



道路事業 再評価
一般国道13号 大野目交差点改良

平成22年11月26日
国土交通省 東北地方整備局

事業名	一般国道13号 <small>だいのめ</small> 大野目交差点改良		事業種別	一般二次																																					
事業の目的	<p>一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要幹線道路であり、山形県内を南北に縦貫し、かつ県都山形市と米沢市や新庄市等の主要都市を直結する県内陸部の社会経済活動を支える重要な路線である。大野目交差点改良は、山形市外環状道路を構成する一般国道13号と（都）天童鮫洗線の交差点における延長1.2kmの交差点立体化事業であり、交通渋滞の緩和及び安全・安心の向上、地域経済の活性化等を目的としている。</p>																																								
事業の概要	起終点	自：山形県山形市大野目一丁目 至：山形県山形市浜崎		延長 供用済	1.2km 0.0km																																				
	道路規格	第3種1級、設計速度80km/h（本線）		幅員	W=38.5m																																				
	事業化	平成16年度	都市計画決定	平成2年度																																					
	用地着手	平成17年度	工事着手	平成19年度																																					
	完成	全体事業費・進捗率																																							
全体事業費 (うち用地費)		執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	新規採択時 (用地費)																																					
	104億円(31億円)	70億円(23億円)	67%(73%)	81億円(31億円)																																					
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  <p>【標準横断面図】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;">3.50m</td> <td style="width: 12.5%;">5.50m</td> <td style="width: 12.5%;">1.25m</td> <td style="width: 12.5%;">7.00m</td> <td style="width: 12.5%;">2.00m</td> <td style="width: 12.5%;">7.00m</td> <td style="width: 12.5%;">1.25m</td> <td style="width: 12.5%;">5.50m</td> <td style="width: 12.5%;">3.50m</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>側道 1車線</td> <td></td> <td>本線</td> <td></td> <td>本線</td> <td></td> <td>側道 1車線</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td colspan="9">幅員 W=38.50m</td> </tr> <tr> <td colspan="9"> (現況) 3.50m 1.25m 7.00m 2.00m 7.00m 1.25m 3.50m 歩道 車道 車道 歩道 </td> </tr> </table> </div> <div style="flex: 2;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 評価対象区間 ■ 高規格幹線道路(供用済) ■ 国道 ■ 主要地方道・一般県道 △ H17センサス調査地点 ○ 渋滞ポイント </div> </div> </div>					3.50m	5.50m	1.25m	7.00m	2.00m	7.00m	1.25m	5.50m	3.50m	歩道	側道 1車線		本線		本線		側道 1車線	歩道	幅員 W=38.50m									(現況) 3.50m 1.25m 7.00m 2.00m 7.00m 1.25m 3.50m 歩道 車道 車道 歩道								
3.50m	5.50m	1.25m	7.00m	2.00m	7.00m	1.25m	5.50m	3.50m																																	
歩道	側道 1車線		本線		本線		側道 1車線	歩道																																	
幅員 W=38.50m																																									
(現況) 3.50m 1.25m 7.00m 2.00m 7.00m 1.25m 3.50m 歩道 車道 車道 歩道																																									

整備状況

大野目交差点改良整備状況 (L=1.2km)
上山方面より天童方面を望む

大野目交差点改良整備状況 (L=1.2km)
上山方面より天童方面を望む



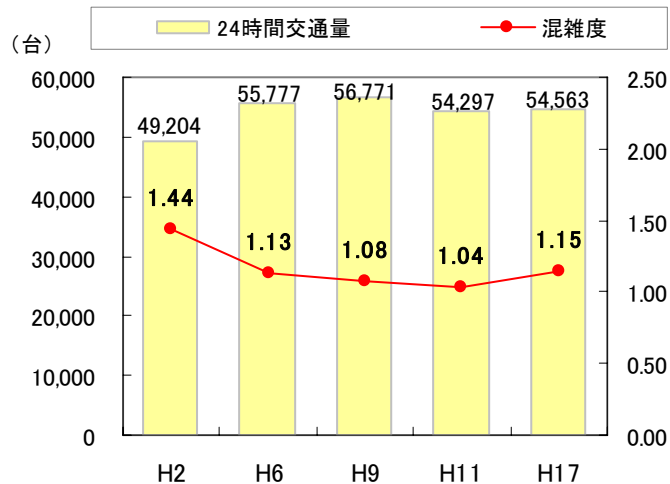
事業

国道13号の道路状況

▼国道13号における渋滞の様子



▼現道の交通量及び混雑度の推移
(調査地点：H17 No. 1049)



の概要

要

地域の課題と整備目標（1 / 2）

1. 山形都市圏の課題

○交通渋滞の緩和

- ・ 山形県内陸部の主要都市を結ぶ国道 13 号には、主要都市を結ぶ交通や山形都市圏内々交通などが集中し、大野目交差点付近では 5 万台/日を越える交通量となっている。
- ・ 大野目交差点では、1,700m の渋滞が発生している。

▼大野目交差点における渋滞発生状況（H21）



○交通事故の抑制

- ・ 大野目交差点では交通混雑に伴う事故が多発しており、東北の道路交通における死傷事故率 65 件/億台キロを大幅に超える 258 件/億台キロの交通事故が発生している。

2. 原因分析

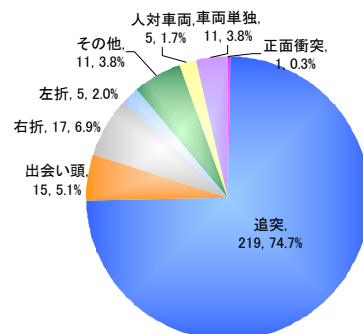
○交通の集中による渋滞発生

- ・ 大野目交差点周辺には山形自動車道山形北 IC や山形流通団地が位置し、交通が集中するエリアとなっている。
- ・ 国道 13 号の山形市区間では、山形市南部に位置する飯田交差点から山形市北部に位置する大野目交差点にかけて主要な交差点の立体化が進んでいるが、平面交差点である大野目交差点では大きな渋滞が発生している。
- ・ 大野目交差点付近では交通渋滞に起因する「追突事故」の発生割合が高い。

