前回再評価後５年経過

事業名	東北横断自動車道釜石秋田線　宮守～東和	事業種別	新　直　轄

事業の目的

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。

東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和は、岩手県遠野市宮守町から岩手県花巻市東和町を結ぶ約24kmの自動車専用道路であり、東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成し、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を目的としている。

事業概要

起終点	自：岩手県遠野市宮守町下鱒沢 至：岩手県花巻市東和町安俵		延　長 供用済	２４km －
事業化	平成１０年度	都市計画決定	平成　８年度	
用地着手	平成１７年度	工事着手	平成１７年度	
	全体事業費・進捗率			
	全体事業費 （うち用地費）	執行済み額 （うち用地費）	全体進捗 （用地費）	H15再評価時事業費 （用地費）
完　成	772億円（117億円）	313億円（116億円）	41%（99%）	842億円（-）



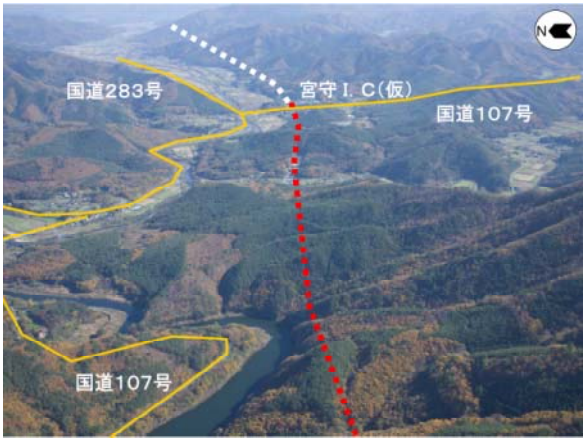
事業の概要

整備状況・供用区間状況

未供用区間　東和IC～宮守IC（仮）
（花巻市方面から宮守町方面を望む）



未供用区間　宮守IC(仮)～遠野IC(仮)
（宮守町方面から遠野市方面を望む）



現道107号の道路状況



▲並行現道（国道107号）狭隘部状況

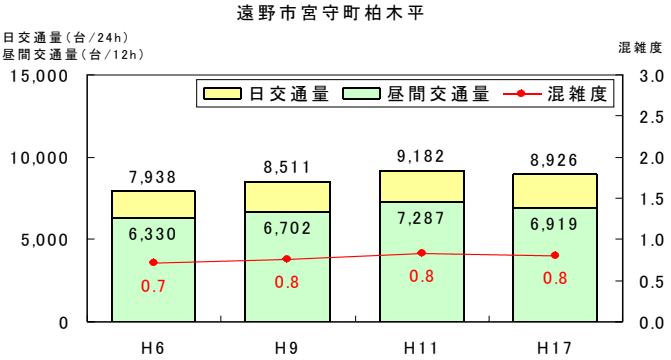


▲並行現道（国道283号）急カーブ状況

▼線形不良箇所（急カーブR<150m）26箇所



▼現道の交通量および混雑度の推移



資料：各年道路交通センサス（H6～H17）
注）各年度の混雑度は、H17道路交通センサスの交通容量を用いて算出
注）H6の日交通量は、昼夜率により換算した推定値を記載

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２０年）における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量（平成４２年度）　・宮守～東和＝９，２００台/日　・現道＝１，５００台/日

【全　線】

	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）	***757***	***757***	***757***	***822***	***692***	***760***	***806***
事業費(億円)	703	703	703	768	638	709	745
維持管理費(億円)	54	54	54	54	54	51	61
便益Ｂ（現在価値）	***953***	***1048***	***856***	***953***	***953***	***870***	***1045***
走行時間短縮便益(億円)	705	774	634	705	705	643	772
走行経費減少便益(億円)	179	197	160	179	179	163	196
交通事故減少便益(億円)	70	77	62	70	70	64	77
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1．3***	***1．4***	***1．1***	***1．2***	***1．4***	***1．1***	***1．3***

○純現在価値(NPV)　　【全　線】196億円
○経済的内部収益率(EIRR)　　【全　線】5．3%

【残事業】

	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）	***450***	***450***	***450***	***489***	***410***	***448***	***456***
事業費(億円)	395	395	395	435	356	395	400
維持管理費(億円)	54	54	54	54	54	52	56
便益Ｂ（現在価値）	***953***	***1048***	***856***	***953***	***953***	***911***	***998***
走行時間短縮便益(億円)	705	774	634	705	705	673	738
走行経費減少便益(億円)	179	197	160	179	179	171	187
交通事故減少便益(億円)	70	77	62	70	70	67	73
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***2．1***	***2．3***	***1．9***	***1．9***	***2．3***	***2．0***	***2．2***

