

要点審議事業

道路事業 事後評価

一般国道45号 ^{ふだい} 普代バイパス

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

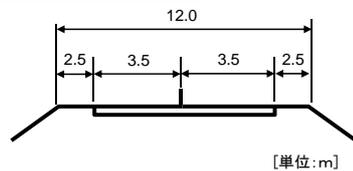
- ・三陸沿岸道路は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
- ・普代バイパスは、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第三次医療施設への速達性・安全性の向上、交通事故の減少等を図るものである。
- ・宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.2kmの自動車専用道路である。

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)

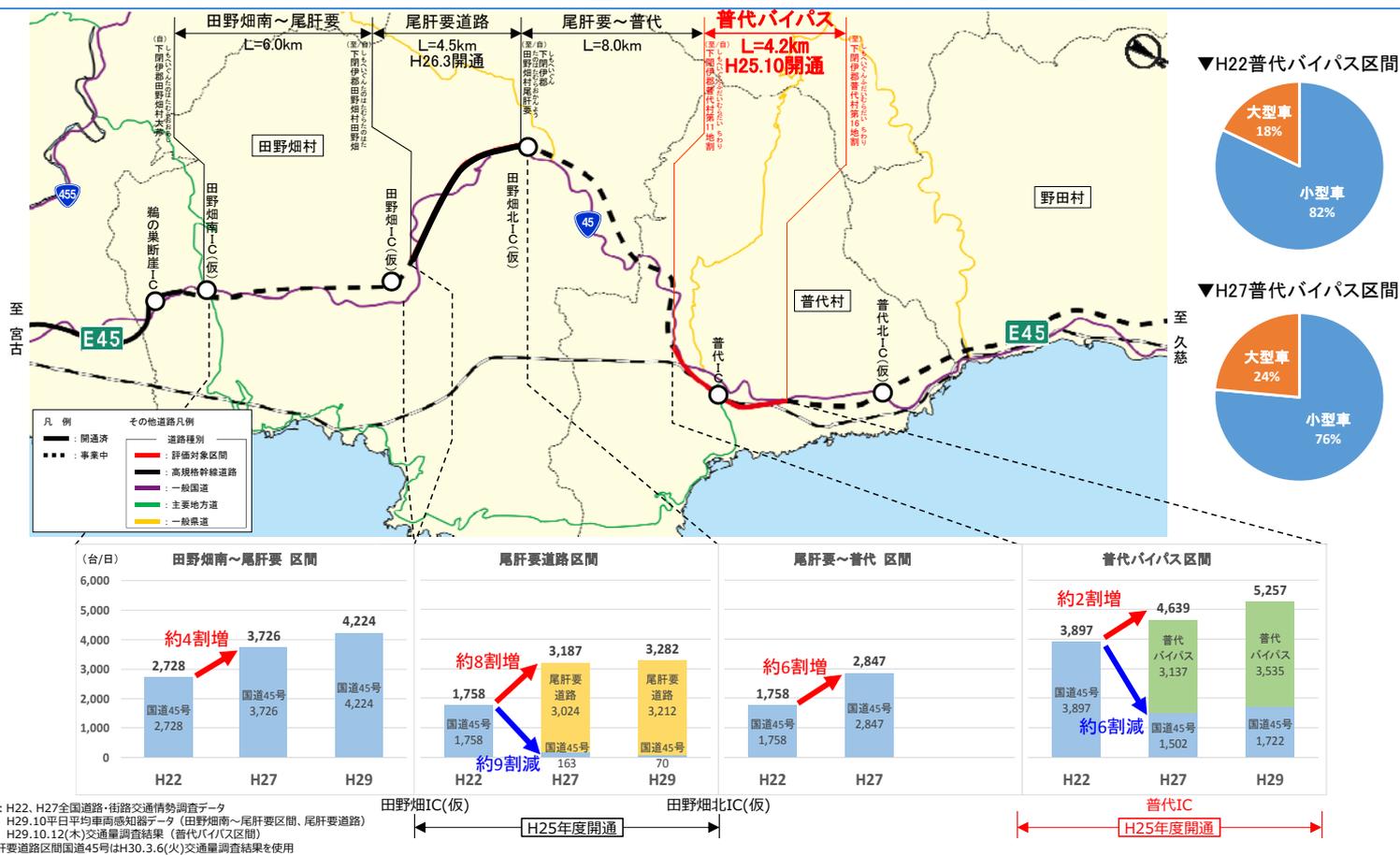
三陸沿岸道路 普代バイパス 位置図



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。



