

# 事後評価結果（平成30年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：舟波 昭一

事業名	一般国道45号 高田道路 <small>たかた</small>	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：岩手県陸前高田市竹駒町相川 <small>りくぜんたかた たけこまちようあいかわ</small> 至：岩手県大船渡市大船渡町下船渡 <small>おおふなと おおふなとちょうしもふなと</small>	延長	7.5 km		

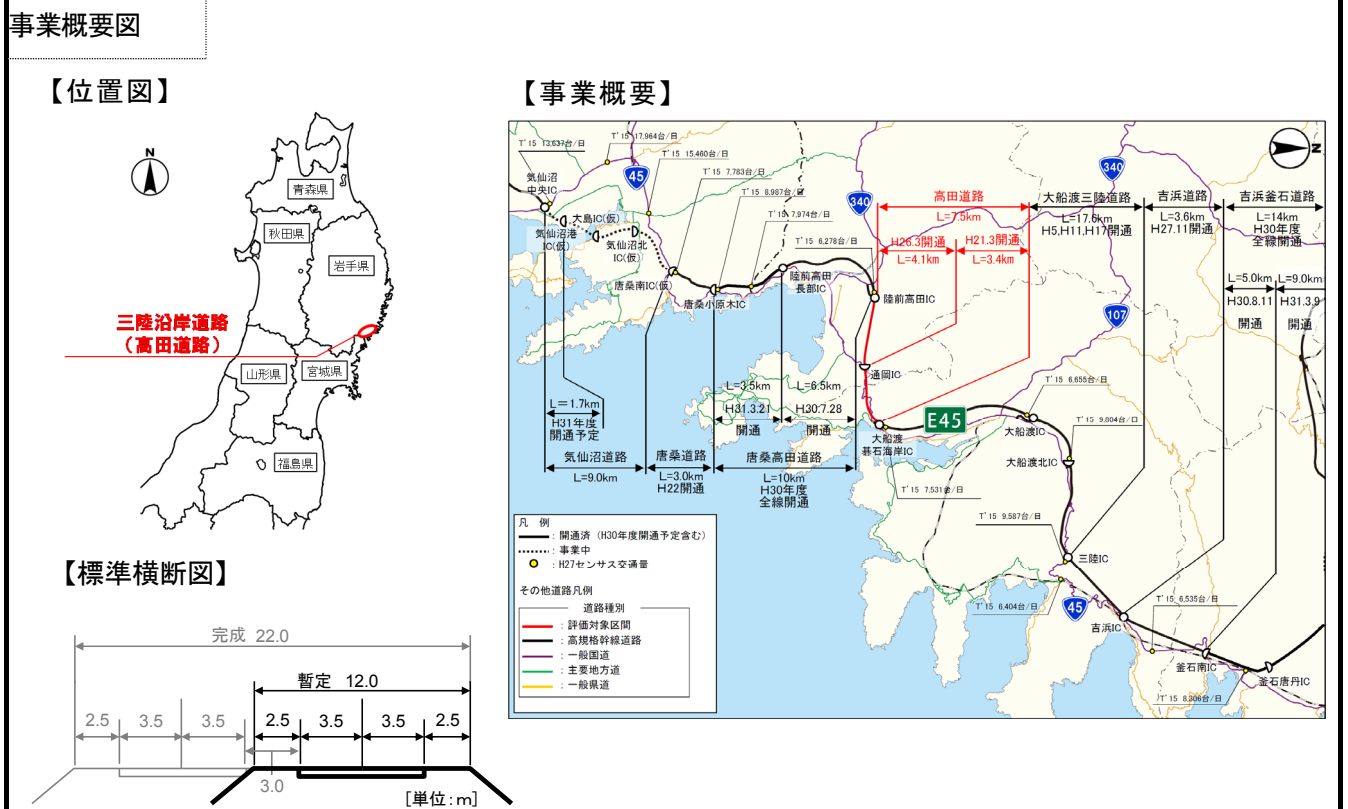
**事業概要**

三陸沿岸道路は、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宮城県仙台市～青森県八戸市に至る約359kmの復興道路（自動車専用道路）である。

