

QRコードから 大迫力のドローン映像が見られます

新思惟大橋(仮)



釜石JCT



気仙沼湾横断橋



伊達桑折・伊達中央IC



完成直前特別番組&テレビCM

特別番組



テレビCM東北編



三陸エリアと 復興道路

復興・復興支援道路 いよいよ全長570kmの道路網
全線開通へ
震災・復興10年 進もう!次の東北へ



三陸エリアと 復興道路



2011年3月11日。

突如として襲った大地震・大津波が、三陸沿岸エリアから、生活や産業の基盤、そして、多くの尊い命を奪い去りました。千年に一度と言われる「東日本大震災」でした。

震災からわずか8か月。

国土交通省では、復興のリーディングプロジェクトとして、八戸から仙台までの沿岸軸を結ぶ三陸沿岸道路「復興道路」と4本の東西横断軸「復興支援道路」の整備を決定し、約570km(震災時の開通済みを除くと残り約410km)の高速道路を10年で全線開通させることを目標に掲げました。

それからの10年。

各現場では急ピッチで工事が進められる一方、想定外の現場条件や自然災害など幾多の困難にもみまわれました。

そして、2021年3月6日。

宮城県内の復興道路は全線開通を果たし、残る復興道路・復興支援道路もまもなく全線開通を迎えようとしています。

本パンフレットは、震災から10年の節目に、

これまでの復興道路と三陸沿岸エリアの歩みをまとめたものです。これから先、復興道路・復興支援道路が、東北のさらなる復興に向けて、たくさんの方々に活用されることを願っています。

2021年3月
国土交通省 東北地方整備局
仙台河川国道事務所

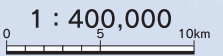
目次

1	三陸という地域	1
2	東日本大震災	3
3	くしの歯作戦	5
4	復興道路、始動	7
5	三陸沿岸道路と東北の主なできごと	9
6	三陸沿岸エリアの交通流動の変化	11
7	データで見る三陸沿岸エリア	13
8	復興道路がもたらす整備効果	15
	・水産業を応援する復興道路	
	・農畜産業を応援する復興道路	
	・観光を応援する復興道路	
	・企業活動を応援する復興道路	
	・復興まちづくりを応援する復興道路	
	・災害時でも強靱な復興道路	
	・救急医療を応援する復興道路	
	・高速バスや新幹線、道の駅と連携する復興道路	
9	沿線のリーダーたちの声	35
10	沿線の100人の声	37

復興道路「三陸沿岸道路」宮城県内126km



※津波浸水区域は H23.3.11
 ※人口は、平成 28 年 10 月 26 日公表
 「平成 27 年国勢調査人口等基本集計結果」
 ※交通量は平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 (台/日)
 [この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の20万分1地勢図及び数値地図50mメッシュ(標高)を使用した。 (承認番号 平29情使、第1380号)]



国土開発幹線自動車道		一般国道自動車専用道路等		地域高規格道路		一般国道(指定区間)	
2車線・4車線	開通済	2車線・4車線	開通済	2車線・4車線	開通済	2車線・4車線	一般国道(指定区間)
2車線・4車線	事業中	2車線・4車線	事業中	2車線・4車線	事業中	2車線・4車線	一般国道(指定区間外)
2車線・4車線	4車線化事業中	2車線・4車線	4車線化事業中	2車線・4車線	4車線化事業中	2車線・4車線	主要地方道
				□□□□	現道活用区間		津波浸水区域

事業計画概要(仙台市～気仙沼市)

道路網	三 陸 縦 貫 自 動 車 道																																														
	仙塩道路 7.8km	仙台松島道路 18.3km				矢本石巻道路 26.5km			桃生登米道路 13.8km	登米志津川道路 16.1km	南三陸道路 7.2km	歌津本吉道路(歌津～本吉) 12km	本吉気仙沼道路(Ⅱ期) 4.0km	本吉気仙沼道路 7.1km	気仙沼道路(気仙沼～唐桑南) 9km	唐桑道路 3.0km	唐桑高田道路(唐桑北～陸前高田) 10km																														
事業主体	国土交通省 7.8km		宮城県道路公社 18.3km				国土交通省 12.4km			国土交通省 209.6km																																					
IC名	仙台市 仙台港北IC	多賀城市 多賀城IC	利府市 利府IC	利府市 利府塩釜IC	松島市 松島海岸IC	松島市 松島大郷IC	松島市 松島北IC	鳴瀬市 鳴瀬奥松島IC	東松島市 東本IC	石巻市 石巻港IC	石巻市 石巻河内IC	石巻市 石巻女川IC	石巻市 河北IC	桃生市 桃生豊里IC	桃生市 桃生津山IC	登米市 登米IC	登米市 登米東和IC	三滝市 三滝堂IC	志津川市 志津川IC	南三陸市 南三陸海岸IC	歌津市 歌津IC	歌津市 歌津北IC	小泉市 小泉海岸IC	本吉市 本吉津谷IC	大谷市 大谷海岸IC	岩井町 岩井海岸IC	気仙沼市 気仙沼中央IC	気仙沼市 気仙沼IC	浦島市 浦島大島IC	気仙沼市 気仙沼折IC	唐桑市 唐桑半島IC	唐桑市 唐桑小原木IC	陸前高田市 陸前高田長部IC	陸前高田市 陸前高田IC													
アクセス道路	一般国道45号	① 泉塩線	② 仙台北部道路	③ 塩釜塩釜線	④ 利府中線	⑤ 赤沼松島線	⑥ 大和松島線	一般国道346号	⑦ 大和松島線	一般国道45号	⑧ 石巻港IC線	⑨ 石巻大郷IC線	⑩ インター川線	⑪ 石巻女川線	⑫ 石巻豊里線	⑬ 河北桃生津線	⑭ 浦谷津山線	⑮ 中田登米線	一般国道398号	一般国道398号	一般国道398号	一般国道45号	一般国道45号	一般国道45号	一般国道45号	一般国道45号	⑯ 岩井海岸線	⑰ 市港岩井線	⑱ 気仙沼中央IC線	⑲ 気仙沼IC線	⑳ 大島IC線	㉑ 大島IC線	⑳ 大島IC線	㉒ 唐桑半島IC線	㉓ 唐桑小原木IC線	⑳ 陸前高田IC線	㉔ 陸前高田IC線										
都市計画決定	S58.12.16(H5.3)(変更)		S61.5.23				S61.5.23(H5.3)(変更)			H5.3.30		---		---		---		H18.4.21																													
環境アセスメント	H5.3.30		---				H5.3.30			H2.11.16		H8.12.19		H11.5.17		---		---																													
整備計画決定(整備区間指定)	H1.8.8		---				H1.8.8			H3.12.3		H9.2.5		H12.4.3		H21.3.13		H24.4.17		H24.4.17		H24.4.17		H14.4.26		H24.4.17																					
事業化	H23 4車線化事業化		S57				H20 4車線化事業化			S54		H24 4車線化事業化		S63		S60		H23 4車線化事業化		S62		S63		H5		H6		H20		H23		H23		H18		H23		H14		H23							
開通	H9.3.27		S61.9.27				S57.10.2			H5.3.25		H10.3.20		H15.12.14		H19.6.9		H21.3.22		H22.3.22		H28.4.16		H28.10.30		H29.3.20		H29.12.9		H31.2.16		R2.11.21		H31.2.16		H30.3.25		R2.2.24		R3.3.6		H22.12.19		H31.3.21		H30.7.28	
4車線開通	H28.3.27		H24.7.12				H26.3.25			H27.3.30		H27.3.31		H29.3.30		---		---		---		---		---		---		---		---		---		---		---		---		---							

