

地域の産業・経済の再生とそれを支える 都市・交通基盤

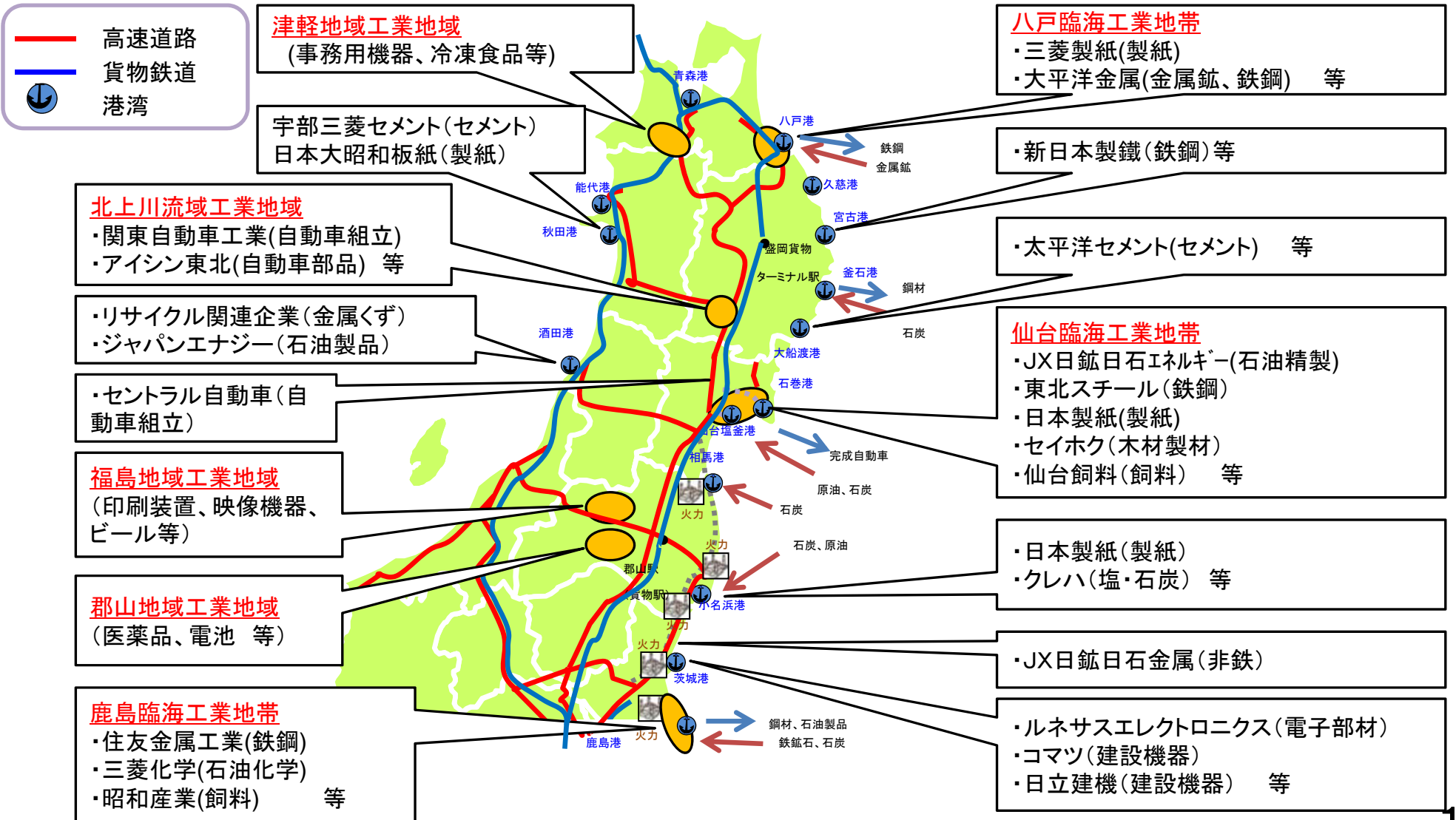
平成23年6月24日

国土交通大臣

大畠章宏

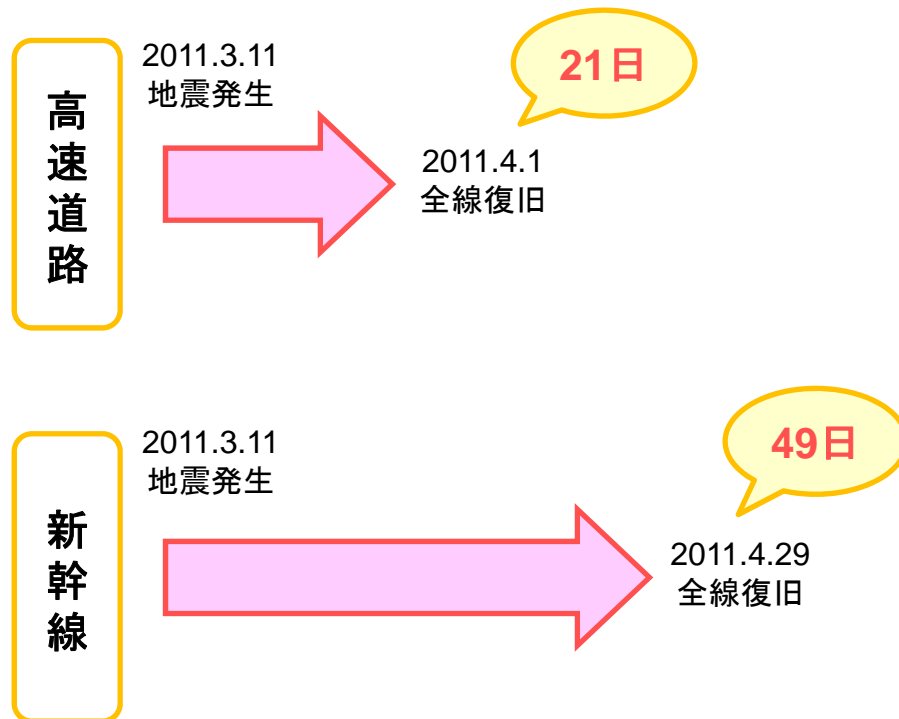
産業・経済を支える交通インフラ

・企業の生産活動を支えるのは、道路、港湾等の交通インフラ。円滑かつ効率的な輸送サービスを提供し続けることが、我が国の産業活動を継続する前提条件。



・今回の震災では、道路や新幹線が早期に復旧した。阪神・淡路大震災後の耐震化等が一定の効果を発揮したと考えられる。一方で、港湾については、一部供用として早期復旧しているものの、まだ、万全に機能回復していない。

