

## 二次元コードから 大迫力のドローン映像が見られます

しいのはなえ  
思惟花笑み大橋



釜石JCT



気仙沼湾横断橋



伊達桑折・伊達中央IC



## 復興道路・復興支援道路の歩み&VR映像

復興道路・復興支援道路の歩み



しいのはなえ  
VR映像 (思惟花笑み大橋)



# 復興支援道路

# 東北中央自動車道 (相馬～福島)

# 整備効果と復興の進展



# 復興支援道路

## 東北中央自動車道 (相馬～福島)

### 2011年3月11日。

突如として襲った大地震・大津波が、太平洋沿岸エリアから、生活や産業の基盤、そして、多くの尊い命を奪い去りました。千年に一度と言われる「東日本大震災」でした。

### 震災からわずか8か月。

国土交通省では、復興のリーディングプロジェクトとして、八戸から仙台までの沿岸軸を結ぶ「復興道路」と4本の東西横断軸「復興支援道路」の整備を決定し、約570km(震災時の開通済みを除くと残り約410km)の高速道路を10年で全線開通させることを目標に掲げました。

### それからの10年。

各現場では急ピッチで工事が進められる一方、想定外の現場条件や自然災害など幾多の困難にもみまわれました。

### そして、2021年4月24日。

福島県では、東北中央自動車道(相馬～福島)が全線開通を迎え、同じく2021年12月18日に全ての復興道路・復興支援道路が全線開通を迎えました。

### 本パンフレットは全線開通1年の節目に、

これまでの東北中央自動車道(相馬～福島)の歩みをまとめたものです。これから先、復興道路・復興支援道路が東北のさらなる復興に向けて、たくさんの方々に活用されることを願っています。

2022年12月  
国土交通省 東北地方整備局  
福島河川国道事務所 磐城国道事務所

## 目次

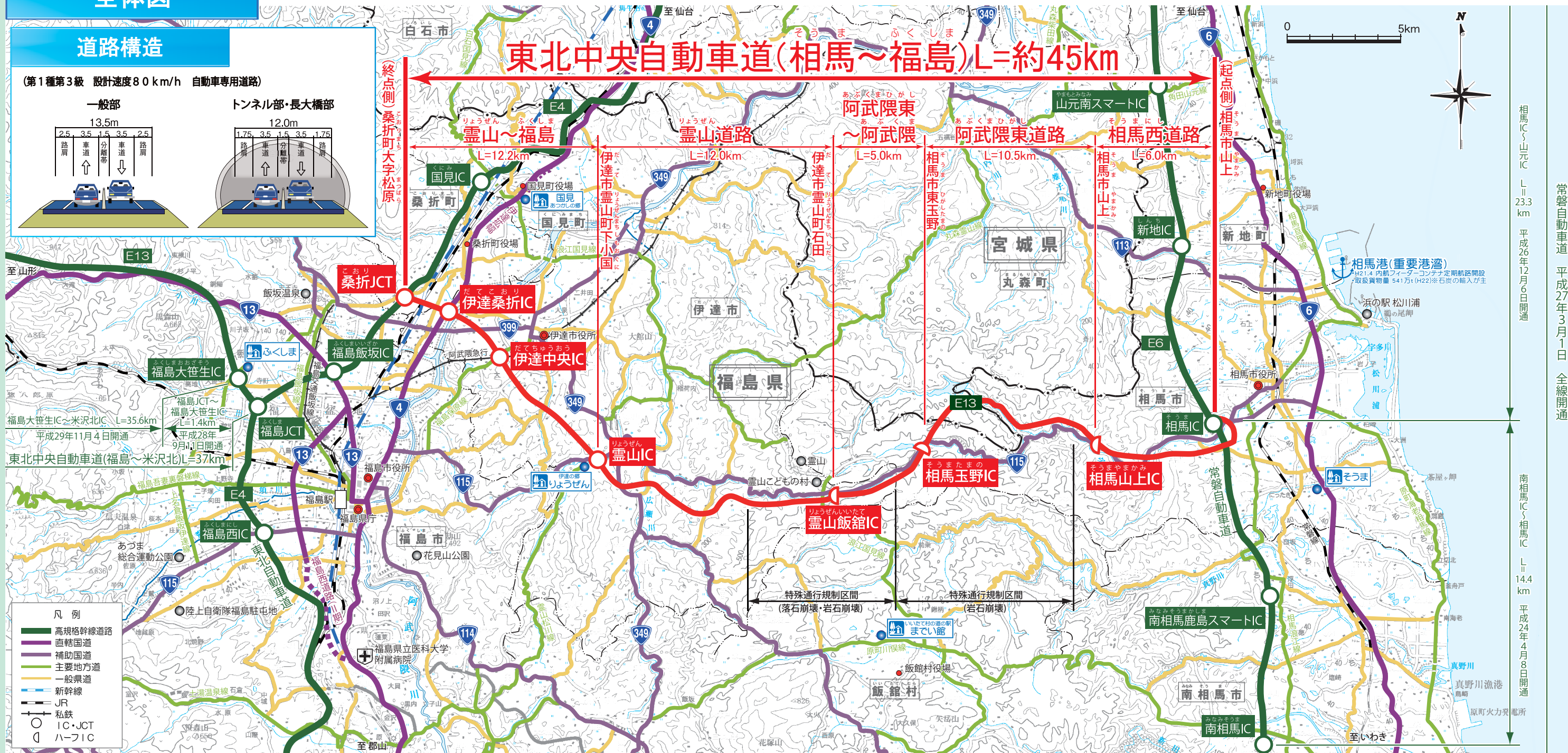
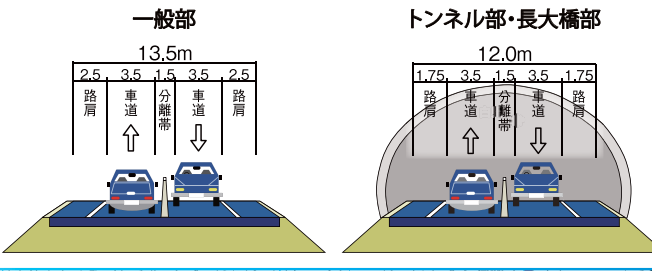
1	東北中央自動車道(相馬～福島).....	1
2	東日本大震災.....	3
	・2011年3月11日 東日本大震災発生	
	・東日本大震災による被災の状況	
3	くしの歯作戦.....	5
	・「命の道」を切り啓く 道路啓開「くしの歯作戦」	
4	復興道路・復興支援道路、始動.....	7
	・復興のリーディングプロジェクト復興道路・復興支援道路、始動	
	・開通区間の変遷	
5	開通後の交通の変化.....	9
	・移動時間の短縮	
	・道路網が大きく変化	
	・東北道・常磐道通行止め時に代替ルートとして機能	
6	復興支援道路がもたらす整備効果.....	12
	・水産業を応援する復興支援道路	
	・農畜産業を応援する復興支援道路	
	・企業進出を応援する復興支援道路	
	・観光を応援する復興支援道路	
	・高速バスと連携する復興支援道路	
	・救急医療を応援する復興支援道路	
7	復興支援道路への思い 沿線のリーダーたちの声.....	20

# 01 東北中央自動車道(相馬～福島)

## 全体図

### 道路構造

(第1種第3級 設計速度80 km/h 自動車専用道路)



