資　料　７－１

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　吉浜（よしはま）道路

令和3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

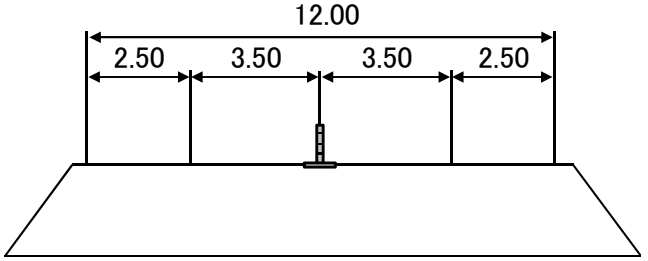
○事業目的

- 吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成
- 国道４５号並行現道の交通事故減少
- 第３次救急医療施設への速達性・安定搬送の実現
- 地域水産品輸送を支援
- 沿岸地域の観光振興

位置図



標準横断図（幅員）



［単位：m］

吉浜道路 計画概要

起終点　：自）岩手県大船渡市三陸町越喜来（おおふなとしさんりくちょうおきらい）
　　至）岩手県大船渡市三陸町吉浜（おおふなとしさんりくちょうよしはま）

延長　：３．６ｋｍ
道路規格　：第１種第３級　設計速度：８０ｋｍ/ｈ
事業化　：平成１９年度
用地着手　：平成２１年度
工事着手　：平成２１年度
開通　：平成２７年度（Ｈ２７．１１．２９）

吉浜道路　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吉浜道路開通区間【R2.9】

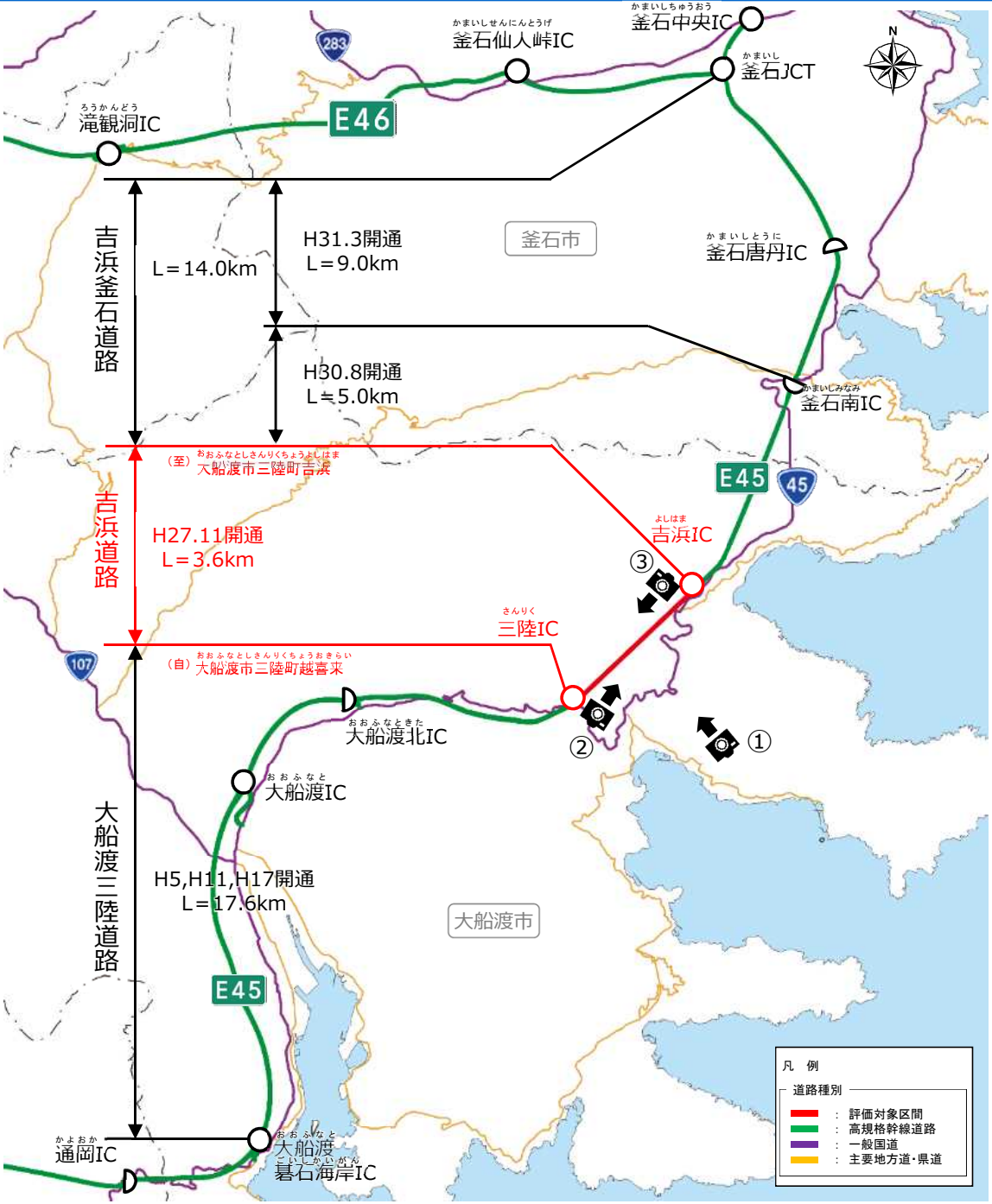


②起点から終点方向【R2.10】



③終点から起点方向【R2.11】





1. 事業の目的と概要（3）開通記事

事業完了後5年経過

復興後押しに役目期待

三陸沿岸道路 吉浜道路（3.6キロ）が開通

現地で節目祝う式典 出席者ら延伸喜び合う

大船渡



国が復興道路に位置づける三陸沿岸道路のうち、大船渡市三陸町の吉浜道路（延長3・6キロ）が29日、一般の供用を開始し、関係者が待望の延伸を喜び合った。震災後の早期復興を図るリーディングプロジェクトとしてスピード感ある整備を展開。国道45号でも最大の難所とされる羅生峠を回避し、ほぼ直線での走行が可能となり、交通の安全、緊急搬送の時間短縮、物流の効率化など復興を後押しする多方面への整備効果が期待される。

供用開始を祝うかのような快晴となった三陸町越喜来（おきらい）と千の日は、吉浜道路区間内の吉浜インターチェンジ（IC）付近で県立盛岡第一高校吹奏楽部が披露され、華やかさと大船渡市、国土交通省東北地方整備局による開通式が行われ、約300人が出席。石井啓一国土交通相も臨んだ。

開会に先立ち、地元浦浜・泊地区の櫂現舞（かいげんまい）を祝う伝統芸能「三陸町越喜来（おきらい）浜神太鼓（同吉浜）が披露され、華やかさに包まれた。

石井国交相は「この日を迎えられたのは、用地を提供していただいた地元住民や事業に協力してくれた関係機関のおかげ。三陸沿岸道路の開通は地域の念願。復興道路、復興支援道路の一日も早い開通へ全力で取り組む」とあいさつ。

遠藤拓也知事は「吉浜道路は地域経済の好循環をもたらすものと確信している。今後も復興道路の早期全線開通に向け、関係機関と一体となり「市内すべてのICが完成した。沿岸の産業経済、観光、文化の活性化が期待され、地元の「希望と命の道」となる」と喜んだ。

来賓の黄川田徹衆議院議員による祝辞、整備事業の経過報告のあと、代表者によるテープカット、くす玉開披も。第二三代渡り初めでは、三陸町吉浜植石の横石勝則さん（67）、大森秀樹さん（39）、如恵さん（11）、若葉さん（8）、葉月ちゃん（5）の一家が人力車に乗り、道路を渡った。

