

復興道路・復興支援道路
～通常より2倍近いスピードで整備～
～都市間の連絡時間は最大2時間短縮～
～新たに2区間・37kmの開通日が決定～
～2区間・18kmの開通時期を見直し～

■復興道路・復興支援道路の主な事業期間

- 通常、平均約14年*で開通のところ平均約8年で開通
→三陸沿岸道路（山田^{やまだ}～宮古南^{みやこみなみ}）は、東日本大震災後に事業着手した区間で最短の**約6年で開通**（H23.11～H29.11）
→東北中央自動車道（霊山^{りょうぜん}～福島^{ふくしま}）は、都市計画手続き後、平成25年度から事業に着手し、**約8年で開通予定**（H25.5～R3.GW前後）

*直轄国道の改築事業においてH18～H22に開通した248区間の平均事業年数

■全線開通による都市間連絡時間の変化

- 仙台市^{せんだい}～宮古市^{みやこ}間：**約2時間短縮**（5時間28分 ⇒ 3時間29分）
- 相馬市^{そうま}～福島市^{ふくしま}間：**約30分短縮**（1時間20分 ⇒ 52分）
- 宮古市^{みやこ}～盛岡市^{もりおか}間：**約30分短縮**（2時間 ⇒ 1時間26分）

■復興道路・復興支援道路の開通見直し

- 今回新たに2区間・37kmの開通日が決定
 - ・三陸沿岸道路 侍浜IC^{さむらいはま}～洋野種市IC^{ひろのたねいち}（16km） **令和3年3月20日（土）開通**
 - ・宮古盛岡横断道路（21km） **令和3年3月28日（日）開通**
- 現場状況により、2区間・18kmの開通時期を見直し
 - ・三陸沿岸道路（仮）野田IC^{のだ}～久慈IC^{くじ}（12km） 令和2年度末⇒**令和3年夏頃**
 - ・三陸沿岸道路 田野畑南IC^{たの はたみなみ}～尾肝要IC^{おかんよう}（6km） 令和2年度末⇒**令和3年夏頃**

上記2区間・約18kmについては、現地状況により慎重に工事を進めており、工事工程に遅れが生じているため、今回開通時期の見直しを行います。

引き続き、安全な施工に留意しながら早期全線開通に向け工事を進めてまいりますので、皆様のご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

＜記者発表会：岩手県政記者クラブ、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）

道路部 道路計画第一課長 田中^{たなか} 洋介^{ようすけ}（内線4211）

復興道路・復興支援道路の開通見通しのお知らせ

- 今回、新たに2区間（①、②）の開通日が決まり、今年春頃までに4区間（①～④）・延長約54km（計 約520km・約95%開通）が開通。

<今年春頃までに開通する区間>：4区間・延長 約54 k m

県名	路線名	開通区間	延長	開通日
岩手県	三陸沿岸道路	① 侍浜IC <small>さむらいはま</small> ～洋野種市IC <small>ひろのたねいち</small>	約16km	令和3年3月20日（土） 久慈～八戸間全線開通
	宮古盛岡横断道路	② 墓目 <small>ひきめ</small> ～腹帯 <small>はらたい</small> 川井 <small>かわい</small> ～箱石 <small>はこいし</small> 平津戸 <small>ひらつと</small> ・岩井 <small>いわい</small> ～松草 <small>まつくさ</small>	約7km 約7km 約7km	令和3年3月28日（日） 復興支援道路区間 全線開通
宮城県	三陸沿岸道路	③ 気仙沼港IC <small>けせんぬまこう</small> ～ 唐桑半島IC <small>からくわはんとう</small>	約7km	令和3年3月6日（土）
福島県	東北中央自動車道 （相馬～福島）	④ 霊山IC <small>りょうぜん</small> ～伊達桑折IC <small>だてこおり</small>	約10km	令和3年GW前後 開通予定

①、②の開通時間や式典等の詳細については、別途お知らせします

- 岩手県内の三陸沿岸道路2区間（⑤、⑥）・約18kmについては、現地状況により慎重に工事を進めており、工事工程に遅れが生じているため、今回開通時期を見直し。

<令和3年内に開通する区間>：3区間・延長 約31 k m

県名	路線名	見直し区間	延長	開通予定時期
岩手県	三陸沿岸道路	⑤★(仮)野田IC <small>のだ</small> ～久慈IC <small>くじ</small>	12km	令和2年度末 ⇒令和3年夏頃
		⑥★田野畑南 <small>たの はたみなみ</small> ～尾肝要 <small>おかんよう</small>	6km	令和2年度末 ⇒令和3年夏頃
		⑦ 普代 <small>ふだい</small> ～野田 <small>のだ</small>	13km	令和3年内

