

事後評価結果（平成27年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課
 担当課長名：金森 滋

事業名	一般国道45号 唐桑道路 <small>からくわ 唐桑道路</small>	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：宮城県気仙沼市唐桑町只越 <small>けせんぬま からくわちようただこし</small> 至：宮城県気仙沼市唐桑町館 <small>けせんぬま からくわちようたて</small>	延長	3.0km		

事業概要

一般国道45号は、宮城県仙台市青葉区から青森県青森市に至る幹線道路である。
 一般国道45号 唐桑道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市唐桑町只越から宮城県気仙沼市唐桑町館に至る延長3.0kmの自動車専用道路であり、平成22年度に全線暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性

一般国道45号 唐桑道路は、気仙沼市における国道45号の幅員狭小・線形不良区間の解消及び死傷事故の減少等を目的とした事業である。

事業概要図

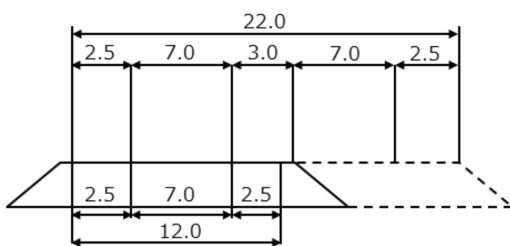
【事業概要】

【位置図】

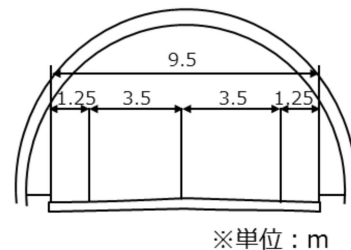


【標準断面図】

標準横断面図（土工部）



標準横断面図（トンネル部）



※単位：m

事業の効果	事業期間	事業化	平成14年度	用地着手	平成16年度	供用年	(当初) - / -	変動	- 倍																					
		都市計画決定	-	工事着手	平成17年度	(暫定/完成)	(実績) H22 / -																							
等	事業費	計画時	(名目値)	- / 212億円	実績	(名目値)	105億円 / -	変動	- 倍																					
		(暫定/完成)	(実質値)	- / 207億円	(暫定/完成)	(実質値)	113億円 / -																							
等	交通量	計画時	(H20)	- / 11,000台/日	実績	(H27)	7,800台/日 / -	変動	- 倍																					
		(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)																									
等	旅行速度向上	37.6km/h → 53.5km/h			交通事故減少		14件/年 → 0件/年																							
		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H11年度	(供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H14年	(供用後年次) H23年																							
等	費用対効果分析結果(再評価)	B / C	総費用		200億円		総便益		386億円																					
		1.9	事業費	193億円	走行時間短縮便益	321億円	基準年		平成20年																					
等	費用対効果分析結果(事後)	B / C	総費用		175億円		総便益		473億円																					
		2.7	事業費	128億円	走行時間短縮便益	401億円	基準年		平成27年																					
	維持管理費	6.5億円	走行経費減少便益	36億円	交通事故減少便益	28億円																								
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益減少額		-																						
	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 並行区間等における交通量の減少による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施前後における現道における死傷事故率の減少 (527.4件/億台キロ→26.7件/億台キロ) ・ 事業実施前後における現道における重大事故率の減少 (6.5件/億台キロ→0件/億台キロ) ② 三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 気仙沼市→県立大船渡病院 (37分→32分) ③ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替する緊急輸送道路：一般国道45号、代替する区間：気仙沼市唐桑町只越～気仙沼市唐桑町館 他9項目に該当																												
	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	・ 評価対象区間については、環境影響評価実施要項等に基づき、平成12年度に環境影響評価を実施しており、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																												
	事業評価委員会の意見	・ 事業の目的に対する効果を概ね発現しているものの、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施すること																												
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	○ 高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 三陸沿岸道路 <table border="0"> <tr> <td>平成15年12月</td> <td>石巻河南IC～河北IC間</td> <td>6.7km</td> <td>開通</td> </tr> <tr> <td>平成19年6月</td> <td>河北IC～桃生津山IC間</td> <td>11.6km</td> <td>開通</td> </tr> <tr> <td>平成21年3月</td> <td>桃生津山IC～登米IC間</td> <td>9.6km</td> <td>開通</td> </tr> <tr> <td>平成22年3月</td> <td>登米IC～登米東和IC間</td> <td>5.0km</td> <td>開通</td> </tr> </table> ○ その他の整備状況 <table border="0"> <tr> <td>平成23年3月</td> <td>東日本大震災</td> <td>発生</td> <td></td> </tr> </table> 									平成15年12月	石巻河南IC～河北IC間	6.7km	開通	平成19年6月	河北IC～桃生津山IC間	11.6km	開通	平成21年3月	桃生津山IC～登米IC間	9.6km	開通	平成22年3月	登米IC～登米東和IC間	5.0km	開通	平成23年3月	東日本大震災	発生	
平成15年12月	石巻河南IC～河北IC間	6.7km	開通																											
平成19年6月	河北IC～桃生津山IC間	11.6km	開通																											
平成21年3月	桃生津山IC～登米IC間	9.6km	開通																											
平成22年3月	登米IC～登米東和IC間	5.0km	開通																											
平成23年3月	東日本大震災	発生																												
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	・ 事業当初の目的に対する効果が概ね発現されており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。 ・ 想定された効果についても効果が発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。																												
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	・ 特になし																												
	その他特記事項	・ 特になし																												

※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の。