

Contents

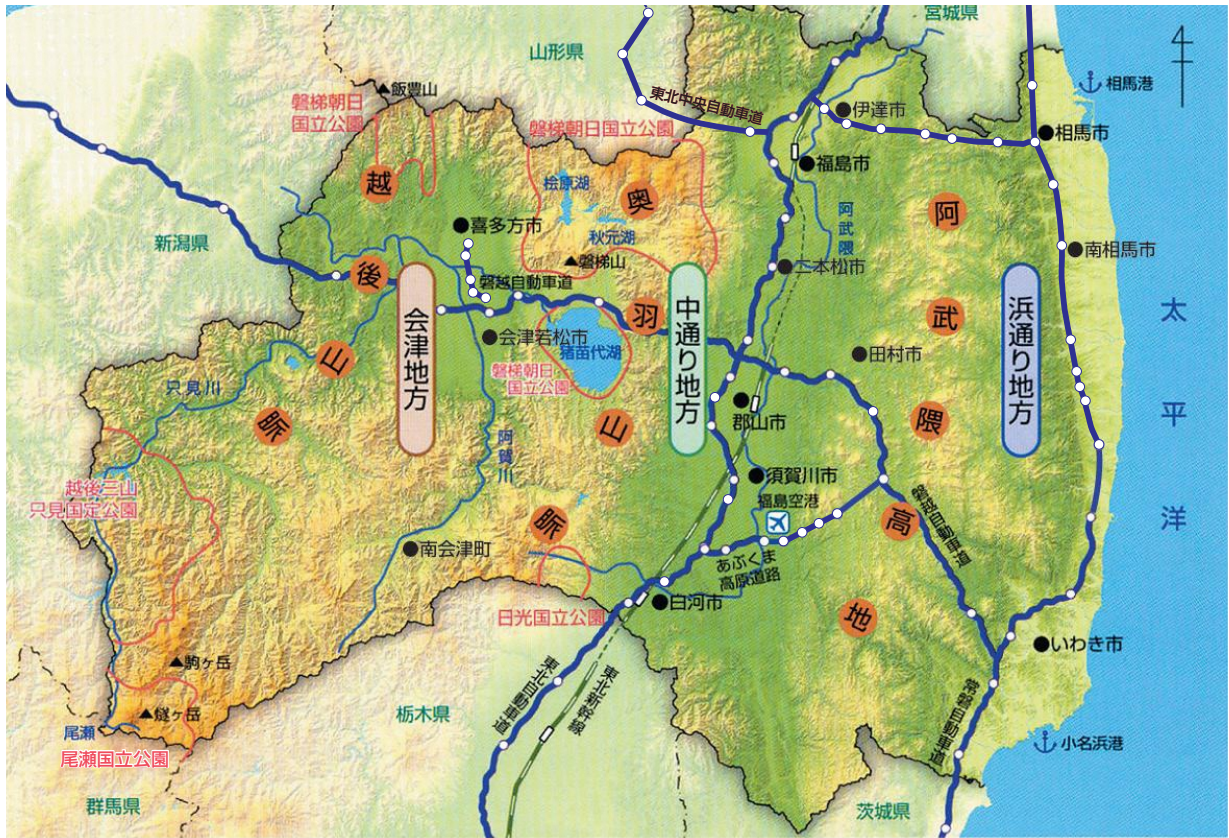
1章 ▶	福島県の概要	2
	道路の現況	6
2章 ▶	道路の現況	6
	・道路県の道路整備状況	6
	・道路交通の現状	6
	・橋梁の現況	7
	・踏切の現況	7
	・トンネルの現況	7
	・交通不能区間	8
	・物流拠点を連携するネットワーク	10
	・緊急輸送路	11
3章 ▶	福島県の道路予算	12
	・県の道路予算	12
4章 ▶	ふくしま道づくりプラン	14
5章 ▶	重要物流道路制度と福島県新広域道路交通計画	18
6章 ▶	道路の施策の基本方針	22
	(1)ふくしまの更なる復興を支える道づくり	22
	(2)頻発する自然災害に備える道づくり	29
	(3)広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり	32
	(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	34
	(5)一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり	36
	(6)まちづくりや地域振興を支える道づくり	41
	(7)健康を支え、すべての人にやさしい道づくり	47
	(8)脱炭素や循環型社会を実現する道づくり	51

資料編

1章 ▶	東日本大震災	54
2章 ▶	広域道路整備基本計画	57
3章 ▶	高速道路	60
4章 ▶	地域高規格道路	64
5章 ▶	福島県の有料道路	67
6章 ▶	社会資本整備総合交付金	68
7章 ▶	道路施設の長寿命化対策	69
8章 ▶	ふくしま公共施設等ユニバーサルデザイン指針	70
9章 ▶	福島県の広域連携の取り組み	72
10章 ▶	特別法の指定地域	75

1 福島県の概要

概要

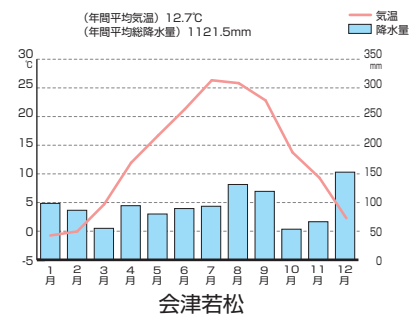


この地図は、国土地理院の「数値地図50mメッシュ(標高)日本Ⅱ」を使用しています。

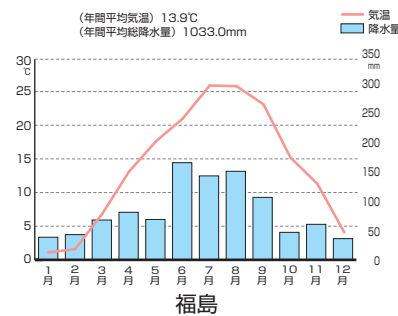


吾妻小富士と磐梯吾妻スカイライン

気候



会津地方
会津地方は、日本海側の気候で、夏は、山間部では涼しくなりますが、盆地では蒸し暑くなります。冬は、たくさんの雪が降り、気温もかなり低くなります。

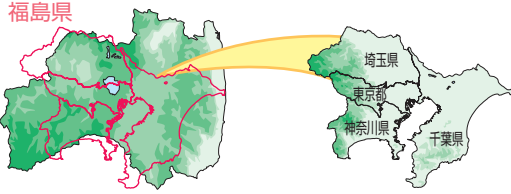


中通り地方
中通り地方は、日本海側と太平洋側の気候の中間の気候です。夏は、山間部ではそれほど暑くなりませんが、盆地ではかなり蒸し暑くなります。冬は冷たい風が吹き、雪も降ります。

豊かで多様な自然

● 首都圏1都3県分が、まるごと入る

- 県土面積……… 13,784.14km²…全国3位
(一目でわかる福島県の指標2022・福島県)
- 自然公園面積……… 1,790.99km²…全国6位
(一目でわかる福島県の指標2022・福島県)



● 県土の13%が自然公園

- 国立、国定公園：日光国立公園、尾瀬国立公園、磐梯朝日国立公園、越後三山只見国定公園の4ヶ所
- 県立自然公園：11ヶ所 (令和4年版県勢要覧)

山岳	標高
1 燧ヶ岳	2,356m
2 駒ヶ岳	2,133m
3 飯豊山	2,105m

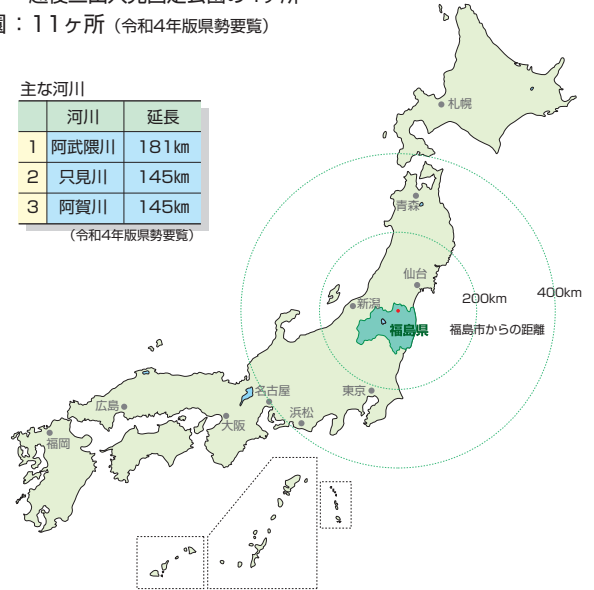
(令和4年版県勢要覧)

河川	延長
1 阿武隈川	181km
2 只見川	145km
3 阿賀川	145km

(令和4年版県勢要覧)

湖沼	面積
1 猪苗代湖	103.24km ²
2 檜原湖	10.86km ²
3 松川浦	6.17km ²

(令和4年版県勢要覧)



● 表情豊かな3つのエリア

- 東から太平洋、浜通り地方、阿武隈高地、中通り地方、奥羽山脈、会津地方

地理的条件

● 首都圏と隣接する東北の玄関口

- 東北地方の最南端：東京から200km圏域

● 6県に隣接

- 隣接県：茨城・栃木・群馬・新潟
山形・宮城
- 約160kmに及ぶ太平洋の海岸線

人口・産業構造

● 平成9年の2,137,406人が過去最高

- 人口 1,833,152人 (全国21位) (令和2年10月1日)
- 世帯数 742,044世帯 (全国24位) (令和3年1月1日)
- 人口密度 133.0人/km² (全国40位) (令和2年10月1日)
(一目でわかる福島県の指標2022・福島県)

● 全国有数の果物・野菜王国福島

- モモ (全国2位) ○ ナシ (全国4位)
- サヤインゲン (全国3位) ○ キュウリ (全国4位)
- さやえんどう (全国3位) ○ リンゴ (全国6位)
(令和4年版県勢要覧)

● 製造品出荷額等

- 50,890億円 (参考) (令和元年1年間)
(一目でわかる福島県の指標2022・福島県)

● 観光客入込状況等

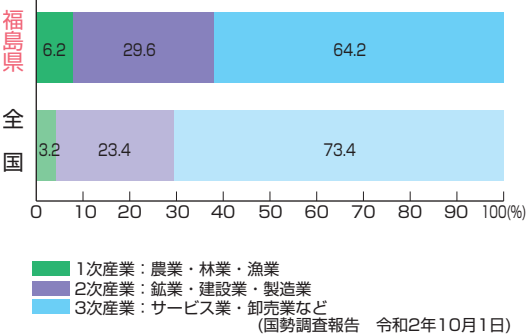
- 年間観光客 3,645万人 (令和4年版県勢要覧)
- 温泉地数 (宿泊施設のある場所) 136箇所 (全国4位) (令和2年3月31日)
(一目でわかる福島県の指標2022・福島県)

● その他・全国から見た福島県

項目	単位	全国	福島県	順位	年次
年少人口比率	% (15歳未満÷総人口)	12.1	11.5	38	令和2年10月1日
生産年齢人口比率	% (15歳~64歳÷総人口)	59.2	56.7	24	令和2年10月1日
老年人口比率	% (65歳以上÷総人口)	28.7	31.8	21	令和2年10月1日
一世帯当たり人員	人	2.13	2.35	9	令和3年1月1日
平均寿命 (男)	年	80.77	80.12	41	平成27年
平均寿命 (女)	年	87.01	86.40	43	平成27年
一人当たり県民所得	千円	3,317	2,943	25	平成30年度
県内総生産 (名目)	億円	5,655,865	79,054	21	平成30年度
農業産出額	億円	89,387	2,086	15	令和元年
製造品出荷額等	億円	3,225,334	50,890	22	令和元年1年間
年間商品販売額	億円	5,816,263	49,009	20	平成27年
道路実延長	km	1,227,422.3	39,436.0	6	令和2年3月31日
橋梁数	橋	164,141	5,222	5	令和2年3月31日
トンネル数	箇所	10,922	249	17	令和2年3月31日
道路交通量	千台/km/12h	1,134,696	29,030	13	平成27年
総面積1km ² あたりの道路実延長	km/km	3.26	2.82	35	平成29年

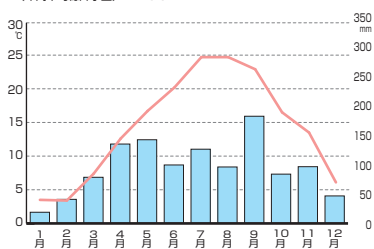
(一目でわかる福島県の指標2022・道路統計年報2021・道路交通センサス・統計で見える都道府県2022 政府統計の総合窓口 (e-Stat))

● 産業別就業者比率



浜通り地方

(年間平均気温) 14.4℃
(年間平均総降水量) 1176.5mm

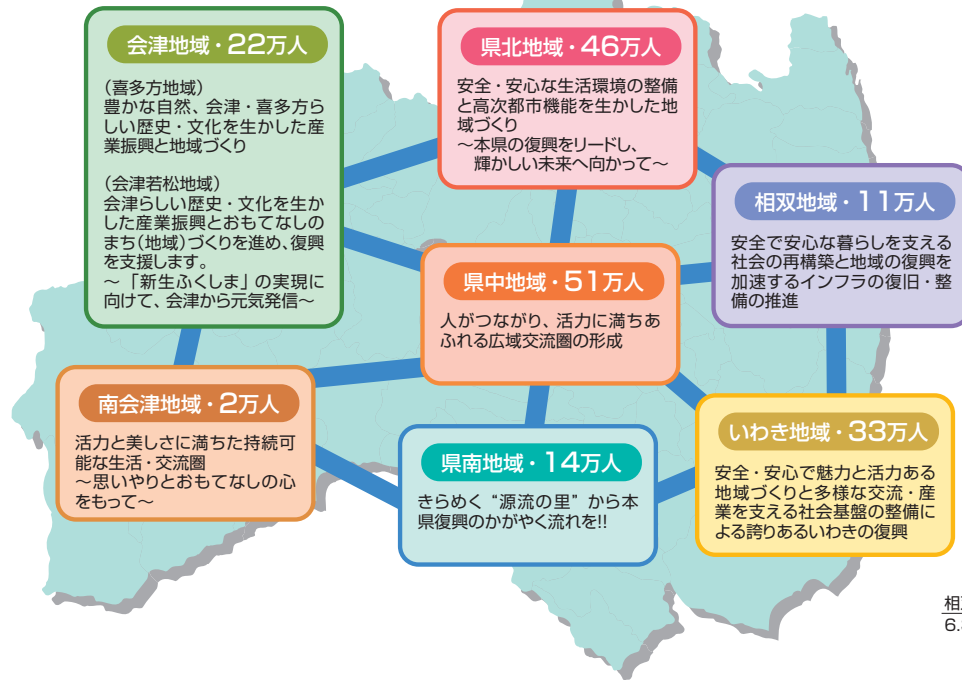


浜通り地方は、太平洋側の気候で、梅雨の時期と秋に雨が多く、夏も海からの涼しい風が吹き、それほど気温が上がりにません。冬は、県内で一番暖かく、雪がほとんど降りません。

小名浜

県土構造

● 七つの地域（多極分散型の県土）



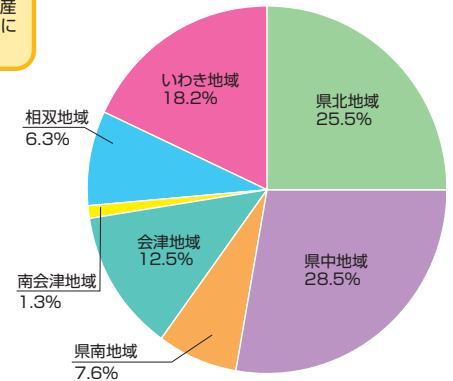
● 地域別人口

地域	人口 R4.12.1	地域人口 割合(%)	世帯数 R4.12.1
県北管内	455,867	25.5%	189,781
県中管内	509,956	28.5%	210,811
県南管内	135,634	7.6%	52,750
会津管内	224,220	12.5%	90,303
南会津管内	22,861	1.3%	9,485
相双管内	113,413	6.3%	53,446
いわき管内	325,175	18.2%	141,516
合計	1,787,126	100.0%	748,092

福島県の推計人口(福島県現住人口調査結果)より

※福島県の推計人口に表示されていない相双地域の楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村については、住民基本台帳による人口、世帯数を加算している。