自然の恩恵豊かな 3つの“陸”からなる「三陸」

「三陸」は、明治時代の地域の名称である陸奥・陸中・陸前（現在の青森県・岩手県・宮城県の一部）の三国の総称です。親潮・黒潮・津軽暖流がぶつかる潮目であることに加え、リアス海岸や多くの島々の点在が魚の絶好の住処となり、世界三大漁場のひとつとなっています。また、リアス海岸特有の海岸地形は風光明媚な景観を生み出しています。



写真提供:大船渡市



写真提供:宮城県観光課

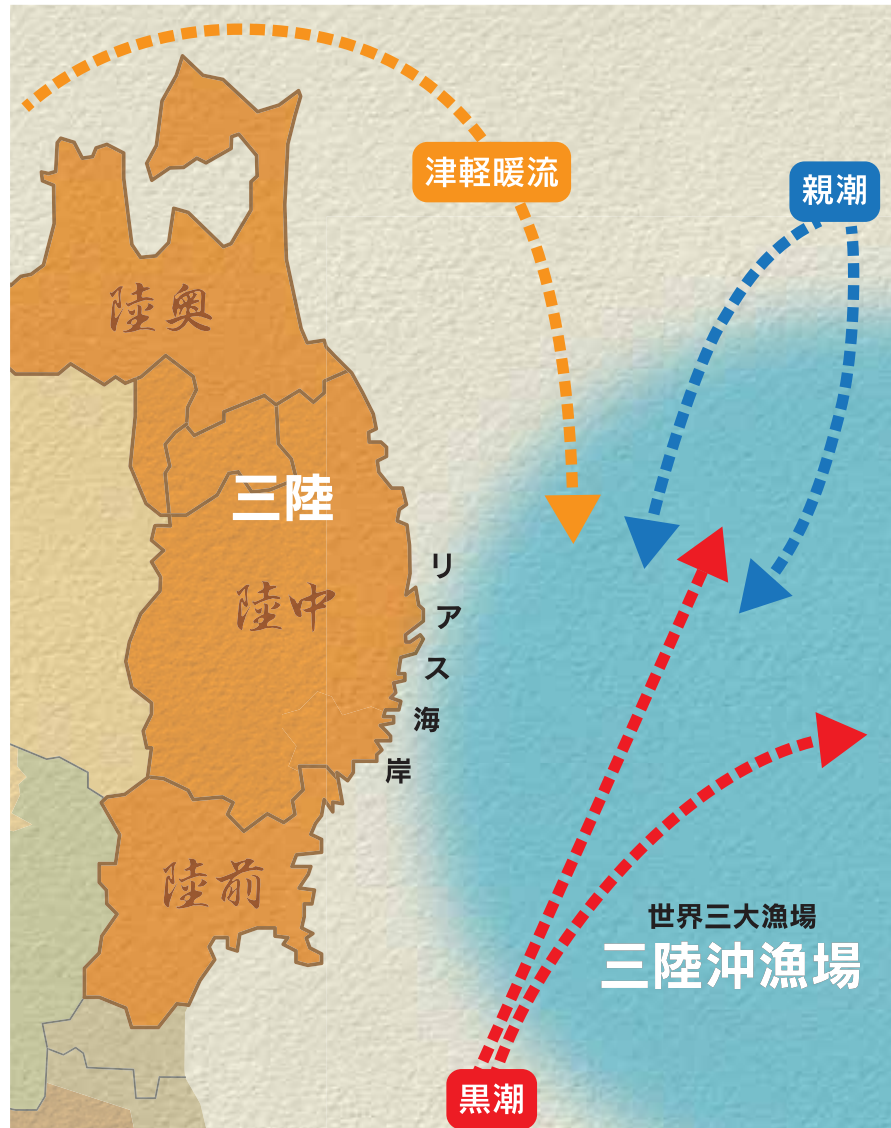


種差海岸



かき

写真提供:宮城県観光課



サンマの水揚げ

写真提供:宮城県観光課



ほや

写真提供:宮城県観光課

度重なる 大地震や津波

豊かな海の恵みがある一方で、三陸は何度となく、大地震と津波に見舞われてきました。

869年 貞観津波

死者:1,000人

1611年 慶長津波

死者・行方不明者:1,787人

1896年 明治三陸津波

最大津波遡上高:38.2m

死者・行方不明者:21,959人

1933年 昭和三陸津波

最大津波遡上高:28.7m

死者・行方不明者:3,064人

1960年 チリ地震津波

最大津波遡上高:6.3m

死者・行方不明者:142人

うたつむら なにがし かいしょう あ
歌津村の某、婚礼を行う時、海嘯に遭うの図(明治三陸津波)



