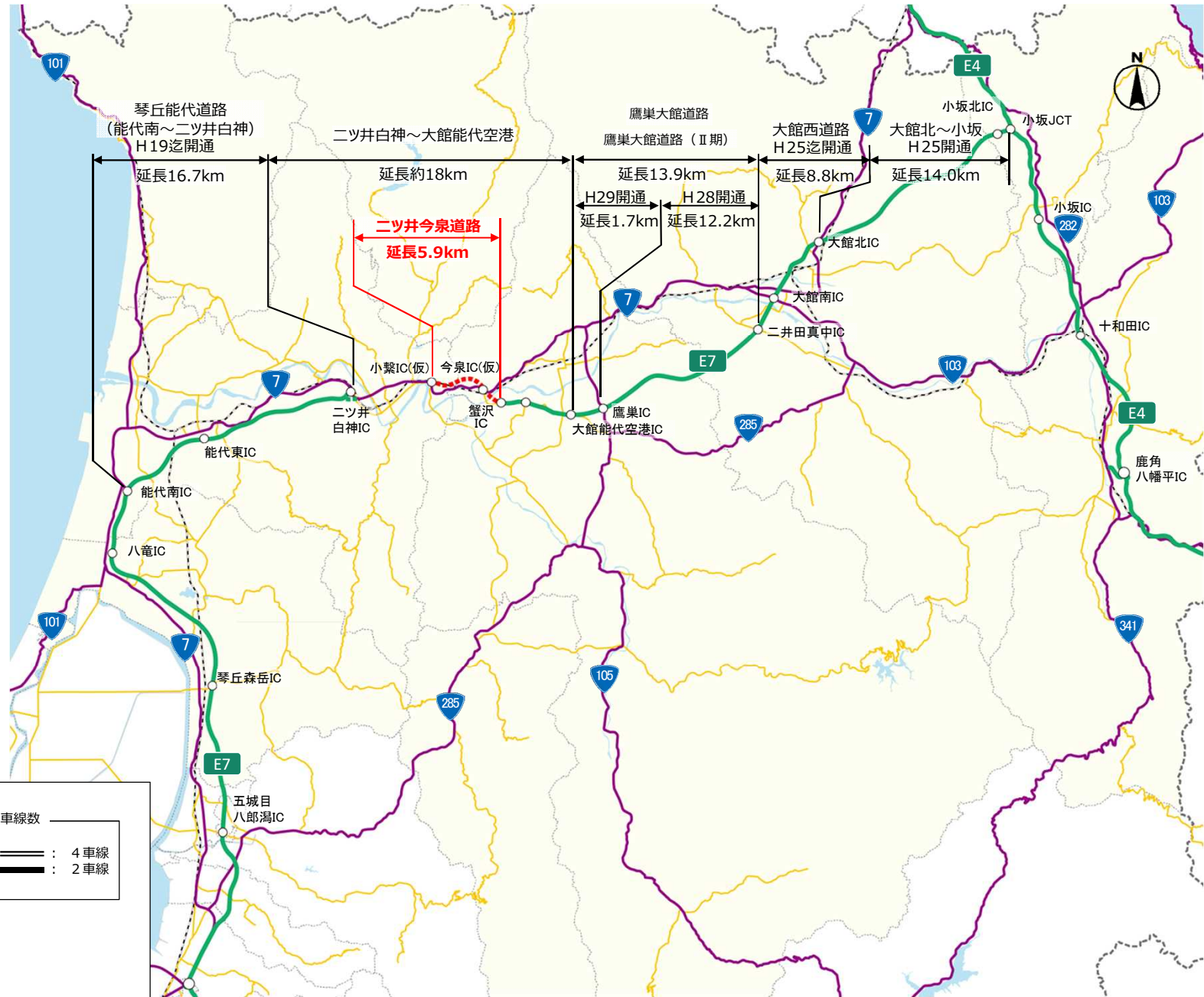
起終点	: 秋田県能代市～秋田県鹿角郡小坂町	延長（開通済）	: 約71km（58.7km）
幅員	: 12.0～13.5m	道路規格	: 第1種第2級／第1種第3級
※琴丘能代道路は完成4車時23.5m、大館西道路・大館北～小坂は完成4車時22.0m			
設計速度	: 80～100km/h		
事業化	: 昭和57年度（大館西道路） 昭和58年度（琴丘能代道路） 平成10年度（大館北～小坂） 平成17年度（鷹巣大館道路） 平成19年度（鷹巣大館道路Ⅱ期） 平成24年度（二ツ井今泉道路）	用地着手	: 昭和59年度（大館西道路） 昭和59年度（琴丘能代道路） 平成13年度（大館北～小坂） 平成18年度（鷹巣大館道路） 平成20年度（鷹巣大館道路Ⅱ期） 平成25年度（二ツ井今泉道路）
		工事着手	: 平成元年度（大館西道路） 昭和61年度（琴丘能代道路） 平成16年度（大館北～小坂） 平成18年度（鷹巣大館道路） 平成21年度（鷹巣大館道路Ⅱ期） 平成26年度（二ツ井今泉道路）

日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 全体位置図



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

◆ 前回評価時からの周辺環境等の変化はない

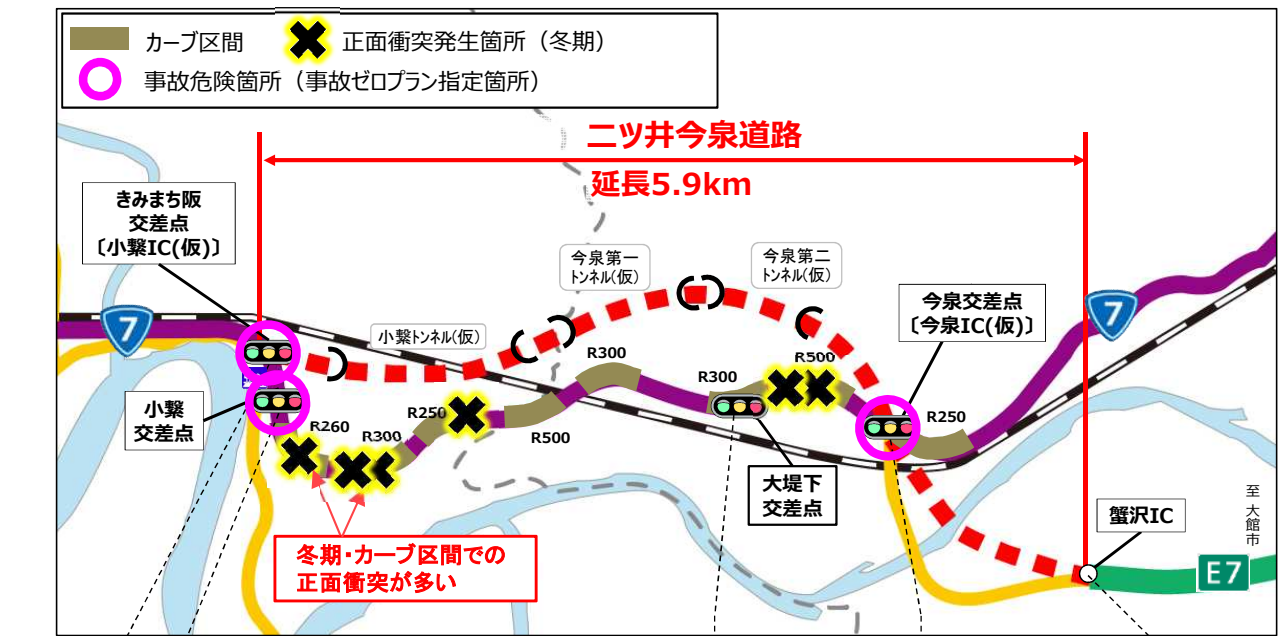


凡例		その他道路凡例	
—	: 開通済	— (Red)	: 評価対象区間
---	: 事業中	— (Green)	: 高規格幹線道路
□ □ □	: 未事業化	— (Purple)	: 一般国道
□ (Blue)	: 前回評価時からの 変更箇所	— (Yellow)	: 主要地方道・県道
その他凡例		車線数	
■ (Pink)	: DID地区	===	: 4車線
● (Blue)	: 工業団地	==	: 2車線

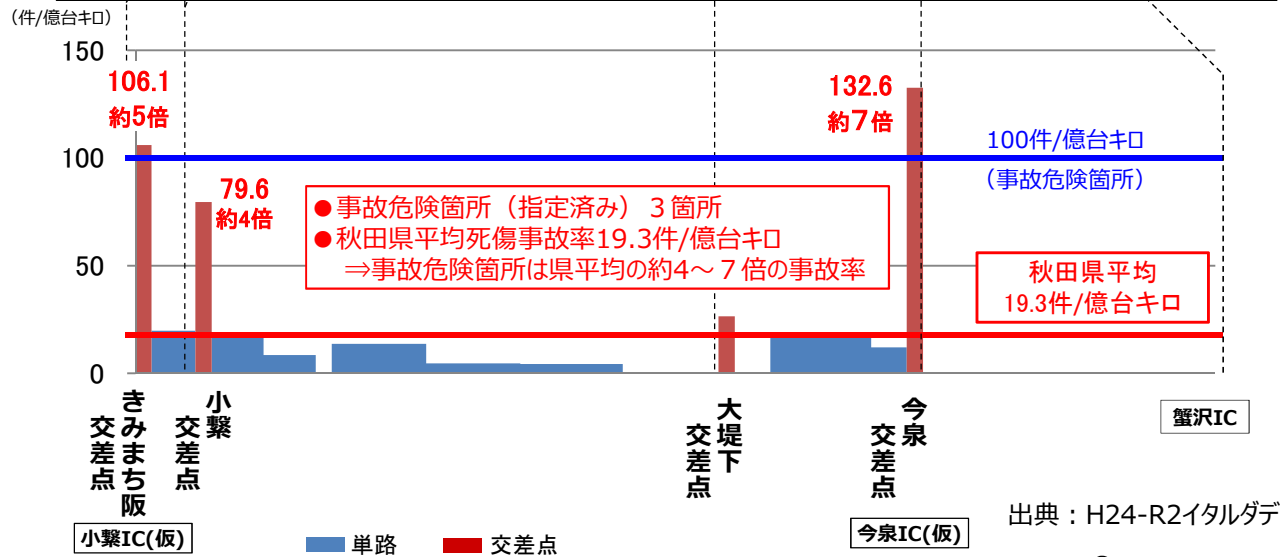
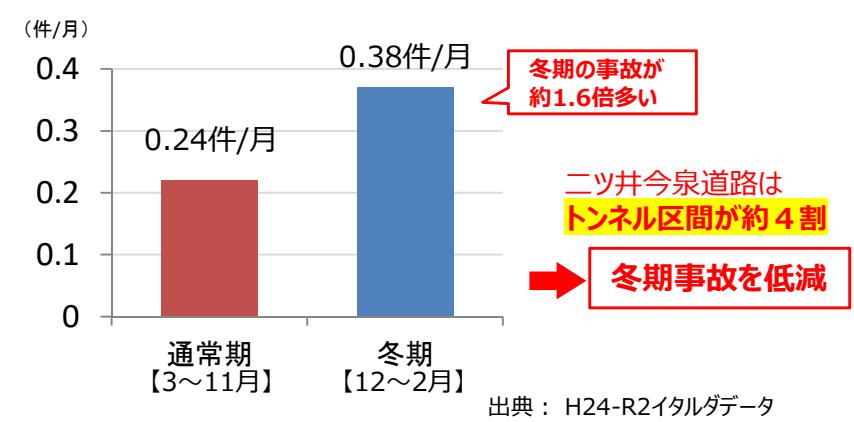
3. 事業の必要性 (1) 事故減少 関連性の高い3便益: 交通事故減少便益

- ◆二ツ井今泉道路の現道には事故危険箇所が3箇所存在し、冬期、カーブ区間で正面衝突の事故が発生
- ◆二ツ井今泉道路の整備により、カーブ連続区間の走行回避、冬期でも安全な交通環境を確保（当該道路の約4割がトンネル区間のため）

