第２章　基本構想

2-1　前プランの成果検証と現在の道路課題　P52
2-2　道づくりの基本構想　P74

第2章 基本構想

2-1 前プランの成果検証と現在の道路課題

2-1-1 前プランの概要

■ 計画期間
平成23（2011）年～令和2（2020）年
■ 計画体系
道路整備の5本の柱と8つの施策を基に、新しい時代にふさわしい道づくりのあり方を示す計画として策定しました。

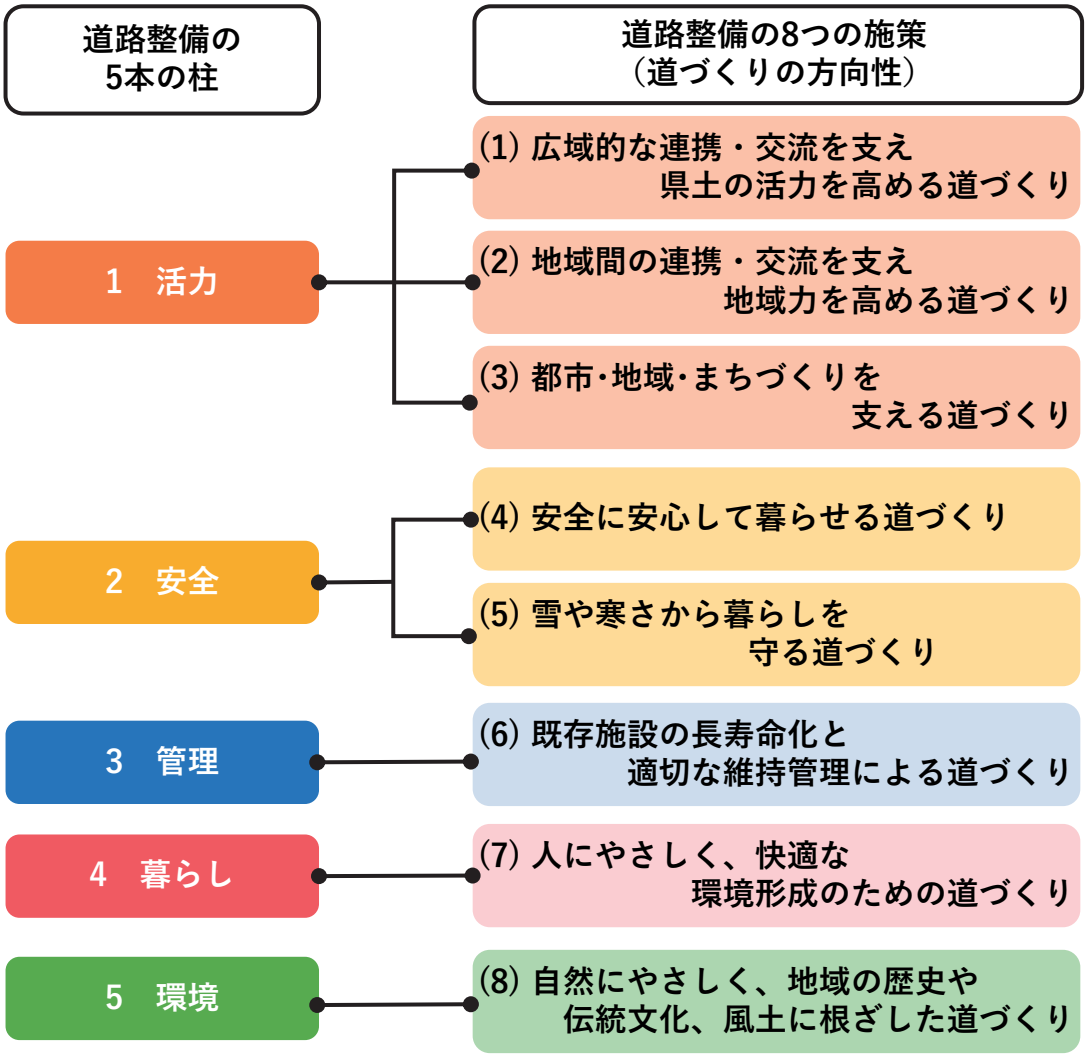


図2-1 前計画の5本の柱と8つの施策

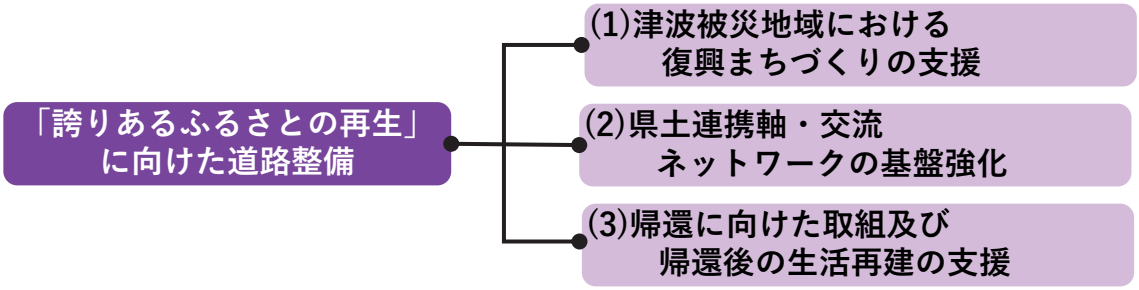


図2-2 「誇りあるふるさとの再生」に向けた道路整備における3つの施策

2-1-2　施策の達成状況

活力　（施策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

■ 基幹的な道路及び地域連携道路の整備

- 県内の高速自動車国道は、平成27（2015）年に常磐富岡IC～浪江IC間が開通、令和3（2021）年4月に霊山IC～伊達桑折IC間が開通したことに伴い、常磐自動車道及び東北中央自動車道の県内区間が全線開通しました。
- 県内の地域高規格道路は、会津縦貫北道路は一部区間が平成27（2015）年度に開通し、会津縦貫南道路は工事に着手するなど、会津軸となる基幹的な道路の整備を進めました。
- ７つの地域や隣接各県を連絡する地域連携道路について、国道252号（本名バイパス工区）や原町川俣線（八木沢工区）などの整備を推進しました。

■ 重要物流道路等の指定と新広域道路交通計画の策定

- 国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として平成31（2019）年4月1日に初めて指定し、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入しました。「重要物流道路」の指定等を踏まえ、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保を図るべき路線を位置づけた「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月に策定しました。

