

平成23年度 新規事業候補箇所説明資料

- ①三陸沿岸道路（登米～釜石）
 - ①-1 登米市～気仙沼市間 …… 1
 - ①-2 気仙沼市～大船渡市間 …… 3
 - ①-3 大船渡市～釜石市間 …… 5

- ②三陸沿岸道路（釜石～宮古）
 - ②-1 釜石市～宮古市間 …… 7

- ③三陸沿岸道路（宮古～八戸）
 - ③-1 宮古市～久慈市間 …… 9
 - ③-2 久慈市～八戸市間 …… 11

- ④東北中央自動車道（相馬～霊山）
 - ④-1 相馬市～福島市間 …… 13

- ⑤東北横断自動車道 釜石秋田線（釜石～花巻）
 - ⑤-1 釜石市～花巻市間 …… 15

- ⑥宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡）
 - ⑥-1 宮古市～盛岡市間 …… 17

①-1 三陸沿岸道路(登米市～気仙沼市間)

1. 概要

①新たに事業化する箇所

歌津～本吉: 宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山～宮城県気仙沼市本吉町

津谷長根



図1 新たに事業化する区間

②経緯

- H23.7.1 : 三陸沿岸道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
- H23.8.5 : 三陸沿岸道が通る概ねのルート及び出入口の位置の公表と意見募集
- H23.8.30 : 三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

- H23.6: 宮城県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.6: 岩手県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.9: 宮城県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【緊急輸送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22.2m)により壊滅的な被害を受け、現道は落橋等により寸断
- 近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により気仙沼市等複数の地区で孤立(図2)

【減災対策への取り組み】

- 気仙沼市、南三陸町等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 寸断された国道45号
(南三陸町 国道45号 歌津大橋)

b) 住民生活

【救急搬送における速達性向上】

- 沿線の三次医療施設は石巻市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他交通機関への利便性向上】

- 沿線地域から広域交通拠点である空港や港湾への時間距離が長く、産業や観光等で不利

c) 地域経済・地域社会等

【産業拠点の分断防止】

- 震災からの復旧・復興のため地場産業の再生及び雇用の創出が不可欠
- 全国有数の水揚を誇る気仙沼港があり、基幹産業となっている水産業の早期再生が必要(図4、5)



図3 三次救急医療60分カバー圏

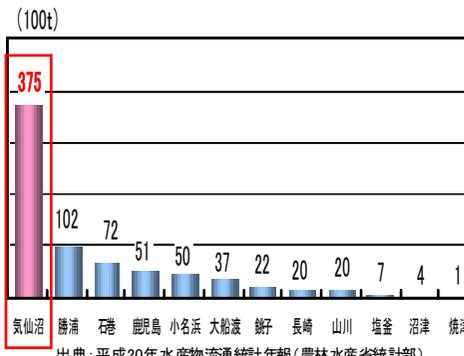


図4 生鮮カツオの水揚量



図5 壊滅的な被害を受けた気仙沼港

【周辺市町村との連携強化(隘路の解消)】

- 登米東和～(仮)気仙沼IC間は高速道路が不連続であり、現道区間は津波浸水区域に加え、線形不良、幅員狭小、交通事故などが課題となっており地域間連携に支障をきたす

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
以下により災害に強い交通・物流網を構築する
・三陸縦貫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

①-1 三陸沿岸道路(登米市～気仙沼市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価：◎】

●登米市～気仙沼市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況：主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。
整備後：当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価：◎】

- ・主要拠点間の市町村から、隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|----------|----------------------|----------|---------------------|
| 登米市～気仙沼市 | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 4.5 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

②当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価：◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・救援物資輸送の拠点となる仙台港～気仙沼市間や仙台空港～気仙沼市間の緊急輸送道路を確保し、連絡時間を短縮(図6, 7)

気仙沼市～仙台空港：
150分→101分(49分短縮)
(うち当該事業
150分→139分(11分短縮))



図6 緊急輸送道路として活用された高速道路(東北自動車道の例)

【減災対策への取り組み】

- ・津波の影響を受けないよう計画しており、避難路や避難場所として活用

b) 住民生活【評価：○】

【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石巻赤十字病院への救急搬送の速達性が向上(図7)

気仙沼市～石巻赤十字病院：
115分→62分(53分短縮)
(うち当該事業：
115分→104分(11分短縮))

- ・道路線形が改善され、安定した走行が可能となるため、車内での応急手当が可能



図7 港湾等との連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

c) 地域経済・地域社会【評価：◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・水産業の拠点である気仙沼港へのアクセス強化を図り、仙台市場への輸送時間を短縮し、産業に必要な流通の強化が期待される

気仙沼港～仙台南IC：
152分→99分(53分短縮)
(うち当該事業：
152分→141分(11分短縮))

【周辺市町村との連携強化】

- ・高速道路が連続するとともに、登米市～気仙沼市の連絡速度は51km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

4. 事業化する箇所、構造規格等

| 箇所 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|-------------------------|-----|
| 吉浜～釜石 | 14 | 1種3級 | 770 | 1.5 (登米IC ～釜石JCT) | 1.9 |
| 唐桑北～陸前高田 | 10 | | 600 | | 0.9 |
| 気仙沼～唐桑南 | 9 | | 670 | | 1.9 |
| 歌津～本吉 | 12 | | 500 | | 1.3 |

①-2 三陸沿岸道路(気仙沼市～大船渡市間)

1. 概要

・新たに事業化する箇所

気仙沼～唐桑南: 宮城県気仙沼市松崎高谷～宮城県気仙沼市唐桑町只越
 唐桑北～陸前高田: 宮城県気仙沼市唐桑町舘～岩手県陸前高田市竹駒町



図1 新たに事業化する区間

②経緯

H23.7. 1 : 三陸沿岸道が通る概ねの範囲の

公表と意見募集

H23.8. 5 : 三陸沿岸道が通る概ねのルート及び出入り口の位置の公表と意見募集

H23.8.30 : 三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

H23.6: 宮城県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望

H23.6: 岩手県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望

H23.9: 岩手県知事、宮城県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【緊急輸送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17.6m)により壊滅的な被害を受け、現道は落橋等により寸断
- ・近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により陸前高田市等複数の地区で孤立(図2)

【減災対策への取り組み】

- ・気仙沼市、陸前高田市等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 寸断された国道45号
 (陸前高田市 国道45号 気仙大橋)

b) 住民生活

【救急搬送における速達性向上】

- ・沿線の三次医療施設は大船渡市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他交通機関への利便性向上】

- ・沿線地域から広域交通拠点である空港や港湾への時間距離が長く、産業や観光等で不利



図3 三次救急医療60分カバー圏

c) 地域経済・地域社会等

【産業拠点の分断防止】

- ・震災からの復旧・復興のため地場産業の再生及び雇用の創出が不可欠
- ・全国有数の水揚を誇る気仙沼港、大船渡港があり、基幹産業となっている水産業の早期再生が必要(図4、5)

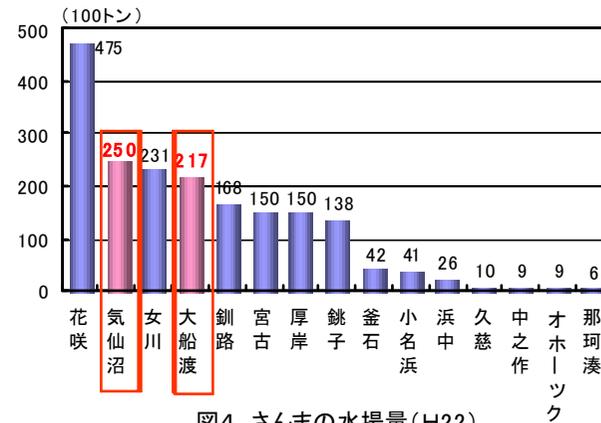


図4 さんまの水揚量(H22)

出典: さんま水揚状況(12月31日現在(最終)(全国さんま漁業協会)



図5 壊滅的な被害を受けた漁協支所
 (末崎地区(大船渡市)付近)

出典: 大船渡市HP

【周辺市町村との連携強化】

- ・(仮)気仙沼IC～(仮)唐桑南IC間、(仮)唐桑北IC～通岡IC間は高速道路が不連続であり、現道区間は津波浸水区域に加え、線形不良、幅員狭小、交通事故などが課題となっており地域間連携に支障をきたす

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)

以下により災害に強い交通・物流網を構築する

- ・三陸縦貫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

①-2 三陸沿岸道路(気仙沼市～大船渡市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価：◎】

● 気仙沼市～大船渡市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況：主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。
 整備後：当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価：◎】

