資　料１１－１

道路事業 再評価
一般国道４７号 新庄古口道路

平成２２年１１月２６日
国土交通省　東北地方整備局

前回再評価後３年経過

事業名	一般国道４７号　新庄古口道路	事業種別	地域高規格

事業の目的

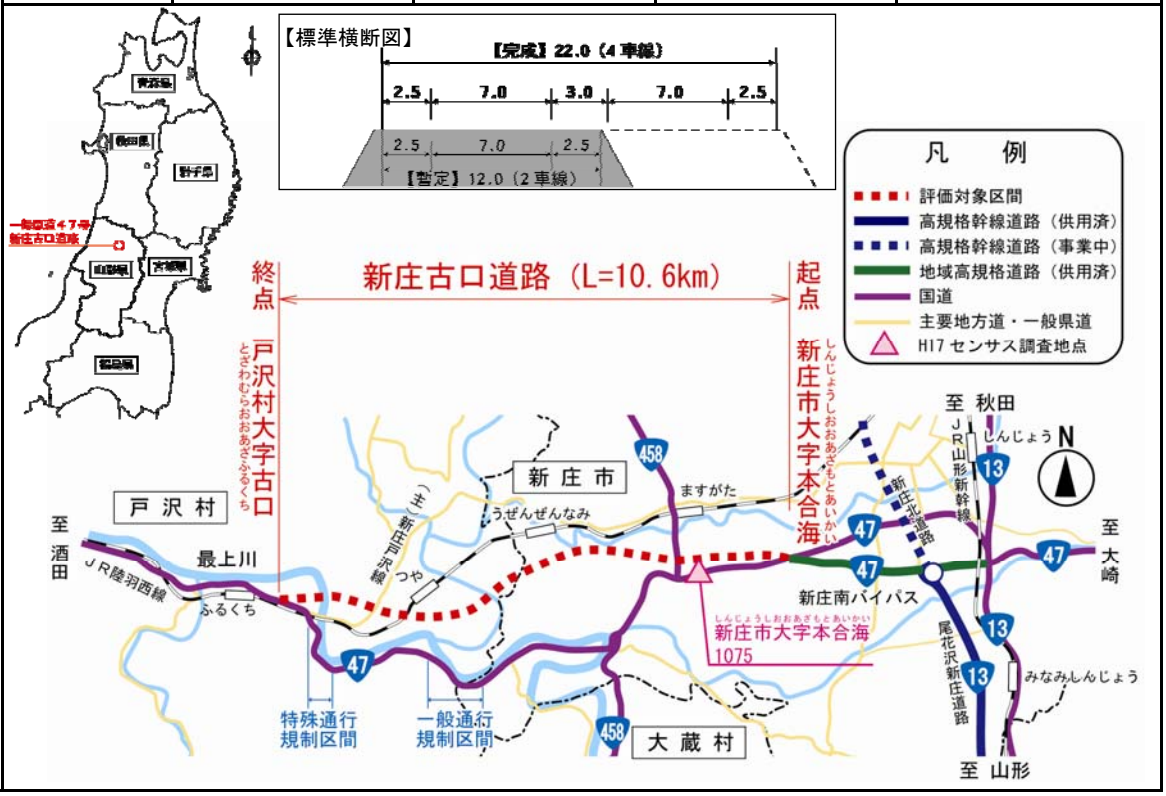
新庄酒田道路は、山形県新庄市から山形県酒田市に至る地域高規格道路（延長約 50km）である。

新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成する事業であり、山形県内陸部と沿岸部等地域間の交流・連携の促進、現道に存在する事前通行規制区間の回避、拠点病院へのアクセス性向上を目的とした事業である。

事業の概要

起終点	自：山形県新庄市大字本合海 至：山形県最上郡戸沢村大字古口		延長 供用済	１０．６km －
道路規格	第１種３級、設計速度 80km／h		幅員	Ｗ＝２２．０m
事業化	平成１３年度	都市計画決定		－
用地着手	平成１９年度	工事着手		平成２０年度

	全体事業費・進捗率			H17 再評価時
	全体事業費 （うち用地費）	執行済み額 （うち用地費）	全体進捗率 （用地費）	全体事業費 （うち用地費）
完成	430 億円（20 億円）	68 億円（15 億円）	16%（76%）	430 億円（20 億円）
暫定	260 億円（20 億円）	68 億円（15 億円）	26%（76%）	260 億円（20 億円）



事業の概要

計画路線の状況

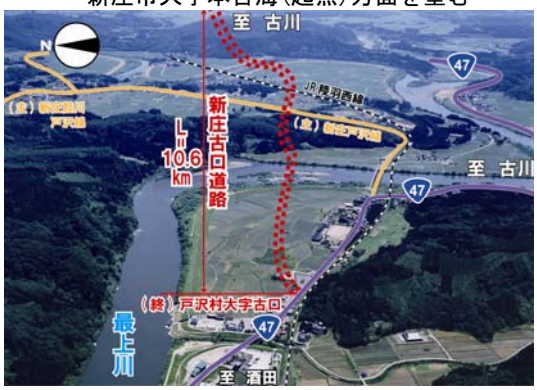
新庄古口道路（L=10.6km）

新庄市大字本合海(起点)から
戸沢村大字古口(終点)方面を望む



新庄古口道路（L=10.6km）

戸沢村大字古口(終点)方面から
新庄市大字本合海(起点)方面を望む



並行現道の道路交通状況

▼新庄市大字本合海の事故状況

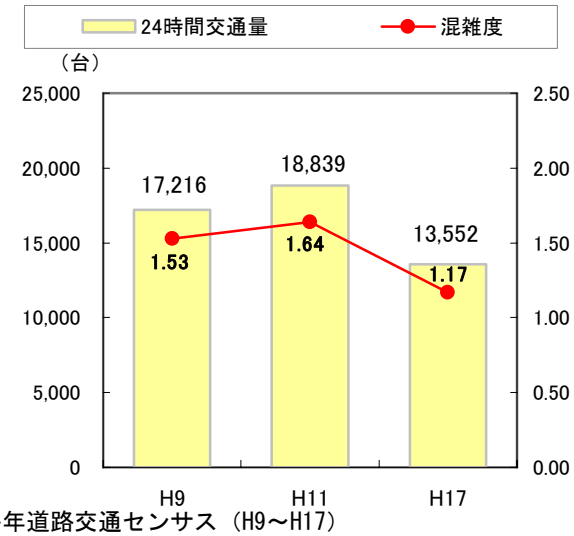


▼新庄市福宮地区における運搬排雪状況



▼現道の交通量及び混雑度の推移

新庄市大字本合海
（調査地点：H17 No.1075）



資料：各年道路交通センサス（H9～H17）
注）混雑度は 12 時間値
　　各年の混雑度は、H17 道路交通センサスの交通容量を用いて算出

事業の概要

地域の課題と整備目標（1／2）

1．最上地域の課題

①リダンダンシーの確保

・国道 47 号は、重要港湾酒田港と仙台・盛岡方面を結ぶ重要な物流軸であり、庄内地方と最上地方を結ぶ唯一の幹線道路として、業務交通などを支えている。

・また、沿線住民の通勤や買物、通院、救急搬送のルートとしても重要な路線である。

・一方で、災害・事故により過去 20 年間で全止め 40 回(計 245.2 時間（うち災害：7 回・195 時間、事故 33 回・50.2 時間)）が発生しているものの、迂回路が存在しない。

