

「福島県の道路の将来像」 中間とりまとめ（案）

平成14年7月12日

福 島 県

「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）

1 計画策定の趣旨

（時代潮流の認識）

本県を取り巻く環境は、近年の経済低迷とこれに起因する財政制約、少子高齢化、地方分権の進展など社会の成熟化、環境との共生、大交流・大競争の時代、情報化の進展など、大きな時代潮流の転換期にあり、本県のあるべき姿を描くためには、その変化から社会全体がどのような方向に向かっているのか、また、新しい時代の価値観はどのようなものかを読みとることが重要であります。

（これからの社会資本の整備）

これからの社会資本の整備は、こうした時代潮流の変化に的確に対応し、これまでのような全国一律で画一的な進め方ではなく、真に地域に必要なものを、県民の皆様とイコールパートナーの関係を保ち、「ともに考え、ともにつくる」ことを念頭に、事業の効率化・重点化・透明性に配慮しながら、良質な社会資本の整備を推進していく必要があります。

（特色ある生活圏を支援する道づくり）

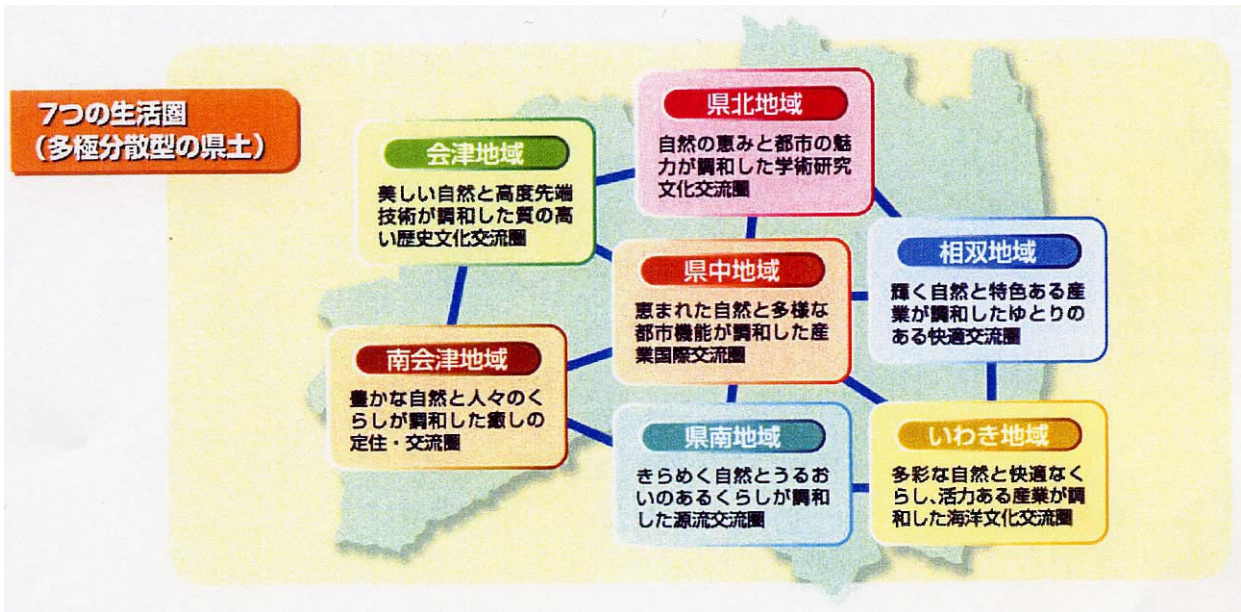
道路は、最も根幹的な社会資本であり、県の新長期総合計画「うつくしま 21」の基本目標である「地球時代にはばたくネットワーク社会～ともにつくる美しいふくしま～」や住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン 21」の基本目標である「ともに考えともにつくる美しい県土」の実現に向け、七つの生活圏を基本とした多極ネットワークの形成を図る幹線道路網の整備や、県民の日常生活を支える基盤としての地域道路網の整備を、計画的に進めているところであります。

（これからの道づくりの視点）

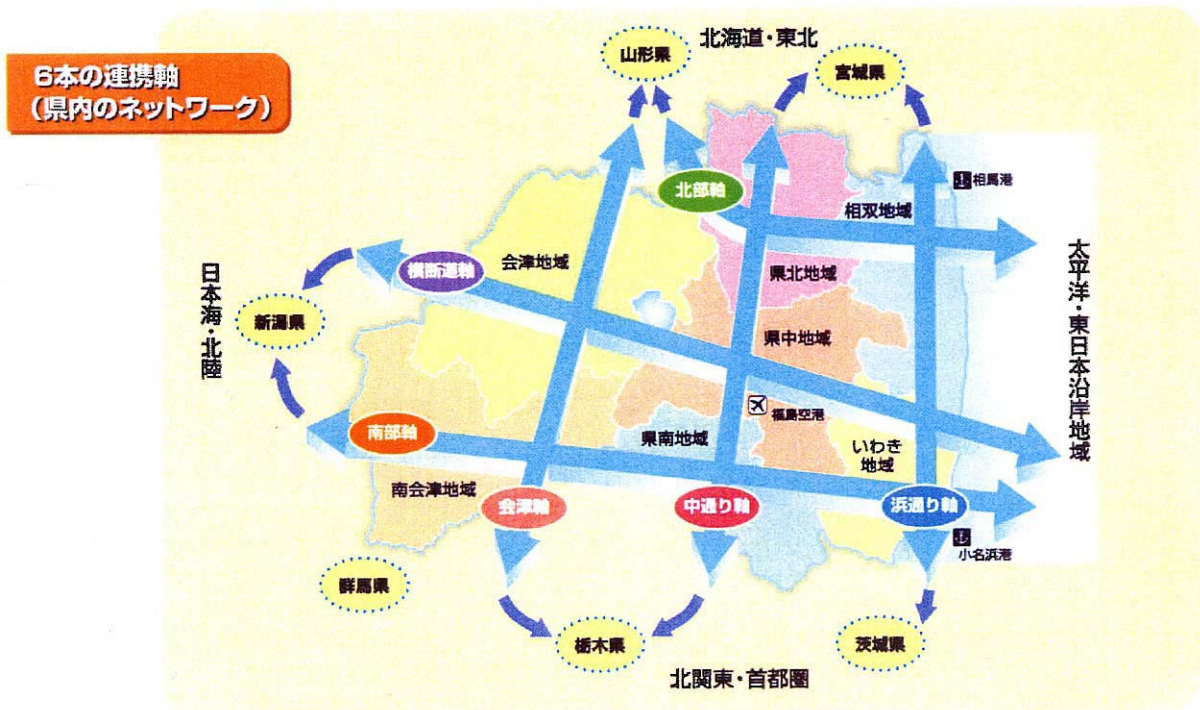
昨今の財政制約など、経済社会全体が大きな転換期を迎え、さらに、道路に対する県民のニーズが多様化している状況の中で、それらのニーズにきめ細かく対応した道づくりを展開するためには、引き続き、本県の特色ある生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本ずつの六本の地域軸によるネットワークの形成や、県民がほんとうの豊かさを実感できる、安全で安心な地域生活を支える道づくりを、「ともに考え、ともにつくる」ことを念頭に、より一層の効率的・効果的な視点に基づいて進めていく必要があります。

