

第5節 公共土木施設

第1項 道路、港湾、空港などの交通基盤の確保・整備促進

復旧期

道路の防災化、橋梁の耐震化を図り 主要三港の統合一体化を推進

緊急輸送道路の通行規制を早急に解除し、空港や港湾などの広域交通拠点へのアクセス道路の復旧を急ぎました。沿岸部においては、まちづくり計画と併せて幹線道路を高盛土構造にするなど、防災・減災機能を備えた防災道路について事業着手を推進しました。橋梁については、引き続き橋梁耐震化を推進しました。

港湾においては、主要港である仙台塩釜港及び石巻港の港湾施設の早期復旧、基幹航路の再開や取り扱い貨物量の早期回復に取り組みました。また、震災前から取り組んでいた仙台塩釜港・石巻港・松島港の三港統合一体化計画を推し進め、平成24年10月に三港統合一体化による新たな「仙台塩釜港」が誕生しました。既存の海岸保全施設の復旧と並行して、防潮堤などの新たな津波対策施設の整備にも着手し、安全な港湾の形成に向けた取り組みを実施しました。

仙台空港においては、早期復旧を推進するとともに、国の空港経営改革の動きに合わせ、民営化に向けた検討を行いました。



写真：石巻女川IC開通式



写真：三陸道4車線化の写真

再生期

平成26年

橋梁長寿命化計画を改訂 仙台空港は民営化に向けて発進

公共土木施設の災害復旧事業(県事業)は、2,314カ所のうち、2,213カ所(全体の約96%)に着手しており、うち1,959カ所(全体の約85%)が完成しました。高規格幹線道路等については、復興道路に位置付けられた三陸自動車縦貫自動車道をはじめとする沿岸道路ネットワークの強化や東西広域連携軸の強化、東西の発展を支える基幹的社會資本整備として、加速的な整備を推進しました。市町村道についても、交付金事業を活用しながら事業を推進しました。

また、平成25年の改正道路法の施行を受け、県内の道路管理者によって「宮城県道路メンテナンス会議」を設立するとともに、橋梁長寿命化計画の改訂を実施しました。港湾施設等再復旧事業については、県内8港において災害復旧事業と併せて新たな防潮堤整備を進め、特に、三港統合一体化された国際拠点港仙台塩釜港については、それぞれの施設目標に向けて事業の進捗が図られました。

仙台空港については、民営化に向けた取り組みが進められました。



写真：東舞根復興道路



写真：宮城県道路メンテナンス会議

再生期

平成27年

復興道路の三陸縦貫自動車道で 4車線化や新たなICの開通相次ぐ

公共土木施設の災害復旧事業(県事業)2,310カ所のうち、2,267カ所(全体の約98%)に着手しており、そのうち1,987カ所(全体の約86%)が完成しました。

三陸縦貫自動車道では各区間で4車線化や新ICが開通し、みやぎ県北高速幹線道路も引き続き順調に工事が進められました。また、花淵山バイパス、東舞根復興道路という2つの幹線道路が開通しました。

橋梁については「宮城県道路メンテナンス会議」において橋梁点検現地研修会を開催し、各道路管理者へ対し、「事後保全型」の維持管理から「予防保全型」の維持管理への転換を促しました。

港湾事業においては、港湾施設等整備事業、仙台塩釜港湾計画の軽易な変更、ポートセールス、石巻港区における工業用地分譲などの取り組みがなされました。

全国初の民営化を進めていた仙台空港では、公共施設等運営権者として仙台国際空港(株)が選定され、平成28年度からの事業開始に向けた取り組みが行われました。



写真：仙台国際貿易港セミナーin寒河江の様子



写真：仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議の様子

① 高規格幹線道路等の整備

再生期における取り組みのポイント

- 三陸縦貫自動車道の整備などの高規格幹線道路の充実強化
- みやぎ県北高速幹線道路など地域高規格道路の整備推進

復旧期

三陸縦貫自動車道の早期整備とみやぎ県北高速幹線道路の一部区間の供用開始

平成23年度、三陸縦貫自動車道は震災において、「命の道」として重要な役割を果たしたことから、「復興道路」に位置づけられ、加速的に整備が推進されることとなりました。

平成24年度は多賀城IC新設と併せた仙塩道路(仙台北IC～利府中IC)の4車線化工事に着手しました。仙台松島道路(利府中IC～鳴瀬奥松島IC)については、7月に利府中IC～松島海岸IC間が4車線供用しました。また、歌津本吉道路((仮称)歌津IC～(仮称)本吉IC)については、震災後に事業化された区間として初めて工事に着手しました。

地域高規格道路である「みやぎ県北高速幹線道路」は、県の沿岸部と内陸部を結び「復興支援道路」に位置づけられ、重点的に整備を推進しており、平成7年度から整備を進めてきたI期区間(栗原市築館加倉～登米市迫町北方)が平成23年に供用を開始しました。

