

復興道路会議～福島県～

日時：平成23年11月26日（土）

13:00～14:00

場所：相馬振興公社6階 会議室

議事次第

進行：国土交通省東北地方整備局長

1. 挨拶

福島県知事

東日本大震災復興対策本部 福島現地対策本部長

2. 主旨説明

国土交通省 東北地方整備局長

3. 議事

1) 復興道路の概要について

2) 事業促進に向けた課題について

4. 意見交換

復興道路会議～福島県～出席者

役職名	氏名	備考
福島県知事	佐藤 雄平	
東日本大震災復興対策本部 福島現地対策本部長	吉田 泉	
福島市長	瀬戸 孝則	
相馬市長	立谷 秀清	
南相馬市長	桜井 勝延	
伊達市長	仁志田 昇司	
桑折町長	高橋 宜博	
国見町長	佐藤 力	
川俣町長	古川 道郎	
新地町長	加藤 憲郎	
飯舘村長	菅野 典雄	
(社)東北経済連合会 会長	高橋 宏明	
福島県商工会議所連合会 会長	瀬谷 俊雄	
福島経済同友会 代表幹事	花田 昴	
(株)福島民報社 編集局長	佐藤 光俊	
(株)福島民友新聞社 編集局長	加藤 卓哉	
東日本高速道路(株) 東北支社長	鈴木 辰夫	
国土交通省 東北地方整備局長	徳山 日出男	(進行)

(案)
復興道路会議～福島県～
規約

(名称)

第1条 本会議は、「復興道路会議～福島県～」と称する。

(目的)

第2条 本会議は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興道路等の早期完成を図るため、全ての関係者に対する事業進捗への合意形成と、国・県・市町村・関係機関の連携による課題解決を目的として開催する。

(協議事項)

第3条 本会議は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる連絡及び調整を行う。

- 一 事業の合意形成に関する事項
- 二 事業促進の課題解決に関する事項
- 三 その他本会の目的を達成するために必要な事項

(対象事業)

第4条 本会議で対象とする復興道路は、以下のとおりとする。

- 一 東北中央自動車道（相馬～福島）
- 二 その他

(組織)

第5条 本会議は、以下の構成員をもって組織する。

- 一 福島県、東日本大震災復興対策本部 福島現地対策本部、国土交通省 東北地方整備局、東日本高速道(株)東北支社
- 二 復興道路等の関係市町村
- 三 地域経済界及び報道関係代表

(事務局)