▼国道 13 号飯田交差点～大野目交差点の立体化整備状況



▼事故の内訳



資料：H17～H20イタルダ

3. 整備目標

- ①交通渋滞の緩和
- ②交通事故の抑制

事業の必要性等に視する点

事業費の見直し（1／5）

1. 事業費の増加について

- ・詳細設計の結果、以下により計画の変更が必要となった。
当初81億円＋増23億円＝104億円

▼事業費見直しの内容

	野呂川橋	アプローチ部擁壁	高架橋	側道
原因	・河川改修計画 ・地質調査結果	・地質調査結果		・地質調査結果
主な変更対象物	・上部工(橋長増加) ・杭基礎	・擁壁減少(▲50m) ・地盤改良	・橋長増加(50m) ・杭基礎	・路床
増工額	7.2億	19.8億		1.1億
コスト縮減	-1.2億	-3.8億		-0.1億
合計	6.0億	16.0億		1.0億

事

業

の

概

要

事業費の見直し (2/5)

2. 橋梁拡幅設計精査について

○野呂川橋架け替え【7.2億円増】

(当初)

- ・現橋の既往資料から支持層が浅い場所にあると判断して杭基礎の長さを設定し、現橋を本線で活用し、側道部は拡幅することで対応。

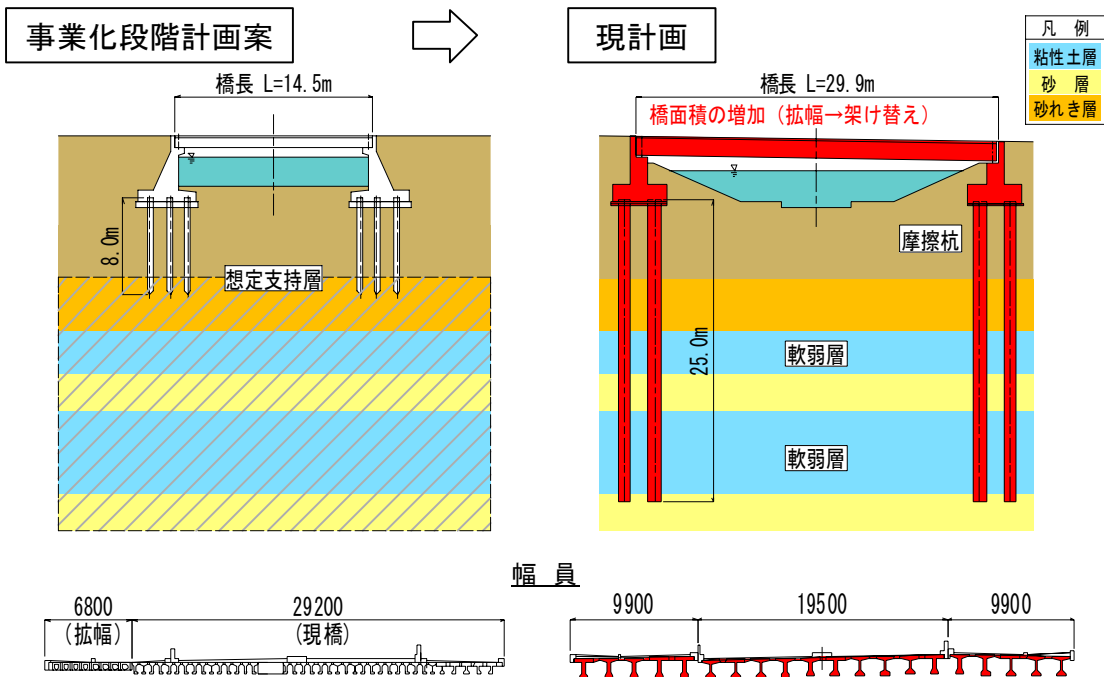
(現計画)

- ・新たに河川管理者による河川改修計画が策定された。
- ・事業化後の地質調査から現橋位置は、軟弱地盤であることが判明。
- ・そのため、橋梁の伸長による架け替えや地耐力不足により杭基礎の長さを変更する必要が生じた。

(事業費増内訳)

- ・橋長(橋面積) : L=14.5m(135.0m²)→29.9m(1046.5m²)
- ・事業費 : 0.7億→7.9億(7.2億増)

▼野呂川橋の見直し



(コスト縮減)

- ・新技術活用 : 架け替え橋の橋種及び杭種の比較検討により、経済性に優れた案を採用。(縮減額 0.6億円)
- ・旧橋下部工の撤去工法の比較検討により、経済性に優れた撤去工法案を採用。(縮減額 0.6億円)

事業費の見直し (3/5)

3. 高架橋設計精査について

○大野目高架橋およびアプローチ部擁壁工【19.8億円増】

(当初)

- ・新大野目交差点の交差状況を踏まえて、最短となる橋長を設定。
- ・隣接する野呂川橋の既往資料から浅い層に支持層となる地層が存在するとし
て基礎を設定。

(現計画)

- ・事業化後の地質調査から架橋位置は、軟弱地盤であることが判明。
- ・土工区間は逆T式擁壁+杭基礎から補強土壁+地盤改良に変更となった。
- ・地耐力を確保するために杭基礎の種類と長さを変更した。
- ・アプローチの壁も考慮した経済比較から橋長が変更となった。

(事業費増内訳)

- ・橋長(橋面積) : L=60.5m(1058.8m²)→110.0m(1870.0m²)
- ・改良区間 : L=519.5m→610.1m
- ・事業費 : 8.2億→28.0億(19.8億増)