最後は救急車や消防車、マイクロバス、輸送トラックなどのパレードが行われ、出席者は拍手しながら走行する車両を見守った。

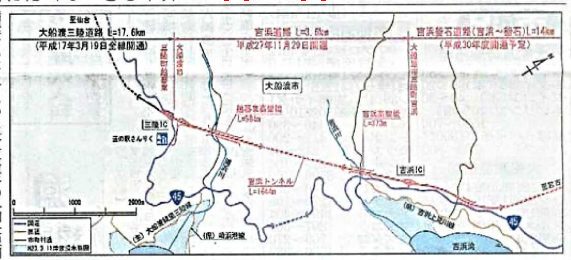
宮城県仙台市から青森県八戸市までを結ぶ全長359キロの三陸沿岸道路。吉浜道路は供用中の「大船渡三陸道路」から北に延伸し、30年度末完成予定の「吉浜釜石道路」につながる。

19年度に新規事業化され、総事業費は約140億円。片側1車線で、越喜来高架橋（延長584メートル）、吉浜トンネル（同1644メートル）、吉浜高架橋（同373メートル）の三つの構造物が全区間の7割強を占めるのが大きな特徴となっている。

整備に当たった南三陸国道事務所（佐藤和徳所長）によると、同じ規模の路整備に要する期間は15カ月ほど。吉浜道路は工事着手から約6年、高架橋やトンネルなど道本体部分の着工から約3年という急ピードで開通を実現させた。

並行現道の国道45号は羅生峠があり、急カーブ33カ所という同事務所管内でも最大の交通難所。吉浜道路開通によりほぼ直線路で結ばれ、安全性が大幅に上がる。大規模災害時も寸断されず、緊急輸送道路としての活用が見込まれる。

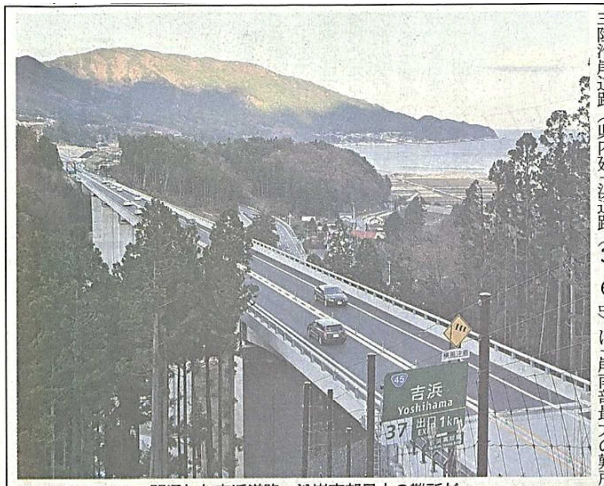
沿岸南部の周産期医療の中枢機関も担う県立大船渡病院の伊藤達朗院長は式典で「釜石地域などから搬送にかかる時間が短縮」「急カーブ、急こう配も通らないため、患者の負担軽減につながる。医療分野の貢献効果をあげ、「今後も三陸沿岸道路、復興道路の充実に尽力してほしい」と期待を込めた。



資料：東海新報（H27.12.1付）

吉浜道路 3.6キロ（大船渡）が開通

沿岸南部の難所を解消 復興加速に期待



開通した吉浜道路。沿岸南部最大の難所が解消された＝29日、大船渡市三陸町吉浜

東日本大震災の復興「長213キロ」を構成する大船渡市三陸町の吉浜道路（県内延長3・6キロ）は29日、開通した。急カーブ、急勾配が続く沿岸南部最大の難所が解消。通行の安全、緊急搬送の時間短縮、物流の円滑化で、復興の加速が期待される。県内の三陸沿岸道路は約3割の約65キロが利用可能となった。

【関連記事27面】

開通式は同市三陸町吉浜の吉浜インターチェンジ（IC）付近で行われ、関係者ら約300人が出席。越喜来（おきらい）地区の権現舞、吉浜地区の明神太鼓に続き、戸田公明市長は「安全性確保と産業経済、観光、文化活性化が期待される。津波浸水域を回避する沿岸地域の希望と命の道だ」とあいさつした。

テープカット、くす玉開きで祝福し、同市三陸町吉浜の横石善則さん（67）、祐子さん（63）、大森秀樹さん（39）、如恵（ゆきえ）さん（38）、若葉さん（吉浜小5年）、翼君（同2年）、葉月ちゃん（5）一家が親子3代で渡り初めした。

吉浜道路は、同市三陸町の三陸IC―吉浜IC間を結ぶ幅12メートル、片側1車線の自動車専用道路。2007年度に事業化し、10年2月に着工した。事業費は140億円。

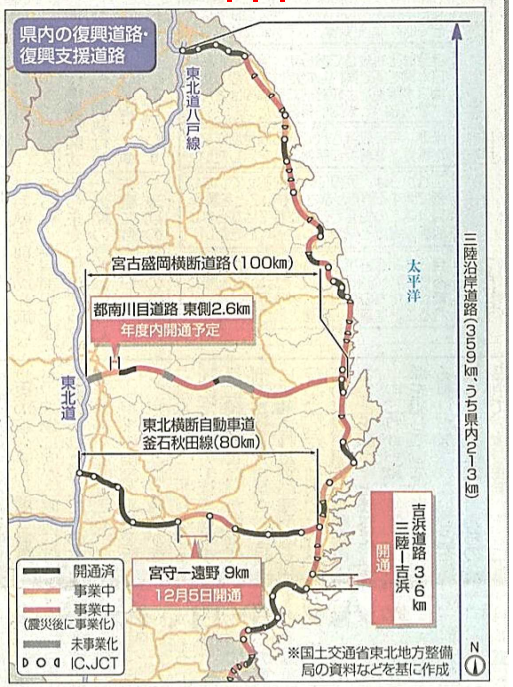
同区間の現在の国道45号（8・4キロ）は羅生（らしょう）峠など8割が急勾配で、急カーブは33カ所。09年から12年までの重大事故発生率が県内の国直轄道路平均の3倍以上だった。

通行時間は10分から4分に短縮。高リスク出産などで行う県立釜石病院から県立大船渡病院への搬送時間も5分短縮される。

県内の三陸沿岸道路の開通は普代、尾肝要、高田に続き震災後4カ所目。県内の復興道路と復興支援道路は、東北横断自動車道釜石秋田線の遠野―宮守間（9キロ）が12月5日に開通。宮古盛岡横断道路「都南川目道路」東側の川目―田の沢（いずれも仮称）間（2・6キロ）は年度内の開通に向け工事が進む。