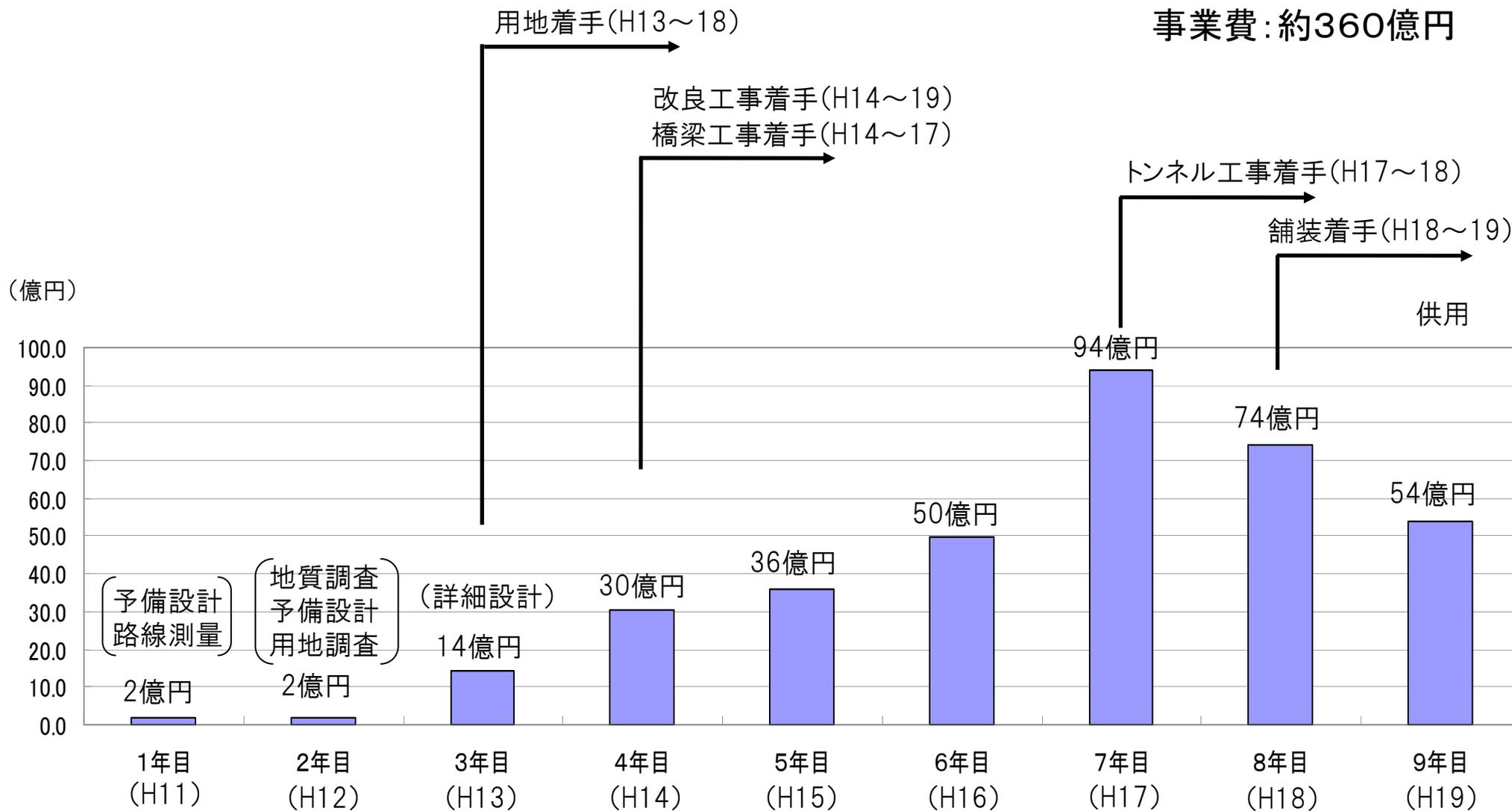
第6条 本会議の庶務は、福島県土木部及び東北地方整備局道路部において処理する。

(雑則)

第7条 この規約に定めるもののほか、本会議の運営に関して必要な事項は会議において定める。

日本海沿岸東北自動車道 仁賀保本荘道路(にかほ市両前寺～本荘IC) L=11.2km

事業費:約360億円



復興道路のこれまでの経緯について

資料1

【政府方針における位置付け】

6/25

復興構想会議『復興への提言』

- ・太平洋沿岸軸(三陸縦貫道等)の緊急整備
- ・太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸強化
- ・整備スケジュールの明確化

7/29

復興の基本方針【東日本大震災復興対策本部】

- ・復興期間は10年間

8/26

事業計画と工程表のとりまとめ

【東日本大震災復興対策本部】

- ・事業評価の手続きを経て、事業着手から概ね10年での全線供用を目標

【国土交通省における手続き】

※2ヶ月間で224kmのルートを決定

ルートを具体化する作業

7/1

①道路が通る概ねの範囲の提示(1km幅)

市町村・住民の意見

②概ねのルート、ICの位置の提示(500m幅)

市町村・住民の意見

8/30

③ルートの確定

※日付は三陸沿岸道路の場合

事業評価手続き

9/20~

新規事業化について県知事へ意見照会開始

社会資本整備審議会 道路分科会

10/28

評価結果の公表

第3次補正予算案の国会提出

予算成立・事業化



三陸沿岸道路
 新規区間 359 km
 148 km

宮古盛岡横断道路
 (宮古～盛岡)100km
 [新規区間48km]

東北横断自動車道釜石秋田線
 (釜石～花巻)80km
 [新規区間17km]

東北中央自動車道
 (相馬～福島)45km
 [新規区間11km]

