

# 復興道路・復興支援道路 全線開通から1年



## 復興のリーディングプロジェクト～復興道路・復興支援道路～

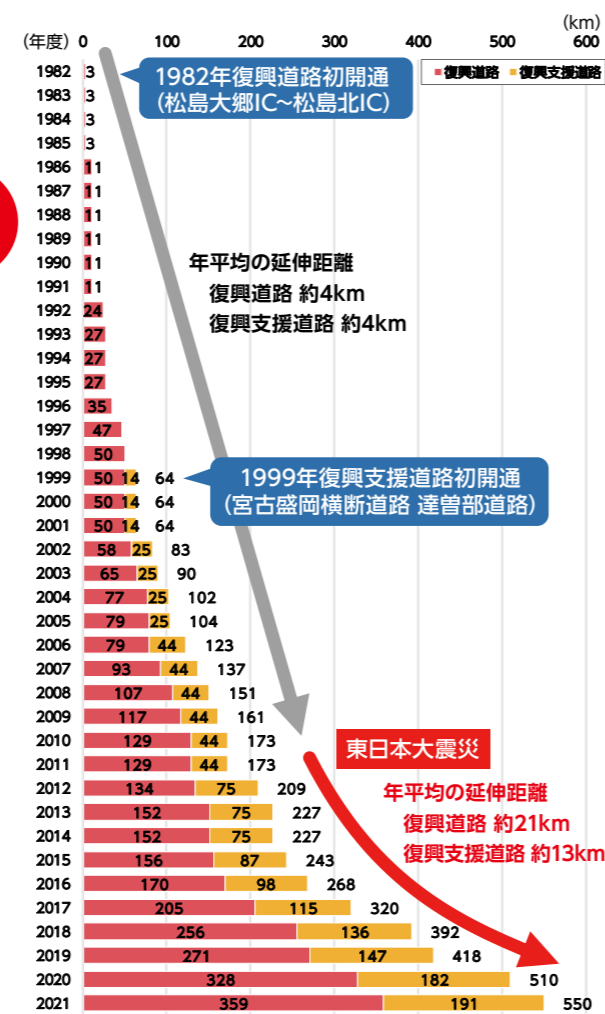
平成23年3月11日に発生した有史以来の巨大地震が引き起こした東日本大震災は、直接の被災地である東北地方と一部関東のみならず日本中を巻き込み、さらに世界にも影響を与える未曾有の大災害となりました。

### 復興道路・復興支援道路 約550km



平成23年11月21日に第三次補正予算が成立し、三陸沿岸道路(三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道)が「復興道路」として、また、宮古盛岡横断道路(宮古～盛岡)、東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)、東北中央自動車道(相馬～福島)が「復興支援道路」として、**新たに224kmが事業化**されました。復興のリーディングプロジェクトとして、**復興道路・復興支援道路**の整備が始まりました。

### 復興道路・復興支援道路の供用延長



## 復興道路・復興支援道路のコンセプト

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



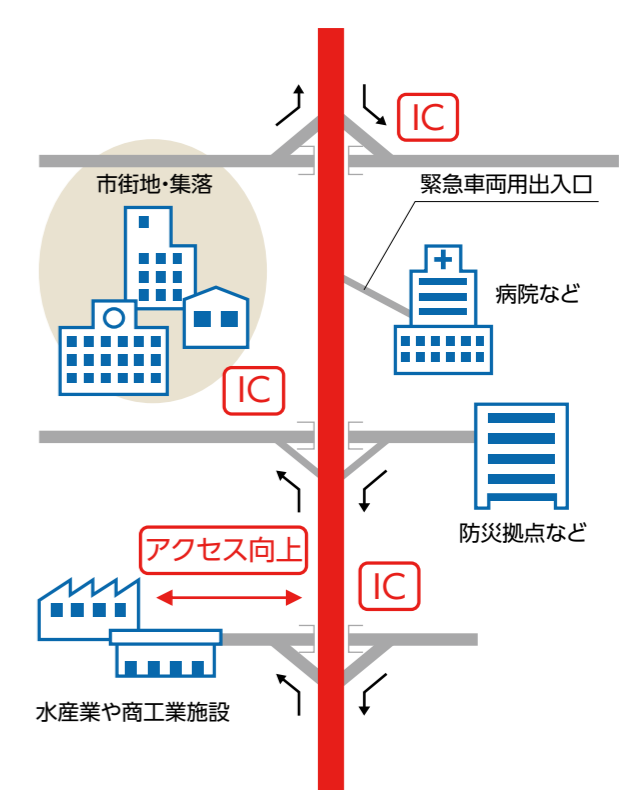
### 復興道路への避難階段や緊急連絡路を設置



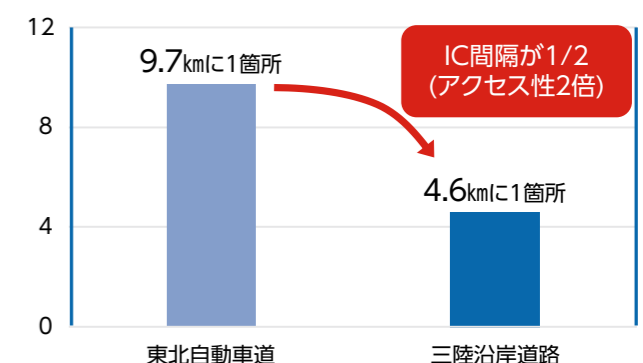
岩手県普代村 避難訓練

### 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IC設置間隔(仙台～八戸間)

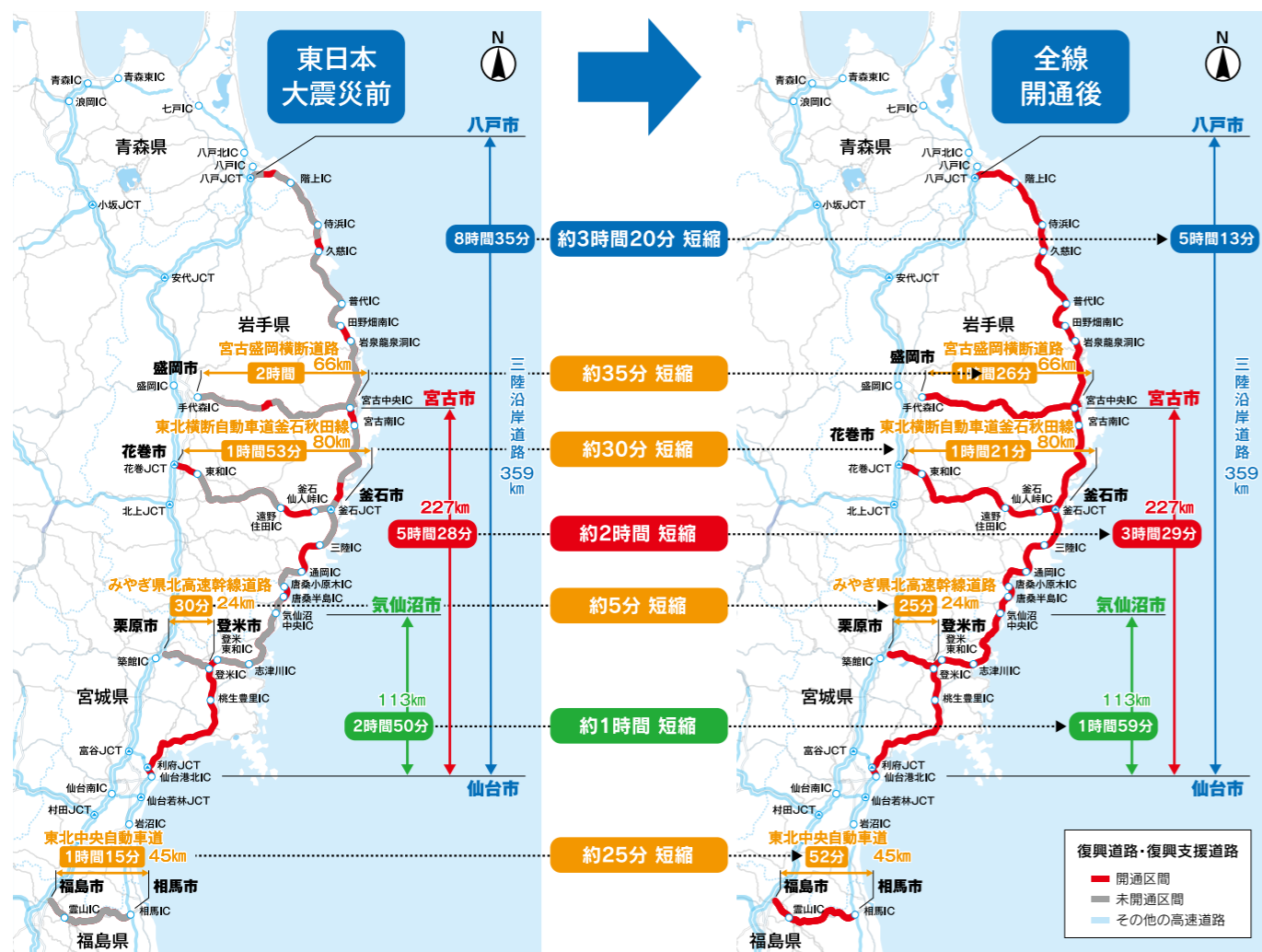


# 復興道路・復興支援道路

# 災害に強く、新たなまちを支える復興道路・復興支援道路

## 各主要都市間の所要時間の変化(全線開通前⇒全線開通後)

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%。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、全線開通により約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。



出典:H27年道路交通センサス  
 ※都市間所要時間は各市役所間で算出。※既供用区間の速度はH27道路交通センサス(非混雑時、上下平均)を採用。未供用区間の速度は道路構造に応じた速度を適用

### 復興道路・復興支援道路の開通延長(H23.3月時点)

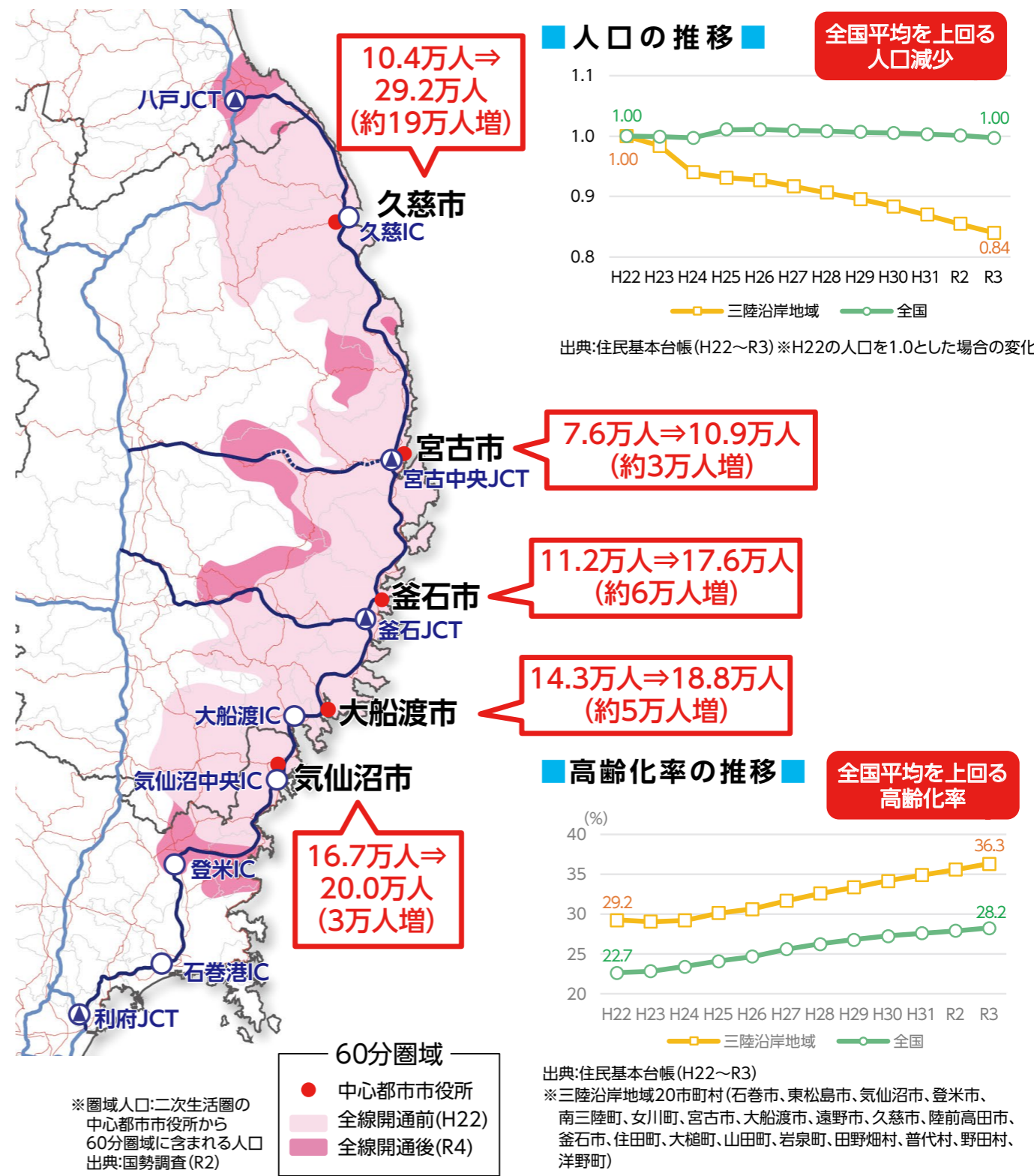
路線名	計画延長	開通済延長	開通割合
三陸沿岸道路	359km	129km	36%
宮古盛岡横断道路	66km	14km	21%
東北横断自動車道(釜石～花巻)	80km	30km	38%
東北中央自動車道(相馬～福島)	45km	0km	0%
計	550km	173km	31%