国は18年度までに釜石秋田線の全線開通を目指し、三陸沿岸道路と宮古盛岡横断道路は21年度前後の全線開通を目標に掲げる。

式典に出席した石井啓一国土交通相はあいさつで「三陸沿岸道路の開通は地域の念願。復興道路、復興支援道路の一日も早い開通へ努力する」と述べた。



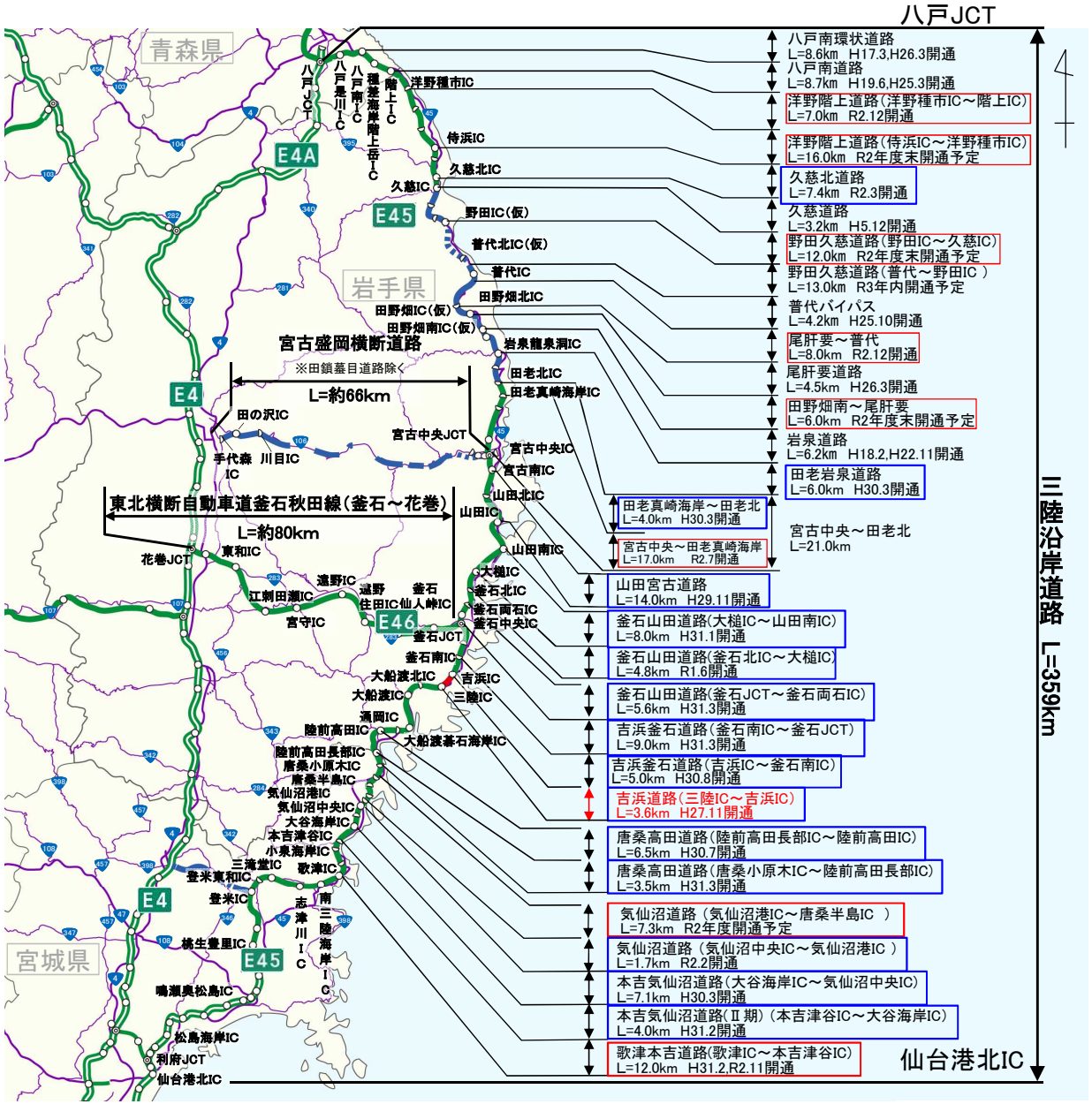
※国土交通省東北地方整備局の資料などを基に作成

資料：岩手日報（H27.11.30付）

2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

事業完了後5年経過

◆三陸沿岸道路のうち、普代～野田IC(仮)(13km)を除く全ての区間がR2年度末までに開通。



▼三陸沿岸道路　整備進捗状況

区分	H26再評価時(km)	今回(R2年度末)(km)
計画延長	359	359
開通済	152 (42%)	346 (96%)
事業中	207 (58%)	13 (4%)

