

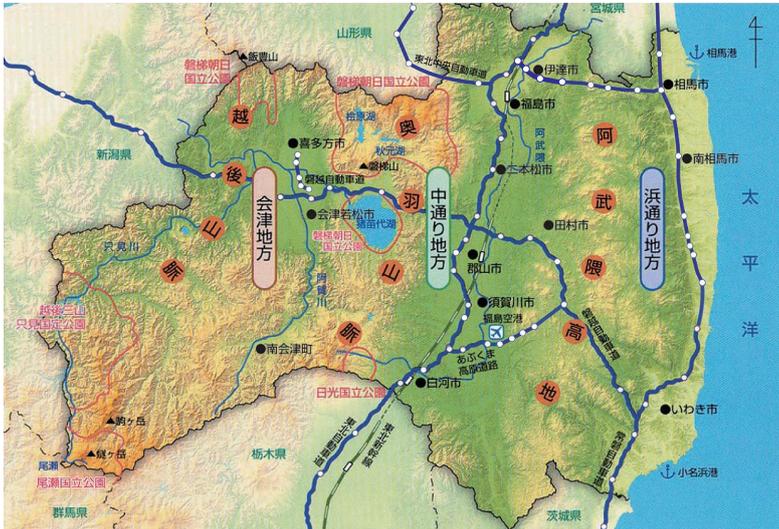
第1章

第1章 道づくりの変遷と時代潮流

1	本県の特徴	P6
2	道づくりの変遷	P12
3	時代潮流	P44

1-1 本県の特徴

1-1-1 概要



※ 国土地理院の「数値地図50mメッシュ（標高）日本II」より作成

図 1-1 福島県の概要

【広大な福島県の面積】

■ 首都圏1都3県分が、まるごと入る
 県土面積…13,783.90 km² (全国3位)
 出典：1目でわかる福島県の指標2019・福島県

【人口（令和3（2021）年12月1日）】

■ 約181万人の人口

- 人口 …… 1,809,371 人
※平成10年1月の213万8千人が過去最高
- 世帯数 …… 745,479 世帯
- 人口密度 … 131.3 人/km²

【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
- 東北圏、北陸圏及び首都圏の6県と隣接

1-1-2 特色ある県土構造



会津軸 国際的なリゾート・観光地域として北東国土地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 北東国土地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核を担う軸	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、北東国土地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ぶ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

図 1-2 福島県の6本の連携軸

【県土構造】

■ 3つの地方

- 南北に横断する阿武隈高地・奥羽山脈により、浜通り地方、中通り地方、会津地方の3地方に区分

■ 7つの地域

- 特色のある多極分散型の県土構造
- 県北、県中、県南、会津、南会津、相双、いわきの7つの地域

■ 6本の連携軸

- 3本の縦軸
 (浜通り軸・中通り軸・会津軸)
- 3本の横軸
 (南部軸・横断道軸・北部軸)

【地域別人口（令和3（2021）年12月1日）】

- 県北地域：460,767 人
- 県中地域：514,575 人
- 県南地域：137,079 人
- 会津地域：228,117 人
- 南会津地域：23,507 人
- 相双地域：116,327 人
- いわき地域：328,999 人

■ 豪雪地帯及び積雪寒冷特別地域

会津の全域及び中通り地方の一部を含む県土面積の約半分を占める20市町村が豪雪地帯に指定されています。また、そのうち14市町村が特別豪雪地帯に指定されています。

さらに、浜通りの大部分を除く地域が寒冷地域であり、県土面積の85%を占めています。

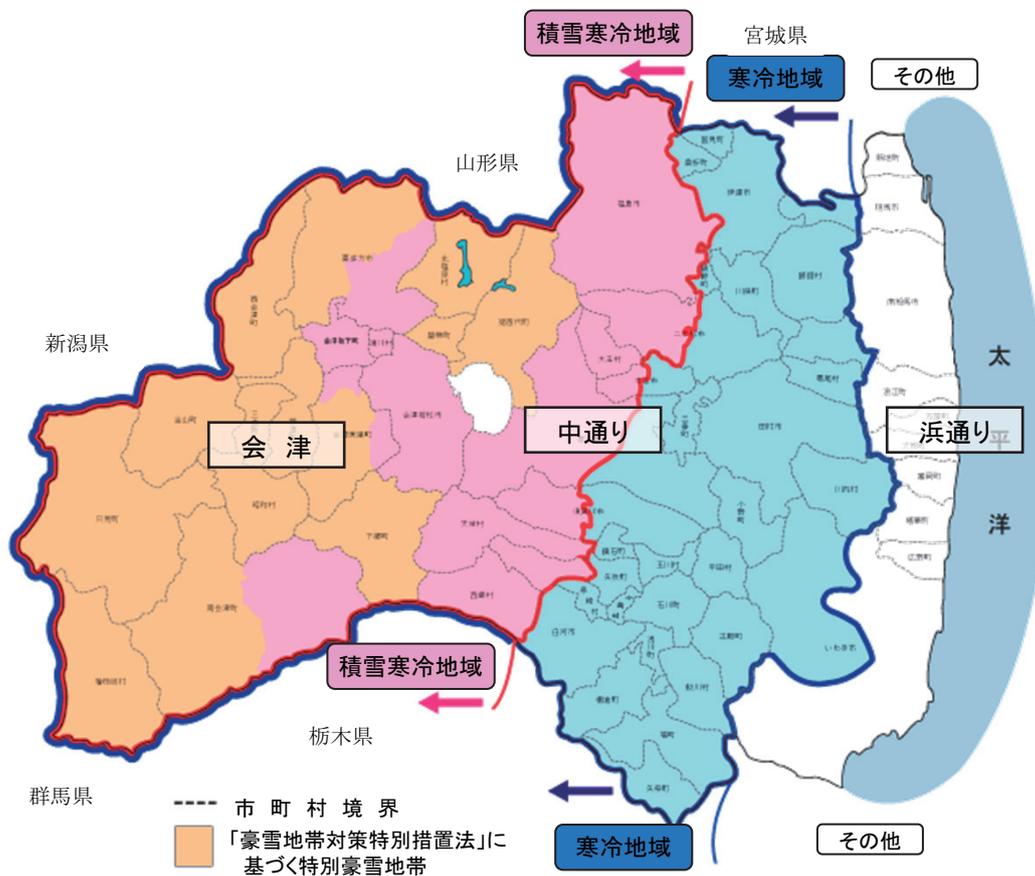


図 1-3 福島県の豪雪地帯及び積雪寒冷特別地域指定図

1-1-3 社会情勢の推移

■ 県内総生産

平成30（2018）年度の県内総生産は約7.9兆円で、全国で21位となっています。製造業が約1.9兆円、サービス業が約2.1兆円で、全体のほぼ半分を占めています。

■ 工業立地

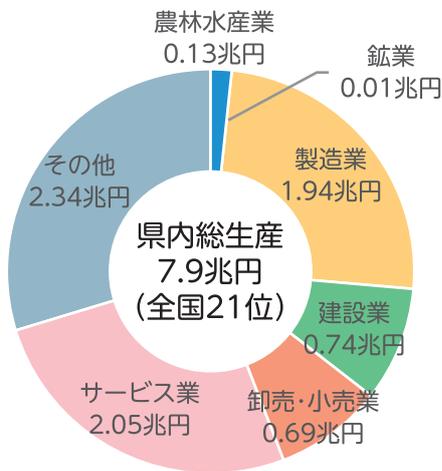
県内の工場立地件数の推移を見ると、福島県は宮城県及び山形県とならび立地件数が多く、今後は、関東に最も近いという地理的優位性を活用し、道路を始めとするインフラ整備等により、企業が立地しやすい環境を更に整える必要があります。

■ 農業

令和元（2019）年度の農業産出額は約2,086億円であり、全国15位となっています。品目では、もも、きゅうり、日本なしなどが上位に位置し、ブランド品の開発が進んでいることから、より一層の知名度の向上や販路の拡大が望まれています。

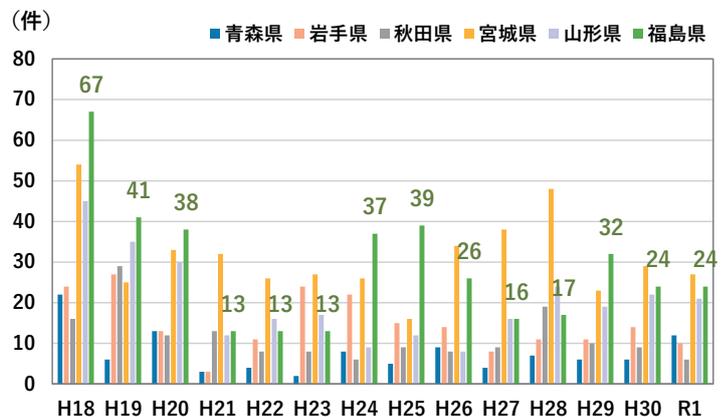
■ 中心市街地の活力低下

都市部では、市街化区域の拡大や大型小売店舗の郊外進出等により、駅前や中心市街地では、空洞化が進行しており、まちの賑わいが失われつつあります。



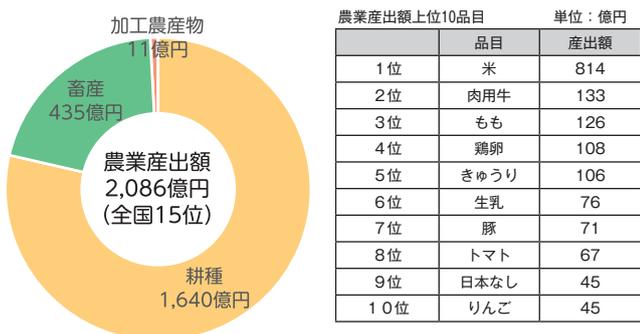
出典：県民経済計算（H30年度）

図1-4 県内総生産（H30（2018）年度）



出典：工場立地動向調査東北版

図1-5 東北6県の工場立地件数の推移



出典：農業総産出額及び生産農業所得

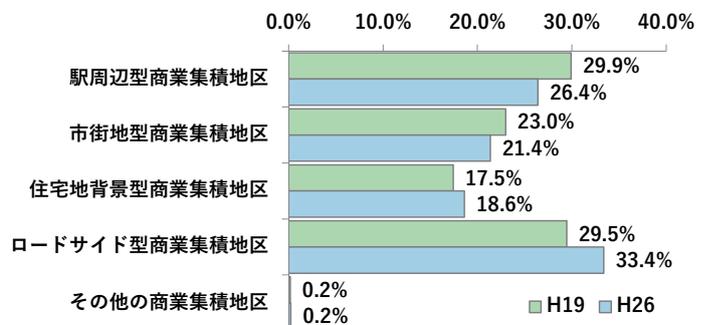
図1-6 農業総産出額（R1（2019）年）

表1-1 県内収穫量と全国順位

農林水産物	収穫量(生産、漁獲量)	全国順位	年
米（水稲）	368,500 t	6位	2019年
きゅうり	38,200 t	4位	2019年
アスパラガス	1,430 t	9位	2018年
トマト	22,400 t	9位	2019年
もも	27,000 t	2位	2019年
日本なし	16,000 t	4位	2019年
りんどう	4,600 千本	4位	2018年
福島牛（肉用牛飼養頭数）	47,500 頭	15位	2019年
地鶏兄弟	—	—	—
ナメコ	1,464 t	4位	2018年
ヒラメ	397 t	4位	2018年

※ヒラメは試験操業の漁獲量を含む。

出典：福島県HP
【小学生から知ってほしい！統計の話】



出典：商業統計（H19・H26）

図1-7 商業集積地区における大型店舗の立地環境割合

■ 海上輸送

県内には相馬港、小名浜港の2つの重要港湾が立地しており、小名浜港は平成25（2013）年に全国初となる「特定貨物輸入拠点港湾（石炭）」に指定される等、東北地方の産業活動を支援する物流拠点として重要な役割を果たしています。また、相馬港に新たに整備されたLNG基地は、平成30（2018）年3月に運転を開始しました。

小名浜港、相馬港ともに震災以前と比較して大きく取扱量が増加し、相馬港では令和元（2019）年の取扱貨物量が過去最大となりました。

また、小名浜港は脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成する取組が進められています。

重要港湾を有する浜通り地方から、県内外各地域へのアクセスは、東北中央自動車道の開通などにより改善が進められているものの、小名浜道路の整備等による更なるアクセス強化が求められています。

物流拠点を連携するネットワーク

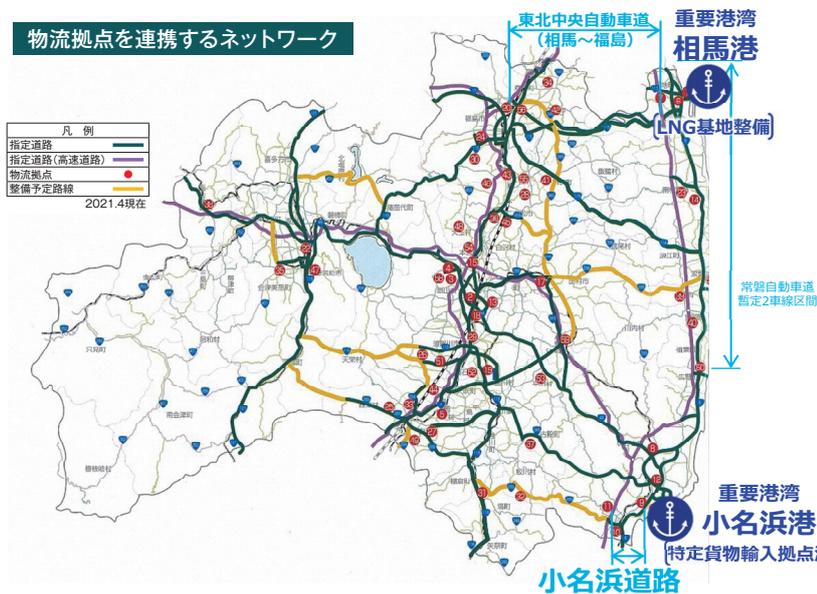


図1-8 重要物流港湾および背後地域の物流ネットワーク

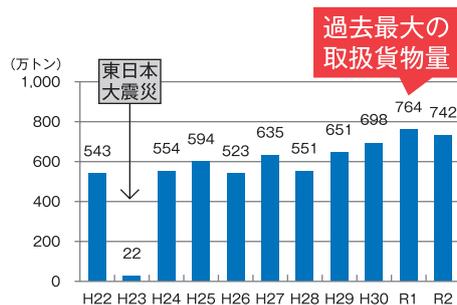


図1-9 相馬港の総取扱貨物量

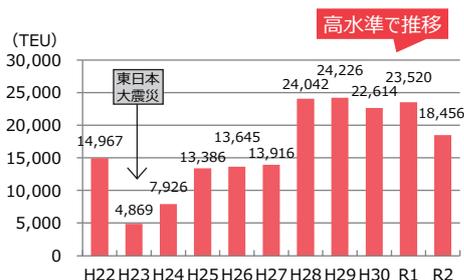


図1-10 小名浜港のコンテナ取扱貨物量

出典：重要港湾小名浜港・相馬港海上出入貨物量【2020年（1月～12月）速報値】



出典：小名浜港湾事務所

図1-11 小名浜港の整備概要



出典：福島県

相馬港に新設したLNG基地

■ 航空

福島空港は、平成23（2011）年の東日本大震災以降は国際線が運休となり、国際線利用者が大きく減少しています。近年は国際チャーター便の発着が増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2（2020）年度は実績がありませんでした。

福島空港へのアクセスは郡山市から福島空港へのリムジンバスが運行しているものの、郡山駅で乗換が発生したり、一般道を利用した運行であることから、定時性、速達性を確保した空港へのアクセス道路が必要です。

■ 観光

福島県における国内外からの観光入込客数は東日本大震災により大きく落ち込みましたが、徐々に回復し、平成30（2018）年には震災前と同程度となりました。

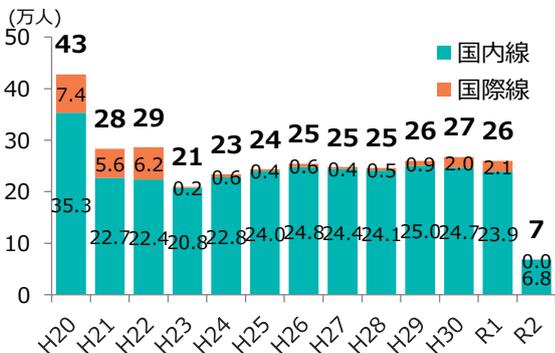
県内各地に魅力的な観光資源が点在していますが、観光拠点間を結ぶ道路ネットワークが不十分であることから、アクセス性の向上が求められています。

