

東北地方太平洋沖地震による 被災及び復旧状況について

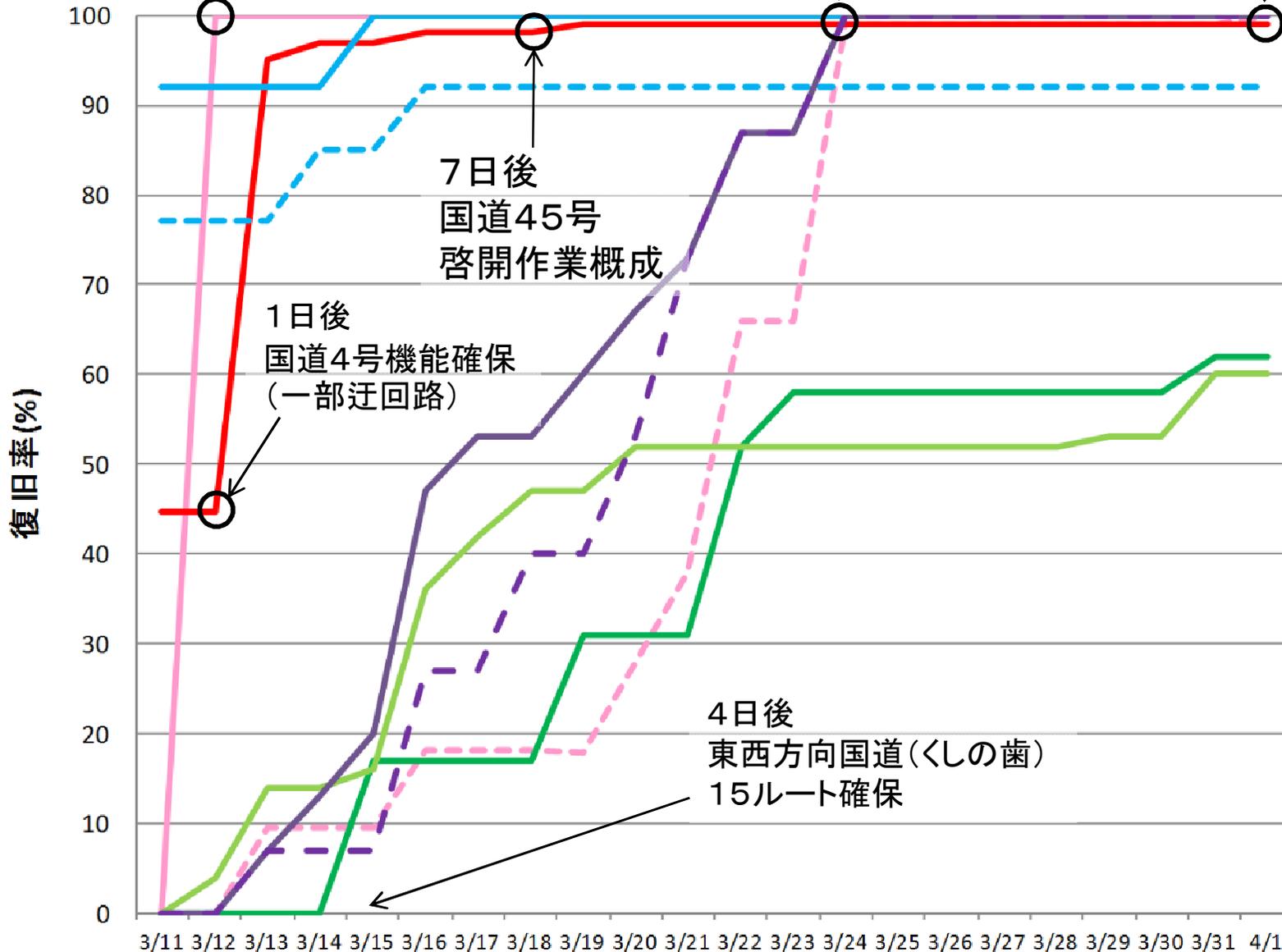
平成23年4月1日
10時00分現在

交通関係の復旧状況の推移

1日後: 東北道・常磐道
緊急車両通行可能

21日後: 常磐道全線一般開放

13日後: 東北道全線一般開放



- 高速道路 (965km) 災対用
- - - 一般用
- 直轄国道 (1099km)
- 新幹線 (990km)
- 在来幹線 (1004km)
- 空港 (13) 災対用
- - - 一般用
- 港湾 (15) 災対用
- - - 一般用

