



## 第2章

# 分野別の実績、課題 及び今後の方向性

# 1 安全の確保

## 基本的考え方

津波により再び人命が失われることのないよう、多重防災型まちづくりを進めるとともに、災害に強い交通ネットワークを構築し、住民の安全を確保する。

### 分野Ⅰ 防災のまちづくり

津波対策の基本的考え方（海岸保全施設・まちづくり・ソフト対策）を踏まえた多重防災型まちづくりにより、津波等の自然災害による被害を最小限に抑え、どのような場合でも人命と暮らしを守る安全で安心な防災都市・地域づくりを進める。また、住民の故郷への思いや地域の歴史、文化・伝統を踏まえた住民主体の新しいまちづくりを進める。

### 分野Ⅱ 交通ネットワーク

災害時等の確実な緊急輸送や代替機能を確保した信頼性の高い道路ネットワークの構築や、救護活動や人員輸送を支える港湾や空港、鉄道の機能強化により、災害に強い交通ネットワークの構築を進める。

## 実績と課題

### 実績 “減災”の考え方に基づき、災害に強いまちづくりに取り組む

「安全の確保」については、災害廃棄物の処理を行うとともに、二次災害防止のための防災施設などの応急的な復旧、防潮堤等の海岸保全施設の復旧・整備、復興道路等の整備、三陸鉄道の復旧や市町村が行う復興まちづくり（面整備）事業への支援など、減災の考え方に基づく災害に強いまちづくりに取り組んだところである。

また、放射性物質に係る安全対策と風評被害を払拭するための取組、市町村等の防災拠点への再生可能エネルギー設備の導入推進等に取り組んできた。

第1期復興実施計画の進捗状況は、105 指標中、進捗率 80%以上が 74.3%(78 指標)、80%未達が 25.7%(27 指標)であるが、このうち「実質的遅れ」が生じているものは、防潮堤等完成延長など 21.9%(23 指標)〔全体：7.8%(47 指標)〕となっており、「安全の確保」「暮らしの再建」「なりわいの再生」の3原則の中で最も高い割合となっている。【図 1-1】

分野別では「防災のまちづくり」、「交通ネットワーク」とも「実質的遅れ」が生じている割合が高く、特に「交通ネットワーク」は 27.3%(6 指標)と、10 分野の中でも1 番高い割合である。

復興の状況を示す客観指標では、がれき処理が計画どおりに終了した一方で、復興まちづくり（面整備）事業や津波防災施設の整備など、目に見える形での復興というこれからの課題がデータとして示されている。【表 1-1】

県民の復興に対する実感は、「復興ウォッチャー調査」によると、災害に強い安全なまちづくりが「達成した」、「やや達成した」との回答の割合が19.6%(H24:5.5%)に対し、「達成していない」、「あまり達成していない」の割合は45.3%(H24:80.0%)と、2年前に実施した調査と比較して大きく改善しているものの、依然として低い状況となっている。【図1-2】

また、「復興意識調査」によると、「放射能への安全対策」や「災害時の避難経路の整備や迅速な避難が可能な仕組みづくり」などで復興促進ニーズ度が高い状況となっている。【表1-2】

事業の具体化に向けた計画策定や用地取得等に時間を要したため、計画事業の進捗状況に「実質的遅れ」の割合が多いことや、被災地においては、工事発注手続き等が進められ、順次工事に着手してはいるものの、完成は一部の箇所にとまっており、被災者の目に見える形になっていないものが多いことなどが、「復興ウォッチャー調査」における県民の実感の低さに現れていると考えられる。

## 課題

### 海岸保全施設の復旧・整備や復興まちづくり(面整備)事業の加速化

「安全の確保」の構成事業のうち、「実質的遅れ」が生じているものは、防潮堤等の海岸保全施設の復旧・整備や橋梁の耐震補強など23指標である。「実質的遅れ」の要因としては、「まちづくり計画との調整等」が12指標、「関係機関等との協議」が4指標、「他事業等を優先」が2指標である。分野別では、「防災のまちづくり」が17指標を占める。【表1-3】

各地域における復興まちづくり計画の策定や住民の合意形成に時間を要したことも、事業の着手段階で進捗に影響を与えた要因となっている。

また、復興事業の本格化に伴い、事業用地の確保、事業主体の人手不足、工事に係る作業員・資機材の不足や価格高騰等に起因する入札不調や工期の延伸などが、今後の事業進捗に影響を及ぼすことが懸念される。

## 今後の方向性

「安全の確保」に向けて、津波により再び人命が失われることのないよう、津波防災施設の復旧・整備等のハード施策と防災文化の継承等のソフト施策を組み合わせ、避難を基本とした多重防災型まちづくりを着実に進めるとともに、住民の安全を確保するため復興道路等の整備による災害に強い交通ネットワークの構築に取り組んできた。

第2期においては、これまでの「基盤復興」の取組の成果を土台として、「暮らし」と「なりわい」を支える「安全」なまちづくりを一層進めるため、今後、本格復興を着実に進めながら、被災者の目に見える形で一日も早い復興を実現させる。

