

復興道路の整備について ～事業促進PPPの取り組み～

平成25年9月12日

国土交通省 東北地方整備局

復興道路・復興支援道路

「復興への提言～悲惨のなかの希望～」

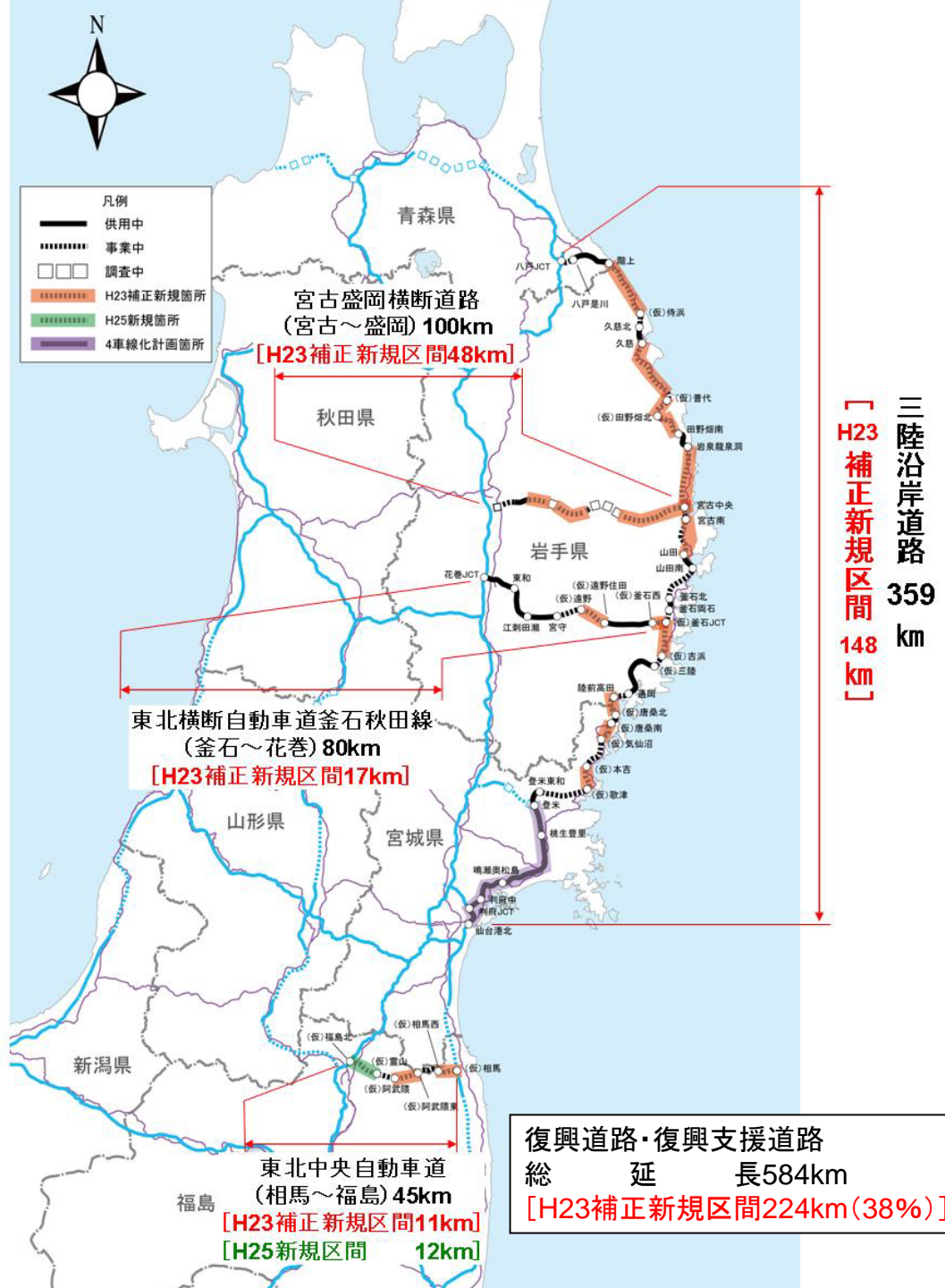
太平洋沿岸軸(三陸縦貫道等)の緊急整備、太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化、整備スケジュールの明確化

「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年間とし、被災地の一刻も早い復旧・復興を目指す観点から、復興需要が高まる当初の5年間で集中復興期間と位置づける。