▼新庄-酒田間の交通ネットワーク



▼新庄市への通勤通学流動

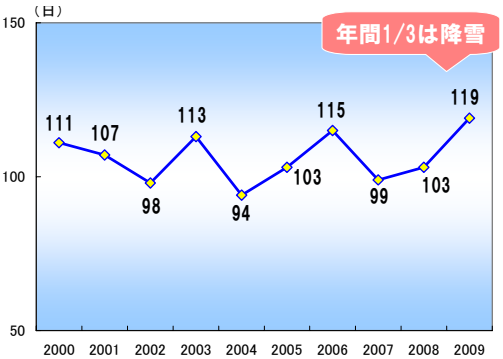


資料：H17 国勢調査

②冬期道路交通環境の悪化

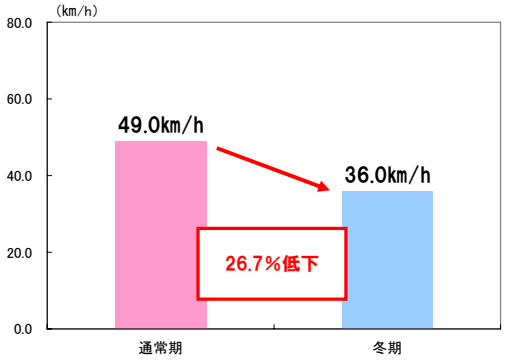
・冬期路面での旅行速度は、通常期に比べ最大 3 割程度の速度低下が見られ、戸沢村から新庄市への日常生活交通が多く利用する道路として、定時性を提供出来ていない。

▼新庄市の雪日数の推移



資料：気象庁

▼新庄～戸沢間 国道 47 号の
冬期速度低下状況（最大低下率）



資料：H20 プローブデータ

事業の概要

地域の課題と整備目標（2／2）

２．原因分析

①広域的な高規格道路ネットワークの未整備

・広域交通を支える高規格道路がネットワーク化されていないため、酒田港と県内各地を結ぶ輸送経路において、安定性や速度性の面で課題となっている。

▼山形県の高規格道路ネットワーク



②現道の信頼性の低さ

・当該区間には事前通行規制区間が２箇所存在。

・また、防災点検箇所や線形不良区間、運搬排雪区間などの問題箇所も多数存在し、線形不良区間や隘路区間を中心として速度低下が起きている上、通行止めが発生するなど信頼性が低い。

▼現道の問題箇所



３．整備目標

①高規格道路ネットワーク形成

②信頼性の高いネットワークの形成

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（1／5）

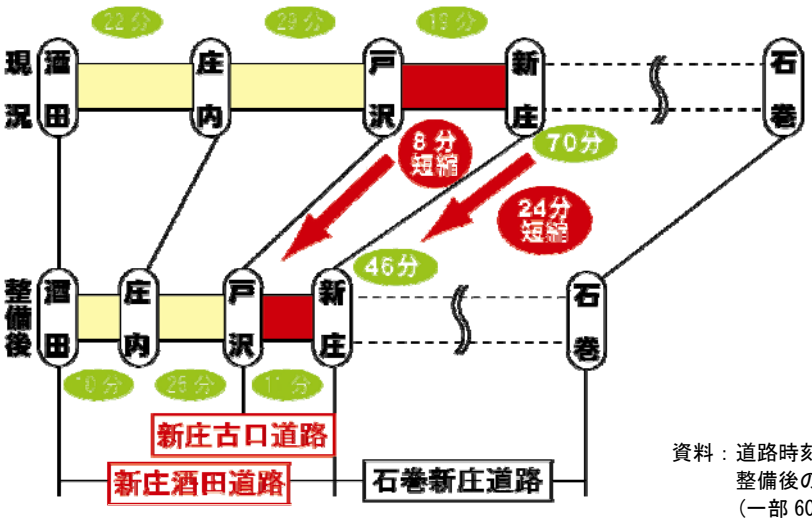
1．地域高規格道路ネットワークの構築

・一般国道 47 号新庄古口道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部として、東北中央自動車道、東北横断自動車道酒田線、日本海沿岸東北自動車道等の高規格幹線道路とあわせた格子状ネットワークの形成により、山形県内陸部と沿岸部の交流・連携の促進に寄与する重要な路線である。

▼格子状骨格道路ネットワーク（平成 22 年 4 月現在）



▼新庄市～酒田市間の所要時間の変化



資料：道路時刻表’07～’08
整備後の速度は 80km/h
（一部 60km/h）として設定

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（2／5）

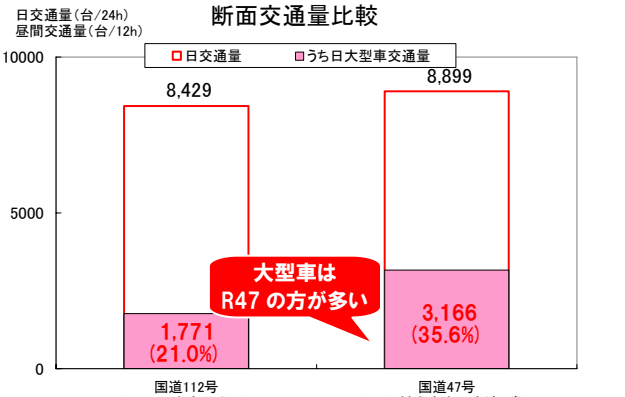
２．リダンダンシーの確保

・一般国道 47 号は酒田港から山形県内陸部へ製造食品・自動車部品等を輸送する重要なルートとなっている。

・戸沢村古口（とざわむらふるくち）地区の現道が通行止めとなった場合、山形県新庄市～酒田市間の所要時間は約 2.1 倍、走行距離は約 2.8 倍（月山道経由）となる。

