

道路事業の再評価説明資料

〔 日本海沿岸東北自動車道 〕
（荒川～朝日）

平成 2 1 年 3 月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	20
2) 事業の投資効果	23
3) 事業の進捗状況	26
3. 事業の進捗の見込み	26
4. コスト縮減や代替案等の可能性	27
5. その他	27
6. 対応方針(原案)	28

1. 事業の概要

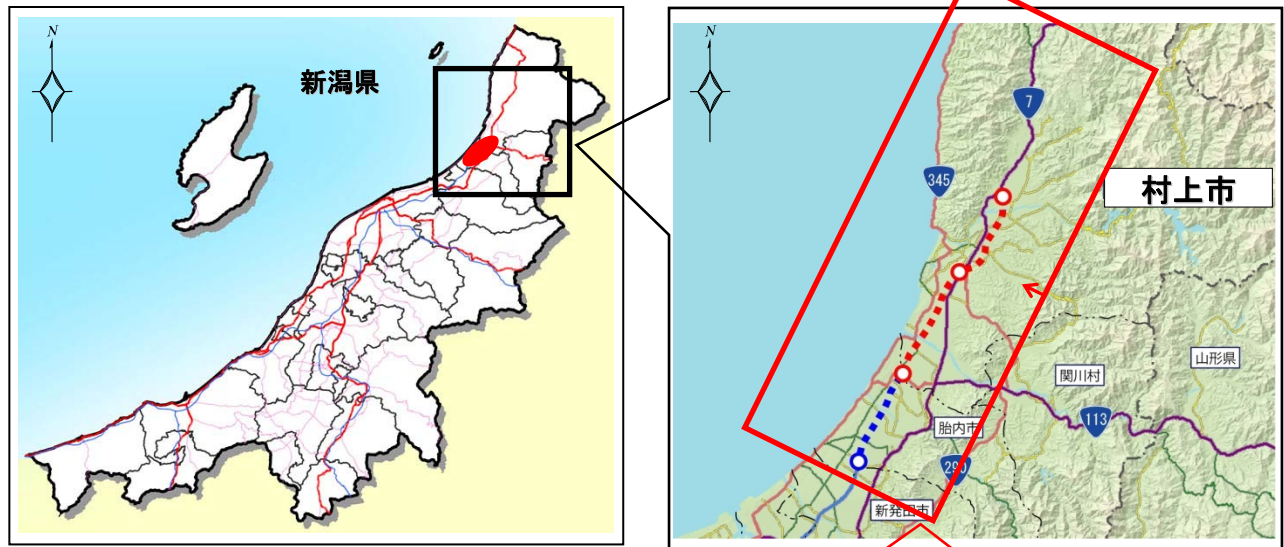
1) 事業の目的

当該事業は、

- 高規格幹線道路網の形成
- アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大
- 災害に強いネットワークの形成
- 第三次医療施設へのアクセス向上 など

を目的として、日本海沿岸東北自動車道の新潟県村上市（旧荒川町）南新保から同（旧朝日村）猿沢の延長20.4kmについて整備を行うものであり、現在、早期供用に向けて事業を実施中である。

【位置図】



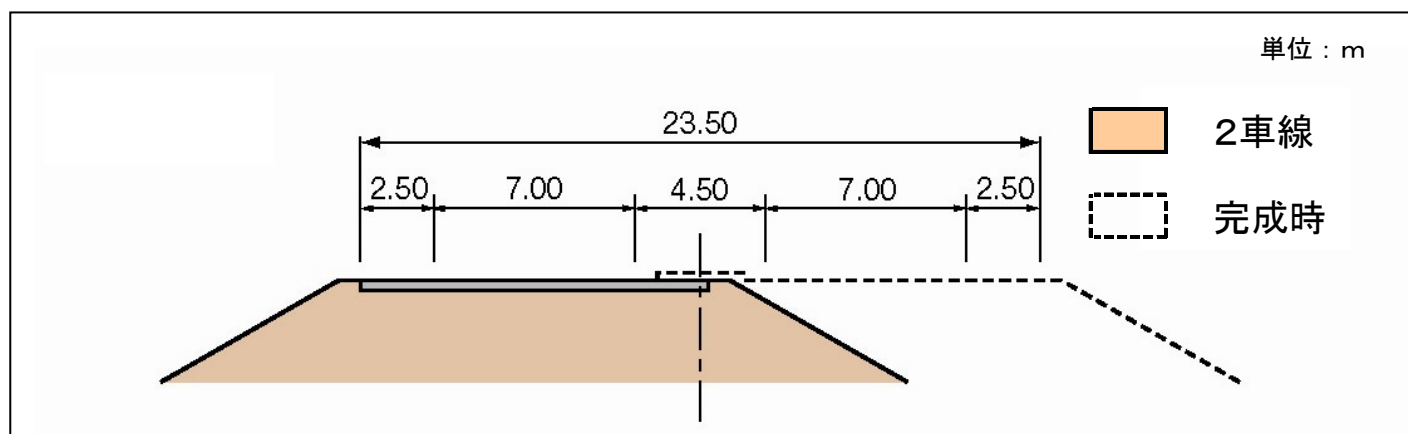
2) 事業の概要

- | | |
|---|--|
| ●事業名：日本海沿岸東北自動車道
<small>むらかみし みなみしんぼ</small> | ●延長：20.4km |
| ●起終点：(起)新潟県村上市南新保
<small>むらかみし さるさわ</small>
(終)新潟県村上市猿沢 | ●都市計画決定：平成3年度（荒川IC～村上IC間）
平成8年度（村上IC～朝日IC間） |
| ●事業化：平成10年度 | ●用地着手：平成12年度 |
| ●工事着手：平成13年度 | |
| ●2車線供用に要する事業費：753億円 | |

