前回再評価後５年経過

事業名	東北中央自動車道　福島ＪＣＴ～米沢	事業種別	新　直　轄

事業の目的

東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点とし福島市、山形県米沢市、山形市を経て秋田県横手市に至る延長約268ｋｍの高規格幹線道路である。

福島JCT～米沢間は東北中央自動車道の一部を形成し、福島市と米沢市をつなぐことで経済・産業基盤のネットワークを構築するとともに、国道１３号通行止め時の代替路線の確保に寄与することを目的としている。

事業の概要

起終点	自：福島県福島市笹谷字上畑 至：山形県米沢市万世町桑山		延　長 供用済	２８　km －　km
事業化	平成１０年度	都市計画決定	平成１０年度	
用地着手	平成１３年度	工事着手	平成１６年度	

	全体事業費・進捗率			H15事業再評価事業費（うち用地費）
	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）	
完　成	1,549億円(128億円)	611億円　(127億円)	39%(99%)	1,726億円　(-)



事業の概要

整　備　状　況

東北中央自動車道 福島JCT
～米沢未供用区間(L=28km)

（東北縦貫自動車から米沢方面を望む）



（福島市から米沢方面を望む）



現道１３号の道路交通状況

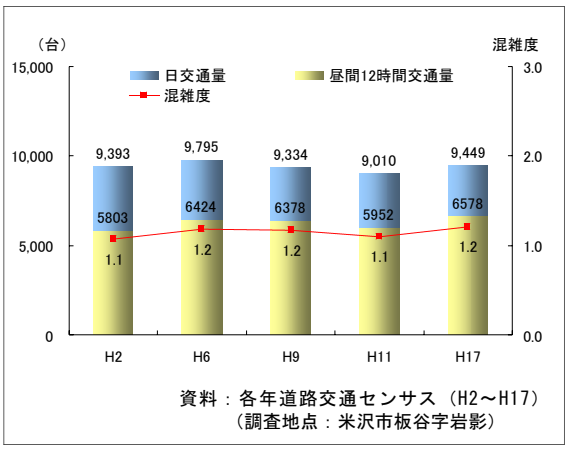
▼現道の道路交通状況



▼冬期通行規制状況

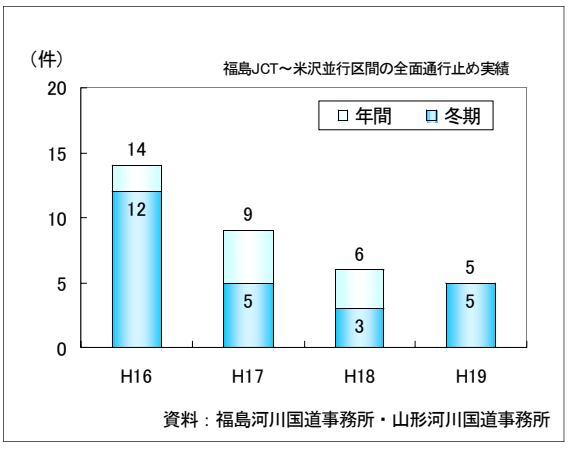


▼現道の交通量及び混雑度の推移



資料：各年道路交通センサス（H2～H17）
（調査地点：米沢市板谷字岩影）

▼現道の通行規制状況



資料：福島河川国道事務所・山形河川国道事務所

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20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）　・福島JCT～米沢=14,400台／日　・現道5,300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）	***1421***	***1421***	***1421***	***1560***	***1283***	***1417***	***1448***
事　業　費（億円）	1367	1367	1367	1506	1229	1369	1387
維持修繕費（億円）	54	54	54	54	54	48	61
便益Ｂ（現在価値）	***1819***	***2014***	***1655***	***1819***	***1819***	***1599***	***2068***
走行時間短縮便益（億円）	1444	1599	1310	1444	1444	1269	1641
走行経費減少便益（億円）	301	326	278	301	301	265	342
交通事故減少便益（億円）	74	89	67	74	74	65	85
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.3***	***1.4***	***1.2***	***1.2***	***1.4***	***1.1***	***1.4***