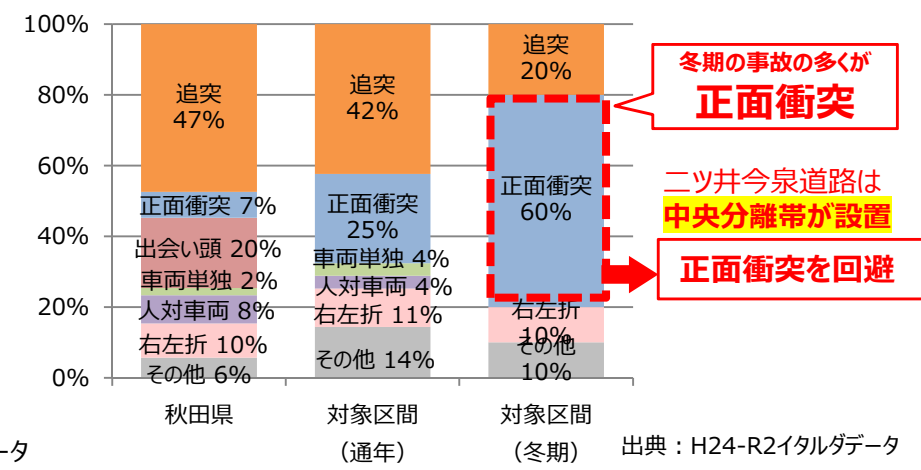
■ 対象区間の死傷事故率



■ 対象区間の通常期・冬期の死傷事故割合



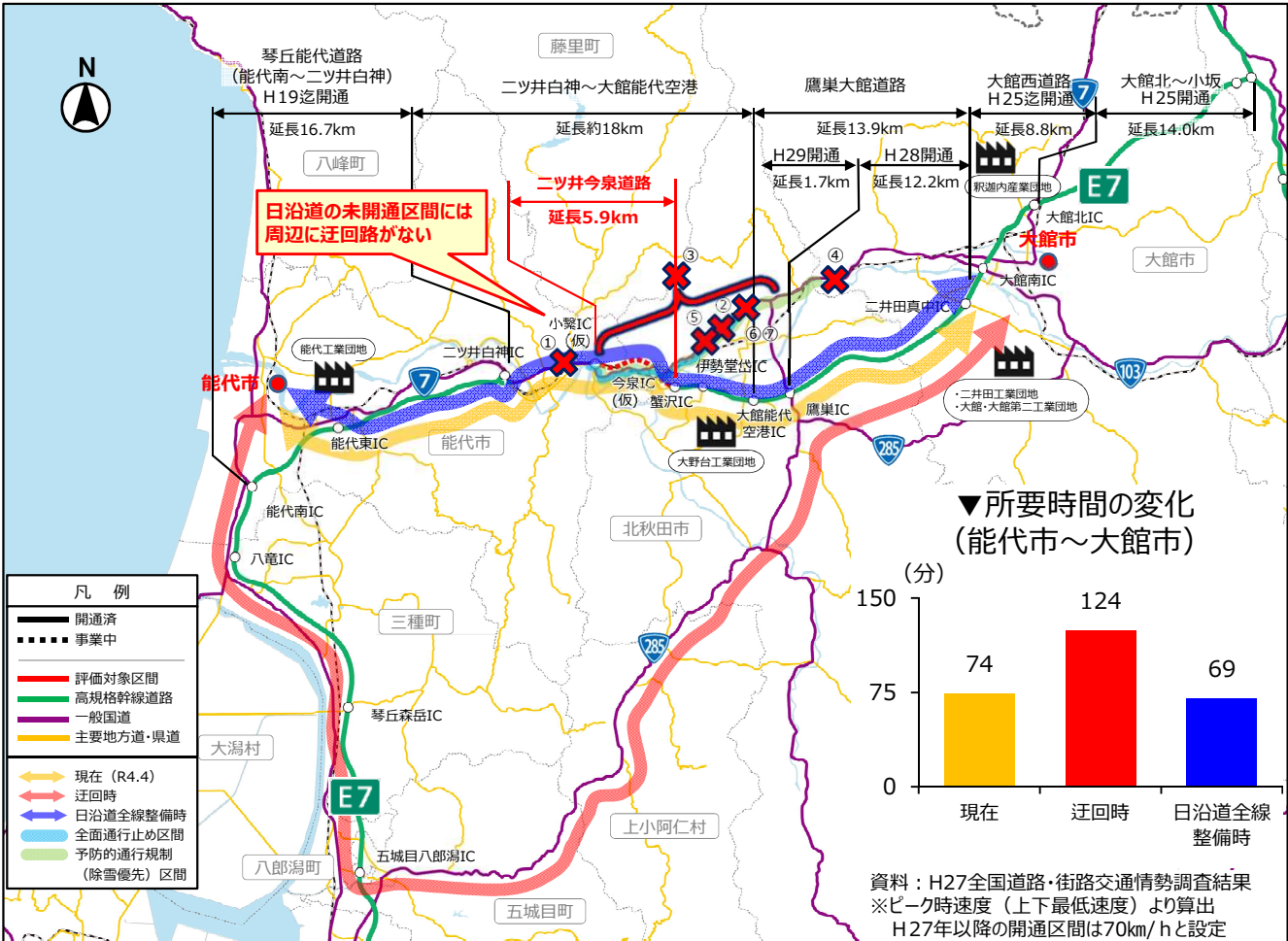
■ 事故類型



3. 事業の必要性 (2) 災害時の信頼性

- ◆ 国道7号(能代市～大館市)は、第1次緊急輸送道路に指定されているが、平成21年以降に全面通行止めが7件発生
- ◆ ニツ井今泉道路の現道や日沿道の未開通区間には迂回路がなく、国道7号の通行止め時に広域迂回が生じる
- ◆ 日沿道の整備により、災害時における代替性を確保

■ 国道7号の全面通行止め箇所および迂回ルート



■ 国道7号(能代市～大館市間)の全面通行止め履歴

No.	発生年月日	規制要因	規制時間
①	H21.7.19	大雨によるニツ井東トンネルの漏水	3時間
②	H23.8.17	大雨による土砂流入	21時間30分
③	H24.1.30	予防的通行規制による除雪、大雪によるスタック発生	4時間20分
④	H25.8.9	局地的大雨による河川水位上昇	22時間10分
⑤	H25.9.16	台風18号による冠水	5時間20分
⑥	R4.8.3	大雨による冠水	5時間20分
⑦	R4.8.10	大雨による冠水	2時間10分



《物流会社・救急隊員の声》

- ・日沿道の未開通時は国道7号が通行止めとなった場合、迂回路がなく輸送ができなかった。日沿道の全線整備により、災害時の代替路が確保される。(R2.1 ヒアリング結果)
- ・多数の傷病者発生時では、管内外で相互に応援対応しており、広域連携・防災面でも日沿道の全線開通による効果は大きい。(R3.8 ヒアリング結果)

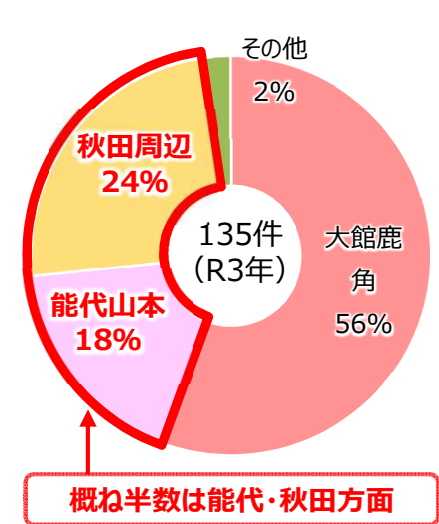
3. 事業の必要性 (3) 救急医療支援

- ◆ 北秋田市消防本部の管外搬送件数のうち、約4割が能代・秋田方面の病院へ搬送されており、日沿道を利用
- ◆ 沿線地域の脳血管疾患による死亡率は、全国2位の秋田県平均を更に大きく上回り県内でも死亡率が高い
- ◆ 日沿道の整備により、時間的な猶予が限られる脳血管疾患の救急搬送を迅速かつ安定的に支援

■ 北秋田市から能代厚生医療センターへの搬送ルート

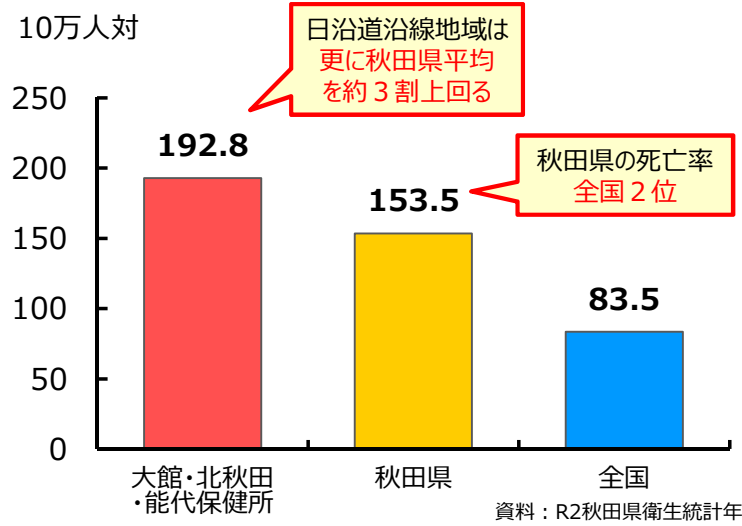


■ 北秋田消防本部の管外搬送件数割合



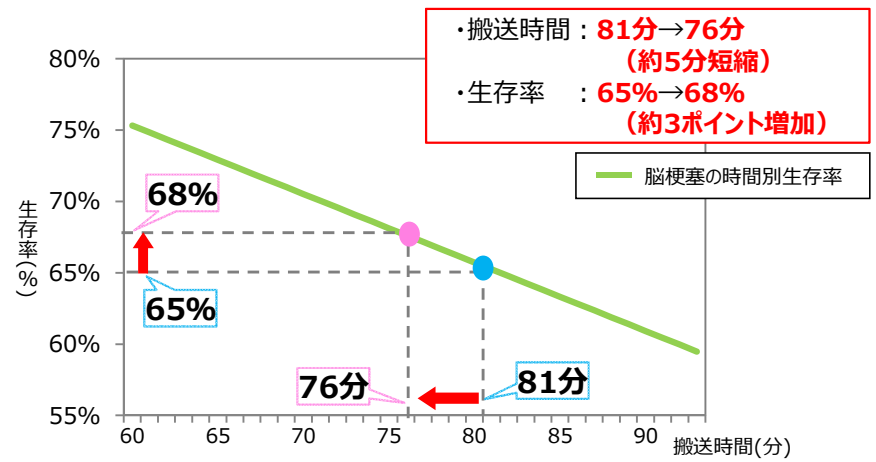
資料：北秋田市消防本部資料

■ 脳血管疾患による死亡率(地域別)



資料：R2秋田県衛生統計年鑑

■ 搬送時間と生存率の改善(脳梗塞の例)



資料：道路整備による救急医療改善効果、藤本ら(交通工学、2010年9月)

