資　料　3

道路事業　事後評価　　要点審議事業

資料 3-1　一般国道 45 号　高田道路　・・・・・・・・・・・・・・・　P　1

資料 3-2　一般国道 45 号　尾肝要道路　・・・・・・・・・・・・・・　P　7

資料 3-3　一般国道 45 号　普代バイパス　・・・・・・・・・・・・・　P１４

平成３１年　３月　１日
国土交通省　東北地方整備局

資　料　３－１

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　高田（たかた）道路

平成31年3月1日
国土交通省　東北地方整備局

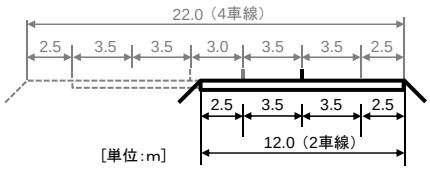
1. 事業の目的と概要（1）

事業完了後5年経過

○事業目的

・三陸沿岸道路は、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整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
・高田道路は、津波浸水区域を回避して緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第３次医療施設への速達性向上等、地域住民の安全安心を図るものである。
・三陸沿岸地域の交流・連携を促進する三陸縦貫自動車道の一部を構成する延長7.5kmの自動車専用道路である。

標準横断図（幅員）



位置図



高田道路 計画概要

起終点	：自）岩手県陸前高田（りくぜんたかた）市竹駒町相川
	至）岩手県大船渡（おおふなと）市大船渡町（おおふなとちょう）下船渡（しもふなと）
延長	：７．５ｋｍ
道路規格	：第１種第３級　設計速度：８０ｋｍ/ｈ
事業化	：平成　６年度
都市計画決定	：平成１０年度
用地着手	：平成１３年度
工事着手	：平成１３年度
部分開通	：平成２０年度（Ｈ２１．３）
全線開通	：平成２５年度（Ｈ２６．３）

三陸沿岸道路　高田道路　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

①陸前高田IC～通岡IC【H30.11】

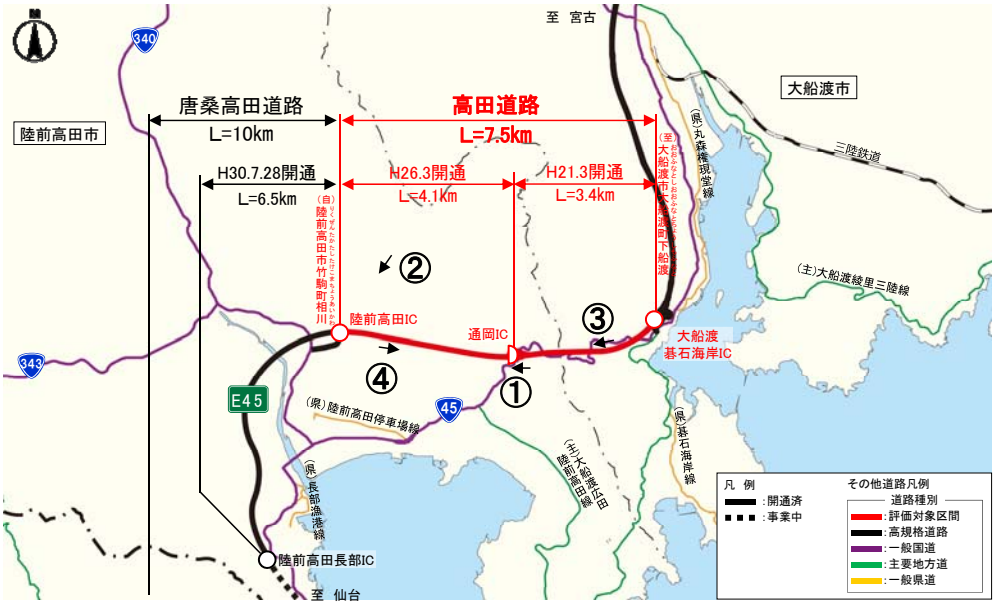


②陸前高田IC【H30.8】



③通岡IC～大船渡碁石海岸IC【H30.11】





④陸前高田IC～通岡IC【H30.11】



1. 事業の目的と概要（3）開通記事



高田道路3.4キロ開通

難所解消、時間も短縮

大船渡市と陸前高田市を結ぶ三陸縦貫自動車道高田道路の先行整備区間（3・4キロ）は十五日開通し、大船渡市の大船渡碁石海岸インターチェンジ付近で開通式が行われた。大船渡市と陸前高田市の境界にある通岡トンネルが開通し、交流の活発化や救急医療の向上などの効果が期待される。国土交通省の岡田光彦東北地方整備局長がテープカットで高田道路の開通を祝った。

開通区間は、大船渡市の境界にある通岡トンネルから陸前高田市の高田大橋までの区間。

式典には、地元関係者ら約百人が出席。テープカットの後、パレードやハイウエーウオーキングが行われた。

高田道路は片側一車線で制限時速七〇キロ。現在は無料で通行できる。二〇〇一年度着工し、事業費は二十億円をかけて先行整備区間が開通した。今後七

十億円で残る区間4・1キロの開通を目指す。

大船渡市と陸前高田市の境界にある通岡トンネルは、急こう配や急カーブが連続し、交通事故率は国道45号の平均の倍以上だった。これまで約八分かかっていたが、高田道路の通岡トンネルを通ることで約四分短縮される。

陸前高田市から大船渡市への通勤者は千人以上、観光面や生活の便の向上が期待され、陸前高田市から大船渡市民病院への救急搬送の時間短縮も図られる。

三陸縦貫道は、宮古―0キロで、整備済み区間は約80キロとなる。



三陸沿岸道路 高田道路 開通式

高田道路開通 おめでとう

高田道路が全線開通

陸前高田―通岡間4.1キロ完成

復興加速に期待

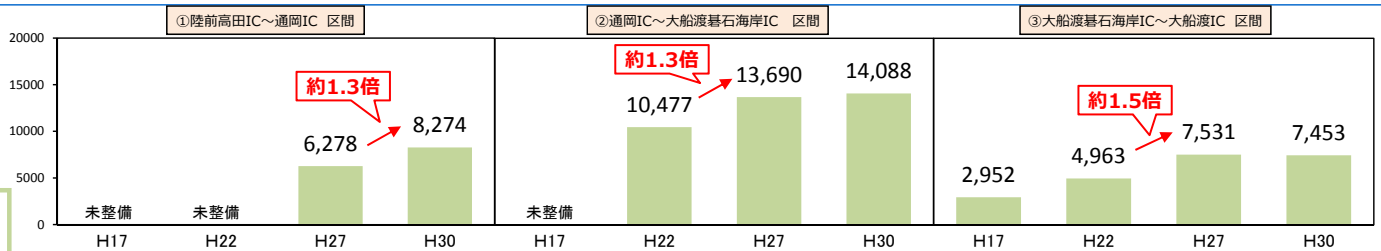
資料：岩手日報（H21. 3. 16付）

資料：岩手日報（H26. 3. 24付）

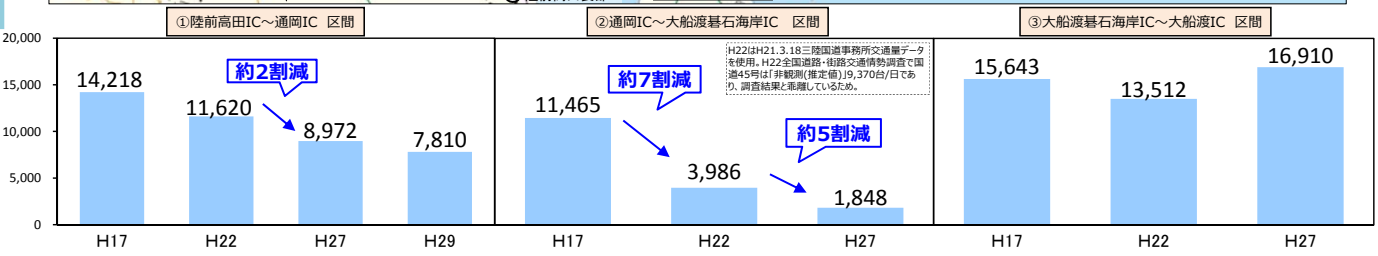
2. 交通状況の変化等（1） 交通量

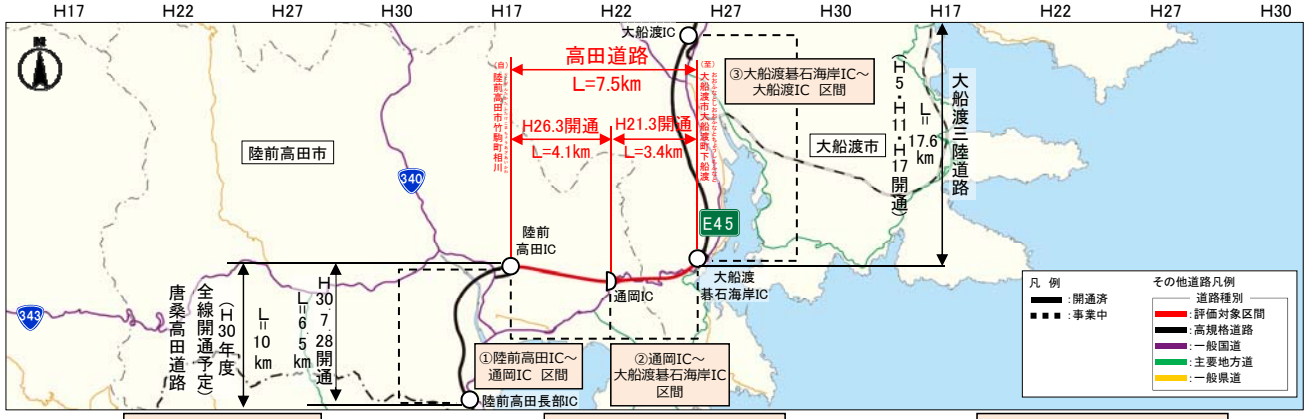
◆対象区間の最新の利用交通量は平均約8,300～14,100台／日（高田道路7.5km平均約10,900台／日）。
◆平成26年3月の高田道路（陸前高田IC～通岡IC）開通で、既開通区間（通岡IC～大船渡碁石海岸IC）の交通量は約1.3倍に増加。

高田道路



国道45号

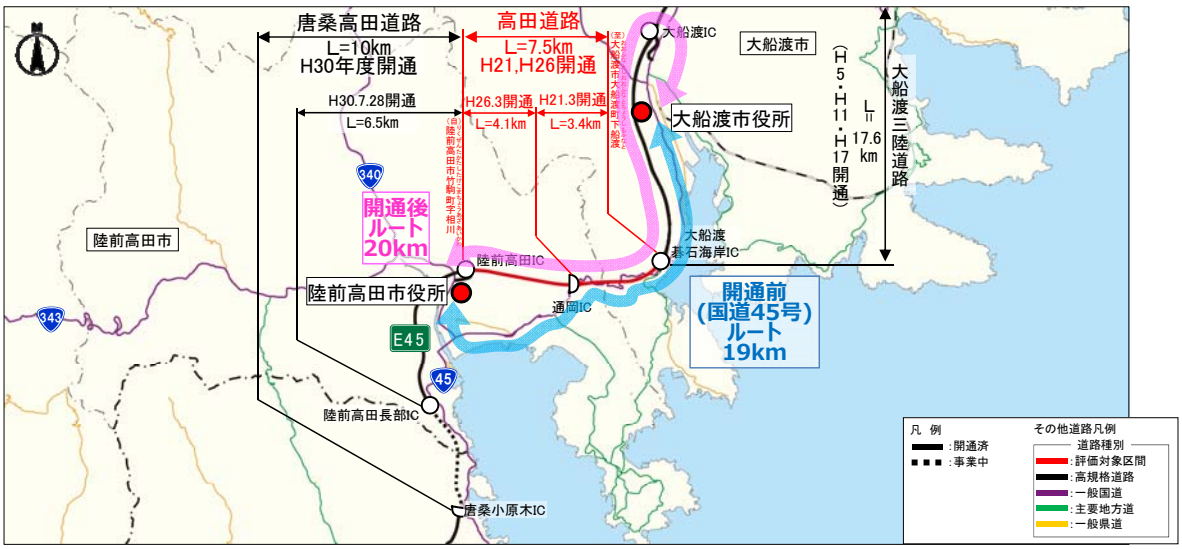




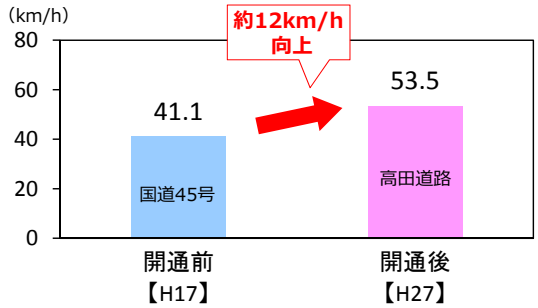
資料：H17、H22、H27全国道路・街路交通情勢調査、 H30.10平日平均車両感知器データ（陸前高田IC～大船渡IC）
①陸前高田IC～通岡IC区間国道45号はH29.10.31調査結果を使用(工事用車両なし)

