

道路事業 再評価
一般国道47号 余目酒田道路

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47号 <small>あまるめさかた</small> 余目酒田道路		事業種別	地域高規格		
事業の目的	新庄酒田道路は、山形県新庄市から山形県酒田市を結ぶ延長約50kmの地域高規格道路である。					
	余目酒田道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、最上・庄内地域間の交流や連携の促進を図るとともに、酒田市の最上川渡河部における渋滞緩和を目的とした延長12.7kmの4車線道路である。					
事業	起終点	自：山形県東田川郡庄内町廻館 至：山形県酒田市東町		延長 供用済	12.7km — km	
	道路規格	第1種3級、第3種1級 設計速度 80km/h		幅員	W=22.0~39.0m	
事業	事業化	平成16年度	都市計画決定	平成15年度		
	用地着手	平成18年度	工事着手	平成18年度		
業	全体事業費・進捗率			H16新規事業採択時 全体事業費 (うち用地費)		
	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)			
	完成	581億円 (110億円)	281億円 (61億円)	48% (55%)	581億円 (110億円)	
	暫定	478億円 (110億円)	281億円 (61億円)	59% (55%)	478億円 (110億円)	
の概要	【標準横断面図】					
要						
	<p> ■ 事業中間区間 — 高速道路 — 一般国道 (国管理) — 一般国道 (県管理) — 主要地方道・一般県道 ● 道路交通センサ調査ポイント ● 主要渋滞ポイント </p>					

事業計画の見直しについて (1/2)

●酒田中央JCT(仮称)の整備【13.0億円】

○道路ネットワークとしての利便性を高め、一般道路から高規格幹線道路への交通転換および高規格幹線道路の有効活用を促進するため、平成21年に山形自動車道との連結に変更。

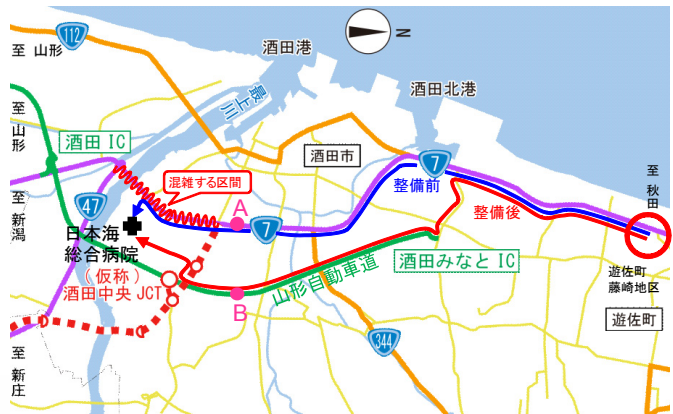
○事業経緯

- ・H20.12 都市計画変更決定
- ・H21.6 酒田中央JCT連結許可

【当初】



【変更】



▲位置図

◆酒田中央JCT(仮称)
～酒田みなとIC間交通量
国道7号(A地点) 336百台/日
山形道(B地点) 44百台/日

◆遊佐町～日本海総合病院の搬送時間
国道7号経由 26分

資料: 07～08道路時刻表
主要地方道、県道、市道等は一律
30km/hに設定

◆酒田中央JCT(仮称)
～酒田みなとIC間交通量
国道7号(A地点) 324百台/日 (-12百台)
山形道(B地点) 66百台/日 (+22百台)

◆遊佐町～日本海総合病院の搬送時間
山形道経由 22分(4分短縮)

資料: 07～08道路時刻表
主要地方道、県道、市道等は一律
30km/hに設定
余目酒田道路の速度は設計速度より、
80km/h(一部60km/h)に設定

事業概要

事業計画の見直しについて（2 / 2）

●コスト縮減額【13.7億円】

1. 構造物の見直しによるコスト縮減【減7.7億円】

- ・交差する県道や主要地方道等、将来計画や埋設物の条件をふまえた地元協議により橋梁から函渠へ変更。（計5箇所）
- ・交差する道路を集約することで函渠2箇所を廃止。
- ・上記の変更をふまえ、道路縦断計画の見直しによる土工量の減少。

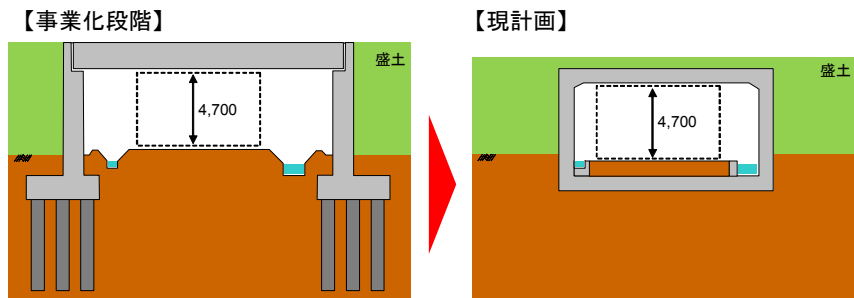
事

業

の

概

要



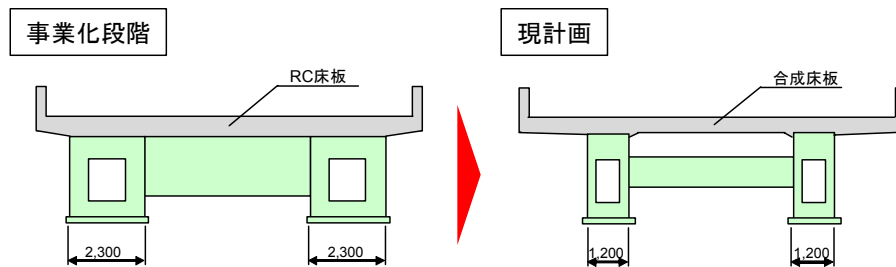
▲構造物の見直し

2. 庄内中央大橋の上部工形式の変更によるコスト縮減【減4.5億円】

- ・主桁の断面幅を狭くし、一方でフランジを厚くすることにより箱内構造を簡略化し、また合成床版を用いて主桁の合理化を図った「合成細幅箱桁」へ変更。



▲位置図



▲庄内中央大橋の上部工形式の変更

3. 他事業からの発生土の活用によるコスト縮減【減1.5億円】

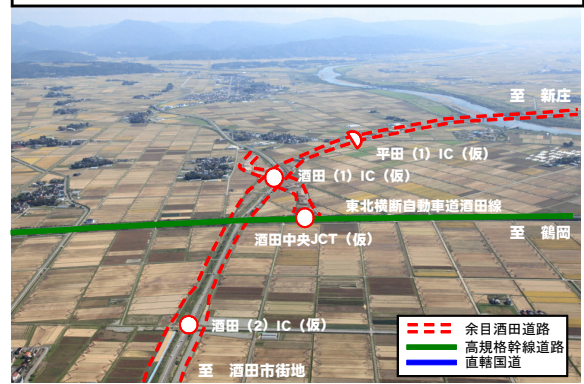
- ・購入土を、他事業からの発生土へ変更。

整備状況・供用区間状況

余目酒田道路整備状況 (L=12.7km)
(起点側より終点側を望む)



