

道路事業 事後評価

要点審議事業

資料 3-1	一般国道 45 号 高田道路	・・・・・・・・・・・・・・・・	P 1
資料 3-2	一般国道 45 号 尾肝要道路	・・・・・・・・・・・・・・・・	P 7
資料 3-3	一般国道 45 号 普代バイパス	・・・・・・・・・・・・・・・・	P 14

平成 31 年 3 月 1 日
国土交通省 東北地方整備局

要点審議事業

道路事業 事後評価

一般国道45号 ^{たかた} 高田道路

平成31年3月1日
国土交通省 東北地方整備局

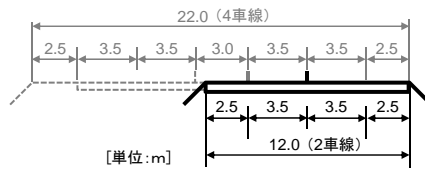
1. 事業の目的と概要(1)

事業完了後5年経過

○事業目的

- ・三陸沿岸道路は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
- ・高田道路は、津波浸水区域を回避して緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第3次医療施設への速達性向上等、地域住民の安全安心を図るものである。
- ・三陸沿岸地域の交流・連携を促進する三陸縦貫自動車道の一部を構成する延長7.5kmの自動車専用道路である。

標準横断面図(幅員)



位置図



高田道路 計画概要

りくぜんたかた たけこまちょうあいかわ

- 起終点 : 自) 岩手県陸前高田市竹駒町相川
おおふなと おおふなとちよう しもふなと
至) 岩手県大船渡市大船渡町下船渡
- 延長 : 7.5 km
- 道路規格 : 第1種第3級 設計速度 : 80 km/h
- 事業化 : 平成6年度
- 都市計画決定 : 平成10年度
- 用地着手 : 平成13年度
- 工事着手 : 平成13年度
- 部分開通 : 平成20年度 (H21.3)
- 全線開通 : 平成25年度 (H26.3)

三陸沿岸道路 高田道路 位置図



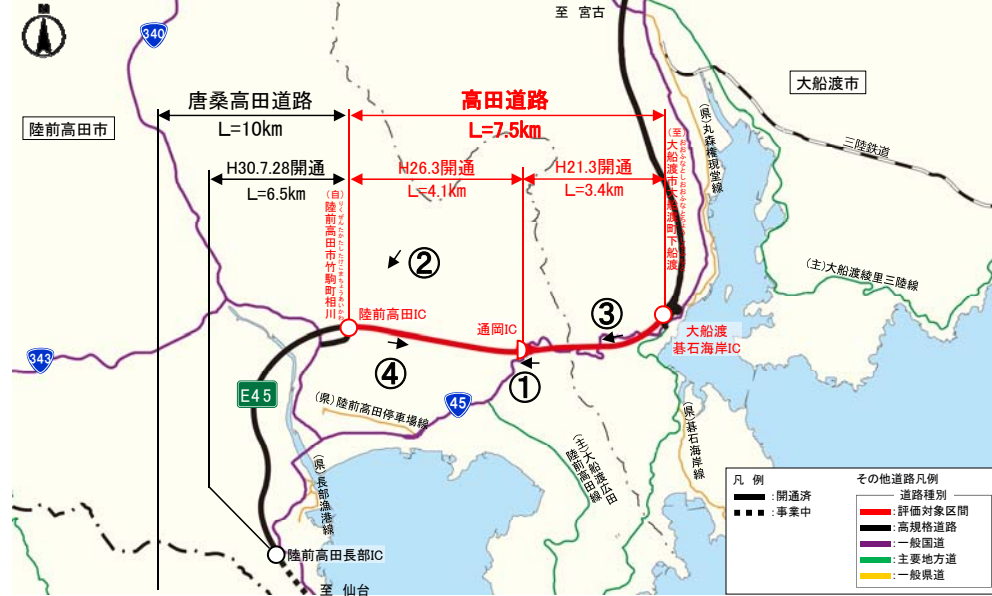
① 陸前高田IC～通岡IC【H30.11】



② 陸前高田IC【H30.8】



③ 通岡IC～大船渡碓石海岸IC【H30.11】



④ 陸前高田IC～通岡IC【H30.11】



高田道路3.4キロ開通

難所解消、時間も短縮

大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。

この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。

三陸沿岸道路 高田道路 開通式

高田道路開通 おめでとう

高田道路が全線開通

陸前高田市と大船渡市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。

陸前高田ー通岡間4.1キロ完成

復興加速に期待

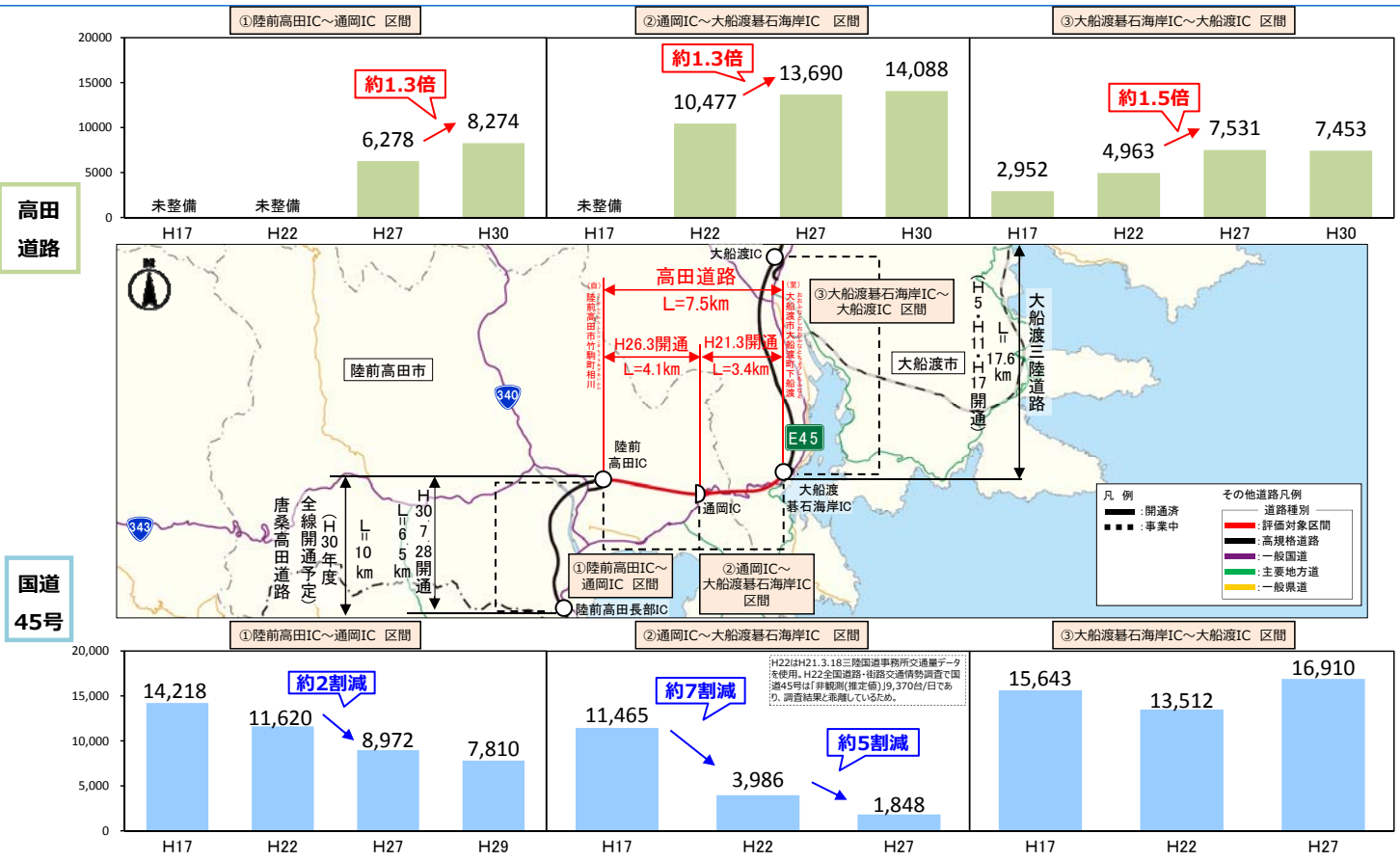
陸前高田市と大船渡市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。この区間は、大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸沿岸道路の先行整備区間(3.4キロ)が、大船渡市で15日午前10時42分、正式に開通した。

資料：岩手日報 (H21. 3. 16付)

資料：岩手日報 (H26. 3. 24付)

2. 交通状況の変化等(1) 交通量

- ◆対象区間の最新の利用交通量は平均約8,300～14,100台/日(高田道路7.5km平均約10,900台/日)。
- ◆平成26年3月の高田道路(陸前高田IC～通岡IC)開通で、既開通区間(通岡IC～大船渡基石海岸IC)の交通量は約1.3倍に増加。



