資　料　３－１

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　高田道路（たかた）

平成31年3月1日
国土交通省　東北地方整備局

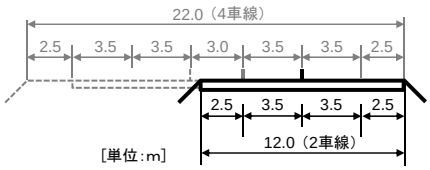
1. 事業の目的と概要（1）

事業完了後5年経過

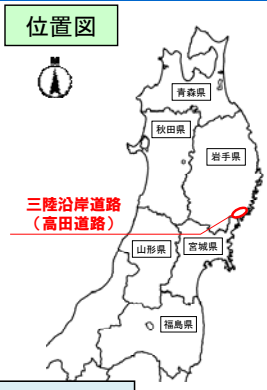
〇事業目的

・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。

標準横断図（幅員）



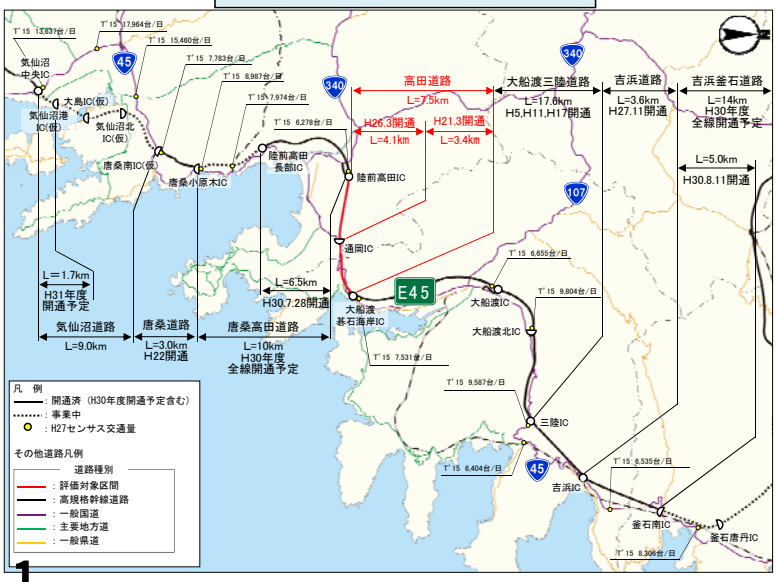
位置図



高田道路 計画概要

起終点	：自）岩手県陸前高田市竹駒町相川（りくぜんたかた　たけこまちょうあいかわ） 至）岩手県大船渡市大船渡町下船渡（おおふなと　おおふなとちょうしもふなと）
延長	：７．５ｋｍ
道路規格	：第１種第３級　設計速度：８０ｋｍ/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



