前回再評価後５年経過

事業名	一般国道45号　中野バイパス	事業種別	地域高規格

事業の目的

三陸北縦貫道路は、岩手県宮古市から久慈市に至る地域高規格道路（延長約90km）である。

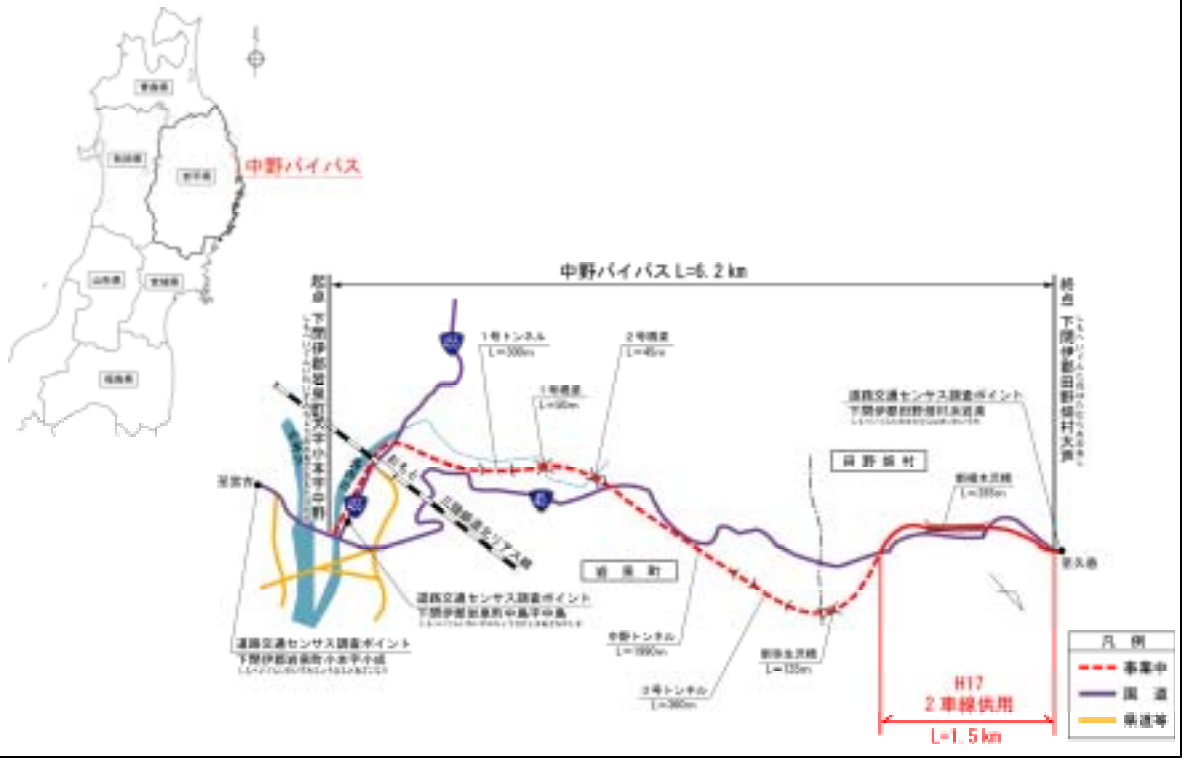
中野バイパス（自動車専用道路）は、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長約6.2kmの一般国道45号のバイパスであり、宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の連結を強化し、岩手県沿岸北部の地域連携の促進に大きく寄与するものである。

また当バイパスの整備により幅員狭小(Wmin=6.0m)、急カーブ(Rmin=30m)、急勾配(Imax=10%)等の交通隘路区間が連続する現道を回避することができ、「安全で円滑な交通の確保」及び「主要観光地へのアクセス性向上」が図られる。

事業の概要

起終点	自：下閉伊郡岩泉町大字小本字中野 至：下閉伊郡田野畑村大芦		延　長 供用済	6.2km －
事業化	昭和61年度	都市計画決定	都市計画区域外	
用地着手	平成11年度	工事着手	平成13年度	

