

-  安心・安全
-  海洋
-  河川
-  環境
-  観光
-  官庁営繕
-  官民協働
-  気象
-  航空
-  港湾
-  国際
-  建設・不動産
-  自動車
-  住宅・建築
-  船舶
-  地図・測量
-  鉄道
-  土地
-  道路
-  防災
-  北海道開発
-  まちづくり



特集 **日本経済に
活力を**
~さまざまな課題を解決し、成長分野を支援する~



特別企画
東日本大震災から2年
~復興への取り組み~

震災の教訓とこれからの備えて

明日

ため

の

巨大地震、巨大津波の恐ろしさを教訓に、その体験を後世に語り継ぎ、残していかなければならない。

災害への備え、災害発生時の対応、応援体制、復旧・復興への取り組みなど、この東日本大震災の被災がもたらした教訓をこれからの活かしたい。

子供たちや孫たちの未来のために。



特集

日本経済に**活力**を

～さまざまな課題を解決し、成長分野を支援する～

日本には、住宅・土地市場、観光産業、航空業、インフラ輸出など、成長の余地のある産業や市場が数多くあります。国土交通省では、これらの分野が活性化するための取り組みや支援、経済活動に不可欠な社会基盤の強化など、日本経済の成長を促す政策を展開しています。

CONTENTS

特集

日本経済に活力を

～さまざまな課題を解決し、成長分野を支援する～

幅広い分野での取り組みによって、日本の経済を再生……4

PLAN.1

中古住宅の流通の促進や、不動産投資市場を活性化……6

PLAN.2

2016年までに日本への旅行者を1800万人に、経済効果を3兆円規模に……7

PLAN.3

新しい空の旅で、ビジネスや観光を活性化……8

PLAN.4

官民連携で公共事業の効果をより大きく……9

PLAN.5

道路や港湾など社会基盤の機能強化が、強い経済を生む……10

PLAN.6

日本のインフラ技術を世界に輸出する……11

特別企画

東日本大震災から2年 ～復興への取り組み～

業務密着ルポシリーズ

現場力……12

東北地方整備局 南三陸国道事務所

東北復興の“今”……17

Topics 1 復興の力みなぎる小名浜港

シリーズ 探訪・探究

訪れたいまち……18

宮城県本吉郡南三陸町

東北復興の“今”……22

Topics 2 東日本大震災からの復興を目指して

道の駅……23

特別企画

東日本大震災から2年

～復興への取り組み～

未曾有の被害をもたらした東日本大震災から2年が経過しました。

被災地の復興に不可欠な道路や港湾の整備状況など、

国土交通省の取り組みをご紹介します。

国土交通 2013.4-5

MLIT Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■平成25年3月発行 No.120(隔月発行)

■編集発行/国土交通省 大臣官房広報課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL.03-5253-8111(代表)

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>

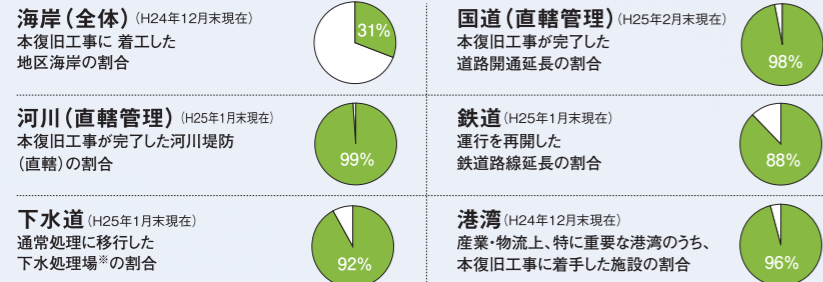
■編集協力/株式会社文化工房

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します。また、本文記載記事の無断転載を禁じます。

復興・防災対策

- ・現在、インフラの復旧は一定の進捗があるものの、引き続き被災地の復興加速への取り組みが必要。
- ・高度経済成長期以降に集中的に整備した社会資本が今後急速に老朽化。

公共インフラの本格復旧・復興の進捗状況



※「通常処理に移行した下水処理場」とは、被災前と同程度の放流水質まで処理が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で未だ本復旧工事中のものがある。

→ 国民生活の安心、成長基盤の強化

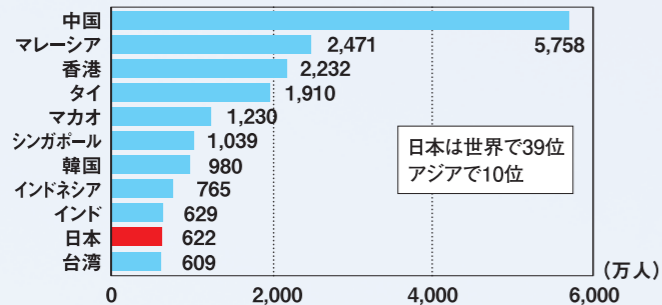
具体的施策例

- 東日本大震災からの復興加速(被災地のインフラ整備など)
- 社会資本の計画的かつ戦略的な維持管理・更新
- 公共施設の耐震化・津波対策などの推進
- 住宅・建築物の耐震化の推進
- 水害・土砂災害などへの対策
- トンネルや橋などの老朽化対策 など

成長による富の創出

- ・震災後の原発停止に伴う厳しいエネルギー制約を踏まえたエネルギー供給源の多様化が必要。
- ・我が国の外国人旅行者受入数は世界39位、アジア10位。
→豊富な自然環境や文化遺産などの観光資源の潜在的な可能性を活かす。

外国人旅行者受入数の国際比較(2011年)



→ 将来性のある成長分野への支援で経済活性化へ

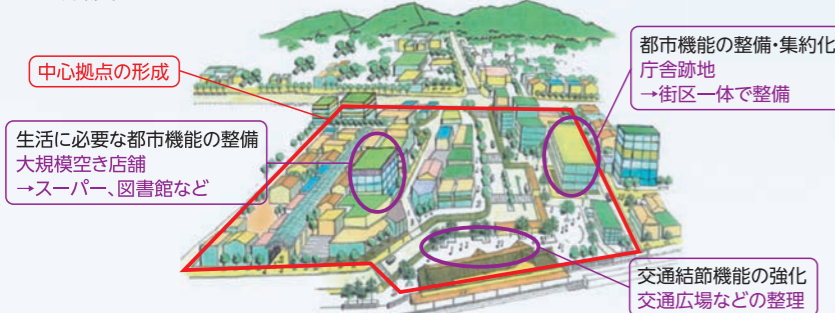
具体的施策例

- 基幹的交通インフラなどの整備推進
- 住宅・建築物の省エネ改修などの促進
- 超小型モビリティの普及促進
- 訪日外国人旅行者の誘致
- 不動産市場の活性化 など

暮らしの安心・地域の活性化

- ・地方都市の中心部における生活機能の衰退により高齢者などの生活利便性が低下。
→地域の生活・経済機能の強化、安全・安心な生活空間の形成などが必要。
- ・地域経済の低迷を打開するため、停滞する地場産業の振興や公共交通の利便性向上が課題。

地方都市リノベーションやコンパクトシティのイメージ



→ 安心な社会と地域の元気で経済活性化へ

具体的施策例

- 公共交通の確保・充実(駅のバリアフリー化など)
- 都市鉄道ネットワークや空港などの利便性向上
- 観光を核とした地域の再生・活性化
- 地方都市リノベーションやコンパクトシティの推進
- 離島の特色を活かした地域活性化 など

幅広い分野での取り組みによって、日本の経済を再生

デフレ不況から脱却し、日本経済が勢いを取り戻すためには、官民が一体となって経済を再生する取り組みが急務です。国土交通省では、日本経済の基盤となる社会資本の整備や将来性のある成長分野への支援などを通じて、国内の経済活動を元気にすることに努めています。



