

国土交通大臣

前田 武志 様

要 望 書

福島県いわき市長

渡辺 敬夫

＜要望項目＞

- 1 福島県浜通り地域の復興を支える一般国道6号・49号の整備促進 …… P 1
(一般国道6号勿来バイパスの新規事業化を含む)
 - (1) 一般国道6号勿来バイパスの新規事業化
 - (2) 一般国道6号常磐バイパス
「早期の全線4車線化」、「住吉～下船尾間の整備促進」、
「下船尾～内郷間の早期計画策定」
 - (3) 一般国道6号久之浜バイパス
「久之浜バイパス（第一工区）の整備促進」
 - (4) 一般国道49号平バイパス
「早期の全線4車線化」、「北好間改良の整備促進」、
「好間町～三和町間の早期計画策定」
- 2 常磐自動車道の早期仙台延伸について …… P 2
- 3 復興交付金制度について …… P 3
(国土交通省における基幹事業の追加・事業内容の拡充)
 - ①海岸保全施設整備、②河川管理施設整備、
 - ③土地区画整理事業の拡充、④造成宅地滑動崩落緊急対策事業の拡充
- 4 被災住宅等に係る支援について …… P 4
 - (1) 一部損壊住宅への支援
 - (2) 宅地被害への支援について
- 5 重要港湾小名浜港の復旧・復興及び整備促進について …… P 5
 - (1) 復旧期間中、荷役機能の低下による港湾利用荷主企業の費用負担の増加を補う
新たな支援制度の創設
 - (2) 小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備事業における①岸壁の大水深化、
②岸壁、荷役機械及び野積場の一体的な耐震強化、③早期供用開始
 - (3) 防災機能を有する港湾業務庁舎整備について
- 6 常磐自動車道及び磐越自動車道の料金無料化の延長について …… P 6
- 7 放射性物質に汚染された自動車の除染等の徹底について …… P 7

1 福島県浜通り地域の復興を支える一般国道6号・49号の整備促進 (一般国道6号勿来バイパスの新規事業化を含む) について

いわき市は、広域多核の都市構造をもつ特性から、自動車交通への依存度が高く、道路は市民生活や経済・産業活動を支える最も根幹的な施設であり、特に、一般国道6号及び一般国道49号は、常磐自動車道や磐越自動車道と一体となって幹線道路網を形成し、当市の振興・発展に大きく寄与しております。

とりわけ、一般国道6号は、関東と東北地方との広域的な地域間連携や国際バルク戦略港湾小名浜港の物流機能の強化を図る上で、最も重要な幹線道路となっておりますが、東日本大震災においては、本市南部の勿来地区において、防波堤を越流した波により、沿岸部を通る一般国道6号は一時冠水するとともに、大津波警報が継続したため、通行に大きな支障を来したところであり、復旧後の状況から災害時における幹線道路の重要性をあらためて認識したところであります。

このような中、今後再び、同規模の津波等による災害が生じても、市民が安全・安心に避難できるよう、福島県と茨城県を結び広域避難道路の役割を担う一般国道6号勿来バイパスの新規事業化について、強く要望いたします。

また、当市の主要幹線道路である一般国道6号常磐バイパス、一般国道6号久之浜バイパス及び一般国道49号平バイパス・北好間改良事業等の直轄国道バイパスは、本県浜通り地域の復興再生を支える極めて重要な主要幹線道路でありますので、さらなる整備促進に向けて、予算の拡充が図られるよう、特段の御配慮をお願いいたします。

(要望項目)

- (1) 一般国道 6 号勿来バイパスの新規事業化
- (2) 一般国道 6 号常磐バイパス
「早期の全線 4 車線化」、「住吉～下船尾間の整備促進」、
「下船尾～内郷間の早期計画策定」
- (3) 一般国道 6 号久之浜バイパス
「久之浜バイパス（第一工区）の整備促進」
- (4) 一般国道 49 号平バイパス
「早期の全線 4 車線化」、「北好間改良の整備促進」、
「好間町～三和町間の早期計画策定」

2 常磐自動車道の早期仙台延伸について

常磐自動車道は、首都圏と太平洋沿岸地域の産業・経済・文化などの発展と地域住民の福祉の向上を実現するための重要な高速自動車国道であります。

去る平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災において、常磐自動車道は、本県浜通り南部地域の住民の避難や災害応急対策に必要な人員、物資などの輸送路として重要な役割を果たしたところであります。

今後、当市が南東北の拠点都市として他地域との交流拡大を図りながら、震災からの早期復興を遂げるためにも、常磐自動車道の早期仙台延伸について要望いたします。

3 復興交付金制度について（国土交通省における基幹事業の追加・事業内容の拡充）

復興交付金制度について、現在、国より示されている基幹事業には、津波被災地の安全確保のために必要な施設整備等が盛り込まれていないことから、被災自治体の負担が増えることが想定されるため、次の事業について、基幹事業としての追加及び事業の拡充がなされるよう要望いたします。

① 海岸保全施設整備

津波防御の最も基本となる海岸堤防整備については、災害復旧において措置されることから基幹事業に位置付けられていないが、位置の変更や津波対策に伴うゲートの設置については、災害復旧の対象外であり、被災自治体の負担となるため、津波対策として実施する海岸堤防整備について基幹事業として追加されるようお願いいたします。

② 河川管理施設整備

今回の津波被災においては、海岸堤防の越流に加え、津波が河川を遡上し被害を拡大させた状況があるため、堤防の嵩上げなどの対策工を実施する必要があるが、これらについては、災害復旧の対象外であり、被災自治体の負担となるため、津波対策として実施する河川管理施設整備（普通河川を含む）について基幹事業へ追加されるようお願いいたします。

