資　料１４－１

道路事業 再評価
一般国道１１２号 鶴岡北改良

平成２２年１１月２６日
国土交通省　東北地方整備局

事業採択後５年経過

事業名	一般国道１１２号　鶴岡北改良	事業種別	一般二次

事業の目的

一般国道１１２号は、山形県山形市から山形県酒田市に至る総延長約１７１kmの主要幹線道路であり、広域交流の促進及び沿線市町の連携強化を図る重要な路線である。

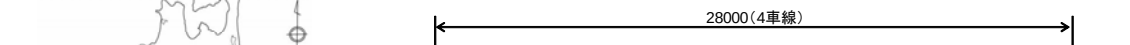
鶴岡北改良は、一般国道１１２号鶴岡東バイパスと一般国道７号三川バイパスとを結び、広域交通の円滑な交通流動の確保、鶴岡市街地の渋滞緩和や交通事故の減少を目的とした、延長２．０kmの４車線道路である。

事業の概要

起終点	自：山形県鶴岡市宝田 至：山形県鶴岡市大字本田		延　長 供用済	２．０km －
道路規格	第３種１級、設計速度 80km/h		幅　員	Ｗ＝２８．０m
事業化	平成１５年度	都市計画決定	平成１０年度	
用地着手	平成１６年度	工事着手	平成１７年度	

	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（うち用地費）	H15新規事業採択時 全体事業費（うち用地費）
完成	98億円（44億円）	78億円（41億）	80%（93%）	85億円（35億円）

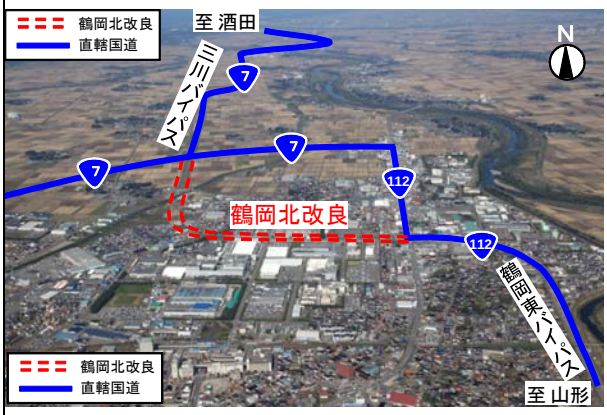
【標準横断図】



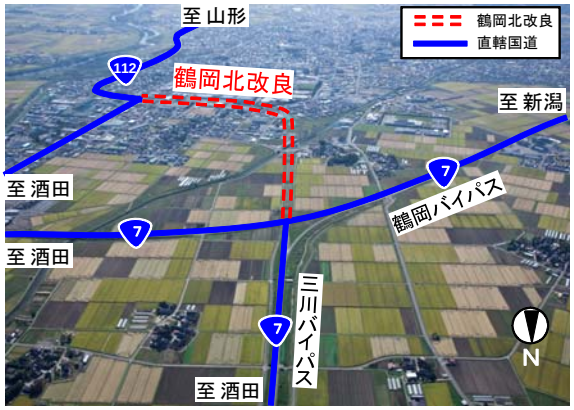
事業の概要

整備状況・供用区間状況

国道112号整備状況（L=2.0km）
鶴岡市から酒田市方面を望む



国道112号整備状況（L=2.0km）
終点側から起点側を望む



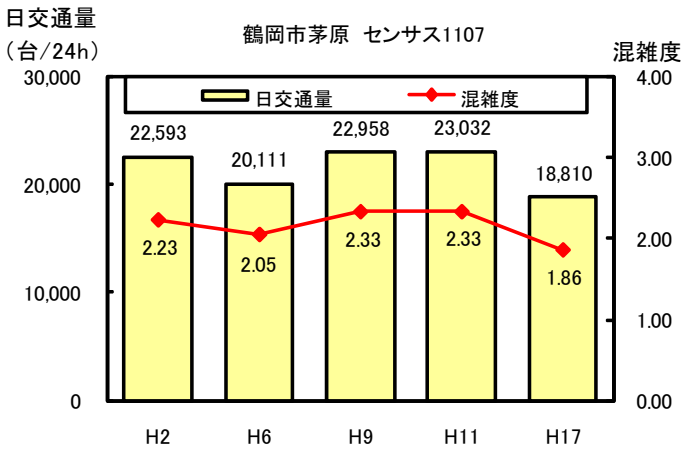
国道112号の道路混雑状況



▲鶴岡市文下（ほうだし）の混雑状況



▲鶴岡市宝田（たからだ）の混雑状況



▲現道の交通量及び混雑度の変化（鶴岡市茅原（つるおか　ちわら））

資料：各年度道路交通センサス（H2～H17）

注）各年度の混雑度は、H17道路交通センサスの交通容量を用いて算出

注）H2の日交通量は、昼夜率により換算した推定値を記載

事業の概要

地域の課題と整備目標（１／２）

１．鶴岡都市圏の課題

①幹線道路における交通渋滞

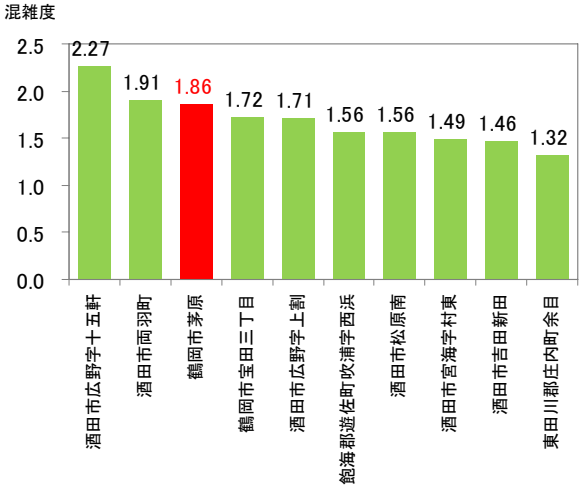
・鶴岡北改良は山形県都市計画区域マスタープランにおいて鶴岡都市圏の環状道路の一部に位置づけられている。

