

## 1. 事業概要

- 起 終 点：福島県伊達市霊山町下小国～伊達郡桑折町大字松原
- 延 長 等：12.2km (2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約520億円
- 計画交通量：約13,500台/日

| 乗用車類      | 小型貨物      | 普通貨物      |
|-----------|-----------|-----------|
| 約9,600台/日 | 約2,000台/日 | 約1,900台/日 |



図2 事業位置図

当該路線は、東日本大震災復興基本法第18条に基づく「復興構想会議」における提言の中で、『太平洋と東北道を繋ぐ横断軸の強化について、重点的に進めるべきである』と明記。  
また、福島復興再生特別措置法第5条1項に基づく「福島復興再生基本方針」において『相馬福島道路は早期整備を着実に進める』と明記。

## 2. 道路交通上の課題

### ①防災・災害時の救助活動等

東日本大震災時には「くしの歯作戦」の救援ルートとして自衛隊等も利用したが、福島都市圏の渋滞が復興支援に支障となった(自衛隊ヒアリング結果)【写真1】

### ②住民生活

相馬市等沿岸部は、第三次救急医療施設がないため市外の福島市へ約8割(84件/年)が搬送されている【図3】  
線形不良箇所が多く、消防署からは搬送時の課題も指摘されている【ヒアリング結果】

#### ■相馬消防署の声

##### 『患者の症状が悪化した』

国道115号は急勾配等の線形不良箇所があり、安定した走行ができず患者の症状が悪化したケースもある



写真1 福島都市圏の渋滞状況



図3 第三次救急医療施設への搬送件数 (H21～23)

### ③地域経済・地域社会等

急勾配区間や線形不良箇所が多く存在し、相馬～福島間の地域間連携や物資輸送に支障【写真2、図4】



写真2 現道の線形不良箇所

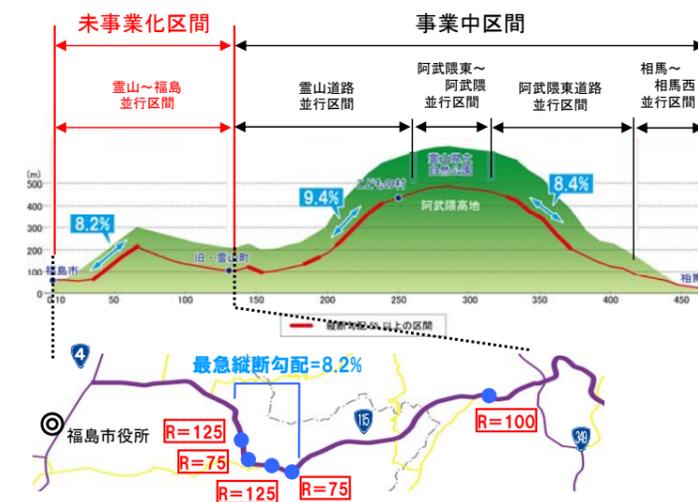


図4 国道115号の隘路状況

## 3. 整備効果《防災面等の課題に対する効果》

※既事業中区間の効果を含む

### 効果1 防災・災害時の救助活動等

福島都市圏等を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成される【図5】

### 効果2 住民生活

第三次救急医療施設までの搬送時間が短縮され、安静搬送による患者への負担軽減が期待される

- ①搬送時間を約21分短縮
- ②線形不良箇所112箇所を全て回避
- ③急勾配区間8区間を全て回避

### 効果3 地域経済・地域社会等

現道隘路区間を回避するとともに、高速ネットワークが形成されることで相馬港をはじめとする沿岸部と内陸部との交流を支援する【図5】



図5 内陸部と沿岸部の高速ネットワーク

### 費用対便益の詳細

| B/C |  | 1.4 | 総費用   | 410億円 | 総便益            | 555億円 | 基準年    |
|-----|--|-----|-------|-------|----------------|-------|--------|
|     |  |     | 事業費   | 380億円 | 走行時間短縮便益：478億円 |       | 平成24年度 |
|     |  |     | 維持管理費 | 30億円  | 走行経費減少便益：41億円  |       |        |
|     |  |     |       |       | 交通事故減少便益：36億円  |       |        |

・経済的內部収益率(EIRR)：5.8%

※総費用・総便益については、基準年(H24)における現在価値を記入  
※便益には3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上