・純現在価値（NPV）　【全　線】　398億円

・経済的内部収益率（EIRR）　【全　線】　5.1％

【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）	***795***	***795***	***795***	***870***	***721***	***791***	***802***
事　業　費（億円）	741	741	741	816	667	742	744
維持修繕費（億円）	54	54	54	54	54	49	58
便益Ｂ（現在価値）	***1819***	***2014***	***1655***	***1819***	***1819***	***1670***	***1982***
走行時間短縮便益（億円）	1444	1599	1310	1444	1444	1325	1573
走行経費減少便益（億円）	301	326	278	301	301	277	328
交通事故減少便益（億円）	74	89	67	74	74	68	81
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***2.3***	***2.5***	***2.1***	***2.1***	***2.5***	***2.1***	***2.5***

・純現在価値（NPV）　【残事業】　1,024億円

・経済的内部収益率（EIRR）　【残事業】　9.4％

（参考）

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

【道路公団民営化検討時のＢ／Ｃ】【残事業】２．３　【全体】２．２

【今回再評価時のＢ／Ｃ】　【残事業】２．３　【全体】１．３

（道路公団民営化検討時の計画交通量）
・福島ＪＣＴ～米沢＝６，５００～１１，６００台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・福島ＪＣＴ～米沢＝１４，４００台／日
・現　　道＝　５，３００台／日

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）

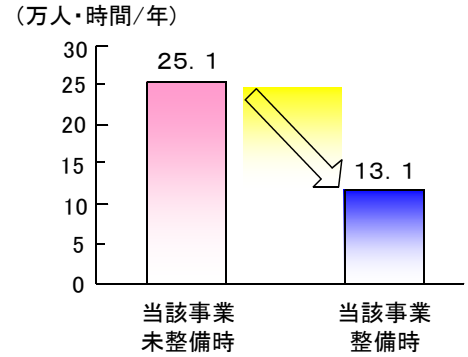
○客観的評価指標（指標２９項目中１３項目に該当）

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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率
		□ 並行区間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
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		□ 新幹線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	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への農林水産品の流通利便性向上が見込まれる
	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
		□ 三大都市圏の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
	国土・地域ネットワークの構築	■ 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
		■ 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
		■ 日常活動圏の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	□ 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
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
２．暮らし	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
	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
３．安全	災害への備え	■ 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
		■ 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
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	○ 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 並行区間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	□ 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見込まれる