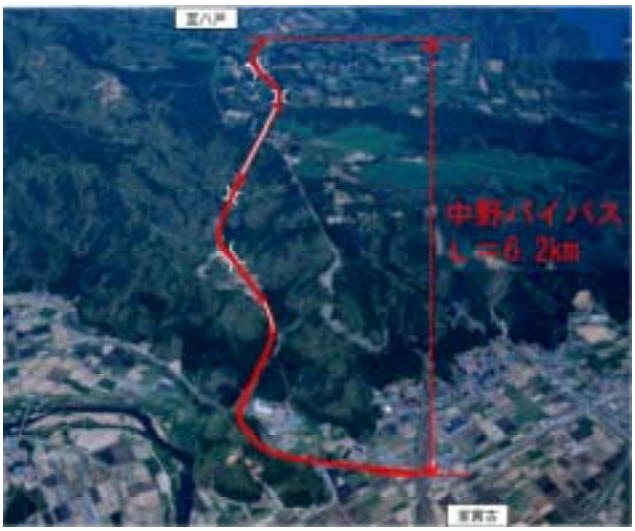
	全体事業費・進捗率			H12再評価時全体事業費(うち用地費)
	全体事業費(うち用地費)	執行済み額(うち用地費)	全体進捗率(用地費)	
完　成	150億円（ 8億円)	60億円（ 5億円)	40.0%(63.0%)	150億円（ 6億円)
暫　定	－億円 (－億円)	－億円 (－億円)	－%(－%)	－億円（－億円)



事業の概要

計画路線の状況

[redacted]

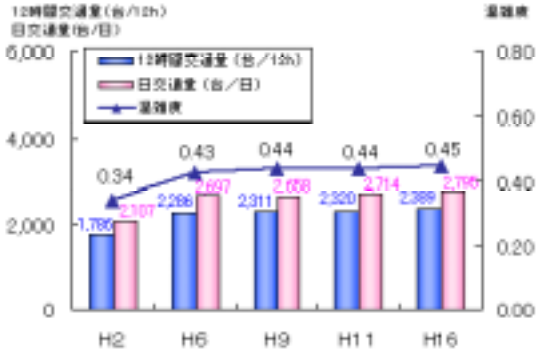


並行現道の道路交通状況

▼岩泉町大字小本字上中野地内の交通状況
（R=30～100m及びI=6.0～9.8%の連続区間）

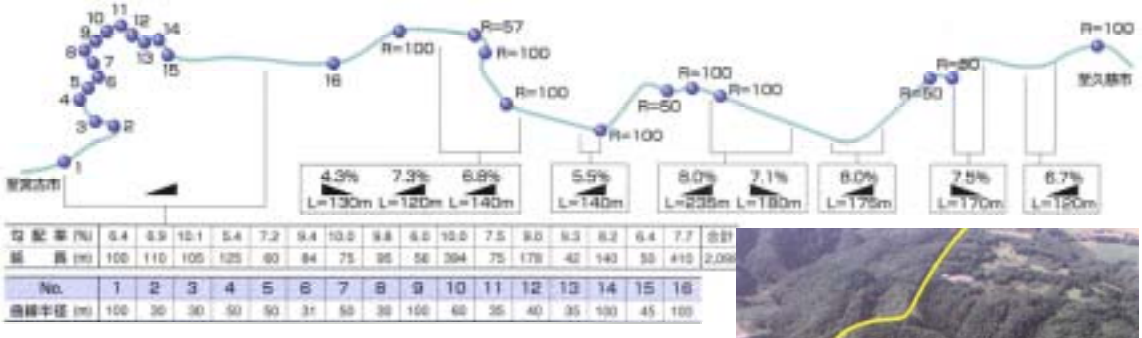


▼現道の交通量及び混雑度の推移



資料：H2～H11道路センサス（一般国道45号：田野畑村浜岩泉）
H16常時観測データ（一般国道45号：田野畑村浜岩泉）
注）・各年度の混雑度の算出に用いる交通容量は、H11道路交通センサス基準に基づき算出
・H2・6の日交通量は、H16道路交通センサスの昼夜率を用いて算出
・H16の12時間交通量は、H11道路交通センサスの昼夜率を用いて算出