一般国道115号(東北中央自動車道) 相馬福島道路(霊山~福島)に係る新規事業採択時評価

そうま 福島 相馬

3. 整備効果 <<防災面の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 【評価:◎】

●相馬市～福島市の評価

|    |   |             |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標)<br>整備後 |
| D  | → | B           |

現況:主経路(国道115号)に通行規制箇所があるため、評価レベルはDとなる。

整備後:当該事業のルートが隘路箇所(幅員5.5m未満)、通行規制箇所を避けて計画しており、災害危険性はないが、迂回路がないため評価レベルはBとなる。

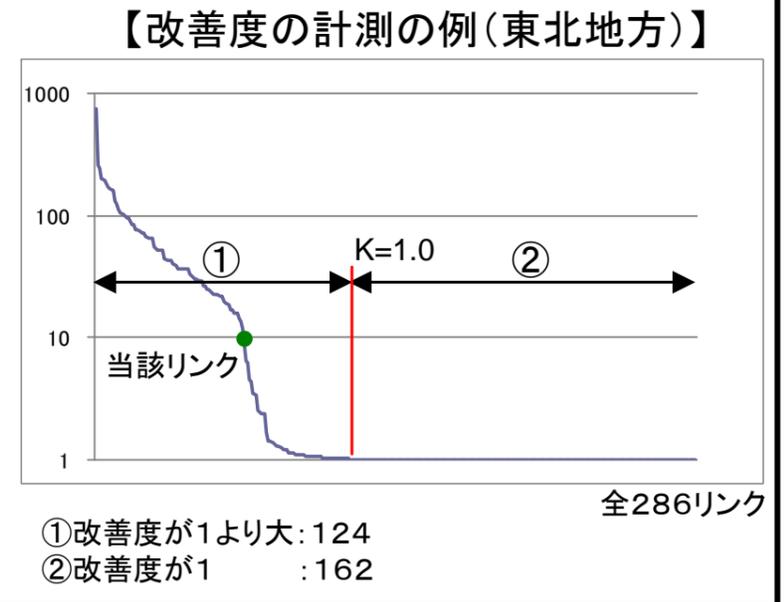
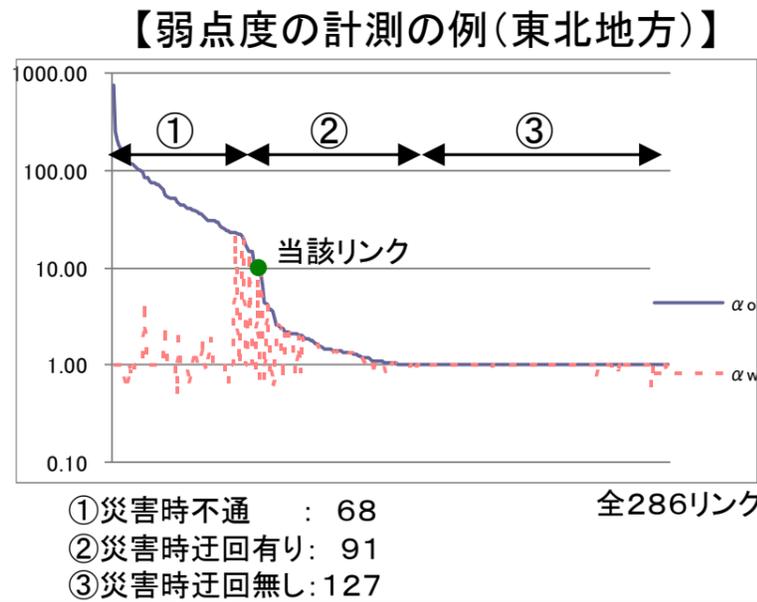
※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

|  | ランク | 耐災害性 | 多重性 |
|--|-----|------|-----|
|  | A   | あり   | あり  |
|  | B   | あり   | —   |
|  | C   | なし   | あり  |
|  | D   | なし   | なし  |

②市町村間等の連結性の向上 【評価:◎】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC、主要都市・拠点及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|----------|----------|-----|
| 9.9      | 1.0      | 9.9 |