【路線図】



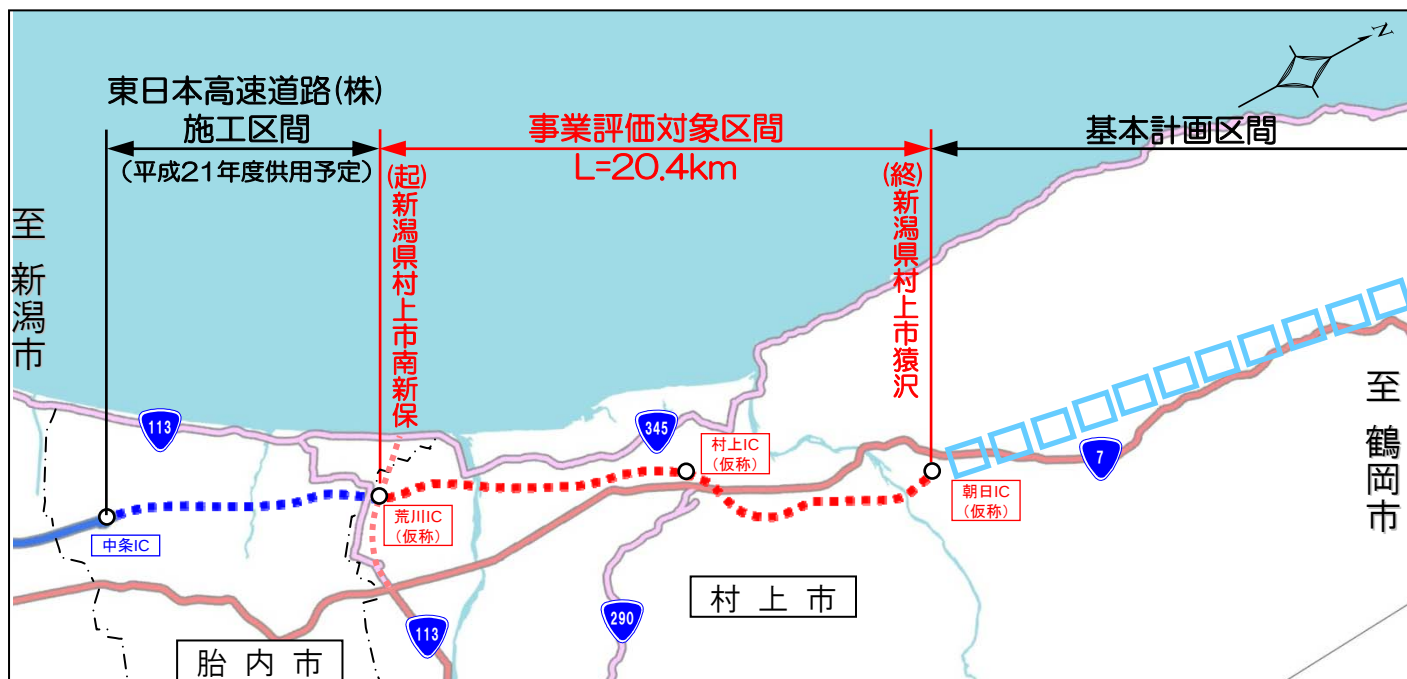
【横断面図】



3) 事業の経緯

年 度	主な経緯
H元	基本計画決定（荒川IC～村上IC間）
H3	基本計画決定（村上IC～朝日IC間）
H3	都市計画決定（荒川IC～村上IC間）
H8	都市計画決定（村上IC～朝日IC間）
H8	整備計画決定
H10	施工命令
H12	用地着手
H13	工事着手
H17	第2回国幹会議にて新直轄方式への切り替えを決定

【路線図】



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

残事業を進め、当該事業を完成することで得られる整備効果を、客観的評価指標から項目を抽出して整理する。

【高速自動車国道】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
------	------------	-----------------

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■ 並行区間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
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		■ 新幹線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
	(2) 物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への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
	(3) 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 三大都市圏の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
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	■ 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
		■ 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
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5) 個性ある地域の形成	□ 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
		■ IC等からのアクセスが向上する観光地が存在する
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

Ⅱ. 暮らし	安全で安心できる くらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
Ⅲ. 安全	(1) 安全な 生活環境の 確保	■ 並行区間等に死傷事故率が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
	(2) 災害への 備え	■ 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
		■ 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
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する
		□ 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
Ⅳ. 環境	(1) 地球環境 の保全	● 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
	(2) 生活環境 の改善・ 保全	● 並行区間等における自動車からのNO ₂ 排出削減率
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 並行区間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
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される
Ⅴ. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	□ 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

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的または定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.9 (事業全体の費用対効果)

B/C=6.3 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・並行する国道7号の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される。
…荒川ICアクセス路交差点(十文字交差点)～朝日ICアクセス路交差点(猿沢交差点)
整備なし: 40.4万人時間 ⇒ 整備あり: 12.2万人時間(70%削減)
- ・並行する国道7号における旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
…センサス区間番号1023(国道7号村上市街地部) 現況: 18.6km/h ⇒ 整備あり: 46.0km/h
- ・バス路線の利便性向上が見込まれる。
…新潟県庁～村上営業所
現況: 約95分 ⇒ 整備あり: 約82分、約13分短縮(うち事業区間8分短縮)
- ・新潟駅(新幹線駅)へのアクセス向上が見込まれる。
…村上市役所～新潟駅 現況: 約72分 ⇒ 整備あり: 約59分、約13分短縮(うち事業区間8分短縮)
- ・新潟空港(第2種空港)へのアクセス向上が見込まれる。
…村上市役所～新潟空港 現況: 約73分 ⇒ 整備あり: 約60分、約13分短縮(うち事業区間8分短縮)

(2) 物流効率化の支援

- ・特定重要港湾(新潟港)へのアクセス向上が見込まれる。
…新潟港(東港区)～村上市工業団地 現況: 約55分 ⇒ 整備あり: 約42分、約13分短縮
(うち事業区間8分短縮)
- ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
…主要な農林水産業生産品: 村上牛、鶏、鮭、岩船産コシヒカリ
村上市小須戸地内養鶏場(岩村ボートリー小須戸農場)～新潟中央IC
現況: 約83分 ⇒ 整備あり: 約66分、約17分短縮(うち事業区間12分短縮)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・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。
- ・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。
…新潟市～村上市 現況: 約72分 ⇒ 整備あり: 約59分、約13分短縮(うち事業区間8分短縮)
…鶴岡市～村上市 現況: 約105分 ⇒ 整備あり: 約103分、約2分短縮
- ・日常活動中心都市へのアクセス向上
…山北支所～村上市役所 現況: 約51分 ⇒ 整備あり: 約49分、約2分短縮

(5) 個性ある地域の形成

- ・主要な観光地(朝日まほろば温泉、みどりの里、朝日きれい館)へのアクセス向上が期待される。
…新潟中央IC～朝日まほろば温泉 現況: 約78分 ⇒ 整備あり: 約61分、約17分短縮
(うち事業区間12分短縮)

II. 暮らし

～安全で安心できる暮らしの確保～

- ・三次医療施設(県立新発田病院)へのアクセス向上が見込まれる。
…村上市朝日地区～県立新発田病院 現況: 約62分 ⇒ 整備あり: 約47分、約15分短縮
(うち事業区間10分短縮)

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・並行区間に死傷事故率が500件/億台km以上である区間があり、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。
…国道7号古渡路交差点: 755.3件/億台km、国道7号山辺里北交差点: 587.4件/億台km
整備なし: 100件/年 ⇒ 整備あり: 74件/年、26件(26%)削減(※事業区間と並行する国道7号における推計値)

(2) 災害への備え

- ・新潟県緊急輸送路ネットワークにおいて第一次緊急輸送道路として位置づけ予定あり。
- ・緊急輸送道路が通行止め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。
…並行する国道7号が第一次緊急輸送道路に指定されており、通行止めの場合に代替路線となる。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・自動車からのCO₂排出量が削減される。 ※便益算定範囲内における推計値
…整備なし: 1,171,500 t-CO₂ ⇒ 整備あり: 1,158,600 t-CO₂、約12,900 t-CO₂削減、削減率1.1%

