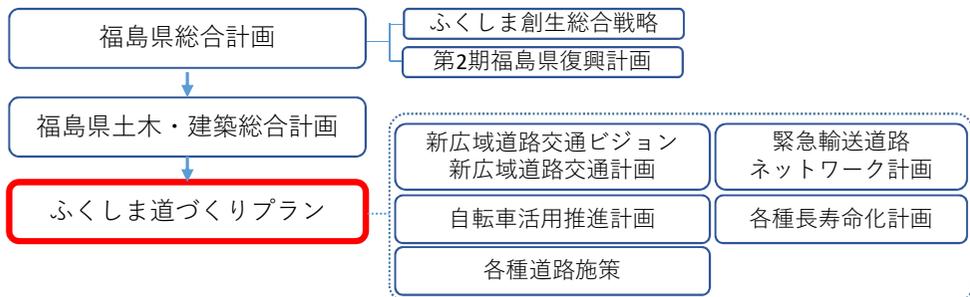


ふくしま道づくりプランについて【はじめに】

- 平成25年3月に策定された「ふくしま道づくりプラン(復興計画対応版)」(平成25年～令和2年)の計画期間が終了したことから、次期「ふくしま道づくりプラン」を策定する。策定に当たっては上位計画である福島県総合計画及び福島県土木・建築総合計画を踏まえたものとしている。
- 計画期間は、令和4(2022)年度から、令和12(2030)年度までの9年間。



道づくりの変遷と時代潮流【第1章】

- 本県の特徴
- 道づくりの変遷
 - 東日本大震災など大規模災害からの復旧・復興の取組
 - 道路に関する新たな動き
 - ・重要物流道路制度の創設と福島県新広域道路交通計画の策定
 - ・福島県自転車活用推進計画の策定
 - ・道の駅の機能強化(防災道の駅(道の駅猪苗代)の選定)
- 時代潮流
 - ①人口減少・少子高齢化、②地球環境問題と高まる自然災害リスク
 - ③AI、IoT等デジタル技術の進展によるDXの推進
 - ④グローバル化・ボーダーレス化
 - ⑤東日本大震災及び原子力災害からの復興
 - ⑥福島イノベーション・コースト構想の進展
 - ⑦SDGsの理念を踏まえた課題解決
 - ⑧新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

基本構想【第2章】

- 前プランの成果検証と現在の道路課題
- 道づくりの基本構想
 - (1)今後の道づくりの基本目標

『安全・安心な、活力ある未来へつなぐ道づくり』

基本計画【第3章】

- 道路の類型区分
- 施策ごとの取組
 - (施策1)ふくしまの更なる復興を支える道づくり 4つの取組
 - (施策2)頻発する自然災害に備える道づくり 9つの取組
 - (施策3)広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり 5つの取組
 - (施策4)新技術等を活用した既存施設の長寿命化や効率的な維持管理による道づくり 7つの取組
 - (施策5)一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり 8つの取組
 - (施策6)まちづくりや地域振興を支える道づくり 11の取組
 - (施策7)健康を支え、すべての人にやさしい道づくり 4つの取組
 - (施策8)脱炭素や循環型社会を実現する道づくり 5つの取組 合計 53の取組
- 各地域別の地域ビジョン

