

災害に強く、新たなまちを支える復興道路・復興支援道路 東日本大震災から10年が経過し、節目の年に全線開通

～沿線における工場立地の加速、地域産業を支援～
～交通量が全路線で増加、被災地の物流を支援～

復興道路・復興支援道路は、復興のリーディングプロジェクトとして震災後10年で全線開通させることを目標に始動しました。

三陸沿岸道路や東北横断自動車道（釜石～花巻）など、震災時点で開通していた区間は、わずか173km（約3割）で、主要都市間の移動はおもに現道を利用していました。仙台から八戸間の時間は8時間35分を要していました。

復興道路・復興支援道路は、一刻も早い復旧・復興を目指し、災害に強く、新たなまちを支える道路として、約10年で全線開通（550km）を実現しました。

広域的な道路ネットワークの完成で主要都市間の所要時間が短縮し、津波浸水区域の回避や復興まちづくりと一体となったインターチェンジ配置などにより、沿線では様々な効果が発現されています。

1. 沿線における工場立地の加速・地域産業を支援

- 青森・岩手・宮城では、復興道路・復興支援道路沿線に**新たに工場が245件立地**
- 福島県内では、復興支援道路沿線の相馬港エリアに**新たに工場が13件立地**

2. 沿線の「道の駅」等により、復興まちづくりとしての拠点を支援

- 沿線における**21箇所の道の駅を、道路上からの案内を充実し休憩サービス等を提供**
 - ・震災以降、**10箇所の道の駅がオープン（うちリニューアル5箇所含む）**

3. 全線開通後の交通状況

- 交通量は**全路線で増加**、特に**大型車交通量の伸びが大きく被災地の物流を支援**
 - ・三陸沿岸道路では、**特に岩手県内の大型車交通量が1.3倍～1.7倍増加**
- 三陸沿岸道路は、冬期においても信頼性の高い機能を確保**
 - ・東北自動車道が**吹雪による通行止め時に、大型車約2,000台が三陸沿岸道路に転換**
- 沿線市街地において交通混雑が緩和
 - ・宮城県気仙沼市内の幹線道路では、**混雑区間が約44%から約2%まで減少**
- 実際に走行した車両のデータ（ETC2.0データ）を用いて、走行時間を分析
 - ・**仙台港北IC～八戸南IC間の走行時間は約4時間30分**

<発表記者会> 青森県政記者会、岩手県政記者クラブ、宮城県政記者会、福島県政記者クラブ、東北電力記者会、東北専門記者会

【問い合わせ先】

国土交通省 東北地方整備局 TEL 022-225-2171（代表）

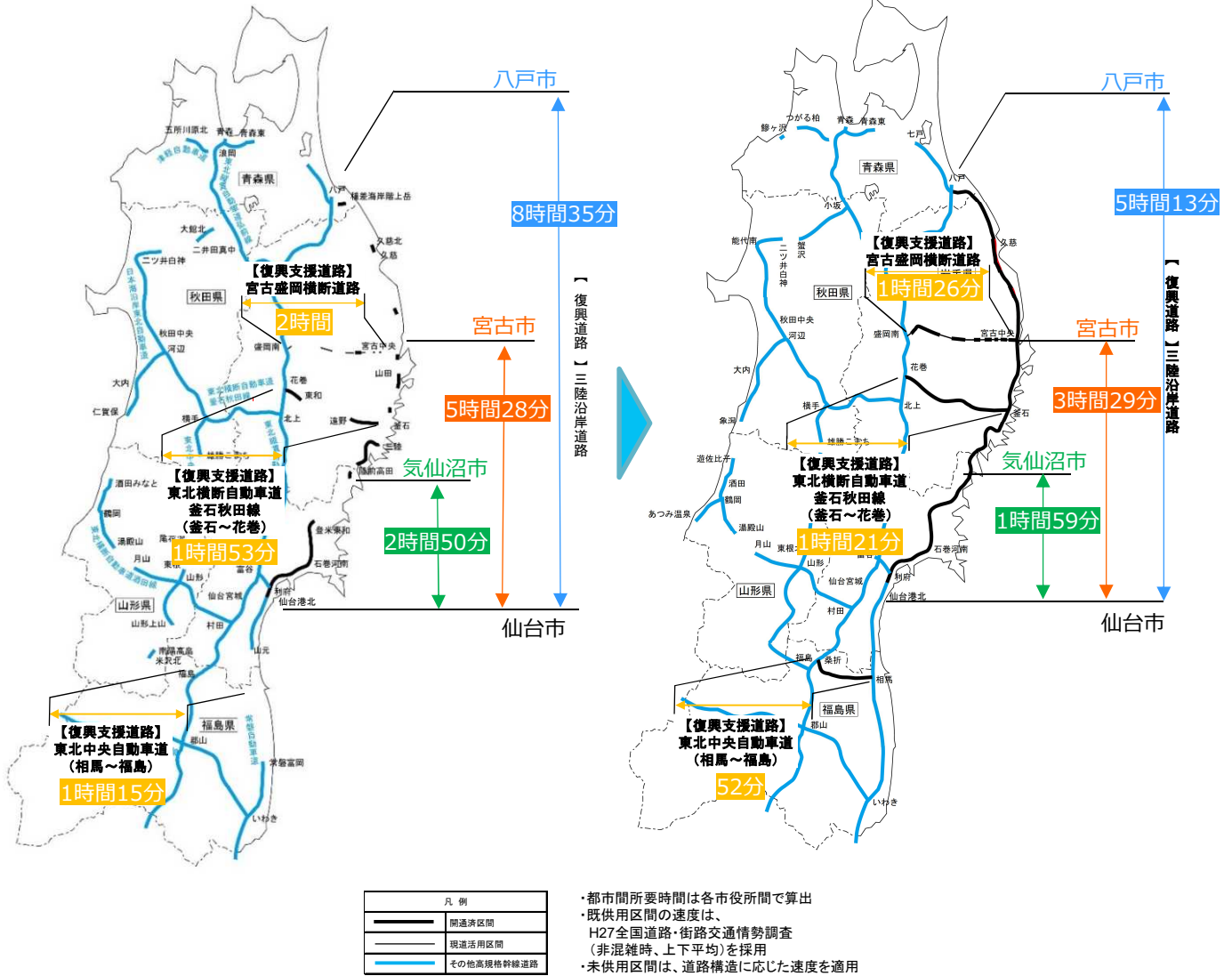
道路部	道路計画第一課	課長	かしわ 柏 宏樹（内線 4211）
	道路計画第二課	課長	おおさわ 大澤 尚史（内線 4251）

