資料4－2

道路事業　再評価　要点審議事業

１．三陸沿岸道路（釜石～宮古）　・・・P1～

２．東北横断自動車道　釜石秋田線（釜石～花巻）　・・・P16～

３．宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡）　・・・P31～

平成28年11月1日
国土交通省　東北地方整備局

1．三陸沿岸道路（釜石～宮古）

1. 事業の目的と概要　一般国道45号　三陸沿岸道路　（釜石JCT～宮古中央IC）

社会情勢の変化等
（再評価実施後1年経過）

○事業概要

一般国道45号（三陸沿岸道路　釜石JCT～宮古中央IC）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釜石市～岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。

○計画概要

起終点　：岩手県釜石市甲子町第13地割（いわてけんかまいしし　かっしちょう）
～岩手県宮古市松山（いわてけんみやこし　まつやま）

延長（開通済）　：　約50km（17．2km）

幅員　：　13．5m

道路規格　：　第1種第3級

事業化：平成5年度（釜石山田道路）
平成23年度（山田～宮古南）



一般国道45号（三陸沿岸道路　釜石JCT～宮古中央IC）全体平面図



1－①. 事業の目的と概要　一般国道45号　三陸沿岸道路（山田～宮古南）

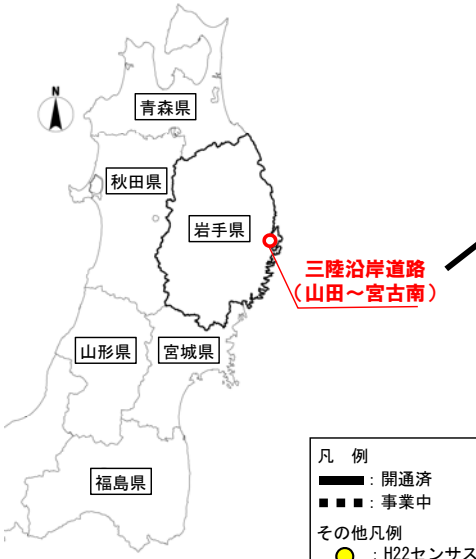
○事業の目的

・三陸沿岸道路（山田～宮古南）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

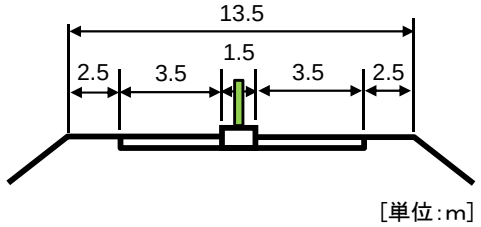
○計画概要

起終点　：自：岩手県下閉伊郡山田町山田（いわてけんしもへいぐんやまだまちやまだ）
　　至：岩手県宮古市金浜（いわてけんみやこしかねはま）
延長　：　14．0km
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25年度

位置図



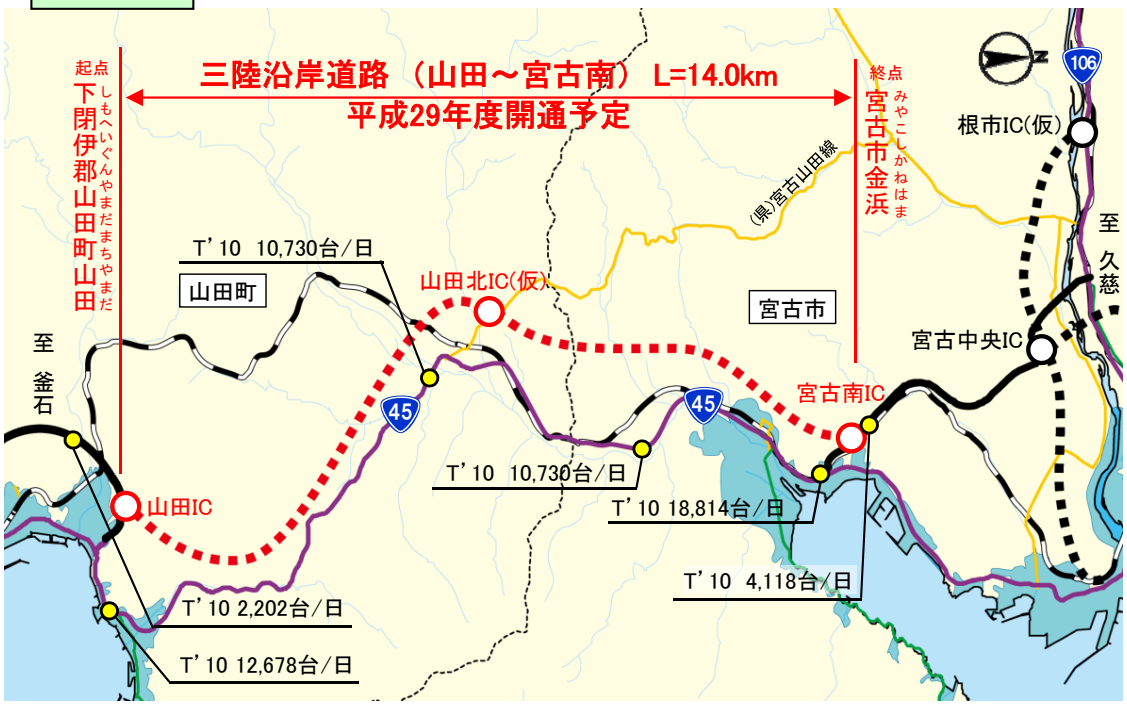
標準横断図



凡　例
：開通済
：事業中
その他凡例
：H22センサス交通量
：津波浸水区域　H23．3．11
（東北地方太平洋沖地震）

その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格幹線道路
：一般国道
：主要地方道
：一般県道
道路種別
：4車線
：2車線

平面図



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）	H27再評価（用地費）
完成	570億円（20億円）	497億円（20億円）	87%（100%）	570億円（20億円）

※H28補正予算投入時点

1－②. 事業の目的と概要　一般国道45号　三陸沿岸道路（釜石山田道路）

○事業の目的

・三陸沿岸道路（釜石山田道路）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：岩手県釜石市甲子町第13地割（いわてけんかまいししかっしちょうだいちわり）
　　至：岩手県下閉伊郡山田町船越（いわてけんしもへいぐんやまだまちふなこし）
延長（開通済）：　23．0km　（4．6km）
幅員　：　土工部 13．5m
　　橋梁・トンネル部 12．0m
道路規格　：　第1種第3級
設計速度　：　80km／h
事業化　：　平成5年度
用地着手　：　平成13年度
工事着手　：　平成16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）	H27再評価（用地費）
完成	1，018億円（120億円）	807億円（119億円）	79%（99%）	814億円（120億円）

※H28補正予算投入時点

位置図

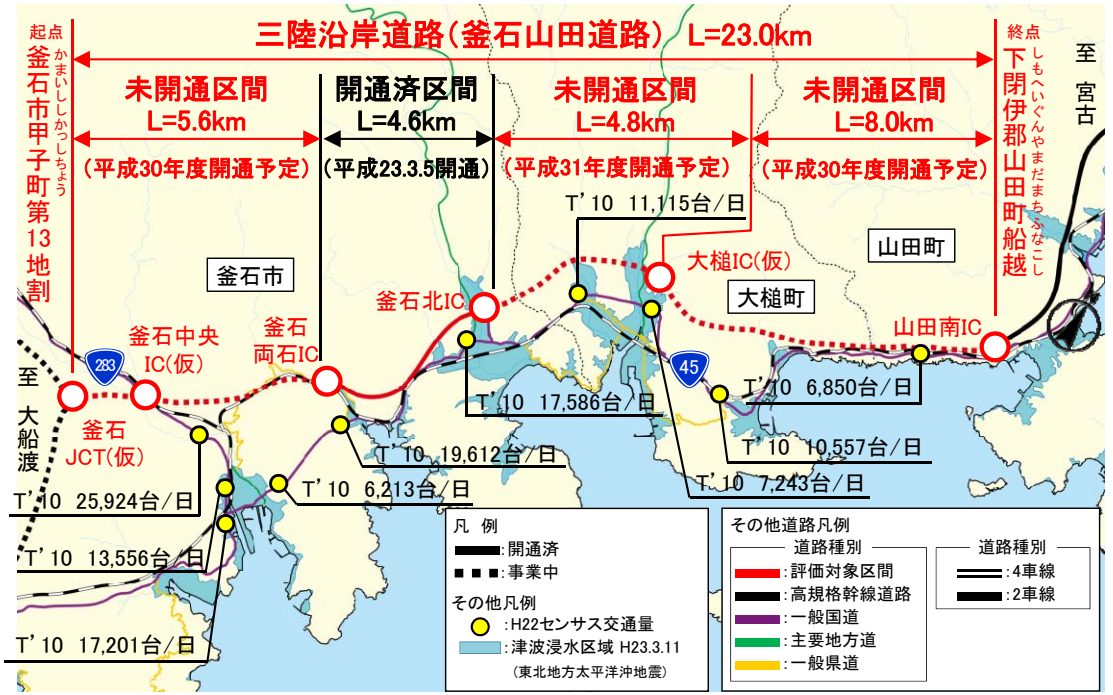


標準横断図

※標準横断図は釜石北IC～山田南IC間を記載

［単位：m］

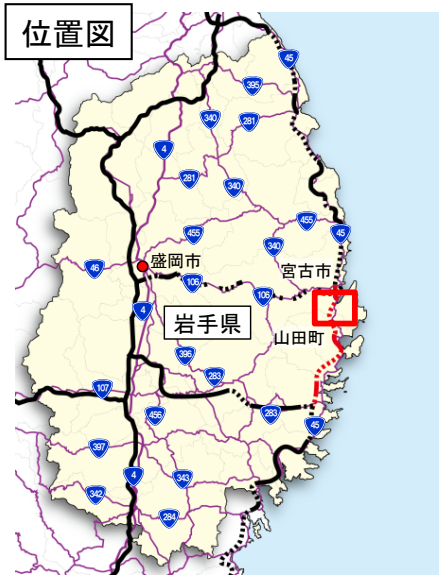
平面図



2－①. 事業の進捗状況　一般国道45号　三陸沿岸道路（山田～宮古南）

三陸沿岸道路（山田～宮古南）　工事進捗状況

位置図



① 山田第1トンネル（仮）



② 山田第2トンネル（仮）



③ 田名部川橋(仮)



④ 豊間根川橋（仮）



⑤ 豊間根地区



⑥ 荒川川橋(仮)



H28.10現在　施工中　施工済み



豊間根トンネル(仮)
L=709m

豊間根こ線橋(仮)
L=30.5m

荒川川橋(仮)
L=67m

豊間根川橋(仮)
L=95m

山田北IC(仮)

七田川橋(仮)
L=44m

田名部川橋(仮)
L=25m

山田第1トンネル(仮)
L=977m

津軽石トンネル(仮)
L=484m

山田第2トンネル(仮)
L=1,985m

至 釜石 山田IC

下閉伊郡山田町山田

岩手県下閉伊郡山田町

岩手県宮古市

宮古南IC

至 久慈

宮古市金浜

三陸沿岸道路（山田～宮古南）　L=14.0km

平成29年度開通予定

⑦ 津軽石トンネル(仮)



2－②. 事業の進捗状況　一般国道45号　三陸沿岸道路（釜石山田道路）

三陸沿岸道路　釜石山田道路　工事進捗状況

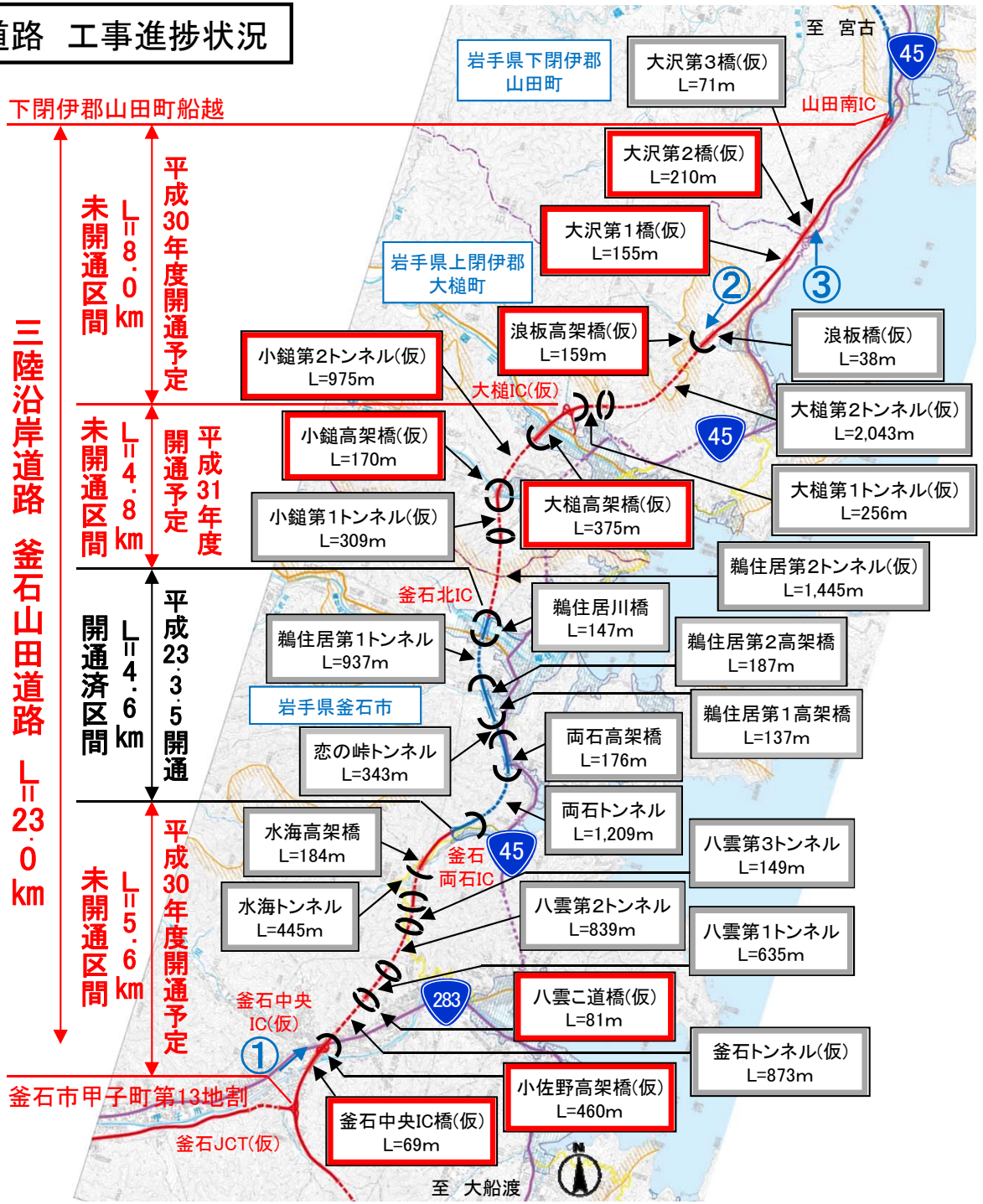
位置図



施 工 中

施工済み

H28.10現在



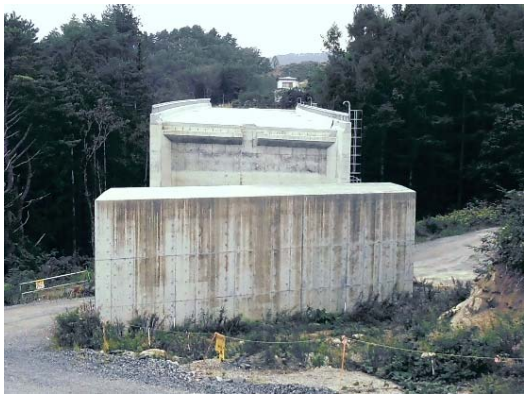
①　釜石中央IC～釜石トンネル



②　大槌第2TN・浪板高架橋

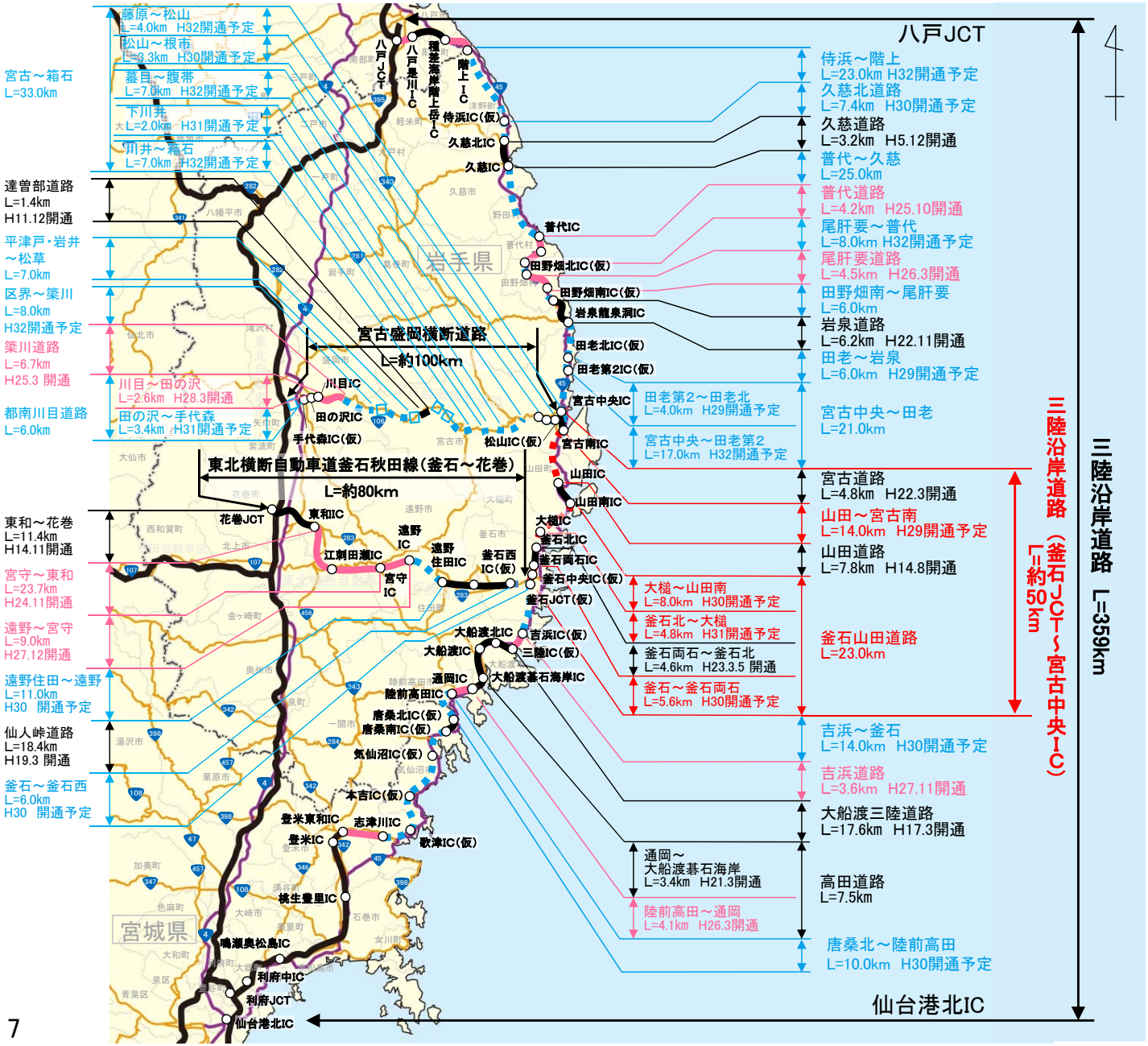


③　大沢第3橋



3. 前回評価時からの周辺環境等の変化

◆平成25年に八戸南道路、普代道路、平成26年に八戸南環状道路、尾肝要道路、高田道路が開通
◆平成27年に吉浜道路、平成28年に登米志津川道路（登米東和～志津川）が開通



▼東日本大震災以降に開通した三陸沿岸道路

【青森県内】
- ・八戸南環状道路　L=4.8km　（H26. 3開通）
- ・八戸南道路　L=5.3km　（H25. 3開通）

【岩手県内】
- ・普代道路　L=4.2km　（H25.10開通）
- ・尾肝要道路　L=4.5km　（H26. 3開通）
- ・高田道路　L=4.1km　（H26. 3開通）
- ・吉浜道路　L=3.6km　（H27. 11開通）

【宮城県内】
- ・登米志津川道路　L=16.1km　（H28. 10開通）

▼三陸沿岸道路　整備進捗状況

区分	H23補正新規時（km）	H28年10月現在（km）
計画延長	359	359
開通済	129（36%）	158（44%）
事業中	230（64%）	201（56%）

凡　例
- 評価対象区間
- 開通済
- 東日本大震災以降開通区間
- 事業中
- 現道活用区間

4. 事業の必要性（1）

◆三陸沿岸道路（釜石～宮古間）の並行区間は、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約2倍に増加。
◆東日本大震災においては、津波により国道45号現道が寸断された。
◆三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路として機能することが期待される。

▼釜石市役所～宮古市役所間経路



資料：H22道路交通センサス、規制速度を基に釜石市役所～宮古市役所間の所要時間を算出
※迂回路は緊急輸送道路網で設定　※通行止実績：岩手県、三陸国道事務所
H18.4.1～H28.3.31の10年間の全止、片交を対象

