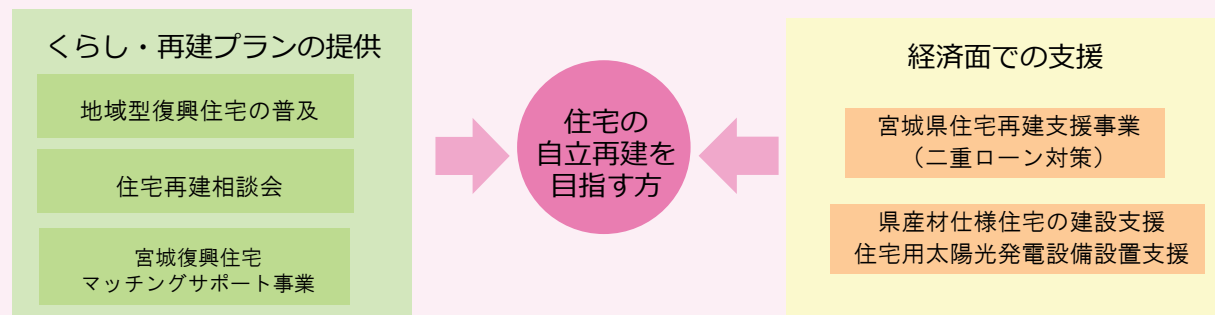


(2) 住宅の自立再建への支援

住宅の自立再建への支援

Point

・東日本大震災により住宅に被害を受けた方の中には、その被災した住宅にローンをもつケースがあり、新たにローンを組んで住宅の再建を行う場合、かなりの負担となることから、「宮城県住宅再建支援事業（二重ローン対策）」として、既存の住宅ローンに係る5年間の利子に相当する額を宮城県が補助する取組を行っています。この他にも、関係する機関による事業が展開され、被災された方の自立再建支援を行っています。



暮らし・再建プランの提供

取組 | 地域型復興住宅の普及（宮城県地域型復興住宅推進協議会）

本県が「宮城県地域型復興住宅推進協議会」と連携し、地域にふさわしく良質で被災者の方が取得可能な価格の住宅である「地域型復興住宅」の普及により地域産業の活性化を図るとともに、被災者の自立再建を促進しているものです。

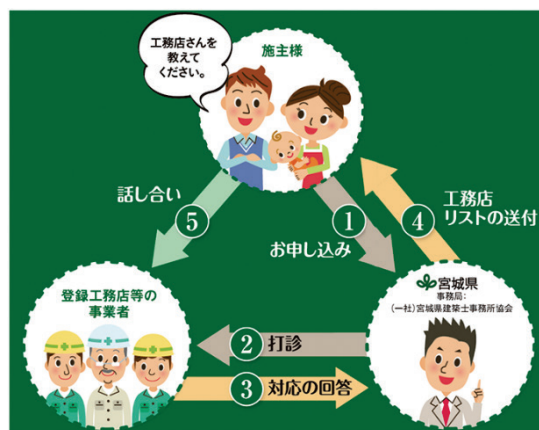
取組 | 住宅再建相談会

みやぎ復興住宅整備推進会議と住宅金融支援機構との共催により、被災者が自立再建する上で必要とする資金計画や公的支援制度などの内容に対応する相談会を開催しました。

取組 | 宮城復興住宅マッチングサポート事業

住宅建築工事の本格化に伴い、工務店の不足、建築職人の不足、建築資材の不足が危惧されていたため、情報の共有と資材、職人等の融通を図り、被災された方の円滑な住宅再建を支援しました。

- ①工務店紹介支援（住宅再建希望者向け）
- ②職人融通支援（登録事業者向け）
- ③資材確保支援（登録事業者向け）

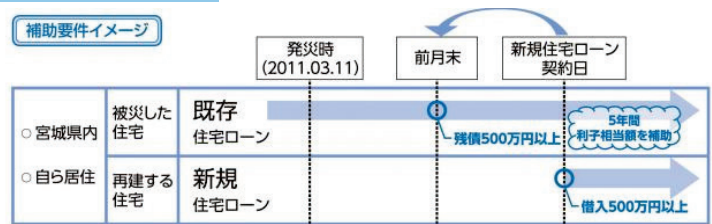


■図 4-2-43：宮城復興住宅マッチングサポート事業のイメージ

経済面での支援

取組 | 宮城県住宅再建支援事業（二重ローン対策）

東日本大震災により自ら居住していた住宅に被害を受け、かつその住宅にローンを有する方が、新たな住宅ローンを組んで住宅を再建する場合の負担を軽減する既存の住宅ローン5年間の利子相当額を補助する住宅再建支援事業を行っています。



