

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名 一般国道45号 <small>かまいしやまだ</small> 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	23.0km
事業概要 一般国道45号は、宮城県仙台市から青森県青森市に至る延長510kmの主要な幹線道路である。 釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、釜石市から山田町に至る総延長636.5kmの自動車専用道路である。				
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		814億円	事業進捗率	58%
計画交通量		11,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 354億円/856億円 (事業費 : 308億円/800億円) (維持管理費 : 45億円/56億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,304億円/1,383億円 (走行時間短縮便益 : 1,086億円/1,154億円) (走行経費減少便益 : 132億円/137億円) (通事故減少便益 : 86億円/91億円)	基準年 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.5~1.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.5~1.7(事業期間±1年) 【残事業】 B/C=3.3~4.1(交通量 ±10%) B/C=3.4~4.0(事業費 ±10%) B/C=3.5~3.8(事業期間±1年)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・国道45号松原交差点（上り方向）における混雑時旅行速度7.8km/h（H24岩手県渋滞協）の改善が期待される ②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幹線道路で連絡するルートを構成する（宮古市から釜石市 現況73分） ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（宮古市から釜石市 現況73分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・大槌町～県立大船渡病院（大船渡市 現況67分）へのアクセス向上が見込まれる ④災害への備え ・国道45号が通行止めになった場合の釜石市松原から山田町船越間の代替路線を形成する				
関係する地方公共団体等の意見 ・岩手県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2. 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「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るとともに、県の復興計画期間内である平成30年度までの全線完成を求めているところです。 三陸沿岸道路の一部を構成する「釜石山田道路」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いただきたい。 ・以下の団体等から、釜石山田道路の整備促進について要望あり。 釜石市、三陸沿岸都市会議、大船渡・釜石・大槌・山田町間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 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、リアスハイウェイ早期実現釜石大会				
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 この事業の目的を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の変更はない。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率58%（うち用地進捗率77%）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

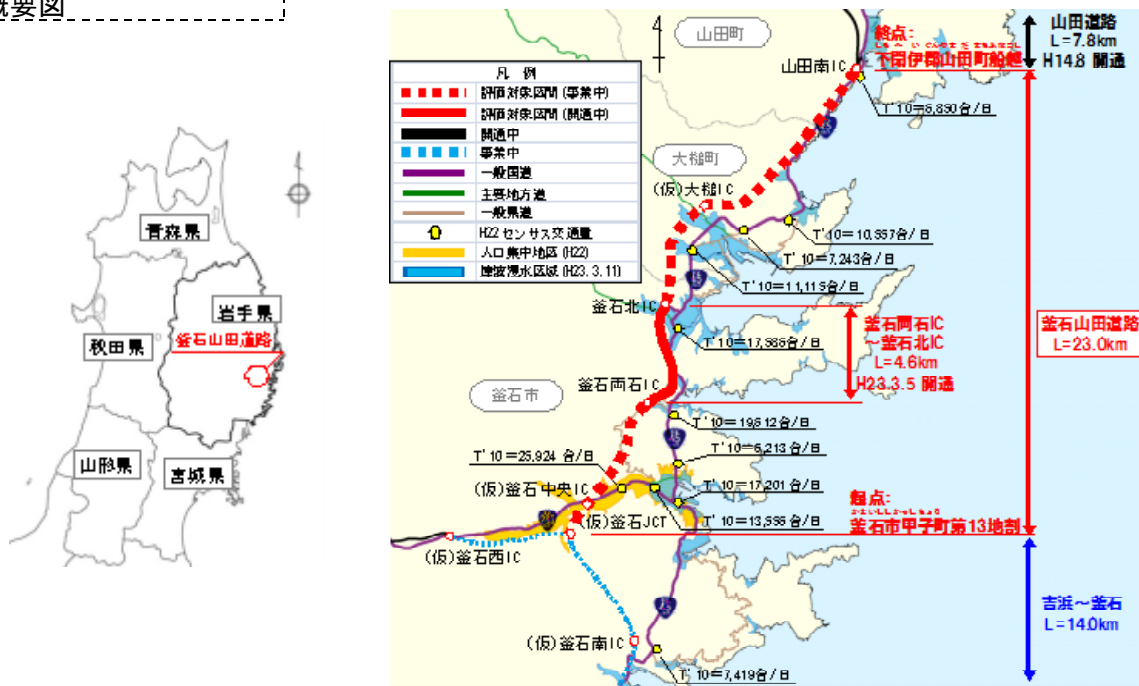
- ・「三陸沿岸道路の新たな考え方」にもとづき、完成4車線（W=22.0m）から完成2車線（W=13.5m）へ計画変更。
- ・防災機能等の向上を目的とした接続箇所を追加・構造見直し。
- ・孤立集落の解消を目的とした緊急連絡路等の設置。

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。