資料4

重点審議事業

道路事業　再評価

三陸沿岸道路　登米（とめ）～釜石（かまいし）

平成３０年１月１２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　登米～釜石

社会情勢の変化等

○事業概要

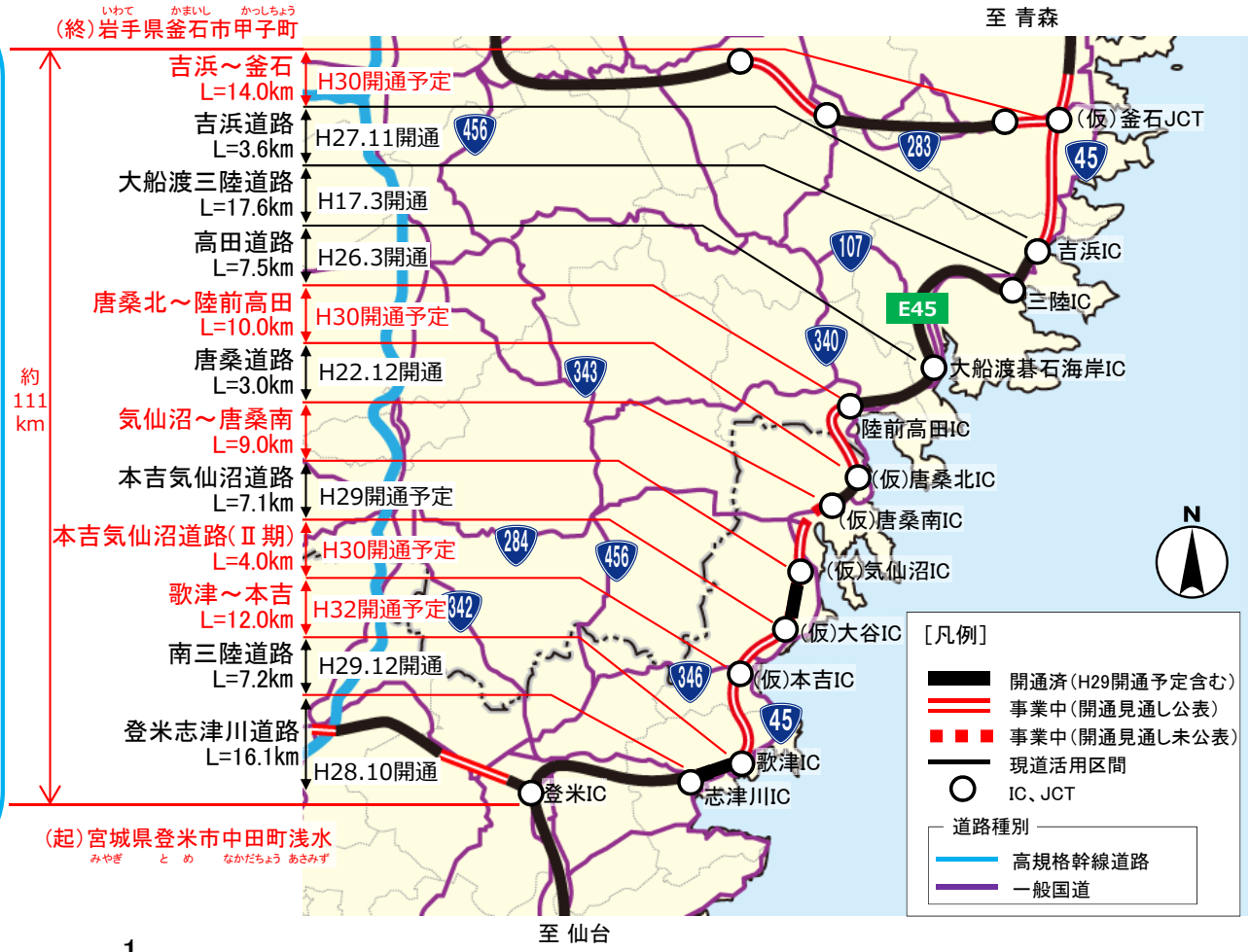
- 三陸沿岸道路　登米～釜石は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして宮城県登米市～岩手県釜石市に至る約111kmの復興道路である。



○計画概要

起 終 点：自：宮城県登米市中田町浅水（とめ　なかだちょう あさみず）
　　至：岩手県釜石市甲子町（かまいし　かっしちょう）
延長（うち開通済み）：約111km（62．1km）
　※H29開通予定含む
幅　　員　：13．5m
道路規格　：第1種3級
設計速度　：80km／h
事 業 化　：平成6年度　（登米志津川道路）
　平成18年度（本吉気仙沼道路）
　平成20年度（南三陸道路）
　平成23年度
　（歌津～本吉）
　（本吉気仙沼道路（Ⅱ期））
　（気仙沼～唐桑南）
　（唐桑北～陸前高田）
　（吉浜～釜石）

三陸沿岸道路　登米～釜石　全体位置図



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

◆今年度、三陸沿岸道路のうち、南三陸海岸IC～歌津IC(L=4.2km)、大谷IC（仮）～気仙沼IC（仮）(L=7.1km)、山田IC～宮古南IC(L=14.0km)、田老第2IC（仮）～田老北IC（仮）　(L=4.0km)、田老北IC（仮）～岩泉龍泉洞IC（L=6.0km)の5区間が開通（予定含む）。



※1土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

▼三陸沿岸道路　整備進捗状況

区分	H28再評価時（km）	H29年度末予定（km）
計画延長	111	111
開通済	51（46%）	62（56%）
事業中	60（54%）	49（44%）

凡　例

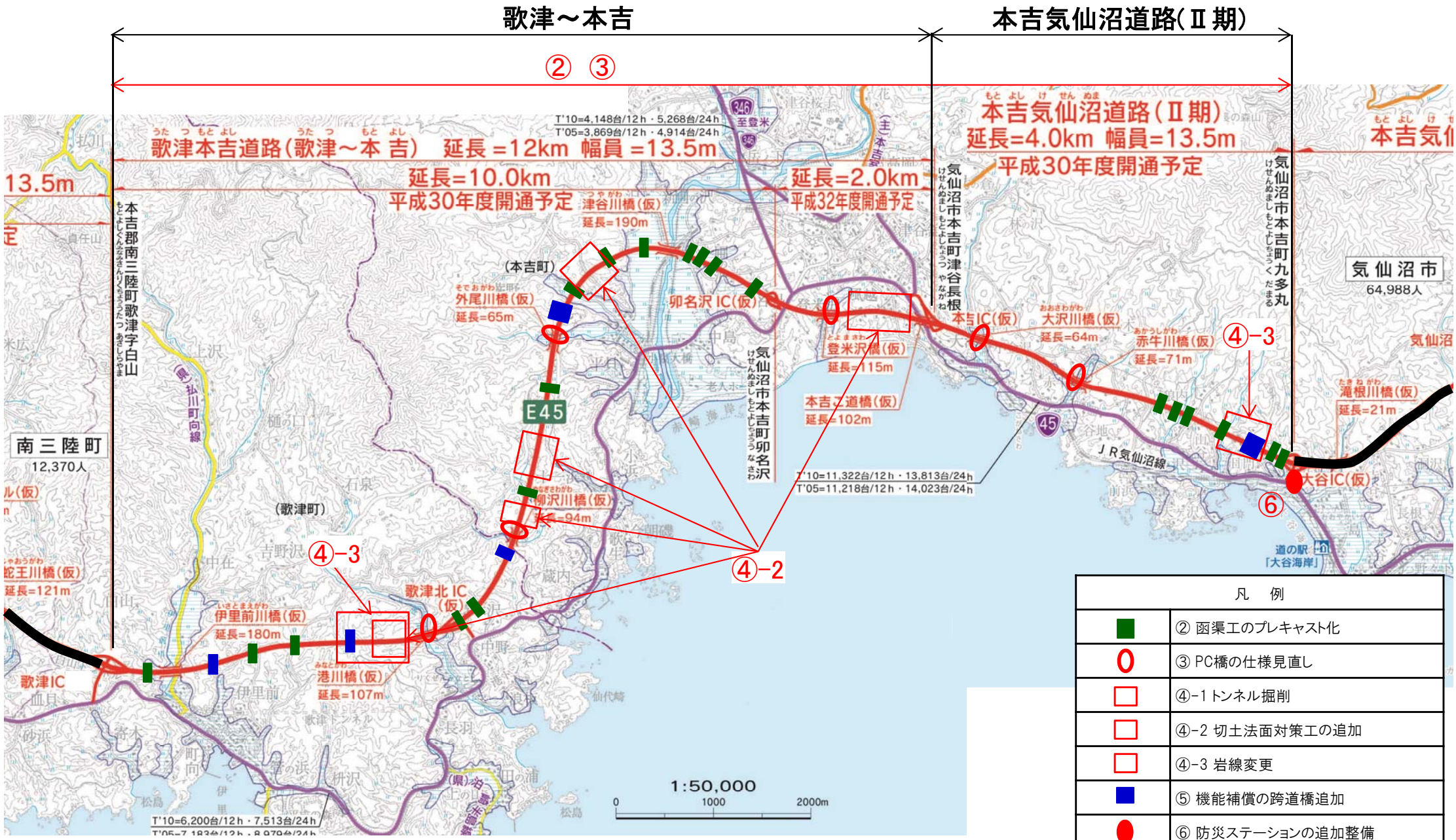
- 評価対象区間
- 開通済（H29開通予定含む）
- 事業中
- 現道活用区間

3．事業計画の変更

全体事業費　4,762億円　⇒　4,984億円　+5% (増222億円)

項　目	増額	増額要因	概　要
①労務費高騰等	13億円	被災地特有	JCT間の残工事にかかる分 （H29労務費上昇分）
②函渠工のプレキャスト化	50億円	被災地特有	JCT間の残工事にかかる分
③ PC橋の仕様見直し	23億円	基準の改訂	JCT間の残工事にかかる分
④ 現場条件の変更	110億円		
④-1　トンネル掘削	（73億円）	現場条件 の変更	■気仙沼～唐桑 気仙沼1号トンネル、大峠山トンネル、 気仙沼2号トンネル
④-2　切土法面対策工の追加	（25億円）	現場条件 の変更	■歌津～本吉
④-3　岩線変更	（12億円）	現場条件 の変更	■歌津～本吉 ■本吉気仙沼道路(Ⅱ期)
⑤ 機能補償の跨道橋追加	20億円	地元協議	■歌津～本吉 ■本吉気仙沼道路(Ⅱ期)
⑥ 防災ステーションの追加整備	6億円	管理体制 の見直し	■本吉気仙沼道路(Ⅱ期)
増　計	222億円		

3．事業計画の変更　位置図１／２



凡　例	
■	② 函渠工のプレキャスト化
0	③ PC橋の仕様見直し
□	④-1 トンネル掘削
□	④-2 切土法面対策工の追加
□	④-3 岩線変更
■	⑤ 機能補償の跨道橋追加
●	⑥ 防災ステーションの追加整備

