資　料　７－２

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　坂下（さかした）拡幅

令和３年３月１日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の目的と概要(1)

事業完了後5年経過

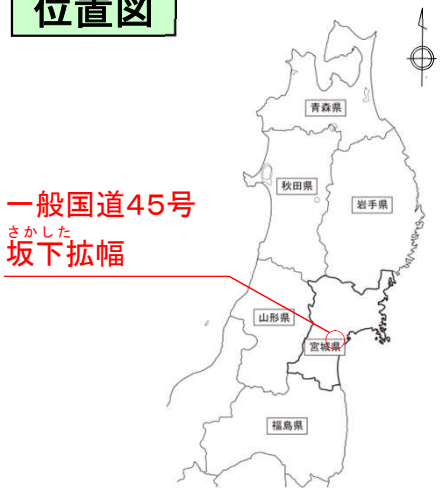
○事業目的

・坂下拡幅は、仙台市宮城野区原町苦竹地区における国道45号の交通混雑の解消、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上を目的とした４車線拡幅事業である。

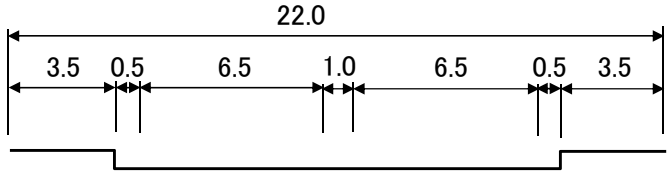
計画概要

起終点	:自)宮城県仙台市宮城野区字原町苦竹 至)宮城県仙台市宮城野区字原町苦竹
延長	:1.2km
幅員	:22.0m
道路規格	:第4種第1級
設計速度	:60km/h
都市計画決定	:昭和40年度
事業化	:昭和47年度
用地着手	:昭和47年度
工事着手	:平成5年度
全線開通年度	:平成24年度
事業完了	:平成27年度

位置図

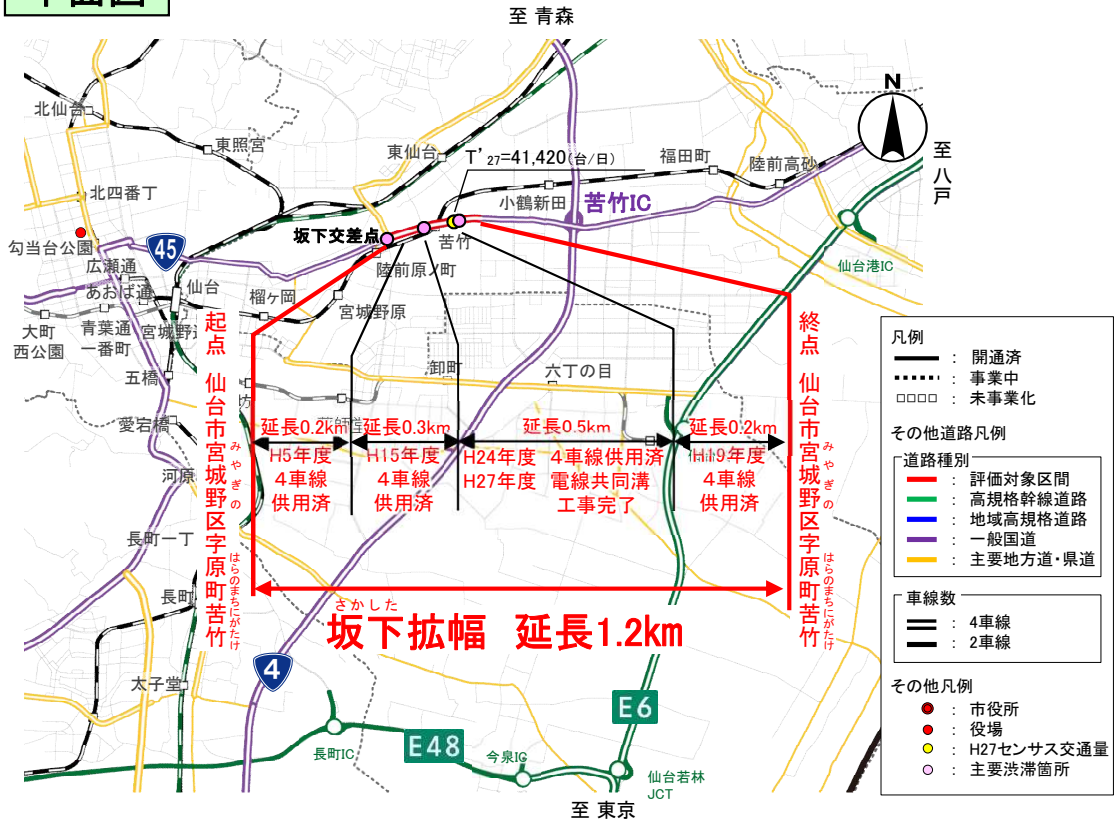


標準横断図(幅員)



