

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道7号 朝日温海道路〕

令和7年11月

北陸地方整備局

目次

1. 事業概要	1
(1) 事業の目的	P 1
(2) 計画の概要	P 2
2. 現在に至る経緯	
(1) 事業の経緯	P 3
(2) 事業の進捗状況	P 3
(3) 今後の事業展開	P 3
3. 事業内容の変更	
(1) 事業費の見直し	P 4
4. 事業の投資効果	
(1) 便益に係る整備効果	
①走行時間の短縮	P 14
②交通事故の減少	P 14
(2) その他の効果	
①現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保	P 15
②救急医療の支援	P 16
③安定的な物流ルートの確保	P 17
④観光振興の支援	P 18
⑤時間信頼性の向上〔日沿道一体〕	P 19
⑥カーボンニュートラル実現への貢献〔日沿道一体〕	P 20
5. 広域ネットワークでの費用便益分析	P 21
6. 費用対効果	P 22
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	P 23
8. 対応方針（原案）	P 25
9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P 26

1. 事業概要

（1）事業の目的

当事業は、

- 災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保
 - 救急医療施設への搬送時間の短縮
 - 安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化 など

を目的として、国道7号の新潟県村上市川端～山形県鶴岡市大岩川（延長40.8km）において、自動車専用道路の整備を行うものである。

【広域図】

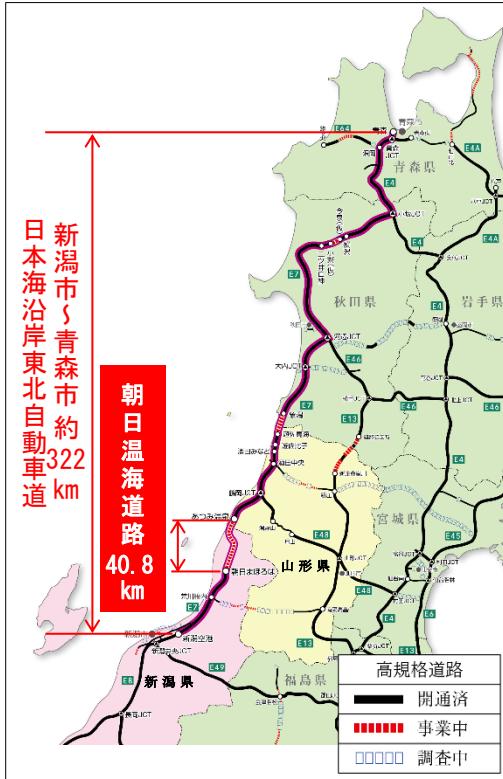


図1-1 広域図

【位置図】



図1-2 位置図

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
※位置図は地理院地図をもとに作成

1. 事業概要

（2） 計画の概要

- 事業名：国道7号 朝日温海道路
 - 延長：40.8km
 - 起終点：(起)新潟県村上市川端
(終)山形県鶴岡市大岩川
 - 都市計画決定：平成24年度
 - 事業化：平成25年度
 - 完成車線数：2車線
 - 道路区分：第1種第3級 設計速度80km/h
 - 全体事業費：約2,380億円（前回評価時点）
 - 令和6年度末までの投資額：約1,221億円（進捗率51%）

【位置図】



【計画縦断イメージ】

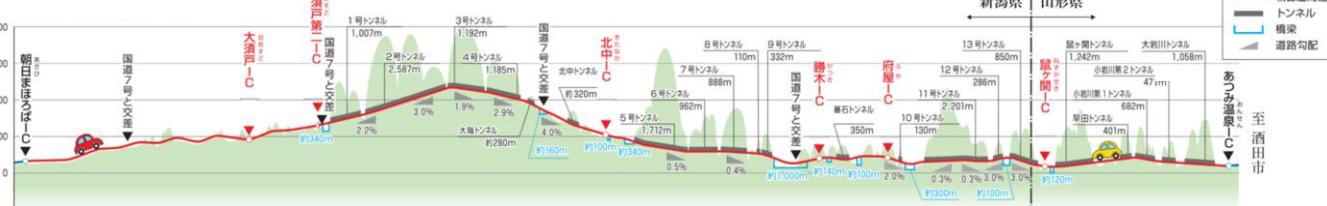


図1-3 事業区間位置図および縦断イメージ図

-2-

【標準横断図：完成時】

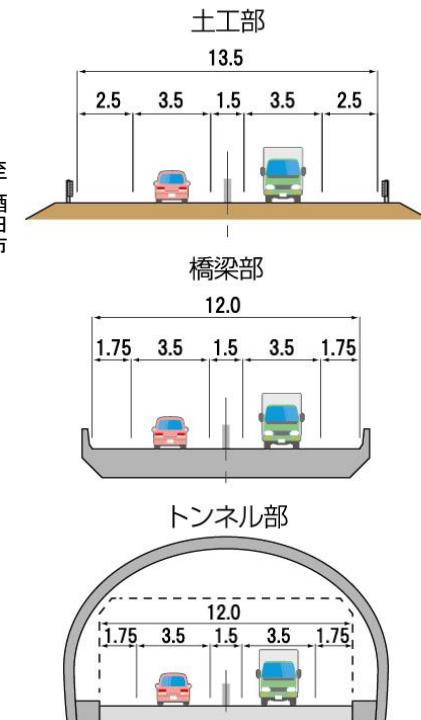


図1-4 標準横断図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成24年度	山形県区間 都市計画決定（平成24年12月） 新潟県区間 都市計画決定（平成25年1月）
平成25年度	事業化
平成27年度	用地着手
平成28年度	工事着手
平成29年度	事業再評価
令和4年度	事業再評価

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約2,380億円	約1,221億円	51%	約1,159億円
うち用地費 ・補償費	約94億円	約78億円	82%	約16億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある

(3) 今後の事業展開

- 用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、トンネル工事、改良工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。



写真2-1 4号トンネル貫通状況
(R5.12撮影)

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し

①トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加 【+328億円】

- 当初計画では、平成20年度に実施した地表踏査や既往文献調査により、岩質を想定していた。
- 令和4年度再評価後に掘削を終え貫通したトンネル（4号・9号・小岩川第2）及び、現在掘削中のトンネル（2号・11号・鼠ヶ関）について、地山状況が想定より悪かったことを受け、支保パターン・補助工法の見直しを行ったことから、実績に基づき工法を変更する。
- また、現時点において未着手のトンネル（早田・小岩川第1）について、現地ボーリング調査の結果、脆弱な地山が確認されたため、近隣トンネルの施工実績を踏まえつつ、支保パターンと補助工法について設計の見直しを行う。



地山が膨張し、
支保工が押され沈下発生
(最大沈下量475mm)

表3-1 見直しが必要なトンネル

トンネル	トンネル 延長	増減	備考
2号	2,587m	+13億円	掘削中
4号	1,185m	+7億円	概成済
9号	332m	+20億円	貫通済
11号	2,201m	+62億円	掘削中
鼠ヶ関	1,242m	+115億円	掘削中
早田	401m	+30億円	未着手
小岩川第1	682m	+47億円	未着手
小岩川第2	471m	+34億円	貫通済

3. 事業内容の変更

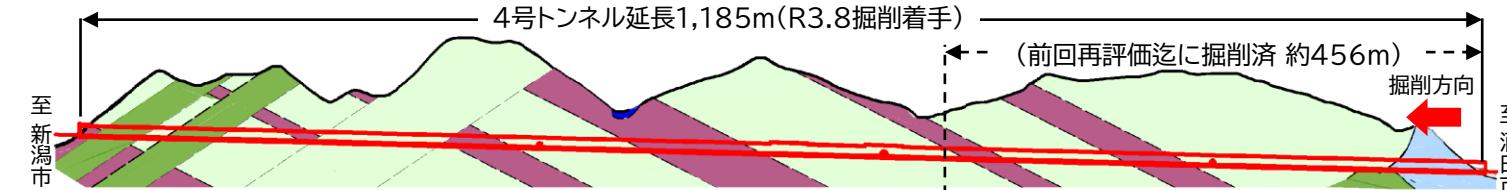
■概成済トンネルの計画変更事例(4号トンネル)