3．事業計画の変更　位置図２／２



3．事業計画の変更内容　②函渠工のプレキャスト化

被災地特有

函渠工のプレキャスト化（＋50億円）

■当初計画　：40億円
・当初、現場打ちコンクリートで計画

■変更計画　：90億円
・鉄筋工・型枠工等の**技能労働者不足により函渠工の現場打ち施工が困難**となり、関連工事の**入札不調が激増**

・復旧・復興工事に支障が出ないよう、プレキャスト製品への転換拡大について、復興加速化会議※で方針を確認

・以後、現場打ち施工が困難な場合はプレキャスト化を実施

対象35基（本線横断35基）

	当初	見直し	変動
函渠工のプレキャスト化	40億円	90億円	50億円

※復興加速化会議
東日本大震災の被災地の復興を加速化するため、施工確保のための様々な取り組み等について大臣、被災3県知事等が集まって認識を共有する会議

■**6JCT平均で約1.5億円/基の増額**
・当初平均：現場打ち約1.5億円/基
・見直し平均：プレキャスト約3億円/基（当初比約2倍））
■**現場の作業期間　約5ヶ月短縮**（2車線の横断函渠の例）
・当初：現場打ち約7ヶ月
・見直し：プレキャスト約2ヶ月

プレキャスト化の例



▲歌津IC～歌津北IC(仮)　伊里前地区の本線横断BOX設置状況



▲歌津北IC(仮)～卯名沢IC(仮)　蕨野地区の本線横断BOX設置状況

3．事業計画の変更内容　③ＰＣ橋の仕様見直し

基準の改訂

ＰＣ橋の仕様の見直し（＋23億円）

■当初計画　：　75億円
・PC鋼材等は、一般的な部材で計画

■変更計画　：　98億円
・社会インフラの老朽化問題等に鑑みＨ24道路橋示方書が改訂
・凍害や塩害による損傷を予防するため、PC建設業協会・土木学会と連携し、高耐久性PC桁を標準仕様化（H27.10）
・以降、今年度までに修正設計等を実施

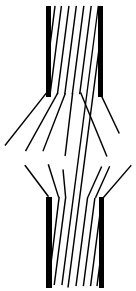
対象15橋（本線橋12橋、ランプ橋2橋、跨道橋1橋）

	当初	見直し	変動
PC橋仕様見直し	75億円	98億円	+23億円

■6JCT平均で**約1.3億円/橋**の増額
■対象は**凍結抑制剤を散布**する全路線のポストテンション方式のPC橋

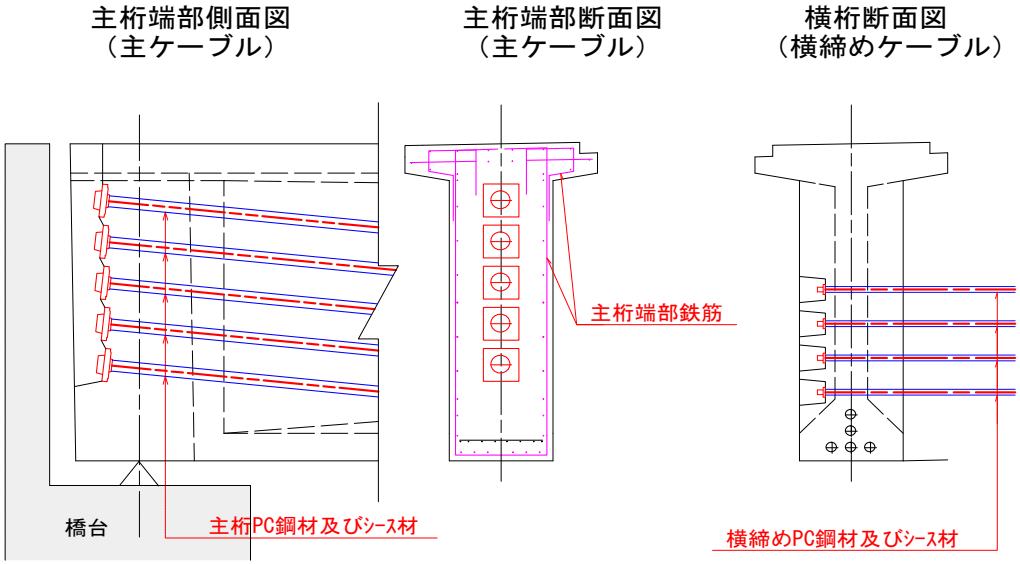
▼凍結抑制剤散布の塩害によりPC鋼材が破断した事例
（PCプレテンション中空床版橋）





PC鋼材破断イメージ

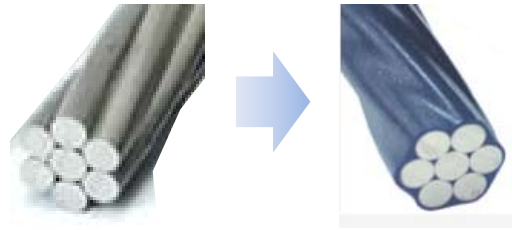
ポストテンション桁の例



※PC橋とは
・PCはプレストレストコンクリートの略で、桁にこれを使用した橋梁。
・PC鋼材でコンクリートに緊張力を与えることにより、コンクリートの弱点である引張に弱い点を克服。
・プレテンション方式（緊張したPC鋼材にコンクリートを打つ方法）とポストテンション方式（コンクリートを打った後にPC鋼材を緊張する方法）がある。

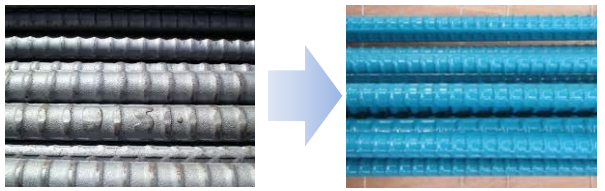
PC鋼材（材料費約1.2倍）

普通PC鋼材　被覆PC鋼材



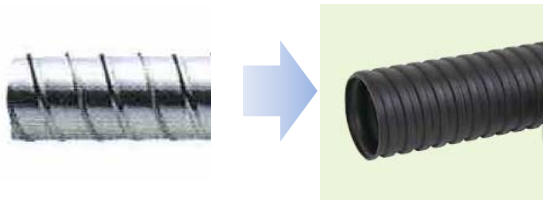
鉄筋（材料費約1.2倍）

普通鉄筋　塗装鉄筋



シース材（材料費約1.5倍）

鋼製シース　PEシース



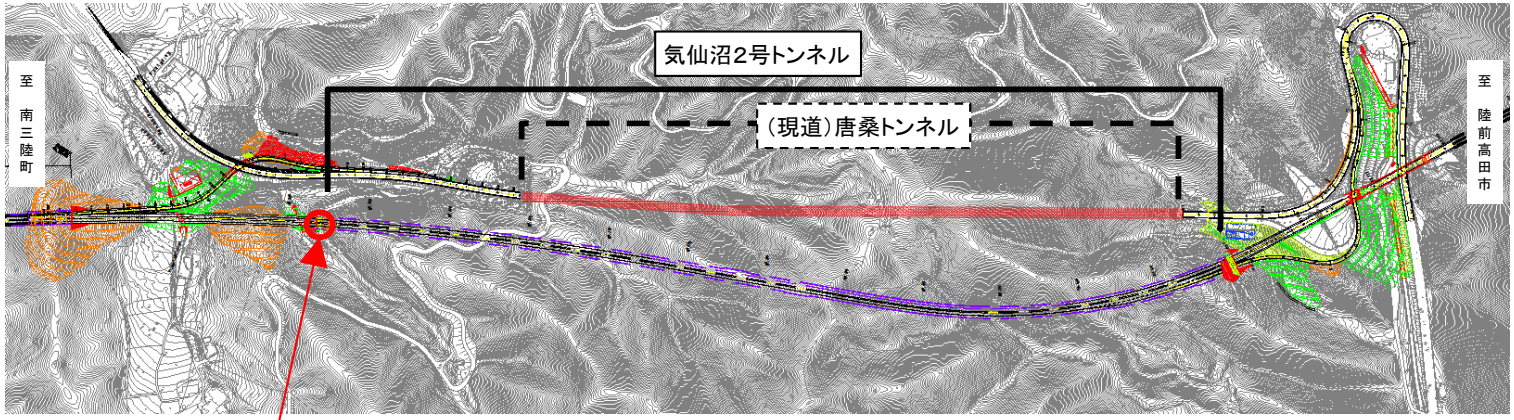
3．事業計画の変更内容　④-1　トンネル掘削（経緯）　１／２

現場条件の変更

〇調査設計段階
- ・一般的に行われる坑口部ボーリング調査や弾性波探査を実施
- ・現道トンネルの施工実績等からも、大きな剥離・崩落は少なく安定した岩盤と推定　（R45唐桑トンネル：S44完 等）

〇工事段階
- ・想定以上の切羽崩落等が各所で発生し、補助工法を行いながら掘削を推進
  （今年度、工事の一定の進捗により対策数量を把握）
  ⇒リアス式海岸で地質が複雑に入り組んでいることから、調査設計段階での詳細把握は困難

気仙沼2号トンネルの例　▼現道トンネルとの位置関係





▲起点坑口写真
（硬質な砂岩が露頭）

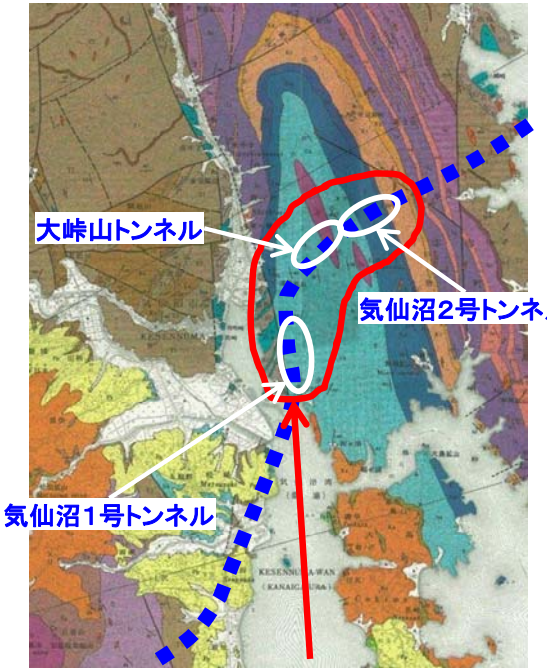
▼工程経緯　（気仙沼2号トンネルの例）

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
調査設計	←		→							
改良工事			←							→
トンネル工事				←					→	