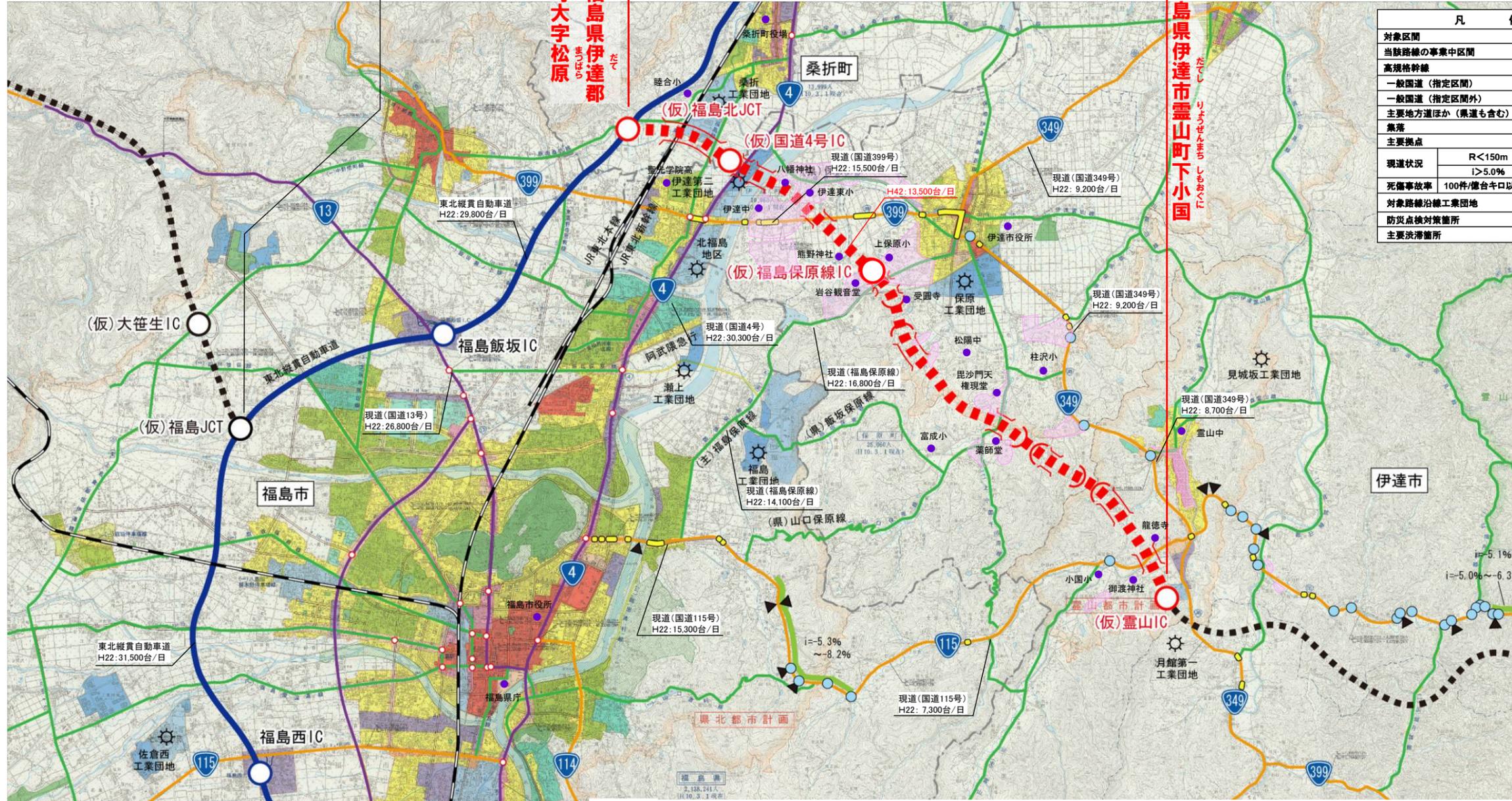
# 一般国道115号(東北中央自動車道) 相馬福島道路(霊山~福島)に係る新規事業採択時評価