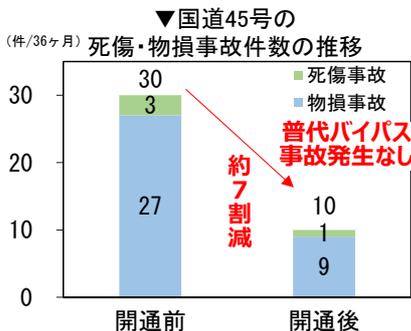
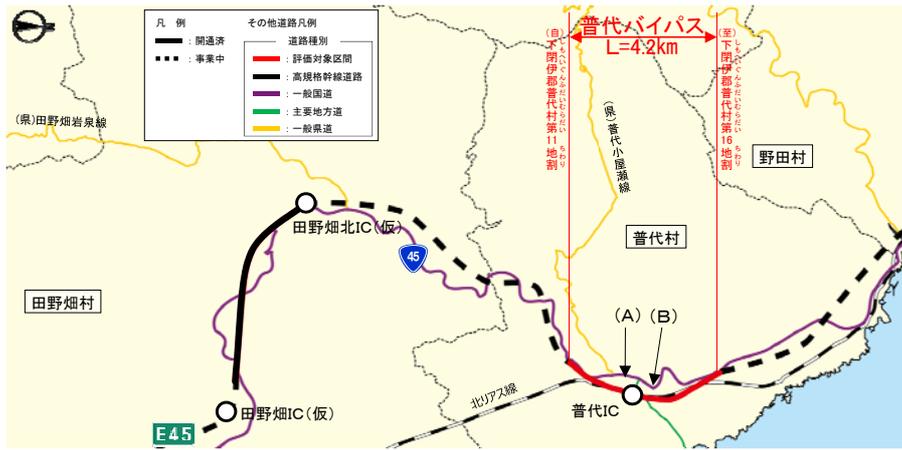
2. 交通状況の変化等(2) 所要時間等

◆ 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。



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



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

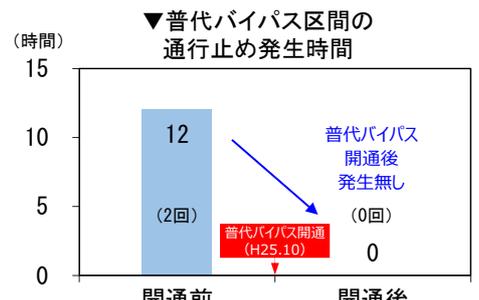
- ◆ H18年12月27日～29日の豪雨等、普代バイパス並行現道(国道45号)で災害による通行規制が発生。
- ◆ 普代村の国道45号は、防災点検要対策箇所、津波浸水想定区域が存在し、防災面で整備優先度の高い区間として評価。
- ◆ 普代バイパスの整備により代替性を確保でき、災害時の信頼性が向上。



▼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)



