

平成23年度第三次補正予算に係る新規事業採択時評価

1. 事業の概要

事業名	三陸沿岸道路(吉浜～釜石)	事業区分	一般国道	事業主体	東北地方整備局
起終点	岩手県大船渡市三陸町吉浜 ～岩手県釜石市甲子町	延長	約14km		
事業概要 目的	<ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸道路を形成する三陸縦貫自動車道は、仙台市から八戸市を結ぶ総延長約220km高規格幹線道路。 ・本事業は大船渡市と釜石市間を連絡し、三陸沖や宮城県沖等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、孤立地域の解消等を支える基幹経路となるなど、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。 				
事業費	約770億円	3便益B/C	登米IC～釜石JCT:1.5	吉浜～釜石:1.9	

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の 救助活動等	<p>【i】緊急物資の円滑な輸送の確保】 ・東日本大震災では、津波(地域最大21.0m)により壊滅的な被害を受け、現道は瓦礫等により寸断 ・近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により釜石市等複数の地区で孤立が発生。大船渡港(重要港湾)との連絡が途絶するため円滑な輸送確保が課題。</p> <p>【ii】救助・救援活動の支援】 ・大船渡市において、地震時の落石、土砂崩れ等により、救助・救援活動の拠点施設への連絡が途絶、又は連絡時間の大幅な増加が想定され、災害復興拠点や病院との連携強化が課題。</p> <p>【iii】減災対策への取り組み】 ・避難路、避難施設が僅少ない釜石市において、約777haが津波浸水の恐れ。</p>	<p>※東日本大震災からの復興の基本方針</p> <p>「以下により災害に強い交通・物流網を構築する。 ・三陸道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化 ・日本海側との連携も含め東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p>
住民生活	<p>【i】救急医療施設への速達性の向上】 ・釜石市から直近の第3次医療施設である県立大船渡病院への救急搬送に時間を要しており、速やかな搬送ルート確保が課題</p> <p>【ii】他の交通機関への利便性の向上】 ・大船渡市から釜石港間に急勾配区間や線形不良箇所が連続し、定時性の確保が課題</p>	<p>※東北圏広域地方計画</p> <p>「東北圏は、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多く、救急対応の向上には、地域の医療機関による連携とアクセス整備を行う必要がある。」</p>
地域社会 地域経済	<p>【i】周辺市町村の連携強化】 ・釜石市～大船渡市間には急勾配箇所や線形不良箇所が連続し、両自治体間の円滑な連携につながらない恐れ。</p> <p>【ii】産業拠点との連結性向上(分断防止)】 ・漁業拠点の釜石港から大規模消費地である首都圏への水産物の輸送の定時性確保が課題</p>	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「人口減少が進む中、甚大な被災を受けた地域の早期復興のためには、各地域が役割分担をしつつ広域的に連携していくことが必要となる。これを促進するため、各地域を縦に繋ぐことによって、地域間の連絡性を高めることができる「復興高速道路」としての三陸沿岸道路など、太平洋沿岸軸の強化が必要」</p>
その他	—	

(2) 事業の必要性

・「東北圏広域地方計画」や「東日本大震災からの復興の基本方針」等の内容と、当該事業の目的や想定される効果の整合が図れており、三陸沖地震等における孤立防止・円滑な救助救援等の支援など津波に強い地域づくり、地域間の広域的な連携の強化、平常時も含めた救急搬送のための速達性確保といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

① 主要都市・拠点間の防災機能の向上					
区間		リンクの評価		効果	評価
		現状 (整備前)	(目標) 整備後		
大船渡市 (重要港湾) (3次救急医療)	釜石市 (重要港湾)	D	→ (B) B	・現道は、津波浸水区域(土砂崩落)が存在し、近傍の迂回路も脆弱であり災害危険性が高い(Dランク) ・本道路は、大船渡市～釜石市間の最短時間経路となり、災害による通行止めが想定されないことから、当該リンクの災害危険性の高いBランクに改善され、地域の孤立も解消。	◎
② ネットワーク全体の防災機能の向上					
リンクの評価			効果	評価	
弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度			
2.3	0.7	3.2	当該リンクの整備により、相馬市から福島市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	【i】緊急物資の円滑な輸送の確保 ・津波浸水想定区域を避けた計画となっており、大船渡市～釜石市の地域の孤立を回避。 ・救援物資輸送の拠点となる釜石港～大船渡市間等の連絡時間を短縮 釜石港～大船渡市:47分→28分(19分短縮) 【ii】救助・救援活動の支援 ・東北地方全体のネットワークのリダンダンシーが向上。 【iii】減災対策への取り組み ・津波浸水時は釜石市南部の各地区において、避難路や避難場所として活用が期待。	◎
住民生活	【i】救急医療施設への速達性の向上 ・負傷者受け入れの拠点となる県立大船渡病院への救急搬送の速達性が向上 釜石市～大船渡病院:47分→28分(19分短縮) ・また、道路線形が改善するため、安定した車内応急手当の実施が可能。 【ii】他の交通機関への利便性の向上 ・大船渡市から釜石港間の走行性が改善し、定時性を確保。	◎
地域経済 地域社会	【i】周辺市町村との連携強化 ・釜石市～大船渡市間の走行性が向上し、両市間の円滑な連携が可能。 【ii】産業拠点との連結性向上(分断防止) ・釜石港から大規模消費地である仙台市場への連絡時間の短縮、定時性の確保。 釜石港～仙台南IC間:242分→143分(99分短縮)	◎
その他	—	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、孤立箇所の回避など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進され、三陸地方全体のリダンダンシーの向上につながるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none">・道路が通る概ねのルートを発表し、地域の意見を聞きながら、概ねのルート及びIC位置の確定をした。・岩手県をはじめ関係市町村は、当該道路を復興道路として位置付け、重点的な予算配分と早期全線整備を図ることを要望している。・都市計画区域外であり、2車線整備のため法アセス、条例アセスの基準に該当しない。
--------	--

岩手県	当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

5. 対応方針

<p>・当該事業により、三陸沿岸地域を結ぶ縦断軸が強化され、大船渡市～釜石市間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となり、迅速な復旧活動や被災地域の復興を支援すること、さらに、ミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携に貢献等の効果が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p>
--