



目次

- 2 東日本大震災津波災害に伴う災害査定が終了
- 5 路線再開・増便でいわて花巻空港がより便利に
- 8 災害復興公営住宅の整備を進めています
- 10 「岩谷橋」の架け替えに向けて

美しい 県土づくりNEWS

三陸 復興



岩手県 県土整備部
手づくり広報誌第 90 号
平成 24 年 1 月 31 日発行
編集 県土整備企画室

「復興道路」の中心杭設置式を実施

～ 復興元年！東日本大震災津波からの復興に向けて ～

東日本大震災津波からの復興に向けて、県が「復興元年」として位置付けている 2012 年が始まりました。1月 11 日には、遠野市において、「復興道路」である「東北横断自動車道釜石秋田線」の遠野住田～遠野間の中心杭設置式が行われました。東北横断自動車道釜石秋田線は、内陸と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸として、今後 10 年以内の完成を目指し、国による整備が進められていきます。



東日本大震災津波災害に伴う災害査定が終了！

～ 本格復旧へ向けて一歩前進！ ～

砂防災害課

東日本大震災津波災害に伴う道路、河川等の公共土木施設の国による災害査定は、一部のがれき置場となっている公園施設を除き、平成23年12月23日で全て終了しました。

今回の災害に伴う査定決定額は、県関係が812箇所約2,200億円、市町村関係が1,237箇所約279億円で、県全体では2,049箇所約2,479億円と過去最大となりました。

災害査定が終了し、今後、本格的な災害復旧工事がはじまります。今後とも、市町村と協力しながら、公共土木施設の早期復旧に向けて全力で取り組んでいきます。

査定決定額の内訳（国土交通省所管）

		県施設		市町村施設		合計		備考	
		箇所数	金額（千円）	箇所数	金額（千円）	箇所数	金額（千円）		
水管理・国土保全局所管	内訳		635	175,629,393	1,221	27,452,294	1,856	203,081,687	
		河川	104	94,879,853	57	689,733	161	95,569,586	
		海岸	37	69,483,429			37	69,483,429	
		砂防	0	0			0	0	
		地すべり	0	0			0	0	
		急傾斜	16	96,219			16	96,219	
		道路	449	9,517,551	1,048	8,758,801	1,497	18,276,352	
		橋梁	29	1,652,341	61	4,101,348	90	5,753,689	
	下水道	0	0	55	13,902,412	55	13,902,412		
都市局所管		4	232,202	16	433,589	20	665,791		
	公園	4	232,202	16	433,589	20	665,791		
港湾局所管		173	44,175,382	0	0	173	44,175,382		
	内訳	港湾	145	16,690,982			145	16,690,982	
		海岸	28	27,484,400			28	27,484,400	
合計		812	220,036,977	1,237	27,885,883	2,049	247,922,860		

災害査定状況

国による災害査定は、5月30日に内陸部から始まり、県内全ての査定が終了した12月23日までに延べ119班で行われました。

災害査定を行う査定官（国土交通省）と立会官（財務省）は、本省をはじめとして、北海道から沖縄県まで、全国各地の国出先機関から多くの職員の参集をいただきました。

災害査定では、他県からの応援職員の皆さんの強力なサポートもあり、査定官から県の対応について高い評価をいただきました。



【東日本大震災津波災害に伴う査定経緯】

OH23.5.30	公共土木施設（内陸部）の査定開始
OH23.7.15	公共土木施設（内陸部）の査定終了
OH23.7.25	公共土木施設（沿岸部）の査定開始
OH23.9.27	大規模海岸施設 査定開始
OH23.12.23	公共土木施設の災害査定終了

今後の取組について

公共土木施設の災害復旧は、防潮堤や水門等の大規模施設については5年、その他の施設については3年で復旧することを目指して、順次工事を発注する予定としています。

なお、沿岸部の市街地については、市町村の復興計画等と調整を図りながら、復旧を進めることとしています。

【参考】平成23年発生災害 災害査定結果（異常気象別）

平成23年に発生した災害の異常気象別の査定結果は、下表のとおりです。

昨年は、年初めの豪雨、冬期風浪にはじまり、3月の東日本大震災津波、9月の台風15号と災害が続き、県内全ての市町村で公共土木施設が被害を受けました。査定決定額についても、過去最も被害の大きかった平成11年の約377億円を大きく上回りました。

