

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」

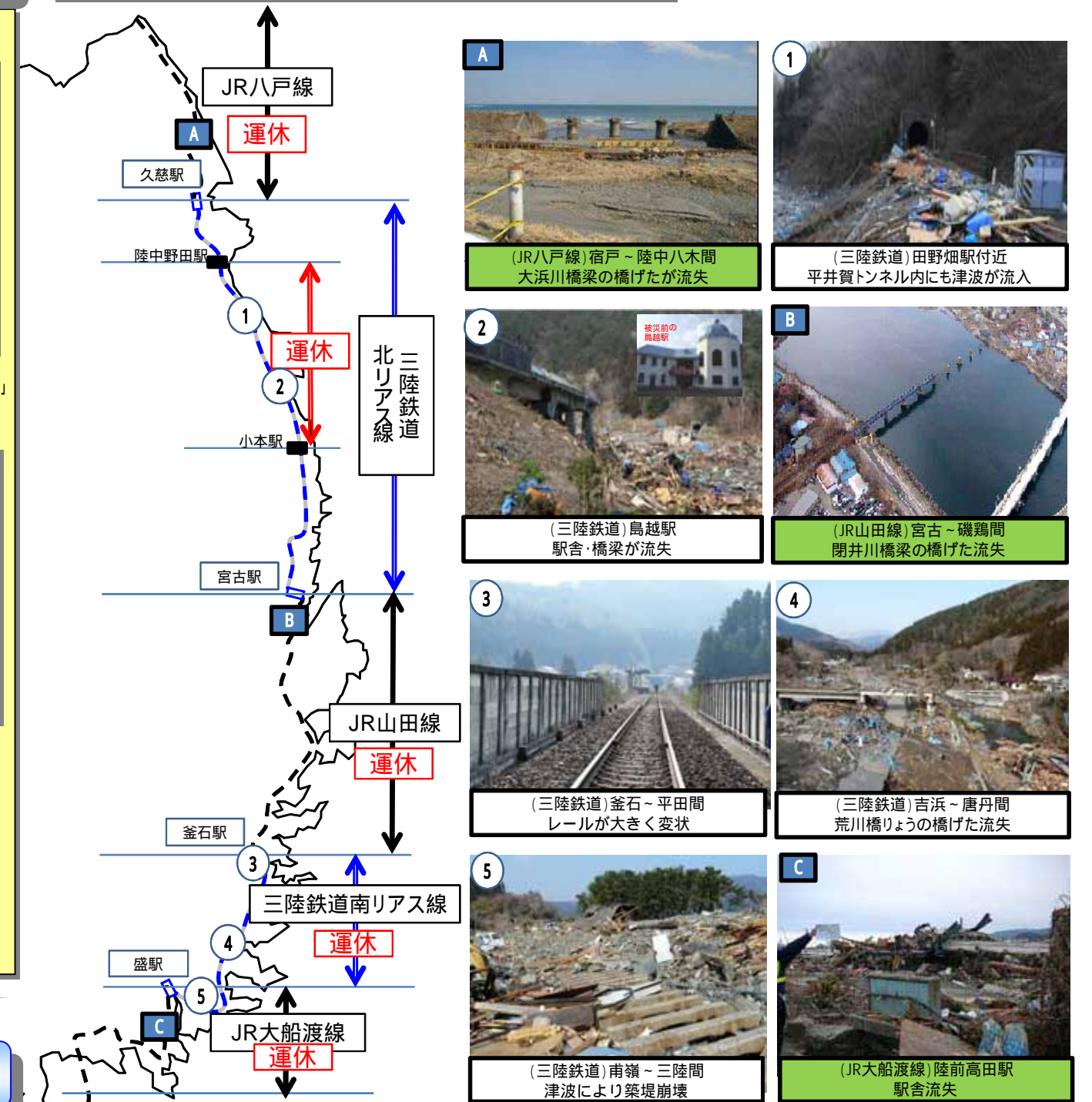
< 復興に向けた課題等 >

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

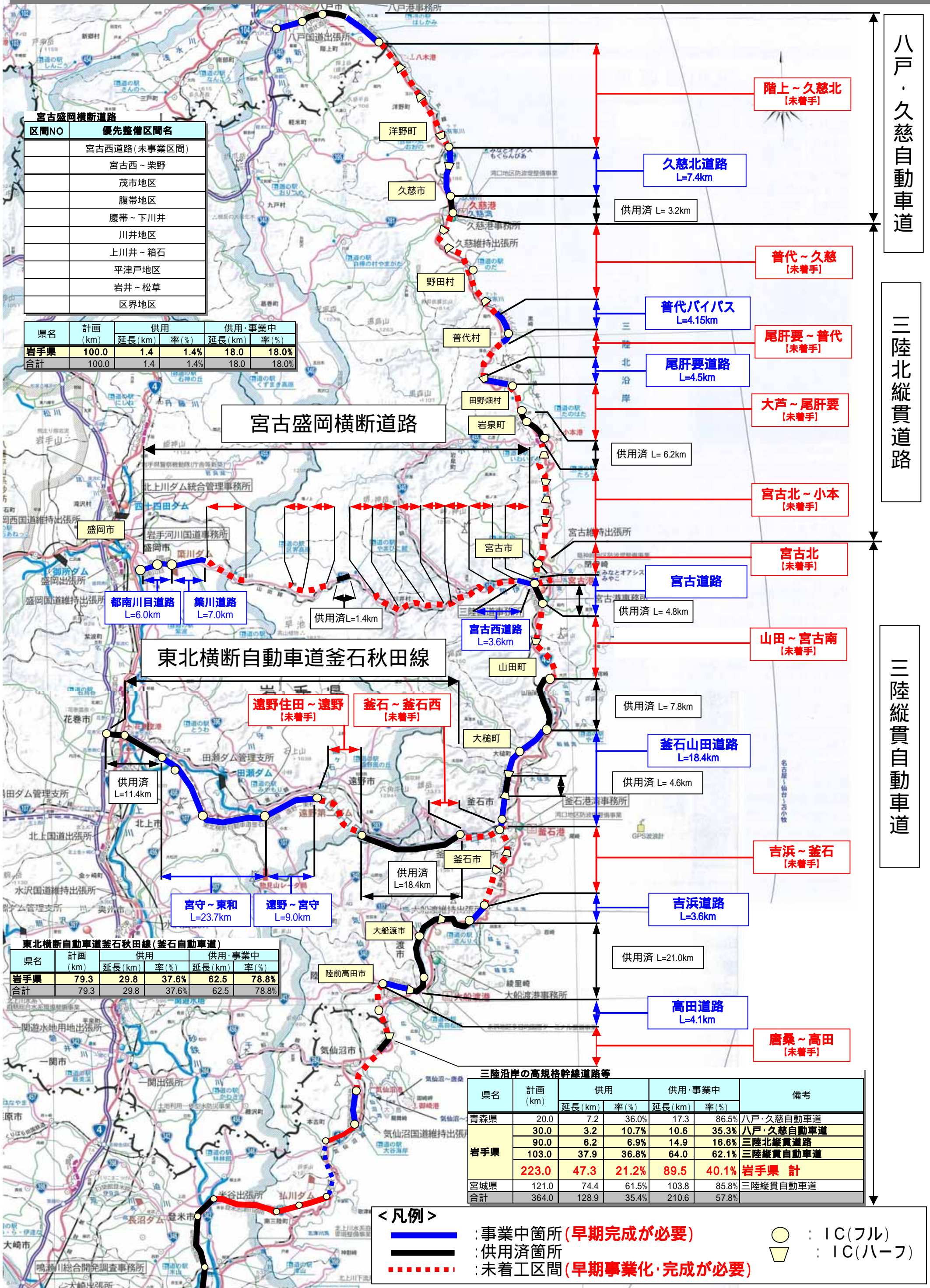
「復興道路」の早期完成

- 「安全」の確保

交通ネットワーク

災害に強い交通ネットワークの構築-

平成23年9月25日 岩手県



宮古盛岡横断道路

区間NO	優先整備区間名
1	宮古西道路(未事業区間)
2	宮古西～柴野
3	茂市地区
4	腹帯地区
5	腹帯～下川井
6	川井地区
7	上川井～箱石
8	平津戸地区
9	岩井～松草
10	区界地区