平成23年11月21日「第三次補正予算成立」

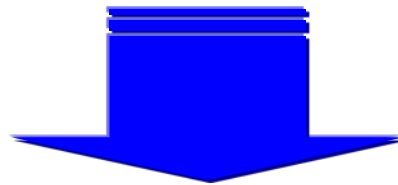
復興道路・復興支援道路の新規区間の事業化、予算化



「三陸沿岸道路」整備の新たな考え方

- 三陸沿岸道路は、今回の東日本大震災において、**命の道**としての機能を発揮。また壊滅的被害を受けた被災地の**復興のリーディングプロジェクト**として期待

- ① 平時に暮らしを支える …… 医療サービス、産業、観光
- ② 災害時に命を守る …… 避難、救命救急、復旧
- ③ 厳しい財政事情 …… 低コストの実現



6つの設計見直し

「三陸沿岸道路」の新たな6つの考え方1

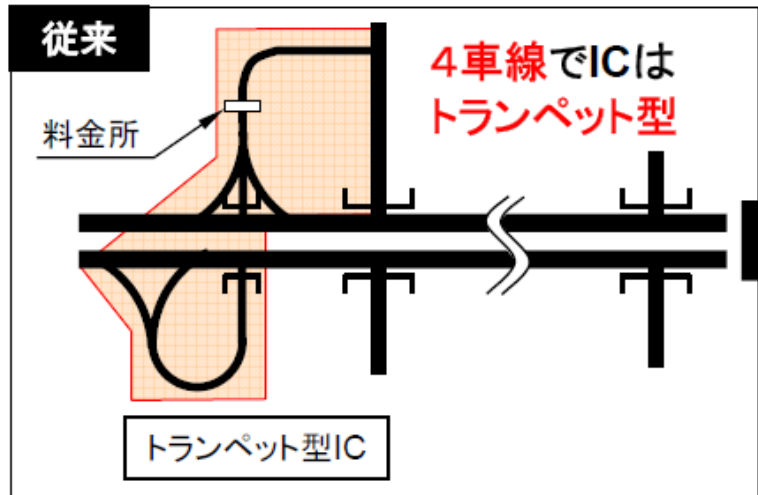
①強靱性の確保

(ルートは津波浸水区域を回避 → 三陸縦貫自動車道は**95%回避**、残りの5%は高さのある橋梁で通過)

三陸縦貫道(山田道路)

②低コストの実現

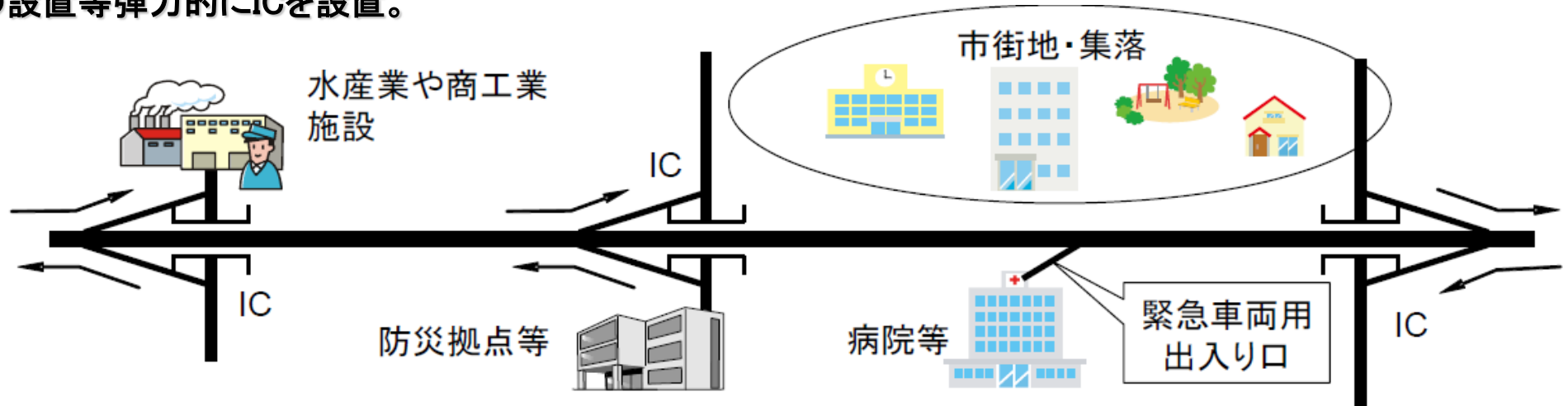
(4車線・トランペット型IC → 2車線・コンパ外型IC)



「三陸沿岸道路」の新たな6つの考え方2

③拠点と連絡するIC等の弾力的配置

平時及び災害時の利便性に配慮し、市街地や防災拠点施設等へのアクセス、病院への緊急車両出入口の設置等弾力的にICを設置。



④復興まちづくりの支援

関連する土地利用との調整

⑤避難機能の強化

緊急避難路、避難階段の設置

⑥ICTによる通行可能性把握

ITSスポット等での走行速度収集



災害時の避難しやすさに配慮したICの配置(田老第一、第二IC)