## 1 安全の確保

---

ハード面の取組としては、新たなまちづくりの基盤となる防潮堤などの早期復旧・整備、まちづくりと一体となった道路や鉄道の早期復旧・整備をさらに進めていく。

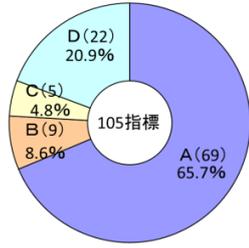
復旧・復興事業については、国や市町村と調整を図りながら計画を策定し、工事を進めているが、事業用地の確保、資機材や人材の不足等の課題が生じていることから、平成26年5月1日に施行された「改正復興特区法」による特例制度等の活用により事業用地の円滑かつ迅速な確保に努めるとともに、事業主体と関係機関の連携を十分図り、施工確保対策のための連絡調整などの取組を行いながら、復旧・復興事業を円滑に進めていく。

ソフト面での取組については、地域における津波防災に関する出前講座の開催や学校における防災教育の充実による防災文化の醸成・継承、住民の故郷への思いや地域の歴史、文化・伝統を踏まえた住民主体の新しいまちづくりを支援するためのアドバイザーの派遣などの取組を進めていく。

なお、これらの取組に当たっては、復興の取組に係る住民の合意形成の支援や事業スケジュールの地域住民との共有、復興まちづくりに関する人的・技術的支援、復興の迅速化のための手法等の国への提案・要望の実施などによって、地域の合意と協力を基本に国・地方の総力でまちづくりを推進する。

復興の状況等を示す主なデータ

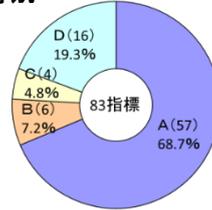
■ 第1期末目標に対する進捗率【図1-1】



【安全の確保】

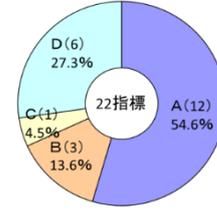
進捗率80%以上 74.3% (78指標)  
※実質的遅れ 21.9% (23指標)

分野別



【防災のまちづくり】

進捗率80%以上 75.9% (63指標)  
※実質的遅れ 20.5% (17指標)



【交通ネットワーク】

進捗率80%以上 68.2% (15指標)  
※実質的遅れ 27.3% (6指標)

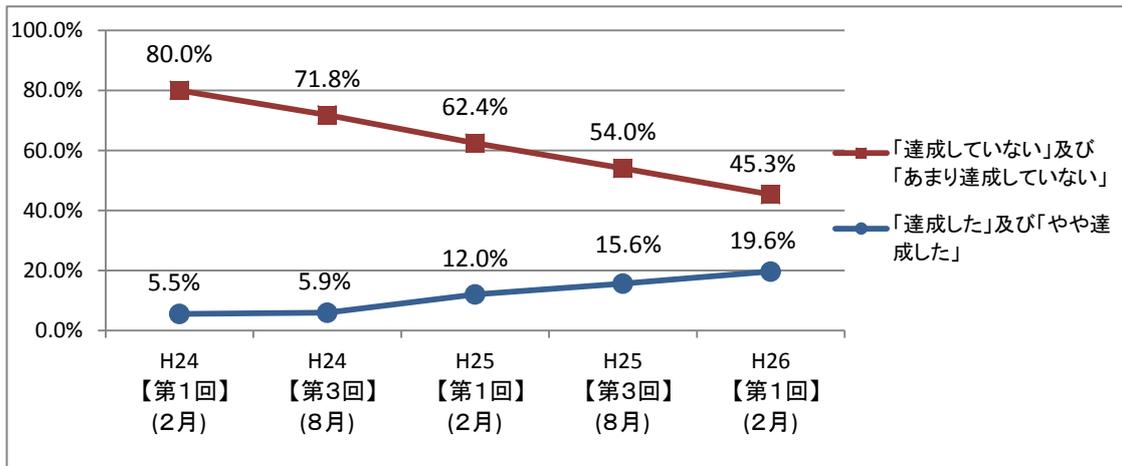
■ 安全の確保に関する主な指標・データ（復興インデックス）【表1-1】

	平成24年		平成25年		平成26年		指標	【データ単位】
	指標	【データ】	指標	【データ】	指標	【データ】		
がれき処理の進捗率 【処理量(累計)】	9.8%	[51.4]	43.2%	[227.2]	111.1%	[583.7]	進捗率	【万トン】
まちづくり(面整備)の進捗率 【完成区画数(累計)】	-	-	-	-	3%	[251]	進捗率	【区画】
津波防災施設の整備率 【整備済総延長(累計)】	25.1%	[17.9]	25.4%	[18.1]	26.7%	[19.0]	整備率	【km】
復興道路の供用率 【供用延長(累計)】	-	-	-	-	31%	[123]	供用率	【km】

※平成24年データは『第2回復興インデックス(H24.5.24公表)』、平成25年データは『第6回復興インデックス(H25.5.24公表)』、平成26年データは『第10回復興インデックス(H26.5.26公表)』よりそれぞれ抜粋。

