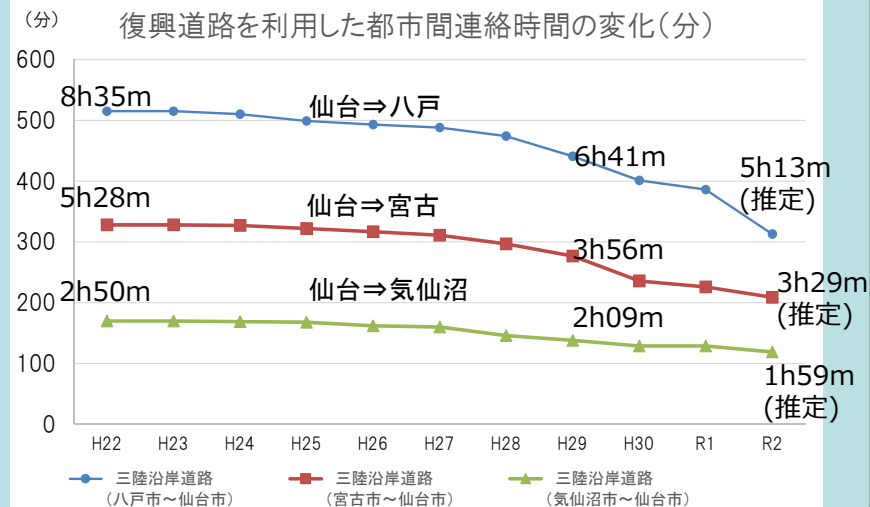
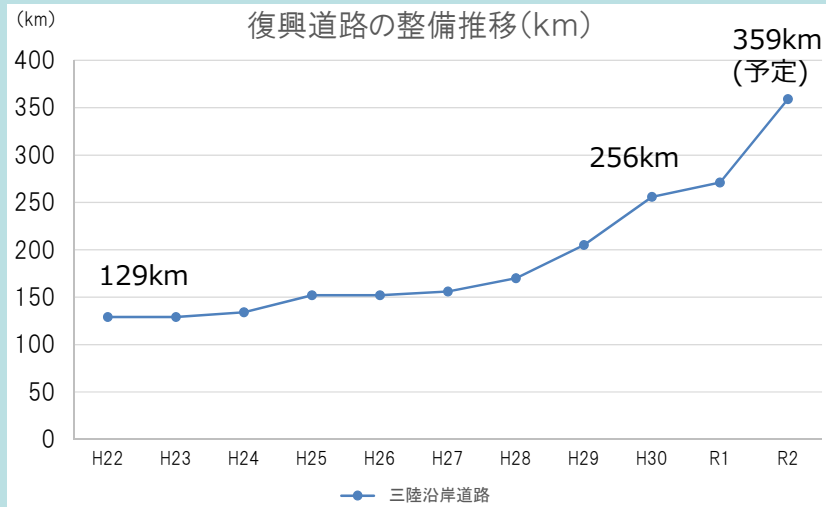


