

事後評価結果（平成21年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：寺沢 直樹

事業名	三陸縦貫自動車道 一般国道45号 大船渡三陸道路 <small>おおふなとさんりく</small>	事業区分	高規格	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：大船渡市大船渡町下船渡 至：大船渡市三陸町越喜来 <small>おおふなとしおふなとちようしもふなと おおふなとしさんりくちようおきらい</small>	延長	17.3 km		

事業概要

三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市に計画された延長約220kmの国道45号の自動車専用道路である。

大船渡三陸道路は、昭和58年度に事業着手した延長17.3kmの道路である。平成5年3月に延長3.1km、平成11年3月に延長5.6kmが部分供用し、平成17年3月には、残る延長8.6kmが供用したことにより、全線2車線が供用した。

事業の目的・必要性

大船渡三陸道路は、三陸縦貫自動車道の一部区間を形成する事業であり、三陸沿岸地域の交流促進、国道45号の交通混雑の緩和、交通隘路区間の解消を目的としている。

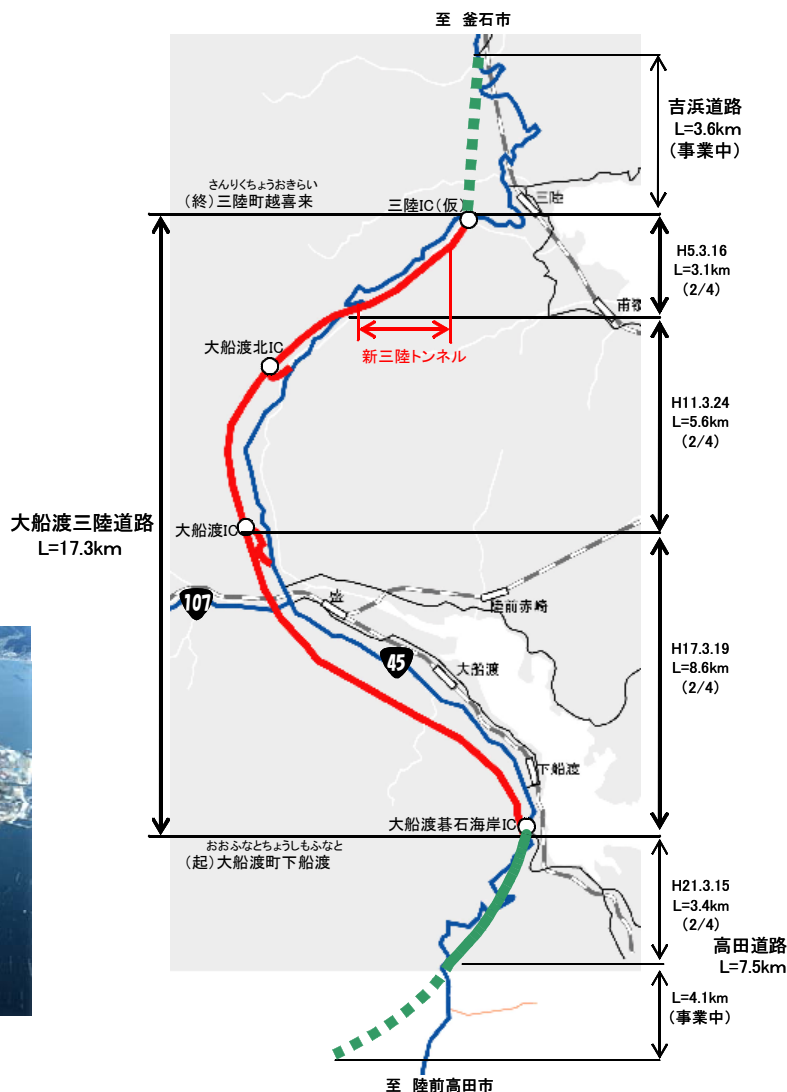
当道路の整備により、主要渋滞交差点（丸森交差点）の交通混雑の緩和、災害時におけるリダンダンシの確保及び、三陸沿岸地域の交流促進が図られ、地域の活性化に大きく寄与するものであり、「三陸沿岸地域の広域交流・連携の促進」、「災害時の安全性の向上」、「安全・円滑な交通の確保」等を目的として事業着手したものである。