また、地理的要因として関東圏からの来訪が多いことから、北関東地域と連携した広域観光ルートの創出が求められています。

さらに、外国人観光客も近年増加傾向でしたが、令和2（2020）年度には新型コロナウイルス感染症の影響により再び東日本大震災と同程度まで大きく落ち込んでおり、ポストコロナを見据えた、受入環境づくりの強化が必要です。

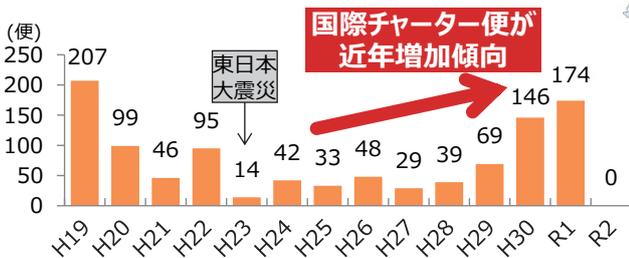
■ 救急搬送

県内の救命救急センター（第三次救急医療機関）へ60分以内で到達できる範囲は、この11年間で1.7%改善しましたが、到達できない範囲が約3割存在しており、アクセス時間短縮に向けた取組が引き続き必要となっています。



出典：福島県観光交流局空港交流課資料

図1-12 福島空港搭乗者数の推移



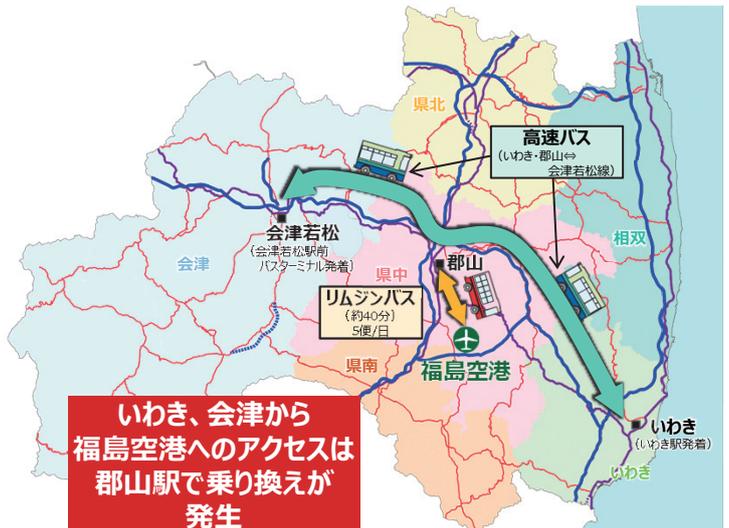
出典：福島県観光交流局空港交流課

図1-14 福島空港国際チャーター便数の推移



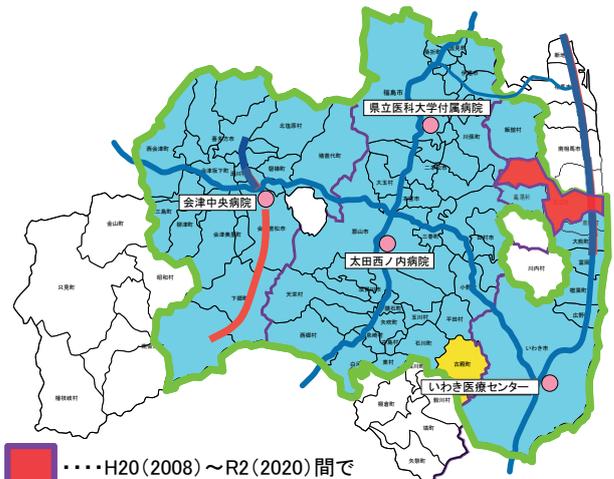
出典：福島県観光客入込状況（県観光交流課）

図1-15 福島県の観光入込客数と外国人宿泊者数の推移



出典：福島空港ビル株式会社

図1-13 福島空港までのバス運行路線



-H20(2008)～R2(2020)間で改善された市町村(浪江町)
-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(9,914km²)
-到達できない市町村
-高規格幹線道路等
-高規格幹線道路等(未供用)

図1-16 救命救急センターへ60分以内で到達できる範囲

1-1-4 主な本県の特性

■ 本県の特性の整理

本県における主な特性は、以下のとおりです。

分類	主な特性
面積・位置	<ul style="list-style-type: none"> ● 広大な面積 <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏1都3県分よりも大きい（全国3位） ● 東北の玄関口 <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方の最南端。東京から200km圏域 ・東北圏、北陸圏及び首都圏の6県と隣接
多極分散型 県土構造	<ul style="list-style-type: none"> ● 3つの地方：浜通り地方、中通り地方、会津地方 ● 7つの地域：県北、県中、県南、会津、南会津、相双、いわき <ul style="list-style-type: none"> ・地勢や気候の面で特色あふれる県土構造 ● 6本の連携軸 <ul style="list-style-type: none"> 3本の縦軸：浜通り軸、中通り軸、会津軸 3本の横軸：南部軸、横断道軸、北部軸 ・連携軸の結節上に特色ある7つの地域が形成され、それぞれの軸に分散した多極分散型の県土構造
社会情勢	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業 <ul style="list-style-type: none"> ・関東に最も近いという地理的優位性から、東北において宮城県及び山形県とならび工場立地が多数 ・中通り地方のもも、きゅうり、日本なしや会津地方を中心とした米など多様な農産物が全国上位 ・駅前や中心市街地で空洞化が進行 ● 海上輸送 <ul style="list-style-type: none"> ・小名浜港（重要港湾）が全国初の「特定貨物輸入拠点港湾（石炭）」に指定 ・小名浜港（重要港湾）にて「カーボンニュートラルポート（CNP）」の取組推進 ・相馬港（重要港湾）では、LNG基地が整備され、令和元年の取扱貨物量過去最大を記録 ⇒重要港湾からのアクセス強化が必要 ● 航空 <ul style="list-style-type: none"> ・福島空港は、国際チャーター便の発着が増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込む ・福島空港へのアクセスはリムジンバスが運行しているものの一般道利用 ⇒定時性・速達性を確保した福島空港へのアクセス道路が必要 ● 観光 <ul style="list-style-type: none"> ・国内外からの観光入込客数は東日本大震災により大きく落ち込んだが、平成30（2018）年には震災前と同程度まで回復 ・令和2（2020）年にはコロナ禍の影響で観光入込客数が再び東日本大震災と同程度まで落ち込む ・観光資源が点在しているが、観光拠点間を結ぶネットワークが不十分 ・関東圏からの来訪が多数 ⇒北関東地域と連携した広域観光ルートの創出やポストコロナに向けた外国人観光客の受入環境づくりの強化が必要 ● 救急搬送 <ul style="list-style-type: none"> ・県内の救命救急センター（第三次救急医療機関）へ60分以内で到達できない範囲が約3割存在 ⇒アクセス時間短縮に向けた取組が必要

1-2 道づくりの変遷

1-2-1 道づくりのこれまでのあゆみ

年代	1940年代				1950年代				1960年代				1970年代				55	56																							
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
主な出来事				終戦		アイオン台風			律成立	道路整備費の財源等に関する法			伊勢湾台風					東京オリンピック													福島県道路公社設立	日本万国博覧会									過疎地域振興特別措置法
道づくりの変遷											高度経済成長期				交通事故の大幅増																										
											S27 国道：約5,000km 改良率：約11% 舗装率：約1%				自動車社会に伴う砂利道の解消				S49 国道：約5,600km 改良率：約63% 舗装率																						
											基幹的な道路の一次改築整備																														
															●県内の国道4号舗装完了 ●県内の国道6号舗装完了 ●県内の国道49号一次改築完了 ●県内の国道13号一次改築完了																										
											地域を連携する道路等の整備（国道114号、																														
国土開発計画											全国総合開発計画				新全国総合開発計画				第三次全国																						
県総合計画															第1次県政振興計画				第2次県政振興計画				福島県長期																		
県復興関連計画																																									
県部門別計画																																									
道路部門計画																																									

1-2-2 道路の現状

■ 国道・県道の改良率

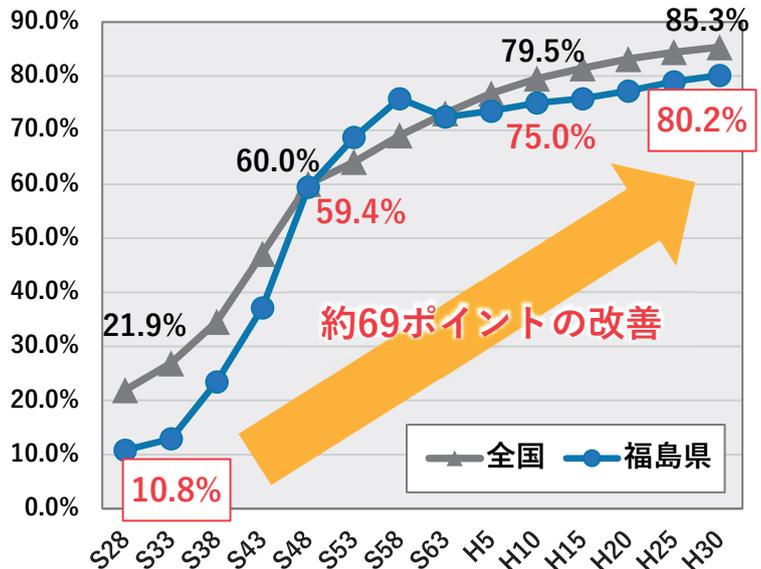
本県の国・県道の改良率は、昭和28（1953）年の約11%から平成30（2018）年には約80%と向上しましたが、全国平均より約5ポイント低く、全国で36番目となっています。

※改良率とは、旧構造令（昭和33（1958）年8月1日）の規格に適合する道路の割合

表1-2 全国と福島県の国県道現況

順位	実延長 (km)		改良率 (%)	
	都道府県名	数値	都道府県名	数値
1位	北海道	18,635.9	東京都	98.0
2位	新潟県	6,646.0	北海道	96.3
3位	福島県	6,136.7	千葉県	95.9
4位	兵庫県	5,896.0	沖縄県	95.2
5位	長野県	5,597.7	佐賀県	95.0
・	—	—	—	—
・	—	—	—	—
35位	—	—	島根県	80.5
36位	—	—	福島県	80.2
37位	—	—	長野県	80.0
・	—	—	—	—
・	—	—	—	—
45位	香川県	1,924.6	高知県	67.4
46位	佐賀県	1,894.4	徳島県	66.0
47位	沖縄県	1,577.1	奈良県	60.2

出典：道路統計年報2020、国県道現況調査(R2.4.1)



出典：道路統計年報、国県道現況調査
※第一次道路整備計画（昭和29年から）の前年を基準年

図1-17 全国と福島県の国県道の改良率の推移

■ 歩道の整備状況

- 県が管理する道路5,741.6kmのうち、^(※) 交安指定道路として3,542.2kmの区間が指定され、そのうち2,039.8km（57.6%）の区間に歩道等が整備されています。また、通学路は818.0kmの区間が指定され、そのうち621.1km（75.9%）の区間に歩道等が整備されています。
- 通学児童を始めとする歩行者の安全な通行に支障をきたしている箇所は依然として残されています。
- 平成24（2012）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。このような取組を継続していくため、自治体、学校関係者、警察、道路管理者の連携により『通学路交通安全プログラム』を策定し、PDCAにより進捗を管理しながら対策を進めています。

表1-3 歩道等の整備状況

道路種別	全国			福島県	交安指定道路					
	実延長 (km)	整備延長 (km)	整備率 (%)		実延長 (km)	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	55,874.2	33,536.2	60.0%	1,525.3	979.6	628.1	64.1%	161.5	138.9	86.0%
主要地方道	57,956.1	27,914.0	48.2%	1,900.4	1,245.5	747.4	60.0%	300.4	243.6	81.1%
一般県道	71,797.9	24,512.1	34.1%	2,315.9	1,317.1	664.3	50.4%	356.1	238.6	67.0%
合計	185,628.2	85,962.3	46.3%	5,741.6	3,542.2	2,039.8	57.6%	818.0	621.1	75.9%

福島県：R2（2020）年4月現在
全国：H31（2019）年3月現在



国道349号



北山会津若松線

(※) 交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条の規定に基づき指定を行うべき道路

■ 交通不能区間などの状況

本県は、地形の急峻な箇所や豪雪地帯が多いことから、多くの交通不能区間や異常気象時通行規制区間が残っています。

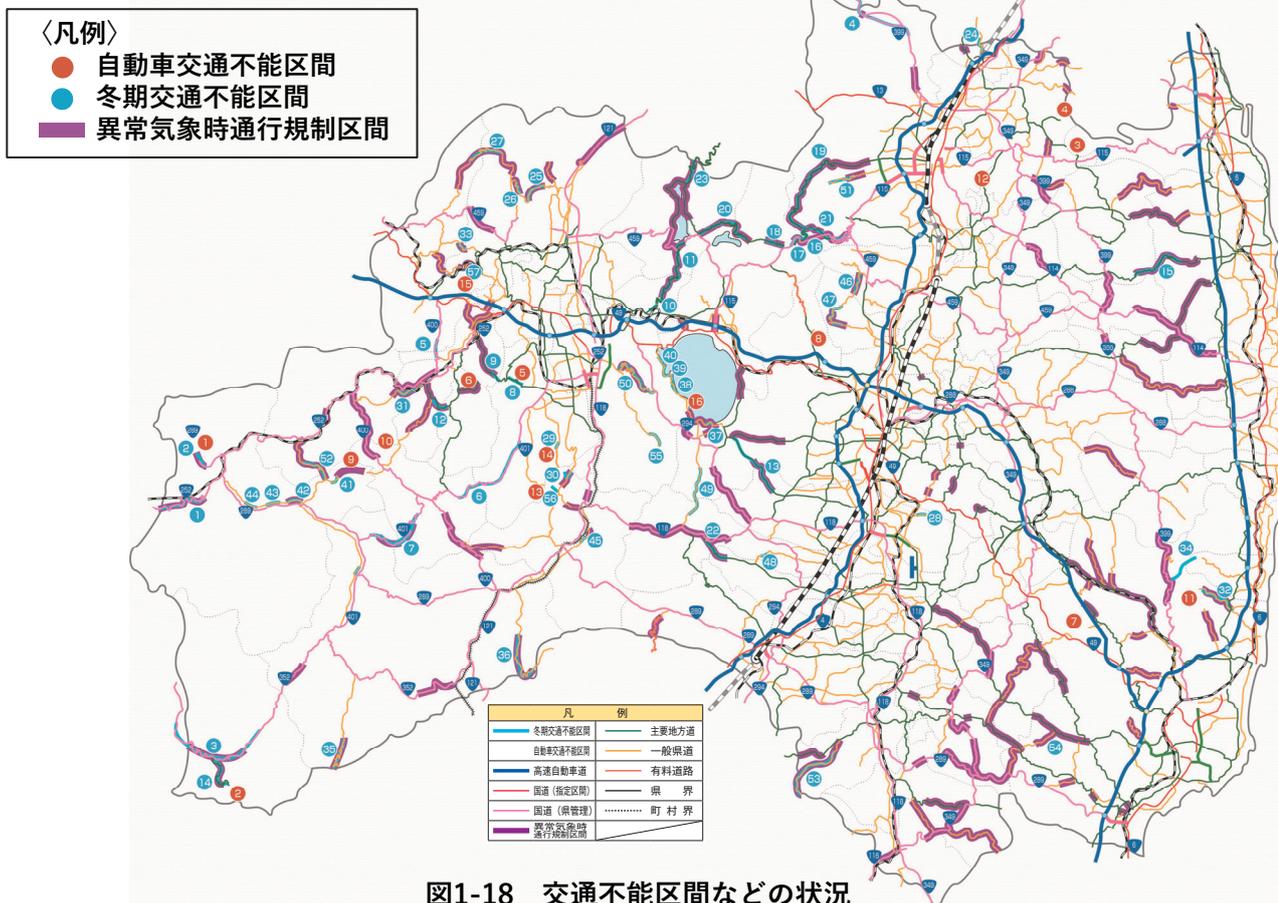


図1-18 交通不能区間などの状況

■ 自動車交通不能区間 ※1)

15路線16箇所あります。

表1-4 自動車交通不能区間 (H31 (2019) 年4月)

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

※1) 最大積載量4トンの貨物自動車が通行できない区間

■ 冬期交通不能区間 ※2)

40路線56箇所あります。

表1-5 冬期交通不能区間 (R2 (2020) 年4月)

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	130.0
一般県道	24	33	160.1
計	40	56	371.9

※2) 冬期間の積雪により交通不能となる区間

■ 異常気象時通行規制区間 ※3)