仙台北部道路については、平成25年に富谷ICが開通し、仙台北部道路が全線開通となりました。



図：三陸縦貫自動車道整備計画

再生期 平成26年

三陸縦貫自動車道を整備 常磐自動車道は県内全区間開通

常磐自動車道は12月6日に浪江IC～南相馬IC及び相馬IC～山元IC間が開通し、宮城県内の全区間が開通となりました。

みやぎ県北高速幹線道路については、II期区間(登米市迫町佐沼～登米市中田町宝江)において、地盤改良工事が完了したところから順次、道路盛土工事及び橋梁本体工事に着手しました。IV期区間(栗原市志波姫南堀口～栗原市築館萩沢)については、用地取得を推進し、工事に着手しました。

三陸縦貫自動車道の矢本石巻道路(石巻河南IC～桃生豊里IC)では、近隣に高台が少ない石巻市内4地区(新金沼、あけぼの地区、曾波神地区、伊勢前地区)で整備を進めてきた津波避難階段が完成しました。

再生期 平成27年

石巻女川IC、多賀城ICが開通 みやぎ県北高速幹線道路も工事進む

三陸縦貫自動車道の矢本石巻道路が10月4日に鳴瀬奥松島IC～石巻女川IC間が4車線化され、石巻女川ICが開通しました。仙塩道路については、平成28年3月27日に仙台港IC～利府中IC間が4車線化され、多賀城ICが開通しました。

また、登米東和IC～南三陸海岸IC間の延伸及び石巻女川IC～桃生豊里IC間の4車線化については平成28年度の開通に向けて工事が進められ、その他区間についても早期開通に向け事業を促進しました。

常磐自動車道については、12月に名取中央スマートICが着工し、平成28年1月には山元南スマートICが着工し、更に平成28年3月には鳥の海スマートICが開通しました。

みやぎ県北高速幹線道路については、引き続きII期区間、IV期区間の工事を進めるとともに、III期区間(登米市は迫町北方～登米市迫町佐沼)の用地取得を進めました。



写真：女川IC開通式



写真：鳥の海スマートIC開通式

路線名	計画延長	供用中	事業中	うち H23補正新規
三陸沿岸道路	359km	152km	207km	148km
うち宮城県	126km	74km	52km	23km
三陸沿岸道路4車線化	66km	11km	41km	34km

② 主要幹線となる国道、県道の整備及び復興まちづくりと一体となった関連道路の整備

再生期における取り組みのポイント

- 国道等、主要幹線道路の整備
- 大島架橋事業の推進
- 高盛土構造の防災道路の整備促進

復旧期

道路の早急な仮設復旧とまちづくりに即した整備

平成23年度、大規模な被害があった箇所は応急工事により通行を確保、内陸部ではほとんどの箇所ですり直ししました。震災による県管理道路の通行規制箇所は110路線274カ所でしたが、平成23年度末には全面通行規制が6カ所、片側通行規制が26カ所まで減少しました。

また、災害に強い幹線道路ネットワークの整備推進のため、国道108号、国道113号等主要幹線道路の整備を推進、沿岸部の大島架橋事業に新規着手するとともに、リダンダンシー確保のため(主)石巻鮎川線等の道路を改良しました。

また、新しいまちづくりと調整を図りながら、平成24年に(主)相馬亘理線等15路線34カ所で調査設計に着手しました。内陸部では全646カ所のうち橋梁2カ所を除いて完了し、沿岸部では95%が着手済み、約60%が完了となりました。(主)気仙沼唐桑線東舞根や(主)塩釜亘理線早股等6カ所において工事着手し、県際・郡界道路等の整備では、(主)仙台北本木線混内山工区等が供用開始しました。



写真：気仙沼大島の架橋着工式



写真：石巻工業港矢本線の災害復旧工事

再生期 平成26年

復興計画まちづくりに合わせた道路災害復興工事の実施

市町村が進めるまちづくり計画や他事業との協議設計が必要とされ、実施保留とされていた沿岸部の道路災害について、レベル1津波対応の防潮堤計画や、復興まちづくり計画に合わせた道路の復旧計画を策定しました。

その結果、道路災害28カ所中12カ所の実施保留を解除し、うち石巻工業港矢本線の災害復旧工事を執行しました。また、国土交通省に委託し、三陸縦貫自動車道の整備と合わせ、弘川町向線の災害復旧工事を進めました。

牡鹿半島公園線にて通行止めとしていた大原跨道橋から山島規制ゲートまでの約11kmの区間については、4月に片側交互通行とし、10月に全線の供用が可能となりました。それにより、震災による県管理道路の通行止めは全てが解除されました。泊崎半島線については、災害復旧12カ所のうち8カ所が完了し、残る4カ所については平成28年度の完了を目指し、工事を推進しました。また、新たに整備を進める主要幹線道路については、多重防御の観点から高盛土構造としました。さらに、震災により被災した離島地域の支援の一貫として、気仙沼大島への架橋整備も促進しました。

再生期 平成27年

新たな2つの幹線道路が開通 防災・減災の役割に期待

沿岸部の道路災害について、残る道路災害16カ所中1カ所を除いて実施保留を解除しました。

11月15日には、宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る広域幹線道路である国道108号に、現道区間における道路陥路の解消や災害時の迂回路の確保を目的とした延長約6.4kmの花淵山バイパスが開通しました。

