

第 I 部

復興を通じた 国土交通行政の転換

～持続可能で活力ある国土・地域づくりへ向けて～

第1章 震災からの復興と国土交通行政の転換

第1節 震災からの復興

1 東北地方の現状

未曾有の大震災であった東日本大震災の発生から1年余が過ぎ、被災地においてインフラ・交通の復旧が進むとともに、新しいまちづくりへ向けた復興が動きはじめている。被災地を含む東北地方の現状を概観する。

(人口の減少)

被害の多かった岩手県・宮城県・福島県の3県においては、死者・行方不明者数18,870人に加え、県外への転出超過数（転出人口-転入人口）は41,216人（前年同期の約4倍）となっており、震災関連死の死者数を含め、人口が約6万1千人減少している。これら住民基本台帳上の住所の移転届出のあった転出超過数のうち3万人余が福島県からの転出超過数であるが、福島県による調査では、62,736人が県外へ避難とされており、住民基本台帳上の住所を移転していない避難者も多にいる。

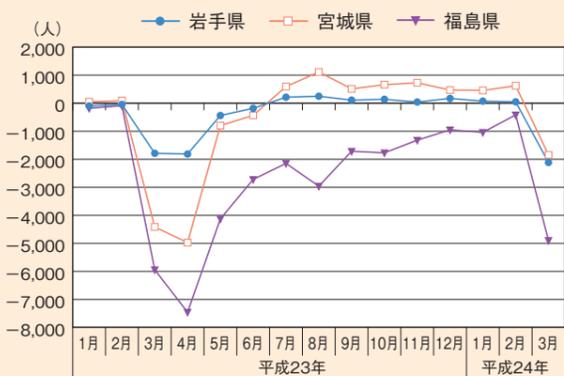
3県ともに震災直後は転出超過数が大きかったが、岩手県と宮城県では、平成23年7月から24年2月まで転入超過が続いた。福島県では、転出超過幅は縮小しているものの、転出超過が続いている。24年3月には、再び3県ともに転出超過となった。

図表1 岩手県・宮城県・福島県の人口減少

	死者・行方不明者数 (平成24年4月4日現在)	震災関連死の死者数 (速報値) (平成24年3月31日現在)	転出超過数 ^(注1) (平成23年3月～ 24年2月期)
岩手県	5,908	193	3,179
宮城県	11,143	636	5,469
福島県	1,819	761	32,568
合計	18,870	1,590	41,216

(注) 1 転出者数から転入者数を差し引いた人数。住民基本台帳人口移動報告（総務省）のデータであり、住民基本台帳上の住所の移転のない避難者、外国人は含まれない。
2 3県による調査（平成24年4月5日現在）では、福島県62,736人、宮城県8,462人、岩手県1,575人が県外へ避難。
資料) 死者・行方不明者数（警察庁資料）、震災関連死の死者数（復興庁資料）、転出超過数（住民基本台帳人口移動報告【総務省】）

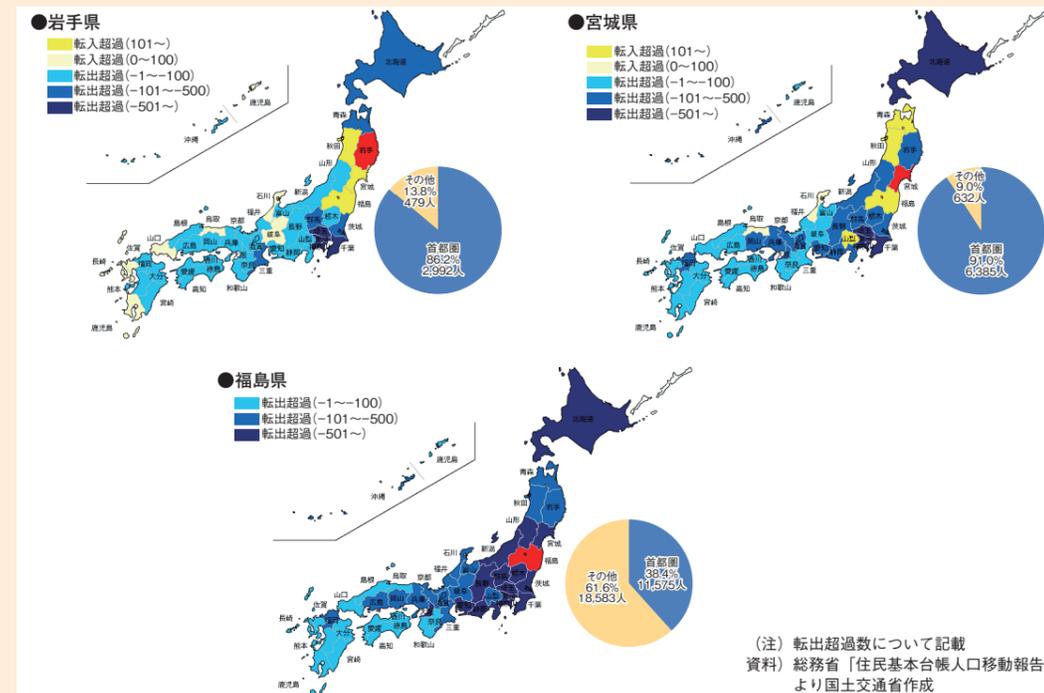
図表2 岩手県・宮城県・福島県の転出超過数の推移



資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」より国土交通省作成

さらに、23年3月から11月までの3県の人口転出先を見ると、岩手県、宮城県からは首都圏（1都3県）への転出がほとんどを占める（岩手県86.2%、宮城県91.0%）のに対し、福島県からは全国に転出しており、首都圏への転出超過は全体の38.4%と少ない。

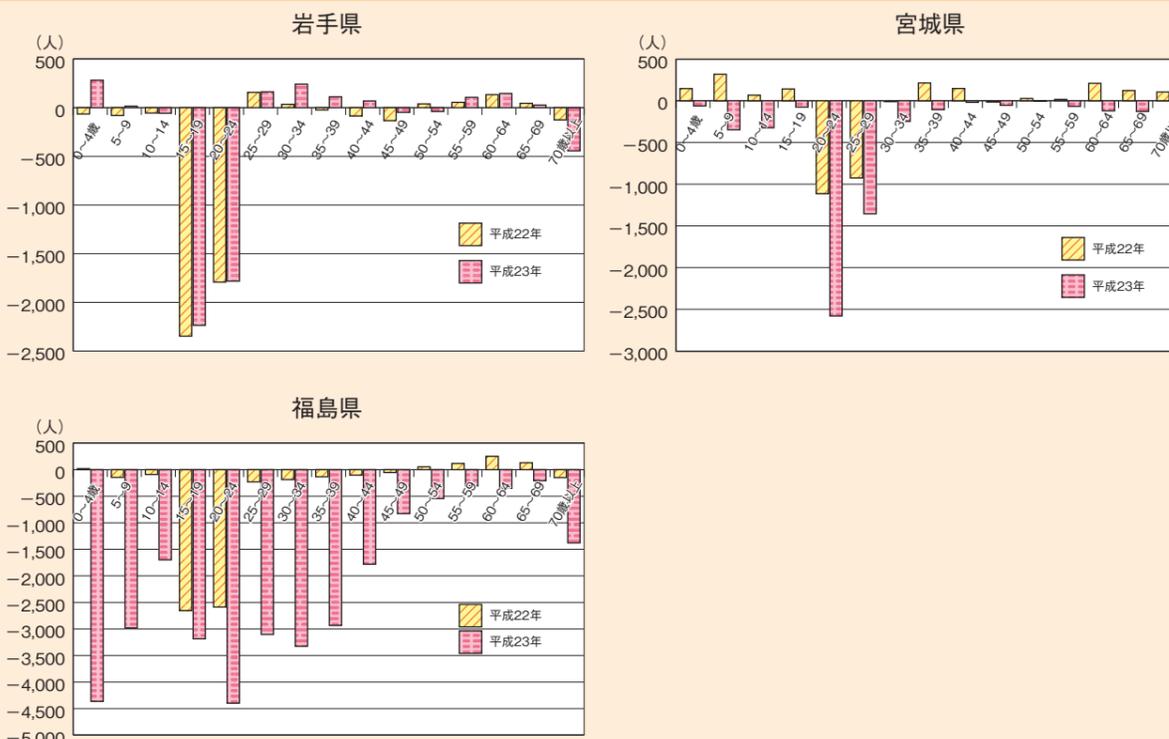
図表3 岩手県・宮城県・福島県からの人口転出先（平成23年3月～11月期）



(注) 転出超過数について記載
資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」より国土交通省作成

さらに、平成23年における3県の転入・転出超過数を年齢別に見ると、宮城県で20歳代の転出超過数が急増したほか、福島県では、0～14歳の区分と、25～44歳の区分において転出超過数が急増している。岩手県では15～24歳の区分の転出超過数が多いが、震災以前からの傾向でもある。

図表4 年齢5歳階級別転出超過数

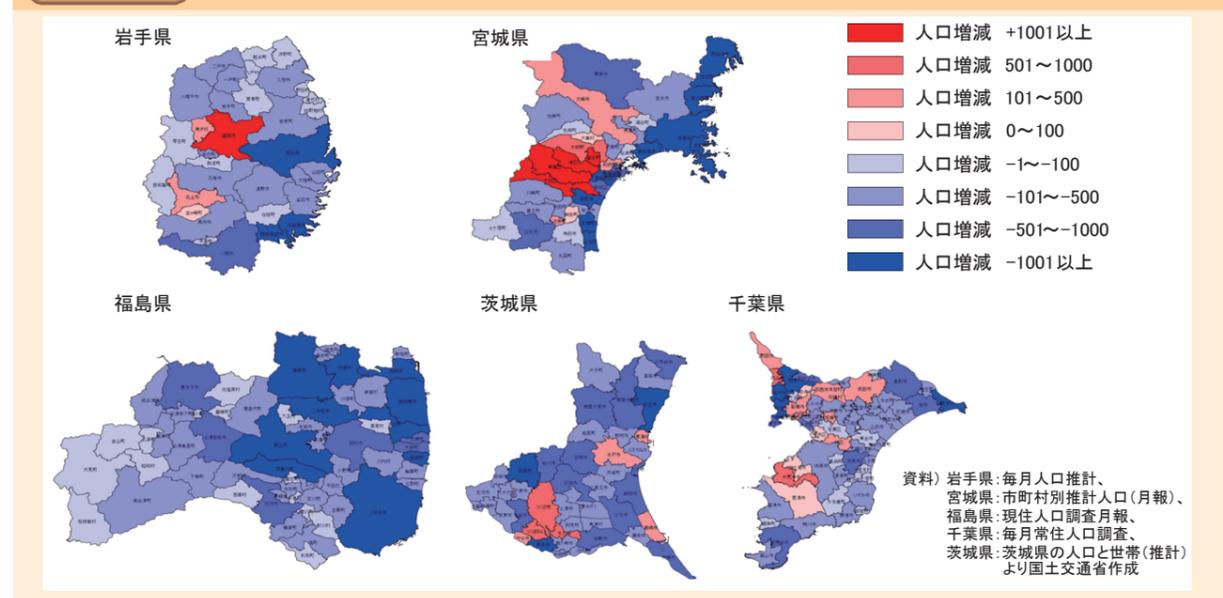


資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」より国土交通省作成

岩手県、宮城県、福島県内の状況を見ると、津波被害の大きかった沿岸部で人口が減少する一方で、盛岡市、仙台市においては人口が増加している（平成23年3月～24年2月：仙台市7,080人増、盛岡市1,349人増）。沿岸被災地や福島県の被災者の一部が両県の中核都市及びその周辺へ移動していると推察される。

また、千葉県では、液状化で大きな被害を受けた東京湾沿いの京葉地域の一部をはじめとして人口が転出超過となり、23年の人口は、昭和31年以来、55年ぶりの転出超過となった。同様に液状化等の被害を受けた茨城県でも、人口が平成20年以来3年ぶりに転出超過に転じた。

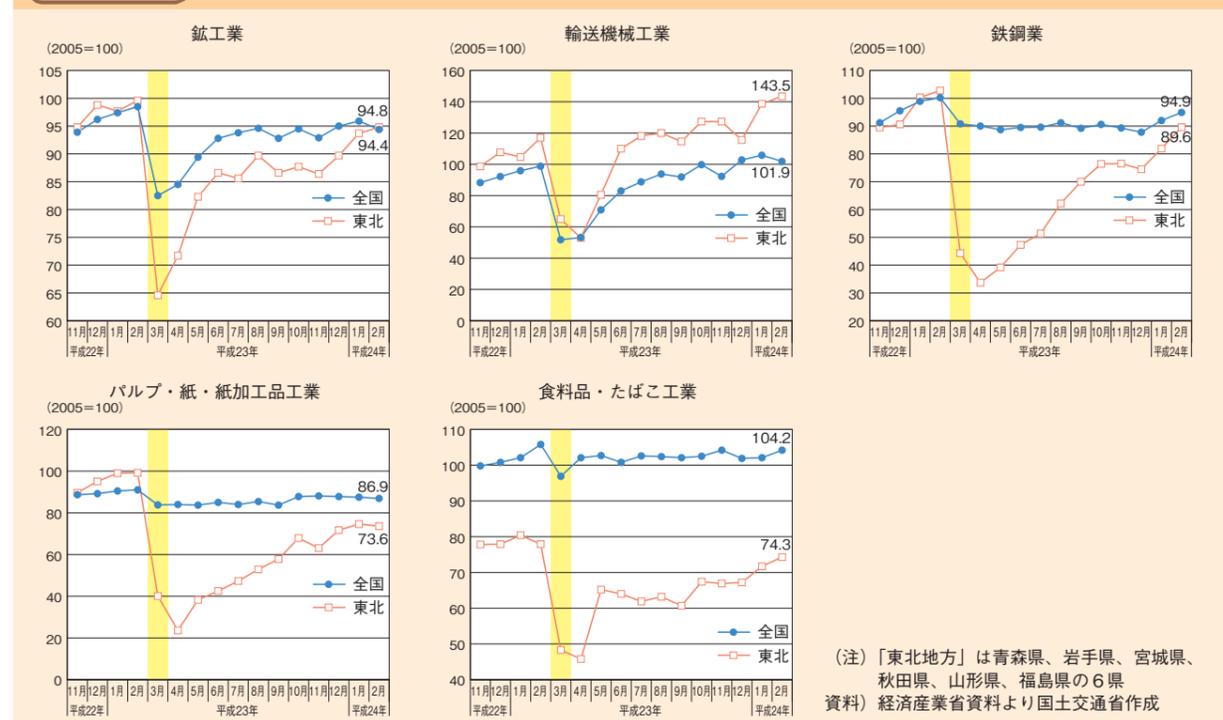
図表5 市区町村別の推計人口増減数（平成23年3月～24年2月の累計）



(生産は回復基調だが、業種によっては停滞)

東北地方では、東日本大震災の影響により、景気は依然として厳しい状況にあるものの、持ち直している。東北地方の鉱工業生産は、他の地域に比べて震災後に大幅に減少し、未だ震災前の水準を下回っているものの、震災後の減産分を取り戻す動きや被災企業の復旧等から、緩やかな増加傾向にある。輸送機械工業は、自動車サプライチェーンの寸断の影響等により全国的に急落したものの、平成23年6月には、全国に先んじて震災前の水準まで回復した。震災直後に生産が停止していた鉄鋼業、パルプ・紙・紙加工品工業については、太平洋沿岸部の生産設備復旧に伴い、回復の動きが見られる。しかしながら、食料品・たばこ工業の生産水準は弱含みで推移している。