## 一般国道115号 相馬福島道路

りょうぜん ふくしま  
**霊山~福島**  
**L=12.2km**

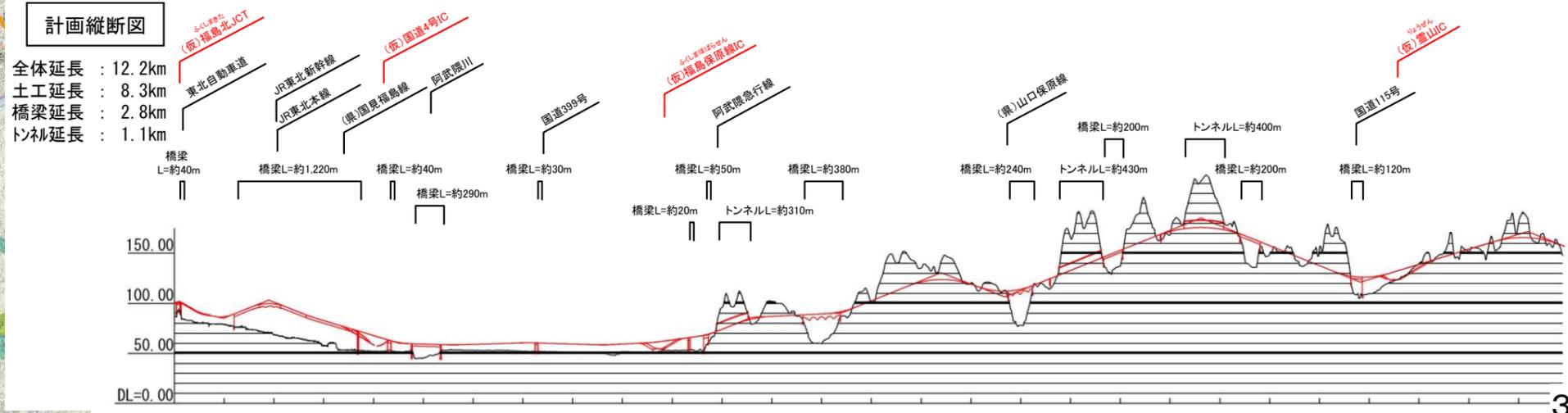
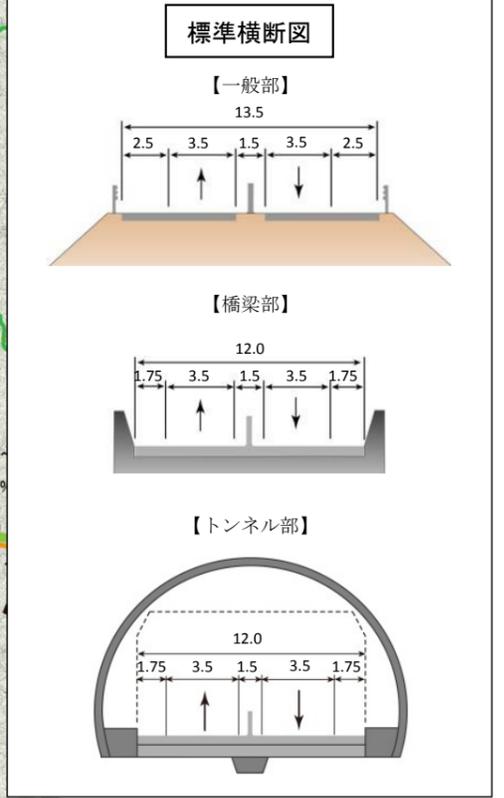
霊山道路(事業中)  
**L=12.0km**

東北中央自動車道(福島~米沢)(事業中)  
 直轄高速 L=28.0km  
 H29開通予定



| 区分                   | 凡例  | 備考                                   |
|----------------------|-----|--------------------------------------|
| 都市計画区域               | --- |                                      |
| 市街化区域                | --- |                                      |
| 第一種低層住居専用地域          | ■   | ①②③                                  |
| 第二種低層住居専用地域          | ■   | ④⑤                                   |
| 第一種中高層住居専用地域         | ■   | ⑥                                    |
| 第二種中高層住居専用地域         | ■   | ⑦                                    |
| 第一種住居地域              | ■   | ⑧                                    |
| 第二種住居地域              | ■   | ⑨                                    |
| 準住居地域                | ■   | ⑩                                    |
| 近隣商業地域               | ■   | ⑪⑫⑬                                  |
| 商業地域                 | ■   | ⑭⑮                                   |
| 工業地域                 | ■   | ⑯                                    |
| 工業専用地域               | ■   | ⑰                                    |
| 高度利用地区               | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 防火地域                 | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 準防火地域                | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 風致地区                 | ■   | 第1種 国土交通省告示第100号<br>第3種 国土交通省告示第100号 |
| 都市計画道路               | --- |                                      |
| 公園                   | ■   |                                      |
| 緑地                   | ■   |                                      |
| 墓                    | ■   |                                      |
| 土地区画整理事業             | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 地区計画区域               | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 都市計画法第34条第11号指定区域    | ■   | 国土交通省告示第100号                         |
| 平成17年人口集中地区(D, I, D) | ■   | 国土交通省告示第100号                         |