余目酒田道路整備状況 (L=12.7km)
(酒田(2)ICより起点側を望む)



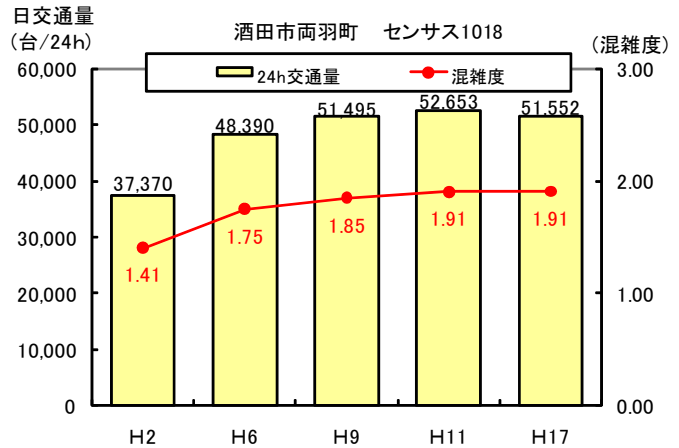
事

業

国道7・47号の道路混雑状況



▲大宮交差点の混雑状況



資料:各年度道路交通センサス(H2~H17)

注)各年度の混雑度は、H17道路交通センサスの交通容量を用いて算出

注)H2の日交通量は、昼夜率により換算した推定値を記載

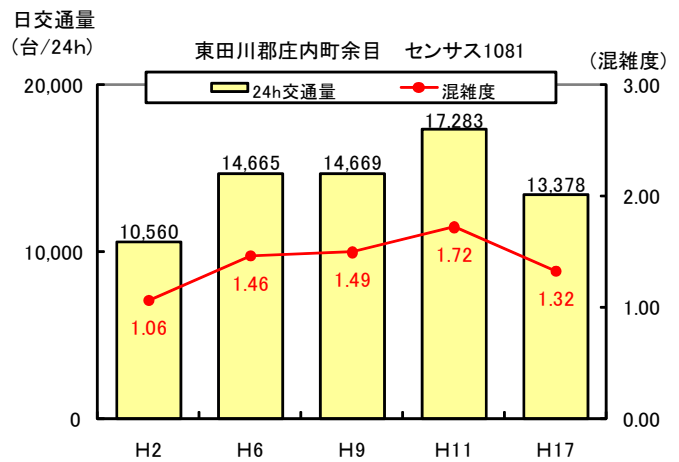
▲現道の交通量及び混雑度の変化(酒田市両羽町)

の

概



▲国道47号庄内町の市街地の交通状況



資料:各年度道路交通センサス(H2~H17)

注)各年度の混雑度は、H17道路交通センサスの交通容量を用いて算出

注)H2の日交通量は、昼夜率により換算した推定値を記載

▲現道の交通量及び混雑度の変化(東田川郡庄内町余目)

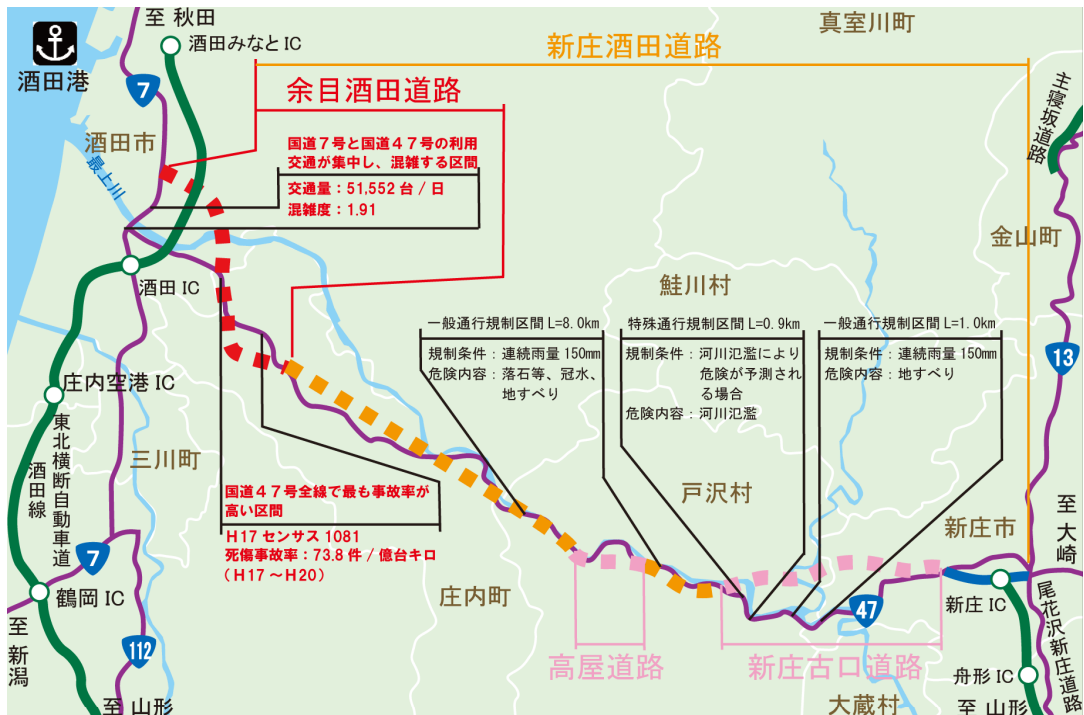
要

地域の課題と整備目標 (1 / 2)

