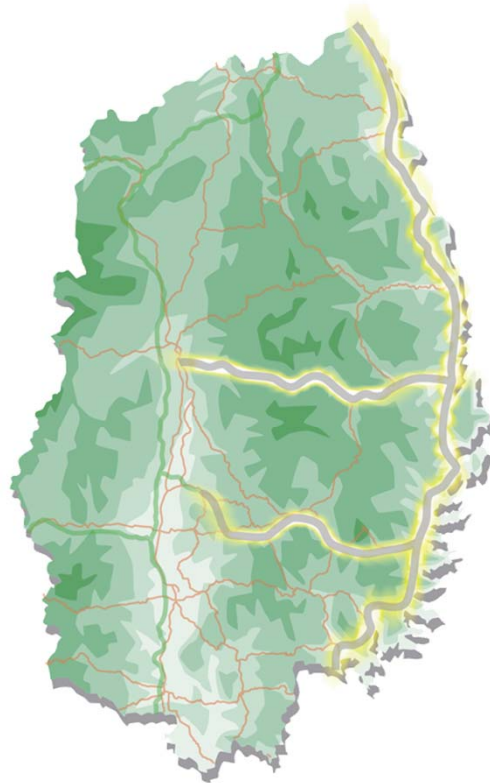


復興道路を核とした道路施策の取組方針



平成24年3月

✧ 岩手県県土整備部道路建設課

目次

はじめに（「取組方針」策定の趣旨）	1
1 復興道路の概要	
（1）整備状況	2
（2）整備計画（岩手県内分）	3
2 復興道路を核とした道路施策の取組方針	
（1）概要	4
① 位置付け	
② 対象	
③ 取組方針の推進	
（2）復興道路の整備効果	5
① 時間短縮	6
② 災害に強い道路	7
③ 渋滞解消	8
④ その他の効果	9
（3）復興道路を核とした道路施策の取組方針	10
産業の支援	
物流①	11
物流②	12
観光①	13
観光②	14
安全・安心の確保	
災害時①	15
災害時②	16
医療支援	17
豊かで快適な環境を支える基盤づくり	
通勤・通学・生活①	18
通勤・通学・生活②	19
まちづくり①	20
まちづくり②	21
3 関係機関との調整事項	22
4 取組にあたっての基本姿勢	23

はじめに

◆「取組方針」策定の趣旨

本県は首都圏1都3県（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）に匹敵する程の広大な面積を有していることから都市間距離が非常に長く、各都市間の移動には長い時間がかかります。

特に沿岸地域は「時間・距離の壁」が産業や観光などの地域間連携や、自然災害時における避難救急活動等の面で大きな課題となっている地域であります。

そのような状況の中、平成23年3月11日に東日本大震災津波が発生しました。震災により沿岸部の基幹道路である国道45号が各地で寸断された一方で、「三陸縦貫自動車道」「東北横断自動車道釜石秋田線」等の高規格道路ネットワークの開通区間については損傷がほとんどなく、津波襲来時の避難道路や緊急物資の輸送道路として有効に機能するなど、まさしく「命の道」として大きな効果を発揮しました。

こうしたことから県では、震災により甚大な被害を受けた沿岸地域の復興のためには、三陸沿岸地域を南北に貫く縦貫軸、内陸と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸となる高規格道路ネットワークの構築が必要不可欠と考え、「岩手県東日本大震災津波復興実施計画」において、これらの道路を「復興道路」として位置付けるとともに、国に対して早期の全線開通を強く要望してきました。

国においても、復興道路の整備を震災復興のリーディングプロジェクトとして、重点投資による早期全線開通の意向を表明し、平成23年11月21日に成立した平成23年度第3次補正予算において、整備を要望していた未着手区間の新規事業化を決定するなど、本県悲願の高規格道路ネットワークの完成に向け、大きな一歩を踏み出したところです。

このことにより、本県の課題であった都市間移動時間の短縮や、災害時の防災力強化などに多大な効果を与える大規模プロジェクトが過去に類を見ないスピードで展開されることとなります。

「復興道路」の整備にあたっては、県としても事業進捗への協力に留まらず、県内全域に「復興道路」の整備効果を波及させ、震災からの早期復興、そして「希望郷いわて」の実現に繋げていくような取組を進めていく必要があります。

このことから、「復興道路」の整備効果を最大限に波及させるために県が進める道路施策を定めた「復興道路を核とした道路施策の取組方針」を策定し、今後の道路整備を進めるにあたっての羅針盤とするものです。

1. 復興道路の概要

(1) 整備状況

復興道路とは

三陸沿岸地域を南北に結ぶ縦貫軸と内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸の高規格幹線道路（※1）及び地域高規格道路（※2）の総称です。

東日本大震災津波を受け、県ではこれらの路線を「復興道路」として位置付け、国等に対して整備要望活動を行っています。

国は三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、早期の全線開通に向けて重点整備を進める意向を表明し、東日本大震災津波発生前時点では約93kmが整備中（事業化済）でありましたが、平成23年第3次補正予算において、約187kmの区間が新たに事業化されました。

		路線名	道路の位置付け
復興道路	三陸沿岸地域の縦貫軸 (三陸沿岸道路)	八戸・久慈自動車道	高規格幹線道路（※1）
		三陸北縦貫道路	地域高規格道路（※2）
		三陸縦貫自動車道	高規格幹線道路（※1）
	内陸部と三陸沿岸地域を 結ぶ横断軸	宮古盛岡横断道路	地域高規格道路（※2）
		東北横断自動車道 釜石秋田線（釜石自動車道）	高規格幹線道路（※1）

▲復興道路の該当路線

※1 高規格幹線道路：自動車の高速度の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

[高規格幹線道路の整備体系]

- 国土開発幹線自動車道：約11,520km（全国）
 - 地域の連携と交流を促進し、地域の発展を支える基本的な施設として、多軸型国土構造を形成するうえで欠くことのできないもの。
 - <岩手県内> 東北縦貫自動車道弘前線・八戸線、東北横断自動車道釜石秋田線
- 一般国道の自動車専用道路：約2,480km（全国）
 - 高速自動車国道と同じ機能を持ち、これらと一体となってネットワークを構成するもの。
 - <岩手県内> 三陸縦貫自動車道（国道45号）と八戸・久慈自動車道（国道45号）

※2 地域高規格道路：高規格幹線道路と一体なり、交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する道路。
<岩手県内（計画路線）> 宮古盛岡横断道路（国道106号）、三陸北縦貫道路（国道45号）、盛岡秋田道路（国道46号）

復興道路の整備状況

	計画延長	供用済	供用率	H23当初 事業中	H23.3次補正 新規事業化
三陸沿岸道路					
八戸・久慈自動車道	31km	3km	10%	8km	20km
三陸北縦貫道路	60km	6km	10%	9km	45km
三陸縦貫自動車道	122km	39km	32%	26km	57km
三陸沿岸道路 計	213km	48km	23%	43km	122km
宮古盛岡横断道路	100km	1km	1%	17km	48km
横断道釜石秋田線（釜石自動車道）	80km	30km	38%	33km	17km
合計	393km	79km	20%	93km	187km