実施計画【第4章】

- 施策を実現するための優先性の考え方
- 道路整備・管理の具体的な目標及び優先性の判断
- 広域道路ネットワーク形成に向けた具体的な取組
- 防災・減災、国土強靱化に向けた具体的な取組
 - 福島県国土強靱化地域計画に基づき、以下6つの取組を記載し、5年後の目標(指標)を設定
 - ①災害時に地域の輸送等を支える道路整備
 - ②孤立集落の発生を回避する道路整備
 - ③緊急輸送路の防災・減災対策
 - ④道路橋梁の耐震補強
 - ⑤市街地における無電柱化対策
 - ⑥道路施設(トンネル・橋梁)の老朽化対策
- 復興を支える道路整備の具体的な取組
 - 第2期復興・創生期間における道路の取組を記載
- 概ね10年以内に実施する必要がある代表箇所
 - 以下、3パターン(代表箇所(区間))を記載
 - ①「基幹的な道路」と「地域連携道路」の40路線のうち、県管理道路(31路線)に係る一定規模(事業費:約5億円)以上の改築系事業の箇所 【22路線 49工区】
 - ②特定復興再生拠点区域や「福島イノベーション・コースト構想」に関する拠点へのアクセス道路の事業箇所 【6路線 7工区】
 - ③道路ネットワークを強化するため計画的に対応する無電柱化事業の箇所及び橋梁耐震補強事業、災害防除事業、長寿命化事業を実施する区間
 - 【無電柱化:11路線14工区、災害防除、橋梁耐震補強:5路線7区間】
- ふくしま道づくりプランの進行管理

本県の特性

地理

- 全国3位の広大な面積、首都圏、北陸圏と隣接し東北の玄関口

県土構造

- 6本(縦3本、横3本)の連携軸
連携軸結節上に特色ある7つの地域が形成、多極分散型の県土構造

社会情勢

- 海上運輸
重要港湾小名浜港、相馬港へのアクセス強化が必要
- 観光
北関東地域と連携した広域観光ルート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



道づくりの変遷

道路の現状

- 道路の管理延長は約6,136.7km(全国3番目)と長いが、改良率は80.2%(全国36番目)と低い
- あぶくま高原道路の全線や会津縦貫北道路の一部が開通したものの、常磐自動車道及び磐越自動車道の4車線化やリダンダンシーの確保が必要
- 橋梁、トンネル、シェッド・シェルターなどの構造物について、今後老朽化が急速に進行

東日本大震災など大規模災害からの

復旧・復興の取組

- 相馬福島道路が令和3年4月に全線開通
- 常磐自動車道が平成27年3月に全線開通
- ふくしま復興再生道路の整備
- 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
- 津波被災地域における復興まちづくりを支援する道路の整備
- 復興拠点施設等へのアクセス道路の整備



ふくしま復興再生道路
(原町川俣線 八木沢工区)



復興シンボル軸
(長塚請戸浪江線 長塚工区)

新たな道路の動き

- 重要物流道路制度の創設と福島県新広域道路交通計画の策定
広域道路ネットワークに基づく重要物流道路の指定・運用
- 自転車の活用
健康増進、環境負荷低減などを目的に福島県自転車活用推進計画を策定
- 道の駅の機能強化
広域的な防災拠点として道の駅「猪苗代」が初めて選定(令和3年6月)



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)



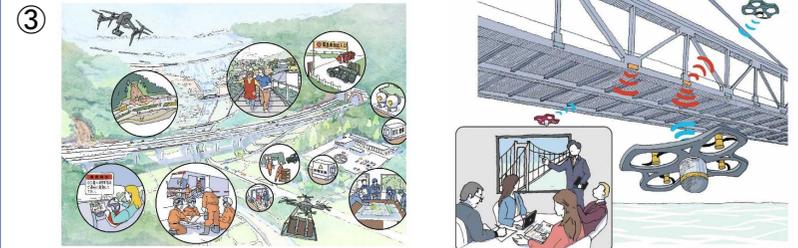
道の駅「猪苗代」

時代潮流

- ①人口減少・少子高齢化
- ②地球環境問題と高まる自然災害リスク
- ③AI、IoT等デジタル技術の進展によるDXの推進
- ④グローバル化・ボーダーレス化
- ⑤東日本大震災及び原子力災害からの復興
- ⑥福島イノベーション・コースト構想の進展
- ⑦SDGsの理念を踏まえた課題解決
- ⑧新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化