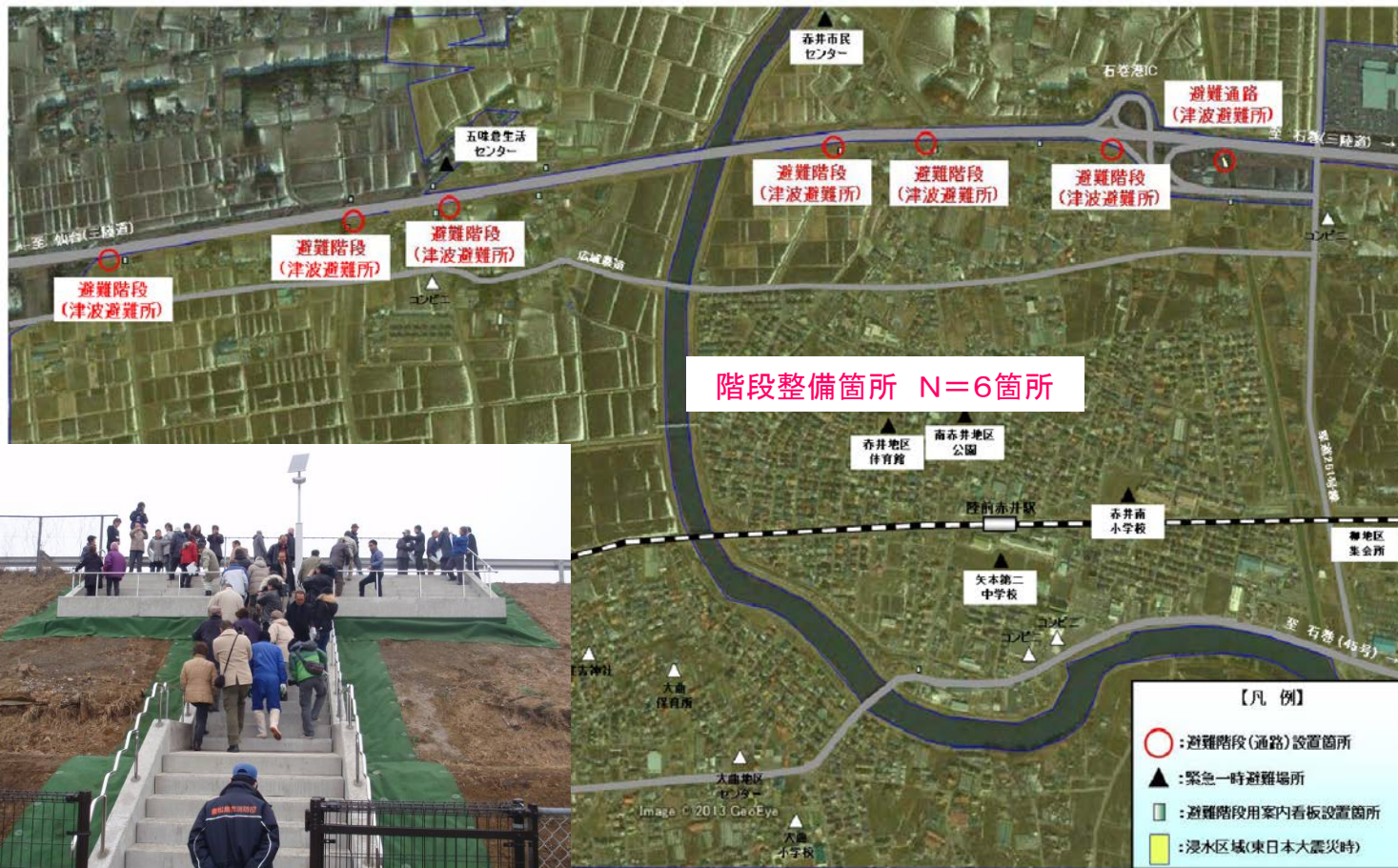
- 東日本大震災により甚大な被害を受けた宮古市田老において、災害時に緊急支援物資の輸送、避難、救急搬送等を迅速かつ確実に可能とするようインターチェンジ(田老第一IC、第二IC)を配置しています。



三陸沿岸道路 津波避難階段（宮城県東松島市）

- 矢本石巻道路（宮城県東松島市内）の大曲地区・赤井地区において、三陸沿岸道路が一時避難場所として利用。三陸道の法面に津波避難階段の設置を計画。
- 平成24年9月に地元説明会を開催、工事着手し平成25年2月に6箇所完成。

▼ 津波避難階段の整備位置



▲ 震災時における三陸沿岸道路への避難状況
（仙台放送 スーパーニュースより）

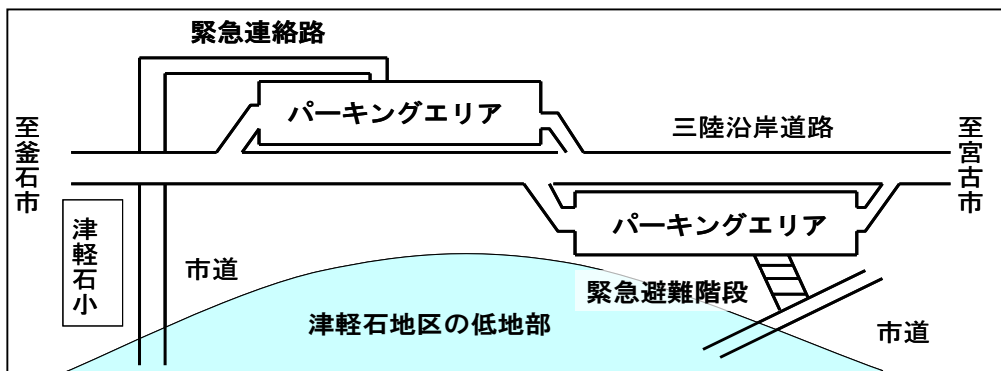


▲ 津波避難階段完成の報道
（東北放送 「Nスタみやぎ」より）

▲ H25年2月15日 津波避難階段公開状況

避難機能の強化（緊急連絡路、避難階段等の設置）

- 宮古市の復興計画と一体となった避難経路を計画。
- 津波浸水域を回避した三陸沿岸道路への避難を容易にするため、緊急連絡路、避難階段、避難場所の機能を備えたパーキングエリア（津軽石PA）を設置します。



▲緊急避難路と避難階段イメージ



▲避難階段イメージ



地域と一体となった事業の推進

復興のリーディングプロジェクトとしてとして
一日も早い完成に向けて「スピードアップ」が必要

(スピードアップのポイント)

- ①全ての関係者に対する事業進捗への合意形成
- ②国・県・市町村・関係機関の連携による課題解決

「復興道路会議」を設置

岩手県 11月25日
宮城県 11月25日
福島県 11月26日

(会議の構成)

県知事、東日本大震災復興対策本部現地対策本部長、
関係市町村長、地元経済界、地元メディア、
東北地方整備局長



▲復興道路会議の様子

事業のスタートダッシュに向けて

◇地域と一体となった事業の推進

(復興道路会議、自治体からの支援等)

◇民間技術力の活用

(事業促進PPPの導入)

◇事務所の執行体制の強化

(新組織の設置、人員の充実)

◇調査設計等の期間短縮の工夫



▲ 南三陸国道事務所開設H24. 4

地域と一体となったスタートダッシュ

- 復興道路・復興支援道路の着工に向け、測量立入説明会及び中心杭打設式を実施
- 測量立入説明会にも首長さんが出席し、復興に向けて地域一体で取り組んでいる

測量立入説明会



▲平成23年11月27日(岩手県宮古市)
三陸沿岸道路(宮古中央～田老)

中心杭設置式



▲平成23年12月28日(岩手県釜石市)
東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～釜石西)