<対象となる延長・箇所数について>

高速道路:
東北自動車道・常磐自動車道

直轄国道:
国道4号・国道45号・国道6号
(岩手・宮城・福島県内)

新幹線:
東北新幹線・秋田新幹線・山形新幹線

在来幹線:
常磐線・東北線等(上野駅～青森駅)

空港:
東北地方及び茨城に加え羽田・成田・新潟空港

港湾:
青森港～鹿島港

※ 道路と鉄道については原発規制区間を除く

東北地方太平洋沖地震による道路の復旧経緯

時間経過	高速道路 (東北道・常磐道)	直轄国道		東西方向国道 (くしの齒 全16ルート)
		4号	45号	
発災 (3/11)	全線通行止め 点検実施	点検実施 →2区間通行止め	点検実施	
発災1日後 (3/12)	東北道(浦和IC~碓ヶ関IC)緊急車両通行可能 東北道(碓ヶ関IC~青森IC)通行止め解除 常磐道(三郷JCT~いわき中央IC)緊急車両通行可能	1区間: 通行止め解除(那須塩原市内) 1区間: 迂回路確保(福島市内)	→被災区間の確認概ね終了	11ルート 確保
発災2日後 (3/13)			啓開作業 90%完了	
発災3日後 (3/14)				14ルート 確保
発災4日後 (3/15)			岩手県久慈市~大槌町間通行可能	15ルート 確保
発災5日後 (3/16)	常磐道(三郷JCT~水戸IC)一般車両通行可			
発災6日後 (3/17)				
発災7日後 (3/18)		全線通行可能	啓開作業概ね終了	
発災8日後 (3/19)				
発災9日後 (3/20)				
発災10日後 (3/21)				
発災11日後 (3/22)	東北道(宇都宮IC~一関IC)大型車両等通行可能			
発災12日後 (3/23)				
発災13日後 (3/24)	東北道全線一般車両通行可能			
発災14日後 (3/25)				
発災21日後 (4/1)	常磐道全線一般車両通行可能(原発規制区間除く)			
残り通行止め区間等	常磐道 (いわき四倉IC~常磐富岡IC) ※原発規制区間		橋梁損傷 : 5区間 法面崩落等 : 3区間 ※いずれも迂回路確保済み	1ルート (福島県双葉町)

以後、徐々に通行可能車種・区間が拡大

以後、津波堆積物堆積箇所、橋梁損傷箇所等を徐々に復旧

「くしの歯」作戦 三陸沿岸地区の道路啓開・復旧

被災地の復旧、復興のための最重要課題
～緊急輸送道路を「くしの歯型」とし、通行可能に～

- 津波被害で大きな被害が想定される沿岸部への進出のため、「くしの歯型」救援ルートを設定することを決断(3月11日)
- 第1ステップ** 東北道、国道4号の縦軸ラインを確保
- 第2ステップ** 三陸地区へのアクセスは東北道、国道4号からの横軸ラインを確保
→3月12日、11ルートの東西ルート確保(【くしの歯作戦図】)(展開図)
→3月14日、14ルートの東西ルート確保(【くしの歯作戦図】)(展開図)
→3月15日、15ルートの東西ルート確保(【くしの歯作戦図】)(16日から一般車両通行可)(【展開図】)
- 第3ステップ** →国道45号は、3月18日までに97%が通行可能となる等、道路啓開は概ね終了。
3月18日より応急復旧の段階に移行。