86路線132箇所あります。

※3) 過去の事故件数と異常気象との相関関係から規制基準を定め、これにより事前規制を実施する区間

■ 特殊通行規制区間 ※4)

44路線64箇所あります。

※4) 異常気象時通行規制区間に該当しないが、パトロール等により、気象、現地状況等により判断して危険が予測される場合に事前規制を実施する区間

表1-6 事前通行規制区間 (R3 (2021) 年5月)

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	277.6	9	21	117.4
主要地方道	27	38	311.2	12	15	76.3
一般県道	46	56	335.5	23	28	171.9
計	86	132	924.3	44	64	365.6

■ 高規格幹線道路

- 高規格幹線道路網は、全国各地域がバランスよく発展していくために必要な社会資本として、昭和62（1987）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、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計画されました。
- 高規格幹線道路網は全長14,000kmで、内訳は高速自動車国道11,520km、一般国道自動車専用道路2,480kmから構成されます。
- 県内では、昭和48（1973）年11月に東北自動車道白河～郡山間が、その後、昭和50（1975）年4月に郡山～白石間が開通したことにより、岩槻（埼玉県）～仙台間の全線が供用されました。また、昭和63（1988）年3月に常磐自動車道三郷（埼玉県）～いわき間が、平成9（1997）年10月に磐越自動車道いわき～新潟間が全線供用され、県内を縦横に走る高速道路網が形成されました。
- 令和3（2021）年4月に東北中央自動車道の霊山IC～伊達桑折IC間の開通により県内区間全線が供用しており、現在、常磐自動車道や磐越自動車道の暫定2車線区間において4車線化が進められています。

■ 地域高規格道路

- 地域高規格道路は、高規格幹線道路を補完し、地域間の連携を支える道路です。
- 県内の地域高規格道路では、あぶくま高原道路（福島空港・あぶくま南道路）が平成23（2011）年3月に全線が開通、会津縦貫北道路（喜多方IC～会津若松北IC）が平成27（2015）年9月に開通しました。現在は、会津地方の基軸として、また広域ネットワークの代替機能を確保するため会津縦貫道（会津縦貫北道路（若松北BP）・会津縦貫南道路）の整備を進めています。



図1-19 S60（1985）年の高速道路網



図1-20 H7（1995）年の高速道路網

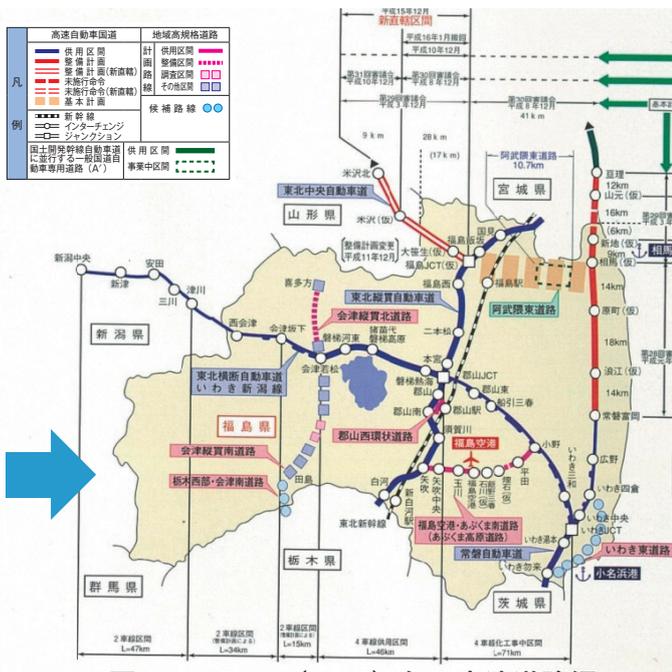


図1-21 H17（2005）年の高速道路網

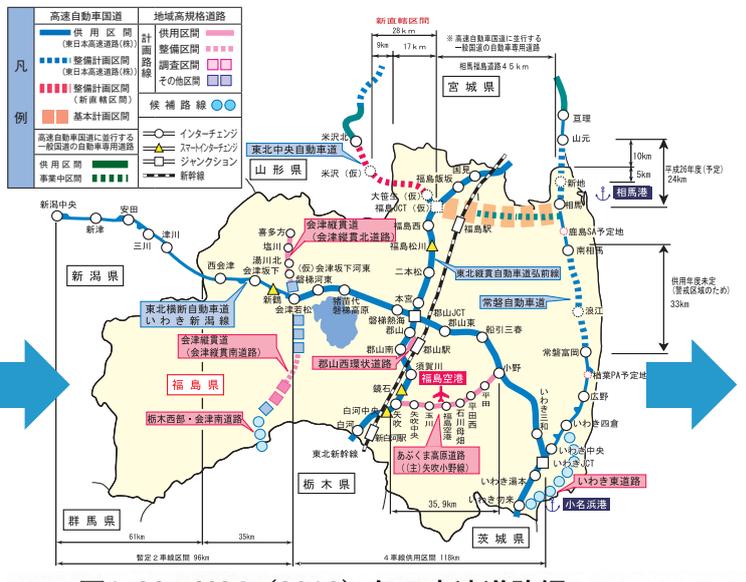


図1-22 H24（2012）年の高速道路網

■ 主要渋滞箇所

- 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、平成24（2012）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等により、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（平成25（2013）年1月公表）し、対策を進めています。
- 主要渋滞箇所は、全143箇所あり、令和3（2021）年3月末までに20箇所解消され、残り123箇所となっています。

〈一般道路（福島県内）〉 123 箇所（4 エリア・48 区間・46 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



図1-24 福島地区の主要渋滞箇所



図1-25 郡山地区の主要渋滞箇所



図1-26 会津地区の主要渋滞箇所



図1-27 いわき地区の主要渋滞箇所

■ 交通事故の発生状況

- 県内の交通事故発生件数は減少傾向にありますが、令和元（2019）年は3,919件と東北6県では宮城県、山形県に次いで多く発生しています。
- 令和元（2019）年における交通事故千件当たりの事故死者数が全国平均8.4人に対して、福島県では15.6人であり、交通事故による死者の割合が高い状況にあります。
- 県内の交通事故死者のうち、全体の約52%を歩行者・自転車関連事故が占めており、歩行者や自転車に関係する事故が重大事故に発展する危険性が高いことが分かります。

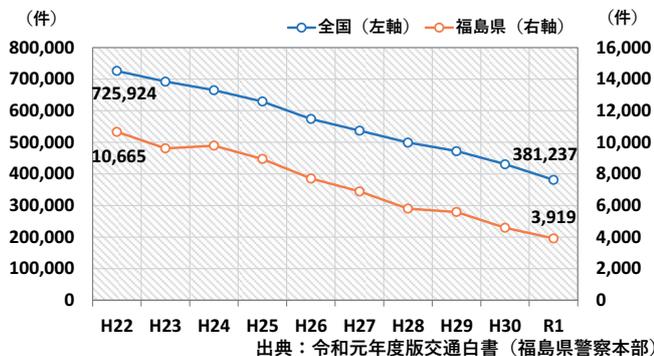


図1-28 交通事故件数の推移(H22(2010)～R1(2019))

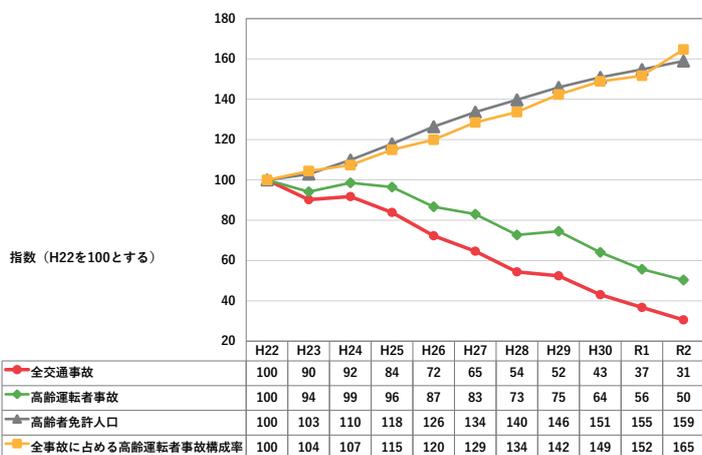
表1-10 R1(2019)年交通事故発生状況

	全国平均	福島県
交通事故千件あたりの事故死者数(人/千件)	8.4	15.6
人口10万人あたりの事故件数(件/10万人)	302.2	212.3
人口10万人あたりの事故死者数(人/10万人)	2.5	3.3
車両1万台あたりの事故件数(件/1万台)	41.6	21.6
車両1万人あたりの事故死者数(人/1万台)	0.35	0.34

出典：令和2年度版交通白書（福島県警察本部）

■ 交通事故の推移

- 道路改築等のハード整備と啓発活動・道路交通法の改正等によるソフト対策により、全交通事故は減少傾向にあります。
- 高齢者免許人口は増加傾向にあり、これに伴って全事故に占める高齢運転者の事故構成率も増加傾向にあります。
- 幹線道路の事故減少割合に比べて生活道路における減少割合は低くなっており、生活道路における事故対策が重要となっています。



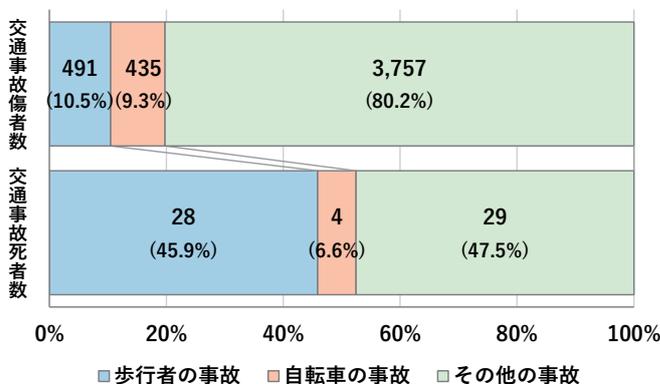
出典：令和2年度版交通白書（福島県警察本部）

図1-30 福島県の高齢者の事故の推移

表1-9 R1(2019)年東北地方交通事故発生件数

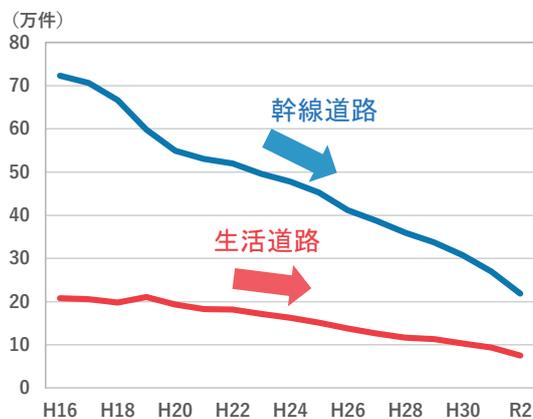
福島県	宮城県	山形県	秋田県	岩手県	青森県
3,919件	5,675件	4,292件	1,514件	1,968件	2,791件

出典：令2年度版交通白書（福島県警察本部）



出典：令和2年度版交通白書（福島県警察本部）

図1-29 R1(2019)年交通事故死傷者数の内訳



出典：交通事故統計（交通事故分析センター）

図1-31 全国の幹線道路と生活道路の交通事故発生件数推移

■ 防災対策の状況

- 平成8（1996）年度に実施した道路防災総点検^{注1）}に基づき、落石履歴がある箇所や変状が著しく大規模災害の発生が懸念される箇所から対策事業を実施してきました。
- 道路防災総点検の中で、特に優先度が高い「要対策箇所」について、令和2（2020）年度末までに約40%の解消が図られました。
- 異常気象時等には落石等の危険により、通行止めとなる区間があり、有事の際に避難や救助の支障となるおそれがあることや、広域の迂回が必要になるなど住民生活に多大な影響を及ぼすことから、その解消に向けた対策事業が重要となっています。

注1）道路防災総点検とは、豪雨・豪雪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、その結果を今後の道路防災対策に反映していくもの。

表1-11 H8（1996）年度道路防災総点検における
要対策箇所解消状況（R3（2021）年3月末）

点検項目	要対策箇所数	令和元年度未解消箇所数	令和2年度完了箇所数	令和2年度未解消箇所数	
落石崩落	2,071	883	7	890	
岩石崩落	162	107	1	108	
雪崩	78	45	0	45	
地吹雪	217	56	0	56	
擁壁や盛土等	473	93	0	93	
合計	箇所数	3,001	1,184	8	1,192
	率		39.5%	0.3%	39.7%

落石状況



整備事例



表1-12 過去5年間の異常気象による通行止め状況

年度	異常気象による通行止め	
	事前通行規制 (回数)	事後規制 (回数)
H28（2016）年度	49	25
H29（2017）年度	109	39
H30（2018）年度	30	13
R1（2019）年度	143	284
R2（2020）年度	25	36
5年間合計	356	397
平均	71.2	79.4



いわき石川線の土砂崩落による倒木状況

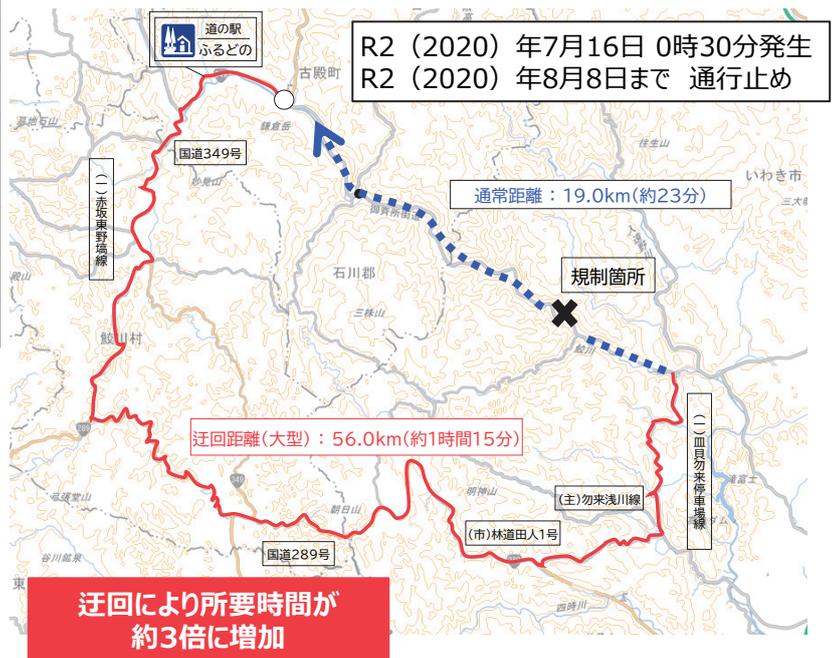


図1-32 いわき石川線通行規制時の迂回路

(参考) 防災拠点を結ぶ重要な道路網 (緊急輸送路)