・鶴岡北改良の現道区間の混雑度は1.86となっており、事務所管内の直轄国道で３番目に高く、環状道路のボトルネックとなっている。

・鶴岡都市圏の環状道路の形成と現道区間の渋滞解消が課題となっている。



▲鶴岡都市圏環状道路　資料：H17道路交通センサス



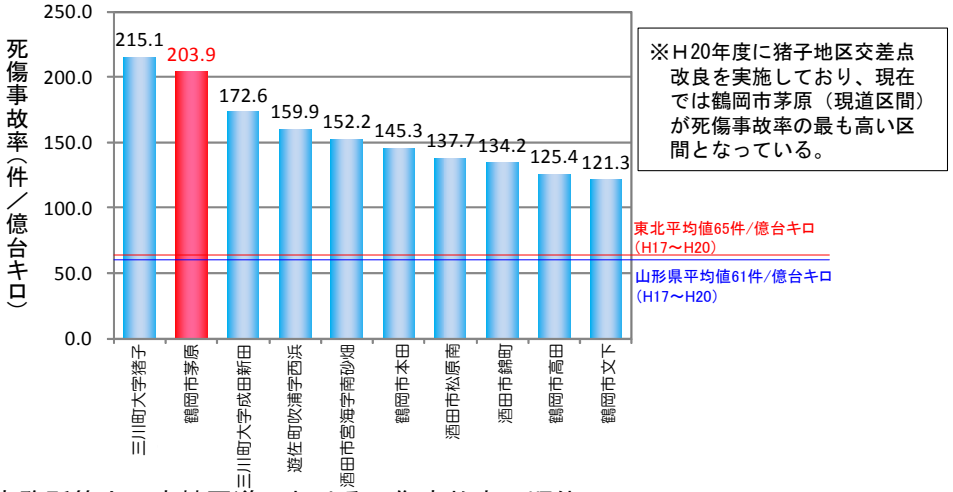
▲事務所管内の直轄国道における混雑度の順位　資料：H17道路交通センサス



▲現道区間の混雑状況

②事故率上位区間の改善

・国道１１２号現道区間は、事務所管内の直轄国道において死傷事故率が最も高い区間となっており、交通事故の減少が課題となっている。



※Ｈ20年度に猪子地区交差点改良を実施しており、現在では鶴岡市茅原（現道区間）が死傷事故率の最も高い区間となっている。

▲事務所管内の直轄国道における死傷事故率の順位　資料：イタルダデータ（H17～H20）

事業の概要

地域の課題と整備目標（２／２）

２．原因分析

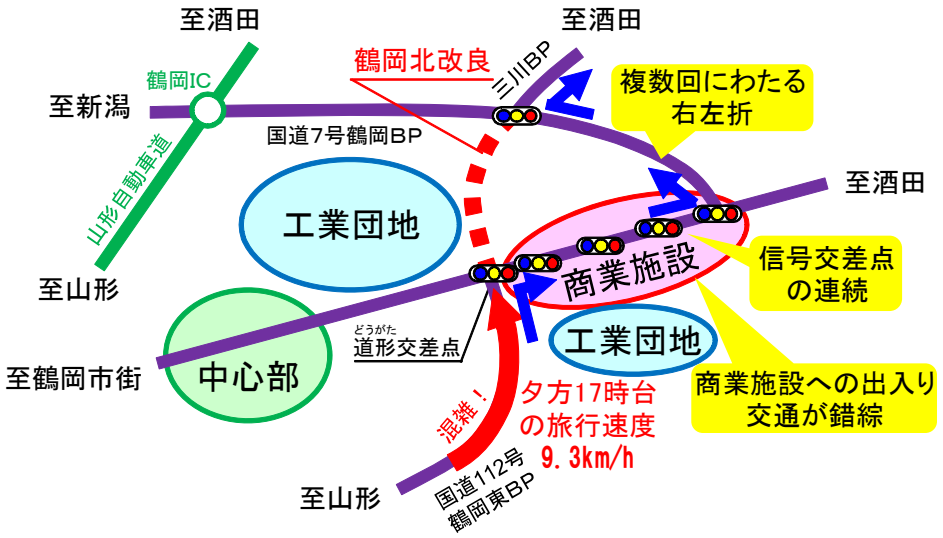
①複数回にわたる右左折及び信号交差点の連続

・現道区間における渋滞原因として、主方向が右折であり、酒田方面へ向かう際には連続右左折が必要となっている。

・現道区間は信号交差点が連続しており、渋滞の原因となっている。

②沿道の商業施設への出入り交通との錯綜及び渋滞に起因する追突事故

・現道区間には商業施設が立地しており、出入り交通との錯綜や交通混雑による追突事故が頻発している。



▲ 鶴岡北改良付近の交通状況



▲現道区間の交通状況



▲現道区間の事故状況

３．整備目標

①鶴岡都市圏内の渋滞緩和

②現道区間の交通事故減少

事業の概要

事業内容（事業費）の見直し（１／３）

１．補償費の精査による増額【８．９億円増】

・用地補償費の算定について、事業着手前には外観調査のみで買収予定範囲の家屋を識別し、過去の実績等を参考に算定している。

・事業着手後に初めて各家屋への立ち入り物件調査を実施し、詳細に算定している。

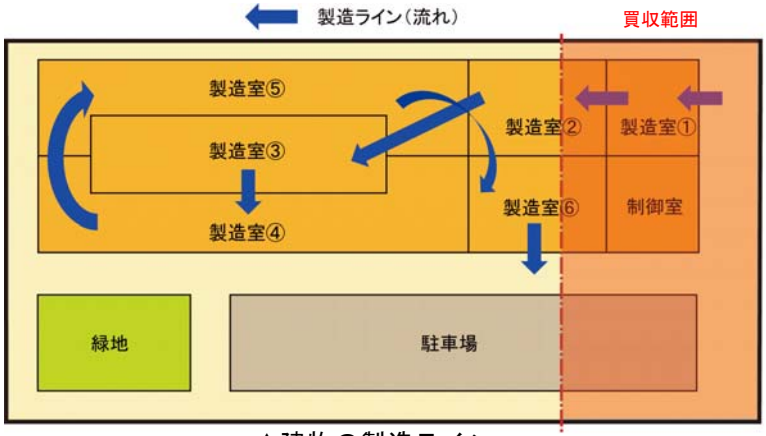
・鶴岡中央工業団地内の物件の補償費の精査により８．９億円の増加となっている。



▲鶴岡中央工業団地の位置図

＜事例＞　工場Ａ

・当初計画時は建物の一部が支障となることから、構内改造工法を計画していたが、物件調査により、内部の製造系統を確認した結果、製造ラインが一体的に運用されており、分割・変更が不可能と判明したことにより、建物全部を構外移設することになったため、補償費の増加が発生した。



▲建物の製造ライン

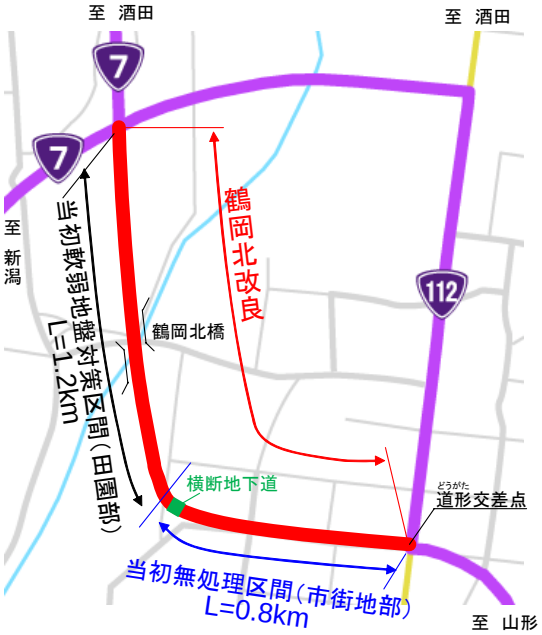
事業の概要

事業内容（事業費）の見直し（２／３）

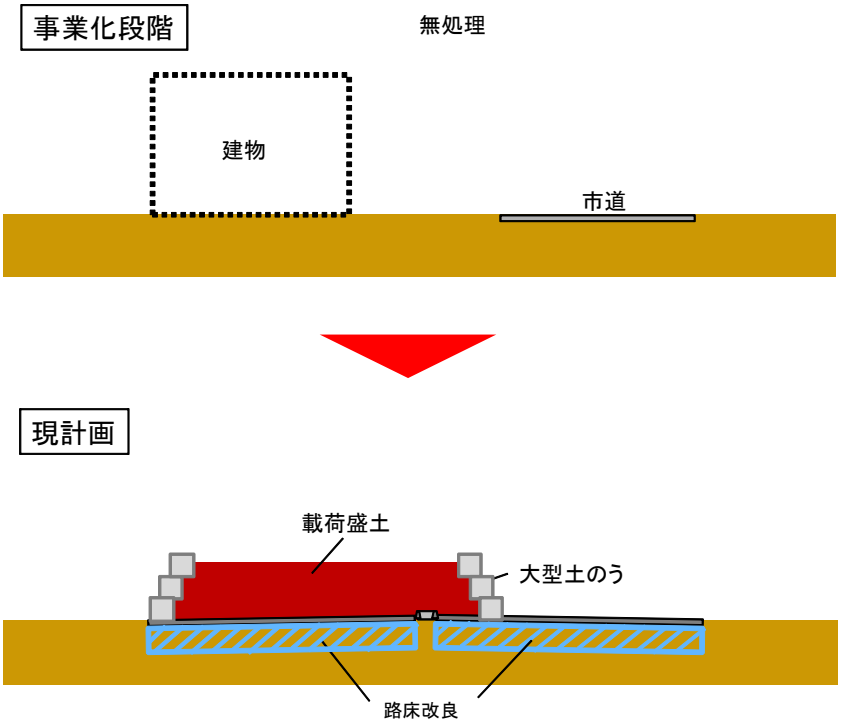
２．軟弱地盤対策に伴う増額【１．３億円】

・当初計画では周辺事業箇所の地盤調査を参考に、田園部については地盤対策を見込んでいたが、市街地部については市道もあり、地盤が安定していることから無処理としていた。