2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

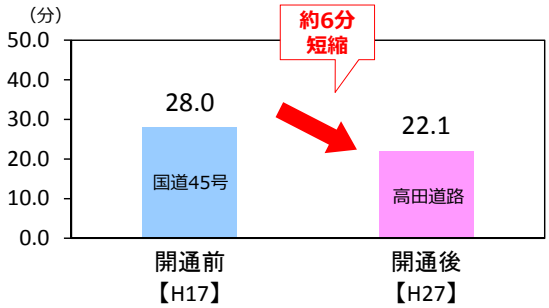
◆高田道路を利用することで、陸前高田市～大船渡市間の平均速度が約12km/h向上し、所要時間が約6分短縮。



▼陸前高田市～大船渡市間の平均速度の変化（市役所間）



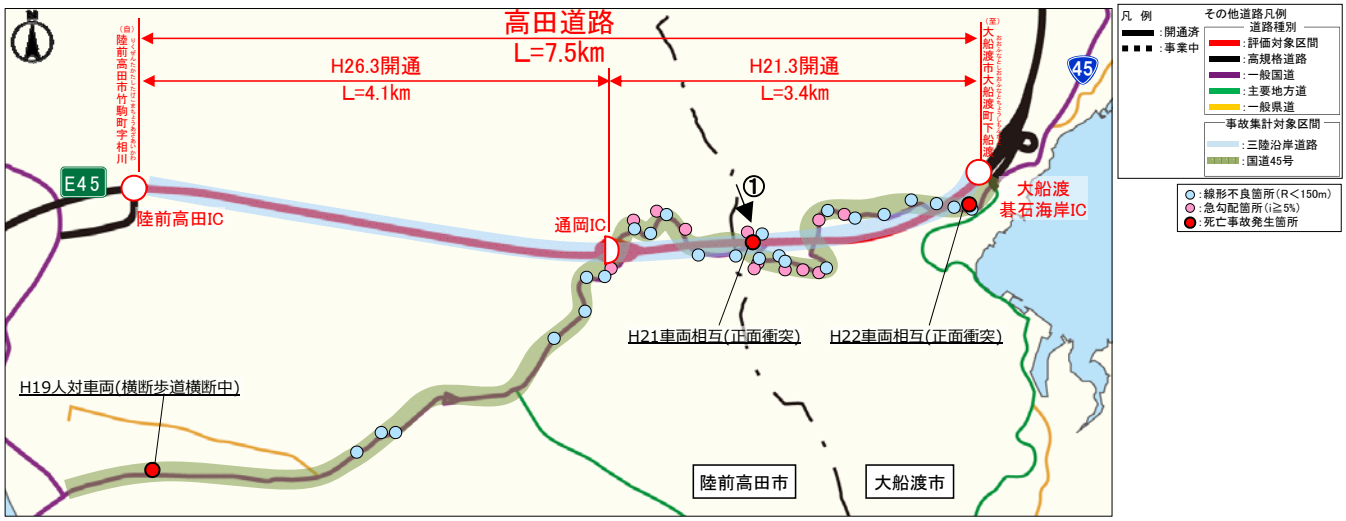
▼陸前高田市～大船渡市間の所要時間の変化（市役所間）



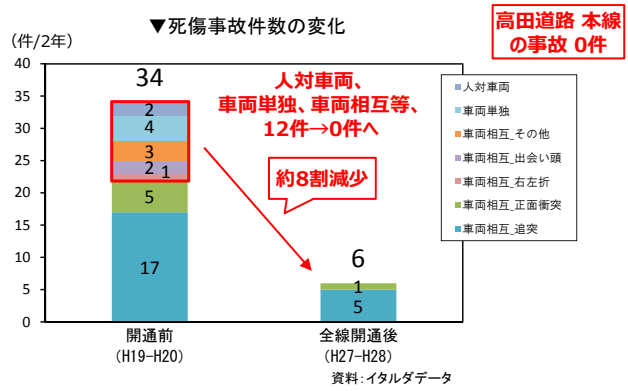
資料：H17、H27全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度、上下平均)

3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

◆高田道路の開通前後で、現道の交通量は最大約8割減少、事故件数は約8割減少。
◆事故類型別では、線形不良箇所の回避により、「人対車両」、「車両単独」、「車両相互等」が0件/2年に減少し、安全性が向上。





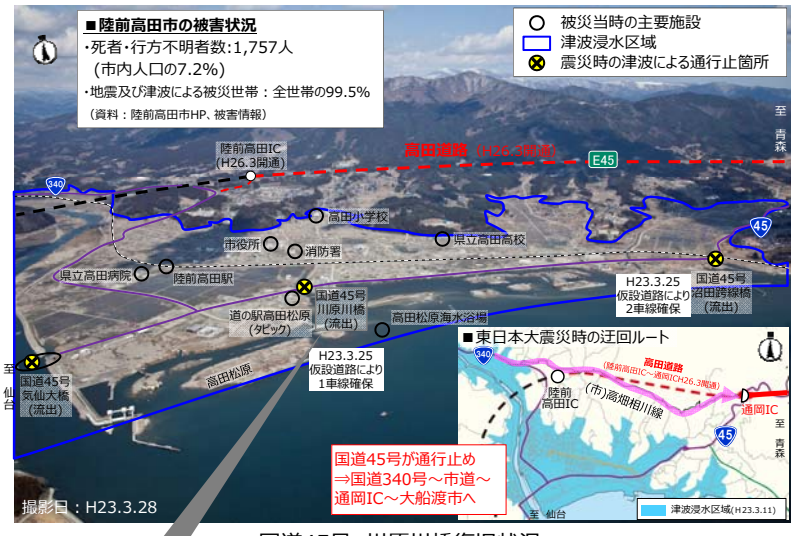


高田道路 本線の事故 0件

3. 事業効果の発現状況（2） 震災復興を牽引

◆東日本大震災で陸前高田市は津波被害により大きな被害を受け、国道45号も流出するなど各所で寸断。
◆震災当時、すでに開通していた通岡ICを利用して大船渡市方面のアクセスを確保。
◆陸前高田ICまで開通後はIC周辺に災害時の拠点となる施設が新設、中心市街地の整備も進むなど、被災地の復興を牽引。

▼被災直後の状況



▼国道45号 川原川橋復旧状況



▼現在の陸前高田IC周辺の状況



▼被災後の土地利用計画





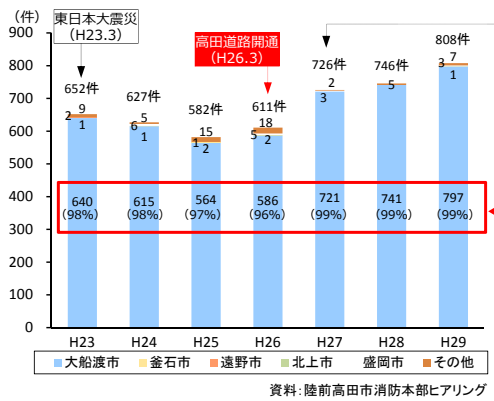
3. 事業効果の発現状況（3） 高次医療機関への安定した搬送

◆陸前高田市からの救急搬送は3次救急医療機関である岩手県立大船渡病院へ搬送。
◆高田道路の開通以降、陸前高田市からの救急搬送は三沿道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。

▼陸前高田市役所から岩手県立大船渡病院への搬送ルート



▼陸前高田市消防本部からの管外搬送状況

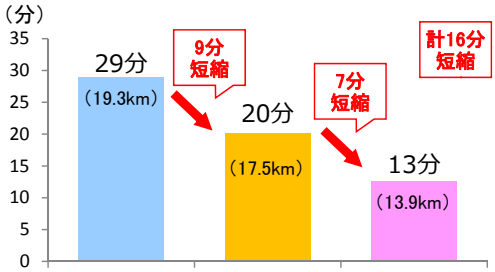


※岩手県保健医療計画より、救急外来の受付を第3次救急医療機関である県立大船渡病院で受け持つようになった。

約9割が大船渡市へ搬送し、多くの場合三陸沿岸道路を利用

資料：陸前高田市消防本部ヒアリング

▼陸前高田市役所から岩手県立大船渡病院への所要時間（大船渡病院緊急退出路使用）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査（非混雑時旅行速度）

《消防署の声》

・くも膜下出血や脳梗塞などの脳疾患では、血圧の変動が再出血など、命に関わる重症化に繋がりかねません。高田道路開通後は三沿道利用に変更し、安定搬送が出来るようになり、患者の負担軽減につながりました。

・大きな横揺れがなくなり、点滴などの車内処置が走行中でも可能になりました。

（H30.11 陸前高田消防ヒアリング結果）

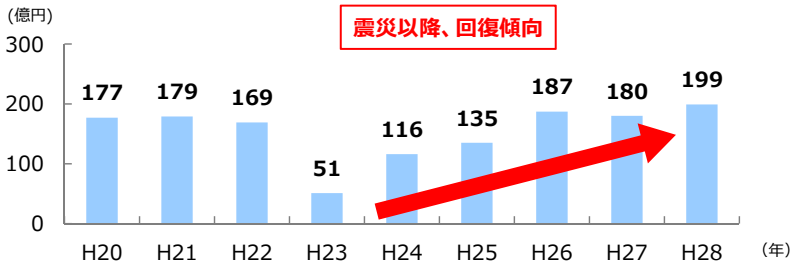
3. 事業効果の発現状況（6） 地域産業の復興支援

◆陸前高田市の製造品出荷額は震災以降、回復傾向であり、食料品製造業の割合が高い。
◆高田道路の開通により、輸送面において水産加工業を支援し、所得などの増加による地域経済の活性化を支援。

▼入出荷ルート



▼陸前高田市の製造品出荷額の推移



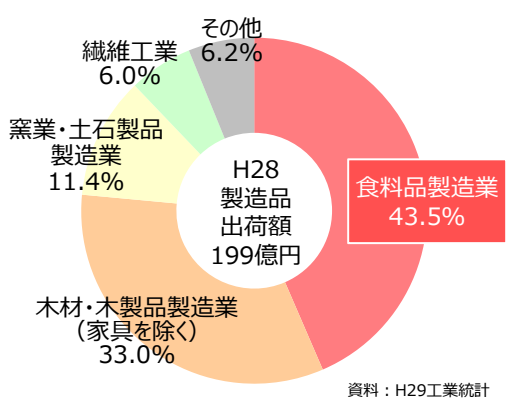
資料：
・H20～H22、H24～H26、H28…工業統計
・H23・H27…経済センサス

▼水産加工品の実例



写真：水産加工会社HPより

▼陸前高田市のH28製造品出荷額内訳



資料：H29工業統計

《陸前高田市の水産加工業者の声》

・大船渡等各地から鮭やわかめを入荷し、主に関東方面へ出荷しています。
・「生わかめ」はシートを引いたトラックの荷台に積み、シートを被せて輸送を行うため、品質を確保するために少しでも早く運搬する必要がありました。
・高田道路の開通により、仕入れ時間の短縮や鮮度向上、輸送コスト低減につながっています。

（H30.11 企業ヒアリング結果）

3. 事業効果の発現状況（7） 観光振興の支援

◆震災後、三陸復興国立公園（H25.5指定）や三陸ジオパーク（H25.9認定）の指定など、観光入込客数は回復傾向。
◆高田松原津波復興祈念公園や重点道の駅の整備が進んでおり、津波防災文化の情報発信機能が充実予定。
◆高田道路を含めた復興道路の整備により広域観光ルートが形成され、観光入込客数の更なる回復を支援。

▼三陸沿岸の主要観光地

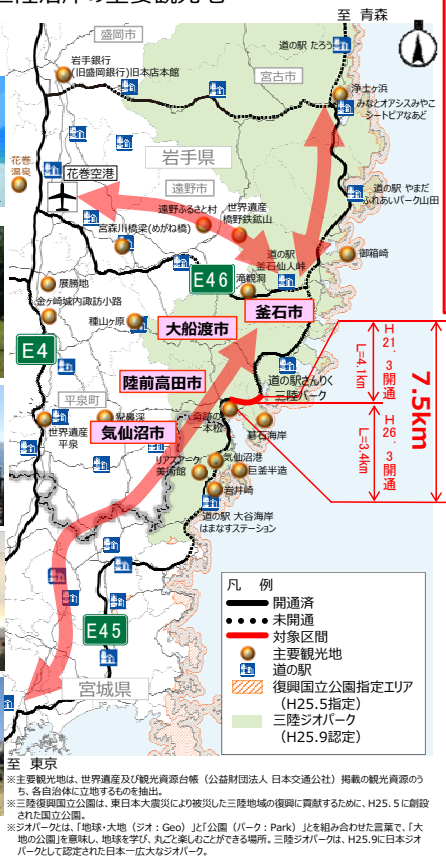






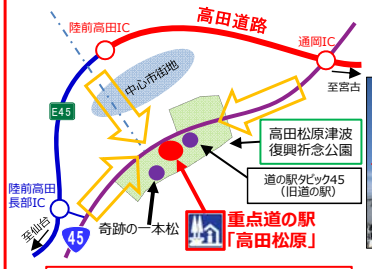






※主要観光地は、世界遺産及び観光資源台帳（公益財団法人 日本交通公社）掲載の観光資源のうち、各自治体に立地するものを抽出。
※三陸復興国立公園は、東日本大震災により被災した三陸地域の復興に貢献するために、H25.5に創設された国立公園。
※ジオパークとは、「地球・大地（ジオ：Geo）」と「公園（パーク：Park）」とを組み合わせた言葉で、「大地の公園」を意味し、地球を学び、丸ごと楽しむことができる場所。三陸ジオパークは、H25.9に日本ジオパークとして認定された日本一広大なジオパーク。