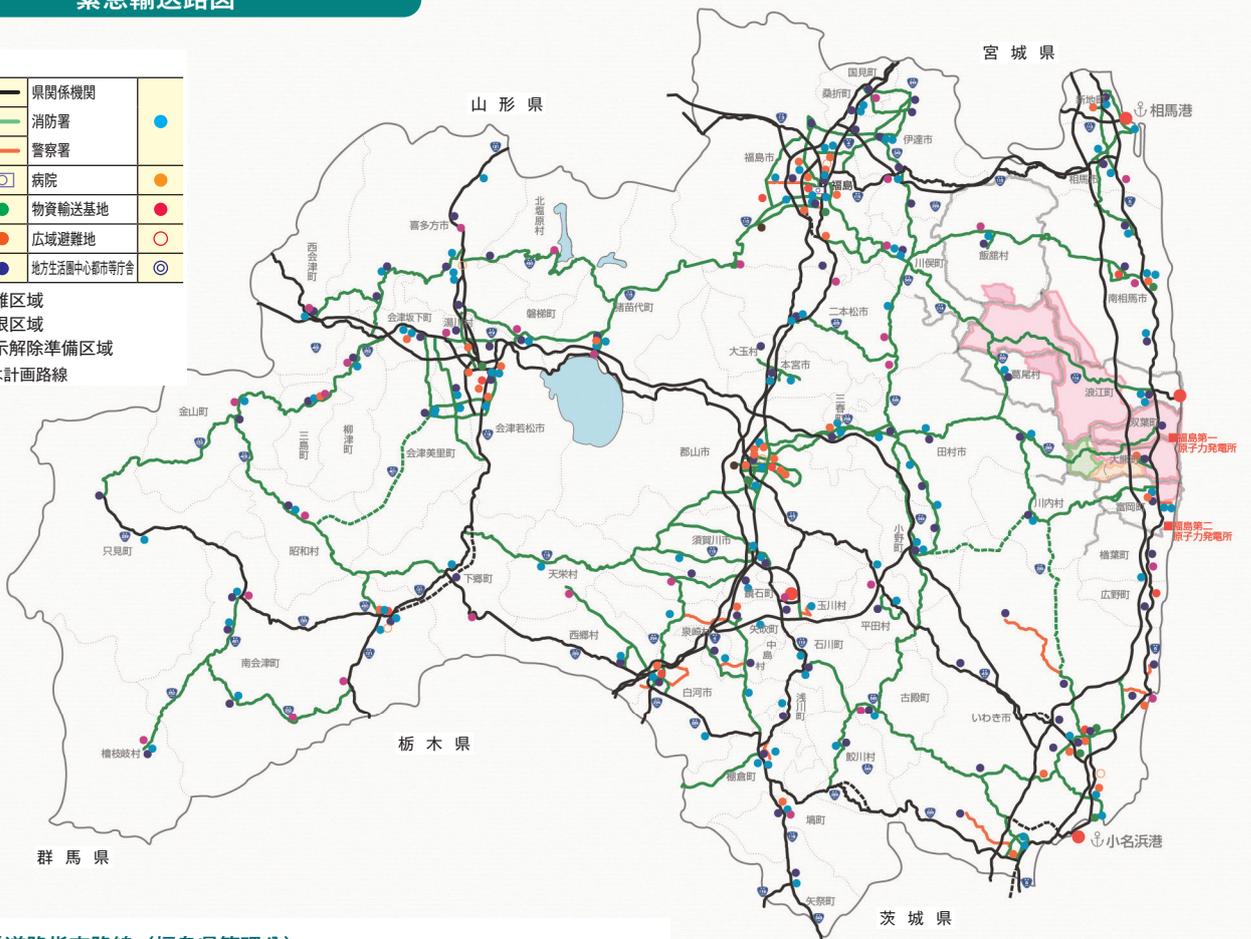
- 緊急輸送路は、災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消防活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員及び物資等の輸送に必要な道路で、福島県地域防災計画 (福島県防災会議) において指定しています。
- 公共施設、港湾、空港等の防災拠点を結ぶ重要な道路網となっています。

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	地方生活圏中心都市等庁舎	◎
■	帰還困難区域	
■	居住制限区域	
■	避難指示解除準備区域	

※破線は計画路線



● 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	21	135	34	190
総延長 (km)	506.9	1,318.0	21.9	1,846.8
改良延長 (km)	480.4	1,232.6	20.2	1,733.2
未改良延長 (km)	26.5	85.4	1.7	113.6
改良率 (%)	94.8	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、最優先に確保すべき路線

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

図1-33 緊急輸送路図

■ 道路構造物の状況

本県の道路構造物（橋梁、トンネル、シェッド、シェルター）については、高度経済成長期に集中して整備してきたものが多く、今後老朽化による修繕や更新の時期が集中するおそれがあることから、計画的な補修対応による施設の機能維持や長寿命化が重要な課題となっています。

● 橋梁の状況

県管理の道路橋梁は、全体で4,379橋（平成31（2019）年3月現在）です。このうち、架設後50年を経過した橋梁（老朽橋）は全体の約37%の割合ですが、20年後にはこの割合が約78%になる見込みです。

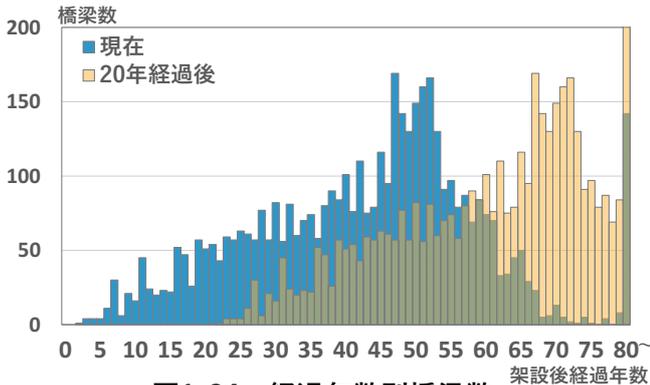


図1-34 経過年数別橋梁数



国道459号 奥川橋

● トンネルの状況

県管理の道路トンネルは全体で165箇所（平成31（2019）年3月現在）です。年代別では、昭和30（1955）年代からトンネル建設数が急増しており、今後施設の老朽化が急速に進行することが危惧されます。

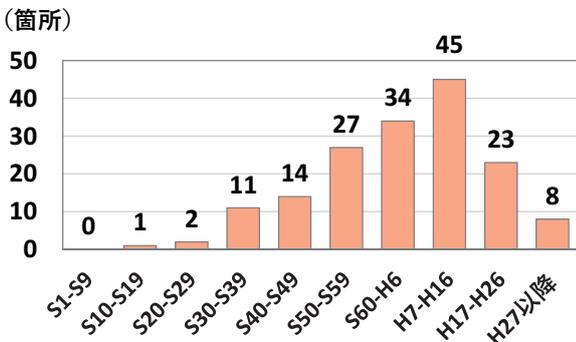


図1-35 建設年代別トンネル数



国道118号 小沼崎トンネル (S50供用)

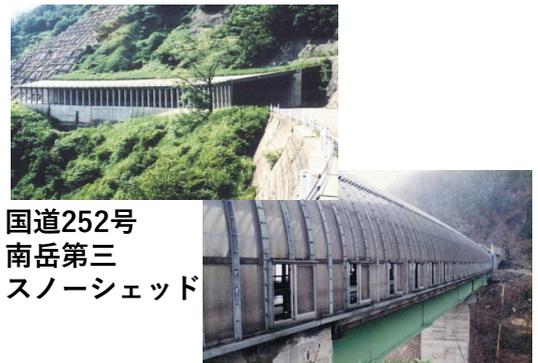
国道289号 駒止トンネル (S57供用)

● シェッド、シェルターの状況

県管理のシェッド、シェルターは計172箇所（平成31（2019）年3月現在）です。現在約8割が建設後20年を経過するなど、施設の老朽化が進行しています。

表1-13 シェッド（ロック、スノー）、シェルターの内訳

材	シェッド（ロック）		シェッド（スノー）		シェルター		合計		
	施設数	割合	施設数	割合	施設数	割合	施設数	20年経過	老朽化
コンクリート（RC）	2	7.7%	6	5.0%	0	0.0%	8	7	87.5%
コンクリート（PC）	21	80.8%	91	75.8%	0	0.0%	112	86	76.8%
メタル	3	11.5%	23	19.2%	26	100%	52	41	78.8%
合計	26	-	120	-	26	-	172	134	77.9%



国道252号 南岳第三スノーシェッド

国道118号 三沢スノーシェルター

■ 本県の道路特性の整理

本県における主な道路特性は、以下のとおりです。

分類	主な道路特性
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道・県道の管理延長と改良率 <ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理延長は、全国3番目と長いが、改良率は全国で36番目と低い ● 歩道の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・県管理道路の交安指定道路の57.6%、通学路の75.9%が整備済み。歩行者の安全な通行に支障をきたす箇所が多く存在。 ⇒歩行者の安全・安心な歩行空間の確保が必要
交通不能区間・規制区間	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車交通不能区間：15路線16箇所 ● 冬期交通不能区間：40路線56箇所 ● 異常気象時通行規制区間：86路線132箇所 ● 特殊通行規制区間：44路線64箇所 ・地形の急峻な箇所や豪雪地帯が多いことから、交通不能区間や異常気象時通行規制区間が多く存在
広域道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ● 高規格幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> ・県内の東北自動車道、磐越自動車道、常磐自動車道、東北中央自動車道の全線が開通し、高規格幹線道路の道路ネットワークはつながったものの、常磐自動車道や磐越自動車道の暫定2車線区間が存在 ● 地域高規格幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> ・あぶくま高原道路が平成23（2011）年3月に全線開通。会津縦貫北道路の一部（喜多方IC～会津若松北IC）が平成27（2015）年9月に開通 ⇒道路ネットワークの機能強化のための常磐自動車道や磐越自動車道の4車線化、会津地方の基軸としてまた広域ネットワークの代替機能確保のため会津縦貫道の整備が必要
交通混雑	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要渋滞箇所 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所などの主要渋滞箇所が143箇所あり、これまで20箇所解消し、残り123箇所 ⇒渋滞解消に向けた対策が必要
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故の発生状況 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故千件当たりの事故死者数が全国平均8.4人に対して、福島県では15.6人であり、交通事故による死者の割合が高い状況 ・県内の交通事故死者のうち、約52%が歩行者・自転車関連事故。歩行者・自転車に関連する事故が重大事故に発展する危険性が高い ● 交通事故の推移 <ul style="list-style-type: none"> ・県内の全交通事故は減少傾向にあるものの、高齢運転者の事故構成率が増加 ・生活道路の事故減少割合が、基幹道路の割合に比べ低調 ⇒歩行者の安全・安心な歩行空間の確保が必要 生活道路における事故対策が必要
道路防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 防災対策 <ul style="list-style-type: none"> ・落石等の対策が必要な危険箇所について約40%が解消 ・落石等による通行止めにより、有事の際の避難や救助の支障や広域の迂回が必要 ⇒住民生活に多大な影響を及ぼすことから、その解消に向けた対策が重要
道路構造物の老朽化	<ul style="list-style-type: none"> ● 橋梁：20年後には架設後50年経過した橋梁が約78%に増加 ● トンネル：今後老朽化が急速に進行 ● シェッド・シェルター：現在約8割が建設後20年経過 ・今後老朽化が急速に進むとともに修繕や更新の時期が集中 ⇒計画的な補修対応による施設の機能維持や長寿命化が重要

1-2-3 東日本大震災など大規模災害からの復旧・復興の取組

■ 東日本大震災と原子力災害

平成23（2011）年3月11日14時46分、三陸沖を震源としたマグニチュード9.0という国内観測史上最大の地震により、中通り及び浜通りを中心に県内11市町村で震度6強が観測されました。

相馬港では9.3m以上の大津波が観測されるなど、浜通り沿岸全域が津波の被害に襲われ、死者・行方不明者合わせて2,900名以上、家屋や産業・交通・生活基盤の壊滅的被害など、甚大な被害が発生しました。さらに、東京電力福島第一原子力発電所の事故により、大規模自然災害と原子力災害が重なる複合災害が発生し、本県は、歴史上類を見ない大災害に見舞われました。

発電所周辺地域等では避難指示区域が設定され、16万人以上の方が県内外への避難を余儀なくされました。また、県内全域に風評が及び、あらゆる産業が大きな打撃を受けました。

■ 東日本大震災における道路の役割

東日本大震災では、津波被災を受けた浜通りだけでなく、福島空港や自衛隊駐屯地などの広域的な防災拠点施設がある中通りも大きな被害を受けました。そのため、県内の高速道路や国・県道も、発災直後から通行止めの箇所が多数発生しましたが、各道路管理者の懸命な応急対応と各輸送機関との連携により、本県以北の被災地に向かう救援車両の交通確保が図られました。特に、県内の高速道路は、東日本高速道路株式会社及びグループ各社の総力を挙げた対応により、翌12日11時には、警察庁から緊急交通路指定を受け、災害対策関係車両に限定して開放されました。

県管理道路でも、全管理延長の約1.6%に当たる約84kmが被災しましたが、橋梁については、津波で流失した8橋を除き落橋に至ったものはなく、これまでの耐震対策の取組が一定の成果を挙げたものと評価しています。また、通行止め箇所数の推移に着目しますと、東北地方太平洋沖地震発災から1ヶ月の間に、余震が頻発する中であっても、全146箇所あった通行止め箇所のうち、64.4%にあたる94箇所を解消しました。特に、福島空港と東北自動車道、磐越自動車道を結ぶあぶくま高原道路については、発災後4日目（平成23（2011）年3月15日）に、福島空港IC～小野IC間を緊急車両に限定して開放し、その後、発災後13日目（平成23（2011）年3月24日）に開通予定を前倒しして、全線を一般に開放するなど、災害対応を支援する早期のネットワーク構築に取り組みました。

このように、これまで進めてきた道路整備や防災対策の取組によって、被災箇所を最小化するとともに、地元建設企業等と緊密に連携した被災箇所の応急復旧活動を通じ、福島県以北の被災地も含めた広域救援の円滑化に一定の役割を果たすことができました。

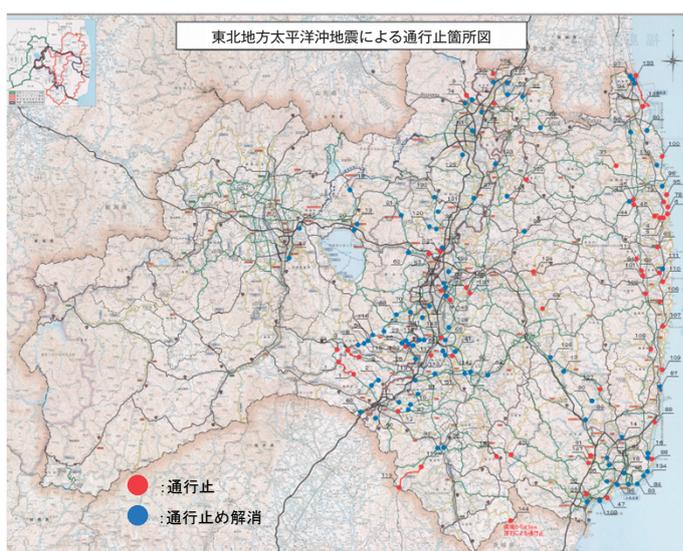
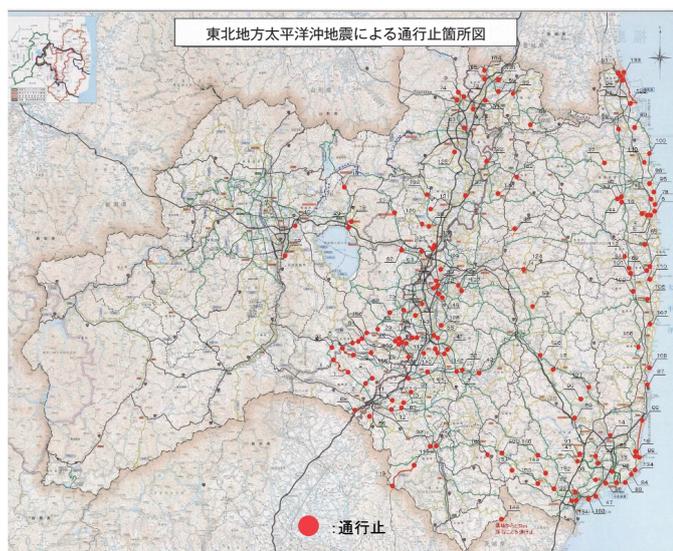


図1-36 県管理道路の通行止め箇所（最大時146箇所） 図1-37 県管理道路の通行止め箇所（発災1ヶ月後94箇所）

1ヶ月後
64.46%解消

県管理道路の通行止箇所数：最大時146箇所



図1-38 防災拠点施設とあぶくま高原道路の復旧状況

■ 広域避難路としての道路網の評価

福島第一原子力発電所事故及び福島第二原子力発電所の原子力緊急事態の発生により、大規模な広域避難が発生しました。

この避難において、国道114号、国道288号、原町川俣線などが基盤となった道路網でした。これまでの取組により、避難地域と中通りを結ぶ幹線道路での被災による通行止め箇所が少なかったことは、一定の成果と捉えています。

一方で、屋内退避地域を含め、短期間に約14万人超が避難対象となった緊急事態であったことに加え、救援と避難の動線が同一路線に集中したことから、避難時に渋滞が発生するなど運用面での課題も顕在化しました。

この経験から、今後、避難手段・誘導、避難者への情報提供等のソフト対策を含め、総合的な視点から災害時における道路ネットワークのあり方を検討することが求められています。