現在

切羽の崩落等が発生

▼3トンネルの地質図



▲3トンネルが同様の地質帯に位置

凡　例
- 砂岩･粘板岩の互層および礫岩
- 砂岩･砂質粘板岩･粘板岩および礫岩
- 粘板岩･砂岩の互層

出典：新編日本の活断層（東京大学出版会1991）

3．事業計画の変更内容　④-1　トンネル掘削（対策工）　2／2

現場条件の変更

○対策工　＋73億円

・当初計画　：　64億円

・支保構造はＣⅠ、ＣⅡ、ＤⅠおよびＤⅢが主体
・補助工法は小規模対策（短尺先受工法）を計上

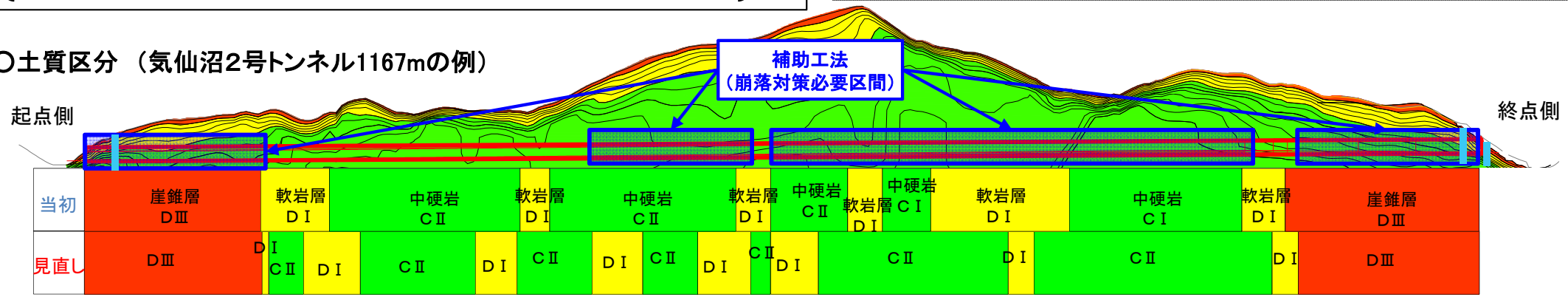
・変更計画　：　137億円

・実際の岩線に合わせて支保構造を変更（大きな変更なし）
・切羽の崩落等により、補助工法（長尺鋼管先受工法、鏡ボルト、鏡吹付け）を約6割※の区間で実施

※通常、坑口付近の低土被り部や局所的な破砕帯部で必要となるが、全延長の約6割で補助工法が必要となる地質が確認

		当初	見直し	変動
支保構造		62億円	66億円	4億円
補助工法	短尺先受工法	2億円	1億円	−1億円
	長尺鋼管先受工法	—	（14,002本） 67億円	67億円
	鏡ボルト	—	（621本） 2億円	2億円
	鏡吹付け	—	（25,698m2） 1億円	1億円
所要額		64億円	137億円	+73億円

○土質区分　（気仙沼2号トンネル1167mの例）



※　・気仙沼1号トンネル　361m（95m）
　　・大峠山トンネル　469m（328m）
　　・気仙沼2号トンネル　1,167m（785m）
　　計　1,997m（1,208m）

⇒補助工法がトンネルの6割で発生

【凡例】
：中硬岩（ＣⅠ、ＣⅡ）
：軟岩層（ＤⅠ）
：崖錐層（ＤⅢ）
：ボーリング調査
→土質区分

○補助工法の適用





対策工法





対策工法



3．事業計画の変更内容　④-2　切土法面対策

現場条件の変更

○切土法面対策工の追加（＋25億円）

・当初計画　：　－

一般的方法であるボーリング調査や弾性波探査調査結果を基に切土設計を実施

・変更計画　：25億円

亀裂が各所で発達し**崩落**が発生。専門家と現地調査を行い、５地区で対策工を実施

※専門家の見解では、三陸沿岸の地質構造は**強く褶曲(しゅうきょく)された箇所が局所的に存在**し、**切土により応力が解放され亀裂が発達した可能性**があるというもの

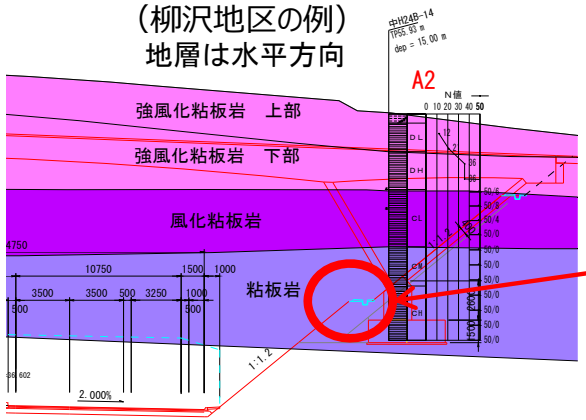
（調査設計段階での想定は困難）

	当初	見直し	変動
切土法面対策	未計上 （1:1.2勾配で掘削）	５地区 ・法枠+鉄筋挿入工 :47,000m2 ・緩勾配による追加掘削 ：20,000m3 25.4億円	25.4億円
所 要 額	－	25億円	**+25億円**

▼調査設計段階で確認した地層

（柳沢地区の例）

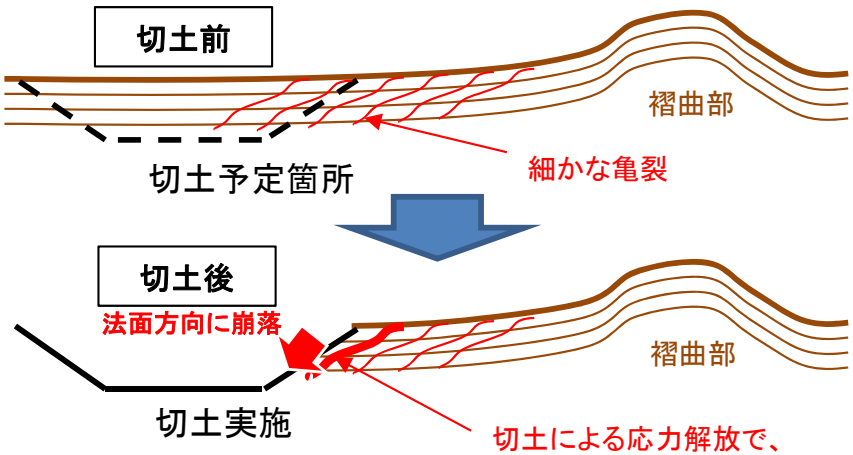
地層は水平方向



▼切土後の崩落状況（柳沢地区の例）

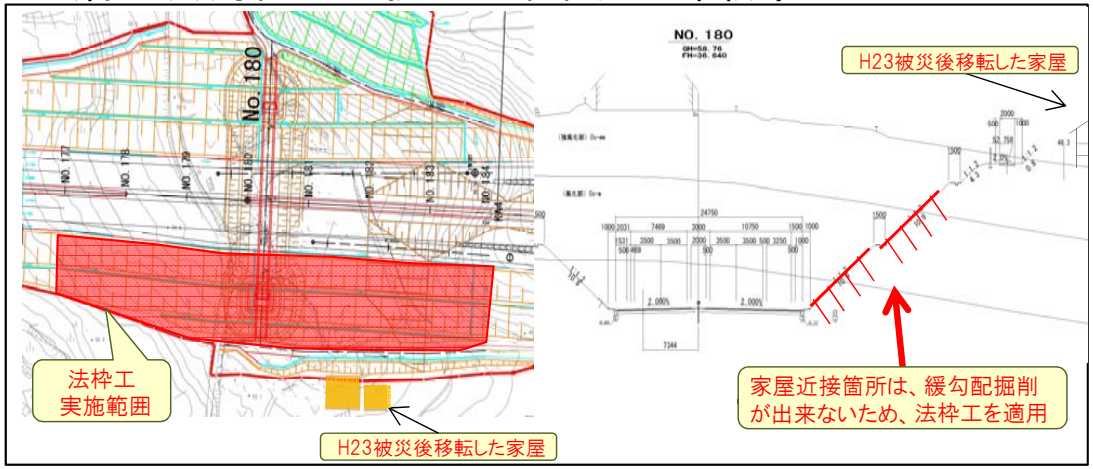


▼切土後に亀裂が発達したイメージ(想定)

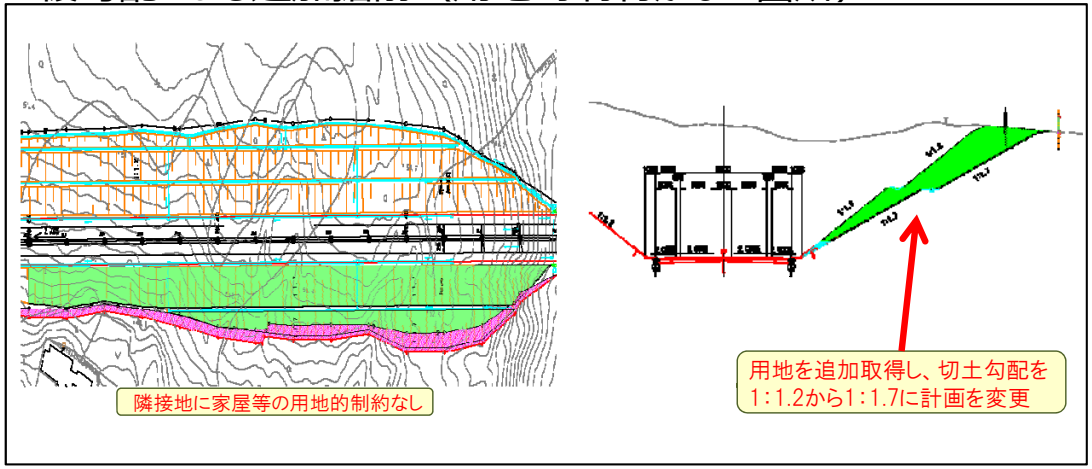


【歌津～本吉　気仙沼市本吉町柳沢地区の例】

法枠+鉄筋挿入工（用地的制約がある箇所）



緩勾配による追加掘削（用地的制約がない箇所）



3．事業計画の変更内容　④-3　岩線変更

現場条件の変更

○岩線変更（＋12億円）

・当初計画　：7.2億円

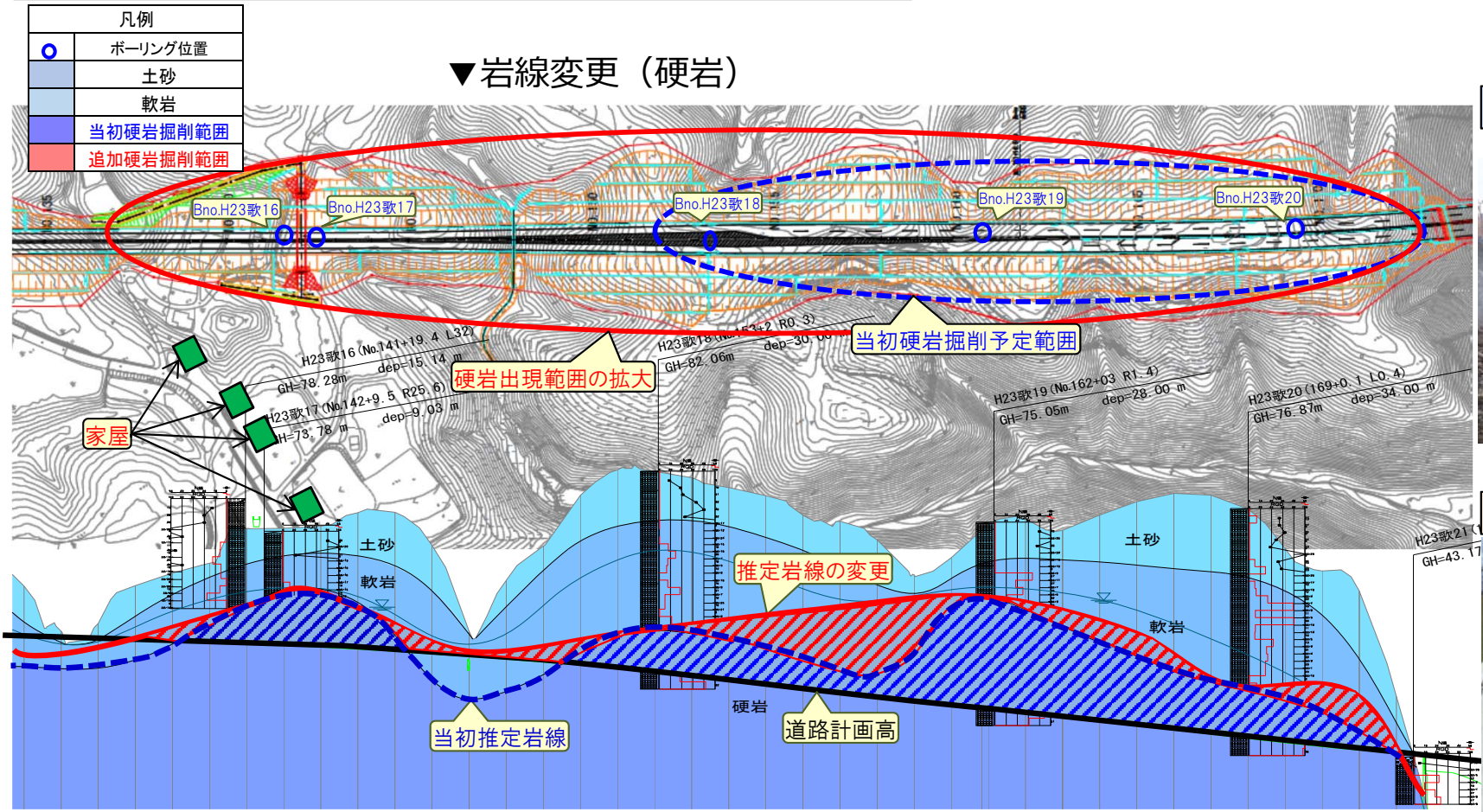
ボーリングデータや弾性波探査等を基に岩線を想定(発破掘削)