国土交通省総合政策局政策課企画専門官 光安 達也

社会基盤の強化などにより活発な経済活動を支援する

日本は今、長引く不景気の中にいます。円高が続くことで輸出産業は打撃を受け、デフレ不況が続いています。日本が元気を取り戻すには、何よりも経済の再生が必要なのです。

国土交通省は日本経済に対して大きな責任があります。例えば、工場で作ったモノを消費者に届けるには道路や鉄道が必要です。外国との貿易や人の行き来には、港湾や空港が整備されていなければなりません。そして、何よりも人々が安心して暮らすには十分な防災・減災対策が必要です。

また、再生可能エネルギーの導入や省エネルギーの促進、基幹的な交通インフラの整備などは、国際競争力を強化し、成長力を支え、新たな富の創出が期待されます。人々が経済活動を行ううえで不可欠な社会資本整備や、富の創出につながる産業振興などについて、これまでもさまざまな施策を通じて

て、日本経済を活性化させる取り組みを行ってきました。

政府は2013年1月に「日本経済再生に向けた緊急経済対策」を打ち出しました。大胆な金融政策、機動的な財政政策、そして民間投資を喚起する成長戦略の「三本の矢」によって、円高とデフレ不況からの脱却、そして雇用や所得の拡大を目指すものです。国土交通省においても、この経済対策に沿って、経済再生に向けた取り組みを進めています。

経済対策をはじめ、経済再生に向けて政府が重点的に取り組む分野として示されているのは、「復興・防災対策」「成長による富の創出」「暮らしの安心・地域の活性化」の3分野です。

重点3分野における国土交通省の取り組み

「復興・防災対策」では、東日本大震災の被災地において復興に不可欠な道路や港湾を整備するとともに、風評被害に苦しむ東北地方への観光客誘致を促進するため、情報発信などを行っています。

また、老朽化が急速に進行する社会資本の総点検を実施し、必要な対策を講じるとともに、南海トラフ地震をはじめとして近い将来、発生する可能性が高いと言われている大規模地震に備えて、防災・減災対策を進めています。

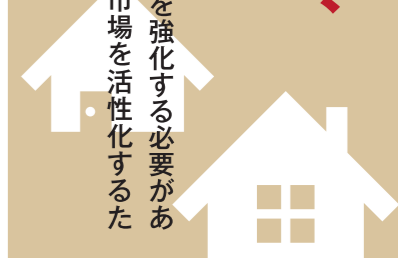
「成長による富の創出」では、日本の国際競争力を高めるため、首都圏や国際競争力のある戦略港湾の強化、大都市圏環状道路の整備、海洋資源開発のための技術開発などに取り組んでいます。

一方で、低炭素社会の創出に向け、まちづくりや住宅、交通分野におけるエネルギー・環境問題に対応しています。さらに、観光立国戦略の推進や不動産市場の活性化などにより、ヒト・モノ・カネの流れを活発にし、富の創出を実現していきます。

「暮らしの安心・地域の活性化」では、子どもや高齢者にも優しいまちづくりとして、駅のバリアフリー化や通学路の安全対策などによる生活空間の安全確保や質の向上を図っています。また、地域の個性や特色を活かした地域づくりには、公共交通の活性化など地域経済・産業の活力向上につながる施策の実施が重要です。市街地の再開発などを通じて必要な都市機能の整備や集約化を進めることにより、地方都市リノベーションやコンパクトシティの推進に取り組みます。

中古住宅の流通の促進や、不動産投資市場を活性化

日本の不動産市場を活性化するには、中古住宅などの流通を強化する必要があります。国土交通省では、住宅の質の向上や、不動産投資市場を活性化するため、さまざまな施策を実施しています。



中古住宅の市場を活性化するには、リフォームによる質の向上が必要であるため、その支援を強化しています。そこで、中古住宅の省エネルギーリフォームに対する補助金については、平成25年度より、バリアフリー、耐震リフォームを併せて行う場合も対象としています。

また、新築住宅でも耐震、省エネ、バリアフリーなどの性能を備えた良質な住宅を認定する「長期優良住宅認定制度」や「低炭素建築物認定制度」を設けています。税制面での優遇や、住宅金融支援機構で低金利融資が受けられる制度も整備し、中古になっても価値を維持できる良質な住宅の建築を支援しています。

事業者の連携強化と情報整備で流通を促進

中古住宅の購入を検討する際、品質や価格、リフォーム費用、瑕疵保険などの検討が必要です。まず相談するのが宅地建物取引業者(不動産屋)

ですが、ここで全て解決できるとは限りません。品質は建築士、リフォームは工務店、建物評価は不動産鑑定士など、専門家の協力が必要です。そこで国土交通省では、購入検討者に必要なサービスがワンストップで提供できるビジネスモデルを実践する事業者や専門家の協議会を「中古不動産流通市場整備・活性化事業」で支援し、平成24年度から全国で12の協議会が活動を開始しています。

また、中古住宅の取引に必要な情報開示が流通の活性化につながるから、二元的な情報の集約・提供のための基本構想づくりを進めています。さらに、中古住宅の適正な評価手法を構築するための調査も実施します。

国土交通省では中古住宅・リフォームの市場規模を平成32年までに20兆円に倍増することを目標にしています。

不動産投資市場の活性化

デフレ脱却のためには、不動産投資市場の活性化が必要であり、国土交

2016年までに日本への旅行者を1800万人に、経済効果を3兆円規模に

日本を訪れる外国人旅行者数の拡大は、経済を活性化させる有効な手段。国土交通省では2003年から「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を開始し、本年は10周年を迎える節目の年。外国人旅行者数のさらなる拡大を目指した政策を展開しています。



南アジアからの誘客を促進しています。また、震災後、回復の早かった個人旅行者に対する取り組みも強化しており、オンラインスカイやLCCの就航で増便が見込まれる機会にプロモーションを展開し、さらに、SNSを活用した日本の魅力の発信などを積極的に行っています。

外国人旅行者目線での日本の魅力発信



インターネット上の「口コミ」効果を活用するためSNSと連動したグローバルキャンペーン「Share your WOW! -Japan Photo Contest-」を実施。世界100の国と地域より17,070人が参加、投稿写真数は38,817枚、Facebookファンは25万に。(2012年9月1日~2013年2月15日)



世界中で人気のハローキティを使ったスマートフォンのアプリ。日本各地の観光ガイドを英語、韓国語、中国語(簡体字、繁体字)で掲載。スマートフォンを使った写真撮影時には、ご当地キティが登場。

訪日旅行の魅力効果を効果的に海外発信するためには、官民が連携したオンライン・ジャパンによる訪日プロモーションが有効です。在外公館などの関係省庁や海外に進出している日本企業と連携することで、海外に潜在する日本ブランドファンに対し効果的なアプローチができます。例えば、海外でも絶大な人気のハローキティとコラボレーションしたスマートフォンアプリを制作し日本の観光情報を無料配信したことは、ファン心理を捉え、訪日旅行の意欲増進につながりました。

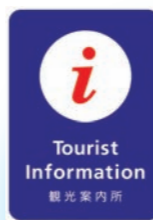
戦略的なPRを展開し経済効果を3兆円に

また、戦略的なPRを行うため、「日本ブランドの確立」を強化していきます。日本には自然や文化、ファッションなど数多くの魅力的な観光資源があります。日本を旅行することでしか得られない3つの価値を、訪日プロ

日本を旅行することでしか得られない3つの価値

- ①日本人の神秘的で不思議な「気質」に触れることができる。
- ②日本人が細部までこだわり抜いた「作品」に出会える。
- ③日本人の普段の「生活」にあるちょっとしたことを体験できる。

