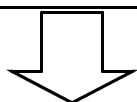


# 本県の復興に向けた戦略的道路整備について

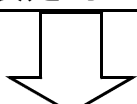
## ■ 背景と戦略

- 本県の道路整備については「ふくしま道づくりプラン」に基づき、計画的な整備に努めている。
- 主な財源は社会資本整備総合交付金（通常枠）と地域自主戦略交付金（一括交付金）



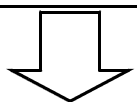
### 大震災発生

- 災害に強い道路ネットワークの構築に向け、縦横6本の連携軸や全県の地域連携道路など、引き続きプランに基づき整備を推進する。
- 長期的・安定的な通常財源を確保が必要。
- 津波被災には東日本大震災復興交付金、東西連携道路機能強化には社会資本整備交付金（復興枠）が国より財源措置された。しかし、採択要件が限定的で要求に満たない予算規模である。



### 原子力災害の克服

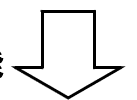
- 他県とは異なる特殊な状況
- 避難者の帰還支援
- 将来不安の解消
- 環境再生（除染）
- 産業再生の支援
- 新たな産業集積



### 避難解除等区域と周辺母都市等とを結ぶ 先導的連絡機能強化が必要。

- 避難解除等区域への帰還を支え、地域の復興再生を実現させるために必要な幹線道路の整備量が膨大。
- 財源の確保と国・県の役割分担が不可欠。

現行の予算規模では実現不可能



福島復興再生特別措置法の活用

## ※戦略性を有した道路整備が必要

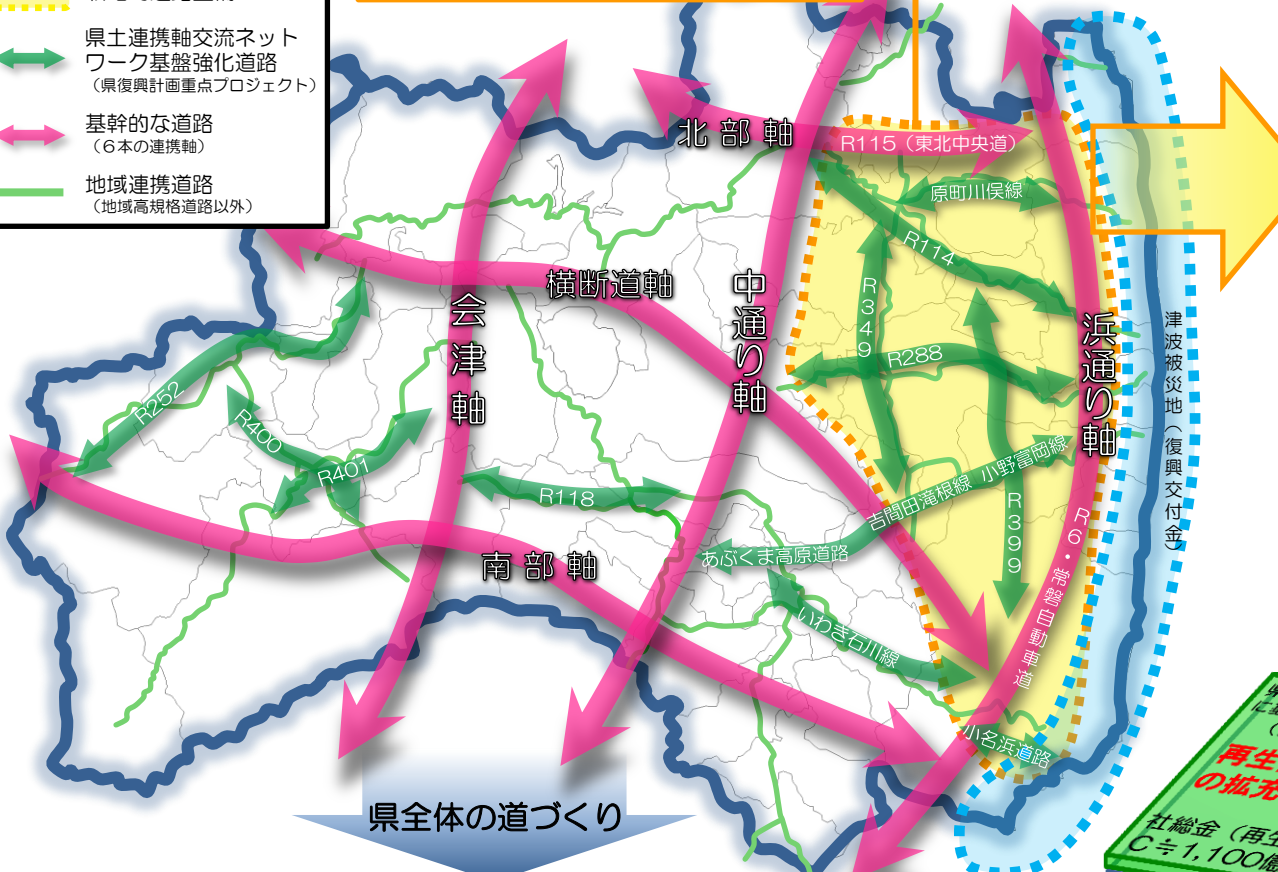
### 戦略の内容

- 避難解除等区域における必要な道路整備について「避難解除等区域復興再生計画」への位置付けを国に働きかける。