金額:千円

異常気象	県+市町村工事					
	県工事		市町村工事		合計	
	件数	決定	件数	決定	件数	決定
12/31~1/1 豪雨	1	1,697			1	1,697
12/30~1/2 冬季風浪	1	4,488	2	16,648	3	21,136
3/11 平成23年東北地方太平洋沖地震	812	220,036,977	1,237	27,885,883	2,049	247,922,860
6/22~27 梅雨前線豪雨	37	606,042	40	242,620	77	848,662
8/14~19 豪雨			5	23,587	5	23,587
8/20~28 豪雨			8	19,941	8	19,941
9/15~23 台風15号及び豪雨	166	2,082,969	358	2,003,412	524	4,086,381
計	1,017	222,732,173	1,650	30,192,091	2,667	252,924,264

未曾有の大災害の災害査定を終えて

今回、災害査定を無事終えることができたのは、様々な方面からの応援、支援を受けながら、県土整備部職員が一丸となって取り組むことができたからであり、心より関係者各位に感謝申し上げます。

これからは、休む間もなく本格復旧、復興へと突き進むわけですが、これまで以上に職員が力を合わせ、課題を一つ一つ解決しながら、取り組んでいきましょう!!

平成24年1月 砂防災害課総括課長 菊地 一彦



公共土木施設災害査定決定状況は、こちらの砂防災害課 HP にも掲載しています！
 【県 HP トップ→県土整備部→砂防災害課→いわての災害】
<http://www.pref.iwate.jp/list.rbz?nd=825&ik=3&pnp=17&pnp=66&pnp=783&pnp=825>

JAL・FDAが平成24年度上期の航空ダイヤを発表

路線再開・増便でいわて花巻空港がより便利に！

空 港 課

花巻—福岡線再開へ

平成 24 年1月 17 日、日本航空(株)の子会社ジェイエアの山村毅社長が県庁を訪れ、**花巻—福岡線を3月 25 日から1日1便開設(再開)**することを明らかにしました。



花巻—福岡線で使用する機材「CRJ (50 席)」

福岡線は平成8年6月に就航され年間約3万人に利用いただいておりますが、平成19年10月に運休されました。約4年ぶりに福岡線が再開することは、両地域の経済や観光面での交流が促進され、東日本大震災津波からの復興を加速させる大きな力となり、岩手県にとって大変明るいニ

ュースです。

また、JALは**花巻—札幌線を7月13日から10月27日まで1便増便して1日4便に**、**花巻—大阪線は機材の変更により供給座席数を増加するとともに、4月2日から4月27日、5月27日～6月25日、8月1日～8月31日は1便増便して1日4便に**することも同時に発表しました。

花巻発着路線のネットワークが拡大するとともに、供給座席数が増え利便性が向上したこの機会に、ぜひ一度福岡・札幌・大阪を訪れてみてはいかがでしょうか。



1月17日、ジェイエアの山村社長(奥の座席、左から2番目)が県庁を訪れ、達増知事に福岡線開設を報告

花巻一名古屋(小牧)線増便へ

平成24年1月24日、(株)フジドリームエアラインズ(FDA)の齋藤茂宏 Web 営業企画部長が県庁で、**花巻一名古屋(小牧)線を3月25日より1便増便して1日2往復**にすることを発表しました。

花巻一名古屋(小牧)線は、FDAが昨年5月21日より開設していましたが、県内外の関係者から日帰り可能な1日2往復化への要望が県にも寄せられ、官民一体となって増便の要望活動を展開してきたところであり、今回の発表は大変うれしいニュースとなりました。

花巻一名古屋(小牧)線で使用する機材「ERJ(76席又は84席)」



1月24日、FDAの齋藤 Web 営業企画部長(写真中央)が県庁を訪れ、名古屋線開設を発表

花巻一名古屋(小牧)線は、自動車産業など本県の経済交流の拡大に結び付く大変重要な路線です。これを契機として名古屋圏との交流がさらに活性化し、東日本大震災津波からの復興に弾みがつくものと大いに期待されます。

先の JAL による花巻一福岡線開設(再開)と合わせ、より一層便利になった「いわて花巻空港」。

県民の皆様が親しまれ、よ

り多くの方々に空港をご利用いただけるよう、引き続き路線の拡充、利用の促進に努めていきます。



3/25
より

福岡線 直行便 1日開設!