■ 復興の実感の推移（復興ウォッチャー調査）【図1-2】

【設問】 あなたの周囲をご覧になって、災害に強い安全なまちづくりは、被災前と比べてどの程度達成したと感じますか？



# 1 安全の確保

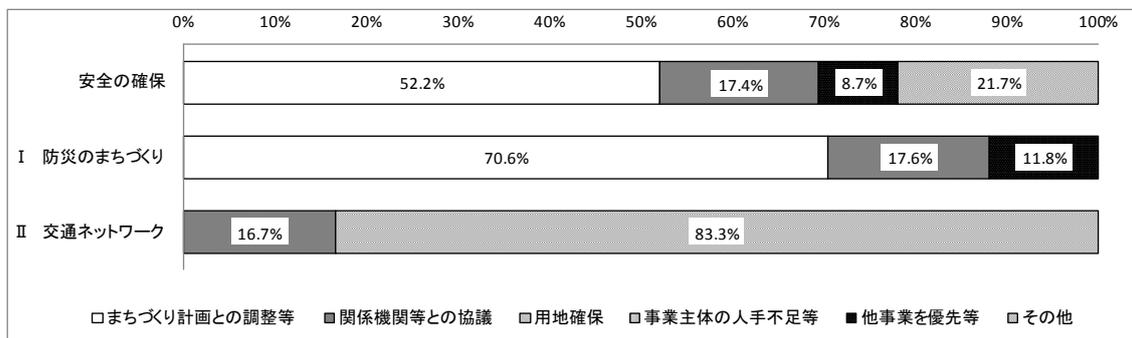
## 復興の状況等を示す主なデータ

### ■ 復興に関する意識調査（復興促進ニーズ度の推移）【表 1-2】

項目	平成24年（順位）	平成25年（順位）	平成26年（順位）
放射能への安全対策	2.79 (6)	2.70 (5)	2.55 (2)
災害時の避難経路の整備や迅速な避難が可能な仕組みづくり	2.54 (13)	2.57 (8)	2.23 (6)
防潮堤や防波堤などの整備	2.86 (4)	2.82 (3)	2.18 (11)
災害時にも使える信頼性の高い道路網の整備	2.54 (12)	2.43 (14)	2.17 (12)
【全29項目の平均】	【2.42】	【2.31】	【1.96】

### ■ 「実質的遅れ」の要因【表 1-3】

	まちづくり計画との調整等	関係機関等との協議	用地確保	事業主体の人手不足等	他事業を優先等	その他	計	全指数に占める割合	全指数
安全の確保	12	4	0	0	2	5	23	21.9%	105
I 防災のまちづくり	12	3	0	0	2	0	17	20.5%	83
II 交通ネットワーク	0	1	0	0	0	5	6	27.3%	22



# 1 防災のまちづくり

## 1 安全の確保

### 基本的考え方

津波対策の基本的考え方（海岸保全施設・まちづくり・ソフト対策）を踏まえた多重防災型まちづくりにより、津波等の自然災害による被害を最小限に抑え、どのような場合でも人命と暮らしを守る安全で安心な防災都市・地域づくりを進める。また、住民の故郷への思いや地域の歴史、文化・伝統を踏まえた住民主体の新しいまちづくりを進める。

#### 取組項目① 災害に強く安全で安心な暮らしを支える防災都市・地域づくり

地域に最も適した多重防災型のまちづくりや災害に強いライフラインの構築、エネルギー自給システムの導入促進などにより、災害に強く安全で安心な暮らしを支える防災都市・地域づくりを推進

#### 取組項目② 故郷への思いを活かした豊かで快適な生活環境づくり

今回の大震災津波の記憶を未来に語り継ぐため「防災文化」を醸成し継承していくとともに、地域住民の故郷への思いや地域の歴史や文化・伝統を踏まえた、住民主体の生活環境づくりを推進

### 実績と課題

#### 実績 災害廃棄物の処理や海岸保全施設の復旧・整備などに取り組む

「災害に強く安全で安心な暮らしを支える防災都市・地域づくり」の取組においては、災害廃棄物の処理について、市町村とともに事務委託を受けた県が、他都府県の協力を得ながら広域処理等を進めた結果、平成26年3月末までに災害廃棄物（約584万トン）の処理を終了した。被災した防潮堤など海岸保全施設については、高潮や高波による二次災害防止のための応急工事を終え、全県で105施設の復旧・整備に着手し、沿岸北部を中心に22施設の整備を完了した（「なりわいの再生」に整理している農林水産省所管の海岸保全施設69施設、完成6施設を含む。）。【表1-I-2】

また、放射性物質に係る安全対策と風評被害を払拭するための取組として、学校、県内主要地点等における放射線測定や、除染等の対策を実施したほか、県産農林水産物等の放射性物質濃度の検査等を実施した。

市町村等の防災拠点や避難所に指定される公共施設、病院・学校等への再生可能エネルギー設備の導入推進等に取り組んだ。

防災・復興に男女共同参画の視点を持った取組を進めるため、沿岸部で講演会やワークショップを開催したほか、男女共同参画センターにおいて普及啓発等に取り組んだ。

「故郷への思いを活かした豊かで快適な生活環境づくり」の取組においては、汚水処理施設の復旧など、安全で快適なまちづくりの推進に取り組んだ。

この結果、第1期復興実施計画の事業進捗は、83指標中、進捗率80%以上が75.9%

(63 指標)、80%未満が 24.1% (20 指標) となっている。【図 1-I】

また、市町村が行う土地区画整理事業や防災集団移転促進事業など復興まちづくり（面整備）事業については、市町村と住民との合意形成が進み、これまでに計画されているほぼ全ての地区で国の復興交付金による事業決定がなされたが、相続未処理などの理由からの用地取得手続きなどに多くの時間を要している地区もあり、第 1 期末時点で、宅地等供給予定 8,291 区画のうち、完成は 3% (251 区画) となっている。【表 1-I-3】

