

一般国道7号 あきた みなみ 秋田南拡幅 説明資料

国土交通省 東北地方整備局

# 一般国道7号 秋田南拡幅に係る新規事業採択時評価

- 秋田南拡幅の整備により、交通容量不足による渋滞を解消し、速達性・定時性を向上
- 交通容量確保により渋滞を解消し、交通事故発生リスクを低減させ、安全性を向上
- 交通渋滞の解消により、物流効率化が図られ地域産業の活性化を支援

## 1. 事業概要

- 起終点：秋田県秋田市浜田  
～ 秋田県秋田市川尻町
- 延長等：6.3km  
(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約110億円
- 計画交通量：約19,500台/日

| 乗用車        | 小型貨物      | 普通貨物      |
|------------|-----------|-----------|
| 約13,400台/日 | 約2,500台/日 | 約3,600台/日 |

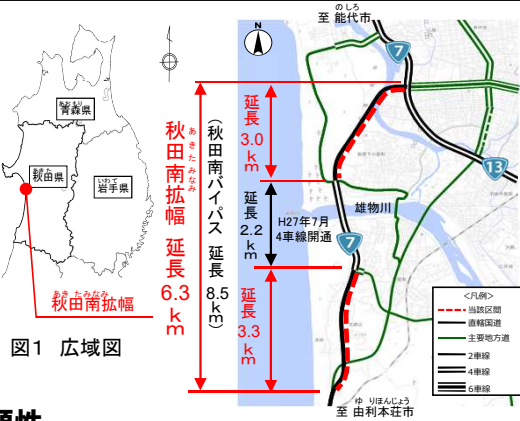


図1 広域図

図2 事業位置図

## 2. 課題

### ①交通渋滞による速度低下、冬期交通の信頼性

- 当該区間は4車線区間に隣接したボトルネック区間で、朝ピーク時に交通が集中することにより主要渋滞箇所(臨海十字路交差点)を起点とした渋滞が発生。(図3)
- さらに冬期においては、吹雪等による速度低下に加え、大型車のスタックによる車両滞留が発生するなど、交通に支障をきたしており、定時性の確保が課題。(図3・写真1)

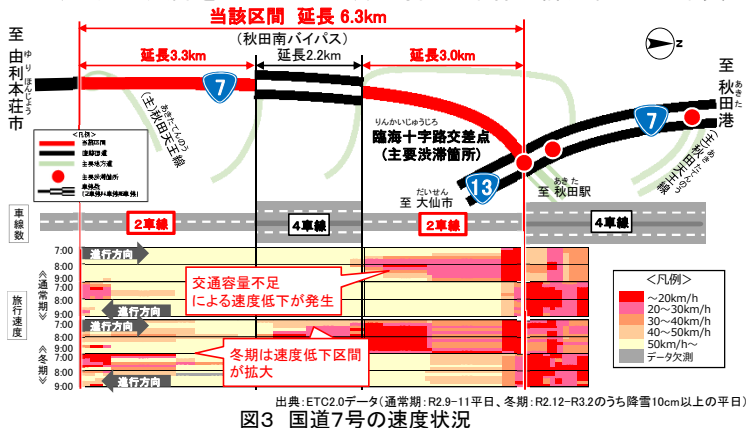


図3 国道7号の速度状況

### ②交通事故が多発

- 当該区間の死傷事故率は、臨海十字路交差点において692件/億台キロと東北管内の国道7号でワースト1となるなど事故が多発。(図5)
- 事故類型では、追突事故が最も多く約6割となっており、安全性に課題。(図6)

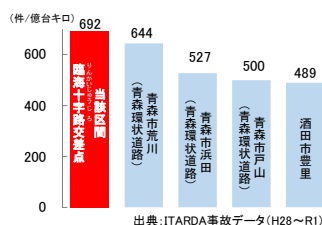


図5 東北の国道7号における死傷事故率ワースト5

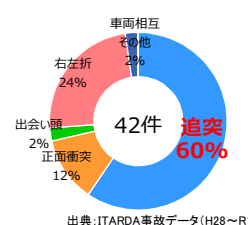


図6 当該区間の事故類型

### ③物流経路の円滑性

- 秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量は10年間で約3倍に増加しており、特に本荘由利地域の電子部品製造工程で使用される化学工業品(化学薬品)の伸びが顕著になっており、物流経路としての円滑性が求められる。(図7、図8、写真2)

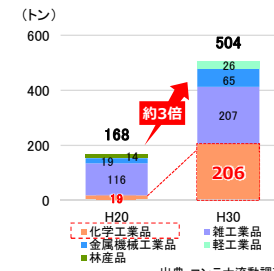


図7 秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量



写真2 国道7号での渋滞状況



図8 秋田港発着の貨物車両の主な利用経路

## 3. 整備効果

### 効果1 幹線道路の速達性・定時性向上【◎】

- 交通容量が確保され、速達性・定時性が向上

○旅行速度 【現況】30km/h ⇒ 【整備後】50km/h (20km/h向上)

出典：【現況】ETC2.07ローデータ(R2.9~11平日朝ピーク 下り方向)【整備後】将来交通量推計(R22)で算出

○冬期積雪期における当該区間の所要時間 【現況】19分 ⇒ 【整備後】13分 (6分短縮)

出典：【現況】ETC2.07ローデータ(R2.12~R3.1降雪10cm以上の平日朝ピーク)【整備後】将来交通量推計(R22)で算出

### 効果2 幹線道路の安全性向上【◎】

- 交通混雑の解消により、交通事故が減少。

○交通事故件数 【現況】42件/4年 ⇒ 【整備後】9件/4年 (約8割減少)