### 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

## 三陸沿岸地域の圏域人口の変化

人口減少や高齢化が厳しい課題先進地。復興道路・復興支援道路の全線開通に伴う地域間の所要時間短縮により生活圏エリアとなる圏域人口は拡大。地域間交流の活性化や地域生活圏の形成・維持を支援。

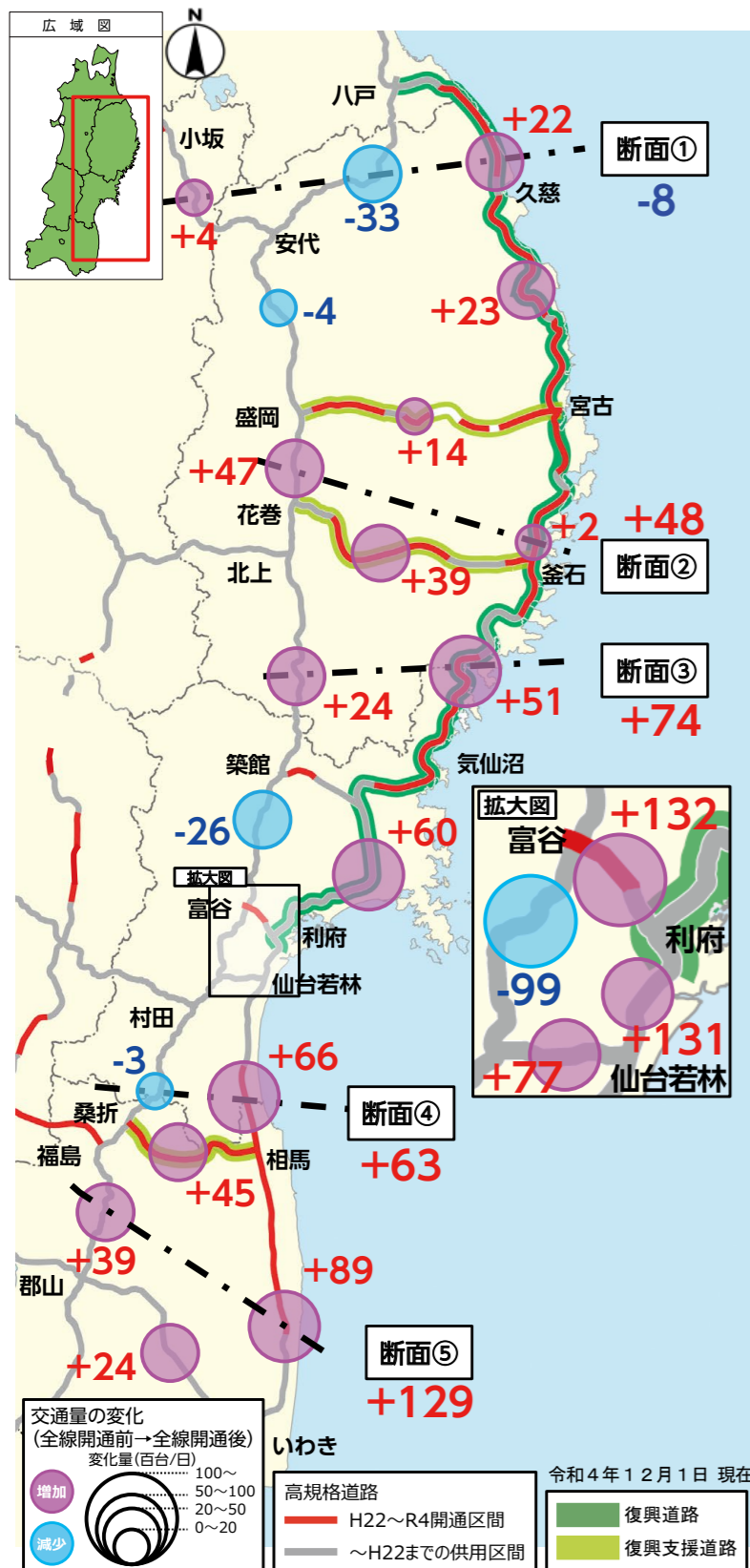


# 交通状況

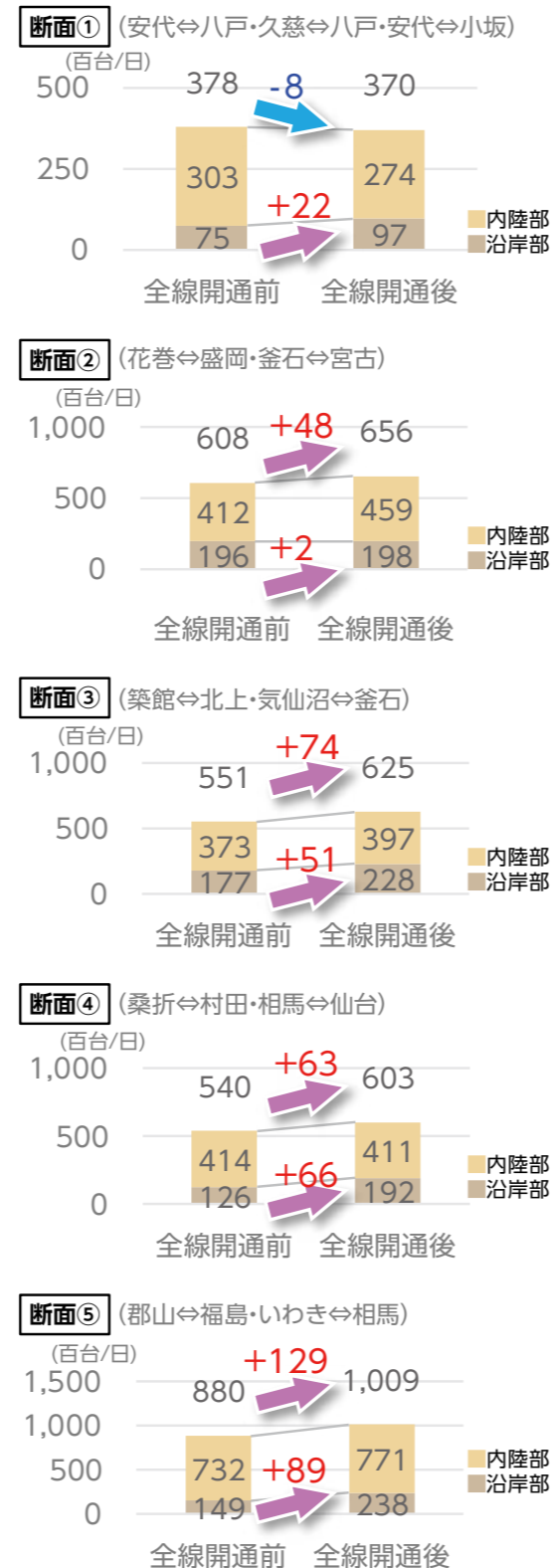
# 広域交通の転換と ともに新規交通需要が創出

## 主要断面の交通状況の変化(全線開通前⇒全線開通後)

復興道路・復興支援道路の整備により、格子状の高規格道路ネットワークが形成され、**内陸・沿岸部の断面交通量が増加**。

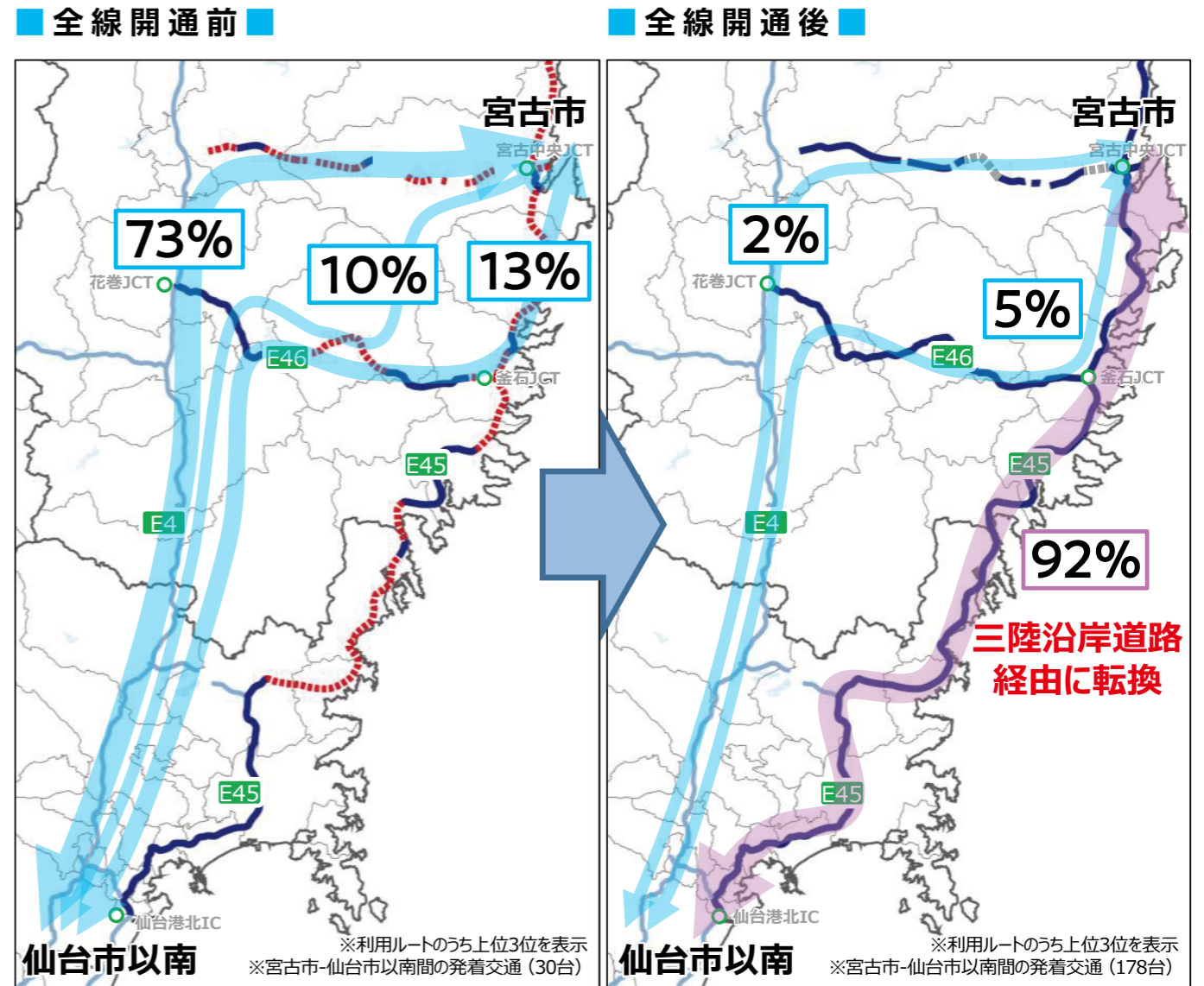


## 内陸・沿岸部の断面交通量の変化



## 広域利用ルートの転換状況の一例(宮古市-仙台市以南)

仙台市以南から宮古市間の広域交通は、東北自動車道経由(内陸部回り)から**三陸沿岸道路経由(沿岸部回り)への利用割合が増加**。



出典(左図):【全線開通前】H22年道路交通センサス  
【全線開通後】R4.10トラフィックカウンターによる計測値(NEXCO、国土省)(平日平均※)  
※断面交通量:高規格道路と並行する国道の合計値(未供用区間は、国道のみ)  
東北道・国道4号、三治道・国道45号、常磐道・国道6号、磐越道・国道49号、釜石道・国道283号、  
宮古盛岡道・国道106号、東北中央道・国道115号  
※断面交通量は、四捨五入の関係で合計値と一致しない場合がある  
※「宮古～盛岡」の宮古盛岡横断道路と国道、「釜石～花巻」の国道、「相馬～福島」の国道は、  
R4.10.18(火)の現地計測値  
※「気仙沼～釜石」の国道45号下りデータ(R4.10)欠損のため、上りデータの1.0倍として補完