(2) 生活環境の改善・保全

- ・自動車からのNO_x、SPM排出量が削減される。 ※事業評価区間と並行する主要な道路における推計値
…NO_x削減率16%
SPM削減率18%

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

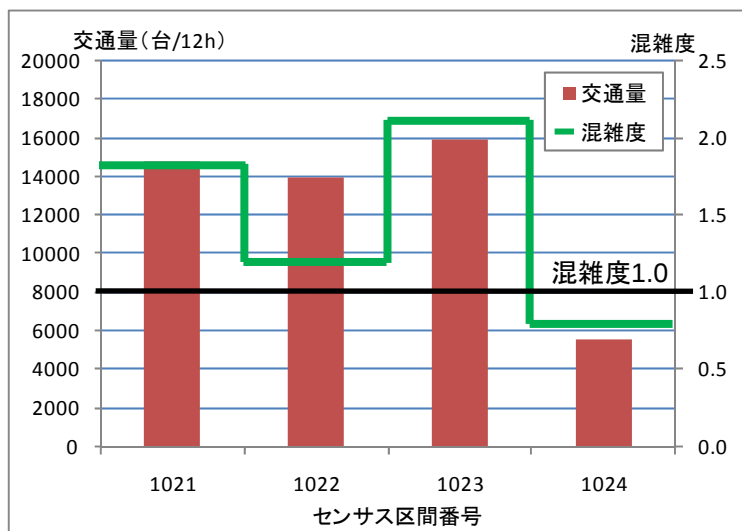
● 年間渋滞損失時間の削減率

- 並行する国道7号は、幹線道路であるとともに生活道路としても利用されており、荒川～村上市街地区間において交通量が多く、混雑度が高い。
- 国道7号十文字交差点（荒川ICアクセス路交差点）～猿沢交差点（朝日ICアクセス路交差点）間における、整備なしの場合の渋滞損失時間は約40.4万人・時間/年。
- 当該事業により、渋滞損失時間は約12.2万人・時間/年となることが見込まれる。（削減率は70%）

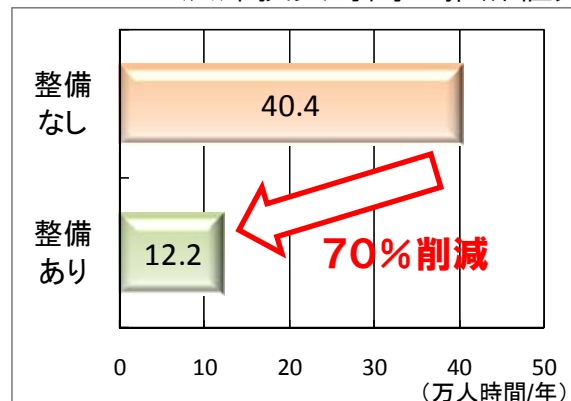


国道7号 村上市街地部の渋滞状況
(平成19年8月撮影)

〔並行する国道7号の交通量と混雑度〕



〔並行する国道7号における渋滞損失時間の推計値〕

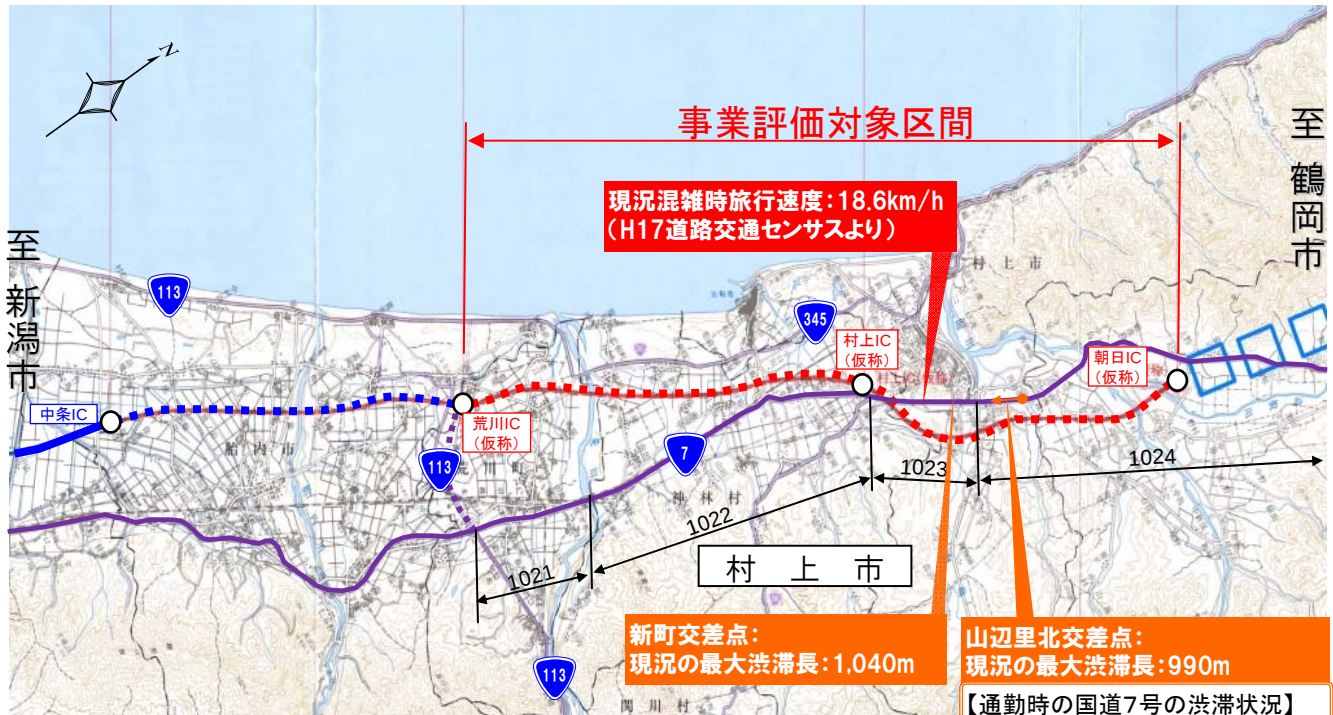


※渋滞損失時間推計方法

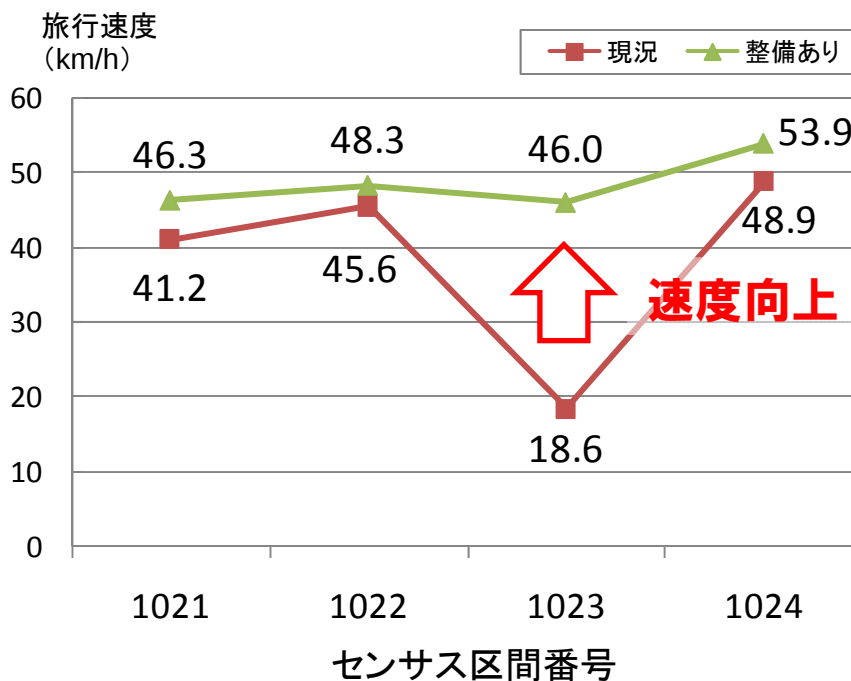
・交通量配分結果（H42推計）をもとに、並行する国道7号十文字交差点～猿沢交差点間のH42年の将来渋滞損失時間を算出。

