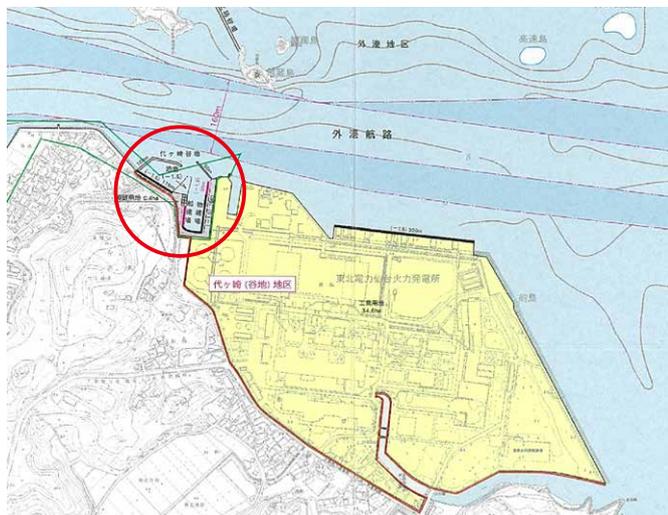
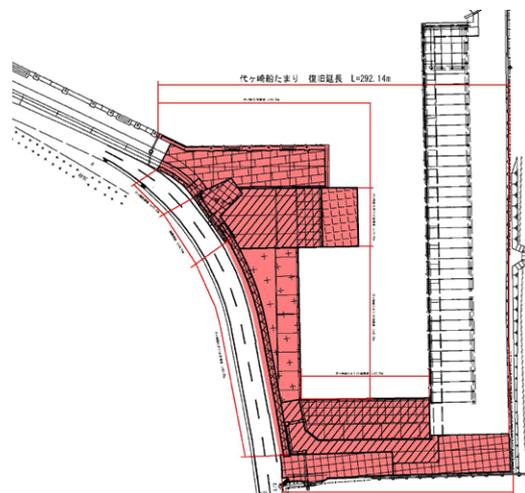




仙台塩釜港（塩釜港区）（宮城郡七ヶ浜町代ヶ崎）



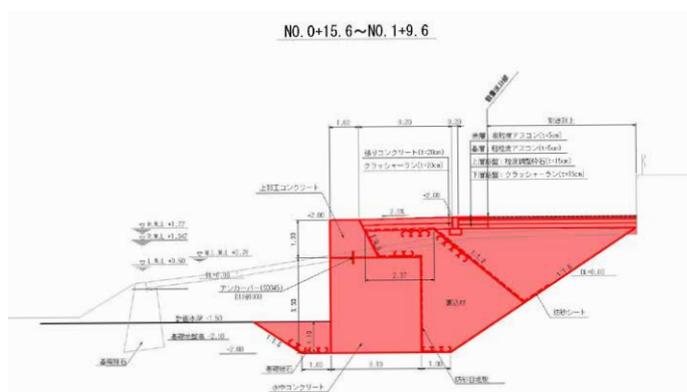
■平面図



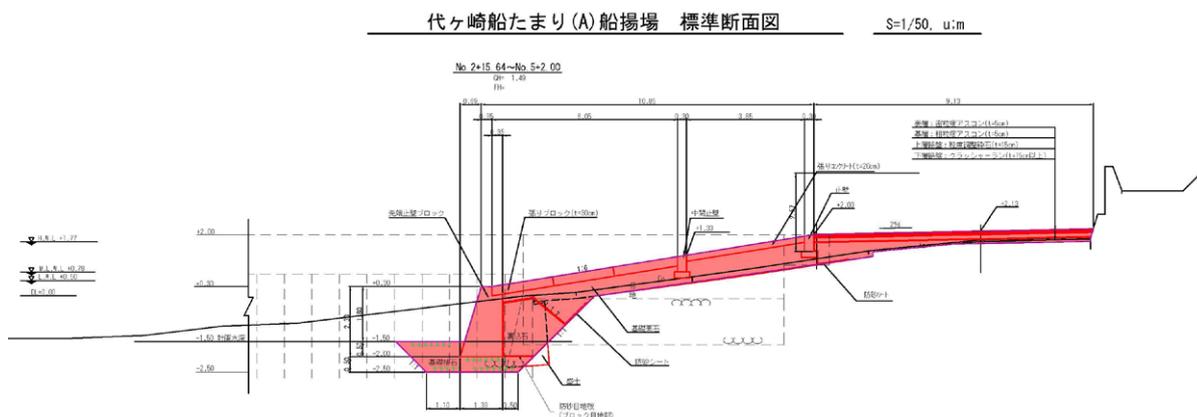
平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に伴い発生した大津波により、七ヶ浜町内にある船揚場などの港湾施設も甚大な被害を受けました。

このうち代ヶ崎（谷地）の復旧については、災害査定を経て、平成30年6月に本格的な復旧工事に着手し、令和2年12月に代ヶ崎船たまり（A）船揚場や物揚場などが完成したことから、七ヶ浜町内にある港湾施設全ての災害復旧が完了しました。

■物揚場標準断面図



■船揚場標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

代ヶ崎船たまり(A) 船揚場

被災時



施工中



完成



代ヶ崎船たまり(A) 物揚場





荻浜港海岸荻浜地区 (石巻市荻浜)

■平面図

荻浜港海岸荻浜地区 防潮堤 L=465.3m



荻浜港海岸荻浜地区は、荻浜湾奥部の石巻海岸東侍浜地区と荻浜港海岸有田浜地区に挟まれた延長約470mの海岸です。

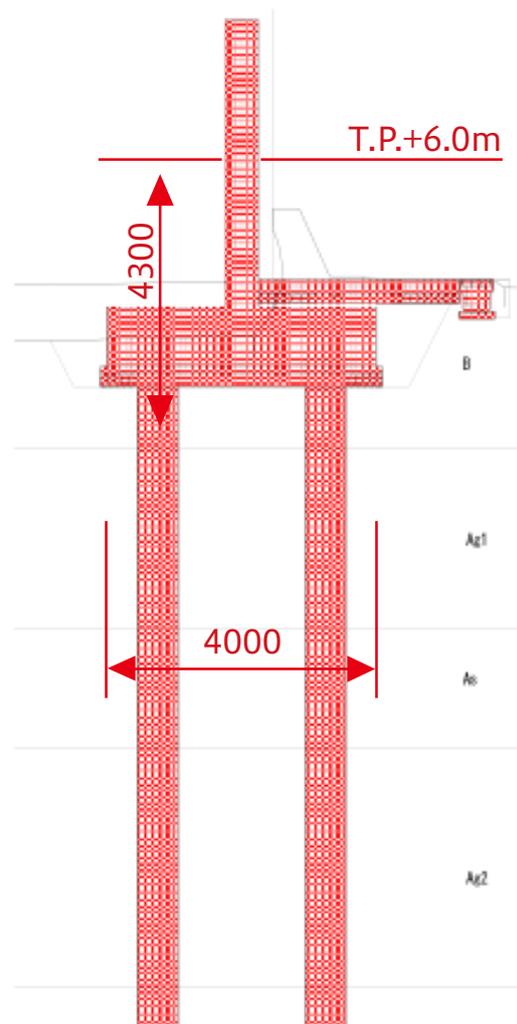
荻浜漁業集落と背後を通る一般県道石巻鮎川線をレベル1津波から防護する施設として計画・復旧され、計画天端高はT.P.+6.0mです。