津波浸水箇所を回避することにより、信頼性の高い道路ネットワークが形成

【釜石市～宮古市間の防災機能向上】

現 況

○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日の東日本大震災において津波により現道が寸断された



整備後

○耐災害性　あり
・三陸沿岸道は津波浸水箇所を回避

凡例
事前通行規制区間
通行止め実績箇所
津波による通行止め箇所（H23.3.11）

4. 事業の必要性（2）

◆岩手県内には三次救急医療施設が3箇所存在し、岩手県沿岸南部地域の最寄は県立大船渡病院である。

◆釜石地区の重篤患者は県立大船渡病院に約3割搬送しているが、岩手県沿岸南部地域における三次救急医療施設への60分カバー圏域内人口は、約126,000人（72.8%）に留まっている。

◆三陸沿岸道路整備により、所要時間が短縮、60分カバー圏域人口が約164,000人（94.8%）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。

高次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急医療の提供に期待

▼岩手県内の三次救急医療施設



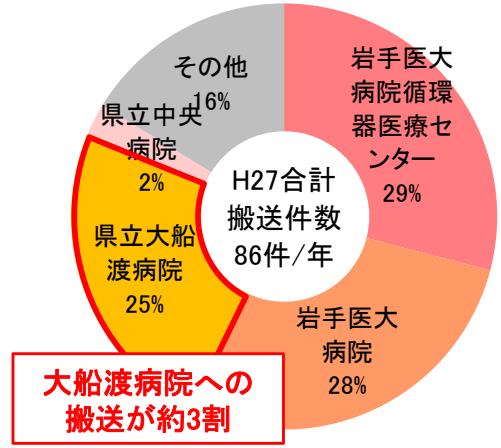
▼第三次救急医療施設（県立大船渡病院）の60分カバー圏域人口の変化

※算出対象：大船渡市・陸前高田市・住田町・遠野市・釜石市・大槌町・山田町における道路沿線人口（一般県道以上）

※H22道路交通センサス（昼間非混雑時上下平均旅行速度）、設計速度より所要時間算出

※H22国勢調査メッシュ人口を使用

▼釜石地区の釜石地区外への搬送状況（H27）



資料：釜石大槌地区行政事務組合消防本部搬送実績

※釜石消防署・大槌消防署の合計

《釜石大槌地区の救急隊の声》

◆病院に早く収容することが重要である。

◆搬送時間短縮につながるため、道路整備には大いに期待している。

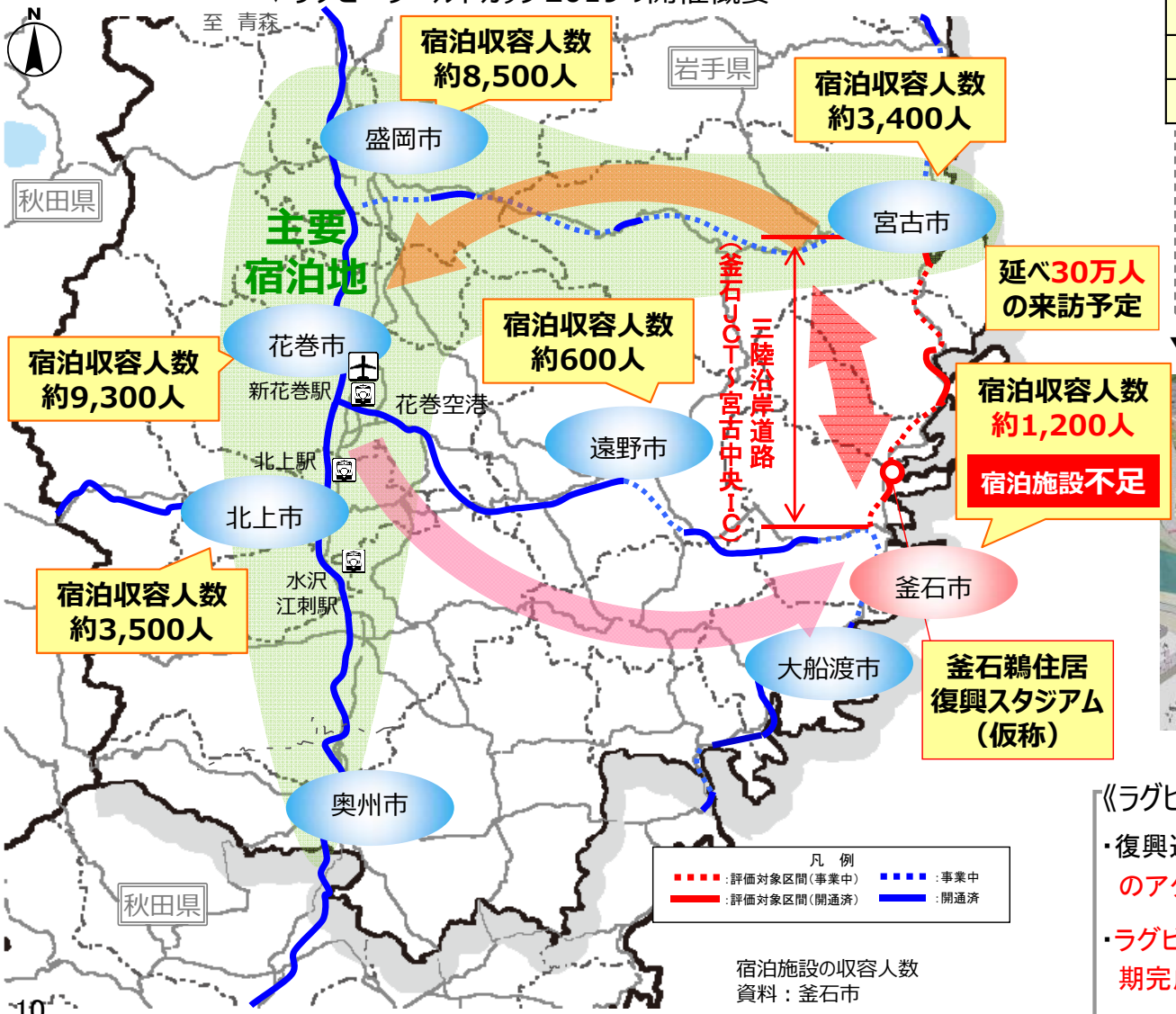
（H27.11釜石大槌地区行政事務組合消防本部ヒアリング結果）

4. 事業の必要性（3）

◆ラグビーワールドカップ2019を成功に導くには、復興道路、復興支援道路の早期完成が必要不可欠である。
◆釜石市の周辺地域には宿泊出来る施設が不足しているため、宿泊施設の多い内陸部や沿岸部等との連携が重要となる。

釜石市と内陸部・沿岸部の選手・観客の安定した移動を確保し、円滑な大会運営を支援

▼ラグビーワールドカップ2019の開催概要



宿泊施設の収容人数
資料：釜石市

▼ラグビーワールドカップ2019の開催概要

項目	内容
主催	ワールドラグビー（World Rugby）
開催予定時期	2019年9月～10月予定（約7週間）
参加チーム	20チーム（試合形式：総計48試合）
試合会場	日本全国12会場（このうち釜石市）

ラグビーワールドカップ開催意義　～市民運動を皮切りにスタート～

復興を加速し、希望の創造と未来の可能性を追求する取り組みとして、釜石市復興まちづくり基本計画に掲げる将来像「三陸の大地に光輝き、希望と笑顔があふれるまち釜石」の実現に向けて実施。

出典：釜石市HP、H27.7釜石市ヒアリング結果

▼釜石鵜住居復興スタジアム（仮称）



出典：釜石市

▼釜石市開催の概要

・2014年に開催地立候補
・2015年3月に開催決定
・スタジアムは、2016年度着工、2017年末完成予定。
・常設6,000席、仮設10,000席
・輸送計画：自動車での移動を基本として想定

出典：釜石市

《ラグビーワールドカップ誘致関係者の声》

・復興道路、復興支援道路の完成により、仙台・盛岡といった主要都市圏からのアクセスが飛躍的に向上することも開催都市選定時のアピールとなった。

・ラグビーワールドカップ2019を成功に導くには、復興道路、復興支援道路の早期完成が必要不可欠である。

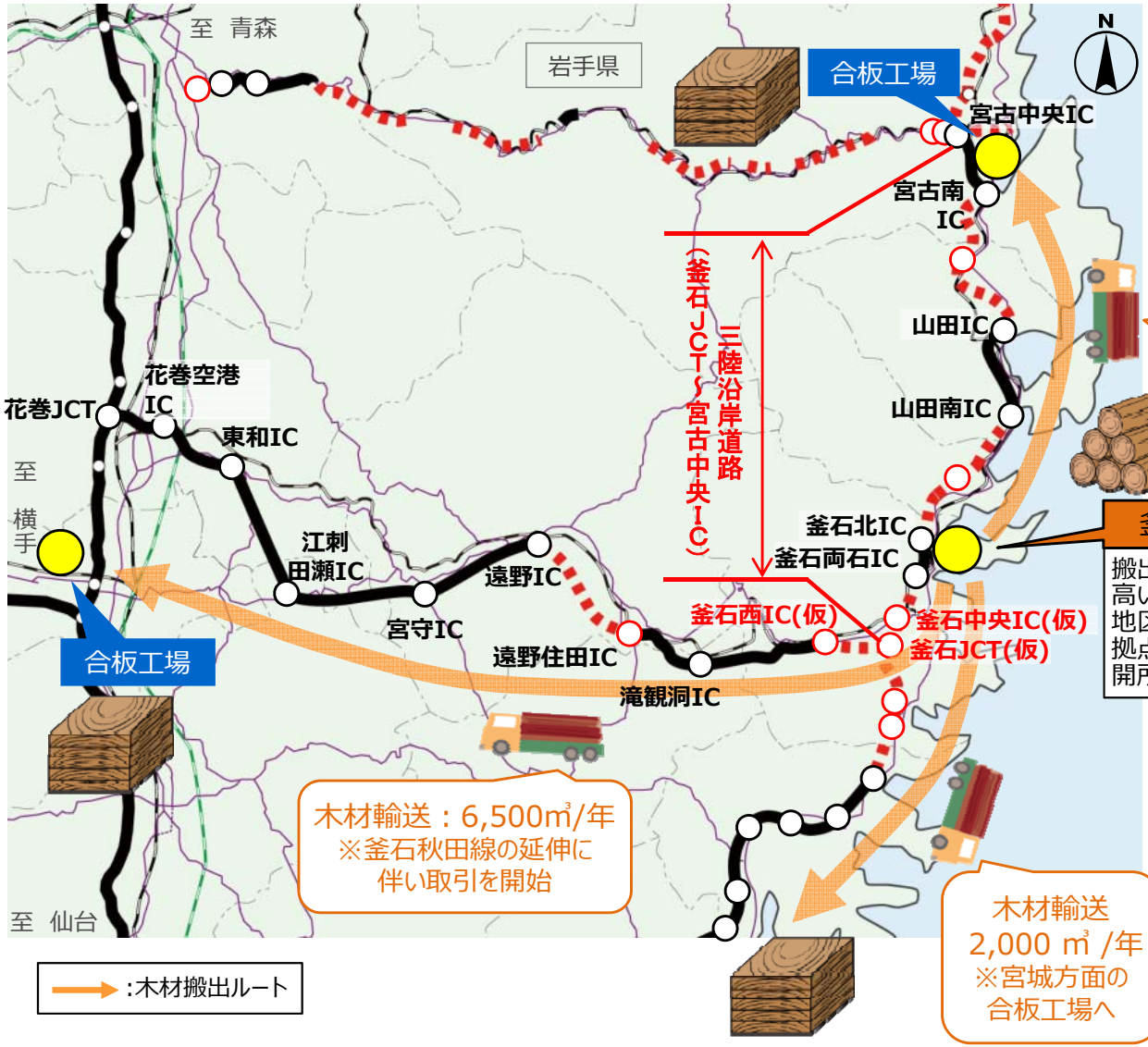
（H27.7 釜石市ラグビーワールドカップ推進室ヒアリング結果）

4. 事業の必要性(4)

◆釜石地方森林組合における木材取扱い量は近年増加傾向である。
◆三陸沿岸道路や釜石秋田線の整備により、安定的な輸送ルートを確保し、地域の林業振興を支援する。

安定的な輸送ルートを確保し、地域の林業振興を支援

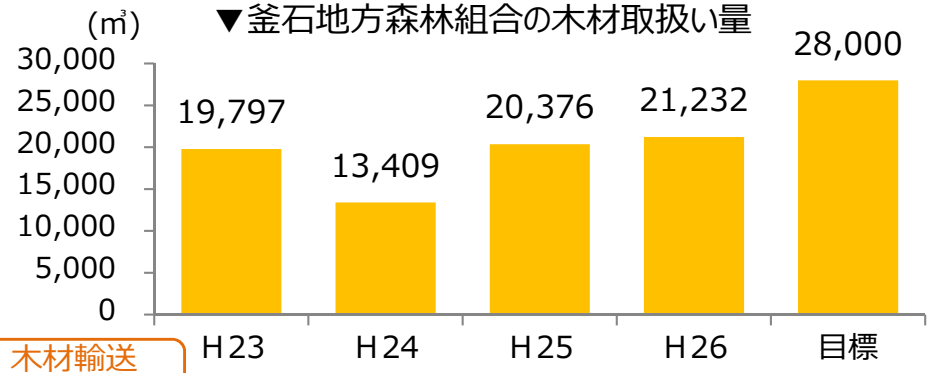
▼内陸部との物流ルート



木材輸送
6,000 ㎥ /年

木材輸送
2,000 ㎥ /年
※宮城方面の合板工場へ

▼釜石地方森林組合の木材取扱い量



資料：釜石地方森林組合（釜石市・大槌町）

釜石森林組合

搬出入の利便性が高いIC周辺に釜石地区の木材流通の拠点としてH27.5に開所

▼釜石北IC付近に開所(H27.5)した釜石地方森林組合



《森林組合の声》

・復興による木材需要の増加で職員も増員。平成28年度は作業班（伐採）を1班増やす予定である。
・三陸沿岸道路や釜石秋田線の整備により、『木材を安定供給できること』、『時間短縮にともなう輸送経費削減』に期待している。

（H27.6 釜石地方森林組合ヒアリング結果）

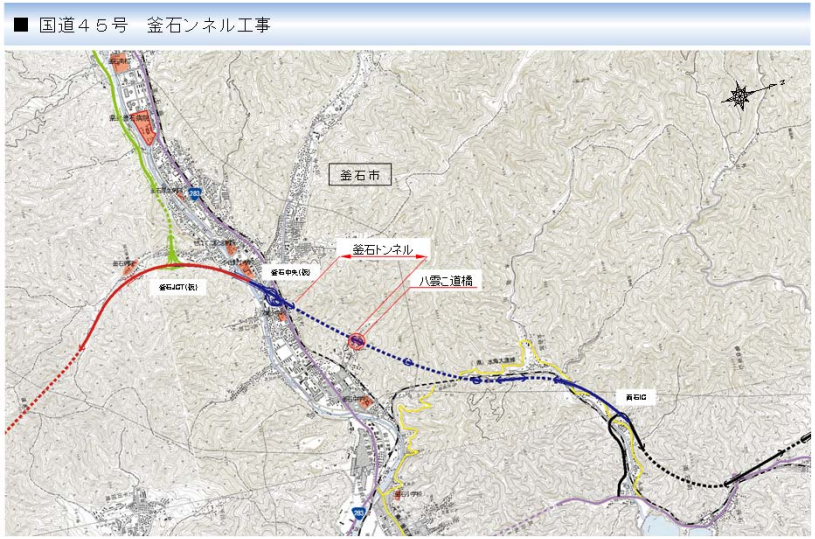
5. コスト縮減への取組事例（1）

◆新技術の活用（高所法面掘削機による掘削工法）
◆コスト縮減額　約4千万円

・新技術である「高所法面掘削機による掘削工法」を採用する事で、作業構台を設置する手間を削減し、工期の短縮及びコストの縮減を図った。

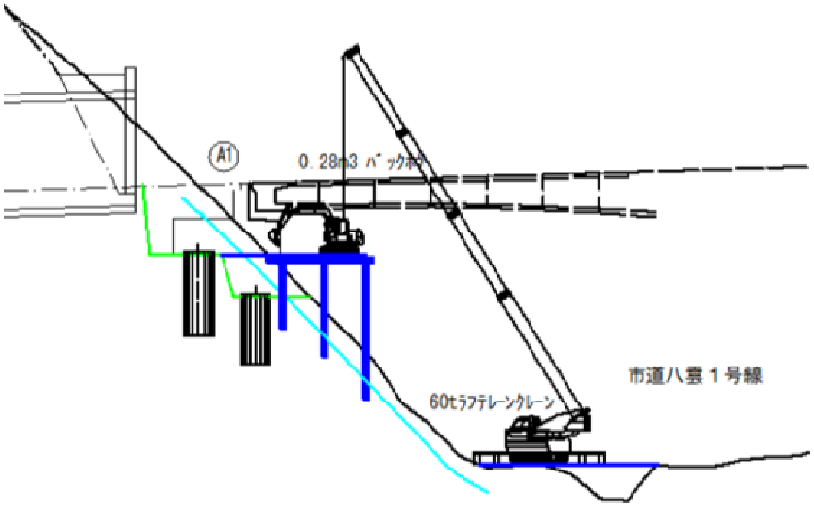
※高所法面掘削機による掘削工法

高所法面掘削機は、従来のバックホウにウィンチを搭載し、ワイヤーロープで本機を支え、走行装置の改良、バランシングブレードの装備で斜面に張り付くようにし、斜面に対して機械旋回台(動力部・運転席)を水平に保つリフティング装置で斜面の作業を可能にした



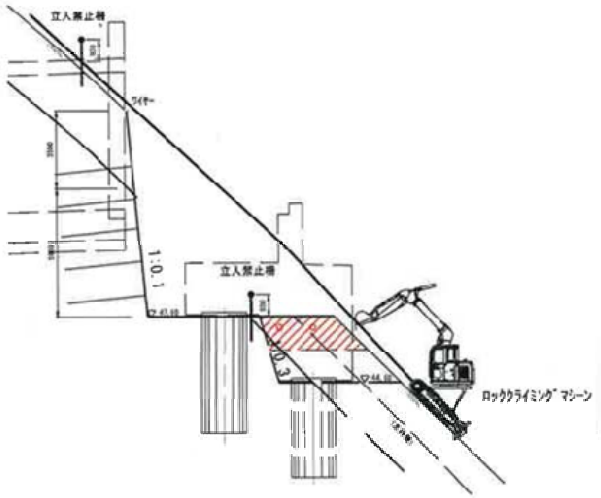
当初計画　構台：5千万円

八雲こ道橋下部工の施工に際し、作業構台を構築し掘削作業を行う計画であった。



変更計画　高所法面掘削機による掘削工法：1千万円

新技術である「高所法面掘削機による掘削工法」を採用した。





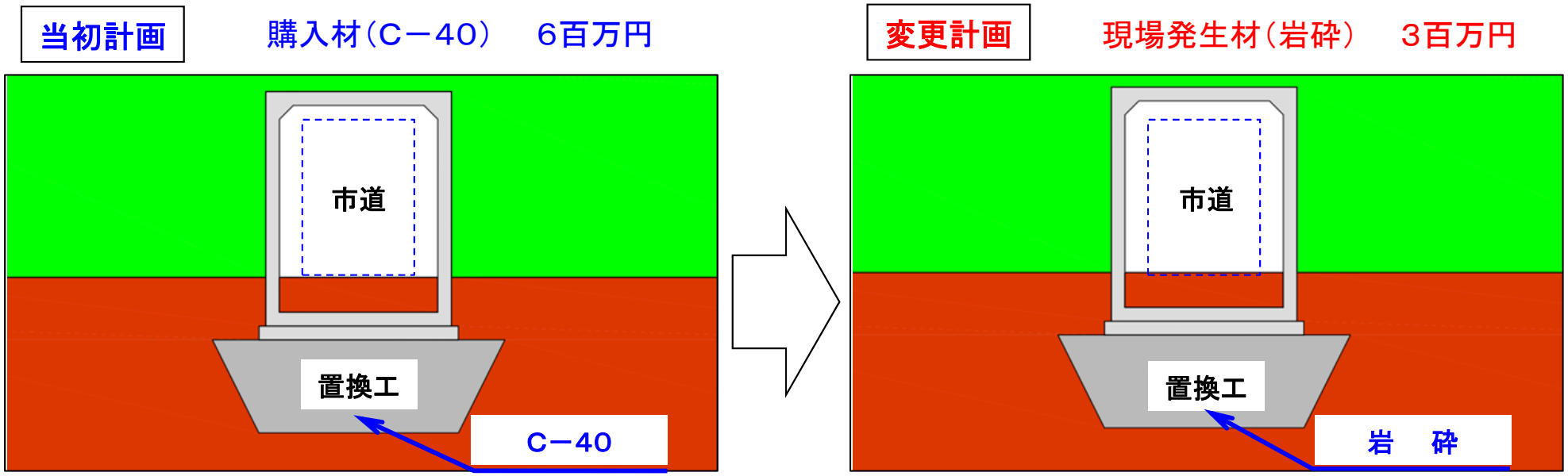
ロッククライミングマシンによる掘削作業状況

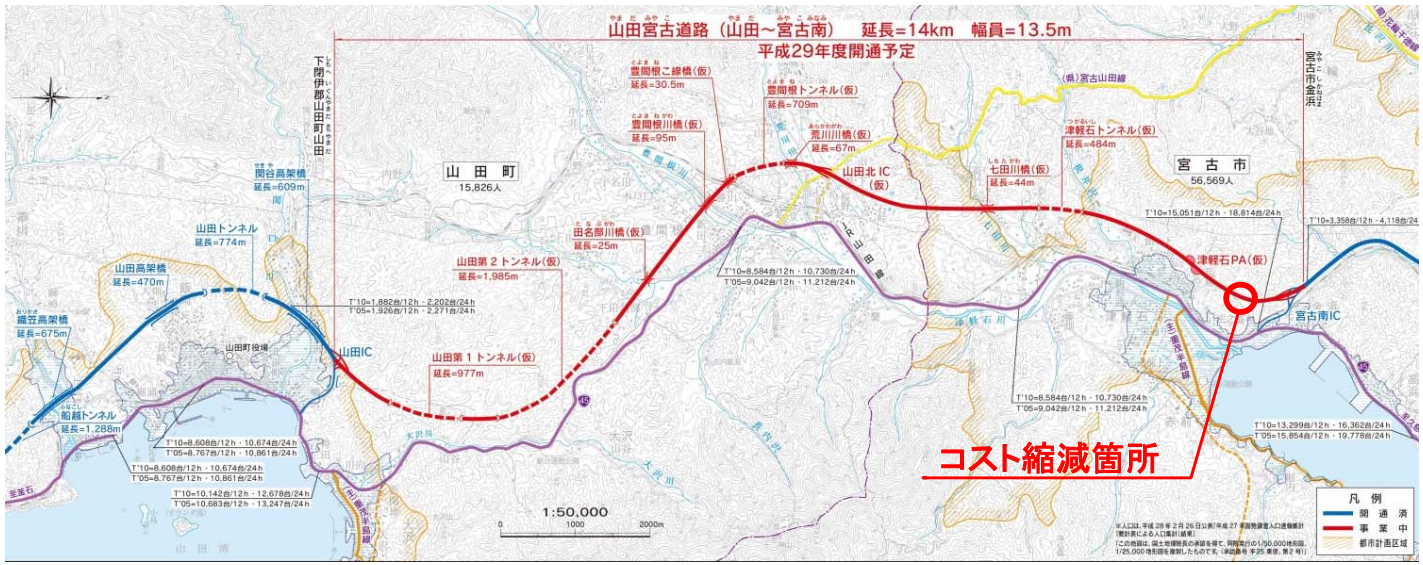
12

6. コスト縮減への取組事例（2）

◆ボックスカルバート下の軟弱地盤の置換工の材料を変更
◆コスト縮減額　約3百万

・市道等を横断するボックスカルバート（4基）の置換工を購入材（C－40）から自治体提供の現場発生材（岩砕）に変更
・変更した岩砕は自治体からの提供により、材料費が発生しないためコスト縮減を実現