（計画策定の趣旨）

このような認識を踏まえ、本県では、今後の道路整備を進める上での方向付けとなる新たな道路計画を策定します。



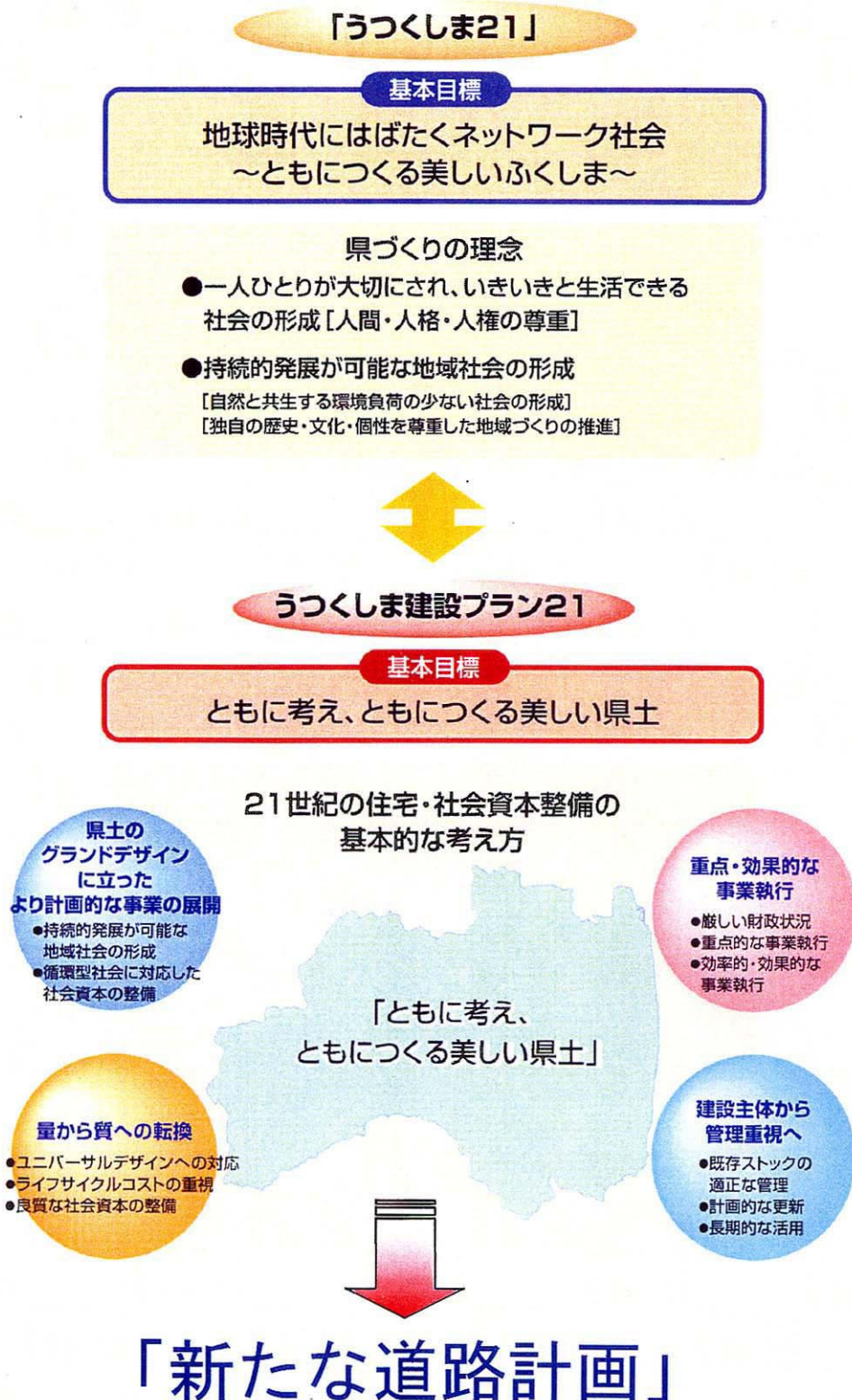
本県は、多極分散型の県土構造の中に特色ある七つの生活圏が形成されています。



本県の特徴ある生活圏相互の連携と交流を促進するためには、縦横三本ずつの六本の軸によるネットワークの形成が重要です。

2 「うつくしま21」「うつくしま建設プラン21」との関係

本計画は、福島県新長期総合計画「うつくしま21」を受けた住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」の部門別計画であり、その基本理念、基本目標を十分踏まえた内容とします。



3 計画の基本目標

本県の住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」の基本目標である「ともに考え、ともにつくる美しい県土」の実現に向け、道路整備の基本目標を次のとおり設定しました。

～ともに考え、ともにつくる道づくり～

この基本目標の実現に向けて、本県の特色ある生活圈相互の連携・交流を促進する縦横三本ずつの六本の地域軸によるネットワークの形成や、県民がほんとうの豊かさを実感できる、安全で安心な地域生活を支える道づくりを進めます。

4 道路整備の基本的な考え方

これまでは、全国一律の基準等により道路などの社会資本の整備が進められてきましたが、今後は、本県の実情にあった発想のもとに道づくりに取り組む必要があります。

このため、本県の住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」に掲げられる4つの基本的な考え方に基づき、道路整備の基本方針や各施策を展開します。

さらに、第1回懇談会での各委員の意見を参考に、道路整備にあたっての具体的な考え方を提示します。

(1) 道づくりの基本的な考え方

この基本的な考え方は、本県の住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」に掲げられるものであり、これらの考え方を踏まえて道路整備を進めます。

県土のグランドデザインに立った計画的な事業の展開

持続的発展が可能な地域社会の形成という視点で、本県の豊かな自然と共生する環境負荷の少ない社会の形成を図るため、大量廃棄社会から循環型社会に対応した道路の整備を計画的に進め、美しい県土づくりを推進します。

重点的・効果的な事業執行～スピーディーな道づくり～

厳しい財政状況にあっても、県土の骨格となる幹線道路網の整備や、県民の生命を守り生活に密着した地域道路網の整備は重点的かつ計画的に進めていく必要があります。

これら必要なものについても、計画の見直しやコスト縮減を行うとともに、部分供用による早期効果の発現や局部的な改良等の対応を検討したうえで、早期に効果が発現されるよう努めます。

量から質への転換

少子・高齢化の急速な進展の中においては、道路の整備にあたっては、誰にとっても使い勝手のよいユニバーサルデザインの理念や、将来の維持管理を視野に入れた耐久性の高いライフサイクルコスト重視の視点で良質な社会資本を整備します。

ユニバーサルデザイン - 年齢や性別、身体能力などの違いにかかわらず、初めからすべての人が使いやすいように、製品や建物、空間をデザインしようとする考え方です。

ライフサイクルコスト - 施設等のコストを整備費用だけでなく、毎年の運営費や維持修繕費、撤去費用まで含めて総合的に捉える考え方です。

建設主体から管理重視へ

今後は、高度経済成長期に整備した多くの社会資本ストックが、次々と更新期を迎えることとなるため、より適正な管理や計画的な更新が必要になってきます。

このため、既存の社会資本ストックを重点的かつ適切に維持管理し、長期にわたって有効活用を図ります。

(2) 道づくりの具体的な考え方

第1回懇談会での各委員の意見を参考に、道路整備にあたっての具体的な考え方を提示します。

地域社会との調和

都市部を迂回するバイパスは、沿道に大型店舗が進出することによって新たな交通渋滞の発生や中心市街地の空洞化といった問題を引き起こしているケースが多く見られます。

道路の整備は、地域社会の形成に多大な影響を及ぼすことから、その整備にあたっては、沿道利用のあり方を考えたうえで行うなど、地域社会（地域計画）を踏まえた道路の整備に努めます。