### 課題

### 海岸保全施設の復旧・整備、津波防災教育の充実

「防災のまちづくり」の構成事業のうち、「実質的遅れ」は 17 指標あった。

このうち、「まちづくり計画との調整等」による遅れは 12 指標あるが、具体的には、防潮堤等の海岸保全施設の復旧・整備、市町村等の防災拠点や避難所等への再生可能エネルギー設備の導入、信号機や標識など交通安全施設の復旧事業などのハード整備のほか、復興まちづくりを支援するためのアドバイザー派遣事業などであった。

また、「関係機関等との協議」による遅れは 3 指標があるが、具体的には、復興教育プログラムとの調整が必要になったため、防災教育教材の内容を用いたモデル授業の開催を見送ったことなどであった。【表 1-I-1】

## 今後の方向性

人命と暮らしを守る安全で安心な防災のまちづくりを進めるため、第 2 期においては、市町村の復興まちづくり事業との調整を図りながら、防潮堤等の海岸保全施設の復旧・整備を進めるとともに、地域における津波防災に関する出前講座の開催や学校における防災教育の充実による防災文化の醸成・継承に取り組むなど、ハード施策とソフト施策を組み合わせた多重防災型まちづくりを一層推進する。

また、「復興意識調査」によると、「放射能への安全対策」や「災害時の避難経路の整備や迅速な避難が可能な仕組みづくり」などの復興促進ニーズ度が高くなっていることから、放射性物質に係る安全対策と風評被害を払拭するための取組を継続して実施していくほか、急傾斜地崩壊対策施設等への避難路の整備等を推進する。【表 1-I-4】。

さらに、防災や復興に男女共同参画の視点を持って取り組むことが重要であり、県内各地での講演会の開催などの普及啓発に引き続き取り組んでいく。

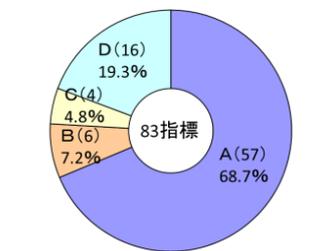
第 1 期においては、復興まちづくり（面整備）事業の進捗に遅れが生じたが、今後、各市町村において事業が本格化していくことから、円滑な事業進捗が図れるよう、工事施工者と道路、河川、鉄道等公共インフラ施設を管理する関係機関との協議を積極的に支援していく。

#### 【第 2 期実施計画事業】

- 多重防災型まちづくり推進事業（第 2 期計画 70 頁参照）  
（海岸保全施設等整備、復興まちづくり支援、緊急避難路整備等）
- 広域防災拠点事業（同 74 頁参照）
- 男女共同参画の視点からの防災・復興に関する普及啓発事業（同 30 頁参照）

復興の状況等を示す主なデータ

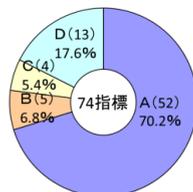
■ 第1期末目標に対する進捗率【図1-I】



【防災のまちづくり】

進捗率80%以上 75.9% (63指標)  
※実質的遅れ 20.5% (17指標)

【取組項目別】



【防災都市・地域づくり】

進捗率80%以上 77.0% (57指標)  
※実質的遅れ 18.9% (14指標)



【快適な生活環境づくり】

進捗率80%以上 66.7% (6指標)  
※実質的遅れ 33.3% (3指標)

■ 第1期の主な取組状況

事業名	事業概要(取組状況)	指標名	実績値 (目標値)	区分
災害廃棄物緊急処理支援事業	廃棄物処理法の規定により市町村事務とされている一般廃棄物(災害廃棄物)の処理について、地方自治法の規定に基づき、県が12市町村の当該事務を受託して実施	災害廃棄物処理量	584(525)万トン	A
多重防災型まちづくり計画策定支援事業	多重防災型まちづくりの前提となる地域ごとの具体的な津波対策を検討し、海岸保全基本計画を策定	海岸保全基本計画策定地区数	53(53)地区	A
河川等災害復旧事業(応急工事)	地震や津波により被災した海岸保全施設等について、高潮・高波による二次災害防止のため応急的な工事を実施	堤防等の応急工事	4,455(4,455)m	A
海岸保全施設等整備事業	津波によって被災した防潮堤等の海岸保全施設の復旧を図るとともに、市町村の復興まちづくりと一体となった防潮堤の嵩上げや水門の整備等を実施	防潮堤等完成延長	4.5(12.5)km	D
復興まちづくり支援事業	復興まちづくりに取り組む住民団体等の要請に基づき、まちづくりや景観等に関する専門家をアドバイザーとして派遣し、復興まちづくりを支援	アドバイザー派遣地区数	1(96)地区	D
交通安全施設災害復旧事業	地震や津波の被害を受け損傷した信号機等交通安全施設の復旧整備	信号機	119(151)基	C
原発放射線影響対策事業	放射性物質に係る安全対策と風評被害を払拭するための取組を推進 ・学校、県内主要地点等における放射線量測定の実施と情報提供等 ・県産農林水産物等の放射性物質濃度の検査等の実施 等	学校等の放射線量測定・除染	33(33)市町村	A
污水処理施設整備事業	津波被害のあった市町村の污水処理施設の復旧や、再度災害防止などの復興を行う市町村の污水処理施設整備事業に対する補助	復旧完了施設数	7(7)施設	A
防災文化醸成事業	震災の経験や教訓を後世に語り継ぎ、防災意識の向上や、避難行動を促す取組を「防災文化」として醸成し継承していくため、小学校等での津波防災に関する出前講座等を実施	出前講座実施回数	41(29)回	A
津波防災伝承事業(地域防災力強化プロジェクト事業)	東日本大震災津波に関する映像及び写真等資料を収集し、津波防災教育用教材を作成するとともに、学校における津波防災教育のリーダーを育成	教材制作	2(1)式	A
		モデル授業開催回数	0(6)回	D
防災拠点等再生可能エネルギー導入事業	非常時においても一定のエネルギーを賅えるシステムの構築に向けて、県や市町村の庁舎、民間を含めた医療施設、福祉施設、学校等に対し、再生可能エネルギー設備の導入を推進	市町村への補助施設数	151(238)箇所	C

