

## 再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	にほんかいえんがんとほくじどうしやどう あらかわ あさひ 日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）	事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自：新潟県村上市南新保 至：新潟県村上市猿沢	延長	20.4 km			
事業概要	日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）は、高規格幹線道路網の形成による地域間のアクセス時間短縮による「物流活性化」「観光圏益の拡大」などを目的とした延長20.4kmの2車線の道路新設事業である。					
H 10 年度事業化	H 3,8 年度都市計画決定	H 12 年度用地着手	H 13 年度工事着手			
全体事業費	759 億円	事業進捗率	99 %	供用済延長	20.4km(2車線)	
計画交通量	7,600～18,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) - / 903 億円 事業費：- / 798 億円 維持管理費：- / 104 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,025億円 走行時間短縮便益：- / 706億円 走行経費減少便益：- / 184億円 交通事故減少便益：- / 135億円	基準年	平成22年	
感度分析の結果	-					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高速バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バスの所要時間の短縮</li> </ul> </li> <li>②特定重要港湾新潟港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・村上市や東北方面から特定重要港湾新潟東港へのアクセス向上</li> </ul> </li> <li>③地場製品の流通における効率化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地場製品の輸送における定時性確保や物流の効率化</li> </ul> </li> <li>④通勤・買い物等の日常生活の移動利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤時間や商業施設へのアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> <li>⑤主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス向上による交流人口の拡大と地域の活性化</li> </ul> </li> <li>⑥三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上</li> </ul> </li> <li>⑦緊急輸送道路のリダンダンシー確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道7号通行止め時の通行確保</li> </ul> </li> <li>⑧冬期における円滑な交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期間における走行性の向上</li> </ul> </li> </ul>					
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： ・日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）は、日本海側を縦貫する高速道路ネットワークとして上不可欠な路線であり、沿線地域の開発、広域経済圏の形成や広域的な交流・連携に寄与のする他、災害時における代替え路線として、また、救命救急施設への搬送時間の短縮など地域にとって、絶対に必要な「命の道」として新潟・山形両県の他、村上市等沿線市町村より早期整備の要望を受けている。					
県知事の意見	・地域住民の安全・安心の確保のため、事業継続は必要である。					
事業評価監視委員会の意見	・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成22年3月 荒川胎内IC～神林岩船港IC(L=7.1km) 供用					
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業の進捗状況：平成22年度末で事業費753億円、進捗率99%、そのうち用地費は141億円で進捗率100%。 残事業の内容：継続調査の必要な環境影響調査を行う。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	-					

平成22年度 神林岩船港IC～朝日まほろばIC(L=13.3km) 供用予定	
施設の構造や工法の変更等	特になし
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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	<p>The map illustrates the project route from Shinohara Port IC to Asahi Mahoroba IC. It shows the existing road network and the planned improvement section. Key data points include: <ul style="list-style-type: none"> <li>Project length: L=13.3km</li> <li>Existing road length: L=71km</li> <li>Distance to Shinohara Port IC: 12.400 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC: 14.100 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 10.000 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 5.540 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 13.300 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 18.300 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 35.700 km</li> <li>Distance to Asahi Mahoroba IC (via alternative route): 42.200 km</li> </ul> </p>

※ 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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。