新しいプロモーション映像はこちら www.visitjapan.jp



旅行者の強い味方、ビジット・ジャパン案内所

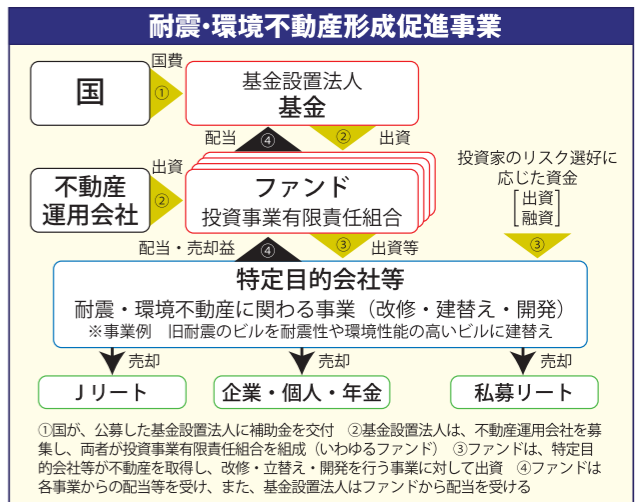
外国人旅行者向けに、外国語で対応可能なスタッフや外国語のパンフレットなどを常備した「ビジット・ジャパン案内所」(略称「V案内所」)。日本政府観光局(JNTO)が認定しており、2013年1月時点で全国に342箇所設置されています。

不動産流通システムの改革と良質な住宅ストックの供給



省エネ改修工事に対する支援を受けた既存住宅の改修(写真は断熱改修工事の様子)

通省では「耐震・環境不動産形成促進事業」を創設したところ。この事業は、資金調達が課題となり再生や利活用が進んでいない不動産に対し、国が民間投資を促すリスクマネーを供給し、民間資金やノウハウを活用して耐震・環境性能を有する良質な不動産に再生して利活用する取り組み(改修・建替え・開発事業)を促進するものです。これにより、駅前や再整備など、地域の再生・活性化につながるまちづくりが進み、また、不動産・金融・建設市場に資金が循環し、一層の経済効果が期待できると考えています。



①国が、公募した基金設置法人に補助金を交付 ②基金設置法人は、不動産運用会社を募集し、両者が投資事業有限責任組合を組成(いわゆるファンド) ③ファンドは、特定目的会社等が不動産を取得し、改修・立替え・開発を行う事業に対して出資 ④ファンドは各事業からの配当等を受け、また、基金設置法人はファンドから配当を受ける





日立製作所が受注したイギリスの高速鉄道車両。画像提供: (株)日立製作所

アジアのインフラ需要は、2010年から2020年までに8兆ドル(年間7500億ドル)に上ると推計されています。日本の産業界には高いイン

海外でインフラ事業を受注するには、日本の技術やシステムを国際的な標準規格と合致させることが重要です。まず、日本国内で国際規格を適格に踏襲した技術や製品をつくり、日本の規格が国際規格となるよう働きかけなければなりません。

**融資制度の柔軟な適用で
欧州や中東でも大型案件を受注**

海外でインフラ事業を受注するには、日本の技術やシステムを国際的な標準規格と合致させることが重要です。まず、日本国内で国際規格を適格に踏襲した技術や製品をつくり、日本の規格が国際規格となるよう働きかけなければなりません。

フラ整備の技術があり、政府開発援助などを通じた各国のプロジェクトで高く評価されてきました。国内の景気が低迷する中、インフラ関連企業は新興国の経済成長をビジネスチャンスと捉えて展開を図っています。



**日本のインフラ技術を
世界に輸出する**

PLAN.6
急激に成長するアジアの新興諸国をはじめ、世界各地で社会基盤(インフラ)システム整備の需要が高まっています。国土交通省では、国内のインフラ輸出関連企業が各国の競合会社に対抗できる施策を実施しています。



はじめに、首都圏三環状道路の整備により都心部の渋滞が緩和され、物流業などの時間的損失の解消が期待されます。首都高都心環状線を走行する車両のおよそ6割が、目的地への通過ルートとして利用しており、渋滞緩和は大きな経済的メリットを生み出します。また、都心の高速道路で事故が発生した場合、迂回ルートの選択も可能となります。

2つ目に、沿線の開発による地域の活性化が期待されます。圏央道のIC付近では工場や配送拠点、商業施設など

首都高速中央環状線(通称…中央環状線、延長約47km)、東京外かく環状道路(外環、延長約85km)、首都圏中央連絡自動車道(圏央道、延長約300km)から成る首都圏三環状道路は、1都4県にまたがり、経済効果をはじめ、広域支援ルートの役割など、さまざまな整備効果が期待されています。

**大きな経済効果が期待される
首都圏三環状道路**

PLAN.5

**道路や港湾など社会基盤の
機能強化が、強い経済を生む**

国内の経済が活性化するためには、道路や港湾といった物資や人を運ぶ社会基盤が重要です。国土交通省では、3大都市圏における環状道路の整備や、国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)の機能強化を図っています。

**阪神港・京浜港の機能強化で
北米・欧州などへの直行便を維持・拡大**

世界経済のグローバル化やアジア新興国などの経済成長により、海上輸送される国際貨物は増大していますが、日本のコンテナ取扱量はアジア主要港と比較して低い伸びにとどまっています。このままでは、コンテナ船の大型化に伴う寄港地の絞り込みが進み、日本と北米・欧州などを直接結ぶ国際基幹航路が減少し、国内に立地する産業の国際競争力低下が危惧されます。

そこで、国土交通省では、平成22年8月に阪神港(神戸港・大阪港)、京浜港(東京港・横浜港・川崎港)を「国際コンテナ戦略港湾」に選定しました。今後、ますます大型化が進むコンテナ船の寄港に対応するため、十分な水深・広さのあるコンテナターミナルとして整備を進めているところです。

また、国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶフィーダー輸送網を強化し、広域からの貨物集約を進める取り組みを行っています。さらに、港湾運営の民営化を進めるため、平成24年に神戸港、大阪港及び横浜港において、特例港湾運営会社を指定したところ。今後、各港において迅速かつ柔軟な港湾運営の実現が期待されます。



※フィーダー輸送：主要港湾とその他の港湾との間の内航船、鉄道、自動車などによるコンテナ貨物の支線輸送

の進出による経済効果が高まっています。圏央道の日の出IC付近では工業団地やショッピングセンターが建設され、新たな雇用を創出。また、圏央道沿線に複数の工場を持つ企業は、配送センターを沿線の埼玉県川島町に建設し、各工場や都心へのアクセスを向上させました。

3つ目に、沿線での新規ビジネスの創出が期待されます。圏央道の開通で山梨県から埼玉県や神奈川県方面への新たなルートが生まれ、山梨県内の観光会社では新規ツアー商品や商品などを、観光ビジネスの拡大も進んでいます。

なお、各環状道路の整備状況は、中央環状線が、平成25年度に大井〜大橋間の完成により全線開通予定。外環は、平成27年度に千葉県側の三郷南〜高谷が完成予定。圏央道は、平成25年度に東名高速と中央道・関越道がつながる予定です。



これからのインフラ・システム輸出戦略

官民連携を強力に進めるため、製造業、商社、鉄道会社、ゼネコンなどインフラ輸出現場のトップによる懇談会で、国土交通省が打ち出していくべき具体的な施策が議論されました。*今後は提示された具体的な施策をフォローアップしていきます。また、国際会議などを通じて海外市場での日本の影響力を高めていく取り組みを進めます。

