

Contents

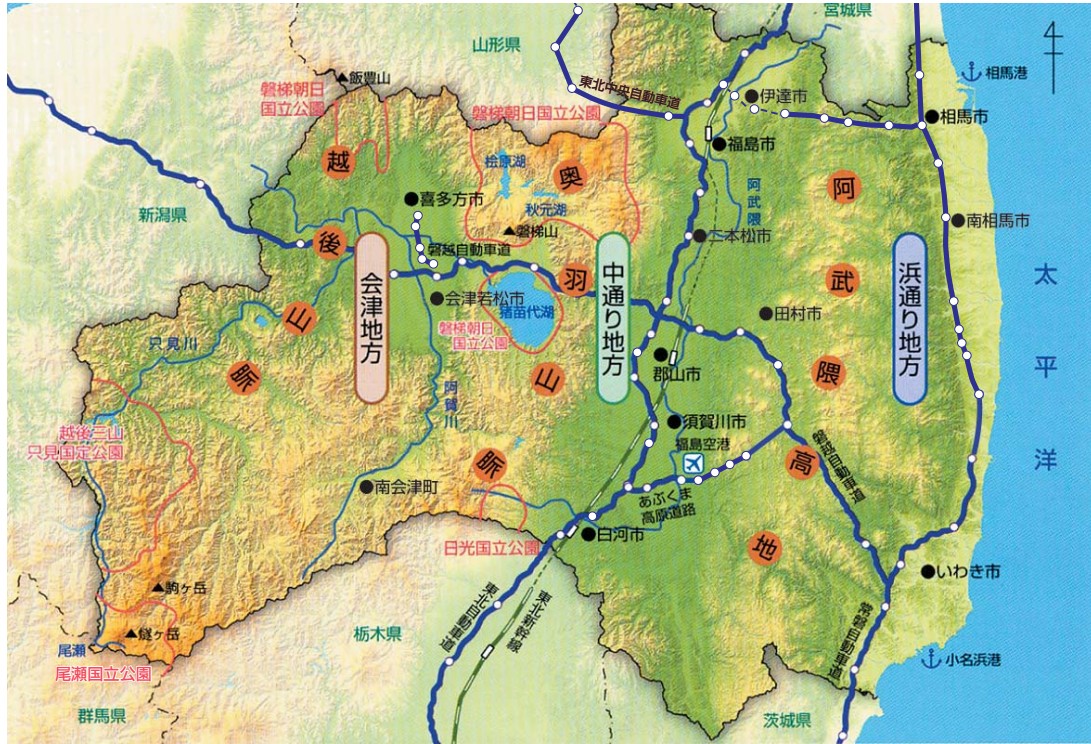
| | | |
|-----------|---|--------------------------|
| 1章 | ▶ 福島県の概要 | 2 |
| | 道路の現況 | 6 |
| 2章 | ▶ 道路県の道路整備状況..... 6 | 8 |
| | ・道路交通の現状..... 6 | ・物流拠点を連携するネットワーク..... 10 |
| | ・橋梁の現況..... 7 | ・緊急輸送路..... 11 |
| | ・踏切の現況..... 7 | ・重要物流道路..... 12 |
| | ・トンネルの現況..... 7 | |
| 3章 | ▶ 福島県の道路予算 | 14 |
| | ・県の道路予算..... 14 | |
| 4章 | ▶ ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン | 16 |
| 5章 | ▶ ふくしま道づくりプラン | 18 |
| 6章 | ▶ 道路の施策の基本方針 | 26 |
| | (1)広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり | 26 |
| | (2)地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり | 30 |
| | (3)都市・地域・まちづくりを支える道づくり | 34 |
| | (4)安全に安心して暮らせる道づくり | 36 |
| | (5)雪や寒さから暮らしを守る道づくり | 40 |
| | (6)既存施設の長寿命化と適切な維持管理による道づくり | 43 |
| | (7)人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり | 45 |
| | (8)自然にやさしく、地域の歴史や伝統文化、風土に根ざした道づくり | 47 |

資料編

| | | |
|------------|--------------------------------------|----|
| 1章 | ▶ 東日本大震災 | 52 |
| 2章 | ▶ 広域道路整備基本計画 | 57 |
| 3章 | ▶ 高速道路 | 60 |
| 4章 | ▶ 地域高規格道路 | 64 |
| 5章 | ▶ 福島県の有料道路 | 67 |
| 6章 | ▶ 社会資本整備総合交付金 | 68 |
| 7章 | ▶ 道路施設の長寿命化対策 | 69 |
| 8章 | ▶ ふくしま公共施設等ユニバーサルデザイン指針 | 70 |
| 9章 | ▶ 福島県の広域連携の取り組み | 72 |
| 10章 | ▶ 特別法の指定地域 | 75 |

1 福島県の概要

概要

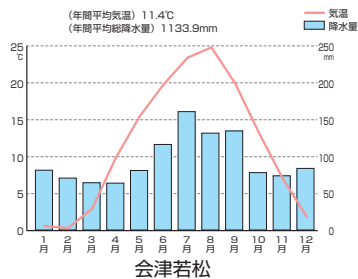


この地図は、国土地理院の「数値地図50mメッシュ(標高)日本Ⅱ」を使用しています。



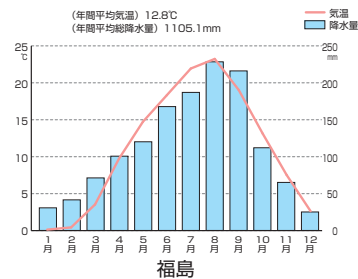
吾妻小富士と磐梯吾妻スカイライン

気候



会津地方

会津地方は、日本海側の気候で、夏は、山間部では涼しくなりますが、盆地では蒸し暑くなります。冬は、たくさんの雪が降り、気温もかなり低くなります。



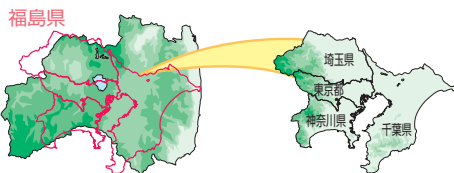
中通り地方

中通り地方は、日本海側と太平洋側の気候の中間の気候です。夏は、山間部ではそれほど暑くなりませんが、盆地ではかなり蒸し暑くなります。冬は冷たい風が吹き、雪も降ります。

豊かで多様な自然

●首都圏1都3県分が、まるごと入る

- 県土面積……13,783.90km²…全国3位
(一目でわかる福島県の指標2019・福島県)
- 自然公園面積……1,790.96km²…全国6位
(一目でわかる福島県の指標2019・福島県)



●表情豊かな3つのエリア

- 東から太平洋、浜通り地方、阿武隈高地、中通り地方、奥羽山脈、会津地方

●県土の13%が自然公園

- 国立、国定公園：日光国立公園、尾瀬国立公園、磐梯朝日国立公園、越後三山只見国定公園の4ヶ所
- 県立自然公園：11ヶ所 (令和元年版県勢要覧)

主な山岳

| 山岳 | 標高 |
|-------|--------|
| 1 燧ヶ岳 | 2,356m |
| 2 駒ヶ岳 | 2,133m |
| 3 飯豊山 | 2,105m |

(令和元年版県勢要覧)

主な河川

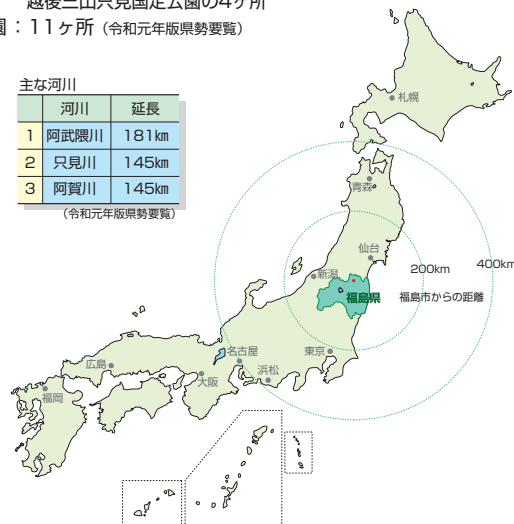
| 河川 | 延長 |
|--------|-------|
| 1 阿武隈川 | 181km |
| 2 只見川 | 145km |
| 3 阿賀川 | 145km |

(令和元年版県勢要覧)

主な湖沼

| 湖沼 | 面積 |
|--------|-----------------------|
| 1 猪苗代湖 | 103.24km ² |
| 2 楡原湖 | 10.86km ² |
| 3 松川湖 | 6.06km ² |

(令和元年版県勢要覧)



地理的条件

●首都圏と隣接する東北の玄関口

- 東北地方の最南端：東京から200km圏域

●6県に隣接

- 隣接県：茨城・栃木・群馬・新潟
山形・宮城
- 約160kmに及ぶ太平洋の海岸線

●全国有数の果物・野菜王国福島

- モモ (全国2位) ○ナシ (全国4位)
 - サイインゲン (全国2位) ○キュウリ (全国4位)
 - さやえんどう (全国3位) ○リンゴ (全国5位)
- (令和元年版県勢要覧)

人口・産業構造

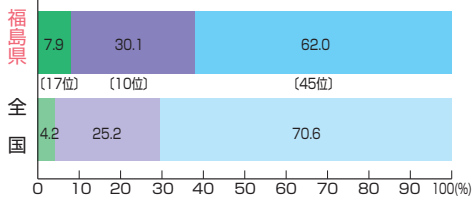
●平成9年の2,137,406人が過去最高

- 人口 1,882,300人 (全国21位) (平成29年10月1日)
- 世帯数 781,157世帯 (全国23位) (平成30年1月1日)
- 人口密度 136.6人/km² (全国40位) (平成29年10月1日)
(一目でわかる福島県の指標2019・福島県)

●製造品出荷額等

- 49,779億円 (参考) (平成28年1年間)
- (一目でわかる福島県の指標2019・福島県)

●2次産業就業者比率が全国10位。



構成比(%)は就業者比率順位

- 1次産業：農業・林業・漁業
 - 2次産業：鉱業・建設業・製造業
 - 3次産業：サービス業・卸売業など
- (国勢調査報告 平成22年10月1日)

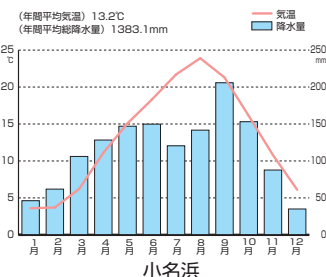
●観光客入込状況等

- 年間観光客 5,633万人 (令和元年版県勢要覧)
- 温泉地数(宿泊施設のある場所) 131箇所 (全国5位) (平成29年3月31日)
(一目でわかる福島県の指標2019・福島県)

●その他・全国から見た福島県

| 項目 | 単位 | 全国 | 福島県 | 順位 | 年次 |
|-----------------|-----------------|-------------|----------|----|------------|
| 年少人口比率 | % (15歳未満÷総人口) | 12.3 | 11.7 | 39 | 平成29年10月1日 |
| 生産年齢人口比率 | % (15歳~64歳÷総人口) | 60.0 | 58.1 | 22 | 平成29年10月1日 |
| 老年人口比率 | % (65歳以上÷総人口) | 27.7 | 30.2 | 22 | 平成29年10月1日 |
| 一世帯当たり人員 | 人 | 2.20 | 2.46 | 8 | 平成30年1月11日 |
| 平均寿命(男) | 年 | 80.77 | 80.12 | 41 | 平成27年 |
| 平均寿命(女) | 年 | 87.01 | 86.40 | 43 | 平成27年 |
| 一人当たり県民所得 | 千円 | 3,057 | 2,861 | 21 | 平成26年度 |
| 県内総生産(名目) | 億円 | 5,142,963 | 73,999 | 20 | 平成26年度 |
| 農業産出額 | 億円 | 93,051 | 2,077 | 17 | 平成28年 |
| 製造品出荷額等 | 億円 | 3,021,852 | 49,779 | 22 | 平成28年1年間 |
| 年間商品販売額 | 億円 | 5,816,263 | 49,009 | 20 | 平成27年 |
| 道路実延長 | km | 1,224,765.6 | 40,720.2 | 6 | 平成30年4月1日 |
| 橋梁数 | 橋 | 171,805 | 5,464 | 3 | 平成30年4月1日 |
| トンネル数 | 箇所 | 10,506 | 243 | 16 | 平成30年4月1日 |
| 道路交通量 | 千台km/12h | 1,134,696 | 29,030 | 13 | 平成27年 |
| 総面積1kmあたりの道路実延長 | km/km | 3.24 | 2.81 | 35 | 平成24年 |

(一目でわかる福島県の指標2019・道路統計年報2019・道路交通センサス・統計で見る都道府県2019)



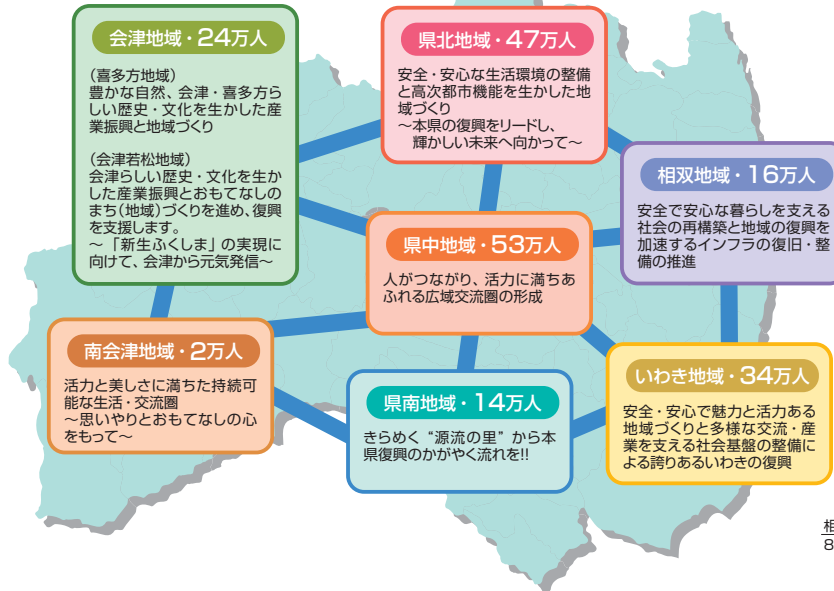
浜通り地方

浜通り地方は、太平洋側の気候で、梅雨の時期と秋に雨が多く、夏も海からの涼しい風が吹き、それほど気温が上がりにません。冬は、県内で一番暖かく、雪がほとんど降りません。

福島県の道路

県土構造

● 七つの生活圏（多極分散型の県土）



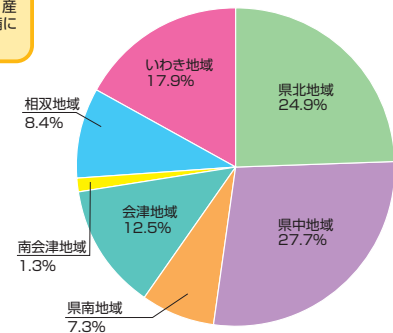
● 地域別人口

| 地域 | 人口 R1.12.1 | 地域人口 割合(%) | 世帯数 R1.12.1 |
|-------|---------------|---------------|----------------|
| 県北地域 | 474,036 | 24.9% | 193,664 |
| 会津地域 | 526,015 | 27.7% | 212,055 |
| 相双地域 | 160,810 | 8.4% | 72,678 |
| 南会津地域 | 24,633 | 1.3% | 9,948 |
| 南会津地域 | 237,261 | 12.5% | 92,934 |
| 相双地域 | 160,810 | 8.4% | 72,678 |
| いわき地域 | 339,902 | 17.9% | 143,730 |
| 合計 | 1,901,496 | 100.0% | 776,555 |

福島県の推計人口(福島県現住人口調査結果)より

※福島県の推計人口に表示されていない相双地域の檜葉町、宮岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村については、住民基本台帳による人口、世帯数を加算している。

● 県人口に占める地域人口の割合



特色あふれる県土構造

本県は、国土形成計画法で定める東北圏（新潟県含む）及び首都圏の6県と接しています。

面積は北海道、岩手に次いで全国3位であり、その約7割を森林が占めています。

県内は、浜通り地方、中通り地方及び会津地方の3つに区分されます。

浜通り地方は、阿武隈高地と太平洋に面しており、気候は比較的温暖で、降雪の少ない地域となっています。

中通り地方は、阿武隈川沿いの平地を中心として、東西を阿武隈高地と奥羽山脈に挟まれ、南北に大小の盆地が位置する地域となっています。

会津地方は、奥羽山脈と越後山脈の間に位置しており、寒暖の差が大きく、山間部を中心に豪雪地帯となっています。

また、本県の面積の大部分は、過疎・中山間地域が占めており、広大な森林や農地は、県土の保全や水源のかん養、土砂災害防止のため、重要な役割を果たしています。

このように、本県は地勢や気候の面で特色あふれる県土構造となっています。

多極分散型の県土構造

本県は、南北方向3本の縦軸と東西方向3本の横軸の合計6本の連携軸の結節上に特色ある七つの生活圏が形成され、それぞれの軸に都市が分散した、多極分散型の県土構造となっています。

また、県庁所在地である福島市、中核市である郡山市やいわき市では、30万人程度の人口を有し、都市機能が一定程度集積するなど、雇用圏、商圏などが形成されています。



会津軸
国際的なリゾート観光地域として北東国土軸の一翼を担う地域であり、豊かな自然環境を生かしながら、諸機能の集積を図る軸

中通り軸
北東国土軸の中央部のルートであり、都市集積を活用しながら、国土の均衡ある発展の中枢を担う軸

浜通り軸
高速交通網の整備が進展しつつあるのを踏まえ、北東国土軸の一翼を担う地域として、諸機能の集積を図る軸

北部軸
本県北部の連携を図るとともに、東北地方の新たな発展を牽引する福島市、仙台市、山形市の3県都を中心とする広域的な交流を担う軸

横断道軸
県内各地域の横の連携を図るとともに、太平洋と日本海を結び多様な交流を担う軸

南部軸
FIT構想等により本県南部の連携を図るとともに、北関東との交流を担う軸

道路ふれあい 月間イベント

8月1日から8月31日までの1ヶ月間は「道路ふれあい月間」として、道路を利用している方々に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、道路の正しい利用の啓発と道路愛護の精神を高めることを目的として定められ、全国各地で様々なイベントや広報活動が展開されています。

また、大正9年8月10日に、わが国最初の道路整備の長期計画である第1次道路改良計画がスタートしたことにちなみ、昭和61年に8月10日を「道の日」に制定しました。

本県でもこの「道の日」を中心として、期間中に「道路ふれあい月間街頭キャンペーン」や「道の日」道路美化作業などを実施し、道路環境の向上を図っています。



「道の日」道路美化作業

橋梁の現況

県管理道路の総橋数は4,424橋、のべ延長は、114.2kmに達しています。

● 県管理道路橋梁数内訳表

※ 長大橋とは、橋長100m以上の橋架

| 道路種別 | 一般国道 | | | 地方道 | | | | | | | | | 合計 |
|------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|
| | 小計 | 長大橋 | 中小橋 | 地方道計 | | | 主要地方道 | | | 一般県道 | | | |
| | | | | 小計 | 長大橋 | 中小橋 | 小計 | 長大橋 | 中小橋 | 小計 | 長大橋 | 中小橋 | |
| 全体橋数 | 1,292 | 103 | 1,189 | 3,132 | 132 | 3,000 | 1,531 | 75 | 1,456 | 1,601 | 57 | 1,544 | 4,424 |

(国道現況調査)

踏切の現況

県管理道路と鉄道との交差箇所は209箇所あり、このうち86箇所が踏切道（平面交差）であるため、立体交差化が必要な踏切が依然として多い状況にあります。

※法指定箇所とは、

国土交通大臣が、改正踏切道改良促進法に基づき立体交差化や拡幅等だけでなく、必要に応じて当面の対策や構造の改良、歩行者立体横断施設の整備又は保安設備の踏切道の周辺対策等、地域の実状に合わせた改良が必要と認められるものについて、その改良の方法を定めて、指定する箇所。

● 県管理道路の踏切数

(平成31年4月1日現在)

| 鉄道路線名 | 箇所数 | 未整備の法指定箇所 | | 鉄道路線名 | 箇所数 | 未整備の法指定箇所 | |
|-------|-----|-----------|--------------|-------|-----|-----------|------|
| | | 立体 | 構造改良 | | | 立体 | 構造改良 |
| 東北本線 | 8 | 0 | 0 | 水郡線 | 10 | 0 | 0 |
| 奥羽本線 | 1 | 0 | 0 | 会津線 | 6 | 0 | 0 |
| 常磐線 | 13 | 0 | 0 | 只見線 | 8 | 0 | 0 |
| 磐越東線 | 23 | 0 | 0 | 飯坂線 | 1 | 0 | 0 |
| 磐越西線 | 16 | 0 | 第4喜多方街道 1 | 合計 | 86 | 0 | 1 |

トンネルの現況

本県の道路トンネルは高速道路、国道（指定区間・指定区間外）、県道、市町村道に設けられているもので、のべ延長で約141.2kmになります。このうち県が管理しているトンネルが157箇所で約73.9kmあります。

● 県内トンネル現況表

(平成31年4月1日現在)

| 道路種別 | | 延長区分 | | 100m未満 | 100m~500m未満 | 500m~1,000m未満 | 1,000m~3,000m未満 | 3,000m~以上 | 合計 |
|------------|-------------|---------------|-------|----------------|----------------|---------------|-----------------|------------------|----------------|
| 高速自動車国道 | 箇所数 | | | 2 | 4 | 9 | 18 | 1 | 34 |
| | 延長 | | | 94 | 1,745 | 7,481 | 27,593 | 3,659 | 40,572 |
| 一般国道（指定区間） | 箇所数 | | | 2 | 17 | 10 | 7 | 0 | 36 |
| | 延長 | | | 153 | 3,950 | 7,580 | 10,065 | 0 | 21,748 |
| 県管理 | 一般国道（指定区間外） | 県管理箇所数（県内箇所数） | | 5 | 47(48) | 28 | 9 | 2 | 91(92) |
| | | 県管理延長（県内延長） | | 294 | 12,356(12,695) | 18,286 | 12,431 | 7,708 | 51,075(51,414) |
| | 主要地方道 | 箇所数 | | 6 | 27 | 9 | 4 | 0 | 46 |
| | | 延長 | | 536 | 5,354 | 6,088 | 6,353 | 0 | 18,331 |
| | 一般県道 | 箇所数 | | 4 | 13 | 2 | 0 | 0 | 19 |
| | | 延長 | | 110 | 2,706 | 1,332 | 0 | 0 | 4,148 |
| | 小計 | 県管理箇所数（県内箇所数） | | 15 | 87(88) | 39 | 13 | 2 | 156(157) |
| | | 県管理延長（県内延長） | | 940 | 20,416(20,755) | 25,706 | 18,784 | 7,708 | 73,554(73,893) |
| 市町村道 | 箇所数 | | 11 | 16 | 2 | 0 | 0 | 29 | |
| | 延長 | | 527 | 3,193 | 1,257 | 0 | 0 | 4,977 | |
| 合計 | 箇所数 | | 30 | 124(125) | 60 | 38 | 3 | 255(256) | |
| | 延長 | | 1,714 | 29,304(29,643) | 42,024 | 56,442 | 11,367 | 140,855(141,194) | |

福島県の道路

冬期交通不能区間

全国でも有数の豪雪地を有する本県は、41路線57箇所が冬期間積雪により交通不能となっているため、これらの解消が急務です。

異常気象時通行規制区間

過去の記録による危険箇所の危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係がある場合で、異常気象による規制の基準値を決めて、これにより事前規制を実施する区間です。

自動車交通不能区間

交通不能区間は、15路線16箇所あり、県内を有機的に結ぶ道路網を形成するためには、これら交通不能区間の解消を図る必要があります。

特殊交通不能区間

危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係が見られない場合で、パトロール等により、気象、現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前規制を実施する区間です。

ひとくちメモ

自動車交通不能区間とは…

未改良道路（供用開始をしている）のうち幅員・曲線半径・こう配、その他道路の状況により最大積載量4トンの貨物自動車が通行できない区間を言います。



| 凡 例 | |
|-------------|-------|
| 冬期交通不能区間 | 主要地方道 |
| 自動車交通不能区間 | 一般県道 |
| 高速自動車道 | 有料道路 |
| 国道（指定区間） | 県界 |
| 国道（県管理） | 町村界 |
| 異常気象時通行規制区間 | |

● 自動車交通不能区間一覧表

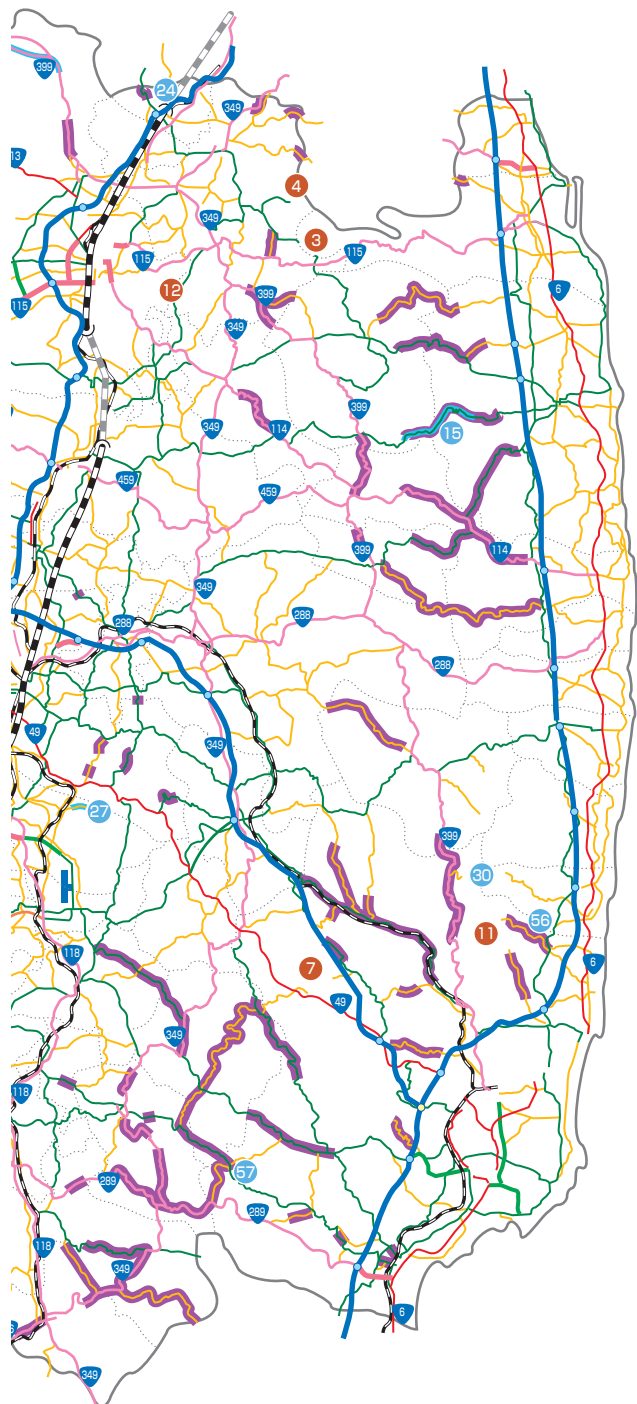
(平成29年4月1日)

| 番号 | 路線種別 | 路線名 | 区間 | 延長(km) |
|----|------|------------|------------------|--------|
| 1 | 国 | 289号 | 只見町大字叶津～県境 | 10.4 |
| 2 | 主 | 沼田権枝線 | 権枝村境ヶ岳字沼山内 | 3.5 |
| 3 | 主 | 浪江見線 | 伊達市龜山町大字石田～大字大石 | 4.3 |
| 4 | 主 | 丸森雲山線 | 伊達市龜山町大字大石借峠～峠下 | 1.5 |
| 5 | 主 | 会津高田柳津線 | 会津美里町大字赤留地内 | 0.5 |
| 6 | 主 | 会津若松三島線 | 柳津町軽井沢～大字久保田 | 2.8 |
| 7 | - | 三株下市重小川線 | いわき市三和町下市重～上永井 | 2.0 |
| 8 | - | 石籠本宮線 | 郡山市熱海町石籠～大玉村大字玉井 | 3.5 |
| 9 | - | 小林会津宮下停車場線 | 只見町大字布沢～昭和村大字野尻 | 5.6 |
| 10 | - | " | 昭和村大字野尻～三島町大字腰方 | 7.2 |

| 番号 | 路線種別 | 路線名 | 区間 | 延長(km) |
|----|------|----------|--------------------|--------|
| 11 | - | 片倉末続停車場線 | いわき市四倉町八重～大久町大久 | 3.5 |
| 12 | - | 上小国下川原線 | 伊達市龜山町上小国～福島市大波 | 0.6 |
| 13 | - | 湯野上会津高田線 | 下郷町大字大内地内 | 5.0 |
| 14 | - | 大内会津高田線 | 下郷町大字大内～会津美里町大字旭市川 | 6.5 |
| 15 | - | 別舟渡線 | 西会津町大字東松～会津坂下町大字東松 | 3.6 |
| 16 | - | 湖南湊線 | 郡山市湖南町～会津若松市湊町赤崎 | 0.2 |
| 合計 | 15路線 | | 16区間 | 60.7 |

● 自動車交通不能区間集計表

| 道路種別 | 路線数 | 箇所数 | 延長(km) |
|-------|-----|-----|--------|
| 国 道 | 1 | 1 | 10.4 |
| 主要地方道 | 5 | 5 | 12.6 |
| 一般県道 | 9 | 10 | 37.7 |
| 計 | 15 | 16 | 60.7 |



● 冬期交通不能区間一覧表 (国道・県道)

(令和元年12月)

| 番号 | 路線名称 (県道番号) | 冬期閉鎖予定区間 (自) | 冬期閉鎖予定区間 (至) | 延長 (km) | |
|----|-------------|--------------|----------------------|---------------------|-------|
| 1 | (国) - 252号 | 新潟県境 | 只見町石伏上宮湖 | 14.4 | |
| 2 | (国) - 289号 | 只見町叶津木ノ根山 | 只見町叶津上叶津 | 1.8 | |
| 3 | (国) - 352号 | 新潟県境 | 檜枝岐村燧ヶ岳上ノ原 | 23.8 | |
| 4 | (国) - 399号 | 福島市飯坂町茂庭八方塚 | 福島市飯坂町茂庭峠峰(山形県境) | 7.2 | |
| 5 | (国) - 400号 | 柳津町飯谷柏水平 | 西会津町下谷黒沢 (杉峠) | 3.6 | |
| 6 | (国) - 401号 | 会津美里町宮川 樋平 | 昭和村小野川中ノ本田(博士峠) | 17.9 | |
| 7 | (国) - 401号 | 昭和村大芦字八反田 | 南会津町界鹿水入 (新鳥居峠) | 13.3 | |
| 8 | (主) 1 | 沼田檜枝岐線 | 檜枝岐村燧ヶ岳沼山 | 檜枝岐村燧ヶ岳御池 | 9.6 |
| 9 | (主) 2 | 米沢猪苗代線 | 山形県境 | 北塩原村松原早福沢 | 7.6 |
| 10 | 30 | 本宮土湯温泉線 | 福島市土湯温泉町野地 | 福島市土湯温泉町舞倉山 | 0.8 |
| 11 | (主) 53 | 会津高田柳津線 | 会津美里町赤留滝峠 (赤留峠) | 会津美里町赤留中ノ山 | 3.6 |
| 12 | (主) 53 | 会津高田柳津線 | 会津美里町上平西ノ原 | 柳津町軽井沢南 | 2.1 |
| 13 | (主) 58 | 矢吹天栄線 | 白河市大信限戸隈戸 | 天栄村羽鳥一本木 | 9.3 |
| 14 | (主) 59 | 会津若松三島線 | 柳津町黒沢五斗碓 | 三島町大谷寺ノ下 (大谷峠) | 4.9 |
| 15 | (主) 62 | 原町二本松線 | 南相馬市原町区高倉国見 | 飯館村比曾敷平 | 15.5 |
| 16 | (主) 64 | 会津若松裏磐梯線 | 磐梯町大字更科内山 | 磐梯町更科清水平 | 1.8 |
| 17 | (主) 64 | 会津若松裏磐梯線 | 磐梯町更科馬洗場 | 北塩原村松原湯平山 | 13.6 |
| 18 | (主) 67 | 中野須賀川線 | 郡山市湖南町中野飯ヶ森 | 須賀川市梅田字牛仏 | 11.9 |
| 19 | (主) 70 | 福島吾妻裏磐梯線 | 福島市町庭坂神ノ森 | 土湯温泉町舞倉山 | 28.7 |
| 20 | (主) 70 | 福島吾妻裏磐梯線 | 猪苗代町庭坂神ノ森 | 猪苗代町若宮横山(上ノ湯橋) | 2.8 |
| 21 | (主) 70 | 福島吾妻裏磐梯線 | 猪苗代町若宮横山(国道115号立体交差) | 猪苗代町若宮若弓(国道115号接続部) | 1.8 |
| 22 | (主) 70 | 福島吾妻裏磐梯線 | 猪苗代町若宮高森 | 猪苗代町若宮吾妻山 | 4.2 |
| 23 | (主) 70 | 福島吾妻裏磐梯線 | 猪苗代町若宮吾妻山 | 北塩原村松原峠ノ峰 | 11.8 |
| 24 | (-) 107 | 赤井畑国見線 | 宮城県境 | 国見町石母田柱田 | 5.1 |
| 25 | (-) 126 | 福島微湯線 | 福島市桜本川越 | 福島市桜本微湯湯 | 6.8 |
| 26 | (-) 153 | 小林会津宮下停車場線 | 只見町布沢夕沢 | 只見町布沢深渡戸 | 3.4 |
| 27 | (-) 233 | 雲水峰江持線 | 須賀川市塩田音森 | 須賀川市塩田木曾 | 2.5 |
| 28 | (-) 235 | 羽鳥福良線 | 天栄村田良尾鹿野 | 郡山市湖南町馬入新田家ノ前 | 9.7 |
| 29 | (-) 237 | 小栗山宮下線 | 金山町沼沢川前 | 三島町宮下左町 | 3.5 |
| 30 | (-) 247 | 片倉末統停車場線 | いわき市四倉町八蓮片倉 | いわき市大久町大久湯ノ尻 | 10.1 |
| 31 | (-) 249 | 上戸渡広野線 | いわき市小川町上小川江田国見林 | 広野町上浅見川下帯平 | 8.0 |
| 32 | (-) 282 | 十日市矢吹線 | 白河市大信限戸鶴ヶ岩 | 天栄村大里字向坂 | 2.4 |
| 33 | (-) 325 | 湯川大町線 | 会津若松市東山町湯川壠ノ沢 | 会津若松市東山町湯川家ノ向 | 2.8 |
| 34 | (-) 329 | 湯野上会津高田線 | 下郷町大内権現上 | 下郷町大内大内 | 1.5 |
| 35 | (-) 330 | 大内会津高田線 | 下郷町大内小屋沢 | 下郷町大内蛇沢 | 2.6 |
| 36 | (-) 330 | 大内会津高田線 | 会津美里町旭市川山ノ神 | 会津美里町旭市川市野 | 2.0 |
| 37 | (-) 338 | 上郷下野尻線 | 喜多方市高郷町登見立岩 | 西会津町新郷富士屋敷添 | 1.6 |
| 38 | (-) 341 | 別舟渡線 | 西会津町東松軽沢丁 | 西会津町東松軽沢丁 | 0.5 |
| 39 | (-) 347 | 高崎田島線 | 下郷町白岩南上平 | 下郷町渡田半道田 | 2.1 |
| 40 | (-) 350 | 粟山鯨岩線 | 南会津町代山 (栃木県境) | 南会津町水引 | 13.9 |
| 41 | (-) 352 | 布沢横田線 | 只見町布沢片道 | 金山町山入駐立 (松坂峠) | 7.8 |
| 42 | (-) 360 | 小林館の川線 | 只見町小林日宮沢 | 只見町亀岡坂下 | 1.8 |
| 43 | (-) 360 | 小林館の川線 | 只見町熊倉屋平 | 只見町荒島宮ノ前 | 1.6 |
| 44 | (-) 360 | 小林館の川線 | 只見町荒島三田山 | 只見町小川上村 | 1.2 |
| 45 | (-) 369 | 黒磯田島線 | 栃木県境 | 南会津町栗生沢栗生沢 | 10.5 |
| 46 | (-) 374 | 東山温泉線 | 会津若松市東山町石山院内 | 会津若松市湊町和五老滝 | 13.7 |
| 47 | (-) 376 | 湖南湊線 | 郡山市湖南町舟津中ノ沢 | 郡山市湖南町舟津鬼沼 | 1.4 |
| 48 | (-) 376 | 湖南湊線 | 会津若松市湊町静湯御伊勢下 | 会津若松市湊町静湯中田前 | 3.5 |
| 49 | (-) 376 | 湖南湊線 | 会津若松市湊町平湯北向 | 会津若松市湊町静湯宮ノ前 | 0.8 |
| 50 | (-) 376 | 湖南湊線 | 会津若松市湊町平湯字鶴ノ浦山 | 会津若松市湊町赤井屋敷 | 3.0 |
| 51 | (-) 377 | 八溝山線 | 棚倉町戸中 | 棚倉町大梅 | 10.5 |
| 52 | (-) 380 | 岳温泉大玉線 | 二本松市永田長坂 | 大玉村玉ノ井前ヶ岳 | 5.0 |
| 53 | (-) 380 | 岳温泉大玉線 | 大玉村玉ノ井前ヶ岳 | 大玉村玉ノ井前ヶ岳 | 6.4 |
| 54 | (-) 383 | 熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市山都町朝倉字沼ノ平 | 喜多方市山都町一ノ木ノ木 | 2.8 |
| 55 | (-) 383 | 熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市山都町一ノ木藤巻 | 西会津町奥川飯根字弥平四郎 | 6.5 |
| 56 | (-) 383 | 熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市熱塩加納町米降村杉 | 喜多方市山都町朝倉賢谷 | 3.5 |
| 57 | (-) 390 | 才鈴前山線 | いわき市田人町石住才鈴 | いわき市田人町貝泊下戸草 | 4.6 |
| 計 | | | 41路線 | 57区間 | 376.6 |

