

# 東日本大震災津波に関する要望書

【災害に強い交通ネットワークの構築に関する緊急要望】

平成 23 年 6 月 29 日

岩手県災害対策本部 本部長  
岩 手 県 知 事

達 増 拓 也

# 東日本大震災津波に関する要望

## 【災害に強い交通ネットワークの構築に関する緊急要望】

東日本各地に未曾有の被害をもたらした東日本大震災津波は、平成23年3月11日の発災から4か月が経過しようとしておりますが、その被害の爪跡は、今もなお、被災地に深刻な状況で色濃く残された状況にあります。

特に本県においては、想像を絶する壊滅的被害を受けた沿岸地域を中心に、現時点（6月22日現在）で、約4,600人の尊い命が失われ、また、未だ行方不明となっている方々が約2,400人と、その人的被害は極めて深刻であり、まさに筆舌に尽くしがたい状況にあるほか、家屋の流失、倒壊、焼失等の中、避難されている方々も約19,000人おり、依然、厳しい状況の中での生活を余儀なくされているところです。

このような中、本県では、災害発生以来、国や関係市町村等と緊密な連携を図り、また、全国の皆様からの温かいご支援とご協力をいただきながら、全力を挙げて復旧・復興対策に取り組んでいるところであり、このほど、「岩手県東日本大震災津波復興計画 復興基本計画（案）」をまとめるなど、復興に向けた歩を進めているところですが、今回の災害は、都道府県や市町村において対応できる範囲を大きく超えるものとなっております。

国におかれましては、第1次補正予算措置や「東日本大震災復興基本法」の制定、さらには東日本大震災復興構想会議から「復興への提言」が出されるなど、復興に向けてご尽力いただいているところですが、今後におきましても、早急に復旧・復興ビジョンを提示し、既存の枠組みを超える強力な復旧対策、さらには復興対策まで全力を挙げて取り組まれるよう、強く要望いたします。

また、国が前面に立ち、税財政措置や規制緩和、社会資本への重点投資などを盛り込んだ災害復旧対策等の特別措置法の制定とともに、下記の復旧・復興や被災者支援対策等に係る税財政措置等を主体的に講じられますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。

## 記

### 1 復興道路の早期完成

三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道の三陸沿岸地域を縦貫する道路、東北横断自動車道釜石秋田線等の内陸部と三陸沿岸地域を連絡する道路を「復興道路」として位置付け、未事業化区間のルートを早期に決定するとともに、3年間で重点的に整備し、5年以内に全線開通すること

併せて、宮古盛岡横断道路（国道106号）を直轄権限代行により早期に整備すること

その際、道路事業の評価にあたっては、防災等を考慮した総合的な評価を行うこと

### 2 湾口防波堤等の早期復旧・整備

多重防災型まちづくりの基礎となり、安全な港湾利用のための湾内静穏度確保を図る大船渡港、釜石港の湾口防波堤を早期に復旧するとともに、現在整備中の久慈港湾口防波堤及び宮古港竜神崎防波堤を早期に完成すること

また、沿岸地域の雇用の中核的な担い手である拠点企業の経済活動を円滑に再開させるため、企業所有専用岸壁等の重要な施設の復旧にあたり、国において適切な支援を行うこと

### 3 国家プロジェクトとしての全面的な事業推進

直轄事業負担金制度の廃止などの全面的な財政支援を講じるとともに、被災地の早期復興に向けて、直轄事業を強力に推進するための体制強化を行うこと

### 4 鉄道の早期復旧に係る財政支援等

壊滅的な被害を受けた三陸鉄道の施設復旧に際しては、地元自治体や事業者の負担のない国による新たな制度の創設又は現行制度の補助率を最大限引上げること

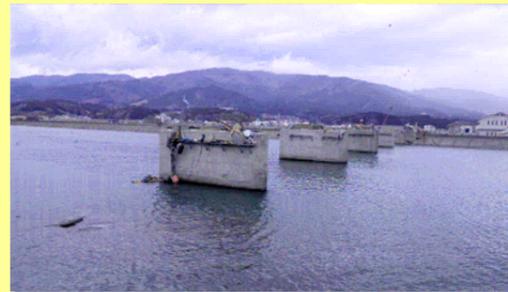
また、同様に甚大な被害を受けたJR八戸線・山田線・大船渡線の早期復旧に向け、東日本旅客鉄道(株)への支援・協力を行うこと