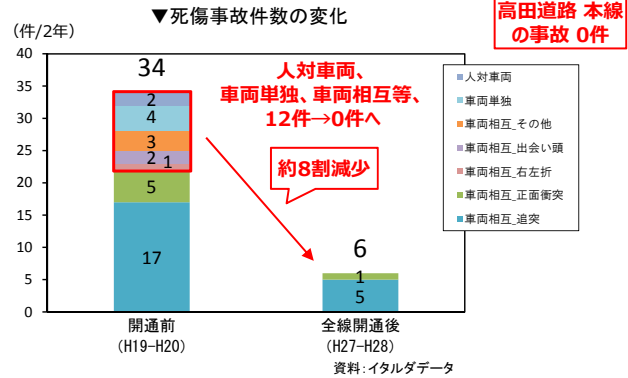
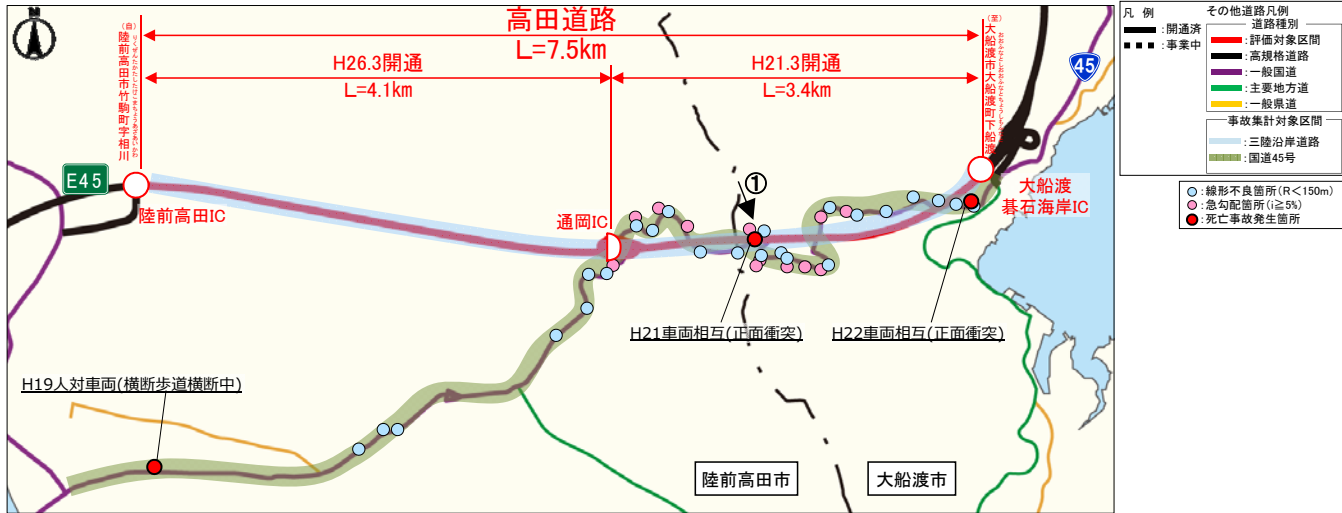
2. 交通状況の変化等(2) 所要時間等

- ◆高田道路を利用することで、陸前高田市～大船渡市間の平均速度が約12km/h向上し、所要時間が約6分短縮。



3. 事業効果の発現状況(1) 事故減少

- ◆高田道路の開通前後で、現道の交通量は最大約8割減少、事故件数は約8割減少。
- ◆事故類型別では、線形不良箇所の回避により、「人対車両」、「車両単独」、「車両相互等」が0件/2年に減少し、安全性が向上。



3. 事業効果の発現状況(2) 震災復興を牽引

- ◆東日本大震災で陸前高田市は津波被害により大きな被害を受け、国道45号も流出するなど各所で寸断。
- ◆震災当時、すでに開通していた通岡ICを利用して大船渡市方面のアクセスを確保。
- ◆陸前高田ICまで開通後はIC周辺に災害時の拠点となる施設が新設、中心市街地の整備も進むなど、被災地の復興を牽引。

▼被災直後の状況



▼現在の陸前高田IC周辺の状況



▼被災後の土地利用計画



▼国道45号 川原川橋復旧状況



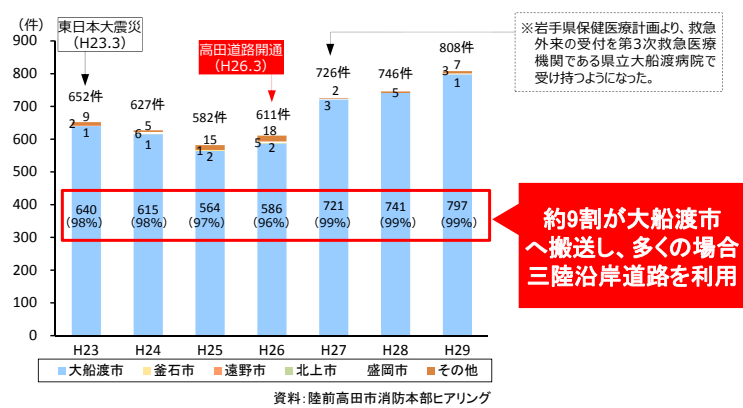
3. 事業効果の発現状況(3) 高次医療機関への安定した搬送

- ◆陸前高田市からの救急搬送は3次救急医療機関である岩手県立大船渡病院へ搬送。
- ◆高田道路の開通以降、陸前高田市からの救急搬送は三沿道利用にルート変更し、患者の負担軽減や安定した搬送に寄与。

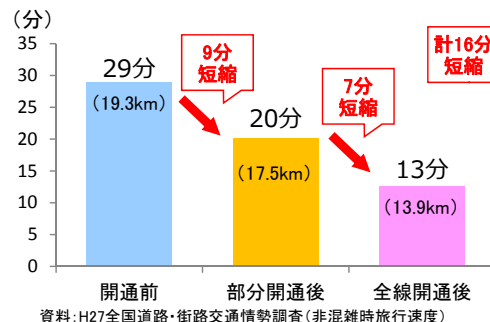
▼陸前高田市役所から岩手県立大船渡病院への搬送ルート



▼陸前高田市消防本部からの管外搬送状況



▼陸前高田市役所から岩手県立大船渡病院への所要時間(大船渡病院緊急退路使用)



《消防署の声》

・くも膜下出血や脳梗塞などの脳疾患では、血圧の変動が再出血など、命に関わる重症化に繋がりがかねません。高田道路開通後は三沿道利用に変更し、安定搬送が出来るようになり、患者の負担軽減につながりました。

・大きな横揺れがなくなり、点滴などの車内処置が走行中でも可能になりました。

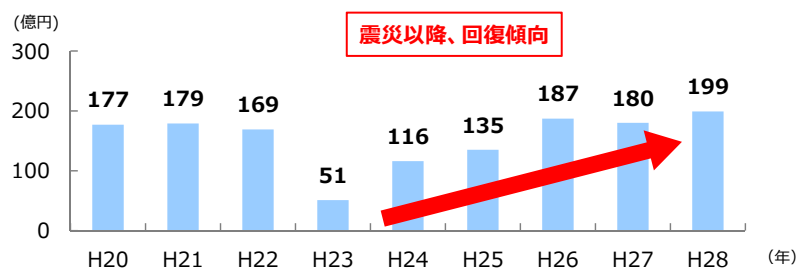
(H30.11 陸前高田消防ヒアリング結果)

3. 事業効果の発現状況(6) 地域産業の復興支援

- ◆陸前高田市の製造品出荷額は震災以降、回復傾向であり、食品品製造業の割合が高い。
- ◆高田道路の開通により、輸送面において水産加工業を支援し、所得などの増加による地域経済の活性化を支援。



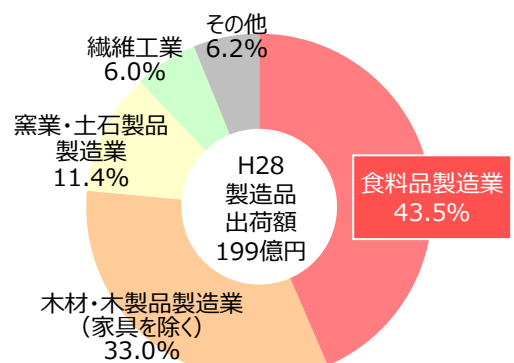
▼陸前高田市の製造品出荷額の推移



▼水産加工品の事例



▼陸前高田市のH28製造品出荷額内訳



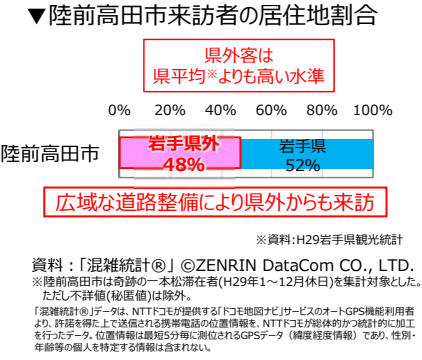
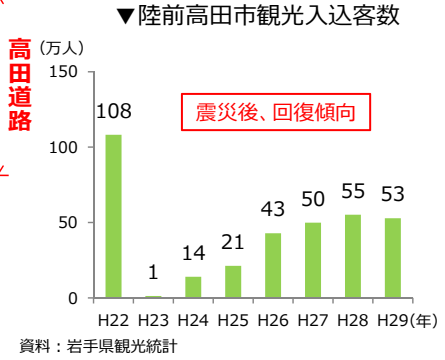
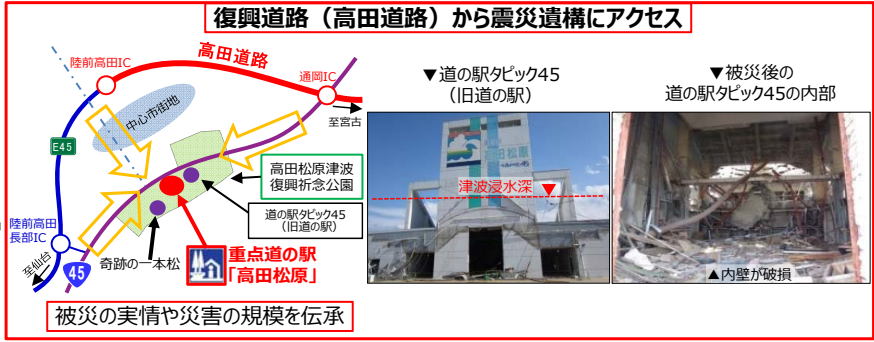
《陸前高田市の水産加工業者の声》