■ 並行区間等における旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。

- 並行する国道7号の村上市街地内においては、交通混雑により旅行速度が20km/h以下に低下しており、特に山辺里北交差点、新町交差点などの交差点は、日常の通勤ラッシュ時において大きな渋滞が発生している。
- 当該事業により、国道7号の通過交通が日本海沿岸東北自動車道に転換し、旅行速度の向上が見込まれる。



〔並行する国道7号の旅行速度〕



※渋滞長・・・
 新町交差点：平成18年度調査結果
 山辺里北交差点：平成15年度調査結果
 ※旅行速度・・・
 現況：H17道路交通センサス混雑時旅行速度
 将来：交通量配分結果（H42推計）をもとに、センサス区間ごとに算出。

■ バス路線の利便性向上

- 新潟～村上間では、高速路線バスが1日4往復運行されており、中条IC以北については高速道路が未供用のため国道7号を利用している。
- 新潟～村上間における混雑時の所要時間は1時間35分で、高速未整備区間の中条～村上間は37分を要している。
- 当該事業により、高速路線バスが村上IC（仮称）まで高速道路を利用可能となり、現況より約13分の所要時間短縮（うち当該事業区間の短縮効果8分）が見込まれる。



- 新幹線駅へのアクセス向上
- 空港へのアクセス向上

○村上市から最寄りの新幹線駅および空港は、JR新潟駅、新潟空港(第二種空港)である。
 ○現在、村上市からJR新潟駅および新潟空港へは、村上市から中条ICまで国道7号を利用し、それぞれ1時間13分、1時間12分を要している。
 ○当該事業により、村上IC(仮称)から高速道路利用となり、それぞれ13分の所要時間短縮(当該事業区間では約8分短縮)が見込まれる。



※所要時間算定ルート

＜新潟駅～村上市役所＞

・現況：新潟駅-新潟亀田IC-日沿道-中条IC-国道7号-村上市役所

・完成時：新潟駅-新潟亀田IC-日沿道-村上IC-村上市役所

＜新潟空港～村上市役所＞

・現況：新潟空港-新潟空港IC-日沿道-中条IC-国道7号-村上市役所

・完成時：新潟空港-新潟空港IC-日沿道-村上IC-村上市役所

※所要時間算出方法

・現況：国道・高速道路については道路時刻表を参照。

県道・主要地方道についてはH17道路交通センサス指定最高速度。

市町村道等の未調査区間については30km/h。

・完成時：中条IC～村上IC間は交通量配分結果(H42推計)。

他の区間は現況と同様。

(2) 物流効率化の支援

■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上

- 特定重要港湾および国際コンテナ航路の発着港湾である新潟港は、大連や釜山、上海などの東アジアや中国東北部からの貨物の玄関口として機能している。
- 当該事業によって、県北地域や山形県・秋田県から新潟港までのアクセス時間が短縮されるため、新潟港の利用拡大が期待されるとともに、県北地域の産業の活性化も期待される。

〔新潟港における国際コンテナ航路〕



- ※所要時間算定ルート
- ・現況：新潟東港-聖籠新発田IC-日治道-中条IC-国道7号-村上市工業団地
 - ・完成時：新潟東港-聖籠新発田IC-日治道-村上IC-村上市工業団地
- ※所要時間算出方法
- ・現況：国道・高速道路については道路時刻表を参照。県道・主要地方道についてはH17道路交通センサス指定最高速度。市町村道等の未調査区間については30km/h。
 - ・完成時：中条IC～村上IC間は交通量配分結果(H42推計)。他の区間は現況と同様。

特定重要港湾 新潟港
(東港区)



(西港区)



事業評価対象区間
荒川IC(仮称)～朝日IC(仮称)

〔新潟港(東港区)

～村上市工業団地 所要時間〕

現況 55分



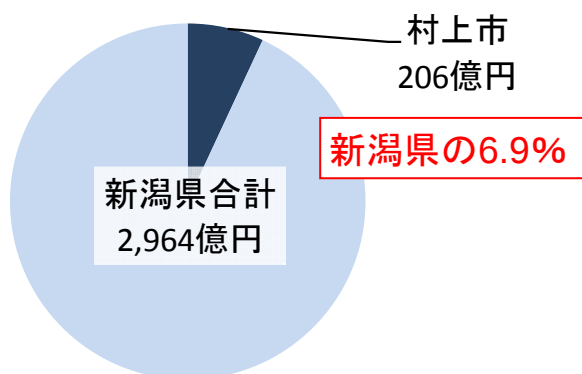
約13分短縮！
(事業区間約8分短縮)

完成時 42分

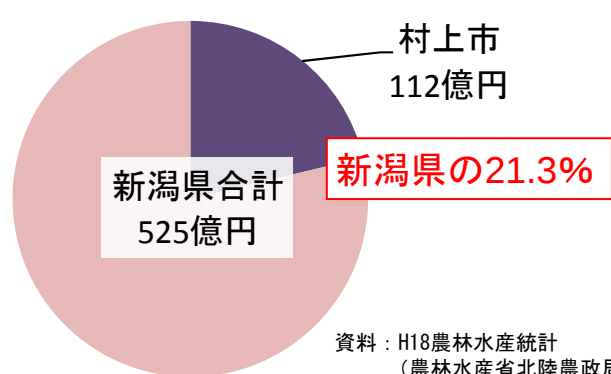
■ 農林水産品の流通の利便性向上

- 村上市の農業産出額(全体)は、新潟県内で6.9%（県内第4位）を占める。なかでも村上市の畜産物は、新潟県内の農業産出額（畜産）の21.3%（県内第1位）を占め、トラックなどの大型自動車により主に新潟市方面に出荷している。
- 当該事業により、品質鮮度が要求される畜産物輸送において、新潟市方面の出荷先への定時性の確保や物流の効率化が進み、県北地域の経済発展に大きく寄与することが期待される。

〔村上市の農業産出額(全体)〕



〔村上市の農業産出額(畜産)〕



資料：H18農林水産統計
（農林水産省北陸農政局）

〔村上市の畜産拠点〕



(4) 国土・地域ネットワークの構築

- 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
- 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短で連絡する路線を構成

○当該路線が通過する村上市は、拠点都市・日常活動圏中心都市である。
 ○隣接する拠点都市・日常活動圏中心都市は、新潟市と山形県鶴岡市である。
 ○当該事業は、村上市と新潟市および山形県鶴岡市の拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルート、および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。



■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上

○当該区間は、全区間、日常活動圏中心都市である村上市内にあるが、平成20年4月に荒川町、朝日村、神林村、山北町と合併したものである。

○当該事業により、山北支所（旧山北町役場）から村上市役所の間で、約2分の所要時間短縮・アクセス向上が見込まれる。



※所要時間算定ルート

- ・現況：山北支所-国道7号-村上市役所
- ・完成時：山北支所-国道7号-朝日IC-日治道-村上IC-村上市役所

※所要時間算出方法

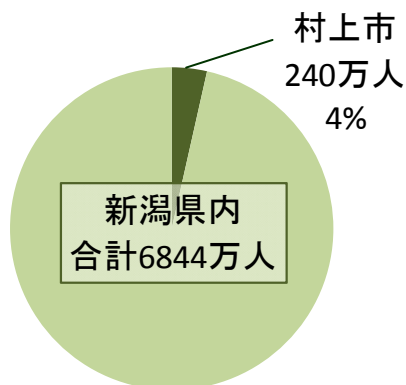
- ・現況：国道・高速道路については道路時刻表を参照。
県道・主要地方道についてはH17道路交通センサス指定最高速度。
市町村道等の未調査区間については30km/h。
- ・完成時：朝日IC～村上IC間は交通量配分結果（H42推計）。
他の区間は現況と同様。