■ 高速道路と新幹線の早期復旧



■ 耐震化の効果(道路の例)



【耐震補強済み】
(鋼板巻立補強)
“地震動により損傷なし”



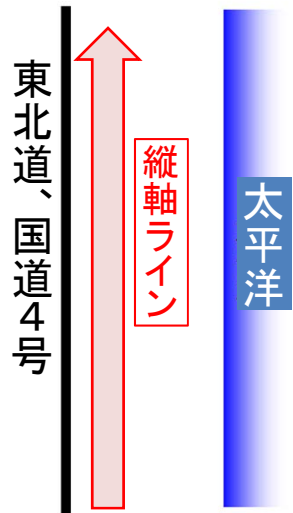
【耐震補強なし】
“橋脚が地震動により損傷”

「くしの歯」作戦による三陸沿岸地区の道路啓開・復旧

■ 3月11日、津波で大きな被害が想定される沿岸部へ進出のため、「くしの歯型」救援ルートを設定

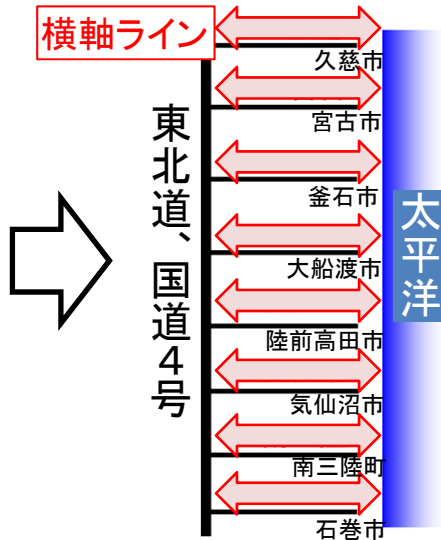
第1ステップ(発災後1日)

東北道、国道4号の縦軸ラインを確保



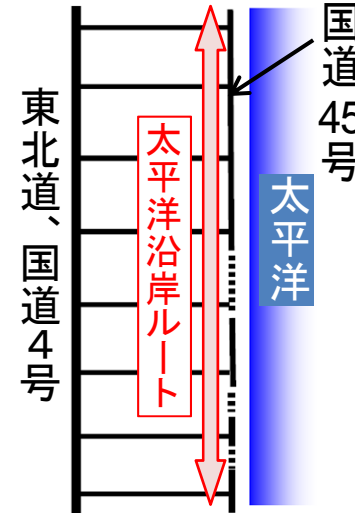
第2ステップ(発災後4日)