・変更計画　：19.2億円

複数箇所で硬岩の岩線が想定より浅いことを確認したため、
硬岩掘削量が増加(家屋近接箇所はブレーカ掘削)
※工事進捗により、H29硬岩掘削量が確定

	当初	見直し	変動
岩線変更	軟岩14.1万m3 4.2億円	硬岩14.1万m3 (発破) 11.2億円	7億円
工法変更 (民間近接箇所)	硬岩10.0万m3 (発破) 3.0億円	硬岩10.0万m3 (ブレーカ) 8.0億円	5億円
所要額	7.2億円	19.2億円	**+12億円**

▼岩線変更（硬岩）



▼岩線変更に伴う工法変更
（民家近接箇所）

当初　発破掘削



見直し　ブレーカ掘削



3．事業計画の変更内容　⑤機能補償の跨道橋追加

土地利用計画変更

○跨道橋の設置（＋20億円）

・当初計画　：７０億円

・道路整備による切土区間の**交差道路44箇所**について、自治体と協議前は**17箇所に集約することを想定して計画**（跨道橋17橋）

・変更計画　：９０億円

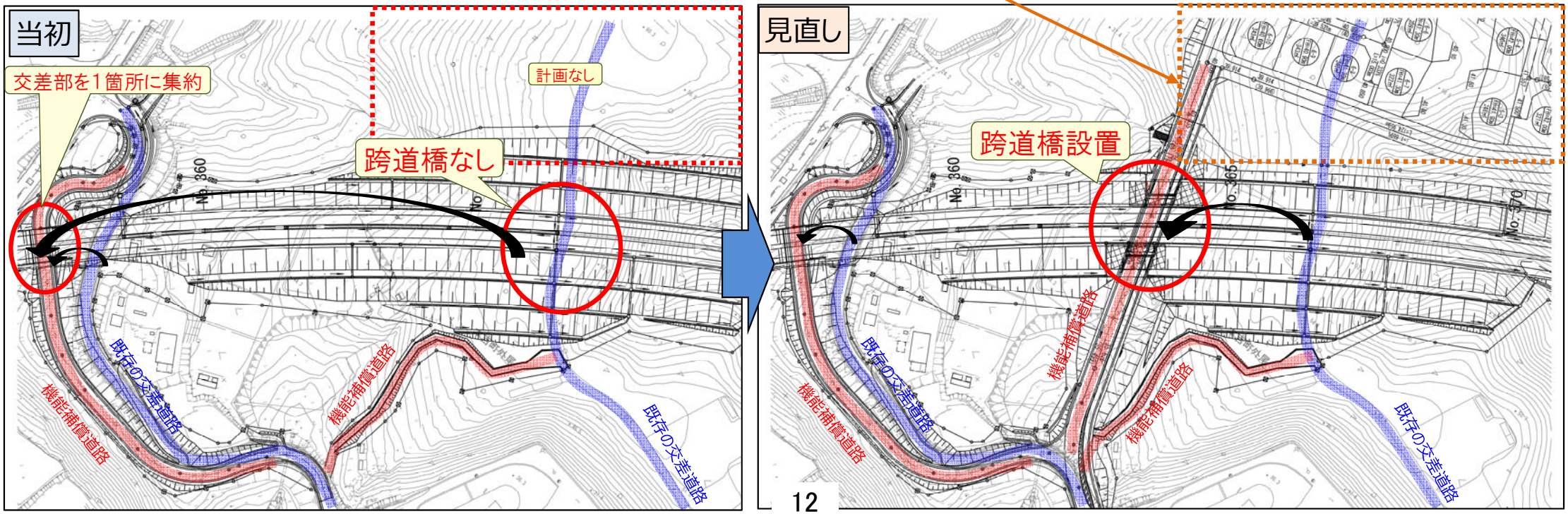
・**復旧・復興計画の策定**に伴い、防災集団移転等を踏まえて、**跨道橋5橋を追加**（H28設計、H29工事着手）

	当初	見直し	変動
跨道橋の設置	（44橋⇒**17橋**） 70億円	（44橋⇒**22橋**） 90億円	（**+5橋**） 20億円
所 要 額	70億円	90億円	**+20億円**

[現地状況写真]



【歌津～本吉間の設置例】



3．事業計画の変更内容　⑥防災ステーションの追加整備

管理体制の見直し

○防災ステーションの追加整備（＋6億円）

・当初計画　：　－

H23.4本吉気仙沼道路(Ⅱ期)事業化当初（発災時）は、単独バイパス計画であったため、新たな防災ステーションの整備計画なし（既存ST対応）

・変更計画　：6億円

震災後の全線事業化に伴い、三陸沿岸道路全体の維持管理計画を検討。今後、除雪、災害、事故対応等を迅速に行うため、**大谷IC部に防災ステーション新設が必要**と判断し、**H29.8に詳細位置が確定**

