

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

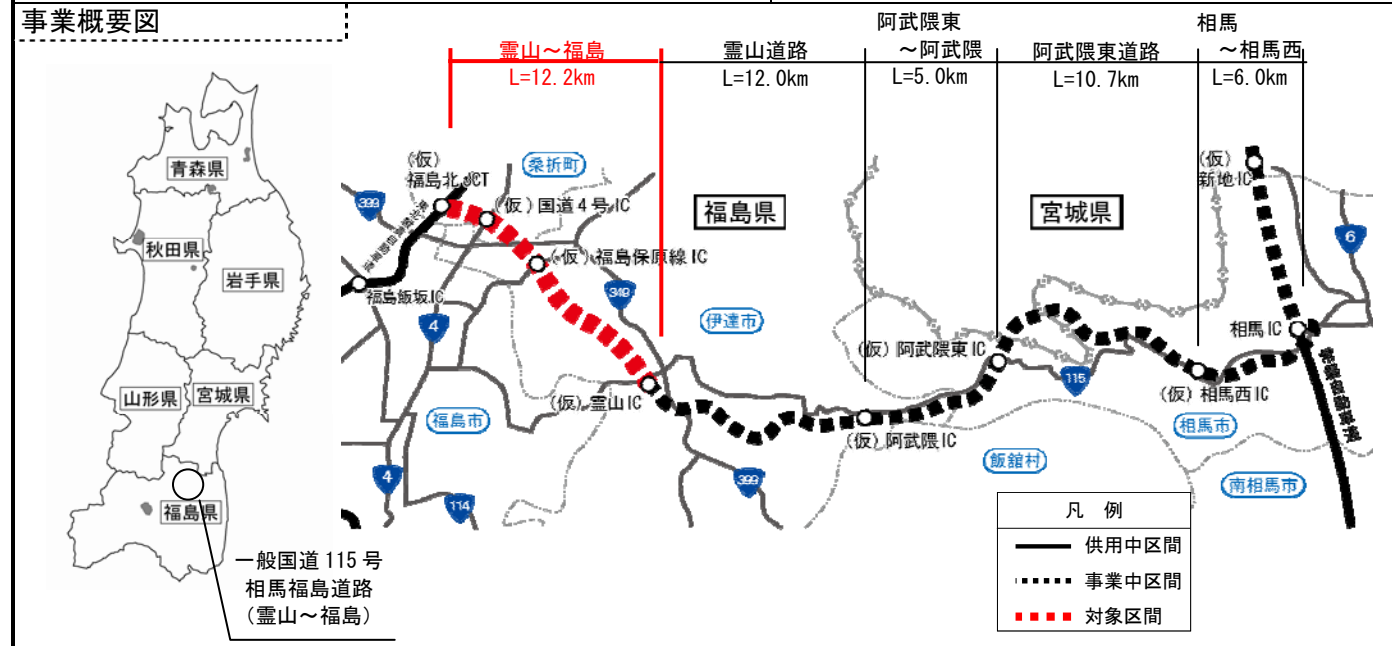
事業の概要

事業名	一般国道115号 相馬福島道路（霊山～福島）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町下小国 至：福島県伊達郡桑折町大字松原	延長	12.2km		

事業概要
相馬福島道路（霊山～福島）は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、伊達市霊山町下小国から桑折町大字松原に至る延長12.2kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から秋田県横手市に至る延長268kmの高規格幹線道路であり、これまでに95kmが供用している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークが強化されることで、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興支援が図られる。

全体事業費：約520億円 計画交通量：約13,500台/日



関係する地方公共団体等の意見
【福島県知事】復興リーディングプロジェクトとして福島県全体の復興に資する重要な路線であるため、早期の予算化と早期完成をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である
・東日本大震災の被災地域の復興に寄与するためにも、既に事業化された区間と合わせ、一刻も早く整備がなされるよう努力されたい。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H24.1.30）
都市計画決定手続き完了（H24.7.20）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：410億円 （事業費：380億円 維持管理費：30億円）	総便益：555億円 （走行時間短縮便益：478億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：36億円）	基準年 平成24年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2（交通量 -10%）	B/C=1.6（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.2（事業費変動 +10%）	B/C=1.5（事業費変動 -10%）		
		事業期間変動	B/C=1.2（事業期間変動+20%）	B/C=1.5（事業期間変動-20%）		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	福島都市圏の渋滞を回避した高速ネットワークが形成される		
		事故対策	○	死傷事故率の高い13箇所を含む区間の事故の減少が見込まれる ・死傷事故率の高い区間（100件/億台キロ以上） 【現況】13箇所 ※当該区間に並行する一般国道115号における死傷事故率		
		歩行空間	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	第三次救急医療施設（県立医大附属病院）への速達性の向上及び、安静搬送経路の確保（*事業中区間の効果を含む） ・相馬市（相馬市役所）から県立医大附属病院（福島市）へのアクセス時間 【現況】80分 ⇒ 【整備後】59分（21分短縮） ・相馬市等沿岸部における第三次救急医療施設（県立医大附属病院、東北大学病院等）への60分圏域外人口 【現況】11.4万人 ⇒ 【整備後】9.5万人（1.9万人減少） ・現道問題箇所の回避による安静搬送 【現況】急勾配区間8区間、線形不良箇所112箇所 ⇒ 【整備後】回避		
		地域経済	○	重要港湾相馬港の利用促進（*事業中区間の効果を含む） ・相馬港から福島、伊達市内の工業団地までの所要時間 【現況】80分 ⇒ 【整備後】56分（24分短縮）※15工業団地の平均値		
		災害	○	福島都市圏を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成（*事業中区間の効果を含む）		
環境		-	注目すべき影響はない。			
	地域社会	○	現道隘路区間を回避し、沿岸部と内陸部との交流を支援（*事業中区間の効果を含む） ・相馬ICから東北道福島飯坂ICまでの所要時間 【現況】77分 ⇒ 【整備後】38分（39分短縮）			
事業実施環境	○	整備に対する要望が強い。				