● 県人口に占める地域人口の割合



特色あふれる県土構造

本県は、国土形成計画法で定める東北圏（新潟県含む）及び首都圏の6県と接しています。

面積は北海道、岩手に次いで全国3位であり、その約7割を森林が占めています。

県内は、浜通り地方、中通り地方及び会津地方の3つに区別されます。

浜通り地方は、阿武隈高地と太平洋に面しており、気候は比較的温暖で、降雪の少ない地域となっています。

中通り地方は、阿武隈川沿いの平地を中心として、東西を阿武隈高地と奥羽山脈に挟まれ、南北に大小の盆地が位置する地域となっています。

会津地方は、奥羽山脈と越後山脈の間に位置しており、寒暖の差が大きく、山間部を中心に豪雪地帯となっています。

また、本県の面積の大部分は、過疎・中山間地域が占めており、広大な森林や農地は、県土の保全や水源のかん養、土砂災害防止のため、重要な役割を果たしています。

このように、本県は地勢や気候の面で特色あふれる県土構造となっています。

多極分散型の県土構造

本県は、南北方向3本の縦軸と東西方向3本の横軸の合計6本の連携軸の結節上に特色ある七つの地域が形成され、それぞれの軸に都市が分散した、多極分散型の県土構造となっています。

また、県庁所在地である福島市、中核市である郡山市やいわき市では、30万人程度の人口を有し、都市機能が一定程度集積するなど、雇用圏、商圏などが形成されています。



会津軸
 国際的なリゾート観光地域として北東国土軸の一翼を担う地域であり、豊かな自然環境を生かしながら、諸機能の集積を図る軸

中通り軸
 北東国土軸の中央部のルートであり、都市集積を活用しながら、国土の均衡ある発展の中核を担う軸

浜通り軸
 高速交通網の整備が進展しつつあるのを踏まえ、北東国土軸の一翼を担う地域として、諸機能の集積を図る軸

北部軸
 本県北部の連携を図るとともに、東北地方の新たな発展を牽引する福島市、仙台市、山形市の3県都を中心とする広域的な交流を担う軸

横断道軸
 県内各地域の横の連携を図るとともに、太平洋と日本海を結ぶ多様な交流を担う軸

南部軸
 FIT構想等により本県南部の連携を図るとともに、北関東との交流を担う軸

道路ふれあい 月間イベント

8月1日から8月31日までの1ヶ月間は「道路ふれあい月間」として、道路を利用している方々に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、道路の正しい利用の啓発と道路愛護の精神を高めることを目的として定められ、全国各地で様々なイベントや広報活動が展開されています。

また、大正9年8月10日に、わが国最初の道路整備の長期計画である第1次道路改良計画がスタートしたことにちなみ、昭和61年に8月10日を「道の日」に制定しました。

本県でもこの「道の日」を中心として、期間中に「道路ふれあい月間街頭キャンペーン」や「道の日」道路美化作業」などを実施し、道路環境の向上を図っています。



「道の日」道路美化作業

橋梁の現況

県管理道路の総橋数は4,418橋、のべ延長は、114.1kmに達しています。

● 県管理道路橋梁数内訳表

※ 長大橋とは、橋長100m以上の橋架

道路種別	一般国道			地方道									合計
	小計	長大橋	中小橋	地方道計			主要地方道			一般県道			
				小計	長大橋	中小橋	小計	長大橋	中小橋	小計	長大橋	中小橋	
全体橋数	1,292	103	1,189	3,126	132	2,994	1,529	75	1,454	1,597	57	1,540	4,418

(国道現況調査)

踏切の現況

県管理道路と鉄道との交差箇所は262箇所あり、このうち89箇所が踏切道（平面交差）となっており、交通量や地域の実情を考慮の上、改良が必要な踏切道に位置づけられる場合において、法指定を進め、改良事業を行っております。

※法指定箇所とは、

国土交通大臣が、改正踏切道改良促進法に基づき立体交差化や拡幅等だけでなく、必要に応じて当面の対策や構造の改良、歩行者立体横断施設の整備又は保安設備の踏切道の周辺対策等、地域の実状に合わせた改良が必要と認められるものについて、国土交通大臣が指定する箇所。

● 県管理道路の踏切数

(令和4年4月1日現在)

鉄道路線名	箇所数	法指定事業箇所		鉄道路線名	箇所数	法指定事業箇所	
		立体	構造改良			立体	構造改良
東北本線	8	0	0	水郡線	10	0	0
奥羽本線	1	0	0	会津線	6	0	0
常磐線	13	0	0	只見線	8	0	0
磐越東線	23	0	0	飯坂線	1	0	0
磐越西線	16	第1越後街道 1	第4喜多方街道 志田浜 2	合計	86	1	2

トンネルの現況

本県の道路トンネルは高速道路、国道（指定区間・指定区間外）、県道、市町村道に設けられているもので、のべ延長で約148.4kmになります。このうち県が管理しているトンネルが157箇所で約74.1kmあります。

● 県内トンネル現況表

(令和3年4月1日現在)

道路種別		延長区分	100m未満	100m～500m未満	500m～1,000m未満	1,000m～3,000m未満	3,000m～以上	合計
高速自動車国道	箇所数		2	4	10	19	1	36
	延長		94	1,745	8,444	29,394	3,659	43,336
一般国道（指定区間）	箇所数		2	17	10	7	0	36
	延長		153	3,950	7,580	10,065	0	21,748
県管理	一般国道（指定区間外）	県管理箇所数（県内箇所数）	5	48(49)	28	9	2	92(93)
		県管理延長（県内延長）	294	12,545(12,884)	18,286	12,431	7,708	51,264(51,603)
	主要地方道	箇所数	6	28	9	4	0	47
		延長	536	5,660	6,088	6,353	0	18,637
	一般県道	箇所数	4	11	2	0	0	17
		延長	110	2,464	1,332	0	0	3,906
小計		県管理箇所数（県内箇所数）	15	87(88)	39	13	2	156(157)
		県管理延長（県内延長）	940	20,669(21,008)	25,706	18,784	7,708	73,807(74,146)
市町村道		箇所数	14	21	5	1	0	41
		延長	654	4,038	3,435	1,020	0	9,147
合計		箇所数	33	129(130)	64	40	3	269(270)
		延長	1,841	30,402(30,741)	45,165	59,263	11,367	148,038(148,377)

福島県の道路

冬期交通不能区間

全国でも有数の豪雪地を有する本県は、41路線57箇所が冬期間積雪により交通不能となっているため、これらの解消が急務です。

異常気象時通行規制区間

過去の記録による危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係がある場合で、異常気象による規制の基準値を決めて、これにより事前規制を実施する区間です。

自動車交通不能区間

交通不能区間は、15路線16箇所あり、県内を有機的に結ぶ道路網を形成するためには、これら交通不能区間の解消を図る必要があります。

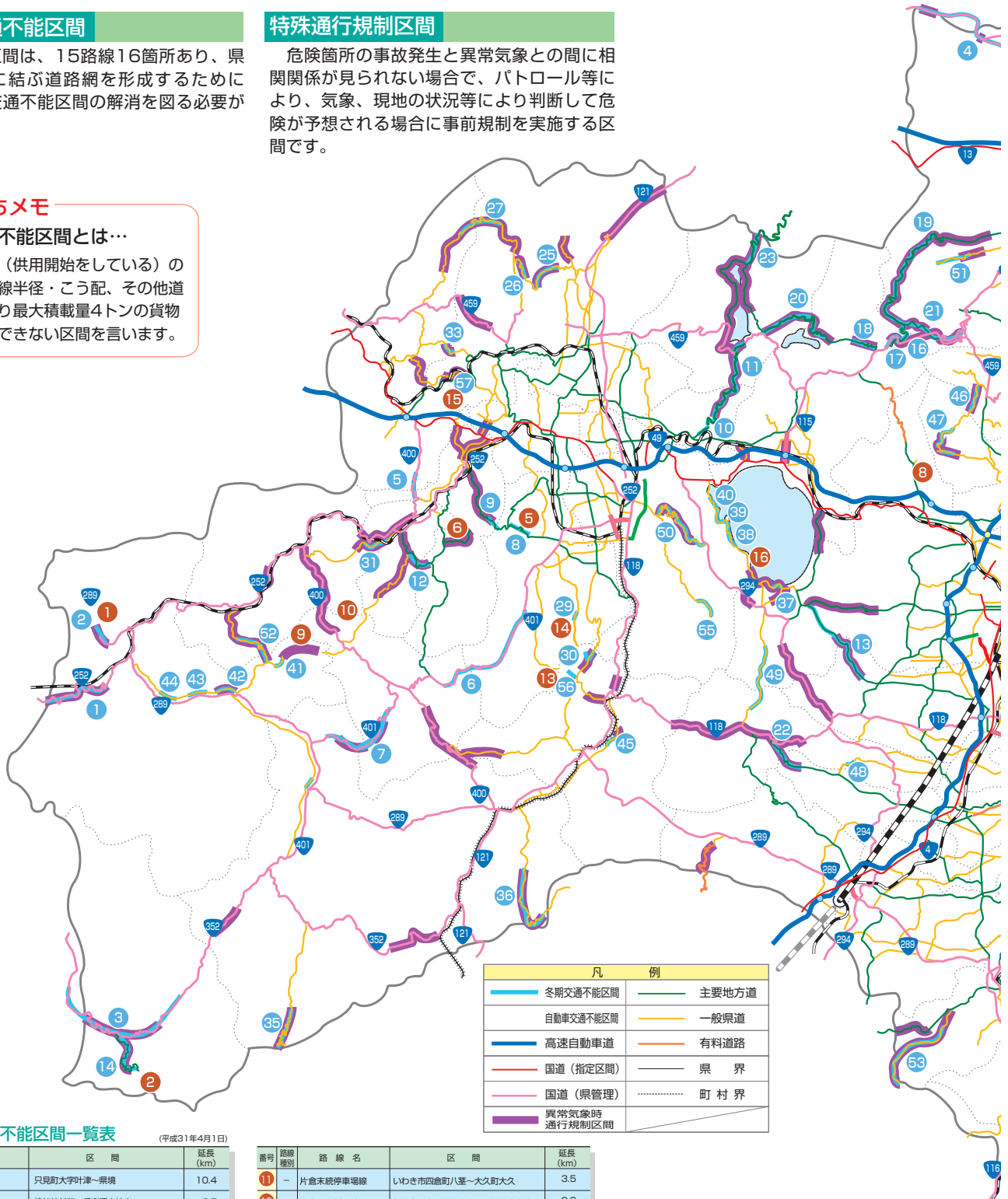
特殊通行規制区間

危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係が見られない場合で、パトロール等により、気象、現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前規制を実施する区間です。

ひとくちメモ

自動車交通不能区間とは…

未改良道路（供用開始をしている）のうち幅員・曲線半径・こう配、その他道路の状況により最大積載量4トンの貨物自動車が行きできない区間を言います。



凡 例	
—	冬期交通不能区間
—	主要地方道
—	自動車交通不能区間
—	一般県道
—	高速自動車道
—	有料道路
—	国道（指定区間）
—	国道（県管理）
—	異常気象時通行規制区間
—	県界
—	町村界

● 自動車交通不能区間一覧表

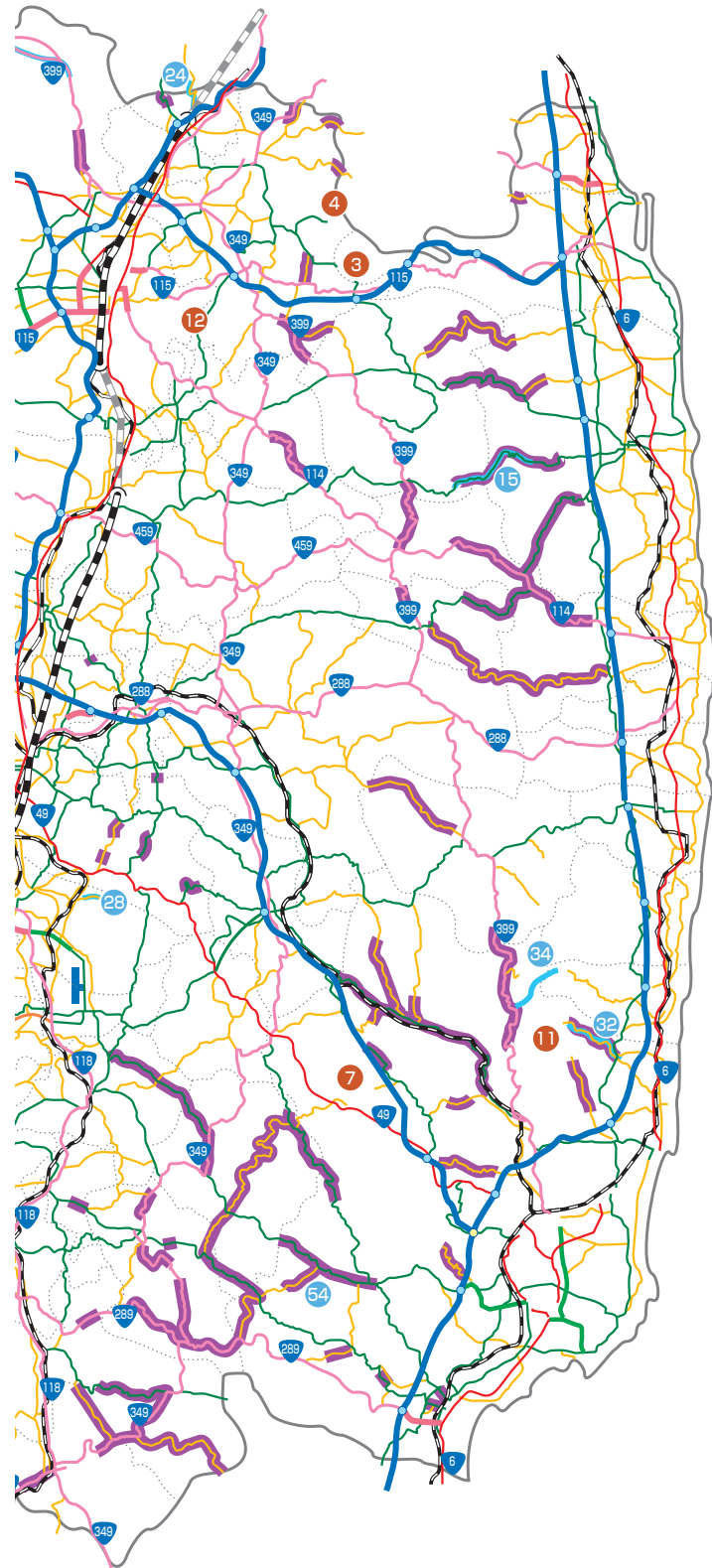
(平成31年4月1日)

番号	路線種別	路線名	区 間	延長(km)
1	国	289号	只見町大字叶津～泉境	10.4
2	主	沼田檜枝岐線	檜枝岐村窪ヶ岳学沼山地区内	3.5
3	主	浪江国見線	伊達市霊山町大字石田～大字大石	4.3
4	主	丸森山線	伊達市霊山町大字大石笹峠～峠下	1.5
5	主	会津高田柳津線	会津美里町大字赤留地区内	0.5
6	主	会津若松三島線	柳津町軽井沢～大字久保田	2.8
7	-	三株下市曹小川線	いわき市三和町下市曹～上永井	2.0
8	-	石籠本宮線	郡山市熱海町石籠～大玉村大字玉井	3.5
9	-	小林会津宮下停車場線	只見町大字布沢～昭和村大字野尻	3.2
10	-	"	昭和村大字野尻～三島町大字間方	9.6

番号	路線種別	路線名	区 間	延長(km)
11	-	片倉末続停車場線	いわき市四倉町八幡～大久町大久	3.5
12	-	上小国下川原線	伊達市霊山町大字上小国～福島市大波	0.6
13	-	瀬野上会津高田線	下郷町大字大内地区内	5.0
14	-	大内会津高田線	下郷町大字大内～会津美里町大字市川	6.5
15	-	別内渡線	西会津町大字東松～会津坂下町大字東松	3.6
16	-	湖南渡線	郡山市湖南町～会津若松市湊町赤崎	0.2
合計		15路線	16区間	60.7

● 自動車交通不能区間集計表

道路種別	路線数	箇所数	延長(km)
国 道	1	1	10.4
主要地方道	5	5	12.6
一般県道	9	10	37.7
計	15	16	60.7



● 冬期交通不能区間一覧表 (国道・県道)

(令和2年4月1日)

