

東日本大震災における各交通分野の安全確保に向けた取組状況について

①道路交通

○信号機の減灯対策について

地震や津波により、信号機等の交通安全施設等にも柱の損壊、機器の水没等の被害が発生し、特に被害の大きかった岩手県、宮城県、福島県^{*1}では692基の信号機が損壊し、そのうち440基が減灯^{*2}した。警察では、主要な交差点に警察官を配置して手信号等による交通整理を行い、交通の安全と円滑の確保に努めた。

また、信号機の復旧工事を進め、平成24年3月には、まちづくり・復興に合わせて復旧することとしているものを除き、全ての信号機の減灯を解消した。

警察では、減灯した信号機のある全ての交差点に警察官を配置することは困難であること等から、災害時の停電に伴う信号機の機能停止を防止するため、予備電源として信号機電源付加装置の整備を推進している。

◇損壊した信号機（茨城県神栖市）



◇信号機が減灯した交差点における交通整理（岩手県宮古市）



○震災発生後における交通情報の提供に向けた取組について

警察では、発災直後から、ヘリコプターテレビシステム、オフロードバイク等を活用して、高速道路や一般道路の損壊状況、交通状況等を確認するとともに、道路管理者との緊密な連携の下、迅速に道路情報を収集した。これらを踏まえ緊急交通路の指定を行い、その実施区間及び通行を認める車両、渋滞状況等の交通情報を、交通情報板やホームページを利用し、また、財団法人日本道路交通情報センター、報道機関等を通じて適時適切に提供した。

◇発災直後にカーナビゲーション等に表示された交通情報



※1 福島県の警戒区域内を除く。

※2 信号が表示されない状態をいう。

○被災した道路の復旧状況及び復旧までの取組状況について

東日本大震災では、東北地方を中心に、高速道路や直轄国道が被災により通行止めとなり、特に太平洋沿岸の国道45号は各地で寸断された。

道路網の早期復旧を戦略的に進めるため、津波被災地が点在する三陸沿岸地域等への進出を図る「くしの歯」作戦を展開した。東北自動車道、国道4号の縦軸を震災発生翌日には確保し、そこから三陸等の沿岸各地への15ルートの横軸を3月15日までには順次確保した。更に沿岸部の国道6号、45号の応急復旧へと展開し、震災から1週間後の3月18日には国道6号、45号の97%まで道路の障害物を取り除く啓開を終えた。

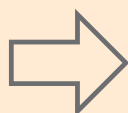
その後、高速道路については、3月24日に東北自動車道の一般供用を開始し、4月1日には、東京電力福島第一原子力発電所の警戒区域内を除き常磐自動車道の一般供用も開始した。常磐自動車道の原発警戒区域内も4月29日には応急復旧を完了し、緊急自動車の通行が可能となった。

国道6号、45号については、震災から約1か月後の4月10日には応急復旧を概成し、原発警戒区域内「一時立入」前の5月8日には迂回路を含めた応急復旧を完了した。6月29日に国道45号小泉大橋（宮城県気仙沼市）、7月10日には気仙大橋（岩手県陸前高田市）の仮橋設置により広域迂回を解消した。8月31日に国道6号について原発警戒区域内も含めて全線通行可能な状態となり、12月26日には、全線2車線通行可能な状態となった。平成24年2月3日に国道45号について片側交互通行が可能となり、直轄国道の通行止め全てが解消された。

また、震災直後より、道路利用者の利便性を図り、安全で円滑な道路交通を確保するため、インターネット等を活用した道路の災害情報の提供を進めた。

◇国道45号気仙大橋（岩手県陸前高田市）の被災直後の状況と仮橋開通後の状況

【被災直後の状況】



【仮橋開通後の状況】



② 鉄道交通

○被災した鉄道の復旧状況及び復旧までの取組状況について

東日本大震災の発生により、東北新幹線、東北線等多くの路線が被災し、特に沿岸部の路線では駅舎や線路等が流出するなど甚大な被害を受けた。

東北新幹線については、土木構造物の耐震化等の対策が講じられていたため、高架橋崩壊等の深刻な被害は免れ、平成23年4月29日に全線で運転が再開された。

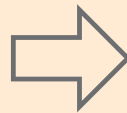
三陸鉄道については、現在、不通となっている区間について、復旧工事を行っており、平成26年4月頃に、北リアス線及び南リアス線全線が運転再開の見込み。

まちづくりと一体となった復旧が必要と考えられる JR 東日本の被災6路線（山田線、大船渡線、気仙沼線、石巻線、仙石線及び常磐線）については、沿線地方公共団体が、市街地の移転と合わせて、鉄道ルートの変更等も含めた復興整備計画等を策定した後、これに基づき、鉄道の復旧方針を決定。

このうち、石巻線の渡波駅から女川駅までの間については、女川駅を除いて平成25年度初の運転再開を目指す。仙石線については、ルート移設等により平成27年度中に全線運転再開を目指す。また、常磐線の相馬駅から亙理駅までの間については、ルート移設等により、鉄道工事着手から3年程度で運転再開見込み。

◇三陸鉄道北リアス線田野畑駅から陸中野田駅までの間におけるレールの復旧作業時の様子と運行再開時の様子

【レールの復旧作業時の様子】
(平成24年2月1日より敷設開始)



【運行再開時の様子】
(平成24年4月1日)



③ 海上交通

○被災した港湾の復旧状況及び復旧までの取組状況について

青森県八戸港から茨城県鹿島港に至る太平洋側全ての港湾が被災し、津波による漂流ガレキ等が航路等を埋塞し、そのため、港湾機能が全面的に停止した。

応急復旧として、緊急物資輸送船を入港させるため、海上保安庁、地方整備局及び港湾管理者が航路等の障害物を取り除く啓開作業を進めた。本格復旧に当たっては、地域の復興を実現するため「産業・物流復興プラン」を策定し、特に重要な港湾施設についてはおおむね2年以内を目処に全ての施設の本格復旧を完了することとしている。

平成24年3月1日現在の八戸港から鹿島港の地方港湾を含む21港の公共岸壁373バース（水深4.5m以深）のうち275バースが、使用制限があるが利用可能となっている。



航路等の障害物（トレーラー）を取り除く啓開作業の様子（宮城県仙台塩釜港）

④航空交通

○被災した仙台空港の復旧状況及び復旧までの取組状況について

東北地方太平洋沖地震とその後の津波により仙台空港は甚大な被害を受け、特に大津波による各種施設の浸水及び膨大な量の車両、瓦礫等のため仙台空港は使用不能となった。

津波警報が解除された後、被災者への支援物資等の輸送拠点の機能を確保する為、直ちに応急復旧作業を進め、3月16日から物資輸送の機能を確保し、4月13日には民間航空機の就航が再開された。

◇仙台空港の被災直後の状況と復旧後の滑走路

【被災直後の状況】



【復旧後の滑走路】



○震災発生後における航空交通情報の提供に向けた取組

東北地方の空港については、東日本大震災発災により仙台空港が使用不能となる中、花巻、山形、福島
の3空港を直ちに24時間運用可能（支援要員を全国の航空官署から派遣）とすること等により、救援機の
活動や、高速道路・新幹線が不通の間の代替輸送拠点としての役割を果たした。