

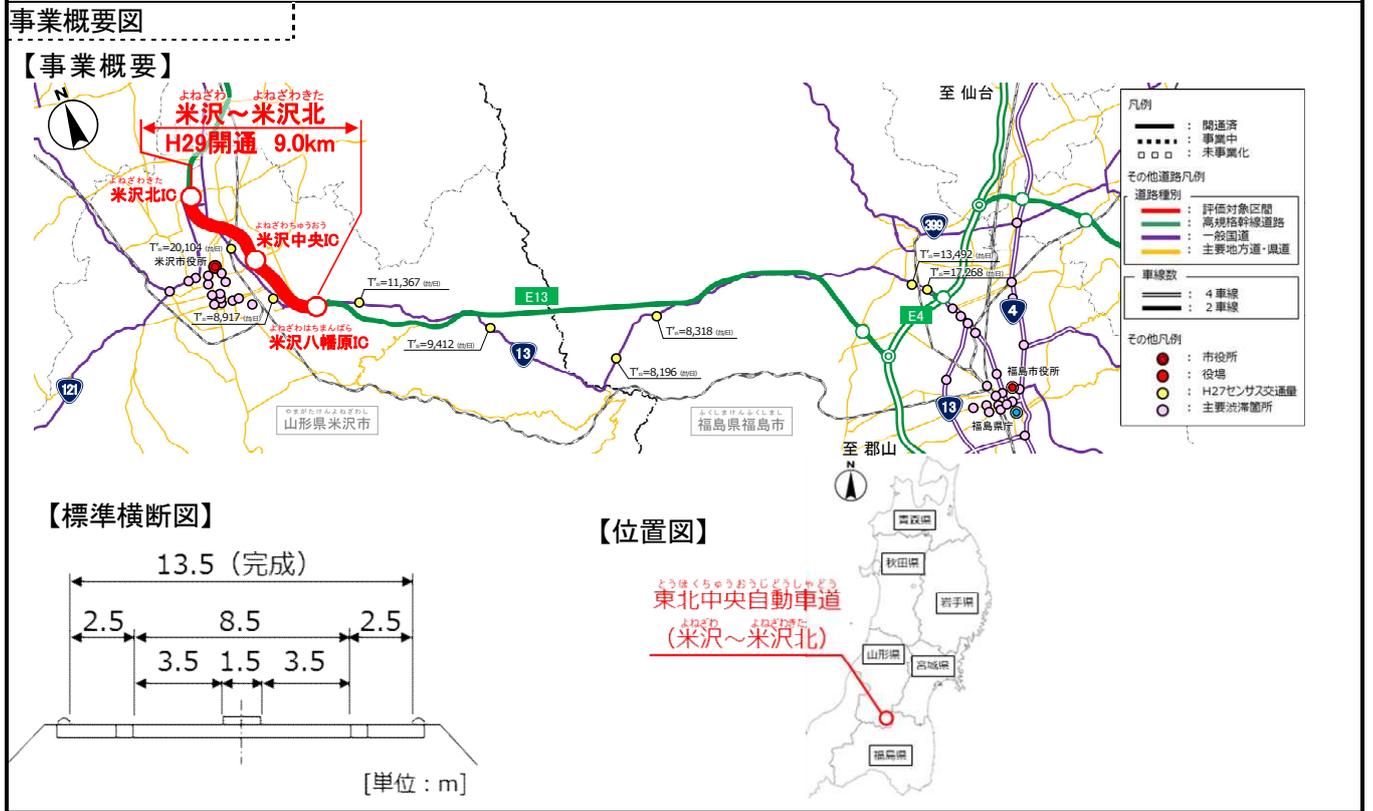
# 事後評価結果（令和4年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課  
担当課長名：柏 宏樹

|     |  |      |         |      |                  |
|-----|--|------|---------|------|------------------|
| 事業名 | 東北中央自動車道 <small>よねざわ</small> 米沢 <small>よねざわきた</small> ～米沢北 | 事業区分 | 高速自動車国道 | 事業主体 | 国土交通省<br>東北地方整備局 |
| 起終点 | 自：山形県米沢市万世町<br>至：山形県米沢市窪田町                                 |      |         | 延長   | 9.0km            |

**事業概要**  
東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高速自動車国道である。  
米沢～米沢北間は、東北中央自動車道の一部を形成し、山形県米沢市万世町から山形県米沢市窪田町に至る延長9.0km、2車線の自動車専用道路である。