《救急隊員の声》

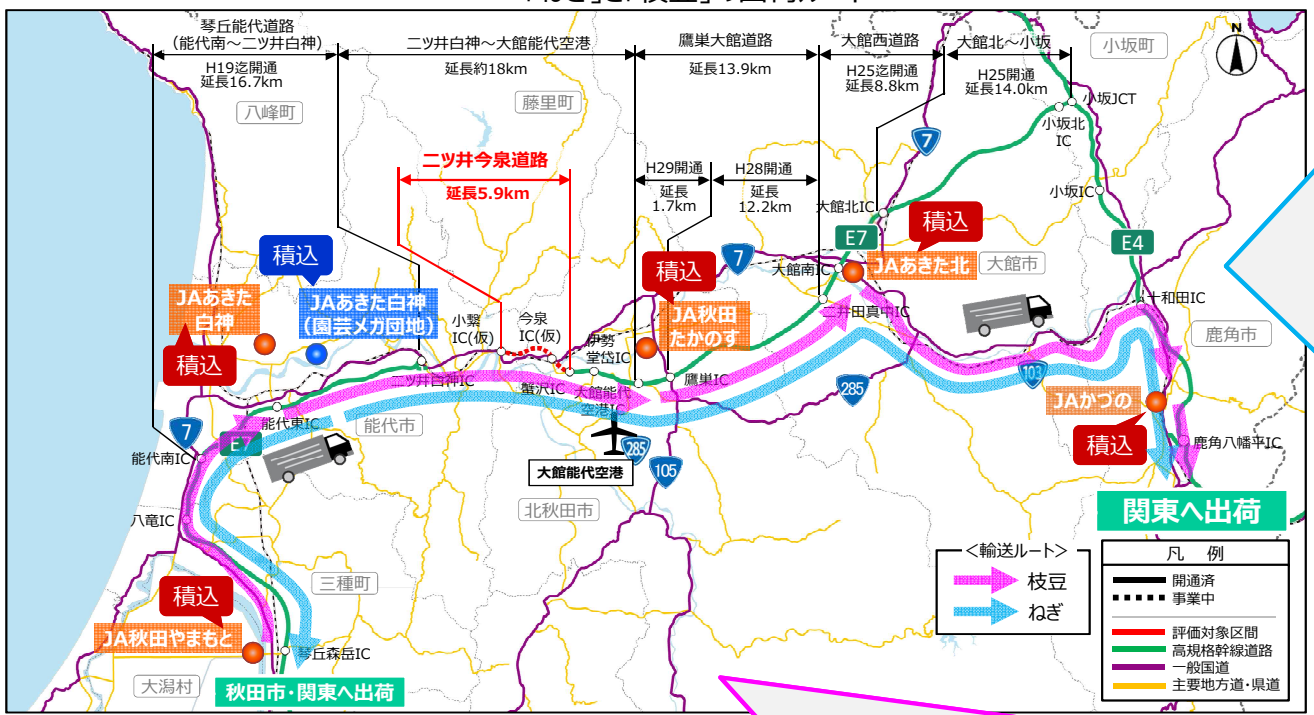
- 国道7号は追越が困難な場所もある。開通により搬送時間が短縮され、一刻も早く医師による傷病者の処置等が行える。
- 救急活動において、より迅速な高次医療施設への搬送は不可欠なので、日沿道の全線整備は重要である。

(R3.8 ヒアリング結果)

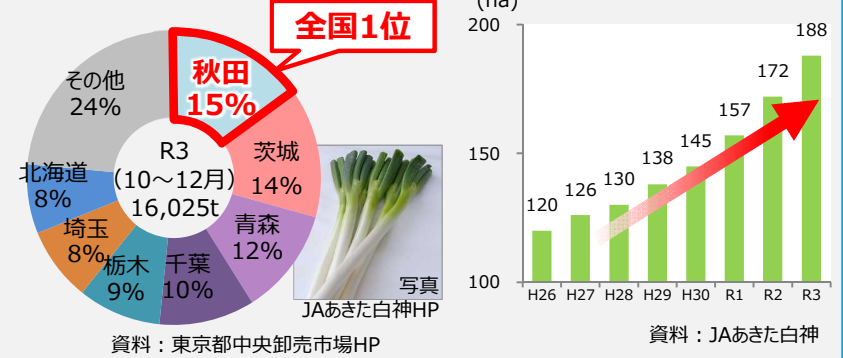
3. 事業の必要性 (4) 地域産業・物流支援

- ◆ 秋田県産の「ねぎ」と「枝豆」の東京都中央卸売市場の取扱量は全国トップクラス。県北地域では農産物の生産性強化を推進
- ◆ 関東方面へ「ねぎ」を出荷する際には日沿道を利用。「枝豆」も沿線の各JAを經由し大型トラックに積込ながら輸送
- ◆ 日沿道の整備により輸送効率化が図られ、鮮度維持等、地域産業の振興を支援

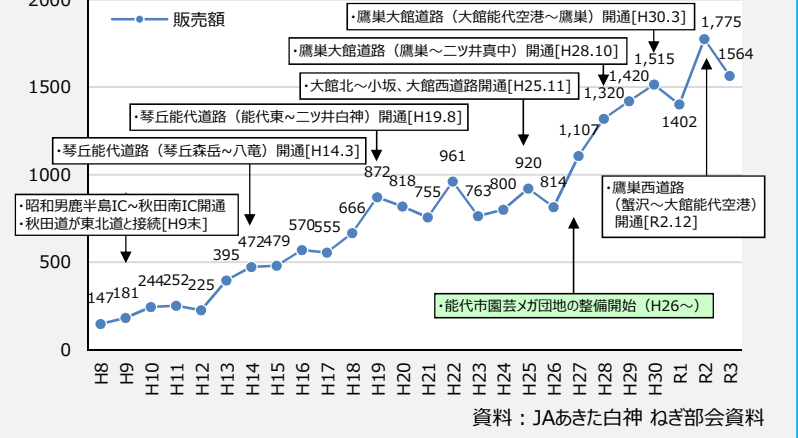
■ 「ねぎ」と「枝豆」の出荷ルート



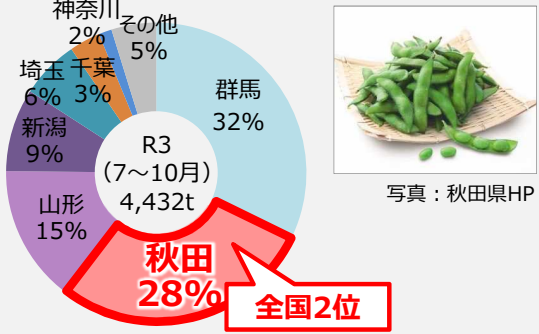
■ ねぎの東京都中央卸売市場シェア (R3.10~12月) ■ ねぎの栽培面積の推移 (能代市)



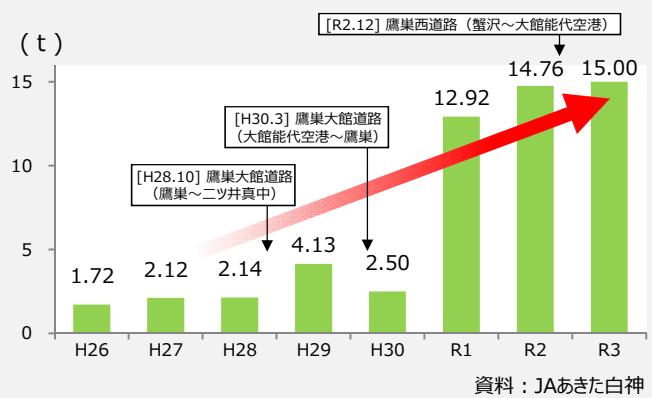
■ 白神ねぎの販売額の推移



■ 枝豆の東京都中央卸売市場シェア (R3.7~10月)



■ 枝豆の販売量の推移



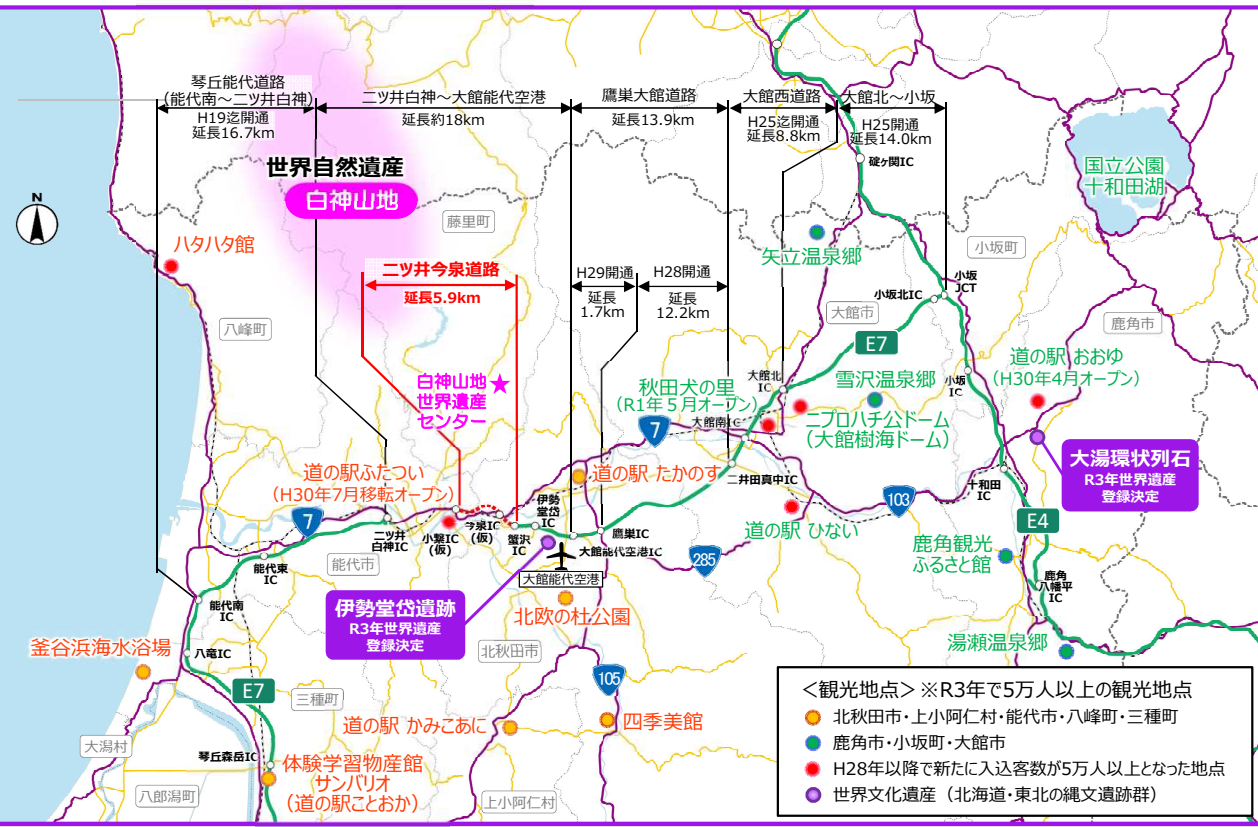
《農業関係企業》

- 日沿道の整備が進み、関東方面への輸送ルートが複数出来た事で、「積み合わせ」が可能となり、輸送の効率化が図られた。
- カーブでの横揺れや、交差点によるブレーキが荷痛みリスクに繋がりを、走行性の良い自専道には期待する。
- 日沿道の全線開通で集荷時間の後倒しによる当日の出荷量の増加等、秋田県北地域の農業振興に繋がる。(R3.8 ヒアリング)

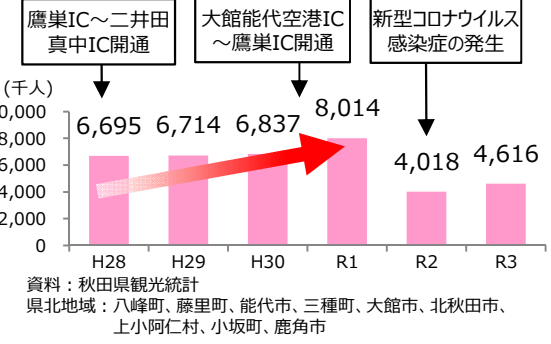
3. 事業の必要性 (5) 観光地域交流支援

- ◆ 秋田県北地域では大館能代空港を中心とした観光エリアが多数存在しており、観光入込客数は増加傾向
- ◆ 沿線地域では、新しく世界文化遺産に「北海道・北東北の縄文遺跡群」が登録され、伊勢堂岱縄文館の入館者数は過去最多を記録
- ◆ 日沿道の整備により、大館能代空港を中心とした観光周遊エリアの拡大に期待

