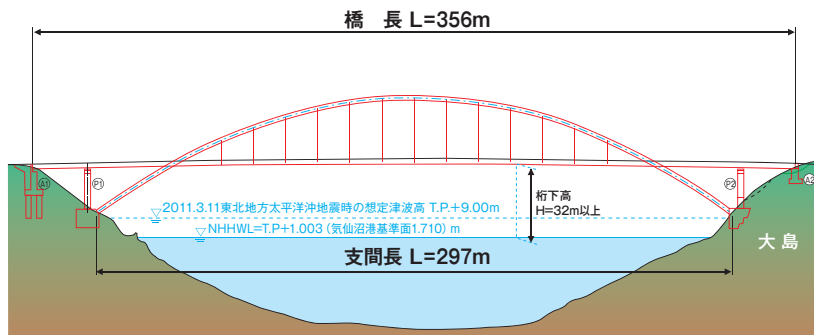


気仙沼大島大橋 (愛称: 鶴亀大橋) の概要



橋 梁 諸 元

橋 梁 形 式	鋼中路アーチ橋
橋 長	L=356m
支 間 長	L=297m
桁 下 高	H=32m以上

特 徴

- 経済性、構造性に優れた最も合理的な形式です。
- 橋脚部の斜面が急峻なため、橋梁のバランスを確保できるアーチ形式を採用しています。
- 国内最大級の支間長とし、桁下の航路を確保しています。
- 橋梁本体を東北地方太平洋沖地震時の津波高以上で整備します。
- 周辺の風景に馴染むよう、白を基調とした配色にしています。



希望をつなぐ架け橋

大島架橋事業



附属資料 1

気仙沼大島大橋 (愛称: 鶴亀大橋) 完成イメージ

ご意見お問い合わせは



気仙沼市観光キャラクター
「海の子おまほーや」

宮城県気仙沼土木事務所 大島架橋建設班
〒988-0181 宮城県気仙沼市赤岩杉ノ沢47番6号 電話: 0226-24-2537
E-mail: ksdbkok@pref.miyagi.jp
URL: <http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/ks-doboku/o-shima.html>

気仙沼市建設部 三陸道・大島架橋・唐桑最短路・本吉バイパス整備促進課
〒988-8501 宮城県気仙沼市八日町一丁目1番1号 電話: 0226-22-6600
E-mail: project@city.kesenuma.lg.jp
URL: <http://www.city.kesenuma.lg.jp/>



おまほ

事業概要

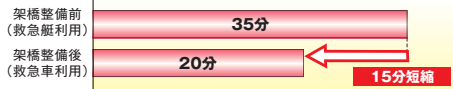
気仙沼湾に位置する大島は、本土との交通手段が船舶のみであり、住民の日常生活における利便性の向上や救急医療などの安全・安心の確保はもとより、当該圏域の観光振興及び地域間交流を図る観点からも架橋の整備が求められてきました。

さらに、平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」により、大島地区の住民が長期間の孤立を余儀なくされるなどの甚大な被害を受けたことから、大島架橋の必要性が再認識され、災害時の緊急輸送路としての機能を向上させ、気仙沼市のまちづくり計画とも調整を図り、平成30年度の完成を目標に事業を推進します。

大島架橋による整備効果

救急医療や災害時の安全・安心の確保

大島から気仙沼市立病院までの搬送時間



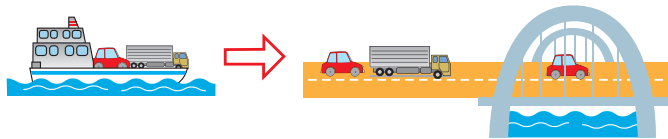
生活の利便性の向上

大島から遠方(仙台市)までの所要時間



物流コストの低減・観光客の増大

海上輸送からトラック陸送に変換して物流コスト低減及び観光客の増大



今後のスケジュール

項目	年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
調査設計		→								
用地補償			→							
道路工事			→							
トンネル工事			→							
架橋工事			→							