13

6. 事業の投資効果

※本事業は「将来交通需要推計の改善について（中間とりまとめ）」に示された第二段階の改善を前回評価時点で反映している

H28今回

●全体B/C＝1.5　　**●残事業B/C＝6.2**

○計画交通量（H42）　11,800台／日

○純現在価値（ENPV）　755億円　　○純現在価値（ENPV）　1,842億円

○経済的内部収益率（EIRR）　6.3%　　○経済的内部収益率（EIRR）　25.2%

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	1,440	1,440	1,440	1,465	1,415	1,436	1,444
事業費（億円）	1,338	1,338	1,338	1,363	1,313	1,338	1,338
維持修繕費（億円）	102	102	102	102	102	99	107
便益B（現在価値）	2,195	2,432	1,961	2,195	2,195	2,097	2,097
走行時間短縮便益（億円）	1,729	1,917	1,539	1,729	1,729	1,652	1,652
走行経費減少便益（億円）	314	362	270	314	314	300	300
交通事故減少便益（億円）	152	152	152	152	152	145	145
費用便益比　B/C	**1.5**	**1.7**	**1.4**	**1.5**	**1.6**	**1.5**	**1.6**

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	335	335	335	378	328	349	357
事業費（億円）	250	250	250	275	225	250	251
維持修繕費（億円）	102	102	102	103	103	99	107
便益B（現在価値）	2,195	2,432	1,961	2,195	2,195	2,097	2,097
走行時間短縮便益（億円）	1,729	1,917	1,539	1,729	1,729	1,652	1,652
走行経費減少便益（億円）	314	362	270	314	314	300	300
交通事故減少便益（億円）	152	152	152	152	152	145	145
費用便益比　B/C	**6.2**	**6.9**	**5.6**	**5.8**	**6.7**	**6.0**	**6.4**

※基準年（平成28年度）における現在価値換算した金額

H27前回

●全体B/C＝1.7　　**●残事業B/C＝4.4**

○計画交通量（H42）　11,800台／日

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（事業の進捗状況）

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

・平成２３年１１月２１日の第三次補正予算成立により、三陸沿岸道路が「復興道路」として事業化

・平成２５年に八戸南道路、普代道路、平成２６年に八戸南環状道路、尾肝要道路、高田道路、平成２７年に吉浜道路、平成２８年に登米志津川道路（登米東和～三滝堂）が開通

8. 事業の進捗の見込みの視点

○完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○ボックスカルバート下の軟弱地盤の置換工材料の変更や新技術の活用によりコスト削減を図った

10. 地方公共団体等の意見

○岩手県知事の意見

国の対応方針（原案）については、異議ありません。

一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと考えております。

以下の団体から、「「復興道路」などの道路網の早期整備及び既存道路施設の維持・管理について」要望あり

○道路６団体

（三陸地区国道協議会、岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会、
国道45号岩手整備促進期成同盟会、宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会、
国道106号指定区間編入促進期成同盟会、国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会）

11. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）　国道45号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消等のため、早期整備の必要性が高い

２．東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

1. 事業の目的と概要　東北横断自動車道釜石秋田線　（釜石～花巻）

社会情勢の変化等
（再評価実施後1年経過）

○事業概要

一般国道283号（東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻）は、釜石港の利便性向上、救急搬送の速達性・安定性向上、地域産業の振興、観光拠点へのアクセス性向上等を目的とした、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る約80kmの高規格幹線道路である。当該区間は、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「復興支援道路」に位置づけられている。

○計画概要

起終点　：釜石市甲子町第13地割（かまいしし かっしちょうだい ちわり）～花巻市西宮野目（はなまきし にしみやのめ）

延長（開通済）：　80km　（62．5km）

幅員　：　12．0～13．5m

道路規格　：　第1種第3級

事業化　：　平成　4年度（仙人峠道路）
平成　5年度（東和～花巻）
平成10年度（宮守～東和）
平成15年度（遠野～宮守）
平成23年度（釜石～釜石西）
平成23年度（遠野住田～遠野）



凡　例
：開通済
：事業中

その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格道路
：一般国道
：主要地方道
：一般県道

一般国道283号（東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻）　全体位置図



1-①. 事業の目的と概要　東北横断自動車道釜石秋田線　（釜石～釜石西）

釜石～釜石西

○事業の目的

・釜石～釜石西は、復興支援道路に位置づけられる東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成
・重要港湾釜石港の利便性向上
・救急搬送時の速達性・安定性向上
・地域産業の振興を支援
・遠野市・沿岸地域の観光拠点へのアクセス性向上

○計画概要

起終点　：自：釜石市甲子町第13地割
　　至：釜石市甲子町第7地割
延長（開通済）：　6．0km　（開通区間なし）
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24年度

事業費・進捗率

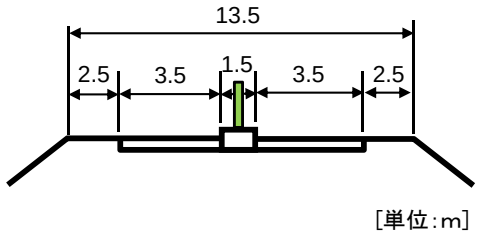
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	265億円（23億円）	210億円（23億円）	79%（100%）	226億円（23億円）

※H28補正予算投入時点

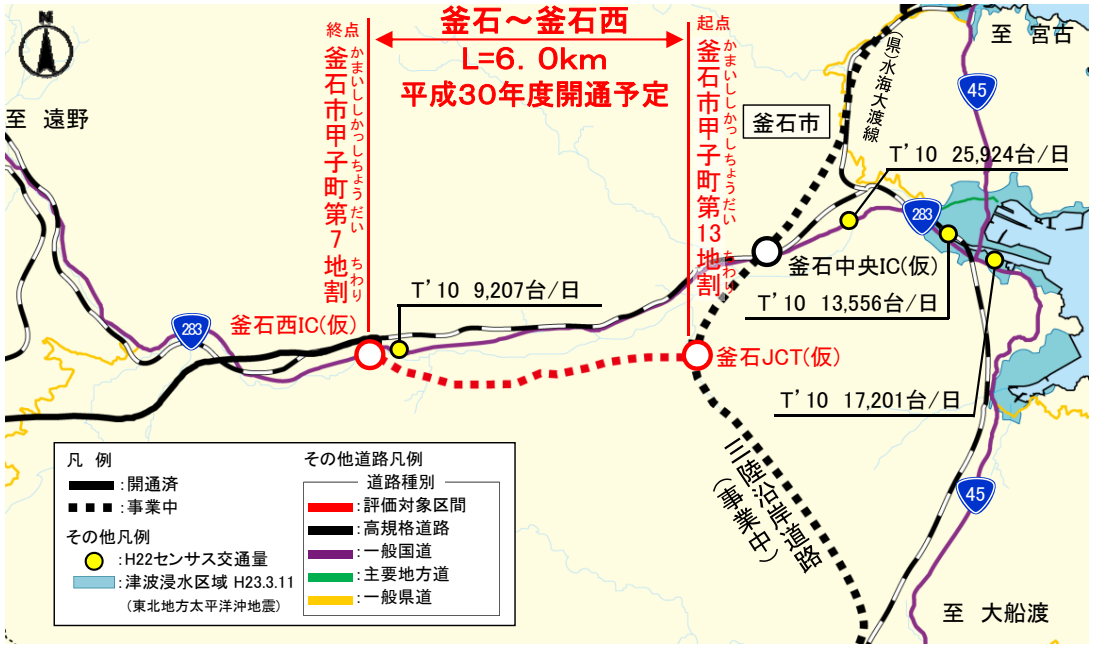
位置図



標準横断図



平面図



1-②. 事業の目的と概要　東北横断自動車道釜石秋田線（遠野住田～遠野）

遠野住田～遠野

○事業の目的

・遠野住田～遠野は、復興支援道路に位置づけられる東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成
・重要港湾釜石港の利便性向上
・救急搬送時の速達性・安定性向上
・地域産業の振興を支援
・遠野市・沿岸地域の観光拠点へのアクセス性向上

○計画概要

起終点　：自：遠野市上郷町平倉（とおのし かみごうちょう ひらくら）
　　至：遠野市綾織町新里（とおのし あやおりちょう にいさと）
延長（開通済）：　11．0km　（開通区間なし）
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25年度

事業費・進捗率

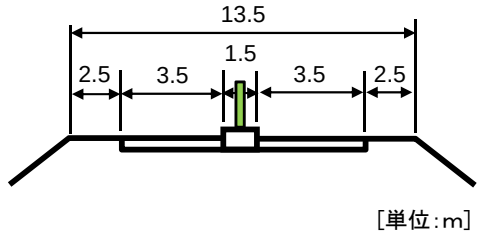
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	310億円（9億円）	206億円（7億円）	66%（78%）	310億円（9億円）

※H28補正予算投入時点

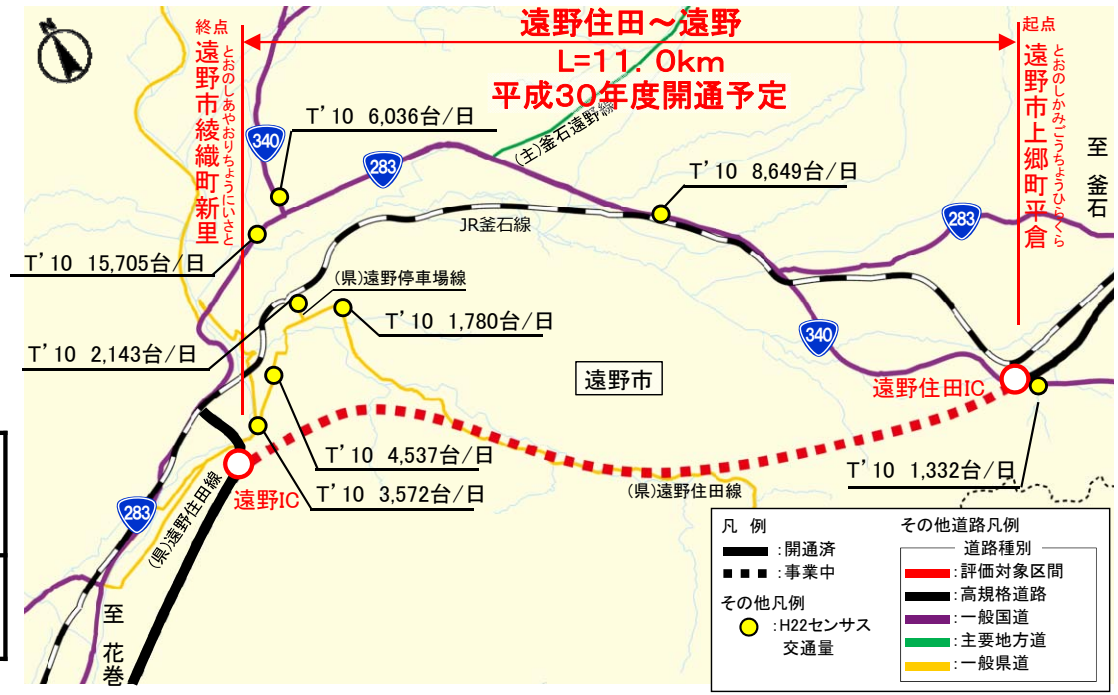
位置図



標準横断図



平面図



2－①. 事業の進捗状況　東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～釜石西）

釜石～釜石西

位置図



③　釜石西IC（仮）付近

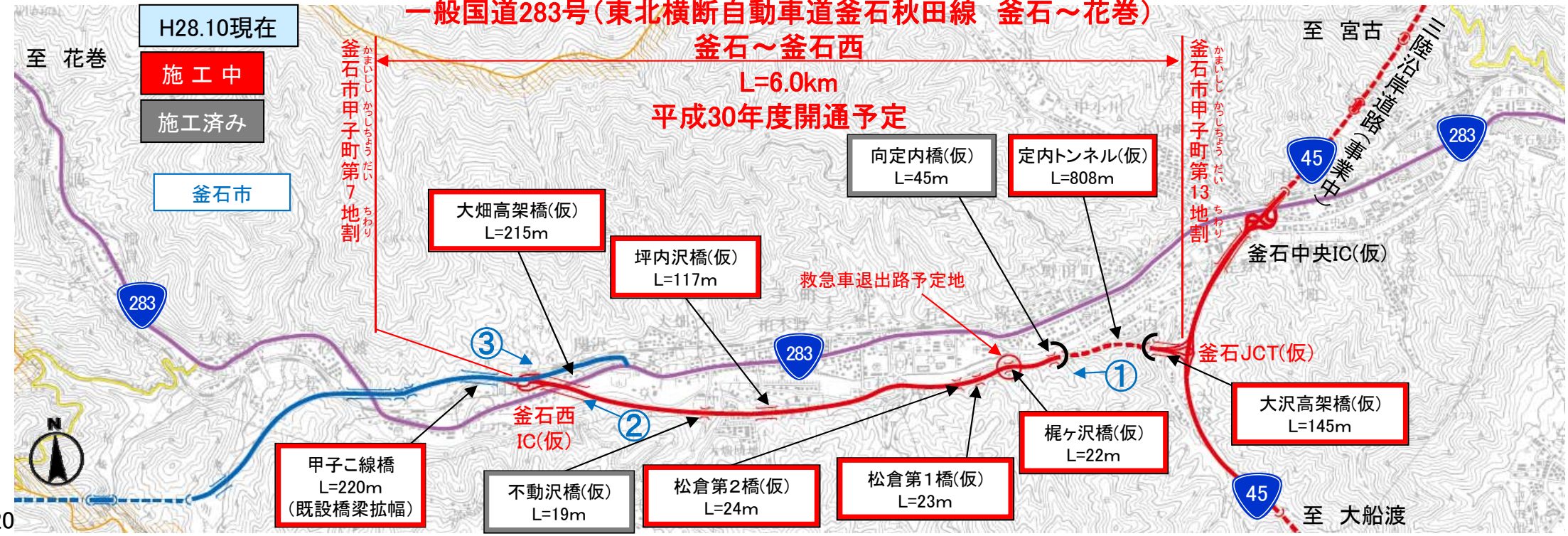


②　大畑高架橋(仮)付近



①　定内トンネル(仮)付近

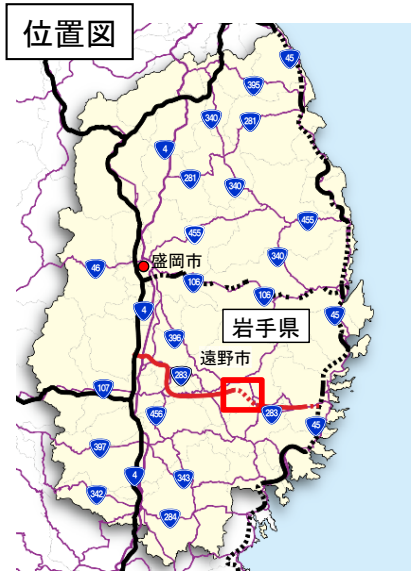




2－②. 事業の進捗状況　東北横断自動車道釜石秋田線（遠野住田～遠野）

遠野住田～遠野

位置図



③鍋倉トンネル(仮)釜石側坑口



②〆田橋(仮)付近



①長根沢橋(仮)付近



H28.10現在
施工中
施工済み



至　宮古

340

一般国道283号（東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻）遠野住田～遠野
L=11.0km
平成30年度開通予定

遠野市綾織町新里（とおのしあやおりちょうにいさと）

遠野市上郷町平倉（とおのしかみさとちょうひらくら）

至　釜石

遠野市

遠野市役所

283

③

来内川橋(仮)
L=44m

長根沢橋(仮)
L=96m

①

②

340

遠野住田IC

遠野IC

鍋倉トンネル(仮)
L=181m

平野原橋(仮)
L=64m

九重沢橋(仮)
L=44m

梨ノ木沢橋(仮)
L=89m

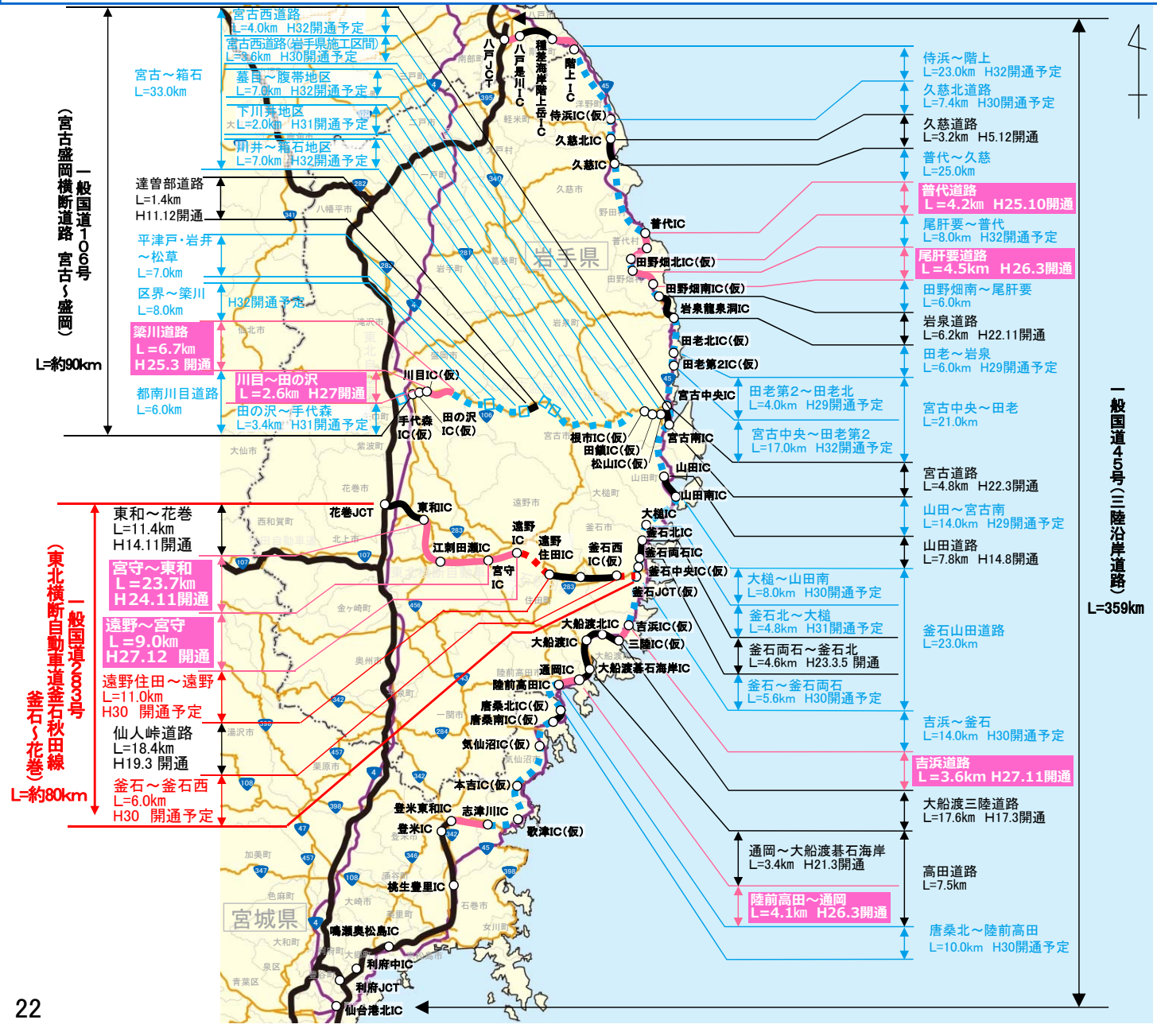
〆田橋(仮)
L=38m

住田町

至　花巻

3. 前回評価時からの周辺環境等の変化

◆当該事業区間では、平成24年11月に宮守IC～東和IC（L=23.7km）が、平成27年12月に遠野IC～宮守IC(L=9.0km)が開通。
◆三陸沿岸道路では高田道路（陸前高田～通岡）（平成26年3月）、吉浜道路(平成27年11月）、尾肝要道路(平成26年3月）、普代道路(平成25年10月)が、宮古盛岡横断道路では簗川道路(平成25年3月)、都南川目道路（川目～田の沢）（平成28年3月）が開通。