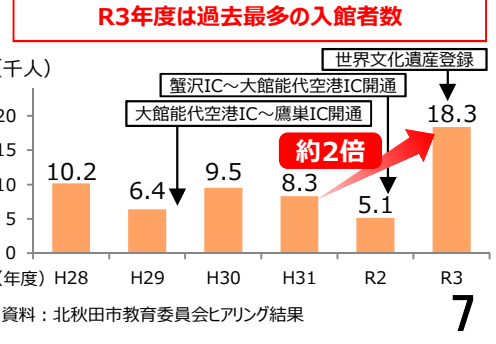
■ 観光入込客数5万人以上の地点・世界遺産に登録された自然や文化



■ 県北地域の全体観光入込客数の変化



■ 伊勢堂岱縄文館の入館者数の推移

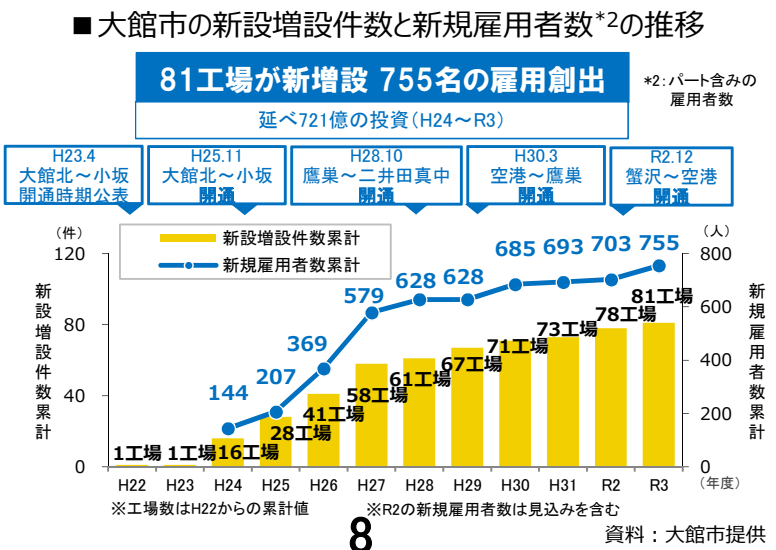
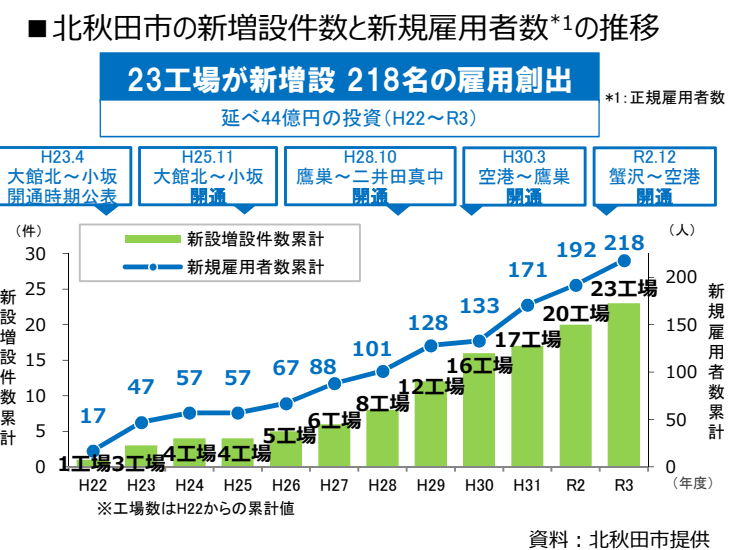
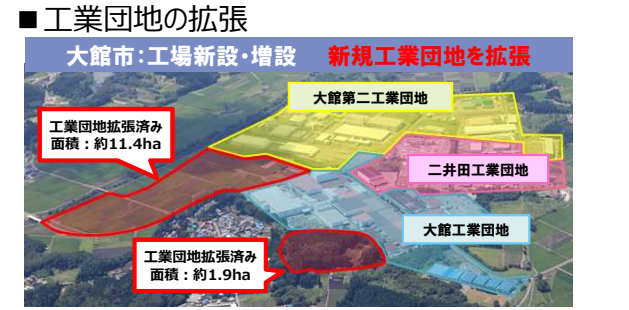
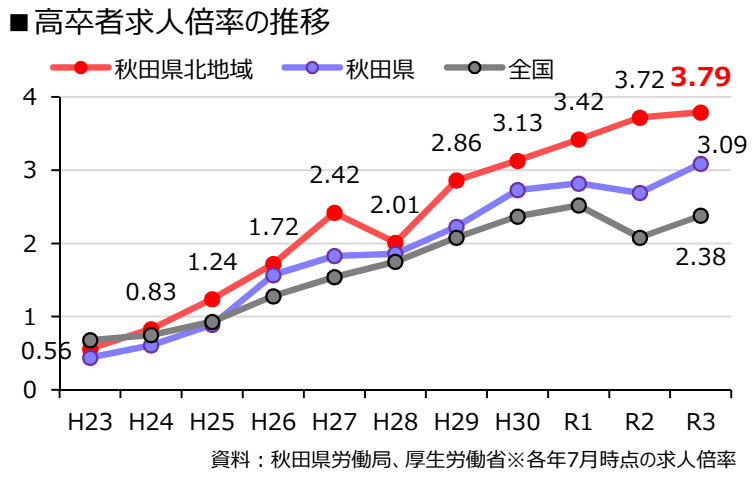
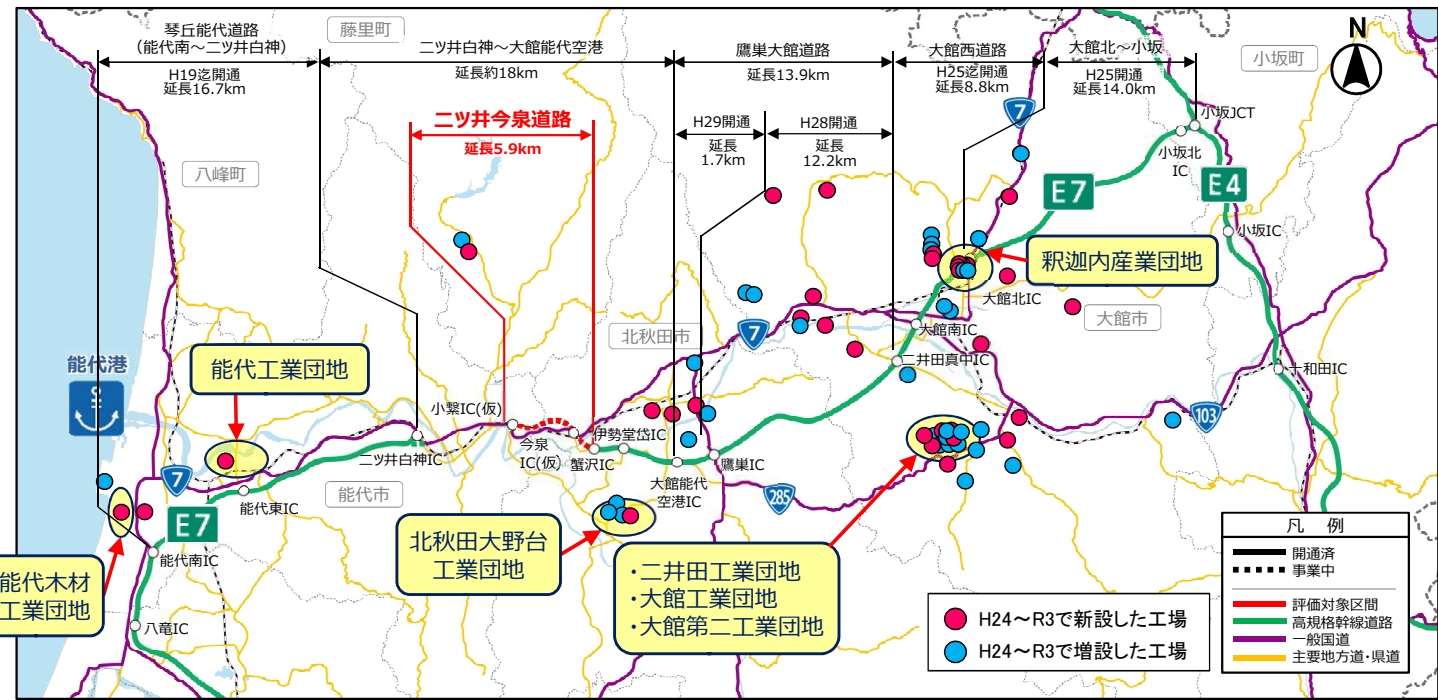


《自治体の声》

- これまでの開通で空港やインターチェンジ等とのアクセスが良くなり、縄文遺跡群の中で一番最初に訪れる場所になりつつある。日沿道の全線開通で更に時間短縮され、今後訪問する大きな動機になる。
 (R3.11 ヒアリング)
- 日沿道の全線整備により、県内のみならず、北東北3県の周遊ルートとして活用が期待され、地域の観光資源の魅力向上にも繋がる。
 (R2.1 ヒアリング)

3. 事業の必要性 (6) 企業立地支援

- ◆ 日沿道の開通時期公表や開通延伸に伴い、大館市と北秋田市では企業の新增設が進み、多くの新規雇用者数を創出
- ◆ 秋田県北地域の高卒者求人倍率は高水準を維持しており、地元企業は雇用の拡大を図っている
- ◆ 日沿道の整備により、県北地域への企業進出や新規雇用を支援



《大館工業団地内企業の声》

- 日沿道の整備により、北秋田市からの通勤の利便性向上を実感している。また、従業員が能代市から通勤が可能となり、さらに、能代市方面の高校から新卒採用の応募や工場見学も増えている。
- 日沿道の全線整備は、安定性・安全性が確保された輸送に寄与する。また、通勤圏の拡大や利便性向上に繋がると期待している。

(R1.12、R3.8 ヒアリング)

4. 事業計画の変更内容

◆ ニツ井今泉道路の事業費増 (全体事業費 335億円→543億円) +62% (増208億円)

項目	増額	増額要因	概要
①斜面崩落対策工の追加	14億円	現場条件の変更	斜面崩落による対策工の追加
②法面工の変更	10億円	〃	切土法面の変状(土砂化)を踏まえた対策工の追加
③表層崩壊対策の追加	6億円	〃	裸地法面、転石の確認を踏まえた対策工の追加
④現道活用区間への接続位置変更	-12億円	計画の変更	現道活用区間への接続位置変更に伴い、当初接続計画に必要な施工費用分が減
〃	190億円	〃	接続位置の変更に伴い、必要となる施工費用が増
増額計	208億円		

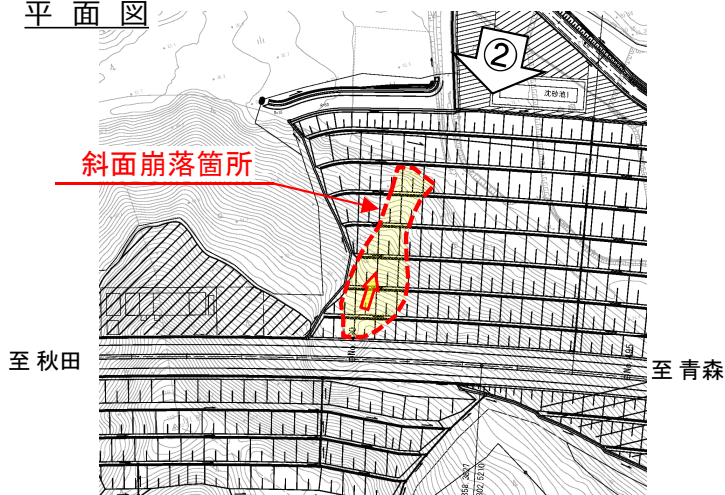


4. 事業計画の変更内容 ①斜面崩落対策工の追加(経緯) 1/2

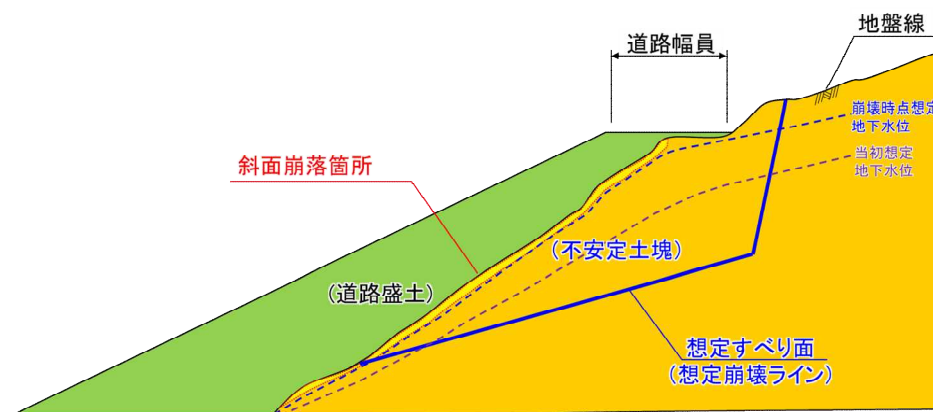
経緯

- 令和4年8月の前線停滞による大雨の影響により、斜面崩落が発生。
- 崩落発生のメカニズムや対策工について、学識者・専門家の助言をいただきながら法面の安定対策検討を実施。
- 検討の結果、当該斜面は長期間にわたり連続した大雨を受けると地下水が低下しにくく、非常に不安定化しやすい土塊であることが分かり、自然条件に合わせて安定解析を行ったところ、押え盛土が新たに必要となった。

