資　料　４－１

要点審議事業

道路事業　再評価

三陸沿岸道路　宮古（みやこ）～八戸（はちのへ）

令和3年1月22日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　宮古～八戸

社会情勢の変化等

○事業概要

三陸沿岸道路　宮古～八戸は、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岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約132kmの復興道路である。

○計画概要

起終点　：岩手県宮古市松山（いわてけんみやこしまつやま）
～青森県八戸市大字根城字笹原（あおもりけんはちのへしおおあざねじょうあざささはら）

延長（うち開通済）：　約132km（118．8km）※R2開通予定含む

幅員　：　13．5m

道路規格　：　第1種第3級

事業化：　昭和63年度（普代バイパス）
平成3年度　（八戸南環状道路）
平成7年度　（八戸南道路）
平成18年度（尾肝要道路）
平成20年度（久慈北道路）
平成23年度（宮古中央～田老、田老～岩泉、田野畑南～尾肝要、尾肝要～普代、普代～久慈、侍浜～階上）



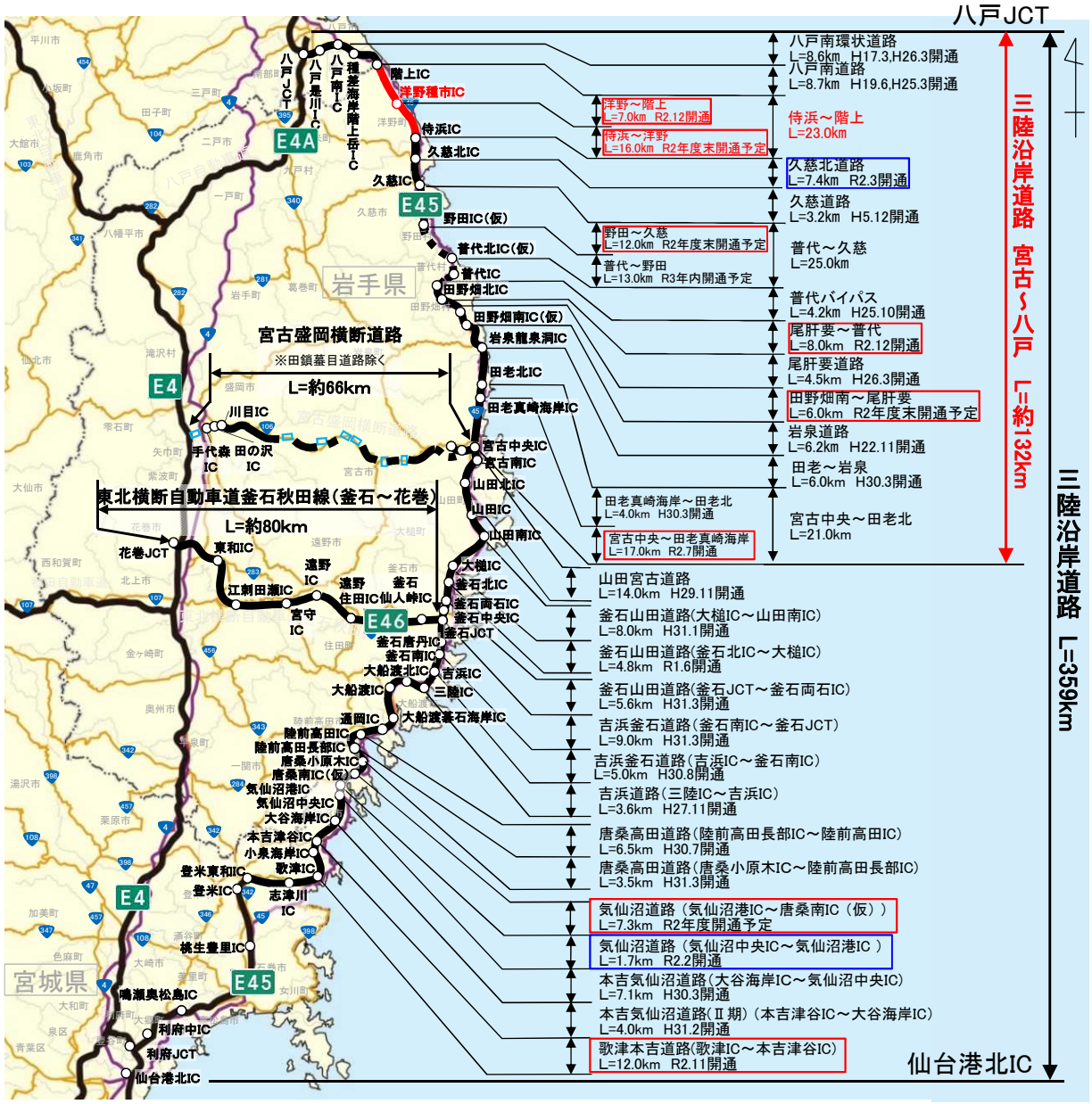
三陸沿岸道路　宮古～八戸　全体位置図



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

社会情勢の変化等

◆三陸沿岸道路のうち、普代～久慈の一部区間を除き令和2年度末までに開通予定。



▼三陸沿岸道路　宮古～八戸　整備進捗状況

区分	R1再評価時（km）	今回（R2年度末）（km）
計画延長	132	132
開通済	53（40%）	119（90%）
事業中	79（60%）	13（10%）