平成25年9月に日本で初めて開催される「APEC交通大臣会合」では、民間企業の方々にも参画していただくことで大きな成果が期待されています。

各国における主なプロジェクト

- アメリカ**
全米で11路線約13,700kmの高速鉄道計画
- ブラジル**
約500kmの高速鉄道計画、海洋開発(石油等) など
- カタール**
2022年FIFAワールドカップに向けたスタジアムなどの整備
- インド**
7路線約4,100kmの高速鉄道構想、約18,000kmの高速道路整備構想 など
- インドネシア**
首都圏整備事業、約3,100kmの高速道路計画 など
- ベトナム**
約1,600kmの高速鉄道、5,900kmの高速道路計画 など
- ミャンマー**
ティラワ経済特区・港湾開発、ヤンゴン都市圏インフラ整備 など
- タイ**
国内25河川の包括的な治水対策、約1,400kmの国内高速鉄道の整備 など

※有識者懇談会最終取りまとめ「これからのインフラ・システム輸出戦略」は、下記URLからご覧いただけます
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000076.html

復興道路・復興支援道路の全線開通に向けて ～東北の復興と命をつなぐ道～

東日本大震災から2年が経過した現在、復興に手が付いたところで、全面的復興にはまだ時間がかかります。住民の方は、今もなお不安を抱えながら日々の生活をおくっておられます。そんな人々にとって“希望の光”となるよう、復興道路・復興支援道路の整備を行っています。

復興道路・復興支援道路をつくる

平成23年、国会では、東北地方太平洋沿岸を縦貫する三陸沿岸道路を「復興道路」、内陸部から太平洋沿岸へ横断する釜石花巻道路などを「復興支援道路」とし、全線の事業着手が決定されました。

建設の目的は、他地域との連絡や交通の利便性を高めることで地域経済の活性化を導き、さらに災害時には緊急搬送を行い、緊急支援物資や災害復旧対応資機材を輸送する「命の道」をつくることです。実際、東日本大震災時の一例では、6日前に開通した三陸沿岸道路の「釜石山田道路」⑤の法面を駆け上がって避難した多くの住民の命が救われ、全国で「釜石の奇跡」と報じられました。

南三陸国道事務所を新設

防災性や強靱性を兼ね備えかつ地域経済活性化の基盤となる道路の総延長は58.4kmにおよび、そのうち昨年未だに事業着手が決定した区間は、24年4月に国土交通省は、被災地復興のリーディングプロジェクトである復興道路・復興支援道路の整備を専門に担当する機関として、東北地方では、20年ぶりに、岩手県釜石市に南三陸国道事務所を設置しました。



文中に①～⑥の道路を表記

担当区間は、宮城・岩手県境から岩手県下閉伊郡山田町までの約54km、職員は、他の地方整備局などからの応援職員を含む38名。釜石市よりお借りした仮設宿舎に住み、仮設庁舎で働いています。被災者と同じ地域で生活する職員は、道路開通が急務であることを肌で感じ、事業のスピードアップに努めています。

関係者と住民の協力で着工まで1年

国・県・自治体などの連携による「復興道路会議」で整備方針の明確化が図られています。また、地域住民の協力による用地買収前の埋蔵文化財調査、測量・設計・用地買収などの手続きをほぼ同時並行で行うことにより、通常は工事着工まで約4年かかるところを南三陸国道事務所では約1年に短縮しています。

設計や用地調査説明会などは、1

年3カ月の間に約60回開催。急ぎながらも復興のための努力は惜しまず、きめ細やかな対応により早期着工を可能にしました。

丁寧な説明で現場と地域をつなぐ

住民の方が協力的なのは、この地域の特性や歴史が大いに関係しています。三陸海岸は、河岸段丘とリアス式海岸が続く特殊な地形で、深い谷や複雑な地形から道路建設には大変厳しい土地でした。地域を南北に縦貫する国道45号が道路の改良で2車線道路として繋がったのが昭和47年。沿岸諸都市間、内陸地域とのアクセスが大幅に改善し、生活環境の劇的な変化や地域産業の活性をもたらしました。また岩手県内では、1896年の明治三陸地震で1万8千人、1933年の昭和三陸地震で2千7百人もの犠牲者を出すなど昔から津波に苦しめられてきた歴史的な背景もあり、道路にかける期待が非常に高い地域です。

しかし、建設に伴う生活環境の変化などの問題は少なからずあります。被災地の方々の心理的負担や不安を最小限にしながら工事を円滑に遂行するため、丁寧な説明と行動で、現場と地域をつないでいくのが、各道路の現場責任者である「建設監督官」です。



陸前高田ICから通岡IC間は、平成25年度の供用に向け舗装工事が始まっている。

延長373mの(仮)吉浜高架橋。現在、上部工(橋桁部分)を施工中。橋脚から両側に1ブロック(約3m)ずつ張り出していく「張り出し架設工法」で施工。下を通る市道の交通規制が不要という利点がある。



豪快な笑いで何事も吹き飛ばす小嶋光康建設監督官は、作業員にとっても頼れる存在。(仮)吉浜トンネルの長さは1644m。1回の発破で約1mの岩盤を掘削。それを1日4回、24時間2交代でトンネル建設を進めている。



「大丈夫」「まかせろ」といった周りを安心させる言葉で現場をぐいぐいひっぱっていく親方気質の佐藤正建設監督官。復興道路と交差する市道を通す「ボックスカルバート」を施工中。



キャリア学習セミナーの様子。小嶋と受注工事業者が講師となり、地元中学生に建設業や工事の仕組み、道路の必要性を説明する。



三陸沿岸道路はほぼ全区間で山林の立木の伐採が必要。地権者の負担軽減と伐採期間の短縮を図るため、立木も国が買い取り、国が複数の所有者にまたがる立木を一括して伐採。伐採した木は集積し入札により売り払う。



(仮)吉浜IC付近で施工中の岩手県農地復旧旧事業へ土砂を提供。県とも連携して地域の早期復興を支援。



最も高い所で地上80mを超える越喜来高架橋。橋脚の基礎は直径15m、17mを超える深さまで岩盤を掘り下げていく。人家が近いため、岩盤掘削時の発破は火薬量を抑え、鉄板や防音シートで覆うなどの騒音、振動対策を行っている。

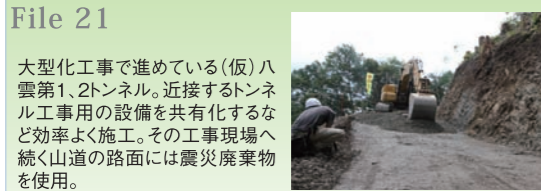


香木和義建設監督官と女遊部(おなっぺ)地区の皆さん。「ダンパーが家の前の道を通り、騒音や泥はねがあったんだけど、香木さんに相談したらすぐに対応してくれました。ちゃんと話を聞いてくれる人だから、工事も安心して任せられますよ」「かわらばんは道路工事が進んでいることがわかってうれしい」



延長184mの(仮)水海(みずうみ)高架橋は、橋脚から左右1ブロックずつ、コンクリートを張り出していく工法で橋桁部分を施工。

八雲第3トンネルと水海(みずうみ)トンネルの間では、発生した土砂を活用した補強土壁を施工中。高さ20mにもなるため、壁面の傾きや沈下を日々計測・管理しながら施工している。また、一部箇所では京都大学と施工者が共同開発中の3次元センサーによる計測管理システムの試験を行っている。



事業に提供しています。農地整備の場合、土の質を検討しながら提供する必要がありますが大変ですが、道路工事の段階から地域の復興につながる支援ができるのは、とても嬉しいことです。今後も復興に貢献できる道づくりを目指していきます」

工事の大型化で効率よく

三陸沿岸道路の釜石山田道路は、東日本大震災の6日前に一部区間が開通し、住民の避難や分断された国道の代替路として復旧・支援活動に効果を発揮しました。しかし、それ以外釜石市内で一部工事が始まっていただけでした。この(仮)釜石中央IC(釜石両石IC間の約7割は、トンネルや橋梁が占めています。現場を担当する香木和義建設監督官は岩手県三陸沿岸出身で、三陸国道事務所勤務が長く地域の道路に精通しています。