福岡線
14,000円~

注) スーパー先得(3/25~4/26ご
搭乗)ご利用の場合の料金です。

大阪線4/2より (※1) 期間限定増便!

札幌線7/13より (※2) 期間限定増便!

(※1) 4/2~4/27、5/27~6/25、8/1~8/31 (※2) 7/13~10/27



3/25
より

名古屋線 1日増便!

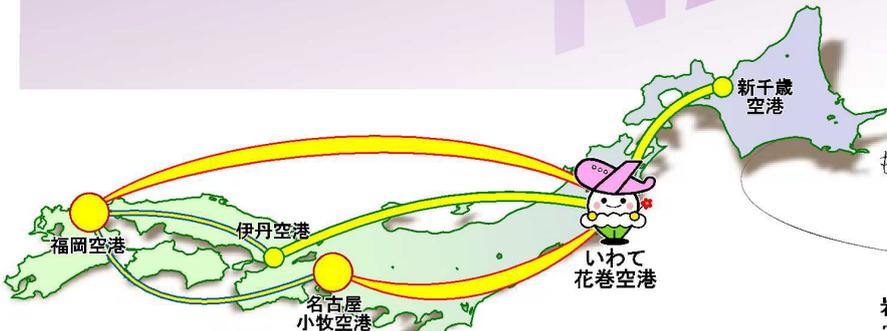
さらに定期便増便に先立ち

3/17より (※3) 臨時便 1便運航!

(※3) 3/17~3/24

名古屋線
12,000円~

注) 45割をご利用の場合の
料金です。



もっとつながる、もっと広がる。
イーハトーブの風によって
いわて花巻空港

災害復興公営住宅の整備を進めています！

～ 被災者の生活の安定と住環境の再建等への支援に向けて ～

建築住宅課

県では、東日本大震災津波による被災者向けの恒久的な住宅として、比較的低廉な家賃で入居できる**災害復興公営住宅**の整備を進めています。

平成23年10月5日に策定した「**岩手県住宅復興の基本方針**」では、復興住宅の供給計画として、公営住宅4,000～5,000戸を想定（災害復興公営住宅及び一般公営住宅、県営及び市町村営）しており、これまで建設地の適地調査を行ってきましたが、この度、**県による第1弾の取組み**として、**釜石市で2団地の整備を決定**しました。今後、設計を進め、来年度前半の本体着工、平成25年度前半の完成を目指して整備を進めていきます。