東北道、国道4号からの横軸ラインを確保

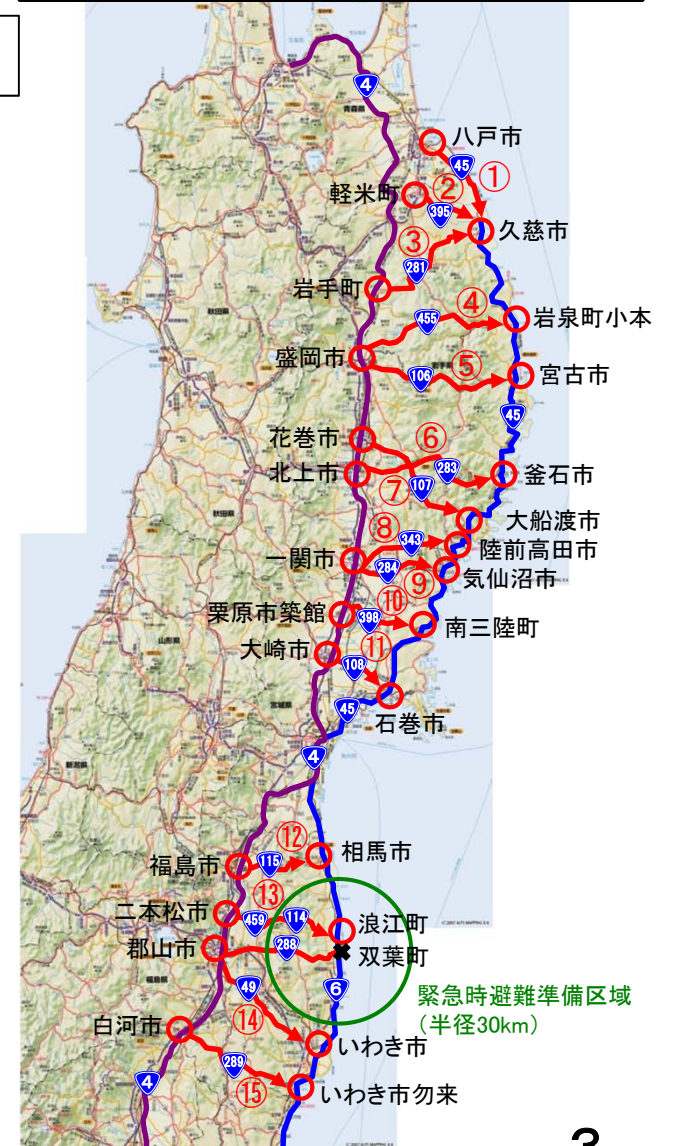


第3ステップ(発災後7日)

国道45号、6号の97%について啓開を終了



国道4号から各路線経由で国道45号及び国道6号までの啓開状況



■ 道路本体・路面の崩落と復旧状況 <東北道 矢吹～須賀川(下り線)>



被害状況



復旧状況

被災地域の再生に必要な道路整備等の推進

- 被災地域の速やかな復興、再生の鍵となる路線を復興道路・復興支援道路とし、整備スケジュールを明確にして重点的に緊急整備
- 津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、再度被害防止等に向けた取り組みを推進

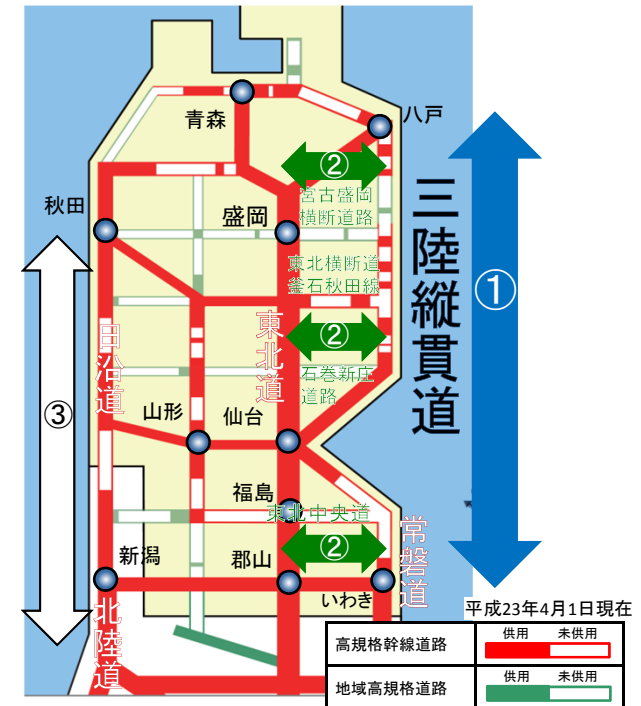
復興道路・復興支援道路の緊急整備等

【復興道路】

- ① 復興の背骨となる太平洋沿岸軸(三陸縦貫道等)の形成
 - ・これからのまちづくり、産業振興を支える基礎的な交通基盤を構築
 - ・津波に強い道路により、被災時の孤立を防ぐ
 - ※ 道路に持たせる機能の複合化も検討 (避難場所等)
 - ・仙台周辺の道路ネットワークを強化

【復興支援道路】

- ② 太平洋沿岸地域と東北道を繋ぐ横断軸強化
 - ・内陸から沿岸部への広域支援ルートを確認
- ③ ダブルネット、対アジア交流圏を形成する日本海軸を強化



津波の再度被害防止等に向けた取り組み

- 高速道路のICから市街地等を接続する道路等の整備
- 支援活動に不可欠な幹線道路の有効活用を図る追加IC、緊急連絡路の整備
- 高台の道路等への緊急避難階段の整備
- 避難場所等としての「道の駅」の防災拠点化など、道路沿いの一定空間の整備
- 無電柱化 ○ 道路情報の収集・提供 等



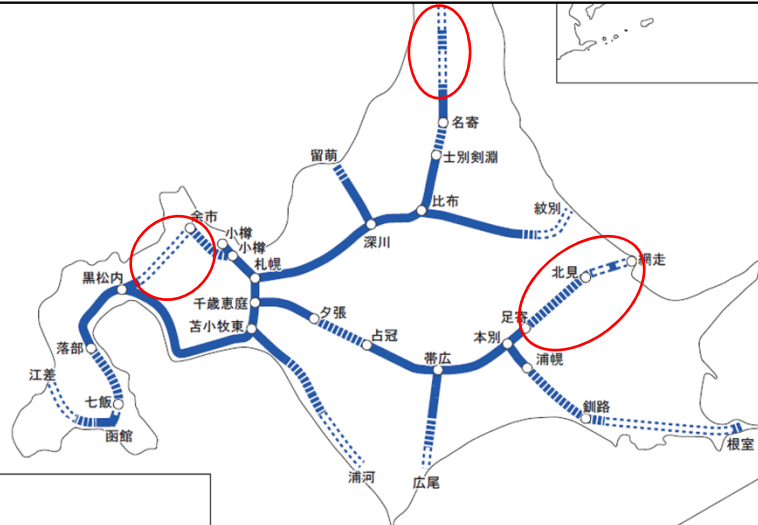
「避難階段」により児童が迅速かつ安全に避難(若手県岩泉町)