	当初	見直し	変動
本吉ｽﾃｰｼｮﾝ（仮称）	---	6億円	6億円
所 要 額	---	6億円	**+6億円**

■ST配置計画の基本方針

①除雪が２時間以内に作業完了

高速隊の通行止め基準を準用し、自専道上に５㎝以上の積雪を回避

（２時間以上かかると５㎝以上積雪の恐れあり）

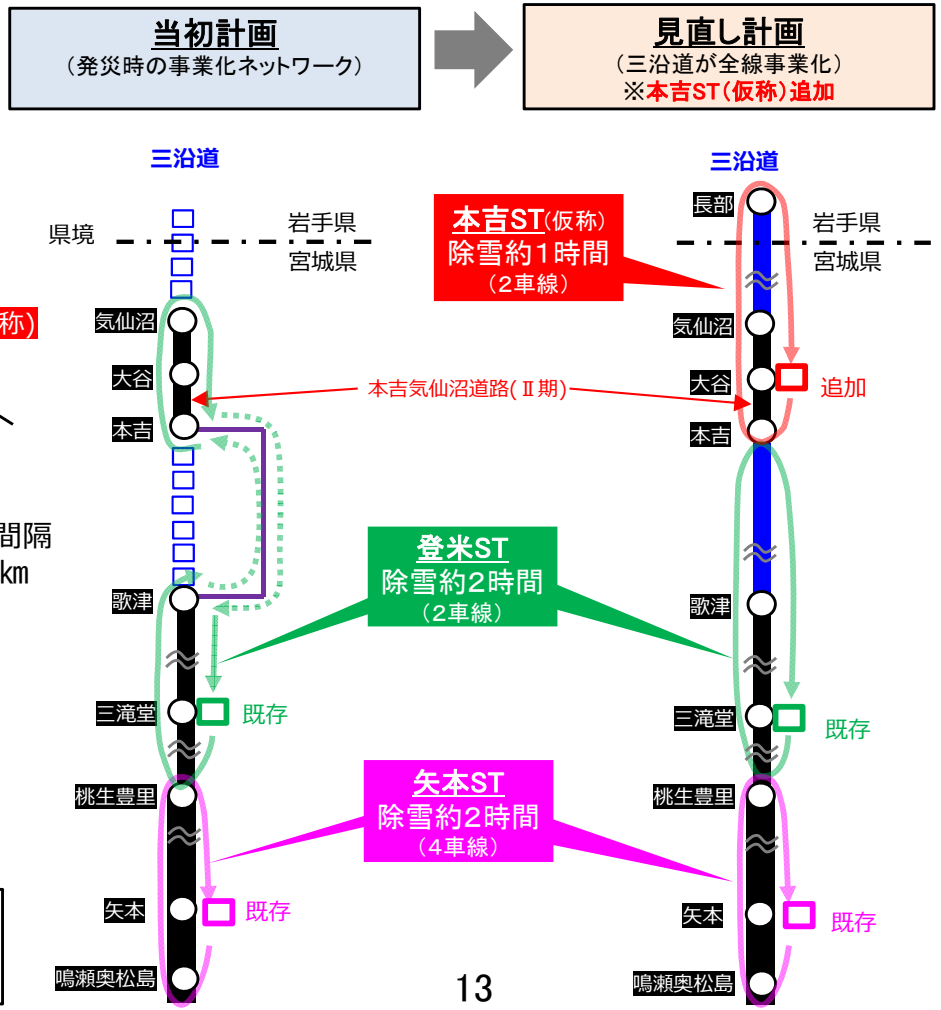
②災害時や事故時に１時間以内に現場に到着

（内規で地震時の巡回を往路１時間以内に定めるなど、非常時の現場到着は遅くても１時間以内としている）

※所要時間は、降雪時の除雪トラックの平均速度50km/hで計算

▼ステーション位置図







▲本吉防災ステーション（イメージ）

4．コスト縮減への取組内容事例

歌津～本吉間

○函渠工断面の見直し　（－1.1億円）

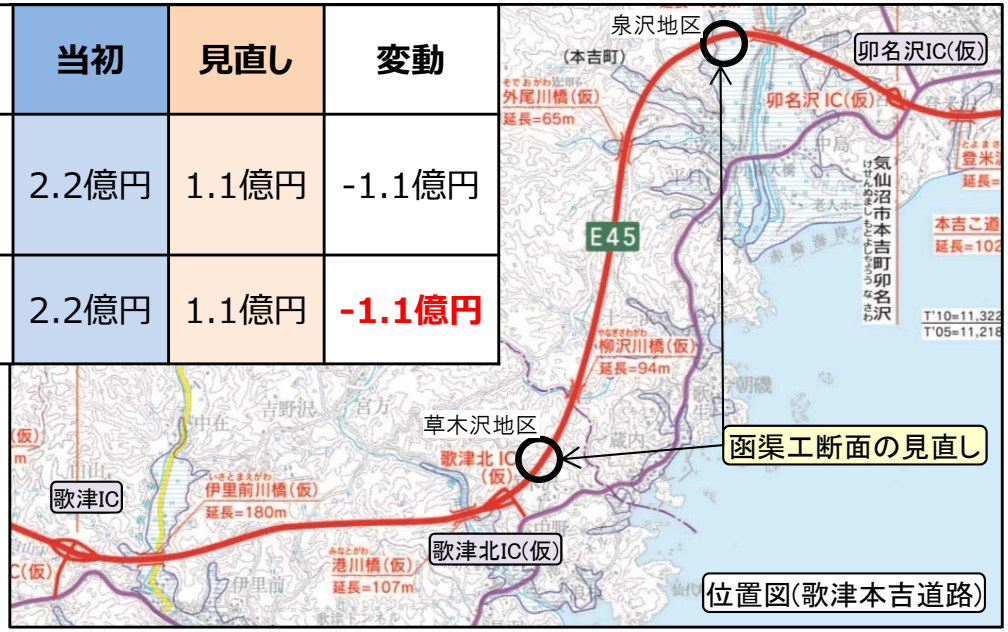
・当初計画　：2.2億円

既往の利用形態に合わせ、水路函渠工の計画断面を人道+水路を一体で計画

・変更計画　：1.1億円

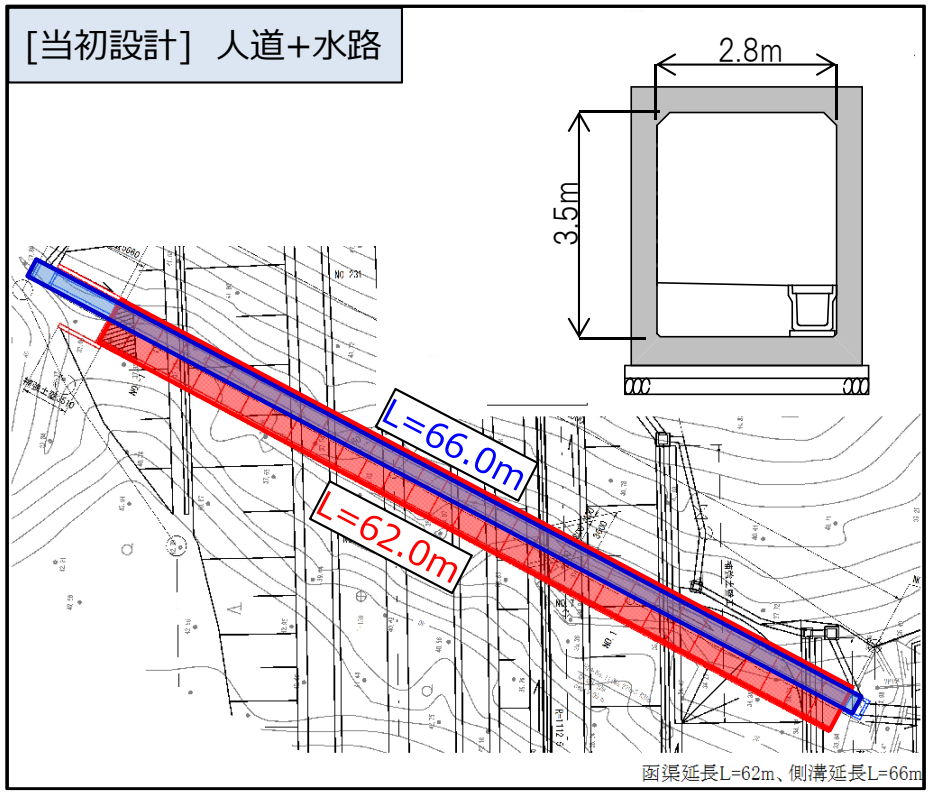
利用者協議において、人道と水路を分離して配置することに了承を得たことから、コスト縮減を図るため函渠断面、延長を変更

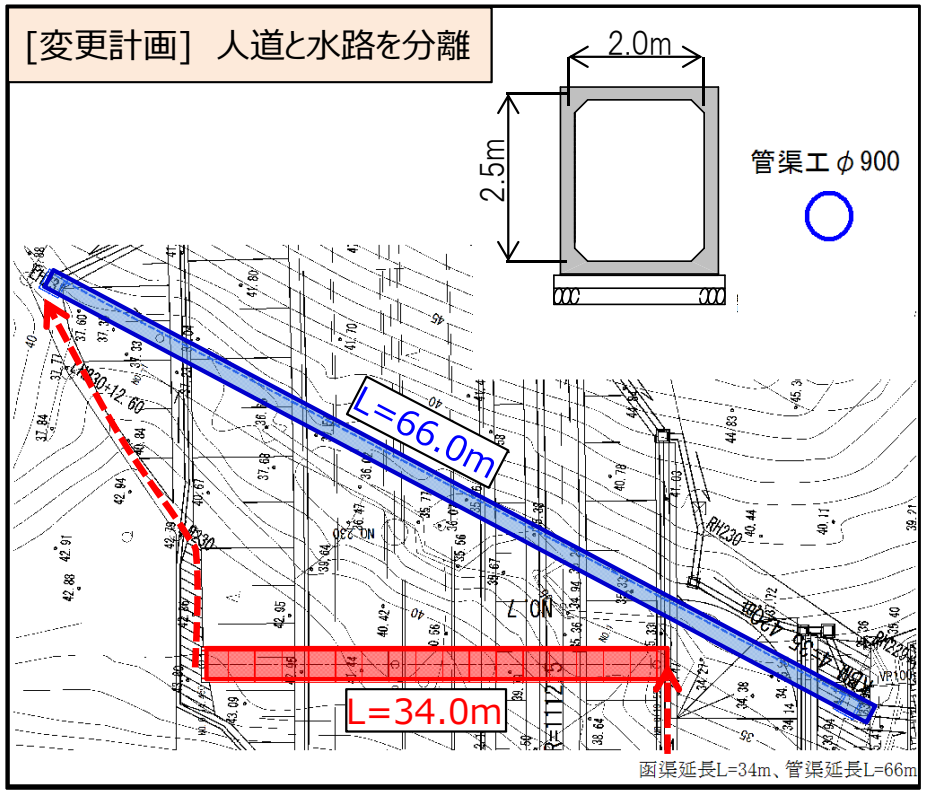
	当初	見直し	変動
函渠工の断面縮小、延長短縮	2.2億円	1.1億円	-1.1億円
所 要 額	2.2億円	1.1億円	**-1.1億円**



【草木沢地区における事例】

・函渠工断面：2.8m×3.5m⇒2.0m×2.5m（4.8m²縮小）
・函渠工延長：62.0m⇒34.0m（28m短縮）





5．事業投資効果

※計画交通量は「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反映している。

H29今回

● 全体B/C=1．2

○ 計画交通量(H42)　：　11,900 台/日
○ 純現在価値(ENPV)　：　761　億円
○ 経済的内部収益率(EIRR)　：　4.8　%

● 残事業B/C=2．7

○ 純現在価値(ENPV)　：　1,546　億円
○ 経済的内部収益率(EIRR)　：　12.8　%

【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）	***4,757***	***4,757***	***4,757***	***4,836***	***4,677***	***4,748***	***4,776***
事業費(億円)	4,521	4,521	4,521	4,601	4,442	4,521	4,531
維持修繕費(億円)	235	235	235	235	235	226	245
便益B（現在価値）	***5,518***	***5,750***	***5,291***	***5,518***	***5,518***	***5,276***	***5,772***
走行時間短縮便益(億円)	4,492	4,662	4,325	4,492	4,492	4,294	4,698
走行経費減少便益(億円)	724	769	678	724	724	692	757
交通事故減少便益(億円)	303	319	288	303	303	289	317
費用便益比　B／C	***1.2***	***1.2***	***1.1***	***1.1***	***1.2***	***1.1***	***1.2***

※基準年(平成29年度)における現在価値換算した金額

【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）	***907***	***907***	***907***	***986***	***828***	***902***	***922***
事業費(億円)	793	793	793	872	714	793	803
維持修繕費(億円)	114	114	114	114	114	110	119
便益B（現在価値）	***2,453***	***2,697***	***2,214***	***2,453***	***2,453***	***2,347***	***2,564***
走行時間短縮便益(億円)	1,946	2,130	1,764	1,946	1,946	1,862	2,034
走行経費減少便益(億円)	413	464	362	413	413	395	432
交通事故減少便益(億円)	94	103	88	94	94	90	99
費用便益比　B／C	***2.7***	***3.0***	***2.4***	***2.5***	***3.0***	***2.6***	***2.8***

※基準年(平成29年度)における現在価値換算した金額

H28前回

● 全体B/C=1．2

○ 計画交通量(H42)　：　11,900台/日

● 残事業B/C=2．1

６．事業の必要性に関する視点

1）事業を巡る社会情勢等に関する視点
　事業目的である、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1．2、残事業で2．7を確保
3）事業の進捗状況　登米～釜石間約１１１kmのうち、約62kmが開通（平成29年度開通予定含む）

７．事業の進捗の見込みの視点

○平成29年12月9日に南三陸海岸IC～歌津IC間　延長＝4.2kmが開通、
　平成29年度に（仮）大谷IC～（仮）気仙沼IC間　延長＝7.1kmが開通予定
○平成30年度に歌津IC～（仮）卯名沢IC間　延長10.0km、（仮）本吉IC～（仮）大谷IC間　延長4.0km、（仮）唐桑北IC～陸前高田IC間　延長10.0km、
　（仮）吉浜IC～（仮）釜石JCT間　延長14.0kmが開通予定

８．コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○人道と水路の分離による函渠工断面縮小等のコスト縮減に努め、他事業への展開も図りながら事業を推進していく

９．地方公共団体等の意見

○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 本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の「『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成すること、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。
　　「三陸沿岸道路　登米～釜石」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業の進捗を図っていただきたいと考えております。
　　また、本事業において検討された様々な工法変更や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に検討し、活かしていきたいと考えておりますので、引き続きの御指導をお願いいたします。
○宮城県知事の意見
　「対応方針（原案）」のとおり「継続」で異議ありません。
　なお、一般国道45号「登米～釜石」（三陸沿岸道路）は、東日本大震災からの復興リーディングプロジェクトとして整備が進められており、災害時に有効に機能する道路としてだけではなく、東日本大震災からの早期復興を支える道路としても期待され、本県の重点施策である「防災道路ネットワークの構築」に向けて非常に重要な道路であることから、一日も早い完成に向け、事業の進捗を図られますようお願いします。
　また、今回の再評価における増額要因等については、県事業においても参考としながら事業推進を図ってまいります。

１０．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」及び「事業の進捗状況」について

1－①. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　歌津～本吉

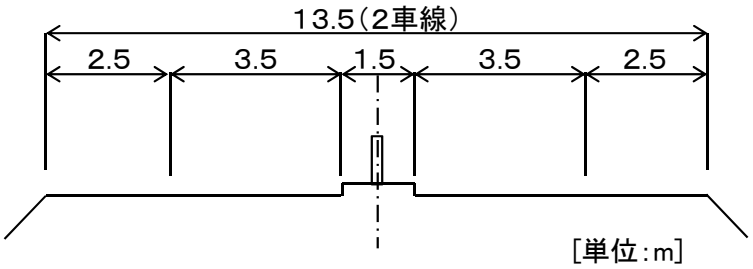
○事業目的

・三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進
・災害時における緊急輸送道路の確保
・救急医療施設へのアクセス向上