■ 課題

- 常磐自動車道や東北中央自動車道の整備により北部軸及び浜通り軸は強化され、会津軸となる会津縦貫道や南部軸となる国道289号は整備が進んでいます。平成27年9月関東・東北豪雨や令和元年東日本台風などの大規模災害が頻発する中で、引き続き安全で信頼性の高い基幹的な道路のネットワークを早期に完成する必要があります。
- 基幹的な道路を補完し、隣接する地域を相互に連絡する地域連携道路について、いまだに幅員の狭小や線形の不良区間が残っており、引き続きこれらの解消を進め、機能強化を図ることが必要です。
- 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、広域道路ネットワーク計画に位置付けた道路の重要物流道路指定及び重点的な整備が必要です。

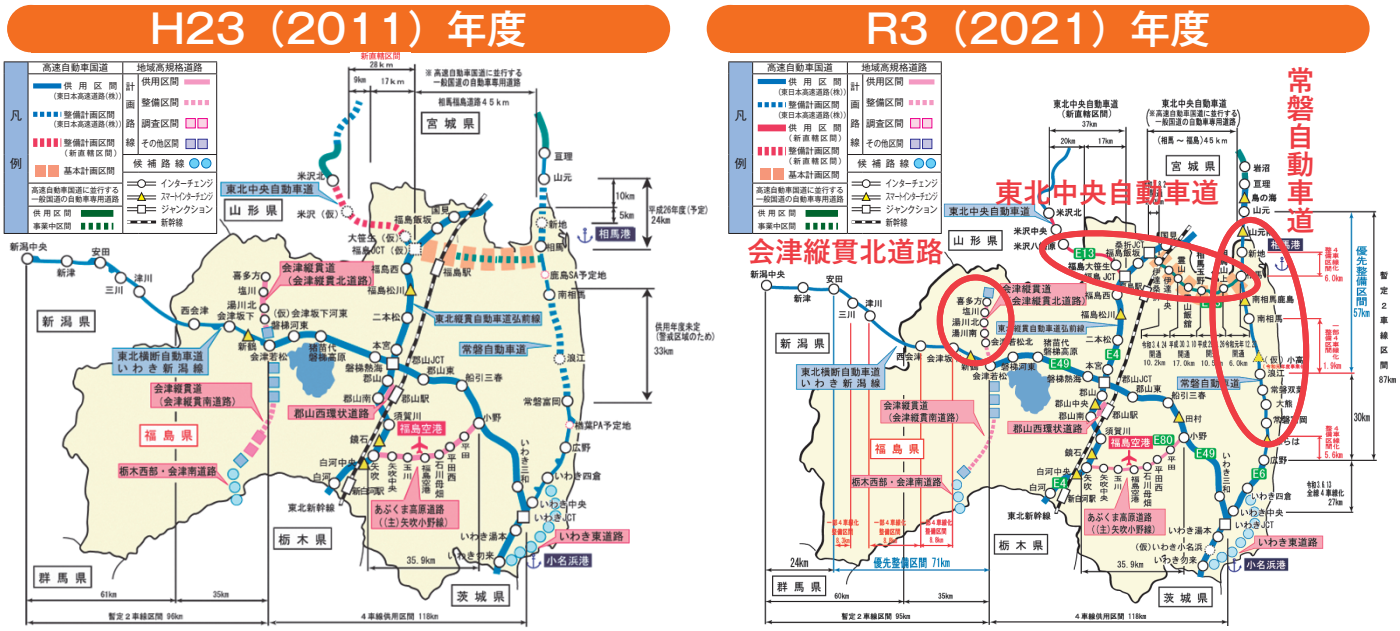


図2-3　高速道路・地域高規格道路の開通状況

基幹的な道路の整備
（会津縦貫北道路 4工区　会津若松市）

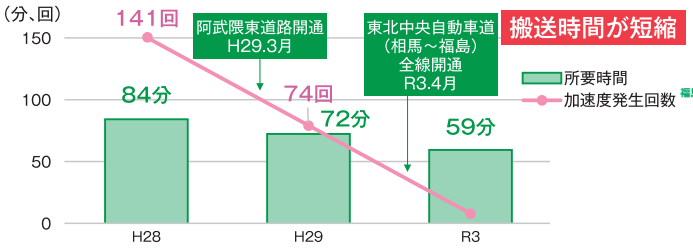
地域連携道路の整備
（原町川俣線八木沢工区　飯舘村、南相馬市）

■ 東北中央自動車道（相馬～福島）の整備効果

事業効果の発現状況　救急医療の支援

◆第三次救急医療機関がない相馬地方では、重篤患者の救急搬送の多くは福島県立医科大学附属病院への搬送しており、東北中央自動車道（相馬～福島）の順次開通により、相馬市内から福島県立医科大学附属病院への搬送は60分以内に短縮されました。

◆開通により、患者への影響が懸念される高い左右加速度を抑えることができ、迅速かつ安定した搬送に寄与しています。



資料：【搬送時間】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（昼間12時間平均旅行速度）
※東北中央道（相馬～福島）の区間は80km/hで算出
【左右加速度発生回数】加速度調査結果（国道115号）H30.12.27（東北中央自動車道（相馬～福島））R2.12.4

図2-4　相馬市内～福島医大病院への輸送時間

▼開通前後の救急車両走行状況

【沿線住民の声】

■ 救急車の到着が以前に比べて非常に早くなり不安が少なくなりました。

【消防本部の声】

■ 急カーブ、急な坂道が無くなり、患者や医療スタッフの負担が軽減しました。

図2-5　阿武隈東道路位置図、利用者の声

出典：道路事業事後評価（一般国道１１５号　阿武隈東道路）資料より抜粋

■ 会津縦貫北道路の整備効果

【効果】広域道路ネットワークの強化

■県土の骨格を形成する6本の連携軸の一つである会津軸の役割を担う地域高規格道路として、磐越自動車道及び会津縦貫南道路と一体となり、広域ネットワークを形成し、災害時の緊急物資の輸送を可能とする災害に強いネットワークを形成しています。