復旧支援活動拠点として機能した道の駅「津山」(宮城県登米市)

東海・東南海・南海地震の津波影響範囲

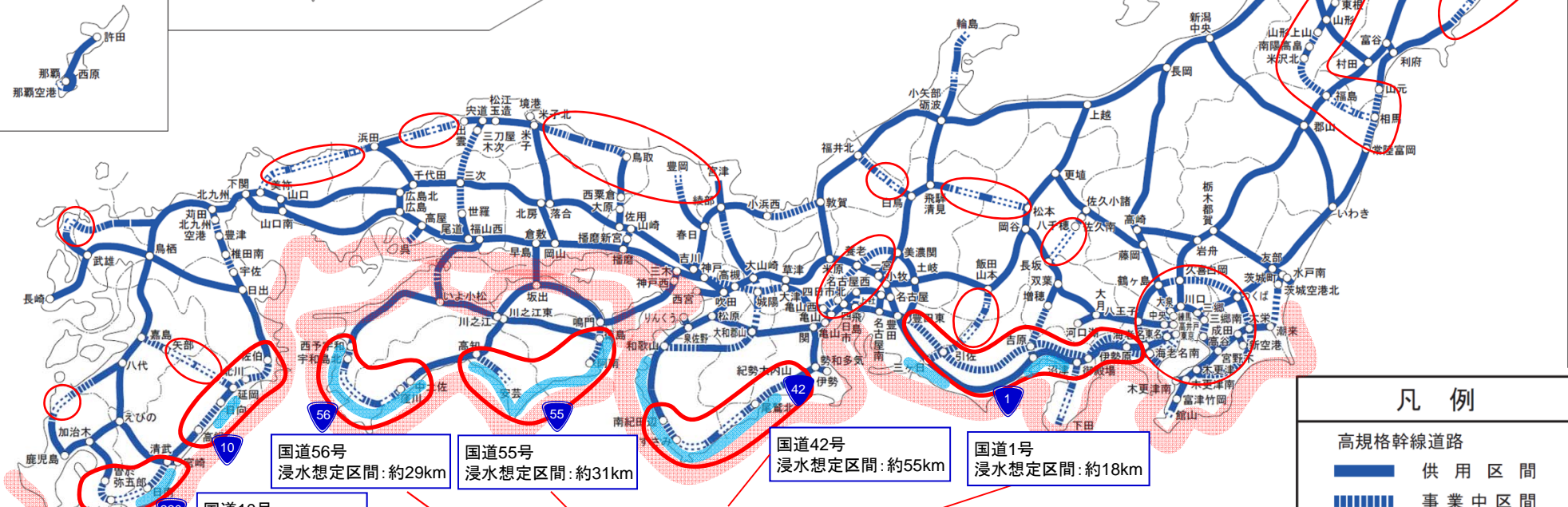
■ 東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路のミッシングリンクが多数存在。



	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約14,000	9,855	70

H23.4.1現在

- 東海・東南海・南海地震時に想定されている津波影響範囲
(平成15年12月中央防災会議「東南海、南海地震に関する報告」)
- 東海、東南海、南海地震時に津波浸水が想定される主な国道
- ミッシングリンクが残る主な区間