**事業の目的・必要性**  
東北中央自動車道（米沢～米沢北）は、現道の渋滞緩和・事故減少、災害時における道路ネットワークの信頼性向上、高次救急医療の支援、観光振興の支援・交流人口の拡大、新規企業立地・雇用創出による地域経済の活性化を目的とした東北中央自動車道の一部を構成する事業である。



|            |                        |  |   |  |                                     |    |      |  |
|------------|------------------------|--|---|--|-------------------------------------|----|------|--|
| 事業の<br>効果等 | 事業期間                   | 事業化年度:平成15年度<br>都市計画決定:平成7年度                       | 用地着手:平成19年度<br>工事着手:平成20年度                | 供用年<br>(暫定/完成)   | (当初) —/H29年度<br>(実績) —/H29年度        | 変動 | 1.0倍 |  |
|            | 事業費                    | 計画時<br>(暫定/完成)                                     | (名目値) —/<br>(実質値) —/ 334億円<br>487億円       | 実績<br>(暫定/完成)  | (名目値) —/<br>(実質値) —/ 334億円<br>344億円 | 変動 | 1.0倍 |  |
|            | 交通量<br>(当該路線)          | 計画時<br>(暫定/完成)                                     | (H22)<br>—/7,200台/日                       | 実績<br>(暫定/完成)  | (R4)<br>—/8,900台/日                  | 変動 | 124% |  |
|            | 旅行速度向上<br>(供用前現道→当該路線) | 27.5 → 78.3 km/h<br>(供用直前年次) H27年度<br>(供用後年次) R4年度 | 交通事故減少<br>(供用前現道→供用後現道)                   | 77.6 → 44.7件/億台キロ<br>(供用直前年次) H26-H28年<br>(供用後年次) H30-R2年          |                                     |    |      |  |
|            | 費用対効果<br>分析結果<br>(再評価) | B/C<br>0.8   | 総費用<br>314億円<br>(事業費:287億円<br>維持管理費:27億円) | 総便益<br>254億円<br>(走行時間短縮便益:201億円<br>走行経費減少便益:38億円<br>交通事故減少便益:14億円) | 基準年<br>平成22年                        |    |      |  |

|  |                          |   |  |             |
|--|--------------------------|---|--|-------------|
| 費用対効果<br>分析結果<br>(事後)  | B/C<br>1.1               | 総費用<br>526億円<br>(事業費:472億円<br>維持管理費:54億円) | 総便益<br>567億円<br>(走行時間短縮便益:477億円<br>走行経費減少便益:69億円<br>交通事故減少便益:21億円) | 基準年<br>令和4年 |
| 事業遅延による<br>コスト増  |                          | 費用増加額<br>- 億円                             | 便益減少額<br>- 億円  |             |
| 事業遅延の理由<br>・特になし   |                          |   |  |             |
| 交通量変動の理由<br>・計画時は、将来交通需要予測条件設定において、米沢中央ICが未設置だったが、実績は米沢中央ICが追加となり供用していることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。                              |                          |   |  |             |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目   |                          |   |  |             |
| ① 円滑なモビリティの確保<br>・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の状況<br>(米沢市万世町梓山～山形空港 整備前74分⇒整備後61分)                                     |                          |   |  |             |
| ② 国土・地域ネットワークの構築<br>・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<br>(福島市～米沢市 整備前:60分⇒整備後:45分(福島飯坂IC経由))<br>※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む |                          |   |  |             |
| ③ 個性ある地域の形成<br>・主要な観光地へのアクセス向上による効果<br>(福島市～松が岬公園(米沢市) 整備前:65分⇒整備後:54分)<br>※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む                          |                          |   |  |             |
| ④ 災害への備え<br>・並行区間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の代替路線を形成する<br>(運搬排雪を行う区間 上り合計6.8km 下り合計6.8km)<br>他9項目に該当                       |                          |   |  |             |
| その他評価すべきと判断した項目<br>・特になし   |                          |   |  |             |
| 事業による<br>環境変化  | 環境影響評価に対応する項目<br>・特になし   |   |  |             |
|  | その他評価すべきと判断した項目<br>・特になし |   |  |             |
| 事業評価監視委員会の意見<br>・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない」という対応方針(案)は妥当である。   |                          |   |  |             |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化  |                          |   |  |             |
| ○高規格幹線道路の整備状況  |                          |   |  |             |
| ・東北中央自動車道(福島～横手)   |                          | 平成31年3月                                   | 東根IC～東根北IC開通   |             |
| 平成26年11月 尾花沢新庄道路全線開通   |                          | 平成31年4月                                   | 南陽高島IC～山形上山IC開通  |             |
| 平成28年11月 院内道路開通  |                          | 令和3年12月                                   | 村山本飯田IC～大石田村山IC開通  |             |
| 平成30年4月 大石田村山IC～尾花沢IC開通  |                          | 令和4年10月                                   | 東根北IC～村山本飯田IC開通  |             |
|  |                          | 令和4年11月                                   | 泉田道路開通   |             |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性<br>・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び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<br>・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。  |                          |   |  |             |
| 特記事項<br>・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の。