■表 4-2-7：宮城県住宅再建支援事業の概要

宮城県住宅再建支援事業	
補助対象要件 (右記の全てを満たす方)	イ：県内の自ら居住する住宅を東日本大震災により被災し、発災（平成23年3月11日）以前からその被災住宅に係る既存の住宅ローンを有する方 ロ：住宅再建のために、新たな住宅ローンを契約した前月末時点で、上記の被災住宅に500万円以上の既存の住宅ローンを有する方 ハ：県内に自ら居住する住宅の再建のために、500万円以上の新たな住宅ローンを有する方
事業期間	平成27年度末（平成28年3月31日）までに補助申請される方
補助金額	既存の住宅ローンにかかる5年間の利子相当額（元利均等毎月償還による算定額（上限50万円））を補助します。

取組 | 県による県産材使用住宅の建設や住宅用太陽光発電設備設置への支援

県農林水産部による一定以上の県産材を使用し住宅を建設した場合における補助事業や、県環境生活部による住宅用太陽光発電設備を設置した場合における補助事業など、他部局による被災者の住宅再建に係る事業についてその活用を図り、被災者の自立再建を促進します。



■写真 4-2-27：県産材を使用した住宅建設の様子

教訓 - 震災から5年が経過し、取組を振り返る -

評価できる点

○宮城県住宅再建支援事業（二重ローン対策）や宮城復興住宅マッチングサポート事業を実施することで、被災者の住宅再建を支援しました。

改善すべき点

○宮城県住宅再建支援事業（二重ローン対策）については、より多くの被災者の自立再建を支援することができるよう、次の災害に備え、要件の見直し等について検討が必要です。

○今後はよりきめ細かく個々の事情に応じた住宅再建への支援が求められることから、被災者の現状について、関係機関と連携しながらより詳細な把握が必要です。

第3節 災害に強い「道路」・「港湾」・「空港」

第1項 ラダー型防災道路ネットワークの整備

東日本大震災では、県内の橋梁で地震力に起因する落橋はなく、橋梁耐震化対策に一定の効果が発揮されたものの、県内全域で道路の段差・陥没、橋台背面の段差・損傷、道路法面の崩壊等の被害が発生し、さらに沿岸部では津波による道路・橋梁の流出、津波堆積物による道路閉塞等が加わり、震災による県管理道路の通行規制箇所は110路線、274箇所に達しました。

震災を教訓として、津波防災に寄与する道路の嵩上げや避難路の整備を進めるとともに、県内外を問わず発生するあらゆる災害に備えた、複数のルート、代替機能を持つ道路網「ラダー型防災道路ネットワーク」を構築します。