国道220号
浸水想定区間: 約4km

国道10号
浸水想定区間: 約4km

国道56号
浸水想定区間: 約29km

国道55号
浸水想定区間: 約31km

国道42号
浸水想定区間: 約55km

国道1号
浸水想定区間: 約18km

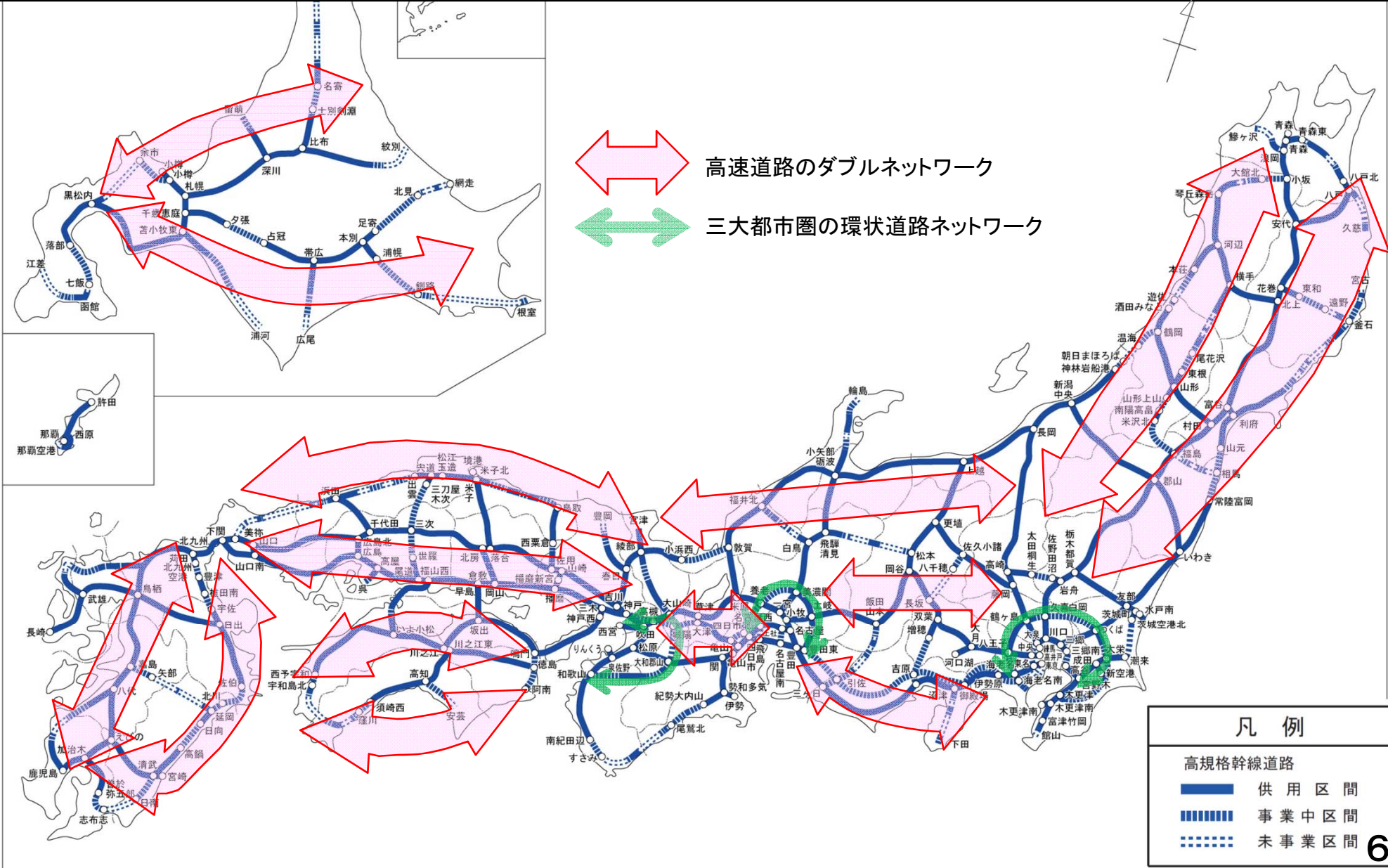
東海・東南海・南海地震の津波影響範囲のミッシングリンクが残る主な区間と浸水が想定される主な国道