相馬IC～山元IC L=23.3 km 平成26年12月6日開通

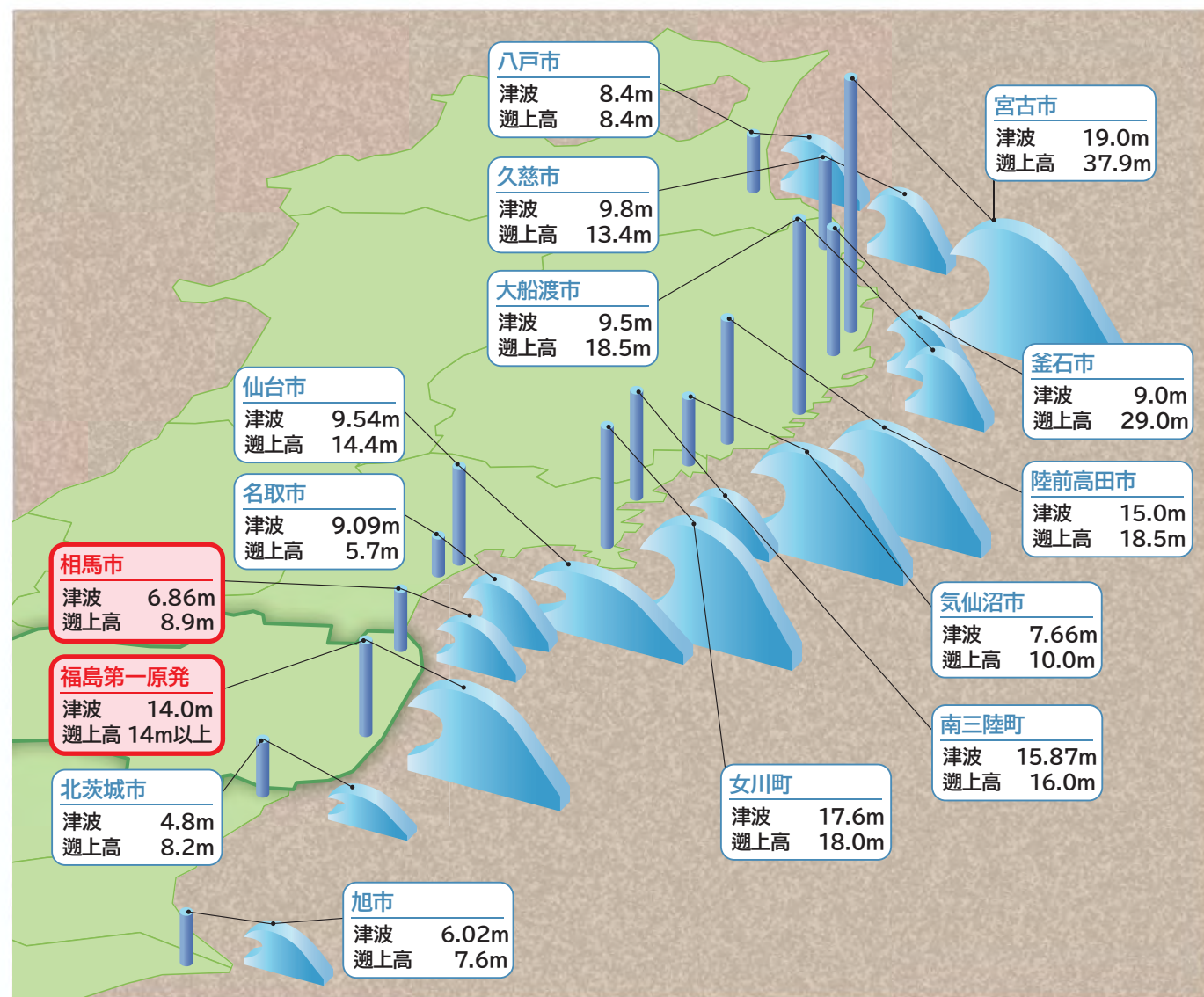
南相馬IC～相馬IC L=14.4 km 平成24年4月8日開通

常磐自動車道 平成27年3月1日 全線開通

### 事業計画概要

		東北中央自動車道(相馬～福島)															
道路網		霊山～福島 12.2km		霊山道路 12.0km	阿武隈東～阿武隈 5.0km	阿武隈東道路 10.5km	相馬西道路 6.0km										
事業主体		国土交通省 約45.0km															
IC名		桑折JCT	桑折町	伊達桑折IC	伊達中央IC	伊達市	霊山IC	霊山飯館IC	相馬玉野IC	相馬市	相馬山上IC	相馬IC					
アクセス道路		東北自動車道	2.0km	一般国道4号	2.8km	福島保原線	7.4km	一般国道115号	12.0km	一般国道115号	5.0km	一般国道115号	10.5km	一般国道115号	6.0km	一般国道115号	常磐自動車道
都市計画決定		H24.7.20		---		---		---		---		---					
環境アセスメント		---		---		---		---		---		---					
整備計画決定(整備区間指定)		---		---		---		---		---		---					
事業化		H25		H20		H23		H16		H23		---					
開通		R2.8.2		R3.4.24		H30.3.10		H29.3.26		R1.12.22		---					
		開通済		開通済		開通済		開通済		開通済		---					

死者・行方不明者2万人を超える国内史上最大、20世紀以降世界で4番目の規模となった東日本大震災。沿岸各地に襲来した津波は最大10m以上に達し、福島第一原子力発電所には**14.0m**の津波が襲来しました。



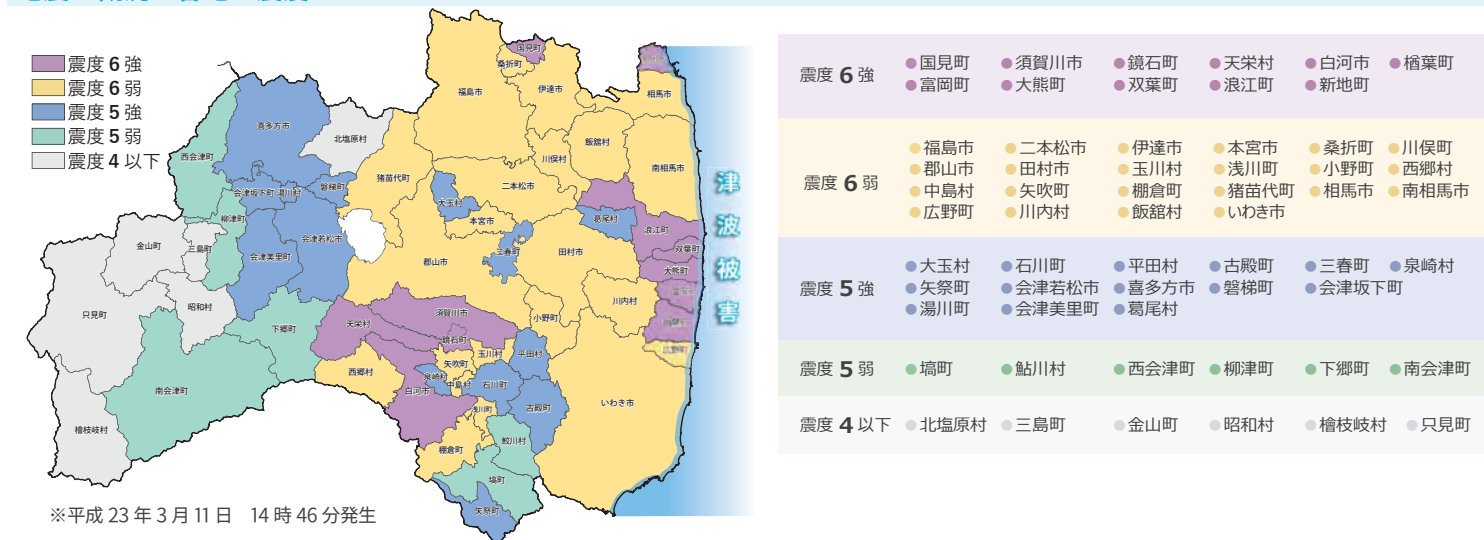
各地の被害発生状況

	死者	行方不明者	建築物被害 (2021年3月時点)			避難者数 2012年6月 (最大)	被害推計額 (2011年6月時点)
			全壊・半壊	一部破損	計		
岩手	5,145人	1,111人	2.6万戸	1.9万戸	4.5万戸	4.3万人	-
宮城	10,567人	1,217人	23.8万戸	22.4万戸	46.2万戸	12.8万人	-
福島	3,920人	224人	9.8万戸	14.1万戸	23.9万戸	10.1万人	-
全国	19,747人	2,556人	40.5万戸	74.9万戸	115.4万戸	34.7万人	約16兆9千億円

資料：R3年版消防白書 (https://www.fdma.go.jp/publication/hakusho/r3/63931.html)、環境省、復興庁

2011年(平成23年)3月11日に三陸沖を震源として発生した「平成23年東北地方太平洋沖地震」はマグニチュード9.0を記録し、国内観測史上最大級の地震となりました。宮城県栗原市で最大震度7、福島県内11市町村で最大震度6強を記録し、激しい揺れとともに、広い範囲で大津波が押し寄せ、県全土に大きな被害を及ぼしました。

地震の概況・各地の震度



地震の震源および規模等

**平成23年東北地方太平洋沖地震**  
 ※2011年4月1日に名称を「東日本大震災」と閣議決定。  
 発生時刻: 2011年(平成23年)3月11日(金) 14時46分  
 発生場所: 北緯 38度06.2分 東経 142度51.6分 深さ 24km  
 規模: マグニチュード **9.0** 最大震度 **7** (宮城県栗原市)

福島県内における地震の概況

最大震度 **6強** 最大継続時間 **190秒** (震度4以上) [いわき市小名浜]



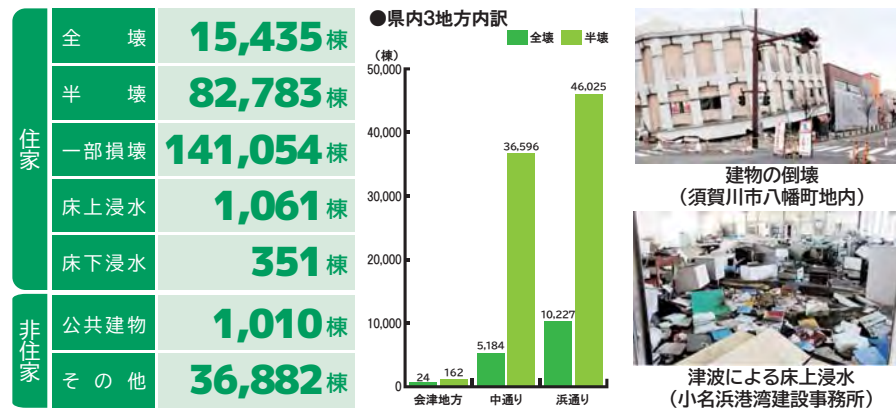
福島県内 人的被害 (2021年1月8日現在)

死者	<b>4,147人</b> (うち、震災関連死*: 2,316人)
行方不明者※2	<b>0人</b>
重傷者	<b>20人</b>
軽傷者	<b>163人</b>

※1: 震災関連死 地震などの直接的な被害によるものではなく、その後の避難生活での体調変化や過労など間接的な原因で死亡すること。  
 ※2: 行方不明者 明確に死亡が確認できる遺体が見つからず、死亡届も出ていない者。



福島県内 住家・非住家被害 (2021年1月8日現在)



福島県内 公共施設被害

公共施設被害額 (2020年7月6日現在) 約**6,294億円**

内訳  
 公共土木施設 約**3,162億円**  
 農林水産施設 約**2,753億円**  
 文教施設 約**379億円**



# 03 「命の道」を切り啓く 道路啓開「くしの歯作戦」

## くしの歯作戦

命の道を切り啓く、一刻を争う戦いへ。

「くしの歯作戦」とは、内陸部を南北に貫く東北自動車道と国道4号から、「くしの歯」のように沿岸部に伸びる何本もの国道を、救命・救援ルート確保に向けて切り啓く作戦のことです。

想像を超える巨大津波は、太平洋沿岸の各地に壊滅的な被害をもたらし、がれきや橋の流出で沿岸部の各地を孤立させました。地震発生直後、国土交通省東北地方整備局の災害対策室には、幹部や職員が続々と集結しました。道路関係事務所や出張所と連絡を取り、被害確認と対策立案を急ぎました。

そして、直ちに、命の道確保に向けてルートを切り啓く「くしの歯」作戦を決行しました。



# がれきを処理し、段差を直し、救命・救援ルートを切り啓いた

負傷者の命を救い、被災者に緊急物資を届けるルートを確認せよ。

被災直後に立案された「くしの歯作戦」のもと、道路の「啓開」が実施されました。啓開とは、切り啓くことです。県の職員、陸上自衛隊、地元の建設会社、国土交通省東北地方整備局の職員たちが一丸となって、がれきの中を突き進みました。余震が続き、津波警報が出されている中、「一人でも多くの命を助けるために」という思いで懸命の作業が続きました。それにより、翌日の12日には11ルート、15日には15ルートが啓かれ、救急車や警察、自衛隊などの緊急車両が通行可能になりました。