「これまではトンネル、橋梁など構造物単位で工事を発注していましたが、今回は複数のトンネルや橋をまとめて発注した大型工事で事業を進めています。山間部の狭い区間でも資機材や設備を置く場所や運搬路の確保を含め、効率的で安全に工事を進めることができます。さらに、関係機関への申請などの回数も減らすことができます。また、がれき処理の促

住民との交流を深め工事の円滑化

三陸沿岸道路の宮城県境、陸前高田IC①、陸前高田IC、大船渡碁石海岸ICまでの高田道路②、(仮)三陸IC(仮)吉浜IC③までの吉浜道路の現場を担当するのは、小嶋光康建設監督官。宮城県で東日本大震災を経験し、道路の重要性を痛感している一人です。

「リアス式海岸ならではの起伏に富んだ山間地が多くを占めており、橋梁やトンネルが必要です。現在、越喜来地区で着工中の橋梁は、長さ584m。橋脚の高さは三陸沿岸道路で最大級の約80mにもなります。橋梁の基礎は、15mを超える大口径深礎杭施工にレーザー計測を導入するなど精度や品質の向上に気を配っています。用地買収箇所が発生した木の枝などは、粉砕しチップにして道路法面の吹きつけ緑化材料として活用しています」

また、現場では小嶋を中心に工事を受注した民間事業者が一体となり住民との交流を大切にしています。昨年は、地元郷土史家を講師に迎えた地域郷土史勉強会や、地元中学校で生徒を対象にしたキャリア学習セミナーを行いました。

「男女問わず建設に興味を持ってくれる生徒さんがいたことが嬉しかったですね。このような活動を通じて、『で

きることは何でも協力する。なんとか早く使えるようにしてくれ!』などの声をいただくことも多く、とにかく一刻も早い開通を目指しています」

道路を通じ農地復興の一翼を担う

小嶋の担当区間から北側の(仮)吉浜IC釜石④の現場責任者は、平成23年12月から三陸国道事務所内の復興道路プロジェクトチームで三陸沿岸道路の計画策定を担当した佐藤正建設監督官。担当区間は、小嶋監督官と同様に起伏に富んだ山間地でトンネルと橋梁が約7割を占めます。

「昨年に新規着手した区間で、これから本格的に工事が始まります。(仮)吉浜IC周辺は、歴史的に津波の被害が多かった地域で山裾に居住区が点在しています。昔から生活用水や飲料水に沢水を使用している家庭も多く、道路をつくる過程で大切な沢水運ぶパイプを切断しないよう、一軒一軒を回りパイプの位置を調べています。中には位置を把握していない家もあり、手掘り家の周辺にあるパイプを探し、工事の本格化に備えています」

現在、(仮)吉浜ICから南側では三陸沿岸道路と交差する市道を通すためのボックスカルバート工事を行っています。この現場から発生した土を、東日本大震災で被災した農地復旧に活用しています。

現場までの道沿いには集落があり、震災後は仮設住宅も加わりました。高齢者が多い山間地区ですから、ホームページに掲載するだけでなく「釜石山田道路かわらばん」を毎月1回配布して工事の進捗状況やトピックスを伝えたり、見学会を開催しています。住民の方から「昔、説明会で津波が来てもこの道路は大丈夫と聞いた時は嘘だと思ったけど本当だった。頑張ってください」との言葉もいただいています。

また、集落内の狭い市道を工事車両が通るため、地区の方々と一緒に点検し、待避所設置や路面補修などを行い、地域の方々の理解を得ながら工事を進めるよう努めています。復興道路が三陸沿岸の振興や発展につながることを願い、早期開通に向けて郷土三陸のためにも尽力していきます」

山裾ルートで地域に配慮

釜石市街地の入口に当たる(仮)釜石西IC付近は、仙人峠から吹き降ろす強風によって工事を中断せざるを得ないこともしばしば。冬期は、低温や雪など特に厳しい環境下で工事を行っています。釜石花巻道路(釜石、

復興の力みなぎる 小名浜港

あの日から二年…。
着実な復興、そして更なる飛躍のステージへ



震災後の電力不足解消に貢献
原発停止に伴う火力発電所のフル稼働に対応するため、燃料となる石炭を荷揚げする岸壁の応急復旧工事を優先して行いました。平成23年5月に水深14mの岸壁を利用開始。同年6月には震災後初となる石炭を積んだ外航船

足解消に寄与しました。
このような状況の中、全国の地方整備局などが派遣した職員と協力して、被災状況調査及び航路・泊地障害物調査を開始。航路をふさいでいた車やコンテナなどの漂流物を取り除く作業を行い、震災から5日後には緊急物資受け入れ用岸壁として2バースが利用可能となりました。さらに3月28日には危険物を取り扱うふ頭の緊急復旧工事を完了し、背後地域での燃料不足解消に寄与しました。

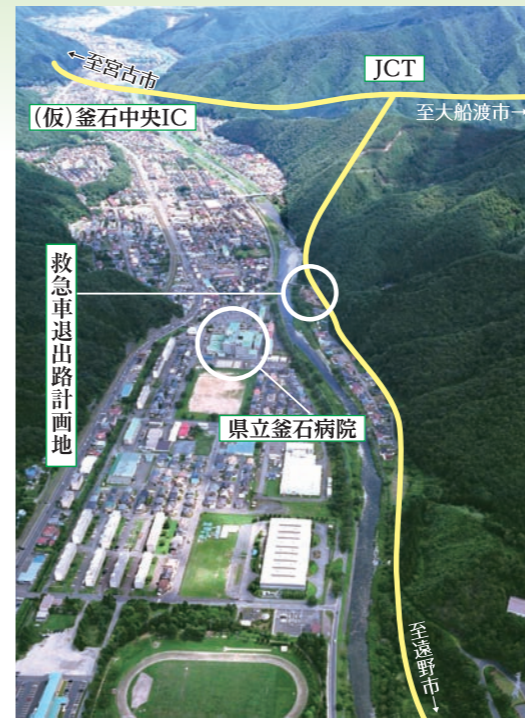
震災直後に果たした役割
平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、小名浜港では全ての係留施設が被災し、ふ頭の沈下や陥没、荷役機械の損傷など甚大な被害を受けました。



障害物撤去作業

地域の産業を支える小名浜港
福島県いわき市は、製造品出荷額が東北で第一位の産業都市です。小名浜港は、いわき市の産業を支える物流拠点として重要な役割を担うとともに、年間200万人以上が訪れる観光地、さらに豊かな漁場を持つ水産基地として栄えてきた港です。

なるべく住居の移転を避けるよう、復興道路は川沿いの山裾を通るルートに決定。また病院に直結した救急車退出路を整備し、より迅速な救急活動を支援。



中国地方整備局の東北への思いを背負い、「じゃけん」「じゃけん」で何事にも慎重かつ豪快に突き進む高崎建設建設監督官。担当するのはここから市街地に沿って進みJCT※を経て(仮)釜石中央ICへ至る区間。



釜石西⑥、三陸沿岸道路(釜石山田道路釜石市街地部)の現場を担当するのは、中国地方整備局から応援に来た高崎建設建設監督官。高崎も佐藤建設監督官と同様、三陸国道事務所復興道路プロジェクトチームで計画策定から携わった一人です。
「釜石花巻道路は、市街地を通る道路なので、なるべく住居を避け甲子川を挟んだ山裾を通るルートにしました。市街地を通る国道283号の渋滞緩和と都市と沿岸部を結ぶ道としての機能も役割の一つです。また、病院に直結した救急車退出路を設置することで、より迅速な救急活動を支援します。」

