



観光による復興支援

現在、全国的には、外国人旅行者が急増していますが、震災以降に落ち込んだ東北6県の外国人旅行者数は、回復傾向にあるものの震災前と同程度にとどまっています。また、旅行者全体でも、震災前の9割弱程度と厳しい状況が続いています。

昨年6月に認定した東北地方の広域観光周遊ルートの形成に向けた支援や東北観光の魅力を海外に発信するなど、地域の観光資源を活用しながら地域と連携し、東北の観光需要の回復に努めます。特に、回復が遅れている福島県については、福島への教育旅行の再生などにも取り組みます。

「実感できる復興」に向けて

10年間と定められた復興期間のうち、前期5力年の「集中復興期間」を終え、本年4月から、後期5力年の「復興・創生期間」という新しいステージに入ります。その名にふさわしい、未来を創る5年間となることを目指し、被災地が日本の再生と成長をリードし、地方創生のモデルとなるような「自立」につながる取り組みに力を入れていきます。被災地の置かれている状況は地域によってさまざまです。地域ごとの実情を細かく把握し、今なお不自由な生活を強いられている被災者の方々に一日も早く復興を実感していただけるよう、復興の一段の加速化を図っていきます。



福島県相馬市の災害公営住宅。被災高齢者の孤独状態を防ぐため、団らんの場や食堂エリアなど、共助スペースを随所に設置している。



平成27年5月、JR仙石線全線運転再開および仙石東北ライン開業記念式典の様子。

東北の復興を支えるインフラ整備

防災機能を担う道路

東日本大震災では、東北地方の海岸沿いが広く津波に襲われ、仙台から青森にかけて沿岸部をつなぐ国道45号が所々で寸断される事態となりました。このため、まづがれき撤去や補修工事を行わなければ被災地へ向かうことができず、地域を結ぶ基幹的な道路は複数必要との認識が高まることになりました。

一方、岩手県釜石市では地震後に高台を目指して走っていた小中学生らが、6日前に開通したばかりの三陸沿岸道路に登って津波から無事に逃れました。また仙台東部道路のように、盛土構造の道路が結果的に津波を遮断し、被害を抑えた例もありました。

こうした事実から、平成23年の政府の復興構想会議による「復興への提言」において、「太平洋沿岸軸の緊急整備、太平洋沿岸と東北道をつなぐ横断軸の強化について、防災面の効果を適切に評価しつつ重点的に整備すべき」とされ、これまで計画の立案のみで事業化していなかった道路の事業化を決定。

私たちが現在、復興道路と呼んでいる「三陸沿岸道路」、復興支援道路となつ

た4本の道路「宮古盛岡横断道路」、東北横断自動車道釜石秋田線の「釜石花巻道路」、東北中央自動車道の「相馬福島道路」および宮城県所轄の「みやぎ東北高速幹線道路」の開通に向け、急速に動き出すこととなりました。

一部区間で、都市計画などの影響があり事業化が遅くなった箇所もありましたが、現在は復興道路・復興支援道路の合計584km全てが事業化し、全体のおよそ7割に当たる407kmは開通または開通見通しが立っています。

被災地を元気にする常磐自動車道

復興を加速させる道路としても一つ忘れてはならないのが、昨年3月に全線開通した常磐自動車道です。

東京から仙台の約350kmを海岸沿いにつなぐこの高速道路、震災時は全線開通に向けて工事中でした。全線開通後は、内陸を走る東北自動車道と合わせて関東と東北を太く結び付けるダブルネットワークを構築し、さまざまな効果をもたらしています。

福島・宮城沿岸の地域では観光に訪れる人が増加し、地域の経済活性化に



震災の経験を踏まえ、沿岸を走る復興道路の95%が津波浸水区域を回避。通過が必要な5%では橋梁で十分な高さを維持し、当時と同レベルの津波でも寸断されない強固な防災機能を持つ。

企業立地と共に近隣の求人倍率も着実に伸び、雇用確保にも貢献しているという声が寄せられています。

また、通勤圏拡大と輸送効率化などにより、沿岸部の年間企業立地数は過去最高を記録。新しい工場ができたり、既存の工場を大きくしたりといった工場の増新設は昨年1月以降だけで31件、約550億円の経済効果をもたらすと算出されています。

維持できる規格でつくられ、地域の特産品などのデリケートな荷物の輸送にも最適。救急時には地域から都市部の

復興道路と復興支援道路も今後、常磐自動車道と同様の効果が期待されています。これらの道路は、比較的に

復興道路・復興支援道路の今後

さらに、いわき中央～広野、山元～岩沼の4車線化についても、復興・創生期間内のおおむね5年での完成を目指すとともに、追加IC（大熊IC、双葉IC）についても整備を進めていきます。

