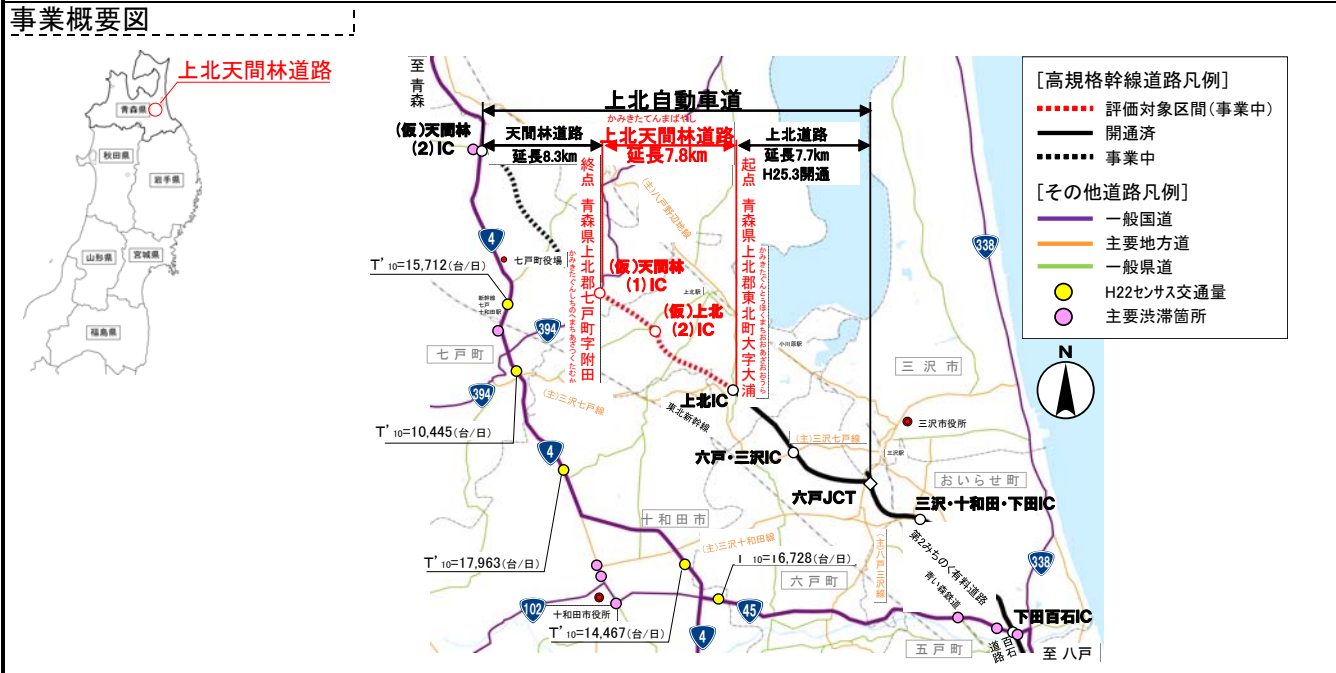


## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

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 <small>かみきたてんまぼやし</small> 上北天間林道路	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：青森県上北郡東北町大字大浦 至：青森県上北郡七戸町字附田向 <small>かみきた どうほくまち おおうら かみきた しちのへまち つくたむかい</small>			延長	7.8 km	
事業概要 ↓ 一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約670.5 kmの幹線道路である。 上北天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡東北町～同県上北郡七戸町に至る延長7.8 km、2車線の自動車専用道路である。					
H20年度事業化		H16年度都市計画決定		H22年度用地着手	
全体事業費		約269億円		事業進捗率	
				86%	
計画交通量		14,700台/日		供用済延長	
				- km	
費用対効果 分析結果	B/C ↓ (事業全体)	総費用 ↓	(残事業)/(事業全体)	総便益 ↓	(残事業)/(事業全体)
	(残事業)	(事業費) 維持管理費	102億円 / 274億円 75億円 / 247億円 27億円 / 27億円	1059億円 / 1059億円 880億円 / 880億円 104億円 / 104億円 75億円 / 75億円	基準年 ↓  平成26年
感度分析の結果 ↓ 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=3.5~4.3 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=3.8~4.0 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=3.7~4.0 (事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C= 9.4~11.4 (交通量 ±10%) B/C= 9.7~11.2 (事業費 ±10%) B/C=10.0~10.7 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ↓ ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：51.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 (青森市から八戸市 現況：114分→整備後：91分) ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる 他5項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 ↓ ○青森県知事の意見 ・事業の継続に異存はありません。 ・本県においても、国が掲げている「地方創生」、「国土強靱化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、早期整備をお願いします。 ・なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、「上北天間林道路」整備促進について要望あり。 ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森地区国道協議会（会長：青森県） ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会（会長：青森市） ・上十三地域広域市町村圏協議会（会長：十和田市） ・上十三地区商工会連絡協議会 ・青森県トラック協会上十三支部 ・十和田市商工会議所 他					
事業評価監視委員会の意見 ↓ 対応方針（原案）どおり「事業継続」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 ↓ ・平成25年3月24日 上北道路（六戸JCT～上北IC）開通 延長=7.7 km ・平成24年度 天間林道路事業化 延長=8.3 km					

事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成20年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率86%（平成28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	・平成30年度の供用を目指して事業を実施中
施設の構造や工法の変更等	○付加車線設置計画位置の見直し ○公道橋交差形状の見直し ○横断水路函渠の削減 等を行うことでコスト縮減を図っている
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	青森市と八戸市の連携強化を図り、上北地域の救急医療、企業立地への貢献を図るため、早期整備の必要性が高い。



※ 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。