

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道45号 本吉気仙沼道路	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：宮城県本吉郡本吉町九多丸 至：宮城県気仙沼市松崎高谷	延長	7.1 km		
<p>事業概要</p> <p>三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市に至る延長約220 kmの一般国道の自動車専用道路である。 本吉気仙沼道路は、三陸縦貫自動車道の一部を担う、延長7.1 kmの自動車専用道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本吉気仙沼道路は、一般国道45号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するものである。</p>					
全体事業費	201億円	計画交通量	16,600台/日		
<p>事業概要図</p> <p>交通量はH17センサスの速報値</p>					

関係する地方公共団体等の意見

本吉気仙沼道路は、一般国道45号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、気仙沼市長をはじめとする1市3町の首長で構成される気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道事業化促進連絡協議会より早期整備の要望（平成17年10月6日）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。
手続きの完了：環境調査実施済み。都市計画変更の手続きを実施中。（H18年5月完了見込み）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.6	総費用：173億円 （事業費：147億円 維持管理費：26億円）	総便益：975億円 （走行時間短縮便益：799億円 走行費用減少便益：132億円 交通事故減少便益：43億円）	基準年 平成17年																																																					
	<p>事業の影響</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="2">自動車や歩行者への影響</td> <td>評価項目</td> <td>評価</td> <td colspan="3">根拠</td> </tr> <tr> <td>渋滞対策</td> <td></td> <td colspan="3"> 全国順位の上位2割に含まれる渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する。 （現況：約22.5万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約56.8万人時/年 約12.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道45号のセンサス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 約22.5万人時/年km（現況） 〔宮城県平均：約3.6万人時/年km（約6.3倍）〕 〔全国平均：約2.0万人時/年km（約11.3倍）〕 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセンサス区間 【渋滞度曲線】 全国セサス区間における順位の中で、上位2割値に含まれる。 全国セサス区間は、一般国道（直轄管理）を対象 </td> </tr> <tr> <td rowspan="2">社会全体への影響</td> <td>事故対策</td> <td></td> <td colspan="3"> 宮城県内平均傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約757.5件/億台キロ） 【死傷事故率】 約757.5件/億台キロ（現況）〔死傷事故率比（県内交差点部平均比）= 11.4〕 当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 宮城県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。 </td> </tr> <tr> <td>歩行空間</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">社会全体への影響</td> <td>住民生活</td> <td></td> <td colspan="3"> 高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設岩手県立大船渡病院への時間短縮に寄与する道路である：本吉町役場～岩手県立大船渡病院の所要時間82分 69分） </td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td></td> <td colspan="3"> 農林水産品の流通の利便性が向上 （気仙沼漁港（カツオ・サンマ）から東京市場への時間短縮に寄与する道路である：気仙沼漁港～東京市場の所要時間約8時間 約6時間） 三陸縦貫自動車道全線供用の場合 </td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td></td> <td colspan="3"> 代替路線の確保 （一般国道45号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、宮城県沖地震発生時の津波浸水被害による大幅な迂回・孤立化を解消する：迂回距離の短縮、約6.4 km 約1.8 km） </td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業実施環境</td> <td>地域社会</td> <td></td> <td colspan="3"> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （本吉町から日常活動圏中心都市である気仙沼市へのアクセス向上が見込まれる路線である：本吉町～気仙沼市の所要時間35分 22分） </td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> </table>					自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠			渋滞対策		全国順位の上位2割に含まれる渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する。 （現況：約22.5万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約56.8万人時/年 約12.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道45号のセンサス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 約22.5万人時/年km（現況） 〔宮城県平均：約3.6万人時/年km（約6.3倍）〕 〔全国平均：約2.0万人時/年km（約11.3倍）〕 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセンサス区間 【渋滞度曲線】 全国セサス区間における順位の中で、上位2割値に含まれる。 全国セサス区間は、一般国道（直轄管理）を対象			社会全体への影響	事故対策		宮城県内平均傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約757.5件/億台キロ） 【死傷事故率】 約757.5件/億台キロ（現況）〔死傷事故率比（県内交差点部平均比）= 11.4〕 当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 宮城県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。			歩行空間	-	注目すべき影響はない。			社会全体への影響	住民生活		高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設岩手県立大船渡病院への時間短縮に寄与する道路である：本吉町役場～岩手県立大船渡病院の所要時間82分 69分）			地域経済		農林水産品の流通の利便性が向上 （気仙沼漁港（カツオ・サンマ）から東京市場への時間短縮に寄与する道路である：気仙沼漁港～東京市場の所要時間約8時間 約6時間） 三陸縦貫自動車道全線供用の場合			災害		代替路線の確保 （一般国道45号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、宮城県沖地震発生時の津波浸水被害による大幅な迂回・孤立化を解消する：迂回距離の短縮、約6.4 km 約1.8 km）			環境	-	注目すべき影響はない。			事業実施環境	地域社会		日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （本吉町から日常活動圏中心都市である気仙沼市へのアクセス向上が見込まれる路線である：本吉町～気仙沼市の所要時間35分 22分）			事業実施環境	-	注目すべき影響はない。	
自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠																																																							
	渋滞対策		全国順位の上位2割に含まれる渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する。 （現況：約22.5万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約56.8万人時/年 約12.3万人時/年 当該区間に並行する一般国道45号のセンサス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 約22.5万人時/年km（現況） 〔宮城県平均：約3.6万人時/年km（約6.3倍）〕 〔全国平均：約2.0万人時/年km（約11.3倍）〕 県平均、全国平均はともに一般国道以上のセンサス区間 【渋滞度曲線】 全国セサス区間における順位の中で、上位2割値に含まれる。 全国セサス区間は、一般国道（直轄管理）を対象																																																							
社会全体への影響	事故対策		宮城県内平均傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約757.5件/億台キロ） 【死傷事故率】 約757.5件/億台キロ（現況）〔死傷事故率比（県内交差点部平均比）= 11.4〕 当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 宮城県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。																																																							
	歩行空間	-	注目すべき影響はない。																																																							
社会全体への影響	住民生活		高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設岩手県立大船渡病院への時間短縮に寄与する道路である：本吉町役場～岩手県立大船渡病院の所要時間82分 69分）																																																							
	地域経済		農林水産品の流通の利便性が向上 （気仙沼漁港（カツオ・サンマ）から東京市場への時間短縮に寄与する道路である：気仙沼漁港～東京市場の所要時間約8時間 約6時間） 三陸縦貫自動車道全線供用の場合																																																							
	災害		代替路線の確保 （一般国道45号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、宮城県沖地震発生時の津波浸水被害による大幅な迂回・孤立化を解消する：迂回距離の短縮、約6.4 km 約1.8 km）																																																							
	環境	-	注目すべき影響はない。																																																							
事業実施環境	地域社会		日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （本吉町から日常活動圏中心都市である気仙沼市へのアクセス向上が見込まれる路線である：本吉町～気仙沼市の所要時間35分 22分）																																																							
	事業実施環境	-	注目すべき影響はない。																																																							

採択の理由

費用便益比が5.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きを実施中（H18.5完了見込み）であることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、渋滞損失の改善・交通事故の減少が見込まれ、かつ今後30年以内に99%の確率で発生すると言われている宮城県沖地震発生時の津波浸水による大幅な迂回・孤立化を解消する当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

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。