(注)トンネル名称は仮称

○4号トンネルは、令和3年度より掘削に着手し、令和5年12月に貫通した。

○前回再評価以降に掘削した区間について、当初想定よりも脆弱な地山であったことから、支保パターンと補助工法を見直し、トンネル天端の安定対策を追加する。

溪床堆積層	■
崖錐堆積層	■
大須戸層 泥岩	■
明神岩安山岩類	■
凝灰角礫岩	■
安山岩溶岩-自破碎溶岩	■
安山岩質火碎岩	■



【前回評価】

支保パターン	D III	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D III
補助工法	天端安定対策	注入式長尺鋼管 フォアバイリング		注入式長尺鋼管 フォアバイリング		注入式 フォアポーリング		注入式長尺鋼管 フォアバイリング	注入式 フォアポーリング			注入式長尺鋼管 フォアバイリング	
	切羽安定対策								長尺鋼管 鏡補強工			長尺鋼管 鏡補強工	
	変状対策			高強度支保 ワインギリフ	高強度支保								高強度支保

【今回】

支保パターン	D III	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D II	D I	D III
補助工法	天端安定対策	注入式長尺鋼管 フォアバイリング	注入式 フォアポーリング	※ 注入式 フォアポーリング	注入式 フォアポーリング	※ 注入式 フォアポーリング	注入式 フォアポーリング	※ 注入式長尺鋼管 フォアバイリング	注入式 フォアバイリング	注入式 フォアポーリング	※ 注入式 フォアポーリング	注入式長尺鋼管 フォアバイリング	
	切羽安定対策								長尺鋼管 鏡補強工			長尺鋼管 鏡補強工	
	変状対策			高強度支保 ワインギリフ	高強度支保	高強度支保							高強度支保

—:前回評価

—:今回(変更実績)

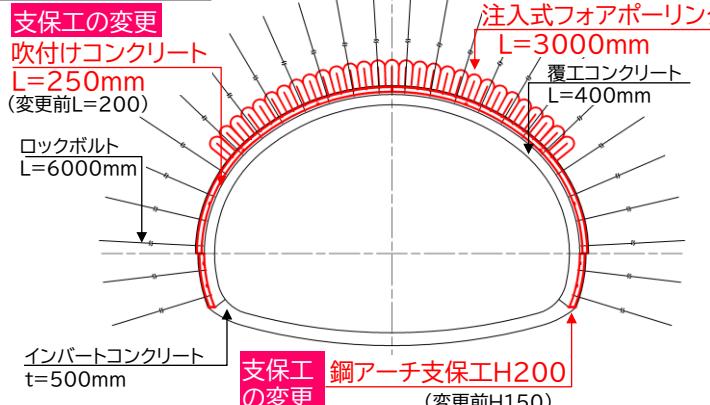


図3-2 4号トンネルの対策工



-5-



3. 事業内容の変更

■掘削中トンネルの計画変更事例(鼠ヶ関トンネル)

(注)トンネル名称は仮称

- 前回再評価時は、現地ボーリング調査に基づく詳細設計において、当初計画では想定していなかった脆弱な地山が確認されたため、支保パターンの見直しと補助工法を追加した他、掘削時にトンネル断面に変状が発生したことから対策工を追加した。
 - 今回、引き続き慎重にトンネル掘削を進めていたところ、脆弱な地山区間が想定以上に長く続くことが判明したため、支保パターンの見直しと補助工法を追加する。また、新たなトンネル断面の変状も発生したことから対策工を追加する。