県名	計画 (km)	供用		供用・事業中	
		延長 (km)	率 (%)	延長 (km)	率 (%)
岩手県	100.0	1.4	1.4%	18.0	18.0%
合計	100.0	1.4	1.4%	18.0	18.0%

東北横断自動車道釜石秋田線(釜石自動車道)

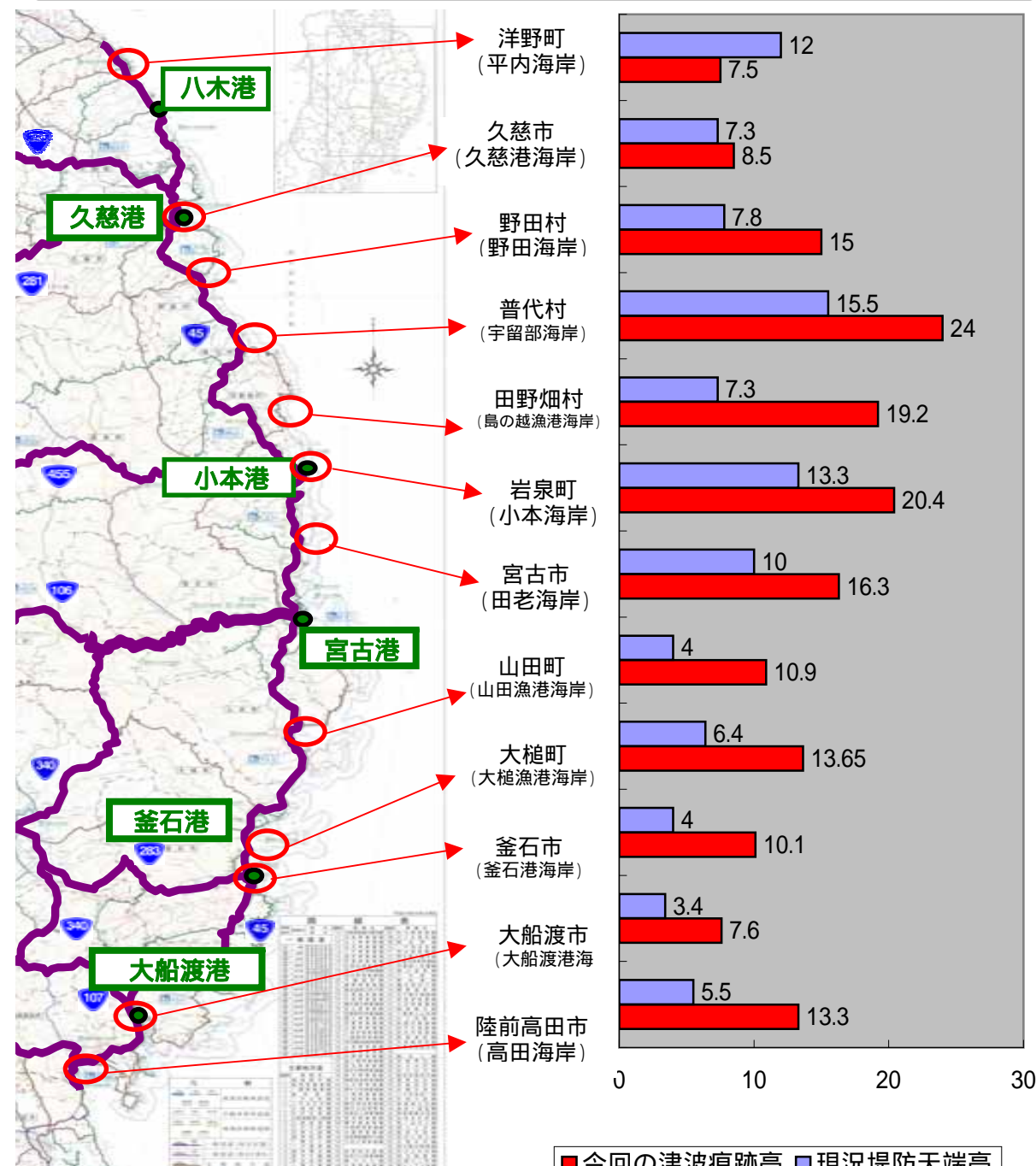
県名	計画 (km)	供用		供用・事業中	
		延長 (km)	率 (%)	延長 (km)	率 (%)
岩手県	79.3	29.8	37.6%	62.5	78.8%
合計	79.3	29.8	37.6%	62.5	78.8%