出典:風俗画報120号(明治大学図書館所蔵)



両石津波記念碑

国土交通省
東北地方整備局資料



昭和三陸津波の惨事を伝える記事

記事提供/河北新報社 1933年(昭和8年)3月5日朝刊



チリ地震津波 あす60年



チリ地震津波の惨事を伝える記事

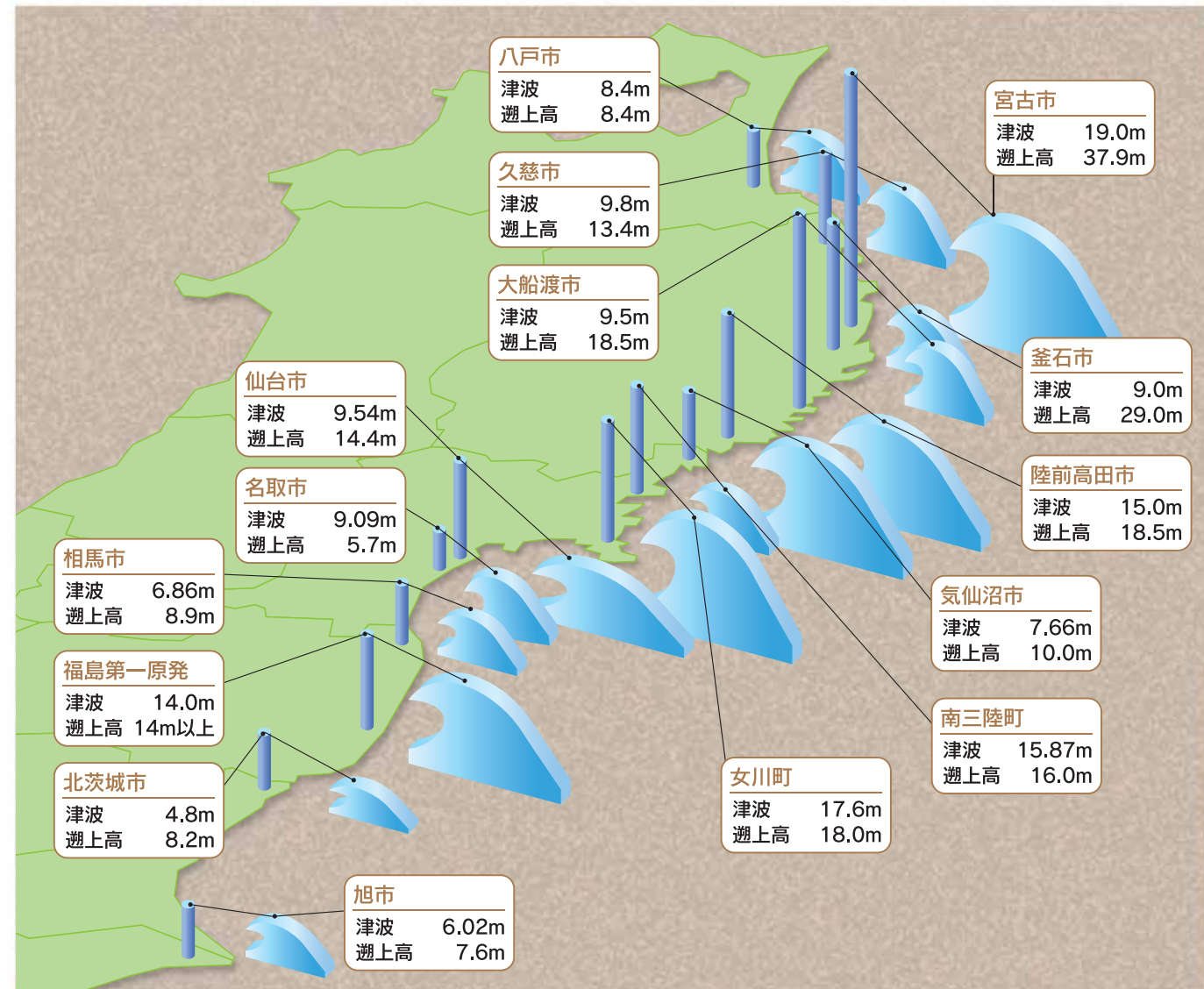
記事提供/河北新報社 2020年(令和2年)5月23日朝刊



前触れなく犠牲多数

2011年3月11日 東日本大震災発生

死者・行方不明者2万人を超える国内史上最大、20世紀以降世界で4番目の規模となった東日本大震災。リアス海岸(岩手県宮古湾～宮城県牡鹿半島)では、そのV字型の湾の奥に波が集中することで、遡上高がさらに高くなり、岩手県宮古市で**37.9m**など各地で過去にない津波の遡上高が確認されました。



	死者	行方不明者	建築物被害 (2020年3月時点)			避難者数 2012年6月 (最大)	被害推計額 (2011年 6月時点)
			全壊・半壊	一部破損	計		
岩手	5,144人	1,112人	2.6万戸	1.9万戸	4.5万戸	4.3万人	-
宮城	10,566人	1,219人	23.8万戸	22.4万戸	46.2万戸	12.8万人	-
福島	3,904人	224人	9.8万戸	14.1万戸	23.9万戸	10.1万人	-
全国	19,729人	2,559人	40.5万戸	74.8万戸	115.3万戸	34.7万人	約16兆9千億円

資料: R2年版消防白書、環境省、復興庁

各地の被災状況(宮城県)

