

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 環境安全・防災課
担当課長名：野田 勝

事業名	(復興) 一般県道 ^{おおしまなみいた} 大島浪板線 浪板 ^{なみいた} 工区道路改良事業	事業区分	地方道	事業主体	宮城県
起終点	自：宮城県気仙沼市大浦 ^{みやぎけんけせんぬまし おおうちら} 至：宮城県気仙沼市東八幡前 ^{みやぎけんけせんぬまし ひがしはちまんまえ}	延長	2.7 km		
事業概要	一般県道大島浪板線は、三陸縦貫自動車道の（仮称）大島IC、（仮称）気仙沼北IC及び国道45号と接続し、当地域の道路ネットワークを形成するとともに、浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセスや、離島大島を結ぶ重要な路線である。 本事業は、そのうち気仙沼市大浦～気仙沼市東八幡前までの延長約2.7 kmのバイパス整備を実施するものである。				
H23年度事業化	—	H24年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約7.4億円	事業進捗率	約87%	供用済延長	— km
計画交通量	4,300～6,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 8.4	総費用： (残事業)/(事業全体) 10/77億円 (事業費：8.9/76億円 維持管理費：1/1億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 84/84億円 (走行時間短縮便益：72/72億円 走行経費減少便益：10/10億円 交通事故減少便益：2/2億円)	基準年：	平成30年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.0～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.2(事業期間±2年) (残事業) 交通量：B/C=7.4～9.0(交通量±10%) 事業費：B/C=7.5～9.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.8～(事業期間±1年)				
事業の効果等	①車両通行の安全の確保 現道（一）大島浪板線は狭隘でカーブも多く、車両の交互通行が困難な道路であり、当該道路の整備により車両及び歩行者の安全が確保される。 ②津波避難路としての機能 現道（一）大島浪板線は、東日本大震災時の津波により浸水被害を受けており、当該道路を津波浸水範囲外の内陸側に計画したことで、津波避難路としての機能が確保される。 ③離島大島からのアクセス確保 現道（一）大島浪板線は、離島大島から本土へのアクセス道路であり、離島の隔絶性が解消される。 ④三陸縦貫自動車道へのアクセス向上 現道（一）大島浪板線は、三陸縦貫自動車道ICへのアクセス道路であり、三陸復興国立公園などの観光資源へのアクセスや地域産業の物流ルートとしての利便性の向上が図られる。				
関係する地方公共団体等の意見	・地域住民説明会等を実施する等、周辺住民と合意形成を図りつつ事業を推進している。 ・宮城県震災復興計画（平成23年10月策定）、気仙沼市震災復興計画（平成23年10月策定）に位置づけられている。				
事業評価監視委員会の意見	事業継続を妥当と認める。（宮城県行政評価委員会）				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	特になし				
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率100%、事業進捗率約87%				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	早期完了を目指し、道路改良の工事を推進していく。				
施設の構造や工法の変更等	新技術の活用による効率性や品質などを向上することで工期短縮やライフサイクルコスト削減を図る				
対応方針	事業継続				

対応方針決定の理由

事業の必要性、重要性に変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

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。