▼現道における交通隘路区間の状況



No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
曲線半径 (m)	100	30	30	50	50	31	50	30	100	60	35	40	35	100	45	100

起点側峠部状況→



事業の投資効果

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

※下表の数値は、基準年（平成17年）における現在価値換算した金額を記載。

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用Ｃ（現在価値）	***163***	***163***	***163***	***175***	***151***	***158***	***177***
事業費（億円）	139	139	139	151	127	140	147
維持修繕費（億円）	23	23	23	23	23	18	29
便益Ｂ（現在価値）	***214***	***235***	***192***	***214***	***214***	***166***	***274***
走行時間短縮便益（億円）	159	175	143	159	159	124	205
走行経費減少便益（億円）	40	43	36	40	40	31	51
交通事故減少便益（億円）	15	16	13	15	15	11	18
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1．3***	***1.4***	***1.2***	***1.2***	***1.4***	***1.1***	***1.6***

○純現在価値（ＮＰＶ）

【　全　線　】５１億円

○経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）

【　全　線　】５．４％

○前回再評価時費用便益比（Ｂ／Ｃ）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝１．５

【今回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝１．３

（冬期旅行速度考慮試算値…Ｂ／Ｃ＝１．４）

【前回再評価からの変更点】

①費用便益マニュアルの改訂による原単位の減少

②全国的な総走行台キロの改訂（フレームの見直し）

③道路網の見直し

→規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し

（車線数、道路規格、料金の設定等）

（前回評価時の計画交通量）
・ＢＰ＝3,170台／日
・現道＝　0台／日
（今回評価時の計画交通量）
・ＢＰ＝4,370台／日
・現道＝　0台／日

等により、前回よりＢ／Ｃが減少している。

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（１／５）

○客観的評価指標（指標48項目中11項目に該当）

政策目標		指　標	
１．活力	円滑なモビリティの確保	●	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		□	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□	現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		□	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		□	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		□	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	■	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		■	農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上
		□	現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	都市の再生	□	都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□	広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□	中心市街地内で行う事業である
		□	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である
		□	DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□	対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	国土・地域ネットワークの構築	□	高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
		■	地域高規格道路の位置づけあり
		□	当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		■	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□	現道等における交通不能区間を解消する
		■	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		□	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		■	主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		□	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
２．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		□	交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	□	対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけ有り
		□	市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	■	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

事業の必要性等に関する視点

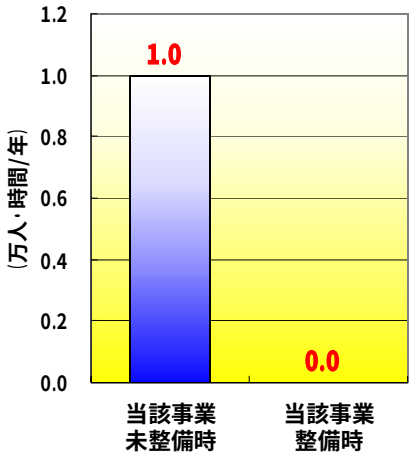
事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／５）

政策目標		指標	
３．安全	安全な生活環境の確保	□	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		□	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	□	近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		■	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		□	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する
		□	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		□	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
４．環境	地球環境の保全	●	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	○	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○	現道等における自動車からのSPM排出削減率
		□	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		□	その他、環境や景観上の効果が期待される
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□	他機関との連携プログラムに位置づけられている
		□	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