当該施設の海側には荻浜港の物揚場や臨港道路といった港湾施設が整備され、利用されています。また、陸側には漁業集落防災機能強化事業による水産関係用地の整備が進められていることから、周辺の土地の利活用への影響やコスト比較などにより、防潮堤の構造形式は一部を除いて現場打ち逆T型形式としています。

防潮堤の復旧については、平成27年7月に請負契約を締結したものの、地盤隆起に対応した修正が必要になったことから、平成28年6月から本格的な復旧工事に着手し、令和3年3月までに取付部を除く防潮堤本体が完成しました。

なお、施工ヤードが狭く、防潮堤背後の他工事や港湾利用者との工程調整も必要であり、工期が長期化するため、まずは、防護効果を早期に発揮させる本体工を先行して完成させており、令和3年度に終点側取付部及び背後管理用通路を施工し全ての事業が完了します。

■標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災時



■施工中



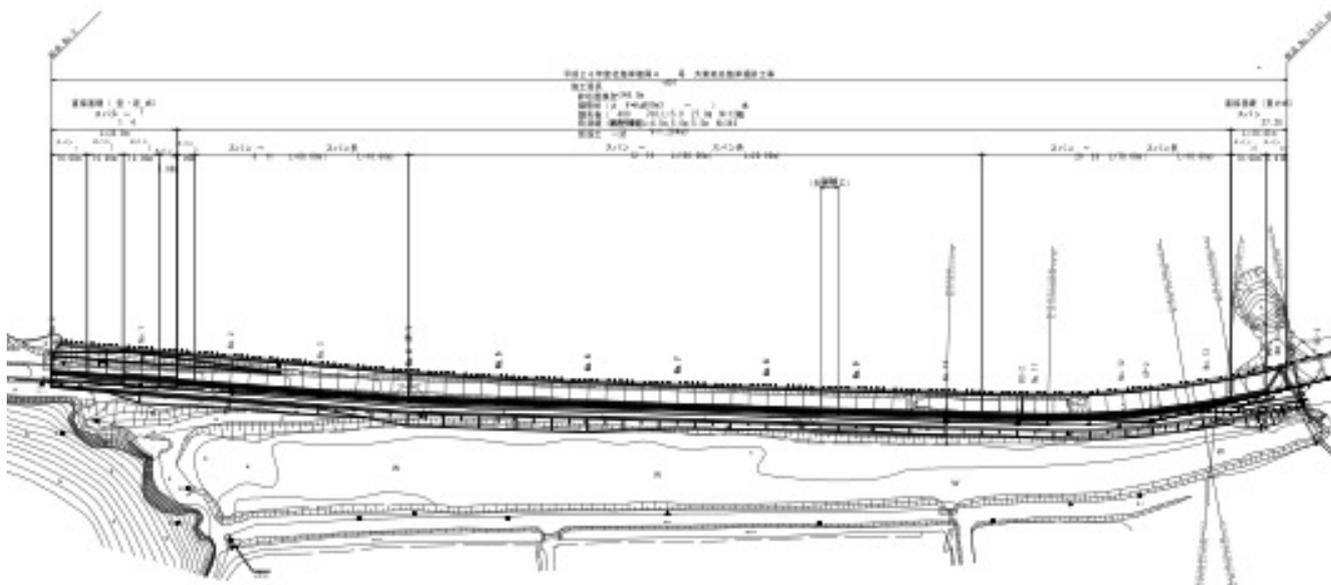
■完成





大東地先海岸 (東松島市大塚字大東)

■平面図

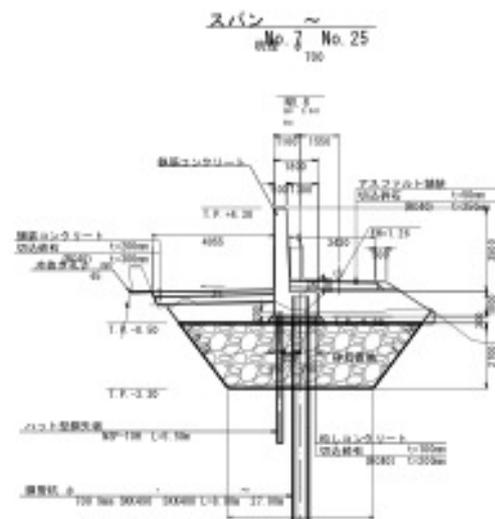


大東地先海岸は、元々JR仙石線の海岸護岸としてチリ地震津波を契機に整備 (T.P.+3.1m) されたものです。

平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」では、三陸沖を震源とするマグニチュード9.0という我が国観測史上最大規模の地震が発生し、護岸そのものは被災しなかったものの、広域地盤沈下により護岸高が不足している等の被害が発生しています。

今回計画している改修区間の両側では、JR及び県が災害復旧事業等によりレベル1津波対応のT.P.+4.3mで整備する計画となっており、JR仙石線の高台移転に伴い当該区間が未整備のまま残ることになるため、県が新たに海岸復興事業として取り込み整備 (T.P.+4.3m) するものです。