★：開通時期を見直す箇所

<開通時期見直しの理由>

- ・(仮)野田ICのだ～久慈ICくじ

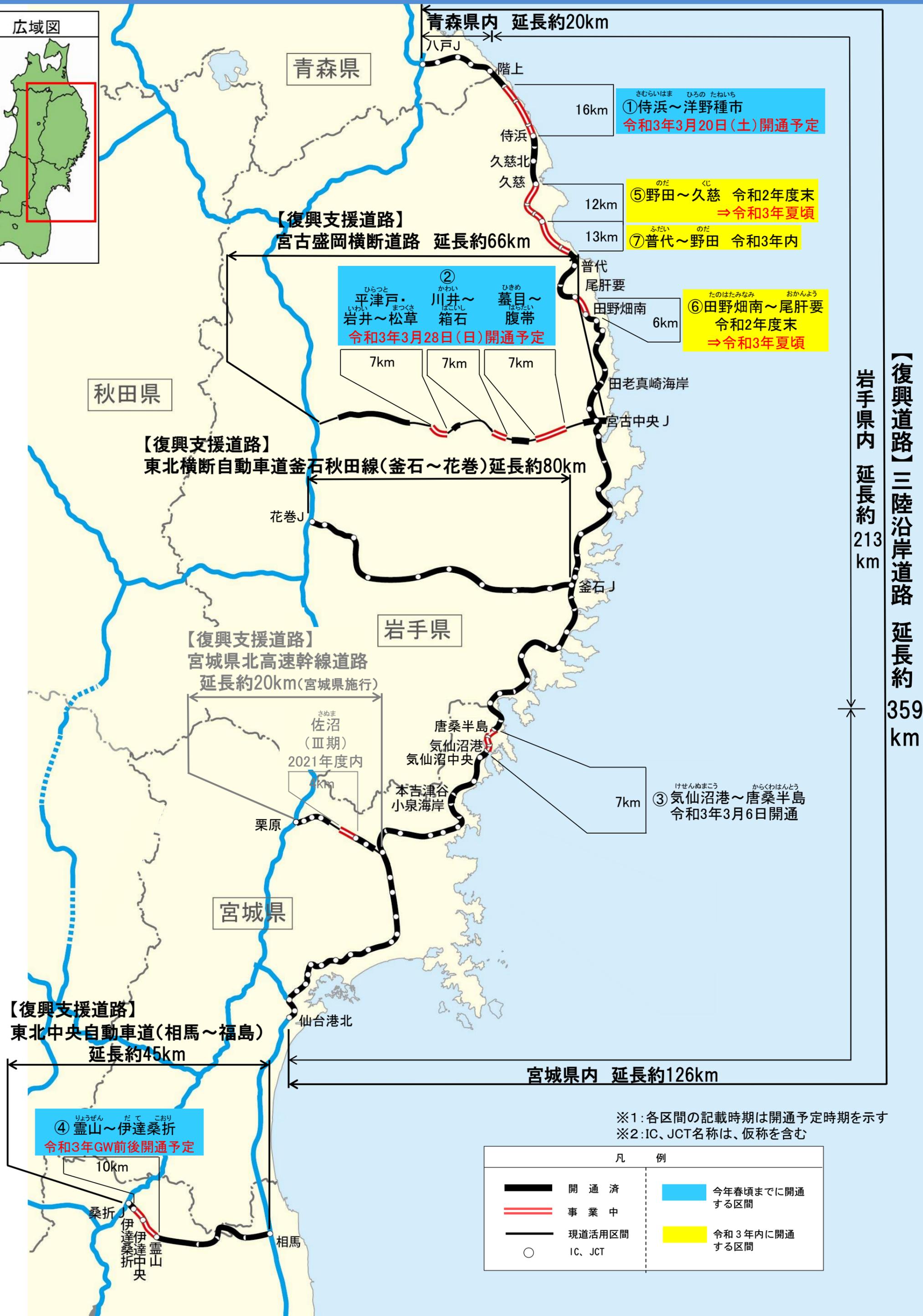
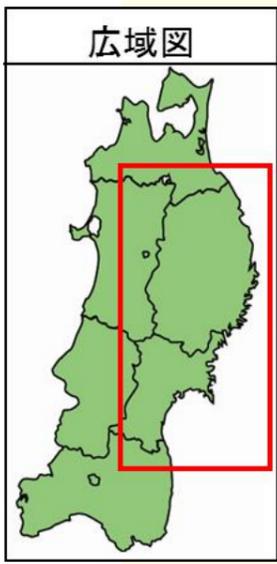
トンネル工事において、地山が脆く崩れやすいため、地山の補強や慎重な掘削が必要になったため。