【平成30年4月地すべり被害(喜多方市)】 【平成27年9月関東・東北豪雨(南会津町)】 【令和元年10月東日本台風(伊達市)】



耐災害性が強化された幹線道路ネットワーク

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- 福島イノベーション・コースト構想

第2章 基本構想

時代潮流を踏まえた課題と基本目標・8つの施策

前プランの成果からの主な課題

(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
 ・会津軸、南部軸整備による安全で信頼性の高い基幹的な道路のネットワークが必要
 ・重要物流道路の指定路線の拡大及び重点的な整備が必要

(2) 地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり
 ・すれ違い困難箇所等の解消による地域の日常生活を支援する道路の整備が必要

(3) 都市・地域・まちづくりを支える道づくり
 ・各都市圏における振興施策等と連携した都市機能を高める道路ネットワークの強化が必要
 ・都市内交通円滑化・道路交通環境の改善を図る渋滞対策が必要

(4) 安全に安心して暮らせる道づくり
 ・大規模地震後に速やかに機能が回復できる耐震機能の向上が必要
 ・道路ネットワークの寸断を防ぐ落石・冠水危険箇所などの解消が必要
 ・通学路の合同点検の結果を踏まえた安全対策が必要

(5) 雪や寒さから暮らしを守る道づくり
 ・老朽化が進む消融雪施設等施設の、適切な修繕や更新が必要
 ・他の道路管理者との連携による除雪体制の強化や、冬期道路利用者への情報発信の一層の充実が必要

(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
 ・長寿命化計画に基づく適切な維持管理が必要
 ・効率的で効果の高い維持管理体制の確立が必要

(7) 人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり
 ・ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備が必要

(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
 ・都市景観の向上や災害時における機能確保のため無電柱化の計画的な推進が必要
 ・自転車利用者が安全で快適に走行できる走行環境の整備が必要
 ・地球温暖化対策推進のため、道路施設の省エネ化など脱炭素社会の実現に向けた取組が必要

(復興関連事業)
 ・原子力災害による立入制限や除染等の影響で事業着手が遅れた地域においても、着実な道路整備が必要
 ・「特定復興再生拠点区域復興再生計画」や福島イノベーション・コースト構想の推進支援のため、道路の整備などが必要
 ・避難指示が解除された区域において、生活の支障となっている箇所の道路拡幅や歩道の設置など生活環境の整備が必要

時代潮流

- ①人口減少・少子高齢化
- ②地球環境問題と高まる自然災害リスク
- ③AI、IoT等デジタル技術の進展によるDXの推進
- ④グローバル化・ボーダーレス化
- ⑤東日本大震災及び原子力災害からの復興
- ⑥福島イノベーション・コースト構想の進展
- ⑦SDGsの理念を踏まえた課題解決
- ⑧新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

時代潮流を踏まえた課題

- ① ふくしまの更なる復興をけん引
- ② 防災・減災、国土強靱化への対応
- ③ 自然災害から命を守る防災意識の向上
- ④ 広域的な連携・交流など地域の活力向上による産業振興や交流人口の拡大
- ⑤ 新技術を活用した既存道路の適切な維持管理
- ⑥ 通勤・通学、通院、買い物など良好な生活空間の創出
- ⑦ 道路空間の活用による地域資源をいかしたまちづくり支援
- ⑧ 環境保全に配慮した社会資本の整備

基本目標

『安全・安心な、活力ある未来へつなぐ道づくり』

安全・安心な（日常生活における事故対策や頻発する自然災害に備える防災・減災対策などにより安全な道路環境を確保する）**活力ある**（被災地域の復興・再生の基盤づくり、また、特色ある県土の結びつきを更に強め、産業振興や魅力の向上などを支援する）**未来へつなぐ**（過去と未来をつなぐ、地域や人をつなぐ）**道づくり**をとおして、**県の将来像を実現**させる意味を含めました。