・新庄古口道路の整備により代替路が確保され、緊急輸送道路としての信頼性が向上することが期待される。

▼庄内地方と山形県内陸部の断面交通量比較



※（ ）内は大型車混入率

資料：H17 道路交通センサス

▼山形市～酒田港のルート比較



	所要時間（分）	
	現況	将来
新庄酒田・中央道ルート	138	88
山形道ルート	94	90

整備により新庄酒田・中央道ルートの方が早くなる

資料：道路時刻表’07～’08

▼企業アンケート結果（H22.1）

・県内の内陸部から酒田港への輸送は国道 13 号～国道 47 号の利用となる。

・輸送ルートは専ら国道 47 号を利用する。
運送業者 2 社

・ローリー車は、構造的に山岳路に弱いため、原則的に月山道路を避ける。
燃料輸送業者

▼新庄～酒田間迂回経路



▼緊急輸送道路網図



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（3／5）

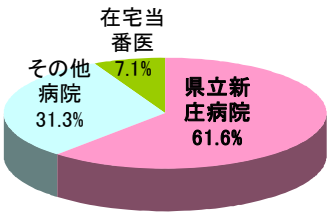
３．拠点病院へのアクセス性向上

・最上地方の救急患者の約６割は県立新庄病院に搬送されるが、戸沢村からの搬送時間は約 24 分と重篤患者に対し、大きな負担となっている。

・また、通院においても戸沢村住民の約７割が新庄市内の病院に通院している。

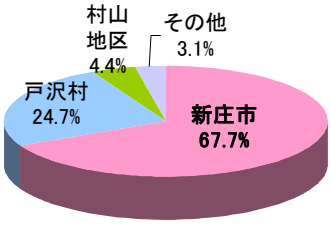
・新庄古口道路の整備により救急搬送や日常の通院のアクセス性が向上するとともに、災害時の信頼性も向上する。

