

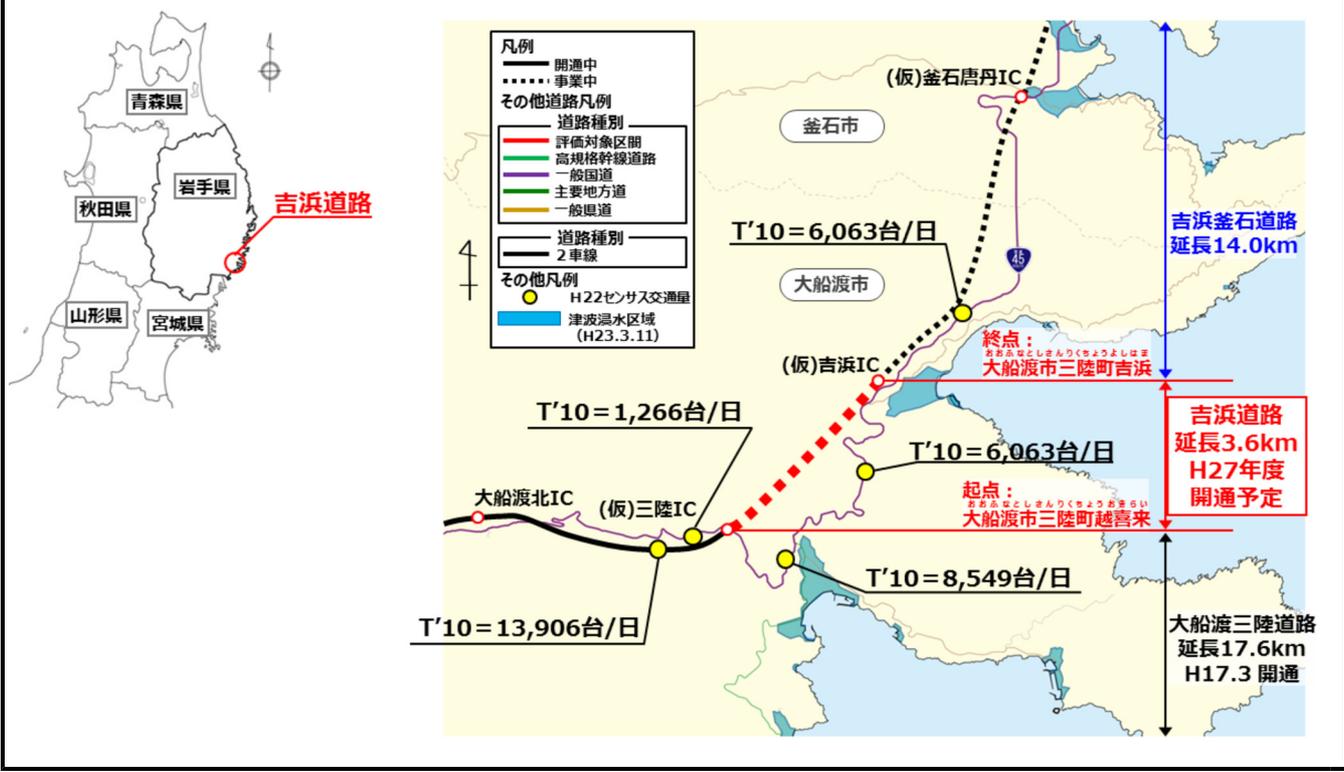
再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

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 三陸沿岸道路（吉浜道路） <small style="margin-left: 100px;">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：岩手県大船渡市三陸町越喜来 <small style="margin-left: 100px;">おおふなと さんりくちょう おきらい</small> 至：岩手県大船渡市三陸町吉浜 <small style="margin-left: 100px;">おおふなと さんりくちょう よしはま</small>				延長 3.6 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経由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市内を通過する延長3.6km、2車線の自動車専用道路である。				
H19年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手	H21年度工事着手	
全体事業費 約140億円		事業進捗率 69%		供用済延長 - km
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 (残事業) 4.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 87億円/136億円 (事業費 : 79億円/128億円) (維持管理費 : 8.4億円/8.4億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 379億円/379億円 (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 【事業全体】 交通量 : B/C=2.4~3.2(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.6~3.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.7~2.9(事業期間±1年)				
【残事業】 B/C= 3.7~5.0(交通量 ±10%) B/C= 4.0~4.8(事業費 ±10%) B/C= 4.2~4.5(事業期間±1年)				
事業の効果等 ①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（釜石市～大船渡市 現況46分） ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（大船渡吉浜～県立大船渡病院 現況21分） ③災害への備え ・岩手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 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路 ・国道45号の防災点検要対策箇所3箇所が解消				
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「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路線であり、一刻も早い完成へ向け、事業の進捗を図っていただきたい。				
○以下の団体等から、吉浜道路の整備促進について要望あり ・岩手県大船渡市 ・三陸沿岸都市会議 ・三陸地区国道協議会 ・岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・岩手県町村会 ・岩手県知事				
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"> ・八戸南環状道路 L=4.8 km (H26.3 開通) ・八戸南道路 L=5.3 km (H25.3 開通) ・普代道路 L=4.2 km (H25.10 開通) ・尾肝要道路 L=4.5 km (H26.3 開通) ・高田道路 L=4.1 km (H26.3 開通) 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率69% (平成26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	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工事に「竹割り型構造物掘削工法」を採用 ・トンネル内の路側排水工に「スリップフォーム工法での現場打ち側溝」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	



※ 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。