写真提供: 一般社団法人 東北地域づくり協会

宮城県
気仙沼市



2007年5月撮影



2011年3月28日撮影

宮城県
南三陸町志津川



2001年5月撮影



2011年3月28日撮影

宮城県
石巻市旧北上川河口



2001年9月撮影



2011年4月5日撮影

宮城県
女川町



2002年8月撮影



2011年4月5日撮影

宮城県
東松島市大曲



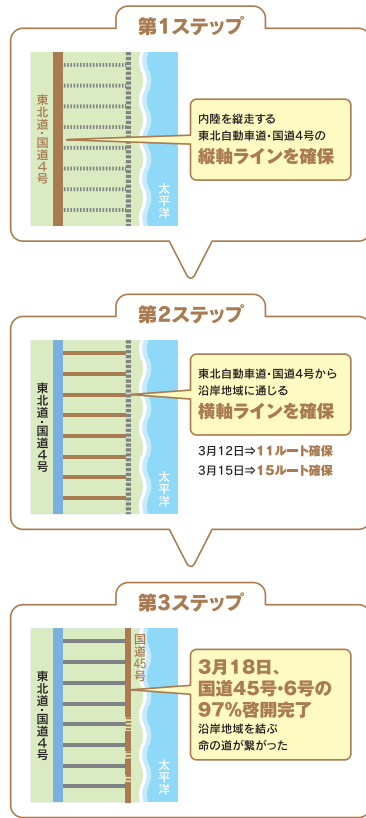
2003年8月撮影



2011年6月9日撮影

「命の道」を切り啓く 道路啓開「くしの歯作戦」

津波により橋の流出や流出した建物などが道路をふさぐなどにより、被災地域の孤立が発生しました。救援隊や支援物資を被災地に届けるため、内陸部を南北に貫く東北縦貫自動車道と国道4号から沿岸部に「くしの歯」のように伸びる何本もの国道のがれき撤去などが進められました。この「くしの歯作戦」は国土交通省、地域の建設業者、自衛隊、警察などが一体となって取組み、震災発生から一週間で救援のための道が切り啓かれました。



国道45号の被災状況

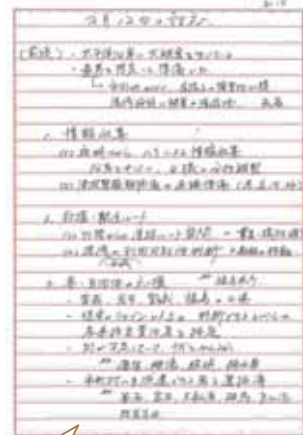


3月11日 22:00
【緊急災害対策本部会議】
東北地方整備局と
国土交通大臣のテレビ会議

- 整備局長からの意見具申**
- 阪神大震災とは違う津波型の大震災を想定しなければならない
 - 翌朝から人命救助で自衛隊や救援チームが入るルートを最優先に啓開する
 - 壊滅的な被害を受けた自治体の支援が必要



23:33
整備局長からの
3月12日対応指示



「内陸からの道路ルート啓開」のため、「業者・機械確保」をどれだけやれるかが死命を制すると指示

作戦の手書き地図



東北の横軸55本の中から16本のルートを選定

国土交通省 東北地方整備局資料

体を張った地元建設会社 29社から52チームが集結

「やんなきゃなんねえな」と思ったんです。「これは、誰かがやんなきゃなんねえことなんだ」って。

「ここを通して宮古病院や田老に国道をつなげたい。道がなければ病院にも行けない」とBは言ったのだ。作業員のCは思った。これは、どうしても誰かがやらなければならないことなんだ、と。そして、バックホウのエンジンをかけて土砂で真っ黒になった国道45号に降りる…。

緊張で胸が押しつぶされそうだった。「生きている人がこの中にいたら…」。

資料：東日本大震災津波伝承館



一面のガレキから、「道」を啓く

ガレキに覆われた国道
(岩手県陸前高田市)



啓いた後の国道
(岩手県陸前高田市)



資料：東日本大震災津波伝承館

啓開された「道」 救援部隊が続々と

一刻も早く。
一人でも多くの命を助けたい。

啓かれた道を通して、震災翌日から陸・海・空各自衛隊、各県の緊急消防隊、広域緊急救助隊、海上保安庁、DMAT(災害派遣医療チーム)などが被災地へ急行し、総力をあげて人命救助や行方不明者の捜索を開始しました。各国からも救助隊員や救助犬、医療チーム、物流支援要員など29の国と地域、国際機関から緊急支援の手が差し伸べられました。

宮城県石巻市では道路兼用の河川堤防が1,100mにわたって流出しました。まずは車1台が通れる幅の確保を最優先に復旧を実施し、3月14日には緊急車両の通行や緊急物資輸送が実現し、被災者支援に結びつきました。

国土交通省 東北地方整備局資料



復興のリーディングプロジェクト 復興道路、始動

未曾有の大災害からの復興を目指し、異例のスピードで事業が進められました。
これまでの三陸沿岸道路の事業化から開通までの平均年数は約**18年**。
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**160km**で総延長約**570km**の
わずか**30%**でしたが、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。



異例のスピードで キックオフ

- 2011.6**
太平洋沿岸軸の緊急整備(復興道路)と横断軸の強化(復興支援道路)の提言
- 2011.7~8**
復興道路・復興支援道路の具体的なルートが決定
- 2011.9**
道路整備のための事業評価手続き(事業内容が適正か審査)
- 2011.11**
事業化(道路整備に向けた用地買収・調査・測量・設計がスタート)

スタートダッシュの ための工夫

復興道路会議
事業の加速化を図るため関係者を一同に会し事業進捗への合意形成を図る会議を開催。

【復興道路会議構成員】
県知事、東日本大震災復興対策本部現地対策本部長(現 復興大臣政務官)、関係市町村長、地元経済界代表、報道関係代表、東日本高速道路(株)東北支社長、国土交通省東北地方整備局長