(5) 個性ある地域の形成

■ 主要な観光地へのアクセス向上

- 村上市は、笹川流れや温泉などの自然観光資源や文化資源などが豊富にあり、年間約240万人の観光客が訪れる。
- 当該事業により、観光資源、観光施設へのアクセス向上による交流人口の拡大、地域の活性化が期待される。

〔村上市の観光入込客数（H19）〕



〔村上市の年間入込数5万人以上の主要観光地〕

市町村名	観光地点名	平成19年度の年間入込数(人)
村上市 (村上地区)	瀬波温泉	450,960
	イヨボヤ会館	79,900
	郷土資料館、若林邸	50,740
	岩船港鮮魚センター	270,580
	村上市岩船港漁協鮮魚加工直売所	59,990
	町屋の人形さま巡り	86,500
	村上大祭	84,000
	帆船海王丸寄港	80,000
村上市 (山北地区)	海水浴場	128,700
	笹川流れ他	95,450
村上市 (朝日地区)	朝日きれい館	54,040
	朝日まほろば温泉	144,140
	みどりの里	77,040
		126,810

資料:「平成19年度新潟県観光動態調査」

【国指定名勝天然記念物 笹川流れ
(村上市・山北地区)】



【イヨボヤ会館(村上市村上地区)】



【瀬波温泉、瀬波海水浴場
(村上市・村上地区)】



【岩船港鮮魚センター(村上市村上地区)】



【朝日まほろば温泉、みどりの里
(村上市・朝日地区)】



〔アクセス時間
(新潟中央IC～朝日まほろば温泉)〕

現況 1時間18分

約17分短縮!
(事業区間約12分短縮)

完成時 1時間1分



資料: 村上市観光協会HP、村上市HP

- ※所要時間算定ルート
- ・現況: 新潟中央IC-日沿道-中条IC-国道7号-朝日まほろば温泉
 - ・完成時: 新潟中央IC-日沿道-朝日IC-朝日まほろば温泉
- ※所要時間算出方法
- ・現況: 国道・高速道路については道路時刻表を参照。
 - ・県道・主要地方道についてはH17道路交通センサス指定最高速度。
 - ・市町村道等の未調査区間については30km/h。
 - ・完成時: 中条IC～朝日IC間は交通量配分結果 (H42推計)。
 - ・他の区間は現況と同様。

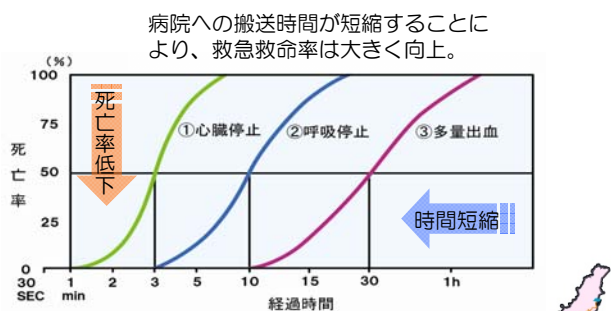
Ⅱ.暮らし

～安全で安心できるくらしの確保～

■三次医療施設へのアクセス向上

○村上市朝日地区以北は、最寄りの第三次救急医療施設である県立新発田病院に60分では到達できない。

○当該事業により、朝日地区から県立新発田病院までの搬送時間が約15分短縮し（当該事業区間では約10分短縮）、60分圏域が拡大することによって、安全・安心な生活を支援する。



緊急時における経過時間と死亡率（参考）

粟島浦村

〔第3次救急医療施設の60分圏域〕

60分圏域が拡大

完成時の60分到達ライン

現況の60分到達ライン

救急車退出路(H21年3月供用予定)



参考）山形自動車道救急車退出路（東北地方整備局HP）

県外の救急医療施設
公立置賜総合病院までは
約86km

〔県立新発田病院
～朝日支所間 所要時間〕

現況

1時間02分

約15分短縮！
（事業区間約10分短縮）

完成時

47分

※所要時間算定ルート
・現況：県立新発田病院-救急車退出路-日沿道-中条IC-国道7号-一般県道高根村上線-朝日支所
・完成時：県立新発田病院-救急車退出路-日沿道-朝日IC-朝日支所

※所要時間算出方法
・現況：国道・高速道路については道路時刻表を参照。
県道・主要地方道についてはH17道路交通センサ指定最高速度。
市町村道等の未調査区間については30km/h。
・完成時：中条IC～朝日IC間は交通量配分結果（H42推計）。
他の区間は現況と同様