公共交通機関との連携

従来の交通渋滞や騒音等の問題に加え、地球環境の保全、自然環境との調和などの視点に立った道路整備が求められています。

自動車への依存度が高い本県においては、地球環境の保全という観点からも、自動車の利用から鉄道やバス等の公共交通機関へ転換するために、これら公共交通機関と連携を図った道路の整備に努めます。

_____は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものの。

地域の実情にあった柔軟な対応

道路整備においても、より一層の事業の重点化、峻別化が求められるため、「ローカルルール」の導入を図り、地域特性（地形・地質・気象等）や交通特性（交通量・利用形態）など地域の実情に見合った道路の整備について、例えば交通量の少ない中山間地域の未改良の道路において、待避所の設置を行いすれ違いの確保を図るなど、それら施策を積極的に取り組んでいきます。

道路整備にあたってのしくみづくり

道路利用者や地域住民の視点に立ったきめ細やかな道路サービスを提供するため、事業の計画から施工、維持管理に至る各段階において、ともに考え、ともにつくるといった観点から、情報公開やPI手法を活用し、県民が積極的に参加できるようなしくみづくりに努めます。

このため、計画策定段階から住民懇談会、住民アンケートを行い、維持管理においては、アドプトシステムの導入を図るなど、住民参画による手法を取り入れた整備・管理を行い、双方向型のともに考え、ともにつくる道づくりを推進します。

また、事業の執行にあたっては、県民のニーズを的確に捉え、それらに迅速に対応するために、県民ニーズの高い事業に予算を重点配分するなど、柔軟な事業執行体制を構築します。

さらには、従来指標としていた事業費、延長等のアウトプット指標から、道路整備によって「県民に何を供給できるか」といったわかりやすい指標（アウトカム指標）への転換を図り、県民によりわかりやすい道路行政を展開していきます。

PI（パブリックイノベーション） - 行政施策の立案等に際して、一般の方々にも施策形成の過程に参加していただき、より民意を広く反映した施策の実現を図る手法です。

アドプトシステム - 道路などの維持管理を地域住民が担うシステム。

総合的な道路行政による展開

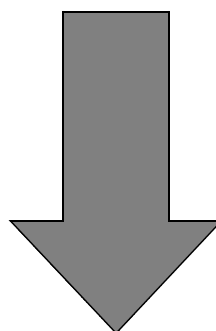
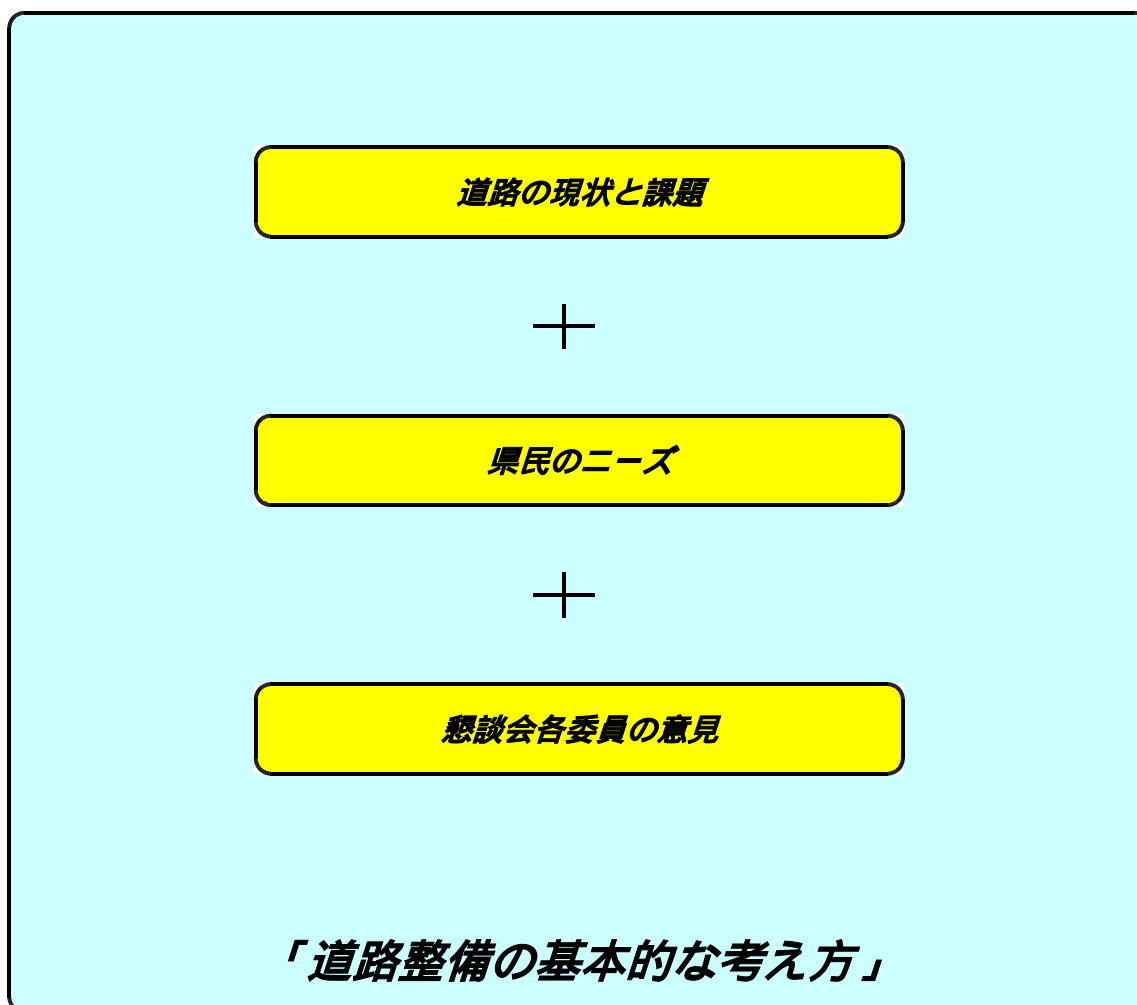
道路の整備・管理にあたっては、道路利用者や地域住民の視点に立ち、国道、県道、市町村道などが担う役割を明確にし、異なる道路管理者間の情報を一元化するとともに、総合的な取り組みを行います。

また、道路の整備にあたっては、地域づくり、環境、福祉、IT 等、様々な施策が融合し、展開されることから、予算編成をはじめとあらゆる場面で横断的な取り組みを行い、総合的な行政の観点から進めます。