復興道路・復興支援道路について

- 震災時点で開通している復興道路・復興支援道路の延長は約**173km**で総延長**550km**のわずか**31%**であった
- 震災前は、仙台から八戸間の移動は8時間35分を要していたが、開通により約**3時間短縮**になり5時間13分。各主要都市間の所要時間が**大幅に短縮**

○東日本大震災前

○全線開通後



■復興道路・復興支援道路の開通延長(H23.3月)

路線名	計画延長	開通済延長	開通割合
三陸沿岸道路	359km	129km	36%
宮古盛岡横断道路	66km	14km	21%
東北横断自動車道(釜石～花巻)	80km	30km	38%
東北中央自動車道(相馬～福島)	45km	0km	0%
計	550km	173km	31%

■復興道路・復興支援道路の所要時間の変化

- 三陸沿岸道路(仙台～八戸間)
約**3時間短縮**(約8時間35分⇒約5時間13分)
- 東北横断自動車道(釜石～花巻)
約**30分短縮**(約1時間53分⇒約1時間21分)
- 東北中央自動車道(相馬～福島)
約**25分短縮**(約1時間15分⇒約52分)

※都市間所要時間は各市役所間で算出

復興道路・復興支援道路について

- 災害に強い道路とするため、**強靱性の確保**と**防災機能の強化**を実現
- 新たなまちづくり**と暮らしを支える道路として、**インターチェンジ**を弾力的に配置。地域の産業・商業施設、防災拠点や医療施設への**アクセス性を強化**して**復興まちづくりを支援**

○強靱性の確保、防災機能の強化

- ・津波浸水区域を回避することで災害時の通行も可能
- ・災害時に復興道路が避難場所になるように避難階段を設置

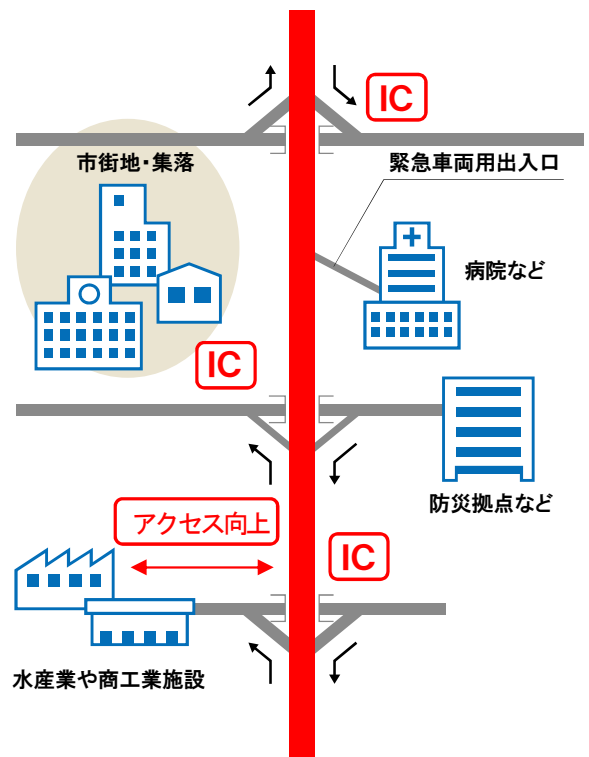
○復興まちづくりの支援

- ・復興まちづくりと一体となって利便性を考慮したIC(インターチェンジ)を弾力的に配置
- ・ICの弾力的な配置により水産業や商工業施設、防災拠点や病院等へのアクセス性を向上

復興道路のルートは、津波浸水域を95%回避

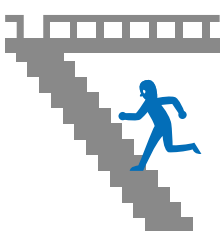


残りの5%は高さのある橋梁で通過



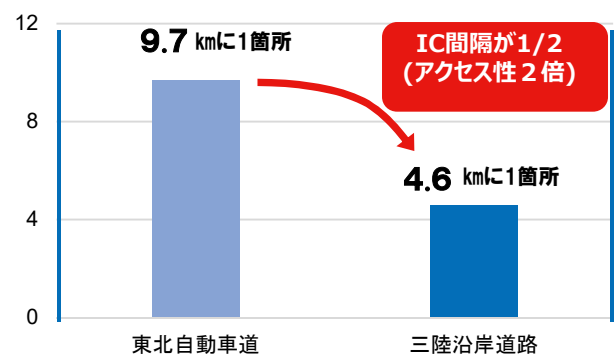
復興道路への避難階段や緊急連絡路を設置

三陸沿岸道路



岩手県普代村 避難訓練

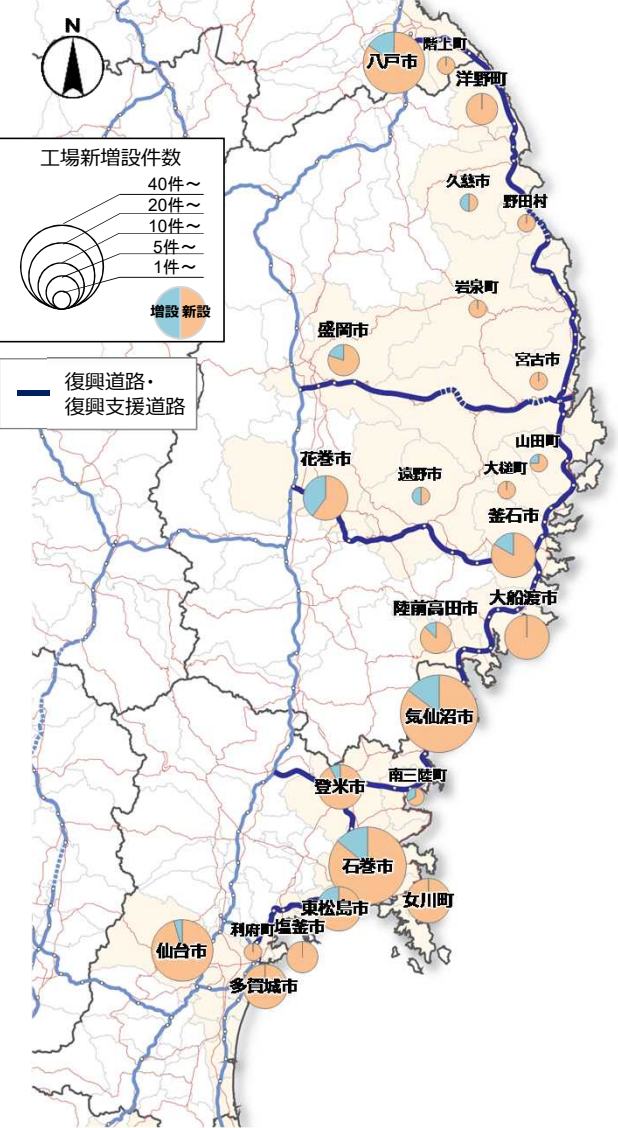
復興道路のIC設置間隔(仙台～八戸間)