## 現状と復興に向けた課題等

### < 現 状 >

東日本大震災では、三陸沿岸地域の基幹道路である国道45号が各地で寸断し、多数の孤立集落が発生

避難や救援物資輸送、救護活動を支える「命の道路」として、三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路などの幹線道路ネットワークが有効的に機能



落橋した国道45号気仙大橋(陸前高田市)

### < 復興に向けた課題等 >

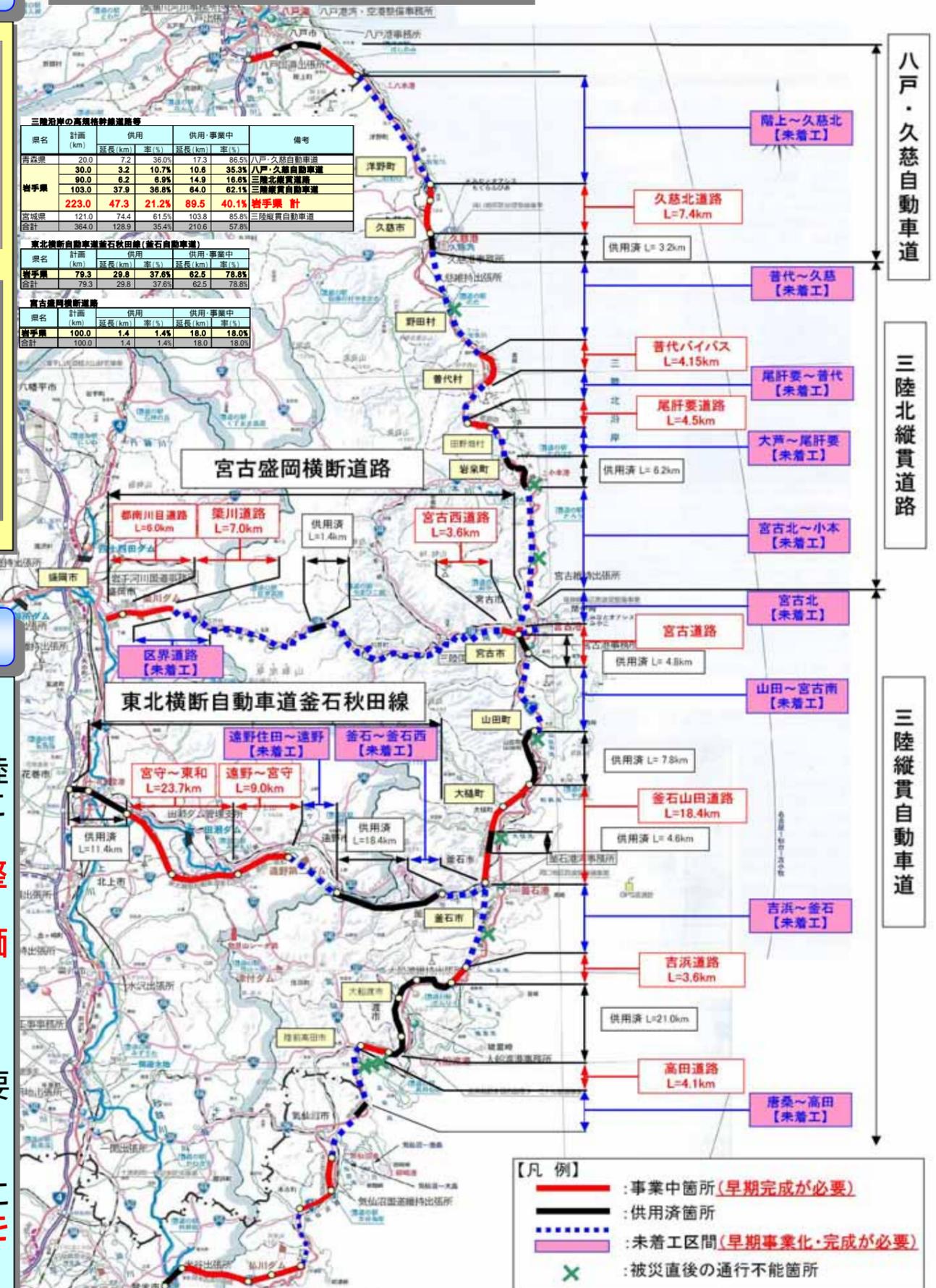
「三陸縦貫自動車道」などの三陸沿岸の縦貫軸の整備率は約2割、「東北横断自動車道釜石秋田線」などの内陸と三陸沿岸を結ぶ横断軸の整備率は約4割と未だ低水準