■標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■着手前

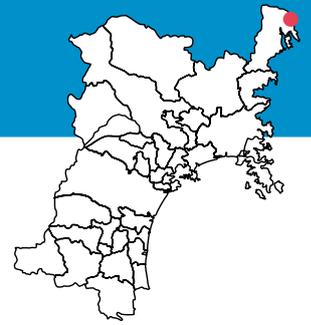


■施工中



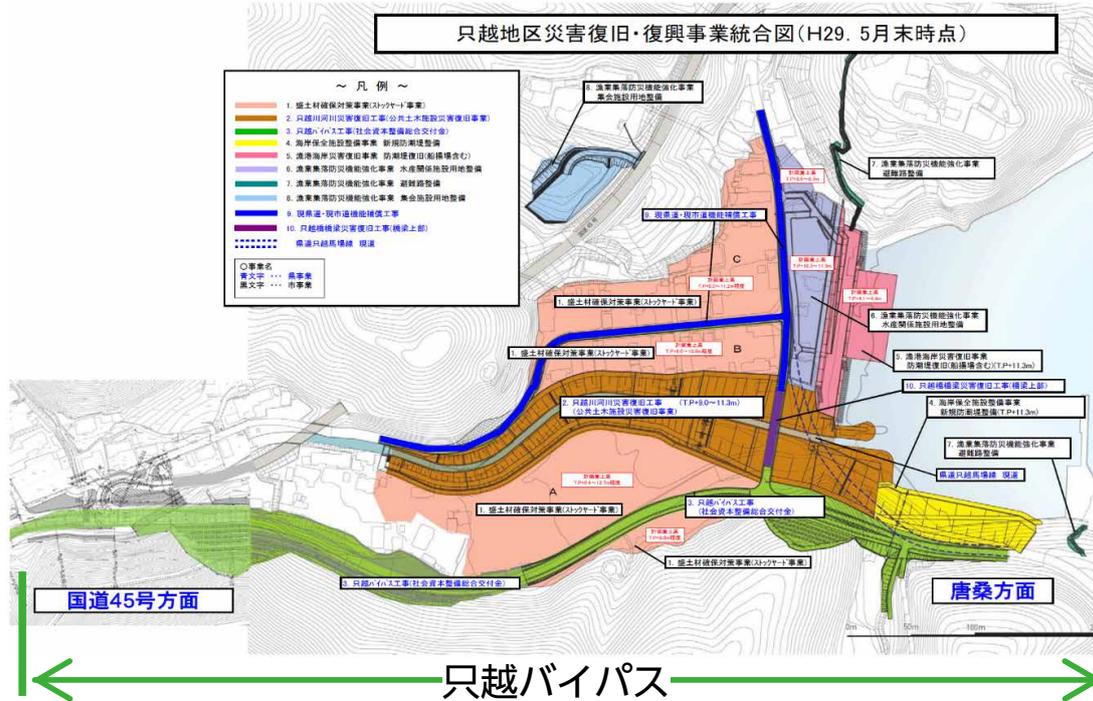
■完成





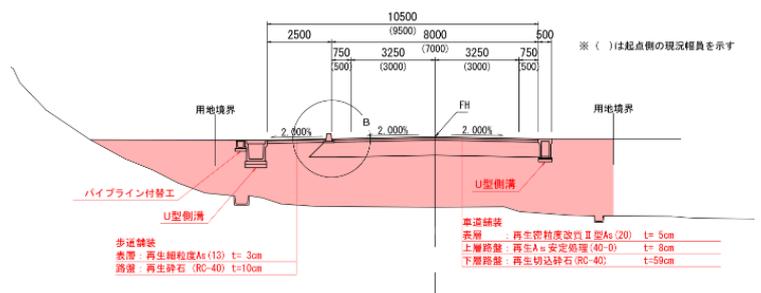
只越バイパス (気仙沼市唐桑町只越)

■平面図

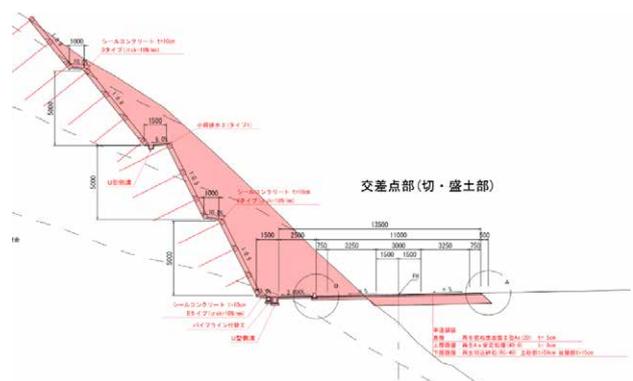


■標準断面図

一般部(盛土部)



交差点部(切・盛土部)



一般県道馬場只越線は、気仙沼市唐桑町中心部と一般国道45号を結ぶ全長約4.1kmの幹線道路です。当路線のうち、「只越漁港から一般国道45号交差点まで」の区間(延長860m)については、道路幅が狭く、歩道もない未改良区間となっていたことから、平成14年度よりバイパス事業に着手し整備を進めてきたものです。

東日本大震災後には計画変更を行い、只越地区内の復旧・復興事業と連携を図りながら整備を進め、平成29年6月17日に供用開始しました。三陸沿岸道路(唐桑バイパス)の整備が進捗している中、本路線の開通により、地域間の交流促進と安全で円滑な交通確保・利便性向上や、唐桑地区からの気仙沼市街地への交通アクセスの向上が図られ、地域振興に大きく寄与するものです。

