

概要版

福島県道路管理計画 (基本計画)

平成17年 3月
福島県土木部

1 計画策定の目的

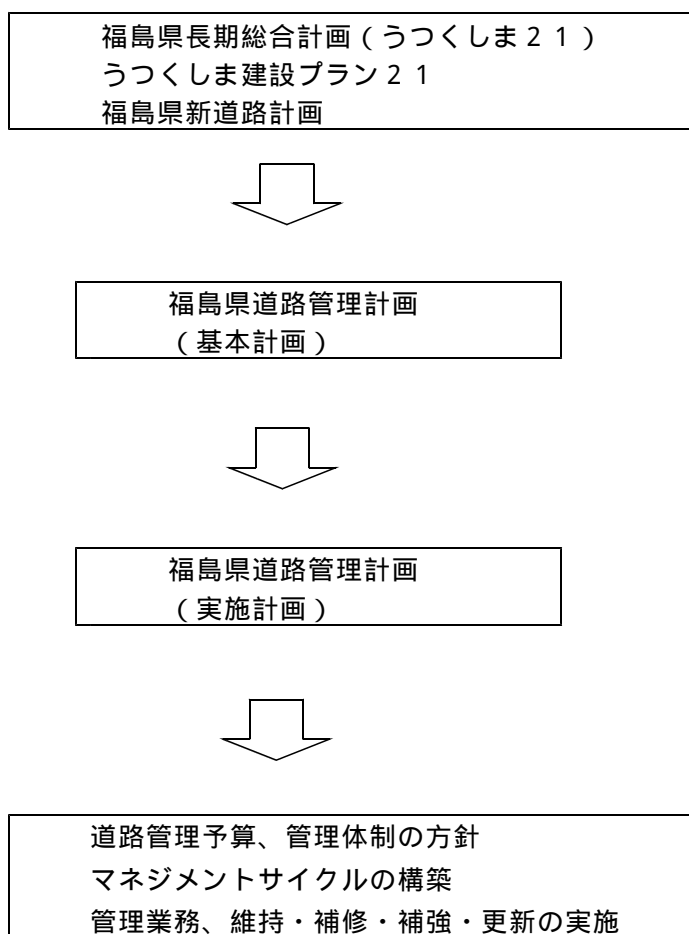
本県は、「県民一人ひとりの立場に立つ」という基本を踏まえ「ともに考え、ともにつくる道づくり」を目標として掲げ、七つの生活圏を基本とした多極ネットワークを図る幹線道路網の整備や県民の日常生活を支える基盤としての地域道路網の整備を進めています。

しかしながら、その一方で、県が管理する道路延長は約5,600kmに達しており、橋梁は4,200橋に及んでいる。これらの道路施設は昭和30年代から40年代の高度経済成長期に集中的に整備されたものも少なくなく、今後、これら道路施設の維持・補修・更新の大幅な増大や集中化が見込まれています。

そのため、橋梁をはじめとする道路施設の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な状態を予測するとともに、予算的な制約がある中で、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかなど、道路施設の効率的かつ適正な管理を図ることが求められています。

以上を踏まえ、今後の福島県における道路管理の方向性を示すとともに、本県が進めるべき道路管理のあり方を明確にするため「福島県道路管理計画」を策定します。

2 福島県道路管理計画の位置付け



3 道路施設の現状

(1) 道路の整備状況

福島県の国道・県道の実延長は6,147.6km、そのうち県が管理する道路の実延長は5,663.9kmで全国第3位

県管理道路の改良率は74.6%（全国36位）と全国的に整備が遅れている。安全で安心できる交通を確保するため、よりきめ細やかな道路の管理が求められています。

福島県の道路の実延長、改良率（H16.4.1現在）

	実 延 長		改良率(%) (W=5.5m未満含む)		
	延長(km)	全国順位(位) ¹	本県(%)	全国平均(%) ¹	全国順位(位) ¹
一般国道(指定区間) ²	483.7	7	100.0	100.0	1
県管理道路 ⁴ 計	5,663.9	3	74.6	79.1	36
一般国道(指定区間外) ³	1,503.5	1	83.8	89.1	39
県道 計	4,160.4	5	71.3	76.6	34
主要地方道	1,866.9	3	82.3	83.8	26
一般県道	2,293.5	6	62.3	70.7	37
国道・県道 計	6,147.6	3	76.6	81.6	36