- ・主要拠点間の市町村から、隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|-----------|----------------------|----------|---------------------|
| 気仙沼市～大船渡市 | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 0.8 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

(2) 当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価：◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・救援物資輸送の拠点となる大船渡市～仙台港間の連絡時間を短縮(図6, 7)

大船渡市～仙台港：
 182分→110分(72分短縮)
 (うち当該事業：
 182分→166分(16分短縮))



図6 緊急輸送道路として活用された高速道路(東北自動車道の例)

【減災対策への取り組み】

- ・津波の影響を受けないよう計画しており、避難路や避難場所として活用

b) 住民生活【評価：◎】

【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(図7)

気仙沼市～大船渡病院：
 49分→28分(21分短縮)
 (うち当該事業：
 49分→38分(11分短縮))

- ・道路線形が改善されるため、安定した走行が可能となるため、車内での応急手当が可能

c) 地域経済・地域社会【評価：◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・水産業の拠点である気仙沼港や大船渡港へのアクセス強化を図り、首都圏への輸送時間を短縮による、産業に必要な流通の強化が期待される

大船渡港～仙台南IC：197分→122分(75分短縮)
 (うち当該事業：197分→181分(16分短縮))

【周辺市町村との連携強化】

- ・高速道路が連続するとともに、気仙沼市～大船渡市の連絡速度は51km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献



図7 港湾等との連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|---------------------|-----|
| | | | | 1.5(登米IC～釜石JCT) | |
| 吉浜～釜石 | 14 | 1種3級 | 770 | 1.5 (登米IC～釜石JCT) | 1.9 |
| 唐桑北～陸前高田 | 10 | | 600 | | 0.9 |
| 気仙沼～唐桑南 | 9 | | 670 | | 1.9 |
| 歌津～本吉 | 12 | | 500 | | 1.3 |

①-3 三陸沿岸道路(大船渡市～釜石市間)

1. 概要

①新たに事業化する箇所

よしはま かまいし おおふなと さんりく よしはま かまいし かっしちよう
 吉浜～釜石: 岩手県大船渡市三陸町吉浜～岩手県釜石市甲子町



図1 新たに事業化する区間

②経緯

- H23.7. 1 : 三陸沿岸道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
- H23.8. 5 : 三陸沿岸道が通る概ねのルート及び出入口の位置の公表と意見募集
- H23.8.30 : 三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

- H23.6: 宮城県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.6: 岩手県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.9: 岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【緊急輸送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(図2)

【減災対策への取り組み】

- 釜石市等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 寸断された国道45号(国道45号 釜石市内)

b) 住民生活

【救急搬送における速達性向上】

- 沿線の三次医療施設は大船渡市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他交通機関への利便性向上】

- 沿線地域から広域交通拠点である空港や港湾への時間距離が長く、産業や観光等で不利

c) 地域経済・地域社会等

【産業拠点の分断防止】

- 震災からの復旧・復興のため地場産業の再生及び雇用の創出が不可欠
- 全国有数の水揚げを誇る大船渡港、釜石港があり、基幹産業となっている水産業の早期再生が必要(図4、5)



図3 三次救急医療60分カバー圏

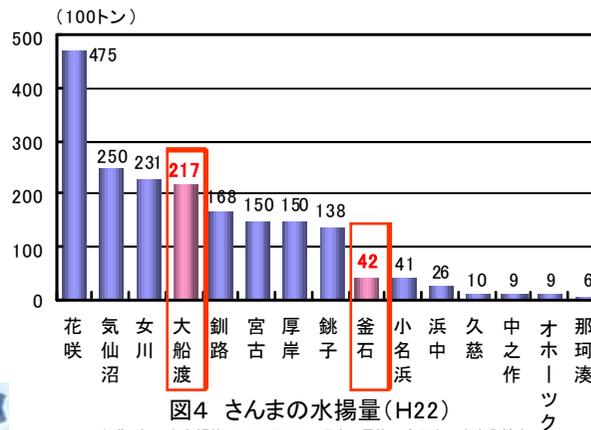


図4 さんまの水揚げ量(H22)

出典: さんま水揚げ状況(12月31日現在(最終))(全国さんま漁業協会)



図5 津波で破壊された津波防波堤(釜石港)

【周辺市町村との連携強化】

- (仮)三陸IC～(仮)釜石JCTは高速道路が不連続であり、現道区間は津波浸水区域に加え、線形不良、幅員狭小、交通事故などが課題となっており地域間連携に支障をきたす

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
 以下により災害に強い交通・物流網を構築する
 ・三陸縦貫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

①-3 三陸沿岸道路(大船渡市～釜石市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価：◎】

● 気仙沼市～大船渡市、大船渡市～釜石市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況：主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。

整備後：当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価：◎】

- ・主要拠点間の市町村から、隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|----------|----------|----------|-----|
| 大船渡市～釜石市 | 2.3 | 0.7 | 3.3 |

② 当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価：◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・ 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(図6, 7)

〔釜石港～大船渡市：
47分→28分(19分短縮)〕



図6 緊急輸送道路として活用された高速道路(東北自動車道の例)

【減災対策への取り組み】

- ・ 津波の影響を受けないよう計画しており、避難路や避難場所として活用

b) 住民生活【評価：◎】

【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の救急搬送の速達性が向上(図7)
〔釜石市～大船渡病院：47分→28分(19分短縮)〕
- ・ 道路線形が改善され、安定した走行が可能となるため、車内での応急手当が可能



図7 港湾等との連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

c) 地域経済・地域社会【評価：◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・ 水産業の拠点である大船渡港や釜石港へのアクセス強化を図り、仙台市場への輸送時間の短縮による、産業に必要な流通の強化が期待される

〔大船渡港～仙台南IC：197分→122分(77分短縮)
釜石港～仙台南IC：242分→143分(99分短縮)
(うち当該事業：242分→226分(16分短縮))〕

【周辺市町村との連携強化】

- ・ 高速道路が連続するとともに、大船渡市～釜石市の速度は49km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 箇所 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|---------------------|-----|
| 吉浜～釜石 | 14 | 1種3級 | 770 | 1.5 (登米IC～釜石JCT) | 1.9 |
| 唐桑北～陸前高田 | 10 | | 600 | | 0.9 |
| 気仙沼～唐桑南 | 9 | | 670 | | 1.9 |
| 歌津～本吉 | 12 | | 500 | | 1.3 |

②-1 三陸沿岸道路(釜石市～宮古市間)

1. 事業概要

①新たに事業化する箇所

やまだ みやこみなみ しもへいぐん やまだ せきや
 山田～宮古南: 岩手県下閉伊郡山田町関谷
 みやこ かねはま
 ～岩手県宮古市金浜

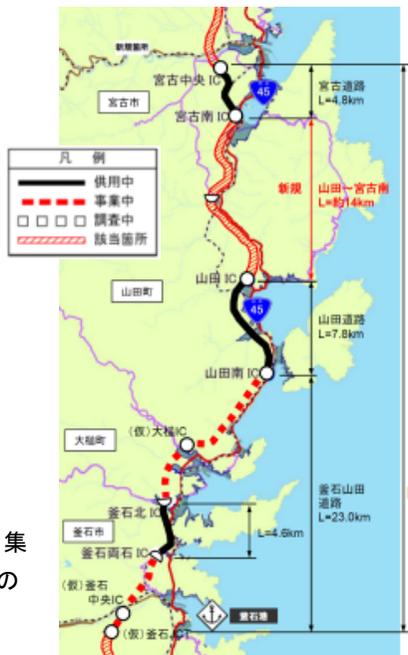


図1 新たに事業化する箇所

②経緯

- H23.7.1 : 三陸沿岸道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
- H23.8.5 : 三陸沿岸道が通る概ねのルート及び出入り口の位置の公表と意見募集
- H23.8.30 : 三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

- H23.6: 宮城県知事より当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を国土交通省に要望
- H23.6: 岩手県知事より当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を国土交通省に要望
- H23.9: 岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【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22.9m)により壊滅的な被害を受け、現道は瓦礫等により寸断(図2)
- 近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により大槌町等複数の地区で孤立

【減災対策への取り組み】

- 釜石市、大槌町等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 寸断された国道45号

b) 住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

- 沿線の三次救急医療施設は大船渡市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他交通機関への利便性向上】

- 沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く、産業や観光等で不利

c) 地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

- (仮)釜石JCT～釜石両石IC間、釜石北IC～山田南IC間、山田IC～宮古南IC間は高速道路が不連続であり、現道区間は線形不良などの課題があるため地域間の連携に支障をきたす