東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災時



現道の状況



終点部



起点部

■被災状況



只越地区全体



バイパス全景

■工事着手前の事業区間全景



■施工中



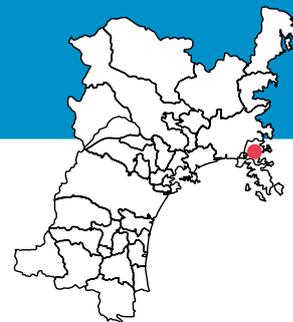
起点部 盛土状況



終点側 法面施工状況

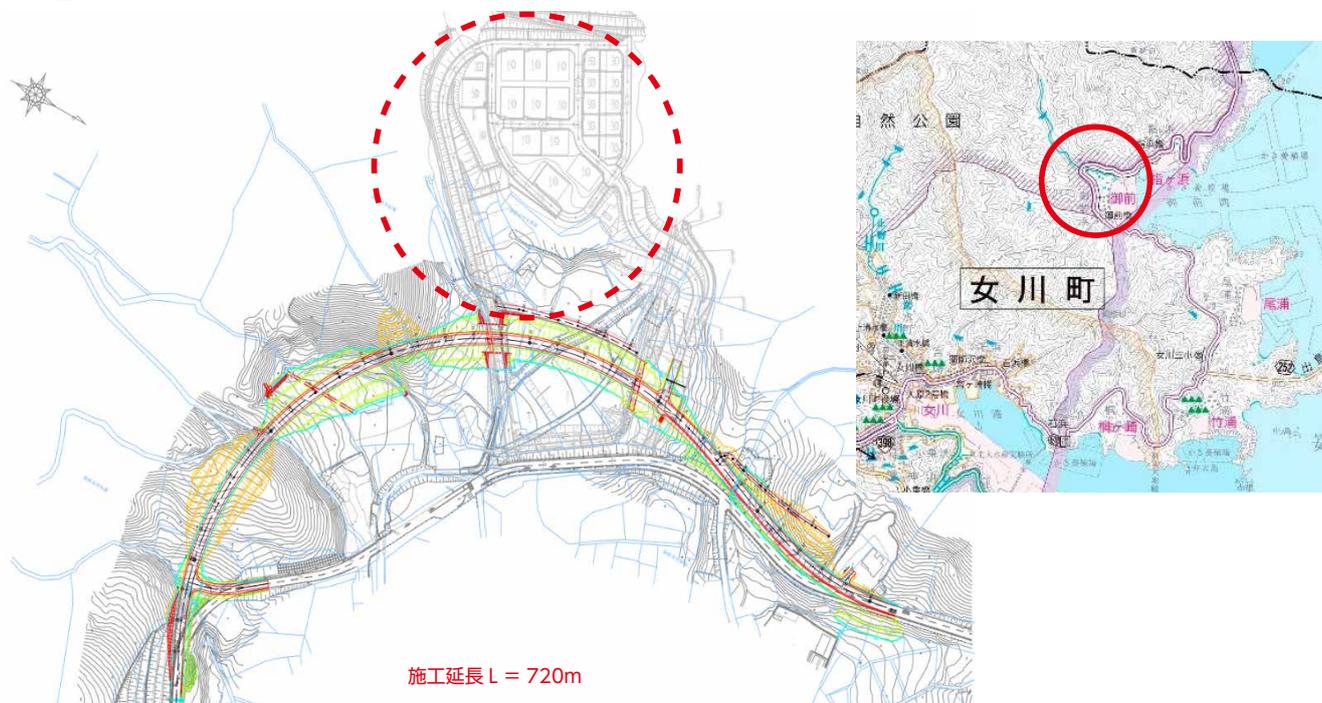
■完成





御前浜復興道路 (女川町御前浜)

■平面図

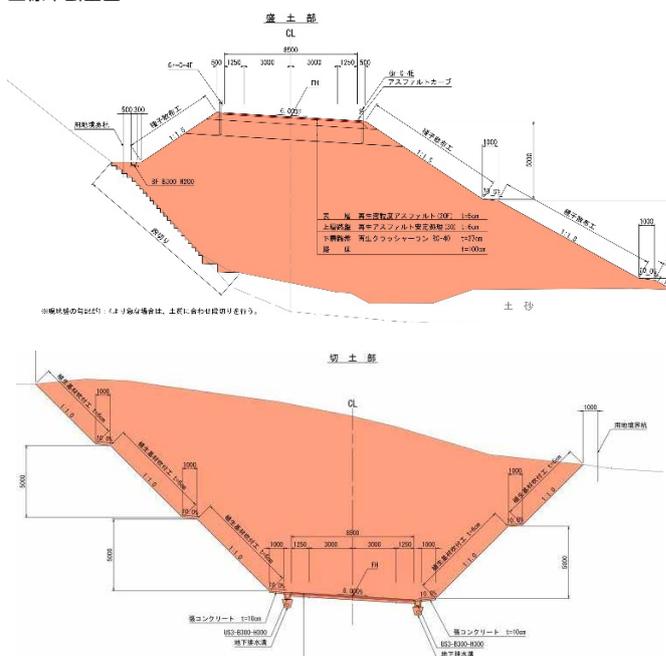


国道398号牡鹿郡女川町御前浜地区は、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う津波により道路の一部が流出するなど甚大な被害を受けました。

このため、御前浜地区では津波浸水域を通らずに、指ヶ浜・雄勝地区から女川町中心部を結ぶ高台道路として、延長720mの御前浜復興道路を総事業費7億9千万円で計画しました。

新たな道路は、同時期に計画された女川町実施の防災集団移転事業と連携し、取付部分を含めた全線でT.P.+6.4m (L1津波) よりも高い位置に道路計画を行い、御前浜地区防災集団移転団地と尾浦地区防災集団移転団地等を接続するものであり、被災地間の交通円滑化を図ることで、御前浜地区の発展に大きく寄与するものです。

■標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災時



震災前
平成 22 年 6 月

震災後
平成 23 年 4 月



■施工中



■完成





398号石巻バイパス (石巻市)

■平面図



石巻バイパスは、(国)45号・蛇田北交差点を起点とし石巻市と女川町の市町境を結ぶ約10.8kmの広域幹線道路です。大瓜工区の開通により、三陸縦貫自動車道・石巻女川ICと県道稲井沢田線が直接結ばれることで、石巻市街地の混雑区間を經由せず、女川・雄勝方面の往来が可能となります。

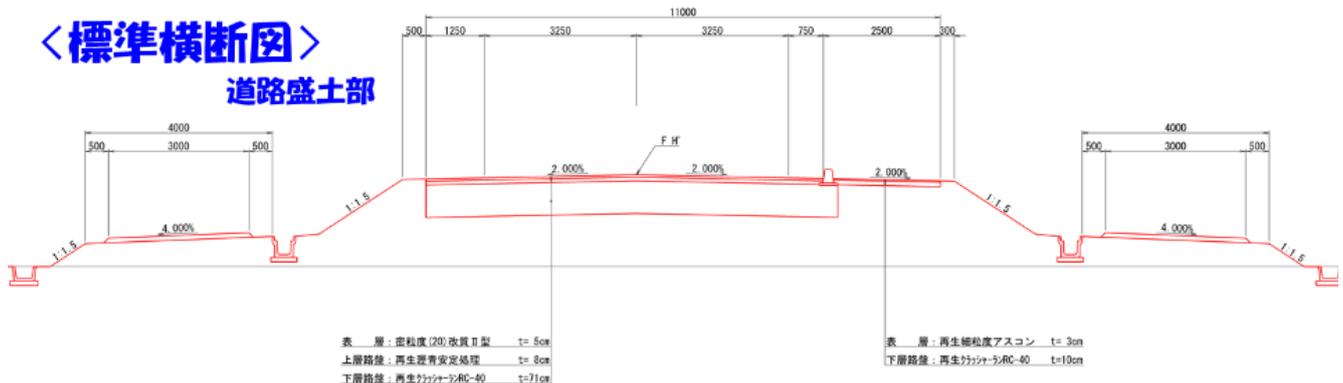
大瓜工区は、県道石巻河北線との交差点付近から県道稲井沢田線を接続し、稲井小中学校(真野地内)付近までの約3.4kmの道路として計画されています。

当工区の開通は、石巻バイパスの役割である混雑解消について最大限効果が発揮され、石巻圏域の広域連携の強化に資することが期待されるほか、旧北上川沿いの市道井内大瓜線やJR石巻線踏切箇所等の交通混雑の緩和につながるなど、石巻バイパスにおいて事業効果の高い工区です。

■真野川橋



■標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■工事着手前



市道休石1号線から起点側を望む



真野川～大和田川間の上空から終点を望む

■工事完成状況



市道休石1号線から起点側を望む



真野川～大和田川間の上空から終点を望む

■開通式 (平成30年11月17日)



テープカット及びくす玉開披



五部浦第二トンネル (女川町)

(主) 女川牡鹿線は、牡鹿郡女川町黄金町(こがねちょう)地内を起点とし石巻市大原浜(おおはらはま)地内までの延長約26kmの牡鹿半島を南北に縦断する幹線道路であり、女川町の中心市街地と牡鹿半島の漁港漁村を結び、社会や経済、文化の基盤を担う路線であります。しかしながら、幅員が狭く、カーブや道路勾配がきつい区間が多数存在するため、安全で円滑な自動車交通に支障を来していました。