| 凡例             |                  |
|----------------|------------------|
| 対象区間           | ■■■■             |
| 当該路線の事業中間      | ■■■■             |
| 高規格幹線          | ■■■■             |
| 一般国道(指定区間)     | ■■■■             |
| 一般国道(指定区間外)    | ■■■■             |
| 主要地方道ほか(県道も含む) | ■■■■             |
| 養路             | ■■■■             |
| 主要地点           | ●                |
| 現道状況           | R<150m<br>i>5.0% |
| 死傷事故率          | 100件/僅台キロ以上      |
| 対象路線沿線工業団地     | ⊙                |
| 防災点検対策箇所       | ▲                |
| 主要洗滌箇所         | ○                |



計画縦断面

全体延長 : 12.2km  
 土工延長 : 8.3km  
 橋梁延長 : 2.8km  
 トンネル延長 : 1.1km

(第三次救急医療施設)  
 福島県立医科大学附属病院



# 一般国道115号（東北中央自動車道）相馬福島道路（霊山～福島）における計画段階評価【参考①】

## 1. 福島県北部地域の課題

### ①重要となる内陸部との経路が脆弱

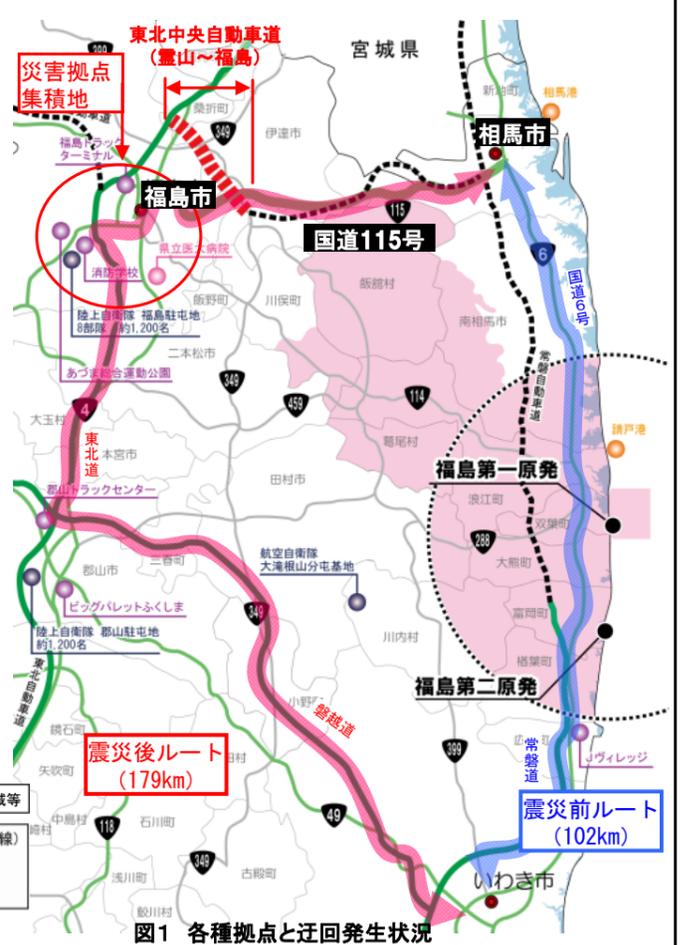
○相馬～福島間を結ぶ国道115号は、内陸と被災地を結び、東日本大震災においても支援ルートとして機能したが、万が一寸断した際には代替路が確保できていない（図1）