▼整備進捗状況
一般国道283号
（東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻）

区分	H23補正新規時（km）	H28年10月現在（km）
計画延長	80	80
開通済	30（37%）	63（79%）
事業中	50（63%）	17（21%）

凡　例

- 評価対象区間
- 開通済
- 東日本大震災以降開通区間
- 事業中
- 現道活用区間

4. 事業の必要性（1）

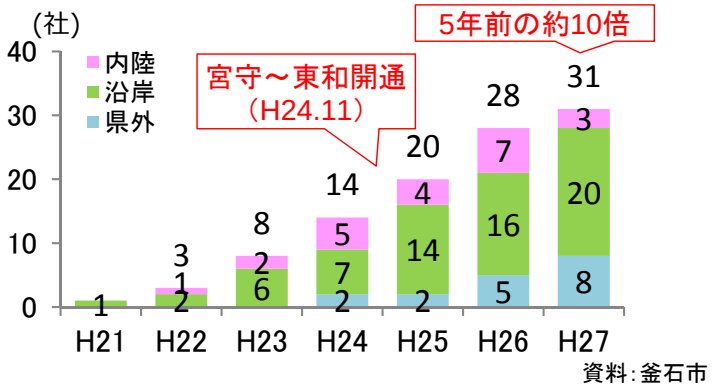
◆釜石港は東日本大震災後、平成23年7月に国際フィーダーコンテナ定期航路が開設された。
◆東北横断道釜石秋田線と釜石港の連携により利用企業数、コンテナ取扱量が大きく増加している。

物流の効率化により、釜石港の利便性が更に向上し、地域経済の活性化に期待

▼内陸部と釜石港の物流ルート



▼釜石港利用企業数の変化

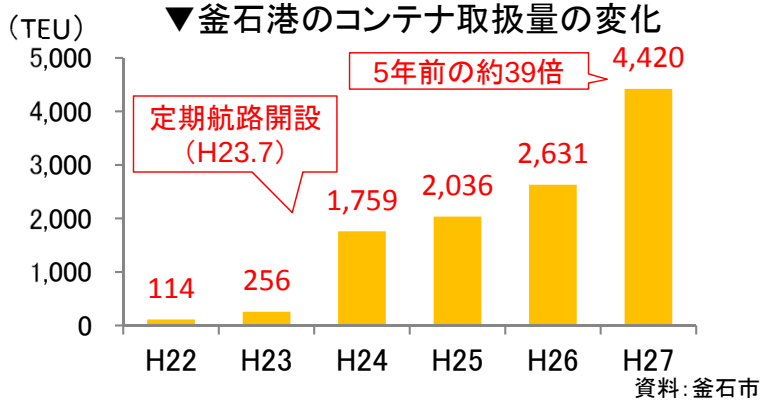


資料：釜石市

▼釜石港を利用する定期コンテナ船

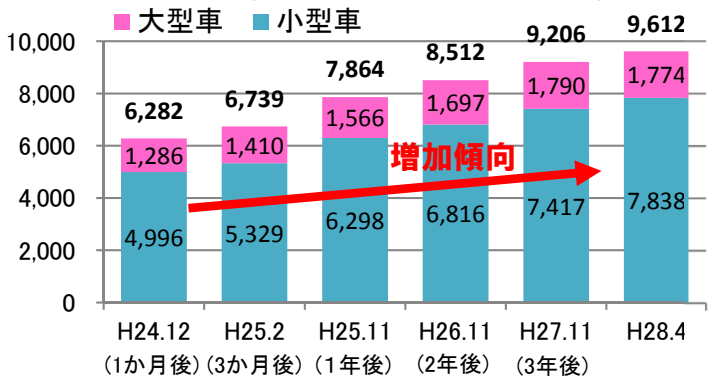
写真：釜石市

▼釜石港のコンテナ取扱量の変化



資料：釜石市

▼宮守～東和開通後の交通量の推移



資料：岩手河川国道事務所（宮守IC～江刺田瀬IC間）

▼東北横断道釜石秋田線における大型車の通行状況



写真：岩手河川国道事務所

《港湾関係者の声》

◆釜石港利用の企業への最大のアピールポイントは、『高速道路がつながること』。横断道の開通が決まっていることが、港の利用促進・コンテナ航路誘致には大きく影響した。

◆ 横断道の延伸により、花巻市や北上市・盛岡市の企業の釜石港利用がさらに見込めるのではないかと期待している。

（H25.11, H26.11釜石市港湾振興課・企業立地課ヒアリング）

4. 事業の必要性(2)

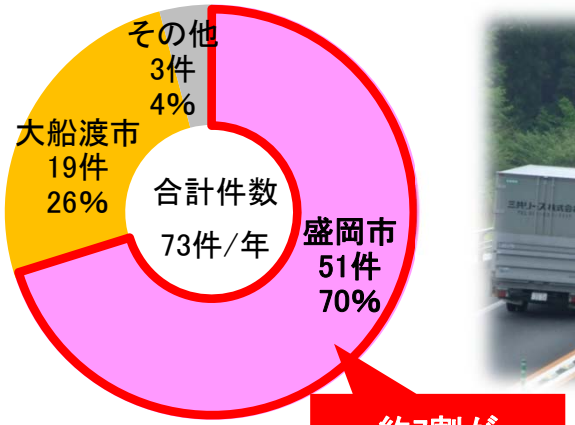
◆釜石地域からの管外搬送のうち約7割が高次医療施設のある盛岡市へ搬送している。
◆宮守～東和の開通以降、釜石地域からの救急搬送は高速道路利用にルート変更し、患者の負担軽減や安定した搬送に寄与。

所要時間の短縮により、救急搬送における迅速性の向上に期待

▼釜石地区から盛岡市の病院への搬送ルート



▼釜石地区外への搬送状況(H27)



資料:釜石大槌地区行政事務組合
搬送実績

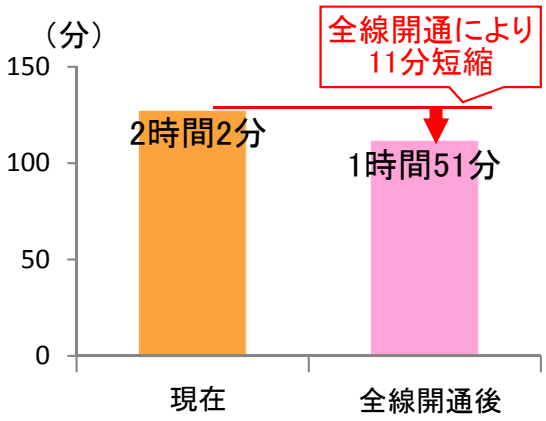
約7割が盛岡市へ搬送

▼東北横断道釜石秋田線を利用する救急車両



写真:岩手河川国道事務所

▼釜石市役所から岩手医大附属病院への所要時間



資料:H22年センサス非混雑時旅行速度
(東北横断道及び東北縦貫道は道路構造に応じた速度で算出)

《消防署の声》

◆患者に負担の少ない安定した搬送が可能となるため、救急搬送に東北横断道・東北縦貫道を利用するようになった。

◆今後の東北横断道の開通により、路面凍結による減速に苦慮することが少なくなり、また、時間短縮が期待される。

(H26.11 釜石大槌地区行政事務組合 釜石消防署ヒアリング)

4. 事業の必要性（3）

◆岩手県は全国一のホップ産地であり、遠野市は県内の約4割を生産。
◆遠野市はキリンビールと栽培契約を結び、「一番搾り とれたてホップ生ビール」用に収穫直後の生のホップを出荷している。
◆ホップの鮮度の保持のためには、安定的な輸送ルートの確保による輸送効率向上が求められる。

▼「とれたてホップ」用の遠野産ホップの輸送

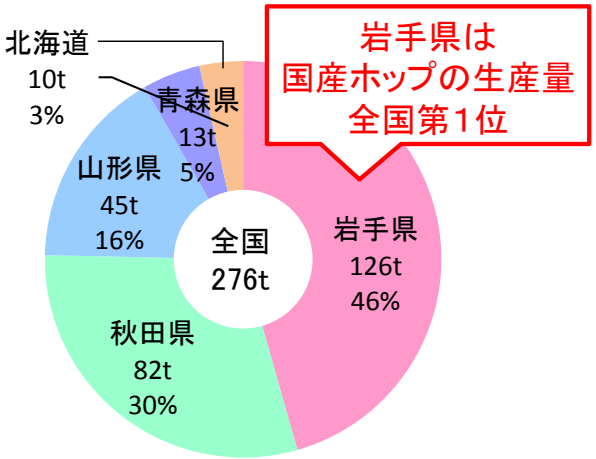


▼キリンビール仙台工場

仙台の他、北海道千歳、取手、横浜、名古屋、神戸、岡山、福岡の工場で製造

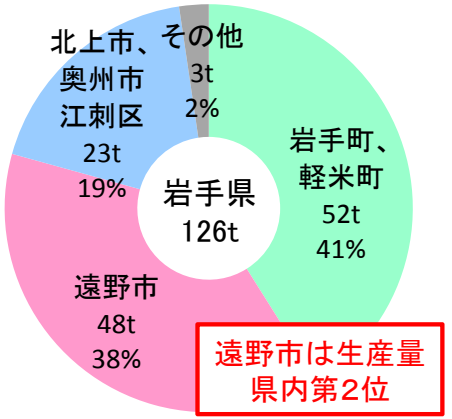
輸送時間が短縮され、鮮度の保持・輸送効率化により、地域の産業振興を支援

▼県別ホップの生産量(H27)



資料：全国ホップ農業協同組合連合会「ホップに関する資料」

▼市町村別のホップの生産量（H27）



※農協単位での集計のため、複数の市町にまたがる場合がある
資料：全国ホップ農業協同組合連合会「ホップに関する資料」

▼遠野産ホップ



※ホップ：ビールの主原料の一つとなる植物であり、ビールに香り・苦味などを与える重要な役割を持つ

写真：遠野市

《ビール製造業者の声》

◆遠野市からのホップの半分強を「とれたてホップ」に利用している。
◆収穫～輸送～凍結までを短時間で行うことで、ホップが水分を含む生の状態で凍結。国産ホップだけにできる技術で、旬の香りを引出せる。

（H27.7キリンビールマーケティング岩手支社ヒアリング）

《ホップ生産者の声》

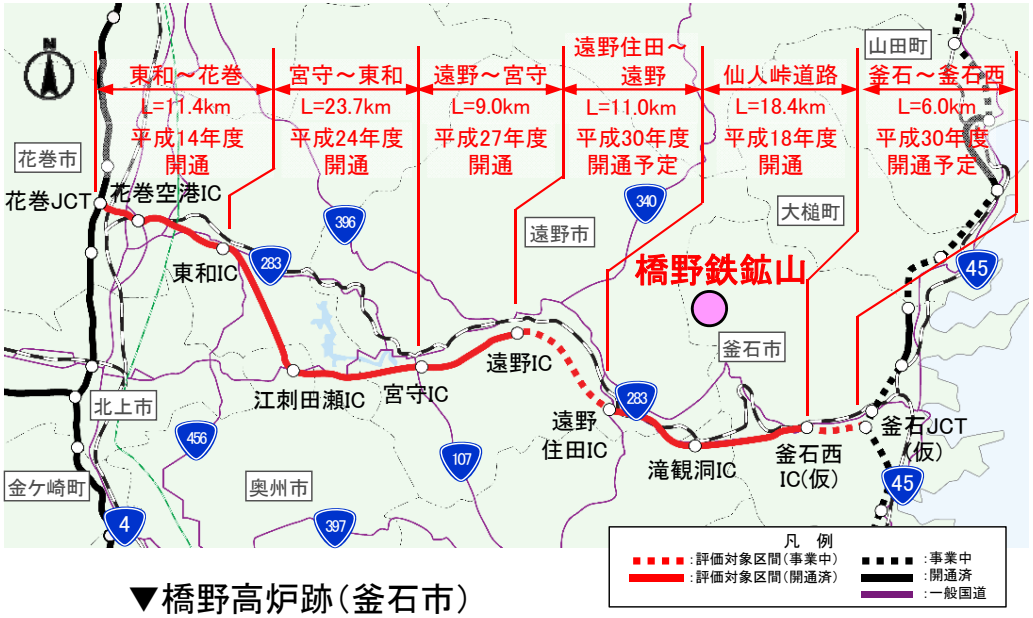
◆鮮度保持のため東北横断道延伸による輸送効率の向上は大きなメリット。

（H27.4 遠野ホップ農業協同組合ヒアリング）

4. 事業の必要性(4)

◆日本最古の洋式高炉跡が現存する橋野鉄鉱山(釜石市)が平成27年7月に世界遺産登録。
◆登録後の来訪者は大幅に増加しており、岩手県内のほか、首都圏等遠方からの来訪者も多い。
◆橋野鉄鉱山を訪れた観光客は、岩手県内陸部や沿岸部を周遊している。

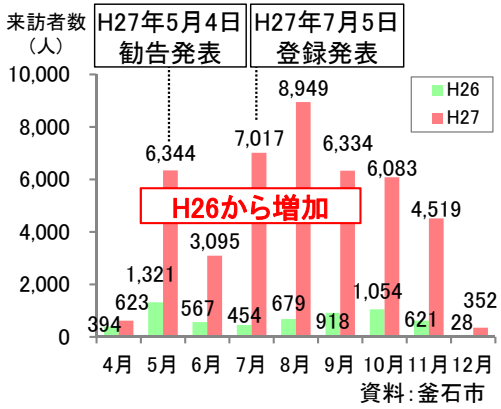
観光拠点間のアクセス性向上により、遠野市・沿岸地域等の周遊観光の促進を支援



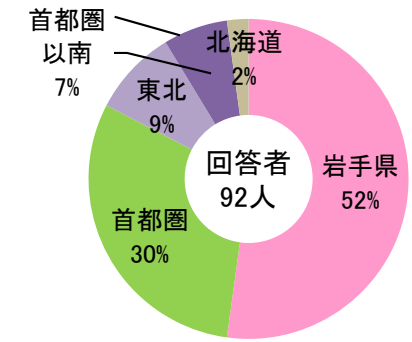
▼橋野高炉跡(釜石市)



▼橋野鉄鉱山の来訪者数



▼橋野鉄鉱山来訪者の居住地



資料:H27.8橋野鉄鉱山アンケート調査

《観光客の声》

◆山道で時間がかかっていたのが時間短縮になり、いろいろな所を見てまわれる。

◆花巻から釜石への道路が便利になった。遠野の部分も早く開通してほしい。

(H27.8 橋野鉄鉱山アンケート調査)

《観光事業者の声》

◆所要時間の大幅減により、釜石・宮古等をめぐるツアーは組みやすくなると思う。

(H27.8 旅行事業者ヒアリング)

▼橋野鉄鉱山へ訪れた観光客の主な立寄り地



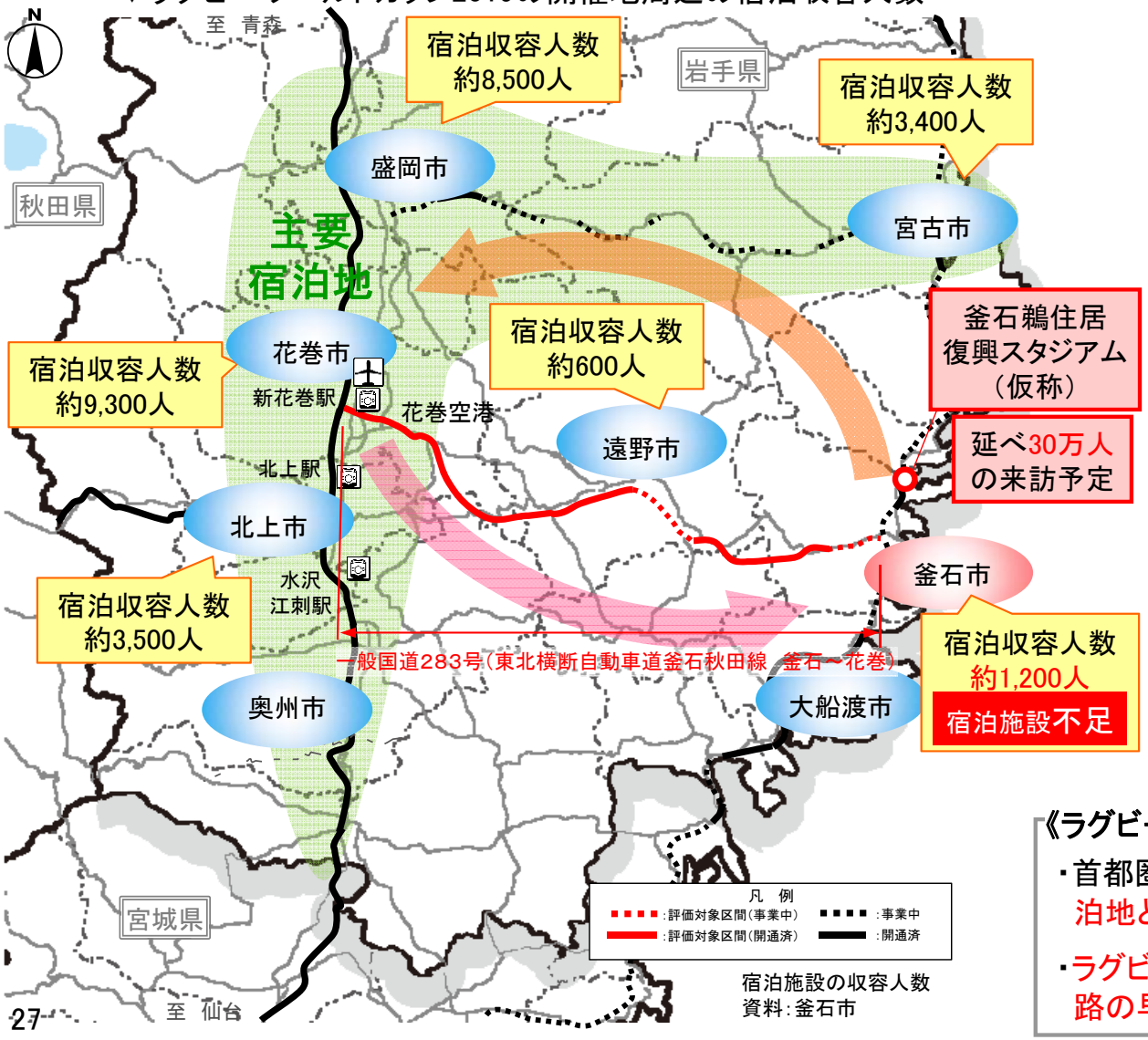
資料:H27.8橋野鉄鉱山アンケート調査

4. 事業の必要性(5)

◆東北横断自動車道釜石秋田線等の道路整備計画も一因となり、釜石市がラグビーワールドカップ2019の試合会場に選定。
◆しかしながら、周辺地域には宿泊できる施設が不足しており、宿泊施設の多い県内陸部等の都市～会場間の移動に課題。

釜石市と内陸部の選手・観客の安定した移動を確保し、円滑な大会運営を支援

▼ラグビーワールドカップ2019の開催地周辺の宿泊収容人数



宿泊施設の収容人数
資料:釜石市

▼ラグビーワールドカップ2019の開催概要

項目	内容
主催	ワールドラグビー(ラグビー協議の国際統括団体)
開催予定時期	2019年9月～10月予定(約7週間)
参加チーム	20チーム(試合形式:総計48試合)
試合会場	日本全国12会場(うち1会場として釜石市が選定)