医療チームも被災地に入る事ができ、支援物資なども届けられることとなりました。



## 啓開された「道」 民間企業と共同の撤去活動



3月11日 22:00 (緊急災害対策本部会議) → 23:33 整備局長からの3月12日対応指示 → 作戦の手書き地図

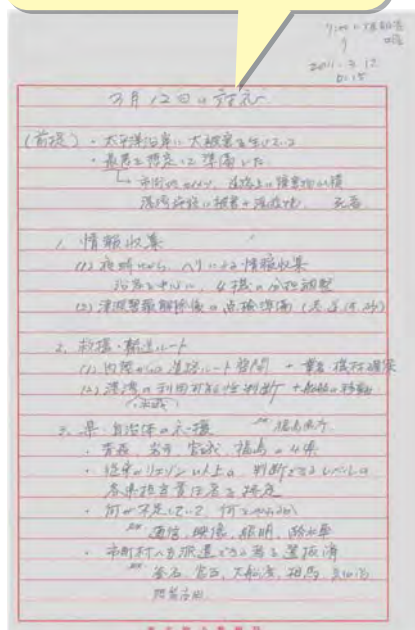
### 東北地方整備局と国土交通大臣のテレビ会議

#### 整備局長から意見具申

- 阪神大震災とは違う津波型の大震災を想定しなければならない
- 翌朝から人命救助で自衛隊や救援チームが入るルートを最優先に啓開する
- 壊滅的な被害を受けた自治体の支援が必要



「内陸からの道路ルート啓開」のため、「業者・機械確保」をどれだけやれるかが死命を制すると指示



東北の横軸55本の中から16本のルートを選定



## 救援部隊が続々と被災地へ



# 復興のリーディングプロジェクト

## 復興道路・復興支援道路、始動

未曾有の大災害からの復興を目指し、異例のスピードで事業が進められました。  
 これまでの三陸沿岸道路の事業化から開通までの平均年数は約**18年**。  
 震災時点で開通している復興道路・復興支援道路の延長は約**173km**で、総延長約**570km**のわずか約**30%**でしたが、震災後**10年**で全線開通させることを目標に始動しました。



### 異例のスピードでキックオフ

**2011.6**  
 太平洋沿岸軸の緊急整備(復興道路)と横断軸の強化(復興支援道路)の提言

**2011.7~8**  
 復興道路・復興支援道路の具体的なルートが決定

**2011.9**  
 道路整備のための事業評価手続き(事業内容が適正が審査)

**2011.11**  
 事業化(道路整備に向けた用地買収・調査・測量・設計がスタート)

### スタートダッシュのための工夫

**復興道路会議**  
 事業の加速化を図るため関係者を一同に会し事業進捗への合意形成を図る会議を開催。

**[復興道路会議構成員]**  
 県知事、東日本大震災復興対策本部現地対策本部長(現 復興大臣政務官)、関係市町村長、地元経済界代表、報道関係代表、東日本高速道路(株)東北支社長、国土交通省東北地方整備局長



国土交通省 東北地方整備局資料

# 開通区間の変遷

## H24~H29年度



H28.9.11 福島 JCT ~福島大笹生 IC 開通 H29.3.26 相馬山上 IC ~相馬玉野 IC 開通  
 H29.11.4 福島大笹生 IC ~米沢北 IC 開通 H30.3.10 相馬玉野 IC ~霊山 IC 開通



## H30~R2年度



R元.12.22 相馬 IC ~相馬山上 IC 開通 R2.8.2 伊達桑折 IC ~桑折 JCT 開通



## R3年度



R3.4.24 霊山 IC ~伊達桑折 IC 開通 (相馬~福島間全線開通)



# 移動時間の短縮

南東北3県では震災以降、東北中央自動車道、常磐自動車道の整備が急ピッチで進められ、相馬市と仙台市、福島市など各都市間の所要時間が大幅に短縮しました。

## 南東北3県を「時間地図※」で描く

※「距離」の代わりに「所要時間」で位置関係を表した地図



### 【相馬市居住者の声】

- 国道 115 号はカーブが多く、冬は積雪や凍結の不安もありました。
- 東北中央自動車道は冬でも走りやすく、福島市がぐっと近くなりました。

出典：R2 ヒアリング結果



### 【伊達市立地企業の声】

- 福島、相馬の両地域からの通勤者がいるが、かつては通勤困難を理由に退職されたこともあった。
- 通勤が便利になったため、雇用面で効果が期待できる。

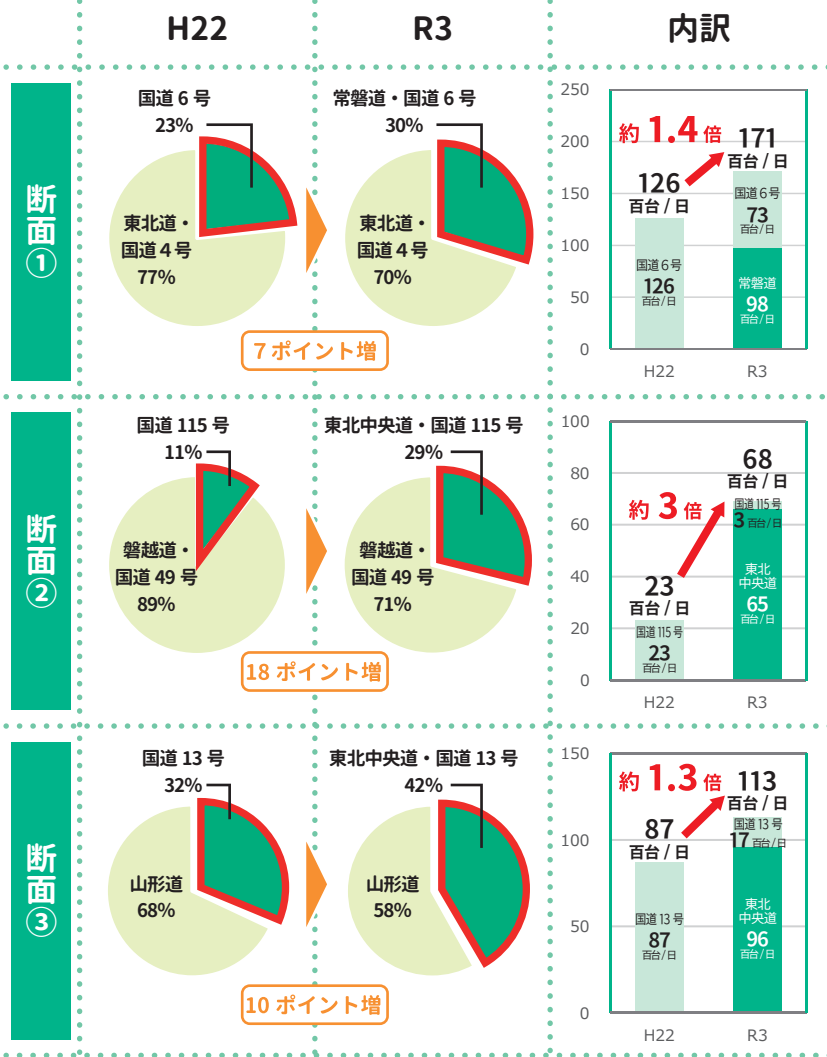
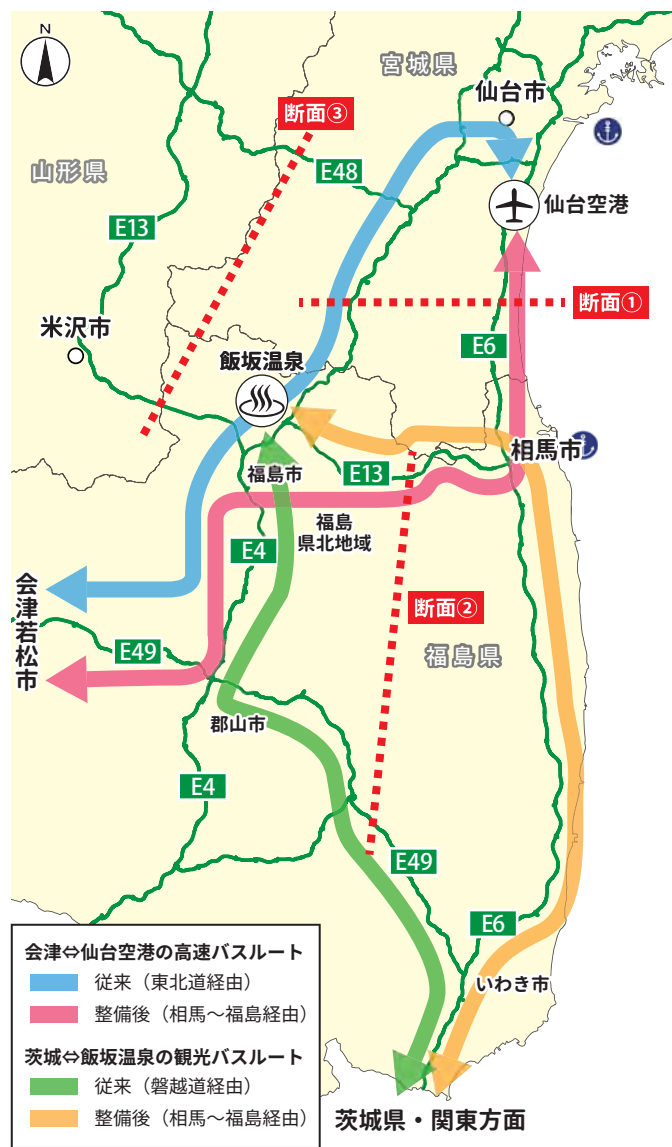
出典：R3 ヒアリング結果



# 道路網が大きく変化

東北中央自動車道（相馬～福島）・常磐自動車道の高規格道路ネットワークの整備に伴い、並行直轄国道を含む断面交通量が大幅に増加しました。

会津・福島県北～仙台空港や、茨城～福島県北等の広域利用において、従来ルートから常磐道や東北中央自動車道（相馬～福島）経由に転換する等効率的なルート選択が可能となり、高規格道路ネットワーク活用による地域間流動が変化しました。



出典：H22 全国道路・街路交通情勢調査  
トラフィックカウンターデータ (R3.10 平日)  
※東北道・常磐道・磐越道・山形道は NEXCO 東日本よりデータ提供

