

仙台市東部復興道路整備事業

主要地方道 塩釜巨理線外 (かさ上げ道路)

令和元年11月30日開通



仙台市建設局



東部復興道路（かさ上げ道路） 東部地域の再生に資する『命のみち』、『命の防波堤』

かさ上げ道路の整備は、本市の東部地域を縦断している県道塩釜亘理線等を約10kmにわたってかさ上げし、海岸堤防、海岸防災林に続く津波減災の機能を持たせ、内陸側の既存集落や防災集団移転先の安全確保を図るためのもので、津波に対する多重防衛の要となります。

かさ上げ道路の高さやルートについては、津波浸水シミュレーションの結果を基に、東日本大震災クラスの津波に対して、かさ上げ道路より西側の地域における浸水深が2m以下になるように決定されています。

事業概要

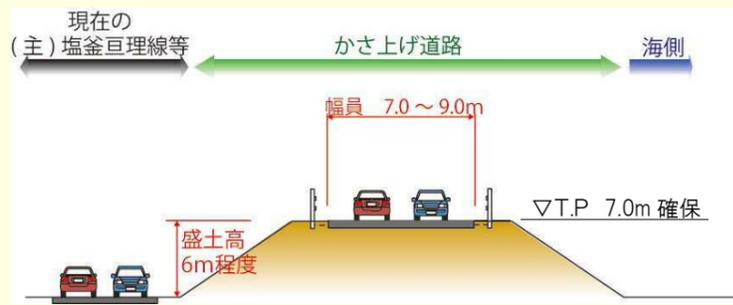
事業延長：L=10.2km

事業区間：宮城野区蒲生字東城道田～若林区藤塚字一本松

事業費：約297億（内、復興交付金約192億）

設計諸元：

	県道区間	市道区間
計画交通量	18,400台/日	850台/日
道路規格	第3種第2級	第3種第4級
設計速度	60km/h	50km/h
道路幅員	9.0m	7.0m



主な事業経緯

- 平成24年10月 事業(測量)着手
- 平成25年7月 かさ上げ道路実物大モデルの設置
- 平成25年10月 用地取得開始、環境影響評価書を公表
- 平成26年1月 津波堆積土とコンクリート塊を混ぜ合わせた混合土(改良土)の製造を開始
- 平成26年3月 工事着手
- 令和元年11月 かさ上げ道路 全線開通

【津波堆積土とコンクリート塊の混合状況】



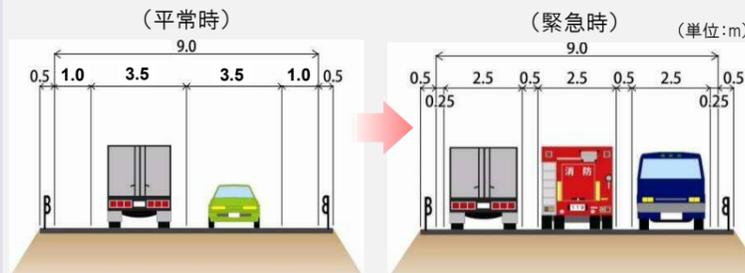
【盛土工事の施工状況】



かさ上げ道路整備の特徴

特徴① かさ上げ道路(県道区間)の幅員

かさ上げ道路は、片側1車線ずつの2車線で、車道幅員は9mとしています。これは、緊急時に停車車両があっても、その横を通り抜けることができるよう、大型車3台分が通行可能な幅員を確保したものです。



特徴② かさ上げ道路の交差形式

かさ上げ道路と東西に走る道路の交差部分を橋梁などの空間が開いた構造とすると、そこから津波が内陸に遡上する恐れがあることから、かさ上げ道路を横断する道路との交差点は全て平面交差としています。



【荒浜交差点付近:令和元年9月30日撮影】

特徴③ 水路開口部の津波遡上対策

平時の内水排除機能等を確保するため、かさ上げ道路と水路等が交差する27か所に開口部が設けられています。これらすべての開口部には、津波遡上対策として津波発生時に無動力で閉じるフラップゲートを設置しました。



【大型水路への設置状況】



【小型水路への設置状況】



仙台市における津波防災対策の基本的考え方

本市では、津波に対する防御として、海岸堤防やかさ上げ道路などの多重防御施設を整備するとともに、それに頼り切ることなく「避難」を重視した施設も整備しました。それでも安全を確保できない地域では、住まいを移転するなど、被害を最小化する「減災」を重視した様々な津波対策を進めています。