出典(上図):商用車プローブデータ  
(全線開通前:H27.6、全線開通後:R4.6)

仙台市以南-宮古市間交通

- 三陸沿岸道路利用: 赤線
- 東北道利用: 青線

復興道路・復興支援道路

- 開通済み: 黒線
- 事業中: 赤点線

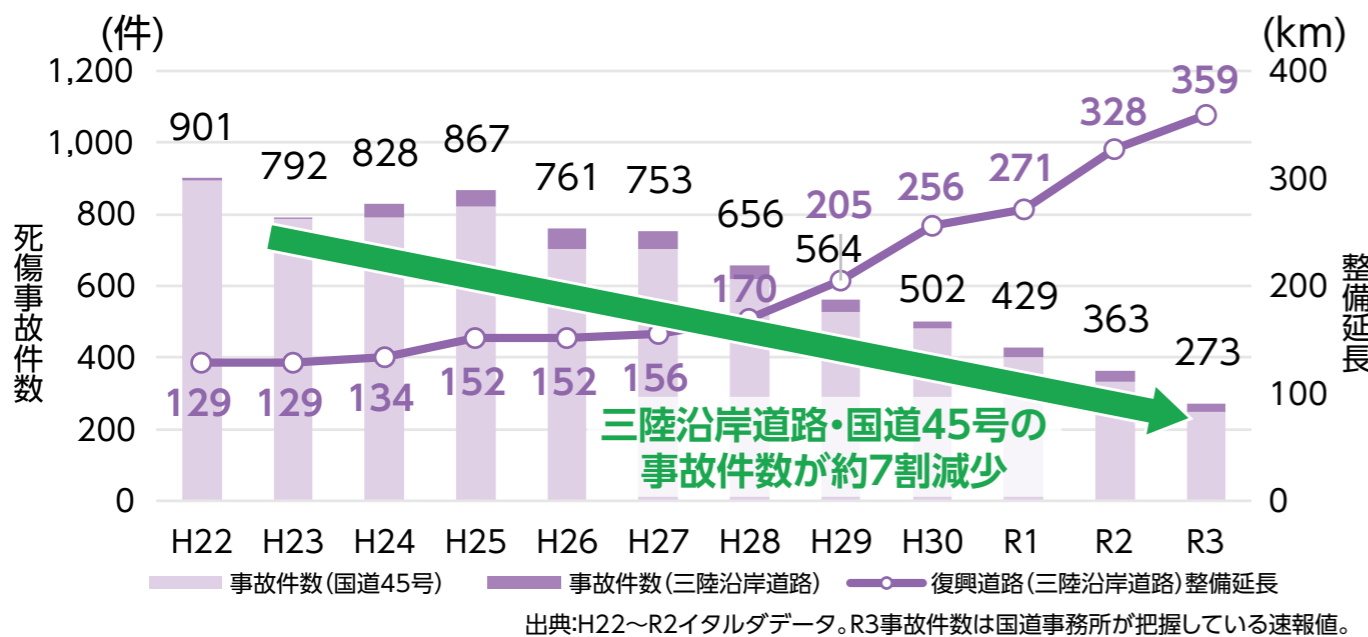
復興道路・復興支援道路の整備に伴い、**広域交通流動の変化に加え、新規交通の誘発など、交通流動が活性化**。

# 交通状況

## 道路機能分担の適正化に伴い、交通混雑が緩和、事故が減少

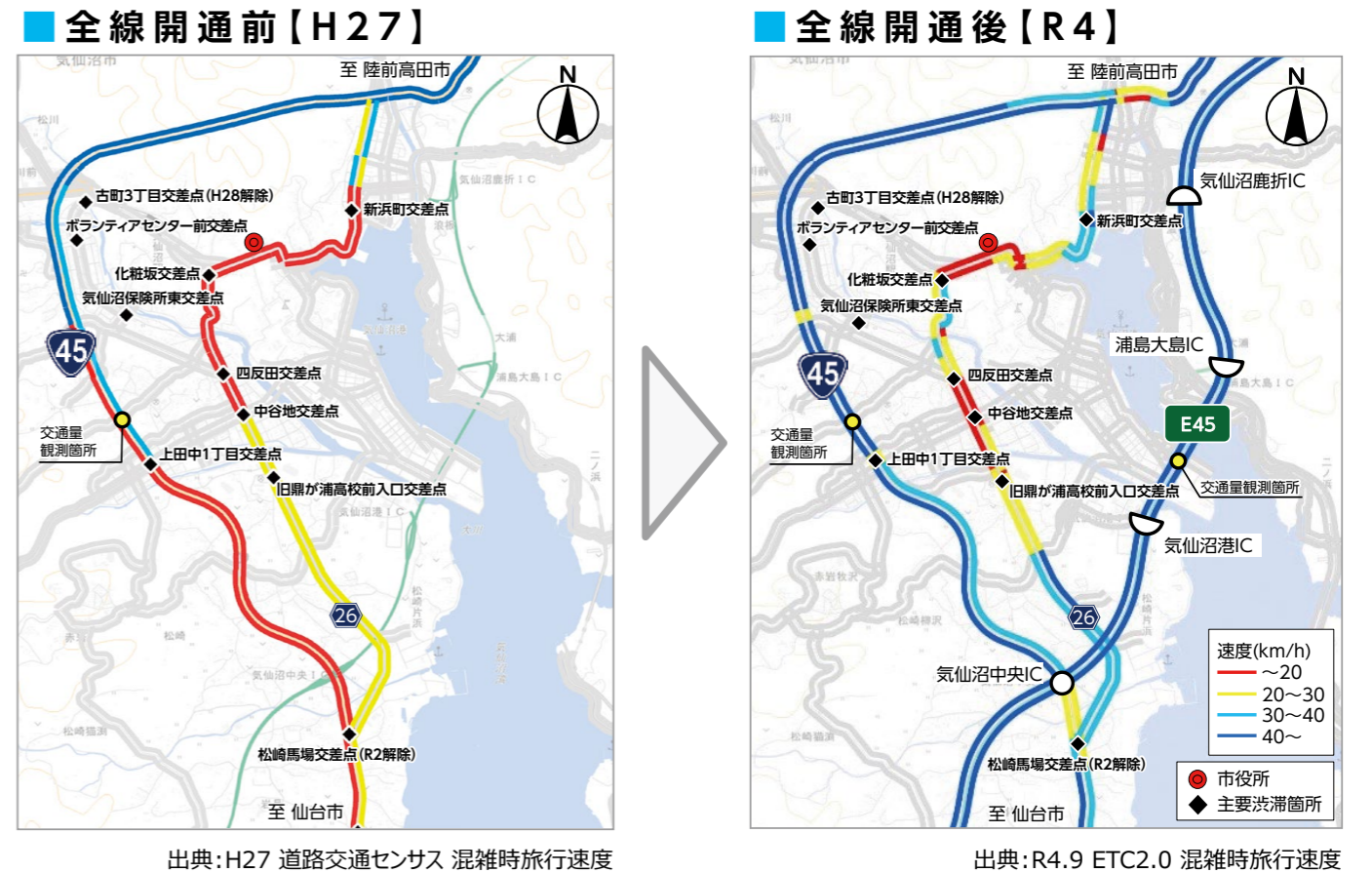
### 復興道路・復興支援道路の整備と事故件数の推移

復興道路の整備に伴い、**三陸沿岸道路及び並行する国道45号の事故件数は減少傾向**で推移し、**震災前に比べ約7割減少**。



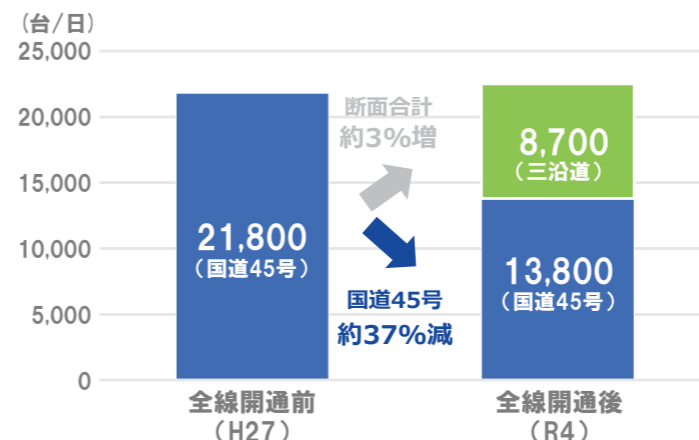
### 宮城県気仙沼市内の交通状況の一例

宮城県気仙沼市内では、**国道45号から三陸沿岸道路に交通が転換、沿線市街地の交通混雑が緩和**。



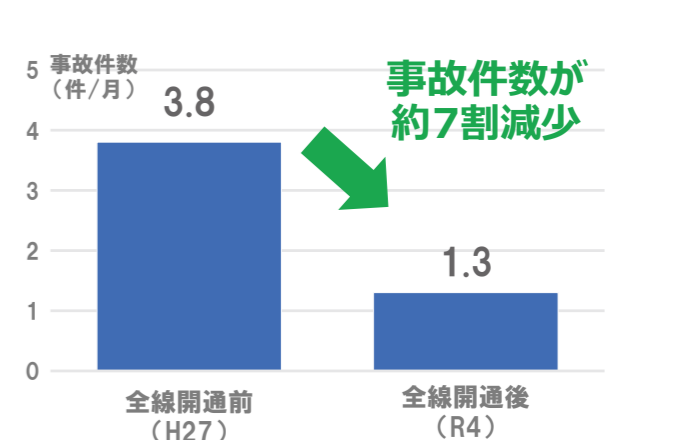
気仙沼市内の幹線道路では、1ヶ月あたりの事故件数が、**3.8件から1.3件に減少(約7割減少)**。

### 断面交通量の変化(国道45号、三治道)



出典: 全線開通前(H27道路交通センサス) 全線開通後(R4トラフィックカウンターによる計測値(R4.9平日))

### 事故件数の変化(国道45号気仙沼市内)



出典: 全線開通前(イタルデータ H27) 全線開通後(国道事務所が把握している速報値 R4.1～9)

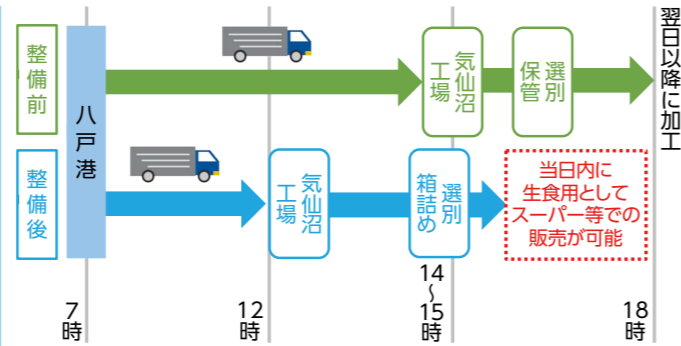
# 水産業支援

# 水産業を応援する 復興道路・復興支援道路

原料調達の広域化により生産安定化、三陸沿岸エリアの連携による市場展開

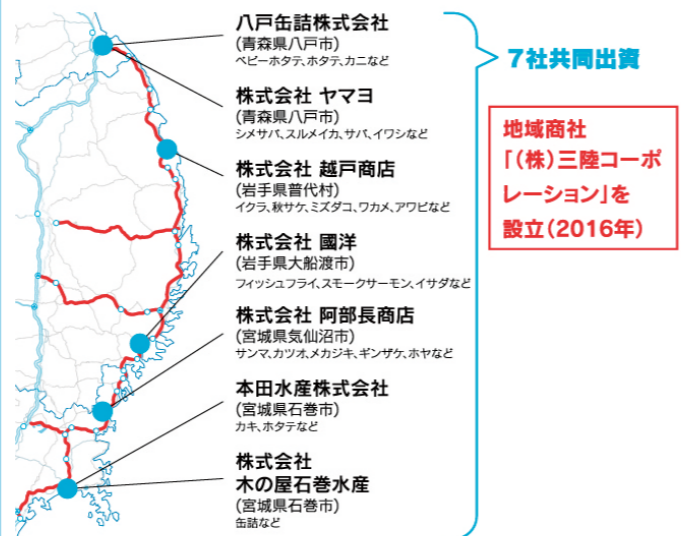
三陸沿岸道路の全線開通に伴い、**原料調達の広域化が図られ、生産性が安定化。**