_____ は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものの。

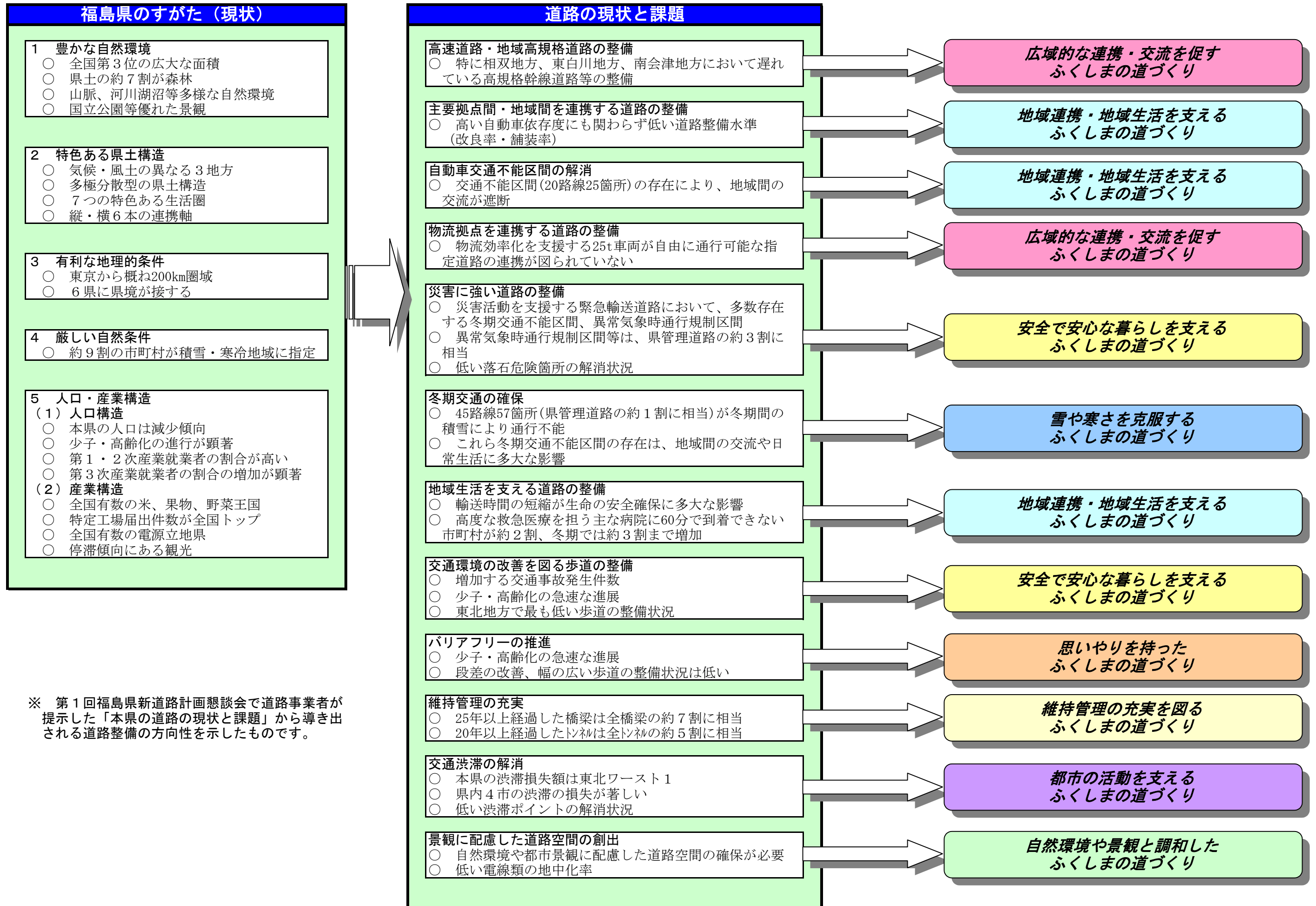
5 本県の現状と課題などから導き出される道路整備の方向性

以上の「道路整備の基本的な考え方」を今後の道路整備における共通認識として、「道路の現状と課題」「県民のニーズ」「懇談会各委員の意見」から、本県の道路整備の方向性が導き出されます。