<第1ステップ>



<第2ステップ>



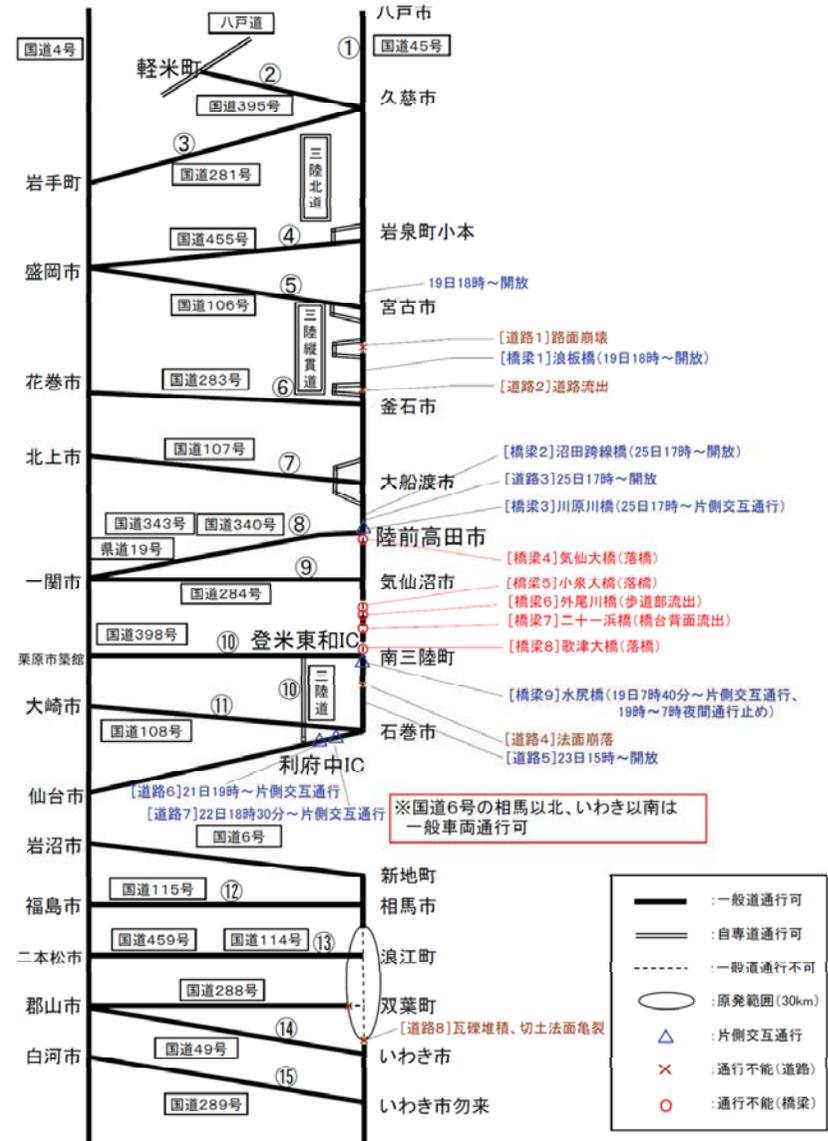
<第3ステップ>



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

※国道45号は、被災者捜索活動及び救援活動、復旧活動中のため、緊急車両優先にご協力ください。

3月28日(月)18:00現在



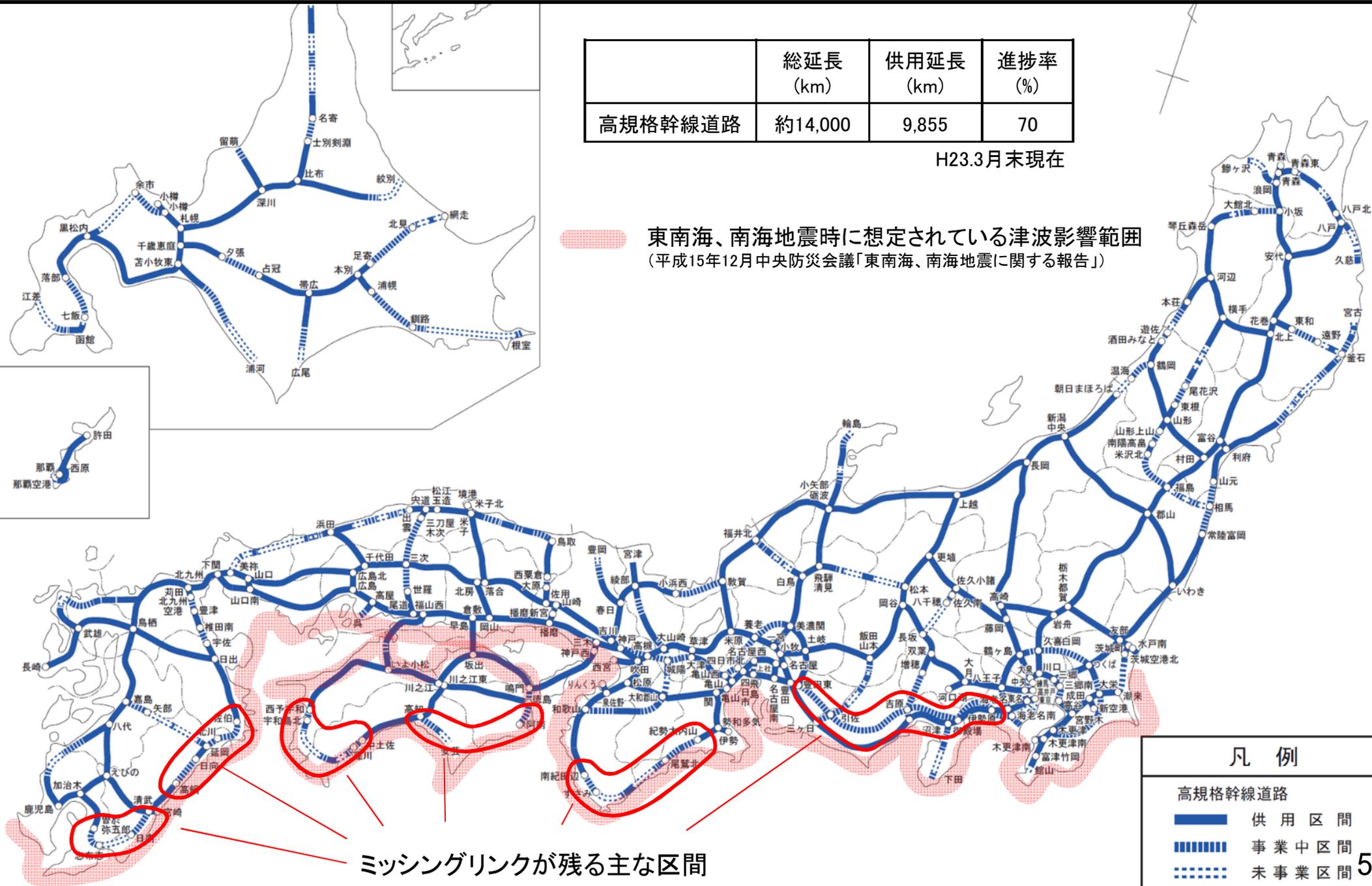
東南海、南海地震の津波影響範囲と高速道路のミッシングリンク

■ 地震国・日本の地震対策・津波対策は最重要課題。大津波の影響を受けない基幹ネットワーク整備は急務。

	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

H23.3月末現在

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」)



