

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（相馬～福島） 一般国道115号 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
 東北中央自動車道（相馬～福島）は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。
 霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を構成し、福島県伊達市霊山町下小国から福島県伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の一般国道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（相馬～福島）は、相馬地方～福島地方の連携を強化し、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、地域産業の復興支援、観光振興の支援を目的とした東北中央自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路事業である。

事業概要図

【位置図】

【標準横断面図】

【事業概要】

（終点）伊達郡桑折町大字松原 L=12.2km （起点）伊達市霊山町下小国

（供用前現道）（供用後現道）

（供用前現道→当該路線）（供用直前年次） H27年度 （供用後年次） R4年度

（供用前現道→供用後現道）（供用直前年次） R1年 （供用後年次） R2年

凡例：
 開通済：実線
 事業中：点線
 未事業化：空白
 その他道路凡例：
 評価対象区間：赤線
 高規格幹線道路：青線
 地域高規格道路：緑線
 一般国道：黄線
 主要地方道・県道：紫線
 車線数：
 4車線：太線
 2車線：細線
 その他凡例：
 県庁：赤丸
 市役所：青丸
 役場：黄丸
 H27センサス交通量：赤点
 主要洗濯箇所：赤点

事業の効果等	事業期間	事業化年度：平成25年度 都市計画決定：平成24年度	用地着手：平成26年度 工事着手：平成26年度	供用年：(当初) — / H34年度 (実績) — / R 3年度	変動	0.9倍	
	事業費	計画時 (名目値) — / 520億円 (暫定/完成) (実質値) — / 572億円	実績 (名目値) — / 1,025億円 (暫定/完成) (実質値) — / 1,035億円		変動	2.0倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / 13,500台/日	実績 (暫定/完成) — / 6,500台/日		変動	48%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	39.2 → 75.7 km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R4年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	31.8 → 21.2件/億台キロ (供用直前年次) R1年 (供用後年次) R2年			
	費用対効果分析結果 (当初)	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 基準年 平成24年 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				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C 0.9 (0.8) 総費用 2,824億円 事業費：2,571億円 維持管理費：253億円	総便益 2,499億円 基準年 令和4年 走行時間短縮便益：2,163億円 走行経費減少便益：275億円 交通事故減少便益：61億円					
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 ・特になし
	交通量変動の理由 ・計画時は、震災前のH170Dで推計しているが、実績は震災により相双地方からの発生集中交通量がH170Dに比べて減少しているためと推測される。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分⇒整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③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 (福島県の第一次緊急輸送道路(国道115号：相馬～福島間)に位置付け) <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・特になし
	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 ・「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 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC)及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC) 開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC) 開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT) 開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC) 開通	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・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 ・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 ・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。

※ B/Cの上段の値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段()書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。