番号	路線名称 (県道番号)	冬期閉鎖予定区間 (自)	冬期閉鎖予定区間 (至)	延長 (km)
①	(国) - 252号	新潟県境	只見町石伏上宮津	14.4
②	(国) - 289号	只見町叶津字木ノ根山	只見町叶津字入叶津	1.8
③	(国) - 352号	新潟県境	檜枝岐村燧ヶ岳ノ原	23.9
④	(国) - 399号	福島市飯坂町茂庭八方塚	福島市飯坂町茂庭峰峠(山形県境)	7.2
⑤	(国) - 400号	柳津町飯谷柏木平 (杉峠)	西会津町下谷黒沢	3.6
⑥	(国) - 401号①	会津美里町宮川字木通平	昭和村小野川字中ノ本田 (博士峠)	17.6
⑦	(国) - 401号②	昭和村大芦字八反田(新鳥居峠)	南会津町界字鹿水入	13.3
⑧	(主) 53 会津高田柳津線①	会津美里町赤留字滝峠	字中ノ山 (赤留峠)	3.6
⑨	(主) 53 会津高田柳津線②	会津美里町大字上平字西ノ原	柳津町軽井沢字南	2.1
⑩	(主) 64 会津若松裏磐梯線①	磐梯町更科字内山	字清水平	1.8
⑪	(主) 64 会津若松裏磐梯線② (磐梯山ゴンドリライン)	磐梯町更科字馬洗場	北塩原村松原字湯平山	13.6
⑫	(主) 59 会津若松三島線	柳津町黒沢字五斗蒔	三島町大谷寺ノ下 (大谷峠)	4.9
⑬	(主) 67 中野須賀川線	郡山市湖南町中野飯ヶ森	須賀川市梅田字牛仏	11.9
⑭	(主) 1 沼田桜枝岐線	檜枝岐村燧ヶ岳字沼山	字御池	9.6
⑮	(主) 62 原町二本松線	南相馬市原町区高倉字国見	飯館村比曾字躰平	15.5
⑯	(主) 70 福島吾妻裏磐梯線①	福島市町庭坂字神ノ森	猪苗代町若宮字横山 (上ノ湯橋)	2.8
⑰	(主) 70 福島吾妻裏磐梯線②	猪苗代町若宮字横山	岩弓 (R115立体交差~R115接続迄)	1.8
⑱	(主) 70 福島吾妻裏磐梯線③	猪苗代町若宮字高森	字吾妻山	4.2
⑲	(主) 70 福島吾妻裏磐梯線④ (磐梯吾妻スカイライン)	福島市町庭坂字神ノ森	土湯温泉町字鷲倉山	28.7
⑳	(主) 70 福島吾妻裏磐梯線⑤ (磐梯吾妻レクライン)	猪苗代町若宮字吾妻山	北塩原村檜原字剣ヶ峰	11.8
㉑	(主) 30 本宮土湯温泉線	福島市土湯温泉町野地	鷲倉山	0.8
㉒	(主) 58 矢吹天栄線	白河市大信隈戸字隈戸	天栄村羽鳥字一本木	9.3
㉓	㉒ 米沢猪苗代線 (西吾妻スカイ/レク)	山形県境	北塩原村松原字早稲沢	7.6
㉔	(-) 107 赤井畑国見線	国見町内屋字胡桃作 (宮城県境)	石母田字柱田	5.1
㉕	(-) 383 熱塩加納山都西会津線①	喜多方市熱塩加納町米岡字杉村	山都町朝倉字賢谷	3.5
㉖	(-) 383 熱塩加納山都西会津線②	喜多方市山都町朝倉沼ノ平	一ノ木字一ノ木	2.8
㉗	(-) 383 熱塩加納山都西会津線③	喜多方市山都町一ノ木字藤巻	西会津町奥川飯根弥平四郎	6.5
㉘	(-) 233 雲水峰江持線	須賀川市塩田字音森	塩田字木曾	2.5
㉙	(-) 330 大内会津高田線①	会津美里町旭市川字山ノ神	字市野	2.0
㉚	(-) 330 大内会津高田線②	下郷町大内字小屋沢	字蛇沢	2.6
㉛	(-) 237 小栗山宮下線	金山町沼沢字川前	三島町宮下字左靴	3.5
㉜	(-) 247 片倉末統停車場線	いわき市四倉町八莖片倉	大久町大久滝ノ尻	10.1
㉝	(-) 338 上郷下野尻線	喜多方市高郷町磐見字立岩	西会津町新郷富士字屋敷添	1.6
㉞	(-) 249 上戸渡広野線	いわき市小川町上小川江田園有林	広野町上浅見川下帯平	8.0
㉟	(-) 350 栗山館岩線	南会津町田代山 (栃木県境)	水引	13.9
㊱	(-) 369 黒磯田島線	栃木県境	南会津町栗生沢字栗生沢	12.1
㊲	(-) 376 湖南湊線①	郡山市湖南町舟津字中ノ沢	字鬼沼	1.4
㊳	(-) 376 湖南湊線②	会津若松市湊町平湯字北向	静湯字宮ノ前	0.8
㊴	(-) 376 湖南湊線③	会津若松市湊町静湯字御伊勢下	字中田前	3.5
㊵	(-) 376 湖南湊線④	会津若松市湊町平湯字鶴ノ浦山	赤井字屋敷	3.0
㊶	(-) 153 小林会津宮下(停)線	只見町布沢字夕沢	字深渡戸	3.4
㊷	(-) 360 小林館の川線①	只見町小林字日宮沢	亀岡字坂下	1.8
㊸	(-) 360 小林館の川線②	只見町熊倉字厩平	荒島字宮ノ前	1.6
㊹	(-) 360 小林館の川線③	只見町荒島字三田山	小川字上村	1.2
㊺	(-) 347 高隣田島線	下郷町白岩字南上平	奥田字半道田	2.1
㊻	(-) 380 岳温泉大玉線①	二本松市永田字長坂	大玉村玉ノ井字前ヶ岳	5.0
㊼	(-) 380 岳温泉大玉線②	大玉村玉ノ井字前ヶ岳	天栄村大里向坂	6.4
㊽	(-) 282 十日市矢吹線	白河市大信隈戸鶴ヶ岩	天栄村大里向坂	2.4
㊾	(-) 235 羽鳥福良線	天栄村田良尾字鹿野	郡山市湖南町馬入新田字家ノ前	9.7
㊿	(-) 374 東山温泉線	会津若松市東山町石山字院内(南あぶら峠)	湊町共和字五老滝	13.7
㊱	(-) 126 福島微温湯線	福島市桜本字川越	字微温湯	6.8
㊲	(-) 352 布沢横田線	只見町布沢字片道	金山町山入字鮭立 (松坂峠)	7.8
㊳	(-) 377 八溝山線	東白川郡棚倉町戸中	大梅字久慈川	10.5
㊴	(-) 390 木鉢前山線	いわき市市田町石住字木鉢	貝泊字下陣	4.6
㊵	(-) 325 湯川大町線	会津若松市東山町湯川字壇ノ沢	字家ノ向	2.8
㊶	(-) 329 湯野上会津高田線	下郷町大内字権現上	字大内	1.5
㊷	(-) 341 別舟渡線	西会津町東松字軽沢丁		0.5
計		(国) 7箇所81.8km, (主) 16箇所130.0km, (-) 34箇所164.7km		376.5

● 事前通行規制区間集計表

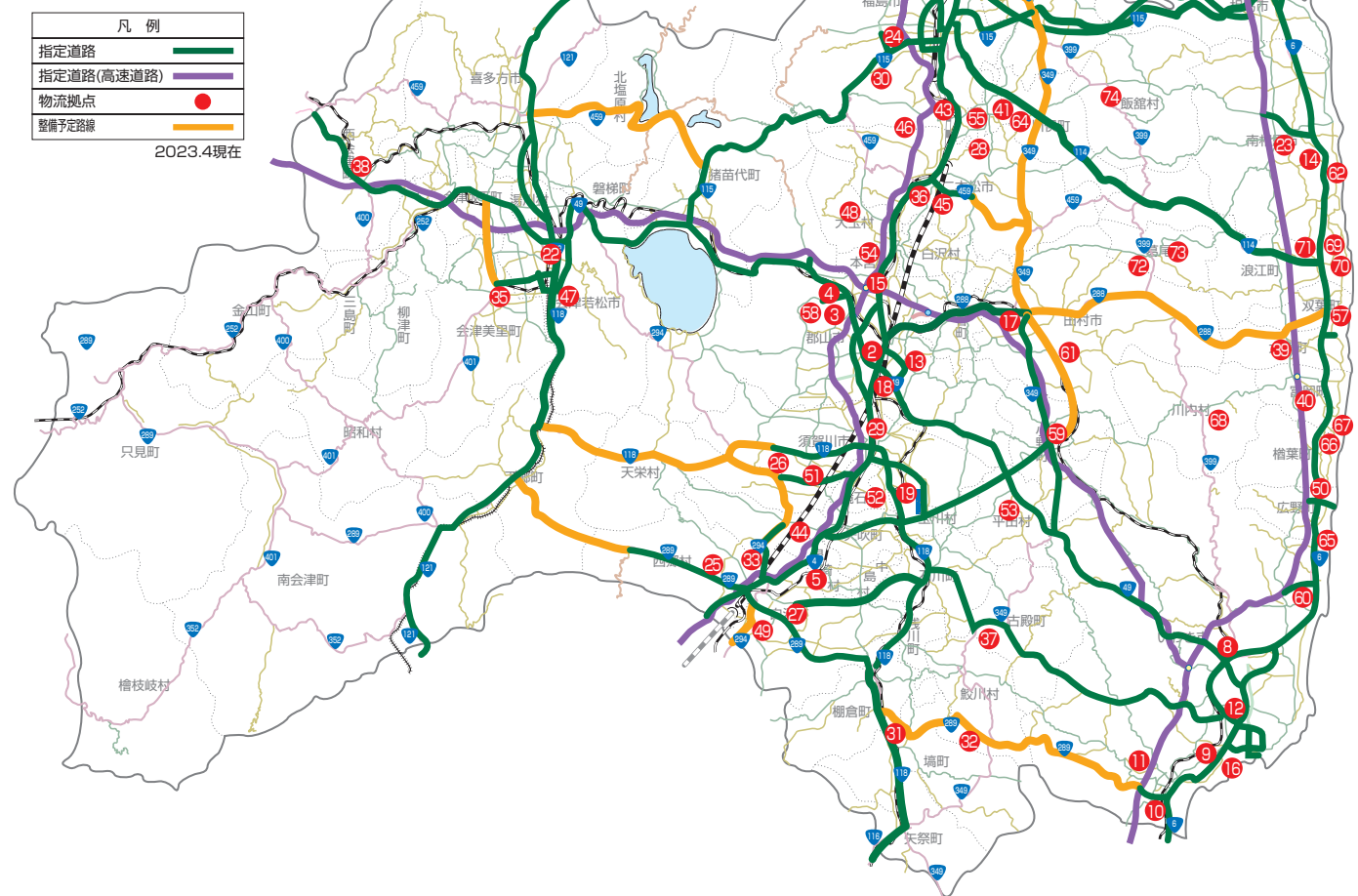
(令和4年6月時点)

道路種別	異常気象時通行規制区間			特殊通行規制区間		
	路線数	箇所数	延長(km)	路線数	箇所数	延長(km)
国道	13	38	277.6	9	21	117.4
主要地方道	27	38	311.2	12	14	76.1
一般県道	46	56	335.5	23	28	171.9
計	86	132	924.3	44	63	365.4

● 冬期交通不能区間集計表

道路種別	路線数	箇所数	延長(km)
国道	6	7	81.8
主要地方道	10	16	130.0
一般県道	25	34	164.7
計	41	57	376.5

物流拠点を連携するネットワーク



① 相馬港	⑫ 常磐鹿島工業団地	⑲ 佐倉西工業団地	⑳ 高田工業団地	㉔ 安達工業団地	㉗ 双葉工業団地	㉚ 田ノ入工業団地
② 郡山北部工業団地	⑬ 郡山中央工業団地	㉑ 西郷第二(坂ノ影)工業団地	㉑ 八万館工業団地	㉕ 一ノ堰工業団地	㉘ 郡山ウエストソフトパーク	㉛ 浪江町北産業団地
③ 郡山西部第一工業団地	⑭ 下太田工業団地	㉒ 岩崎(長沼第三)工業団地	㉒ 古殿工業団地	㉖ 大玉第二工業団地	㉙ 滝根地区船ヶ作団地	㉜ 浪江町榎塩産業団地
④ 郡山西部第二工業団地	⑮ 本宮市工業等団地	㉓ 白河地区農工団地	㉓ 西会津工業団地	㉖ 新白河ビジネスパーク	㉚ いわき四倉中核工業団地	㉝ 浪江町榎橋産業団地
⑤ 泉崎村中核工業団地	⑯ 小名浜臨海工業団地	㉔ 小沢工業団地	㉔ 大熊西工業団地	㉗ 広野工業団地	㉜ 田村市産業団地	㉞ 葛尾村産業団地
⑥ 相馬中核工業団地(東地区)	⑰ 田村西部工業団地	㉕ 須賀川北部工業団地	㉕ 富岡産業団地	㉗ ハイテク大山工業団地	㉝ 南相馬市復興工業団地	㉟ 葛尾村東部産業団地
⑦ 相馬中核工業団地(西地区)	⑱ 郡山貨物ターミナル駅	㉖ 上名倉工業団地	㉖ 川俣西部工業団地	㉘ 鏡石東部工業団地	㉞ 下太田工業団地	㊀ 飯館村事業用地
⑧ いわき好間中核工業団地	⑰ 福島空港	㉗ 塙林間工業団地	㉗ 霊山見城坂工業団地	㉘ 平田第二工業団地	㉟ 中山工業団地	
⑨ 滝尻工業団地	⑲ 東福島駅	㉘ 越虫工業団地	㉘ 松川工業団地	㉙ 本宮北工業団地	㊁ 広野駅東側産業団地	
⑩ 勿来工業団地	㉑ 会津若松駅	㉙ 西郷第三(楢山)工業団地	㉙ 大信第二工業団地	㉚ 飯野工業団地	㊁ 竜田駅東側事業団地	
⑪ 山田インダストリアルパーク	㉒ 原ノ町駅	㉚ 梁川工業団地	㉚ 平石高田第二工業団地	㉛ 瀬上工業団地	㊁ 檜葉北産業団地	

物流ネットワークの現状と今後の対応

- 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る。
- 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、物流拠点、重要港湾などとネットワークする道路の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」の延伸を図る必要がある。

緊急輸送路

緊急輸送路とは、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の人員及び物資等の輸送に必要な道路で、福島県地域防災計画（福島県防災会議）において指定された路線です。公共施設、港湾、空港等の防災拠点を結ぶ重要な道路網となっています。