出典:ラグビーワールドカップ2019ガイドブックより抜粋

ラグビーワールドカップ(RWC)開催の狙い

平成23年、ラグビーを通じた復興支援を行うNPO法人スクラム釜石が結成され、地元ラグビー関係者と共に市長へ誘致を呼びかけた。当初、市では復旧最中でもあり躊躇する案件であったが、先の目標にもなり、地元資源を生かし、青少年の夢と希望ともなることから、復興基本計画の目標にRWC誘致を盛り込んだ。

(H27.7 釜石市ヒアリング結果より)

▼釜石鵜住居復興スタジアム(仮称)



出典:釜石市

▼釜石市開催の概要

- 2014年に開催地立候補
- 2015年3月に開催決定
- スタジアムは、2016年度着工、2017年末完成予定。
- 常設6,000席、仮設10,000席
- 輸送計画:自動車での移動を基本として想定

出典:釜石市

《ラグビーワールドカップ誘致関係者の声》

- 首都圏からの玄関口である花巻空港や新幹線駅、花巻市等の主要宿泊地と釜石市を結ぶ安定したアクセスルートの確立が必要となる。
- ラグビーワールドカップ2019を成功に導くには、復興道路、復興支援道路の早期完成が期待される。

(H27.7 釜石市ヒアリング結果より)

5. コスト縮減の取り組み事例

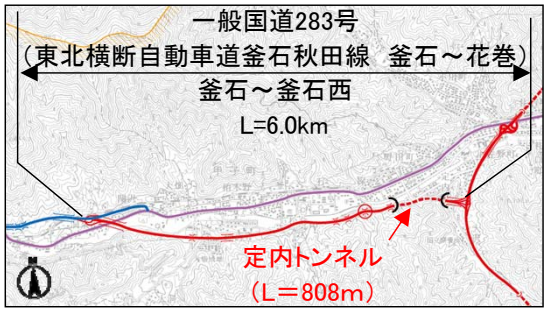
トンネル路側側溝の見直し（－０．１億円）

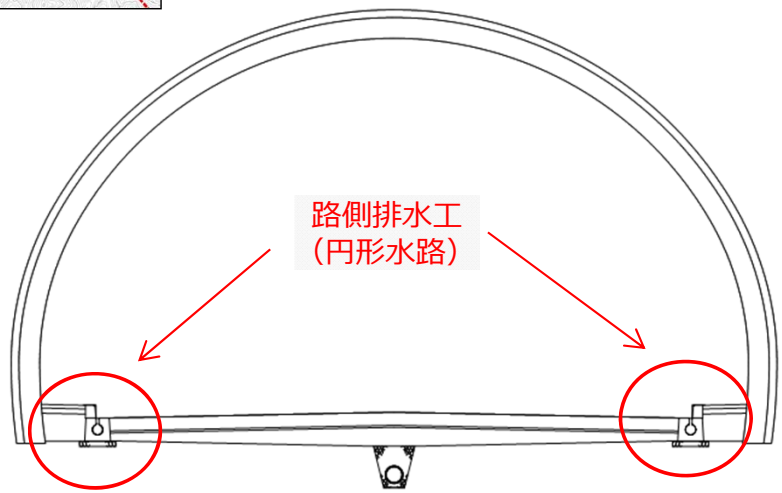
○当初計画時：１．３億円
- トンネル内の路側側溝（円形水路）については、現場打ちによる施工を計画

○見　直　し　：１．２億円
- 路側側溝（円形水路）を新技術の「スリップフォーム工法」を採用

	当初	見直し	変動
トンネル路側側溝の見直し	1.3億円	1.2億円	−0.1億円
合計	1.3億円	1.2億円	−0.1億円

・新技術（スリップフォーム工法）　・・・自走式機械に型枠を取り付け、前進させることにより同一断面の構造物を連続的に構築していくコンクリート舗装を打設する工法
→型枠を設置する必要が無いため、型枠工が不要となり、コスト縮減及び工期短縮が図られる





（定内トンネル　延長８０８ｍ　標準横断図）

当初

・円形水路の現場打ち施工


現場打ち円形水路

見直し

・新技術（スリップフォーム工法）


スリップフォーム工法

6. 事業の投資効果

※本事業は「将来交通需要推計の改善について（中間とりまとめ）」に示された第二段階の改善を前回評価時点で反映している

H28今回

●全体B/C＝2.0　　**●残事業B/C＝4.2**

○計画交通量（H42）　9,000台／日

○純現在価値（ENPV）　867億円　　○純現在価値（ENPV）　633億円

○経済的内部収益率（EIRR）　9.0%　　○経済的内部収益率（EIRR）　24.2%

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	864	864	864	878	850	858	871
事業費（億円）	704	704	704	718	690	704	705
維持修繕費（億円）	160	160	160	160	160	154	166
便益B（現在価値）	1,731	1,738	1,607	1,731	1,731	1,649	1,812
走行時間短縮便益（億円）	1,554	1,570	1,451	1,554	1,554	1,480	1,626
走行経費減少便益（億円）	88	78	67	88	88	84	92
交通事故減少便益（億円）	89	89	89	89	89	85	94
費用便益比　B/C	**2.0**	**2.0**	**1.9**	**2.0**	**2.0**	**1.9**	**2.1**

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	197	197	197	211	183	195	200
事業費（億円）	141	141	141	155	127	141	142
維持修繕費（億円）	56	56	56	56	56	54	58
便益B（現在価値）	830	852	811	830	830	791	869
走行時間短縮便益（億円）	715	734	698	715	715	681	748
走行経費減少便益（億円）	67	69	65	67	67	64	70
交通事故減少便益（億円）	48	48	48	48	48	46	51
費用便益比　B/C	**4.2**	**4.3**	**4.1**	**3.9**	**4.5**	**4.1**	**4.3**

※基準年（平成28年度）における現在価値換算した金額

H27前回

●全体B/C＝2.1　　**●残事業B/C＝2.8**

○計画交通量（H42）　9,000台／日

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（事業の進捗状況）

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

・東日本大震災時には、内陸部から被災地への支援物資輸送等、重要な役割を果たし必要性が再確認された

・平成２４年１１月２５日に宮守～東和間が開通

・平成２７年１２月５日に遠野～宮守間が開通

8. 事業の進捗の見込みの視点

○釜石ＪＣＴ～釜石西ＩＣ間のＬ＝6.0km、遠野住田ＩＣ～遠野ＩＣ間のＬ＝11.0ｋｍについては、 平成３０年度開通予定

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○トンネルの路側排水溝の工法の見直し等によりコスト縮減を図った

10. 地方公共団体等の意見

○岩手県知事の意見

国の対応方針（原案）については、異議ありません。

一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと考えております。

以下の団体等から、「東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻の整備促進について」要望あり

○４団体

（・東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会、・東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会、・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議、・釜石港湾振興協議会）

11. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）　岩手県沿岸部と内陸部を結ぶ主要幹線道路としての機能強化により、救急搬送の速達性・安定性向上や地域産業の振興等のため、早期整備の必要性が高い

３．宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡）

1. 事業の目的と概要　一般国道106号　宮古盛岡横断道路　（宮古～盛岡）

社会情勢の変化等
（再評価実施後１年経過）

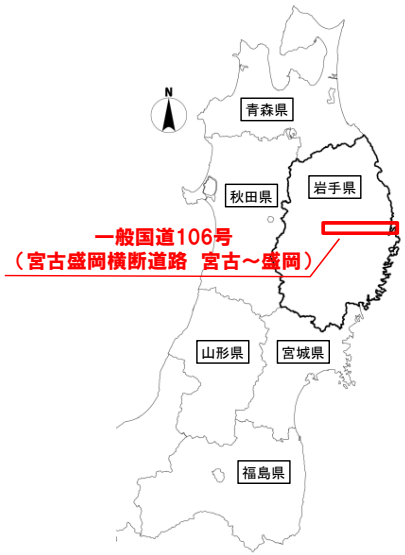
○事業概要

一般国道106号（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）は、交通隘路区間の解消、三次医療施設へのアクセス性向上、沿岸地域の産業・経済の復興支援等を目的とした、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る約66kmの地域高規格道路である。
当該区間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「復興支援道路」に位置づけられている。

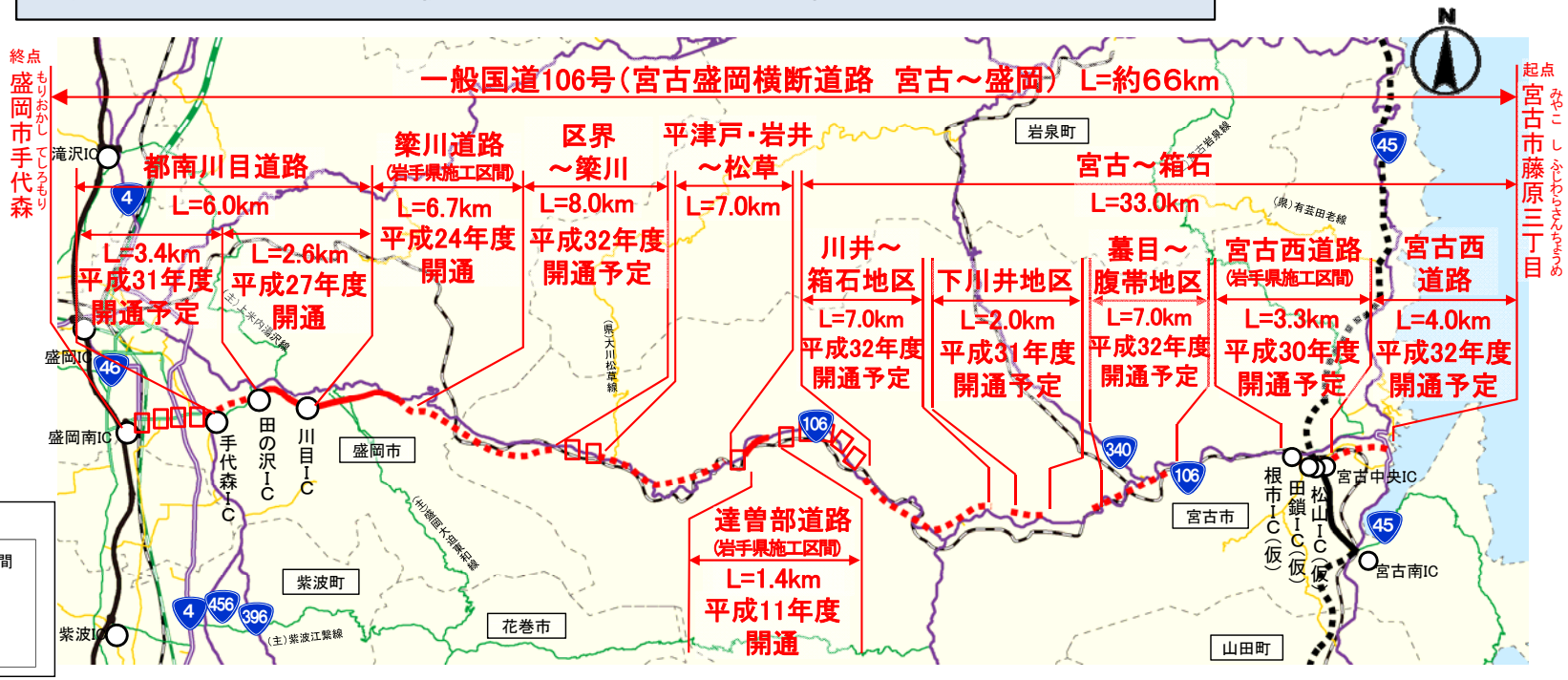
○計画概要

起終点　：宮古市藤原三丁目（みやこしふじわらさんちょうめ）～盛岡市手代森（もりおかしてしろもり）
延長（開通済）　：　約66km　（10．7km）※事業中及び開通済み延長
幅員　：　13．5m及び12．0m
道路規格　：　第1種第3級、第3種第1級及び
第3種第2級

事業化　：　平成　6年度（達曽部道路）
平成　8年度（簗川道路）
平成　9年度（都南川目道路）
平成23年度（宮古～箱石）
平成23年度（平津戸・岩井～松草）
平成23年度（区界～簗川）



一般国道106号（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）　全体位置図



凡　例
■：開通済
■■■：事業中
□□□：現道活用区間

その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格道路
：一般国道
：主要地方道
：一般県道

1-①.　事業の目的と概要　一般国道106号　宮古盛岡横断道路（宮古～箱石）

宮古～箱石

○事業の目的

・宮古～箱石は、復興支援道路に位置づけられる
　宮古盛岡横断道路の一部を形成
・線形不良による交通隘路区間の解消
・三次医療施設へのアクセス向上
・沿岸地域の産業・経済の復興を支援

○計画概要

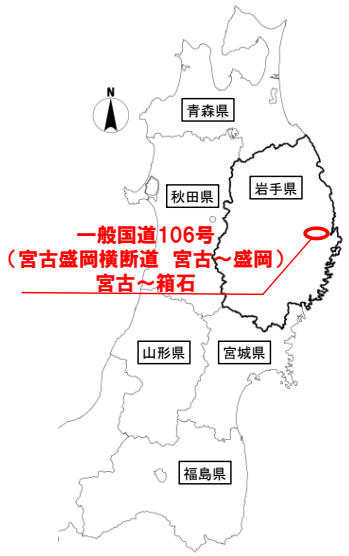
起終点　　：自：宮古市藤原三丁目（みやこしふじわらさんちょうめ）
　　至：宮古市箱石第5地割（みやこしはこいしだいちわり）
延長（開通済）：　33．0km　（開通区間なし）
幅員　　：　13．5m及び12．0m
道路規格　　：　第1種第3級及び第3種第2級
設計速度　　：　80km/h及び60km/h
事業化　　：　平成23年度（宮古西道路(県施工区間)平成15年度）
用地着手　　：　平成24年度（宮古西道路(県施工区間)平成16年度）
工事着手　　：　平成25年度（宮古西道路(県施工区間)平成19年度）

事業費・進捗率

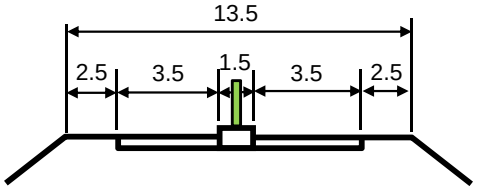
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	1，080億円（27億円）	475億円（23億円）	44%（85%）	1，080億円（27億円）

※H28補正予算投入時点

位置図

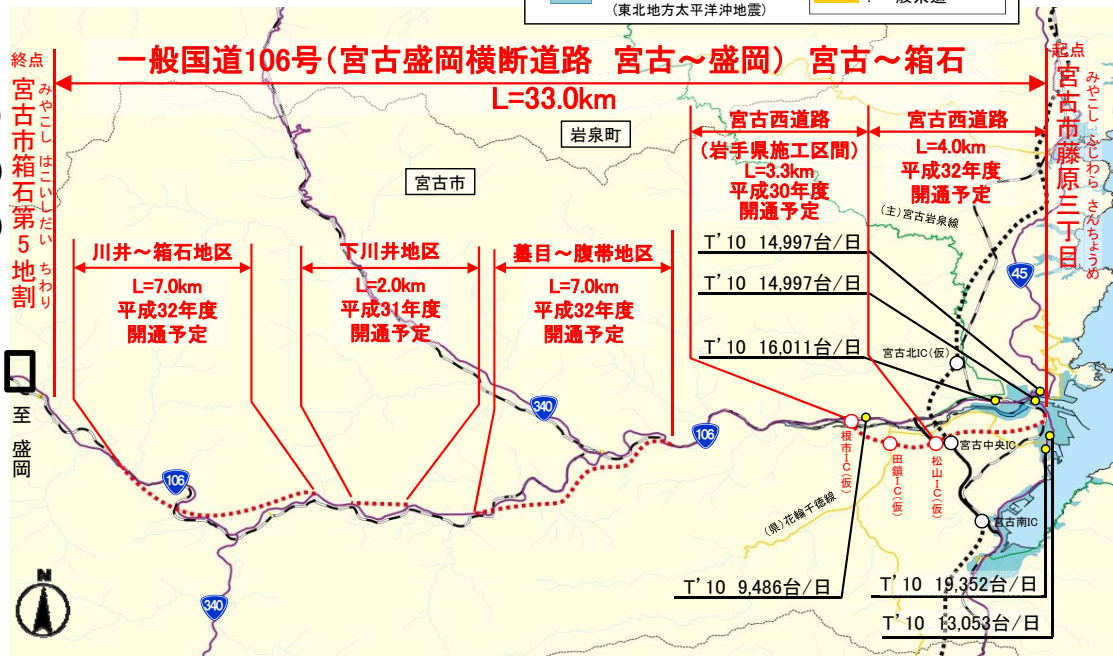


標準横断図



［単位：m］

平面図



1-②. 事業の目的と概要　一般国道106号　宮古盛岡横断道路　（平津戸・岩井～松草）

平津戸・岩井～松草

○事業の目的

・平津戸・岩井～松草は、復興支援道路に位置づけられる宮古盛岡横断道路の一部を形成
・線形不良による交通隘路区間の解消
・三次医療施設へのアクセス向上
・沿岸地域の産業・経済の復興を支援

○計画概要

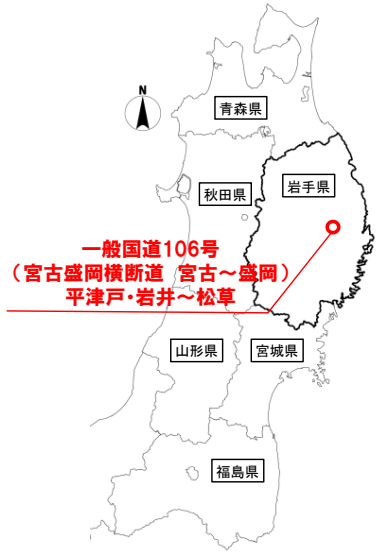
起終点　：自：宮古市平津戸（みやこしひらつと）
　　至：宮古市区界第4地割（みやこしくざかいだいちわり）
延長（開通済）：　7．0km　（開通区間なし）
幅員　：　13．5m及び12．0m
道路規格　：　第1種第3級及び第3種第2級
設計速度　：　80km/h及び60km/h
事業化　：　平成23年度
用地着手　：　平成24年度
工事着手　：　平成26年度

事業費・進捗率

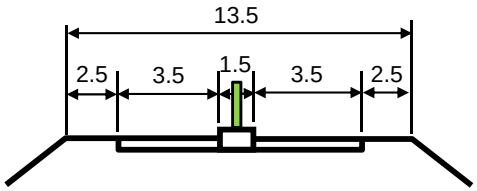
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	387億円（3億円）	237億円（3億円）	61%（100%）	310億円（3億円）

※H28補正予算投入時点

位置図

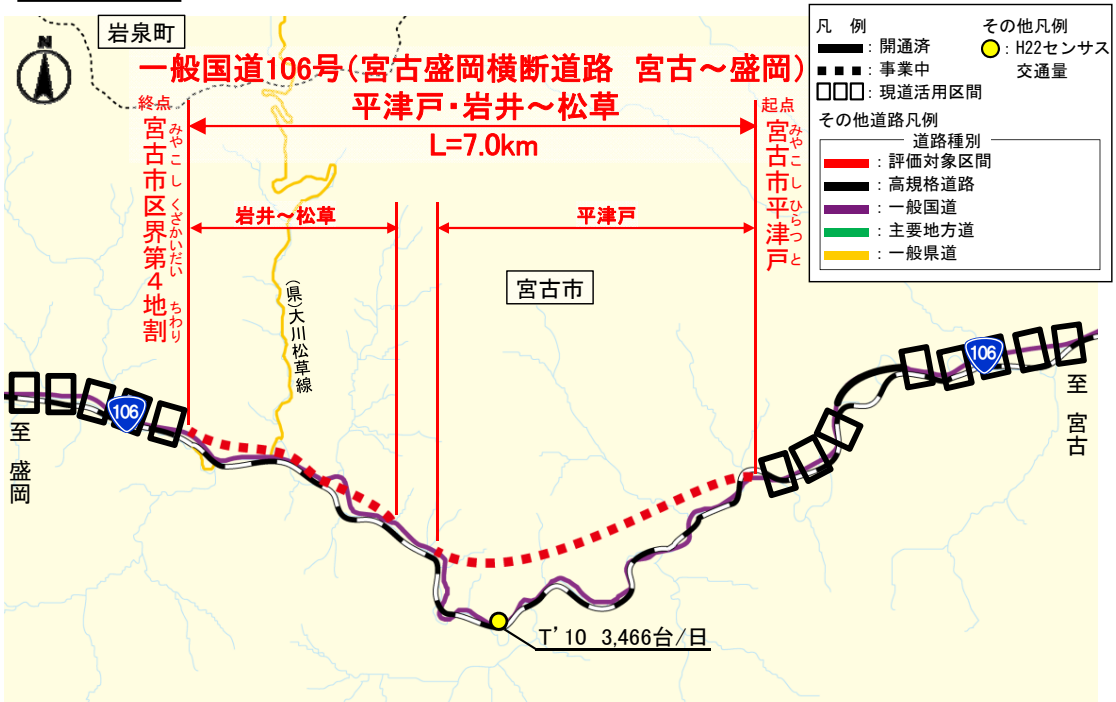


標準横断図



［単位：m］

平面図



1-③. 事業の目的と概要　一般国道106号　宮古盛岡横断道路　（区界～簗川）

区界～簗川

○事業の目的

・区界～簗川は、復興支援道路に位置づけられる
　宮古盛岡横断道路の一部を形成
・線形不良による交通隘路区間の解消
・三次医療施設へのアクセス向上
・沿岸地域の産業・経済の復興を支援