○原発の影響に伴う国道6号の通行止めにより、相馬市～いわき市間の交通は、脆弱な国道115号を経由する広域迂回を強いられている（図1）

※迂回ルートは第1次緊急輸送道路を設定  
（震災前102km → 震災後179km(77kmの増加)）

東日本大震災からの復興の基本方針抜粋  
（H23.8東日本大震災復興対策本部）

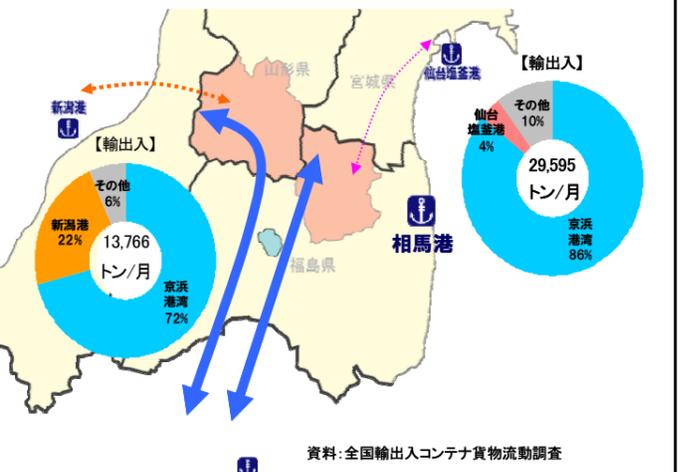
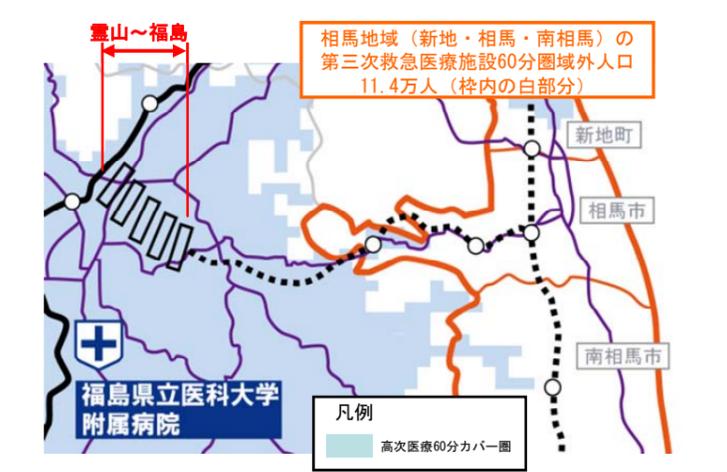
三陸縦貫道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化



### ②内陸と沿岸の連携 （第三次救急医療施設へのアクセスと産業の連携）

○相馬地域から第三次救急医療施設への60分圏域外人口が多数存在（図2）

○コンテナ貨物が集積する内陸部からの最寄り港湾は相馬港であるが、多数が京浜港を利用しており、産業面において内陸部と沿岸部の連携が不十分（図3）



## 2. 原因分析

①相馬～福島間の第1次緊急輸送道路は国道115号のみだが、災害等に対し脆弱であり、信頼性が低い

○国道115号は過去10年間（H14～H23）で自然災害等による全面通行止めが9回発生（写真1、図4）  
（H18.6は大雨による土砂災害で約1ヶ月の通行止め）



写真1 H18.6土砂災害時の状況

②相馬～福島間を結ぶ国道115号は速達性が確保できていない

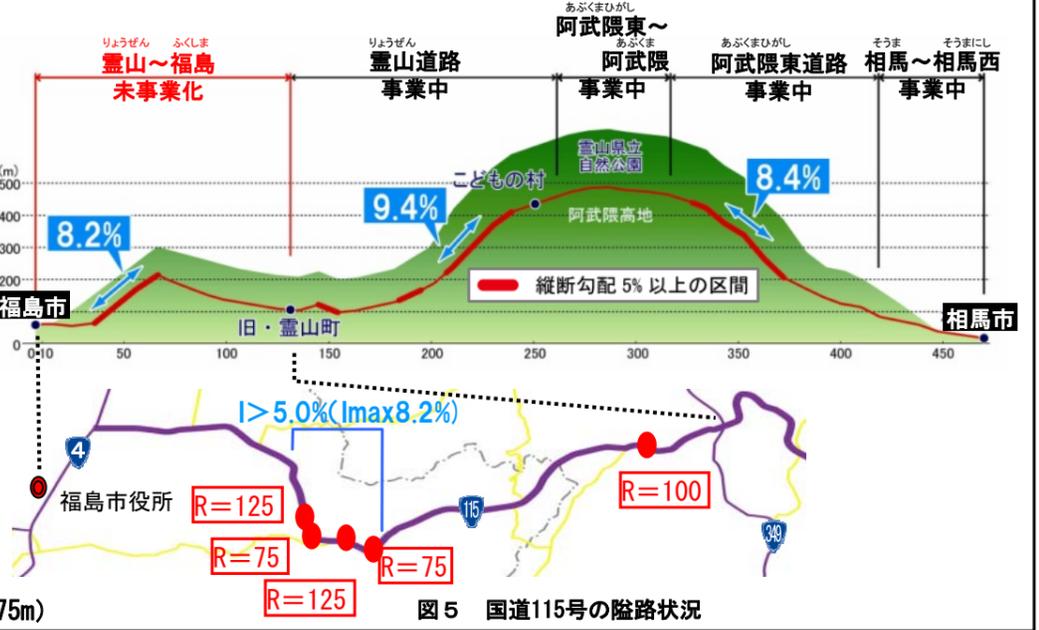
○国道115号は現道隘路や福島都市圏の交通混雑により速達性を確保できない（写真2・3、図5）