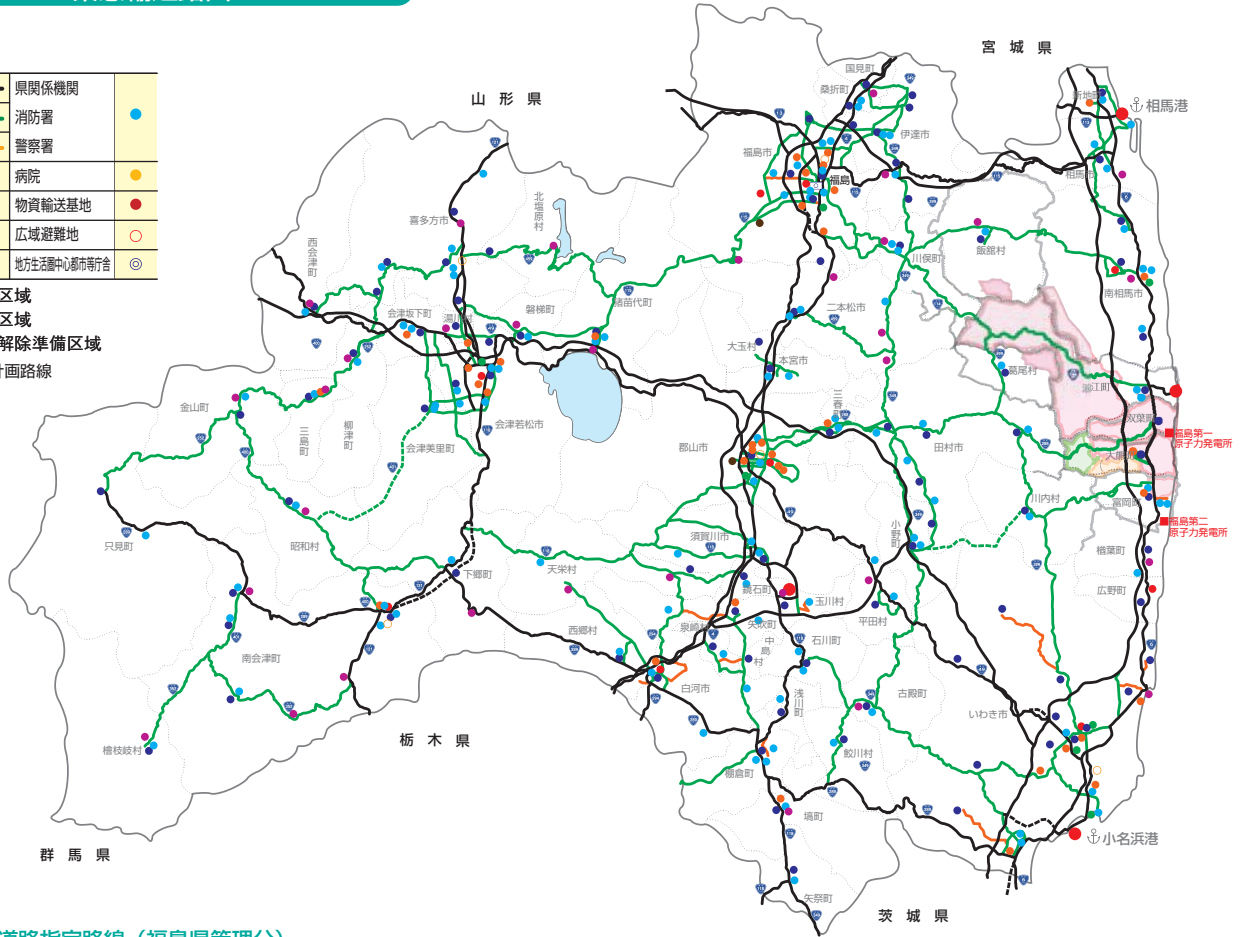


緊急輸送路図

凡例

一次確保路線	黒線	県関係機関	
二次確保路線	緑線	消防署	●
三次確保路線	赤線	警察署	●
県庁	□	病院	●
国関係庁舎	●	物資輸送基地	●
自衛隊駐屯地	●	広域避難地	○
市町村役場	●	地方生活圏中心城市等	◎
帰還困難区域	■		
居住制限区域	■		
避難指示解除準備区域	■		

※破線は計画路線



緊急輸送道路指定路線（福島県管理分）

	第1次確保路線	第2次確保路線	第3次確保路線	全体
路線数	18	122	34	174
箇所数	21	135	34	190
総延長(km)	506.9	1,318.0	62.0	1,886.9
改良延長(km)	480.4	1,232.6	59.7	1,772.7
未改良延長(km)	26.5	85.4	2.3	114.2
改良率(%)	94.8	93.5	96.3	93.9

第1次確保路線

県内の広域的な輸送に不可欠な、高速自動車道、国道等の主要幹線道路で、最優先に確保すべき路線

第2次確保路線

県災害対策地方本部、市町村災害対策本部等の主要拠点と接続する幹線道路で、優先的に確保すべき路線

第3次確保路線

広域避難所等と第1次、第2次確保路線を結ぶ路線

ひとくちメモ

● 福島県の橋長ベスト10

(令和4年3月末日現在)

順位	路線名(道路名)	橋名	場所	橋長(m)	管理者
1	常磐自動車道	木戸川橋	檜葉町	1,392.5	東日本高速道路(株)
2	あぶくま高原道路	うつくしま大橋	矢吹町～玉川村	1,262.0	福島県
3	東北中央自動車道(福島～鶴岡)	桑折高架橋	桑折町	1,218.0	国土交通省
4	一般国道4号	針生高架橋	郡山市	886.0	国土交通省
5	一般国道4号	油井高架橋	二本松市	801.3	国土交通省
6	東北中央自動車道(福島～米沢)	今田高架橋	相馬市	785.0	国土交通省
7	東北中央自動車道(福島～米沢)	中野大橋	福島市	754.0	国土交通省
8	常磐自動車道	井出川橋	檜葉町	737.8	東日本高速道路(株)
9	常磐自動車道	折木川橋	広野町	721.4	東日本高速道路(株)
10	常磐自動車道	いわき中央橋	いわき市	683.0	東日本高速道路(株)

● 福島県トンネルベスト10

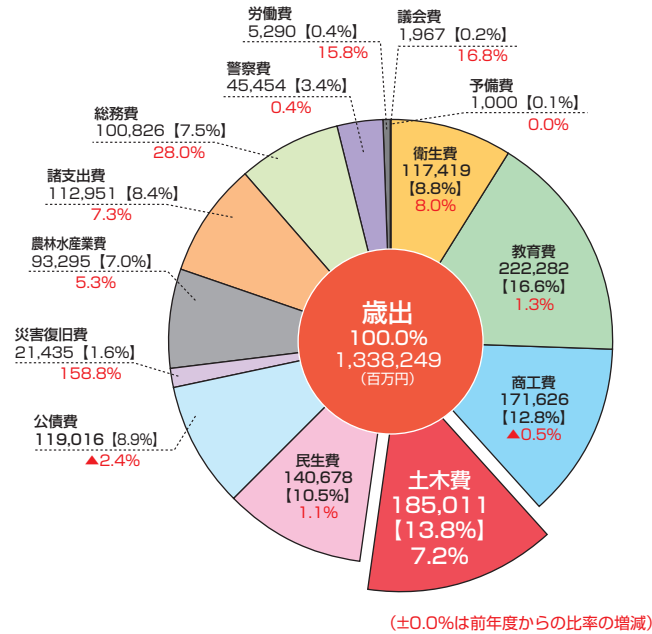
(令和4年3月末日現在・県境を跨ぐトンネルを含む)

順位	路線名	トンネル名	場所	延長(m)	道路管理者
1	東北中央自動車道	栗子トンネル	福島市～山形県	8,972	国土交通省
2	国道401号	博士トンネル	会津美里町～昭和村	4,503	福島県(未供用)
3	国道289号	甲子トンネル	下郷町～西郷村	4,345	福島県
4	国道121号	大峠トンネル	山形県～喜多方市	3,940	福島県
5	磐越自動車道	龍ヶ嶽トンネル	西会津町	3,659	東日本高速道路(株)
6	国道115号	土湯トンネル	福島市～猪苗代町	3,360	福島県
7	国道289号	八ヶ嶽トンネル(仮)	新潟県～只見町	3,173	福島県(未供用)
8	国道399号	十文字トンネル	いわき市	2,875	福島県
9	磐越自動車道	黒森山トンネル	西会津町～新潟県	2,759	東日本高速道路(株)
10	磐越自動車道	鳥屋山トンネル	西会津町	2,600	東日本高速道路(株)

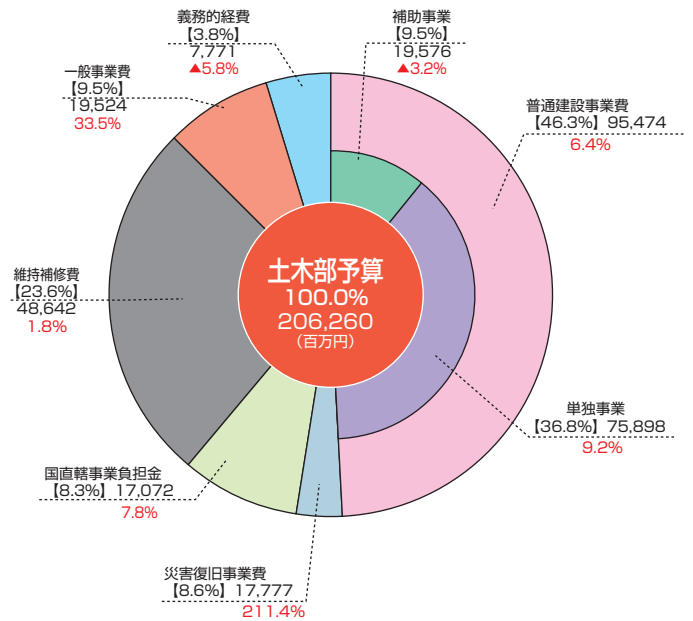
③ 福島県の道路予算

県の道路予算

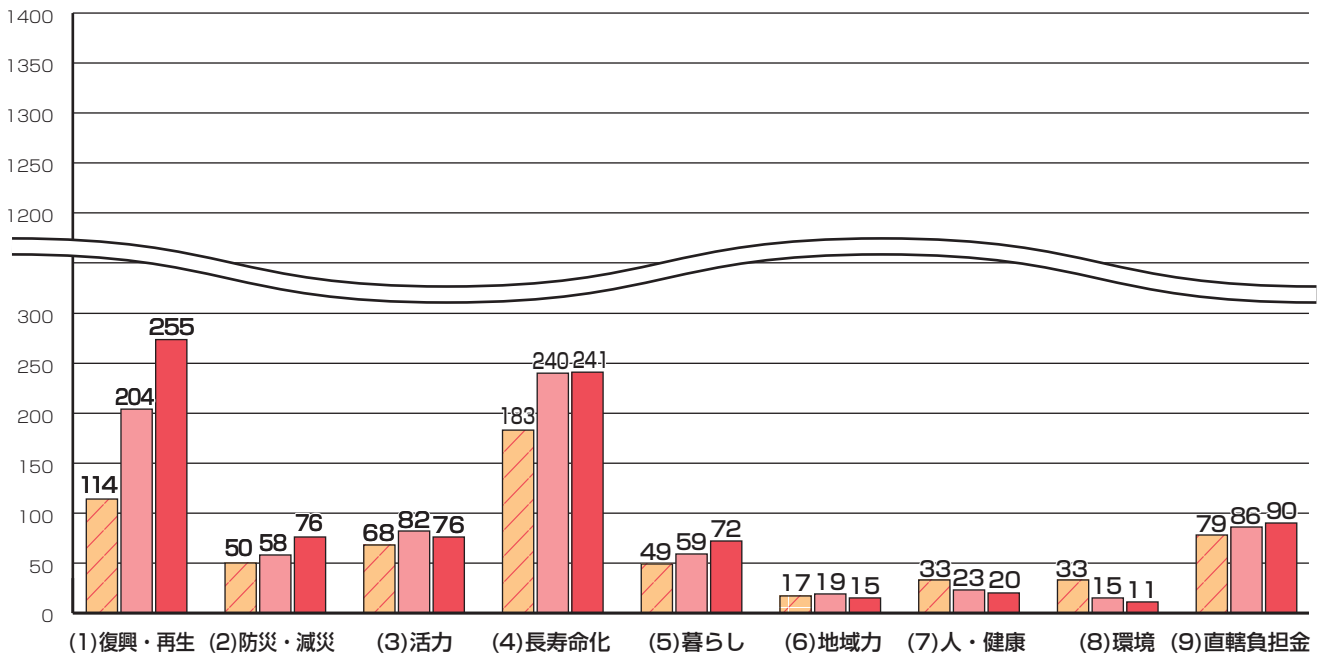
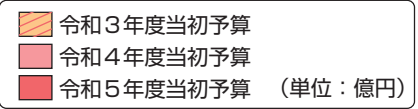
● 目的別歳出内訳



● 性質別歳出内訳



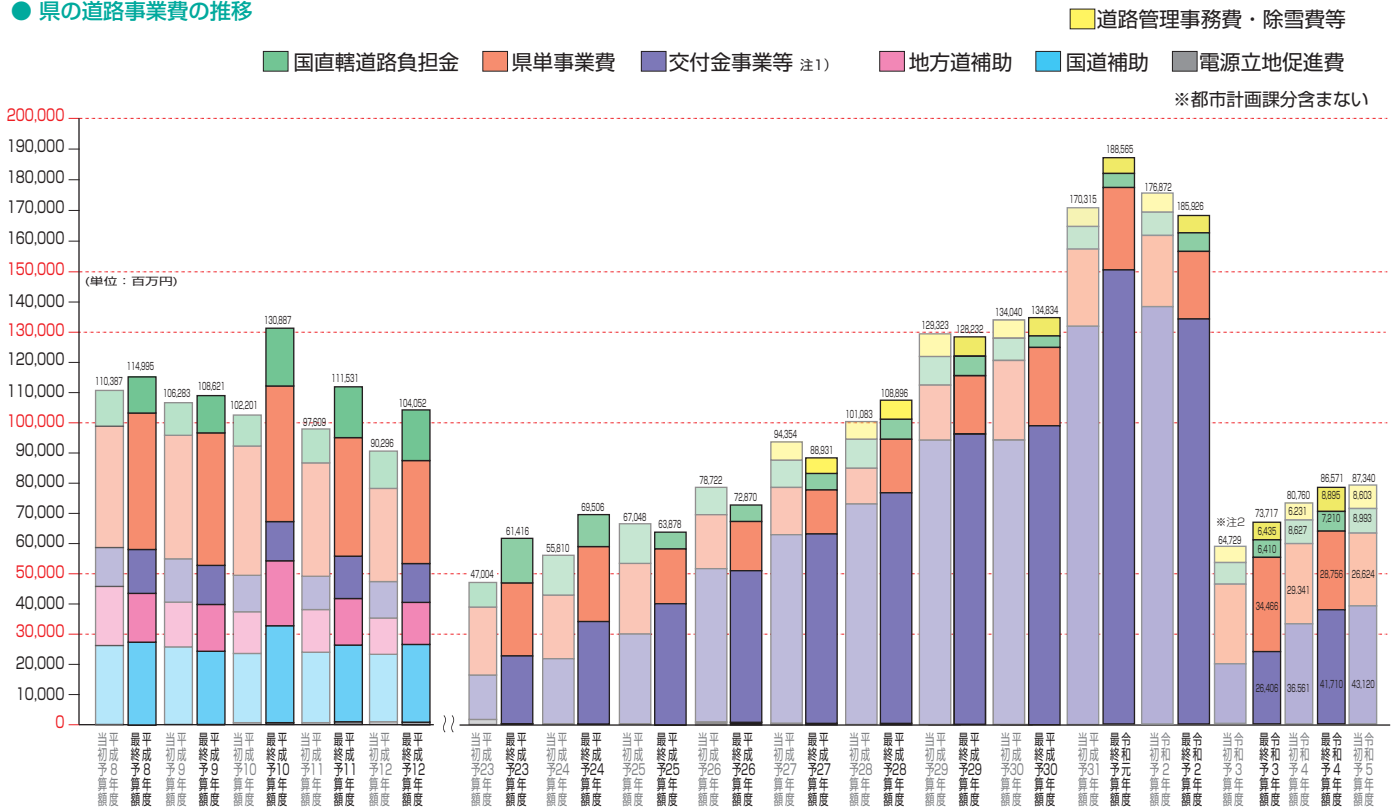
● 「道づくり」の8つの施策の別予算（事業費）と直轄負担金



※直轄負担金・再生・復興を除き2つ以上の施策に関連する事業は、事業費を重複計上しています。
 ※上記事業費には、市町村等指導事務費・道路占有復旧費・土木総務費(管理運営費・道路公社運営費)を除いています。