事

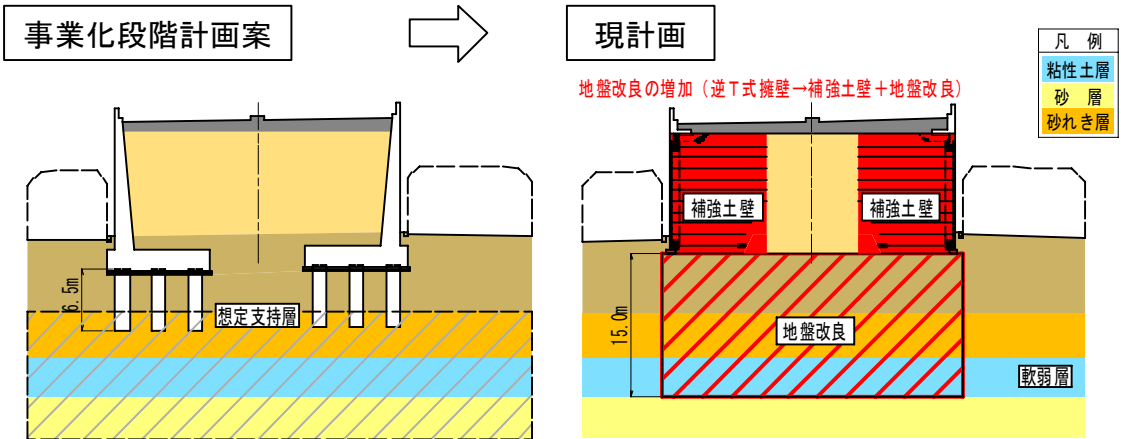
業

の

概

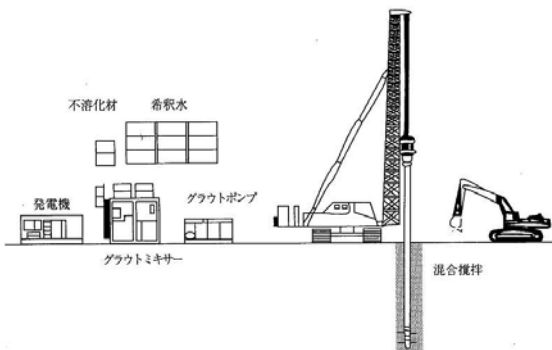
要

▼アプローチ部擁壁の見直し



地盤改良の増加(逆T式擁壁→補強土壁+地盤改良)

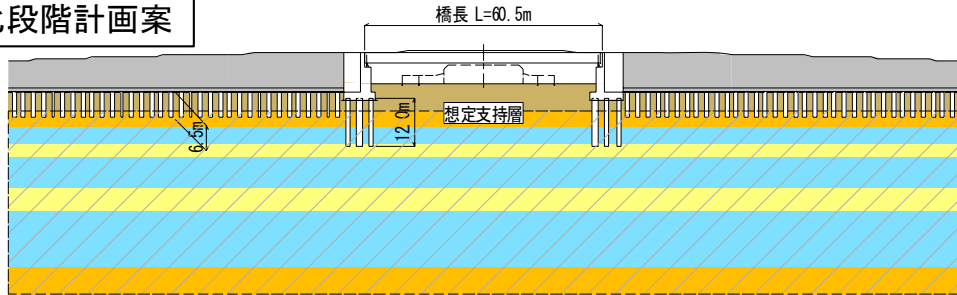
地盤改良工〔スラリー攪拌工(イメージ)〕



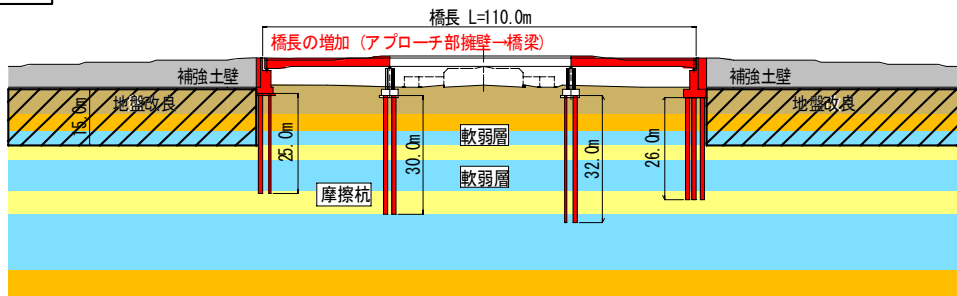
事業費の見直し (4 / 5)

▼大野目高架橋の見直し

事業化段階計画案



現計画



(コスト縮減)

- ・ 軟弱地盤対策：基礎工を含む擁壁構造の比較検討により、補強土壁＋地盤改良案を採用。（縮減額 1.0 億円）
- ・ 橋梁形式選定：橋梁とアプローチ部擁壁を含めた総合的な経済比較により、最も経済的な案を採用。（縮減額 2.0 億円）
- ・ 新技術活用：橋梁の上部構造と下部構造の間に設置する支承部材に、免震支承を採用。（縮減額 0.2 億円）
：杭基礎は、支持層が約 50m と深いことから、摩擦杭として有利な鋼管ソイルセメント杭を採用。（縮減額 0.6 億円）