## ■気仙沼の工場への仕入れ状況の例



県を越えた三陸沿岸エリアの連携が生まれ、**タッグを組んだ水産品の海外市場での展開が実施。**

## ■三陸コーポレーション共同出資会社



個社では不足する海外輸出の経験・ノウハウ・ブランド力を強化



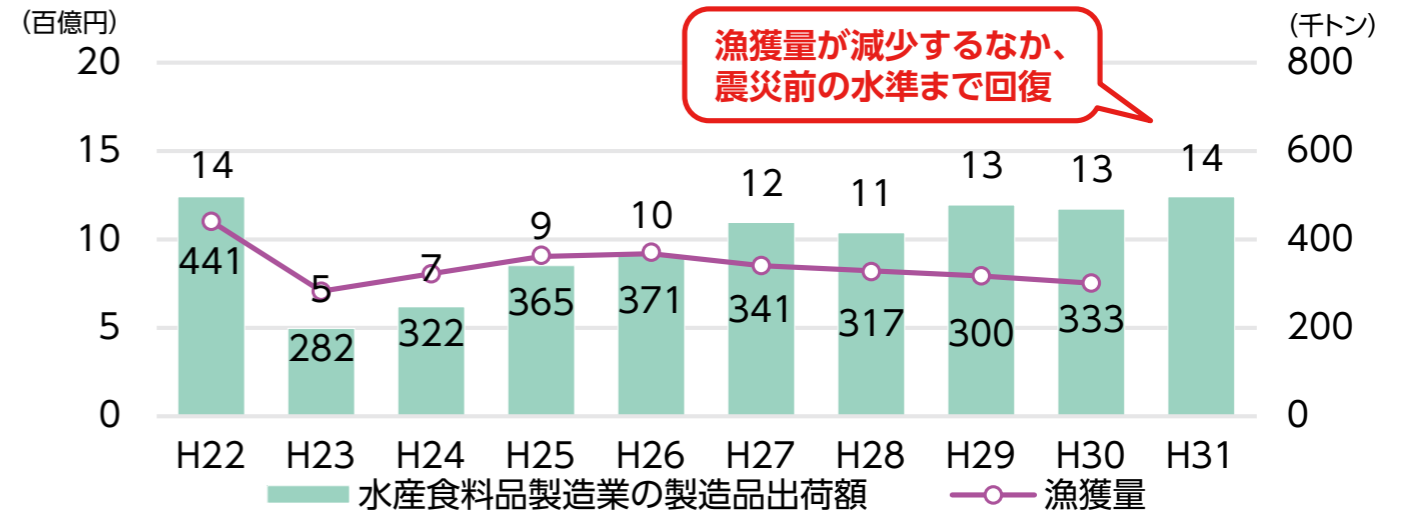
復興道路がつながったことで、様々な漁港から買い付けを行うことができるようになり、不漁の際にも安定的に原材料の確保ができるようになりました。

出典：ヒアリング調査結果 (R3.1)

出典：株式会社三陸コーポレーション資料

水産品のより鮮度の高い輸送や生産活動の強化

三陸沿岸地域では漁獲量が減少する中、水産食料品製造業の出荷額は**震災前の水準まで回復。**



※沿線地域:岩手県(宮古市、大船渡市、久慈市、陸前高田市、釜石市、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、洋野町)、宮城県(気仙沼市、南三陸町)

出典:各年工業統計、各年海面漁業生産統計調査

復興道路・復興支援道路の整備に伴い、花巻空港へのアクセス性が向上。**朝どれ名産品などを当日配送**する新たなサービスが始動し、岩手県産品の**付加価値の向上や販路拡大**など三陸沿岸地域を代表する水産業を応援。



大阪国際空港での販売状況 (ITAMI空の市) R3.12.17-18

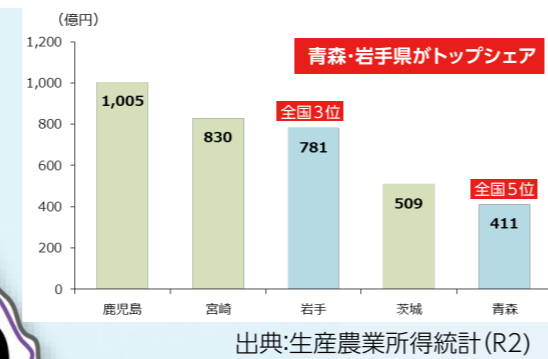
# 農畜産業支援

# 農畜産業を応援する復興道路・復興支援道路

## 安定輸送の実現により地域産業を支援

青森・岩手県の復興道路沿線は国内有数の鶏卵・鶏肉の産地。高規格道路ネットワークの形成により、**内陸・沿岸部の出荷ルート**の選択が可能となり、**安定輸送が実現**。

■全国の鶏卵・鶏肉産出額(全国上位5県)

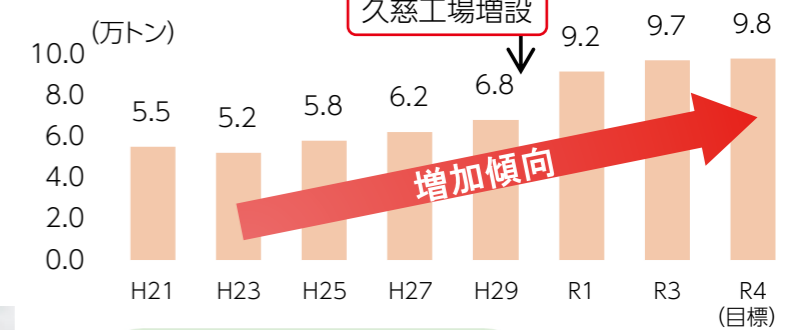


出典:鶏肉加工工場ヒアリング結果

## 輸送効率化を見越した設備投資の実現により地域産業を支援

久慈市の鶏肉加工工場では、**復興道路の整備による輸送効率化を見越した設備投資**を実施しており、**出荷量は2倍近くに増加**。

■鶏肉加工工場(久慈市)と鶏肉出荷量



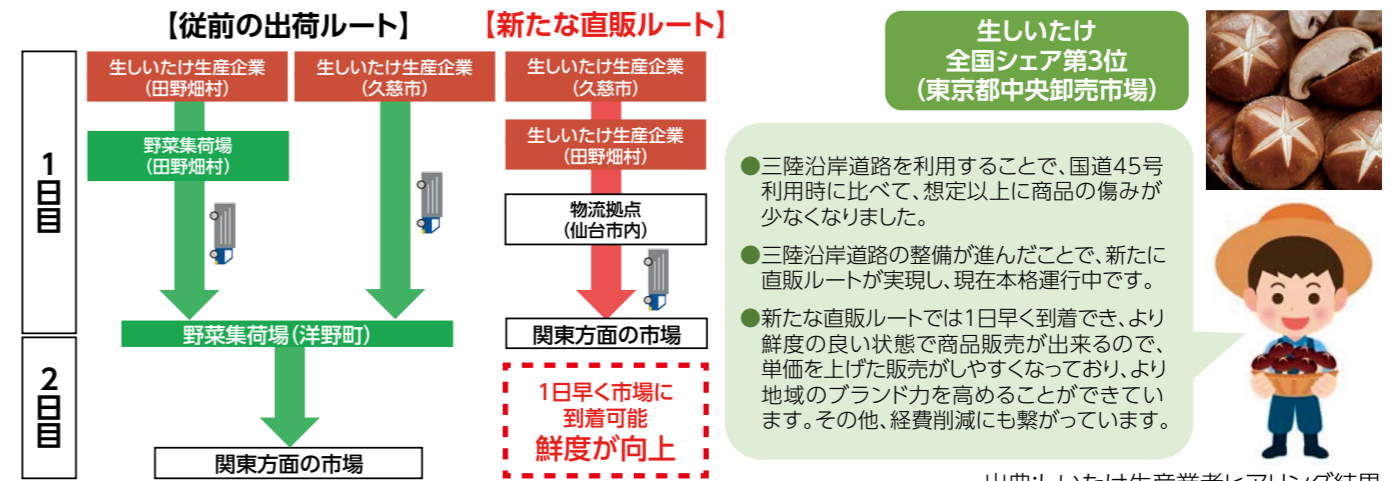
- 三陸沿岸道路の整備が一つの要因となり、これまで工場の増設や新設等の設備投資を行っています。
- 三陸沿岸道路の開通後、関東方面へのお荷ルートが変化することで輸送コストの削減や冬期における通行止め等のリスク軽減に繋がります。



出典:鶏肉加工工場ヒアリング結果

## 新たな直販ルートの実現により地域産業を支援

「生しいたけ」の三陸沿岸道路を利用した**新たな直販ルートの実現**により、**より鮮度の良い状態での商品販売が可能に**。



出典:しいたけ生産業者ヒアリング結果

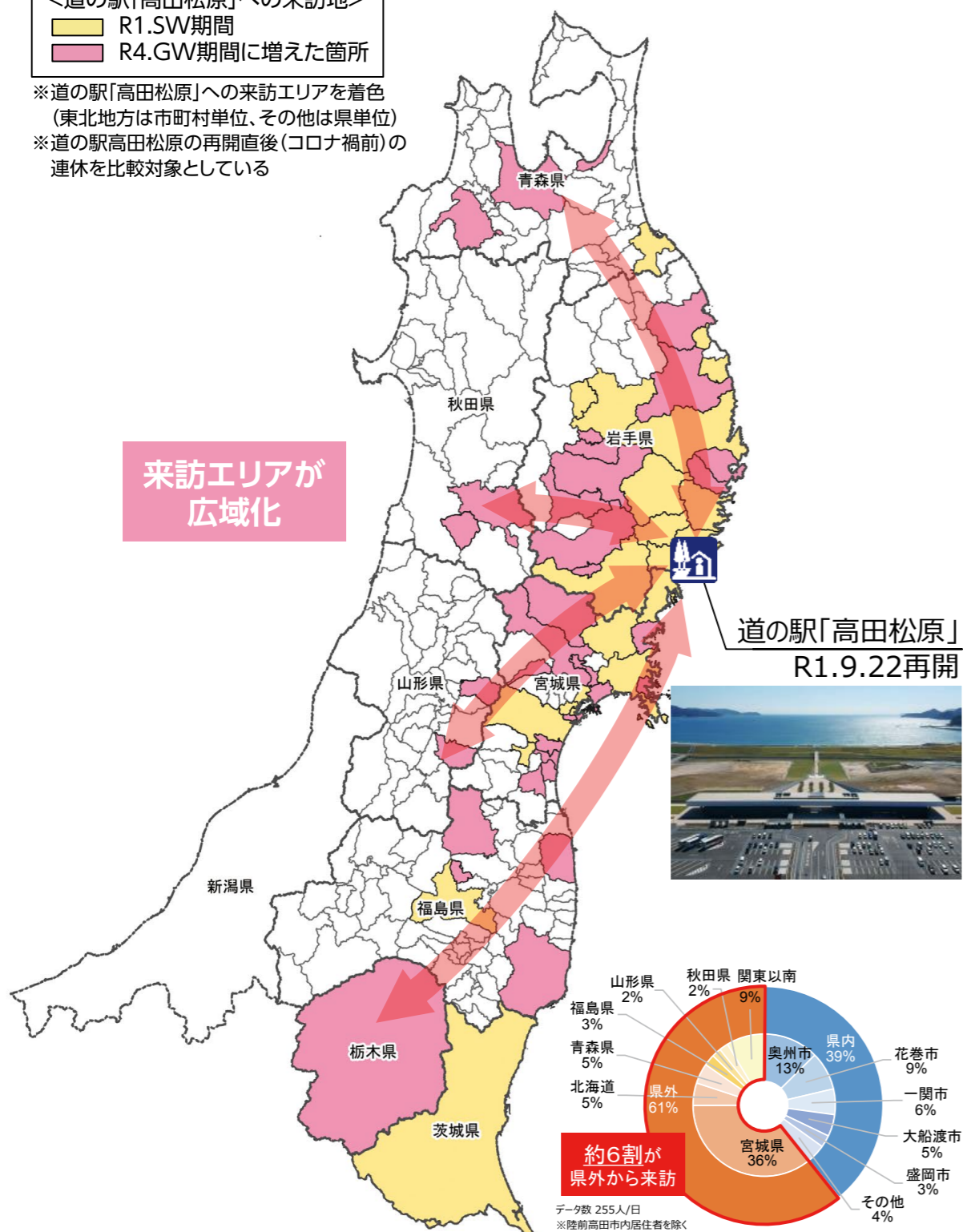
復興道路・復興支援道路の整備に伴い、輸送コスト削減や冬期の通行止めリスク軽減が図られ、**農畜産品の円滑な輸送**や**特産品の販路拡大**を応援。

## 道の駅「高田松原」来訪者の来訪エリアの変化と居住地割合

復興道路・復興支援道路の整備に伴い、道の駅「高田松原」ではコロナ禍前(R1)に比べ来訪エリアが広域化し、約6割が県外から来訪。

<道の駅「高田松原」への来訪地>  
 ■ R1.SW期間  
 ■ R4.GW期間に増えた箇所

※道の駅「高田松原」への来訪エリアを着色  
 (東北地方は市町村単位、その他は県単位)  
 ※道の駅高田松原の再開直後(コロナ禍前)の連休を比較対象としている

