

事後評価結果（平成27年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課
 担当課長名：金森 滋

事業名	一般国道13号 新庄北道路	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：山形県新庄市松本 至：山形県新庄市十日町	延長	4.7km		

事業概要

東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。

一般国道13号新庄北道路は、東北中央自動車道の一部区間を形成し、山形県新庄市松本から山形県新庄市十日町に至る延長4.7kmの4車線の自動車専用道路であり、平成22年度に暫定2車線で全線供用している。

事業の目的・必要性

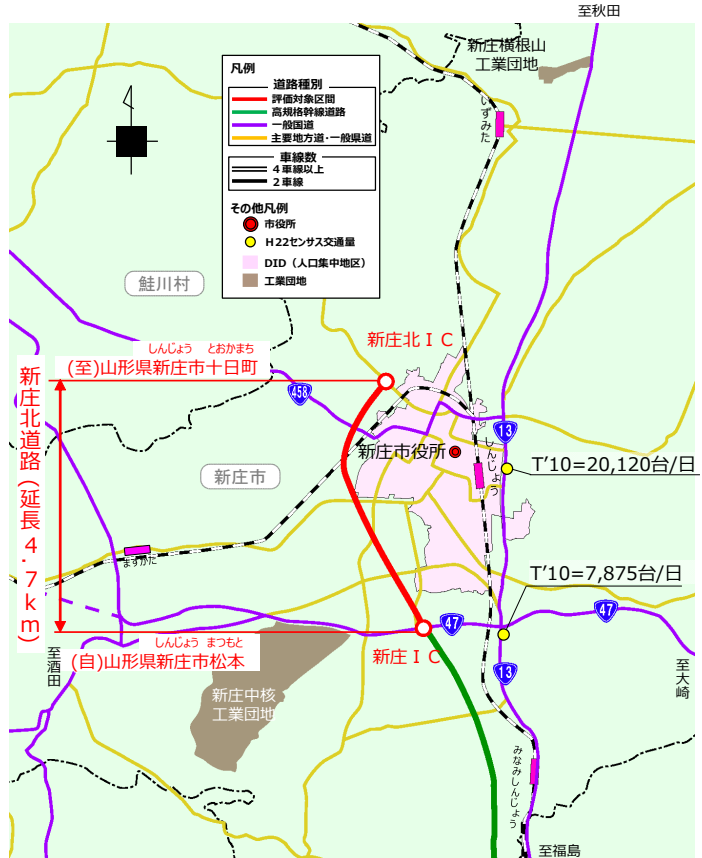
一般国道13号新庄北道路は、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進を図るとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、交通混雑の緩和・交通事故の減少等を目的としている。

事業概要図

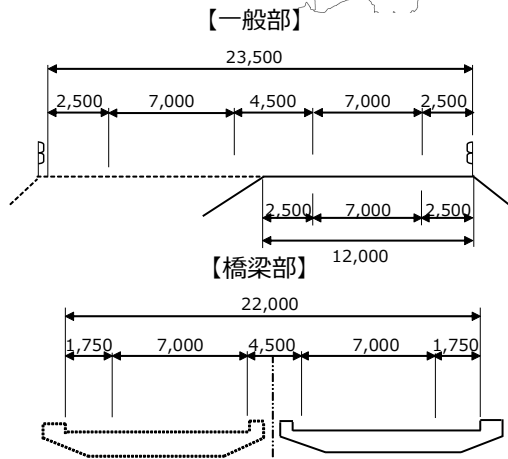
【位置図】



【事業概要】



【標準断面図】



事業の 効果 等	事業期間	事業化	平成12年度	用地着手	平成15年度	供用年	(当初) - / -	変動	一倍
		都市計画決定	平成11年度	工事着手	平成17年度	(暫定/完成)	(実績) H22 / -		
	事業費	計画時	(名目値) - / 181億円	実績	(名目値) 160 / -億円			変動	一倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 194億円	(暫定/完成)	(実質値) 172 / -億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	(H21)	実績	(H27)			変動	-63.2%
		(暫定/完成)	- / 15,500台/日	(暫定/完成)	5,695 / -台/日				
	旅行速度向上	13.0km/h → 61.2km/h			交通事故減少		36件/年 → 12件/年		
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H19年度 (供用後年次) H26年度			(供用前現道→供用後現道)		(供用前年次) H22年 (供用後年次) H25年		

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 2.6	総費用 192億円 事業費：182億円 維持管理費：10億円	総便益 493億円 走行時間短縮便益：446億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：34億円	基準年 平成21年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 2.7	総費用 220億円 事業費：193億円 維持管理費：27億円	総便益 591億円 走行時間短縮便益：436億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：55億円	基準年 平成27年
事業遅延によるコスト増	—	費用増加額 —	便益減少額 —	
事業遅延の理由 ・特になし				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・対象区間(鳥越地区)、旅行速度改善状況(現道 H19: 13.0km/h → 新庄北道路 H26: 61.2km/h)【48.2km/h向上】 ②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・鮭川村～東京都中央卸売市場、所要時間(鮭川村～新庄IC、H22: 23分 → H27: 13分)【10分短縮】 ・東京都卸売市場における山形県産なめこの出荷量のシェア(H17: 26% → H26: 33%)【7%上昇】 ③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・鮭川村～県立中央病院までの所要時間(H22: 86分 → H27: 71分)【15分短縮】 ④現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上 ・国道13号現道の死傷事故件数が減少(H22: 36件 → H25: 12件)【約7割減】 ⑤その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果上 ・新庄中核工業団地の進出企業数が増加(H19: 39社 → H27: 49社)【約1.3倍】 ・新庄市の大規模小売店舗数が増加(H22: 12店舗 → H27: 16店舗)【約1.3倍】 他9項目に該当				
その他評価すべきと判断した項目 ・特になし				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 【交通騒音】 ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間64～69dB、夜間60～65dB(環境基準：昼間70dB、夜間65dB)			
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし			
事業評価監視委員会の意見 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているものの、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事後評価を実施すること				
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北中央自動車道 H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通 H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切替 H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称) ・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可 H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。 ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし				
その他特記事項 ・特になし				

※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。