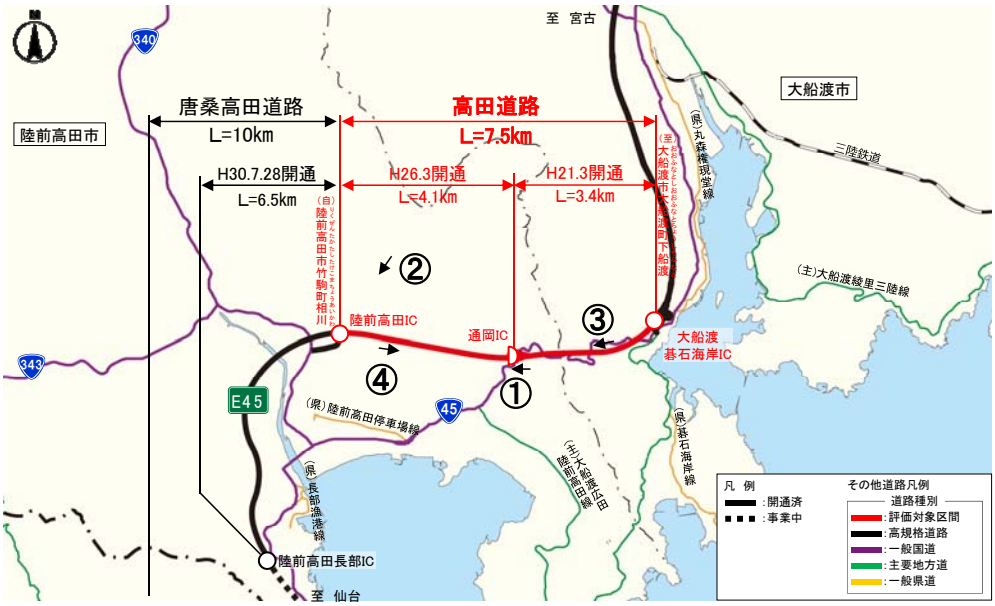
1. 事業の目的と概要（2）整備状況

事業完了後5年経過

①陸前高田IC～通岡IC【H30.11】

②陸前高田IC【H30.8】

③通岡IC～大船渡碁石海岸IC【H30.11】



④陸前高田IC～通岡IC【H30.11】

1. 事業の目的と概要（3）開通記事

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縦貫自動車道高田道路の先行整備区間（3・4キロ）は十五日開通し、大船渡市の大船渡碁石海岸インターチェンジ付近で開通式が行われた。大船渡市と陸前高田市の境界にある交通の難所、通岡峠にトンネルが開通し、交流の活発化や救急医療の向上などの効果が期待される。国土交通省の岡田光彦東北地方整備局長がテープカットで高田道路の開通を祝う関係者

備区間（3・4キロ）は十五日開通し、大船渡市の大船渡碁石海岸インターチェンジ付近で開通式が行われた。大船渡市と陸前高田市の境界にある交通の難所、通岡峠にトンネルが開通し、交流の活発化や救急医療の向上などの効果が期待される。国土交通省の岡田光彦東北地方整備局長がテープカットで高田道路の開通を祝う関係者を前って完成を祝った。

「通岡峠の急こう配、急カーブ解消を図るため高田道路の残り区間の早期開通に努めたい」とあいさつした。

開通式は同市竹駒町の陸前高田IC内で行われ、関係者約250人が出席した。地元の和人大船渡市長は、「長い年月をかけ、ようやく開通にこぎ着けた。今後は、バレーとハイウエーウオーキングが行われた。

高田道路は片側一車線で制限時速70キロ。現在は無料で通行できる。二〇〇一年度に着工し、事業費三十億円をかけて先行整備区間が開通した。今後七十億円で残り区間4・1キロの開通を目指す。

大船渡市と陸前高田市の境界にある通岡峠は急こう配や急カーブが連続し、交通事故率は国道45号の平均の倍以上だった。これまで峠越えは国道45号で約八分かかっていたが、高田道路の通岡トンネルを通ることで約四分短縮される。

陸前高田市から大船渡市への通勤者は千人以上、産業振興や生活の向上が期待される。陸前高田市から大船渡病院への救急搬送の時間短縮も図られる。

三陸縦貫道は、宮古～仙台間の延長約222キロで、整備済み区間は約80キロとなる。

資料：岩手日報（H21.3.16付）

早期の復興や地域活性化への期待を受け開通した三陸沿岸道路・高田道路＝23日、陸前高田市・陸前高田IC

高田道路が全線開通

陸前高田―通岡間4.1キロ完成

復興加速に期待

「復興道路」に位置付けられる三陸沿岸道路（岩手県宮古～さくら市）を構成する高田道路（7・5キロ）は23日、陸前高田インターチェンジ（IC）―通岡IC間4・1キロが完成し、全線開通した。東日本大震災の復旧を進める高台のルートを確保、救急搬送や災害時に役立つだけでなく、陸前高田市をはじめ被災地の復興の加速につながることが期待される。