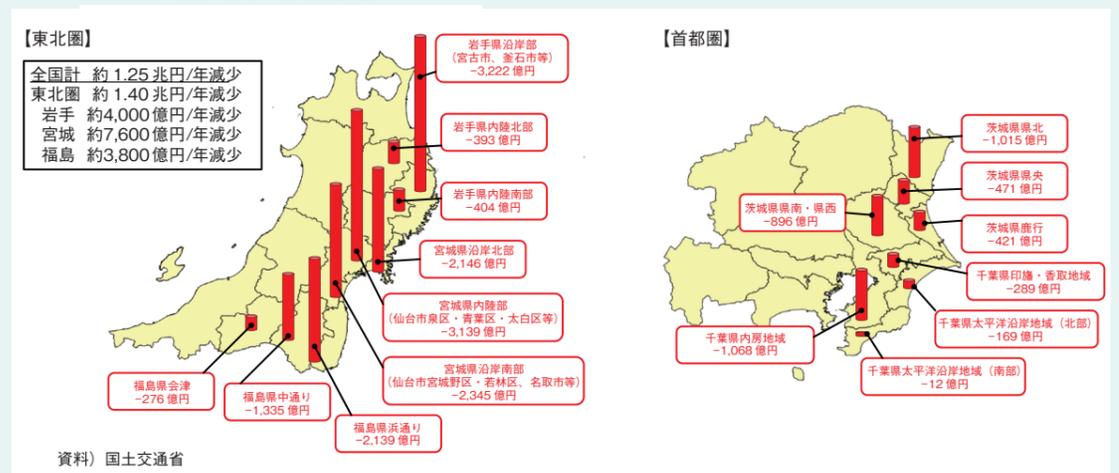
図表6 東北地方における鉱工業生産指数の推移



コラム 東日本大震災に伴う被災状況の推計

今回の大震災が生産活動に与えた影響は、被災地のみならず日本全国に広範に及ぶものであった。国土交通省においては、一定の前提を置いた経済モデルにおいて、震災により資本所得（資本ストックから得られるフローの所得で、産業連関表上の営業余剰と資本減耗引当の和）が減少したことによる波及的な影響について地域別に算定を試みた。

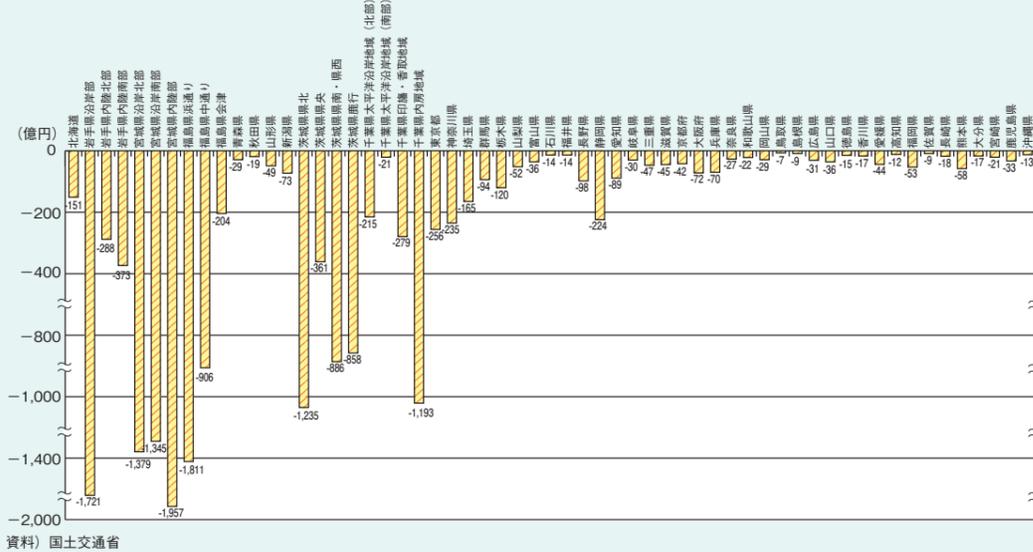
図1 被災状況の推計結果（域内総生産）



その結果、域内総生産については、全国約1.25兆円の減少（0.25%減）、県別では宮城、岩手、福島、茨城、千葉の順で減少が大きい。ゾーン別では、岩手県沿岸部（3,222億円、約48%減）、宮城県内陸部（3,139億円、約10%減）、宮城県沿岸南部（2,345億円、約6%減）の順で減少額が大きい（図1）。被災地（本試算において被災率を算定した地域で、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、千葉県）以外は生産の代替効果等によりプラスの

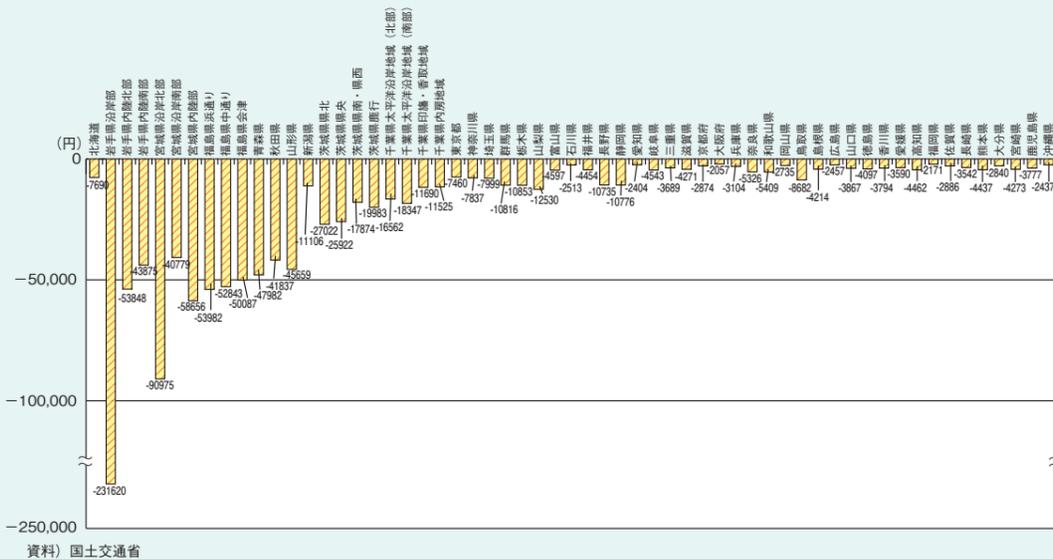
影響があったとの結果が得られているが、同被災地からの中間投入の減少による影響のみを抽出すると、いわゆるサプライチェーンの寸断による部品調達の支障が全国の全てのエリアにわたっていることがわかる(図2)。

図2 被災状況の推計結果(岩手、宮城、福島、千葉、茨城からの中間投入減少額)



また、一人当たり実質所得水準も全ての地域でマイナスとなっており(図3)、被災による影響は家計部門においても全国的に拡大している。

図3 被災状況の推計結果(一人当たり実質所得水準)



本試算においては、一部の資本が毀損したことを前提としており、社会資本ストックの毀損の影響は加味していないが、経済機能が集中している首都圏等において大規模地震等が発生した場合に全国に与えるインパクトは更に大きなものとなることが予想される。今後起こりえる大規模災害に対しては、全国的なレベルでストックの毀損に対する影響を抑える総合的な取組みが必要である。

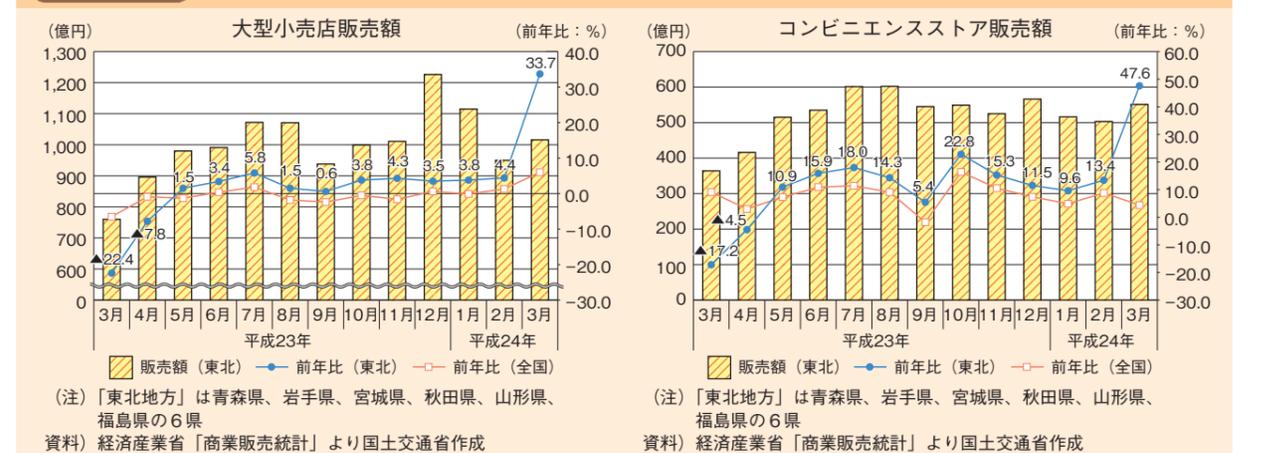
〈本試算の留意点〉

- 本モデルでは、震災による資本所得の減少が1年間回復しなかった場合の経済的影響のみを測定しているため、復興関連事業の実施等の影響、原発事故やそれに伴う風評被害の影響、震災後の経済変化(タイ集中豪雨による自動車産業等への影響、円高による輸出への影響等)は一切考慮されていない。
○本試算で、資本所得の減少の算定基礎となる被害率を算定した地域以外の地域(特に復興特区の対象区域である北海道、青森県、栃木県、埼玉県、新潟県、長野県)は資本所得の減少がないという前提となっている。
○このため、傾向的に被災によるマイナスの影響が小さくなる傾向があり、被災地の現場感覚とズレが生ずる可能性がある。

(消費は、震災特需の影響も寄与し増加傾向)

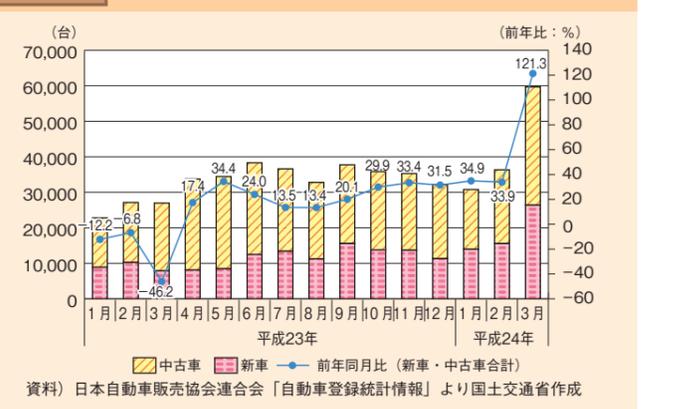
消費動向は、震災後の復旧・復興特需もあって増加を続け、震災前の水準まで回復している。大型小売店(百貨店・スーパー)では、衣料品や食料品の販売好調から前年の水準及び全国水準を上回っている。コンビニエンスストアでも、復興支援者の需要等から同様に前年の水準及び全国水準を上回っている。

図表7 東北地方における個人消費の推移



また、乗用車についても、宮城県14万6千台、岩手県4万台、福島県5万台が津波により流失したと推計されているところであるが、震災による買い換え需要等から前年比増加が見られる。

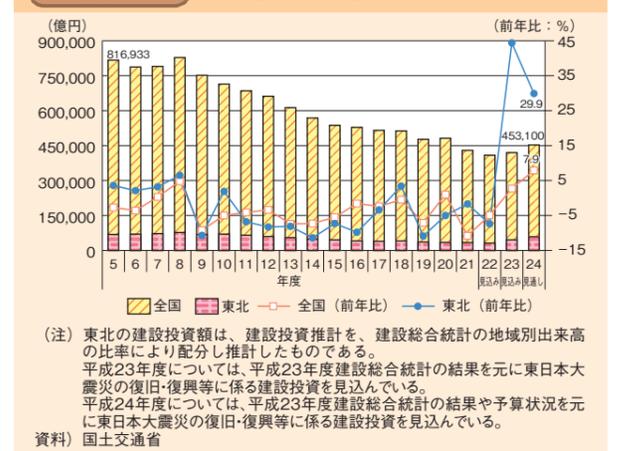
図表8 岩手県・宮城県・福島県の新車販売台数及び中古車登録台数の推移



(公共投資の大幅増加)

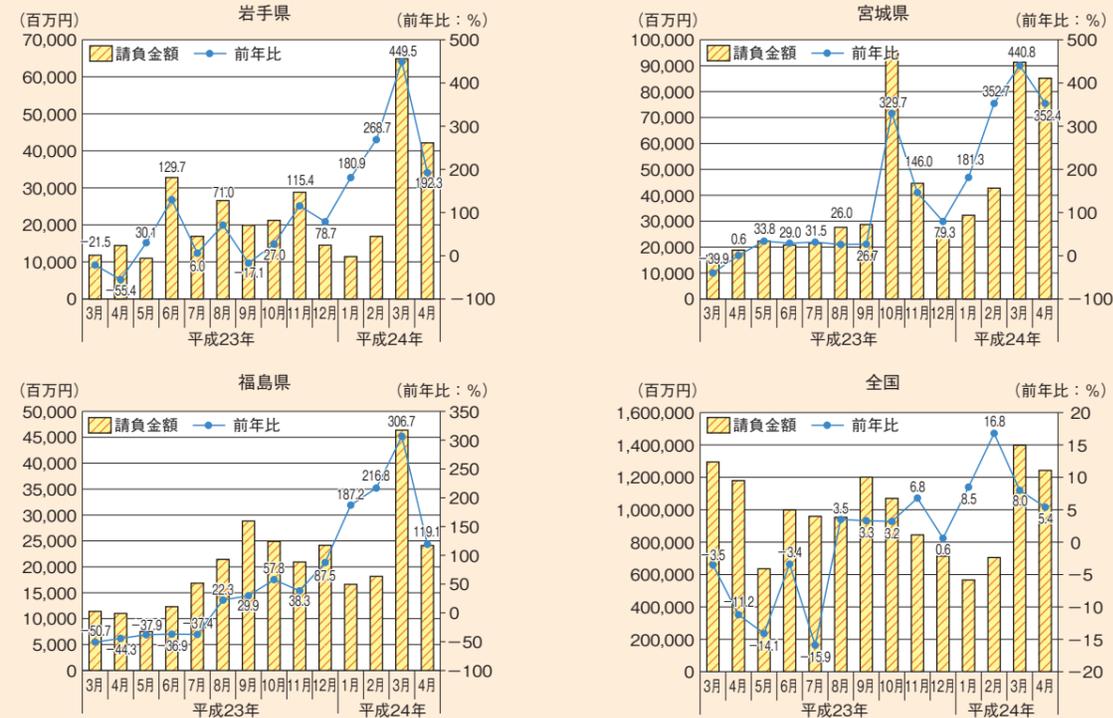
建設投資注は、平成23年度は41兆9,900億円となる見込みであり、24年度は45兆3,100億円となる見通しである。うち、東北への建設投資は、23年度は4兆5,200億円となる見込みであり、24年度は、5兆8,700億円の見通しである。東北3県における公共工事(請負金額ベース)は、復旧・復興需要が寄与し、前年同月比増で推移している。国土交通省では、東日本大震災からの復旧・復興等に係る建設投資によって、23年度に17万4千人程度、24年度に49万8千人程度の雇用創出効果を見込んでいる。