凡　例

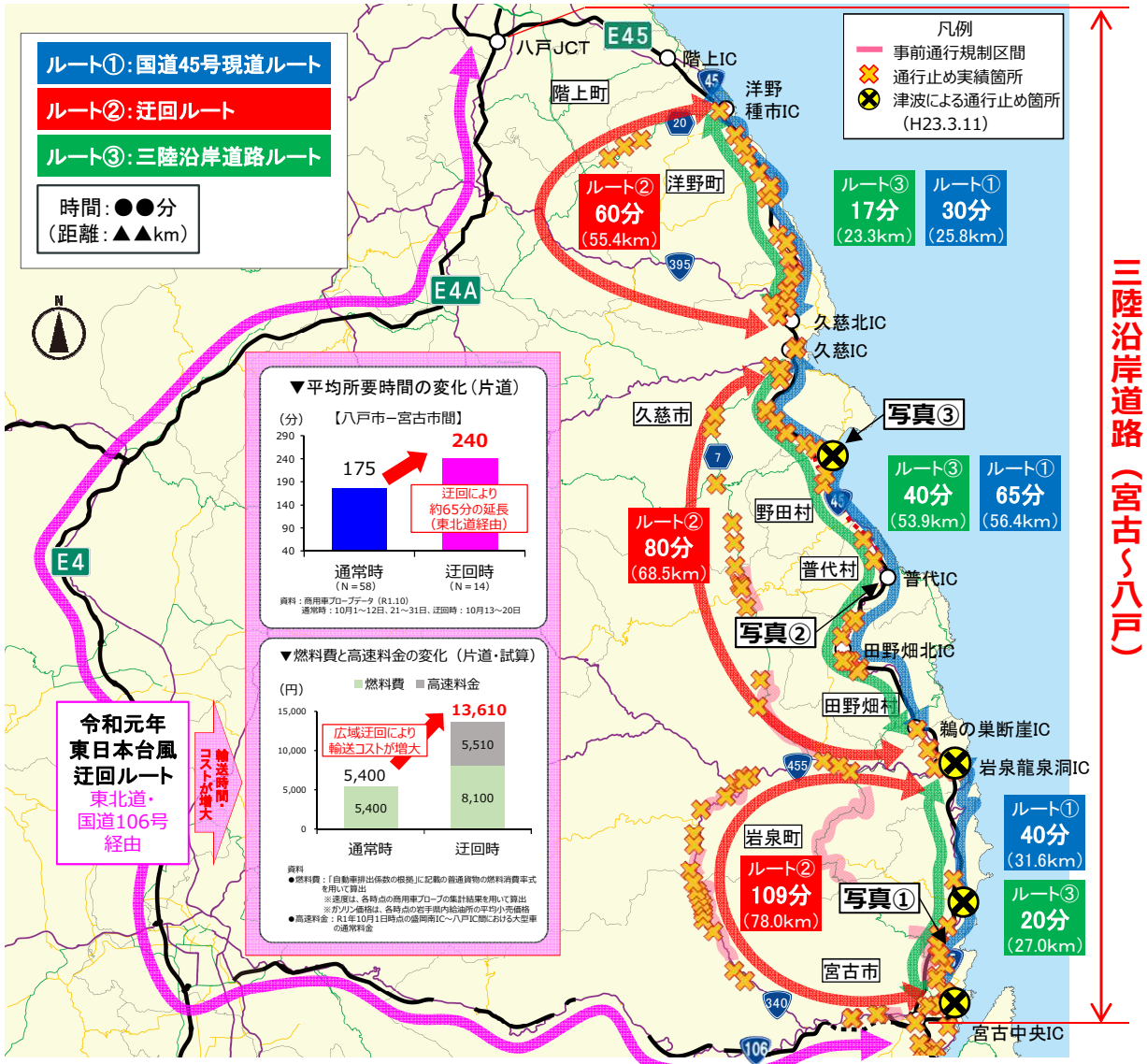
- 評価対象区間
- 開通済（R2年度開通予定含む）
- 事業中
- 現道活用区間

- 令和元年度開通（令和元年7月以降）
- 令和2年度開通（R2年度開通予定含む）

3. 事業の必要性（1） 災害時における代替路の確保

◆国道45号は、近隣に迂回路として機能する道路がなく、迂回による所要時間が2～3倍に増加
◆東日本大震災では津波により国道45号現道が寸断、令和元年には台風による通行止めで東北道経由の大きな迂回が発生
◆三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、国道45号の代替路として機能することが期待される

▼国道45号ルートと迂回ルート



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（非混雑時上下平均旅行速度）、
設計速度を基に国道45号と緊急輸送道路の交点間の所要時間を算出 ※迂回路は緊急輸送道路網で設定
災害による通行止実績：岩手県、三陸国道事務所H19.4.1～H29.3.31の10年間の全止、片交を対象

【令和元年東日本台風による国道45号の被災状況】

○国道45号通行止めにより、八戸市～宮古市間の物流において大幅な迂回が生じ、輸送時間・コストが増大





【宮古市～八戸市間の防災機能向上】

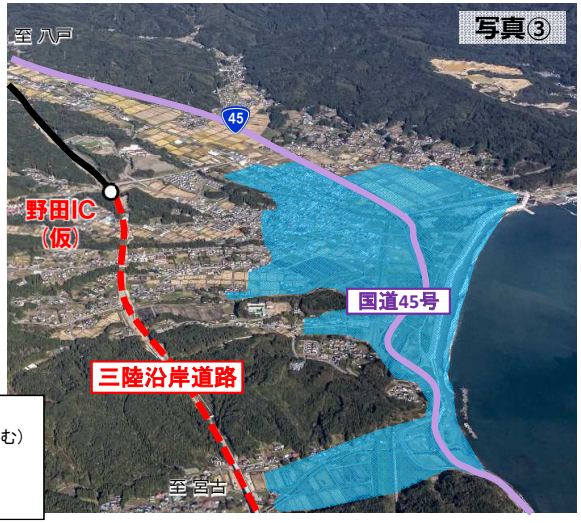
整備前

○耐災害性　なし
・津波浸水箇所・道路寸断箇所あり
・平成23年3月11日の東日本大震災では津波により現道が寸断



整備後

○耐災害性　あり
・三陸沿岸道路は津波浸水箇所を回避



（凡 例）
■■■：評価対象区間
：開通済（R2年度開通予定含む）
：一般国道
○：IC
：津波浸水想定区域

3. 事業の必要性（2） 安全で安心できる暮らしの確保

◆岩手県沿岸北部地域の三次救急医療施設は県立久慈病院のみである

◆宮古地区の重篤患者は県立久慈病院に約4割搬送しているが、60分カバー圏域から外れている

◆三陸沿岸道路整備により、傷病者や救急隊員の負担軽減とあわせて、所要時間が短縮、60分カバー圏域人口が約65,800人（51%）に増加し、重篤患者の三次救急医療施設への搬送が可能となる

◂岩手県内の
三次救急医療施設



▼三次救急医療施設の60分カバー圏域人口の変化

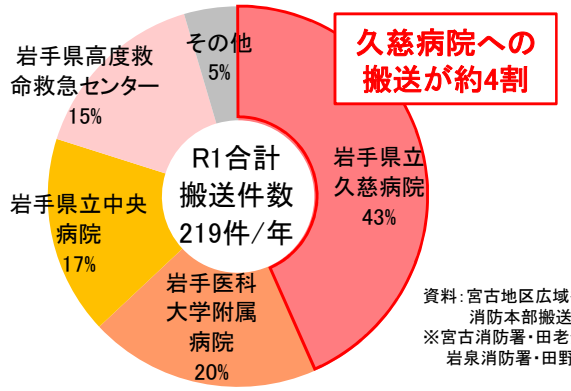
※人口：H27国勢調査メッシュ人口

※算出対象地域：宮古市・岩泉町・田野畑村・普代村・野田村・久慈市・洋野町における道路沿線地域

※道路網：現在はR2.12時点の三陸沿岸道路開通区間を反映
全線開通後は三陸沿岸道路全線開通

※旅行速度：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
（昼間非混雑時上下平均）
H27年度以降開通区間は設計速度