[単位:m]

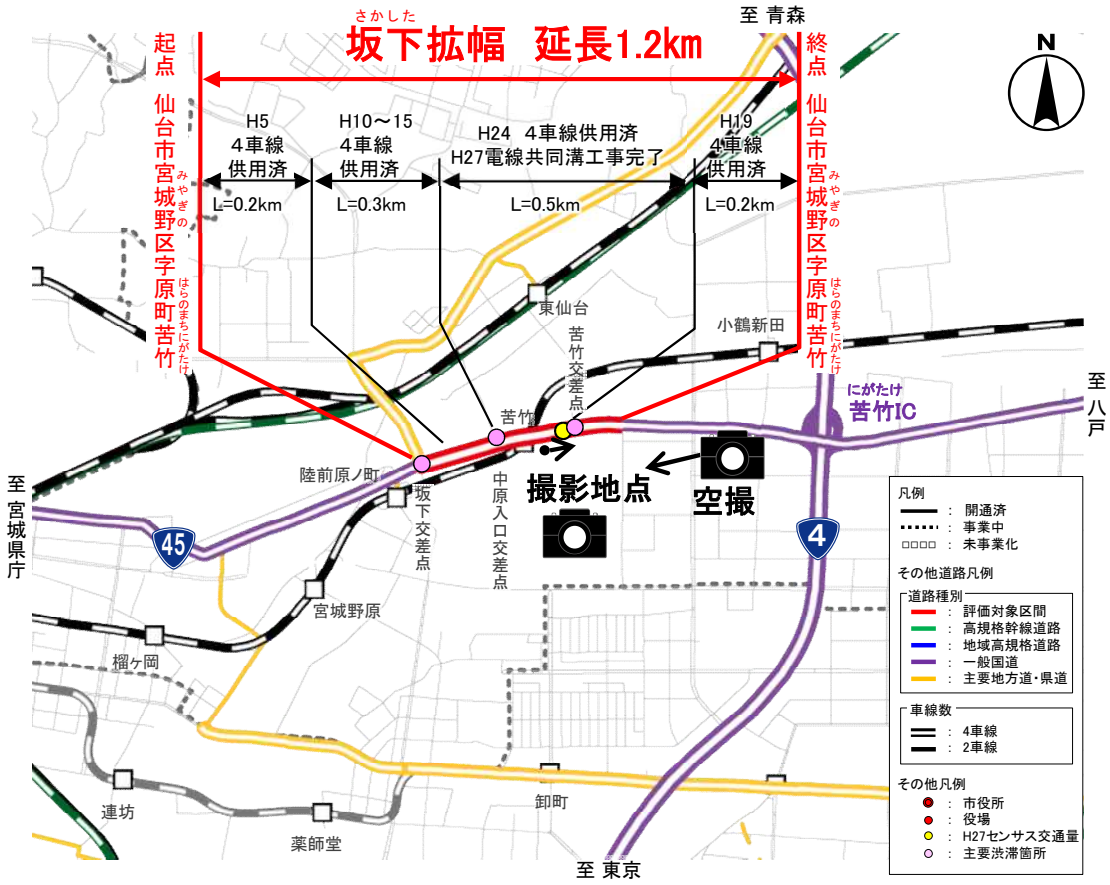
平面図



1. 事業の目的と概要（2）整備状況

事業完了後5年経過

平面図







事業完了後5年経過

仙台・苦竹、国道45号

4車線であす開通

拡幅工事終了

国土交通省仙台河川国道事務所は21日、仙台市宮城野区苦竹1、2丁目の国道45号で行っていた4車線化の道路拡幅が完成し、23日午前6時から通行可能になると発表した。

完成するのは、同事務所が2010年に着工したJR苦竹駅付近の約500㍍区間。一部で歩道工事や電線共同溝工事が残っており、15年度中の完了を目指す。

45号の坂下交差点―東警察署入口交差点間（延長1・2㌔）の拡幅は1972年に事業着手。工事の影響もあり、坂下交差点付近は渋滞が常態化していた。

今回の500㍍区間の完成で、市内の45号は全て4車線化される。

出典：河北新報（H24.12.22）

仙台・渋滞スポット

坂下地区スイスイ

国土交通省仙台河川国道事務所は、JR苦竹駅付近の国道45号の4車線化に伴い、平日の渋滞距離が開通前の最長1300㍍から130㍍に、通過時間は最大11分から1分にそれぞれ短縮されたと発表した。休日は、開通前に最長1440㍍に達した渋滞距離が130㍍に減少。通過時間も18分から1分に大幅短縮された。