1. 庄内地域の課題

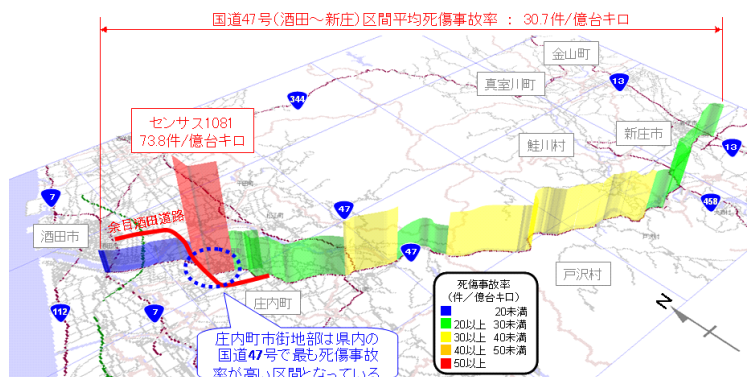
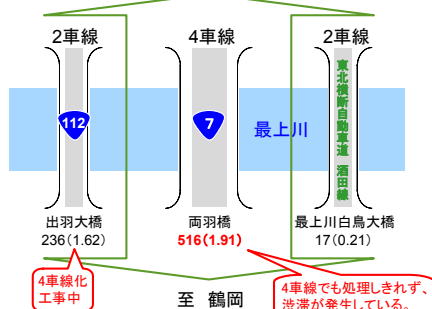
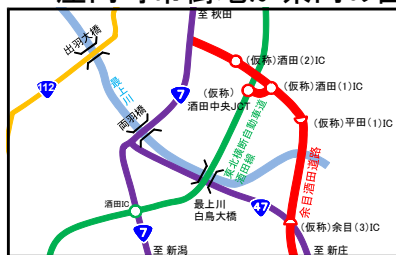
①内陸地域との連携強化

- ・庄内地域は酒田港などの物流拠点をもつ、国道7号及び国道47号を利用して内陸部との物資輸送が頻繁に行われている。



②最上川渡河部の渋滞解消及び庄内町市街地部の事故減少

- ・庄内地域において、国道7号の最上川渡河部が混雑する区間、国道47号の庄内町市街地が県内の国道47号で最も死傷事故率が高い区間となっている。



資料：イタルダデータ (H17~H20)

▲国道47号 (酒田～新庄) の死傷事故率

▲最上川渡河部の交通量と混雑度

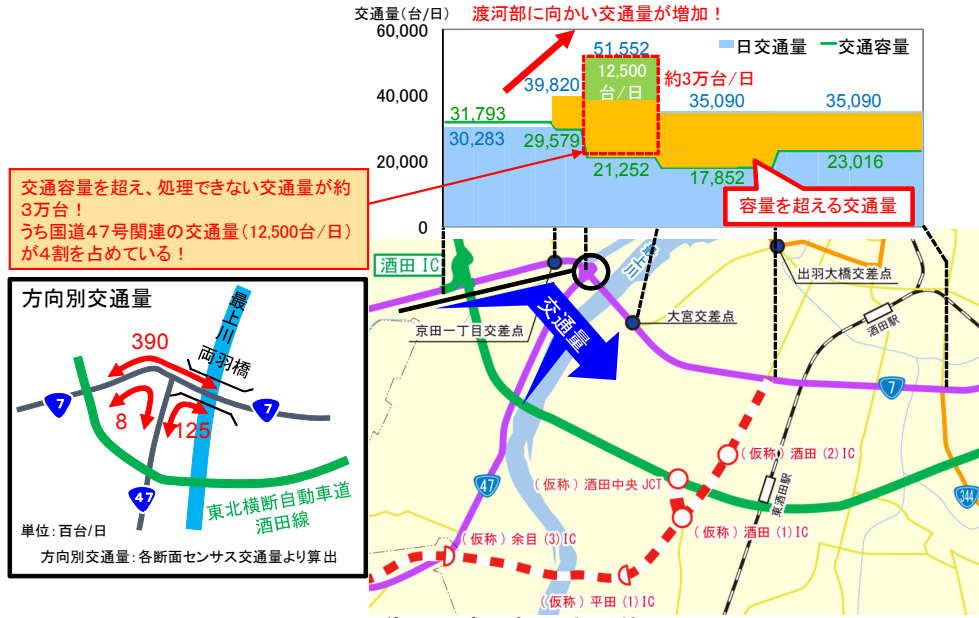
地域の課題と整備目標 (2 / 2)

2. 原因分析

① 国道7号渡河部への交通の集中

- ・ 国道7号渡河部の主要渋滞ポイントである大宮交差点は、国道7号鶴岡方面からの交通や国道47号から酒田市市街地に流入する交通が集中しており、容量不足のため、渋滞が発生している。

事業の概要



② 国道47号で最も死傷事故率が高い庄内町市街地部

- ・ 庄内町市街地は、信号交差点密度が1.72箇所/km(東北直轄国道平均0.96箇所/km)と高くなっており、追突事故等の危険性が高い区間となっている。
- ・ また、周辺に公共施設や沿道店舗等が多く存在しており、沿道施設からの出入り交通が多く、出合頭等の事故の危険性が高くなっている。

概要



3. 整備目標

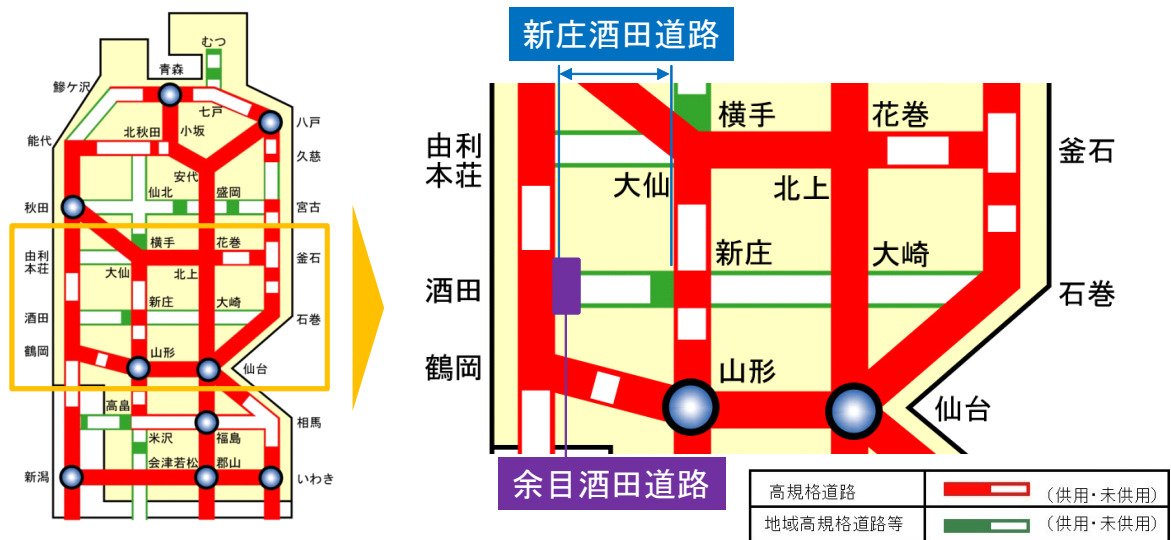
- ① 山形県内の連携・交流を支援するネットワークの形成
- ② 酒田市の最上川渡河部の渋滞緩和及び庄内町市街地部の事故減少

