資　料　７－３

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道108号　花渕山（はなぶちやま）バイパス

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

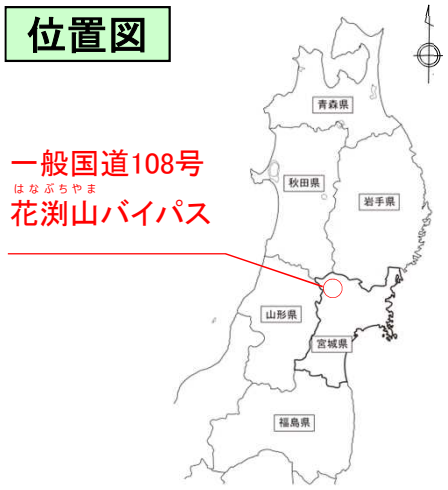
・花渕山バイパスは、国道108号における隘路の解消や災害時の迂回路の確保等を目的としたバイパス事業である。

計画概要

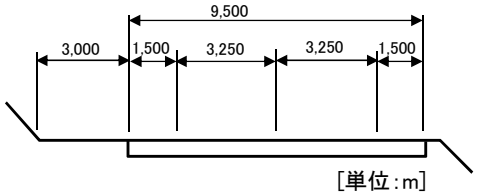
起終点　：自）宮城県大崎市鳴子温泉古戸前（なるこおんせんふるとまえ）
　　至）宮城県大崎市鳴子温泉鬼首柏木原（なるこおんせんおにこうべかしわぎはら）

延長　：６．４ｋｍ
幅員　：９．５ｍ
道路規格　：第３種第２級
設計速度　：６０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：―
事業化　：平成２０年度（直轄権限代行による事業化）
用地着手　：平成元年度（県により平成12年度までに用地買収完）
工事着手　：平成３年度
全線開通年度：平成２７年度

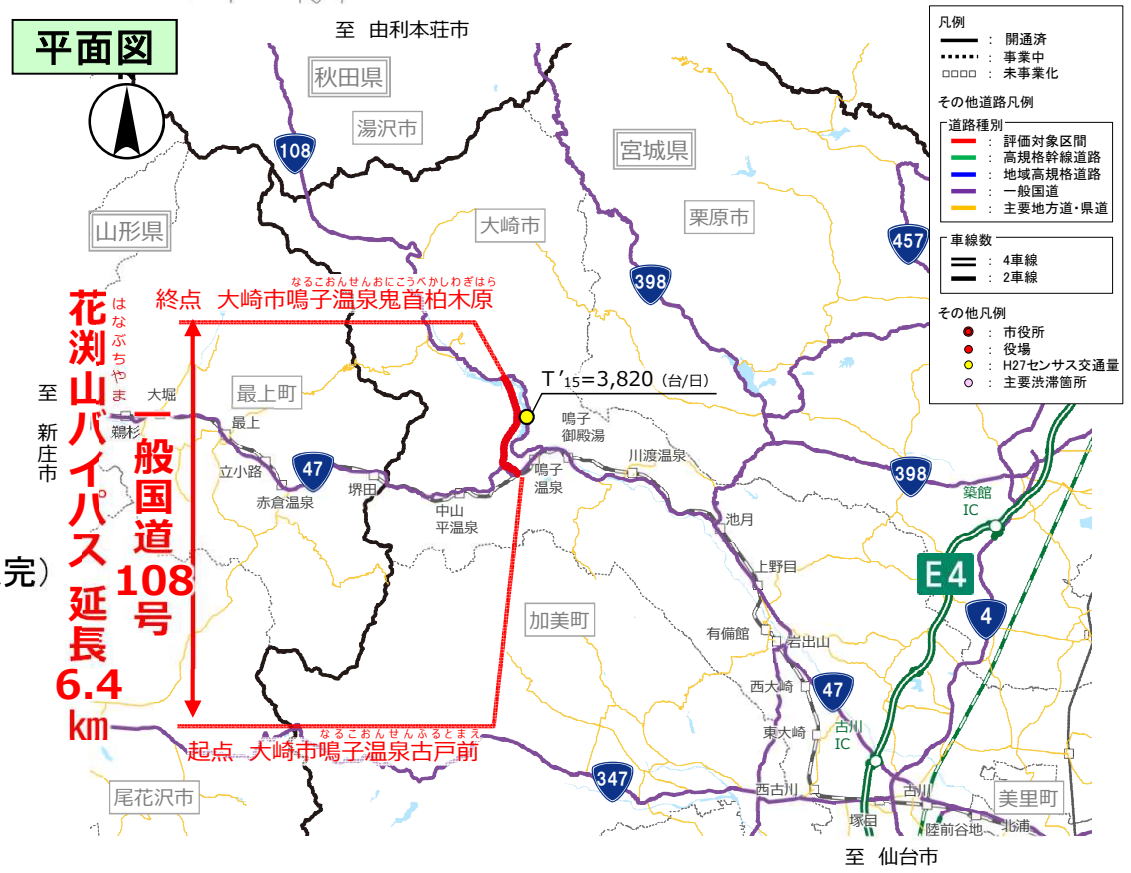
位置図



標準横断図(幅員)