○計画概要

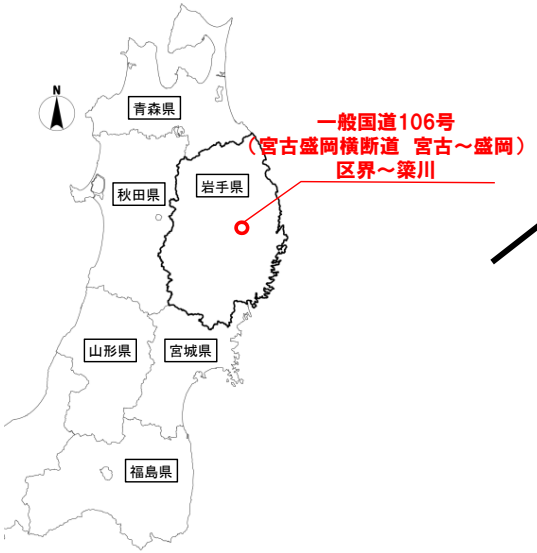
起終点　　：自：宮古市区界第1地割（みやこしくざかいだいちわり）
　　至：盛岡市簗川第6地割（もりおかしやながわだいちわり）
延長（開通済）　：　8.0km　（開通区間なし）
幅員　　：　13．5m
道路規格　　：　第1種第3級
設計速度　　：　80km/h
事業化　　：　平成23年度
用地着手　　：　平成24年度
工事着手　　：　平成26年度

事業費・進捗率

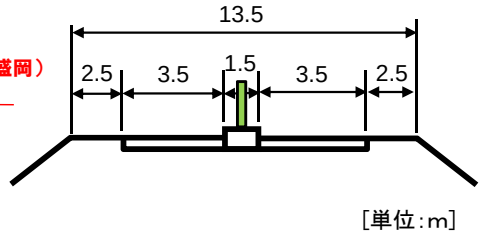
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	463億円（5億円）	287億円（5億円）	62%（100%）	370億円（5億円）

※H28補正予算投入時点

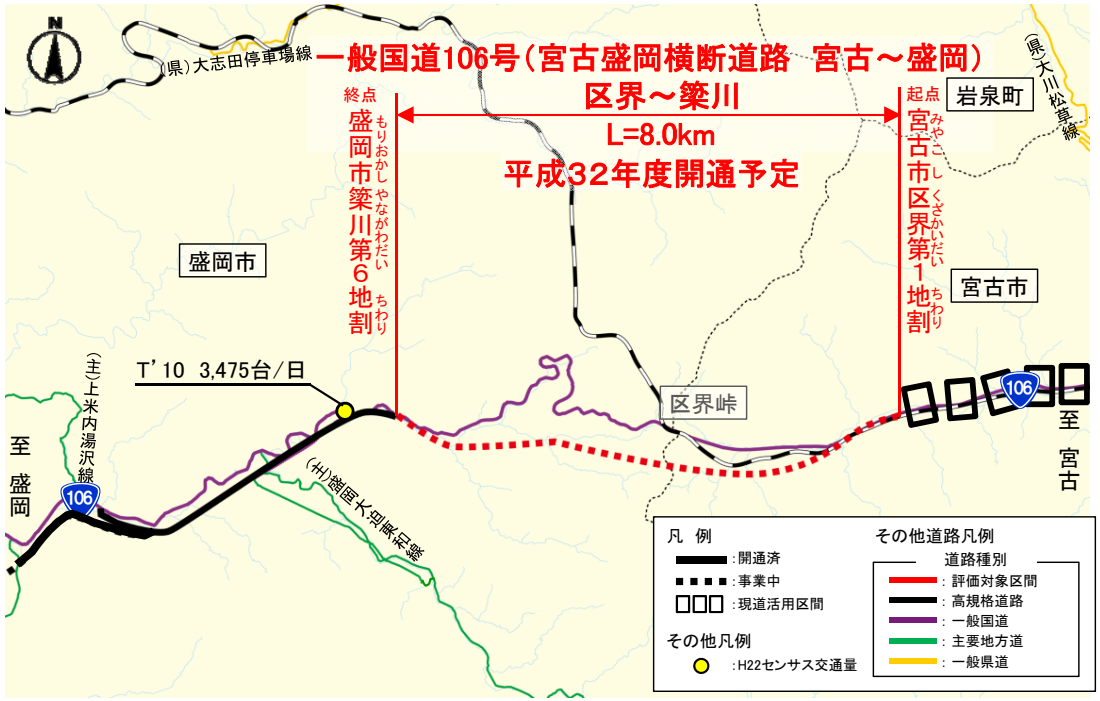
位置図



標準横断図



平面図



1-④.　事業の目的と概要　一般国道106号　宮古盛岡横断道路（都南川目道路）

都南川目道路

○事業の目的

・都南川目道路は、復興支援道路に位置づけられる宮古盛岡横断道路の一部を形成
・線形不良による交通隘路区間の解消
・三次医療施設へのアクセス向上
・沿岸地域の産業・経済の復興を支援

○計画概要

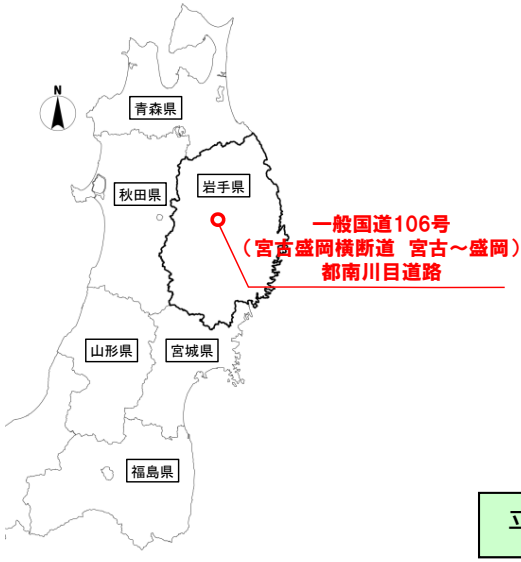
起終点　：自：盛岡市川目第5地割（もりおかしかわめだいちわり）
　　至：盛岡市手代森（もりおかしてしろもり）
延長（開通済）：　6．0km　（2．6km）
幅員　：　13．5m
道路規格　：　第1種第3級
設計速度　：　80km/h
事業化　：　平成9年度
都市計画決定　：　平成13年度
用地着手　：　平成15年度
工事着手　：　平成18年度

事業費・進捗率

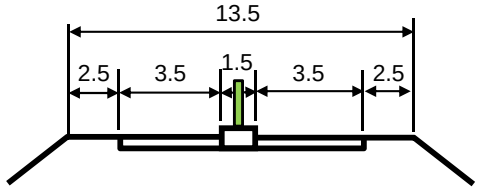
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額※（うち用地費）	全体進捗率※（用地費）	H27再評価（用地費）
完成	318億円（16億円）	235億円（15億円）	74%（94%）	279億円（16億円）

※H28補正予算投入時点

位置図

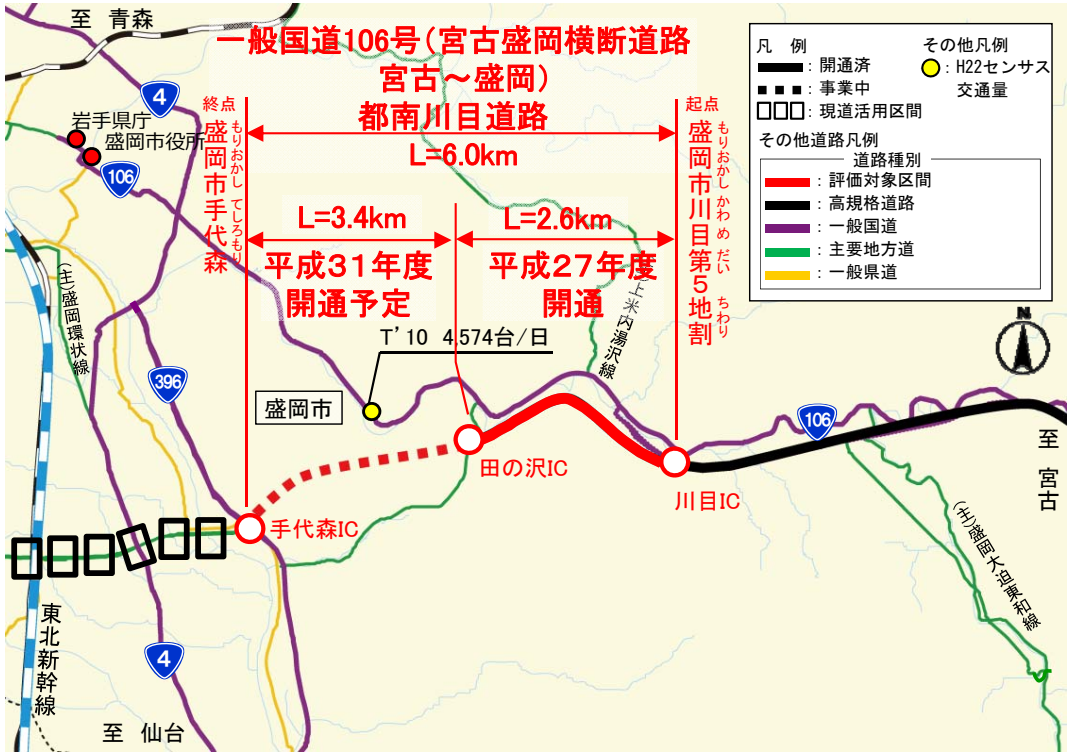


標準横断図



［単位：m］

平面図



2－①.　事業の進捗状況　一般国道106号　宮古盛岡横断道路（宮古～箱石）

宮古～箱石

位置図



④ 腹帯第3トンネル(仮)



③ 腹帯橋(仮)



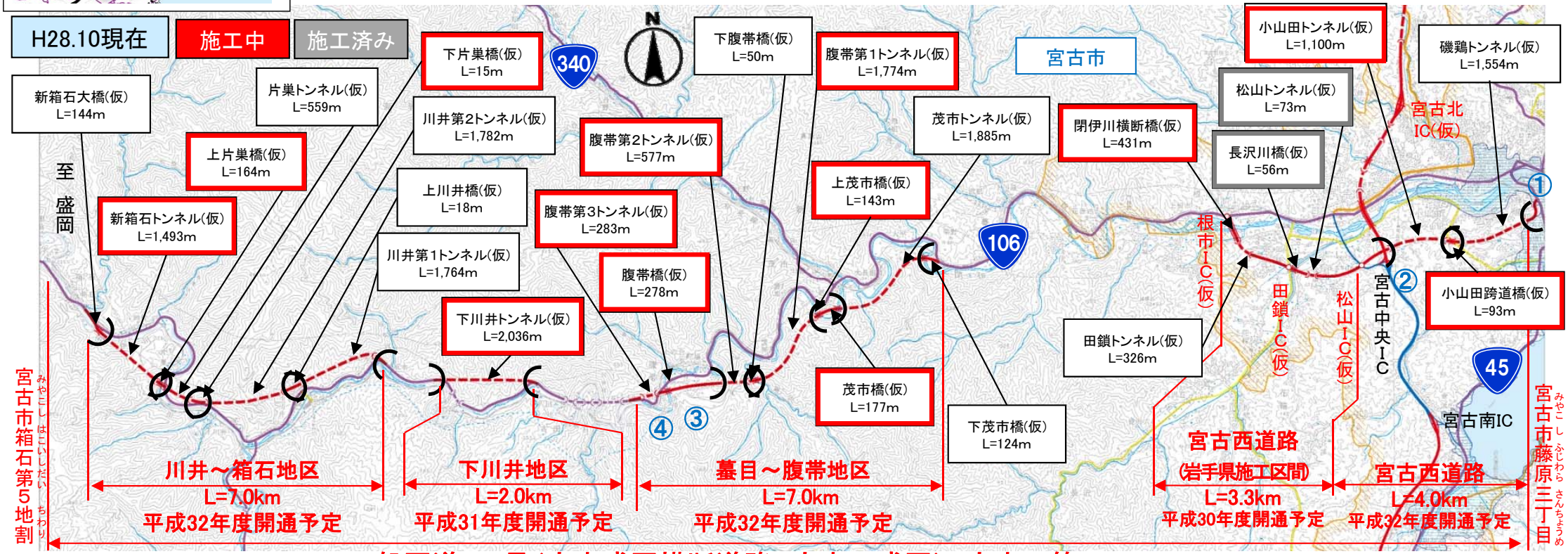
② 小山田トンネル(仮)