- ・田野畑南たの はたみなみ～尾肝要おかんよう

強風の影響を受けやすい深い渓谷部の橋梁工事において、高所作業の断続的な中止が発生したため。

復興道路・復興支援道路

令和3年内に全線開通



※1:各区間の記載時期は開通予定時期を示す
※2:IC、JCT名称は、仮称を含む

凡 例			
	開 通 済		今年春頃までに開通する区間
	事 業 中		令和3年内に開通する区間
	現道活用区間		
	IC、JCT		

復興道路の早期開通に向けた取り組み

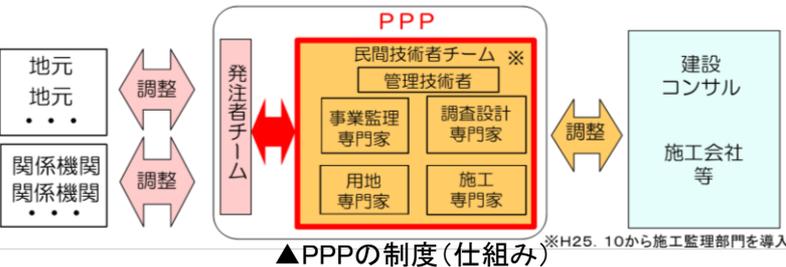
- 復興道路・復興支援道路では、地元の協力、国・県・市町村の連携や、事業促進PPPの導入等により、かつてないスピードで事業を実施。
- 東日本大震災後に事業着手した区間において、最短約6年で開通。
- 都市計画手続き後の平成25年度に事業着手した、東北中央自動車道(相馬～福島) 霊山～福島も含め平均約8年で開通予定。

国・県・市町村の連携

- ・用地取得に際し、県の協力のもと用地先行取得を実施
- ・設計説明会等における合意形成への参画
- ・残土受け入れ地の協力、迅速な調整

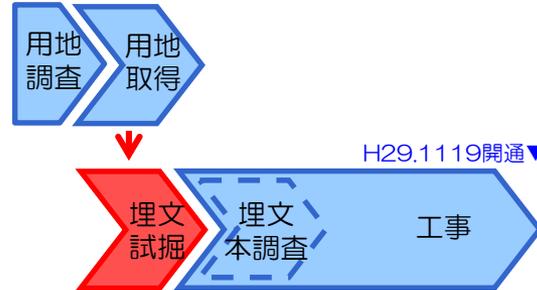
事業促進PPPの導入

- ・測量、調査、設計、用地取得を効率的に行うために導入
- ・発注者が行ってきた業務を、官民一体となって実施。
- ・各分野の専門技術者が最適な進め方を検討、実施。



最短約6年で開通 三陸沿岸道路 山田～宮古南

▼H23.11事業着手



▲H29.11.19 山田～宮古南 開通式

地権者の協力により用地の引き渡し前に埋蔵文化財調査に着手
⇒工事着手までの期間を大幅に短縮

用地取得は、各県の協力を得て短期間で買収を完了

都市計画手続き後に事業着手した区間も含め平均約8年で開通 東北中央自動車道(相馬～福島) 霊山～福島

▼H23.11 都市計画 | 手続き



▲R2.8.2部分開通区間の状況 (伊達桑折IC～桑折JCT)