事業費の見直し（5 / 5）

事

4. 側道拡幅部舗装設計精査について

○側道拡幅部の路床置換え【1.1億円増】

（当初）

- ・ 拡幅部は、現況地盤上に舗装を行い構築する計画。

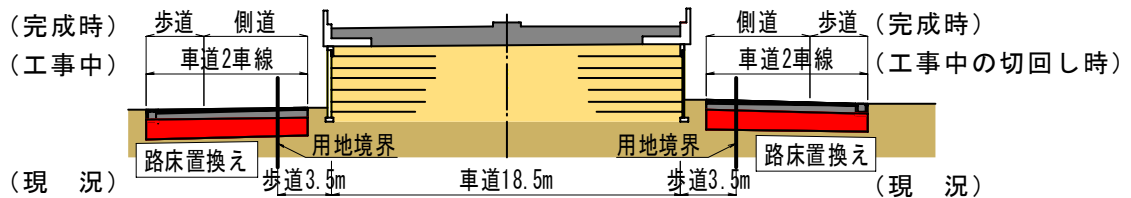
（現計画）

- ・ 地質調査により、現況地盤が路床としての支持力を満足しないことが判明したため、路床範囲を良質材に置き換える必要が生じた。

▼側道拡幅部舗装の見直し

現計画

業



の

（コスト縮減）

- ・ 軟弱地盤対策：路床の置き換え深さを舗装構成ごとに比較検討し、経済性に優れる案を採用。（縮減額 0.1 億円）

概

要

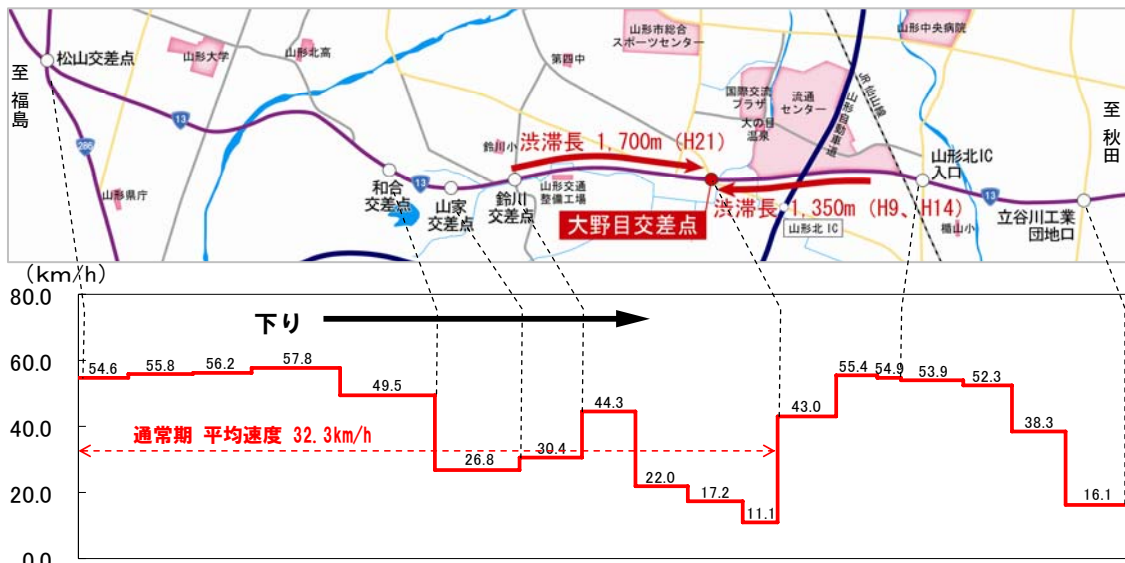
事業を巡る社会経済情勢等の変化（1 / 4）

1. 交通渋滞の緩和

- ・ 松山交差点～大野目交差点の下り車線での平均速度は 32.3km/h となっており、管内国道 13 号平均 42.4km/h より 10km/h 以上低い区間となっている。
- ・ 大野目交差点の立体化により、山形都市圏の主要結節点における交通渋滞の緩和が期待される。

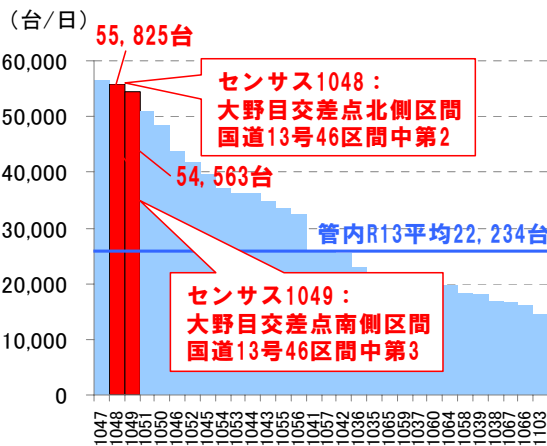
事業の必要性等に関する視点

▼松山交差点～立谷川工業団地口交差点の旅行速度の比較（通常期）

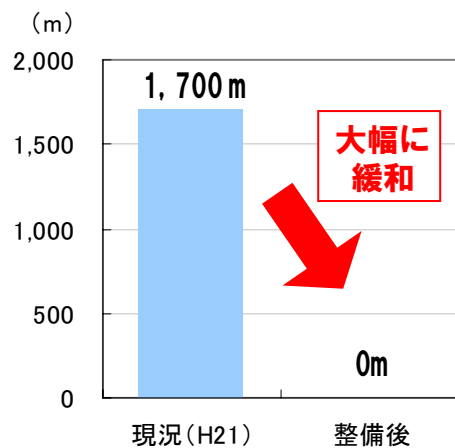


資料：H20 通常期（下り、7 時台）

▼国道 13 号の平日 24 時間交通量（センサス区間，高順）



▼整備前後の渋滞長



事業を巡る社会経済情勢等の変化（2 / 4）

2. 交通事故の抑制

- ・大野目交差点付近で発生している事故の内訳は、その大半が追突事故となっており、渋滞に起因していることが想定される。
- ・また、渋滞を回避する交通が生活道路に流入し通学する児童・生徒を危険に晒していることから、大野目交差点の早期の立体化により、交通事故の抑制及び通学児童の安全確保が期待される。

事業の必要性等に関する視点

▼大野目交差点の事故状況

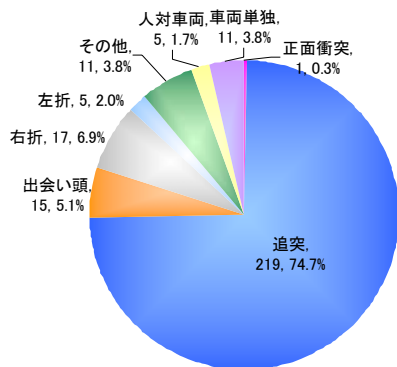


▼渋滞を回避して生活道路へ流入する交通



▼事故の内訳

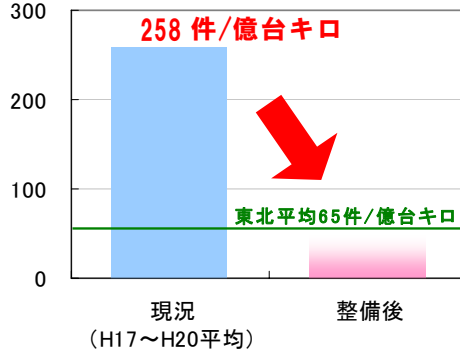
(大野目交差点の前後 2.0km 区間を集計)