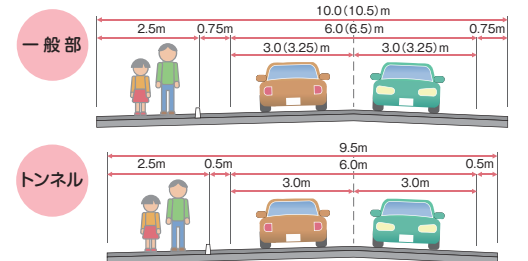
計画ルート



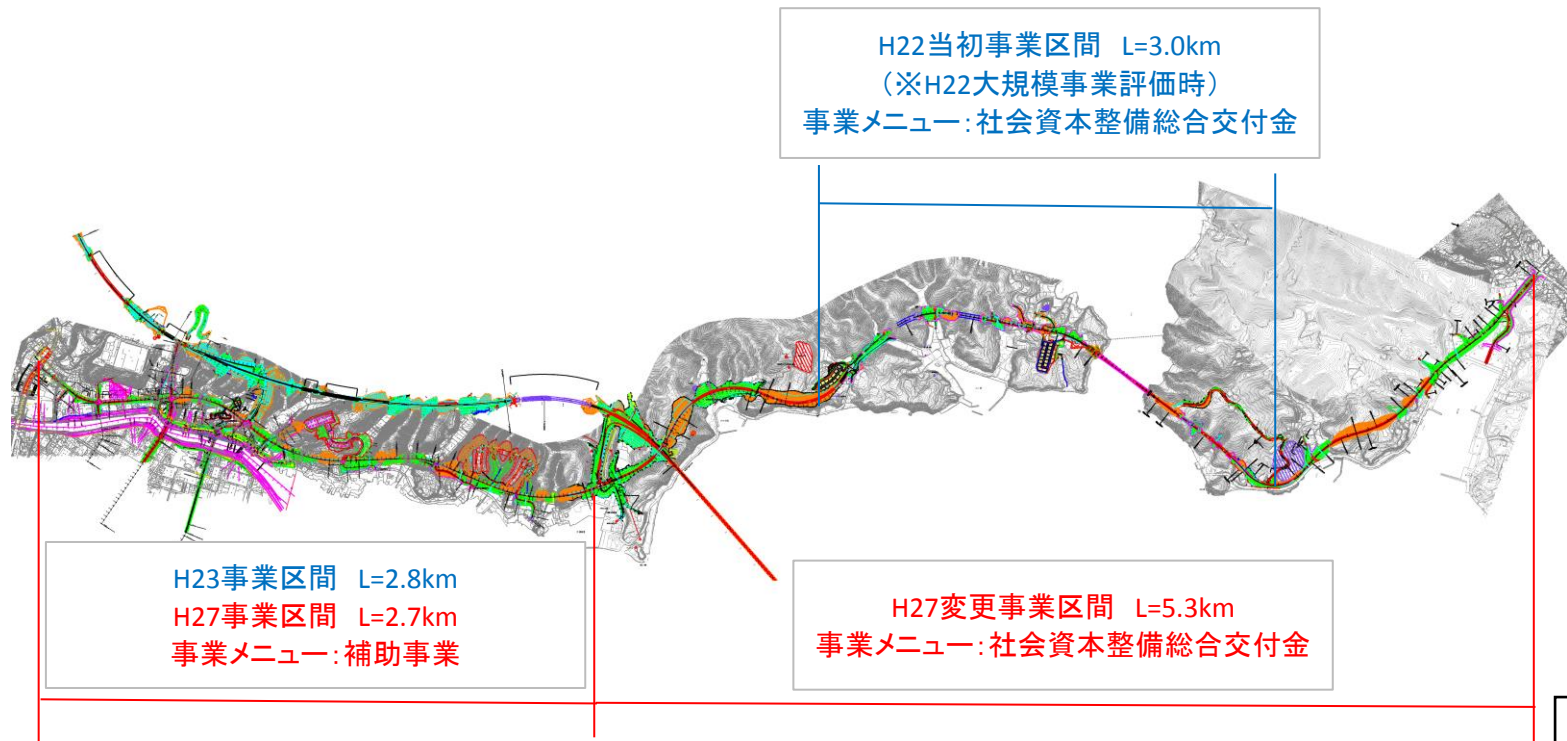
事業内容

事業区間	国道45号(東八幡前)～(仮)大島IC	(仮)大島IC～浦の浜
事業期間	平成23年度～平成30年度	
事業費	約206億円	
延長	L=約2.7km	L=約5.3km
車道幅員 ()内は全幅員	6.5(10.5)m	トンネル 6.0(9.5)m 橋梁 6.0(9.5)m
道路規格	第3種第2級	第3種第3級
設計速度	60km/h	50km/h

標準横断面図



■一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業の事業工区について



※事業該当箇所は、「補助事業」としての一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業 L=2.7kmになる。

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 環境安全課
担当課長名：

事業の概要

事業名	一般県道 大島浪板線 (浪板工区)	事業区分	地方道	事業主体	宮城県
起終点	自：宮城県気仙沼市大浦 至：宮城県気仙沼市東八幡前	延長	2.75 km		
<p>事業概要</p> <p>一般県道大島浪板線（浪板工区）は、三陸縦貫自動車道の建設計画が進む中でインターチェンジが気仙沼市浪板及び大浦地区等に設置される計画が明らかとなっており、これと国道45号を接続する道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>一般県道大島浪板線（浪板工区）は、三陸縦貫自動車道に計画されている2箇所のインターチェンジと国道45号を接続することにより震災復興、救急医療の確保、地域間交流などに寄与する道路となる。 また、津波浸水区域を避けた位置に道路を設置し、周辺地域における災害時等の緊急避難路又は復興支援道路として機能する。 大津波により被災した大浦・浪板地区の復興まちづくりや事業中の大島架橋事業により大島と連絡する必要不可欠な道路である。</p> <p>全体事業費 約 40 億円 計画交通量 約 3,500 台/日</p> <p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

- ・地元で構成する「三陸沿岸都市会議」より三陸沿岸道路の早期整備要望を受けている。