### 【会津若松市 バス会社の声】

- 仙台空港への所要時間が東北自動車道経由と同程度となり、東北中央自動車道（相馬～福島）経由に変更しました。
- ルートの変更後は、福島～相馬間などの需要も取り込み乗車人数が増加したうえ、安定した走行が可能となりました。

出典：R2 ヒアリング結果



### 【東北中央自動車道（相馬～福島）沿線 道の駅の声】

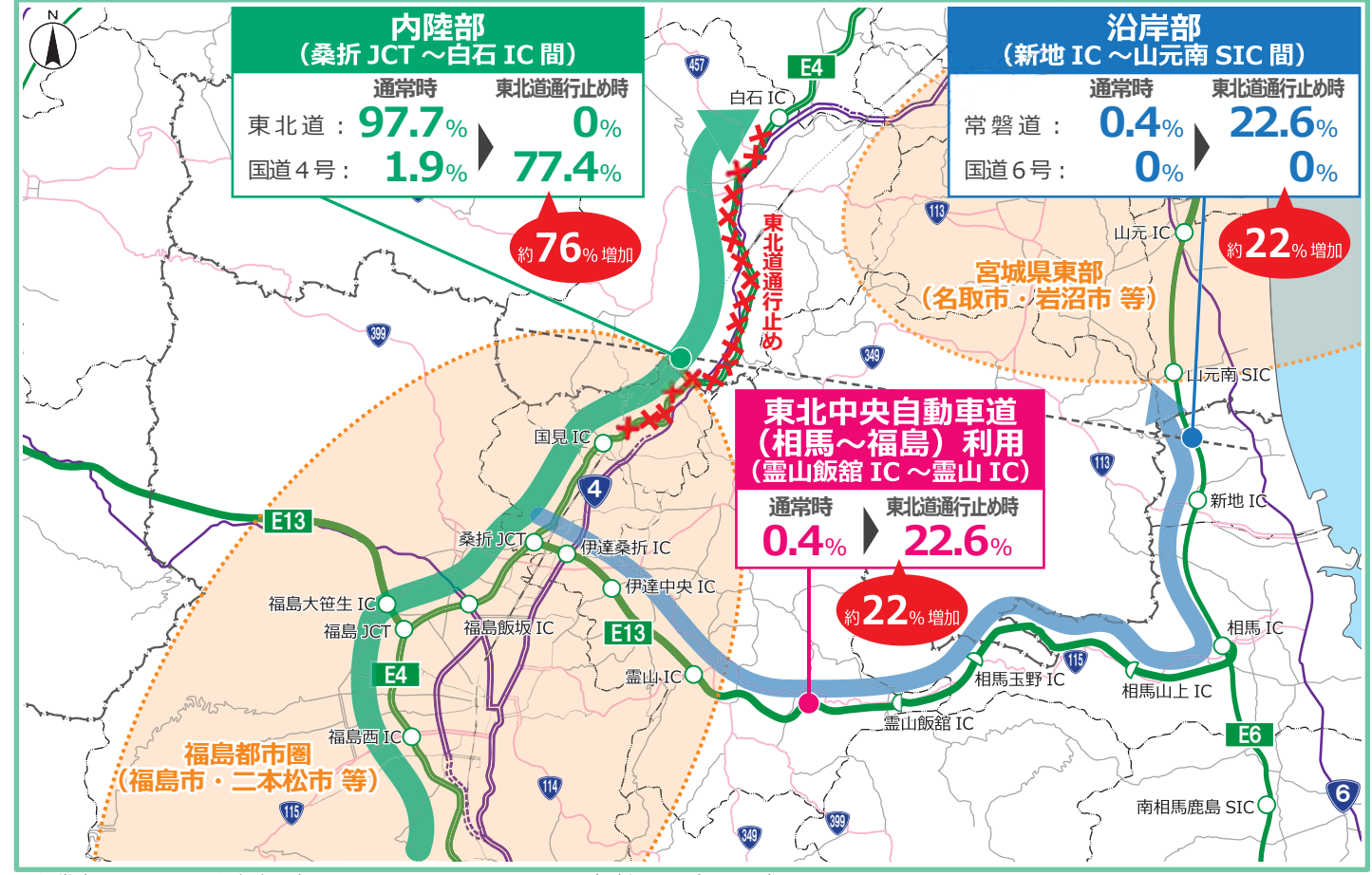
- 東北中央自動車道（相馬～福島）は茨城～東北を結ぶ新たなルートとして、磐越自動車道経由に代わり選ばれるようです。
- 北関東方面からの飯坂温泉へのツアー帰りなど、観光バスの立ち寄りが増加しました。

出典：R2 ヒアリング結果



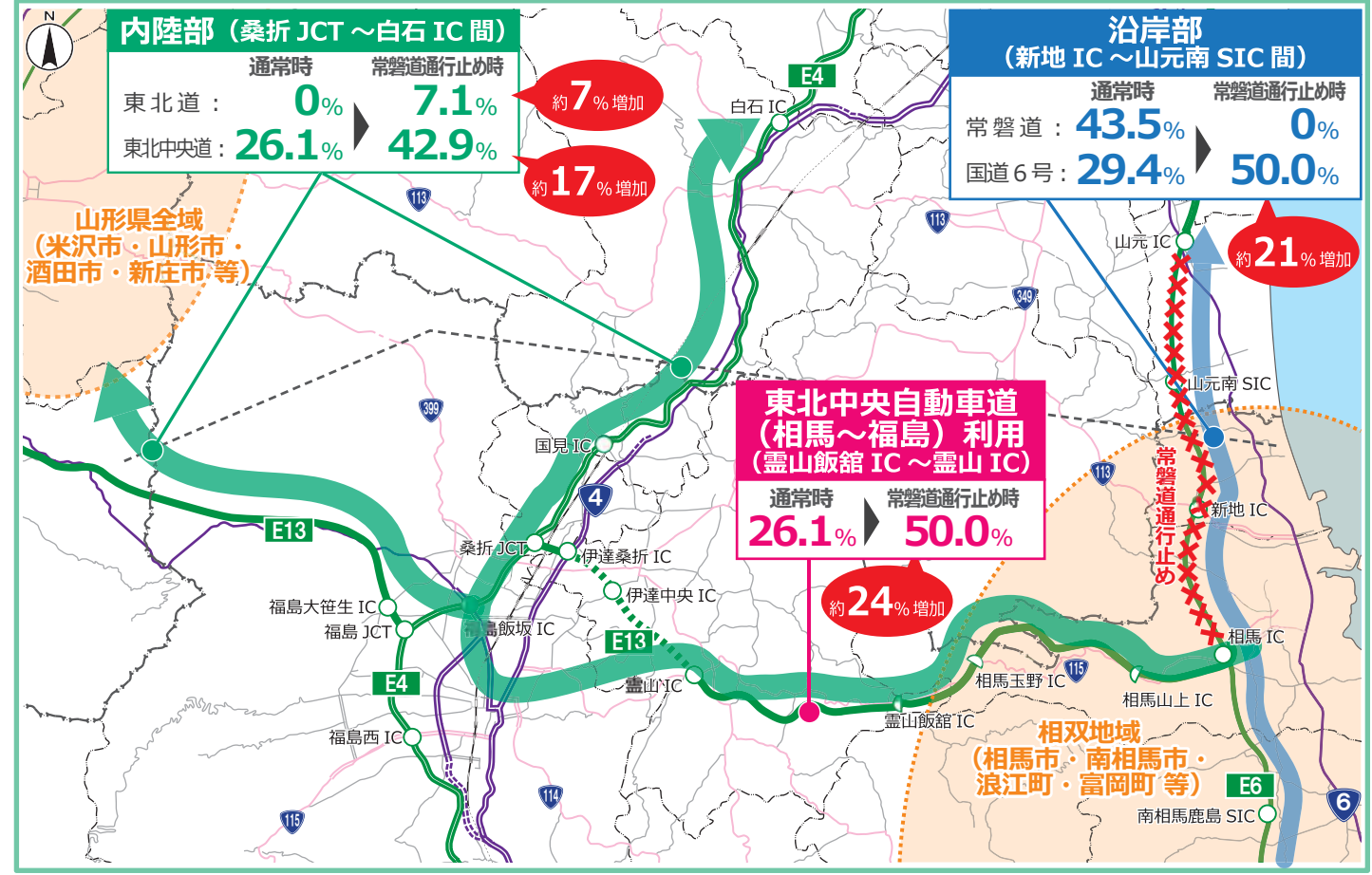
# 東北道・常磐道通行止め時に代替ルートとして機能

## ○東北道通行止め時 (福島都市圏～宮城県東部の交通を比較)



※ 通常時: R2.10 平日 通行止め時: R3.6.13 14:45～R3.6.13 18:00 (桑折JCT～白石IC間) 出典: ETC2.0データ

## ○常磐道通行止め時 (相双地域～山形県の交通を比較)



※ 通常時: R2.10 平日 通行止め時: R2.9.12 13:30～R2.9.13 6:00, R2.9.25 8:50～R2.9.26 6:00 (相馬IC～山元IC間) 出典: ETC2.0データ

# 06 復興支援道路がもたらす整備効果

## 水産業を応援する復興支援道路

東北中央自動車道 (相馬～福島) 沿線の沖合で水揚げされる水産物は品質が高く、「常磐もの」と呼ばれ高く評価されています。  
東北中央自動車道 (相馬～福島) の全線開通により、輸送時間の短縮による水産物の鮮度維持等、地域の水産業を応援します。