写真2 福島都市圏の渋滞状況



写真3 現道の線形不良箇所（R=75m）



## 3. 政策目標

- ①復興支援のための東西軸構築
- ②第三次救急医療施設への速達性確保
- ③工業拠点と港湾・IC間の連携強化による産業支援

# 一般国道115号（東北中央自動車道）相馬福島道路（そうま 霊山～ふくしま 福島）における計画段階評価【参考②】

## 4. 対策案の検討

| 評価軸  | 【案①】北廻り直結案(約13km)<br>伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案   | 【案②】南廻り直結案(約18km)<br>霊山ICから国道115号現道と一部並行し、福島市を通過しながら東北道と接続する案  |
|--|---|--|
| 復興支援のための東西軸構築<br>指標: 緊急輸送道路の多重化と、いわき～相馬間の所要時間短縮      | ○<br>相馬～福島間の緊急輸送道路が多重化(国道115号と東北中央道)<br>・いわき～相馬間の迂回時間を短縮(福島市、東北道経由)<br>【現況】196分 → 【既事業化供用時】174分 → 【整備後】157分 | △<br>相馬～福島間の緊急輸送道路が多重化(国道115号と東北中央道)。<br>・いわき～相馬間の迂回時間を短縮(福島市、東北道経由)<br>【現況】196分 → 【既事業化供用時】174分 → 【整備後】161分 |
| 第三次救急医療施設への速達性向上<br>指標: 相馬地域から福島県立医科大学附属病院への60分圏内外人口 | ○<br>相馬地域から第三次救急医療施設までのアクセス改善<br>・相馬地域の第三次救急医療施設60分圏域外人口<br>【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(16%減少)                  | ○<br>相馬地域から第三次救急医療施設までのアクセス改善<br>・相馬地域の第三次救急医療施設60分圏域外人口<br>【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(16%減少)                   |
| 工業拠点と港湾・IC間の連携強化による産業支援<br>指標: 工業団地～相馬間の所要時間         | ○<br>現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保<br>・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間<br>【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】56分               | △<br>現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保<br>・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間<br>【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】57分                |
| 経済性  | 約400～500億円  | 約700～800億円   |
| 総合評価   | ○   | △  |

