

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道45号 <small>てんまばやし</small> 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：青森県上北郡七戸町字附田向 <small>かみきた しちのへまち つくたむかい</small> 至：青森県上北郡七戸町字後平 <small>かみきた しちのへまち うしろたいら</small>			延長	8.3 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681.7 kmの幹線道路である。 天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町字附田向～同県上北郡七戸町字後平に至る延長8.3 km、2車線の自動車専用道路である。				
H24年度事業化		H16年度都市計画決定		H25年度用地着手
全体事業費	約362億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	76%	供用済延長 - km
計画交通量 12,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 2.0 (残事業) 4.5	総費用：(残事業)/(事業全体) 155億円/350億円 (事業費：121億円/317億円) (維持管理費：34億円/34億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 699億円/699億円 (走行時間短縮便益：578億円/578億円) (走行経費減少便益：93億円/93億円) (交通事故減少便益：28億円/28億円)	基準年： 令和元年
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=1.8～2.3(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=4.0～5.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.9～2.1(事業費 ±10%) B/C=4.2～4.9(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.9～2.1(事業期間 ±1年) B/C=4.3～4.7(事業期間 ±1年)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：14.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4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：123分→92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10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 令和3年10月6日付け国東整企画第101号で意見照会のあったことについて、対応方針(原案)のとおり事業継続に異存はありません。 本県においては、いまだ未整備区間が多く残り、天間林道路を含む青森から八戸間までの高規格幹線道路は、県全体の物流や観光、当地域における救命救急活動などに絶大な効果が見込まれ、本県が目指す「生活創造社会」の実現に必要な社会基盤であります。 また、国が掲げる「地方創生」や「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、今後も着実に整備を進め、令和4年内の供用が図られるよう特段の御配慮をお願いします。 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。				

事業評価監視委員会の意見
 対応方針（原案）の事業継続は妥当である

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。

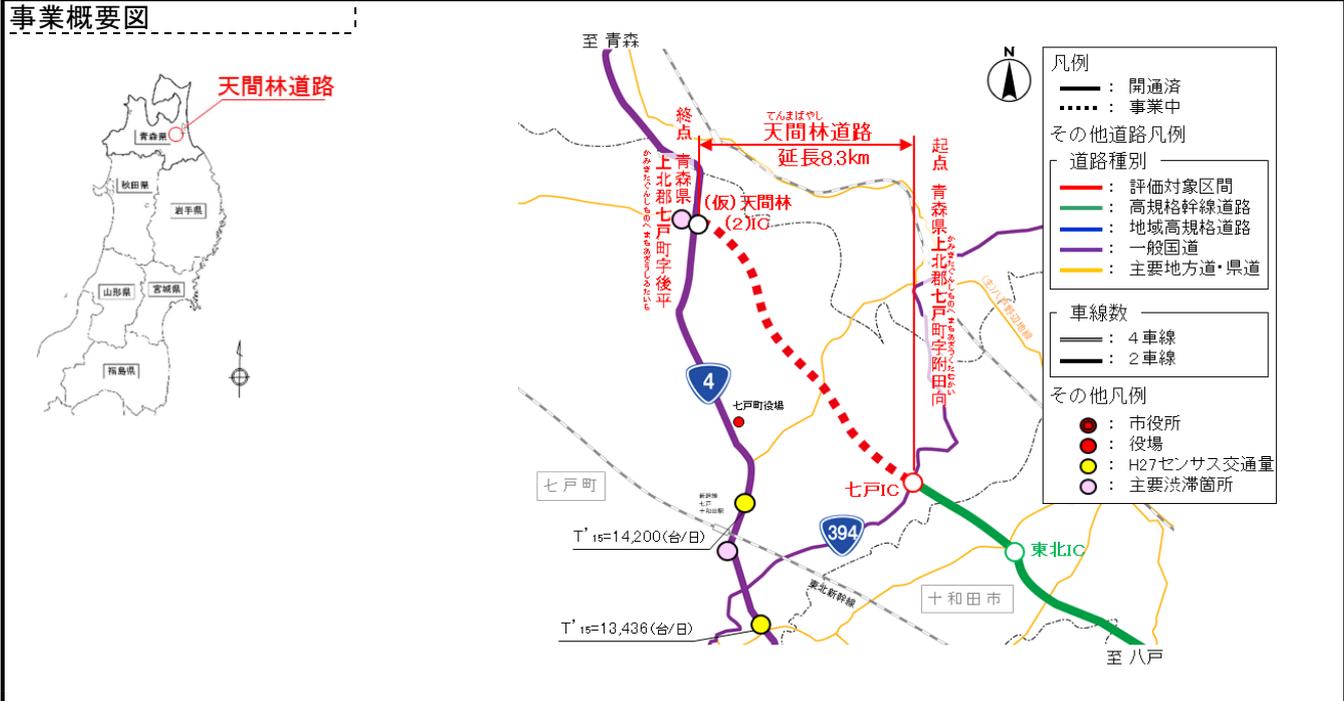
事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・平成24年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率76%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・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
 ・擁壁計画の見直しによる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
 救急医療支援、物流効率化支援、企業立地・地域産業支援、地域間連携の強化、周遊観光支援等のため、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。