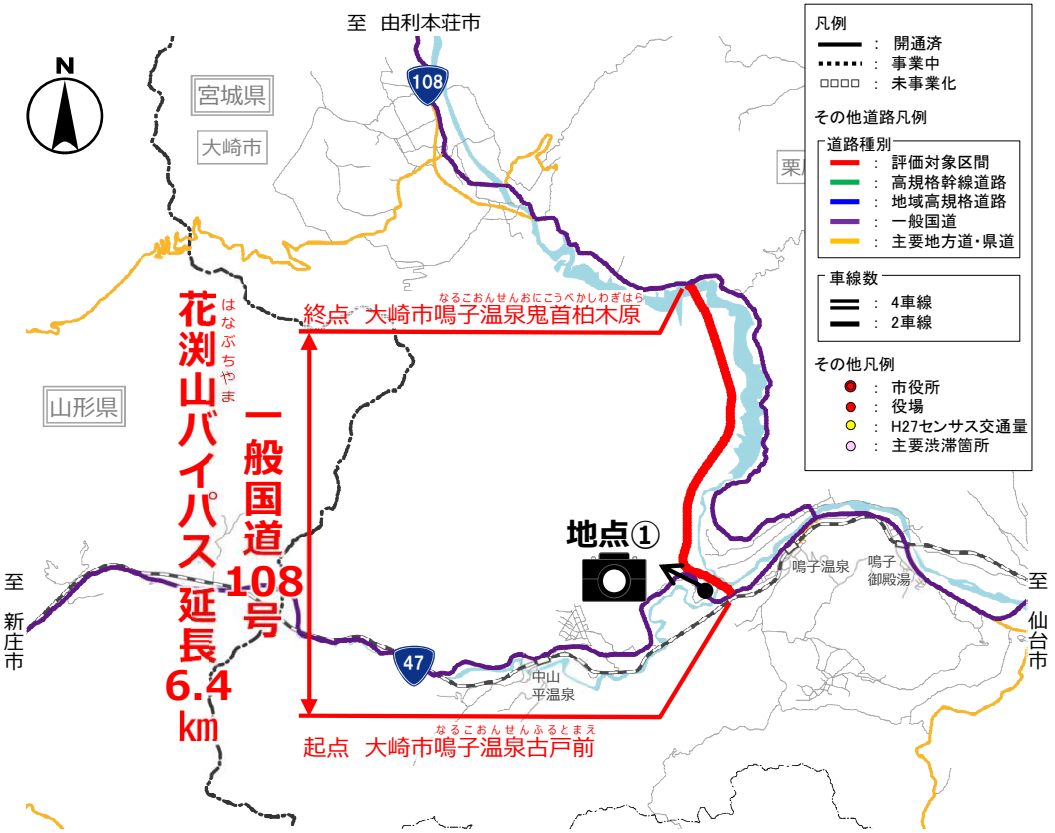
平面図



1. 事業の目的と概要（2）整備状況

事業完了後5年経過

平面図



空撮（起点→終点方向）（H27.7撮影）

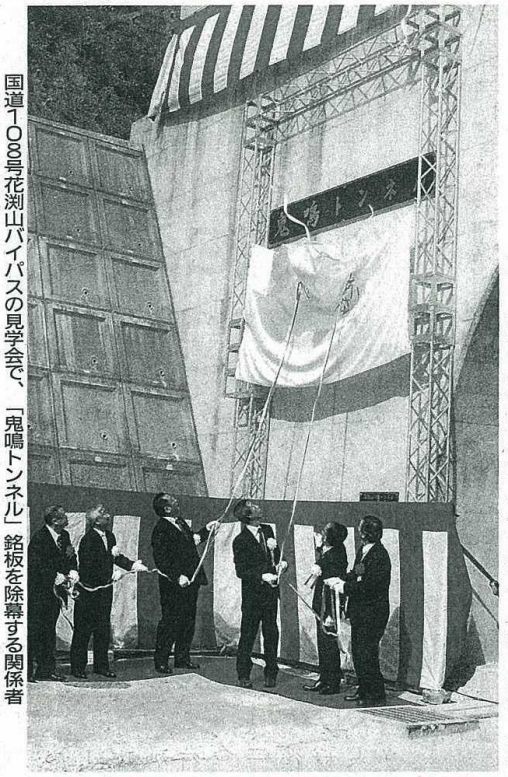


地点①（R2.11撮影）



1. 事業の目的と概要（3）開通記事

事業完了後5年経過



国道108号花渕山バイパスの見学会で、「鬼鳴トンネル」銘板を除幕する関係者

花渕山バイパス公開

大崎 開通前に市民見学会

大崎市の鳴子温泉と鬼首地区を結ぶ国道108号花渕山バイパス（6・4キロ）が完成間近となり、11月15日の開通式を前に、市民向けの見学会が8日、現地であった。

約120人を前に、関係者が「鬼鳴（おになき）トンネル」（142メートル）の銘板を除幕。国土交通省仙台河川国道事務所の宮田忠明所長が「工事は区画線や標識、通信関係設備の取り付けを残すのみ。しっかり仕上げて開通式を迎えたい」とあいさつした。

