

第2編

Basic plan

基本計画



福島県土木・建築総合計画
安全・安心、豊かさを次代につなぐ
県土づくりプラン



目標1

震災復興

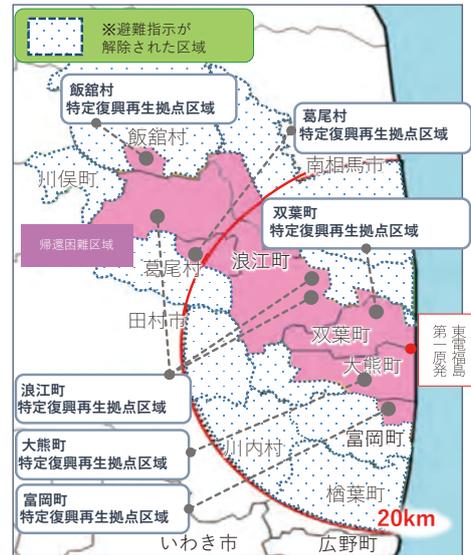


施策1

東日本大震災からの復興

現状と課題

- 帰還困難区域の災害復旧を進め、避難指示解除後の住民帰還への環境整備を早期に完了させ、ふくしまの復興・再生を成し遂げる必要があります。
- 避難指示解除区域等の復興や、住民の帰還・移住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、「ふくしま復興再生道路」や、浜通りと中通り・会津地方を結ぶ地域連携道路等の整備を進める必要があります。
- 復興事業や福島イノベーション・コースト構想の進展等により、新たに必要となった道路についても、着実に整備を進める必要があります。
- 東日本大震災及び原子力災害による犠牲者への追悼と鎮魂、震災の記憶と教訓の後世への伝承、復興の意志と状況の国内外への発信を通じて、防災力の高い地域社会を創造していく必要があります。



これまでの成果

- 東日本大震災からの復旧 99%完了 (R3(2021)年10月末時点)
- ふくしま復興再生道路 (15 / 29 工区供用) (R3(2021)年10月末時点)
- 津波被災地復興まちづくりを支援する道路 (21 箇所供用)
- 登録された震災伝承施設 40 施設 (R3(2021)年10月末時点)
- 複数の手法を組み合わせた「多重防御」による総合的な防災力向上のまちづくりをめざして整備していた防災緑地全 10 箇所が完成しました。
- 福島県復興祈念公園において、令和元年度に基本設計、令和2年度に施設配置計画を公表しました。
また、令和2年度に公園の一部 (約 2 ha) を供用開始しました。



ふくしま復興再生道路
原町川俣線 八木沢工区 (飯館村・南相馬市)



津波被災地復興まちづくりを支援する道路 (新地駅周辺)



古磯部地区海岸 (相馬市)



原金尾浜防災緑地



双葉中浜地区海岸 (双葉町)

東日本大震災からの公共土木施設の復旧・復興に向けた10年間の取組を図表や写真などを使ってまとめたパンフレットを作成しました。



福島県HP
ふくしま復興ステーションに掲載



災害復旧、ふくしま復興再生道路、復興祈念公園、
 特定復興再生拠点、福島イノベーション・コースト構想、震災伝承

今後の取組

1 帰還困難区域の災害復旧

- 帰還困難区域の災害復旧を完了させ、住民が安心して暮らせる地域にします。

2 特定復興再生拠点関連道路の整備

- 帰還困難区域の復興を推進するため、特定復興再生拠点区域復興再生計画に基づく事業を進めます。

3 ふくしま復興再生道路等の整備

- 避難解除区域等の復興や、住民の帰還・移住の促進を図るため、ふくしま復興再生道路等を整備します。

4 福島イノベーション・コースト構想関連施設へのアクセス道路の整備

- 浜通り地域等の産業回復のため、福島イノベーション・コースト構想の関連施設へのアクセス道路の整備を進めます。

5 福島県復興祈念公園の整備、震災伝承施設の登録の促進

- 東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂を始め、震災の記憶と教訓を後世へ伝承するとともに、国内外に向けた復興に対する強い意志を発信することを目的とし、国が公園内に設置する国営追悼・祈念施設と連携し、復興祈念公園の整備を進めます。

ふくしま復興再生道路



小野富岡線 西ノ内工区
 (川内村)



小名浜道路
 (いわき市)

期待される効果

- 東日本大震災からの復旧・復興の礎となる社会基盤が完成し、県民の安全・安心な生活が確保できます。
- ふくしま復興再生道路等の整備により、浜通り地方の産業振興や避難解除区域等への住民の帰還・移住等の促進が図られ、浜通りと中通り・会津地方の連携・交流が強化されます。
- 福島県復興祈念公園の整備により、東日本大震災で犠牲となった全ての生命（いのち）を悼む場、震災の記憶と教訓の伝承の場、避難を余儀なくされた人々の心の拠り所の場となり、国内外に向けた復興の象徴として力強いメッセージが発信されます。



福島県復興祈念公園全体鳥瞰図



指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
ふくしま復興再生道路 (8路線 29工区) の整備完了率	48%	100%	100%
被災12市町村の復興に係る道路 (特定復興再生拠点、福島イノベーション・コースト構想の関連施設へのアクセス等) の整備完了率	0%	100%	100%

1

第1編
 基本構想編

2

第2編
 基本計画編

3

第3編
 地域別計画編

4

第4編
 計画の進行管理

5

第5編
 資料編

目標2 水災害に強い県土

施策1 治水対策の推進①

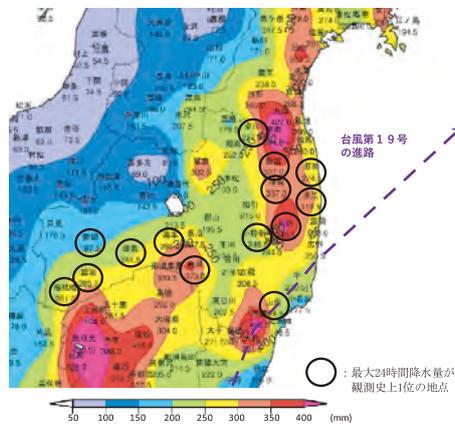
現状と課題

- 気候変動の影響による災害の頻発化・激甚化に対応するため、抜本的な治水対策として、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、ハード・ソフトの両面から対策を推進する必要があります。
- 河川、下水道、砂防、海岸等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、水田、森林、民間施設等の機能連携を進めるなど、各部局・官民が連携したあらゆる対策の充実を図る必要があります。
- 各地域の治水対策を確実に推進するため、水災害対策協議会などを通じ、市町村等の関係機関とこれまで以上に連携を図っていく必要があります。
- 住民が「自らの命は自らが守る」意識を持って、自らの判断で避難行動をとることのできる、防災意識の高い社会を構築する必要があります。
- 住民の避難行動等を支援するため、水害リスク情報の充実や、分かりやすい情報発信、迅速な被災状況把握等を行うためのシステム強化等を実施していく必要があります。
- 頻発化・激甚化する自然災害への対応として、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりと併せて都市のコンパクト化を進める必要があります。

令和元年東日本台風の気象状況



天気図 (10月12日21時頃)
(出典：気象庁HP)



期間降水量分布図 (10月11日15時～13日6時)
(出典：気象庁HP)

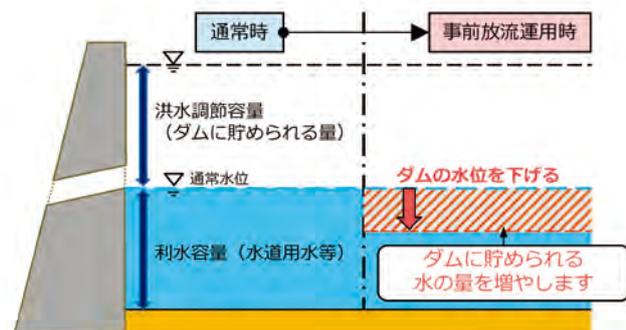
令和元年東日本台風の被害状況、これまでの成果



被災状況 宇多川 (相馬市)



河道掘削により治水安全度を向上 堀川 (西郷村)



事前放流 概略図

事前放流 (大雨が予想される場合に、利水容量の一部をあらかじめ放流し、貯水位を低下させることで水害対策に使える洪水調節容量を増やす) により、ダムの洪水調節機能強化に向けた体制を構築しました。

一級水系である阿賀野川・阿武隈川水系の4ダムと、二級水系の6ダムにおいて、事前放流を可能とする治水協定を締結しました。



今後の取組

1 流域治水

- 気候変動に伴い、激甚化・頻発化する水害・土砂災害等に対し、堤防整備などの対策をより一層加速させるとともに、集水域から氾濫域にわたるあらゆる関係者で流域治水を進めます。

2 総合的な治水対策

- 「福島県緊急水災害対策プロジェクト」を強力に推進するなど、ハード整備とソフト対策が一体となった総合的な治水対策を実施し、洪水・浸水被害の軽減、最小化を目指します。