なお、他の市町村においても、現在、建設地の選定を進めており、用地が確定次第、順次設計に着手し、一日も早い完成を目指して取り組んでいきます。

対象団地

① （仮称）釜石市平田地区災害復興公営住宅団地

建設地	釜石市平田第6地割1 - 9（旧釜石商業高等学校）
計画戸数	約120戸
計画床面積	約8,400㎡
計画階数	8階建て

② （仮称）釜石市野田町地区災害復興公営住宅団地

建設地	釜石市野田町5丁目28 - 1（旧釜石市教職員住宅）
計画戸数	約40戸
計画床面積	約2,800㎡
計画階数	4階建て

位置図

差し替えた地図は、別ページを御覧ください

完成イメージ



東日本大震災津波の被災者向け 災害復興公営住宅建設のための 用地情報提供のお願い

県では、東日本大震災による津波で被災した皆様にお住まいいただくため、災害復興公営住宅の建設を計画しています。

現在、各被災地を対象に建設候補地の調査を行い、土地の確保に努めていますが、必要な戸数を建設するため、さらなる用地の確保が必要となっています。

災害復興公営住宅の建設のため、以下の条件に合った土地を探していますので、心当たりの皆様には、情報提供にご協力をお願いします。

- 1 目的: 東日本大震災に伴う津波被災者向け公営住宅団地の建設用地
- 2 対象地域: 宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、山田町、大槌町の各地域内
- 3 敷地の規模: 概ねの目安として、2,000 m²(約 600 坪程度)以上
- 4 接道条件: 幅員4m以上の公衆用道路に4m以上接しているか、今後接する見込みがあること。
- 5 譲受けの条件: 土地評価額を基本とした県による買取
(譲渡益課税控除の対象となります)
- 6 その他
 - ・各市町村が定めた復興計画に沿わない立地となる場合は取得できない場合があります。
 - ・都市計画法に基づく工業専用地域は対象としません。
 - ・各種法令等により、住宅の建設が禁止される土地は対象としません。
 - ・有る程度の造成工事を前提とする土地も含みます。
 - ・現状の既存建物の有無は問いません。
 - ・最終的な購入の判断は、現地調査を含む各種検討を経た上での決定となります。
 - ・不動産譲渡に伴う譲渡益課税控除額については、個別の算定となります。

【情報提供を頂く窓口】

○県庁建築住宅課 019-629-5959

○各広域振興局土木部又は土木センターの建築担当

・宮古地区 :0193-64-2221 (内線)382

・釜石地区 :0193-25-2708 (内線)273

・大船渡地区:0192-27-9919 (内線)297



(令和6年作成) 当時の地図とは異なります

「岩谷橋」の架け替えに向けて

～ みんなの思いを込めて 4代目 平成の岩谷橋 ～

県北広域振興局土木部 二戸土木センター

県では、二戸市において、安全で円滑な通行の確保と老朽化に伴う「岩谷橋」の架け替え事業に着手しており、現在、計画・設計を進めています。

計画・設計に当たっては、岩谷橋と周辺のまち並み景観や歴史景観を色濃く残す回廊等との調和を図り、さらに醸成させていくため、景観計画を策定することとしています。

【事業概要】

本路線は、二戸市の中心市街地を南北に縦貫する幹線道路であり、沿線には小・中学校や高校等の文教施設のほか市役所・商業施設などが集積しています。

岩谷橋北側の落久保交差点は、二戸市の東西と南北の交通軸が交差する交通量の多い交差点となっています。しかし、この交差点は、変則五叉路であるうえ、食い違い交差であること、そして南側に右折レーンが無いことから朝夕には混雑し、また、歩道も狭小であることから安全で円滑な通行が阻害されている状況となっています。また、岩谷橋は完成から60年以上経過しており老朽化が著しく、早急な架替が求められていました。

このため、本事業により、岩谷橋の架替及び前後道路の線形改良、拡幅、交差点改良を行い、安全で安心な通行空間の確保と都市内道路の機能向上を図るものです。



事業箇所

【位置図】



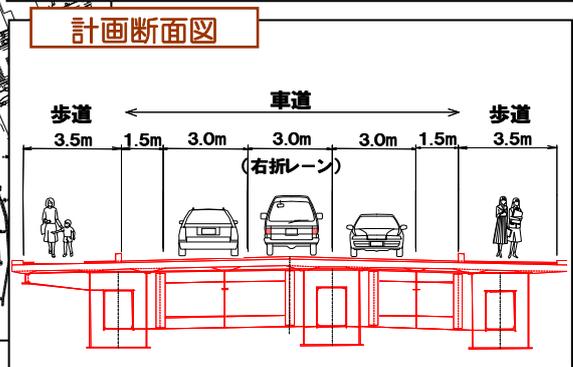
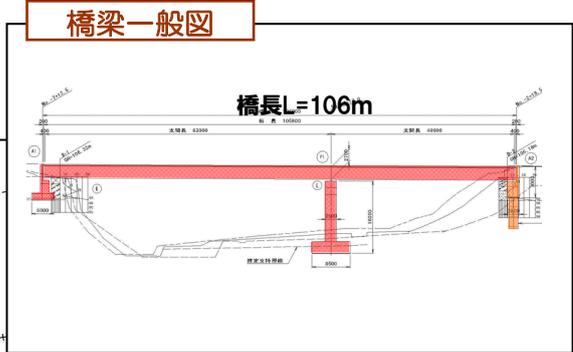
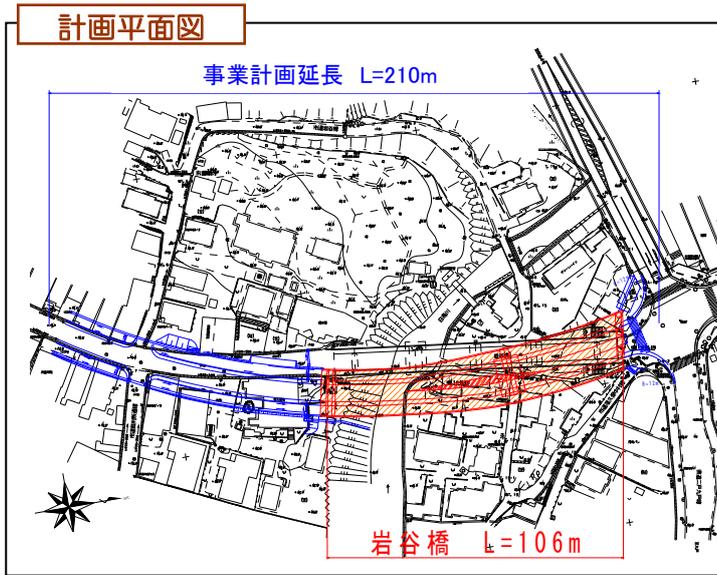
混雑状況