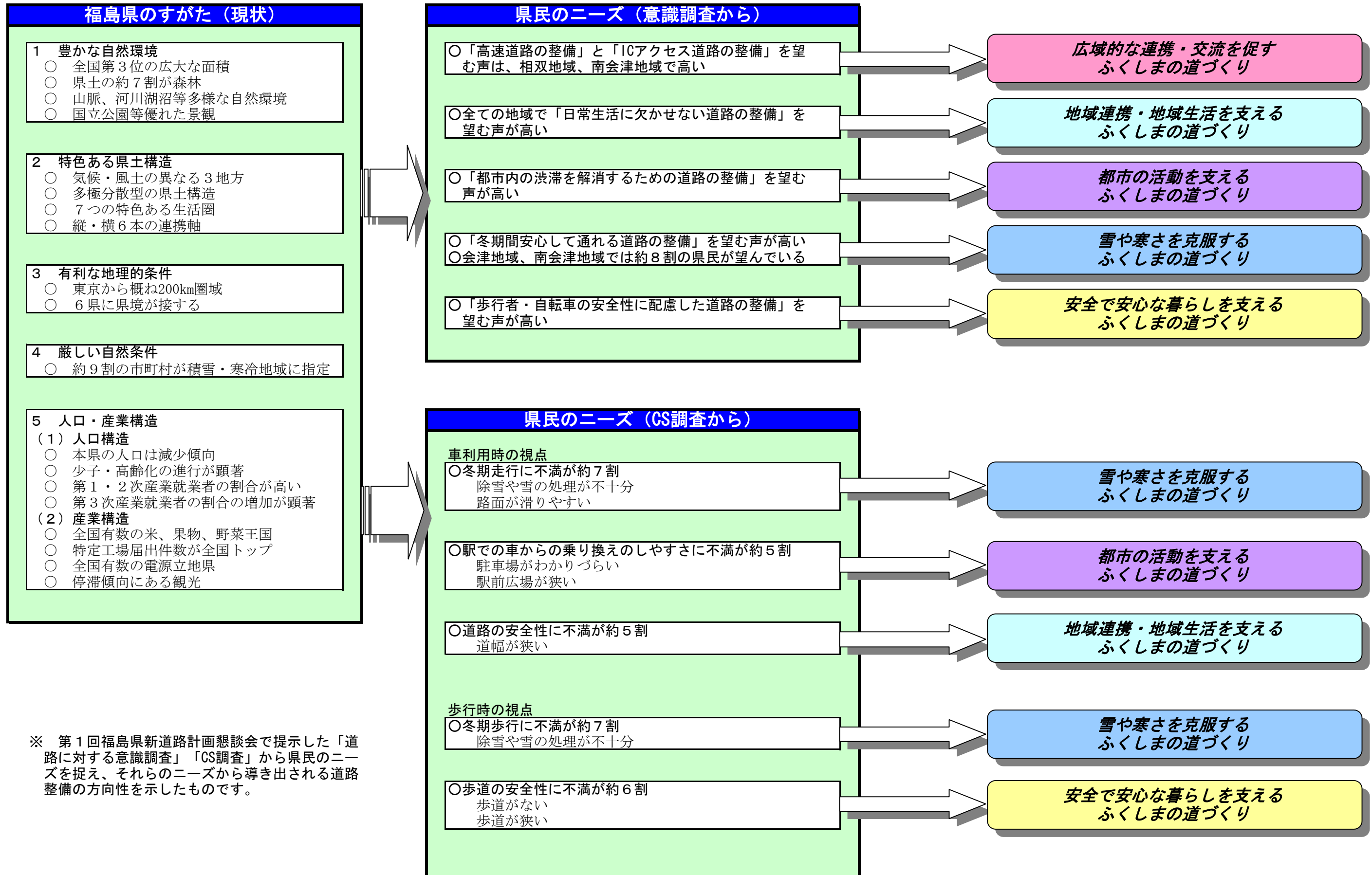
道路整備の方向性

① 道路の現状と課題から導き出される道路整備の方向性

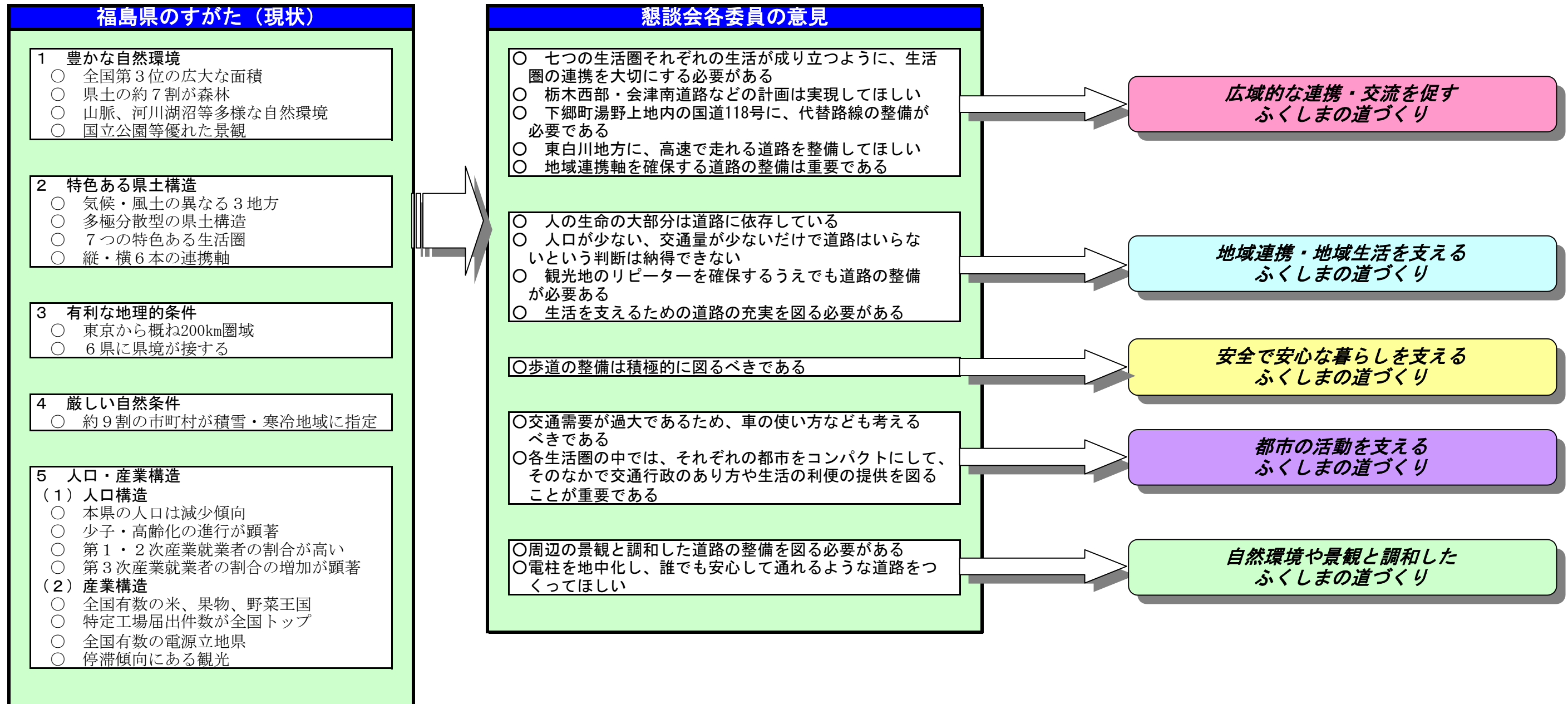


※ 第1回福島県新道路計画懇談会で道路事業者が提示した「本県の道路の現状と課題」から導き出される道路整備の方向性を示したものです。

② 県民ニーズから導き出される道路整備の方向性

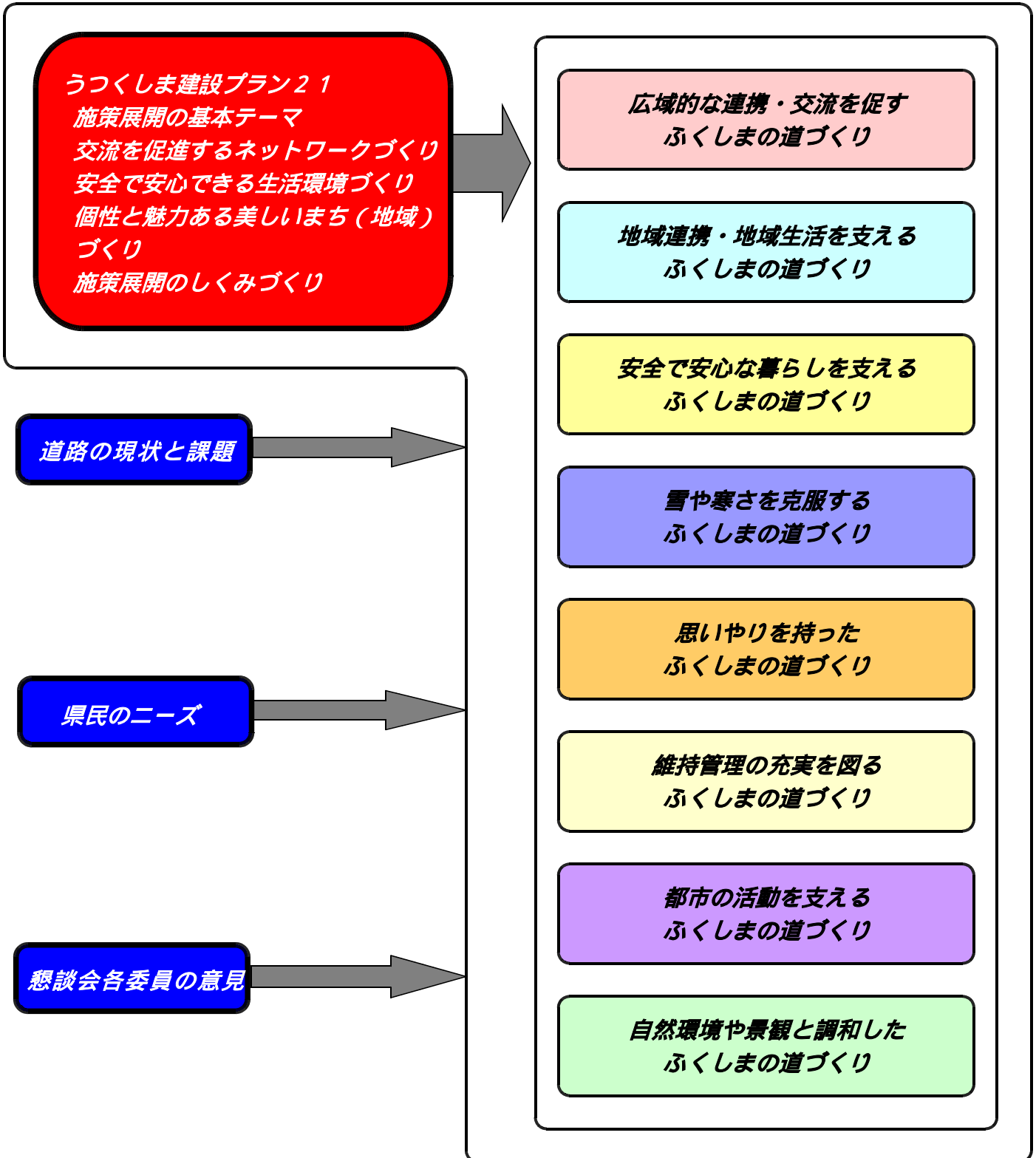


③ 懇談会各委員の意見から導き出される道路整備の方向性



※ 第1回福島県新道路計画懇談会で発言のあった各委員の意見から導き出される道路整備の方向性を示したものです。

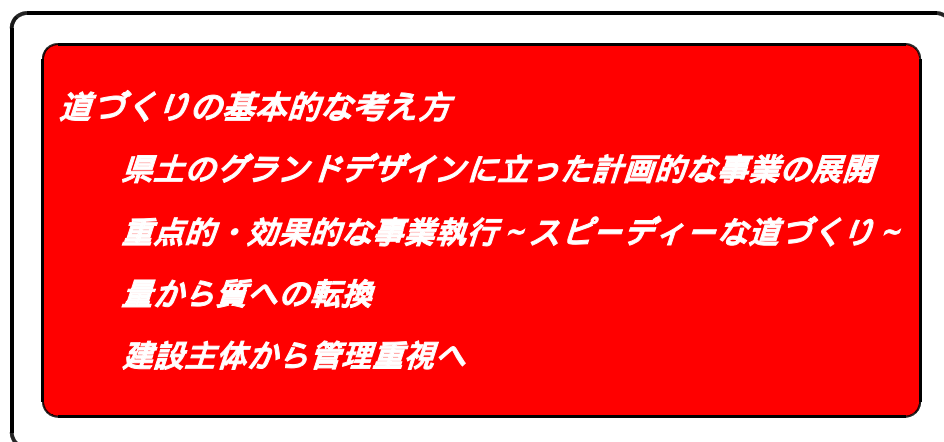