国土交通省 東北地方整備局資料

三陸地域の暮らしを支え、命を守る 6つの設計コンセプト

平時には三陸地域の暮らしを支え、災害時には命を守る機能を持った復興道路を実現するため、**6つ**の設計コンセプトを設定し、整備を進めてきました。

- ### 1 強靱性の確保

復興道路が通過するルートは津波で浸水した区域を回避するよう設定しました。
- ### 2 低コストの実現

必要最小限の車線数の確保とコンパクトな形状のインターチェンジ整備で、費用を縮減しました。
- ### 3 復興まちづくりの支援

新たなまちづくりと連動させ、市街地からのアクセスの良さや利便性を考慮したインターチェンジを整備しました。
- ### 4 IC等の弾力的配置

水産業・商工業施設、防災拠点施設や病院へアクセスしやすい位置にインターチェンジを整備しました。
- ### 5 避難機能の強化

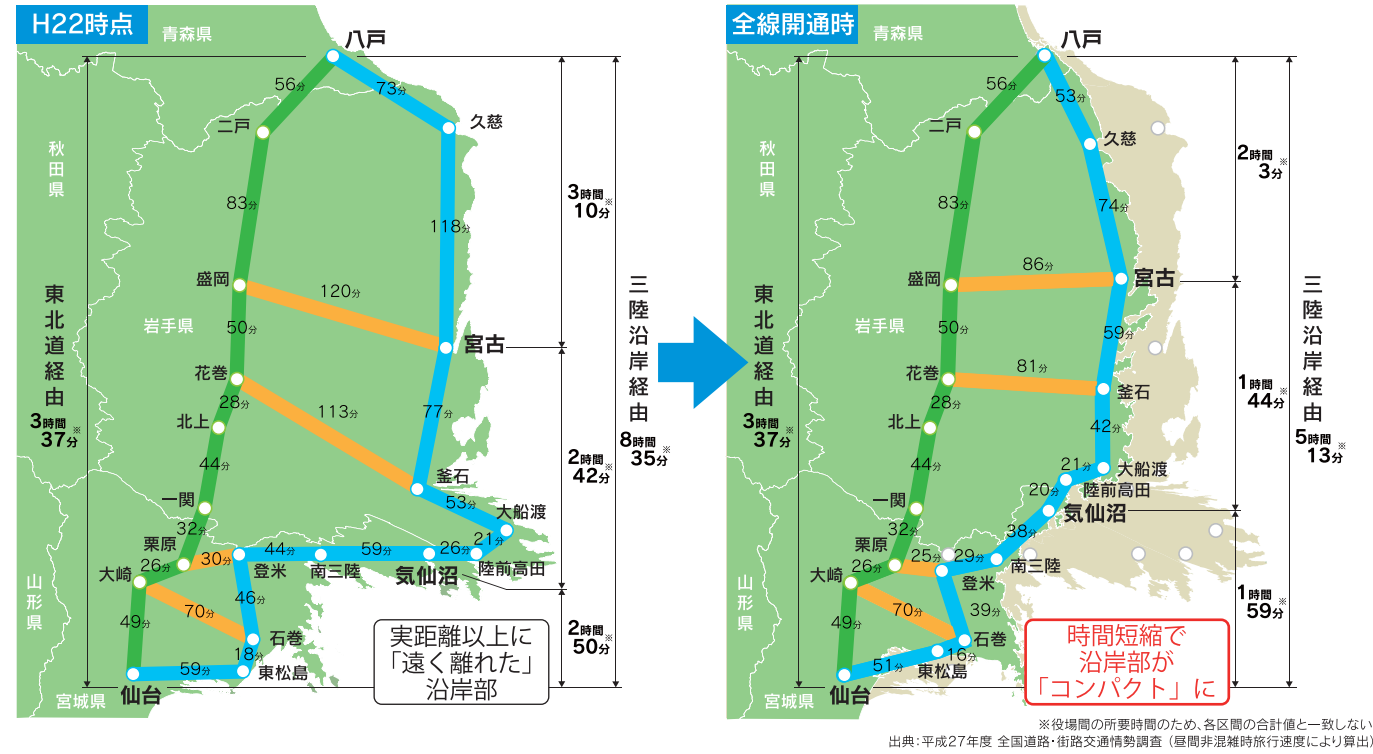
災害時に復興道路が避難場所となるよう、避難階段を設置しました。
- ### 6 ICTによる通行可能性把握