写真: いわき市農林水産部水産課 HP

### 新鮮な海産物をいち早く内陸に輸送

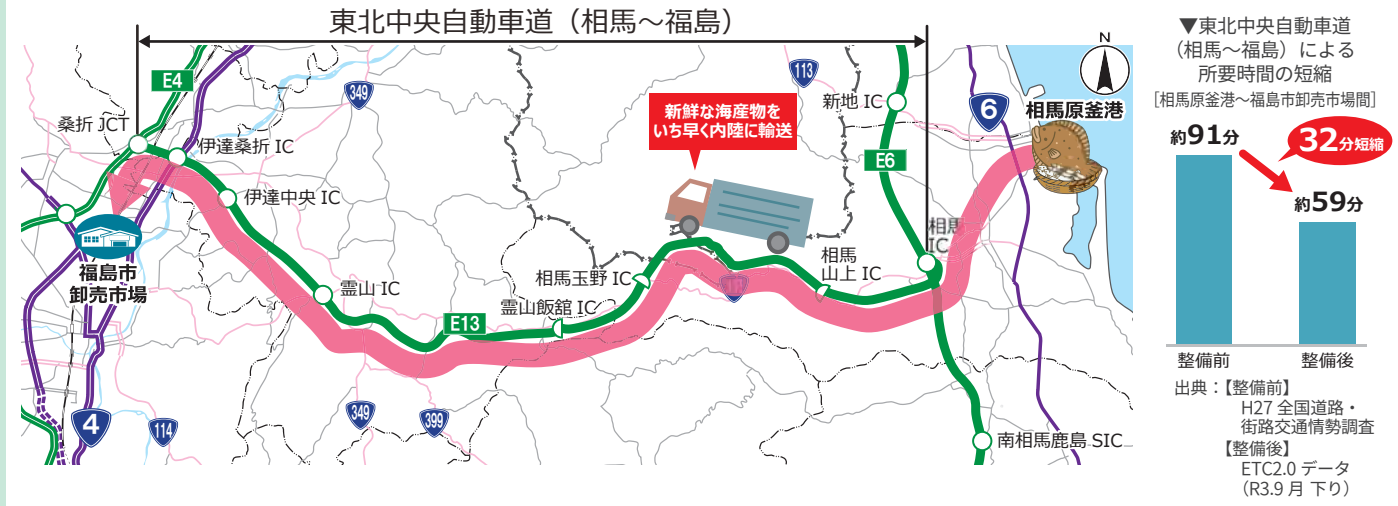


写真: 相馬双葉漁業協同組合 出典: R2 水産物流通調査



### 【相馬双葉漁業協同組合の声】

- 郡山・福島の内陸部に輸送するものは東北中央自動車道を利用しています。
- 鮮度の良いものを早く届けられるようになり、おいしく食べていただく条件が整っています。

出典: H30ヒアリング結果



# 農畜産業を応援する復興支援道路

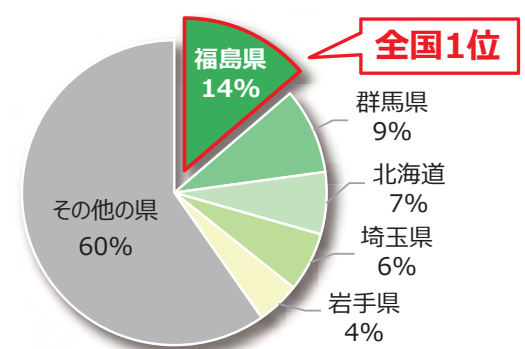


写真：JAふくしま未来 HP

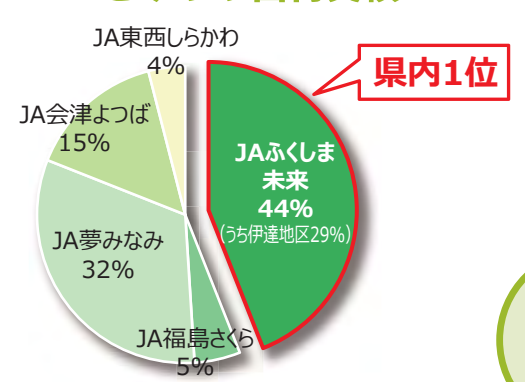
## 農業振興に欠かせない東北中央自動車道（相馬～福島）

福島県は夏秋きゅうりの収穫量が全国1位であり、伊達地域が一大産地となっています。JAふくしま未来では、夏秋きゅうり産地日本一を継続するため、相馬地方に新たな生産拠点を設け、東北中央自動車道（相馬～福島）を利用して出荷予定です。東北中央自動車道（相馬～福島）の全線開通により、輸送の効率化による農業振興、地域の特産物の出荷拡大を応援します。

### 夏秋きゅうりの出荷量 (R3)



### JA全農福島取り扱い きゅうり出荷実績



### 特産物 PR ポスター



【JAふくしま未来の声】

■相馬地方での生産拡大を目指しています。収穫されたきゅうりは伊達の共選場で選果し、全国出荷も可能となるため、東北中央自動車道の全線開通が欠かせない要素です。

出典：R3ヒアリング結果

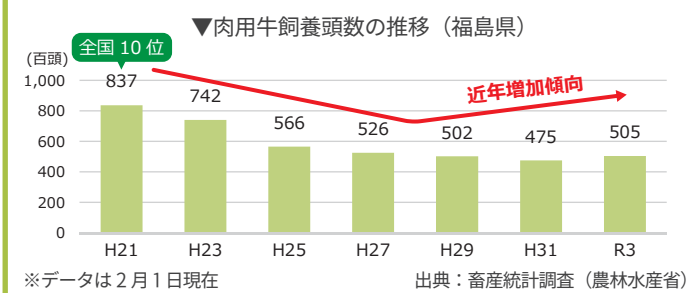
# ブランド牛・ブランド鶏の生産を応援

## 飯館牛



《飯館牛》  
高級和牛として確たる地位を築いてきた飯館村のブランド牛。「和牛らしい甘い香り」のする牛肉に仕上げ付加価値を高めている。

出典：飯館村 移住・定住ポータルサイト

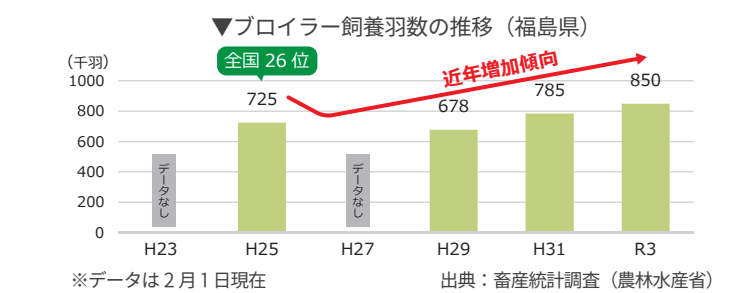


## 伊達鶏

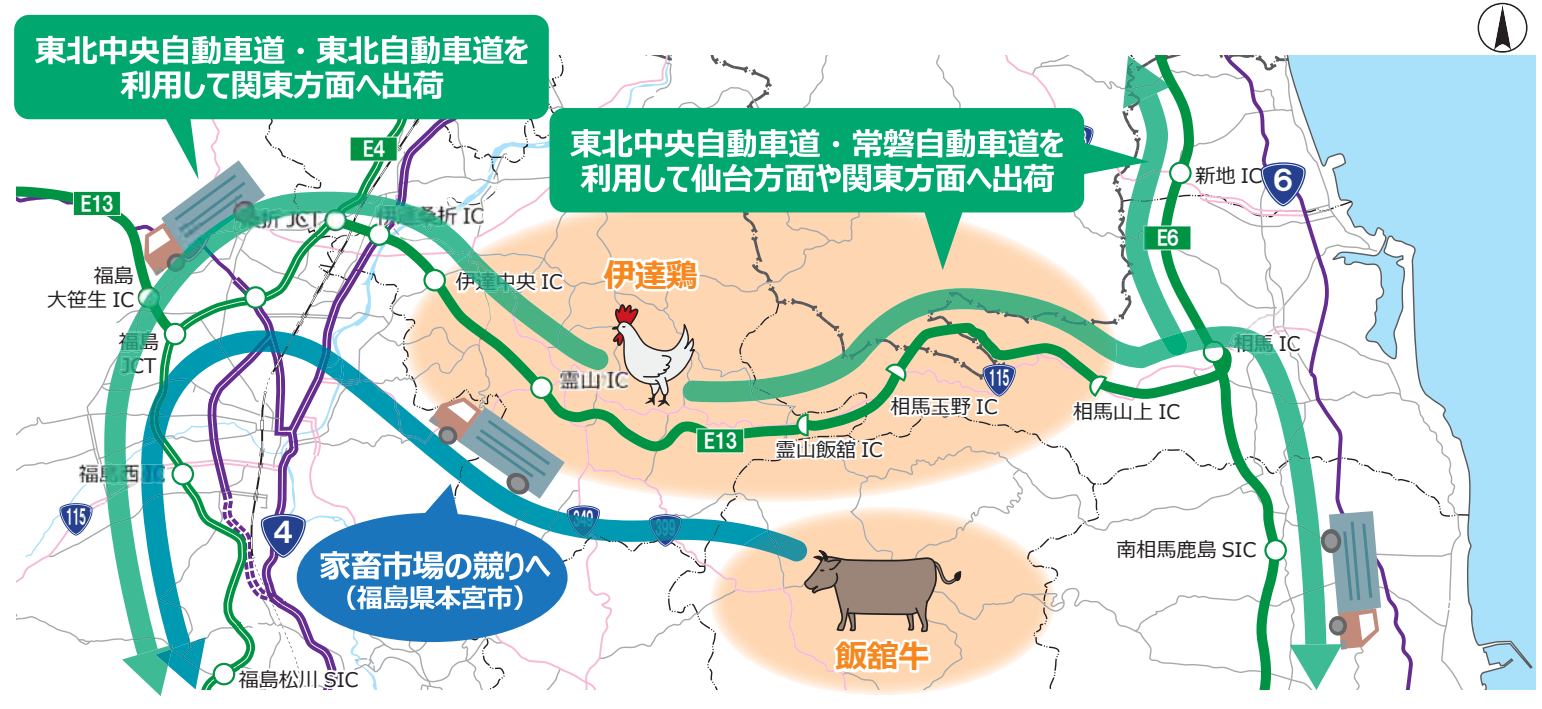


《伊達鶏》  
伊達地方で始まった、世界一の鶏と言われるフランスの鶏肉を原種鶏として掛け合わせられて作られた銘柄鶏。開放鶏舎で動き回れるため、丈夫で脂身をつきにくくするだけでなく、肉質のうまみを高めている。

出典：伊達物産株式会社 HP



# ブランド牛・ブランド鶏の輸送ルート



### 【伊達鶏生産者の声】

- 少しでも鮮度の良い方がお客様へのイメージは良いので、東北中央自動車道の整備による輸送時間の短縮はメリットが大きい。
- 通勤も楽になったため、相馬市方面や福島市方面の人へリクルートしやすくなった。
- 新工場の設立を予定しており、東北中央自動車道の整備によるアクセス性向上が立地要因の1つ。