復興道路・復興支援道路 開通による主な効果

<東日本大震災前（2011.3）>

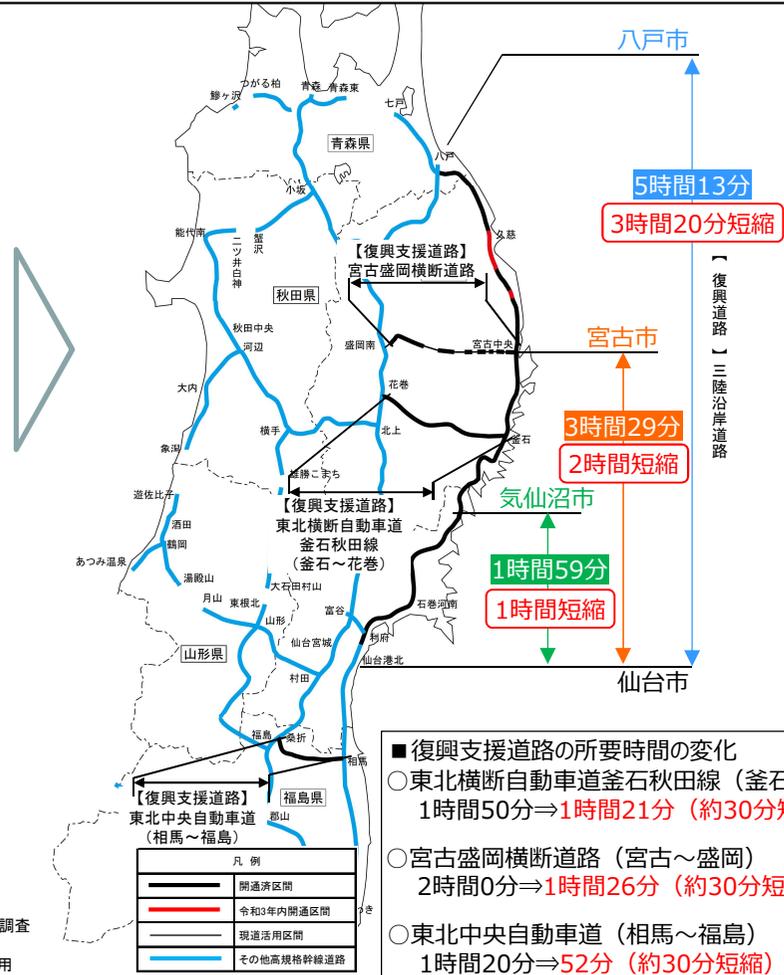
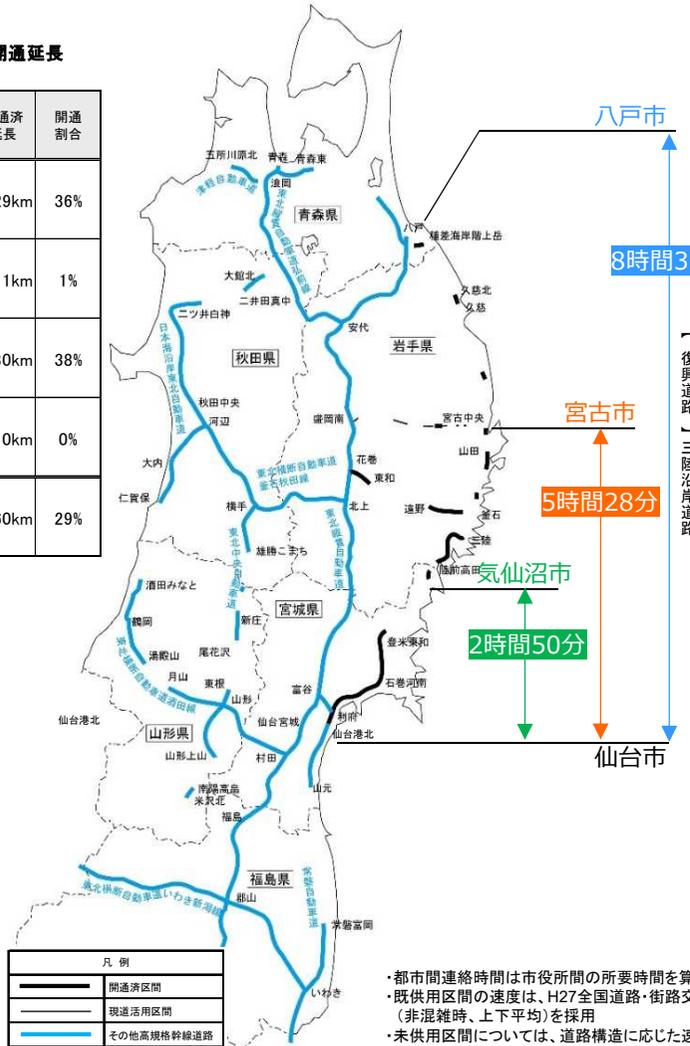
- 対象路線のうち、160km・約3割が開通済み。
- 高規格道路がほとんどつながっておらず、主要都市間の移動は現道を利用。
- 仙台～八戸間の所要時間は8時間35分。

<全線開通後（2021.12）>

- 550kmの高速道路ネットワークが完成。
- 主要都市間が高規格道路で結ばれ、連絡時間が大幅に短縮。
- 仙台～八戸間の所要時間は3時間短縮し5時間13分に。
- 相馬～福島間の所要時間は約30分短縮し52分に。
- 宮古～盛岡間の所要時間は約30分短縮し1時間26分に。

■復興道路・復興支援道路の開通延長
<東日本大震災前(2011.3)>

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	1km	1%
東北横断自動車道 釜石秋田線 (釜石～花巻)	80km	30km	38%
東北中央自動車道 (相馬～福島)	45km	0km	0%
計	550km	160km	29%



- 復興支援道路の所要時間の変化
- 東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）
1時間50分⇒1時間21分（約30分短縮）
 - 宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡）
2時間0分⇒1時間26分（約30分短縮）
 - 東北中央自動車道（相馬～福島）
1時間20分⇒52分（約30分短縮）