・しかし、平成１９年度の横断地下道施工時に市街地部の地盤が弱いことが判明し、載荷盛土及び路床改良が必要となった。



▲位置図



▲市街地部における地盤対策の概要

事業の概要

事業内容（事業費）の見直し（３／３）

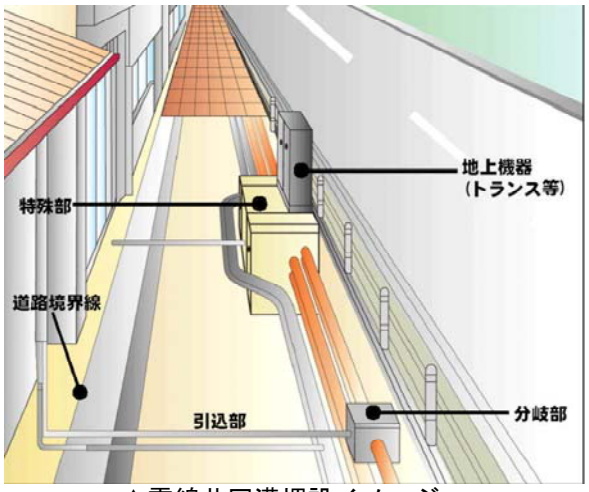
３．電線共同溝の建設に伴う増額【３．０億円増】

・当該路線は、緊急輸送路（国道１１２号）に指定される市街地部の幹線道路であることから、Ｈ２２．８．３に電線管理者との協議の上、電線共同溝事業計画の位置づけ・整備することとなった。

・電線共同溝事業を当該事業と同時に整備するものである。



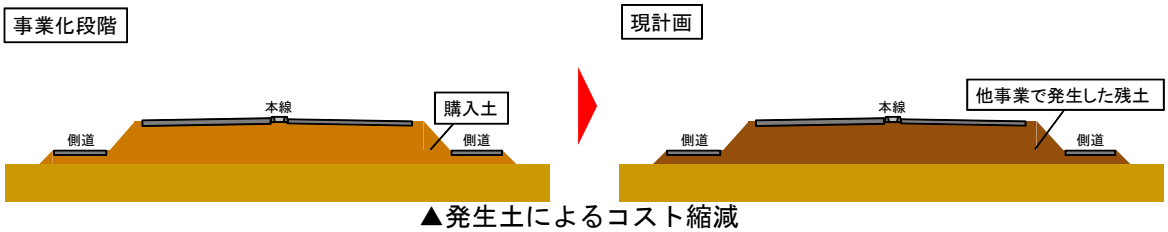
▲電線共同溝埋設区間



▲電線共同溝埋設イメージ

４．他事業からの発生土の利用によるコスト縮減【０．２億円減】

・他事業からの発生土の利用により、コストを縮減した。



▲発生土によるコスト縮減

５．事業内容（事業費）のまとめ

・全体事業費　８５億円＋増１３億円＝９８億円

項　　目	数　量	金額（億円）	内　容
補償費の精査による増額	3件	8.9	建物補償、工作物補償等
軟弱地盤対策に伴う増額	一式	1.3	載荷盛土、路床改良
電線共同溝の建設に伴う増額	一式	3.0	電線共同溝埋設
他事業からの発生土の利用によるコスト縮減	一式	−0.2	他事業で発生した残土の活用
合　　計	−	13.0	−

事業の必要性等に関する視点

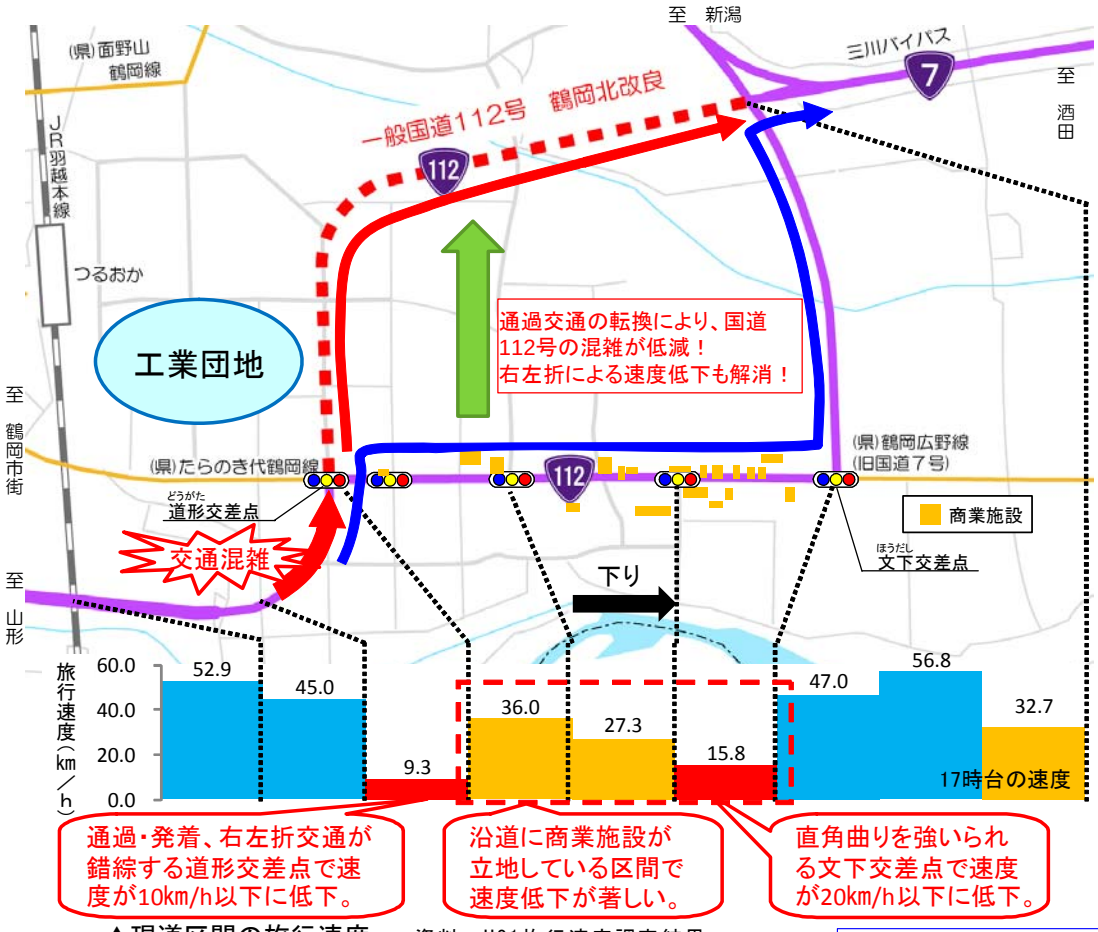
事業を巡る社会経済情勢等の変化（１／５）

１．円滑なモビリティの確保

・鶴岡北改良の起点にあたる国道112号道形（どうがた）交差点は、夕方17時台に下りの旅行速度が１０km/h以下に低下する。

・原因としては、付近に工業団地や商業施設が立地しているほか、鶴岡（つるおか）市内方面への左折交通、国道７号方面への右折交通が混在し、発着交通と通過交通が錯綜することにある。