バイパスには10本の橋と5本のトンネルがあり、住民が名付け親となったそれぞれの名称が披露された。

伊藤康志市長は「（鳴子ダム東側の）現道は危険箇所が多く、スクールバスの転落事故も起きた。バイパス完成で冬季も安全に通行できる」と物流や医療、観光への好影響を期待した。

バイパス建設運動に長年携わってきた、鳴子まちづくり協議会の高橋鉄夫会長は「太平洋側の石巻市と、日本海側の由利本荘市を結ぶ国道108号の難所が解消された。広い地域に夢を与える事業の完成に感激している」と語った。

108号は鳴子ダム周辺で道幅が急に狭まり、地滑り指定区域の中を通る区間もある。花渕山バイパスは、事故が多発している現道の代替道路として1988年度に建設が始まった。2003年の三陸南地震で地滑りの兆候が見つかり、工事が中断されたが、08年に事業主体を県から国に移し工事を再開した。県と国の総事業費は約220億円。

11月15日は午前中に開通記念式典を行い、午後に一般車両が通行可能となる。

出典：河北新報（H27.10.9）



真新しい舗装の上に走り出してゆく車両
＝15日午前11時20分ごろ

花渕山バイパス開通

国道108号 交流深化を期待

大崎市の鳴子温泉と鬼首地区を結ぶ国道108号花渕山バイパス（6・4キロ）が15日、開通した。108号にちなんで午前10時8分から記念式典が行われ、国、県、大崎市の関係者や地元住民ら200人が28年に及ぶ難工事に思いをはせて開通を祝った。午後3時には一般車両の通行も始まった。

式典で、村井嘉浩知事が「東日本大震災では東西の交通軸が物資の輸送などに大きな役割を果たした。花渕山バイパスの開通で安心安全な交通が確保できる」と祝辞を述べた。伊藤康志大崎市長は「この道の完成により、地域が連携を深め、互いに支え合う機運が高まるだろう」とあいさつした。

地元の子どもを代表して鳴子小6年野月楓さん（11）、鬼首小6年高橋正樹君（12）と関係者がテープカットとくす玉割りを行い、開通を宣言した。鳴子署のパトカーを先頭に、出席者を乗せた車が真新しい舗装路へ繰り出していった。

国道108号は、太平洋側の石巻市と日本海側の由利本荘市を結ぶ延長189キロ。鳴子ダム（荒雄湖）の東側を通る現道は危険箇所が多く、2009年にスクールバスが横転し生徒ら8人が負傷する事故が起きた。07年には、のり面の崩落で道がふさがれ、鬼首地区が40日以上も孤立した。

花渕山バイパスは1988年度に建設が始まった。2003年の三陸南地震で地滑りの兆候が見つかって工事が中断されたが、08年に事業主体を県から国に移し工事を再開した。県と国の総事業費は約220億円。

