

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課

担当課長名：川崎 茂信、伊勢田 敏

事業名	常磐自動車道（いわき中央～亶理） 一般国道6号 仙台東部道路（亶理～仙台港北）	事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：福島県いわき市好間町北好間（いわき中央IC） 至：宮城県仙台市宮城野区中野（仙台港北IC）			延長	150km
事業概要	常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に重要な役割を果たす道路である。 仙台東部道路は、仙台都市圏高速環状ネットワークの一部を形成するとともに、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港、仙台空港へのアクセスの向上、物流ネットワークの機能強化等に重要な役割を果たす道路である。				
S61年度事業化	S60年度都市計画決定 (H8年度変更)	S63年度用地着手	S63年度工事着手		
全体事業費	約 6,328億円	事業進捗率	77%	供用済延長	150km
計画交通量	10,500～43,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 732 / 9,939億円 事業費：694 / 8,457億円 維持管理費：38 / 1,482億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 947 / 24,464億円 走行時間短縮便益：968 / 21,285億円 走行経費減少便益：-36 / 2,340億円 交通事故減少便益：15 / 838億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	: B/C = 1.2 (交通量 -10%)		B/C = 1.4 (交通量 +10%)		
事業費変動	: B/C = 1.4 (事業費 -10%)		B/C = 1.2 (事業費 +10%)		
事業期間変動	: B/C = 1.4 (事業期間-2年)		B/C = 1.2 (事業期間+2年)		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援（国際拠点港湾（旧特定重要港湾）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）</li> <li>・災害への備え（緊急輸送道路が通行止め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）</li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他 18項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>常磐自動車道の4車線化については、東日本大震災及び原子力発電所事故の被災地における早期復興や持続的な発展を着実に進める上で必要不可欠である高速道路ネットワークの機能強化、常磐道の全線開通による交通量の増加に伴う交通渋滞や交通事故等による通行障害への対応が喫緊の課題であると、福島県知事（常磐自動車道建設促進期成同盟会等）、宮城県知事、高速自動車道整備促進に関する浜通り地方議会連絡協議会（仙台市議会他17市議会）、高規格道路整備促進期成同盟会（いわき市長等）、基幹交通網の早期復旧と整備促進に関する特別委員会（相馬市）より要望されている。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	常磐道の全線開通（平成27年3月）により交通量が増大し、平均交通量は最大で19,500台/日である。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成6年3月に仙台空港IC～仙台東IC間、平成7年7月に岩沼IC～仙台空港IC間、平成11年3月にいわき中央IC～いわき四倉IC間、平成13年8月に亶理IC～岩沼IC間及び仙台東IC～仙台港北IC間、平成14年3月にいわき四倉IC～広野IC間、平成16年4月に広野IC～常磐富岡IC間、平成21年9月に山元IC～亶理IC間、平成24年4月に南相馬IC～相馬IC間、平成26年12月に浪江IC～南相馬IC間及び相馬IC～山元IC間、平成27年3月に常磐富岡IC～浪江IC間が暫定供用。</p> <p>残事業の内容は、いわき中央IC～広野IC間及び山元IC～岩沼IC間の4車線化工事。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。				
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。				