差し替えた地図は、別ページを御覧ください



岩谷橋

【計画概要】



【計画・設計における取組】

岩谷橋の計画にあたっては、自然、歴史、文化、風景などの地域資源を活かし、橋梁を主体とした道路の景観計画策定のため、有識者や地元代表者、各関係機関の方々に構成する「岩谷橋景観懇談会」を組織し景観検討を進めています。

また、住民の皆様にも愛着をもっていただけるよう、地域住民の思いや希望を語り合う「岩谷橋景観ワークショップ」を開催し、景観懇談会に報告することとしています。

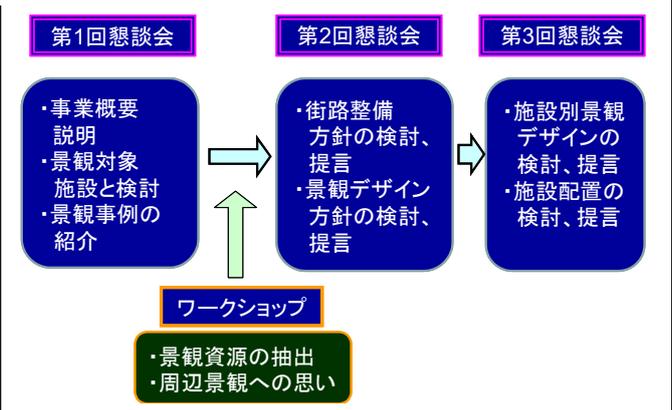
今後、景観懇談会から景観計画に関する提言を受け、橋梁計画・設計をまとめていきます。

【検討のあゆみ】

景観懇談会（第1回）は、昨年12月22日に開催し、検討が始まりました。

また、本年1月21日には、岩谷橋景観ワークショップを開催、地域住民25名が参加し、岩谷橋周辺の景観について、問題点や理想などについてそれぞれの思いを語り合いました。

【景観懇談会の流れ】



「岩谷橋景観ワークショップ」ニュース

2012年1月 発行

岩谷橋景観ワークショップが1月21日(土)開催され、住民の方や関係者約33名が参加し、グループワーク等を行いました。グループワークでは、地域景観の良い所・悪い所、現在の道路・岩谷橋の問題点、今後望まれる理想の景観について、様々な意見の交換を行いました。

グループワークの様子

グループワークの様子

グループワークの様子

ワークショップの様子

ワークショップの様子

ワークショップの様子

グループワーク成果の発表

グループワークのまとめ

ワークショップの様子

みなさんの意見

地域景観の良い所

- 自然景観が良い、四季を感じる場所 (白鳥川、馬場川、折戸岳、河岸段丘の地形等)
- 「橋から眺める景観と、橋を渡る景観」
- 歴史景観が好ましい (旧長井街道の名残り、九戸城跡)
- 地域内の色彩が落ち着いた (町並み、小学校のデザインと色彩)