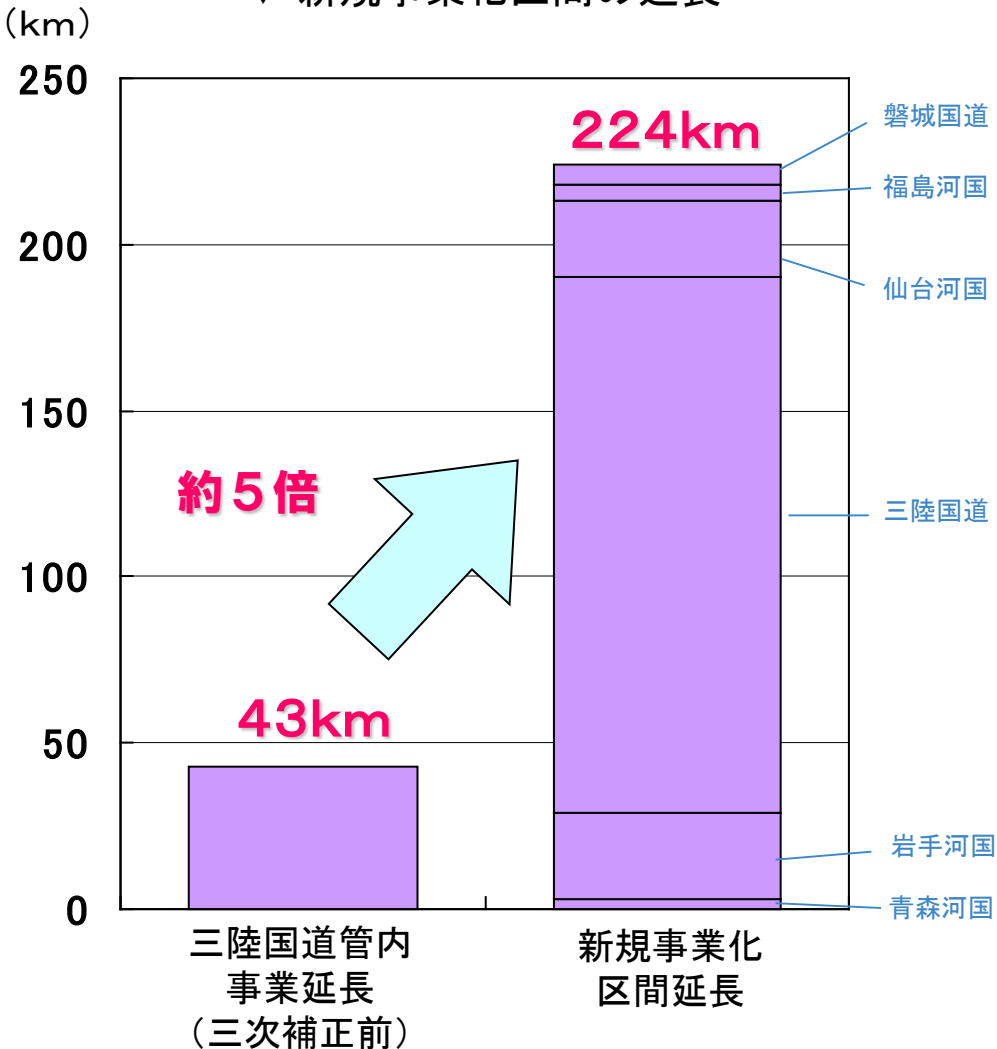
復興道路の早期整備 膨大な復興道路の事業

○ 新規事業化区間は、従来の三陸国道事務所の約5個分の事業量。

▼ 新規事業化区間の延長

▼ 復興道路の延長内訳

H25.7末



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	134km	77km	148km
宮古盛岡横断道路	100km	8km	10km	48km
東北横断自動車道 釜石秋田線	80km	54km	9km	17km
東北中央自動車道	45km	0km	22km	11km
合計	584km	196km	155km	224km