出典：【現況】ITARDAデータ(H28~R1) 【整備後】国道7号秋田南BP4車線区間の交通事故件数減少率で算出

### 効果3 円滑な物流ルートとしての機能を確保【◎】

- 物流の効率化が図られ地域産業の活性化を支援

○秋田港と本荘工業団地間の所要時間 【現況】68分 ⇒ 【整備後】65分 (3分短縮)

出典：【現況】ETC2.07ローデータ(R2.9~11平日朝ピーク) 【整備後】当該区間を将来交通量推計(R22)で算出

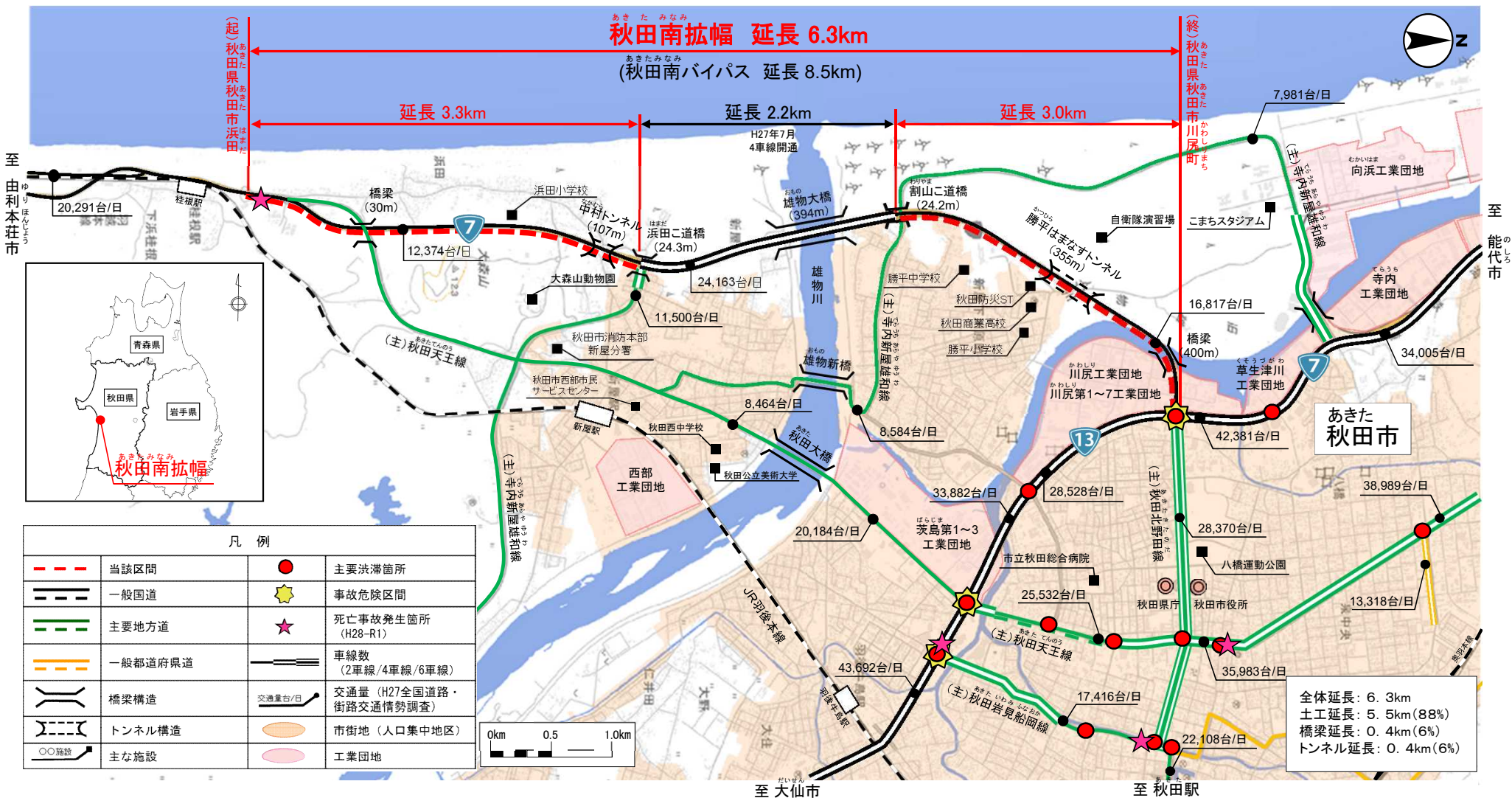
### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

| B/C | EIRR※1 | 総費用     | 総便益      |
|-----|--------|---------|----------|
| 2.8 | 12.8%  | 9.9億円※2 | 27.7億円※2 |

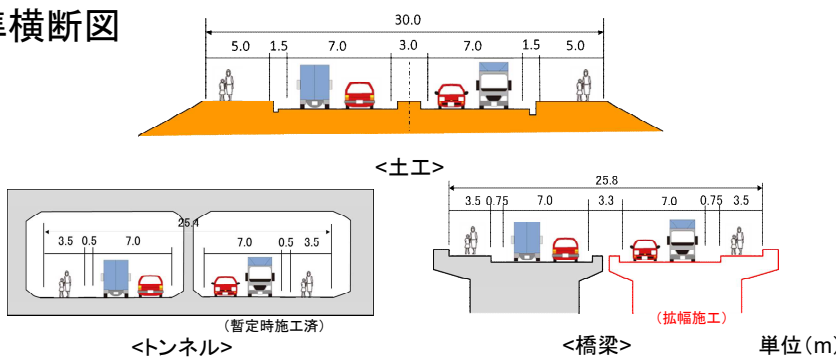
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道7号 秋田南拡幅に係る新規事業採択時評価

あきたみなみ



## 標準横断図



## 計画縦断図

