

岩手県知事

達 増 拓 也 様

要 望 書

令和5年7月20日

大槌山田紫波線道路整備促進期成同盟会

会長 大槌町長 平野 公三



主要地方道紫波江繋線及び大槌小国線の整備促進について

大槌山田紫波線道路整備促進期成同盟会

会長 大槌町長 平野 公三

……平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するために……

主要地方道し わ えつなぎ紫波江繫線及び大槌おおつちおぐに小国線の整備促進について

「主要地方道紫波江繫線（延長約 58km）」は、岩手県央部紫波町から花巻市、遠野市を経て宮古市の国道 340 号に接続し、大槌小国線により大槌町へ、県内陸部から早池峰国立公園を経て三陸復興国立公園の陸中海岸を結ぶ重要な役割を有する路線であります。

「主要地方道大槌小国線（延長約 35km）」は、沿岸大槌町から国道 340 号に接続し、紫波江繫線により県央部へ、国道 106 号を経て県都盛岡市へつなぐ路線であり、沿線住民の生活道路であることはもちろん、岩手県の緊急輸送道路にも指定されている、一時も寸断することができない「いのちの道路」であり、東日本大震災津波発災時には、後方支援基地の遠野市と被災地との連絡道路としてや、自衛隊や消防、緊急物資輸送道路として尊い命を繋いだ、極めて重要な路線であります。

しかしながら、本 2 路線は、地形や自然条件の影響から幅員が狭く、急峻なうえ、急カーブが随所に有り交通の難所となっており、円滑な交通の確保や安全のためにも、未整備区間における改良整備の促進と、市町堺峠道のトンネル化による抜本的な改良が必要とされております。

これらの復興道路等の整備は、岩手県国土強靱化地域計画で掲げる、災害に強く信頼性の高い幹線道路ネットワークの構築に資するものではあるものの、三陸沿岸道路のインターチェンジ出入口の多くが低地部にあり、東日本大震災津波の浸水区域内であることから、津波被害時におけるリスクは解消されないままとなっております。

さらには、国土交通省等により示された「津波浸水想定の設定の手引き」に基づき、令和 4 年 3 月に岩手県が作成・公表した新たな浸水想定においても、多くのインターチェンジの出入口が浸水想定区域内に含まれており、特に大槌インターチェンジ出入口付近では 5 m から 10 m 未満の浸水が想定されております。

津波被害時においては、津波浸水の危険により多くのインターチェンジが出入り不可能となり、三陸沿岸道路が緊急輸送道路としての機能を果たせない可能性があることから、有事の際における本2路線の重要性は依然変わらない状況であると認識しております。

併せて、去る令和5年5月8日には、新型コロナウイルス感染症が「5類感染症」へ移行となり、感染症法に基づく外出自粛は求められないものとなりました。

このことから、本2路線の整備においては、災害時の緊急輸送道路としての役割にとどまらず、産業振興・経済の発展・観光人口の増大など多面的な分野の発展に、大きく寄与するものと、期待が寄せられるところであります。

つきましては、主要地方道紫波江繋線及び大槌小国線区間内の次の箇所について、早期整備促進が図られるよう強く要望いたします。

大槌山田紫波線道路整備促進期成同盟会

会長 大槌町長 平野 公三



会員市町別要望事項

路 線 名	件 名	会員市町村名
主要地方道 紫波江繫線	① 一般国道 456 号との交差点等改良について 同交差点は、紫波橋からアクセスが変則 T 字路で交通渋滞の原因となっている。冬期間においては交通事故の多発 T 字路として道路利用者より改良要望が強く寄せられており、交差点改良の早期完成を要望する。 ② 通称「折壁峠 ^{おりかべ} 」の改良について 通年通行の確保を図るため、抜本的な改良を要望する。	紫 波 町
主要地方道 紫波江繫線	③ 花巻市・紫波町境の通称「折壁峠」の抜本的な改良整備を要望する。	花 巻 市
主要地方道 紫波江繫線 (大畑～タイマグラ)	④ 宮古市江繫「大畑 ^{おおはた} 地区からタイマグラ地区」の区間は、幅員が狭いうえ、急カーブが多く、見通しが悪いため、交通に支障をきたしている現状であり、改良を要望する。	宮 古 市
主要地方道 大槌小国線 (道又～土坂峠～金澤)	⑤ 「宮古市小国(道又)から大槌町金澤」までの区間は、幅員が狭いうえ、急カーブが多く、急勾配となっており、特に冬期間の交通の安全確保を図るため、土坂峠 ^{つちさか} トンネルの早期事業化を要望する。	宮 古 市
主要地方道 大槌小国線 (金澤～土坂峠～道又)	⑥ 土坂峠付近の山間部は幅員が狭いうえ、屈折が多く急勾配であるため、冬期の通行に支障をきたしている現状であり、土坂峠トンネルの早期事業化を要望する。	大 槌 町