ICT(情報通信技術)によって災害時に通行可能なルート情報を把握しています。

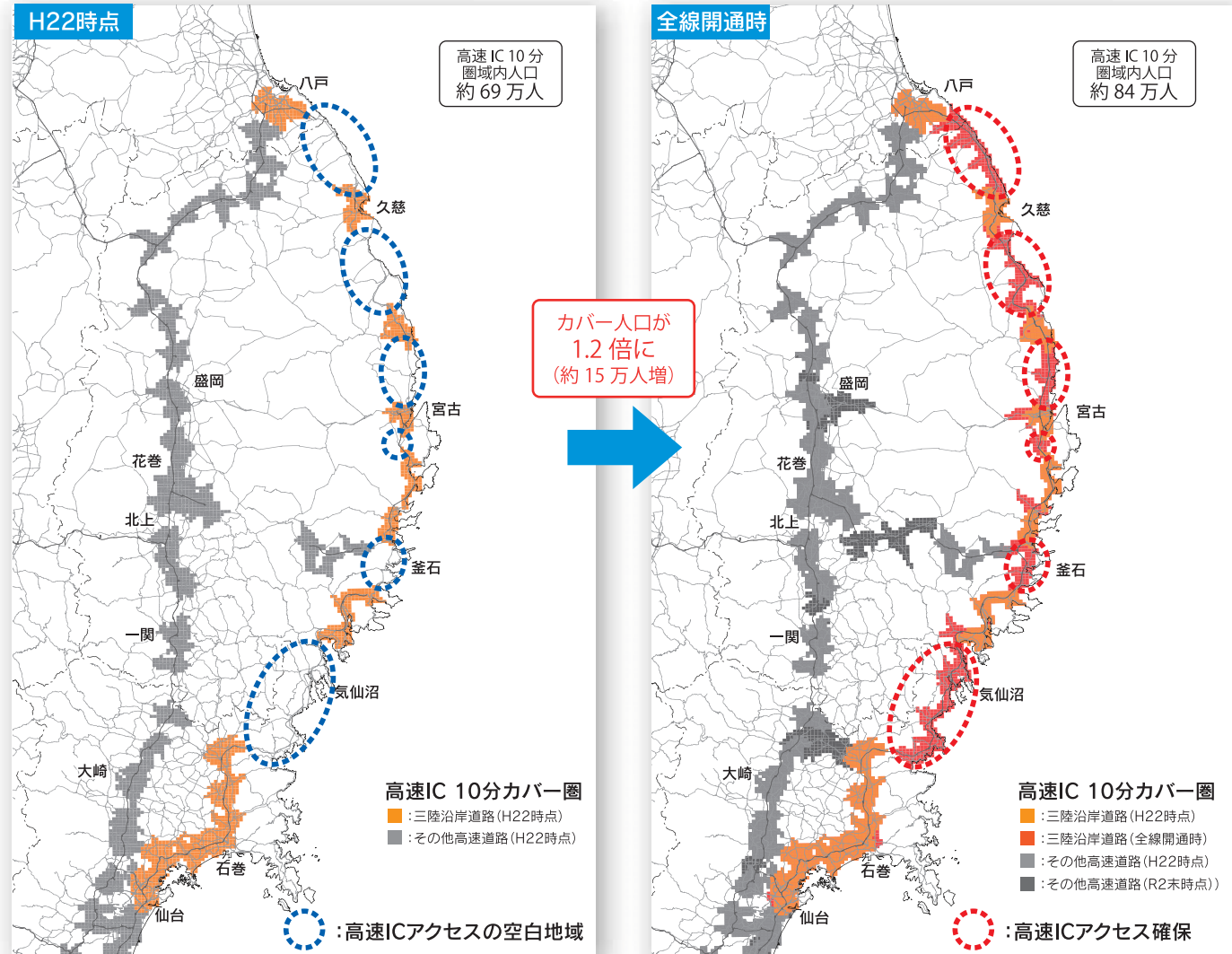
三陸沿岸エリアの移動時間が短縮

三陸沿岸を「時間地図※」で描く

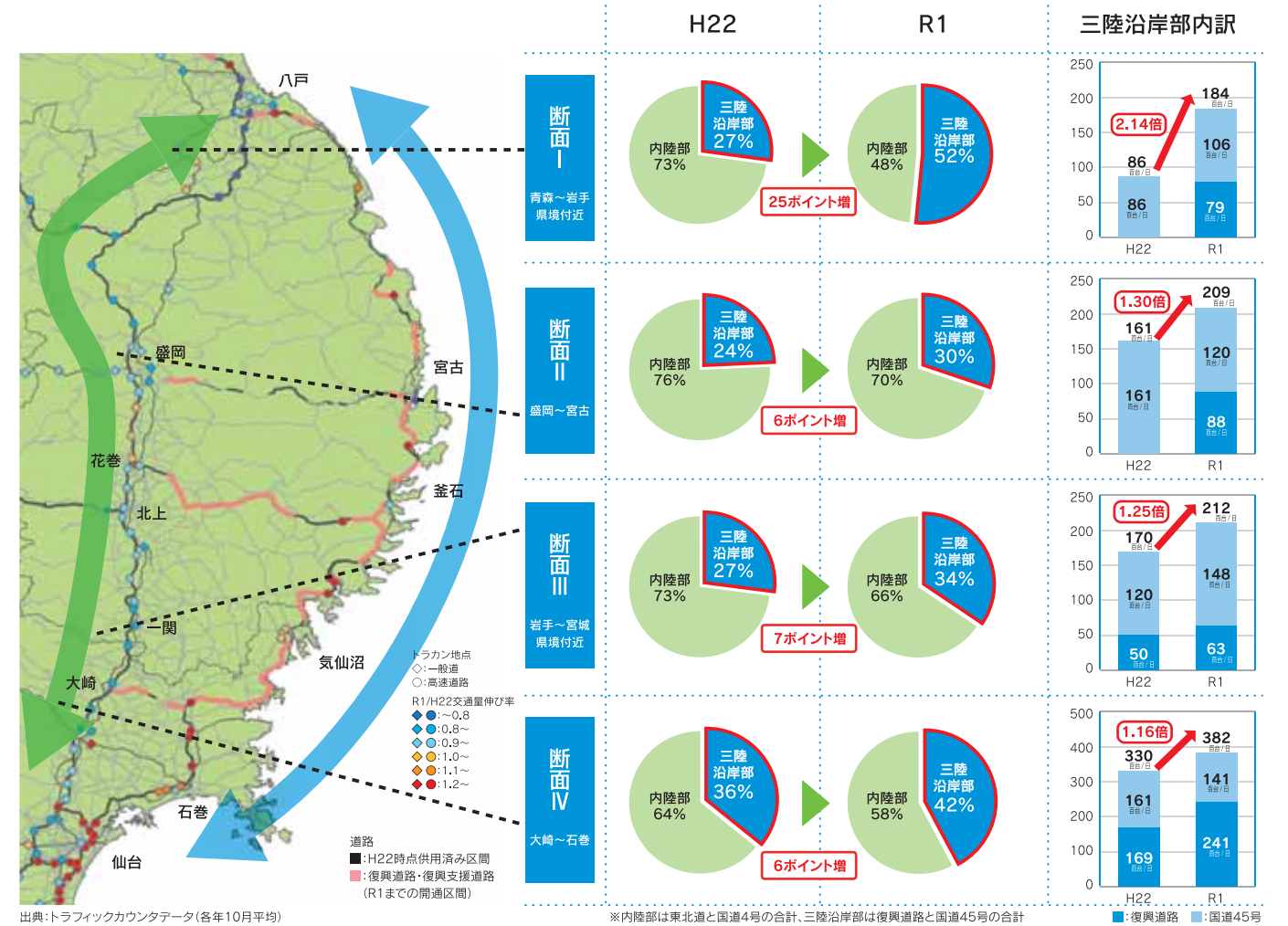