※○印は定量的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

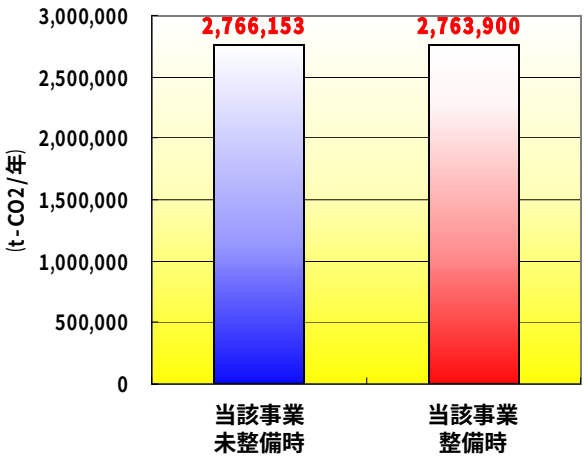
渋滞損失時間の削減

当該区間の渋滞損失削減率
約 10割削減



二酸化炭素(CO2)の削減

当該区間のCO2排出削減量
2,253 (t-CO2/年)　　これは、約 141万円/年に相当



※上図に示す整備・未整備の数値は、B/Cとの整合を図るためH42時点での推計値を用いている。
※CO_2排出量原単位は、2,300円/(t-C/年)を用いている。（二酸化炭素排出削減量の貨幣換算
［参考：道路投資の評価に関する指針(案)］）

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／５）

１．地域高規格道路としての位置づけ

・中野バイパスを含む「三陸北縦貫道路」は、岩手県宮古市から久慈市に至る延長約90㎞の地域高規格道路として平成６年12月に計画路線指定された。

・当道路は八戸久慈（はちのへくじ）自動車道と三陸縦貫自動車道を結ぶ路線として、青森、岩手、宮城の３県の沿岸地域の連携促進に寄与するほか、地域高規格道路である「宮古盛岡（みやこもりおか）横断道路」を介して岩手県内陸部との連携、ひいては、東北縦貫自動車道と連結することにより、東北地方の広域ネットワークが形成され、東北地方全体の物流の効率化等に大きく寄与するものである。

▼岩手県内の道路網図



資料：三陸国道事務所資料

▼三陸北縦貫道路と中野バイパス



資料：三陸国道事務所資料

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（４／５）

２．安全で円滑な交通の確保

・槇木沢橋は幅員が6.0mと狭いことから、大型車のすれ違いが困難であるとともに、昭和40年に建設されているため老朽化(耐荷力不足)が進んでいる。
・また、歩道が未整備であるため、歩行者が危険な状況にある。
・新槇木沢橋（思案坂大橋：W=10.5m）の建設により、現道に歩道が確保できることに加え、定時走行性・災害時の代替路確保・交通安全対策に寄与する。

▼現在の槇木沢橋の状況
（幅員6.0m、歩道未整備）



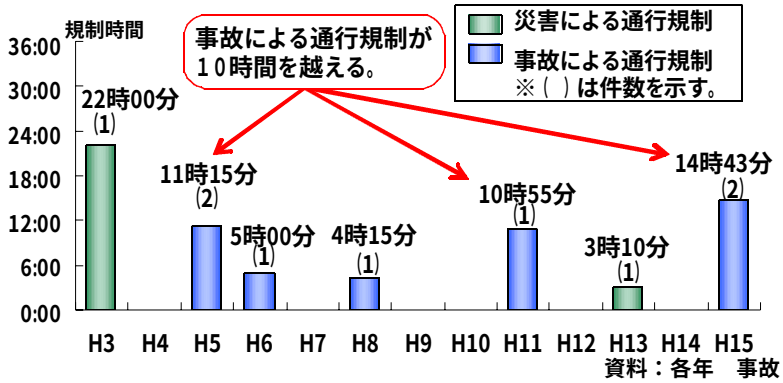
▼歩行者押しボタン式信号



資料：三陸国道事務所資料

・現道における交通隘路区間では交通事故が毎年発生しており、事故による交通規制も近年ではH11に11時間、H15に15時間発生している。また、冬期には、スリップで立ち往生した大型車による交通障害が毎年10件以上発生（出張所ヒアリング結果）している。

