



常磐自動車道（設計速度100km/h）県内延長L=128km

日立北 いわき中央 いわき四倉 広野 常磐富岡 浪江 原町 相馬 新地 山元 亘理

| | 日立北～ いわき中央 | いわき中央～ いわき四倉 | いわき四倉～ 常磐富岡 | 常磐富岡～相馬 | 相馬～新地 | 新地～山元 | 山元～亘理 | |
|----------|---------------|-----------------|----------------|---------------------------|---------------------|--------------|-----------|-------|
| 基本計画 | S46.6.8 | S46.6.8 | H1.2.27 | H1.2.27 | H3.12.20 | | | |
| 整備計画 | S48.10.19 | H1.1.31 | H3.12.3 | H8.12.27 | | H10.12.25 | H8.12.27 | |
| 施行命令 | S48.10.19 | H2.8.14 | H5.11.19 | H10.4.8 | H10.12.25 | — | H10.4.8 | |
| 施行主体 | 日本道路公団 | | | 東日本高速道路(株) | | | | |
| 車線数 | 4車線 | | 暫定2車線 | | | | | |
| 延長 | 51km(24km) | 13km | 14km | 16km | 47km | 9km | 15km(5km) | 12km |
| 供用(予定)年度 | S62年度 | H10年度 | H13年度 | H16年度 | (H23年度) | (H26年度) | (H26年度) | H21年度 |
| 現況 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・文化財調査、土工工事、 橋梁上下部工実施中 | ・文化財調査、 橋梁下部工実施中 | ・調査設計 実施中 | ・供用中 | |

※延長欄の()書きは、本県延長分。



〈(仮称)原町IC南相馬市原町区〉



〈原町トンネル 南相馬市小高区〉

平成23年度に常磐富岡～相馬間、平成26年度に全線開通を目指して、現在、整備が進められている。

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

いわきJCT 郡山JCT 磐梯熱海 猪苗代磐梯高原 会津若松 会津坂下 西会津 津川 安田 新潟中央

| | いわき～郡山 | 郡山～磐梯熱海 | 磐梯熱海～ 猪苗代磐梯高原 | 猪苗代磐梯高原～ 会津坂下 | 会津坂下～西会津 | 西会津～津川 | 津川～新潟中央 | |
|----------|------------|-----------|------------------|------------------|----------|-----------|---------|------|
| 基本計画 | S53.12.20 | S48.11 | | S53.12 | | | | |
| 整備計画 | S61.1.21 | S53.11.21 | S57.3.1 | | S61.1.21 | S57.1.20 | | |
| 施行命令 | S62.9.4 | S53.11.21 | S59.11.30 | | S61.1.28 | S60.2.13 | | |
| 施行主体 | 東日本高速道路(株) | | 日本道路公団 | | | | | |
| 車線数 | 4車線 | 4車線 | | 4車線 | 暫定2車線 | | | |
| 延長 | 71km | 8km | 18km | 35km | 12km | 22km(8km) | 23km | 24km |
| 供用(予定)年度 | H7年度 | H2年度 | H3年度 | H4年度 | H8年度 | H9年度 | H8年度 | H6年度 |
| 現況 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | ・供用中 | |

※延長欄の()書きは、本県延長分。



〈いわき地区〉



〈阿賀野川ISA付近〉

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

東北中央自動車道（設計速度100km/h、80km/h）県内延長L=58km

相馬市 福島市 米沢市

| | 相馬市～福島市 | 福島市～米沢市 |
|----------|---|------------------------|
| 基本計画 | H9.2.5 | H3.12.20 |
| 整備計画 | 現在も基本計画のまま 整備計画が策定されて いない | H8.12.27 |
| 施行命令 | | H10.12.25 |
| 施行主体 | | 国土交通省（新直轄方式） |
| 車線数 | 暫定2車線 | |
| 延長 | 41km | 28km(17km) |
| 供用(予定)年度 | — | — |
| 現況 | 高速自動車国道と並行する一般国道 115号阿武隈東道路及び霊山道路と して、国直轄権限代行により事業中 | 新直轄方式で栗子トンネルなどを 工事中 |



〈(仮称)福島JCT〉

※延長欄の()書きは、本県延長分。



7 地域高規格道路

地域高規格道路とは

整備の必要性

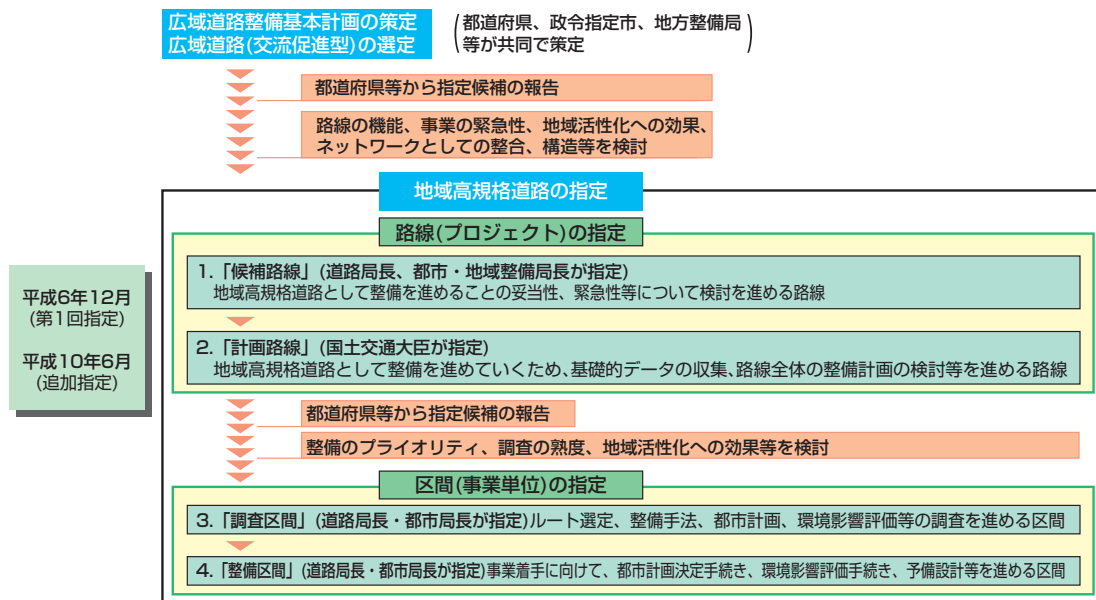
地域振興と活力ある地域づくりを実現するためには、地域の連携を強化し、地域間の交流促進を図る基盤施設としての高速交通ネットワークの充実が緊急の課題であり、平成4年6月22日道路審議会建議「今後の道路整備のあり方」において全国的な高規格幹線道路網と連携して「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交通拠点等との連結を図る地域高規格道路が必要とされ、第11次道路整備五箇年計画において、その整備の必要性が位置づけられました。

地域高規格道路の路線条件

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

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

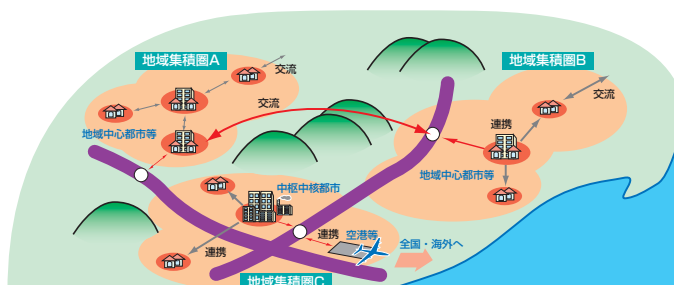
地域高規格道路の指定の手順



※高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路の場合、調査区間及び整備区間の指定に際しては、社整備(道路分科会)の議を経なければならない。

地域高規格イメージ図

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路
- 広域道路(交流促進型)



全国の地域高規格道路の現状

地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成21年4月現在)

| | 候補路線 | 計画路線 | | | | |
|---------|-------|-------|----------|----------|---------|---------|
| | 路線数 | 路線数 | 路線指定延長 | 調査区間延長 | 整備区間延長 | うち供用中 |
| 地域高規格道路 | 110路線 | 186路線 | 約6,950km | 約1,067km | 3,289km | 1,897km |

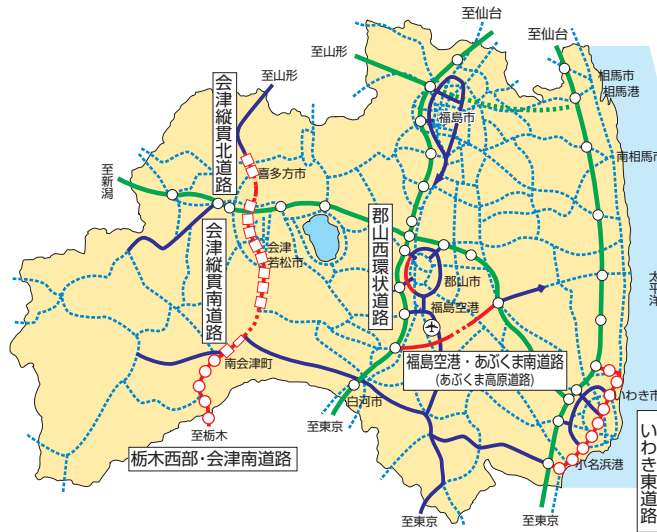
- 注1. 候補路線：地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線
- 注2. 計画路線：地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線
- 注3. 調査区間：計画路線のうち、ルート選定、整備手法、都市計画、環境影響評価等の調査を進める区間
- 注4. 整備区間：計画路線のうち、事業着手に向けて、都市計画決定手続き、環境影響評価手続き、予備設計等を進める区間
- 注5. 供用延長：一般国道自動車専用道路と重複する区間は除く(平成21年4月現在)

県内の地域高規格道路

凡 例

- 地域高規格道路
- 計画路線…… 供用区間…… 整備区間……
- 調査区間…… 計画路線……
- 候補路線……
- 広域道路…… 交流促進型…… 地域形成型……
- 高規格幹線道路…… 供用中又は整備計画…… 基本計画又は予定路線……

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



● 福島県の地域高規格道路指定一覧（一般）

| 路線の指定 | 区間の指定 | | 起 点 | 終 点 | 指定延長 km |
|--|----------|-----------|-----------------|-----------------|---------|
| 候補路線 | 計画路線 | 調査区間 | 整備区間 | | |
| 福島空港・あぶくま南道路（あぶくま高原道路） （主要地方道矢吹小野線）（事業主体：福島県） | | | | | |
| H6.12.16 (連結) | H6.12.16 | | 西白河郡矢吹町 | 田村郡小野町 | — |
| | | H7.8.23 | 西白河郡矢吹町 | 田村郡小野町 | 約30 |
| | | H7.4.28 | 西白河郡矢吹町字赤沢 | 田村郡小野町 | 5 |
| | | H7.8.23 | 西白河郡矢吹町 | 石川郡玉川村 | 5 |
| | | H8.8.30 | 石川郡玉川村大字小高 | 石川郡玉川村大字吉 | 3 |
| | | H8.8.30 | 石川郡玉川村 | 石川郡平田村 | 14 |
| | | H7.8.23 | 石川郡平田村 | 田村郡小野町 | 4 |
| | | H10.12.18 | 田村郡小野町大字宮蒲谷 | 田村郡小野町大字小野新町 | 3 |
| | | H7.4.28 | 田村郡小野町 | 田村郡小野町 | 3 |
| 郡山西環状道路 （国道4号）（事業主体：国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所） | | | | | |
| H6.12.16 (連携) | H6.12.16 | | 須賀川市 | 郡山市 | — |
| | | | 須賀川市 | 郡山市 | 約10 |
| | | H7.4.28 | 須賀川市 | 郡山市 | 14 |
| 会津縦貫北道路 （国道121号）（事業主体：国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所） | | | | | |
| H6.12.16 (連携) | H6.12.16 | | 喜多方市 | 会津若松市 | — |
| | | | 喜多方市 | 会津若松市 | 約20 |
| | | H7.8.23 | 喜多方市 | 会津若松市 | 12 |
| 会津縦貫南道路 （国道118号、国道121号） | | | | | |
| H6.12.16 (連携) | H10.6.16 | | 会津若松市 | 南会津郡田島町（現 南会津町） | — |
| | | | 会津若松市 | 南会津郡田島町（現 南会津町） | 約50 |
| | | H11.12.17 | 南会津郡下郷町 | 南会津郡下郷町 | 9 |
| | | H19.3.30 | 南会津郡下郷町 | 南会津郡南会津町 | 9 |
| いわき東道路 | | | | | |
| H10.6.16 | | | いわき市 | いわき市 | — |
| 栃木西部・会津南道路 | | | | | |
| H10.6.16 | | | 南会津郡田島町（現 南会津町） | 今市市（現 日光市） | — |

| 指定の総括 | 2路線 | | — |
|-------|------|--------|------|
| | 4路線 | 約110km | |
| 計画路線 | 調査区間 | 1区間 | 9km |
| | 整備区間 | 9区間 | 69km |