凡例

- 高規格幹線道路
- 供用区間
- ▨ 事業中区間
- ⋯ 未事業区間

災害に強い高速道路のダブルネットワークのイメージ

■ 地域に繋がる道路網を極力ダブルで確保することは大事。

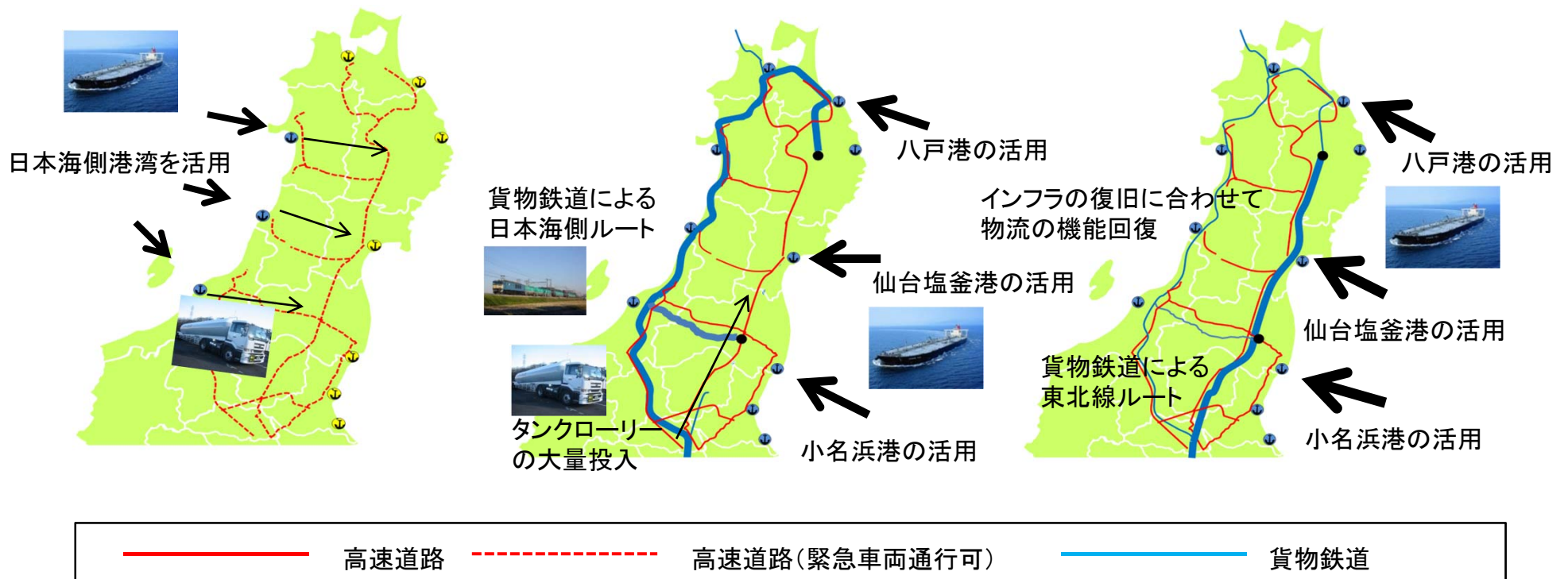


東日本大震災における燃料油不足への輸送面の対応

- ・ 地震・津波により東北・北関東太平洋側の製油所・油槽所が被災し、東日本全体の燃料供給能力が激減。
- ・ 燃料油の輸送について、日本海側港湾、貨物鉄道による日本海側ルート等の活用。航路啓開作業を行い、3月21日には震災後初めて、仙台塩釜港に石油タンカーが入港。

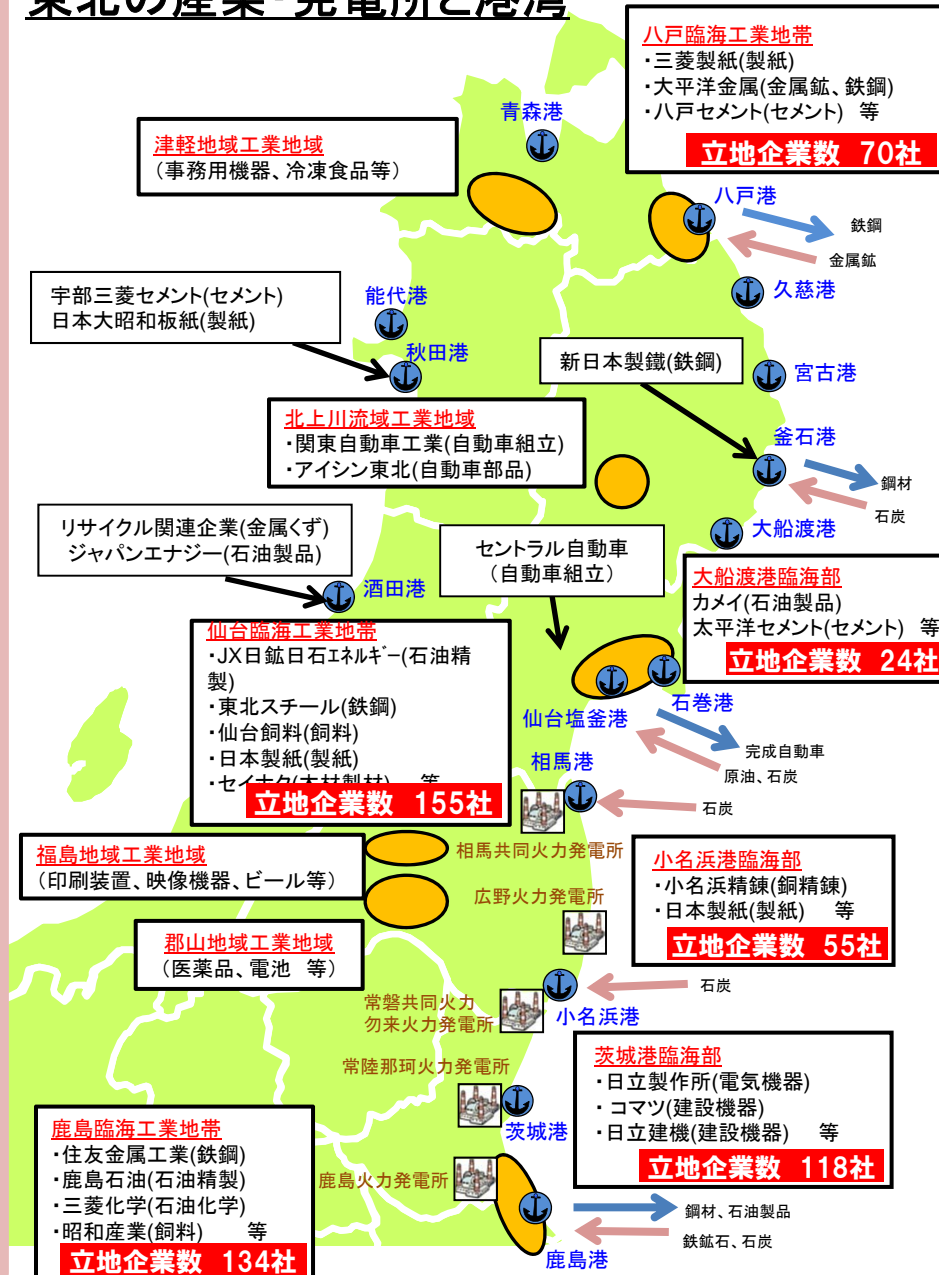
【燃料油の輸送】

○発災直後 → ○3月中・下旬 → ○4月



東北のものづくり産業を支える港湾

東北の産業・発電所と港湾



損壊して利用不能となった岸壁
(相馬港)



荷役機械の倒壊により荷役不能となった岸壁(仙台塩釜港)



地盤沈下や護岸損壊による浸水の被害が甚大なサイロ(石巻港)