事業を巡る社会経済情勢等の変化（1 / 6）

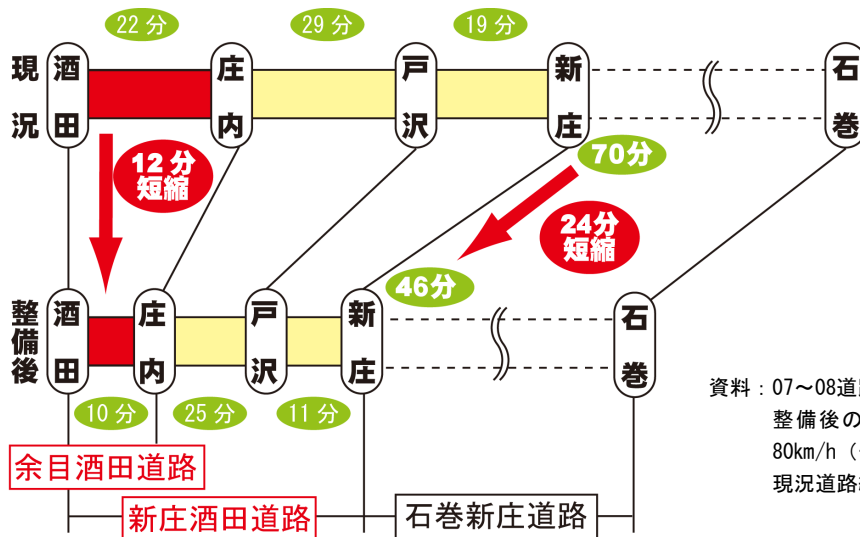
事業の必要性等に
関する
視点

1. 地域高規格道路ネットワークの構築

- ・新庄酒田道路は山形県酒田^{さかた}市と山形県新庄^{しんじょう}市の拠点都市間を結ぶ約50kmの地域高規格道路であり、庄内・最上両地方の交流促進に寄与するものである。
- ・新庄酒田道路の一部を構成する余目酒田道路の整備により、庄内・最上地方間の移動時間が短縮し、地域間の交流連携促進が期待される。



▲ 格子状骨格幹線道路ネットワーク(H22年3月)



資料：07～08道路時刻表
整備後の速度は設計速度より、80km/h（一部60km/h）に設定
現況道路網は、H22年3月現在

▲新庄～酒田間の所要時間の変化

金山町の牧場から庄内町の食肉加工場まで、国道47号を利用して毎日、豚を生体輸送している。
線形の悪い道路を使った生体輸送では、豚へのストレス等により、肉の品質低下が危惧されるが、線形・路面状態のよい新庄酒田道路が整備され、そういった不安が解消されることを期待している。
(畜産食料品製造業者)

事業を巡る社会経済情勢等の変化（2／6）

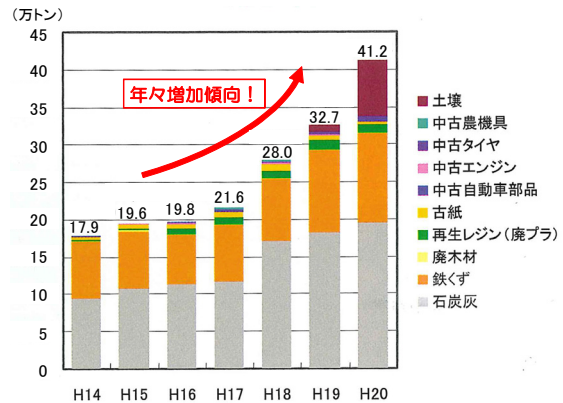
事業の必要性等に

2. 物流効率化の支援

- ・ 国道47号は、酒田港～山形県内陸間の重要な輸送ルートとなっている。
- ・ 酒田港は平成15年4月にリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）に指定されて以降、工業団地立地企業が増加し、リサイクル関連貨物の取引量が年々増加している。
- ・ 汚染土壌や産業廃棄物などのリサイクル貨物は、主に東北各地や関東地方から広域的に集まってくる。
- ・ 酒田港は平成22年8月、全国の重要港湾103港の中から直轄港湾整備事業の対象となる「重点港湾」として指定された。
- ・ 新庄酒田道路の整備により、酒田港との連絡が強化され、リサイクル貨物等の物流効率化に寄与することが期待される。



資料：リサイクルポート酒田港
▲リサイクル関連企業の立地状況



資料：Port of Sakata 2009
▲リサイクル関連貨物量の推移（万 t）

関連する視点

【リサイクルポートの概要】

- ・ 全国規模での循環型社会の構築を図るために、広域的なリサイクル施設に対応したネットワークの拠点となる港湾のことであり、港湾管理者の申請に基づき指定を受ける。
- ・ 酒田港は平成15年4月に指定され、平成18年12月までに全国で21港が指定されている。



資料：H22リサイクル企業アンケート結果
▲リサイクル貨物の輸送ルート

東北、関東方面から酒田港まで国道47号を利用して建設発生土を週に約300台(10t車・25tトレーラー)輸送している。

国道47号は大型車同士のすれ違い時に不安を感じる狭小区間や急カーブが連続する線形の悪い区間がある。

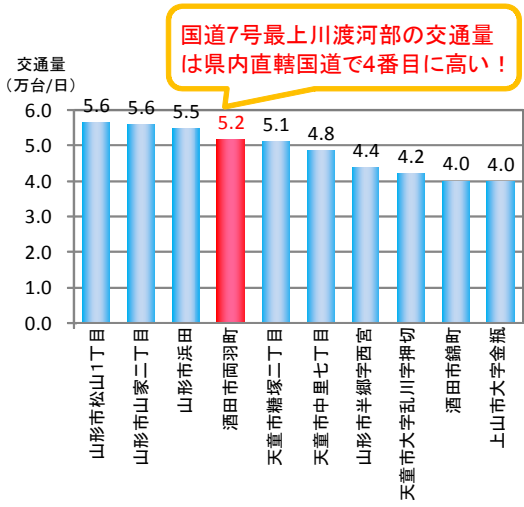
新庄酒田道路の整備により、輸送の安全性向上や効率化等を期待している。
(リサイクル事業者)