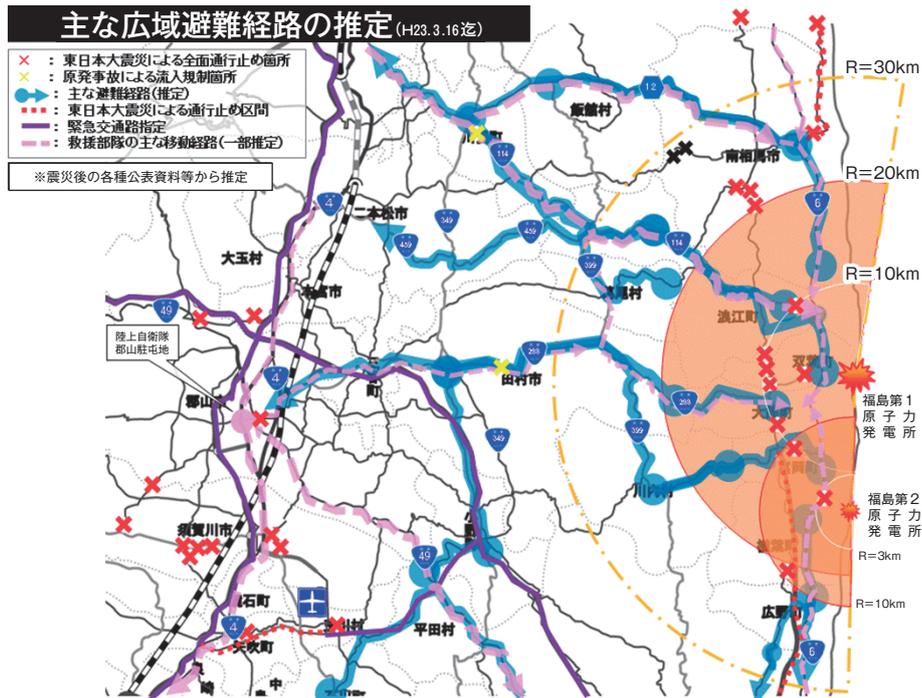


図1-39 主な広域避難経路の推定

■ 災害復旧の状況

東日本大震災における公共土木施設等で被害があった箇所は、4,949箇所、被害額では、3,162億円になりました。

災害に伴う通行止めは、108路線169箇所が発生しましたが、令和3（2021）年4月に全ての箇所で開催止めが解除されています。

被害があった施設は、公共土木施設全体では、平成24（2012）年度までに5割弱が復旧しました。道路・橋梁については、約7割が平成24（2012）年度までに復旧し、令和3（2021）年12月時点で未復旧の施設は1%程度となっています。

福島県内の公共土木施設等（平成23年4月27日発表）

公共土木施設等被害箇所 **4,949**箇所（県：1,790箇所、市町村：3,159箇所）

公共土木施設等被害額 **3,162**億円（県：2,598億円、市町村：564億円）

災害に伴う通行止め **108**路線 **169**箇所（県管理道路のみ）

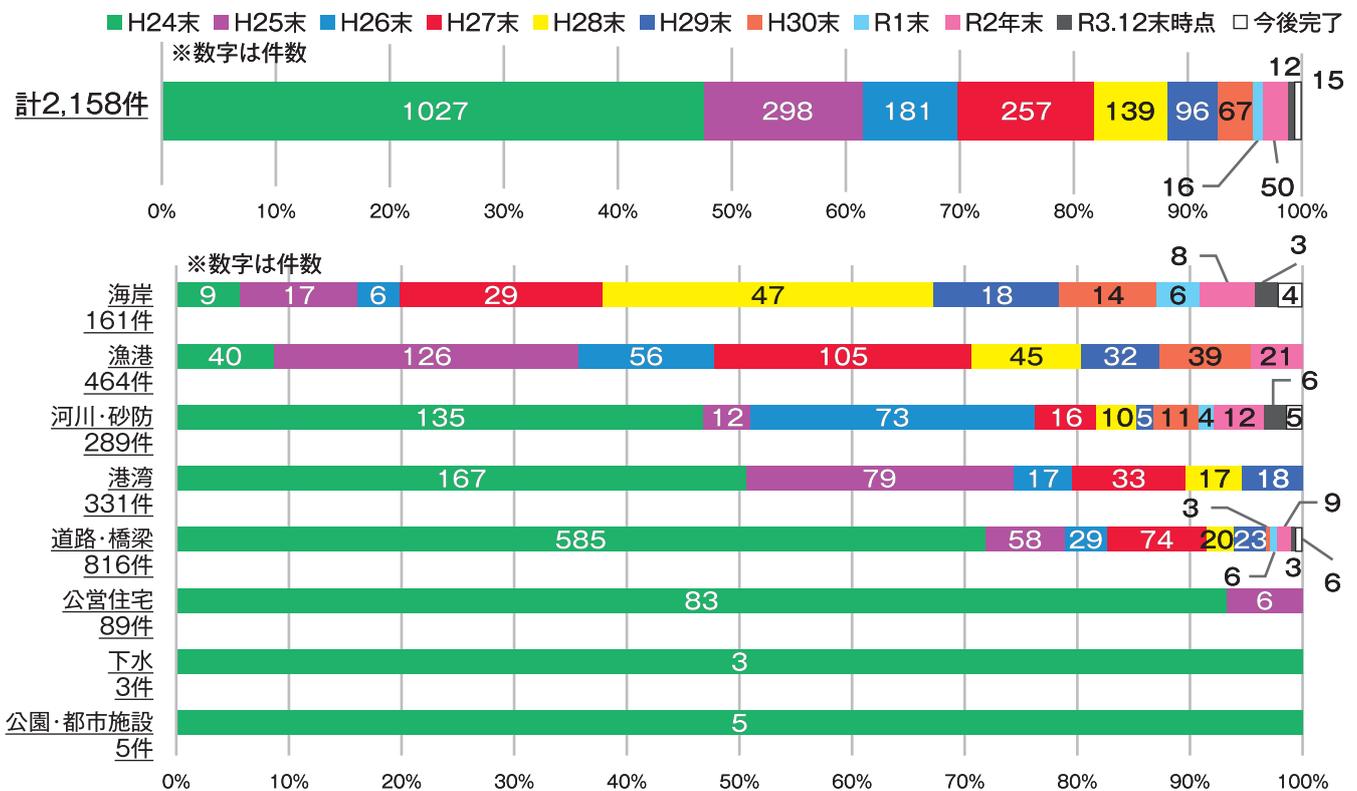


図1-40 公共土木施設等全体と工種別の復旧経過

道路災害 いわき石川線（上釜戸工区）



災害復旧の状況（いわき石川線 いわき市）

② 相馬市 原釜・尾浜地区

相馬市原釜・尾浜地区の復興まちづくりは、①観光産業に配慮したまちづくり、②新たな地域社会の再構築、③新たな災害から人命や財産を守るを基本的視点に進めてきました。平成30（2018）年に完了した相馬亘理線や防災緑地の整備により津波の勢いを弱め、避難する時間を確保するとともに、松川浦（県立自然公園）の景観の再生により観光を支援しています。



相馬亘理線



大洲松川線

③ 広野町

広野の復興まちづくりでは、平成28（2016）年に完了した広野小高線を盛土構造とし、ひろの防災緑地も整備することで、津波の勢いを弱めるようにしています。その背後地では、商業施設や学校施設などが開設し、JR広野駅周辺において垂直避難を可能とする広野みらいオフィスの整備が進められています。



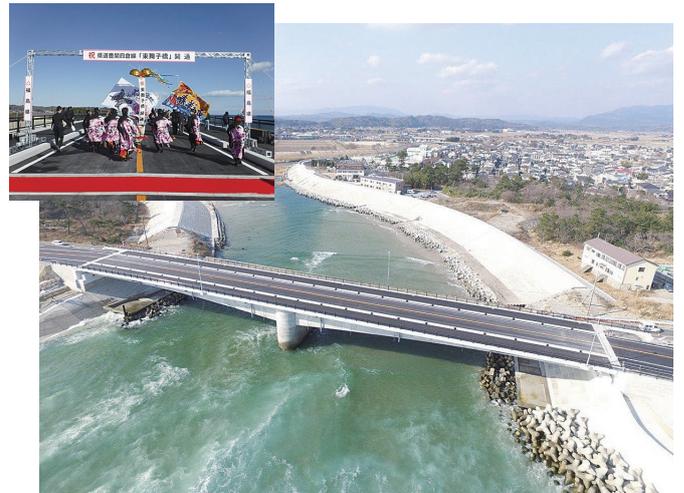
広野小高線

④ いわき市

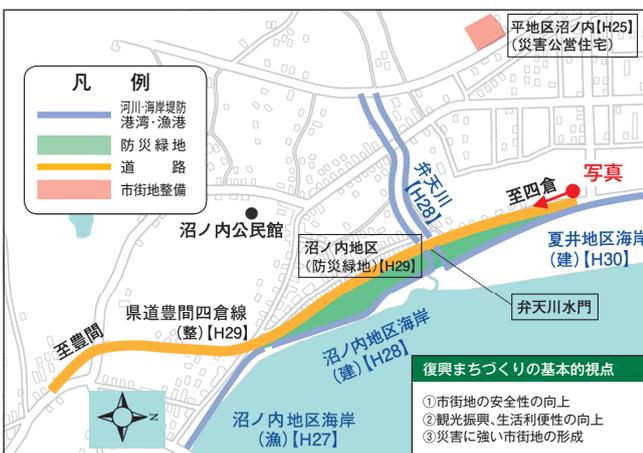
いわき市では、久之浜地区、四倉地区、沼ノ内地区、薄磯地区、豊間地区、岩間地区において復興まちづくりと連携し災害に強い地域づくりなどを進めるため、防災緑地などと一体となって久之浜港線（平成29（2017）年完成）、豊間四倉線（東舞子橋：令和元（2019）年完成、沼ノ内地区、豊間地区：平成29（2017）年完成、薄磯地区：平成28（2016）年完成）、泉岩間植田線（平成29（2017）年完成）を整備しました。



久之浜港線



豊間四倉線（東舞子橋）



豊間四倉線（沼ノ内地区）

復興まちづくりの基本的視点

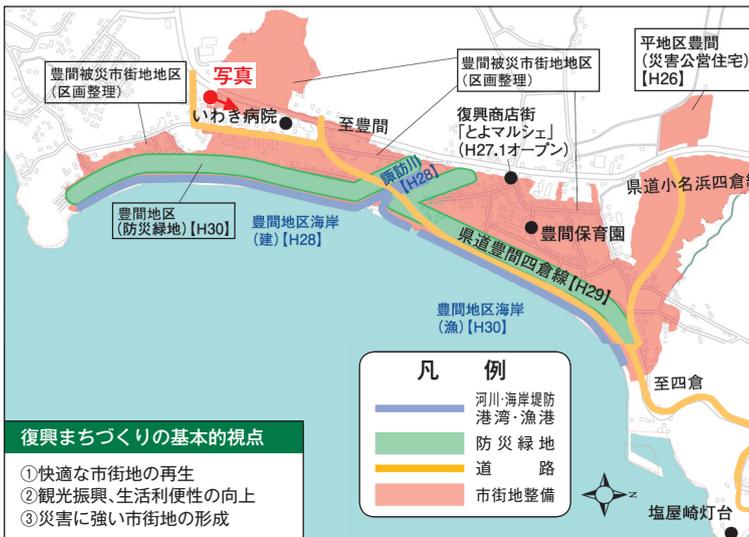
- ① 快適な市街地の再生
- ② 観光振興、生活利便性の向上
- ③ 災害に強い市街地の形成



被災時の状況(薄磯地区海岸)



豊間四倉線(薄磯地区)



豊間四倉線(豊間地区)



復旧・復興状況



泉岩間植田線(岩間地区)

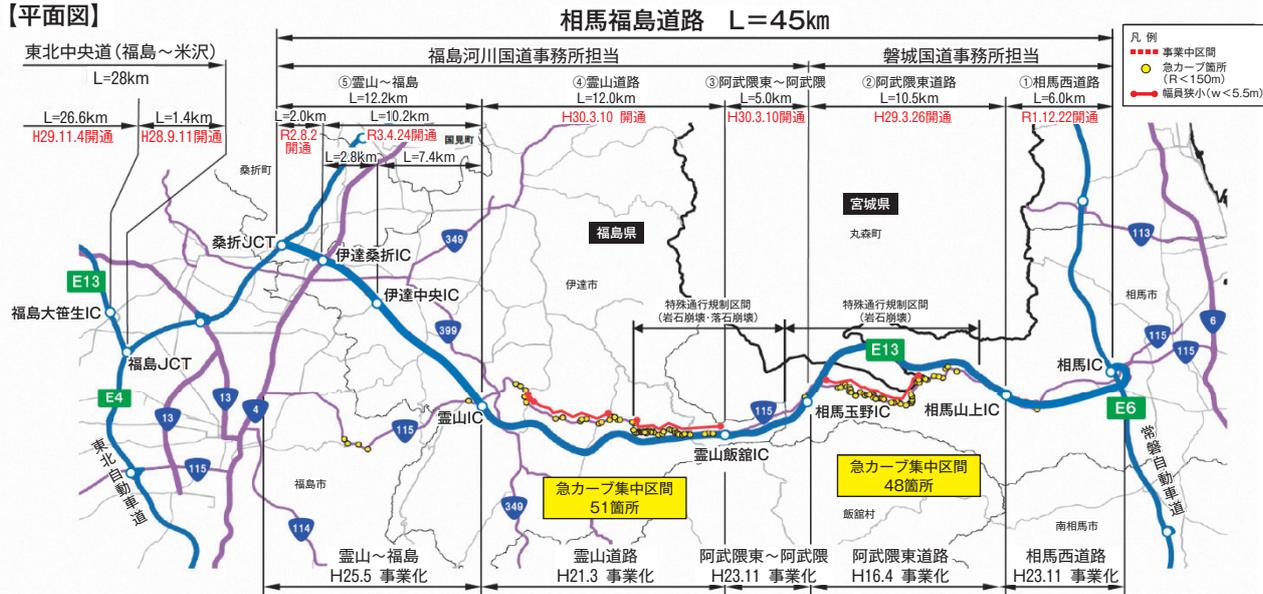
■ 県土連携軸・交流ネットワークの基盤強化

福島県復興計画（1次）における「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に基づく安全で信頼性の高い道路ネットワーク基盤の強化を図るため、基幹的な道路である東北中央自動車道（相馬福島道路）や常磐自動車道、会津縦貫北道路及び直轄国道の整備や浜通りと中通り・会津地方をつなぎ復興を支援する道路の整備が進められました。

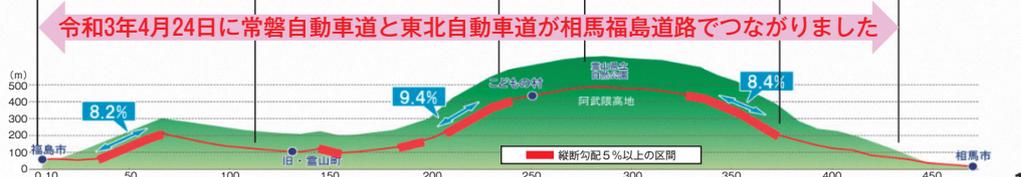
① 相馬福島道路がR3（2021）年に全線開通

相馬福島道路は、常磐自動車道と東北縦貫自動車道を結ぶ約45kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）で、東日本大震災からの早期復興を図る復興支援道路に位置付けられ、令和3（2021）年4月24日に「霊山IC～伊達桑折IC」間の10.2kmが開通し、全線開通しました。

【平面図】



【縦断面図】国道115号



出典：福島河川国道事務所HP



図1-43 相馬福島道路 事業概要

② 常磐自動車道 4車線化、追加IC等の整備

常磐自動車道は、平成27（2015）年3月に常磐富岡IC～浪江IC間の供用により、埼玉県から宮城県までの全線が供用されました。いわき中央IC～山元IC間の暫定2車線区間については4車線化事業が進み、山元IC～岩沼IC間が令和3（2021）年3月6日に完成し、また、いわき中央IC～広野IC間が令和3（2021）年6月13日に完成しました。さらに、浪江IC～山元IC間が優先整備区間に選定されたことから引き続き整備が進められることとなりました。

また、市外や県外の避難者の南相馬市小高区へのアクセス強化や企業の事業再開の加速や企業の誘致促進のため（仮）小高スマートICを整備中です。ならばスマートIC、大熊ICは平成31（2019）年3月、常磐双葉ICは令和2（2020）年3月に供用となりました。