【河川】 令和元年東日本台風等による被災箇所の手やかな復旧、改良事業を進めるとともに、計画的に堤防整備や河道掘削等を実施し、浸水被害の軽減を図ります。

また、水位計や河川監視カメラの設置拡大など、住民避難に資する災害リスク情報の強化に取り組めます。

【ダム】 千五沢ダム再開発事業により、かんがい専用ダムに洪水調節機能を付加することで、出水時のダム下流の浸水被害軽減に取り組めます。

【砂防】 砂防堰堤や流木止めなどの整備を推進し、河道への土砂の多量流出や異常堆砂を抑制することにより、出水時の土砂と流木による氾濫の防止に取り組めます。

3 下水道施設の浸水対策

- 管渠及びポンプ等の整備や施設の耐水化を推進するとともに、市町村の内水ハザードマップ^{*10}作成を積極的に支援するなど、ハード・ソフトの両面から浸水対策に取り組めます。

4 水災害リスクを踏まえた防災まちづくり

- 浸水リスクを考慮した市町村の立地適正化計画^{*11}作成を積極的に支援するなど、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりに取り組めます。

5 雨水貯留浸透対策の強化

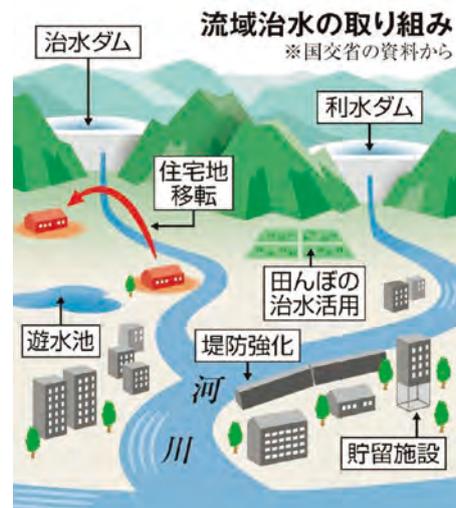
- 下水道による雨水貯留浸透対策に加え、一時的に雨水を貯留できるよう、ため池や水田、公園等の既存ストックを活用した対策を実施していきます。
- 公共施設における雨水貯留浸透施設^{*12}の設置に取り組めます。
- 民間企業や個人住宅等の雨水貯留施設設置を支援し、官民一体で対策を強化していきます。

期待される効果

- 福島県緊急水災害対策プロジェクトを集中的に推進することにより、頻発化・激甚化する水災害に対し、総合的な防災・減災対策の強化を図り、水害リスクを軽減します。
- 市町村が実施する計画的な内水対策を支援すること

により、浸水被害を軽減します。

- 下水道施設の浸水対策を実施することにより、水害発生時でも汚水処理や内水排除など下水を適正に処理することができます。



流域治水（イメージ）

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
過去の水害を踏まえた治水対策により浸水被害が解消する家屋数	-	9,000戸	11,000戸
土砂災害から保全される人家戸数	15,061戸	16,305戸	17,501戸
土砂災害から保全される要配慮者利用施設の率	56%	72%	86%
土砂災害警戒区域指定率	79%	96%	100%
土砂災害に対する警戒避難を促す現場標識の設置率	8%	65%	100%



目標2 水災害に強い県土



施策1 治水対策の推進②

福島県緊急水災害対策プロジェクト概要

福島県緊急水災害対策プロジェクト

令和元年東日本台風等による災害を踏まえ、頻発化・激甚化する水災害への対応として、総合的な防災・減災対策の強化を目的に、令和6年度までに県が集中的に推進する取組

国・市町村

情報共有

国・市町村・気象台・消防等による取組

連携

ハード対策

- 1 改良復旧事業及び災害復旧事業の推進★**
○令和元年東日本台風による被災箇所を速やかな復旧と改良復旧事業を速やかに実施します。
- 2 河川の河道掘削及び伐木の推進★**
○河川の河道掘削及び伐木を速やかに実施します。
- 3 河川改修及び堤防強化の推進★**
○河川改修及び堤防強化を速やかに実施します。
- 4 土砂災害対策の推進★**
○砂防・地すべり・急傾斜事業を速やかに実施します。

ソフト対策

- 5 危機管理型水位計の設置拡大★**
○危機管理型水位計の新規設置を進めます。
- 6 河川監視カメラの設置拡大★**
○河川監視カメラの新規設置を進めます。
- 7 洪水浸水想定区域の公表の前倒し・拡大★**
○水位周知河川及び洪水予報河川について、想定最大規模の降雨による洪水浸水想定区域の公表の前倒しと拡大を図ります。
- 8 福島県河川流域総合情報システムのサーバー強化★**
○アクセス集中時にも遅延無く表示ができるよう、システムを見直します。
- 9 ダムにおける事前放流に向けた体制構築★**
○ダムにおいて事前放流が実施できるよう、調整を進めます。
- 10 土砂災害警戒区域等の指定の推進**
○住民の早期避難行動に繋がるよう、区域指定を推進します。

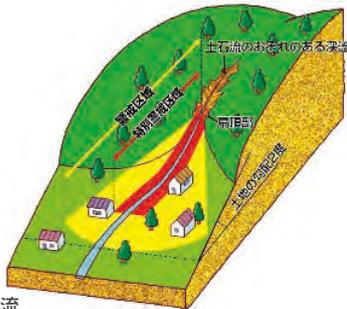


水災害対策協議会で抽出された課題(★)

関係機関で検討が必要な項目★

- 情報伝達方針見直し
- 住民の防災意識改革
- 住民への情報提供
- ハザードマップ見直し
- 排水ポンプ車早期配備
- 広域避難検討
- 台風想定避難訓練
- 水防資機材の確保

土砂災害警戒区域等の模式図



土石流

※山腹が崩壊して生じた土石等又は溪流の土石等が水と一体となって流下する自然現象



急傾斜地の崩壊

※傾斜度が30°以上である土地が崩壊する自然現象



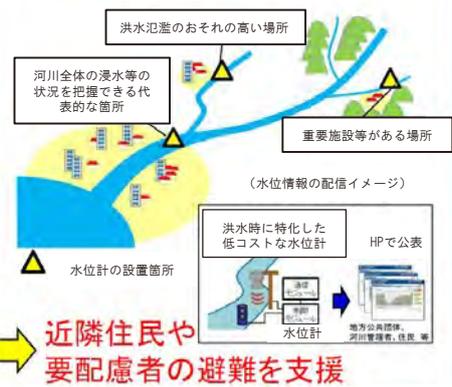
地すべり

※土地の一部が地下水等に起因して滑る自然現象又はこれに伴って移動する自然現象



急傾斜地の崩壊

活用イメージ



危機管理型水位計*13

<出典：国土交通省資料>



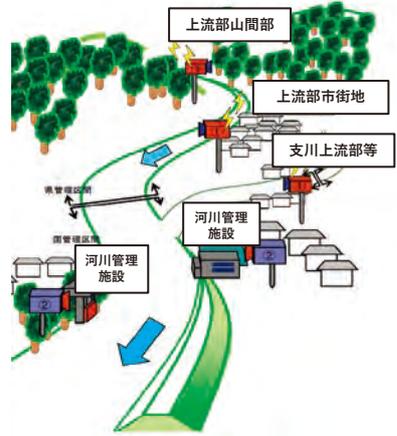
治水対策、土砂災害対策、福島県緊急水災害対策プロジェクト、
土地利用計画、流域治水、雨水貯留

福島県緊急水災害対策プロジェクト進捗状況 (令和3年9月末時点)

事業名	完成目標年	全体数	着手			着手率	完了	
			調査	用地	工事		件数	完了率
①改良復旧事業及び災害復旧事業の推進								
改良復旧事業(助成)	R 5	3河川	3	3	3	62.8%	0	0.9% ※1
改良復旧事業(関連)	R 3	5河川	5	5	5	78.9%	0	1.0% ※1
災害復旧事業	R 3	1411箇所	—	—	1406	99.6%	870	61.6% ※3
②河川の河道掘削及び伐木の推進								
河道掘削	R2~R6	231箇所(R2)	—	—	230	99.5%	173	74.8% ※3
		243箇所(R3)	—	—	101	41.5%	45	18.5% ※3
③河川改修及び堤防強化の推進								
緊急的改修	R 3	78河川	—	—	78	100.0%	47	60.2% ※3
一定区間改修	R 6	7河川	7	7	7	38.9%	0	0.9% ※1
堤防強化	R2~R6	97箇所(R2)	—	—	97	100.0%	20	20.6% ※3
		113箇所(R3)	—	—	40	16.4%	11	4.5% ※3
④土砂災害対策の推進								
災害関連事業	R 3	2箇所	2	—	2	98.1%	0	35.6% ※2
土砂災害対策事業	R 6	172箇所	—	—	172	100.0%	40	23.2% ※3
⑤危機管理型水位計の設置拡大								
水位計の設置	R 6	409箇所	—	—	—	—	371	90.7% ※4
⑥河川監視カメラの設置拡大								
監視カメラの設置	R 6	156箇所	—	—	—	—	91	58.3% ※4
⑦洪水浸水想定区域の公表前倒し・拡大								
区域公表	R 6	63箇所	—	—	—	—	36	57.1% ※4
⑧福島県流域総合情報システムのサーバー強化								
システム強化	R 3		R2.11月に完了					
サーバー強化			—					
⑨ダムにおける事前放流に向けた体制構築								
事前放流体制構築	R 2	10ダム	—	—	—	—	10	100.0% ※4
⑩土砂災害警戒区域の指定の推進								
区域指定の推進	R 3	7983箇所	—	—	—	—	7085	88.7% ※4