▲復興道路の整備状況（岩手県分）

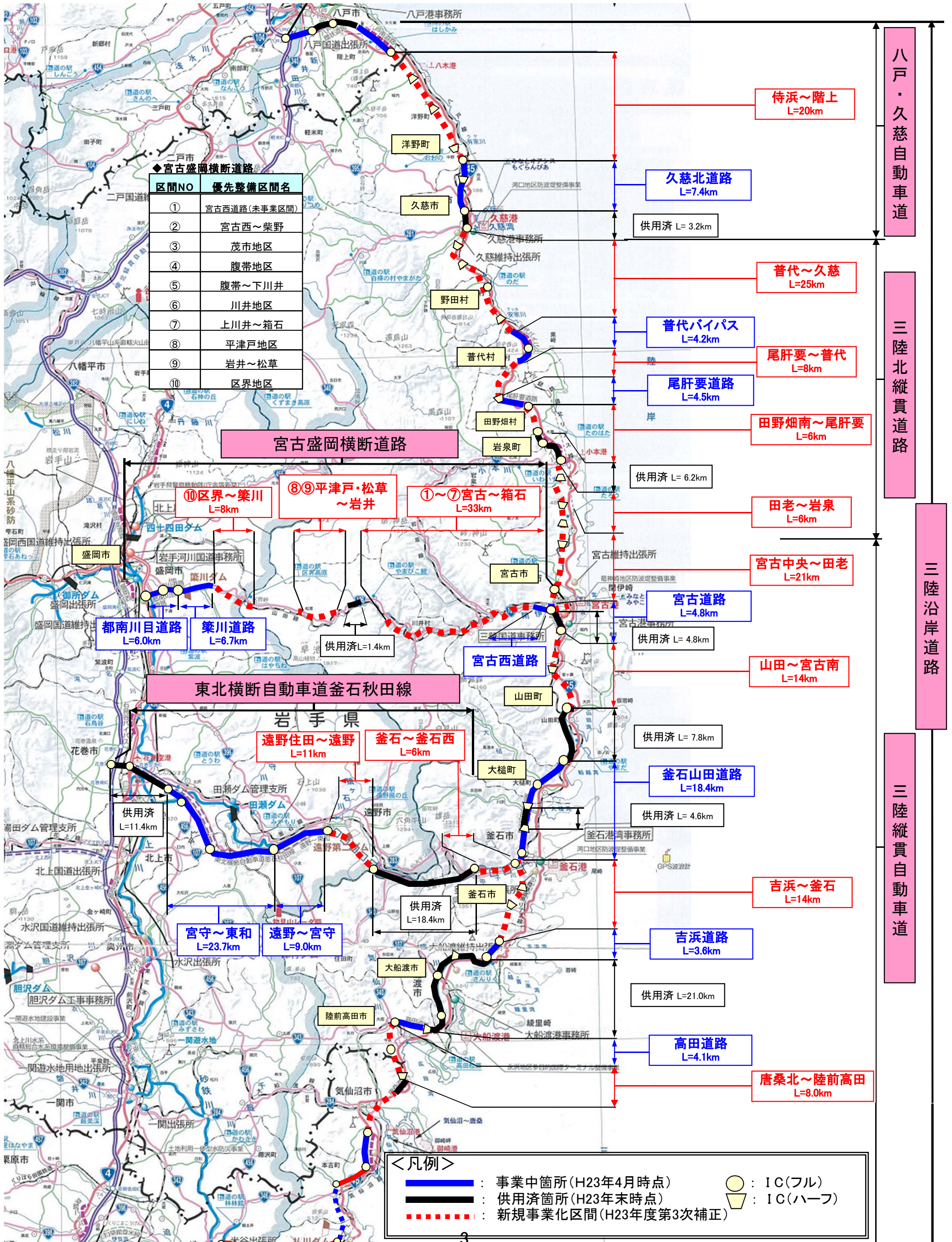
震災発生後の経過

平成23年

- 3月11日 東日本大震災津波発生
- 4月16日～政府等へ重点整備を要望
- 4月30日 第3回東日本大震災復興構想会議に対し重点整備を提案
- 6月25日 「復興への提言（東日本大震災復興構想会議）」において、重点整備が提言される
- 7月1日 三陸沿岸道路が通る概ねの範囲を公表し意見聴取（国）
- 7月22日 東北横断自動車道釜石秋田線の概ねの範囲を公表し意見聴取（国）
- 8月30日 三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線の概ねのルート及び出入り口を確定（国）
- 9月7日 宮古盛岡横断道路の優先整備区間を公表（県）
- 9月28日 社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会において、「新規事業化は妥当」との答申
- 11月21日 平成23年度第3次補正予算により新規着手区間の事業化が決定
※岩手県内事業箇所への配分額607億円
- 12月～ 新規事業化区間の測量、調査、設計を開始

1. 復興道路の概要

(2) 整備計画 (岩手県内分)



2. 復興道路を核とした道路施策の取組方針

(1) 概要

① 位置付け

「復興道路を核とした道路施策の取組方針」は、復興道路の整備効果を最大限に波及させるために配慮すべき道路施策を定めたものです。

県が進める道路施策の基本方向については「いわて県民計画(平成21年度～平成30年度)」に示しているところですが、東日本大震災津波を受けて策定した「岩手県東日本大震災津波復興実施計画(平成23年度～平成30年度)」においても震災後の道路施策の基本方向を示しています。

これら2つの計画の基本方向を踏まえた視点から、より重点的、効果的にこれらの上位計画を推進していくための具体的な道路施策として位置付けしています。

② 対象

本方針は主に県で管理する国道、県道を対象としていますが、国や市町村が管理する道路に関する事項については国・市町村に提言し、調整を図っていきます。

③ 取組方針の推進

本方針を踏まえ、復興支援道路(※)や復興関連道路(※)などを中心に、今後の整備の進め方等を検討していきます。なお、検討にあたっては道路利用の状況変化、公共事業予算の動向などを踏まえ、総合的に判断していくこととなります。

また、国や市町村などの他の機関が所管する施設に関する取組については、取組の実現・推進に向け、関係機関と調整を図っていきます。

※「岩手県東日本大震災津波復興実施計画」において「三陸復興道路整備事業」として位置つけた路線

復興支援道路：国道281号など14路線

- ① 内陸部から沿岸地域の各都市等にアクセスする道路
- ② 横断軸間を南北に連絡する道路
- ③ インターチェンジへのアクセス道路

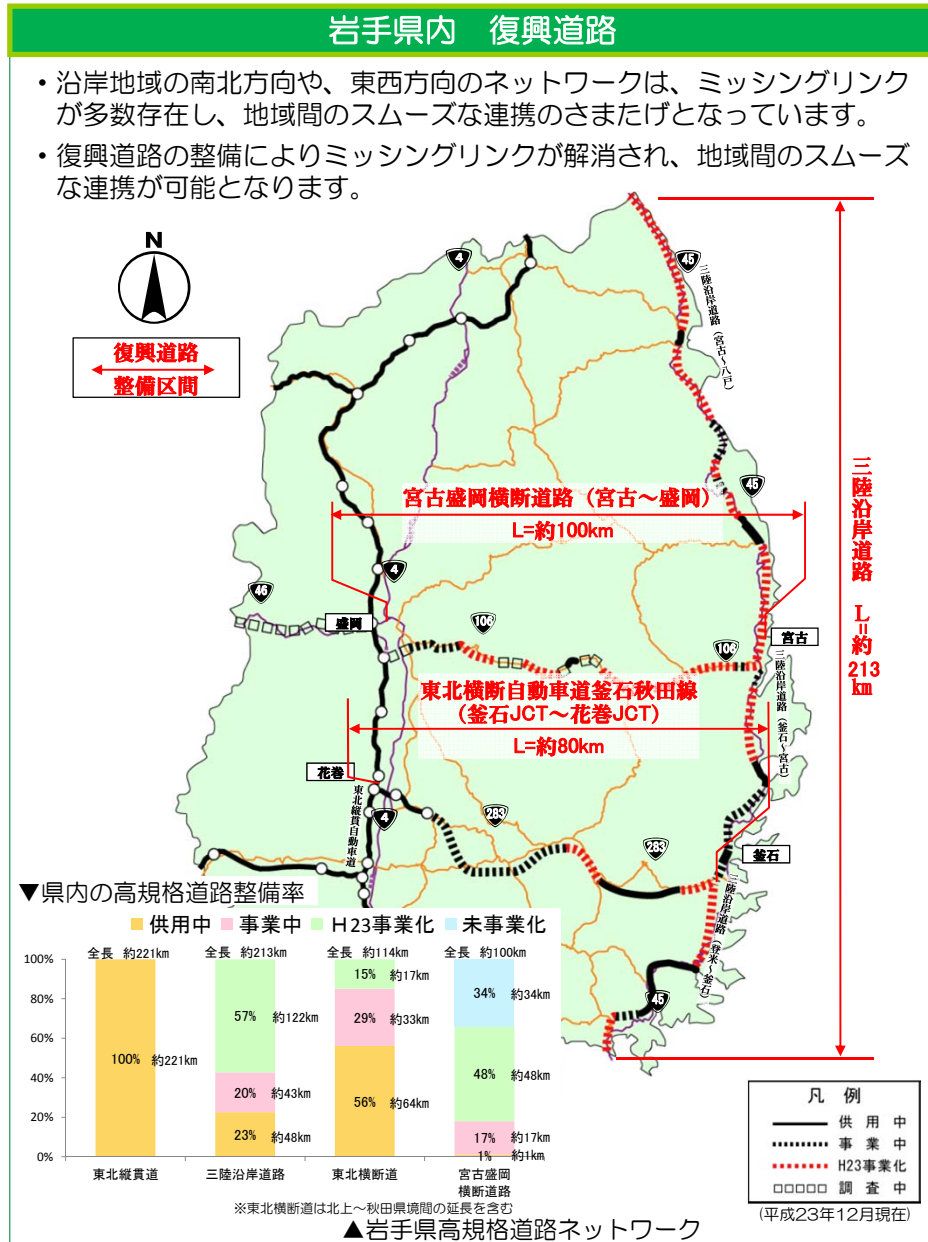
復興関連道路：主要地方道重茂半島線など22路線

- ① 防災拠点(役場、消防等)、医療拠点にアクセスする道路
- ② 水産業の復興を支援する道路



2. 復興道路を核とした道路施策の取組方針

(2)復興道路の整備効果



復興道路の整備により期待される直接的な効果

時間短縮

沿岸各都市間、内陸と沿岸の所要時間が短縮されます

災害に強い道路の確保

災害時でも安全で安心な通行が可能となります

渋滞解消(交通の分散)