■喜多方方面から救急医療施設への救急搬送時間が短縮されるため、救急救命率の向上に寄与しています。

■喜多方地方への企業進出や雇用の拡大など、産業振興の発展に寄与しています。

■会津地域に点在する観光地間の移動時間を短縮することにより、観光振興に寄与しています。

▼喜多方市へ新設した企業数・新規雇用者数

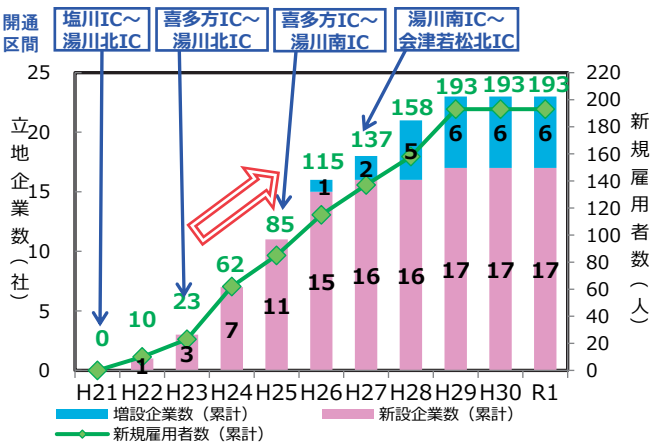


図2-6　会津縦貫北道路の整備効果　　出典：社会資本のストック効果事例集より抜粋（福島県土木部　R3.3）

施策1の達成状況（広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり）

達成目標（施策1）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
高規格幹線道路、地域高規格道路等の供用延長、供用率	393 km（68.4 %）	478 km（83.3 %）	507 km（88 %） 目標達成
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、人口、面積 ※人口は、H24.9現在のデータで集計	46 市町村	51 市町村	51 市町村
	185 万人	198 万人	198 ※ 万人
	9,651 km^2	10,608 km^2	10,608 km^2 目標達成
高速道路インターチェンジから30分以内でアクセス可能な観光施設の数	307 箇所	336 箇所	336 箇所 目標達成
七つの生活圏の中心都市間の平均所要時間	88 分	86 分	86 分 目標達成
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	694 km	810 km	783 km
救命救急センターへ６０分以内で到達できる範囲	9,528 km^2（96.1 %）	9,914 km^2（100 %）	9,751 km^2（98.4 %）

活力　（施策2）地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり

■ 地域の日常生活を支援する道路網の形成

- 地域の中心地まで安全かつ円滑に移動できる道路として霊山松川線（逢隈橋工区）などを整備するとともに、地域実情等を踏まえ、日常生活における利便性を向上させるため古殿須賀川線（中田工区）などで1.5車線的な道路整備を行いました。

■ 多彩な風土、地域の宝をいかした地域づくり

- 地域間の交流促進や観光活性化を支援する観光施設へのアクセス道路として、飯野三春石川線（黒木工区）などを整備するとともに、地域振興を支援するため国際化に対応した標識整備や、産業振興や観光の核となる「道の駅」を整備しました。

■ 課題

- 中山間地域などでは、幅員が狭くすれ違い困難な箇所や急カーブや、急勾配など通行の支障になっている箇所があるため、地域の日常生活を支援する道路の整備が必要です。
- コロナ禍により、県内の観光入込客数は大幅に減少しましたが、ポストコロナを見据え、引き続き観光施設へのアクセス道路の整備や国際化に対応した情報提供が必要です。
- 災害時の救援活動、緊急物資輸送、復旧・復興活動などで活用するため、広域的な防災の拠点として「道の駅」の機能を高める施設整備等の支援が必要です。

日常生活を支援する道路
（霊山松川線逢隈橋工区　福島市）

観光施設へのアクセス道路
（飯野三春石川線黒木工区　郡山市）

すれ違い困難箇所の解消
（古殿須賀川線中田工区　石川町）

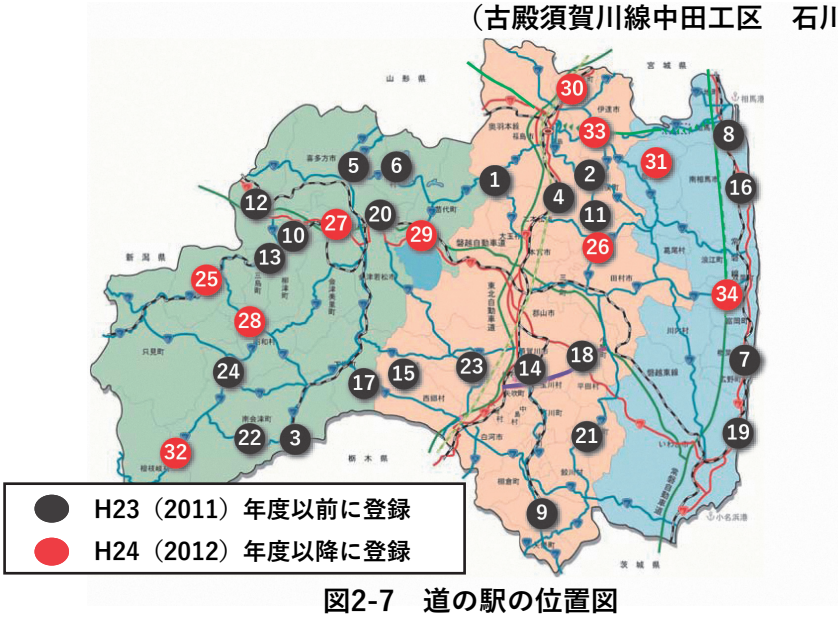


図2-7　道の駅の位置図

表2-1
H24（2012）年度以降に登録された道の駅

	道の駅名	登録年
26	さくらの郷	H25
30	国見あつかしの郷	H28
33	伊達の郷りょうぜん	H29
25	奥会津かねやま	H25
27	あいづ湯川・会津坂下	H26
28	からむし織の里しょうわ	H26
29	猪苗代	H28
32	尾瀬檜枝岐	H29
31	いいたて村の道の駅までい館	H29
34	なみえ	R2

施策2の達成状況（地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり）

達成目標（施策2）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
生活圏の中心都市まで安全かつ円滑に移動できる市町村数	30 市町村	40 市町村	35 市町村
規格改良による整備計画箇所の事業箇所数	16 箇所	23 箇所	20 箇所
県内の観光施設における観光客入込数	1,499 万人	–	1,221 万人
1.5車線的整備の取組箇所における累積整備延長	7.2 km	25.1 km	20.6 km
市町村合併支援計画箇所の完了箇所数	10 箇所	24 箇所	18 箇所
連携が強化される旧市町村数	29 旧市町村	43 旧市町村	36 旧市町村
道の駅登録数	24 箇所	29 箇所	34 箇所 目標達成
交差点案内標識の整備率	2,608 箇所（84%）	3,078 箇所（100%）	2735 箇所（90%）
舗装等の補修事業により、イメージアップが図られた道路延長	–	600 km	912 km 目標達成
ライブカメラの設置箇所数	51 箇所	74 箇所	113 箇所 目標達成
スカイライン・磐梯高原の観光客入込数	2,780,638 人	2,760,000 人	2,161,692 人