事業概要図

【位置図】



【事業概要】



事業の効果等	事業期間	事業化年度	昭和58年度	用地着手	昭和59年度	供用年	(当初)H16/—	変動	1.00倍
		都市計画決定	—	工事着手	昭和60年度	(暫定/完成)	(実績)H16/—		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 730億円/— (実質値) 668億円/—	実績 (暫定/完成)	(名目値) 735億円/— (実質値) 673億円/—			変動	1.01倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H22) — / 8,700台/日	実績 (暫定/完成)	(H17) 8,166台/日/—			変動	—
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	25.4km/h → 66.2km/h (供用前年次)H2年度 (供用後年次)H17年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	86.2件/億台扣 → 70.6件/億台扣 (H11~H17) (H17~H18)				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.1	総費用 1,178億円 事業費: 1,120億円 維持管理費: 57億円	総便益 1,289億円 走行時間短縮便益: 1,061億円 走行経費減少便益: 141億円 交通事故減少便益: 87億円	基準年 平成21年				
	事業遅延によるコスト増	—	費用増加額 — 億円	便益減少額 — 億円					
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. 活力									
1) 円滑なモビリティの確保									
① 渋滞長の変化									
・ 主要渋滞交差点の丸森交差点における渋滞が緩和した。 丸森交差点: 渋滞長 1,150m → 160m、通過時間 9分 → 2分									
② 旅行速度の変化									
・ 並行する国道45号における旅行速度が、22.7km/hから38.5km/hに向上した。									
2) 物流効率化の支援									
① トラック輸送の時間短縮による燃費の向上									
・ 釜石市～気仙沼市間の石油製品の輸送コストが削減した。 燃費: 2.3km/ℓ → 3.0km/ℓ 3割向上									
② トラック輸送の時間短縮によるコストの削減									
・ 大槌町～大船渡市間の碎石の輸送時間が短縮した。 人件費: 4,868千円/年 → 2,434千円/年 約250万円削減									
3) 個性ある地域の形成									
① 大船渡三陸道路を利用した観光バスツアーの変化									
・ 大船渡三陸道路を含む道路整備が進んだことが一つの要因となり、三陸海岸を回る新たな観光バスツアーが創出したり、ツアーの本数と参加者数が増加した。 バスツアー本数: 8本/年 → 84本/年 バスツアー参加者数: 280人/年 → 2,982人/年 約10倍									
2. 暮らし									
1) 安全で安心できる暮らしの確保									
① 大船渡病院への救急搬送の増加									
・ 大船渡病院への救急搬送の際、所要時間は大きく短縮され、救急車緊急退出路は毎年約700件以上利用されている。また、救急搬送時、大船渡三陸道路を利用することで、患者への負担が軽減するとともに運転手の負担も軽減された。									
② 救急救命率の向上									
・ 大船渡病院に救急搬送された心肺停止患者の死亡率は、約100%から約87%に低下している。死亡率の低下は、大船渡三陸道路が開通したことも一つの要因となっている。									
2) 日常生活における利用者への効果									
・ 国道45号の沿線住民の9割が所要時間短縮を実感している。									

