

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 <small>にいがたやまがたなんぶ</small> 新潟山形南部連絡道路 一般国道113号 鷹ノ巣道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県岩船郡関川村大字下川口 至：新潟県岩船郡関川村大字片貝	延長	5.0km		
事業概要	鷹ノ巣道路は新潟県村上市～山形県高島町を結ぶ地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」の一部を形成し、広域高速ネットワークの強化、安全安心な交通の確保等を目的とした延長5.0kmの2車線道路整備事業である。 なお、当該道路は、平成20年度に実施したB/Cの点検結果を踏まえて、平成21年度事業の執行を見合わせ、再評価を行ったものである。				
H9年度事業化	都市計画決定なし	H13年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約153億円	事業進捗率	23%	供用済延長	0km
計画交通量	7,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 0.7 (残事業) 0.9 * 全体B/C=0.7~0.8、 残事業B/C=1.0~1.1	総費用 (残事業/事業全体) 110/ 150億円 (事業費：94/ 134億円) (維持管理費：16/ 16億円)	総便益 (残事業/事業全体) 102/ 102億円 (走行時間短縮便益：73/ 73億円) (走行経費減少便益：19/ 19億円) (交通事故減少便益：10/ 10億円)	基準年 平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.0 (交通量+10%) B/C=0.8 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=0.9 (事業費+10%) B/C=1.0 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C=0.9 (事業期間+20%) B/C=1.0 (事業期間-20%)				
事業の効果等	①広域的な観光ルートを形成 ・沿線の観光入り込み客数（年間1,200万人） ・休日の交通が多く5月の休日交通量は平日の1.3倍【約2億円※】 ②地域の唯一の幹線道路 ・現道の通行止め時は約3倍の迂回時間が必要【約4~12億円※】 ・災害発生により、4集落（219人）が孤立する恐れ ・孤立時の鷹ノ巣温泉の経営や地域の経済活動への影響【約1~3億円※】 ③冬期の安全・安心な走行 ・冬期の積雪量や降雪日数が多い地域 ・現道の冬期は平均30%の速度低下【約3億円※】 ④隣県山形県小国町にとって「命の道路」 ・県境を越え、新潟県で6人/年が出産、5人/年が人工透析で通院 ・5集落（352人）が救急医療アクセス向上【約0.2億円※】 ⑤広域的な物流ルートを形成 ・仙台と新潟を結ぶ最短・コスト最小ルートとして、国道7号とほぼ同等の13,000トン/日の物流が利用 ・道路整備を前提に長井北工業団地で86.2%の分譲実績 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・鷹ノ巣道路区間は迂回路が無く、豪雪などで通行止めになると孤立する上、小国町には産科がない上、人工透析もできないため地域の生活基盤を支える唯一の幹線道路として、事業の継続と早期完成に向けて事業を推進することの要望（平成21年4月9日）を関川村長、小国町長より受けている。 ・新潟都市圏と仙台都市圏を最短ルートで結ぶ広域的な交通需要に寄与する主要幹線道路。産業・経済・文化の交流や観光開発等において大きな役割を担う。また、1分1秒が生死を分ける救急医療における患者搬送時間について、両町村とも人工透析やお産などができる病院がないため、広域的な交通需要と地域の生活基盤を支える唯一の幹線道路として、新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会より事業の継続と早期完成に向けて事業を強力に推進することの要望（平成21年4月14日、6月21日）を受けている。				

事業評価監視委員会の意見：

- ・山岳部での道路建設は、コストがかかり、経済的に不利な状況。単純にB/Cのみを建設の適否の基準にすることは適切ではない。
- ・コスト縮減後の全体及び残事業B/Cが1以下であるものの、災害、医療、観光などのその他の効果を見込むことが出来る。更に、地域の唯一の幹線道路であること、新潟・仙台を結ぶ重要な道路の一部であることを考慮すると、事業継続が妥当である。

県知事の意見：

- ・直轄道路は、国の幹線道路としての役割だけでなく、地域における救急患者搬送のための「命の道路」や生命線（唯一の幹線道路）、地域のまちづくりの骨格形成などの役割を担っていると同時に、地域の将来計画は直轄事業の計画を前提に策定・実施されている。地域づくりや防災対策など、地元の意向を十分に反映し、コスト縮減を図りながら事業を継続する必要がある。（新潟県知事からの意見 平成21年4月7日より抜粋）
- ・委員会の結果については、地元の実情など考慮すると、適切な意見と考えております。すでに進捗している事業を中止することは、負担済みの資金が意味を成さなくなり、経済・社会にとって大きなマイナスと考えております。豪雪地帯に位置する事業であり、冬期交通障害の解消等のため執行済みの事業が有意義なものとなるよう、早期の凍結解除をお願いします。（新潟県知事コメント 平成21年6月22日付け報道発表資料より抜粋）

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日IC（仮称）について、新直轄方式による整備が進捗しており、供用後（H22年度供用予定）は当該事業との相乗効果が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

【執行済み額】事業費：36億円（進捗率23%） うち用地費・補償費：4億円（66%）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

コスト縮減により見直した構造の調査設計を行い、用地買収及び工事を進め、全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

中央分離帯の構造の簡素化（1.5m→0.5m）によるトンネル断面、土工部、橋梁幅員の縮小により約15億円を縮減した他、インターチェンジ構造の見直し等により約2億円のコスト縮減を図る。

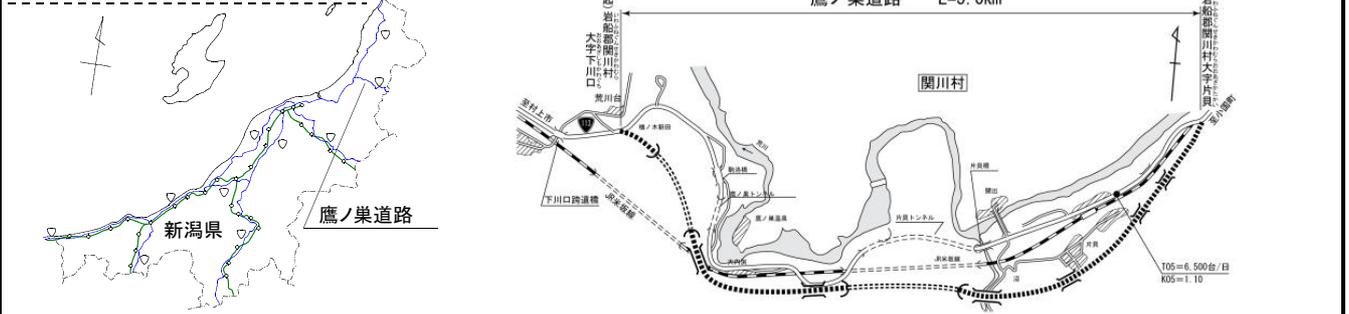
対応方針

見直し継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

* 3便益に、費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値