① 磯鶏石崎地区



H28.10現在　施工中　施工済み



一般国道106号（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）　宮古～箱石　L=33.0km

2－②.　事業の進捗状況　一般国道106号　宮古盛岡横断道路　（平津戸・岩井～松草）

平津戸・岩井～松草

位置図



③松草トンネル(仮)盛岡側坑口付近

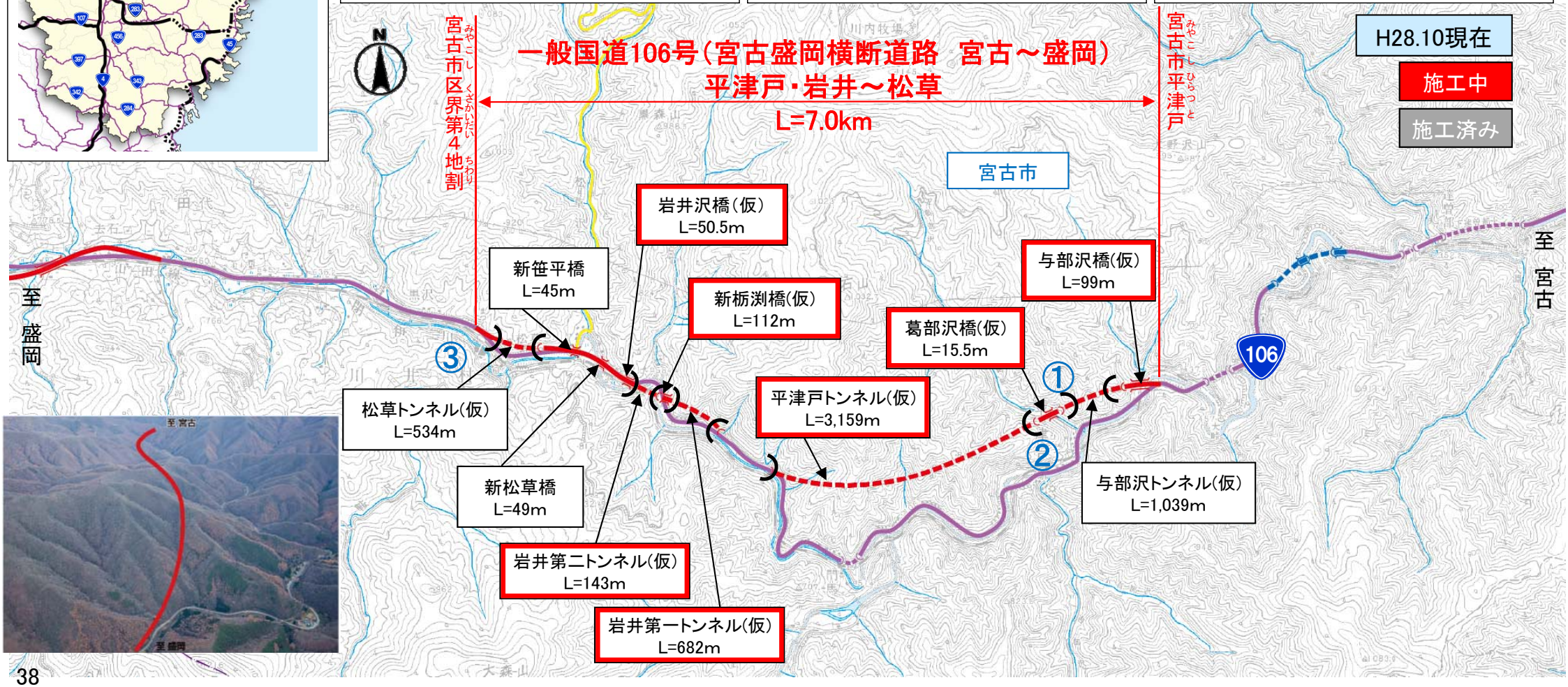


②平津戸トンネル(仮)宮古側坑口付近



①与部沢トンネル(仮)盛岡側坑口付近





2－③.　事業の進捗状況　一般国道106号　宮古盛岡横断道路　（区界～簗川）

区界～簗川

位置図



③簗川トンネル(仮)盛岡側坑口付近



②新区界トンネル(仮)盛岡側坑口



①新区界トンネル(仮)宮古側坑口





盛岡市簗川第６地割（もりおかしやながわだいちわり）

一般国道106号（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）　区界～簗川

L=8.0km

H32年度開通予定

宮古市区界第１地割（みやこしくざかいだいちわり）

盛岡市

宮古市

至盛岡

至宮古

106

③

②

①

簗川トンネル（仮）
L=1,576m

新区界トンネル（仮）
L=4,998m

去石跨線橋(仮)
L=207m

N

H28.10現在

施工中

施工済み

2－④.　事業の進捗状況　一般国道106号　宮古盛岡横断道路（都南川目道路）

都南川目道路

位置図



③手代森トンネル盛岡側坑口



②田の沢IC付近



①新川目トンネル宮古側坑口



至　青森

一般国道106号（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）

都南川目道路

L=6.0km

盛岡市手代森（もりおかしてしろもり）

盛岡市川目第5地割（もりおかしかわめだいちわり）

L=3.4km

平成31年度開通予定

L=2.6km

平成27年度開通

H28.10現在

施工中

施工済み

N

106

46

396

4

盛岡市

盛岡南IC

手代森IC

田の沢IC

川目IC

①

②

③

新川目トンネル
L=757m

手代森トンネル（仮）
L=2,625m

至　宮古

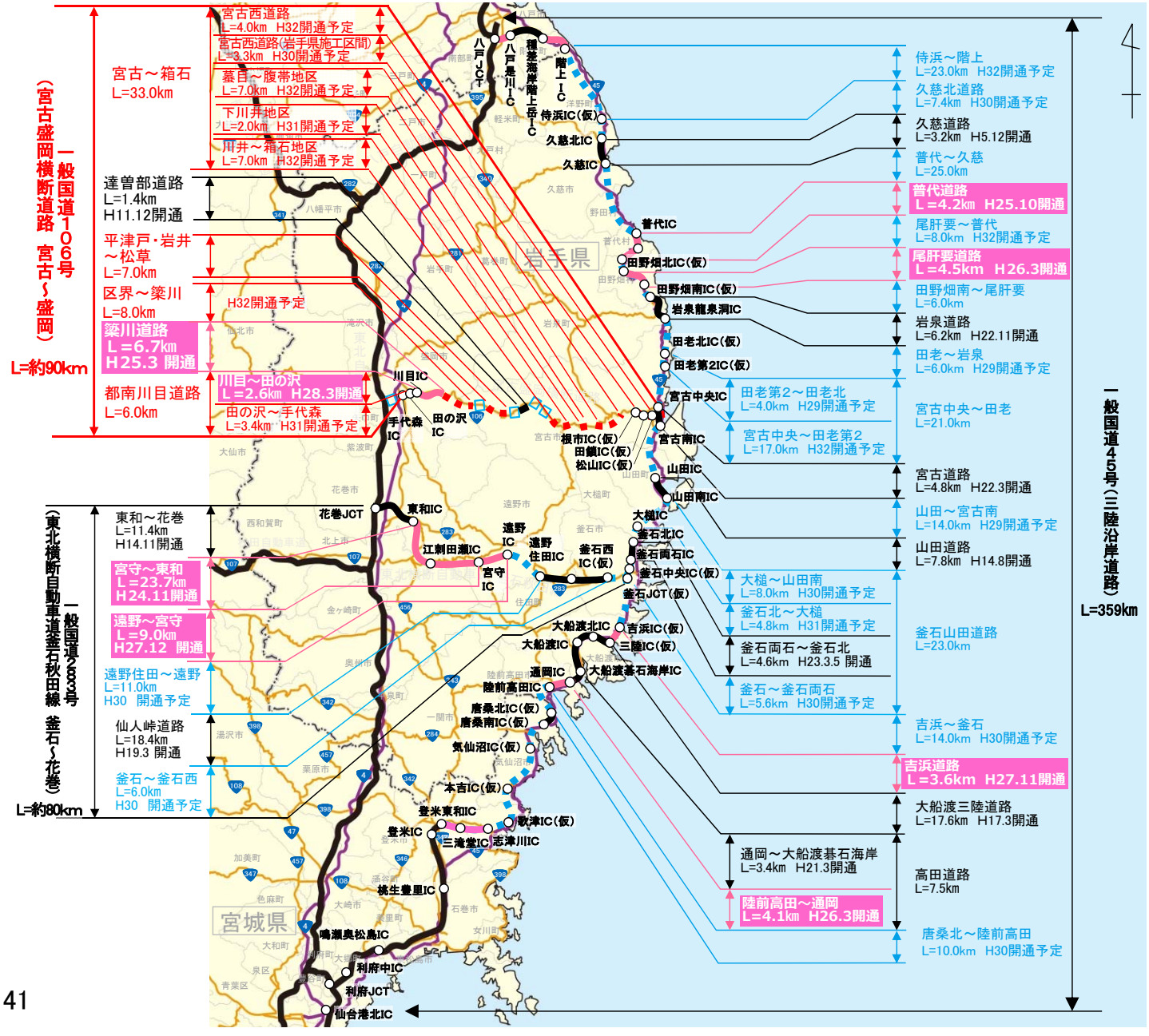
至　仙台

至　遠野



3.　前回評価時からの周辺環境等の変化

◆平成27年の再評価後、当該事業区間では都南川目道路(川目～田の沢)(平成28年3月)が開通した。



▼前回評価後に開通した宮古盛岡横断道路

・都南川目道路（川目IC～田の沢IC）	L=2.6km	（H28.3開通）

▼整備進捗状況
一般国道106号
（宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡）

区分	H27再評価時（km）	H28年10月現在（km）
計画延長	90	90
開通済	8（9%）	11（12%）
事業中	57（64%）	55（61%）

※( )内は計画延長に対する割合

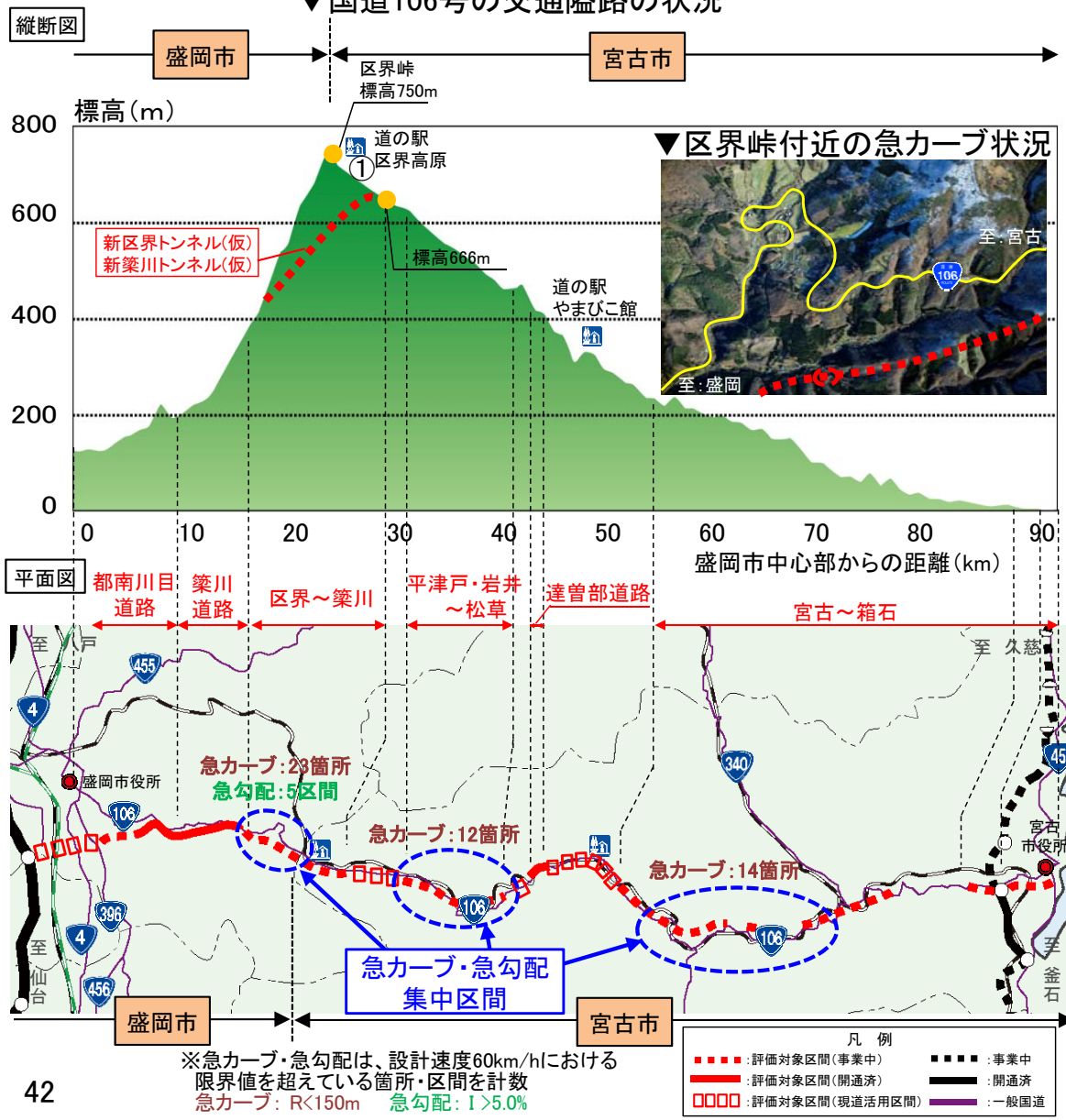
凡　例

- 評価対象区間
- 開通済
- 東日本大震災以降開通区間
- 事業中
- 現道活用区間

4.　事業の必要性（1）

◆国道106号は岩手県の県都盛岡市と沿岸部の宮古市を結ぶ唯一の幹線道路。
◆急カーブや急勾配箇所の交通隘路が多く、さらに冬期には凍結や降雪、視程障害の発生により厳しい道路状況になる。
◆冬期には正面衝突、車両単独といった重大事故に繋がりやすい事故の発生割合が高くなっている。

▼国道106号の交通隘路の状況

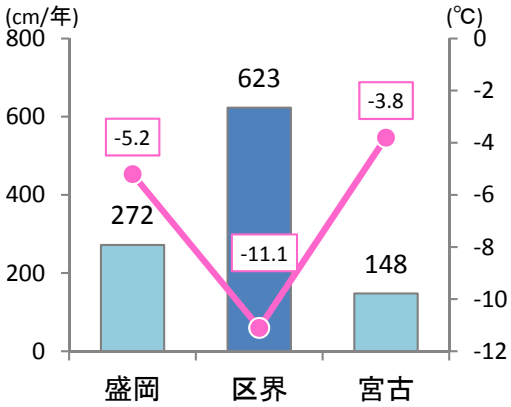


※急カーブ・急勾配は、設計速度60km/hにおける
限界値を超えている箇所・区間を計数
急カーブ：R<150m　　急勾配：I >5.0%

▼区界峠付近の急カーブ状況

交通の難所の回避と冬期の安全性向上に期待

▼年間降雪量と2月の最低気温

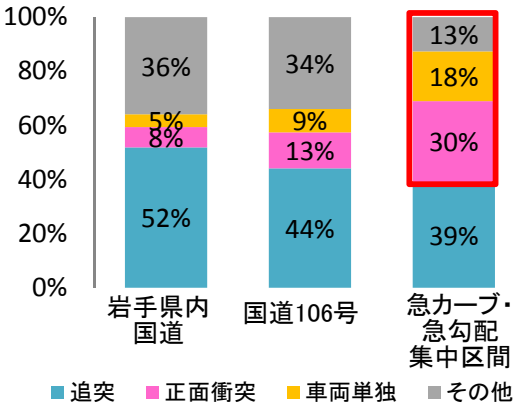


資料：気象庁（年・月ごとの平年値）

【写真①　冬期の視程障害の状況】



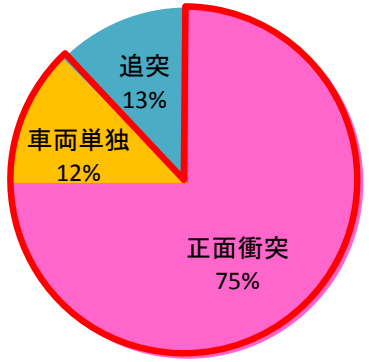
▼国道106号の冬期事故類型



資料：H17-H26イタルダデータ

正面衝突・車両単独の事故割合が多い

▼急カーブ・急勾配集中区間における冬期重大事故の事故類型



※重大事故：重傷事故及び死亡事故を指す
資料：H17-H26イタルダデータ

重大事故の約9割が正面衝突・車両単独事故

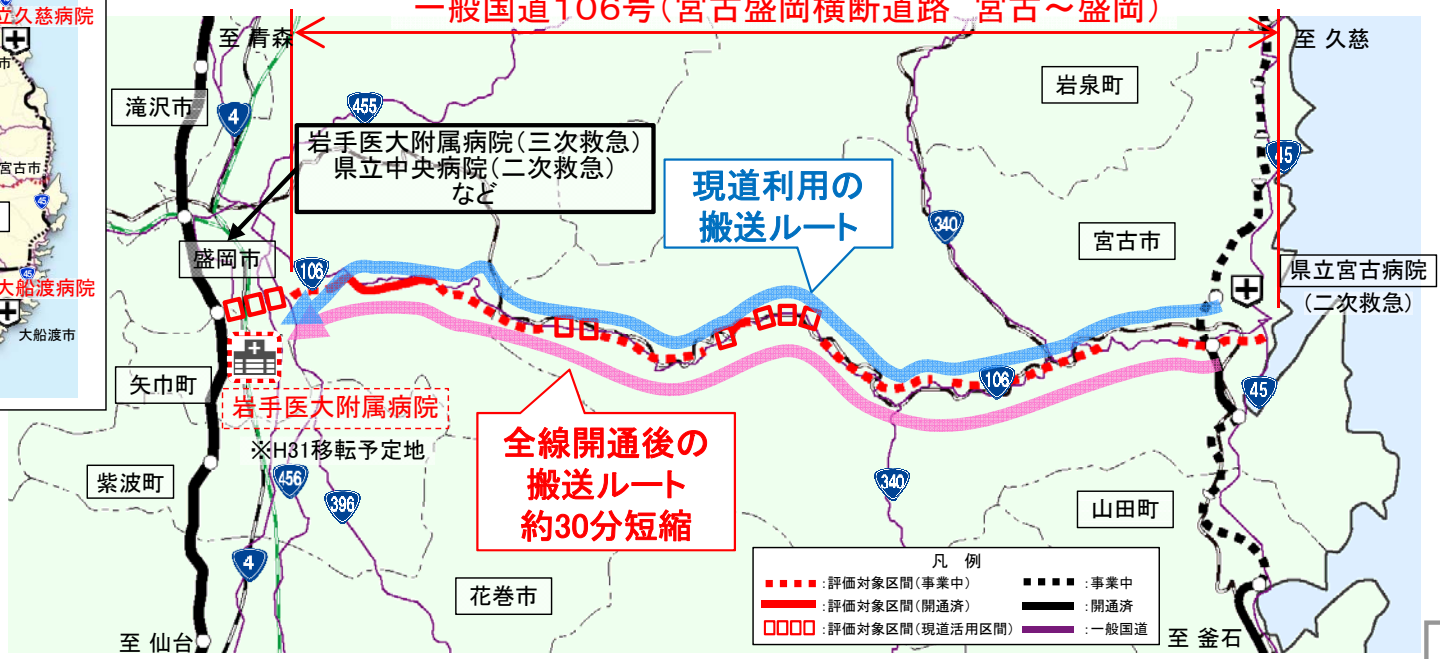
4. 事業の必要性(2)

◆岩手県内には三次救急医療施設が3箇所存在し、宮古地域の最寄は岩手医科大学附属病院(盛岡市)である。
◆宮古地域の重篤患者は盛岡市の病院へ搬送しているが、所要時間が約2時間と長くかかる。
◆岩手県では平成24年からドクターヘリが運用されているが、夜間・悪天候時には出動不可能になるため、陸路搬送が重要。

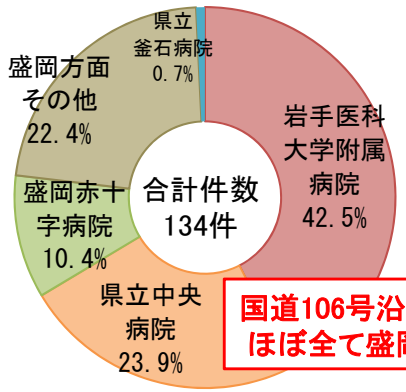
迅速かつ安定的な救急搬送を実現し、安全・安心な住民生活に寄与

▼岩手県内の
三次救急医療施設





▼宮古市内国道106号沿線地域の
宮古地区外への搬送状況(H27)

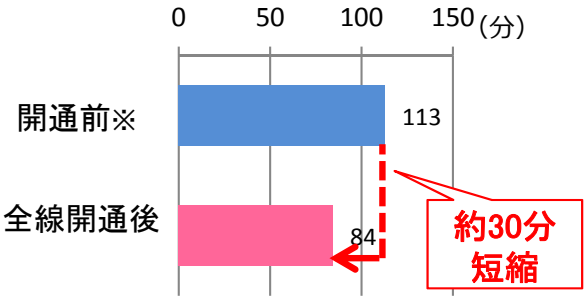


国道106号沿線地域ではほぼ全て盛岡市へ搬送

※国道106号沿線地域
宮古消防署・新里分署・川井分署

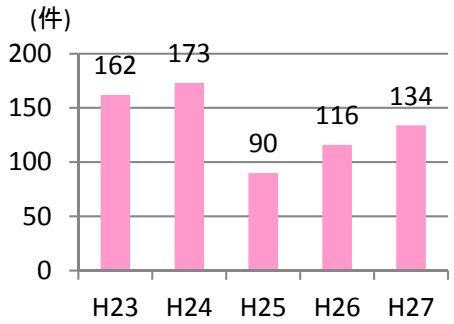
資料:宮古地区広域行政組合
消防本部搬送実績

▼ 宮古市役所から岩手医大附属病院までの所要時間の変化



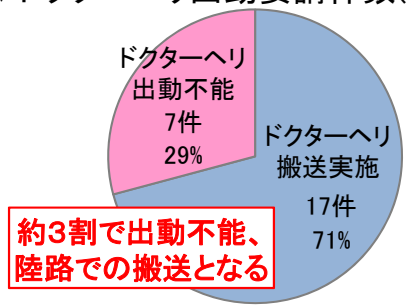
H22センサス非混雑時旅行速度
岩手医大附属病院はH31移転予定地として算出
※開通前:簗川道路、都南川目道路(川目IC～田の沢IC)供用

▼宮古地区から盛岡市内の病院への搬送件数推移



※陸路(救急車)での搬送件数

▼ドクターヘリ出動要請件数(H26)



約3割で出動不能、陸路での搬送となる

※宮古地区外への搬送件数
※「出動不能」は、ドクターヘリの出動要請をしたものの、悪天候・日没等の理由により出動できなかったケース

資料:宮古地区広域行政組合消防本部搬送実績

《宮古市の救急隊の声》

◆宮古から盛岡までどんなに急いでも2時間はかかってしまう。
◆国道106号の往復時間が長いことで、通常業務の火災対応ができず、非番や休日の隊員に出てきてもらっている。
◆ドクターヘリは矢巾町内のヘリポートを拠点としているが、夜間・悪天候時は使用できない。北上山地が難所で、低い雲が発生し飛べないことがよくあるため、陸路での搬送が主である。

(H26.11 消防署ヒアリング)

4. 事業の必要性(3)

◆宮古市は岩手県内の漁獲量の約2割を占めており、漁業が主要な産業の一つとなっている。
◆宮古市はサケ漁が盛んであり、漁獲量は東北1位。
◆宮古市魚市場で取り扱われるサケは、鮮魚としての出荷の多くが国道106号を利用して盛岡市以南の市場などへ輸送される。
◆鮮度の保持や出荷先の拡大のためには、宮古市から盛岡市への輸送時間の短縮が求められる。

輸送時間の短縮など物流効率化の促進により、沿岸地域の主要産業の早期復興を支援

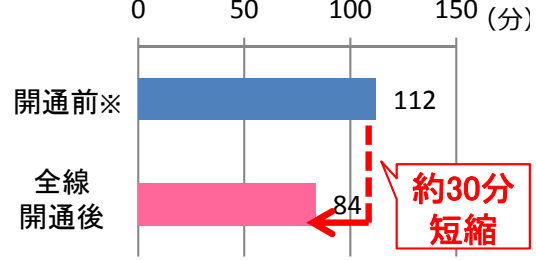
▼宮古市から盛岡市への水産物の出荷ルート



▼宮古市魚市場の状況



▼宮古市から盛岡市までの所要時間



H22センサス非混雑時旅行速度
(宮古市魚市場～盛岡南ICの間で算出)
※開通前:簗川道路、都南川目道路(川目IC～田の沢IC)供用

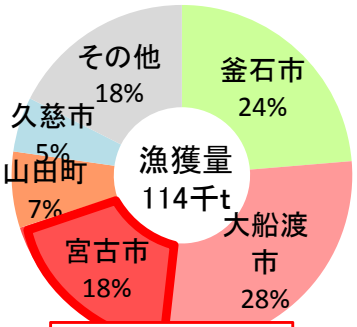
▼大型車の国道106号の通行状況



《魚市場関係者の声》

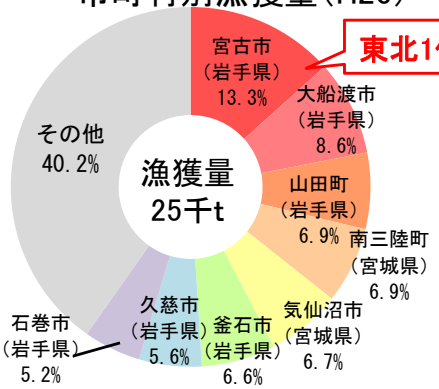
◆市場で取り扱う秋サケは全て宮古で水揚げされたものであり、市外へは盛岡市方面へ輸送されている。
(H27.2 事業者ヒアリング)

▼岩手県内の市町村別漁獲量(H26)



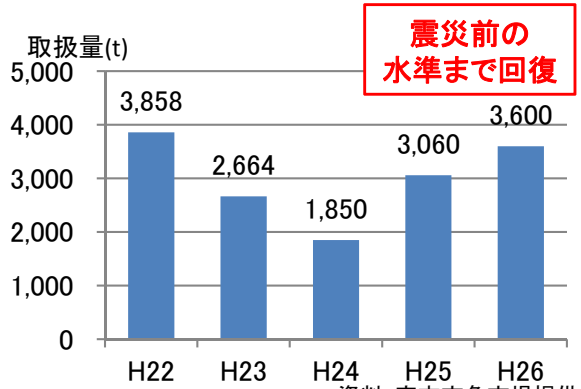
県内の漁獲量の約2割

▼東北地方のさけ類の市町村別漁獲量(H26)



資料:H26海面漁業生産統計調査(魚種別漁獲量)

▼宮古市魚市場における秋サケの取扱量



震災前の水準まで回復

資料:宮古市魚市場提供

《水産輸送事業者の声》

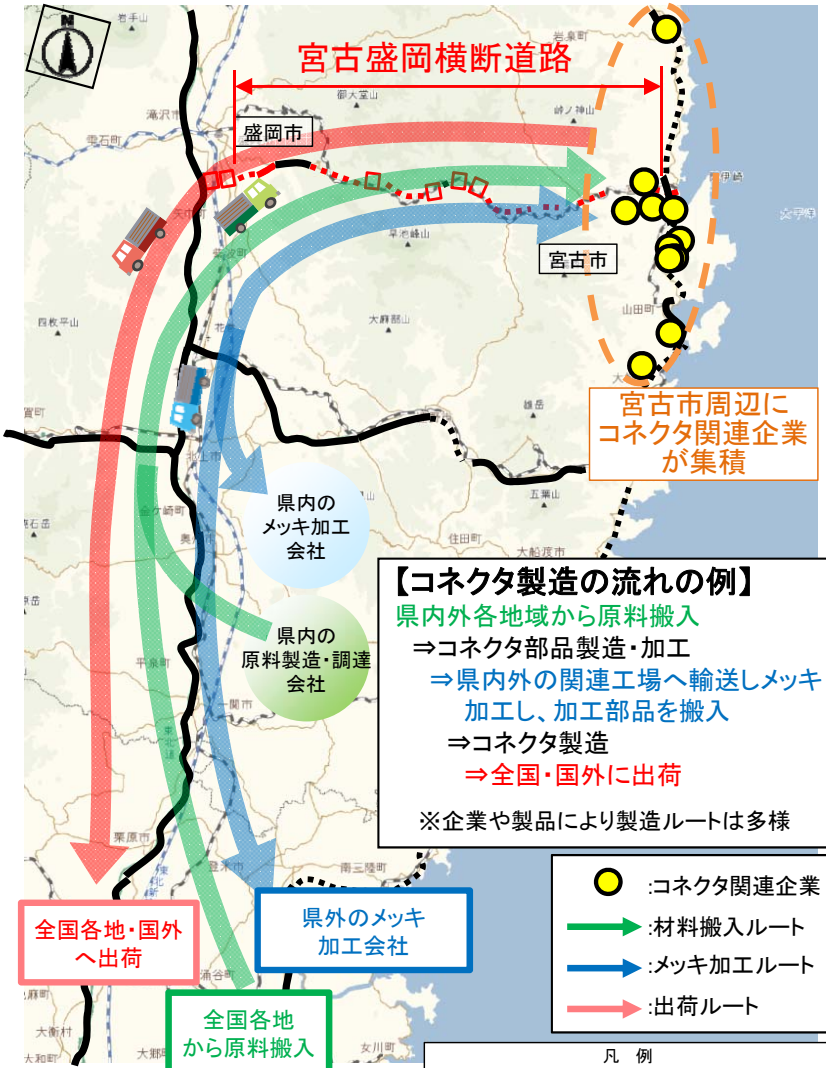
◆秋サケは鮮魚として盛岡、仙台、名古屋、大阪などへ輸送している。国道106号通過に約2時間かかるため、出荷先に間に合わせるために午後の競りの前に出発しなければならない。