国道45号拡幅が効果

4車線化したのは同駅付近の下り線約500㍍区間で、昨年12月23日に開通した。開通前は、石巻方面に向かう下り線の車線が苦竹交差点手前で減少していたため、同交差点を先頭に、坂下交差点にかけて渋滞が常態化していた。

同事務所によると、一般利用者から「車線減少区間の割り込みがなくなり、安心して走行できる」などの声が寄せられたという。

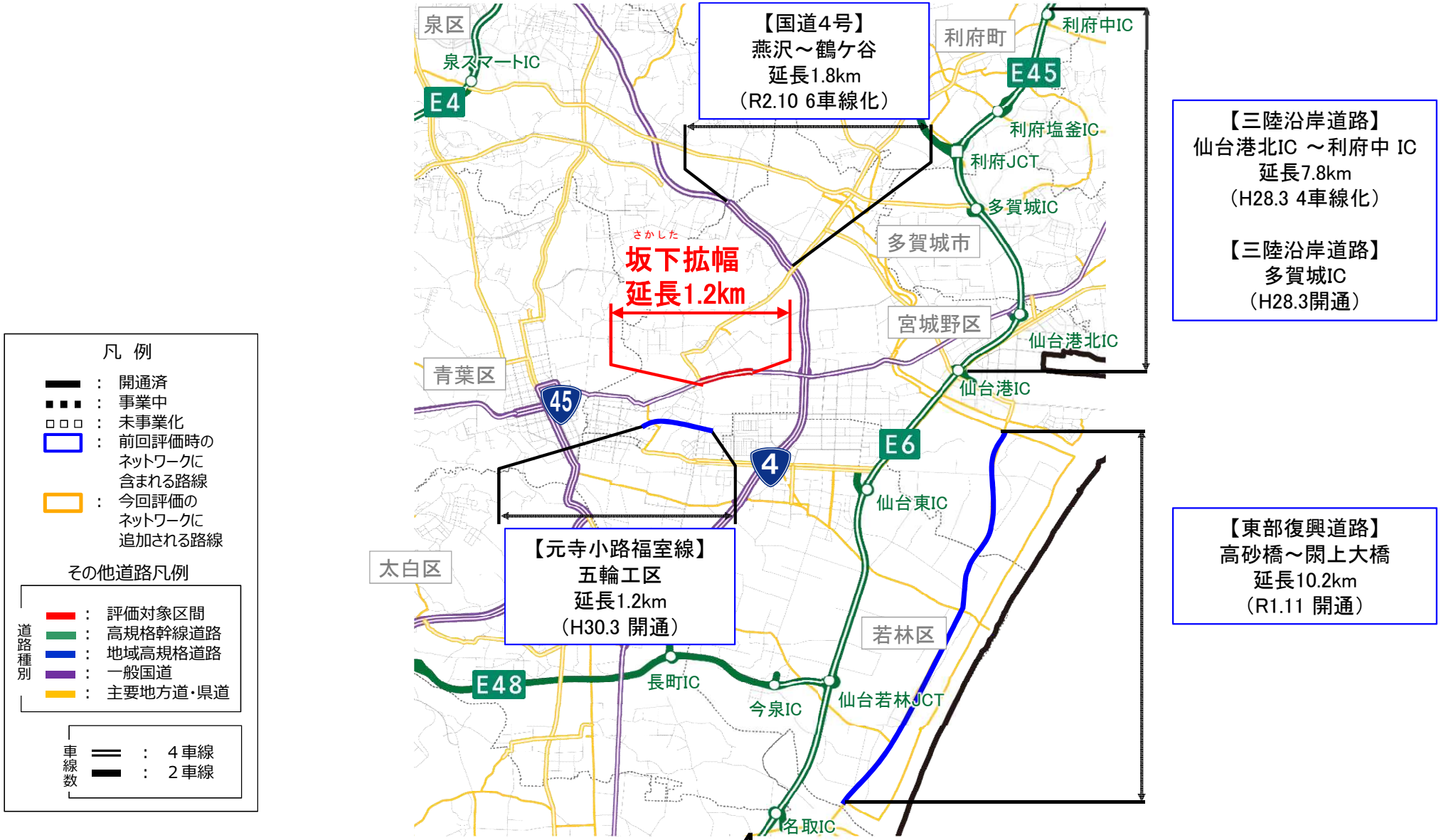
通過時間 11分から1分に短縮

出典：河北新報（H25.1.25）

2. 前回再評価時からの周辺環境の変化

事業完了後5年経過

◆平成28年3月に三陸沿岸道路の仙台港北IC～利府中IC（7.8 km）が4車線化および多賀城ICが開通
◆平成30年3月に元寺小路福室線の五輪工区（1.2km）が開通
◆令和元年11月に東部復興道路（10.2km）が開通
◆令和2年10月に国道4号の燕沢～鶴ケ谷（1.8km）が6車線化