【産業拠点の分断防止】

- 震災からの復旧・復興のため地場産業の再生及び雇用の創出が不可欠
- 三陸沿岸地域は水産業が基幹産業であるため、津波による甚大な被害からの復興が急務(図4, 5)
- 宮古市はコネクター製造で岩手県を牽引する地域であり、製造業の復興支援が必要(図6)



図3 三次救急医療60分カバー圏



図4 津波被害を受けた釜石魚市場

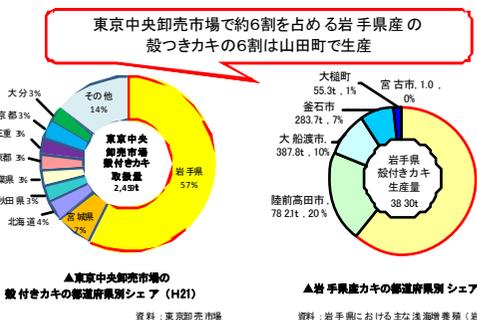


図5 岩手県産カキの生産シェア

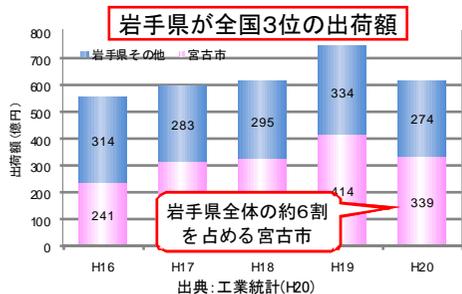


図6 岩手県内のコネクター出荷額

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
 以下により災害に強い交通・物流網を構築する
 ・三陸縦貫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



国道45号の瓦礫による寸断(大槌町吉里吉里)

②-1 三陸沿岸道路(釜石市～宮古市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価:◎】

●釜石市～宮古市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) |

現況:主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。

整備後:当該事業のルートが津波の影響を受けないように計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価:◎】

- ・主要拠点間の市町村から、隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------------------|----------|---------------------|
| 釜石市～宮古市 | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 0.7 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

②当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価:◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・救援物資輸送の拠点となる釜石港～宮古市間の連絡時間を短縮(図9)
- [釜石港～宮古市:77分→55分(22分短縮)]

【減災対策への取り組み】

- ・津波の影響を受けないよう計画しており、避難路や避難場所として活用(図7)



図7 高架で津波被害を免れた釜石山田道路

- ・豊間根小学校等の避難所へのアクセス強化(図8)

b) 住民生活【評価:◎】

【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釜石病院、県立宮古病院への救急搬送の速達性が向上(図9)

[大槌町～県立釜石病院:34分→24分(10分)
山田町～県立宮古病院:54分→24分(30分)]

- ・避難所や防災拠点施設付近にICを設置し、緊急時の救助・救援活動を強化

c) 地域経済・地域社会等【評価:◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・たくさ田嶺工業団地(宮古市)、はば羽々の下工業団地(山田町)との連絡時間を短縮し、新規の企業立地の促進が期待される

[釜石港～宮古市:77分→55分(22分)]

【周辺市町村との連携強化】

- ・高速道路が連続するとともに、釜石市～宮古市の連絡速度は49km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

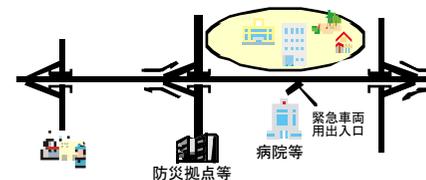


図8 出入口設置イメージ



図9 輸送拠点との連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|--------|----------|------|-----------|-----------------------|-----|
| 山田～宮古南 | 14 | 1種3級 | 570 | 2.2 (釜石JCT～宮古中央IC) | 2.1 |

③-1 三陸沿岸道路(宮古市～久慈市間)

1. 事業概要

①新たに事業化する箇所

みやこちゅうおう たろう みやこ まつやま みやこ たろう こほりない
 宮古中央～田老:岩手県宮古市松山～岩手県宮古市田老字小堀内
 たろう いわいすみ
 田老～岩泉:
 みやこ たろう こほりない
 岩手県宮古市田老字小堀内
 ～岩手県下閉伊郡岩泉町小本
 たのはたみなみ おかんよう
 田野畑南～尾肝妻:
 しもへい たのはた おおし
 岩手県下閉伊郡田野畑村大声
 ～岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑
 おかんよう ふだい
 尾肝妻～普代:
 しもへい たのはた すごう
 岩手県下閉伊郡田野畑村巢合
 ～岩手県下閉伊郡普代村第十一地割
 ふだい くじ
 普代～久慈:
 しもへい ふだい だいいじゅういちわり
 岩手県下閉伊郡普代村第十六地割



図1 新たに事業化する箇所

②経緯 ～岩手県久慈市新井田

H23.7.1 :三陸沿岸道路が通る概ねの範囲の公表
 と意見募集

H23.8.5 :三陸沿岸道路が通る概ねのルート及び出入口の位置の公表と意見募集

H23.8.30:三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

H23.5.:三陸沿岸都市会議及び岩手県沿岸市町村復興期成同盟会が、国土交通省へ

当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望

H23.6:岩手県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望

H23.9:岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【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29.6m)により壊滅的な被害を受け、現道は瓦礫等により寸断(図2)
- 近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断により宮古市・岩泉町等複数の地区で孤立

【減災対策への取り組み】

- 宮古市等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 寸断された国道45号
 (宮古市田老町 国道45号)

b) 住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

- 沿線の三次救急医療施設は久慈市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)



図3 三次救急医療60分カバー圏

【他交通機関への利便性向上】

- 沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題

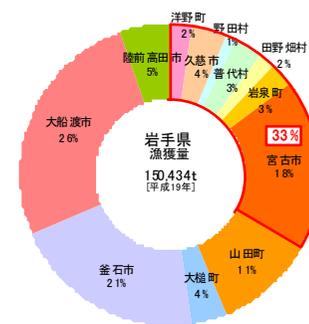
c) 地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携の強化】

- 宮古中央IC～岩泉龍泉洞IC、田野畑南IC～久慈IC間は高速道路が不連続であり、現道区間は線形不良などの課題により地域間の連携に支障をきたす

【産業拠点の分断防止】

- 震災からの復旧・復興のため地場産業の再生及び雇用の創出が不可欠
- 三陸沿岸地域は水産業が基幹産業であるため、津波による甚大な被害からの復興が急務(図4)



対象区間沿線市町村(岩手県のみ)の漁獲量は全体の約3割

資料:東北農政局
 岩手農政事務所
 「岩手県農林水産統計年報」

図4 岩手県総漁獲量

(参考:東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)

以下により災害に強い交通・物流網を構築する

- 三陸縦貫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

③-1 三陸沿岸道路(宮古市～久慈市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価：◎】

●宮古市～久慈市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況：主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。

整備後：当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価：◎】

- ・主要拠点間の市町村から、最寄り的高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------------------|----------|---------------------|
| 宮古市～久慈市 | 当該リンクが津波により遮断され不通(∞) | 0.6～1.2 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

②当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価：◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・救援物資輸送の拠点となる久慈港～宮古市間の連絡時間を短縮。(図5)

〔久慈港～宮古市：125分 → 66分(59分短縮)〕

【減災対策への取り組み】

- ・津波の影響を受けない洋計画しており、避難路や避難場所として活用
- ・浸水域を通過する箇所には避難階段を設置

b) 住民生活【評価：◎】

【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久慈病院、県立宮古病院への救急搬送の速達性が向上(図5)

〔田野畑村～県立宮古病院：54分→30分(24分)〕

- ・避難所や防災拠点施設付近にICを設置し、緊急時の救助・救援活動を強化

- ・宮古市山口周辺にICを設置し、県立宮古病院へのアクセスを強化



図5 拠点間の連絡時間と高次医療60分カバー圏の変化

c) 地域経済・地域社会等【評価：◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・落合工業団地(普代村)、久慈地区拠点工業団地(久慈市)等との連絡時間を短縮し、新規の企業立地の促進が期待される

【周辺市町村との連携強化】

- ・高速道路が連続するとともに、宮古市～久慈市の連絡速度は48km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|-----------------------|------|
| 待浜～階上 | 23 | 1種3級 | 880 | 1.4 (宮古中央IC～八戸JCT) | 0.9 |
| 普代～久慈 | 25 | | 1,140 | | 1.2 |
| 尾肝要～普代 | 8 | | 360 | | 1.1 |
| 田野畑南～尾肝要 | 6 | | 360 | | 0.96 |
| 田老～岩泉 | 6 | | 470 | | 1.2 |
| 宮古中央～田老 | 21 | | 1,210 | | 1.5 |