活力 （施策3）都市・地域・まちづくりを支える道づくり

■ 街なかの道づくりと渋滞対策

- 地域づくりやまちづくりの取組と連携して都市計画道路平磐城線（小名浜工区）など街なか道路を整備しました。
- 主要渋滞箇所の渋滞緩和に向けた交差点改良等のハード整備とともに、時差出勤などのソフト対策を行いました。

■ 課題

- 都市間競争が高まる中で、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です。
- 個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぐとともに、安全で快適な移動やゆとりある空間確保のため、街なかにおいて居心地が良く歩きたくなる空間（ウォーカブルな空間）の充実や、まちの中心となる駅・駅前広場と周辺街区（駅まち空間）の再構築が必要です。
- 都市部の市街地エリアや交通量の多い区間などで渋滞が慢性化しており、都市内交通の円滑化や道路交通環境の改善に向け、引き続き渋滞対策の取組が必要です。

街路整備
（都市計画道路　平磐城線小名浜工区　いわき市）

渋滞解消を目的とした右折レーン整備
（喜多方会津坂下線緑町工区　会津坂下町）

施策3の達成状況（都市・地域・まちづくりを支える道づくり）

達成目標（施策3）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
道路整備関連まちづくり団体数	56 団体	60 団体	62 団体（目標達成）
市街地内の都市計画道路（幹線道路）の整備延長	319.1 km	335.4 km	334.8 km
街なか道路整備区間で景観協定等を締結している地区数	10 地区	14 地区	13 地区
渋滞対策実施箇所数	1 箇所	8 箇所	5 箇所

安全　（施策4）安全に安心して暮らせる道づくり

■ 自然災害に強い道路整備

- 緊急輸送路における橋梁の耐震対策について、落橋・倒壊を防止する対策が概ね完了しました。
- 平成8（1996）年度に実施した道路防災総点検注1）に基づき、特に優先度が高い「要対策箇所」について、令和2（2020）年度末までに全3,001箇所の内1,192箇所（約40%）の解消が図られました。

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、道路法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。

■ 交通安全の推進

- 県が管理する道路5,742.0kmのうち、交安指定道路として3,521.2kmが指定され、そのうち2,039.8km（57.6%）の区間に歩道が整備されました。また、通学路は818.0kmが指定され、そのうち621.1km（75.9%）の区間に歩道が整備されました。

■ 課題

- 緊急輸送路における橋梁は、これまでの落橋・倒壊の防止に加え、路面に大きな段差が生じないような対策を推進し、大規模地震後に速やかに機能が回復できる耐震性能の向上が必要です。
- 令和元年東日本台風における国道349号などの冠水や令和3（2021）年2月に発生した福島県沖地震における国道113号の落石などにより、道路の通行止めが発生しました。このようなネットワークの寸断を防ぐため、リダンダンシーを確保したネットワークの構築を進めるとともに、落石・冠水危険箇所などの解消が必要です。
- 通学路においてはこれまでの通学路交通安全プログラムによる歩道整備に加え、全国各地での事故を受けて実施された関係者の合同点検の結果を踏まえた安全対策が必要です。
  　また、速度規制とハンプ等の物理的デバイスを組み合わせることにより交通安全の向上を図る「ゾーン30プラス」など、交通管理者である警察や、道路管理者である国、県、市町村が連携して実施する対策にも取り組む必要があります。

緊急輸送路の耐震工事の実施
（国道289号　南会津町）

落石危険箇所の解消
（浪江三春線　浪江町）

（整備前）

（整備後）

歩道整備（国道294号　白河市）

施策4の達成状況（安全に安心して暮らせる道づくり）

達成目標（施策4）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
橋梁の耐震対策を実施した橋梁数	249 橋（98%）	255 橋（100%）	254 橋（99%）
落石の恐れがある箇所で、点検において法面等に変状が見られる箇所の解消数	890 箇所（65%）	1,376 箇所（100%）	1,111 箇所（80%）
事前通行規制区間の延長	1,288.9 km	1,130.7 km	1,289.9 Km
アンダーパス部における冠水危険箇所の対策箇所	–	21 箇所	24 箇所 目標達成
歩道・自転車歩行車道の整備延長	1,667 km	1,812 km	1,929 km 目標達成
通学路の歩行空間整備延長・整備率	602 km（72.4%）	700 km（84.2%）	621.5 km（74.7%）
通学路の歩道整備により安全性が向上した小学校数	321 校	449 校	409 校
側道橋の整備箇所数	243 箇所	267 箇所	252 箇所
交通事故が多発している交差点等の対策箇所数	24 箇所（33.3%）	72（100%）	62（86%）
緊急輸送路1次・2次指定路線や県内の主要な観光地を結ぶ路線で、防護柵の未整備延長	17.3 km	0 km	8.4 km
道路本線に設置されている横断側溝（開渠）の箇所数	659 箇所	162 箇所	541 箇所
簡易歩道、幅広路肩等地域の実情に応じた歩行空間の整備延長	176 km	203 km	189.4 km

安全　（施策5）雪や寒さから暮らしを守る道づくり

■ 除雪事業、防雪事業の推進

- 県土面積の約85％が積雪寒冷特別地域である本県は、冬期間における道路ネットワークと安全で安心した交通を確保するための除雪事業、地吹雪・雪崩を防止する施設や消融雪施設等を整備する防雪事業、堆雪幅の確保や流雪溝等を整備する凍雪害防止事業を進めてきました。
- しかし、集中的かつ局所的な豪雪により通行止めがたびたび発生してしまいました。

■ 除雪体制の確保

- 冬期間の交通を確保し地域住民の生活を支えるため、除雪や路面の凍結対策を進めています。

■ 冬期道路利用者への情報提供

- ホームページにおいて雪量データの公表や、県内113箇所に設置したライブカメラからの路面状況等の情報を提供しています。

■ 課題

- 消融雪施設等の老朽化が進んでおり、適切な修繕や更新が必要です。
- 集中的かつ局所的な豪雪に対応するため、国や市町村など他の道路管理者との連携により、確保すべき路線の除雪体制の強化や、冬期道路利用者への情報発信の一層の充実が必要です。
- 冬期間の交通確保のためには、除雪体制の維持・強化が必要不可欠ですが、除雪オペレーターの高齢化が進んでおり、将来の担い手確保が必要です。