● 県内地域高規格道路の整備状況

平成22年3月現在（単位：km）

| 計画路線 | 調査区間 (概略延長) | 区間指定 | | 現供用延長 | 供用率 (%) |
|--------------|----------------|-------|---------|---------|---------|
| | | 整備区間 | 延長 | | |
| 福島空港・あぶくま南道路 | 30 (36) | 0 (0) | 34 (34) | 29 (36) | 81 |
| 郡山西環状道路 | 10 | 0 | 14 | 14 | 100 |
| 会津縦貫北道路 | 20 | 0 | 12 | 12 | 3 |
| 会津縦貫南道路 | 50 | 9 | 9 | 18 | 0 |
| 栃木西部・会津南道路 | 【候補路線】 | | | | |
| いわき東道路 | 【候補路線】 | | | | |
| 計 | 110 | 9 | 69 | 78 | 46 |

* 計画路線の概略延長は、10km単位で指定される。
* 福島空港・あぶくま南道路の（ ）内は実延長である。

福島空港・あぶくま南道路（あぶくま高原道路）

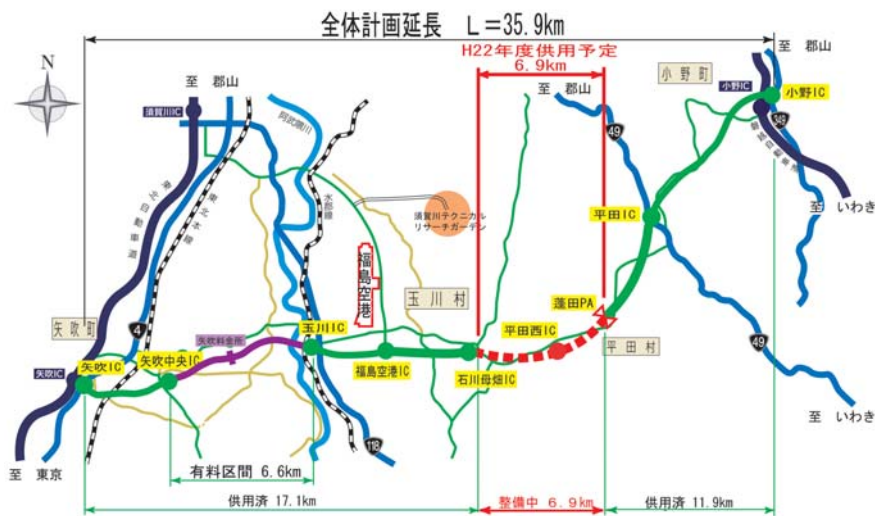
● 「こまちみどり愛護会」の皆様への活動



● 福島空港ICから玉川IC方面を望む

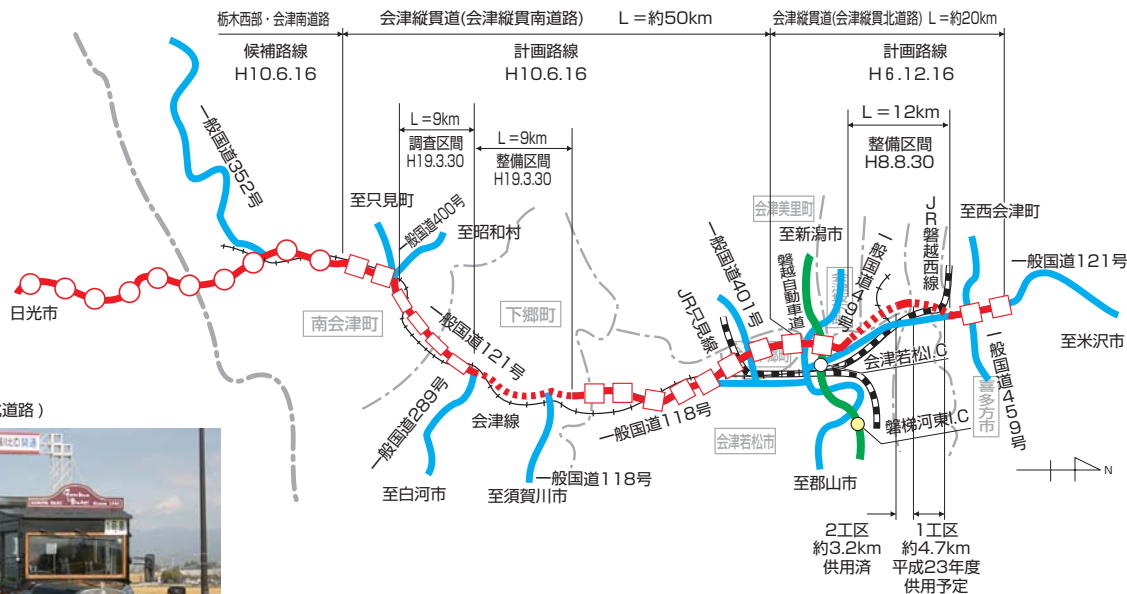


福島空港・あぶくま南道路（あぶくま高原道路）





会津縦貫道(会津縦貫北道路、会津縦貫南道路)、栃木西部・会津南道路



● 会津縦貫道 (会津縦貫北道路)



ひとくちメモ

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

高速自動車国道に関する法律

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

※現在国会で審議中であり、一部改正される予定。

道路の整備を促進するための法律

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

その他

【環境】

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

有料道路に関する法律

【基本法】

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

【特別な道路の整備に関する法律】

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

【会社等主体に関する法律】

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

8 渋滞対策

渋滞対策とは

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

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

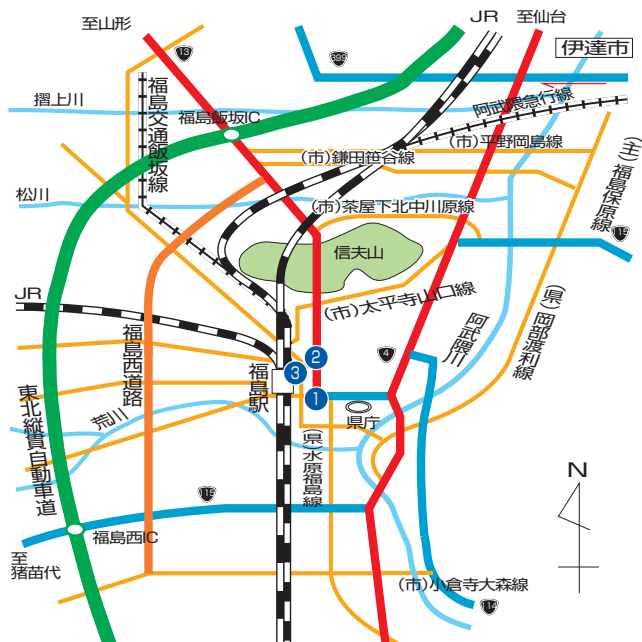
県では、交通渋滞の緩和に向けて、従来のバイパス整備や交差点改良等の交通容量拡大施策以外に、自動車交通が特定の箇所に集中せず適切に分散するような道路ネットワークの構築や、過度に自動

車に依存しないためのソフト施策等、総合的な渋滞対策を推進していきます。

※国、県、関係市町村、交通管理者、東日本高速道路(株)で構成する「福島県渋滞対策連絡協議会」が策定する渋滞対策プログラムについては、高速道路の社会実験に伴う渋滞状況の変化を踏まえ、今後策定する予定です。よって、以下に示す渋滞対策箇所は、平成21年度に県管理道路について渋滞状況を調査し設定したものです。