ミッシングリンクが残る主な区間

凡例

高規格幹線道路

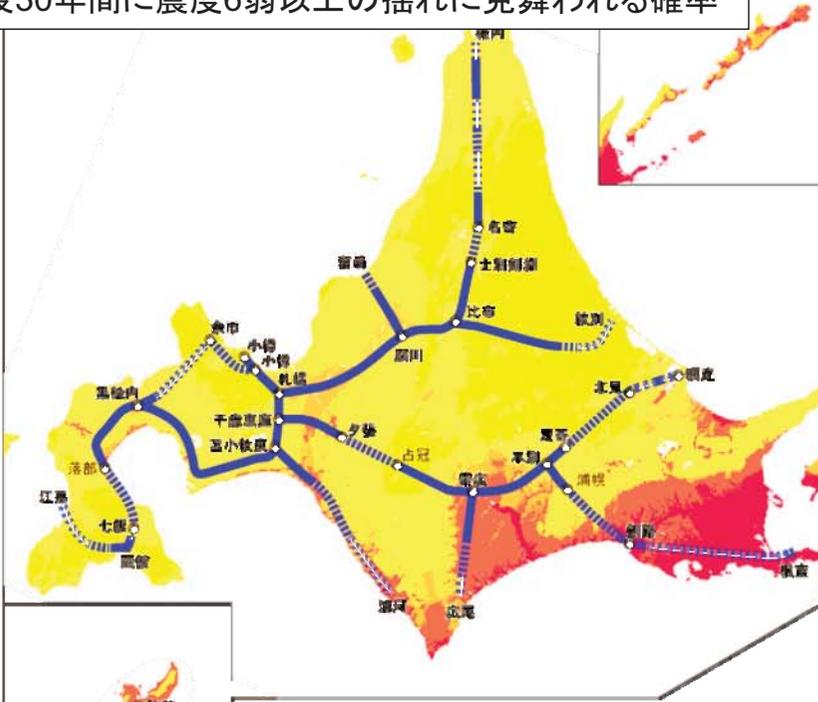
—— 供用区間

■■■■ 事業中区間

..... 未事業区間

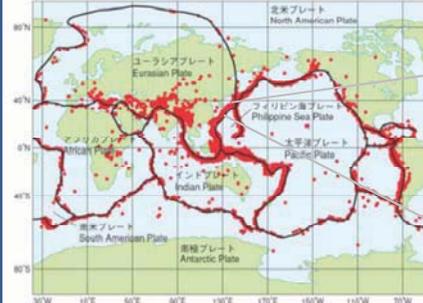
地震国・日本と高速道路ネットワーク

今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

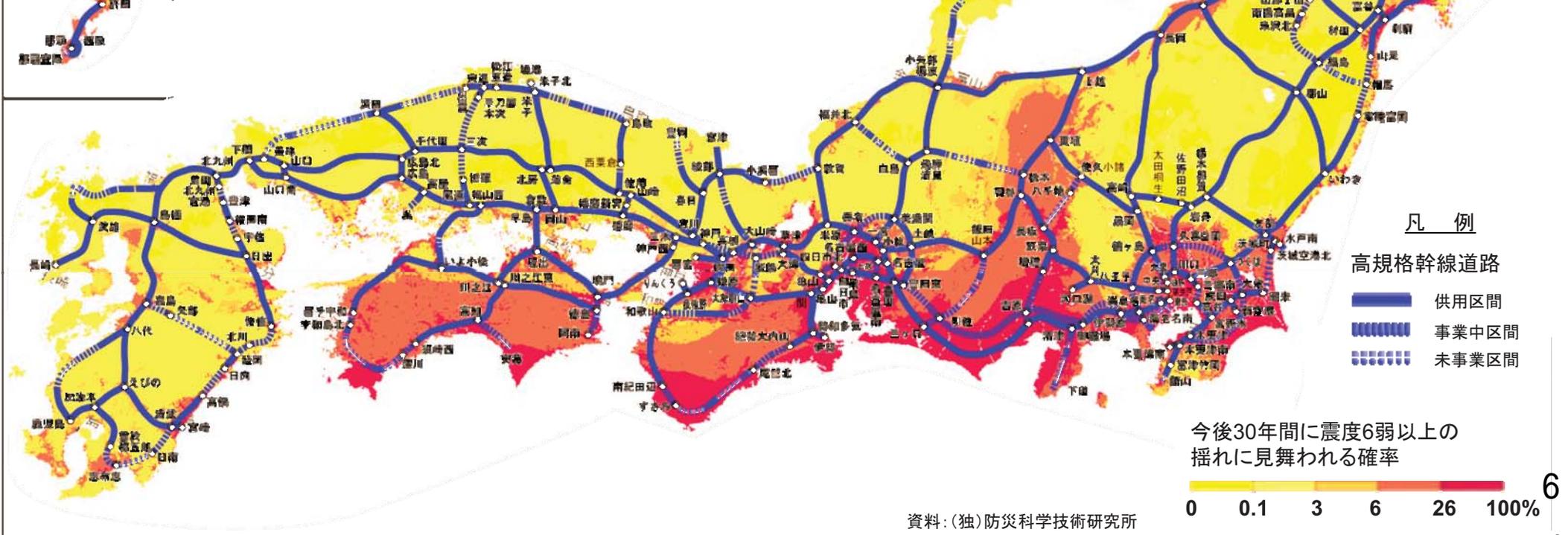


世界の地震の2割は日本周辺で発生

1994~2003年に発生した世界の地震分布とプレート マグニチュード6.0以上の地震回数



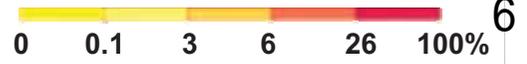
資料：中央防災会議



凡例

- 高規格幹線道路
- 供用区間
- 事業中区間
- 未事業区間

今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率