このような状況を解消しながら、地域間のアクセス向上、防災道路ネットワークの構築を目的に、高白浜字根浜(ねはま)地内から横浦字名不知(なしらず)地内に至る延長1.46kmの区間において、平成24年4月から社会資本整備総合交付金(復興枠)により高白道路改良事業として、バイパス工事に着手いたしました。

今回の整備により、高白浜字根浜から横浦字名不知までの距離が2.93kmから1.46kmと半分となり、また、自動車の走行速度も上がることから、この区間で約4分の時間短縮効果が見込まれます。

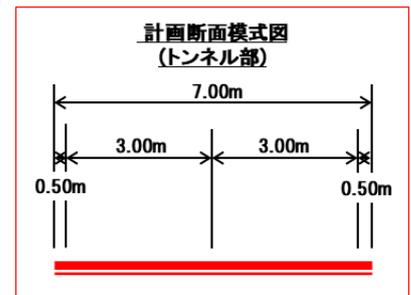
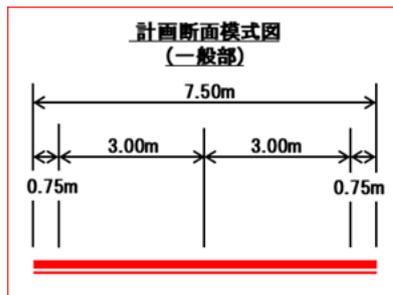


■標準断面図

計画延長: L=1.46km

計画幅員: W=6.0m(7.5m)

トンネル工: L=349m



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■ 施工中



トンネル抗口吹付工



トンネル貫通の瞬間



■ 完成



■ 開通式 (平成30年7月26日)





矢本海浜緑地 (東松島市大曲)



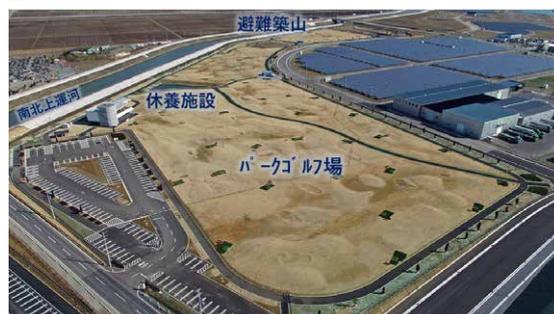
「矢本海浜緑地」は、石巻湾に面した海岸林に抱かれた自然豊かな都市公園であり、遊具やバーベキュー広場などが整備され、昭和55年の開園以降、年間15万人が訪れる人気のスポットでした。東日本大震災の津波により壊滅的な被害を受け、閉園を余儀なくされていましたが、従前公園よりも内陸に位置する大曲地区へ移転再整備を行い、平成31年4月26日に開園しました。

矢本海浜緑地の再建にあたっては、地域の方々と再整備懇談会を行うなど検討を重ね、避難しやすい内陸側に移転することや、新しい公園A=11.2haの敷地のうち、臨港道路を挟む西側には遊具やバーベキュー広場を整備し、東側はスポーツゾーン（パークゴルフ場：東松島市が管理運営）として整備することとしました。加えて、東側の築山や休養施設、西側の管理棟を緊急時の避難場所とし、公園利用者等の安全確保を図っています。

■西側



■東側



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■ 移転・再整備



【津波避難の考え方】
 ○避難可能時間 2.5分
 ○避難可能距離
 自動車：L=3.0km
 徒歩：L=0.5km
 従前公園 ⇒ 避難困難 L=5.7km
 新公園 ⇒ 避難可能 L=2.3km



■ 被災前



■ 被災状況



■ 公園の利用状況



芝生広場

バーベキュー広場

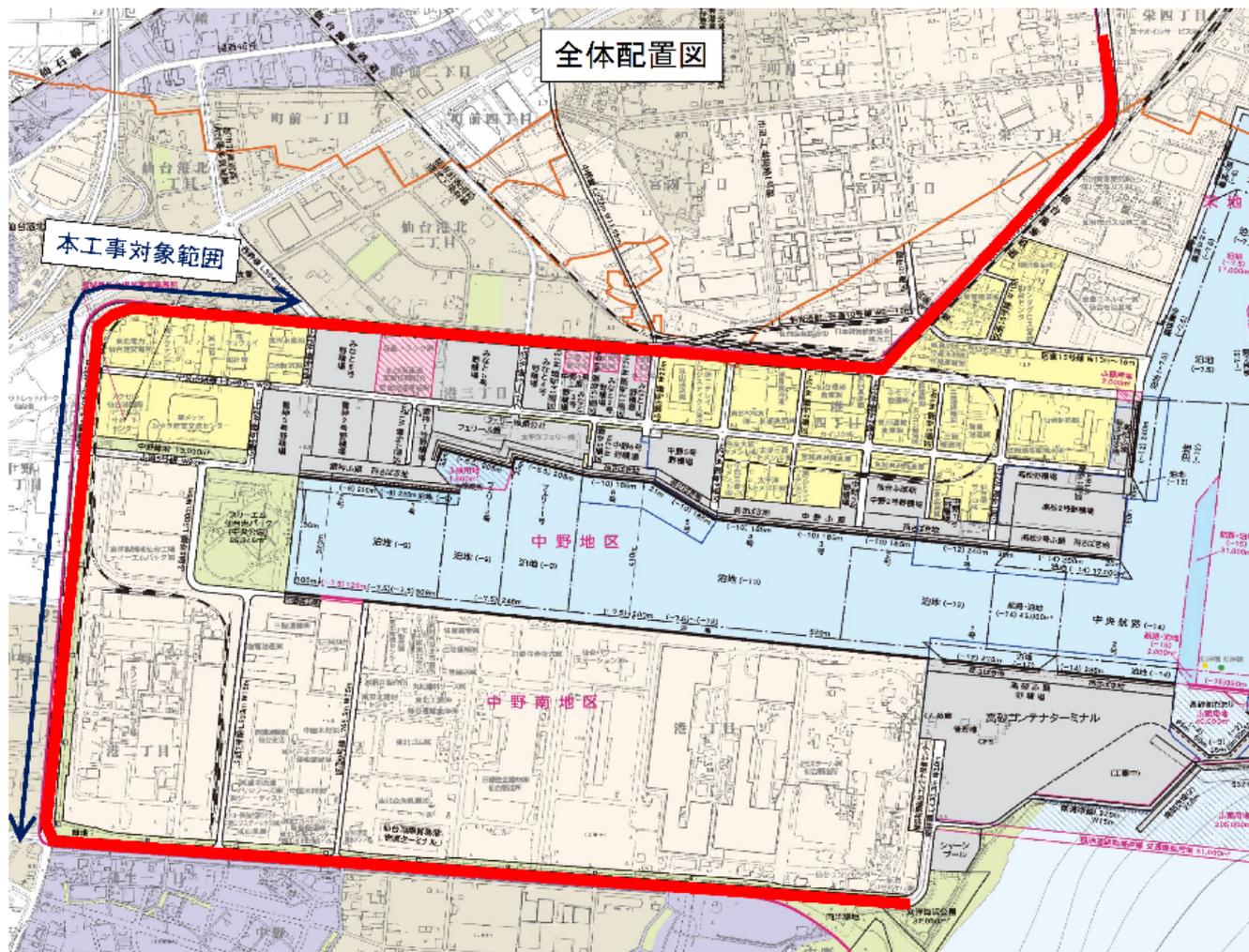
遊び広場



津波漂流物対策施設設置工事

(仙台市宮城野区)