（整備前）

（整備後）

消融雪施設の整備（小栗山宮下線　三島町）

大雪による交通障害（国道115号　福島市）

除雪作業の状況（国道459号　北塩原村）

施策5の達成状況（雪や寒さから暮らしを守る道づくり）

達成目標（施策5）	計画策定時（H23）	目標（R2）		達成状況（R2末）
雪崩や地吹雪の恐れのある危険箇所の解消数	96 箇所	103 箇所	…	103 箇所 目標達成
流雪溝の整備延長	36.2 km	39.3 km	…	39.8 km 目標達成
雪を溶かすことができる道路の延長	138 km	143 km	…	143.7 km 目標達成
中下路橋の落雪危険箇所解消数	7 箇所	10 箇所	…	7 箇所
雪みち計画において定められている歩道除雪延長	254.6 km	287.7 km	…	364.9 km 目標達成
ライブカメラの設置箇所数 （再掲）	51 箇所	74 箇所	…	113 箇所 目標達成

管理　（施策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

■ 道路施設の維持管理

- 復興事業などにより道路整備を推進することに伴い、橋梁やトンネルなどの管理施設が増加しています。
- 老朽化が進む道路施設を安全で安心に利用するため、各施設の長寿命化修繕計画を策定し、計画的な補修や更新など予防保全型維持管理※1への移行を進めています。
- 道路施設を適正に点検・診断するために平成29（2017）年度から「ふくしまインフラメンテナンス技術者育成協議会※2」による「ME（メンテナンス・エキスパート）」制度を発足し、技術者育成の取組が進められています。
- 長大トンネルや自動車専用道路は二次災害防止の観点から24時間の監視体制を確保しており、復興事業などの進展により、対象施設の増加が見込まれています。
- 見通しの確保や管理費用の縮減を図る防草板（防草シート）の設置や、幅員が狭い箇所の路肩を広げるなど、地域の実情を考慮し安全性を向上させる維持管理に取り組みました。

■ 課題

- 引き続き各施設の維持管理においては、長寿命化修繕計画に基づく適切な点検や措置を実施することが必要であり、新技術の活用による高度化や効率化や、人材の育成に取り組む必要があります。
- 増加する長大トンネルなどの道路施設を安定的に管理するため、カメラ画像による遠方監視など効率的で効果の高い維持管理体制を確立することが必要です。

※1 予防保全型維持管理：損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う事後保全から、損傷が軽微なうちに修繕を行うことを予防保全と言います。これにより、架替え等の大規模修繕の抑制が図られ、ライフサイクルコストの縮減、長寿命化を図ることができます。

※2 ふくしまインフラメンテナンス技術者育成協議会：社会インフラマネジメントの中核となる技術者を安定的に育成することを目的として設立された学識経験者、行政機関、産業界によって構成される協議会です。

歩道橋の修繕（小名浜四倉線　いわき市）

防草シートの整備（白河石川線　石川町）

ME講習会の状況

施策6の達成状況（既存施設の長寿命化と適切な維持管理による道づくり）

達成目標（施策6）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
長寿命化のための対策工事を実施した橋りょう数	218 橋	760 橋	745 橋
長寿命化のための点検を実施した橋りょう数	4,499 橋	4,597 橋	5,483 橋 目標達成
舗装等の補修事業により、イメージアップが図られた道路延長	–	600 km	912 km 目標達成
重点的に取り組んだ観光道路の路線数	–	7 路線	7 路線 目標達成
防草板等の整備箇所数	–	217 箇所	139 箇所
狭い幅員の路肩が改善された箇所数	–	361 箇所	150 箇所
県管理・市町村管理を含めた橋の点検サポーター登録人数	–	80 人	2 人
うつくしまの道・サポート制度の取り組み団体数	167 団体	206 団体	203 団体

暮らし　（施策7）人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり

■ 移動の円滑化

- 各地域の主要な駅と病院、福祉施設、公共施設を連結する歩道の段差解消や拡幅などユニバーサルデザインを考慮した歩道ネットワークの整備を行い、すべての人が安心して通れるように配慮して整備された歩道の延長が101km増加しました。
- 高齢者等交通弱者の移動手段確保や交通渋滞緩和のため、公共交通の利便性向上などによる移動の円滑化に取り組みました。

■ 課題

- 引き続きユニバーサルデザインを考慮した歩道の整備が必要です。
- 公共交通の利用促進や他の交通機関の乗り換え移動の円滑化のため、交通事業者と連携した交通結節機能の強化が必要です。

ユニバーサルデザインに
配慮した歩道整備
（福島飯坂線　福島市）

既存道路におけるバス・タクシー駐車帯の再配置
（国道118号　会津若松市）

施策7の達成状況（人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり）

達成目標（施策7）	計画策定時（H23）	目標（R2）		達成状況（R2末）
すべての人が安心して通れるように配慮して整備された歩道の延長	567 km	690 km	…	667.9 km
高齢者や障がいを持った人が安心して通れるように段差を改善した歩道の整備延長	254 km	302 km	…	271.4 km
歩道改修後の歩きやすさ満足度	67%	80%	…	79%
バリアフリー新法で指定された特定道路のバリアフリー化率	89.7%	100%	…	97%

環境　（施策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

■ 無電柱化の状況

- 都市景観の向上、快適な歩行空間の確保や、地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減などを図るため、無電柱化推進計画に基づき、道路の無電柱化を進め、18.5kmを整備しました。

■ 自転車走行環境の整備

- 県中地区の「みちのくサイクリングロード」（延長32.1km）、東白川地方の「久慈川サイクリングロード」（延長22.0km）、会津・喜多方地区の「大川喜多方サイクリングロード」（延長48.4km）3路線の整備を行いました。
- いわき市とともに、復興サイクリングロード「いわき七浜海道」の整備を行いました。
- 自転車活用推進法が施行されたことから、令和2（2020）年3月に「福島県自転車活用推進計画」を策定し、令和3（2021）年10月には「福島県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、ソフト・ハードを含めた自転車利用環境づくりを進めています。

Cycling Fukushima 福島県自転車活用ポータルサイト

■ 地球温暖化対策

- CO2削減を図る省エネルギー化の道路照明施設4,050基をLEDに更新しました。

■ 歴史まちづくり計画と一体となった道づくり

- 地域の歴史や伝統文化に根ざした地域づくりの観点から、令和2（2020）年度までに、桑折町や棚倉町など5地区で「歴史まちづくり計画」の認定を受け、官民一体となって歴史的町並み及び街道の保全を進めています。

■ 課題

- 緊急輸送路等の災害時における機能確保や都市景観向上のため無電柱化の計画的な推進が必要です。
- 自転車の活用による環境負荷の低減や、健康指向の高まりに対応するため、利用者が安全で快適に走行できる自転車の走行環境整備が必要です。
- 地球温暖化対策を推進するため、道路施設の省エネルギー化など脱炭素社会の実現に向けた取組が必要です。
- 地域の歴史や伝統文化を守り育て、未来へとつなぐ道づくりが重要です。