資料：H17-H20 イタルダ

▼整備前後の死傷事故率

(件/億台キロ)



資料：H17-H20 イタルダ

事業を巡る社会経済情勢等の変化（3／4）

3. 拠点医療施設へのアクセス改善

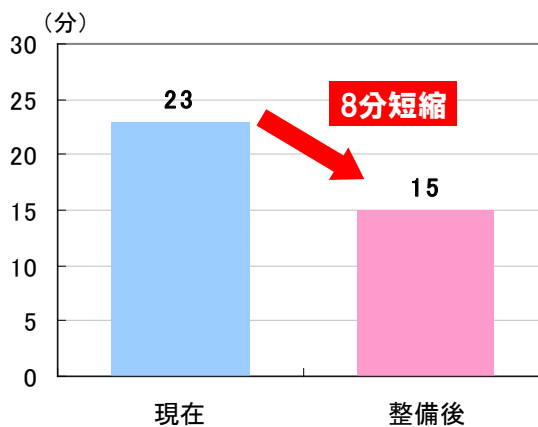
- ・大野目交差点の北部には山形県の医療を支える「山形県立中央病院」が立地しており、山形都市圏内から救急患者の搬送がなされている。
- ・救急搬送において大野目交差点の渋滞による搬送時間の遅延を防ぐ必要があるため、県民の救命率向上に向けて大野目交差点の円滑化は必要不可欠である。

事業の必要性等に関する視点

▼山形県立中央病院の位置図及び写真



▼山形県庁→中央病院までの所要時間の変化



* H17 センサスピーク時旅行速度(平日)を元に、渋滞長を通過時間に換算し算出。

事業 の 必 要 性 等 に 関 す る 視 点	事業を巡る社会経済情勢等の変化（４／４）
	<p>○環境影響評価 環境影響評価実施要綱（昭和５９年閣議決定）等に基づく環境影響評価の対象事業ではないため、実施していない。 事業実施にあたり、当初予想し得ない環境影響が生じる場合等においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。</p> <p>○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>

事業の投資効果

○費用便益比 (B/C)

※下表の数値は、基準年(平成22年)における現在価値換算した金額を記載

計画交通量(平成42年度)・大野目交差点改良=33,700台/日

【全線】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	101	101	101	109	92	101	101
事業費(億円)	98	98	98	107	89	98	99
維持修繕費(億円)	3	3	3	3	3	2	3
便益B(現在価値)	176	214	163	176	176	161	191
走行時間短縮便益(億円)	141	177	130	141	141	129	154
走行経費減少便益(億円)	28	30	27	28	28	25	30
交通事故減少便益(億円)	7	7	7	7	7	6	8
費用便益費 B/C	1.7	2.1	1.6	1.6	1.9	1.6	1.9

【残事業】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	31	31	31	34	29	31	32
事業費(億円)	29	29	29	32	26	29	29
維持修繕費(億円)	3	3	3	3	3	2	3
便益B(現在価値)	176	214	163	176	176	168	183
走行時間短縮便益(億円)	141	177	130	141	141	135	147
走行経費減少便益(億円)	28	30	27	28	28	27	29
交通事故減少便益(億円)	7	7	7	7	7	7	7
費用便益費 B/C	5.6	6.8	5.2	5.1	6.1	5.4	5.8

○純現在価値(NPV) 【全線】75億円 【残事業】144億円

○経済的内部収益率(EIRR) 【全線】6.9% 【残事業】22.3%

(参考)

○費用便益比 (B/C)

【新規採択時のB/C】 【全線】B/C=4.5

【今回再評価時のB/C】 【全線】B/C=1.7 【残事業】B/C=5.6

(新規採択時の計画交通量)

・大野目交差点改良=46,600台/日

(今回再評価時の計画交通量)

・大野目交差点改良=33,700台/日

事業の進捗の見込みの視点	事業の進捗状況について	<p>全線（L＝1.2 km）について事業推進中であるが、土地収用法に基づく事業認定申請に向けた準備を進めるとともに、任意での用地買収の推進を図る。</p>
	供用予定等今後の事業の見通し	<p>大野目交差点改良全線（L＝1.2 km）について、早期供用を目指す。</p>
	コスト縮減のメニュー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橋梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト縮減を図る。 ・ 擁壁構造を補強土壁＋地盤改良としコスト縮減を図る。

<p>地方公共団体等の意見</p>	<p>○山形県知事の意見</p> <p>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いる。</p> <p>また、国道13号大野目交差点は、第4次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントとして位置付けられており、事業の継続に異議はありません。</p> <p>○以下の団体から、国道13号大野目交差点の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形市長 ・山形市議会議長 ・山形県商工会議所連合会
<p>対応方針</p>	<p>原案 事業継続</p> <p>(理由)</p> <p>交通混雑の緩和及び安全・安心の向上等、早期整備の必要性が高い。 また、地元自治体等からの事業促進の要望活動も強く行われている。</p>