位置図



標準横断図

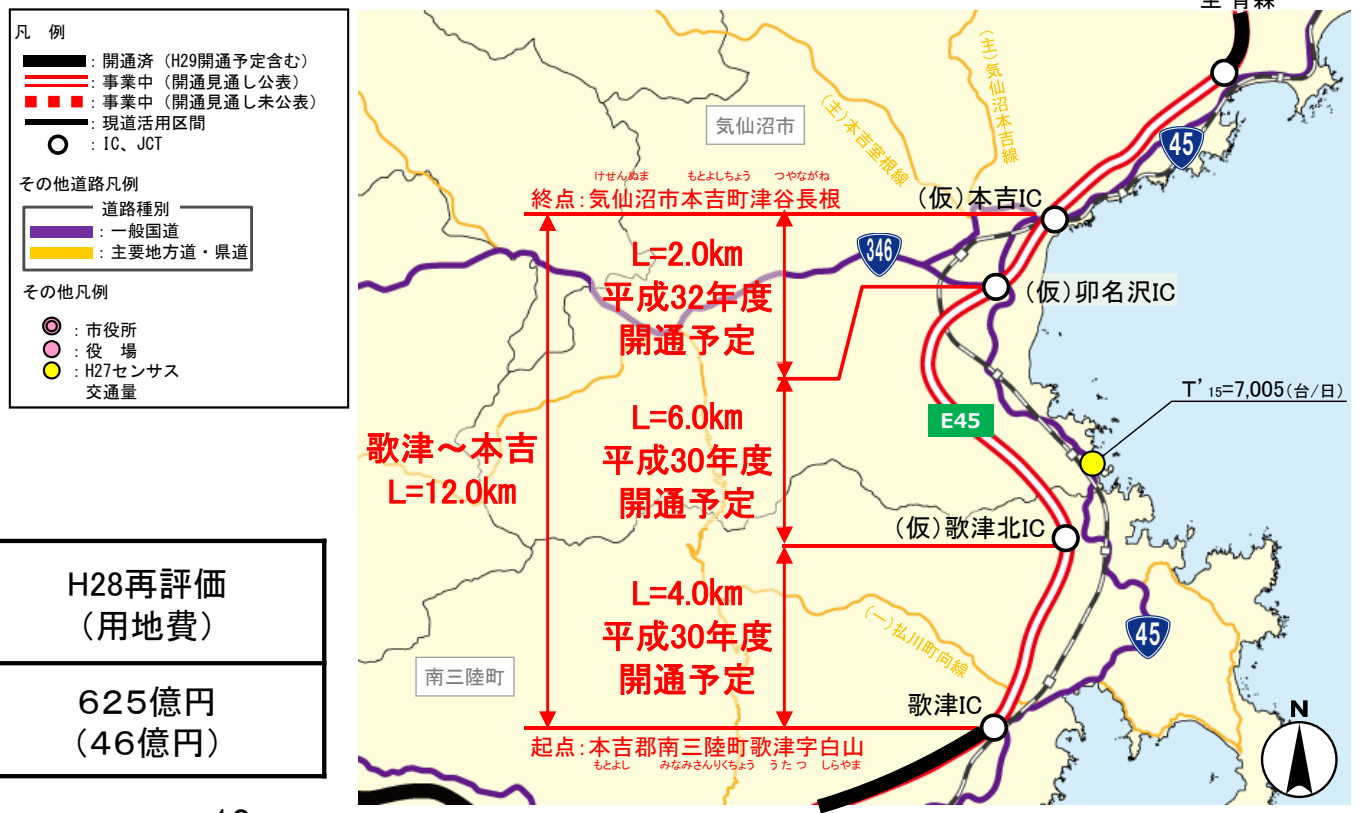


○計画概要

起　終　点：自：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山（もとよしぐんみなみさんりくちょううたつあざしらやま）
　　至：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根（けせんぬましもとよしちょうつやながね）

延長（うち開通済）：１２．０ｋｍ（－ｋｍ）
幅　　員　　：１３．５ｍ
道路規格　　：第１種３級
設計速度　　：８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：－
事　業　化　　：平成２３年度
用地着手　　：平成２３年度
工事着手　　：平成２４年度

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）	H28再評価（用地費）
完成	703億円（46億円）	592億円（45億円）	84%（99%）	625億円（46億円）

※平成29年度当初予算投入時点

1－②. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　本吉気仙沼道路（Ⅱ期）

○事業目的

・三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進
・災害時における緊急輸送道路の確保
・救急医療施設へのアクセス向上

○計画概要

起　終　点：自：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根（けせんぬま　もとよしちょうつやながね）
　　至：宮城県気仙沼市本吉町九多丸（けせんぬま　もとよしちょうくだまる）
延長（うち開通済）：４．０ｋｍ（－ｋｍ）
幅　　員　　：１３．５ｍ
道路規格　　：第１種３級
設計速度　　：８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：平成１８年度
事　業　化　　：平成２３年度
用地着手　　：平成２３年度
工事着手　　：平成２５年度

事業費・進捗率

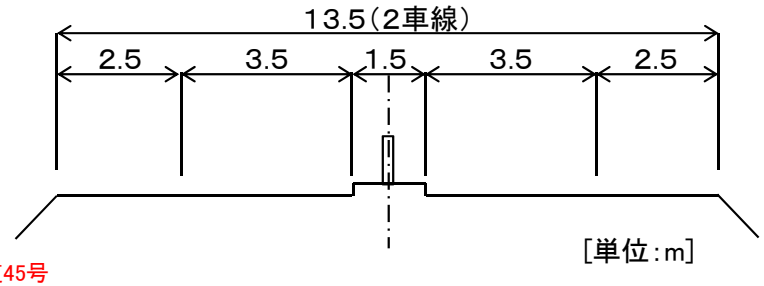
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	H28再評価（用地費）
完成	264億円（32億円）	223億円（32億円）	85%（100%）	237億円（32億円）

※平成29年度当初予算投入時点

位置図



標準横断図



平面図



1－③. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　気仙沼～唐桑南

○事業目的

・三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進
・災害時における緊急輸送道路の確保
・救急医療施設へのアクセス向上

○計画概要

起　終　点：自：宮城県気仙沼市（けせんぬま）松崎高谷（まつざきたかや）
　　至：宮城県気仙沼市唐桑町只越（けせんぬま からくわちょう ただこし）

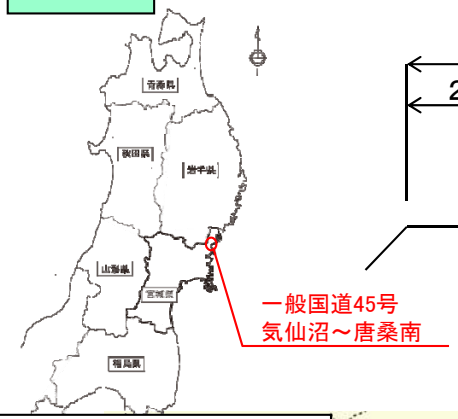
延長（うち開通済）：９．０ｋｍ（－ｋｍ）
幅　　員　　：１３．５ｍ
道路規格　　：第１種３級
設計速度　　：８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：－
事　業　化　　：平成２３年度
用地着手　　：平成２３年度
工事着手　　：平成２５年度

事業費・進捗率

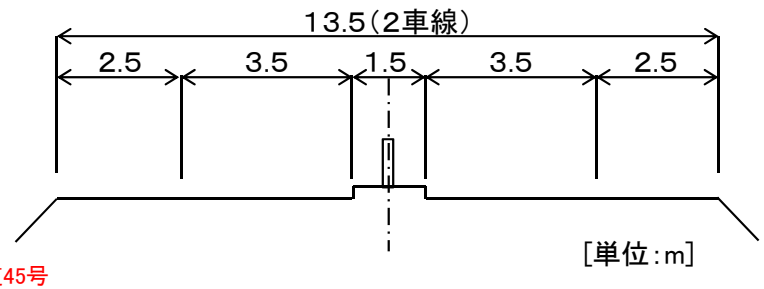
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	H28再評価（用地費）
完成	1，185億円（65億円）	625億円（64億円）	53%（98%）	1，071億円（65億円）

※平成29年度当初予算投入時点

位置図



標準横断図



平面図



気仙沼～唐桑南
L=9.0km

1－④. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　唐桑北～陸前高田

○事業目的

・三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進
・災害時における緊急輸送道路の確保
・救急医療施設へのアクセス向上

○計画概要

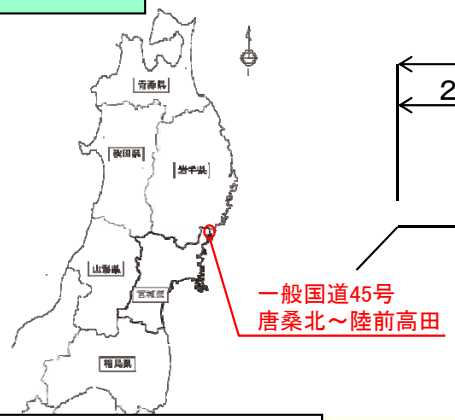
起　終　点：自：宮城県気仙沼市唐桑町舘（けせんぬま　からくわちょうたて）
　　至：岩手県陸前高田市竹駒町相川（りくぜんたかた　たけこまちょうあいかわ）
延長（うち開通済）：１０．０ｋｍ（－ｋｍ）
幅　　員　　：１３．５ｍ
道路規格　　：第１種３級
設計速度　　：８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：－
事　業　化　　：平成２３年度
用地着手　　：平成２３年度
工事着手　　：平成２５年度

事業費・進捗率

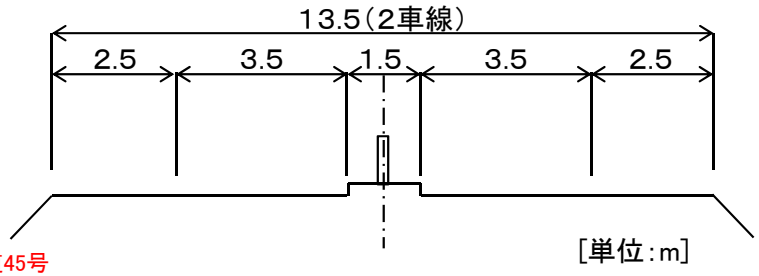
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	H28再評価（用地費）
完成	687億円（94億円）	591億円（94億円）	86%（100%）	684億円（94億円）

※平成29年度当初予算投入時点

位置図



標準横断図



平面図



1－⑤. 事業の目的と概要　三陸沿岸道路　吉浜～釜石

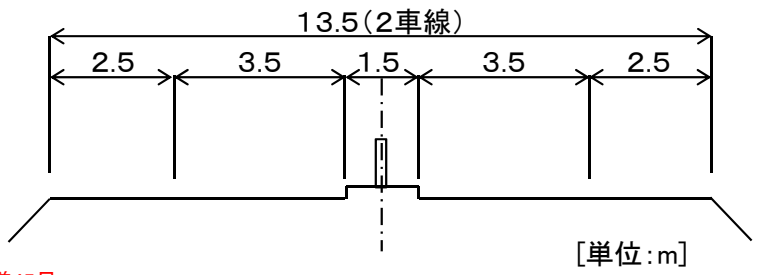
○事業目的

・三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進
・災害時における緊急輸送道路の確保
・救急医療施設へのアクセス向上