▼宮古地区の宮古地区外への搬送状況（R1）



資料：宮古地区広域行政組合
消防本部搬送実績
※宮古消防署・田老分署・
岩泉消防署・田野畑分署

《宮古市の救急隊の声》

◆ゴールデンアワーと呼ばれる60分以内に、少しでも早く医師の診断・処置を受けられることが重要である

◆三陸沿岸道路が整備され、所要時間が短縮されることにより、重篤患者の三次救急医療施設への搬送が可能となる

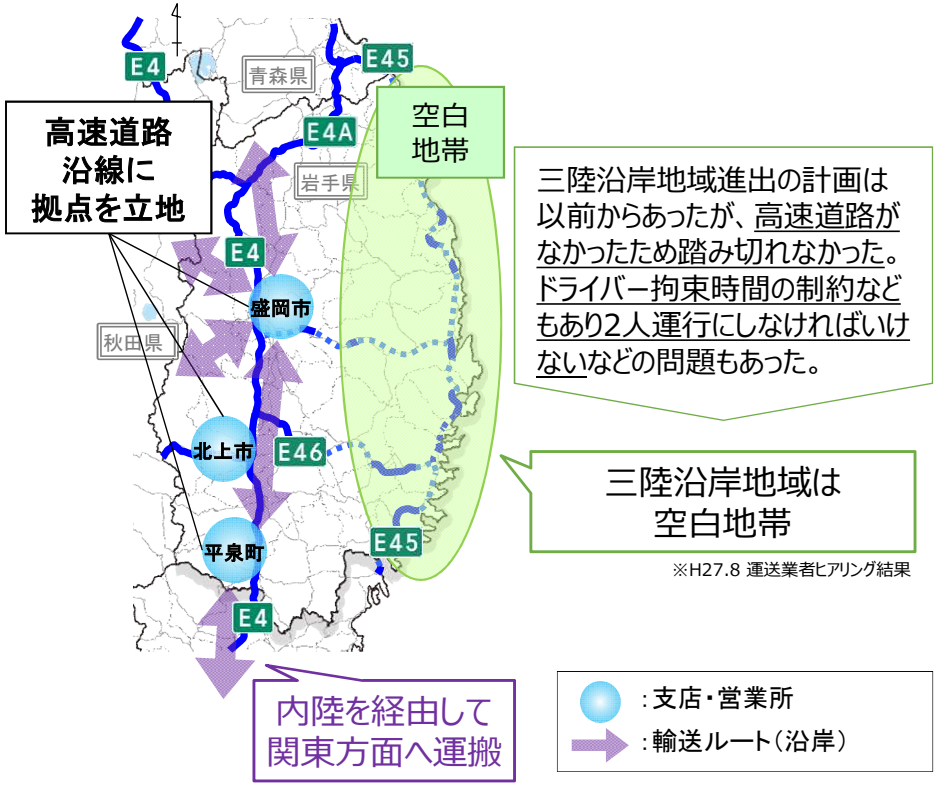
◆急勾配・急カーブのない自動車専用道路の利用により、傷病者や救急隊員の負担軽減に繋がる

（R1.6宮古地区広域行政組合消防本部、
R2.9宮古消防署田野畑分署ヒアリング結果）

3. 事業の必要性（3） アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援

◆三陸沿岸地域は内陸に比べてアクセス性が悪く、大手輸送企業の営業所など輸送拠点の空白地帯となっていた
◆三陸沿岸道路等の整備によるアクセス性向上を見越して、大手輸送企業が三陸沿岸地域へ立地・順次操業開始
◆営業所開設当時から取扱量が倍増した営業所もあり、輸送ルート確立による物流効率化や更なる企業誘致を支援