復興の状況等を示す主なデータ

■「実質的遅れ」の要因【表 1-I-1】

	まちづくり計画との調整等	関係機関等との協議	用地確保	事業主体の人手不足等	他事業を優先等	その他	計	全指数に占める割合	全指数
防災のまちづくり	12	3	0	0	2	0	17	20.5%	83
防災都市・地域づくり	9	3	0	0	2	0	14	18.9%	74
快適な生活環境づくり	3	0	0	0	0	0	3	33.3%	9

■防潮堤等海岸保全施設の整備状況（平成 26 年 3 月 31 日現在）【表 1-I-2】

事業主体	事業箇所数	着工箇所数	完了箇所数
県	105箇所	94箇所	21箇所
市町村	29箇所	11箇所	1箇所
合計	134箇所	105箇所	22箇所

※「なりわいの再生」に整理している農林水産省所管の海岸保全施設を含む。

■復興まちづくり（面整備）の進捗状況（平成 26 年 3 月 31 日現在）【表 1-I-3】

事業名	実施市町村数 実施箇所数 計画区画数	都市計画決定	事業認可 (防集は大臣同意)	着工箇所	完了箇所
都市再生区画 整理事業	7市町村・19箇所 5,242区画	17箇所	17箇所	17箇所	0箇所 22区画
津波復興拠点 整備事業	6市町・10箇所	8箇所	8箇所	5箇所	0箇所
防災集団移転 促進事業	7市町村・88箇所 2,573区画		88箇所	68箇所	13箇所 154区画
漁業集落防災 機能強化事業	11市町村・41箇所 476区画			20箇所	7箇所 75区画
合計	12市町村・158箇所 8,291区画			110箇所	20箇所 251区画

※「なりわいの再生」に整理している農林水産省所管の漁業集落防災機能強化事業を含む。

■復興に関する意識調査（復興促進ニーズ度の推移）【表 1-I-4】

項目	平成24年(順位)	平成25年(順位)	平成26年(順位)
放射能への安全対策	2.79 (6)	2.70 (5)	2.55 (2)
災害時の避難経路の整備や迅速な避難が可能な仕組みづくり	2.54 (13)	2.57 (8)	2.23 (6)
防潮堤や防波堤などの整備	2.86 (4)	2.82 (3)	2.18 (11)
震災の記憶を未来に語り継ぐための取組	1.88 (25)	1.78 (26)	1.50 (25)
【全29項目の平均】	【2.42】	【2.31】	【1.96】

トピックス

第1期の取組 - 防災まちづくり -

災害廃棄物(がれき)の処理

約584万トン[本県一般廃棄物約13年分]の災害廃棄物の処理を終了



宮古市赤前地区・宮古運動公園  
平成23年11月撮影



同所  
平成25年8月撮影

東日本大震災津波によって発生した災害廃棄物の量は約 584万トン(平成26年3月末現在)に上り、本県全体で発生する一般廃棄物の量(平成22年度 約45万トン)の約13年分にも相当する甚大なものでした。

被災地の復旧・復興のためには、一日も早く災害廃棄物の処理を完了させる必要があることから、本県では、平成23年6月に『岩手県災害廃棄物処理実行計画』を策定し、処理期限を平成26年3月末までとするとともに、

- ①地域の復興に寄与する処理、
- ②リサイクルを重視した処理、
- ③広域処理も活用した迅速な処理

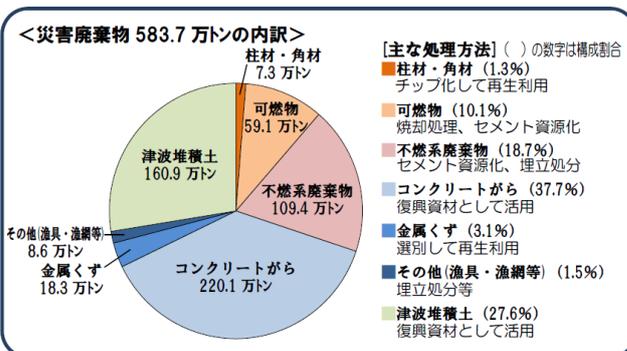
の3つを本県における基本方針としました。

災害廃棄物の処理に当たっては、破碎・選別施設や仮設焼却炉の設置を始め、実際に被災した地元セメント工場を最大限活用するなど、可能な限り被災地の力を引き出すとともに、県内内陸自治体の協力も得て処理を進めました。

