

平成23年度第三次補正予算に係る新規事業採択時評価

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|---|--------|----------------|------------|---------|
| 事業名 | 東北中央自動車道路（相馬～相馬西） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 東北地方整備局 |
| 起終点 | 福島県相馬市今田～福島県相馬市山上 | 事業延長 | 約6km | | |
| 事業概要 目的 | ・東北中央自動車道は、福島県相馬市から秋田県横手市を結ぶ総延長約270kmの高規格幹線道路。 ・本事業は、常磐自動車道（相馬）と東北道を連絡し、太平洋岸の大規模地震による被害発生時の救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送、孤立地域の解消等を支える基幹経路となるなど、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約220億円 | 3便益B/C | 相馬JCT～霊山IC:1.1 | 相馬～相馬西: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 | |
|--------------|---|--|
| 防災・災害時の救助活動等 | <p>【 i ）緊急物資の円滑な輸送の確保】 ・被災地への救援・救助は縦軸（国道4号）から横軸「くしの歯」により実施。特に原発事故により関東方面からの継続的に寸断され、重要な連絡路として機能 ・沿岸部から内陸部まで、1時間圏外、隘路（Imax=5.6%、Rmin=90m）が障害であるため、円滑な輸送確保が課題</p> <p>【 ii ）救助・救援活動の支援】 ・内陸部に集積する災害復興拠点や病院との連携強化が課題</p> | <p>※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。 ・三陸縦貫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」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「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。」</p> <p>※福島県復興ビジョン 「横軸としての太平洋側と日本海側を結ぶ東北中央自動車道や浜通りと中通りを結ぶ国道・県道、縦軸としての浜通りを南北に結ぶ常磐自動車道など、県土の骨格を形成する縦・横6本の基幹的道路の早期整備や、JR常磐線の早期復旧・基盤強化の促進を行い、相双地方の復興を支援する。」</p> |
| 住民生活 | <p>【 i ）救急医療施設への速達性の向上】 ・被災地である沿岸3市町は、高度医療空白地域で、最寄3次救急医療施設は福島市の施設となるが、3次救急医療施設60分圏域の人口は約6千人、約5%に過ぎず、救急搬送圏の拡大が課題</p> <p>【 ii ）他の交通機関への利便性の向上】 相馬港から陸上出入貨物は、内陸部へ3割程度のみ。相馬港では、内陸部との連携による物流増大、コンテナ貨物に対応した整備を進めている ・多くの企業が沿岸部～内陸部の連携拡大、輸送時間短縮を期待</p> | <p>※東北圏広域地方計画 「東北圏では、病院や診療所が特に中山間地域や沿岸地域で不足しており、人口あたり医師数は全国平均をした回っている。また、広い圏土を反映し、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域も多い現状にある。」</p> |
| 地域社会 地域経済 | <p>【 i ）地域経済・文化の中心都市への速達性の向上】 ・国道115号は内陸部と沿岸部を連絡する唯一の緊急輸送路であるが、隘路が障害となる上、通行止めが多発（11回/10年）する等、安全性・信頼性の確保が課題</p> <p>【 ii ）周辺市町村の連携強化】 ・大震災からの早期復旧、復興のため基幹産業である製造業（福島市が出荷額で東北3位、米沢市は同4位）の復興等が必要。しかしながら、相馬港からの陸上出入貨物は内陸部へは3割程度のみであり、内陸部との連携による物流増大、コンテナ貨物に対応した整備が課題。</p> <p>【 iii ）産業拠点と連結性の向上（分断防止）】 ・内陸～沿岸部は、ふくしま広域観光圏を形成、滞在・周遊型観光の推進のため広域連携・交流の支援が課題</p> | <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「国際物流の動き、特にアジア経済の力強い成長などアジアダイナミズムを取り込み、産業の力を高めていくための太平洋側と日本海側を結ぶネットワーク強化」</p> <p>※福島県復興ビジョン 産業の再生・発展に向けた基盤づくり:「産業・物流の拠点となる、小名浜港や相馬港、工業団地などの復旧と整備、災害に強く広域交通ネットワークの拠点である福島空港の積極的な活用を図るとともに、高速交通道路網や高速情報通信基盤の整備を促進する」</p> |
| その他 | — | — |