- ・大船渡等各地から鮭やわかめを入荷し、主に関東方面へ出荷しています。
 - ・「生わかめ」はシートを引いたトラックの荷台に積み、シートを被せて輸送を行うため、品質を確保するために少しでも早く運搬する必要があります。
 - ・高田道路の開通により、仕入れ時間の短縮や鮮度向上、輸送コスト低減につながっています。
- (H30.11 企業ヒアリング結果)

3. 事業効果の発現状況(7) 観光振興の支援

- ◆震災後、三陸復興国立公園(H25.5指定)や三陸ジオパーク(H25.9認定)の指定など、観光入込客数は回復傾向。
- ◆高田松原津波復興祈念公園や重点道の駅の整備が進んでおり、津波防災文化の情報発信機能が充実予定。
- ◆高田道路を含めた復興道路の整備により広域観光ルートが形成され、観光入込客数の更なる回復を支援。

▼三陸沿岸の主要観光地



《陸前高田市観光物産協会の声》

- ・震災以前は海水浴客が大部分を占めていました。震災で高田松原がなくなり、震災以前の入込みには戻っていませんが、道路や復興記念公園の整備などが進めば、増加が目に見えてくると思います。
- ・高田道路を含めた三陸沿岸道路の順次開通により、観光客の回復につながっているものと捉えています。今後の仙台までの開通に大変期待しています。

(H31.1 ヒアリング結果)

5. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別添一覧表参照

6. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。

7. 社会経済情勢の変化

○高規格幹線道路の整備状況

・三陸沿岸道路

- 平成26年3月 高田道路全線開通、平成27年11月 吉浜道路開通、平成29年11月 山田宮古道路開通、平成30年3月 宮古田老道路（田老第2IC～田老北IC）・田老岩泉道路開通、平成30年7月 唐桑高田道路（陸前高田長部IC～陸前高田IC）開通、平成30年8月 吉浜釜石道路（吉浜IC～釜石南IC）開通、平成30年度 唐桑高田道路・吉浜釜石道路・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC、大槌IC～山田南IC）開通

・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

- 平成30年度 釜石JCT～釜石仙人峠IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通

8. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

当該事業の整備目的について、連続する2区間による一体的な効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。

要点審議事業

道路事業 事後評価

一般国道45号 おかんよう 尾肝要道路

平成31年3月1日
国土交通省 東北地方整備局

1. 事業の目的と概要(1) 事業完了後5年経過

○事業目的

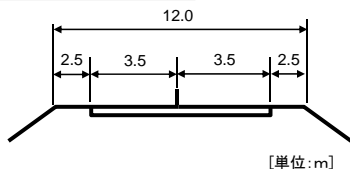
- ・三陸沿岸道路は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
- ・尾肝要道路は、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第三次救急医療施設への速達性・安全性の向上や、冬期における安全な交通の確保等を図るものである。
- ・宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.5kmの自動車専用道路である。

事業完了後5年経過

位置図



標準横断面図(幅員)



尾肝要道路 計画概要

起終点 : 自) 岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑
至) 岩手県下閉伊郡田野畑村尾肝要

延長 : 4.5 km

道路規格 : 第1種第3級

設計速度 : 80 km/h

事業化 : 平成18年度

用地着手 : 平成21年度

工事着手 : 平成21年度

全線開通年度 : 平成25年度

(平成26年3月2日)

三陸沿岸道路 尾肝要道路 位置図



①尾肝要道路[H31.2]



②尾肝要道路[H31.2]



尾肝要道路[H30.9]



復興の動脈 三陸沿岸道路



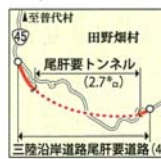
震災3年
尾肝要トンネル(2.7%)
三陸沿岸道路尾肝要道路(4.5%)

国道45号最大の難所解消

尾肝要(畑野)が開通

車本本(田野畑)にて設置された三陸沿岸道路を構成する田野畑のトンネル(4.5%)は、開通した。震災前、急カーブと連続する急勾配の難所、閉伊沿岸を開通するようになり、救急搬送の迅速化や安全性の確保が図られている。本道の三陸沿岸道路との約1.5kmの区間は、利用が期待される。

救急搬送、観光に効果



【尾肝要道路】20...と、開通1年後の交通量(1日当たり)は、移動時間が読める...

患者負担も減

三陸沿岸道路開通1年調査

三陸国道事務所(宮古市)と南三陸国道事務所(釜石市)は、開通から1年が経過した三陸沿岸道路の尾肝要道路(4.5%)と高田道路(7.5%)の整備効果をまとめた。交通量調査や利用者の聞き取りから、救急搬送の迅速化や安全性の確保が図られている。

尾肝要道路が2.90...となり、介護事業台、同区間の国道45号の訪問介護を1日2回換約1.2台、5分に増やし、買い物サービスを始めた。同事務所の平岡弘志副所長は「水曜物の輸送にも効果がみられる。開通後は患者に負担となる横揺れが発生する急カーブ16カ所も、普代間も開通することにより、地域間の交流がさらに活発になろう」とみている。

資料：岩手日報 平成26年3月3日付

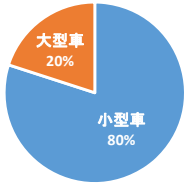
資料：岩手日報 平成27年5月13日付

2. 交通状況の変化等(1) 交通量

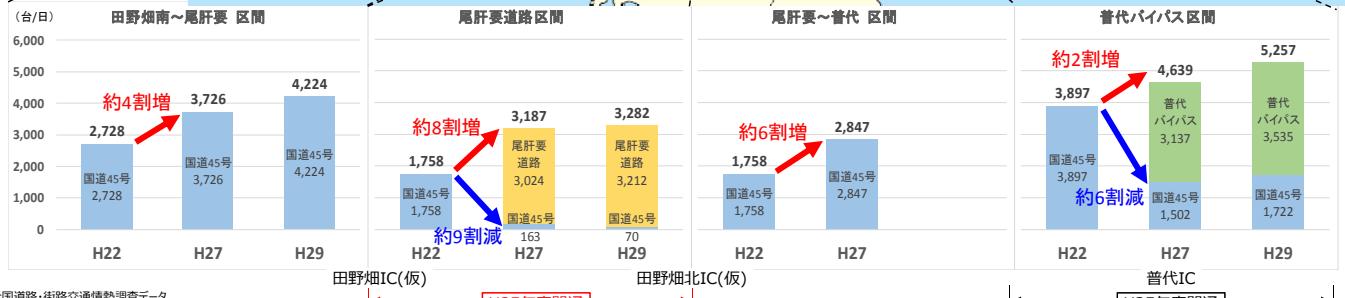
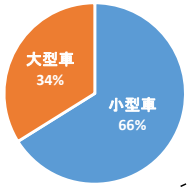
◆尾肝要道路の最新の利用交通量は平均約3,200台/日。

◆尾肝要道路開通後、尾肝要道路区間の断面交通量が約8割・大型車混入率が約14%増加、現道の交通が約9割転換している。

▼H22尾肝要道路区間



▼H27尾肝要道路区間



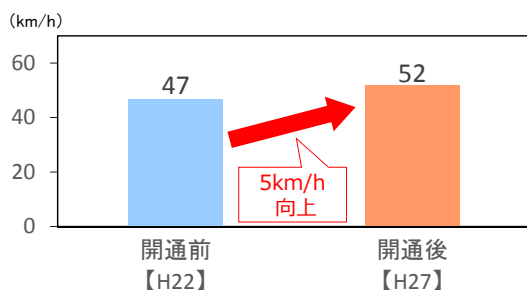
資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ
 H29.10平日平均車両感知器データ(田野畑南～尾肝要区間、尾肝要道路)
 H29.10.12(木)交通量調査結果(普代バイパス区間)
 ※尾肝要道路区間国道45号はH30.3.6(火)交通量調査結果を使用

2. 交通状況の変化等(2) 所要時間等

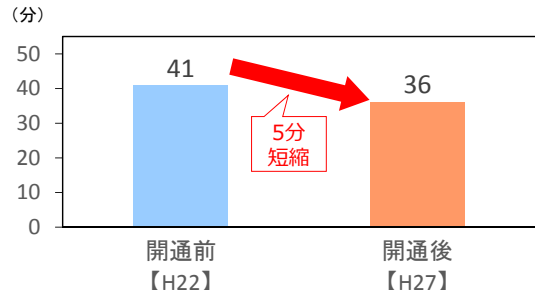
◆尾肝要道路および普代バイパスを利用することで、田野畑村～野田村間の平均速度が約5km/h向上し、所要時間が約5分短縮。



▼田野畑村～野田村間の平均速度の変化(村役場間)