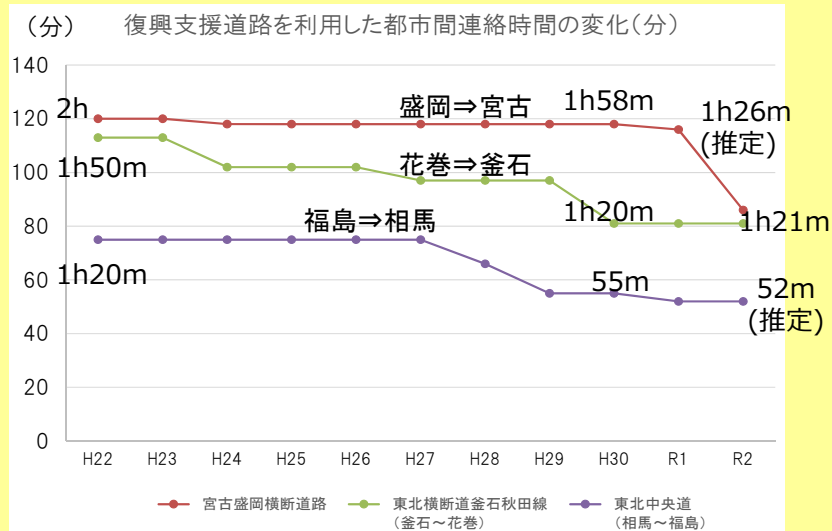
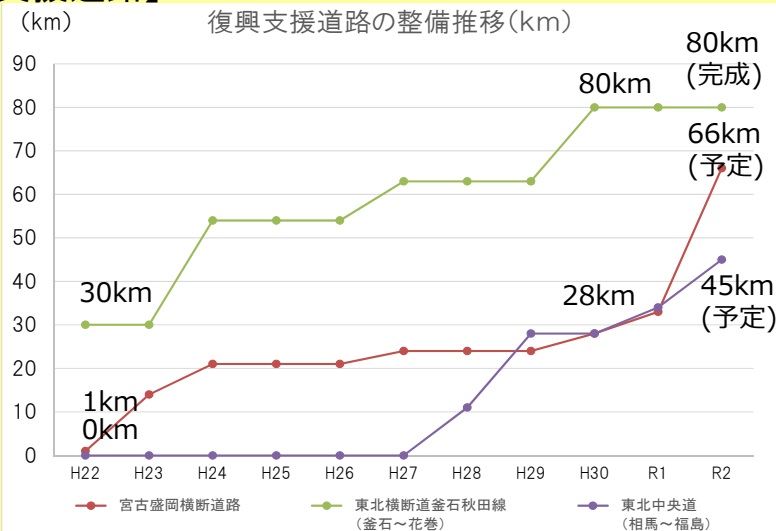
整備推移と都市間連絡時間

復興道路全体効果

【復興道路】



【復興支援道路】



注)・都市間連絡時間は市役所間の所要時間を算出。

・既供用区間の速度は、H27全国道路・街路交通情勢調査(非混雑時、上下平均)を採用。未供用区間については、道路構造に応じた速度を適用

復興道路・復興支援道路の交通状況

復興道路全体効果

東北横断自動車道釜石秋田線

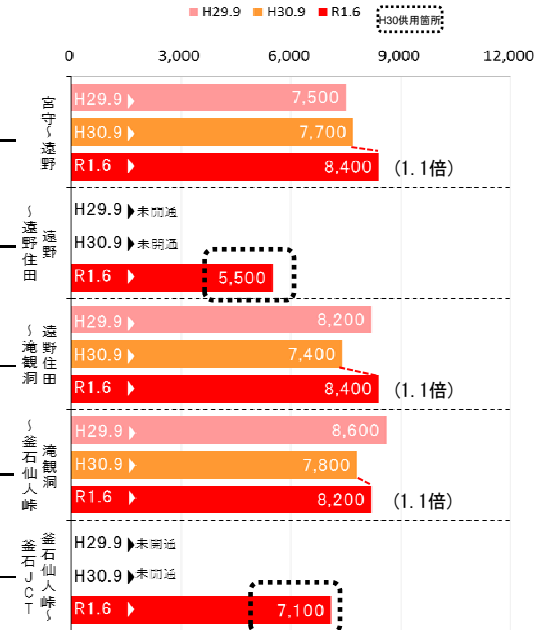
- 平成30年度開通した区間の交通量は5,500~7,100台/日
- 接続する供用済み区間における交通量は1.1倍の増加