○純現在価値(NPV)　　【全　線】503億円
○経済的内部収益率(EIRR)　　【全　線】10．2%

（参考）

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

【道路公団民営化検討時のＢ／Ｃ】【残事業】２．３　【全　線】２．３

【今回再評価時のＢ／Ｃ】　【残事業】２．１　【全　線】１．３

（道路公団民営化検討時の計画交通量）

・宮守～東和　＝９，３００～１１，０００台／日

（今回再評価時の計画交通量）

・宮守～東和　＝９，２００台／日

・現道　　＝１，５００台／日

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（１／７）

○客観的評価指標（指標２９項目中１５項目に該当）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
１．活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		□ 並行区間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
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		■ 新幹線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	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	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
		□ 三大都市圏の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
	国土・地域ネットワークの構築	■ 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
		■ 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
		■ 日常活動圏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	■ 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
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する
		□ 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	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
	安全な生活環境の確保	□ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる
３．安全	災害への備え	■ 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
		□ 並行区間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の代替路線を形成する
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	○ 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 並行区間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	□ 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	□ 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期待される

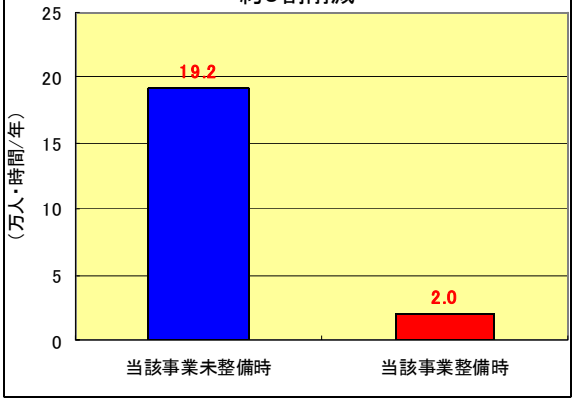
※○印は定量的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

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（２／７）

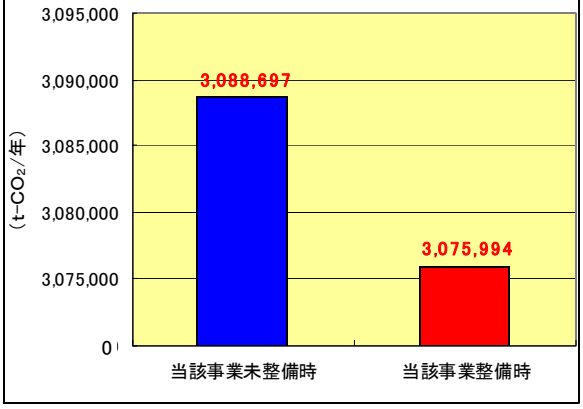
渋滞損失時間の削減

当該区間の渋滞損失削減率
約9割削減



二酸化炭素（CO_2）の削減

ネットワーク全体のCO_2排出削減量
12,703（t-CO_2/年）これは約3,700万円に相当



※上図に示す整備・未整備時の数値は、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。

※CO2排出量原単位は、10,600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：**公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（H20.6国土交通省）**）

※建設時に発生するCO2排出量は算出に入れていない。

事業の必要性等に関する視点

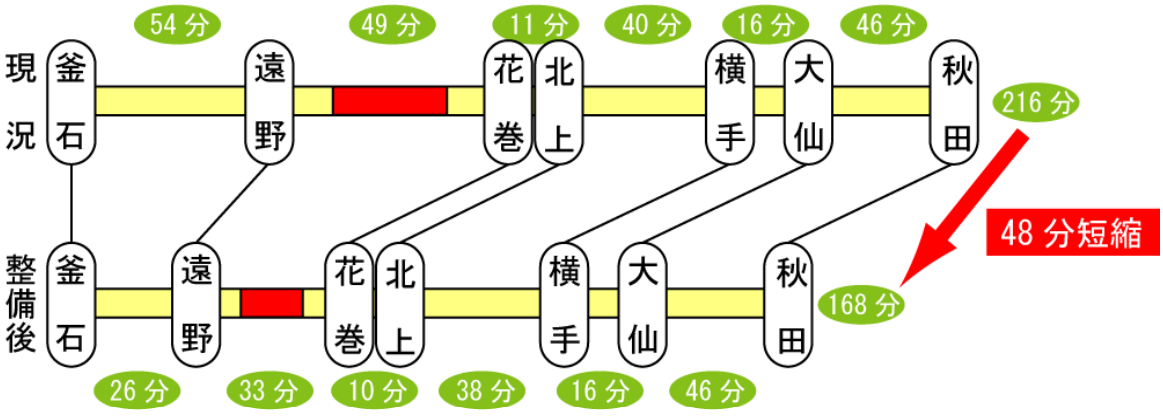
事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／７）