▼現道における通行規制の状況



資料：各年　事故・災害関係一覧表

▼岩泉町大字小本字上中野地内における交通事故状況(左)と冬期交通障害状況（右）





資料：三陸国道事務所資料

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（５／５）

３．主要観光地へのアクセス性向上

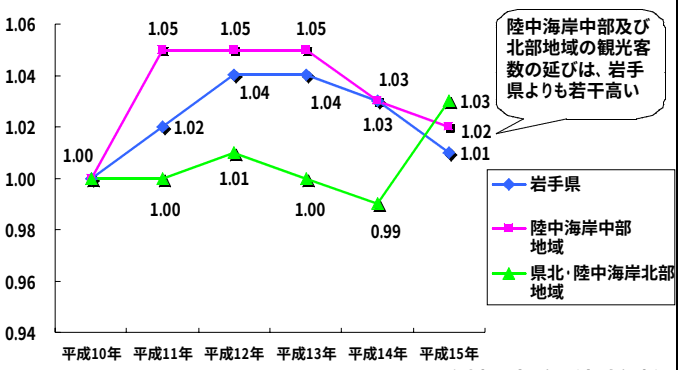
・岩手県沿岸北部は、陸中海岸国立公園を有し、一般国道45号沿線には観光施設が集積しており、観光客の多数が45号を利用していることから、当該路線は重要な観光支援路線となっている。

・岩手県全体の観光客数は年々微減しているのに対し、陸中海岸北部で主要な観光地である「北山崎」の観光客数は、年々増加傾向にある。

▼主要観光地の分布



▼観光客数の延び



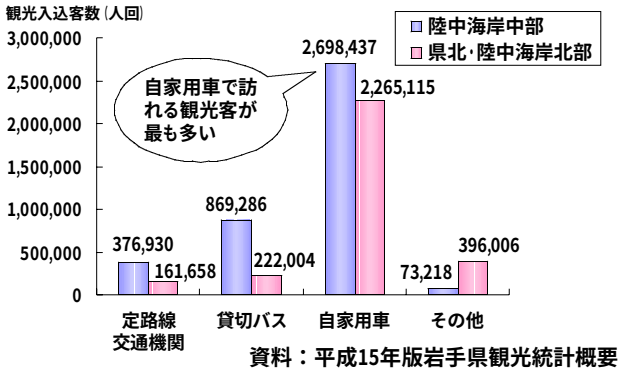
資料：岩手県統計年鑑

（単位：千人回）

区　分	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年
岩手県	37 614	38 236	39 071	39 255	38 711	38 124
盛岡・八幡平地域	12 535	12 423	12 635	13 054	12 763	13 001
北上川流域地域	13 492	13 236	12 921	13 336	12 824	12 699
陸中海岸南部・遠野地域	4 683	5 460	6 377	5 737	6 101	5 361
陸中海岸中部地域	3 945	4 157	4 155	4 159	4 082	4 018
県北・陸中海岸北部地域	2 960	2 959	2 983	2 970	2 941	3 045