三陸沿岸の高規格幹線道路等

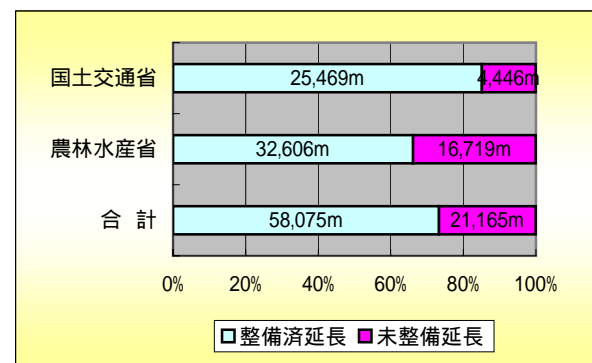
県名	計画 (km)	供用		供用・事業中		備考
		延長 (km)	率 (%)	延長 (km)	率 (%)	
青森県	20.0	7.2	36.0%	17.3	86.5%	八戸・久慈自動車道
岩手県	30.0	3.2	10.7%	10.6	35.3%	八戸・久慈自動車道
岩手県	90.0	6.2	6.9%	14.9	16.6%	三陸北縦貫道路
岩手県	103.0	37.9	36.8%	64.0	62.1%	三陸縦貫自動車道
岩手県 計	223.0	47.3	21.2%	89.5	40.1%	
宮城県	121.0	74.4	61.5%	103.8	85.8%	三陸縦貫自動車道
合計	364.0	128.9	35.4%	210.6	57.8%	

- < 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)
 - : IC(フル)
 - ◐ : IC(ハーフ)

