

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道13号 <small>かみのやま</small> 上山バイパス	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： <small>やまがたけんなんようしかわとい</small> 山形県南陽市川樋 至： <small>やまがたけんかみのやましかなおい</small> 山形県上市市金生			延長	17.2km
事業概要					
<p>一般国道13号は福島県福島市と秋田県秋田市を結び広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る延長約350kmの主要幹線道路である。</p> <p>上山バイパスは、一般国道13号の交通渋滞の解消や隘路解消による事故抑制を目的とした事業である。</p>					
S54年度事業化		H9年度都市計画決定		S61年度用地着手	
S62年度工事着手					
全体事業費	450億円	事業進捗率	83%	供用済延長	11.7km
計画交通量	22,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.2 (残事業) 5.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 115/610億円 事業費：60/549億円 維持管理費：55/61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 620/1,926億円 走行時間短縮便益：570/1,781億円 走行経費減少便益：40/115億円 交通事故減少便益：10/29億円	基準年	平成22年
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動	: B/C=5.9(交通量 +10%)	B/C=5.0(交通量 -10%)		
	事業費変動	: B/C=5.1(事業費 +10%)	B/C=5.7(事業費 -10%)		
	事業期間変動	: B/C=5.3(事業期間 +20%)	B/C=5.5(事業期間 -20%)		
事業の効果等					
①交通渋滞の解消					
・当該道路未供用区間には、2箇所の渋滞ポイントが存在しており、当該道路の供用により、交通渋滞の解消が期待される。					
②隘路解消による交通事故の抑制					
・当該道路未供用区間は、人家連坦区間を通過しており、幅員が狭い上、運搬排雪区間が存在しており、これら区間で事故が多発（事故率が東北平均の2.0倍）している。また、積雪により歩道が狭められ、冬期の人対車両の事故が夏期に比べ2.9倍と増加している。当該道路の整備により、交通事故の抑制が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
○山形県知事の意見					
平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。					
○以下の団体から、国道13号上山バイパスの整備促進について要望あり。					
・上市市議会議長 ・南陽市議会議長 ・山形県商工会議所連合会 ・南陽市長					
・一般国道13号南陽上山間整備促進南陽市期成同盟会 ・一般国道13号中山地区整備促進期成同盟会					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業進捗率83%、うち用地進捗率97%					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。南陽市川樋～上市市川口間（L=5.5km）について、平成22年度暫定2車線で供用（H22.12.12）。また、残る（仮）上山ICのアクセス道について整備を進めていく。					
施設の構造や工法の変更等					
橋梁設置計画からアーチカルバート（プレキャスト製品）を採用したことにより、コストを縮減。					
対応方針	事業継続				

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。