復興道路（高田道路）から震災遺構にアクセス



▼道の駅タピック45（旧道の駅）

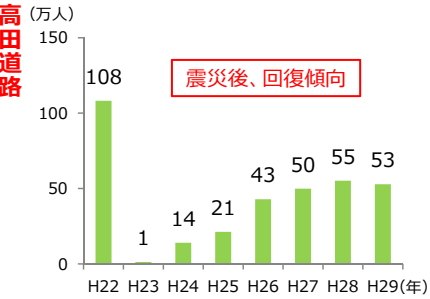


▼被災後の道の駅タピック45の内部



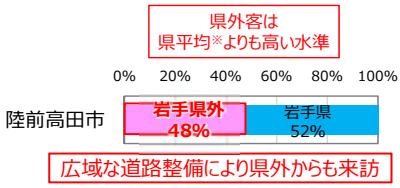
被災の実情や災害の規模を伝承

▼陸前高田市観光入込客数



資料：岩手県観光統計

▼陸前高田市来訪者の居住地割合



※資料:H29岩手県観光統計

資料：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.
※陸前高田市は奇跡の一本松滞在者(H29年1～12月休日)を集計対象とした。ただし不詳値(秘匿値)は除外。
「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。

《陸前高田市観光物産協会の声》

・震災以前は海水浴客が大部分を占めていました。震災で高田松原がなくなり、震災以前の入込みには戻っていませんが、道路や復興記念公園の整備などが進めば、増加が目に見えてくると思います。
・高田道路を含めた三陸沿岸道路の順次開通により、観光客の回復につながっているものと捉えています。今後の仙台までの開通に大変期待しています。

（H31.1 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26年3月　高田道路全線開通、平成27年11月　吉浜道路開通、平成29年11月　山田宮古道路開通、
平成30年3月　宮古田老道路（田老第2IC～田老北IC）・田老岩泉道路開通、
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30年度　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、大槌IC～山田南IC）開通

・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

平成30年度　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おり、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。
なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

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、連続する２区間による一体的な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（特にストック効果）の検証に努める。

資　料　３－２

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　尾肝要（おかんよう）道路

平成31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

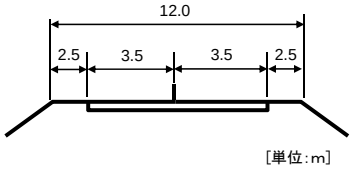
○事業目的

・三陸沿岸道路は、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整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
・尾肝要道路は、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第三次救急医療施設への速達性・安全性の向上や、冬期における安全な交通の確保等を図るものである。
・宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.5kmの自動車専用道路である。

位置図



標準横断図（幅員）



尾肝要道路 計画概要

起終点	：自）岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑（しもへい　たのはたむらたのはた）
	至）岩手県下閉伊郡田野畑村尾肝要（しもへい　たのはたむらおかんよう）
延長	：４．５ｋｍ
道路規格	：第１種第３級
設計速度	：８０ｋｍ/ｈ
事業化	：平成１８年度
用地着手	：平成２１年度
工事着手	：平成２１年度
全線開通年度	：平成２５年度（平成２６年３月２日）

三陸沿岸道路　尾肝要道路　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尾肝要道路【H31.2】

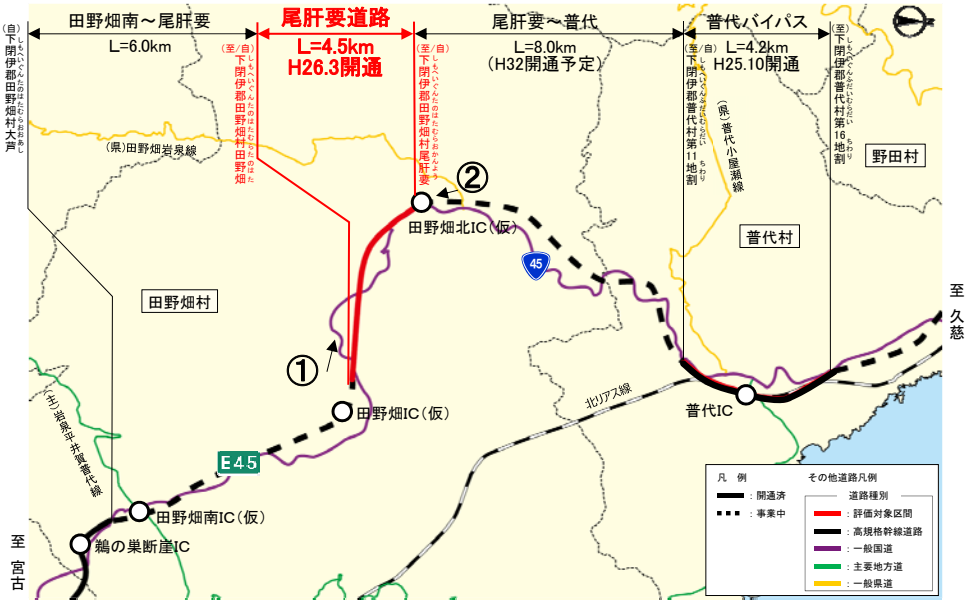


②尾肝要道路【H31.2】



尾肝要道路【H30.9】





1. 事業の目的と概要（3） 開通記事

事業完了後5年経過



尾肝要（田野畑）が開通

国道45号 最大の難所解消

東日本大震災後に「復興道路」として位置付けられた三陸沿岸道路を構成する田野畑村の尾肝要道路（4・5キロ）は2日、開通した。急勾配、急カーブが連続する国道45号最大の難所・閉伊坂峠を回避できるようになり、救急搬送の迅速化のほか、産業振興や地域交流活性化への寄与が期待される。本県の三陸沿岸道路は2・3キロの約91%に当たる計71キロとなった。

開通区間は尾肝要トンネル（2・7キロ）北口から普代村の一部までの4・5キロ。式典には、地元の田野畑村、三陸国道事務所の関係者ら約40人が出席、石原弘村長が「長い道のりだったが、ようやくここまでたどり着いた」とあいさつ。テープカットで開通を祝った。

尾肝要道路は幅員12メートルで、片側一車線の自動車専用道路。村中心部の田野畑南IC（仮）と北の普代IC（仮）を結ぶ。2006年度事業化され、震災を挟み、20年目で開通した。総事業費は約105億円。

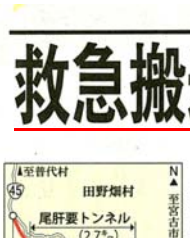
閉伊坂峠は標高388メートルあり、国道45号最大の難所。冬期間は事故が相次ぎ、久慈方面の救急搬送を妨げていた。

開通により国道45号の既存区間に比べ、距離で1・4キロ、約5分の時間短縮となる。

同村は深い谷や険しい峠に囲まれ、昭和30年代後半まで「陸の孤島」と呼ばれていた。南部は国道45号に架かる橋木沢橋（1965年）と思惟大橋（84年）、村は開通を機に企業誘致を図り、村民が定住しやすい地域づくりにつなげてほしい」と期待する。

県内の三陸沿岸道路は13年度、震災後の新規事業9区間（1222億円）が追加され、23日に伊保内―普代間の高田道路・陸前高田―通岡間（4・1キロ）が開通する。

資料：岩手日報 平成26年3月3日付



救急搬送、観光に効果

三陸沿岸道路開通1年調査

患者負担も減

三陸国道事務所（宮古市）と南三陸国道事務所（釜石市）は、開通から1年が経過した三陸沿岸道路の尾肝要道路（4・5キロ）と高田道路（7・5キロ）の整備効果をまとめた。交通量調査や利用者の聞き取りから、救急搬送の迅速化や安全性の確保が図られている。

【尾肝要道路】2014年3月2日に開通し、急勾配・急カーブが連続する国道45号の最大の難所、閉伊坂峠（標高380メートル）を回避できるようになった。田野畑村中心部から久慈方面へ安定した救急搬送が可能となり、地域福祉などに波及効果も出ている。

三陸国道事務所によると、開通1年後の交通量（1日当たり）は尾肝要道路が2990台、同区間の国道45号が250台と大幅に転換。約1・2キロ、5分の時間短縮となった。

同村からの救急搬送は、開通前から県立久慈病院が約5割を占める。開通後は患者に負担となる横揺れが発生する急カーブ16カ所も回避されることになった。移動時間が読めるようになり、介護事業者が村北部の沼袋地区の訪問介護を1日2回に増やし、買い物サービスを始めた。

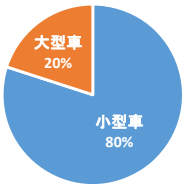
同事務所の平岡弘志副所長は「水産物の輸送にも効果がみられる。整備中の田野畑―普代間も開通することにより、地域間の交流がさらに活発になると思う」とみている。

資料：岩手日報 平成27年5月13日付

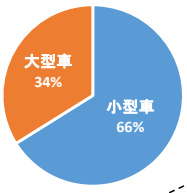
2. 交通状況の変化等（1） 交通量

◆尾肝要道路の最新の利用交通量は平均約3,200台／日。
◆尾肝要道路開通後、尾肝要道路区間の断面交通量が約8割・大型車混入率が約14%増加、現道の交通が約9割転換している。

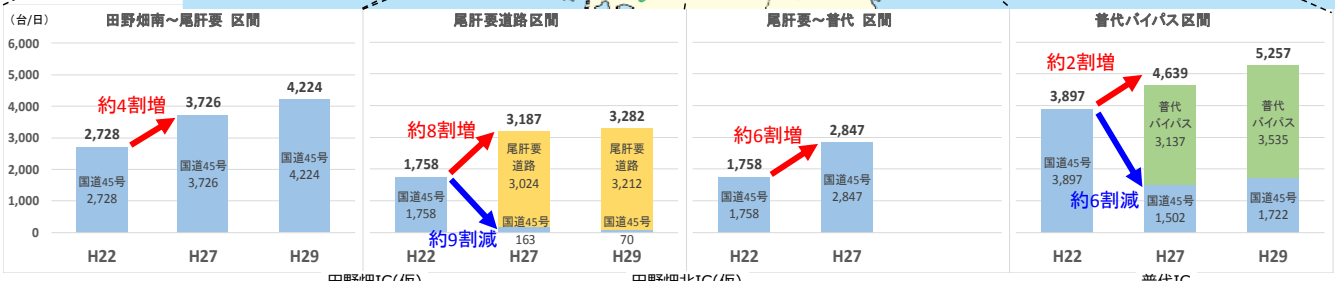
▼H22尾肝要道路区間



▼H27尾肝要道路区間







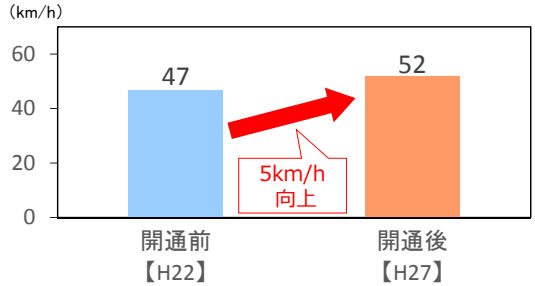
資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ
H29.10平日平均車両感知器データ（田野畑南～尾肝要区間、尾肝要道路）
H29.10.12(木)交通量調査結果（普代バイパス区間）
※尾肝要道路区間国道45号はH30.3.6(火)交通量調査結果を使用

2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

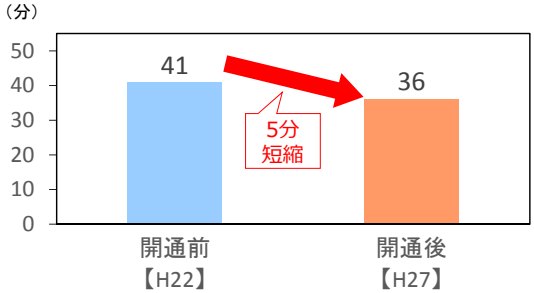
◆尾肝要道路および普代バイパスを利用することで、田野畑村～野田村間の平均速度が約5km/h向上し、所要時間が約5分短縮。