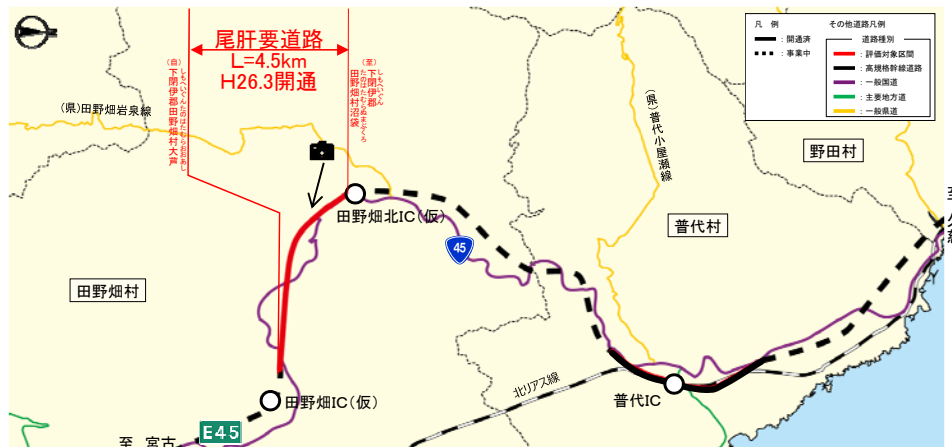
▼田野畑村～野田村間の所要時間の変化(村役場間)



資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ

3. 事業効果の発現状況(1) 事故減少

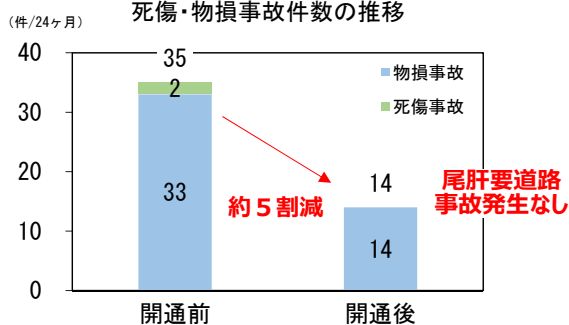
- ◆尾肝要道路の開通により、急カーブ区間・急勾配区間の回避が可能となっている。
- ◆尾肝要道路区間の安全性が向上し、現道の事故件数は5割減少。尾肝要道路では事故が発生していない。



▼尾肝要道路並行現道の線形不良箇所 (凸)



▼国道45号の死傷・物損事故件数の推移



資料：警察提供事故実績、三陸国道事務所
 ※開通前：H24年3月2日～H26年3月1日の24ヶ月値
 開通後：H26年3月2日～H28年3月1日の24ヶ月値

3. 事業効果の発現状況(2) 災害時の信頼性が向上

- ◆H18年12月27日～29日の豪雨等、尾肝要道路並行現道(国道45号)で災害による通行規制が発生。
- ◆田野畑村の国道45号には防災点検要対策箇所が4箇所存在し、防災面で整備優先度の高い区間として評価。
- ◆尾肝要道路の整備により代替性を確保でき、災害時の信頼性が向上。



▼要対策箇所の状況(土石流堆積物)



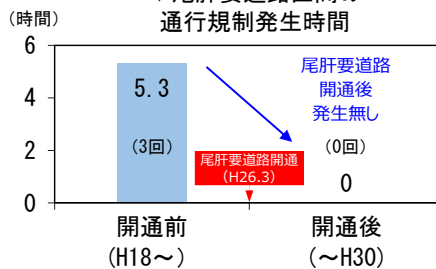
▼集中豪雨による土砂流出 (H18.12.27)



▼尾肝要道路並行現道の立ち往生 (H23.4.19)



▼尾肝要道路区間の通行規制発生時間



資料：三陸国道事務所

通行規制区間・防災点検箇所を回避可能
 →尾肝要道路により代替性確保

3. 事業効果の発現状況(3) 災害時の信頼性が向上

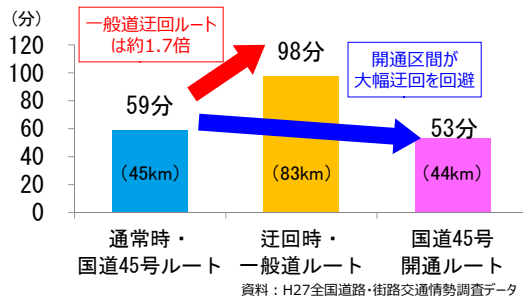
- ◆尾肝要道路並行現道では、降雪・積雪時等にスタックが発生、H23.4月は全面通行止めとなった。
- ◆迂回時の一般道ルートは所要時間約1.7倍、通行止めも頻発しており、更なる広域な迂回が必要となる可能性がある。
- ◆尾肝要道路開通後は降雪・積雪時にスタックが発生しておらず、大幅な迂回を回避し、災害発生時にリダンダンシー機能を発揮。



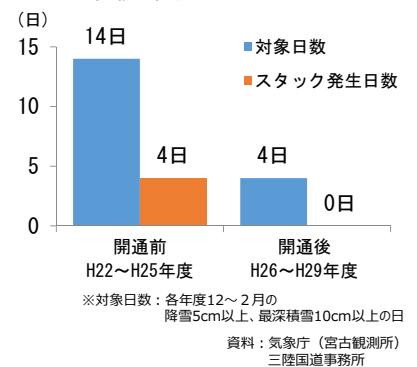
▼尾肝要道路並行現道のスタック状況



▼田野畑村～久慈市間の所要時間(村役場・市役所間)



▼降雪・積雪時のスタック発生状況



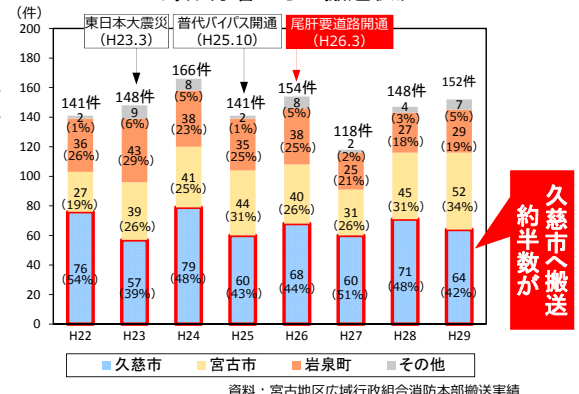
3. 事業効果の発現状況(4) 救急医療支援

- ◆田野畑村には診療所が1つしかなく救命救急の受入体制が整っていないことから、田野畑村からの救急搬送の約半数は3次救急医療機関である岩手県立久慈病院へ搬送。
- ◆普代バイパス・尾肝要道路の開通以降、田野畑村の3次救急医療機関60分カバー圏域は人口ベースで約3倍増加、三沿道にルート変更したことで大きな揺れが解消し、患者の負担軽減・安定搬送に寄与。

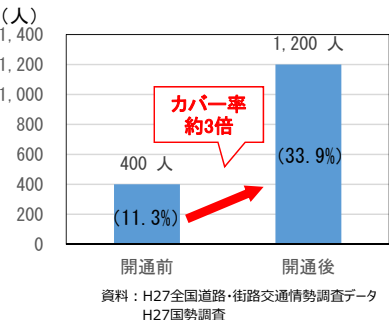
▼田野畑村役場から岩手県立久慈病院への搬送ルート



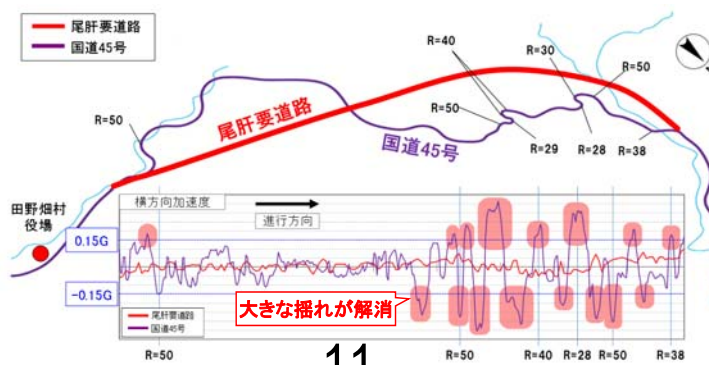
▼田野畑分署からの搬送状況



▼田野畑村における3次救急医療機関60分カバー率の変化(人口ベース)



▼国道45号と尾肝要道路の横揺れの比較 ※実走による加速度調査より



《救急救命士の声》

◆くも膜下出血や脳梗塞などの脳疾患では、血圧の変動が再出血など、命に関わる重症化に繋がりがかねません。尾肝要道路が出来て安定搬送が出来るようになり、患者の負担軽減につながりました。

◆大きな横揺れがなくなり、点滴などのための注射が走行中でも可能になりました。

(H27.2, H30.11 田野畑分署ヒアリング結果)

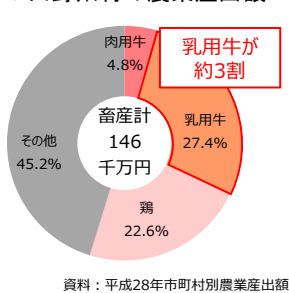
3. 事業効果の発現状況(5) 地域産業支援・物流支援

- ◆ 田野畑村では畜産業が主要産業であり、特に、たのはた牛乳は田野畑村のブランドとして関東圏でも販売。
- ◆ 乳製品加工企業では、村内の生乳を入荷・加工し各方面に出荷しており、出荷量は近年増加傾向にある。
- ◆ 尾肝要道路の開通により、商品の安定提供につながり、輸送効率化を支援。