産業を支える港湾の 早期復旧が課題

緊急物資としての燃料油や、電力確保に不可欠な火力発電所に必要な石炭の輸入港湾(相馬港、小名浜港、鹿島港等)

製造業の製品・半製品等のサプライチェーンを支える国際コンテナ港湾(仙台塩釜港 等)

地元の雇用・経済を支える地場産業(製紙業・合板工場等)の生産に必要な木材チップ・原木の調達拠点(八戸港、大船渡港、石巻港 等)

畜産拠点「東北」向け飼料原料の穀物の輸入拠点(八戸港、石巻港、鹿島港 等)

産業物流のサプライチェーンを支える港湾

東北・北関東に寄港する外貿定期コンテナ航路の状況

東北地方太平洋側港湾の被災により東北・北関東に寄港する基幹コンテナ航路が休止

東北地方と京浜港を結ぶ内航フィーダー航路も休止

原発事故による風評被害により、基幹コンテナ航路が京浜港を抜港

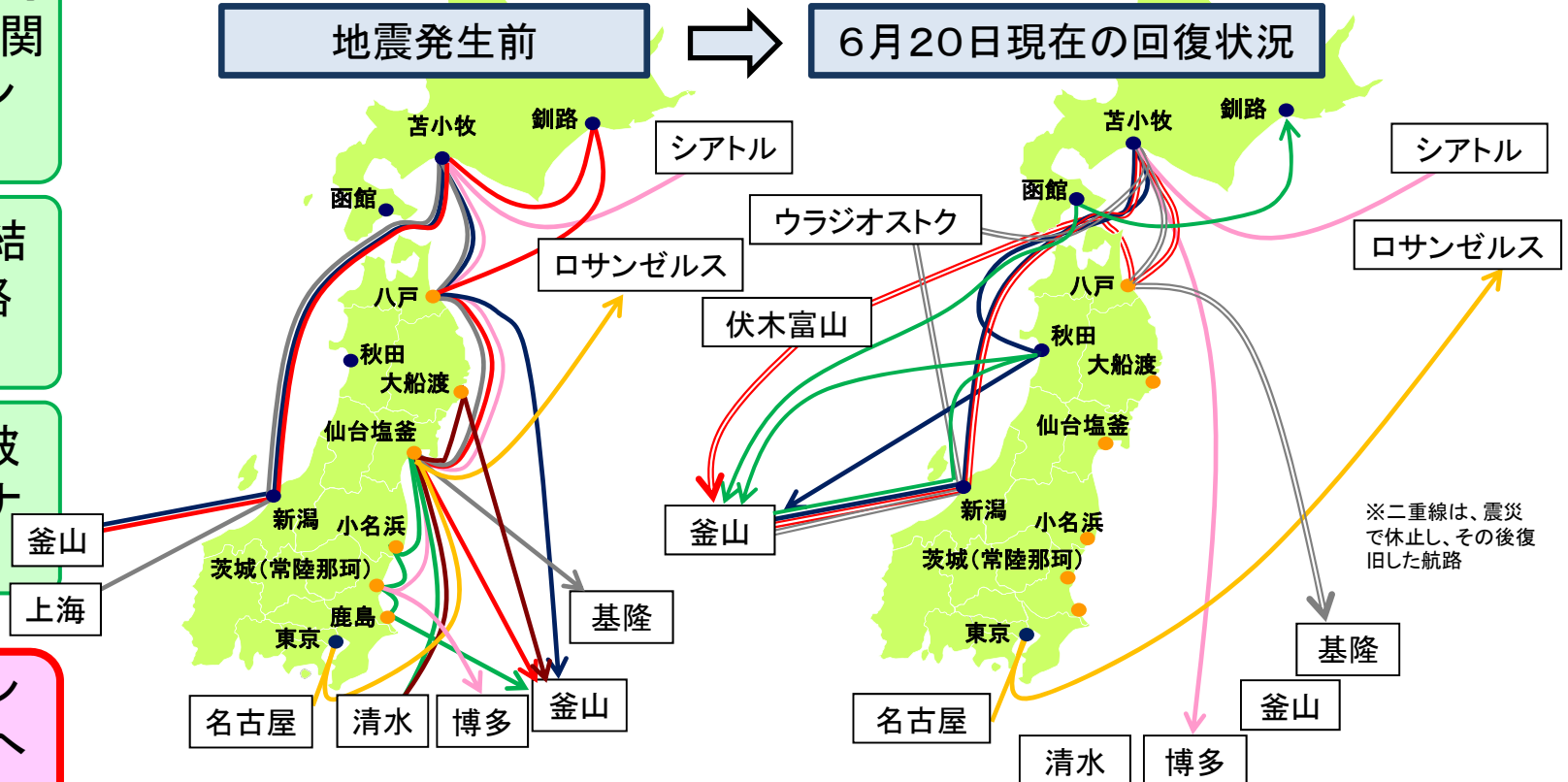
東日本地域の国際コンテナ貨物の釜山港等への流出

京浜港の地盤沈下

・京浜港 コンテナ 釜山へ流出
国際戦略港湾 初年度に逆風
(6月17日 神奈川新聞)