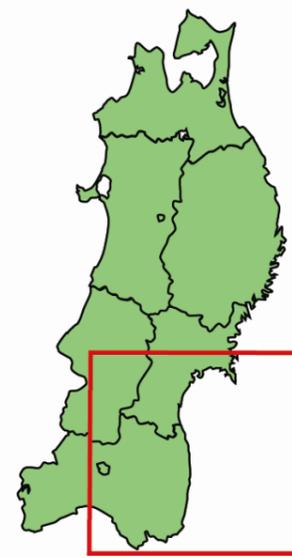
復興道路の総延長584km
 新規区間224km(38%)

路線名	計画延長	供用中	事業中	新規事業化区間
三陸沿岸道路	359km	129km	82km	148km
宮古盛岡横断道路	100km	1km	17km	48km
東北横断自動車道釜石秋田線	80km	30km	33km	17km
東北中央自動車道	45km	0km	23km	11km
合計	584km	160km	155km	224km

福島県内の復興道路の概要



広域図



山形県

宮城県

福島県

(仮)福島

(仮)相馬西

(仮)霊山

(仮)相馬

(仮)阿武隈

(仮)阿武隈東

東北中央自動車道
(相馬～福島)45km
[新規区間11km]

凡例

- 供用中
- 事業中
- 調査中
- 新規箇所

福島県の内訳

路線名	計画延長	供用中	事業中	新規事業化区間
三陸沿岸道路	359km	129km	82km	148km
宮古盛岡横断道路	100km	1km	17km	48km
東北横断自動車道 釜石秋田線	80km	30km	33km	17km
東北中央自動車道	45km	0km	23km	11km
うち福島県	45km	0km	23km	11km
合計	584km	160km	155km	224km
うち福島県	45km	0km	23km	11km

復興道路の総延長584km
新規区間224km(38%)

事業促進に向けた主な課題

① 事業進捗への合意形成について

○全国的な復興事業への理解

復興枠予算を長期に

- ・道路事業の投資パターンは、後半部にピークがあるのが一般的(参考資料1)
- ・今後も道路の完成まで、継続的・安定的な予算が必要
- ・全国的に復興事業の必要性、早期完成についてご理解、ご支援を頂くことが必要

○関係機関が協力して事業を促進できる機運の醸成

一丸となった協力体制による事業の促進

- ・今後必要となる事業調整、各種手続き、応援体制等について、関係機関のご支援、ご協力が必要

○県民の協力機運

事業促進への広い理解

- ・各事業段階(測量、用地、工事)における県民・地元の皆様の全面的なご協力が必要
- ・事業促進に向けた県民・地元の皆様のご協力が頂けるよう、広範なご理解、ご支援が必要

② 関係機関の連携による課題解決について

1. 必要な予算の確保と早期の執行

- 本年度第3次補正予算、24年度予算の必要額の確保と早期執行
- 早期執行のためには、関係機関が一丸となった『スタートダッシュ』出来る環境整備が必要
- 早々に、担当事務所と関係機関が一体となり、地元の皆様への事業説明会を実施
- 事業の早期完成について、県民や地域の皆様へご理解を頂けるよう、関係機関が連携し最大限努力する必要 など

2. 各種手続きの迅速化

- 埋蔵文化財調査、保安林解除、交差協議など各種手続きのスピードアップ など

3. 用地ご提供の協力

- 早期完成には、必要な道路用地を迅速にご提供頂くことが必要
- 用地のご提供に係る膨大な事務について、関係機関のご支援、ご協力が必要
(例)筆界未定地の特定作業、所有者の所在確認、所有者行方不明土地への対応、土地収用手続き など

4. その他

- 特区制度の活用による事業促進
- 市町村復興まちづくり計画と一体となった事業促進
- 工事区域内における表土・土壌等の除染・処理方策 など

(参考) 福島県における復興道路

福島県の内訳	延長(km)	完成まで必要となる概算事業費
事業中区間	23	約1,400億円
新規事業化区間	11	

『首都高速(オリンピック対策)』について 参考資料2

○事業の概要〔事業期間:昭和34年～昭和39年(5年)、供用延長約33km〕

- ・昭和34年、「昭和39年 東京オリンピック」開催が決定。
- ・日本橋兜町付近では、江戸時代の水路の一部を利用して、その場所に都心環状線を建設。
- ・五輪開催までに、羽田空港～外苑・代々木(オリンピック会場)など合計約32.6kmが開通。