▼H28年3月以前の出店エリアと輸送ルート

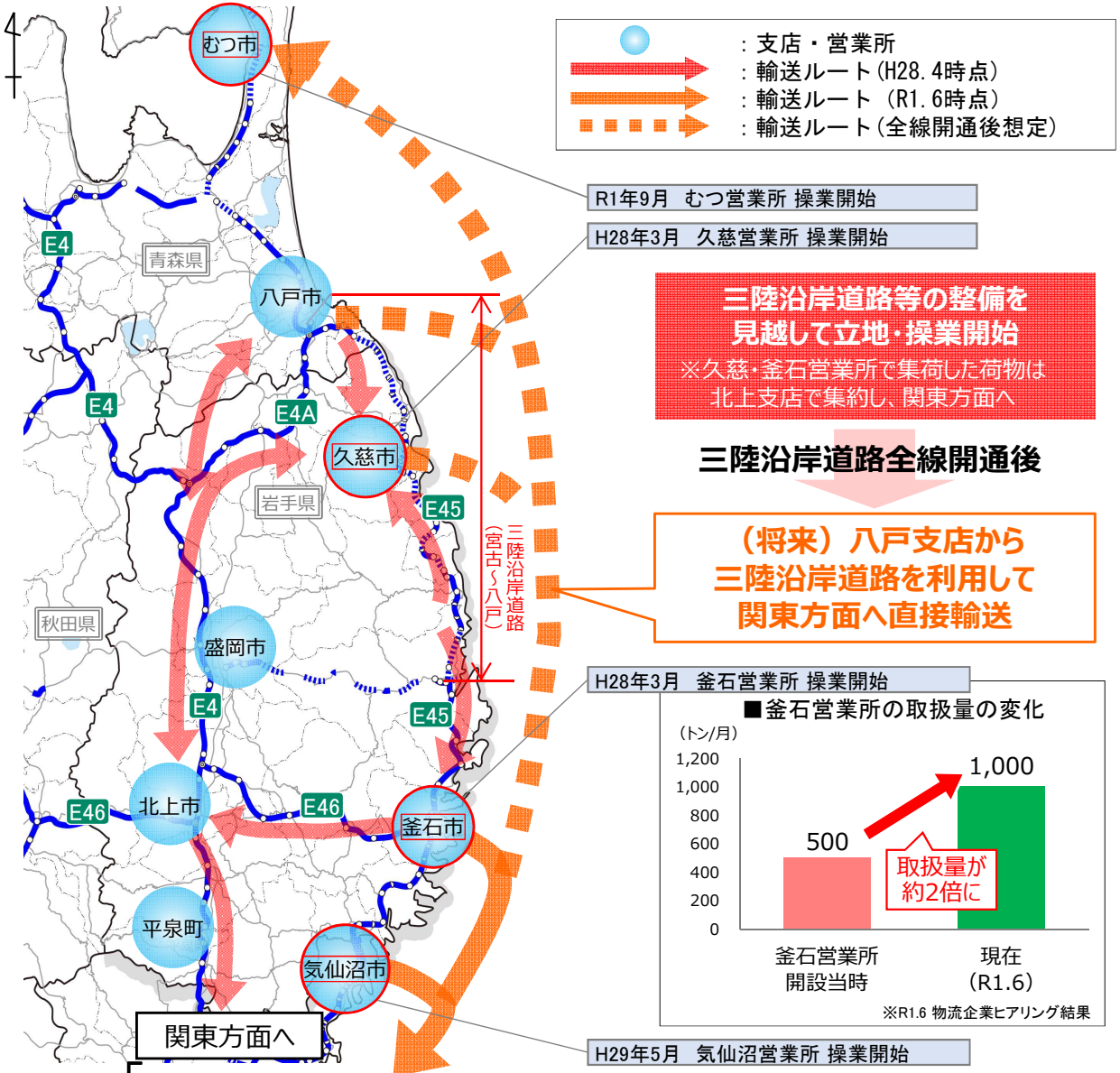


三陸沿岸地域進出の計画は以前からあったが、高速道路がなかったため踏み切れなかった。ドライバー拘束時間の制約などもあり2人運行にしなければいけないなどの問題もあった。

三陸沿岸地域は
空白地帯

※H27.8 運送業者ヒアリング結果

▼H28年4月以降の出店エリア輸送状況と将来の輸送ルート



R1年9月　むつ営業所 操業開始

H28年3月　久慈営業所 操業開始

三陸沿岸道路等の整備を見越して立地・操業開始
※久慈・釜石営業所で集荷した荷物は北上支店で集約し、関東方面へ

三陸沿岸道路全線開通後

（将来）八戸支店から三陸沿岸道路を利用して関東方面へ直接輸送

H28年3月　釜石営業所 操業開始

■釜石営業所の取扱量の変化

※R1.6 物流企業ヒアリング結果

H29年5月　気仙沼営業所 操業開始

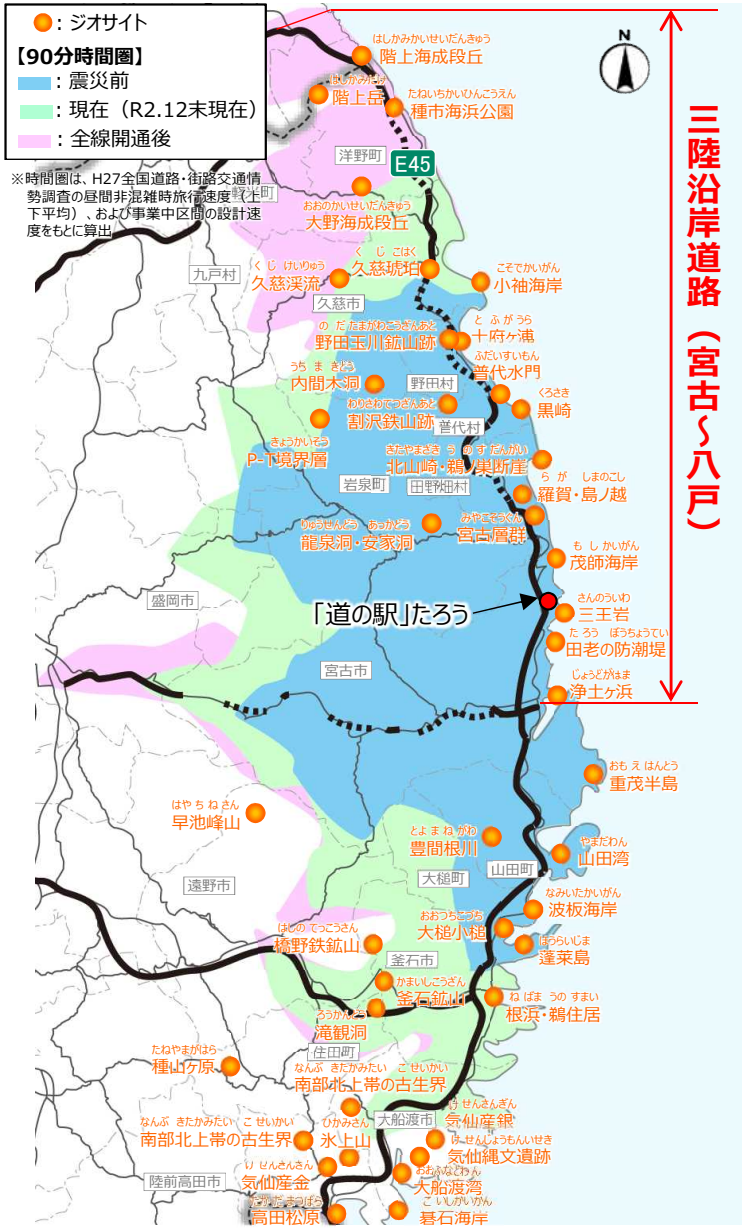
[道路整備による効果・期待]
◆内陸を経由する必要がなくなるため、中1日かかる配送が翌日に配送できるようになるなど、輸送の効率化が期待される
◆全線開通後は、むつ・久慈・釜石・気仙沼・石巻・仙台での沿岸ルートを形成する
◆三陸沿岸地域は雪が少なく、三陸沿岸道路を経由しても大きく時間が変わらないというのが立地要因でもある
◆通行料が無料のため、企業側・顧客側にもメリットが大きい
（H27.8,H29.5,R1.6,R2.6 運送業者ヒアリング結果）

3. 事業の必要性（4） 三陸沿岸地域の広域観光を支援

◆ 三陸沿岸地域はH25年9月三陸ジオパークに認定され、重点「道の駅」たろうは、三陸ジオパークのゲートウェイとして位置づけ、近年では、三陸沿岸地域全体の観光入込客数は震災前まで回復傾向

◆ 三陸沿岸道路の開通により、ジオサイトの沿岸地域の観光地へのアクセス性が向上、更なる広域観光を支援

▼重点「道の駅」たろう 90分圏域の変化



▼三陸ジオパークについて

◆三陸ジオパークは平成25年9月に日本ジオパークとして認定されました。エリアは青森県八戸市から岩手県の沿岸を縦断して宮城県気仙沼市まで。南北約220km、東西約80kmで、その海岸線は約300kmにもおよぶ日本一広大なジオパークです（2014年3月現在）。