【着手率、完了率の考え方】

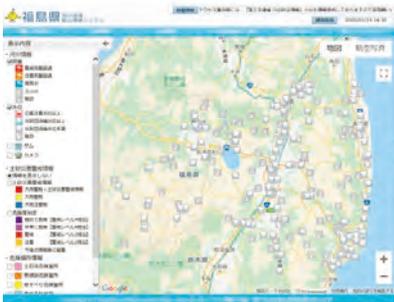
- ※1 着手率=契約額/全体事業費 完了率=完成延長/全体計画延長
- ※2 着手率=契約額/全体事業費 完了率=完成額/全体事業費
- ※3 着手率=着手済箇所数/全体箇所数 完了率=完了箇所数/全体箇所数
- ※4 完了率=完了箇所数/全体箇所数



簡易型河川監視カメラ*14

水位情報だけでは伝わりにくい切迫感を共有し、円滑な避難を促進します。

福島県河川流域総合情報システム



これまでの福島県河川流域総合情報システム(河川情報と土砂災害警戒情報を一つの画面に重ねて表示)



河道掘削

北須川(平田村)

実施前



実施後



河川情報と土砂災害警戒情報の表示画面を分割し、河川情報については画像による表示へ変更しました。

指標名	現状(R2)	中間(R7)	目標(R12)
流域治水の取組において、洪水時の住民避難を促す洪水浸水想定区域図の作成が必要な440河川の作成率	7%	50%	100%
下水道雨水計画を有する22市町村(R2時点)のうち浸水時の住民避難を促す内水ハザードマップを作成した割合	18%	63%	100%



目標3

安全・安心



施策1

自然災害対策の推進

現状と課題

- 山間部を通過する道路では、台風や局地的な集中豪雨による落石や法面崩落のため、道路の通行止めが度々発生していることから、道路の法面对策を進める必要があります。
- 福島県は四季が明瞭であり、季節ごとに路面状況が大きく変化するとともに、山岳部の道路においては、平野部と天候が異なることも多いことから、ライブカメラ等の路面情報をホームページ等で事前に把握することが交通安全上、有効な手段となっています。
- 災害時の円滑な道路交通の確保や都市景観の向上、さらには安全な歩行空間確保に向け、道路の無電柱化を推進する必要があります。
- 県土面積の85%が積雪寒冷地であり、冬期間における県民生活の安定や幅広い様々な活動の機会を確保するため、安全な冬期交通を確保する必要があります。
- 火山噴火災害に対して、火山噴火時の被害軽減のため火山噴火緊急減災対策の実施に向け、市町村及び防災関係機関と連携する必要があります。



倒壊して道路を塞ぐ電柱
<出典：国土交通省ホームページ>



道路通行を妨げる落石

これまでの成果

- 落石対策として法面保護工やストーンガードを整備（221箇所完了）
- ライブカメラの設置（62基設置）
- 無電柱化の実施（18.5 km完了）
- 雪崩・地吹雪対策（7箇所完了）
- 都市計画道路亀賀門田線の整備により、街並み景観の向上や安全な歩行空間の確保、無電柱化を図りました。
- 吾妻山、安達太良山、磐梯山、那須岳における火山噴火緊急減災対策砂防計画^{*15}を策定しました。



落石対策の状況（浪江三春線 浪江町）



無電柱化の状況 都市計画道路 亀賀門田線（会津若松市）



ライブカメラの設置 国道121号
（喜多方市）



無電柱化の状況 国道252号（会津若松市）





法面对策、道路ライブカメラ、無電柱化（電線共同溝）、
火山噴火緊急減災対策

今後の取組

1 災害防除（法面对策）

- 自然災害に強い道路を目指し、緊急輸送路*16などの法面对策等を進めます。

2 IT技術を活用した道路利用者への情報提供

- 道路利用者の安全・安心を確保するため、ライブカメラによる路面状況等の道路情報やAI解析による通行規制情報をリアルタイムに提供します。

3 無電柱化（電線共同溝）

- 緊急輸送路における都市防災機能の向上、都市景観の向上、快適な歩行空間の確保を図るため、無電柱化を推進します。

（小名浜平線、中央線外1線、白河駅白坂線、西郷搦目線）

4 雪崩・落雪対策

- 雪国の暮らしを守るため、雪崩対策等を実施し、雪に強い道路を整備します。

5 火山噴火緊急減災対策

- 火山活動が活発化した際に緊急ハード対策、ソフト対策を速やかに実施するとともに、平常時から各関係機関との調整を進めます。



落石対策予定箇所
国道459号 蟹沢乙工区（西会津町）



無電柱化予定箇所
小名浜平線 花畑工区（いわき市）

期待される効果

- 災害に強い道路の整備により、大雨に伴う事前通行規制が解消されるとともに、道路法面崩落等の危険性が減少し、災害支援車両等の円滑な交通が確保されます。
- 道路ライブカメラによるリアルタイムな路面情報提供により事故が減少し、道路利用者の安全・安心が確保されます。
- 緊急輸送路の無電柱化により、災害時に電柱倒壊等による通行止めがなくなり、災害支援車両の通行が

確保されるとともに、良好な都市景観が形成されます。

- 地吹雪や雪崩対策等を実施し、冬期交通における安全性を確保することにより、雪国の暮らしが守られます。
- 関係機関との連携・調整により、火山噴火による溶岩流*17、火山泥流*18、土石流等からの被害の軽減が図られます。



火山噴火緊急減災対策イメージ
＜出典：国土交通省ホームページ＞



指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
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	75%	100%	100%
市街地等における無電柱化整備率	46%	51%	57%
雪崩や地吹雪のおそれのある危険箇所の解消率	34%	36%	37%

目標3 安全・安心

施策2 地震対策・耐震化の推進

現状と課題

- 阪神・淡路大震災以降、避難や物資輸送等の避難者支援を担う緊急輸送路において、橋梁の耐震補強を進めてきました。東日本大震災では、これまでの耐震補強が有効に機能し、落橋等の甚大な被害は発生しませんでした。引き続き、緊急輸送路に加え、復旧に時間を要する跨線橋、さらには孤立集落の発生防止に向け、道路橋の耐震補強を進める必要があります。
- 地震に強い地域・まちづくりを推進するため、耐震診断義務付け対象建築物や木造住宅等の耐震化を促す必要があります。
- 災害時に宅地の崩落の危険性を判断する被災宅地危険度判定士*19や建築物の倒壊の危険性を判断する被災建築物応急危険度判定士が必要なことから、継続的に養成する必要があります。



集落へのアクセス路



大規模地震により倒壊や被災した住宅



判定活動の様子

これまでの成果

- 緊急輸送路の耐震工事の実施（5橋実施）



国道289号（南会津町）



熱塩加納山都西会津線（西会津町）

- 耐震診断義務付け対象建築物における耐震診断の実施状況（国・県・市町村補助）

年度	~H29	H30	R1	R2	合計
実績	47	24	0	2	73件

- 木造住宅における耐震改修の実施状況（国・県・市町村補助）

年度	~H29	H30	R1	R2	合計
実績	111	20	10	8	149件



木造住宅の耐震改修の状況



耐震補強、被災宅地危険度判定士、応急危険度判定士、住宅・建築物の耐震化

今後の取組

1 橋梁の耐震補強

- 緊急輸送路における橋梁の耐震補強を進めます。
- 復旧に時間を要する跨線橋や迂回路の無い道路等における橋梁の耐震補強を進めます。

2 住宅・建築物等の耐震化

- 国や市町村とともに補助を行い、住宅や建築物、ブロック塀等の耐震化を促進し、地震に強いまちづくりを進めます。

3 被災宅地危険度判定士及び被災建築物応急危険度判定士の養成及び広域的な連携強化

- 被災した宅地や建築物の危険度を判定し、二次災害の防止に取り組むとともに、被災建築物応急危険度判定士については、全国被災建築物応急危険度判定協議会を通じ、広域的な連携に取り組みます。