津波漂流物対策施設



仙台港区は宮城県のみならず東北の物流拠点としての役割を担っており、完成自動車やコンテナなど多くの貨物を取り扱っています。東日本大震災時は港湾施設の被害に加え、大津波により漂流した貨物などが航路や臨港道路にあふれ、航路や道路の啓開作業が完了するまで海上から陸への緊急物資輸送が滞るなど震災直後は港湾機能が著しく低下しました。

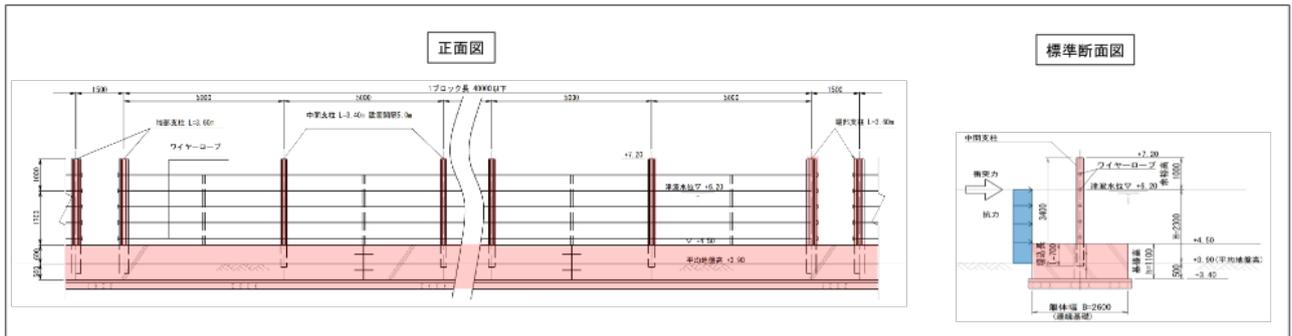
本事業は、この教訓を踏まえ津波漂流物による臨港地区外への二次的被害を防ぐとともに、緊急輸送道路・避難路

の確保と港湾機能の早期回復を図ることを目的としています。

設置箇所は臨港道路の中央分離帯などを有効活用し、仙台港を取り囲む形で配置しています。津波漂流物対策施設は、鋼管杭間にワイヤーロープを設置する構造となっており、このワイヤーロープで津波漂流物となる貨物の流出防止を図るものです。なお、臨港道路内に設置する施設のためドライバーの視認性を高めた構造を採用しております。

東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■標準断面図



■工事写真

[着工前]



[施工中]



[完成]





(主) 相馬亘理線 (坂元・山寺工区) (山元町 亘理町)



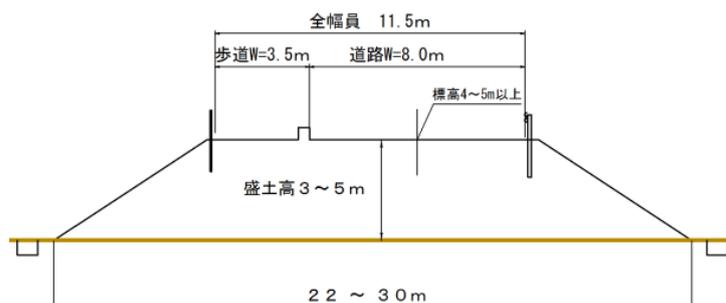
出典：国土地理院地図

「主要地方道 相馬亘理線」は、福島県相馬市松川浦から新地町、宮城県山元町を経て亘理町鳥の海地区の沿岸部を結ぶ県道道路で、沿線には市街地が形成され、周辺住民の生活道路はもとより、農作物や海産物の物流機能や地域間の交流を果す重要な幹線道路となっています。

東日本大震災では、沿岸の市街地が壊滅的な被害を受けたことから、各市町では復興まちづくりを進めてきており、当路線は山元町復興まちづくり計画における津波被害への防御・減災機能を併せ持つ多重防御機能を有する道路として位置付けられています。

このため県では、坂元・山寺復興道路11.2km（山元町11.0km、亘理町0.2km）をJR常磐線の旧鉄道敷を活用した高盛土道路として計画し、平成24年度から復興交付金事業により整備を進めて参りました。これまでに6.5kmが供用しており、山寺工区4.7kmの供用により、全線供用開始することとなりました。