平成28年3月24日には、気仙沼市松崎の国道45号を起点とし、同市唐桑町崎浜に至る延長約23kmの幹線道路である気仙沼唐桑線「東舞根復興道路」の供用を開始しました。東舞根地区防災集団移転地と気仙沼中心市街地を接続する道路として、復興交付金を活用して整備した道路で、地域住民の利便性向上や地域の活性化、災害時における孤立解消や緊急避難道路としての役割が期待されます。また、前年度に引き続き、気仙沼大島への架橋整備も促進しました。



写真：東舞根復興道路(気仙沼唐桑線)



写真：花淵山バイパス開通

※リダンダンシー：国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

③ 橋梁等の耐震化・長寿命化

再生期における取り組みのポイント

●橋梁などの道路関連施設の耐震化及び長寿命化の促進

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
-----	-----------	-----------

橋長15m以上の橋梁の耐震化 平成25年に完了

平成23年度には、平成7年兵庫県南部地震による道路橋の甚大な被害の経験を踏まえ、今後の宮城県沖地震に備えるため、緊急輸送道路上の橋梁79橋について耐震化を実施し、平成24年度までに完了しました。

さらに、緊急輸送道路上以外にある橋梁についても、引き続き耐震化を実施することとし、平成23年度に重要な路線上の橋梁75橋を対象とした「新耐震計画」を策定しました。

また、橋長15m以上の橋梁については、平成22年3月に長寿命化計画を策定し、平成24年度までに、健全度区分Ⅲの橋梁(32橋)の修繕を実施しました。

平成25年度、津波による流出を免れた橋梁については耐震化の効果が確認されたことから、宮城県沖地震以前の基準で建設された橋梁(S55道路橋示方書)のうち、主要な幹線道路場の橋梁61橋の耐震化に取り組みました。

また、橋長15m以上の橋梁については、平成25年度までに41橋において長寿命化対策が完了しました。

宮城県橋梁長寿命化計画を改訂 「宮城県道路メンテナンス会議」を設立

国道398号・新北上大橋、石巻工業港矢本線・定川大橋、国道398号・横津橋、折立橋、及び気仙沼唐桑線・面瀬橋、清水浜志津川港線・清水橋の復旧工事に着手しました。

また、「新耐震計画」に基づき、新たに7つの橋梁の工事に着手しました。

道路インフラの予防保全、老朽化対策の取り組みに対する体制強化を図るため、県内の各道路管理者からなる「宮城県道路メンテナンス会議」を6月に設立し、9月10日に一般国道4号名取大橋で橋梁点検現地研修会を開催し、県内各道路管理者の知識向上を図るとともに、道路定期点検に対する理解を深めました。

震災により被災した橋梁の復旧状況や、平成24年12月に発生した中央自動車道トンネルの老朽化に起因する重大事故を契機に、道路ストック管理の重要性がより高まったことから、県が管理する全管理橋梁1,756橋を対象に、「宮城県橋梁長寿命化計画」の改訂版を作成しました。

橋梁点検現地研修会を通し 各道路管理者の知識向上を図る

前年度までに着手した橋梁の復旧工事を推進するとともに、緊急輸送路以外の長大橋など、主要橋梁の耐震補強について整備を進めました。

前年度に作成した「宮城県橋梁長寿命化計画」の改訂版を踏まえた橋梁定期点検を実施し、これまでの「事後保全型」の維持管理から、壊れる前に補修を行う「予防保全型」の維持管理に転換を図りました。

8月28日に開催された「平成27年度 第2回宮城県道路メンテナンス会議」では、前年度に実施した道路や橋梁の点検結果について報告や意見交換がなされました。平成28年1月28日に開催された「平成27年度 第3回宮城県道路メンテナンス会議」において、道路の維持管理業務に携わる市町村職員を対象として、県道船岡停車場船迫線の柴田大橋において橋梁点検現地研修会を開催し、橋梁点検を行い保全に関わる技術力向上を図るとともに、宮城県内の各道路管理者の知識向上を図り、道路定期点検に対する理解を深めました。



写真:第3回宮城県道路メンテナンス会議の研修風景



写真:平成26年9月の名取大橋での架橋点検現地研修会



写真:耐震工事をを行った橋



写真:橋梁点検現地研修(リフト車を使用した研修状況)



写真:路面排水柵の清掃の様子

④ 港湾機能の拡充と利用促進

再生期における取り組みのポイント

●仙台塩釜港の利用拡大に向けた埠頭用地拡張や防波堤の延伸 ●ポートセールスの推進

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
-----	-----------	-----------

復旧本格化による 取り扱い貨物量V字回復の実現

平成23年4月に県内港湾の主要公共埠頭の供用を再開、同年6月に仙台港区の高砂コンテナターミナルも供用再開し、内外貿コンテナ定期航路が順次再開されました。

港湾整備においては、石巻港区の日和埠頭の増深改良工事了等、防潮堤の整備では一部の整備工事に着手しました。

一方、平成23年の港湾取り扱い貨物量は大きく減少したため、V字回復を目標に掲げ、港湾の復旧状況を説明する等PR活動を実施したほか、みやぎ45フィートコンテナ物流特区の認定を全国で初めて取得し、物流の効率化を図りました。