- 本県に特化した財源措置「福島復興再生枠」の創設等を働きかける。
- 国と県の役割分担のもと、国直轄代行事業の採択を働きかける。
- 常磐自動車道の早期全線開通を働きかけ、浜通り地域の復興を加速させる。
- 復興再生に必要な国直轄事業の平成25年度新規採択を働きかける。

# 本県の復興に向けた戦略的道路整備について

凡 例	
	ふくしま道づくりプラン (福島県全域)
	津波被災地
	戦略的道路整備
	県土連携軸交流ネットワーク基盤強化道路 (県復興計画重点プロジェクト)
	基幹的な道路 (6本の連携軸)
	地域連携道路 (地域高規格道路以外)

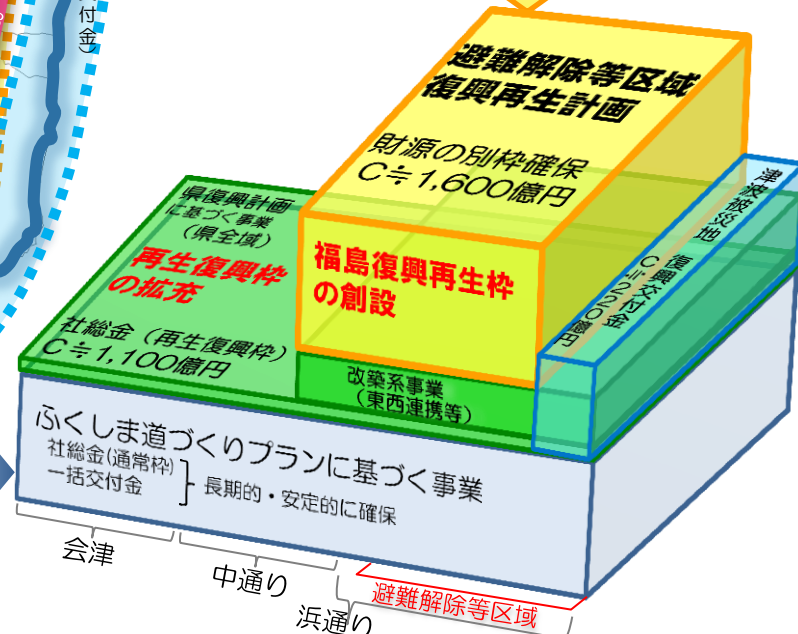
【対象エリア】避難解除等区域の復興を周辺地域から強力に支援するため、基幹的な道路(高速道、直轄国道等)に囲まれる範囲を対象エリアに設定。



### 戦略的道路整備

- ◆原子力災害からの復興のため、小野富岡線など8路線の整備を  
“概ね10年間で概成”
- ↓
- ◆膨大な事業量に対応するため、“財源” “執行体制” が必要
- ↓
- ◆福島復興再生特別措置法に基づく「避難解除等区域復興再生計画」への位置付け
- 国と県との連携
  - 直轄権限代行事業
  - 県事業
- 代行 ①小名浜道路 ②吉間田滝根線 ③国道399号 ④国道114号
- 総事業費 約1,600億円 の確保

福島県に特化した新たな財源確保



## ふくしま道づくりプラン(H22)の推進

- ◆縦横6連携軸の整備 (浜通り軸、中通り軸、会津軸、北部軸、横断道軸、南部軸)
- ◆災害に強い道路ネットワークの強化
- ◆財源 (社会資本整備総合交付金(通常枠) / 地域自主戦略交付金(一括交付金))