交通量が分散し、渋滞の改善効果が期待できます

その他の効果

走行経費の削減、交通事故の減少、走行快適性向上など

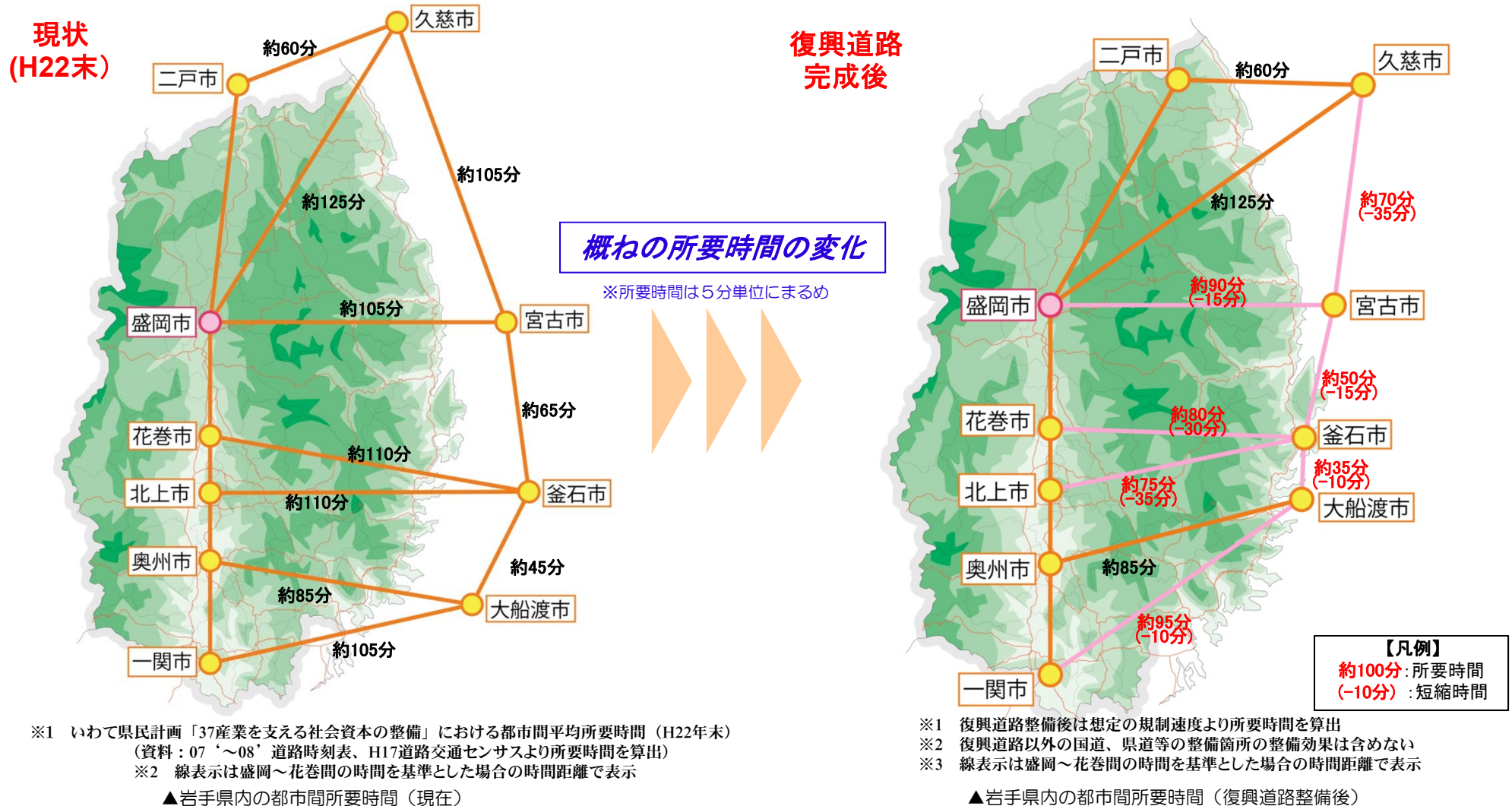
復興道路が開通すると...

(2)復興道路の整備効果

①時間短縮

所要時間が大幅に短縮 地域間の連携支援に期待

- ・岩手県は県土が広く都市間距離が非常に長いため、都市間の移動には長い時間がかかります。
- ・沿岸地域の南北方向や、東西方向の都市間所要時間は特に長く、地域間連携を阻害する大きな要因となっています。
- ・復興道路の整備により、**東西方向、また沿岸部の南北方向の所要時間が大きく短縮**され、**地域間の連携支援が期待**されます。



(2)復興道路の整備効果

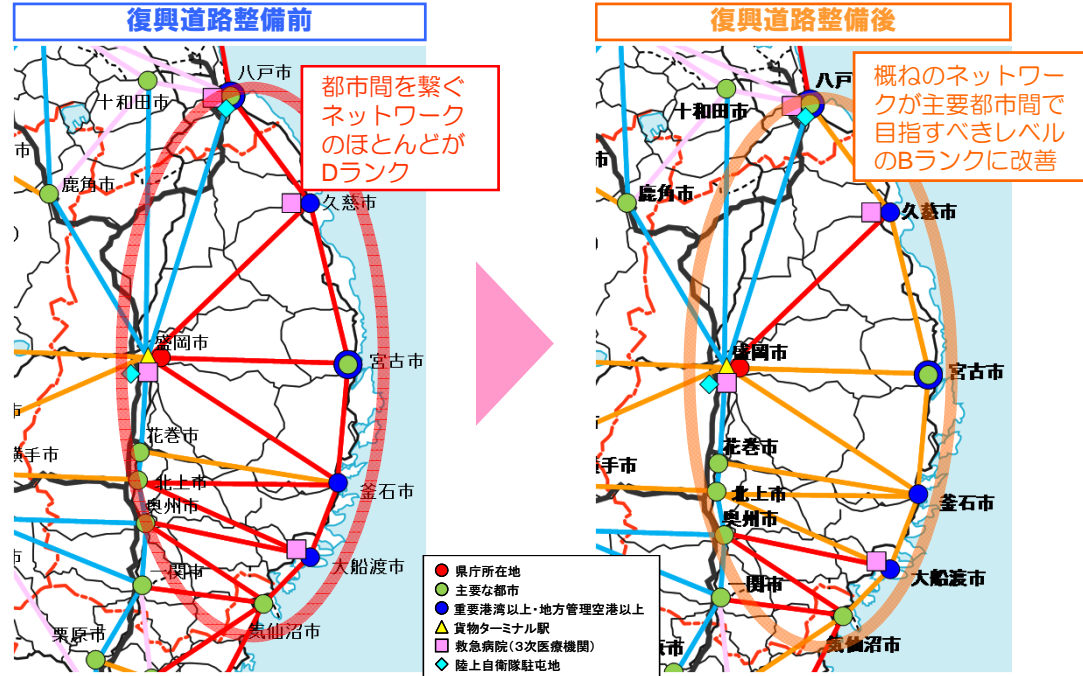
②災害に強い道路

災害時でも機能する道路 周辺地域や道路利用者の安全確保が可能

- 復興道路の整備により、災害時でも安全で安心な通行が可能となります。
- 復興道路の整備により、災害時でも地域間の連携が確保・強化されます。

■災害時の信頼性の向上

- 復興道路を整備することで、災害発生時に通行止めの可能性があるルート回避でき、耐災害性が高まることにより主要都市間を繋ぐ道路ネットワークの信頼性が向上します。



※ 復興道路以外の国道、県道等の整備箇所は評価効果は含めない

- 主要都市・拠点間を「耐災害性」「多重性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け。
- 連絡する拠点の重要性に応じて防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価したもの

出典：社会資本整備審議会第6回事業評価部会「有効性の評価」より

評価レベル	イメージ	耐災害性	多重性	重要性 (レベル以上の耐災害性、多重性が必要)
A	主経路 迂回路	主経路は災害危険性が低く、かつ、速達性がある道路 迂回路の迂回率は1.5未満	◎ 速達性が 必要	○ 県庁所在地、重要都市・拠点相互が満たすレベル
B (BB)	主経路 迂回路	主経路は災害危険性が低い道路(必要に応じて速達性を確保) 迂回路の迂回率は1.5以上	◎◎ 速達性の確保が 必要(災害時の緊急物資の輸送に 際しては位置づけられた場合)	○ 上記に加えて、主要都市、交通拠点相互が満たすレベル
C	主経路 迂回路	主経路は災害危険性が高いが、迂回路(1.5未満)は災害危険性が低い道路	×	○ その他の拠点が満たすレベル
D	主経路 迂回路	主経路及び迂回路(1.5未満)のいずれも災害危険性が高い道路	×	×

災害に強い道路構造(耐災害性の向上)

①津波浸水区域の回避

- 山沿いへのルート選定や沿岸部を橋梁にすることで、津波浸水区域を回避することができます。三陸縦貫自動車道では、95%が浸水域を回避し、残りの5%は高さのある橋梁により回避しています。



津波浸水区域を回避したルートを選定



高さのある橋梁により津波浸水域を通過

②地震による被害が想定される箇所の回避

- 主要な都市間を結ぶ道路ネットワーク上において、地震時に落石などの被害が想定される区間や、救援物資の円滑な輸送を妨げる幅員5.5m未満の区間、耐震補強未了の橋梁を回避できます。

(2)復興道路の整備効果

③渋滞解消

復興道路へ交通量が分散 市街地の渋滞改善に期待

- 沿岸地域の市街地には、交通集中による渋滞多発箇所が存在します。
- 復興道路の整備により、通過交通の市街地への進入が排除されるなど、交通量が分散し渋滞の改善が期待できます。



▲宮古市佐原交差点の渋滞の様子（図中①の方向）



▲釜石市鶴住居駅入口交差点の渋滞の様子（図中②の方向）

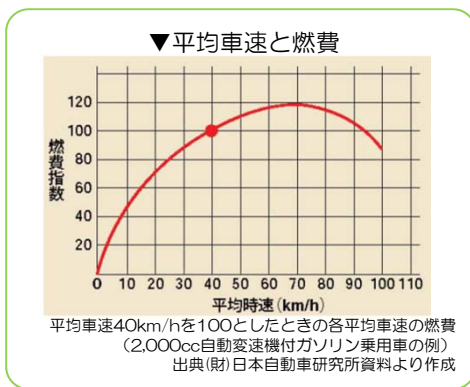
(2)復興道路の整備効果

④その他の効果

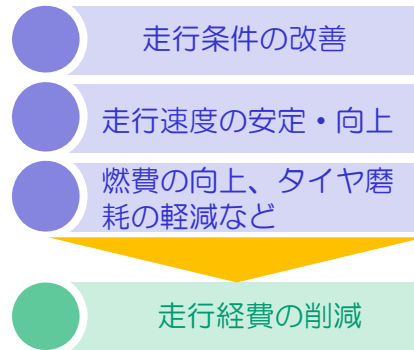
復興道路の整備により期待される様々な効果

■走行経費の削減

- 勾配のきつい山道、急カーブの走行は、加速や減速の繰り返しにより車両に多くの負荷がかかるため、燃費が著しく低下します。
- 復興道路の整備により、走行が安定するとともに走行速度が向上し、燃料代やタイヤ摩耗の軽減等、走行にかかる経費の削減が期待されます。



