

高速道路のあり方検討有識者委員会

東日本大震災を踏まえた緊急提言(データ集)

【主な評価すべき点】

(1) 広域的な視点から復旧活動を展開し、早期に輸送路を確保

(地方整備局等の国の出先機関が広域的に機能)

- ① 東北道等の高速道路は、1日で応急復旧し緊急輸送路として機能 P1~2
- ② 東北地方整備局が中心となり、広域的な視点からの「くしの歯」作戦を展開、沿岸地域への道路を早期に啓開・復旧 P3

(2) 過去の教訓を活かした整備(ルート、構造)などが奏功

- ① 三陸縦貫自動車道のルートは、過去の津波を考慮して高台に計画されていたため被災せず、緊急輸送等に貢献 P4~5
- ② 過去の震災を踏まえ耐震補強を実施してきた結果、幹線道路は致命的な被害を受けずに早期復旧 P6~7
- ③ 「くしの歯」の東西方向のルートについて、これまで少しずつではあるが着実に改良を進めてきたことが、早期の啓開・復旧に貢献 P8

(3) 高速道路のトラック輸送をはじめ、様々な交通モードがその特性に応じた輸送を展開するとともに、高速バスが鉄道を代替する等の機能を発揮

- ① トラックによる生活救援物資、船舶による燃料輸送など各交通モードが特性を活かした輸送を実施 P9~16
- ② 日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能(関越自動車道、日本海沿岸東北自動車道、港湾(新潟港、秋田港等)) P17~26
- ③ 被災した鉄道の代替として高速バスが機能 P27~28

(4) 副次的な防災機能(防災拠点、避難場所、浸水拡大防止等)を発揮した例も存在

- ① 住民の避難場所、浸水拡大防止効果など、道路が副次的に機能(三陸縦貫自動車道、仙台東部道路) P29
- ② ICと一体開発された施設や道の駅が防災拠点として機能 P29~30

【主な課題】

(1) ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能に課題

- ① 三陸沿岸の高速道路は半分もできていないため、ネットワークとしての機能に課題 P31～36
- ② 日本海側及び日本海と太平洋を結ぶネットワークが弱く、救援のための迅速な物資輸送に課題 P37
- ③ 高速道路から市街地へのアクセスが弱く、迅速な避難や救援に課題 P38
- ④ 暫定2車線区間が多く、復旧工事による交通規制や、復旧復興のための交通量増により、物資輸送に影響 P39～40

(2) 災害時も想定した物資輸送の拠点となる港湾・空港などとの連絡確保に課題

- ① 高速道路ICと港湾・空港とのアクセスの一部で、不通や迂回が発生 P41～42

(3) 国・地方公共団体などが連携した被災者や物資輸送者への交通関係情報の提供に課題

- ① 大震災直後は、各管理者から別々に通行止め情報等が提供されたため、被災地までの輸送ルートを選定が困難な状況 P43

(4) 物資輸送等のための燃料供給に課題

- ① 高速道路は早期に復旧したが、ガソリンや軽油の供給が不足したため、被災地への物資輸送等に影響 P44～45

(5) 高速道路の構造(盛土)の耐震性に課題

- ① 高速道路の盛土については、今回を含め地震によって多数崩落が発生 P46

(参考) 東北地方の産業と機関分担の状況について

P47～50