平成24年度には、災害復旧が本格化、港湾機能はほぼ従前と同等まで回復し、仙台港区ではコンテナ取り扱い量も震災前の約80%まで回復しました。また、10月には長年の悲願であった「仙台塩釜港、石巻港、松島港」の統合一体化が実現、新たな国際拠点港湾「仙台塩釜港」が誕生しました。

平成25年度には、取り扱い貨物量、コンテナ取り扱い量ともに前年を上回りV字回復の目標を達成することができました。



写真:高松埠頭



写真:新設の日和埠頭岸壁(仙台塩釜港石巻港区)

防潮堤による津波防災・減災を強化 港湾集荷促進や企業誘致も図る

県内8港湾(11港湾港区)に関し、再調査や成功認定、港湾関係災害復旧事業説明会等の港湾災害復旧に関する大きな行事を実施しながら復旧を進め、港湾施設の災害復旧事業着手率は約8割、完成率は約6割となりました。また、防潮堤などの施設整備についても引き続き実施しました。

主要港湾施設においては、数十年~百数十年に一度程度のレベル1津波に対応した防潮堤を、住民や関係者との合意が得られた箇所から順次整備に着手しました。

仙台塩釜港(石巻港区)においては、中央水路の浚渫、日和岸壁の増深を実施し、船舶の大型化に対応しました。新設する日和埠頭岸壁は、一部工事に着手しました。仙台塩釜港(塩釜港区)においては、港奥部に設置する水門の設計を実施しました。

仙台塩釜港(仙台港区)においては、高砂コンテナターミナルの拡張及び高松埠頭の整備、45フィートコンテナ輸送車両購入支援事業等を推進するとともに、企業訪問やセミナー開催などのポートセールスを展開し、港湾利用促進や企業誘致を行いました。



写真:復旧後の湊浜親水護岸外



写真:復旧後の湊浜親水護岸外

仙台塩釜港で新定期航路が次々と開設 コンテナ取り扱い量も震災以降最高に

主要港湾施設の復旧は概ね完了し、海岸施設における着手率は84%となりました。防潮堤については、漂流物対策施設においても工事に着手しました。

仙台塩釜港においては、前年度同様の施策を実施しました。6月にはアメリカ北米海岸のタコマ港やバンクーバー港を、10月には韓国釜山港を、11月にはロシアのウラジオストク港とポストーチヌイ港をダイレクトに結ぶコンテナ定期便が新設されました。その結果、平成28年1月には、仙台塩釜港コンテナ貨物取り扱い量が震災以降最高値を記録しました。

また前年度に引き続き、港湾活性化推進事業として、仙台塩釜港管理・運営協議会幹事会を開催し、関係市町との連携強化、情報共有を行いました。



写真:仙台港区北米航路新規コンテナ航路就航



写真:仙台港区新規コンテナ航路就航(国際フィーダー航路)

⑤ 仙台空港の利用促進

再生期における取り組みのポイント

- 空港施設の早期復旧と定期便の運航再開
- 全国に先駆けた空港民営化の推進
- 積極的なエアポートセールスによる航空路線の拡充

復旧期

仙台空港の早期復旧と空港民営化に向けた地元機運の高まり

東日本大震災により甚大な被害を受けた仙台空港は、迅速な復旧作業により、半年後には空港ビルの完全復旧と国際線を含む全定期便の運航再開を果たし、復旧・復興の象徴となりました。

県では、仙台空港を核として交流人口の拡大を図り、宮城・東北の創造的復興を実現するため、全国に先駆けて空港の民営化に取り組み、平成23年度からは、県、国、民間を交えた検討会を開催し、平成24年10月には、「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」を取りまとめ、知事から国土交通大臣に対して手交するなど、民営化への取り組みを加速化しました。さらに、平成25年5月、県の主導により、「仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議」が設立され、地元の機運が高まる中、同年7月、「民活空港運営法」が施行され、国管理空港等の民間運営が可能になりました。

また、仙台空港国際化利用促進協議会等による積極的なエアポートセールスの結果、平成25年4月にはピーチ・アビエーションによる「仙台-関西線」、スカイマークによる「仙台-札幌線」・「仙台-福岡線」、6月にはハワイアン航空による「仙台-ホノルル線」が新規就航するなど、平成25年度の旅客数は316万人となり、6年ぶりに300万人を突破しました。

このほか、平成25年6月には、新国際貨物棟が完成・稼働再開し、航空貨物の受入体制の整備が図られました。



写真: 仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議

再生期 平成26年

空港民営化に係る事業者選定手続の開始と仙台空港旅客数の回復

仙台空港の民営化実現に向けて、平成26年4月、国により「仙台空港特定運営事業等実施方針」が公表され、前年度に成立した「民活空港運営法」に基づく国管理空港民営化第一号として、仙台空港の民間運営委託の実施が決定されました。6月、公募手続の詳細を定めた国の「仙台空港特定運営事業等募集要項」の公表に合わせ、県も「仙台空港特定運営事業等の公募に係る参加資格確認要領」を公表し、事業者の公募を開始しました。