※○印は定量的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

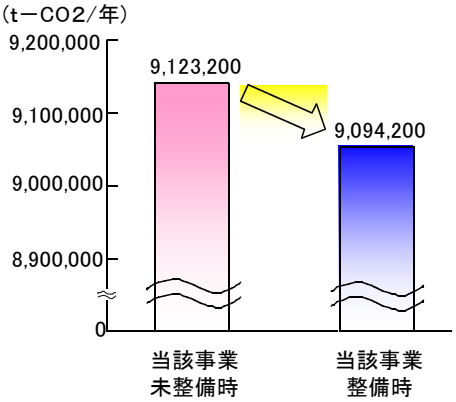
渋滞損失時間の削減

当該区間の整備による現道の
渋滞損失削減率：　約5割削減



二酸化炭素（CO2）の削減

当該区間の整備による現道の
CO2削減量：　29,000（t-CO2/年）
（約8,400万円/年に相当）



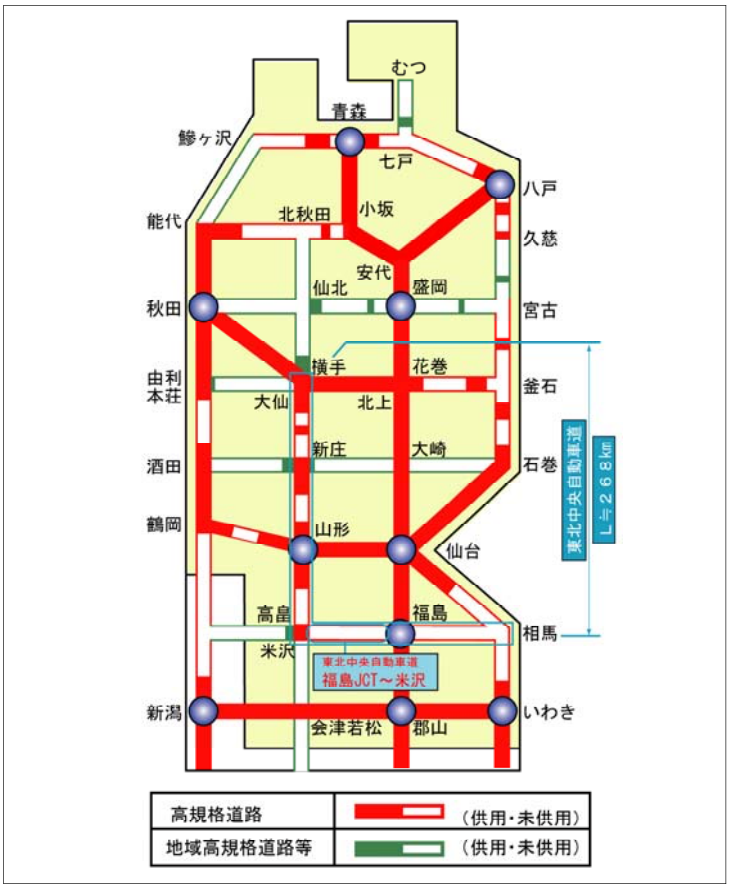
※上図に示す整備・未整備時の数値は、B/Cとの整合を図るためH42時点での推計値を用いている。
※CO2排出量原単位は、10,600円/(t-C/年)を用いている。（二酸化炭素排出削減量の貨幣換算
［参考：公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（H20.6国土交通省）］
※建設時に発生するCO2排出量は算出に入れていない。

事業の必要性等に関する視点

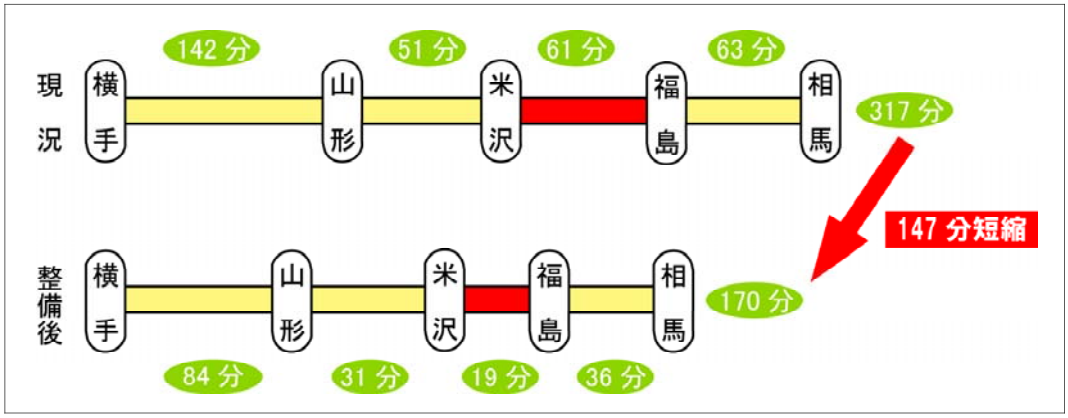
事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／５）

１．高規格幹線道路ネットワークの構築

・東北中央自動車道（福島JCT～米沢）間は東北中央自動車道の一部として、高規格幹線道路ネットワークを形成し、都市間所要時間の短縮を図るとともに、福島県と山形県以北の交流・連携の促進に寄与するものである。



▲格子状骨格道路ネットワーク（平成20年4月現在）



▲東北中央自動車道の整備による所要時間の変化

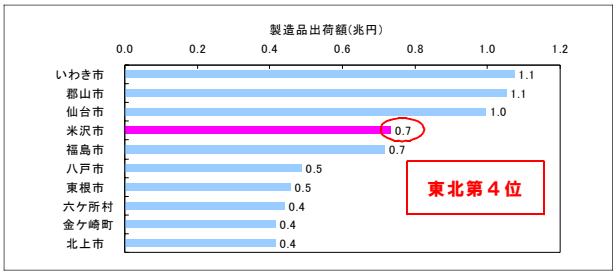
資料：道路時刻表'07～'08
（高速道路の未供用区間は一部区間を除き100km/h、相馬～福島間及び、新庄～湯沢間の一部で80km/h）