凡例

:開通済
(R2年度開通予定含む)
:事業中

道路種別
: 評価対象区間
: 高規格幹線道路
: 地域高規格道路
: 一般国道

車線数
: 4車線以上
: 2車線

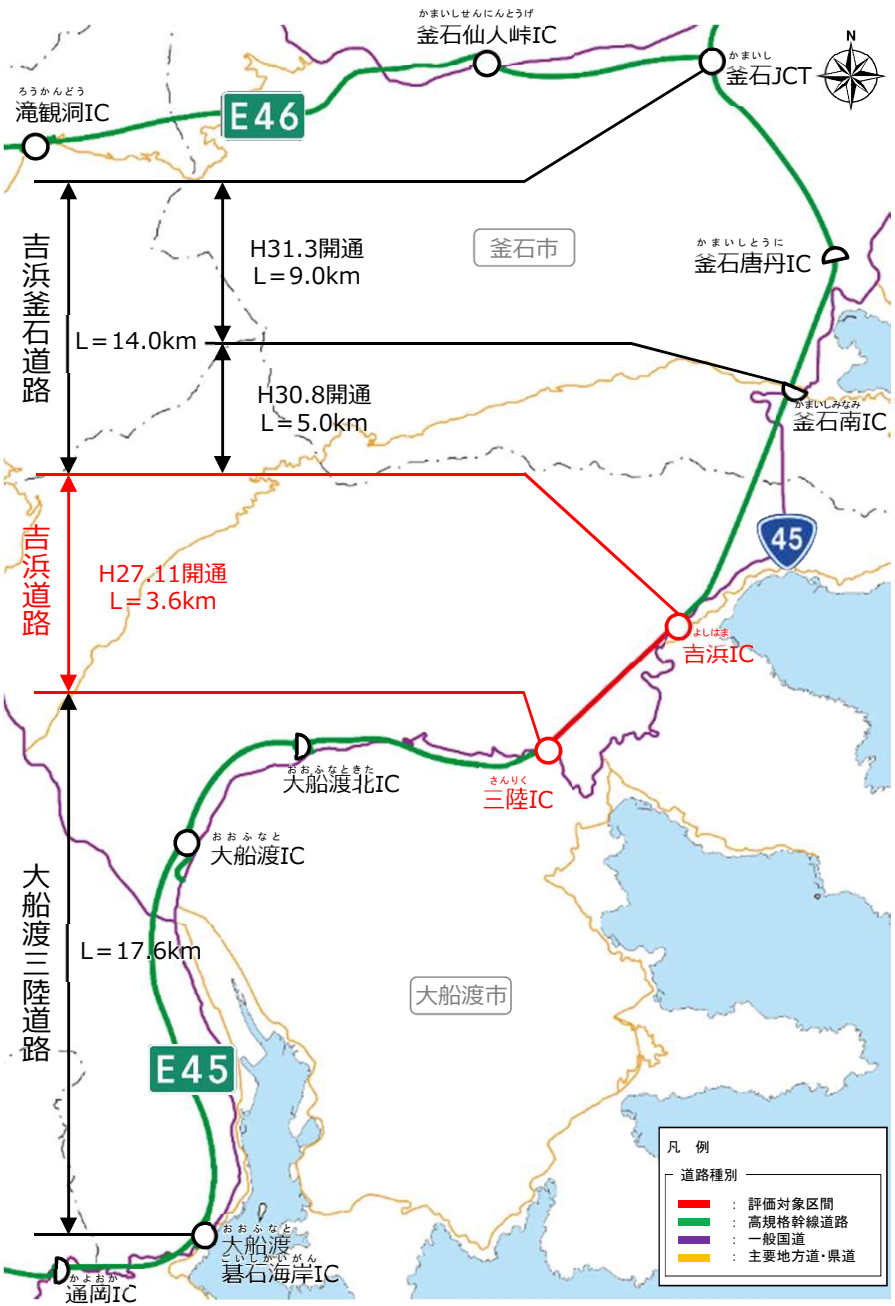
平成26～令和元年度開通

令和2年度開通

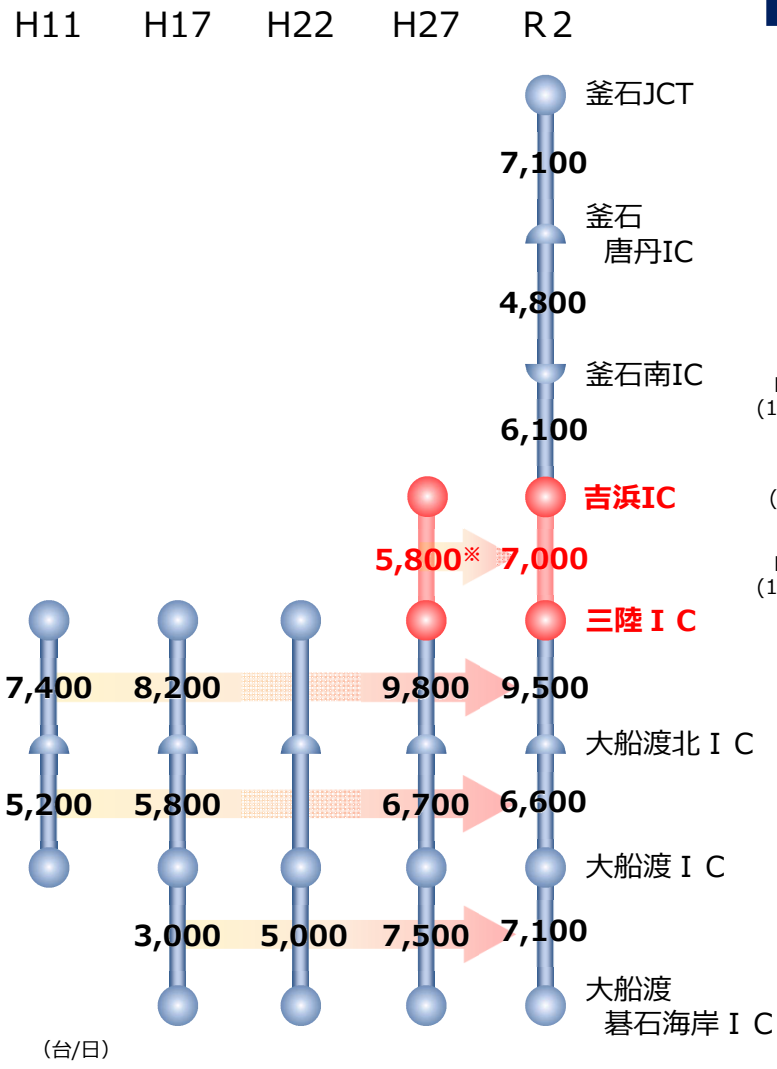
3. 交通状況の変化等（1）交通量

事業完了後5年経過

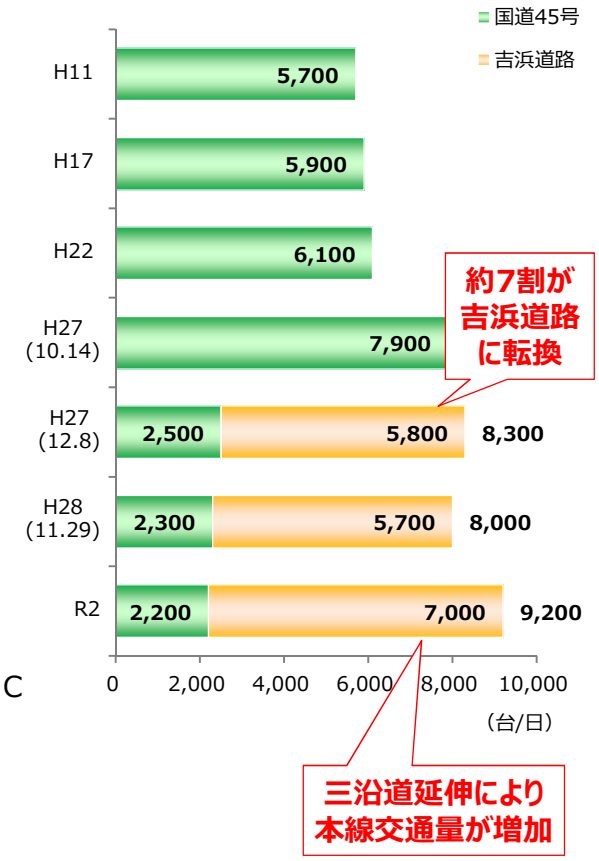
◆対象区間の最新の利用交通量は平均約7,000台/日。
◆国道45号の交通の約7割が吉浜道路へ転換。



■前後区間の交通量の推移



■吉浜道路及び現道国道45号交通量推移



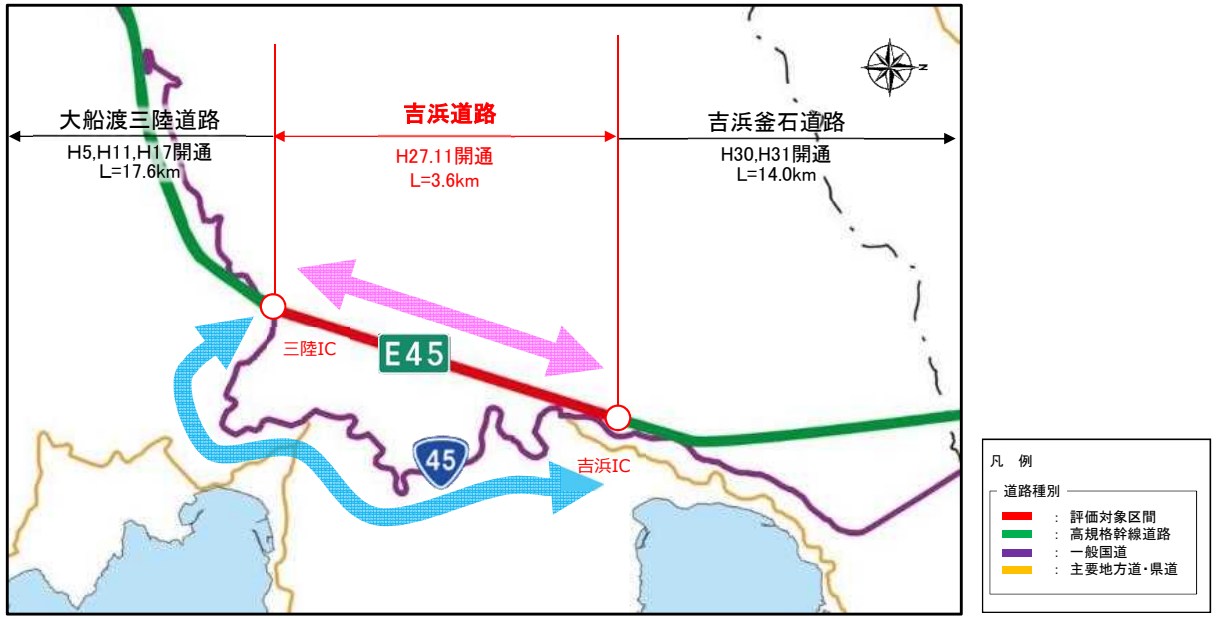
資料：H11～H22：道路交通センサス
H27～H28：交通量調査結果
R2：交通量調査結果
（R2.10.6と10.13の2日間の平均）

（資料）
H11：道路交通センサス
H17：道路交通センサス
H22：道路交通センサス
H27：全国道路・街路交通情勢調査　※吉浜IC～三陸ICはH27.12.8調査結果より
R2：交通量常時観測データ（R2.10.6と10.13の2日間の平均）