三陸沿岸道路（岩手県）

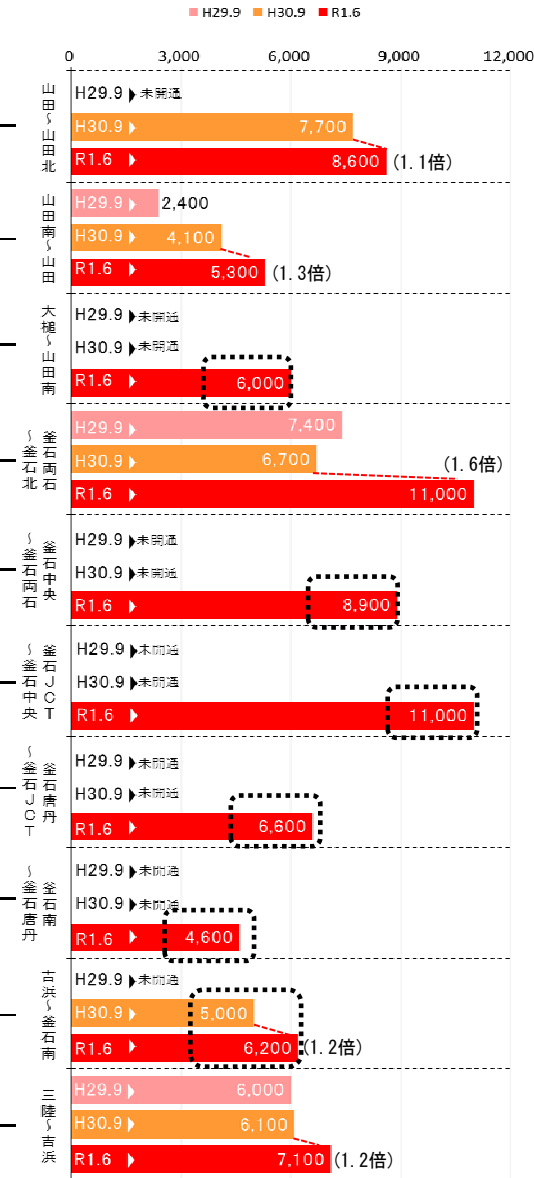
- 平成30年度開通した区間の交通量は4,600~11,000台/日
- 接続する供用済み区間における交通量は1.1~1.6倍の増加



《東北横断自動車道釜石秋田線》



《三陸沿岸道路（岩手県）》



復興道路・復興支援道路の交通状況

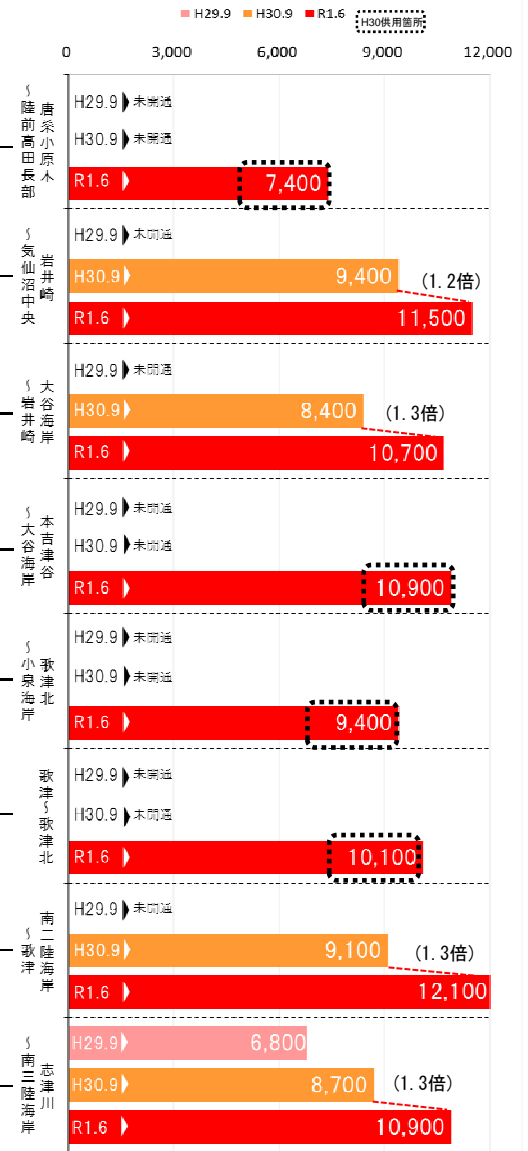
復興道路全体効果

三陸沿岸道路（宮城県）

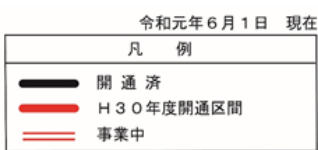
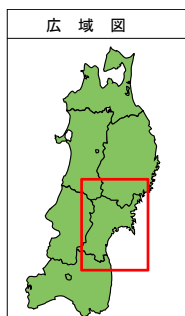
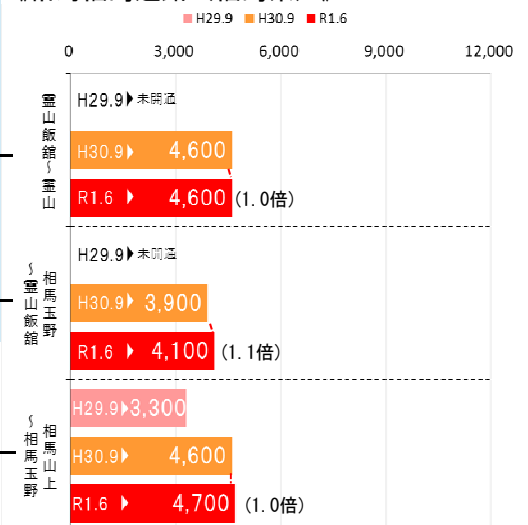
- 平成30年度開通した区間の交通量は7,400~10,800台/日
- 接続する供用済み区間における交通量は1.2~1.3倍の増加