また、地元官民による継続的なエアポートセールスによって、平成26年4月、スカイマークによる「仙台-神戸線」が新規就航したほか、平成27年3月には、ピーチ・アビエーションが、平成29年夏を目途に仙台空港を国内3番目の拠点空港とすることを発表しました。平成26年度の旅客数は、神戸線の就航等により国内線が過去最高となる307万人を記録し、総旅客数についても前年度を上回る324万人となりました。さらに、仙台空港アクセス鉄道については、平成27年2月に、平成19年3月の開業以来の利用者数が延べ2,000万人を達成し、平成26年度の乗降客数が過去最高の335万人を記録するなど、順調に回復しました。

なお、仙台空港周辺地域の活性化に向けて、空港に隣接する県有地「中坪・荷揚場地区」を市街化区域に編入し、工業団地用地として整備することとなりました。

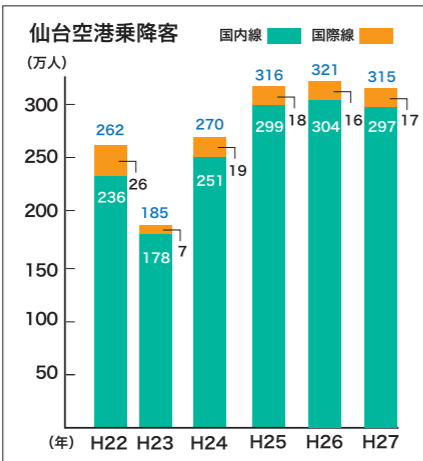


図: 仙台空港乗降客数

再生期 平成27年

空港運営権者の決定と「新・仙台空港」の幕開け

平成27年度、仙台空港の民営化手続が最終段階を迎え、国の審査手続の結果、平成27年9月、東京急行電鉄(株)を代表企業とする「東急前田豊通グループ」が優先交渉権者に選定され、11月、同グループにより仙台国際空港(株)が設立され、12月に国との契約締結により同社が空港運営権者に決定されました。

その後、宮城県などが保有する空港ビル会社及び航空貨物取扱会社の全株式を仙台国際空港(株)に譲渡することにより、平成28年2月から、同社による空港ビル施設等の運営が開始され、7月には、国管理空港初となる空港の民間運営がスタートする運びとなりました。

平成28年1月に開催した「仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議」では、仙台国際空港(株)の目指す仙台空港の将来像が発表されたほか、仙台空港の更なる発展に向けた地域と空港運営権者との連携強化の必要性について確認されました。仙台国際空港(株)では、地域と一体となった誘致活動等により、東アジア4時間圏への直行便の拡充を目指すほか、空港の活性化に向けて積極的な設備投資を行うこととしており、今後、仙台空港が東北のグローバル・ゲートウェイとして、大きく発展することが期待されます。

また、空港に隣接する「中坪・荷揚場地区」の工業団地用地の造成工事が平成28年3月に完了し、4月から分譲開始されることとなりました。



写真: 「空の日 仙台空港祭 2015」のイベント写真

第5節 公共土木施設

第2項 海岸、河川などの県土保全

復旧期

沿岸市町のまちづくりと連動した海岸保全施設の整備に着手

海岸においては、津波により海岸線が変化している箇所や地殻変動により大きく地盤沈下した沿岸部を高潮や波浪から防御するため、被災した海岸保全施設応急の緊急的な復旧を行いました。本格復旧にあたっては、沿岸市町のまちづくりと連動しながら、背後地の防潮林等の整備と併せて堤防幅を拡張する等、堤防を強化するとともに、震災の教訓に基づく海岸保全施設の構造形式を検討し、整備に着手しました。

河川においては、河口や河道を埋そくしている災害ガレキや土砂を除去して所要の流下断面を確保し、洪水等による二次災害を防止するため、決壊した河川堤防等の応急復旧を早急に完了させた上で、本格復旧に着手しました。震災による被災箇所については、雨水浸入防止等の応急対策を速やかに実施しました。



写真: 防災砂防事業着工前(駒林川)

再生期 平成26年

県土保全設備の充実強化を図る貞山運河の復興プロジェクトも開始

「公共土木施設災害復旧工事」により、本格復旧に向けた工事に着手したほか、高潮、津波、波浪等による被害から県民生活を守るため、海岸保全施設を新設するとともに、住民説明会や検討を重ねました。

さらに、地盤沈下した低平地の治水安全度を向上させるための総合的な治水対策としてダムや河川の整備を促進し、長沼ダムなどが竣工しました。

砂防・急傾斜地事業としては、局地集中豪雨等による土砂災害に対し、県民の生命を守るため、砂防等施設の整備と併せ、市町村の避難体制構築支援を行いました。

また、震災において甚大な被害を受けた仙台湾沿岸地域の復興に向けて、国、県、市町が連携して策定した「貞山運河再生・復興ビジョン」に基づく様々な施策の推進体制を構築するため、「貞山運河再生復興会議」を設置し、ビジョンの施策推進を図りました。