計画説明会などでは、相当数の方へ事前説明を行いました。山裾に道路を通すのは、被災された住民の方々の負担をできるだけ少なくしたかったからです。それでも一部は住居移転をお願いしなければならぬこともありますが、概ね賛同していただいています。道路建設に好意的な方が多く、釜石花巻道路(釜石く

命と希望をつなぐ復興の道

石西)の設計説明会には大勢の住民の方々が参加してくださり、終了時に拍手がわいて、期待の大きさを実感しました。
現在は、(仮)釜石西IC近くの工事を行っています。これから市街地に近接した区間の工事も始まる予定です。周辺で工事が始まると不安を感じる方がいらつしやるかもしれません。復興道路の開通で少しでも安心していただければと考えています」

住民の方は、自身の生活を考えるだけで大変な中、道路整備のための説明会や立ち会いに時間をさいて参加してくださいありがとうございます。その協力的な姿勢と、復興道路への期待の声を事務所の全職員が重く受け止めています。「震災前にこの道路ができていれば…」など悲鳴とも思える期待の声には、想像を遙かに超えるものがあります。

震災を乗り越え前に進もうとしている方々に、少しでも明るい話題を二日も早く一つでも多くお届けしたい。地域の方々に少しでも元氣を取り戻していただけるように復興道路・復興支援道路の一刻も早い開通を目指しています。

南三陸国道事務所は、「東日本大震災を風化させることなく安全・安心な国土をつくる」という強い信念

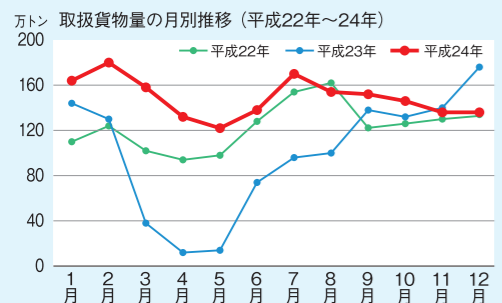


平成23年6月7日震災後初となる待望の外航船入港

が入港しました。これにより次々と周辺の火力発電所の運転が再開され、電力供給不足解消に大きな役割を果たしました。

物流機能の回復

震災後、一時的に大きく落ち込んだ取扱貨物量は、岸壁の復旧や背後に立地する企業の再開に伴って急速に回復し、平成24年の実績は震災前の平成22年と比較して約20%増となっています。小名浜港では現在、公共岸壁(商港区)34バース中、約7割にあたる25バースが利用可能となり、平成25年度末までに全施設の利用を再開させる予定です。復旧工事の実施にあたっては利用者へのニーズ把握に努め、港湾機能を維持しながら順次・段階的に整備を行っています。



東日本のエネルギー供給拠点として

平成23年5月、国土交通省は安定した石炭需要と発展のポテンシャルを持つ小名浜港を、東日本地域の石炭輸入拠点として「国際バルク戦略港湾」に選定しました。

現在は港湾機能の強化に向け、東港地区国際物流ターミナルにおいて、大水深の耐震強化岸壁整備に取り組んでいます。このターミナルが完成すれば、世界最大級の大型貨物船が接岸可能となり、一括大量輸送による調達コストの縮減や調達先の多様化とリスク分散が図られ、小名浜港だけでなく東日本地域への安価で安定した石炭供給が期待されます。

※穀物・鉄鉱石・石炭の3大バルク(ばら積み)貨物を取り扱う拠点として整備を進めています。

いわきの復興元年を全国へ発信

小名浜港1-2号ふ頭にあるアクアマリンパークは、環境水族館「アクアマリンふくしま」を中心にレストランや物産センターが立地する親水空間で、毎年200万人以上の観光客が訪れる人気の観光スポットでした。

それぞれの施設は震災により甚大な被害を受けましたが、懸命の復旧作業により再開を果たし、平成24年10月の3連休にアクアマリンパークで行われた復興イベント「いわき小名浜みなとフェスティバル」は、13万5千人の来場者で賑わいました。

震災後、約1年ぶりに運航を再開した観光遊覧船「ふえにつくす(=不死鳥)」は、その名のとおり、奇跡的に大津波の被害を免れ、小名浜港周辺の観光遊覧やイベントクルーズで活躍しています。



観光遊覧船「ふえにつくす」とアクアマリンパーク



事務所前日1日も早い復興道路・復興支援道路の全線開通を目指し缶バッジデザインをプリントしたTシャツで一致団結する事務所メンバー。缶バッジ「三陸の奇跡、つなげよう命の道」は、釜石市から始まり東北全体に広まっている。(H24.8.30撮影)

を掲げて、「地域の皆様とともに」、「地域の復興とともに」を合言葉に日夜業務に取り組んでいます。
※法面：切土や盛土により人工的に造られた斜面。
※(仮)：名称が正式決定していないため(仮)で記載。
※IC：インターチェンジ。
※JCT：ジャンクション。自動車専用道路を接続する施設。



福興市

シリーズ 訪れたいまち

探訪・探究

第19回 宮城県本吉郡南三陸町



平成23年3月11日。町は壊滅的な被害を受けた。しかし、南三陸町の人々はいくじけない。笑顔や元気を分けてもらうために、被災地へ観光に行こう!

被災地に観光?

「観光」とは何か。一般的には、日常生活では見ることのできない風景や習慣などを楽しむための旅行を指すのではないかと。余暇を楽しむために、「観光」で被災地を訪れることは不謹慎だろうかと思っていた。

しかし、ここ南三陸町には、たくさんの魅力が詰まっている。「観光」という形で被災地を訪れることも応援のついでスタイルなのではないか。

今しかない!

町が変えてから2年。震災直後と比較すれば町は片付いたように見える。しかし、新しく何かが目に見えてきたわけではない。今の状況を見ることができるとは、今だけなのだ。実際その地に立つと、自分の目で見ることは大いに意味がある。新聞やテレビを通して見る光景とは全く違う。想像を超える津波の威力に驚愕し、自然の力の凄まじさ、人間には太刀打ちできない不条理を否応無しに肌で感じる。



現在の南三陸町(平成25年1月)

被災地だからできること

家や工場を失ったり、家族、親戚を目の前で亡くしたり、自分も背中に波をかぶりながらも命からがら逃げた、震災時のことを語る人達がいる。

震災前から、町の良さを広める活動をしてきた、語り部。震災後、何か自分たちでできることはな

いかと集まり、「被災地だからこそ伝えなければいけない」と語り部さんあると震災直後の平成23年5月から語り部ガイドとして活動を開始。涙無しには聞くことも話することもできない。それでも語り続け、自然災害の恐ろしさや命の大切さを訴える。報道されない真の姿を伝えることで防災の大切さ、被災地への関心につながることを考えている。



「私達を忘れないでほしい。南三陸町に来ていただきたいのです」と語り部(ガイドサークル汐風)の皆さん。

また、他の自治体や教育関係者などが、自らの防災意識を高めるために町を訪れている。今の町の現状を見て、話を聞いて、帰ってから自分の大切な人達に伝えてほしいという想いで、さまざまな形で受け入れを行っている。

亡くなった方の想いを胸に

「商人たるもの、人様の支援物資に

甘えて悶々としているのは僕らの生き方じゃない」と町の商店主たちは立ち上がり、市を興す。その名も「福興市」。市を興して福となす。

以前より付き合いのあった全国各地の商店街から、さまざまな物資やテナントも集めた。行く末が不安なのは皆同じ。しかし、明るく強く生きて、「もう1回チャレンジして復興してみせる! どうせやるならそういう気持ちでやらないと亡くなった方に申し訳ない!」そんな想いを胸に、くじけないで前に進むしかないと思えるく笑う町の人々。