くじ はちのへ ③-2 三陸沿岸道路(久慈市～八戸市間)

1. 事業概要

①新たに事業化する箇所

さむらいはま はしかみ くじ さむらいはま さんのへ はしかみ どうぶつ
侍浜～階上: 岩手県久慈市侍浜町～青森県三戸郡階上町道仏



図1 新たに事業化する箇所

②経緯

- H23.7.1 : 三陸沿岸道路が通る概ねの範囲の公表と意見募集
- H23.8.5 : 三陸沿岸道路が通る概ねのルート及び出入口の位置の公表と意見募集
- H23.8.30: 三陸沿岸道路ルート決定公表

③地域の要望等

- H23.5: 三陸沿岸都市会議及び岩手県沿岸市町村復興期成同盟会が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.6: 岩手県知事が、国土交通省へ当該区間を含む三陸沿岸道路の早期開通を要望
- H23.9: 岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【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7.0m)により壊滅的な被害を受け、現道は浸水等により一時通行止め(図2)
- 近傍に災害時に機能する迂回路がなく、現道の寸断による代替路の確保が課題

【減災対策への取り組み】

- 久慈市等において津波襲来時に避難路、避難施設が僅少



図2 久慈市の津波による浸水状況

b) 住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

- 沿線の三次救急医療施設は久慈市、八戸市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他交通機関への利便性向上】

- 沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題



図3 三次救急医療60分カバー圏

c) 地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

- 久慈北IC～種差海岸階上岳IC間は高速道路が不連続であり、現道区間は急勾配区間などの課題により地域間の連携に支障をきたす

【産業拠点の分断防止】

- 八戸港から1日に600キロトンの石油類が三陸沿岸北部地域に輸送されるため、石油供給の大動脈を担うネットワークの強化が必要(図4)



図4 八戸港からの石油製品の方面別輸送状況

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
以下により災害に強い交通・物流網を構築する
・三陸縦貫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

③-2 三陸沿岸道路(久慈市～八戸市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価:◎】

●久慈市～八戸市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) |

現況:主経路に災害危険性(津波浸水区域)があり、迂回路の迂回率は1.5以上のため、評価レベルはDとなる。
整備後:当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価:○】

- ・主要拠点間の市町村から、最寄りの高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------|----------|-----|
| 久慈市～八戸市 | 1.6 | 1.4 | 1.1 |

②当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価:◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・救援物資輸送の拠点となる三沢空港～久慈市間の連絡時間を短縮(図5)

〔三沢空港～久慈市:101分→77分(24分)〕

【減災対策への取り組み】

- ・津波浸水時は、避難路避難場所として活用
- ・浸水域を通過する箇所には避難階段を設置

b) 住民生活【評価:◎】

【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久慈病院、八戸市立市民病院への救急搬送の速達性が向上(図5)

〔洋野町～県立久慈病院:40分→25分(15分)
洋野町～八戸市立市民病院:36分→23分(13分)〕

- ・避難所や防災拠点施設付近にICを設置し、緊急時の救助・救援活動を強化

c) 地域経済・地域社会等【評価:◎】

【産業拠点の分断防止】

- ・久慈地区拠点工業団地(久慈市)等との連絡時間を短縮し、新規の企業立地の促進が期待される

〔八戸港～久慈市:88分→59分(29分)〕

【周辺市町村との連携強化】

- ・高速道路が連続するとともに、久慈市～八戸市の連絡速度は48km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

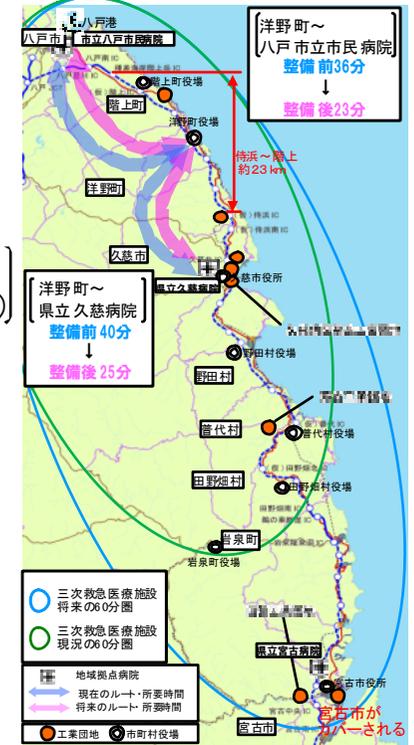


図5 拠点間の連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|------------------------|------|
| 侍浜～階上 | 23 | 1種3級 | 880 | 1.4 (宮古中央JCT～八戸JCT) | 0.9 |
| 普代～久慈 | 25 | | 1,140 | | 1.2 |
| 尾肝要～普代 | 8 | | 360 | | 1.1 |
| 田野畑南～尾肝要 | 6 | | 360 | | 0.96 |
| 田老～岩泉 | 6 | | 470 | | 1.2 |
| 宮古中央～田老 | 21 | | 1,210 | | 1.5 |

④-1 東北中央自動車道(相馬市～福島市間)

1. 概要

①新たに事業化する箇所

相馬～相馬西 : 福島県相馬市今田～福島県相馬市山上
 阿武隈東～阿武隈 : 福島県相馬市東玉野～福島県伊達市霊山町右田

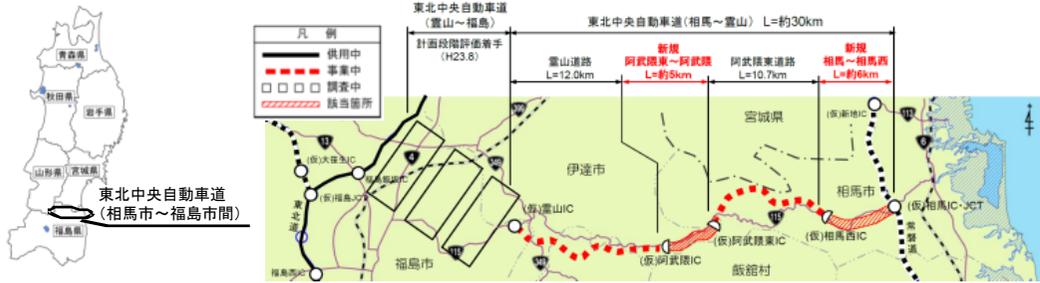


図1 新たに事業化する区間

②経緯

H23.7.22 : 東北中央道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
 H23.8.12 : 東北中央道が通る概ねのルート及び出入り口の位置の公表と意見募集
 H23.8.30 : 東北中央自動車道ルート決定公表

③地域の要望等

H23.7 福島県知事が、国土交通省へ当該事業区間を含む東北中央自動車道の早期開通を要望
 H23.9 福島県知事が、国土交通省へ一般国道115号と並行する自動車専用道路の直轄事業整備について要請
 H23.9 福島県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- 東日本大震災では、沿岸部の現道が寸断され横軸「くしの歯」により救援・救助。また、原発事故でいまだ寸断状態(図2)
- 国道115号は、線形不良、通行規制区間がある上、通行止めが多数発生しているため、緊急輸送道路としての安全性・信頼性確保が必要

【救助・救援活動の支援】

- 広域陸上輸送拠点、自衛隊駐屯地などの災害復興拠点や病院が集積する内陸部との連携強化が必要(図2)
- 震災後に国道115号の交通量増加



図2 被災エリアと各種拠点

b) 住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

- 沿岸3市町の三次救急医療施設は福島市の施設となり高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)
- ※沿岸3市町: 相馬市、南相馬市、新地町



図3 高次医療60分カバー圏

【他交通機関への利便性向上】

- 内陸地域から物流拠点である相馬港への時間距離が長く、産業等で不利

c) 地域経済・地域社会等

【地域経済・文化・中心都市への速達性向上】

- 沿岸部～中心都市(福島市)は、1時間圏外

【周辺市町村の連携強化】

- 東北有数の集積地で、基幹産業である製造業の早期再生・支援が必要(図4)
- 内陸部との連携による物流増大、コンテナ貨物に対応した整備を進める相馬港との連携強化が必要
- 多くの企業が沿岸部～内陸部の連携拡大、輸送時間短縮を求めている(図5)

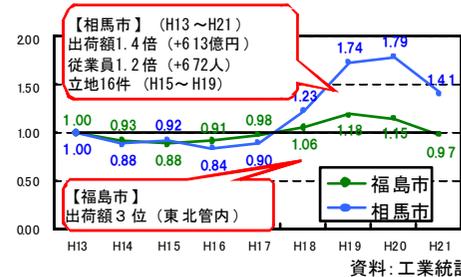
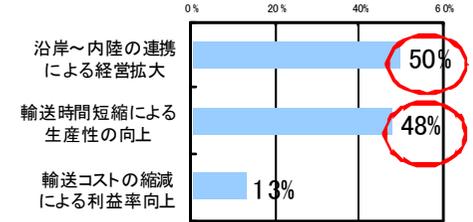


