

特集

# 復興・創生

## 震災から5年 新たな東北へ

平成23年3月11日に発生した東日本大震災から5年、10年間の復興期間の折り返しを迎えた今、被災地の復興はどこまで進んだのでしょうか。その概観を紹介します。



本誌の掲載文で、意見を述べた部分については、執筆者の個人的見解であることをお断りいたします。また、本文記載記事の無断転載を禁じます。

## 国土交通

no.137

CONTENTS

特集

### 復興・創生

震災から5年 新たな東北へ

3 復興への確かな足取りとこれから

5 東北の復興を支えるインフラ整備

8 ● 絆を取り戻すまちづくり

● 東北へ行こう！

10 岩手県

被災者に寄り添いながら

安全・暮らし・なりわいを再生する

12 宮城県

まちづくりの形が見え

創造的復興へステップアップ

14 福島県

震災をバネに福島魅力を

さらに磨き上げていく

16 業務密着ルポシリーズFile 38

現場力

東北地方整備局

三陸国道事務所

20 シリーズ探訪 探求

訪れたいまち 第36回

宮城県女川町

表紙

宮城県 松島湾 (写真提供/東松島市観光物産協会)



# 復興への 確かな足取りと これから

## 復旧・復興の 進捗状況 (平成28年1月末時点)

※1 海岸対策については、平成27年3月末時点から、復旧のみならず復興も含めた指標とした。「復旧」とは、災害復旧事業により行う復旧工事のこと。「復興」とは、社会資本整備総合交付金または農山漁村地域整備交付金により行う整備工事のこと。  
 ※2 「通常処理に移行した処理場」とは、被災前と同程度の放流水質まで処理が実施可能となった処理場である。これらの中には、一部の水処理施設や汚泥処理施設は、いまだ本復旧工事中のものもある。  
 ※福島県の避難指示解除準備区域などについては、原則除いている。  
 ※各指標の母数については、事業の進捗に応じ変更



岩手県宮古市田老地区  
(平成27年8月撮影)

### 復興まちづくり

【防災集団移転促進事業】  
造成工事の着工・完了数の割合(戸別)



※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

【土地区画整理事業】  
造成工事の着工・完了数の割合(戸別)



※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

【津波復興拠点整備事業】  
工事に着手した地区数・事業認可した地区数の割合



【造成宅地の滑动崩落防止】  
対策工事に着工・完了した地区数の割合



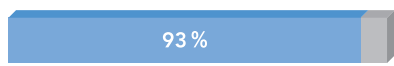
### 道路(復興道路・復興支援道路)

復興道路・復興支援道路の着工率・整備率



### 鉄道

運行を再開した鉄道路線延長の割合



※JR大船渡線のBRTによる本格復旧分を含む。

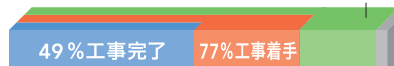
### 港湾施設

本復旧工事に着工・完了した  
復旧工程計画に定められた港湾施設の割合



### 災害公営住宅

災害公営住宅の用地確保が完了した戸数  
建築工事に着手した戸数  
建築工事が完了した戸数の割合 97%用地確保



※進捗率には帰還者向け災害公営住宅の計画を含んでいない。  
 ※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

### 海岸対策※1

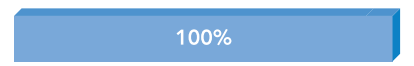
本復旧・復興工事に着工・完了した  
地区海岸の割合



※帰還困難区域および居住制限区域を除き、避難指示解除準備区域を含む。

### 河川対策(直轄区間)

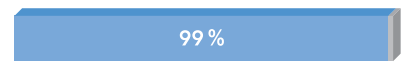
本復旧工事が完了した  
河川管理施設(直轄管理区間)の割合



※旧北上川(本復旧工事了済)で実施中の地震・津波対策は、平成30年度の完成予定

### 下水道

通常処理に移行した下水処理場※2の割合



### 道路(直轄区間)

本復旧が完了した道路開通延長の割合







平成27年11月、復興道路である三陸沿岸道路の吉浜道路の開通式。

平成23年3月11日午後2時46分、三陸沖を震源として、日本観測史上最大のマグニチュード9.0の巨大地震と巨大津波が発生しました。その被害は極めて甚大で、多くの人命が失われ、住居、インフラなどの被害により、地域の機能そのものに壊滅的な打撃を与えました。国土交通省としても、発災後直ちに「くしの歯」作戦による道路啓開に着手するなど、復旧・復興に全力で取り組んできました。東日本震災から5年が経過し、被災地では復興への確かな歩みが見られます。

### 基幹的なインフラの整備は着実に進捗

道路・鉄道・港湾などの基幹的なインフラは、着実に進捗しています。生活に密着したインフラの復旧は、全体としてはおおむね終了しつつあり、今後は、災害に強く、被災地の経済発展の基盤となる交通・物流網の構築などに向け、着実に整備を進めていきます。

道路については、まず昨年3月に常磐自動車道が全線開通しました。また、復興のシンボルである復興道路・復興支援道路のうち、昨年11月には吉浜道路、同年12月にも東北横断道釜石秋田線の1区間が開通するなど、被災地復興の基盤となる道路の整備は目に見えて進んでいます。

鉄道については、昨年3月にJR石巻線、同年5月にJR仙石線が全線で運転を再開しました。また、昨年3月に全線復旧の方針が決定したJR常磐線も、本年3月には平成31年度末までの全線復旧を目指すことが決定され、一日も早い復旧に向けた取り組みが進んでいます。