● 主要な渋滞ポイント位置図

福島地区



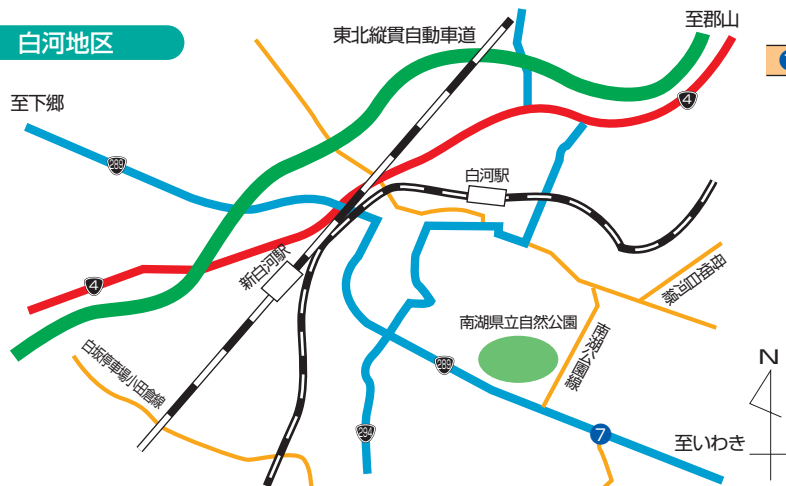
- ① あづま陸橋東(本町)
- ② 陣場町交差点
- ③ 陣場町

郡山地区



- ④ 向河原町
- ⑤ 芳賀交差点
- ⑥ 豊田町交差点

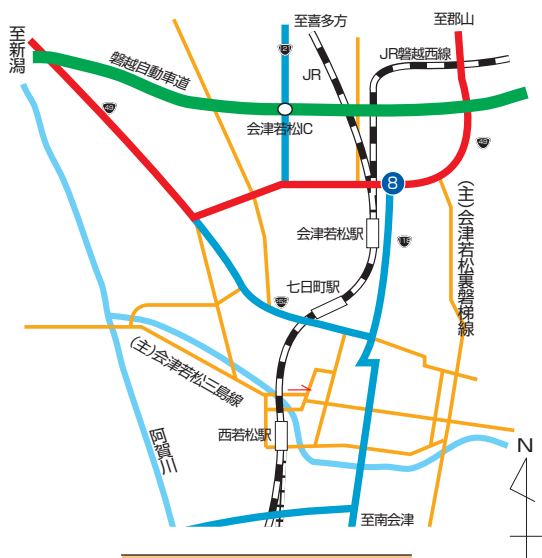
白河地区



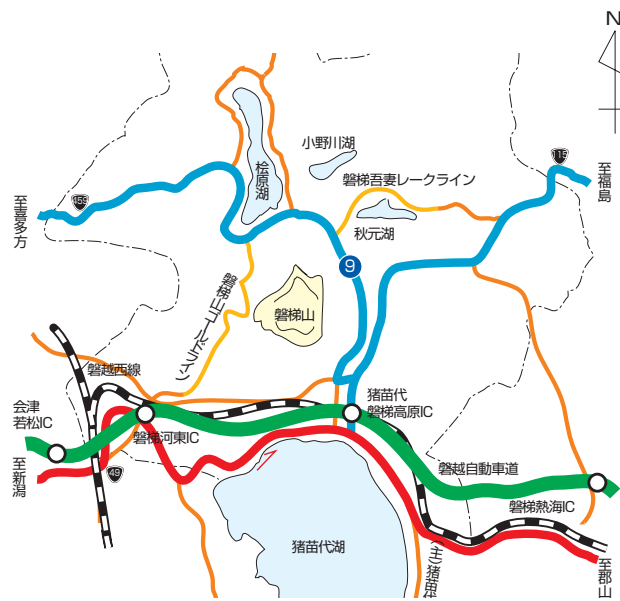
- ⑦ 白河実業高前



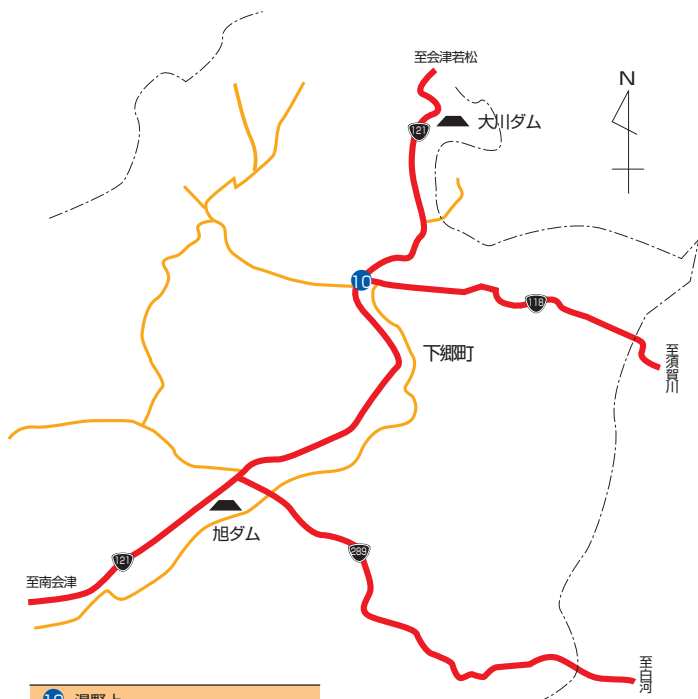
会津地区



8 北柳原

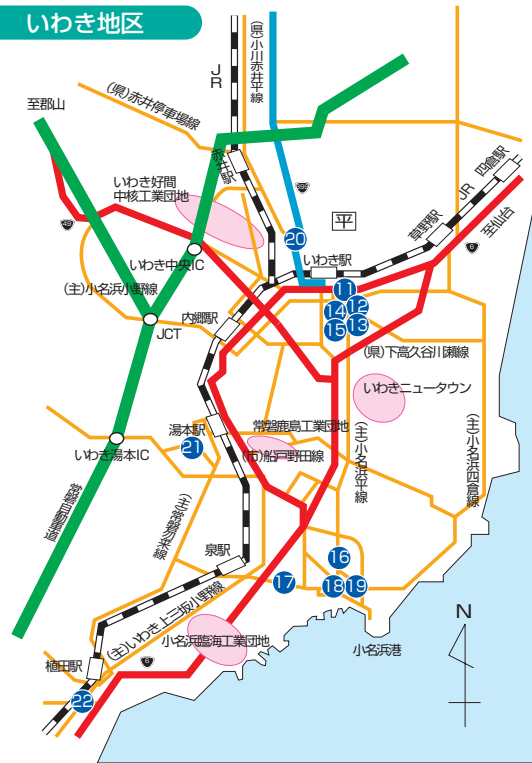


9 五色沼入口



10 湯野上

いわき地区



- 11 正内町
- 12 三倉南交差点
- 13 三倉交差点
- 14 作町1丁目
- 15 三倉橋南交差点
- 16 いわき市役所小名浜支所前
- 17 小名浜消防署前
- 18 小名浜第一ホテル前
- 19 常陽銀行前
- 20 北目三差路
- 21 岩崎
- 22 大島交差点

9 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金とは

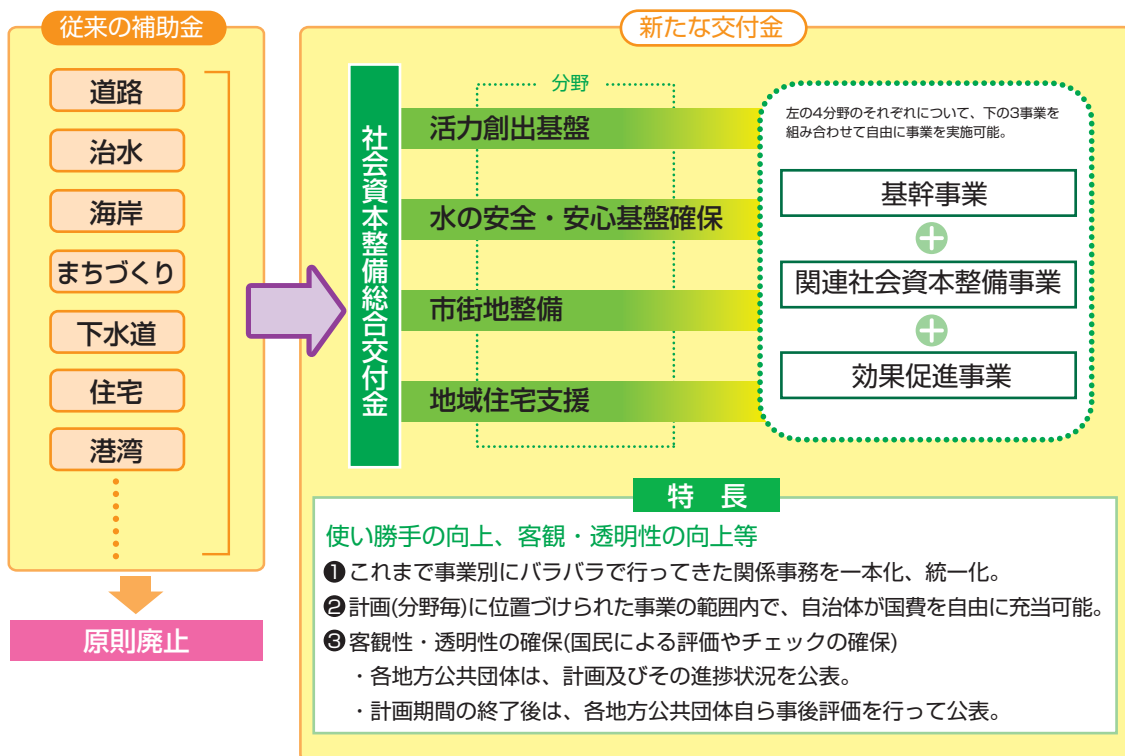
● 目的・趣旨

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

● 内容

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を1つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として創設するものです。

社会資本整備総合交付金のイメージ



社会資本整備総合交付金の特徴

ポイント

- 地域が抱える政策課題を自ら抽出して整備計画で明確化
- 地域が設定した具体的な政策課題の解決のため、ハード・ソフトの両面からトータル支援
- 地方公共団体の自由度を高め、使い勝手を向上

| これまで | 新交付金 |
|-----------------------------|--|
| 個別施策ごとにタテ割りで補助採択 | 計画全体をパッケージで採択 |
| 個々のハード整備にだけ使用 | 基幹のハード事業と一体的に行う他種の事業を自由に選択可 (関連社会資本整備事業) 地方の創意工夫を活かしたソフト事業も可 (効果促進事業) |
| 補助金が余れば返還か繰越 手続(他には回せない) | 計画内の他事業に国費の流用可 (予算補助事業は)年度間でも国費率の調整可 →返還・繰越の手続不要。順調な事業の進捗も可能。 |
| 国が詳細に事前審査 個々のアウトプットに着目 | 地方自らが目標を設定し、事後評価・公表 計画全体のアウトカムに着目 |



10 道路施設の長寿命化対策 (福島県道路アセットマネジメント)

主旨

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

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

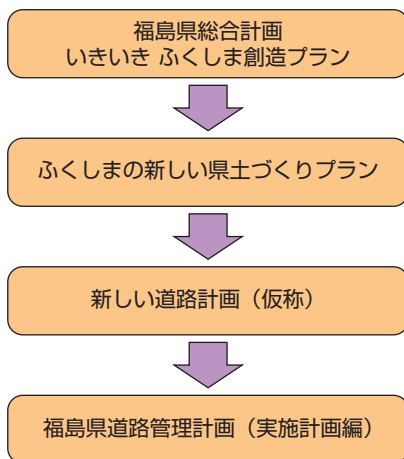
基本方針

今後の道路管理は、老朽化施設の大幅な増加に適切に対応すると共に、県民の視点に立つことを基本とし、新しい道路計画（仮称）の基本目標である「人と地域が輝く道づくり」の実現に向け、安全で安心できる生活を支え、全ての県民の財産である道路を次世代に引き継ぐことのできるよう以下の施策に取り組みます。

施策

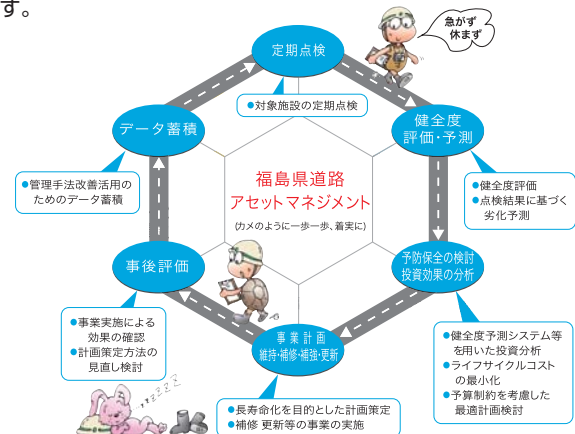
- ◆ 予防保全を基本とした長寿命化の取り組み
- ◆ 道路管理の平準化、コスト縮減に向けた取り組み
- ◆ 継続的に改善していく道路管理の体制づくり

● 福島県道路アセットマネジメントの位置付け



● 今後の道路管理

老朽化が進む大量の道路施設を管理するための体制づくりを進めます。

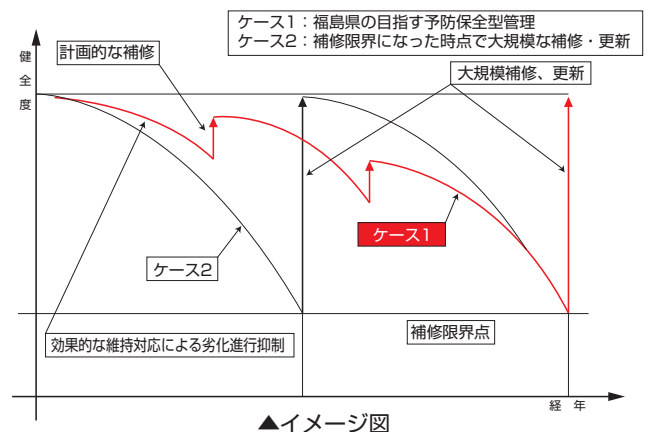
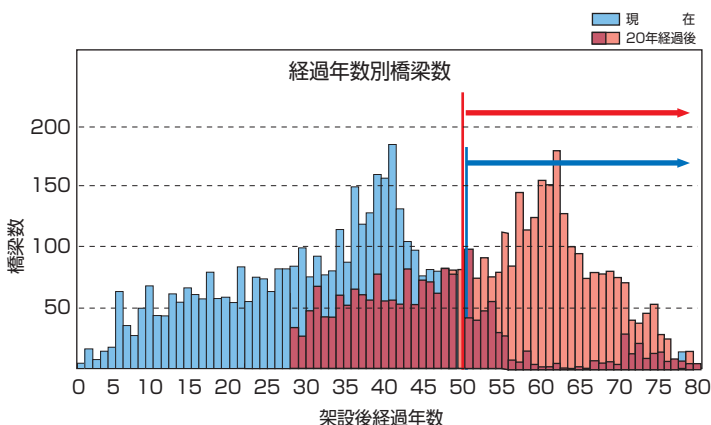


● 予防保全を基本とした取り組み

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

● 道路施設の現状（例：橋梁）

現在、架設後50年を経過した橋梁（老朽橋）が約550橋で全体の約1割となっている。これが、20年後には約6割になる見込みです。



11 Fukushima Public Facilities Universal Design Guidelines

指針策定の趣旨

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

とが不可欠となります。

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

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

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

県の取組み

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

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

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

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

公共施設のユニバーサルデザイン

基本理念

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

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

1. ともにつくるデザイン

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

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

2. ともに生きるデザイン

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

3. ところふれあうデザイン

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

① つくる人の「ところ」

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

② 利用する人の「ところ」

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

③ 管理する人の「ところ」

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

4. さりげないデザイン

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

5. 追い続けるデザイン

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



● ハンプで歩道の段差をなくした例



基本方針

●基本方針の視点●

すべての人が、同じ場所で、同じことを、同じようにできる。

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

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

1.すべての人が **快適** に利用できる施設

2.すべての人が **簡単** に利用できる施設

3.すべての人が **安全** に利用できる施設

4.さりげなく **美しい** 施設

5.どのような状況にも **柔軟** に対応できる施設

基本方針1 すべての人が**快適**に利用できる施設

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

基本方針2 すべての人が**簡単**に利用できる施設

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

基本方針3 すべての人が**安全**に利用できる施設

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

基本方針4 さりげなく**美しい**施設

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

基本方針5 どのような状況にも**柔軟**に対応できる施設

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

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



- 排水溝の蓋に凸凹加工することで、滑りにくい構造としています。

12 地域自立・活性化支援制度

地域自立・活性化総合支援制度とは

● 目的・趣旨

広域にわたる人や物の流れを活発にすることを通じて、地域を活性化することを目的としています。
地域の活性化に必要な基盤整備とソフト事業を民間活動に合わせてタイミング良く効率的に実施するための制度です。

● 内容

地域自立・活性化交付金
地域自立・活性化事業推進費

地域自立・活性化交付金の特徴

都道府県が作成する広域的な地域活性化基盤整備計画（広域活性化計画）に対し、国土交通大臣が交付金を一括して交付します。
【計画期間約3～5年、交付率 約45%】
（※平成22年度より社会資本整備総合交付金に統合される。）

● ハード・ソフト一体の幅広い支援メニュー

- 都道府県が実施する国土交通省所管の幅広い基盤整備事業（基幹事業）が対象。
【道路、鉄道、空港、港湾、都市公園、下水道、河川、土地地区画整理、市街地再開発】
- 都道府県の自由な発意によるソフト事業等（提案事業）も対象。