(2) 事業の必要性

・「東北圏広域地方計画」や「東日本大震災からの復興の基本方針」「福島県復興ビジョン」等の内容と、当該事業の目的や想定される効果の整合が図れており、沿岸部における孤立防止・円滑な救助救援等の復旧支援など災害に強い地域づくり、地域間の広域的な連携の強化、平常時も含めた救急搬送のための速達性確保といった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 | | | | | |
|-------------------|----------------|-------------|-------------|--|----|
| 区間 | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 現状 (整備前) | (目標) 整備後 | | |
| 相馬市 (重要港湾) | 福島市 (県庁所在地) | D | → (B) B | ・現道は、隘路箇所(幅員5.5m未満)、特殊通行規制区間(土砂崩落)が存在し、近傍の迂回路も脆弱であり災害危険性が高い(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、地域の孤立も解消。 | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| リンクの評価 | | | 改善度 | 効果 | 評価 |
| 弱点度 (整備前) | 弱点度 (整備後) | | | | |
| 9.6 | 1.3 | 7.1 | | 当該リンクの整備により、相馬市から福島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 | 【i】緊急物資の円滑な輸送の確保】 ・隘路区間、通行規制区間の解消 ・救援物資輸送の拠点である広域陸上輸送拠点(福島トラックターミナル、消防学校、あずま総合運動公園)が集積する福島市～被災地間の連絡時間を短縮⇒相馬市～福島市(78分→56分)(うち当該区間6分短縮) 【ii】救助・救援活動の支援】 ・被災地から高度医療施設(県立医大病院(福島市))までのアクセスを改善し、60分圏カバー人口率を向上(被災地(沿岸3市町)の60分圏カバー人口率5.2%→21.4%) | ◎ |
| 住民生活 | 【i】救急医療施設への速達性の向上】 ・沿岸地域の3次救急医療施設である県立医大病院(福島市)への救急搬送の速達性・安定性が向上、沿岸地域の3次救急医療施設60分圏域人口が約2.6万人(21%)と現況に比べ16ポイント増加⇒相馬市～県立医大病院間(81分→45分)36分短縮(うち当該事業20分短縮) 【ii】他の交通機関への利便性の向上】 ・重要港湾相馬港への連絡時間を短縮し、内陸部からの域内港湾利用率向上、取扱い貨物増加が期待[工業拠点～相馬港 80分→60分](うち当該区間6分短縮) | ◎ |
| 地域経済 地域社会 | 【i】地域経済・文化の中心都市への速達性の向上】 ・2次生活圏中心都市間(福島市、相馬市)の所要時間短縮により広域的な連携に貢献⇒相馬市～福島市(78分→56分)(うち当該区間6分短縮) 【ii】周辺市町村との連携強化】 ・相馬港への連絡時間を短縮し、新規企業立地及び内陸部からの域内港湾利用率、取扱い貨物増加が期待される⇒福島・伊達市内工業団地～相馬港(80分→60分)(うち当該区間6分短縮) 【iii】産業拠点と連結性の向上(分断防止)】 ・ふくしま観光圏(二本松市・福島市・伊達市・相馬市)の連絡時間短縮(相馬市～福島市間65分→45分)(うち当該区間6分短縮)により滞在時間の増加が期待される | ◎ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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、内陸部～沿岸部間の信頼性・安全性の高い緊急輸送路確保など津波への適応性が改善するとともに、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、東北地方全体のリダンダンシーの向上につながるなど、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">・道路が通る概ねのルートを公表し、地域の意見を聞きながら、概ねのルート及びIC位置を確定した。・福島県をはじめ関係市町村は、当該道路を復興道路として位置付け、重点的な予算配分と早期全線整備を図ることを要望している・都市計画区域外であるため、都市計画決定の必要性はなく、また、2車線整備のため法アセス、条例アセスの基準に該当しないため、これらに基づくアセスは実施しない |
|--------|---|

| | |
|------------------------------|---|
| 福島県 | 本路線は、県の骨格をなす重要な路線であることから、当該事業の予算化をお願いします。 |
| 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。」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。 |

5. 対応方針

| |
|--|
| <p>当該事業により、沿岸部と内陸部(県庁・緊急支援物資物流拠点)を結ぶ横断軸が強化され、相馬市～福島市間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となり、迅速な復旧活動や被災地域の復興を支援すること、さらに、ミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携に貢献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。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p> |
|--|