事業を巡る社会経済情勢等の変化（3 / 6）

事業の必要性等に
関する視点

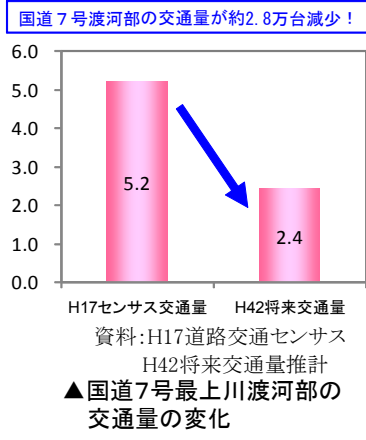
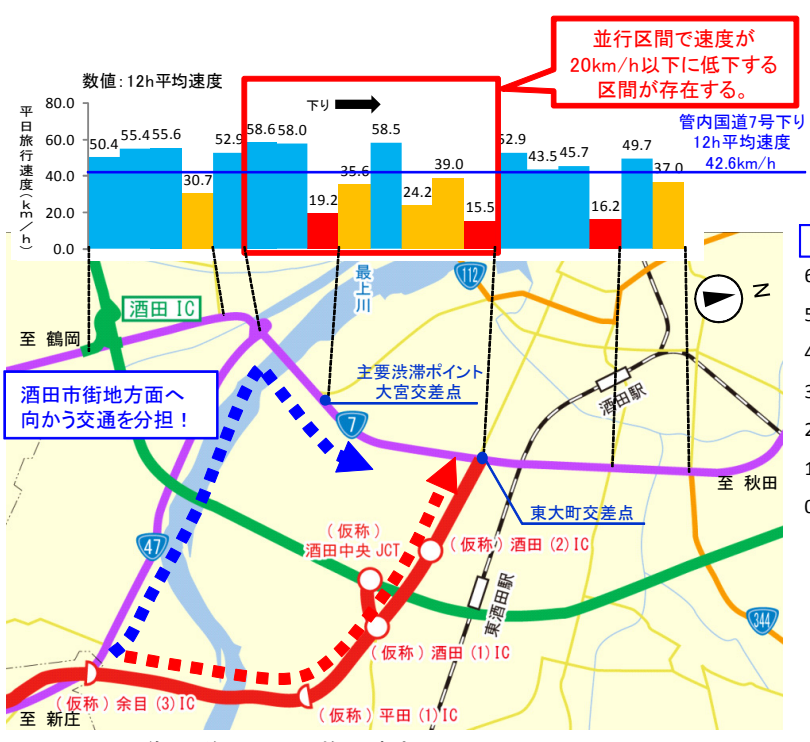
3. 交通混雑の緩和

- ・ 国道7号の最上川渡河部の交通量は県内の直轄国道の中で4番目に高く、交通量の集中が混雑の原因となっている。
- ・ 余目酒田道路の並行区間にあたる国道7号及び国道47号のうち、国道7号の大宮交差点付近で旅行速度が19km/h、東大町交差点付近で16km/hに低下している。
- ・ 余目酒田道路の整備により、国道7号及び国道47号現道区間の交通量が転換が図られるため、交通混雑の解消が期待される。



▲国道7号大宮交差点における混雑状況

資料：H17道路交通センサス
▲県内の直轄国道における最上川渡河部の交通量の順位



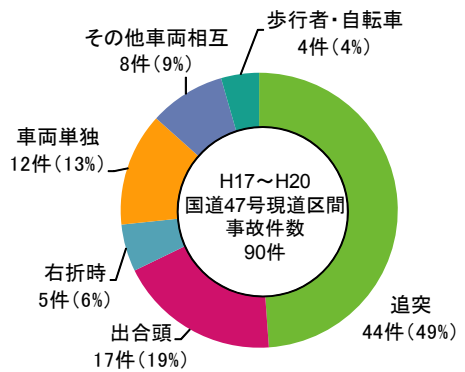
▲国道7号並行区間の旅行速度 資料：H21年度旅行速度調査

事業を巡る社会経済情勢等の変化（4 / 6）

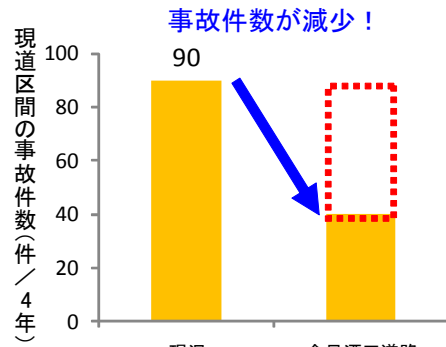
事業の必要性等に關する視点

4. 交通事故の減少による安全の確保

- ・ 国道47号の現道区間では、平成17年から20年の4年間に90件の死傷事故が発生しており、追突事故が約5割を占める。特に市街地などで死傷事故率が高くなっている。
- ・ 余目酒田道路の整備により、現道区間から交通の転換が図られることから、交通事故の減少が期待される。