図表9 建設投資額の推移



注 「建設投資」とは、我が国の全国の建設活動の見通しを出来高ベースで把握したものの。建築(住宅、非住宅)、土木(政府、民間)から構成される。

図表10 公共工事請負金額

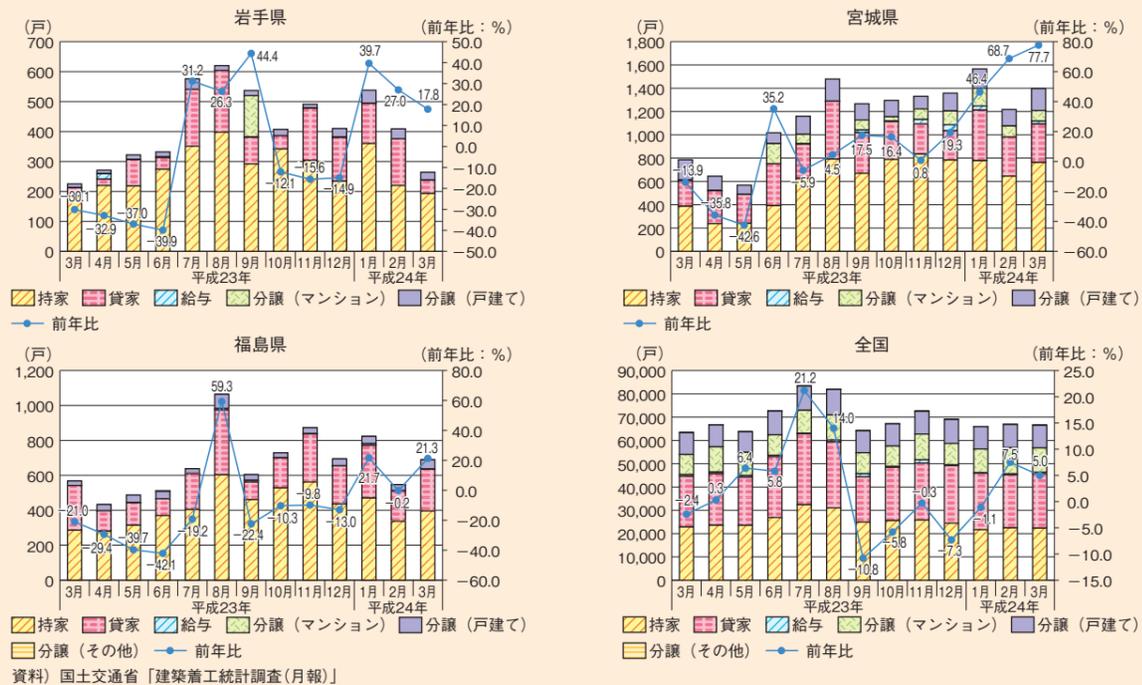


資料) 北海道建設業信用保証、東日本、西日本の各建設業保証資料より国土交通省作成

(住宅着工は持ち直しの動き)

東北3県の住宅着工戸数は、震災直後前年同月比減で推移した後、持ち直しの動きが見られる。

図表11 住宅着工戸数

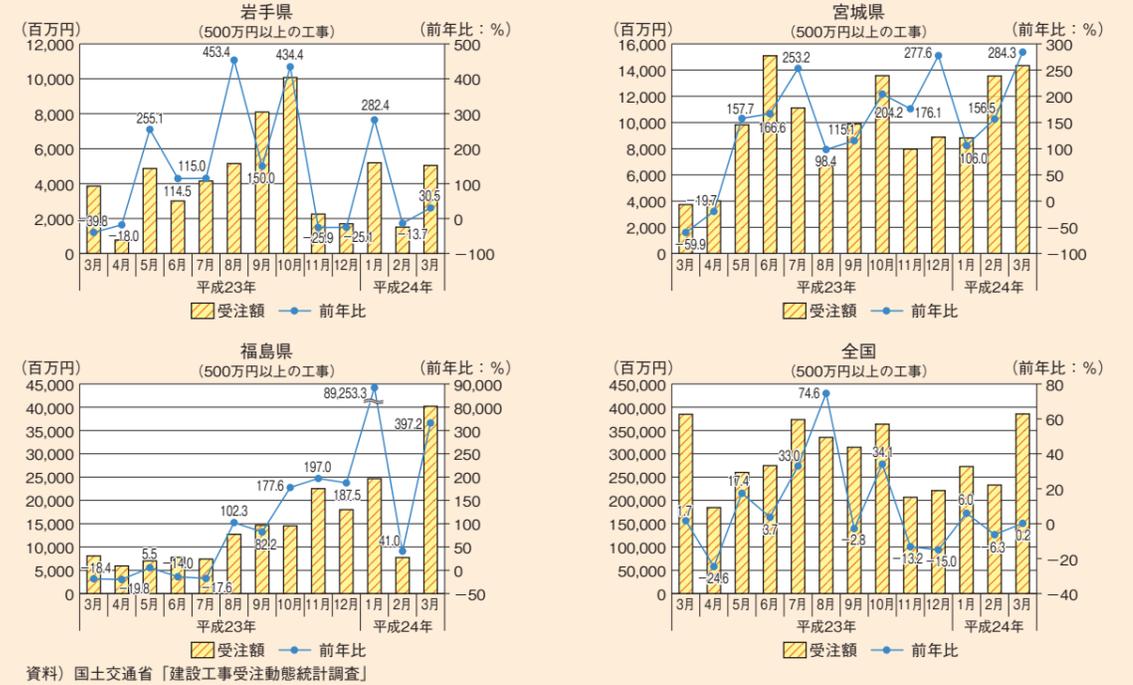


資料) 国土交通省「建築着工統計調査(月報)」

(復興のための民間投資も活発化)

復旧・復興需要を主な背景として、その他の民間投資も活発である。東北3県の民間土木工事受注額を見ると、前年同月比が高い水準で推移している。

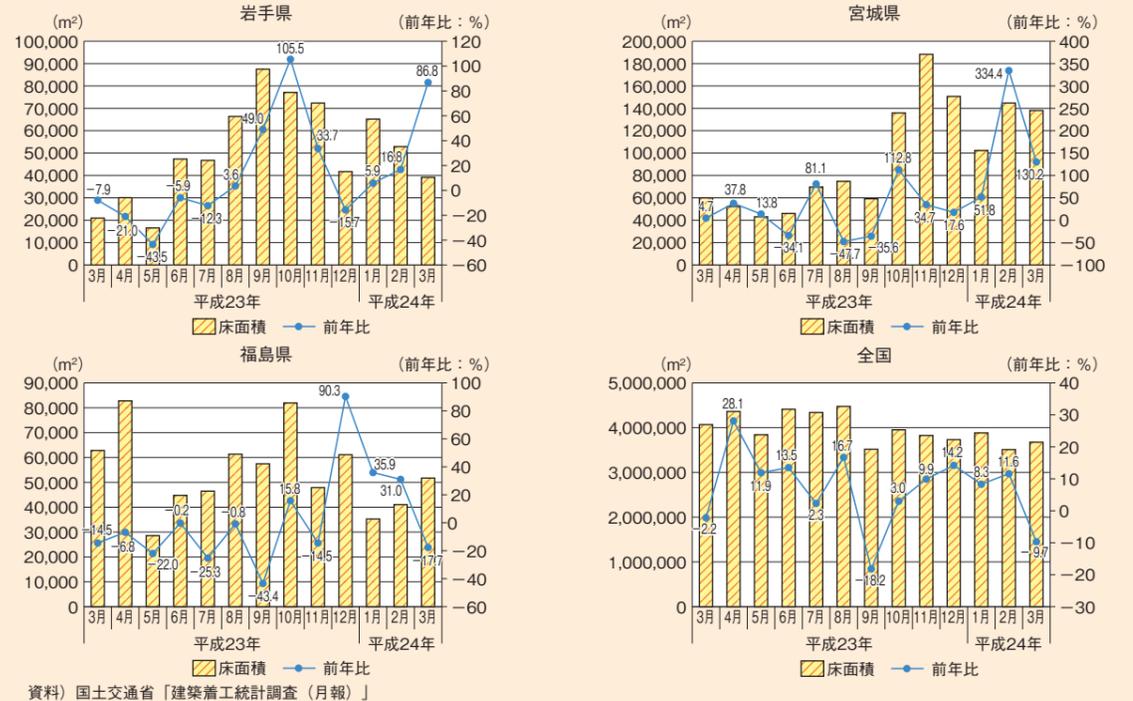
図表12 民間等からの土木工事等受注額



資料) 国土交通省「建設工事受注動態統計調査」

さらに、事務所、倉庫等の非居住用建築物の着工動向も活発であり、前年同月比で増加基調となっている。

図表13 非居住用着工建築物床面積

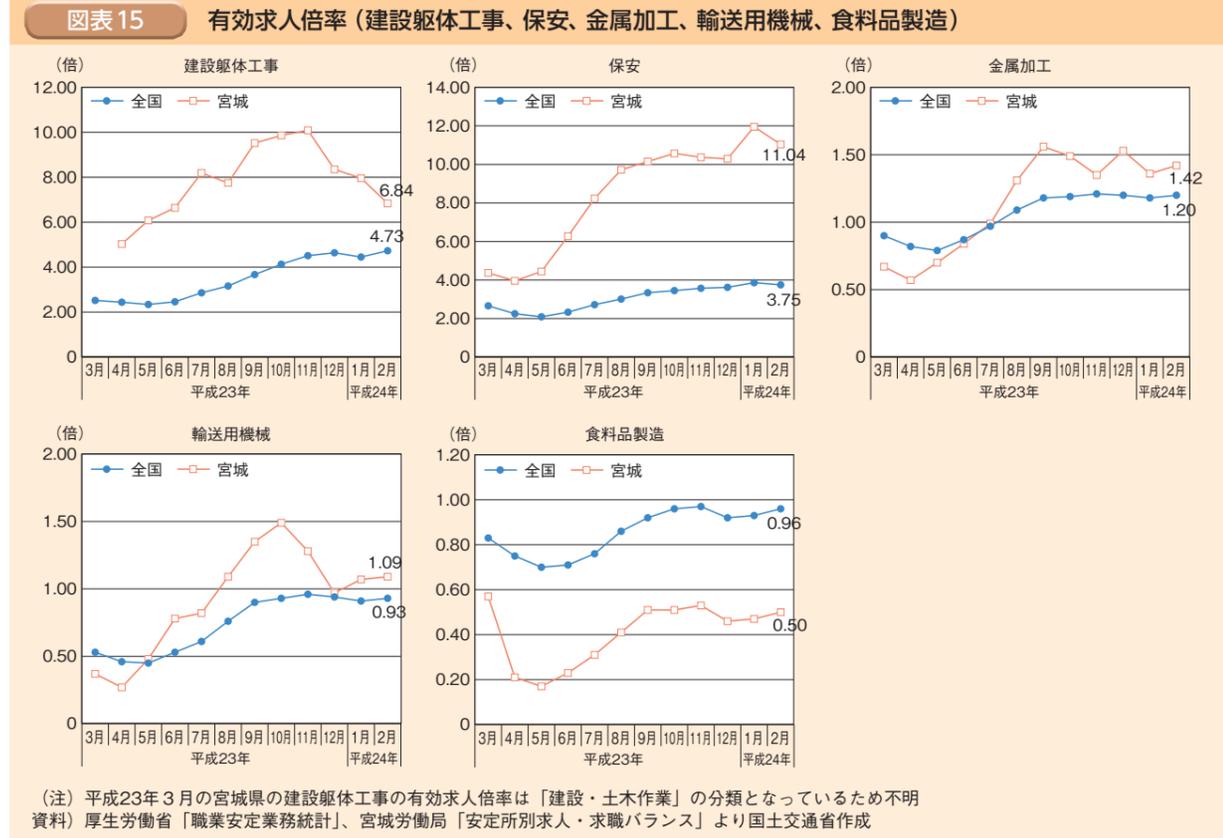
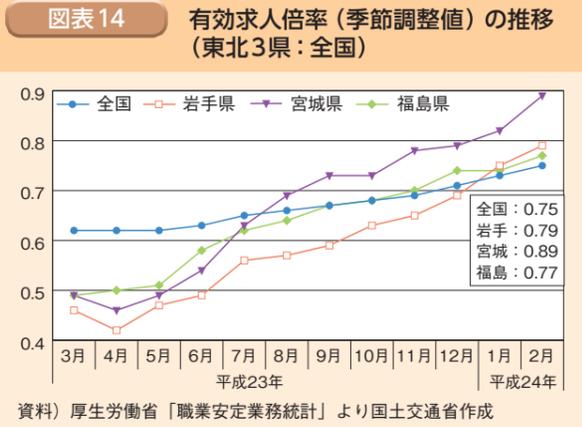


資料) 国土交通省「建築着工統計調査(月報)」

(雇用は改善するも、ミスマッチが発生)

東北3県の有効求人倍率は、震災直後に落ち込んだものの、震災関連の建設工事等の需要増加を受けて求人数が増加する一方で、求職者数が減少したことから、上昇している。

しかしながら、例えば宮城県においては、建設業等における有効求人倍率が6.84倍（建設躯体工事）、11.04倍（保安〔警備員等〕）と高くなっており、回復基調の産業分野も1.42倍（金属加工）、1.09倍（輸送用機械）となっている一方で、地場産業である食料品製造業における有効求人倍率が0.50倍と全国より低い倍率で推移するなど、求人と求職のミスマッチが見られる。