無電柱化（喜多方会津坂下線　喜多方市）

自転車道線
（久慈川サイクリングロード　塙町）

奥州・羽州街道　追分の保全
（国見福島線　桑折町）

施策8の達成状況
（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）

達成目標（施策8）	計画策定時（H23）	目標（R2）	達成状況（R2末）
無電柱化された道路の延長	92.3 km	120 km	110.8 km
修繕により更新したLED照明の基数	－	600 基	4,050 基 目標達成
自動車交通不能区間の人的交流支援の取組数	8 回	53 回	59 回 目標達成
自転車道の整備延長	86.3 km	101.0 km	90.2 km
自転車道の交通量（3路線×各2箇所の合計）	1,289 台（H24）	1,435 台	1,289 台

「誇りあるふるさとの再生」に向けた道路整備

(施策1)津波被災地域における復興まちづくりの支援

■ 津波被災地域における復興まちづくりに関連する道路の整備

● 各市町が策定した復興まちづくり計画に基づき、沿岸部の10路線21工区の整備が完了しました。

■ 課題

● 南相馬市小高区から双葉郡楢葉町の津波被災地域は、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ており、避難地域等の復興計画やその進展等を踏まえながら、着実に道路整備を進める必要があります。

図2-8 津波被災地復興まちづくりを支援する道路

(施策2)県土連携軸・交流ネットワークの基盤強化

■ 県土連携軸・交流ネットワーク基盤を強化する道路の整備

- 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行うため、常磐自動車道や東北中央自動車道、会津縦貫北道路及び直轄国道の整備のほかふくしま復興再生道路及び浜通りと中通り・会津地方をつなぎ、復興を支援する地域連携道路などで改築事業を推進しました。
- 復興事業として道路ネットワークが保有する災害リスクを最小化するとともに、被災地域と周辺の復興拠点を結ぶ道路として、緊急時の様々な状況にも対応できる安全で信頼性の高い道路ネットワーク基盤の強化を目的に整備を進めている236工区は、令和2（2020）年度末までに144工区（約61%）が完了しました。

■ 課題

- 避難地域等の復興はいまだ途上であり、住民帰還の加速や産業再生を支えるため、引き続きふくしま復興再生道路等の整備を進める必要があります。
- 原子力災害被災地域において、避難解除区域等の影響により事業の着手の遅れや遠方に避難している地権者への対応、除染事業を始めとする関連事業との調整や関係機関との協議などやむを得ない理由により事業期間が延長し、復興・創生期間（第1期）内に未完了となる一部の事業があり、引き続き第2期復興・創生期間においても事業を進める必要があります。
- 地震・津波被災地域においても、関連工事との調整などやむを得ない理由により、未完了となる一部の事業がありましたが、当初目的である安全で信頼性の高い道路ネットワーク基盤の強化を達成するため、引き続き事業を進める必要があります。
- 大規模地震など次なるリスクに対応した強靭な道路ネットワークを構築するため、引き続き地域連携道路などの整備や緊急輸送路等における更なる耐震性能の向上が必要です。

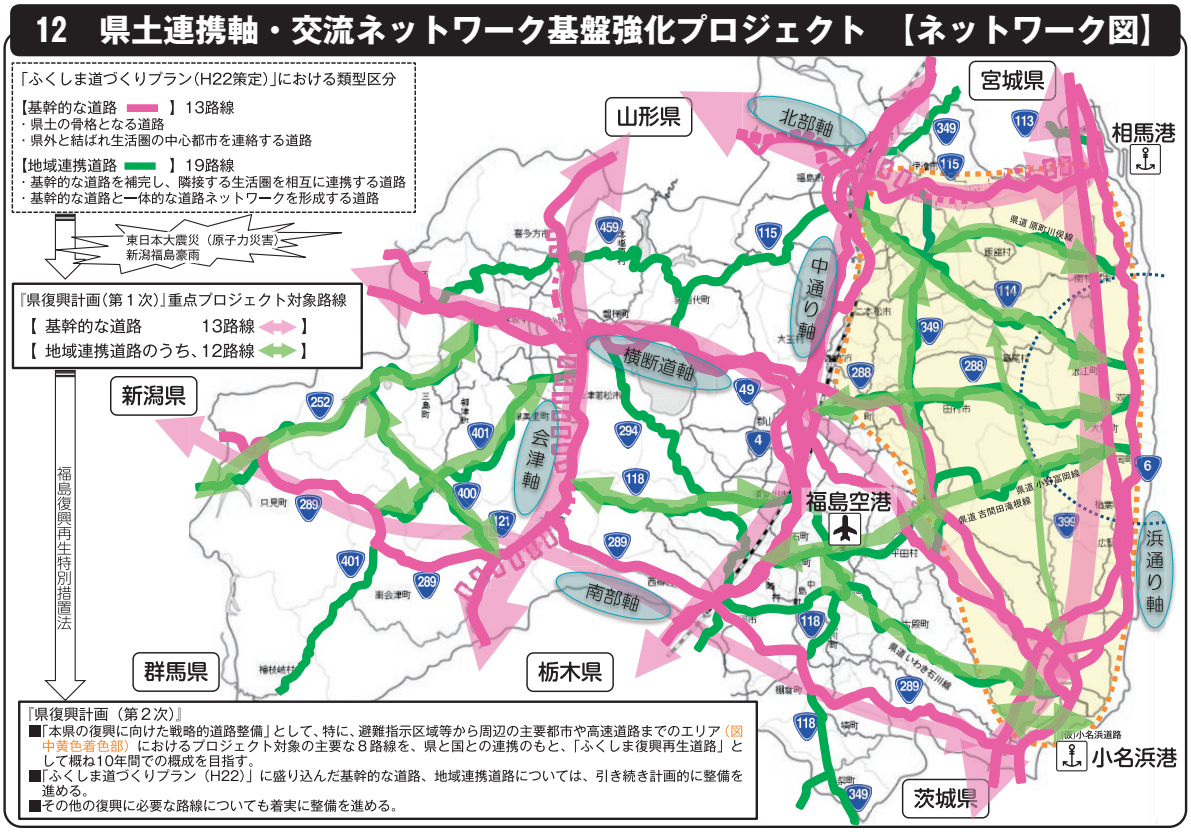


図2-9　県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト　ネットワーク図

図2-10　ふくしま復興再生道路

※避難指示区域は
R2.3.10時点のもの

（施策3）帰還に向けた取組及び帰還後の生活再建の支援

■ 復興拠点施設等へのアクセス道路整備

- 東京電力福島第一原子力発電所の事故により、県内外に避難を余儀なくされた方々の帰還を促進し、地域の復興・再生の加速化のため、常磐自動車道の常磐双葉インターチェンジと復興祈念公園などの拠点を結ぶ復興シンボル軸のうち、長塚請戸浪江線の整備が完了し、常磐自動車道から復興拠点までのアクセスが向上しました。