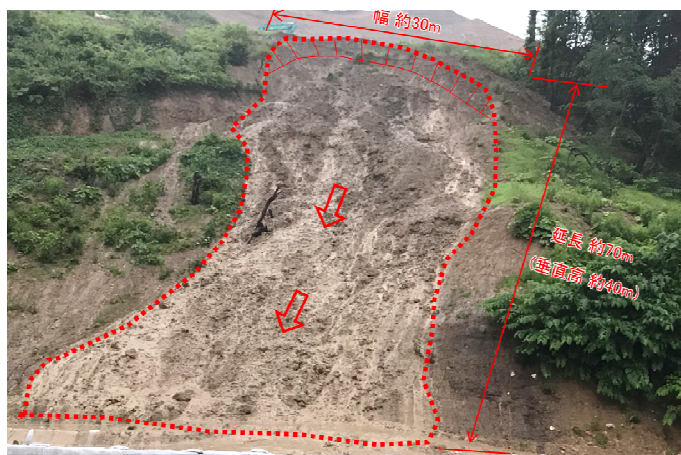
平面図



断面図



▲①斜面崩落状況 垂直



▲②斜面崩落状況 近景



▲③有識者との合同現地調査状況

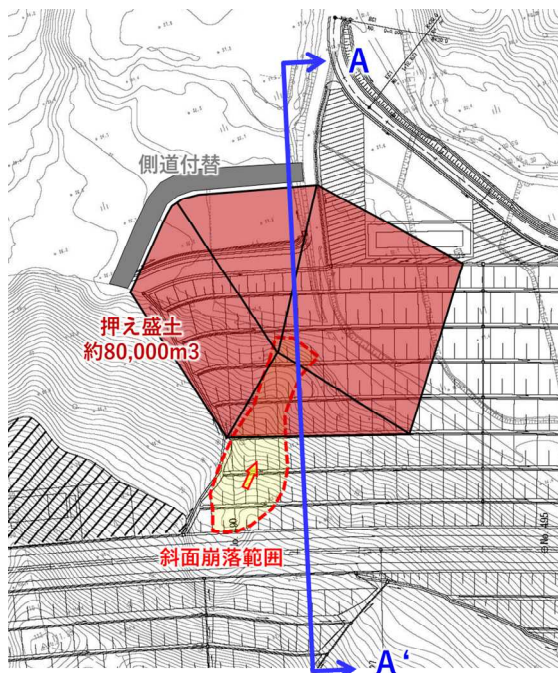
4. 事業計画の変更内容 ①斜面崩落対策工の追加(対策工)2/2

斜面崩落対策工の追加 (+14億円)

- 当初計画：0億円
- ・対策なし
- 変更計画：14億円
- ・押え盛土 約8万m³

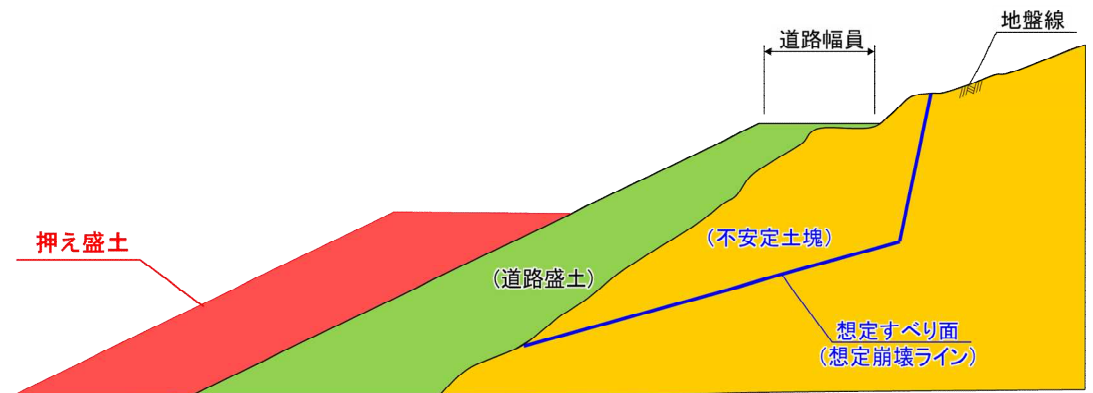
項目	当初計画	変更計画	変動
押え盛土	0m ³ (0億円)	約8万m ³ (14億円)	+14億円

▼斜面崩落対策工 平面図



対策工	排土案①	排土案②	押え盛土案①	押え盛土案②
概要	すべり破壊が懸念される不安定土塊を、排土により除去する。	すべり破壊が懸念される不安定土塊を、仮設補強を併用した排土により除去する。	不安定土塊の滑動に対し、押え盛土による盛土重量の増加により抵抗する。	不安定土塊の滑動に対し、補強土壁を併用した押え盛土による盛土重量の増加により抵抗する。
概念図				
施工性	不安定土塊を除去するため、安定勾配以下での掘削が必要であるが、掘削量が膨大となる。	仮設補強(モルタル吹付+鉄筋挿入工)が必要となり、他家より工種が増える。	押え盛土の増加のみで対策が可能である。	押え盛土の増加に加え、補強土壁が必要となり、他家より工種が増える。
事業への影響	不安定土塊の除去(掘削工)に多大な期間を要する。	不安定土塊の除去(掘削工)と仮設補強に多大な期間を要する。	押え盛土の増加分の期間を要する。	補強土壁に多大な期間を要する。
工期	約11ヶ月	約8ヶ月	約8ヶ月	約8ヶ月
【参考】全体事業費	約17億円(1.2)	約15億円(1.1)	約14億円(1.0)	約17億円(1.2)
評価	不安定土塊上部の掘削量が多く現実的ではない。	不安定土塊の撤去時に仮設補強が必要となり、施工時の安全性に課題が残る。	施工性に問題がない。	補強土壁の施工にあたり、施工済みの改良体の撤去が発生するなど施工性に劣る。

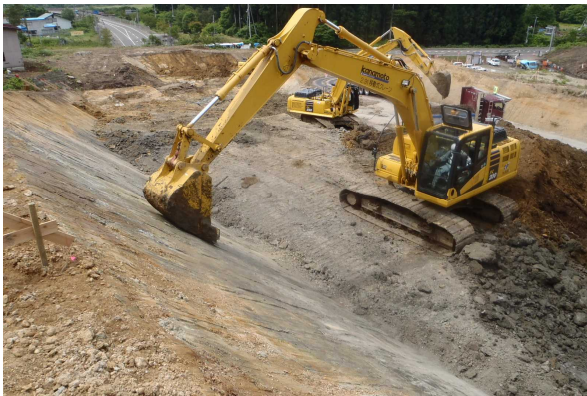
▼斜面崩落対策工 断面図 (A-A')



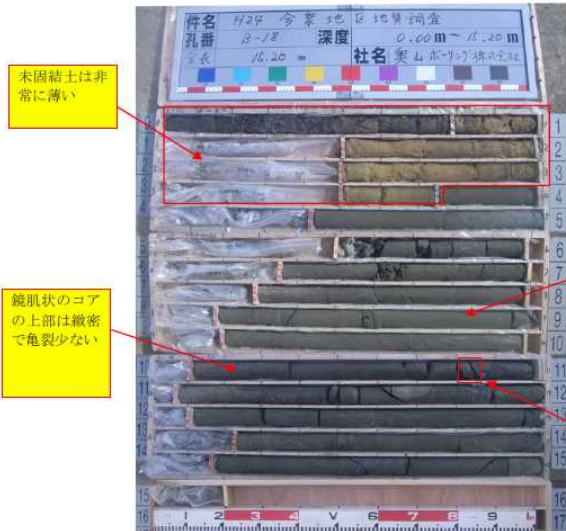
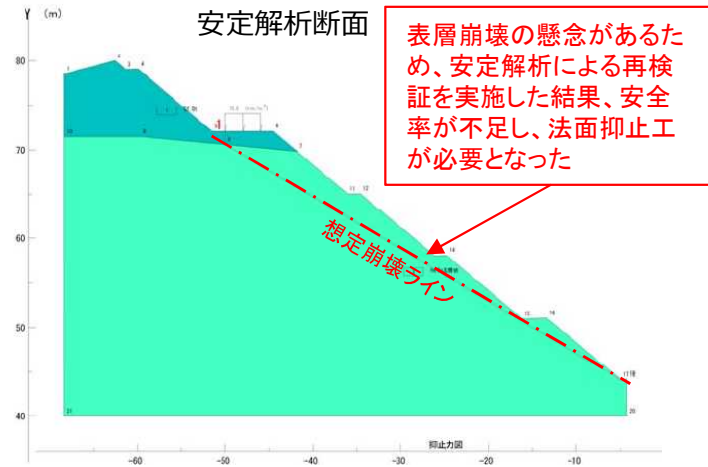
4. 事業計画の変更内容 ②法面工の変更(経緯) 1/2

(1)経緯

- 当初計画では、事前の地質調査結果より、切土法面勾配は軟岩の安定勾配とし、植生基材吹付による法面保護工を計画。
- 令和4年5月に当該箇所の切土工事に着手後、工事を進めていたが、泥岩のスレーキング（乾燥と湿潤の繰り返しによる軟岩の土砂化）現象が見られ、表層崩壊の懸念がある法面であることが判明。
- 上記の現場条件を踏まえた安定解析による再検証の結果、法面抑止工が必要となった。



▲切土工事中(スレーキング発生前状況)



※過年度地質調査結果では、亀裂少なく、攪乱もなかったため、表層崩壊発生の懸念は無いものと考えていた

岩盤は亀裂少なく、攪乱もない

鏡肌状のコア(不明瞭)

▲過年度地質調査結果



▲降雨による乾湿繰り返しによりスレーキングが発生(土砂化により、細粒分の流出がみられる)

4. 事業計画の変更内容 ②法面工の変更(対策工)2/2

連続繊維補強土工 + 鉄筋挿入工の追加 (+10億円)

○当初計画：1億円

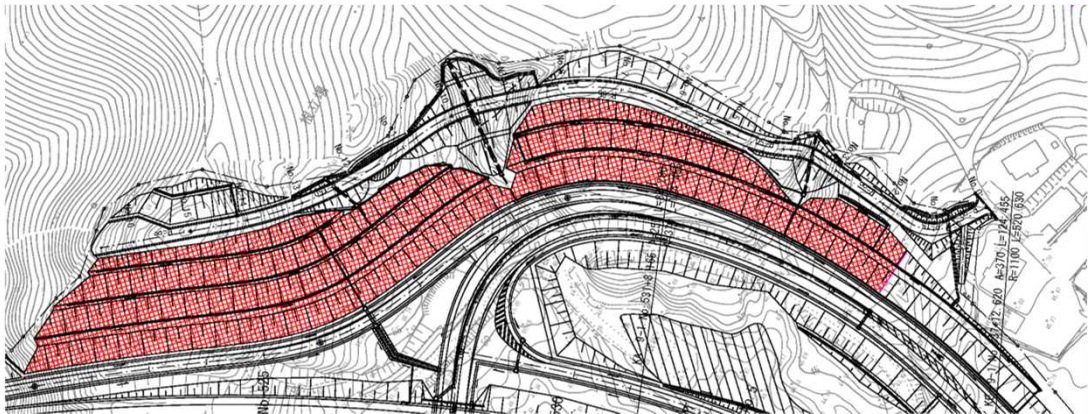
- ・植生基材吹付 約1.1万m²

○変更計画：11億円

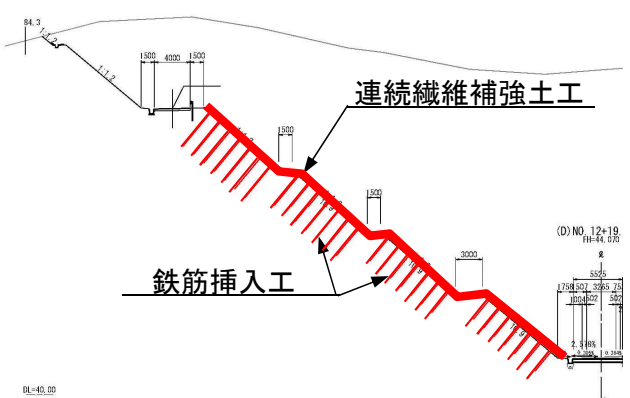
- ・連続繊維補強土 約1.1万m²
- ・鉄筋挿入工 約3.9万m

項目	当初計画	変更計画	変動
植生基材吹付	約1.1万m ² (1億円)	0m ² (0億円)	-1億円
連続繊維補強土工	0m ² (0億円)	約1.1万m ² (3億円)	+3億円
鉄筋挿入工	0m (0億円)	約3.9万m (8億円)	+8億円
合計	1億円	11億円	+10億円