図4 福島市・相馬市の製造出荷額の伸び (H13=1.0)



資料: H21米沢・福島北部地域企業ヒアリングN=54 (効果ありと回答した企業対象)

図5 当該道路の整備より想定される企業活動へのメリット(ヒアリング結果)

【産業拠点の分断防止】

- 福島県の広域観光を推進する観光圏の支援が必要

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
 以下により災害に強い交通・物流網を構築する
 ・三陸縦貫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

④-1 東北中央自動車道(相馬市～福島市間)

3. 有効性の評価

①ネットワーク上のリンクとしての防災面の効果

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価:◎】

●相馬市～福島市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況:主経路に隘路箇所(幅員5.5m未満)、通行規制箇所があるため、評価レベルはDとなる。

整備後:当該事業のルートが隘路箇所(幅員5.5m未満)、通行規制箇所を避けて計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価:◎】

- ・区間内市町村から、最寄りの県庁所在地(福島市)又は高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 事業箇所 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------|----------|-----|
| 相馬市～福島市 | 9.6 | 1.3 | 7.1 |

(2) 当該事業による効果

a) 防災・災害等の救助活動等 【評価:◎】

【緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】

- ・線形不良、通行規制区間を解消し、沿岸部と内陸部を結ぶ横断軸が強化され、幹線道路の信頼性や速達性が向上し、迅速な復旧活動や被災地の復興支援が可能

【救助・救援活動の支援】

- ・救援物資輸送拠点が集積する福島市～沿岸地域(被災地)間の連絡時間を短縮

〔相馬市～福島市 78分 → 56分(22分短縮)
(うち当該区間 78分 → 70分(8分短縮))〕

b) 住民生活【評価:◎】

【救急医療施設への速達性向上】

- ・沿岸地域の三次救急医療施設である福島県立医科大学付属病院の60分圏が拡大し、速達性が向上(図6、7)

〔相馬市～福島県立医科大学付属病院 81分 → 45分(36分短縮)
(うち当該事業区間 81分 → 61分(20分短縮))〕



図6 高次医療60分カバー圏の変化

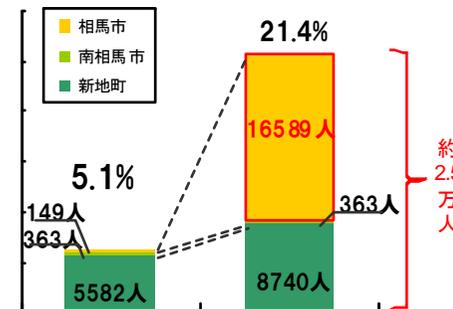


図7 沿岸地域の高次医療60分カバー圏人口の変化

c) 地域経済・地域社会等【評価:◎】

【地域経済・文化中心都市への速達性向上】

- ・2次生活圏中心都市間(福島市、相馬市)の所要時間短縮による広域的な連携強化

〔相馬市～福島市 78分 → 56分(22分短縮)
(うち当該区間 78分 → 70分(8分短縮))〕

【産業拠点の分断防止】

- ・沿線に集積する工業団地から高速ICへの連絡時間を短縮し、新規の企業立地の促進が期待
- ・内陸部～重要港湾相馬港への連絡時間を短縮し、域内港湾利用率向上、取扱い貨物増加が期待

〔工業拠点～相馬港 80分→60分(20分短縮)
(うち当該区間 80分→72分(8分短縮))〕

※福島市内・伊達市内の15工業団地の平均所要時間

【産業拠点の分断防止】

- ・ふくしま観光圏の連絡時間短縮により滞在時間が増加(20分増加)し、広域周遊観光による地域活性化に期待

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|----------|----------|------|-----------|--------------|-----|
| 阿武隈東～阿武隈 | 5 | 1種3級 | 150 | 1.1 | 1.0 |
| 相馬～相馬西 | 6 | | 220 | (相馬JCT～霊山IC) | 1.4 |

⑤-1 東北横断自動車道釜石秋田線(釜石市～花巻市間)

1. 事業概要

①新たに事業化する箇所

かまいし かまいしにし かまいし さだないちよう かまいし かっしちよう
 釜石～釜石西 : 岩手県釜石市定内町～岩手県釜石市甲子町
 とおのすみた とおの とおの かみごうちよう とおの あやおりちよう
 遠野住田～遠野 : 岩手県遠野市上郷町～岩手県遠野市綾織町



図1 新たに事業化する区間

②経緯

H23.7.22 : 東北横断自動車道が通る概ねの範囲の公表と意見募集
 H23.8.12 : 東北横断自動車道が通る概ねのルート及び出入口の位置の公表と意見募集
 H23.8.30 : 東北横断自動車道ルート決定公表

③地域の要望等

H23.6 : 岩手県知事が、国土交通省へ当該事業区間を含む東北横断自動車道釜石秋田線の早期開通を要望
 H23.9 : 岩手県知事が、国土交通省へ一般国道283号「東北横断自動車道釜石秋田線」の直轄事業整備について要請
 H23.9 : 岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 防災・災害時の救助活動等 【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・被災地への救援・救助は縦軸(国道4号等)や後方支援拠点(遠野市)から横軸(国道283号等)により実施(図2・表1)

【救助・救援活動の支援】

・(仮)釜石JCT～東和IC間は高規格幹線道路が未整備の区間で、現道に交通が集中(図3)

・さらに、震災後には、現道旅行速度が約3割低下するなど、幹線道路としての機能が低下し、早期救援・復旧・復興を図る上で支障(図4)



図2 被災地支援・輸送ルート

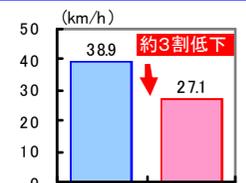
表1 後方支援拠点集結状況

| 分野 | 名称 | 人員 |
|----|---------|-------|
| 警察 | 釜石市 捜査課 | 1,200 |
| | 釜石市 捜査課 | 30 |
| | 花巻警察 | 35 |
| | 花巻警察 | 150 |
| | 山形警察 | 38 |
| 消防 | 山形県 消防 | 38 |
| | 山形県 消防 | 38 |
| | 山形県 消防 | 38 |
| | 山形県 消防 | 282 |
| | 山形県 消防 | 500 |
| 医療 | 山形県 消防 | 81 |
| | 山形県 消防 | 112 |
| | 山形県 消防 | 35 |
| | 山形県 消防 | 43 |
| | 山形県 消防 | 14 |
| 電力 | 山形県 消防 | 11 |
| | 山形県 消防 | 100 |
| | 山形県 消防 | 50 |
| | 山形県 消防 | 50 |
| | 山形県 消防 | 18 |
| 合計 | | 3,222 |

※東日本大震災初動時に後方支援拠点(遠野市)に集結した組織と人数を表示



図3 震災後(8/5)の現道状況(釜石～釜石西間)



震災前 震災後
 (3/1～10) (3/12～31)

図4 現道旅行速度(日平均)の変化

現道区間に交通が集中
 震災後 旅行速度が低下

b) 住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

・釜石地域の医療圏では心筋梗塞等、対応不可能な疾患があり、岩手医科大学付属病院などの盛岡市方面に約5割を搬送(図5)
 ・長い搬送時間や安定した搬送に不安を抱える状況(図6)

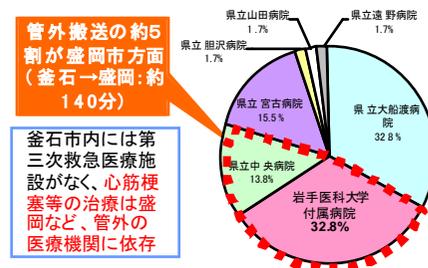


図5 釜石地域(釜石・大槌)における管外搬送の状況(H21)



図6 救急搬送の問題点(釜石地域→盛岡方面)

c) 地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

・(仮)釜石JCT～釜石西IC間、東野住田IC～東和IC間は、高速道路が不連続であり、現道区間は線形不良箇所などが課題となっており、地域連携に支障をきたす

【産業拠点の分断防止】

・震災からの復旧、復興のため、地場産業の再生及び雇用の創出は不可欠
 ・基幹産業となっている製造等の地域産業の早期再生が必要(図7)