■ 課題

- 帰還困難区域内に、避難指示を解除し居住を可能とするため、各市町村が策定した「特定復興再生拠点区域復興再生計画」に基づき、帰還する住民の生活を支える道路の整備・維持管理が必要です。
- 福島イノベーション・コースト構想の更なる推進を支援するため、同構想に掲げる拠点施設へのアクセス機能の強化が必要です。
- 避難指示が解除された区域において、住民帰還の促進や安全な暮らしを支えるため、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です。
- 避難地域では、復旧・復興工事などによる道路の損壊が、帰還住民の生活の支障となることから、修繕等の適切な維持管理が必要です。

福島ロボットテストフィールド

図2-11　道路における復興事業の考え方

2-1-3　成果と時代潮流を踏まえた道路に関する課題

前プランの成果と課題、時代潮流を踏まえ、現在の本県における８つの道路に関する課題を整理しました。

前プランの成果
（８つの施策及び復興関連事業と10年間の成果）

（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
- 常磐自動車道、東北中央自動車道の全線供用と、会津縦貫北道路の一部供用
- 地域間を連絡する地域連携道路の交通機能強化
- 重要物流道路の指定と新広域道路交通計画の策定

（２）地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり
- すれ違い困難箇所整備（1.5車線的整備）
- 観光施設へのアクセス道整備（飯野三春石川線など）
- 道の駅の整備（10箇所）

（３）都市・地域・まちづくりを支える道づくり
- 交差点改良（４箇所）による渋滞解消
- 都市計画道路（幹線道路）の供用（平磐城線など）

（４）安全に安心して暮らせる道づくり
- 橋梁耐震補強（５橋）や落石対策（221箇所）
- 通学路などの歩道設置（19.5km）

（５）雪や寒さから暮らしを守る道づくり
- 雪害危険箇所の解消や消融雪施設の整備（5.7km）
- ライブカメラ設置（62箇所）

（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
- 計画的維持管理による長寿命化対策
- 工夫を凝らした維持管理（防草板、路肩拡幅等）

（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基づく道路整備

（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
- 都市景観向上などのための無電柱化推進
- 大規模自転車道や市街地等の自転車走行空間等の整備
- 省エネルギー化に向けた道路照明施設のLEDへの更新

（復興関連事業）
- 津波被災地域における復興まちづくりに関連する道路の整備
- ふくしま復興再生道路の整備
- 復興シンボル軸など復興拠点へのアクセス道路の整備

成果から

①安全で信頼性の高い基幹的な道路（会津軸、南部軸）のネットワーク早期完成が必要
②基幹的な道路を補完する地域連携道路について、機能強化を図ることが必要

①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
②ポストコロナを見据え、観光施設へのアクセス道路の整備や国際化に対応した情報提供が必要

①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

①緊急輸送路における橋梁について、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

①老朽化が進む消融雪施設等の、適切な修繕や更新が必要
②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

①長寿命化修繕計画に基づく適切な点検や措置の実施が必要（新技術の活用による高度化や効率化、人材の育成の取組も必要）

①ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備が必要

①災害時における機能確保や都市景観向上のため無電柱化の計画的な推進が必要
②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

①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
②地震・津波被災地域においても、安全で信頼性の高い道路ネットワーク基盤強化を達成するため、事業継続が必要

の課題

③物流の効率化や産業の振興支援のため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

③広域的な防災の拠点として「道の駅」の機能を高める施設整備等の支援が必要

②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

②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
③通学路交通安全プログラムに位置づけられた通学路や、通学路の合同点検の結果を踏まえた安全対策が必要

③除雪体制の維持・強化のため、除雪オペレーターの担い手確保が必要

②カメラ画像による遠方監視など効率的で効果の高い維持管理体制の確立が必要

②公共交通の利用促進、移動円滑化のため、交通事業者と連携した交通結節機能の強化が必要

③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
④地域の歴史や伝統文化を守り育て、未来へとつなぐ道づくりが重要

③「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
④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

❶人口問題（人口減少、少子高齢化、多様なライフスタイル）
❷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）
❸AI、IoT等デジタル技術の進展によるDXの推進
❹グローバル化・ボーダーレス化
❺東日本大震災及び原子力災害からの復興
❻福島イノベーション・コースト構想の進展
❼SDGsの理念を踏まえた課題解決
❽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道路空間の利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

2-2　道づくりの基本構想

2-2-1　今後の道づくりの基本目標

「福島県総合計画」では、「ひと」「暮らし」「しごと」※1が調和しながらシンカ（深化、進化、新化）する豊かな社会を目指し取り組むこととしています。
また、「福島県土木・建築総合計画（土木部）」において、社会資本整備の“30年後のありたい姿”※2を描いています。
道路の分野についても、今後は、「造る」ことが主流の時代から、今ある施設を「上手に使う、長く使う」時代へと移行します。
維持・管理・修繕・更新を計画的・戦略的に実施しながら、将来像の実現に向け、真に必要な道路の整備を着実に実施していく必要があります。
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：『安全・安心な、活力ある未来へつなぐ道づくり』

○**「県総合計画」**の“ひと、暮らし、しごとが調和しながらシンカ（深化、進化、新化）する豊かな社会”及び**「土木・建築総合計画」**の基本目標“安全・安心、豊かさを次代につなぐ県土づくり”のもとに、道づくりの基本目標として設定しました。

○**「安全・安心な」**は、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こと、**「活力ある」**には、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意味を込めました。

○**「つなぐ」**は、これまでの社会を支えてきた道路を新技術などにより長寿命化（過去と未来）でつないでいく（縦軸）、7つの地域や住民（地域や人）をつなぐ（横軸）ことで、私たちが道づくりをとおして県の将来像を実現させる意味を込めました。

（参考）総合計画、土木・建築総合計画の将来像
※1　総合計画に示される将来像
「ひと」「暮らし」「しごと」ごとの将来の姿の全体像
「ひと」（＝ひとを大切にする）
「暮らし」（＝安心・快適に暮らせる）
「しごと」（＝働きたい場所（仕事）がある）
※2　土木・建築総合計画に示される“30年後のありたい姿”
・社会資本のストック効果が最大限に発現し、安全・安心、持続可能な地域社会、経済成長の基盤が提供されています。
・災害に強い道路ネットワーク等が確保されるとともに、自らの命は自ら守る意識が県民に定着し、防災意識の高い安心して暮らせる県土が形成されています。
・コンパクト・プラス・ネットワークにより、新たな暮らし方や多様なライフスタイルに対応できる県土となっています。
・道路ネットワークの確保により、広域連携が活発になるとともに、魅力ある地域づくりにより、活力に満ちた県土が形成されています。
・情報技術の進展やDXの進展により、効率的なインフラメンテナンスを確立し、豊かさを実感できる県土が形成されています。