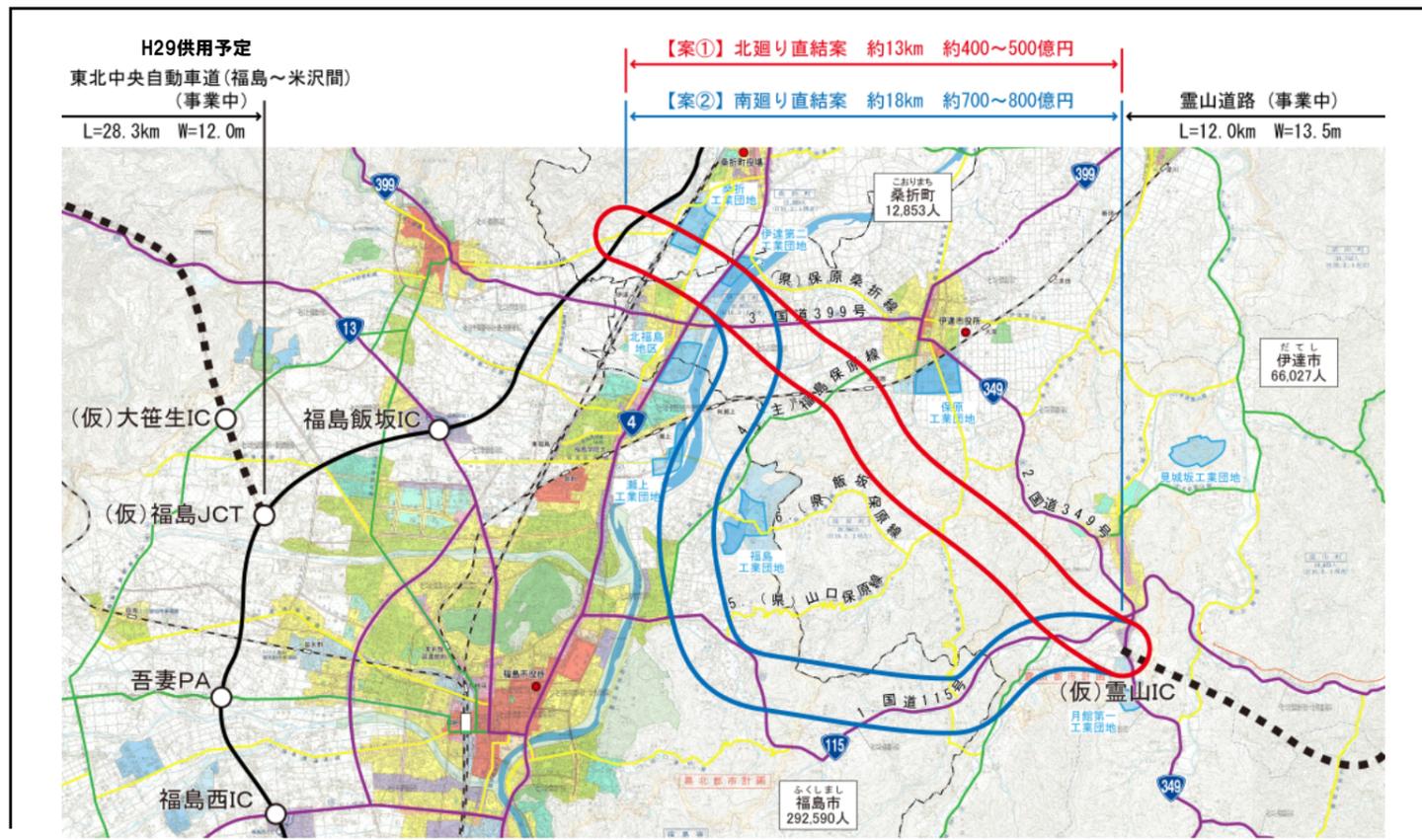


図6 東北中央自動車道(霊山～福島)における対策案検討

**対応方針：案①（北回り直結案）による対策が妥当**  
**【計画概要】**

- ・路線名：相馬福島道路（霊山～福島）
- ・区間：福島県伊達市霊山町下小国～福島県伊達郡桑折町大字松原
- ・概略延長：約13km
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図6の案①（北廻り直結案）の通り

**（参考）当該事業の経緯**

**地元調整の状況等**

- ・平成23年 9月 アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
- ・平成23年11月 東北地方小委員会において、案①が妥当と判断
- ・平成23年12月 アンケートで概ねのルートと出入り口に関する意見を聴取
- ・平成23年12月 東北地方小委員会において、ルートと出入り口について了承
- ・平成24年 7月 都市計画決定告示

**地域の要望等**

- ・平成25年 1月 福島県知事が国土交通大臣に、相馬福島道路の相馬～福島間全線を国で早期に整備するよう要望
- ・平成25年 3月 福島県知事が国土交通大臣に、霊山～福島間の新規事業化を要望（対応者は副知事と政務官）
- ・平成25年 3月 伊達市長（東北中央道建設促進期成同盟会副会長）及び東北中央道建設促進議員協議会会長が国土交通大臣に、霊山～福島間の新規事業化を要望
- ・平成25年 3月 福島県知事が国土交通大臣に、霊山～福島間の新規事業化を要望