それでもなお期限内での処理が間に合わないものについては、県外の自治体に広域処理をお願いし、悪臭や火災の発生など生活環境に支障が生じる恐れのある柱材・角材や可燃物、県内施設だけでは処理能力が不足している不燃系廃棄物や漁具・漁網などの処理に協力をいただきました。

本県で発生した  
災害廃棄物の広域処理先

青森県	61,004 トン
宮城県	4,326 トン
秋田県	37,538 トン
山形県	77,688 トン
福島県	12,131 トン
群馬県	7,673 トン
埼玉県	1,109 トン
東京都	106,007 トン
神奈川県	162 トン
新潟県	294 トン
富山県	1,256 トン
石川県	1,961 トン
福井県	6 トン
静岡県	3,207 トン
大阪府	15,299 トン
合計	329,661 トン (1都1府13県)



こうして、災害廃棄物処理に携わった多くの関係者の皆様の努力と住民の皆様のご理解と支援に支えられて、期限内での処理を終えることができました。

平成26年度は、破碎・選別施設や仮設焼却炉の解体・撤去や仮置場の返還業務など、早期の事業完了をめざして作業を進めています。

また、これまでの取組を振り返りながら記録として整理し、同様の災害事例の参考となるよう全国に情報発信していきます。

## II 交通ネットワーク

### 1 安全の確保

#### 基本的考え方

災害時等の確実な緊急輸送や代替機能を確保した信頼性の高い道路ネットワークの構築や、救護活動や人員輸送を支える港湾や空港、鉄道の機能強化により、災害に強い交通ネットワークの構築を進める。

#### 取組項目 災害に強い交通ネットワークの構築

復興道路として『災害に強い高規格幹線道路等の幹線道路ネットワーク』を整備し、これを補完する国道、県道などを含めた信頼性の高い道路ネットワークを構築するとともに、災害対応拠点としての港湾やいわて花巻空港の機能強化、災害時にも安全・安心な鉄道の整備を推進

#### 実績と課題

##### 実績

#### 復興道路等の整備や三陸鉄道の復旧支援などに取り組む

「交通ネットワーク」の分野では、復興道路等の早期整備や港湾の機能回復、三陸鉄道の運行再開に向けた復旧などに取り組んできた。

復興道路については、国において震災復興のリーディングプロジェクトとして位置付け、かつてないスピードで整備を進めており、第1期末時点で、三陸沿岸道路 高田道路など5区間で供用が開始された。また、県が整備する復興支援道路及び復興関連道路については、一般国道340号土淵バイパスや一般県道侍浜夏井線本波地区など13箇所供用を開始した。

港湾については、暫定利用を図りながら港湾機能の早期復旧を進め、久慈港及び八木港は復旧完了、その他の港湾も小本港を除き暫定で復旧が完了し、供用している。その結果、県全体の取扱貨物量は、復興資材の取扱いが伸びたこともあり、震災前の水準まで回復している。また、国において、湾口防波堤の復旧・整備が進められている。

鉄道に関しては、三陸鉄道の南北リアス線が平成26年3月に全線の復旧を終了した。また、被災した東日本旅客鉄道株式会社の路線のうち、JR八戸線は平成24年3月に運行再開した一方、JR山田線（宮古―釜石間）、JR大船渡線（気仙沼―盛間）は再開されていない。

現在、JR山田線は路線バスによる振替輸送がなされ、JR大船渡線は平成25年3月から仮復旧としてのBRT（バス高速輸送システム）が運行されている。

第1期復興実施計画の事業進捗は、22指標中、進捗率80%以上が68.2%（15指標）、80%未満が31.8%（7指標）となっている。【図1-II】

## 課題

## 港湾機能の復旧、JR山田線及びJR大船渡線の早期復旧等

「交通ネットワーク」の構成事業のうち、「実質的遅れ」は6指標あったが、港湾利用を極力妨げないように工事を行う必要があったことに伴う港湾機能の復旧の遅れや、実施箇所を決定する際に復興道路の事業箇所と調整が必要であったことなどに伴う橋梁耐震化の遅れなどであった。【表 1-II-1】

また、三陸鉄道の全線運行再開に伴い、「鉄道網の復旧」についての県民の実感が高まったが、JR山田線、JR大船渡線については、依然として復旧の実施には至っていない。【表 1-II-2】

## 今後の方向性

今後も、湾口防波堤等の港湾施設の早期復旧・整備に取り組むとともに、復興道路等の道路整備や災害時における避難・救援活動に備えて、復興支援道路等の交通あい路の解消や防災対策・橋梁の耐震化等を進める。

なお、復興事業としての社会資本整備等を促進するには、県による取組だけではなく、国や関係機関の協力が必要となる。三陸沿岸道路等の復興道路等については、国の東日本大震災復興対策本部が平成23年7月に決定した「東日本大震災からの復興の基本方針」に沿って着実に整備を進めるよう、国へ強く働きかける。