復興道路の整備によって…



■走行快適性の向上

- 勾配のきつい山道、急カーブの走行は、救急搬送中の患者に大きな負担がかかるほか、車両を運転するドライバーの負担も大きくなります。
- また商品・荷物を運ぶトラックは、このようなあい路区間の走行により荷傷みが発生しないよう、必要以上に慎重な運転を強いられています。
- 復興道路の整備により、急勾配や急カーブなどが存在する「あい路区間」を回避でき、快適な走行が可能となります。
- これにより、救急搬送における患者や車両を運転するドライバーの負担の軽減が期待されます。
- また、トラック輸送による荷傷みの軽減が期待されます。



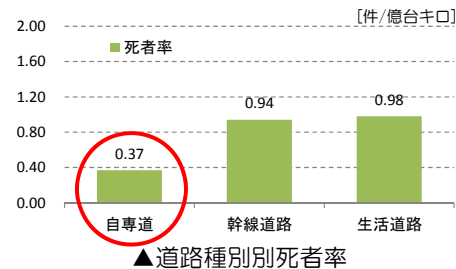
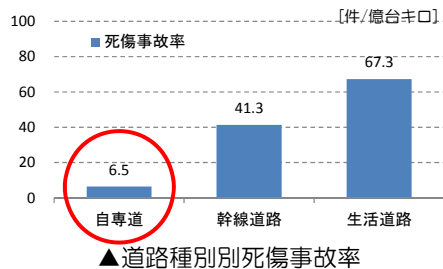
▲国道45号 あい路区間の様子



▲国道283号 カーブ状況

■交通事故の減少

- 幹線道路が通過する地域では、地域を通過する交通と地域内を行き来する交通が混在、交通が集中しています。
- 復興道路の整備により、通過交通の市街地への侵入が排除されるなど、交通量が分散し、生活道路や幹線道路での交通事故の減少が期待されます。
- また、復興道路の大部分は、交差点や歩行者との輻輳がなく、事故発生率の低い自動車専用道路となるので、交通事故の減少が期待されます。



出典：東北地方整備局 平成17年 交通事故発生状況



▲走行性の高い道路構造

2. 復興道路を核とした道路施策の取組方針

(3) 復興道路を核とした道路施策の取組方針



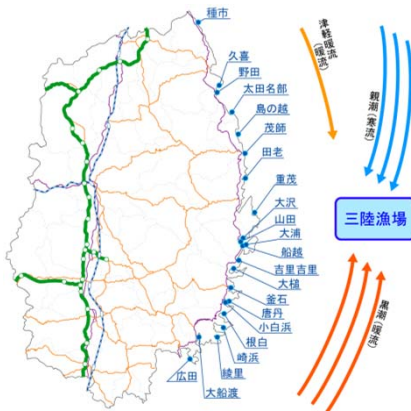
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

産業の支援 ～物流①～

現状

水産業の現状

・岩手県の沖合には良好な漁場が形成されており、沿岸には多くの漁港が存在します。



▲岩手県の漁港（全111港）

- ・養殖わかめ類の収穫量や、さけ類、さんまなどの漁獲量は全国上位のシェアを占めています。
- ・新鮮な海産物を更に多くの市場に届けるため、輸送ルートの確保が課題となっています。

▼魚種別漁獲量・収穫量及び構成比（上位10品目）

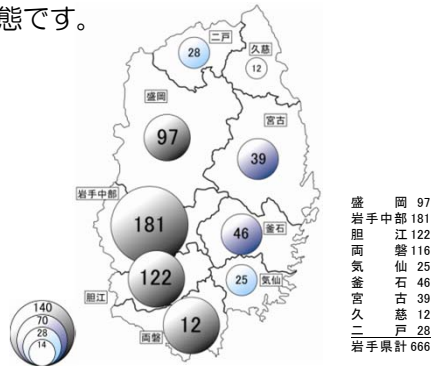
順位	魚種	漁獲量 収穫量	全国 順位	構成比
1	さんま	27,452	4位	12.7%
2	わかめ類(養殖)	24,649	1位	11.4%
3	さけ類	24,368	2位	11.3%
4	さば類	20,629	8位	9.5%
5	いか類計	19,527	4位	9.0%
6	おきあみ類	19,323	1位	8.9%
7	たら類小計	16,112	2位	7.5%
8	かき類(殻つき、養殖)	13,963	3位	6.5%
9	ほたてがい(養殖)	7,091	4位	3.3%
10	さめ類	2,769	3位	1.3%

※漁獲量・収穫量は平成20年値 (単位:トン)

出典:いわて統計白書2011
農林水産省 海面漁業・養殖業生産統計調査

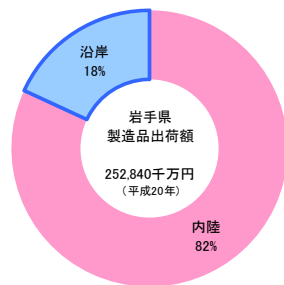
製造業の現状

・東北縦貫自動車道が早くに整備されたこともあり、岩手県内陸は多くの企業が立地していますが、沿岸は少ない状態です。



▲沿岸と内陸の企業立地数

・岩手県の製造品出荷額のうち、沿岸地域が占める割合は5分の1程度ととても小さくなっています。



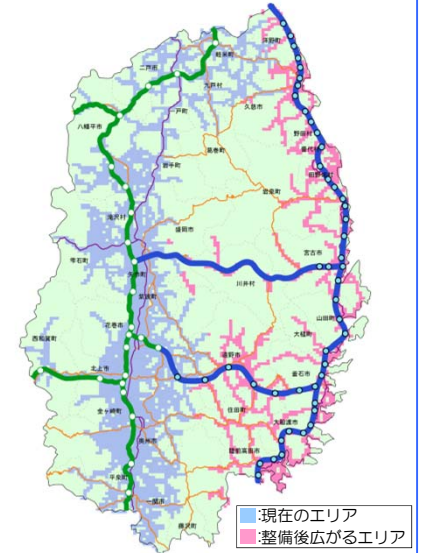
▲沿岸と内陸の製造品出荷額

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、内陸と沿岸、沿岸南北の都市間所要時間が大きく短縮されます。
- ◎それによって、水産物出荷の支援、企業立地の促進等、産業復興への効果が期待できます。
- 復興道路による効果を最大限波及させるためには、市場や工場からICへのアクセス道路の整備が必要です。



▲高規格道路ICに30分以内に到達可能なエリア面積の変化



▲高規格道路ICに30分以内に到達可能なエリアの変化

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 主要な港湾や漁港などの物流拠点と復興道路のICを繋ぐ道路の整備を推進（復興道路へのアクセス性の向上）
- 工業団地などの物流拠点と復興道路のICを繋ぐ道路の整備を推進（復興道路へのアクセス性の向上）



▲漁港とICを結ぶ道路整備事例



▲工業団地とICを結ぶ道路整備事例

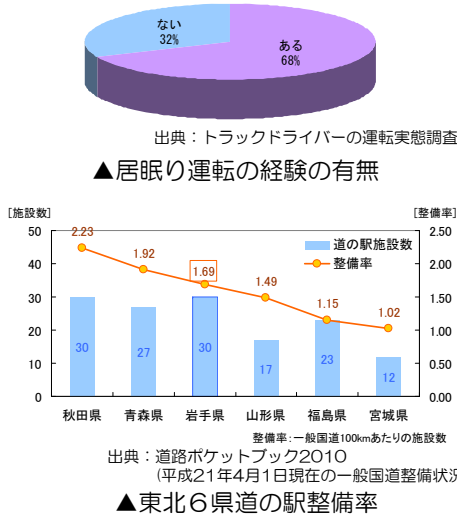
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

産業の支援 ～物流②～

現状

道の駅などの休憩施設機能の不足

- 長距離トラックのドライバーは、深夜の連続運転や配達時間厳守のプレッシャー等により、過労状態が生じやすくなっています。
- 長距離利用のドライバーが、疲れを癒し、安全運転を継続するため、道の駅などの休憩施設を効果的に配置することが必要です。
- 岩手県の道の駅は、東北6県の中でも秋田県と同じ1位の施設数ですが、県内の一般国道延長100kmに対する施設数の割合は、秋田県ほど大きくありません。



あい路区間の存在

- 復興道路を補完する道路には、勾配の大きな箇所や急カーブが連続する箇所が存在しており、円滑な物流の妨げになっています。



▲ あい路区間の様子

冬期の道路環境の悪化

- 積雪、凍結等により、冬期の道路では通常期に比べ著しく走行速度が低下します。
- 堆雪帯がないため、路肩に寄せられた雪で道路の幅が狭くなり、大型車の通行の妨げになっています。