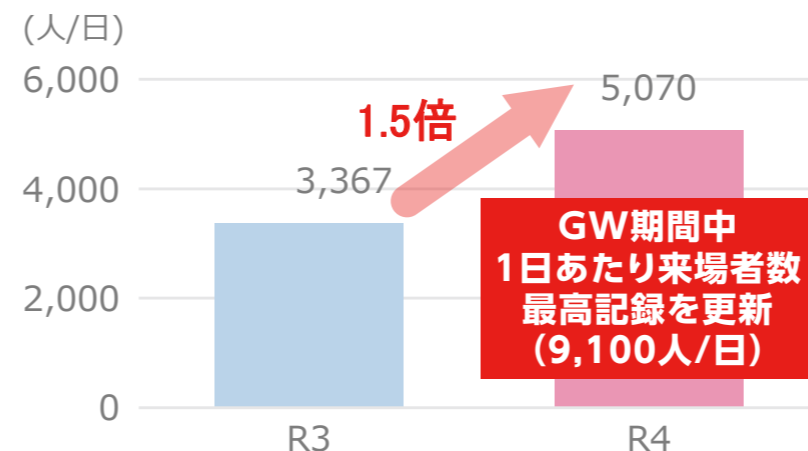


出典：ETC2.0 (R1.9.22~23、R4.5.2~3、乗用車)

出典：民間人流統計データ (R4.4.29~5.8)

## 道の駅「高田松原」のGW期間の来場者数

道の駅「高田松原」(R1.9月整備)では、GW期間中に1日あたり来場者数の最高記録を更新(9,100人/日)。



出典：道の駅「高田松原」提供データ (日平均来場者数 R3.4.29~5.9、R4.4.29~5.8)

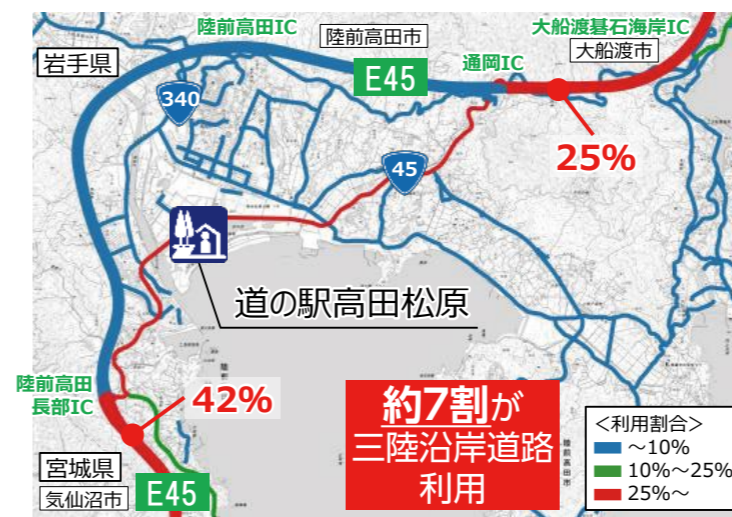
道の駅「高田松原」R4GW期間の様子



写真：道の駅「高田松原」

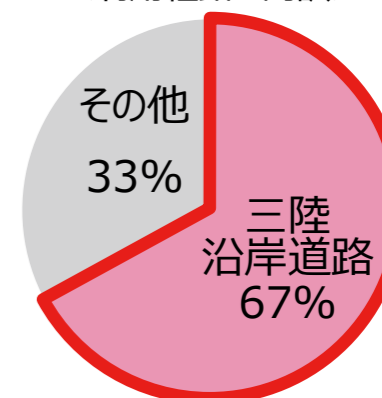
## 道の駅「高田松原」来訪者の経路別利用割合

道の駅来訪者の約7割が三陸沿岸道路を利用しており、復興道路・復興支援道路の整備に伴い、道の駅等の観光交流施設による賑わいの創出や広域周遊観光の促進・活性化を支援。



出典：ETC2.0 (R4.4.29~5.8、乗用車)、地理院地図を加工して作成

<利用経路の内訳>



データ数 n=956  
 ※陸前高田市内々移動を除く  
 出典：ETC2.0 (R4.4.29~5.8、乗用車)



◆近年、道の駅「高田松原」の周辺では誘客力のある観光施設がオープンしており、復興道路・復興支援道路の全線開通により点と点が線でつながり、相乗効果で仙台・宮城方面等からの観光客が増えている。  
 ◆今後は、仙台駅や仙台空港からのレンタカーと連携し、仙台圏からの更なる誘客促進を図っていきたい。  
 ◆観光客の方からも、三陸沿岸道路が整備され、仙台市からでも気軽に観光に来やすくなったとの声も聞かれます。

出典：道の駅「高田松原」ヒアリング (R4.5)

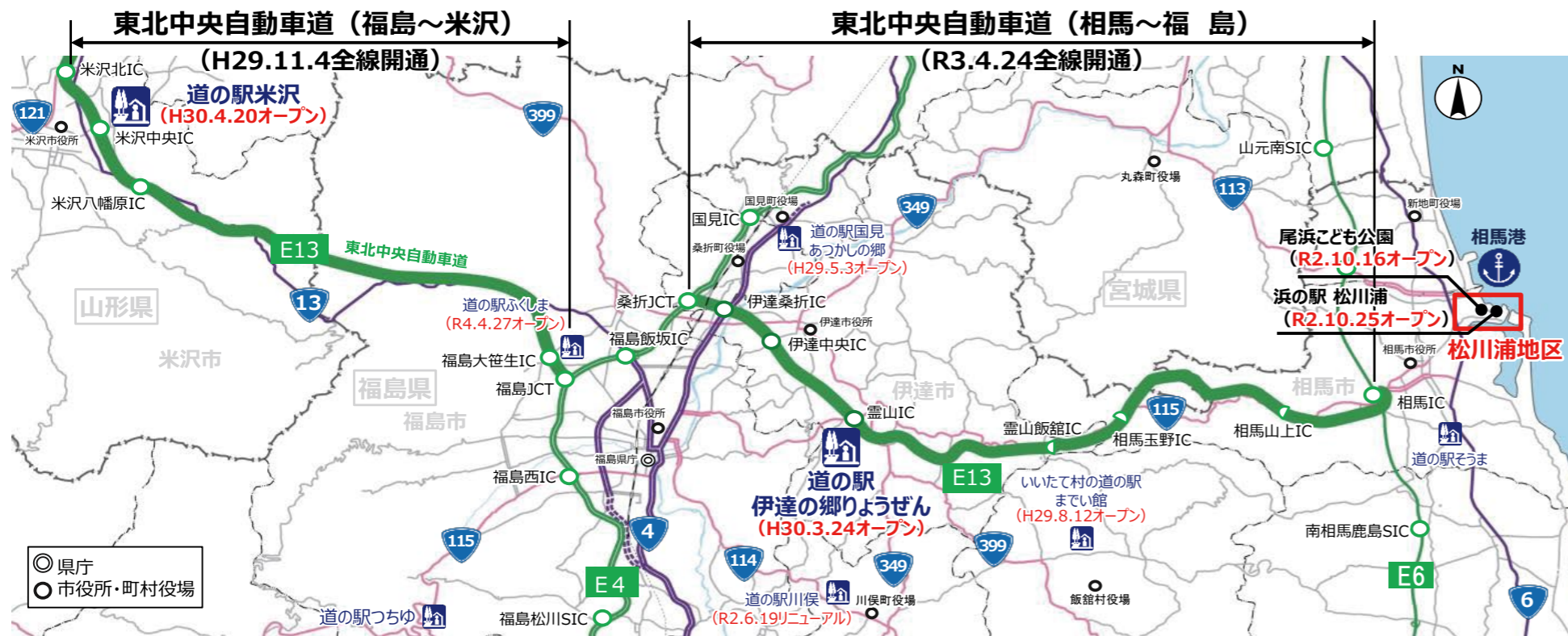


# 観光活性化

# 観光を応援する復興道路・復興支援道路

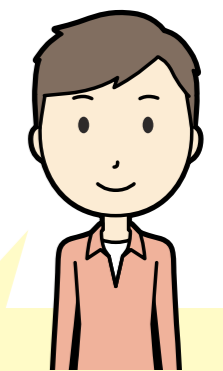
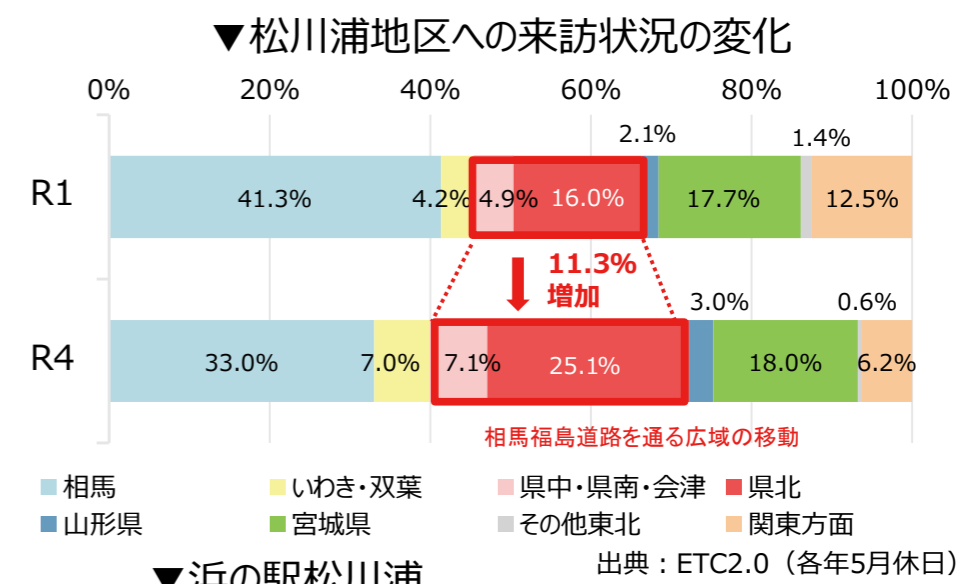
## 東北中央自動車道沿線の道の駅来訪者の推移

東北中央自動車道沿線の道の駅「米沢」は開業4年で累計来場者数600万人を達成、道の駅「伊達の郷りょうぜん」も開業4年で500万人を達成。



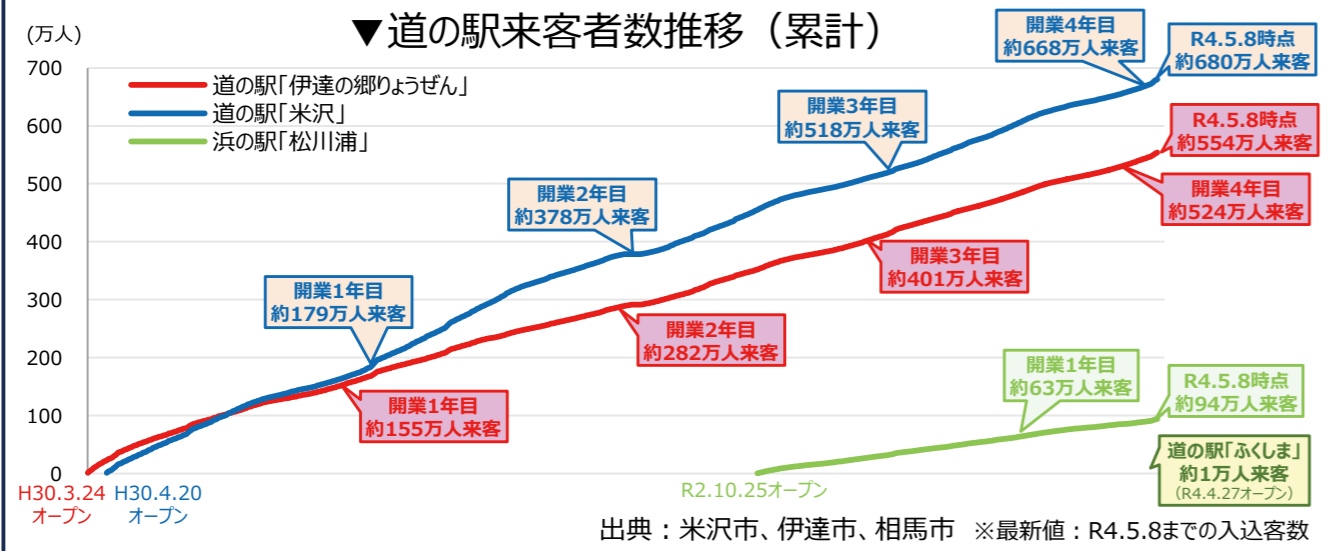
『全線開通により、広域からの来訪者割合が増加』  
 ■松川浦周辺エリア (福島県相馬市)

浜の駅「松川浦」(R2.10月)や道の駅「ふくしま」(R4.4月)が続々と開業し、震災以降途絶えていた観光イベントが再開されるなど、**広域からの来訪者割合が増加**。