● 事前通行規制区間集計表

(令和元年6月時点)

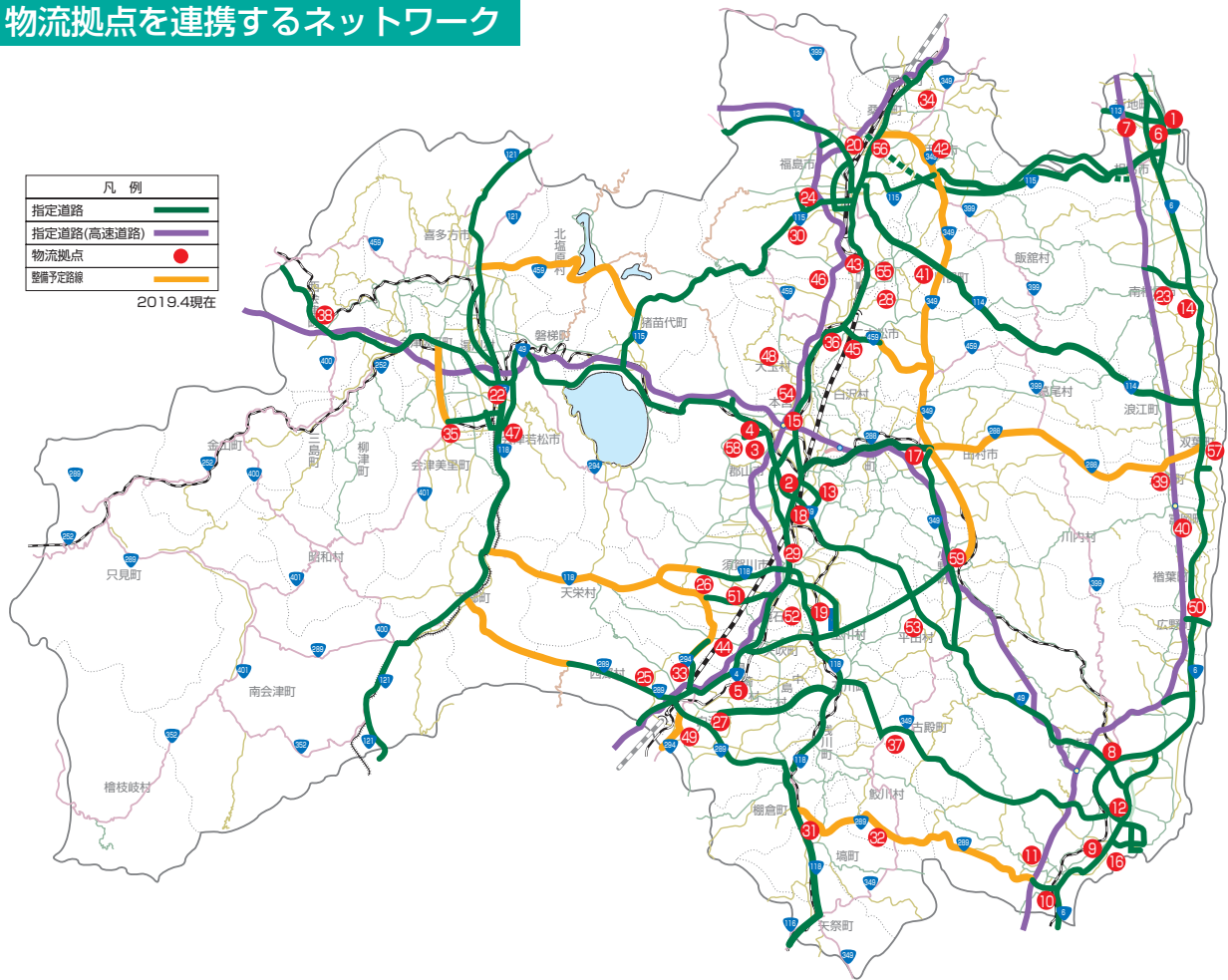
| 道路種別 | 異常気象時通行規制区間 | | | 特殊通行規制区間 | | |
|-------|-------------|-----|--------|----------|-----|--------|
| | 路線数 | 箇所数 | 延長(km) | 路線数 | 箇所数 | 延長(km) |
| 国道 | 13 | 38 | 280.1 | 8 | 21 | 117.4 |
| 主要地方道 | 28 | 38 | 309.2 | 12 | 15 | 74.3 |
| 一般県道 | 48 | 56 | 335.5 | 23 | 28 | 171.9 |
| 計 | 89 | 132 | 924.8 | 43 | 64 | 363.6 |

● 冬期交通不能区間集計表

| 道路種別 | 路線数 | 箇所数 | 延長(km) |
|-------|-----|-----|--------|
| 国道 | 6 | 7 | 81.8 |
| 主要地方道 | 10 | 16 | 129.8 |
| 一般県道 | 25 | 34 | 163.1 |
| 計 | 41 | 57 | 376.6 |

福島県の道路

物流拠点を連携するネットワーク



| | | | | | |
|-----------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|----------------|
| ① 相馬港 | ⑫ 常磐鹿島工業団地 | ⑲ 佐倉西工業団地 | ⑳ 高田工業団地 | ㉑ 安達工業団地 | ㉒ 双葉工業団地 |
| ② 郡山北部工業団地 | ⑬ 郡山中央工業団地 | ㉓ 西郷第二(坂ノ影)工業団地 | ㉔ 八万館工業団地 | ㉕ ノノ堰工業団地 | ㉖ 郡山ウエストソフトパーク |
| ③ 郡山西部第一工業団地 | ⑭ 原町南工業団地 | ㉗ 岩崎(長沼第三)工業団地 | ㉘ 古殿工業団地 | ㉙ 大玉第二工業団地 | ㉚ 滝根地区船ヶ作団地 |
| ④ 郡山西部第二工業団地 | ⑮ 本宮市工業等団地 | ㉛ 白河地区農工団地 | ㉜ 西会津工業団地 | ㉝ 新白河ビジネスパーク | |
| ⑤ 泉崎村中核工業団地 | ⑯ 小名浜臨海工業団地 | ㉞ 小沢工業団地 | ㉟ 大熊西工業団地 | ㊱ 広野工業団地 | |
| ⑥ 相馬中核工業団地(東地区) | ⑰ 田村西部工業団地 | ㊲ 須賀川北部工業団地 | ㊳ 富岡工業団地 | ㊴ ハイテク大山工業団地 | |
| ⑦ 相馬中核工業団地(西地区) | ⑱ 郡山貨物ターミナル駅 | ㊵ 上名倉工業団地 | ㊶ 川俣西部工業団地 | ㊷ 鏡石東部工業団地 | |
| ⑧ いわき好間中核工業団地 | ⑳ 福島空港 | ㊸ 塙林間工業団地 | ㊹ 霊山見城坂工業団地 | ㊺ 平田第二工業団地 | |
| ⑨ 滝尻工業団地 | ㉑ 東福島駅 | ㊻ 越虫工業団地 | ㊼ 松川工業団地 | ㊽ 本宮北工業団地 | |
| ⑩ 勿来工業団地 | ㉒ 会津若松駅 | ㊾ 西郷第三(楢山)工業団地 | ㊿ 大信第二工業団地 | ㉑ 飯野工業団地 | |
| ⑪ 山田インダストリアルパーク | ㉓ 原ノ町駅 | ㉑ 梁川工業団地 | ㉒ 平石高田第二工業団地 | ㉓ 瀬上工業団地 | |

物流ネットワークの現状と今後の対応

- 物流コストの削減や国際貨物輸送の円滑化の観点から、車両の積載量の割り増しや大型化が進められている。
- 福島空港及び重要港湾小名浜港、相馬港を抱える本県では、物流の効率化を図るため、物流拠点、重要港湾などとネットワークする道路の耐荷力が不足する橋梁について、重点的に補強対策を行い、25t車両が自由に通行可能な「指定道路」の延伸を図る必要がある。

緊急輸送路

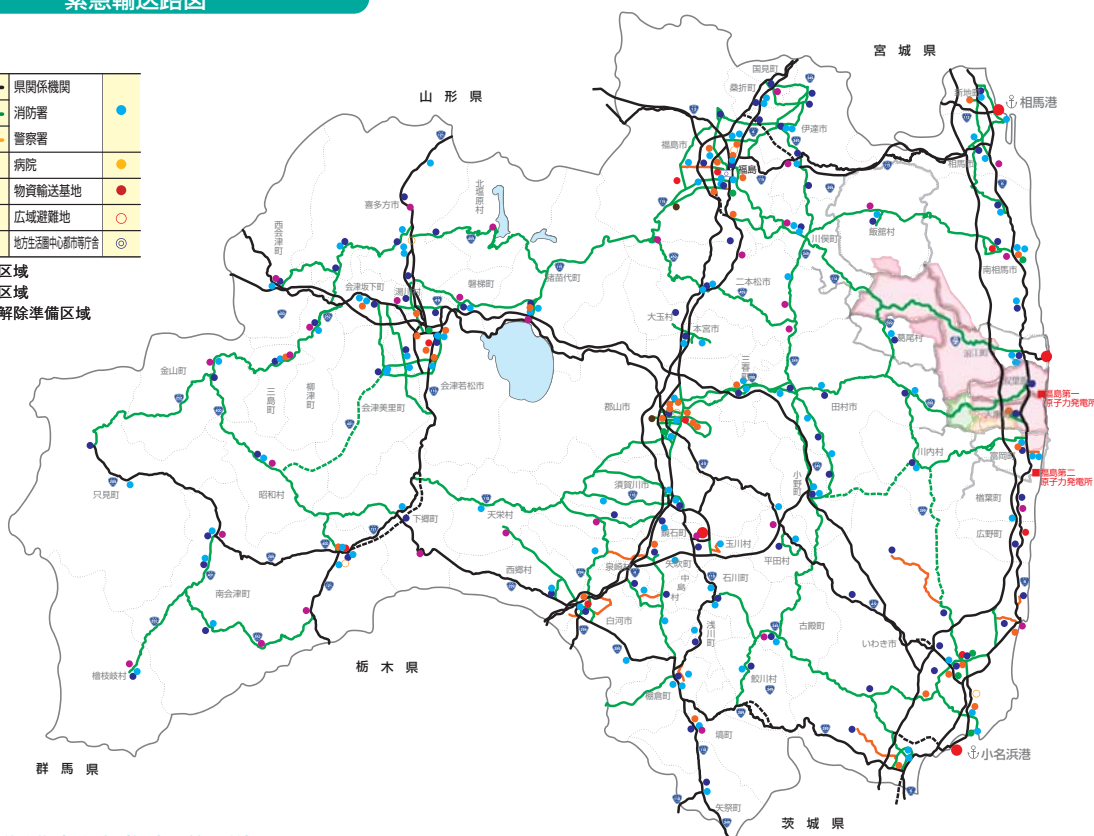
緊急輸送路とは、災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消防活動、及び避難者への緊急物資の供給等に必要の人員及び物資等の輸送に必要な道路で、福島県地域防災計画（福島県防災会議）において指定された路線で、公共施設、港湾、空港等の防災拠点を結ぶ重要な道路網です。



緊急輸送路図

凡例

| | | |
|------------|------------|---|
| 一次確保路線 | 県関係機関 | ● |
| 二次確保路線 | 消防署 | ● |
| 三次確保路線 | 警察署 | ● |
| 県庁 | 病院 | ● |
| 国関係庁舎 | 物資輸送基地 | ● |
| 自衛隊駐屯地 | 広域避難地 | ● |
| 市町村役場 | 地方生活圏中心部庁舎 | ● |
| 帰還困難区域 | | ■ |
| 居住制限区域 | | ■ |
| 避難指示解除準備区域 | | ■ |



緊急輸送道路指定路線（福島県管理分）

| | 第1次確保路線 | 第2次確保路線 | 第3次確保路線 | 全体 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|
| 路線数 | 18 | 122 | 34 | 174 |
| 箇所数 | 20 | 135 | 34 | 189 |
| 総延長(km) | 500.1 | 1,318.0 | 21.9 | 1,840.0 |
| 改良延長(km) | 473.6 | 1,232.6 | 20.2 | 1,726.4 |
| 未改良延長(km) | 26.5 | 85.4 | 1.7 | 113.6 |
| 改良率(%) | 94.7 | 93.5 | 92.2 | 93.8 |

第1次確保路線

県内の広域的な輸送に不可欠な、高速自動車道、国道等の主要幹線道路で、優先的に確保すべき路線

第2次確保路線

県災害対策地方本部、市町村災害対策本部等の主要拠点と接続する幹線道路で、優先的に確保すべき路線

第3次確保路線

広域避難所等と第1次、第2次確保路線を結ぶ路線

ひとくちメモ

● 福島県の橋長ベスト10

(令和2年3月末日現在)

| 順位 | 路線名(道路名) | 橋名 | 場所 | 橋長(m) | 管理者 |
|----|--------------|-----------|---------|---------|------------|
| 1 | 常磐自動車道 | 木戸川橋 | 檜葉町 | 1,392.5 | 東日本高速道路(株) |
| 2 | あぶくま高原道路 | うつくしま大橋 | 矢吹町~玉川村 | 1,262.0 | 福島県 |
| 3 | 東北中央自動車道(仮称) | 桑折高架橋(仮称) | 桑折町 | 1,218.0 | 国土交通省(未供用) |
| 4 | 一般国道4号 | 針生高架橋 | 郡山市 | 886.0 | 国土交通省 |
| 5 | 一般国道4号 | 油井高架橋 | 二本松市 | 801.3 | 国土交通省 |
| 6 | 東北中央自動車道(仮称) | 今田高架橋(仮称) | 相馬市 | 785.0 | 国土交通省(未供用) |
| 7 | 東北中央自動車道(仮称) | 中野大橋 | 福島市 | 754.0 | 国土交通省 |
| 8 | 常磐自動車道 | 井出川橋 | 檜葉町 | 737.8 | 東日本高速道路(株) |
| 9 | 常磐自動車道 | 折木川橋 | 広野町 | 721.4 | 東日本高速道路(株) |
| 10 | 常磐自動車道 | いわき中央橋 | いわき市 | 683.0 | 東日本高速道路(株) |

● 福島県トンネルベスト10

(令和2年3月末日現在・県境を跨ぐトンネルを含む)

| 順位 | 路線名 | トンネル名 | 場所 | 延長(m) | 道路管理者 |
|----|--------------|--------------|-----------|-------|------------|
| 1 | 東北中央自動車道 | 栗子トンネル | 福島市~山形県 | 8,972 | 国土交通省 |
| 2 | 国道401号 | 博士トンネル | 会津美里町~昭和村 | 4,503 | 福島県(未供用) |
| 3 | 国道289号 | 甲子トンネル | 下郷町~西郷村 | 4,345 | 福島県 |
| 4 | 国道121号 | 大峠トンネル | 山形県~喜多方市 | 3,940 | 福島県 |
| 5 | 磐越自動車道 | 龍ヶ鼠トンネル | 西会津町 | 3,659 | 東日本高速道路(株) |
| 6 | 国道115号 | 土湯トンネル | 福島市~猪苗代町 | 3,360 | 福島県 |
| 7 | 国道289号 | 八ヶ沢明トンネル(仮称) | 新潟県~只見町 | 3,173 | 福島県(未供用) |
| 8 | 国道399号(仮称代行) | 十文字トンネル(仮称) | いわき市 | 2,875 | 福島県(未供用) |
| 9 | 磐越自動車道 | 黒森山トンネル | 西会津町~新潟県 | 2,759 | 東日本高速道路(株) |
| 10 | 磐越自動車道 | 鳥屋山トンネル | 西会津町 | 2,600 | 東日本高速道路(株) |

福島県の道路

重要物流道路

重要物流道路とは

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通省大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施するもの。

指定による効果

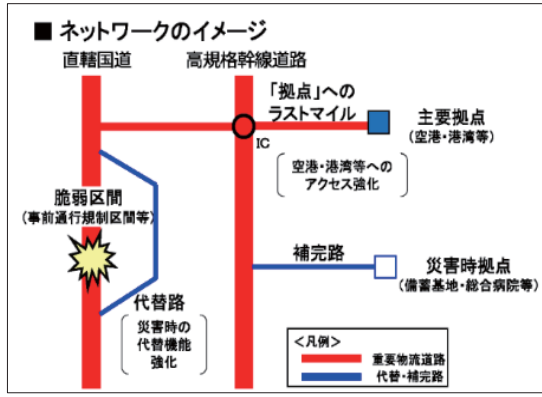
- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間について、国際解除コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可が不要となる。
- ・国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別の構造基準（構造基準（高さ）4.5mから4.8m）を設定する。
- ・重要物流道路及び代替・補完路について、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

代替・補完路について

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として指定している。



| | | |
|-------------------------------------|----------|----------|
| 重要物流道路等の指定延長 (平成31年4月1日国土交通大臣指定) | | |
| 重要物流道路 代替・補完路 | | |
| 福島県 | 986km | 737km |
| 全国合計 | 35,118km | 15,302km |



| 凡例 | |
|-----|-----------------|
| | 重要物流道路 |
| | 代替・補完路 |
| 供用中 | 事業中 |
| | 高規格幹線道路 |
| | 直轄国道 |
| | 補助国道、都道府県道、市町村道 |
| | その他の路線 (緊急輸送道路) |
| | その他の路線 (臨港道路) |

国際海上コンテナ車 (40ft背高)

高さ 4.1m 長さ16.5m 重量 最大44t

<連結する拠点>

| | | |
|--------|-----------------------------------|---|
| 重要物流道路 | 都市 (中核中核都市等) | ● |
| | 空港・港湾・鉄道貨物駅 (拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱い駅等) | |
| 代替・補完路 | 物流拠点 (トラックターミナル、工業団地等) | ○ |
| | 都市 (市区町村の役場) | ● |
| | 防災拠点 (備蓄基地、総合病院等) | ○ |



※上記は平成31年4月1日指定の重要物流道路及び代替・補完路を表示したものです。

※最新の重要物流道路等の指定区間は以下のページをご確認ください。

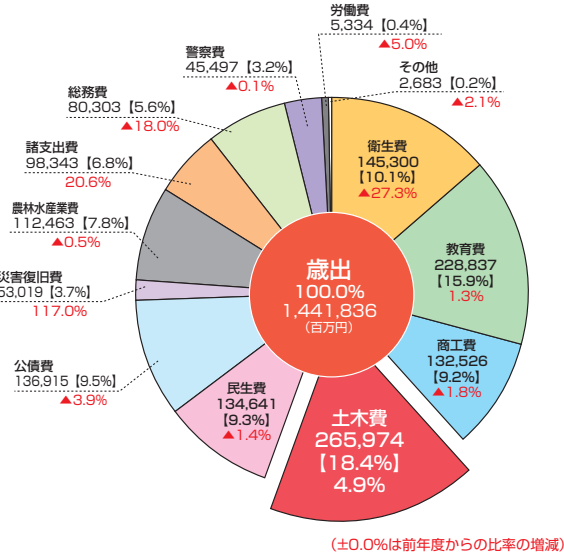
(国土交通省HP)

<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>

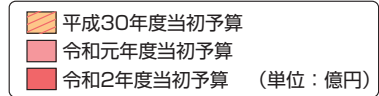
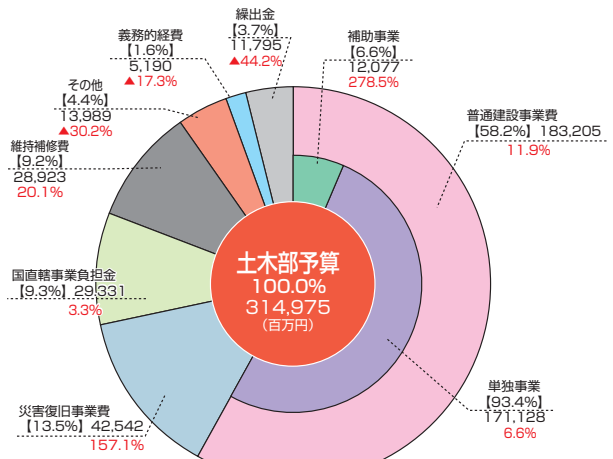
3 福島県の道路予算

県の道路予算

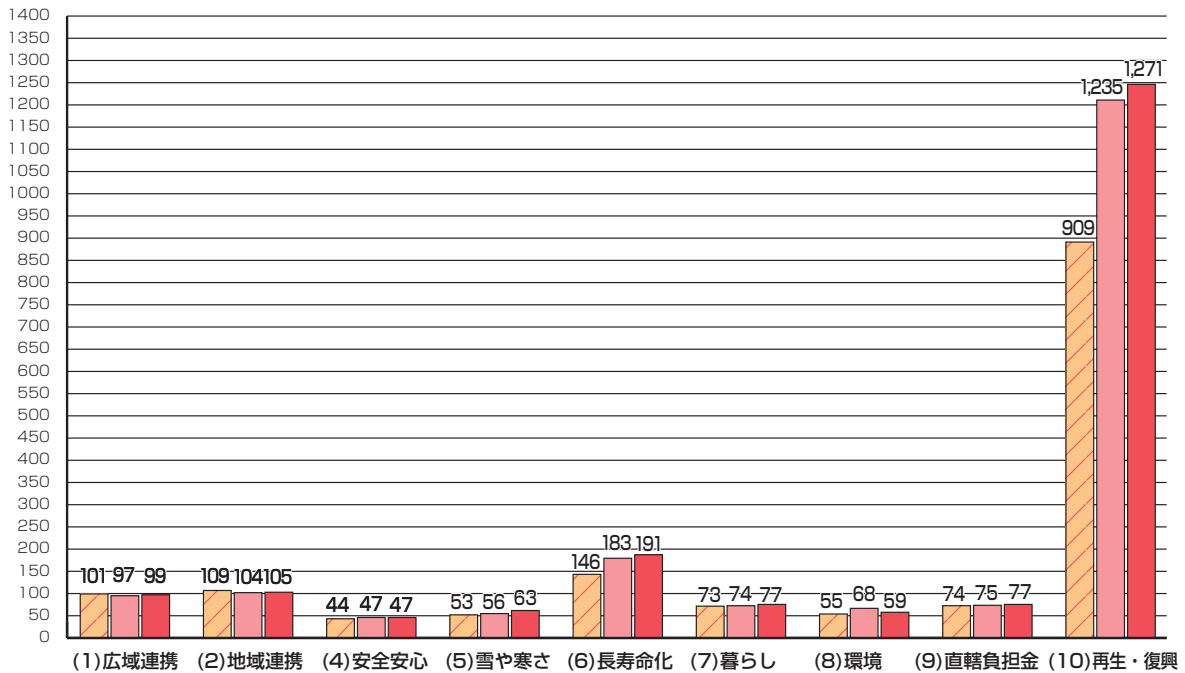
● 目的別歳出内訳



● 性質別歳出内訳



● 新しい道路計画8つの施策の別予算（事業費）と直轄負担金



※直轄負担金・再生・復興を除き2つ以上の施策に関連する事業は、事業費を重複計上しています。
 ※上記事業費には、市町村等指導事務費・道路占有復旧費・土木総務費(管理運営費・道路公社運営費)を除いています。

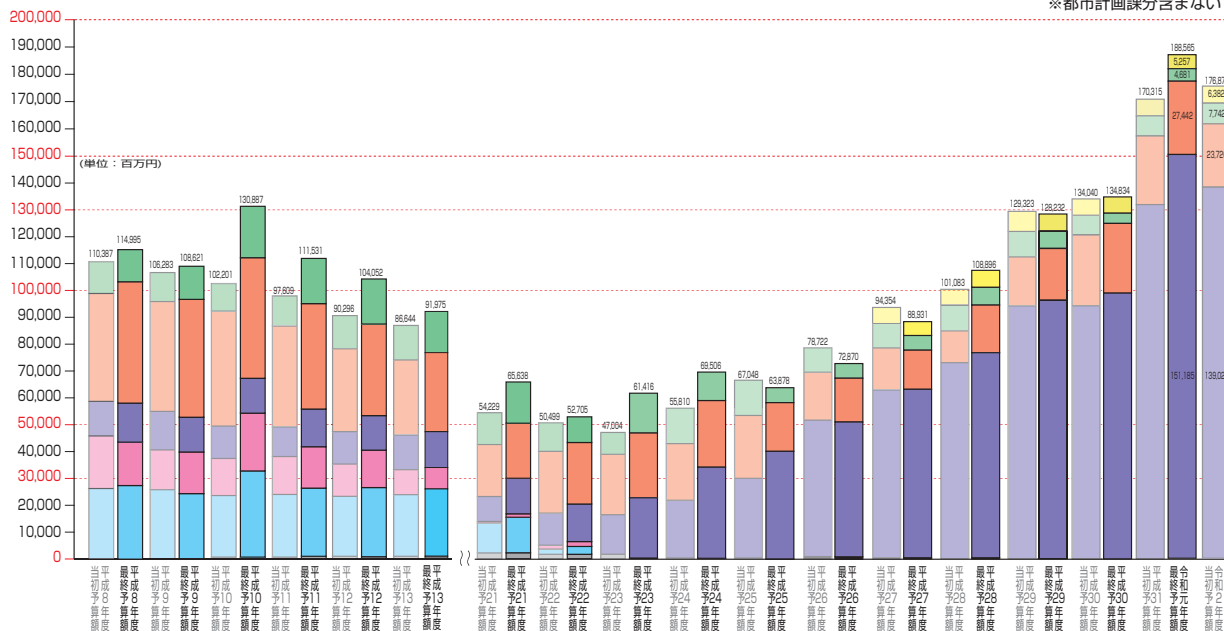
予算の推移

● 県の道路事業費の推移

■ 道路管理事務費・除雪費等

■ 国直轄道路負担金 ■ 県単事業費 ■ 交付金事業(注1) ■ 地方道補助 ■ 国道補助 ■ 電源立地促進費

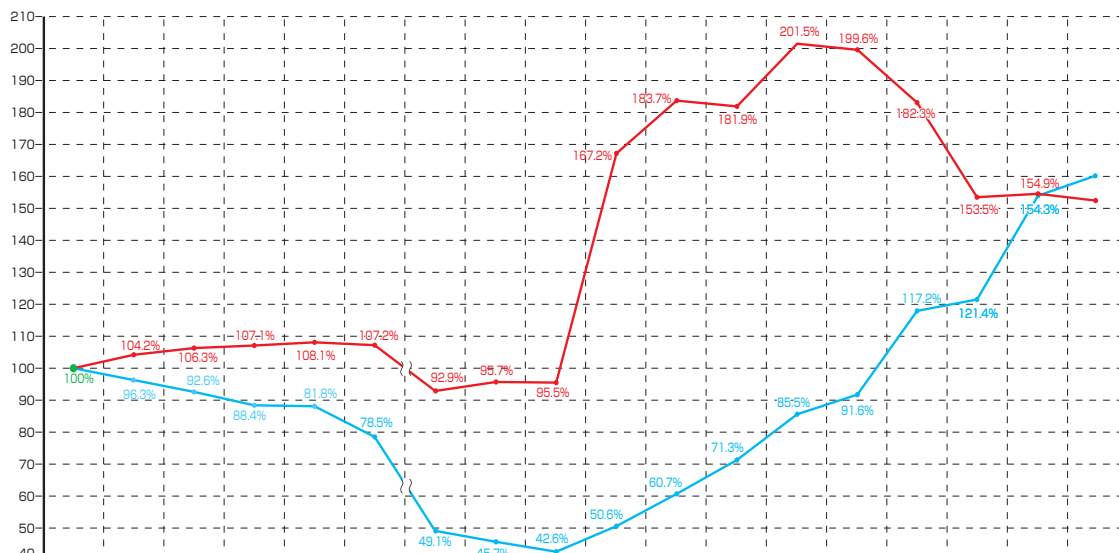
※都市計画課分含まない



※注1
交付金事業については、平成21年度まで緊急地方道整備費として整理しており、その後、道路特定財源の一般財源化にともない地域活力基盤創造交付金制度が創設されたことから、平成22年度からは地域活力基盤整備費に、社会资本整備総合交付金及び地域自主戦略交付金制度の創設により、平成23年度からは道路構りよう整備費(交付金)として整理している。

● 当初予算の推移 (平成8年=100)

— 「県」予算 — 「県」道路予算 (単位: 百万円)



| 区分 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | |
|---------|--------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 「県」予算 | 当初予算 | 942,700 | 982,400 | 1,001,757 | 1,009,817 | 1,019,420 | 1,010,167 | 875,448 | 902,220 | 900,034 | 1,576,352 | 1,731,970 | 1,714,513 | 1,899,421 | 1,881,925 | 1,718,373 | 1,447,212 | 1,460,328 | 1,441,836 |
| | 対H8伸び率 | 100.0% | 104.2% | 106.3% | 107.1% | 108.1% | 107.2% | 92.9% | 95.7% | 95.5% | 167.2% | 183.7% | 181.9% | 201.5% | 199.6% | 182.3% | 153.5% | 154.9% | 152.9% |
| 「県」道路予算 | 当初予算 | 110,387 | 106,283 | 102,201 | 97,609 | 90,296 | 86,644 | 54,229 | 50,499 | 47,004 | 55,810 | 67,048 | 78,722 | 94,354 | 101,083 | 129,323 | 134,040 | 170,315 | 176,872 |
| | 対H8伸び率 | 100.0% | 96.3% | 92.6% | 88.4% | 81.8% | 78.5% | 49.1% | 45.7% | 42.6% | 50.6% | 60.7% | 71.3% | 85.5% | 91.6% | 117.2% | 121.4% | 154.3% | 160.2% |

※上記事業費には、道路管理事務費、道路公社運営費、諸費、台帳整備費、車庫整備費、高速道路関係諸費、機械購入費(補助)、除雪費(補助)補助調査費、市町村等事業指導事務費、土木部高度情報化事業費、道路事業費(公共用地先行取得経費)を含まない。(H8~H26)

※H27~H31については、上記の事業も合わせて表記している。

4 ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン

●「ふくしまの新しい県土づくりプラン」の見直しの背景と趣旨

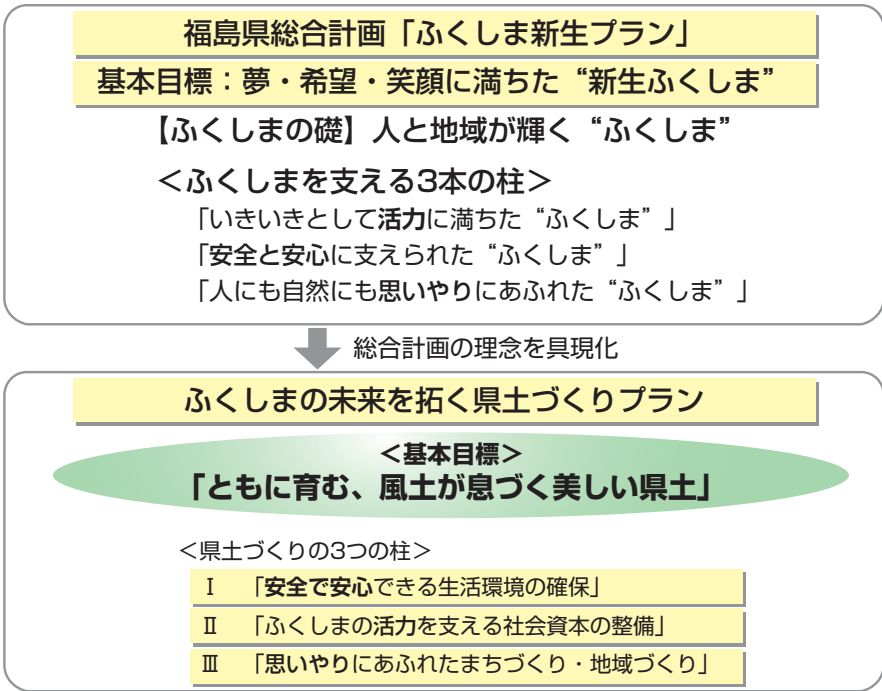
- ◇福島県では、平成22年に「ふくしまの新しい県土づくりプラン」を策定し、その基本目標である、“ともに育む、風土が息づく美しい県土”を目指し、各施策を進めてきました。
- ◇しかしながら、平成23年3月11日に東北地方を襲った東日本大震災により、浜通りや中通りで甚大な被害が発生し、また原子力発電所の事故により今なお多くの方が避難生活を余儀なくされています。
- ◇このような状況下において、今なすべきことは、避難されている方々の安定した生活を一日でも早く取り戻すとともに、県土の復旧・復興に最優先で取り組むことです。
- ◇また、大震災と原発事故を乗り越え、その先にある輝く県土の姿を希望の糧とし、新生ふくしまを力強く築いていくことも求められます。
- ◇こうしたことから、被災した方々に寄り添い、ともに新しい時代を切り拓く計画として、これからの県土づくりの方向性を示す「ふくしまの未来を拓く県土プラン」を策定しました。