▲ 冬期 幅員の狭小な道路

「復興道路」整備による効果と課題

- 【休憩施設の連携】
 - ◎復興道路の整備により、都市間の所要時間は大きく短縮され、走りやすさも向上し、効率的な物流の支援が可能になります
 - 一方で、道路を利用するドライバーへの配慮が必要となり、長距離ドライバーが運転の途中で休憩可能な施設（道の駅や大型車停車可能な停車帯）の充実が求められます。
- 【あい路区間の解消】
 - 復興道路の整備により、拠点間の連携が強化されますが、復興道路へのアクセス道路など復興道路を補完する道路にはあい路区間が残っています。
 - これらを解消し、岩手県内のネットワークを更に強化することによって、より効率的な物流が実現されます。
- 【冬期の道路環境の改善】
 - ◎復興道路の整備により、復興道路区間の冬期の走行性は向上します。
 - しかし、復興道路へのアクセス道路など復興道路を補完する道路については、積雪による道路幅員の減少など、走行性が確保できていない区間があります。

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 道の駅などの休憩施設との連携強化（観光②参照）
- 復興道路を補完する道路のあい路区間を解消
- 除雪の充実、雪に対応した道路構造の確保を推進



▲ 復興道路を補完する道路のあい路事例



▲ 堆雪帯を確保した道路構造事例

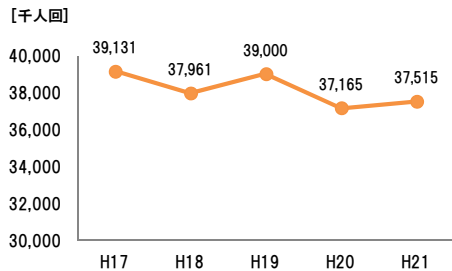
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

産業の支援 ～観光①～

現状

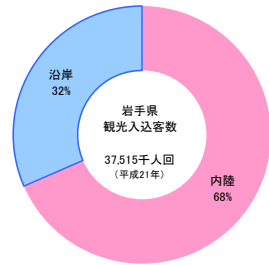
遠い沿岸観光地

- ・岩手県の観光入込客数は年々減少傾向にあります。
- ・特に、沿岸部では内陸部と比較して観光入込客数は少ない状況です。
- ・内陸と沿岸の観光入込客数の格差は、アクセスが悪いことが大きな要因として考えられます。
- ・また、景観を意識した魅力的な観光ルートづくりも必要です。



出典：岩手県観光課 岩手県観光統計概要

▲岩手県観光入込客数の推移



出典：岩手県観光課 岩手県観光統計概要 (H21)

▲岩手県地域別観光入込客数



▲岩手県内の観光地



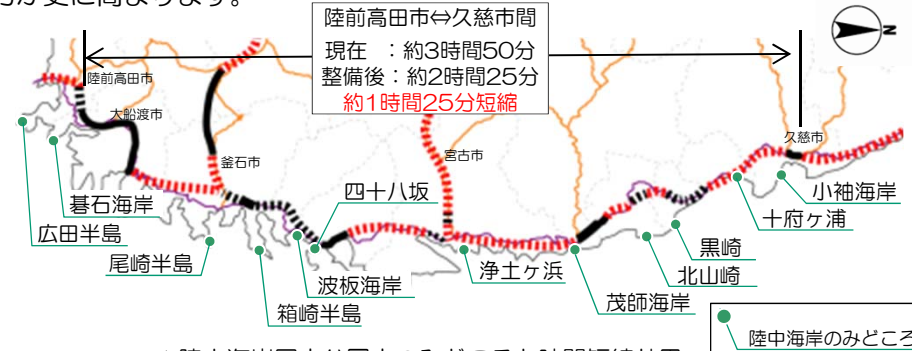
▲国道283号 カーブ状況

●：観光地
(100)：H21観光入込客数 (単位：千人回)
※300千人回以上の観光地を掲載

出典：岩手県観光課 岩手県観光統計概要 (H21)

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、広域観光の玄関口である新幹線駅から沿岸観光地間や、陸中海岸国立公園内に広く点在する観光地間の所要時間が大きく短縮され、国立公園内の周遊観光の可能性が広がります。
- しかし、復興道路と観光地を結ぶ一般道にはあい路区間が残っています。
- また、景観に配慮した道づくりを進めることにより、観光ルートとしての魅力が更に高まります。



▲陸中海岸国立公園内のみどころと時間短縮効果

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 景観に配慮した、魅力のある観光ルートを整備 (景観に配慮した防護柵の設置など)
- 観光ルートのあい路区間を解消



▲景観に配慮した道路整備事例



▲観光ルートのあい路事例

(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

産業の支援 ～観光②～

現状

周遊観光にかかせない、道の駅などの休憩施設・交流施設の存在



▲岩手県道の駅と都市間所要時間

- 岩手県は日本で2番目に広大な面積を有しています。
- 岩手県内の観光地を周遊する場合、大変時間がかかります。
- 移動の途中で休憩可能な道の駅等、施設の存在は大変重要です。

▼岩手県道の駅一覧

No.	道の駅名	所在地	路線名
岩01	石鳥谷	花巻市	国道4号
岩02	高田松原	陸前高田市	国道45号
岩03	区界高原	宮古市	国道106号
岩04	おおの	九戸郡洋野町	国道395号
岩05	種山ヶ原	気仙郡住田町	国道397号
岩06	いわいずみ	下閉伊郡岩泉町	国道455号
岩07	のだ	九戸郡野田村	国道45号
岩08	たろう	宮古市	国道45号
岩09	たのはた	下閉伊郡田野畑村	国道45号
岩10	みずさわ	奥州市	国道343号
岩11	にしね	八幡平市	国道282号
岩12	白樺の里やまがた	久慈市	国道281号
岩13	みやもり	遠野市	国道283号
岩14	紫波	紫波郡紫波町	国道396号
岩15	はやちね	花巻市	主要地方道紫波川井線
岩16	やまだ	下閉伊郡山田町	国道45号
岩17	遠野風の丘	遠野市	国道283号
岩18	さんりく	大船渡市	国道45号
岩19	錦秋湖	和賀郡西和賀町	国道107号
岩20	くずまき高原	岩手郡葛巻町	国道281号
岩21	石神の丘	岩手郡岩手町	国道4号
岩22	雲石あねっこ	岩手郡雲石町	国道46号
岩23	とうわ	花巻市	主要地方道北上東和線
岩24	巖美溪	一関市	国道342号
岩25	おりつめ	九戸郡九戸村	主要地方道糺米九戸線
岩26	かわさき	一関市	国道284号
岩27	やまびこ館	宮古市	国道106号
岩28	みやこ	宮古市	国道45号
岩29	三田貝分校	下閉伊郡岩泉町	国道455号
岩30	くじ	久慈市	国道281号



▲道の駅 やまびこ館 (No.27)



▲道の駅 遠野風の丘 (No.17)

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、所要時間が短縮され、走りやすさも向上することから広域的な交通は復興道路へ転換されます。
- 交通の流れが大きく変わることから、復興道路のICと観光地や既存の道の駅、産直などの地域振興施設を結び道路の案内標識を充実させ、適切に案内していく必要があります。
- また、点在する観光地間を早く結ぶことができますが、道の駅などの休憩施設へのアクセス性を向上させ、広域的に移動する道路利用者の快適性を向上させることが求められます。

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 復興道路のICと観光地を結ぶ道路の案内標識の充実
- 復興道路と道の駅などの休憩施設との連携を強化（再掲）



▲復興道路への案内看板



▲復興道路と道の駅の連携事例

(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

安全・安心の確保 ～災害時①～

現状

沿岸地域の津波被害

- 東北地方太平洋沖地震において、岩手県内の沿岸地域は大津波に襲われ、甚大な被害を受けました。
- 沿岸地域の基幹道路である国道45号は多くの地点で寸断され、迅速な救援・救助の妨げとなりました。
- また、寸断により「陸の孤島」となった地域もあります。
- そのような中、すでに整備されていた高規格道路が住民の避難路や、救急救療活動の基幹道路として活用されるなど、高規格道路の整備効果が発揮された事例もあります。

▼東北地方太平洋沖地震津波による浸水域と国道45号の寸断箇所（釜石市）

釜石山田道路の活用事例
緊急道路として使われた釜石山田道路

国土交通省三陸国道事務所撮影



震災直後、付近の小中学生がこの道路を歩いて避難所へ向かった。まさしく「命の道」として機能。



釜石市山田道路

釜石市鶴住居地区

釜石市役所

釜石市

釜石市石地区

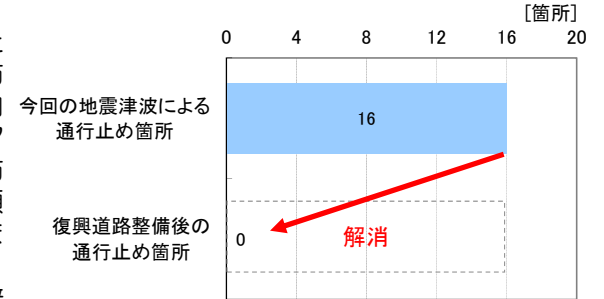
釜石市平田地区

×:寸断箇所
○:寸断範囲

「復興道路」整備による効果と課題

◎復興道路の整備によって、津波発生時の浸水箇所を回避することができ、災害時でも安全で安心な通行が可能となり、孤立地域が減少します。

- 孤立地域を更に減少させるために、復興道路を補完し、防災拠点や医療拠点から地区内の集落や他の拠点都市へのアクセスを確保する道路を耐防災性を強化し、災害時の信頼性を高めることが求められます。
- また、津波発生時に迅速な避難が可能となるよう、道路に階段などの避難用通路を設置し、地域の避難機能を強化することが求められます。



参考: 震災後三陸国道事務所が調査した国道45号(洋野町～陸前高田市まで)の通行止め箇所。

▲津波による沿岸都市間の交通途絶箇所

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 復興道路を補完し、役所、消防などの防災拠点や医療拠点へのアクセス路となる道路を整備
- 避難階段などの災害発生時の避難用通路の設置を検討
- 道の駅の防災機能強化を検討