1 全国順位及び全国平均は、道路統計年報2004(平成15年4月1日現在)のデータを使用

2 指定区間：国土交通省が管理する国道。県では国道4号、6号、13号、49号が政令で指定されている。

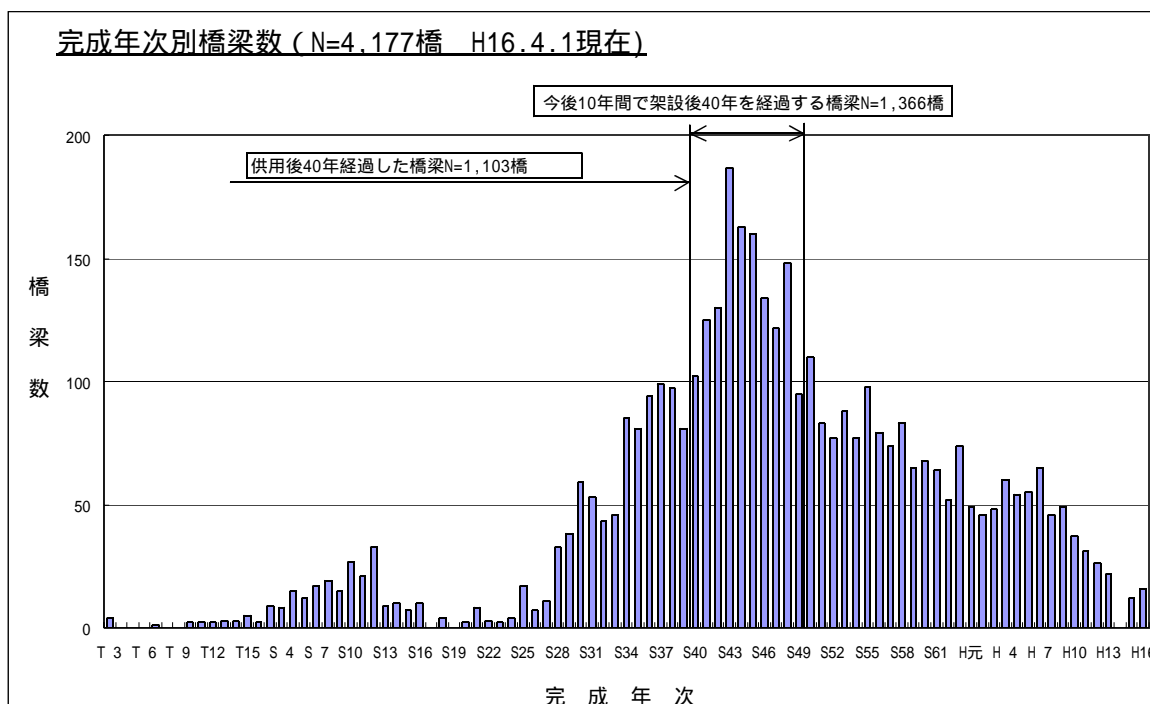
3 国道(指定区間外)：県が管理する国道

4 県管理道路には有料道路を含む

(2) 橋梁

県が管理する橋梁数は4,177橋、このうち架設後40年を経過したいわゆる老朽橋は1,103橋（全体の約26%）

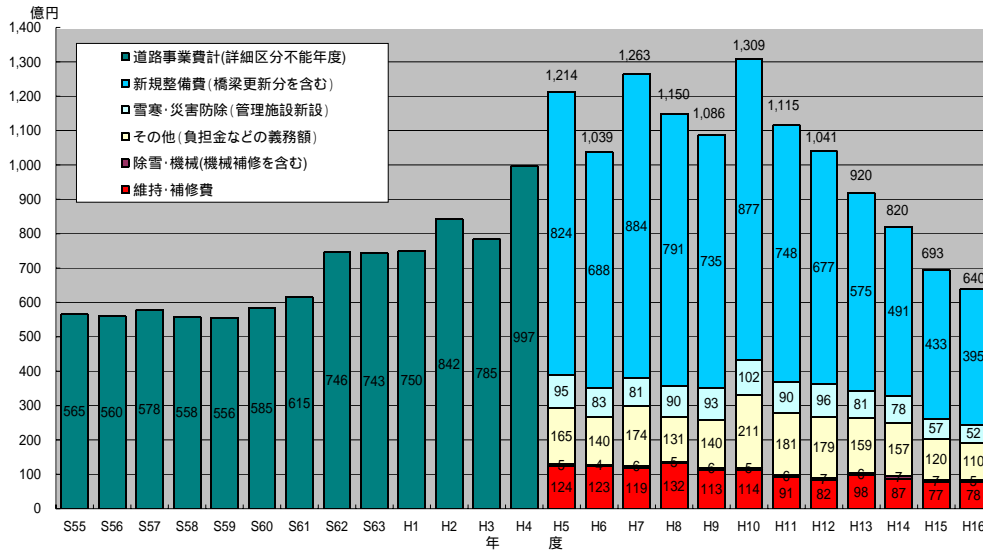
更に10年後には、高度成長期に集中して建設された1,366橋が新たに加わるにより、全橋梁の半数以上を老朽橋で占めることとなる。今後、維持、補修や架け替えの増大や集中的な発生が見込まれます。



4 道路予算の状況

その後、長期的な経済低迷とそれに起因する財政制約、更には三位一体の改革等の行財政に係る議論を通じ、公共事業に係る予算は大幅に縮減されており、本県の道路予算は昭和60年代の規模まで縮小しています。