●基本目標と3つの柱

- ◇東日本大震災や新潟・福島豪雨などの自然災害、原子力災害を乗り越え、新生ふくしまの基盤となる県土づくりの基本目標を次のとおり設定しました。
- ◇私たちは、福島で暮らす子供たちの未来のために、この困難を乗り越えなくてはなりません。
- ◇地域の文化や風土が息づく美しい県土で、被災前のように家族全員が笑顔で暮らせる生活を一日も早く取り戻すため、私たちは全力で取り組みます。

基本目標：～ともに育む、風土が息づく美しい県土～

- ◇基本目標を実現させるため、県土づくりの3つの柱に事業を推進します。
 - I 安全で安心できる生活環境の確保
 - II ふくしまの活力を支える社会資本の整備
 - III 思いやりにあふれたまちづくり・地域づくり



ふくしまの未来を拓く県土づくりプランの計画期間と計画の目指す姿

計画の期間

30年後を展望しながら、

平成25年度を初年度とし、東日本大震災から10年後となる平成32年度までを計画の期間とします。(8か年計画)

計画の目指す姿

- (1) これからの県土づくりの指針となる計画
復旧・復興を第一に考え、これからの県土づくりの方向性を示す計画としています。
- (2) 共に生きるための計画
社会資本の整備と維持・管理、多様な地域資源を生かした地域づくりを通じて、地域コミュニティが継承される計画としています。
- (3) 県民に分かりやすく、県民が希望や夢を抱ける計画
県土全体と地域の目標を、県民に分かりやすく解説しています。
災害からの復旧・復興を乗り越え、将来に希望や夢が持てるような、元気の出る計画としています。

県土づくりの3つの柱と10のビジョン

- ◇3つの基本施策を具体的に実行するために、10のビジョン（目標）を設定しました。
- ◇個々の事業は、10のビジョンに即して確実に実行していきます。
- ◇また、警戒区域の見直しや住民の帰還に向けた取り組みなど、新たに必要となる事業については、柔軟に対応するものとします。

I 「安全で安心できる生活環境の確保」

- 1 被災者の支援と被災地の復旧・復興に全力で取り組みます。
- 2 自然災害から命と財産を守ります。
- 3 適切な維持管理を行い、生活の安全・安心を守ります。
- 4 積雪地域、過疎・中山間地域の暮らしを守ります。

II 「ふくしまの活力を支える社会資本の整備」

- 5 県土の連携軸を強化し産業の活性化と生活圏相互の交流を支えます。
- 6 地域活力を高める観光を支援します。
- 7 まちの賑わいづくりを支援します。

III 「思いやりにあふれたまちづくり・地域づくり」

- 8 地域資源を生かした、まちづくり・地域づくりを進めます。
- 9 すべての人にやさしい快適な生活空間を創出します。
- 10 再生可能エネルギーの利用と、自然環境の保全に取り組みます。

具体的な取り組み

●施策別の計画

- ◆84のアクション（行動）

●七つの生活圏ごとの地域別計画

- ◆地域の「特性」・「現況と課題」
- ◆地域ビジョン
- ◆地域の将来像〈目標〉
- ◆地域ビジョンを達成させるための具体的な取り組み

●計画を実行するための仕組みづくりと行動指針

- ◆計画の実効性の確保
- ◆県民に分かりやすい情報の積極的発信
- ◆県民と共に考える仕組みづくり
- ◆安全・安心のための体制づくり
- ◆質の高い社会資本の提供
- ◆人・仕事・技術の原点回帰の徹底
- ◆PDCAサイクルのたゆまぬ実践

5 ふくしま道づくりプラン

道路を取り巻く時代認識を十分踏まえ、平成22年12月に本県の道路の整備方向性を示す「ふくしま道づくりプラン」を策定しました。

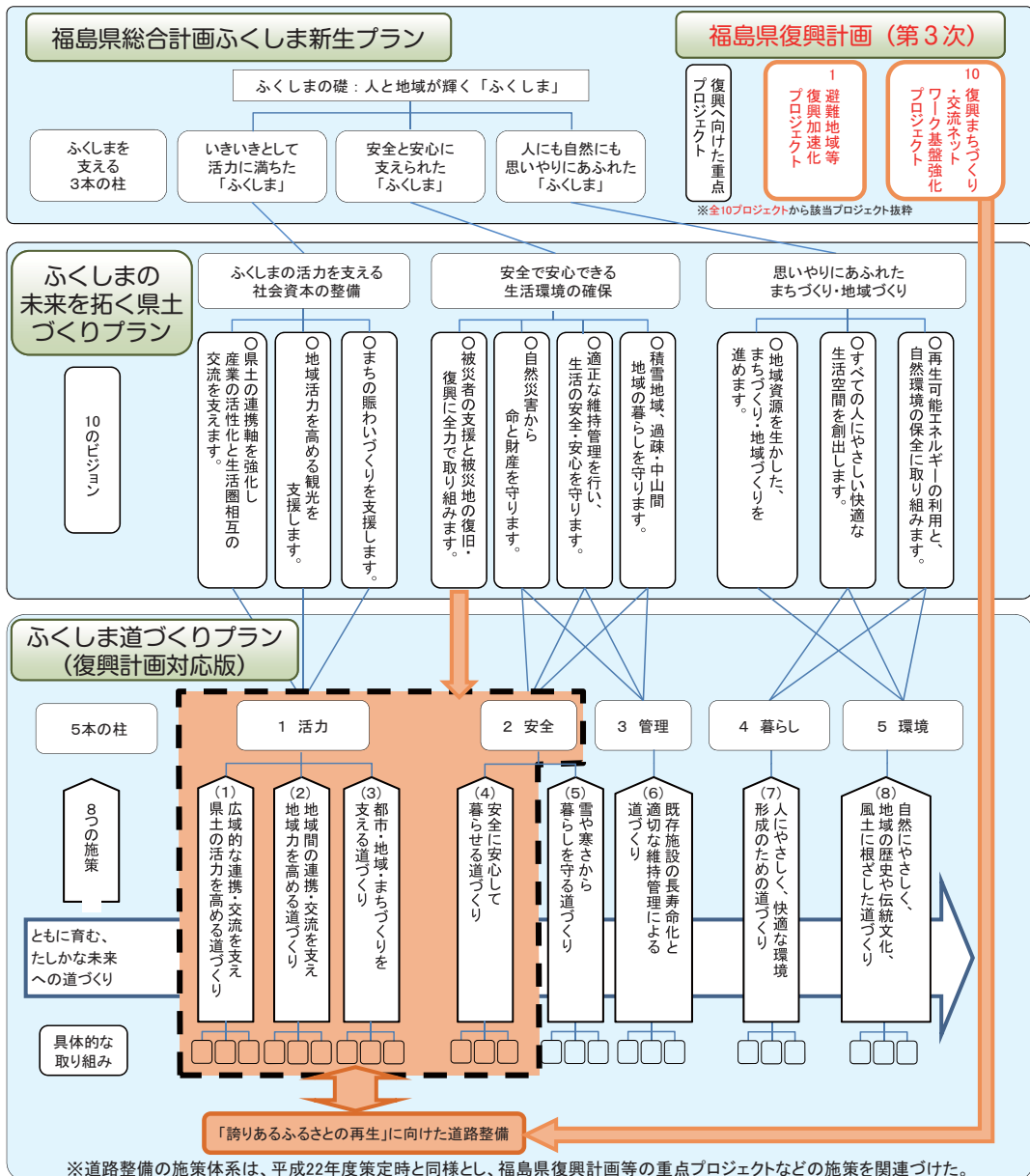
「ふくしま道づくりプラン」は、福島県総合計画「いきいき ふくしま創造プラン」及び新しい時代にふさわしい社会資本の在り方の指針となる「ふくしまの新しい県土づくりプラン」の基本理念、基本目標を踏まえ策定しました。

「ふくしま道づくりプラン」では、下図のとおり、道づくりに当たっての5本の柱と8つの施策を定め、新しい時代にふさわしい道づくりを目指します。

東日本大震災及び福島第1原子力発電所事故を踏まえつつ、平成22年度に策定した「ふくしま道づくりプラン」「ともに育む、たしかな未来への道づくり」を基本とし「活力」、「安全・安心」、「思いやり」のある福島の復興を目指します。

道路整備の8つの施策と上位計画の関係

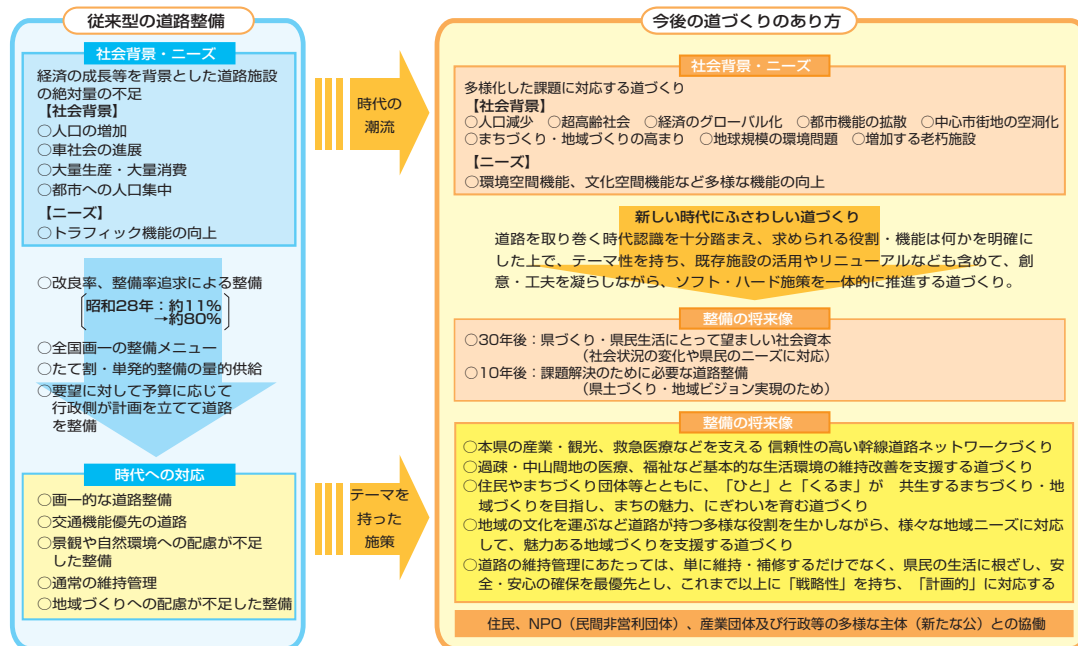
■福島県の総合計画では、「ふくしまの礎」と「ふくしまを支える3本の柱」により、目指す将来の姿を描いており、また、福島県復興計画では、東日本大震災、東京電力福島第一原子力発電所事故、新潟・福島豪雨災害などの一連の災害からの復興に向けた取組を示しております。本計画はその実現に向けて、上位計画であるふくしまの未来を拓く新しい県土づくりプランを十分に踏まえて、道路に求められる役割や道路の整備効果から、新しい時代にふさわしい道づくりの方向性である「道路整備の8つの施策」を定めました。



今後の道づくりのあり方

道路は、誰もがいつでも使うことができ、人・物・情報そして文化が自由に行き来し、交通機能と空間機能を有する、産業・経済から日常生活を支える最も基本的で重要な社会基盤です。

近年、社会・経済情勢の変化に対応して道路の果たすべき役割は多様化しており、道路を使う立場に立ち、真に地域が求めている道路交通サービスを提供するため、計画から管理に至る各段階において、国・市町村の道路管理者と相互に連携し、また農道・林道等の部局連携による計画・整備を行うなど、地域住民とともに考え、ともに進める道路行政に関する情報公開やPI^{注1)}活動を推進し、説明責任を果たす必要があります。



注1) PI（パブリックインボルブメント）：行政による計画の策定を市民の参加を積極的に募って行うこと。

今後の道づくりの基本目標

道路を取り巻く時代認識、上位計画などを踏まえ、今後の道づくりを県民、民間団体、市町村、県、国等が力を合わせて取り組むため、本計画の基本目標を次のように掲げます。

基本目標：『ともに育む、たしかな未来への道づくり』

- 「ともに育む」は、
県民の皆様はもとより、市町村、企業、民間団体など、本県で活動するさまざまな主体の連携により、ソフト・ハードが一体となり、最も身近な社会資本である道路を 一緒にづくり・管理していくことを示しています。
- 「たしかな未来への道づくり」は、
福島県の持続ある発展と安全・安心に暮らせる社会の実現を支える道づくりを、私達が責任を持って道づくりを進めていくという想いを掲げました。

道路整備の方向性

■30年後に向けて道路整備・管理をどのように進めていくのかといった時代認識は、以下のとおりです。

少子・高齢化、人口減少、老年人口が集落の人口の半数以上を占め集落の自治・生活道路の管理・冠婚葬祭などの社会的共同生活の維持が困難な状態にある集落^{注2)}の増加、過疎化、自動車への過度の依存、環境問題、インフラ整備、地域医療の地域格差、老朽化する道路ストックの増大、将来交通量の減少など

持続可能な社会・地域活力の再生・観光交流の強化

厳しい財政状況、公共事業費の縮減

限られた予算の有効活用

多様な主体との連携 ← これからの道路整備・管理に求められる時代認識・方向性 → 地域づくりの支援

「地域の均衡性」も配慮した
「新しい時代にふさわしい道路整備」

既存道路施設を長持ちさせるなど、
「計画的^{注3)}・戦略的^{注4)}な維持管理・修繕」

注2) 長野大学 大野真規氏は、このような集落をとらえて「限界集落」という概念を提唱している。

注3) 「計画的」とは、

① 路盤補修・路盤などの日常の維持補修においては、限られた予算で最大限の効果が得られるよう、綿密な年間計画により適時適切に実施すること。

② 橋梁などの道路構造物や舗装の維持補修においては、長期的な維持管理費用の縮減と安全性の向上を図るため、定期的に点検・診断を行い、予防保全の考えを取り入れた長寿命化修繕計画により、適時適切に実施すること。

注4) 「戦略的」とは、

① きめ細やかな道路（トロールや日々の手入れにより道路施設を守り育てると共に、施設の点検・診断技術や修繕技術の向上を図ること。

② 単に施設を維持・更新するだけではなく、地域の方々の意見を聞き入れながら、使いやすい（用）、丈夫で長持ちすること（強）、美しい（美）に配慮し、創意・工夫を凝らしながら、質的・機能的な向上を図り、テーマ性を持ってソフト・ハードが一掃となり、快適で住みやすい道づくりを支援すること。

県復興計画の変遷

●県復興ビジョン

平成23年8月

<3つの基本理念>

- 1 原子力に依存しない、安全・安心で持続的に発展可能な社会づくり
- 2 ふくしまを愛し、心を寄せるすべての人々の力を結集した復興
- 3 誇りあるふるさと再生の実現

●県復興計画(1次)

平成23年12月

東日本大震災及び原発事故、新潟・福島豪雨災害からの復旧・復興への取組

- 【重点プロジェクト】
- 津波被災地等復興まちづくりプロジェクト
 - 県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

津波被災地域の復興支援

- 復興まちづくりを支援する路線の整備

- ・相馬亘理線
- ・豊間四倉線 等

道路ネットワーク基盤強化

- 浜通り軸の早期復旧・整備、生活を支援する道路整備
- 浜通りと中通りをつなぐ復興を支援する道路、会津・中通りの東西連携道路などの整備・強化

- ・国道118号
- ・国道121号
- ・国道252号
- ・国道401号 等

●県復興計画(2次)

平成24年12月

- 避難の長期化に伴う支援強化
- 新たな生活拠点の整備
- 帰還を加速する取組

避難解除等区域等の復興支援のための重点化

- ふくしま復興再生道路を位置付け

本県の復興に向けた戦略的道路整備

- 避難解除等区域の復興を周辺地域から強気に支援するため、**基幹的な道路(高速道、直轄国道等)に囲まれる範囲を対象とする路線の整備が必要**
- 2020年代初頭までの完成を目指す

ふくしま復興再生道路

- | | |
|---------|---------|
| ①小名浜道路 | ⑤国道399号 |
| ②国道114号 | ⑥原町川俣線 |
| ③国道288号 | ⑦小野富岡線 |
| ④国道349号 | ⑧吉間田滝根線 |

- 復興に向けた常磐道の追加IC等の整備

●ふくしま道づくりプラン(復興計画対応版)

平成25年3月

計画期間：平成25年度～平成32年度

- 国道6号の自由通行可(自動車の通行制限がなくなる)

平成26年9月

- 常磐自動車道の全線開通

平成27年3月

- 平成28年度以降の復旧・復興事業の新たな枠組みが決定

平成27年6月

- ・H23～H27「集中復興期間」
- H28～H32「復興・創生期間」5年間の事業規模6.5兆円(閣議決定)
- ・これまでの全額国費に対し、12市町村以外では自治体負担が発生

- 福島12市町村の将来像に関する有識者検討会提言

平成27年7月

●県復興計画(3次)

平成27年12月

- 復興の加速化
- 新産業の集積
- 風評・風化対策の強化

重点プロジェクトを整理・統合

【重点プロジェクト】

- 避難地域等復興加速化プロジェクト
- 復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

県復興計画(第3次)【抜粋】

復興へ向けた重点プロジェクトの全体図

避難地域の復興・再生

1 避難地域等復興加速化プロジェクト

安心して住み、暮らす

- 2 生活再建支援プロジェクト
- 3 環境回復プロジェクト
- 4 心身の健康を守るプロジェクト
- 5 子ども・若者育成プロジェクト

ふるさとで働く

- 6 農林水産業再生プロジェクト
- 7 中小企業等復興プロジェクト
- 8 新産業創造プロジェクト

まちをつくり、人とつながる

- 9 風評・風化対策プロジェクト
- 10 復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

1 避難地域等復興加速化プロジェクト

1 安心して暮らせるまちの復興・再生

- (1) 復興拠点を核としたまちづくり
- (2) 広域インフラの充実・広域連携の推進 **A**
 - ・幹線道路の整備
 - ・JR常磐線の整備
 - ・広域連携の検討
- (3) 浜通り地方の医療等の提供体制の再構築
- (4) 産業・生業の再生

2 世界のモデルとなる復興・再生

- (1) イノベーション・コースト構想の推進
- (2) 未来を担う、地域を担う人づくり
- (3) 地域の再生を通じた交流の促進

参考 福島・国際研究産業都市(イノベーション・コースト)構想

10 復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

1 津波被災地等の復興まちづくり

- (1) 「多重防衛」による総合的な防災力が高い復興まちづくり **B**
- (2) 地域とともに取り組む復興まちづくり



3 防災・災害対策の推進

2 復興を支える交通基盤の整備

- (1) 本県の復興の基盤となる道路等の整備 **C**
- (2) 物流・観光の復興を支える基盤の整備
- (3) JR常磐線・只見線の早期復旧



A (2) 広域インフラの充実・広域連携の推進

ア 幹線道路の整備

| ① 「ふくしま復興再生道路」の整備、東西連絡の強化等 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | 【実施】 | 【計画】 |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| (相馬～相馬山上) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| ② 相馬福島道路、東北中央自動車道の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| (相馬山上～相馬玉野) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (相馬玉野～霞山) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (霞山～飯沼北JCT) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (福島～米沢間) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| ③ 常磐自動車道の4車線化・追加Cの整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| (4車線化) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (19C大宮C整備) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (19C双葉C整備) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| ④ 復興拠点へのアクセス道路の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| ⑤ 防災・減災対策など安心して暮らせる道路の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |

B (1) 「多重防衛」による総合的な防災力が高い復興まちづくり

| | | | | | | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|---|
| ① 道路・溝渠・上下水道などの防災機能の強化 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|---|

C (1) 浜通りを始め本県の復興の基盤となる道路等の整備

| ① 常磐自動車道の4車線化・追加Cの整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | 【実施】 | 【計画】 |
|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| (4車線化) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (19C大宮C整備) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (19C双葉C整備) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| ② 相馬福島道路、東北中央自動車道の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| (相馬～相馬山上) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (相馬山上～相馬玉野) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (相馬玉野～霞山) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (霞山～飯沼北JCT) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| (福島～米沢間) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| ③ 常磐自動車道の4車線化整備(倉庫石位～新海間) | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| ④ 常磐線貫通の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| ⑤ 「ふくしま復興再生道路」の整備、東西の連絡強化等 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| ⑥ 防災・減災対策など安心して暮らせる道路の整備 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |
| ⑦ 道路、河川、橋りょう、下水道、公営住宅、公営などの復旧 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | ● | ● |

福島県の道路

ふくしま復興再生道路

ふくしま復興再生道路

- 1 国道114号
- 2 国道288号
- 3 国道349号
- 4 国道399号
- 5 県道原町川俣線
- 6 小名浜道路
- 7 県道小野富岡線
- 8 県道吉間田滝根線

ふくしま復興再生道路は、避難解除区域等の復旧・復興、住民の帰還の促進を図るとともに地域の持続可能な発展を促すために、避難解除区域等と周辺の主要都市等を結ぶ幹線道路です。

2020年代初頭までの完成を目指し、重点的に整備を進めております。



※避難指示区域はH30.4.1時点のもの

「ふくしま復興再生道路」整備箇所一覧

| 箇所番号 | 路線名 | 市町村名 | 工区名 | 着手済 | 着工済 | 供用済 | 備考 | |
|------|--------------------|--------------------|---------|------|-----|-----|-------------------|--------------|
| 1 | 国道114号 | 浪江町 | 浪江拡幅1 | ○ | ○ | ○ | H26.12.6供用開始 | |
| 2 | | | 浪江拡幅2 | ○ | ○ | | | |
| 3 | | | 室原拡幅 | ○ | ○ | ○ | H26.12.6供用開始 | |
| 4 | | | 櫛平 | ○ | ○ | | | |
| 5 | | 川俣町 | 小綱木バイパス | ○ | ○ | ○ | H27.6.28供用開始 | |
| 6 | | | 山木屋1 | ○ | ○ | | | |
| 7 | | | 山木屋2 | ○ | ○ | | | |
| 8 | | | 山木屋3 | ○ | ○ | | | |
| 9 | 国道288号 | 大熊町 | 野上小塚 | ○ | ○ | | | |
| 10 | | | 野上山神 | ○ | ○ | ○ | H28.3.29供用開始 | |
| 11 | | 田村市 | 船引バイパス | ○ | ○ | | H27.11.25 1工区供用開始 | |
| 12 | | 三春町 | 三春西バイパス | ○ | ○ | ○ | H25.5.23供用開始(2/4) | |
| 13 | 国道349号 | 川俣町 | 大綱木1 | ○ | ○ | | | |
| 14 | | | 大綱木2 | ○ | ○ | | | |
| 15 | 国道399号 | 田村市 | 新館 | ○ | ○ | | | |
| 16 | | いわき市 | 十文字 | ○ | ○ | | | |
| 17 | 原町川俣線 | いわき市・川内村 | 戸渡 | ○ | ○ | ○ | R1.7.5供用開始 | |
| 18 | | 川俣町 | 水境 | ○ | ○ | ○ | H25.11.29供用開始 | |
| 19 | 小名浜道路 | 飯館村 | 芦原 | ○ | ○ | ○ | H28.10.25事業完了 | |
| 20 | | 飯館村・南相馬市 | 八木沢 | ○ | ○ | ○ | H30.3.18供用開始 | |
| 21 | 小野富岡線 | いわき市 | 小名浜道路 | ○ | ○ | | | |
| 22 | | | 富岡町 | 高津戸 | ○ | | | |
| 23 | | 川内村 | 富岡町 | 五枚沢2 | ○ | | | |
| 24 | | | 川内村 | 五枚沢1 | ○ | ○ | ○ | H30.9.28供用開始 |
| 25 | 吉間田滝根線 | いわき市 | 西ノ内 | ○ | ○ | | | |
| 26 | | | 吉間田 | ○ | ○ | ○ | H27.3.24供用開始 | |
| 27 | 田村市 小野町 いわき市 | 小野町 | 小白井 | ○ | ○ | | | |
| 28 | | | 田村市 | 広瀬 | ○ | ○ | | |
| 29 | 吉間田滝根線 | 田村市 小野町 いわき市 | 広瀬 | ○ | ○ | | | |

これまでの整備状況

国道399号戸渡工区(R1.7.5供用)



国道288号船引バイパス1工区(H27.11.25供用)



県道小野富岡線五枚沢1工区(H30.9.28供用)

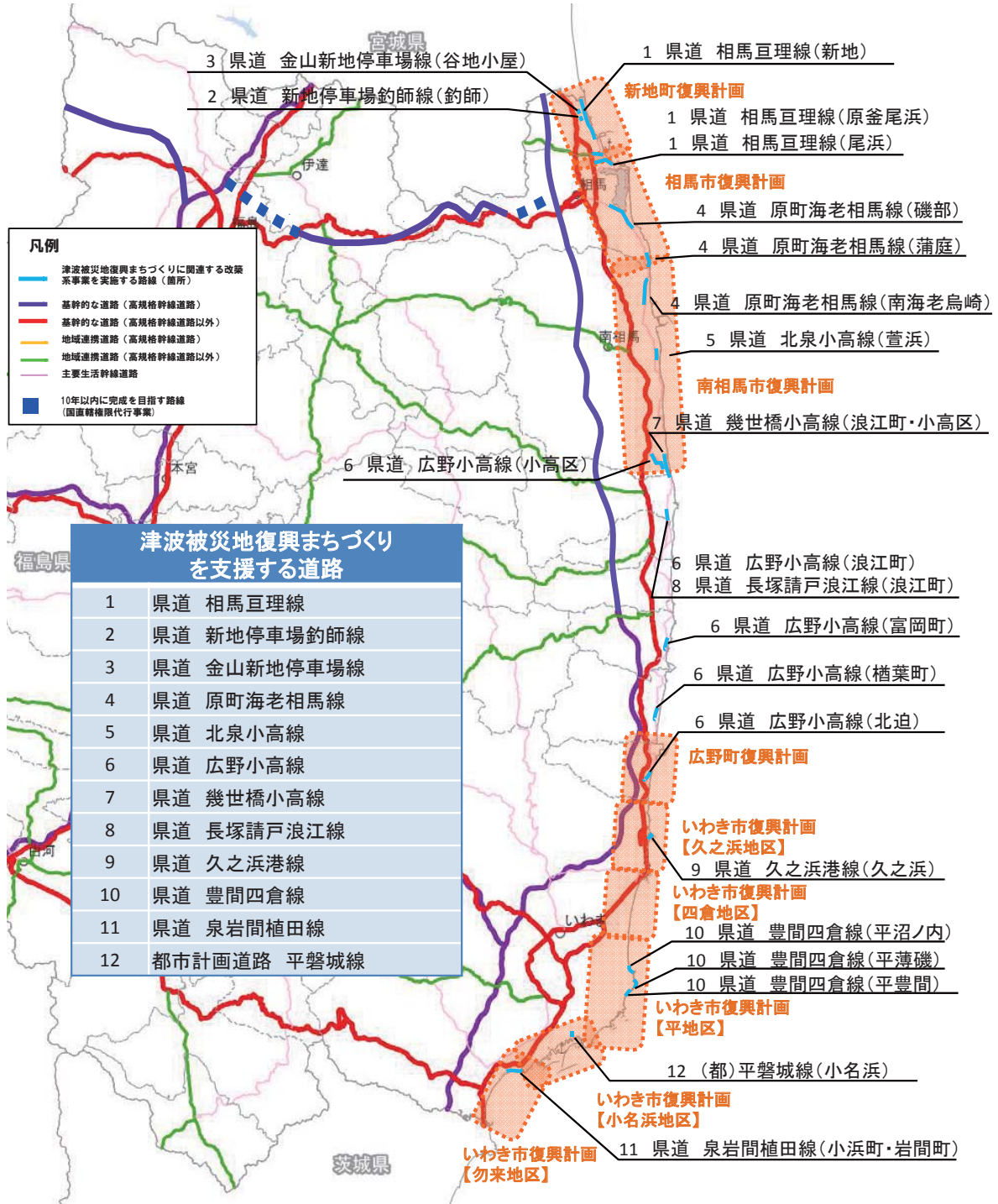


県道原町川俣線八木沢工区(H30.3.18供用)



津波被災地域における復興まちづくりの支援

津波による甚大な被害が発生した地域においては、必要な交通機能及び、その安全を確保したうえで、防災集団移転事業や堤防の嵩上げ、防災緑地等の配置といった「復興まちづくり」と一体となり、「多重防御」の効果が発揮されるよう配慮しつつ、最優先で取組を進めています。



津波被災地復旧・復興事業の工程見通し(津波被災地道路)

令和2年3月末予定

| No. | 市町村 | 路線名 | 延長(m) | H25まで | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | R2 | 完了時期 |
|-------|------|------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|
| 選整1 | 新地町 | 相馬亘理線(新地) | 3,500 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H30年度 |
| 選整2 | 新地町 | 相馬亘理線(大戸浜) | 1,700 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | R2年度 |
| 選整3 | 新地町 | 新地停車場約跡線(釣跡) | 2,400 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H30年度 |
| 選整4 | 新地町 | 金山新地停車場線(谷地小墾) | 700 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整5 | 相馬市 | 相馬亘理線(原釜尾浜) | 2,000 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H30年度 |
| 選整6 | 相馬市 | 原町海老相馬線(磯野) | 2,500 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H28年度 |
| 選整7-1 | 相馬市 | 原町海老相馬線(薄庭) | 1,500 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | R2年度 |
| 選整7-2 | 南相馬市 | 原町海老相馬線(南海老) | 1,420 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H30年度 |
| 選整8 | 南相馬市 | 原町海老相馬線(南海老高崎) | 2,280 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整9 | 南相馬市 | 原町海老相馬線(沖田) | 420 | 計画・踏査線 | 補償 | 補償 | 補償 | 補償 | 補償 | 補償 | | H27年度 |
| 選整10 | 南相馬市 | 北泉小高線(荻浜) | 3,800 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整11 | 広野町 | 広野小高線(北泊) | 1,710 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H28年度 |
| 選整12 | いわき市 | 久之浜港線(久之浜・区画整理内) | 500 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整13 | いわき市 | 久之浜港線(久之浜・区画整理外) | 140 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整14 | いわき市 | 豊原四倉線(東舞子橋) | 938 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H31年度 |
| 選整15 | いわき市 | 豊原四倉線(沼ノ内・北) | 800 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整16 | いわき市 | 豊原四倉線(沼ノ内・南) | 380 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整17 | いわき市 | 豊原四倉線(薄磯) | 1,288 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H28年度 |
| 選整18 | いわき市 | 豊原四倉線(豊間) | 1,650 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整19 | いわき市 | 【和路】平登城線(小名成) | 324 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H30年度 |
| 選整20 | いわき市 | 泉岩間橋田線(小浜) | 760 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H29年度 |
| 選整21 | いわき市 | 泉岩間橋田線(岩間) | 1,200 | 計画・踏査線 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | 用地・補償 | | H28年度 |

県道 相馬亘理線(新地)

【津波被災直後】



至 相馬



【完成】



至 相馬

【津波被災直後】



大久川

蔭磯橋

至 久之浜港



【完成】



至 久之浜港

6 道路の施策の基本方針

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

| | |
|--|---|
| <p>活力</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり 地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり 都市・地域・まちづくりを支える道づくり | <p>管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設の長寿命化と適切な維持管理による道づくり |
| <p>安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全に安心して暮らせる道づくり 雪や寒さから暮らしを守る道づくり | <p>暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> 人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり |
| | <p>環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 自然にやさしく、地域の歴史や伝統文化、風土に根ざした道づくり |

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

活力

- 広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり

- 【主な取り組み】
- ①七つの生活圏相互や県外との交流や連携を支援します。
- ◎縦横6本の連携軸と広域交流を促す幹線道路の整備
- 七つの生活圏相互や県外との交流を活性化させるため、県土の骨格となる縦横6本の連携軸を形成する基幹的な道路の整備を推進します。



<令和2年度の事業箇所>

- 北部軸 国道115号 相馬福島道路 (伊達市、桑折町) 【国施工】
- 南部軸 国道289号 渡瀬バイパス (鮫川村) 事業中
- 会津軸 国道121号 若松北バイパス (会津若松市) 事業中
- 国道118号 小沼崎バイパス (下郷町) 事業中
- 国道121号 湯野上バイパス (下郷町) 【国施工】
- 国道121号 下郷田島バイパス (下郷町、南会津町) 事業中



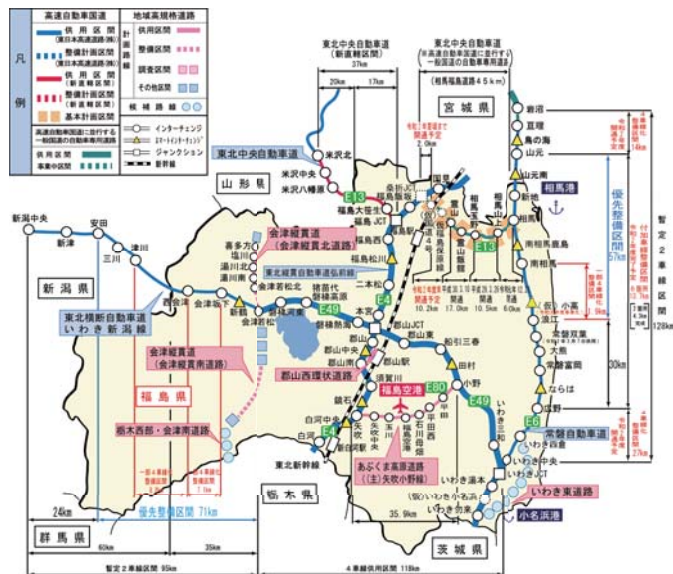
国道115号相馬福島道路 (桑折高架橋)

●高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備延長と整備率の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1現在 | 目標 (R2) |
|-----------|-------|-------|---------|
| 整備延長 (km) | 375 | 510 | 523 |
| 整備率 (%) | 65.3% | 88.9% | 91.1% |

※R1現在:R2.3未現在

6本の連携軸である高速自動車国道、地域高規格道路等の整備計画



【主な取り組み】

②隣接する生活圏を相互に連結して交流や連携を支援します。

◎広域交流を促す幹線道路の整備

生活圏相互や県外との交流や連携の強化を支援するため、縦横6本の連携軸を補完し、七つの生活圏や隣接各県を連絡する地域連携道路の着実な整備を推進します。

<令和2年度の事業箇所>

国道118号 鳳坂工区（天栄村）

国道401号 博士峠工区（会津美里町・昭和村）

小野富岡線 小白井工区（いわき市） 外

●七つの生活圏の中心都市間の平均所要時間の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1現在 | 目標（R2） |
|---------|-----|------|--------|
| 所要時間（分） | 92 | 86 | 86 |

国道118号（鳳坂工区・天栄村）



冬期交通支障状況（国道118号）



施工状況（国道118号）

国道401号（博士峠工区・会津美里町・昭和村）



大型車のすれ違い困難状況（国道401号）



施工状況（国道401号）

福島県の道路

【主な取り組み】

③産業の振興を支援します。

◎産業の振興を支援する道路の整備

- ・高速交通体系とのアクセスを改善し、物流拠点や重要港湾などを結ぶ幹線となる路線を国際標準規格である40フィートコンテナ輸送のセミトレーラーや総重量25tの大型車両が自由に通行可能となるようネットワークの強化を進め、物流の効率化や企業立地促進などによる産業の振興を支援します。

<令和2年度の事業箇所>

国道288号 富久山バイパス (郡山市)

いわき石川線 石川バイパス (石川町)

国道294号 豊地工区 (白河市)



国道288号 (富久山バイパス) の整備状況



大型車すれ違い困難状況 (いわき石川線)