・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

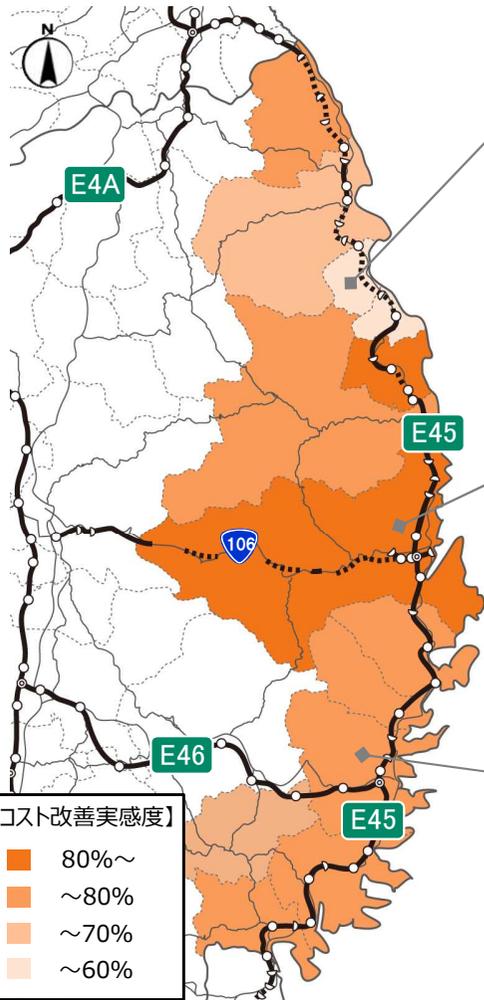
利便性向上による企業活動支援

開通による効果

- ◆三陸沿岸道路が開通している区間沿線では、開通による輸送や営業活動でのコスト改善効果の実感度が高い
- ◆震災以降、三陸沿岸道路の開通に伴い、ICから約10分以内に位置する事業所数は着実に増加
- ◆三陸沿岸道路の全線開通により、更なる利便性の向上が図られ、地元企業の企業活動を支援

