

9月定例会の審議結果

認定番号	件名	審議結果
1	令和5年度相馬市一般会計歳入歳出決算認定について	認定 全会一致
2	令和5年度相馬市国民健康保険特別会計歳入歳出決算認定について	認定 全会一致
3	令和5年度相馬市後期高齢者医療特別会計歳入歳出決算認定について	認定 全会一致
4	令和5年度相馬市介護保険特別会計歳入歳出決算認定について	認定 全会一致
5	令和5年度相馬市光陽地区造成事業特別会計歳入歳出決算認定について	認定 全会一致
6	令和5年度相馬市下水道事業会計決算認定について	認定 全会一致

請願番号	件名	審議結果
1	国に対し「学校給食費無償化を実施することを求める意見書」提出についての請願	不採択 賛成少数
2	県に対し「学校給食費無償化を実施することを求める意見書」提出についての請願	不採択 賛成少数

陳情番号	件名	審議結果
2	「国の『被災児童生徒就学支援等事業』の継続と、被災児童生徒の十分な就学支援を求める意見書」の提出を求める陳情書	採 択 全会一致

議案番号	件名	審議結果
66	相馬市農業委員会委員の任命について	同意 全会一致
67	相馬市固定資産評価審査委員会委員の選任について	同意 全会一致
68	相馬市固定資産評価審査委員会委員の選任について	同意 全会一致
69	人権擁護委員の推薦について	適任 全会一致
70	人権擁護委員の推薦について	適任 全会一致
71	相馬市国民健康保険条例の一部を改正する条例について	原案可決 全会一致
72	相馬市ひとり親家庭医療費の助成に関する条例の一部を改正する条例について	原案可決 全会一致
73	相馬市個人番号の利用及び特定個人情報提供に関する条例の一部を改正する条例について	原案可決 全会一致
74	福島県後期高齢者医療広域連合規約の変更について	原案可決 全会一致
75	令和6年度相馬市一般会計補正予算(第5号)	原案可決 全会一致
76	令和6年度相馬市国民健康保険特別会計補正予算(第2号)	原案可決 全会一致
77	令和6年度相馬市後期高齢者医療特別会計補正予算(第1号)	原案可決 全会一致
78	令和6年度相馬市介護保険特別会計補正予算(第1号)	原案可決 全会一致
79	令和6年度相馬市光陽地区造成事業特別会計補正予算(第1号)	原案可決 全会一致
80	令和6年度相馬市下水道事業会計補正予算(第1号)	原案可決 全会一致
81	国の「被災児童生徒就学支援等事業」の継続と、被災児童生徒の十分な就学支援を求める意見書	原案可決 全会一致

9月定例会

日程、内容、傍聴者数について

9月定例会の本会議の日にち毎の主な内容、傍聴者数についてお知らせいたします。

本会議	日にち	内容	傍聴者数
1日目	9月 2日(月)	議案の上程等	1人
2日目	9月 5日(木)	一般質問等	13人
3日目	9月 6日(金)	一般質問	6人
4日目	9月19日(木)	議案採決	0人



基幹交通網に関する 特別委員会要望活動報告

基幹交通網に関する特別委員会は、7月19日及び26日に国土交通省やNEXCO東日本、地元選出国會議員などへ、常磐自動車道の4車線化の早期実現を求める要望を行いました。

要望先…国土交通省及び東北地方整備局、

NEXCO東日本、

地元選出国會議員（14名）



↑尾崎行直国土交通大臣政務官（当時）（左から5人目）に要望書を手渡す委員長ら

↓高橋知道代表取締役
副社長建設事業本部長
（右から5人目）に
要望書を手渡す委員長ら



要望内容

「常磐自動車道の4車線化の早期実現」

当地方の復興・創生にとって欠かせない道路である常磐自動車道は、平成27年3月1日の全線開通以降、令和3年6月13日までに「いわき中央IC」～「山元IC」～「岩沼IC」間の4車線化工事が完了いたしました。

また、令和元年9月10日には「高速道路の安全・安心基本計画」の中で、常磐自動車道「浪江IC」～「山元IC」間の4車線化優先整備区間に位置付けられ、これまでに「浪江IC」～「南相馬IC」間の1.9キロメートル、「相馬IC」～「新地IC」間の6キロメートル、「広野IC」～「山元IC」間の5.6キロメートルが4車線化事業許可となったほか、令和6年3月27日には、「山元南IC」～「山元IC」間の5.5キロメートルが4車線化の事業許可を受けております。

常磐自動車道は、大規模災害時には、応急復旧を速やかに実施するための資機材や支援物資・人員の輸送を担うほか、平時においては、重要港湾相馬港を起点とした、南北へ展開する国内産業におけるサプライチェーンを構成する重要な道路であります。さらには、相双地方から仙台市やいわき市に立地する高次医療施設へのアクセス道路であり、「命と暮らしを守る道」としての役割、そして冬期間や災害時における東北自動車道と並ぶ東京～仙台間のダブルネットワークとしての役割、相馬市のみならず福島県浜通りにおける交流人口拡大を果たす役割、福島第一原子力発電所が廃炉作業中であることから、緊急時における地域住民や作業員等の避難路としての役割が期待されております。

しかしながら、相双地域における常磐自動車道は、約90キロメートルにも及ぶ長い暫定2車線区間を有しており、物流量の増大や、帰還困難区域の復興のほか、

福島第一原子力発電所廃炉作業に伴う車両等の増加により、交通渋滞、交通事故がたびたび発生しております。

このような中、令和5年5月28日には新地IC～山元IC間下り線で軽乗用車が横転したことにより通行止めとなるほか、令和5年1月25日には、相馬IC～新地IC間で軽自動車と大型トラックが正面衝突して1人が死亡する重大事故が発生しており、更に、令和4年6月7日には、南相馬IC～相馬IC間下り線で、大雨によるのり面崩落により通行止めとなるなど、相双地域の交通にたびたび支障を生じていることから、常磐自動車道の安全性・信頼性の向上が必要であると思料されます。

つきましては、福島第一原子力発電所を抱える当地方の特異性も十分に考慮いただき、常磐自動車道「山元IC」～「山元IC」間の全線4車線化を早期に実現していただき、ますます強く要望します。

↓要望区間の図