写真: 防災砂防事業完成後(駒林川)

再生期 平成27年

環境アドバイザーの仕組みを確立 河川整備や土砂災害対策も進展

災害復旧工事を要する海岸保全施設74施設については、平成28年3月末時点で、着手率が95%、完成率が約20%となりました。また、災害復旧工事を要する河川施設274施設については、平成28年3月末時点で、着手率は約99%、完成率は約81%となりました。また、上下流一体となった総合的な治水対策も引き続き実施するとともに、「貞山運河再生・復興ビジョン」に基づき、サクラの植樹などが行われました。災害復旧工事を要する砂防・地すべり・急傾斜地施設8施設については、平成28年2月末時点で、着手率・完成率ともに100%となりました。



写真: 貞山運河植樹会

① 海岸の整備

再生期における取組みのポイント

●防災・減災機能の強化を図りながら海岸の整備を促進

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
-----	-----------	-----------

被災した海岸の復旧推進及び調査実施

被災した海岸保全施設等について、「公共土木施設災害復旧事業」により施設の復旧を進め、平成23年度は、61の海岸で災害査定が完了し、26ヵ所で応急復旧を実施、完了しました。次年度以降も引き続き、平成24年度には、20ヵ所で本格復旧に向けた工事に着手し、4ヵ所で災害復旧事業が完了。平成25年度には、34ヵ所で本格復旧に向けた工事に着手しました。

また、平成23年度、被災した海岸保全施設等の機能強化を図るため、施設の復旧と併せて堤防の嵩上げや新設を平成23年度に計画し、次年度以降に実施しました。

海岸保全区域及び海岸保全施設の適正な管理のための事業では、平成23年度より県内一円の海岸清掃を開始しました。

さらには震災による地盤沈下や浸食等、海浜状況を調査するとともに、整備した海岸の機能状況を確認するための定期調査を、平成23年度に実施し、浸食が繰り返される海岸の海浜の状況調査のため、深淺測量を平成25年度に実施しました。



写真: 荒谷前地区海岸震災直後(気仙沼市)



写真: 復旧工事完了後



写真: 東松島大曲浜の復旧前の様子



写真: 復旧工事完了後

多重防御を支える仙台南部海岸の堤防復旧工事が9割以上完成

津波や高潮から防御するため、堤防拡幅や新設などの整備を引き続き実施しました。平成16年に三陸南沿岸及び仙台湾沿岸の海岸保全計画を策定し、防護、環境、利用の調和のとれた総合的な海岸保全を推進してきましたが、震災を踏まえた海岸保全基本計画に内容を改定しました。

そのうち、気仙沼市の荒谷前地区海岸、大島地区田中浜地先海岸、石巻市の長浜地先海岸、東待浜地区海岸、根組地先海岸、安住地先海岸、東松島市の大曲地区海岸等で復旧工事が完了しました。仙台南部海岸の堤防復旧工事は、延長29kmのうち9割以上が完成し、残る区間についても平成28年度内の完成を目指し工事が進められました。



写真: 雄勝浪板地区海岸復旧工事(石巻市)

② 河川の整備

再生期における取組みのポイント

●河道改修やダムなどの整備による上下流一体となった総合的治水対策の推進

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
-----	-----------	-----------

被災した河川の工事とまちづくりと連携した浸水対策

被災した河川施設等について、平成23年度には107の河川で浸水域の災害査定が完了し、「公共土木施設災害復旧事業(河川)」により70ヵ所で応急復旧工事を実施、平成24年度には沿岸部及び内陸部で復旧工事に着手、平成25年度には沿岸部の21ヵ所で本格的な工事に着手しました。

震災による地盤沈下、集中豪雨の多発及び都市化の進展に伴う被害リスクの増大等に対しては、平成24年度には17河川の河川改修事業を実施するとともに、建設中のダムの整備促進、堤防除草や河道内の支障木伐採等による適正な河川環境の確保に取り組みました。

さらに、市町のまちづくり計画と連携した防災機能を強化した総合的な浸水対策としての河川施設等の整備事業にも着手、改修を進めました。



写真: 長沼ダム竣工式



写真: 川内沢川放水路竣工式

内陸部全ての河川で工事に着手 一大プロジェクト、長沼ダムが竣工

地盤沈下で被害のリスクが高まった低平地の治水安全度を早期に向上させるため「公共土木施設災害復旧事業(河川)」において、河川災害復旧の対象である107河川、274ヵ所のうち、北上運河、砂押川、五間堀川、皿貝川などで災害復旧工事を本格着手しました。内陸部の全ての河川で本格的な工事に着手し、全ての復旧が完了しました。沿岸部においても、平成29年度までの完了を目指し、全力を挙げて災害復旧事業に取り組みました。

なお、被害の大きかった沿岸域の協議設計対象42ヵ所のうち、全てにおいて実施保留解除手続きを完了し、そのうち40ヵ所で本格工事に着手しました。残る2ヵ所も平成27年度の早期に契約を締結し、着工できるよう、鋭意取り組みを推進しました。