三陸沿岸道路の全線開通への期待度とICカバー率の変化

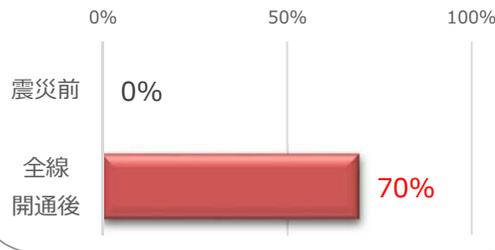
■これまでの開通による効果の実感度



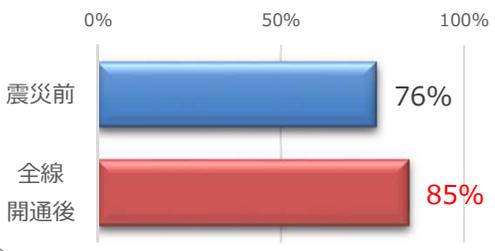
【コスト改善実感度】

- 80%～
- ～80%
- ～70%
- ～60%

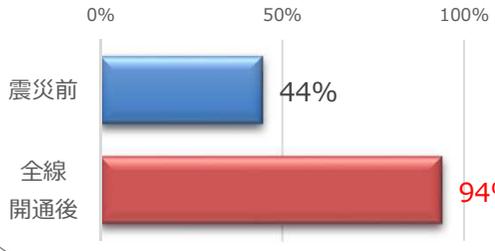
野田村・IC10分圏域カバー率の変化



宮古市・IC10分圏域カバー率の変化



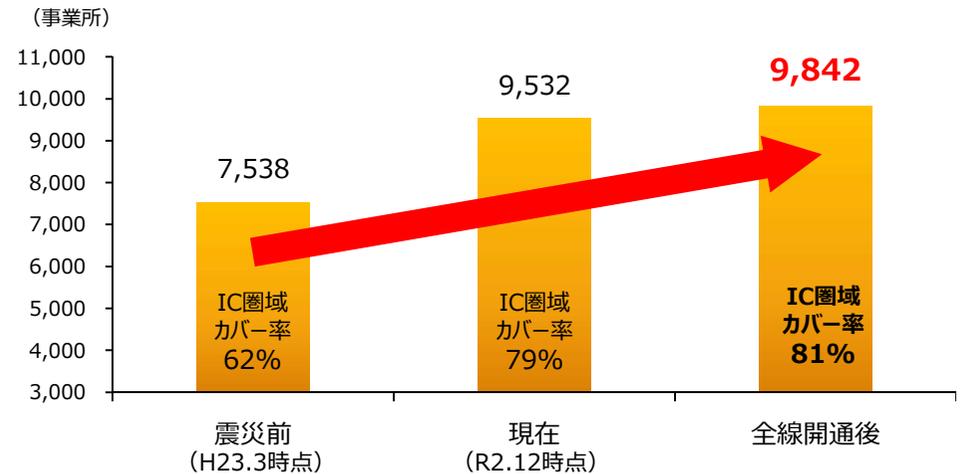
釜石市・IC10分圏域カバー率の変化



【IC10分圏域カバー率の算出方法】
 対象自治体の「IC10分圏域に含まれる事業所数」
 ÷ 対象自治体の「総事業所数」
 (事業所数はH28年経済センサス(活動調査))

全線開通により、ICから10分以内の事業所数は約1万へ！

▼三陸沿岸道路のIC10分圏域に含まれる事業所数の変化



資料：事業所数 H28年経済センサス(活動調査)
 IC圏域(10分圏) H27全国道路・街路交通情勢調査の昼間非混雑時旅行速度(上下平均)
 H27年以降の開通区間および現在事業中区間は設計速度をもとに算出

三陸沿岸道路の整備が企業活動を支援

地元企業の声

【大船渡市の建設会社】

これまで日帰り作業が時間的に困難だった宮古市も、時間短縮によって可能となったので営業エリアが拡大した。

【宮古市の物流会社】

三陸沿岸道路の全線開通により、リードタイムの短縮によるトラック稼働率の向上、輸送コストやドライバーの拘束時間の削減が可能になる。

【大槌町の水産関連会社】

全線開通による輸送の利便性向上を見越して市場買付の権利取得を検討中。

(R1 企業アンケート調査結果)

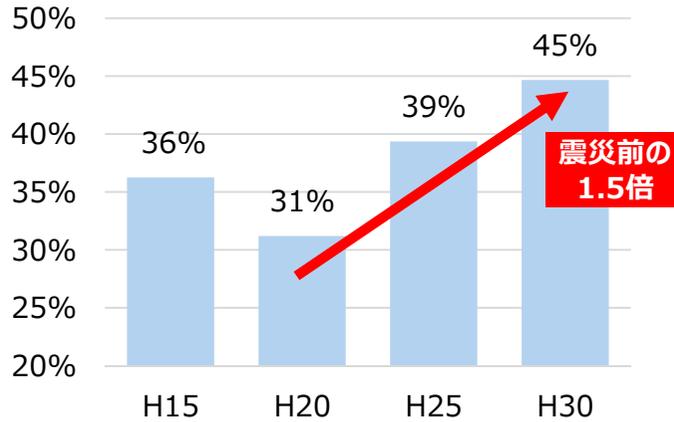
資料：道路利用に関するアンケート調査結果(R1.7～9月実施)
 ・上図で着色された地域に本社がある事業所(従業員数5名以上・全産業)を対象に実施
 ・効果の対象は「輸送や営業活動等の移動で掛かるコスト(頻度・時間も含む)の改善」とした