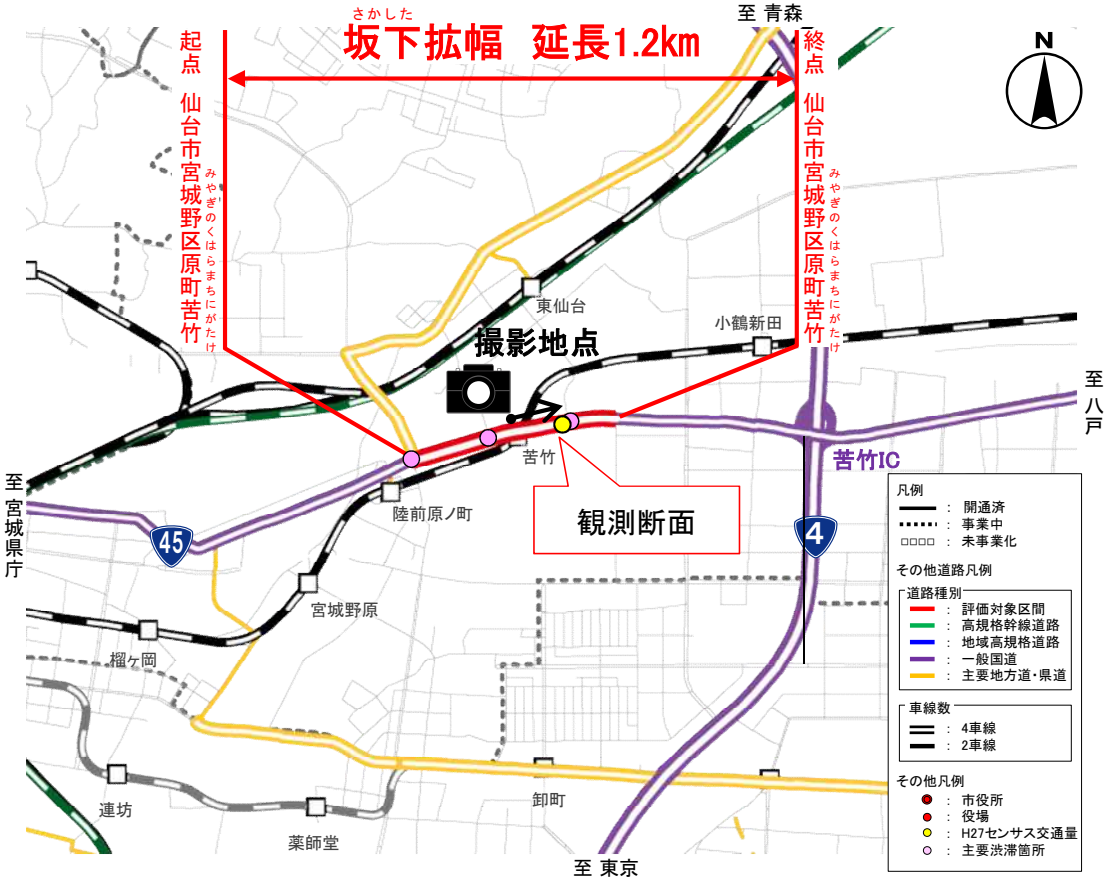


3. 交通状況の変化

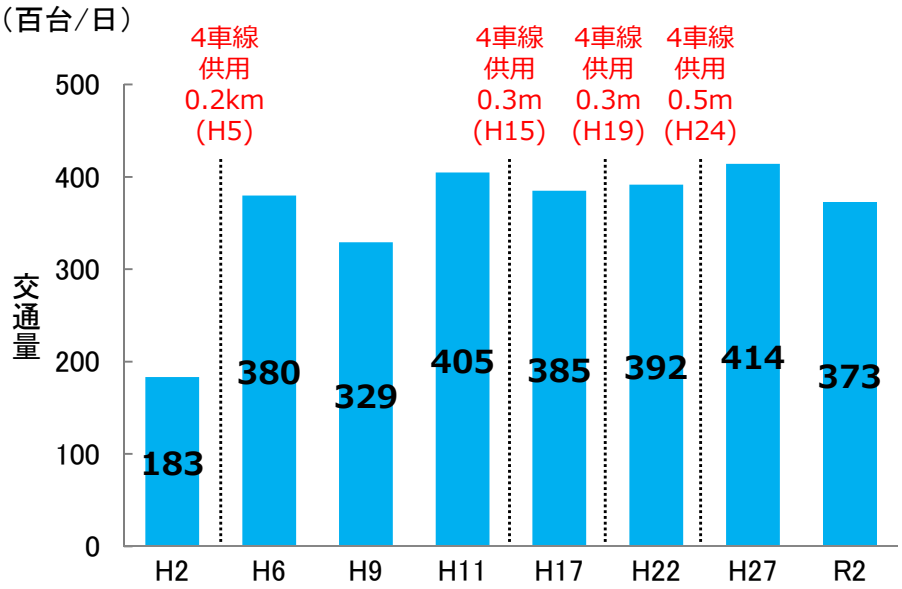
事業完了後5年経過

◆坂下拡幅の事業区間における令和2年の交通量は約37,333台/日であり、高い水準で推移。
◆4車線から3車線への絞り込み部分で発生していた渋滞が解消。

平面図



【交通量の推移】



資料：【H2～H27】全国道路・街路交通情勢調査
【R2】交通実態調査結果（R2.9.17）



