

事業名 〔地区名〕	おおしまなみいたせん 一般県道大島浪板線 なみいた 浪板工区道路改良事業	全体事業費 (億円)	74.0	採択年度	平成23年度	完成年度	令和2年度	担当部(局)課名	土木部道路課
--------------	---	---------------	------	------	--------	------	-------	----------	--------

1 事業の概要

一般県道大島浪板線(浪板工区)は、三陸沿岸道路の浦島大島IC、気仙沼鹿折IC及び国道45号と接続することにより震災復興、救急医療の確保及び地域間交流等に寄与する道路である。

また、当該道路は浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセス道路であり気仙沼本土と離島大島を結ぶ唯一の道路でもあるため、津波浸水区域を避けた位置に計画しており、周辺地域における災害時等の緊急避難路及び復興支援道路として必要不可欠な道路である。

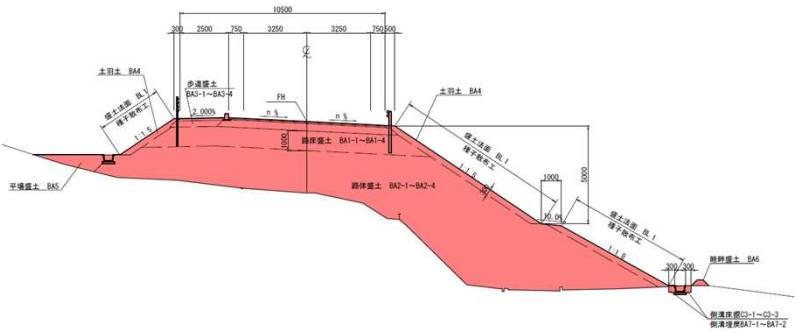
位置図



平面図



標準断面図



完成写真（代表箇所）

写真①(終点から起点方向)



写真②(事業中間地点から起点方向)



2 事業の進捗状況等

(1)事業内容

延長:L=2.74km 道路幅員:W=6.5(10.5)m
道路規格:第3種第2級 設計速度:60km/h
計画交通量:4,100~5,500台/日

(2)事業費

採択時(H23年度)		再評価時(H27年度)		再々評価時(H30年度)		完了時(R2年度)	
全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費
40.0 億円	14.1 億円	64.0 億円	28.2 億円	74.0 億円	28.2 億円	74.0 億円	28.2 億円

【事業費の変更状況とその要因】

- ①事業着手時～再評価時(40億円⇒64億円)
 - ・用地買収面積、物件補償費の増加及び軟弱地盤対策工と解析等の増加によるもの。
- ②再評価時～再々評価時(64億円⇒74億円)
 - ・労働者不足による函渠工のプレキャスト製品化と軟弱地盤の地盤改良範囲等が増加、及び流用土の土質状況による盛土法面植生工の変更増加によるもの。

(3)事業期間

	採択時(H23年度)	再評価時(H27年度)	再々評価時(H30年度)	完了時(R2年度)
事業採択年度	H23年度	H23年度	H23年度	H23年度
用地買収着手(予定)年度	H24年度	H24年度	H24年度	H24年度
工事着手(予定)年度	H24年度	H24年度	H24年度	H24年度
完成(予定)年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度

【事業期間変更の要因】

- ①再評価時(H29⇒H30)
 - ・追加の軟弱地盤対策工等が増加したため。
- ②再々評価時(H30⇒H31)
 - ・地盤改良範囲及び盛土法面植生工法等の増加、変更したため。
- ③完了時(H31⇒R2)
 - ・用地取得に時間を要したため。

(4)事業効果

①現道及び当該道路の交通量

24時間あたり交通量 (平日)	①H27年センサス (期供用前)	②R3年センサス (供用後)	増減 (①-②)
(一)大島浪板線	約1,014台	約3,343台	約2,300台 増加

※計画交通量(4,100~5,500台/日)と差異が生じているが、観光名所である亀山山頂部へのアクセス手段となるモノレール整備が現在進められており、今後更なる観光客の増加が見込まれる。

②社会経済情勢の変化

大島大橋は令和元年4月7日に供用開始し、平成24年度から気仙沼大島大橋供用開始前の平成30年度までの間における1年間当たりの平均観光客数は約10万人に対し、令和元年度から令和6年度までの間における1年間当たりの平均観光客数は約35万人と約3.5倍増加した。

③地元の意見、満足度

〈総評〉

急病時の救急搬送や災害時等に制約された利便性、安全性が向上し、三陸沿岸道路を含めたアクセス向上により観光客が大幅に増加した。

〈代表的な意見〉

- ・震災時に孤立した大島地区と本土を陸路でつなぎ、「命の道」として安心感が格段に向上した。
- ・救急搬送などの緊急対応も格段にスムーズになった。
- ・フェリーは悪天候時欠航していたが、道路は通行止めにならないのでありがたい。
- ・アクセスが向上し、仙台圏からの観光客が増加し、大島全体が活性化している。

(5)費用対効果

採択時(H23年度)	再々評価時(H30年度)	完了時(R2年度)
B/C=1.91	B/C=1.08	B/C=1.13

※再々評価時までのB/Cは浪板工区道路改良事業単体、完了時のB/Cは令和3年11月に国からの通知により、「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用」が改定されたため、大島架橋事業及び浪板工区道路改良事業の一体的に効果を発揮する道路ネットワークで算出している。

(6)今後の課題等

①事業目的の達成状況等の総括

・当該事業の完成・供用により、大島から市街地外への移動時間が※短縮されたこと、三陸沿岸道路の浦島大島IC、気仙沼鹿折IC及び国道45号と接続することにより、緊急医療などの安全性確保、地域産業振興、観光交流の活性化等支援が図られている。
※救急医療機関への移動時間で比較した場合、20分程度時間短縮した。

・当該道路は津波浸水区域を避けた位置で道路を構造しており、供用後、緊急輸送道路に指定された。地域災害時における物資供給等の緊急的な輸送等を円滑かつ確実に実施することが可能となっている。

②今後の課題と対応策等

・当該事業の推進に当たっては、軟弱地盤対策工などの要因により事業費の増額や事業期間の延伸に至った。今後は平成30年度より運用された国土地盤情報データベース等を活用することによって、事業箇所周辺の既存地質調査結果をより多く収集することが可能となり、事前の地質調査の的確な実施や関係機関への専門的な技術に関するヒアリングなどを実施し、事業費の見積りの精度を高め、綿密な計画を策定するよう努める。

・当該事業を推進して培った技術的課題の解決策などの知識・経験については、庁内において情報共有し、土木技術の継承に努めていく。