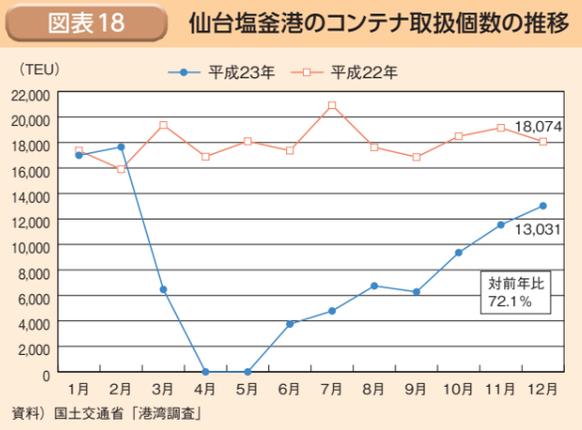
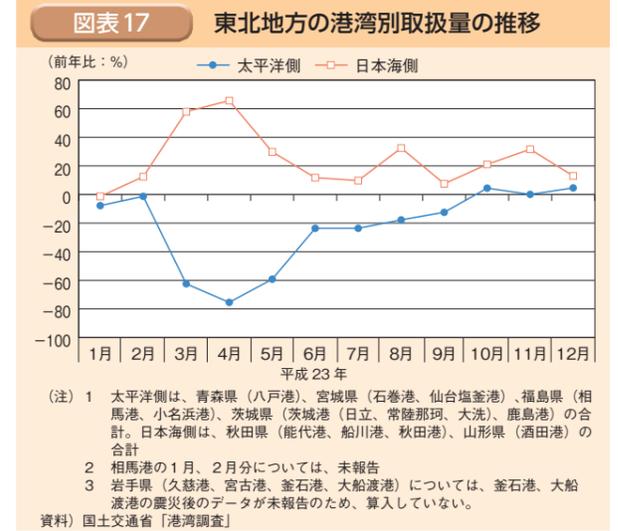
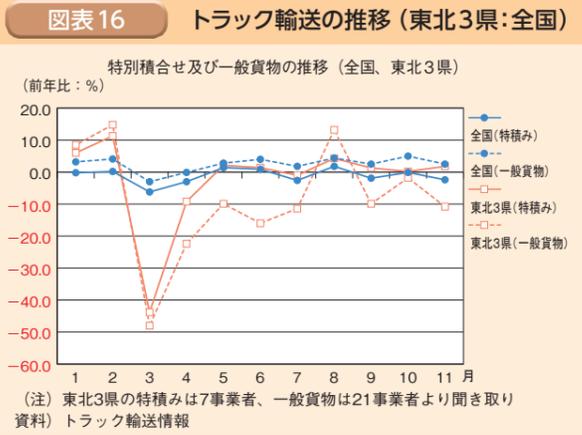


(輸送は回復基調)

東北3県のトラック輸送について見ると、インフラやサプライチェーンの寸断等により、大幅に落ち込んだものの、復旧・復興に伴い、輸送量が回復しつつある。

また、現地の企業動向を反映する一般貨物^{注1}に比べ、宅配便が多い特別積合せ貨物^{注2}のほうが回復は早く、平成23年5月以降はほぼ前年並みで推移している。

港湾取扱量については、太平洋側は、港湾の被災等により、取扱量が大幅に落ち込んだものの、港の復旧に伴って回復し、23年10月以降前年同月比となった。国際拠点港湾である仙台塩釜港においては、震災後、コンテナ取扱個数が急落し、ゼロとなったが、23年6月の一部供用開始以降回復を見せ、23年12月には前年比の約7割まで回復、13,031TEU^{注3}となっている。日本海側（秋田・山形）については、太平洋側（青森・岩手・宮城・福島・茨城）の代替輸送により、大幅に増加した。

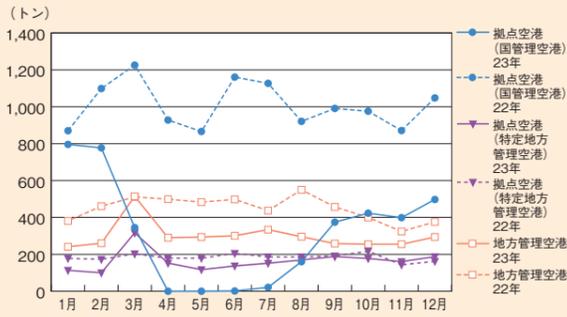


航空貨物輸送は、仙台空港において、震災後急落し、23年8月から回復基調にあるものの、前年同月比は5割程度と低調に推移している。

航空旅客輸送については、仙台空港において、震災後急落したが、23年4月を底として輸送人員は増加し、震災前である22年の水準に戻っている。また、その他の空港についても、震災前の水準に戻っている。

注1 一般貨物とは、主に荷主ごとにまとまった荷物を車両単位で貸し切って目的地まで直接運ぶものをいう。
 注2 特別積合せとは、複数の荷主の貨物を積み合わせてターミナル間での幹線輸送等を定期的に行うものをいう。宅配便はここに含まれる。
 注3 TEU (Twenty-foot equivalent unit) とは、コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数等を示すために使われる、貨物容量を表す単位。1 TEUは20フィートコンテナ1個分を示す。

図表19 空港利用概況(東北地区) 貨物量



(注) 1 拠点空港(国管理空港)…仙台空港
2 拠点空港(特定地方管理空港)…秋田空港、山形空港
3 地方管理空港…青森空港、花巻空港、大館能代空港、庄内空港、福島空港
資料) 国土交通省「空港管理状況調査」

図表20 東北地区の空港利用旅客数の推移

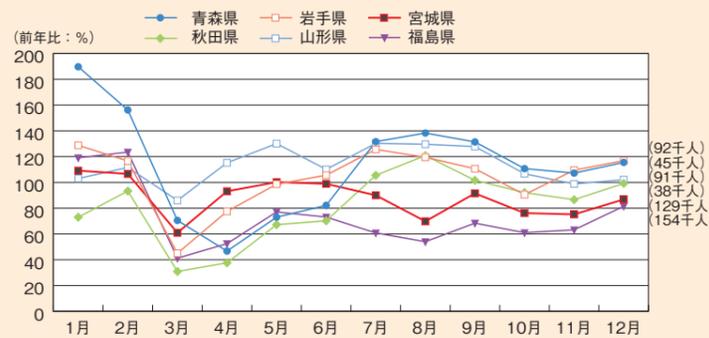


(注) 1 拠点空港(国管理空港)…仙台空港
2 拠点空港(特定地方管理空港)…秋田空港、山形空港
3 地方管理空港…青森空港、花巻空港、大館能代空港、庄内空港、福島空港
資料) 国土交通省「空港管理状況調査」

(観光の落ち込み)

観光は、震災後、大きく落ち込んだ後、回復基調にあるものの、依然として厳しい状況である。他県からの宿泊者数を見ると、福島県では平成23年3月に前年同月比で約6割減、12月時点でなお前年同月比約2割減である。宮城県も震災以降前年同月比が概ねマイナスで推移している。

図表21 各県毎の他県からの宿泊者数対前年同月比(H23/H22)の推移(観光客中心の施設)



(注) 宿泊者のうち、観光目的とする宿泊者が全体の50%以上と回答した施設への他県からの宿泊者数
資料) 観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

2 インフラ・交通の着実な復旧・復興

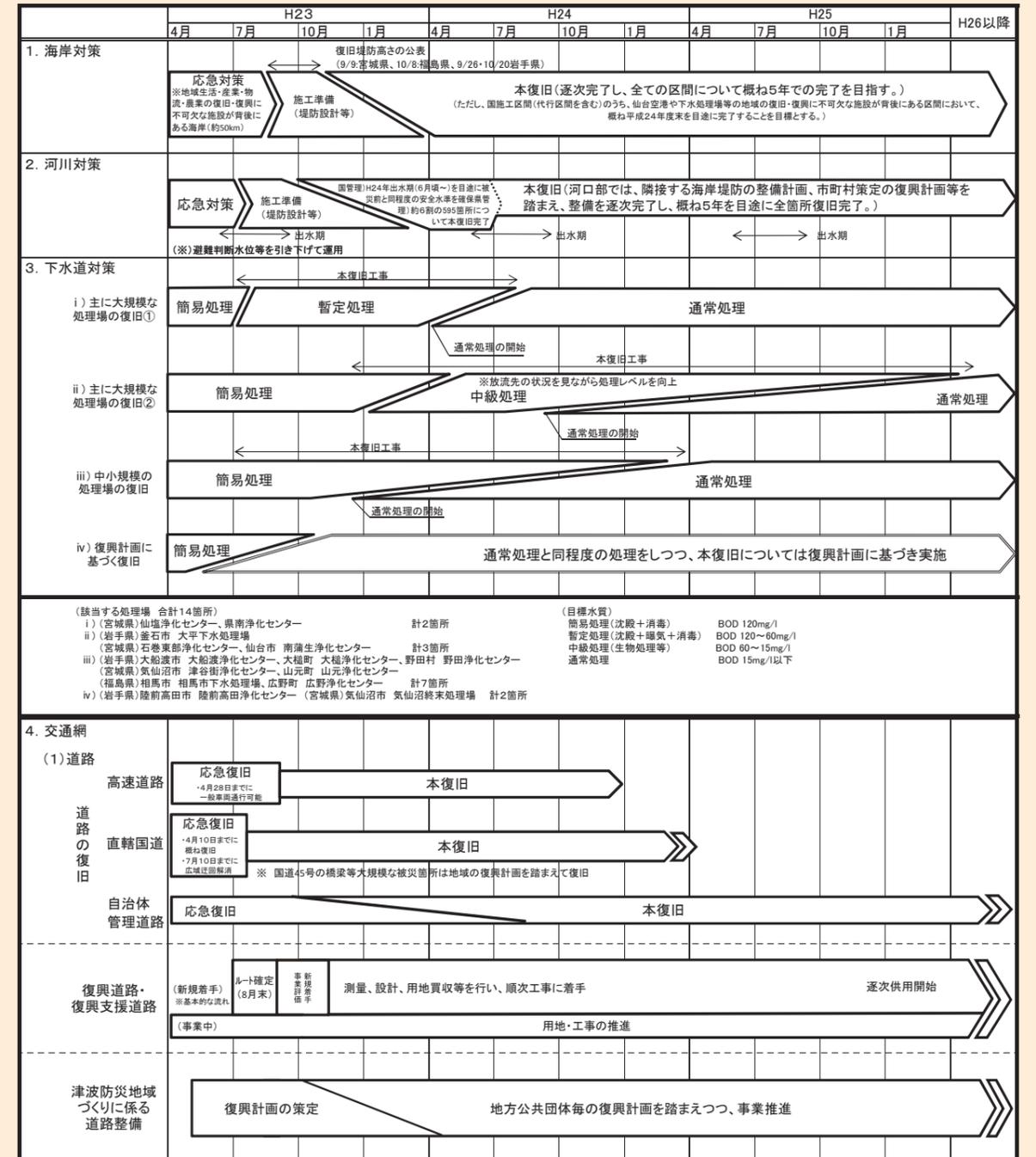
国土交通省が所管する各種公共施設についても、着実な復旧・復興が進められている。現在の工程表では、

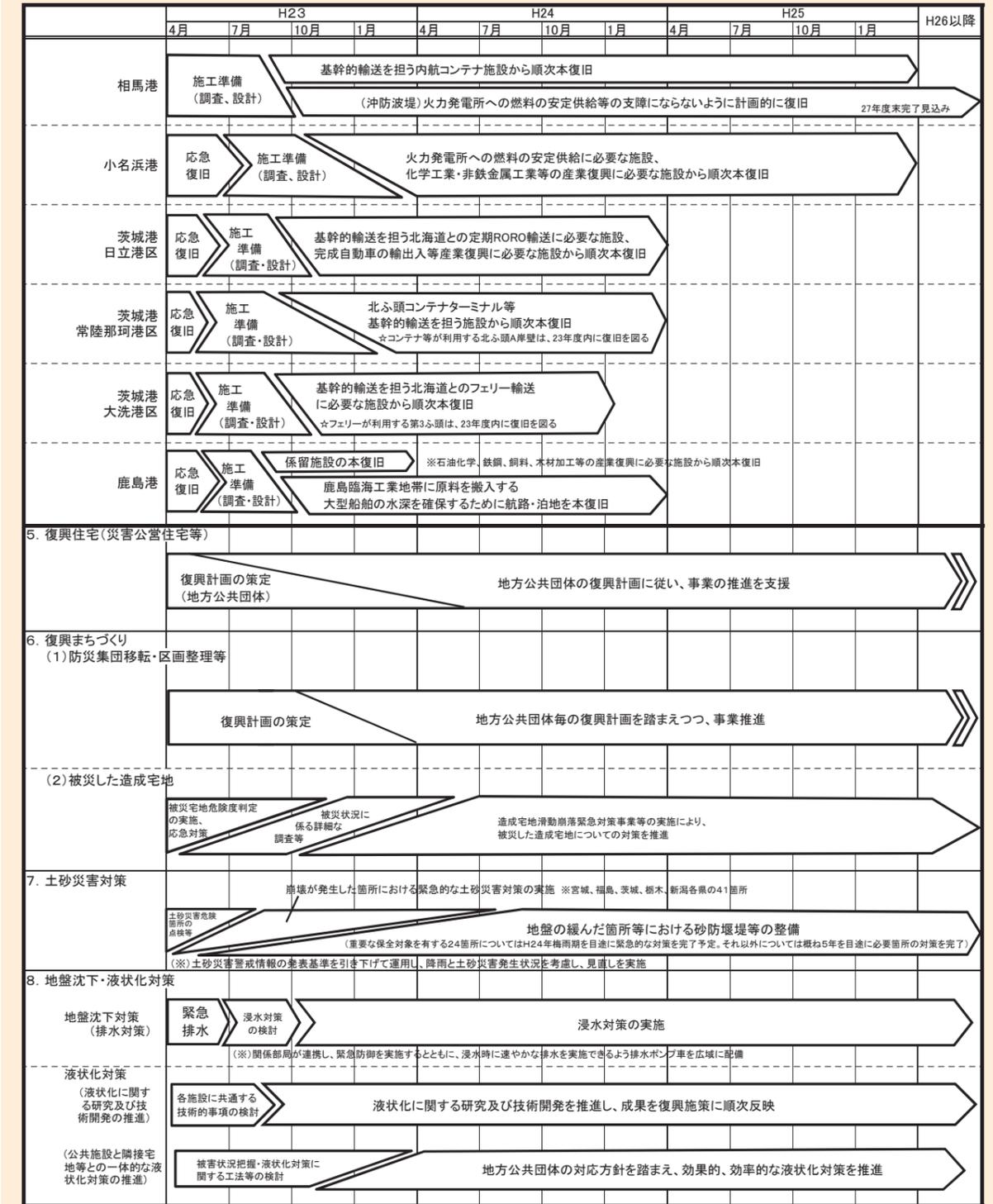
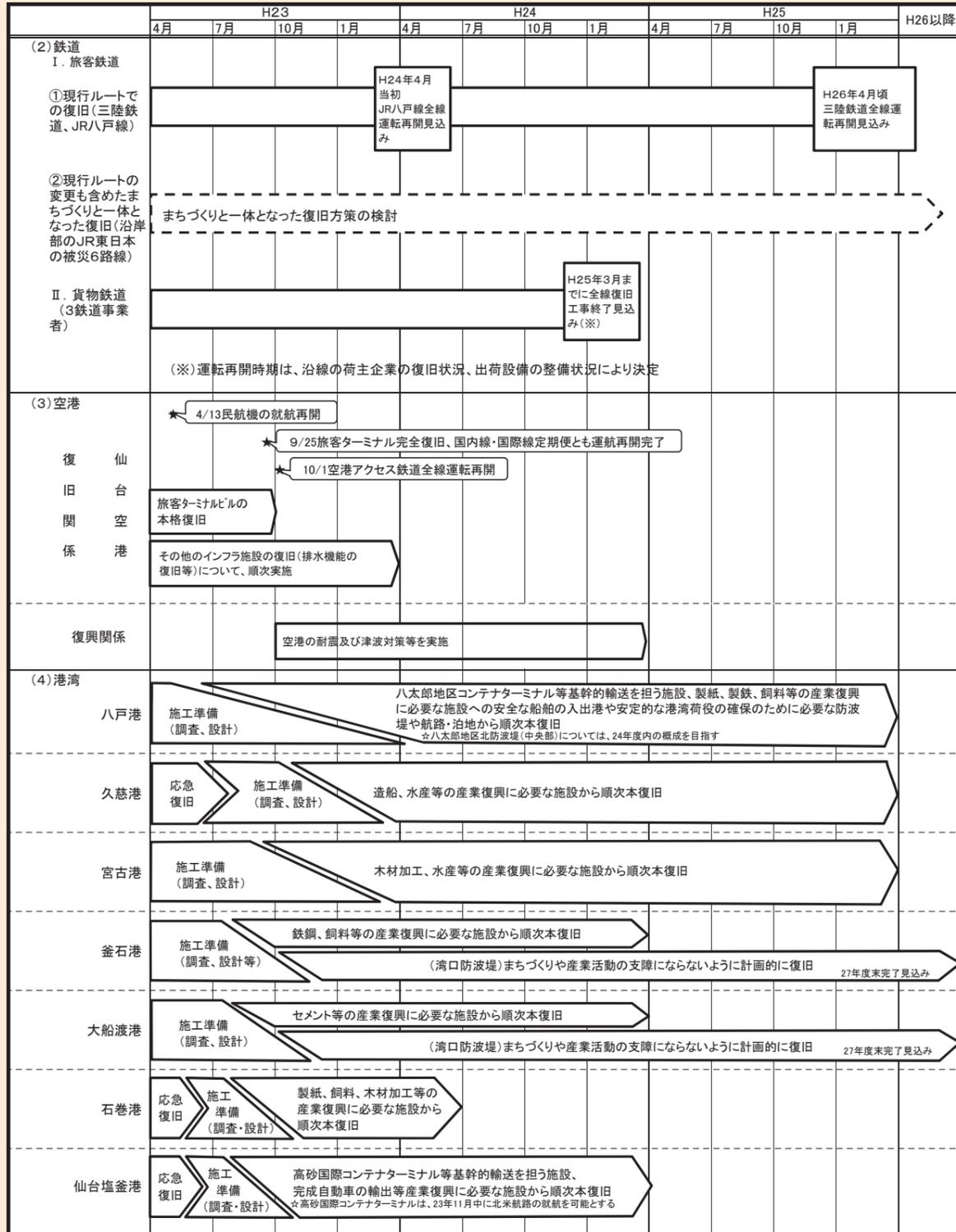
- ・海岸対策については、仙台空港や下水処理場等復旧・復興に不可欠な施設が背後にある区間は概ね平成24年度末を目途に本復旧完了、その他の区間は概ね5年での本復旧完了
- ・河川対策については、国管理区間の堤防について、平成24年出水期(6月頃~)までに、一部を除き本復旧を完了予定。液状化対策については、24年度中に完了予定。津波の遡上が想定される区間においては、津波対策等として必要な高さの堤防整備を概ね5年を目途に完了予定
- ・下水道については、各地方公共団体の復興計画と整合を図りつつ、24年度末までに、大規模な処理場1箇所を除き、全箇所において通常処理を開始
- ・道路については、①高速道路は、24年末までに警戒区域を除き本復旧完了、②直轄国道は、24年度末までに本復旧を完了予定(なお、国道45号の橋梁等大規模な被災箇所については、地域の復旧計画を踏まえて復旧)、③復興道路・復興支援道路は、23年度補正予算で18区間224kmを新規事業化。既に事業に着手していた区間のうち、24年度には八戸南道路(5.3km)、普代バイパス(4.2km)、東北横断自動車道釜石秋田線(宮守~東和)(24.0km)を供用予定
- ・鉄道のうち、復旧が完了していない路線については、①旅客鉄道は、26年4月頃に三陸鉄道、27年度内にJR仙石線が全線運転再開等、②貨物専用の鉄道は、24年12月までに全線運転再開
- ・空港については、24年度末までに耐震化完了