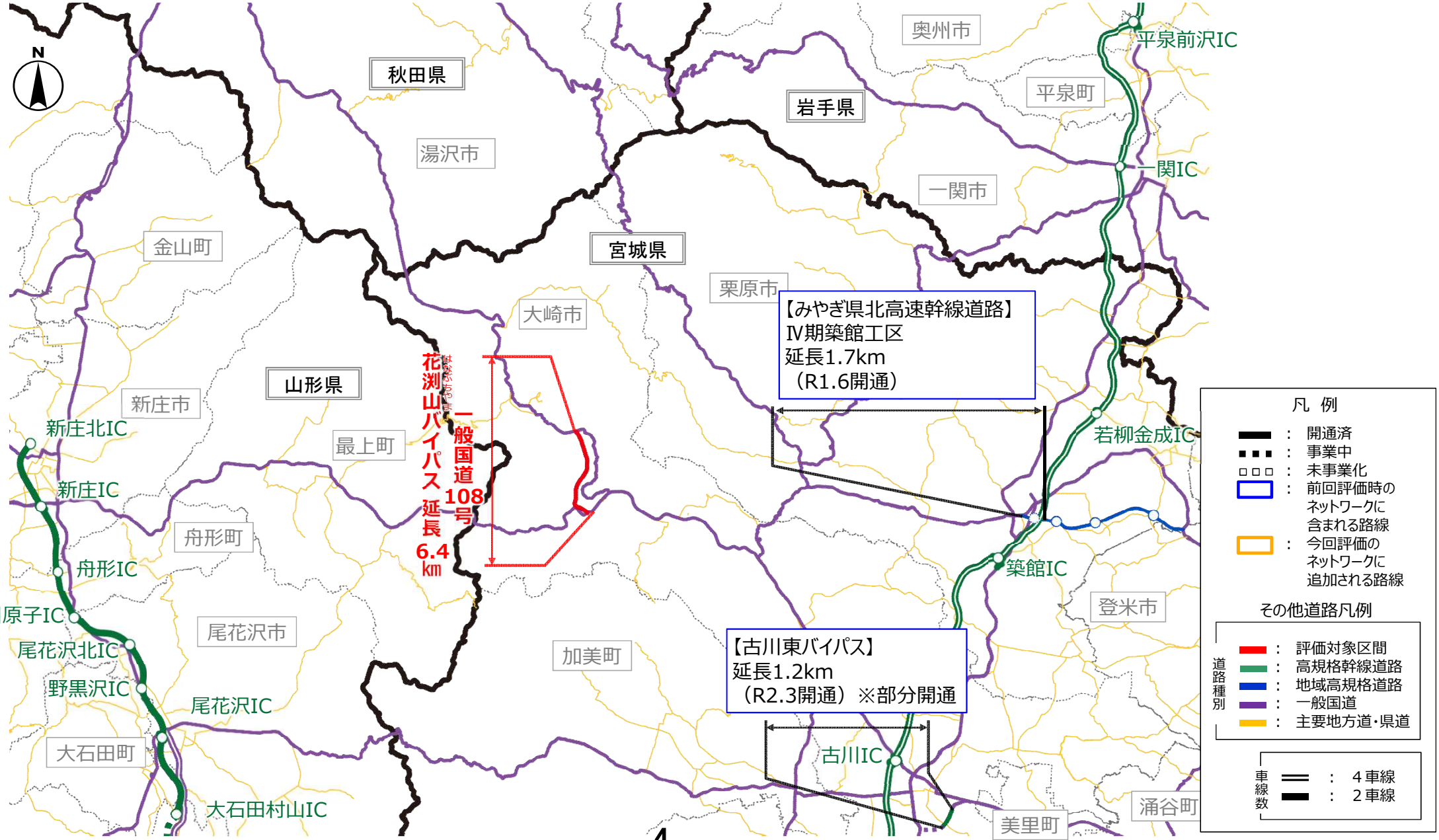


出典：河北新報（H27.11.16）

2. 前回再評価時からの周辺環境の変化

事業完了後5年経過

- 令和元年6月にみやぎ県北高速幹線道のⅣ期築館工区（1.7km）が開通
- 令和2年3月に国道108号古川東バイパスの一部区間（1.2km）が部分開通

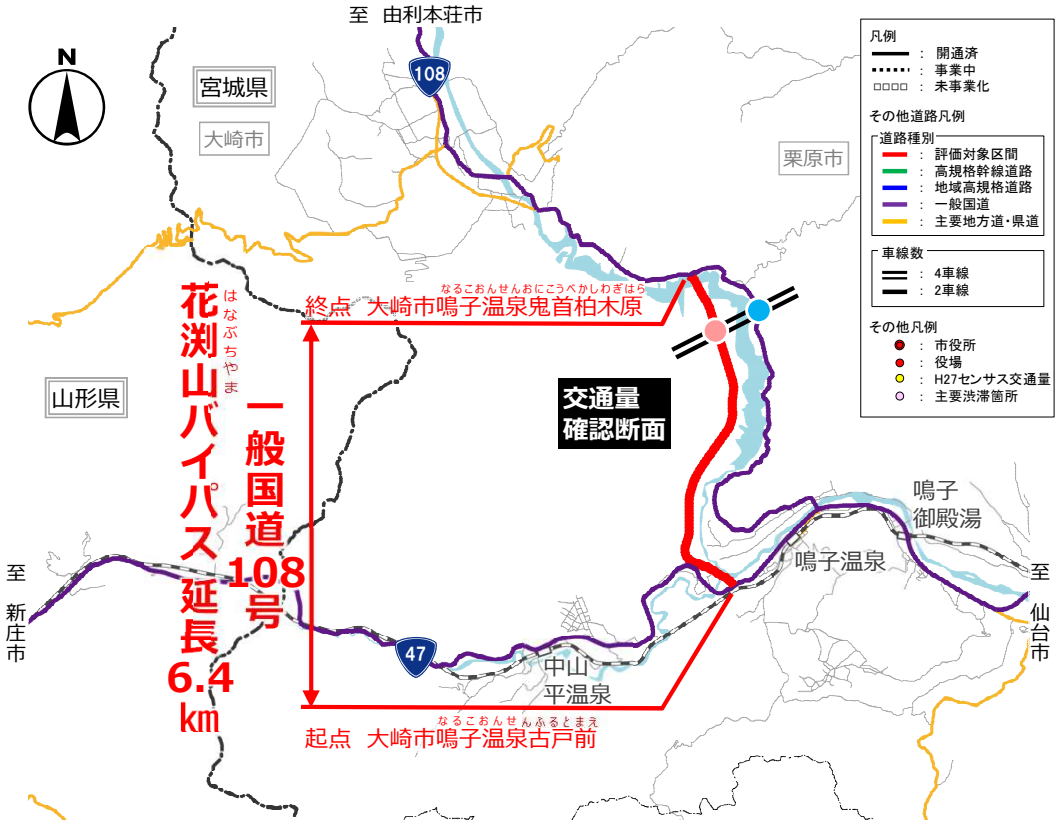


3. 交通状況の変化－交通量

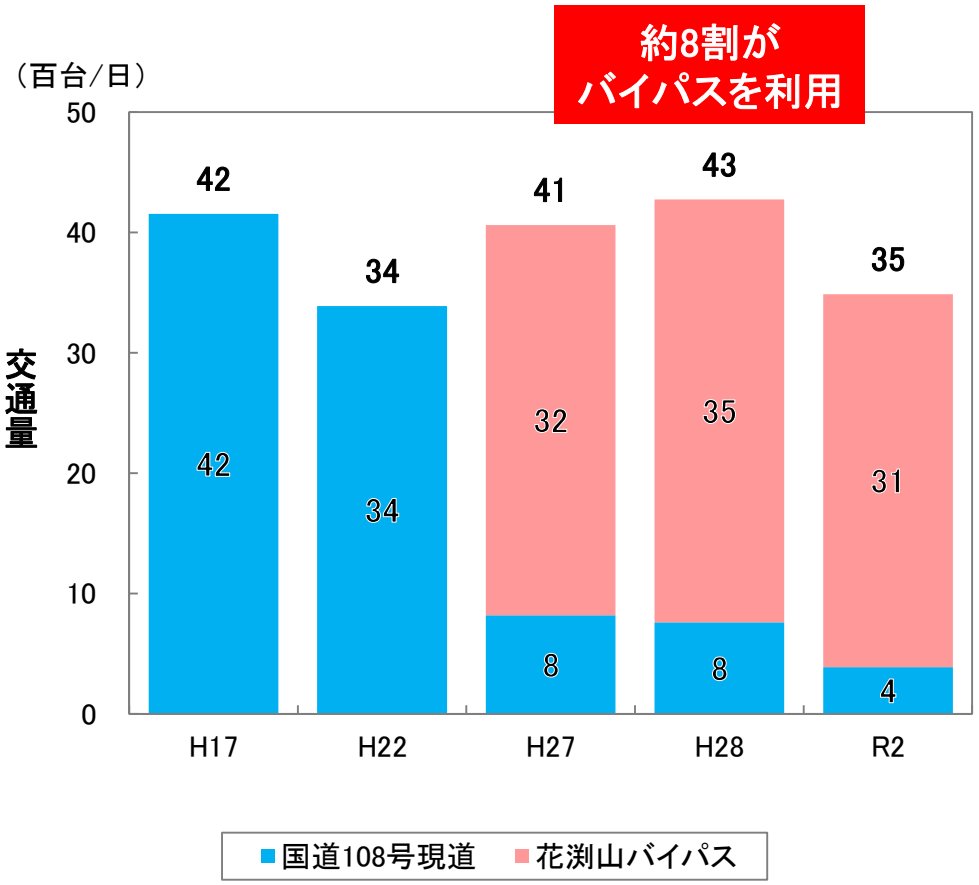
事業完了後5年経過

- 令和2年花渕山バイパスの利用交通量は、約3,100台/日。
- バイパス開通後、当該区間を走行する交通の約8割が花渕山バイパスを利用、バイパス分担率も年々高まっている。

平面図



【国道108号・花渕山バイパスの交通量】



資料：【H2～H22】全国道路・街路交通情勢調査
【H27～R2】交通実態調査結果　H27：H27.11.19(水)、H28：H28.10.19(水)、R2　：R2.9.17（木）
※H27は12h調査のためH28調査結果の昼夜率を乗じて日交通量を算出

4. 事業効果の発現状況（1） 信頼性の高いネットワークの確保

事業完了後5年経過

- 国道108号現道は地すべり危険箇所を通過し、過去には大規模な土砂災害が発生。
  （H15に法面崩落により2日間、H19に地すべり災害により47日間の通行止め）
- 花渕山バイパスの開通により、災害危険箇所を回避した信頼性の高いネットワークを形成。