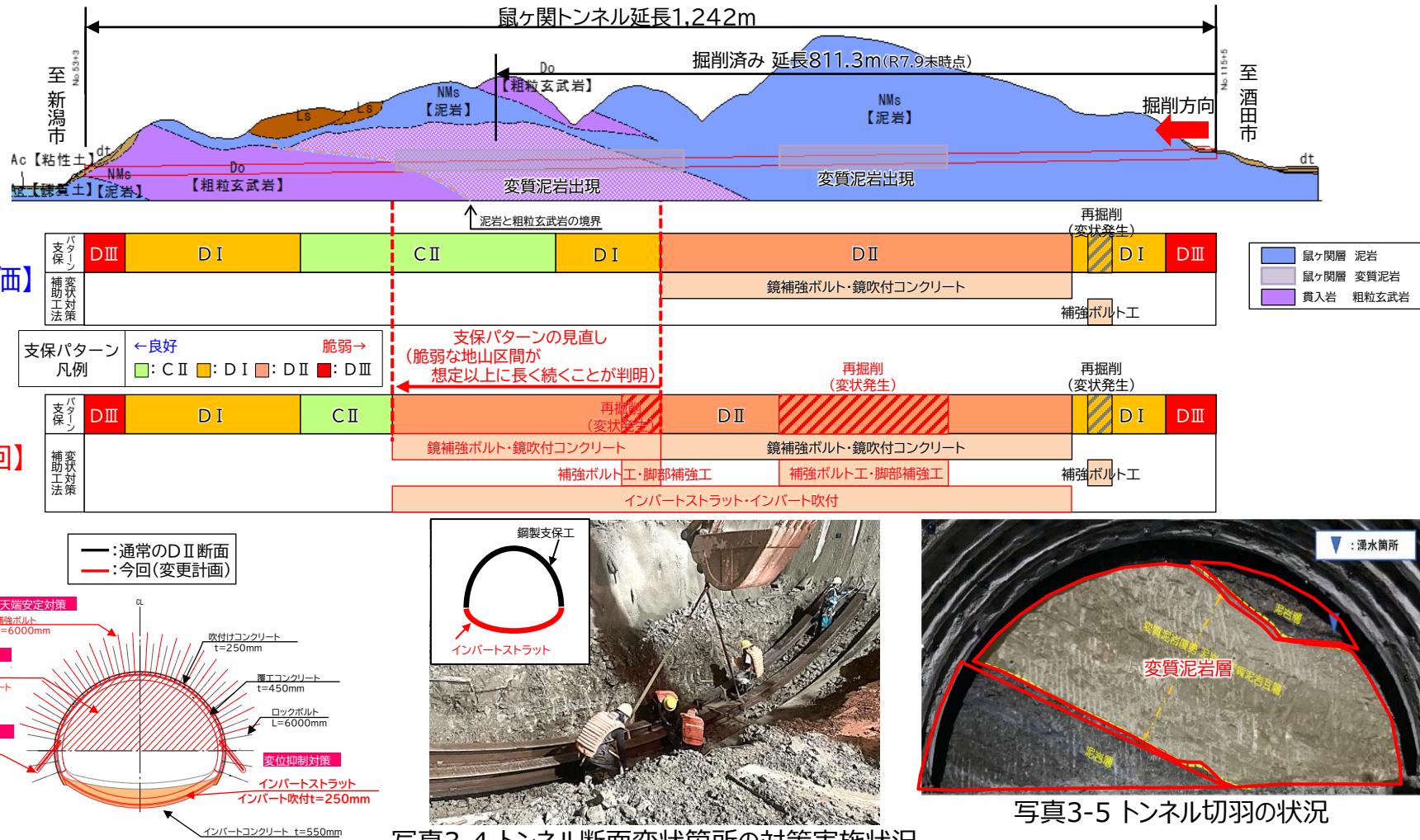


図3-3 鼠ヶ関トンネルの対策工

写真3-4 トンネル断面変状箇所の対策実施状況

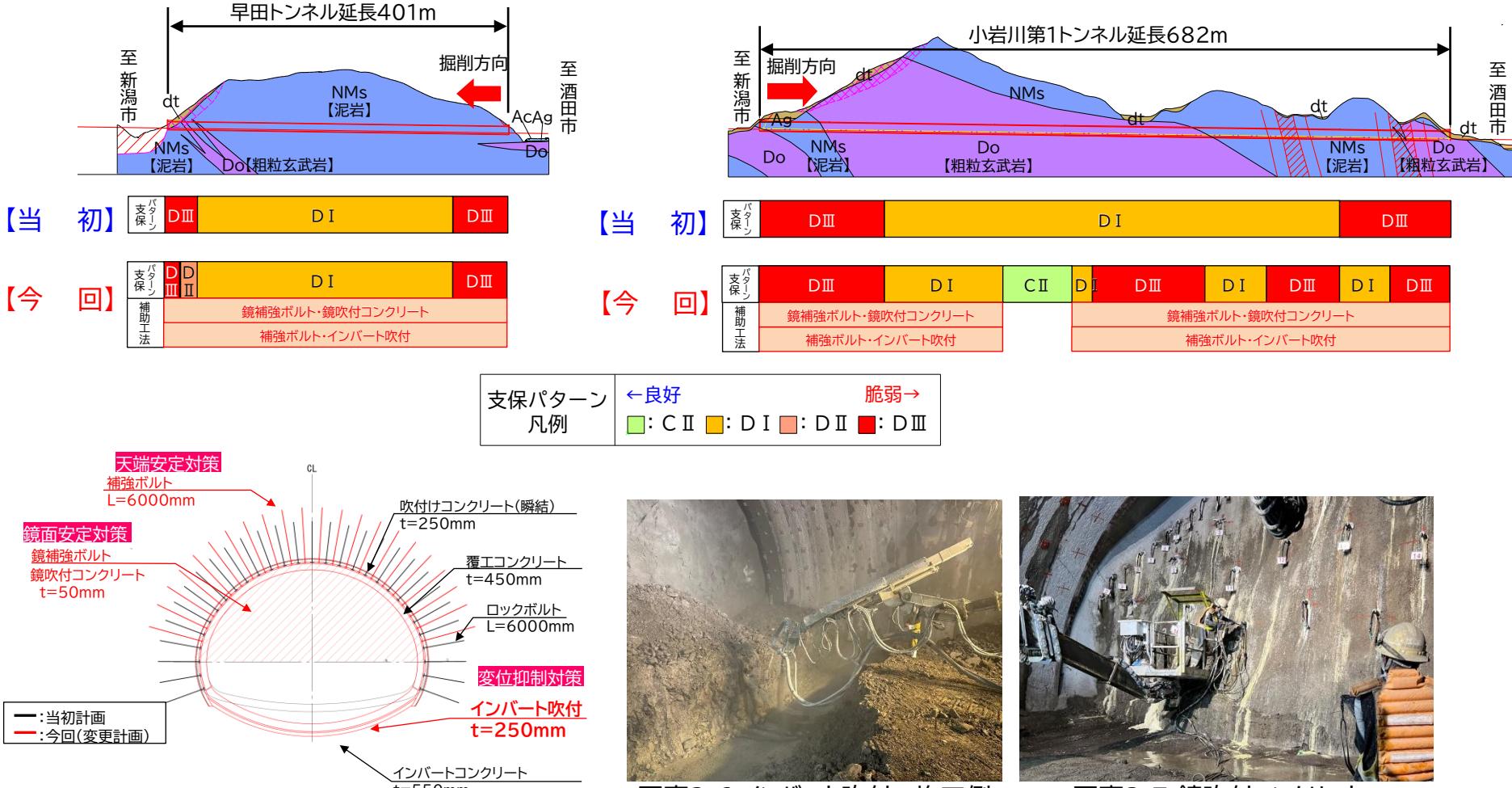
写真3-5 トンネル切羽の状況

3. 事業内容の変更

■未着手トンネルの計画変更事例(早田トンネル・小岩川第1トンネル)

(注)トンネル名称は仮称

- 当初計画では、平成20年度に実施した地表踏査や既往文献調査により、地山等級区分を想定していた。
- 現地ボーリング調査の結果、脆弱な地山が確認されたため、近隣トンネルの施工実績を踏まえつつ支保パターンと補助工法について設計の見直しを行う。



3. 事業内容の変更

②地すべり対策工の追加【+23億円】

○2号トンネル（蒲萄地区） 及び4号トンネル（間垣地区）の施工に際し、詳細な地質調査を行ったところ、2号トンネルでは地すべり面がトンネルに近接していることが判明し、4号トンネルでは施工ヤード範囲に地すべり面を確認したため、トンネル掘削に先立って地すべり対策を行う必要が生じた。



写真3-8 蒲萄地区



写真3-9 間垣地区の抑止杭工



図3-5 地すべり対策の位置図

3. 事業内容の変更

■葡萄地区の地すべり対策事例

(注)トンネル名称は仮称

- 2号トンネル直上に位置する葡萄地区の地すべり防止区域について、当初は滑動の兆候は見られず、地すべり面との離隔も確保できていると想定していたことから、地すべり対策工は不要としていた。
- 2号トンネル掘削に際し詳細な地質調査を行った結果、地すべり面がトンネルに近接していることが判明したため、2号トンネルへの影響を考慮し、地すべり対策として、抑止杭・排土・押え盛土を追加する。

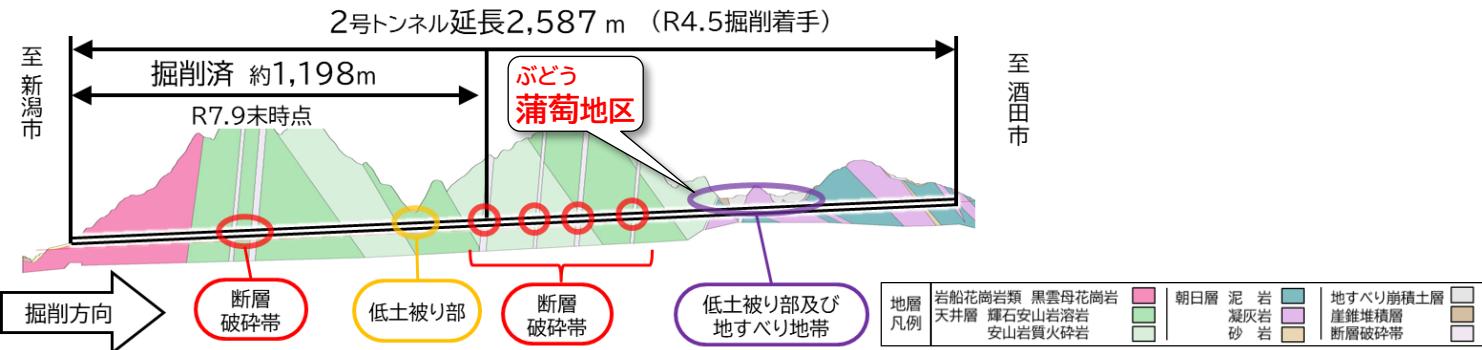


図3-6 葡萄地すべり対策 縦断図

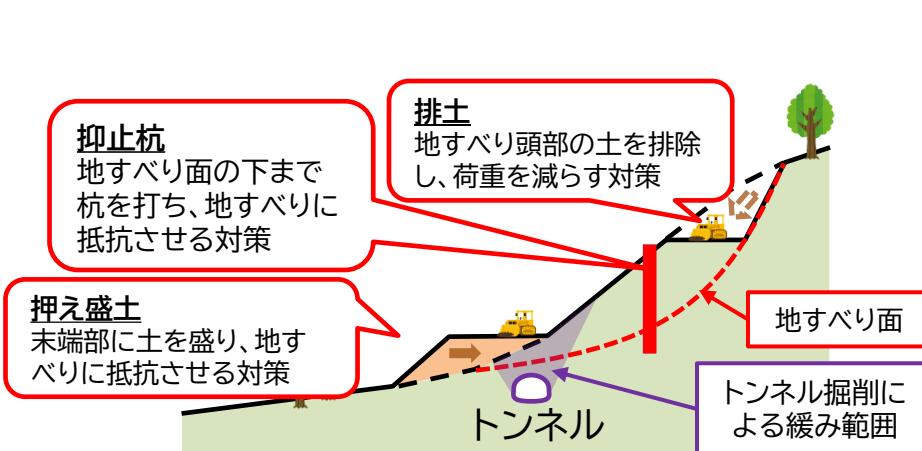


図3-7 地すべり対策の概要 (側面図)