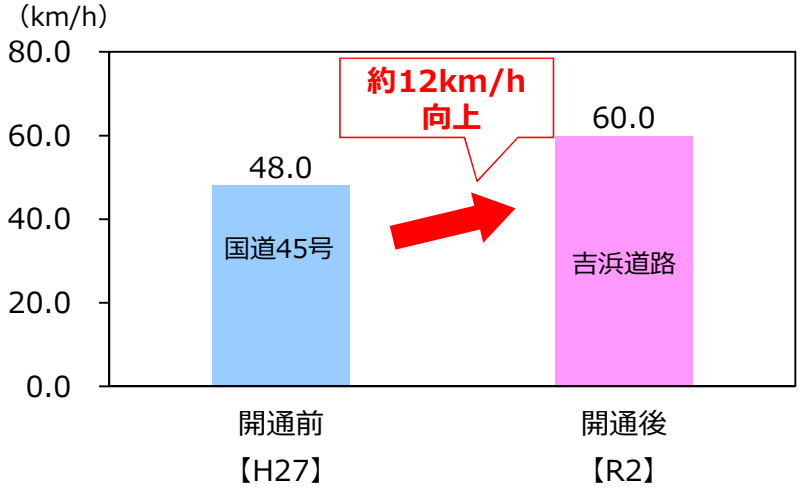
3. 交通状況の変化等（2）所要時間等

事業完了後5年経過

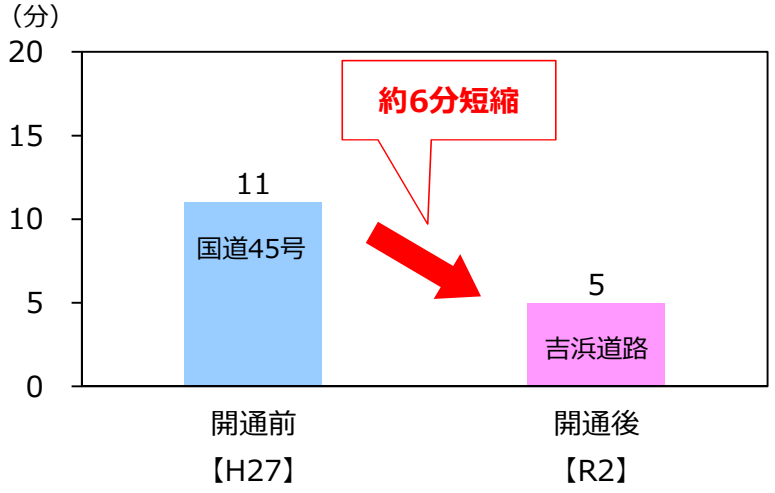
◆吉浜道路を利用することで、三陸IC～吉浜IC間の平均速度が約12km/h向上し、所要時間が約6分短縮。



▼三陸IC～吉浜IC間の平均速度の変化



▼三陸IC～吉浜IC間の所要時間の変化



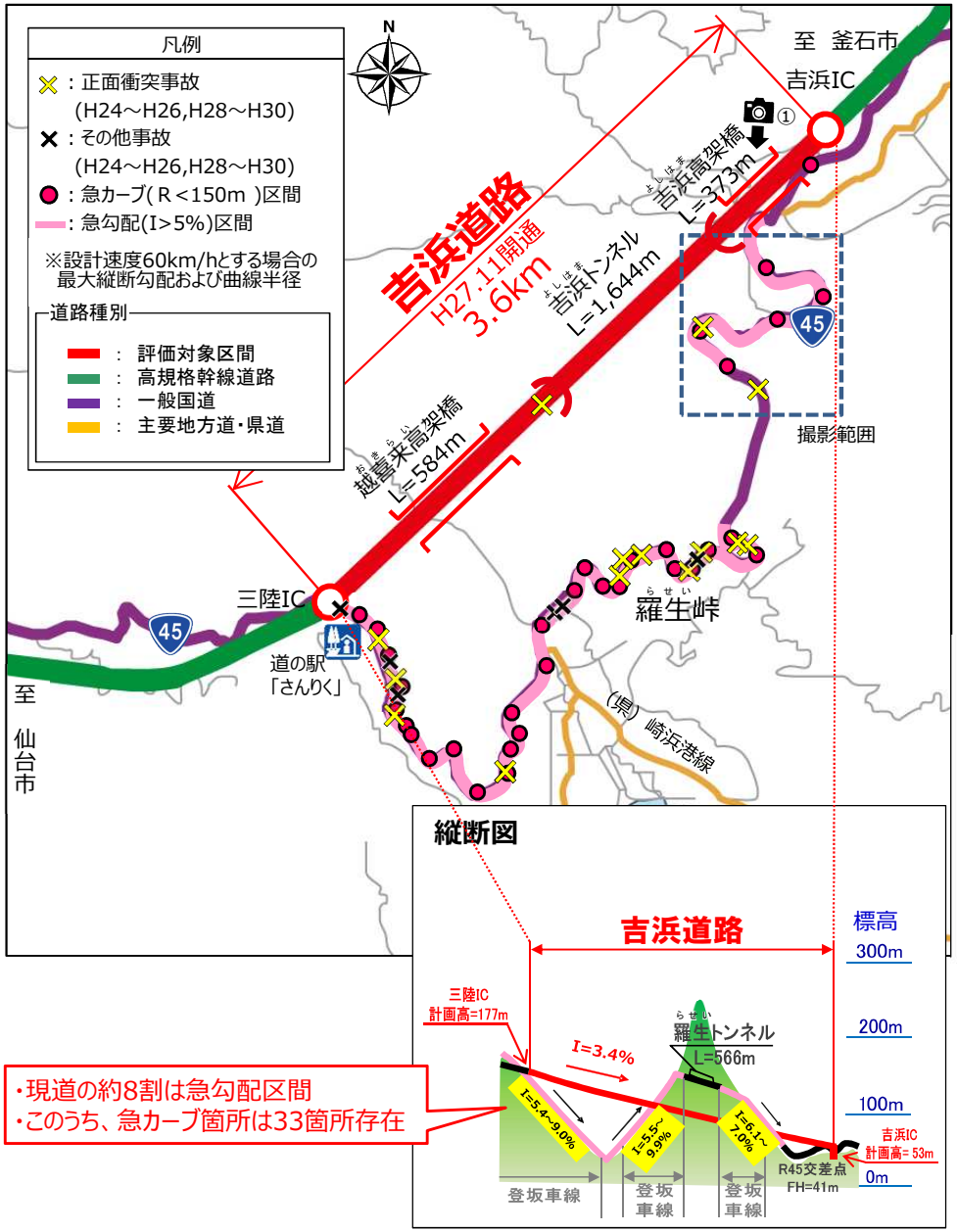
資料：H27全国道路・街路交通情勢調査　混雑時上下平均速度 三陸IC～吉浜ICは規制速度により算出

4. 事業効果の発現状況（1） 安全性向上

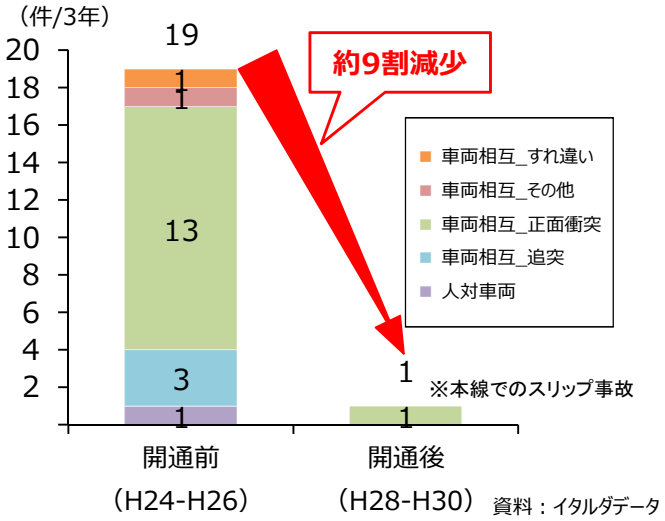
事業完了後5年経過

◆吉浜道路現道には、急カーブ・急勾配箇所が多数存在し、特に「正面衝突」などの事故が発生。
◆吉浜道路の開通以降、事故件数は約9割減少しており、交通の安全性が向上。