国道294号 (豊地工区) の現道状況



整備後

- ・物流の効率化や企業立地促進などによる産業の振興を支援するため、総重量25tの大型車両が自由に通行可能となるよう橋りょうの補強対策を推進します。

棚倉町 (国道118号 宮橋) (平成21年度完成)



整備前



整備後 (25t 車両対応)

●大型トレーラー (総重量25t) が自由に通行できる指定道路の整備延長の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1現在 | 目標 (R2) |
|-----------|-------|-------|---------|
| 整備延長 (km) | 644.6 | 782.9 | 810 |

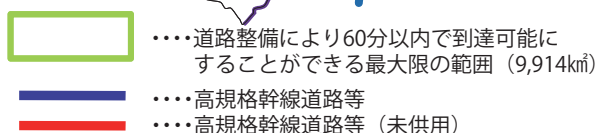
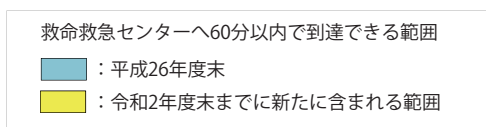
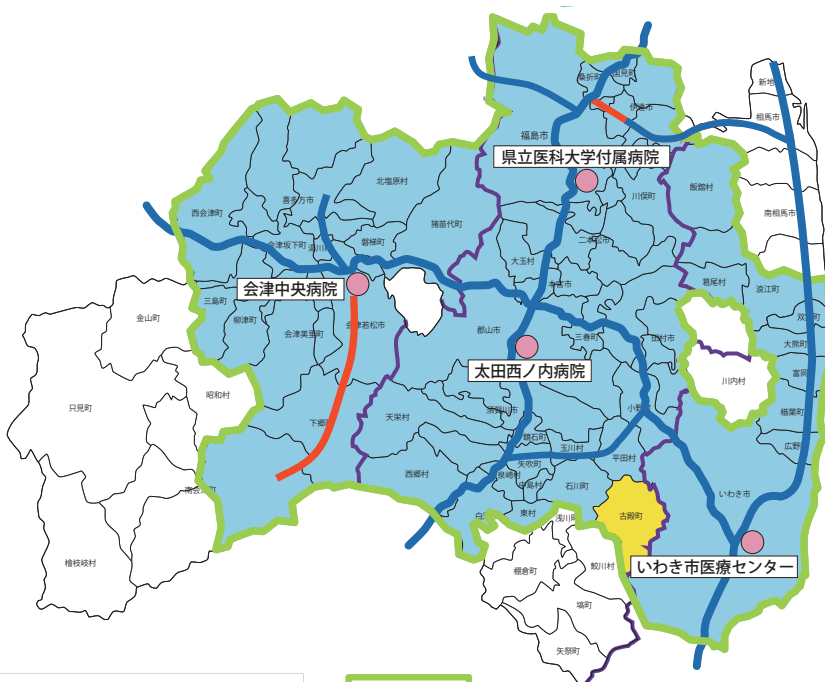
【主な取り組み】

④患者搬送時間の短縮を図り、救命率向上を支援します。

◎救急医療を支援する道路の整備

道路整備により60分以内で到達可能にすることができる最大限の範囲は9,914km²ですが、平成32年度までに実施する道路整備により、所要時間の短縮はほぼ完了します。

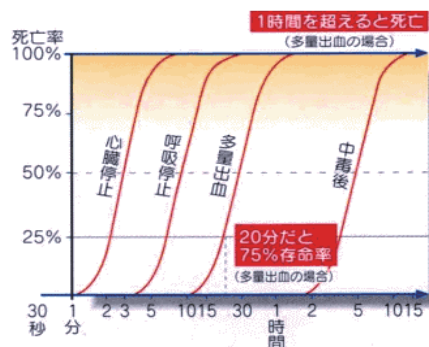
残された範囲が救命救急センターへの到達に60分以上要するという問題は、道路整備だけでは解決できないため、第二次救急医療機関の機能向上、無医地区・医療へき地に対する重点支援、ドクターヘリ・ドクターカーによる緊急処置などの対応が求められます。第二次救急医療機関へのアクセス向上、通院に利用する道路の利便性向上などほか、部局を横断した取り組みを検討し、地域医療を支援する命を守る道路の整備・管理を進めます。



注1:救命救急センター
公立大学法人福島県立医科大学附属病院、財団法人太田綜合病院附属太田西ノ内病院、財団法人温知会会津中央病院、いわき市医療センター以上、県内4箇所の第三次救急医療機関

注2:60分の根拠
緊急性の高い外傷患者に対して受傷から1時間以内に手術療法などの根治的治療を行えば救命率が向上するとされています。

注3:算出条件
救命救急センターまでの到達時間は、平成17年度道路交通情勢調査(道路交通センサス)結果から算出しており、今後実施される同調査の結果により再度算出すると、60分以内の到達可能範囲に変動が生じることがあります。



カーラーの曲線：1981年発表
救急事態における経過時間と死亡率の関係(カーラーの曲線)

●救命救急センターへ60分以内で到達できる範囲、割合の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1現在 | 目標 (R2) |
|-----------------------|-------|-------|---------|
| 面積 (km ²) | 9,528 | 9,751 | 9,914 |
| 割合 (%) | 96.1% | 98.4% | 100% |

福島県の道路

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

活 力

地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり

【主な取り組み】

①地域の日常生活を支援します。

生活圏内の道路網の中で、幅員が狭く車両のすれ違いが困難であったり、急カーブの連続や急勾配などの特に通行の支障となっている箇所については、交通量が多い区間、代替のない路線、事故が多い箇所などの緊急性が高い箇所を重点的に整備することにより、通勤や通学、地域医療・福祉など地域生活を支援します。

<郡山湖南線（三森4工区）>



整備前



整備後

<国道349号（御代田バイパス）>



整備前



整備後

<国道349号（土鍋工区）>



整備前



整備後

【主な取り組み】

②企業立地や良好な市街地の形成を支援し地域づくりを支えます。

物流拠点や重要港湾などを結ぶ重要な路線のネットワークを強化し、物流の効率化や企業立地促進などによる産業の振興を支援します。

〈整備例:相馬大内線〉



整備前



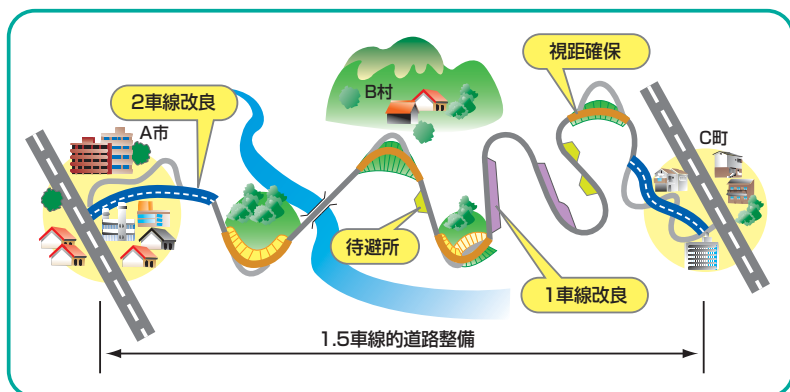
整備後



【主な取り組み】

③地域特性や交通特性など地域の実情に見合った道路整備により、日常生活を支援します。

整備すべき道路の形状や整備方法を工夫し、地域特性や交通特性など地域の実情にあった道路整備を進めることで、事業効果の早期発現が図られ、日常生活における利便性の向上が期待されます。



整備例



福島県の道路

【主な取り組み】

④合併市町村の新たなまちづくりの実現を支援します。

・速やかな一体化と新たなまちづくりを支援するため、合併市町の中心部と旧町村の中心部を連絡する道路や公共施設等の共同利用を促進させる道路の整備を推進します。

市町村合併支援道路整備事業とは

● 目的・趣旨

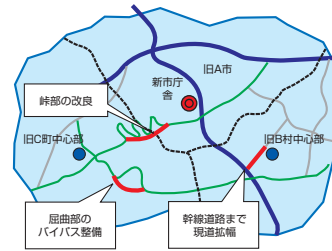
合併市町の新たなまちづくりの実現に向けて、合併市町内の県管理道路を整備し、合併市町を速やかに一体化することを目的としています。

● 対象事業

- ①合併市町の中心部と合併関係市町村の中心部を連絡する道路の整備。
- ②合併関係市町村内の公共施設等について、合併市町の住民による共同利用を促進させるのに必要な道路。

● 事業の実施期間

- ①事業実施箇所
表のとおり
- ②「東日本大震災による被害を受けた合併市町村に係る地方債の特例に関する法律」の一部改正により事業期間を平成26年度にて見直した。



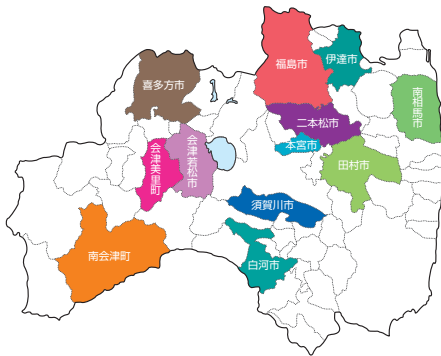
<令和2年度の事業箇所>

- 国道459号 西新殿 (二本松市)
- 国道352号 中山峠 (南会津町)
- 霊山松川線 逢隈橋 (福島市) 外

《市町村合併支援道路整備事業》

| 合併期日 | 新市町村名 | 構成市町村 |
|----------|-------|------------------------|
| H16.11.1 | 会津若松市 | 会津若松市、北会津村 |
| H17.3.1 | 田村市 | 滝根町、大越町、都路村、常葉町、船引町 |
| H17.4.1 | 須賀川市 | 須賀川市、長沼町、岩瀬村 |
| H17.10.1 | 会津美里町 | 会津高田町、会津本郷町、新鶴村 |
| H17.11.1 | 会津若松市 | 会津若松市、河東町 |
| H17.11.7 | 白河市 | 白河市、表郷村、大信村、東村 |
| H17.12.1 | 二本松市 | 二本松市、安達町、岩代町、東和町 |
| H18.1.1 | 南相馬市 | 原町市、鹿島町、小高町 |
| H18.1.1 | 伊達市 | 伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月鏡町 |
| H18.1.4 | 喜多方市 | 喜多方市、熱塩加納村、塩川町、山都町、高郷村 |
| H18.3.20 | 南会津町 | 田島町、龍岩村、伊南村、南郷村 |
| H19.1.1 | 本宮市 | 本宮町、白沢村 |
| H20.7.1 | 福島市 | 福島市、飯野町 |

(R2.3.31現在)



●市町村合併の状況 (R2.3.31現在)

通行支障の状況



本宮三春線 高木工区 (本宮市)



梁川霊山線 薬師前工区 (伊達市)



国道352号 中山峠 (南会津町)



国道459号 西新殿工区 (二本松市)

市町村合併支援道路整備事業実施箇所 (19路線24箇所)

| 番号 | 事務所 | 路線名 | 市町村名 | 地区名 | 着手年度 | 完了予定年度 | 事業内容 |
|----|------|---------------|-------|--------|------|--------|-----------|
| 1 | 県北 | (国) 459号 | 二本松市 | 西新殿 | H20 | R3 | 現道拡幅 |
| 2 | 県北 | (-) 二本松川俣線 | 二本松市 | 油井・上川崎 | H20 | H22 | 交差点改良 |
| 3 | 県北 | (主) 浪江国見線 | 伊達市 | 上ノ台 | H20 | H23 | バイパス |
| 4 | 県北 | (-) 梁川霊山線 | 伊達市 | 薬師前 | H20 | R2 | 現道拡幅 |
| 5 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 前川原 | H20 | H28 | 交差点改良 |
| 6 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 箱崎 | H20 | R2 | 交差点改良 |
| 7 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 上保原 | H20 | H23 | 交差点改良 |
| 8 | 県北 | (国) 349号 | 伊達市 | 町頭 | H20 | H23 | 歩道工 |
| 9 | 県北 | (主) 霊山松川線 | 福島市 | 逢隈橋 | H21 | R2 | 橋架架替、取付道路 |
| 10 | 県北 | (主) 本宮三春線 | 本宮市 | 高木 | H22 | R3 | 線形改良 |
| 11 | 県中 | (国) 118号 | 須賀川市 | 松塚 | H19 | H29 | バイパス |
| 12 | 県中 | (主) 船引大越小野線 | 田村市 | 今泉 | H20 | H26 | バイパス |
| 13 | 県中 | (主) 郡山大越線 | 田村市 | 下大越 | H20 | H24 | バイパス |
| 14 | 県南 | (国) 294号 | 白河市 | 大信増見 | H20 | H26 | 現道拡幅 |
| 15 | 県南 | (主) 白河石川線 | 白河市 | 東無内 | H20 | H23 | 歩道工 |
| 16 | 県南 | (-) 釜子金山線 | 白河市 | 東形見 | H20 | H22 | 現道拡幅 |
| 17 | 会津若松 | (主) 会津若松三島線 | 会津若松市 | 阿賀川新橋梁 | H20 | R3 | 橋架架替 |
| 18 | 会津若松 | (-) 会津高田会津本郷線 | 会津美里町 | 橋瓜 | H20 | H21 | 防雪槽 |
| 19 | 喜多方 | (国) 459号 | 喜多方市 | 見頃藤沢 | H20 | H22 | 現道拡幅 |
| 20 | 喜多方 | (主) 喜多方西会津線 | 喜多方市 | 豊岡 | H20 | H28 | 現道拡幅 |
| 21 | 南会津 | (国) 352号 | 南会津町 | 中山峠 | H19 | R4 | 現道拡幅 |
| 22 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 上北高平 | H20 | H30 | 現道拡幅 |
| 23 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 鶴谷 | H20 | H27 | 歩道工 |
| 24 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 江垂 | H20 | H20 | 歩道工 |

【主な取り組み】

⑤ 「道の駅」を核とした地域の振興を支援します。

「道の駅」の整備を促進するとともに、市町村や関係機関と連携しながら製品の振興や観光、6次産業化の支援など「道の駅」を核とした地域振興を支援します。



H28.3 県内の全ての道の駅でWi-Fiが使えるようになりました。

道の駅整備

1. 目的

「道の駅」は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供および地域の振興に寄与することを目的としています。

2. 機能

「道の駅」は、駐車場やトイレなどの休憩機能と、道路情報や地域情報の発信機能、交流を促進する地域連携機能の3つを併せ持つ施設です。

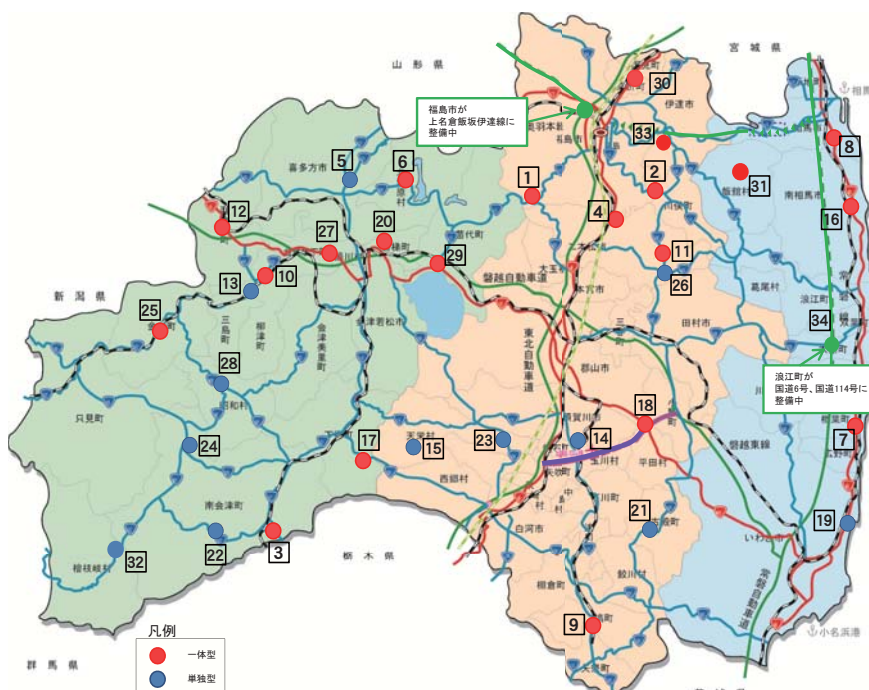
3. 登録状況

平成5年度の運用開始以来、令和2年3月13日までに34箇所が登録されています。

「道の駅」の整備方法は、一体型道の駅・単独型道の駅の2通りに区分されます。

一体型道の駅は、トイレ・駐車場などの休憩施設を道路管理者が整備し、物販・レストランなどの地域振興施設を市町村が整備するものです。単独型道の駅は、休憩施設及び地域振興施設を市町村が単独で整備するものです。

県内には一体型道の駅が22箇所、単独型道の駅が12箇所登録されています。



※一体型：国、県等の道路管理者と市町村が一体的に整備。単独型：市町村が単独で整備。

| 隣接路線 | 道の駅名 | 登録日 |
|-----------------|-------------|-----------|
| 1 国道115号 | つちゆ | H5.4.22 |
| 2 国道114号 | 川俣 | H6.4.26 |
| 3 国道121号 | たじま | H7.4.11 |
| 4 国道4号 | 安達 | H8.4.16 |
| 5 国道121号 | 喜多の郷 | H9.4.11 |
| 6 国道459号 | 裏磐梯 | H9.4.11 |
| 7 国道6号 | ならは | H12.8.18 |
| 8 国道6号 | そうま | H14.8.13 |
| 9 国道118号 | はなわ | H14.8.13 |
| 10 国道252号 | 会津柳津 | H14.8.13 |
| 11 国道349号 | ふくしま東和 | H16.8.9 |
| 12 国道49号 | にしあいつ | H16.8.9 |
| 13 国道252号 | 尾瀬街道みま宿 | H18.8.10 |
| 14 一般県道 福島空港西線 | たまかわ | H18.8.10 |
| 15 主要地方道 白河羽鳥線 | 羽鳥湖高原 | H19.3.1 |
| 16 国道6号 | 南相馬 | H19.8.10 |
| 17 国道289号 | しもごう | H21.3.12 |
| 18 国道49号 | ひらた | H21.6.12 |
| 19 国道6号 | よつくら港 | H21.7.31 |
| 20 主要地方道 猪苗代塩川線 | ぼんだい | H21.7.31 |
| 21 国道349号 | ふるとの | H22.3.1 |
| 22 国道352号 | 番屋 | H22.8.9 |
| 23 国道294号 | 季の里天栄 | H23.3.3 |
| 24 国道289号 | きらら289 | H24.3.26 |
| 25 国道252号 | 奥会津かねやま | H25.3.27 |
| 26 国道349号 | さくの郷 | H25.3.27 |
| 27 国道49号 | あいづ湯川・会津坂下 | H26.4.4 |
| 28 国道400号 | からむし線の里しょうわ | H26.4.4 |
| 29 国道115号 | 猪苗代 | H28.5.10 |
| 30 国道4号 | 国見 あつかしの郷 | H28.10.7 |
| 31 原町川俣線 | いいての町の駅まいたけ | H29.4.21 |
| 32 国道352号 | 尾瀬檜枝岐 | H29.4.21 |
| 33 国道115号 | 伊達の郷りょうげん | H29.11.17 |
| 34 国道6号 | なみえ | R2.3.13 |

●道の駅登録数の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1末現在 | 目標 (R2) |
|----------|-----|-------|---------|
| 登録数 (箇所) | 16 | 34 | 29 |

福島県の道路

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

活力

都市・地域・まちづくりを支える道づくり

[主な取り組み]

交通渋滞の緩和に向けたハード・ソフト対策を進めます。

自動車は、日常生活や産業活動に欠かせない重要な交通手段ですが、都市部を中心とした様々な箇所では渋滞が発生しており、日常生活や産業活動に大きな影響を与えています。

また、近年、自動車保有台数は減少傾向にあるものの、近距離の移動に自動車を使用する等、自動車交通へ過度に依存する傾向が一層高まっており、渋滞の一因となる等新たな課題となっています。

県では、交通渋滞の緩和に向けて、従来のバイパス整備や交差点改良等の交通容量拡大施策以外に、自動車交通が特定の箇所に集中せず適切に分散するような道路ネットワークの構築や、過度に自動車に依存しないためのソフト施策等、総合的な渋滞対策を推進していきます。

● 主要な渋滞ポイント位置図

福島地区

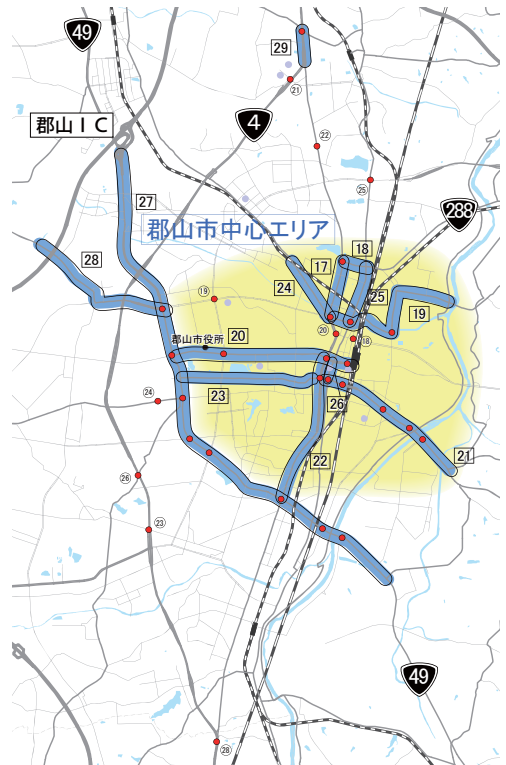
| 区間名 | 箇所名 | 区間名 | 箇所名 |
|---|-----------|---------------------------------------|-------------|
| 6 一般国道13号 (あづま陸橋東交差点～中央郵便局前交差点) | 中央郵便局前交差点 | 13 一般国道13号 (中央郵便局前交差点～福島北警察署入口交差点) | 西道路入口交差点 |
| | あづま陸橋東交差点 | | 北矢野目交差点 |
| 7 福島俣湯線 (あづま陸橋西交差点～体育館入口交差点) | あづま陸橋西交差点 | 14 一般国道4号 (伏拝交差点～福島市境) | 縣谷沢交差点 |
| | あづま陸橋西交差点 | | 福島北警察署入口交差点 |
| 8 福島吾妻裏磐梯線 (あづま陸橋西交差点～八百善商店北交差点) | あづま陸橋西交差点 | 15 国道115号 (鳥谷野交差点～郷野目交差点) | 鳥谷野交差点 |
| | 三河町交差点 | | 伊達交差点 |
| 9 福島飯坂線 (福島駅前交差点～西町交差点) | 福島駅前交差点 | 16 一般国道4号 (伊達交差点～諏訪野団地入口交差点) | 伊達交差点 |
| | 西町交差点 | | |
| 10 一般国道13号、福島吾妻裏磐梯線 (舟場町交差点～あづま陸橋西交差点) | あづま陸橋東交差点 | | |
| | 福島駅前交差点 | | |
| 11 福島停車場線 (福島駅前交差点～栄町交差点) | 福島駅前交差点 | | |
| | 栄町交差点 | | |
| 12 庭坂福島線 (笹木野北中谷地交差点～陣場町交差点) | 西町交差点 | | |
| | 陣場町交差点 | | |

| 箇所名 |
|------------|
| 12 菅根田交差点 |
| 13 中萩替洲交差点 |
| 14 蓬来橋西交差点 |
| 15 片町交差点 |

| 箇所名 |
|----------------------|
| 18 大町二丁目交差点 |
| 19 並木一丁目交差点 |
| 20 大町交差点 |
| 21 日和田「パレット」セーター西交差点 |
| 22 八山田辻道交差点 |
| 23 大池北(紫宮交差点) |
| 24 開成小学校南入口交差点 |
| 25 福原交差点 ※1 |
| 26 仁池向交差点 |

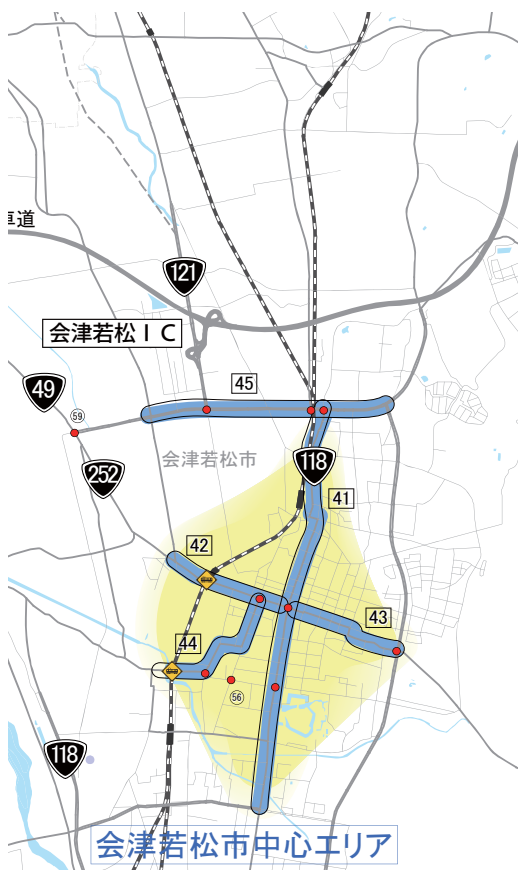
郡山地区

| 区間名 | 箇所名 |
|--------------------------------------|---------------|
| 17 一般国道4号 (若葉町交差点～三春街道入口交差点) | 若葉町交差点 |
| | 三春街道入口交差点 |
| 18 一般国道288号 (三春街道入口交差点～富久山久保田交差点) | 三春街道入口交差点 |
| | 富久山久保田交差点 |
| 19 郡山大越線 (若葉町交差点～阿久津交差点) | 若葉町交差点 |
| | 安積橋南交差点 |
| 20 河内郡山線、郡山停車場線 (郡山駅前交差点～開成山交差点) | 横塚三丁目交差点 |
| | 郡山駅前交差点 |
| 21 小野郡山線 (大平入口交差点～消防署南交差点) | 郡山駅前交差点 |
| | 開成山交差点 |
| 22 一般国道4号 (郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点) | 東北工業前交差点 |
| | 郡山駅前交差点 |
| 23 郡山湖南線 (消防署南交差点～開成二丁目交差点) | 木戸町交差点 |
| | 芳賀小学校入口交差点 |
| 24 荒井郡山線、うねみ通り (若葉町交差点～磐越西線踏切交差点) | 郡山駅前交差点 |
| | 消防署南交差点 |
| 25 須賀川二本松線 (富久山久保田交差点～安積橋南交差点) | 郡山警察署前交差点 |
| | 消防署南交差点 |
| 26 須賀川二本松線 (ショッピングパーク前交差点～中町交差点) | 郡山駅前交差点 |
| | 消防署南交差点 |
| 27 一般国道49号 (金屋上川原交差点～郡山Cランプ) | ショッピングパーク前交差点 |
| | 郡山警察署前交差点 |
| 28 河内郡山線 (片平町の場交差点～桑野三丁目交差点) | 開成六丁目交差点 |
| | 金山橋西交差点 |
| 29 一般国道4号 (日和田ランプ～荒池下交差点) | 開成三丁目交差点 |
| | 開成山交差点 |



会津地区

| 区間名 | 箇所名 |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 41 一般国道118号 (年貢町交差点～北柳原交差点) | 追手町交差点 神明通り北交差点 |
| 42 一般国道118号 (若宮交差点～神明通り北交差点) | 第一坂下街道踏切 七日町交差点 神明通り北交差点 |
| 43 湯川大町線 (神明通り北交差点～千石町交差点) | 神明通り北交差点 千石町交差点 |
| 44 会津若松三島線 (七日町交差点～新横町踏切) | 七日町交差点 新横町踏切 巖通寺通り南交差点 |
| 45 一般国道49号 (郷ノ原交差点～達摩交差点) | 北柳原交差点 上荒久田交差点 観音前交差点 |
| 箇所名 | |
| 56 竹田病院前交差点 | |
| 59 中沢交差点 | |



〔福島県渋滞対策連絡協議会における取組〕

福島県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、平成24年度に「福島県渋滞対策連絡協議会」において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討しました。その結果、最新データ（ITS技術活用）による検証やパブリックコメントを実施し、民間事業者、道路管理者からご意見を伺ったうえで、道路利用者の方々が実感している渋滞箇所等を「福島県の主要渋滞箇所」として特定（H25.1公表）しました。現在、関係機関とともにソフト・ハードを含めた対策の検討を進めております。

主要渋滞箇所

〈一般道路（福島県内）〉125箇所（4エリア・24区間・44箇所）

※渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類

エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

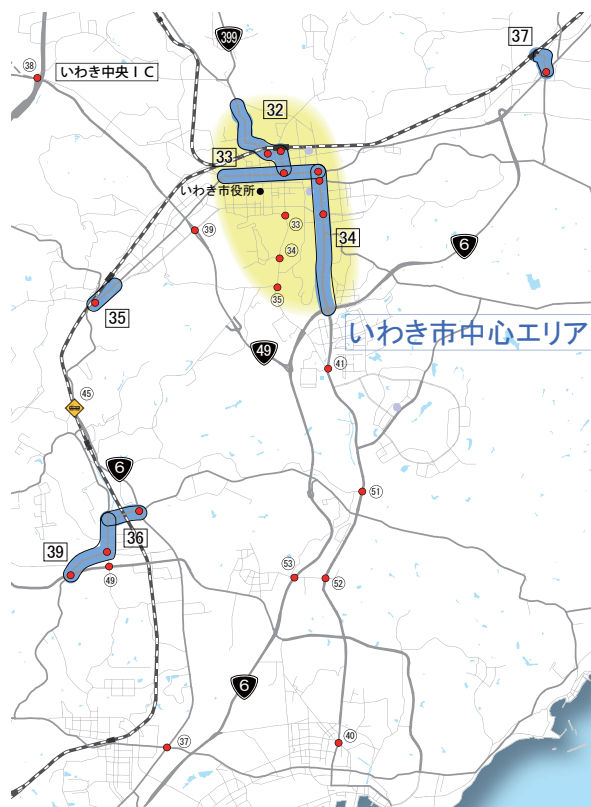
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

箇所…単独で主要渋滞箇所を形成

※1 令和元年度第2回渋滞対策連絡協議会（2020年3月開催予定）で解除される見込み

いわき地区

| 区間名 | 箇所名 |
|--------------------------------|------------------------------|
| 32 国道399号 (北目町交差点～いわき駅前交差点) | 十五町目交差点 田町交差点 いわき駅前交差点 |
| 33 国道6号 (内郷御台境交差点～正内町交差点) | 十五町目交差点 正内町交差点 |
| 34 小名浜平線 (正内町交差点～常磐バイパス交差点) | 正内町交差点 三倉交差点 三倉橋南交差点 |
| 35 国道6号 (一の坪交差点～内郷駅入口交差点) | 一の坪交差点 |
| 36 江名常磐線 (常磐交番前交差点～堀田交差点) | 常磐交番前交差点 |
| 37 草野停車場線 (草野駅歩道橋交差点～草野駅前) | 草野歩道橋交差点 |
| 39 常磐勿来線 (堀田交差点～沓町田交差点) | 下湯長谷交差点 沓町田交差点 |
| 箇所名 | |
| 33 薮輪場入口交差点 | |
| 34 明治団地南入口交差点 | |
| 35 福島高専北交差点 | |
| 37 泉町交差点 | |
| 39 審匠地交差点 | |
| 41 若葉台入口交差点 | |
| 45 上町踏切 | |
| 49 大夫交差点 | |
| 51 米田入口交差点 | |
| 52 鹿島町船戸交差点 | |
| 53 林城交差点 | |



福島県の道路

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

安全

安全に安心して暮らせる道づくり

【主な取り組み】

①大規模地震時の安全性確保と緊急時の被災者支援活動を支えます。安定した地域住民の生活や経済活動の確保に努めます。

緊急輸送路において、大規模な地震時における橋桁の落下や、橋脚の倒壊等を防ぐため、桁の落下防止や下部工（橋台・橋脚）の耐震補強等必要な対策を実施します。

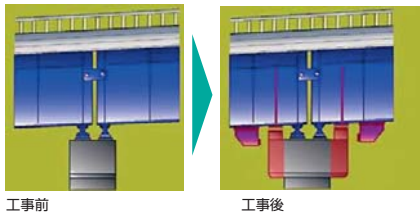
● 緊急輸送路（1次・2次）における対象橋梁数（15m以上）
要対策橋梁数：255橋 R2.3末現在

| 種別 | 要対策橋梁数 | R1年度未整備数 | | R2年度以降残 |
|-------------|--------|----------|--------|---------|
| | | 橋梁数 | 率 | 橋梁数 |
| 国道 | 190橋 | 190橋 | 100.0% | 0橋 |
| (うち優先確保ルート) | (64橋) | (64橋) | 100.0% | (0橋) |
| 主要地方道 | 52橋 | 52橋 | 100.0% | 0橋 |
| 一般県道 | 13橋 | 13橋 | 100.0% | 0橋 |
| 合計 | 255橋 | 255橋 | 100.0% | 0橋 |

<平成31年度の事業箇所>

国道114号 不動橋（浪江町）外

● 落橋防止装置



工事前

工事後

● 上記のほか、高速道路、新幹線を跨ぐ橋梁：15橋

| 国道・県道 | 橋梁数 | 率 |
|-------|-----|------|
| 15橋 | 15橋 | 100% |

● 国道115号（福島市・方木田跨線橋）橋脚補強工事



施行前

施行後

【主な取り組み】

②落石対策を進め道路利用者の安全・安心を確保します。

本県は、山岳地帯を走る道路が多いため崩落等危険箇所が多く、近年の局地的な豪雨等により各地で落石被害が発生しています。このため、H8道路防災総点検に基づき、要対策箇所のうち緊急性の高い箇所から事業着手し、災害や事故の防止を図ります。

● 国道121号（南会津町長野地内）
H21.1.23の被災状況



国道121号の通行止めにより、地元の物流業界や地域住民の交通に大きな影響が出ました。

未然に事故を防ぐため

● 落石防護施工 国道115号（相馬市山上）



対策前

対策後

● 平成8年度道路防災総点検（豪雨・豪雪）

道路防災総点検は、豪雨・豪雪等による災害を防止するため、道路路面の安定性等について詳細な点検を行い、さらにその結果を今後の道路防災対策に反映していくためのものである。

点検結果については、点検後の対応対策等を記した「防災カルテ」の作成や点検結果のデータベース化等を行っている。

点検箇所の安定度の評価については、①対策が必要とされる（要対策）、②防災カルテを作成し対応する、③特に新たな対応を必要としないの3段階に評価している。

● 平成8年度道路防災総点検（豪雨・豪雪）要対策箇所解消状況（箇所数）

| 点検項目 | 点検箇所数 | 要対策 | 平成30年度未解消 | 令和元年完了 | 令和元年未解消 | 令和2年度以降残 | |
|------------|-------|-------|-----------|--------|---------|----------|-------|
| 1. 落石崩壊 | 4,054 | 2,307 | 910 | 12 | 922 | 1,385 | |
| 2. 岩石崩壊 | 305 | 177 | 112 | 1 | 113 | 64 | |
| 3. 地すべり | 45 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | |
| 4. 雪崩 | 156 | 79 | 46 | 0 | 46 | 33 | |
| 5. 土石流 | 284 | 57 | 3 | 0 | 3 | 54 | |
| 6. 盛土 | 470 | 163 | 34 | 0 | 34 | 129 | |
| 7. 地吹雪 | 254 | 220 | 57 | 1 | 58 | 162 | |
| 8. 橋梁基礎の洗掘 | 243 | 80 | 23 | 1 | 24 | 56 | |
| 9. 擁壁 | 997 | 182 | 34 | 0 | 34 | 148 | |
| 10. その他 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 合計 | 箇所数 | 6,809 | 3,271 | 1,219 | 15 | 1,234 | 2,037 |
| | 率 | | | 37.2% | 0.5% | 37.7% | 62.3% |