南三陸町の魅力とは

季節ごとに違う「級品、感動的な海の幸と美味しいお酒。そして、人だ。とにかく明るく人なつこい。

「被災されて、皆さん元気を無くしているだろう。少しでも元気づけることができれば」と来訪したものの、皆さんの明るさにあっけれだった。「あそこに行く」と元気が出る。「あの町の復興に携わりたい」と思わせる。人の元気がこの町のブランドだ。誰に話しかけても笑顔が返ってくる。昔からここにいたような不思議な気分になった。まるで故郷に帰ってきたかのよう。

南三陸町の楽しみ方を伝授

福興市 シーズンごとの月末開催予定。全国各地の商店街から集まる特産品や、もちろん町の逸品も。季節によって出店が変わるので、何度訪れても飽きることがない。会場では、店主達にどんどん話しかけてみよう。皆、揃って元気な笑顔で返事を返してくれる。

宮城県観光PRキャラクター「むすび丸」

福興市実行委員長の山内さんと町役場の宮川さん

南三陸町を新婚旅行先にしたご夫婦も

大阪からたご焼き屋さんも出店

福島県から同じ被災者として参加

美味しい地酒

ユニークな店主

南三陸町復興応援キャラクター「オクトバスくん」

登米市のキャラクター「はっくん」

地元の高校生も頑張っていた

警備の方々。寒い中、朝からご苦労様です

キレイなお姉様達も奮闘!

美味しいものがたくさん!

近くのボランティアセンターからたくさんの方が訪れる

宮城県観光PRキャラクター「むすび丸」

南三陸町を新婚旅行先にしたご夫婦も

ボランティアの方もお店の売り子として楽しんでた

南三陸志津川福興名店運営組合長・及川善祐さん。エプロンは阪神大震災の被災地神戸から引き継いだ

とても元気なお母さん達

寒鰯の白子を天ぷらに

ヤマウチ鮮魚店店主さん、南三陸町観光協会の方、南三陸を愛す関東在住の方も

ボランティアの方々が朝から雪かきしてくれた

「とりあえず食べてみて!」と薦めてくれる

海藻などを使ったロールケーキ「絆ロール」も美味しかった

〜第22回寒鰯祭り福興市(平成25年1月27日)〜

前日は大雪だったが、大勢のお客さんで賑わった

<http://www.m-kankou.jp/>

国土交通省の支援

国土交通省では、東日本大震災の発生により、大打撃を受けた「観光」を被災前の水準に回復させ、さらにそれを越えた観光立国を実現していくための取り組みを行っています。訪日外国人旅行促進(ビジット・ジャパン事業)、東北・北関東への訪問運動など。今後も引き続き、さまざまな取り組みを通して「観光で日本を元気に」するための支援を行っています。

MLITレポート

全国各地で働く国土交通省職員が地元を紹介します。

Reporter
東北地方整備局
仙台河川国道事務所
建設監督官
南 健二



東 日本大震災で損壊した家屋の解体などで発生した震災がれき(コンクリート殻など)の処理や有効活用は、被災地だけではなく、日本全国共通の課題となっています。

仙台河川国道事務所は仙台市と協働して、震災がれきの有効活用を目的に、平成23年7月から調査や実証試験を行ってきました。津波により発生した堆積土と、コンクリート殻を混合した結果、震災がれきを海岸堤防本体の材料として活用できることがわかりました。

そこで、被災3県で初めて海岸堤防復旧に震災がれきの本格活用を決定し、仙台

湾南部海岸堤防の復旧工事に着手しました。

こ の工事では、海拔7.2mの堤防を建設するための盛土として、震災がれきを約20万㎡(仙台市域海岸堤防の約7割)活用します。

その結果、仙台市では、がれき処理が進み、仙台河川国道事務所では、盛土材の安定的な確保、市街地を通過するダンプ台数の低減(沿岸での処理が可能となるため、内陸からの購入土と違い、市街地を通過する必要がない)などの効果があります。今後、他の沿岸被災地でも震災がれきの処理や有効活用が広がっていくよう取り組んでいきます。



コンクリート殻

津波堆積土

①混合機で津波堆積土とコンクリート殻を一定比率で混合。
※環境省通知に基づき、津波堆積土の安全性が確認されたものを活用しています。

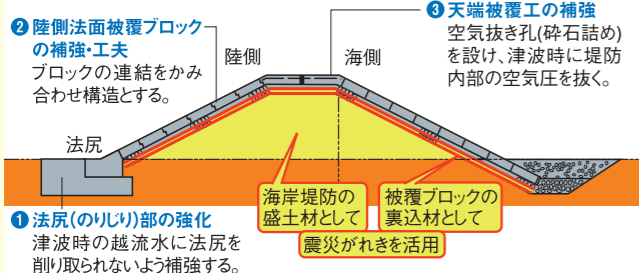


②混合し、改良土が完成



③改良土を敷きならす。その後タイヤローラーで固める。3~4m程度の高さまで盛る。

【粘り強い海岸堤防構造】



工事の進捗状況はこちらからご覧いただけます。 検索 週刊定点写真
http://www.thr.mlit.go.jp/sendai/kasen_kagan/fukkou/kouzi.html

2つの商店街

旬の食べ物からお土産物などを取りそろえている。

豊楽食堂のヒロシくんとお店の方。ヒロシくんは祖母の商いを手伝うため、震災後東京から帰ってきた

“絆ロール”などを取り扱う産直ショップ「りあん」

鮮魚店「ロイヤルフィッシュ」

創業旬魚「はしもと」
ホテルで修行を積んだ店主(中央)の料理は最高!

パンとケーキのYUSHINDOさん。店内は甘い香りに包まれる

地元の海の幸がたくさん!地方発送もOK

●南三陸町さんさん商店街(約30店舗)
平成24年2月25日オープン

及三蒲鉾店
明治13年創業の及三蒲鉾店。現在は隣の登米市に再建した工場加工

いざよ 伊里前福幸商店街(約10店舗)
平成23年12月13日オープン

写真家の佐藤さん。南三陸町の姿を記録する

11~2月「いくら丼」
5~8月「ウニ丼」
町自慢のA級グルメ「キラキラ丼」。季節ごとに個性あふれる旬の丼を提供する

南三陸町観光協会の皆さん

松原食堂
志津川名産のタコは柔らかくて美味しい!

ヤマウチの元気なお姉様達! お薦めは「いかの塩辛」

南三陸町観光協会の皆さん

南三陸町観光協会の皆さん

トピック

南三陸モアイ化計画

昭和35年チリ地震による津波で被災したイースター島の支援にあたった日本へ、感謝の想いから30年後の平成3年に神聖なるモアイ像が寄贈された。平成23年の津波で損壊したため、新たにモアイ像が寄贈されることになった。「未来に生きる(モ・アイ)町として復活を目指す。(南三陸町には平成25年5月到着予定)



キャンペーン

仙台・宮城デスティネーションキャンペーン(4月1日~6月30日)

- 期間中にさまざまな取り組みが行われます。
- 商店街のお得なクーポンやチケットの販売
 - つつじシャトルバスの運行
 - 南三陸おもてなし隊結成 など

震災の影響をほとんど受けなかった5万株のつつじで、燃えるような朱色に染まる田東山(震災前撮影)。



体験プログラム

漁業体験(季節限定)

養殖いかだを見学し、収穫を実地見学後、浜に戻ってパーベキュー。水揚げしたばかりの旬の海産物を味わいます。他に、語り部による学びのプログラムや各旅行会社の企画ツアーも盛りだくさん。



復興に向けて

「我々は立ち止まってはいけない。ここでほっとしたり、「これでいいか」って言っちゃいけない」(及川善祐南三陸志津川復興名店街運営組合長)

次から次へ新しい手を打ってリピーターを呼ばなければ、これからの被災地は生きていけない。復興を見据えたベクトルをつくって、みんながそれぞれ力を発揮する。

町民の中には「震災を利用して金を稼ぐのか」という意見もある。しかし、観光協会やいち早く立ち上がった商店街の店主たちは、「とにかく今の状況を自分の目で見て、何かを感じてほしい。私達の経験を無駄にしたくない」と語る。

美しい景色と豊かな海に恵まれていたが、震災前は、この東北の小さな町も少子高齢化、不景気などマイナスイメージが多かったという。3・11より前の衰退の始まりに戻るのではなく、震災をスタート地点として、過去を超える新しい町に甦っていくのではない。5年、10年では終わらないかもしれない。生涯を通して見守り、関わっていきたいと思わせる町、南三陸町。ここには、今を見て、話を聞き、人の笑顔に触れ、そして元気をもらうことができる多種多様な「観光」がある。思う存分南三陸町を味わいに出かけよう!