《三陸沿岸道路（宮城県）》



《相馬福島道路（福島県）》

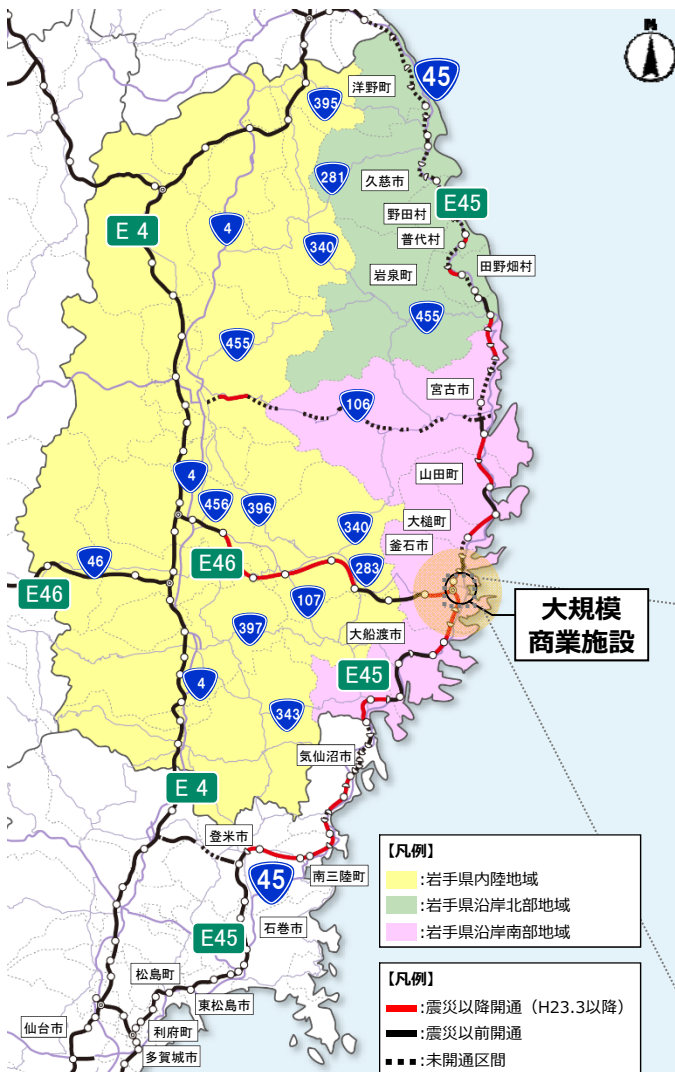


H29.9の交通量は平成29年9月1日～9月30日までの平日の24時間交通量の平均値
 H30.9の交通量は平成30年9月1日～9月30日までの平日の24時間交通量の平均値
 R1.6の交通量は令和元年6月1日～6月30日までの平日の24時間交通量の平均値

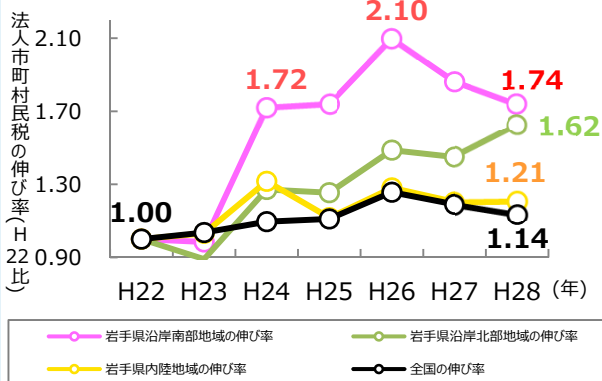
物流の効率化（岩手）～アクセス性向上により企業進出を後押し～

復興道路全体効果

- 岩手県沿岸南部地域では新規企業の立地、設備等の増設が増え、被災前よりも法人市民税が増加
- 釜石市では、高速道路網の整備による商品流通のリスク軽減が、大規模商業施設の進出を後押し、地元から大量雇用