▼法面抑止工 平面図



▼法面抑止工 横断面図



▼対策工比較表

工法	吹付法砕工 + 鉄筋挿入工	連続繊維補強土工 + 鉄筋挿入工
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・剛性の大きい法砕工で安定性が高い。 ・一般的に用いられる工法。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全面を被覆保護するため中抜け崩壊の懸念がなく、法面の安定性が高い。
断面図		
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ○ ・コンクリート養生が必要となる。 ・鉄筋の打設間隔が広く施工本数が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ・コンクリート養生が必要ない。 ・鉄筋の打設間隔が狭く施工本数が多い。 ・湧水がある場合は、確実に湧水処理を行う必要がある。(※)
景観性	<ul style="list-style-type: none"> ○ ・コンクリート面が露出し、景観性に劣る。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ ・全面緑化され、景観に優れる。
経済性 (直接工事費)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 52,828円/m² 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 50,445円/m²
総合評価	○	◎(採用)

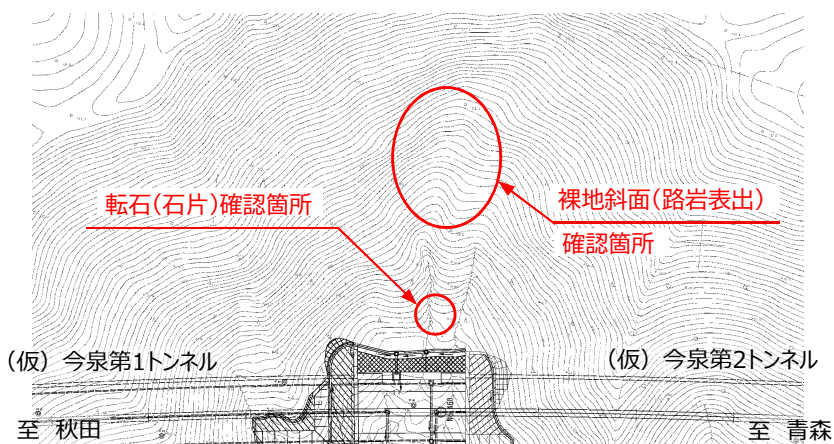
※当該箇所の場合、湧水がなく、安定計算による鉄筋挿入長等において比較した結果、連続繊維補強土+鉄筋挿入工が経済的に有利となった。

4. 事業計画の変更内容 ③表層崩壊対策の追加(経緯) 1/2

(2)経緯

- 令和3年5月、今泉第一トンネル～第二トンネルの間の北側斜面に、複数の転石(石片)が確認されたため、斜面上部について、現地確認をしたところ、裸地斜面(路岩表出)が確認された。
- 上記を踏まえ、詳細な検討をした結果、斜面の表層崩壊が発生する可能性が判明したため、雪崩対策等も含め設計検討を行い、令和3年度末に対策工法が確定したことにより、表層崩壊対策(雪崩対策含む)の追加が生じた。

平面図



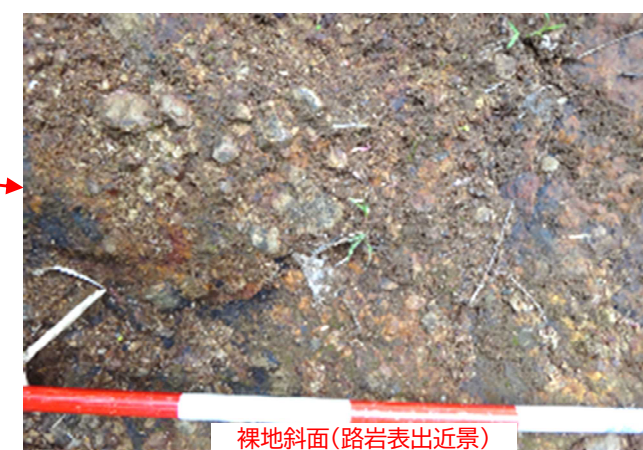
▼北側斜面で確認された転石(岩片)



▼裸地斜面や転石が確認された斜面(全景)



▼確認された裸地斜面



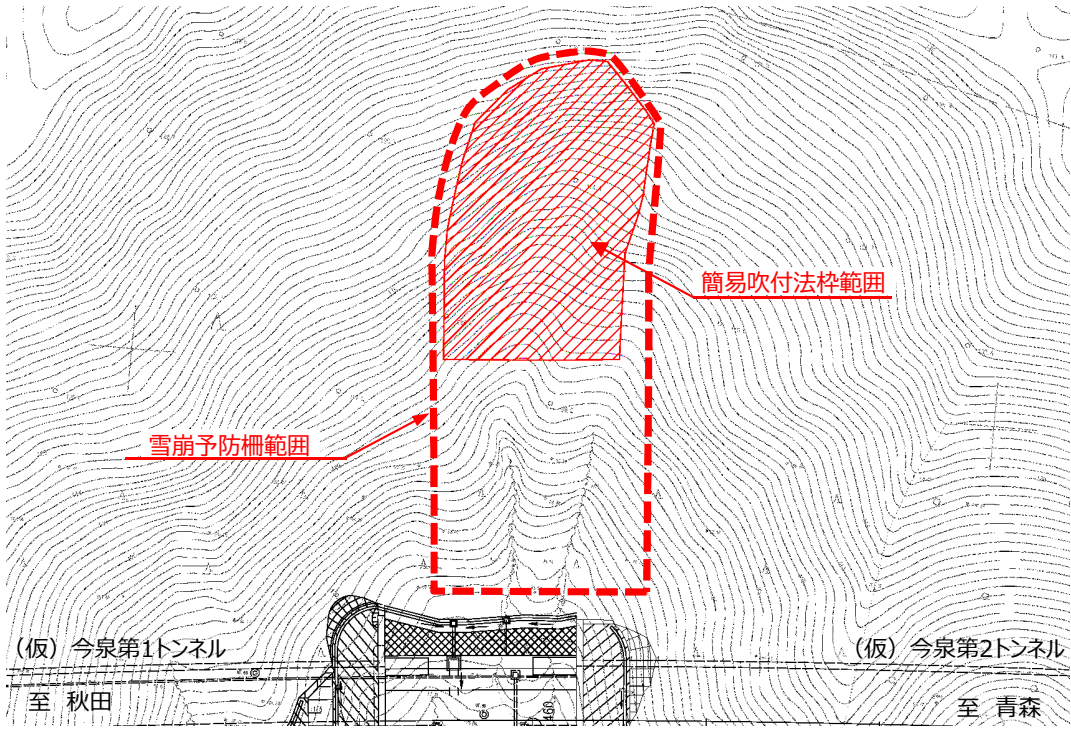
4. 事業計画の変更内容 ③表層崩壊対策の追加(対策工)2/2

表層崩壊対策（雪崩予防柵含む）の追加（+6億円）

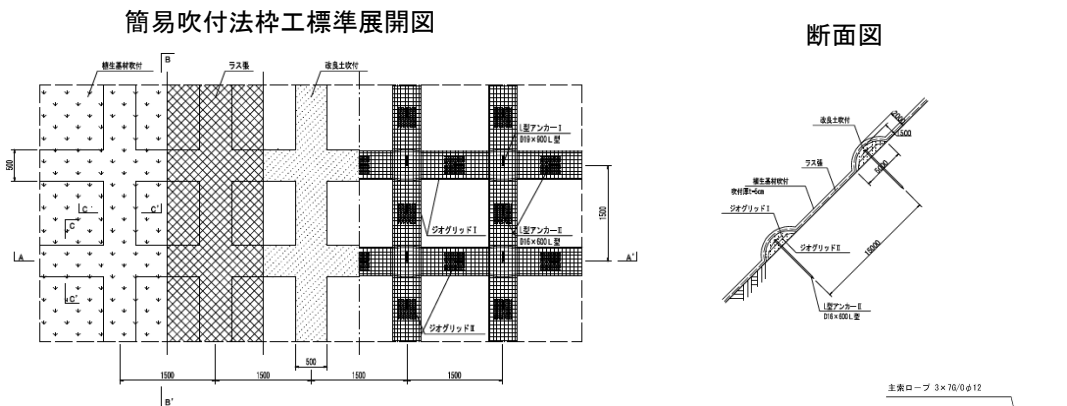
- 当初計画：0億円
- ・対策無し
- 変更計画：6億円
- ・簡易吹付法枠 約2.4千m²
- ・雪崩予防柵 約290基

項目	当初計画	変更計画	変動
簡易吹付法枠	0m ² (0億円)	約2.4千m ² (2億円)	+2億円
雪崩予防柵	0基 (0億円)	約290基 (4億円)	+4億円
合計	0億円	6億円	+6億円

