

事後評価結果（平成25年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：柴田 芳雄

| | | | | | |
|-----|-------------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 新潟山形南部連絡道路 一般国道113号 荒川道路 | 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：新潟県村上市南新保 至：新潟県村上市坂町 | 延長 | 3.6km | | |

事業概要

荒川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」の一部を形成する延長3.6kmの4車線道路である。

事業の目的・必要性

一般国道113号荒川道路は、「幹線道路ネットワークの形成」、「物流や観光、地域経済活動の活性化」、「狭隘な道路幅員区間及び踏切の回避」などを主な目的とした事業である。

事業概要図



| | | | | | | | |
|------------------------|---------------|--|--|------------------------------|--------------------------------------|--|-------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度： H13年度 都市計画決定： H12年度 | 用地着手： H13年度 工事着手： H13年度 | 供用年 (暫定/完成) | (当初) — / — (実績) H20 / — | 変動 | — 倍 |
| | 事業費 | 計画時 (暫定/完成) | (名目値) 100 / — 億円 (実績値) — / — 億円 | 実績 (暫定/完成) | (名目値) 115 / — 億円 (実績値) 108 / — 億円 | 変動 | 1.15倍 |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | 3,336 / — 台/日 | 実績 (暫定/完成) | 5,307 / — 台/日 | 変動 | 159% |
| 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | | 29.8 → 40.9 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H24年度 | | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線) | | 50.9 → 18.8 件/億台キロ (供用直前年次) H19~H21年度 (供用後年次) H21~H23年度 | |
| 費用対効果 分析結果 (再評価) | B/C : — | 総費用 : — 億円 (事業費 : — 億円 維持管理費 : — 億円) | 総便益 : — 億円 (走行時間短縮便益 : — 億円 走行経費減少便益 : — 億円 交通事故減少便益 : — 億円) | 基準年 : — | | | |
| 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C : 1.6 | 総費用 : 144 億円 (事業費 : 141 億円 維持管理費 : 3.3 億円) | 総便益 : 235 億円 (走行時間短縮便益 : 193 億円 走行経費減少便益 : 33 億円 交通事故減少便益 : 8.4 億円) | 基準年 : 平成25年 | | | |
| 事業遅延によるコスト増 | | 費用増加額 : — 億円 | 便益減少額 : — 億円 | | | | |

事業遅延の理由

—

客観的評価指標に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約20万人時間/年
(整備前：485人時間/年 → 整備後：465万人時間/年)
- ・ 現道区間の踏切道を回避するルートの確保
- ・ 新潟空港へのアクセス向上

(2) 物流効率化の支援

| | |
|--------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上 <p>(3) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「新潟山形連絡道路」の位置づけあり ・国道7号沿道の商業施設へのアクセス向上 <p>(4) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上。スキー場など観光による地域経済活性化に寄与 <p>II. 暮らし</p> <p>(1) 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県立新発田病院（第三次救急医療施設）への搬送時間が短縮 十文字交差点→県立新発田病院(整備前：約35分 → 整備後：約29分) <p>III. 安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量が減少（整備前：3,336台/12h → 整備後：2,075台/12h） <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量＝約2千t-co₂/年 （整備前：約333千t-co₂/年 → 整備後：約331t-co₂/年） <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象エリアのNO_x排出量の削減量＝約8.7t-NO_x/年 （整備前 1,284.4t-NO_x/年 → 整備後 1,275.7t-NO_x/年） ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝約1.1t-SPM/年 （整備前 110.5t-SPM/年 → 整備後 109.4t-SPM/年） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p> |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p> |
| 事業評価監視委員会の意見 | <p>今後の事後評価及び改善措置、計画・調査のあり方、事業評価手法についての見直しの必要性なし。</p> |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | <p>日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日まほろばICが平成23年3月までに開通済み。</p> |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道113号荒川道路は、地域高規格道路『新潟山形南部連絡道路』の一区間として、日本海沿岸東北自動車道（荒川胎内IC）と直結し、広域的な幹線道路として様々な役割を果たしている。 ・荒川道路の整備により、「幹線道路ネットワークの形成」「物流や観光、地域経済活動の活性化」「狭隘な道路幅員区間及び踏切の回避」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。 ・荒川道路事業については、日本海沿岸東北自動車道（荒川胎内IC）の開通に併せた事業を実施しており、その他、事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。 |
| 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 | <p>軟弱な地盤条件により事業費の増加が生じたため、同種事業の計画・調査にあたっては厳格な予算管理を行うとともに、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。</p> <p>なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。</p> |
| 特記事項 | <p>特になし</p> |

※ 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。