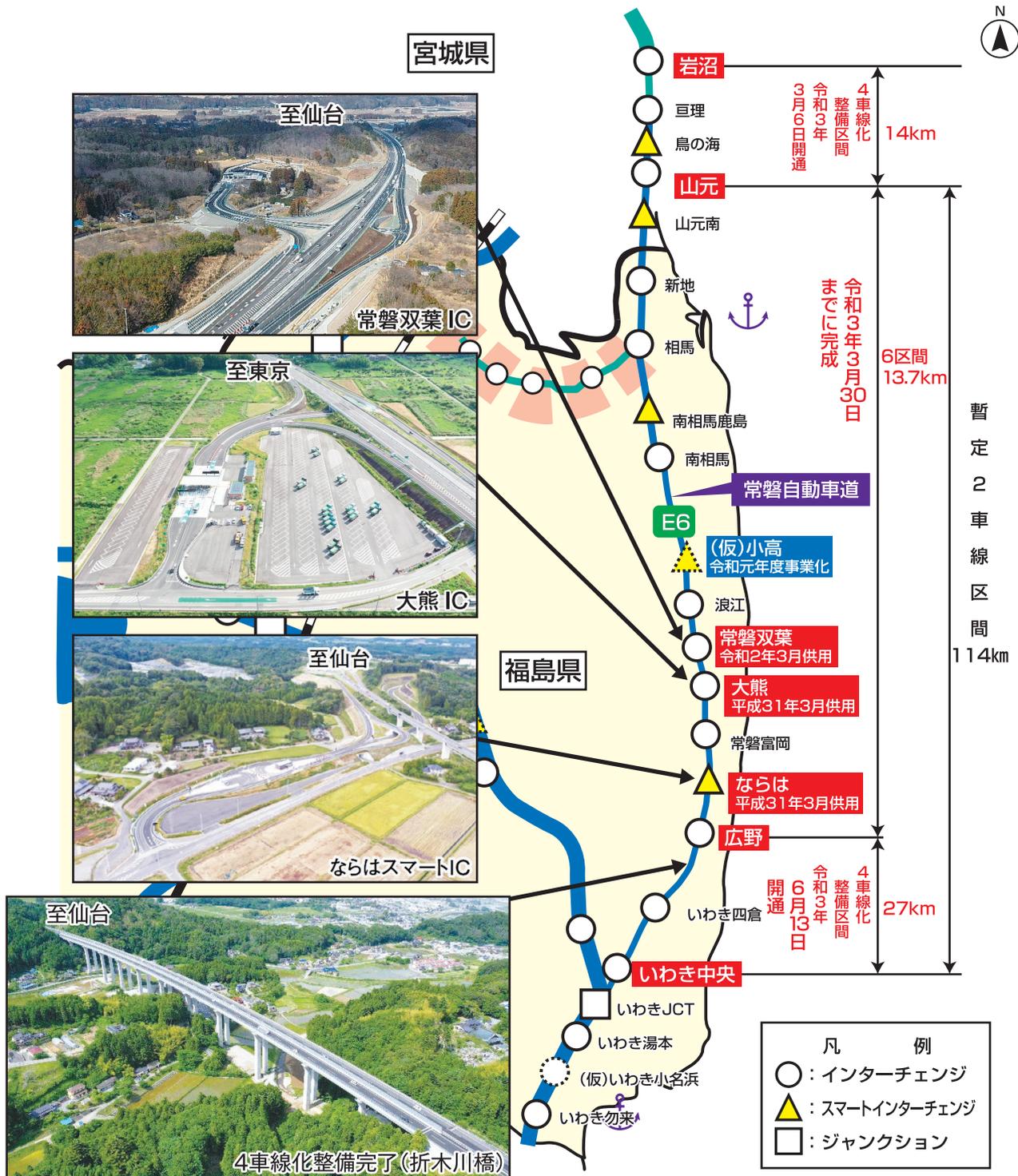


図1-44 常磐自動車道 事業概要

③ 浜通りと中通り・会津地方をつなぎ復興を支援する道路の整備

平成23（2011）年12月に策定された福島県復興計画（第1次）において、重点プロジェクトとして「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」が位置付けられ、国道118号、国道252号、国道401号など浜通りと中通りをつなぐ復興を支援する道路、会津・中通りの地域連携道路などを整備しています。



国道252号本名バイパス工区（金山町） 施工前後



図1-45 国道252号本名バイパス工区 位置図

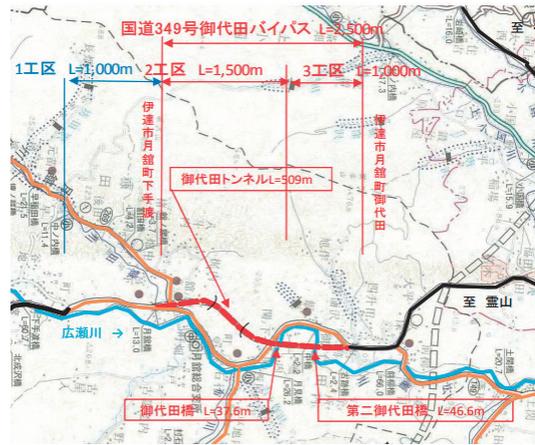


図1-46 国道349号御代田バイパス工区 位置図



国道349号御代田バイパス工区（伊達市） 施工前後

■ 帰還に向けた取組及び帰還後の生活再建の支援

避難解除区域等と周辺の主要都市等を結ぶ幹線道路として「ふくしま復興再生道路」や復興拠点等へのアクセス道路として「復興シンボル軸」などの整備が進められました。

① ふくしま復興再生道路の整備

ふくしま復興再生道路は、避難解除区域等の復旧・復興や住民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として8路線29工区位置付け、重点的に整備を進めています。

これまでに原町川俣線八木沢工区（平成30（2018）年3月18日開通）や国道399号戸渡工区（令和元（2019）年7月5日開通）、国道114号浪江拡幅2工区（令和3（2021）年3月2日供用開始）、小野富岡線小白井工区（令和3（2021）年3月25日供用開始）など15工区が完了したところであり、現在、残り14工区について整備を進めています。

国道114号浪江拡幅2工区については、道の駅「なみえ」と一体となって整備を進め、被災地域の賑わいや新たな魅力の創出を支援しました。



国道114号浪江拡幅2工区（浪江町）供用状況



国道399号戸渡工区（いわき市・川内村）供用状況



小野富岡線五枚沢1工区（川内村）供用状況



小野富岡線小白井工区（いわき市）供用状況

② 復興拠点施設等へのアクセス道路の整備

復興拠点施設等と一体不可分とされるアクセス道路について、避難住民の早期帰還を促進し、地域の復興・再生の加速化を目的に整備を進めています。

これまでに長塚請戸浪江線長塚工区が令和2（2020）年7月17日に供用し、国道6号から東日本大震災・原子力災害伝承館など復興拠点施設へのアクセスを確保しました。

また、井手長塚線長塚工区の全線供用に向けた整備や、南相馬ICから福島ロボットテストフィールドなど復興拠点へのアクセス道路として原町川俣線下高平工区の整備を進めています。



図1-47 長塚請戸浪江線長塚工区 位置図



長塚請戸浪江線長塚工区（双葉町）供用状況

③ 避難の長期化等への緊急的対応

避難指示区域の迂回や復興関連事業の本格化により、交通量が著しく増大している路線を重点対象とし、33路線99工区（令和4（2022）年度予定含む）について交通安全対策や局部的な拡幅、路盤改良等の緊急現道対策を実施しました。



施工前



施工後

浪江鹿島線（舗装補修）南相馬市

④ 復興公営住宅へのアクセス道路の整備など

原子力災害による長期避難者のための復興公営住宅へのアクセス道路や復興公営住宅の整備に伴い交通量が増大する交差点改良等を実施しました。



施工前



施工後

小名浜平線 いわき市

■ 主な大規模災害の復旧・復興の取組（道路網の評価）

主な大規模災害（平成23年7月新潟・福島豪雨、平成27年9月関東・東北豪雨、令和元年東日本台風）における道路網の評価を行い、課題を整理しました。

平成23年7月新潟・福島豪雨における道路網の評価

平成23（2011）年7月27日～30日にかけて発生した「平成23年7月新潟・福島豪雨」は、会津地方西部を中心に大きな被害をもたらしました。

特に、只見町・金山町などでは、只見川・伊南川の堤防が決壊し、国道252号・国道289号などの幹線道路、JR只見線等の交通インフラが落橋等により寸断され孤立集落が発生する甚大な被害が発生しました。

その際、国道252号が通行止めとなったため、新潟から只見高校に通学している生徒が帰宅できなくなったり、新潟方面からの観光客が途絶えるなど、日常生活や地域産業にも大きな影響を及ぼしました。

これら地域では、これまでも集中豪雨や豪雪、落石・土砂災害などにより、道路や鉄道などが寸断され、孤立集落の発生や復旧までの間、大きな迂回を強いられた経験もあります。

これらの経験と、平成23年7月新潟・福島豪雨災害を通じて、中山間地域の道路網が潜在的に持つ脆弱性が課題として浮き彫りになりました。



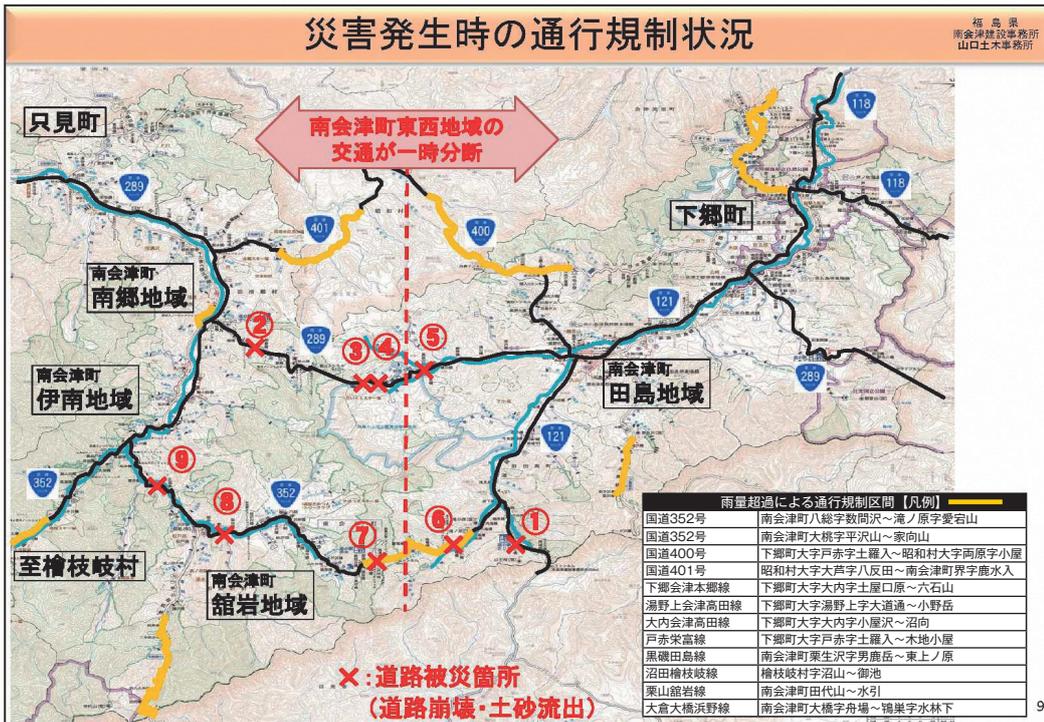
図1-48 新潟・福島豪雨による道路被害状況

平成27年9月関東・東北豪雨における道路網の評価

平成27（2015）年9月9日～11日にかけて発生した「平成27年9月関東・東北豪雨」は、南会津地方を中心に大きな被害をもたらしました。台風第18号から変わった低気圧に向けて南から流れ込む湿った風と、日本の東海上を北上していた台風第17号から流れ込む湿った風の影響により、多数の線状降水帯が次々と発生したことにより、関東地方と東北地方では記録的な大雨となりました。（出典：気象庁）

南会津町の国道289号と国道352号が浸水や路肩崩落などにより寸断され、南会津地域の東西地域の交通が一時分断され、大きな迂回を強いられました。

道路網の代替性（リダンダンシー）の確保が課題として浮き彫りになりました。



通行規制の解除措置

9日深夜から通行規制していた各箇所について、建設業協会の皆さんによる昼夜を徹しての復旧作業により、12日には田島・館岩地域間、13日には田島・南郷地域間の通行を回復できました。

	対応業者	10日(水) 8:30～	11日(金)	12日(土)	13日(日)	14日(月)	15日(火)
① R121【山王峠】土砂流出2箇所	東邦土建工業㈱	AM 土砂撤去完了					
② R289【東】土砂流出	山屋建設㈱	AM 土砂撤去完了					
③ R289【針生】土砂流出	久米工業㈱	AM 土砂撤去完了					
④ R289【針生】道路崩壊	久米工業㈱				PM 応急工事完了		
⑤ R289【黒森沢橋】道路崩壊	東邦土建工業㈱			PM 応急工事完了			
⑥ R352【滝原】土砂流出・落石防護柵倒壊	東邦土建工業㈱	AM 土砂撤去完了					
⑦ R352【番屋】土砂流出	三立土建㈱・五十嵐建設㈱・渡部土木工業㈱他			AM 土砂撤去完了			
⑧ R352【戸中】道路崩壊	㈱館岩工務所				PM 応急工事完了		
⑨ R352【駒風】冠水・土砂流出	㈱館岩工務所			AM 土砂撤去完了			



図1-49 関東・東北豪雨による道路被害状況

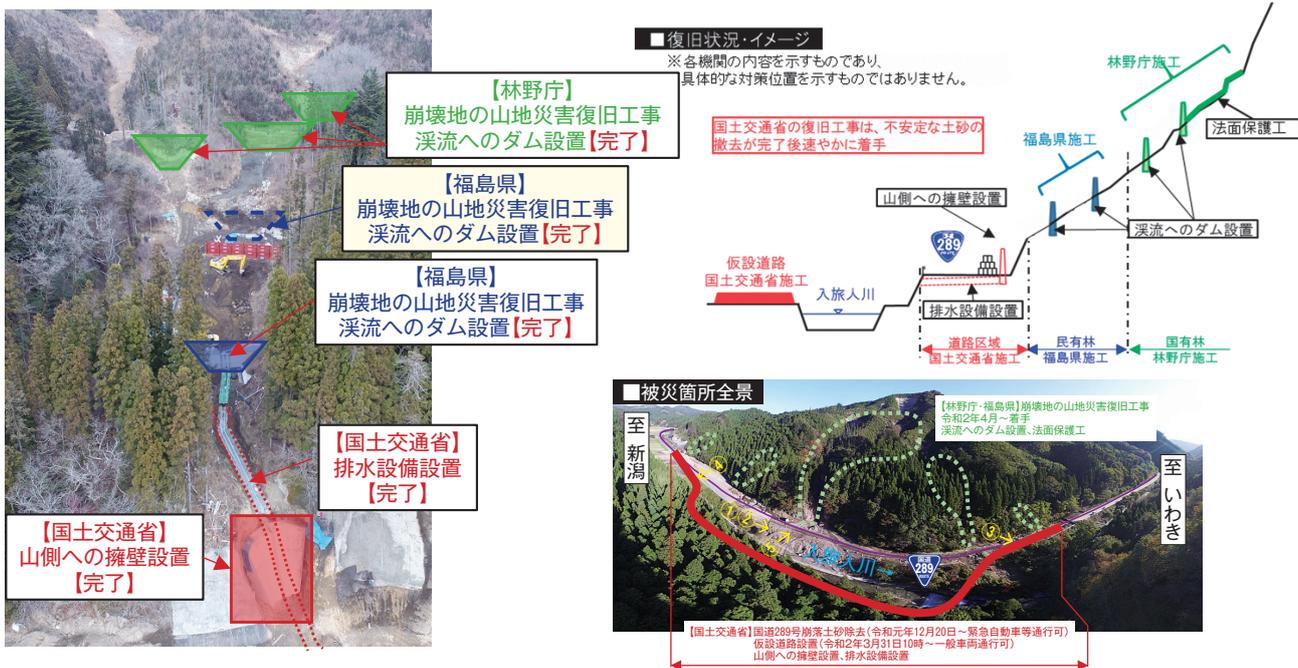
出典：平成27年9月関東・東北豪雨災害の概要（南会津建設事務所・山口土木事務所）

令和元年東日本台風における道路網の評価

令和元（2019）年10月11日から前線の影響で雨が降り出し、12日～13日にかけて台風19号の接近・通過に伴い、より激しい雨が降り、10月1か月の平年値の2～3倍の雨量となりました。この台風による大雨や暴風により、人的被害や、阿武隈川などの決壊による住家の床上・床下浸水、土砂崩れによる住家の全壊が発生するなど、甚大な被害となりました。

道路の被害については、河川の増水に伴う道路擁壁等の損傷が多く、改めて道路法面对策や、道路構造物の流出防止対策が課題として浮き彫りになりました。

また、国道289号（いわき市田人町）では、『大規模災害からの復興に関する法律』に基づく道路の直轄権限代行による災害復旧事業が行われました。国土交通省、林野庁、県農林水産部による復旧工事を行い、令和3（2021）年3月31日に国直轄権限代行事業が完了しました。



出典：令和元年東日本台風関連災害復旧、防災・減災対策（福島県土木部）

図1-50 国道289号（いわき市）における直轄権限代行事業の概要

1-2-4 道路に関する新たな動き

以下のような道路に関する新たな動きがありました。

- ①国際競争力を強化するとともに、熊本地震など災害の激甚化や頻発化に対応し安定した輸送を目指す「重要物流道路制度」の創設と、平常時・災害時を問わず物流・人流の確保を図るべき路線を位置付けた広域道路ネットワークを定めた「福島県新広域道路交通計画」が策定されました。
- ②健康増進や観光振興、環境負荷低減の観点から「自転車活用」の取り組みが進められています。
- ③地方創生・観光を加速する拠点へ進化し第3ステージに入った「道の駅」が配置されています。

