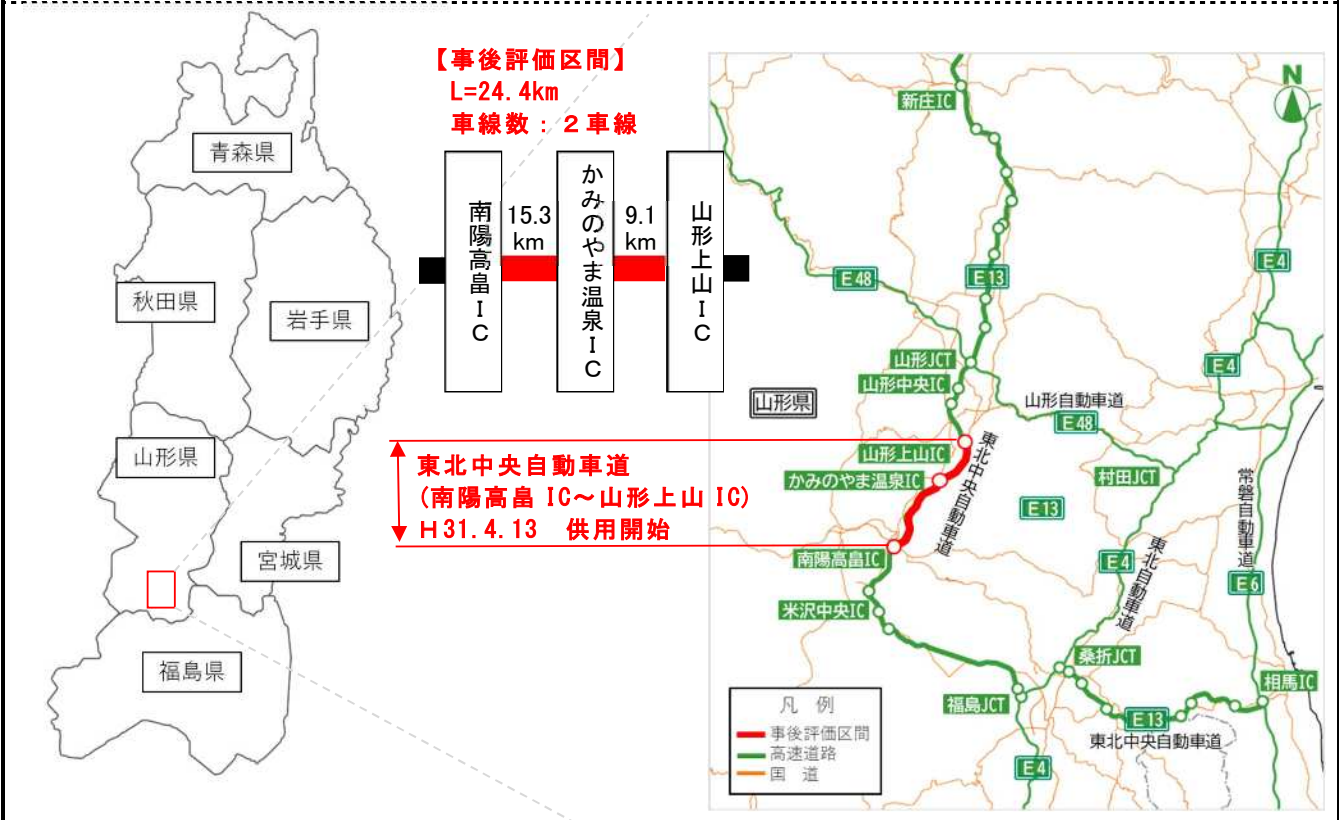


事後評価結果（令和6年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課
担当課長名：川 口 真 史

事業名	東北中央自動車道 相馬尾花沢線 (南陽高島～山形上山)	事業 区分	高速自動車国道	事業 主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：山形県東置賜郡高島町大字深沼 (南陽高島 I C) 至：山形県上山市金瓶 (山形上山 I C)	延長	24.4 km		

事業概要	東北中央自動車道（南陽高島～山形上山）は、東北中央自動車道の一部を形成する延長24.4 kmの暫定2車線の自動車専用道路である。				
事業の目的・必要性	東北中央自動車道は、福島県、山形県、秋田県の主要地方都市を結び、産業、経済、文化の発展に資する道路である。				
事業概要図					