道路整備の方向性の体系図



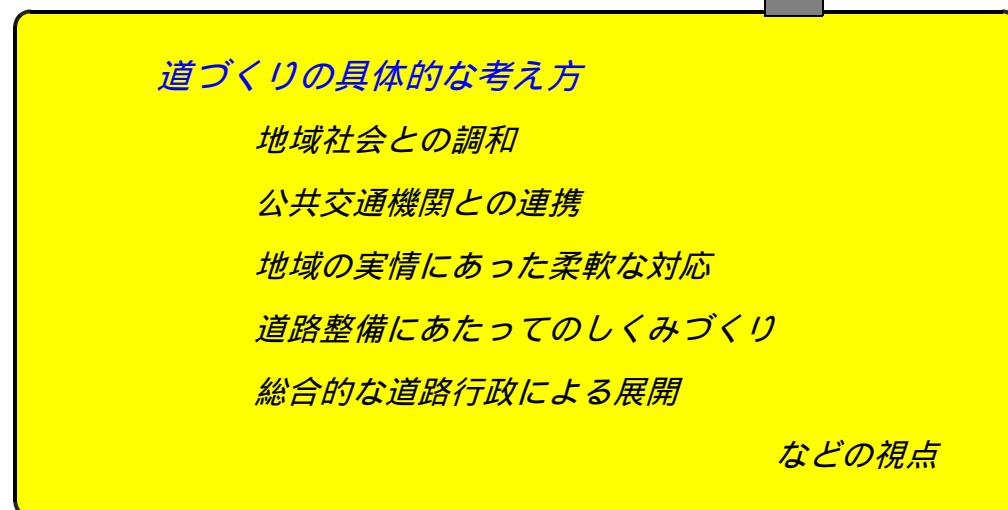
6 道路整備の基本方針

「道路整備の基本的な考え方」を共通認識として、「道路の現状と課題」「県民のニーズ」「懇談会各委員の意見」を踏まえて、次の8つの基本方針で福島県の道路整備を展開します。

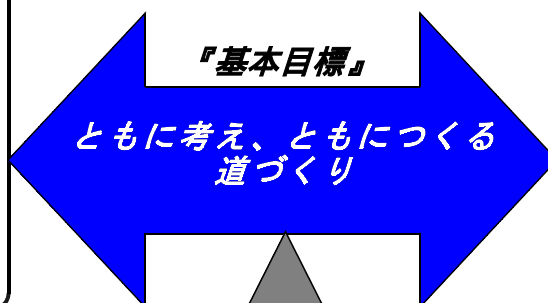
道路整備の基本的な考え方



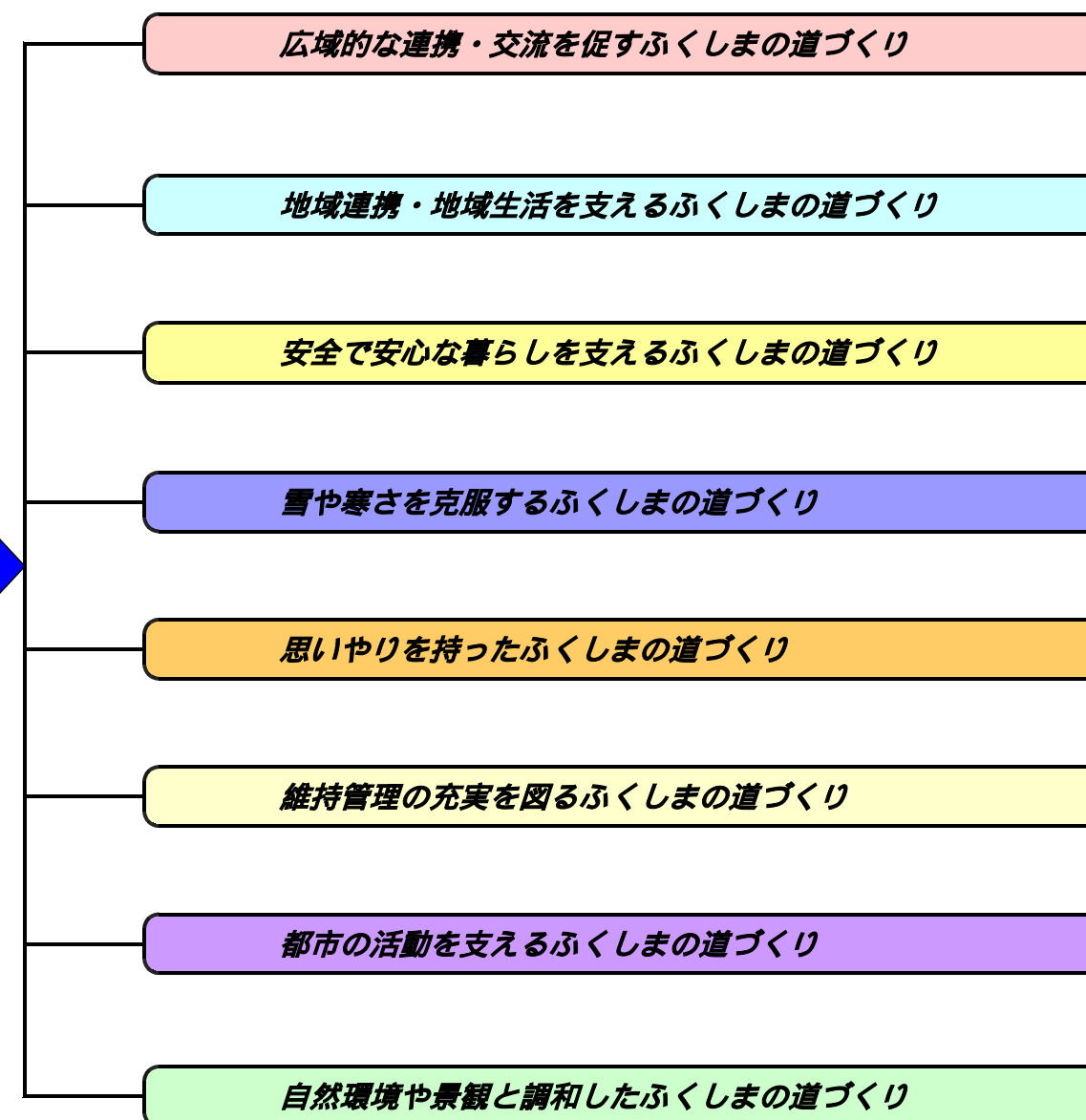
道づくりの基本的な考え方
 本県の住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」に掲げられるものであり、この考え方を踏まえて道路整備を進めます。



