

# 事後評価結果（平成15年度）

担当課：東北地方整備局道路部道路計画第一課  
担当課長名：青柳 太

事業名	みやこかくふく 一般国道45号 宮古拡幅	事業区分	一般国道	評価主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：いわてけんみやこしかんばやし 岩手県宮古市神林 至：いわてけんみやこし つきじ 岩手県宮古市築地			延長	4.1km

### 事業概要

一般国道45号は、仙台市を起点として三陸海岸沿いを北上し、大船渡市、釜石市、宮古市、久慈市などを経て青森市に至る総延長約520km(岩手県内約240km)の路線で、三陸地方の地域振興に大きな役割を果たしている主要幹線道路です。

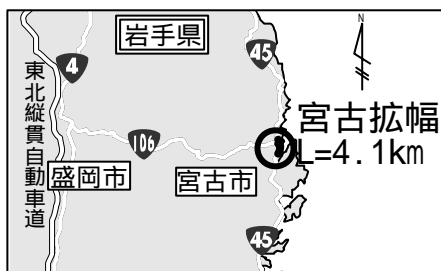
宮古拡幅は、昭和45年度に事業着手し、昭和49年度までに宮古大橋、昭和59年度までに藤原地区、磯鶏地区の2.7kmの4車線化、平成4年度には刈屋商店前交差点以北の改良、平成11年3月に全線を供用した延長4.1kmの拡幅事業です。

### 事業の目的、必要性

宮古市における一般国道45号は、交通量の増加に加えて、沿線の市街地の進展により主要幹線道路としての機能が低下し、特に朝夕の通勤・通学時、夏季の観光シーズンには、著しい交通混雑が発生しています。そのため、この市街地の「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」、「観光産業の支援」、「沿道環境の改善」を目的として事業着手したものです。

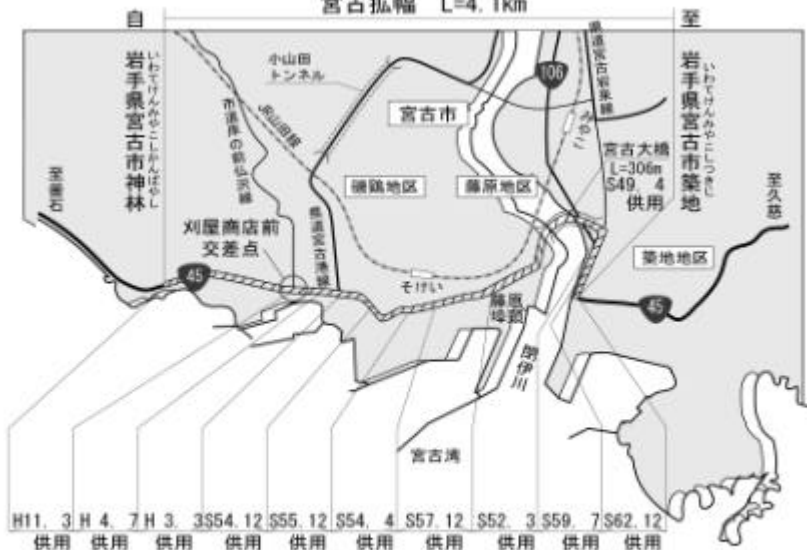
### 事業概要図

【位置図】



凡例	
	供用中
	事後評価箇所

【概念図】



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和45年度	用地着手	昭和45年度	供用(暫定/完成)	(当時) - / -	変動	-
		都市計画決定	昭和48年度	工事着手	昭和46年度		(実質) - / 平成10年度		
	事業費	計画時(暫定/完成)	(当時) - / 48億円 (実質値) - / 74億円	実績(暫定/完成)	(当時) - / 75億円 (実質値) - / 116億円	変動	1.6倍		
		交通量(当該路線)	計画時(暫定/完成)	H2 - / 21,100台/日	実績(暫定/完成)	H15 - / 18,653台/日	変動	88%	
	旅行速度向上(供用前現道 当該路線)	S46(供用前年次)	H15(供用後年次)	交通事故減少(供用前現道 当該路線)	S48(供用前年次)	H13(供用後年次)			
		32.6km/h	45.7km/h		40件	16件	194件/億台キロ	57件/億台キロ	

事業の 効果等	費用便益比 (当初) 新規事業採択時 評価を行った事業 のみ記入	B/C	総費用	総便益	基準年
		-	-	-	-
	費用便益比 (実績)	B/C	総費用	総便益	基準年
		1.5	183 億円 事業費 : 152 億円 維持管理費 : 31 億円	265 億円 走行時間短縮便益 : 260 億円 走行経費減少便益 : 3 億円 交通事故減少便益 : 2 億円	平成 15 年
	事業遅延によるコスト増 事業遅延による社会的 損失等の評価を行った 事業のみ記入	費用増加額	便益減少額		
		-	-		
事業遅延の理由					
事業の 効果等	客観的評価指標(案)に対する項目				
	<p>現道等における混雑度・旅行速度の改善          供用前の混雑度が 1.73(昭和 55 年)から 0.71(平成 15 年)まで低下しました。          築地地区の旅行速度が 17.3km/h(昭和 46 年)から 40.5km/h(平成 15 年)に改善しました。          事業区間全体の旅行速度が 32.6km/h(昭和 46 年)から 45.7km/h(平成 15 年)に改善しました。          主要渋滞ポイントであった刈屋商店前交差点(神林地区)の朝ラッシュ時の渋滞長が、拡幅前の          1,550m(平成 9 年)から平成 11 年の供用以降、渋滞が完全に解消しました。          交通事故件数が減少          死傷事故件数が減少し、40 件、194 件/億台キロ、45 人の死傷者(昭和 48 年)から 21 件、74 件/億台          キロ、29 人(平成 11~13 年平均)の死傷者まで減少しました。          類型別内分けでは、横断中事故、追突事故、出合頭衝突事故が減少しました。</p> <p style="text-align: right;">他 18 項目に該当</p>				
	環境影響評価に対応する項目				
	環境影響評価対象外事業				
事業の 効果等	その他評価すべきと判断した項目				
	<p>現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた騒音レベルの改善の状況          拡幅完成後、夜間騒音レベルが環境基準以下の水準に低下しました。          藤原地区 : 69dB(昭和 53 年推計) 63dB(平成 15 年)(環境基準 65dB)          対象路線の整備により、削減される自動車からの CO2 排出量(平成 42 年将来推計)          宮古生活圏の CO2 排出量が 121,049t/年(整備なし) 120,419t/年(整備あり)と 630t/年減少が見込          まれる。</p>				
	事業を巡る社会経済情勢等の変化				
	<p>拡幅により国道沿道及びその周囲で都市的土地利用が進展し、市全体では都市的土地利用が 391ha(昭和          42 年)から 933ha(平成 15 年現在)に増加しました。          人口が横ばい、近年の減少傾向の中、宮古市の従業者数は、平成 13 年で 24,000 人と人口減少が始まった          昭和 60 年の水準を維持しています。</p>				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 (必要なとした場合の理由)					
事業化当初の目的である「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」、「観光産業の支援」、「沿道環境の改善」 が図られているので、改善措置及び今後の事後評価の必要性はありません。					
他事業への反映(変動要因及び改善措置の検討から、他の事業 に反映できることがあれば整理する)					
特になし					
特記事項(事後評価を通じて特に記載すべきことがあれば整理する)					
特になし					