１．高規格幹線道路ネットワークの構築

・東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和は、東北横断自動車道釜石秋田線の一部として、高規格幹線道路ネットワークを形成し、都市間所要時間の短縮を図るとともに、日本海沿岸と太平洋沿岸を結ぶ横断道路として、北東北の地域間交流に大きく寄与するものである。



▲格子状骨格道路ネットワーク（平成20年4月現在）



資料：07-08道路時刻表

整備後は花巻JCT～北上JCTは100km/h、その他は80km/hとして設定

▲釜石市～秋田市間の所要時間

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（４／７）

２．物流効率化の支援

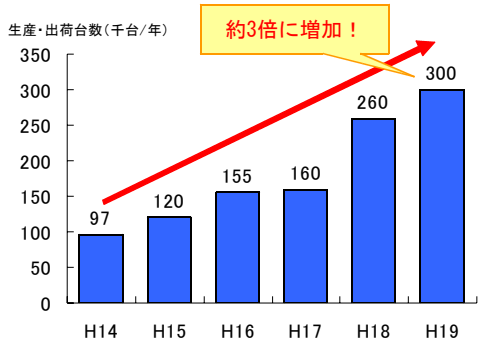
・関東自動車工業岩手工場（金ヶ崎町）では、平成17年11月に生産ラインを増設し、年間生産台数を16万台から25～30万台に拡大している。

・生産された自動車は、国道283号を経由し釜石港へ輸送されている。

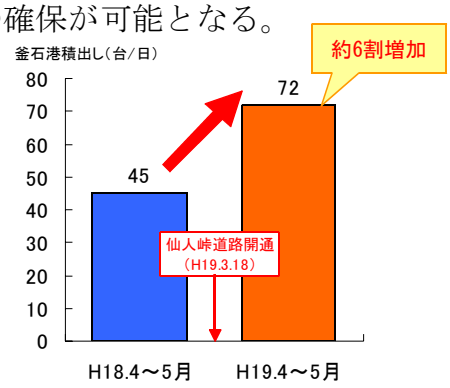
・東北横断自動車道釜石秋田線の一部である仙人峠道路の開通（H19）により、自動車の釜石港積出しは約6割増加している。

・また、遠野市は全国有数のホップの産地であり、収穫したホップはキリンビール工場に出荷されている。

・東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和の整備により、交通隘路区間の回避と所要時間の短縮が図られ、安定した物流の確保が可能となる。



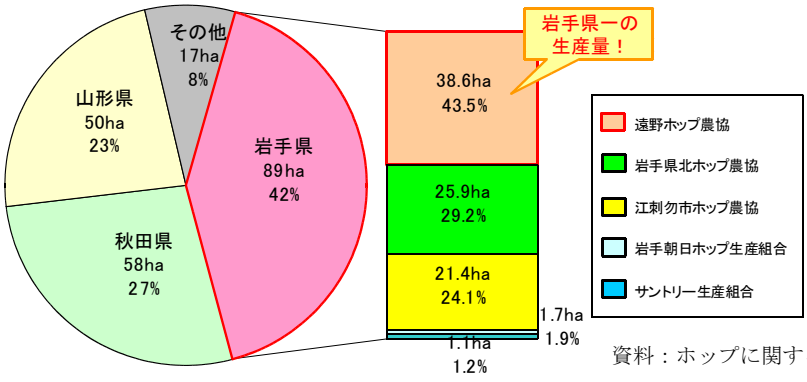
▲関東自動車工業(株)岩手工場での生産台数（4月～5月平均）



資料：H19企業FAXアンケート調査

▲釜石港積出し台数の変化

Ｈ１９全国
２１４ｈａ
Ｈ１９岩手県
計８８．７ｈａ



資料：ホップに関する資料
（岩手県農林水産部）

▲ホップの生産状況



▲整備によるアクセス性の向上

資料：H17道路交通センサス

整備前：H17道路交通センサスによる混雑時旅行速度、整備後：宮守IC～東和IC間（2車70km/h）として算出

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（５／７）

３．地域医療サービスの向上

・遠野病院では医師不足のため、診察科によっては応援医師にて診察をしており、循環器科においても応援医師による週１回の診察となっている。

・遠野地域から盛岡地域等の外部への救急搬送は平成19年では223件/年あり、盛岡方面への搬送は年々増加傾向にある。

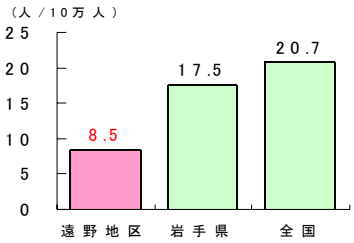
・遠野地域から花巻・盛岡地域への搬送は東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和の並行現道(補助国道：隘路箇所26箇所存在)を経由して搬送されている。