位置図



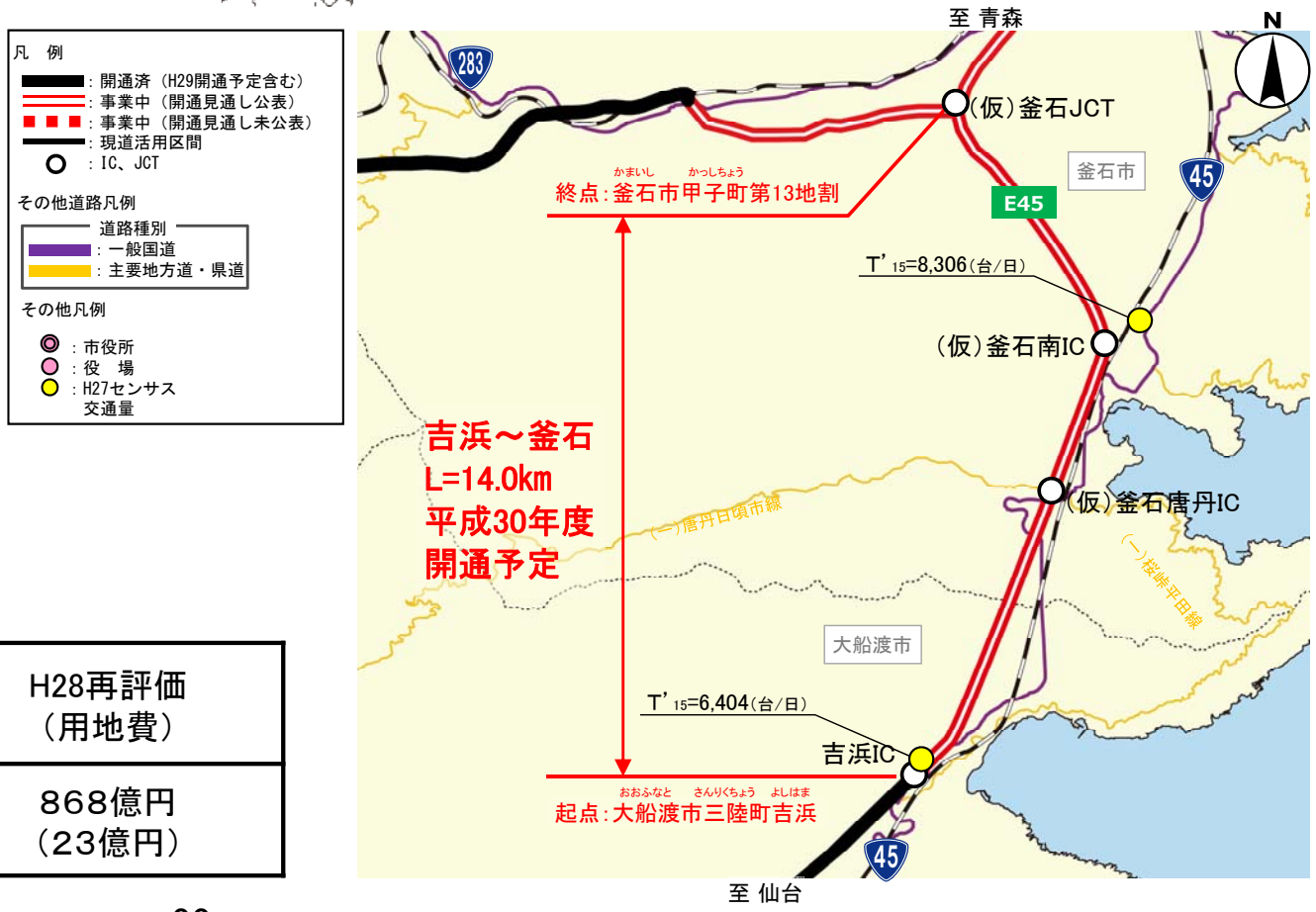
標準横断図



○計画概要

起　終　点：自：岩手県大船渡市三陸町吉浜（おおふなと　さんりくちょうよしはま）
　　至：岩手県釜石市甲子町第13地割（かまいし　かっしちょう）
延長（うち開通済）：１４．０ｋｍ（－ｋｍ）
幅　　員　　：１３．５ｍ
道路規格　　：第１種３級
設計速度　　：８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定：－
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

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）	H28再評価（用地費）
完成	868億円（23億円）	762億円（23億円）	88%（99%）	868億円（23億円）

※平成29年度当初予算投入時点

2－①. 事業の進捗状況　（歌津～本吉）

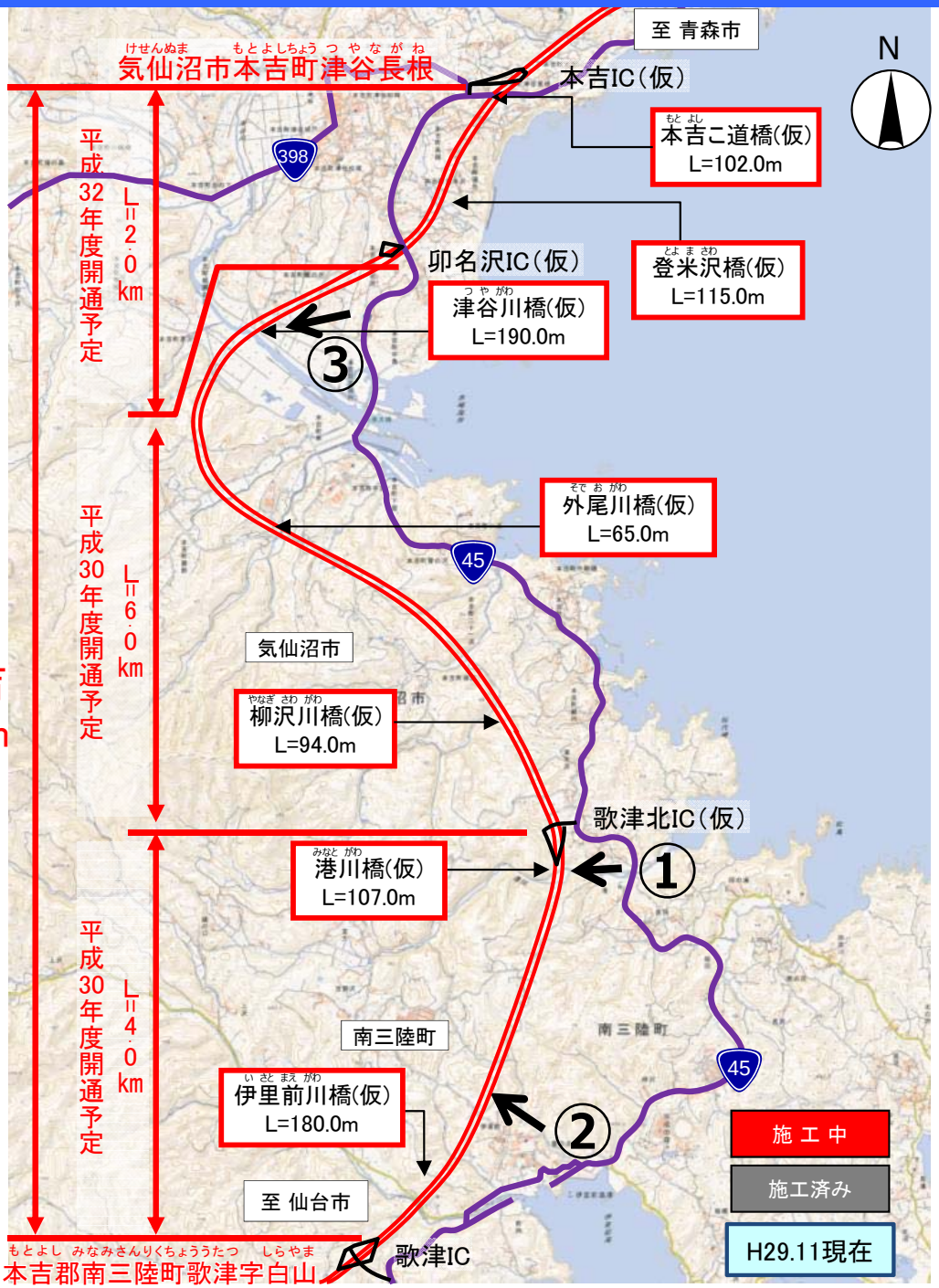
位置図



歌津～本吉
L＝12.0km

歌津北IC（仮）より気仙沼方面を望む





① 港川橋(仮)



② 田表地区



③ 津谷川橋(仮)