予算の推移

● 県の道路事業費の推移

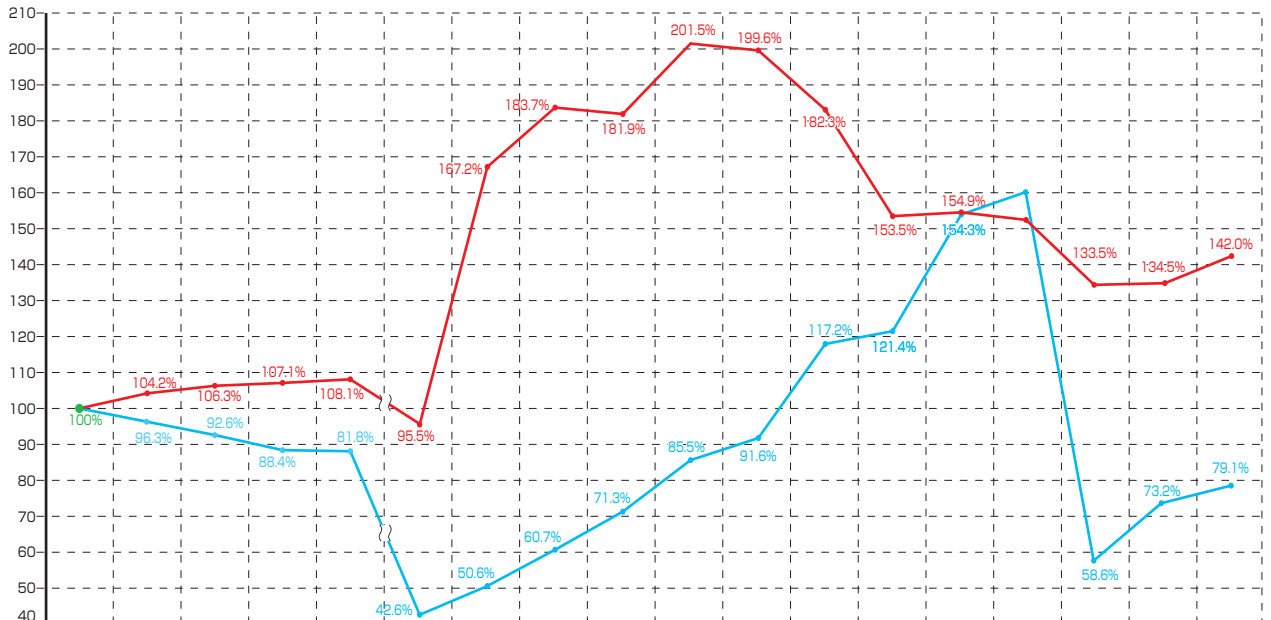


※注1
交付金事業については、平成21年度まで緊急地方道整備費として整理しており、その後、道路特定財源の一般財源化にともない地域活力基盤創造交付金制度が創設されたことから、平成22年度からは地域活力基盤整備費に、社会資本整備総合交付金及び地域自主戦略交付金制度の創設により、平成23年度からは道路橋りょう整備費（交付金）として整理している。
また、平成27年度当初予算額から交付金事業費には個別補助事業費を含んでいる。

※注2
第1期復興・創生期間（平成23年度～令和2年度）終了に伴い、交付金事業（再生・復興）が大幅減となっている。

● 当初予算の推移（平成8年=100）

— 「県」予算 — 「県」道路予算 (単位：百万円)



区分	H8	H9	H10	H11	H12	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
「県」予算	当初予算額	942,700	982,400	1,001,757	1,009,817	1,019,420	900,034	1,576,352	1,731,970	1,714,513	1,899,421	1,881,925	1,718,373	1,447,212	1,460,328	1,441,836	1,258,514	1,267,677	1,338,249
	対H8伸び率	100.0%	104.2%	106.3%	107.1%	108.1%	95.5%	167.2%	183.7%	181.9%	201.5%	199.6%	182.3%	153.5%	154.9%	152.9%	133.5%	134.5%	142.0%
「県」道路予算	当初予算額	110,387	106,283	102,201	97,609	90,296	47,004	55,810	67,048	78,722	94,354	101,083	129,323	134,040	170,315	176,872	64,729	80,760	87,340
	対H8伸び率	100.0%	96.3%	92.6%	88.4%	88.1%	42.6%	50.6%	60.7%	71.3%	85.5%	91.6%	117.2%	121.4%	154.3%	160.2%	58.6%	73.2%	79.1%

※上記事業費には、道路管理事務費、道路公社運営費、諸費、台帳整備費、車庫整備費、高速道路関係諸費、機械購入費（補助）、除雪費（補助）補助調査費、市町村等事業指導事務費、土木部高度情報化事業費、道路事業費（公共用地先行取得経費）を含まない。（H8～H26）

4 福島道づくりプラン

福島道づくりプランについて【はじめに】

- 平成25年3月に策定された「福島道づくりプラン(復興計画対応版)」(平成25年～令和2年)の計画期間が終了したことから、次期「福島道づくりプラン」を策定する。策定に当たっては、上位計画である福島総合計画及び福島県土木・建築総合計画を踏まえたものとしている。
- 計画期間は、令和4(2022)年度から、令和12(2030)年度までの9年間。



道づくりの変遷と時代潮流【第1章】

- 1-1 本県の特徴
- 1-2 道づくりの変遷
 - 1-2-1 道づくりのこれまでのあゆみ
 - 1-2-2 道路の現状
 - 1-2-3 東日本大震災など大規模災害からの復旧・復興の取組
 - 1-2-4 道路に関する新たな動き
 - ・重要物流道路制度の創設と福島県新広域道路交通計画の策定
 - ・福島県自転車活用推進計画の策定
 - ・道の駅の機能強化(防災道の駅(道の駅猪苗代)の選定)
- 1-3 時代潮流
 - ①人口減少・少子高齢化
 - ②地球環境問題と高まる自然災害リスク
 - ③AI、IoT等デジタル技術の進展によるDXの推進
 - ④グローバル化・ボーダーレス化
 - ⑤東日本大震災及び原子力災害からの復興
 - ⑥福島イノベーション・コースト構想の進展
 - ⑦SDGsの理念を踏まえた課題解決
 - ⑧新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

東日本大震災など大規模災害からの復旧・復興の取組

- 相馬福島道路が令和3年4月に全線開通
- 常磐自動車道が平成27年3月に全線開通
- ふくしま復興再生道路の整備
- 浜通りと中通り・会津地方をつなぎ復興を支援する道路の整備
- 津波被災地域における復興まちづくりを支援する道路の整備
- 復興拠点施設等へのアクセス道路の整備



ふくしま復興再生道路
(原町川保線・八木沢工区)



復興シンボル軸
(長塚郷戸浪江線・長塚工区)

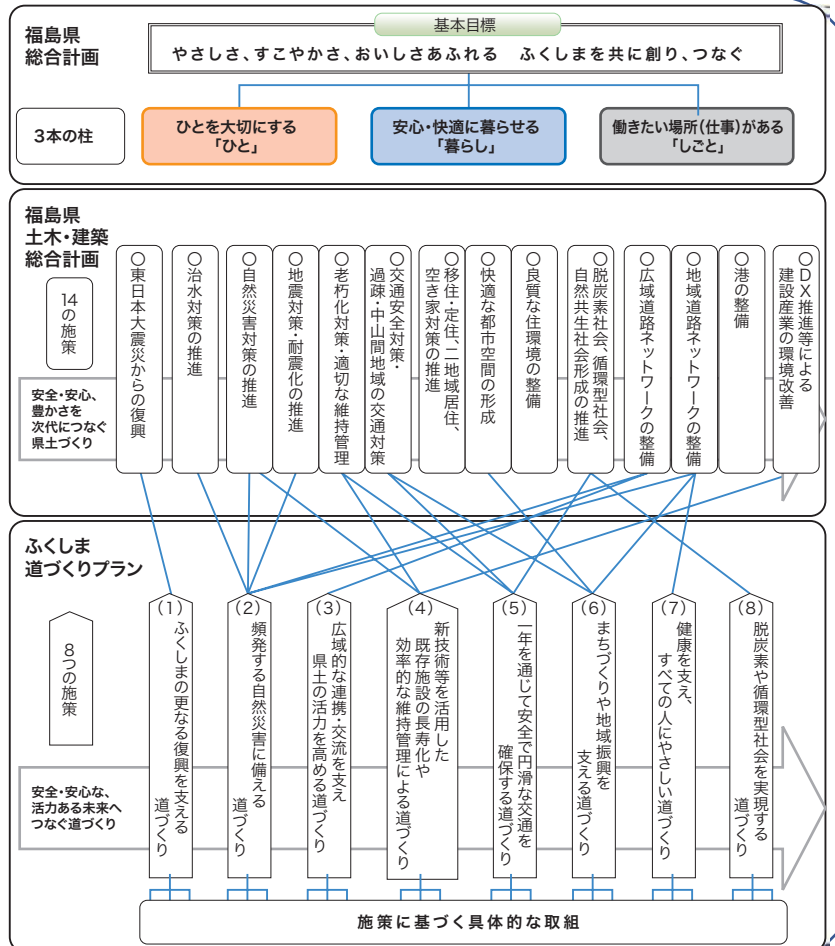
基本構想【第2章】

- 2-1 前プランの成果検証と現在の道路課題
- 2-2 道づくりの基本構想
 - (1)今後の道づくりの基本目標
 - (2)道づくりの「新たな8つの施策」と施策体系図

基本目標

『安全・安心な、活力ある
未来へつなぐ道づくり』

- 「安全・安心な」
(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)
- 「活力ある」
(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)
- 未来へつなぐ
(過去と未来をつなぐ、地域や人をつなぐ)
- 道づくりをとおして、県の将来像を実現させる意味を含めました。



基本計画【第3章】

- 3-1 道路の種類区分
- 3-2 施策ごとの取組
 - 8つの施策 53の取組
 - 施策別指標一覧 25の指標を設定
- 3-3 各地域別の地域ビジョン

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	【4つの取組】		P22へ
(施策2) 頻発する自然災害に備える道づくり	【9つの取組】		P29へ
(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	【5つの取組】		P32へ
(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	【7つの取組】		P34へ
(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	【8つの取組】		P36へ
(施策6) まちづくりや地域振興を支える道づくり	【11の取組】		P41へ
(施策7) 健康を支え、すべての人にやさしい道づくり	【4つの取組】		P47へ
(施策8) 脱炭素や循環型社会を実現する道づくり	【5つの取組】		P51へ

凡例

基幹的な道路		高規格幹線道路
		高規格幹線道路以外 ※区域・計画路線(整備区間・調査区間を含む)
地域連携道路		

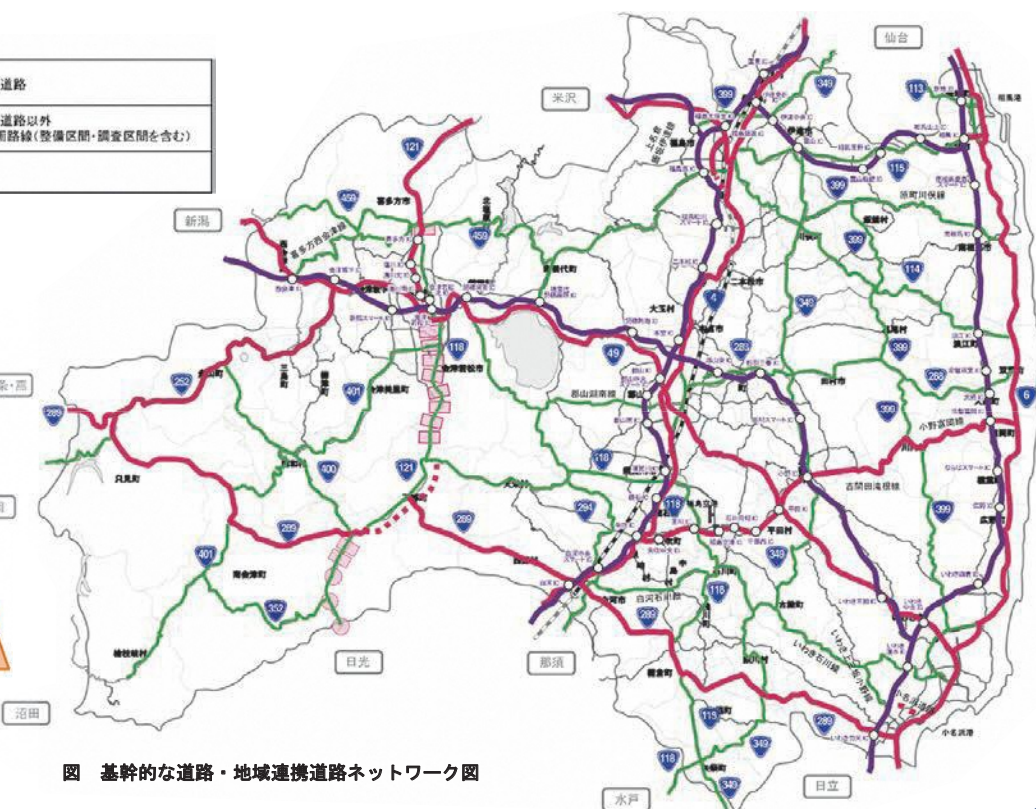
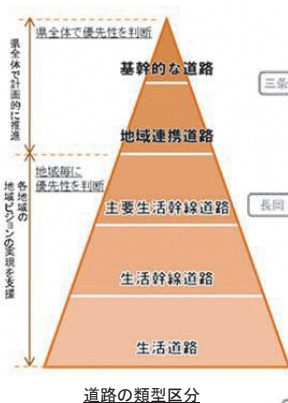


図 基幹的な道路・地域連携道路ネットワーク図

実施計画【第4章】

- 4-1 施策を実現するための優先性の考え方
- 4-2 道路整備・管理の具体的な目標及び優先性の判断
- 4-3 広域道路ネットワーク形成に向けた具体的な取組
- 4-4 防災・減災、国土強靱化に向けた具体的な取組
 - 福島県国土強靱化地域計画に基づき、以下6つの取組を記載し、5年後の目標(指標)を設定
 - ①災害時に地域の輸送等を支える道路整備
 - ②孤立集落の発生を回避する道路整備
 - ③緊急輸送路の防災・減災対策
 - ④道路橋梁の耐震補強
 - ⑤市街地における無電柱化対策
 - ⑥道路施設(トンネル・橋梁)の老朽化対策
- 4-5 復興を支える道路整備の具体的な取組
 - 第2期復興・創生期間における道路の取組を記載
- 4-6 概ね10年以内に実施する必要がある代表箇所
 - 以下、3/パターンの代表箇所(区間)を記載
 - ①「基幹的な道路」と「地域連携道路」の40路線のうち、県管理道路(31路線)に係る一定規模(事業費:約5億円)以上の改築系事業の箇所 【22路線49工区】
 - ②特定復興再生拠点区域や「福島イノベーション・コースト構想」に関する拠点へのアクセス道路の事業箇所 【6路線 7工区】
 - ③道路ネットワークを強化するため計画的に対応する無電柱化事業の箇所及び橋梁耐震補強事業、災害防除事業、長寿命化事業を実施する区間 【無電柱化:11路線14工区、災害防除、橋梁耐震補強:5路線7区間】
- 4-7 ふくしま道づくりプランの進行管理



図 概ね10年以内に実施する必要がある代表箇所図(復興)

県復興計画の変遷

●県復興ビジョン

平成23年8月

<3つの基本理念>

- 1 原子力に依存しない、安全・安心で持続的に発展可能な社会づくり
- 2 ふくしまを愛し、心を寄せるすべての人々の力を結集した復興
- 3 誇りあるふるさと再生の実現

●県復興計画(1次)

平成23年12月

東日本大震災及び原発事故、新潟・福島豪雨災害からの復旧・復興への取組

- 【重点プロジェクト】
- 津波被災地等復興まちづくりプロジェクト
 - 県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

津波被災地域の復興支援

- 復興まちづくりを支援する路線の整備

- ・相馬亘理線
- ・豊間四倉線 等

道路ネットワーク基盤強化

- 浜通り軸の早期復旧・整備、生活を支援する道路整備
- 浜通りと中通りをつなぐ復興を支援する道路、会津・中通りの東西連携道路などの整備・強化

- ・国道118号
- ・国道121号
- ・国道252号
- ・国道401号 等

●県復興計画(2次)

平成24年12月

- 避難の長期化に伴う支援強化
- 新たな生活拠点の整備
- 帰還を加速する取組

避難解除等区域等の復興支援のための重点化

- ふくしま復興再生道路を位置付け

本県の復興に向けた戦略的道路整備

- 避難解除等区域の復興を周辺地域から強力に支援するため、**基幹的な道路(高速道、直轄国道等)に囲まれる範囲を対象とする路線の整備が必要**

ふくしま復興再生道路

- | | |
|---------|---------|
| ①小名浜道路 | ⑤国道399号 |
| ②国道114号 | ⑥原町川俣線 |
| ③国道288号 | ⑦小野富岡線 |
| ④国道349号 | ⑧吉間田滝根線 |

- 復興に向けた常磐道の追加IC等の整備

●ふくしま道づくりプラン(復興計画対応版)

平成25年3月

計画期間：平成25年度～平成32年度

- 国道6号の自由通行可(自動車の通行制限がなくなる)

平成26年9月

- 常磐自動車道の全線開通

平成27年3月

- 平成28年度以降の復旧・復興事業の新たな枠組みが決定

平成27年6月

- ・H23～H27「集中復興期間」
- H28～H32「復興・創生期間」5年間の事業規模6.5兆円(閣議決定)
- ・これまでの全額国費に対し、12市町村以外では自治体負担が発生

