

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） 吉浜～釜石	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：岩手県大船渡市三陸町吉浜 至：岩手県釜石市甲子町第13地割			延長	14.0 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>吉浜～釜石は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市三陸町吉浜～釜石市甲子町第13地割に至る延長14.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H24年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費	約770億円		事業進捗率	33%	供用済延長
				- km	
計画交通量	11,500台/日 [登米～釜石]				
費用対効果 分析結果 [登米～釜石]	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/維持管理費)		総便益 (走行時間短縮/走行経費減少/交通事故減少)	
	1.4 (1.7) 2.0 (3.5)	1,428億円 / 3,558億円 1,219億円 / 3,271億円 209億円 / 288億円		2,915億円 / 5,064億円 2,263億円 / 4,157億円 522億円 / 700億円 130億円 / 206億円	
<p>感度分析の結果 [登米～釜石]</p> <p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.3～1.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3～1.5(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】B/C=1.7～2.5(交通量 ±10%) B/C=1.9～2.2(事業費 ±10%) B/C=2.0～2.1(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市吉浜地区から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：114分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：47分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（釜石市～大船渡病院 現況：43分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>[防災機能の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価（大船渡市～釜石市：現況D→整備後B） ・市町村間等の連結性評価（大船渡市～釜石市）（改善度：2.7、弱点度：整備前2.2→整備後0.8） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成するよう求めているところです。 ・三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号登米～釜石」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、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>○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸都市会議 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・気仙沼市、南三陸町、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 					

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	
<ul style="list-style-type: none"> 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 陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通 三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率88%、事業進捗率33%（平成27年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成30年度 吉浜IC～釜石JCT（仮） 延長14.0km（2/2） 開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
枝・抜根材を植生基材吹付チップへ利用	
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	
<p>一般国道45号 吉浜～釜石</p> <p>吉浜～釜石 延長14.0km 平成30年度 開通予定</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業中区分間（評価対象区分間） 事業中区分間 開通済み区分間 一般国道 主要地方道・県道 H22センサス交通量 <p>終点：釜石市甲子町第13地割</p> <p>釜石JCT(仮)</p> <p>T'10 7,419台/日</p> <p>釜石市</p> <p>釜石南IC(仮)</p> <p>釜石唐丹IC(仮)</p> <p>T'10 4,123台/日</p> <p>大船渡市</p> <p>T'10 6,063台/日</p> <p>吉浜IC</p> <p>起点：大船渡市三陸町吉浜</p> <p>至 青森</p> <p>至 仙台</p>	

※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 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。