出典：R3ヒアリング結果



### 【JAふくしま未来の声】

■子牛は輸送時のカーブや暑い時期に輸送時間が長くなるなどストレスに弱いため、一般道路ではなく東北中央自動車道を利用しています。

出典：R2ヒアリング結果

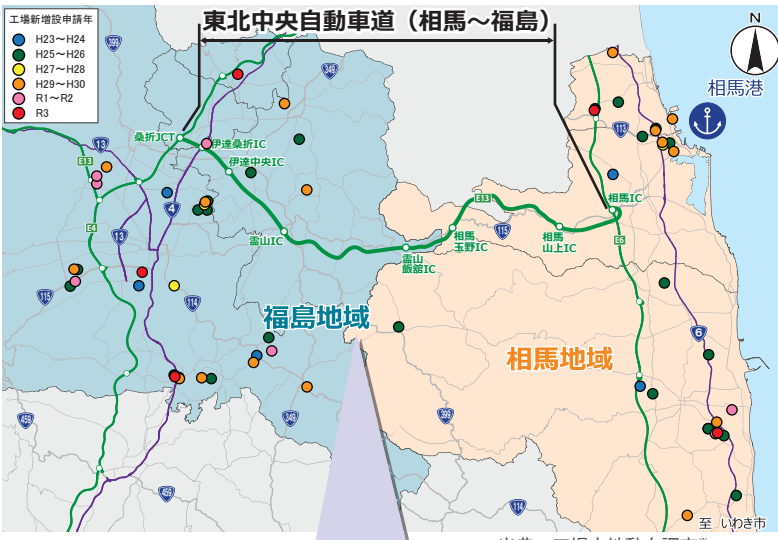


# 企業活動を応援する復興支援道路

東北中央自動車道(相馬～福島)沿線では、工場立地・増設が進展しています。  
 東北中央自動車道(相馬～福島)の全線開通により、輸送効率の向上や販路拡大等、地域産業の活性化を応援します。



## 東北中央自動車道(相馬～福島)沿線地域における工場新增設状況



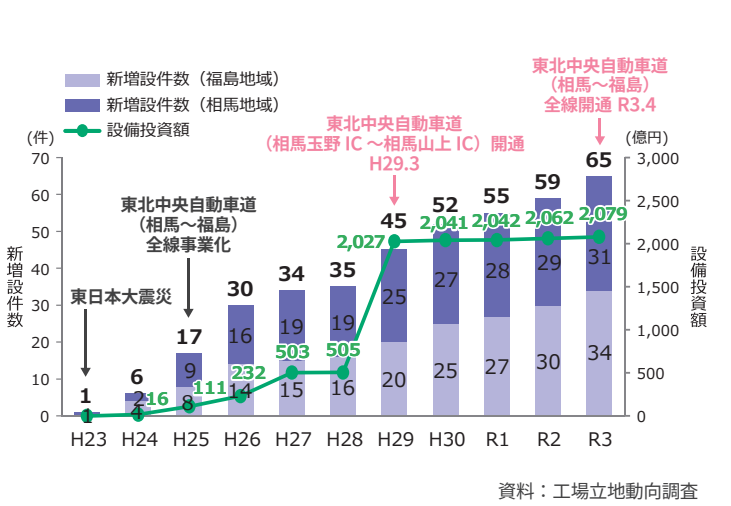
『福島イノベーション・コースト構想』など福島県の復興・創生に向けた取り組みを力強く支援!

拠点の整備及び研究開発の推進

- 【廃炉】**
  - 廃炉研究拠点の活用
  - 廃炉に向けた研究開発、人材育成
- 【農林水産業】**
  - ICTやロボット技術を活用した農林水産業の実践
- 【ロボット・ドローン】**
  - 福島ロボットテストフィールドを中核とするロボット産業の集積
  - ロボット・ドローンの開発・実証
- 【医療関連】**
  - 医療関連産業の集積による地域課題の解決
- 【エネルギー・環境・リサイクル】**
  - 先端エネルギー関連産業の創出
  - 環境・リサイクル産業の集積と事業実証
- 【航空宇宙】**
  - 航空宇宙産業への新規参入支援と技術の高度化

出典：福島イノベーション・コースト構想推進機構

## 東北中央自動車道(相馬～福島)沿線地域における工場新增設件数(累計)の推移



**【工場新設企業の声】**

- 東京から部材を輸送するため東北中央自動車道を利用しています。
- 福島～相馬間の全線開通により、輸送時間がさらに短縮され、相馬地域へのアクセスが常磐自動車道経由と東北自動車道+東北中央自動車道経由の2通りになり大きな相乗効果によるコスト縮減等が期待できます。

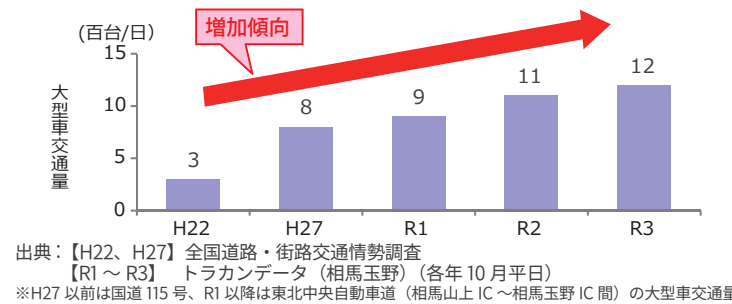
出典：R1ヒアリング結果

# 東北中央自動車道(相馬～福島)を利用した新たな道路利用の動き

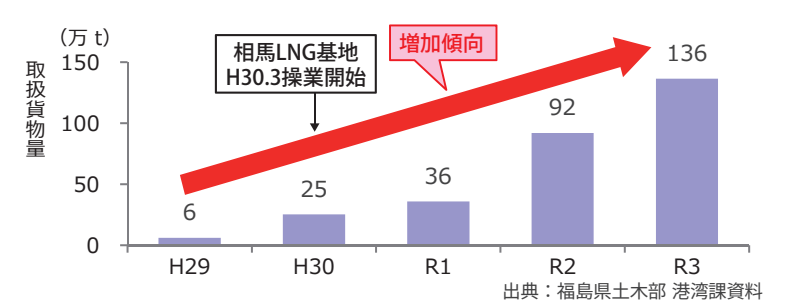
相馬港(重要港湾)に立地するLNG(液化天然ガス)基地が平成30年3月に操業開始。  
 輸送距離や輸送時間の短縮が図られ、取扱企業の営業エリア拡大とともに、輸送コストの低減に寄与しました。



## 大型車利用量の推移



## 相馬港 LNG 取扱貨物量の推移



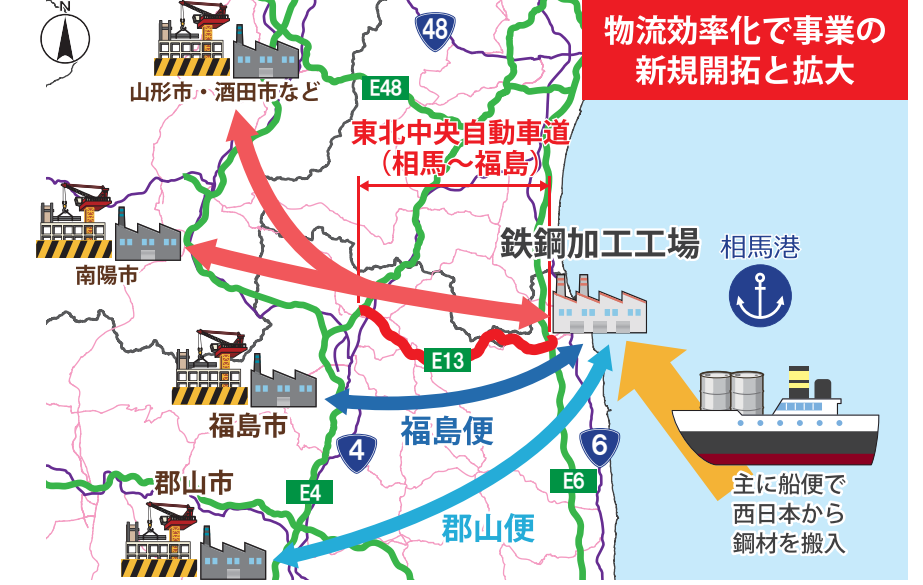
**【LNG基地開発担当者の声】**

- 中通り方面への顧客については、輸送距離および輸送時間が短縮されたことから、輸送コストが低減しています。
- 東北中央自動車道の全線開通に伴い、福島県南部の新規顧客への納入が開始され、輸送が増加する見込みです。

出典：R3ヒアリング結果

# 港湾へのアクセス性向上による生産性の向上

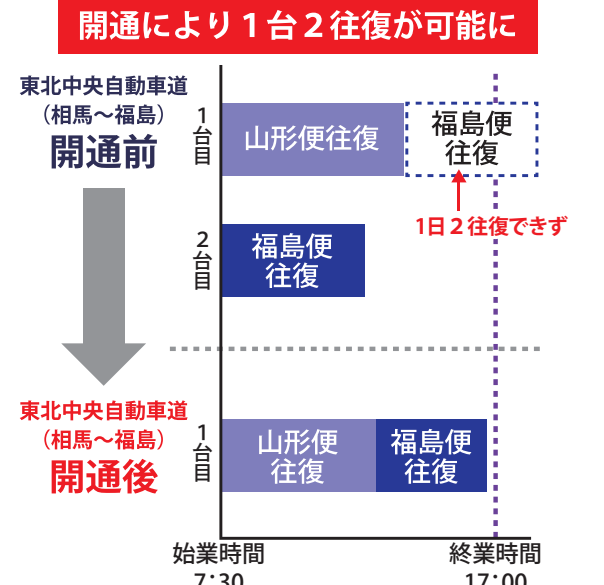
相馬港に新たに立地した鉄鋼加工メーカーでは、東北中央自動車道を利用し、福島県内のみならず山形県等へ取引を拡大しました。  
 東北中央自動車道(相馬～福島)の全線開通により、輸送時間が短縮され、被災地の産業活性化を応援しています。