道路と港湾の連携強化

開通による効果

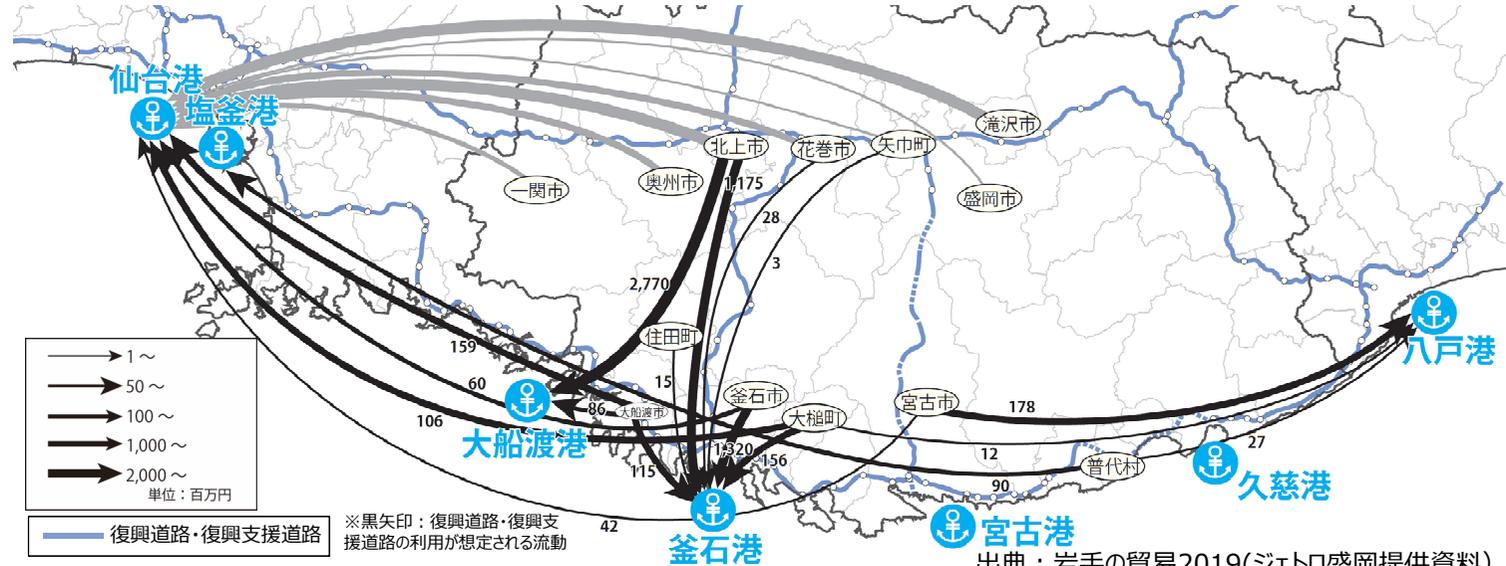
- ◆復興道路・復興支援道路や港湾設備整備に伴い、東北の港湾利用割合が増加。
- ◆特に、岩手県内貨物の多くは三陸沿岸道路沿線の港湾から輸出され、港湾までのアクセスにおいて三陸沿岸道路等を利用。
- ◆釜石港では、岩手県内の港湾利用企業が三陸沿岸、内陸部へと拡大し、釜石港のコンテナ貨物取扱量は過去最高に。

▼東北発着の輸出入コンテナの東北港湾利用割合



出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H20・H25・H30)

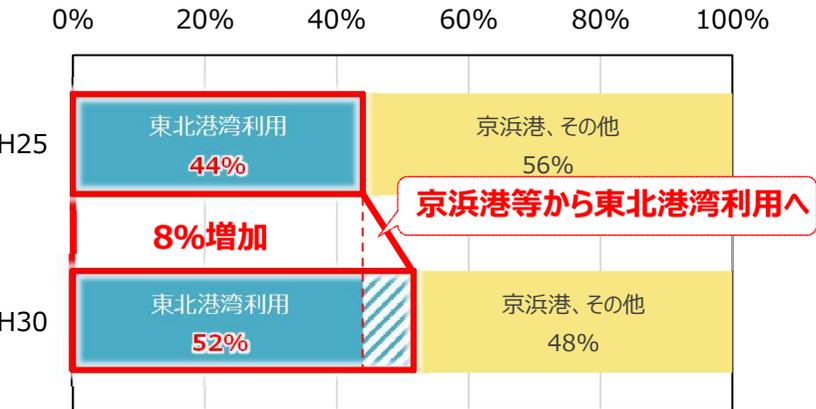
▼岩手県貨物の輸出状況 (金額ベース)



※黒矢印：復興道路・復興支援道路の利用が想定される流動

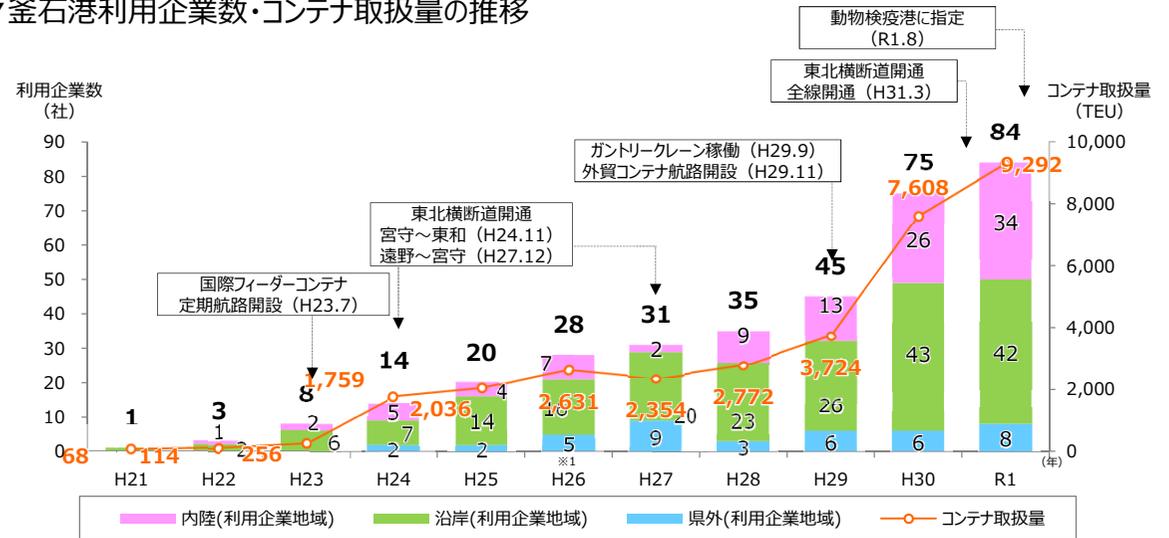
出典：岩手の貿易2019(ジェトロ盛岡提供資料)