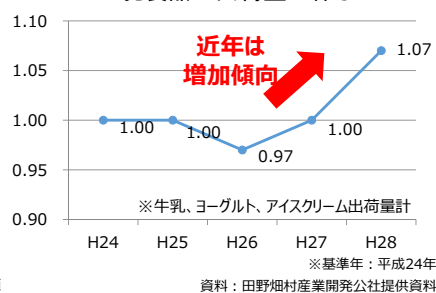
▼たのはた牛乳の主な入出荷ルート



▼田野畑村の農業産出額



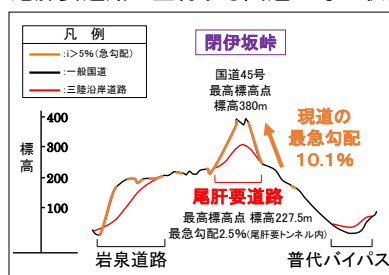
▼乳製品の出荷量の伸び



▼スタック写真(田野畑村姫松:316.1kp)



▼尾肝要道路に並行する国道45号の状況



峠の冬道でスタックすることなく、商品を安定供給

《牛乳製造企業の声》

- ◆ 尾肝要道路等の開通により、国道45号を通る大型トラックが峠の冬道でスタックすることなく、商品の安定供給に結びついた。通勤・買い物圏も広がり非常に便利になった。
- ◆ 早番は深夜2時出社となるため、尾肝要トンネルの整備は、従業員の通勤時のメリットが大きく、冬期においても雪のない路面を走ることができ、安全性が向上した。
- ◆ 震災で田野畑村～釜石市～気仙沼の物流ルートが途絶えた。釜石方面から引き合いもあり、牛乳は製造余裕もあるが、物流が乏しく対応できていない状況。道路整備で販路拡大に繋がる可能性がある。

(H25.12、H29.6 田野畑村産業開発公社ヒアリング結果)

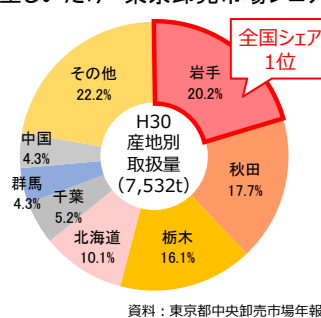
3. 事業効果の発現状況(6) 地域産業支援・物流支援

- ◆ 生しいたけの岩手県の東京市場シェアは約2割で全国第1位。
- ◆ 田野畑村のしいたけ生産企業では三治道整備を見越し、しいたけ栽培用のビニールハウス等の設備投資を実施。
- ◆ 道路開通や設備投資等により、生しいたけの売上額は年々増加、H27年度には黒字に転換し、地域振興に寄与。

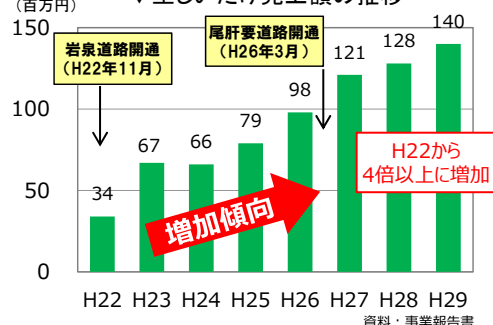
▼生しいたけの主な出荷ルート



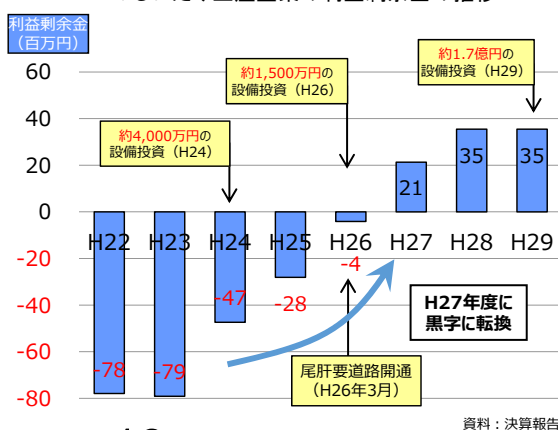
▼生しいたけ 東京卸売市場シェア



▼生しいたけ売上額の推移



▼しいたけ生産企業の利益剰余金の推移



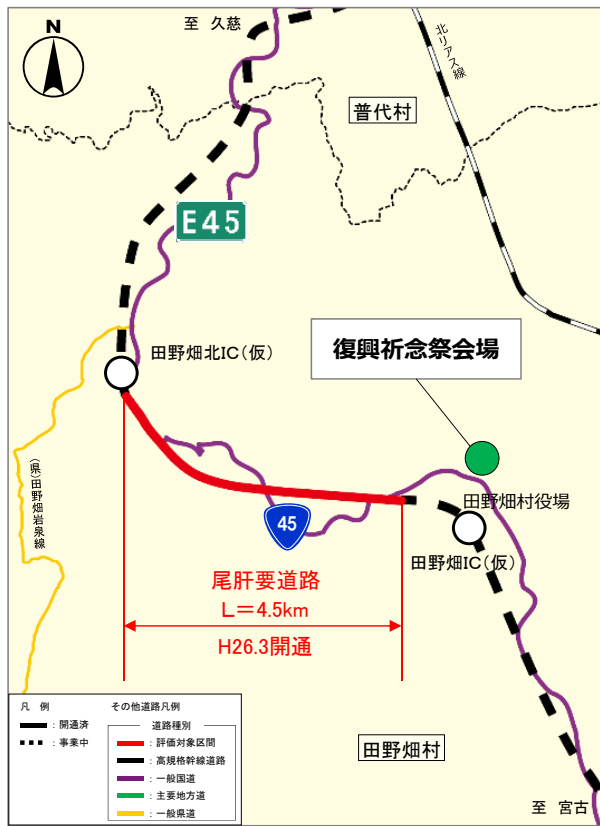
《しいたけ生産企業の声》

- ◆ 尾肝要道路等、三陸沿岸道路が順次整備されていることを勘案し、平成24・26年度に設備投資を実施しました。
- ◆ 今後の三陸沿岸道路の整備を見越し、随時増産のための設備投資を実施します。

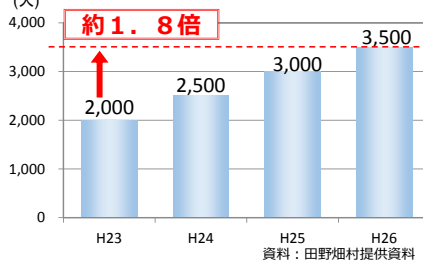
(H28.2 しいたけ生産企業ヒアリング結果)

3. 事業効果の発現状況(7) 観光・地域交流支援

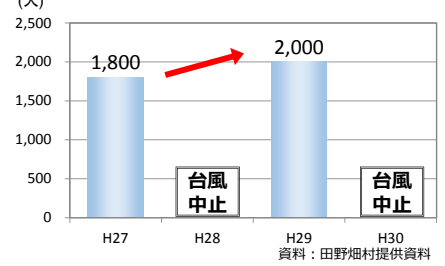
- ◆ 田野畑村では、H26年までは「復興祈念祭」、その後は「たのはた村産業まつり」を開催。
- ◆ イベント開催による入込客数は年々増加しており、尾肝要道路の開通が地域の活性化に寄与。



▼ 復興祈念祭の入込み客数



▼ たのはた村産業まつりの入込み客数



▼ 復興祈念祭会場の状況 ※田野畑村提供写真



《復興祈年祭たのはた村産業まつり・関係者の声》

- ◆ 村外からくる方のうち、**3~4割は久慈方面**からいらっしゃっていると思います。
 - ◆ 平成27年度からは「たのはた村産業まつり」を毎年開催し、村の特産品のPR・販売等を行っています。
 - ◆ 入込み客数が増加しており、尾肝要道路、普代バイパス開通の効果があらわれたものと考えています。
- (H27.3, H30.11田野畑村ヒアリング結果)

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別添一覧表参照

5. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。

6. 社会経済情勢の変化

○ 高規格幹線道路の整備状況

・三陸沿岸道路

- 平成26年3月 高田道路開通、平成27年11月 吉浜道路開通、平成29年11月 山田宮古道路開通、平成30年3月 宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）開通・田老岩泉道路開通、平成30年7月 唐桑高田道路（陸前高田長部IC～陸前高田IC）開通、8月 吉浜釜石道路（吉浜IC～釜石南IC）開通
- 平成31年1月 釜石山田道路（大槌IC～山田南IC）開通
- 平成31年3月 吉浜釜石道路（釜石南IC～釜石JCT）・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC）
- ・唐桑高田道路（唐桑小原木IC～陸前高田長部IC）開通予定

・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

- 平成31年3月 釜石JCT～釜石仙人峠IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通予定

7. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。
 なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

当該事業の整備目的について、連続する2区間による一体的な効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。
 なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。

要点審議事業

道路事業 事後評価

一般国道45号 普代^{ふだい}バイパス

平成31年3月1日
国土交通省 東北地方整備局

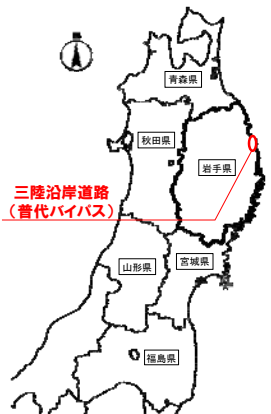
1. 事業の目的と概要(1) 事業完了後5年経過

○事業目的

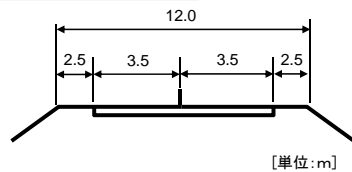
- ・三陸沿岸道路は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
- ・普代バイパスは、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第三次医療施設への速達性・安全性の向上、交通事故の減少等を図るものである。
- ・宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.2kmの自動車専用道路である。