▼田野畑村～野田村間の平均速度の変化（村役場間）



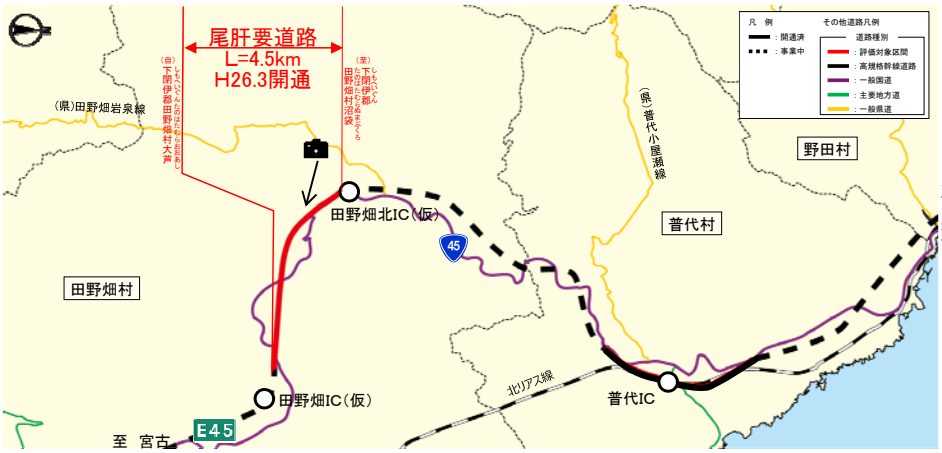
▼田野畑村～野田村間の所要時間の変化（村役場間）



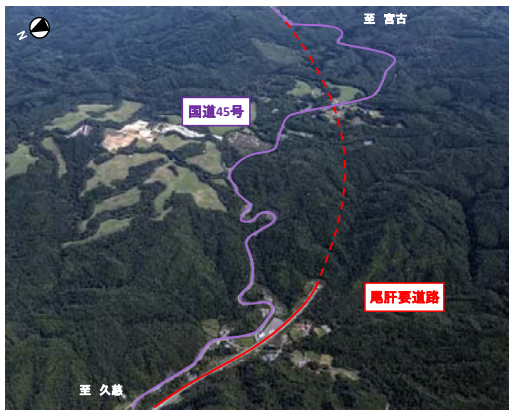
資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ

3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

◆尾肝要道路の開通により、急カーブ区間・急勾配区間の回避が可能となっている。
◆尾肝要道路区間の安全性が向上し、現道の事故件数は5割減少。尾肝要道路では事故が発生していない。

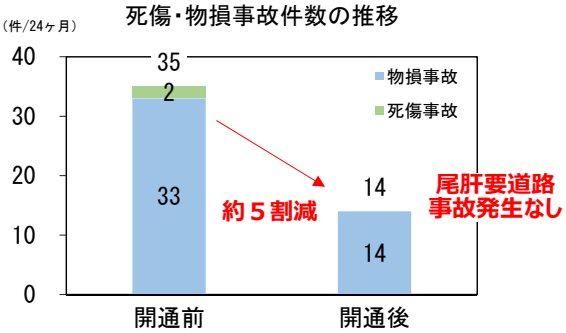


▼尾肝要道路並行現道の線形不良箇所（📷）





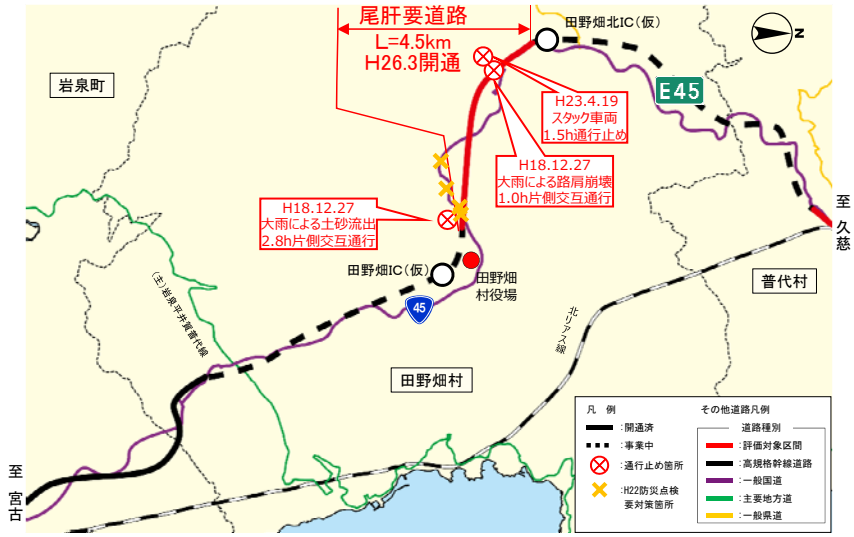
▼国道45号の
死傷・物損事故件数の推移



資料：警察提供事故実績,三陸国道事務所
※開通前：H24年3月2日～H26年3月1日の24ヶ月値
開通後：H26年3月2日～H28年3月1日の24ヶ月値

3. 事業効果の発現状況（2） 災害時の信頼性が向上

◆H18年12月27日～29日の豪雨等、尾肝要道路並行現道（国道45号）で災害による通行規制が発生。
◆田野畑村の国道45号には防災点検要対策箇所が4箇所存在し、防災面で整備優先度の高い区間として評価。
◆尾肝要道路の整備により代替性を確保でき、災害時の信頼性が向上。



▼要対策箇所の状況（土石流堆積物）



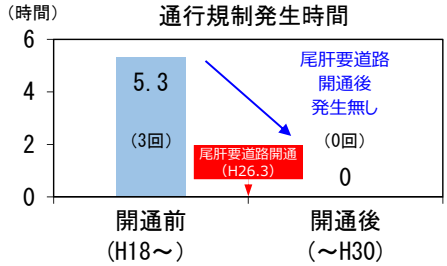
▼集中豪雨による土砂流出
（H18.12.27）



▼尾肝要道路並行現道の立ち往生
（H23.4.19）



▼尾肝要道路区間の
通行規制発生時間

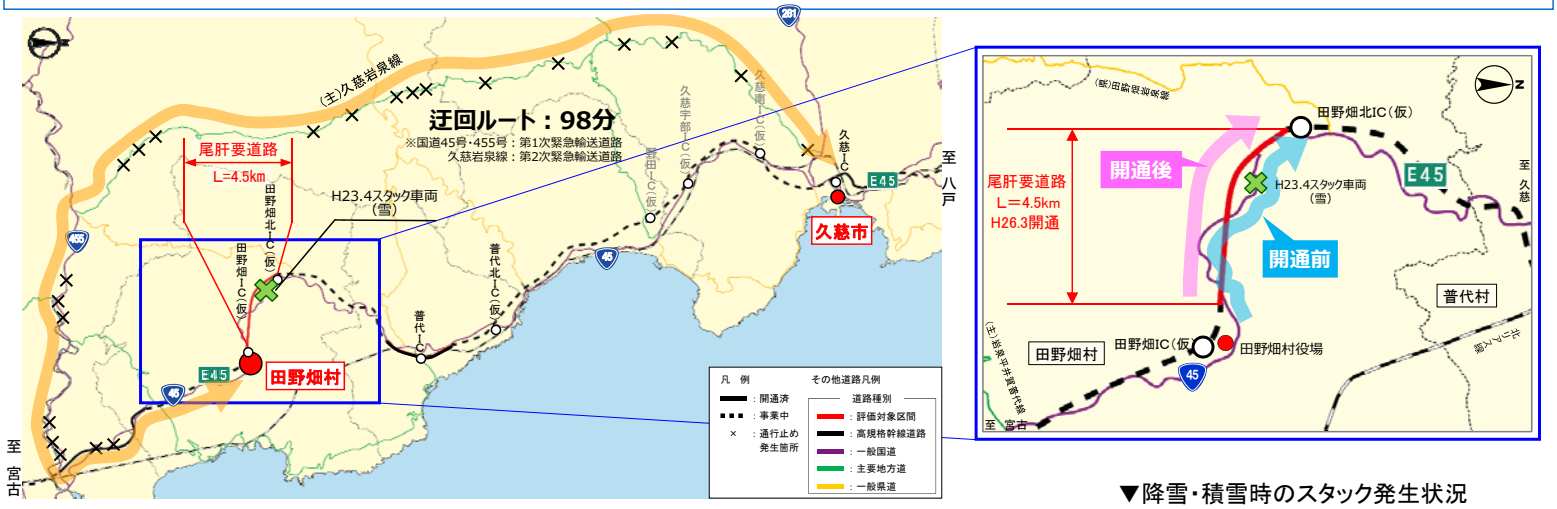


資料：三陸国道事務所

通行規制区間・防災点検箇所を回避可能
→尾肝要道路により代替性確保

3. 事業効果の発現状況（3） 災害時の信頼性が向上

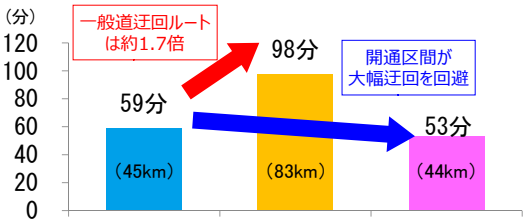
◆尾肝要道路並行現道では、降雪・積雪時等にスタックが発生、H23.4月は全面通行止めとなった。
◆迂回時の一般道ルートは所要時間約1.7倍、通行止めも頻発しており、更なる広域な迂回が必要となる可能性がある。
◆尾肝要道路開通後は降雪・積雪時にスタックが発生しておらず、大幅な迂回を回避し、災害発生時にリダンダンシー機能を発揮。



▼尾肝要道路並行現道のスタック状況

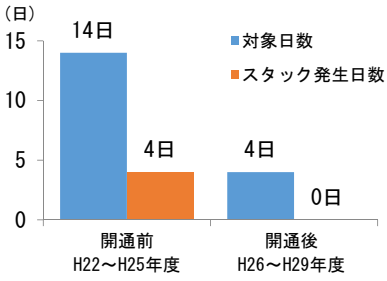


▼田野畑村～久慈市間の所要時間（村役場・市役所間）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ

▼降雪・積雪時のスタック発生状況



※対象日数：各年度12～２月の降雪5cm以上、最深積雪10cm以上の日

資料：気象庁（宮古観測所）
三陸国道事務所

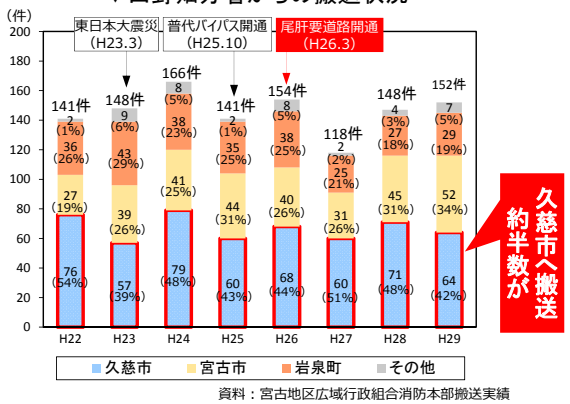
3. 事業効果の発現状況（4） 救急医療支援

◆田野畑村には診療所が1つしかなく救命救急の受入体制が整っていないことから、田野畑村からの救急搬送の約半数は3次救急医療機関である岩手県立久慈病院へ搬送。
◆普代バイパス・尾肝要道路の開通以降、田野畑村の3次救急医療機関60分カバー圏域は人口ベースで約3倍増加、三沿道にルート変更したことで大きな揺れが解消し、患者の負担軽減・安定搬送に寄与。

▼田野畑村役場から岩手県立久慈病院への搬送ルート

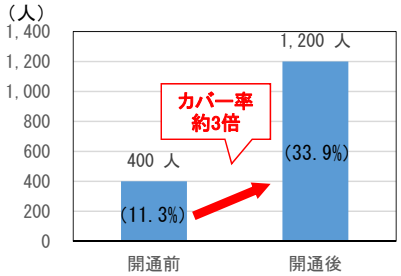


▼田野畑分署からの搬送状況



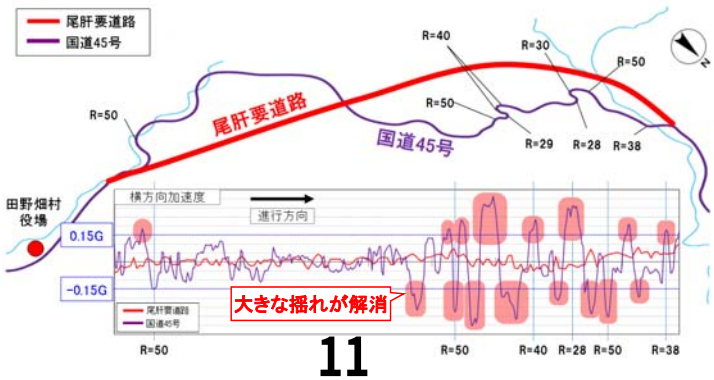
資料：宮古地区広域行政組合消防本部搬送実績

▼田野畑村における3次救急医療機関60分カバー率の変化（人口ベース）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ
H27国勢調査