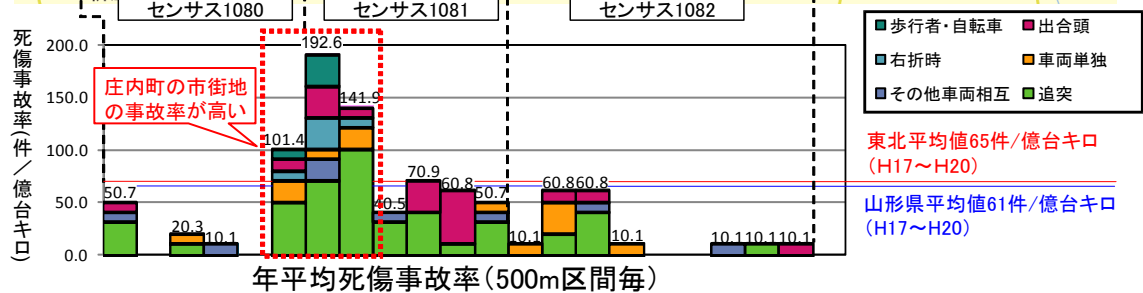
▲国道47号現道区間の事故類型別発生状況



▲余目酒田道路供用時の現道区間の事故減少イメージ



▲事故状況



▲並行区間の交通事故発生状況

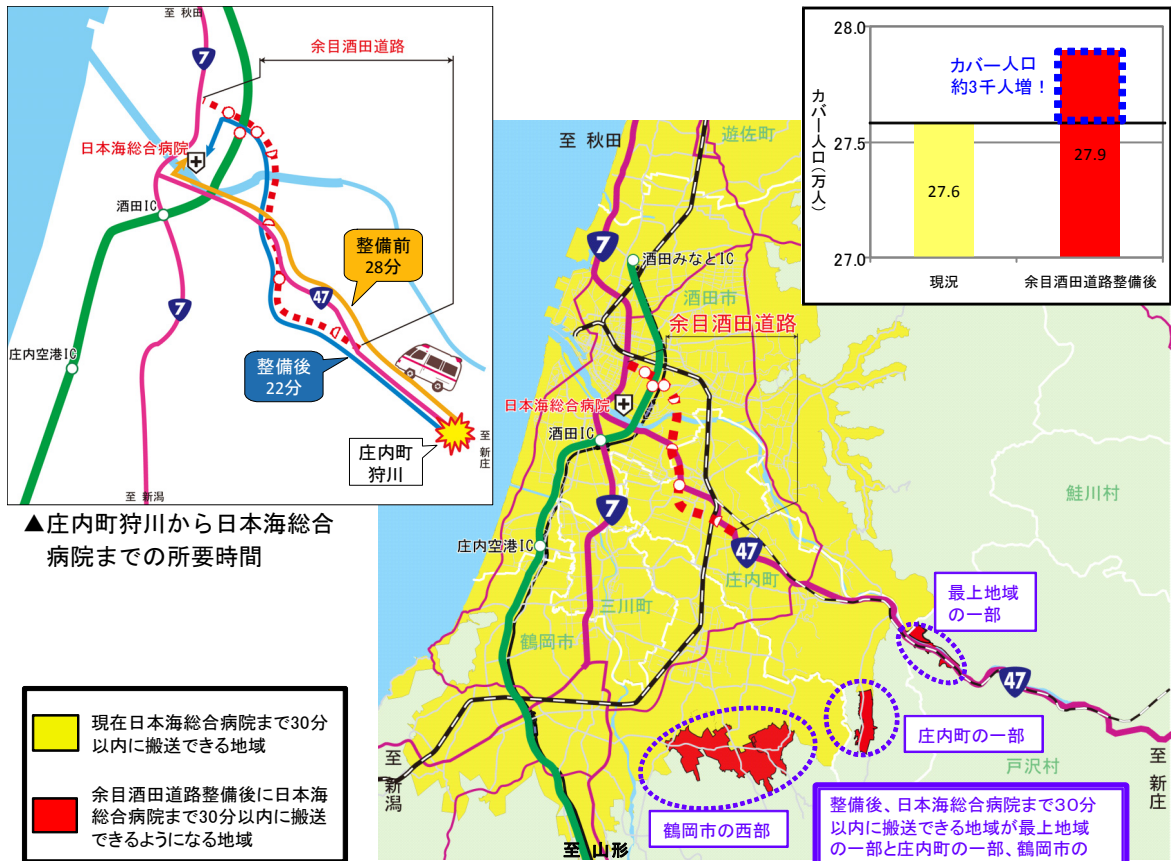
資料：イタルダデータ (H17~H20)

事業を巡る社会経済情勢等の変化（5 / 6）

事業の必要性等に
関する
視点

5. 医療面における地域連携の支援

- ・酒田市にある日本海総合病院は、庄内地方の中心的高度医療施設であり、平成23年度には第3次救急医療体制となる。
- ・余目酒田道路の整備により、最上地域の一部や、庄内町の一部、鶴岡市の西部から日本海総合病院まで、30分以内の搬送が可能となり、カバー人口が約3,000人増加する。

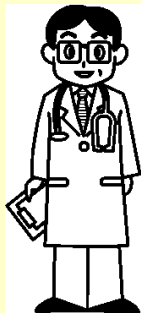


▲庄内町狩川から日本海総合病院までの所要時間

現在日本海総合病院まで30分以内に搬送できる地域
 余目酒田道路整備後に日本海総合病院まで30分以内に搬送できるようになる地域

▲日本海総合病院30分搬送圏 資料：H17国勢調査

今年中に酒田医療センターから「消化器内科」「整形外科」「神経科・精神科」の診療科が移行される予定であり、今後はますます庄内地域、最上地域からの患者が集中することが予想される。余目酒田道路の整備により、庄内町や最上地域からの搬送が効率化することを期待している。(日本海総合病院)



余目酒田道路の整備により、庄内町から国道7号を通らずに日本海総合病院まで搬送できるようになり、朝の時間帯でも迅速な搬送が可能になると期待している。

(酒田地区広域行政組合消防本部)



事業の必要性に関する視点	事業を巡る社会経済情勢等の変化（6／6）
	<p>○環境影響評価の対応</p> <p>評価対象区間については、環境影響評価法に基づき、平成15年の都市計画決定手続きと併せ環境影響評価を実施している。</p> <p>予測評価の結果、騒音、動物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場の5項目については、環境影響があると予測されていることから、環境保全措置を講じることとしている。</p> <p>これまで環境保全措置として、動物については重要な水生生物の移設、生態系についてはモニタリング調査、景観及び人と自然とのふれあいの活動の場については景観に配慮した橋梁形式及び色彩の採用を実施している。</p> <p>事業実施にあたり、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変化等</p> <p>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>

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）・余目酒田道路=26,400台/日 ・現道=3,400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)	549	549	549	595	503	547	559
事業費(億円)	526	526	526	572	479	527	531
維持管理費(億円)	24	24	24	24	24	20	28
便益B (現在価値)	1101	1223	955	1101	1101	921	1313
走行時間短縮便益(億円)	858	962	756	858	858	718	1023
走行経費減少便益(億円)	140	158	115	140	140	117	167
交通事故減少便益(億円)	103	102	83	103	103	86	123
費用便益比 B/C	2.0	2.2	1.7	1.8	2.2	1.7	2.4

【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)	263	263	263	287	239	261	266
事業費(億円)	239	239	239	263	215	239	241
維持管理費(億円)	24	24	24	24	24	22	25
便益B (現在価値)	1101	1223	955	1101	1101	1007	1202
走行時間短縮便益(億円)	858	962	756	858	858	785	937
走行経費減少便益(億円)	140	158	115	140	140	128	153
交通事故減少便益(億円)	103	102	83	103	103	94	113
費用便益比 B/C	4.2	4.7	3.6	3.8	4.6	3.9	4.5