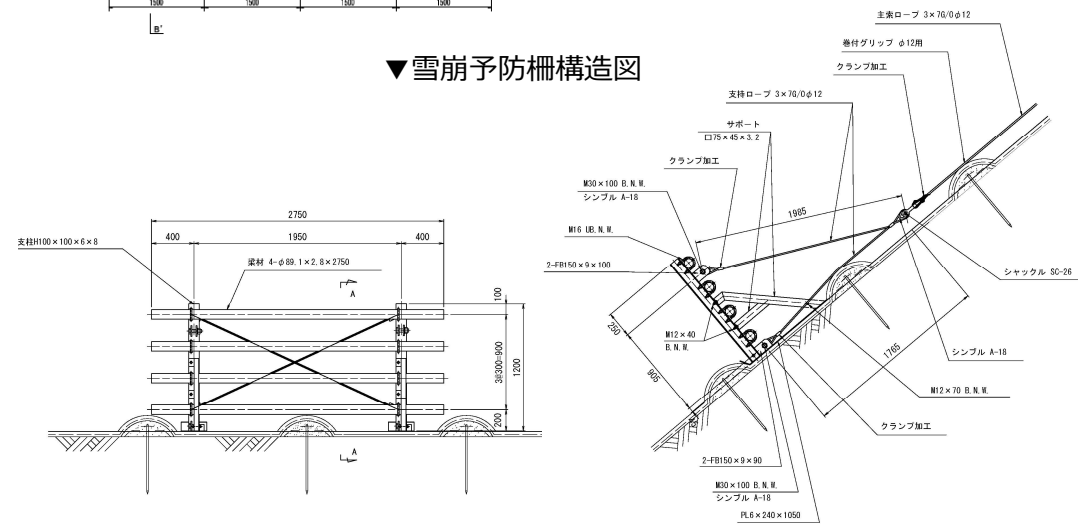
▼簡易吹付法枠・雪崩予防柵 平面図



▼簡易吹付法枠構造図



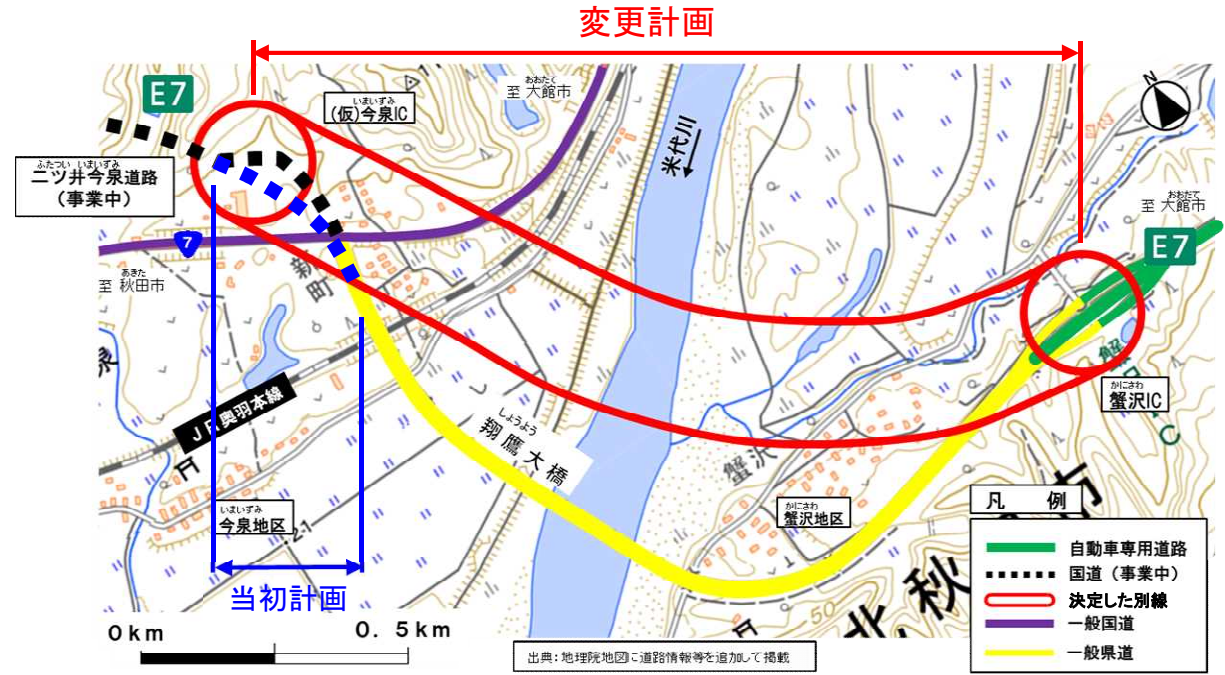
▼雪崩予防柵構造図



4. 事業計画の変更内容 ④現道活用区間への接続位置変更(経緯) 1 / 3

経緯

- 当初の計画では、二ツ井今泉道路事業としては現道活用区間へ接続して、高規格道路ネットワークを構築する計画であり、今泉IC～蟹沢IC間は現道活用する計画となっていた。
- 現道活用区間にある翔鷹大橋については高規格道路ネットワークとして活用するため、秋田県において令和元～3年度に実施した「秋田県翔鷹大橋検討委員会」で検討したが、補修や補強などに技術的課題が多くあることが結論付けられた。
- 秋田県における委員会の結論を受け、令和4年1月より整備のあり方について、国による有識者委員会を行った結果、令和4年6月に、翔鷹大橋を高規格道路ネットワークの一部として活用するためには、技術的課題が多く、事業費も膨大となり、実現性が低いことから、別線で整備することが望ましいとの対応方針が決定された。
- 上記を踏まえ、日沿道として高規格道路ネットワークを構築し、前後区間と統一したサービス速度80km/hを確保するため、二ツ井今泉道路での接続位置の変更が生じ、必要となる施工費用が増加となった。



▲翔鷹大橋の特殊橋部分(エクストラロード橋)

4. 事業計画の変更内容 ④現道活用区間への接続位置変更(当初計画)2/3

①現道活用区間への接続位置変更による減(-12億円)

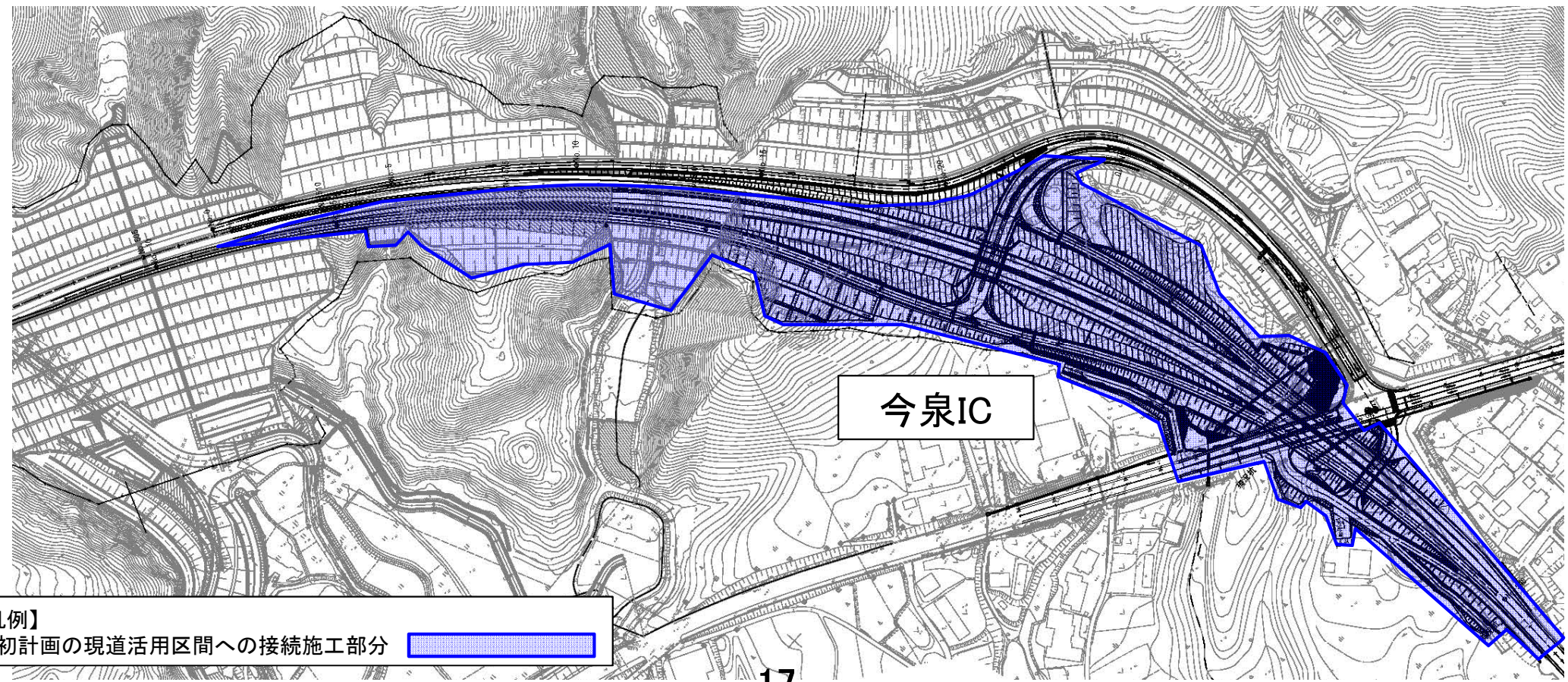
○当初計画: 12億円

当初計画は、今泉ICから翔鷹大橋を含む現道活用区間へ接続する計画

○変更計画: 0億円

接続位置の変更に伴い、当初の今泉ICから翔鷹大橋を含む現道活用区間への接続に必要な施工費用が減額

	当初計画	変更計画	変動
現道活用区間への接続位置変更による減	12億円	0億円	-12億円
合計	12億円	0億円	-12億円



【凡例】
当初計画の現道活用区間への接続施工部分

4. 事業計画の変更内容 ④現道活用区間への接続位置変更(変更計画)3/3

②現道活用区間への接続位置変更による増(+190億円)

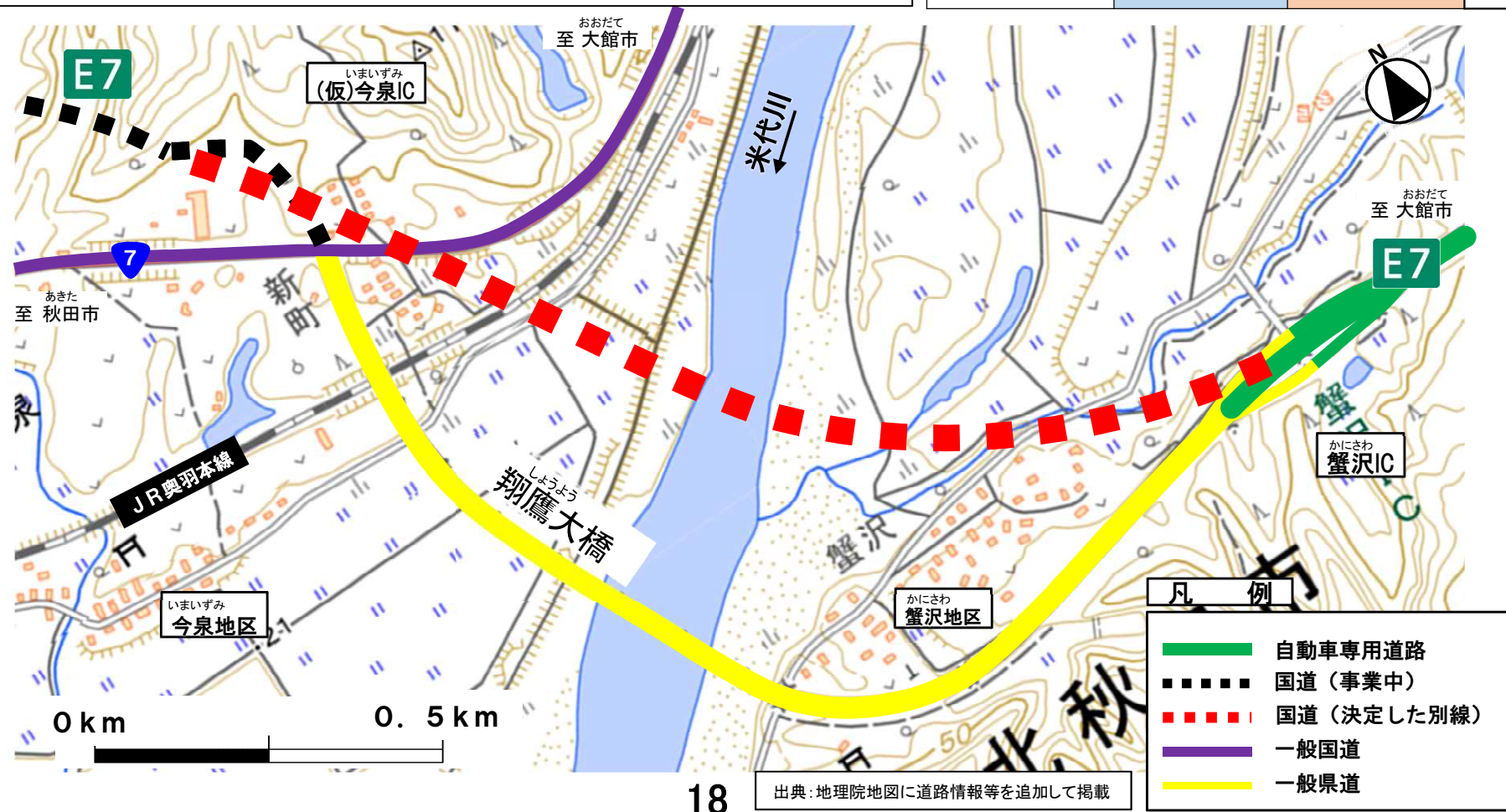
○当初計画: 0億円

当初計画は、今泉ICから翔鷹大橋を含む区間は現道活用する計画

○変更計画: 190億円

接続位置の変更に伴い、必要となる施工費用が増加

	当初計画	変更計画	変動
現道活用区間への接続位置変更による増	0億円	190億円	190億円
合計	0億円	190億円	+190億円



5. コスト削減への取組み事例(トンネル設備の見直し) 一般国道7号 ニツ井今泉道路

・当初計画では、トンネルにおける設備として「従来型非常警報装置」で計画していたが、「制御装置一体型非常警報装置」に変更することにより、材料費及び設置手間においてコストを削減。

トンネル設備の見直し(-0.3億円)