道路事業 再評価
一般国道13号 大野目交差点改良

平成22年11月26日
国土交通省 東北地方整備局

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道13号	大野目交差点改良	L=1.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
33,700	4	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	101億円	7.0億円	108億円
うち残事業分	33億円	7.0億円	40億円
基準年における 現在価値 (C)	98億円	2.6億円	101億円
うち残事業分	29億円	2.6億円	31億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	8億円	1.6億円	0.38億円	10億円
基準年における 現在価値 (B)	141億円	28億円	7.0億円	176億円
うち残事業分	141億円	28億円	7.0億円	176億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.7
経済的純現在価値（事業全体）	75 億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.9%
費用便益比（残事業）	5.6
経済的純現在価値（残事業）	144 億円
経済的内部収益率（残事業）	22.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	33,700台/日	±10%	5.2~6.8
事業費	33億円	±10%	5.1~6.1
事業期間	4年	±20%	5.4~5.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 大野目交差点改良

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 1.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]		27,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]		2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		7.73	
②主な周辺道路 ^{※4}	(現道) 国道13号 : 1.2km	交通量	[台/日]	31,400	6,100
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	14.98	2.28
	国道112号 : 3.4km	交通量	[台/日]	14,900	14,500
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	31.73	30.78
	(主)山形天童線 : 5.4km	交通量	[台/日]	27,200	26,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	39.89	38.48
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 269.9km	走行時間費用	[億円/年]	1,041.10	1,040.43	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 281.10km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,127.70	1,119.70	8.00

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：大野目交差点改良

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:大野目交差点改良(全体)

年次	基準年 H22	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.129	1.2	0.15	
-11年目	H 16	1.2653	94.4	0.19	0.23		
-10年目	H 17	1.2167	93.2	2.96	3.53		
-9年目	H 18	1.1699	92.5	9.04	10.44		
-8年目	H 19	1.1249	91.7	3.65	4.09		
-7年目	H 20	1.0816	91.3	13.57	14.68		
-6年目	H 21	1.0400	91.3	26.36	27.41		
-5年目	H 22	1.0000	91.3	11.63	11.63		
-4年目	H 23	0.9615	91.3	2.40	2.31		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	13.55	12.53		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	11.58	10.29		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	5.60	4.79		
供用年次	H 27	0.8219	91.3			0.14	0.12
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.14	0.11
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.14	0.11
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.14	0.10
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.14	0.10
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.14	0.09
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.14	0.09
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.14	0.09
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.14	0.08
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.14	0.08
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.14	0.08
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.14	0.07
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.14	0.07
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.14	0.07
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.14	0.07
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.14	0.06
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.14	0.06
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.14	0.06
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.14	0.06
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.14	0.05
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.14	0.05
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.14	0.05
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.14	0.05
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.14	0.05
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.14	0.04
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.14	0.04
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.14	0.04
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.14	0.04
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.14	0.04
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.14	0.04
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.14	0.04
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.14	0.03
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.14	0.03
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.14	0.03
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.14	0.03
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.14	0.03
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.14	0.03
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.14	0.03
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.14	0.03
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.14	0.02
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.14	0.02
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.14	0.02
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.14	0.02
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.14	0.02
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.14	0.02
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.14	0.02
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.14	0.02
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.14	0.02
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.14	0.02
49年目	H 76	0.1203	91.3	-31.00	-3.73	0.14	0.02
合計				69.53	98.20	7.00	2.56
単純事業費計				100.53		7.00	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:大野目交差点改良(残事業)

年次	基準年 H22	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.129		1.20	0.15
-4年目	H 23	0.9615	91.3	2.40	2.31		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	13.55	12.53		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	11.58	10.29		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	5.60	4.79		
供用年次	H 27	0.8219	91.3			0.14	0.12
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.14	0.11
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.14	0.11
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.14	0.10
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.14	0.10
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.14	0.09
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.14	0.09
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.14	0.09
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.14	0.08
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.14	0.08
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.14	0.08
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.14	0.07
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.14	0.07
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.14	0.07
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.14	0.07
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.14	0.06
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.14	0.06
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.14	0.06
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.14	0.06
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.14	0.05
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.14	0.05
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.14	0.05
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.14	0.05
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.14	0.05
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.14	0.04
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.14	0.04
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.14	0.04
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.14	0.04
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.14	0.04
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.14	0.04
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.14	0.04
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.14	0.03
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.14	0.03
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.14	0.03
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.14	0.03
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.14	0.03
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.14	0.03
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.14	0.03
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.14	0.03
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.14	0.02
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.14	0.02
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.14	0.02
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.14	0.02
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.14	0.02
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.14	0.02
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.14	0.02
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.14	0.02
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.14	0.02
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.14	0.02
49年目	H 76	0.1203	91.3	-8.27	-0.99	0.14	0.02
合計				24.86	28.93	7.00	2.56
単純事業費計				33.13		7.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

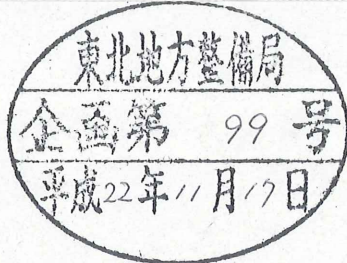
箇所名: 大野目交差点改良(全体、残事業)