**【相馬港進出の鉄鋼加工メーカーの声】**

- 東北の鉄鋼需要は福島や宮城に集中していますが、今後は、山形や秋田の日本海側への需要拡大が見込まれ、東北各地へ高速道路を利用したアクセスが優れる相馬港に進出しました。
- 東北中央自動車道の全線開通により、物流効率化が格段に向上します。

出典：R2ヒアリング結果

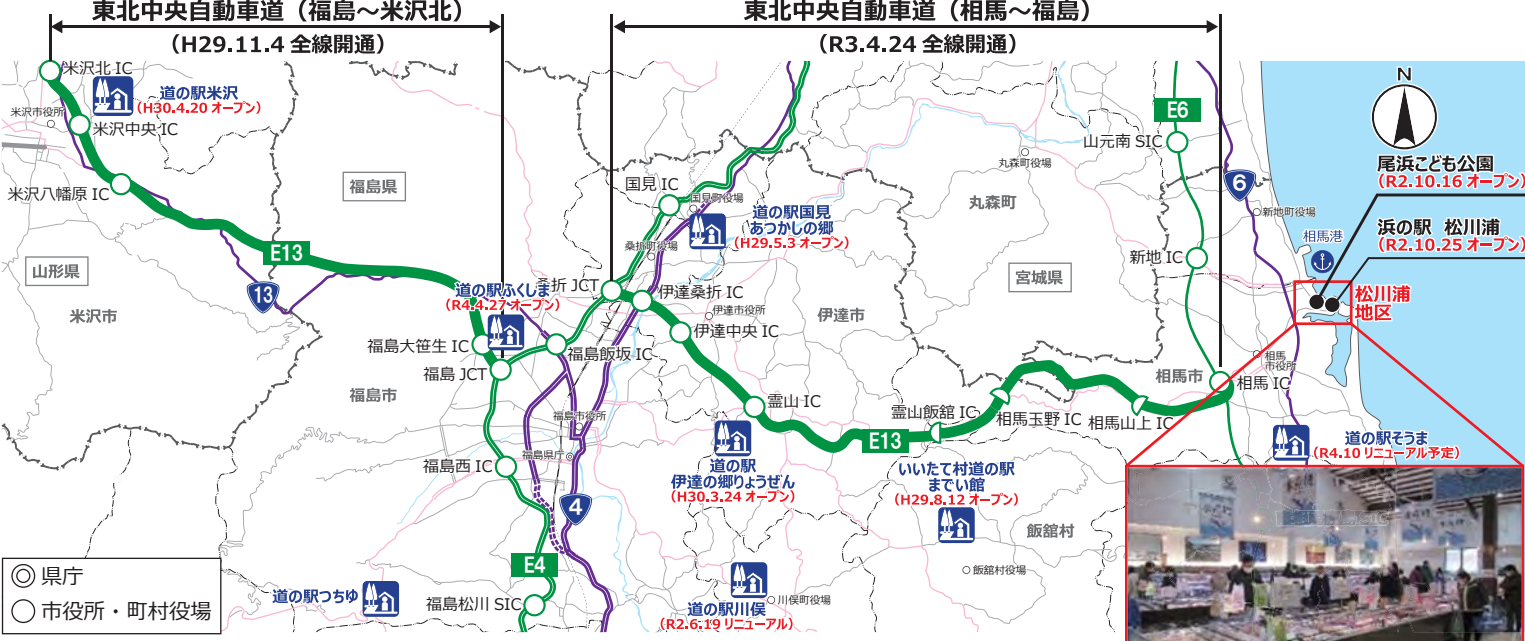


# 観光を応援する復興支援道路

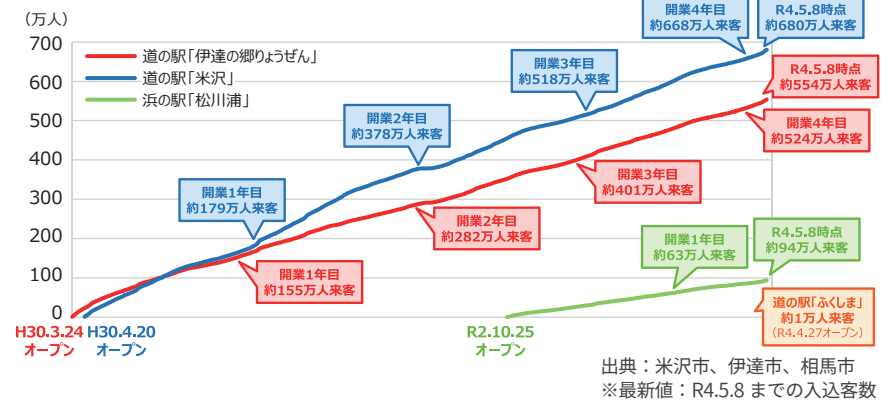
東北中央自動車道沿線の相馬市・伊達市・福島市・米沢市は開通を見越して、道の駅等の観光交流施設を整備しました。道の駅「米沢」では開業4年で累計来場者数が600万人を達成、道の駅「伊達の郷りょうぜん」も4年で500万人を達成しました。

復興のシンボル施設として浜の駅「松川浦」や道の駅「ふくしま」が続々と開業。東北中央自動車道（相馬～福島）全線開通後のゴールデンウィークには、震災以降途絶えていた観光イベントも再開され、松川浦周辺エリアにおいては福島県北や県中・県南・会津方面からの来訪者割合が増加しました。賑わいの創出や広域周遊観光の促進・活性化を応援しています。