（令和元年3月末現在）

● 緊急輸送路内における要対策箇所解消状況（箇所数）

| 管内 | 緊急輸送路内 | | 対策完了数 | 未対策箇所数 | H8防災点検全体 | | | | |
|------|--------|-----|-------|--------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | 1次 | 2次 | | | 点検対象 | 要対策 | 対策完了 | 未対策 | |
| 県北 | 43 | 13 | 30 | 35 | 8 | 486 | 302 | 164 | 138 |
| 県中 | 138 | 10 | 128 | 71 | 67 | 1,594 | 452 | 222 | 230 |
| 県南 | 72 | 47 | 25 | 34 | 38 | 927 | 447 | 143 | 304 |
| 会津若松 | 83 | 7 | 76 | 37 | 46 | 1,122 | 598 | 166 | 432 |
| 喜多方 | 20 | 1 | 19 | 16 | 4 | 582 | 104 | 77 | 27 |
| 南会津 | 155 | 55 | 100 | 97 | 58 | 776 | 427 | 198 | 229 |
| 相双 | 129 | 20 | 109 | 77 | 52 | 763 | 678 | 160 | 518 |
| いわき | 21 | 11 | 10 | 15 | 6 | 559 | 263 | 104 | 159 |
| 合計 | 661 | 164 | 497 | 382 | 279 | 6,809 | 3,271 | 1,234 | 2,037 |

（令和元年3月末現在）

【主な取り組み】

③突発的な災害から県民の生命・財産を守ります。

集中豪雨時に冠水の危険性が高い道路のアンダーパス部において、通報のしやすさと迅速で確実な情報伝達の確保を目的とした名称表示(板)の整備を平成22年度までに実施しました。
今後も引き続き、警察、消防等と連携して迅速で確実な情報伝達を確保するとともに、必要に応じ流末の排水施設の改善や検討を行い、突発的な災害から道路利用者の生命や財産を守ります。

【冠水警報装置の整備状況】



白河羽鳥線「昭和町ボックス」(白河市)



福島飯坂線「森合ガード」(福島市)

【主な取り組み】

④子どもの笑顔が広がる安全で安心な地域づくりを支援します。

小学校近辺の通学路や橋梁部、積雪時など歩行者の安全な通行に支障をきたしている箇所が依然として残されており、歩道等の整備が求められています。通学児童・高齢者・障がい者を含めた全ての人々が安全で安心できる歩行空間を確保するため、緊急性の高い通学路の歩道整備を重点的に進めるとともに、側溝の蓋掛けや幅広路肩など地域の実情に応じた安全な歩行空間の確保を推進します。

●歩道・自歩道の整備の進め方

依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況に鑑み、道路管理者と交通管理者(公安委員会)が協働で作成した「交通安全施設等整備事業実施計画」に基づき、下記の方針により歩道・自転車歩行者道の整備を進めます。

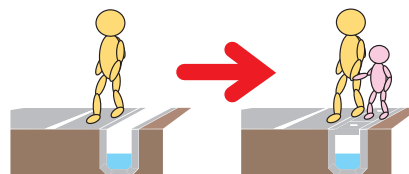
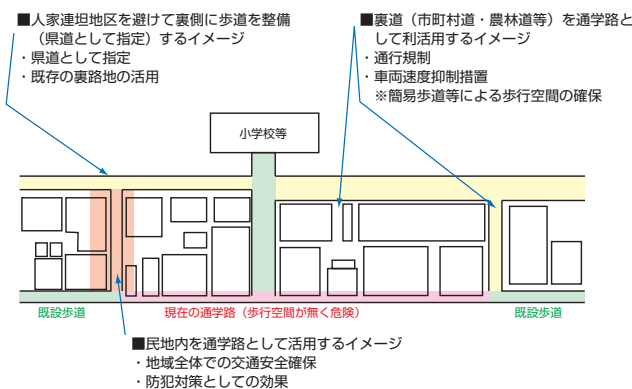
□緊急性の高い小学校通学路を中心とした歩道、自転車歩行者道の整備を重点的(※a)に進めるとともに、側溝の蓋かけや幅道路肩の採用など、地域の実情に応じたきめ細やかな対策(※b)、並びに既成概念にとられない歩行空間の確保(※c)にも積極的に取り組みます。

- ※a・地域にとって真に必要な規格・規模を見極める。
- ※b・地域の実情に応じたきめ細やかな対策の例
 - 2.0m未満の幅員の採用
 - 側溝蓋かけによる歩行空間の確保
 - 幅道路肩の採用による歩行空間の確保
- ※c・既成概念にとられない歩行空間の確保の例
 - 交通量の多い表通りを避けて交通量の少ない通りを通学路として活用することを検討。
 - 道路に平行する道路管理者以外の水路敷等を利用した歩行空間の確保を検討。

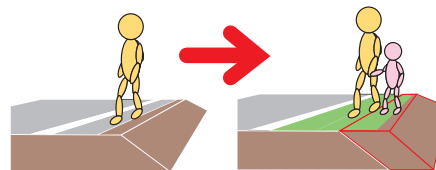


幅道路肩による歩行空間確保事例(本宮土湯温泉線)

●既成概念にとられない歩行空間確保のイメージ図



■側溝の蓋掛けによる歩行空間の確保



■幅道路肩による歩行空間の確保

福島県の道路

<令和2年度の事業箇所>
 国道399号 北目町工区（いわき市）外

● 福島県が管理する道路の整備状況

(H31.4.1現在)

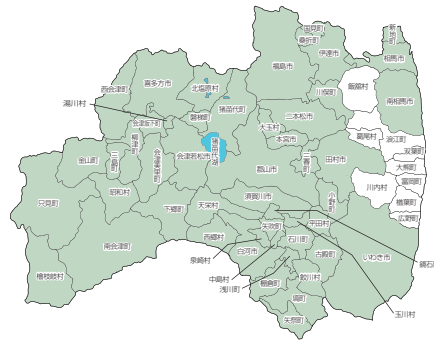
| 道路種別 | 実延長 (km) | 交安指定道路 | | | 通 学 路 | | |
|-------|-------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|
| | | 指定道路 (km) | 整備延長 (km) | 整備率 (%) | 指定道路 (km) | 整備延長 (km) | 整備率 (%) |
| 一般国道 | 1518.7 | 979.6 | 627.5 | 64.1 | 161.5 | 138.6 | 85.8 |
| 主要地方道 | 1887.8 | 1245.5 | 745.8 | 59.9 | 300.4 | 243.1 | 80.9 |
| 一般県道 | 2319.7 | 1317.1 | 661.7 | 50.2 | 356.1 | 237.7 | 66.8 |
| 合 計 | 5726.2 | 3542.2 | 2035.0 | 57.5 | 818.0 | 619.4 | 75.7 |

【整備事例】 須賀川二本松線（二本松市杉田地内）



● 通学路交通安全プログラム

平成24年度、全国で通学中の児童生徒が死傷する事後が相次いで発生したことから、関係機関が連携し緊急合同点検を実施しその対策を進めてきました。このような取り組みを引き続き行うため、通学路交通安全プログラムの策定が進んでいます。



策定済市町村 50市町村
 (平成31年3月31日現在)



● 通学路の歩行空間整備延長・整備率の現状と目標値

| 指標 | H20 | H30現在 | 目標 (R2) |
|-----------|-------|-------|---------|
| 整備延長 (km) | 587 | 619.4 | 700 |
| 整備率 (%) | 71.8% | 75.7% | 85.6% |

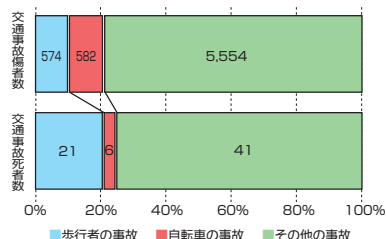
【主な取り組み】

⑤ 関係機関と連携して交通事故の防止に努めます。

県内の交通事故は、平成30年の発生件数4,592件と東北6県では宮城県・山形県に次いで多く発生しており、交通死亡事故の約39%を歩行者・自転車関連事故が占めています。

また、歩行者・自転車が関係する事故が重大事故に発展する危険性が高くなっています。このため公安委員会や地域住民、関係機関と連携し、道路整備（道路改良、交差点カラー化、ドットライン等）、交通規制（信号現示の調整、信号機のLED化等）の両面から交通事故対策を進め、交通事故の防止に努めます。

● 平成29年交通事故死傷者数の内訳（資料：平成30年版 交通白書）



● 平成30年東北地方交通事故発生件数

| 福島県 | 宮城県 | 山形県 | 秋田県 | 岩手県 | 青森県 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 4,592 | 6,815 | 5,097 | 1,784 | 1,982 | 2,966 |

(資料：平成30年版 交通白書)

<令和2年度の事業箇所>

国道289号 富山工区（南会津町）外

<事業完了箇所>

国道294号（白河市）

整備前



整備後



【あんしん歩行エリア】

あんしん歩行エリアとは、市街地の中で事故発生割合が高く歩行者と自転車の安全な通行を確保するため、緊急的に対策を講ずる必要があると指定された地区です。

福島県では、20年度に8地区が指定され、道路管理者と公安委員会、地域住民が連携して歩行者・自転車の交通事故抑止対策を進めています。

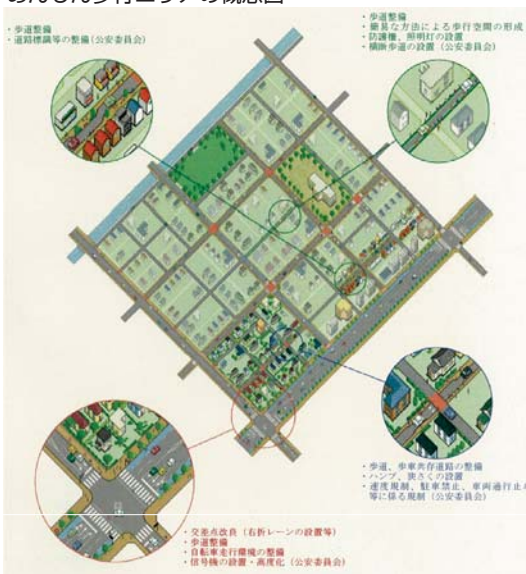
あんしん歩行エリア（8地区）

| 地区名 | 市町村名 | 用途地域 指定状況 | 面積 (km ²) | 事故件数 (H16-H18) | |
|--------|-------|--------------|--------------------------|----------------|--------------|
| | | | | 死傷事故 | 歩行者 自転車事故 |
| 福島中央 | 福島市 | 商業系 | 1.329 | 545 | 201 |
| 福島南 | 福島市 | 住居系 | 1.444 | 674 | 162 |
| 郡山駅前 | 郡山市 | 商業系 | 1.460 | 781 | 301 |
| 郡山開成 | 郡山市 | 住居系 | 1.290 | 276 | 115 |
| 会津若松中央 | 会津若松市 | 商業系 | 1.180 | 249 | 116 |
| 原町 | 南相馬市 | 住居系、商業系 | 1.503 | 234 | 59 |
| 平 | いわき市 | 住居系、商業系 | 1.836 | 557 | 146 |
| 植田 | いわき市 | 住居系、商業系 | 1.054 | 214 | 52 |

対策事例

| 道路管理者 | 公安委員会 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 交差点改良 交差点カラー化 歩道設置 自転車歩行道における自転車の通行位置の明示等 | <ul style="list-style-type: none"> 定周期式信号機の設置 信号機の多現示化、LED化 自発光標識（一時停止）の設置 横断歩道、自転車横断帯の設置等 |

あんしん歩行エリアの概念図



福島県の道路

【事故危険箇所】

事故危険箇所とは、死傷事故率が高く、死傷事故が多発している交差点や単路部です。

福島県では、平成25年度に26箇所（うち県管理道路10箇所）が指定され、平成28年までに当該箇所の死傷事故を約3割抑止することを目標に道路管理者と公安委員会が連携して集中的な交通事故抑止対策を進めています。

また、平成28年度に令和2年度までの計画として24箇所（うち県管理道路6箇所）が新たに指定されました。

●事故危険箇所（県管理道路10箇所）H25指定

| 路線名 | 箇所名 | 事故件数(H19~H22) | |
|--------------|------------------------|---------------|--------|
| | | 死傷事故 | うち死亡事故 |
| (主)中野須賀川線 | 須賀川市吉美根字二枚橋～字猿田原 | 2 | 1 |
| (一)伊達霊山線 | 伊達市保原町七丁目～城之内 | 8 | 1 |
| (一)仁井田郡山線 | 郡山市安積町成田字漆山～字南前田 | 3 | 1 |
| (一)東福島停車場線 | 福島市高代前田～橋上町前田 | 17 | 1 |
| (国)289号 | いわき市常盤岩ヶ岡町沢目(常盤岩ヶ岡交差点) | 11 | 1 |
| (主)いわき上三坂小野線 | いわき市常盤岩ヶ岡町沢目(常盤岩ヶ岡交差点) | 4 | 1 |
| (主)白河羽鳥線 | 白河市昭和町 | 6 | 1 |
| (主)相馬浪江線 | 南相馬市原町区馬場字穴下 | 2 | 1 |
| (主)小名浜平線 | いわき市鹿島町下矢田字榎木内 | 20 | 1 |
| (一)湯川大町線 | 会津若松市東山町大字石山学院内 | 1 | 1 |

●事故危険箇所（県管理道路6箇所）H28指定

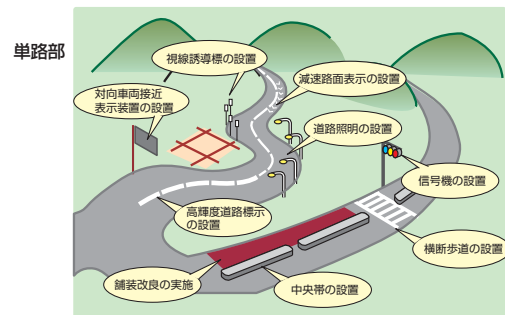
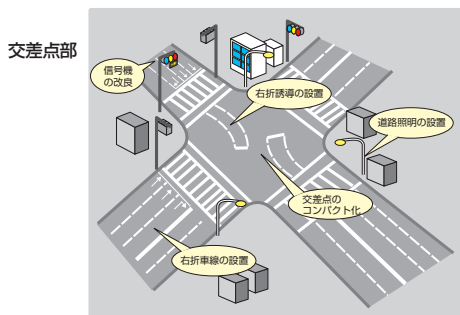
| 路線名 | 箇所名 | 事故件数(H22~H25) | |
|-----------|------------------|---------------|--------|
| | | 死傷事故 | うち死亡事故 |
| (国)118号 | 東白川郡棚倉町下山基桃木田 | 14 | 1 |
| (主)矢吹小野線 | 西白河郡矢吹町八幡町 | 9 | 1 |
| (主)江名常盤線 | いわき市鹿島町米田手倉～米田殿作 | 6 | 1 |
| (一)福島安達線 | 二本松市油井川口 | 5 | 1 |
| (一)二本松安達線 | 二本松市松岡 | 8 | 1 |
| (一)母畑須賀川線 | 須賀川市雨田松ヶ作 | 1 | 1 |

【福島県事故多発地点緊急対策事業】

市町村と所轄警察署が事故の多い地点を選定し、各地方振興局から生活交通課へとあげられた箇所を福島県道路環境整備技術調査委員会が現地調査を行い、対策箇所、対策工法を検討し道路管理者と交安委員会が対策を行います。

| 選定年度 | 路線名 | 箇所名 | 選定前2ヶ年事故件数 |
|------|--------------|-------------------|------------|
| H28 | (主)郡山大越線 | 郡山市富久山町久保田字太郎殿前 | 20 |
| | (主)北山会津若松線 | 会津若松市河東町広田字六丁 | 23 |
| | 国道121号 | 南会津郡下郷町大字弥五島字和真居村 | 8 |
| | 国道121号 | 南会津郡南会津町糸沢字深沢 | 8 |
| H29 | 国道399号 | いわき市平字田町 | 21 |
| H30 | (主)福島吾妻裏磐梯線 | 福島市太田町 | 22 |
| | 国道121号 | 南会津郡下郷町大字中妻字大百刈 | 11 |
| | 国道121号 | 喜多方市関柴町西勝字西原 | 18 |
| | (主)福島吾妻裏磐梯線 | 福島市野田町六丁目 | 16 |
| R1 | (一)会津若松会津高田線 | 大沼郡会津美里町字新町 | 5 |
| | 国道118号 | 会津若松市門田町大字飯寺 | 10 |
| | (主)会津若松裏磐梯線 | 会津若松市宝町 | 8 |
| | (主)小名浜平線 | いわき市鹿島町下矢田字曲田 | 27 |

事故危険・事故多発地点箇所対策の整備イメージ



| | | |
|------|-------|--|
| 対策事例 | 公安委員会 | 信号の現示、視認性の調整、停止線、横断歩道等の表示の新設更新 |
| | 道路管理者 | 交差点改良、右折レーン設置、交差点カラー化、道路照明の設置、視線誘導標の設置、路面標示による通行誘導標等 |

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

安全

雪や寒さから暮らしを守る道づくり

【主な取り組み】

①雪に強い道路整備を推進し、雪国の日常生活を守ります。

平成8年度の道路防災総点検や事故履歴等により、雪崩及び地吹雪の危険箇所を解消するため、防雪工事を行い冬期交通の安全性の向上を進めます。

雪崩対策⇒雪崩予防柵、雪崩防護壁、スノーキーパー など
地吹雪対策⇒スノーシェルター、防雪柵 など



雪崩を防ぐ道路（雪崩防止柵） 国道121号（熱塩）喜多方市

スリップ事故が多発している箇所や、市街地の歩道に消融雪施設を整備し、通行する車両や歩行者の安全を確保します。

●雪崩や地吹雪の恐れのある危険箇所の解消数の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1現在 | 目標 (R2) |
|----------|-----|------|---------|
| 解消数 (箇所) | 93 | 101 | 103 |
| 解消率 (%) | 31% | 33% | 34% |

■路面の凍結対策



雪を融かすことができる道路 (無散水消雪施設) 国道118号 (鳳坂峠) 天栄村

【主な取り組み】

②道路利用者の方々の情報提供に迅速に対応し冬期の安全を確保します。

路面の凍結対策として下記に該当する箇所を事前に設定し、凍結抑制剤散布車や人力散布により路面の凍結対策を重点的に行っております。

- (ア) 峠部などの縦断勾配の急な坂路
 - (イ) 平面曲線が小さい、または、見通しの悪いカーブで日陰となる箇所
 - (ウ) 橋梁、トンネル、スノーシェッド等の出入り口付近 ~など~
- また、主要道路の峠部などで特に凍結しやすい箇所や道路利用者の方から寄せられた情報も参考にしながら、凍結抑制剤自動散布機を設置したり、道路利用者の方も利用することが可能な滑り止め用砂を設置しております。

■路面の凍結対策



凍結抑制剤散布車の散布状況

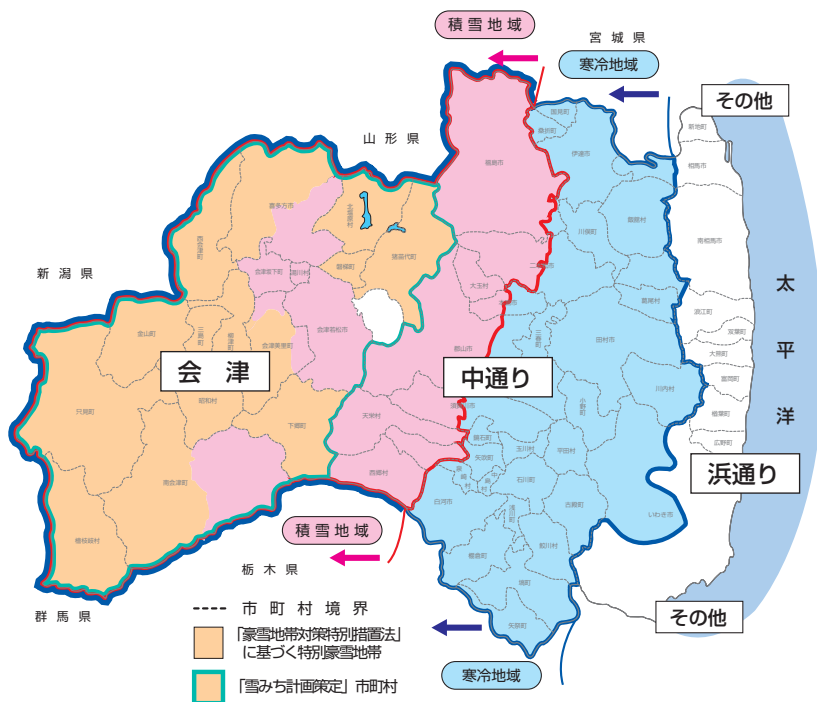
凍結抑制剤自動散布機の散布状況

【主な取り組み】

③除雪体制の確保により冬期間の道路交通の安全・安心を支えます。

冬期の円滑な交通を確保し、地域住民の生活や経済活動を支援するため、県管理道路386路線のうち、約5,440kmの区間で除雪を行っております。

また、路面の凍結対策として約1,280kmの区間で機械や人力により凍結抑制剤を散布しています。



除雪ドーザによる新雪除雪の状況



ロータリー除雪による拡幅除雪の状況

福島県の道路

【主な取り組み】

④冬期間の地域の活動や交流を支えます。

「チャレンジふくしま「ゆい（結い）の道」作戦～試験除雪～」

■目的

豪雪地帯である会津地方の中山間地域における冬期交通不能区間において、通行止め期間の短縮や解消を図るものです。

■事業概要

福島県が管理する道路の386路線（5,741.6km）のうち、冬期交通不能区間は、41路線57箇所（376.6km）で、割合として7%となっております。このうち、除雪機械の作業幅の確保ができ、雪崩危険箇所の対策が完了し、条件が整った区間の国道401号（博士峠）や国道252号（六十里越）など5路線5箇所（41.6km）において、平成20年度から試験除雪を行っており、通年通行の確保、または、通行止め期間の短縮に努めます。

■期待される効果

冬期通行止めにより大幅な迂回を余儀なくされている地域住民にとって、生活の利便性が図られます。

■今後の対応

この試験除雪により、道路の積雪状況などのデータを蓄積し、一般除雪への対応を進めます。

また、条件が整った他の箇所においても、試験除雪を順次実施し、冬期交通不能区間の解消や期間の短縮に努めます。



国道401号（博士峠）

●試験除雪箇所

（単位：km）

| 番号 | 期間 | 市町村名 | 種別 | 路線名 | 箇所名 | 延長 | 通行止め期間 | |
|----|------|--------------|----|---------|------|------|--------|-------------------|
| 1 | H20～ | 会津美里町 昭和村 | 国道 | 401号 | 博士峠 | 15.7 | H30実績 | H30.12.7～H31.4.19 |
| 2 | H20～ | 只見町 | 国道 | 252号 | 六十里越 | 14.4 | H30実績 | H30.12.3～H31.4.25 |
| 3 | H20～ | 只見町 | 県道 | 小林笹の川線 | 小川 | 1.2 | H30実績 | H30年度冬期閉鎖なし |
| 4 | H22～ | 檜枝岐村 | 国道 | 352号 | 七入 | 4.7 | H30実績 | H31.1.17～R1.5.31 |
| 5 | H22～ | 福島市 | 県道 | 本宮土湯温泉線 | 野地温泉 | 5.6 | H30実績 | 冬期通行止め解消 |
| 合計 | | | | 5路線 | 5箇所 | 41.6 | | |

※その他の冬期通行止めの箇所についても、地域住民等からの要望のある重要な路線などで諸条件が整った箇所において、試験除雪を順次実施し、冬期交通不能区間の解消等を図っていきます。

【主な取り組み】

⑤冬期歩行空間の確保で雪国の安全・安心を支えます。

◆歩道除雪の充実に向けて◆

住民との協働の理念のもと、住民生活と一体となった歩道除雪を行うため、歩道除雪機械をボランティア等の地域住民へ貸与しております。平成16年度から「うつくしまの道サポート制度」を導入し、現在29団体のボランティアにより歩道除雪を行っており、今後とも積極的な推進に努めてまいります。



ボランティアによる歩道除雪の状況

●うつくしまの道サポート制度（令和2年2月現在）

| 管内名 | 団体数 | 路線数 | のべ延長（km） |
|------|-----|-----|----------|
| 県北 | 1 | 2 | 1.3 |
| 県中 | 2 | 1 | 0.9 |
| 会津若松 | 7 | 6 | 6.6 |
| 喜多方 | 5 | 4 | 3.2 |
| 南会津 | 14 | 4 | 35.1 |
| 合計 | 29 | 18 | 47.1 |

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

管理

既存施設の長寿命化と適切な維持管理による道づくり

主な取り組み

①計画的な点検と対策を実施し道路施設を長持ちさせます。

県内にも架設後50年を経過した橋梁が約880橋あり、全体の約20%を占めています。20年後にはこれが全体の約70%になる見込みです。今後、維持・補修や架け替えが集中的に発生することが見込まれており、構造物の長寿命化、道路管理の長期的な費用の縮減や平準化などの取り組みが必要です。

道路長寿命化対策事業

将来にわたり道路を常時良好な状態に保つため、長寿命化を主眼に損傷施設等の修繕や老朽施設等の再生を行い、将来の維持管理費用を低減すると共に安全な道路交通を確保します。

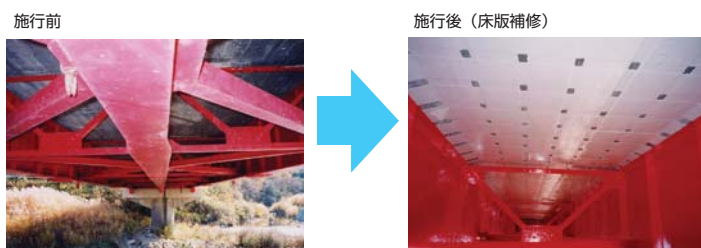
●事業の概要

◆道路施設対策

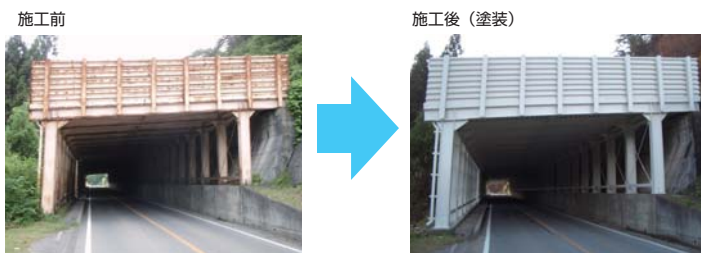
老朽橋の増大対策として、発錆が著しい鋼橋の再塗装、床版の防水層設置、伸縮継手の非排水化など長寿命化のための対策を行います。

シェッドにおいて施設の損傷劣化を促進させる雨水等の侵入を遮断するため、防水工（雨仕舞）の修繕を行います。

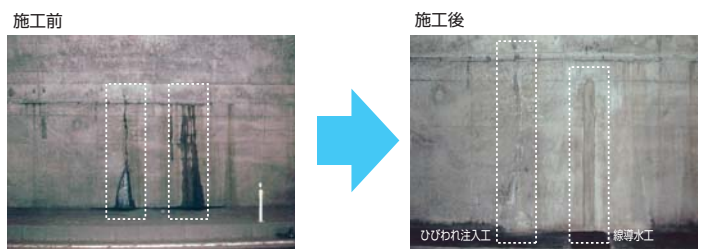
トンネル覆工コンクリートのひび割れや漏水に対し、樹脂注入や導水工などの修繕を行います。



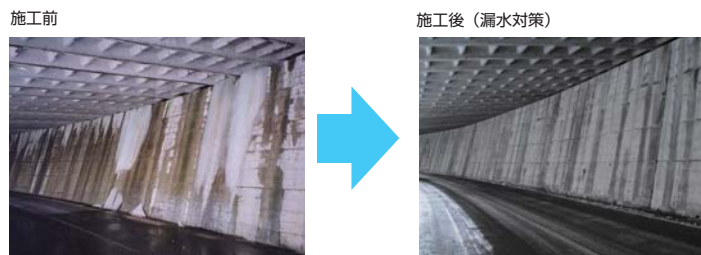
国道118号大平橋（天栄村）



国道252号 本名スノーシェッド（金山町）



国道121号 日中トンネル（喜多方市）



国道352号 小豆温泉スノーシェッド（南会津町）

●長寿命化のための対策工事を実施した橋梁数の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1末 | 目標（H32） |
|--------|-----|-----|---------|
| 橋梁数（橋） | 30 | 622 | 760橋以上 |

●長寿命化のための調査を実施した橋梁数の現状と目標値

| 指標 | H20 | R1末現在 | 目標（H32） |
|--------|-------|-------|---------|
| 橋梁数（橋） | 1,366 | 4,604 | 4,604 |

福島県の道路

- ・老朽化が進む橋りょうの維持管理において、従来の事後的な対応から予防的な修繕を取り入れ、長期的な維持管理費用の縮減や平準化と施設の長寿命化を図るため、橋りょう毎に定期点検を実施し、損傷状況の予測を行い、修繕時期及び対策内容について橋梁の長寿命化修繕計画を作成しております。
- ・令和元年度から、2巡目となる橋梁点検に着手し、継続的に橋梁の状態について把握します。
- ・具体的な補修計画である橋梁の長寿命化修繕計画に基づき緊急輸送路など重要な路線から順次計画的に長寿命化対策を進めます。



橋梁の定期点検実施状況

◎戦略性を持ち、計画的な維持管理により安全・安心な道づくりを確保します。

これまで以上に戦略性を持ち、計画的な維持管理に努め、道路利用者の安全・安心の確保を図るとともに快適で住みやすい地域づくりを支援します。

戦略性とは…

- 単なる原状回復ではなく、○テーマ性を持ち、○ソフト・ハード一体となり、○人と地域とともに、○使い勝手や質・機能の向上を図るなど

取り組みの内容

- 計画的な橋梁の長寿命化を進めます。
- 景観向上を図るフレッシュアップ作戦など、テーマ性をもって戦略的な維持管理を行います。
- きめ細やかな道路パトロールを実施します。
- 路肩を広げる工夫により、安全を確保します。
- 地域の方々と市町村、県の三者が協働して、道路の清掃、美化運動を行います。

実施の状況

●橋梁の長寿命化対策



計画的な橋梁補修により長寿命化を図る

●心をつなげるふくしまの道づくり (フレッシュアップ作戦)



補修時に地域の意見を聞きながら橋梁の防護柵などを塗り替えて景観の向上を図る

●道路パトロール



パトロールで発見した損傷箇所を応急処置

●うつくしまの道・サポート事業



地域の方々による清掃活動の状況

【少しの工夫で ほっと 安心! 路肩拡幅モデル事業】



路肩がせまく走りづらい道路



側溝の位置を工夫して路肩を広げた状況

【主な取り組み】

② 沿道環境を向上して観光地や地域づくりを支援します。

観光地周辺のイメージアップにもつながることから道路を維持・修繕するにあたって、単に壊れた部分を元通りにするばかりでなく、沿道の景観の向上にも配慮しながら工事を行い、景観の保全や地域経済の活性化を支援します。

【心をつなげるふくしまの道づくり
(フレッシュアップ作戦) 実施状況】



施工前



施工後

舗装と高欄を補修し機能向上を図るとともに景観の向上を図りました(穴原十綱線奥十綱橋)

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

暮らし

人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり

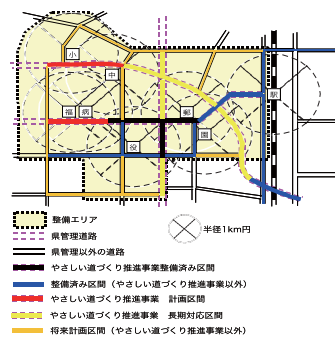
【主な取り組み】

① 歩道の改良を進め全ての人々が安心して通れるようにします。

<令和2年度の事業箇所>
福島飯坂線 笹谷工区(福島市) 外

「やさしい道づくり推進協議会」を通じて道路を実際に使う方々から意見を取り入れながら、既存歩道の改良を進めます。ふくしま公共施設ユニバーサルデザイン指針により、各生活圏の主要な駅と公共施設、病院等結ぶ歩道の改修を進め、高齢者や障がい者を含む全ての人々が安全で快適に通れる歩道ネットワークを整備します。

やさしい道づくり推進事業整備計画(イメージ図)



地域住民関係者によるワークショップ(三島町)

【施工事例】 福島飯坂線(福島飯坂町平野地内)



整備前

側溝蓋のがたつきや防護柵が変形し、歩行者の通行の安全性・快適性が損なわれていました。



整備後

歩道及び防護柵の再整備により安全で快適な歩行環境が整備されました。

● 全ての人々が安心して通れるように配慮して整備された歩道延長の現状と目標値

| 指標 | H20 | H30現在 | 目標 (R2) |
|-----------|-----|-------|---------|
| 整備延長 (km) | 467 | 662 | 690 |

福島県の道路

【主な取り組み】

②自転車^①が安全に走れる環境の整備を進めます。

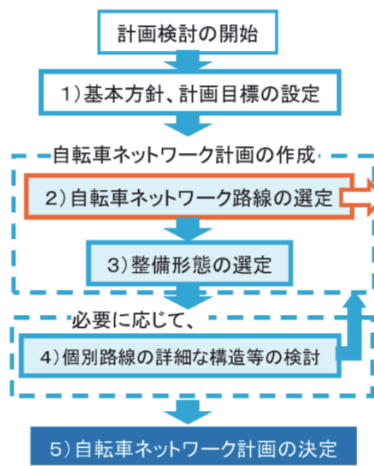
●計画的な自転車走行空間の整備推進

令和2年3月に策定された「福島県自転車活用推進計画」に基づき、計画的に整備を進めます。

●自転車通行の安全性向上のための交通安全対策

市町村、公安委員会などと連携しながら自転車ネットワーク計画を策定し自転車通行の環境整備を進めます。

■自転車ネットワーク計画作成手順



■自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車通行空間が整備されている路線
- ⑥ その他連続性を確保するために必要な路線

■自転車通行空間の設計

自転車専用通行帯(自転車レーン)



交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離

車道混在



自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車の注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置

※出展「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

歩道・自転車歩行車道の整備延長の現状と目標値

| 指標 | H20 | H30現在 | 目標 (R2) |
|-----------|-------|-------|---------|
| 整備延長 (km) | 1,607 | 1,895 | 1,812 |

「ふくしま道づくりプラン」の5本の柱と8つの施策

環境

自然にやさしく、地域の歴史や伝統文化、風土に根ざした道づくり

【主な取り組み】

①無電柱化を進め、安全で快適な通行空間を確保するとともに、まちなみの景観や都市防災機能を向上させます。

〈令和2年度の事業箇所〉国道252号 七日町工区（会津若松市）外

● 無電柱化とは、

電線や電柱について、近年さまざまな問題がクローズアップされてきています。例えば、電線が多すぎて景観が悪い。電柱で道幅が狭くなり、歩行者には歩きにくく、自動車が来たときにも危険。地震や台風などの災害で電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりする危険などもあります。

無電柱化は、道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝の整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線により道路から電柱をなくすことなどで、安全で快適な通行空間の確保や都市景観の向上、都市災害の防止等を目的として無電柱化推進事業を推進しています。