【国道108号現道における通行止めの発生状況】



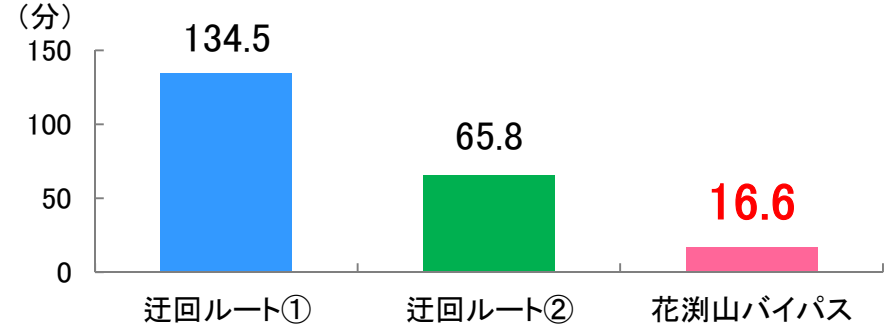
×：通行止め発生箇所（～H30）

【迂回ルートと花渕山バイパスの所要時間】

▼迂回ルートと花渕山バイパスの位置



▼所要時間



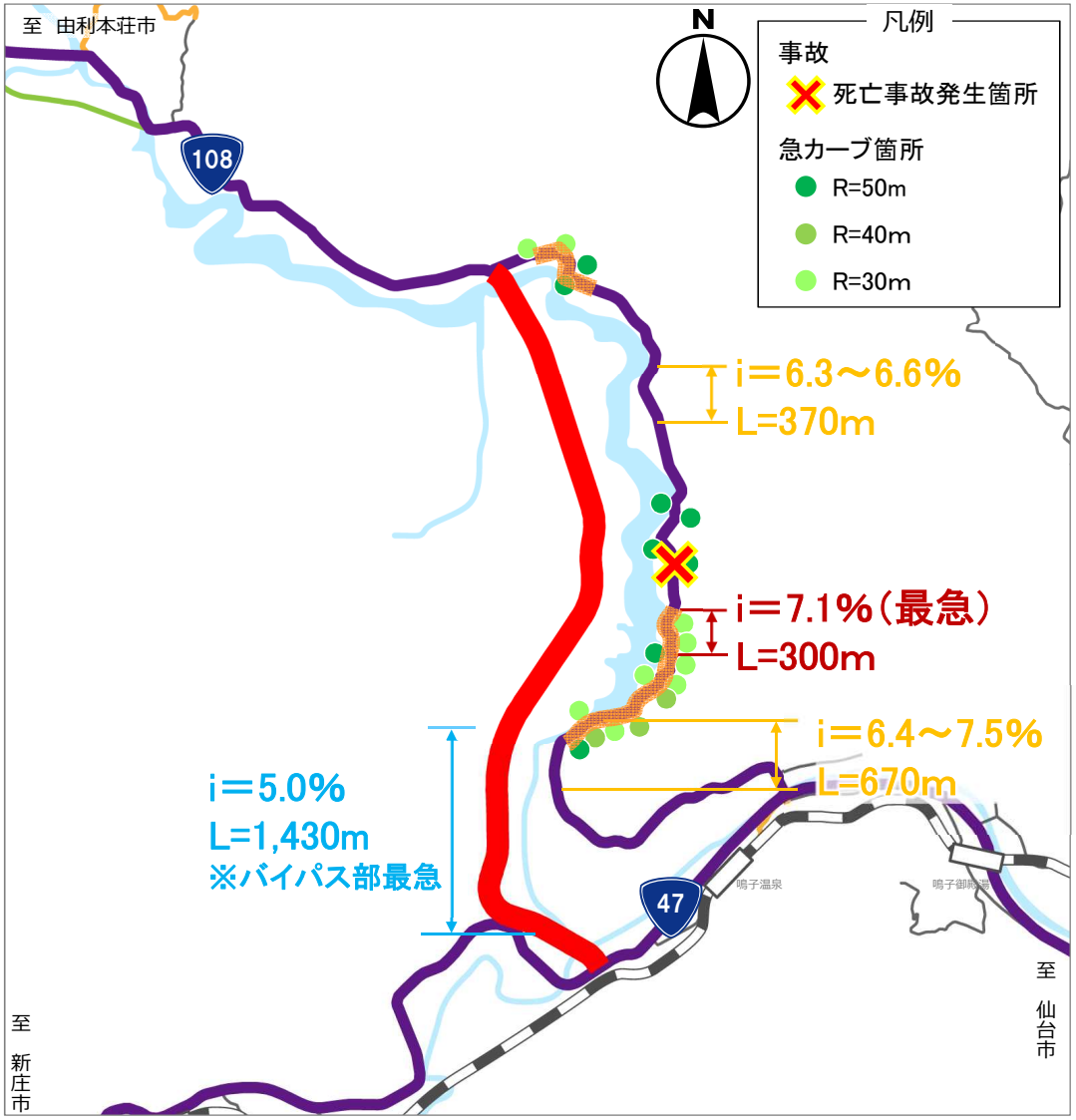
資料：全国道路・街路交通情勢調査　昼間12時間平均旅行速度
（整備前：H22、整備後：H27）