▼国道45号と尾肝要道路の横揺れの比較 ※実走による加速度調査より



《救急救命士の声》

◆くも膜下出血や脳梗塞などの脳疾患では、血圧の変動が再出血など、**命に関わる重症化**に繋がりかねません。尾肝要道路が出来て**安定搬送が出来るようになり、患者の負担軽減**につながりました。

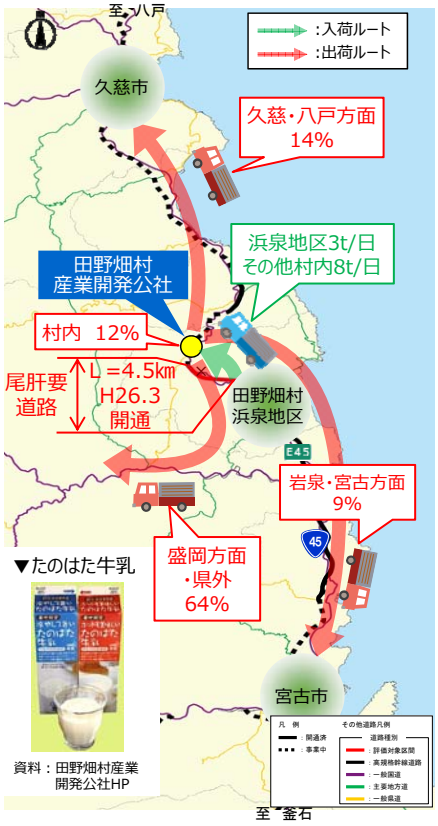
◆大きな横揺れがなくなり、点滴などのための**注射が走行中でも可能になりました**。

（H27.2,H30.11 田野畑分署ヒアリング結果）

3. 事業効果の発現状況（5） 地域産業支援・物流支援

◆田野畑村では畜産業が主要産業であり、特に、たのはた牛乳は田野畑村のブランドとして関東圏でも販売。
◆乳製品加工企業では、村内の生乳を入荷・加工し各方面に出荷しており、出荷量は近年増加傾向にある。
◆尾肝要道路の開通により、商品の安定提供につながり、輸送効率化を支援。

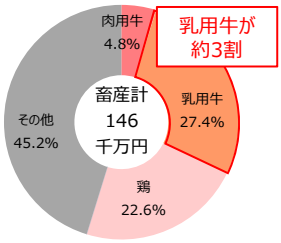
▼たのはた牛乳の主な入出荷ルート



▼たのはた牛乳

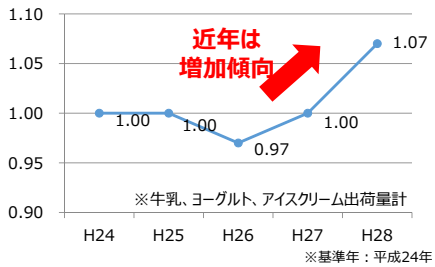
資料：田野畑村産業開発公社HP

▼田野畑村の農業産出額



資料：平成28年市町村別農業産出額

▼乳製品の出荷量の伸び



※基準年：平成24年

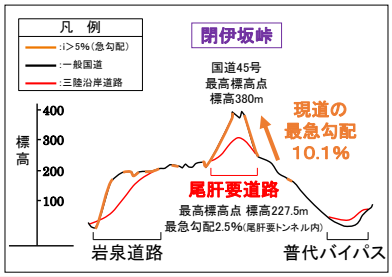
資料：田野畑村産業開発公社提供資料

▼スタック写真（田野畑村姫松:316.1kp）



資料：三陸国道事務所

▼尾肝要道路に並行する国道45号の状況



連続した急勾配等の解消で安定輸送

峠の冬道でスタックすることなく、
商品を安定供給

《牛乳製造企業の声》

◆尾肝要道路等の開通により、国道45号を通る大型トラックが峠の冬道でスタックすることなく、商品の安定供給に結びついた。通勤・買い物圏も拡がり非常に便利になった。

◆早番は深夜２時出社となるため、尾肝要トンネルの整備は、従業員の通勤時のメリットが大きく、冬期においても雪のない路面を走ることができ、安全性が向上した。

◆震災で田野畑村～釜石市～気仙沼の物流ルートが途絶えた。釜石方面から引き合いもあり、牛乳は製造余裕もあるが、物流が乏しく対応できていない状況。道路整備で販路拡大に繋がる可能性がある。

（H25.12、H29.6 田野畑村産業開発公社ヒアリング結果）

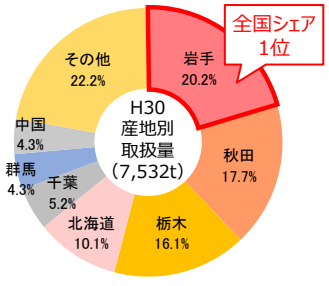
3. 事業効果の発現状況（6） 地域産業支援・物流支援

◆生しいたけの岩手県の東京市場シェアは約2割で全国第１位。
◆田野畑村のしいたけ生産企業では三沿道整備を見越し、しいたけ栽培用のビニールハウス等の設備投資を実施。
◆道路開通や設備投資等により、生しいたけの売上額は年々増加、H27年度には黒字に転換し、地域振興に寄与。

▼生しいたけの主な出荷ルート

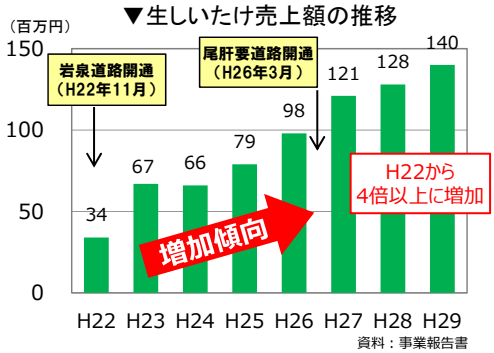


▼生しいたけ 東京卸売市場シェア



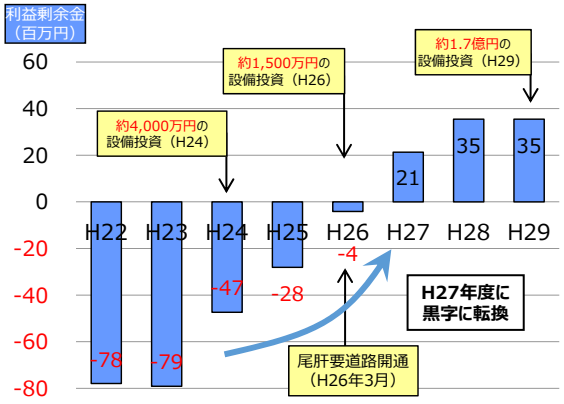
資料：東京都中央卸売市場年報

▼生しいたけ売上額の推移



資料：事業報告書

▼しいたけ生産企業の利益剰余金の推移



資料：決算報告書

《しいたけ生産企業の声》

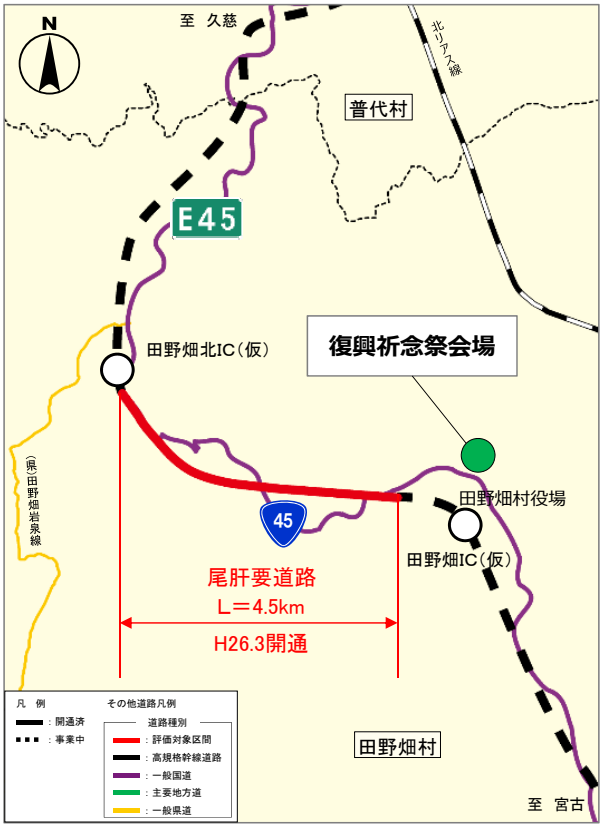
◆尾肝要道路等、三陸沿岸道路が順次整備されていることを勘案し、平成24・26年度に設備投資を実施しました。

◆今後の三陸沿岸道路の整備を見越し、随時増産のための設備投資を実施します。

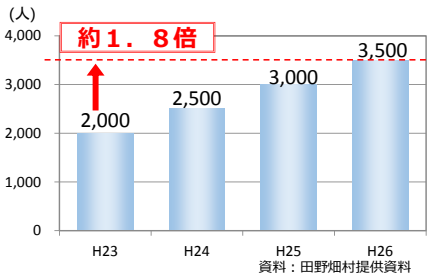
（H28.2 しいたけ生産企業ヒアリング結果）

3. 事業効果の発現状況（7） 観光・地域交流支援

◆田野畑村では、H26年までは「復興祈念祭」、その後は「たのはた村産業まつり」を開催。
◆イベント開催による入込客数は年々増加しており、尾肝要道路の開通が地域の活性化に寄与。

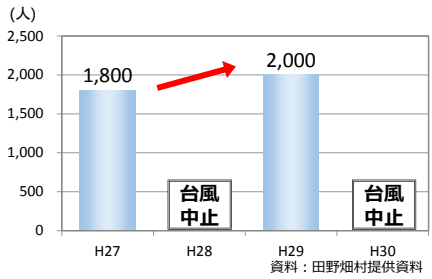


▼ 復興祈念祭の入込み客数



資料：田野畑村提供資料

▼たのはた村産業まつりの入込み客数



資料：田野畑村提供資料

▼復興祈念祭会場の状況 ※田野畑村提供写真





《復興祈年祭たのはた村産業まつり・関係者の声》

◆村外からくる方のうち、**３～４割は久慈方面**からいらっしゃっていると思います。
◆平成27年度からは「たのはた村産業まつり」を毎年開催し、村の特産品のPR・販売等を行っています。
◆入込み客数が増加しており、尾肝要道路、普代バイパス開通の効果があらわれたものと考えています。

（H27.3 ,H30.11田野畑村ヒアリング結果）

4. 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

5. 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。

6. 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26年3月　高田道路開通、平成27年11月　吉浜道路開通、平成29年11月　山田宮古道路開通、
平成30年3月　宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）開通・田老岩泉道路開通、
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、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　吉浜釜石道路（釜石南IC~釜石JCT）・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC）
・唐桑高田道路（唐桑小原木IC～陸前高田長部IC）開通予定
・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）開通予定

7. 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、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。
なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

8. 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、連続する２区間による一体的な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（特にストック効果）の検証に努める。

資　料　３－３

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道45号　普代（ふだい）バイパス

平成31年3月1日
国土交通省　東北地方整備局

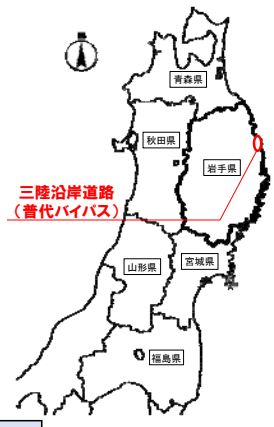
1. 事業の目的と概要（1）

事業完了後5年経過

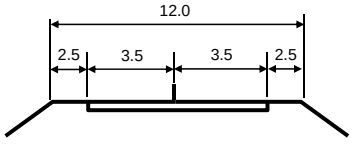
○事業目的

・三陸沿岸道路は、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整備を進めている。当該地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。
・普代バイパスは、自然災害発生時において緊急輸送道路を確保し、三陸南北軸の幹線交通を担うとともに、第三次医療施設への速達性・安全性の向上、交通事故の減少等を図るものである。
・宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものとして、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.2kmの自動車専用道路である。

位置図



標準横断図（幅員）



［単位：m］

普代バイパス 計画概要

起終点	：自）岩手県下閉伊郡（しもへい ふだいむら）普代村第11地割
	至）岩手県下閉伊郡（しもへい ふだいむら）普代村第16地割
延長	：４．２ｋｍ
道路規格	：第１種第３級
設計速度	：８０ｋｍ/ｈ
事業化	：昭和６３年度
用地着手	：平成　６年度
工事着手	：平成１２年度
全線開通年度	：平成２５年度（平成２５年１０月１３日）