・鶴岡北改良の整備により、現道区間での連続右左折が解消され、国道７号方面へ直進で通過可能となるなど、円滑なモビリティの確保が期待される。



▲現道区間の旅行速度　資料：H21旅行速度調査結果

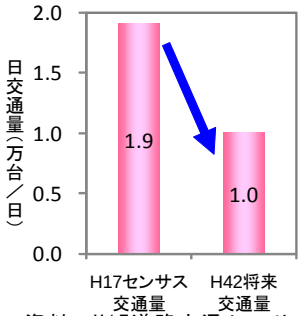


▲道形交差点付近の混雑状況



▲文下交差点付近の混雑状況

国道１１２号現道の交通量が約９千台減少！



資料：H17道路交通センサス
H42将来交通量推計

▲現道区間の交通量の変化

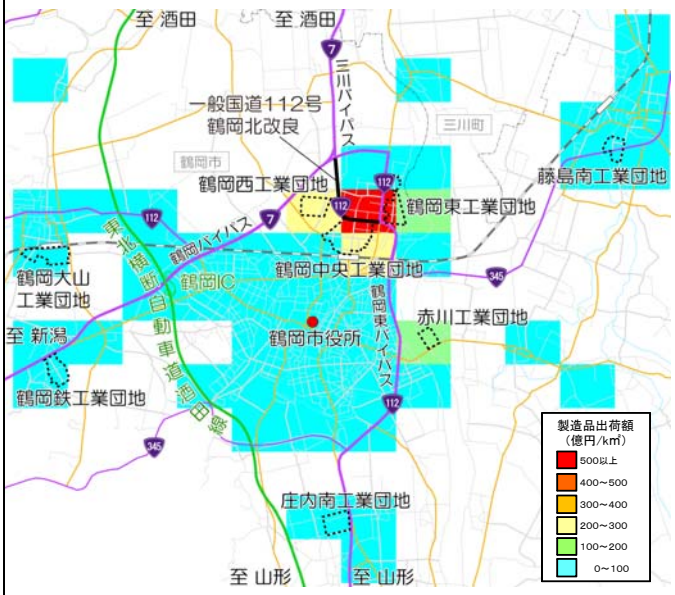
事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／５）

２．工業団地へのアクセス性向上

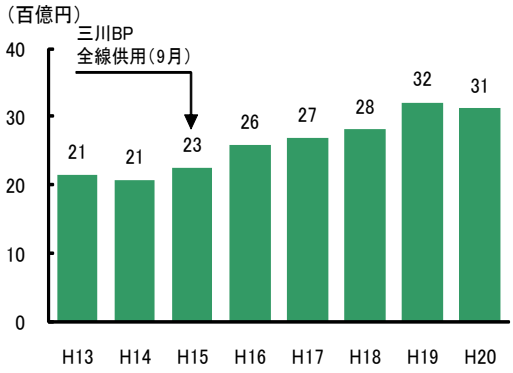
・鶴岡（つるおか）市の製造品出荷額等は約3,100億円（平成20年度）であり、米沢（よねざわ）市、東根（ひがしね）市に次いで山形県内３番目の規模を誇っている。

・鶴岡北改良整備区間に位置する鶴岡中央工業団地はこの中核を担っており、鶴岡北改良の整備により、幹線道路網からのアクセス性向上が期待される。



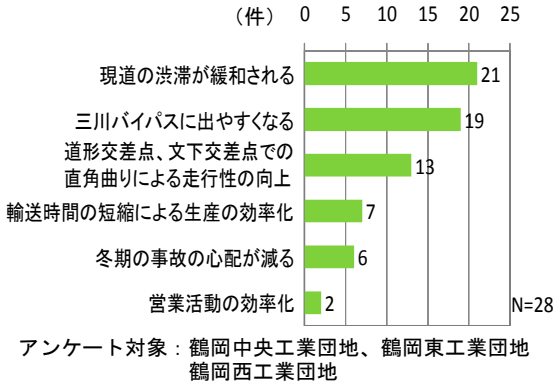
資料：平成17年工業統計メッシュ

▲工業団地の製造品出荷額（1km²メッシュ）



資料：工業統計

▲鶴岡（つるおか）市の製造品出荷額推移



アンケート対象：鶴岡中央工業団地、鶴岡東工業団地
鶴岡西工業団地

▲立地企業アンケート結果（H21.9）

顧客確保、受注拡大に向け、当社では「当日受注、当日出荷」を営業戦略としている。ストック部材が不足した場合には、三川町の倉庫に取りに行くが、国道１１２号現道区間の渋滞を避けるため、三川バイパスを利用している。

鶴岡北改良が整備されれば、三川ＢＰ～鶴岡北改良～工場の最短コースの利用が可能となり、大変便利となる。　（電子部品製造業者）



▲鶴岡中央工業団地から三川町方面への輸送ルート

事業の必要性等に関する視点

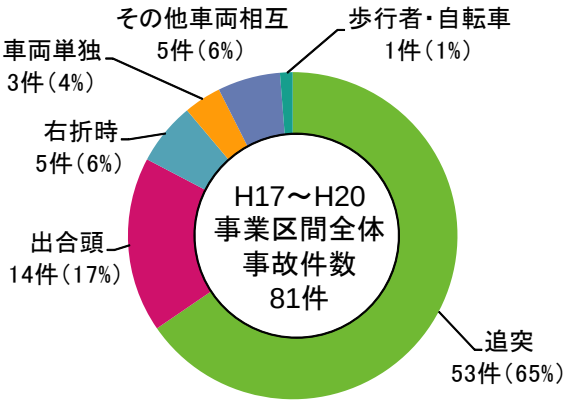
事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／５）

３．交通事故の減少による安全の確保

・国道112号の現道区間では、平成17年から20年の４年間に、81件の死傷事故が発生しており、追突事故が65%を占めている。

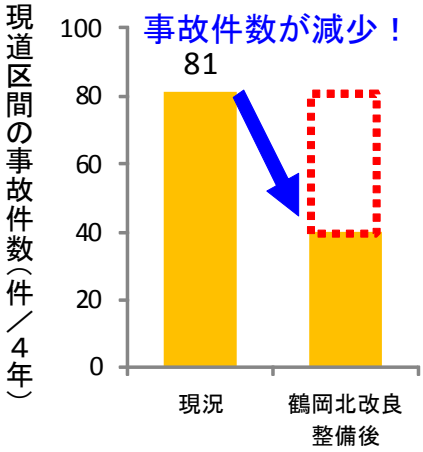
・現道区間の100m区間毎の死傷事故率をみると、信号交差点や沿道に商業施設が立地している区間で死傷事故率が364件／億台キロと高くなっており、東北平均値（65件／億台キロ、H17～H20年平均）の5.6倍にも達している。