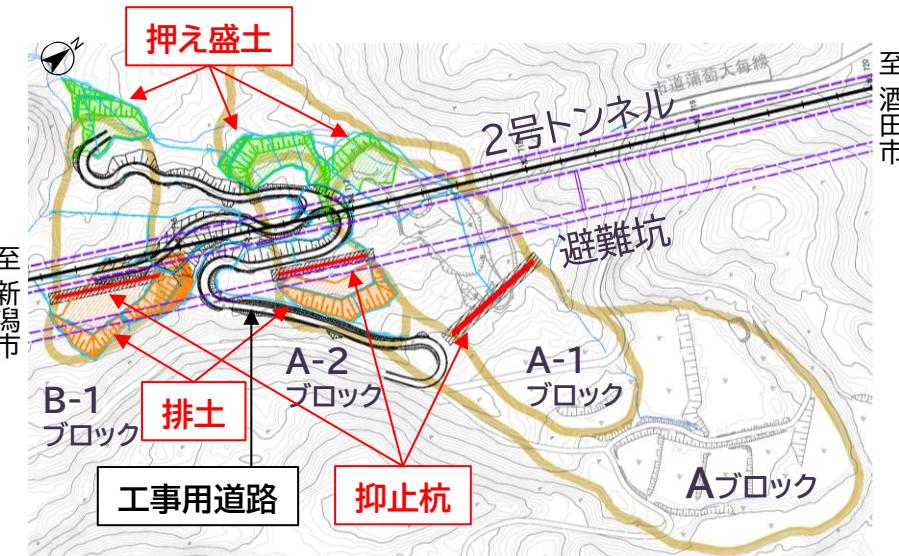


図3-8 葡萄地すべりの対策工 対策概要図

3. 事業内容の変更

③トンネル避難坑の追加 【+154億円】

○トンネル非常用施設設置基準の改訂(R元年9月)により、トンネル設備の設置要件が見直されたことを受け、本事業のトンネル設備について再検討を行った結果、2~7号トンネルに避難坑及び避難連絡坑を追加する必要が生じた。

○なお、既に工事着手している2号トンネル及び4号トンネルについては避難坑の設置を見据えて施工している。

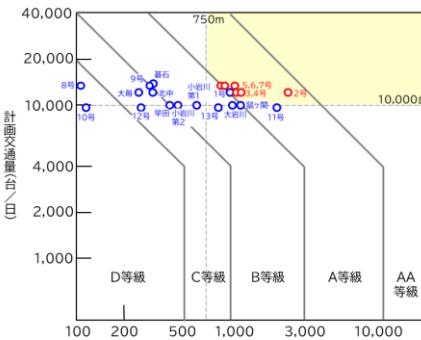


表3-1 トンネルの等級別の非常用施設						
非常用施設	等級	AA	A	B	C	D
通報設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
操作型通報設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
自動通報設備	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △
警報設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
消防設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
消火栓設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
誘導表示設備	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
避難誘導設備	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △
避難通路	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △
避難設備	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △
その他の設備	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △	○ △

(注) 上表中○印は「設置する」、△印は「必要に応じて設置する」ことを示す。

△必要に応じて設置について、以下の条件においては設置が必要と考えてよい。

③避難通路

高速自動車国道および自動車専用道路で、延長や交通量が以下の条件のいずれかに該当するトンネルの場合。

・一定程度以上(750m以上)の延長を有し、トンネル1本当たりの交通量がとくに多い(10,000台/日以上)のトンネル

・延長が長く(3,000m以上)、トンネル1本当たりの交通量が多い(4,000台/日以上)トンネル
『道路トンネル非常用施設設置基準・同解説(令和元年9月)』



図3-9 トンネル避難坑設置予定箇所

(注)整備中のトンネルや橋梁、ICの名称は全て仮称

表3-2 トンネル避難坑設置箇所

	本坑延長	トンネル等級	本坑掘削開始時期	避難坑延長
2号	2,587m	A等級	R4年5月	2,589m
3号	1,192m	A等級	-	1,181m
4号	1,185m	A等級	R3年8月	1,223m
5号	1,712m	A等級	-	1,712m
6号	962m	A等級	-	962m
7号	888m	A等級	-	888m

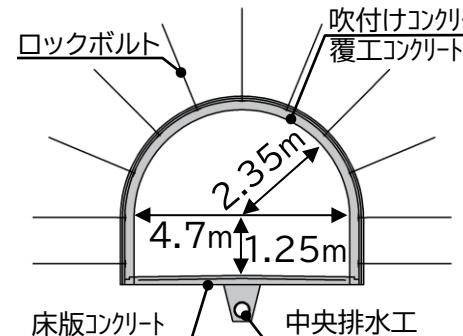


図3-10 避難坑標準断面図



写真3-10 避難坑設置例

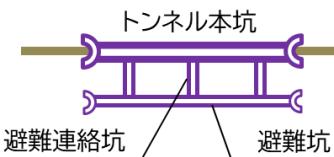


図3-11 避難坑設置例



写真3-11 避難坑設置例

3. 事業内容の変更

④盛土部に使用する土砂の土質改良の追加【+9億円】

○新潟・山形県境～あつみ温泉IC間の掘削発生土は、全て無処理で盛土材に流用することで計画していたが、鼠ヶ関地区および早田前沢地区における掘削土について、土質試験の結果、盛土材にはそのまま流用不可能な土質であることが判明したことから、土質改良を追加する。

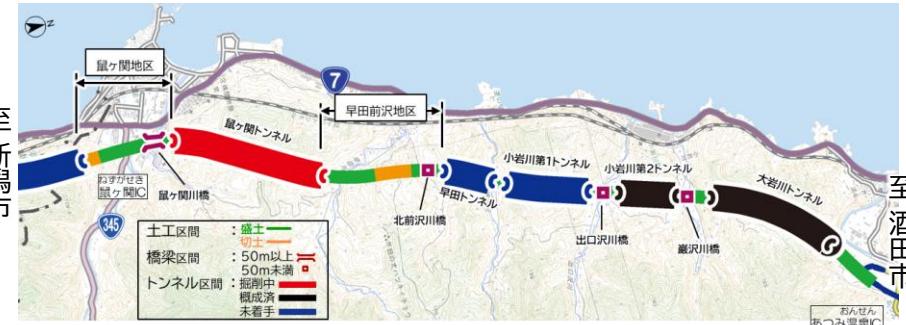


図3-12 主な掘削箇所

(注)整備中のトンネルや橋梁、ICの名称は全て仮称



写真3-12 掘削状況
(第4種建設発生土相当)



写真3-13 土質改良状況

表3-3 掘削発生土の土質試験結果

試料名	試験項目	試験値	盛土材としての評価
試料1	コーン指数	207 kN/m ²	不適切 「第4種建設発生土」相当となり 無処理での使用不可
	含水比	41.6 %	
試料2	コーン指数	167 kN/m ²	不適切 「第4種建設発生土」相当となり 無処理での使用不可
	含水比	40.7 %	
試料3	コーン指数	179 kN/m ²	不適切 「第4種建設発生土」相当となり 無処理での使用不可
	含水比	41.3 %	

【第3種建設発生土】
通常の施工が確保される粘性土及びこれに準拠するもの
○コーン指数 $qc = 400\text{ kN/m}^2$ 以上
○土質材料の工学的分類 含水比40%程度以下

【第4種建設発生土】
第3種建設発生土を除く粘性土及びこれに準ずるもの
○コーン指数 $qc = 200\text{ kN/m}^2$ 以上
○土質材料の工学的分類 含水比40~80%程度