◆輸送時間が短縮されれば、より鮮度が高い状態で届けられるため、より高値で買ってもらえ売上拡大に繋がるほか、販路の拡大が期待できる。
(H27.2 事業者ヒアリング)

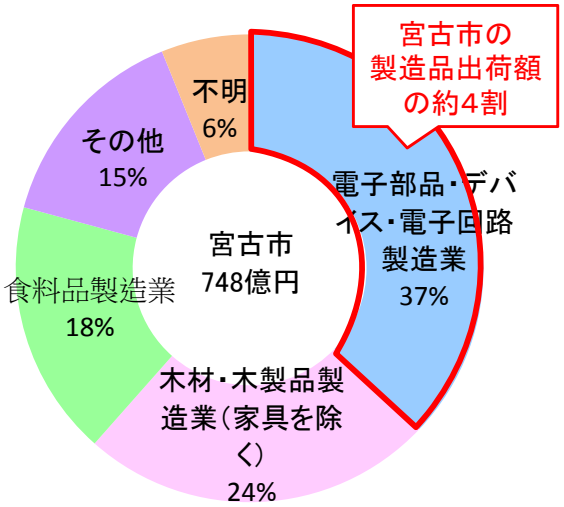
4. 事業の必要性（4）

◆宮古市はコネクタ製造に関わる企業が集積しており、製造品出荷額のうち電子部品・デバイス・電子回路が約4割。
◆コネクタの製造の過程においては原料や部品の搬出入、製品の出荷の際に、岩手県内外との広域な輸送が必要となる。
◆しかしながら、輸送時の揺れによる荷傷み、所要時間が長くかかることにより生産効率が低いことが課題。

▼コネクタ製造に関わる主な搬入・搬出ルート



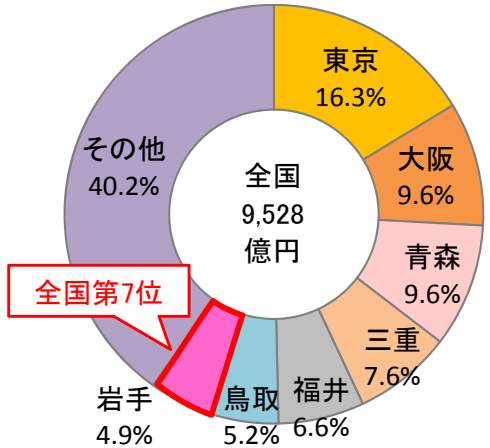
▼宮古市の製造品出荷額の内訳



資料：H26工業統計表「市区町村編」

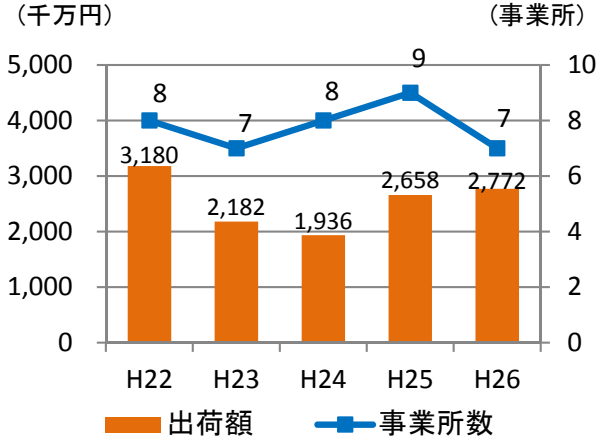
速達性・安定性の向上により、生産効率が向上、地域産業・経済の復興を支援

▼全国のコネクタ・スイッチ・リレー製造品出荷額



資料：H26工業統計表「産業細分類別統計表」

▼宮古市の製造品出荷額と事業所数の推移（電子部品・デバイス・電子回路製造業）



資料：工業統計表「市区町村編」

《コネクタ製造企業の声》

◆コネクタ端子は振動による衝撃に弱い。運送中のトラブルでの荷傷みが頻繁に発生（年に10回以上、ひと月に何回も発生ということもある）している。
◆運送業者は揺れや傷などに気を遣っていると思うが、道路の整備によりだいぶ楽になるであろう。
◆東京へ高速道路がつながることで関東方面との時間が短縮され新たな事業の拡大が期待される。
◆時間短縮により翌日配達可能な範囲が広がれば、リードタイムが短くなることで在庫を少なくでき、利益拡大につながる

（H27.9企業ヒアリング結果）

4.　事業の必要性（5）

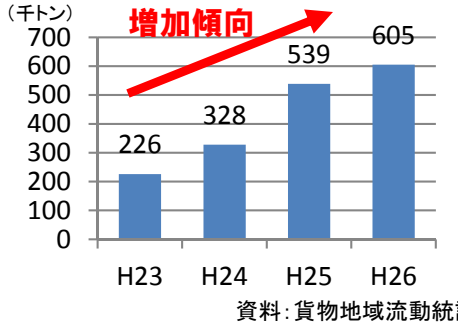
◆岩手県と北海道との間の海運貨物輸送量は近年増加傾向にある。
◆岩手県内各地・仙台・首都圏への今後のアクセス性向上が一因となり、宮古～室蘭間にフェリー航路の新設が正式決定。
◆岩手県と北海道間での観光需要増に対する期待が高まっている。

新たな交流・物流ルートが形成されることで、
地域の観光振興、産業・経済の復興を支援

▼本州～北海道間の海洋物流ルート



▼岩手県～北海道間の海運貨物輸送量



資料：貨物地域流動統計

▼貨物車のカーフェリーからの下船



【航路検討概要】（川崎近海汽船株式会社プレリリースより）

●航路　　宮古～室蘭（326km）
●開設　　2018年6月（予定）
●選定理由
①**復興道路等の早期開通により県内各地や仙台圏、首都圏へのアクセスが大幅に向上**
②トラックドライバーが必要とする休息時間8時間が確保できる最適な航路
③両港とも近隣の観光資源が豊富で旅客需要に期待
④宮古市、室蘭市などの自治体がフェリー航路の誘致に積極的であり、トラック事業者等からの期待も大きい

《宮古市長の声》

◆カーフェリー航路の開設、復興道路等の整備により交流圏が広がり、復興に弾みがつくものと期待。
（宮古市プレスリリースより抜粋）

《フェリー事業者の声》

◆宮古～室蘭航路では、本州側では仙台や首都圏への物流のほか、岩手県内での需要も見込んでいる。
（H27.10 企業ヒアリング）

《バス事業者の声》

◆フェリーを使った旅客商品を開発し、観光需要に対応したい。
（H27.8.23室蘭民報より岩手県北バスのコメント）


宮古―室蘭航路新設

川崎近海汽船 18年6月、正式発表

本県初となる宮古―室蘭（北海道）間のフェリー定期航路の開設計画を進めている川崎近海汽船（東京都千代田区）は7日、2018年6月に航路を新設すると正式発表した。

就航するシルバークィーン（7005トン、全長134㍍）は、旅客定員600人、12㍍トラック69台、乗用車150台の積載能力を持つ。運賃は検討中。運航ダイヤは宮古午前8時発、室蘭午後6時着と、室蘭午後8時発、宮古翌午前6時着。

ターミナルは16～17年度、藤原埠頭に整備され、県は16年度一般会計当初予算案に事業費3億9千万円を盛り込んだ。建物や駐車場などを建設する。宮古市も16年度に官民連携の「宮古港フェリー利用促進協議会」を立ち上げ、貨物や旅客需要

航路選定は三陸沿岸道路や宮古盛岡横断道路を探る。

路の整備による仙台圏や首都圏へのアクセス向上が背景

北海道側

ショートクルーズで宮古港に寄港したシルバークィーン。2018年開設の定期航路でも活用される＝15年11月、宮古市・藤原埠頭

地の復興がより一層進む。

観光創出により、被災

流環境の改善や新たな

牛などの貨物が想定され、山本正徳市長は「物

旅行などの活用も想定される」と見通す。

就航時は1日1往復だが、川崎近海汽船は利用状況によっては、将来の増便も選択肢に入るとしている。真谷副常務取締役フェリー部長は「三陸海岸と洞爺湖周辺の観光地をダイレクトに結び、教育

1日1往復（航海10時間）で通年運航。復興後を見据えた観光・物流振興に効果は大きく、県や宮古市も16年度から就航準備を本格化させる。

資料：岩手日報（H28.3.8）

5.　コスト縮減への取組事例（1）

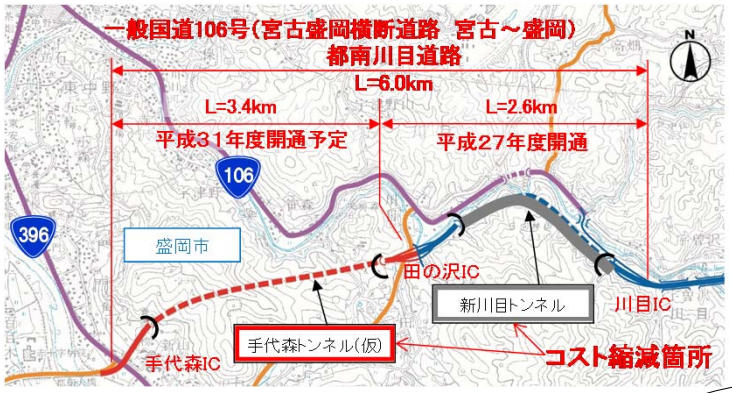
トンネル路側側溝のコスト縮減　（－4百万円）

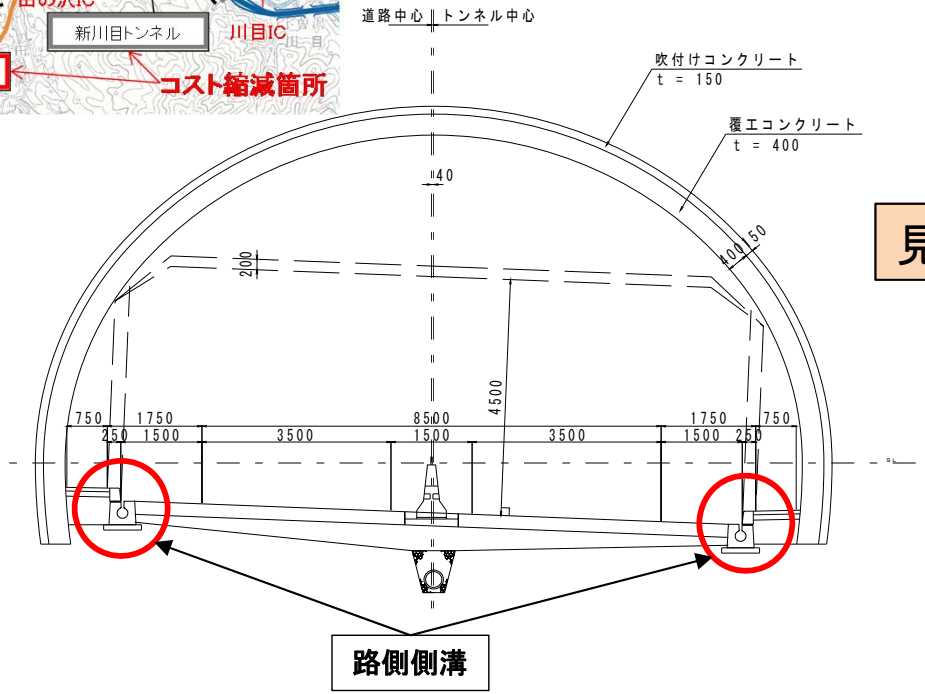
○当初計画時：　３８百万円
- 路側側溝に２次製品（円形水路）を計画

○見　直　し　：　３４百万円
- 新技術（スリップフォーム工法）を採用

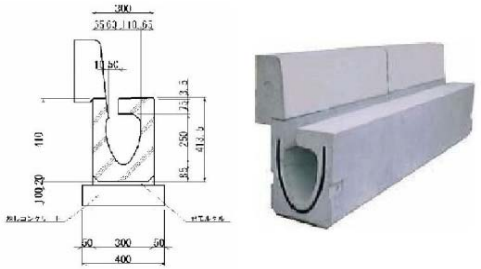
	当初	見直し	変動
トンネル路側側溝の見直し	38百万円	34百万円	−4百万円
合計	38百万円	34百万円	−4百万円

・新技術（スリップフォーム工法）　・・・自走式機械に型枠を取り付け、前進させることにより同一断面の構造物を連続的に構築していくコンクリート舗装を打設する工法
→型枠を設置する必要が無いため、型枠工が不要となり、コスト縮減及び工期短縮が図られる

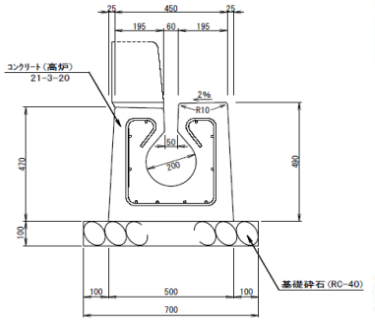




当初　**・2次製品（円形水路）**



見直し　**・新技術（スリップフォーム工法）**





▲機械による側溝の現場打ちの状況

5.　コスト縮減 への取組事例（2）

葛部沢橋の支持層見直しによる基礎形状の見直し（－0.5億円）

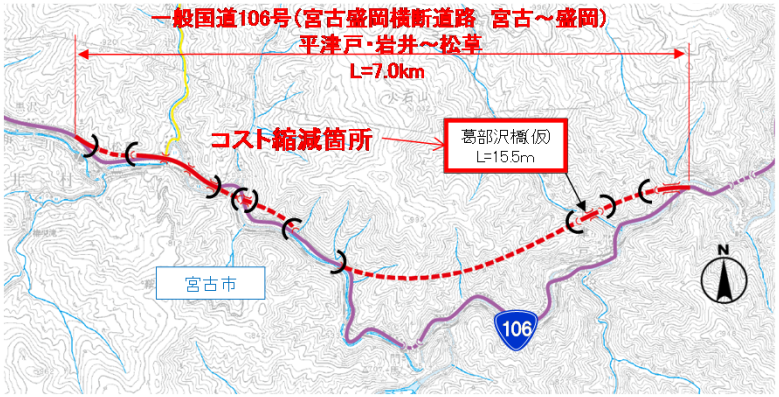
○当初計画時：　１．９４億円

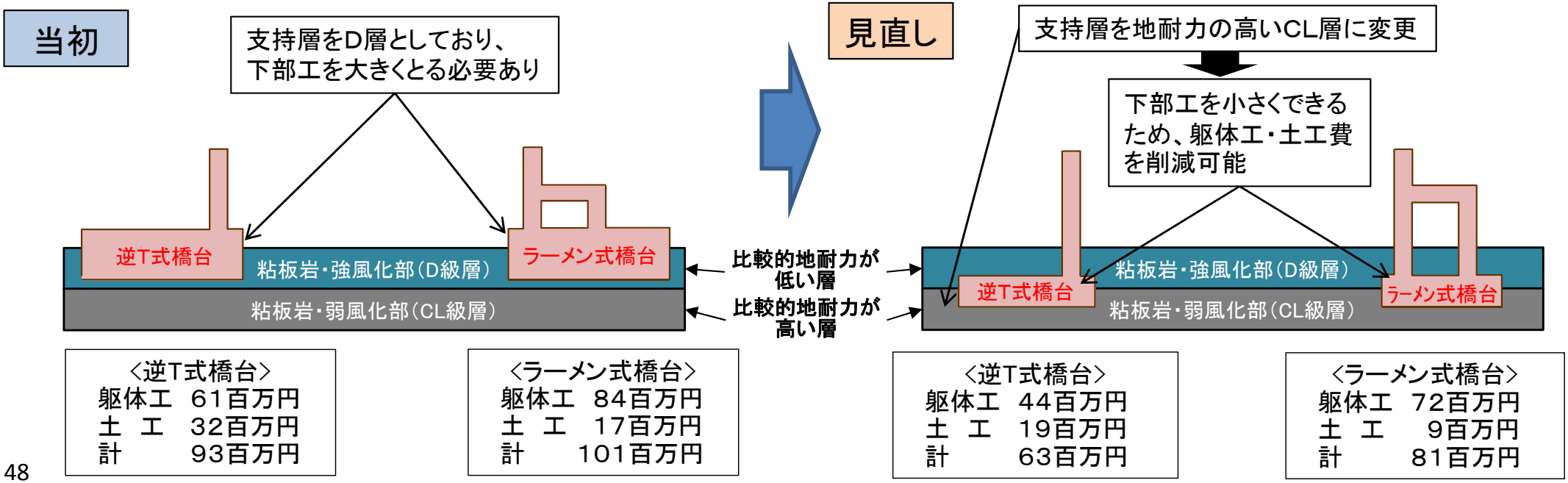
- 支持層である粘板岩層は、上部は強風化部（Ｄ級）し、下位に弱風化部（ＣＬ級）が存在しており、当初、上部の強風化層（Ｄ級層）を支持層としていた

○見　直　し　：１．４４億円

- Ｄ層はＣＬ層に比べ地耐力が低いため、下位の弱風化部（ＣＬ級）を支持層とすれば、構造高は高くなるが、基礎形状が小さくなり、コスト縮減が図れた

		当初	見直し	変動
橋梁（下部工）の見直し	躯体工	1.45億円	1.16億円	−0.29億円
	土工	0.49億円	0.28億円	−0.21億円
合計		1.94億円	1.44億円	−0.50億円





6.　事業の必要性に関する視点（事業の投資効果）

※1. 本事業は「将来交通量需要推計の改善について（中間とりまとめ）」に示された第二段階の改善を前回評価時点で反映している

H28今回

●全体B/C ＝ 1.1　　**●残事業B/C ＝ 2.1**

○計画交通量（H42）　5,200台／日

○純現在価値（ENPV）　176億円　　1,077億円

○経済的内部収益率（EIRR）　4.4%　　9.5%

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	2,278	2,278	2,278	2,370	2,185	2,274	2,284
事業費（億円）	2,172	2,172	2,172	2,264	2,079	2,172	2,174
維持修繕費（億円）	106	106	106	106	106	102	110
便益B（現在価値）	2,453	2,583	2,355	2,453	2,453	2,340	2,573
走行時間短縮便益（億円）	2,162	2,275	2,085	2,162	2,162	2,062	2,267
走行経費減少便益（億円）	221	230	205	221	221	211	231
交通事故減少便益（億円）	71	78	65	71	71	68	74
費用便益比　B/C	**1.1**	**1.1**	**1.03**	**1.04**	**1.1**	**1.03**	**1.1**

【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%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	1,012	1,012	1,012	1,104	919	1,008	1,017
事業費（億円）	926	926	926	1,018	833	926	928
維持修繕費（億円）	86	86	86	86	86	83	90
便益B（現在価値）	2,089	2,265	1,985	2,089	2,089	1,992	2,190
走行時間短縮便益（億円）	1,807	1,960	1,729	1,807	1,807	1,723	1,894
走行経費減少便益（億円）	211	227	191	211	211	201	221
交通事故減少便益（億円）	71	78	65	71	71	68	75
費用便益比　B/C	**2.1**	**2.2**	**2.0**	**1.9**	**2.3**	**2.0**	**2.2**

※基準年（平成28年度）における現在価値換算した金額

H27前回

●全体B/C ＝ 1.2　　**●残事業B/C ＝ 1.7**

○計画交通量（H42）　5,200台／日

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（事業の進捗状況）

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化
・東日本大震災時には、内陸部から被災地への支援物資輸送等、重要な役割を果たし必要性が再確認された
・平成２５年３月１０日に簗川道路が開通
・平成２８年３月１２日に都南川目道路（川目ＩＣ～田の沢ＩＣ間）が開通

8. 事業の進捗の見込みの視点

○宮古～箱石の蟇目～腹帯地区(L=7.0km)および川井～箱石地区(L=7.0km)、区界～簗川(L=8.0km)は、
平成３２年度に開通予定
○平津戸・岩井～松草　(L=7.0km) については、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○新技術の活用や、橋梁の構造の見直し・変更等によりコスト削減を図った

10. 地方公共団体等の意見

○岩手県知事の意見
国の対応方針（原案）については、異議ありません。
一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと考えております。

以下の団体等から、「宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡の整備促進について」要望あり
○岩手県　（岩手県知事・岩手県議会議長）

11. 対応方針（原案）

事業継続
（理由）　岩手県宮古市～盛岡市間の国道106号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消等のため、早期整備の必要性が高い