## 『開通からの来訪者の推移』

■道の駅 米沢 (山形県米沢市) ■道の駅 伊達の郷りょうぜん (福島県伊達市) ■浜の駅 松川浦 (福島県相馬市) ■道の駅 ふくしま (福島県福島市)



【道の 駅りょうぜん駅長の声】

- 道の 駅を近くに感じてもらえるようになった。
- 生産 者も訪れやすくなるため、より 多くの地域の農産物を扱えると思う。
- 交流 人口は間違いなく増えると思う。

(だて市政 だより2021年6月号より)

【相馬市観光協会の声】

- GWに実施した浜焼きは福島や山形から来訪される方が多く、非常に好評だった。
- 東北中央自動車道(相馬～米沢)が整備されたことで、R4.6に遠方の道の駅米沢でも浜焼きを実施することができた。
- 東北中央自動車道(相馬～米沢)を走行することで所要時間が短縮され、浜焼きに使用する水産物の鮮度向上に貢献している。

(R4.7ヒアリング)

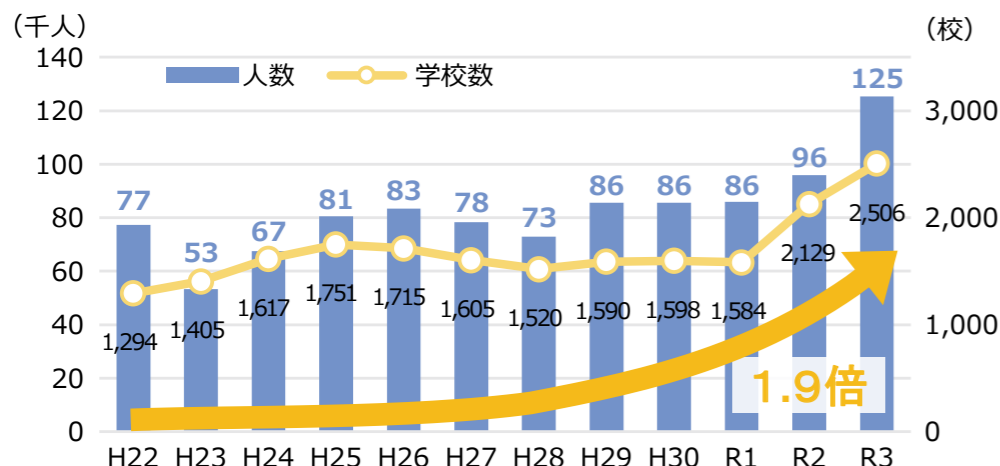
復興道路・復興支援道路の整備に伴い、道の駅等の観光交流施設による賑わいの創出や広域周 遊観光の促進・活性化を支援。

# 観光活性化

# 観光を応援する復興道路・復興支援道路

## 復興道路・復興支援道路沿線の教育旅行受入数の推移

岩手県の復興道路・復興支援道路沿線市町村※1では教育旅行が増加し、令和3年は震災以降過去最高の約1.9倍に増加。



※1:盛岡市・花巻市・遠野市・宮古市・釜石市・大船渡市・陸前高田市・久慈市・住田町・大槌町・山田町・岩泉町・田野畑村・普代村・野田村・洋野町  
出典:いわての観光統計

## 観光関係者の声

道路整備により移動時間が短縮され、今まで通過している場所に立寄る余裕も出てきた。 出典:地域DMOヒアリング(R3.12)

復興支援道路が開通したことで、震災学習をはじめとする沿岸の教育旅行と県南管内の教育旅行素材と組み合わせる周遊しやすい環境につながっている 出典:県南広域振興局ヒアリング(R4.5)

## 岩手県を周遊する教育旅行ルート事例

復興道路・復興支援道路が様々なテーマを組み合わせた広域的なツアー創出を可能とし、地域の魅力発信に貢献。



出典:公益社団法人宮城県観光連盟提供資料

1日目ルート (緑)

2日目ルート (赤)

3日目ルート (青)

立寄り先 (◇)

宿泊地 (○)

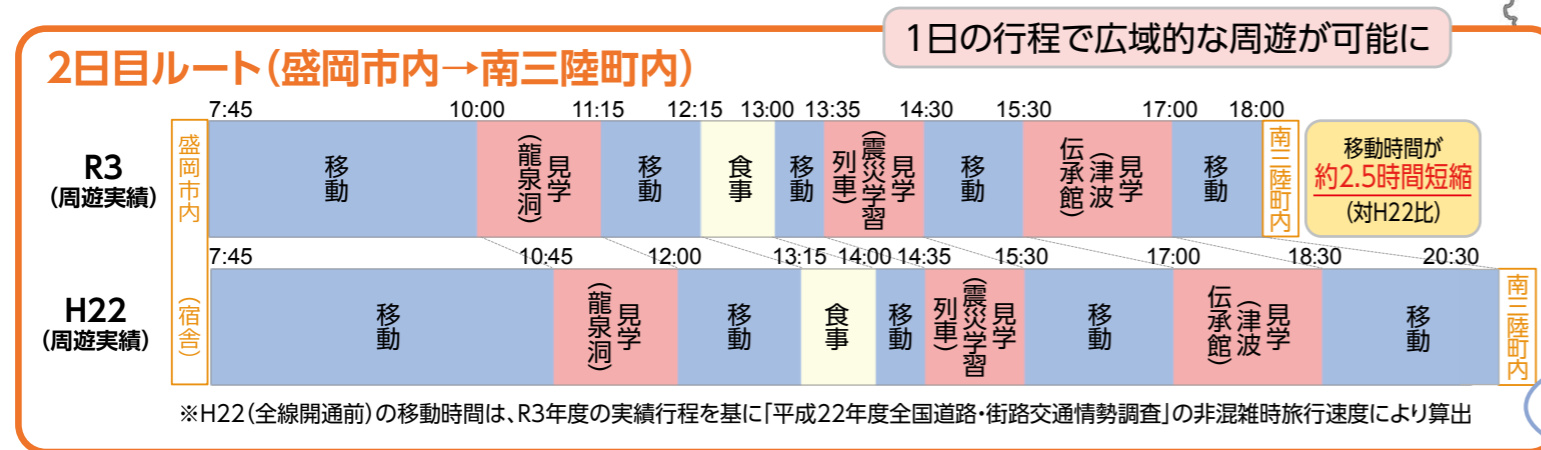
復興道路・復興支援道路 (太線)

その他高規格道路 (細線)

国道 (黄線)

## 道路整備に伴う教育旅行の行程事例

道路整備による時間短縮により、H22時点で困難だった広域周遊する行程が可能に

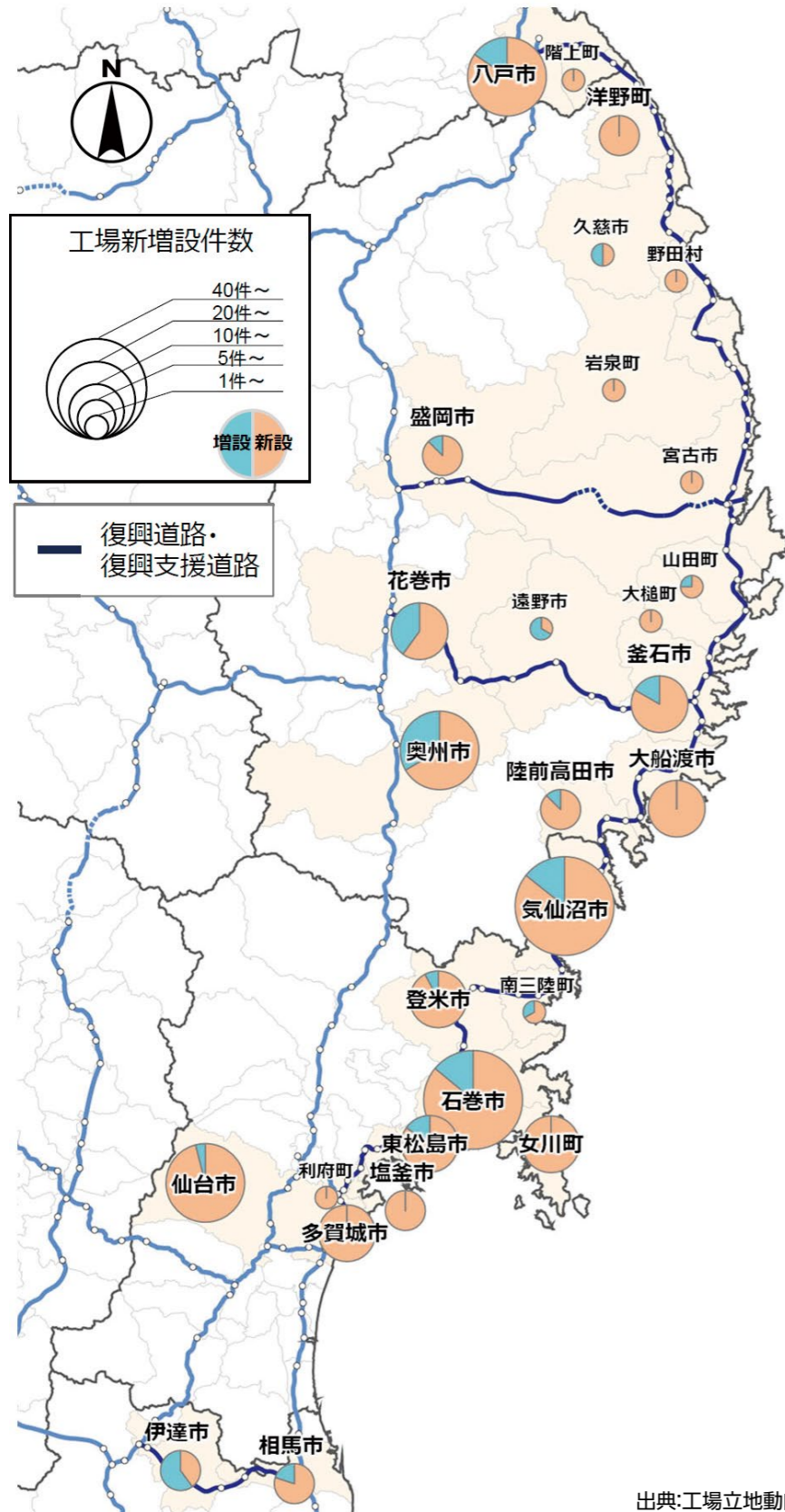


復興道路・復興支援道路の整備に伴い、教育旅行における施設周遊時の移動時間が短縮、沿岸部と内陸部を周遊しやすい環境に変化。

# 工場立地支援

# 産業を応援する復興道路・復興支援道路

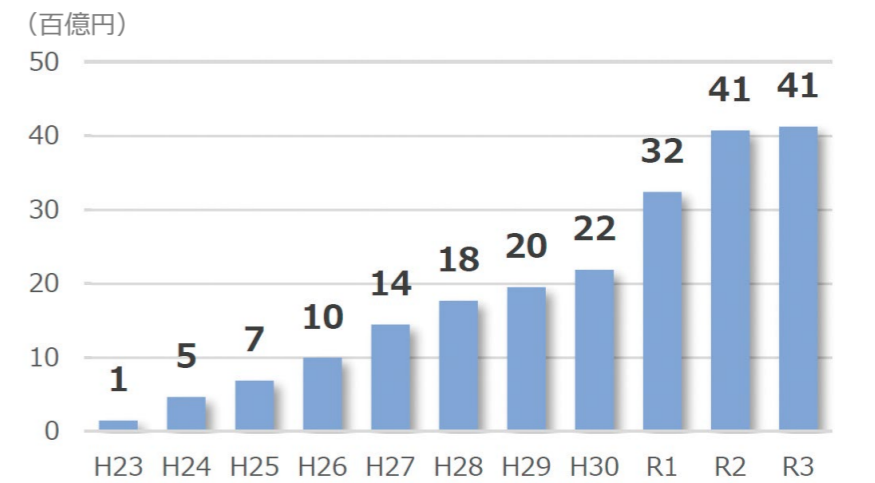
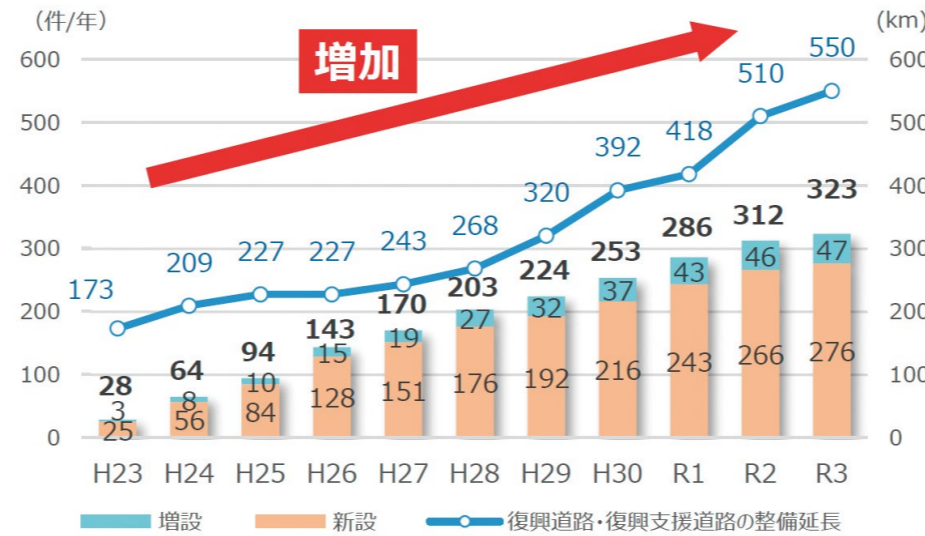
## 青森・岩手・宮城・福島の工場立地状況 (H23～R3)