(施策1) ふくしまの更なる復興を支える道づくり

(施策2) 頻発する自然災害に備える道づくり

(施策3) 広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり

(施策4) 新技術等を活用した既存施設の長寿命化や効率的な維持管理による道づくり

(施策5) 一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり

(施策6) まちづくりや地域振興を支える道づくり

(施策7) 健康を支え、すべての人にやさしい道づくり

(施策8) 脱炭素や循環型社会を実現する道づくり

施策と主な取組

(施策1) ふくしまの更なる復興を支える道づくり



- ・復旧・復興、住民帰還の促進や産業再生を支援する道路の整備を進めます
- ・原子力災害地域の復興・再生を支援する道路の整備を進めます
- ・新たな産業基盤の構築を支援する道路の整備を進めます

■主な指標

・ふくしま復興再生道路(8路線29工区)の整備完了率
現況(R2) 48% ⇒ 目標(R7) 100%



(施策2) 頻発する自然災害に備える道づくり



- ・リダンダンシーを確保し災害に強い強靱な道路ネットワークを構築します
- ・落石等の危険箇所の対策を進めます
- ・災害時の安全な通行を支えるため無電柱化を進めます
- ・大規模地震時の救助活動や復旧・復興を支えるため橋梁の耐震化を進めます

■主な指標

・災害発生時に緊急物資等を輸送する道路において、落石等の対策が必要な危険箇所の対策率 現況(R2) 75%⇒目標(R12) 100%

・市街地等における無電柱化整備率 現況(R2) 46%⇒目標(R12) 57%



(施策3) 広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり



- ・県内外の連携や交流を支援するため会津軸、南部軸などを整備します
- ・地域間の連携や交流を支援するため地域連携道路を整備します
- ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため重要物流道路等を整備します

■主な指標

30分以内にインターチェンジにアクセスできる市町村数 現況(R2) 51⇒目標(R12) 53



(施策4) 新技術等を活用した既存施設の長寿命化や効率的な維持管理による道づくり



- ・長寿命化計画に基づく適切な維持管理により、道路施設の長寿命化に取り組みます
- ・DX等の推進により効率的な維持管理を行います
- ・地域の安定的な維持管理を確保するため、包括的維持管理の導入を推進します

■主な指標

早期に対策を講ずべき橋梁・トンネルの修繕措置率(1巡目法定点検)
現況(R2) 17%⇒目標(R7) 100%



(施策5) 一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり



- ・安全・安心な道路環境を確保するため適切な道路パトロールを実施します
- ・通学路等の安全な歩行空間を確保します
- ・交通事故防止のための道路整備を進めます
- ・雪国の暮らしを守る防雪対策を実施します

■主な指標

通学路における安全対策の完了率 現況(R2) 49%⇒目標(R12) 75%



(施策6) まちづくりや地域振興を支える道づくり



- ・まちの魅力を高める街なかの道づくりを進めます
- ・交通渋滞の緩和に向けた道路整備を進めます
- ・過疎・中山間地域における生活交通を確保します
- ・地域振興のための道の駅整備を支援します

■主な指標

市街地内の都市計画道路(幹線道路)の整備延長
現況(R2) 334.8km⇒目標(R12) 344.6km

渋滞対策実施箇所率 現況(R2) 15% ⇒目標(R12) 30%

すれ違い困難箇所の解消率 現況(R2) 0% ⇒目標(R12) 100%
(日常的に通行に使用する21箇所)



(施策7) 健康を支え、すべての人にやさしい道づくり



- ・すべての人が安全に通行できる歩行空間を整備します
- ・健康を支える自転車走行空間を整備します
- ・訪日外国人の移動を支援する国際化に対応した情報提供を進めます