4 建築関係法令の遵守の徹底

- 建築基準法等の遵守を徹底し、安全で安心できる住まい・まちを形成します。



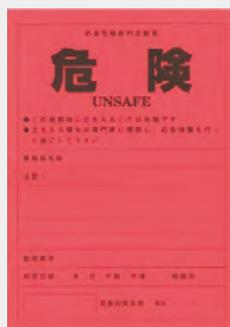
耐震工事予定
原町二本松線（南相馬市）

期待される効果

- 橋梁の耐震化が進むことにより、震災時における住民避難や災害支援に必要な道路機能が確保されます。
- 耐震性がある住宅・建築物が増えることで、地震に強い地域・まちが形成されます。
- 災害の広域的な相互応援体制、市町村の支援体制の構築と危機管理体制の強化が図られます。
- 被災後の調査を速やかに実施する（体制を準備することで、二次災害の防止と住宅・宅地等の復旧や避難期間の短縮が図られます。

被災建築物 応急危険度判定士とは

判定士が被災した建築物を調査し余震による倒壊の危険性などを判定し、結果を見やすい場所に表示することで、倒壊等の危険性に関する情報を所有者などに提供します。



指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
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%	100%
住宅の耐震化率	87% (H30)	95%	概ね解消



目標3 安全・安心



施策3 老朽化対策・適切な維持管理

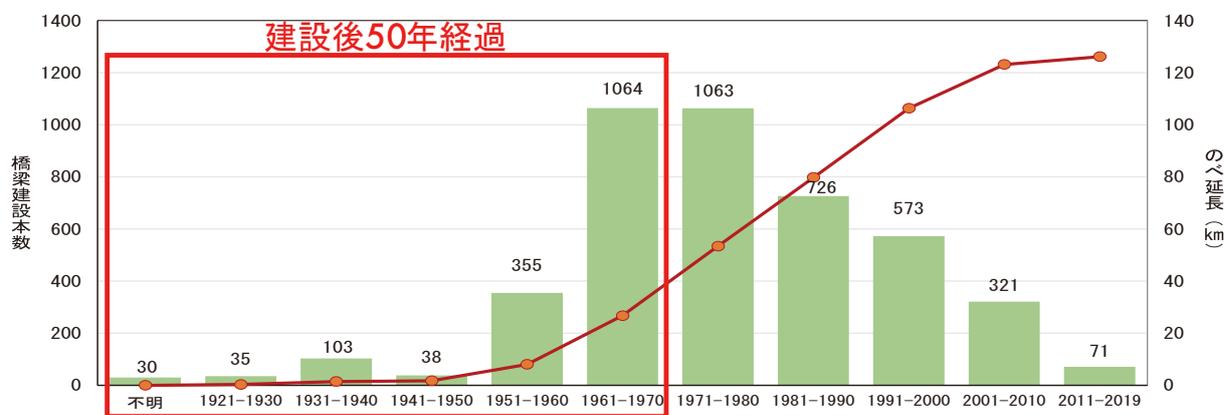
現状と課題

- 社会資本の損傷などによる事故を未然に防ぎ、本来の機能や役割を發揮するため、日頃の点検やパトロールに加え、必要に応じた維持管理（補修等）を行う必要があります。
- 高度経済成長期に多くの社会資本が建設され、建設後50年を経過する施設が増加しています。急速に社会資本の老朽化が進行していく中で、長期的な視野で維持管理に取り組み、将来にわたり安定的な安全

で安心な社会資本を提供する必要があります。

また、本県は浜通り、中通り及び会津の3地方に区分され、各地方によってそれぞれ気候が大きく異なるため、社会資本の維持管理の方法も地域に合った対応をする必要があります。

- 人口減少及び多様化する県民ニーズに対応するため、より効果的・効率的な維持管理の方法を検討する必要があります。



県管理の橋梁数と管理延長の推移

出典：福島県橋梁長寿命化修繕計画

これまでの成果

- 各施設の維持管理計画及び長寿命化計画^{*20}に基づき点検を行い、ライフサイクルコスト^{*21}の縮減を図りました。
- ドローンを活用し、災害調査や河川台帳の整備等、効率的な維持管理を推進しました。
- あづま総合運動公園などの県管理施設において、「指定管理者制度」^{*22}を導入し、民間のノウハウをいか

した県民サービスの向上を図るとともに、維持管理費の縮減を図りました。

- 流域下水処理場において、「包括的民間委託」^{*23}を導入し、民間事業者の創意工夫による効率的な運営を行うとともに、維持管理費の縮減を図りました。
- 四時ダムでESCO事業^{*24}を導入し、民間事業者の資金・経営能力を活用し、管理費の縮減を図りました。



橋梁点検の状況



ドローンを活用した調査



3次元点群測量 新川（いわき市）



今後の取組

1 日常的な維持管理

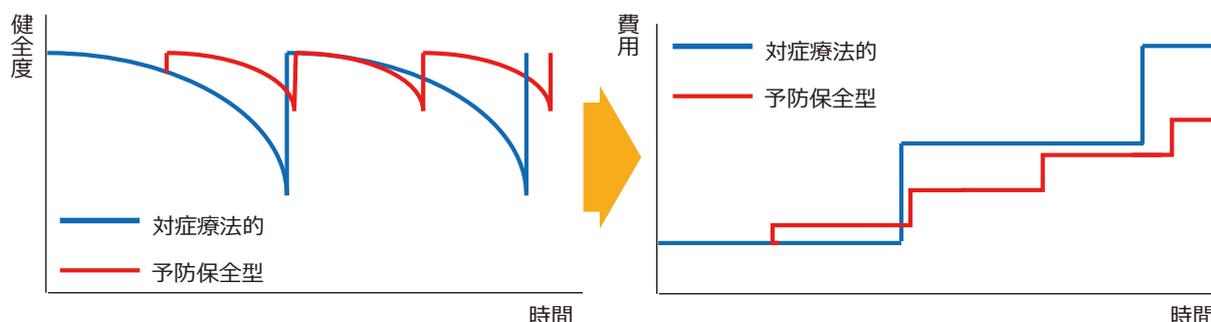
- 公共土木施設・建築物の日常的な維持管理を実施し、安全な生活空間を提供します。
- 効率的な維持管理を図るため、長大トンネル及び自動車専用道路を集中監視室での監視に一元化します。
- GPSを用いた除雪車稼働時間自動集計システムなどの構築を図り、除雪事務作業を効率化します。
- ドローン等を用いた新技術による橋梁等の点検を推進し、高度化・効率化を図ります。

2 長寿命化対策

- 公共土木施設・建築物の長寿命化計画による維持管理データベースなどを用いた計画的な維持管理を実施するとともに、道路の舗装修繕においては、20年耐用する舗装設計を導入するなど長期にわたり安全に使用できる社会資本を提供します。

損傷が小さいうちに予防的な修繕を行う

修繕に係るトータルのコストを縮減



3 老朽化した空港施設の更新

- 適切な維持管理に加えて、老朽化した施設の更新を行うことで、適正な空港機能を確認します。

4 汚水処理の広域化・共同化

- 下水道を始めとする汚水処理施設の施設統廃合を進めるとともに、管理の一体化や事務処理の共同化を図り、広域的な連携を促進します。

期待される効果

- 迅速で丁寧な対応等の実践により、日常的な維持管理が充実するとともに、長寿命化対策と両輪となった取組により、適切な維持管理を実現します。
- 公共土木施設・建築物の適切な維持管理により、安全安心が確保された生活環境が形成され、笑顔が満ちたふくしまが創られます。
- 事後修繕から予防保全にシフトすることにより、ライフサイクルコストの縮減が図られ良質な社会資本ストックを次世代へつなぐことが可能となります。
- 空港施設の適切な維持管理と更新の実施により、航空機運航の安全性と定時性が確保されます。
- 汚水処理の広域化・共同化により、維持管理の適切な人員体制確保や、コスト縮減が図られます。

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
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 (H26～H30) で判定区分Ⅲ	17%	100%	-
早期に対策を講ずべき橋梁・トンネルの修繕措置率 2 巡目法定点検 (R1～R5) で判定区分Ⅲ	-	40%	100%



目標3 安全・安心



施策4 交通安全対策・過疎・中山間地域の交通対策

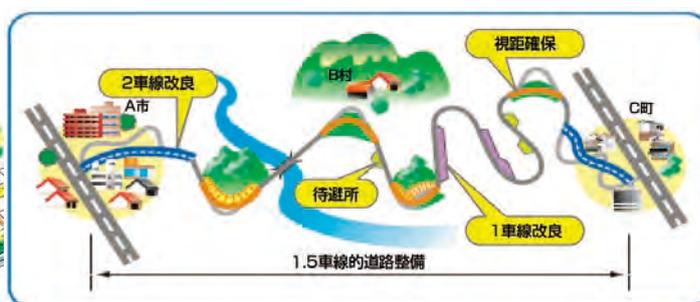
現状と課題

- 歩行者のうち交通弱者（子どもや高齢者）を巻き込んだ交通事故が後を絶たない状況にあることから、通学路等の歩道等を整備し、安全な歩行空間を確保する必要があります。
- 過疎・中山間地域における安全な移動手段を確保するため、関係機関と連携を図りながら暮らしを守るために必要な道路整備を効果的に進める必要があります。

ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備イメージ



1.5車線の道路整備のイメージ



注) 1.5車線の整備とは、地域の実情にあった改良を地域住民の理解を得て進めるもので、待避所設置、線形の改良、視距確保のための局部的改良、1車線改良および2車線改良を組み合わせた整備手法です。

これまでの成果

- 学校や警察等と通学路の点検などを実施し、安全な歩道等を整備しました。(19.5km 整備)
- 都市計画道路西小原北町線を整備し、安全な歩行空間の確保を図りました。
- 車両のすれ違いが困難な箇所の解消 (13.4km 整備)



整備前



整備後

歩道整備 国道294号(白河市)



都市計画道路 西小原北町線(喜多方市)



整備前



整備後



すれ違い困難箇所の解消 藤小椿線(柳津町)



今後の取組

1 通学路における歩道等の整備

- 安心して通行できる歩行空間の確保に向け、通学児童の多い道路等において、歩道等を整備します。
(街路事業：栄町大笹生線、藤室鍛冶屋敷線)

2 全ての人が安全に通行できる歩行空間の整備

- 全ての人が同じ空間を、同じ動線で、自由に移動できることを基本に、連続性や動線、段差に配慮し、安全で安心して通行できるユニバーサルデザインの考えに基づいた道路を整備します。

3 交通事故を防止する対策の推進

- 子どもや高齢者に対する死傷事故率が高い交差点などについて、関係機関と連携し交通事故対策を進めます。

4 過疎・中山間地域における地域交通の確保

- 過疎・中山間地域における安全な地域交通を確保するため、関係機関と連携を図りながら、車輛のすれ違い困難箇所における道路拡幅や待避所を整備します。

5 冬期交通不能区間解消に向けた道路整備の推進

- 豪雪地帯における地域間交通を確保するため、冬期通行不能区間の解消に向けた道路を整備します。

6 ICT等を活用した交通マネジメントの強化支援

- 市町村や民間団体等が行う自動運転サービス等の早期社会実装を目指す取組を支援します。



歩行空間の確保が求められる歩道
三株下市萱小川線（いわき市）



車両のすれ違いが困難な箇所
会津若松裏磐梯線（北塩原村）

期待される効果

- 安全な歩行空間が確保されることにより、交通弱者などの歩行者を巻き込んだ交通事故が減少します。
- 段差などを解消することにより、全ての人が安全に歩行できる「思いやり」のある社会の実現が期待できます。
- 過疎・中山間地域における安全な地域交通を確保することにより、地域の暮らしや産業が維持されます。

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
通学路における安全対策の完了率	49%	62%	75%
ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備率	67%	68%	69%
すれ違い困難箇所の解消率（日常的に通行に使用する21箇所）	0%	67%	100%



目標4

地方創生・にぎわい創出・健康



施策1

移住・定住、二地域居住、空き家対策の推進

現状と課題

●若年層の流出や少子高齢化が進み、人口減少の抑制や県外から県内への人口流入の促進が喫緊の課題となっています。移住に際しては、住宅の確保が不可欠であり、良質な住宅の取得はもとより、地域の実情・課題に応じた移住促進策や地域活性化施策と連携した取組が必要となります。

●本県の空き家は平成30年度の全国平均（13.6%）を上回る123,500戸（14.3%）となっており、各地域で空き家問題が顕在化・深刻化しています。一方、新型コロナウイルス感染症の影響で地方移住への関心が高まっており、現在は、移住・定住、交流・関係人口拡大の好機となっています。

本県の空き家数の推移

年度	空き家戸数	空き家率
H15	96千戸	12.3%
H20	105千戸	13.0%
H25	92千戸	11.7%
H30	124千戸	14.3%

世帯数と住宅数、空き家率の推移（福島県）



出典：総務省 住宅・土地統計調査（平成30年）

これまでの成果

●「来て ふくしま 住宅取得支援事業」
移住者の住宅取得に対して、市町村とともに補助を行いました。

年度	H29	H30	R1	R2	合計
実績	5	15	21	40	81件

●「来てふくしま体験住宅提供事業」
県内への移住や定住、県内での起業を検討している若者等を対象に、県営住宅の空き住戸を一定期間提供しました。

年度	R2	合計
実績	10	10件

●「空き家・ふるさと復興支援事業」
移住者が行う空き家改修等に対して、補助を行いました。

年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	合計
実績	24	60	54	40	41	34	51	304件

●「空き家再生・子育て支援事業」
県内子育て世帯が行う空き家改修等に対して、補助を行いました。

年度	H30	R1	R2	合計
実績	2	4	16	22件



今後の取組

1 移住・定住のための住宅取得等の支援

- 県外から県内への移住・定住を促進するため、市町村・関係団体等と連携し良質な住宅の取得や改修等を支援します。

2 空き家の再生支援

- 移住・定住、二地域居住の促進、新婚・子育て世帯の居住安定を図るため、空き家を活用した良質な住宅の確保等を支援します。
- 地域の活性化等を促進するため、歴史的価値のある古民家のより効果的な活用策として、補助制度や改修事例等の情報発信を進めます。
- 「福島県空家等対策連絡調整会議」を通じ、市町村に対する情報提供や技術的助言を行うとともに、市町村相互の連絡調整を支援します。

期待される効果

- 空き家の活用の支援により、定住・交流人口が増加します。
- 新婚・子育て環境整備の支援により、若年世帯の定住人口が増加します。
- 空き家の解消により、安全・安心、生活環境・景観等が向上します。

空き家の改修事例



来て ふくしま 住宅取得支援事業の活用例



来てふくしま体験住宅提供事業の活用例



指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
空き家の活用等累計戸数	366戸	700戸	1,000戸



目標4

地方創生・にぎわい創出・健康



施策2

快適な都市空間の形成

現状と課題

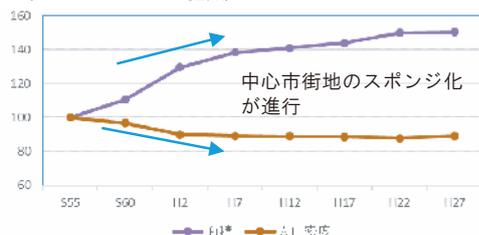
- 人口減少や超高齢社会の到来など都市をめぐる環境の大きな変化に対応するため、中心市街地のスポンジ化*25対策や、生活利便性・公共サービスの向上が課題となっており、生活空間としての都市の魅力を向上させていくことが必要です。
- 地球環境問題への対応や、激甚化する自然災害への備え、行政コスト削減のため、無秩序な都市機能の拡散を抑制し、コンパクトなまちづくりを推進する必要があります。
- 子育て世代、高齢者などが暮らしやすい地域づくりや健康増進に寄与する地域づくりを重点的に進める

必要があります。

- 都市圏内外の様々な交流を支えるとともに、まち並み景観の形成や中心市街地の活性化のため、まちなか道路(街路)の整備や再生が必要です。
- 地域づくり団体や住民、市町村との連携・協働により、個性と魅力ある地域づくりを推進する必要があります。
- 身近な道路や河川などの生活基盤については、小規模な改善で住民のニーズに応えられるものがあり、その課題をスピーディに解決していく必要があります。

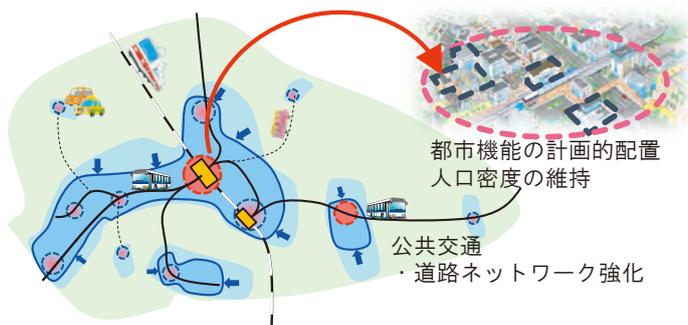
福島県の人口集中地区面積と人口密度

(S55 = 100とした指数)



出典：都市計画基礎調査(平成29年、平成30年)

「コンパクトシティ」*26のイメージ



これまでの成果

- 都市再生整備計画事業：これまで30市町村、63地区が活用し、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化が図られました。
- 土地区画整理事業：これまで255地区(6,691ha)で事業を行い、公共施設を整備・改善し、宅地の利用増進が図られました。
- 市街地再開発事業：これまで4市、11地区で事業を行い、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新が図られました。

- 街路事業：都市計画道路の整備を行うことで、まちなか道路の整備・再生が図られました。
- 公園整備事業：都市公園等の整備を進め、都市における住民の憩いや健康活動の場となるとともに、災害時の避難場所等としても活用されています。
- 元気ふくしま、地域づくり・交流促進事業：これまで110地区の地域づくり活動地区を支援し、地域資源の活用による地域活性化と交流人口の拡大が図られました。