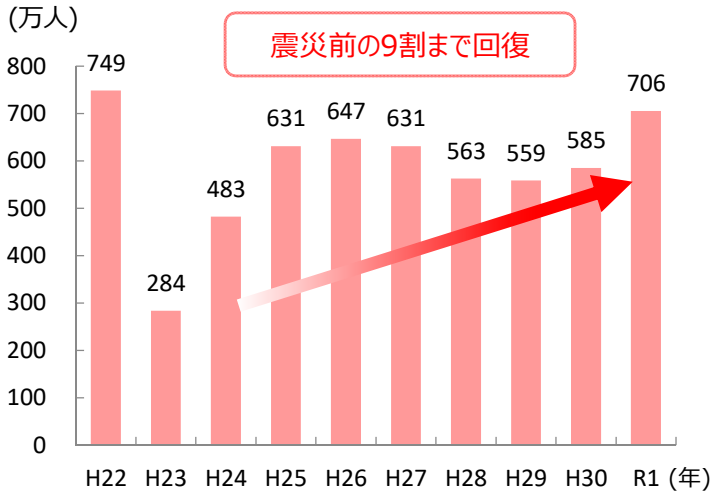
◆ジオパークでは、見どころとなる場所を「ジオサイト」に指定して、多くの人が将来にわたって地域の魅力を知り、利用できるよう保護を行います。

▼重点「道の駅」たろう

◆平成28年1月に重点「道の駅」に認定。被災地区の再生・創世に向けた道の駅間の連携した取り組み、三陸ジオパークのゲートウェイとして位置付け



▼三陸沿岸地域※の観光入込客数の推移



資料：岩手県観光統計

※対象市町村･･･洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、住田町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市

▼主なジオサイト









《観光関係者の声》

◆三陸沿岸地域は全国有数の景勝地であり、三陸復興国立公園、三陸ジオパークにも認定され、三陸海岸「浄土ヶ浜」を中心とした観光地としてのPRを行い、誘客を図っている

◆三陸沿岸道路の全線整備で、重点「道の駅」たろうを拠点として、観光面の活性化に繋がることが期待される

（R1 宮古市ヒアリング結果）

4. 事業計画の変更内容(1)

三陸沿岸道路　宮古～八戸の全体事業費増(6,399億円→6,429億円　＋0.5%(増30億円))

項目	増額(億円)	増額要因	概要
IC形状の変更（南向きICの追加）	30	計画の変更	洋野種市IC
増　計	30		



4. 事業計画の変更内容(2)　IC形状の変更(南向きICの追加)1／2

計画の変更

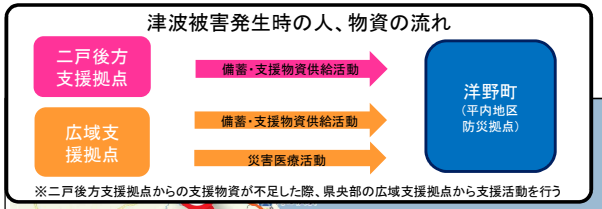
○当初計画:0億円
・「インターチェンジ等の弾力的配置」や地域要望に基づいて、北向きのハーフICを計画。

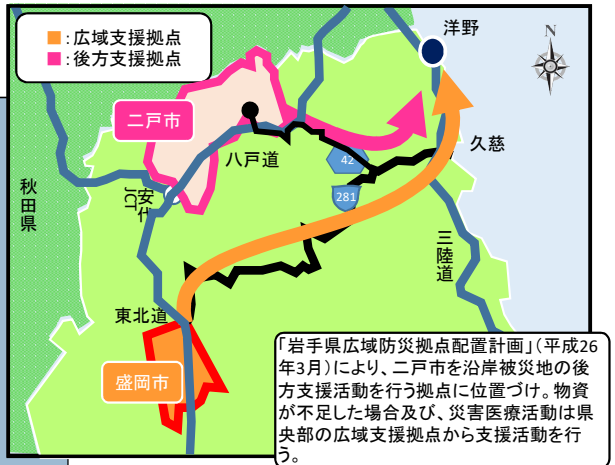
○変更計画:＋30億円
・「岩手県広域防災拠点配置計画」(平成26年3月)により、二戸後方支援拠点や広域支援拠点から支援物資供給活動等を行うため、久慈市側からのアクセス(南向きIC)の必要性が高まった。
・東日本大震災以降に設定された「三陸ジオパーク」や「みちのく潮風トレイル」など観光資源の多様化に伴い、広域周遊観光支援の必要性が高まった。

	当初計画	変更計画	変動
ICフル化(南向きIC追加)	0億円	＋30億円	＋30億円
所要額(合計)	0億円	＋30億円	＋30億円

■防災支援(災害時の物資供給・災害医療活動支援)

・フル化の整備により、防災拠点への迅速な支援ルートが確保され、津波災害時の備蓄・支援物資供給活動及び、災害医療活動を支援









■観光支援(広域周遊観光を支援)

・フル化の整備により、東日本大震災以降に設定された「三陸ジオパーク」や「みちのく潮風トレイル」などの広域周遊観光を支援

▼洋野種市IC周辺の主な観光地



▼洋野種市IC周辺を取り巻く観光に関する変化

三陸ジオパーク Sanriku Geopark

平成25年9月に、青森県八戸市から宮城県気仙沼市の沿岸部に点在する観光資源が三陸ジオパークに認定。洋野町では、種市海浜公園などがジオサイトに登録されている。
種市海浜公園の最寄りのICとなる洋野種市ICのフル化によりアクセス性が向上し、久慈市～洋野町間に存在する他のジオサイトとの広域周遊を支援。

▲種市海浜公園


▲種市海浜公園内に存在する恋岩

みちのく潮風トレイル Michinoku Coastal Trail

青森県から福島県までの28市町村の海岸線に設置されたロングトレイルコースが令和元年6月に全線開通。洋野町では「ひろの水産会館ウニーク」などがモデルコースとして設定されている。
「ひろの水産会館ウニーク」の最寄りのICとなる洋野種市ICのフル化により、みちのく潮風トレイルのモデルコース(久慈市～洋野町)の周遊を支援