- ・港湾については、特に重要な港湾施設については、24年度内で復旧完了。また、27年度までに本復旧完了
- ・土砂災害対策については、24年梅雨期までに崩壊発生箇所等の緊急的な対策を完了予定。また、復興に不可欠な重要交通網等に甚大な被害を及ぼすおそれが高まっている箇所等の対策は27年末までに逐次完了予定

となっている。それぞれの詳細な復興工程は図表22のとおりである。

図表22 復興工程表(東日本大震災復興対策本部、平成23年11月)





事例 インフラ・交通の復旧・復興における取り組み

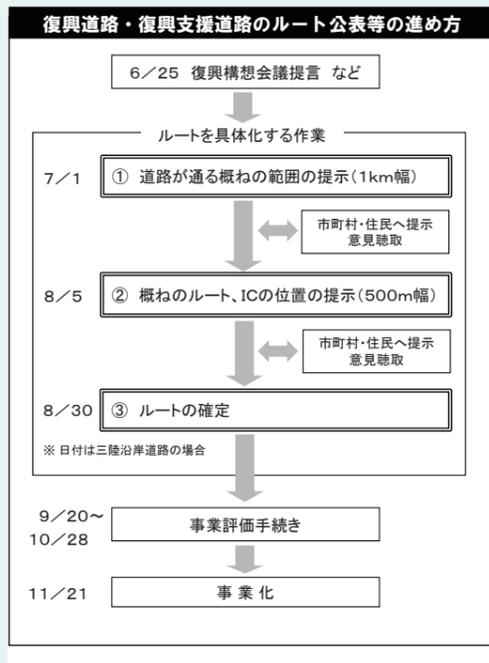
1. 復興道路・復興支援道路の緊急整備～早期ルート確定と新規事業化～

東日本大震災により、太平洋沿岸の国道45号は被災・寸断されたが、これと並行して部分的に供用していた三陸沿岸道路は、津波浸水区間を避けて整備していたため、損傷がほとんどなく、発災後も国道45号の迂回路や緊急輸送路として大きな役割を果たした。

しかしながら、三陸沿岸道路は約4割しか供用しておらず、ネットワークとしての機能に課題があること、また、日本海側及び日本海と太平洋を結ぶネットワークが弱く、救援のための迅速な物資輸送に課題があること等が指摘され、復興構想会議においても「太平洋沿岸軸の緊急整備や、太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化を重点的に進めるべき」との提言がなされた。

これらを受けて、復興道路としての三陸沿岸道路および復興支援道路としての東北横断自動車道釜石秋田線等の横断軸の未事業化区間について、平成23年7月にルートの具体化に向けた作業に緊急着手し、地域の皆様のご意見も踏まえ、約2箇月という短期間で8月30日にルート等を確定した。その後、社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会の審議を経て、平成23年度第3次補正予算において新規事業化した。

三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備に取り組んでいる。



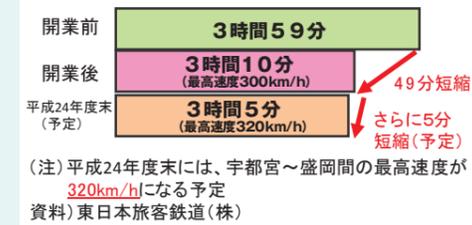
2. 東北新幹線の復興

東北新幹線が青森県内の八戸駅から新青森駅まで延伸・開業してから、平成23年12月4日で1年を迎えた。東北新幹線には同年3月5日、最高速度300kmの新型車両E5系「はやぶさ」が投入され、観光客誘致等に期待が高まっていたが、その6日後に震災が発生した。仙台駅等が被災し1箇月以上も運行できない状態が続いていたが、復興のシンボルとして4月29日に一部区間で減速して運転を再開し、9月23日に通常ダイヤの運行に戻った。延伸区間の八戸—新青森間は開業から12月3日までの1年間(東日本大震災の影響を受けた3月11日~4月28日を除く)に268万人が利用した。1日

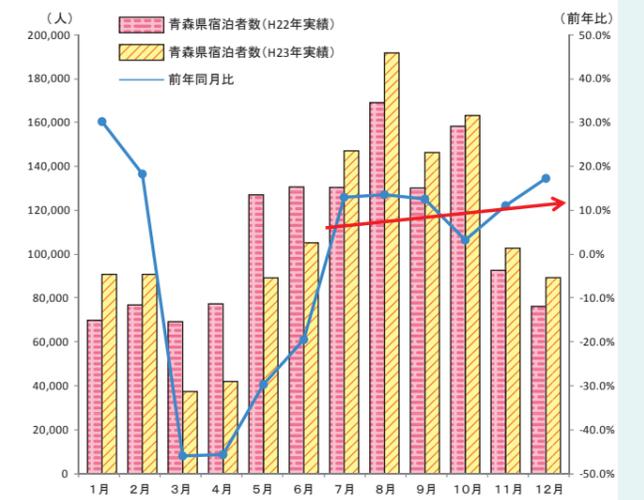


当たりの乗客数は9,200人で、乗客数は在来特急だった前年より約2割増えた。9月の乗客数は前年比34%増で、9月の青森県内34観光施設の入場者数が15%増えるなどの効果もあった。「はやぶさ」は24年度末には最高速度を320kmに上げ、東京—新青森間を最短約3時間5分で結ぶ予定である。

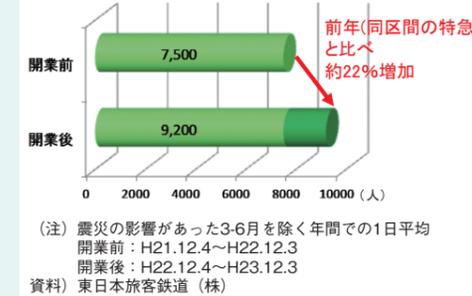
■ 東京～新青森(開業前は東京～青森)の所要時間



■ 青森県延べ宿泊客数(主に観光目的)の推移



■ 八戸～新青森の1日当たり利用者数



3. 三陸鉄道の復興へ向けた動き

岩手県沿岸部を走る三陸鉄道は、東日本大震災により甚大な被害を受け、総延長約108kmある全線のうち3分の2が不通となっている。早期に開通した区間について、三陸鉄道株式会社(岩手県等出資の第3セクター)は「復興支援列車」と銘打ち、3月中は無料、4月以降も割引運賃で走り、「地元の足」としての役割を果たしているが、月間の運賃収入は700万~800万円と震災前の約4分の1となった。

しかしながら、三陸鉄道株式会社の物産の売上げは増加している。平成23年6月に復興祈念の商品「きっと芽がでるせんべい」を売り出したところ、全国から注文が殺到し、生産が間に合わない状況もあった。同年8月、津波で流されたレールを「復興祈願レール」と名付け、10cm5万円、5cm3万円で200個限定で売り出したところ、これも全国からの支援により、1日で完売した。



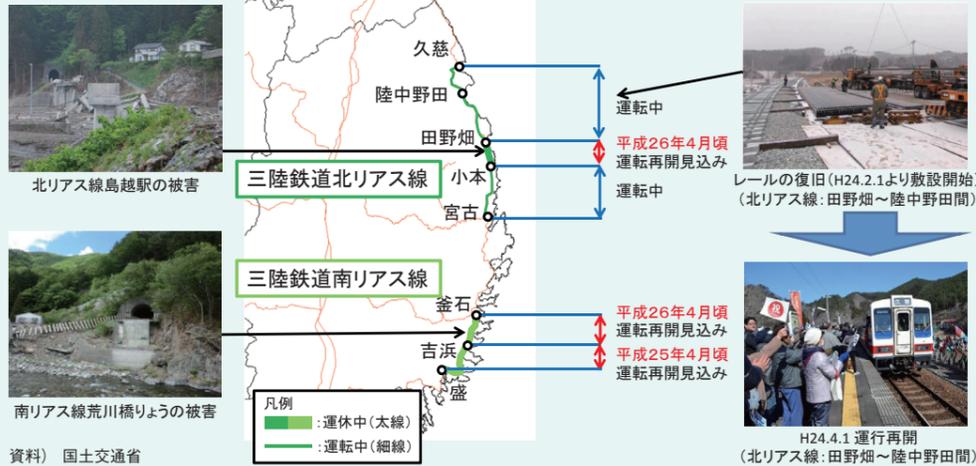
復興祈願レール
資料) 三陸鉄道(株)

また、同年5月から開始した、社員がガイドを務める被災地視察ツアーも好評で、24年2月時点までに約100団体1,500人以上が参加している。

一方、東北運輸局は、東北鉄道協会(東北の民鉄、三セク鉄道、地下鉄等20社で構成)と連携して、震災による長期間の運休や、運行再開したものの風評被害等により観光客が減少している三陸鉄道等の東北のローカル鉄道について、東日本大震災からの早期復旧と運行再開後の利用促進策等を支援するため、イベント「頑張ろう三鉄の集い」、「がんばろう東北の鉄道!!リレー写真展」の開催や、鉄道フェスティバル会場に三陸鉄道のグッズ販売の特設ブースを設けるなど、様々な復興支援イベント「東北ローカル線復興支援キャンペーン」を実施した。

23年度第3次補正予算及び24年度予算において、復旧費用への補助が盛り込まれたことから、23年11月から本格的な復旧工事に着手し、今後、復旧工事が完了した区間から順次運転を再開し、最終的には26年4月頃に全線が運行再開の見込みである。

三陸鉄道の運転再開

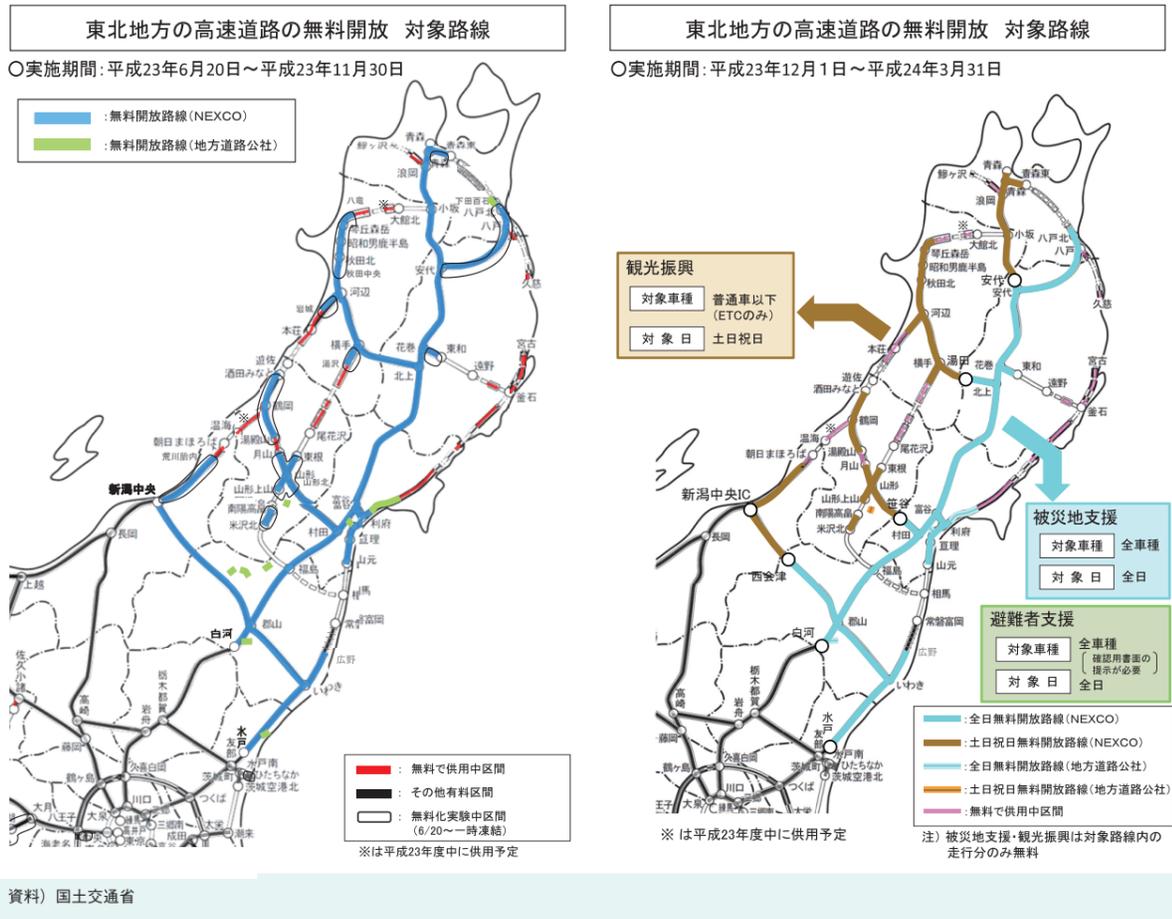


4. 東北地方の高速道路の無料開放

東日本大震災による被災者支援及び復旧・復興支援のため、東北地方(水戸エリアの常磐道を含む)の高速道路について、平成23年6月20日から無料開放を開始した。

また、同年12月1日からは、これまでの無料開放の対象路線をもとに、被災地支援・観光振興・避難者支援の観点から、対象エリア、車種等を見直した上で、24年3月31日まで無料開放を実施した。