事業完了後5年経過

位置図



標準横断面図(幅員)



普代バイパス 計画概要

起終点 : 自) 岩手県下閉伊郡普代村第11地割
至) 岩手県下閉伊郡普代村第16地割

延長 : 4.2 km

道路規格 : 第1種第3級

設計速度 : 80 km/h

事業化 : 昭和63年度

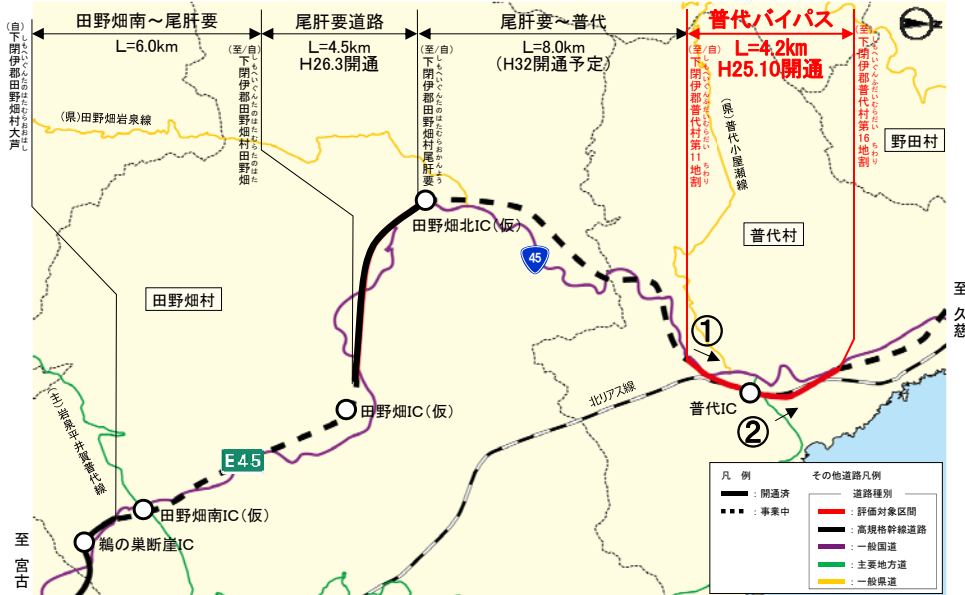
用地着手 : 平成6年度

工事着手 : 平成12年度

全線開通年度 : 平成25年度
(平成25年10月13日)

三陸沿岸道路 普代バイパス 位置図





普代中心部の交通量減



普代道路の開通1年間で交通量が大幅に減少した普代村中心部の国道45号。利便性の向上などの効果が出た一方、にぎわいの創出が新たな課題となる(26日、普代村普代)

普代道路開通1年の状況

45号の事故減効果にぎわい創出課題

国土交通省三陸国道事務所(宮古市永井治所長)は26日、2013年10月に開通した普代村の三陸沿岸道路・普代道路(4・2キロ)の交通状況を発表した。村中心部を通る国道45号と普代道路の総交通量のうち約7割が普代道路を通行。同事務所は交通事故の減少や中核病院への搬送環境の向上などの効果が出たとしている。一方交通量が減少した商店街のにぎわい創出などが喫緊の課題となっている。

同事務所の調査によります。14年10月16日は同日1600台に減少した。同事務所は普代道路の開通により、村内を通る国道45号での交通事故が開通前より7割減ったことや、時間短縮などにより、田野畑村方面から県立久慈病院への搬送割合が2割ほど増えたことを効果に挙げる。

同事務所の成田信太郎調査第一課長は「普代道路は将来的に1日当たり5300台の交通量を見込んでおり、



14年10月16日は同日1600台に減少した。同事務所は普代道路の開通により、村内を通る国道45号での交通事故が開通前より7割減ったことや、時間短縮などにより、田野畑村方面から県立久慈病院への搬送割合が2割ほど増えたことを効果に挙げる。

復興道路 待望の開通

普代区間 県内縦軸第1号

1000年度の事業「復興待望」は、長年続いた。平成25年度、式典や記に力を入れた。普代道路は普代村中心部を貫く。普代道路の山越えを通る。普代道路(延長4.2キロ)が開通した。普代道路(延長4.2キロ)が開通した。普代道路(延長4.2キロ)が開通した。

普代道路の開通を祝う。普代村の復興を願う。普代道路(延長4.2キロ)が開通した。

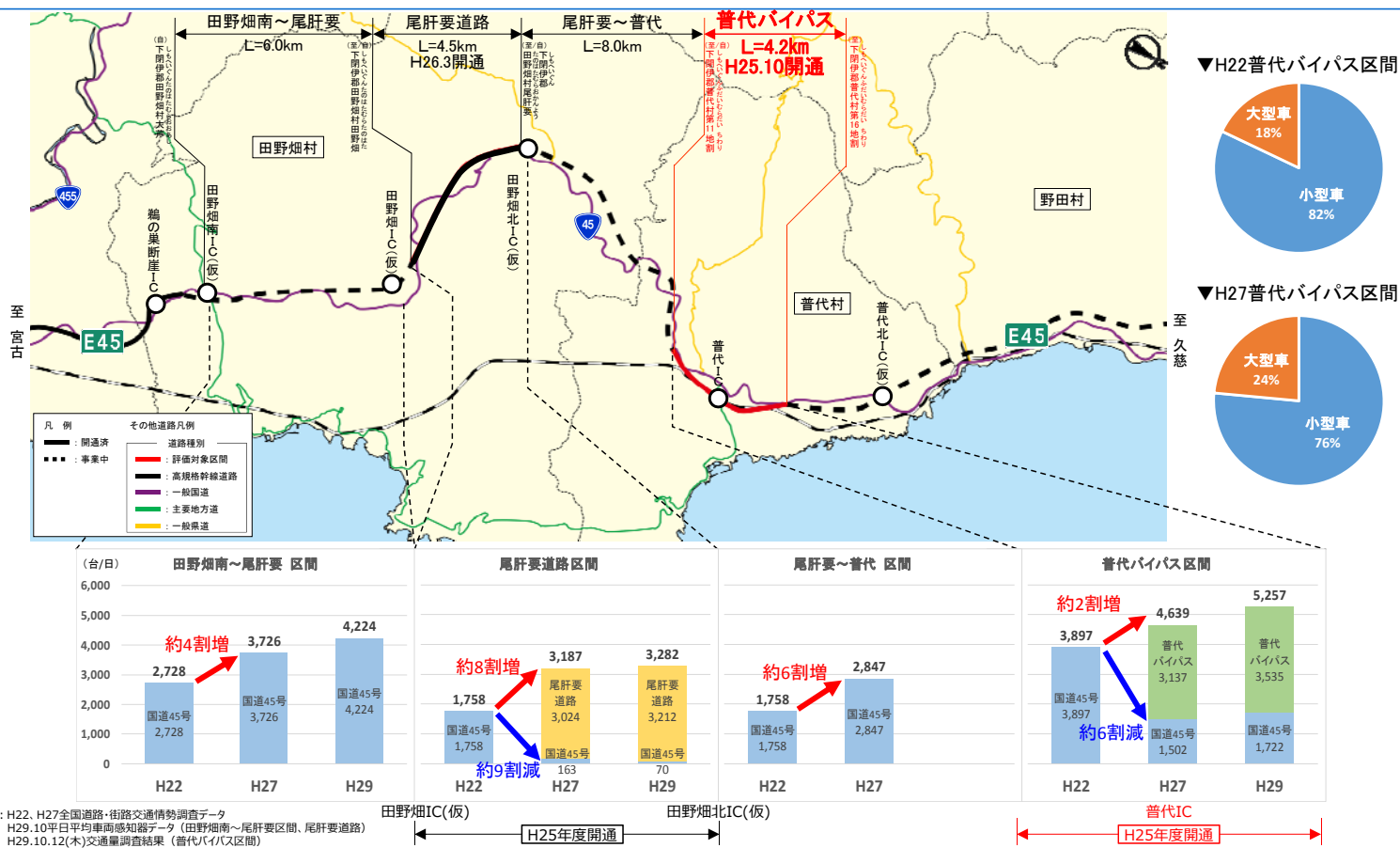
資料：岩手日報 平成25年10月14日付

資料：岩手日報 平成27年1月27日付

2. 交通状況の変化等(1) 交通量

◆ 普代バイパスの最新の利用交通量は平均約3,500台/日。

◆ 普代バイパス開通後、普代バイパス区間の断面交通量が約2割・大型車混入率が約6%増加、現道の交通が約6割転換している。

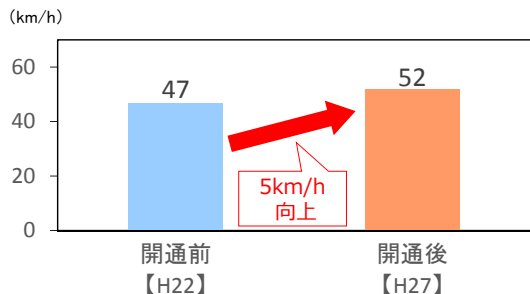


2. 交通状況の変化等(2) 所要時間等

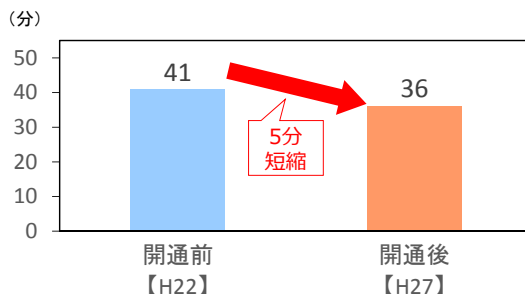
◆ 普代バイパスおよび尾肝要道路を利用することで、田野畑村～野田村間の平均速度が約5km/h向上し、所要時間が約5分短縮。



