

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業名 一般国道113号 鷹ノ巣道路 <small>たかのす</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北陸地方整備局				
起終点 自：新潟県岩船郡関川村荒川台 至：新潟県岩船郡関川村片貝	延長 3.8km					
事業概要 鷹ノ巣道路は、新潟県荒川町から山形県高島町を結ぶ地域高規格道路の新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、広域高速ネットワークの強化、経済活動の活性化等を目的とした延長3.8kmの4車線道路である。						
H9年度事業化 都市計画決定なし		H13年度用地着手 H13年度工事着手				
全体事業費 約240億円		事業進捗率 13%				
計画交通量 9,700台/日		供用済延長 0km				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.6 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 164/199億円 (事業費：149/184億円) (維持管理費：15/15億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 257/257億円 (走行時間短縮便益：232/232億円) (走行費用減少便益：20/20億円) (交通事故減少便益：5/5億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成18年 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 164/199億円 (事業費：149/184億円) (維持管理費：15/15億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 257/257億円 (走行時間短縮便益：232/232億円) (走行費用減少便益：20/20億円) (交通事故減少便益：5/5億円)	基準年 平成18年	
B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 164/199億円 (事業費：149/184億円) (維持管理費：15/15億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 257/257億円 (走行時間短縮便益：232/232億円) (走行費用減少便益：20/20億円) (交通事故減少便益：5/5億円)	基準年 平成18年			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動： B/C=1.7(交通量+10%) B/C=1.4(交通量-10%) 事業費変動： B/C=1.4(事業費+10%) B/C=1.7(事業費-10%) 事業期間変動： B/C=1.5(事業期間+20%) B/C=1.7(事業期間-20%) 割引率変動： B/C=1.3(割引率+1%) B/C=1.8(割引率-1%)						
事業の効果等 ・国土・地域ネットワークの構築（地域高規格道路の位置づけあり） ・災害への備え（現道の防災点検箇所が解消される）						
関係する地方公共団体等の意見 鷹ノ巣道路区間は、災害や事故における迂回路の確保、冬期における走行の安全性確保等が期待されており、関川村をはじめとする関係6市7町他18団体で構成される新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成18年12月）を受けている。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 日本海沿岸東北自動車道の荒川～朝日間について、新直轄方式による整備が決定し、整備後は当該事業との相乗効果が見込まれる。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 【執行済み額】事業費：31億円（進捗率13%） うち用地費：4億円（36%）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 計画ルートでのトンネルの坑口部斜面において、新たな地質調査の結果、施工技術的な問題が明らかとなったことから、道路機能及びコスト等を含めた代替ルートを検討中である。						
施設の構造や工法の変更等 コスト削減を図るため、ルート及び道路構造の変更を検討中である。						
対応方針 事業継続						
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
事業概要図						

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