

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 普代バイパス	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：岩手県下閉伊郡普代村第11地割 至：岩手県下閉伊郡普代村第16地割			延長	4.2km

事業概要

普代バイパスは、三陸沿岸北地域で唯一の幹線道路である国道45号において、津波浸水想定箇所の回避、高次救急医療施設への速達性・安全性の向上や事故の減少等安全な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路の信頼性向上等に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.2kmの自動車専用道路である。

地域の防災面の課題

- ・現道の国道45号には、防災点検において要対策箇所と判断された箇所が存在するほか、地震津波発生時における浸水想定区域に含まれている。
- ・周辺に代替え路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する時間は通常期の約8倍、距離は約9倍となることから緊急輸送道路としての信頼性に問題。
- ・急カーブ（Rmin=27m）が5箇所、急勾配（imax=5%）区間が約1km存在し、さらに安全なすれ違いが困難な幅員狭小区間（W=5.5m）が存在。
- ・田野畑村における第三次救急医療60分カバー率は人口の約18%と低い。
- ・このため、普代村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、岩手県、普代村及び周辺自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。

事業概要図

【位置図】

【標準横断図】

単位:m

【事業概要】

事業期間	事業化	昭和63年度	用地着手	平成6年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H22	変動	1.14倍
	都市計画決定	-	工事着手	平成12年度		(実績) -/H25		
事業費	再評価時 (暫定/完成)	(名目値) -/156億円	実績 (暫定/完成)			(名目値) -/148億円	変動	0.95倍
		(実質値) -/301億円				(実質値) -/170億円		
事業の 効果等	費用対効果 分析結果 (再評価)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（130億円）				費用	191億円	
	費用対効果 分析結果 (事後)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（275億円） ○災害による被害の回避 ・地震津波発生時における国道45号浸水の回避 ・H22年度防災点検要対策箇所（2箇所）の回避 ・隘路区間の事故減少 （死傷・物損事故の軽減：30件/3年→10件/3年）				費用	251億円	
						事業費	180億円	
						維持管理費	11億円	
						事業費	236億円	
						維持管理費	15億円	

事業遅延の理由	
—	
客観的評価指標に対応する事後評価項目	
<p>①隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市～宮古市 [整備前(H22)：119分→整備後(H27)：113分] <p>②日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田野畑村～久慈市 [整備前(H22)：56分→整備後(H27)：53分] <p>③三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田野畑村～岩手県立久慈病院 [整備前(H22)：56分→整備後(H27)：55分] <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の現道における死傷事故件数(3件/3年→1件/3年)、物損事故件数(27件/3年→9件/3年) [H22. 10. 13～H25. 10. 12→H25. 10. 13～H28. 10. 12] <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>	
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
	【環境影響評価】
	・評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。
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	
・事業当初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、「今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施」は妥当。	
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"> ・三陸沿岸道路 <ul style="list-style-type: none"> 平成26年 3月 高田道路(延長7.5km) 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) <ul style="list-style-type: none"> 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概ね発現しており、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。 なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
・当該事業の整備目的について、連続する2区間による一体的な効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。	
その他特記事項	
・特になし	

※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。