※H25新規区間の東北中央道(霊山～福島間)を除く

事業促進PPPの導入の背景

復興リーディングプロジェクトとして復興道路・復興支援道路の早期完成に向けて

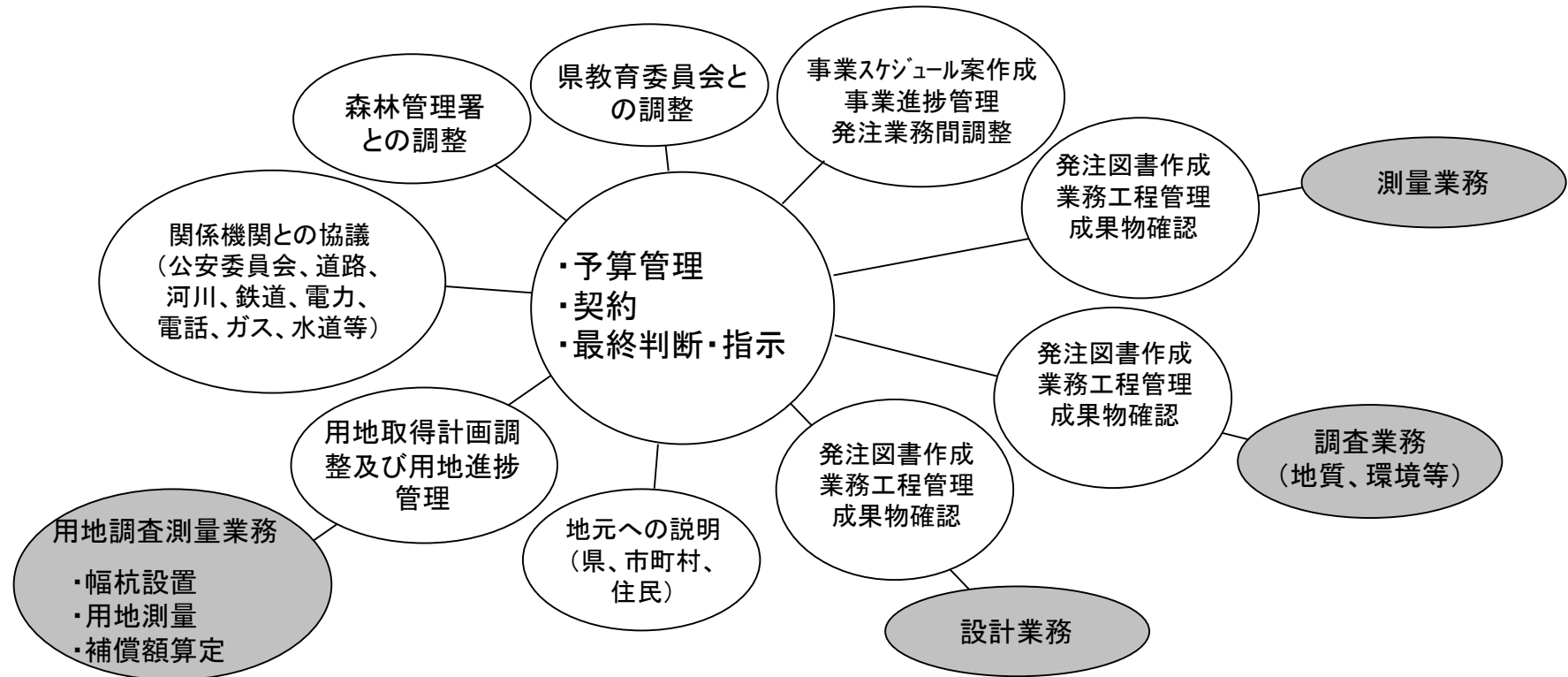


課題認識

- 地域と一体となった取り組み体制等の確立
- 膨大な業務量(川上業務)を実施する体制整備
- 膨大な新規事業区間(224km)の早期着工を図ること
- 事業を円滑に進める適切なプロジェクトマネジメント
- 現場にマッチした設計成果品(質の向上)
- 膨大な協議等の円滑な実施

事業促進PPPの導入に向けて

- 新規事業化区間においては、工事着手までの間に、**膨大な業務の実施が必要**（調査・設計の進捗管理、協議・調整、用地取得等）



○ : 従来、発注者が行っている業務

● : 従来、民間技術者が行っている業務

事業促進PPPの導入

- 過去例にない新規事業化区間延長で、**膨大な業務量**が発生
- 従来、官が行っていた業務のうち**民間が実施可能な業務**の選別
- 業務は、各種調査、道路や構造物の設計、用地関係業務、関係機関協議、地元説明会、事業監理など**多様な業務**

施工前段階の業務内容

【発注者】

法制度等により発注者の実施が必要な領域

- ・予算管理
- ・契約
- ・最終判断
- ・指示 など

新たに民間においても実施可能とする領域(※)