年次	年度 (基準年) H22	総走行台キロの年次別伸び率 (ブロック)			割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	貨物車類	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 27	0.99731	0.99650	0.99706	0.8219	91.3	5.75	0.90	1.55	8.20	6.74	0.81	0.19	0.57	1.57	1.29	0.38	0.31	10.15	8.34
1年目	H 28	0.99731	0.99649	0.99705	0.7903	91.3	5.74	0.90	1.54	8.18	6.46	0.81	0.19	0.57	1.57	1.24	0.38	0.30	10.13	8.00
2年目	H 29	0.99730	0.99647	0.99704	0.7599	91.3	5.73	0.90	1.53	8.16	6.20	0.81	0.19	0.57	1.57	1.19	0.38	0.29	10.11	7.68
3年目	H 30	0.99729	0.99646	0.99704	0.7307	91.3	5.72	0.90	1.52	8.14	5.95	0.81	0.19	0.57	1.57	1.15	0.38	0.28	10.09	7.38
4年目	H 31	0.99728	0.99645	0.99703	0.7026	91.3	5.71	0.90	1.51	8.12	5.71	0.81	0.19	0.57	1.57	1.10	0.38	0.27	10.07	7.08
5年目	H 32	0.99728	0.99644	0.99702	0.6756	91.3	5.70	0.90	1.50	8.10	5.47	0.81	0.19	0.57	1.57	1.06	0.38	0.26	10.05	6.79
6年目	H 33	0.99696	0.99838	0.99740	0.6496	91.3	5.69	0.90	1.50	8.09	5.26	0.81	0.19	0.57	1.57	1.02	0.38	0.25	10.04	6.53
7年目	H 34	0.99695	0.99838	0.99739	0.6246	91.3	5.68	0.90	1.50	8.08	5.05	0.81	0.19	0.57	1.57	0.98	0.38	0.24	10.03	6.27
8年目	H 35	0.99695	0.99838	0.99739	0.6006	91.3	5.67	0.90	1.50	8.07	4.85	0.81	0.19	0.57	1.57	0.94	0.38	0.23	10.02	6.02
9年目	H 36	0.99694	0.99838	0.99738	0.5775	91.3	5.66	0.90	1.50	8.06	4.65	0.81	0.19	0.57	1.57	0.91	0.38	0.22	10.01	5.78
10年目	H 37	0.99693	0.99837	0.99737	0.5553	91.3	5.65	0.90	1.50	8.05	4.47	0.81	0.19	0.57	1.57	0.87	0.38	0.21	10.00	5.55
11年目	H 38	0.99692	0.99837	0.99737	0.5339	91.3	5.64	0.90	1.50	8.04	4.29	0.81	0.19	0.57	1.57	0.84	0.38	0.20	9.99	5.33
12年目	H 39	0.99691	0.99837	0.99736	0.5134	91.3	5.63	0.90	1.50	8.03	4.12	0.81	0.19	0.57	1.57	0.81	0.38	0.20	9.98	5.13
13年目	H 40	0.99690	0.99837	0.99735	0.4936	91.3	5.62	0.90	1.50	8.02	3.96	0.81	0.19	0.57	1.57	0.77	0.38	0.19	9.97	4.92
14年目	H 41	0.99689	0.99836	0.99734	0.4746	91.3	5.61	0.90	1.50	8.01	3.80	0.81	0.19	0.57	1.57	0.75	0.38	0.18	9.96	4.73
15年目	H 42	0.99688	0.99836	0.99734	0.4564	91.3	5.60	0.90	1.50	8.00	3.65	0.81	0.19	0.57	1.57	0.72	0.38	0.17	9.95	4.54
16年目	H 43	0.98993	0.99921	0.99280	0.4388	91.3	5.54	0.90	1.50	7.94	3.48	0.80	0.19	0.57	1.56	0.68	0.38	0.17	9.88	4.33
17年目	H 44	0.98983	0.99921	0.99275	0.4220	91.3	5.48	0.90	1.50	7.88	3.33	0.79	0.19	0.57	1.55	0.65	0.38	0.16	9.81	4.14
18年目	H 45	0.98972	0.99921	0.99270	0.4057	91.3	5.42	0.90	1.50	7.82	3.17	0.78	0.19	0.57	1.54	0.62	0.38	0.15	9.74	3.94
19年目	H 46	0.98961	0.99921	0.99265	0.3901	91.3	5.36	0.90	1.50	7.76	3.03	0.77	0.19	0.57	1.53	0.60	0.38	0.15	9.67	3.78
20年目	H 47	0.98951	0.99921	0.99259	0.3751	91.3	5.30	0.90	1.50	7.70	2.89	0.76	0.19	0.57	1.52	0.57	0.38	0.14	9.60	3.60
21年目	H 48	0.98939	0.99921	0.99254	0.3607	91.3	5.24	0.90	1.50	7.64	2.76	0.75	0.19	0.57	1.51	0.54	0.38	0.14	9.53	3.44
22年目	H 49	0.98928	0.99921	0.99248	0.3468	91.3	5.18	0.90	1.50	7.58	2.63	0.74	0.19	0.57	1.50	0.52	0.38	0.13	9.46	3.28
23年目	H 50	0.98916	0.99920	0.99242	0.3335	91.3	5.12	0.90	1.50	7.52	2.51	0.73	0.19	0.57	1.49	0.50	0.38	0.13	9.39	3.14
24年目	H 51	0.98905	0.99920	0.99237	0.3207	91.3	5.06	0.90	1.50	7.46	2.39	0.72	0.19	0.57	1.48	0.47	0.38	0.12	9.32	2.98
25年目	H 52	0.98892	0.99920	0.99231	0.3083	91.3	5.00	0.90	1.50	7.40	2.28	0.71	0.19	0.57	1.47	0.45	0.38	0.12	9.25	2.85
26年目	H 53	0.98880	0.99920	0.99225	0.2965	91.3	4.94	0.90	1.50	7.34	2.18	0.70	0.19	0.57	1.46	0.43	0.38	0.11	9.18	2.72
27年目	H 54	0.98867	0.99920	0.99219	0.2851	91.3	4.88	0.90	1.50	7.28	2.08	0.69	0.19	0.57	1.45	0.41	0.38	0.11	9.11	2.60
28年目	H 55	0.98854	0.99920	0.99212	0.2741	91.3	4.82	0.90	1.50	7.22	1.98	0.68	0.19	0.57	1.44	0.39	0.38	0.10	9.04	2.47
29年目	H 56	0.98841	0.99920	0.99206	0.2636	91.3	4.76	0.90	1.50	7.16	1.89	0.67	0.19	0.57	1.43	0.38	0.38	0.10	8.97	2.37
30年目	H 57	0.98827	0.99920	0.99200	0.2534	91.3	4.70	0.90	1.50	7.10	1.80	0.66	0.19	0.57	1.42	0.36	0.38	0.10	8.90	2.26
31年目	H 58	0.98814	0.99920	0.99193	0.2437	91.3	4.64	0.90	1.50	7.04	1.72	0.65	0.19	0.57	1.41	0.34	0.38	0.09	8.83	2.15
32年目	H 59	0.98799	0.99920	0.99187	0.2343	91.3	4.58	0.90	1.50	6.98	1.64	0.64	0.19	0.57	1.40	0.33	0.38	0.09	8.76	2.06
33年目	H 60	0.98785	0.99920	0.99180	0.2253	91.3	4.52	0.90	1.50	6.92	1.56	0.63	0.19	0.57	1.39	0.31	0.38	0.09	8.69	1.96
34年目	H 61	0.98770	0.99920	0.99173	0.2166	91.3	4.46	0.90	1.50	6.86	1.49	0.62	0.19	0.57	1.38	0.30	0.38	0.08	8.62	1.87
35年目	H 62	0.98754	0.99920	0.99167	0.2083	91.3	4.40	0.90	1.50	6.80	1.42	0.61	0.19	0.57	1.37	0.29	0.38	0.08	8.55	1.79
36年目	H 63	0.98739	0.99920	0.99159	0.2003	91.3	4.34	0.90	1.50	6.74	1.35	0.60	0.19	0.57	1.36	0.27	0.38	0.08	8.48	1.70
37年目	H 64	0.98723	0.99920	0.99152	0.1926	91.3	4.28	0.90	1.50	6.68	1.29	0.59	0.19	0.57	1.35	0.26	0.38	0.07	8.41	1.62
38年目	H 65	0.98706	0.99920	0.99145	0.1852	91.3	4.22	0.90	1.50	6.62	1.23	0.58	0.19	0.57	1.34	0.25	0.38	0.07	8.34	1.55
39年目	H 66	0.98689	0.99919	0.99138	0.1780	91.3	4.16	0.90	1.50	6.56	1.17	0.57	0.19	0.57	1.33	0.24	0.38	0.07	8.27	1.48
40年目	H 67	0.98672	0.99919	0.99130	0.1712	91.3	4.10	0.90	1.50	6.50	1.11	0.56	0.19	0.57	1.32	0.23	0.38	0.07	8.20	1.41
41年目	H 68	0.98654	0.99919	0.99123	0.1646	91.3	4.04	0.90	1.50	6.44	1.06	0.55	0.19	0.57	1.31	0.22	0.38	0.06	8.13	1.34
42年目	H 69	0.98635	0.99919	0.99115	0.1583	91.3	3.98	0.90	1.50	6.38	1.01	0.54	0.19	0.57	1.30	0.21	0.38	0.06	8.06	1.28
43年目	H 70	0.98616	0.99919	0.99107	0.1522	91.3	3.93	0.90	1.50	6.33	0.96	0.53	0.19	0.57	1.29	0.20	0.38	0.06	8.00	1.22
44年目	H 71	0.98597	0.99919	0.99099	0.1463	91.3	3.87	0.90	1.50	6.27	0.92	0.52	0.19	0.57	1.28	0.19	0.38	0.06	7.93	1.17
45年目	H 72	0.98577	0.99919	0.99091	0.1407	91.3	3.82	0.90	1.50	6.22	0.88	0.51	0.19	0.57	1.27	0.18	0.38	0.05	7.87	1.11
46年目	H 73	0.98557	0.99919	0.99083	0.1353	91.3	3.76	0.90	1.50	6.16	0.83	0.50	0.19	0.57	1.26	0.17	0.38	0.05	7.80	1.05
47年目	H 74	0.98536	0.99919	0.99073	0.1301	91.3	3.71	0.90	1.50	6.11	0.79	0.49	0.19	0.57	1.25	0.16	0.38	0.05	7.74	1.00
48年目	H 75	0.98514	0.99919	0.99066	0.1251	91.3	3.65	0.90	1.50	6.05	0.76	0.48	0.19	0.57	1.24	0.16	0.38	0.05	7.67	0.97
49年目	H 76	0.98491	0.99919	0.99057	0.1203	91.3	3.60	0.90	1.50	6.00	0.72	0.47	0.19	0.57	1.23	0.15	0.38	0.05	7.61	0.92
合計							245.66	45.00	75.15	365.81	140.94	34.55	9.50	28.50	72.55	27.67	19.00	7.01	457.36	175.62