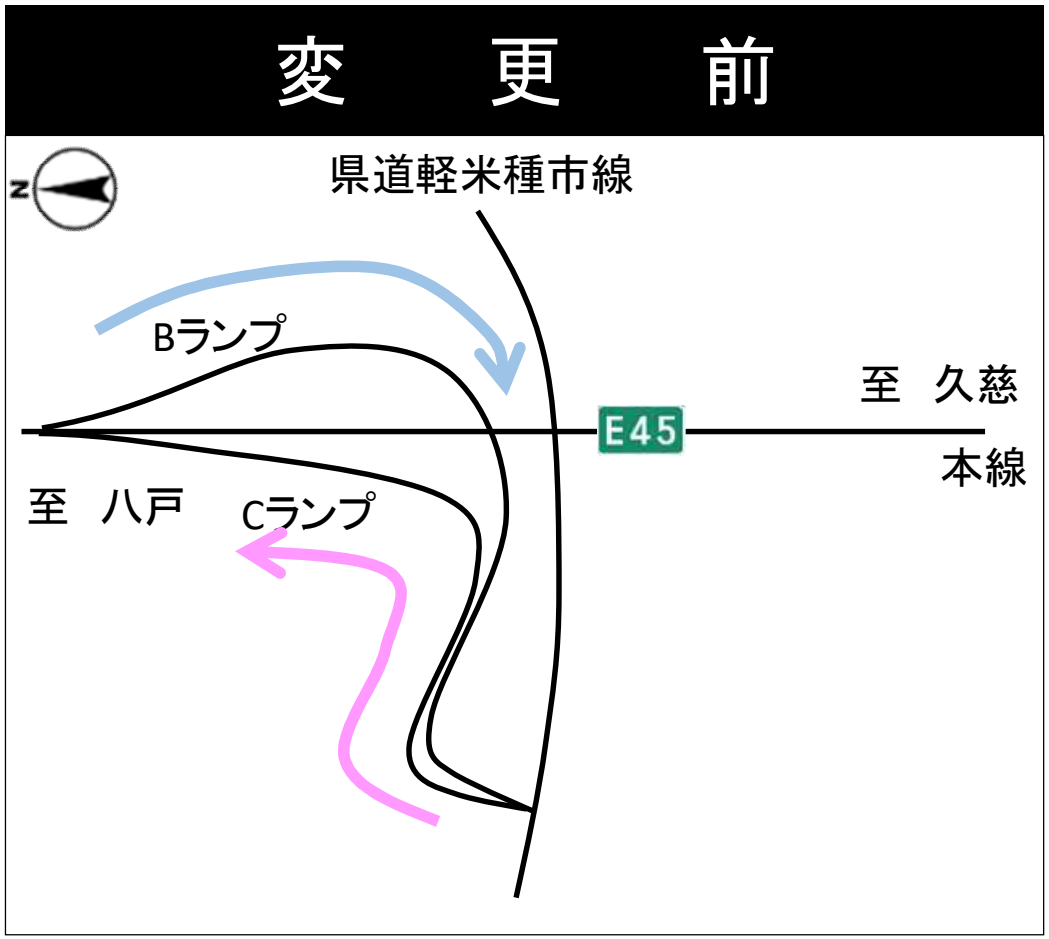
平成26年3月
新たな観光発信・体験交流拠点としてオープン

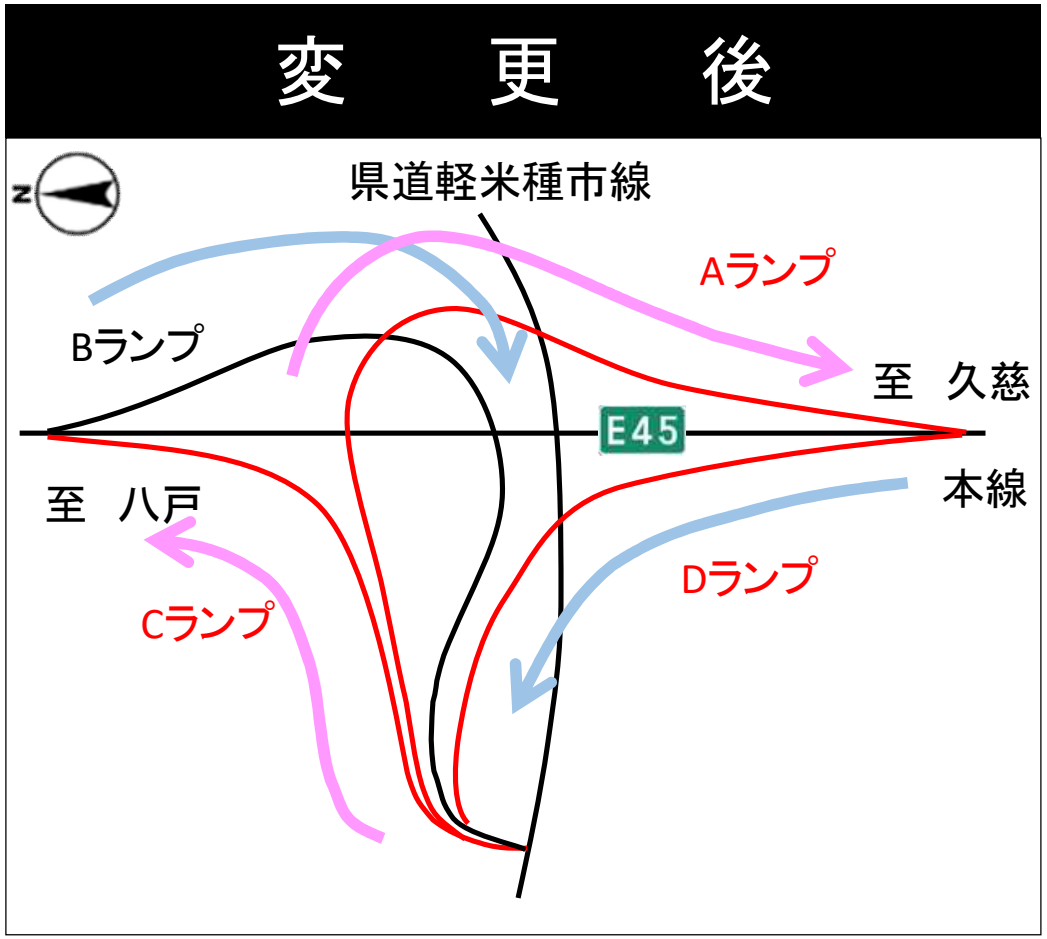

▲ひろの水産会館ウニーク

4. 事業計画の変更内容（2）　IC形状の変更（南向きICの追加）2／2

計画の変更

○洋野種市ICは当初、北向きIC（八戸方面へのONランプ、八戸方面からのOFFランプ）のみ
○変更計画では南向きIC（久慈方面へのONランプ、久慈方面からのOFFランプ）について追加





