

新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

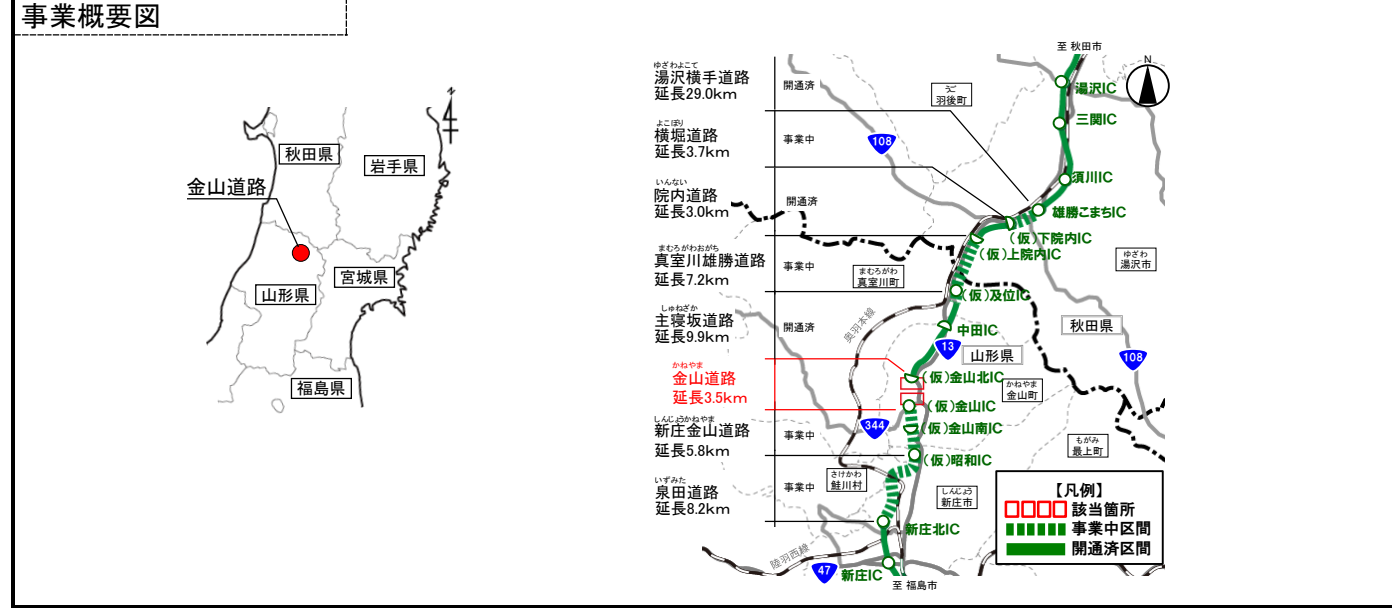
事業の概要

事業名	一般国道13号（東北中央自動車道） かねやま 金山道路	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：山形県最上郡金山町大字朴山 至：山形県最上郡金山町大字飛ノ森	延長	3.5km		

**事業概要**  
金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、最上郡金山町大字朴山から最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から福島市、山形県山形市、秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路であり、これまでに約166kmが開通している。）

**事業の目的、必要性**  
冬期の交通規制や路面凍結による交通事故、信頼性低下等の課題を抱える豪雪地域において、雪に強いネットワークが確保されるほか、東北中央自動車道の最後の区間である当該区間の整備により、周遊観光を支援する高速道路ネットワークが形成される。

全体事業費	約130億円	計画交通量	約6,000台/日
-------	--------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
【山形県知事】  
予算化に同意する。物流や観光の大動脈としての機能や、災害時におけるリダンダンシーの機能を有する重要な路線である。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である。