※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(借込を含む)した事業者を対象

## 復興道路・復興支援道路沿線市町村の工場立地と設備投資額の推移(累積)

復興道路・復興支援道路沿線には、**11年間で新たに工場が276件立地し、約41百億円の設備投資が実施。**



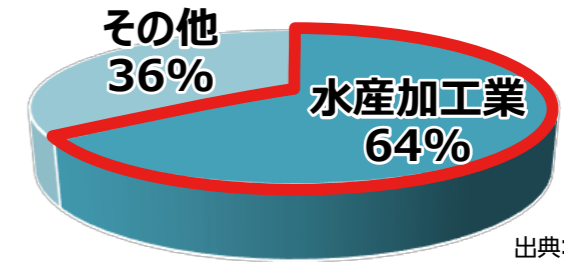
※復興道路・復興支援道路沿線市町村:青森県(八戸市、階上町)、岩手県(盛岡市、宮古市、大船渡市、花巻市、久慈市、遠野市、陸前高田市、釜石市、奥州市、大槌町、山田町、岩泉町、野田村、洋野町)、宮城県(仙台市、石巻市、塩釜市、気仙沼市、多賀城市、登米市、東松島市、利府町、女川町、南三陸町)、福島県(相馬市、伊達市)

## 気仙沼IC近隣の水産加工施設等集積地

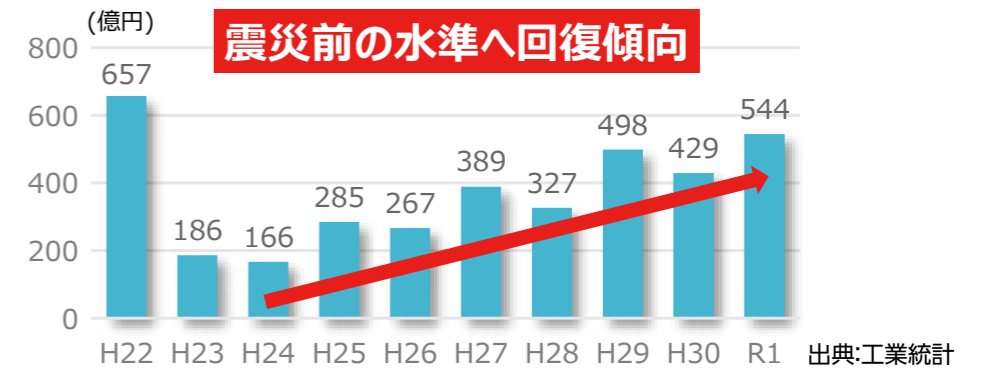
宮城県気仙沼市では、**効率的な流通体制を目指して共同トラックターミナルが整備**され、**運送事業者6社が三陸沿岸道路**を利用し配送。



## 気仙沼市工場立地の産業分類内訳(H23-R3)



## 気仙沼市の水産加工業出荷額の推移



IC近郊には**水産加工団地が集積**され、**新規橋梁整備に伴い更にICアクセス性も向上し、主要産業の出荷額の回復等、企業活動を応援。**

# 物流支援

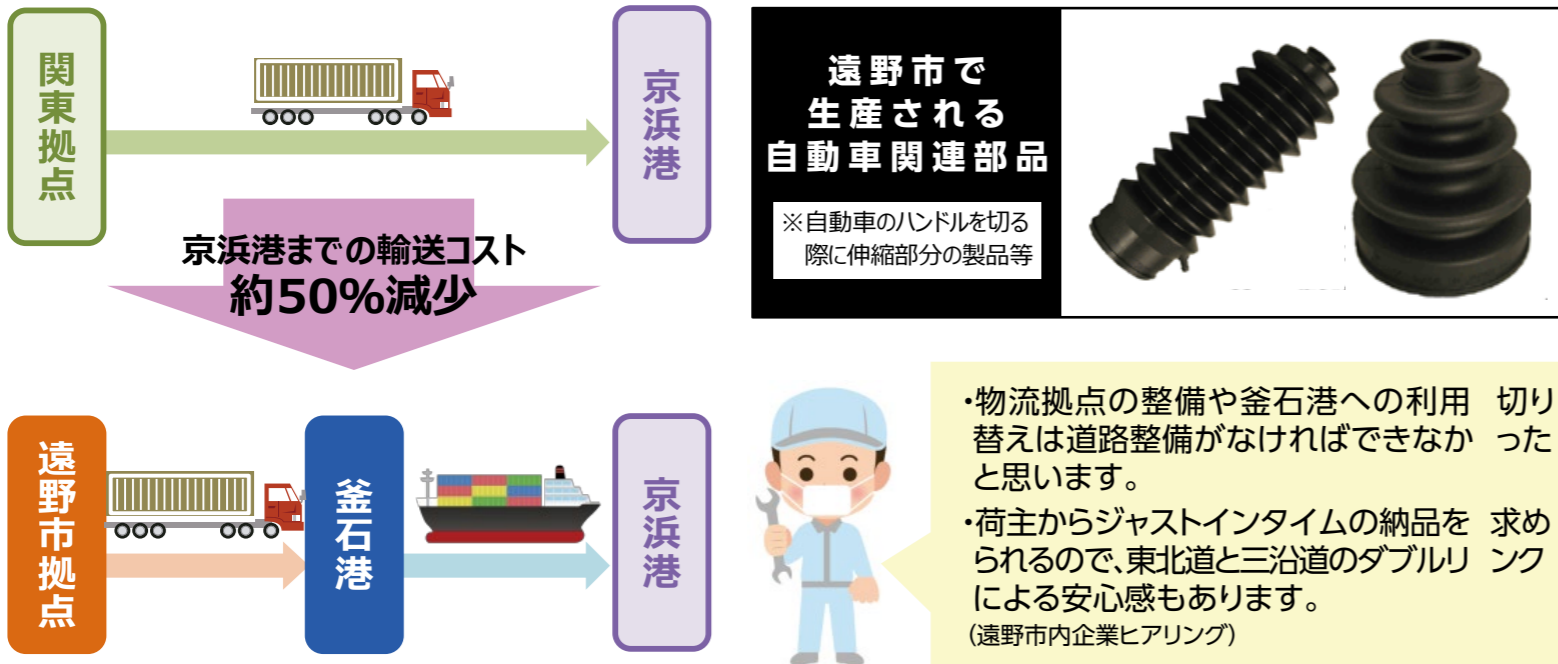
# 物流を応援する復興道路・復興支援道路

## 内陸部と釜石港の物流ルート例



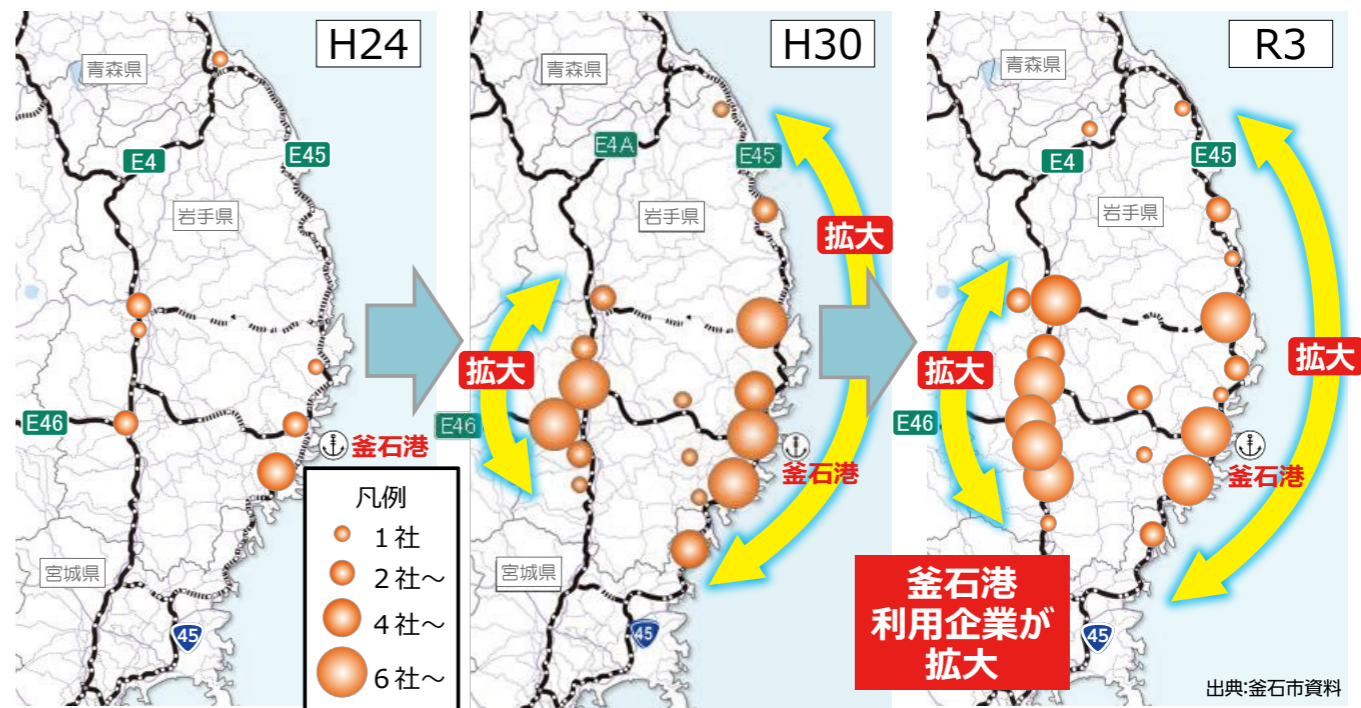
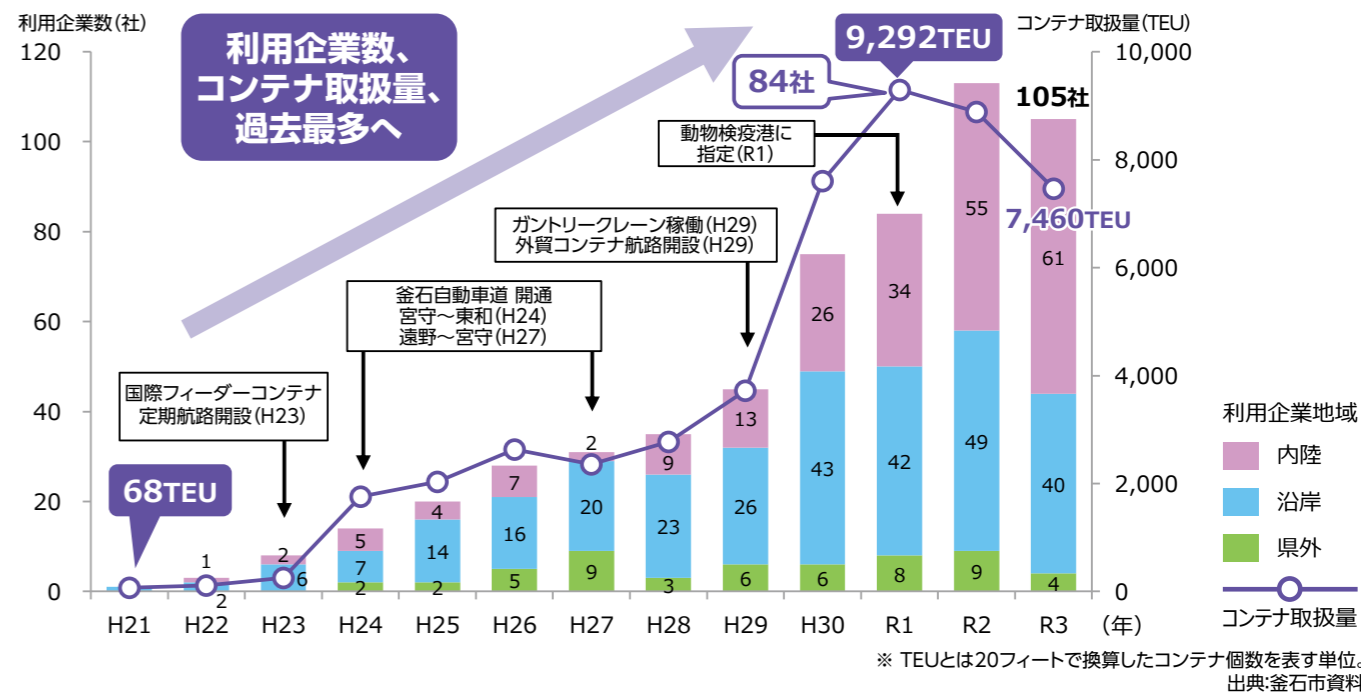
出典:物流企業ヒアリング結果