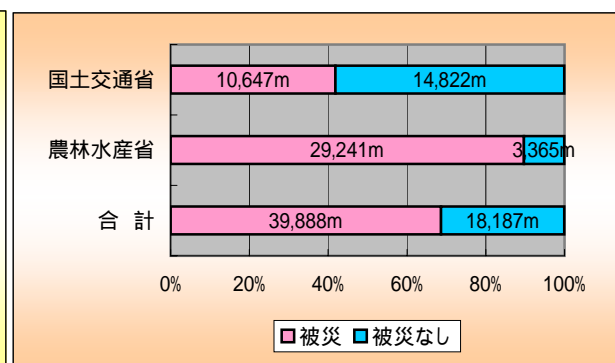
現況堤防高と東日本大震災津波の痕跡高



防潮堤の整備状況

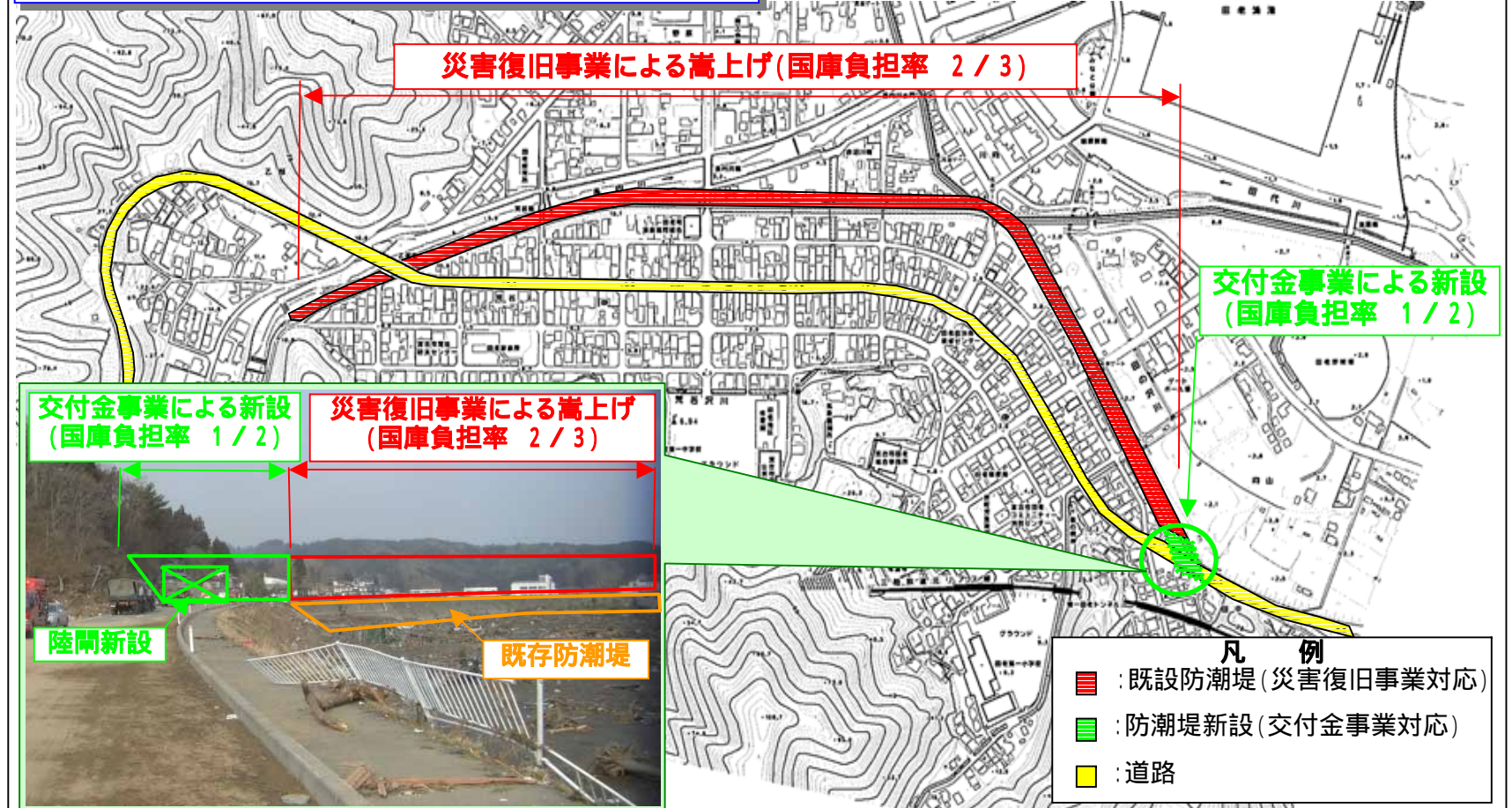


海岸保全施設の被害状況



現状と復興に向けた課題と要望内容

防潮堤等の嵩上げに伴う施設の新設



市町村の復興まちづくりのために必要となる防潮堤の嵩上げや新設 (交付金事業) は、災害復旧事業に比べて地方の財政的負担が大きい (国庫負担率: 1/2)

水門等の遠隔化・電動化の推進

手動による陸閘閉鎖状況



水門・陸閘施設数	288基
内、遠隔化施設数	33基
整備率	11.5%

低い遠隔化整備率

水門等の閉鎖作業を行う消防団員のリスクが大きいことから、水門等の遠隔化・電動化が必要 (東日本大震災津波では消防団員118名が死亡)

市町村の復興まちづくりと一体となって県が実施する防潮堤、河川堤防等の津波対策施設のかさ上げや新設、水門の遠隔化等について、**災害復旧事業と同等の手厚い支援制度を創設すること**