▼最上地域の救急患者の搬送先（H15-H17 の平均）



資料：最上地域の医療体制のあり方に関する検討報告書

▼戸沢村民の通院先（H17）



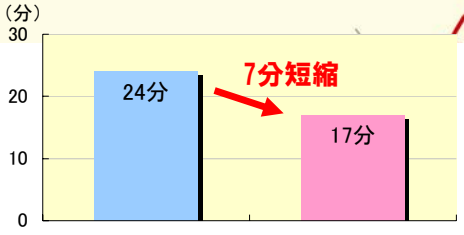
資料：H17 山形県患者調査

▼県立新庄病院

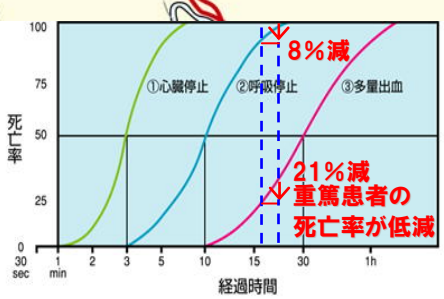


▼戸沢村～新庄市間所要時間の短縮





整備前：H17 道路交通センサス
整備後：新庄古口道路 80km/h で算出



事業の必要性等に関する視点

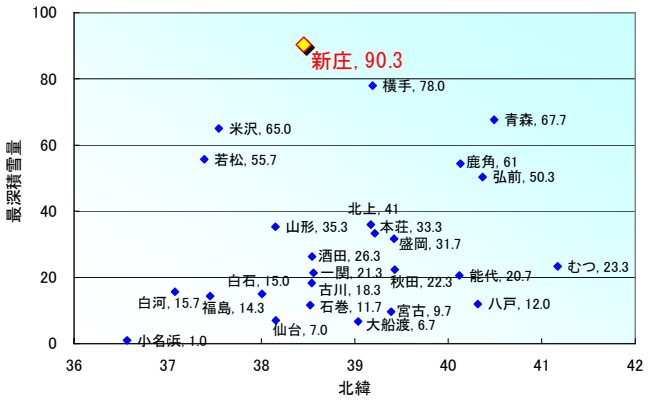
事業を巡る社会経済情勢等の変化（4／5）

４．冬期交通障害区間の解消

・最上地域は東北有数の豪雪地帯であるが、堆雪幅が確保されておらず、運搬排雪によりたびたび通行規制が行われている。

・冬期は線形不良、隘路区間を中心に旅行速度が著しく低下している。

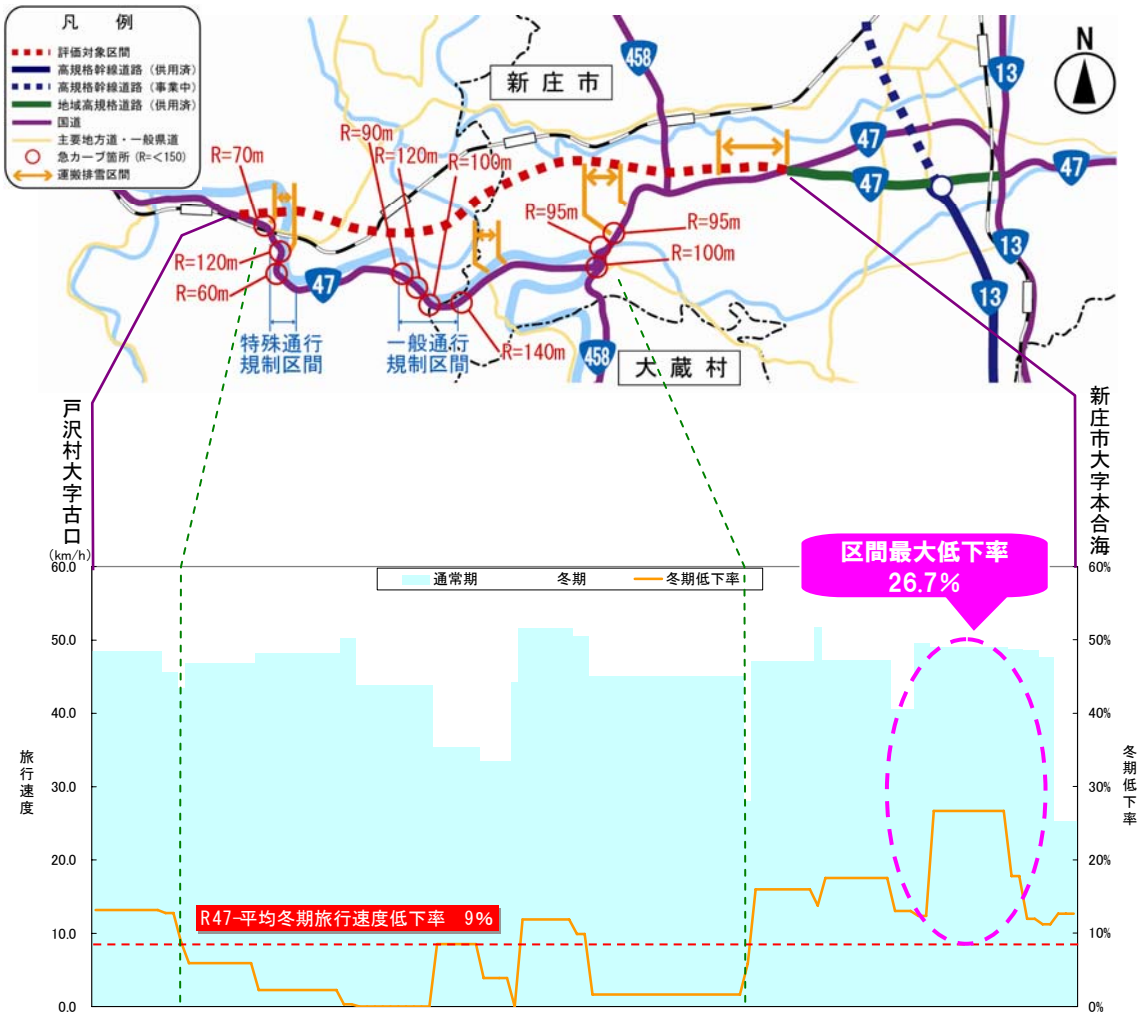
▼平均最深積雪量（H18-H20 平均）



▼新庄市福宮地区における運搬排雪状況



▼通常期・冬期旅行速度比較（昼間 12 時間平均）



資料：H20 プローブデータ

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（5／5）	
	○環境影響評価の対応 ・評価対象区間については、環境影響評価法に基づき、平成17年度に環境影響評価を実施している。 ・予測及び環境保全措置の結果、大気質、騒音、低周波音、地形及び地質、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等のいずれもが環境保全目標を満足している。 ・工事中に現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合における原因究明及びその結果を踏まえた措置については、必要に応じ関係機関と協力しつつ実施する。 ○事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。	

事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

※下表の数値は、基準年（平成 22 年）における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量（平成 42 年度）・新庄古口道路＝１９，３００台/日

・現道　　＝　１，１００台/日

【全　線】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		10%	-10%	10%	-10%	20%	-20%
費用Ｃ（現在価値）	***339***	***339***	***339***	***369***	***309***	***336***	***358***
事　業　費(億円)	322	322	322	352	292	322	337
維持管理費(億円)	17	17	17	17	17	14	20
便益Ｂ（現在価値）	***423***	***497***	***346***	***423***	***423***	***336***	***529***
走行時間短縮便益(億円)	377	445	316	377	377	301	471
走行経費減少便益(億円)	12	17	2	12	12	9	17
交通事故減少便益(億円)	33	36	27	33	33	26	41
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.2***	***1.5***	***1.0***	***1.1***	***1.4***	***1.0***	***1.5***

【残事業】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		10%	-10%	10%	-10%	20%	-20%
費用Ｃ（現在価値）	***272***	***272***	***272***	***297***	***246***	***270***	***280***
事　業　費(億円)	255	255	255	280	229	255	261
維持管理費(億円)	17	17	17	17	17	15	19
便益Ｂ（現在価値）	***423***	***497***	***346***	***423***	***423***	***369***	***484***
走行時間短縮便益(億円)	377	445	316	377	377	330	432
走行経費減少便益(億円)	12	17	2	12	12	10	15
交通事故減少便益(億円)	33	36	27	33	33	29	38
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.6***	***1.8***	***1.3***	***1.4***	***1.7***	***1.4***	***1.7***

○純現在価値(NPV)　　【全線】８４億円　　【残事業】１５１億円

○経済的内部収益率(EIRR)　　【全線】５．０%　　【残事業】６．４%

（参考）

○費用便益比(B/C)

【前回再評価時の B/C】　　【全線】１．５　　【残事業】 -

【今回再評価時の B/C】　　【全線】１．２　　【残事業】１．６

（前回再評価時の計画交通量）

・新庄古口道路＝１９，６００台/日

・現道　　＝　　９００台/日

（今回再評価時の計画交通量）

・新庄古口道路＝１９，３００台/日

・現道　　＝　１，１００台/日

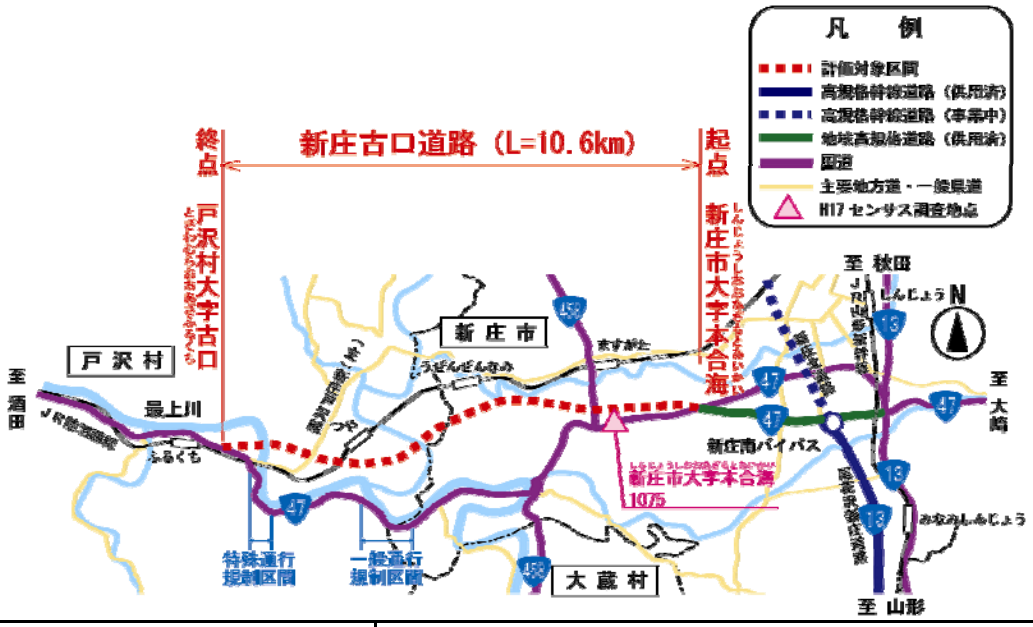
事業の見込みの視点

事業の進捗状況について

・事業の進捗に係る問題はない。

供用予定後等今後の見通し

・新庄古口道路全線（L=10.6km）について、早期の供用を目指す。



コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減のメニュー

・盛土材を購入土から公共事業残土に変更することにより、コスト縮減を図る。

地方公共団体の意見	山形県知事の意見 　平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。 また、以下の団体等から、新庄古口道路の整備促進について要望あり。 〇山形県荘内地方町村議会議長会 〇山形県最上地方町村議会議長会 〇国道 47 号・新庄酒田道路地域高規格道路整備促進期成同盟会 〇最上開発協議会 〇山形県町村会長 〇山形県町村議会議会長 〇山形県商工会議所連合会 〇山形県開発推進協議会 〇みちのくウエストライン協議会
対応方針	原案　事業継続 （理由） 　新庄酒田道路の一部を形成する事業であり、山形県内陸部と沿岸部等地域間の交流・連携の促進、現道に存在する事前通行規制区間の回避、拠点病院へのアクセス性向上等、早期整備の必要性が高い。

資　料１１－２

道路事業 再評価
一般国道４７号 新庄古口道路

平成２２年１１月２６日
国土交通省　東北地方整備局

様式－２

費用便益分析の結果

事業費変更

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道４７号	新庄古口道路	L=10.6km	地域高規格	ＢＰ