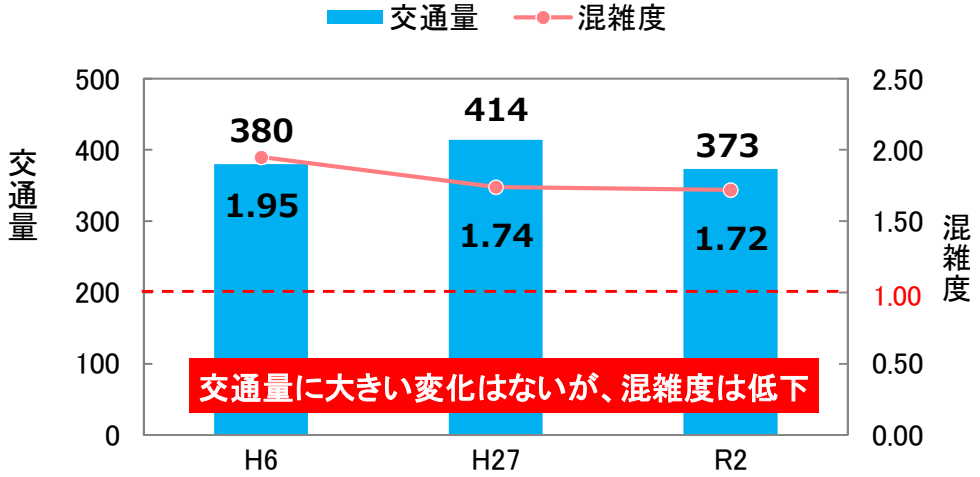


4. 事業効果の発現状況（1） 交通混雑の解消

事業完了後5年経過

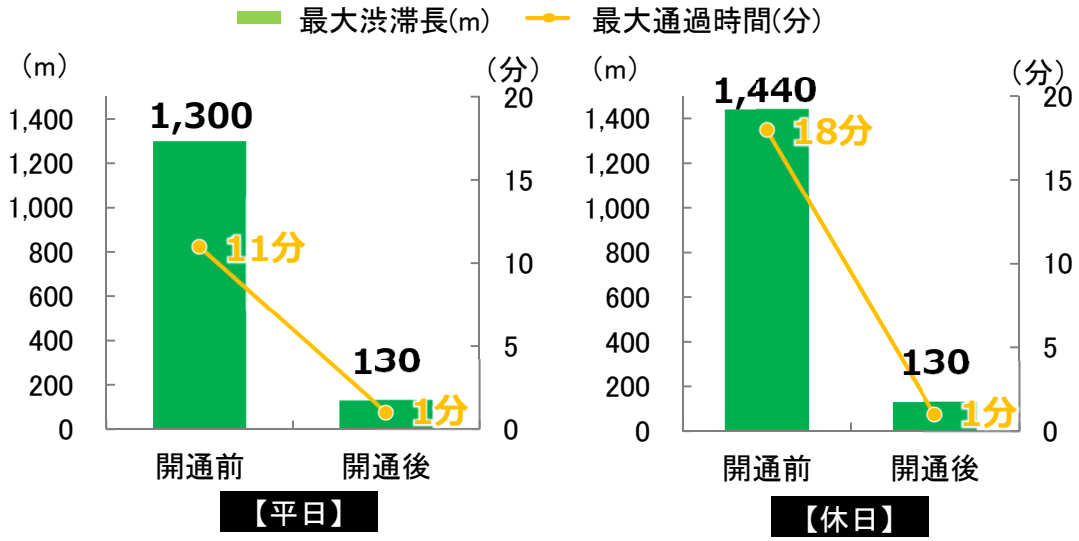
◆坂下拡幅供用により、仙台市内の国道45号は全て4車線化。
◆供用の前後で交通量に大きな変化はないが、混雑度は低下。
◆車線絞り込み部分で発生していた渋滞が解消し、開通前後で通過時間が平日11分、休日18分から1分に短縮。