都市計画道路 白河駅白坂線(白河市) 無電柱化により白河市のシンボル「小峰城」が通りから望むことができるようになりました。



拡張整備した東ヶ丘公園(南相馬市)の活用事例 防災訓練の様子



今後の取組

1 コンパクトな都市づくり

- 市町村と連携し、都市計画事業（都市再生整備計画事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業等）の実施や、都市計画区域マスタープラン*27、長期未着手都市計画道路の見直し等、コンパクトな都市づくりを推進・支援します。

2 まちなか道路（街路）の整備

- まちなかの道づくりを進め、交流とにぎわいづくりを支えます。
都市計画道路 腰浜町町庭坂線、都市計画道路 須賀川駅並木町線 外

3 都市公園の利活用

- 住民に安らぎや潤いを与える緑豊かな都市公園の利活用を推進します。
あづま総合運動公園、逢瀬公園、福島空港公園、会津レクリエーション公園、東ヶ丘公園、いわき公園、防災緑地（10箇所）

4 地域資源をいかした地域づくり

- 地域づくり団体や住民、市町村等と連携し、文化や伝統、歴史、風土などをいかした地域づくりを推進・支援します。
- 土木施設の観光資源化を推進し、交流人口の拡大を図ります。
塩川山都線（新宮地区）、奥会津地域 外
福島県建築文化賞、ふくしま住宅建築賞

期待される効果

- 地域特性に応じた集約型の都市づくりが進められ、自然環境の保全、地域コミュニティの維持等が確保されたまちづくりが進みます。
- 市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新が図られます。
- まちなかの安全で快適な道路空間が確保され、まちづくりや中心市街地の活性化に寄与します。
- 都市公園の利活用により、幅広い年齢層の方々の健康維持・増進、交流が図られます。
- 地域の文化や歴史、観光資源など地域特性をいかした個性あふれる街並みが形成され交流人口拡大が図られます。
- 公共施設の整備改善を行い、宅地の利用の増進を図り良好な生活環境が形成されます。



都市の活力を支えるまちなか道路の整備・再生



土木施設の観光資源化による交流人口拡大

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
市街地内の都市計画道路（幹線道路）の整備延長	334.8Km	338.5Km	344.6Km
一人当たりの都市公園面積	14.2㎡/人 (R1)	14.9㎡/人	15.2㎡/人



目標4

地方創生・にぎわい創出・健康



施策3

良質な住環境の整備

現状と課題

- 持続可能な地域社会の構築を目指し、地域の資源・産業をいかした住まいづくりを引き続き推進していく必要があります。
- 本県は、2040年頃を目途に県内のエネルギー需要量の100%以上の再生可能エネルギーを生み出すことを目指しており、この目標達成には、全エネルギー消費量の30%強を占める住宅・建築物部門の省エネルギー対策が必要不可欠となっています。
- 東日本大震災により加速した人口減少や少子化対策として、安心して子どもを生み育てることができる環境づくりが必要となっています。
- 県営住宅においては、入居者の高齢化が急速に進行し、また、子育て世代も多く入居していることから、高齢者や子育て世帯等が安心して暮らせるようバリアフリー化を推進するため、床の段差解消や手摺設置等の内部改善の取組を進める必要があります。



断熱材未施工の小屋裏



バリアフリー化前の県営住宅

これまでの成果

- バリアフリー化した県営住宅
床の段差解消や手摺設置等の内部改善工事を行いました。

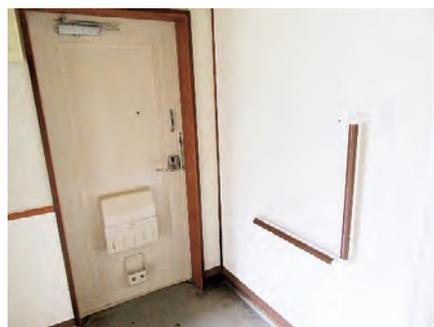
指標名	指標の定義・計算式	現状 (H23)	実績 (R 2)
県営住宅のバリアフリー化率	管理戸数に対する整備戸数の割合	28.9%	38.4%

- 省エネルギーに関する取組状況
既存住宅の断熱改修工事に対し補助を行いました。

年度	H28	H29	H30	R1	R2	合計
実績	52	94	94	91	92	423件



断熱改修の状況



バリアフリー化(手摺設置)した県営住宅



キーワード バリアフリー、子育て支援、地域資源、
ふくしま型の住まいづくり、地域住宅産業、省エネルギー

今後の取組

1 地域の人や技術、資材などをいかしたふくしま型の住まいづくりの促進

- 人や技術、資材など地域の資源をいかした良質な住まいづくりと担い手を支援します。

2 快適で使いやすい住まいづくりの促進

- 住まいづくりにおける断熱化、バリアフリー化を支援します。

3 安心して子育てできる住まいづくりの促進

- 子育ての段階に応じた快適でゆとりある住まいづくりを支援します。

期待される効果

- 県産木材による地域に根ざした住宅の供給の拡大と、将来のメンテナンスを含めた地域循環型経済の確立が期待されます。
- 戸建住宅の断熱改修を促進することで、消費エネルギーの削減や長期活用による環境負荷の低減、温熱環境の改善による高齢者等のヒートショックの抑制など健康の維持が図られます。
- 子育て世帯に適した住まいづくりを促進することで、安心して子どもを育てることができる居住環境が形成されます。
- 県営住宅のバリアフリー化等を推進することで、高齢者や子育て世帯等が安心して暮らせる居住環境が形成されます。



県産木材を活用した住宅



内部改善工事を行った県営住宅

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
県営住宅のバリアフリー化率	38%	46%	53%
省エネ改修による既存住宅の年間CO ₂ 排出削減量	277t	600t	1,000t

1

第1編
基本構想編

2

第2編
基本計画編

3

第3編
地域別計画編

4

第4編
計画の進行管理

5

第5編
資料編



目標5

環境・再生可能エネルギー



施策1

脱炭素社会、循環型社会、自然共生社会形成の推進

現状と課題

- 県では、2050年までの脱炭素社会の実現に向けて、2030年度の県内の温室効果ガスの排出量の削減目標を2013年度比で▲50%としています。
- 再生可能エネルギー先駆けの地を目指して、引き続き環境に配慮した建築物の整備を進める必要があります。
- 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律が改正されるなど住宅・建築物の省エネ性能の向上が求められています。
- 水力エネルギーの有効活用による環境負荷の低減を図るとともに、管理費用の低減を図る必要があります。
- 大規模公共土木施設等の整備に当たっては、本県の豊かな自然環境等への影響を少なくするため、環境影響評価*28等、必要な調査を行い、希少動植物の生態系などに配慮する必要があります。
- 下水道の早期概成に向けた計画的、重点的な整備を図る必要があります。
- 下水汚泥の受入先を見据えた減容化手法を検討するとともに継続的、経済的で受入可能な搬出先を確保する必要があります。
- 地域の方々と市町村、県の三者が協働して、清掃や美化活動を行い、道路や河川を大切にすることを育てながら、地域にふさわしい道づくり、川づくりを進める必要があります。
- 豊かな自然や健全な水環境を未来に継承する必要があります。

これまでの成果

- 須賀川土木事務所庁舎建設（ZEB*29化の実現）
庁舎として東北で初めて「Nearly ZEB」*30認証を取得しました。
- 四時ダムでESCO事業を導入し、民間事業者の資金・経営能力を活用し、管理用水力発電と既存設備の省エネルギー化を行い、環境負荷(CO₂)削減を図りました。
- あづま総合運動公園の体育施設に再生可能エネルギーを導入しました。
- 下水汚泥のセメント原料や肥料原料としての有効利用率81%（令和2(2020)年実績）
- 地域の方々と市町村、県の三者が協働し、清掃や美化活動に取り組みました。（道・川サポート制度）
- 道路照明及びトンネル照明のLED化によりCO₂削減に寄与しました。



須賀川土木事務所執務室



ZEB、再生可能エネルギー、リサイクル、自然との調和

今後の取組

1 ZEBの普及促進

- 環境に配慮した建築物づくりを推進し、再生可能エネルギー先駆けの地の実現を目指します。

2 ダムの水力発電実施

- 再生可能エネルギーの有効活用により環境負荷の低減を図り自然環境の保全に取り組みます。

3 生態系に配慮した公共土木施設整備

- 希少動植物の生態系等、自然環境に配慮した公共土木施設を整備するため、必要に応じ環境調査を実施します。

4 下水道整備、下水汚泥リサイクル

- 河川・湖沼の水質を保全するため、下水道の整備を進めるとともに、下水汚泥の肥料化やセメント原料化など資源の有効利用に取り組みます。

5 道サポート、川サポート、川の案内人、ダム祭り、下水道まつり

- 豊かな自然環境を次世代に継承するため、美化活動の支援や環境保全教育、自然に親しむ機会の提供、下水道普及啓発等、環境への関心や理解を深める取組を進めます。



水力発電事業 木戸ダム (檜葉町)



6 カーボンニュートラルポート^{*31} (CNP) 形成への取組

- 2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向け、次世代エネルギー等、多様な貨物需要に対応できるよう港湾機能の強化に取り組みます。