【下郷町大内宿】裏配線により歴史的街並みの景観づくりを行った事例

● 無電柱化 主な目的と効果

■ 安全で快適な通行空間を確保します

歩道が広く使え、ベビーカーや車いすの人にも安全で利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した歩行空間が確保されます。



電柱が車いすの通行の妨げになっている歩道（出典：国土交通省）



電柱がなく歩きやすくなった歩道（出典：国土交通省）

■ 災害に強いまちづくりに貢献します。

台風や地震などの災害時に、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりするといった危険がなくなります。倒れた電柱に道をふさがれることがないため、災害時の緊急車両の通行も確保されます。



阪神淡路大震災で倒壊した電柱（出典：国土交通省）



台風で倒壊した電柱（出典：国土交通省）

■ 美しい景観を創造します。

電柱や電線類を地中化することで、美しい街並みが形成され、都市景観の向上が図れます。



【整備前】



【整備後】

福島市 市道本町・上町線

● 無電柱化された道路延長の現状と目標値

| 指標 | H20 | H30現在 | 目標（R2） |
|----------|------|-------|--------|
| 整備延長（km） | 79.5 | 105.9 | 120 |

■ 計画的に整備を推進します。

平成31年3月に策定された「福島県無電柱化推進計画」に基づき、計画的に整備を進めます。

● 無電柱化の整備事例（会津若松市 亀賀門田線）

亀賀門田線は、会津若松市の中心を南北に貫く道路です。周辺には官公庁、学校、病院などがあり、都市の骨格道路としての機能を果たしており、無電柱化と歩道無散水消雪などを施工し、雪深い会津の冬期バリアフリーや景観向上に寄与しています。



【整備前】



【整備後】

福島県の道路

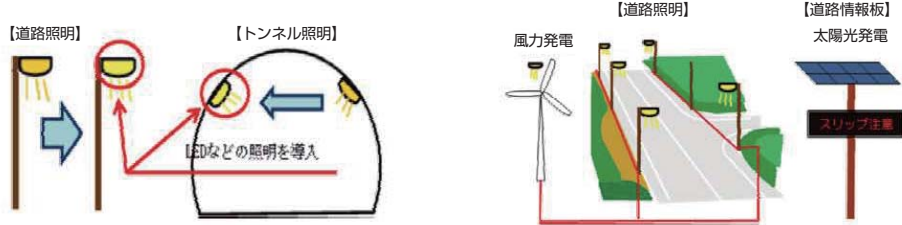
【主な取り組み】

②新技術の導入や自然エネルギーの利用によりCO2削減に取り組みます。

既設道路照明について施設更新の際にLED照明など従来の照明に比べ消費電力の少ない新技術の導入を検討します。道路の新設に際しても、省電力タイプの機器の設置を検討します。また、太陽光・風力等の自然エネルギーを電力に変え道路施設の維持管理用電力等への利用を検討します。

【既設道路照明の新技術導入のイメージ図】

電力消費を抑えCO₂の削減を図ります。



令和元年度は道路照明更新の際、451灯にLED電球を導入しました。

年間約445tのCO₂削減が図られます。

施行事例 国道289号 錦跨線橋(いわき市)



施工前



施工後

※1日当たり使用時間：16時間と想定。
CO₂排出係数：2018年度東北電力(株)実施値を使用(環境省公表資料より)

445tのCO₂ってどれくらい？



445tのCO₂は、およそ50年生育のスギ約31,800本の年間吸収量と同じになります（1本あたり約14kgの吸収量と想定）。

(参考資料：林野庁HP、岐阜県収獲予想表)

【主な取り組み】

③関係機関と連携し観光地における交通渋滞の緩和に取り組みます。

下郷町大内宿、北塩原村五色沼周辺など、地域の渋滞対策など、地域の渋滞対策協議会と連携して、ハード整備だけではなく、渋滞の分散や渋滞情報の提供などのソフト対策を組み合わせた即効性のある対策を講じて、交通渋滞の緩和に取り組みます。



大内宿（下郷町）周辺



五色沼（北塩原村）周辺

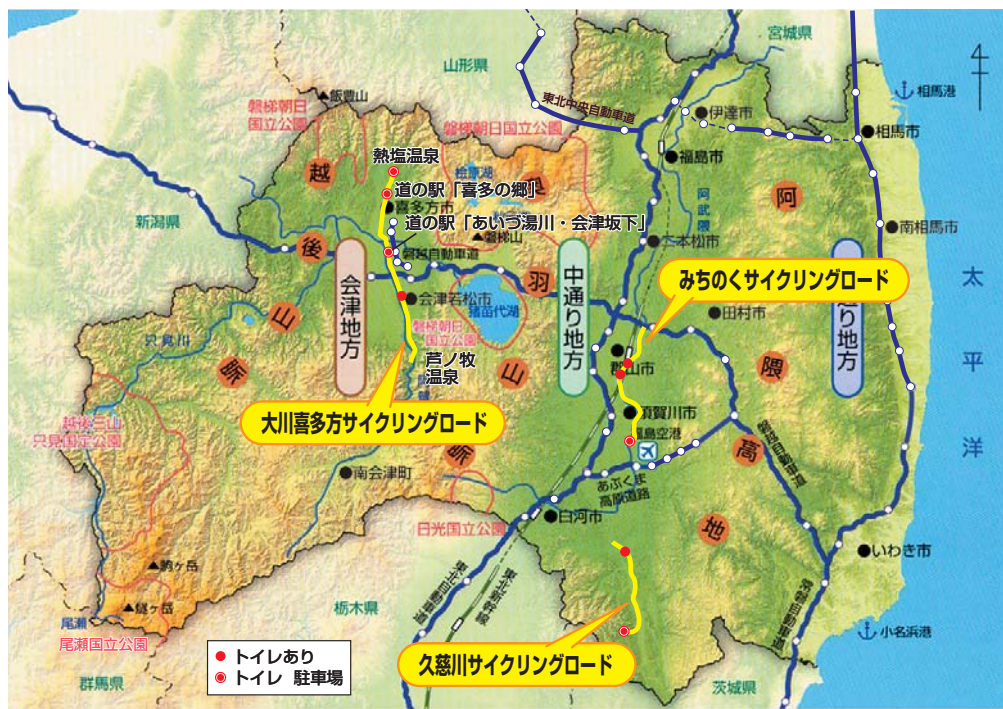
【主な取り組み】

④自転車道を活用したまちづくりの支援と自然とふれあう場の提供に努めます。

自転車は、身近で環境にやさしく健康にもよい交通手段として、日常生活のほかアウトドアライフのレクリエーションなどとして多くの方に利用されています。

史跡・名勝などの観光スポットや豊かな自然環境を満喫できる自転車利用空間を提供します。

地域住民のほか、自転車利用者に積極的な活用を図っていただくよう広報活動を行います。



この地図は、国土地理院の「数値地図50mメッシュ(標高)日本II」を使用しています。



大川喜多方サイクリングロード (会津若松市)



大川喜多方サイクリングロード (喜多方市)



久慈川サイクリングロード (矢祭町)

大川喜多方サイクリングロード(県道：会津若松熱塩温泉自転車道線)

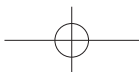
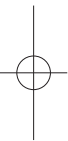
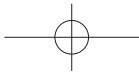
会津地方を南北に流れる大川沿いを走り 会津若松市から湯川村を
通って喜多方市に至る約48kmの自転車道です。
現在は会津若松市内の約24kmと喜多方市内の約13kmが開通し
ています。
周辺は、全国的な観光地となっており、名所、旧跡が数多く、
また河川公園なども点在しています。

みちのくサイクリングロード(県道：須賀川二本松自転車道線)

阿武隈川沿いを走り須賀川市から郡山市に至る約32kmの自転
車道です。
周囲は豊かな田園風景が広がっています。また沿線の須賀川市
には、須賀川牡丹園などの観光スポットがあります。

久慈川サイクリングロード(県道：矢祭棚倉自転車道線)

詰つりで有名な久慈川沿いを走る約22kmの自転車道です。
周辺は奥久慈県立自然公園に指定され、豊かな自然が残って
おり、また沿線の棚倉町、塙町、矢祭町には史跡、名勝が点在し
ています。



資料編

1 東日本大震災

福島県の被害概況

平成23年3月11日午後2時46分、三陸沖を震源とするマグニチュード9.0の巨大地震が発生し、福島県では最大で震度6強の強い揺れを観測するとともに、沿岸部には大津波（相馬検潮所：9.3m）が押し寄せ、県内各地で大きな被害が生じました。

- 人的被害：死者4,090人、行方不明者2人 【平成31年2月5日現在】
 - 住家被害：全壊15,224棟、半壊80,803棟
 - 津波による県の被害総額：被害額9,512億円 【平成24年3月27日現在】
 - 公共土木施設被害：○県及び市町村所管分
被災箇所：4,949箇所
被害額：3,162億円
- ※県所管分の被害額のうち、福島第一原発から30km圏内は、航空写真等により推定
 ※市町村所管分の被害額には、南相馬市の一部及び双葉郡8町村の概算被害額は含まない
 ※死者数には関連死を含む



津波により被災した鉄道施設（JR常磐線新地駅付近）



【H23.8.10撮影】(双葉町前田地区内) 【H23.8.10撮影】(双葉町内) 市街地内を徒歩するグッチョウ



【H23.6.30撮影】(楢葉町上小浜地区内)

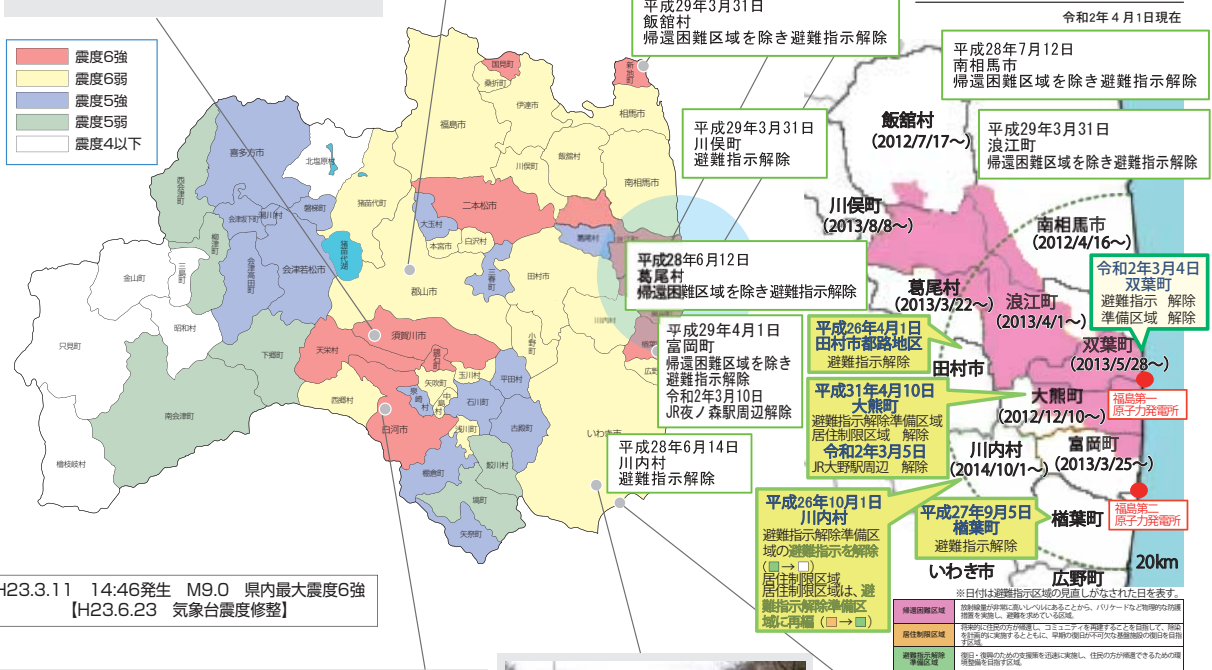


本震により崩壊した灌がい用アースダム【死者7人、行方不明者1人】（須賀川市長沼）



県道沿線の建物倒壊（郡山市麓山地区内）

避難指示区域等の概念図



本震に起因して発生した地すべり【死者13人】（白河市葉ノ木平）



余震による県道の隆起（いわき市渡辺町）



被災した小名浜港7号碼頭（いわき市小名浜）

公共土木施設の被害額

津波を受けた浜通りを中心に県内全土に被害が及び、被害額は3千億円を超える未曾有の規模となりました。(被害報告額ベース)

金額単位(百万円)

| 会津地方 | | 中通り | | 浜通り | | 合計 | |
|------|-------|-------|--------|-------|---------|-------|---------|
| 件 | 金額 | 件 | 金額 | 件 | 金額 | 件 | 金額 |
| 50 | 1,630 | 2,802 | 35,876 | 2,097 | 278,696 | 4,949 | 316,202 |

復旧の取り組み

県管理道路では、震災からの復旧・復興を支援するため、路線の優先性等に配慮しつつ、順次、被災箇所の復旧作業を進めています。

東日本大震災、新潟・福島豪雨等からの復旧
～より安全な道路へ～

①(主)いわき石川線・才鉢工区(いわき市)／緊急輸送路・第2次確保路線



H23.4.11被災



H23.9.20応急復旧完了
(通行止め解除)



H24.12.14供用



[612日]

②(主)いわき石川線・上釜戸工区(いわき市)／緊急輸送路・第2次確保路線



H23.4.11被災



H23.8.30応急復旧完了
(通行止め解除)



H25.8.28供用



[869日]

③国道252号・二本木橋(金山町)／緊急輸送路・第2次確保路線
(直轄権限代行)



H23.7.29被災



H23.12.20応急復旧完了
(仮橋供用開始)



H25.11.2供用



[826日]

福島県の道路

④国道 289 号・花立橋(只見町)／緊急輸送路・第 1 次確保路線



H23.7.29被災



H23.11.11応急復旧完了
(通行止め解除)



H26.7.16供用

被災 通行止め解除

●105日

977日

供用

【1082日】

⑤(主)白河羽鳥線・真名子工区(西郷村)



H23.3.11被災



H23.12.22応急復旧完了
(通行止め解除)



H25.7.12供用

被災

通行止め解除

286日

567日

供用

【853日】

⑥国道 252 号・滝シェッド(金山町)／緊急輸送路・第 2 次確保路線



H23.7.29被災



H23.10.17応急復旧完了
(通行止め解除)



H23.12.22供用

被災 通行止め解除 供用

●80日

66日

【146日】

災害復旧工事【東日本大震災、関東・東北豪雨】着工・完了進捗状況 (R2.1.31現在)

(金額単位:百万円)

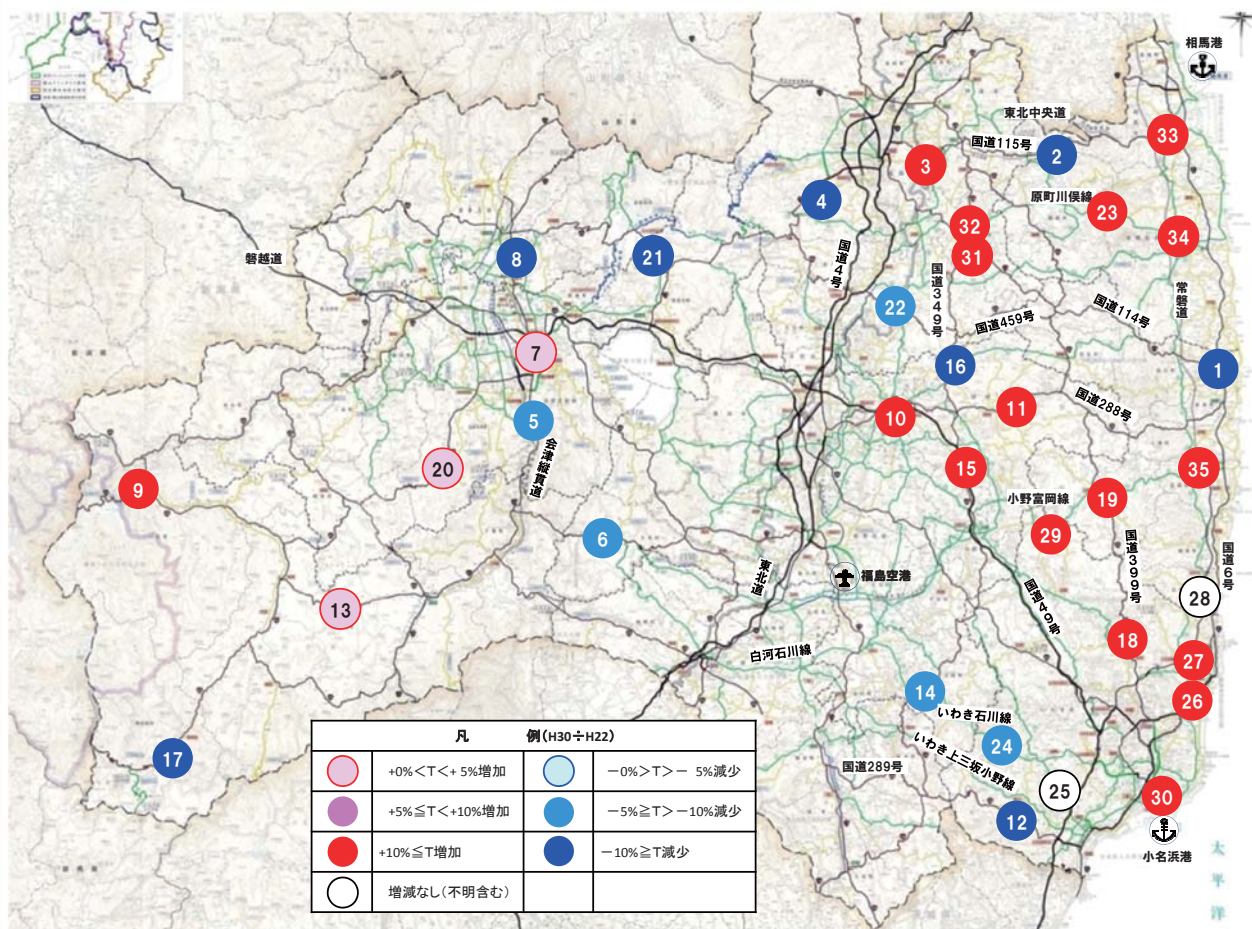
| 工種別 | 査定決定数 | 着工箇所数 | 完了件数 | 着工率(%) | 完了率(%) |
|---|-------|-------|------|--------|--------|
| ●東日本大震災 (H23.3.11発生) …査定1~51次 (査定継続中) | | | | | |
| 道路・橋梁 | 817 | 808 | 798 | 99% | 98% |
| ●関東・東北豪雨災害 (H27.9.9~H27.9.11発生) …査定3~8次 (全査定完了) | | | | | |
| 道路・橋梁 | 64 | 64 | 64 | 100% | 100% |

震災前後の交通量

震災の影響で生じている浜通り軸迂回などによる県内の主要道路の交通量の確認を行い、経年変化について調査するため、また、原発周辺区域の再編に伴い、特別通過交通の許可により、震災後新たな交通の流れが発生していることを確認するため、交通量調査を行っています。

●交通量調査結果 (H30.11.21調査)

| No. | 路線名 | 調査箇所 | H30交通量調査結果 | | 増減台数 H30-H22 | 増減率 H30/H22 | No. | 路線名 | 調査箇所 | H30交通量調査結果 | | 増減台数 H30-H22 | 増減率 H30/H22 |
|-----|-----------|----------|----------------|-----------------------|-----------------|----------------|-----|----------|---------------|----------------|-----------------------|-----------------|----------------|
| | | | 昼間12h (台/日) | 大型車 混入率 (昼間12h) | | | | | | 昼間12h (台/日) | 大型車 混入率 (昼間12h) | | |
| 1 | 一般国道114号 | 浪江町幾世橋 | 5,311 | 24.9% | -2,403 | 68.8% | 26 | いわき浪江線 | いわき市四倉町 | 9,829 | 8.9% | 3,614 | 158.1% |
| 2 | 一般国道115号 | 相馬市東玉野 | 945 | 20.7% | -913 | 50.9% | 27 | いわき浪江線 | いわき市四倉町 | 5,906 | 5.4% | 1,297 | 128.1% |
| 3 | 一般国道115号 | 福島市大波 | 7,265 | 13.2% | 1,284 | 121.5% | 28 | いわき浪江線 | 広野町折木上原 | 6,507 | 11.4% | — | — |
| 4 | 一般国道115号 | 福島市荒井 | 5,369 | 16.1% | -1,960 | 73.3% | 29 | 小野富岡線 | いわき市川前町 | 833 | 27.4% | 514 | 261.1% |
| 5 | 一般国道118号 | 会津若松市大戸町 | 6,688 | 11.6% | -379 | 94.6% | 30 | 小名浜平線 | いわき市小名浜 | 22,461 | 2.9% | 2,321 | 111.5% |
| 6 | 一般国道118号 | 天栄村田良尾 | 1,360 | 18.6% | -146 | 90.3% | 31① | 一般国道349号 | 調査点北側(国道349号) | 8,747 | 20.6% | 6,165 | 338.8% |
| 7 | 一般国道118号 | 会津若松市栄町 | 11,718 | 7.0% | 232 | 102.0% | 31② | 一般国道114号 | 調査点東側(国道114号) | 4,047 | 20.8% | 1,776 | 178.2% |
| 8 | 一般国道121号 | 喜多方市豊川町 | 7,930 | 7.0% | -4,969 | 61.5% | 31③ | 一般国道349号 | 調査点南側(国道349号) | 3,667 | 17.8% | 1,085 | 142.0% |
| 9 | 一般国道252号 | 只見町只見寺 | 1,211 | 11.9% | 443 | 157.7% | 31④ | 一般国道114号 | 調査点西側(国道114号) | 8,925 | 14.5% | 985 | 112.4% |
| 10 | 一般国道288号 | 三春町貝山 | 12,457 | 11.2% | 4,017 | 147.6% | 32① | 一般国道349号 | 調査点北側(国道349号) | 2,924 | 35.4% | 342 | 113.2% |
| 11 | 一般国道288号 | 田村市常葉町 | 4,047 | 22.7% | 780 | 123.9% | 32② | 原町川俣線 | 調査点東側(原町川俣線) | 8,551 | 13.9% | 2,344 | 137.8% |
| 12 | 一般国道289号 | いわき市田人町 | 841 | 10.7% | -99 | 89.5% | 32③ | 一般国道349号 | 調査点北側(国道349号) | 7,889 | 23.0% | 5,307 | 305.5% |
| 13 | 一般国道289号 | 南会津町針生原 | 3,015 | 13.6% | 91 | 103.1% | 32④ | 市道 | 調査点西側(市道) | 2,908 | 7.0% | — | — |
| 14 | 一般国道349号 | 古殿町竹貫 | 6,108 | 17.1% | -482 | 92.7% | 33① | 相馬浪江線 | 調査点北側(相馬浪江線) | 6,934 | 2.9% | 1,450 | 126.4% |
| 15 | 一般国道349号 | 田村市船引町 | 4,504 | 12.6% | 677 | 117.7% | 33② | 一般国道115号 | 調査点東側(国道115号) | 7,439 | 24.3% | 2,285 | 144.3% |
| 16 | 一般国道349号 | 田村市船引町 | 6,099 | 13.7% | -807 | 88.3% | 33③ | 相馬浪江線 | 調査点南側(相馬浪江線) | 6,019 | 4.9% | 535 | 109.8% |
| 17 | 一般国道352号 | 檜枝岐村字下ノ原 | 863 | 11.8% | -377 | 69.6% | 33④ | 一般国道115号 | 調査点西側(国道115号) | 5,174 | 34.8% | 2,304 | 180.3% |
| 18 | 一般国道399号 | いわき市小川町 | 569 | 9.8% | 180 | 146.3% | 34① | 相馬浪江線 | 調査点北側(相馬浪江線) | 7,614 | 13.9% | 1,960 | 134.7% |
| 19 | 一般国道399号 | 川内村下川内 | 3,306 | 19.3% | 886 | 136.6% | 34② | 原町川俣線 | 調査点東側(原町川俣線) | 8,621 | 8.5% | 3,416 | 165.6% |
| 20 | 一般国道401号 | 会津美里町吉田 | 1,152 | 16.0% | 68 | 106.3% | 34③ | 相馬浪江線 | 調査点南側(相馬浪江線) | 7,466 | 11.9% | 1,812 | 132.0% |
| 21 | 一般国道459号 | 猪苗代町山ノ神原 | 2,485 | 12.4% | -1,100 | 69.3% | 34④ | 原町川俣線 | 調査点西側(原町川俣線) | 9,919 | 12.7% | 5,830 | 242.6% |
| 22 | 一般国道459号 | 二本松市平石 | 4,353 | 6.8% | -231 | 95.0% | 35① | 常磐浪岡IC | 調査点北側(常磐浪岡IC) | 5,861 | 18.1% | 3,737 | 275.9% |
| 23 | 原町川俣線 | 飯館村草野 | 4,552 | 21.0% | 953 | 126.5% | 35② | 小野富岡線 | 調査点東側(小野富岡線) | 5,963 | 26.4% | 2,506 | 172.5% |
| 24 | いわき石川線 | いわき市田人町 | 2,355 | 32.1% | -235 | 90.9% | 35③ | 小野富岡線 | 調査点西側(小野富岡線) | 5,900 | 26.7% | 3,200 | 218.5% |
| 25 | いわき上三坂小野線 | いわき市山田町 | 4,152 | 21.7% | 0 | 100.0% | | | | | | | |

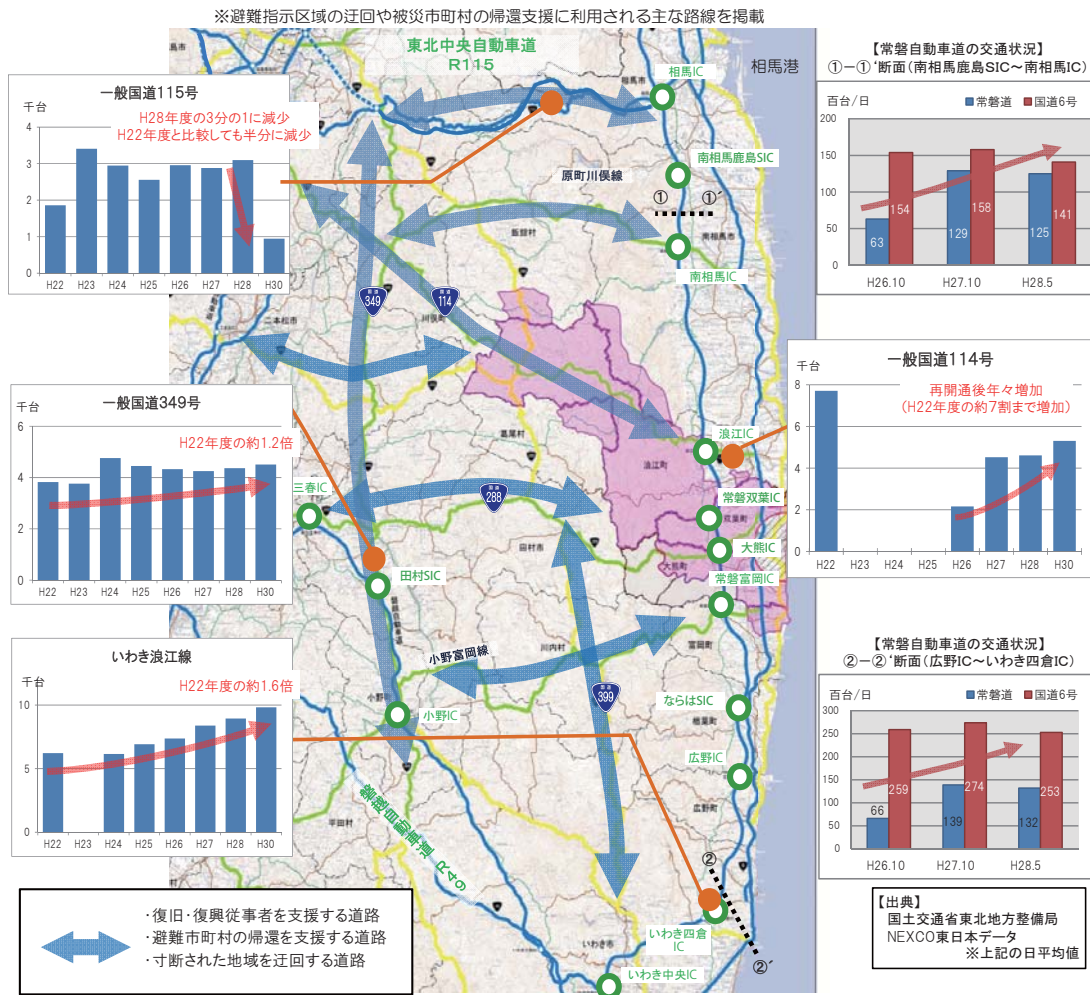


福島県の道路

浜通り軸における交通量の変化

原子力発電所事故以降、住民等の立ち入りを規制する避難指示区域が設定され、区域内の道路の通行が規制されていますが、平成26年9月15日に国道6号の通行止めが解除され、平成27年3月1日に常磐自動車道の全線開通、平成30年3月10日に東北中央自動車道（相馬福島道路）の一部開通など、道路状況が大きく変化しています。

これに連動し、それまで大きな迂回を余儀なくされていた浜通りを縦断する一般交通の動態も大きく変化しています。一方、避難指示区域における通行止め区間は依然として多く、引き続き迂回路等の重要性が高いことから、交通量が著しく増大している路線等を重点対象とし、道路交通安全確保を目的に、防護柵設置等の交通安全対策や、見通しの確保のための局所的な拡幅等の緊急現道対策を実施しています。



緊急的な迂回道路（現道）の対策 ~緊急的な現道対策を実施し、避難住民等の交通を支援します~

急激な交通量の増加が生じている路線において、側溝整備による現道拡幅、見通しの悪い急カーブ区間の局所的な改良工事による視界の確保、凍結対策等の安全対策を引き続き行います。

●対策例：凍結抑制舗装



② 広域道路整備基本計画

広域道路整備基本計画について

● 策定の目的

多極分散型国土の形成及び活力ある地域づくりを推進するとともに、豊かさやゆとりのある生活大国を実現していくためには、その基盤として、高規格幹線道路網の整備と併せて、地域高規格道路網をはじめこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備が重要な部分を構成しており、その計画的な整備が求められています。

このため、中長期的視点から、地域構造を強化し、各種地域活性化施策等を支援するために必要な広域的な幹線道路網に関する今後の整備計画（「広域道路整備基本計画」）を定めています。

● 策定年月

平成5年12月に最初の計画を策定し、平成10年6月、一部見直しを行いました。

● 目標年次

計画策定後概ね30年とします。

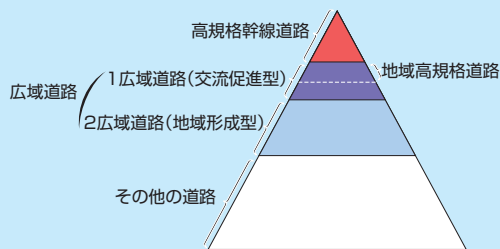
広域道路整備の基本方針

地域整備の基本方針

「ふくしま新世紀プラン」における地域整備の目標である「多極ネットワークの形成」を達成し、七つの生活圏の連携を図り、県全体として多様で質の高い機能を集積し、魅力ある県土づくりを進めます。

※県内の地域高規格道路：62ページ参照

広域道路の位置付け



道路整備の目標

● 道路整備の基本的目標

「多極ネットワークの形成」を推進していくための基盤となる道路網の整備を図るためには、以下の道路軸を設定し、地域間を有機的に結ぶネットワークの形成を図ります。

- ① 縦軸と横軸による格子状ネットワーク
- ② 『阿武隈地域総合開発事業』・『21世紀FIT構想』を支援する阿武隈軸・FIT軸
- ③ 奥会津地方の拠点観光・過疎振興を図る奥会津軸。
これにより、
 - ・ 県内各地域から高速交通体系への1時間圏域の拡大。
 - ・ 主要都市間の90分以内での連結。
 - ・ 県外の他地域への広域的な交流の促進。
 を目指します。

● 広域道路選定の基本的考え方

『ふくしま新世紀プラン』※をはじめとし、『新地方生活圏計画』等各種長期計画・構想を踏まえ選定しました。

● 選定の基準

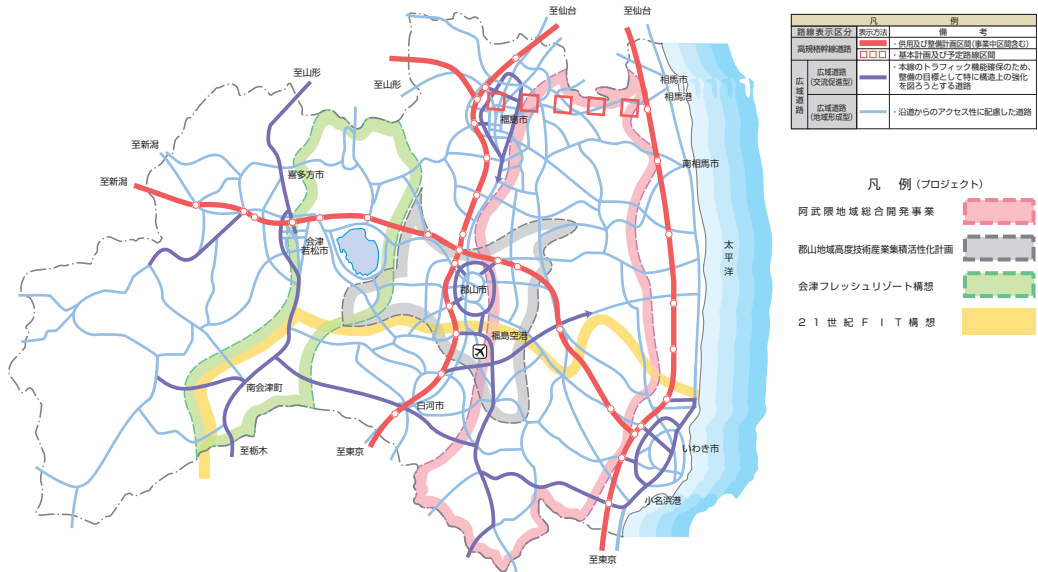
- ① 広域的な活動強化。
- ② 隣接する生活圏の連絡強化。
- ③ 大規模プロジェクトの支援。
- ④ 広域的な観光ネットワークの形成。
- ⑤ 七つの生活圏中心都市と周辺市町村及び周辺市町村間の連絡強化。
- ⑥ 高速ICへのアクセス強化。
- ⑦ 都市内の円滑な道路交通の確保。

※H4策定 県長期総合計画

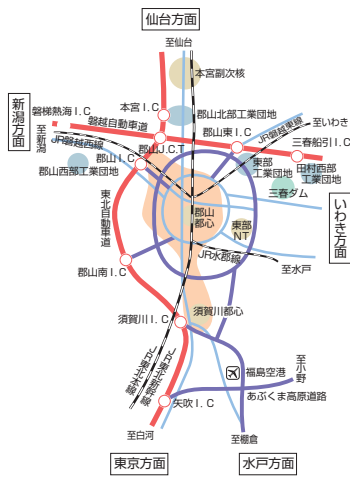
計画は、地域の社会、経済、土地利用の進展等に即して弾力的に見直されるべきものであることから、地域の実状により、必要に応じて見直しを行います。