【交通量・混雑度の推移】



資料：全国道路・街路交通情勢調査（H6、H27）
交通実態調査結果（R2.9.17）

【渋滞長・通過時間の変化】

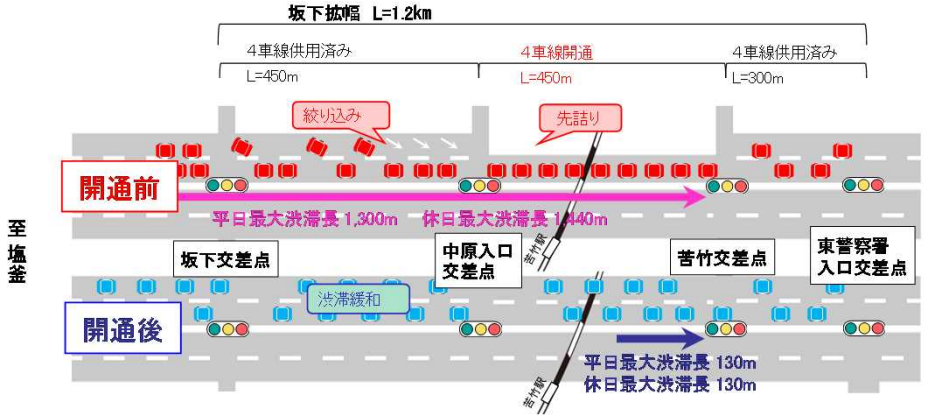


資料：交通実態調査
【開通前】H24.11.14(水)、18(日)
【開通後】H24.12.24(月祝)、25(火)