工事着手前(昭和31年3月)



江戸時代の水路を利用した都心環状線兜町付近の建設現場



工事完了後の都心環状線銀座付近

写真提供: 国土地理院
首都高速道路株式会社

○事業の経緯

- ・昭和34年 6月: 「首都高速道路公団」が設立。
- ・昭和34年10月: 事業着手。
- ・昭和37年12月: **4.5km開通**(1号線京橋～芝浦)。
- ・昭和38年12月: **8.9km開通**(1号線日本橋～京橋、海岸～南大井 4号線日本橋)
- ・昭和39年 8月: **15.1km開通**(1号線勝島～羽田空港、2号線銀座～東新橋4号線大手町～日本橋)。
- ・昭和39年 9月: **1.4km開通**(3号線隼町～霞ヶ関)。
- ・昭和39年10月: **2.7km開通**(2号線海岸～芝公園、3号線渋谷～道玄坂)。※10月1日開通

オリンピック開会(10月10日)

約32.6km

『名阪国道(千日道路)』について

○事業の概要〔事業期間:昭和38年～昭和40年(3年)、供用延長約73km〕

- ・名阪国道は、三重県亀山市を起点とし、奈良県天理市に至る自動車専用道路。
- ・昭和38年4月の工事着手から『1000日間で完成させる』という目標を立てられたことで、『千日道路』と呼ばれた。
- ・事業着手直後から土地収用手続きに着手し、約1年半で全用地を取得。
- ・設計を基準化(名阪国道構造基準)し、昭和39年4月に一斉に改良工事を発注。
- ・約1000日間(992日)でルート決定、用地買収、トンネルや橋の建設が行われ、約73kmが開通。



写-そ-1-3 訓 示(建設大臣)



写-3-4-13 関(西口)坑口附近導坑支保工



写3-2-8 加太道路(柘植川橋下部工)

名阪国道工事誌より

○事業の経緯

- ・昭和38年 1月:調査開始
- ・昭和38年 4月:工事着手
- ・昭和40年12月:暫定2車線開通

(昭和38年4月1日～昭和40年12月16日:992日で完成)

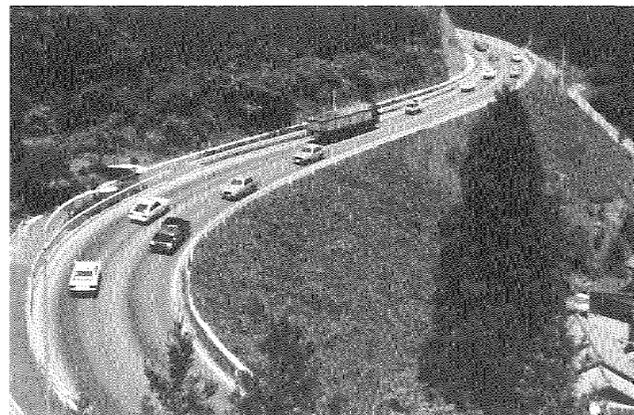
『岩手 国道45号』について

○事業の概要〔事業期間：昭和38年～昭和47年（10年）、供用延長245km〕

- ・国道45号は、宮城県仙台市を起点とし、青森県青森市に至る延長約530kmの道路。
- ・昭和38年4月から直轄事業として着手。
- ・用地取得にあたっては、地域の全面的な協力や起工承諾により、全面展開で工事を実施。
- ・着工から約10年、工事費353億円を費やし、昭和47年10月に国道45号全線の一次改築が完了。



▲昭和43年完成の桑畑橋の開通を祝う人々



▲改築工事が終わった国道45号
釜石市両石（恋の峠）

○事業の経緯

- ・昭和37年5月：直轄指定区間編入。（二級国道111号線から、一級国道45号線に昇格）
- ・昭和38年：直轄事業として事業着手
- ・昭和47年：全線の一次改築を完了。