震災の記憶を未来に語り継ぎ、復興まちづくりと一体となって犠牲者の追悼や地域の防災拠点としての機能を有するメモリアル公園等を国営公園として整備すること

メモリアル公園等(国営公園)のイメージ



これまでの経緯

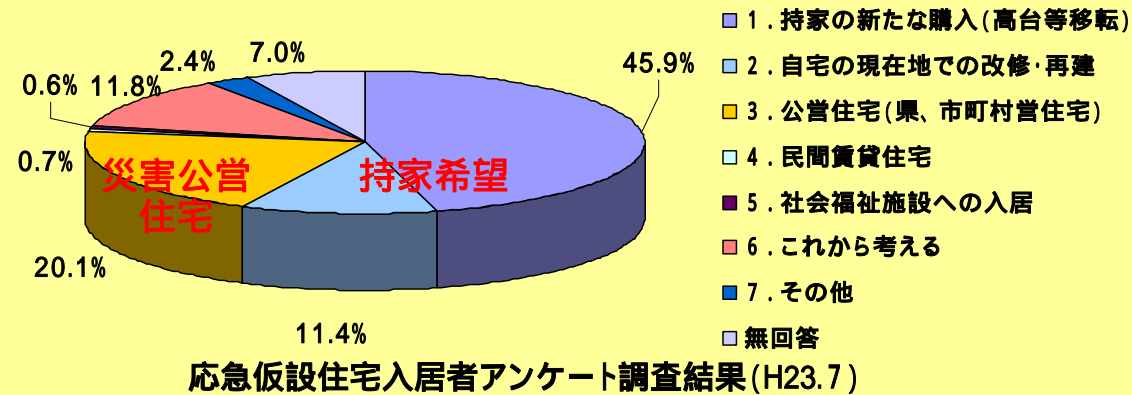
東日本大震災津波で約2万5千戸の住宅が倒壊(全壊、半壊)
 県では、被災3県で最も早い3月19日に応急仮設住宅の建設に着手し、8月11日までに全13,984戸が完成
 被災者の入居状況は、応急仮設住宅に約7割、民間賃貸住宅に約2割、その他公営住宅等に約1割

被災者の入居状況(H23.9.2現在)

区分	応急仮設住宅	民間賃貸住宅	雇用促進住宅	公営住宅等	合計
戸数	12,807戸	3,443戸	825戸	175戸	17,250戸
人数	31,199名	8,922名	2,574名	531名	43,226名
割合(人数)	72.2%	20.6%	6.0%	1.2%	100%

被災住民のニーズ

県では、被災者の住宅に関するニーズを把握するため、7月に応急仮設住宅入居者1,724戸を対象にアンケート調査を実施
 持家希望が約6割、災害公営住宅が約2割と持家希望の比率が高い



住宅復興計画フレーム



復興に向けた課題と要望内容

個人住宅



個人の未払い住宅ローン等に係る二重債務問題が被災者の生活再建に大きな障害

二重債務問題の解決に向け、国による積極的な支援を行うこと
 民間金融機関住宅ローン利用者に対する利子補給制度等の創設のための財政措置を講じること

被災した住宅の修繕・再建は被災者にとって負担が大きく、支援が必要だが、県や市町村が独自の支援策を行う場合、地方の財政的負担が大きい

被災した住宅の修繕や再建に対する手厚い支援を行うこと

被災した宅地、擁壁等を復旧するための個人の財政的負担が大きい

広範囲に住宅宅地の地盤沈下や宅地の擁壁に損壊等が発生している地域の宅地復旧を行うための支援制度を創設すること

住宅復興のための体制整備

市町村の復興まちづくりに応じて、速やかな土地の造成や宅地の提供、災害公営住宅の建設が必要

都市再生機構等の活用による災害公営住宅の建設や新たな宅地の造成、提供等を行うための体制整備を講じること

災害公営住宅



被災の規模が大きく、地方の財政的負担が大きい

災害公営住宅の整備に対する補助率の引上げ(3/4 → 9/10)や地方負担に係る全額交付税措置など、国の全面的な財政措置を講じること

災害公営住宅の建設は、市町村の復興まちづくりに応じた中期的な取組が必要

複数年度にわたって使える交付金化や基金化等の制度改善を行うこと