▲津波浸水を回避した道路整備事例



▲避難に活用可能な階段の設置例

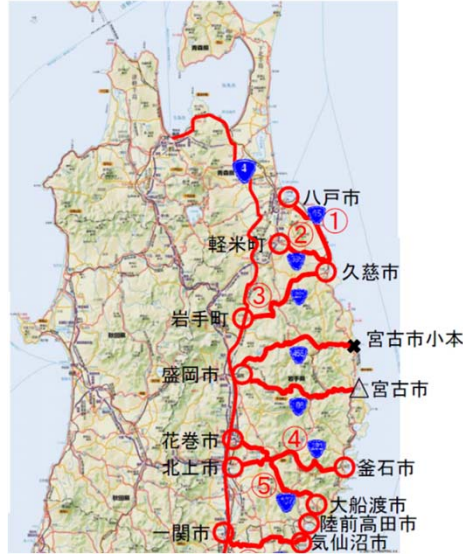
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

安全・安心の確保 ～災害時②～

現状

他県からのアクセス道路の不足

- 東日本大震災では、岩手県沿岸に向け、県外各地から国道106号をはじめとした一般国道を軸とし、緊急物資が運ばれました。（「くしの歯作戦*」）
- しかしながら、高規格道路のネットワーク化、道路構造におけるあい路が解消されていれば、より迅速かつ円滑な救急支援活動が可能であったと考えられます。



▲くしの歯作戦図

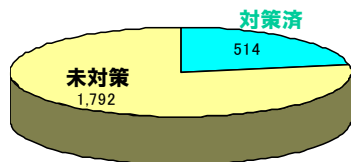
「くしの歯作戦」

国土交通省東北地方整備局が、東日本大震災に伴う大津波により、甚大な被害を受けた沿岸部を救援するため、県や自衛隊と協力し緊急輸送道路を「くしの歯型」として啓開（障害を取り除き道を切り開く）することを決め、名づけたもの

多数存在する災害不安箇所

- 岩手県には、依然未対策の災害不安箇所が多く存在しており、安全・安定的な交通の確保に支障をきたしています。

▼落石・岩石崩壊危険箇所の対策状況



※ 対策が必要な落石・岩石崩壊危険箇所 2,306箇所

▼落石の発生（国道106号川井村箱石）



H14.3 撮影

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、医療機関などの防災拠点までの所要時間が大幅に短縮されます。
- 東日本大震災では日本海側から救急支援、物資搬入が行われました。広域的な防災体制を確立するため、他県との連携を強化する視点も必要です。
- 道路の信頼性をより高めていくためには、復興道路を始めとした高規格道路を補完する一般国道等のネットワークの強化も必要です。

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 高規格道路を補完する道路のあい路区間を整備し、広域的な道路ネットワークの多重性を強化
- 防災対策や耐震補強などにより緊急輸送道路の確実性を強化



▲高規格道路通行止め時の国道の混雑状況



▲あい路区間の整備事例（高規格道路を補完する道路）



▲橋梁耐震補強の推進



▲防災対策の推進

(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

安全・安心の確保 ～医療支援～

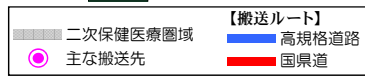
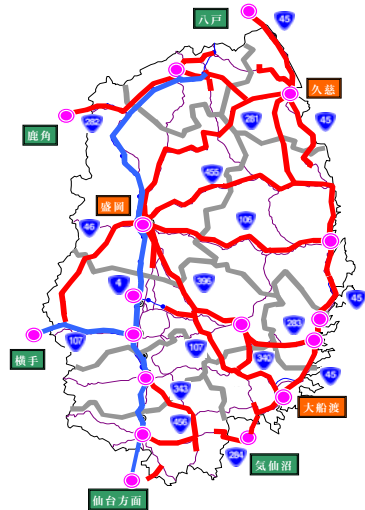
現状

病院までの安全・安心なアクセス道路の不足

- 広大な県土で病院へ行くにも時間がかかります。
- 救急医療体制の整っている3次救急医療施設は、県内には3箇所（盛岡・大船渡・久慈）しかありません。
- また、2次保健医療圏内の搬送は、医療施設が立地する主要都市に集中しています。
- 道路網が貧弱な三陸沿岸地域では、医療拠点までのアクセス道路に隘路が存在しています。



▲宮古病院と宮古市街地を結ぶ国道45号の混雑状況（下図①）



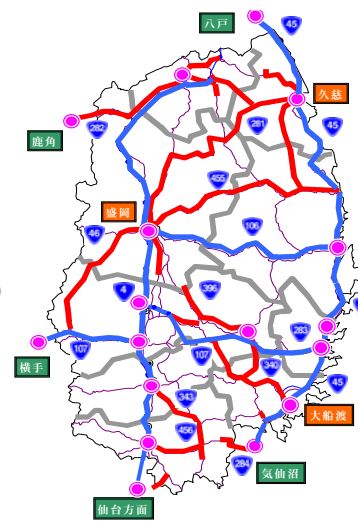
▲市町村域外及び二次保健医療圏域外への主要な搬送ルート（H21調査）



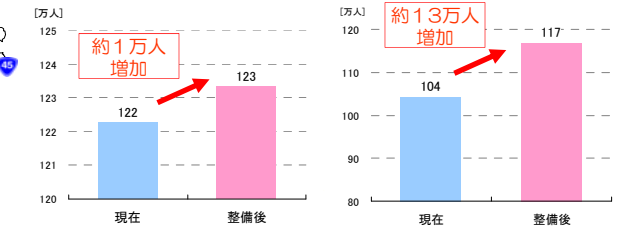
▲宮古病院周辺の国道45号構造の厳しい箇所（搬送患者の負担が大きい箇所）

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎沿岸都市間、沿岸と内陸の都市間が規格の高い道路で結ばれることから、都市間の移動時間が大幅に短縮されます。
- 復興道路による効果を最大限波及させるためにも、ICから医療施設までのアクセス道路の強化が必要です。



▲復興道路開通後の想定搬送ルート

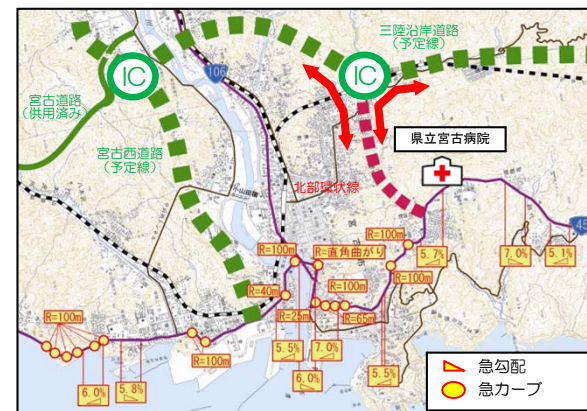


▲二次・三次救急医療機関に30分で行ける人口

▲三次救急医療機関に60分で行ける人口

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

□高規格道路のICと救急医療施設を繋ぐ道路の整備（高規格道路へのアクセス性の向上）



▲ICアクセス道路の整備事例（北部環状線（宮古市））

県立宮古病院へのアクセス道路は国道45号に限定されているうえ、急カーブや急勾配の区間が多数存在しています。

このため、特に夏場の観光シーズンや冬場の降雪・積雪時には重度の交通渋滞が発生するなど、通院や救急搬送に大きな影響を与えています。

復興道路のICからの新たなアクセス道路となる北部環状線を整備することにより、県立宮古病院へのアクセス性が大幅に改善されます。

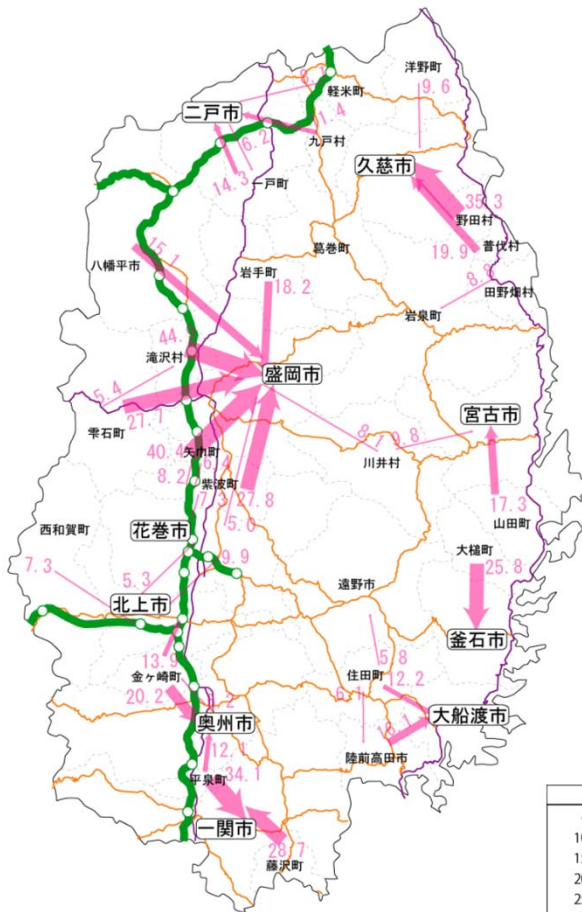
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

豊かで快適な環境を支える基盤づくり ～通勤・通学・生活①～

現状

生活圏中心都市に依存する生活行動

- 通勤通学・買物など、生活行動の多くはその生活圏の中心都市に依存しています。
- それにより、朝や夕方などのピーク時には中心都市部に集中する車両で渋滞が発生しています。