※「距離」の代わりに、「所要時間」で位置関係を表現した地図



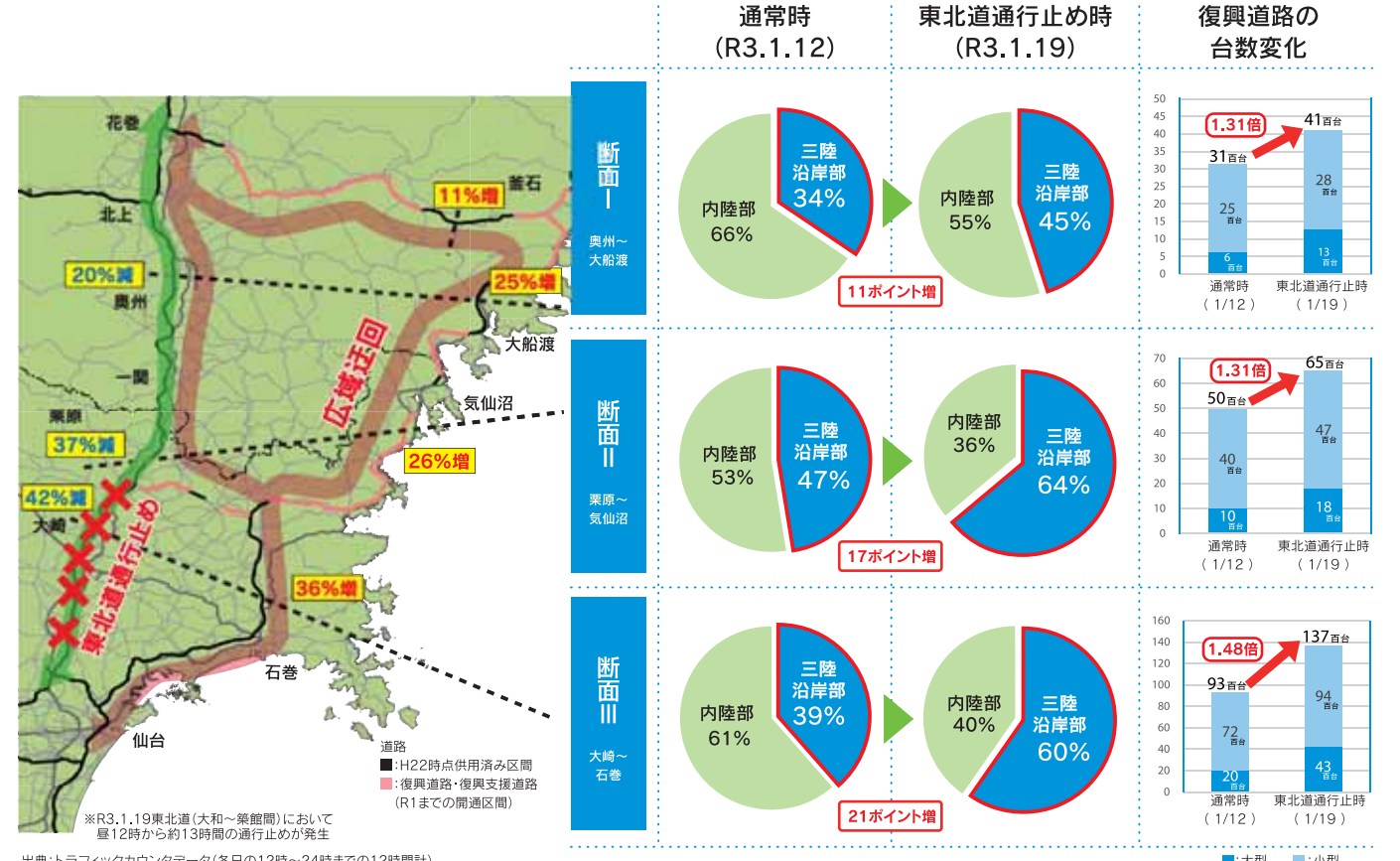
高速ICからのカバー圏が拡大



三陸沿岸部へ交通流動の変化が始まる



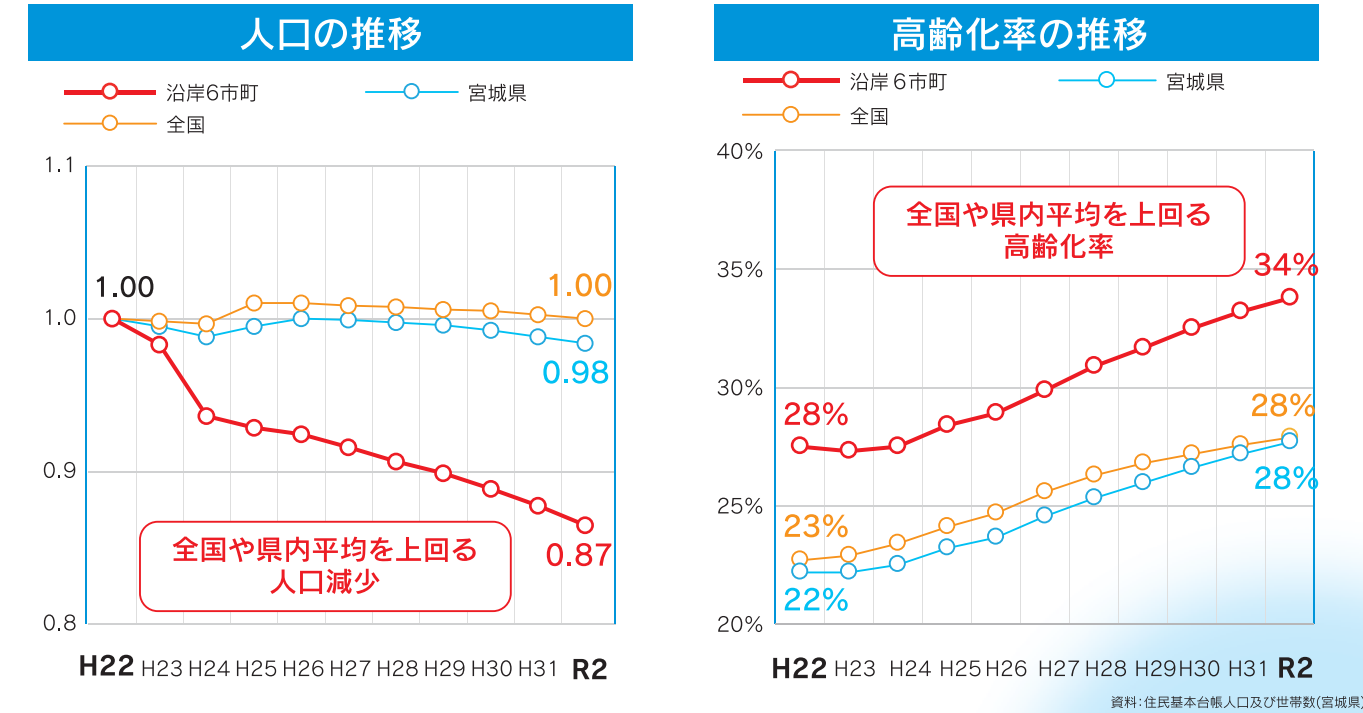
東北道通行止め時に代替ルートとして機能