地域景観の悪い所

- 地域の景観・施設に統一性がない
- 住宅の質や色調がバラバラで、近頃の景観が悪い
- 二戸大塚との繋がりが無い、崖下に空き家がある
- ごちゃごちゃしている
- 車道や歩道が狭く、電柱もあちこちで立っている、交差点の見通し悪い、樹木の伐採

道路や岩谷橋の問題点

- 構造上の安全性の問題 (歩道が狭く危険、古い交差点で危険、自転車道がない、舗装が壊れる、歩道が凍結し危険)
- 日常生活の不便 (交通量が朝夕渋滞、橋下の歩道が不便)
- 生活上の問題 (水はけが悪い、橋が古くて汚い、道に樹木から虫が落ちて困る)

今後望まれる理想の景観

- 歴史的ゆかりを踏襲する景観との調和、ロマン (旧長井街道、岩谷橋へのアプローチ、歴史を感じる材質、色彩、橋柱の休憩施設)
- 橋上からの眺望、橋の構造 (橋にバルコニーを設置し、眺望、憩いスペース、大正5年のアーチ状の橋)
- 安全の確保 (歩道の凍結防止ロードヒーティング、通学生の安全確保、自転車通行、植栽は低木、電柱撤去)

改善する (向上させる) / 良さを守る (維持する)

岩谷橋景観ワークショップに多数のご参加をいただきありがとうございました。ワークショップで出されました、みなさんの意見は、「岩谷橋景観懇談会」にお知らせし、岩谷橋景観計画(案)の策定に向け、具体的な検討を行っていきます。

県北広域振興局土木部二戸土木センター (道路整備課) 連絡先 0195-23-9209

岩谷橋の変遷

明治～大正～昭和

【明治の岩谷橋】

現岩谷橋の位置に架橋されたのは、明治21年の国道の開通にあわせ建設されたもので、九戸城の外堀を渡るような形で、当時としては非常に画期的なものでした（なお、旧道となった奥州街道の白鳥川に架けられているものが以前の岩谷橋です）。

橋脚には、九戸城の石垣が使われたといわれており、3本の橋脚に支えられた上部は木造で方杖形式のものでした。



資料提供：二戸歴史民俗資料館

【大正の岩谷橋】

上部工が朽ちたため、それまでの橋脚を利用し改修となったのは大正5年のこと。上部工は、当時の土木技術が駆使された美しいアーチ形式でした。なお、鋼材が使われた欄干は戦時中に供出され木製へと変わりました。

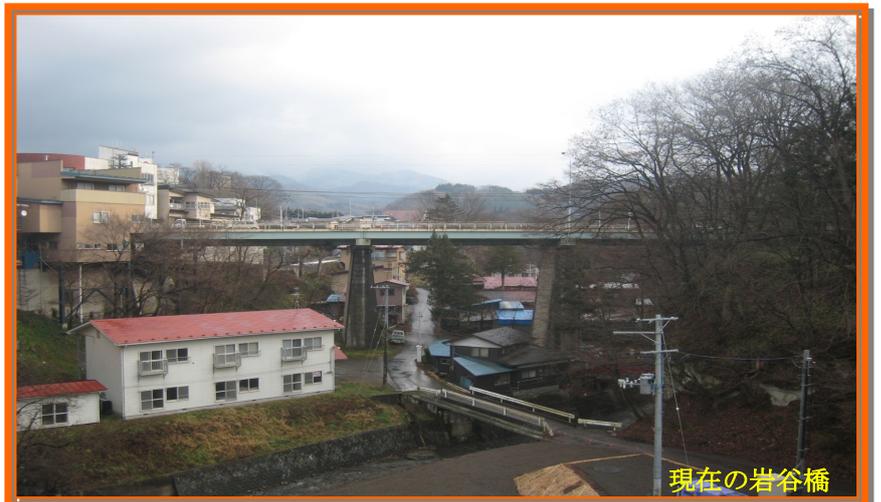


資料提供：丹野幸男氏

【昭和の岩谷橋】

現在の岩谷橋は昭和25年に建設され、上部工は鋼鉄桁＋コンクリート床版に改修されました。

なお、旧岩谷橋の橋脚の一部が使われコンクリートで覆われたといわれています。



現在の岩谷橋