福島県の道路

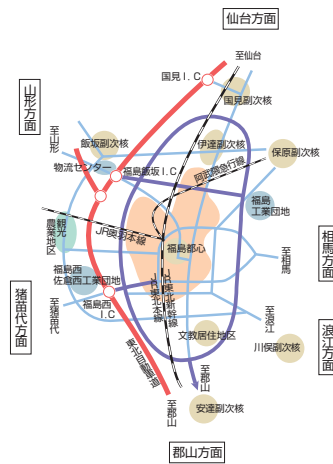
福島県広域道路網マスタープラン



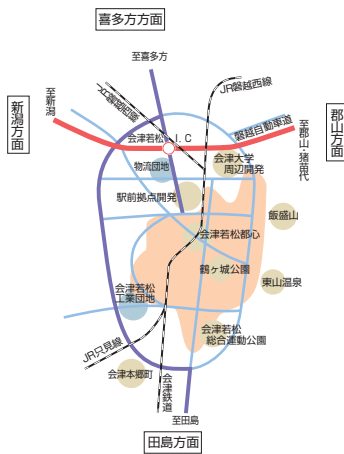
郡山都市圏拡大図



福島都市圏拡大図



会津若松都市圏拡大図



いわき都市圏拡大図



これは今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

● 広域道路は、次の2つから構成されます。

1. 広域道路(交流促進型)

本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路。

(例えば、自動車専用道路や交通の円滑性確保のため交差点を立体化する道路など)

さらに、交流促進型区間は、構造規格により以下の3タイプに区分されます。

Aタイプ：自動車専用道路

Bタイプ：自動車専用道路に準じた規格の高い道路

B'タイプ： 平地山地部等で交差道路が少ないため、特に立体交差を行わなくても平面交差点間隔(分合流のみを除く)が1km以上となるタイプ。

※ただし設計速度は80km/hまたは60km/hを確保するものに限る。

(現況がアクセスの少ない道路であっても、将来沿道開発が可能な区間は立体交差等考慮しなければならず、このタイプには該当しない)

広域道路(交流促進型)の基本的考え方

(広域道路として選定した路線のうち、特に、アクセスコントロールを行い速達性を高める以下の道路を広域道路(交流促進型)とする。

- 1 高規格幹線道路を補完する道路
- 2 都市圏における規格の高い環状ネットワークを形成する道路
- 3 都市圏における都心と高速ICを直結する道路
- 4 地域開発の核となる区域と高速ICを直結する道路

- ・車線数は原則として4車線以上
- ・連続した中央分離帯の設置、交差点の立体化、アクセス交通を処理するための副道の設置等により、一定のアクセスコントロールを行うもの。

広域道路(交流促進型)
●Aタイプイメージ図



●Bタイプイメージ図



●B'タイプイメージ図



- ・やむを得ず平面交差点(分合流のみを除く)を設ける場合でも、交差点の間隔は1km以上を基本とし、これにより難しい場合でも、周辺道路網や土地利用状況等地域の実情に応じ、本線のトラフィック機能が確保できる間隔を保つもの。

Cタイプ：

2. 広域道路(地域形成型)

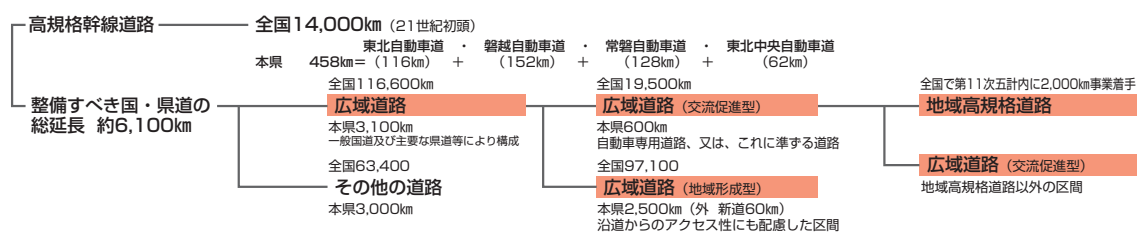
沿道からのアクセス性にも配慮した上記1以外の道路

広域道路(地域形成型)
●Cタイプイメージ図



ひとくちメモ

福島県の将来の道路の姿



3 高速道路

高規格幹線道路とは

高速道路の計画

高速自動車国道11,520kmは、一般国道の自動車専用道路2,480kmと連携し、全長14,000kmの高規格幹線道路網を形成するもので、21世紀初頭の完成目標のもと、整備が進められています。

高規格幹線道路網は、首都圏など大都市だけに人口や経済力が集中するのではなく、全国各地域がバランスよく発展していくために必要で大切な社会資本として、昭和62年に閣議決定された第四次全国総合開発計画（四全総）に基づき計画が決定されたものです。これが完成すると、全国の地方生活圏から概ね1時間以内で高速交通ネットワークを利用できるようになります。

県内の高速自動車国道の整備状況

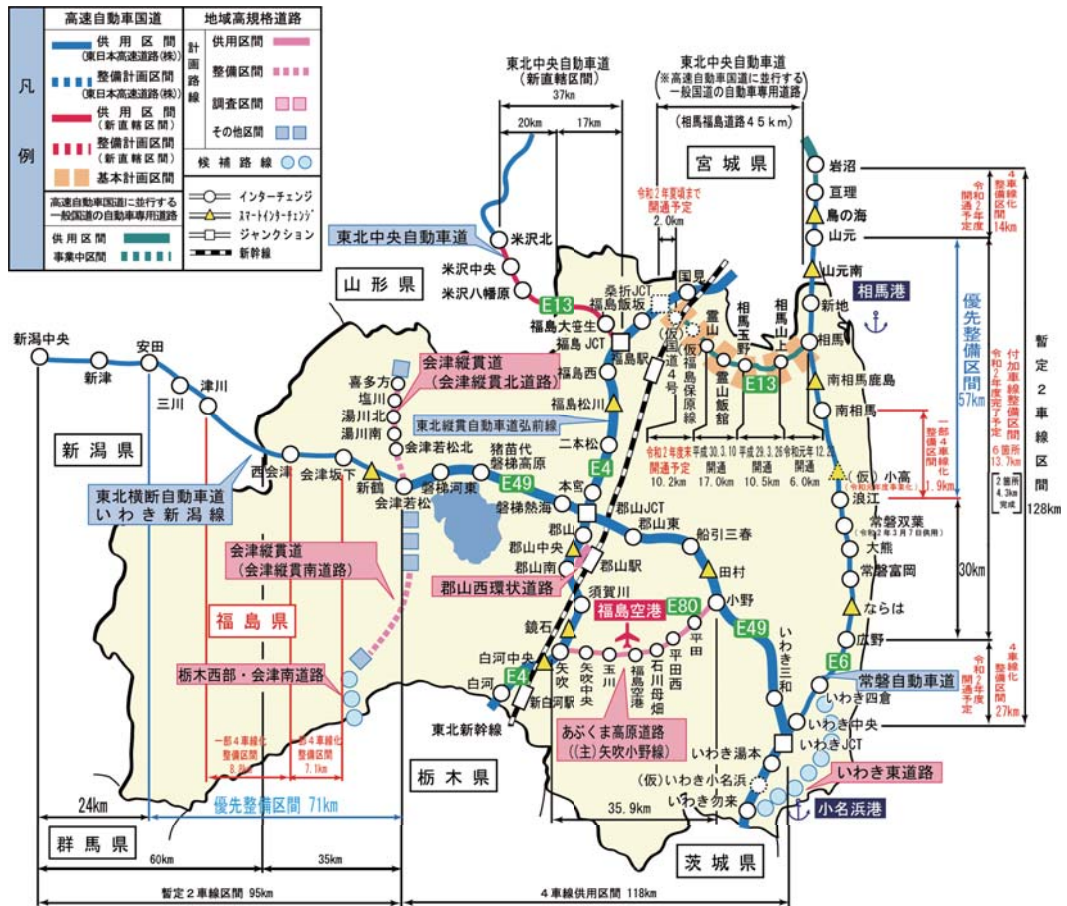
令和2年3月末

| | 県内 計画 延長 | 内 訳 | | | 供用率 (%) |
|--------------|----------------|------------|----------|------------|------------|
| | | 基本 計画 | 整備 計画 | 現供用 延長 | |
| 東北縦貫 自動車道 | 116 | 116 | 116 | 116 | 100 |
| 東北横断 自動車道 | 152 | 152 | 152 | 152 | 100 |
| 常 磐 自動車道 | 128 | 128 | 128 | 128 | 100 |
| 東北中央 自動車道 | 62 | 62 (45) | 17 | 51 (34) | 82 (76) |
| 計 | 458 | 458 | 413 | 447 | 98 |

()内は高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路 (A) で内数

県内の高速自動車国道

福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況(令和2年3月末現在)



※高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路:A'

・渋滞解消や防災対策など国道が有する課題に緊急に対応する観点から、一般国道のバイパスを高速自動車国道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、高速自動車国道の機能を当面代替することが可能な路線。

高速道路建設の手順

計画決定まで

予定路線

国土開発幹線自動車道建設法（第3条）

国土開発幹線自動車道建設会議

会長は委員の互選により選出
衆議院議員（6人）、参議院議員（4人）、学識経験者（10人以内）

決定すること

- (1)建設線の区間
- (2)建設線の主たる経過地
- (3)標準車線数
- (4)設計速度
- (5)道路等との主たる連結地
- (6)建設主体

基本計画の決定

国土開発幹線自動車道建設法（第5条）

（国土交通大臣）

環境影響評価

環境影響評価法

国土開発幹線自動車道建設会議

決定すること

- (1)経過する市町村名
- (2)車線数
- (3)設計速度
- (4)連結位置及び連結予定施設
- (5)工事に要する費用の概算額
- (6)その他必要な事項

※整備計画の決定にあたっては、あらかじめ関係都道府県等の意見を聴取。

整備計画の決定

（国土交通大臣）

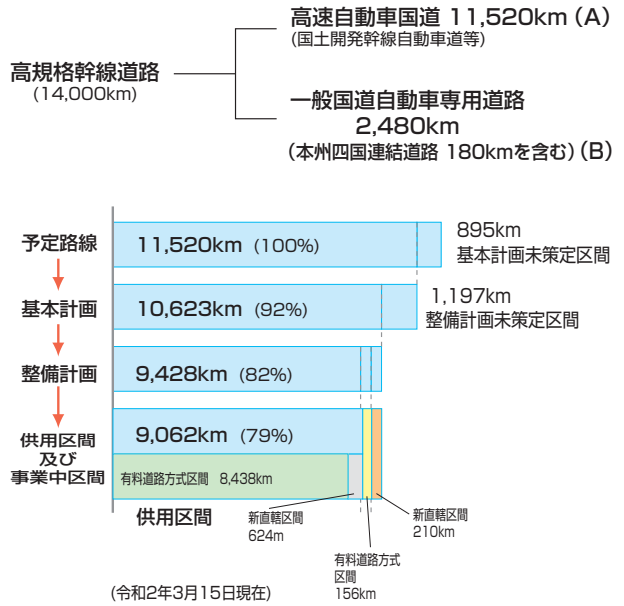
新直轄方式による整備

高速自動車国道法（第6条）

高速道路株式会社による整備

道路整備特別措置法（第3条）

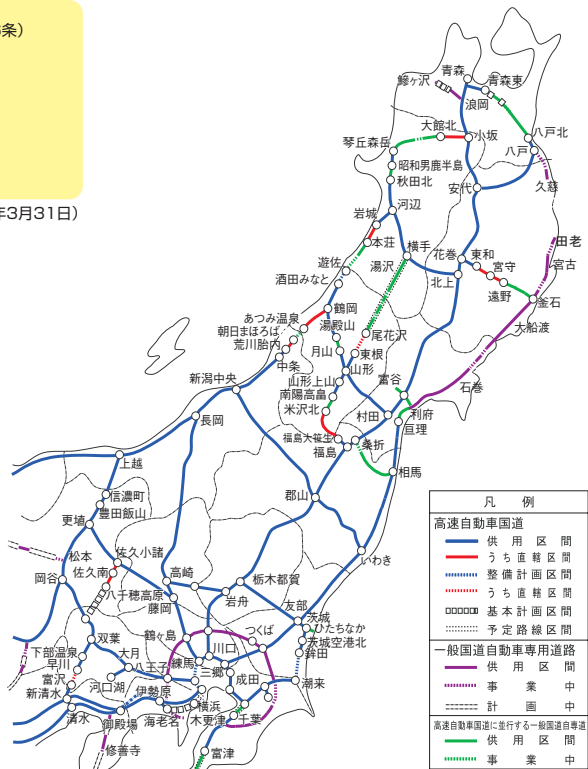
全国の高規格幹線道路の現状



本県周辺の高規格幹線道路

(令和2年3月末現在)

高速道路株式会社による整備手順



福島県の道路

常磐自動車道（設計速度100km/h）県内延長L=128km

| | 日立北 | いわき中央 | いわき四倉 | 広野 | 常磐富岡 | 浪江 | 南相馬 | 相馬 | 新地 | 山元 | 亘理 |
|----------|----------------|-------------|------------|----------|---------|------------|----------|---------------|----------|-------|----|
| 基本計画 | 日立北～いわき中央 | いわき中央～いわき四倉 | いわき四倉～常磐富岡 | 常磐富岡～浪江 | 浪江～南相馬 | 南相馬～相馬 | 相馬～新地 | 新地～山元 | 山元～亘理 | | |
| 整備計画 | S46.6.8 | S46.6.8 | H1.2.27 | H3.12.3 | H1.2.27 | H8.12.27 | H3.12.20 | H10.12.25 | H8.12.27 | | |
| 施行命令 | S48.10.19 | H1.1.31 | H3.12.3 | H5.11.19 | H10.4.8 | H10.12.25 | — | H10.4.8 | | | |
| 施行主体 | 日本道路公団 | | | | | 東日本高速道路(株) | | | | | |
| 車線数 | 4車線 | 暫定2車線 | | | | | | | | | |
| 延長 | 51.2km(24.4km) | 12.8km | 13.8km | 16.4km | 32.7km | 14.4km | 8.5km | 14.8km(4.8km) | 11.5km | | |
| 供用(予定)年度 | S62年度 | H10年度 | H13年度 | H16年度 | H26年度 | H24年度 | H26年度 | H26年度 | H26年度 | H21年度 | |
| 現況 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | |

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。



〈南相馬～相馬間〉



〈常磐富岡～浪江間〉

平成27年3月1日に全線供用したが、いわき中央以北については、依然、暫定2車線のままとされている。
なお、いわき中央～広野間及び山元～亘理間は令和2年度までに4車線化整備の予定。

東北横断自動車道いわき新潟線（磐越自動車道）（設計速度80km/h）県内延長L=152km

| | いわきJCT | 郡山JCT | 磐梯熱海 | 猪苗代磐梯高原 | 会津若松 | 会津坂下 | 西会津 | 津川 | 安田 | 新潟中央 |
|----------|------------|-----------|--------------|--------------|----------|---------------|----------|--------|----|------|
| 基本計画 | いわき～郡山 | 郡山～磐梯熱海 | 磐梯熱海～猪苗代磐梯高原 | 猪苗代磐梯高原～会津坂下 | 会津坂下～西会津 | 西会津～津川 | 津川～新潟中央 | | | |
| 整備計画 | S53.12.20 | S48.11 | S48.11 | S57.3.1 | S61.1.21 | S53.12 | S57.1.20 | | | |
| 施行命令 | S61.1.21 | S53.11.21 | S53.11.21 | S59.11.30 | S63.1.28 | S60.2.13 | | | | |
| 施行主体 | 東日本高速道路(株) | 日本道路公団 | | | | | | | | |
| 車線数 | 4車線 | 4車線 | 4車線 | 暫定2車線 | 暫定2車線 | | | | | |
| 延長 | 71.4km | 8.2km | 18.0km | 34.8km | 11.4km | 22.4km(8.2km) | 22.7km | 23.8km | | |
| 供用(予定)年度 | H7年度 | H2年度 | H3年度 | H4年度 | H8年度 | H9年度 | H8年度 | H6年度 | | |
| 現況 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | | |

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。



〈いわき地区〉



〈阿賀野川ISA付近〉

平成20年11月30日にいわき～会津若松間の4車線化が完成したが、会津若松以西については、依然、暫定2車線のままとされている。

東北中央自動車道（設計速度100km/h、80km/h）県内延長L=62km

| | 相馬市 | 福島市 | 米沢市 |
|----------|--|--------------|----------------|
| 基本計画 | 相馬市～福島市 | 福島～福島大笹生 | 福島大笹生～米沢北 |
| 整備計画 | H9.2.5 | H3.12.20 | H8.12.27 |
| 施行命令 | 現在も基本計画のままで整備計画が策定されていない | H10.12.25 | |
| 施行主体 | | 国土交通省（新直轄方式） | |
| 車線数 | | 暫定2車線 | |
| 延長 | 約45km | 1.4km | 26.6km(15.6km) |
| 供用(予定)年度 | — | H28.9.11 | H29.11.4 |
| 現況 | 自動車専用道路「国道115号相馬福島道路」として国直轄権限代行により事業中（霊山IC～相馬IC区間33.5kmは供用済） | 供用中 | 供用中 |



〈福島～米沢間〉

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。

スマートインターチェンジ

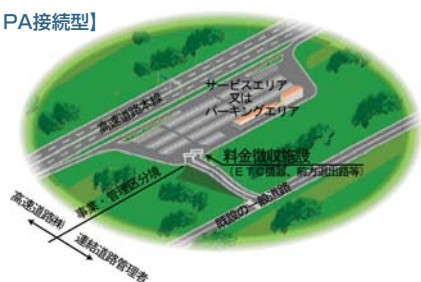
スマートICの概要

スマートICとは高速道路のサービスエリア（SA）等に無人・キャッシュレスの料金徴収施設であるETC（イーティージー）ゲートを設け、一般道路と接続することにより、低コストで建設・運営できるETC専用のインターチェンジ（IC）です。高速道路のICの整備を希望する市町村など事業主体の負担を軽減し、ICの整備を進めやすくし、現在、全国平均約10km間隔（福島県平均約10km間隔）であるICを欧米並みの約5kmに改善することを念頭に、効率的にICの整備を図り、高速道路の通行者及び利用者の利便性の向上、地域の活性化、物流の効率化等に寄与することを目的としています。

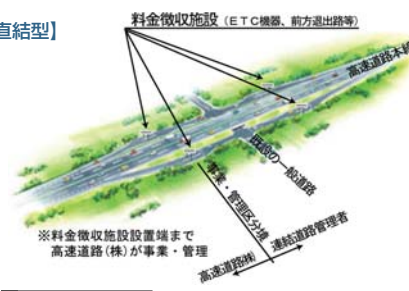
平成18年度から平成20年度までは社会実験を行い検証のうえ恒久化するもの（「スマートインターチェンジ（スマートIC）〔SA・PA接続型〕 制度実施要綱」H18.7.10）でしたが、平成21年以降、社会実験を実施しない制度（「スマートインターチェンジ〔高速道路利便増進事業〕 制度実施要綱」H21.2.24、「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」H26.6.30）となりました。

なお、SA、PAに接続するスマートICを「SA・PA接続型」、高速道路本線車道または本線上に設置されたバスストップ（BS）に接続するスマートICを「本線直結型」といいます。

〔SA・PA接続型〕



〔本線直結型〕



県内の状況

供用箇所

- 東北自動車道「福島松川スマートIC」(SA.PA接続型) (H18.10.1～)
- 磐越自動車道「新鶴スマートIC」(SA.PA接続型) (H19.4.1～)
- 東北自動車道「鏡石スマートIC」(SA.PA接続型) (H21.4.1～)
- 東北自動車道「白河中央スマートIC」(本線直結型) (H21.8.8～)
- 常磐自動車道「南相馬鹿島スマートIC」(SA.PA接続型) (H27.2.21～)
- 東北自動車道「郡山中央スマートIC」(本線直結型) (H31.1.13～)
- 磐越自動車道「田村スマートIC」(本線直結型) (H31.3.17～)
- 常磐自動車道「ならはスマートIC」(SA.PA接続型) (H31.3.21～)

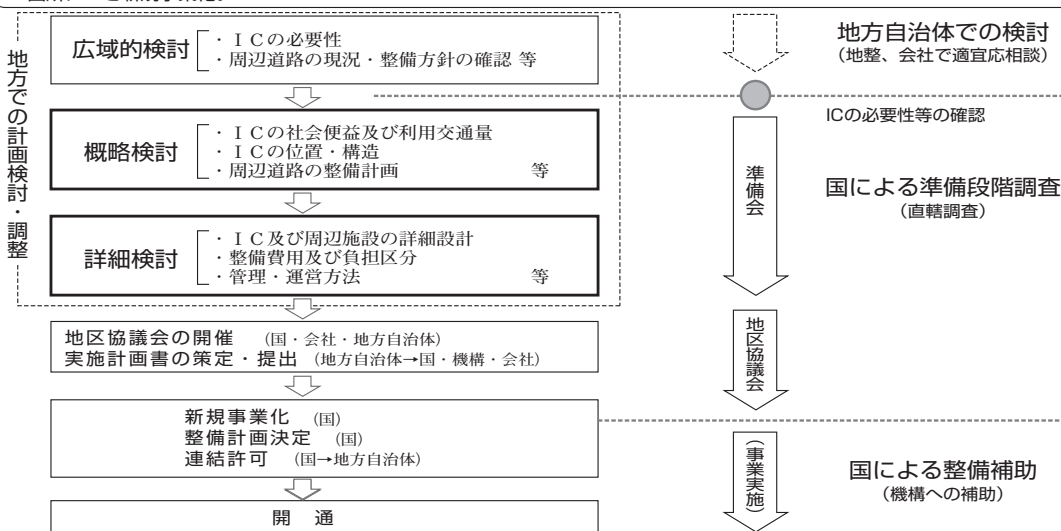
事業中箇所

- 常磐自動車道「(仮称)小高スマートIC」(本線直結型)



スマートIC設置の流れ

- スマートICの準備段階（地方での計画検討・調整段階）において、国として必要性が確認できる箇所等について、箇所を選定し、国が調査（直轄調査）を実施（準備段階調査）。
- 準備段階調査における準備会での検討や調整が整い、関係機関で構成される地区協議会で決定された実施計画書が提出された箇所につき新規事業化。



4 地域高規格道路

地域高規格道路とは

整備の必要性

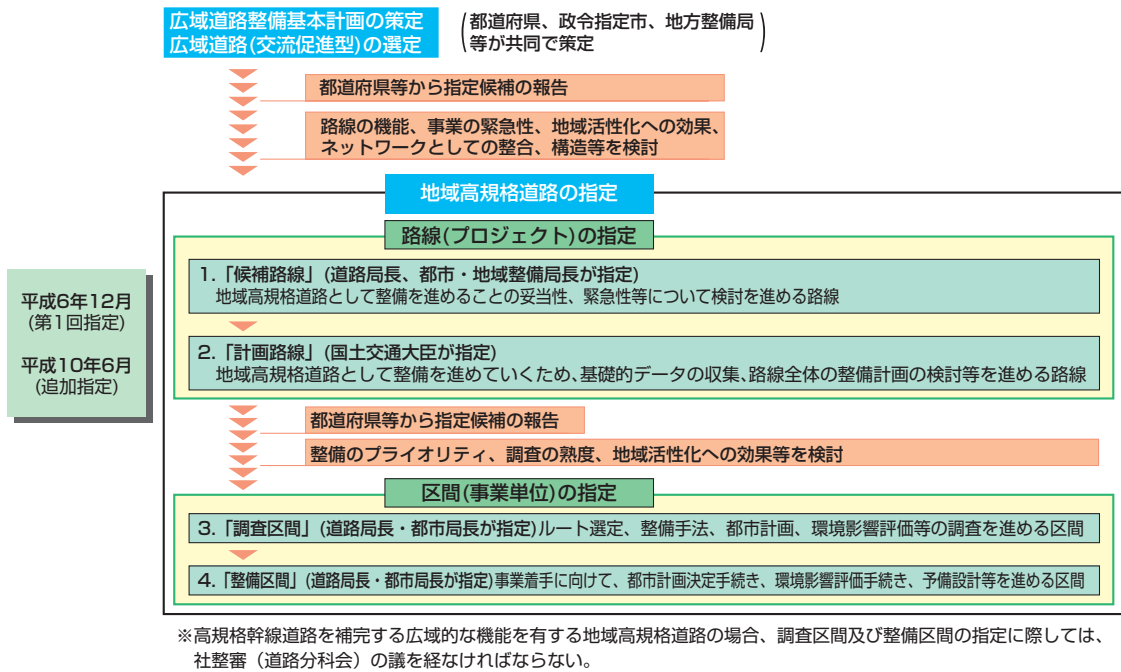
地域振興と活力ある地域づくりを実現するためには、地域の連携を強化し、地域間の交流促進を図る基盤施設としての高速交通ネットワークの充実が緊急の課題であり、平成4年6月22日道路審議会建議「今後の道路整備のあり方」において全国的な高規格幹線道路網と連携して「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交通拠点等との連結を図る地域高規格道路が必要とされ、第11次道路整備五箇年計画において、その整備の必要性が位置づけられました。

地域高規格道路の路線条件

下記の①～③いずれかの機能を有する2車線以上の自動車専用道路、またはこれと同程度の機能を有し、路線全体として概ね60km/h以上のサービス速度を確保する構造規格の道路です。

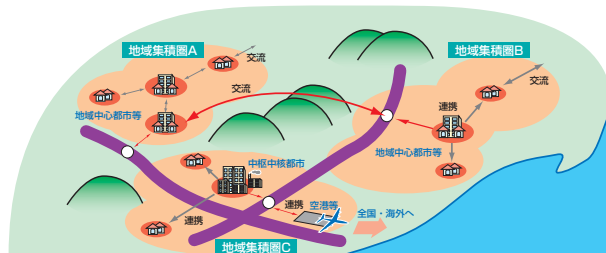
- ① 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化による地域集積圏の拡大を図る環状・放射道路……………（連携機能）
- ② 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促し、地域集積圏間の交流の促進を図る道路……………（交流機能）
- ③ 空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡道路……………（連結機能）

地域高規格道路の指定の手順

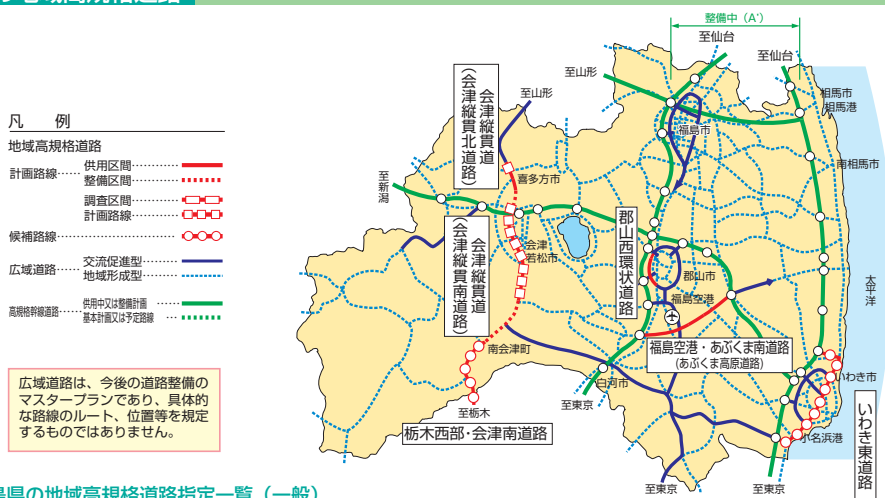


地域高規格イメージ図

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路
- 広域道路(交流促進型)



県内の地域高規格道路



● 福島県の地域高規格道路指定一覧（一般）

| 路線の指定 | 区間の指定 | 起点 | 終点 | 指定延長 km |
|---|----------|-----------------|-----------------|---------|
| 候補路線 | 計画路線 | 調査区間 | 整備区間 | |
| ■ 福島空港・あぶくま南道路（あぶくま高原道路）■（主要地方道矢吹小野線）（事業主体：福島県） | | | | |
| H6.12.16 | | 西白河郡矢吹町 | 田村郡小野町 | — |
| (連続) | H6.12.16 | | | |
| | | H7.8.23 | 西白河郡矢吹町 | 約30 |
| | | H7.4.28 | 西白河郡矢吹町字赤沢 | 5 |
| | | H7.8.23 | 西白河郡矢吹町 | 5 |
| | | H8.8.30 | 石川郡玉川村大字小高 | 3 |
| | | H15.9.28 | 石川郡玉川村 | 3 |
| | | H7.6.23 | H10.12.18 | 14 |
| | | H7.4.28 | H7.4.28 | 4 |
| | | | 田村郡小野町大字小野新町 | 3 |
| ■ 郡山西環状道路 ■（国道4号）（事業主体：国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所） | | | | |
| H6.12.16 | | 須賀川市 | 郡山市 | — |
| (連携) | H6.12.16 | | | |
| | | H7.4.28 | 須賀川市 | 約10 |
| | | | 郡山市 | 14 |
| ■ 会津縦貫道（会津縦貫北道路）■（国道121号）（事業主体：国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所、福島県） | | | | |
| H6.12.16 | | 喜多市 | 会津若松市 | — |
| (連携) | H6.12.16 | | | |
| | | H7.8.23 | 喜多市 | 約20 |
| | | H8.8.30 | 喜多市 | 13 |
| | | H28.4.1 | 会津若松市 | 3 |
| ■ 会津縦貫道（会津縦貫南道路）■（国道118号、国道21号）（事業主体：国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所、福島県） | | | | |
| H6.12.16 | | 会津若松市 | 南会津郡田島町（現 南会津町） | — |
| (連携) | H10.6.16 | | | |
| | | H11.12.17 | 会津若松市 | 約50 |
| | | H19.3.30 | 南会津郡下郷町 | 10 |
| | | H19.3.30 | H27.4.9 | 11 |
| | | | 南会津郡南会津町 | |
| ■ いわき東道路 ■ | | | | |
| H10.6.16 | | いわき市 | いわき市 | — |
| (連携) | H10.6.16 | | | |
| ■ 栃木西部・会津南道路 ■ | | | | |
| H10.6.16 | | 南会津郡田島町（現 南会津町） | 今市市（現 日光市） | — |

| 指定の総括 | 候補路線 | 2路線 | — |
|-------|------|-----|------|
| 計画路線 | 調査区間 | 6区間 | 87km |
| | 整備区間 | 9区間 | 85km |

● 県内地域高規格道路の整備状況

令和2年3月現在（単位：km）

| 計画路線 (概略延長) | 区間指定 | | 現供用延長 | 供用率 (%) |
|-------------------|----------------|------|-------|---------|
| | 調査区間 (概略延長) | 整備区間 | | |
| 福島空港・あぶくま南道路 | 30 | 36 | 36 | 100 |
| 郡山西環状道路 | 10 | 14 | 14 | 100 |
| 会津縦貫道 (会津縦貫北線) | 20 | 16 | 16 | 81 |
| 会津縦貫道 (会津縦貫南線) | 50 | 21 | 21 | 0 |
| 栃木西部・会津南道路 | 【候補路線】 | | | |
| いわき東道路 | 【候補路線】 | | | |
| 計 | 110 | 87 | 85 | — |

* 計画路線の概略延長は、10km単位で指定される。
* 供用率=供用延長/整備区間

福島空港・あぶくま南道路(あぶくま高原道路)

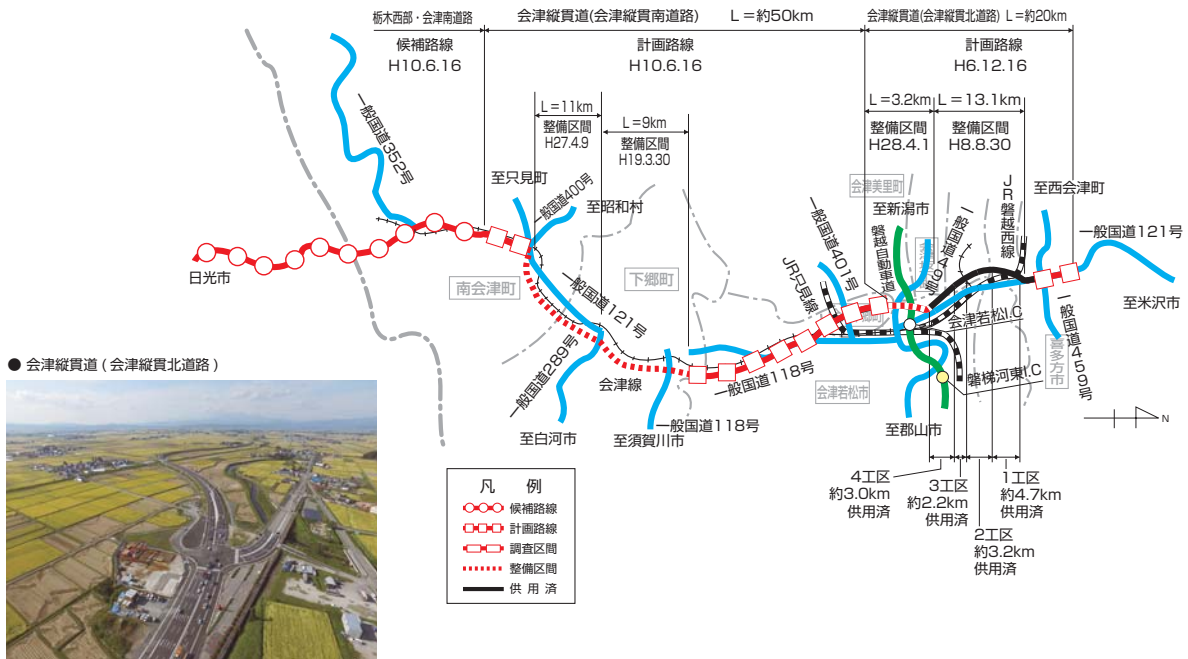
あぶくま高原道路は、東北道と磐越道を結ぶ地域高規格道路であり、福島空港へのアクセス強化、地域間の連携・交流促進、更には地域経済の活性化を目的として整備され、平成22年度全線開通しました。

● 福島空港 IC から玉川 IC 方面を望む



福島県の道路

会津縦貫道(会津縦貫北道路、会津縦貫南道路)、栃木西部・会津南道路



ひとくちメモ

道路法 基本法……道路の定義、道路の種類、路線の認定方法、道路の管理、道路に関する費用負担等道路に関する基本的事項について定めたもの。

高速自動車国道に関する法律

- ・高速自動車国道法
全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、国の利害に特に重要な関係を有する高速自動車国道に関し、予定路線の指定、整備計画、管理、構造等に関する事項を定めたもの。

有料道路に関する法律

【基本法】

- ・道路整備特別措置法
道路の整備の促進を図るため、借入金等による建設と料金による償還という有料道路の制度を認め、その新設、改築その他の管理を行う場合の特別の措置を定めたもの。

【会社等主体に関する法律】

- ・高速道路株式会社法、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法
- ・地方道路公社法

道路の整備を促進するための法律

- ・社会資本整備重点計画法
社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効果的に推進するために定められた。
- ・道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律
道路の交通の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資するため、道路整備費の財源等に関する特例を定めたもの。
- ・道路整備特別会計法
道路整備事業を特別会計で行うこととし、その経理の手続き等について定めたもの。

【特別な道路の整備に関する法律】

- ・積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法
- ・交通安全施設等整備事業の推進に関する法律
- ・共同溝の整備等に関する特別措置法
- ・電線共同溝の整備等に関する特別措置法

その他

【環境】

- ・幹線道路の沿道の整備に関する法律〈鉄道〉
- ・踏切道改良促進法、軌道法、都市モノレール法等〈高齢者、身体障害者等〉
- ・高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律