建設中のダム事業の整備推進及び促進を図りました。昭和46年に事業着手した長沼ダムは、震災の影響もあったものの、鋭意建設工事を推進し、計画から40年以上をかけた5月に竣工し、盛大な竣工式が執り行われました。



写真: 高倉川河道掘削工事着工前の様子(角田市)



写真: 工事完了後

河川の災害復旧工事着手率99%に 川内沢川放水路が完成する

震災から4年が経過し、河川災害復旧の対象である107河川、274ヵ所について、一日も早い復旧に向けて全力で取り組んだ結果、平成28年3月末時点で着手率は約99%、完成率は約81%となりました。被害の大きかった沿岸域の協議設計対象42ヵ所も、全てで本格工事に着手しました。

また、河道改修やダム整備による治水対策も引き続き実施し、川内沢川放水路の完成等により、総合的な治水安全度の向上が図られることとなりました。

災害復旧にあたっては、「見える復旧・復興」「見せる復旧・復興」として、各現場で着工式や竣工式を開催するとともに、ホームページで復旧・復興計画や工事の進捗状況を掲載・随時更新するなど、被害者及び県民に復旧・復興を感じてもらえるような情報発信に努めました。



写真: 復旧工事位置図(気仙沼地域)

③ 土砂災害対策の推進

再生期における取り組みのポイント

● 県土全体の土砂災害防止対策を実施 ● 住民の防災意識の醸成

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
<p>被災箇所の応急復旧と土砂災害危険箇所の調査</p> <p>平成23年度は、震災により被災した箇所については、雨水侵入防止等の応急対策を速やかに実施して被害の拡大を防ぐとともに、伸縮計等の計測機器を設置し、避難勧告警戒体制を構築しました。また、二次災害の発生リスクの高まった箇所の把握に努め、応急対策・避難勧告発令等の対応をいち早く行うため、土砂災害危険箇所7,629カ所の緊急調査を実施しました。</p> <p>被災した砂防関係施設4カ所、地すべり防止施設1カ所、急傾斜地崩壊防止施設4カ所の応急復旧や被災箇所の二次災害防止対策に取り組み、平成25年度まで継続して復旧を行いました。</p> <p>また、北上川圏域、名取川圏域、阿武隈川圏域における既存施設の安全性等に関わる調査を行うとともに、平成23年度には改築が必要な4施設の設計に着手、平成24年度には3施設の設計と2カ所の工事に着手、平成25年度には3施設の設計と2カ所の工事に着手しました。</p>	<p>砂防や地すべり対策事業等を推進 市町村への危険度情報の提供を開始</p> <p>復興枠と通常事業を合わせ、砂防事業4カ所、火山砂防事業2カ所、地すべり対策事業2ヶ所、急傾斜地崩壊対策事業3カ所を実施しました。そのうち大洞沢砂防事業、江合川下流2山砂防事業、泊浜急傾斜地崩壊対策事業が概成し、残る5カ所については平成27年度の完了を目指して事業を推進しました。また、地域の安全性を向上させるため、既存の砂防設備及び地すべり防止施設について緊急改築を行い、北上川圏域、名取川圏域、阿武隈川圏域で既存施設の調査及び改築が必要な設備の設計、工事を実施しました。</p> <p>過去に土砂災害が発生した地区、または発生するおそれの高い地区における防災体制を確立するため、宮城県砂防総合情報システム構築のための基盤情報を整備しました。</p> <p>平成26年8月20日に広島市で発生した土砂災害を受けて、県では、市町村が迅速かつ適切に避難勧告等を発令できるよう、土砂災害警戒情報の発令時に各市町村に対して危険度情報の提供を始めました。</p>	<p>県管理施設の適正な管理を実施 土砂災害警戒区域等は1,394カ所に</p> <p>前年度までに着手した砂防事業、火山砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を完了させるとともに、新たに砂防えん堤等の砂防設備の整備を3カ所で行い、急傾斜地崩壊防止施設の整備を5カ所で行い、さらに地すべり対策事業を実施しました。</p> <p>また、引き続き、砂防設備等緊急改築事業、情報基盤緊急整備事業を推進しました。</p> <p>同じく前年度からの継続事業として、県が管理する施設1,913カ所のパトロール、支障木の伐採等の維持管理及び被災箇所の修繕等を実施し、適正な管理を行いました。さらに、土砂災害からの防災対策を推進するため、地形、地質、降水等の状況や土砂災害のおそれがある土地の利用状況等を調査し、累計で1,394カ所を土砂災害警戒区域等に指定しました。</p> <p>県民に対し、土砂災害警戒区域と危険箇所を公表及び土砂災害警戒情報のメール配信システム提供についての更なる周知を図りました。</p>



写真:急傾斜基礎調査



写真:法面(のりめん)保護工事

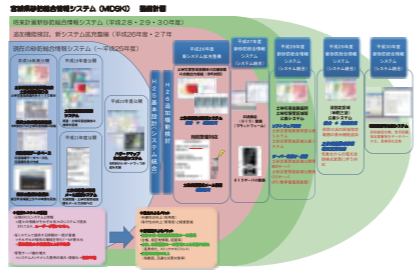


写真:宮城県砂防総合情報総合システム(MIDSKI)整備計画



写真:急傾斜基礎調査住民説明会



写真:平成27年度緊急改築事業完成(加茂堰堤)