「災害に強いまちづくり宮城モデル」

Ⅱ 災害に強い「道路」・「港湾」・「空港」

1. ラダー型防災道路ネットワークの整備

「災害に強いまちづくり宮城モデル」の体系に基づく具体的な取組及び教訓

(1) 命の道となる防災道路ネットワークの整備

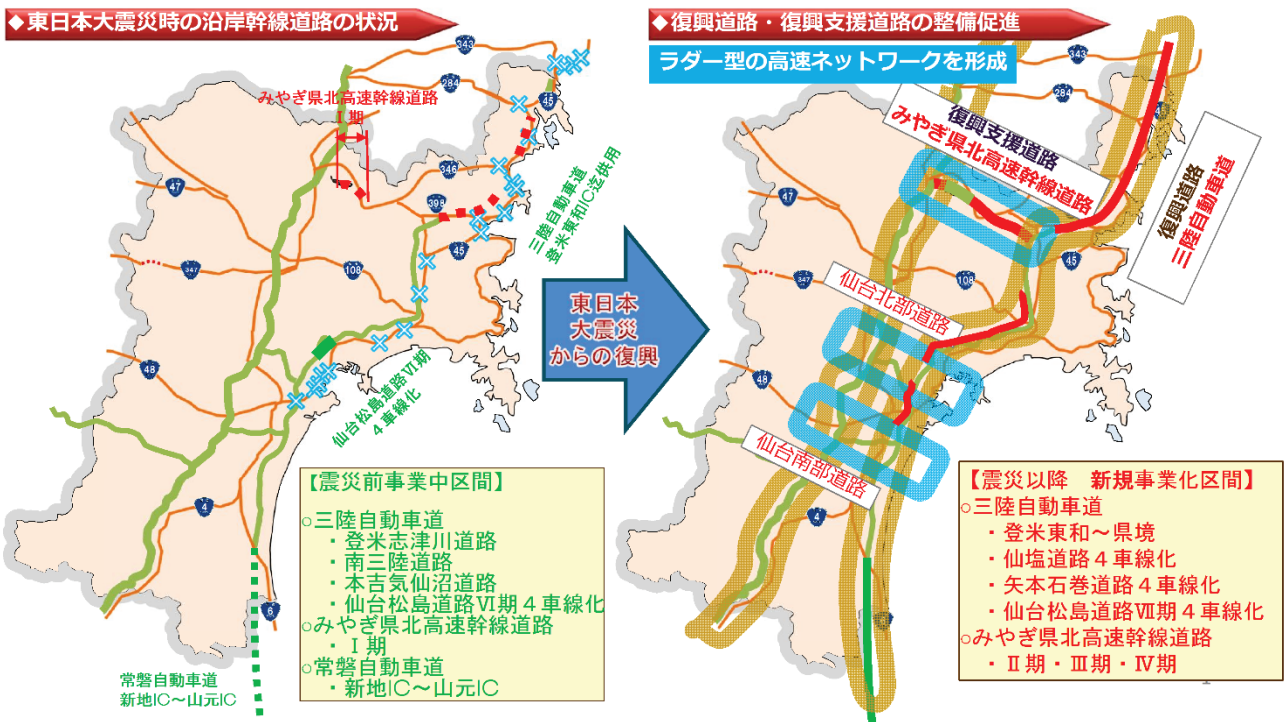
- P146へ 南北(縦軸)ルート
- P147へ 東西(横軸)ルート
- P148へ 県際・郡界の道路整備
- P150へ 離半島部の道路整備

(1) 命の道となる防災道路ネットワークの整備

ラダー型防災道路ネットワーク構築の考え方

東日本大震災において、大津波の影響を受けることなく通行が可能で、救急救命活動や緊急物資輸送などの重要な役割を果たした三陸縦貫自動車道や常磐自動車道は、沿岸部の防災道路としての位置付けをより明確にし、加速的な整備により早期の全線供用を目指すこととなりました。

さらに、東日本大震災のような広域にわたる大災害では、県内の他圏域及び、東北全域との連携した対応が必要となることから、県内の内陸部と沿岸部を有機的に結ぶみやぎ県北高速幹線道路や、県際・郡界等の地域間連携を強化する道路及び離半島部での集落の孤立を防ぐ災害に強い道路を整備することで、早期に複数の迂回ルートが確保されるラダー型防災道路ネットワークを形成し、災害時の連携強化が図られる災害に強い県土構造の構築を目指します。



■図 4-3-1：ラダー型道路ネットワークの形成

南北（縦軸）ルート

Point

- 沿岸部の高規格幹線道路(常磐自動車道, 三陸縦貫自動車道, 仙台東部道路)は津波の影響を受けることなく、「命の道」として救急救命活動や緊急物資輸送に重要な役割を果たした。このことから、常磐自動車道及び三陸縦貫自動車道は東日本大震災からの復旧・復興を支援し、今後起こりうる大規模災害時にも有効に機能する沿岸部の防災道路として、早期の全線供用を目指します。



取組 | 三陸縦貫自動車道・常磐自動車道の整備

三陸縦貫自動車道は、震災後、歌津本吉道路、本吉気仙沼道路Ⅱ期、気仙沼道路、唐桑高田道路が新たに事業化され、県内全区間の事業化が実現しました。

当事業は、東日本大震災からの復興に大きく貢献する「復興道路」に位置付けられ、沿岸部の早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして、国においてかつてないスピードで加速的に整備が進められています。

平成 27 年 10 月には石巻女川 IC が開通したほか、平成 28 年 3 月には仙台台北 IC～利府中 IC 間の 4 車線化や多賀城 IC が開通するなど、着実に整備が進められています。今後は、被災地である南三陸町や気仙沼市への延伸が予定されており被災地の復興を強く後押しするものと期待されています。

また、常磐自動車道は、東日本大震災時には未供用区間となっていた相馬 IC（福島県）～山元 IC 間が平成 26 年 12 月に開通し、県内区間が全線開通しました。さらに、常磐富岡 IC（福島県）～浪江 IC（福島県）間が平成 27 年 3 月に開通したことにより、首都圏と宮城県が沿岸部の高速道路で結ばれ、東北縦貫自動車道とのダブルネットワークが形成されました。