③ 土地区画整理事業の拡充

被災地の基盤整備に際しては、被災者の多様なニーズに対応するため、「防災集団移転促進事業」に代えて、「土地区画整理事業」による整備を検討している地区もあるが、土地区画整理事業の場合、道路等の公共用地に係らない建物の移転補償費が補助対象外となるなど、被災自治体の負担が過大となることから、全額国費で賄える制度とされるようお願いいたします。

④ 造成宅地滑動崩落緊急対策事業の拡充

造成宅地滑動崩落緊急対策事業については、宅地を形成する擁壁等の復旧も含めた一体的な対策工事については、補助の対象とされていないことから、被災者からの要望もあり、また、これにより一日も早い地域復興の促進が図られることから、本事業により、宅地を形成する擁壁の復旧や宅地整地も一体的に対応できるよう、弾力的な取扱いがなされるよう要望いたします。

4 被災住宅等に係る支援について

(1) 一部損壊住宅への支援

東日本大震災により、本市では、8万棟以上の住宅が被害を受けたところであります。このうち全壊・大規模半壊・半壊となった約3万8千棟については、義援金の支給等支援が行われるのに対し、一部損壊となった住宅については、住宅補修に係る支援制度がない状況にあります。

本市においては、4万棟を超える住宅が一部損壊となっており、市単独の支援を行った場合、財政負担が多大となることから、国による一部損壊住宅を対象とした支援制度の構築を要望いたします。

(2) 宅地被害への支援について

宅地被害を受けた被災者の多くは住宅も被害を受けていますが、住宅に関しては、被災者生活再建支援制度などの支援はあるものの、液状化を含め宅地に対する給付型の支援制度は存在しません。

このため、被災宅地を被災者自ら復旧する場合、被災者の負担軽減策を図るため、既存制度の拡充や復旧工事に要する費用の助成制度の構築を要望いたします。

5 重要港湾小名浜港の復旧・復興及び整備促進について

(1) 復旧期間中、荷役機能の低下による港湾利用荷主企業の費用負担の増加を補う新たな支援制度の創設

応急復旧により荷役が再開されてからの半年間（平成 23 年 6 月～11 月）で、平成 22 年 1 年間の延べ 224 日を上回る、延べ 343 日もの滞船が発生している（年間延べ日数に換算すると約 3 倍の見込みとなる）ことに加え、バルク貨物用岸壁の復旧及び供用開始には一定の期間を要するなど、当面、荷役機能の低下による港湾利用荷主企業の費用負担の増加が避けられない状況にあることから、これらを補う新たな支援制度の創設を検討されるようお願いいたします。

(2) 小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備事業における①岸壁の大水深化、②岸壁、荷役機械及び野積場の一体的な耐震強化、③早期供用開始

福島第一原子力発電所事故により、火力発電所の重要性が増す中、国際バルク戦略港湾の選定を受けた小名浜港としては、平常時のみならず非常時においても、火力発電所での燃料のひとつである石炭の安定的、広域的な供給拠点としての役割が求められていることから、現在整備中の東港地区については、岸壁の大水深化と岸壁、荷役機械及び野積場の一体的な耐震強化を含め、早期供用開始に向けた整備を促進されるようお願いいたします。

(3) 防災機能を有する港湾業務庁舎整備について

東日本大震災により、小名浜港アクアマリンパークや小名浜港背後地さらには漁港区において被害を受けたところではありますが、これら小名浜港周辺地区の一体的な再生・整備は、本市のみならず、福島県、ひいては日本全体の震災復興のシンボルとなるものであります。

このことから、国においても積極的な施策展開を図られるとともに、小名浜港背後地に点在していた港湾関係行政機関の復旧にあたっては、地震・津波等の災害に強い庁舎であることはもとより、災害時の関連行政機関の迅速な連携や港湾行政のワンストップ化を可能とし、併せて防災機能を有するような業務庁舎を整備されるようお願いいたします。

6 常磐自動車道及び磐越自動車道の料金無料化の延長について

被災地においては、ようやく、観光インフラが再整備され、これから、観光誘客による、観光振興、ひいては、地域経済の活性化に向け、本格的な取り組みをスタートさせるところであります。

高速道路の無料措置は、原発災害による風評被害を受けている本市にとっては、観光誘客の鍵を握っているものと考えており、被災地の観光振興の観点から、引き続き、常磐自動車道及び磐越自動車道の利用料金の無料化措置の対応をお願いいたします。

7 放射性物質に汚染された自動車の除染等の徹底について

震災による福島第一原子力発電所の事故直後から、平成23年3月23日までの間は、車両の持ち出しが自由であったことから、例えば、事故当時、福島第一原子力発電所に勤務していた東京電力社員及び関連事業者などの作業従事者の通勤車両等が、事故に伴い拡散した放射性物質を付着させたまま持ち出されるなどして、車両が管理区域外に持ち出された可能性が高く、中には中古車販売や車両整備に係る事業者などにも車両が持ち込まれた例もあるように聞き及んでいるところであります。

放射線量の高い車両については、その周辺の放射線量に影響を及ぼすおそれがあるため、市民は不安を抱えての生活を送っており、一部においては、高放射線を帯びた車両が影響していると考えられる高線量を示すスポットがある状況となっております。

このことから、原発事故当時から車両規制がかかった平成23年3月23日までの間、福島第一原子力発電所内で作業に従事していた作業員の車両の実態把握に努めるとともに、中古車販売業をはじめ、自動車関連団体への聞き取りなどにより、その実態把握に努め、必要に応じ車両へのモニタリングを実施し、放射線量の高い車両が発見された場合には、その車両の取り扱いについて、適正な処理を行っていただくようお願いいたします。

また、今後におきましても、警戒区域への車両の出入りの管理及び当該車両のスクリーニング等の実施に万全を期されるようお願いいたします。