事業の必要性に関する視点

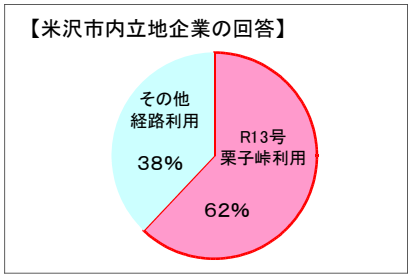
事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／５）

２．代替路の確保による企業活動の支援

・米沢市は東北第４位の工業都市として高い製造品出荷額を誇っている。
・米沢市内立地企業の約6割が首都圏方面への製品の出荷に国道13号を利用している。

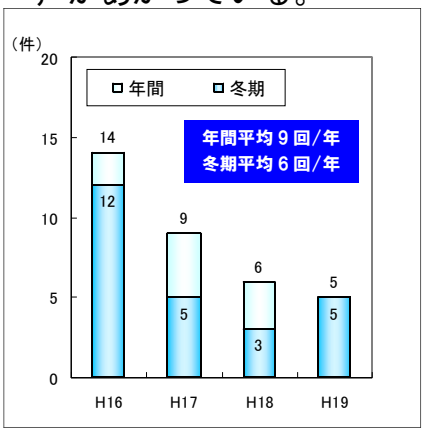


▲東北における製造品出荷額上位10位
資料：H18工業統計



▲主な製品出荷ルート
資料：工業団地立地企業アンケート調査結果
(H20.11月～12月実施)

・豪雪地帯を通過することから冬期の全面通行止めが多発しており、市内立地企業からは現在の栗子峠における災害時や冬期の安定した道路の確保を望む声があがっている。



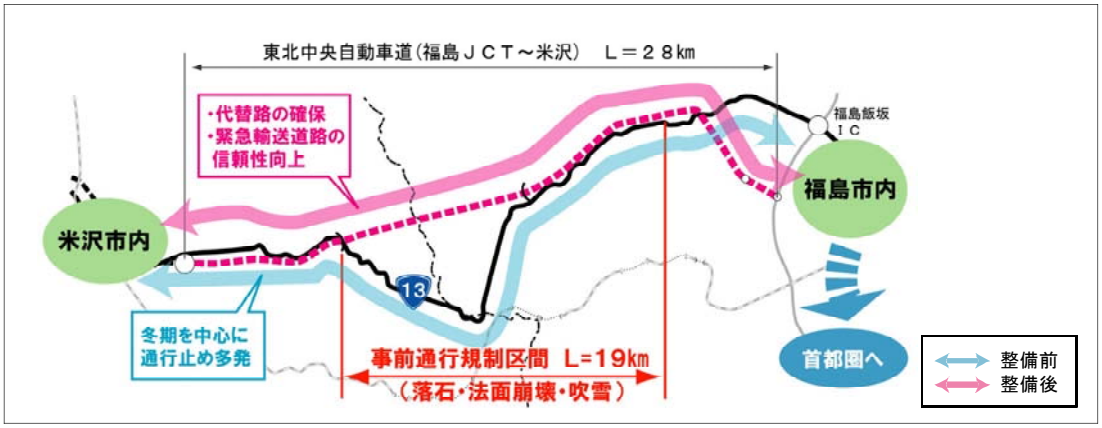
▲並行区間の全面通行止め実績
資料：栗子維持出張所、米沢維持出張所



(注)一般道路および供用済みの高速道路の所要時間は道路時刻表(2007～2008)による

▲国道13号(栗子峠)通行止め時の迂回状況

・東北中央自動車道福島JCT～米沢が整備されることで、冬期を中心とした通行規制による迂回を回避する代替路として機能する他、緊急輸送道路の信頼性向上が期待される。



▲福島JCT～米沢の整備による企業活動の支援

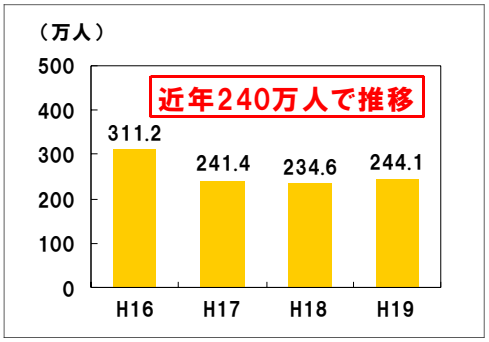
事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（４／５）