▼吉浜道路現道の道路線形の状況



▼死傷事故件数の変化（現道、吉浜道路合計）



資料：イタルダデータ

②現道の線形不良（急カーブ・急勾配）の正面追突事故（H25.9.24）



①現道区間の空撮写真（羅生峠）



《地域の方の声》

◆現道は急カーブが連続しており、事故が心配でした。開通後はカーブもなく、安心して通行できています。

◆羅生峠の難所が解消したことで、大船渡市内へ行きやすくなりました。

（R2. 10 吉浜公民館館長ヒアリング結果）

4. 事業効果の発現状況（2） 道路ネットワークの信頼性向上

事業完了後5年経過

◆国道45号現道区間は岩手県緊急輸送道路に指定されているが、降雨による法面崩壊など、通行止め時に大きな迂回が発生。
◆吉浜道路の整備により代替性が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上。

▼国道45号現道通行止め時の迂回ルート



注）迂回ルートは岩手県緊急輸送道路より設定

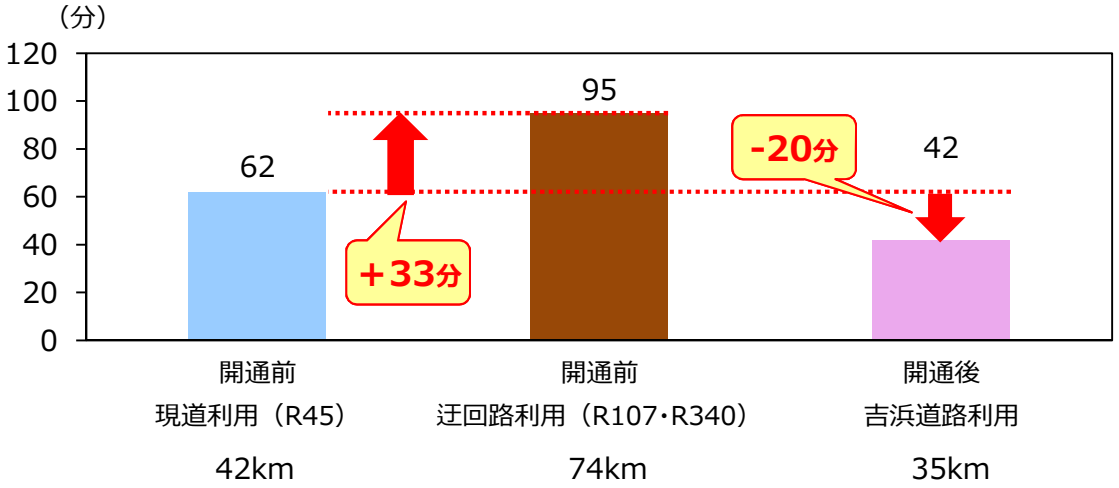
①羅生（らせい）トンネル北口における切土法面崩落
（H14.7.11）



②降雨による法面からの出水による通行止め
（R1.8.28）



▼釜石市役所から大船渡市役所への所要時間



資料：全国道路・街路交通情勢調査 混雑時上下平均速度
（開通前現道利用・開通後吉浜道路利用はH27調査，
開通前迂回路利用はH11調査の値を使用）
三陸IC～釜石中央ICは規制速度により算出

4. 事業効果の発現状況（3） 救急医療の支援

事業完了後5年経過

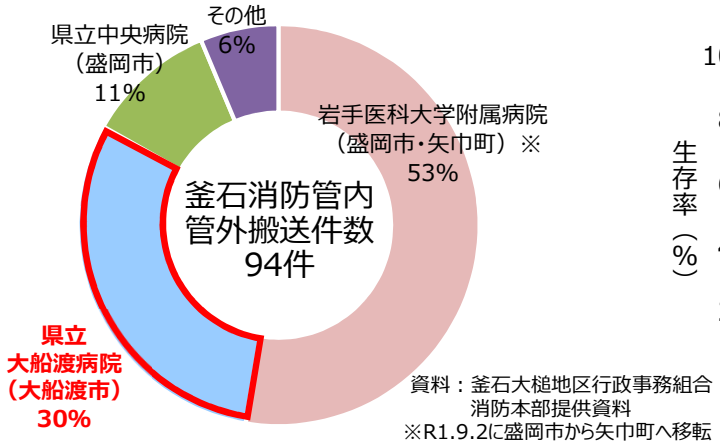
◆釜石消防署管内からの管外搬送のうち、約3割を岩手県沿岸南部で唯一の第三次救急医療施設である県立大船渡病院へ搬送。
◆釜石市からの搬送ルートである吉浜道路の並行区間では、最高血圧を変動させる可能性の高い横揺れが発生。
◆吉浜道路を含む三陸道の整備による時間短縮で救命率が向上、安定走行で傷病者等の負担が軽減し、救急医療を支援。

▼釜石市から県立大船渡病院への搬送ルート



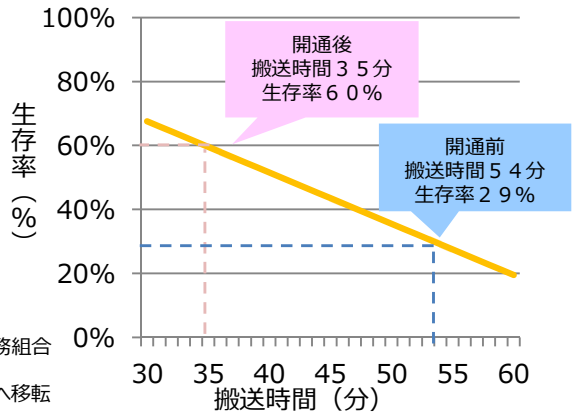
※大船渡病院への搬送時間は緊急退出路を利用する設定で算出

▼釜石消防署の管外搬送先の構成比（R1）



資料：釜石大槌地区行政事務組合消防本部提供資料
※R1.9.2に盛岡市から矢巾町へ移転

▼釜石市役所から大船渡病院への搬送時間と生存率（心筋梗塞）



資料： H27全国道路街路交通情勢調査 混雑時
三陸IC～釜石中央ICは規制速度により算出
文献： 道路整備による救急医療改善効果、藤本ら（機関誌「交通工学」、2010年9月）

▼国道45号現道および吉浜道路の横揺れ発生場所



資料：ETC2.0プローブデータ（±0.25G以上のデータを取得） 期間：R2.10
参考：横加速度が0.15Gを超過すると最高血圧の変動量が10mmHgを超過する傾向が強い。
参考文献：地域の医療を支援する道路構造の分析・評価 第27回日本道路会議）

《救急隊員の声》

◆大船渡病院への管外搬送の約9割が分娩と心疾患（心筋梗塞等）です。
◆並行する国道45号に比べ道路状況がよく、直線が続くため、患者さんの負担が軽減しています。
（R2.10 釜石消防署ヒアリング結果）

《病院関係者の声》

◆吉浜道路等が開通したことで、釜石医療圏との所要時間が短くなり、連携が取りやすくなりました。
◆妊婦さんにとっては、「すぐ病院に行ける」という安心感があると思います。
（R2.10 県立大船渡病院ヒアリング結果）

