

岩手県知事

達 増 拓 也 様

要 望 書

令和6年11月13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



……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^{お お つ ち お ぐ に}大槌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。

令和 3 年 12 月には、三陸沿岸道路が東日本大震災からの復興道路として全線開通したところですが、本道路のインターチェンジ出入口の多くは低地部にあり、東日本大震災津波の浸水区域となっております。

さらには、国土交通省等に示された「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いることから、津波被害時におけるリスクを抱えた状態となっております。

また、令和 6 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震において、被災地の主要な道路が寸断されたことは、今でも記憶に新しく、救助や支援物資の到着が遅れ、集落の孤立が相次ぎました。

近年においては、地震、台風、局所的豪雨などの災害が頻発化・激甚化する傾向にあり、三陸沿岸道路、国道 45 号線、国道 106 号線等の幹線道路が機能停止・機能低下となった場合の代替路が非常に重要な役割を持つことから、岩手県による緊急輸送道路の機能強化の推進が必要であります。

つきましては、激甚化する自然災害から命を守り、多重性・代替性（リダンダンシー）を確保する災害に強い道路ネットワークの強化の推進のため、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 紫波江繋線	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たが、交差点部分の改良が完了し供用開始された。引続き残る区間の整備の推進を要望する。 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 紫波江繋線	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 紫波江繋線 (大畑～タイマグラ)	④ 宮古市江繋「大畑地区からタイマグラ地区」 ^{おおはた} 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