<出典：国土交通省ホームページ>

期待される効果

- 「再生可能エネルギー先駆けの地」の実現
- 環境負荷の低減が図られ、本県の豊かな自然環境が保全されます。
- 河川の水質が改善され環境基準の達成 (判定) 河川の数が増加します。
- 廃棄物量削減と再生利用による循環型社会の形成に寄与します。
- 道路や河川、水環境に関心を持つ人が増加し、思いやりや支え合う心が育ちます。

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
汚水処理人口普及率	83.7% (R1)	93.3%	97.4%
再エネ・省エネ技術の導入による県管理施設 (県有建築物・道路・都市公園) の年間CO ₂ 排出削減量	836t	2,154t	2,654t



目標6

産業振興



施策1

広域道路ネットワークの整備

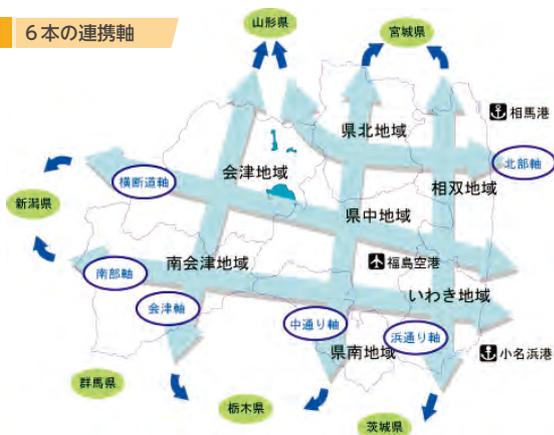
現状と課題

- 県土の骨格として縦横6本の連携軸を形成する基幹的な道路については、多極分散型の県土構造を有する本県において、7つの地域や隣接県を結び、地域相互や県外との連携・交流を強化する重要な道路です。安全で活力ある県土基盤を構築するため、基幹的な道路の整備を進める必要があります。
- 広域的な道路ネットワークの信頼性、多様性を高め

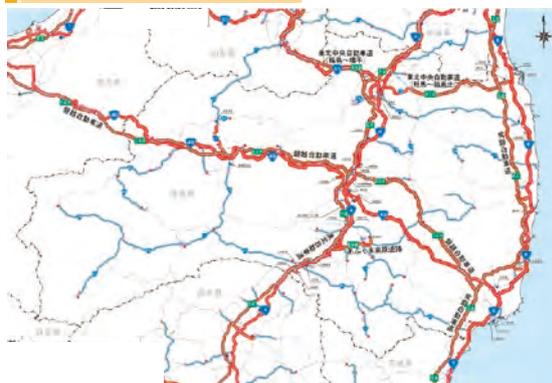
るとともに、地域間の交流や連携の強化を図るため、基幹的な道路を補完し、隣接する地域を相互に連結する地域連携道路の整備を進める必要があります。

- 近年の国際海上コンテナ車（40ft背高）等の需要増へ対応するため、小名浜港や相馬港から県内の物流拠点等を結ぶ、重要物流道路*32等の整備を進める必要があります。

6本の連携軸



重要物流道路と代替・補完路



これまでの成果

- 会津縦貫北道路、南道路の整備
- 常磐道、磐越道の整備（高規格幹線道路*33、地域高規格道路*34等：114km供用）
- 地域連携道路の整備
- 重さ指定道路*35（89km指定）、重要物流道路（1,006km指定）の指定 など

基幹的な道路



会津縦貫北道路4区(会津若松市)



相馬福島道路(相馬市)

地域連携道路



国道401号 博士峠(会津美里町・昭和村)



いわき石川線 石川バイパス2区(石川町)



今後の取組

1 会津縦貫道の整備

- 地域相互や県外との連携・交流を強化し、安全で活力ある県土基盤を構築するため、小沼崎バイパス、湯野上バイパス等、会津縦貫道を整備します。

2 常磐道や磐越道の4車線化

- 県外との連携・交流を強化し、安全で活力ある県土基盤を構築するため、高速道路の4車線化を促進するための取組を行います。

3 地域連携道路の整備

- 地域間の交流や連携を強化するため、基幹的な道路を補完する地域連携道路を整備します。

4 重要物流道路等の整備

- 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。

期待される効果

- 広域道路ネットワークの整備により、7つの地域や隣接県との移動時間短縮や、ダブルネットワーク*³⁶など災害時の代替機能が確保され、産業の振興や、交流人口の拡大が図られるとともに、防災機能が強化されます。
- 車輦の大型化に対応した道路整備により、物流の効率化・活性化、県内の産業集積や産業振興が図られます。



基幹的な道路 国道118号 小沼崎バイパス(下郷町)



基幹的な道路 会津縦貫道 湯野上バイパス(下郷町)



基幹的な道路 国道289号 入叶津工区(只見町)

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
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	51	53	53
七つの地域の主要都市間の平均所要時間	86分	84分	82分
広域道路において、国際海上コンテナ車(40ft背高)が許可なく通行できる延長の割合	70%	75%	77%



目標6

産業振興

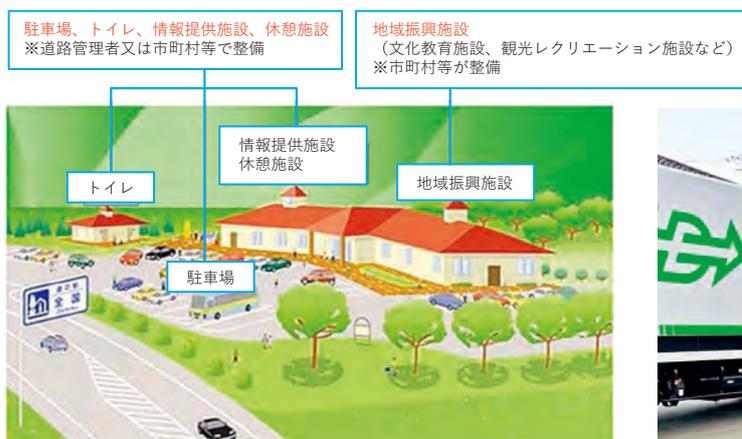


施策2

地域道路ネットワークの整備

現状と課題

- 日常生活や産業活動に大きな影響を与える交通渋滞の解消に向け、国・県・市町村等、各道路管理者が連携し、交差点改良などの対策を進める必要があります。
- 本県の美しい自然景観を始め、歴史や文化等をいかした観光の活性化を図るため、観光拠点等へのアクセス道路の整備や、サイクルツーリズム（自転車観光）の推進、さらには、道の駅の活用等を進める必要があります。



渋滞状況 岡部渡利線 岡部工区 (福島市)

これまでの成果

- 渋滞解消のための交差点改良（4箇所整備）
- 観光道路の整備
- 道の駅の整備（10箇所整備）
- 自転車道の整備（3.9km供用）
- 福島県自転車活用ポータルサイトの開設（自転車関連の一元化した情報発信）



渋滞解消 喜多方会津坂下線 (会津坂下町)



道の駅の整備 道の駅「なみえ」(浪江町)



自転車走行空間の整備
いわき七浜海道 (いわき市)



福島県自転車活用ポータルサイト



今後の取組

1 交通渋滞対策

- 通勤や通学を始め、都市内の移動時間の短縮を図るため、交差点改良等の交通渋滞対策を進めます。

2 観光交通に対応した道路整備

- 観光振興を支援するため、観光拠点等へのアクセス道路を整備します。

3 高速道路ナンバリング、統一した英語表記

- 本県を訪れる外国人観光客等に対応した分かりやすいサインを整備します。

4 自転車走行空間の整備

- 自転車道や広域サイクリングルート等における案内標識や路面標示等により、誰もが快適に自転車を利用できる良好な自転車走行空間を整備します。

5 道の駅整備支援

- 地域振興を支援するため「道の駅」を整備するとともに、災害時の「道の駅」活用に向け、必要な施設整備を進めます。



高速道路ナンバリング



道の駅「ふくしま」(福島市)

期待される効果

- 道路や交差点の改良等により、交通渋滞が解消され、都市機能の向上や経済活動の活性化、CO₂削減が図られます。
- 観光地へのアクセス道路の整備や来訪する外国人への分かりやすい情報提供等により、観光地の利便性の向上が図られます。
- 自転車道や広域サイクリングルート等、誰もが快適

に自転車を利用できる自転車走行環境の整備により、自転車利用による県民の健康増進等が図られるとともに、サイクルツーリズム(自転車観光)の推進が図られます。

- 県内各地に整備された「道の駅」が、地域の拠点として機能するとともに、災害時には避難や災害支援活動の拠点としての活用が図られます。

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
渋滞対策実施箇所率	15%	22%	30%
観光地へのアクセス道路の整備率	15%	77%	100%
外国人旅行者にわかりやすい標識整備率	79%	100%	100%
自転車道の整備率	88%	90%	91%