- 福島12市町村の将来像に関する有識者検討会提言

平成27年7月

●県復興計画(3次)

平成27年12月

- 復興の加速化
- 新産業の集積
- 風評・風化対策の強化

重点プロジェクトを整理・統合

【重点プロジェクト】

- 避難地域等復興加速化プロジェクト
- 復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト

第2期福島県復興計画【抜粋】

令和3年3月

復興へ向けた重点プロジェクト

第1期復興計画（第3次）に記載されている10の重点プロジェクトについて、「避難地等の復興・再生」、「ひと」、「暮らし」、「しごと」の視点から、4の重点プロジェクトに必要となる取組を取りこぼすことなく再編しています。各重点プロジェクトに記載された取組を重点的かつ着実に進めることで、基本目標の実現を目指します。

1 避難地域等復興加速化プロジェクト

【目指す姿】 安全・安心に生活できるまちづくりを進め、産業・なりわいの復興・再生を加速させます。さらに、魅力あふれる地域の創造を通して「避難地域等の着実な復興・再生」を目指します。

【取組の方向性】

- 安心して暮らせるまちの復興・再生
- 産業・なりわいの復興・再生
- 魅力あふれる地域の創造



2 人・きずなづくりプロジェクト

【目指す姿】

子育て環境の整備に取り組むとともに、復興を担う人材の育成を図ります。さらに、県内外に避難している方々やふくしまを応援する方々とのきずなを深め、「未来を担う人材の育成・人とのつながりの醸成」を目指します。

【取組の方向性】

- 日本一安心して子どもを生き、育てやすい環境づくり
- 復興を担う心豊かなたくましい人づくり
- 産業復興を担う人づくり
- ふくしまをつなぐ、きずなづくり



3 安全・安心な暮らしプロジェクト

【目指す姿】

生活環境の充実と被災者支援の推進を図ります。さらに、環境の回復に向けた取組に加え、防災力の高いまちづくりなどを通して、「安全・安心に暮らせる地域社会づくりの実現」を目指します。

【取組の方向性】

- 安全・安心に暮らせる生活環境の整備
- 帰還に向けた取組・支援、避難者支援の推進
- 環境回復に向けた取組
- 心身の健康を守る取組
- 復興を加速するまちづくり
- 防災・災害対策の推進



4 産業推進・なりわい再生プロジェクト

【目指す姿】

県内全域で失われた各産業の復興に向け、販路開拓やブランド化、人材確保・定着に向けた支援の充実を図ります。さらに、農林水産業及び観光業の振興を図ることで、「持続可能で魅力的なしごとづくりの推進」を目指します。

【取組の方向性】

- 中小企業等の振興
- 新たな産業の創出・国際競争力の強化
- 農林水産業の振興
- 観光業の振興



1 避難地域等復興加速化プロジェクト

1 安心して暮らせるまちの復興・再生

(2) 広域インフラの充実・広域連携の推進

① 「ふくしま復興再生道路」の整備、地域連携道路等の整備	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
② 常磐自動車道の4車線化・スマートICの整備	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
③ 避難12市町村内における道路の整備	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
④ 防災・減災対策など安全に安心して暮らせる道路の整備	R3 R4 R5 R6 R7 R8~

【凡例】取組の期間



3 安全・安心な暮らしプロジェクト

5 復興を加速するまちづくり

(3) 復興の基盤となる道路等の整備

① 常磐自動車道の4車線化・スマートICの整備【避難P1(2)②に再掲】	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
② 磐越自動車道の4車線化整備（会津若松～新潟間）	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
③ 会津縦貫道の整備	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
④ 「ふくしま復興再生道路」の整備、地域連携道路等の整備【避難P1(2)①に再掲】	R3 R4 R5 R6 R7 R8~
⑤ 防災・減災対策など安全に安心して暮らせる道路の整備【避難P1(2)④に再掲】	R3 R4 R5 R6 R7 R8~

5 重要物流道路制度と福島県新広域道路交通計画

重要物流道路制度の創設

●背景

人口減少・少子高齢化に伴い、トラックドライバーの担い手不足、高齢化が進行し、深刻なドライバー不足が顕在化しています。また、熊本地震では熊本県内の緊急輸送路道路約2千kmのうち50箇所で行止りが発生しました。これらの課題を解決し平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保を目的に、「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）が平成30（2018）年3月に成立公布され、「重要物流道路制度」が創設されました。【指定図は、P20 参照】

●特殊車両通行許可不要区間

重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間について、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置を導入するなど、物流生産性の向上が進められています。

福島県新広域道路交通ビジョン・福島県新広域道路交通計画

●経緯

・平成5（1993）年12月策定（平成10（1998）年6月一部見直し【P19参照】

福島県広域道路整備基本計画：高速自動車国道や地域高規格道路など、広域道路ネットワークを示しています。

・令和3（2021）年6月策定

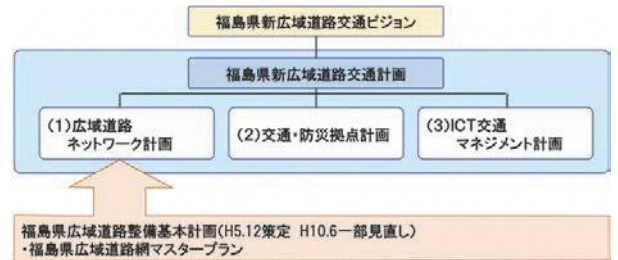
福島県新広域道路交通ビジョン：中長期的（概ね20～30年間）な視点から、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を示しました。

福島県新広域道路交通計画：ビジョンに基づき、「福島県広域道路整備基本計画」をベースとした県の骨格を担う6本の連携軸など、平常時・災害時を問わず物流・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※1や交通・防災拠点※2などを示しました。

※1 「広域道路ネットワーク計画」には高規格道路、一般広域道路を位置づけ、さらに高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路を構想路線として位置付けました。

※2 交通・防災拠点のうち防災拠点として、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅を「防災道の駅」として位置付けています。本県においては、高速道路ICや広域道路へのアクセスが良く、災害時のヘリポートや非常用電源等を有する道の駅「猪苗代」が令和3（2021）年6月に初めて選定されました。

制度	国の動き	県の動き
H30(2018).3 道路法一部改正 重要物流道路制度創設		
	H31(2019).4 国土交通大臣が重要物流道路を初指定	H31(2019).7 国際海上コンテナ車の特殊車両通行許可を不要とする措置を告示
	今後、重要物流道路の追加指定	R3(2021).6 福島県新広域道路交通ビジョン・福島県新広域道路交通計画策定
		今後、国際海上コンテナ車の特殊車両通行許可を不要とする措置を告示



(2) 交通・防災拠点計画

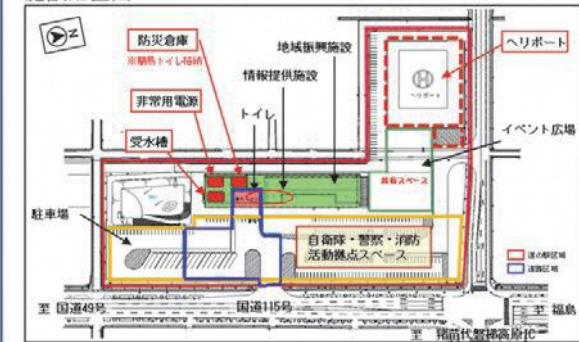
ターミナル性の高い交通結節点の支援する「交通拠点」と、防災機能を備えた道の駅を拡充する「防災拠点」を整理

防災道の駅の概要



道の駅「猪苗代」

施設配置図



(3) ICT交通マネジメント計画

都市交通や交通弱者への対応として、ICT等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を整理

分類	取組み内容
ETC2.0	速度低下状況や潜在的な事故危険箇所の把握(国土交通省)
自動運転・MaaS	自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築(浪江町ほか)
MaaS	会津 Samurai MaaSプロジェクト(会津若松市ほか)
スマートシティ	スマートシティ会津若松(会津若松市ほか)
AI	ダイナミックルーティングバス実証実験(会津若松市ほか)
グリーンスローモビリティ	IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験(飯館村ほか) 低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」(通称・トイボ)の実証実験(いわき市ほか)
無人配送	自動配送ロボの実証実験(民間団体)



≪専用アプリ「My Rideさわやか号」≫
出典：会津若松市



グリーンスローモビリティ
出典：飯館村

(1) 広域道路ネットワーク計画

1) 高規格道路

高速自動車国道を含めた広域的な道路ネットワークを構成する道路。
全線にわたって、沿道アクセスコントロール等を図り、求められるサービス速度（概ね60km/h以上）を確保する。

- ブロック都市圏(※1)間を連絡する道路
- ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路
- 上記道路と重要な空港・港湾(※3)を連絡する道路

2) 一般広域道路

高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。

- 広域交通の拠点となる都市(※2)を効率的かつ効果的に連絡する道路
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾(※3)等を連絡する道路

※構想路線

高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

※1: 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

※2: 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市、2次生活圏中心都市

中枢中核都市: 福島市、郡山市、いわき市

連携中枢都市圏: 郡山市

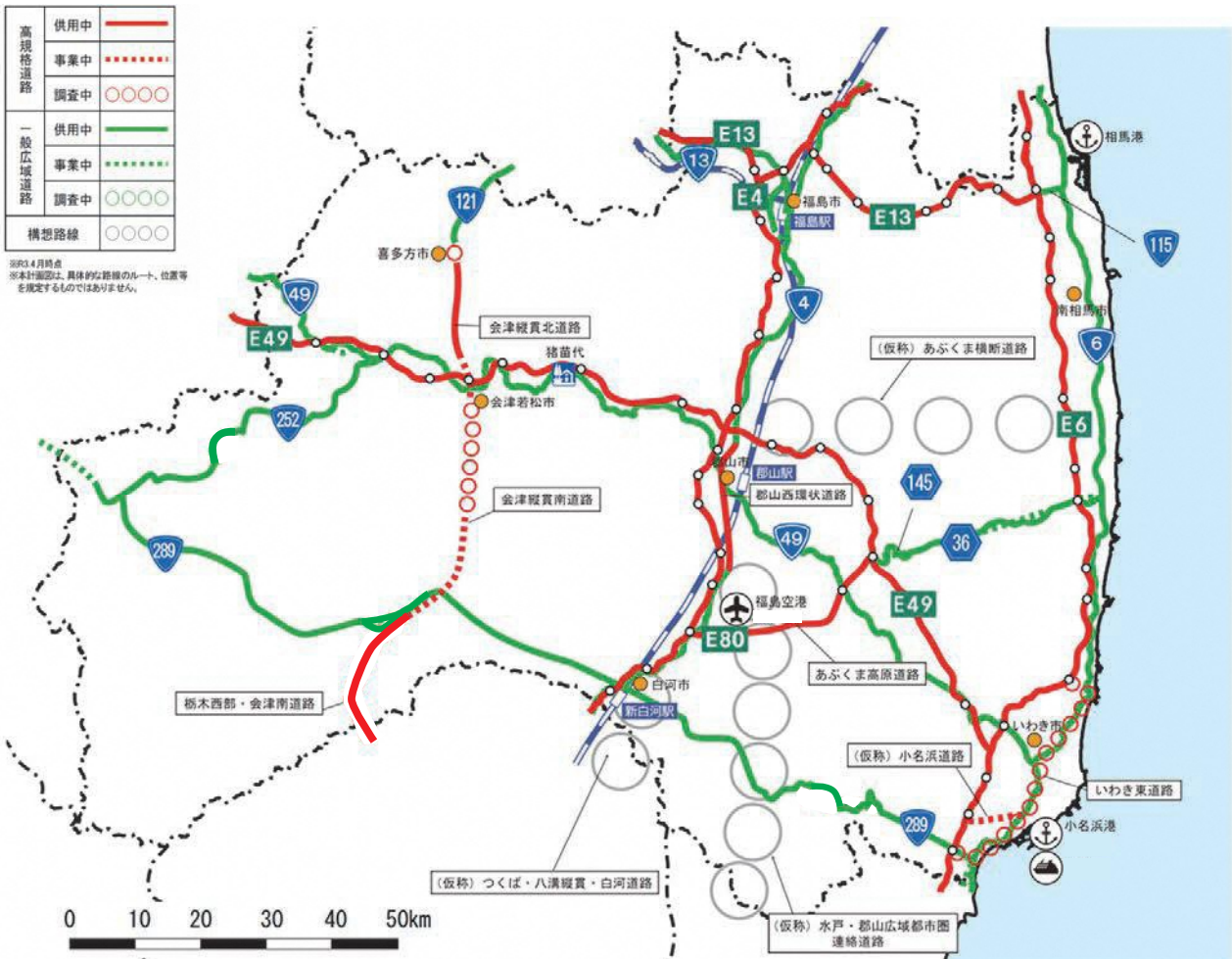
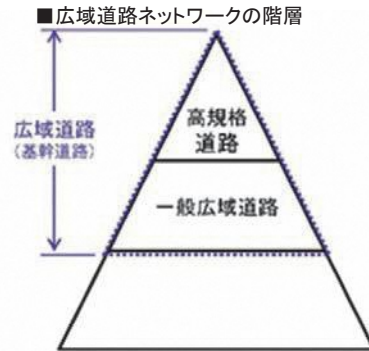
定住自立圏における中心市: 白河市、喜多方市、南相馬市

2次生活圏中心都市: 会津若松市

※3: 重要な空港・港湾

ジェット化空港: 福島空港

重要港湾: 相馬港、小名浜港



重要物流道路

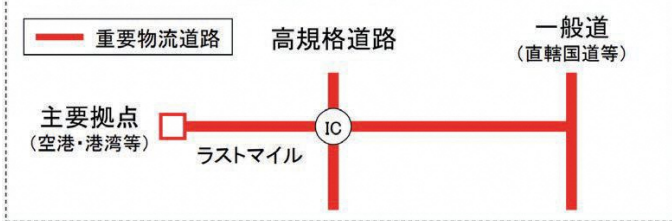
重要物流道路とは

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、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」として計画路線を含めて指定市、機能強化や重点支援を実施するもの。

指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間について、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可が不要となる。
- ・国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別構造基準（構造基準（高さ）4.5mから4.8m）を設定する。

<ネットワークのイメージ>



<重要物流道路指定の効果>

(物流を取り巻く課題)

物流は、生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務。

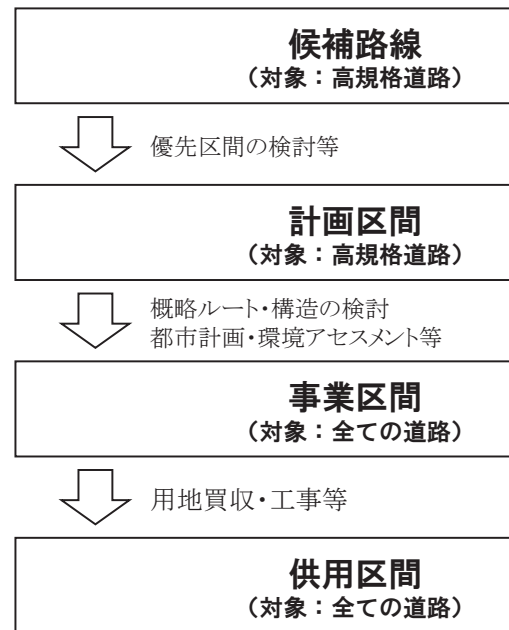


2018年道路法改正により、重要物流道路制度を創設

- 道路構造の基準を国際海上コンテナ車対応に引上げ
- 構造上支障のない区間は、国際海上コンテナ車の特車許可不要
- 地方自治体事業は個別補助制度も活用して支援



<指定状況(2022.4.1)>(全国)





380路線

88区間

約2,900km

約36,000km

※上記は令和4年4月1日指定の重要物流道路を表示したものです。
 ※最新の重要物流道路等の指定区間は以下の頁をご確認ください。
 (国土交通省HP)

<https://www.mlit.go.jp/index.html>

(参考)道路構造の基準

	自専道等	一般道	重要物流道路に指定
長さ	16.5m	12m	16.5m
幅	2.5m	2.5m	2.5m
高さ	3.8m	3.8m	4.1m
前端オーバーハング	1.3m	1.5m	1.3m
軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m	前軸距 4m 後軸距 9m
後端オーバーハング	2.2m	4m	2.2m
最小回転半径	12m	12m	12m