5. コスト縮減への取組み事例

〇侍浜～階上

〇植生工の工法変更等の見直し（－0．19億円）

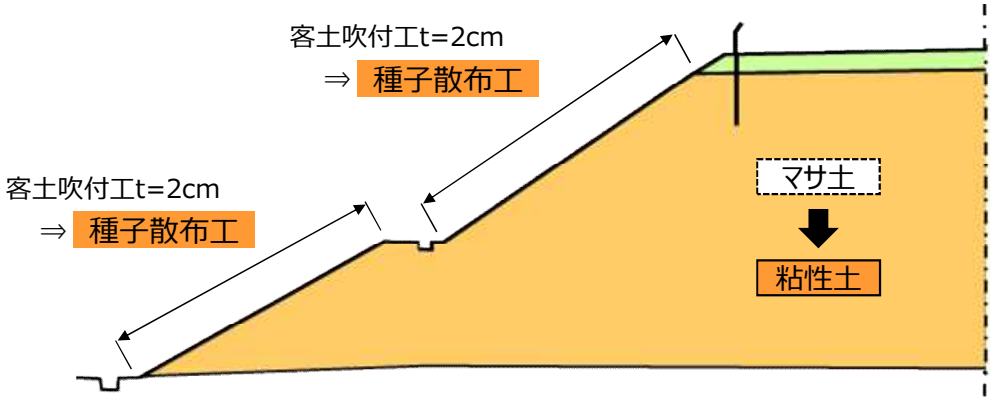
当初計画：0．22億円

盛土材として現地発生土を想定していたため、植生工（客土吹付）を計画していた。

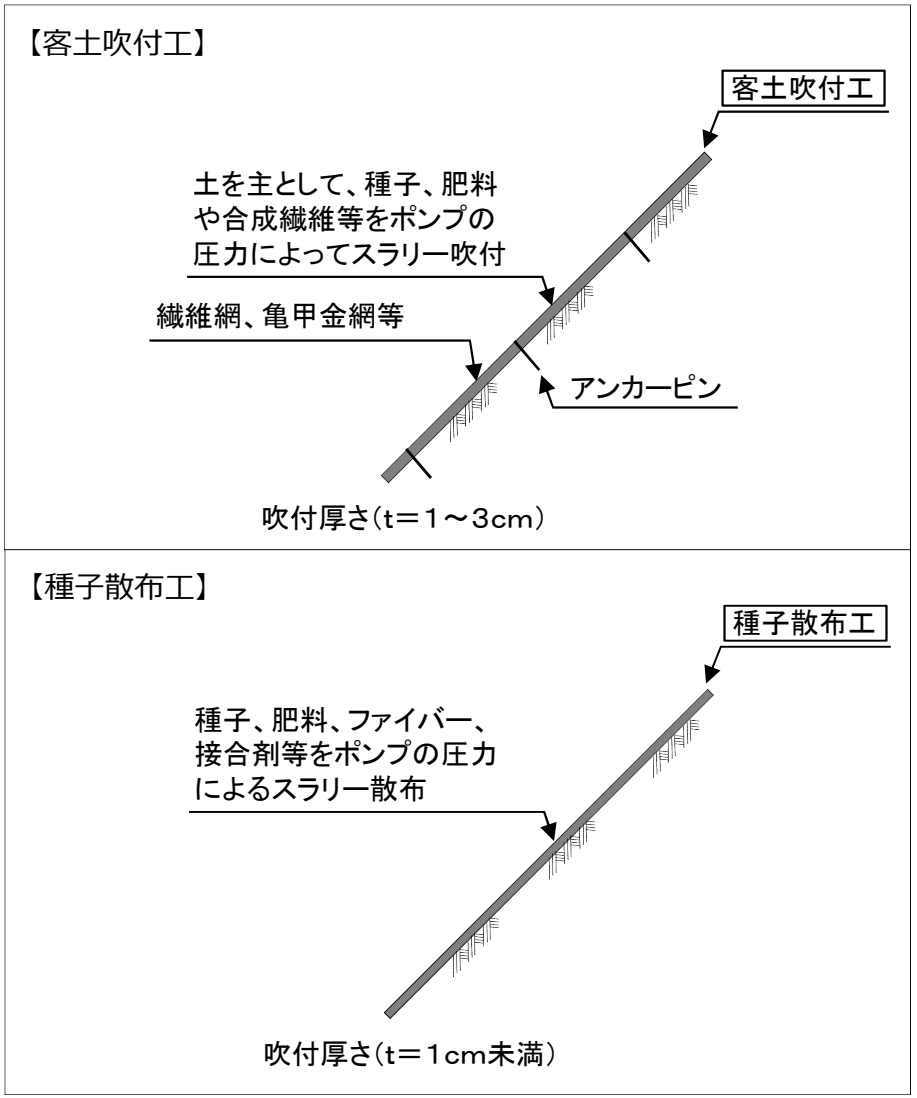
変更計画：0．03億円

盛土材とする現地発生土の一部が粘性土（浸食を受けにくい）であったため、植生工の一部を種子散布工へ計画変更することにより、コスト縮減が可能となった。

	当初	変更	変動
植生工の工法変更等の見直し	0.22億円	0.03億円	-0.19億円



▲植生工の工法変更概要図



6. 事業の投資効果

R2今回

●全体B/C＝1．01
- ○計画交通量（R12）　8，000台/日
- ○純現在価値（ENPV）　97億円
- ○経済的内部収益率（EIRR）　4．1%

●残事業B/C＝6．6
- ○計画交通量（R12）　8，000台/日
- ○純現在価値（ENPV）　315億円
- ○経済的内部収益率（EIRR）　3576．1%

【全　体】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+1年	-1年
費用C（現在価値）	6,472	6,472	6,472	6,474	6,469	6,456	6,472
事業費（億円）	6,046	6,046	6,046	6,048	6,043	6,046	6,046
維持修繕費（億円）	426	426	426	426	426	409	426
便益B（現在価値）	6,569	6,845	6,354	6,569	6,569	6,268	6,570
走行時間短縮便益（億円）	5,620	5,861	5,428	5,620	5,620	5,364	5,621
走行経費減少便益（億円）	811	839	791	811	811	773	811
交通事故減少便益（億円）	137	145	135	137	137	131	137
費用便益比　B/C	**1．01**	**1.06**	**0.98**	**1.01**	**1.02**	**0.97**	**1.02**