写真:土砂災害警戒情報のメール

④ 貞山運河再生・復興ビジョンに基づく運河の復旧・復興

再生期における取り組みのポイント

● 「貞山運河再生・復興ビジョン」に基づく取り組みの具体化

復旧期	再生期 平成26年	再生期 平成27年
<p>「貞山運河再生・復興ビジョン」を平成25年に策定</p> <p>歴史的な土木遺産である「貞山運河(木曳堀、新堀、御舟入堀)、東名運河、北上運河」が縦断する仙台湾沿岸地域の復興において、貞山運河を活用したまちづくりのビジョンを明確なものとするため、「貞山運河再生・復興ビジョン」を平成25年に策定しました。宮城県が復興のシンボルと誇れる運河群として、再構築を図ることを目的としています。</p>	<p>運河再生のための取り組みを推進 第1回桜植樹祭を開催</p> <p>「貞山運河再生・復興ビジョン」に基づき、復興のシンボルとして誇れる運河群としての再構築に向け、復旧・復興を推進しました。具体的な取組として、平成26年8月には学識者を中心とした「貞山運河再生復興会議」を設置し施策の取組内容や個別事業に関しての提言を得ることにより官民連携の強化に取り組みしました。</p> <p>現地では、貞山運河の象徴となる木曳堀の松の保全、東名運河での地元産稲井石による護岸の復旧、御舟入堀中州の石積護岸の復元や野蒜築港跡の橋台の保存等について、各機関と連携して取り組みました。</p> <p>また、ビジョンの施策の一つでもある桜植樹事業を官民連携のもと推進していくため、9月1日より桜植樹ボランティア、寄附金等の募集を開始し、全国から多くの協力が得られました。これらをもとに、平成27年3月21日に「貞山運河桜植樹会～復興～そして未来へ～」を仙台港多賀城地区緩衝緑地にて開催し、地元の子どもたちや植樹ボランティアの方々と植樹を行いました。</p>	<p>五間堀川で災害復旧工事を実施 桜植樹祭で防災意識の醸成を図る</p> <p>平成26年度に引き続き、木曳堀や東名運河及び御舟入堀において景観に配慮した護岸工事等を推進するとともに、五間堀川では美しい松林を取り戻すことを念頭に置いた災害復旧工事をを行いました。</p> <p>平成27年8月には「第2回貞山運河再生復興幹部会議」を開催し、国・県及び運河沿川市町の行政機関が一堂に会し、「貞山運河再生復興会議」で挙げられた内容報告や各運河での取組状況についての情報の共有化を行いました。</p> <p>また、平成27年10月には石巻地域での具体的な取り組みを検討するため「北北上運河専門部会」を立ち上げています。</p> <p>震災からの復興の象徴、津波防災意識の醸成や未来への震災体験の伝承を目的として、平成28年3月19日は多賀城市貞山公園で桜植樹会を開催し、ヤマザクラ19本、オオシマザクラ23本の合計42本を植樹しました。</p>

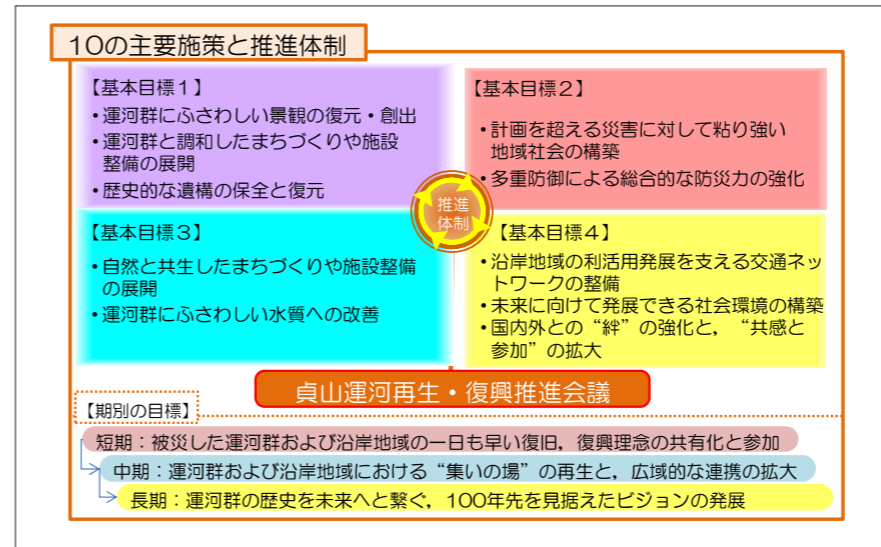


図:貞山運河再生復興ビジョンの体系図



写真:第2回貞山運河再生復興会議

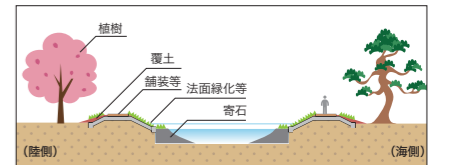


図:貞山運河堤防整備や植樹構想