目標6

産業振興



施策3

港の整備

現状と課題

- 県内の物流拠点として、地域産業の振興を図るための港湾施設等の整備が必要となっています。
- 港湾計画に基づく新たな施設の整備や、ふ頭の取扱貨物の品目を再構成することで、物流機能の効率化や荷主企業のニーズに対応するとともに、地元関係団体とともに積極的なポートセールス^{*37}活動を行い、港湾の利用を促進する必要があります。
- 水産業の振興を図るための漁港施設等の整備が必要となっています。
- 漁港施設の耐震、耐津波対策等の実施や漁港施設の利活用に係る整備を行うことで、漁業関係者の作業効率や安全性を向上させる必要があります。
- 航空機の「安全・安心で快適」な運航を目指して、適正な空港機能の保持を図る必要があります。
- 国内基準（空港土木施設の設置基準）の改正に伴い、新基準に適合した滑走路端安全区域（RESA）^{*38}の拡張を推進し、航空機の運航に係る安全性を向上させる必要があります。



小名浜港取扱貨物の再構成イメージ



福島空港滑走路端安全区域拡張箇所

これまでの成果

- 相馬港、小名浜港、請戸漁港にて耐震強化岸壁を整備したことにより、大規模地震が発生した場合においても、緊急物資の受入が可能となりました。令和3（2021）年2月13日に福島県沖を震源とする県内最大震度6強の地震が発生しましたが、いずれの耐震強化岸壁にも被害はありませんでした。
 - 小名浜港東港地区において、水深18m岸壁を整備し
- たことにより、大型船の入港が可能となり、東日本地域のエネルギー供給の拠点となっています。
- 福島空港は、平成23（2011）年3月11日発生した東日本大震災において、寸断された新幹線や高速道路の代替機能を発揮するとともに、人命救助、救援物資輸送、臨時便の運航等前線基地としてその役割を發揮しました。



請戸漁港耐震強化岸壁箇所



小名浜港国際バルクターミナル供用式（R2.10.3）



国際物流拠点、水産拠点、クルーズ船、滑走路端安全区域 (RESA)

今後の取組

1 港湾施設整備、貨物取扱量

● 港湾事業者のニーズに対応するための港湾整備を行い、産業振興を支援します。

2 漁港施設の耐震、耐津波対策

● 漁港整備を行い、漁港関係者の水産業の振興を支援します。

3 滑走路端安全区域の整備

● 滑走路端安全区域 (RESA) の拡張を推進し、適正な空港機能を保持します。

期待される効果

● 貨物の取扱量増加やクルーズ船が寄港することで、東日本大震災からの復興と国際化等につながり、活力に満ちたふくしまが創られます。

● 小名浜港を中心としてにぎわい空間の創出、産業の復興を図ることで、県内全域への観光誘致の助力となり、魅力あるふくしまが創られます。

● 漁港施設が整備され水産業が活性化することで、浜通りに活気が戻り、活力に満ちたふくしまが創られます。

● 航空機運航の安全性、定時性が確保されることで、広域観光や交流拡大の一助となり、活力に満ちたふくしまが創られます。



小名浜港 3号ふ頭地区飛鳥Ⅱ寄港



松川浦漁港の魚市の様子

小名浜港・相馬港における総貨物取扱量及びコンテナ貨物取扱量



指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
小名浜港・相馬港の年間総貨物取扱量	23,335千トン	25,900千トン	28,600千トン
小名浜港・相馬港の年間コンテナ貨物取扱量	18,466TEU	25,000TEU	26,500TEU



目標7

持続可能な建設産業



施策1

D X 推進等による建設産業の環境改善

現状と課題

- 建設産業は、社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心を確保するために維持補修、除雪、災害対応等の第一線で活躍する「地域の守り手」として、国土保全上必要不可欠な産業です。しかし、建設業就業者数は、全国では、平成9年度の685万人をピークに、令和元年度は499万人に減少し、県内においても、平成7年度の13万人をピークに、平成27年度は10万人（国勢調査）に減少し、高齢化が進行しています。今後、持続的な社会資本の整備や維持管理が困難になることが懸念されるため、就業者を確保する取組が必要となっています。
- 社会経済活動の基盤であるインフラの建設工事における新型コロナウイルス感染症との共存を図ると

もに、生産性向上の取組を加速化し、働き方改革を実現するため、建設工事のデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進する必要があります。

- 新型コロナウイルス感染症と共存し、経済活動に直結するインフラを整備し、サービス水準を維持するためには、建設工事に携わる受発注者双方が、従来の対面主義にとらわれない業務プロセスや働き方改革が必要です。このため、デジタル技術の理解醸成と人材育成を図る実践的な講習会や技術的支援及び環境整備に取り組む必要があります。
- 受発注者がデジタル技術を共に活用することで効果を発揮することから、双方の理解醸成、実践力を向上させる取組が必要となります。

技能労働者等の推移

●建設業就業者：685万人（H9）	➡	498万人（H22）	➡	499万人（R1）
●技術者：41万人（H9）	➡	31万人（H22）	➡	36万人（R1）
●技能者：455万人（H9）	➡	331万人（H22）	➡	324万人（R1）

総務省「労働力調査」（暦年平均）を基に国土交通省で算出

これまでの成果

- ICT活用工事実施要領を策定し、ICT適用工種の増など、適用範囲を拡大し、生産性向上を図りました。（ICT活用工事は、従来の工事と比較し、作業時間が3割程度縮減（国土交通省試算結果）されることが確認されています。）
- 遠隔臨場*40を導入し、移動時間・待ち時間の縮減により生産性向上を図るとともに、コロナ禍における接触機会の低減に寄与しました。
- 受発注者間で工事書類データを共有可能な「情報共有システム（ASP）」を導入し、生産性向上を図りました。
- BIM/CIM*41による3次元モデル、3次元設計データの活用制度を導入し、品質向上、生産性向上を図りました。
- 受発注者の知識・技術の習得のため、受発注者共同によるICT講習会等を開催し、技術者の育成を図りました。
- 週休2日制を導入し、就労環境の改善を図りました。
- 施工時期の平準化を推進し、人材・資機材の効率的な運用に寄与しました。



ICT活用工事の実施推進



BIM/CIMによる3次元モデルの活用



受発注者共同によるICT講習会

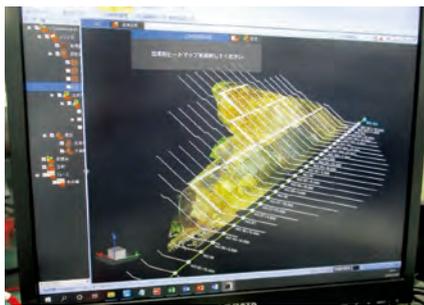


ふくしま建設業振興プラン、DX、ICT活用工事、
遠隔臨場、働き方改革、生産性向上、週休2日

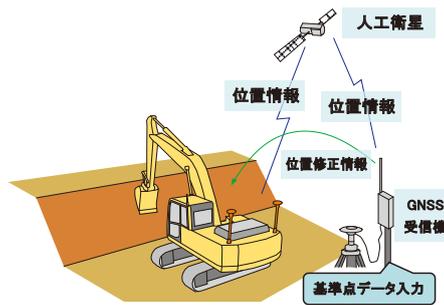
今後の取組

1 生産性向上のため、DXを推進

- ICT活用工事の適用拡大
- 遠隔臨場、情報共有システムの活用推進
- BIM/CIM、3次元設計データの活用推進
- 業界団体と共同の講習会開催
- 福島ロボットテストフィールドの活用によるインフラ点検技術の向上



3次元設計データの活用



ICT建設機械による施工イメージ

2 処遇改善や人材確保に関する取組（働き方改革）

- 工事における週休2日の標準化
- 工事施工時期の平準化推進

3 建設業の魅力を伝える広報

- 小学生や親子等を対象とした現場見学会の開催や、SNS等による幅広い方々への情報発信

遠隔臨場の活用



期待される効果

- 建設業においてICT活用工事が標準となり、省人化、生産性向上、品質確保、安全性の向上が図られます。
- DXの推進により、本県の基幹産業である建設業を含めた建設産業全体のイメージ刷新を図り、魅力ある産業を実現します。
- デジタル技術を活用し、建設生産プロセスを紙書類から電子書類に、対面での協議・臨場を遠隔での協議・臨場に変革することにより、新型コロナウイルス感染症との共存を図りつつ、受発注者双方の生産性向上と働き方改革を実現します。
- 建設業において週休2日が標準となり、就労環境の改善や担い手の確保が図られます。
- 業界団体におけるデジタル技術を含む研修等の開催を支援することで、デジタル技術活用につながる基礎力、実践力の向上が図られます。
- 施工時期の平準化により、年間を通した工事が安定し、人材・資機材の効率的な運用が図られます。
- 若年世代などへ現場のスケール感や建設業の社会的役割を体感してもらうことで、イメージアップが図られ、建設業への関心の高まりが期待されます。

指標名	現状 (R2)	中間 (R7)	目標 (R12)
ICT活用工事実施率	20%	40%	50%
建設業の総実労働時間/月の削減	169h/月	160h/月	152h/月