

新規事業採択時評価結果（平成20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：深澤 淳志

事業の概要

事業名	一般国道115号 霊山道路	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石田 至：福島県伊達市霊山町下小国	延長	12.0km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道115号は、相馬市から福島市を経て猪苗代町へ至る延長約109kmの幹線道路であり、福島県の相双地域と県北地域を結ぶ連携軸として、特に観光や緊急医療の面で重要な役割を担う路線である。</p> <p>このうち相馬市山上～東玉野間10.7kmは、急勾配、急カーブが連続しており事故が多発していることから、直轄事業として「阿武隈東道路」を事業化しているが、当区間についても急勾配、急カーブが連続していることから事故が多発しており優先的に整備を図るものである。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>霊山道路は、相馬・福島間の定時性、速達性の確保とともに、緊急輸送路（第1次確保路線）としての信頼性向上を図る。また、高次医療施設へのアクセス向上や地域商工業の活性化、松川浦や霊山県立自然公園をはじめとする観光振興による地域活性化に寄与するものである。</p>					
全体事業費	332億円	計画交通量	8,500台/日		
<p>事業概要図</p> <p>The map shows the project route from Iwada to Fukushima. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Route: 霊山道路 延長=12.0km Geographic markers: 相馬市, 伊達市, 福島市, 霊山町, 石田, 小国 Infrastructure: 丸森霊山線, 阿武隈東道路, 松川浦, 霊山県立自然公園 Local facilities: パーシモンカントリークラブ, 小国川, 広瀬川 Technical details: 線形不良連続区間 (平均勾配 6%~7%), 異常気象時 通行規制区間 (連続雨量120mm), 曲線半径 ≤ 150m: 48箇所 Traffic: 3,680台/日 (H17) 幅員6.5m 2車線 </p>					

関係する地方公共団体等の意見

地元市町村からなる国道115号（福島霊山相馬間）整備促進期成同盟会や、伊達地方町村会議長会からは毎年整備着手に対する強い要望がある。また、相馬港の物流を担う運送事業者が、関係市町村及び道路管理者と合同で現地調査を行い、危険箇所を指摘するとともに国道115号（相馬～福島）の整備を要望する（H19.7.30）など、物流効率化の観点からも強い要望がある。また、計画内容に関して福島県知事のご意見を改めて伺った結果、異存ない旨の回答を頂いている。

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。
 環境影響評価を実施し、福島県、伊達市とルート・道路構造について確認しており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：284億円 （事業費：261億円 維持管理費：23億円）	総便益：394億円 （走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：35億円）	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.6（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費 +10%）	B/C=1.5（事業費 -10%）	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	歩行空間	注目すべき影響はない。		
		渋滞対策	-		
		事故対策	福島県内平均死傷事故率の約2倍の箇所が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。 （現況：149件/億台キロ） 【死傷事故率】 149件/億台キロ（現況） [死傷事故率比（県内平均比）=2.1] 【その他の特徴】 並行現道区間は平面線形及び縦断線形の隘路区間。 （曲線半径 ≤ 150m：48箇所、縦断勾配 ≥ 6%：1.3km）		
	社会全体への影響	住民生活	◎ 高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設福島県立医科大学付属病院へのカバー圏人口（60分圏域）が約1千人増加。）		
		地域経済	◎ 観光地へのアクセス性向上 （霊山や松川浦など観光地のアクセス向上により広域観光ルートの形成を支援する道路である。）		
		災害	◎ 代替路の確保 （当該区間の通行止め時（過去10年間で8回、延べ722時間）における代替路線機能を有する路線である。また、相双地域と中通りを結ぶ唯一の緊急輸送路第1次確保路線として信頼性向上が図られる。） 相馬市→福島市： 当該区間が通行止めの場合（国道4号・国道6号利用）：99km、144分の迂回が発生 →整備後（国道115号利用）：50km、52分（通行規制時の迂回時間約90分が解消）		
		環境	-		
地域社会	○ 主要都市間のアクセス向上 （相双地域と福島地域のアクセス性向上が見込まれる道路である：相馬市～福島市の所要時間：61分→52分）				
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ことから、事業採択時の前提条件が確保できる。また、当該事業箇所の並行現道区間における線形不良区間等の回避や法面崩落等に対する安全性の確保、高次医療施設へのアクセス時間短縮、産業支援等、当該事業の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。以上のことから、本事業を採択した。

※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。