

事後評価結果（平成26年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課
 担当課長名： 澤 田 石 貞 彦

路線名	東北横断自動車道 釜石秋田線 (東和～花巻JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)			
起終点	自：岩手県 ^{はなまき} 花巻市 ^{とうわちようあひよう} 東和町安俣 (東和IC) 至：岩手県 ^{はなまき} 花巻市 ^{にしみやのめ} 西宮野目 (花巻JCT)				延長	11.4km			
事業概要	東北横断自動車道釜石秋田線は、岩手県釜石市を起点とし、花巻市にて東北縦貫自動車道に合流し、さらに北上市にて分岐し、秋田県秋田市に至る総延長212kmの高規格幹線道路である。								
事業の目的・必要性	東北横断自動車道釜石秋田線は、東北地方北部の太平洋側と日本海側との交流・連携を促進するとともに、物流の効率化の支援や緊急輸送道路の信頼性向上及び地域医療サービスの向上等に寄与する路線である。								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H8年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H9年度		(実績) H14年度		
	事業費	計画時	(名目値) 528億円		実績	(名目値) 402億円		変動	0.8倍
			(実質値) 783億円			(実質値) 597億円			
	交通量	計画時	1,700台/日 (平成25年度)		実績	3,800台/日 (平成25年度)		変動	224%
	旅行速度向上	49 → 53 km/h (供用前現道→当該路線) (全て一般道利用) (全て高速道路利用) ※1		交通事故減少		31.0 → 25.6件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線) (H10-13年平均) (H15-18年平均) ※2			
	費用便益分析結果(事前) ※3	B/C	総費用: - 億円		総便益: - 億円		基準年		-
費用便益分析結果(事後)	B/C	総費用: 632億円 事業費: 566億円 維持管理費: 65億円		総便益: 764億円 走行時間短縮便益: 705億円 走行経費減少便益: 42億円 交通事故減少便益: 17億円		基準年		H26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	-								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 並行する道路の混雑緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 花巻市内を東北横断道と並行する花巻停車場線（花巻市小船渡付近）の旅行速度の改善（18.5km/h【H11 センサス】 ⇒ 上り 25.2km/h 及び下り 29.9km/h【H22 センサス】） ● 近傍の新幹線駅、空港及び港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新花巻駅（東北新幹線）への所要時間が5分短縮（花巻温泉～新花巻駅：開通前17分 ⇒ 開通後12分） ・ いわて花巻空港（第三種空港）への所要時間が6分短縮（奥州市～いわて花巻空港：開通前42分 ⇒ 開通後36分） ・ 釜石港（重要港湾）への所要時間が6分短縮（花巻第一工業団地～釜石港：開通前110分 ⇒ 開通後104分） ● 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 盛岡市から大船渡市（日常活動圏中心都市）への所要時間が17分短縮（開通前147分 ⇒ 開通後130分 ⇒ 東北横断道延伸時125分【合計22分短縮】） <p style="text-align: right;">他11項目について効果の発現が見られる</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO：日平均値の年間2%除外値 0.37～0.38 ppm（10ppm以下） NO₂：日平均値の年間98%値 0.022 ppm（0.04～0.06ppm以下） <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間47～52dB 夜間45～48dB（環境基準：昼間70dB 夜間65dB） <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（案）のとおり了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、東北横断道沿線では全国平均と比較して、近年減少傾向。 ・ 岩手県の県内総生産（名目）は、全国（国内総生産）と比較して増加傾向。 ・ 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は一貫して増加傾向。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、東日本大震災の復興支援など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものとする。</p> <p>当該道路は復興支援道路として位置付けられていることから、ネットワーク全体の整備効果の発現を確認するとともに、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取り組みなど、積極的に努めていく。</p>
	<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> <p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</p> <p>事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと思われる。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。

※1 釜石市～花巻温泉間の平均旅行速度

※2 東和 IC～花巻空港 IC間の交通事故減少

※3 当該事業区間における、事前の費用対便益分析は実施していない