【渋滞発生・緩和のイメージ】

車線絞り込み部分の様子





国道45号利用企業の声

石巻方面から仙台方面への輸送の際に利用している。
坂下拡幅の開通により、**輸送時間の短縮**につながっている。

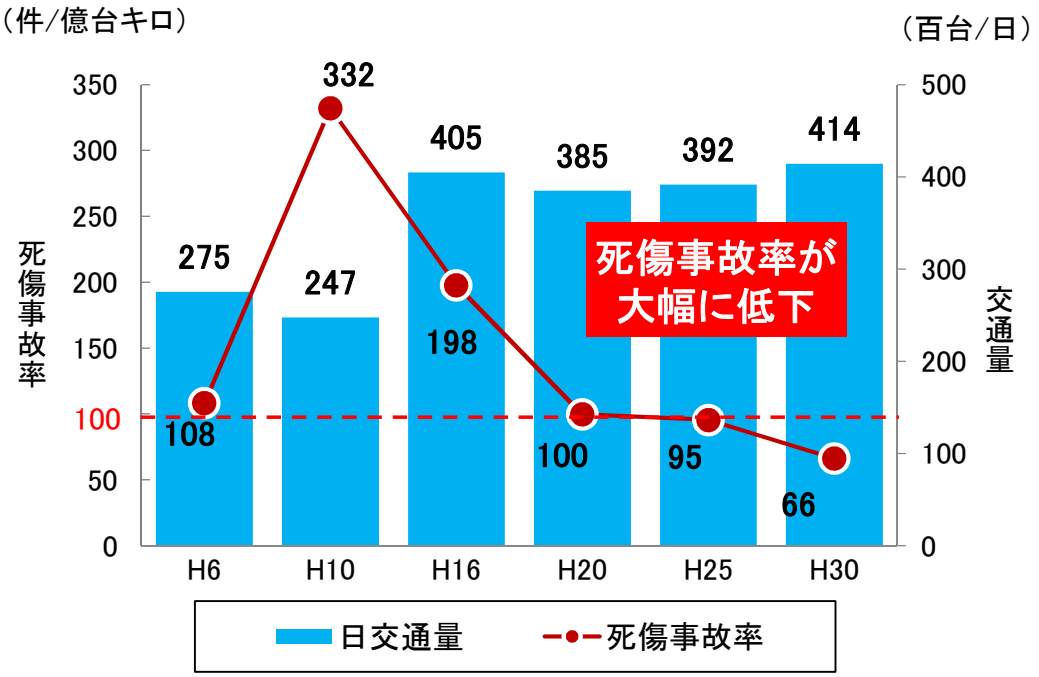
（R2.1ヒアリング結果）

4. 事業効果の発現状況（2） 交通事故の減少

事業完了後5年経過

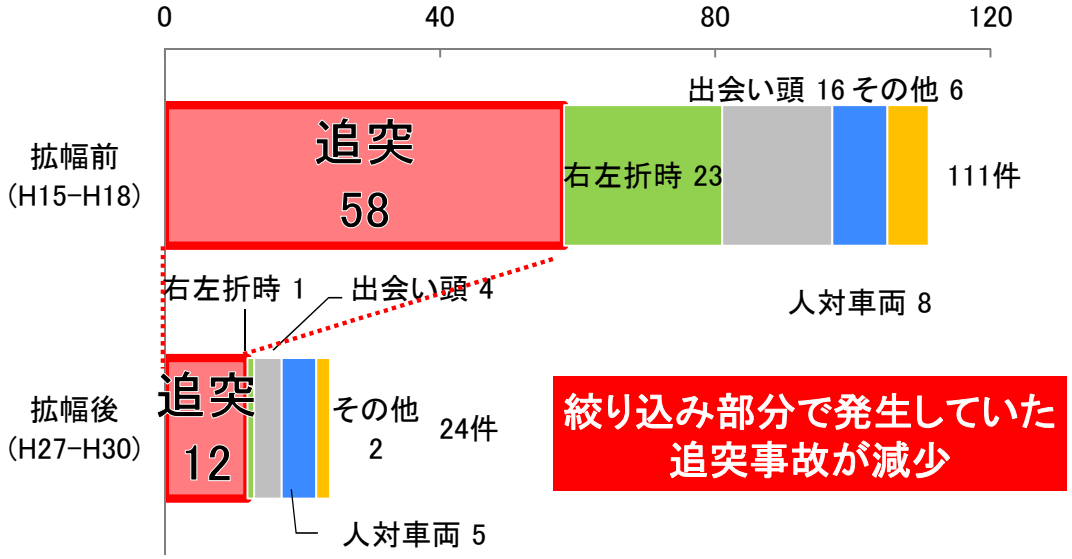
◆死傷事故率はピーク時332件/億台キロから66件/億台キロへと大幅に改善。
◆絞り込み部分で発生していた追突事故が58件から12件まで減少するなど、走行安全性が向上。

【交通量と死傷事故率の推移】



資料：【H6】全国道路・街路交通情勢調査
【H8～】ITARDAデータ

【事業区間における類型別事故件数】



資料：ITARDAデータ（H15～H30）

死傷事故率とは・・・
・走行台キロ(交通量×道路延長で計算される道路交通の量)当たりの死傷事故件数。ここでは、1億台キロ当たり(1万台の自動車が1万キロ走行した場合に相当)の死傷事故件数。

国道45号利用企業の声

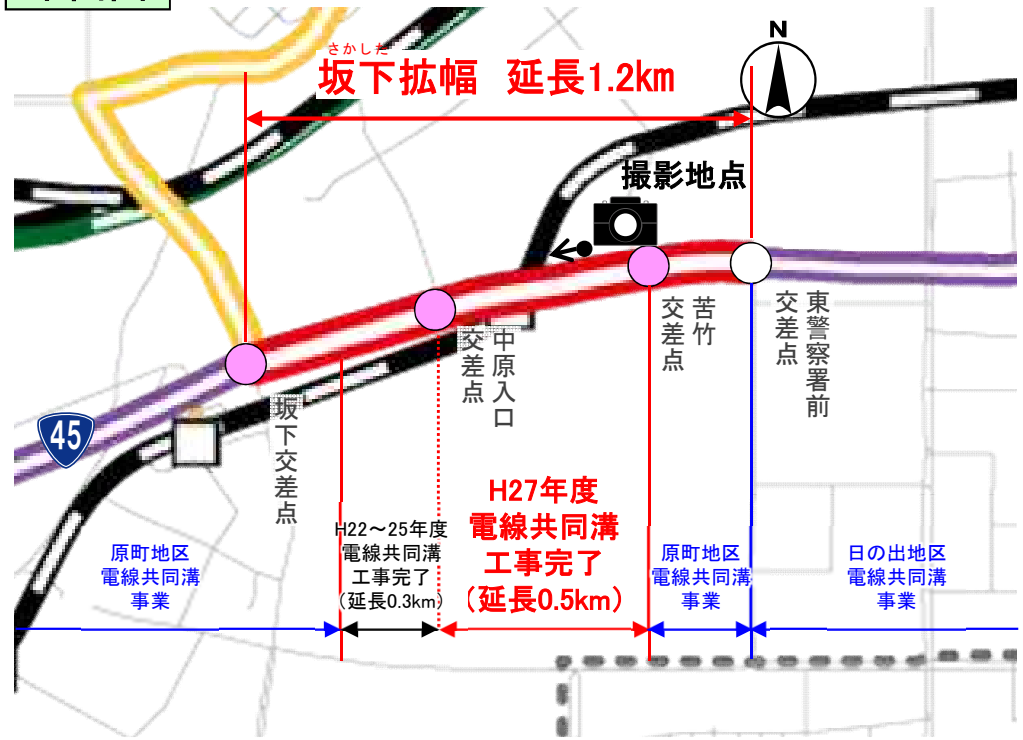
当該区間の拡幅により、ずいぶん**交通の流れが良くなった**。以前は**車線の減少、割り込みがあり危険**だった。
（R2.1ヒアリング結果）