高田道路は、三陸沿岸道路の一部を構成する延長7.5kmの一般国道45号のバイパスであり、平成26年度に全線暫定2車線で開通している。

**事業の目的・必要性**

高田道路は、津波浸水区域を回避して緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第3次医療施設への速達性向上等、地域住民の安全安心を図り、三陸沿岸地域の交流・連携の促進等に寄与することを目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化 都市計画決定	平成6年度 平成10年度	用地着手 工事着手	平成13年度 平成13年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / H29 (実績) H26 / -	変動	0.8倍
	事業費	再評価時 (暫定/完成)	(名目値) - / 251億円 (実質値) - / 422億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 194億円 / - (実質値) 219億円 / -			変動	0.8倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H19) - / 11,500台/日	実績 (暫定/完成)	(H30) 10,900台/日 / -			変動	95%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	41.1km/h → 53.5km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H27年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	34件/年 → 6件/年 (H19-H20) (H27-H28)				

費用対効果 分析結果 (再評価)	B / C 1.9	総費用 283億円 事業費：260億円 維持管理費：23億円	総便益 542億円 走行時間短縮便益：454億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：30億円	基準年 平成23年
------------------------	--------------	--------------------------------------	---------------------------------------------------------------	--------------

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	312億円	総便益	851億円	基準年
	2.7	事業費	284億円	走行時間短縮便益	725億円	平成30年
		維持管理費	29億円	走行経費減少便益	92億円	
				交通事故減少便益	34億円	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	—	便益減少額	—	
事業遅延の理由						
・特になし						
客観的評価指標に対応する事後評価項目						
① 隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況						
・ 陸前高田市～釜石市 (整備前(H20):64分→整備後(H27):55分)						
② 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況						
・ 陸前高田市～大船渡市 (整備前(H20):29分→整備後(H27):23分)						
③ 三次医療施設へのアクセス向上の状況						
・ 陸前高田市～県立大船渡病院 (整備前(H20):29分→整備後(H27)13分)						
④ 現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消等による安全性向上の状況						
・ 対象区間の現道における死傷事故件数 (H19～H20:34件/2年 ⇒ H27～H28:6件/2年) 他10項目に該当						
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						
・ 事業の目的に対して効果を発現しており、対応方針(案)のとおり、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が、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討することが妥当。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
○周辺道路の整備状況						
・ 三陸沿岸道路						
平成25年10月 普代バイパス(延長4.2km)開通、平成26年3月 尾肝要道路(延長4.5km)開通						
平成27年11月 吉浜道路(延長3.6km)開通、平成29年11月 山田宮古道路(延長14.0km)開通						
平成30年3月 宮古田老道路(田老真崎海岸IC～田老北IC 延長4.0km)、田老岩泉道路(延長6.0km)開通						
平成30年7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km)開通						
平成30年8月 吉浜釜石道路(吉浜IC～釜石南IC 延長5.0km)開通						
平成31年1月 釜石山田道路(大槌IC～山田南IC 延長8.0km)開通						
平成31年3月 吉浜釜石道路(釜石南IC～釜石JCT 延長9.0km)開通						
釜石山田道路(釜石JCT～釜石両石IC 延長5.6km)開通						
唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km)開通						
・ 東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)						
平成31年3月 釜石JCT～釜石仙人峠IC間(延長6.0km)、遠野住田IC～遠野IC間(延長11.0km)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。						
・ ただし、社会状況等に変化に応じて完成形の整備を検討する。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性						
・ 本事業は一般的な整備効果に加えて、震災復興の牽引等地域特有の効果を発現している。同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業の進捗とともに把握に努める必要がある。						
・ また、インターチェンジ構造の変更に関するコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。						
その他特記事項						
・ 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。