- ◆当初計画: 1.4億円
 - ・従来型非常警報装置
- ◆変更計画: 1.1億円
 - ・制御装置一体型非常警報装置

項目	当初計画	変更計画	変動
非常警報装置	(4台) 1.4億円	(4台) 1.1億円	-0.3億円
合計	1.4億円	1.1億円	-0.3億円

当初

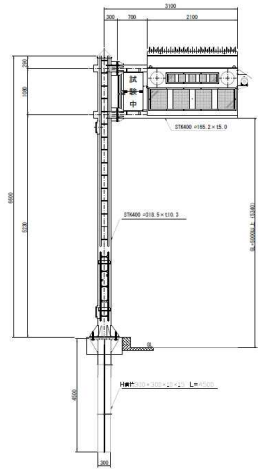
従来型非常警報装置



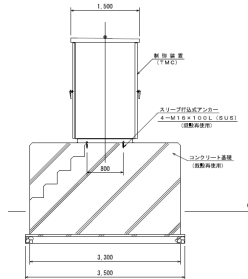
▲非常警報装置 写真



▲制御装置 写真



▲非常警報装置 図面



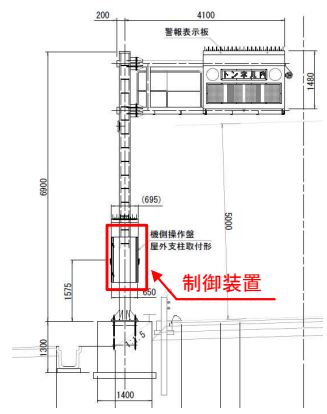
▲制御装置 図面

見直し

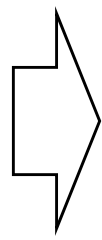
制御装置一体型非常警報装置



▲制御装置一体型非常警報装置 写真



▲制御装置一体型非常警報装置 図面



6. 事業の投資効果

○算出条件・費用便益分析の前回比較

※費用及び便益の合計は表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある。

		前回	今回	変化	変更概要	
基準年度（評価年度）		R3	R4	あり	・社会情勢の変化（事業費増）による	
評価区間		個別（※1） 算定延長：4.5km	一体（※2） 算定延長：64.45km	あり	・一体評価の考え方見直しによる一体評価の実施 ※1：二ツ井今泉道路、※2 能代南IC～小坂JCT間	
事業期間		H24～R5	S57～R14	あり	・12年間⇒51年間（一体評価の実施）	
費用便益分析マニュアル		H30.2	R4.2	あり	・R4.2マニュアル改訂（原単位の見直し）	
計画交通量推計年度		R12	R22	あり	・最新ODへの見直し	
計画交通量推計OD（フレーム）		H22OD	H27OD	あり	・最新ODへの見直し	
計画交通量（台/日）		12,100	9,000	-3,100	・最新ODへの見直し、及び一体評価の実施	
事業費 億円		335（※1）	2,589（※2）	-	・一体評価の実施及び、事業計画の変更内容のとおり ※1 二ツ井今泉道路の事業費 ※2 琴丘能代道路（能代南IC～二ツ井白神IC間）、二ツ井今泉道路、鷹巣西道路、鷹巣大館道路（Ⅱ期）、鷹巣大館道路、大館西道路、大館北～小坂の合計事業費	
費用便益 億円	全体	総便益B（現在価値）	205	5,923	-	・一体評価の実施、及び計画交通量、事業費の見直し、マニュアル改訂（原単位の見直し）による便益増
		総費用C（現在価値）	337	4,878	-	
		費用便益比（B/C）	0.6	1.2	+0.6	
残事業	残事業	総便益B（現在価値）	205	313	-	・計画交通量、残事業費の見直し
		総費用C（現在価値）	101	230	-	
		費用便益比（B/C）	2.0	1.4	-0.6	

○今回の費用便益分析



全体 (億円)	便益 B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		4,828	928	168	5,923
費用 C	事業費	維持修繕費	更新費	総費用	
	4,103	745	29	4,878	
B/C				1.2	
残事業 (億円)	便益 B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		254	45	14	313
費用 C	事業費	維持修繕費	更新費	総費用	
	189	41	-	230	
B/C				1.4	

○今回の感度分析

【全体】

交通量：(-10%～+10%) 1.1 ～ 1.4
 事業費：(-10%～+10%) 1.2 ～ 1.2
 事業期間：(-20%～+20%) 1.2 ～ 1.2

【残事業】

交通量：(-10%～+10%) 1.2 ～ 1.6
 事業費：(-10%～+10%) 1.5 ～ 1.3
 事業期間：(-20%～+20%) 1.4 ～ 1.3

7. 事業の必要性に関する視点

- 1) 事業を巡る社会情勢等に関する視点
事業目的である、事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援等が必要な状況は変化していない。
- 2) 事業の投資効果 B/Cが事業全体で1.2、残事業で1.4を確保。※日沿道 能代～小坂の一体評価結果。
- 3) 事業の進捗状況 R4.3末時点での進捗率は二ツ井今泉道路 73%。

8. 事業の進捗の見込みの視点

- 一般国道7号 二ツ井今泉道路
- ・開通時期については、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- トンネル設備の見直しにより、コスト縮減を図っている。

10. 地方公共団体等の意見

- 秋田県知事の見解
国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。
本県では、今年度から新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせ、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や機能強化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。
当該路線は、日本海沿岸自動車道の一部を構成するものであり、産業集積の促進や物流の効率化など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、近年の激甚化、頻発化する災害時においては、国道7号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保が重要であることから、早期の整備が必要です。
特に、現道活用に課題のあった「(仮称)今泉 I C～蟹沢 I C間」の整備については、本事業の中で実施していただくこととなり、平常時・災害時問わず、信頼性の高い高規格道路ネットワークの構築に大きく寄与するものと考えております。
引き続き、コスト縮減に努めながら事業の促進をお願いするほか、今般崩落した斜面の安定対策状況を踏まえ、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくとともに、「(仮称)今泉 I C～蟹沢 I C間」についても、早期着工・完成を図るようお願いいたします。

11. 対応方針(原案)

事業継続

(理由) 事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援等のため、早期整備の必要性が高い。

箇所別の「事業の目的と概要」・「事業の進捗状況」について

12. 一般国道7号 ニツ井今泉道路

○事業の目的

- ・日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する自動車専用道路事業
- ・事故減少
- ・災害時の信頼性
- ・救急医療支援
- ・地域産業・物流支援
- ・観光地域交流支援
- ・企業立地支援

○計画概要

起終点 : 自:秋田県能代市ニツ井町小繫 ふたついまちこつなぎ
 至:秋田県北秋田市坊沢 ぼうさわ

延長(開通済) : 5.9km(-km)
 幅員 : 13.5m(完成2車線)
 道路規格 : 第1種第3級
 設計速度 : 80km/h
 事業化 : 平成24年度
 用地着手 : 平成25年度
 工事着手 : 平成26年度

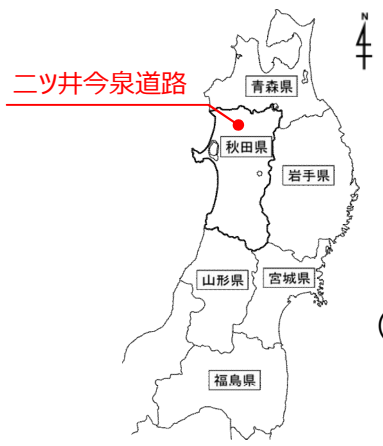
○事業費・進捗率

※進捗率・執行済み額は令和4年3月末時点

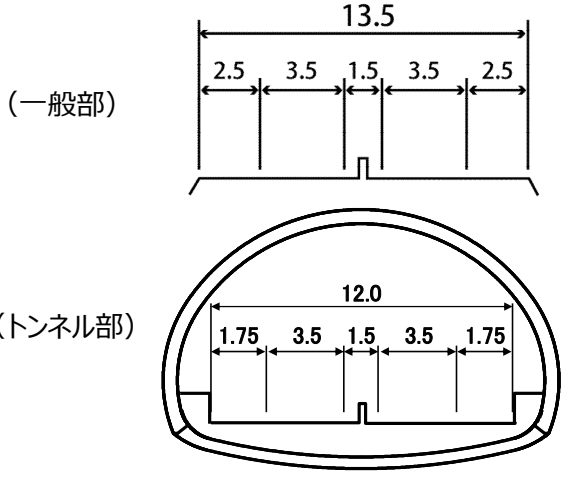
	全体事業費 (うち用地補償費)	執行済み額※ (うち用地補償費)	全体進捗率※ (用地進捗率)	R3再評価時 (うち用地補償費)
完成	543億円 (24億円)	244億円 (17億円)	73% (85%)	335億円 (19億円)

ニツ井今泉道路		前回	今回	変化	変更概要
計画交通量(台/日)		12,100	10,900	-1,200	・最新ODへの見直し
費用 便益 億円	全体				・マニュアル改訂(原単位見直し)に伴う便益増、及び事業費の増 ・計画交通量の減、残事業費の増に伴うB/Cの減 ※マニュアル改定(原単位見直し)に伴う便益増
	総便益B(現在価値)	205	300	+95	
	総費用C(現在価値)	337	527	+190	
	費用便益比(B/C)	0.6	0.6	±0.0	
残事業	総便益B(現在価値)	205	300	+95(※)	
総費用C(現在価値)	101	228	+127		
費用便益比(B/C)	2.0	1.3	-0.7		

位置図



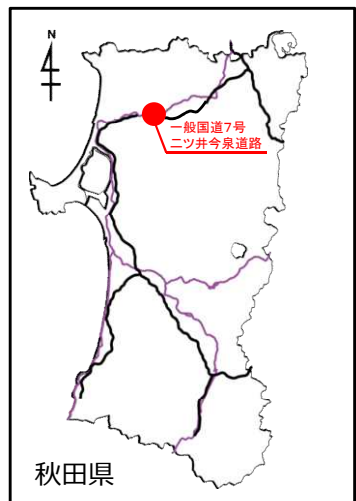
標準横断図 [単位:m]



平面図

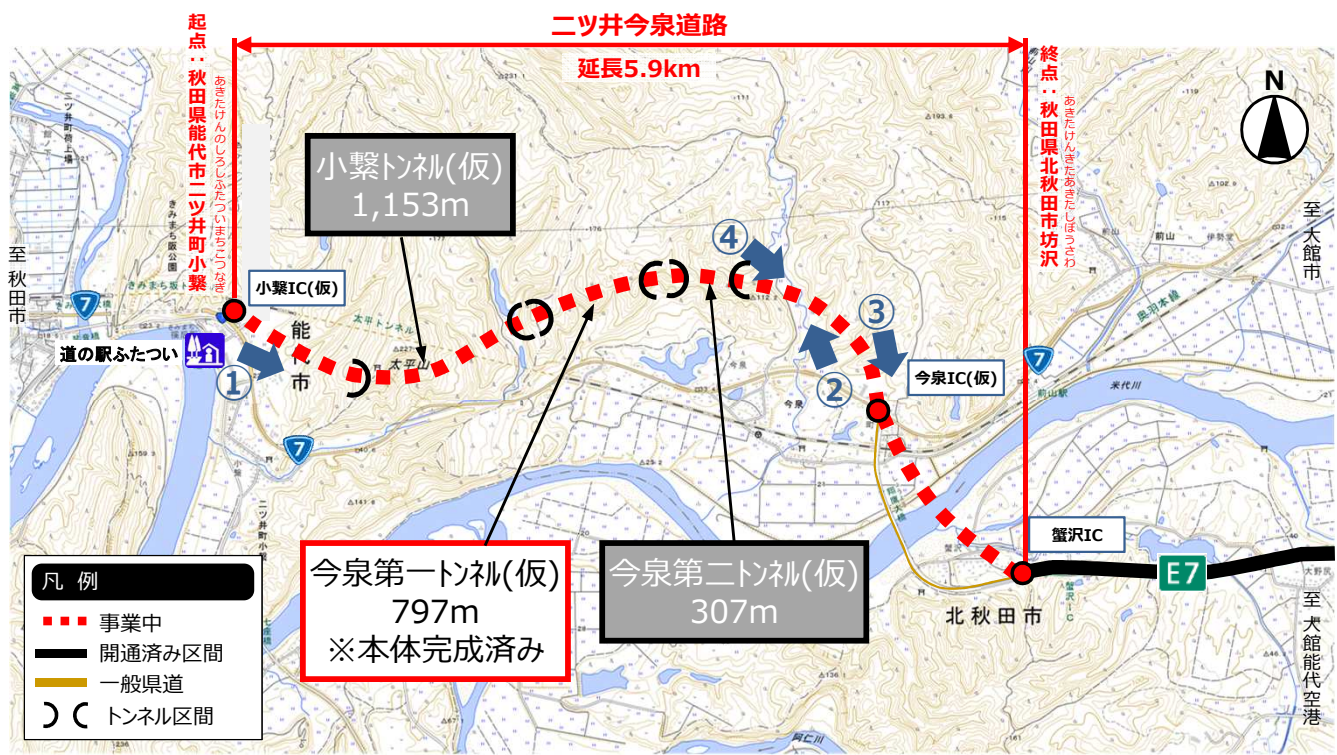


13. 事業の進捗状況 一般国道7号 ニツ井今泉道路



着工前
施工中
 施工済

R4.10月現在



③今泉IC(仮)工事 [今泉IC(仮)付近]



撮影：令和4年11月24日

④函渠工工事 [函渠～今泉IC側]



撮影：令和4年11月24日

①起点側からの全景



②今泉・造坂地区