道づくりの具体的な考え方
 第1回懇談会での各委員の意見を参考に、道路整備にあたっての具体的な考え方を提示。



道路整備の基本方針



地域の発展のためには、他地域とのより早く確実な情報の伝達、人や物の交流などにより、広域的な連携を強化することが不可欠です。

また、本県は、県内各地に都市が分散した特色ある多極分散型の県土構造となっており、その中で都市と農山村が機能分担と連携によって七つの特色ある生活圏をかたちづけているため、これら七つの生活圏相互の連携を強化し、県全体としての魅力を高めていくことが重要となっています。

本県の高速度交通体系は、近年の整備に伴い、生活圏相互の時間距離の短縮が図られ、交流も活発化しておりますが、本県は面積が広大なために、まだまだ高速道路等の空白地帯が存在します。

さらに、本県は特性として、宮城、山形、新潟、群馬、栃木、茨城の六県に境を隣接しており、これら隣接各県との連携により、相互の魅力を高めていくことが可能です。

本県の均衡ある発展のためには、高速道路等の空白地帯である相双地方、東白川地方、南会津地方において、高規格幹線道路や地域高規格道路の整備を図り、広域的な連携・交流を促進するとともに、高速度交通体系とアクセスする道路の整備を推進します。

また、七つの生活圏や県際地域相互の連携・交流を促進するため、隣接各県との調整を図りながら、三本の縦軸と三本の横軸の合計六本の連携軸を、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道等の整備により強化を図り、広域的な連携・交流を促進します。

物流コストの削減や国際貨物輸送の円滑化の観点から、車両の積載量の割り増しや大型化が進められています。

このため、福島空港及び重要港湾小名浜港、相馬港を抱える本県では、物流の効率化を図るため、これら物流拠点、重要港湾などとネットワークする高規格幹線道路、地域高規格道路並びに物流拠点へのアクセス道路の整備や耐荷力が不足する橋梁について、重点的に補強対策を行い、25t車両が自由に通行可能な指定道路の整備を図り、物流拠点のネットワーク強化を推進します。

主な施策

高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

七つの生活圏を連携する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

高速度交通体系とのアクセス道路の整備

物流拠点・重要港湾などとネットワークする道路の整備

(耐荷力が不足する橋梁の補強対策など)

_____は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものの。

公共交通機関の発達していない本県においては、自動車への依存度が全国に比べ高い状況にあります。

しかし、本県の道路の整備状況を見ると、改良率（5.5m 未満を含む）が 53.1%で全国 30 位となっており、東北 6 県でも低い水準となっています。

さらに、本県では、県境・峠越えにおける県管理道路の交通不能区間は、20 路線、25 箇所（92.2km）存在し、これは、県管理道路延長（5,551.7km）の約 2%に相当します。

このため、地域間連携や近接都市との連携を強化し、都市の利便性を中山間地域においても享受できる生活環境の充実を図るため、自動車交通不能区間の解消など一般国道等幹線道路網の整備を推進します。

救急業務においては、輸送時間の短縮が生命の安全確保に大きな影響を与えます。

しかし、本県では、依然として高度な救急医療を担う主な病院に 60 分で到着できない市町村が約 2 割も存在します。

さらに冬期になると、旅行速度の低下、冬期通行不能により 60 分で到着できない市町村は約 3 割まで増加します。

これら、高次救急医療施設のサービス圏の拡大、冬期におけるサービス圏の安定的確保を図るためにも地域生活を支える幹線道路網や地域道路網の整備を推進します。

高度な救急医療を担う主な病院 - 福島市（県立医科大学附属病院） 郡山市（太田西ノ内病院）

会津若松市（会津中央病院） いわき市（磐城共立病院）

本県では、地域の新たな発展を図るため、地域の特性を活かした各種プロジェクト等の事業や計画が進められています。

このため、広域的な地域整備の計画や各種プロジェクト等を支援するとともに、地域づくりのための広域観光拠点を連携し、リピーターの確保を図るうえでも、地域道路網の整備を推進します。

各種プロジェクト等 - 21 世紀 FIT 構想、南東北中枢広域都市圏構想、阿武隈地域総合開発事業等

県民に対する意識調査の結果、全ての生活圏で日常生活に欠かせない道路の整備を望む声が高く、さらに、道幅が狭いなど道路の安全性に対する不満も多い状況となっているため、生活に密着した地域生活を支える道路網の整備を推進します。

主な施策

地域連携を支援する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

自動車交通不能区間の解消

地域生活を支える幹線道路網、地域道路網の整備

地域プロジェクトを支援する道路の整備

地域特性や交通特性など地域の実情に見合った道路の整備

_____ は、第 1 回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したもの。

安全で安心した暮らしを実現するためには、尊い人命を災害から守り、社会的・経済的損失を軽減することが重要です。

現在指定されている緊急輸送道路区間において、冬期交通不能区間、異常気象時通行規制区間等が数多く存在することから、これら問題区間を解消し、産業活動や県民が安全かつ安心して生活できる道路の整備を推進します。

本県の異常気象時通行規制区間は 164 箇所（1,135.6km）存在し、特殊通行規制区間（53 箇所、282.7km）とあわせると、県管理道路延長（5,551.7km）の約 26%に相当します。

さらに、本県においては、落石や岩石崩壊の危険性のある箇所が 2,484 箇所存在し、平成 13 年度末現在、315 箇所が解消されていますが（解消率 13%）、落石等による交通障害を防ぎ危険防止を図るため、ロックシェッドやストーンガード等の落石防止施設の整備を推進します。

緊急輸送道路 - 災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消防活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な道路で、各道路管理者、防災担当部局、警察、自衛隊などからなる「県道路防災情報連絡協議会」において指定された路線で、公共施設、港湾、空港、高速道路等をネットワーク化している。

本県の交通事故の発生件数は増加傾向にあり、交通環境の改善は急務となっているため、安全で安心できる歩行空間の確保が強く求められています。

しかし、本県の歩道の整備状況を見てみると、交通安全指定道路延長 3,387km に対して、平成 12 年度末現在、1,382km が整備されていますが（整備率 41%）、東北地方では最低の水準となっており、また、依然として交通事故の発生件数が増加していることから、緊急性の高い通学路を中心に安全・安心に配慮した歩道の整備を推進します。