三陸沿岸道路　普代バイパス　位置図



1. 事業の目的と概要（2） 整備状況

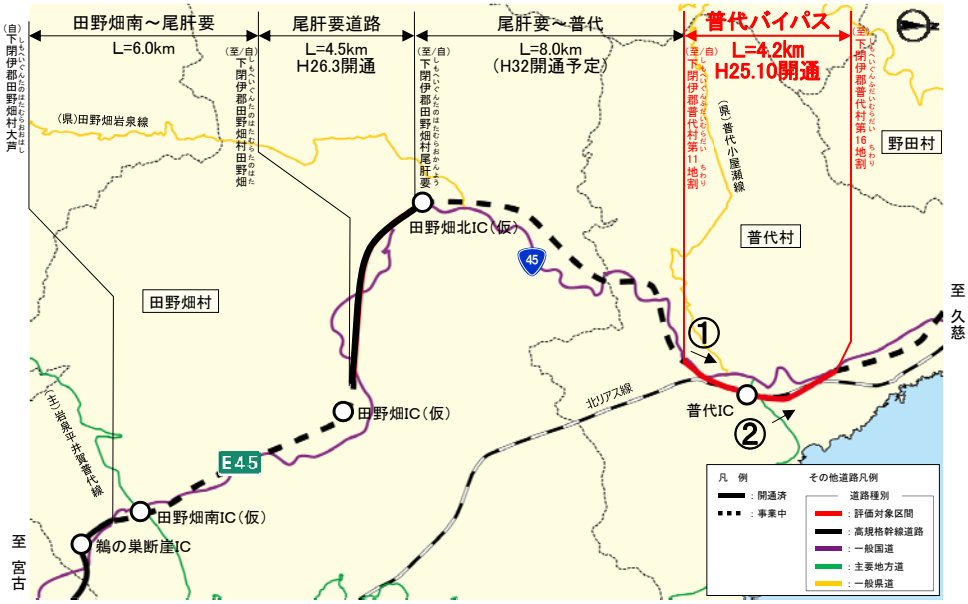
事業完了後5年経過

①普代バイパス【H30. 9】



②普代バイパス【H31.2】





1. 事業の目的と概要（3） 開通記事

事業完了後5年経過



復興道路 待望の開通

普代―4.2キロ区間 県内縦軸第1号

三陸沿岸道路（県内延長213キロ）を構成する普代村の「普代道路」（4・2キロ）が13日、開通した。東日本大震災後に「復興道路」として位置付けられた「縦軸」ルートで区間開通するのは県内で初めて。本県の三陸沿岸道路全体の約24％に当たる計52キロが利用可能となった。

1988年度の事業化から26年。式典や記念イベントで地元住民らが喜びを分かち合った。開通に先立って行われた式典には達増知事、行政、工事関係者ら約150人が出席。

征屋伸夫村長は「長年にわたって力を注いできた全ての皆さまに敬意と感謝を申し上げる。三陸沿岸道路全体の421キロ、上下各1車線で設置された南北方向（1C）の利用も始まる」とあいさつ。テープカットやくす玉割り（幅員12メートル、総事業費は約156億円）などを整備。

普代道路は普代村中心部東側の山裾を通る。普代大橋（延長490メートル）、上普代橋（同90メートル）など多数の橋梁（きょうりょう）が架かる。上下各1車線で設置された南北方向（1C）の利用も始まる。

同日は村役場近くに普代インターチェンジ（IC）が開通。現時点では南北の1C間（普代―高田）を開通し、国道45号と接続する。普代中心部から乗り入れできる普代ICは来年度開通する見込み。

普代道路の開通を祝いテープカットする関係者。沿岸の縦軸をつなぐ復興道路として、県内最初の開通となった13日、普代村

化を思い描く。

三陸沿岸道路では普代道路のほか、本年度内に尾肝要道路（田野畑村、延長4・5キロ）、高田道路・陸前高田IC―通岡IC間（陸前高田市、4・1キロ）が開通する見込み。

資料：岩手日報 平成25年10月14日付



普代中心部の交通量減

45号の事故減効果 にぎわい創出課題

普代道路開通1年の状況

国交省三陸国道事務所（宮古市、永井浩泰所長）は26日、2013年10月に開通した普代村の三陸沿岸道路・普代道路（4・2キロ）の交通状況を発表した。村中心部を通る国道45号と普代道路の総交通量のうち約7割が普代道路を通行。同事務所は交通事故の減少や中核病院への搬送環境の向上などの効果が出たとしている。一方、交通量が減少した商店街のにぎわい創出などが喫緊の課題となっている。

普代道路の開通後1年で交通量が大幅に減少した普代村中心部の国道45号。利便性の向上などの効果が出た一方、にぎわいの創出が新たな課題となる＝26日、普代村普代

同事務所の調査によると、普代道路の交通量は開通直後（13年10月17日）に1日当たり2900台だったが、1年後の14年10月16日には同3200台に増加。国道45号は開通前（13年10月2日）が同4300台だったが、14年10月16日は同1600台に減少した。

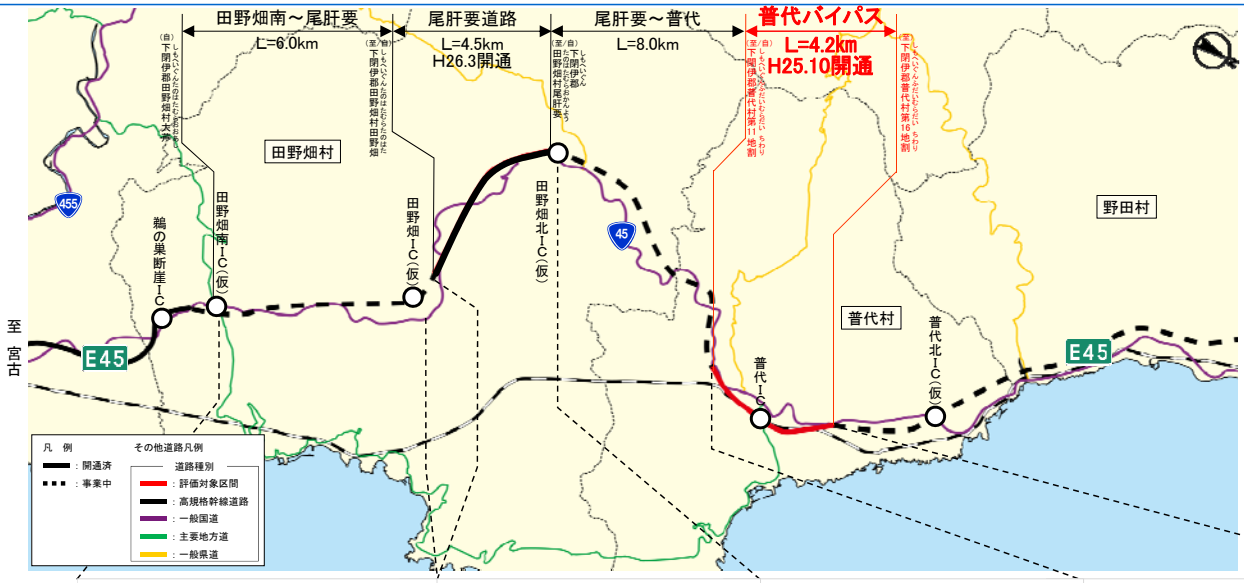
同事務所は普代道路の開通により、村内を通る国道45号での交通事故が開通前より7割減ったことや、時間短縮などによって田野畑村方面から県立久慈病院への搬送割合が2割ほど増えたことを効果に挙げる。

同事務所の成田信太郎調査第一課長は「普代道路は将来的に1日当たり5300台の交通量を見込んでおり、

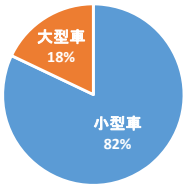
資料：岩手日報 平成27年1月27日付

2. 交通状況の変化等（1） 交通量

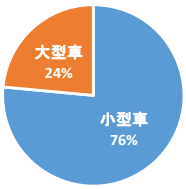
◆普代バイパスの最新の利用交通量は平均約3,500台/日。
◆普代バイパス開通後、普代バイパス区間の断面交通量が約2割・大型車混入率が約6%増加、現道の交通が約6割転換している。

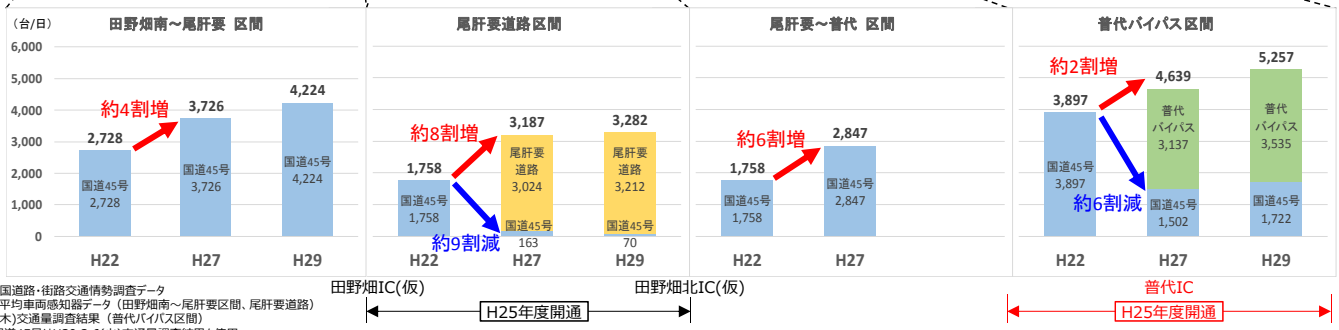


▼H22普代バイパス区間



▼H27普代バイパス区間





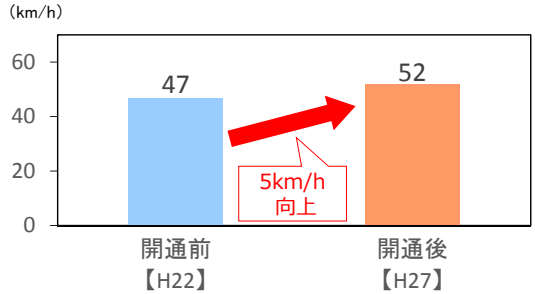
資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ
H29.10平日平均車両感知器データ（田野畑南～尾肝要区間、尾肝要道路）
H29.10.12(木)交通量調査結果（普代バイパス区間）
※尾肝要道路区間国道45号はH30.3.6(火)交通量調査結果を使用

2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

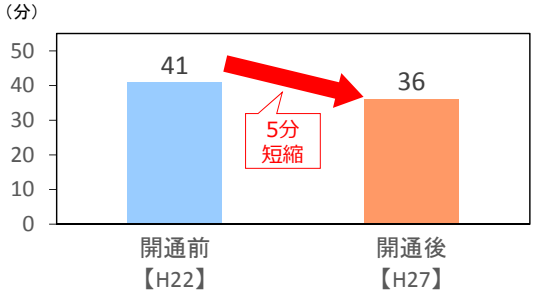
◆普代バイパスおよび尾肝要道路を利用することで、田野畑村～野田村間の平均速度が約5km/h向上し、所要時間が約5分短縮。