4. 事業効果の発現状況（2） 走行安全性の向上

事業完了後5年経過

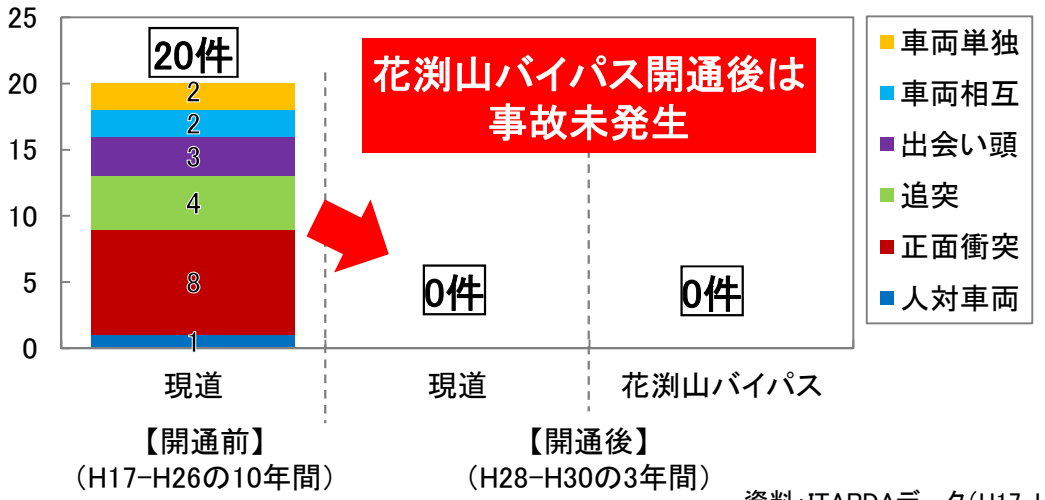
- 国道108号現道には、急カーブ(R＜60m)や急勾配区間(i＞5.0%)が点在し、走行環境が劣悪。過去には死亡事故も発生。
- 特に、冬期においては、アイスバーンやスタックによる走行不能の危険もあるなど、通行支障箇所に。
- 花渕山バイパスの整備により、急カーブや急勾配が解消した安全性の高いネットワークを構築し。事故件数も減少。