JR山田線・大船渡線については、被災地の復興に欠かせない社会的基盤であり、地域住民の日常生活における重要な足であるとともに、観光など三陸沿岸地域の振興にも不可欠な路線であることから、まちづくり事業と一体となった鉄道のかさ上げ等の課題について東日本旅客鉄道株式会社や国と調整を図るとともに、早期復旧を行うよう引き続き求めていく。

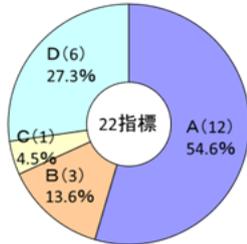
また、JR山田線については、東日本旅客鉄道株式会社から三陸鉄道による運営を提案されており、地元の負担をできるだけ軽減する観点に立って、JR山田線沿線市町、南北リアス線関係市町村や三陸鉄道と十分に連携を図って対応していく。

## 【第2期実施計画事業】

- 港湾災害復旧事業（第2期計画 33 頁参照）
- 湾口防波堤等整備事業（同 33 頁参照）
- 三陸復興道路整備事業（同 78 頁参照）
- 復興支援道路整備事業（橋梁耐震化等）（同 78 頁参照）
- JR山田線・大船渡線復旧支援事業（同 34 頁参照）

復興の状況等を示す主なデータ

■ 第1期末目標に対する進捗率【図1-II】



【交通ネットワーク】

進捗率80%以上 68.2% (15指標)  
 ※実質的遅れ 27.3% (6指標)

■ 第1期の主な取組状況

事業名	事業概要(取組状況)	指標名	実績値 (目標値)	区分
港湾災害復旧事業	津波により被災した航路や泊地の応急的な啓開作業、倒壊した防波堤や沈下した岸壁の復旧等による港湾の機能回復(まちづくりに係る施設を除く) ・対象港湾:6港(久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港、八木港、小本港)	港湾機能の復旧完了	2(6) 港	D
湾口防波堤等整備事業	津波によって倒壊した湾口防波堤の早期復旧を図るとともに、現在整備中の湾口防波堤等の整備を促進 ・湾口防波堤の復旧:2箇所(釜石港、大船渡港)延長:2,180m ・湾口防波堤等の整備:2箇所(久慈港、宮古港)	湾口防波堤復旧延長割合(釜石港・大船渡港)	25(21) %	A
復興道路整備事業(直轄)	復興道路として、三陸沿岸地域の縦貫軸と内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸の高規格幹線道路等の整備を促進	事業中箇所供用延長(直轄)	36.5 (36.5) km	A
復興道路整備事業(改築)	復興道路として、内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸の高規格幹線道路等の整備を推進 [対象路線]宮古盛岡横断道路(国道106号)	事業中箇所供用延長(改築)	6.7(6.7) km	A
復興支援道路整備事業(橋梁耐震化等)	復興支援道路として、内陸部から沿岸各都市等にアクセスする道路及び横断軸間を南北に連絡する道路、インターチェンジにアクセスする道路について、橋梁の耐震化や補修等を実施	橋梁の耐震補強完了	7(16) 橋	D
三陸鉄道災害復旧事業	甚大な被害を受けた三陸鉄道の復旧に係る費用について、国庫補助制度を活用し、三陸鉄道(株)に対し補助金を交付 ・不通区間の復旧:北リアス線陸中野田ー小本、南リアス線全線	復旧延長(H23~H25)	82.1 (82.1) km	A

■ 「実質的遅れ」の要因【表1-II-1】

	まちづくり計画との調整等	関係機関等との協議	用地確保	事業主体の人手不足等	他事業を優先等	その他	計	全指数に占める割合	全指数
交通ネットワーク	0	1	0	0	0	5	6	27.3%	22

■ 復興に関する意識調査(復興促進ニーズ度の推移)【表1-II-2】

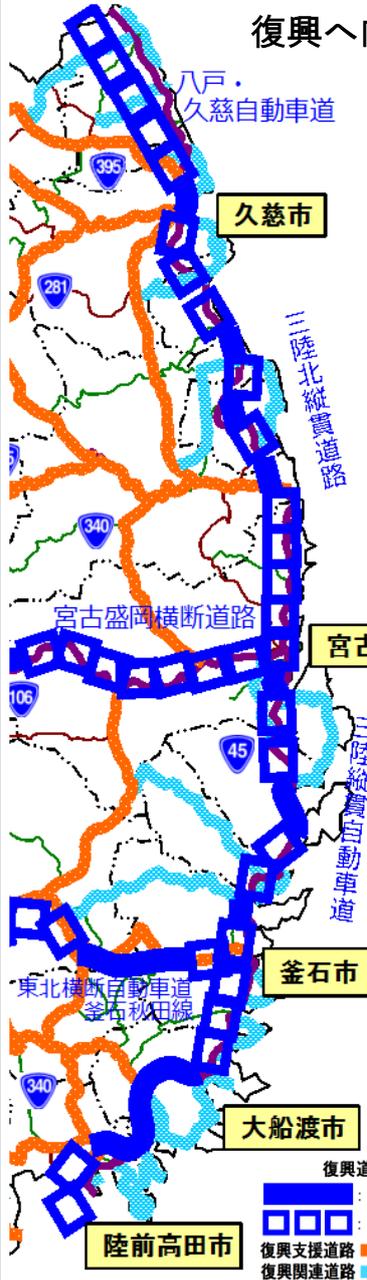
項目	平成24年(順位)	平成25年(順位)	平成26年(順位)
災害時にも使える信頼性の高い道路網の整備	2.54 (12)	2.43 (14)	2.17 (12)
JRや三陸鉄道などの鉄道網の復旧	2.73 (8)	2.48 (11)	1.78 (22)
【全29項目の平均】	【2.42】	【2.31】	【1.96】