■標準断面図



東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災時



■施工中

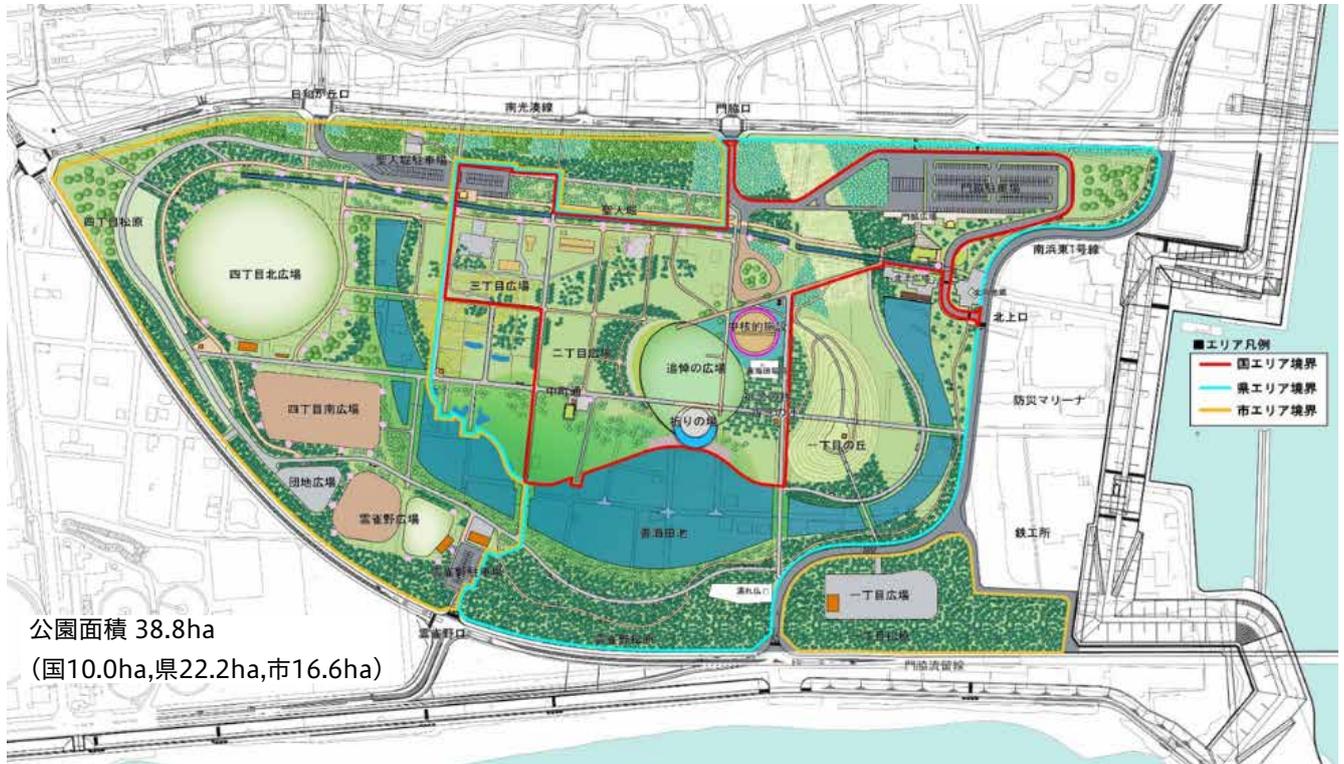


■完成





石巻南浜津波復興祈念公園 (石巻市南浜)



公園面積 38.8ha
(国10.0ha, 県22.2ha, 市16.6ha)

2011年の東日本大震災では、宮城県を含む東北地方が地震及び津波によって甚大な被害を受けました。この犠牲者への追悼と鎮魂、震災の記憶と教訓を伝承するため、平成26年10月に国営追悼・祈念施設の設置について閣議決定が行われ、宮城県における設置場所として石巻市の南浜地区が選定されました。(震災前の南浜地区には約1,000世帯の住居があり、約400名あまりの方々が犠牲になっています。)

この、国営追悼・祈念施設は「津波復興祈念公園」というかたちで、国・県・市の協働により整備を推進しており、平成29年度より工事に着手し令和3年3月28日に開園しました。

■設計・デザインコンセプト

～浜・街・追悼・伝承の場所性を重ねる～

- かつての環境と現状を踏まえ、土地本来の自然を育む
- 暮らしの記憶を街路網に刻み、これを感じる
- 追悼と鎮魂の思いとともに、まちと震災の記憶をつたえ、生命(いのち)のいとなみの杜を作り、人の絆(きずな)をつむぐ

街の記憶

- ・市街地が大津波で消失したが、暮らしの記憶を再生する手がかりが残っている。
- ・人々の心に暮らしの記憶がある。

土地の履歴

- ・かつての湿地と松原であった場所。
- ・津波で街が消失、本来の自然に回歸しつつある。

追悼と伝承

- ・自然への畏敬の念と暮らしの記憶を持ち、追悼と教訓の伝承とともに、復興への意思を伝え続ける。
- ・命の尊さを実感する公園づくりを通じてこの土地に係わり続けていく。

東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災状況



震災前



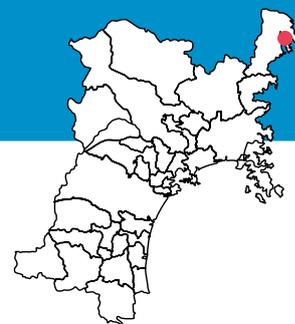
震災後

■施工中



■完成





気仙沼大島大橋

■平面図



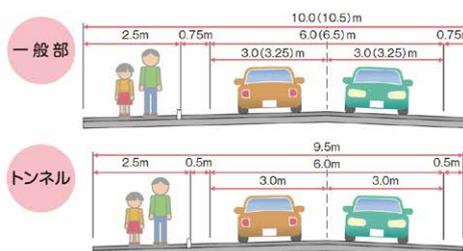
東北最大の有人離島である気仙沼市の大島は、これまで本土との交通手段が船舶のみであったことから、本土と大島を結ぶ大島架橋は昭和42年の宮城県県の勢発展計画に位置付けられて以来、地元住民の悲願の橋となっていました。東日本大震災直後、大島では唯一の交通手段である船舶の航行が不通となり長期に亘り島民が孤立する事態に直面しました。このことから、緊急時・救急時の交通手段の確保、島民の日常生活の利便性向上、地域観光の振興を目的とし大島架橋事業が進められてきました。

事業計画は、東日本大震災前は一部区間で現道を拡幅して利用する計画でしたが、東日本大震災による津波被害の影響を考慮した見直しを行いました。見直しにあたっては緊急輸送路の確保、及び防災道路として津波被災水位を考慮した道路高さに設定し、事業区間は本土側を国道45号に、離島側を気仙沼市浦の浜地内にそれぞれ延伸するとともに、全線バイパスルートの延長約8kmの路線を整備する計画に変更し、事業を進

めました。

事業により、本土と大島間の車両による通行が可能となり住民の利便性が図られるとともに緊急時の交通手段の確保ができました。また、架橋完成により大島への観光客入込み数は増加しており、令和3年3月の三陸沿岸道路の県内全線供用開始の効果により、今後も観光客の増加が期待されています。