自動車関連部品製造企業(遠野市)では、復興支援道路の整備を受け物流拠点を新設(R2.9月)、製品出荷を釜石港利用に変更し、**輸送コストが約50%減少**。



## 釜石港利用企業数と一般貨物コンテナ取扱量の推移

釜石港では復興道路・復興支援道路の開通や港湾機能の向上とともに、**港利用企業数やコンテナ取扱量が増加し、利用企業の範囲が拡大**。



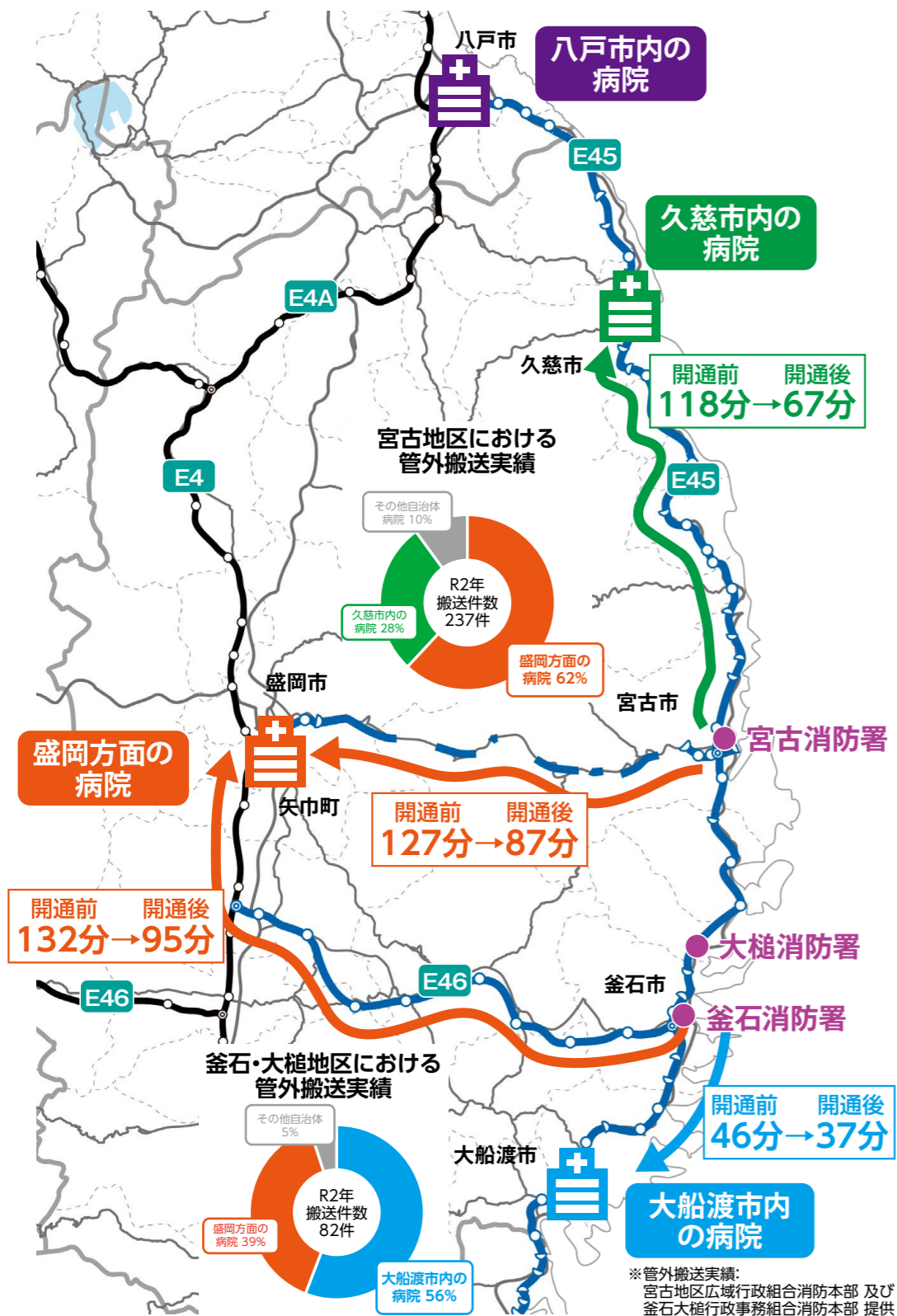
復興道路・復興支援道路の整備と港湾機能の強化により、**物流効率化による産業活性化を支援し復興を牽引**。

# 救急医療

# 救急医療を支援する復興道路・復興支援道路

## 三次救急医療施設への搬送経路

復興道路・復興支援道路の開通により、三次救急医療施設へのアクセス性が向上。

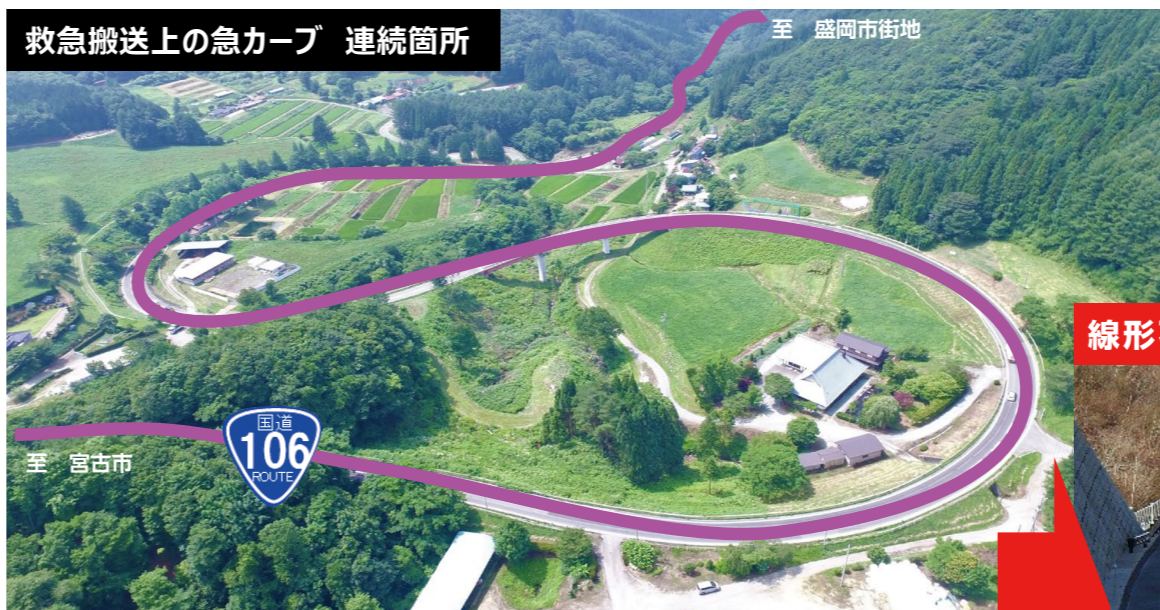


※各所要時間の開通前はH22.10時点。H27道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)、開通後は制限速度で算出。  
 ※宮古地区は宮古地区広域行政組合消防本部管内(宮古市、山田町、岩泉町、田野畑村)、釜石・大槌地区は釜石大槌行政事務組合消防本部管内(釜石市、大槌町)

## 線形不良箇所の回避により安心して通行可能に

救急搬送時の高規格道路利用により、急勾配や急カーブなどの線形不良箇所が回避され、走行安定性が向上。

### 救急搬送上の急カーブ 連続箇所



宮古市川井地区から岩手県立中央病院への救急搬送で、今回開通した区間を利用し、救急搬送時間の短縮を実感しています。  
 (宮古地区広域行政組合消防本部)

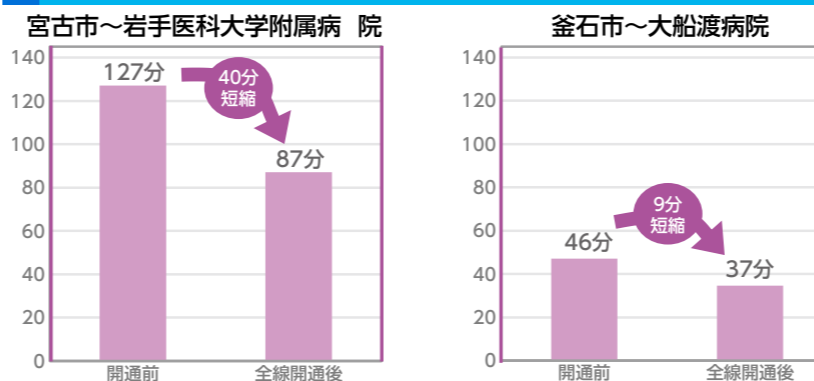
### 線形不良箇所を回避(区界道路)



### 急勾配、急カーブなど線形不良箇所が“ゼロ”に

線形不良箇所数	現道区間	開通区間
三陸沿岸道路	154箇所	0箇所
宮古盛岡横断道路	104箇所	0箇所
東北横断自動車道 釜石秋田線 (釜石～花巻)	91箇所	0箇所

## 復興・復興支援道路による所要時間短縮



※開通前はH22.10時点  
 「宮古市」は国道45号と国道106号の交差点、釜石市は国道45号と国道283号の交差点。  
 H27道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)、開通後は制限速度で算出。

## 復興・復興支援道路に直結 救急活動の迅速化



復興道路・復興支援道路の整備の伴い、迅速かつ揺れの少ない安心した救急搬送が可能となり、三陸沿岸エリアの救急医療活動を支援。

## 復興道路・復興支援道路利活用懇談会の立ち上げ

### 〈事業中(H23〜)〉

- 『岩手県復興道路会議』
- 『宮城県復興道路会議』
- 『福島県復興道路会議』

- 目的 ●一日も早い完成に向け円滑に事業を進める
- 内容 ●関係者に対する事業進捗への合意形成
- 関係者の連携による課題解決

## 「道路の整備」から「利活用のフェーズ」に移行

### 〈開通後(R3〜)〉

- 青森県・岩手県:  
『三陸沿岸道路等利活用懇談会』
- 宮城県:  
『三陸沿岸道路利活用戦略会議』
- 福島県:  
『東北中央自動車道(相馬～米沢)  
利活用促進に関する懇談会』

- 目的 ●復興道路・復興支援道路を最大限に利活用した、広域連携の推進による地域活性化
- 内容 ●広域的な連携策の情報共有・議論の合意形成
- ストック効果等の情報発信
- 復興道路・復興支援道路を活用した、新たな交流・連携による取り組みの推進

## 広域連携の取り組み:道・絆プロジェクト

復興道路・復興支援道路を活用した広域的な連携交流の支援を目的として平成30年度より実施。令和4年度までに50件を支援。

### 復興道路・復興支援道路利用促進のための「いわて道の駅ガイドマップ」の作成



### 三陸道でめぐる気仙沼MAP制作事業



### 三陸沿岸地域魅力発信事業(観光PR動画制作)



### 相馬福島道路沿線利活用パンフレット作成事業



## 「道・絆プロジェクト2022」

～復興道路等を活用した広域的な連携交流を支援します～

東北 復興道路  
～道・絆プロジェクト～  
道・絆プロジェクト 検索

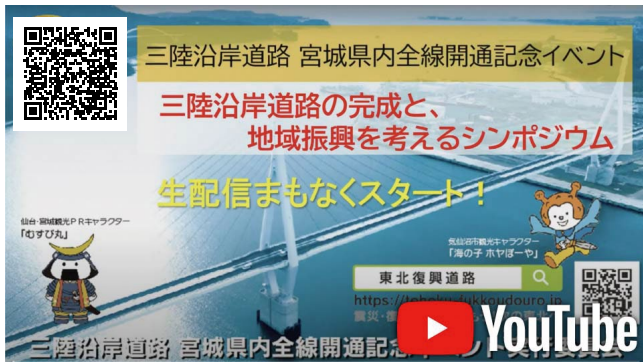


# 復興道路・復興支援道路 公式YouTube

QRコードから「全線開通記念イベント」  
「東北復興道路全線開通！東北がぐっと近くに！」の動画が、ご覧になれます。

## 全線開通記念イベント

### 宮城県 全線開通記念イベント



### 福島県 全線開通記念イベント



## 東北復興道路全線開通！東北がぐっと近くに！

### 青森・岩手県北篇



### 岩手県南篇



### 宮城篇



### 福島篇



国土交通省 東北地方整備局 道路部

東北復興道路