- ・事業進捗管理
- ・業務工程管理
- ・地元への説明
- ・関係機関との協議・調整
- ・用地取得計画調整 など

【民間技術者】

既に民間に委託していた領域

- ・測量業務
- ・調査業務
- ・設計業務
- ・用地調査業務 など

※ PPPに委ねる業務内容については、発注者と民間が協議して判断。ただし、最終的な責任は発注者がとる。

事業促進PPPの業務内容

1. 測量・調査・設計業務等に対する指導・調整等

- ・ 設計方針の検討
- ・ 工程の把握及び調整
- ・ 指導・助言、指示協議、成果内容確認、検査資料確認 等

2. 地元及び関係行政機関等との協議等

- ・ 立入に関する地元説明
- ・ 地元との調整・協議
- ・ 関係行政機関等の調整・協議 等

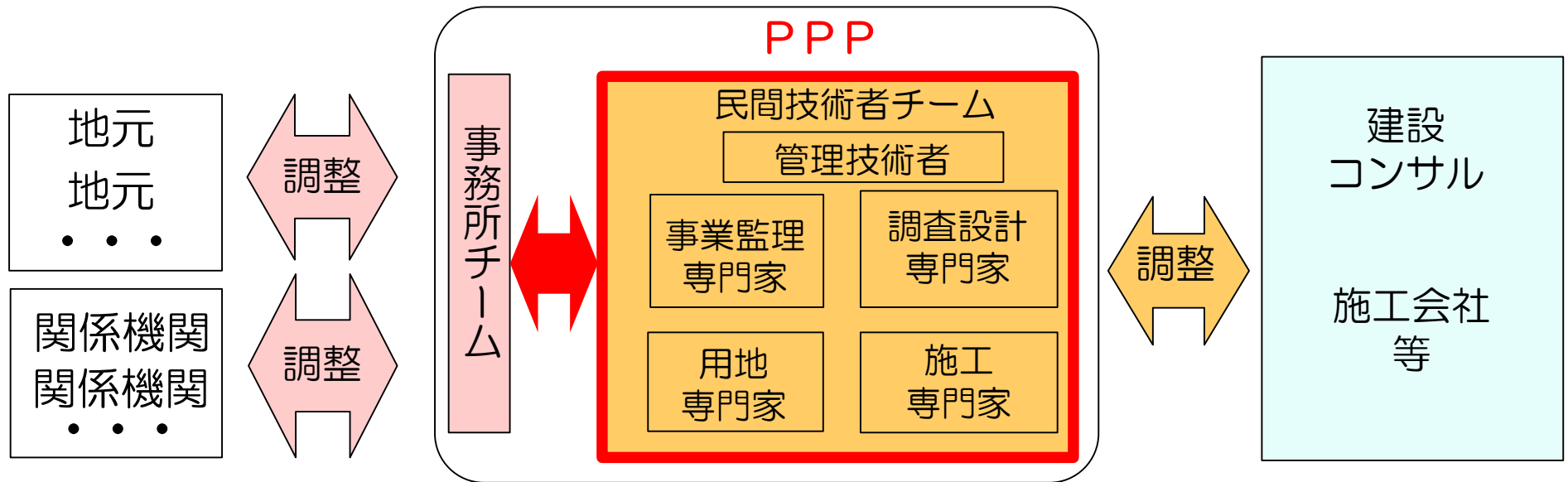
3. 事業管理等

- ・ 基本方針の検討、事業進捗管理
- ・ 事業期間の短縮、事業コスト縮減の検討
- ・ 広報の企画及び実施 等

「事業促進PPP」の仕組み

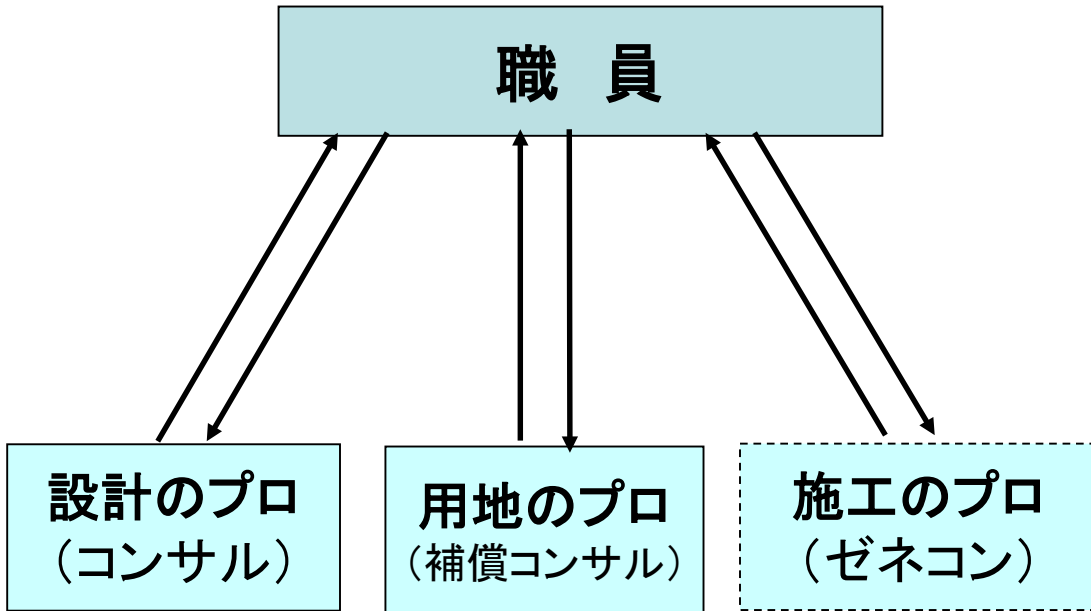
制度（仕組み）

- 民間技術者チームは、「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等のエキスパート（専門家）で構成。それぞれが連携しながら、全体の最適な進め方を検討・実施