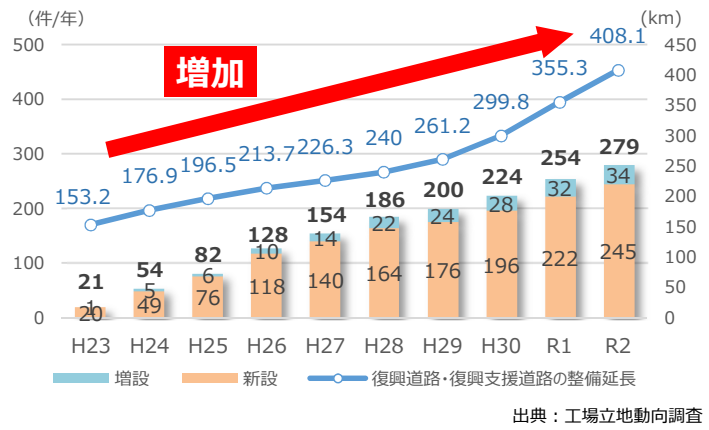
青森・岩手・宮城では、復興道路・復興支援道路沿線に新たに工場が245件立地

- 青森・岩手・宮城では、復興道路・復興支援道路沿線に**新たに工場が245件立地**
- 宮城県気仙沼市では効率的な流通体制を目指して共同トラックターミナルを整備。三陸沿岸道路より運送事業者6社が配送
- IC近郊に水産加工団地が集積、工場立地の約7割を占める水産加工業の出荷額も回復の兆しがみられ、**地域産業の復興を支援**

■青森・岩手・宮城の工場立地状況(H23～R2)



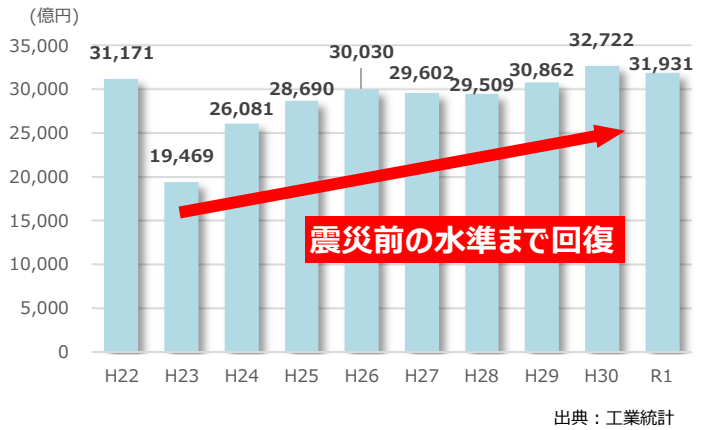
■工場立地の推移(累積) (復興道路・復興支援道路沿線市町村)



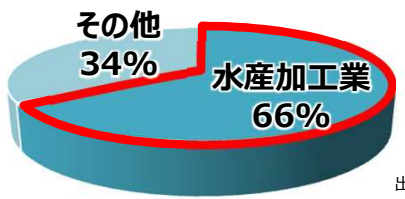
■気仙沼IC近隣の水産加工施設等集積地



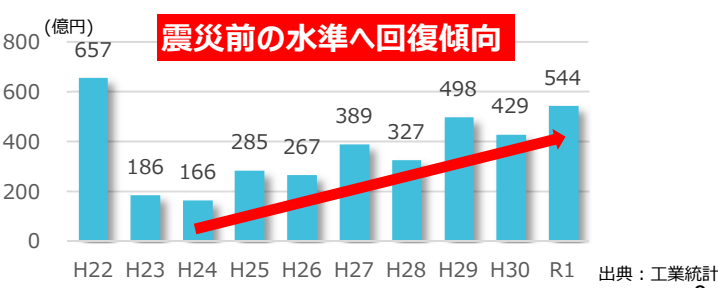
■製造品出荷額 (復興道路・復興支援道路沿線市町村)



■気仙沼市工場立地の産業分類内訳(H23-R2)