【現道の道路構造不良箇所および死亡事故発生状況】



資料：ITARDAデータ（H17～H26）※国道108号現道区間の死亡事故のみプロット

【開通前後の事故件数推移】



資料：ITARDAデータ（H17-H30）

【国道108号現道の走行状況】



国道108号利用企業の声

現道は歩行者がいる区間を通過する必要があり、**路肩も狭かった**が、バイパス区間は**事故の危険性が減り**、ドライバーの負担も軽減している。

（H28.10ヒアリング結果）

国道108号利用企業の声

現道区間は道路幅が狭く、大型車の**すれ違いも難しかった**。また、冬期は少しでも降雪があるとチェーンが必要であり、**アイスバーンの危険**もあった。

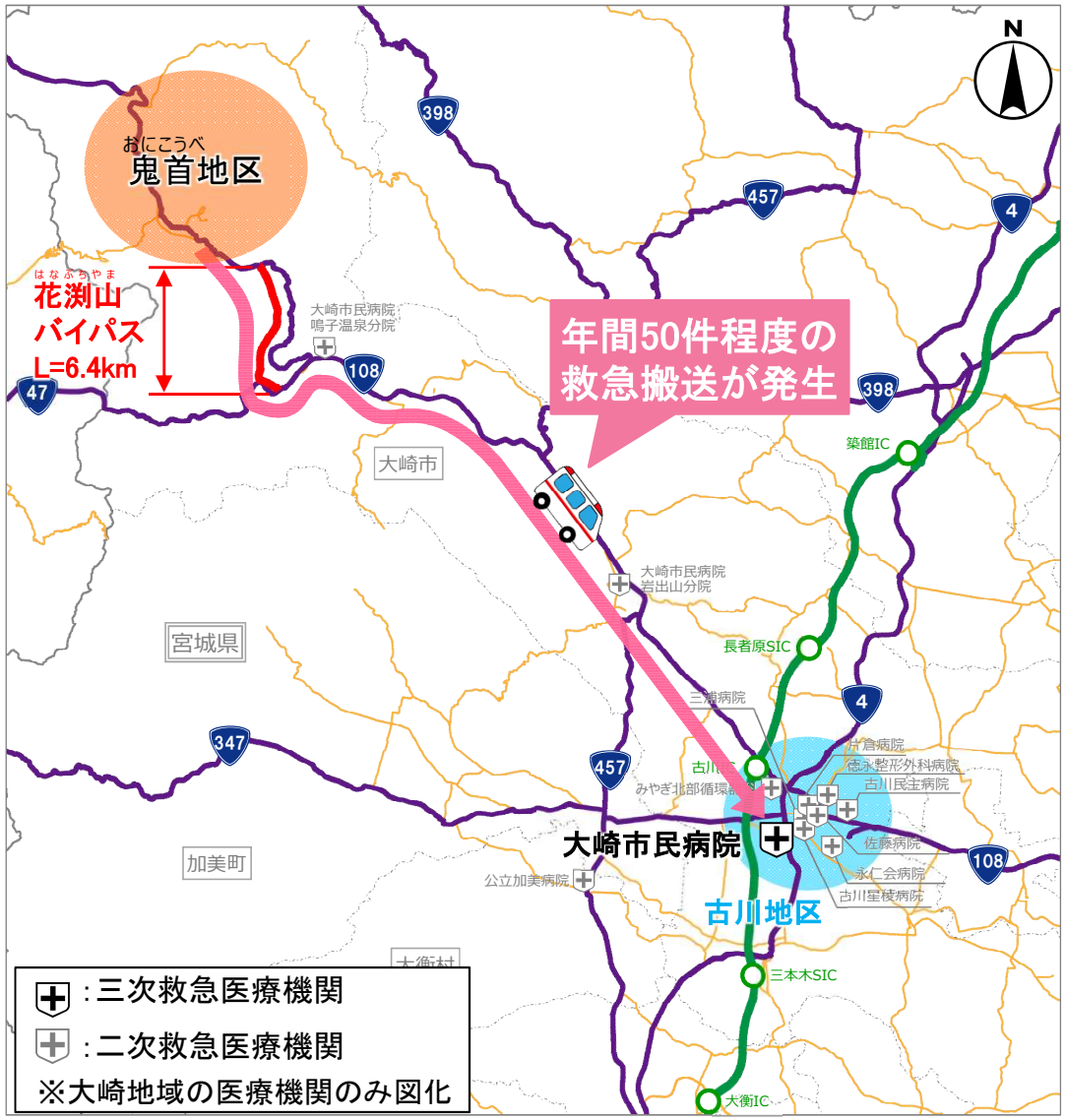
（R2.1ヒアリング結果）

4. 事業効果の発現状況（3）救急搬送時の走行安定性の向上

事業完了後5年経過

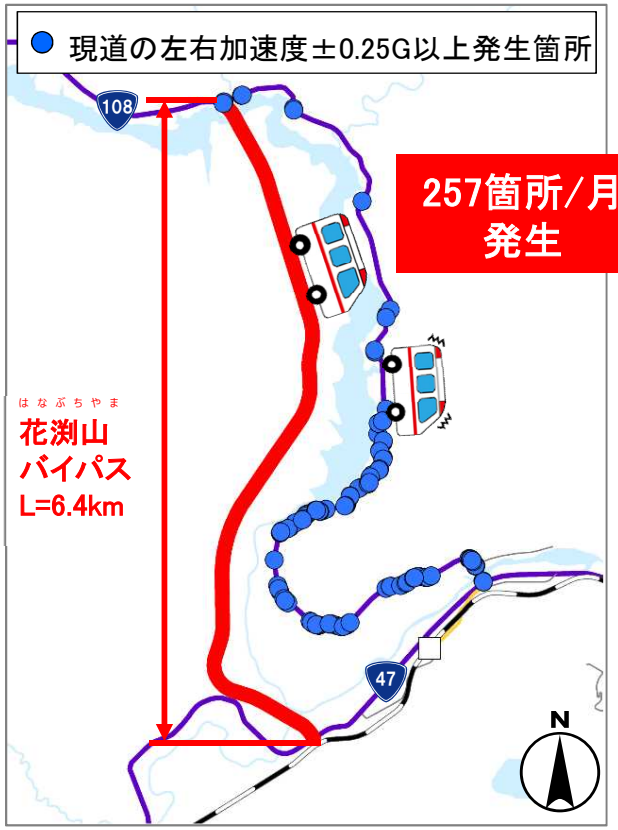
- 大崎地域の三次救急医療機関は大崎市民病院であり、その他の二次救急医療機関も古川地区に集中。
- 鬼首地区から鳴子方面への救急搬送は、年間50件程度発生。
- 現道区間の急カーブを回避することで走行時の揺れが緩和され、搬送時の安定性向上、患者の負担軽減に寄与。

【大崎地域の医療機関立地状況】

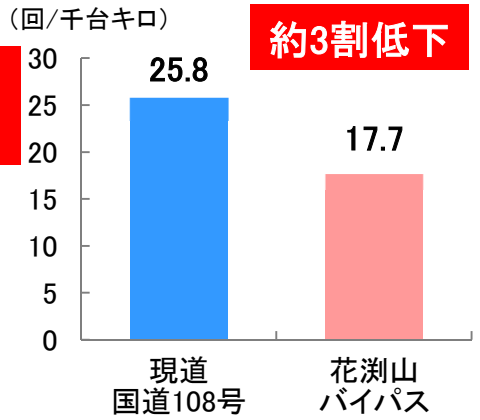


【現道の急カーブ発生状況】

▼横揺れ挙動発生箇所



▼横揺れ挙動発生頻度



資料：ETC2.0データ（R1.9）
※左右加速度±0.25G以上を対象

鳴子消防署の声

国道108号現道はカーブの横揺れ等により患者の負担が大きかったが、花渕山バイパスは**揺れが少なく患者の負担が減っている。**

（H28.10ヒアリング結果）

5. 事業計画の変更内容

事業完了後5年経過

■残土受入れ地の再調整（コスト縮減額：6億円）

〇当初計画　：10億円

当初は、国道4号築館バイパス（運搬距離約40km）まで運搬する計画。

〇計画見直し　：4億円

周辺自治体に照会をかけた結果、近傍（運搬距離～10km）に残土受入れ地を確保し、運搬費用を低減。

	当初計画	変更計画	変動
残土 受入れ地の 再調整	10億円	4億円	-6億円



6.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

7. 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。

8. 社会経済情勢の変化

〇周辺道路の整備状況
・みやぎ県北高速幹線道路
　令和元年6月　Ⅳ期築館工区（1.7km）開通
・国道108号
　令和2年3月　古川東バイパス一部区間（1.2km）開通

9.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、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。

10. 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。