・鶴岡北改良の整備により、現道区間から交通の転換が図られることから、交通事故の減少が期待される。

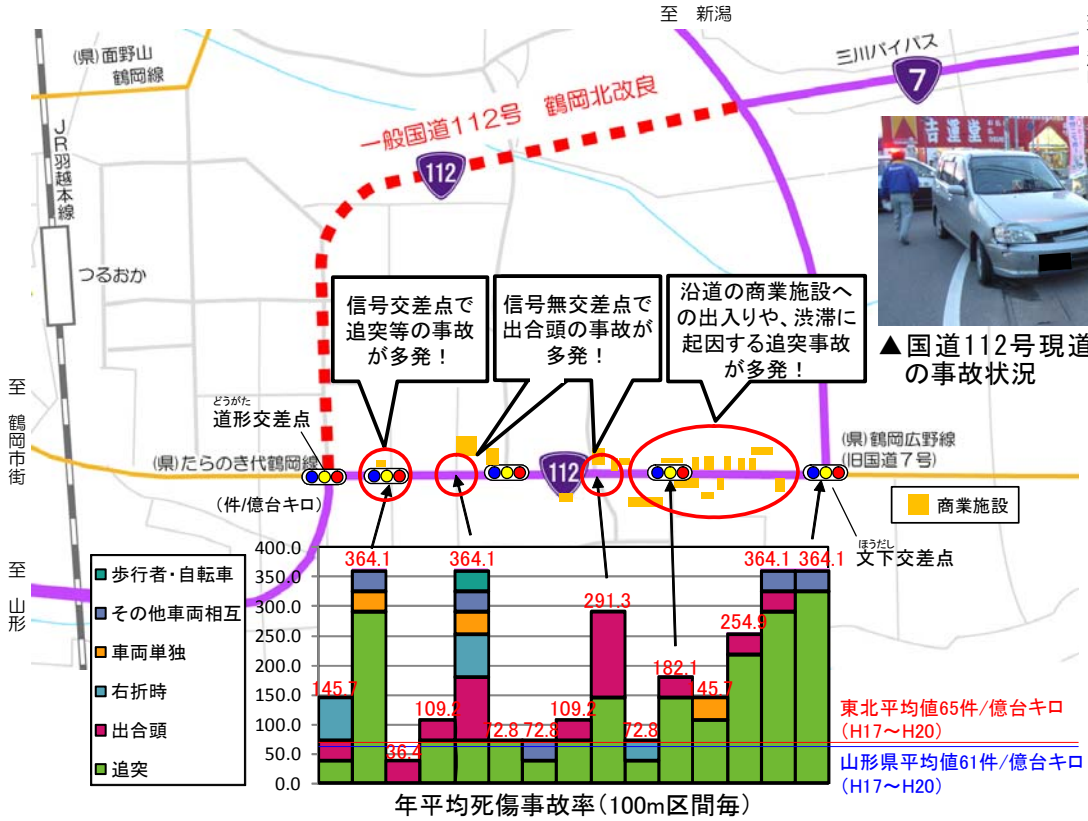


資料：イタルダデータ（H17～H20）

▲事故類型別発生状況



▲鶴岡北改良整備時の現道区間の事故減少イメージ



年平均死傷事故率（100m区間毎）

▲現道区間の交通事故発生状況　資料：イタルダデータ（H17～H20）

▲国道112号現道区間の事故状況

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）

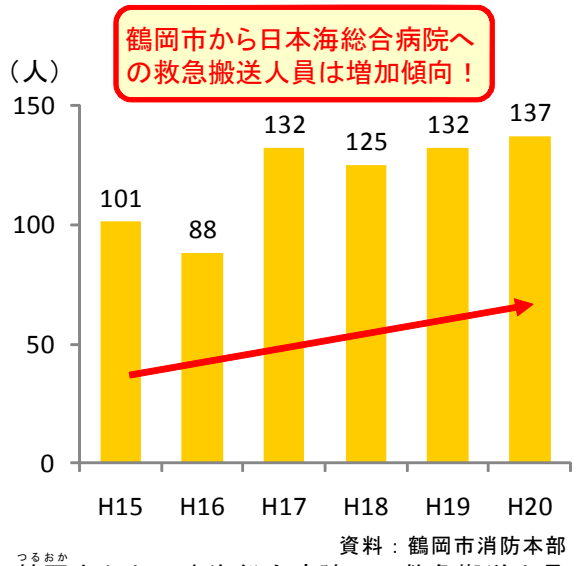
４．高度医療施設（さかた）へのアクセス性向上

・酒田市にある日本海総合病院は、庄内地方の中心的な高度医療施設であり、平成23年度に救急救命センターが整備されるため、広域的な搬送需要の増加が予想される。

・鶴岡（つるおか）市から日本海総合病院への搬送件数は増加傾向にあり、平成20年度には137件となっている。

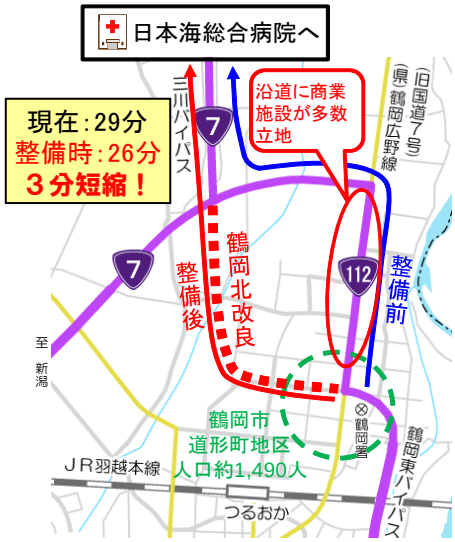
・鶴岡市道形町（どうがたまち）地区から日本海総合病院へ搬送する場合、国道112号の沿道の商業施設からの出入り交通により、安静搬送が妨げられる。

・鶴岡北改良の整備により、高度医療施設へのアクセス性の向上や安静搬送の実現等、高度医療サービスの拡充が期待される。



資料：鶴岡市消防本部

▲鶴岡（つるおか）市から日本海総合病院への救急搬送人員



資料：道路時刻表’07～’08

▲道形町（どうがたまち）地区から日本海総合病院へのアクセス

国道112号現道区間は交通量が多く、非常に混雑している。また、沿道には店舗が多く、車の出入りも多い。そのため、接触事故の危険性があり、頻繁なブレーキングにより、安静搬送が妨げれている。

鶴岡北改良の整備により、現道区間の交通渋滞が緩和され、搬送時間の短縮や安静搬送が図られることを期待している。

（鶴岡市消防本部）



▲国道112号現道区間の交通状況



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） 〇環境影響評価への対応 環境影響評価法（平成9年施行）に基づく環境影響評価は、実施していない。 事業実施にあたり、環境影響が生じる場合等においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 〇事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化 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。

事業の投資効果

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）【４車線】

※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）・鶴岡北改良＝16,300台／日　　現道＝9,900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）	***102***	***102***	***102***	***110***	***93***	***102***	***103***
事業費(億円)	97	97	97	105	88	97	97
維持管理費(億円)	5	5	5	5	5	5	5
便益Ｂ（現在価値）	***129***	***152***	***106***	***129***	***129***	***119***	***141***
走行時間短縮便益(億円)	114	132	95	114	114	104	124
走行経費減少便益(億円)	10	13	7	10	10	9	11
交通事故減少便益(億円)	5	7	4	5	5	5	6
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.3***	***1.5***	***1.0***	***1.2***	***1.4***	***1.2***	***1.4***

【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）	***22***	***22***	***22***	***24***	***21***	***22***	***23***
事業費(億円)	18	18	18	19	16	18	18
維持管理費(億円)	5	5	5	5	5	5	5
便益Ｂ（現在価値）	***129***	***152***	***106***	***129***	***129***	***124***	***135***
走行時間短縮便益(億円)	114	132	95	114	114	109	119
走行経費減少便益(億円)	10	13	7	10	10	10	10
交通事故減少便益(億円)	5	7	4	5	5	5	6
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***5.8***	***6.8***	***4.7***	***5.3***	***6.2***	***5.6***	***5.9***

