

東日本大震災の発生から10年が過ぎ、被災地の復興は大きく進んだ。特に復興道路・復興支援道路の整備は、沿岸の縦のつながりと内陸との横のつながりを大きく強くした。

復興道路・復興支援道路の総延長は570km。内訳は三陸沿岸道路359km、宮古盛岡横断道路約66km、東北横断自動車道釜石秋田線約80kmである。

国では通常より2倍近いスピードで整備したと言っており、これだけの延長の高速道路が約10年で整備されたのは驚異的であり、改めて国の力がいかに大きいかを実感するものである。

これら道路の整備により沿岸の各都市間及び内陸と沿岸部との移動時間が大きく短縮された。仙台・宮古市間は約2時間短縮（所要時間：5時間28分から3時間29分へ）、また、宮古市・盛岡市間は約30分短縮（所要時間：2時間から1時間26分へ）されることとなった。新しい道路は、津波等の影響のない位置に整備されたことにより災害時でも安全で安心な通行ができるようになった。

高速道路の整備効果には、時間短縮のような直接的な効果だけでなく様々な波及効果がある。道路の整備によって沿線地域の人・モノ・情報の流れを飛躍的に高め、地域の生活に潤いとゆとりをもたらし、産業の発展やまちづくり、地域おこしに貢献する。このため、魅力的なまちづくり・地域おこしを目指す地方自治体にとって、高速道路が整備されることは大きなプラス要因である。

また、アクセス性や定時性が向上することにより、その路線を利用する観光コースの新たな設定にも繋がる。さらに、移動時間の短縮は、観光地での滞在時間の延長や立ち寄り観光地の増加につながり、観

光客の満足度の向上や観光地の活性化に貢献する。

このような整備効果の発現により、沿岸には国立公園や三陸ジオパークなど魅力的な観光資源が多く存在しており、高速道路の整備は三陸観光の発展に貢献することが期待される。さらに、沿岸部から県内外各地へのアクセス性が大幅に向上することにより企業立地が進むことも期待される。既に釜石には大型ショッピングセンターが進出しており地域の活性化が図られている。また、復興道路の整備により盛岡、大船渡、久慈にある救急救命センターへのアクセスが向上し救急医療への体制整備が図られる。

しかし、道路の利便性向上は歓迎されるべきことであるが、今後、少子高齢化が進み、将来的には免許を持つドライバーが減少し、交通弱者ばかりが増えることが想定され、公共交通機関との結節点整備（モーダルコネクト）が重要なテーマとなってくる。

また、アクセス性の向上で人の流れが都市部に集中し、過疎化がさらに進むことが懸念される。沿岸市町村では、街づくりのかたちはほぼ出来上がったものの、人口が被災前に比べ減少している。1割以上減少しているまちもあり、人口減少の対策が課題である。

沿岸市町村の人口減少に伴う担い手や人手の不足については、内陸からの支援や協力も考えられる。そのためには、内陸の市町村と沿岸の市町村が担い手不足・人手不足について話し合い、協力し合い、人の確保を検討することも方策（例えば高速道路が開通したことによる移動しやすさを利用したゆるやかな内陸から沿岸への移住のようなかたち等）の一つではないだろうか。