【残事業】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+1年	-1年
費用C（現在価値）	56	56	56	59	54	55	56
事業費（億円）	24	24	24	26	21	24	24
維持修繕費（億円）	33	33	33	33	33	31	33
便益B（現在価値）	371	398	352	371	371	354	373
走行時間短縮便益（億円）	337	361	319	337	337	322	338
走行経費減少便益（億円）	17	18	16	17	17	16	17
交通事故減少便益（億円）	17	19	16	17	17	16	17
費用便益比　B/C	**6．6**	**7.1**	**6.2**	**6.3**	**6.9**	**6.4**	**6.6**

※基準年（令和2年度）における現在価値換算した金額

R1前回

●全体B/C＝1．1
- ○計画交通量（R12）　7，900台/日

●残事業B/C＝4．5

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

7. 事業の必要性に関する視点

１）事業を巡る社会情勢等の関する視点

事業目的である、被災地の早期復興、大規模地震による被害発生時の救援活動の支援や緊急物資の輸送ネットワーク、孤立地域の解消、基幹産業の輸送を支える道路ネットワークの強化が必要な状況は変化していない

２）事業の投資効果　B/Cが事業全体で１．０１、残事業で６．６を確保

３）事業の進捗状況　宮古～八戸間約132ｋｍのうち、約119kmが開通（令和２年度開通予定含む）

8. 事業の進捗の見込みの視点

○普代～久慈の一部区間を除き令和２年度末までに開通予定

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○植生工の工法変更等によるコスト削減に努め、他事業への展開も図りながら事業を推進していく

10. 地方公共団体等の意見

○青森県知事の意見

対応方針（原案）のとおり事業継続に異存はありません。

三陸沿岸道路（宮古～八戸）は、「地方創生」「国土強靱化」を推し進めるためにも必要不可欠な高規格幹線道路であることから、早期に全線供用されるよう整備をお願いします。

○岩手県知事の意見

１　「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

２　三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興に資するなど、本県の復興や地方創生に欠かすことのできない社会基盤であることから、１日も早い全線開通をお願いします。

また、ハーフインターチェンジのフルインターチェンジ化は、防災機能の強化や地域活性化等に資することから、コスト縮減にも配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。

本事業において検討されたコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分検討し、活用していきたいと考えておりますので、引き続き御指導をお願いします。

11. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）　災害時の代替路及び緊急輸送道路の確保、広域ネットワーク形成による産業・観光・医療活動の支援のため、早期整備の必要性が高い。

【参　考】

箇所別の「事業の目的と概要」・「事業の進捗状況」について

12－②. 一般国道45号（三陸沿岸道路）侍浜～階上

○事業の目的

・侍浜～階上は三陸沿岸道路の一部を形成し、被災地の早期復興を支援
・三陸沖や宮城県沖などの大規模地震による被害発生時の救助、救援活動の支援や緊急物資の輸送
・孤立地域の解消などを支える基幹経路
・基幹産業の輸送を支える道路ネットワークの強化

○計画概要

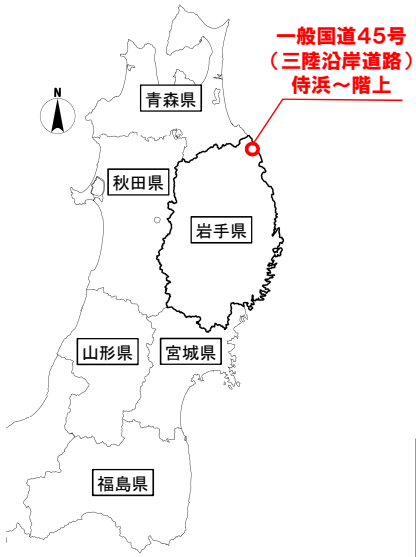
起終点　：自：青森県三戸郡階上町大字道仏（あおもりけんさんのへぐんはしかみちょうおおあざどうぶつ）
　　至：岩手県久慈市侍浜町桑畑（いわてけんくじしさむらいはまちょうくわはた）
延長（うち開通済み）：　23．0km（　―　）
幅員　：　13．5m
道路規格　：　第1種第3級
設計速度　：　80km／h
事業化　：　平成23年度
用地着手　：　平成24年度
工事着手　：　平成23年度

事業費・進捗率

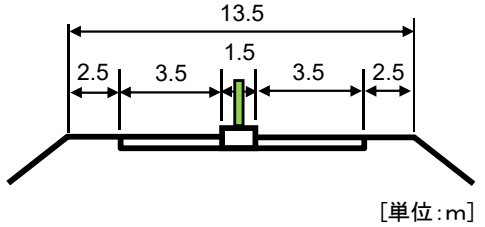
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	R1再評価（用地費）
完成	1，105億円（44億円）	912億円（42億円）	約83%（約95%）	1，105億円（44億円）

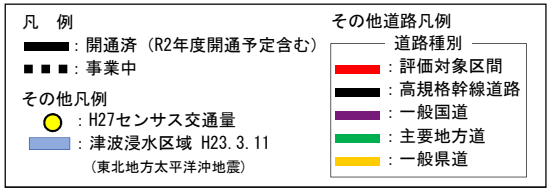
※進捗率は令和2年3月末時点

位置図



標準横断図



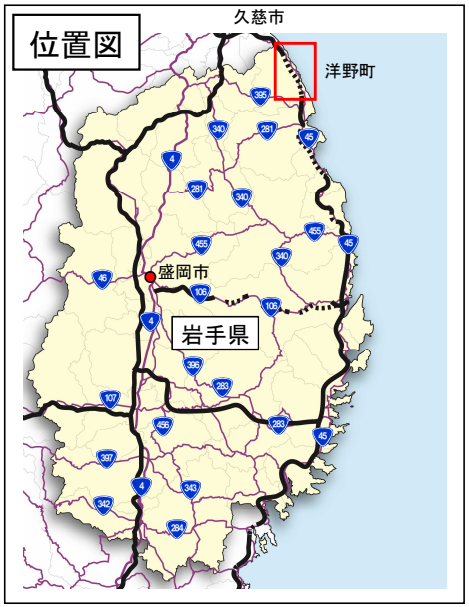


平面図



13－②. 事業の進捗状況　一般国道45号（三陸沿岸道路）侍浜～階上

侍浜～階上　工事進捗状況



① 高家川橋（こうげがわ）



② 有家川橋（うげがわ）



③ 大浜川橋（おおはまがわ）



④ 吹切橋（ふっきり）



⑤ 小山川橋（こやまがわ）



⑥ 和座川橋（かわしりがわ）



⑦ 小柏川橋（こかしがわ）