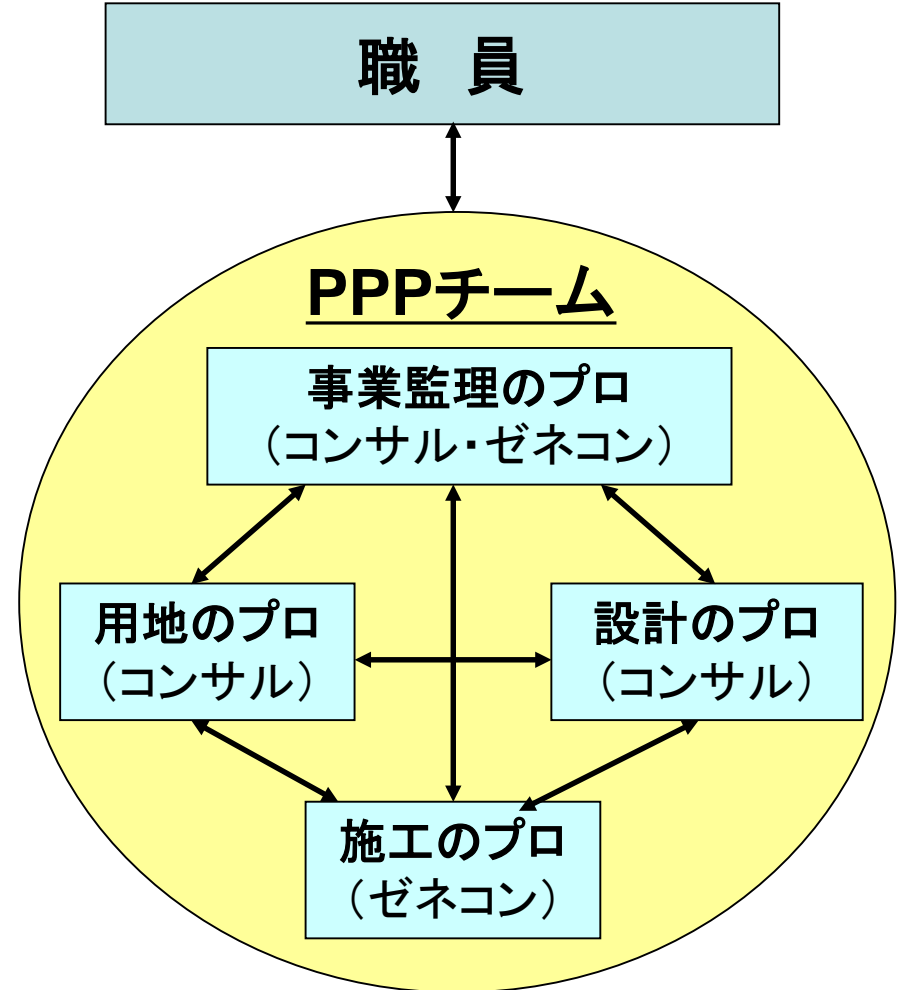


事業促進PPPの体制の特徴

通常



事業促進PPP



事業促進PPPの工区割

事業促進PPPの工区設定

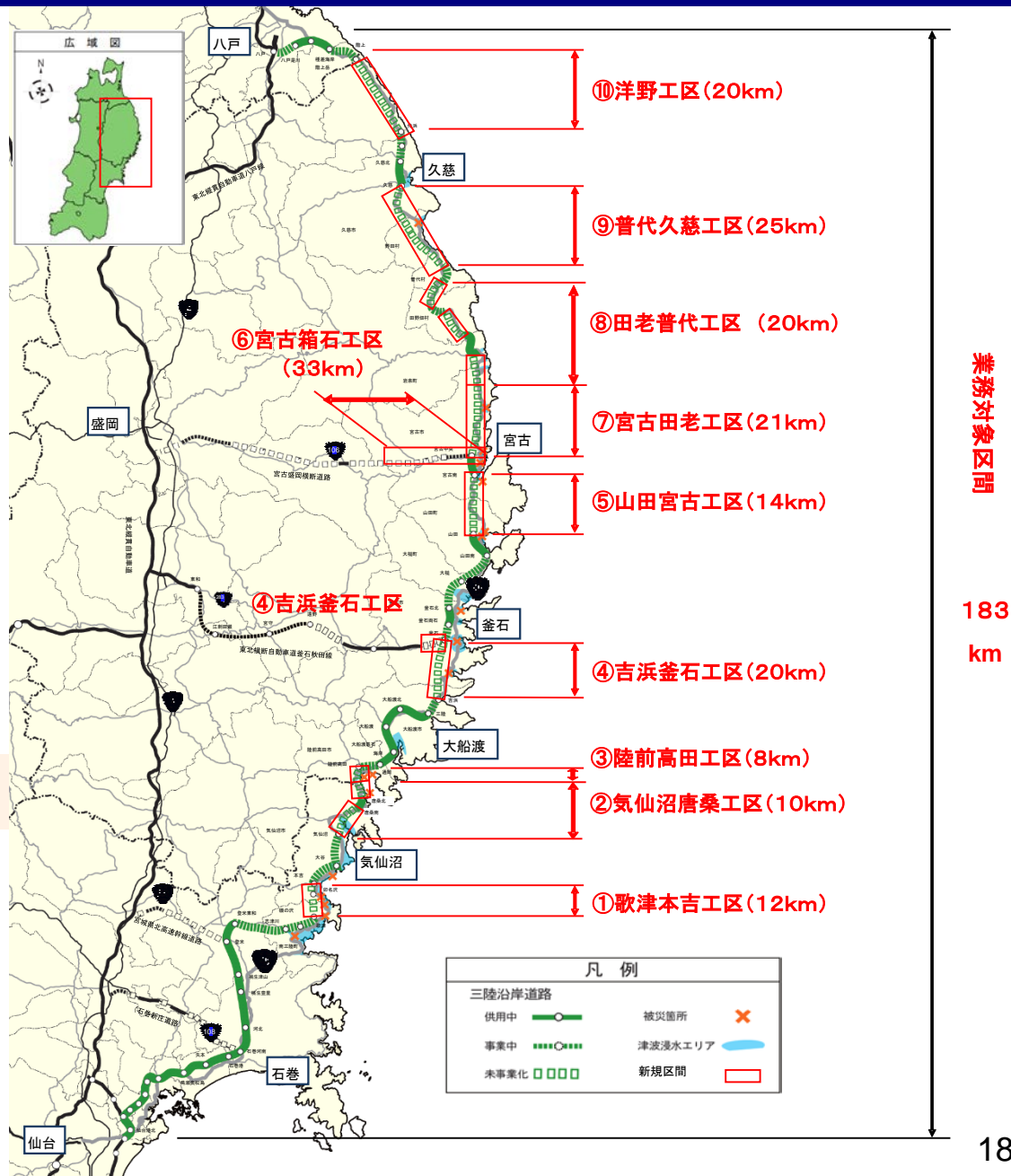
【工区設定の考え方】

○基本的に新規事業区間
毎に1工区を設定



三陸沿岸道路として10工区を設定

1工区あたり平均10～20km



事業促進PPPの進捗状況

1. これまでの進捗状況

①測量・調査・設計業務等に対する指導調整等 (H25.7末)

○測量、設計、用地調査など約20～40件の発注業務に対し、打合せを延べ約120～340回実施



▲ 設計委託コンサルとの打合せ



▲ ボーリングの確認



▲ 橋梁設計VEへの参加

○設計や施工の専門家による現場に適した質の高い成果



▲ 工事用道路調査



▲ チーム執務室内での各専門課による打合せ

事業促進PPPの進捗状況

②地元及び関係行政機関との協議等 (H25.7末)

○計画協議約40～230件のうち約99%が終了

- ・道路、河川等交差する施設管理者(関係自治体、JR、改良区など)
- ・支障物件移転(NTT、電力など)

