

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがん</small> 三陸沿岸道路（久慈北道路） <small>くじきた</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：岩手県久慈市侍浜町桑畑 至：岩手県久慈市夏井町鳥谷	延長	7.4 km			
事業概要						
<p>三陸沿岸道路は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、青森県八戸市に至る延長359 kmの高規格幹線道路であり、東日本大震災からの復興にむけたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備が求められている。</p> <p>久慈北道路は、線形隘路や幅員狭小が集中する現道区間の回避、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大を図ることを目的とし、三陸沿岸道路の一部を構成する延長7.4kmの自動車専用道路である。</p>						
H20年度事業化		都市計画未実施		H22年度用地着手		
H23年度工事着手						
全体事業費	182億円	事業進捗率	22%	供用済延長	- km	
計画交通量	6,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.7 (残事業) 2.2	(残事業)/事業全体 146億円/185億円 〔事業費：126億円/165億円〕 〔維持管理費：20億円/20億円〕	(残事業)/事業全体 319億円/319億円 〔走行時間短縮便益：298億円/298億円〕 〔走行経費減少便益：12億円/12億円〕 〔交通事故減少便益：8.9億円/8.9億円〕	平成24年		
感度分析の結果						
<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.4~2.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.7~1.8(事業期間±1年)</p> <p>【残事業】B/C=1.8~2.6(交通量 ±10%) B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%) B/C=2.1~2.3(事業期間±1年)</p>						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・国土・地域ネットワークの構築 (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) ・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) <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>○岩手県知事の意見</p> <p>事業継続に対して異議ありません。</p> <p>本県では、東日本大震災津波を受け、沿岸地域を縦貫する三陸沿岸道路や、内陸と沿岸を結ぶ東北横断自動車道釜石秋田線等高規格道路を「復興道路」と位置付け、早期の全線開通を求めているところです。三陸沿岸道路の一部を構成する「久慈北道路」は、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保や三陸沿岸地域の交流・連携を支える重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。</p> <p>○以下の団体等から、久慈北道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県久慈市、洋野町 ・三陸沿岸圏商工団体連絡会議 他5団体 						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
・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。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
・事業進捗率22%（うち用地進捗率27%）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
・事業の進捗に係る問題はない。						
施設の構造や工法の変更等						
・大規模地震後の供用性に配慮した「スライド版式伸縮継手」等の新技術を採用し、コスト縮減を図る。						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。