事業の効果等	<p>3. 安全</p> <p>1) 死傷事故の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道45号の死傷事故件数が、43件/年平均から32件/年平均に減少した。 <p>2) 迂回時間の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道45号からの迂回が可能となり迂回時間が、151分から17分に短縮した。 <p>4. 環境</p> <p>1) CO₂排出量の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道45号のCO₂排出量が削減した。 6,487.4 t-CO₂/年 → 4,528.3 t-CO₂/年 約2,000 t-CO₂/年削減 <p>2) 沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道45号における騒音値が、開通後、昼間と夜間ともに環境基準以下に低減した。 昼間：71dB → 69dB（環境基準70dB） 夜間：67dB → 64dB（環境基準65dB） 																														
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気質、騒音、動物、植物のいずれも環境保全目標を満足している。事業実施にあたり、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂の削減と交通騒音の低減が図られている。 																														
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「改善措置及び今後の事後評価の実施の必要はない」との対応方針(案)は妥当である。 																														
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 三陸縦貫自動車道 <table border="0" data-bbox="231 1288 1204 1601"> <tr> <td>平成 5年 3月25日</td> <td>仙台松島道路</td> <td>松島北IC～鳴瀬奥松島IC間6.8km供用</td> </tr> <tr> <td>平成 9年 3月27日</td> <td>仙塩道路</td> <td>仙台港北IC～利府中IC間7.8km供用</td> </tr> <tr> <td>平成10年 3月20日</td> <td>矢本石巻道路</td> <td>鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間12.4km供用</td> </tr> <tr> <td>平成14年 8月 2日</td> <td>山田道路</td> <td>山田南IC～山田IC間7.8km供用</td> </tr> <tr> <td>平成15年12月14日</td> <td>矢本石巻道路</td> <td>石巻河南IC～河北IC間6.7km供用</td> </tr> <tr> <td>平成19年 6月 9日</td> <td>矢本石巻道路</td> <td>河北IC～桃生豊里IC間7.4km供用</td> </tr> <tr> <td>平成19年 6月 9日</td> <td>桃生登米道路</td> <td>桃生豊里IC～桃生津山IC間4.2km供用</td> </tr> <tr> <td>平成21年 3月15日</td> <td>高田道路</td> <td>大船渡碁石海岸IC～通岡IC間3.4km供用</td> </tr> <tr> <td>平成21年 3月22日</td> <td>桃生登米道路</td> <td>桃生津山IC～登米IC間9.6km供用</td> </tr> </table> ・ 東北横断自動車道釜石秋田線 <table border="0" data-bbox="231 1668 853 1713"> <tr> <td>平成19年 3月18日</td> <td>仙人峠道路</td> <td>18.4km供用</td> </tr> </table> 	平成 5年 3月25日	仙台松島道路	松島北IC～鳴瀬奥松島IC間6.8km供用	平成 9年 3月27日	仙塩道路	仙台港北IC～利府中IC間7.8km供用	平成10年 3月20日	矢本石巻道路	鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間12.4km供用	平成14年 8月 2日	山田道路	山田南IC～山田IC間7.8km供用	平成15年12月14日	矢本石巻道路	石巻河南IC～河北IC間6.7km供用	平成19年 6月 9日	矢本石巻道路	河北IC～桃生豊里IC間7.4km供用	平成19年 6月 9日	桃生登米道路	桃生豊里IC～桃生津山IC間4.2km供用	平成21年 3月15日	高田道路	大船渡碁石海岸IC～通岡IC間3.4km供用	平成21年 3月22日	桃生登米道路	桃生津山IC～登米IC間9.6km供用	平成19年 3月18日	仙人峠道路	18.4km供用
平成 5年 3月25日	仙台松島道路	松島北IC～鳴瀬奥松島IC間6.8km供用																													
平成 9年 3月27日	仙塩道路	仙台港北IC～利府中IC間7.8km供用																													
平成10年 3月20日	矢本石巻道路	鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間12.4km供用																													
平成14年 8月 2日	山田道路	山田南IC～山田IC間7.8km供用																													
平成15年12月14日	矢本石巻道路	石巻河南IC～河北IC間6.7km供用																													
平成19年 6月 9日	矢本石巻道路	河北IC～桃生豊里IC間7.4km供用																													
平成19年 6月 9日	桃生登米道路	桃生豊里IC～桃生津山IC間4.2km供用																													
平成21年 3月15日	高田道路	大船渡碁石海岸IC～通岡IC間3.4km供用																													
平成21年 3月22日	桃生登米道路	桃生津山IC～登米IC間9.6km供用																													
平成19年 3月18日	仙人峠道路	18.4km供用																													
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業当初の目的である「三陸沿岸地域の広域交流・連携の促進」、「災害時の安全性の向上」、「安全・円滑な交通の確保」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要はない。 																														
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし 																														
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。