2-2-2　道づくりの「新たな8つの施策」と施策体系図

時代潮流を踏まえた課題を解決し、基本目標を達成するための指針として、上位計画である福島県土木・建築総合計画を十分に踏まえたうえで、新たに道づくりの8つの施策を定めました。

新しい時代を見据えた課題

① ふくしまの更なる復興をけん引
- ○ふくしま復興再生道路
- ○復興拠点などへのアクセス道路の整備
- ○浜通りと中通り・会津地方を結ぶ地域連携道路の整備

② 防災・減災、国土強靭化への対応
- ○リダンダンシー確保、災害防除、耐震補強、冠水対策などによる強靭な道路ネットワーク形成

③ 自然災害から命を守る防災意識の向上
- ○IT技術活用による道路情報提供

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
- ○基幹的な道路（会津縦貫道など）や地域連携道路、重要物流道路の整備
- ○道の駅の整備支援
- ○都市圏ネットワークの再編

⑤ 新技術を活用した既存道路の適切な維持管理
- ○長寿命化対策
- ○集中監視システムの導入

⑥ 通勤・通学、通院、買い物など良好な生活空間の創出
- ○渋滞解消
- ○歩道整備
- ○すれ違い困難箇所解消

⑦ 道路空間の利活用による地域資源をいかしたまちづくり支援
- ○健康のための自転車走行空間の整備促進
- ○無電柱化による良好な景観形成

⑧ 環境保全に配慮した社会資本の整備
- ○施設の省エネ・再エネ化（LED、太陽光発電）
- ○自然と調和した施設整備

「8つの施策」

（施策1）ふくしまの更なる復興を支える道づくり【復興・再生】

（施策2）頻発する自然災害に備える道づくり【防災・減災】

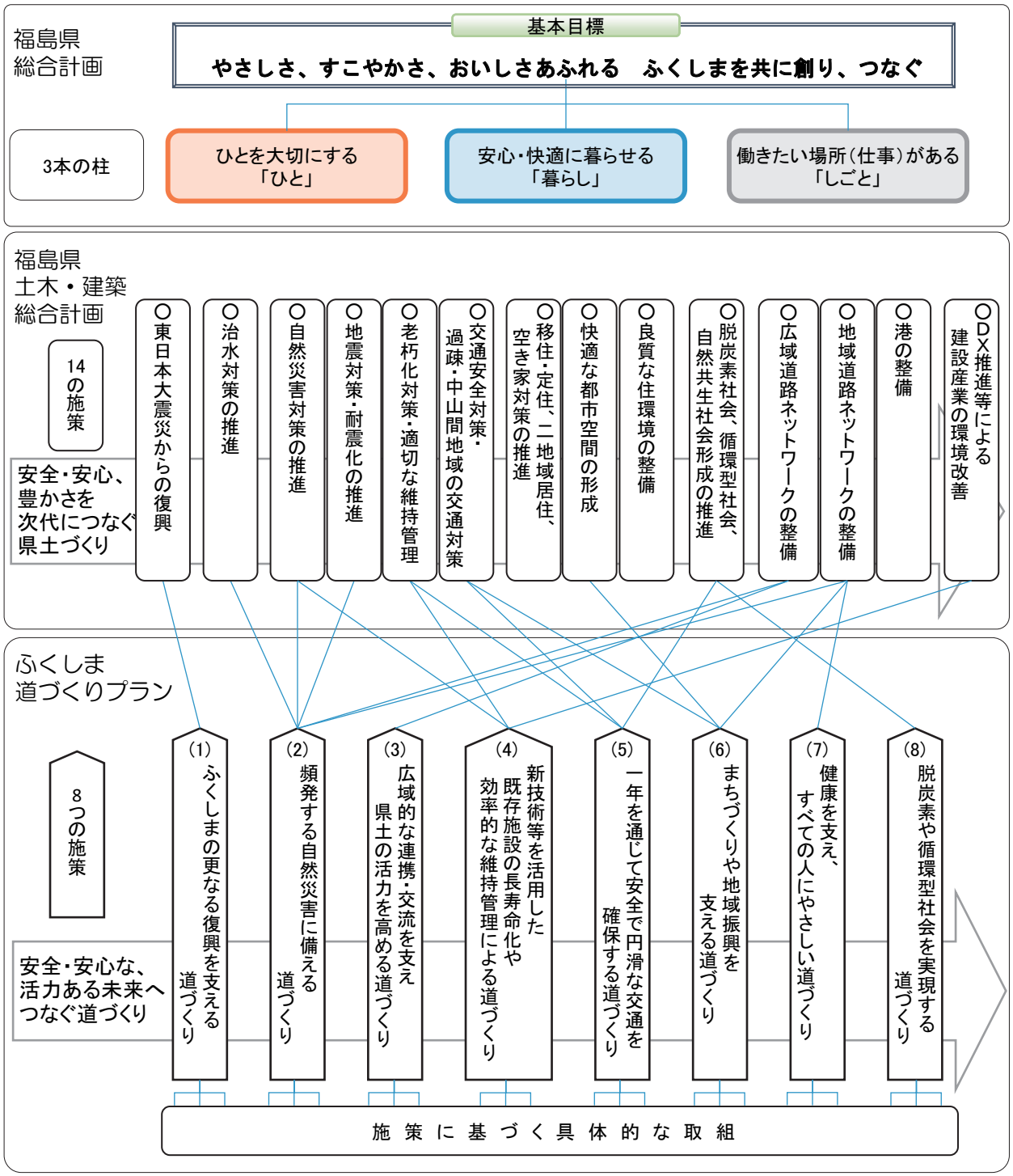
（施策3）広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり【活力】

（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】

（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【暮らし】

（施策6）まちづくりや地域振興を支える道づくり【地域力】

（施策7）健康を支え、すべての人にやさしい道づくり【人・健康】

（施策8）脱炭素や循環型社会を実現する道づくり【環境】

新たに定めた8つの施策について、上位計画である「福島県総合計画」、社会資本の整備・管理に関する部門別計画である「福島県土木・建築総合計画」との関係を体系図で整理しました。