

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村上 一弥

事業名	一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） りょうぜん ふくしま 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 だて りょうぜんまちしもおくに 至：福島県伊達郡桑折町大字松原 だて こおりまち まつばら	延長	12.2 km		
事業概要	<p>一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの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。</p> <p>霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H25年度事業化	H24年度都市計画決定	H26年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約730億円	事業進捗率	44%	供用済延長	-km
計画交通量	10,500台/日（相馬～福島）				
費用対効果分析結果	<p>B/C：（事業全体） 1.1（1.1） （残事業） 2.2（2.1）</p>	<p>総費用：（残事業）/（事業全体） 456億円/1,950億円</p> <p>（事業費：408億円/1,824億円） （維持管理費：48億円/125億円）</p>	<p>総便益：（残事業）/（事業全体） 1,012億円/2,116億円</p> <p>（走行時間短縮便益：870億円/1,758億円） （走行経費減少便益：62億円/216億円） （交通事故減少便益：80億円/80億円）</p>	<p>基準年： 平成29年</p>	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=0.96～1.2（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C=1.9～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.04～1.1（事業期間±1年） B/C=2.1～2.3（事業期間±1年）</p>				
事業の効果等	<p>①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬 - 福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況：79分→整備後：39分）</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況75分→整備後59分） 他15項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。また、県費用分担に対する全面的な財政支援と、事業が完成するまでの安定した予算確保をお願いします。</p> <p>○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の整備促進について」要望あり ・福島県知事 ・桑折町長 ・福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長） ・福島市、米沢市、相馬市、伊達市議会連絡協議会（伊達市議会議長） ・福島商工会議所、相馬商工会議所、米沢商工会議所 ・福島県道路利用者会議（自動車会議所）</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・阿武隈東道路 延長10.5kmが平成29年3月に開通</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・平成25年度に事業化し、事業進捗率44% うち用地進捗率100%</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度 阿武隈東～阿武隈 延長5.0km、霊山道路 延長12.0km 開通予定 ・平成31年度 相馬～相馬西 延長6.0km 開通予定 ・平成32年度 霊山～福島 延長12.2kmのうち、(仮)霊山IC～(仮)福島保原線IC 延長7.4km、(仮)国道4号IC～(仮)福島北JCT 延長2.0km 開通予定</p>				

施設の構造や工法の変更等

- ・スリップフォーム側溝やコンパクト支承の採用により、コスト縮減を図る

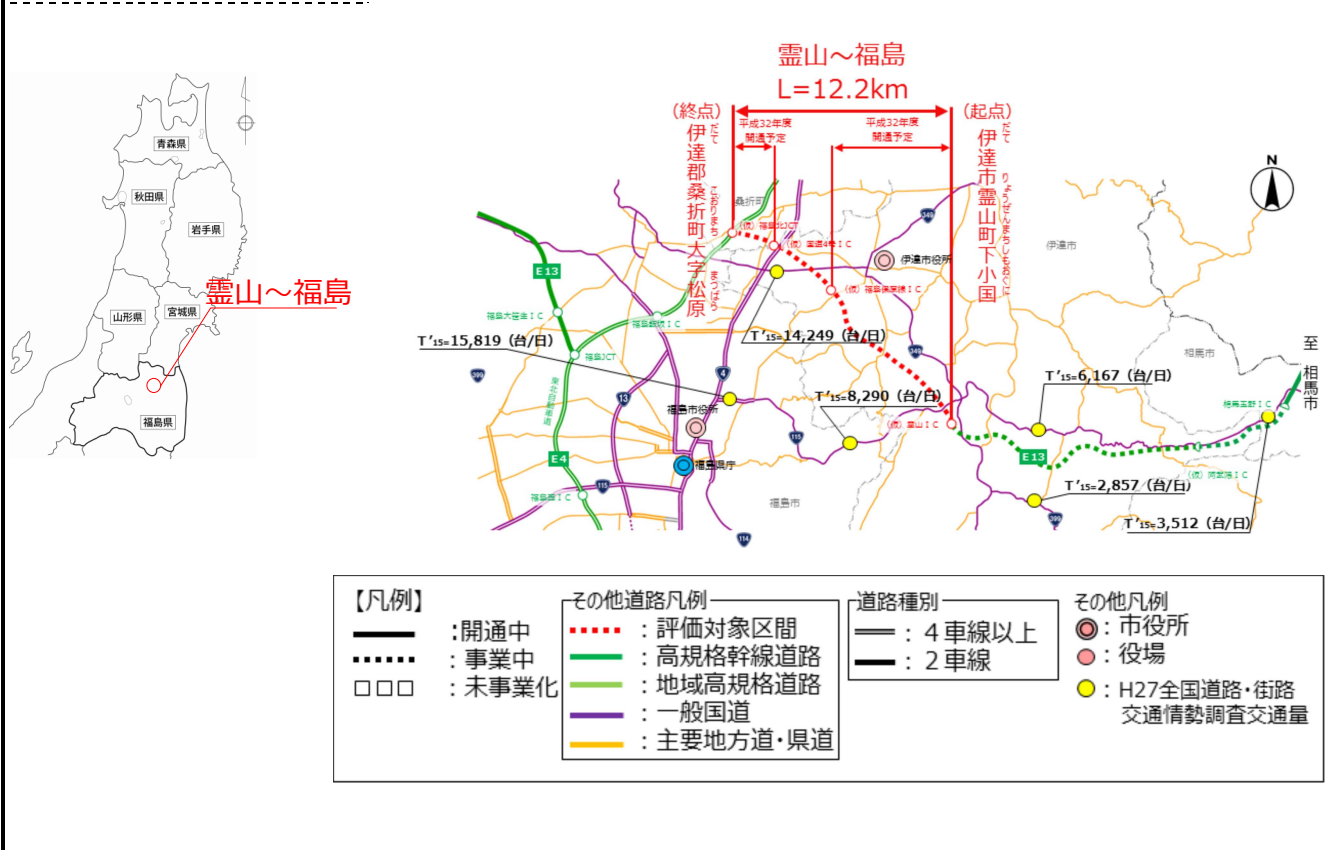
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による復興支援を図るとともに、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い

事業概要図



- ※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。