- ・平成16年度新規整備費（当初）：C=395億円（平成10年度最終に比して約45%）
- ・平成16年度維持・補修費（当初）：C= 78億円（平成10年度最終に比して約68%）
（但し、除雪・機械費は別計上とする）



福島県道路事業費の推移

5 道路管理の課題

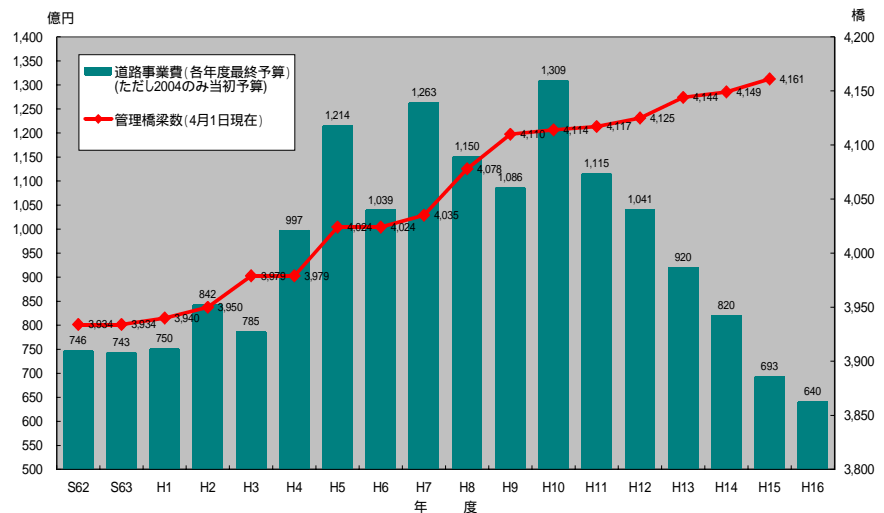
老朽化が進む大量の道路施設を管理するための体制づくり、
仕組みづくり

対処療法的な管理から予防保全への転換

データ蓄積に係る課題

道路施設の点検に係る課題

県民への更なる説明



道路予算と管理橋梁数の推移

6 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ともに、県民の視点に立つことを基本とし、福島県新道路計画の基本目標である「ともに考え、ともにつくる道づくり」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