計画交通量（台/日）	車線数	事業主体
19,300	4	東北地方整備局

① 費　用

	事　業　費	維持管理費	合　　計
基 準 年	平成22年度		
単純合計	410億円	65億円	475億円
うち残事業分	345億円	65億円	410億円
基準年における現在価値（C）	322億円	17億円	339億円
うち残事業分	255億円	17億円	272億円

② 便　益

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合　　計
基 準 年	平成22年度			
供 用 年	平成36年度			
単年便益（初年便益）	32億円	1.3億円	2.8億円	36億円
基準年における現在価値（B）	377億円	12億円	33億円	423億円
うち残事業分	377億円	12億円	33億円	423億円

③ 結　果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	84 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	151 億円
経済的内部収益率（残事業）	6.4%

注）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。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（Ｂ／Ｃ）
交通量	19,300	±10%	1.3～1.8
事業費	345億円	±10%	1.4～1.7
事業期間	13年	±20%	1.4～1.7

様式－３①

交通状況の変化

事業名：　新庄古口道路

（推計時点　　H42年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路：10.6km		交通量※1	[台/日]		19,300
		走行時間※2	[分]		8
		走行時間費用※3	[億円/年]		29.86
②主な周辺道路※4	国道47号（並行現道）：12.26km	交通量	[台/日]	11,300	1,100
		走行時間	[分]	28	16
		走行時間費用	[億円/年]	61.57	3.41
	国道358号：7.18km	交通量	[台/日]	4,400	3,500
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	8.90	6.80
	（主）新庄戸沢線：15.14km	交通量	[台/日]	5,000	1,600
		走行時間	[分]	31	28
		走行時間費用	[億円/年]	28.90	9.02
	（主）新庄次年子村山線：6.39km	交通量	[台/日]	2,300	1,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	3.38	2.32
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計：4545.29km		走行時間費用	[億円/年]	9,666.65	9,686.59

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A － B)
合計：4596.86km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,769.40	9,738.00	31.40

※１：　当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※２：　配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※３：　費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※４：　当該事業により大きな変化が生じる道路について３～５路線程度以内で記載する。

※５：　②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

（２） 図面（①、②に該当する道路を明示すること）



様式－３②

費用便益分析の条件

事業名：新庄古口道路

（2）

項目				チェック欄
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル （平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）		■
		その他		□
分析の基本的事項		分析対象期間		50年
		社会的割引率		4%
		基準年次		平成22年
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計		■（H42年）
		複数時点での推計		□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		■
		整備の有無のいずれかのみ推計		□ 有　□ 無
		いずれかのみの推計の場合	いずれかのみの推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 （三段階推定法）		■ （H17センサス）
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 （四段階推定法）		□
		その他（　　）		□
	開発交通量の考慮	無		■
		有		□
		有の場合のみ	考慮した開発交通量（トリップ数）	（　）台ﾄﾘｯﾌﾟ／日
			考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q－V式を用いた配分		□
		転換率式を用いた配分		□
		Q－V式と転換率式の併用による配分		■
		均衡配分（リンクパフォーマンス関数を用いた配分）		□
		簡易手法		□
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	□
			山間部海岸部で併行道路が少ない	□
			その他（　　）	
		簡易手法の考え方（将来交通量の設定方法等）		
		その他（　　）		□
	速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		■
		採用理由を記載	交通量が、交通容量（Qmax～Qmin）以上の路線、交通容量（Qmin～Qmax）の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
		最終配分の速度		□
		採用理由を記載		
		その他（　　）		□

事業名：新庄古口道路

（3）

項目				チェック欄
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			採用した休日係数	（　　）%
			休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	（　　）日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	□
			とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	（　　）日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			冬期の走行速度と交通容量の関係	
			設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定		■
		その他（　　）		□
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
		算出根拠を添付すること		
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
		算出根拠を添付すること		
	交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮		■
		中央分離帯の有無を考慮しない		□
	走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない		■
		考慮する		□
		（考慮の場合、算出根拠を添付すること）		
	その他			

事業名：新庄古口道路

（4）

項目			チェック欄
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他（　　）	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 東北地方整備局管内直轄路線の1km当たり平均単価（実績値）を使用	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	■
	その他		
4．その他			

様式－４

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	10.6	1.37

箇所名:新庄古口道路(全体)

年次	基準年 H22	割戻率	GDP ﾃﾞﾌﾚｰﾀ	事業費(億円) 単純価値	事業費(億円) 現在価値	維持管理費(億円) 単純価値	維持管理費(億円) 現在価値
-23年目	H 13	1.4233	98.4	0.48	0.63		
-22年目	H 14	1.3686	96.6	0.48	0.62		
-21年目	H 15	1.3159	95.4	0.48	0.60		
-20年目	H 16	1.2653	94.4	0.48	0.59		
-19年目	H 17	1.2167	93.2	0.95	1.13		
-18年目	H 18	1.1699	92.5	1.14	1.32		
-17年目	H 19	1.1249	91.7	2.50	2.80		
-16年目	H 20	1.0816	91.3	11.41	12.34		
-15年目	H 21	1.0400	91.3	27.98	29.09		
-14年目	H 22	1.0000	91.3	19.36	19.36		
-13年目	H 23	0.9615	91.3	14.85	14.28		
-12年目	H 24	0.9246	91.3	19.14	17.70		
-11年目	H 25	0.8890	91.3	28.61	25.43		
-10年目	H 26	0.8548	91.3	28.57	24.42		
-9年目	H 27	0.8219	91.3	19.05	15.66		
-8年目	H 28	0.7903	91.3	19.05	15.06		
-7年目	H 29	0.7599	91.3	19.05	14.48		
-6年目	H 30	0.7307	91.3	19.05	13.92		
-5年目	H 31	0.7026	91.3	15.96	11.21		
-4年目	H 32	0.6756	91.3	40.48	27.35		
-3年目	H 33	0.6496	91.3	40.47	26.29		
-2年目	H 34	0.6246	91.3	40.47	25.28		
-1年目	H 35	0.6006	91.3	40.47	24.31		
供用年次	H 36	0.5775	91.3			1.30	0.75
1年目	H 37	0.5553	91.3			1.30	0.72
2年目	H 38	0.5339	91.3			1.30	0.69
3年目	H 39	0.5134	91.3			1.30	0.67
4年目	H 40	0.4936	91.3			1.30	0.64
5年目	H 41	0.4746	91.3			1.30	0.62
6年目	H 42	0.4564	91.3			1.30	0.59
7年目	H 43	0.4388	91.3			1.30	0.57
8年目	H 44	0.4220	91.3			1.30	0.55
9年目	H 45	0.4057	91.3			1.30	0.53
10年目	H 46	0.3901	91.3			1.30	0.51
11年目	H 47	0.3751	91.3			1.30	0.49
12年目	H 48	0.3607	91.3			1.30	0.47
13年目	H 49	0.3468	91.3			1.30	0.45
14年目	H 50	0.3335	91.3			1.30	0.43
15年目	H 51	0.3207	91.3			1.30	0.42
16年目	H 52	0.3083	91.3			1.30	0.40
17年目	H 53	0.2965	91.3			1.30	0.39
18年目	H 54	0.2851	91.3			1.30	0.37
19年目	H 55	0.2741	91.3			1.30	0.36
20年目	H 56	0.2636	91.3			1.30	0.34
21年目	H 57	0.2534	91.3			1.30	0.33
22年目	H 58	0.2437	91.3			1.30	0.32
23年目	H 59	0.2343	91.3			1.30	0.30
24年目	H 60	0.2253	91.3			1.30	0.29
25年目	H 61	0.2166	91.3			1.30	0.28
26年目	H 62	0.2083	91.3			1.30	0.27
27年目	H 63	0.2003	91.3			1.30	0.26
28年目	H 64	0.1926	91.3			1.30	0.25
29年目	H 65	0.1852	91.3			1.30	0.24
30年目	H 66	0.1780	91.3			1.30	0.23
31年目	H 67	0.1712	91.3			1.30	0.22
32年目	H 68	0.1646	91.3			1.30	0.21
33年目	H 69	0.1583	91.3			1.30	0.21
34年目	H 70	0.1522	91.3			1.30	0.20
35年目	H 71	0.1463	91.3			1.30	0.19
36年目	H 72	0.1407	91.3			1.30	0.18
37年目	H 73	0.1353	91.3			1.30	0.18
38年目	H 74	0.1301	91.3			1.30	0.17
39年目	H 75	0.1251	91.3			1.30	0.16
40年目	H 76	0.1203	91.3			1.30	0.16
41年目	H 77	0.1157	91.3			1.30	0.15
42年目	H 78	0.1112	91.3			1.30	0.14
43年目	H 79	0.1069	91.3			1.30	0.14
44年目	H 80	0.1028	91.3			1.30	0.13
45年目	H 81	0.0989	91.3			1.30	0.13
46年目	H 82	0.0951	91.3			1.30	0.12
47年目	H 83	0.0914	91.3			1.30	0.12
48年目	H 84	0.0879	91.3			1.30	0.11
49年目	H 85	0.0845	91.3	-20.00	-1.69	1.30	0.11
合 計				390.48	322.18	65.00	16.76