● 地方の高い自主性・裁量性

- 国費は、既存の補助割合等にとられずに各事業別に自由に充当可能。
- 年度途中の事業間の国費の融通に係る変更手続が不要。

● 民間プロジェクトとの効果的な連携

- 事業の高い裁量性を活用して、民間プロジェクトの進捗に合わせた執行が可能。
- ソフト事業等により、柔軟に民間への支援・協働が可能。

● 事後評価の重視

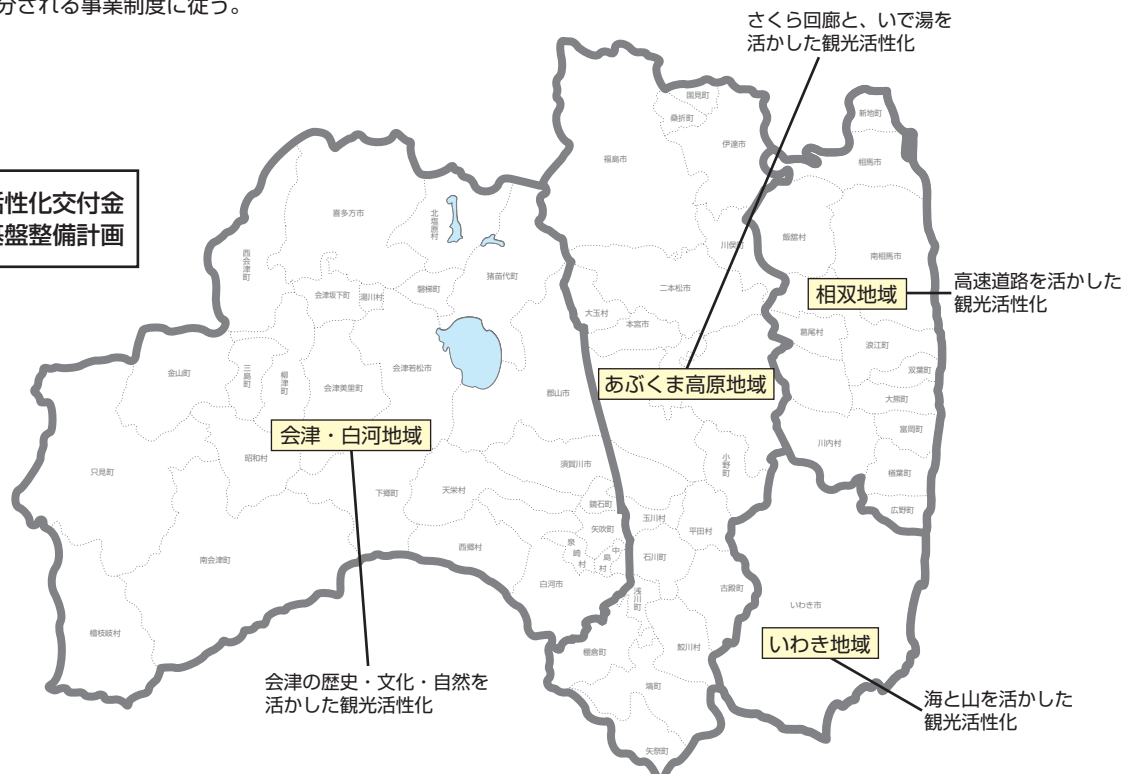
- 交付期間の終了後、都道府県は、事後評価を実施。
- 事後評価の結果は、都道府県と国の両方で公表。

地域自立・活性化事業推進費の特徴

広域活性化計画の効率的な推進を図るため、計画と密接に関連する直轄事業等に年度途中で予算を機動的に配分します。

- 公共事業関係費に係る事業（国土交通省が所管する事業に限られない）が対象。
- 地方負担割合は、配分される事業制度に従う。

本県の地域自立・活性化交付金
広域的な地域活性化基盤整備計画





13 合併市町のまちづくり支援

市町村合併支援道路事業とは

● 目的・趣旨

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

● 対象事業

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

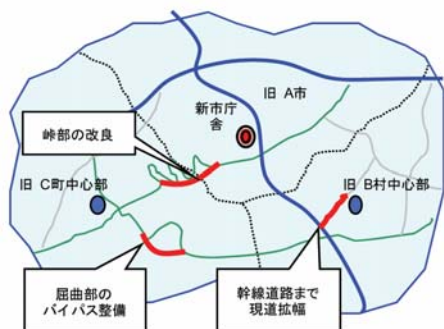
● 事業の実施期間

- 旧法分：平成28年度までの間に実施
- 新法分：本宮市は平成29年度までに実施
福島市は平成30年度までに実施

市町村合併支援道路事業箇所

市町村合併支援道路整備事業実施箇所（19路線24箇所）

| 番号 | 事務所 | 路線名 | 市町村名 | 地区名 | 着手年度 | 完了予定年度 | 事業内容 |
|----|------|---------------|-------|--------|------|--------|-----------|
| 1 | 県北 | (国) 459号 | 二本松市 | 西新殿 | H20 | H28 | 現道拡幅 |
| 2 | 県北 | (-) 二本松川俣線 | 二本松市 | 油井・上川崎 | H20 | H22 | 交差点改良 |
| 3 | 県北 | (主) 浪江国見線 | 伊達市 | 上ノ台 | H20 | H22 | 現道拡幅 |
| 4 | 県北 | (-) 梁川霊山線 | 伊達市 | 薬師前 | H20 | H28 | 現道拡幅 |
| 5 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 前川原 | H20 | H23 | 交差点改良 |
| 6 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 箱崎 | H20 | H25 | 交差点改良 |
| 7 | 県北 | (国) 399号 | 伊達市 | 上保原 | H20 | H22 | 交差点改良 |
| 8 | 県北 | (国) 349号 | 伊達市 | 町頭 | H20 | H23 | 歩道工 |
| 9 | 県北 | (主) 霊山松川線 | 福島市 | 逢隈橋 | H21 | H30 | 橋梁架替、取付道路 |
| 10 | 県北 | (主) 本宮三春線 | 本宮市 | 高木 | H22 | H29 | 線形改良 |
| 11 | 県中 | (国) 118号 | 須賀川市 | 松塚 | H19 | H28 | バイパス |
| 12 | 県中 | (主) 船引大越小野線 | 田村市 | 今泉 | H20 | H23 | バイパス |
| 13 | 県中 | (主) 郡山大越線 | 田村市 | 下大越 | H20 | H24 | 現道拡幅 |
| 14 | 県南 | (国) 294号 | 白河市 | 大信増見 | H20 | H25 | 現道拡幅 |
| 15 | 県南 | (主) 白河石川線 | 白河市 | 東蕪内 | H20 | H23 | 歩道工 |
| 16 | 県南 | (-) 釜子金山線 | 白河市 | 東形見 | H20 | H24 | 現道拡幅 |
| 17 | 会津若松 | (主) 会津若松三島線 | 会津若松市 | 阿賀川新橋梁 | H20 | H28 | 橋梁架替 |
| 18 | 会津若松 | (-) 会津高田会津本郷線 | 会津美里町 | 橋瓜 | H20 | H21 | 防雪柵 |
| 19 | 喜多方 | (国) 459号 | 喜多方市 | 見頃藤沢 | H20 | H24 | 現道拡幅 |
| 20 | 喜多方 | (主) 喜多方西会津線 | 喜多方市 | 豊岡 | H20 | H28 | 現道拡幅 |
| 21 | 南会津 | (国) 352号 | 南会津町 | 中山峠 | H19 | H28 | 現道拡幅 |
| 22 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 上北高平 | H20 | H28 | 現道拡幅 |
| 23 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 鶴谷 | H20 | H27 | 歩道工 |
| 24 | 相双 | (-) 浪江鹿島線 | 南相馬市 | 江垂 | H20 | H20 | 歩道工 |



イメージ図



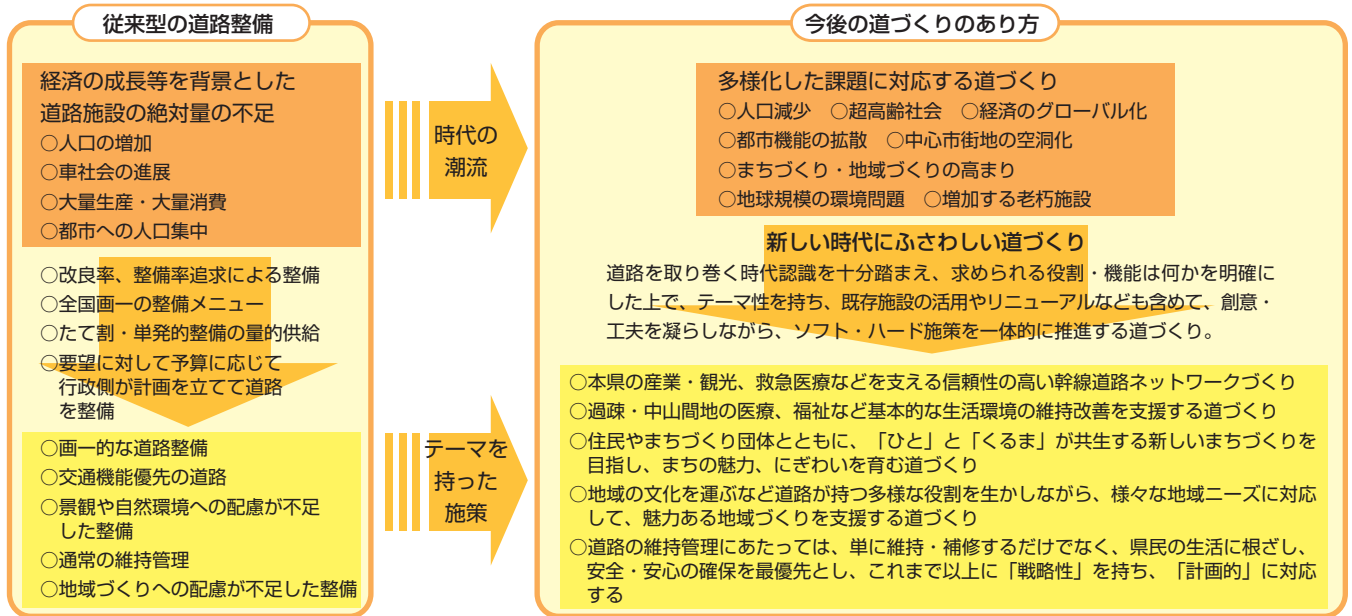
浪江鹿島線（鶴谷工区）

14 道路施策の基本方針

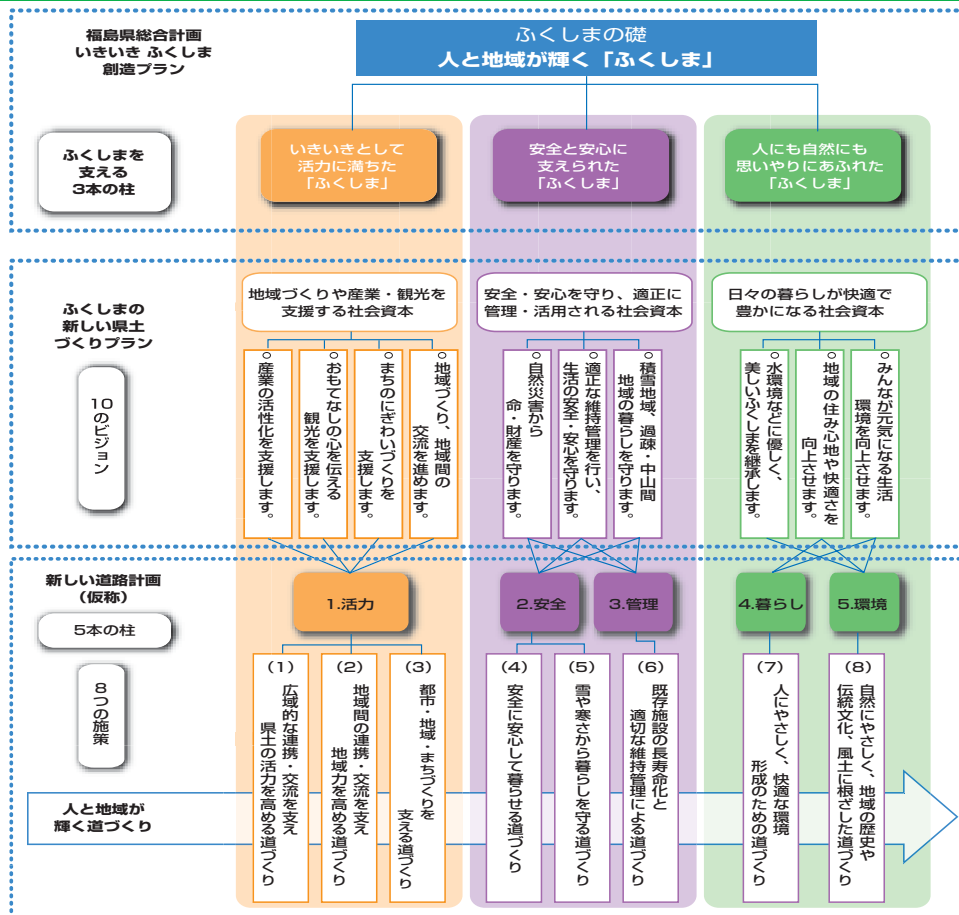
道路を取り巻く時代認識を十分踏まえ、平成22年度内に本県の道路の整備方向性を示す「新しい道路計画（仮称）」を策定する予定であり、その要旨を先取りして平成22年度の道路事業の基本方針とします。