○純現在価値 (NPV) 【全線】 552億円 【残事業】 838億円
 ○経済的内部収益率 (EIRR) 【全線】 7.2% 【残事業】 13.7%

事業の必要性等に
 関する視点
 〔費用対効果分析〕

事業の進捗の見込みの視点	<p>事業の進捗状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業進捗に係る問題はない。
	<p>供用予定等今後の事業の見通し</p>
	<p>・ 余目酒田道路全線（延長12.7km）について、早期の供用を目指す。</p> 
コスト削減のメニュー	<p>コスト削減のメニュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 構造物の見直しによるコスト削減 ・ 庄内中央大橋の上部工形式の変更 ・ 他事業箇所からの発生土を活用

<p>地方公共団体等の意見</p>	<p>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。</p> <p>その他、以下の団体等から国道47号余目酒田道路の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○庄内開発協議会 ○新庄酒田地域高規格道路建設促進期成同盟会 ○山形県商工会議所連合 ○酒田商工会議所 ○山形県庄内地区道路協議会 ○山形県庄内地方町村議会議長会 ○庄内町（旧立川町）、立谷沢地区振興会 ○立川町、立川町議会 ○酒田市議会 ○山形県庄内地方国道愛護協会、庄内地方道路連絡協議会
<p>対地方方針</p>	<p>原案 事業継続</p> <p>（理由） 最上・庄内地域間の交流や連携の促進が図られるとともに、酒田市の最上川渡河部における渋滞緩和や庄内町市街地部の事故低減等、早期整備の必要性は高い。</p> <p>また、地元自治体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47号 余目酒田道路

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47号	余目酒田道路	L=12.7km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,400	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	559億円	78億円	637億円
うち残事業分	288億円	78億円	366億円
基準年における 現在価値 (C)	526億円	24億円	549億円
うち残事業分	239億円	24億円	263億円

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32年度			
単年便益 (初年便益)	61億円	10億円	7.5億円	79億円
基準年における 現在価値 (B)	858億円	140億円	103億円	1,101億円
うち残事業分	858億円	140億円	103億円	1,101億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	552億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.2%
費用便益比（残事業）	4.2
経済的純現在価値（残事業）	838億円
経済的内部収益率（残事業）	13.7%

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	26,400	±10%	3.6~4.7
事業費	288億円	±10%	3.8~4.6
事業期間	9年	±20%	3.9~4.5

交通状況の変化

事業名：余目酒田道路（全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 12.7km	交通量	[台/日]	0	26,400	
	走行時間	[分]	0	11	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	53.43	
②主な周辺道路	現道 (国道47号) : 11.0km	交通量	[台/日]	19,400	3,400
		走行時間	[分]	19	15
		走行時間費用	[億円/年]	67.74	9.01
	国道7号 : 3.1km	交通量	[台/日]	33,800	22,400
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	29.91	17.32
	国道345号 : 10.9km	交通量	[台/日]	5,400	3,200
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	16.48	8.99
	(県)砂越 余目線 : 4.7km	交通量	[台/日]	5,200	2,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	5.87	2.45
	(主)余 目温海線 : 1.6km	交通量	[台/日]	5,300	600
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	3.28	0.33
③その他道路合計 : 3542.6km	走行時間費用	[億円/年]	9802.62	9774.57	

			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 : 3586.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9925.90	9866.10	59.80

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：余目酒田道路（全体・残事業）

【 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：余目酒田道路

(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年度	
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
			とり止め交通の考慮する 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	<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	<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	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名: 余目酒田道路(全体)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
				0.129	12.7	1.64	
年次	年度	割引率 4%	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
-20年目	H 12	1.4802	99.7	0.48	0.65		
-19年目	H 13	1.4233	98.4	0.48	0.63		
-18年目	H 14	1.3686	96.6	0.48	0.62		
-17年目	H 15	1.3159	95.4	0.48	0.60		
-16年目	H 16	1.2653	94.4	0.95	1.16		
-15年目	H 17	1.2167	93.2	6.81	8.12		
-14年目	H 18	1.1699	92.5	25.40	29.33		
-13年目	H 19	1.1249	91.7	55.51	62.17		
-12年目	H 20	1.0816	91.3	76.60	82.85		
-11年目	H 21	1.0400	91.3	77.64	80.75		
-10年目	H 22	1.0000	91.3	25.57	25.57		
-9年目	H 23	0.9615	91.3	36.10	34.71		
-8年目	H 24	0.9246	91.3	48.35	44.70		
-7年目	H 25	0.8890	91.3	51.64	45.91		
-6年目	H 26	0.8548	91.3	33.33	28.49		
-5年目	H 27	0.8219	91.3	20.65	16.97		
-4年目	H 28	0.7903	91.3	23.81	18.82		
-3年目	H 29	0.7599	91.3	24.76	18.82		
-2年目	H 30	0.7307	91.3	24.76	18.09		
-1年目	H 31	0.7026	91.3	24.76	17.40		
供用開始年次	H 32	0.6756	91.3			1.56	1.05
1年目	H 33	0.6496	91.3			1.56	1.01
2年目	H 34	0.6246	91.3			1.56	0.97
3年目	H 35	0.6006	91.3			1.56	0.94
4年目	H 36	0.5775	91.3			1.56	0.90
5年目	H 37	0.5553	91.3			1.56	0.87
6年目	H 38	0.5339	91.3			1.56	0.83
7年目	H 39	0.5134	91.3			1.56	0.80
8年目	H 40	0.4936	91.3			1.56	0.77
9年目	H 41	0.4746	91.3			1.56	0.74
10年目	H 42	0.4564	91.3			1.56	0.71
11年目	H 43	0.4388	91.3			1.56	0.68
12年目	H 44	0.4220	91.3			1.56	0.66
13年目	H 45	0.4057	91.3			1.56	0.63
14年目	H 46	0.3901	91.3			1.56	0.61
15年目	H 47	0.3751	91.3			1.56	0.59
16年目	H 48	0.3607	91.3			1.56	0.56
17年目	H 49	0.3468	91.3			1.56	0.54
18年目	H 50	0.3335	91.3			1.56	0.52
19年目	H 51	0.3207	91.3			1.56	0.50
20年目	H 52	0.3083	91.3			1.56	0.48
21年目	H 53	0.2965	91.3			1.56	0.46
22年目	H 54	0.2851	91.3			1.56	0.44
23年目	H 55	0.2741	91.3			1.56	0.43
24年目	H 56	0.2636	91.3			1.56	0.41
25年目	H 57	0.2534	91.3			1.56	0.40
26年目	H 58	0.2437	91.3			1.56	0.38
27年目	H 59	0.2343	91.3			1.56	0.37
28年目	H 60	0.2253	91.3			1.56	0.35
29年目	H 61	0.2166	91.3			1.56	0.34
30年目	H 62	0.2083	91.3			1.56	0.32
31年目	H 63	0.2003	91.3			1.56	0.31
32年目	H 64	0.1926	91.3			1.56	0.30
33年目	H 65	0.1852	91.3			1.56	0.29
34年目	H 66	0.1780	91.3			1.56	0.28
35年目	H 67	0.1712	91.3			1.56	0.27
36年目	H 68	0.1646	91.3			1.56	0.26
37年目	H 69	0.1583	91.3			1.56	0.25
38年目	H 70	0.1522	91.3			1.56	0.24
39年目	H 71	0.1463	91.3			1.56	0.23
40年目	H 72	0.1407	91.3			1.56	0.22
41年目	H 73	0.1353	91.3			1.56	0.21
42年目	H 74	0.1301	91.3			1.56	0.20
43年目	H 75	0.1251	91.3			1.56	0.20
44年目	H 76	0.1203	91.3			1.56	0.19
45年目	H 77	0.1157	91.3			1.56	0.18
46年目	H 78	0.1112	91.3			1.56	0.17
47年目	H 79	0.1069	91.3			1.56	0.17
48年目	H 80	0.1028	91.3			1.56	0.16
49年目	H 81	0.0989	91.3	-109.70	-10.85	1.56	0.15
合計				448.86	525.51	78.00	23.54
単純事業費計				558.56		78.00	

