

事後評価結果（平成19年度）

担 当 課：東北地方整備局道路計画第一課

担当課長名：大江 真弘

事業名 三陸縦貫自動車道 一般国道45号 山田道路	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船越 至：岩手県下閉伊郡山田町関谷		延長 7.8km

事業概要
 三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸を経て、岩手県宮古市に至る延長約220kmの高規格幹線道路である。
 山田道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、昭和62年度に事業着手し、平成14年8月に全線を供用した延長7.8kmの道路（暫定2車線）である。

事業の目的・必要性
 一般国道45号山田町内では、交通混雑や沿道環境の悪化が問題となっており、さらに、災害時などに通行止めとなる可能性が高く、緊急輸送道路の確保が課題となっていた。
 山田道路の整備は、「円滑な交通の確保」、「沿道環境の改善」、「緊急輸送道路の信頼性向上」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】

【事後評価対象区間】



事業	事業期間	事業化年度: 昭和62年度	用地着手: 平成元年度	供用年: (当初) H14/ -	変動	1.0倍
		都市計画決定: -	工事着手: 平成元年度	(暫定/完成) (実績) H14/ -		
業	事業費	計画時 (名目値) 317億円 / -	実績 (名目値) 435億円 / -	変動	1.4倍	
		(暫定/完成) (実績値) 318億円 / -	(暫定/完成) (実績値) 437億円 / -			
の	交通量 (当該路線)	計画時 (H32) - / 7,400台/日	実績 (H17) 2,271台/日 / -	変動	-	
		(暫定/完成)	(暫定/完成)			
効	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	27.8 → 60.0 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	37.2 → 35.1 件/億台キロ		
		(供用前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度		(供用前年次) H11-H13年 (供用後年次) H15-H17年		
果	費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 1.7	総費用: 620億円 (事業費: 563億円 維持管理費: 57億円)	総便益: 1,070億円 (走行時間短縮便益: 1,008億円 走行経費減少便益: 54億円 交通事故減少便益: 8億円)	基準年	平成13年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.5	総費用: 675億円 (事業費: 653億円 維持管理費: 23億円)	総便益: 1,046億円 (走行時間短縮便益: 841億円 走行経費減少便益: 156億円 交通事故減少便益: 49億円)	基準年	平成19年
等	事業遅延によるコスト増	費用増加額: 0億円	便益減少額: 0億円			
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交通量の状況						
現道の交通量の2割(2,271台/日)が山田道路へ転換						
<ul style="list-style-type: none"> 山田道路の開通により、並行する国道45号現道の交通量の2割が山田道路へ転換し、現道の混雑度は1.40から1.15に低下している。 大型車は、約3割が山田道路に転換し、現道を通る大型車は開通前の6割に減少している。 						
②通過交通の状況						
通過交通の大多数が山田道路へ転換						
<ul style="list-style-type: none"> 山田道路の開通後の国道45号現道区間の交通量は、10,172台/12h、そのうち山田町内を通過する交通はわずか約6%(566台/12h)である。 通過交通の大多数は山田道路に転換している。 						
③渋滞状況の変化						
渋滞損失時間が1割減少						
<ul style="list-style-type: none"> 山田道路の開通により、国道45号現道区間の渋滞損失時間は、整備前に比べ1割減少しており、現道区間の混雑緩和が見られる。 						

	<p>2. 安全</p> <p>(1) 交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 山田道路の開通により、国道45号現道区間の死傷事故件数が 62件/3年→50件/3年 に2割減少。 人対車両事故が 3.7件/年→2.0件/年に5割減少。 <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道45号現道区間が通行止めとなった場合、釜石から宮古間の交通は大きな迂回が必要。 所要時間：1時間増 走行距離：2.1倍 迂回損失額：6,200万円/日 内閣府の中央防災会議では、甚大な被害が想定される、4つの地震に関して専門調査を行っており、そのうちの「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震」では、山田町を含む三陸沿岸に津波を伴った大きな被害が発生すると予測されている。 山田道路は津波の浸水域を回避して整備されている。 <p>3. 環境</p> <p>(2) 生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 山田道路開通前後の現道の騒音レベルが環境基準を下回り、生活環境が改善。 昼間 73dB→69dB（環境基準 70dB） 夜間 66dB→62dB（環境基準 65dB） 山田町住民へのアンケート結果では、5割以上もの方々が、「振動が少なくなり家が揺れなくなった」、「夜間騒音が低減し、安眠できるようになった」と回答している。 <p>(3) 地球環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 山田道路の開通により、CO2排出量は286.2万 t-CO2/年 →285.8万 t-CO2/年 へ減少している。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし
事業による	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境影響評価は実施していない。
環境変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>-----</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。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> H11.5 「道の駅やまだ」オープン H18.11 岩手県立山田病院移転
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業当初の目的である「円滑な交通の確保」、「沿道環境の改善」、「緊急輸送道路の信頼性向上」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	<p>-----</p> <p>特になし</p>
特記事項	<p>-----</p> <p>特になし</p>