Ⅲ. 安全

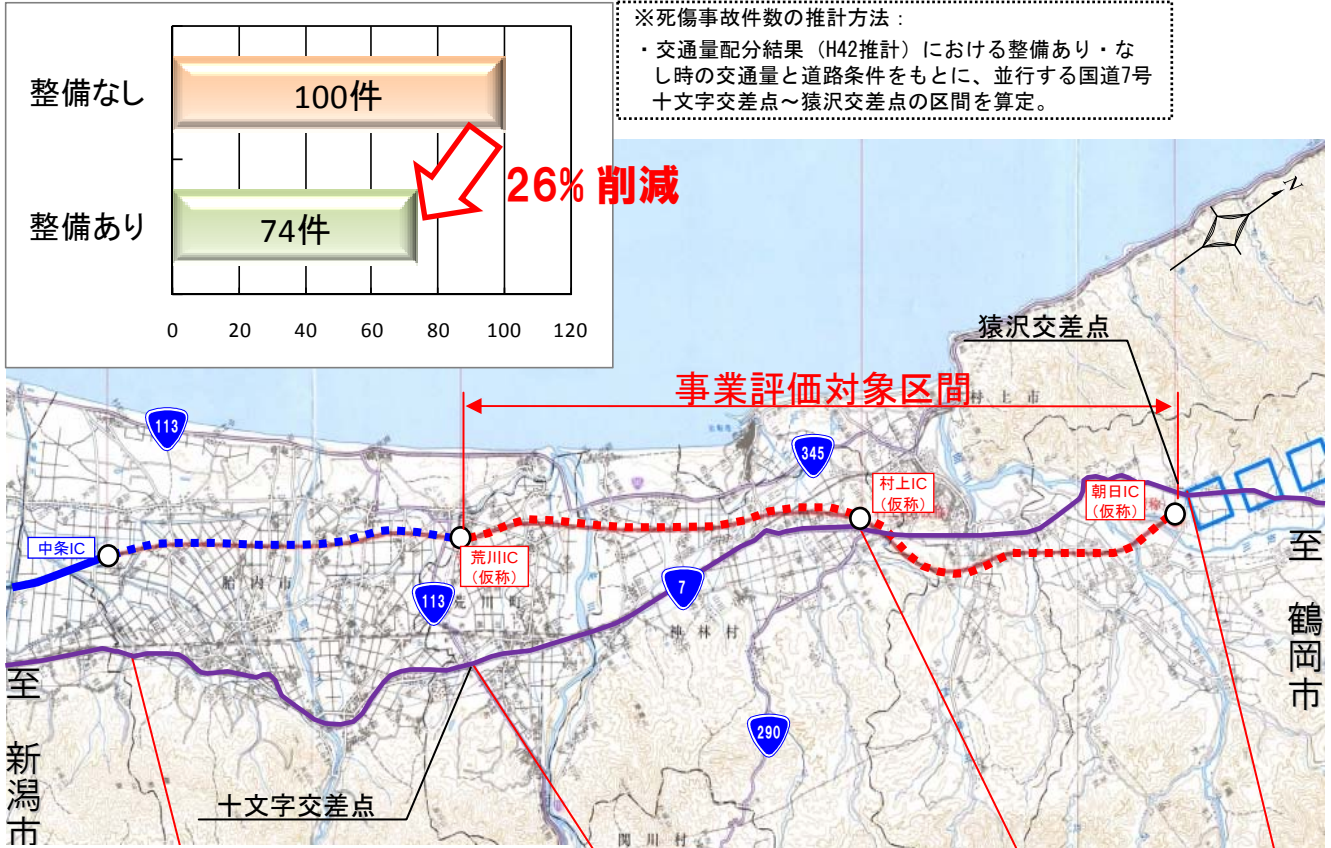
(1) 安全な生活環境の確保

■ 死傷事故件数の減少

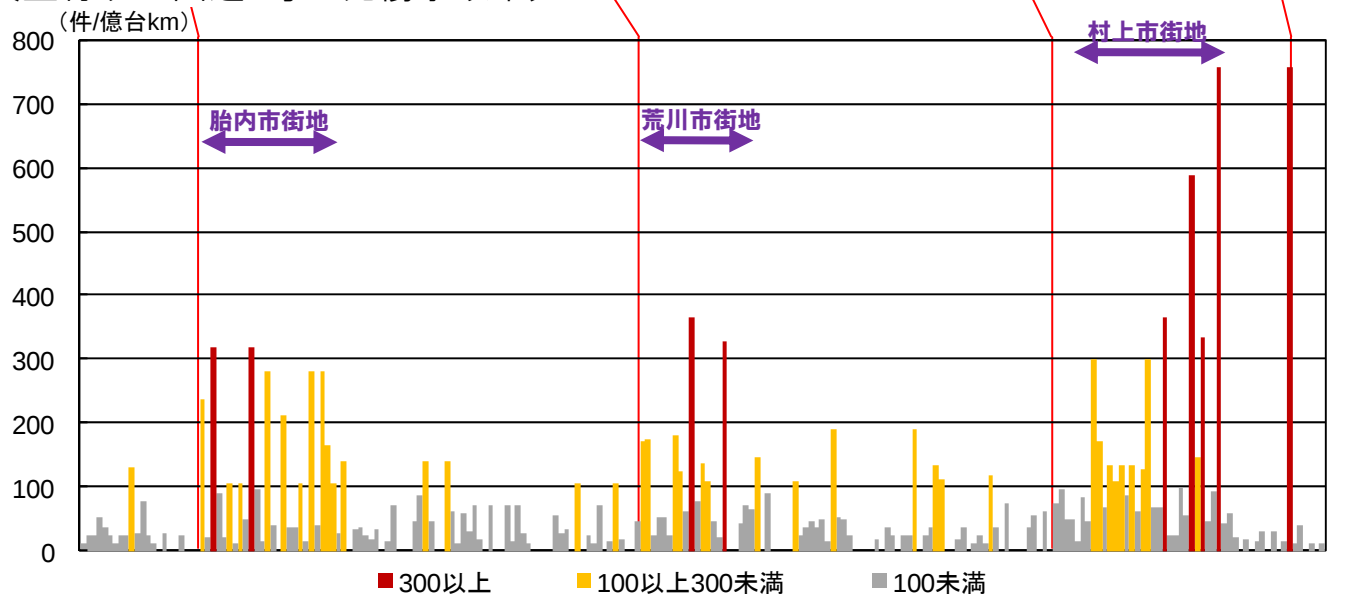
○ 並行する国道7号の市街地通過区間では、沿道の商業施設を利用する車や歩行者・自転車利用者が多いことから、交通流が不規則になりやすいため交通事故が多発しており、死傷事故率が500件/億台kmを超える箇所も存在している。

○ 当該事業により、国道7号などの通過交通が日本海沿岸東北自動車道に転換することによって、並行する国道7号の死傷事故件数は整備なしの場合より26%減少することが見込まれる。