**事業採択の前提条件**  
■費用対便益：便益が費用を上回っている。  
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H26.11）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4 (1.3)	総費用 696億円 （事業費：591億円 維持管理費：104億円）	総便益 959億円 （走行時間短縮便益：754億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：42億円）	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費変動 +10%)	B/C=1.5 (事業費変動 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間変動+2年)	B/C=1.5 (事業期間変動-2年)			
事業の影響	評価項目		評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	積雪による車道幅員の減少や冬期の交通規制を回避し、走行環境を改善する ・冬期速達性の向上（新庄市～湯沢市） 【現況】71分 ⇒ 【整備後】52分		
		事故対策	—	注目すべき影響はない		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	—	注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	地域連携強化により冬期周遊観光を支援する ・インバウンド観光の推進（外国人のべ宿泊者数） 【現況】秋田県6.7万人泊、山形県8.8万人泊 ⇒ 【整備後】秋田県10万人泊、山形県18万人泊		
		災害	◎	通行止め発生時の広域迂回を回避し、緊急時の避難等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成される ・広域迂回の解消（新庄市～湯沢市） 【現況】広域迂回時115km、134分 ⇒ 【整備後】金山道路利用60km、50分		
環境		—	注目すべき影響はない			
地域社会	◎	速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援する ・速達性の向上（新庄市～湯沢市） 【現況】63分 ⇒ 【整備後】50分				
事業実施環境	○	・整備に対する要望が強い				

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.4、個別評価で1.3と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、通行止め発生時（事故等）における代替性の確保、冬期周遊観光支援等、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。  
※B/Cの上段の値は新庄IC～横手JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

## 新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

### 事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
当該区間の整備により、冬期の交通規制や路面凍結による交通事故、信頼性低下等の課題が改善され、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、速達性や定時性が確保され、地域連携強化による周遊観光を支援するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当地域は、全域が特別豪雪地帯に指定される東北有数の豪雪地帯</li> <li>・当該区間は幅員が狭く、冬期は豪雪に伴う運搬排雪作業や雪庇処理作業、路面凍結に起因する交通事故等により、交通規制が多く実施され、移動時間の遅れが発生</li> </ul>	※東北圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスク低減のためにハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備等を推進。</li> <li>・道路と港湾の連結強化等による効率的な物流体系の構築を図るため、主要な都市や生産拠点と港湾・空港を結ぶ高規格幹線道路等の格子状骨格道路ネットワークの形成を目指し、東北縦貫自動車道八戸線、日本海沿岸東北自動車道、東北中央自動車道等のほか、新潟南北道路やバイパス・環状道路・スマートインターチェンジ等の必要な整備を推進する。</li> </ul>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間では冬期間の事故等による通行止めが発生しているが、代替路がないため、通行止め時には広域迂回（通常の約2倍）や立ち往生を強いられ、地域の社会経済活動への影響が非常に大きい</li> </ul>	※東北圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北圏においては、東北圏特有の地勢や冬期間を含めた厳しい自然環境等が都市の連携や交流を阻害する要因となっており、圏域内外の交流や人々の暮らしに大きな影響を与えている。</li> <li>・投資効果を最大限発揮するため、ミッシングリンクの解消等を進め、日本海側と太平洋側が連携した格子状骨格道路ネットワークの強化を図る。</li> </ul>
地域経済・地域社会等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形・秋田両県では、豊富な冬期観光資源を活かし、県境を跨ぐインバウンドの拡大に向けた取り組みを推進しているが、秋田県では冬期外国人宿泊者数が低迷</li> <li>・冬期の定時性が課題と指摘されており、両県を跨ぐ冬期周遊観光を支援するため、道路ネットワークの強化が必要</li> </ul>	※東北中央自動車道の利活用促進による横手・湯沢・最上地域活性化協議会（H29.2） <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道は、東北自動車道、日本海沿岸東北自動車道と並び、東北の縦軸を形成する3つの重要な高規格道路の1つ。</li> <li>・全線開通すれば、沿線における企業等の立地競争力の強化や、民間投資の誘発による需要の拡大などのストック効果、生産性の向上などに大きな役割を果たすとともに、大規模な災害時におけるリダンダンシー機能も確実に確保される。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>・また、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、地域連携強化による周遊観光を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。</li> </ul>									
道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度（防災機能ランク）		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	湯沢市	新庄市	9 (3)	0.90 (C)	0.19 (B)	▲45.61  (▲1.48)	0.11 (0.02)	0.80 (0.62)	◎

事業の効率性	
・計画段階評価手続き完了（H26.11）	

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は新庄IC～横手JCTを対象とした場合、  
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果