復興に向けた多重防災型まちづくりと一体となった災害に強い交通ネットワークの構築が必要  
「復興道路」の整備には多額の事業費が必要



海岸線の国道45号は各地で寸断(山田町)

## 「復興道路」の整備状況図



## 要望内容

### 1 「復興道路」の早期整備

「三陸縦貫自動車道」、「三陸北縦貫道路」、「八戸・久慈自動車道」の三陸沿岸の縦貫軸、「東北横断自動車道釜石秋田線」などの内陸と三陸沿岸を結ぶ横断軸を「復興道路」として位置づけ、集中的投資による3年間での重点的な整備、5年以内に全線開通すること

「宮古盛岡横断道路(国道106号)」を直轄権限代行により早期に整備すること

また、道路事業の評価にあたっては、防災等を考慮した総合的な評価を行うこと

### 2 多重防災型まちづくりのためのルートの早期決定

三陸沿岸地域の復興に向けた多重防災型まちづくりを進めるためには、基幹となる「復興道路」と連動したまちづくり計画等の策定が必要不可欠であることから、未事業化区間のルートを早期に決定すること

### 3 国家プロジェクトとしての全面的な事業推進

直轄事業負担金制度の廃止などの全面的な財政支援と、事業を強力に推進するための体制強化など、国家プロジェクトとして『復興道路』を早期に完成すること

【凡例】

- : 事業中箇所(早期完成が必要)
- : 供用済箇所
- : 未着工区間(早期事業化・完成が必要)
- X : 被災直後の通行不能箇所

## 現状と復興に向けた課題等

### <現 状>

東日本大震災では、釜石港と大船渡港に整備されていた湾口防波堤のほとんどが倒壊したものの、津波波高の低減や津波到達時間の遅延など一定の減災効果を発揮

### <復興に向けた課題等>

湾口防波堤による津波の低減効果は沿岸市街地の再生に必須  
湾口防波堤等に守られた湾内の安定した静穏度は港湾施設利用の安全確保に必要  
湾口防波堤等の復旧・整備には多額の事業費が必要

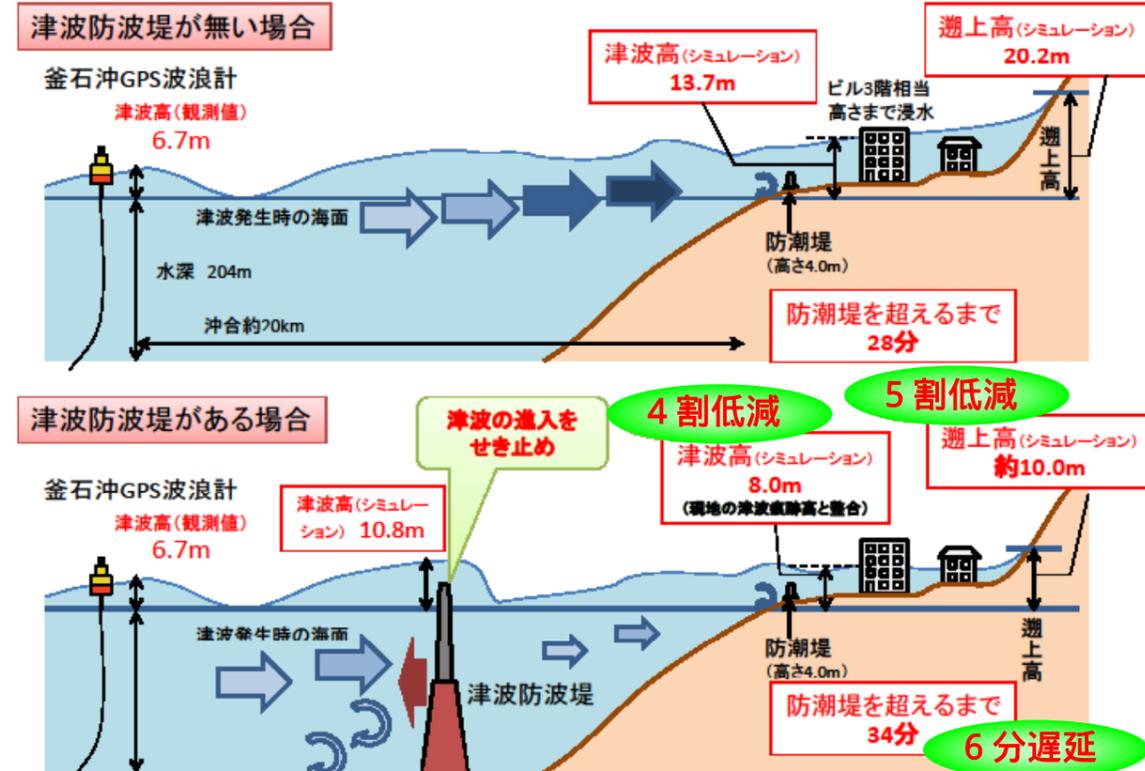


倒壊した釜石港湾口防波堤(釜石市)