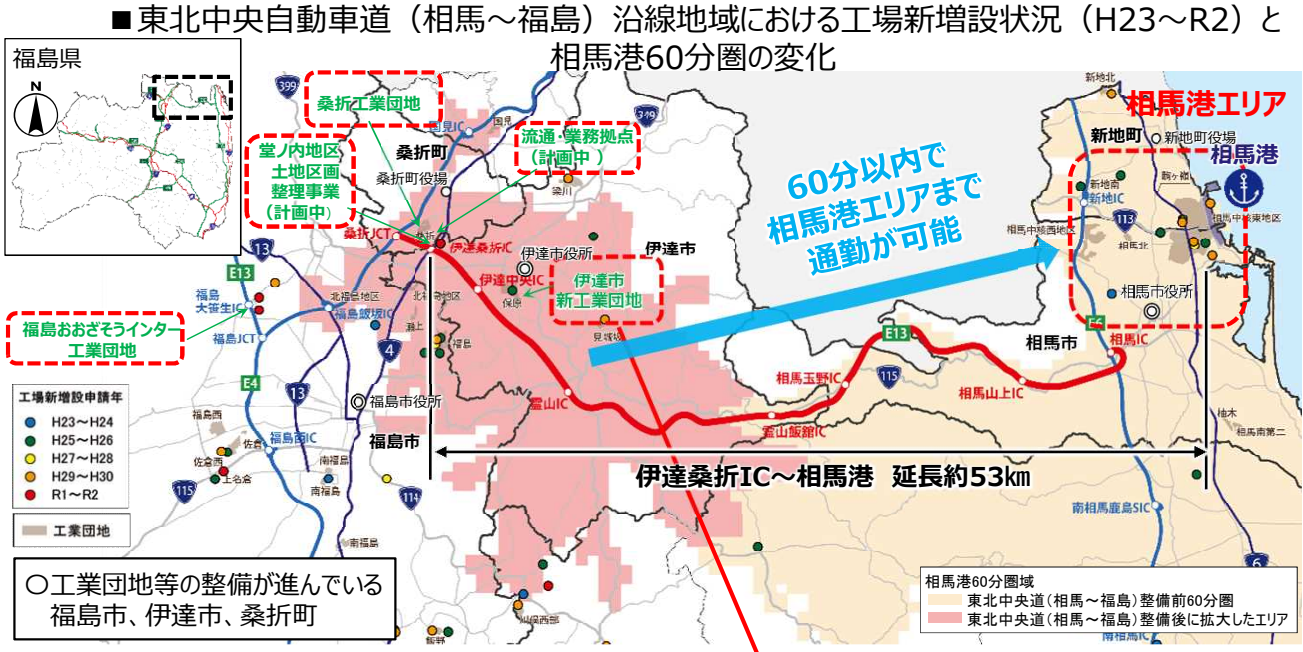
■気仙沼市の水産加工業出荷額の推移



※工場立地動向調査は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業の用に供する工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000平方メートル以上の用地（埋立予定地を含む）を取得（借地を含む）した事業者を対象としているため、右図の気仙沼市の水産加工団地の立地企業数と異なる

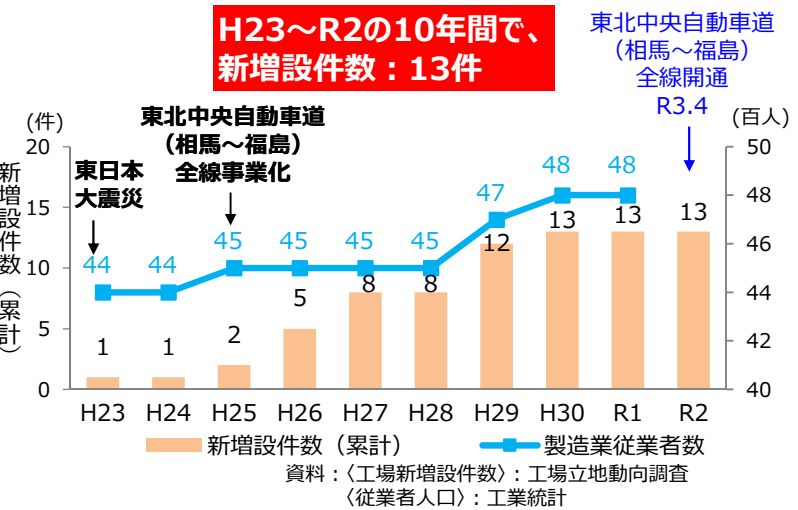
福島県内では、復興支援道路沿線の相馬港エリアに新たに工場が13件立地

- 復興支援道路の相馬港エリアでは、東日本大震災以降に**発電所やLNG基地など大規模施設が13件新增設**
- 相馬市・新地町周辺の**製造業従事者が増加傾向**。東北中央自動車道(相馬～福島)の開通による時間短縮により通勤圏域も拡大
- 東北中央自動車道沿線の福島市・伊達市・桑折町では、交通アクセス性の向上により**IC近郊に新たな工業団地等の整備が進行中**

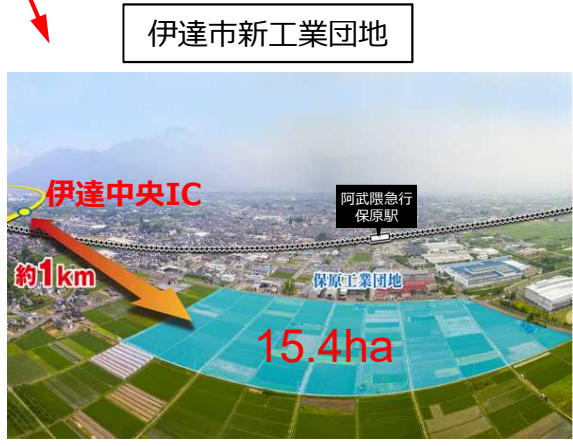
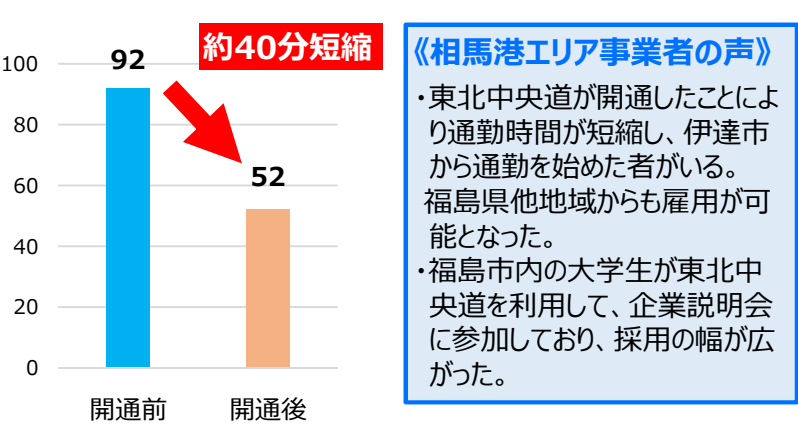


資料：〈工場新增設状況〉工場立地動向調査 〈相馬港60分圏〉【整備前】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査混雑時速度より算出 【整備後】ETC2.0データ (R3.10月平日7-8時台) 平均速度より算出

■ 相馬市・新地町における工場新增設件数 (累計) と製造業従業者数の推移



■ 伊達桑折IC～相馬港間の所要時間の変化



■ 伊達中央IC付近に新たな工業団地を整備中。R4年の分譲を予定。

資料：〈整備前〉：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査混雑時速度より算出 〈整備後〉：ETC2.0データ (R3.10月平日7-8時台) 平均速度より算出