▼田野畑村～野田村間の平均速度の変化（村役場間）



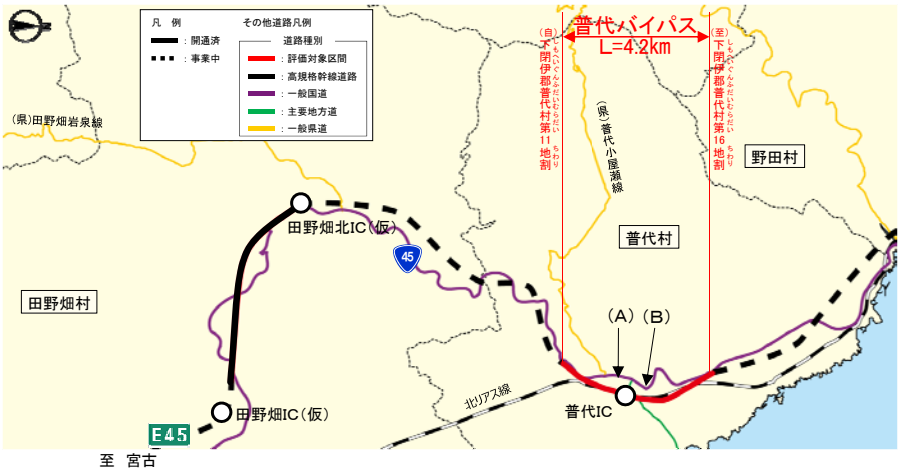
▼田野畑村～野田村間の所要時間の変化（村役場間）

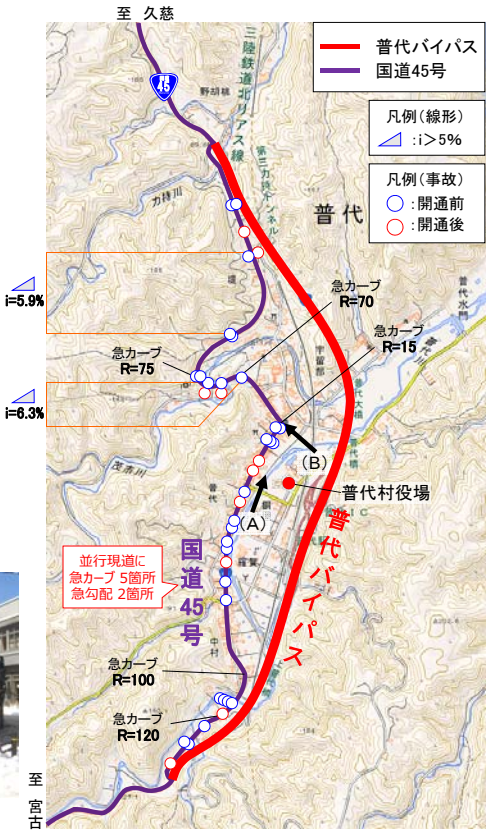


資料：H22、H27全国道路・街路交通情勢調査データ

3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

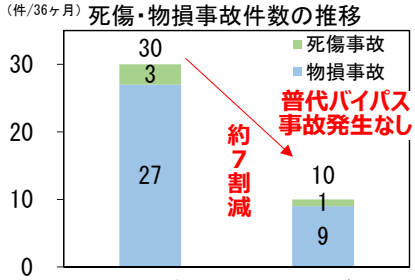
◆普代バイパスの開通により、急カーブ区間・急勾配区間の回避が可能となっている。
◆普代バイパス区間の安全性が向上し、現道の事故件数は7割減少。普代バイパスでは事故が発生していない。





この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平30東複、第23号）

▼国道45号の
（件/36ヶ月）死傷・物損事故件数の推移



資料：警察提供事故実績，三陸国道事務所
※開通前：H22年10月13日～H25年10月12日の36ヶ月値
開通後：H25年10月13日～H28年10月12日の36ヶ月値

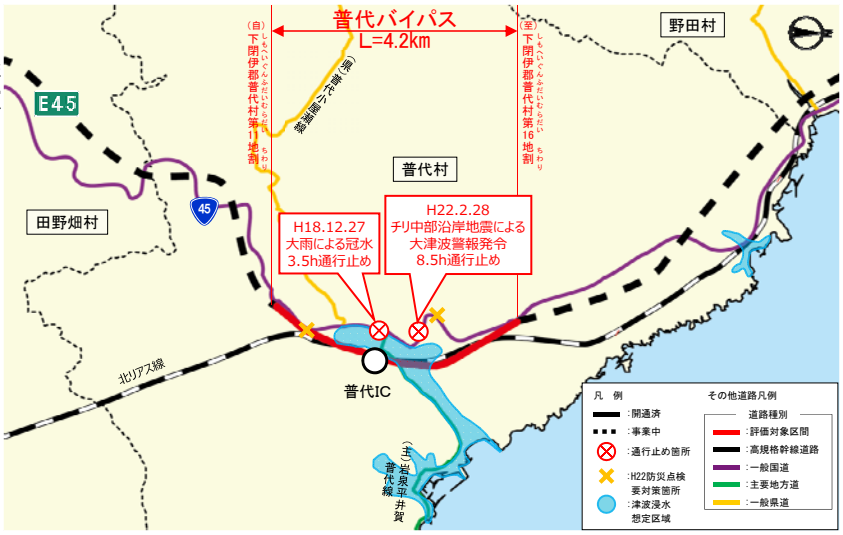
▼普代バイパス並行現道の隘路状況（📷）


狭隘区間（A）


直角曲がり（B）

3. 事業効果の発現状況（2） 災害時の信頼性が向上

◆H18年12月27日～29日の豪雨等、普代バイパス並行現道（国道45号）で災害による通行規制が発生。
◆普代村の国道45号は、防災点検要対策箇所、津波浸水想定区域が存在し、防災面で整備優先度の高い区間として評価。
◆普代バイパスの整備により代替性を確保でき、災害時の信頼性が向上。



▼集中豪雨による路面冠水
（H18.12.27）



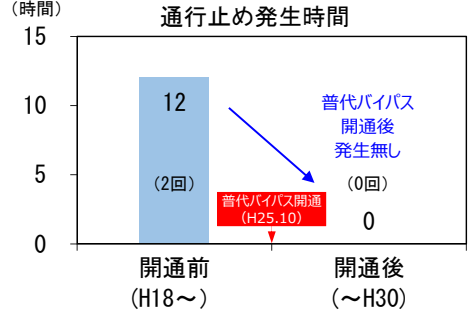
▼集中豪雨による土砂流出
（H18.12.28）



▼要対策箇所の状況



▼普代バイパス区間の
通行止め発生時間

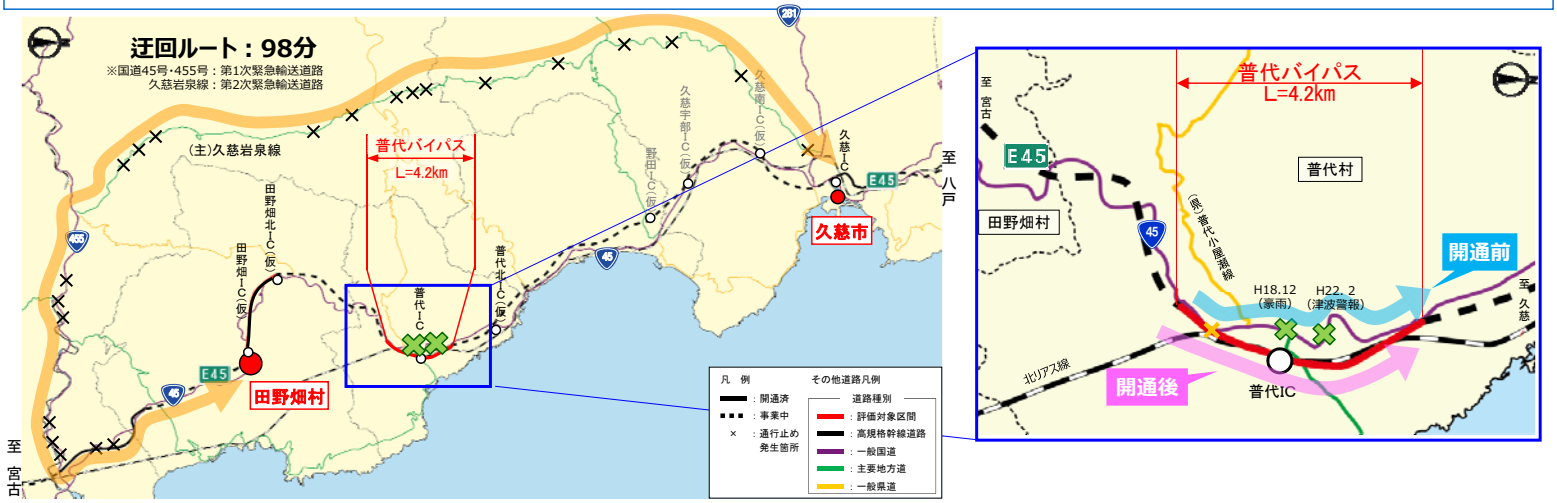


資料：三陸国道事務所

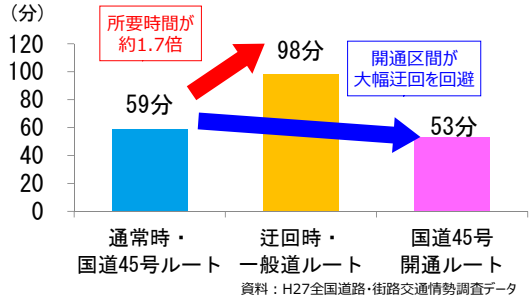
通行止め区間・防災点検箇所を回避可能
→普代バイパスにより代替性確保

3. 事業効果の発現状況（3） 災害時の信頼性が向上

◆普代バイパス並行現道では、豪雨による冠水等、全面通行止めが発生することがあった。
◆迂回時の一般道ルートは所要時間約1.7倍、通行止めも頻発しており、更なる広域な迂回が必要となる可能性がある。
◆普代バイパス開通後は通行止めが発生しておらず、大幅な迂回を回避し、災害発生時にリダンダンシー機能を発揮。

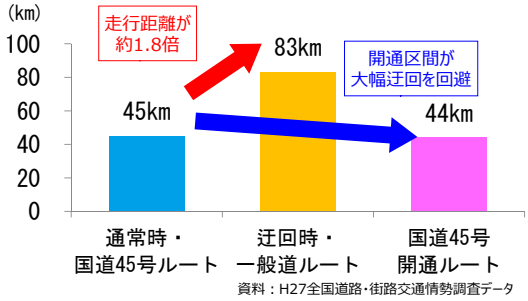


▼田野畑村～久慈市間の所要時間（村役場・市役所間）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ

▼田野畑村～久慈市間の走行距離（村役場・市役所間）

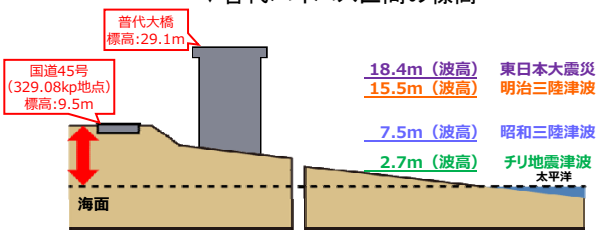


資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ

3. 事業効果の発現状況（4） 災害時の信頼性が向上

◆普代バイパス並行現道は、明治三陸津波の波高よりも標高が低く、津波浸水想定区域に指定されているが、浸水想定区域外を通過する普代バイパスの開通により災害時も寸断されることなく通行可能。
◆普代バイパスと普代中学校が隣接する箇所には、道路法面に非難階段が設置され、普代バイパスが緊急避難場所として機能。
◆緊急時の安全かつスムーズな避難が可能となり、住民の安心感が向上。

▼普代バイパス区間の標高



▼普代バイパスと津波浸水想定区域





避難階段
- ●長さ：45メートル
- ●幅　：　2メートル

避難場所
- ●高さ：標高39メートル
- ●広さ：約140平方メートル
（大人150人分）

《自治体の声》

◆津波注意報が発令された際に、普代バイパスに設置していただいた避難階段を利用し、安全にスムーズに避難できるようになりました。

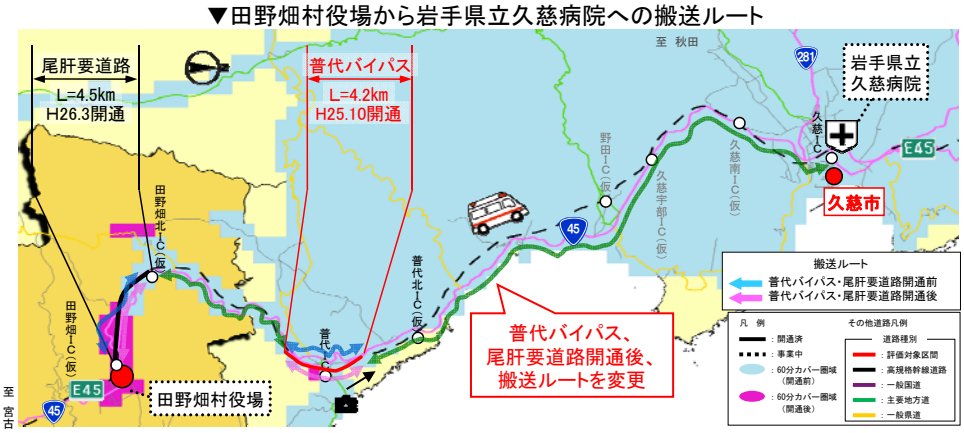
（H30.12 普代村役場ヒアリング結果）

3. 事業効果の発現状況（5） 救急医療支援

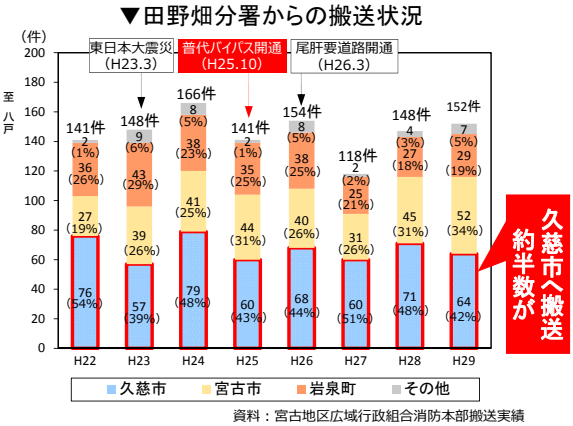
◆田野畑村には診療所が1つしかなく救命救急の受入体制が整っていないことから、田野畑村からの救急搬送の約半数は3次救急医療機関である岩手県立久慈病院へ搬送。