なお、24年4月1日からは、原子力発電所事故による避難者について、無料開放を継続している。



3 居住の安定の確保

東日本大震災では、12万棟を超える住家が全壊、24万棟を超える住家が半壊した。平成24年4月5日現在、避難者34万4千人のうち、公営住宅等、応急仮設住宅、民間アパート等に入居している被災者は約32万7千人となっている。

うち、自力での住宅再建・取得が可能な被災者に対しては、(独)住宅金融支援機構による災害復興住宅融資について融資金利の引下げ等の拡充を行ったほか、宅地のみ被害が生じた場合についても支援するため、災害復興宅地融資を創設した。また、既往の貸付けについても、最長5年間の払込み猶予・返済期間の延長や、猶予期間中の金利引下げ措置を実施している。

また、自力での住宅再建・取得が困難な被災者に対しては、東日本大震災が激甚災害であり、被災地においては集中的に大量の公営住宅を整備する必要があることにかんがみ、通常よりも整備等に関し、地方公共団体の負担が軽減される。さらに、特別な支援措置として、災害公営住宅の用地取得造成費や、特に収入の低い災害公営住宅入居者を対象とした更なる家賃減額に係る費用、災害復興型地域優良賃貸住宅の整備費用等に対する補助制度を創設したほか、公営住宅に関する入居者資格要件や譲渡に係る特例措置を講じた。

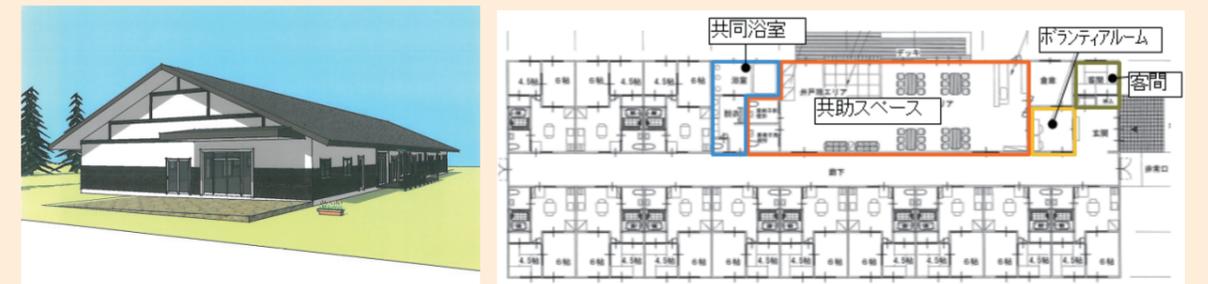
そのほか、高齢化が進んでいるという被災地の事情を踏まえ、災害公営住宅を地域の福祉拠点として整備するため、地方公共団体と連携した民間事業者等による高齢者生活支援施設等(デイサービス施設、訪問看護ステーション等)の併設を支援する制度を創設するとともに、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促進するため、その建設・改修費に対して支援を行った。

図表 23 災害公営住宅の整備状況(平成24年2月21日現在)

県	用地	設計着手	工事着手	供給計画
岩手県	5地区 217戸	1地区 12戸		4,000~ 5,000戸
宮城県	18地区 1,307戸	9地区 812戸		12,000戸 (15市町)
福島県	4地区 86戸	2地区 62戸	1地区 12戸	全体計画 は未定

資料) 国土交通省

図表 24 被災高齢者の孤独状態を防ぐ共助生活住宅「相馬井戸端長屋」(災害公営住宅(福島県相馬市))



4 復興まちづくりの推進

高台等への大規模な集団移転等が計画されている今回の復興においては、各自治体の進捗状況に差が生じているところである。国土交通省は、こうした自治体に対し、その現場力・統合力・即応力を発揮して最大限の支援に取り組んでいる。以下で、被災地における課題や、その解決を支援するための取組みについて紹介する。

(東日本大震災復興特別区域法の成立)

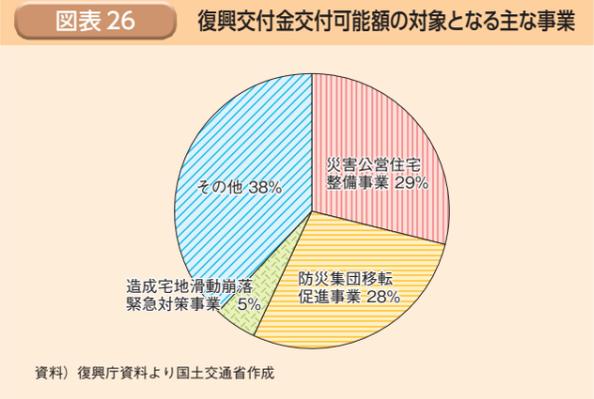
大震災からの円滑かつ迅速な復興を推進するため、「東日本大震災復興特別区域法」が平成23年12月7日に成立した。同法に基づく復興特別区域制度は、東日本大震災で全部又は一部の区域が一定の被害を受けた区域である市町村（平成24年4月末現在で227市町村）は、被災した地域において、単独又は共同で特例を活用するための計画作成を行うことができることとし、自らの被災状況や復興の方向性に合致し、活用可能な特例を選択する仕組みである。特例措置には、①許認可やゾーニングに係る手続きの簡素化や許可基準の緩和、②宅地と農地の一体的な交換・整備のための新たな事業手法の活用、③公営住宅の入居基準の緩和等、④著しい被害を受けた地域において被災自治体を実施する復興地域づくりに必要となる補助事業を幅広く一括した復興交付金の配分等が含まれる。復興交付金（23年度第3次補正予算、事業費ベース約1.93兆円、国費ベース約1.56兆円）は、集落の高台移転や漁港整備等の復興地域づくりに必要なハード事業等である基幹事業（5省40事業、うち国土交通省関係23事業）と、それに関連して自治体が行う効果促進事業等に対して配分され、追加的な国庫補助及び地方交付税の加算により地方負担にもすべて手当した制度である。

復興庁は、交付可能額について、24年3月に第1回目の通知（総事業費3,053.2億円）を行い、同年5月に第2回目の通知（総事業費3,165.9億円）を行った。その内訳を金額ベースで見ると、災害公営住宅整備事業が29%、防災集団移転促進事業が28%、造成宅地滑動崩落対策事業が5%を占めている。

図表 25 復興交付金の交付可能額（事業費）（1回目+2回目）

岩手県（14市町村）	1,937.8億円
宮城県（22市町村）	3,139.8億円
福島県（22市町村）	974.7億円
その他（24市町村）	166.6億円
合計（82市町村）	6,219.1億円

(注) 合計は端数処理のため、一致しない場合がある。
資料) 復興庁資料より国土交通省作成



図表 27 復興交付金 基幹事業（5省40事業）のうち国土交通省の23事業

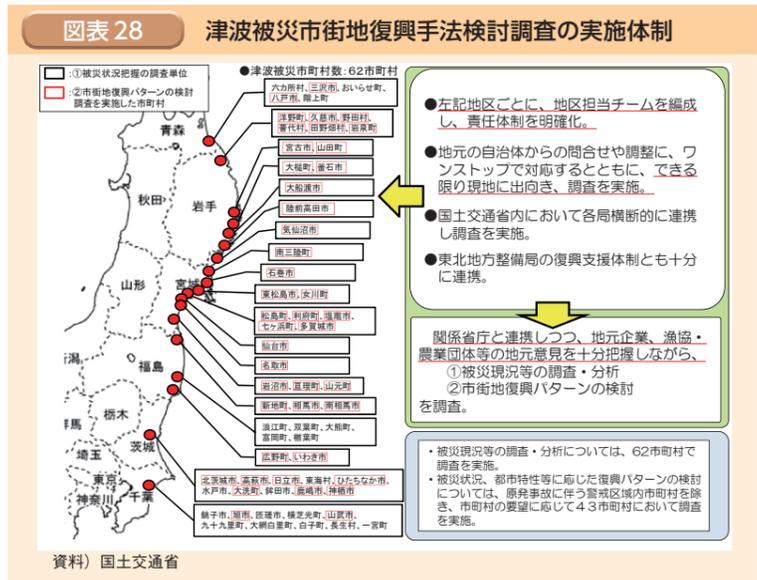
※第3次補正予算における対象事業：復興期間全体を通した場合には、内容が変更となる可能性がある。

<ul style="list-style-type: none"> 道路事業（市街地相互の接続道路） 道路事業（高台移転に伴う道路整備（区画整理）） 道路事業（道路の防災・震災対策等） 災害公営住宅整備事業（災害公営住宅整備事業、災害公営住宅用地取得造成費等補助事業等） 災害公営住宅家賃低廉化事業 東日本大震災特別家賃低減事業【新規】 公営住宅等ストック総合改善事業（耐震改修、エレベーター改修） 住宅地区改良事業（不良住宅除却、改良住宅の建設等） 小規模住宅地区改良事業（不良住宅除却、小規模改良住宅の建設等） 住宅市街地総合整備事業（住宅市街地の再生・整備） 優良建築物等整備事業（市街地住宅の供給、任意の再開発等） 住宅・建築物安全ストック形成事業（住宅・建築物耐震改修事業） 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅・建築物安全ストック形成事業（がけ地近接等危険住宅移転事業） 造成宅地滑動崩落緊急対策事業【新規】 津波復興拠点市街地整備事業【新規】 市街地再開発事業 都市再生区画整理事業（被災市街地復興土地地区画整理事業等） 都市再生区画整理事業（市街地液状化対策事業） 都市防災推進事業（市街地液状化対策事業） 都市防災総合推進事業（津波シミュレーション等の計画策定等） 下水道事業 都市公園事業 防災集団移転促進事業
---	--

資料) 国土交通省

(被災市街地の復興計画づくりへの支援)

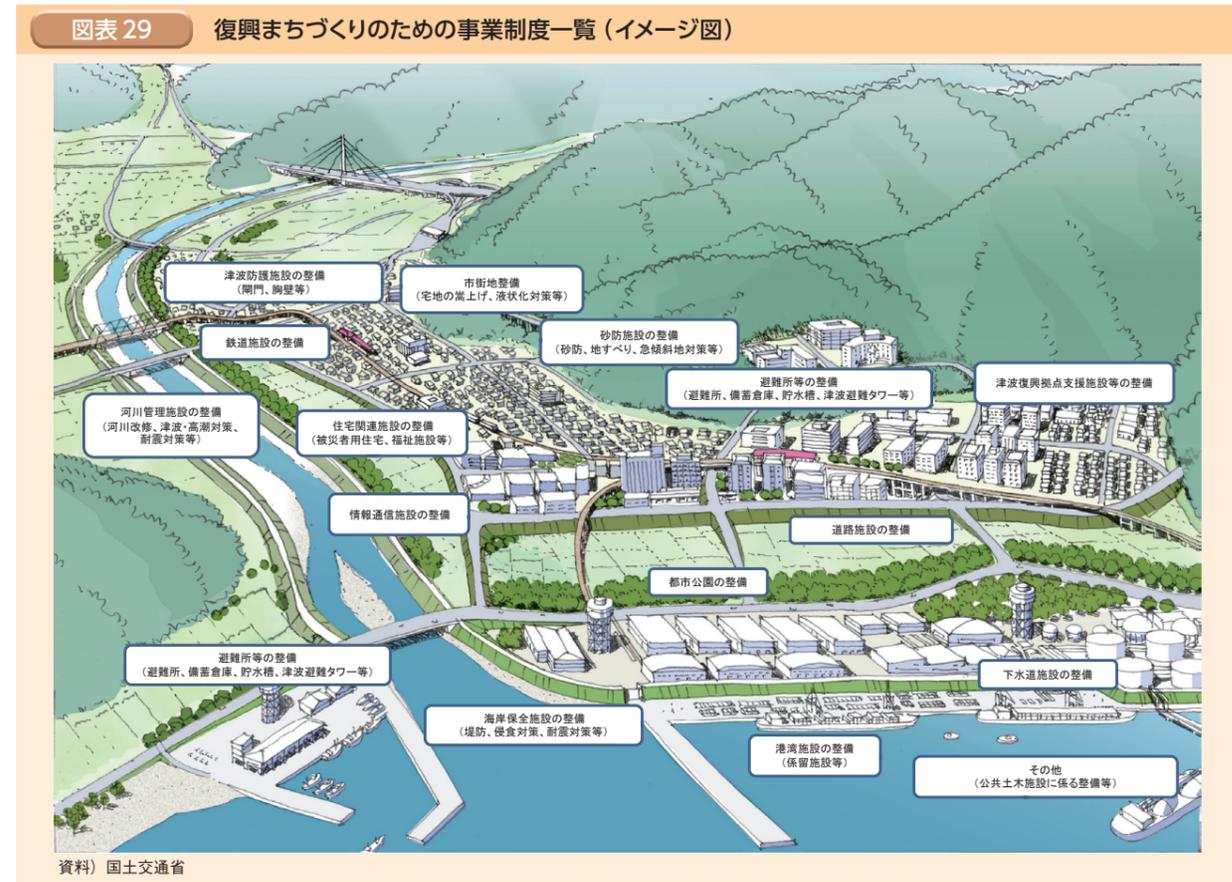
津波で浸水被害のあった被災市町村の復興計画については、本州太平洋沿岸の62市町村に対して被災状況等の調査を実施した。そのうち、支援要請のあった43市町村に対して国土交通省の職員を派遣し、被災状況や都市の特性、地元の意向等に応じた復興パターンの分析を行い、これに対応する復興手法等について調査検討を行うことにより、技術的支援を行った。



(復興まちづくりの支援)

復興計画における主な内容には、①市街地の整備、②沿岸部の高台移転・集落整備、③緊急輸送道路、避難道路の整備、④雨水排水、上下水道施設の整備、⑤防災公園、震災復興シンボル公園の整備、⑥幹線道路の高盛土化、⑦河川・海岸堤防の整備、⑧防潮林の整備等が含まれている。