資料：(独)防災科学技術研究所

東日本の主要高速道路・直轄国道の地震前後の交通量の変化

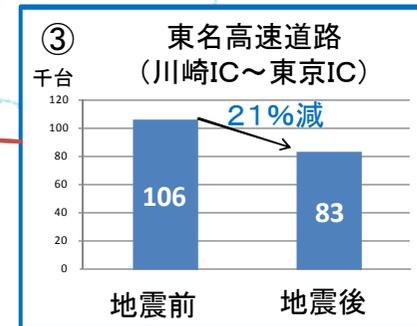
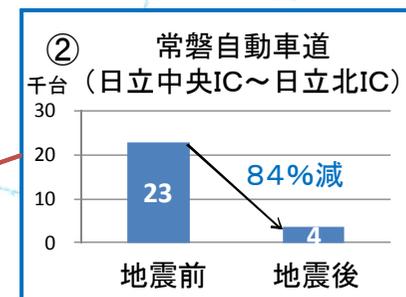
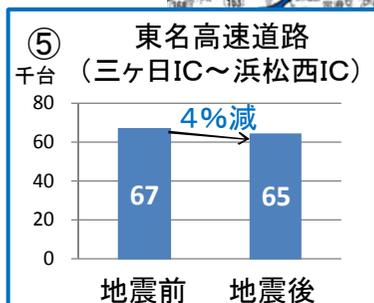
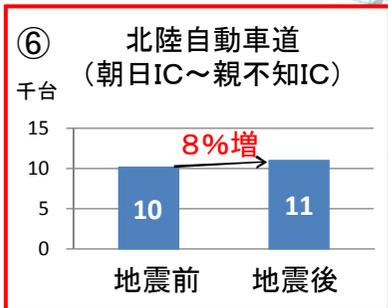
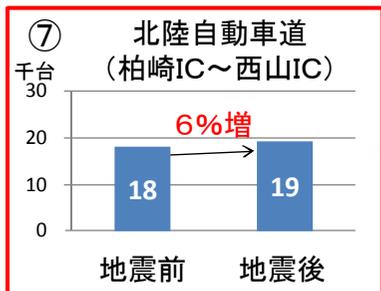
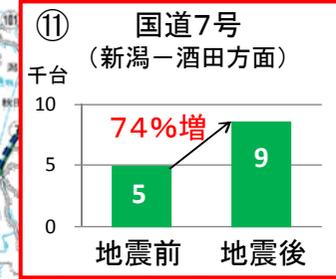
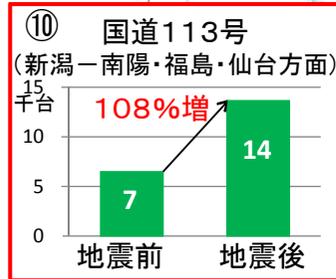
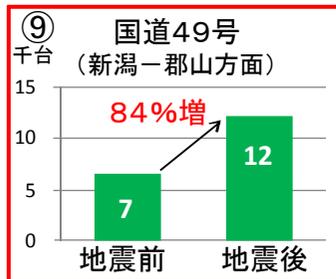
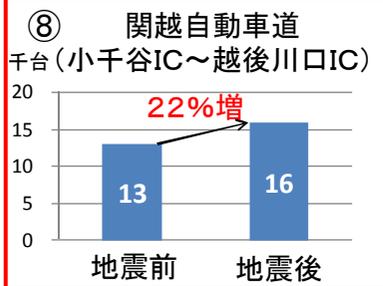
■ 東北・関東間の道路網の機能が制限される中で、日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加