復興道路・復興支援道路沿線の「道の駅」等により、復興まちづくりとしての拠点を支援

- 復興道路・復興支援道路沿線における21箇所の道の駅について、道路上からの案内を充実し休憩サービス等を提供
- 岩手県久慈市の新たな広域道の駅の開業予定や「大谷海岸」「高田松原」などがリニューアルオープンし、賑わいを創出
- 沿線にある震災伝承施設へのアクセスが向上し、教育旅行で多く利用されるなど見学エリア、見学時間が拡大

①広域道の駅(岩手県久慈市)



②道の駅「高田松原」(岩手県陸前高田市)



③道の駅「大谷海岸」(宮城県気仙沼市)

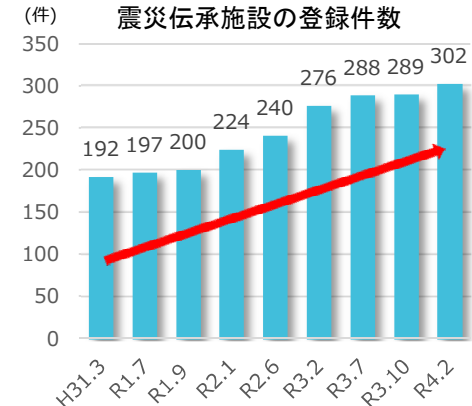
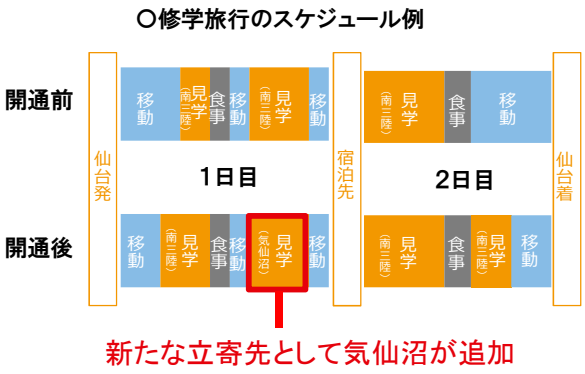


■震災以降、10箇所の道の駅がオープン(うちリニューアル5箇所含む)
震災前:16箇所、現在:21箇所

■道の駅「高田松原」はオープン(R1.9.22)から2年で約100万人が来場



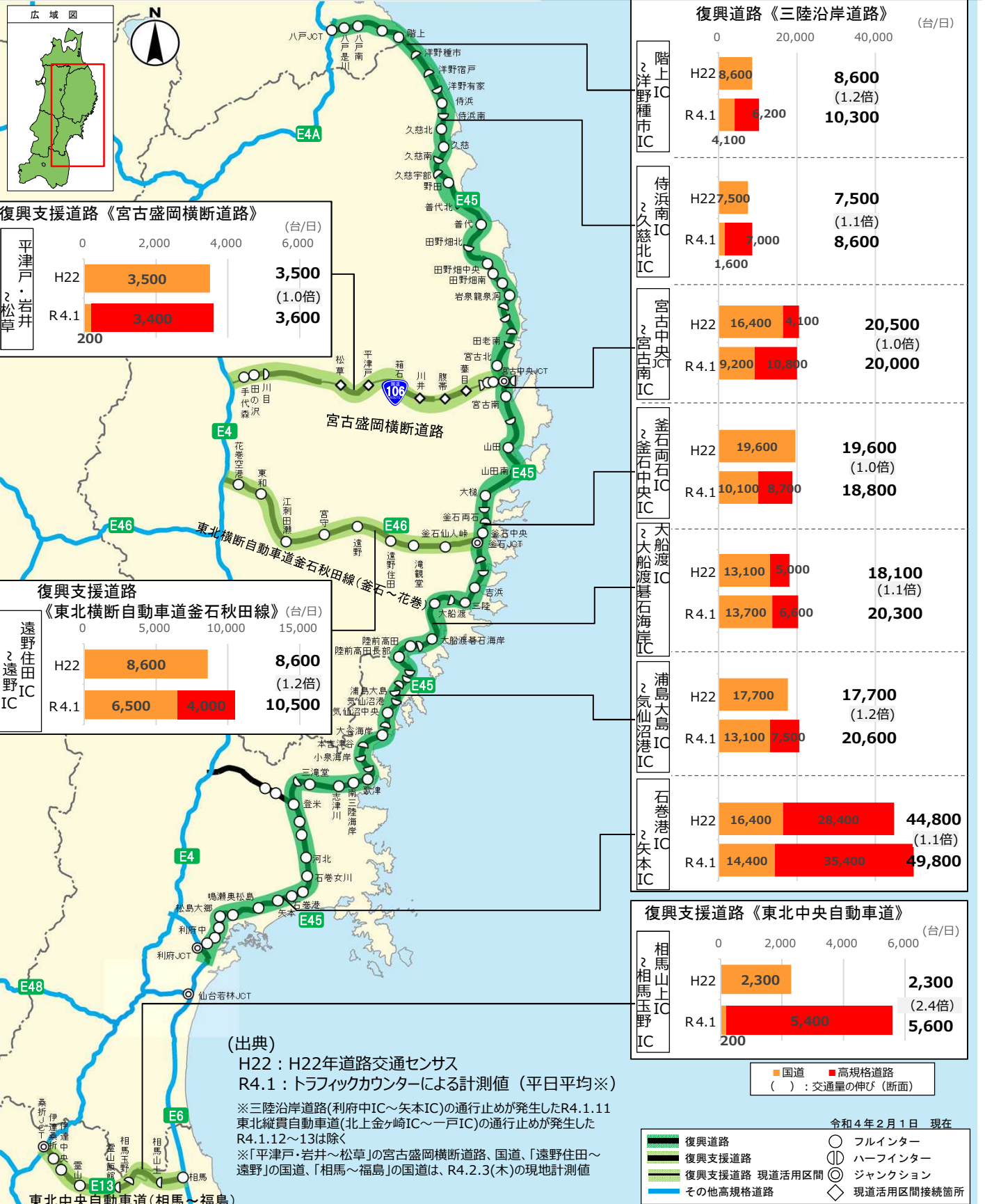
■移動時間短縮で、震災伝承施設の見学エリアや見学時間が拡大



復興道路・復興支援道路の交通量の変化 (H22⇒R4.1月)