出典：平成17年国勢調査

▲通勤通学依存率

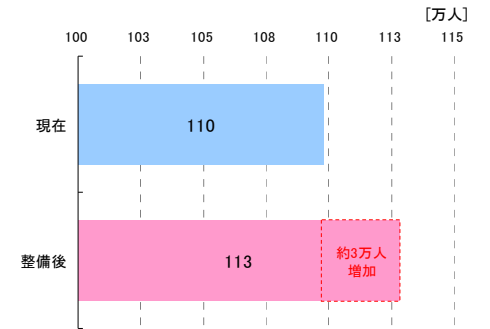
※5%以上のみ表示



▲都市部の渋滞状況

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎高規格道路網の整備により、生活の中心となる都市までの所要時間が短縮することで、通勤通学・買物などの行動圏が拡大し、利便性の向上が期待されます。
- しかし、広域的な交通が高規格道路に集中することで、IC周辺の混雑が懸念されます。
- また、県内の大部分が積雪寒冷地であることから、冬期間は積雪などにより走行性が低下し、定時性や安全性が大きく低下します。



▲二次生活圏中心都市まで30分以内で到達できる人口の変化

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 高規格道路のICから市街地へのアクセス路となる道路を整備（高規格道路へのアクセス性の向上）
- 除雪の充実、雪に対応した道路構造の確保を推進（物流②参照（再掲））



▲ICへのアクセス性の向上事例（野田村）



▲ICアクセス路の交差点改良の事例

(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

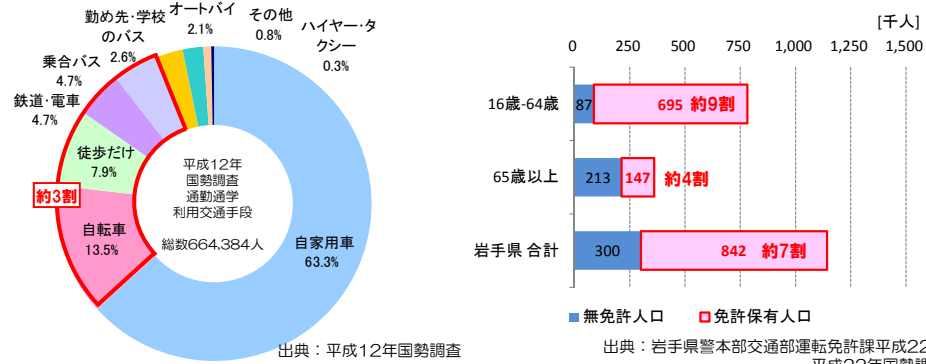
豊かで快適な環境を支える基盤づくり ～通勤・通学・生活②～

現状

交通手段、交通事故の現状と超高齢社会の影響

【交通手段の状況】

- 通勤通学時の交通手段の分担率は自動車利用が大半を占めますが、公共交通や自転車など自動車以外の利用も約3割存在します。
- 運転免許保有率は、非高齢者では約9割と高い保有率ですが、高齢者は4割程度と低く、車を運転できない方が多く存在しています。
- 今後も更に高齢化は進行していきますので、高齢者などの交通弱者の移動の円滑化に配慮することが急務です。

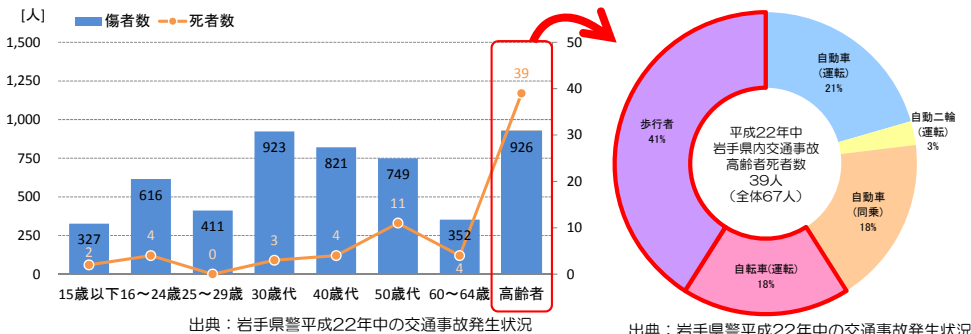


▲岩手県の通勤・通学利用交通手段

▲岩手県内年齢別自動車運転免許保有率

【交通事故の状況】

- 交通事故死傷者は高齢者が最も多い状況です。
- 高齢者の死亡事故のうち、自転車、歩行者による事故が約6割を占めています。



▲岩手県内の死傷事故(年齢別)

▲岩手県内高齢者の死亡事故(状態別)

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎生活の中心となる都市までの所要時間が短縮され、通勤通学時の利便性の向上が期待されます。
- しかし、自動車利用者の利便性は向上しますが、車以外の交通手段を利用せざるを得ない学生や高齢者などの交通弱者への配慮も必要です。
- 特に歩行者や自転車が安全に通行できる空間が十分に確保されていない箇所が多く存在していることから、十分な通行空間を確保し、歩行者や自転車が事故に遭遇する危険性を低下させることが求められます。
- また、復興道路は市街地を回避したルートですが、鉄道は主要な集落を通過していることから、機能を相互に補完することが期待されます。
- 復興道路を利用した新たな路線バスの運行も期待されますが、ICから公共公益施設や交通結節点などの人の集まる施設を結ぶ幹線道路の円滑な交通を確保することによりバス利用者の利便性が向上します。



▲歩行者と自転車の混在

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

- 歩行者や自転車の通行空間の充実
- 復興道路のICや駅などの交通拠点と公共公益施設や学校、病院などの人の集まる施設とを結ぶ幹線道路において右折レーン設置等による交通円滑化を推進



国道46号西バイパス (盛岡市熊堂)

▲自転車・歩行者の走行空間の整備事例



宮古駅 (宮古市栄町)

▲駅前の交通円滑化事例

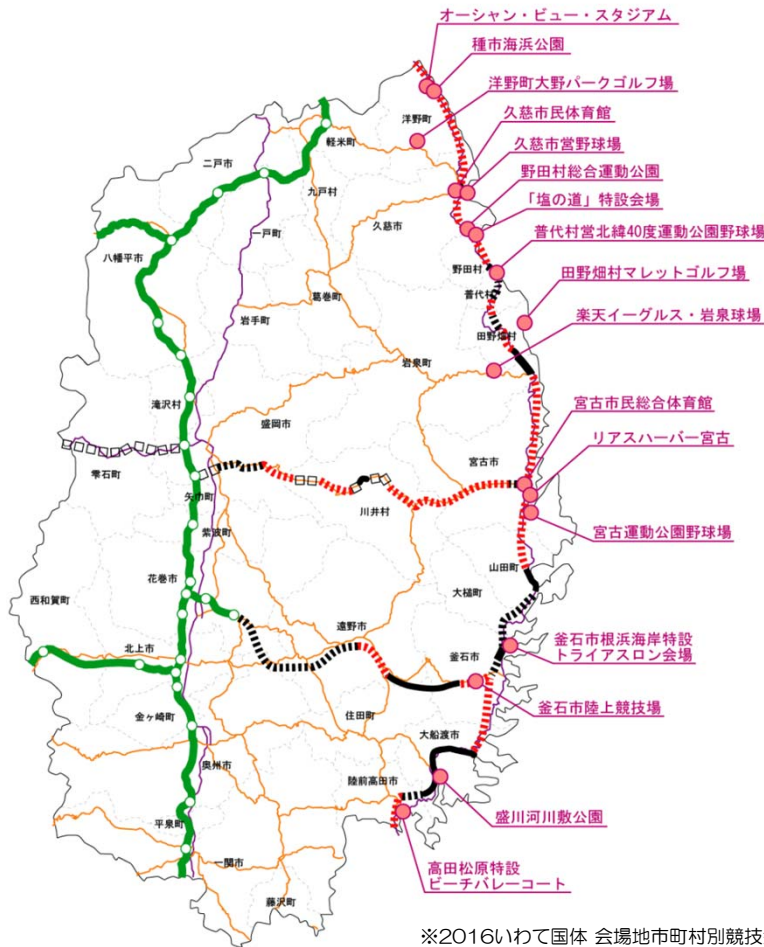
(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

豊かで快適な環境を支える基盤づくり ～まちづくり①～

現状

各地に点在するスポーツ施設

- 沿岸地域では総合体育館等のスポーツ関連施設が各地に点在しており、地域が一体となった大規模なスポーツ大会等のイベント企画・実施が難しい状況です。

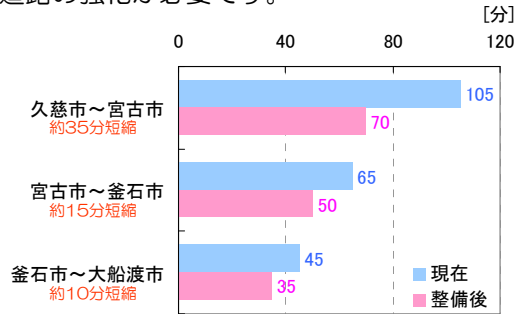


※2016いわて国体 会場地市町村別競技会場より沿岸市町村の会場を抽出

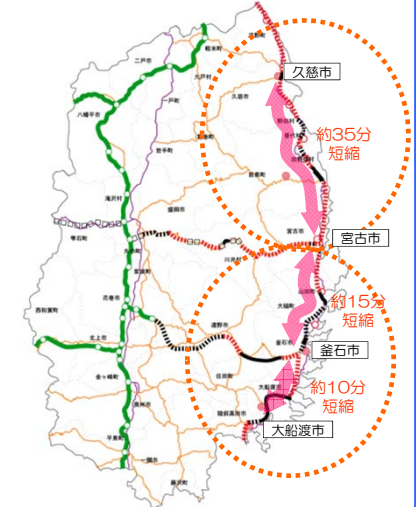
▲沿岸スポーツ施設

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、沿岸南北の都市間所要時間が大きく短縮され、都市間で連携したイベントが実施しやすくなります。
- 復興道路による効果を最大限波及させるためには、ICから各種施設までのアクセス道路の強化が必要です。