■ 図 4-3-2：三陸縦貫自動車道の整備状況（平成 28 年 3 月時点）



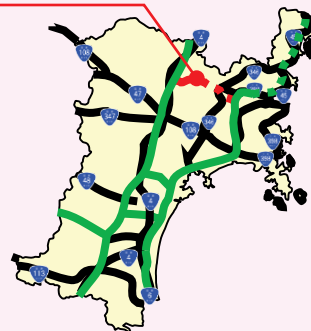
■ 図 4-3-3：常磐自動車道の整備状況（平成 28 年 3 月時点）

東西（横軸）ルート

Point

- ・震災初動期において、被災した沿岸部へのルート確保を目的として東北縦貫自動車道や国道4号(縦軸)を起点とし、沿岸部に向かって道路啓開を展開した「くしの歯作戦」が示すように、南北(縦軸)ルートが有機的に機能するためには、東西(横軸)ルートによる相互連携が重要となります。沿岸部の高規格幹線道路と内陸部の道路を結ぶ、みやぎ県北高速幹線道路の整備を推進し、早期の供用を目指します。

みやぎ県北高速幹線道路

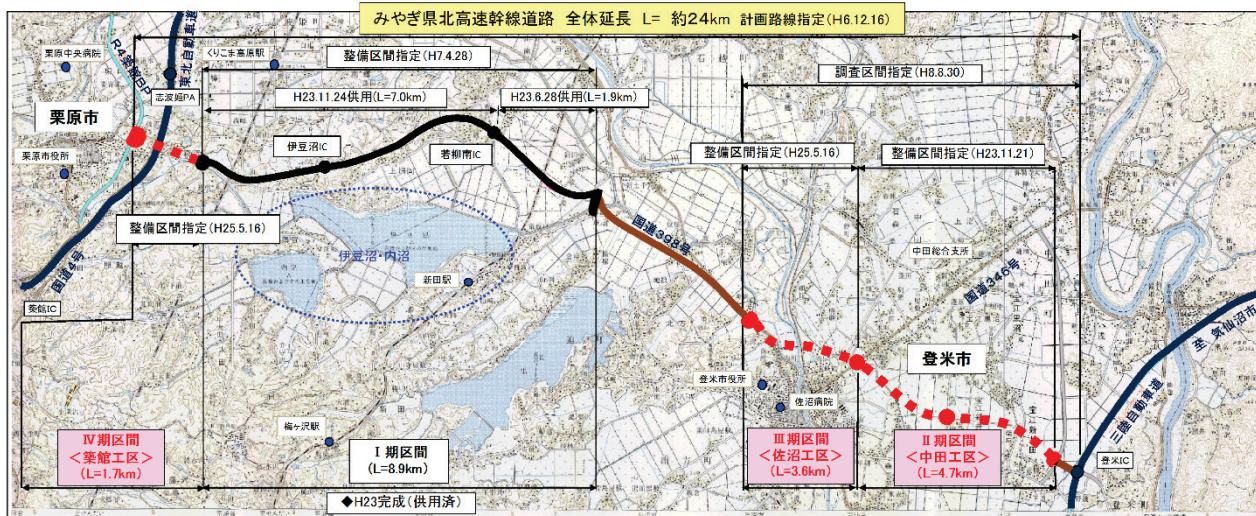


取組 | みやぎ県北高速幹線道路の整備

みやぎ県北高速幹線道路は、東日本大震災からの復興を支援する「復興支援道路」に位置付けられ、さらに、今後起こりうる災害時における救助・救援活動支援、緊急医療施設への搬送時間の短縮や市街地の渋滞解消、産業拠点との連携を強化する道路として整備が進められています。

計画延長約24kmの工区は第Ⅰ期から第Ⅳ期に分けられており、第Ⅰ期の加倉IC～登米市迫町北方面は平成23年11月に開通し、第Ⅱ期中田工区、第Ⅲ期の佐沼工区、第Ⅳ期の築館工区の事業を推進しています。