表3-4 各地区の改良必要量

	鼠ヶ関地区	早田前沢地区	合計
改良必要量	3.9万m ³	10.5万m ³	14.4万m ³

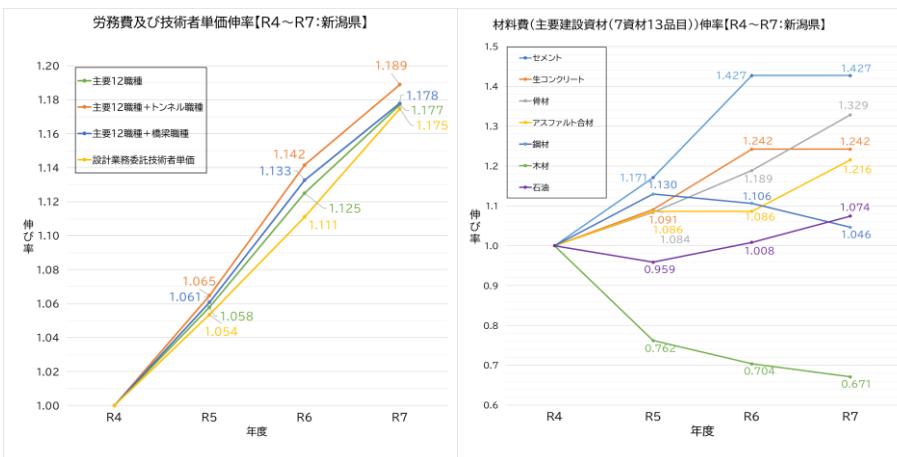
3. 事業内容の変更

⑤労務単価・材料単価の上昇 【+211億円】

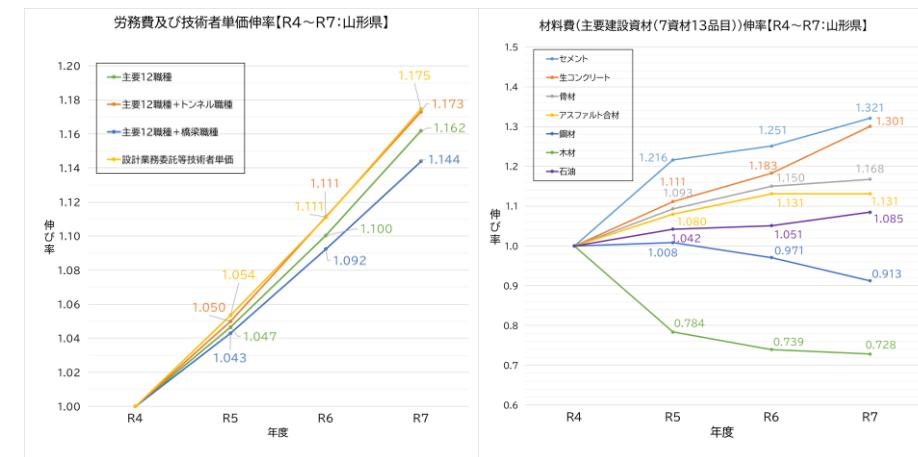
○物価上昇に伴い、必要となる事業費も増加している。

○今後も労務単価や材料単価等の上昇が継続した場合、更なる事業費増が見込まれる。

新潟県側



山形県側



	R5年度	R6年度	R7年度以降	合計
労務費	2.5億円	4.8億円	96.7億円	104.0億円
資機材費	6.8億円	7.3億円	47.5億円	61.6億円
合計	9.3億円	12.1億円	144.2億円	165.6億円

	R5年度	R6年度	R7年度以降	合計
労務費	0.7億円	1.7億円	23.2億円	25.6億円
資機材費	1.0億円	2.0億円	16.3億円	19.3億円
合計	1.7億円	3.7億円	39.5億円	44.9億円

計算方法

○工種毎に、労務費・資機材費の割合を算出。

○各年度の事業費及び令和7年度以降の事業費に伸び率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

3. 事業内容の変更

【コスト縮減】橋梁構造からボックス構造への見直し【-5億円】

- 当初計画では、インターチェンジへのアクセス道路等との交差部は、近接する道路や河川を考慮して橋梁構造として計画していた。
 - 切土やトンネル掘削で発生する発生土量と盛土量のバランスも考慮し、アクセス道路以外の道路や河川の影響が小さい4橋について、ボックス構造への見直しを行い、約5億円のコスト縮減となった。

【市道朝日まほろば線交差部の例】

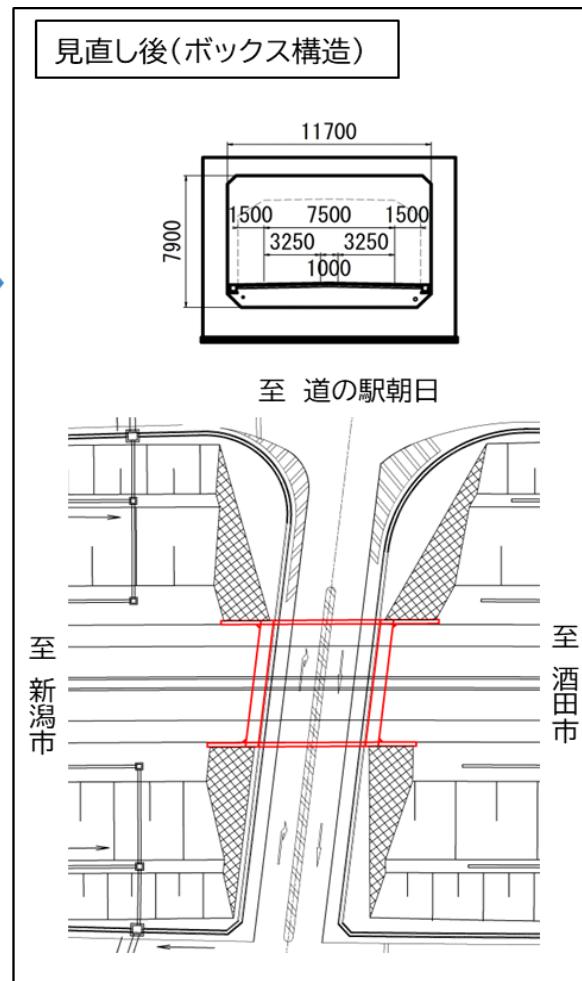
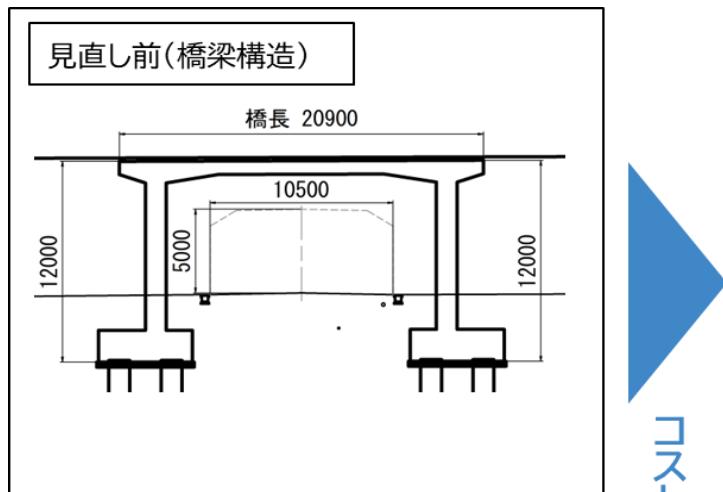


表3-5 縮減額の内訳

	縮減額
市道朝日まほろば線	0.9 億円
大須戸IC	1.2 億円
北中IC	1.5 億円
勝木IC	1.4 億円
合 計	5.0 億円

(注)整備中IC名称は全て仮称



写真3-14 市道朝日まほろば線ボックス

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

①走行時間の短縮、②交通事故の減少

- 朝日温海道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約19分短縮、渋滞損失時間は年間約34万人・時間の削減効果が見込まれる。
- 朝日温海道路の整備により、死傷事故率の低い自動車専用道路が利用されることで、年間約54件の死傷事故件数の減少が見込まれ、安全性向上が期待される。



図4-1 朝日温海道路の国道7号の位置関係

【走行時間の短縮】

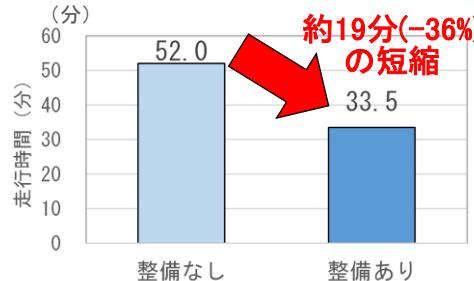


図4-2 走行時間の短縮

出典：整備なし(プローブデータ(R6.10))
整備あり(R22将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の削減】



図4-3 渋滞損失時間の削減

出典：整備なし(プローブデータ(R6.10))
整備あり(R22将来交通量推計値)

【死傷事故件数の減少】

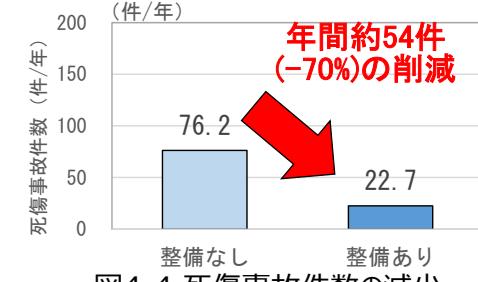


図4-4 死傷事故件数の減少

出典：R22将来交通量推計値



写真4-1 事故による全面通行止め（村上市長坂 R6.9.20）

交通管理者の声

●朝日温海道路の整備により、幅員が広くなるため、ドライバーの安全性の向上が期待されます。
また、所要時間が短縮されるため、事故処理等の効率化が期待できます。
早期の完成をお願いします。



出典：村上警察署ヒアリング結果(R7.8)