◆普代バイパス・尾肝要道路の開通以降、田野畑村の3次救急医療機関60分カバー圏域は人口ベースで約3倍増加、三沿道にルート変更したことで大きな揺れが解消し、患者の負担軽減・安定搬送に寄与。

▼田野畑村役場から岩手県立久慈病院への搬送ルート



▼田野畑分署からの搬送状況

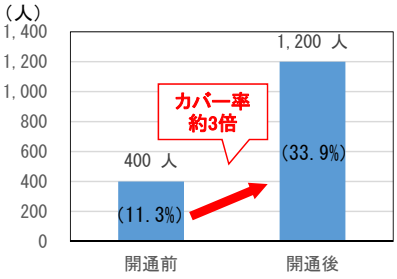


資料：宮古地区広域行政組合消防本部搬送実績

▼普代バイパスを通行する救急車両（📷）



▼田野畑村における3次救急医療機関60分カバー率の変化（人口ベース）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査データ
H27国勢調査

《救急救命士の声》

◆大きな横揺れがなくなり、点滴などのための**注射が走行中でも可能になりました**。

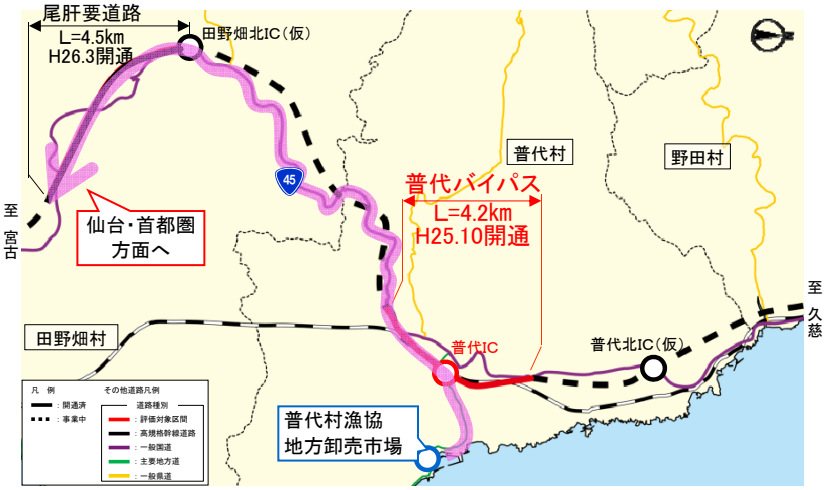
◆普代ICから普代バイパスを利用した救急搬送中、久慈病院到着約5分前に呼吸状態が悪化し補助換気を継続して病院収容したことがありました。**10分遅ければ**救急車内で呼吸停止、さらに悪化すれば心停止になる可能性もあり、患者の**命に関わる重症化**を避けることができました。

（H27.2,H30.11 田野畑分署ヒアリング結果）

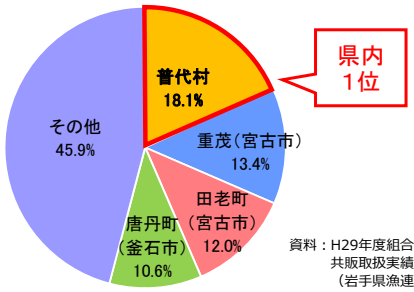
3. 事業効果の発現状況（6） 地域産業支援・物流支援

◆普代村の水産物出荷額は増加傾向にあり、村の主力水産物である「こんぶ・わかめ」は仙台・首都圏方面へも出荷している。

◆普代村漁協の「こんぶ・わかめ」取扱量シェアは岩手県内1位、仙台市中央卸売市場における岩手県産の「こんぶ・わかめ」の取扱金額も増加傾向にあり、普代バイパスは出荷時に利用され、輸送の安定性向上に寄与。

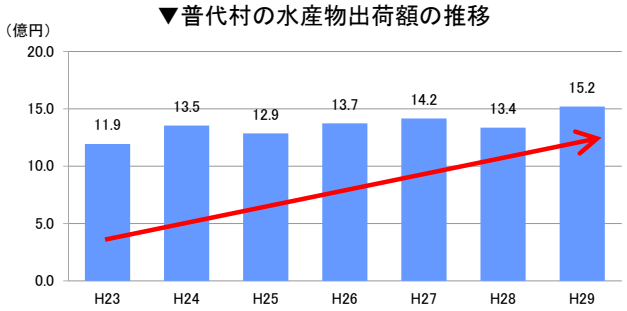


▼こんぶ・わかめの組合別取扱量シェア



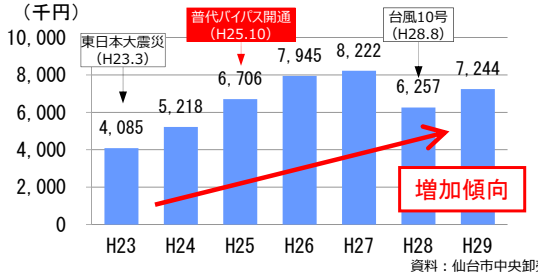
資料：H29年度組合別・品目別共販取扱実績表（岩手県漁連）

▼普代村の水産物出荷額の推移



資料：普代村役場提供資料

▼仙台市中央卸売市場の「こんぶ・わかめ」取扱金額の推移（岩手県）



資料：仙台市中央卸売市場年報

《自治体の声》

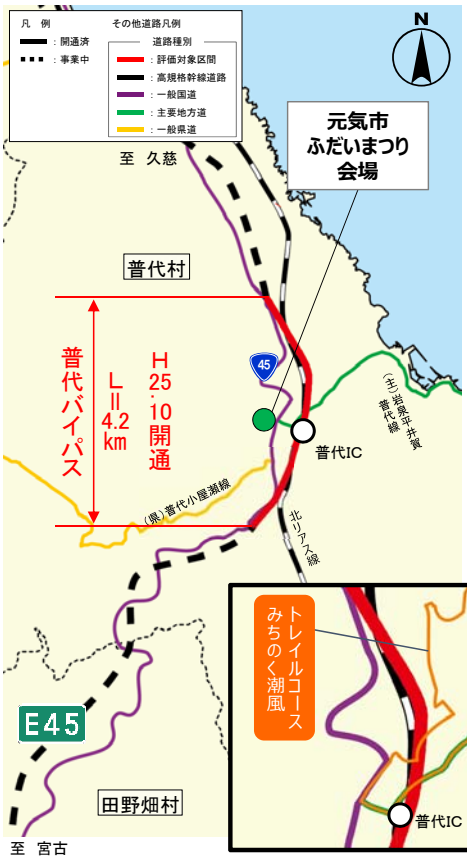
◆普代村の水産物は毎年十数億円の出荷となっており、仙台や首都圏にも出荷されている。

◆普代バイパスは、仙台・首都圏方面への輸送の安定性向上に寄与している。

（H30.12 普代村役場 ヒアリング結果）

3. 事業効果の発現状況（7） 観光・地域交流支援

◆交通の転換により、国道45号を利用した「ふだいまるごと元気市」や地域の伝統行事である「ふだいまつり」を開催。
◆入込客数は年々増加しており、新たに「まち歩き」「商店街散策」を企画、「みちのく潮風トレイル」のコースに国道45号を指定など普代バイパスの開通が地域の活性化に寄与。




普代村の普代商工会（細坂喜美会長）などは23日、同村普代の国道45号の一部を歩行者優先にし、イベント「冬の市」を開く。祭りの開催は初めて。国道を通行止めにして、出店や三輪車レースなどの催しを展開。歩行者天国は「4・23」開通に伴い交通量が減った中心市街地に、にぎわいを呼び込む。

普代で来月1日

活気創出へ「冬の市」

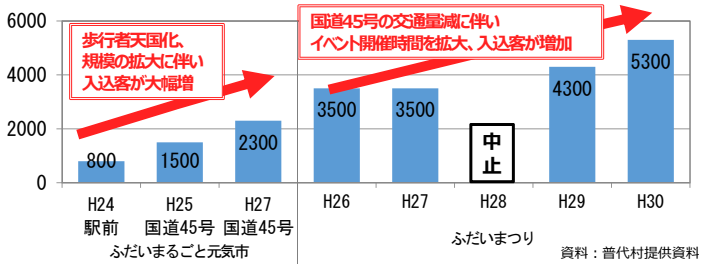
国道に歩行者天国

地元商店街 出店や催し多彩に

交通量が減った国道45号、歩行者天国にして中心市街地に人を呼び込む

資料：岩手日報 平成25年11月26日付

▼ふだいまるごと元気市、ふだいまつりの入込み客数の推移



資料：普代村提供資料

▼ふだいまるごと元気市 冬の市の状況



▼ふだいまつりの状況



▼みちのく潮風トレイルの状況



《自治体の声》

◆ふだいまつりでは、商店街などで山車を披露する時間を多くとることができるようになり、開運水かけやお振舞、前夜祭の開催などを新たに実施し、入込客が増加した。
◆国道45号の交通量が減少したことにより、「まち歩き」「商店街散策」を企画、みちのく潮風トレイルの本線に国道45号普代商店街を設定できた。

（H30.12 普代村役場ヒアリング結果）

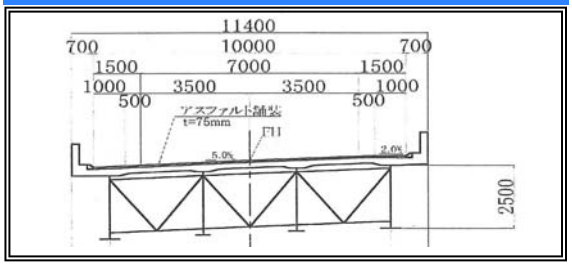
4. 事業計画の変更内容

◆普代バイパスのコスト削減額　8億円（全体事業費　156億円　→　148億円）

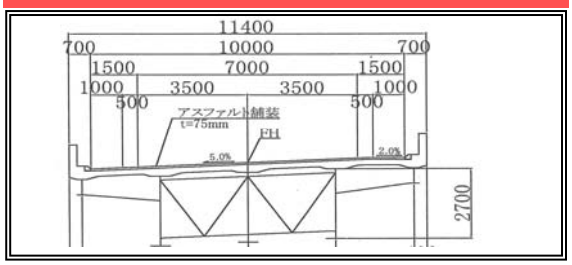
項　目	【普代バイパス】減　額（億円）	概　要
①橋梁構造の変更	5	普代大橋の構造変更による削減
②道路構造の変更	2	高架橋2橋＋高盛土から高架橋1橋への変更による削減
③道路構造の変更	1	橋梁からBOX構造への変更による削減
合　計	8	

【①橋梁構造の変更（普代大橋）】

（当初計画）鋼鈑桁橋

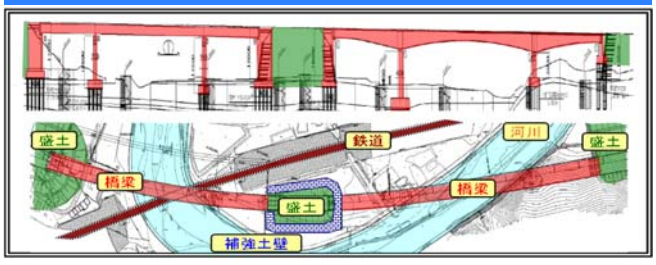


（変更計画）鋼コンクリート複合ラーメン橋

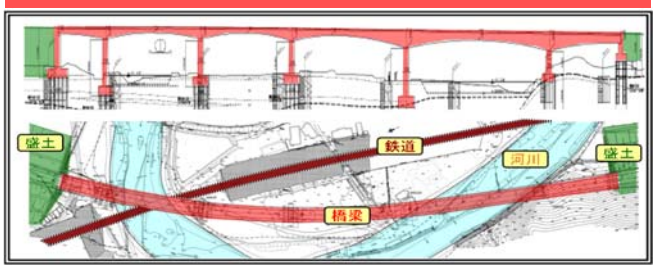


【②道路構造の変更】

（当初計画）分割の橋　（橋梁＋盛土＋橋梁）



（変更計画）連続の橋　（橋梁のみ）



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26年3月　高田道路開通、平成27年11月　吉浜道路開通、平成29年11月　山田宮古道路開通、
平成30年3月　宮古田老道路（田老真崎海岸IC～田老北IC）開通・田老岩泉道路開通、
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、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　吉浜釜石道路（釜石南IC~釜石JCT）・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC）
・唐桑高田道路（唐桑小原木IC～陸前高田長部IC）開通予定

・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）開通予定

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おり、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。
なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。

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、連続する２区間による一体的な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（特にストック効果）の検証に努める。