湾口防波堤のほとんどが倒壊

## 湾口防波堤の減災効果



釜石港湾口防波堤の減災効果(シミュレーション結果) 国土交通省資料より

## 港湾復興会議における地元の意見

港湾復興会議では、市の関係者、港湾利用企業から地域の復興に向けて、湾口防波堤等の復旧・整備を強く求める発言が相次ぐ

### <各市の意見>

- 【大船渡市】**市復興計画では稀有の大津波でも生命・財産を守る方向性を示したい。被害を防ぐため湾口防波堤の早期の復旧を望む。
- 【釜石市】**釜石港は釜石市の復興の要であり、湾口防波堤の早急な復旧で元気を取り戻したい。
- 【宮古市】**水産業復興のためにも早急に竜神崎や出崎の防波堤を復旧し静穏度の確保をお願いする。
- 【久慈市】**河川堤防の高さも湾口防波堤ありきで決まっている。一日も早い湾口防波堤の完成を望む。



釜石港復興会議の様子(釜石市)

## 要望内容

### 1 湾口防波堤等の早期復旧と整備促進

多重防災型まちづくりの基礎となり、安全な港湾利用のための湾内静穏度確保を図る大船渡港及び釜石港の湾口防波堤を早期に復旧するとともに、現在整備中の久慈港湾口防波堤及び宮古港竜神崎防波堤を早期に完成すること

### 2 国家プロジェクトとしての全面的な事業推進

直轄事業負担金制度の廃止などの全面的な財政支援と、事業を強力に推進するための体制強化など、国家プロジェクトとして湾口防波堤等の復旧・整備を行うこと

	開催日	開催市	議 題
第1回	5月12日	釜石市	被害状況の情報共有と今後の復旧・復興に向けた意見交換
	5月13日	久慈市	
	5月18日	大船渡市・宮古市	
第2回	6月29日	久慈市	各港湾の「復旧・復興方針」の検討
	6月30日	釜石市・大船渡市	
	7月1日	宮古市	
第3回(予定)	7月下旬	各港湾所在市	各港湾の「復旧・復興方針」の策定

## 現状と復興に向けた課題等

### < 現 状 >

本県沿岸を縦断する三陸鉄道（北リアス線、南リアス線）及びJR線（八戸線、山田線、大船渡線）は、東日本大震災により、駅舎、線路、橋梁等が流出・損壊するなど、甚大な被害を受けた。そうした中、三陸鉄道は、震災後速やかに宮古～小本間、久慈～陸中野田間を復旧させ、復興支援列車を運行し、震災地域の貴重な交通手段として活躍。しかし、残りの区間は（JR線も含め）、運行再開の見通しが全く立っていない状況。