▲沿岸都市間の所要時間の変化



▲沿岸都市間のルート

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

□高規格道路のICから公共公益施設などの集客施設へのアクセス道路を整備（高規格道路へのアクセス性の向上）

【スポーツ大会等のイベント開催事例】

八幡平市では、安代高原のサッカー場（ASPA）や松尾地区のラグビー場にてスポーツ大会や合宿を誘致し、地域振興を図っています。

安比高原のサッカー場（ASPA）では、年間30程度の大会が開催され、1万数千人の利用があります。

多くが宿泊を伴う大会であり、宿泊などによる地域経済への波及効果は多大なものがあります。



▲スポーツ大会開催事例（ASPA）

(3)復興道路を核とした道路施策の取組方針

豊かで快適な環境を支える基盤づくり ～まちづくり②～

現状

復興計画との連携

- 県や市町村では、東日本大震災からの復興の指針となる復興計画を策定し、地域の更なる発展を目指した取り組みを推進しています。

岩手県の復興計画

平成23年8月11日決定
いのちを守り
海と大地と共に生きる
ふるさと岩手・三陸の創造

復興に向けた3つの原則

- 「安全」の確保
- 「暮らし」の再建
- 「なりわい」の再生

市町村復興計画等策定状況

洋野町	平成23年7月28日決定
久慈市	平成23年7月22日決定
野田村	平成23年11月7日決定
普代村	平成23年9月29日決定
田野畑村	平成23年9月28日決定
岩泉町	平成23年9月16日決定
宮古市	平成23年10月31日決定
山田町	平成23年12月22日決定
大槌町	平成23年12月26日決定
釜石市	平成23年12月22日決定
大船渡市	平成23年10月31日決定
陸前高田市	平成23年12月21日決定

「復興道路」整備による効果と課題

- ◎復興道路の整備により、地域間交流の基盤となる広域的なネットワークが完成することから、地域間交流の促進が期待されます。
- 広域的なネットワークを有効に活用するため、地域内の基盤を強化し、地域を活性化していく必要があります。

復興道路

A地域の復興計画
B地域の復興計画

コミュニティの再生 ↔ コミュニティの再生

両地域の交流・連携を強化

▲地域間交流・連携のイメージ

▲沿岸都市間のネットワーク

「復興道路」を核とした道路施策の取組方針

□新たな土地利用計画に併せて戦略的に道路を整備（市町村復興計画との整合）

▲市町村復興計画イメージ

▲I C周辺の工業団地整備事例（東北縦貫自動車道八戸線）

3. 関係機関との調整事項

◆ 関係機関との調整事項

① 関係機関との調整の必要性

- 本方針は県で管理する道路を対象としたものですが、国や市町村が管理する道路と一体となって各種道路施策に取り組むことにより、復興道路の整備効果の波及効果が更に広がっていきます。
- このことから、国や市町村とこれまで以上に情報共有を密に行い、共通意識を持って各種施策を展開していきます。
- また、安全な道路として利用されるよう、事業主体である国とともに交通管理者である警察と十分に調整を図っていきます。

② 関係機関との調整事項の一例

□復興道路への避難階段、緊急避難路の設置検討

- ・津波発生時には、供用済の三陸沿岸道路が避難路や一時的な避難場所として機能しました。
- ・このことから、津波発生時などの緊急時に信頼性の高い復興道路へ迅速な避難が可能となるよう、復興道路へのアクセス性を高める避難階段や緊急避難路の整備について国と調整していきます。
- ・なお、復興道路の大部分は自動車専用道路となる見込みであり、沿道アクセスの制限や自転車歩行者等の通行規制により、高いサービス速度を提供していくものです。
- ・それらの施設の平常時の安全確保については施設管理者の国とともに、交通管理者である警察と十分に調整を図っていきます。



▲東日本大震災での緊急対応事例（山田道路）

□道の駅との連携強化等による休憩施設の確保

- ・復興道路は出入制限されることから、安全快適な道路利用を実現するために、休憩施設の確保が求められることから、近接した既存の道の駅との連携強化等について国、市町村等と調整していきます。

□津波避難時に殺到する車への対応

- ・津波等の災害時の避難場所などは、市町村が策定する防災計画や復興計画等により地域全体として総合的に計画していくこととなります。
- ・地形的制約や、平常時の管理の問題から、復興道路にまとまった駐車スペースを確保することは困難ですが、道路計画が具体化していく中で、整備の可能性を探っていきます。

□救急車等の緊急車両退出路の設置検討

- ・復興道路から病院に直接アクセスする救急車専用の退出路を県立久慈病院、県立大船渡病院付近に整備しており、大きな効果を発揮しています。
- ・災害時などにおいては、ヘリコプターによる空からの救急活動も行われています。
- ・また、県では平成24年度からドクターヘリの運行を開始します。
- ・三陸沿岸地域においては「やませ」の発生によりヘリコプターが離着陸ができない事態が想定されますが、道路とヘリコプターの組み合わせによって、搬送時間が短縮されます。
- ・復興道路は、地形的制約のため橋やトンネル区間が多くなるため、緊急車両退出路や、ドクターヘリとの引継箇所（ランデブーポイント）としても機能するヘリポートの設置に制約がありますが、ドクターヘリや復興道路の計画が具体化していく中で、救急医療施設、災害時の拠点施設、ヘリポートとの連結強化の実現の可能性を探っていきます。



▲八戸・久慈自動車道
久慈道路の救急車退出路

□適切な役割分担に基づいた道路整備

- ・「復興道路」という大動脈が整備され、交通の流れが大きく変わりますが、末端の道路となる県道や市町村道の円滑な交通が確保されることにより、「復興道路」の整備効果が隅々まで行き渡ることになります。
- ・国、県、市町村が適切な役割分担のもと、震災復興、地域活性化という共通目標の達成に向けて推進できるよう、県が中心となって各種事業の調整等をこれまで以上に徹底していきます。

4. 取組にあたっての基本姿勢

◆ 取組にあたっての基本姿勢

《スピード感を持った対応》

- 「復興道路」の計画延長約393kmにおいて、平成23年度末時点で供用されている区間は約79km（供用率約20%）です。
- 今後は東日本大震災津波発生前の時点で事業中であった約93kmの区間に加え、震災を踏まえて新たに事業化された約187kmの区間を加えた総延長約280kmの早期供用（概ね10年）を目指し、過去に類がないスピードで事業が展開されていきます。
- このことから、復興道路に関連して進める施策についても国と同様にスピード感を持って取り組んでいきます。

《豊かな自然環境や自然景観に配慮》

- 本県には豊かな自然環境や自然景観など優れた地域資源が存在します。
- 復興関連の事業はスピード感が要求されますが、事業の展開によって、これらの地域資源が損なわれないよう、従来の事業と同様に環境や景観に十分に配慮していきます。



《平常時とのバランスに配慮》

- 未曾有の災害であった東日本大震災津波を受け、津波防災対策の重要性を改めて認識しました。
- 道路施策においても道路への避難階段の設置や防潮堤機能の付加などの新たな取組を検討していく必要がありますが、災害時を意識するあまり、日常生活機能を大きく損なわないよう、平常時とのバランスに配慮した取組を進め、防災性と生活の利便性を備えた道路・市街地の形成を目指します。

《コスト意識》

- 甚大な被害を受けた津波被災地の復興には多額の費用が必要ですが、財政の硬直化や少子高齢化が進展する中で、将来世代に過度な負担を残すことのないよう、限られた財源を有効に使う意識がこれまで以上に要求されます。
- 復興関連の事業はスピード感が要求され、コスト意識がおろそかになりがちですが、従来の事業と同様に適切な将来需要予測を基にした事業計画の策定や、最新技術の導入、再生品の活用など細部に渡ってコスト縮減方を徹底していきます。
- また、「造って終わり」ではなく、長期的な管理の視点を持ち、将来に渡って適正に管理を持続できるような管理コストの低い道路の整備に努めます。

《県民や関係機関との連携》

- 「復興道路」の整備や「復興道路を核とした道路施策」を進める目的は、東日本大震災津波からの早期復興、そして「希望郷いわて」の実現です。
- ハード整備も重要ですが、災害時の迂回路確保など、ソフト面の対応においてもこれまで以上に道路管理者が連携して取り組む必要があります。
- これまでも県民参画による地域づくりや、国や市町村などの関係機関との連携を進めてきているところですが、今後においてもこれまで以上に「県民参画」の機会創出や「縦割り」の排除を意識し、「オール岩手」として皆が一丸となり、震災からの早期復興、「希望郷いわて」の実現を目指していきます。



ゆたかさ・つながり・ひと

～いっしょに育む「希望郷いわて」～

岩手県県土整備部道路建設課
〒020-5870 盛岡市内丸10-1
TEL 019-629-5868
FAX 019-629-9124
<http://www.pref.iwate.jp/>

平成24年3月作成