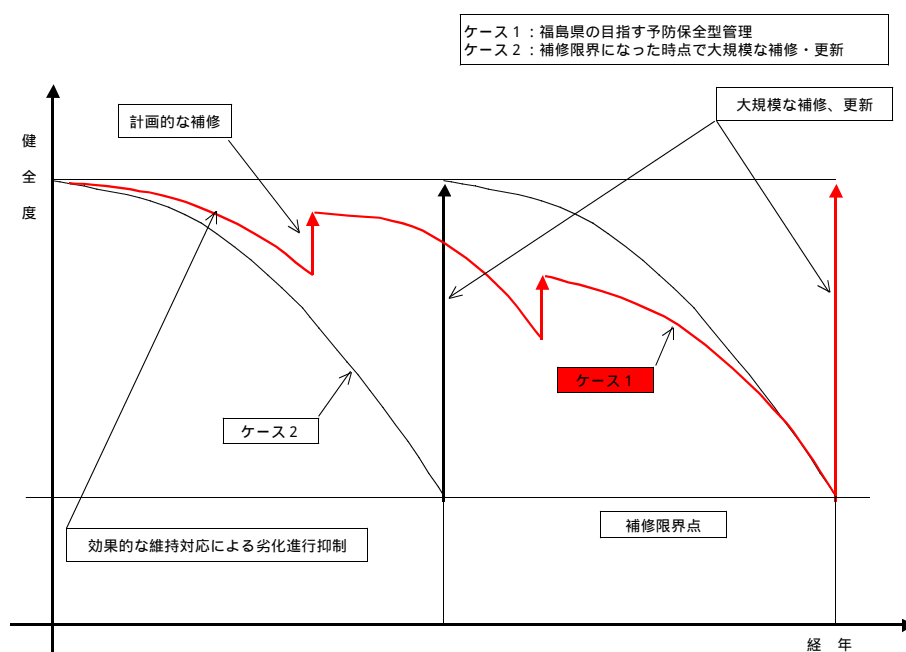
道路管理の平準化、コスト縮減に向けた取り組み

継続的に改善していく道路管理の体制づくり

(1) 予防保全を基本とした長寿命化の取り組みについて

個々の道路施設の定期点検を実施するとともに、仕様、環境条件等のカルテのデータベース化を図ることにより、道路施設の状態を客観的に把握・評価します。

それらのデータを分析、劣化の状況予測の検討を行い、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ます。



予防保全の取り組みによる長寿命化（イメージ図）

予防保全の取り組みに加え、コンクリート部材の補修に炭素繊維接着工を、鋼部材の塗装にフッ素樹脂を採用するなど、従来より長寿命化が期待でき、かつライフサイクルコストの低減を図ることのできる対策の検討を進めます。

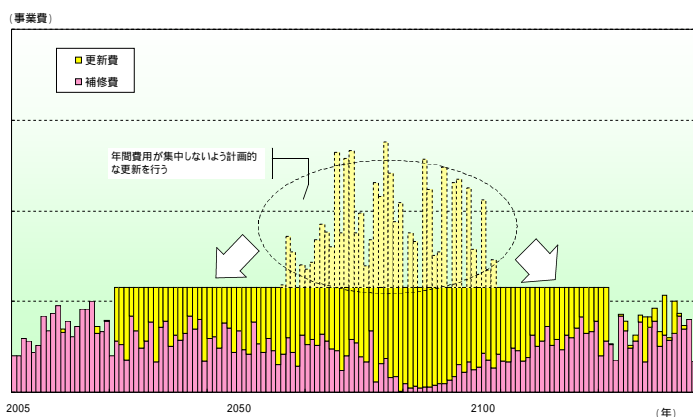


炭素繊維接着工施工前・施工後（国道118号大平橋）

(2) 道路管理の平準化、コスト縮減に向けた取り組み

道路管理の平準化について

中長期的な実施計画を策定し、年間管理費用が一定の時期に集中しないように道路管理の平準化を図ります。



道路管理費の平準化
(イメージ図)

コスト縮減の取り組みについて

道路施設の長寿命化に取り組むことにより「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。

併せて、路線の重要性に応じた管理水準の設定（例えば交通量の少ない区間の舗装補修は穴ぼこ補修やシールコート、パッチングで対応していく等）を行い道路管理費の縮減を図ります。



シールコートの施工中、竣工状況

(3) 継続的に改善していく道路管理の体制づくり

個々の道路施設を客観的に把握・評価するとともに、予防保全の検討や投資効果の分析を実施し、その効果をフィードバックさせるなど、Plan（計画） Do（実施） Check（点検） Action（見直し）の活動を繰り返しながら、道路管理の体制の継続的な改善を図ります。