4. 事業効果の発現状況（3） 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上

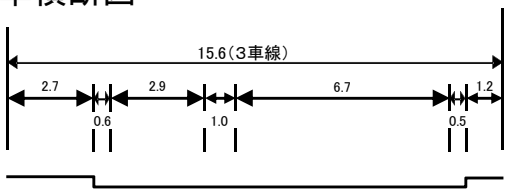
事業完了後5年経過

◆車線拡幅および電線共同溝工事により、歩道未設置・幅員狭小区間が解消され、歩行者・自転車の安全性・快適性が向上。

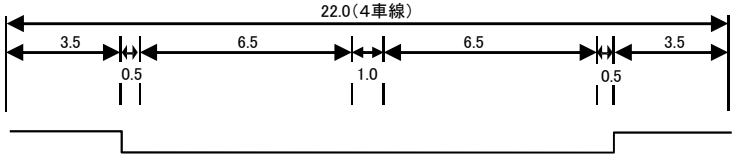
平面図



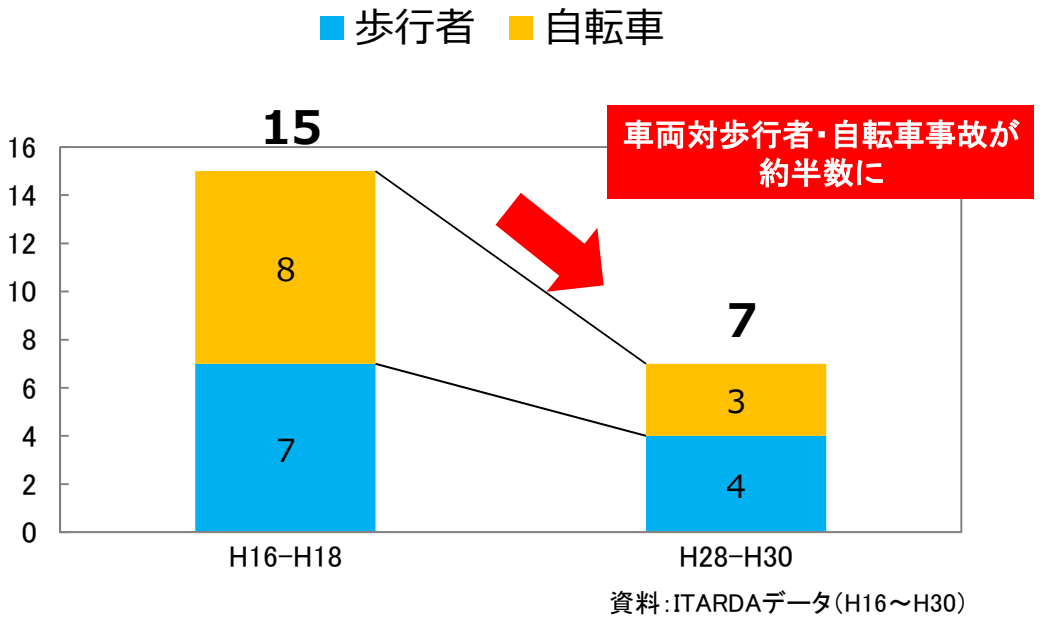
▼計画標準横断図



▼現況標準横断図



【事業区間における車両対人・自転車事故件数】



資料：ITARDAデータ（H16～H30）

【歩道状況の変化】

開通前



開通後



5.費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別添一覧表参照

6. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、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。

7. 社会経済情勢の変化

〇周辺道路の整備状況

・国道4号

令和2年10月　燕沢～鶴ケ谷（1.8km）6車線化

・三陸沿岸道路

平成28年3月　仙台港北IC～利府中IC（7.8 km）4車線化

平成28年3月　多賀城IC開通

・その他

平成30年3月　元寺小路福室線（五輪工区1.2km）開通

令和元年11月　東部復興道路（延長10.2km）開通

8.今後の事後評価及び改善措置の必要性

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。

9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

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。