市町村が策定した復興計画を踏まえて、それぞれの地域のニーズに的確に対応した各種インフラの整備について支援を行っている。また、多様な事業手法（防災集団移転促進事業、土地地区画整理事業、造成宅地滑動崩落緊急対策事業等）により、被災市街地の復興整備を強力に支援しているところである。



防災集団移転促進事業の推進

防災集団移転促進事業とは、災害が発生した地域又は災害危険区域のうち住民の居住に相当でない認められる区域（移転促進区域）内にある住居の集団的移転を促進するため、国が地方公共団体に対し事業費の一部補助を行う事業である。最近では、平成16年に発生した新潟県中越地震（115戸）、12年に発生した有珠山噴火（152戸）、5年に発生した北海道南西沖地震（55戸）の被災地において事業が実施されるなど、これまで延べ35団体1,834戸の移転を促進してきた。

具体的な本事業のスキームは、地方公共団体が被災した宅地を買い取り、移転先となる住宅団地を整備し、住宅敷地を被災者に譲渡又は賃貸する。また、被災者に対し、住居の移転に要する費用、敷地の取得や住宅の建設のために住宅ローンを活用する際の利子相当額を助成する。国は本事業に対して補助を行うが、移転促進区域内の宅地等の買取りに係る補助については、住居の集団的移転が行われた後に、再び津波等の災害に対して脆弱な構造の住宅が建設されることがないように、移転跡地を建築基準法第39条第1項に基づく災害危険区域に指定し、条例による建築制限を行うことが補助要件となっている。

東日本大震災の被災地においては、追加的に、住宅団地の用地取得造成費や住宅団地における住宅建設等に係る補助限度額の引き上げ、住宅団地に関連する公益的施設に係る用地取得造成費の補助対象化、移転先住宅団地の規模の要件を10戸以上から5戸以上に緩和するなどの特例措置を講じた。また、補助対象経費については、補助率分の復興交付金が交付され、さらに、地方負担分について追加的な復興交付金と震災復興特別交付税が交付されるので、地方負担は発生しない。

事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

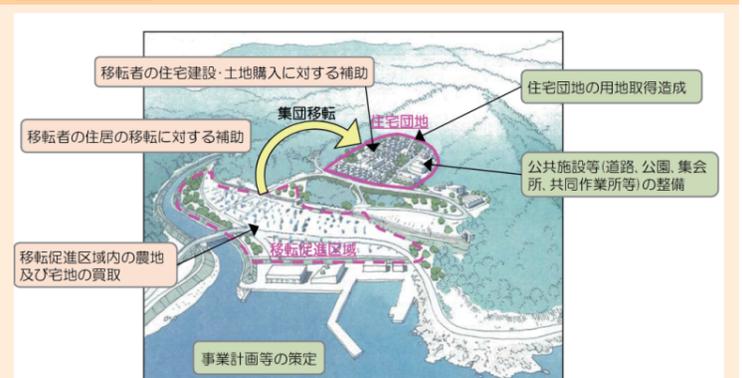
事業の実施に当たっては、集団移転というコミュニティ再生を行う事業であることから、関係する被災者の事業に対する理解と合意形成が重要なポイントとなる。

図表30 防災集団移転促進事業実施状況

Table with columns: 実施年度, 都道府県名, 市町村名, 移転戸数, 原因となった災害. Lists various disaster events and the number of households transferred.

資料) 国土交通省

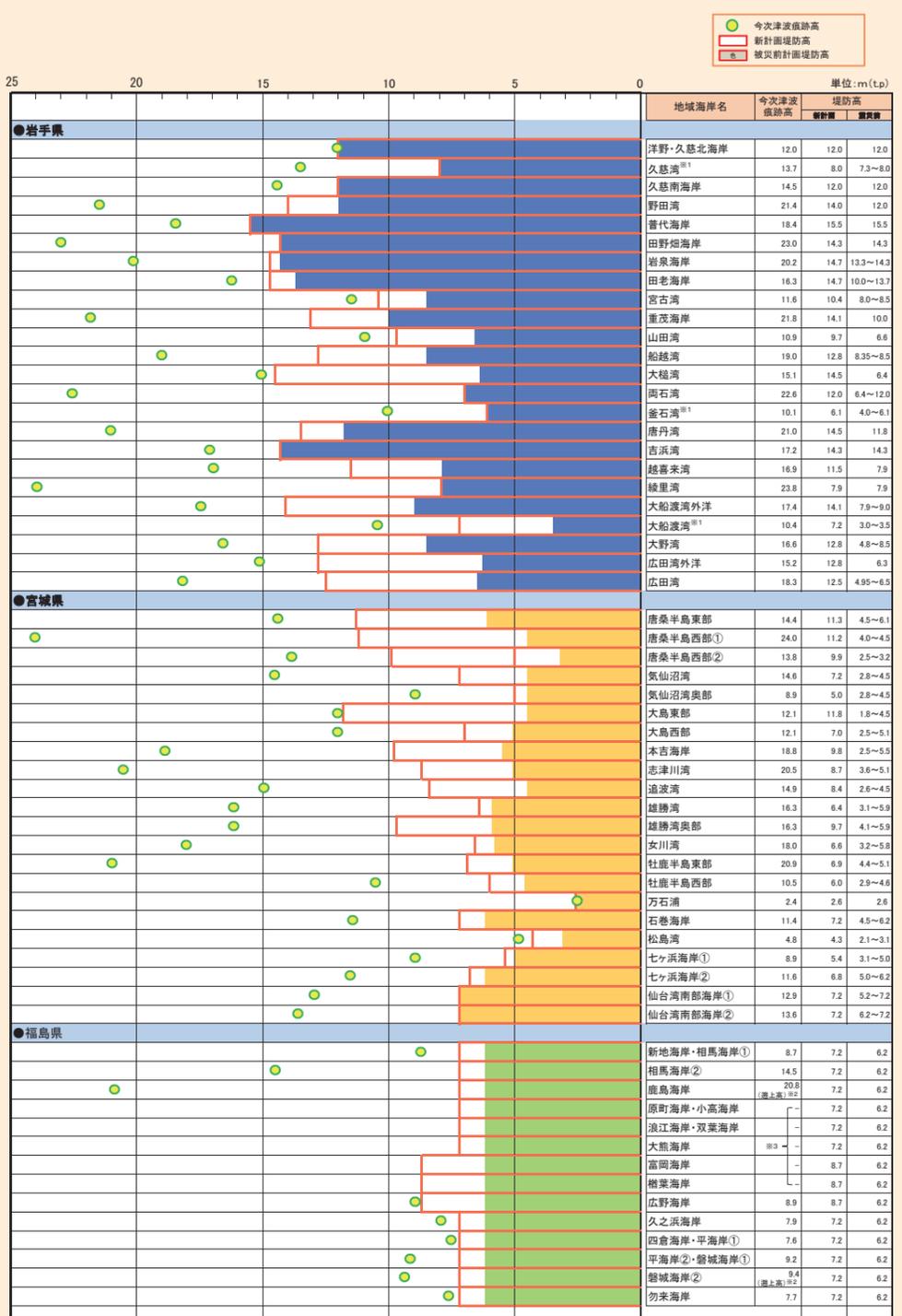
図表31 防災集団移転促進事業のイメージ



資料) 国土交通省

のせり上がりを加味した上で、海岸の利用や環境、景観等を総合的に考慮して設定する方法を国土交通省及び農林水産省が示した。岩手県・宮城県・福島県等においても、この方法に基づき、関係市町村に説明した上で下図のような高さを設定してきており、後背地の土地利用等と調整の上、実際に災害復旧を行う堤防高を決定することとしている。

図表32 海岸堤防高の設定状況



※1: 久慈湾、釜石湾、大船渡湾は、湾口防波堤との組み合わせによる対策としている。
※2: 海岸線付近の痕跡高が無い又は不足するため、遡上高(海岸線から内陸へ津波がかけ上がった高さ)を記載
※3: 原町海岸から榊海岸については、警戒区域(東京電力福島第一原子力発電所半径20km圏内)のため、津波痕跡調査は実施されていない。

資料) 岩手県、宮城県、福島県資料より国土交通省作成

(集団移転への地元合意)

被災地域では復興計画の策定が進められ、今後は、計画の中で定めた復興まちづくりに向けた防災集団移転促進事業や土地区画整理事業等の具体的な事業実施に向け、市町村において地域住民との調整を円滑に進めていくことが最大の課題である。高台・内陸部への集団移転をめぐる、地域住民の合意調整等により、各自治体の進捗状況には差が発生している。その主な理由は、移転先の土地購入や住宅の建築費用が自己負担となっていることにある。移転前の土地価格と移転先の土地価格では、後者が相当程度高くなる場合が多く、住民の負担が大きい。

国においては、このような被災者の負担を軽減する観点から、①(独)住宅金融支援機構による災害復興住宅融資の当初5年間の金利を0%とするなどの金利の優遇、②ローン利子相当額への補助限度額の引き上げ(406万円→708万円)等の措置を講じているところである。事業主体である地方公共団体によっては、更なる被災者負担の軽減を図っている。例えば、仙台市においては、津波で被災した土地の評価額が震災前に比べて相当程度下がる中、被災者が移転先の土地を市から借地して住宅再建する場合は、被災前後土地価格差額と流失建物等の移転費用相当額の合算額相当分の期間の借地料を最大50年間、1,000万円を上限に免除する支援策を講じている。また、東松島市においては、移転先の住宅敷地の地代を当初10年間無償化する支援策を検討している。

その他の課題として、岩手県・宮城県・福島県へのアンケートにおいて、既存宅地に抵当権が付いている場合の買取りに時間を要することや、建物が流出した住民と残存している住民とで補償費が異なるという不公平感があるとの指摘もある。

(事業実施体制の確保)

図表35は、復興まちづくりにおいて必要となる土地区画整理事業や防災集団移転促進事業について、岩手県・宮城県・福島県それぞれの県内事業数・規模の見込みをアンケートした結果である(平成24年3月1日現在)。土地区画整理事業の3県の合計は約2,800haに及ぶ大規模なものであり、阪神・淡路大震災のときに実施された復興土地区画整理事業20地区255.9haの約10倍以上の事業規模である。

また、防災集団移転促進事業についても、3県合計で約23,300戸となっており、昭和三陸地震津波後の集団移転戸数約3,000戸(岩手県及び宮城県内)の7倍以上、昭和47年以来の過去事業累計の12倍以上となっている。

図表34 住民の合意形成における課題(岩手県・宮城県・福島県へのアンケート)

岩手県	<ul style="list-style-type: none"> 移転の希望や住宅団地での住まい方に対する意向確認等の合意形成に時間を要する。 防災集団移転促進事業や漁業集落防災機能強化事業等の制度上から、移転者の移転に対する補助や住宅再建に対するローン利子の支援が異なるため、被災者に不公平感がある。
宮城県	<ul style="list-style-type: none"> 移転跡地を買い取る際の価格(震災前と比べて減価すること)。 流失又は解体した建物の移転料が補助対象とならず、集落内で不公平感があること。 地権者の希望が多様(他自治体在住者の場合も)で、対応職員が不足。 仮設住宅で行政区(集団移転)単位でまとまって居住していないため、合意形成が難航。
福島県	<ul style="list-style-type: none"> 相続発生や抵当権が付されているなど用地買取困難が発生した場合、土地買取りに時間を要し、被災者に対し土地代の支払いが遅れる。 移転促進区域内の用地買取が防災集団移転促進事業に参加する被災者の宅地及び農地に限られるため、虫食い状の用地買取となり、跡地活用事業との進捗が合わない場合、同一の地権者に対し異なる時期の買取になる。

資料) 国土交通省による3県へのアンケート調査(平成24年3月)

図表35 3月1日時点で各県が想定している事業に関するアンケート結果

県	土地区画整理事業		防災集団移転促進事業	
	地区数	面積(ha) (概数)	地区数	戸数(戸) (概数)
岩手県	24	1,000	66	4,000
宮城県	30	1,600	158	17,300
福島県	8	300	44	2,100
合計	62	2,800	268	23,300
(参考) 阪神・淡路大震災土地区画整理事業	20	256		
(参考) 防災集団移転促進事業 (昭和47年以降の実績累計)			延べ 35団体	1,834戸

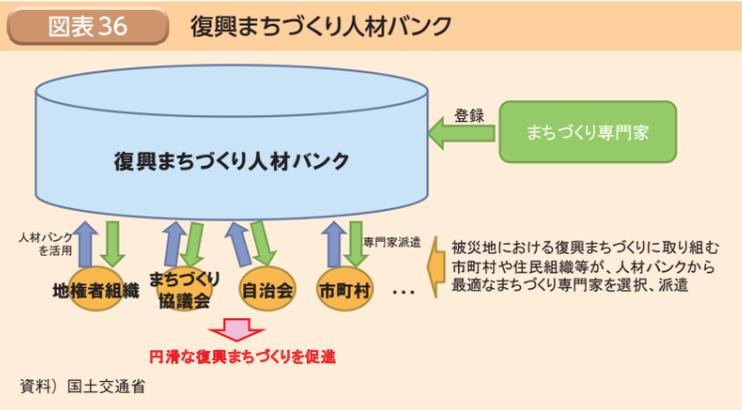
※上記数字については、各県へのアンケート結果であり、実際の事業計画の数値とは異なる場合がある。
※合計は、端数処理のため、一致しない場合がある。

東日本大震災による津波被害に係る市街地復興については、被災市町村における復興計画に位置付けられている土地区画整理事業及び防災集団移転促進事業の復興事業全体に占める事業量が特に大きいと考えられること、また、関係者間の合意形成や権利関係の調整等に専門性や経験が求められることから、専門職員が特に不足する。

このため、岩手県、宮城県、福島県及び仙台市より国土交通省に対して、これら事業の実施に向けて、全国の自治体職員の長期派遣の斡旋について要請がなされた。これを受けて、各都道府県・政令指定都市に対して、職員派遣の調査・依頼を行い、全国から約160人の派遣の回答を得た。県とも連携しつつ派遣元と派遣先との調整を行い、24年4月以降(前倒し可能なものは前倒しして)派遣を開始している。

また、復興計画の策定等の技術支援を行うため、被災地方公共団体の要請を受けて、(独)都市再生機構に対し専門職員の派遣を要請し、24年2月16日現在、岩手・宮城・福島県下の被災市町村等に73人の同機構職員を派遣している。

さらに、まちづくりの専門家の情報に関する「復興まちづくり人材バンク」を構築し、インターネット上で公開するとともに、被災地の自治体に対して情報提供することにより、被災地の自治体や地域住民による協議会等が必要とするまちづくり専門家を容易に検索することができる環境整備を進めた。同データベースには、24年3月末時点で684人の情報が登録されている。



5 地域公共交通の確保と観光振興

(地域公共交通の確保維持)

東日本大震災は、被災地域のバス交通等に甚大な影響を与えると同時に、地域の移動ニーズに大きな変化をもたらし、避難所、仮設住宅等の被災者をはじめ、被災地域の住民の日常生活の重要な基盤である生活交通の確保が大きな課題となった。

被災地の生活交通は、復旧・復興の進捗段階に応じたニーズに対応するとともに、確実に確保されることが極めて重要である。このため、平成23年度に創設された地域公共交通確保維持改善事業の活用により被