- ・地元住民からは三陸沿岸道路のアクセス道路となる大島浪板線の早期事業着手を求められている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

事業採択の前提条件

- ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
- ・地元自治体や地域住民などから強い要望があり、円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.9	総費用 33億円 （事業費：32億円 維持管理費：1億円）	総便益 64億円 （走行時間短縮便益：56億円 走行経費減少便益：7億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年 平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.7 (交通量 -10%)	B/C= 2.1 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C= 1.7 (事業費変動 +10%)	B/C= 2.1 (事業費変動 -10%)		
		事業期間変動	B/C= 1.8 (事業期間変動+20%)	B/C= 2.0 (事業期間変動-20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—			
		事故対策	—			
		歩行空間	◎	・現道は幅員が狭小 (W=3.7m) で歩道のない区間が約1kmあり、歩道設置により歩行者等の安全が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・気仙沼市立病院（第二次救急医療施設）へのアクセス向上。		
		地域経済	○	・三陸縦貫自動車道と国道45号を接続し、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保。		
		災害	◎	・津波浸水区域を回避し震災復興道路として、三陸沿岸道路、国道45号へアクセスすることができ、災害時にも復旧作業や救援活動などに必要な道路。		
環境		—				
地域社会	○	・陸中海岸国立公園、大島などの観光地へのアクセス向上。 平成21年観光客入込数：約196万人（気仙沼・唐桑半島）				
事業実施環境	◎	・気仙沼市の復興まちづくり計画に位置づけられている。 ・地元自治体や地域住民などからの要望が強い。				

採択の理由

—

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。