単純事業費計	410.48	65.00

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式－４

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:新庄古口道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	10.60	1.37

年次	基準年 H22	割戻率	GDP ﾃﾞﾌﾚｰﾀ	事業費(億円) 単純価値	事業費(億円) 現在価値	維持管理費(億円) 単純価値	維持管理費(億円) 現在価値
-13年目	H 23	0.9615	91.3	14.85	14.28		
-12年目	H 24	0.9246	91.3	19.14	17.70		
-11年目	H 25	0.8890	91.3	28.61	25.43		
-10年目	H 26	0.8548	91.3	28.57	24.42		
-9年目	H 27	0.8219	91.3	19.05	15.66		
-8年目	H 28	0.7903	91.3	19.05	15.06		
-7年目	H 29	0.7599	91.3	19.05	14.48		
-6年目	H 30	0.7307	91.3	19.05	13.92		
-5年目	H 31	0.7026	91.3	15.96	11.21		
-4年目	H 32	0.6756	91.3	40.48	27.35		
-3年目	H 33	0.6496	91.3	40.47	26.29		
-2年目	H 34	0.6246	91.3	40.47	25.28		
-1年目	H 35	0.6006	91.3	40.47	24.31		
供用年次	H 36	0.5775	91.3			1.30	0.75
1年目	H 37	0.5553	91.3			1.30	0.72
2年目	H 38	0.5339	91.3			1.30	0.69
3年目	H 39	0.5134	91.3			1.30	0.67
4年目	H 40	0.4936	91.3			1.30	0.64
5年目	H 41	0.4746	91.3			1.30	0.62
6年目	H 42	0.4564	91.3			1.30	0.59
7年目	H 43	0.4388	91.3			1.30	0.57
8年目	H 44	0.4220	91.3			1.30	0.55
9年目	H 45	0.4057	91.3			1.30	0.53
10年目	H 46	0.3901	91.3			1.30	0.51
11年目	H 47	0.3751	91.3			1.30	0.49
12年目	H 48	0.3607	91.3			1.30	0.47
13年目	H 49	0.3468	91.3			1.30	0.45
14年目	H 50	0.3335	91.3			1.30	0.43
15年目	H 51	0.3207	91.3			1.30	0.42
16年目	H 52	0.3083	91.3			1.30	0.40
17年目	H 53	0.2965	91.3			1.30	0.39
18年目	H 54	0.2851	91.3			1.30	0.37
19年目	H 55	0.2741	91.3			1.30	0.36
20年目	H 56	0.2636	91.3			1.30	0.34
21年目	H 57	0.2534	91.3			1.30	0.33
22年目	H 58	0.2437	91.3			1.30	0.32
23年目	H 59	0.2343	91.3			1.30	0.30
24年目	H 60	0.2253	91.3			1.30	0.29
25年目	H 61	0.2166	91.3			1.30	0.28
26年目	H 62	0.2083	91.3			1.30	0.27
27年目	H 63	0.2003	91.3			1.30	0.26
28年目	H 64	0.1926	91.3			1.30	0.25
29年目	H 65	0.1852	91.3			1.30	0.24
30年目	H 66	0.1780	91.3			1.30	0.23
31年目	H 67	0.1712	91.3			1.30	0.22
32年目	H 68	0.1646	91.3			1.30	0.21
33年目	H 69	0.1583	91.3			1.30	0.21
34年目	H 70	0.1522	91.3			1.30	0.20
35年目	H 71	0.1463	91.3			1.30	0.19
36年目	H 72	0.1407	91.3			1.30	0.18
37年目	H 73	0.1353	91.3			1.30	0.18
38年目	H 74	0.1301	91.3			1.30	0.17
39年目	H 75	0.1251	91.3			1.30	0.16
40年目	H 76	0.1203	91.3			1.30	0.16
41年目	H 77	0.1157	91.3			1.30	0.15
42年目	H 78	0.1112	91.3			1.30	0.14
43年目	H 79	0.1069	91.3			1.30	0.14
44年目	H 80	0.1028	91.3			1.30	0.13
45年目	H 81	0.0989	91.3			1.30	0.13
46年目	H 82	0.0951	91.3			1.30	0.12
47年目	H 83	0.0914	91.3			1.30	0.12
48年目	H 84	0.0879	91.3			1.30	0.11
49年目	H 85	0.0845	91.3	-4.71	-0.40	1.30	0.11
合 計				340.51	254.99	65.00	16.76