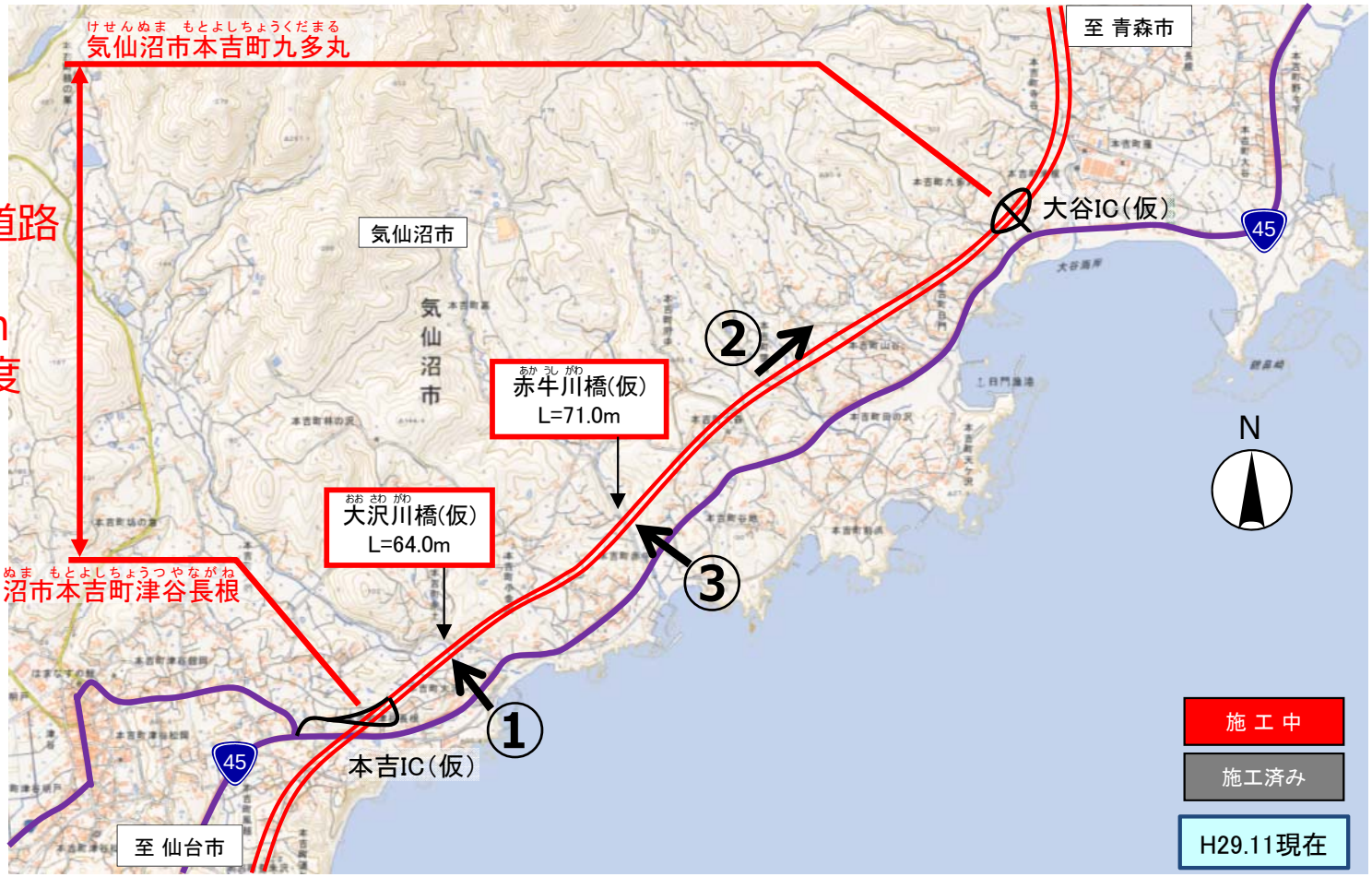


2－②. 事業の進捗状況　（本吉気仙沼道路（Ⅱ期））

位置図



本吉気仙沼道路
（Ⅱ期）
L＝4.0km
平成30年度
開通予定



南三陸町側より気仙沼方面を望む



① 大沢川橋（仮）



② 小金沢地区

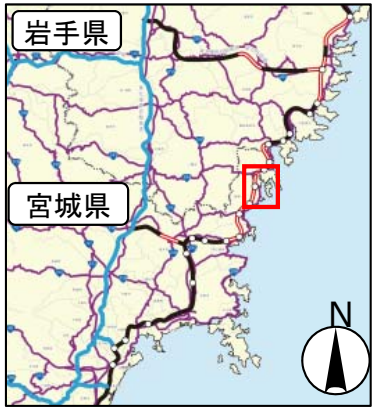


③ 赤牛川橋（仮）

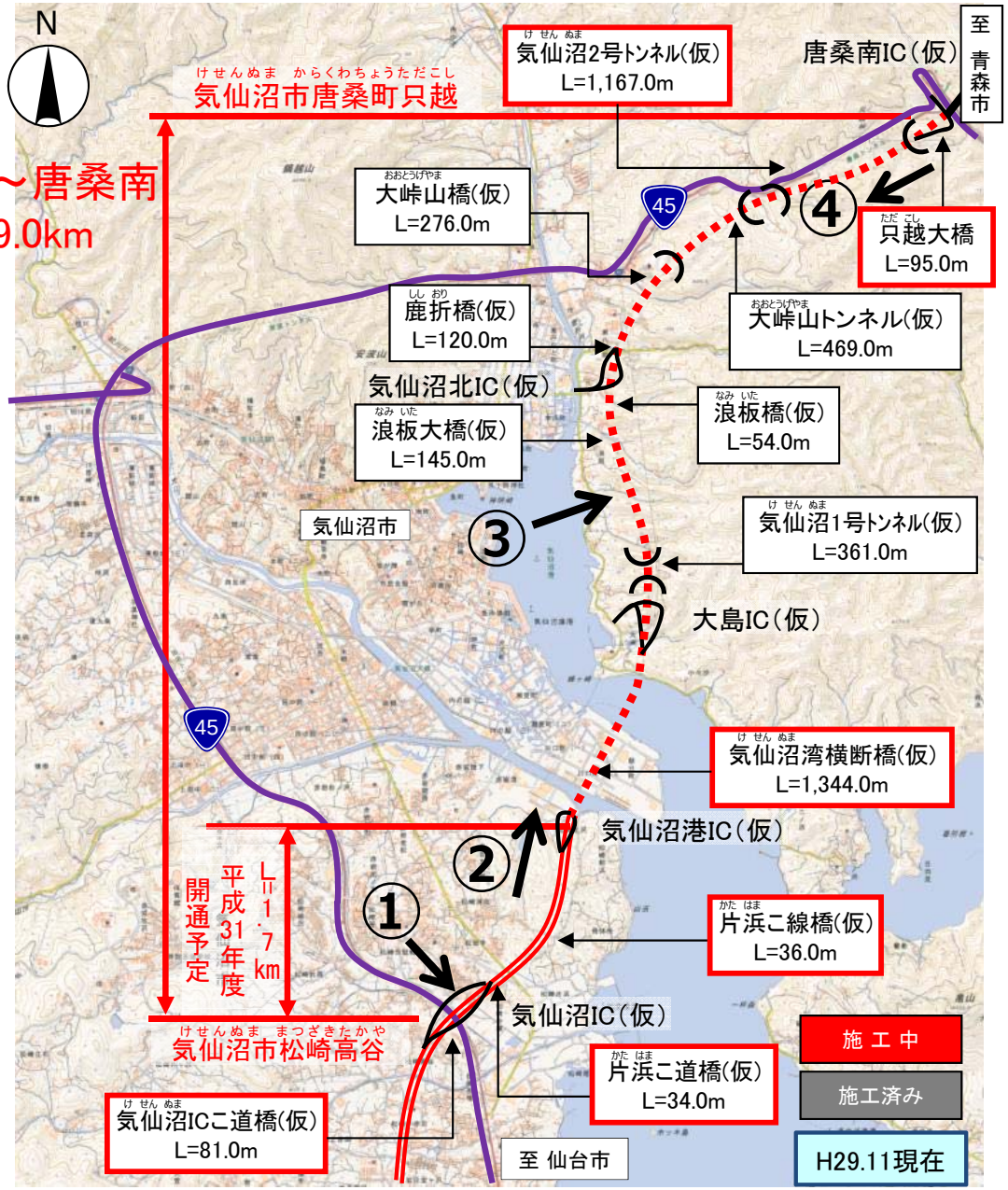


2－③. 事業の進捗状況　（気仙沼～唐桑南）

位置図



気仙沼～唐桑南
L＝9.0km



気仙沼中央ICより唐桑方面を望む



① 松崎中瀬地区



②朝日町地区



③大峠山地区



④唐桑町只越地区



2－④. 事業の進捗状況　（唐桑北～陸前高田）

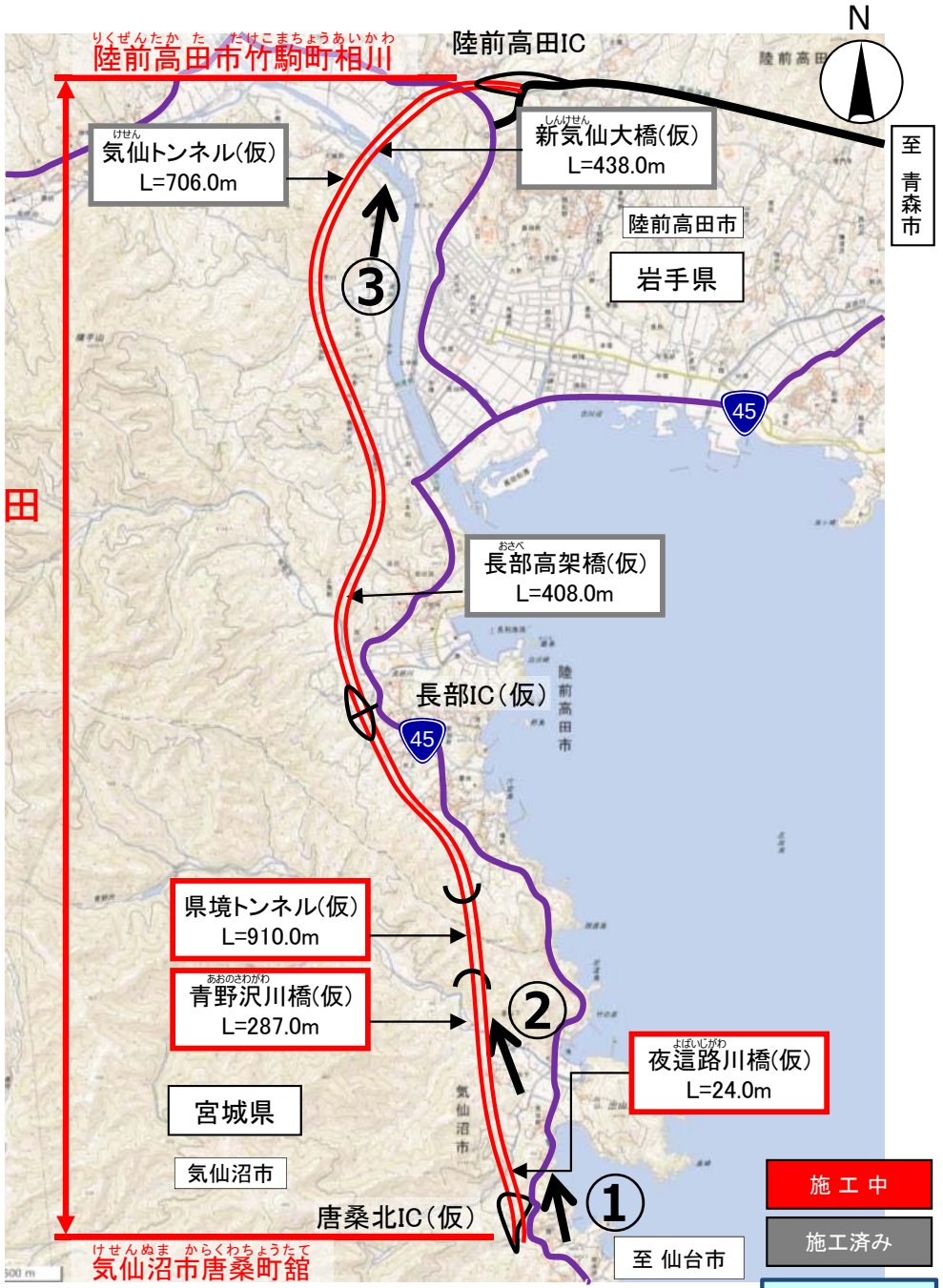
位置図



唐桑北～陸前高田
L＝10.0km
平成30年度
開通予定

唐桑北IC(仮)より陸前高田市方面を望む

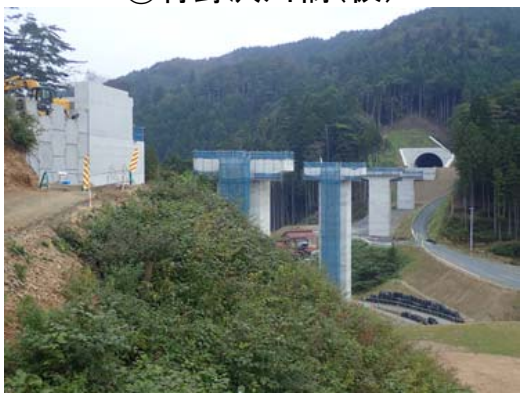




①唐桑町舘地区



②青野沢川橋(仮)



③新気仙大橋(仮)



2－⑤. 事業の進捗状況　（吉浜～釜石）

位置図



吉浜～釜石
L＝14.0km
平成30年度
開通予定

吉浜ICより北方面を望む





施 工 中

施工済み

H29.11現在

① 新白木沢橋(仮)付近



② 釜石唐丹IC(仮)付近



③ 釜石南IC (仮)付近