4. 事業効果の発現状況（4） 地域産業の復興支援

事業完了後5年経過

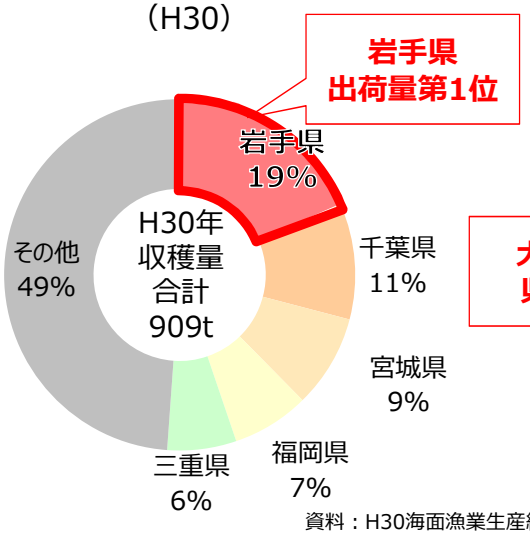
◆岩手県のあわび類の収穫量は全国1位。大船渡市の収穫量は県内5位であり、主要なあわび産地の一つ。
◆大船渡市の蓄養※施設では、県内各地で水揚げされたあわびの一部を入荷・蓄養し、関東へ出荷。
◆入荷時に吉浜道路が利用され、水槽車での安定輸送による鮮度維持に寄与。道路整備が水産業の復興を支援。

※蓄養とは、漁獲した魚介類を出荷前に短期間飼育すること。

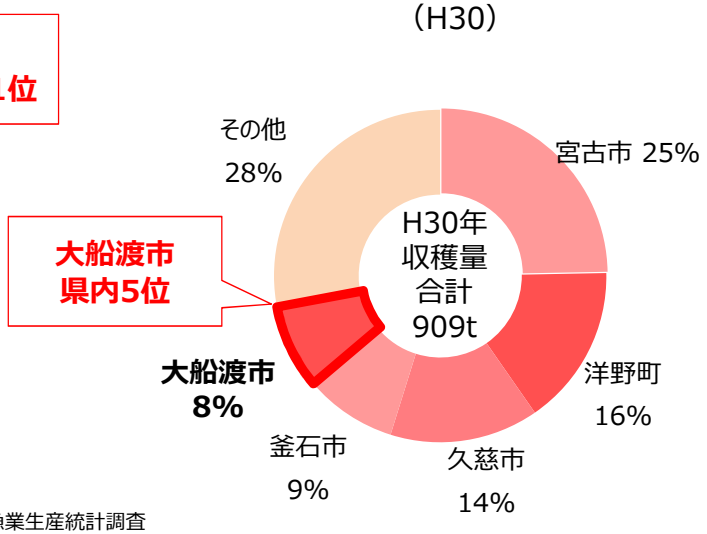
▼あわびの入出荷ルート



▼あわび類の全国収穫量(都道府県別)（H30）



▼あわび類の県内収穫量(市町村別)（H30）



資料：H30海面漁業生産統計調査（農林水産省）

《水産事業関係者の声》

◆県内各地の漁港、近いところでは根白漁港からあわびを入荷し、蓄養したのち関東方面へ出荷しています。

◆吉浜道路開通後は羅生峠を通らずに済み、荷崩れの防止になり、あわびの鮮度を保つことが出来ています。

（R2.11 水産事業者ヒアリング結果）

《岩手県・大船渡市の取組》

■「いわて県民計画（2019～2028）・政策推進プラン（2019年度～2022年度）」

○農林水産業に関する推進方策の一つに「復興道路等を活用した、仙台圏や首都圏への鮮度の高い県産農林水産物の輸送を可能とする物流網の構築を促進」と記載。

■「大船渡市水産業振興計画（平成28年3月）」

○「創造的な復興に向け水産業振興を積極的に」と記載。

4. 事業効果の発現状況（5） 観光振興の支援

事業完了後5年経過

◆吉浜道路では、三陸ICに直結する「道の駅さんりく」の案内標識を本線上に設置し、道の駅の利用を案内。
◆「道の駅さんりく」では、吉浜道路開通後に道路利用者により立ち寄ってもらうため、広報活動や施設改修などを実施。
◆吉浜道路を含む道路ネットワークの形成、道の駅の取り組み等により、観光バスの立ち寄りや入込客数は開通前より増加。