鉄道の復旧・復興

被災地の鉄道は津波などによって線路や駅舎などに被害を受けましたが、東日本大震災から5年を迎え、被災した路線延長の約9割が復旧を果たしました。

両道路の全線開通までもうしばらく。将来は人命を守り、豊かな東北を取り戻す一助となるよう、今後も総力を挙げて取り組んでいきます。

病院への搬送にも役立ちます。すでに一部開通による、あるいは今後の開通を見込んだ企業立地が進み、宮古港と釜石港をはじめ各地で経済効果が見え始めています。

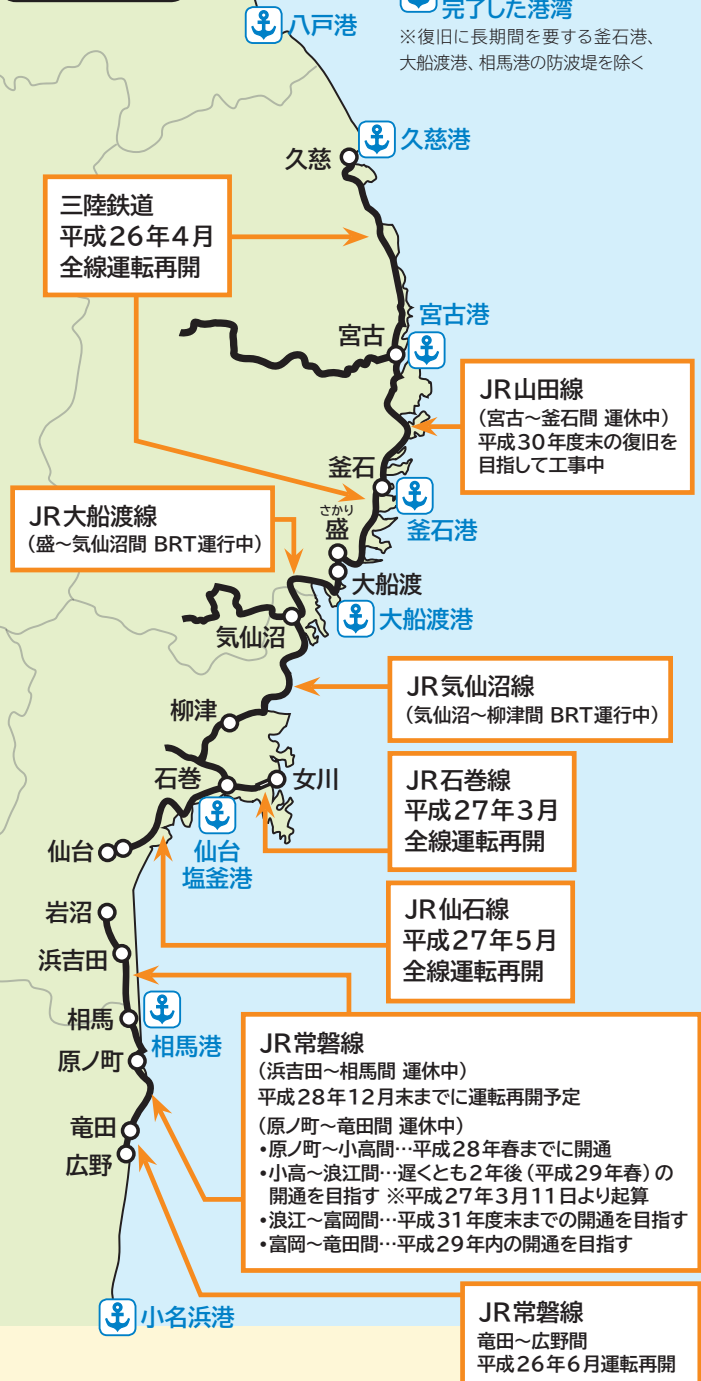


常磐自動車道の開通もあり、福島県の相馬野馬追の観光客数は、平成27年度に震災以降初めて20万人を超えた。(写真提供/相馬野馬追執行委員会)

鉄道・港湾

主要施設の復旧が完了した港湾

※復旧に長期間を要する釜石港、大船渡港、相馬港の防波堤を除く



経済復興の礎となる
港湾の復旧・復興

運休区間がある路線についても復旧に向けた取り組みが着実に進められており、JR山田線については、平成30年度末の復旧を目指して工事が進められています。JR常磐線については、本年3月に開通時期が明らかとなっていなかった浪江～富岡間について、平成31年度末までの開通を目指し、これによりJR常磐線を全線開通させることを決定しました。引き続き一日も早い全線開通の実現に向けて取り組んでいきます。

東北地方太平洋側沿岸の港湾は、地震と津波によって岸壁や荷役機械が大きな損傷を受け、一部の防波堤は倒壊し、車両や木材などの貨物が航路に流出して、物流機能が完全に停止するという過去最大の危機に陥りました。港湾周辺には多くの人々が暮らし、さまざまな産業が立地しているため、港湾物流機能の停止は地域の社会・経済に大きな影響を及ぼします。このため、被災した港湾の効率的・効果的な物流機能の回復を目指して、国、港湾

管理者および港湾利用者が集結。復興会議を組織し、各港湾の「産業・物流復興プラン」の復旧・復興方針を策定しました。

港湾施設の復旧や企業活動の再開に伴い、震災直後は前年同月の約1/4まで低下した港湾の取扱貨物量は、平成25年には震災前を超える水準に回復しました。また停止していた定期コンテナ航路も再開・新設され、平成25年は震災前の平成22年を上回るコンテナ取扱量を記録しました。

所の新増設計画により今後さらなる増加が見込まれています。国際バルク戦略港湾に指定された福島県の小名浜港では、石炭の輸入効率化を目指し、東港地区に国内の公共岸壁では最大級の水深18m岸壁の整備が進められています。

被災地では、復旧された港湾施設など既存ストックを活用した企業立地や生産拡大の動きに加え、地域産業の強みを生かした創貨など輸出促進や、クルーズ船誘致によるにぎわい創出の取り組みが進められています。今後はこれら一つ一つの力を持続的な発展へとつなげていくため、関係者が連携してさまざまな課題に取り組み、復興を後押ししていきます。



小名浜港(福島県いわき市)の復興を後押しする国際物流ターミナル整備は平成30年度完成予定。

JR大船渡・気仙沼線で運行中のBRT。