３．広域観光圏の拡大

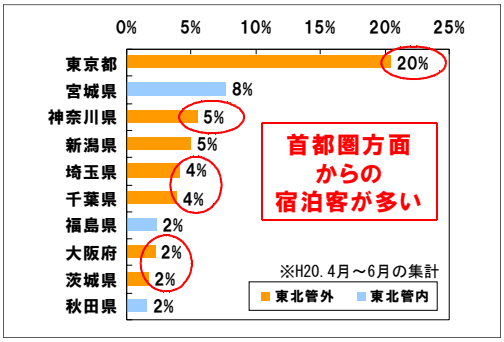
・米沢市の観光入り込みは、近年240万人で推移している。

・また、山形県内への宿泊客の上位は首都圏からの来訪が占めている。



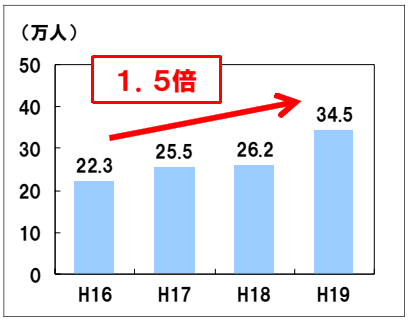
▲米沢市観光入り込み数の推移

資料：山形県観光統計概要



▲山形県内へ来訪した県外宿泊客の出発地内訳　資料：宿泊旅行統計調査

・最近では大河ドラマの縁の地として注目が集まり、関連イベントでは観光客が増加傾向にある。



▲「米沢・上杉まつり」入り込み数の推移

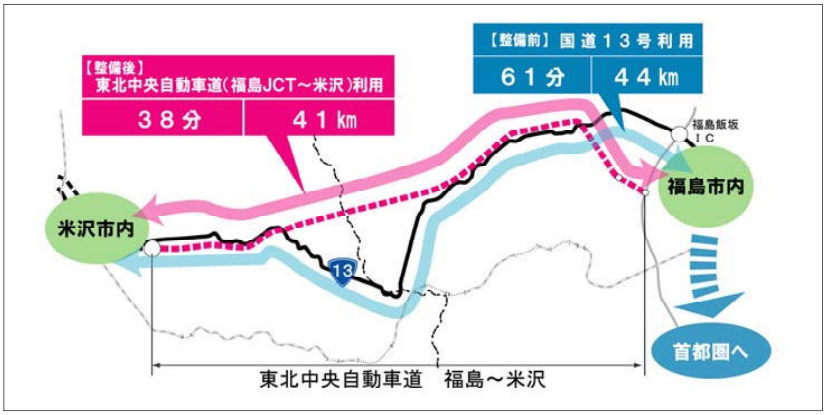
資料：山形県観光統計概要



▲米沢市内の観光スポット

資料：上杉まつり実行委員会HP

・東北中央自動車道 福島JCT～米沢の整備によって、米沢市～福島市への所要時間が短縮し、首都圏からの観光アクセスの向上が期待できる。



▲米沢市～福島市　所要時間の変化

資料：道路時刻表’07～’08
高速道路の未供用区間は一部区間を除き100km/h、
相馬～福島間及び、新庄～湯沢間の一部で80km/h

■首都圏でのイベントチラシ



資料：2008大河ドラマ「天地人」山形県推進協議会

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、環境影響評価実施要綱等に基づき、平成１０年の都市計画決定手続きと併せ環境影響評価を実施している。 　予測評価の結果、大気汚染、植物、動物については環境保全目標を満足したが、騒音については、供用後の夜間において環境保全目標を満足しないため、環境に及ぼす影響をできるかぎり少なくするよう、遮音壁の設置等の対策を講ずることとしている。 　また、福島県の環境部局より「稀少な猛禽類の生息状況の把握」について指導が付されたことを受け、猛禽類調査を行った結果、オオタカの繁殖が確認されたことから、毎年生息状況を調査し、専門家等の助言を踏まえながら、事業を進めることとしている。 ○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。

