

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（三陸沿岸道路） 釜石山田道路	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：岩手県釜石市甲子町第13地割 至：岩手県下閉伊郡山田町船越			延長	23.0 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石JCT～宮古中央IC）は、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る約50 kmの復興道路である。</p> <p>釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～下閉伊郡山田町船越に至る延長23.0 kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H5年度事業化		H8年度都市計画決定 (H一年度変更)		H13年度用地着手	
				H16年度工事着手	
全体事業費		約1,018億円		事業進捗率	
				76%	
計画交通量		約1,800台/日 [釜石～宮古]			
費用対効果 分析結果 [釜石～宮古]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.5 (1.2) (残事業) 6.2 (5.5)	(残事業)/ (事業全体) 335億円/ 1,440億円 (事業費) : 250億円/ 1,338億円 (維持管理費) : 102億円/ 102億円	(残事業)/ (事業全体) 2,195億円/ 2,195億円 (走行時間短縮便益) : 1,729億円/ 1,729億円 (走行経費減少便益) : 314億円/ 314億円 (交通事故減少便益) : 152億円/ 152億円	平成28年	
感度分析の結果 [釜石～宮古]					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.4~1.7 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=5.6~6.9 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.5~1.6 (事業費 ±10%) B/C=5.8~6.7 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.5~1.6 (事業期間 ±20%) B/C=6.0~6.4 (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"> <li>山田町から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：128分 → 整備後：109分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山田町から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：39分 → 整備後：30分）</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分 → 整備後：95分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <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>					
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"> <li>「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。</li> <li>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『復興・創生期間』における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こと、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。</li> <li>三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号釜石～宮古」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と思います。</li> </ul> <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"> <li>三陸地区国道協議会</li> <li>岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会</li> <li>国道45号岩手整備促進期成同盟会</li> <li>東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議</li> <li>釜石港湾振興協議会</li> </ul>					

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"> <li>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</li> <li>陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通</li> <li>三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成5年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率76%	
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"> <li>事業の進捗に係る問題はない</li> <li>平成30年度 釜石JCT（仮）～釜石両石IC 延長5.6km（2/2）開通予定</li> <li>平成30年度 大槌IC（仮）～山田南IC 延長8.0km（2/2）開通予定</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・新技術（高所法面掘削機による掘削工法）を採用	
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	



- ※ 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。