■標準断面図



※ () 内の数値は、国道45号から浦島大島ICまでの幅員を示す。

東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■被災時



大浦地区



浦の浜漁港付近

■施工中



磯草地区

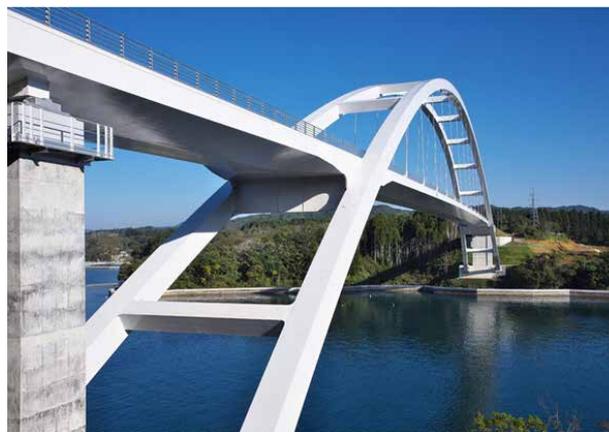


架橋状況

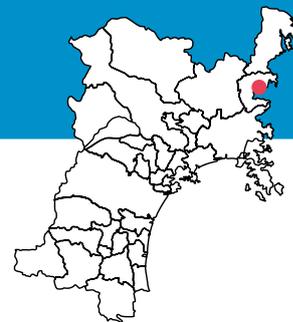
■完成



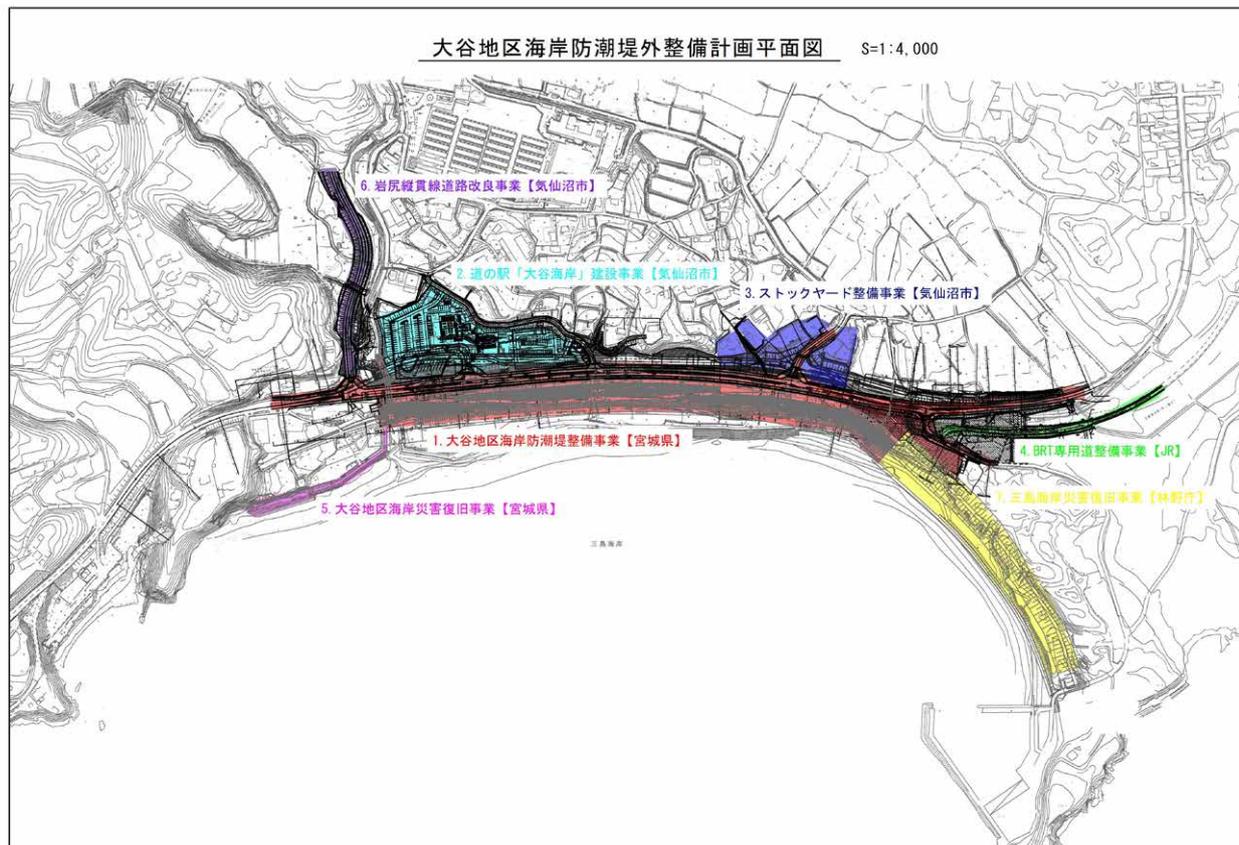
東八幡前地区



気仙沼大島大橋



大谷地区海岸 (気仙沼市本吉町)



震災前の大谷地区海岸は、美しい海、砂浜、松林の海岸線を形成し、背後にはJR気仙沼線、国道45号が並び、多くの海水浴客が訪れる三陸海岸でも有数の観光地でした。

防潮堤計画は、現位置での嵩上げではなく砂浜を確保したいとの地元の意向を踏まえ、防潮堤を所管替えした上で建設海岸として県が整備することとし、住民代表との意見交換や関係機関との協議を重ね、防潮堤整備と一体的に国道を嵩上げすることで砂浜を確保する計画に変更して整備を行いました。

また、気仙沼市のまちづくり事業とも連携し、国道と一体となって背後地を嵩上げし、道の駅やコミュニティ広場の整備計画とも調整を行いながら整備を進めました。

防潮堤は延長L=677m、堤防高T.P.9.8m、国道は延長L=980mを社総交復興枠事業により整備を行い、震災前より県所管であった人工リーフ、西側

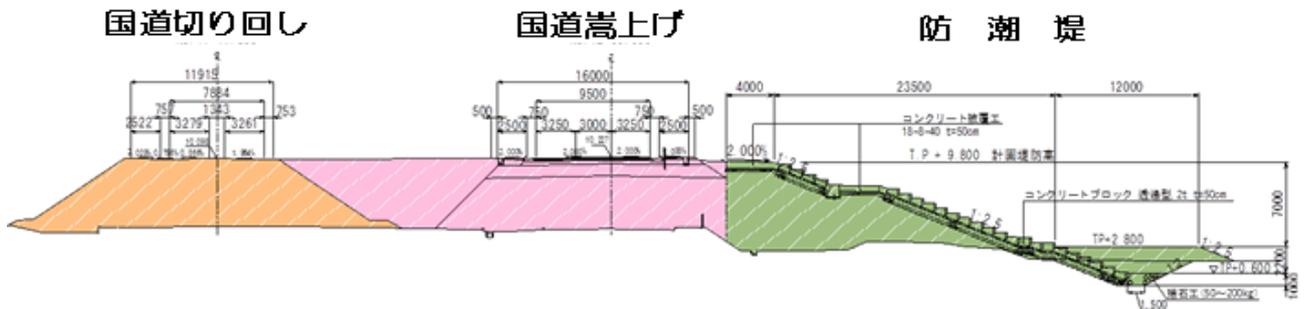
の堤防については災害復旧事業で整備し、さらに、復興交付金により津波情報表示板の設置を行いました。

養浜計画や国道の切替え計画、完成後の細部イメージ等について住民代表である大谷里海（まち）づくり検討委員会と協議の場を設けながら整備を進めた結果、令和3年3月28日の新道の駅「大谷海岸」のオープンに合わせ、同年2月1日に嵩上げた国道45号の供用を開始することができました。同年の夏までには砂浜の整備を含めた防潮堤工事が完成となり、大谷海水浴場を再開する予定となっています。

まちづくりと一体となった防潮堤整備により、海水浴客を中心とした観光客の増加が見込まれることから、大谷地区においてさらなるにぎわいの創出が期待されます。

東日本大震災の被災状況から復旧・復興までの過程, 完成までの事例を写真でご紹介します。

■標準断面図



■被災後



■施工中