——— (未供用) : 高速道路

● 高速道路上の
交通量計測箇所

● 一般国道上の
交通量計測箇所

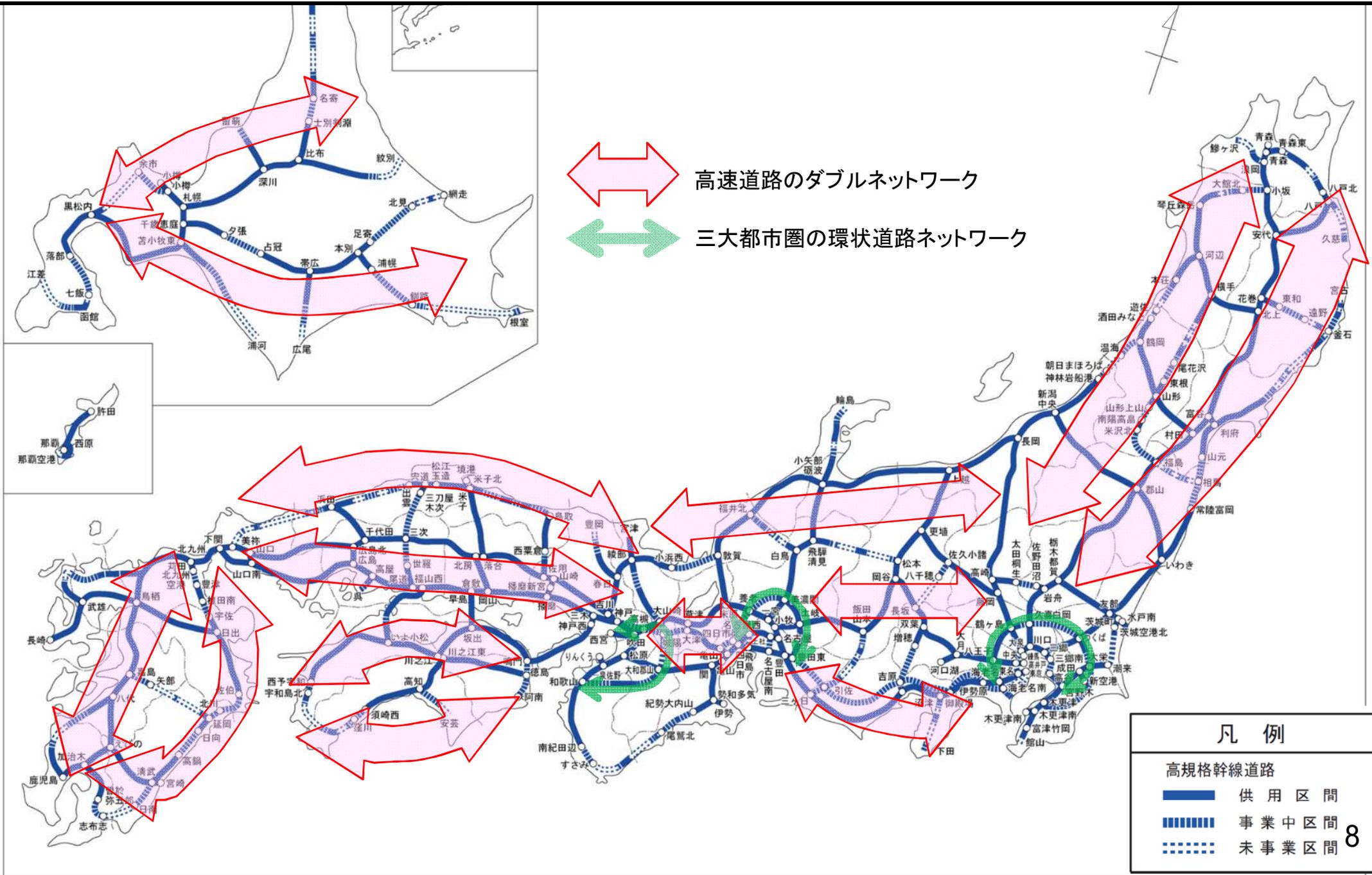
緊急交通路に
指定された区間
(3/17時点)



地震前: 3/7～3/10の日平均交通量
地震後: 3/14～3/17の日平均交通量
※NEXCOトラカンデータ・直轄国道トラカンデータにより作成

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。



【参考】阪神・淡路大震災時の迂回交通の状況

- 寸断された中国道、阪神高速神戸線の迂回路として、舞鶴道が機能
- 中国道が開通した後は、中国道が阪神高速神戸線の迂回路として機能

[復旧状況]

H7.1.17 兵庫県南部地震発生(阪神高速神戸線、中国道、舞鶴道が通行止め)