単純事業費計	345.22	65.00

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式－５

便益の現在価値算定表

箇所名：新庄古口道路（全体、残事業）

年次	年度（基準年） H22	総走行台キロの年次別伸び率（ブロック） 乗用車類	貨物車類	全車	割戻率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円) 乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	走行経費減少便益(億円) 乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③	現在価値 ③×(A)	合計（億円） 便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 36	0.99694	0.99838	0.99738	0.5775	91.3	18.26	3.76	9.92	31.94	18.45	2.62	0.62	−1.95	1.29	0.74	2.84	1.64	36.07	20.83
1年目	H 37	0.99693	0.99837	0.99737	0.5553	91.3	18.20	3.75	9.90	31.85	17.69	2.61	0.62	−1.95	1.28	0.71	2.83	1.57	35.96	19.97
2年目	H 38	0.99692	0.99837	0.99737	0.5339	91.3	18.14	3.74	9.88	31.76	16.96	2.60	0.62	−1.95	1.27	0.68	2.82	1.51	35.85	19.15
3年目	H 39	0.99691	0.99837	0.99736	0.5134	91.3	18.08	3.73	9.86	31.67	16.26	2.59	0.62	−1.95	1.26	0.65	2.81	1.44	35.74	18.35
4年目	H 40	0.99690	0.99837	0.99735	0.4936	91.3	18.02	3.72	9.84	31.58	15.59	2.58	0.62	−1.95	1.25	0.62	2.80	1.38	35.63	17.59
5年目	H 41	0.99689	0.99836	0.99734	0.4746	91.3	17.96	3.71	9.82	31.49	14.95	2.57	0.62	−1.95	1.24	0.59	2.79	1.32	35.52	16.86
6年目	H 42	0.99688	0.99836	0.99734	0.4564	91.3	17.90	3.70	9.80	31.40	14.33	2.56	0.62	−1.95	1.23	0.56	2.78	1.27	35.41	16.16
7年目	H 43	0.98993	0.99921	0.99280	0.4388	91.3	17.72	3.70	9.79	31.21	13.69	2.54	0.62	−1.95	1.21	0.53	2.76	1.21	35.18	15.43
8年目	H 44	0.98983	0.99921	0.99275	0.4220	91.3	17.54	3.70	9.78	31.02	13.09	2.52	0.62	−1.95	1.19	0.50	2.74	1.16	34.95	14.75
9年目	H 45	0.98972	0.99921	0.99270	0.4057	91.3	17.36	3.70	9.77	30.83	12.51	2.50	0.62	−1.95	1.17	0.47	2.72	1.10	34.72	14.08
10年目	H 46	0.98961	0.99921	0.99265	0.3901	91.3	17.18	3.70	9.76	30.64	11.95	2.48	0.62	−1.95	1.15	0.45	2.70	1.05	34.49	13.45
11年目	H 47	0.98951	0.99921	0.99259	0.3751	91.3	17.00	3.70	9.75	30.45	11.42	2.46	0.62	−1.95	1.13	0.42	2.68	1.01	34.26	12.85
12年目	H 48	0.98939	0.99921	0.99254	0.3607	91.3	16.82	3.70	9.74	30.26	10.91	2.43	0.62	−1.95	1.10	0.40	2.66	0.96	34.02	12.27
13年目	H 49	0.98928	0.99921	0.99248	0.3468	91.3	16.64	3.70	9.73	30.07	10.43	2.41	0.62	−1.95	1.08	0.37	2.64	0.92	33.79	11.72
14年目	H 50	0.98916	0.99920	0.99242	0.3335	91.3	16.46	3.70	9.72	29.88	9.96	2.38	0.62	−1.95	1.05	0.35	2.62	0.87	33.55	11.18
15年目	H 51	0.98905	0.99920	0.99237	0.3207	91.3	16.28	3.70	9.71	29.69	9.52	2.36	0.62	−1.95	1.03	0.33	2.60	0.83	33.32	10.68
16年目	H 52	0.98892	0.99920	0.99231	0.3083	91.3	16.10	3.70	9.70	29.50	9.09	2.33	0.62	−1.95	1.00	0.31	2.58	0.80	33.08	10.20
17年目	H 53	0.98880	0.99920	0.99225	0.2965	91.3	15.92	3.70	9.69	29.31	8.69	2.31	0.62	−1.95	0.98	0.29	2.56	0.76	32.85	9.74
18年目	H 54	0.98867	0.99920	0.99219	0.2851	91.3	15.74	3.70	9.68	29.12	8.30	2.28	0.62	−1.95	0.95	0.27	2.54	0.72	32.61	9.29
19年目	H 55	0.98854	0.99920	0.99212	0.2741	91.3	15.56	3.70	9.67	28.93	7.93	2.26	0.62	−1.95	0.93	0.25	2.52	0.69	32.38	8.87
20年目	H 56	0.98841	0.99920	0.99206	0.2636	91.3	15.38	3.70	9.66	28.74	7.58	2.23	0.62	−1.95	0.90	0.24	2.50	0.66	32.14	8.48
21年目	H 57	0.98827	0.99920	0.99200	0.2534	91.3	15.20	3.70	9.65	28.55	7.23	2.21	0.62	−1.95	0.88	0.22	2.48	0.63	31.91	8.08
22年目	H 58	0.98814	0.99920	0.99193	0.2437	91.3	15.02	3.70	9.64	28.36	6.91	2.18	0.62	−1.95	0.85	0.21	2.46	0.60	31.67	7.72
23年目	H 59	0.98799	0.99920	0.99187	0.2343	91.3	14.84	3.70	9.63	28.17	6.60	2.16	0.62	−1.95	0.83	0.19	2.44	0.57	31.44	7.36
24年目	H 60	0.98785	0.99920	0.99180	0.2253	91.3	14.66	3.70	9.62	27.98	6.30	2.13	0.62	−1.95	0.80	0.18	2.42	0.55	31.20	7.03
25年目	H 61	0.98770	0.99920	0.99173	0.2166	91.3	14.48	3.70	9.61	27.79	6.02	2.11	0.62	−1.95	0.78	0.17	2.40	0.52	30.97	6.71
26年目	H 62	0.98754	0.99920	0.99167	0.2083	91.3	14.30	3.70	9.60	27.60	5.75	2.08	0.62	−1.95	0.75	0.16	2.38	0.50	30.73	6.41
27年目	H 63	0.98739	0.99920	0.99159	0.2003	91.3	14.12	3.70	9.59	27.41	5.49	2.06	0.62	−1.95	0.73	0.15	2.36	0.47	30.50	6.11
28年目	H 64	0.98723	0.99920	0.99152	0.1926	91.3	13.94	3.70	9.58	27.22	5.24	2.03	0.62	−1.95	0.70	0.13	2.34	0.45	30.26	5.82
29年目	H 65	0.98706	0.99920	0.99145	0.1852	91.3	13.76	3.70	9.57	27.03	5.01	2.01	0.62	−1.95	0.68	0.13	2.32	0.43	30.03	5.57
30年目	H 66	0.98689	0.99919	0.99138	0.1780	91.3	13.58	3.70	9.56	26.84	4.78	1.98	0.62	−1.95	0.65	0.12	2.30	0.41	29.79	5.31
31年目	H 67	0.98672	0.99919	0.99130	0.1712	91.3	13.40	3.70	9.55	26.65	4.56	1.96	0.62	−1.95	0.63	0.11	2.28	0.39	29.56	5.06
32年目	H 68	0.98654	0.99919	0.99123	0.1646	91.3	13.22	3.70	9.54	26.46	4.36	1.93	0.62	−1.95	0.60	0.10	2.26	0.37	29.32	4.83
33年目	H 69	0.98635	0.99919	0.99115	0.1583	91.3	13.04	3.70	9.53	26.27	4.16	1.91	0.62	−1.95	0.58	0.09	2.24	0.35	29.09	4.60
34年目	H 70	0.98616	0.99919	0.99107	0.1522	91.3	12.86	3.70	9.52	26.08	3.97	1.88	0.62	−1.95	0.55	0.08	2.22	0.34	28.85	4.39
35年目	H 71	0.98597	0.99919	0.99099	0.1463	91.3	12.68	3.70	9.51	25.89	3.79	1.86	0.62	−1.95	0.53	0.08	2.20	0.32	28.62	4.19
36年目	H 72	0.98577	0.99919	0.99091	0.1407	91.3	12.50	3.70	9.50	25.70	3.62	1.83	0.62	−1.95	0.50	0.07	2.18	0.31	28.38	4.00
37年目	H 73	0.98557	0.99919	0.99083	0.1353	91.3	12.32	3.70	9.49	25.51	3.45	1.81	0.62	−1.95	0.48	0.06	2.16	0.29	28.15	3.80
38年目	H 74	0.98536	0.99919	0.99073	0.1301	91.3	12.14	3.70	9.48	25.32	3.29	1.78	0.62	−1.95	0.45	0.06	2.14	0.28	27.91	3.63
39年目	H 75	0.98514	0.99919	0.99066	0.1251	91.3	11.96	3.70	9.47	25.13	3.14	1.76	0.62	−1.95	0.43	0.05	2.12	0.27	27.68	3.46
40年目	H 76	0.98491	0.99919	0.99057	0.1203	91.3	11.78	3.70	9.46	24.94	3.00	1.73	0.62	−1.95	0.40	0.05	2.10	0.25	27.44	3.30
41年目	H 77	0.98468	0.99919	0.99047	0.1157	91.3	11.60	3.70	9.45	24.75	2.86	1.71	0.62	−1.95	0.38	0.04	2.08	0.24	27.21	3.14
42年目	H 78	0.98444	0.99919	0.99039	0.1112	91.3	11.42	3.70	9.44	24.56	2.73	1.68	0.62	−1.95	0.35	0.04	2.06	0.23	26.97	3.00
43年目	H 79	0.98420	0.99919	0.99029	0.1069	91.3	11.24	3.70	9.43	24.37	2.61	1.66	0.62	−1.95	0.33	0.04	2.04	0.22	26.74	2.87
44年目	H 80	0.98393	0.99918	0.99019	0.1028	91.3	11.06	3.70	9.42	24.18	2.49	1.63	0.62	−1.95	0.30	0.03	2.02	0.21	26.50	2.73
45年目	H 81	0.98368	0.99918	0.99010	0.0989	91.3	10.88	3.70	9.41	23.99	2.37	1.61	0.62	−1.95	0.28	0.03	2.00	0.20	26.27	2.60
46年目	H 82	0.98341	0.99918	0.99000	0.0951	91.3	10.70	3.70	9.40	23.80	2.26	1.58	0.62	−1.95	0.25	0.02	1.98	0.19	26.03	2.47
47年目	H 83	0.98313	0.99918	0.98989	0.0914	91.3	10.52	3.70	9.39	23.61	2.16	1.56	0.62	−1.95	0.23	0.02	1.96	0.18	25.80	2.36
48年目	H 84	0.98284	0.99918	0.98980	0.0879	91.3	10.34	3.70	9.38	23.42	2.06	1.53	0.62	−1.95	0.20	0.02	1.94	0.17	25.56	2.25
49年目	H 85	0.98254	0.99918	0.98969	0.0845	91.3	10.16	3.70	9.37	23.23	1.96	1.51	0.62	−1.95	0.18	0.02	1.92	0.16	25.33	2.14
合 計							725.98	185.21	480.96	1392.15	377.47	105.49	31.00	−97.50	38.99	12.40	120.29	32.97	1551.43	422.84