三陸IC出口付近に設置された「道の駅さんりく」の案内看板



【「道の駅さんりく」の取り組み】

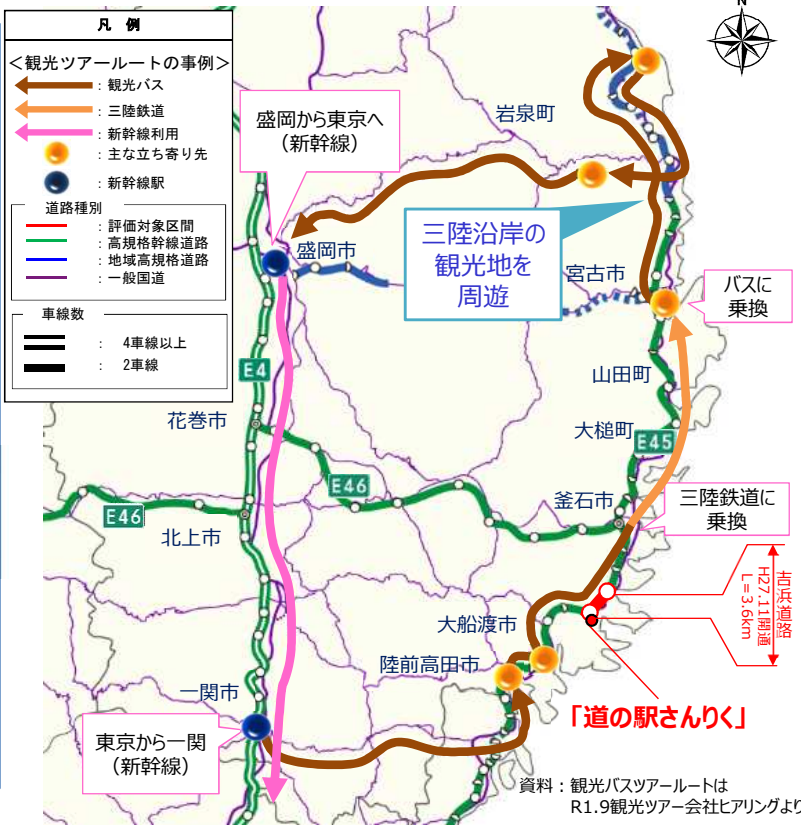
・トイレ改修後の写真（H30.6）



▼「道の駅さんりく」と三陸ICの近接性

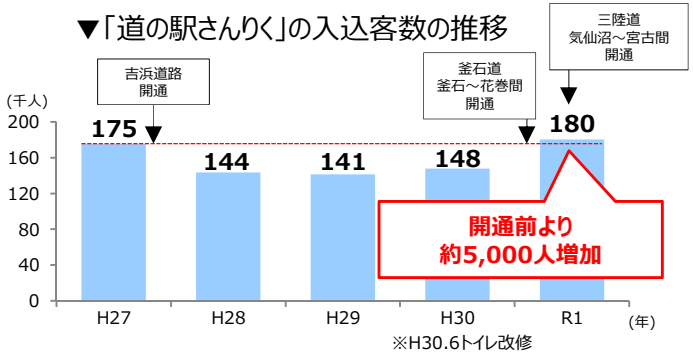


▼三陸沿岸を周遊する観光バスツアー例と「道の駅さんりく」



資料：観光バスツアールートは
R1.9観光ツアー会社ヒアリングより

▼「道の駅さんりく」の入込客数の推移



※H30.6トイレ改修

資料：「道の駅さんりく」へのヒアリング結果より

《「道の駅さんりく」の声》

◆トイレ改修と道路開通の効果で入込客数が増加しています。以前よりも観光バスの立ち寄りが増えています。

◆開通前は通過の懸念があったため、広報活動やトイレ改修等の取組みを進めていましたが、ICへのアクセス性がメリットとなっています。

（R1.9 道の駅関係者ヒアリング結果）

《観光バスツアー事業者の声》

◆国道45号（現道）はカーブが連続し、アップダウンもきついため、お客様が乗り物酔いしてしまう心配がありました。

◆吉浜道路を利用することで、そういった心配も無く、快適なツアーの提供が出来ていると思います。

（R2.11 観光バスツアー事業者ヒアリング結果）

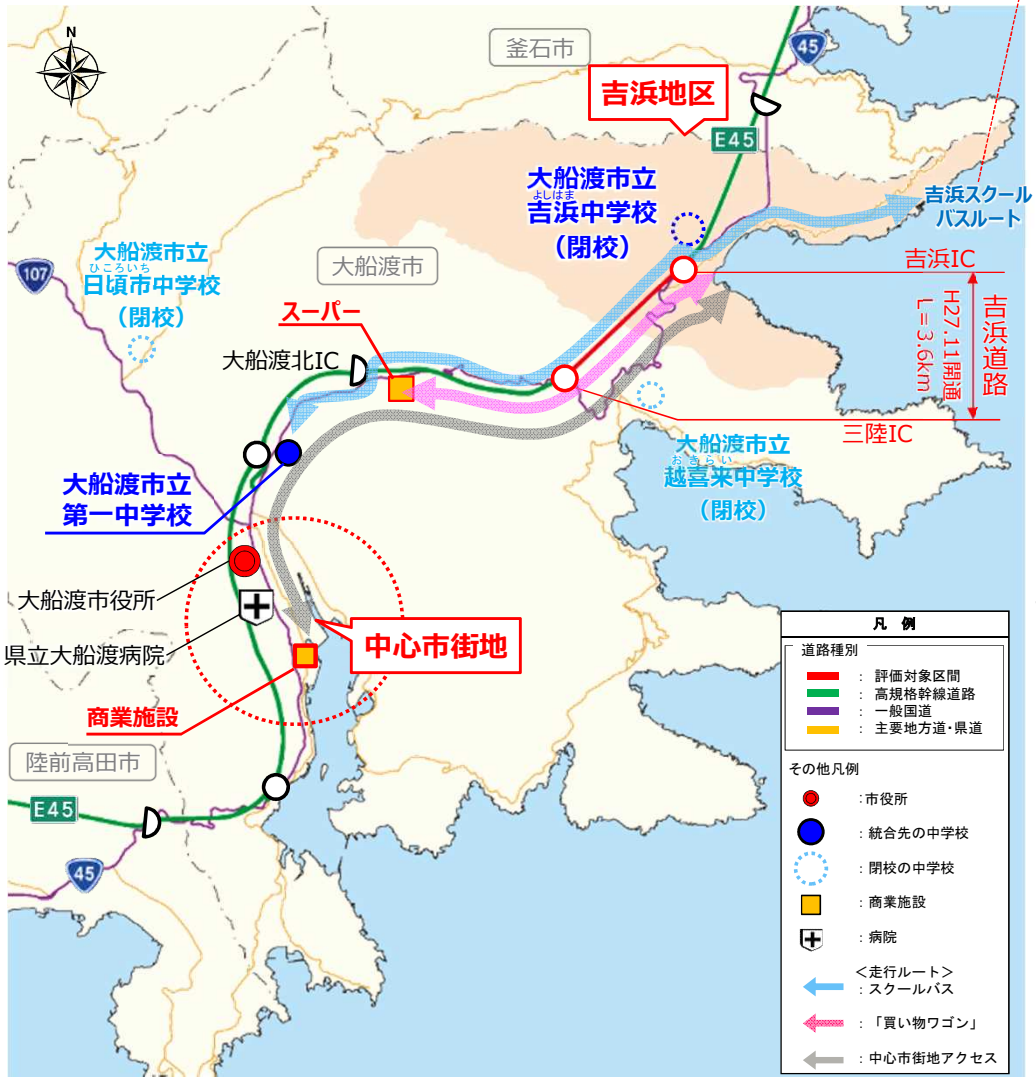
4. 事業効果の発現状況（6） 地域住民の生活支援

事業完了後5年経過

◆大船渡市では、令和2年3月に3つの中学校が統合。吉浜地区の生徒27人が吉浜道路を利用してスクールバスで通学。
◆また、高齢化率が岩手県平均を上回る吉浜地区では、令和2年7月から高齢者等を対象とした買い物支援が開始。
◆通学や買い物、中心市街地への移動に吉浜道路が日常的に利用され、幅広い年代の地域住民の生活を支援。

【吉浜地区スクールバス運行体制】
・中学校には朝1便、夕方2便で運行
・土曜日や長期休業中も部活動対応で朝昼1便が運行

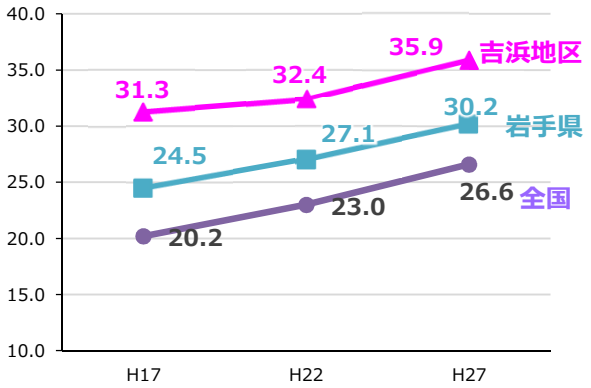
▼大船渡市中学校統合後のスクールバス運行状況



▼吉浜ICを利用し中学校へ向かうスクールバス



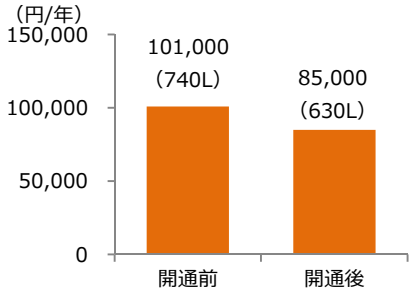
▼高齢化率の推移



資料： 平成27年国勢調査
吉浜地区は大船渡市公表値より
高齢率は人口（年齢不詳を除く）のうち65歳以上が占める割合

▼吉浜地区⇔中心市街地の通勤時燃料費（試算）

ガソリン車で平日1往復の場合
年間約1万6千円（110L）の節約に



※ H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時上下平均速度より条件を設定
開通前：三陸IC～大船渡IC利用 開通後：吉浜IC～大船渡IC利用
三陸IC～吉浜ICは規制速度により算出
※ 資料：国土技術政策総合研究所資料「自動車排出係数の根拠」
資料：石油製品小売市況調査(都道府県別) R3.2.3公表値

《関係者の声》

【学校関係者】

◆バスの運転手さんにとっては、安全な道路を使えることで心理的な負担軽減に繋がっていると思います。（R2.10 学校関係者ヒアリング結果）

【吉浜地区公民館館長】

◆当地区では、福祉施設の車両を使って、ご高齢で移動手段の無い方をスーパーにお連れする「買い物ワゴン」が走っており、吉浜道路のおかげで移動時間が短く、スムーズな運行が出来ています。

◆日常生活でも、峠が危ないので冬は運転を控えていましたが、吉浜道路を利用することで買い物や通院等で大船渡市中心部へ出かけやすくなりました。

（R2.10 吉浜地区公民館館長ヒアリング結果）

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　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）開通

令和元年6月　釜石山田道路（釜石北IC～大槌IC）開通

・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

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いるが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。

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の検証に努める。