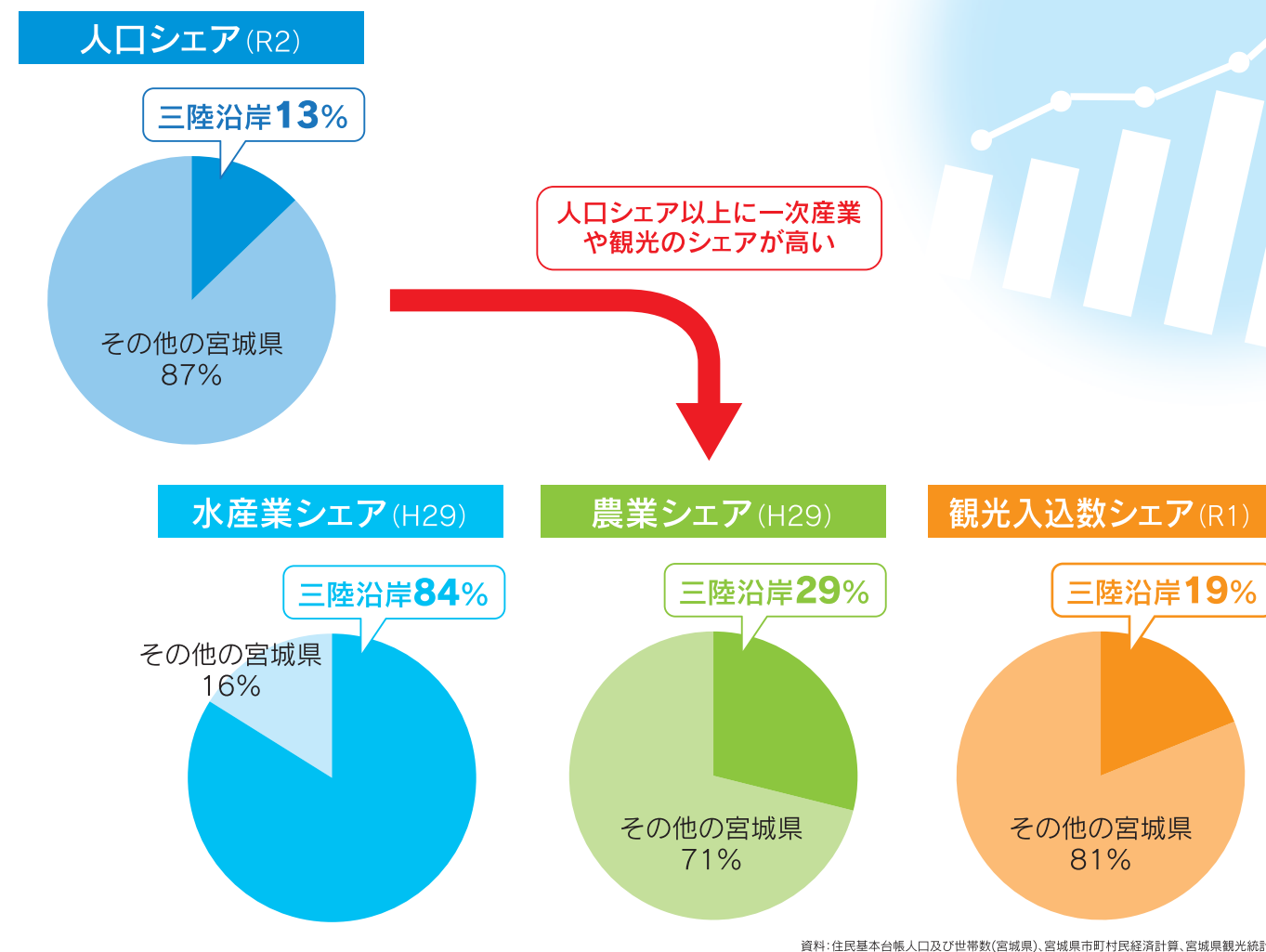
データで見る三陸沿岸エリア (宮城県)

※三陸沿岸エリアとして、気仙沼・本吉圏、登米圏、石巻圏の6市町を抽出

人口減少や高齢化が厳しい課題先進地



同時に、1次産業や観光など魅力溢れる地域



開通区間の変遷

