

再評価結果（平成24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 三陸沿岸道路（吉浜道路） <small style="font-size: small;">よしはま</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： <small>いわて</small> 岩手県大船渡市三陸町越喜来 至： <small>いわて</small> 岩手県大船渡市三陸町吉浜	延長	3.6 km		
事業概要					
<p>三陸沿岸道路（仙台～八戸）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359kmの高規格幹線道路である。</p> <p>吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、三陸南北軸の幹線交通を担い、自然災害発生時における緊急輸送道路を確保し、救援・復興支援活動の速達性・安全性の向上等を図るとともに、交通の難所「羅生峠」の線形隘路解消はもとより、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大に大きく寄与するものである。また、復興に向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を図ることを目的とする。</p>					
H19年度事業化		-		H21年度用地着手	
H21年度工事着手		-		-	
全体事業費	140億円	事業進捗率	36%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.8	総費用	(残事業)/事業全体 87億円 / 136億円	総便益	(残事業)/事業全体 379億円 / 379億円
	(残事業) 4.4	事業費 : 79億円 / 128億円 維持管理費 : 8億円 / 8億円		走行時間短縮便益 : 311億円 / 311億円 走行経費減少便益 : 35億円 / 35億円 交通事故減少便益 : 33億円 / 33億円	基準年 平成23年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=3.2~2.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=5.0~3.7(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=2.6~3.0(事業費 ±10%) B/C=4.0~4.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=2.7~2.9(事業期間±20%) B/C=4.2~4.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> ・災害への備え (緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する) ・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) 他11項目に該当 					
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。 三陸沿岸道路の一部を構成する「吉浜道路」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・連携を支える面で重要な道路であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図って頂きたい。 <p>○以下の団体等から、吉浜道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県大船渡市 ・岩手県陸前高田市 ・三陸地区国道協議会 ・岩手県町村会 ・岩手県知事 ・三陸沿岸都市会議 ・三陸地域地方都市建設協議会 ・三陸縦貫自動車道等建設促進対策本部 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
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"> ・吉浜地域は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域があるが、当該事業の目的は、事業採択時より変わるものではない。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率36%（うち用地進捗率100%） 					
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く、早期供用を目指す。 					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> ・新技術の活用として、橋梁下部工施工時に「竹割型構造物掘削工法」を採用し土工量の削減を図る。 ・新技術の活用として、トンネル内路側排水工に現場打ち側溝（スリップフォーム工法）を採用し、コスト削減を図る。 ・県との事業調整により、トンネル発生土を港湾埋立事業に有効活用を図る。 					

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。