①全壊から甦った「交流館」外観。②仮営業していた大型テントをキッズランドとして利用。③たくさんの人で賑わう店内。④鴨南蛮そば。⑤メガ海鮮丼。



道の駅 vol.10 よつくら港 Yotsukurakou

復興のシンボル

平成22年にブランドオープンした「道の駅よつくら港」は、東日本大震災により建物が全壊。周囲が砂とがれきで埋め尽くされたのは、全面オープンからわずか8ヶ月後の出来事でした。

しかし、約1000人ものボランティアの方が駆けつけ、がれきの撤去が行われました。骨組みだけになった施設内にブースを設け、外壁には地域の方から譲り受けた大漁旗を張り、平成23年4月から販売を開始することができました。当時はまだ再開している店舗の少ない四倉地区で、道の駅よつくら港は復興のシンボルとなりました。

震災から1年5ヶ月後の平成24年8月11日、本格復旧施設が完成し、大型テントでの仮営業から、本格営業を開始しました。今では多い時に1日のべ1500人も訪れます。震災から何年経とうとも、復活していく道の駅を訪れ、応援していきたいでしょう！

駅長に聞きました!



白土健二 駅長

おかげさまで「交流館」を再開することができ、またこの場所から始まることのできた喜びと感謝の気持ちでいっぱいです。これからも皆様からいただいた真心を力に変えて「よつくら」から元気を発信してまいりますので、今後ともよろしくお願ひ致します。

震災後、全国の皆様方にはさまざまなお支援をいただきましたこと、厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

DATA
 ■福島県いわき市四倉町字 5-218-1
 TEL.0246-32-8075
 ■営業時間/直販所 9:00~18:00
 フードコート 10:00~18:00
 (海カフェ ~21:00)
 キッズランド 10:00~16:00
 定休日/第3火曜日
 ■http://www.429-love.jp/index.html



応援しよう! 復活する道の駅

みやこ

— 岩手県宮古市 —

平成24年3月、一部営業を再開。3棟の仮設店舗で、地元の野菜、お食事、宮古の塩を使ったお土産や海産物加工品などを販売しています。暖かくなると、「海のソフトクリーム」の販売も始まります。周辺地域の拠点として頑張っています!

http://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/roadstation/iwate/iw28.html



人気の磯ラーメン。

おおや

— 宮城県気仙沼市 —

平成23年4月、仮設店舗で営業再開。ふかひれラーメンやまぐろ丼など、料理長自慢のお食事を提供します。また、直売センターには地元の野菜や魚も入荷し、賑やかさを取り戻しました。現在は、4月末のリニューアルオープンを目指して頑張っています!

http://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/roadstation/miyagi/mi05.html



ふかひれラーメン。

まぐろ丼。

東日本大震災からの復興を目指して

生活や経済活動を支える道路と港湾の今、をご紹介します。

復興道路・復興支援道路

①東北横断自動車道釜石秋田線 (宮守~東和) H24.11.25 開通



地元代表企業による渡り初め



宮守IC付近で歓迎する市民

②三陸沿岸道路(宮古中央~田老)



宮古市千徳地区の道路現場

③三陸沿岸道路(矢本石巻道路)

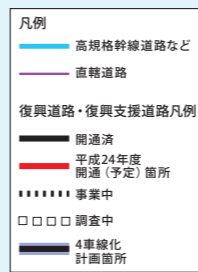


石巻市籠野地区の道路現場

④相馬福島道路(阿武隈東道路)



(仮)物倉橋施工現場



国道45号

小泉大橋(宮城県気仙沼市)



被災状況 (H23.3) 仮橋完成 (H23.6) 旧橋下部撤去中 (H25.2)

復興道路・復興支援道路の進捗状況(H25.2.28現在)

路線名	計画延長	開通済延長	事業中延長
三陸沿岸道路	359km	129km	230km
宮古盛岡横断道路	100km	1km	65km
東北横断自動車道釜石秋田線	80km	54km	26km
東北中央自動車道	45km	0km	34km
合計	584km	184km	355km

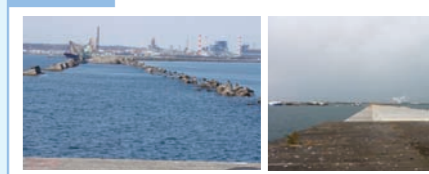
直轄国道本復旧の進捗状況(H25.2.28現在)

路線名	計画延長	4車線化済延長	事業中延長	進捗率
岩手、宮城、福島県内の国道4号、6号、45号の総開通延長(地図上)	1161km	1134.3km	98%	

路線名	計画延長	4車線化済延長	事業中延長
三陸沿岸道路(4車線化)	66km	4km	48km

主な港の現在 (H25.2.28 現在)

八戸港



北防波堤の被災状況 (H23.3) 一部復旧 (H24.10)

岸壁44バース中、44バース利用可能うち、暫定利用岸壁は21バース

北防波堤のケーソン製作・据付: 75函のうち、全函製作済み、据付: 65函完了
残り据付函数: 10函 (H25.2.14現在)
*ケーソン: コンクリートの大きな函(はこ)で、防波堤の本体となるもの

久慈港

岸壁24バース中、24バース利用可能うち、暫定利用岸壁は4バース

宮古港

岸壁26バース中、26バース利用可能うち、暫定利用岸壁は19バース

釜石港



湾口防波堤の被災状況 (H23.3) 防波堤本体製作現場 (H24.8)

岸壁7バース中、7バース利用可能うち、暫定利用岸壁は7バース

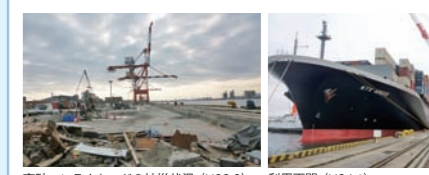
湾口防波堤のケーソン製作: 46函のうち、14函製作中
平成25年5月頃からケーソンの据付を開始予定

大船渡港

岸壁10バース中、10バース利用可能うち、暫定利用岸壁は10バース

仙台塩釜港(石巻港区)(塩釜港区)(仙台湾区)

石巻港区: 岸壁31バース中、30バース利用可能うち、暫定利用岸壁は28バース
塩釜港区: 岸壁20バース中、18バース利用可能うち、暫定利用岸壁は18バース
仙台湾区: 岸壁22バース中、22バース利用可能うち、暫定利用岸壁は6バース

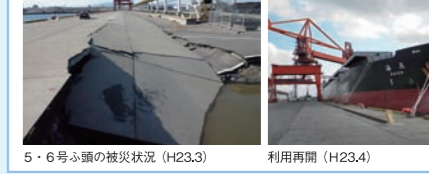


高砂コンテナヤードの被災状況 (H23.3) 利用再開 (H24.1)

相馬港

岸壁13バース中、5バース利用可能うち、暫定利用岸壁は4バース

小名浜港



5・6号ふ頭の被災状況 (H23.3) 利用再開 (H23.4)

※バース 水深4.5m以深の公共岸壁