開通式は同市竹駒町の陸前高田IC内で行われ、関係者約250人が出席した。地元の和人大船渡市長は、「長い年月をかけ、ようやく開通にこぎ着けた。今後は、バレーとハイウエーウオーキングが行われる。

増加事は「命の道が三つ目の三陸沿岸道路に繋がっていく喜びを強く感じる」と挨拶した。

国が整備した高田道路は、陸沿岸地域につながる大船渡碁石海岸IC―通岡IC間（3・4キロ）が2009年3月に開通した。今回の開通区間は08年度に工事着手し事業費は約75億円。同道路全体では約150億円。

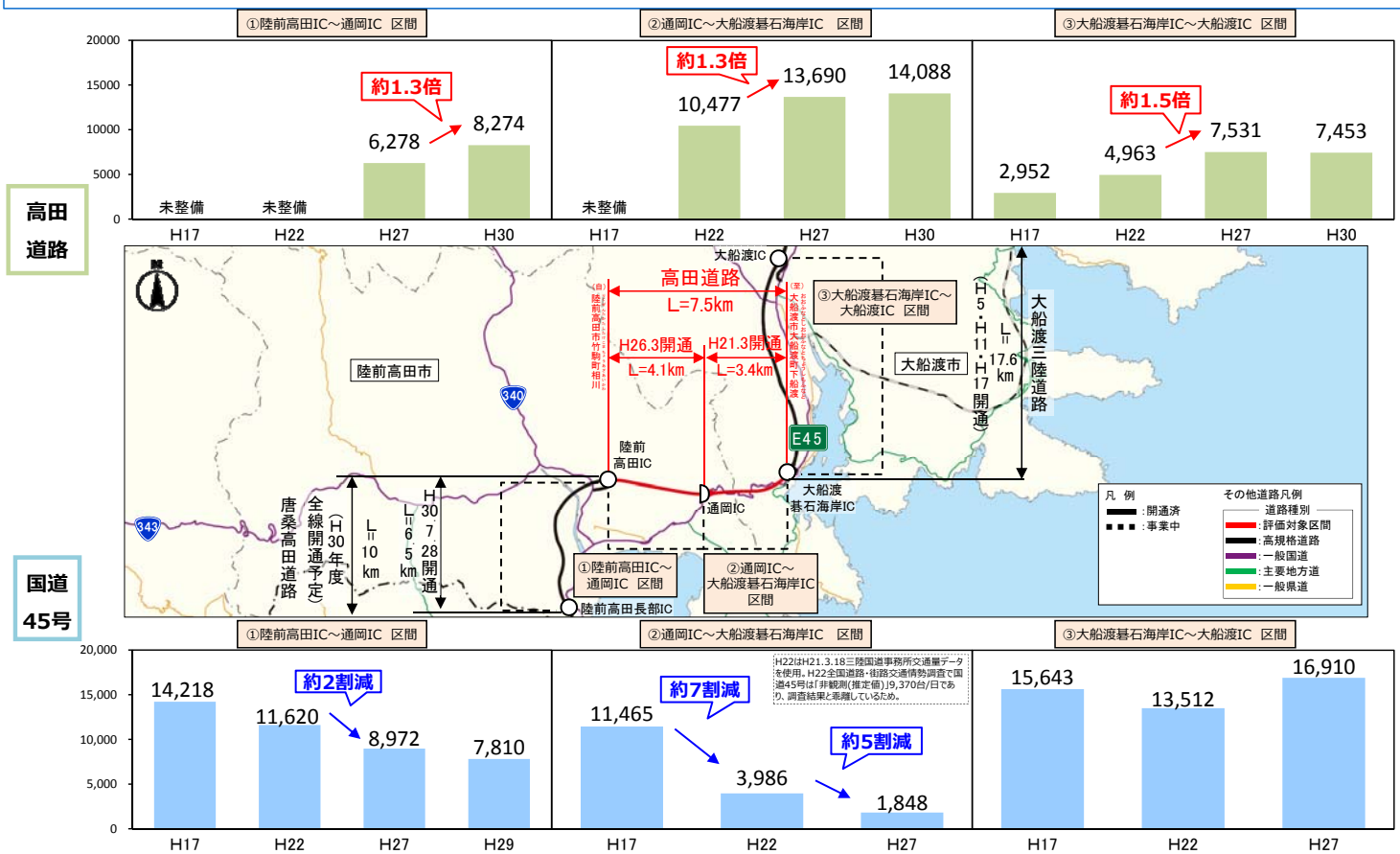
高田道路の開通により、市役所付近から大船渡市方面へは陸路で回避できる。市内北西部から高台の病院への救急搬送時間が5～10分短縮される。

県内の三陸沿岸道路で震災後の開通は3カ所目。被災地の復興と地域活性化に向け、早期の全線開通が待たれている。

資料：岩手日報（H26.3.24付）

2. 交通状況の変化等（1） 交通量

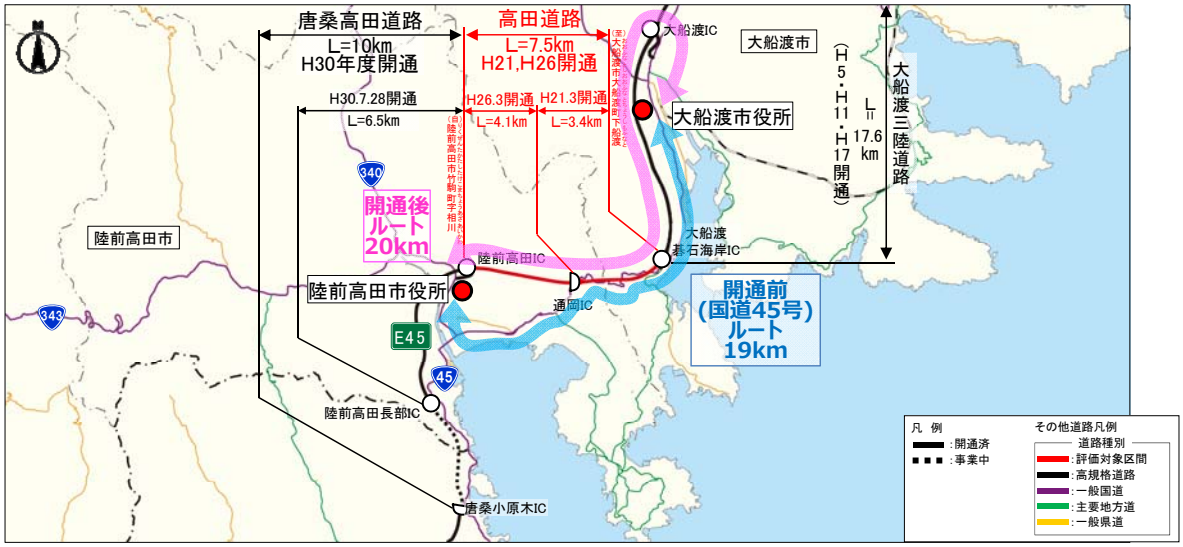
◆対象区間の最新の利用交通量は平均約8,300～14,100台/日（高田道路7.5km平均約10,900台/日）。
◆平成26年3月の高田道路（陸前高田IC～通岡IC）開通で、既開通区間（通岡IC～大船渡碁石海岸IC）の交通量は約1.3倍に増加。



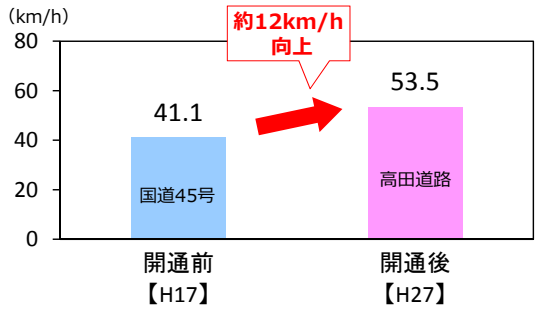
資料：H17、H22、H27全国道路・街路交通情勢調査、 H30.10平日平均車両感知器データ（陸前高田IC～大船渡IC）
①陸前高田IC～通岡IC区間国道45号はH29.10.31調査結果を使用(工事用車両なし)

2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

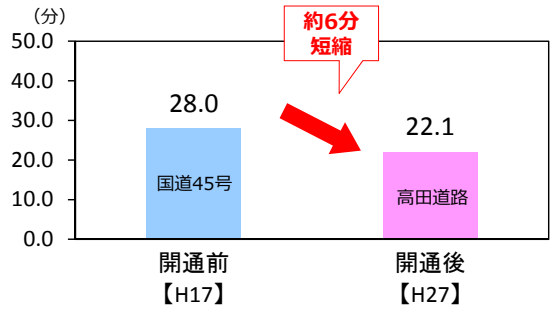
◆高田道路を利用することで、陸前高田市～大船渡市間の平均速度が約12km/h向上し、所要時間が約6分短縮。



▼陸前高田市～大船渡市間の平均速度の変化（市役所間）



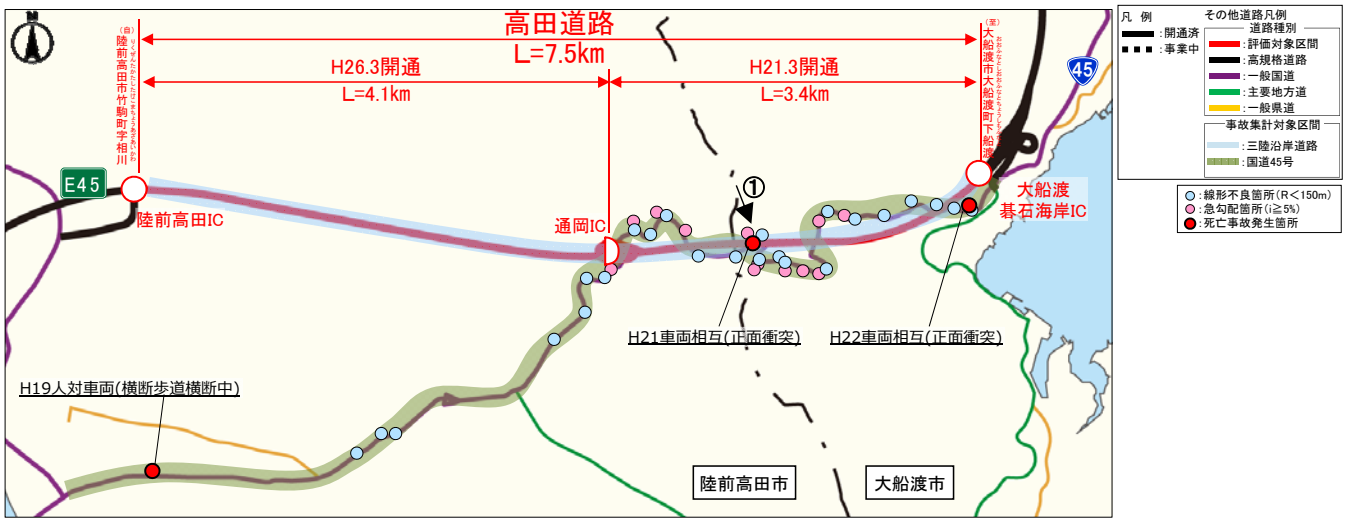
▼陸前高田市～大船渡市間の所要時間の変化（市役所間）



資料：H17、H27全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度、上下平均)

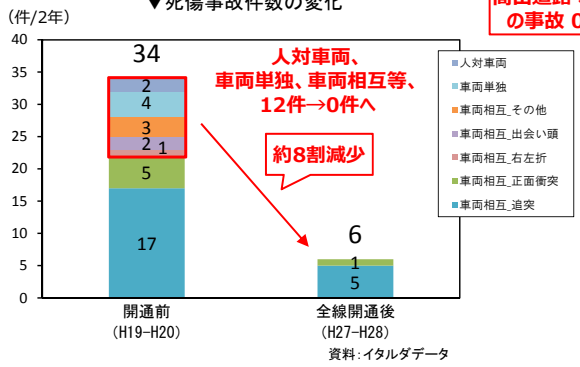
3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

◆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。



①国道45号現道の線形不良箇所

▼死傷事故件数の変化

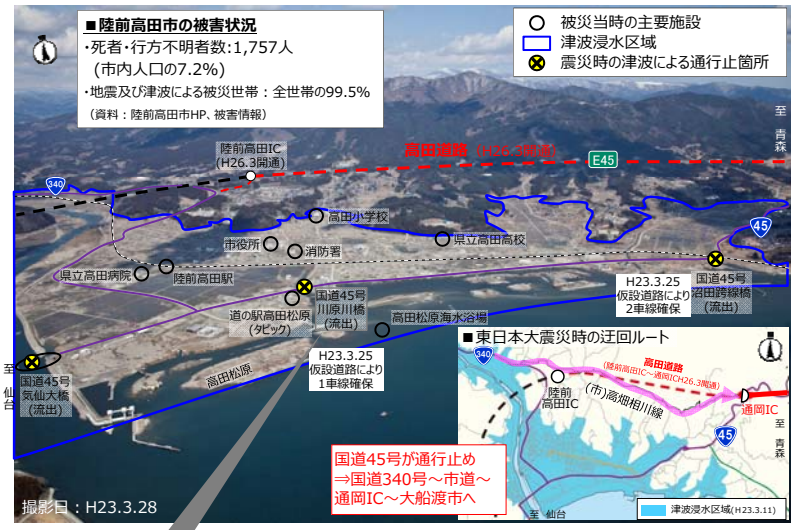


高田道路 本線の事故 0件

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



▼国道45号 川原川橋復旧状況

▼現在の陸前高田IC周辺の状況

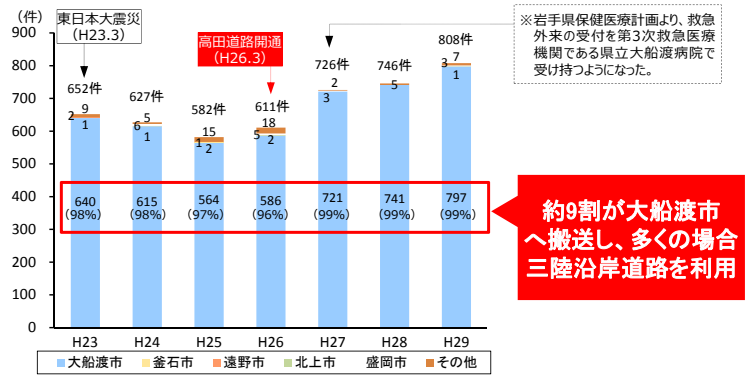
▼被災後の土地利用計画

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。

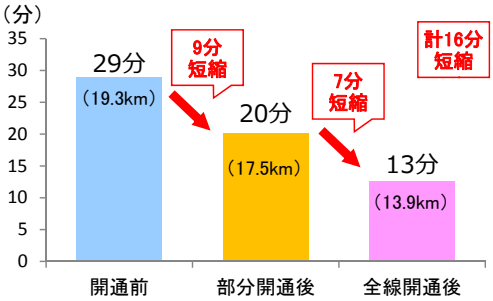
▼陸前高田市役所から岩手県立大船渡病院への搬送ルート

▼陸前高田市消防本部からの管外搬送状況



資料：陸前高田市消防本部ヒアリング

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



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査（非混雑時旅行速度）

《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。

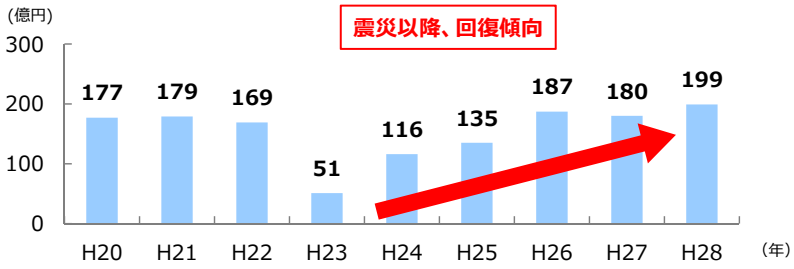
（H30.11 陸前高田消防ヒアリング結果）

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、食料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。

▼入出荷ルート

▼陸前高田市の製造品出荷額の推移

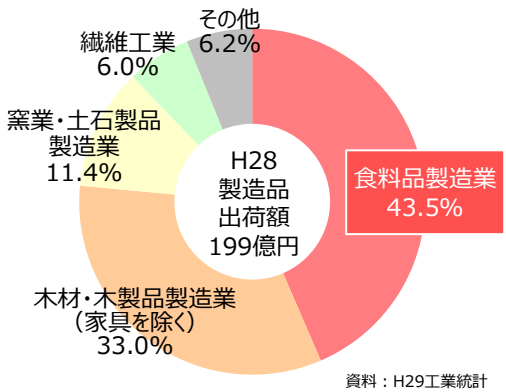


資料：
・H20～H22、H24～H26、H28…工業統計