平日 全車

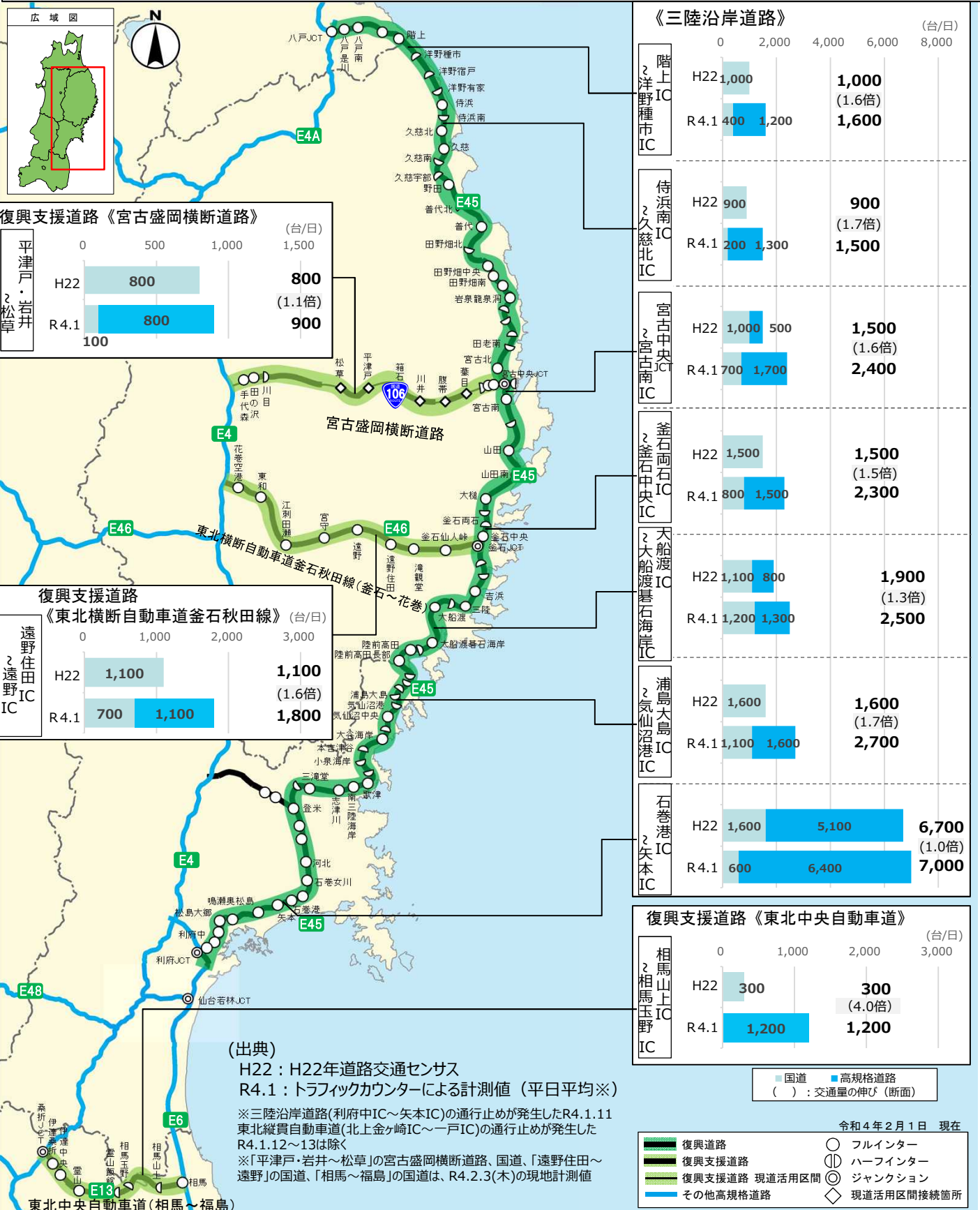
- 復興道路・復興支援道路整備後の交通量は**全路線で増加し、被災地の交流拡大を支援**
- 三陸沿岸道路では、特に宮城県内の交通量が大幅に増加(浦島大島IC～気仙沼港IC 約3,000台増)
- 東北中央自動車道では、**現道の隘路区間通行が回避され、内陸部と沿岸部の結びつきが強まり、交通量が約2.4倍に増加(相馬山上IC～相馬玉野IC 約3,300台増)**



復興道路・復興支援道路の交通量の変化 (H22⇒R4.1月)

平日 大型

- 復興道路・復興支援道路の整備後、特に大型車交通量の伸びが大きく、被災地の物流を支援
- 三陸沿岸道路では、特に岩手県内の大型車交通量が1.3倍～1.7倍に増加
- 東北横断自動車道釜石秋田線では、内陸部の工業集積地と釜石港の結びつきが強まり、大型車交通量が約1.6倍の増加(遠野住田IC～遠野IC 約700台増)



三陸沿岸道路は冬期においても信頼性の高い機能を確保

- 吹雪による東北自動車道の通行止め時に、**三陸沿岸道路の交通量は最大約1.6倍に増加(岩手県田野畑地区)**
- 大型車は約2,000台が東北自動車道から三陸沿岸道路に転換し、冬期でも信頼性の高い機能を確保**