一般国道47号　新庄古口道路

【客観的評価指標４８項目中１６項目に該当】

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
1．活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		□ 現道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
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		□ 現道等に、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
		■ 新幹線駅もしくは特急停車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
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要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において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
	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
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある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
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km^{2}以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 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（A'路線としての位置づけがある場合）
		■ 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
		□ 現道等における交通不能区間を解消する
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		□ 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
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
２．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		□ バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけあり
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	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
３．安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が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
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	■ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		■ 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（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 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
		■ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
４．環境	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
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 現道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
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□ 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、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期待される

東北地方整備局
企画第 99 号
平成22年11月17日

管　　第３３９号
平成２２年１１月１５日

国土交通省
東北地方整備局長　殿

山形県知事　吉村　美栄子

東北地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

平成２２年１１月１０日付け国東整企画第９９号で依頼ありました標記のことについて、下記のとおり回答します。

記

１【道路事業】

事　業　名	意　　見
東北中央自動車道 米沢～米沢北	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道１３号 尾花沢新庄道路事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道１３号 上山バイパス事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したＩＣアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道１３号 大野目交差点改良事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したＩＣアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしている。 また、国道１３号大野目交差点は、第４次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントとして位置付けられており、事業の継続に異議はありません。

1 【道路事業】

事　業　名	意　　見
一般国道４７号 新庄古口道路事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道４７号 高屋道路事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道４７号 余目酒田道路事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速道路・地域高規格道路の整備促進は最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。
一般国道１１２号 鶴岡北改良事業	平成２１年度に策定した「山形県道路中期計画」において、高速交通ネットワーク形成と連携したＩＣアクセス道路等の整備促進は、最優先する施策の一つとしており、事業の継続に異議はありません。

2 【河川関係事業】

事　業　名	意　　見
赤川総合水系 環境整備事業	外来種の伐採による礫河原の再生や魚道の設置による魚類の遡上環境の改善が見受けられ、河川景観や多様な動植物が生息・生育・繁殖する自然環境を保全及び再生が図られており、事業の継続に異議はありません。

3 【砂防事業】

事　業　名	意　　見
最上川水系 直轄砂防事業	当該事業は県民の生命と財産を保全する重要な事業であり、また、“やまがた水害・土砂災害対策中期計画”における基本的な方針に合致した事業であるため、事業の継続に異議はありません。