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

「新しい道路計画（仮称）」では、下図のとおり、道づくりに当たっての5本の柱と8つの施策を定め、新しい時代にふさわしい道づくりを目指します。



新しい道路計画（仮称）と上位計画の関係



【主な取り組み】

②隣接する生活圏を相互に連結して交流や連携を支援します

◎広域交流を促す幹線道路の整備

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

<平成22年度の事業箇所>

矢吹小野線（あぶくま高原道路）・・・平成22年度全線供用予定
国道114号 小網木バイパス（川俣町）外

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



● あぶくま高原道路（石川母畑IC）

福島空港・あぶくま南道路（あぶくま高原道路）



国道114号（小網木バイパス・川俣町）整備計画



現道状況（国道114号・川俣町）

【主な取り組み】

③産業の振興を支援します

◎産業の振興を支援する道路の整備

- ・高速交通体系とのネットワークを強化する道路整備を推進します。

＜平成22年度の事業箇所＞

国道288号 富久山バイパス・三春西バイパス

いわき石川線 石川バイパス 外



国道288号（富久山バイパス）の整備状況



大型車すれ違い困難状況（いわき石川線）

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

棚倉町（国道118号 宮橋）（平成21年度完成）



整備前



整備後（25t 車両対応）

【主な取り組み】

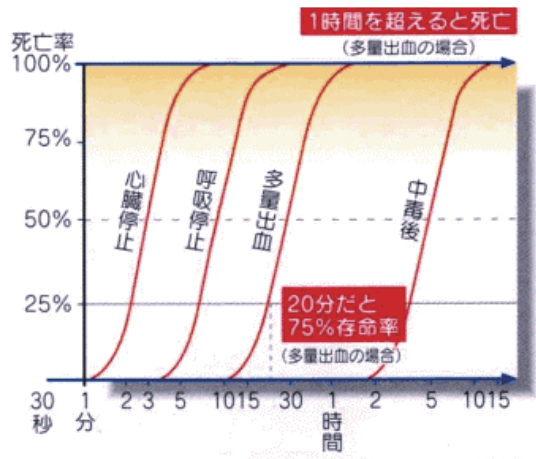
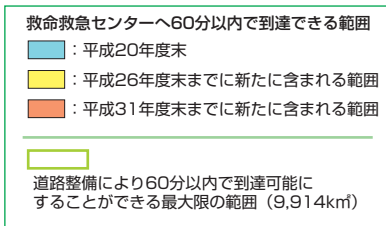
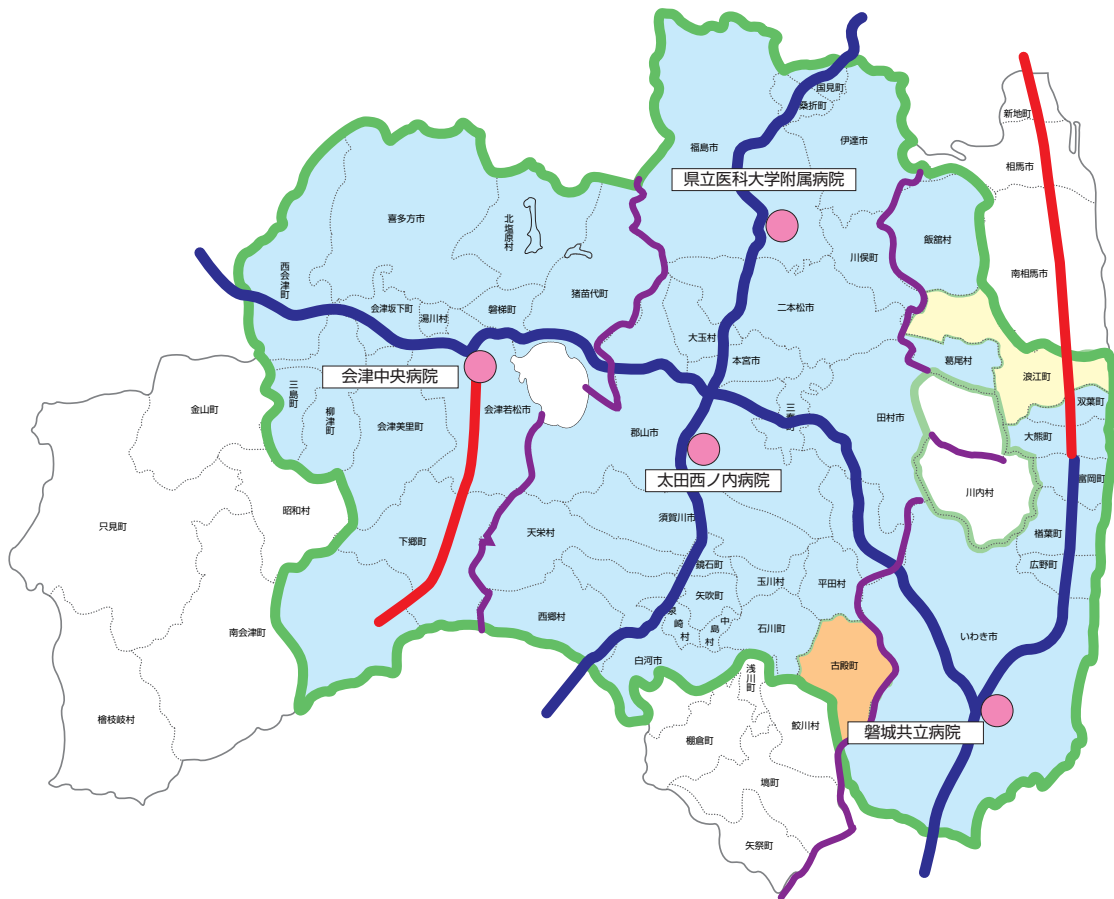
④患者搬送時間の短縮を図り、救命率向上を支援します

◎救急医療を支援する道路の整備

道路整備により60分以内で到達可能にすることができる最大限の範囲は9,914km²ですが、平成31年度までに実施する道路整備により、所要時間の短縮はほぼ完了します。

残された範囲が救命救急センターへの到達に60分以上要するという問題は、道路整備だけでは解決できないため、第二次救急医療機関の機能向上、無医地区・医療へき地に対する重点支援、ドクターヘリ・ドクターカーによる緊急処置などの対応が求められます。

第二次救急医療機関へのアクセス向上、通院に利用する道路の利便性向上などのほか、保健福祉部への支援など部局を横断した取り組みを検討し、地域医療を支援する命を守る道路の整備・管理を進めます。



カーラーの曲線：1981年発表

救急事態における経過時間と死亡率の関係(カーラーの曲線)

注1：救命救急センター

公立大学法人福島県立医科大学附属病院、財団法人太田総合病院附属太田西ノ内病院、財団法人温知会会津中央病院、いわき市立総合磐城共立病院 以上、県内4箇所の第三次救急医療機関

注2：60分の根拠

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

注3：算出条件

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

H22の道路施策の基本方針～「5つの柱と8つの施策」

1 活力

(2) 地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり

【主な取り組み】

① 地域の日常生活を支援します

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

<郡山湖南線>



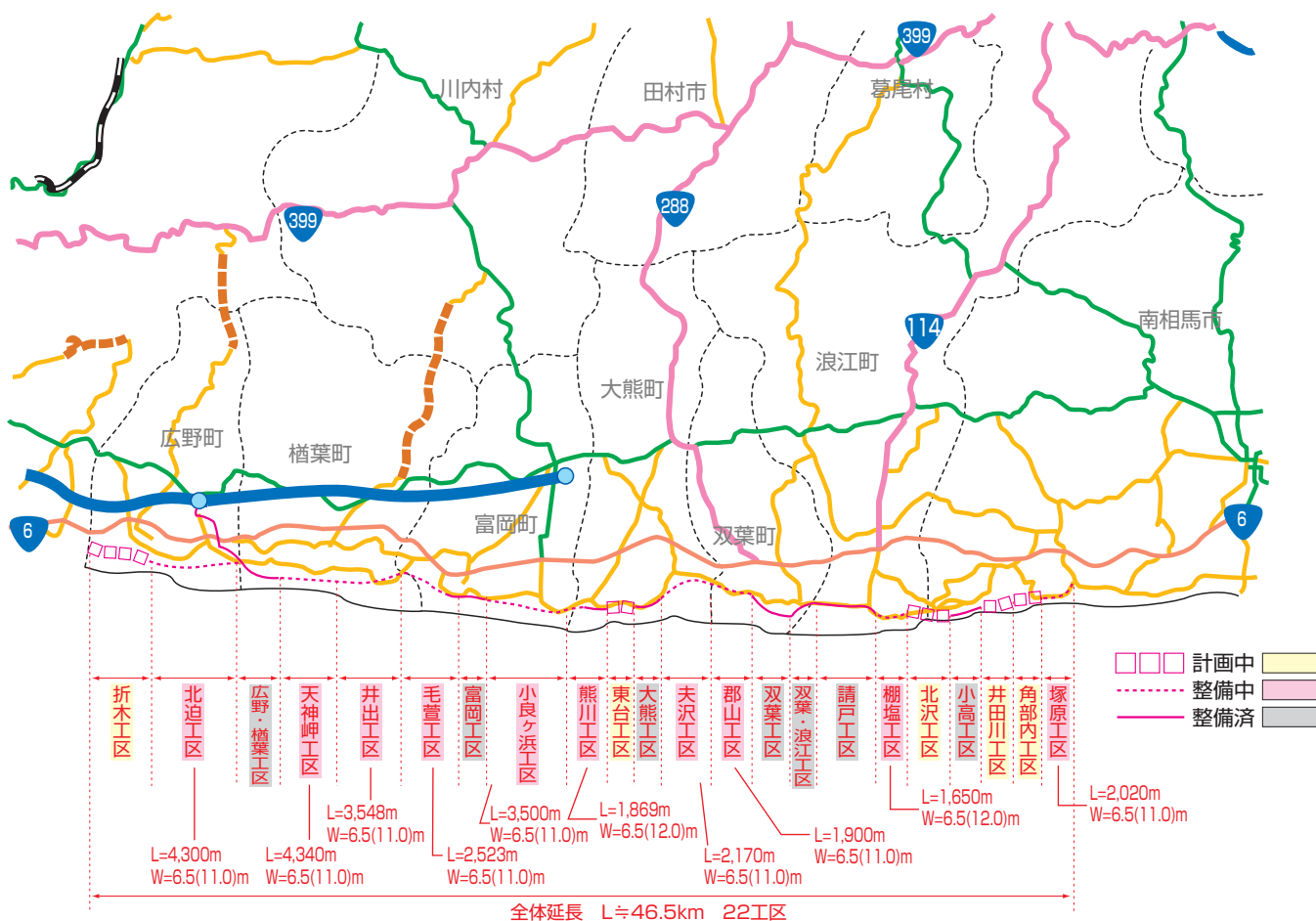
整備前



整備後

<広野小高線>

本路線で実施している電源立地促進事業は、発電用施設等の周辺地域またはこれに隣接する市町村の区域の住民が、通常通勤することのできる地域内における事業であり、雇用の安定・促進等に関する施策と整合のとれた事業の実施を目的とした電力移出県等交付金を財源とする事業です。