※「自専道等」は第1種、第2種、第3種第1級、第4種第1級の道路で、「一般道」はそれ以外の道路。

6 道路の施策の基本方針

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

- ① 福島市の更なる復興を支える道づくり
- ② 頻発する自然災害に備える道づくり
- 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
- 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
- ⑤ 一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり
- ⑥ まちづくりや地域振興を支える道づくり
- ⑦ 健康を支え、すべての人にやさしい道づくり
- ⑧ 脱炭素や循環型社会を実現する道づくり

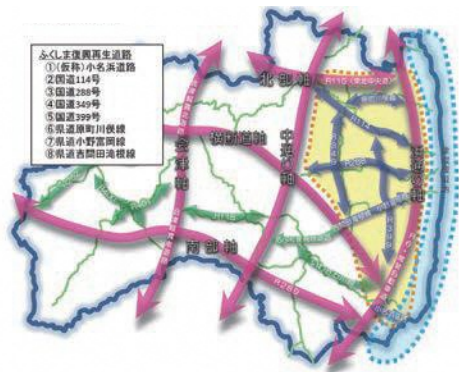
「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

- ① 福島市の更なる復興を支える道づくり

【主な取り組み】

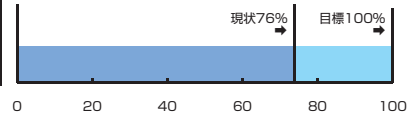
1. 復旧・復興、住民帰還の促進や産業再生を支援する道路の整備を進めます（ふくしま復興再生道路の整備）

避難解除区域等の復旧・復興、住民帰還の促進を図るとともに、産業再生などによる持続可能な発展を支援するために、避難解除区域等と周辺の主要都市等を結ぶ幹線道路の整備を推進します。



効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
①-1	ふくしま復興再生道路(8路線29工区)の整備完了率	76%	100%	100%



小名浜道路



吉間田滝根線 広瀬工区



国道288号 船引バイパス



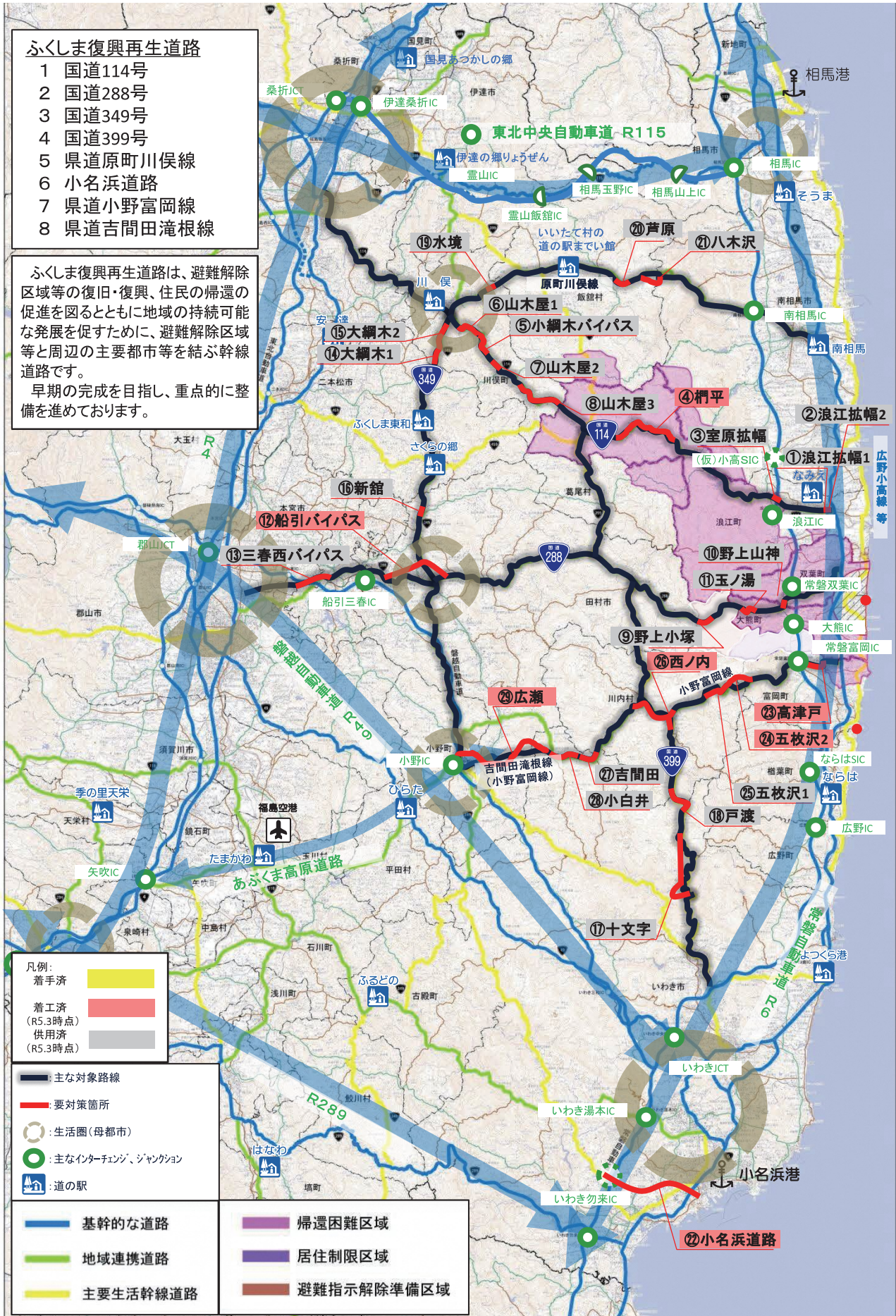
小野富岡線 高津戸工区

ふくしま復興再生道路

ふくしま復興再生道路

- 1 国道114号
- 2 国道288号
- 3 国道349号
- 4 国道399号
- 5 県道原町川俣線
- 6 小名浜道路
- 7 県道小野富岡線
- 8 県道吉間田滝根線

ふくしま復興再生道路は、避難解除区域等の復旧・復興、住民の帰還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に、避難解除区域等と周辺の主要都市等を結ぶ幹線道路です。
 早期の完成を目指し、重点的に整備を進めております。



※避難指示区域はR2.3.4時点のもの

「ふくしま復興再生道路」整備箇所一覧						
箇所番号	路線名	市町村名	工区名	着工済	供用率(%)	備考
1	国道114号	浪江町	浪江拡幅1	○	100	H26.12.6供用開始
2			浪江拡幅2	○	100	R3.3.2供用開始
3			室原拡幅	○	100	H26.12.6供用開始
4			櫛平	○	20	
5		小綱木バイパス	○	100	H27.6.28供用開始	
6		川俣町	山木屋1	○	100	R5.3.21事業完了
7			山木屋2	○	100	R5.3.21事業完了
8			山木屋3	○	100	R5.3.21事業完了
9	国道288号	大熊町	野上小塚	○	100	R4.7.16供用開始
10			野上山神	○	100	H28.3.29供用開始
11			玉ノ湯	○	100	H26.12.25供用開始
12		田村市	船引バイパス	○	40	H27.11.25 1工区供用開始 R4.9.28 2-1工区供用開始
13		三春町	三春西バイパス	○	100	H25.5.23供用開始(2/4)
14	国道349号	川俣町	大綱木1	○	100	R4.8.22供用開始
15			大綱木2	○	100	R5.3.21事業完了
16		田村市	新館	○	100	R3.9.13供用開始
17	国道399号	いわき市	十文字	○	100	R4.9.17供用開始
18		いわき市・川内村	戸渡	○	100	R1.7.5供用開始
19	原町川俣線	川俣町	水境	○	100	H25.11.29供用開始
20		飯館村	芦原	○	100	H28.10.25事業完了
21		飯館村・南相馬市	八木沢	○	100	H30.3.18供用開始
22	小名浜道路	いわき市	小名浜道路	○	0	
23	小野富岡線	富岡町	高津戸	○	0	
24		富岡町 川内村	五枚沢2	○	0	
25		川内村	五枚沢1	○	100	H30.9.28供用開始
26			西ノ内	○	40	R5.3.31一部供用開始
27		いわき市	吉間田	○	100	H27.3.24供用開始
28			小白井	○	100	R3.3.25供用開始
29	吉間田滝根線	田村市 小野町 いわき市	広瀬	○	0	

※供用率とは、全体事業延長の内の供用延長の割合である。

令和5年3月末現在

これまでの整備状況

国道114号浪江拡幅2工区(R3.3.2供用)



県道小野富岡線小白井工区(R3.3.25供用)

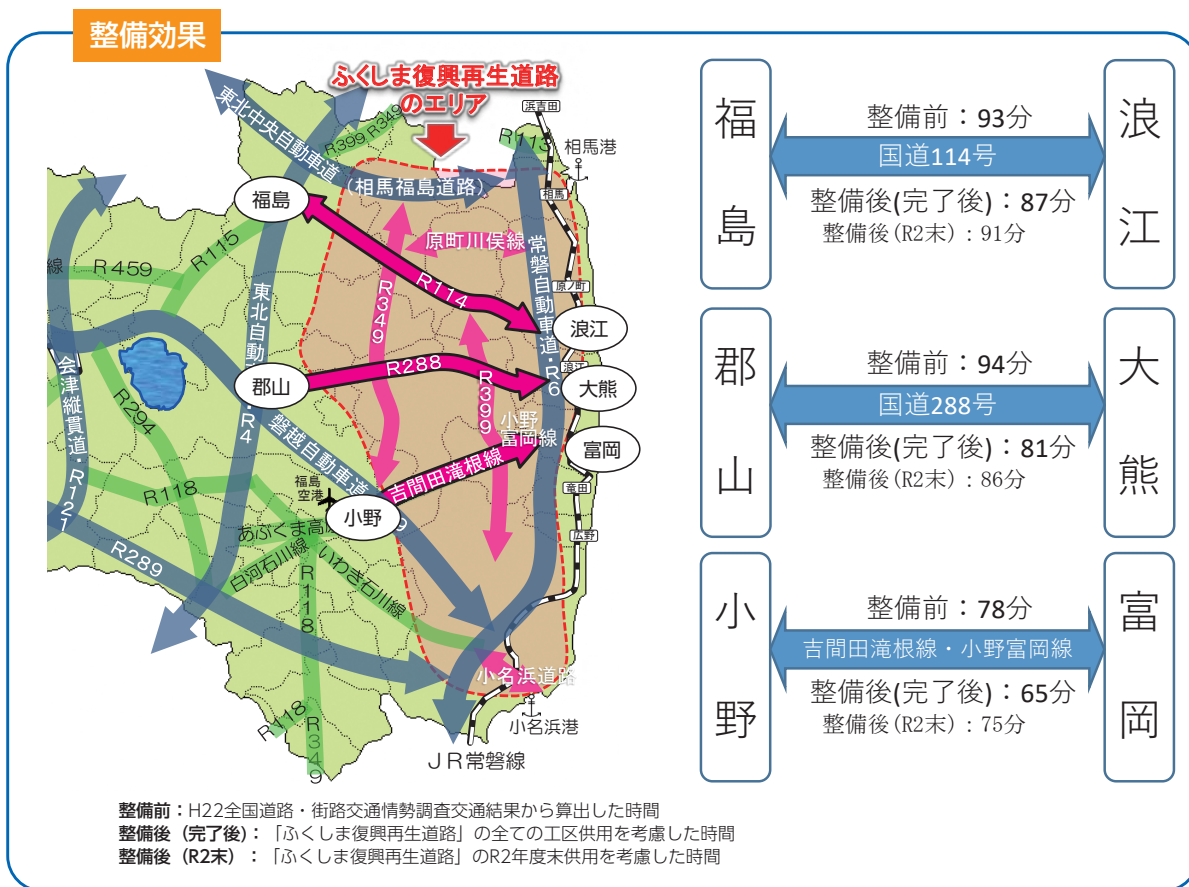


国道399号戸渡工区(R1.7.5供用)



県道原町川俣線八木沢工区(H30.3.18供用)





これまでの整備状況

県道小野富岡線五枚沢1工区(H30.9.28供用)



国道288号三春西BP(H25.5.23供用)



国道288号野上小塚工区(R4.7.16供用)



国道399号十文字工区(R4.9.17供用)



福島県の道路

【主な取り組み】

2. 原子力災害地域の復興・再生を支援する道路の整備を進めます (避難地域の復興・再生を支援する道路整備)

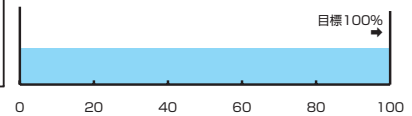
原子力災害の影響などにより、事業が遅れている避難地域の道路整備を推進します。

(特定復興再生拠点関連の道路整備)

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における住民の帰還及び移住等を支援する道路整備を推進します。

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
①-2 ①-3 ①-4	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%



<令和5年度の事業箇所>

浪江三春線 小出谷工区(葛尾村、浪江町)

井手長塚線 長塚工区(双葉町) 外

井手長塚線・長塚請戸浪江線 (復興シンボル軸)

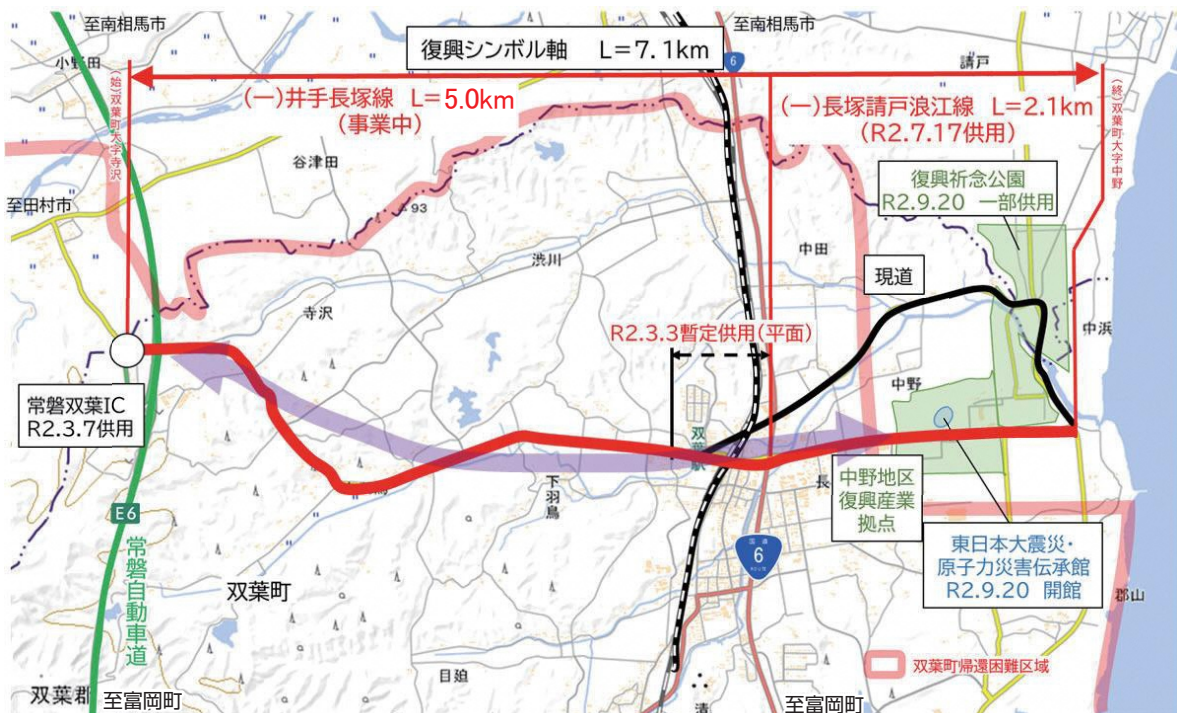


図3-5 井手長塚線・長塚請戸浪江線 (復興シンボル軸) 位置図



整備状況 (井手長塚線 長塚工区 (双葉町))

【主な取り組み】

3. 津波被災地域の復興を支援する道路の整備を進めます

津波被災地域における復興まちづくりを引き続き支援するため、広野小高線等沿岸部における道路を「浜街道」と位置付け、被災地における産業の再生や震災の伝承、サイクルツーリズムなどの新たな魅力の創出に取り組むため、着実に整備を進めます。