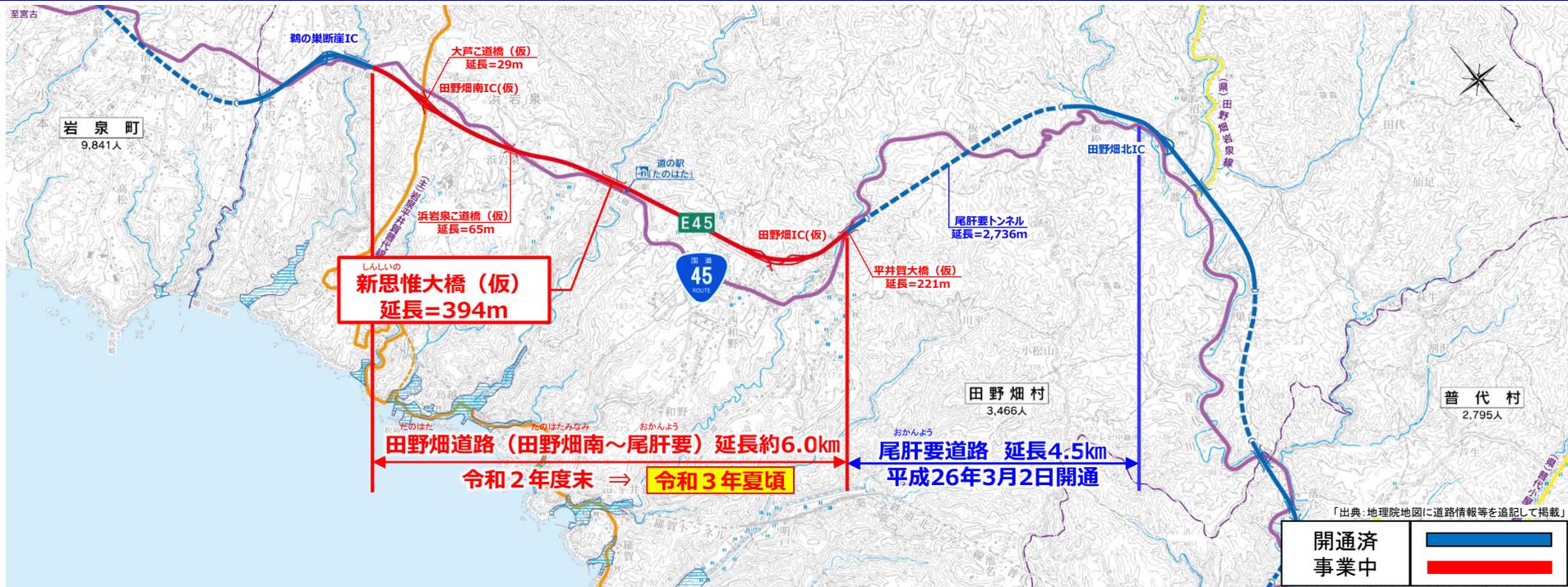
▼岩手県発着の輸出入コンテナの利用港湾割合



出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H25・H30)

▼釜石港利用企業数・コンテナ取扱量の推移

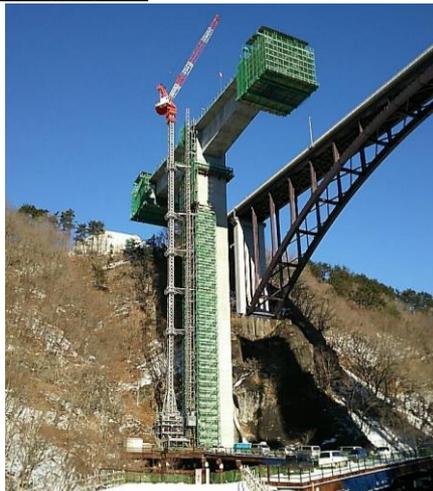




上部工張り出し架設の状況(新思惟大橋(仮))



・深さ約100mの溪谷部を新思惟大橋(仮)により通過



・深さ約100mの溪谷部での高所作業

冬期の強風状況(新思惟大橋(仮))



・強風の発生による作業中断