○地元説明会や立会いを延べ約260回実施



▲ 関係機関協議



▲ 交差物件立会い



▲ 地元説明会のサポート

○各専門家が一体となって行ってきた上記対応等により、通常事業化から2年以上必要な「用地補償説明会」や「用地契約」に約10ヶ月で着手し一部契約済み

事業促進PPP導入1年での発注者の主な意見

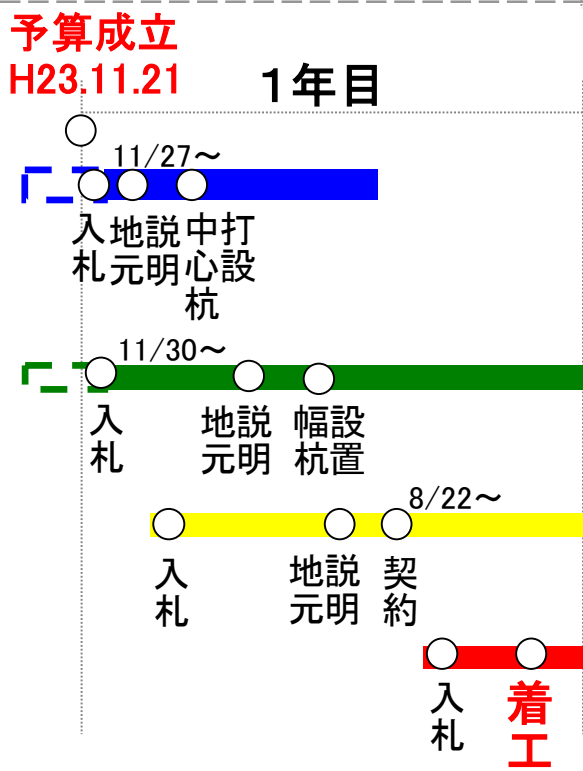
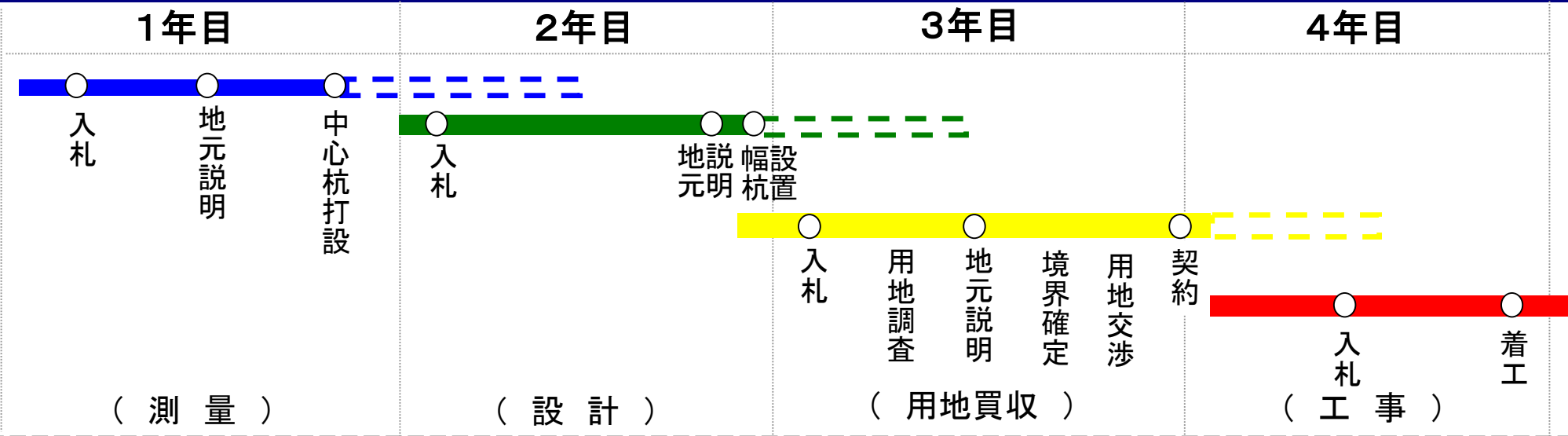
- 各分野の専門家が配置され常駐していることから事業進捗の課題の抽出や問題解決が早い。
- 事業進捗の課題等も設計面、用地面、施工面など多方面からの検討が可能
- 協議等は当初不慣れな面があったが、慣れるうちにきめ細かな対応やわかりやすい資料(図面)議事録の整理などを適切に実施
- 各分野の専門家としての能力が高く、成果品等の質が向上
- 専門外の技術的事項については、参加企業の会社が即座にバックアップ

事業促進PPPの効率化の主なポイント

- PPPチームの**各技術者相互の連携と情報共有**が重要
(定例会議やASPの活用など)
- 発注者のチームリーダーとの密接な情報交換
- 関係機関協議は、**基本方針や重大事項**については**行政が随行**、それ以外はPPP独自に実施
- 業務の進捗に応じた**専門技術者の弾力的配置**
(人員の増減、課題に応じた専門技術者の配置)
- 課題によっては、**会社の組織力としてのバックアップ**
- 最新の**IT機器**を使いこなせる人の配置

復興道路着工までのプロセス

「通常のパターン」



H24.11.3(気仙沼) H24.11.4(釜石)
H24.11.18(宮古)

◆ 復興道路着工への原動力

- 地元の協力と熱意
- 国会・中央の理解、予算上の配慮
- 国・県・市町村の連携
(復興道路会議)
- 官民連携
(事業促進PPP)
- 各プロセスの並列進行

復興道路等の進捗状況

1. 進捗状況(震災後新規18区間) ※霊山～福島除く

- 測量立入説明会、設計説明会
18区間で完了
- 用地買収
16区間で着手済(用地進捗率 約5割)
- 埋蔵文化財調査
試掘調査 約50%完
- 工事着手
3区間で事業化後1年以内に着工済、
以降7区間で着工済

H25.7末

2. 今後の予定

- 新規事業化区間の三陸沿岸道路、東北横断道
釜石秋田線及び東北中央自動車道は、今年度
用地買収を概成し、主要な構造物の工事に本格的
に着手する予定

▼ 用地契約会(H24・12) 釜石市



▼ 起工式(H25・2三陸沿岸道路吉浜～釜石)