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

①現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保

○並行する国道7号の一部区間は、雨量に伴う事前通行規制及び冬季における予防的通行規制区間に指定されている。

また、海岸部は越波による交通障害発生の可能性がある等、通行止めのリスクが高い。

○令和4年8月に発生した豪雨では、国道7号および周辺道路で通行止めが発生しており、酒田市方面への移動に磐越道へ広域迂回が必要となるなど、地域間ネットワークの分断が発生した。

○当該事業の整備により、迂回のリスクが解消されることで、地域防災力の向上が期待される。

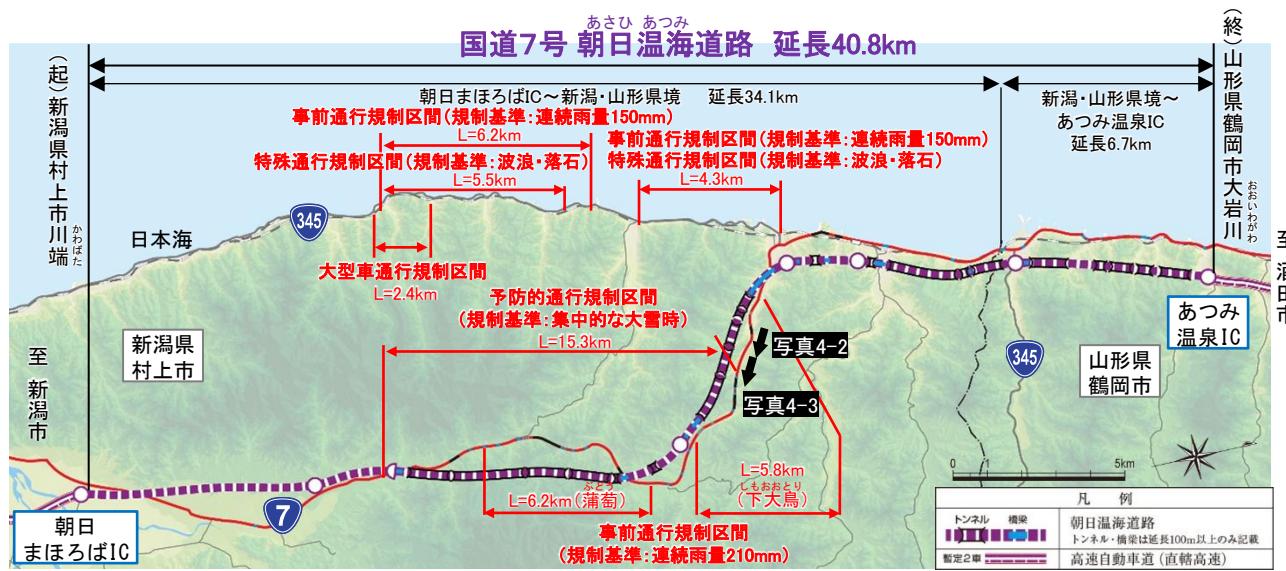


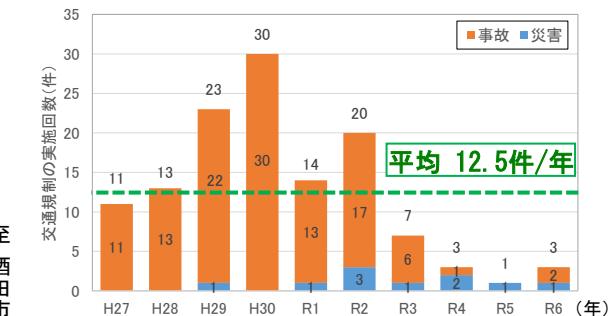
図4-5 国道7号の通行規制区間 (注)整備中のトンネルや橋梁、ICの名称は全て仮称



写真4-2 大雨による護岸崩壊
(村上市上大鳥 R4.8.4)



写真4-3 大雪による予防的通行止め
(村上市上大鳥 R7.1.9)



(過去10カ年)	交通規制時間	うち通行止
延べ規制時間	264.7 (h)	83.1 (h)
平均規制時間	2.1 (h)	1.9 (h)
最大規制時間	19.0 (h)	15.8 (h)

図4-6 国道7号の交通規制回数および規制時間

※回数は通行止と片側交通規制の合計

※事業区間起終点に並行する現道で集計

救急隊員の声

- 朝日温海道路が整備されることにより、土砂災害時や大規模災害時における代替ルートの確保が可能となり、孤立地域の解消に繋がります。
- 朝日温海道路は「暮らしを守る道」として、消防本部にとつても命を守る大切なインフラです。今後の整備推進を強く期待しています。

出典：村上市消防本部ヒアリング結果(R7.8)

4. 事業の投資効果

②救急医療の支援

- 令和6年の国道7号を利用した救急搬送件数は679件であり、増加傾向となっている。
- 朝日温海道路に並行する国道7号現道は急カーブ区間が多く、搬送時には振動などへの配慮が求められる。また、村上総合病院は令和7年3月に院内での分娩が休止となり、村上市外への移動が今後必要な状況である。
- 朝日温海道路の整備により、現道の急カーブ区間等の改善が図られることで、救急搬送時間の短縮や走行環境の改善が図られる。



図4-7 並行する国道7号現道の曲線半径

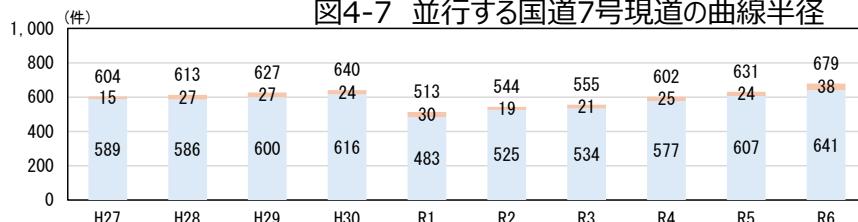


図4-8 国道7号を利用した救急搬送実績

※1：事業区間周辺で発生した救急事業を合算した件数

※2：村上消防本部は、村上市・関川村・粟島浦村を管轄

※3：管外の病院への搬送件数は、庄内地区を抽出した件数

出典：村上消防本部提供資料

-16-



図4-9 村上市北部からの搬送イメージ
※位置図は地理院地図をもとに作成

村上市保健医療課の声



- 村上総合病院での分娩休止により、市民からは遠方への移動が不安であるとの声を聞いています。
- 朝日温海道路の整備により、妊婦の方が感じる分娩への不安が少しでも軽減されることを願っています。早期の整備を期待します。

出典：村上市保健医療課ヒアリング結果 (R7.8)

4. 事業の投資効果

③安定的な物流ルートの確保

- 国道7号は、主に山形県・秋田県と新潟港間を移動する貨物車両の多くが利用しており、物流を支える重要な路線である。また、新潟港からの貨物輸送先の主要地域は、東北地方である。
- 新潟山形県境を利用する物流事業者からのアンケートでは、整備により走行時間の短縮が期待されている。
- 朝日温海道路の整備により、安定的な物流ルートが確保されることで走行時間の短縮等が期待される。