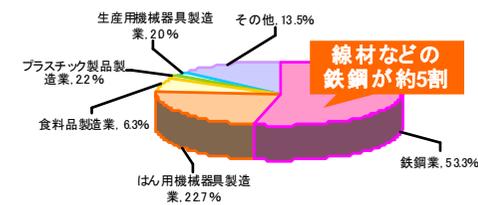


図7 釜石市の製造品出荷額内訳

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
 以下により災害に強い交通・物流網を構築する
 ・三陸縦貫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

⑤-1 東北横断自動車道釜石秋田線(釜石市～花巻市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価:◎】

●釜石市～盛岡市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況:主経路に隘路箇所(幅員5.5m未満)があるため、評価レベルはDとなる。
整備後:当該事業のルートが隘路箇所(幅員5.5m未満)を避けて計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上 【評価:○】

- ・主要拠点間の各市町村から、最寄りの高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------|----------|-----|
| 釜石市～花巻市 | 1.6 | 1.3 | 1.3 |

② 当該事業による評価項目

a) 防災・災害時の救助活動等【評価:◎】 【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・沿岸部と災害後方支援拠点や内陸部を結ぶ横断軸が強化されることにより、幹線道路の信頼性や速達性が向上(図8、9)



遠野市では、三陸地域地震災害後方支援拠点構想があり、周辺市町村と推進協議会を設立し、拠点整備を実施するとともに、災害を想定した防災訓練を実施している(H19・20)。

図8 災害後方支援拠点(遠野運動公園)

| | | |
|-------|------------|---------------|
| ◆派遣人数 | 延べ約5,900人 | (H23年3月～8月実績) |
| ◆救助物資 | 水飲料 15.6万本 | |
| | おにぎり 14万個 | |
| | 衣類 12.5万着 | 等 |

図9 後方支援の状況(遠野市)

【救助・救援活動の支援】

・災害工法拠点整備を実施している東野市～釜石間の連絡時間を短縮(図10)

東野～釜石間:
約45分⇒約36分(約9分短縮)

b) 住民生活【評価:○】 【救急医療施設への速達性向上】

・第三次医療施設である岩手医科大学付属病院への所要時間が短縮し、速達性が向上(図11)

釜石～岩手医科大学付属病院間:
約138分⇒約104分(約34分短縮)
うち釜石西～釜石(約15分短縮)
遠野住田～遠野(約19分短縮)



図10 復旧・復興支援に資するネットワーク強化

C) 地域経済・地域社会等【評価:◎】

【周辺市町村との連携強化】

・釜石市～花巻市間の連絡速度が50km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献。

【産業拠点の分断防止】

・線形不良区間を回避することにより、走行性・安全性が向上
・釜石市～盛岡市間等の速度が向上し、各地域の広域的な連携や、産業に必要な流通を強化

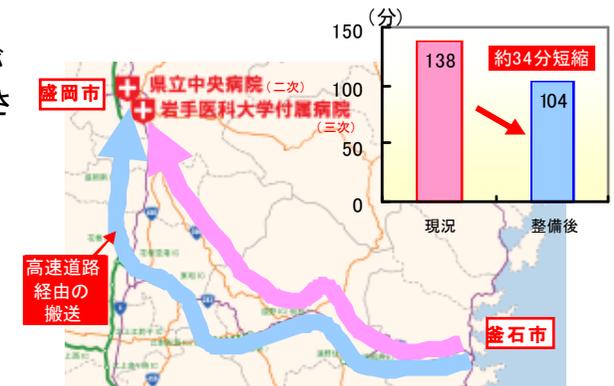


図11 高次医療施設までの所要時間変化(釜石～岩手医科大学付属病院)

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|---------|----------|------|-----------|-------------|-----|
| | | | | 釜石JCT～花巻JCT | |
| 釜石～釜石西 | 6 | 1種3級 | 200 | 2.4 | 1.3 |
| 遠野住田～遠野 | 11 | | 310 | 1.8 | |

⑥-1 宮古盛岡横断道路(宮古市～盛岡市間)

1. 事業概要

①新たに事業化する箇所

みやこ はこいし みやこ ふじわら みやこ はこいし
 宮古～箱石: 岩手県宮古市藤原～岩手県宮古市箱石
 ひらつと いわい まつくさ みやこ ひらつと みやこ かどま たしる
 平津戸・岩井～松茸: 岩手県宮古市平津戸～岩手県宮古市門馬田代
 くさがい やながわ みやこ かどま たしる もりおか やながわ
 区界～築川: 岩手県宮古市門馬田代～岩手県盛岡市築川



②経緯

H23.9.7 : 宮古盛岡横断道路の優先整備区間にかかる概ねのルート公表

③地域の要望等

- H23.6: 岩手県知事が、国土交通省へ宮古盛岡横断道路の直轄権限代行による早期整備を要望
- H23.9: 岩手県知事が、国土交通省へ宮古盛岡横断道路の国による整備を要望
- H23.9: 岩手県知事が、国土交通省へ一般国道106号「宮古盛岡横断道路」の直轄事業整備について要請
- H23.9: 岩手県知事より当該事業の予算化に同意

2. 必要性の評価

a) 災害時の救助活動等

【緊急支援物資の円滑な輸送】

- 被災地(宮古方面)への救援・支援は、緊急支援物資物流拠点(滝沢村)等から横軸(国道106号)により実施(図2)
- 国道106号は、通行止めが多数発生(17回/10年)するとともに、防災点検対策箇所29箇所が存在するなど、安全性・信頼性の確保が課題(図3)
- さらに、震災後には、交通量が増加し混雑が発生(図4)

図2 被災地への緊急輸送道路



図3 国道106号の問題

震災後現道区間に交通が集中し混雑発生(交通量が震災前に比べ30%以上増)

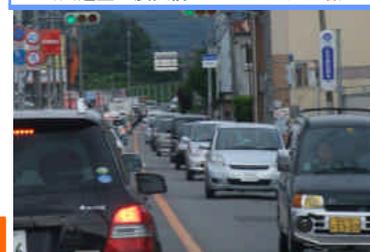


図4 国道106号の混雑状況

b) 住民生活

【高次医療施設への速達性向上】

- 宮古地域の医療圏では心筋梗塞等、対応不可能な疾患があり、95%を盛岡市方面に搬送(図5)
- 長い搬送時間や線形不良のため、安定した搬送に不安を抱える状況

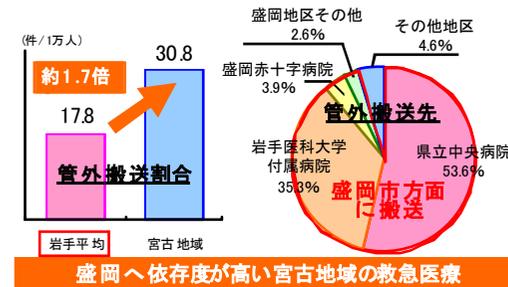


図5 管外搬送状況

c) 地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

- 国道106号は線形不良などが課題となっており、地域間連携に支障をきたす(図3、図6)

【産業拠点の分断防止】

- 震災からの早期復旧・復興のため、水産業・コネクタ製造業等の基幹産業の早期再生が急務(図7)



図6 線形不良箇所

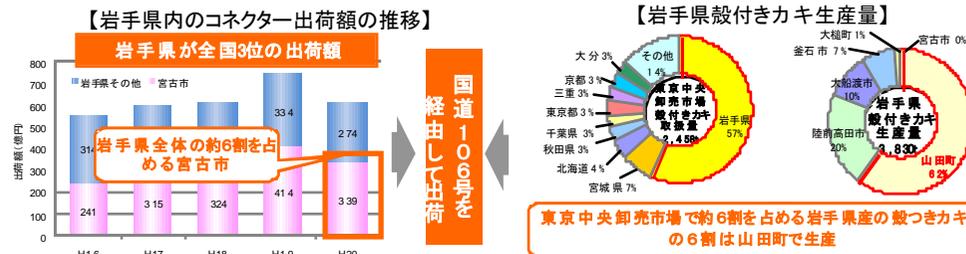


図7 宮古市周辺の産業状況

(参考: 東日本大震災からの復興の基本方針(H23.7.29)より抜粋)
 以下により災害に強い交通・物流網を構築する
 ・三陸縦貫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

⑥-1 宮古盛岡横断道路(宮古市～盛岡市間)

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項目

A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上【評価:◎】

●宮古市～盛岡市の防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価

| | | |
|----|---|-------------|
| 現況 | → | (目標) 整備後 |
| D | → | (B) B |

現況:主経路に隘路箇所(幅員5.5m未満)があるため、評価レベルはDとなる。
整備後:当該事業のルートが隘路箇所(幅員5.5m未満)を避けて、又は隘路箇所の解消を計画しており、災害危険性はないが、迂回路は1.5以上のため、評価レベルはBとなる。

