

事後評価結果（平成27年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：東 佑亮

事業名	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	20.4km		

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「日本海沿岸東北自動車道（新潟市～青森市：約322km）」のうち、村上市南新保から同市猿沢を結ぶ延長20.4kmの2車線道路である。

事業の目的・必要性

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」、「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」などを主な目的とした事業である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H10年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) — / —	変動	— 倍
		都市計画決定	H3, H8年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) H22 / —		
	事業費	計画時	(名目値) 759 / — 億円	実績	(名目値) 753 / — 億円			変動	1.0 倍
		(暫定/完成)	(実質値) 723 / — 億円	(暫定/完成)	(実質値) 683 / — 億円				
	交通量	計画時		実績				変動	— %
	(当該路線)	(暫定/完成)	7,600～18,500/一台/日	(暫定/完成)	6,100～14,300 / 一台/日				
	旅行速度向上		36.7 → 45.3 km/h	交通事故減少		60.7 → 30.3 件/億台キロ			
	(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) H17年度	(供用後年次) H26年度		(供用前現道→供用後現道+当該路線)			
	費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.1	総費用	903 億円	総便益	1,025 億円	基準年	平成22年
				(事業費: 798 億円)		(走行時間短縮便益: 706 億円)			
				(維持管理費: 104 億円)		(走行経費減少便益: 184 億円)			
						(交通事故減少便益: 135 億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.4	総費用	1,066 億円	総便益	1,523 億円	基準年	平成27年
				(事業費: 917 億円)		(走行時間短縮便益: 1,072 億円)			
				(維持管理費: 149 億円)		(走行経費減少便益: 258 億円)			
						(交通事故減少便益: 192 億円)			
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円		

事業遅延の理由

—

客観的評価指標に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約41.2万人時間/年
(整備前: 51.4万人時間/年 → 整備後: 10.2万人時間/年)
- ・ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上
- ・ 新潟駅（新幹線駅）へのアクセス向上
- ・ 新潟空港へのアクセス向上（村上市工業団地～新潟空港：約21分短縮、68分⇒48分）

(2) 物流効率化の支援

- ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上（村上市工業団地～新潟東港：約20分短縮、53分⇒33分）
- (3) 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結するルートを構築する
 - ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短距離で連絡する路線を構築する
 - ・国道7号沿道の商業施設へのアクセス向上
- (4) 個性ある地域の形成
- ・主要な観光地へのアクセス向上。大型連休や海水浴など観光による地域経済活性化に寄与（村上市観光入込客数：約5万人増加、H22年：約281万人/年⇒H25年：約286万人/年）

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・第三次救急医療施設である県立新発田病院（新発田市）への搬送時間が短縮
猿沢交差点→県立新発田病院：約20分短縮（整備前：約60分 → 整備後：約40分）

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・現道の交通量が減少
整備前：20,673台/日 → 整備後：14,242台/日（約3割減）
※整備前：H17年道路交通センサス、整備後：H26.10 機械観測値

(2) 災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量＝約5,639t-co₂/年
（整備前：約401,814t-co₂/年 → 整備後：約396,175t-co₂/年）

(2) 生活環境の改善・保全

- ・費用便益分析対象エリアのNO_x排出量の削減量＝約26.0t-NO_x/年
（整備前 1,560.3t-NO_x/年 → 整備後 1,534.3t-NO_x/年）
- ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝約4.5t-SPM/年
（整備前 135.3t-SPM/年 → 整備後 130.8t-SPM/年）

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業による環境変化
環境影響評価に対応する項目
特になし

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業評価監視委員会の意見
事業について審議した結果、今後の事後評価及び措置の必要性、事業評価手法の見直しの必要性はないものと判断する。

事業を巡る社会経済情勢等の変化
日本海沿岸東北自動車道の朝日温海道路（朝日～温海：延長40.8km）が平成25年5月に事業化。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
・日沿道（荒川～朝日）は、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として、物流の活性化や観光圏域の拡大、第三次救急医療施設へのアクセス向上、災害に強いネットワーク形成など様々な役割を果たしている。
・日沿道（荒川～朝日）の整備により、「高規格幹線道路の形成」とともに、「地域経済の活性化や生活の利便性・安全性向上への効果」は村上市及び周辺の圏域全体で効果が確認されていることから、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。

特記事項

特になし

※ 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。