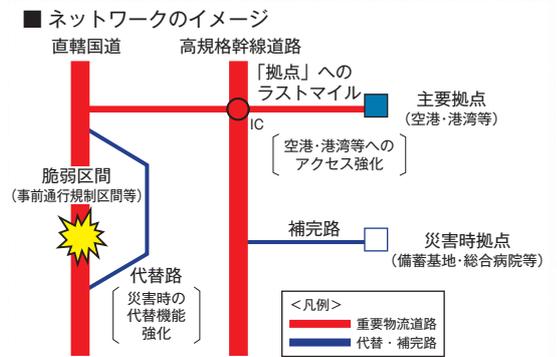
■ 重要物流道路制度の創設

- 人口減少・少子高齢化に伴い、トラックドライバーの担い手不足、高齢化が進行し、深刻なドライバー不足が顕在化しています。また、熊本地震では熊本県内の緊急輸送路道路約2千kmのうち50箇所で行き止まりが発生しました。これらの課題を解決し平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保を目的に、「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）が平成30（2018）年3月に成立公布され、「重要物流道路制度」が創設されました。
- 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、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置を導入するなど、物流生産性の向上が進められています。

■ 福島県新広域道路交通ビジョン・福島県新広域道路交通計画

- これまで、「福島県広域道路整備基本計画（平成5年12月策定、平成10年6月一部見直し）」に基づき高速自動車国道や地域高規格道路など、広域道路ネットワークの整備を進めてきました。
- 中長期的（概ね20～30年間）な視点から、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を示した「福島県新広域道路交通ビジョン」を令和3（2021）年6月に策定しました。また、ビジョンに基づき、「福島県広域道路整備基本計画」をベースとした県の骨格を担う6本の連携軸など、平常時・災害時を問わず物流・人流の確保を図るべき路線を位置付けた広域道路ネットワークなどを示した「福島県新広域道路交通計画」を同じく令和3（2021）年6月に策定しました。
- 福島県新広域道路交通計画では、「広域道路ネットワーク計画」に高規格道路、一般広域道路を位置づけ、さらに高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路を構想路線として位置付けました。

制度	国の動き	県の動き
H30(2018).3 道路法一部改正 重要物流道路制度創設		
	H31(2019).4 国土交通大臣が重要物流道路を初指定	H31(2019).7 国際海上コンテナ車の特殊車両通行許可を不要とする措置を告示
	今後、重要物流道路の追加指定	R3(2021).6 福島県新広域道路交通ビジョン・計画策定
		今後、国際海上コンテナ車の特殊車両通行許可を不要とする措置を告示



■ 広域道路ネットワークの階層

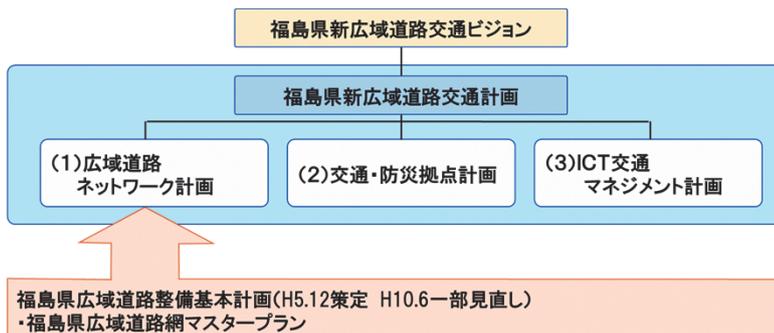
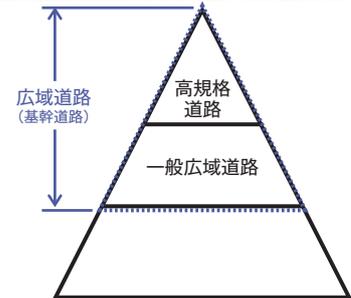


図1-51 重要物流道路制度、新広域道路交通ビジョン・計画の概要

(1) 広域道路ネットワーク計画

1) 高規格道路

高速自動車国道を含めた広域的な道路ネットワークを構成する道路。

全線にわたって、沿道アクセスコントロール等を図り、求められるサービス速度（概ね60km/h以上）を確保する。

- ブロック都市圏(※1)間を連絡する道路
- ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路
- 上記道路と重要な空港・港湾(※3)を連絡する道路

2) 一般広域道路

高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。

- 広域交通の拠点となる都市(※2)を効率的かつ効果的に連絡する道路
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾(※3)等を連絡する道路

※構想路線

高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

※1: 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

※2: 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市、
2次生活圏中心都市

中枢中核都市: 福島市、郡山市、いわき市

連携中枢都市圏: 郡山市

定住自立圏における中心市: 白河市、喜多方市、南相馬市

2次生活圏中心都市: 会津若松市

※3: 重要な空港・港湾

ジェット化空港: 福島空港

重要港湾: 相馬港、小名浜港

(2) 交通・防災拠点計画

① 交通拠点: ターミナル性の高い交通結節点の支援

- (1) 交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。
- (2) 「道の駅」への高速バス等の交通結節機能の強化を推進する。

② 防災拠点: 防災機能を備えた道の駅の拡充

- (1) 救急・救助や物資輸送、避難等の拠点となる主要な防災拠点(道の駅など)の機能強化を図る。
- (2) 防災機能を備えた「道の駅」は非常時において、道路管理者などの情報を集約して発信することが可能であり、積極的な展開を図る。



▲道の駅「猪苗代」災害時の緊急輸送用ヘリポート
(避難訓練の状況)

(3) ICT交通マネジメント

都市交通や交通弱者への対応として、ICT等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を整理

分類	取組み内容
ETC2.0	速度低下状況や潜在的な事故危険箇所の把握(国土交通省)
自動運転・MaaS	自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築(浪江町ほか)
MaaS	会津 Samurai MaaSプロジェクト(会津若松市ほか)
スマートシティ	スマートシティ会津若松(会津若松市ほか)
AI	ダイナミックルーティングバス実証実験(会津若松市ほか)
グリーンスローモビリティ	IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験(飯館村ほか)
	低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」(通称・トイボ)の実証実験(いわき市ほか)
無人配送	自動配送ロボの実証実験(民間団体)

■自転車道走行環境の整備

- 福島県において、「みちのくサイクリングロード」（延長32.1km）、「久慈川サイクリングロード」（延長22.0km）、「大川喜多方サイクリングロード」（延長48.4km）3路線の整備を進めていますが、自転車活用推進法が施行され自転車を活用する意識が高まったことから、県内各地において市町村による自転車を活用する取組が進められています。

■福島県自転車活用推進計画

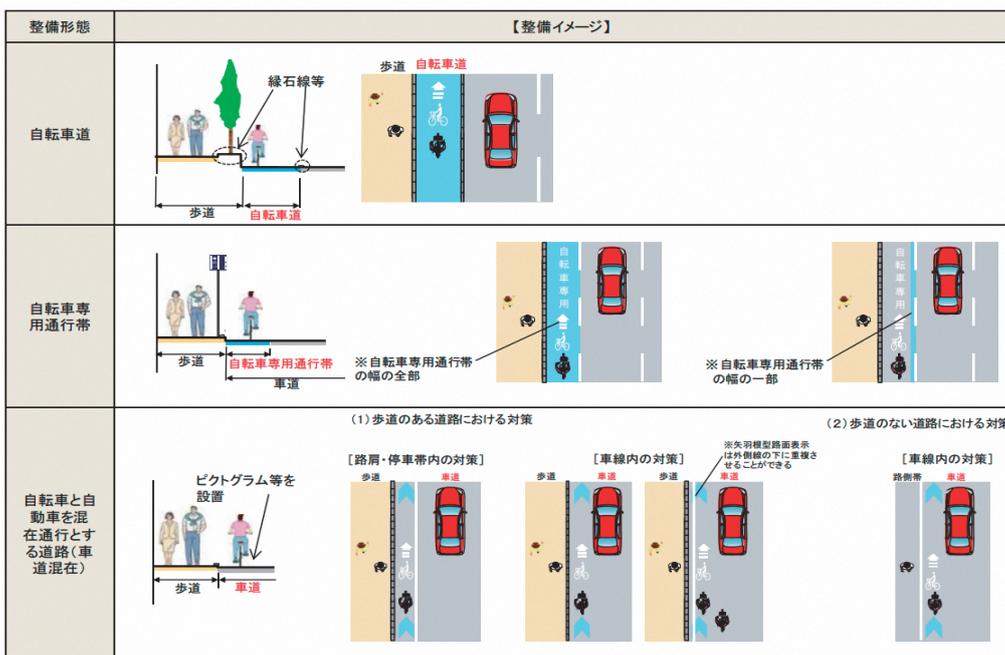
- 福島県における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を定めた「福島県自転車活用推進計画」を令和2（2020）年3月に策定しました。本計画では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなど重要な課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、公共の利益の増進に資すること等を基本理念としております。
- 計画の目標は、以下の4つです。
 - 1 誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり
 - 2 サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進
 - 3 サイクルツーリズム（自転車観光）推進によるにぎわいのある観光地域づくり
 - 4 自転車利用に関する安全意識の向上による交通安全・安心の確保



自転車道の整備
（大川喜多方サイクリングロード
会津若松市、喜多方市）



自転車走行空間の整備
（復興サイクリングロードいわき七浜海道 いわき市）



（出典「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」国土交通省）
図1-52 自転車走行空間の整備形態

■地方創生・観光を加速する拠点としての道の駅

- 「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及び地域の振興に寄与することを目的とし、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。令和2（2020）年からは、第3ステージとして「地方創生・観光を加速する拠点」をコンセプトに、観光や防災など更なる地方創生に向けた取組を加速させ、つながりを面的に広げることによって、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献する道の駅を目指しています。
- 平成5（1993）年度の運用開始以来、令和3（2021）年3月末までに34箇所が登録、運用されました。令和3（2021）年6月には道の駅「ふくしま」が登録され、令和4（2022）年春の開業を目指しています。
- 国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取組の一環として、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行うこととしています。
本県においては、高速道路ICや広域道路へのアクセスが良く、災害時のヘリポートや非常用電源等を有する道の駅「猪苗代」が令和3（2021）年6月に初めて選定されました。



道の駅「ふくしま」



道の駅「なみえ」



道の駅「猪苗代」

災害時の緊急輸送用ヘリポート
（避難訓練の状況）

太陽光発電機・自家発電機

■ 本県の道路に関する新たな動きの整理

本県における道路に関する新たな動きは、以下のとおりです。

分類	道路に関する新たな動き
重要物流道路制度 広域道路計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 重要物流道路制度の創設 <ul style="list-style-type: none"> ・平成30（2018）年3月に成立公布された「道路法等の一部を改正する法律」により重要物流道路が創設 ・国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可が不要な路線の拡大による物流の効率化が必要 ● 福島県新広域道路交通ビジョン・福島県新広域道路交通計画 <ul style="list-style-type: none"> ・中長期的（概ね20～30年間）な視点から、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を示した「福島県新広域道路交通ビジョン」と、ビジョンに基づき平常時・災害時を問わず物流・人流の確保を図るべき路線を位置付けた広域道路ネットワークなどを示した「福島県新広域道路交通計画」を令和3（2021）年6月に策定
自転車活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 福島県自転車活用推進計画 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなど重要な課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、公共の利益の増進に資すること等を基本理念として、福島県における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を定めた「福島県自転車活用推進計画」を令和2（2020）年3月に策定
第3ステージの 道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方創生・観光を加速する拠点としての道の駅 <ul style="list-style-type: none"> ・令和3（2021）年3月末までに34箇所が登録、運用中。令和3（2021）年6月には道の駅「ふくしま」が登録され、令和4（2022）年春の開業を目指し整備中 ・国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取組の一環として広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすため、ハード・ソフト両面を重点支援 ・本県では、高速道路ICや広域道路へのアクセスが良く、災害時のヘリポートや非常用電源等を有する道の駅「猪苗代」が令和3（2021）年6月に初めて選定

1-3 時代潮流

1-3-1 人口問題（人口減少・少子高齢化・多様なライフスタイル）

■ 人口減少・超高齢社会の本格的到来

人口減少の原因として、首都圏への人口流出、未婚化・晩婚化の進行、出生数の減少、死亡率の増加などがあります。東日本大震災・原子力災害の発生後は、若い世代を中心に県外への人口流出が続き、県内でも人口の流動が大きくなっています。

福島県人口ビジョン（平成27（2015）年11月策定、令和元（2019）年12月更新）では、人口の自然増対策と社会増対策を両面で進め、令和22（2040）年に福島県総人口150万人程度の維持を目指しています。

人口減少により、地域コミュニティ、インフラサービス、地域力の維持が困難となるおそれがあるなど、このような状況に対応した社会基盤の整備や維持管理のあり方、その担い手である建設業就業者確保についての対応が求められています。

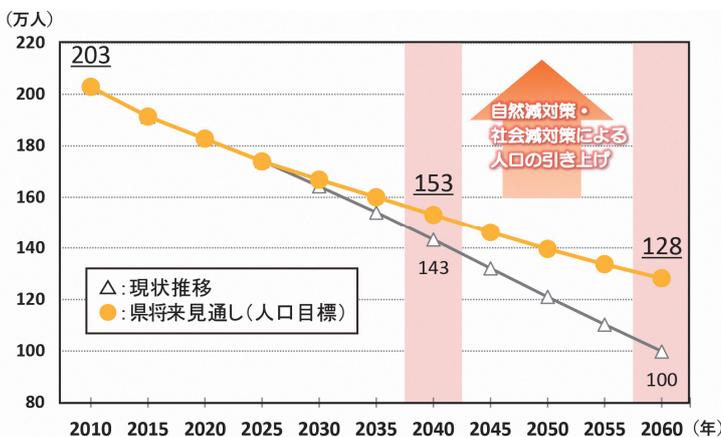
■ 地域間競争の激化、過疎・中山間地域の活力低下

人口増加率を見ると、人口規模の小さい市町村ほど人口の減少割合が大きくなっています。また、高齢化率の推移を見ても、過疎地域では全県を上回るペースで高齢化が進み、約35%となっています。

少子高齢化が進む中、都市への人口集中と中山間地域の人口減少が続けば、中山間地域の衰退が懸念されることから、現在あるインフラを十分に活用しながら、あらゆる人が移動できる道路により中山間地域の活性化を進める必要があります。

■ 多様なライフスタイルの推進

多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには担い手となる人材確保が必要です。しかし、人口減少が進む中で、全ての地域で「定住人口」を増やすことは困難です。そこで、都市地域の住民が農山漁村などの地域にも同時に生活拠点をもつ「二地域居住」などの多様なライフスタイルを推進しながら地域への人の誘致を図る必要があります。



- 【県将来見通し（人口目標）】
- 令和22年（2040年）に福島県総人口「150万人程度の維持」を目指す
 - 令和12年（2030年）に県内外の人口移動が±0となり、合計特殊出生率が令和22年（2040年）に「福島県民の希望出生率2.11」を達成すると仮定
 - 合計特殊出生率は、令和22年（2040年）に2.11に至るまで均等に上昇し、令和22年（2040年）以降は2.11が維持されるものと仮定

出典：福島県人口ビジョン

図1-53 福島県の将来人口予測

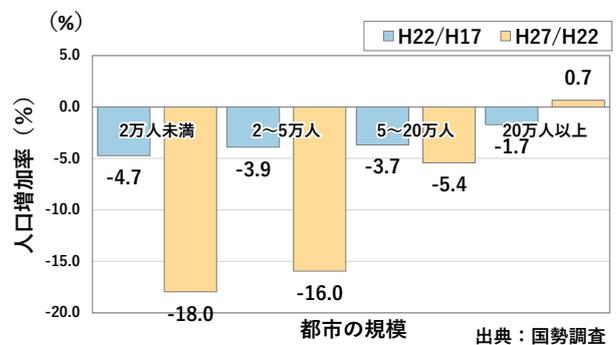


図1-54 福島県の都市規模別の人口増加率

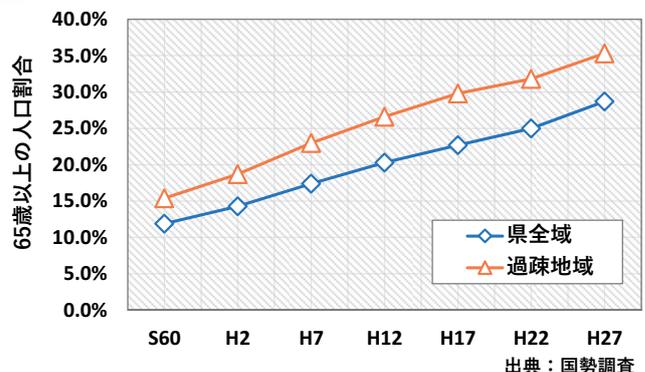


図1-55 福島県の県全域及び過疎地域の65歳以上の人口割合の推移

1-3-2 地球環境問題と高まる自然災害リスク (激甚化、頻発化する自然災害)