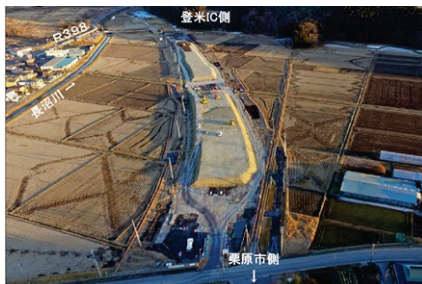
「みやぎ県北高速幹線道路」整備状況



■ 図 4-3-4：みやぎ県北高速幹線道路の整備位置図



■ 写真 4-3-1：平成23年11月供用開始
Ⅰ期区間



■ 写真 4-3-2：Ⅲ期工区の整備状況

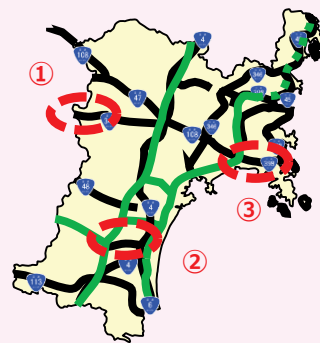


■ 写真 4-3-3：Ⅳ期工区の整備状況

県際・郡界の道路整備

Point

- 東日本大震災では、地域間ルート of 被災により迂回を余儀なくされました。さらに、県際道路の冬季閉鎖によって隣接県からの物資輸送ルートが限定されたため、沿岸部への物資輸送に多大なる時間を要したことから、隣接県との広域連携の強化を図る県際道路の整備や、地域間連携の強化を図る郡界道路の整備を推進し、複数の東西連携軸を構築する防災道路ネットワークの形成を目指します。



取組 | ①国道 347 号 宇津野・柳瀬工区

一般国道 347 号は、山形県寒河江市を起点とし、宮城県加美町を経て大崎市に至る延長 90.1km の主要幹線道路ですが、宮城県と山形県の県境の鍋越峠を含む延長 17.7km（山形県側 6.4km、宮城県側 11.3km）は、道路が狭隘、屈曲であることに加え、両県でも有数の豪雪地帯であり、年間約 150 日間の冬季閉鎖を強いられてきました。

東日本大震災直後、冬季閉鎖によって緊急物資輸送路として利用できなかったことを契機として、本路線の重要性が再認識され、冬期間でも災害時及び緊急時に利用可能な輸送路として通年通行化を目指し事業を進めています。



■ 図 4-3-5 : 国道 347 号 宇津野・柳瀬工区の整備位置図



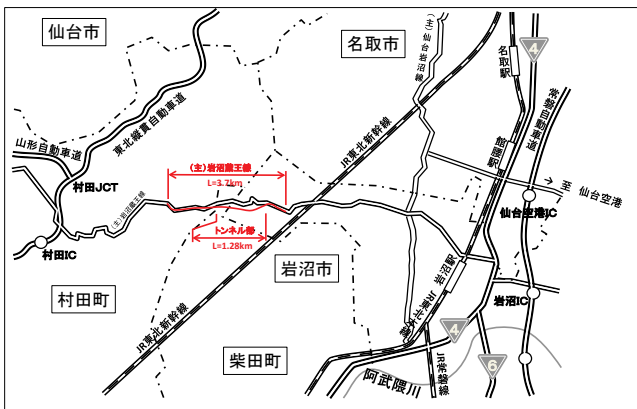
■ 写真 4-3-4 : 宇津野工区



■ 写真 4-3-5 : 柳瀬工区

取組 | ②主要地方道岩沼蔵王線 大師姥ヶ懐工区

主要地方道岩沼蔵王線は、岩沼市を起点とし、村田町を経て蔵王町に至る幹線道路ですが、岩沼市大師地区から村田町姥ヶ懐地区までの約3.7km区間は、屈曲カーブが多く、狭隘で線形が悪い峠道となっていることから、仙南地域における東西軸として、災害時にも有効に機能する道路の整備を推進しています。



■ 図 4-3-6：(主)岩沼蔵王線 大師姥ヶ懐工区の整備位置図



■ 写真 4-3-6：トンネル施工状況

取組 | ③国道 398 号 (石巻バイパス II 期)

一般国道 398 号は、宮城県石巻市を起点とし、秋田県由利本荘市に至る幹線道路ですが、石巻圏域内は沿岸部を通過しており、東日本大震災時には、津波被災を受け長期間の通行止めが発生したため、災害時に避難路や緊急輸送路として有効に機能する道路として整備を推進しています。

国道398号石巻バイパス



■ 図 4-3-7：国道 398 号 石巻バイパスの整備位置図

※位置図は国土地理院提供



■ 写真 4-3-7：平成 21 年度供用開始 I 期南境工区



■ 写真 4-3-8：II 期大瓜工区の整備状況