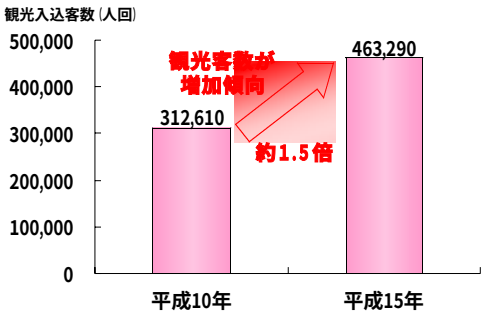
資料：岩手県統計年鑑

▼沿岸北部を訪れる観光客の交通手段



資料：平成15年版岩手県観光統計概要

▼北山崎の観光客数の推移

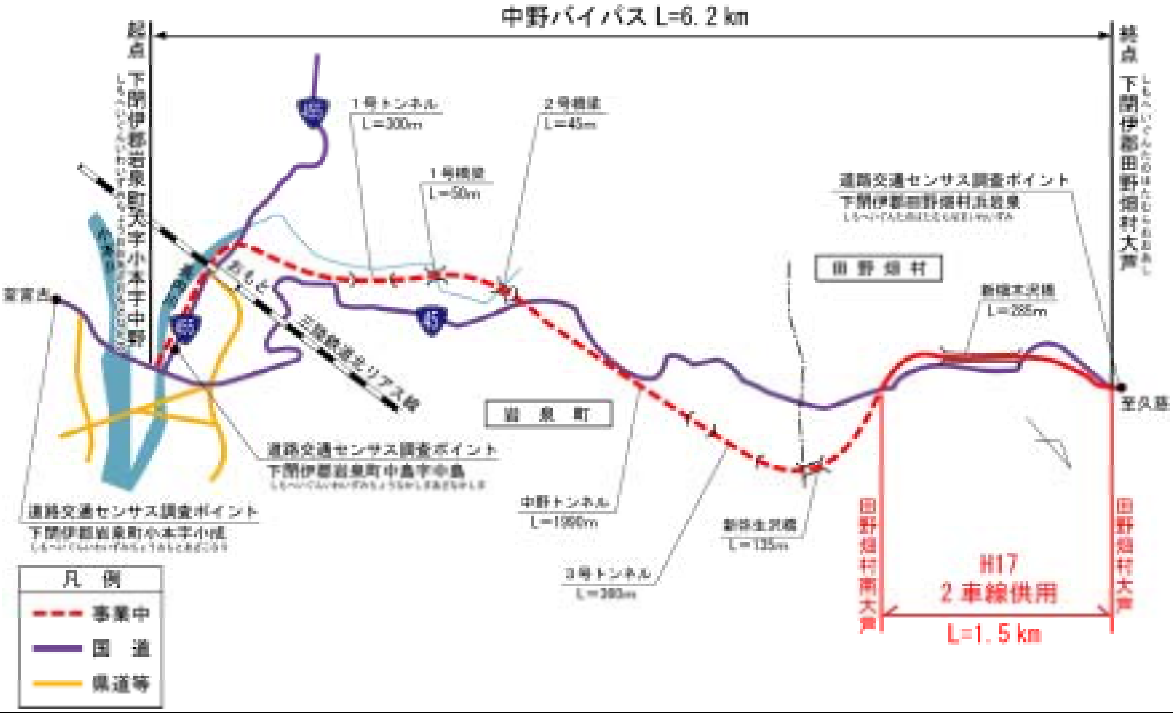


資料：平成15年版岩手県観光統計概要

・中野バイパスの整備により、交通隘路区間が解消され、主要な観光地へのアクセス向上が図られるとともに、「三陸北縦貫道路」が全線整備されることにより、広域的な観光の促進に大きく寄与する。

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の見込みの視点	**事業の進捗状況について** 平成12年度の事業再評価以降、事業進捗に係る問題はない。
	供用予定等今後の事業の見通し ・平成17年度は、南大芦（みなみおおあし）～大芦（おおあし）間のＬ＝1.5ｋｍについて、２車線供用を目標に事業推進を図る。 
コスト縮減等の視点や代替案立案の視点	**コスト縮減のメニュー** ・思案坂大橋において、金属溶射方式を行い、将来の塗装メンテナンス費用を削減しライフサイクルコストを抑えている。

地方公共団体等の意見	以下の団体等から、三陸北縦貫道路中野バイパスの早期完成について要望あり。 ○岩手県田野畑村（田野畑村長、田野畑村議会議長） ○三陸沿岸都市会議（八戸市長、久慈市長、宮古市長、釜石市長、大船渡市長 陸前高田市長、気仙沼市長） ○三陸北縦貫道路整備促進期成同盟会（久慈市長、他９市長村長） ○国道４５号中野バイパス整備促進協議会（岩泉町長、田野畑村長、他） ○三陸沿岸圏商工団体連絡会議（青森県八戸商工会議所、岩手県久慈商工会議 所他１０商工会議所、宮城県気仙沼商工会議所、他８商工会議所） ○三陸地方都市建設協議会（気仙沼市長、他６市長） ○宮古市（宮古市長） ○久慈地方商工団体連絡協議会（久慈地方商工会議所）
対応方針	原案　事業継続 （理由） 岩手県沿岸地域の連携強化を促進する地域高規格道路ネットワークを形成するとともに、一般国道45号現道に存在する幅員狭小・線形不良区間等の回避により、「安全で円滑な交通の確保」及び「主要観光地へのアクセス性向上」を図るため、早期整備の必要性が高い。 また、地元自治体からの事業促進の要望活動も強く行われている。 したがって、事業を継続していくこととする。