図4-10 東北地方と新潟東港間を移動する貨物車両が利用する路線

出典：商用車プローブデータ（R6.10）

※国道7号は、事業区間の並行区間を利用した場合のみカウント

—

17

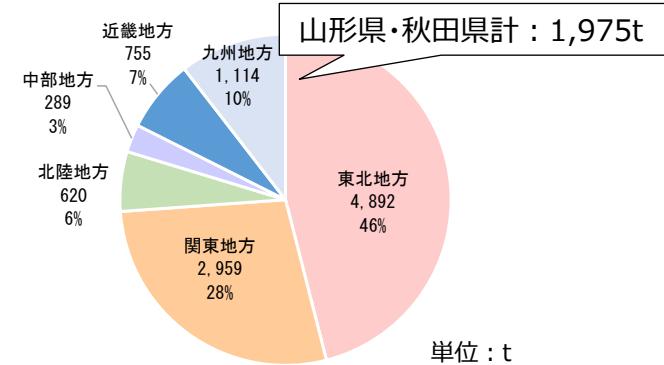


図4-11 新潟港からの貨物輸送先

出典：令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
※北陸地方からは新潟県を除いている

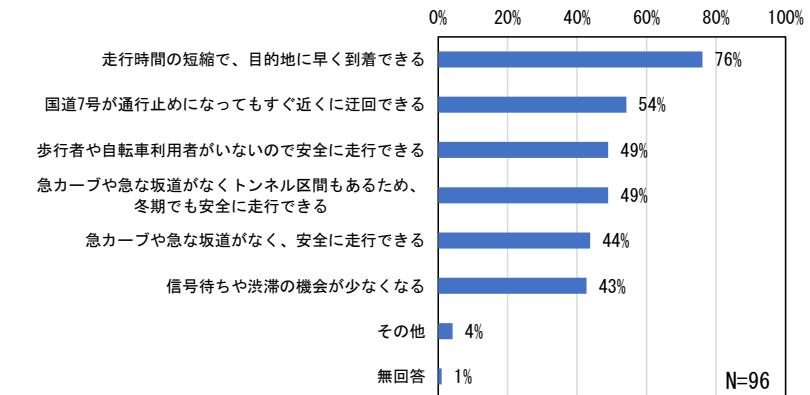


図4-12 朝日温海道路整備により期待される効果

出典：物流事業者（国道7号新潟山形県境利用企業）アンケート（R7.7）

4. 事業の投資効果

④観光振興の支援

- 事業区間周辺は瀬波温泉(村上市)やあつみ温泉(鶴岡市)等、豊富な観光地を有する地域である。
- 新潟県村上市では、朝日温海道路の開通を見据え、道の駅朝日「みどりの里」を新潟と東北を結ぶゲートウェイの役割を担う道の駅へのリニューアルを進めている。
- 山形県鶴岡市では、地域の価値向上を目的に、道の駅あつみ「しゃりん」の移転整備が進められている。
- 朝日温海道路の整備により、観光客の移動円滑化等が実現することで、観光振興への寄与が期待される。



図4-13 事業区間周辺の主要観光地

出典:新潟県観光入込客数統計、山形県観光数調査

※()はR5年度の観光入込客数

※整備中のトンネルや橋梁、ICの名称は全て仮称



図4-14 道の駅朝日「みどりの里」の整備イメージ
出典:道の駅「朝日」リニューアルに関するイメージ動画
(村上市、R5.8)

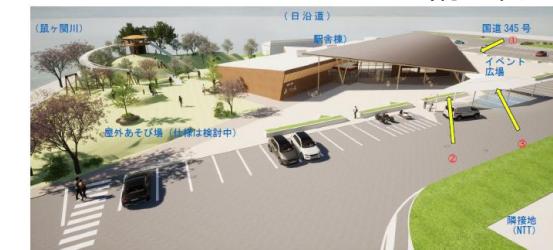


図4-15 道の駅あつみ「しゃりん」の整備イメージ
出典:道の駅あつみ移転整備事業基本設計概要 (鶴岡市、R7.3)

村上市観光課の声



- 令和4年8月豪雨の影響で、現在も通行止めの市道があり、周遊機能が低下しています。このため、国道7号は市にとって非常に重要な路線です。
- 朝日温海道路の整備により、東北地方とのつながりの強化による観光交流人口の増加により、経済成長が期待されます。

出典:村上市観光課(R7.8)

4. 事業の投資効果

⑤時間信頼性の向上 [日沿道一体]

○日本海沿岸東北自動車道路(荒川胎内IC～鶴岡JCT間)では所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上することで、50年間現在価値換算すると約49億円の効果が期待される。

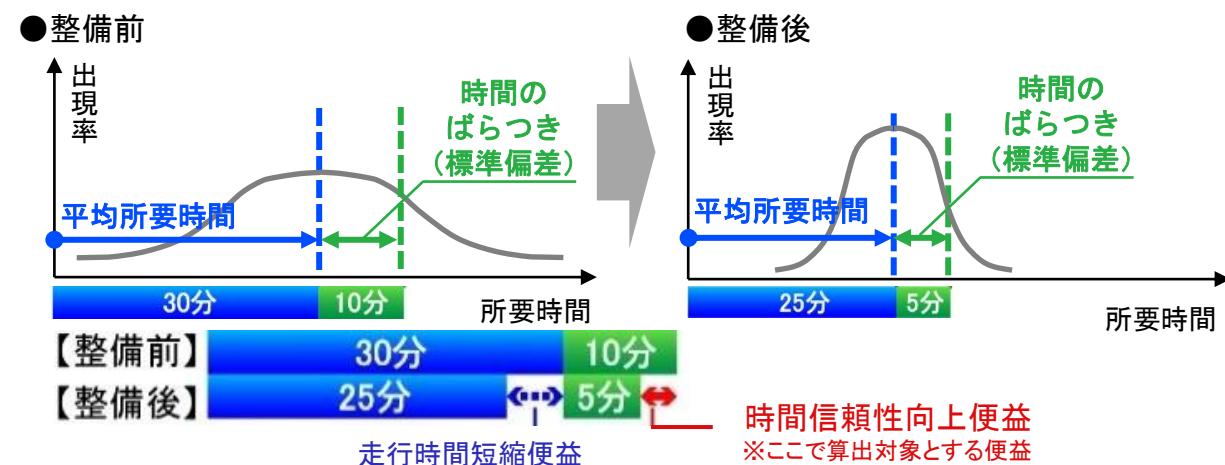


図4-17 時間信頼性向上便益の概念図

	総余裕時間費用 (億円/年)		③ 時間信頼性 向上効果 (億円/年) ①-②	④ 時間信頼性 向上効果 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後		
日本海沿岸 東北自動車道	1,496	1,492	4	49

図4-18 時間信頼性向上便益試算結果

※「整備前」と「整備後」での
50年間現在価値換算削減額

「時間信頼性向上便益算定マニュアル
(案)」に基づき、
50年間現在価値換算※した結果、
約49億円の効果が見込まれる。

図4-16 位置図

4. 事業の投資効果

⑥カーボンニュートラル実現への貢献 [日沿道一体]

○日本海沿岸東北自動車道路(荒川胎内IC~鶴岡JCT間)では、時間効率化を通して便益エリア全体において CO_2 排出量を年間約32,000トン削減することが期待され、便益換算をすると約11億円相当の効果が期待できる。



図4-19 位置図

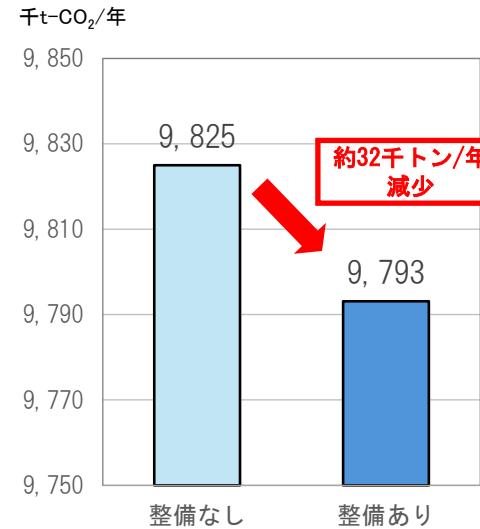


図4-20 便益算定エリアにおける CO_2 排出量の変化
出典：R22交通量推計に基づき算出

CO_2 の1t当たりの削減価値は2,890円※であり、
約9,206万円/年
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用分析に関する技術指針(共通編)R6.9」の炭素換算トンあたり CO_2 の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数)=2,890円/t-CO₂)