【主な取り組み】

② 企業立地や良好な市街地の形成を支援し地域づくりを支えます

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

〈整備例:相馬大内線〉



【主な取り組み】

③ 地域間交流の促進や観光の活性化を支援します

◎ 地域間の交流促進や観光の活性化を支援する道路の整備

・観光振興・地域コミュニティなどの地域課題に対応し、地域間の交流促進や観光の活性化を支援するため、地域特性や交通特性を踏まえた道路の整備を推進します。

〈平成22年度の事業箇所〉
飯野三春石川線（黒木） 他

飯野三春石川線（黒木）の現状



にぎわう地蔵桜



すれ違い困難、渋滞状況

【主な取り組み】

⑦「道の駅」を核とした地域の振興を支援します

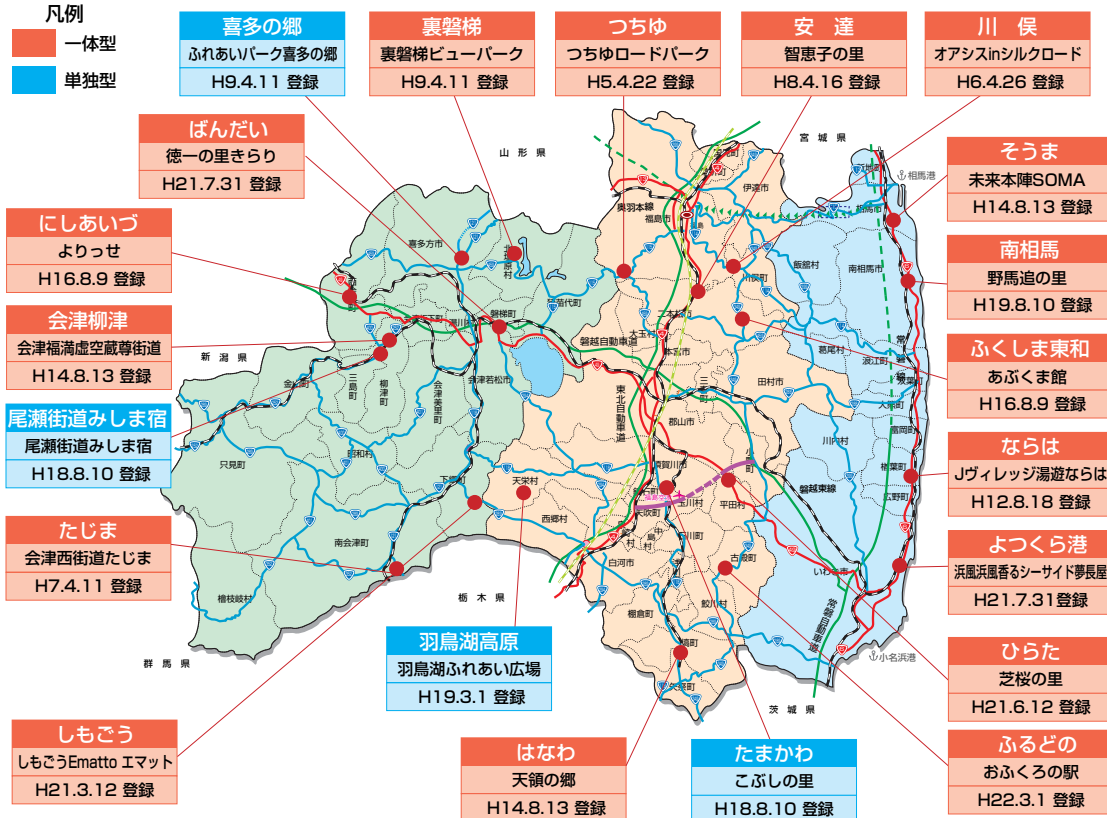
「道の駅」の整備を促進するとともに、市町村や関係機関と連携しながら商品の振興や観光、6次産業化の支援など「道の駅」を核とした地域振興を支援します。



●道の駅ばんだい 猪苗代塩川線（磐梯町）

<平成22年度の事業箇所>

国道252号 簡易パーキング(金山町)



【主な取り組み】

⑩過疎・中山間地域等の安定した暮らしの維持と地域の振興を図ります

バス路線の廃止・縮小等、生活交通の確保が課題となっている会津地域、阿武隈地域等の過疎中山間地域において、関係機関と連携しながら、地域交通確保のための計画づくりを行い、住民の利便性の向上、安全・安心の確保を目指します。

過疎・中山間地域での安全・安心の確保にかかる施策(例)

①暮らしの支援(コミュニティバス等の導入)

- 日常生活に必要な生活交通の維持・確保
- 大型バスのすれ違いが可能な待避所等の整備による安全な通行の確保等

待避所整備前 → 待避所整備後

⑥農村・棚田の維持、森林・自然環境の保全

- 農業の担い手・後継者の育成・確保
- 保安林等の森林の整備や山地災害対策の実施
- 農林業を支援する道路の整備
- 農林業の6次産業化等

②救急医療の支援

- 普通車がすれ違いできる道路整備等により、救急医療機関への搬送の速達性の確保、ドクターヘリ離着陸場までのアクセス性の向上等
- 道路の改良等により生じた道路敷などを活用したドクターヘリ離着陸場の整備の可能性調査

(過疎・中山間地域における緊急搬送の例)

- すれ違い可能な道路の整備
- 離着陸場の整備検討

⑤地域の活性化

- 地域資源を活かした産業の活性化等

拠点となる都市との連携

③地域の中心部の機能強化

- 地域全体を見据えた医療、商業などの機能強化・連携

都市部の医療施設、商業施設、学校施設等の都市施設の集積

④地域間交流の促進

- 物販所、道の駅など交流拠点等での人、物、情報等の交流・連携
- 地域資源を活かしたグリーンツーリズムの推進
- 二地域居住の推進



H22の道路施策の基本方針～「5つの柱と8つの施策」

2 安全

(4) 安全に安心して暮らせる道づくり

【主な取り組み】

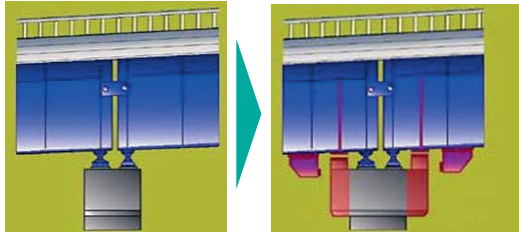
①大規模地震時の安全性確保と緊急時の被災者支援活動を支えます。

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

<平成22年度の事業箇所>

国道114号 不動橋（浪江町）外

● 落橋防止装置



工事前

工事後

● 緊急輸送路（1次・2次）における対象橋梁数（15m以上）

要対策橋梁数：255橋

H22.3末現在

| 種別 | 要対策橋梁数 | H21年度未整備数 | | H22年度以降残 |
|-------------|--------|-----------|-------|----------|
| | | 橋梁数 | 率 | |
| 国道 | 190橋 | 173橋 | 91.1% | 17橋 |
| (うち優先確保ルート) | (64橋) | (64橋) | 100% | (0橋) |
| 主要地方道 | 52橋 | 51橋 | 98.1% | 1橋 |
| 一般県道 | 13橋 | 0橋 | 100% | 0橋 |
| 合計 | 255橋 | 237橋 | 92.9% | 18橋 |

● 上記のほか、高速道路、新幹線を跨ぐ橋梁：15橋

| | | | |
|-------|-----|-----|------|
| 国道・県道 | 15橋 | 15橋 | 100% |
|-------|-----|-----|------|

● 国道115号（福島市・方木田跨線橋）橋脚補強工事



施行前



施行後

【主な取り組み】

②落石対策を進め道路利用者の安全・安心を確保します。

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

● 国道121号（南会津町長野野地内） H21.1.23の被災状況



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

未然に事故を防ぐため

● 落石防護工施工 国道115号（相馬市山上）



対策前



対策後

● 平成8年度道路防災総点検（豪雨・豪雪）

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

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

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

● 平成8年度道路防災総点検（豪雨・豪雪）要対策箇所解消状況（箇所数）

| 点検項目 | 要対策 | 平成19年度未完了 | 平成20年度完了 | 平成20年度未解消 | 平成21年度以降残 | |
|------------|-------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|
| 1. 落石崩壊 | 2,307 | 621 | 60 | 681 | 1,626 | |
| 2. 岩石崩壊 | 177 | 69 | 6 | 75 | 102 | |
| 3. 地すべり | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | |
| 4. 雪崩 | 79 | 41 | 0 | 41 | 38 | |
| 5. 土石流 | 57 | 0 | 0 | 0 | 57 | |
| 6. 盛土 | 163 | 11 | 0 | 11 | 152 | |
| 7. 地吹雪 | 220 | 52 | 0 | 52 | 168 | |
| 8. 橋梁基礎の洗堀 | 80 | 5 | 0 | 5 | 75 | |
| 9. 擁壁 | 182 | 13 | 0 | 13 | 169 | |
| 10. その他 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 合計 | 箇所数 | 3,271 | 812 | 66 | 878 | 2,393 |
| | 率 | | 24.8% | 2.0% | 26.8% | 73.2% |

(平成21年3月末現在)

● 緊急輸送路内における要対策箇所解消状況

(箇所数)

| 管内 | 緊急輸送路箇所 | | | 対策完了数 | 未対策箇所数 | 要対策箇所数（全体） | | | 摘要 |
|------|---------|----|-----|-------|--------|------------|--------|-------|----|
| | 1次 | 2次 | | | | 対策完了箇所数 | 未対策箇所数 | | |
| 県北 | 46 | 13 | 33 | 28 | 18 | 302 | 82 | 220 | |
| 県中 | 133 | 13 | 120 | 63 | 70 | 452 | 154 | 298 | |
| 県南 | 54 | 8 | 46 | 7 | 47 | 447 | 115 | 332 | |
| 会津若松 | 30 | 0 | 30 | 8 | 22 | 598 | 96 | 502 | |
| 喜多方 | 8 | 1 | 7 | 3 | 5 | 104 | 75 | 29 | |
| 南会津 | 105 | 23 | 82 | 57 | 48 | 427 | 121 | 306 | |
| 相双 | 114 | 21 | 93 | 64 | 50 | 678 | 144 | 534 | |
| いわき | 21 | 0 | 21 | 8 | 13 | 263 | 91 | 172 | |
| 合計 | 511 | 79 | 432 | 238 | 273 | 3,271 | 878 | 2,393 | |

(平成21年3月末現在)

【主な取り組み】

③安定した地域住民の生活や経済活動の確保に努めます。

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

【主な取り組み】

④突発的な災害から県民の生命・財産を守ります

集中豪雨時に冠水の危険性が高い道路のアンダーパス部において、道路利用者へ冠水危険箇所の周知と冠水時の注意喚起を目的とした整備を平成21年度までに実施しました。

平成22年も引き続き、警察、消防等と連携して統一的な名称表示板の整備や必要に応じ流末の排水施設の改善や検討を行い、突発的な災害から道路利用者の生命や財産を守ります。

【冠水警報装置の整備状況】



(主) 白河羽鳥線「昭和町ボックス」(白河市)

【名称表示板の設置例】



(主) 福島飯坂線「森合ガード」(福島市)

【主な取り組み】

⑥子どもの笑顔が広がる安全で安心な地域づくりを支援します

小中高等学校、養護学校の通学路や自転車、歩行者数の多い区間で歩道のない橋梁、歩行者の事故が多発している箇所など、安全な通行を確保するのに緊急を要する歩道整備を推進します。

<平成22年度の事業箇所>

国道294号 白坂工区(白河市) 外

● 交安指定道路^(※1) 及び通学路^(※2) 延長・内訳

(H21.4.1現在)

| 道路種別 | 実延長 (km) | 交安指定道路 | | | 通学路 | | | |
|---------------|-------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|-------|
| | | 指定道路 (km) | 整備延長 (km) | 整備率 (%) | 指定道路 (km) | 整備延長 (km) | 整備率 (%) | |
| 高速自動車国道(直轄管理) | | 17.1 | | | | | | |
| 一般国道(直轄管理) | 492.7 | 499.8 | | | 188.7 | | | |
| 県管理道路 | 一般国道 | 1,500.7 | 967.5 | 533.7 | 55.2% | 190.3 | 147.0 | 77.2% |
| | 主要地方道 | 1,815.1 | 1,223.6 | 576.6 | 47.1% | 302.7 | 236.3 | 78.1% |
| | 一般県道 | 2,297.0 | 1,260.6 | 476.5 | 37.8% | 348.5 | 203.5 | 58.4% |
| | 県管理道路計 | 5,612.8 | 3,451.7 | 1,586.8 | 46.0% | 841.5 | 586.8 | 69.7% |
| 市町村道 | 32,526.7 | 2,197.0 | | | 1,336.1 | | | |
| 合計 | 38,632.2 | 6,165.6 | | | 2,366.3 | | | |

※交安指定道路の延長は1号2号3号の合計延長を記入した。

【整備事例】 須賀川二本松線(二本松市杉田地内)



整備前

踏切前後に歩道が無く歩くのに危険な状態でした。



整備後

歩道が整備され子供達の安全が確保されました。



【主な取り組み】

①関係機関と連携して交通事故の防止に努めます

公安委員会や地域住民、関係機関と連携し、道路整備（道路改良、交差点カラー化、ドットライン等）、交通規制（信号現示の調整、信号機のLED化等）の両面から交通事故対策を進め、交通事故の防止に努めます。