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H17年度		用地着手	H21年度	供用年 (完成)	(当初) ^{※3} H30年度	変動	-
		都市計画決定	H2, H8年度		工事着手	H23年度		(実績) H31年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1, 240億円			実績	(名目値) 1, 240億円		変動	1. 07倍
			(実質値) 1, 323億円				(実質値) 1, 323億円			
	交通量	計画時	10, 900～11, 430台/日			実績	6, 990～7, 653台/日 (R5. 1～12全日平均)		変動	66%
	旅行速度向上 ^{※1} (供用前現道→当該路線)		52. 0 → 85. 2km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度				交通事故減少 ^{※2} (供用前現道→供用後現道)		29. 7 → 19. 6件/億台キロ (供用直前年次) H30年 (供用後年次) R4年	
費用便益 分析結果 (当初) ^{※3}	B/C	EIRR	総費用： 1, 333億円			総便益： 2, 530億円		基準年：		
	1. 9	8. 9%	〔事業費： 1, 137億円〕 〔維持管理費： 197億円〕 〔更新費： 0億円〕			〔走行時間短縮便益： 2, 075億円〕 〔走行経費減少便益： 339億円〕 〔交通事故減少便益： 115億円〕		平成28年		

	費用便益 分析結果 (事後)	B/C 2.0	EIRR 8.8%	総費用 1,857億円 事業費: 1,585億円 維持管理費: 262億円 更新費: 10億円	総便益 3,635億円 走行時間短縮便益: 3,053億円 走行経費減少便益: 500億円 交通事故減少便益: 82億円	基準年 令和6年
	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 —					
	交通量変動の理由 計画時は4車線における交通量を示しているが、現状は2車線で供用しているため。また、新庄金山道路、金山道路、横堀道路、真室川雄勝道路が未開通で東北中央自動車道が全線開通していないため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 ●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） ・並行区間等の渋滞損失時間の削減 渋滞損失時間削減量：2,855 千人・時間／年 渋滞損失削減率 0.25%削減 ●円滑なモビリティの確保（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） ・山形空港【拠点空港（特定地方管理空港）】への所要時間が短縮 米沢市～山形空港：開通前 72分 ⇒ 開通後 56分 ●国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏中心都市へのアクセス向上） ・米沢市から山形市（日常活動圏中心都市）への所要時間が約8分短縮 米沢市～山形市：開通前 71分 ⇒ 開通後 55分 ●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） ・山形県立中央病院（山形市）への所要時間が短縮 南陽市～山形県立中央病院：開通前 54分 ⇒ 開通後 51分 他9項目について効果の発現が見られる。					
事業による環境変化	その他評価すべきと判断した項目 ●時間信頼性の向上 ・南陽高畠IC～山形上山IC間の所要時間のばらつきが約5分減少、所要時間が約12分短縮（前：国道13号利用、後：東北中央道利用） ・南陽高畠IC～山形上山IC間の所要時間のばらつきが約4分減少、所要時間が約2分短縮（前：国道13号利用、後：国道13号利用） 他2項目について効果の発現が見られる。					
	環境影響評価に対応する項目 ●大気環境 ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO：日平均値の年間2%除外値 ～0.75 ppm（10ppm以下） NO ₂ ：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm（0.06ppm以下） SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m ³ （0.1mg/m ³ 以下） ・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 CO ₂ ：21,368 t/年 NO ₂ ：73 t/年 SPM：5 t/年 ●交通騒音 ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間50～63dB 夜間46～56dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下）					
	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 対応方針（案）のとおり了承	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 周辺道路の整備状況 令和3年 東北中央自動車道（村山本飯田IC～大石田村山IC間開通） 令和4年 東北中央自動車道（東根北IC～村山本飯田IC間、新庄鮭川IC～新庄真室川IC間開通） ※福島JCT～山形JCT～新庄真室川IC間開通	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。 今後の東北中央自動車道全通等のネットワーク整備に伴い、さらなる整備効果の発現が期待されることから、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと考えられる。	
特記事項 特になし	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)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。

※1 開通前は、東北中央自動車道に並行する国道13号（高畠町深沼交差点～上山市蔵王温泉入口交差点）を対象に、H27 センサスの混雑時旅行速度で算出：開通後は、東北中央自動車道（南陽高畠IC～山形上山IC間）を対象に、R3 センサスの混雑時旅行速度で算出

※2 東北中央自動車道に並行する国道13号（高畠町深沼交差点～上山市蔵王温泉入口の交差点）を対象に、開通前はH30.1～12の期間、開通後はR5.1～12の期間における対象区間の死傷事故件数をトラカンデータの交通量に基づく走行台キロで除して、事故率を算出

※3 事前は平成28年度に実施した「東北中央自動車道（南陽高畠IC～山形上山IC間）」の事業再評価（事業全体）を記載