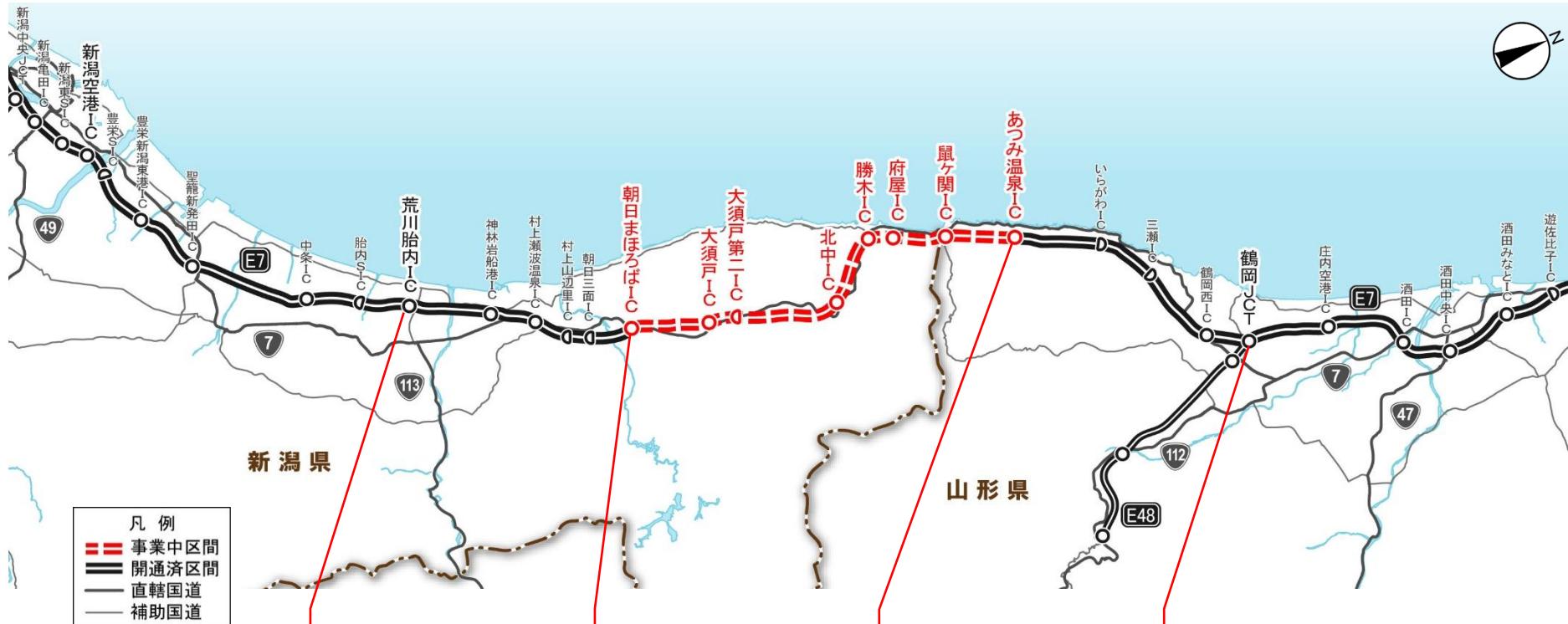
CO_2 の削減による環境への効果を「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき便益換算した結果、
約11億円の効果が見込まれる。

	CO_2 排出量 (t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (t-CO ₂ /年) ①—②	④ 貨幣換算 (万円/年)	⑤ 現在価値 換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
日本海沿岸東北自動車道	9,824,953	9,793,096	31,856	9,206	11.01

図4-21 温室効果ガス低減便益試算結果

出典：R22交通量推計に基づき算出

5. 広域ネットワークでの費用便益分析



	開通済区間 $L=20.4\text{km}$ (荒川胎内IC ~ 朝日まほろばIC)	再評価区間 $L=40.8\text{km}$ (朝日温海道路)	開通済区間 $L=25.8\text{km}$ (あつみ温泉IC ~ 鶴岡JCT)	B/C 事業全体 (残事業)	EIRR 事業全体 (残事業)
一体評価区間	○	○	○	0.9 (1.4)	3.7% (5.5%)
再評価区間 (朝日温海道路)		○		0.7 (1.4)	2.7% (5.5%)

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

6. 費用対効果

事業名	日本海沿岸東北自動車道					
起終点	起点：新潟県村上市南新保 終点：山形県鶴岡市大山前田面			延長	約87km	
計画交通量	3,000~17,800 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.9 参考 [2%] 1.3 [1%] 1.6 (残事業) 1.4 参考 [2%] 2.1 [1%] 2.6	総費用 事 業 費： 1,292/6,523 億円 維持管理費： 232/1,062 億円 更 新 費： 0/ 40 億円	(残事業) / (全体事業) 1,524/7,625 億円	総便益 走行時間短縮便益： 1,750/5,749 億円 走行経費減少便益： 270/1,073 億円 交通事故減少便益： 70/ 341 億円	(残事業) / (全体事業) 2,091/7,163 億円	基準年度 令和7年度
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量： (-10%~+10%) B/C=0.9~1.02 (残事業) 交通量： (-10%~+10%) B/C=1.2~1.5</p> <p>事業費： (+10%~-10%) B/C=0.9~0.96 事業費： (+10%~-10%) B/C=1.3~1.5</p> <p>事業期間： (+20%~-20%) B/C=0.9~0.97 事業期間： (+20%~-20%) B/C=1.3~1.5</p>					

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

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】

- 前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

【事業の投資効果】

- 「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保」「救急医療の支援」「安定的な物流ルートの確保」「観光振興の支援」などの効果が発揮される。

【事業の進捗状況】

- 事業の進捗状況：用地進捗率80%、事業進捗率39%（令和6年度末）
- 残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

関係する地方公共団体等の意見

・地域から頂いた主な意見等：沿線自治体首長等で構成される日本海沿岸東北自動車道建設促進 新潟・山形県境地区期成同盟会等から整備促進の要望を受けています。

・知事の意見（新潟県）：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。

一般国道7号朝日温海道路は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、大規模災害時には広域救援活動を支える道路整備として、当県にとって重要な事業と認識しております。

今後もコスト縮減に努め、着実な整備を進めるとともに、引き続き早期に事業の効果を発現できるよう部分供用をお願いします。

併せて、当県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。

・知事の意見（山形県）：「対応方針（原案）」案のとおり、「継続」で異議ありません。

朝日温海道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、災害時の緊急輸送路の確保、高速ネットワーク形成による第三次救急医療施設へのアクセス性の向上、日本海側における交流・連携強化を図ることを目的とした極めて重要な路線です。

このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028（改訂版）」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。

引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え第1次国土強靭化実施中期計画などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

8. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

再評価の重点化・効率化判定票（一般国道7号朝日温海道路）

年度： 令和7年度 事業名： 一般国道7号 朝日温海道路
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部啓太朗

項目	判定		チェック欄
	判断根拠		
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	前回評価時（令和4年度）からの事業費の増加は30%（2,380億円→3,100億円）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	前回評価時（令和4年度）からの事業期間の延長は50%（18年→27年） ※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R7.8）	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の変化：変化無し（R4：18,191,217 → R7：18,191,217）	<input checked="" type="checkbox"/>	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化されたものはない	<input checked="" type="checkbox"/>	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が1.0を下回っている。 令和4年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=0.9 〔残事業〕・交通量(-10%) B/C=1.4 ・事業費(+10%) B/C=0.99 〔事業費(+10%) B/C=1.5 ・事業期間(+20%) B/C=0.98 〔事業期間(+20%) B/C=1.6	<input type="checkbox"/>	
前回評価で資料の作成を省略していない			
前回評価で費用対効果分析を省略していない			
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし		—

以上より、審議区分： **重点** 資料： **作成** 費用対効果分析： **実施** とする。

(参考) 費用対効果

事業名	一般国道7号 朝日温海道路					
起終点	起点：新潟県村上市川端 終点：山形県鶴岡市大岩川				延長	40.8km
事業概要	国道7号朝日温海道路は、「災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化」などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。					
平成24年度 都市計画決定	平成25年度 事業化		平成27年度 用地着手		平成28年度 工事着手	
全体事業費	約3,100億円	事業進捗率 (令和6年度末)	39%	供用済延長	—	
計画交通量	10,000～14,700 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.7 参考 [2%] 1.2 [1%] 1.6 (残事業) 1.4 参考 [2%] 2.1 [1%] 2.6	総費用 1,524/3,033 億円 事 業 費： 1,292/2,801 億円 維持管理費： 232/ 232 億円	総便益 2,091/2,091 億円 走行時間短縮便益： 1,750/1,750 億円 走行経費減少便益： 270/ 270 億円 交通事故減少便益： 70/ 70 億円	(残事業) / (全体事業) 走行時間短縮便益： 1,750/1,750 億円 走行経費減少便益： 270/ 270 億円 交通事故減少便益： 70/ 70 億円	基準年度 令和7年度	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量 : (-10%～+10%) B/C=0.6～0.8 事業費 : (+10%～-10%) B/C=0.7～0.7 事業期間 : (+20%～-20%) B/C=0.6～0.8		(残事業) 交通量 : (-10%～+10%) B/C=1.2～1.5 事業費 : (+10%～-10%) B/C=1.3～1.5 事業期間 : (+20%～-20%) B/C=1.3～1.5				

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。