交通安全指定道路 - 交通事故多発箇所や学校等のある地域で、交通安全対策事業が必要な道路

主な施策

- 緊急輸送道路ネットワークの整備（橋梁の耐震補強対策など）
- バイパス整備、防災施設等整備による異常気象時通行規制区間の解消
- 落石防止施設等の整備による危険箇所の解消
- 交差点改良による事故多発地点の解消
- 緊急性の高い通学路を中心とした歩道・自転車道の整備

_____ は、第 1 回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものです。

本県の約 8 割の市町村（79 市町村）が積雪・寒冷地域に指定され、さらに約 3 割の市町村（31 市町村）が、豪雪地帯・特別豪雪地帯に指定されており、全国でも有数の豪雪地を有する本県においては、経済活動や生活を支えるうえで、冬期交通の確保が重要な課題となっています。

また、県管理道路の 45 路線 57 箇所（405.2km - 県管理道路延長（5,551.7km）の約 7%に相当）が冬期間の積雪により 通行不能となっているため、これらの解消が急務です。

これら雪による通行止めは、迂回路が十分確保されていない路線が多いことから、地域間交流や日常生活上において多大な影響が生じる可能性があるため、冬期交通不能区間の解消を図るとともに、冬期における峠部の交通障害箇所の解消を図るため、路面凍結防止対策をはじめ、スノーシェルター・スノーシェッド等の地吹雪・雪崩対策を推進します。

県民の大多数が冬期間安心して通れる道路の整備を望む声が高く、さらに車利用時、歩行時ともに、除雪や雪の処理が不十分、路面が滑りやすいなど冬期走行に対する不満の声も多い状況となっていることから、冬期における生活の安定確保や円滑な冬期交通の確保を図るため、除雪体制の強化をはじめ、市街地の効率的な除排雪のための流雪溝や消融雪施設等の整備を推進します。

また、冬期の凍結による転倒防止や積雪による歩道の減少を解消するため、特に駅周辺や中心市街地等において、冬期歩行空間の確保を図るため冬期歩道バリアフリーを推進します。

主な施策

道路改良等の整備による冬期交通不能区間の解消

路面凍結防止対策の整備

スノーシェルター・スノーシェッド等の地吹雪・雪崩対策の整備

除雪体制の強化

流雪溝、消融雪施設等の整備

冬期歩道バリアフリーの推進

基本方針 思いやりを持ったふくしまの道づくり

少子・高齢化の急速な進展に伴い、高齢者や障害者を含むすべての人々が、安全、安心して暮らせる社会の実現が求められています。

このことから、高齢者や障害者を含むすべての人々が自立し、生き生きとした生活をおくるため、車いすがすれ違える幅の広い歩道や、道路、駅前広場、自由通路などにおけるバリアフリーの導入等、健常者の視点だけでなく誰もが歩きやすい道路の整備を推進します。

バリアフリー - 障害がないこと。特に高齢者、身体障害者の日常生活に妨げとなる障害を取り除くことです。

主な施策

市街地における広幅員歩道の整備

段差の改善等のバリアフリー化

透水性舗装、視覚障害者誘導用ブロックの整備

近年は、道路管理に対する要請も単に通行可能な道路としてだけでなく、より安全に安心して走行、歩行可能な道路として、きめ細やかな維持管理が求められています。

このことから、増大する維持管理や修繕・更新コストを抑制しつつ、多様な県民ニーズに応えながら、道路ストックの信頼性を維持し、次世代に良好な資産として引き継いでいくのが大きな課題となっています。

このため、既存の道路ストックを良好に保全し、施設の長寿命化を図るとともに、道路機能を最大限に発揮できるよう日常管理を含め、橋梁・トンネル等道路施設の計画的な維持管理に努めます。

また、効率的な維持管理を図るため、道路情報システムの整備など、ITS（高度道路交通システム）を活用し、道路管理のIT化を推進します。

良好な道路環境を保全し、道路利用者や地域住民に愛される道づくりを推進するため、アドプトシステムの導入やボランティア団体との連携により、道路の清掃や植栽の管理を実施します。

さらに、今後増大が予想される維持管理費の軽減と環境への負荷の少ない循環型社会への転換を図るため、トンネル照明施設への風力等自然エネルギーの導入や、消融雪施設への地下水、温泉水の利用を推進します。

主な施策

日常管理の充実（道路パトロール等）

橋梁・トンネル・舗装等の計画的な維持補修の実施

道路管理の高度化（CCTV、光ファイバーの活用）

アドプトシステムの導入、ボランティア団体との連携

道路附属施設への新エネルギーの導入

都市部においては、交通渋滞の発生が顕著であり、走行速度の低下による燃料消費量の増大や、二酸化炭素、窒素酸化物 排出量の増加に伴う環境への影響、渋滞の発生による交通事故の増加などを引き起こしています。

これら渋滞の緩和、解消を図るため、バイパスの整備、交差点改良等の整備を推進します。

さらに、第3次渋滞対策プログラム(H9～H14)においては、主要な渋滞ポイント39箇所のうち、H14末には19箇所が解消・緩和します。残る渋滞ポイントについては、今後も重点的に解消を図ります。

一方、厳しい財政状況の中で、効率的・効果的に渋滞の緩和、解消を図るため、交通需要の調整、抑制策である交通需要マネジメント(TDM)や路上工事を調整するなどソフト対策を積極的に推進します。

TDM - 車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通混雑を緩和する手法

TrafficDemandManagementの略

また、都市の骨格となる放射・環状道路の整備や、円滑な都市内交通を支える幹線道路の整備、良好な市街地形成を図る道路の整備を推進するとともに、都市の利便性を高めながら、効率的な都市活動を実現するため、コンパクトで環境負荷が小さく、身近な生活環境を重視するまちづくりに配慮した道路の整備を推進します。

駅からの乗り換えのしやすさを考慮し、駅前広場やそのアクセス道路の整備など、交通結節点の改善を進め、アクセス性の向上を図ります。

主な施策

環状道路、放射道路の整備

中心市街地活性化を支援する都市計画道路の整備

渋滞の解消・緩和を図るバイパスの整備、交差点改良

主要渋滞ポイントの解消

交通需要マネジメント(TDM)の推進

駅前広場の整備

_____は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したもの。

従来の交通渋滞や騒音等の課題に加え、地球環境の保全、自然環境との調和、生活環境の向上などの視点に立った道路整備が求められています。

本県は、広大な面積にその7割を豊かな森林が占めており、磐梯山に代表される標高2,000m級の山々、主要河川、猪苗代湖をはじめとする湖沼、160kmに及ぶ海岸線など豊かで多様な自然を有しています。

また、磐梯朝日国立公園の裏磐梯地区や日光国立公園の尾瀬地区など、世界にも誇れる優れた景観や自然環境を有しているため、これらの自然環境や貴重な動植物等に配慮した道路の整備を推進します。

本県は、優れた自然景観、歴史的・文化的景観に恵まれており、今後もこの良好な景観を保全、育成していくことが求められています。

このため、「福島県公共事業等景観形成指針」に基づき、道路の整備にあたっては、従来の機能性、安全性、経済性等に配慮することはもとより、地域の個性を生かしながら持続性、公共性、環境性を備え、周辺景観に配慮し洗練された社会資本の整備に努めます。

また、都市部においては、電線類の地中化により、都市景観や歩行の安全性に配慮した道路の整備を推進します。

主な施策

自然環境と調和した道路の整備

エコロードの整備

自然景観や沿道環境、建築物と一体となった道路景観づくり

沿道環境の改善

電線類の地中化の推進

_____は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものの。