

1. 概要

・区間 宮城県登米市中田町浅水
～岩手県釜石市甲子町



・経緯
H23.7.1 : 三陸沿岸道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
H23.8.5 : 三陸沿岸道が通る概ねのルート及び出入り口の位置の公表と意見募集
H23.8.30 : 三陸沿岸道路ルート決定公表

・地域の要望等
H23.6.24 : 宮城県知事より当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を国土交通省に要望
H23.6.29 : 岩手県知事より当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を国土交通省に要望



図1 新たに事業化する区間

○住民生活
【救急搬送における速達性向上】
・沿線の三次医療施設は石巻市、大船渡市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)
【他交通機関への利便性向上】
・沿線地域から広域交通拠点である空港や港湾への時間距離が大きく、産業や観光等で不利

○地域経済・地域社会等
【産業拠点の分断防止】
・震災からの復旧・復興のため地場産業の復興及び雇用の創出が不可欠
・三陸沿岸地域は全国有数の水揚げを誇る気仙沼港、大船渡港が位置し、水産業が基幹産業となっていることから、早期の水産業再生が必要(図4、5)

【周辺市町村との連携強化(隘路の解消)】
・登米東和～(仮)唐桑南IC間、(仮)唐桑北IC～通岡IC間、三陸IC～(仮)釜石JCTの約85kmは高速道路が不連続であり、現道区間は津波浸水区域に加え、線形不良箇所、幅員狭小、交通事故などが課題となり、地域間連携に支障をきたす



図3 三次救急医療60分カバー圏

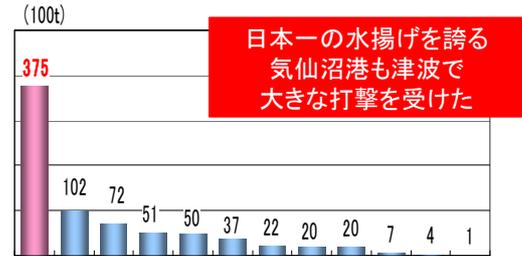


図4 生鮮カツオの水揚量



図5 津波で打ち上げられた漁船(気仙沼港)

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

○防災・災害時の救助活動等
【緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】
・東日本大震災では、津波(地域最大22.2m)により壊滅的な被害を受け、現道は瓦礫等により寸断
・近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により気仙沼市等複数の地区で孤立(図2)



【減災対策への取り組み】
・気仙沼市、南三陸町等において津波襲来時に避難路、図2 寸断された国道45号 避難施設が僅少

(2) 事業の必要性

東日本大震災からの早期復興支援、孤立防止など津波に強い地域づくり、広域的なりだんごの確保、地域間連携の強化、平常時も含めた救急搬送圏のための速達性確保といった様々な課題に対応するため、本事業の実施が必要である。

三陸沿岸道路(登米～釜石)に係る新規事業採択時評価

とめ かまいし

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての防災面の効果

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価:◎】

● 登米市～気仙沼市、気仙沼～大船渡
大船渡～釜石の評価

| | | | |
|----|---|-------------|----|
| 現況 | → | (目標) 整備後 | 評価 |
| D | → | (B) B | ◎ |

| | 耐災害性 | 多重性 |
|---|------|-----|
| A | あり | あり |
| B | あり | - |
| C | なし | あり |
| D | なし | なし |



図7 主要拠点間連携イメージ

【減災対策への取り組み】

・津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所として活用

○ 住民生活 【評価:◎】

【救急医療施設への速達性の向上】

・負傷者受け入れの拠点となる石巻赤十字病院、県立大船渡病院への救急搬送の速達性が向上(図8)

(釜石市～大船渡病院:47分→28分(19分)
気仙沼市～大船渡病院:49分→28分(21分))

・道路線形が改善するため、安定した車内急手当の実施が可能

○ 地域経済・地域社会 【評価:◎】

【産業拠点との連絡性向上】

・気仙沼市松崎北沢周辺ICから水産業の拠点である気仙沼港へのアクセス強化を図り、首都圏への輸送時間を短縮し、産業に必要な流通の強化が期待される

(気仙沼港～仙台南IC:152分→99分(53分))

【周辺市町村との連携強化】

・高速道路が連続するとともに、登米市～釜石市の規制速度は40km/h～60km/hから70km/h～80km/hと改善し、各地域の広域的な連携に貢献

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善し、防災機能が強化される。
・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上(3次救急医療施設60分圏域人口が8%増加)により救急搬送の改善や地域間の連携が促進され、三陸地方全体のリダンダンシーの向上につながるなど、優先度の高い事業と評価する。



図8 港湾等との連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

② ネットワーク全体の防災機能 【評価:◎】

・災害時における、当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地(盛岡市)や隣接市町村等までの、通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

| 区間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|-----------------------------------|----------------------|------------------|---------------------|
| 吉浜～釜石(大船渡～釜石) | 通常時に比べ2.3倍の時間を所要 | 通常時に比べ0.7倍の時間を所要 | 整備前後で所要時間が0.3倍に短縮 |
| 唐桑北～陸前高田 気仙沼～唐桑南 (陸前高田～気仙沼) | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 通常時に比べ0.8倍の時間を所要 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |
| 歌津～本吉 (南三陸～登米) | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 通常時に比べ4.5倍の時間を所要 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

(2) 当該事業による効果

○ 防災・災害時の救助活動等 【評価:◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・救援物資輸送の拠点となる仙台港・釜石港～気仙沼市間や仙台北空港～気仙沼市間の連絡時間を短縮(図9)

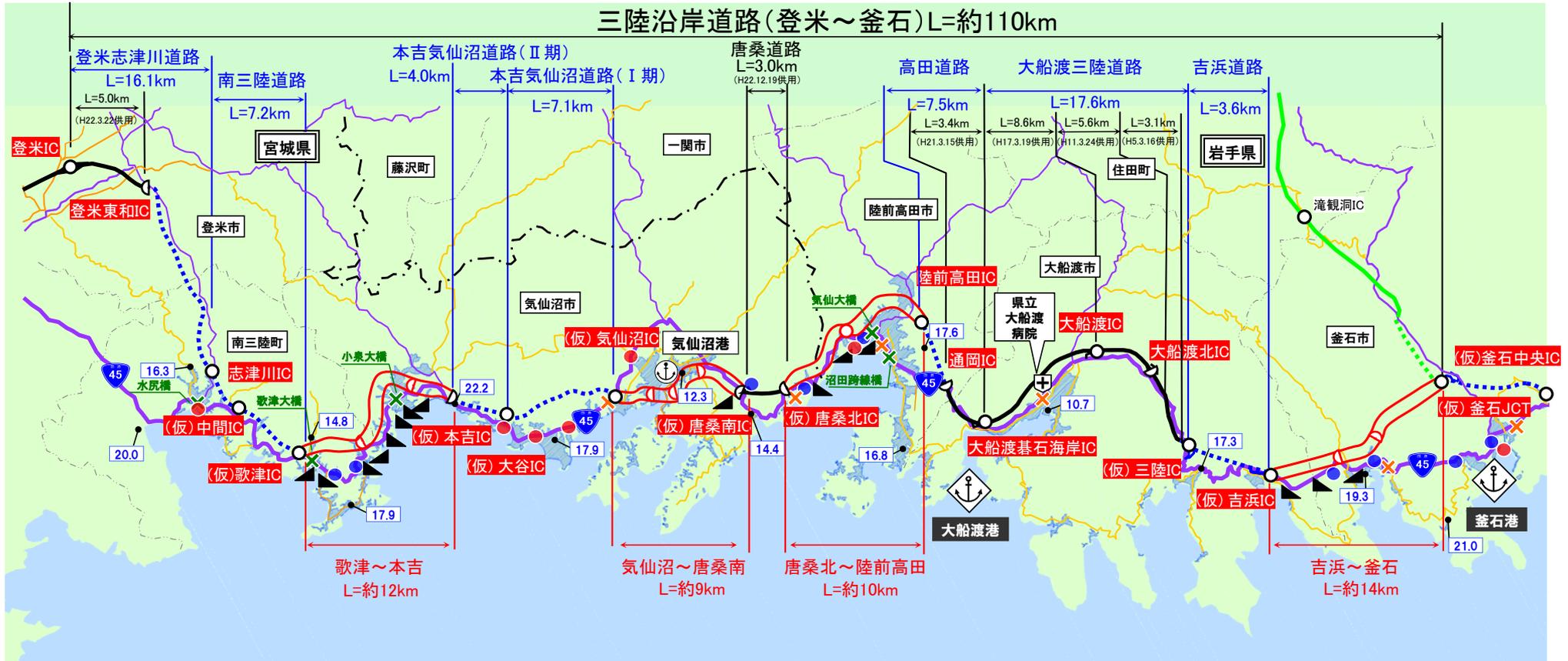


図9 緊急輸送道路として活用された高速道路(東北自動車道の例)

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 設計速度(km/h) | 事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|------------|---------|-----|----------------|
| 吉浜～釜石 | 14 | 1種3級 | 80 | 770 | 1.9 | 1.5 (登米～釜石) |
| 唐桑北～陸前高田 | 10 | | | 600 | 0.9 | |
| 気仙沼～唐桑南 | 9 | | | 670 | 1.9 | |
| 歌津～本吉 | 12 | | | 500 | 1.3 | |

とめ かまいし 三陸沿岸道路(登米～釜石)に係る新規事業採択時評価



凡例

- 落橋箇所
- 瓦礫などによる寸断箇所
- 急勾配区間 (5%以上)
- 線形不良区間 (R=150以下)
- 事故率の高い箇所 (300件/徳台キロ)
- 津波浸水区域 H23.3.11 (東北地方太平洋沖地震)
- 津波痕跡高(浸水高) (I.P.m) (東北地方整備局まちづくりサポートマップ) ※主な地域の最大観測地点を掲載

| 凡例 | |
|----|-----------------|
| | 事業中区間 |
| | 三陸縦貫自動車道 (計画道路) |
| | 供用中区間 |
| | 新規事業化区間 |
| | 東北横断自動車道 |
| | 釜石秋田線 |
| | 計画中区間 |
| | 供用中区間 |
| | 国道 |
| | 主要地方道・県道 |