・H23・H27…経済センサス

▼水産加工品の実例

写真：水産加工会社HPより

▼陸前高田市のH28製造品出荷額内訳



資料：H29工業統計

《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した。
・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）

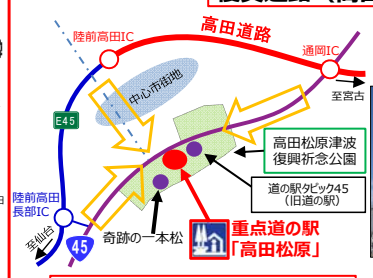
3. 事業効果の発現状況（7） 観光振興の支援

◆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

※主要観光地は、世界遺産及び観光資源台帳（公益財団法人 日本交通公社）掲載の観光資源のうち、各自治体に立地するものを抽出。
※三陸復興国立公園は、東日本大震災により被災した三陸地域の復興に貢献するために、H25.5に創設された国立公園。
※ジオパークは、「地球・大地（ジオ：Geo）」と「公園（パーク：Park）」とを組み合わせた言葉で、「大地の公園」を意味し、地球を学び、丸ごと楽しむことができる場所。三陸ジオパークは、H25.9に日本ジオパークとして認定された日本一広大なジオパーク。

復興道路（高田道路）から震災遺構にアクセス

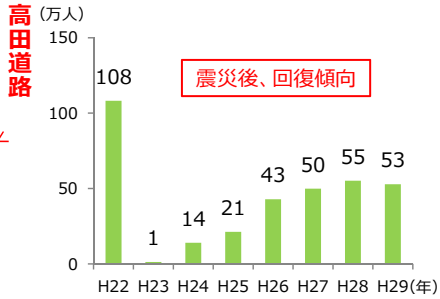


▼道の駅タピック45（旧道の駅）

▼被災後の道の駅タピック45の内部

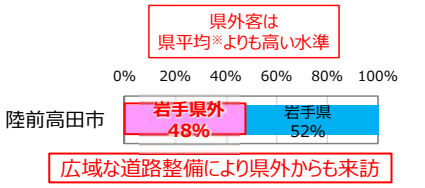
被災の実情や災害の規模を伝承

▼陸前高田市観光入込客数



資料：岩手県観光統計

▼陸前高田市来訪者の居住地割合



※資料:H29岩手県観光統計

資料：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.
※陸前高田市は奇跡の一本松滞在者(H29年1～12月休日)を集計対象とした。ただし不詳値(秘匿値)は除外。
「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。

《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。