<平成22年度の事業箇所>

常磐勿来線 鮫川橋（いわき市） 外

【あんしん歩行エリア】

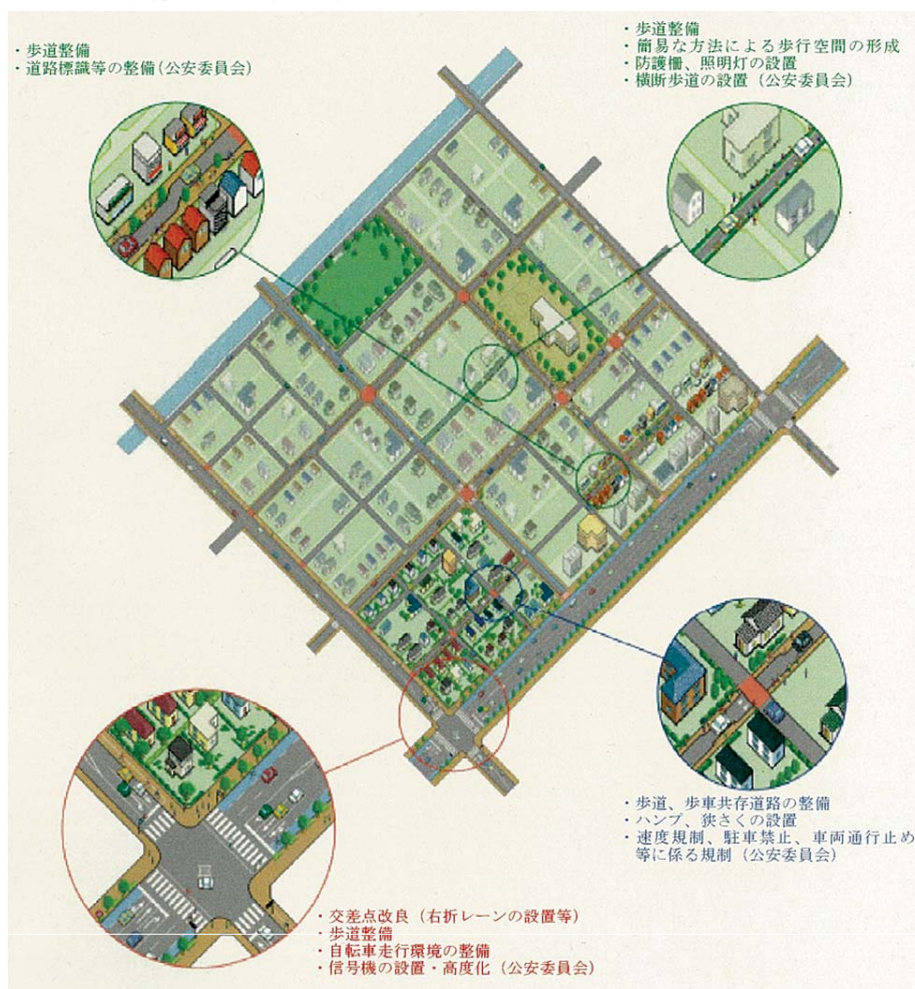
あんしん歩行エリアとは、市街地の中で事故発生割合が高く歩行者と自転車の安全な通行を確保するため、緊急的に対策を講ずる必要があると指定された地区です。

福島県では、20年度に8地区が指定され、平成24年までにエリア内における歩行者・自転車の死傷事故を約2割抑止することを目標に公安委員会や関係機関、地域住民と連携して交通事故対策を進めています。

あんしん歩行エリア（8地区）

| 地区名 | 市町村名 | 用途地域 指定状況 | 面積 (km ²) | 事件件数 (H16-H18) | | 主な対策 | |
|--------|-------|--------------|--------------------------|----------------|--------------|---|--|
| | | | | 死傷事故 | 歩行者 自転車事故 | 道路管理者 | 公安委員会 |
| 福島中央 | 福島市 | 商業系 | 1.329 | 545 | 201 | ・交差点改良 ・交差点カラー化 ・歩道設置 ・自転車歩行車道における自転車の通行位置の明示等 | ・定周期式信号機の設置 ・信号機の多現示化、LED化 ・自発光標識（一時停止）の設置 ・横断歩道、自転車横断帯の設置等 |
| 福島南 | 福島市 | 住居系 | 1.444 | 674 | 162 | | |
| 郡山駅前 | 郡山市 | 商業系 | 1.460 | 781 | 301 | | |
| 郡山開成 | 郡山市 | 住居系 | 1.290 | 276 | 115 | | |
| 会津若松中央 | 会津若松市 | 商業系 | 1.180 | 249 | 116 | | |
| 原町 | 南相馬市 | 住居系、商業系 | 1.503 | 234 | 59 | | |
| いわき平 | いわき市 | 住居系、商業系 | 1.836 | 557 | 146 | | |
| いわき植田 | いわき市 | 住居系、商業系 | 1.054 | 214 | 52 | | |

あんしん歩行エリアの概念図



【事故危険箇所】

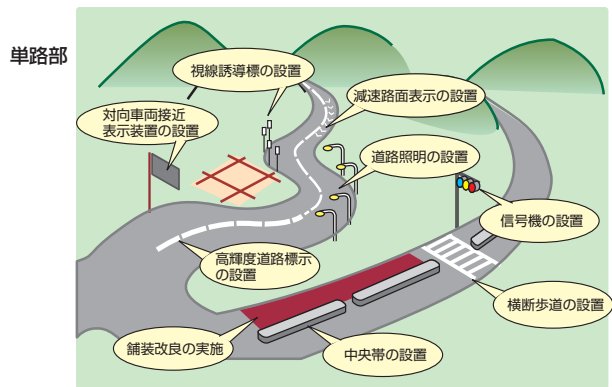
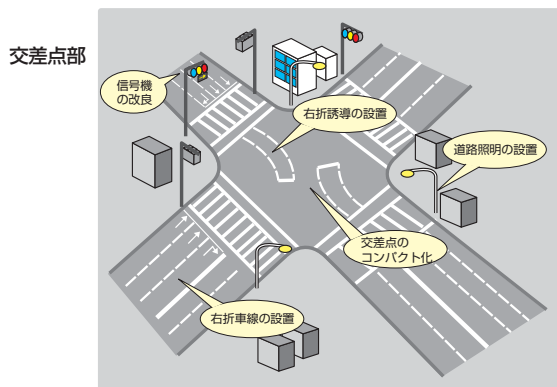
事故危険箇所とは、死傷事故率が高く、死傷事故が多発している交差点や単路部です。

福島県では、20年度に29箇所（うち県管理道路9箇所）が指定され、平成24年までに当該箇所の死傷事故を約3割抑止することを目標に公安委員会や関係機関、地域住民と連携して交通事故対策を進めています。

●事故危険箇所（県管理道路9箇所）

| 路線名 | 箇所名 | 事故件数(H15~H18) | | 主な対策 | |
|--------------|-------------------------|---------------|--------|--|---|
| | | 死傷事故 | うち死亡事故 | 道路管理者 | 公安委員会 |
| (主)郡山矢吹線 | 郡山市片平町 | 11 | 1 | ・交差点改良、右折レーン設置 ・交差点カラー化 ・道路照明の設置 ・視線誘導標の設置 ・路面標示による通行誘導等 | ・信号機の設置、信号機の歩車分離化 ・信号機の高度改良 ・信号灯器の増灯、LED化 ・停止線、横断歩道、自転車横断帯の位置変更等 |
| (主)会津若松裏磐梯線 | 会津若松市宝町(小田橋交差点) | 13 | 1 | | |
| (主)会津若松裏磐梯線 | 会津若松市花春町～南千石町 | 17 | 1 | | |
| (主)会津若松裏磐梯線 | 会津若松市天神町 | 23 | 0 | | |
| (主)原町川俣線 | 南相馬市原町区(北長野交差点) | 9 | 1 | | |
| (主)江名常磐線 | いわき市鹿島町 | 17 | 1 | | |
| (主)いわき上三坂小野線 | いわき市山田町屋敷 | 11 | 1 | | |
| (一)豊間四倉線 | いわき市四倉町(東舞子橋～四倉東一丁目交差点) | 11 | 1 | | |
| (一)赤井停車場線 | いわき市平赤井 | 12 | 1 | | |

事故危険箇所対策の整備イメージ



・(主)原町海老相馬線(南相馬市)

H22の道路施策の基本方針～「5つの柱と8つの施策」

2 安全

(5) 雪や寒さから暮らしを守る道づくり

【主な取り組み】

①雪に強い道路整備を推進し、雪国の日常生活を守ります。

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

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



雪崩を防ぐ道路(雪崩防止柵) 国道121号(熱塩)喜多方市



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

■路面の凍結対策



雪を融かすことができる道路（無散水消雪施設） 国道118号（鳳坂峠）天栄村

【主な取り組み】

⑤道路利用者の方々の情報提供に迅速に対応し冬期の安全を確保します

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

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

■路面の凍結対策



凍結抑制剤散布車の散布状況

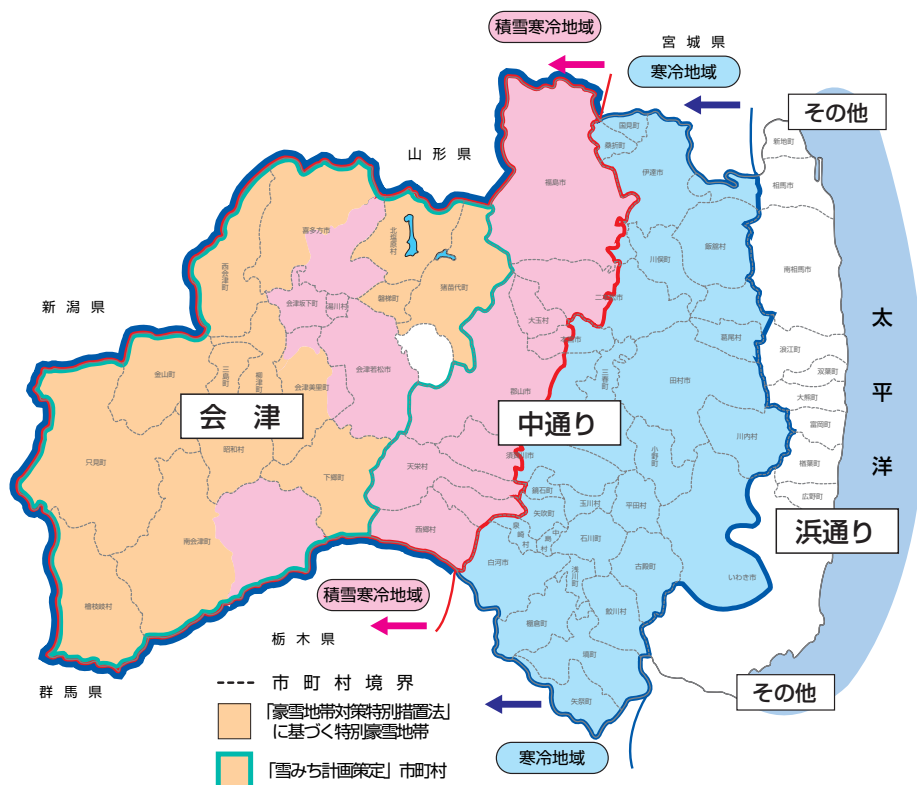
凍結抑制剤自動散布機の散布状況

【主な取り組み】

⑥除雪体制の確保により冬期間の道路交通の安全・安心を支えます

冬期の円滑な交通を確保し、地域住民の生活や経済活動を支援するため、県管理道路384路線5,602.5kmのうち、380路線で約92%の除雪を行っております。

また、路面の凍結対策として約1,379kmの区間で機械や人力により凍結抑制剤を散布しています。



除雪ドーザによる新雪除雪の状況



ロータリー除雪による拡幅除雪の状況

【主な取り組み】

⑦冬期間の地域の活動や交流を支えます

「チャレンジふくしま「ゆい（結い）の道」作戦～試験除雪～」

■目的

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

■事業概要

福島県が管理する道路の384路線（5,602.5km）のうち、冬期交通不能区間は、41路線55箇所（333.9km）で、割合として6%となっております。

このうち、除雪機械の作業幅の確保ができ、雪崩危険箇所の対策が完了し、条件が整った区間の国道401号（博士峠）や国道459号（見頃峠）など4路線4箇所（34.2km）において、平成20年度から3年程度試験除雪を行い、通年通行の確保、または、通行止め期間の短縮に努めます。