トピックス

第1期の取組 -交通ネットワーク-

三陸復興道路の整備

復興へ向け、かつてないスピードで整備



災害に強く信頼性の高い道路ネットワークを構築するため、県では、「復興計画」に「三陸復興道路整備事業」を位置付け、各路線が受け持つ機能に応じ三つの種類(復興道路、復興支援道路、復興関連道路)に分類し、各々の機能に応じた整備を推進してきました。



平成24年11月4日  
釜石花巻道路(釜石～釜石西)  
「即年着工」起工式



平成26年3月23日  
三陸沿岸道路高田道路開通式

三陸沿岸地域の縦貫軸及び内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸の高規格幹線道路等の復興道路については、県の要望を受け、国では「震災復興のリーディングプロジェクト」と位置付け、かつてないスピードで整備が進められています。

また、県では、国や復興道路整備に関わる公益事業者を含む関係機関で構成する「復興道路整備促進連絡調整会議」を設置し、埋蔵文化財調査や保安林解除等の協議の迅速化を図るとともに、用地取得事務の支援等を実施し、引き続き国が整備する復興道路等の早期完成に向け協力してきました。

この結果、三陸沿岸道路の高田道路をはじめ5区間、合計約43.2kmが供用されました。

復興道路の開通状況		[H26. 3. 31時点]
H24. 11. 25	東北横断自動車道釜石秋田線 (宮守～東和)	供用開始
H25. 3. 10	宮古盛岡横断道路(築川道路)	供用開始
10. 13	三陸沿岸道路 普代道路	供用開始
H26. 3. 2	三陸沿岸道路 尾肝要道路	供用開始
3. 23	三陸沿岸道路 高田道路	供用開始

《復興道路の整備効果》

- 時間短縮**  
沿岸各都市間、内陸と沿岸の所要時間が短縮
- 災害に強い道路の確保**  
災害時でも安全で安心な通行が可能
- 渋滞解消(交通の分散)**  
交通量が分散し、渋滞の解消効果が期待
- その他の効果**  
走行経費削減、交通事故解消、走行快適性向上等

また、復興道路を補完し、その整備効果を県下全域に波及させるため、県ではインターチェンジにアクセスする道路等の復興支援道路、防災拠点や医療拠点へのアクセス道路である復興関連道路の整備を進めており、平成24年9月には復興関連道路の一般県道侍浜夏井線本波地区が開通したほか、平成25年12月には復興支援道路に位置付けた一般国道340号土淵バイパス(愛称:遠野かっぱロード)が全線開通しました。

# トピックス

## 第1期の取組 -交通ネットワーク- 三陸鉄道の復旧

全国的に注目を浴びる中、平成26年4月に全線運行再開

三陸鉄道は、昭和59年の開業以来、三陸沿岸地域の生活の足として、また、観光や地域振興の社会基盤として、重要な役割を果たしてきましたが、大震災により、橋梁、レール、駅舎の流出など計317か所に及ぶ被害を受け、全線が不通となりました。

比較的被害の少なかった北リアス線陸中野田～久慈間など全体の約1/3の区間では、被災から1か月以内に運転が再開されましたが、被害が甚大であった残る約2/3の区間は、国、岩手県及び沿線市町村の財政支援により復旧工事が進められました。

そして、工事関係者の尽力により、先行して平成24年4月に北リアス線田野畑～陸中野田間が、昨年4月に南リアス線盛～吉浜間がそれぞれ運転再開され、残る南リアス線吉浜～釜石間と北リアス線小本～田野畑間も、それぞれ本年4月5日、6日に復旧し、全線の運転が再開されました。

全線での運行再開までの間、多くの企業、団体、個人の皆さんから、ご支援やご声援をいただくとともに、平成25年にはNHK連続テレビ小説「あまちゃん」に登場し、全国的に注目を浴びることになりました。



また、震災による浸水被害を受けたり老朽化していた車両は、クウェート国からのご支援により、新しく8両造られ、営業運転されています。

今回、三陸鉄道の列車が全線で走り出したことは、被災地住民に希望と勇気を与えるだけでなく、三陸復興の原動力となり、また、これまで御支援いただいた県民をはじめ、全国、全世界の方々への恩返しにもなると考えています。



平成26年4月5日南リアス線全線運行再開記念列車出発式

三陸鉄道 全線運転再開までの経過			
H23. 3. 16	北リアス線	陸中野田～久慈間	運転再開
3. 20	北リアス線	宮古～田老間	運転再開
3. 29	北リアス線	田老～小本間	運転再開
H24. 4. 1	北リアス線	田野畑～陸中野田間	運転再開
H25. 4. 3	南リアス線	盛～吉浜間	運転再開
H26. 4. 5	南リアス線	吉浜～釜石間	運転再開
[南リアス線全線運転再開]			
H26. 4. 6	北リアス線	小本～田野畑間	運転再開
[北リアス線全線運転再開]			