被災地の生活交通の確保・維持が柔軟かつ的確に実施されるよう、同事業の補助要件の緩和や事業手続の弾力的運用等の特例措置を講じるとともに、23年度3次補正予算に所要額を計上した。これにより、121系統の地域をまたがる幹線バス交通や29市町村の地域内の生活交通の確保・維持を支援した。具体的には、地域をまたがる幹線バス交通ネットワークの確保・維持について、輸送量要件の緩和、バス車両の導入補助の弾力化等を行い、今後も27年度末まで継続的に支援するとともに、市町村等地域内の日常の生活交通の確保・維持について、仮設住宅、元々の集落と病院、商店、公的機関等との地域の実情に応じたバスや乗合タクシー運行が可能となるよう25年度末まで継続的に支援していくこととしている。

あわせて、この支援に当たっては、各市町村の取組みのサポートを行うため、現地を往訪し、仮設住宅等の交通状況を踏まえた運行案の提案や関係者の合意形成のための調整等も実施している。

事例：岩手県陸前高田市

既存バス系統について、仮設診療所、スーパーの仮設店舗の完成に合わせて、被災した海側市街地から仮施設等のある内陸側に運行ルートを変更したほか、仮設住宅住民の生活交通の確保のため、新たに乗合タクシーの運行を開始した。

事例：宮城県女川町

被災で運休中のJR石巻線の代替バス運行開始に合わせ、避難所から代替バスの発着地点にアクセスするバス運行を開始し、その後、仮設店舗の建設等まちの復興に合わせ、運行ルートの変更及び増便を行い、高台に移設された仮設町役場を中心に仮設住宅や仮設店舗を結ぶ町民バスを運行している。



陸前高田乗合タクシー



女川町民バス

また、大きな被害を受けた沿岸部の鉄道の復旧等のうち、三陸鉄道については、23年度第3次補正予算及び24年度予算において、復旧費用の大半を国が補助することとなり、復旧の目途がたったことから、23年11月から本格的な復旧工事に着手し、今後、復旧工事が完了した区間から順次運転を再開し、最終的には26年4月頃に全線が運行再開の見込みである。

さらに、まちづくりと一体となった復旧が必要と考えられるJR東日本の被災6路線（山田線、大船渡線、気仙沼線、石巻線、仙石線及び常磐線）については、線区別の「復興調整会議（関係地方自治体、JR、東北地方整備局、東北運輸局、復興庁）」の場を活用して鉄道事業者と関係地方自治体等との調整を支援しているところである。

その結果、石巻線の渡波～女川駅間については、護岸の改修等を行い、女川駅を除いて25年度初の運転再開を目指すこととなった。仙石線の高城町～陸前小野間については、ルート移設等により27年度のうちに全線運転再開を目指すこととなり、また、常磐線の相馬～亘理間については、ルート移設等により鉄道工事着手から3年程度で運転再開見込みとなった。加えて、気仙沼線については、BRT^注による仮復旧の見込みとなった。

注 Bus Rapid Transitの略で、バス専用道路を走行することにより通常の路線バスより速達性・定時性を向上させた交通システム

なお、山田線、大船渡線、気仙沼線については、今後、市街地の移転等と合わせて、鉄道ルートの変更等も含めた復興整備計画等を策定した後、これに基づき、復旧方針を決定することとなる。

(東北観光博等による観光振興)

今回の大震災後、全国的に落ち込んでいる国内観光需要の着実な回復に向け、官民合同による国内旅行振興キャンペーン「がんばろう!日本」による機運醸成、モニターツアーによる潜在的旅行需要の掘り起こしを実施している。

また、特に旅行需要が落ち込んだ東北地域への需要の喚起に向け、東北地域全体を一種の博覧会会場と見立てた「東北観光博」を行い、官民を挙げた一体的なキャンペーンを行うとともに、地域と観光客の交流がより促進される新しい観光スタイルの実現に取り組んでいる。具体的には、東北地域への送客の一層の強化とともに、主要な観光地域28箇所を核となる「ゾーン」とし、地域に精通した「地域観光案内人」の配置、地域観光案内人が観光客をお迎えする「旅のサロン」の設置、地域独自の滞在プログラムの提供促進、地域と旅行客の出会いを創る「東北パスポート」の運用、観光情報の一元的な提供を行う「ポータルサイト」の運用等を行っている。これにより、東北地域の観光入込客数を震災前水準に回復することを基本的な目標としつつ、さらに上積みを目指すとともに、多様な観光客に対する自由度が高い旅行環境の提供について、地域が主体となって持続的に推進できる仕組みの定着を図る。

加えて、政府関連事業の実施や民間のイベント等の開催の働きかけにより復興を支援する、東北・北関東への訪問運動を平成24年3月末より本格展開している。



図表37 東北観光博

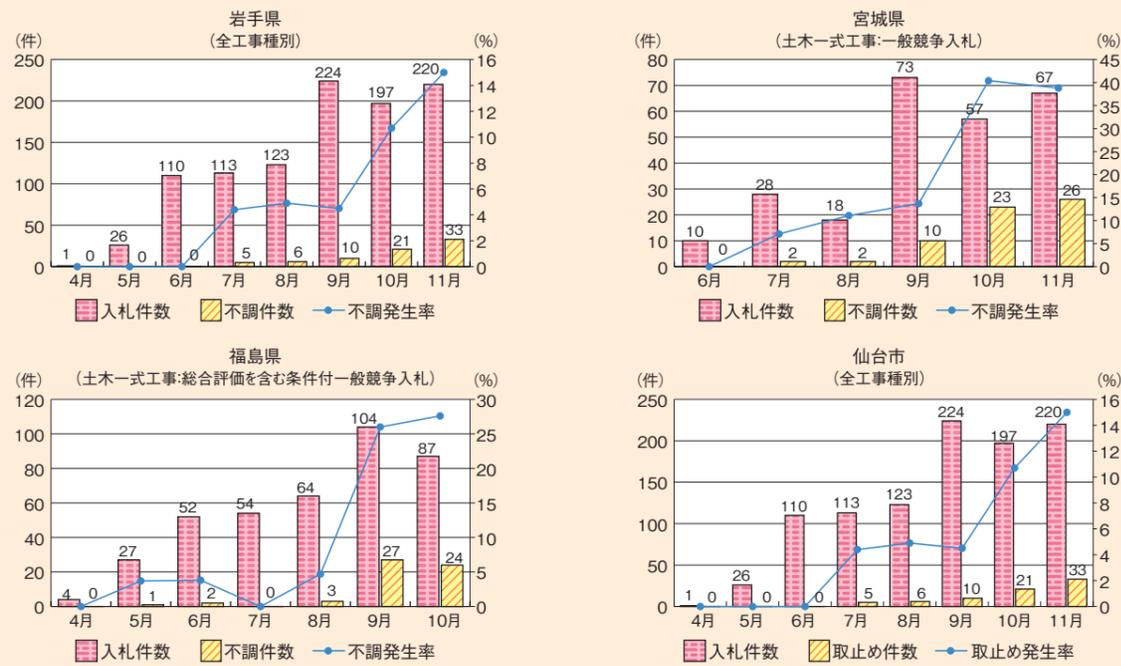
6 復興事業の円滑な推進

(円滑な施工確保)

復旧・復興工事が本格化する中、岩手県・宮城県・福島県の3県では、平成23年7月以降、建設技能労働者が不足基調に転じ、同年10月には大幅な不足となったほか、労務単価の上昇等により落札者のいない入札不調案件の増加傾向が生じ、事業における円滑な施工の確保が課題となった。

このため、国、岩手県、宮城県、福島県、仙台市、(社)日本建設業連合会、(一社)全国建設業協会等関係業界団体で構成する「復旧・復興事業の施工確保に関する連絡協議会」を23年12月に発足させ、現況の情報交換や対応について意見交換を重ね、復興のための人材の確保や予定価格の積算の適正化等に連携して取り組むことを相互に確認した。24年2月、①建設企業への調査や統計調査結果等をもとに、予定価格に直近の労務単価の実態を機動的に反映させるため、公共工事設計労務単価を改訂し、②主任技術者の現場配置について、被災地域内の複数の工事で密接性・近接性が確保される場合には兼任を可能とするなどの取組みを実施した。

図表38 岩手県・宮城県・福島県・仙台市における応札状況

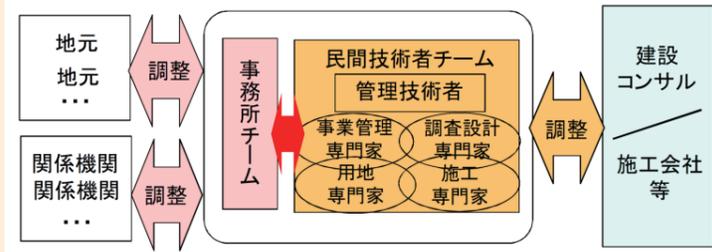


資料) 国土交通省

(事業促進PPPの推進)

三陸沿岸道路等の復興道路の新規事業化区間においては、民間の技術力を活用した事業推進体制の導入（事業促進PPP注）を図っている。事業促進PPPでは、従来、発注者が行ってきた施工前段階の業務について、民間技術者チーム（「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等の専門家で構成）が発注者と一体となって、事業全体の最適な進め方を検討・実施する。具体的には、新規事業化区間を概ね10～20kmごとに工区分けし、工区ごとに民間技術者チームを配置し、事務所と連携して業務を実施する。これにより、復興道路事業の円滑な進捗・早期整備を図ることとしている。

図表39 事業促進PPPの事業体制



資料) 国土交通省

(被災地域の経済活動の復興に合わせたハード整備)

鉄道や下水道等については、まちづくりの進捗状況に合わせて、立地、ルート変更の要否や規模等を検討・整備する必要がある。また、港湾や海岸堤防等のインフラについては、後背地の産業復興や下水道処理施設等の復旧に合わせて必要なものから順次復旧していく。復興需要後の新たな需要の創出に向けて、産業再生特区等による企業誘致の取組みが始まっており、これに必要となる各種インフラ整備等の経済活動の復興に合わせたハード整備も今後の課題である。

注 PPP : Public Private Partnership の略 (官民連携、公民協働の意)

コラム 造船業の復興へ向けた支援

東北地方の各地では、地域の様々な漁船の建造、修繕、整備を担う中小造船会社が多く存在し、エンジン整備や電気工事等の造船関連事業者と連携しながら、地域の基幹産業である地元水産業の発展を支えてきた。

この度の東日本大震災では、東北の太平洋側に位置する37の造船所すべてと多くの造船関連事業者が壊滅的な被害を受けた。2万隻を超える多数の漁船が流出・損壊し、大きな打撃を受けた地元水産業の早期復興には、何よりも地域の造船産業の復旧・復興が不可欠である。

このため、国土交通省では、中小企業庁等、関係省庁との連携により、「中小企業等復旧・復興支援（グループ化）補助事業」の活用支援や、設備の早期復旧に必要な資機材の調達支援を行った。これにより、平成24年2月時点において、37造船所のうち33社が限定的ながらも事業を再開している。また、地域に集積する造船産業の復興と将来の発展に向けて、各施設の共同化・効率化のための計画づくりや、建造技能の高度化のための講習会等による「地域造船産業集積高度化支援事業」を実施した。



復旧した造船所での進水式

7 福島の復興・再生等

原子力災害により深刻かつ多大な被害を受けた福島県の復興・再生を推進している。平成24年5月現在、福島県内の避難者数約9.6万人、県外への避難者数約6.2万人となっており、合計約15.9万人が避難生活を余儀なくされている。今後、警戒区域の見直しに合わせ、避難者の帰還支援を行うため、除染、インフラ整備等の主要課題について政府内での一元的検討と県、市町村との連携を図っていくことが必要である。

特に、警戒区域内の常磐自動車道については、早期復旧・供用に向けて、関係省庁及び東日本高速道路（株）による放射線対策検討合同チームを設置している。20ミリシーベルト/年未満の区域では、平成24年3月に工事に着手し、20ミリシーベルト/年以上の区域では、24年3月に開始された環境省の除染モデル事業の結果を踏まえ、除染及び工事を進めることとしている。

また、24年3月31日に公布・施行された「福島復興再生特別措置法」に基づき、国は、避難解除等区域復興再生計画を策定し、公共施設の工事（道路、河川等）の代行や公共施設の清掃等により当該施設の機能を回復する生活環境整備事業を実施することとしている。

図表40 警戒区域内の常磐自動車道の除染・復旧状況



資料) 国土交通省

また、同法においては、公営住宅への入居資格の特例等により、避難者の居住の安定の確保を図ることとしている。

(下水道における放射性物質対策)

東京電力福島第一原子力発電所事故により放出された放射性物質は、市街地の表面等に堆積し、特に合流式下水道（雨水と汚水を合わせて収集する下水道）において、雨天時に下水処理場に流入し、処理の過程で下水汚泥に濃縮され、下水汚泥及び下水汚泥を焼却した焼却灰等から放射性物質が検出されることとなった。このため、従来はセメント原材料等建設資材、コンポスト等緑農地利用等に活用されていた下水汚泥等の有効利用・処分に支障をきたすことになった。

原子力発電所の敷地外に放射性物質が飛散することは、現行法で想定されていなかったため、内閣総理大臣を本部長とする原子力災害対策本部が「放射性物質が検出された上下水処理等副次産物の当面の取扱いに関する考え方」を平成23年6月に示し、その後、同年12月に環境省から「廃棄物関係ガイドライン」が発出され、また、除染と汚染廃棄物の対策を二本柱とする「平成二十三年三月十一日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う原子力発電所の事故により放出された放射性物質による環境の汚染への対処に関する特別措置法（放射性物質汚染対処特別措置法）」が24年1月1日に全面施行された。

国土交通省では、(公社)日本下水道協会とともに「下水道における放射性物質対策に関する検討会」を23年6月に開催し、下水処理場における放射性物質の挙動の解明と今後の推移の予測、周辺環境への影響、情報提供のあり方、下水汚泥の減容化対策を含めた管理方法等について検討を行い、現時点の知見の集約として、同年11月25日に中間取りまとめを行った。

「放射性物質汚染対処特別措置法」においては、放射性セシウムについての放射性濃度が8,000ベクレル/kgを超える廃棄物で国が指定した物については、指定廃棄物として取り扱われることとなり、基本方針では、①指定廃棄物のうち、公共下水道・流域下水道に係る発生汚泥等の処理については国土交通省と連携して環境省が行う、②指定廃棄物の処理は、当該指定廃棄物が排出された都道府県内において行う、③廃棄物の再生利用の推進のため、安全性を確保しつつ、可能な限り廃棄物からの再生品（セメントや再生砕石等）の活用を図るものとする、とされており、今後同法に基づき、適切に処理が進むものと期待される。

図表 41 脱水汚泥等の保管量
(平成24年2月3日現在)

都県名	累積保管量 (t)
岩手県	約590
宮城県	約22,000
秋田県	—
山形県	—
福島県	約30,000
茨城県	約3,000
栃木県	約2,600
群馬県	約5,300
埼玉県	約9,500
千葉県	約1,100
東京都	約3,300
神奈川県	約19,000
山梨県	約240
長野県	約1,000
新潟県	—
静岡県	—
計	約97,000

資料) 国土交通省