5 福島県の有料道路

福島県道路公社の管理する有料道路

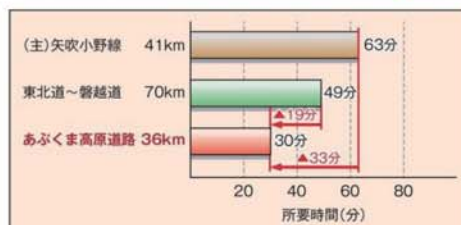
福島県道路公社の管理する有料道路は、東北自動車道と磐越自動車道を結ぶ自動車専用道路「あぶくま高原道路」です。

高速道路と一体となって高速交通ネットワークを形成し、時間短縮等の効果で利便性が向上しています。

周辺には、福島空港をはじめ母畑温泉やジュピアランドひらた、あぶくま洞等の家族で楽しめる観光施設もあります。

「あぶくま高原道路」の時間短縮効果

「あぶくま高原道路」は矢吹ICと小野ICとの間約36kmを30分で結びます。移動時間は平行する県道より約33分、高速道路より19分短縮されます。



福島空港道路

● 福島県の有料道路の概要

| 有料道路名 | 区分 | 路線名 | 区間 | 延長(km) | 事業費(百万円) | 供用開始年月日 事業主体 | 最終償還 年度 |
|----------------------|----------------|-----|------------|--------|----------|-------------------|------------|
| 福島空港道路 (あぶくま高原道路) | 主要地方道 矢吹小野線 | | 西白河郡矢吹町八幡町 | 6.6 | 3,160 | H13.3.27 県道路公社 | R13.3.26 |
| | | | 石川郡玉川村大字小高 | | | | |

● 福島空港道路の通行料金

| 車種 | 軽自動車 | 普通車 | 中型車 | 大型車 | 特大車 |
|----|------|------|------|------|------|
| 料金 | 260円 | 310円 | 370円 | 520円 | 890円 |

※令和2年4月1日現在
回数券料金については、別途。また、身体障がい者等に対する通行料金の割引有り。

観光有料道路3路線の恒久的な無料開放

福島県道路公社が管理していた観光有料道路3路線（磐梯吾妻スカイライン・磐梯山ゴールドライン・磐梯吾妻レークライン）は、平成25年7月24日をもって料金徴収期間が満了となり、同年7月25日から県に引き継がれ、一般の県道として恒久的に無料となりました。

一般の県道となってからも、多くの人々に親しまれてきたスカイライン等の相性を受け継ぎ、本県の魅力ある観光道路として引き継ぎ適正に管理しています。

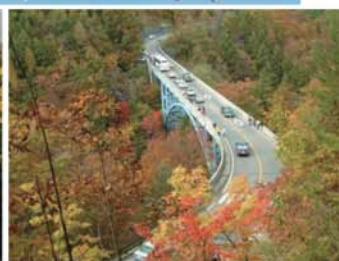
また、平成29年4月7日には『磐梯吾妻スカイ・レーク・ゴールドライン』として日本風景街道へ登録されました。



磐梯吾妻スカイライン



磐梯山ゴールドライン



磐梯吾妻レークライン

⑥ 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金とは

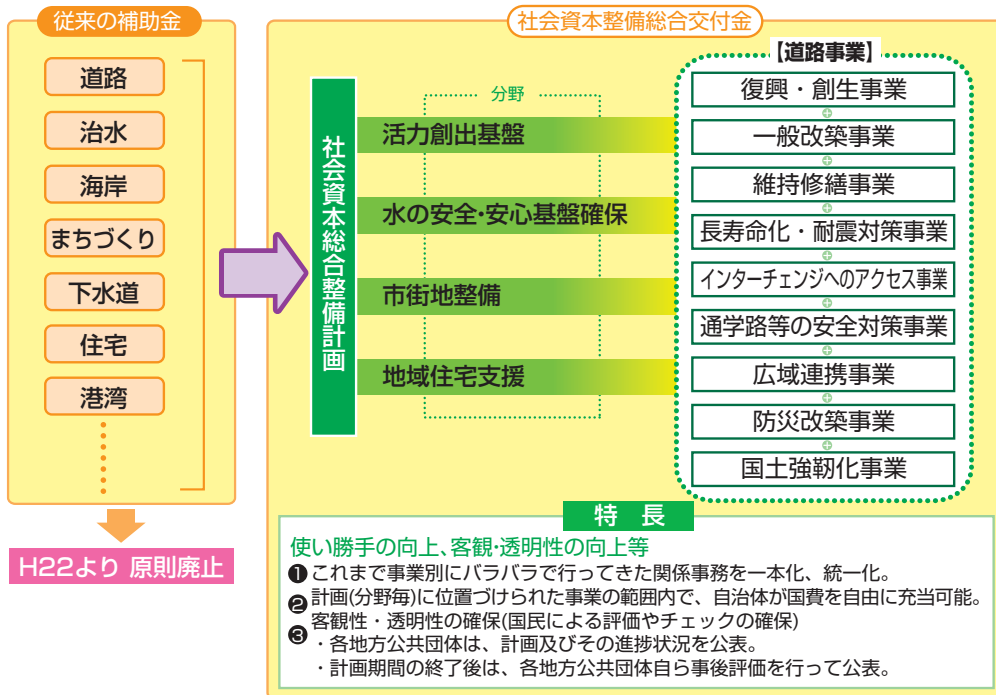
● 目的・趣旨

地方公共団体が、政策目的を実現するために作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援します。

● 内容

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を1つの交付金に一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として創設されました。

社会資本整備総合交付金のイメージ



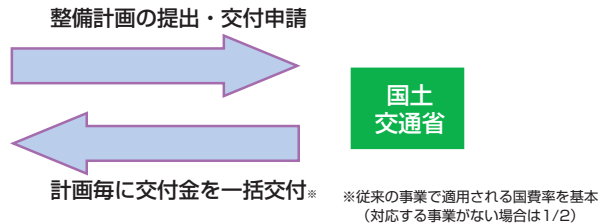
社会資本整備総合交付金の特徴

| | | | |
|-----|----------------|--|--|
| ○種類 | 通常 防災 復興 | (項) 社会資本総合整備事業費 (項) // (項) 東日本大震災復興事業費 | (目) 社会資本整備総合交付金 (目) 防災・安全社会資本整備交付金 (目) 社会資本整備総合交付金 |
|-----|----------------|--|--|

【交付対象】 都道府県・市町村

社会資本総合整備計画の策定

- ・ 期間：概ね3～5年
- ・ 内容：名称、目標、期間、交付対象事業全体事業費、評価指標 等



| | | |
|------|--|---|
| 対象事業 | ①基幹事業： 整備計画の目標を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業であって次の分野ごとに掲げる事業 | ②関連事業： 1) 関連社会資本整備事業： 基幹事業と一体的に整備することが必要な社会資本整備重点計画に掲げる事業(一部を除く) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 活力創出基盤整備 : 道路事業、港湾事業 ・ 水の安全・安心基盤整備 : 河川事業、砂防事業 等 ・ 市街地整備 : 都市再生整備計画事業 等 ・ 地域住宅支援 : 地域住宅計画に基づく事業 等 | <ul style="list-style-type: none"> 2) 効果促進事業： 基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等(ソフト事業を含む) |

※平成26年度より、「防災・安全社会資本整備交付金」が創設され、インフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組を集中的に支援。

7 道路施設の長寿命化対策 (福島県道路長寿命化計画)

主旨

橋梁をはじめとする道路施設の高齢化に適切に対応するため、今後の福島県における道路管理のあるべき姿や基本方針等について検討を行い、「福島県道路長寿命化計画」を策定しました。

本マネジメントは、今後の道路管理のあり方を示すものであり、これをもとに計画的な管理業務を推進します。

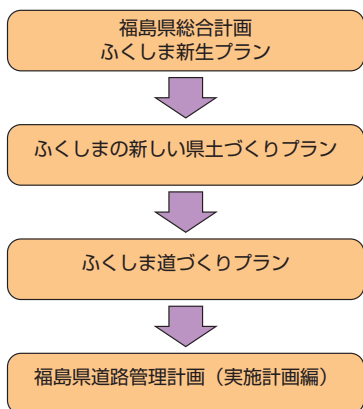
基本方針

今後の道路管理は、老朽化施設の大幅な増加に適切に対応すると共に、県民の視点に立つことを基本とし、ふくしま道づくりプランの基本目標である「ともに育む、たしかな未来への道づくり」の実現に向け、安全で安心できる生活を支え、全ての県民の財産である道路を次世代に引き継ぐことができるよう以下の施策に取り組みます。

施策

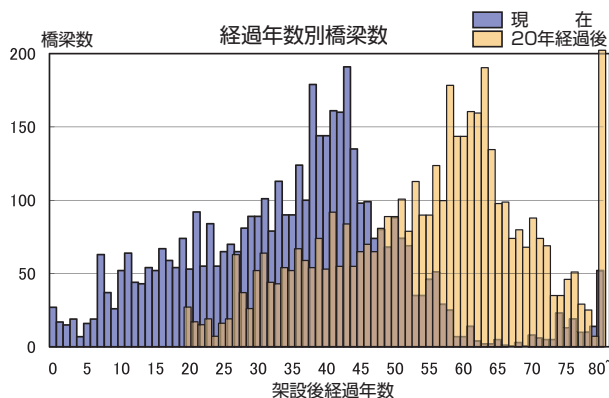
- ◆ 予防保全を基本とした長寿命化の取り組み
- ◆ 道路の長期的な維持管理費用の縮減や平準化に向けた取り組み
- ◆ 継続的に改善していく道路管理の体制づくり

● 福島県道路長寿命化計画の位置付け



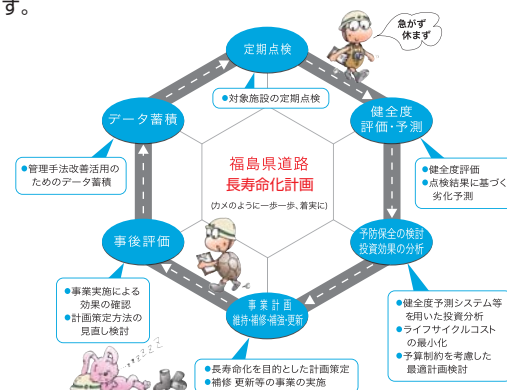
● 道路施設の現状 (例：橋梁)

現在、架設後50年を経過した橋梁（老朽橋）が約880橋で全体の約20%となっている。これが、20年後には約70%になる見込みです。



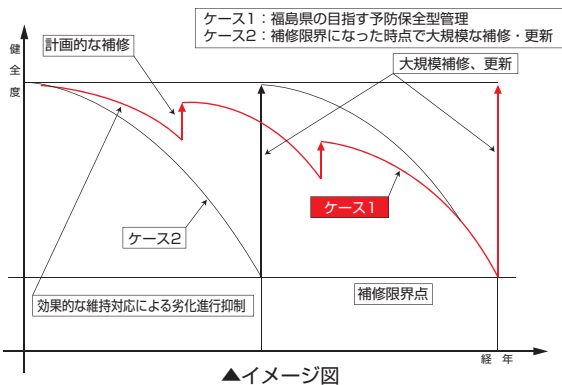
● 今後の道路管理

老朽化が進む大量の道路施設を管理するための体制づくりを進めます。



● 予防保全を基本とした取り組み

将来、構造的に影響を及ぼすと想定される損傷の計画的な対策を進め、道路施設の劣化進行を抑制するなど、予防保全を基本とした道路施設の長寿命化に取り組み、「建設→維持→補修→更新」に係るライフサイクルコストの低減を図ります。



8 福島県公共施設等ユニバーサルデザイン指針

指針策定の趣旨

公共機関が整備する道路、河川、公園、公共建築物等の公共施設をはじめ、民間事業者による病院、店舗、宿泊・娯楽施設など、多くの様々な人が利用する公共性の高い施設（以下「公共施設等」といいます。）ユニバーサルデザインの推進は、ユニバーサルデザインのまちづくりを実現する上で、とても重要な役割を担っています。そしてその実現には、施設づくりに関わるすべての人が相互に連携し協力しながら、一つの施設（点）からそれをつなぐ線に、さらに線から面、面から空間へと、優れたデザインを連続させていくこ

とが不可欠となります。

本指針は、施設づくりに関わる方々がデザインをまとめていくための「手引き」として、以下の考え方に基づいて策定しました。

公共施設はもとより、民間事業者による公共性の高い施設のデザインにおいて、本指針が幅広く活用されることを期待しています。

- 施設の利用者、設置者、設計・施工者が、ユニバーサルデザインをともに理解し、ともに考えるための共通の手引き。
- あらゆる公共施設等を網羅した体系的な手引き。
- 多くの利用者の様々なニーズを的確に反映した実用的な手引き。

県の取組み

県ではこれまで、「人にやさしいまちづくり」を目標に掲げ、高齢者や障がい者などにとっての障壁を取り除く「バリアフリー」の考え方で、施設の新設や改修等を進めてきましたが、これらは「ある特定の人のための特別な配慮」という福祉施策として捉えられてきました。

このような中、以前にもまして人権尊重などに配慮し、すべての人を視野に入れた県づくりを進めていくため、現在では、バリアフ

リーの考え方を一歩進めたユニバーサルデザインの考え方を県政の基本に据え、総合的な行動指針や分野別行動計画のもと、ハード・ソフトの両面から、計画的・体系的に各種施策を展開しています。

特に、「ユニバーサルデザインのまちづくり」を県の重点施策として位置付け、できることから、可能な限り、スピード感を持って、ユニバーサルデザインに取り組んでいます。

公共施設のユニバーサルデザイン

基本理念

施設のユニバーサルデザインを実現するためには、県民や利用者、施設の設置者や設計者などが、その理念を共有することが重要です。本指針では、ソフト・ハードの両面から、県民との連

携働により、「人」と「地域」の個性を最大限に発揮し、持続的発展が可能な社会を支える公共施設づくりを目指すという側面から、基本理念として次の5つを掲げます。

1. ともにつくるデザイン

公共施設の「いのち」は、利用者とともに育んでいくものです。また、ユニバーサルデザインは、「すべての人のためのデザイン」であると同時に、「すべての人によるデザイン」でもあります。

そのため、施設づくりの各段階で、できるだけ多様な手段で、より多くの利用者ニーズを把握し、それをデザインに的確に反映させることが大切です。また、このことが、施設への愛着や誇り、施設を大切にすることを育むことにもつながります。

2. ともに生きるデザイン

ユニバーサルデザインは、画一的なデザインを目指すものではありません。地域の特性を生かした、地域の人々に永く愛される、多様で魅力あるデザイン、地球環境を守り、人と自然とが共存できるデザイン、そして、人情や風習、歴史・文化、地域コミュニティなどを守り育むデザインが必要です。

3. ところふれあうデザイン

デザインがより優れたものとなるためには、次のような「人のところ」が重要です。

①つくる人の「ところ」

人権尊重の視点に立ち、常に、様々な利用者像を想定し、使いやすいデザインを生み出す「想像力と創造力」、そして、関係者の意見を親身になって聴き、利害を適切に調整し、デザインの必要性や妥当性を見極める「対話と調整」が求められます。

②利用する人の「ところ」

施設が持つ本来の機能を最大限に発揮するため、そして、施設だけでは十分とはいえない部分を補完するため、助け合い（結）の精神、マナー、気配り、気づきなど、利用者一人ひとりの「このところのユニバーサルデザイン」への理解と協力が不可欠です。

③管理する人の「ところ」

利便性の向上をハードのみで解決するのではなく、様々な場面に応じて、施設職員の配置計画を工夫するなど、心の通い合う、わかりやすい「対話型の施設運用」も必要です。

4. さりげないデザイン

周辺景観と調和するとともに、「このところの障壁」を招かない、「さりげなさ」と「美しさ」が求められます。

5. 追いつけるデザイン

より多くの人が少しでも利用しやすいよう、試行錯誤を重ねながら利用者との合意形成を図り、施設の評価やそれらデータの蓄積を行うとともに、時代のニーズを的確に捉えながら、絶えず見直し・改善を行うという、「プロセス」と「終わりなき取組み」が重要です。



基本方針

●基本方針の視点●

すべての人が、同じ場所で、同じことを、同じようにできる。

ふくしま型ユニバーサルデザインの「キーワード」、「5つの実現手法」、そして、公共施設等のユニバーサルデザインの「5つの基本理念」のもと、ソフト・ハードの両面から、地域性・環

境を踏まえ、優れたデザインを創り出すための「5つの基本方針」を次に掲げます。

1.すべての人が **快適** に利用できる施設2.すべての人が **簡単** に利用できる施設3.すべての人が **安全** に利用できる施設4.さりげなく **美しい** 施設5.どのような状況にも **柔軟** に対応できる施設基本方針1 すべての人が**快適**に利用できる施設

- ①特定の人が特別扱いされたり、いやな思いをすることのない施設
- ②右利き、左利きに対応した施設
- ③利用方法や利用状況の説明が行われる施設
- ④視覚、聴覚、触覚など多様な手段で、必要な情報が十分に提供される施設
- ⑤補助器具や補助手段を効果的に活用できる施設
- ⑥繰り返しの動作や、長時間にわたる肉体的負担が伴わない施設
- ⑦利用場所に接近しやすく、利用する広さが適切な施設
- ⑧重要なものがよく見えるよう、視線が確保されている施設
- ⑨使用しようとする全てのものに容易に手が届く施設
- ⑩少ない労力で効率的に、楽に使える施設
- ⑪利用者に不自然な姿勢を強くない施設
- ⑫プライバシーに配慮された施設
- ⑬天候や季節に左右されない施設
- ⑭疲れたときに休むことができる施設

基本方針2 すべての人が**簡単**に利用できる施設

- ①使い方を直感的に理解できる施設
- ②利用者の理解力や言語能力の違いが問題にならない施設
- ③利用者に必要な情報が容易にわかる施設

基本方針3 すべての人が**安全**に利用できる施設

- ①安全に対する配慮が等しく確保される施設
- ②危険や間違えやすい状況が発生しない施設
- ③使用方法を間違えても重大な結果につながらない施設
- ④注意が必要な操作において、不注意な操作を誘発しない施設
- ⑤危険なときや使用方法を間違えたときは、注意や警告を発する施設
- ⑥危険な部分が防護されている施設
- ⑦四季を通じて安全な施設
- ⑧災害時や不測の事態が生じても、安全に避難できる施設

基本方針4 さりげなく**美しい**施設

- ①色や形状などの印象が、利用者にとって抵抗感がなく、受け入れられやすい施設
- ②創意工夫された内容が、目立ちすぎず、さりげなくデザインされている施設
- ③地域の特性を生かし、周辺の景観と調和した施設
- ④自然や環境に配慮し、動植物にやさしい施設

基本方針5 どのような状況にも**柔軟**に対応できる施設

- ①できる限り同じ手段で利用できる施設
- ②利用者に応じた使い方が選べる施設
- ③利用者のペースに合わせることができる施設
- ④情報がその重要さに応じて提供される施設
- ⑤補助器具の使用や人的介助に十分な空間を提供できる施設

- 自転車と歩行者を分離する構造としたことで、それぞれのスムーズな通行を確保しています。

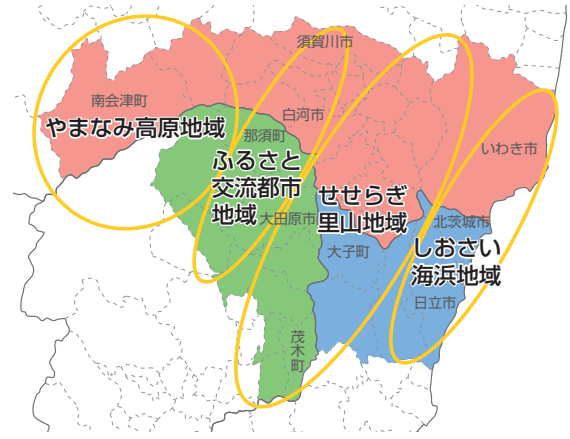
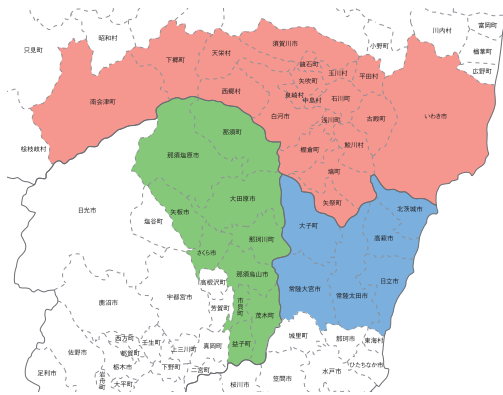


- 排水溝の蓋に凸凹加工することで、滑りにくい構造としています。

9 福島県の広域連携の取り組み

FIT構想

福島、茨城、栃木3県の県際地域であるFIT地域は、交通体系の整備の進展により、東京からの地理的優位性が高まっているとともに、豊かな自然環境、地域資源に恵まれ、さらに地震等の自然災害に対する安全性も高いなど、様々なポテンシャルを有する福島（F）・茨城（I）・栃木（T）の3県の県際地域（那須岳・八溝山を中心とする地域）が、これまで培ってきた交流・連携をもとに広域交流圏としてのさらなる発展を目指し、FITブランドの創出・育成、交流・二地域居住や広域観光交流の推進、交通体系や情報通信基盤等の整備など、連携して取り組むものです。



FIT地域の地域特性

福島県
いわき市、白河市、須賀川市、鏡石町、
天栄村、南会津町、下郷町、西郷村、
泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、
矢祭町、塙町、鮫川村、石川町、
玉川村、平田村、浅川町、古殿町
20市町村

FIT構想推進協議会ポータルサイトより

「八溝山周辺地域定住自立圏構想」

八溝山周辺地域定住自立圏構想とは、地域の中心的な役割を担う自治体（中心市）と中心市と連携する意思を有する近隣自治体が手を取り合って圏域を形成し、様々な産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの地域の魅力を活用して、NPOや企業といった民間の担い手を含め、相互に役割を分担し、連携・協力することによって、地域住民のいのちと暮らしを守るため圏域全体に必要な生活機能を確保し、地方圏において人口定住を促進する施策です。

連携市町は、機能の統合を図り、圏域を一体的かつ効率的な経営を目指すことを第一義としつつ、圏域内住民のニーズの高度化・多様化にも応えられる行政サービスを実現するため、保健医療、福祉、教育、産業振興、環境、防災消防、地域公共交通、インフラ整備、文化・芸術等の連携、圏域内交流等の行政課題のうち、基礎的かつ共通のものへの解決に向けた取組を優先的にを行い、より高度な圏域づくりに取り組むこととします。



八溝山周辺地域定住自立圏HPより

日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化プロジェクト

日光・会津・上州を中心とした地域には、他の地域には無い歴史をテーマとした観光資源が数多く存在し、温泉や豊富な自然も有するなど、純日本的な地域資源が広く集積するエリアです。こうした特性を有する本地域において、主要観光地の連携・交流を強化し、スローライフ、田舎暮らし等をコンセプトに『日本のふるさと』としての地域イメージを定着させることで、インバウンドを含む観光振興による交流人口の増加を図ります。また、都市と農山村の交流促進による持続可能な地域コミュニティの形成により、本地域特有の地域資源を将来世代へと引き継ぎます。



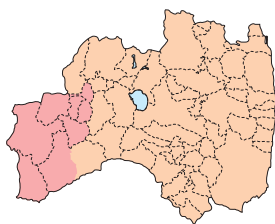
国土交通省首都圏広域地方計画プロジェクト参考資料より

新「歳時記の郷・奥会津」活性化事業

只見川電源流域は、豊かな水資源、広大な森林などの自然環境に恵まれ、年中行事や郷土色などが昔と変わらずに人々の暮らしの中に息づいているなど、自然、歴史、伝統・文化が豊かな地域ですが、豪雪、過疎化、高齢化といった共通の課題を抱えています。

このため、流域7町村が取り組む新編「歳時記の郷・奥会津」活性化事業を支援し、尾瀬を源とする「川」で結ばれた広大な奥会津地域における交流人口の拡大や地域の特性を生かした産業の創出を促進します。

新編「歳時記の郷・奥会津」活性化事業では、住民との協働と流域町村の緊密な連携の下、観光振興を始め農工商連携や定住・二地域居住などに取り組み、地域の特性を生かした産業の創出を図ります。また、将来の奥会津地域を支える人材の育成を図るとともに、伝統・文化を生かしながら地域の魅力向上を図ります。さらに、流域の環境保全や公共交通の活用、広域PRなど地域全体が広域的に連携し、「人が住み、集まる魅力的な奥会津」を目標として事業を促進します。

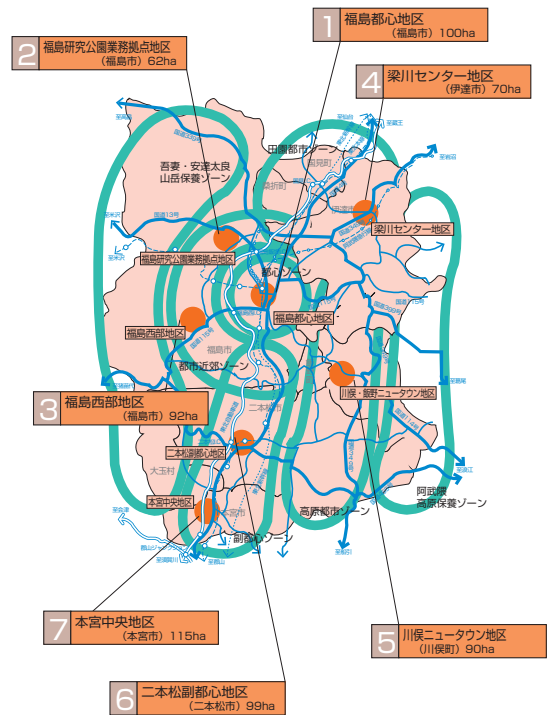
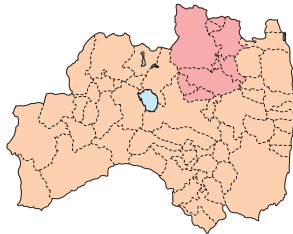


福島県の道路

福島地方拠点都市地域

福島市を中心とする県北地域8市町村で構成される福島地方拠点都市地域は、広域交通条件の向上により産業・業務機能立地のポテンシャルが大きく高まってきており、隣接する仙台、山形都市圏との連携による広域都市圏の形成、さらに新しい国土軸形成の要となる位置にあたります。

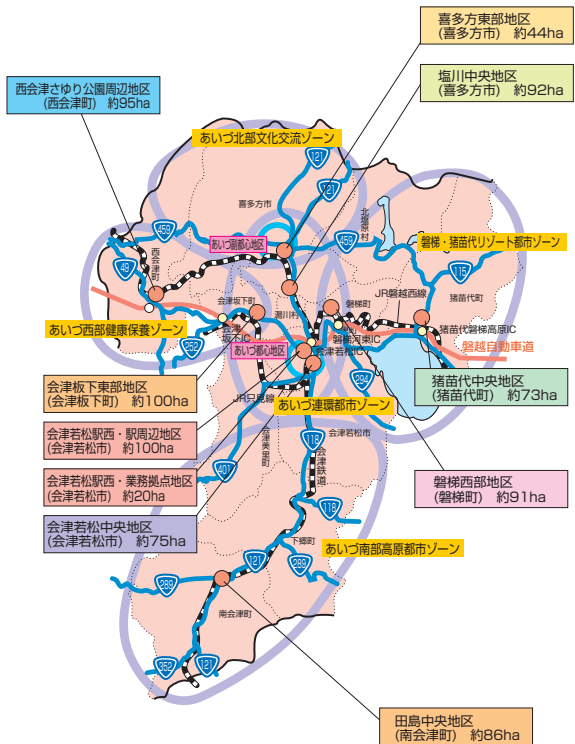
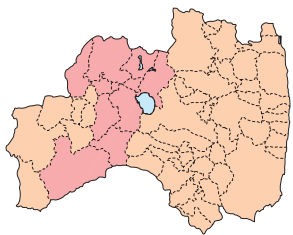
当地域においては、「美・遊・知・ふるさとふくしま都市圏」をキャッチフレーズに、8つの拠点地区（事業を重点的に実施する地域）を設け、既存の行政・教育・文化・医療等の中枢機能の拡充、産業界機能の高度化、高次都市機能の新たな導入、並びに豊かな居住環境の整備を図るとともに、多様な就業機会の確保と美とにぎわいのある魅力あるまちづくりの推進により、若者を中心とする人口の還流促進を図り、「職・住・遊・学」の備わった総合的な生活空間の創造を目指します。



あいづ地方拠点都市地域

会津若松市を中心とする会津地域の2市7町2村で構成されるあいづ地方拠点都市地域は、会津フレッシュリゾート構想の推進が図られているほか、磐越自動車道の開通による高速交通体系の整備が進み、また、会津大学の開学により地域の発展性が高まっています。

当地域の整備は、国土及び県土形成における位置づけや地域ポテンシャルを活かしつつ、「職・住・遊・学」の備わった新しい総合的な生活空間「F・I・N・Eステージ：交流都市圏あいづ」の創造を目指します。



10 特別法の指定地域

辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する法律 (昭和37年4月26日法律第88号)

(目的)

辺地を包括する市町村について、当分の間、当該辺地に係る公共的施設の総合的、かつ、計画的な整備を促進するために必要な財政上の特別措置等を定め、辺地とその他の地域との間における住民の生活文化水準の著しい格差の是正を図ることを目的としています。

(指定地域)

会津若松市・いわき市・白河市・喜多方市・相馬市・田村市・伊達市・本宮市・川俣町・天栄村・下郷町・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・猪苗代町・会津坂下町・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村・玉川村・平田村・古殿町・三春町・小野町・檜葉町・川内村・浪江町・葛尾村・飯館村

過疎地域自立促進特別措置法 (平成12年3月31日法律第15号)

(目的)

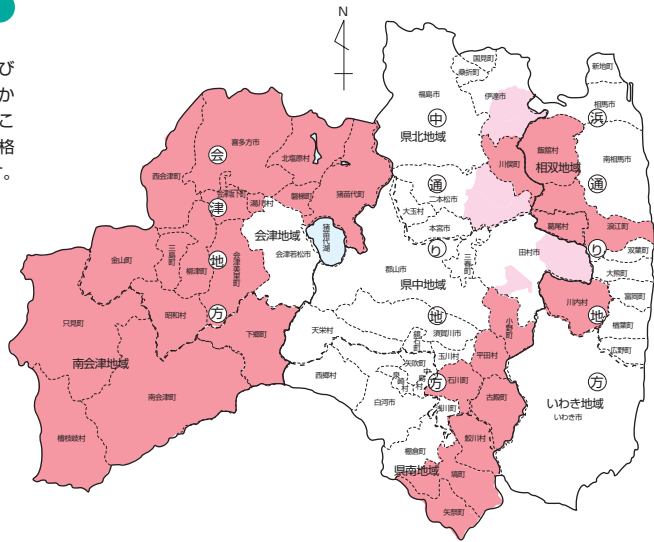
人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域について、総合的かつ計画的な対策を実施するために必要な特別措置法を講ずることにより、これらの地域の自立促進を図り、もって住民福祉の向上、雇用の増大、地域格差の是正及び美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的としています。

(指定地域)

喜多方市・川俣町・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・会津坂下町・湯川村・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・矢祭町・塙町・鮫川村・石川町・平田村・古殿町・小野町・川内村・浪江町・葛尾村・飯館村

(一部指定地域)

二本松市・田村市・伊達市



山村振興法 (昭和40年5月11日法律第64号)

(目的)

国土の保全、水源のかん養・自然環境の保全等に重要な役割を担っている山村が産業基盤及び生活環境の整備等について他の地域に比較して低位にある実情にかんがみ、山村振興の目標を明らかにするとともに、山村振興に関する計画の作成及びこれに基づく事業の円滑な実施に関し必要な措置を講ずることにより、山村における経済力の培養と住民の福祉の向上を図り、併せて地域格差の是正と国民経済の発展に寄与することを目的としています。

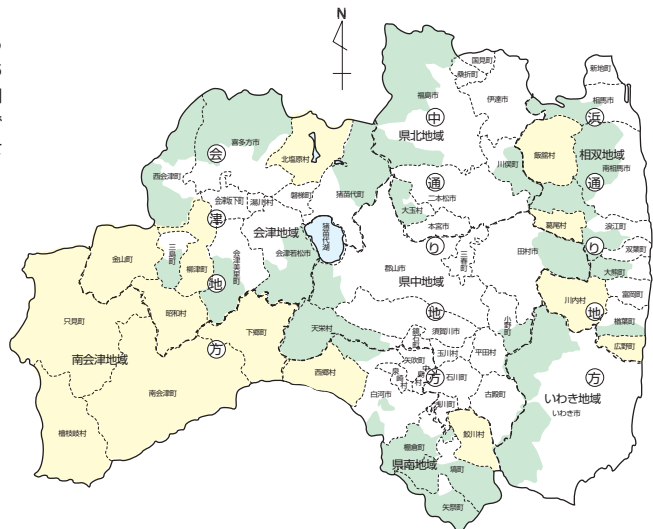
(指定地域)

【全地域指定】

下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・柳津町・金山町・昭和村・西郷村・鮫川村・広野町・川内村・葛尾村・飯館村

【一部地域指定】

福島市・会津若松市・郡山市・いわき市・白河市・喜多方市・相馬市・田村市・南相馬市・川俣町・大玉村・天栄村・西会津町・猪苗代町・三島町・会津美里町・棚倉町・矢祭町・塙町・小野町・檜葉町・大熊町・浪江町



福島県の道路

豪雪地帯対策特別措置法（昭和37年4月5日法律第73号）

（目的）

積雪が特になほはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除その他産業等の基礎条件の改善に関する総合的な対策を樹立し、その実施を推進することにより、当該地域における産業の振興と民生の安定向上に寄与することを目的としています。

（全指定）

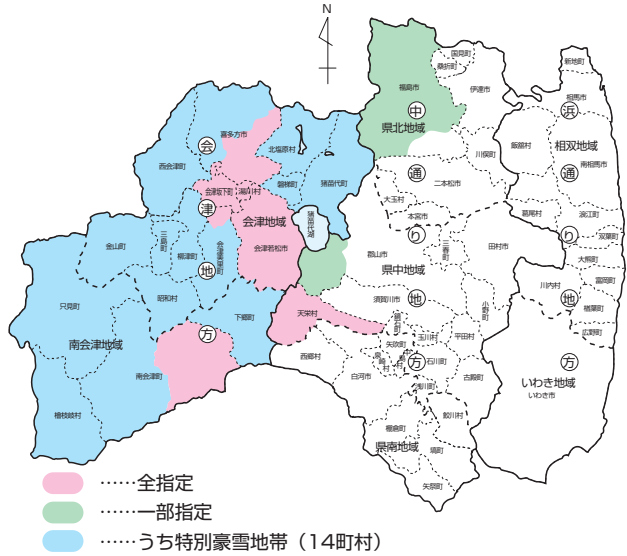
会津若松市・喜多方市・天栄村・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・会津坂下町・湯川村・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・

（一部指定）

福島市・郡山市

（特別豪雪地帯）

喜多方市（一部）・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町（一部）・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町（一部）



原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法（平成12年12月8日法律第148号）

（目的）

原子力による発電が我が国の電気の安定供給に欠くことのできないものであることにかんがみ、原子力発電施設等の周辺の地域について、地域の防災に配慮しつつ、生活環境、産業基盤等の総合的かつ広域的な整備に必要な特別措置を講ずること等により、これらの地域の振興を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の安定に寄与することを目的としています。

| | |
|------|--|
| 立地地域 | 楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町 広野町、浪江町、川内村、葛尾村 いわき市、南相馬市、相馬市、新地町、飯館村、田村市(旧都路村)の4市7町3村 |
|------|--|