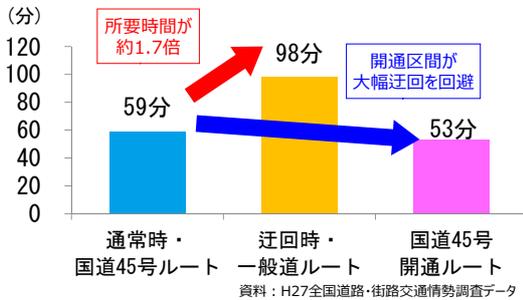
通行止め区間・防災点検箇所を回避可能
 →普代バイパスにより代替性確保

3. 事業効果の発現状況(3) 災害時の信頼性が向上

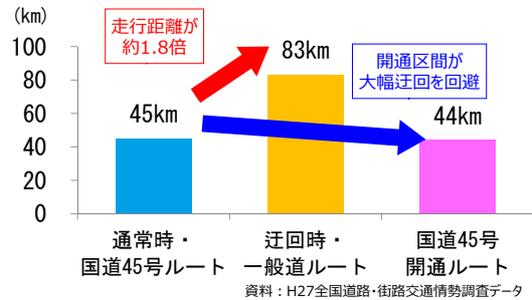
- ◆ 普代バイパス並行現道では、豪雨による冠水等、全面通行止めが発生することがあった。
- ◆ 迂回時の一般道ルートは所要時間約1.7倍、通行止めも頻発しており、更なる広域な迂回が必要となる可能性がある。
- ◆ 普代バイパス開通後は通行止めが発生しておらず、大幅な迂回を回避し、災害発生時にリダンダンシー機能を発揮。



▼ 田野畑村～久慈市間の所要時間(村役場・市役所間)



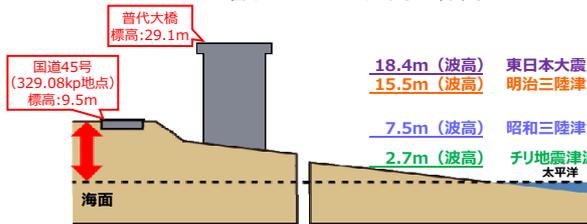
▼ 田野畑村～久慈市間の走行距離(村役場・市役所間)



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

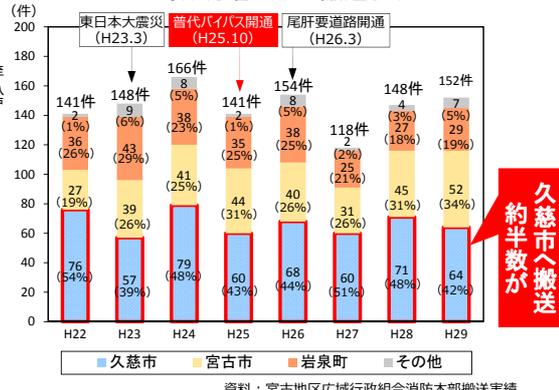
- ◆ 田野畑村には診療所が1つしかなく救命救急の受入体制が整っていないことから、田野畑村からの救急搬送の約半数は3次救急医療機関である岩手県立久慈病院へ搬送。
- ◆ 普代バイパス・尾肝要道路の開通以降、田野畑村の3次救急医療機関60分カバー圏域は人口ベースで約3倍増加、三沿道にルート変更したことで大きな揺れが解消し、患者の負担軽減・安定搬送に寄与。

▼ 田野畑村役場から岩手県立久慈病院への搬送ルート



普代バイパス、尾肝要道路開通後、搬送ルートを変更

▼ 田野畑分署からの搬送状況

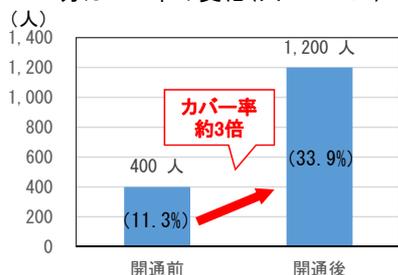


久慈市へ搬送 約半数が

▼ 普代バイパスを通行する救急車両(1台)



▼ 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)



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ H27国勢調査

《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。

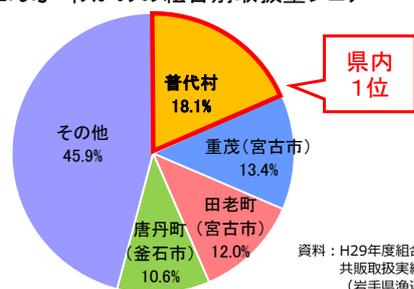
(H27.2, H30.11 田野畑分署ヒアリング結果)