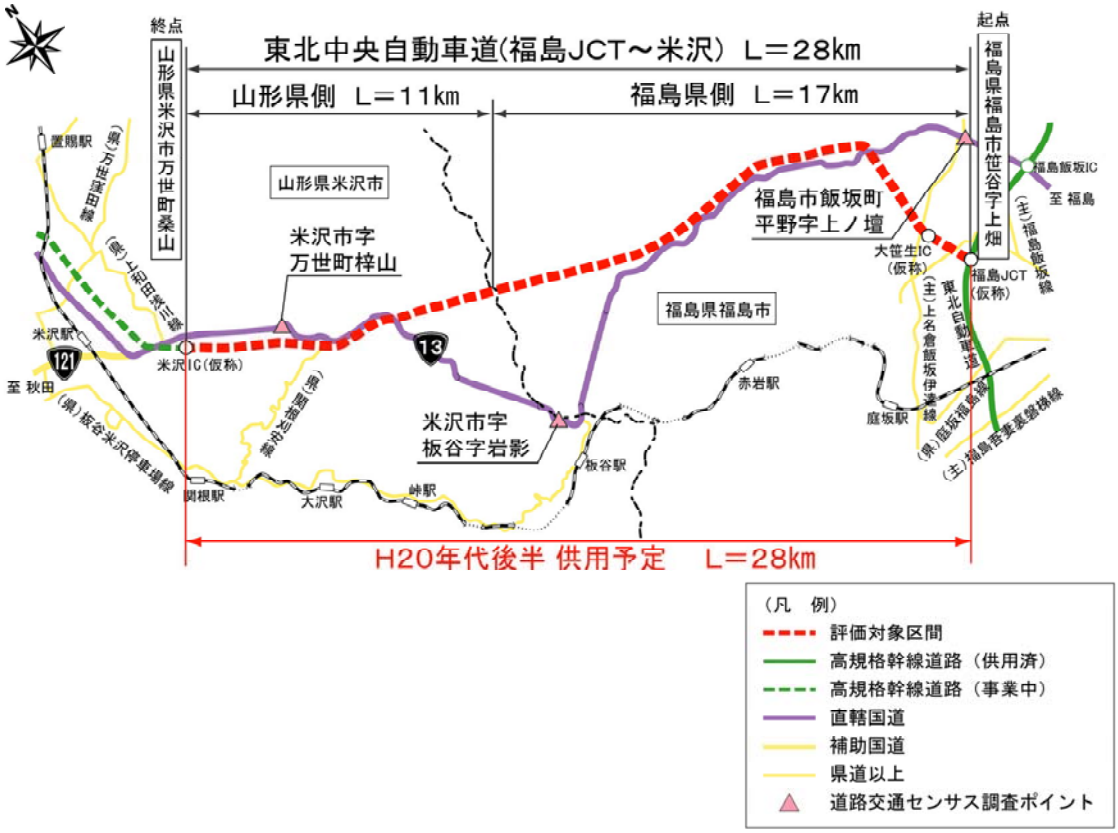
事業の見込みの視点

事業の進捗状況について

・平成２０年代後半の全線２車線供用を目指しており、事業進捗にかかる問題はない。

供用予定等今後の事業の見通し

・福島ＪＣＴ～米沢間（Ｌ＝２８ｋｍ）については、平成２０年代後半の全線２車線供用を目標に事業推進を図る。



立案等の縮減能や性代の替案点

コスト縮減のメニュー

・橋梁上部工形式を見直し、鋼材量を減らすことでコスト縮減を図る。
・切通しを計画している区間について、トンネルとすることでコスト縮減を図る。

地方公共団体等の意見	以下の団体等から、東北中央自動車道（福島ＪＣＴ～米沢）の整備促進について要望あり。 〇福島県（福島県知事） 〇福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（福島県知事） 〇東北中央自動車道建設促進同盟会（山形県知事） 〇福島市・米沢市・相馬市議会連絡協議会 〇米沢市（米沢市長） 〇福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会
対応方針	原案　事業継続 （理由） 福島県と山形県以北との交流促進を図る高規格幹線道路ネットワークを構築するとともに、緊急輸送道路である国道13号通行止め時の代替路線の確保のため、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。 したがって、事業を継続していくこととする。