○純現在価値（NPV）　【全線】２７億円　【残事業】１０７億円

○経済的内部収益率（EIRR）　【全線】５．２％　【残事業】２８．６％

事業の進捗の見込みの視点	事業の進捗状況について	・事業進捗に係る問題はない。
	供用予定等今後の事業の見通し	・鶴岡北改良全線（延長2.0km）について、早期の供用を目指す。 
コスト縮減等の可能性や代替案の視点	コスト縮減のメニュー	・他事業からの発生土を利用

地方公共団体等の意見	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。 その他、以下の団体等から国道112号鶴岡北改良の整備促進について要望あり。 〇庄内開発協議会（会長：酒田市長） 〇山形県商工会議所連合会（会長：山形商工会議所会頭） 〇酒田商工会議所（酒田商工会議所会頭） 〇山形県庄内地方国道愛護協会（会長：酒田市長）、庄内地方道路連絡協議会（会長：鶴岡市長） 〇山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長） 〇鶴岡市（鶴岡市長）、鶴岡市議会（鶴岡市議会議長）
対応方針	原案　事業継続 （理由） 　鶴岡都市圏の環状道路の一部を形成することにより、鶴岡・酒田間の広域交通の円滑な交通流動の確保や国道112号現道区間の交通混雑の解消が期待される。 　また交通混雑に起因する交通事故の減少等の効果も期待されることから早期整備の必要性が高い。 　また、地元自治体からの事業促進の要望活動も強く行われている。

資　料１４－２

道路事業 再評価
一般国道１１２号 鶴岡北改良

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

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道112号	鶴岡北改良	L=2.0km	二次改築	ＢＰ

計画交通量（台/日）	車線数	事業主体
16,300	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	95億円	13億円	108億円
うち残事業分	19億円	13億円	31億円
基準年における現在価値（Ｃ）	97億円	5.0億円	102億円
うち残事業分	18億円	5.0億円	22億円

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25年度			
単年便益（初年便益）	6.1億円	0.50億円	0.27億円	6.8億円
基準年における現在価値（Ｂ）	114億円	10億円	5.4億円	129億円
うち残事業分	114億円	10億円	5.4億円	129億円

③ 結　果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	27 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.2%
費用便益比（残事業）	5.8
経済的純現在価値（残事業）	107 億円
経済的内部収益率（残事業）	28.6%

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	16,300	±10%	4.7～6.8
事業費	19億円	±10%	5.3～6.2
事業期間	2年	±20%	5.6～5.9

様式－３①

交通状況の変化

事業名：鶴岡北改良（全体・残事業）

（推計時点　　H42年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路［バイパス等］：2.0km		交通量	[台/日]	0	16,300
		走行時間	[分]	0	2
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.92
②主な周辺道路	現道(国道112号)：2.6km	交通量	[台/日]	14,600	9,900
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.87	6.43
	国道7号：2.2km	交通量	[台/日]	26,000	22,300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	12.80	10.83
	（県）面野山鶴岡線：6.4km	交通量	[台/日]	4,800	4,100
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	10.17	7.45
	（県）鶴岡広野線：6.4km	交通量	[台/日]	5,400	5,100
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	13.82	12.70
	（主）藤島由良線：3.9km	交通量	[台/日]	2,000	1,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	2.70	2.62
③その他道路合計：531.1km		走行時間費用	[億円/年]	865.62	863.13

			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：554.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	915.98	910.08	5.90

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※１： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※２： 走行時間については、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： 走行時間費用については、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： 主な周辺道路については、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。

事業名：鶴岡北改良（全体・残事業）

【 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：鶴岡北改良

（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年度
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：鶴岡北改良

（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	
			とり止め交通の考慮する	□
			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		□
	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		□
	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		□
	その他			

事業名：鶴岡北改良

（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当たりの平均単価（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)

箇所名：鶴岡北改良（全体）

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	2.00	0.26

年次	年度	割戻率 4%	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
−10年目	H 15	1.3159	95.4	0.19	0.24		
−9年目	H 16	1.2653	94.4	4.18	5.12		
−8年目	H 17	1.2167	93.2	3.43	4.09		
−7年目	H 18	1.1699	92.5	18.11	20.91		
−6年目	H 19	1.1249	91.7	22.48	25.18		
−5年目	H 20	1.0816	91.3	8.25	8.92		
−4年目	H 21	1.0400	91.3	5.99	6.23		
−3年目	H 22	1.0000	91.3	13.95	13.95		
−2年目	H 23	0.9615	91.3	14.09	13.55		
−1年目	H 24	0.9246	91.3	4.76	4.40		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3			0.25	0.22
1年目	H 26	0.8548	91.3			0.25	0.21
2年目	H 27	0.8219	91.3			0.25	0.21
3年目	H 28	0.7903	91.3			0.25	0.20
4年目	H 29	0.7599	91.3			0.25	0.19
5年目	H 30	0.7307	91.3			0.25	0.18
6年目	H 31	0.7026	91.3			0.25	0.18
7年目	H 32	0.6756	91.3			0.25	0.17
8年目	H 33	0.6496	91.3			0.25	0.16
9年目	H 34	0.6246	91.3			0.25	0.16
10年目	H 35	0.6006	91.3			0.25	0.15
11年目	H 36	0.5775	91.3			0.25	0.14
12年目	H 37	0.5553	91.3			0.25	0.14
13年目	H 38	0.5339	91.3			0.25	0.13
14年目	H 39	0.5134	91.3			0.25	0.13
15年目	H 40	0.4936	91.3			0.25	0.12
16年目	H 41	0.4746	91.3			0.25	0.12
17年目	H 42	0.4564	91.3			0.25	0.11
18年目	H 43	0.4388	91.3			0.25	0.11
19年目	H 44	0.4220	91.3			0.25	0.11
20年目	H 45	0.4057	91.3			0.25	0.10
21年目	H 46	0.3901	91.3			0.25	0.10
22年目	H 47	0.3751	91.3			0.25	0.09
23年目	H 48	0.3607	91.3			0.25	0.09
24年目	H 49	0.3468	91.3			0.25	0.09
25年目	H 50	0.3335	91.3			0.25	0.08
26年目	H 51	0.3207	91.3			0.25	0.08
27年目	H 52	0.3083	91.3			0.25	0.08
28年目	H 53	0.2965	91.3			0.25	0.07
29年目	H 54	0.2851	91.3			0.25	0.07
30年目	H 55	0.2741	91.3			0.25	0.07
31年目	H 56	0.2636	91.3			0.25	0.07
32年目	H 57	0.2534	91.3			0.25	0.06
33年目	H 58	0.2437	91.3			0.25	0.06
34年目	H 59	0.2343	91.3			0.25	0.06
35年目	H 60	0.2253	91.3			0.25	0.06
36年目	H 61	0.2166	91.3			0.25	0.05
37年目	H 62	0.2083	91.3			0.25	0.05
38年目	H 63	0.2003	91.3			0.25	0.05
39年目	H 64	0.1926	91.3			0.25	0.05
40年目	H 65	0.1852	91.3			0.25	0.05
41年目	H 66	0.1780	91.3			0.25	0.04
42年目	H 67	0.1712	91.3			0.25	0.04
43年目	H 68	0.1646	91.3			0.25	0.04
44年目	H 69	0.1583	91.3			0.25	0.04
45年目	H 70	0.1522	91.3			0.25	0.04
46年目	H 71	0.1463	91.3			0.25	0.04
47年目	H 72	0.1407	91.3			0.25	0.04
48年目	H 73	0.1353	91.3			0.25	0.03
49年目	H 74	0.1301	91.3	−44.13	−5.74	0.25	0.03
合　計				51.30	96.85	12.50	4.96