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により内陸部と沿岸部との地域間交流・連携の促進や、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。
※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。

1. 事業の概要

事業名	一般国道115号 相馬福島道路(霊山～福島)	事業区分	一般国道	事業主体	東北地方整備局
起終点	福島県伊達市霊山町下小国 ～福島県伊達郡桑折町大字松原	延長	12.2km		
事業概要 目的	・一般国道115号相馬福島道路(霊山～福島)は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、伊達市霊山町下小国から桑折町大字松原に至る延長12.2kmの自動車専用道路である。 ・本事業は、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークが強化されることで、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興支援を図る事業である。				
事業費	約520億円	3便益B/C	1.4		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等		評価
防災・災害時の救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災時には「くしの歯作戦」のルートとして自衛隊等も利用したが、福島都市圏の渋滞が迅速な救援活動に支障となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ※東日本大震災からの復興の基本方針 「以下により、災害に強い交通・物流網を構築する。 ・三陸道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化 ・日本海側との連携も含め東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保」 ※今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ 「東日本大震災からの教訓 ・広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」 ※東北圏広域地方計画 「総合的な災害対策の推進 ・ハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備、代替性(リダンダンシー)のある道路交通網の整備を推進する。」 	◎
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 相馬市等沿岸部は、第三次救急医療施設がないため市外の福島市へ約8割(84件/年)が搬送されている。 線形不良箇所が多く、消防署からは「国道115号は急勾配等の線形不良箇所があり、安定した走行ができず患者の症状が悪化したケースもある。」など搬送時の課題も指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ※東北圏広域地方計画 「広域的な救急医療ネットワークの構築 ・東北圏は、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多く、救急対応の向上には、地域の医療機関による連携とアクセス整備を行う必要がある。」 ※いきいきふくしま創造プラン 「救命救急センターの機能強化、ドクターヘリの運用や道路整備等による救命救急センターへのアクセスの向上、病院・診療所の連携の強化、情報伝達の迅速化、救急医療従事者の資質向上などにより救急医療の充実を図ります。」 	◎
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 急勾配区間や線形不良箇所が多く存在し、相馬～福島間の地域間連携や物資輸送に支障。 	<ul style="list-style-type: none"> ※福島復興再生基本方針 「避難解除等区域の復興及び再生の推進のために政府が着実に実施すべき施策に関する基本的な事項 ・早々地方の復興に重要な意義を有する東北中央自動車道(相馬市～福島市)の早期整備」 ※いきいきふくしま創造プラン 「七つの生活圏、市町村間を結ぶ交通ネットワーク確保 ・常磐自動車道、東北中央自動車道、会津縦貫道など、七つの生活圏と県外とを結び、縦横6本の連携軸で県土の国幹となる基幹的な道路ネットワークの整備を推進します。」 	○
その他	-		

(2) 事業の必要性

・災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークの強化など様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上				効果	評価
区間		リンクの評価			
		現状(整備前)	(目標)整備後		
福島市 (県庁所在地) (3次救急医療) (自衛隊駐屯地)	相馬市 (重要港湾)	D	(B) B	<ul style="list-style-type: none"> 現道は異常気象時通行規制区間に指定されている事により寸断される可能性があるため、災害危険性が高。また近傍の迂回路も脆弱である(Dランク)。 本道路は、相馬市～福島市間の最短時間経路となり、災害による通行止めが想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善される。 	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上					
リンクの評価			効果	評価	
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度			
9.9	1.0	9.9	当該リンクの整備により、福島市から相馬市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	・福島都市圏等を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成される。	○
住民生活	・第三次緊急医療施設(福島市)までの搬送時間が短縮され、安静搬送による患者への負担軽減が期待される。	◎
地域経済 地域社会	・現道隘路区間を回避するとともに、高速ネットワークが形成されることで相馬港をはじめとする沿岸部と内陸部との交流を支援する。	○
その他	-	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保が図られるとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none">・平成24年1月に計画段階評価手続きが完了している。・平成24年7月に都市計画決定手続きが完了している。・福島県をはじめ関係市町村は、福島県全体の復興に資する重要な路線として当該区間の早期事業着手を要望している。
--------	--

福島県	「当該事業の早期予算化をお願いします。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。なお、東日本震災の被災地域の復興に寄与するためにも、既に事業化された区間と合わせ、一刻も早く整備がなされるよう努力されたい。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「太平洋沿岸部と内陸部を結ぶことで物流や人の交流などが活発になり東日本震災からの復興に大きく貢献」、 「原発事故による避難者等の帰宅支援等にも貢献する重要な事業」との意見を頂いた。

5. 対応方針

・当該事業により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により内陸部と沿岸部との地域間交流・連携の促進や、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興に寄与する等、の効果が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。