H7.1.19 舞鶴道、中国道吉川JCT以西開通

H7.1.27 中国道吉川JCT～吹田JCT 対面2車線開通

H7.2.12 中国道吉川JCT～吹田JCT 分離4車線開通

H8.9.30 阪神高速神戸線開通

舞鶴道が迂回路として機能

中国道が迂回路として機能

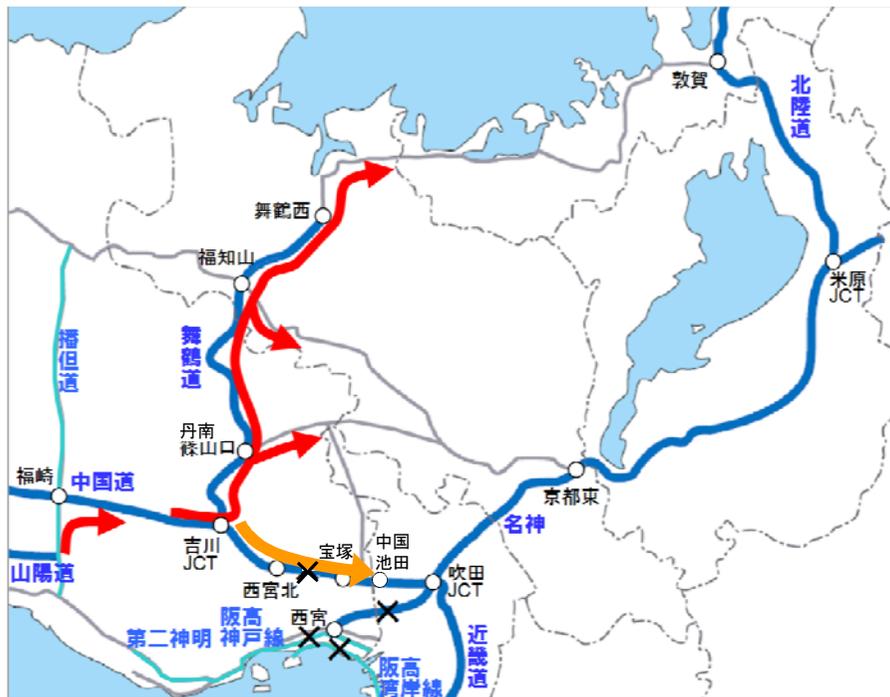


図-1 震災後の近畿地方道路網

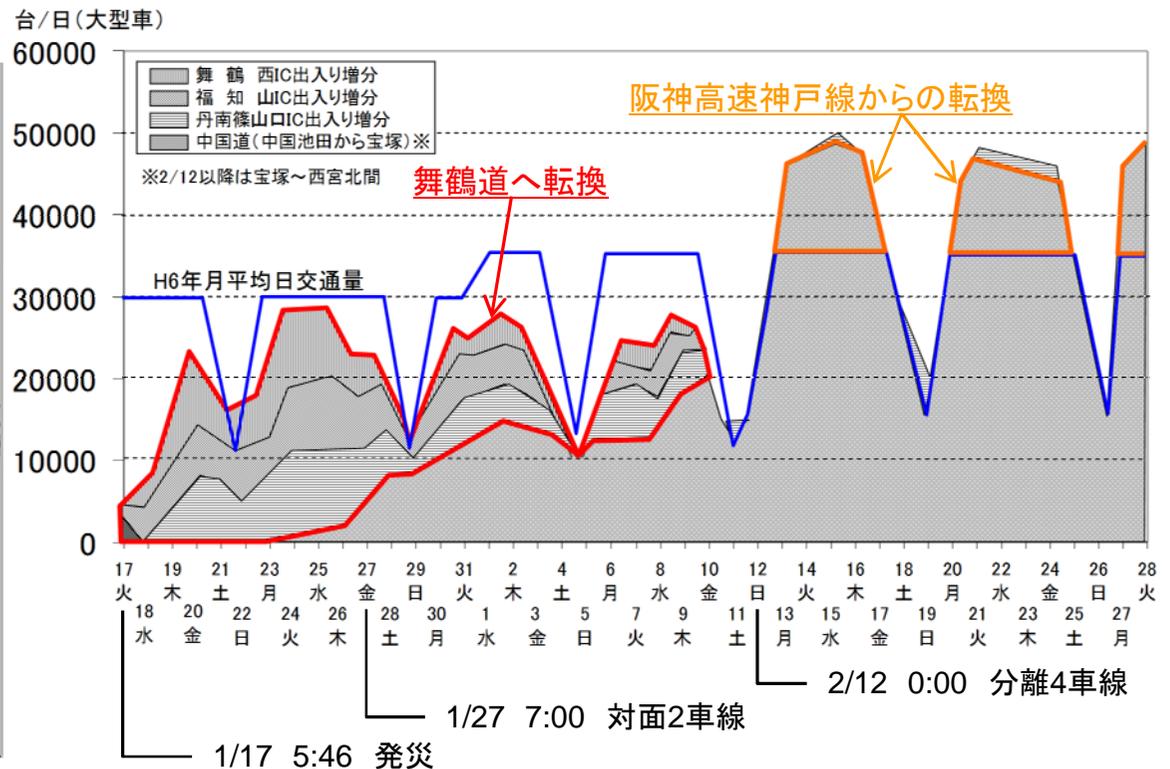


図-2 舞鶴道・中国道大型車交通量の変動状況

【参 考】新潟県中越地震時の迂回交通の状況

- 平成16年の新潟県中越地震により、関越自動車道の一部区間が約2週間にわたり通行止め。
- 磐越自動車道と上信越自動車道の広域ネットワークが迂回路として機能。
(震災後の交通量は磐越自動車道で約6割増加、上信越自動車道で約4割増加)