【客観的評価指標 48項目中 12項目に該当】

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
1. 活力	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される □ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である □ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> □ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけ有り □ 地域高規格道路の位置づけあり □ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） □ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する □ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
	<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保 <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる
	<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
4. 環境	地球環境の保全 <input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係 <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	<input checked="" type="checkbox"/> 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が見込まれる



管 第 3 3 9 号
平成22年11月15日

国土交通省
東北地方整備局長 殿

山形県知事 吉村 美栄子



東北地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

平成22年11月10日付け国東整企画第99号で依頼ありました標記のこと
について、下記のとおり回答します。

記

1 【道路事業】

事業名	意見
東北中央自動車道 米沢～米沢北	平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は、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。
一般国道13号 尾花沢新庄道路事業	平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は、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。
一般国道13号 上山バイパス事業	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。
一般国道13号 大野目交差点改良事業	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いる。 また、国道13号大野目交差点は、第4次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントとして位置付けられており、事業の継続に異議はありません。

1 【道路事業】

事業名	意見
一般国道47号 新庄古口道路事業	平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路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。
一般国道47号 高屋道路事業	平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路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。
一般国道47号 余目酒田道路事業	平成21年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路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。
一般国道112号 鶴岡北改良事業	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。

2 【河川関係事業】

事業名	意見
赤川総合水系 環境整備事業	外来種の伐採による礫河原の再生や魚道の設置による魚類の遡上環境の改善が見受けられ、河川景観や多様な動植物が生息・生育・繁殖する自然環境を保全及び再生が図られており、事業の継続に異議はありません。

3 【砂防事業】

事業名	意見
最上川水系 直轄砂防事業	当該事業は県民の生命と財産を保全する重要な事業であり、また、“やまがた水害・土砂災害対策中期計画”における基本的な方針に合致した事業であるため、事業の継続に異議はありません。