

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業の概要

事業名	一般国道113号（新潟山形南部連絡道路） 小国道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県岩船郡関川村大字金丸 至：山形県西置賜郡小国町大字松岡	延長	12.7km		
事業概要	新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上市から山形県東置賜郡高島町に至る延長約80kmの地域高規格道路である。 小国道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する延長12.7kmの自動車専用道路である。				
事業の目的、必要性	積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるほか、県境を跨いだ広域観光連携の推進を支援する幹線道路ネットワークが強化される。				
全体事業費	約350億円	計画交通量	約5,300台/日		
事業概要図	<p>新潟山形南部連絡道路 約80km</p> <p>小国道路 12.7km</p> <p>凡例          ■■■■ 対象区間          ○○○○ 調査中区間          ■■■■ 高速道路          ■■■■ 一般国道          ○D IC</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<b>【山形県知事】</b> 予算化に同意する。物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたりダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路である。				

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（H30.10.31）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1	総費用：287億円 （事業費：243億円 維持管理費：44億円）	総便益：320億円 （走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：8.5億円）	基準年 平成30年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.01	（交通量 -10%）	B/C=1.3	（交通量 +10%）
		事業費変動	B/C=1.03	（事業費変動 +10%）	B/C=1.2	（事業費変動 -10%）
	事業期間変動	B/C=1.03	（事業期間変動+20%）	B/C=1.18	（事業期間変動-20%）	
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（村上市～南陽市） 【現況】116分 ⇒ 【整備後】101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	◎	幹線道路ネットワークの強化により広域観光連携を支援する		
		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（村上市～南陽市） 【現況】広域迂回時218km、289分 ⇒ 【整備後】小国道路利用95km、94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（村上市～南陽市） 【現況】106分 ⇒ 【整備後】94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1.1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、広域観光連携の推進等、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。

## 新規事業採択時評価結果（平成31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、積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるほか、広域観光連携の推進を支援する幹線道路ネットワークが強化されるものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	・特別豪雪地帯である小国町を通過する国道113号は、積雪で更に狭くなった道路を広げる運搬排雪作業が不定期に行われ、交通規制に伴う速度低下が発生	※東北圏広域地方計画（H28.3） ・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。 ・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。
住民生活	・当該区間は雪崩や冬期間の事故による通行止めが発生しており、通行止め時に代替路がなく広域迂回（通常の約2倍）や立ち往生を強いられ、地域の主要産業である製造業の物流を阻害するなど、日常生活や経済活動への影響が大きい	※東北圏広域地方計画（H28.3） ・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。 ・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。
地域経済・地域社会等	・山形県は新潟県、福島県との共同誘客事業や、冬期観光資源を活かしたインバウンド観光など、県を跨いだ広域観光連携が推進され、外国人旅行者は3県共に増加傾向だが、両県に隣接する置賜地域は低迷 ・置賜地域を通過する国道113号は脆弱なため地域間交流を阻害しており、広域観光連携の推進には幹線道路ネットワークの強化が必要	※おもてなし山形県観光計画（H27.3） ・道路網の整備促進による移動時間の短縮など、複数県に跨る広域的な観光流動の創出に追い風となる環境整備が着実に進んでいる。 ・この機会を好機と捉え、広域連携の推進を図り、訴求力の高い各県それぞれの魅力ある地域資源を組み合わせた新しい広域周遊ルートの開発に積極的に取り組んでいく必要がある。 ・交流人口の更なる拡大に向けて、県内各地域や隣接各県を結ぶ高速道路網等の整備を一層推進していく。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、累積脆弱度の減少により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、幹線道路ネットワークが強化されることで、県境を跨いだ広域観光連携を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。</p>									
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	
	村上市	米沢市	3	0.74 (C)	0.75 (C)	▲19.28	0.03	0.00	○

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（H30.10）