港湾については、産業・物流上、特に重要な港湾施設は平成26年度までにおおむね復旧が完了しています。残る3防波堤についても、大船渡港は平成28年度、釜石港および相馬港は平成29年度に完成する予定です。施設の復旧に伴い、岩手県の宮古港と北海道の

室蘭港をつなぐ新たなフェリー航路の開設も計画されるなど、地域の発展につながる動きも見られます。

### 住宅再建・まちづくりの本格化

被災状況や地域特性、住宅再建の意向などを踏まえた合意形成に時間を要するなど、当初遅れが心配されていた住宅再建・まちづくりについても、現在はおおむね県・市町村の計画に沿って着実に進んでいます。今春には、災害公営住宅が約1万7千戸、高台移転が約9千戸完成する見込みです。

住まいの確保は何より重要です。引き続き地域ごとの実情に応じてきめ細やかに支援していきます。

さらに、震災による犠牲者への追悼と鎮魂、震災の記憶と教訓の後世への伝承、国内外に向けた強い意志を発信するため、岩手県陸前高田市および宮城県石巻市に国営追悼・祈念施設（仮称）を平成32年度末をめどに整備する予定です。

### 復旧・復興事業の加速化

復旧・復興事業の着手当初は工事量の急激な増加のため、人手や生コンの不足、資材の高騰などによる工事の遅



岩手県釜石港では、港湾と道路の整備によって物流が活発になり、平成27年のコンテナ取扱量が県内の過去最高記録を更新した。

れが懸念されました。そうした状況を踏まえ、事業の円滑な施工確保のため、復興加速化会議を立ち上げ、公共工事設計労務単価の4度にわたる引き上げや復興係数（※）の導入、公共生コンクリートプラントの設置など、被災地の実情に合わせた仕組みづくりを進めてきました。これらにより入札不調も改善しており、事業は順調に進んできています。今後も現場の状況を注視し、きめ細やかな対策を行っていきます。

※復興係数…被災地の施工実態に合わせた工事費の補正



### 観光による復興支援

現在、全国的には、外国人旅行者が急増していますが、震災以降に落ち込んだ東北6県の外国人旅行者数は、回復傾向にあるものの震災前と同程度にとどまっています。また、旅行者全体でも、震災前の9割弱程度と厳しい状況が続いています。

昨年6月に認定した東北地方の広域観光周遊ルートの形成に向けた支援や東北観光の魅力を海外に発信するなど、地域の観光資源を活用しながら地域と連携し、東北の観光需要の回復に努めます。特に、回復が遅れている福島県については、福島への教育旅行の再生などにも取り組みます。

### 「実感できる復興」に向けて

10年間と定められた復興期間のうち、前期5力年の「集中復興期間」を終え、本年4月から、後期5力年の「復興・創生期間」という新しいステージに入ります。その名にふさわしい、未来を創る5年間となることを目指し、被災地が日本の再生と成長をリードし、地方創生のモデルとなるような「自立」につながる取り組みに力を入れていきます。被災地の置かれている状況は地域によってさまざまです。地域ごとの実情を細かく把握し、今なお不自由な生活を強いられている被災者の方々に一日も早く復興を実感していただけるよう、復興の一段の加速化を図っていきます。



福島県相馬市の災害公営住宅。被災高齢者の孤独状態を防ぐため、団らんの場や食堂エリアなど、共助スペースを随所に設置している。



平成27年5月、JR仙石線全線運転再開および仙石東北ライン開業記念式典の様子。

# 東北の復興を支える インフラ整備

## 防災機能を担う道路

東日本大震災では、東北地方の海岸沿いが広く津波に襲われ、仙台から青森にかけて沿岸部をつなぐ国道45号が所々で寸断される事態となりました。このため、まづがれき撤去や補修工事を行わなければ被災地へ向かうことができず、地域を結ぶ基幹的な道路は複数必要との認識が高まることになりました。

一方、岩手県釜石市では地震後に高台を目指して走っていた小中学生らが、6日前に開通したばかりの三陸沿岸道路に登って津波から無事に逃れました。また仙台東部道路のように、盛土構造の道路が結果的に津波を遮断し、被害を抑えた例もありました。

こうした事実から、平成23年の政府の復興構想会議による「復興への提言」において、「太平洋沿岸軸の緊急整備、太平洋沿岸と東北道をつなぐ横断軸の強化について、防災面の効果を適切に評価しつつ重点的に整備すべき」とされ、これまで計画の立案のみで事業化していなかった道路の事業化を決定。

私たちが現在、復興道路と呼んでいる「三陸沿岸道路」、復興支援道路となつ

た4本の道路「宮古盛岡横断道路」、東北横断自動車道釜石秋田線の「釜石花巻道路」、東北中央自動車道の「相馬福島道路」および宮城県所轄の「みやぎ東北高速幹線道路」の開通に向け、急速に動き出すこととなりました。

一部区間で、都市計画などの影響があり事業化が遅くなった箇所もありましたが、現在は復興道路・復興支援道路の合計584km全てが事業化し、全体のおよそ7割に当たる407kmは開通または開通見通しが立っています。

## 被災地を元気にする 常磐自動車道

復興を加速させる道路としても一つ忘れてはならないのが、昨年3月に全線開通した常磐自動車道です。

東京から仙台の約350kmを海岸沿いにつなぐこの高速道路、震災時は全線開通に向けて工事中でした。全線開通後は、内陸を走る東北自動車道と合わせて関東と東北を太く結び付けるダブルネットワークを構築し、さまざまな効果をもたらしています。

福島・宮城沿岸の地域では観光に訪れる人が増加し、地域の経済活性化に