B) ネットワーク全体の防災機能の向上【評価:◎】

- ・主要拠点間の市町村から、最寄りの県庁所在地(盛岡市)又は高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

| 主要拠点間 | 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 |
|---------|----------------------|----------|---------------------|
| 宮古市～盛岡市 | 当該リンクが災害により遮断され不通(∞) | 0.7 | 当該リンクの整備により不通が解消(∞) |

② 当該事業による評価項目【評価:◎】

a) 防災・災害時の救助活動等【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・沿岸部と内陸部(県庁・緊急支援物資物流拠点)を結ぶ横断軸が強化されることにより、幹線道路の信頼性や速達性が向上
- ・線形不良、狭隘箇所を解消し、緊急物資の輸送を確保(図8、9)

[線形不良、狭隘箇所:49箇所→解消]

b) 住民生活【評価:○】

【高次医療施設への速達性向上】

- ・第三次医療施設である岩手医科大学付属病院(盛岡市)への所要時間が短縮される(図8)
- [宮古市～岩手医科大学付属病院 110分→95分(15分短縮)]



図8 国道106号の隘路区間解消



図9 国道106号の安全性向上

C) 地域経済・地域社会等【評価:◎】

【周辺市町村との連携強化】

- ・宮古市～盛岡市間の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献
- 【産業拠点の分断防止】

- ・線形不良区間を回避することにより、走行性・安全性が向上(図8)
- ・宮古港～盛岡市卸売市場間、宮古市(コネクタ工場)～岩手内陸方面の速度が向上し、各地域の広域的な連携や、産業に必要な流通を強化(図10)



図10 所要時間変化

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

| 区間 | 概略延長(km) | 構造規格 | 概算事業費(億円) | B/C | |
|-----------|----------|--------------|-----------|----------------|-----|
| 宮古～箱石 | 33 | 1種3級 3種2級 | 1,080 | 1.0 (宮古～盛岡) | 0.8 |
| 平津戸・岩井～松草 | 7 | | 310 | | 0.5 |
| 区界～築川 | 8 | | 370 | | 0.5 |

東北地方小委員会の概要と意見

□開催日時

平成23年9月21日(水) 10:00~12:30

□場所

東北地方整備局 二日町庁舎2階 大会議室

□委員名簿

| 氏名 | 所属・役職 | 出席 |
|-----------------------------|---|----|
| 【委員長】 おおたき せいいち 大滝 精一 | 東北大学大学院経済学研究科 科長 | ○ |
| いずみやま はじめ 泉山 元 | 青森経済同友会 代表幹事 (三八五流通(株) 代表取締役社長) | |
| さかた けん 坂本 敏昭 | (社)東北経済連合会 専務理事 | ○ |
| おおいずみ たけこ 大泉 太由子 | (財)東北活性化研究センター 調査研究部部长兼首席研究員 | ○ |
| おくむら まこと 奥村 誠 | 東北大学東北アジア研究センター 教授 | ○ |
| かがや そういち 加賀谷 聡一 | 酒田商工会議所青年部 会員 (株)酒田港リサイクル産業センター 代表取締役) | |
| きむら かずひろ 木村 一裕 | 秋田大学工学資源学部 教授 | |
| さかい かよ 酒井 賀世 | (財)致道博物館 学芸員 | |
| ふく だ 昌之 福迫 昌之 | 東日本国際大学経済情報学部 教授 | |
| みなみ まさあき 南 正昭 | 岩手大学工学部 教授 | ○ |

(敬称略、五十音順)

□対象事業

- ・三陸沿岸道(登米~釜石、釜石~宮古、宮古~八戸)
- ・東北横断自動車道 釜石秋田線(釜石~花巻)
- ・東北中央道(相馬~霊山)
- ・宮古盛岡横断道路(宮古~盛岡)

□議事概要(各委員からの意見)

【事業について】

- ・三陸沿岸道(登米~釜石)・(釜石~宮古)・(宮古~八戸)、東北横断自動車道釜石秋田線(釜石~花巻)、東北中央自動車道(相馬~霊山)、宮古盛岡横断道路(宮古~盛岡)については、「必要性、有効性の観点からも評価できるものである。」「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

【評価手法について】

- ・定性的な評価が多いが、地域経済への効果等、定量的に評価できるものは、定量評価も可能となるよう検討してほしい。
- ・「主要都市・拠点間の防災機能の評価」、「ネットワーク全体の防災機能の評価」は、今回の三陸沿岸道等への適用も含め、一般に対し分かりやすくブラッシュアップしていくことが必要。
- ・B/C算出にあたっては、道路は連続して整備を行うことで効果が出ることを明確に示すべき。

□結論

一般国道45号三陸沿岸道(登米~釜石、釜石~宮古、宮古~八戸)、東北横断自動車道釜石秋田線(釜石~花巻)、東北中央道(相馬~霊山)、宮古盛岡横断道路(宮古~盛岡)の新規事業化については妥当である。

第三次補正予算 新規事業箇所・評価結果一覧

| 路線名 | 主要拠点間 | 区間 | B/C | 防災機能の評価(暫定案) | | | | | | | |
|---------------------------------|------------------------|-----------------|-----|--|---|---|--|---|---|---|--|
| | | | | 必要性の評価 | | 有効性の評価 | | | | | |
| | | | | a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 | ネットワークの評価 | | 個別事業の評価(主なもの) | | | | |
| | | | | | A) 主要都市・拠点間の防災機能 | B) ネットワーク全体の防災機能 | a) 防災・災害時の救助活動等 ◎:津波浸水区域・災害危険箇所を回避 広域防災拠点からの所要時間が 2割以上改善等 | b) 住民生活 ◎: 高次医療施設まで60分圏域 所要時間が2割以上改善等 | c) 地域経済・ 地域社会等 ◎: 所要時間が2割以上改善 連絡速度が2割以上改善等 | | |
| (目標) 現況 → 整備後 ◎: 評価ランクが改善 | 改善度 K ◎: Kが1.5以上 | | | | | | | | | | |
| 三陸沿岸道路 | ① 登米市 ～ 気仙沼市 | 1 歌津～本吉 | 1.3 | a)津波により南三陸町で1,142ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)気仙沼市～石巻赤十字病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)太平洋沿岸部の定住を促し生活を維持するため、基幹産業である水産業の早期再生が必要 | ◎ (登米市 ～ 気仙沼市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 気仙沼市本吉町小泉地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ○ 気仙沼市～石巻赤十字病院間(115分→62分)53分短縮 | ◎ 気仙沼港～仙台南IC(152分→99分)53分短縮(うち当該事業による短縮11分) | | |
| | | 2 気仙沼 ～ 唐桑南 | | 1.5 | a)津波により気仙沼市で1,732ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)気仙沼市～県立大船渡病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)太平洋沿岸部の定住を促し生活を維持するため、基幹産業である水産業の早期再生が必要 | ◎ (気仙沼市 ～ 大船渡市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 気仙沼市波板地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ◎ 気仙沼市～県立大船渡病院間(49分→28分)21分短縮(うち当該事業区間11分短縮) | ◎ 大船渡港～仙台南IC(197分→122分)75分短縮(うち当該事業による短縮16分) | |
| | | 3 唐桑北 ～ 陸前高田 | | | 0.9 | a)津波により陸前高田市で1,320ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)気仙沼市～県立大船渡病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)太平洋沿岸部の定住を促し生活を維持するため、基幹産業である水産業の早期再生が必要 | ◎ (気仙沼市 ～ 大船渡市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 陸前高田市気仙町地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ◎ 気仙沼市～県立大船渡病院間(49分→28分)21分短縮(うち当該事業区間11分短縮) | ◎ 大船渡港～仙台南IC(197分→122分)75分短縮(うち当該事業による短縮4分) |
| | | 4 吉浜～釜石 | | | 1.9 | a)津波により釜石市で777ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)釜石市～県立大船渡病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)太平洋沿岸部の定住を促し生活を維持するため、基幹産業である水産業の早期再生が必要 | ◎ (大船渡市 ～ 釜石市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 釜石市唐丹町北地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ◎ 釜石市～県立大船渡病院間(47分→28分)19分短縮 | ◎ 釜石港～仙台南IC(242分→143分)99分短縮(うち当該事業による短縮16分) |
| | ② 釜石市 ～ 宮古市 | 5 山田 ～ 宮古南 | 2.2 | | 2.1 | a)津波により山田町で493ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)山田町～県立宮古病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)現道区間は山田町田名部地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (釜石市～宮古市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 山田町大沢地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路としての活用が想定 | ◎ 山田町～県立宮古病院間(54分→24分)30分短縮 | ◎ 釜石港～宮古市(77分→55分)22分短縮 |
| | ③ 宮古市 ～ 久慈市 | 6 宮古中央 ～ 田老 | | 1.4 | 1.5 | a)津波により宮古市で812ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)田野畑村～県立宮古病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)宮古市～久慈市間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は宮古市松月地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～久慈市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 宮古市田老地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ◎ 田野畑村～県立宮古病院間(54分→30分)24分短縮(うち当該事業区間9分短縮) | ◎ 宮古市～久慈市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 7 田老～岩泉 | | | 1.2 | a)津波により岩泉町で101ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)田野畑村～県立宮古病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)宮古市～久慈市間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は宮古市旗待地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～久慈市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 岩泉町小本地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路としての活用が想定 | ◎ 田野畑村～県立宮古病院間(54分→30分)24分短縮(うち当該事業区間10分短縮) | ◎ 宮古市～岩泉町間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 8 田野畑南 ～ 尾肝要 | | | 0.96 | a)津波により田野畑村で139ha津波により浸水し、孤立・迂回が発生 b)田野畑村～県立宮古病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)宮古市～久慈市間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は岩泉町横木沢地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～久慈市) (B) D → B | ○ 1.3 | ◎ 田野畑村島越地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路としての活用が想定 | ◎ 田野畑村～県立久慈病院間(65分→49分)16分短縮 | ◎ 田野畑村～岩泉町間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 9 尾肝要 ～ 普代 | 1.1 | | a)津波により普代村で65ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)田野畑村～県立久慈病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)宮古市～久慈市間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は田野畑村尾肝要地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～久慈市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 普代村明神地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路としての活用が想定 | ◎ 田野畑村～県立宮古病院間(54分→30分)24分短縮(うち当該事業区間5分短縮) | ◎ 普代村～田野畑村間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み | |
| | ③ 宮古市 ～ 八戸市 | 10 普代～久慈 | 1.4 | 1.2 | a)津波により久慈市で367ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)普代村～県立久慈病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)宮古市～久慈市間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は普代村堀内地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～久慈市) (B) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 野田村浜地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路や避難場所としての活用が想定 | ◎ 普代村～県立久慈病院間(40分→22分)18分短縮 | ◎ 久慈市～普代村間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み | |
| | | 11 侍浜～階上 | | 0.9 | a)津波により洋野町で176ha浸水し、孤立・迂回が発生 b)洋野町～八戸市立市民病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)現道区間は久慈市侍浜地区等線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (久慈市～八戸市) (B) D → B | ○ 1.1 | ◎ 洋野町小内地区等津波浸水区間を避けた位置に計画しており、避難路としての活用が想定 | ◎ 洋野町～八戸市立市民病院間(36分→23分)13分短縮 | ◎ 八戸市～久慈市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み | |