三陸沿岸道路へ広域迂回

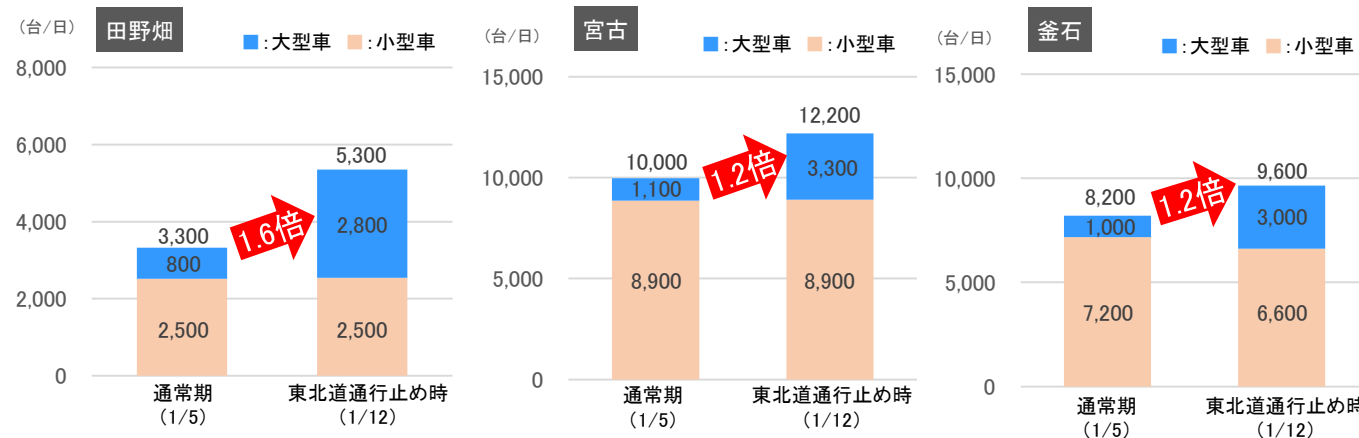
【現地状況】
盛岡市内の国道4号 (1/12 11時頃) 吹雪が発生中

宮古中央JCT付近 (1/12 12時頃) 多くの大型車両を確認

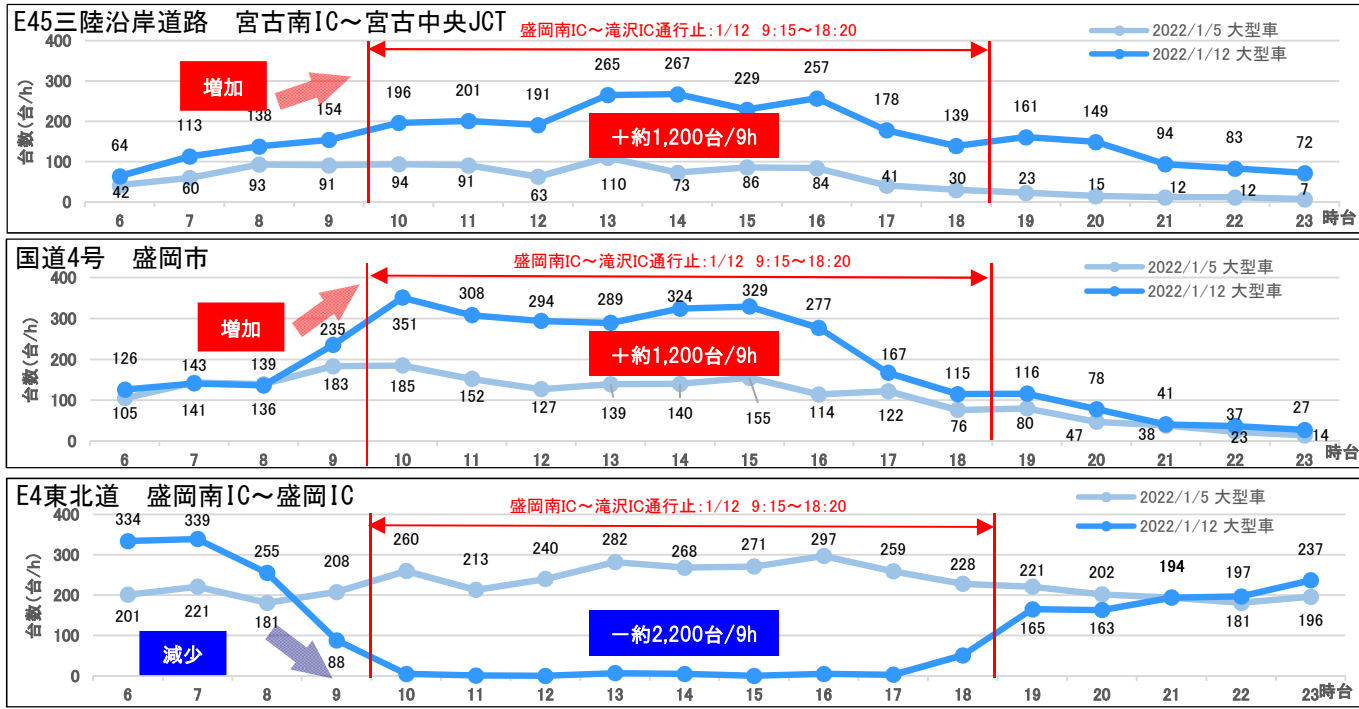
【広域迂回案内の実施】

- 東北道(下) 富谷ジャンクション情報板
- 戸田道(上) 戸田ジャンクション【簡易LED】
- E4北上金ヶ崎⇒E4鹿角八幡平 吹雪通行止
- E4東北道 吹雪通行止有
- 仙台方面 E45三陸道もご利用を

■三陸沿岸道路の交通量(前週と比較)



■並行する道路の断面交通量(大型車)の推移(前週と比較)



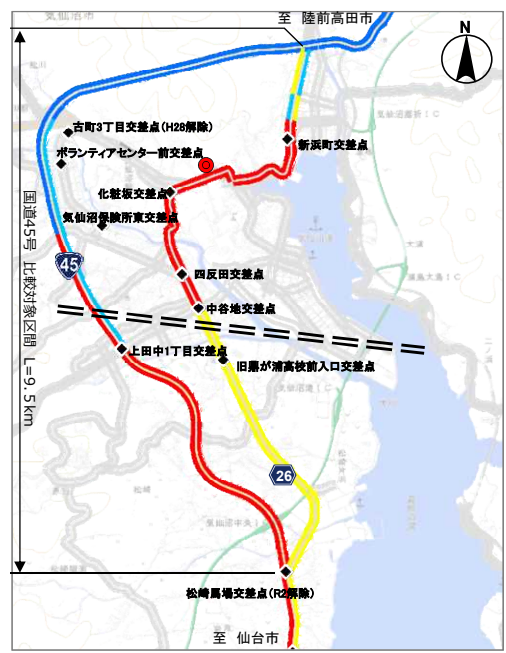
※出典: NEXCO東日本トラン計画測値(速報値)、国土交通省トラン計画測値(速報値)