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。

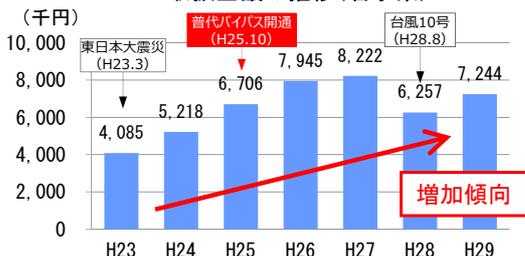


▼ こんぶ・わかめの組合別取扱量シェア



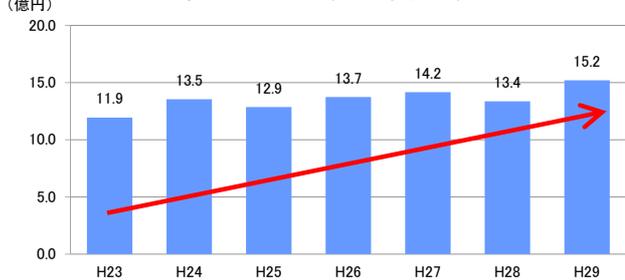
資料：H29年度組合別・品目別取扱実績表(岩手県漁連)

▼ 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)



資料：仙台市中央卸売市場年報

▼ 普代村の水産物出荷額の推移



資料：普代村役場提供資料

《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取り組みの一環として、国道45号を利用した「ふだいまるごと元気市」を開催する。このイベントは、地域の伝統行事である「ふだいまつり」を開催するにあたって、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」を開催する。このイベントは、地域の伝統行事である「ふだいまつり」を開催するにあたって、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」を開催する。

国道に歩行者天国

地元商店街 出店や催し多様に

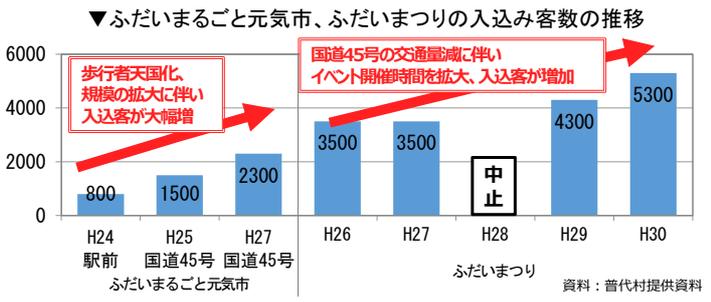
交通量が減った国道45号。歩行者天国にして中心市街地に人呼び込む

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

みちのく潮風トレイルコース

普代IC



《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。

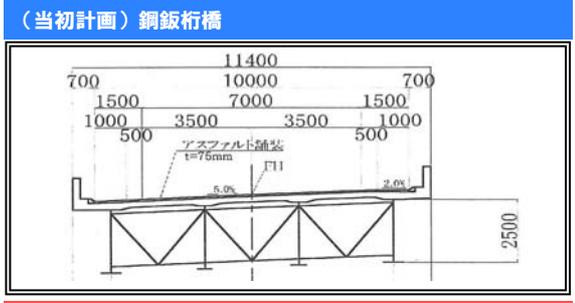
(H30.12 普代村役場ヒアリング結果)

4. 事業計画の変更内容

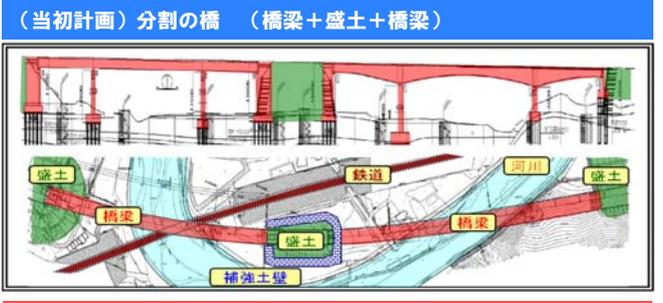
◆普代バイパスのコスト削減額 8億円(全体事業費 156億円 → 148億円)

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。