## 東北中央自動車道沿線の道の駅・浜の駅



## 東北中央自動車道 (相馬～福島) 開通からの道の駅来訪者の推移



### 【道の駅りょうぜん 駅長の声】

■道の駅を近くに感じてもらえるようになった。

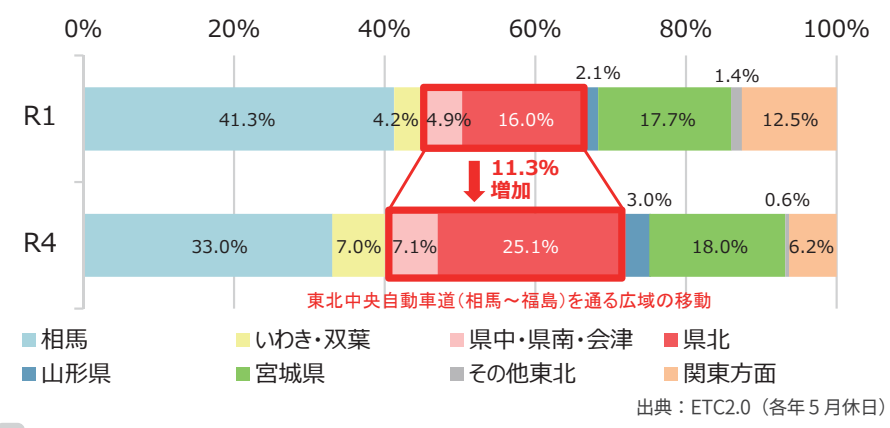
■生産者も訪れやすくなるため、より多くの地域の農産物を扱えると期待。

■交流人口は間違いなく増えると思う。

出典：だて市政だより 2021年6月号



## 東北中央自動車道 (相馬～福島) 全線開通後の浜の駅松川浦への来訪状況



### 【相馬市観光協会の声】

■GWに実施した浜焼きは福島や山形から来訪される方が多く、非常に好評だった。

■東北中央自動車道が整備されたことで、R4.6に遠方の道の駅米沢でも浜焼きを実施することができた。

■東北中央自動車道を走行することで所要時間が短縮され、浜焼きに使用する水産物の鮮度向上に貢献している。

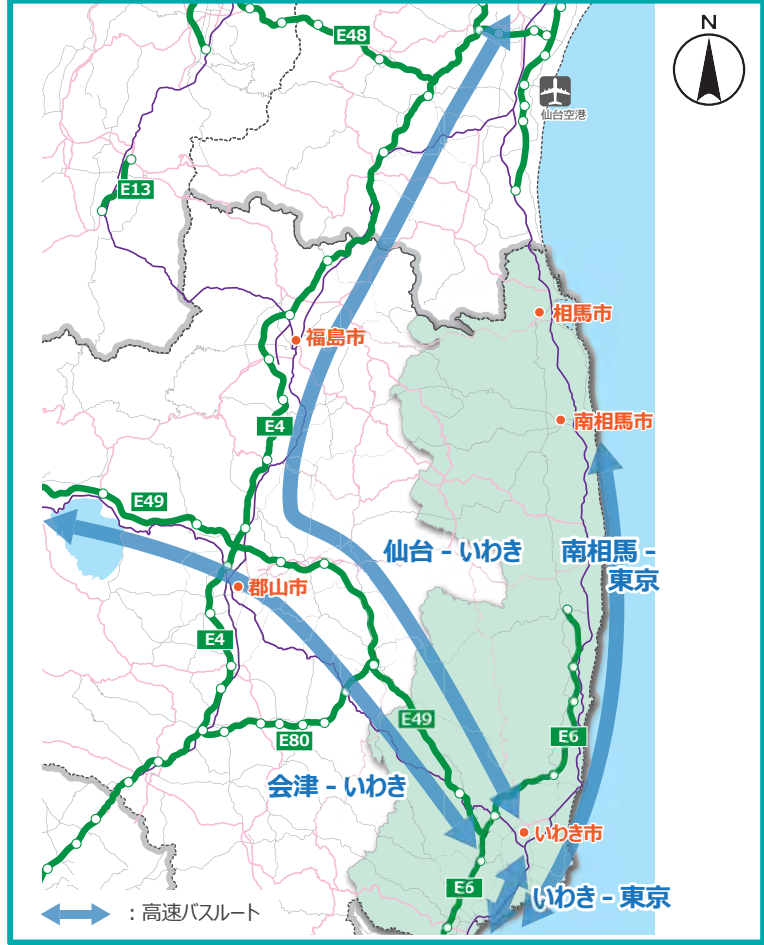
出典：R4ヒアリング結果



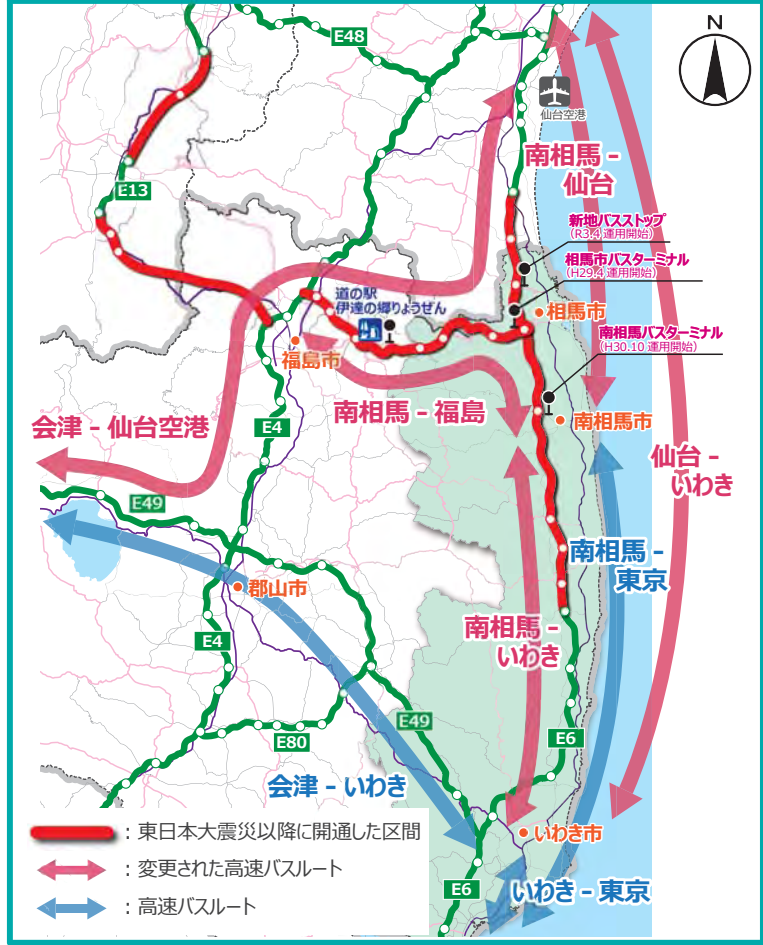
# 高速バスと連携する復興支援道路

新たな高規格道路ネットワークの形成により、いわき市～仙台市間の高速バス経路が常磐自動車道経由に変更されたほか、新たな高速バス路線が設定され、相馬IC、南相馬IC付近にパークアンドライドが可能なバスターミナルが立地するなど、高速バスの利便性向上や地域活性化を応援しています。

## 東日本大震災前の浜通り関連高速バスルート



## 現在※の浜通り関連高速バスルート ※R3.4月時点



## いわき市⇄仙台市間の運行状況の変化 (平日・片道)

	概要	便数	時間
H22.11	東北道経由	3便	3時間55分
R4.3	常磐道経由	7便※	3時間4分

出典：JTB時刻表 (H22.10)、JTB時刻表 (R4.3)、高速バス運行各社HP ※コロナウイルスの影響で、2022年4月1日より4便で運行

### 【バス運行会社の声】

■東北中央自動車道の開通により、南相馬～福島間の運行時間が短縮されており、その時間を道の駅りょうぜんでの休憩時間に充てて時間調整に活用しています。乗客も買い物がゆっくりできるようになりました。

出典：R2ヒアリング結果



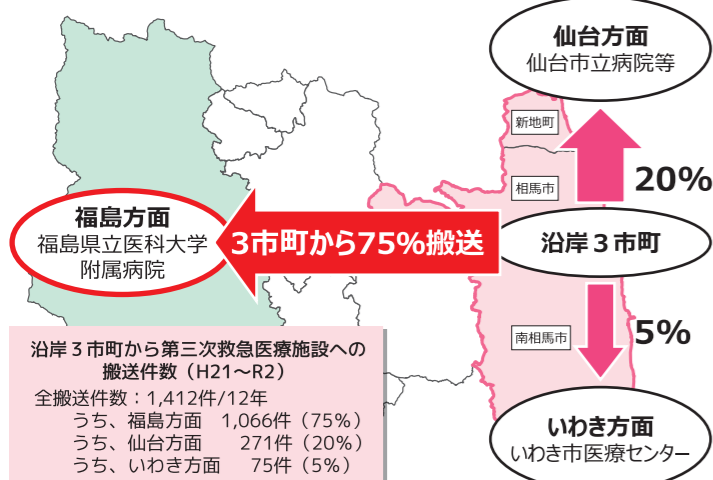
## 南相馬バスターミナル



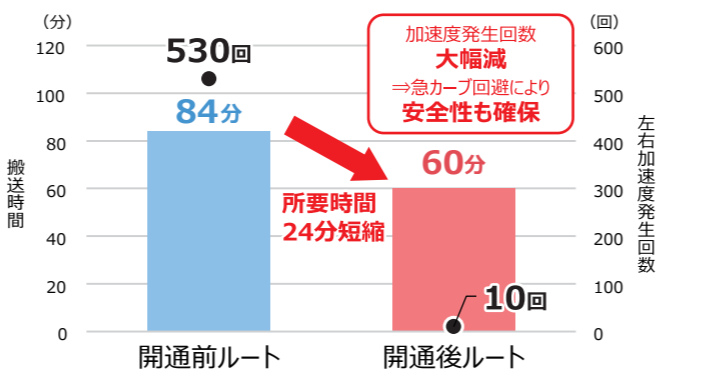
# 救急医療を応援する復興支援道路

第三次救急医療機関がない相馬地方は、重篤患者の救急搬送の多くは福島県立医科大学付属病院へ搬送されます。現道を利用して搬送する場合、急カーブが多く、患者の容体に影響がある横揺れが発生していました。東北中央自動車道（相馬～福島）の順次開通により搬送時間の大幅な短縮、安定した搬送が可能となり、「命の道」として迅速な救急医療施設への搬送と安定性向上を応援しています。

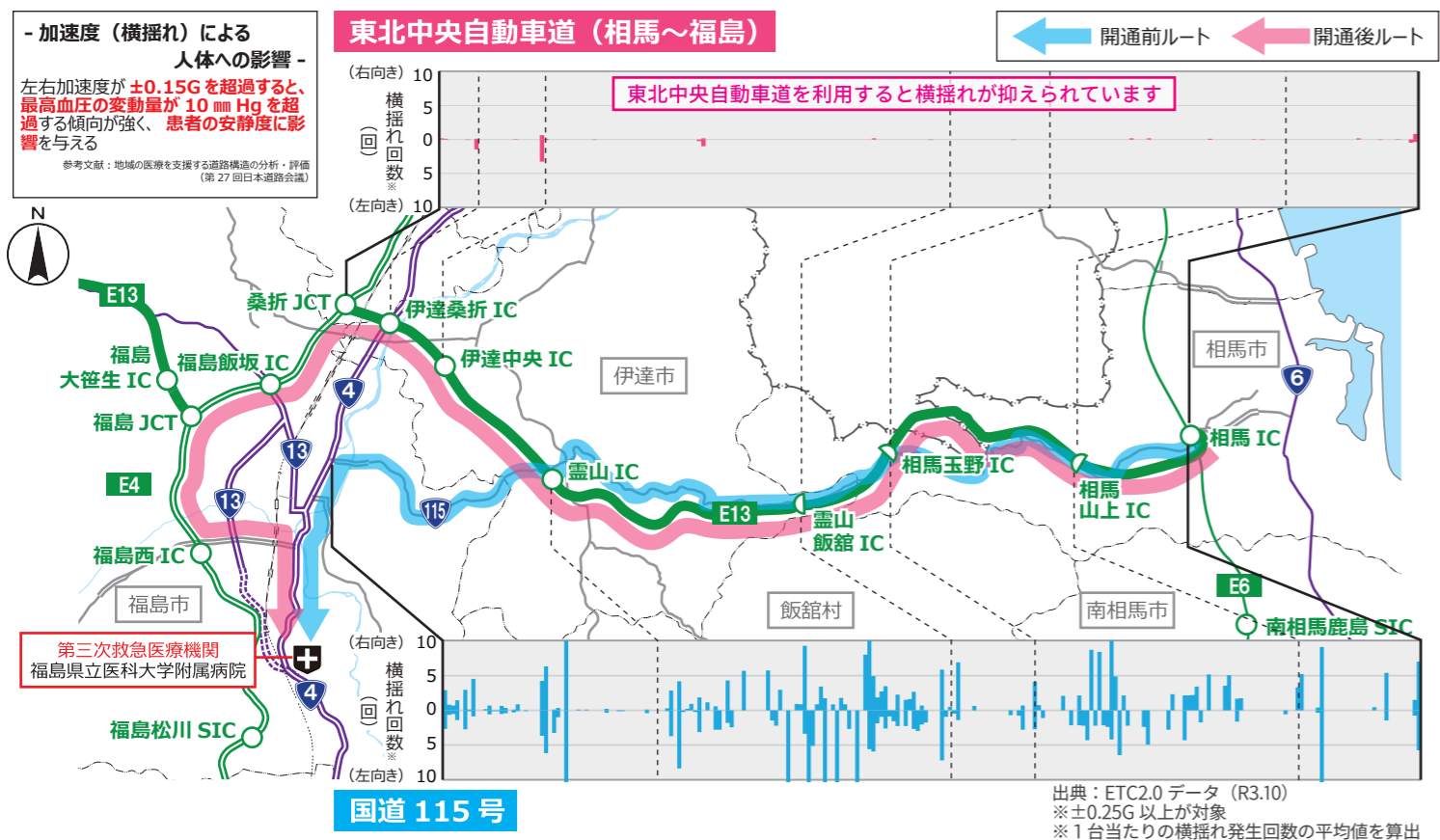
## 第三次救急医療機関への搬送割合 (H21～R2)



## 相馬市内～福島県立医科大学附属病院への搬送時間・左右加速度発生回数の比較



## 東北中央自動車道(相馬～福島)と国道115号の左右加速度(横揺れ)の比較



【消防本部の声】

■急カーブ、急な坂道がなくなり患者や医療スタッフの負担が軽減しました。

出典: R3ヒアリング結果

# 07 復興支援道路への想い 沿線リーダーたちの声

日頃より復興道路・復興支援道路沿線におきまして復興をけん引されてきた県知事・市町村長の皆様より、  
・今後の復興像  
・これまでの支援への感謝  
について、メッセージをいただきました。\*メッセージは令和3年3月にいただいたものを掲載しています。