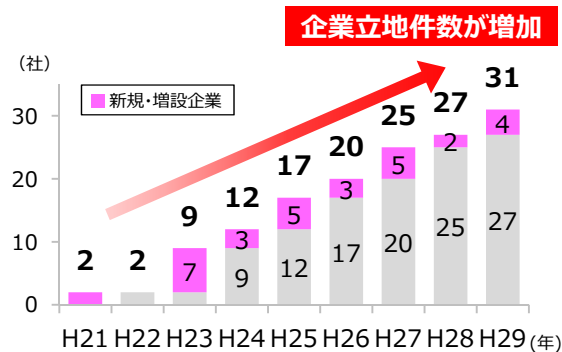


■ 地域別法人市町村民税の推移



資料：総務省『地方財政状況調査関係資料』、全国値は平成30年版地方財政白書より
 ※岩手県沿岸北部地域は、洋野町、久慈市、野田村、普代村、岩泉町を対象
 ※岩手県沿岸南部地域は、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市を対象

■ 岩手県沿岸南部地域の増設・新設企業数の推移（累積）



資料：岩手県ものづくり自動車産業振興室企業誘致推進担当
 ※岩手県が把握している沿岸南部地域の増設及び新設企業を累計
 ※岩手県沿岸南部地域は、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市を対象

釜石市立地企業の状況



- ・敷地面積：29,000㎡（イオンタウン(備)HPより）
- ・従業員数：約620人のうち、約430人（約7割）を地元雇用（H26.3.15号手日報より）

■釜石市の企業誘致担当者のコメント(H31.3ヒアリング結果)
 震災復興の核として、中心市街地に賑わいを取り戻すためにイオンタウン釜石を誘致した。誘致するうえで縦・横の高速交通網が確実に整備されることが決定していたことが強みとなった。

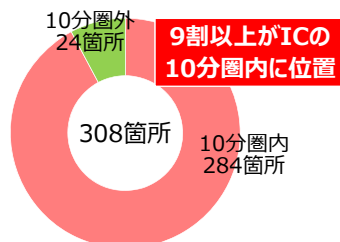
■事業者（イオンタウン釜石）のコメント(H31.3ヒアリング結果)
 今までの道路網では流通面で安定した商品供給が不確実であったため問題があったが、復興道路・復興支援道路の整備が確実となったため、継続的な経営ビジョンも見通すことができ、進出のきっかけとなった。

沿道開発の進展（岩手）～IC周辺の復興まちづくり事業が進展～

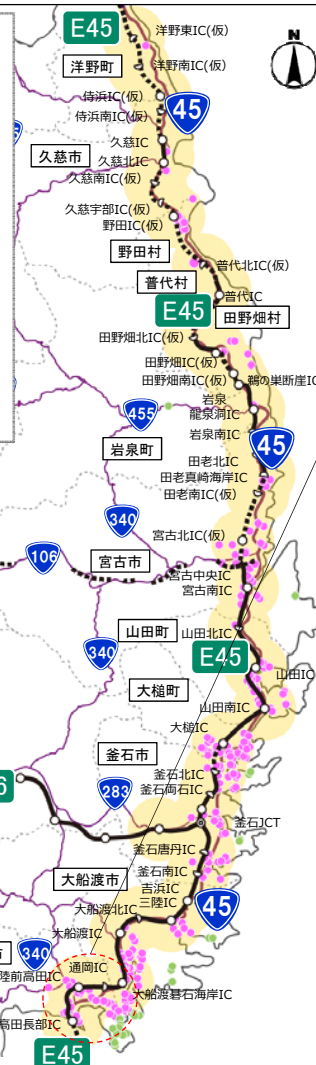
復興道路全体効果

- 三陸沿岸道路の平均IC間隔は、4.6kmと短く利便性が高い
- 復興まちづくり事業は、9割以上がICから約10分以内に整備され、高速道路による「コンパクト+ネットワーク」が実現し、人口減少下で重要な都市間の連携や人口集積に大きく寄与
- 陸前高田市では、IC周辺に公共施設や県内最大規模の災害公営住宅などが整備された他、国道45号の復旧やBRTの整備も進展