地域住民の生活を支える「復興支援列車」

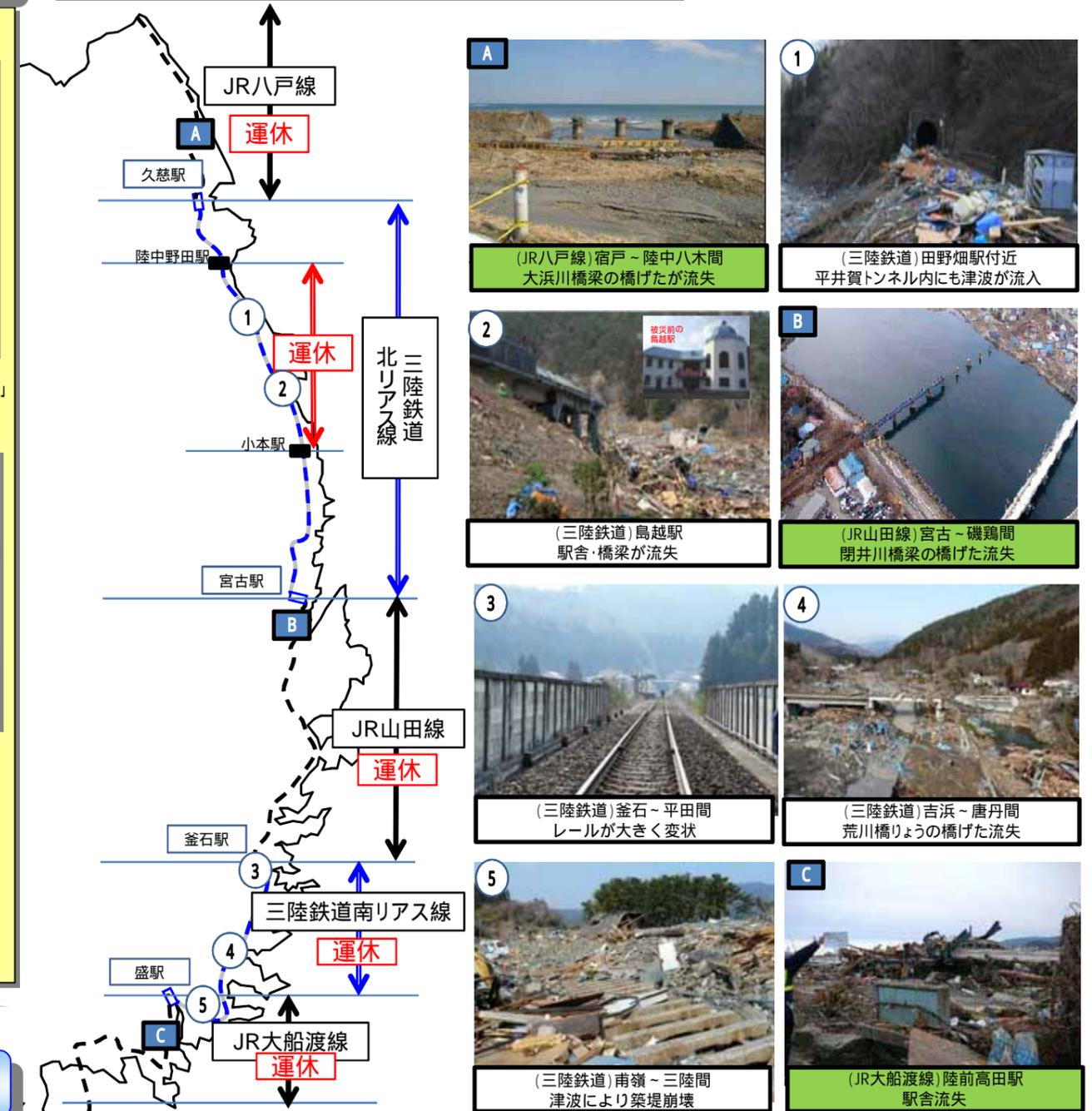
### < 復興に向けた課題等 >

被災地の一刻も早い生活再建や地域産業の再生を図るためには、早期の復旧が必要であるが、復旧には多額の事業費が必要。しかし、三陸鉄道は、17年連続の赤字を計上している第三セクター会社であることから、財政余力がなく、また、県や市町村も被災し、同様の状況であり、国による全面的な支援が不可欠。JR線の復旧に際し、東日本旅客鉄道株は、「まちづくりと一体となった施設整備を行い、ルート変更もあり得る」との方針を示しているところであり、今後、同社との調整が必要であるほか、早期復旧には国による支援も必要。



宮古口への車両の移送風景（宮古市）

## 岩手県沿岸部の鉄道の被害状況



## 要望内容

### 1 鉄道の早期復旧に係る財政支援等

壊滅的な被害を受けた三陸鉄道の施設復旧に際しては、**地元自治体や事業者の負担のない国による新たな制度の創設又は現行制度の補助率を最大限引き上げる**こと。

同様に甚大な被害を受けた**JR八戸線・山田線・大船渡線の早期復旧**に向け、**東日本旅客鉄道株への支援・協力**を行うこと。

被害状況

	線名	区間	延長km	被害箇所数				合計
				駅舎	線路	橋梁	その他	
三陸鉄道	北リアス線	宮古～久慈	71	1	38	15	16	70
	南リアス線	盛～釜石	37	4	96	20	127	247
	計		108	5	134	35	143	317
JR	八戸線	階上～久慈	37	2	3	1	51	57
	山田線	宮古～釜石	55	8	10	6	157	181
	大船渡線	盛～気仙沼	41	7	19	3	148	177
	計		133	17	32	10	356	415