■指標

ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備率
現況(R2) 67%⇒目標(R12) 69%

自転車道の整備率 現況(R2) 88%⇒目標(R12) 91%



(施策8) 脱炭素や循環型社会を実現する道づくり



- ・道路照明等をLEDに交換し省エネルギー化を進めます
- ・施設の長寿命化を進めCO2排出量の削減に取り組みます

■主な指標

再エネ・省エネ技術の導入によるトンネル及び道路照明の年間CO2排出削減量 現況(R2) 296t ⇒目標(R12) 1060t



防災・減災、国土強靱化に向けた具体的な取組

- 「福島県国土強靱化地域計画」（平成30年1月策定、令和3年4月見直し）では、令和3年度から令和7年度までの概ね5か年間で「致命的な被害を負わない強さ」と「速やかに復旧・復興できるしなやかさ」を備えた**強靱な県土・地域社会を構築し、安全で安心な県づくり**を推進。
- 道づくりプランにおいては、以下の取組について**5年後の目標を設定し、指標により、進捗を管理**。

- ①災害時に地域の輸送等を支える道路整備
- ②孤立集落の発生を回避する道路整備
- ③緊急輸送路の防災・減災対策
- ④道路橋梁の耐震補強
- ⑤市街地における無電柱化対策
- ⑥道路施設（トンネル・橋梁）の老朽化対策



法面对策（法枠工）を実施した道路
（湯川大町線 会津若松市）

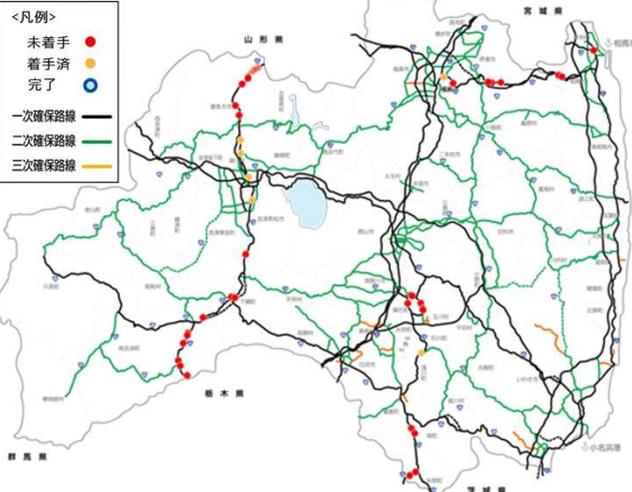
④道路橋梁の耐震補強

災害時の避難や救助、物流輸送等を担う主要な緊急輸送路において、橋梁の耐震対策を計画的に実施し、緊急輸送ネットワークの強化を図っていきます。

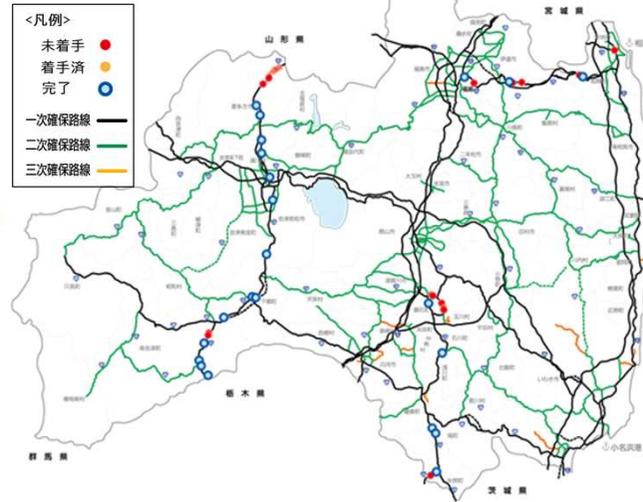


耐震補強を実施した橋梁
（国道289号 南会津町）

●現況



●目標（5年後）



指標名	現況 (R2)	5年後 (R7)
災害発生時に緊急物資等を輸送する道路において、大規模地震後に速やかな機能回復ができる性能を確保した橋梁の整備率	43%	68%

復興を支える道路整備の具体的な取組

- ふくしま復興再生道路（4路線6工区）**を始め、**特定復興再生拠点区域**や**福島イノベーション・コースト構想**の関連施設などの復興拠点へアクセスする道路などを整備します。



井手長塚線（復興シンボル軸）



浪江三春線（小出谷）