【復興まちづくり事業の事業箇所】



単位：事業箇所数
 出典：岩手県 社会資本の復旧・復興ロードマップ（H30.9末時点）
 ※復興まちづくり事業（防災集団移転促進事業、土地区画整理事業、津波復興拠点整備事業、災害公営住宅整備事業）を対象
 ※各事業の対象地域は岩手県沿岸市町村

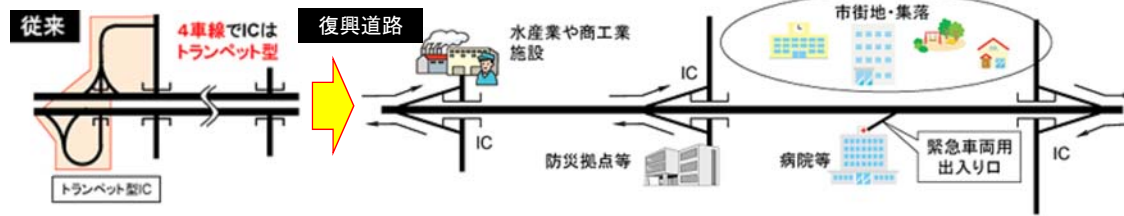


- 【凡例】
 ●：IC半径5km圏
 ●：復興まちづくり事業箇所
 ●：IC5km圏内
 ●：IC5km圏外
- 【凡例】
 —：共用中 - - -：事業中
 —：高規格道路
 —：一般国道

■復興道路の機能

・復興道路は地域の復興まちづくりと一体となって水産業や商工業施設、防災拠点施設等へのアクセスや病院への緊急車両出入口の設置等を計画

・そのため従来の4車線構造、トランペット型ICを見直し、地域の交通状況や土地利用状況を踏まえ、2車線整備で、かつコンパクト型のICを弾力的に配置



【八戸～仙台間のIC設置間隔】

| | 延長 | IC設置数 | IC間隔 |
|-----------------------|--------|-------|----------|
| 東北自動車道 (仙台宮城IC～八戸JCT) | 約300km | 31箇所 | 9.7km/箇所 |
| 三陸沿岸道路 (仙台港北IC～八戸JCT) | 約360km | 77箇所 | 4.6km/箇所 |