単純事業費計	95.43	12.50

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：鶴岡北改良（残事業）

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	2.00	0.26

年次	年度	割戻率 4%	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
−10年目	H 15	1.3159	95.4				
−9年目	H 16	1.2653	94.4				
−8年目	H 17	1.2167	93.2				
−7年目	H 18	1.1699	92.5				
−6年目	H 19	1.1249	91.7				
−5年目	H 20	1.0816	91.3				
−4年目	H 21	1.0400	91.3				
−3年目	H 22	1.0000	91.3				
−2年目	H 23	0.9615	91.3	14.09	13.55		
−1年目	H 24	0.9246	91.3	4.76	4.40		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3			0.25	0.22
1年目	H 26	0.8548	91.3			0.25	0.21
2年目	H 27	0.8219	91.3			0.25	0.21
3年目	H 28	0.7903	91.3			0.25	0.20
4年目	H 29	0.7599	91.3			0.25	0.19
5年目	H 30	0.7307	91.3			0.25	0.18
6年目	H 31	0.7026	91.3			0.25	0.18
7年目	H 32	0.6756	91.3			0.25	0.17
8年目	H 33	0.6496	91.3			0.25	0.16
9年目	H 34	0.6246	91.3			0.25	0.16
10年目	H 35	0.6006	91.3			0.25	0.15
11年目	H 36	0.5775	91.3			0.25	0.14
12年目	H 37	0.5553	91.3			0.25	0.14
13年目	H 38	0.5339	91.3			0.25	0.13
14年目	H 39	0.5134	91.3			0.25	0.13
15年目	H 40	0.4936	91.3			0.25	0.12
16年目	H 41	0.4746	91.3			0.25	0.12
17年目	H 42	0.4564	91.3			0.25	0.11
18年目	H 43	0.4388	91.3			0.25	0.11
19年目	H 44	0.4220	91.3			0.25	0.11
20年目	H 45	0.4057	91.3			0.25	0.10
21年目	H 46	0.3901	91.3			0.25	0.10
22年目	H 47	0.3751	91.3			0.25	0.09
23年目	H 48	0.3607	91.3			0.25	0.09
24年目	H 49	0.3468	91.3			0.25	0.09
25年目	H 50	0.3335	91.3			0.25	0.08
26年目	H 51	0.3207	91.3			0.25	0.08
27年目	H 52	0.3083	91.3			0.25	0.08
28年目	H 53	0.2965	91.3			0.25	0.07
29年目	H 54	0.2851	91.3			0.25	0.07
30年目	H 55	0.2741	91.3			0.25	0.07
31年目	H 56	0.2636	91.3			0.25	0.07
32年目	H 57	0.2534	91.3			0.25	0.06
33年目	H 58	0.2437	91.3			0.25	0.06
34年目	H 59	0.2343	91.3			0.25	0.06
35年目	H 60	0.2253	91.3			0.25	0.06
36年目	H 61	0.2166	91.3			0.25	0.05
37年目	H 62	0.2083	91.3			0.25	0.05
38年目	H 63	0.2003	91.3			0.25	0.05
39年目	H 64	0.1926	91.3			0.25	0.05
40年目	H 65	0.1852	91.3			0.25	0.05
41年目	H 66	0.1780	91.3			0.25	0.04
42年目	H 67	0.1712	91.3			0.25	0.04
43年目	H 68	0.1646	91.3			0.25	0.04
44年目	H 69	0.1583	91.3			0.25	0.04
45年目	H 70	0.1522	91.3			0.25	0.04
46年目	H 71	0.1463	91.3			0.25	0.04
47年目	H 72	0.1407	91.3			0.25	0.04
48年目	H 73	0.1353	91.3			0.25	0.03
49年目	H 74	0.1301	91.3	−3.30	−0.43	0.25	0.03
合　計				15.55	17.52	12.50	4.96