・東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和が整備されることにより、花巻・盛岡地域との医療サービスの連携強化が図られると共に、隘路区間回避（横断道：Rmin＝1,000m　imax＝3.55%）や時間短縮が図られる。

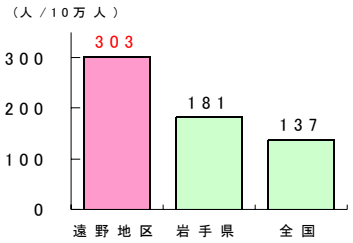
▼遠野病院の医師数・診察回数　　資料：遠野病院ＨＰ

診療科	勤務医師数	応援医師数	診療回数	診療科	勤務医師数	応援医師数	診療回数
内科	5名		5回／週	皮膚科		2名	2回／週
消化器内科		1名	2回／週	泌尿器科		2名	1回／週
小児科	1名	1名	5回／週	**循環器科**		**3名**	**1回／週**
外科	1名	1名	5回／週	産婦人科		1名	2回／月(不定期)
脳神経外科	1名		5回／週	整形外科		1名	1回／週
眼科		4名	4回／週(予約制)	呼吸器外科		1名	1回／月(予約制)
耳鼻咽喉科	1名		5回／週				

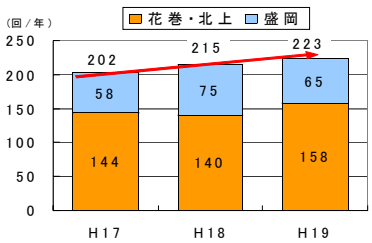
▼人口10万人あたりの医師数



▼心疾患による死亡割合



▼盛岡・花巻方面への搬送実績



▼県立遠野病院からのアクセス性向上



資料：H17道路交通センサス

整備前：H17道路交通センサスによる混雑時旅行速度

整備後：宮守IC～東和IC間（2車70km/h）として算出

事業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（６／７）

４．緊急輸送道路の信頼性向上

・国道107号および国道283号は、岩手県緊急輸送道路網における第1次路線に指定されている。

・現道区間には、8箇所の防災点検要対策の未対策箇所が存在している。

・上記の箇所が、通行止めとなった場合、花巻市から釜石市間の所要時間は1.5倍、走行距離は1.6倍となる。

・東北横断自動車道釜石秋田線宮守～東和の整備により、未対策箇所を回避することができ、緊急輸送道路としての信頼性が向上するものと期待される。



▲並行現道区間の防災点検未対策箇所　資料：H18防災総点検



▲通行止め発生時の迂回損失

・国道283号（花巻～釜石間）及び国道107号（北上～宮守間）が通行止めとなり、迂回したと仮定

・全止時間1日と仮定した場合の、1日当たりの社会的損失

資料：H17道路交通センサス

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（７／７）** ○環境影響評価への対応 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱等に基づき、平成８年度に環境評価を実施している。 ・予測評価の結果、大気質、騒音及び動物、植物のいずれもが環境保全目標を満足している。 ・事業実施に当たり環境影響が生じる場合等においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ○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20年代中頃の全線2車線供用を目指しており、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

・宮守I.C～東和I.C（L=24km）については平成２０年代中頃の全線２車線供用を目標に事業進捗を図る。



コスト縮減等の可能性や代替案の立案の視点

コスト縮減のメニュー

・耐候性鋼材を採用し、維持管理のコスト縮減を図る。
・トンネルの断面の見直しによるコスト縮減を図る。

地方公共団体等の意見	以下の団体から、東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について要望あり。 ○岩手県（岩手県知事） ○東北自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会 ○釜石自動車道利用促進協議会 ○北上川流域地域産業活性化協議会　等
対応方針	原案　事業継続 （理由） 高規格幹線道路ネットワークを形成し東北地方北部の太平洋側と日本海側との交流・連携の促進と共に、物流効率化の支援や緊急輸送道路としての信頼性向上及び地域医療サービスの向上等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。