

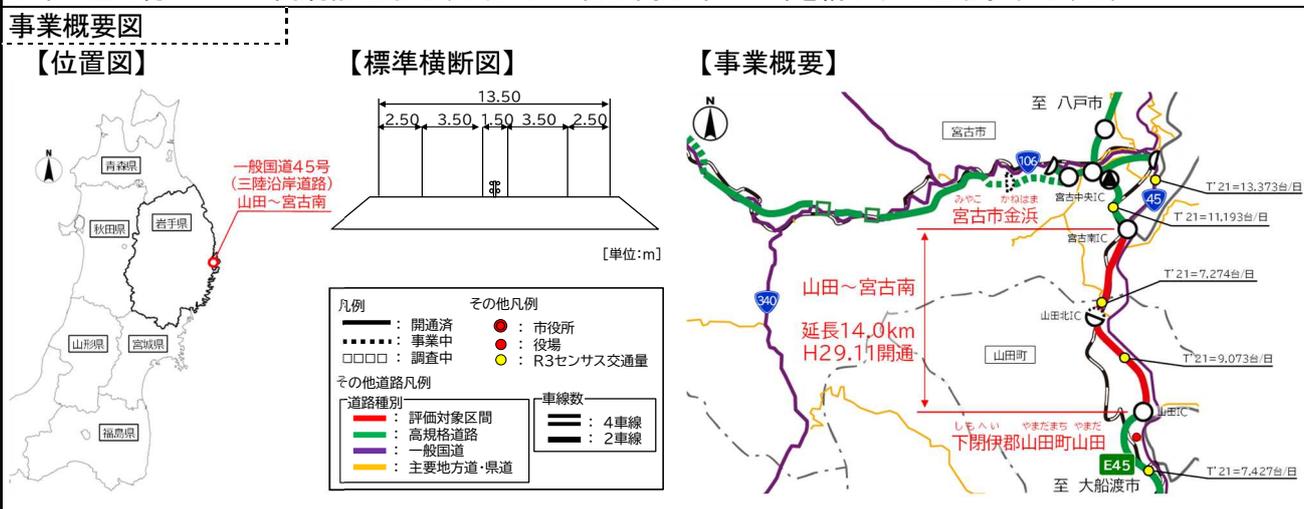
事後評価結果(令和6年度)

担当課:東北地方整備局 道路計画第一課
 担当課長名:石原 佳樹

事業名	三陸沿岸道路 釜石～宮古 (一般国道45号(三陸沿岸道路)山田～宮古南)	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:岩手県下閉伊郡山田町山田 至:岩手県宮古市金浜	延長	14.0km		

事業概要
 三陸沿岸道路(釜石～宮古)は、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る延長約50kmの高規格道路である。
 山田～宮古南は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡山田町山田から宮古市金浜に至る延長14.0km、2車線の自動車専用道路である。

事業の目的・必要性
 三陸沿岸道路(釜石～宮古)は、混雑緩和、事故減少、災害時の信頼性の確保、救急医療支援、地域産業支援・物流支援、観光・地域交流支援、企業立地支援、日常生活利便性向上を目的とした、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る約50kmの高規格道路であり、山田～宮古南はその一部を構成する道路事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成23年度	用地着手	平成24年度	供用年	(当初) — / H29	変動	1.0倍		
		都市計画決定	—	工事着手	平成25年度	(暫定/完成)	(実績) — / H29				
	事業費	計画時	(名目値) — / 570億円	実績	(名目値) — / 570億円			変動	1.0倍		
		(暫定/完成)	(実質値) — / 605億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 591億円						
	交通量 (当該路線)	計画時	(H23)	実績	(R6)			変動	76%		
		(暫定/完成)	— / 12,800台/日	(暫定/完成)	— / 9,700台/日						
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	49.3	→	83.4 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	15.4	→	4.4件/億台キロ			
		(供用直前年次) H27年度		(供用後年次) R3年度		(供用直前年次) H20-H22年		(供用後年次) R2-R4年			
費用対効果 分析結果	(当初)	B/C	2.2	EIRR	— %	総費用	1,036億円	総便益	2,282億円	基準年	平成23年
		(2.1)	(9.5%)	事業費: 940億円 維持管理費: 96億円 更新費: -1億円	走行時間短縮便益: 1,911億円 走行経費減少便益: 277億円 交通事故減少便益: 94億円						
費用対効果 分析結果	(事後)	B/C	1.5	EIRR	6.1%	総費用	4,113億円	総便益	6,141億円	基準年	令和6年
		(2.1)	(9.3%)	事業費: 3,707億円 維持管理費: 350億円 更新費: 55億円	走行時間短縮便益: 5,036億円 走行経費減少便益: 912億円 交通事故減少便益: 195億円						
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		

	<p>事業遅延の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
	<p>交通量変動の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画時は事業化ネットワークで完成した条件で推計しているが、実績は周辺道路等が開通していないため、交通量変動が生じたものと考えられる。 ・推計に用いられる予測されたOD需要と実際の交通需要の違いから、交通量に変動が生じたものと考えられる。
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(整備前:162分→整備後:121分) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上(整備前:74分→整備後:43分) <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市～大船渡病院 整備前:113分→整備後:82分) <p style="text-align: right;">他17項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
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"> ・特になし
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない」という対応方針(案)は妥当である。 	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年3月までに東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)が全線開通。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化、令和3年3月までに宮古盛岡横断道路(宮古～盛岡)が全線開通。 ・令和2年度の事業評価監視委員会において、洋野種市ICの形状を変更。 ・令和3年度に箱石達曽部道路が事業化。令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に山田改良が事業化。 ・令和5年4月に道の駅「いわて北三陸」がオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について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。 	
<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※B/Cの上段の値は事業区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段()書き B/Cの値は事業区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。