注)東北自動車道のIC設置数はR1.5.1現在の開通箇所

■陸前高田市の復興まちづくりと一体となった復興道路



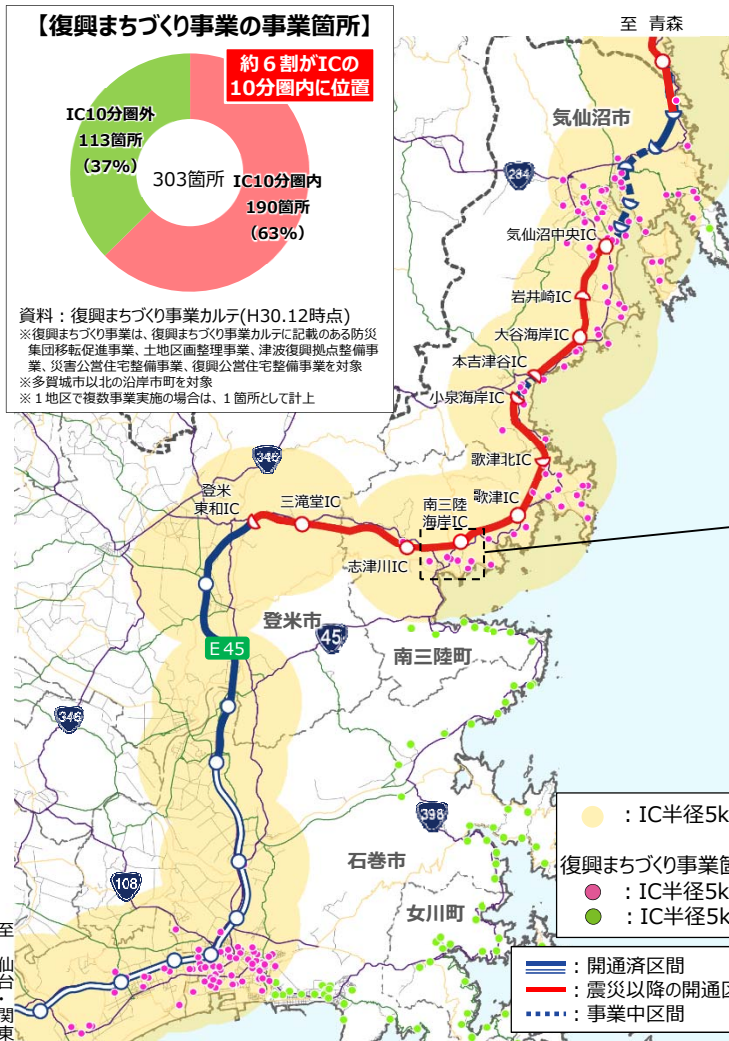
■陸前高田市からのコメント（H31.3ヒアリング結果）

市の中核施設（市庁舎・警察署・消防署）及び岩手県最大規模の災害公営住宅（柗ヶ沢アパート）、市コミュニティホールを市の玄関口となる陸前高田ICに隣接した高田西地区へ集約する計画とした

沿道開発の進展（宮城）～IC周辺の復興まちづくり事業が進展～

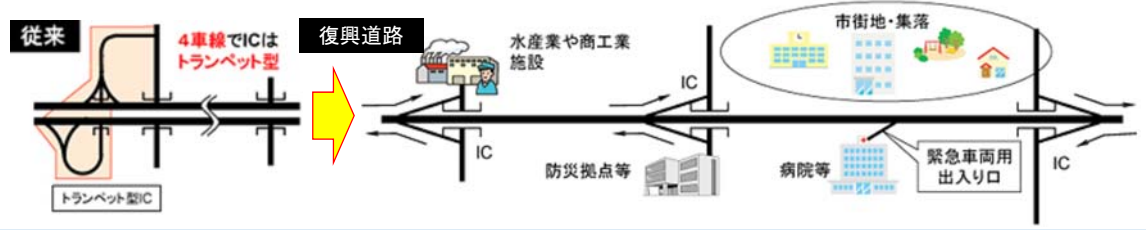
復興道路全体効果

- 三陸沿岸道路の平均IC間隔は、4.6kmと短く利便性が高い
- 復興まちづくり事業は、6割以上がICから約10分以内に整備され、高速道路による「コンパクト+ネットワーク」が実現し、人口減少下で重要な都市間の連携や人口集積に大きく寄与
- 南三陸町では三治道の整備と併せ、IC周辺に役場や病院、住宅等が整備され、新たな町の玄関口として発展



復興道路の機能

- ・復興道路は地域の復興まちづくりと一体となって水産業や商工業施設、防災拠点施設等へのアクセスや病院への緊急車両出入口の設置等を計画
- ・そのため従来の4車線構造、トランペット型ICを見直し、地域の交通状況や土地利用状況を踏まえ、2車線整備で、かつコンパクト型のICを弾力的に配置



【八戸～仙台間のIC設置間隔】

| | 延長 | IC設置数 | IC間隔 |
|-----------------------|--------|-------|----------|
| 東北自動車道 (仙台宮城IC～八戸JCT) | 約300km | 31箇所 | 9.7km/箇所 |
| 三陸沿岸道路 (仙台港北IC～八戸JCT) | 約360km | 77箇所 | 4.6km/箇所 |

注)東北自動車道のIC設置数はR1.5.1現在の開通箇所

南三陸町の復興まちづくりと一体となった復興道路

■ 南三陸町の復興まちづくりと一体となった復興道路

- 住居ゾーン
- 公共公益ゾーン
- 産業ゾーン
- 復興事業位置
- 津波浸水区域

【志津川東地区(町)】
 津波復興拠点整備事業(H30年度完了)
 防災集団移転促進事業(H28年度完了)
 災害公営住宅整備事業(H28年度完了)

被災により 高台へ移転

南三陸町役場 南三陸病院

南三陸海岸IC

南三陸海岸IC 高台に計画されている居住ゾーン等とのアクセス性に配慮して、IC配置を計画。

一体となって計画

復興まちづくり 旧役場、病院等が津波で被災。津波復興拠点整備事業、防災集団移転促進事業等により、役場や病院等の生活拠点を移転。三治道の整備を考慮し、まちづくり計画を検討。

南三陸町役場からのコメント 三治道の整備を見込んで、役場や病院等の立地も計画している。三治道がまちの中心への玄関口となる。(H28.8ヒアリング結果)