第三次補正予算 新規事業箇所・評価結果一覧

| 路線名 | 主要拠点間 | 区間 | B/C | 防災機能の評価(暫定案) | | | | | | |
|--------------------------------|----------------------------|------------------|-----|--|--|-------------------------|--|---|--|---|
| | | | | 必要性の評価 | | 有効性の評価 | | | | |
| | | | | a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 | ネットワークの評価 | | 個別事業の評価(主なもの) | | | |
| | | | | | A) 主要都市・拠点間の防災機能 | B) ネットワーク全体の防災機能 | a) 防災・災害時の救助活動等 ◎:津波浸水区域・災害危険箇所を回避 広域防災拠点からの所要時間が2割以上改善等 | b) 住民生活 ◎:高次医療施設まで60分圏域 所要時間が2割以上改善等 | c) 地域経済・地域社会等 ◎:所要時間が2割以上改善 連絡速度が2割以上改善等 | |
| (目標) 現況 → 整備後 ◎:評価ランクが改善 | 改善度 K ◎:Kが1.5以上 | | | | | | | | | |
| 東北中央自動車道 | ④ 相馬、蓋山 ④-1 相馬市 ～福島市 | 12 相馬 ～相馬西 | 1.1 | 1.4 | a)自衛隊基地等広域陸上輸送拠点からの緊急物資の輸送に支障 b)相馬市～県立医大病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)内陸部との連携による物流増大、コンテナ貨物に対応した整備が課題 | ◎ (福島～相馬) D → B | ◎ 7.1 | ◎ 自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間(78分→56分)22分短縮(うち当該事業による短縮6分) | ◎ 相馬市～県立医大病院(福島市)間(81分→45分)36分短縮(うち当該事業区間20分短縮) | ◎ 相馬市～福島市(78分→56分)22分短縮(うち当該事業による短縮6分) |
| | | 13 阿武隈東 ～阿武隈 | | 1.0 | a)自衛隊基地等広域陸上輸送拠点からの緊急物資の輸送に支障 b)相馬市～県立医大病院間の救急搬送時間短縮が課題 c)内陸部との連携による物流増大、コンテナ貨物に対応した整備が課題 | ◎ (福島～相馬) D → B | ◎ 7.1 | ◎ 自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間(78分→56分)22分短縮(うち当該事業による短縮2分) | ◎ 相馬市～県立医大病院(福島市)間(81分→45分)36分短縮(うち当該事業区間16分短縮) | ◎ 相馬市～福島市(78分→56分)22分短縮(うち当該事業による短縮2分) |
| 東北横断道釜石秋田線 | ⑤ 釜石、花巻 ⑤-1 釜石市 ～花巻市 | 14 釜石 ～釜石西 | 2.4 | 1.3 | a)自衛隊基地等広域陸上輸送拠点からの緊急物資の輸送に支障 救助・救援活動の後方支援拠点となる遠野運動公園等への確実なアクセスの確保が必要 b)釜石市～岩手医科大学付属病院間の救急輸送時間短縮が課題 c)釜石JCT～東和IC間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は死傷事故率が高い区間が連続するなど連絡性が低く、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (釜石市～盛岡市) D → B | ○ 1.3 | ◎ 大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園から被災地(釜石市等)への確実なアクセスを確保⇒遠野運動公園～釜石市(45分→36分)9分短縮 | ○ 岩手医科大学付属病院へのアクセス時間短縮に寄与⇒(138分→104分)34分短縮(うち当該事業区間15分短縮) | ◎ 釜石市～花巻市間の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 15 遠野住田 ～遠野 | | 1.8 | a)自衛隊基地等広域陸上輸送拠点からの緊急物資の輸送に支障 救助・救援活動の後方支援拠点となる遠野運動公園等への確実なアクセスの確保が必要 b)釜石市～岩手医科大学付属病院間の救急輸送時間短縮が課題 c)釜石JCT～東和IC間は高規格道路道路が不連続となっており、現道区間は死傷事故率が高い区間が連続するなど連絡性が低く、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (釜石市～盛岡市) D → B | ○ 1.3 | ○ 大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園への確実なアクセスを確保⇒東和IC～遠野運動公園(45分→42分)3分短縮 | ○ 岩手医科大学付属病院へのアクセス時間短縮に寄与⇒(138分→104分)34分短縮(うち当該事業区間19分短縮) | ◎ 釜石市～花巻市間の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| ⑥ 宮古盛岡横断道路 | ⑥-1 宮古市 ～盛岡市 | 16 宮古西 ～箱石 | 1.0 | 0.8 | a)盛岡市～宮古市の最短ルートにも関わらず、線形不良、狭隘区間が多く緊急物資の輸送に支障 b)宮古市から岩手医科大学付属病院への救急輸送時間短縮が課題 c)現道区間は線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～盛岡市) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 線形不良、狭隘区間49箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 | ○ 宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮(110分→95分) | ◎ 盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 17 平津戸・松草 ～岩井 | | 0.5 | a)盛岡市～宮古市の最短ルートにも関わらず、線形不良、狭隘区間が多く緊急物資の輸送に支障 b)宮古市から岩手医科大学付属病院への救急輸送時間短縮が課題 c)現道区間は線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ (宮古市～盛岡市) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 線形不良、狭隘区間49箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 | ○ 宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮(110分→95分) | ◎ 盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み |
| | | 18 区界～梁川 | | 0.5 | a)盛岡市～宮古市の最短ルートにも関わらず、線形不良、狭隘区間が多く緊急物資の輸送に支障 b)宮古市から岩手医科大学付属病院への救急輸送時間短縮が課題 c)現道区間は線形不良箇所が連続するなど、地域間の連携に支障を来す恐れ | ◎ 宮古市～盛岡市) D → B | ◎ 不通が解消 | ◎ 線形不良、狭隘区間49箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 | ○ 宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮(110分→95分) | ◎ 盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み |