地震発生前

6月20日現在の回復状況



貨物量: 13,316 TEU*
航路便数: 6.5便

貨物量: 343 TEU*
航路便数: 2便

*貨物量は、2010年5月と2011年5月の比較

コンテナ港湾の機能回復が遅れると、日本の産業・経済全体に大きな影響が及ぶ

港湾の「産業・物流復興プラン」の推進

港湾機能の早期回復の必要性

臨海部のみならず内陸部も合わせた東北地方全体の産業の空洞化を防ぎ、経済復興を実現するため、

- 製造業等の操業再開に必要な原材料や製品の輸送拠点
- 火力発電所などの燃料となる石炭・石油などの受入拠点としての港湾の早期機能回復が必要

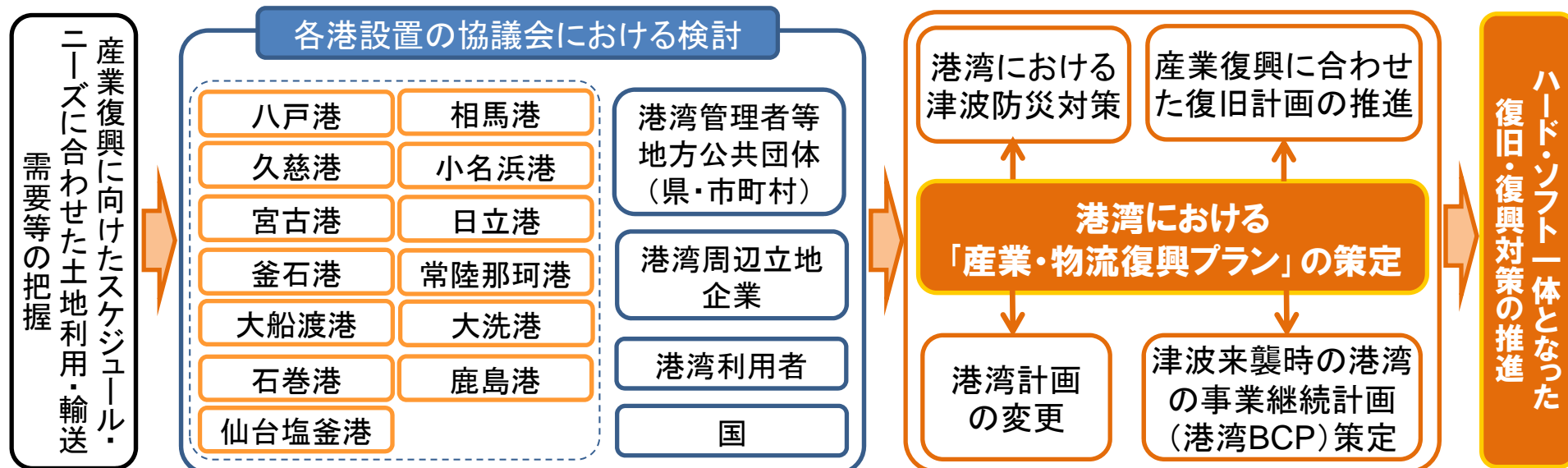
災害に強い港湾づくりの必要性

背後の産業の早期復旧とその継続性を確保するため、

- 防波堤、防潮堤等の計画的復旧による津波からの防護
- 港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定等のハード・ソフトの総合的な対策による災害に強い港湾づくりが必要

『エネルギー』、『石油化学』、『製紙』、『木材』、『飼料』、『鉄鋼』、『セメント』の産業機能が立地する港湾の早期かつ集中的な復旧を図るとともに、産業機能の回復を目指して災害に強い港湾づくりを行う。

各港に設置された協議会において策定された「産業・物流復興プラン」に基づき、岸壁・防波堤等の早期復旧、避難体制の構築や土地利用の見直しなど、産業の立地状況や背後のまちづくりと連携したハード・ソフトの総合的な対策を推進



考え方

○内陸部の製造業、臨港地域の大手企業の拠点が今後の復興の原動力

- ・復興の原動力となる地域産業・経済の振興方を推進。
- ・地域の基幹産業を支える港湾の早期復旧、インフラ・物流の再構築と基盤の整備。

○災害に強い国土構造への再構築

- ・災害への対応力を高めた国土基盤の整備を行うとともに、災害に強いしなやかな国土構造への再構築を図る。

施策の方向性

(1) 産業・経済再生を支える交通基盤等の早期復旧

【施策例】

- ・被災地に立地する産業等を支えるインフラと物流の再構築等
- ・仙台空港の本格復旧の促進

(2) 地域の復興を支援する都市・交通基盤の整備

被災地域の再生に必要な復興道路・復興支援道路の緊急整備や地震や津波に強い港湾整備等を進める。

【施策例】

- ・梅雨期・台風期に対応した応急対策等による二次災害防止
- ・三陸縦貫道等被災地域の再生に必要な復興道路・復興支援道路の緊急整備
- ・港湾の産業・物流復興プランに基づき、岸壁の早期復旧や避難計画の策定などハード・ソフトの総合的な対策等

(3) 災害に強い国土構造への再構築

【施策例】

- ・物流インフラの耐震化等、災害への対応力の強化
- ・災害に強い広域物流基盤の効率的で効果的な整備等による多重性(リダンダンシー)の確保
- ・災害に強い物流システムの構築等

津波被害を受けなかった三陸縦貫道



三陸縦貫道は、津波を避けて計画されており、被害を受けることなく、緊急輸送道路として機能