〔死傷事故件数の削減効果推計値〕



〔並行する国道7号の死傷事故率〕



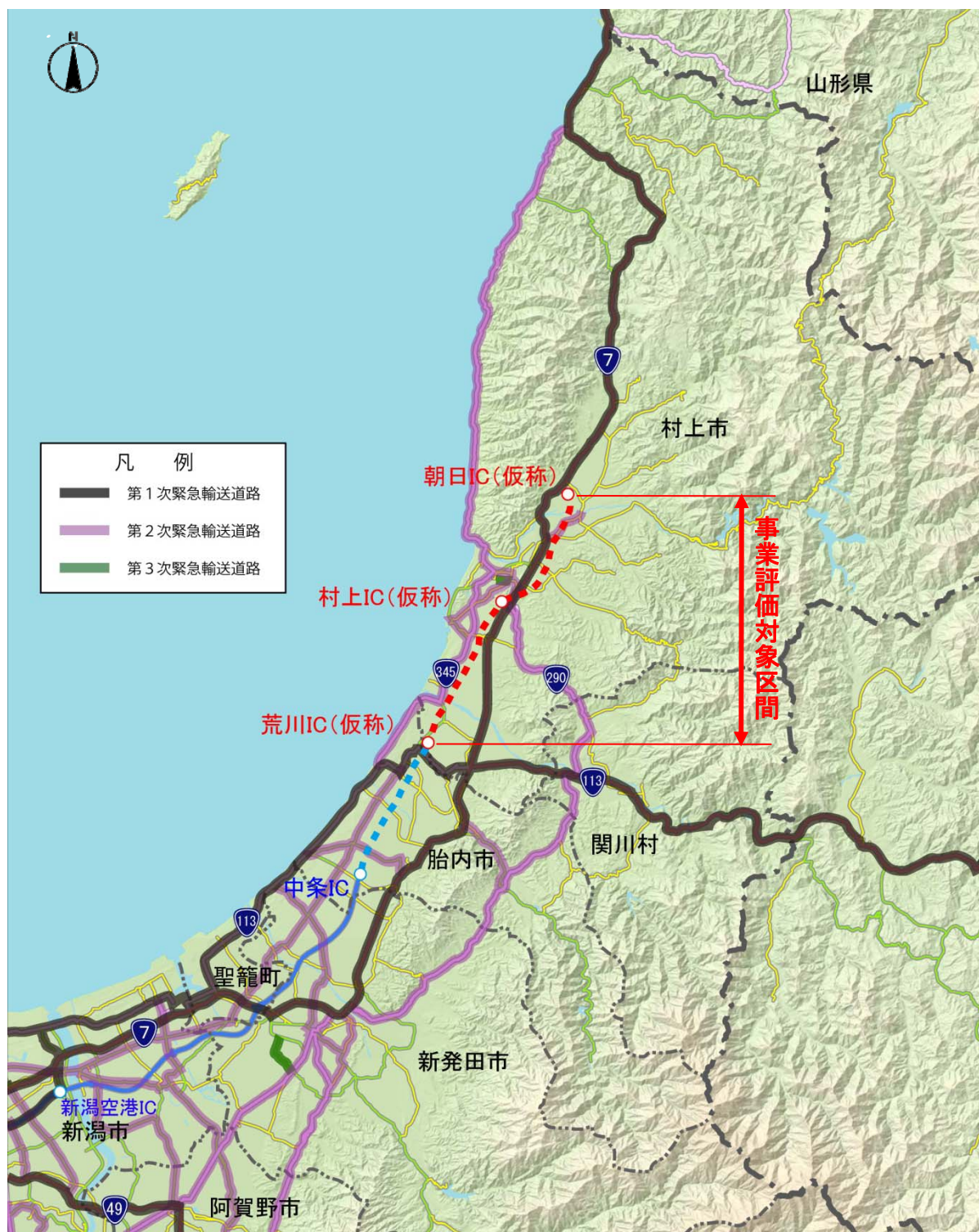
(2) 災害への備え

■ 緊急輸送道路の位置づけ

■ 緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線

○新潟県では、大規模地震発生時等災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、国道7号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけられている。

○当該事業により、並行する国道7号が通行止めとなっても、当該路線が緊急輸送道路として代替機能が確保でき、地域間の円滑な交通が確保される。



IV. 環境

(1) 地球環境の保全

● 自動車から排出されるCO₂の削減量

CO₂排出量の削減量＝12,900 t-CO₂/年【削減率 1.1%】

(整備なし 1,171,500 t-CO₂/年 → 整備あり 1,158,600 t-CO₂/年)

※便益算定範囲での推計値

(2) 生活環境の改善・保全

● 自動車から排出されるNO_x・SPM排出の削減率

NO_x排出削減率＝16% 【削減量 43.6t-NO_x/年】

(整備なし 280.2t-NO_x/年 → 整備あり 236.6t-NO_x/年)

SPM排出削減率＝18% 【削減量 4.8t-SPM/年】

(整備なし 27.0t-SPM/年 → 整備あり 22.2t-SPM/年)

※事業評価区間とその区間に並行する主要な道路における推計値

※CO₂, NO_x, SPM排出量の推計方法：

・交通量配分結果（H42推計）をもとに推計。

※事業評価区間に並行する主要な道路

・国道7号（村上市十文字～村上市猿沢）

・国道345号（村上市乙～村上市羽下ヶ淵）

・主要地方道新潟新発田村上線（村上市南新保～村上市新町）

b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

①道路網の変化

○平成10年度の施工命令以降、当該事業区間の周辺において、日本海沿岸東北自動車道の整備に合わせ、幹線道路の整備が進められている。

- 平成14年度 ① 日本海東北自動車道 新潟空港IC～中条IC 暫定2車線供用
② 国道7号中条黒川バイパス（中条地区、L=2.9km） 完成4車線供用
- 平成15年度 ③ 国道345号瀬波温泉トンネル供用
- 平成20年度 ④ 国道113号荒川道路 暫定2車線供用予定
⑤ 国道345号乙バイパス（村上市南新保地内、L=0.4km） 暫定2車線供用予定
- 平成21年度 ⑥ 日本海東北自動車道 中条IC～荒川IC（仮称） 暫定2車線供用予定
⑦ 国道345号乙バイパス（胎内市乙～村上市南新保、L=1.7km） 供用予定

〔現在（平成21年3月時点）の道路網〕

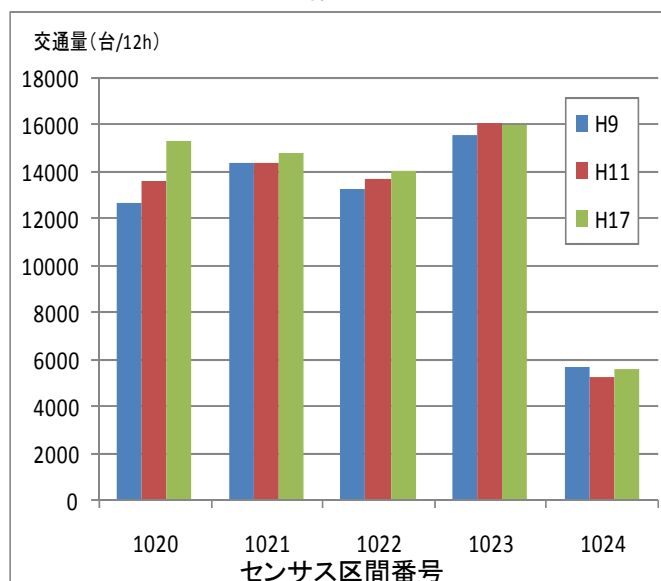


② 交通量の変化

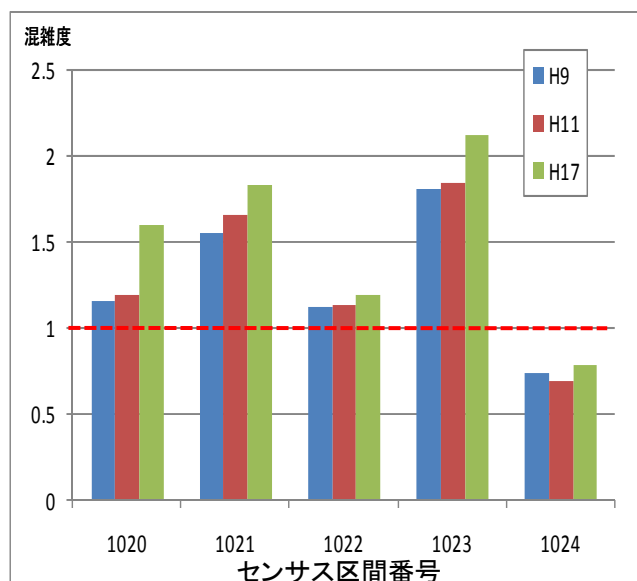
○並行する国道7号は、交通量が微増しており、依然として胎内市街地（中条地区）から村上市街地まで混雑度1.0以上となっているため、当該事業により混雑緩和を図ることができる。



〔国道7号の交通量の推移〕



〔国道7号の混雑度の推移〕



資料：H17道路交通センサス

③市町村の合併

○「平成の大合併」により、新潟県北地域の構成市町村が大きく変わっている。

- ・新・村上市（旧市町村：村上市、荒川町、神林村、朝日村、山北町）
- ・新・胎内市（旧町村：中条町、黒川村）
- ・新・新発田市（旧市町村：新発田市、豊浦町、加治川村、紫雲寺町）

○ 当該事業により、合併市町村内各地域の連携・交流や公共施設等の拠点間連絡のアクセス向上が期待される。

【平成20年4月時点での市町村（灰色は平成10年時の旧市町村）】



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・本事業の整備により、走行時間短縮による年間約57億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約1,136億円と算出。

【走行時間短縮便益】

＝整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

＝5,729,000,000（円/年）

総走行時間費用＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別走行時間（分）
×車種別時間価値原単位（円/台・分）] ×365（日/年）