▼ 田野畑村～野田村間の平均速度の変化(村役場間)

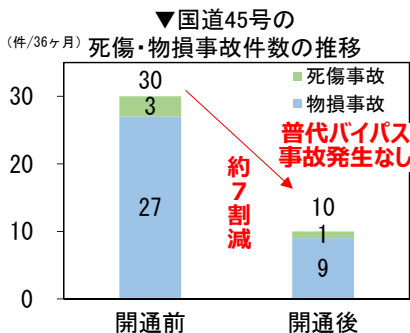
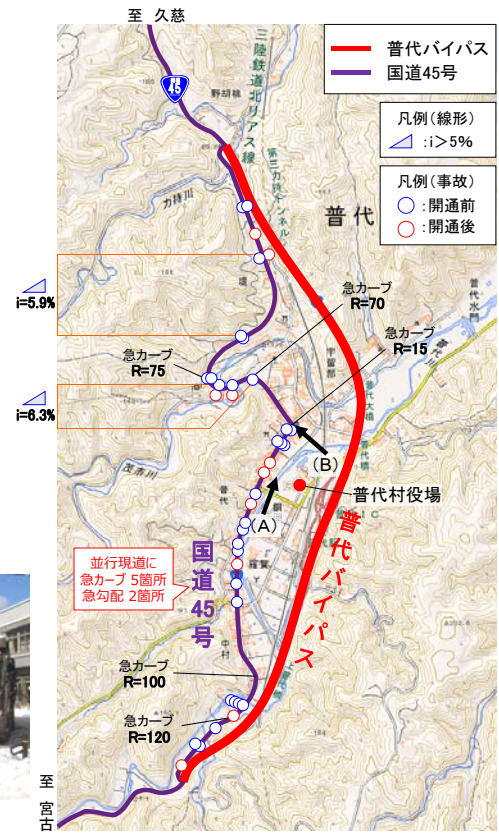
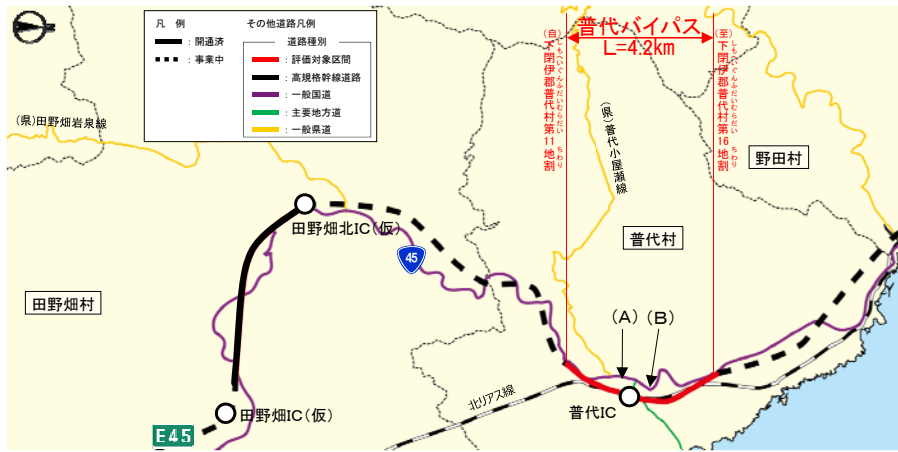


▼ 田野畑村～野田村間の所要時間の変化(村役場間)



3. 事業効果の発現状況(1) 事故減少

- ◆ 普代バイパスの開通により、急カーブ区間・急勾配区間の回避が可能となっている。
- ◆ 普代バイパス区間の安全性が向上し、現道の事故件数は7割減少。普代バイパスでは事故が発生していない。



▼ 普代バイパス並行現道の隘路状況 (A)



狭隘区間 (A)



直角曲がり (B)

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図 (タイル) を複製したものである。(承認番号 平30東複、第23号)

3. 事業効果の発現状況(2) 災害時の信頼性が向上

- ◆ H18年12月27日～29日の豪雨等、普代バイパス並行現道(国道45号)で災害による通行規制が発生。
- ◆ 普代村の国道45号は、防災点検要対策箇所、津波浸水想定区域が存在し、防災面で整備優先度の高い区間として評価。
- ◆ 普代バイパスの整備により代替性を確保でき、災害時の信頼性が向上。



▼ 集中豪雨による路面冠水 (H18.12.27)



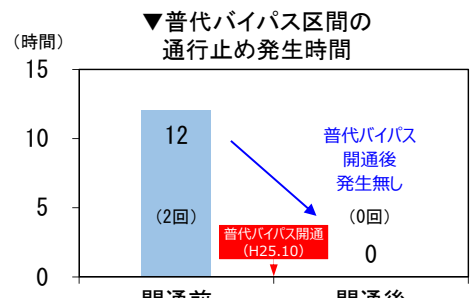
▼ 集中豪雨による土砂流出 (H18.12.28)



▼ 要対策箇所の状況



法面上部に浮石落下すると通行に影響



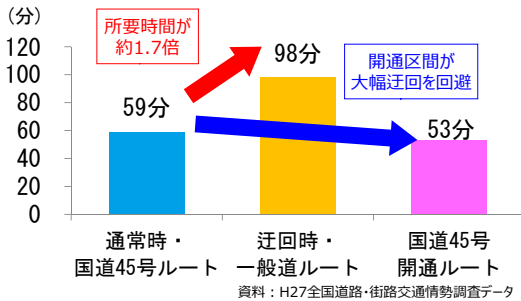
通行止め区間・防災点検箇所を回避可能
 → 普代バイパスにより代替性確保

3. 事業効果の発現状況(3) 災害時の信頼性が向上

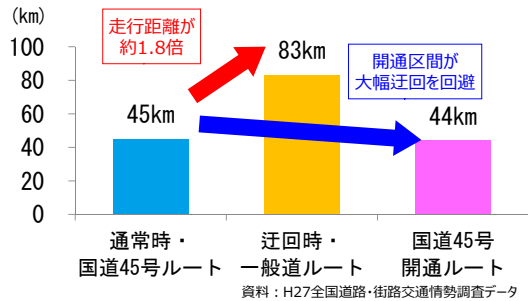
- ◆ 普代バイパス並行現道では、豪雨による冠水等、全面通行止めが発生することがあった。
- ◆ 迂回時の一般道ルートは所要時間約1.7倍、通行止めも頻発しており、更なる広域な迂回が必要となる可能性がある。
- ◆ 普代バイパス開通後は通行止めが発生しておらず、大幅な迂回を回避し、災害発生時にリダンダンシー機能を発揮。



▼ 田野畑村～久慈市間の所要時間(村役場・市役所間)



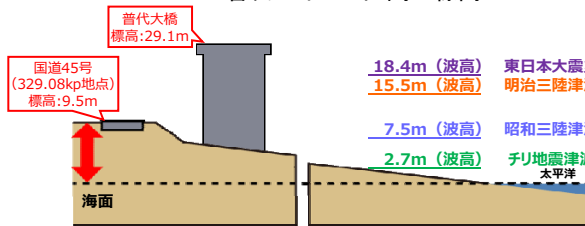
▼ 田野畑村～久慈市間の走行距離(村役場・市役所間)



3. 事業効果の発現状況(4) 災害時の信頼性が向上

- ◆ 普代バイパス並行現道は、明治三陸津波の波高よりも標高が低く、津波浸水想定区域に指定されているが、浸水想定区域外を通過する普代バイパスの開通により災害時も寸断されことなく通行可能。
- ◆ 普代バイパスと普代中学校が隣接する箇所には、道路法面に非難階段が設置され、普代バイパスが緊急避難場所として機能。
- ◆ 緊急時の安全かつスムーズな避難が可能となり、住民の安心感が向上。

▼ 普代バイパス区間の標高



▼ 普代バイパスと津波浸水想定区域



避難階段

- 長さ：45メートル
 - 幅：2メートル
- 避難場所
- 高さ：標高39メートル
 - 広さ：約140平方メートル
- (大人150人分)

《自治体の声》

◆ 津波注意報が発令された際に、普代バイパスに設置していただいた避難階段を利用し、安全にスムーズに避難できるようになりました。

(H30.12 普代村役場ヒアリング結果)

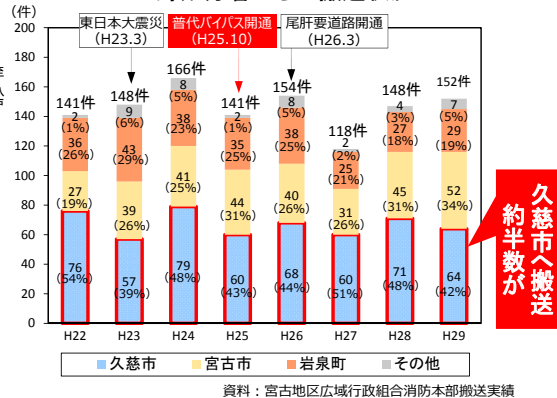
3. 事業効果の発現状況(5) 救急医療支援

- ◆ 田野畑村には診療所が1つしかなく救命救急の受入体制が整っていないことから、田野畑村からの救急搬送の約半数は3次救急医療機関である岩手県立久慈病院へ搬送。
- ◆ 普代バイパス・尾肝要道路の開通以降、田野畑村の3次救急医療機関60分カバー圏域は人口ベースで約3倍増加、三沿道にルート変更したことで大きな揺れが解消し、患者の負担軽減・安定搬送に寄与。