沿線市街地の交通混雑が緩和

- 復興道路・復興支援道路の开通により、沿線市街地の交通混雑が緩和
- 宮城県気仙沼市内の幹線道路では、夕方時における速度20km/h以下の混雑区間が約44%から約2%まで減少
- 岩手県宮古市内の幹線道路では、夕方時における速度20km/h以下の混雑区間が約53%から約6%まで減少

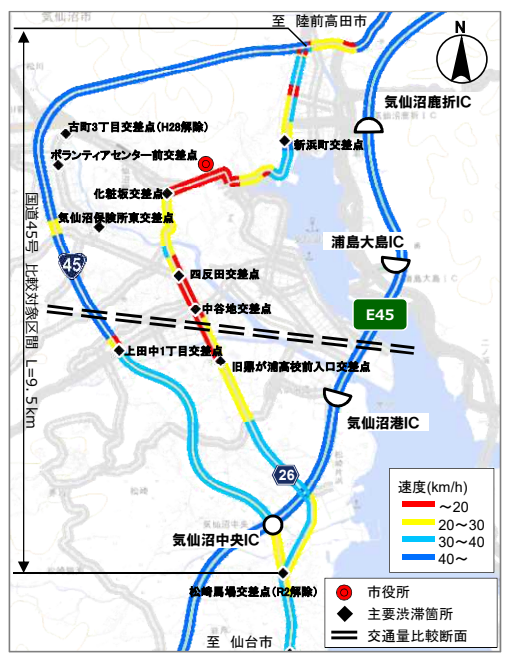
■宮城県気仙沼市内の走行速度の変化

◇全線开通前【H27】



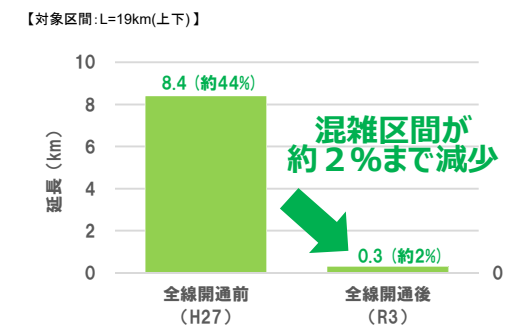
出典：H27 全国道路街路交通情勢調査 混雑時旅行速度

◇全線开通後【R3】



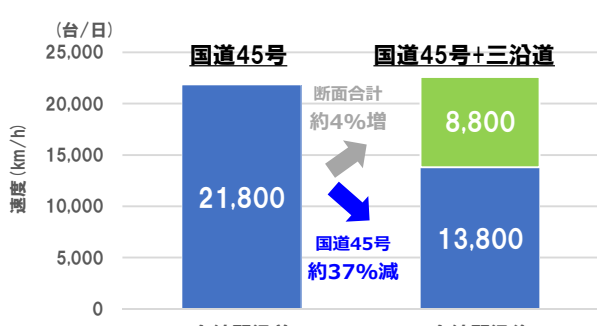
出典：R3 ETC2.0プローブデータ 10月平日17時台

■混雑区間の変化(国道45号)



※ 混雑区間とは、速度20km/h以下の区間(上り・下り)
出典：H27 全国道路街路交通情勢調査 混雑時旅行速度、R3 ETC2.0プローブデータ 10月平日17時台

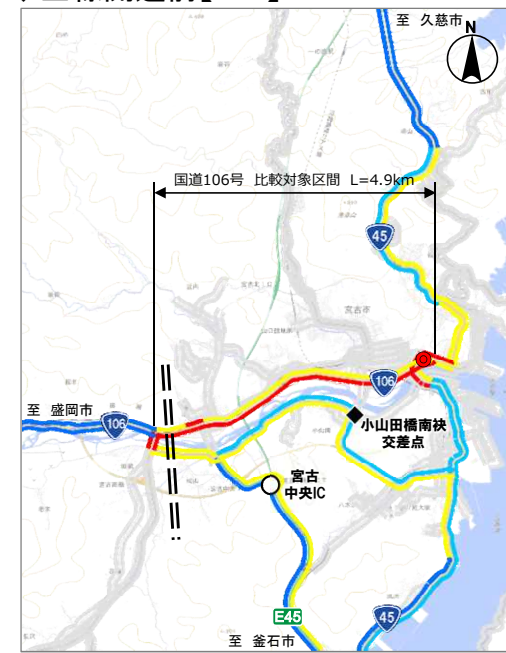
■断面交通量の変化



出典：H27 全国道路街路交通情勢調査 混雑時旅行速度、R3 10月のトラン日交通量(平日)

■岩手県宮古市内の走行速度の変化

◇全線开通前【H27】



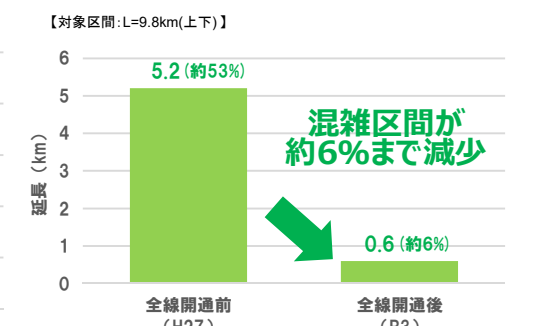
出典：H27 全国道路街路交通情勢調査 混雑時旅行速度

◇全線开通後【R3】



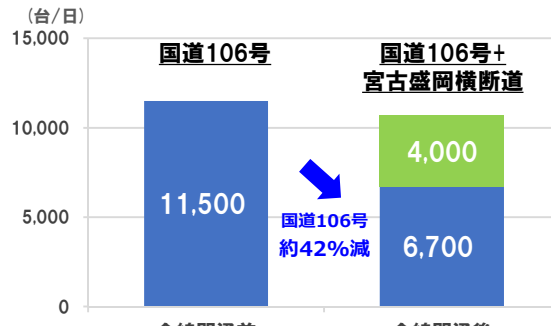
出典：R3 ETC2.0プローブデータ 10月平日17時台

■混雑区間の変化(国道106号)



※ 混雑区間とは、速度20km/h以下の区間(上り・下り)
出典：H27 全国道路街路交通情勢調査 混雑時旅行速度、R3 ETC2.0プローブデータ 10月平日17時台

■断面交通量の変化



出典：H27年度全国道路・街路交通情勢調査結果、R3年度全国道路・街路交通情勢調査結果