（円/台・分）

割引率等を考慮

約1,136億円

車種	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

<走行経費減少便益>

- ・本事業の整備により、走行経費減少による年間約12億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約242億円と算出。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝1,220,000,000（円/年）

総走行経費＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別延長（km）
×車種別走行経費原単位（円/台・km）] ×365（日/年）

走行経費原単位：一般道（平地）

（円/台・km）

割引率等を考慮

約242億円

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	35.60	90.90	36.54	28.30	66.45
10	25.26	75.81	26.11	24.35	56.40
15	21.62	69.79	22.44	22.60	50.96
20	19.69	66.16	20.48	21.44	46.91
25	18.46	63.60	19.23	20.57	43.60
30	17.60	61.64	18.35	19.87	40.83
35	16.97	60.10	17.70	19.30	38.49
40	16.65	59.14	17.37	18.92	36.87
45	16.43	58.42	17.14	18.63	35.59
50	16.29	57.93	16.99	18.42	34.64
55	16.22	57.65	16.92	18.29	34.02
60	16.22	57.58	16.92	18.24	33.75

<交通事故減少便益>

- ・本事業の整備により平均事故件数が年間約88件減少し、年間約7億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約131億円と算出。

【交通事故減少便益】

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失

＝667,000,000（円/年）

交通事故による社会的損失＝ $\sum \sum$ 〔路線別平均事故件数（件／年）
×人身事故1件当たり損失額（円／件）〕

割引率等を考慮
↓
約131億円

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,649	5,891
		4車線以上	5,872	
	その他市街地部	2車線	7,595	6,576
		4車線以上	6,315	
	非市街地部	2車線	10,200	7,456
		4車線以上	7,330	
高速道路			11,406	—

○費用便益

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための社会的割引率 : 4%

基準年次 : 平成20年

検討年数 : 50年

<便益>	基準年における			
	現在価値	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益
	1,509億円 (1,509億円)	1,136億円 (1,136億円)	242億円 (242億円)	131億円 (131億円)

<費用>	基準年における		
	現在価値	事業費	維持管理費
	812億円 (241億円)	733億円 (161億円)	79億円 (79億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益費 (C B R)
$B/C=1.9$ (6.3)

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 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。

3. () : 残事業費に対する費用便益比

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

平成20年度末予定

	全体(2車線)	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	753億円	573.7億円	76.2%	179.3億円
うち用地費・補償費	141.9億円	141.7億円	99.9%	0.15億円

※金額は税込

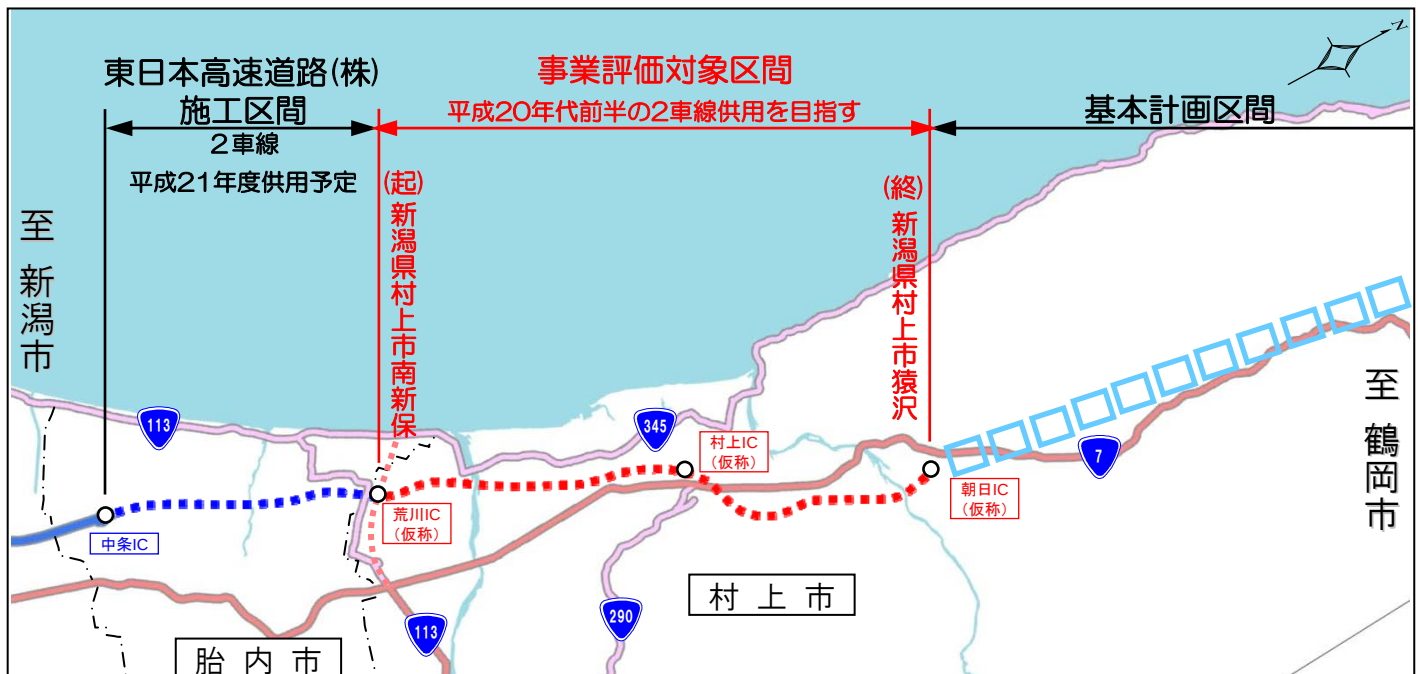
○残事業の内容

- ・ 村上市南新保（事業区間起点）～同市猿沢（同終点）区間（L=20.4km）の工事

3. 事業の進捗の見込み

○今後の事業の見通し等

- ・ 用地買収は平成22年度で全区間完了する予定。
- ・ 平成20年代前半の2車線供用を目指して事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・計画路線は地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。用地買収はほぼ全線で完了しており、平成20年代前半に全区間が2車線供用の予定である。
- ・施工にあたっては、これまで、縦断計画の見直し、橋長の短縮等により建設コスト縮減に努めてきた。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・昭和63年～平成20年「日沿道の早期整備要望」
- 日本海沿岸東北自動車道建設促進村上圏期成同盟会（村上市、関川村、粟島浦村）

6. 対応方針(原案)

①事業の必要性等に関する視点

- ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路である。
- ・その一部を構成する本整備区間は、アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上など期待される効果は大きく、早期の整備が必要である。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・用地買収は平成22年度で全区間完了する予定。
- ・平成20年代前半の2車線供用を目指して事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・計画路線は地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。用地買収はほぼ全線で完了しており、平成20年代前半に全区間が2車線供用の予定である。
- ・施工にあたっては、これまで、縦断計画の見直し、橋長の短縮等により建設コスト縮減に努めてきた。

○対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路である。
- ・その一部を構成する本整備区間は、アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上など期待される効果は大きく、早期整備が望まれている。
- ・また、事業全体の費用便益比は1.9（残事業に対する費用便益比は6.3）となり、投資効率性は確保されている。
- ・用地買収は、平成22年度で全区間完了する予定で、平成20年代前半の2車線供用を目指して事業を推進しており、事業効果を発現するためには事業継続が妥当である。