単純事業費計	18.85	12.50

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：鶴岡北改良（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（南東北ﾌﾞﾛｯｸ） 乗用車類	貨物車類	全　車	割戻率 4% (A)	GDP ﾃﾞﾌﾚｰﾀ	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　25	0. 99733	0. 99652	0. 99708	0.8890	91.3	4.17	1.10	0.80	6.07	5.40	0.26	0.05	0.19	0.50	0.44	0.27	0.24	6.84	6.08
1年目	H　26	0. 99732	0. 99651	0. 99707	0.8548	91.3	4.16	1.10	0.80	6.06	5.18	0.26	0.05	0.19	0.50	0.43	0.27	0.23	6.83	5.84
2年目	H　27	0. 99731	0. 99650	0. 99706	0.8219	91.3	4.15	1.10	0.80	6.05	4.97	0.26	0.05	0.19	0.50	0.41	0.27	0.22	6.82	5.61
3年目	H　28	0. 99731	0. 99649	0. 99705	0.7903	91.3	4.14	1.10	0.80	6.04	4.77	0.26	0.05	0.19	0.50	0.40	0.27	0.21	6.81	5.38
4年目	H　29	0. 99730	0. 99647	0. 99704	0.7599	91.3	4.13	1.10	0.80	6.03	4.58	0.26	0.05	0.19	0.50	0.38	0.27	0.21	6.80	5.17
5年目	H　30	0. 99729	0. 99646	0. 99704	0.7307	91.3	4.12	1.10	0.80	6.02	4.40	0.26	0.05	0.19	0.50	0.37	0.27	0.20	6.79	4.96
6年目	H　31	0. 99728	0. 99645	0. 99703	0.7026	91.3	4.11	1.10	0.80	6.01	4.22	0.26	0.05	0.19	0.50	0.35	0.27	0.19	6.78	4.76
7年目	H　32	0. 99728	0. 99644	0. 99702	0.6756	91.3	4.10	1.10	0.80	6.00	4.05	0.26	0.05	0.19	0.50	0.34	0.27	0.18	6.77	4.57
8年目	H　33	0. 99696	0. 99838	0. 99740	0.6496	91.3	4.09	1.10	0.80	5.99	3.89	0.26	0.05	0.19	0.50	0.32	0.27	0.18	6.76	4.39
9年目	H　34	0. 99695	0. 99838	0. 99739	0.6246	91.3	4.08	1.10	0.80	5.98	3.74	0.26	0.05	0.19	0.50	0.31	0.27	0.17	6.75	4.22
10年目	H　35	0. 99695	0. 99838	0. 99739	0.6006	91.3	4.07	1.10	0.80	5.97	3.59	0.26	0.05	0.19	0.50	0.30	0.27	0.16	6.74	4.05
11年目	H　36	0. 99694	0. 99838	0. 99738	0.5775	91.3	4.06	1.10	0.80	5.96	3.44	0.26	0.05	0.19	0.50	0.29	0.27	0.16	6.73	3.89
12年目	H　37	0. 99693	0. 99837	0. 99737	0.5553	91.3	4.05	1.10	0.80	5.95	3.30	0.26	0.05	0.19	0.50	0.28	0.27	0.15	6.72	3.73
13年目	H　38	0. 99692	0. 99837	0. 99737	0.5339	91.3	4.04	1.10	0.80	5.94	3.17	0.26	0.05	0.19	0.50	0.27	0.27	0.14	6.71	3.58
14年目	H　39	0. 99691	0. 99837	0. 99736	0.5134	91.3	4.03	1.10	0.80	5.93	3.04	0.26	0.05	0.19	0.50	0.26	0.27	0.14	6.70	3.44
15年目	H　40	0. 99690	0. 99837	0. 99735	0.4936	91.3	4.02	1.10	0.80	5.92	2.92	0.26	0.05	0.19	0.50	0.25	0.27	0.13	6.69	3.30
16年目	H　41	0. 99689	0. 99836	0. 99734	0.4746	91.3	4.01	1.10	0.80	5.91	2.80	0.26	0.05	0.19	0.50	0.24	0.27	0.13	6.68	3.17
17年目	H　42	0. 99688	0. 99836	0. 99734	0.4564	91.3	4.00	1.10	0.80	5.90	2.69	0.26	0.05	0.19	0.50	0.23	0.27	0.12	6.67	3.04
18年目	H　43	0. 98993	0. 99921	0. 99280	0.4388	91.3	3.96	1.10	0.80	5.86	2.57	0.26	0.05	0.19	0.50	0.22	0.27	0.12	6.63	2.91
19年目	H　44	0. 98983	0. 99921	0. 99275	0.4220	91.3	3.92	1.10	0.80	5.82	2.46	0.26	0.05	0.19	0.50	0.21	0.27	0.11	6.59	2.78
20年目	H　45	0. 98972	0. 99921	0. 99270	0.4057	91.3	3.88	1.10	0.80	5.78	2.34	0.26	0.05	0.19	0.50	0.20	0.27	0.11	6.55	2.66
21年目	H　46	0. 98961	0. 99921	0. 99265	0.3901	91.3	3.84	1.10	0.80	5.74	2.24	0.26	0.05	0.19	0.50	0.20	0.27	0.11	6.51	2.54
22年目	H　47	0. 98951	0. 99921	0. 99259	0.3751	91.3	3.80	1.10	0.80	5.70	2.14	0.26	0.05	0.19	0.50	0.19	0.27	0.10	6.47	2.43
23年目	H　48	0. 98939	0. 99921	0. 99254	0.3607	91.3	3.76	1.10	0.80	5.66	2.04	0.26	0.05	0.19	0.50	0.18	0.27	0.10	6.43	2.32
24年目	H　49	0. 98928	0. 99921	0. 99248	0.3468	91.3	3.72	1.10	0.80	5.62	1.95	0.26	0.05	0.19	0.50	0.17	0.27	0.09	6.39	2.22
25年目	H　50	0. 98916	0. 99920	0. 99242	0.3335	91.3	3.68	1.10	0.80	5.58	1.86	0.26	0.05	0.19	0.50	0.17	0.27	0.09	6.35	2.12
26年目	H　51	0. 98905	0. 99920	0. 99237	0.3207	91.3	3.64	1.10	0.80	5.54	1.78	0.26	0.05	0.19	0.50	0.16	0.27	0.09	6.31	2.02
27年目	H　52	0. 98892	0. 99920	0. 99231	0.3083	91.3	3.60	1.10	0.80	5.50	1.70	0.26	0.05	0.19	0.50	0.15	0.27	0.08	6.27	1.93
28年目	H　53	0. 98880	0. 99920	0. 99225	0.2965	91.3	3.56	1.10	0.80	5.46	1.62	0.26	0.05	0.19	0.50	0.15	0.27	0.08	6.23	1.85
29年目	H　54	0. 98867	0. 99920	0. 99219	0.2851	91.3	3.52	1.10	0.80	5.42	1.55	0.26	0.05	0.19	0.50	0.14	0.27	0.08	6.19	1.76
30年目	H　55	0. 98854	0. 99920	0. 99212	0.2741	91.3	3.48	1.10	0.80	5.38	1.47	0.26	0.05	0.19	0.50	0.14	0.27	0.07	6.15	1.69
31年目	H　56	0. 98841	0. 99920	0. 99206	0.2636	91.3	3.44	1.10	0.80	5.34	1.41	0.26	0.05	0.19	0.50	0.13	0.27	0.07	6.11	1.61
32年目	H　57	0. 98827	0. 99920	0. 99200	0.2534	91.3	3.40	1.10	0.80	5.30	1.34	0.26	0.05	0.19	0.50	0.13	0.27	0.07	6.07	1.54
33年目	H　58	0. 98814	0. 99920	0. 99193	0.2437	91.3	3.36	1.10	0.80	5.26	1.28	0.26	0.05	0.19	0.50	0.12	0.27	0.07	6.03	1.47
34年目	H　59	0. 98799	0. 99920	0. 99187	0.2343	91.3	3.32	1.10	0.80	5.22	1.22	0.26	0.05	0.19	0.50	0.12	0.27	0.06	5.99	1.40
35年目	H　60	0. 98785	0. 99920	0. 99180	0.2253	91.3	3.28	1.10	0.80	5.18	1.17	0.26	0.05	0.19	0.50	0.11	0.27	0.06	5.95	1.34
36年目	H　61	0. 98770	0. 99920	0. 99173	0.2166	91.3	3.24	1.10	0.80	5.14	1.11	0.26	0.05	0.19	0.50	0.11	0.27	0.06	5.91	1.28
37年目	H　62	0. 98754	0. 99920	0. 99167	0.2083	91.3	3.20	1.10	0.80	5.10	1.06	0.26	0.05	0.19	0.50	0.10	0.27	0.06	5.87	1.22
38年目	H　63	0. 98739	0. 99920	0. 99159	0.2003	91.3	3.16	1.10	0.80	5.06	1.01	0.26	0.05	0.19	0.50	0.10	0.27	0.05	5.83	1.17
39年目	H　64	0. 98723	0. 99920	0. 99152	0.1926	91.3	3.12	1.10	0.80	5.02	0.97	0.26	0.05	0.19	0.50	0.10	0.27	0.05	5.79	1.12
40年目	H　65	0. 98706	0. 99920	0. 99145	0.1852	91.3	3.08	1.10	0.80	4.98	0.92	0.26	0.05	0.19	0.50	0.09	0.27	0.05	5.75	1.06
41年目	H　66	0. 98689	0. 99919	0. 99138	0.1780	91.3	3.04	1.10	0.80	4.94	0.88	0.26	0.05	0.19	0.50	0.09	0.27	0.05	5.71	1.02
42年目	H　67	0. 98672	0. 99919	0. 99130	0.1712	91.3	3.00	1.10	0.80	4.90	0.84	0.26	0.05	0.19	0.50	0.09	0.27	0.05	5.67	0.97
43年目	H　68	0. 98654	0. 99919	0. 99123	0.1646	91.3	2.96	1.10	0.80	4.86	0.80	0.26	0.05	0.19	0.50	0.08	0.27	0.04	5.63	0.93
44年目	H　69	0. 98635	0. 99919	0. 99115	0.1583	91.3	2.92	1.10	0.80	4.82	0.76	0.26	0.05	0.19	0.50	0.08	0.27	0.04	5.59	0.88
45年目	H　70	0. 98616	0. 99919	0. 99107	0.1522	91.3	2.88	1.10	0.80	4.78	0.73	0.26	0.05	0.19	0.50	0.08	0.27	0.04	5.55	0.84
46年目	H　71	0. 98597	0. 99919	0. 99099	0.1463	91.3	2.84	1.10	0.80	4.74	0.69	0.26	0.05	0.19	0.50	0.07	0.27	0.04	5.51	0.81
47年目	H　72	0. 98577	0. 99919	0. 99091	0.1407	91.3	2.80	1.10	0.80	4.70	0.66	0.26	0.05	0.19	0.50	0.07	0.27	0.04	5.47	0.77
48年目	H　73	0. 98557	0. 99919	0. 99082	0.1353	91.3	2.76	1.10	0.80	4.66	0.63	0.26	0.05	0.19	0.50	0.07	0.27	0.04	5.43	0.73
49年目	H　74	0. 98535	0. 99919	0. 99074	0.1301	91.3	2.72	1.10	0.80	4.62	0.60	0.26	0.05	0.19	0.50	0.07	0.27	0.04	5.39	0.70
合　計							180.41	55.00	40.00	275.41	113.95	13.00	2.50	9.50	25.00	9.96	13.50	5.37	313.91	129.28

一般国道112号　鶴岡北改良

【客観的評価指標　４８項目中　１３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CO_2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NO_2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。