■ 「福島県2050年カーボンニュートラル」宣言

地球規模の温暖化が顕在化、大規模な気象災害等が頻発しています。

国において、令和2（2020）年10月に、令和32（2050）年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする「2050年カーボンニュートラル」が表明されました。本県においても令和3（2021）年2月に「福島県2050年カーボンニュートラル」を宣言し、地球温暖化対策の一層の強化、推進に取り組んでいくこととしています。

■ 自然災害リスクへの対応

東日本大震災以降の10年間で、福島県沖、福島県中通り及び浜通りを震源とする震度5以上の地震（負傷者1名以上）は10回発生し、地震への備えが以前にもまして重要になっています。

本県の河川は、急流河川が多く、大雨による災害の発生の頻度が高くなっています。流域内における都市化の急速な進展に伴い、流域の持つ保水機能が低下しており、浸水被害の増大につながるおそれがあります。

また、本県は面積が広く、地質的に脆弱な構造を有しており、第三紀層や火山噴出物等の脆弱部が多く存在します。そのため、県民の生命や財産に壊滅的な被害を与える土砂災害が発生する危険箇所が多数存在しています。平成30（2018）年4月末に発生した地すべりに伴い喜多方市高郷町揚津の県道では、長期にわたり通行止めとなり地域住民の生活に影響がでました。

国では、令和2（2020）年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を発表し、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策や予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策などを重点的・集中的に進めることとしています。

表1-14 東日本大震災後の震度5以上の地震
(福島県沖、宮城県沖、福島県内震源)

発生年月日	震央地名地震名	最大震度
R3（2021）年5月1日	宮城県沖	5弱
R3（2021）年3月20日	宮城県沖	5弱
R3（2021）年2月13日	福島県沖	6強
R1（2019）年8月4日	福島県沖	5弱
H29（2017）年10月6日	福島県沖	5弱
H28（2016）年11月22日	福島県沖	5弱
H25（2013）年9月20日	福島県浜通り	5強
H23（2011）年8月19日	福島県沖	5弱
H23（2011）年4月12日	福島県中通り	5強
H23（2011）年4月11日	福島県浜通り	6弱

※R3（2021）年10月末時点

出典：気象庁 日本付近で発生した主な被害地震

表1-15 災害をもたらした台風など
(福島県内被害)

発生年月	台風名など	気象庁が定めた現象の名称
R1（2019）年10月	台風第19号	令和元年東日本台風
H27（2015）年9月	台風第18号	平成27年9月関東・東北豪雨
H23（2011）年7月	前線	平成23年7月新潟・福島豪雨

出典：気象庁 災害をもたらした気象事例



出典：東北地方整備局 震災伝承館

東日本大震災発生時の被災状況



【H30（2018）年4月地すべり被害（喜多方市）】



【H27（2015）年9月関東・東北豪雨（南会津町）】



【R1（2019）年10月東日本台風（伊達市）】

出典：福島県国土強靱化地域計画

1-3-3 AI、IoT等のデジタル技術の進展によるDXの推進

■ Society5.0

これまでの情報社会（Society 4.0）では、年齢や障がいなどによる労働や行動範囲の制限や、少子高齢化や地方の過疎化などの課題に対して様々な制約があり、十分対応することが困難でした。

Society5.0とは、狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもので、国の計画である第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱されました。

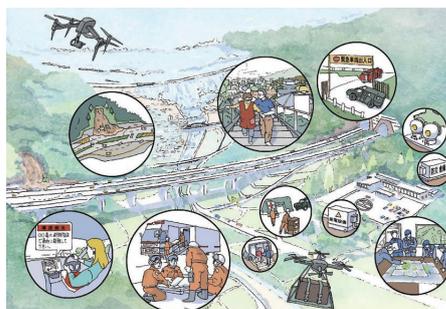
Society 5.0で実現する社会は、IoT※1で全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出すことで、経済発展と社会的課題の解決を図ります。

また、人工知能（AI）により、必要な情報が必要な時に提供されるようになり、ロボットや自動走行車などの技術で、少子高齢化、地方の過疎化などの課題が克服されることが期待されています。

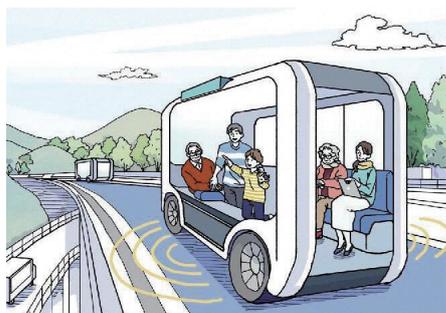
こうした社会を目指すため、インフラ分野では交通状況や管理状況等を記録したビッグデータとデジタル技術を活用して、DX（デジタル・トランスフォーメーション）※2を推進することで、国民のニーズを基に社会資本や公共サービスを変革すると共に、業務そのものや、組織、プロセス、文化・風土や働き方を変革することが必要となっています。

※1 IoT：Internet of Things の略。モノのインターネット。あらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すというもの。

※2 DX：進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。



耐災害性が強化された幹線道路ネットワーク



幹線道路ネットワークに設置された自動運転車の専用道



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化



AIや新たな計測・モニタリング技術により道路の点検・診断を自動化・省力化

出典：国土交通省 2040年、道路の景色が変わる

図1-56 将来期待できるデジタル技術のイメージ

1-3-4 グローバル化・ボーダレス化

■ 都市間競争力の向上

世界情勢の変化により、人や物の交流の流れはグローバル化※1やボーダレス化※2が進み、訪日外国人から選ばれる福島となるよう都市間競争力を向上させることが必要です。

※1 グローバル化：人や物の交流や情報の流れが国境を越えて全世界に広がること。

※2 ボーダレス化：国境、領域がなく、境がなくなること。

例えば、小名浜港におけるクルーズ客船の誘致に当たっては、小名浜港を中心とした周遊観光を実現することが重要であるとともに、道の駅の多言語表記などにより魅力的な観光資源を結ぶネットワークの構築が求められています。

1-3-7 SDGsの理念を踏まえた課題解決

■ SDGsと福島の復興

SDGsは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略で、平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された平成28（2016）年から令和12（2030）年までの国際社会共通の目標です。

先進国と途上国が一丸となって達成すべき17の目標と169のターゲットで構成されています。地球上の「誰一人として取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する統合的な取組が示されています。

国連本部スピーチにおいて「福島復興の取り組みはSDGsが示す課題への取組、SDGsに貢献するもの」と発信しており、本県においてもSDGsの理念に沿った道づくりを推進していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



持続可能な開発目標（SDGs 17のゴール）	
1 貧困をなくそう	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる
2 飢餓をゼロに	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する
3 すべての人に健康と福祉を	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
4 質の高い教育をみんなに	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する
5 ジェンダー平等を実現しよう	ジェンダー平等を達成し、すべて女性及び女兒の能力強化を行う
6 安全な水とトイレを世界中に	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
8 働きがいも経済成長も	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する
9 産業と技術革新の基盤をつくろう	強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの促進を図る
10 人や国の不平等をなくそう	各国内及び各国間の不平等を是正する
11 住み続けられるまちづくりを	包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
12 つくる責任つかう責任	持続可能な生産消費形態を確保する
13 気候変動に具体的な対策を	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
14 海の豊かさを守ろう	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
15 陸の豊かさを守ろう	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
16 平和と公正をすべての人に	持続可能な開発のために平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
17 パートナリーシップで目標を達成しよう	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

図1-58 SDGsの17の目標

表1-16 持続可能で強靱な国土と質の高いインフラ整備に対応したSDGsの取組

取組項目	内容
戦略的な社会資本の整備	社会資本整備について、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう戦略的な取組を進める。
交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進	使いやすい交通の実現、国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築、持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりなど、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。
「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進	まちなかや公共交通沿線に都市機能や居住を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ることにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する。
安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築	災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会、人・モノ・情報が行き交う活力ある社会を実現するため、人・地域をつなぎ、地域・まちを創る道路ネットワークを構築する。
グリーンインフラの推進	社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境の有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある地域づくり等を推進。

出典：SDGs推進本部 SDGsアクションプラン2021

1-3-8 新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

■ 新型コロナウイルス感染症

令和元（2019）年12月に海外で初めて確認された新型コロナウイルス感染症は、令和2（2020）年1月に日本で初めて感染が確認され、本県でも同年3月に初めて感染者が確認されました。その後、感染者は増加の一途をたどり、同年4月に全都道府県に緊急事態宣言が発出されました。

■ 新しい生活様式

新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言は、令和2（2020）年5月25日に解除されましたが、「3つの密」の回避といった基本的な感染対策の継続や、時差出勤、在宅勤務の活用など「新しい生活様式」の実践・定着が求められています。

■ 道路交通への影響

緊急事態宣言時の大型連休中には、交通量が大幅に減少しましたが、物流を担う大型車の交通量は横ばいの状態が継続しました。このことから、私たちの生活を支える物流の円滑化に向けた道路整備の必要性が高まっています。

さらに、時差通勤やテレワークの推進、また、宅配サービスの需要増といった、新たな移動ニーズの高まりや人々の行動が変容してきていることから、人やモノ輸送の概念が大きく変化することが想定され、道づくりにおいても、大きな変革が求められます。

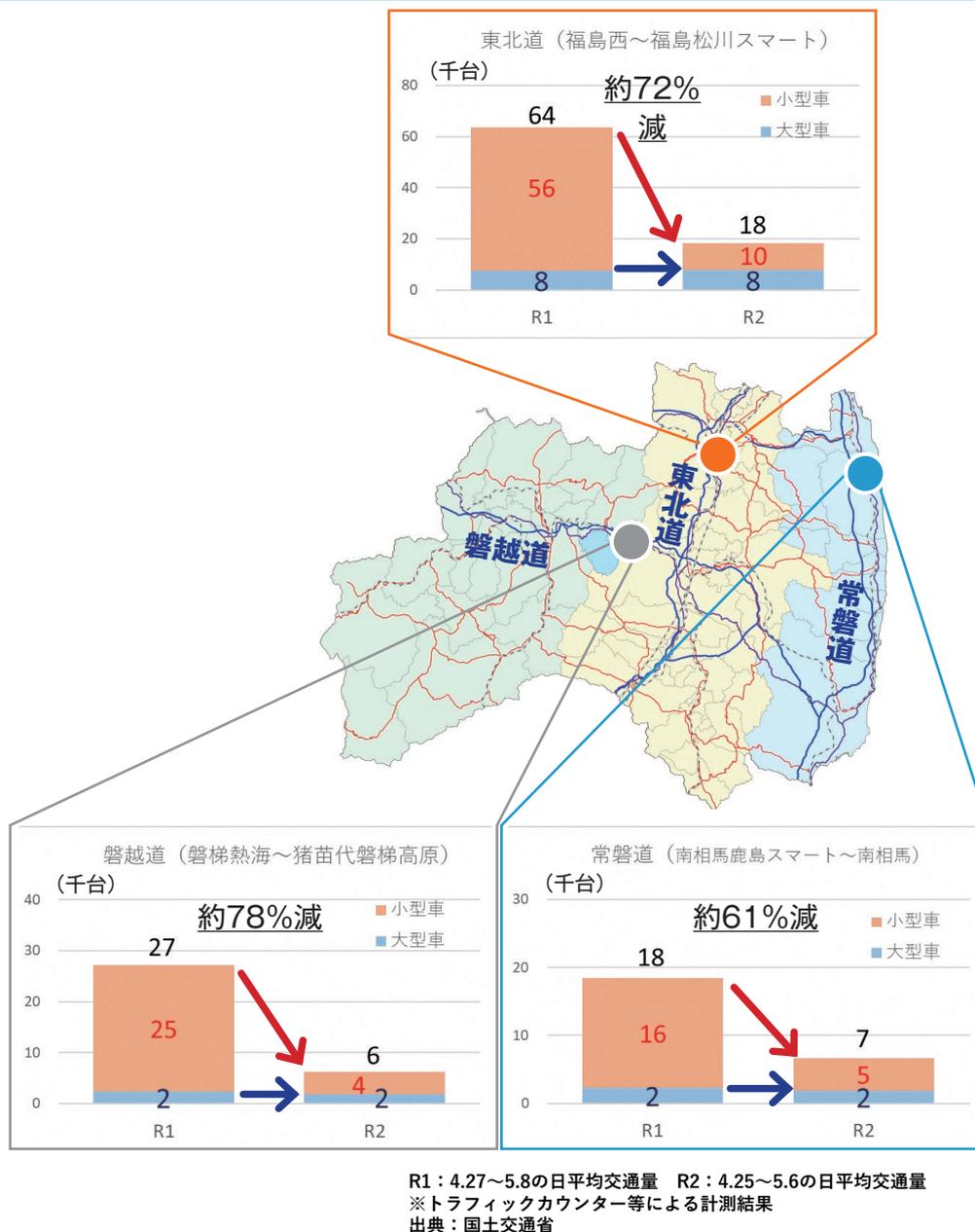


図1-59 緊急事態宣言時の大型連休中の高速道路の交通量

1-3-9 主な時代潮流

■ 時代潮流の整理

時代潮流は、以下のとおりです。

分類	主な時代潮流
人口問題	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少・超高齢化社会の本格的到来 <ul style="list-style-type: none"> ・福島県人口ビジョン（平成27（2015）年11月策定、令和元（2019）年12月更新）では、人口の自然増対策と社会増対策を両面で進め、令和22（2040）年に福島県総人口150万人程度の維持を目指す ・人口減少による社会基盤の整備や維持管理のあり方、その担い手である建設業就業確保についての対応が必要 ● 過疎・中山間地域の活力低下 <ul style="list-style-type: none"> ・中山間地域の人口減少が続けば荒廃が懸念されることから、現在あるインフラを十分に活用しながらあらゆる人が移動できる道路により活性化を進めることが必要 ● 多様なライフスタイルの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・都市地域の住民が農山漁村などの地域にも同時に生活拠点をもつ「二地域居住」などの多様なライフスタイルを推進し、人の誘致を図ることが必要
地球環境問題 自然災害リスク	<ul style="list-style-type: none"> ● 「福島県2050年カーボンニュートラル」宣言 <ul style="list-style-type: none"> ・本県においても地球温暖化対策の一層の強化、推進 ● 自然災害リスクへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災以降、令和3（2021）年10月末時点で震度5以上の地震が10回発生 ・都市化の急速な進展に伴い流域の保水機能が低下、浸水被害が増大する恐れ ・地すべりなどの被害により、長期の通行止めなどが地域住民の生活に影響 ・国による「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進
DXの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● Society 5.0 <ul style="list-style-type: none"> ・DXの推進により、社会資本や公共サービスの変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、文化・風土や働き方を変革することが必要
グローバル化・ ボーダレス化	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間競争力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・グローバル化・ボーダレス化が進む中で訪日外国人から選ばれる福島となるよう都市間競争力を向上させることが必要
東日本大震災及び 原子力災害	<ul style="list-style-type: none"> ● 10年後の現在の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・いまだに3万5千人あまり（令和3（2021）年8月末時点）の方が県内外で避難生活を続けており課題が多い ・帰還される方の増加や廃炉作業の本格化等に伴う交通環境の変化が想定
福島イノベーション ・コースト構想	<ul style="list-style-type: none"> ● 福島イノベーション・コースト構想の進展 <ul style="list-style-type: none"> ・浜通り地域等の産業を回復するための新たな産業基盤の構築を目指す国家プロジェクトとして「福島イノベーション・コースト構想」が進展
SDGs	<ul style="list-style-type: none"> ● SDGsと福島の復興 <ul style="list-style-type: none"> ・国連本部スピーチにおいて「福島復興の取り組みはSDGsが示す課題への取組、SDGsに貢献するもの」と発信しており、本県においてもSDGsの理念に沿った道づくりが必要
新型コロナによる 生活様式の変化	<ul style="list-style-type: none"> ● 新しい生活様式 <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症予防のためには「新しい生活様式」の実践・定着が必要 ● 道路交通への影響 <ul style="list-style-type: none"> ・緊急事態宣言時の大型連休中には交通量が大幅に減少したが物流を担う大型車の交通量は横ばいの状態が継続したため、物流のための道路整備の必要性が向上 ・新たな移動ニーズの高まりや行動変容により、人やモノ輸送の概念が大きく変化することが想定