多重防御

■ 県道かさ上げなどによる津波減災

海岸堤防再整備、防災林再生、県道かさ上げなどによる「多重防御による減災」

避難

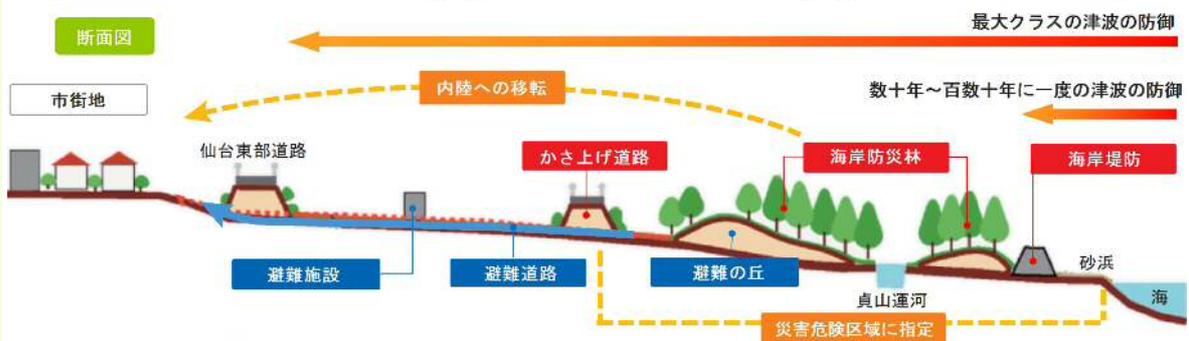
◆ 避難のための施設確保

「逃げる」ことを重視し、避難の丘や避難施設、避難道路などを整備

移転

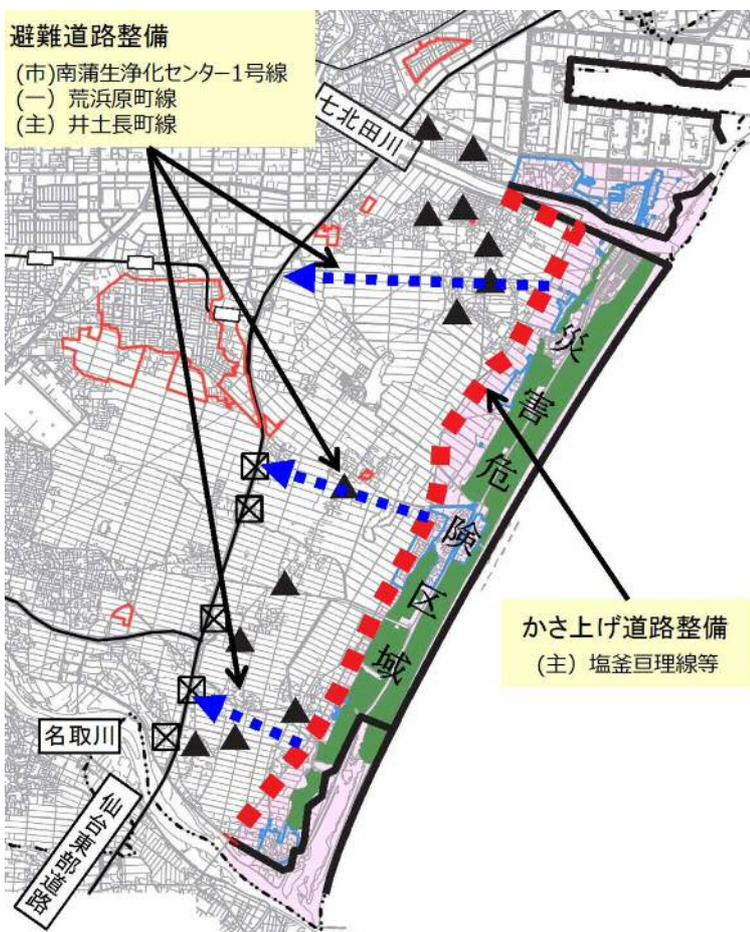
■ 安全な内陸への移転

安全な内陸への集団移転による「総合的な防災対策」



避難道路整備

- (市)南蒲生浄化センター1号線
- (一)荒浜原町線
- (主)井土長町線



かさ上げ道路整備
(主) 塩釜巨理線等

凡例

- ▲ 避難タワー等
- ⊠ 避難階段
- かさ上げ道路
- 避難道路
- 防犯集団移転促進事業
- 移転促進区域
- 移転先地