▼ 田野畑村役場から岩手県立久慈病院への搬送ルート



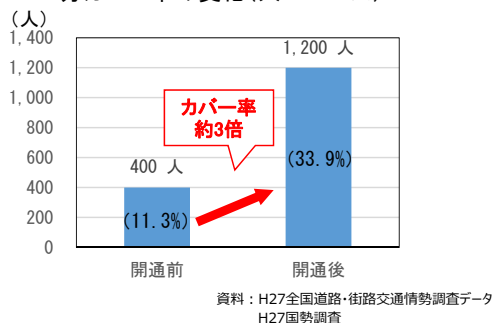
▼ 田野畑分署からの搬送状況



▼ 普代バイパスを通行する救急車両(車)



▼ 田野畑村における3次救急医療機関60分カバー率の変化(人口ベース)



《救急救命士の声》

- ◆ 大きな横揺れがなくなり、点滴などのための注射が走行中でも可能になりました。
- ◆ 普代ICから普代バイパスを利用した救急搬送中、久慈病院到着約5分前に呼吸状態が悪化し補助換気を継続して病院収容することがありました。**10分遅ければ**救急車内で呼吸停止、さらに悪化すれば心停止になる可能性もあり、患者の**命に関わる重症化**を避けることができました。

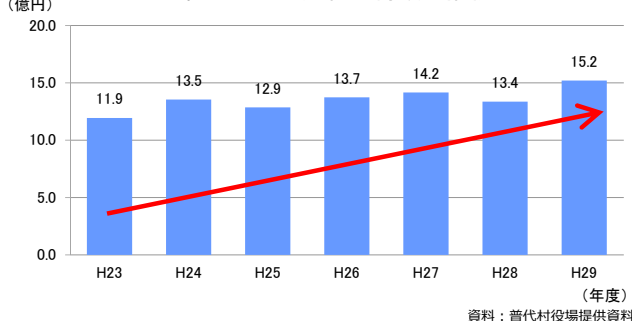
(H27.2, H30.11 田野畑分署ヒアリング結果)

3. 事業効果の発現状況(6) 地域産業支援・物流支援

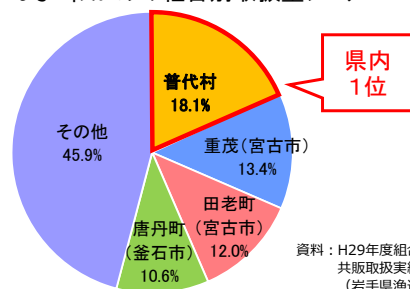
- ◆ 普代村の水産物出荷額は増加傾向にあり、村の主力水産物である「こんぶ・わかめ」は仙台・首都圏方面へも出荷している。
- ◆ 普代村漁協の「こんぶ・わかめ」取扱量シェアは岩手県内1位、仙台市中央卸売市場における岩手県産の「こんぶ・わかめ」の取扱金額も増加傾向にあり、普代バイパスは出荷時に利用され、輸送の安定性向上に寄与。



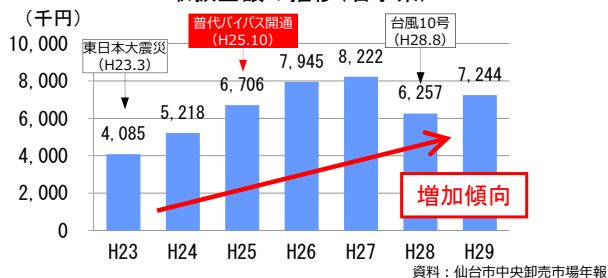
▼ 普代村の水産物出荷額の推移



▼ こんぶ・わかめの組合別取扱量シェア



▼ 仙台市中央卸売市場の「こんぶ・わかめ」取扱金額の推移(岩手県)



《自治体の声》

- ◆ 普代村の水産物は毎年十数億円の出荷となっており、仙台や首都圏にも出荷されている。
- ◆ 普代バイパスは、仙台・首都圏方面への輸送の安定性向上に寄与している。

(H30.12 普代村役場ヒアリング結果)

3. 事業効果の発現状況(7) 観光・地域交流支援

- ◆交通の転換により、国道45号を利用した「ふだいまるごと元気市」や地域の伝統行事である「ふだいまつり」を開催。
- ◆入込客数は年々増加しており、新たに「まち歩き」「商店街散策」を企画、「みちのく潮風トレイル」のコースに国道45号を指定など 普代バイパスの開通が地域の活性化に寄与。



普代で来月1日

活気創出へ「冬の市」

「普代で来月1日」は、普代村の活性化を促すためのイベントとして、普代村の中心市街地に歩行者天国を創出する。このイベントは、普代村の中心市街地に歩行者天国を創出する。このイベントは、普代村の中心市街地に歩行者天国を創出する。

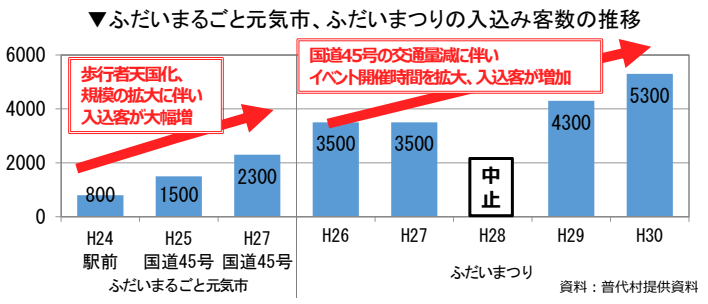
国道に歩行者天国

地元商店街 出店や催し多彩に

交通量が減った国道45号。歩行者天国にして中心市街地に人呼び込む

資料：岩手日報 平成25年11月26日付

▼みちのく潮風トレイルの状況



▼ふだいまるごと元気市 冬の市の状況 ▼ふだいまつりの状況



《自治体の声》

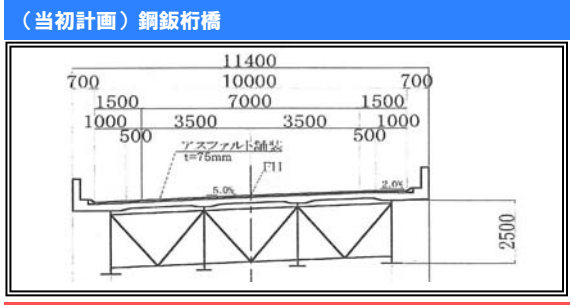
- ◆ふだいまつりでは、商店街などで山車を披露する時間を多くとることができるようになり、開運水かけやお振舞、前夜祭の開催などを新たに実施し、入込客が増加した。
 - ◆国道45号の交通量が減少したことにより、「まち歩き」「商店街散策」を企画、「みちのく潮風トレイルの本線に国道45号 普代商店街を設定できた。
- (H30.12 普代村役場ヒアリング結果)

4. 事業計画の変更内容

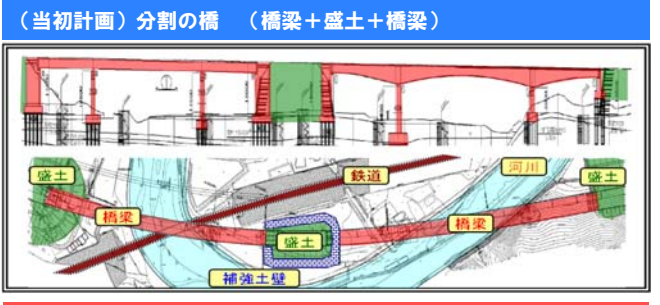
◆普代バイパスのコスト削減額 8億円(全体事業費 156億円 → 148億円)

項目	【普代バイパス】減額(億円)	概要
①橋梁構造の変更	5	普代大橋の構造変更による削減
②道路構造の変更	2	高架橋2橋+高盛土から高架橋1橋への変更による削減
③道路構造の変更	1	橋梁からBOX構造への変更による削減
合計	8	

【①橋梁構造の変更(普代大橋)】



【②道路構造の変更】



5. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別添一覧表参照

6. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。

7. 社会経済情勢の変化

○高規格幹線道路の整備状況

・三陸沿岸道路

平成26年3月 高田道路開通、平成27年11月 吉浜道路開通、平成29年11月 山田宮古道路開通、

平成30年3月 宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）開通・田老岩泉道路開通、

平成30年7月 唐桑高田道路（陸前高田長部IC～陸前高田IC）開通、8月 吉浜釜石道路（吉浜IC～釜石南IC）開通

平成31年1月 釜石山田道路（大槌IC～山田南IC）開通

平成31年3月 吉浜釜石道路（釜石南IC～釜石JCT）・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC）

・唐桑高田道路（唐桑小原木IC～陸前高田長部IC）開通予定

・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

平成31年3月 釜石JCT～釜石仙人峠IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通予定

8. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。

なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

当該事業の整備目的について、連続する2区間による一体的な効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。

なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。