■期待される効果

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

■今後の対応

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

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

●試験除雪箇所

(単位：km)

| 番号 | 市町村名 | 種別 | 路線名 | 箇所名 | 延長 | 通行止め期間 | | 摘要 |
|----|-------|----|--------|------|------|-------------------|--------------------|------|
| 1 | 会津美里町 | 国道 | 401号 | 博士峠 | 15.7 | H19実績 | H19.12.30~H20.4.22 | — |
| | H20実績 | | | | | H21.1.16~H21.3.24 | 48日間短縮 | |
| 2 | 喜多方市 | 国道 | 459号 | 見頃峠 | 2.9 | H19実績 | H19.12.31~H20.3.21 | — |
| | | | | | | H20実績 | 冬期通行止め解消 | 通年通行 |
| 3 | 只見町 | 国道 | 252号 | 六十里越 | 14.4 | H19実績 | H19.12.8~H20.4.24 | — |
| | | | | | | H20実績 | H20.12.8~H21.4.23 | 1日短縮 |
| 4 | 只見町 | 県道 | 小林館の川線 | 小川 | 1.2 | H19実績 | H19.12.31~H20.3.28 | — |
| | | | | | | H20実績 | 冬期通行止め解消 | 通年通行 |
| 合計 | | | 4路線 | 4箇所 | 34.2 | | | |

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

【主な取り組み】

⑧冬期歩行空間の確保で雪国の安全・安心を支えます

◆歩道除雪の充実に向けて◆

住民との協働の理念のもと、住民生活と一体となった歩道除雪を行うため、歩道除雪機械をボランティア等の地域住民へ貸与しております。平成16年度から「うつくしまの道サポート制度」を導入し、現在13団体のボランティアにより歩道除雪を行っており、今後とも積極的な推進に努めてまいります。



ボランティアによる歩道除雪の状況

● うつくしまの道サポート制度（平成21年12月現在）

| 管内名 | 団体数 | 路線数 | のべ延長 (km) |
|------|-----|-----|-----------|
| 会津若松 | 5 | 4 | 4.8 |
| 喜多方 | 4 | 5 | 2.2 |
| 南会津 | 4 | 1 | 14.5 |
| 合計 | 13 | 10 | 21.5 |

H22の道路施策の基本方針～「5つの柱と8つの施策」

3 管理

(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

主な取り組み

①計画的な点検と対策を実施し道路施設を長持ちさせます

道路長寿命化対策事業

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

●事業の概要

◆道路施設対策

老朽橋の増大対策として、発錆が著しい鋼橋の再塗装、床版の防水層設置、伸縮継手の非排水化など長寿命化のための対策を行います。シェッドにおいて施設の損傷劣化を促進させる雨水等の侵入を遮断するため、防水工（雨仕舞）の修繕を行います。トンネル覆工コンクリートのひび割れや漏水に対し、樹脂注入や導水工などの修繕を行います。

施行前



施行後（床版補修）



国道118号大平橋（天栄村）

施工前

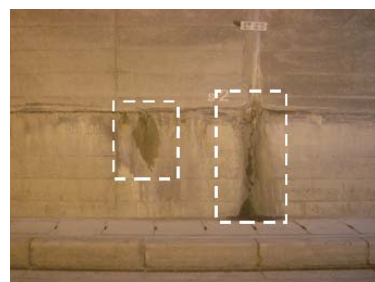


施工後（塗装）

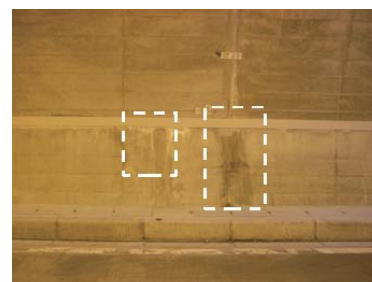


国道252号 本名スノーシェッド（金山町）

施工前



施工後（コンクリート補修）



国道289号 剣桂トンネル（西郷村）

施工前



施工後（漏水対策）



国道352号 小豆温泉スノーシェッド（南会津町）

- ・老朽化が進む橋りょうの維持管理において、従来の事後的な対応から予防的な修繕を取り入れ、補修費用の縮減と平準化を図るため、橋りょう毎に定期点検を実施し、損傷状況の予測を行い、修繕時期及び対策内容について橋梁の長寿命化修繕計画を作成します。
- ・具体的な補修計画である橋梁の長寿命化修繕計画に基づき緊急輸送路など重要な路線から順次計画的に長寿命化対策を進めます。



橋梁の定期点検実施状況

県管理橋梁数4,552橋

| | H21年度末実施状況 |
|----------|---------------|
| 橋梁点検 | 全橋点検完了 |
| 長寿命化修繕対策 | 1,609橋/4,552橋 |

◎戦略性を持ち、計画的な維持管理により安全・安心な道づくりを確保します。

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

戦略性とは…

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

取り組みの内容

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

実施の状況

●橋梁の長寿命化対策



計画的な橋梁補修により長寿命化を図る

●ふくしまの道フレッシュアップ作戦



補修時等に地域の意見を聞きながら橋梁の防護柵などを塗り替えて景観の向上を図る

●道路パトロール



パトロールで発見した損傷箇所を応急処置などを塗り替えて景観の向上を図る

●うつくしまの道・サポート事業



地域の方々による清掃活動の状況

【少しの工夫で ほっと 安心! 路肩拡幅モデル事業】



路肩がせまく走りづらい道路



側溝の位置を工夫して路肩を広げた状況



【主な取り組み】

③沿道環境を向上して観光地や地域づくりを支援します

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

【「ふくしまの道フレッシュアップ作戦」実施状況】



施工前



施工後

舗装と高欄を補修し機能向上を図るとともに景観の向上を図りました（国道115号 長瀬川橋）

新しい道路計画（仮称）～「5つの柱と8つの施策」

4暮らし

（7）人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり

【主な取り組み】

②既存道路の改良を進め全ての人々が安心して通れるようにします。

<平成22年度の事業箇所>

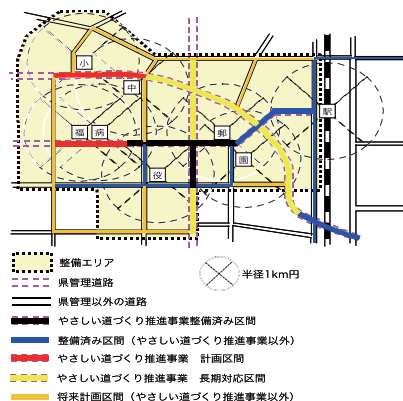
国道288号 北町工区（三春町）外

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



やさしい道づくり推進協議会の実施状況（喜多方市）

やさしい道づくり推進事業整備計画(イメージ図)



【施工事例】 小名浜四倉線（いわき市永崎）



整備前

家屋の入口のところの歩道が低く、いわゆる波打ち歩道となっており、通行の快適性が損なわれていました。



整備後

波打ち歩道を解消し、快適に通行できるようにしました。

【主な取り組み】

③自転車及安全に走れる環境の整備を進めます

●自転車通行環境に関するモデル地区事業（歩行者と自転車を分離する新たな交通安全対策）

道路管理者と警察が連携し、歩行者・自転車・自動車が分離された自転車走行空間を創出します。

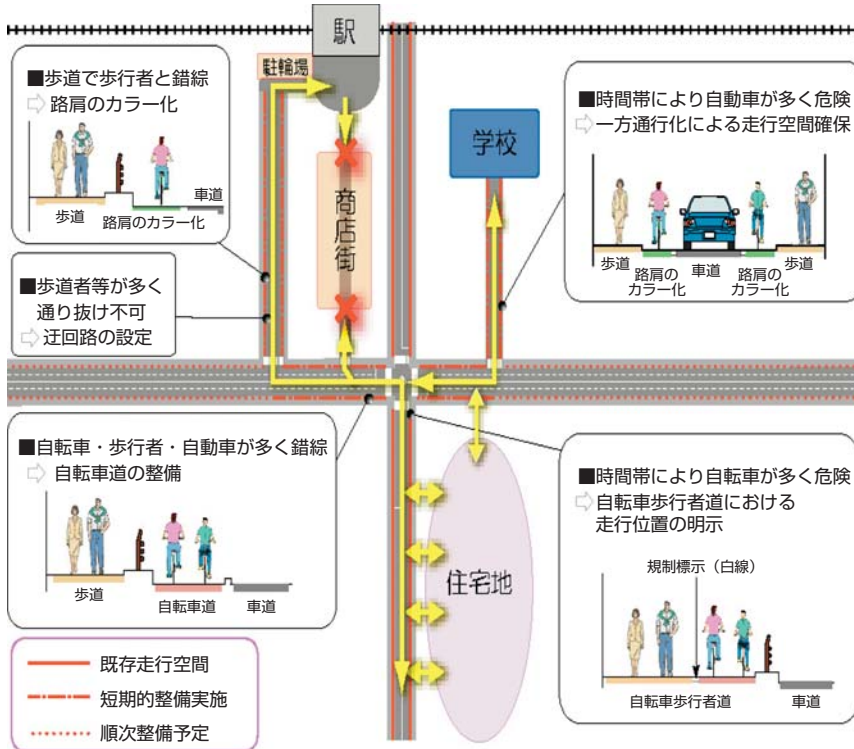
特に、今後の整備の模範となる全国98箇所のモデル地区（福島県内では福島地区、郡山地区、会津若松地区の3箇所）において、平成20年度より2年間で先進的・総合的な取り組みを実施しました。

今後、モデル地区以外の地域においても自転車が連続的に通行できるネットワーク構築を推進し、自転車通行環境の総合的な整備を計画的かつ総合的に進めていきます。

●（-）水原福島線外 福島市外工区（福島市 信夫橋付近）



●モデル地区イメージ



新しい道路計画（仮称）～「5つの柱と8つの施策」

5 環境

(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

【主な取り組み】

②無電柱化を進め、まちなみの景観や都市防災機能を向上させます。

〈平成22年度の事業箇所〉 喜多方会津坂下線 三丁目工区(喜多方市)外

●無電柱化とは、

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

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



【下郷町大内宿】裏配線により歴史的街並みの景観づくりを行った事例

● 無電柱化 主な目的と効果

■ 安全で快適な通行空間を確保します

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



電柱が車いすの通行の妨げになっている歩道 (出典：国土交通省)



電柱がなく歩きやすくなった歩道 (出典：国土交通省)

■ 美しい景観を創造します。

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



【整備前】



【整備後】

福島市 市道本町・上町線

■ 災害に強いまちづくりに貢献します。

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



阪神淡路大震災で倒壊した電柱 (出典：国土交通省)



台風で倒壊した電柱 (出典：国土交通省)

● 無電柱化の整備事例 (会津若松市 亀賀門田線)

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



【整備前】



【整備後】

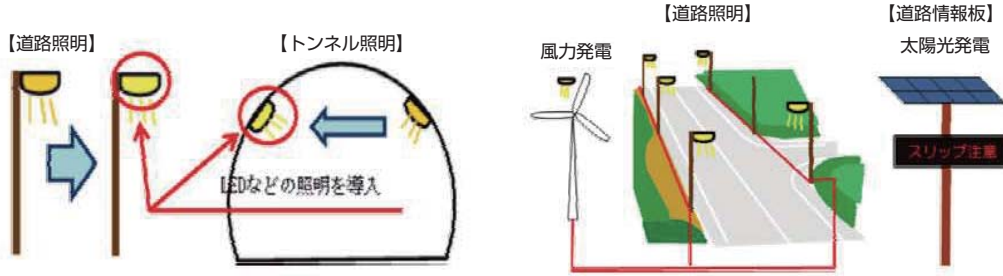
【主な取り組み】

③新技術の導入や自然エネルギーの利用によりCO₂削減に取り組みます。

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

【既設道路照明の新技術導入のイメージ図】

電力消費を抑えCO₂の削減を図ります。



【主な取り組み】

⑤関係機関と連携し観光地における交通渋滞の緩和に取り組みます

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



大内宿（下郷町）周辺



五色沼（北塩原村）周辺

【主な取り組み】

⑦自転車道を活用したまちづくりの支援と自然とふれあう場の提供に努めます。

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

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

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



大川喜多方サイクリングロード（会津若松市）

みちのくサイクリングロード（県道：須賀川二本松自転車道線）

阿武隈川沿いを走り須賀川市から郡山市に至る約30kmの自転車道です。周囲は豊かな田園風景が広がっています。また沿線の須賀川市には、須賀川牡丹園などの観光スポットがあります。

大川喜多方サイクリングロード（県道：会津若松熱塩温泉自転車道線）

会津地方を南北に流れる大川沿いを走り 会津若松市から旧塩川町や喜多方市を通過して旧熱塩加納村に至る約50kmの自転車道です。現在は会津若松市内の約20kmと喜多方市内の約13kmが開通しています。周辺は、全国的な観光地となっており、名所、旧跡が数多く、また河川公園なども点在しています。

久慈川サイクリングロード（県道：矢祭棚倉自転車道線）

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