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

箇所名: 余目酒田道路(残事業)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
				0.129	12.7	1.64	
年次	年度	割引率 4%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-20年目	H 12	1.4802	99.7				
-19年目	H 13	1.4233	98.4				
-18年目	H 14	1.3686	96.6				
-17年目	H 15	1.3159	95.4				
-16年目	H 16	1.2653	94.4				
-15年目	H 17	1.2167	93.2				
-14年目	H 18	1.1699	92.5				
-13年目	H 19	1.1249	91.7				
-12年目	H 20	1.0816	91.3				
-11年目	H 21	1.0400	91.3				
-10年目	H 22	1.0000	91.3				
-9年目	H 23	0.9615	91.3	36.10	34.71		
-8年目	H 24	0.9246	91.3	48.35	44.70		
-7年目	H 25	0.8890	91.3	51.64	45.91		
-6年目	H 26	0.8548	91.3	33.33	28.49		
-5年目	H 27	0.8219	91.3	20.65	16.97		
-4年目	H 28	0.7903	91.3	23.81	18.82		
-3年目	H 29	0.7599	91.3	24.76	18.82		
-2年目	H 30	0.7307	91.3	24.76	18.09		
-1年目	H 31	0.7026	91.3	24.76	17.40		
供用開始年次	H 32	0.6756	91.3			1.56	1.05
1年目	H 33	0.6496	91.3			1.56	1.01
2年目	H 34	0.6246	91.3			1.56	0.97
3年目	H 35	0.6006	91.3			1.56	0.94
4年目	H 36	0.5775	91.3			1.56	0.90
5年目	H 37	0.5553	91.3			1.56	0.87
6年目	H 38	0.5339	91.3			1.56	0.83
7年目	H 39	0.5134	91.3			1.56	0.80
8年目	H 40	0.4936	91.3			1.56	0.77
9年目	H 41	0.4746	91.3			1.56	0.74
10年目	H 42	0.4564	91.3			1.56	0.71
11年目	H 43	0.4388	91.3			1.56	0.68
12年目	H 44	0.4220	91.3			1.56	0.66
13年目	H 45	0.4057	91.3			1.56	0.63
14年目	H 46	0.3901	91.3			1.56	0.61
15年目	H 47	0.3751	91.3			1.56	0.59
16年目	H 48	0.3607	91.3			1.56	0.56
17年目	H 49	0.3468	91.3			1.56	0.54
18年目	H 50	0.3335	91.3			1.56	0.52
19年目	H 51	0.3207	91.3			1.56	0.50
20年目	H 52	0.3083	91.3			1.56	0.48
21年目	H 53	0.2965	91.3			1.56	0.46
22年目	H 54	0.2851	91.3			1.56	0.44
23年目	H 55	0.2741	91.3			1.56	0.43
24年目	H 56	0.2636	91.3			1.56	0.41
25年目	H 57	0.2534	91.3			1.56	0.40
26年目	H 58	0.2437	91.3			1.56	0.38
27年目	H 59	0.2343	91.3			1.56	0.37
28年目	H 60	0.2253	91.3			1.56	0.35
29年目	H 61	0.2166	91.3			1.56	0.34
30年目	H 62	0.2083	91.3			1.56	0.32
31年目	H 63	0.2003	91.3			1.56	0.31
32年目	H 64	0.1926	91.3			1.56	0.30
33年目	H 65	0.1852	91.3			1.56	0.29
34年目	H 66	0.1780	91.3			1.56	0.28
35年目	H 67	0.1712	91.3			1.56	0.27
36年目	H 68	0.1646	91.3			1.56	0.26
37年目	H 69	0.1583	91.3			1.56	0.25
38年目	H 70	0.1522	91.3			1.56	0.24
39年目	H 71	0.1463	91.3			1.56	0.23
40年目	H 72	0.1407	91.3			1.56	0.22
41年目	H 73	0.1353	91.3			1.56	0.21
42年目	H 74	0.1301	91.3			1.56	0.20
43年目	H 75	0.1251	91.3			1.56	0.20
44年目	H 76	0.1203	91.3			1.56	0.19
45年目	H 77	0.1157	91.3			1.56	0.18
46年目	H 78	0.1112	91.3			1.56	0.17
47年目	H 79	0.1069	91.3			1.56	0.17
48年目	H 80	0.1028	91.3			1.56	0.16
49年目	H 81	0.0989	91.3	-48.44	-4.79	1.56	0.15
合計				239.72	239.12	78.00	23.54
単純事業費計				288.16		78.00	

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。)

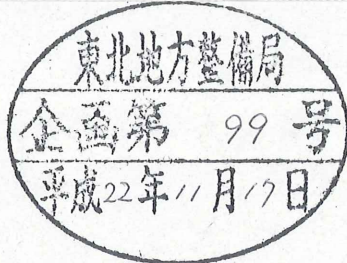
注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

一般国道47号 余目酒田道路

【客観的評価指標 48項目中 13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	<p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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
	<p>物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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
	<p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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
	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 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） <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	<p>個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 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あり <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		
	安全で安心できるくらしの確保	<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5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	
	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CO ₂ 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NO ₂ 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 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 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期待される



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。