<令和4年度の事業箇所>

- 広野小高線 浪江小高工区（浪江町～南相馬市）
- // 線 熊川工区（富岡町～大熊町）



図3-6 浜街道位置図

- 浜街道
- 相馬亙理線
- 原町海老相馬線
- 北泉小高線
- 広野小高線
- 四倉久之浜線
- 豊間四倉線
- 小名浜四倉線
- 泉岩間植田線



相馬亙理線 新地工区（新地町）



福島ロボットテストフィールド全景



広野小高線 棚塩工区(浪江町)



東日本大震災・原子力災害伝承館



広野小高線 天神工区（楢葉町）



楢葉遠隔技術開発センター



豊間四倉線 東舞子橋工区（いわき市）



水産海洋研究センター



復興サイクリングロード
いわき七浜海道（いわき市）

【主な取り組み】

4. 新たな産業基盤の構築を支援する道路の整備を進めます

(福島イノベーション・コースト構想の関連施設等、復興拠点へのアクセス道路の整備)

浜通り地域等の産業を回復するための新たな産業基盤の構築を目指す「福島イノベーション・コースト構想」の進展により、福島ロボットテストフィールドなど関連施設へアクセスする道路等新たに必要な道路の整備を推進します。

<令和5年度の事業箇所>

原町川俣線 下高平工区 (南相馬市)

原町・川俣線 (下高平工区)

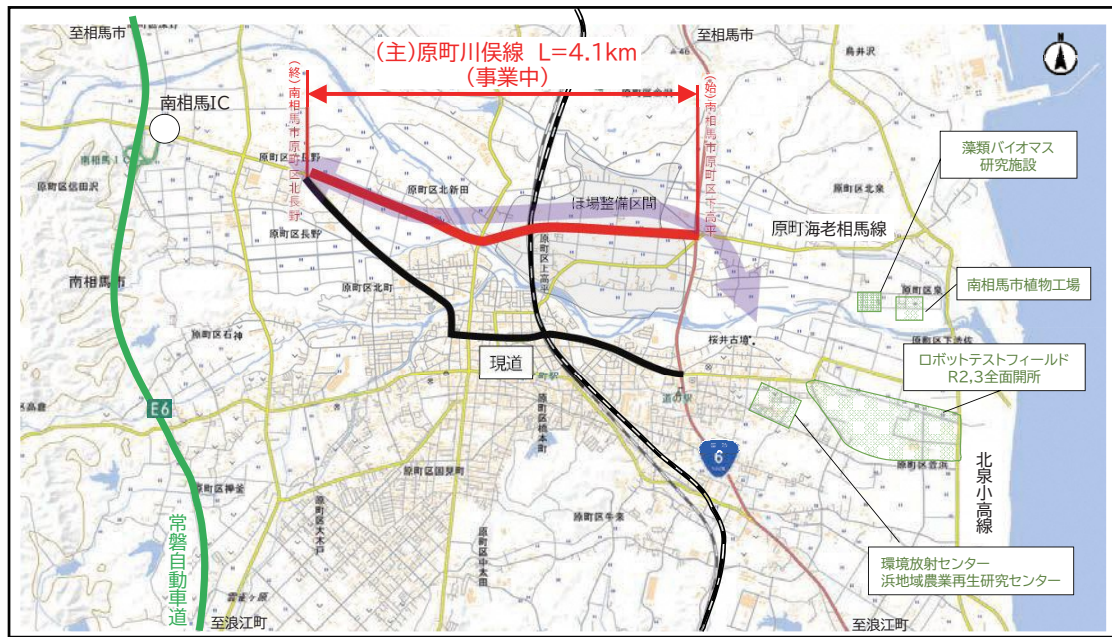


図3-7 原町川俣線 (下高平工区) 位置図



整備計画
原町川俣線 (下高平工区)

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

② 頻発する自然災害に備える道づくり

【主な取り組み】

1. リダンダンシーを確保し災害に強い強靱な道路ネットワークを構築します

会津縦貫道（会津軸）の整備や常磐自動車道、磐越自動車道の4車線化など基幹となる道路の強化とともに、それらを補完する地域連携道路などの整備を進め、多重性や代替性を確保した災害に強い道路ネットワークを構築します。

<令和5年度の事業箇所>

- 国道121号 若松北バイパス（会津若松市）
- 国道121号 下郷田島バイパス（下郷町、南会津町）
- 国道118号 鳳坂工区（天栄村） 外



開通式（国道118号 鳳坂工区 天栄村）

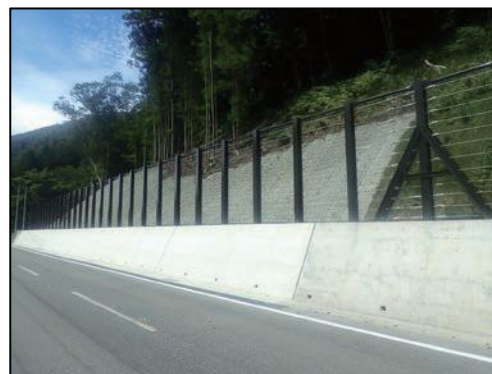
【主な取り組み】

2. 落石等の危険箇所の対策を進めます

平成8年度に実施した道路防災総点検の結果に基づき、継続的に点検を続けてきた法面等において、法面や岩盤斜面に変状がみられる落石等危険箇所等の法面対策等を実施し、緊急輸送ネットワークの機能強化を進めます。

<令和5年度の事業箇所>

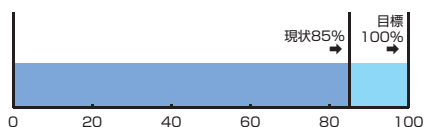
- 国道118号 小野岳工区（下郷町）
- 国道288号 芹ヶ沢工区（田村市） 外



落石防護柵施工箇所
（国道352号 大原工区 南会津町）

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
②-2	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	85%	100%	100%



落石対策予定箇所
（国道459号 蟹沢乙工区 西会津町）

● 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	点検箇所数	要対策	要対策箇所解消状況				
			令和3年度末解消	令和4年度完了	令和4年度末解消	令和5年度以降残	
1. 落石崩壊	4,234	2,072	966	8	974	1,098	
2. 岩石崩壊	336	162	108	0	108	54	
3. 地すべり	46	5	0	0	0	5	
4. 雪崩	156	78	66	0	66	12	
5. 土石流	293	53	8	0	8	45	
6. 盛土	475	154	38	0	38	116	
7. 地吹雪	253	217	78	0	78	139	
8. 橋梁基礎の洗掘	244	81	26	1	27	54	
9. 擁壁	1,033	175	37	1	38	137	
10. その他	1	1	0	0	0	1	
合計	箇所数	7,071	2,998	1,327	10	1,337	1,661
	率			44.3%	0.3%	44.6%	55.4%

※H8道路防災総点検 [R2見直し版]

（令和5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	緊急輸送路内			対策完了数	未対策箇所数	H8防災点検全体			
	1次	2次	対策			点検対象	要対策	対策完了	未対策
県北	50	15	35	46	4	497	316	185	131
県中	135	9	126	95	40	1,594	446	223	223
県南	24	14	10	14	10	927	290	122	168
会津若松	71	7	64	37	34	1,136	451	170	281
喜多方	8	1	7	4	4	640	35	12	23
南会津	177	68	109	143	34	933	518	311	207
相双	128	20	108	99	29	785	680	206	474
いわき	21	11	10	17	4	559	262	108	154
合計	614	145	469	455	159	7,071	2,998	1,337	1,661

※H8道路防災総点検 [R2見直し版]

（令和5年3月末現在）

【主な取り組み】

3. 災害時の安全な通行を支えるため無電柱化を進めます

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無電柱化を進め、都市防災機能を向上させます。

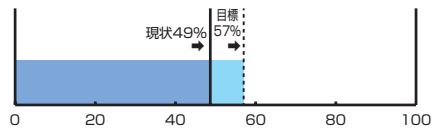
<令和5年度の事業箇所>

国道252号 七日町工区（会津若松市）

水原福島線 杉妻工区（福島市） 外

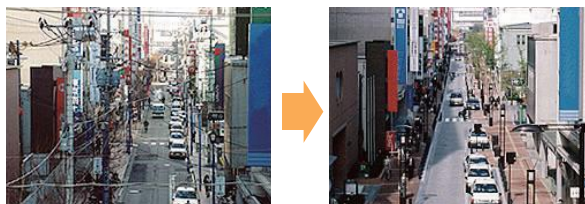
効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
②-3	市街地等における無電柱化整備率	49%	51%	57%



■ 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】

福島市 市道本町・上町線

【整備後】

● 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）

■ 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）

【主な取り組み】

4. 大規模地震時の救助活動や復旧・復興を支えるため橋梁の耐震化を進めます

東日本大震災などの大規模地震発生時に、路面に大きな段差が生じず、発災直後から物資の輸送等が速やかに行えるよう、緊急輸送路における橋梁や、復旧に時間を要する跨線橋及び迂回路の無い道路等における橋梁の耐震性能を向上させます。

<令和5年度の事業箇所>

国道118号 石川橋（石川町）

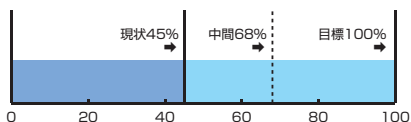
国道121号 文知摺橋（福島市） 外



対策実施済の橋梁
(塙大津港線 塙町)

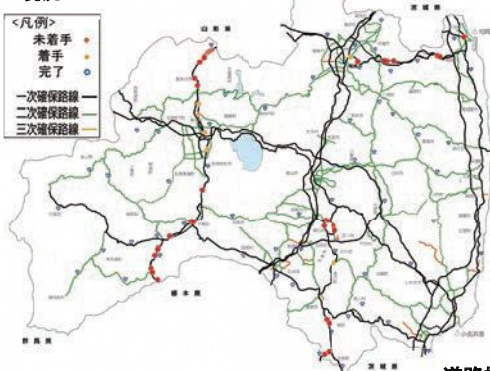
効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
②-4	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	45%	68%	100%

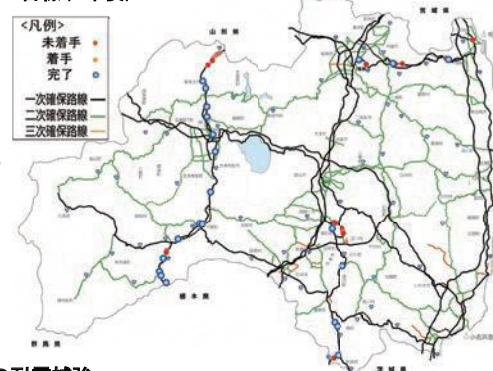


耐震補強予定の橋梁
(国道121号 喜多方市)

●現況



●目標(5年後)



道路橋梁の耐震補強

【主な取り組み】

5. 冬期の地域活動や地域間交流を支えるため雪崩対策を進めます

豪雪などにより過去に雪崩等の雪害が発生した箇所について、雪崩対策を実施し、地域の経済活動や利用者の安全など雪国の暮らしを守ります。

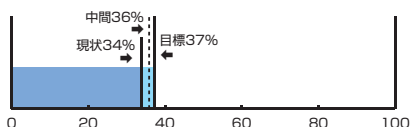
<令和5年度の事業箇所>

国道459号 高反工区（喜多方市）

下郷会津本郷線 大内工区（下郷町） 外

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
②-5	雪崩や地吹雪のおそれのある危険箇所の解消率	34%	36%	37%



雪崩危険箇所
(国道352号 檜枝岐村)



雪崩対策施設設置
(国道352号 南会津町)

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

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

【主な取り組み】

1. 県内外の連携や交流を支援するため会津軸、南部軸などを整備します（基幹的な道路の整備）

7つの地域や県外との連携・交流を強化し、安全で活力ある県土基盤を構築するため、会津軸を担う会津縦貫北道路（若松北BP）や会津縦貫南道路（小沼崎BP、湯野上BP、下郷田島BP）、南部軸である国道289号（入叶津、江竜田）を整備します。

<令和5年度の事業箇所>

- 会津軸 国道121号 若松北バイパス（会津若松市）
- 国道118号 小沼崎バイパス（下郷町）
- 国道121号 湯野上バイパス（下郷町）【国施工】
- 国道121号 下郷田島バイパス（下郷町、南会津町）
- 南部軸 国道289号 入叶津道路（只見町）

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
③-1	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



基幹的な道路
（国道118号 小沼崎BP【下郷町】）



基幹的な道路
（会津縦貫南道路 下郷田島BP【南会津町】）



基幹的な道路
（国道289号 入叶津工区【只見町】）



基幹的な道路
（常磐自動車道 折木川橋【広野町】）

【主な取り組み】

2. 地域間の連携や交流を支援するため地域連携道路を整備します

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。

<令和5年度の事業箇所>

国道401号 博士峠工区（会津美里町、昭和村）

いわき石川線 石川BP1工区（石川町） 外



地域連携道路
(国道401号 博士峠工区)



地域連携道路
(いわき石川線 石川BP1工区)

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
③-2	七つの地域の主要都市間の平均所要時間	85分	84分	82分

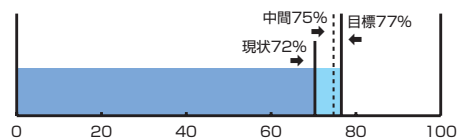


【主な取り組み】

3. 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

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため国が指定する「重要物流道路」及び代替・補完路の機能強化とともに、「福島県新広域道路交通計画」に示した広域道路ネットワークに基づく重要物流道路の追加指定や重さ指定道路の指定及び重点的な整備に取り組みます。

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
③-3	広域道路において、国際海上コンテナ車(40t背高)が許可なく通行できる延長の割合	72%	75%	77%



「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

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

【主な取り組み】

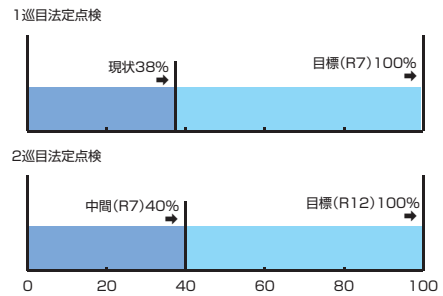
1. 長寿命化計画に基づく適切な維持管理により、道路施設の長寿命化に取り組みます

各施設の長寿命化計画に基づき、計画的な点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルにより、施設の機能を確保します。

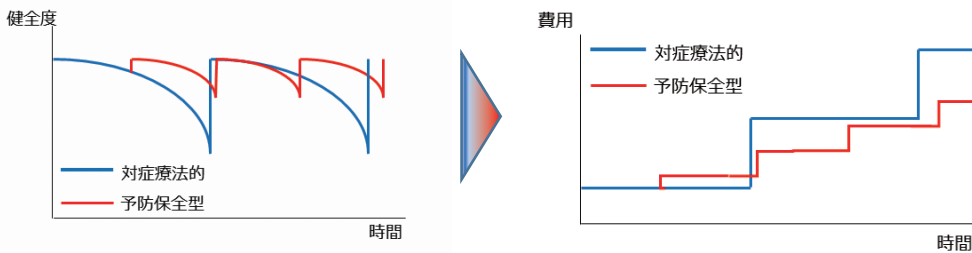
また、ライフサイクルコストの縮減を図るため、積雪寒冷地において、凍結抑制剤等による劣化が進みにくいコンクリート材料を採用するなど点検・設計・修繕等に新技術などを積極的に導入し、業務の高度化、効率化に取り組みます。

効果指標

取組番号	指標名		現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
④-1	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)	38%	100%	—
		2巡目法定点検 (R1～R5)	—	40%	100%



< 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 >



計画的な維持管理（予防保全型維持管理）のイメージ



ドローンによる橋梁点検



点検支援技術講習会の状況

【主な取り組み】

2. DX等の推進により効率的な維持管理を行います

長大トンネルなどにおいては、遠隔監視システムによる集中監視体制を導入し、管理体制の効率化を図ります。

また、維持管理に関する道路パトロールや除雪作業等を管理するシステム（道路メンテナンスシステム）を導入し、業務の高度化に取り組みます。

特殊車両の通行許可申請者へのサービス向上を図るため、道路情報便覧システムへの県道の未収録区間の早期収録を行い、紙での審査からシステム内での即時審査に切り替え、審査期間の短縮を図り、速やかな特殊車両通行許可書の発行を進めます。

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
④-2	除雪作業におけるGPSシステムの導入事務所数	18事務所	22事務所	22事務所

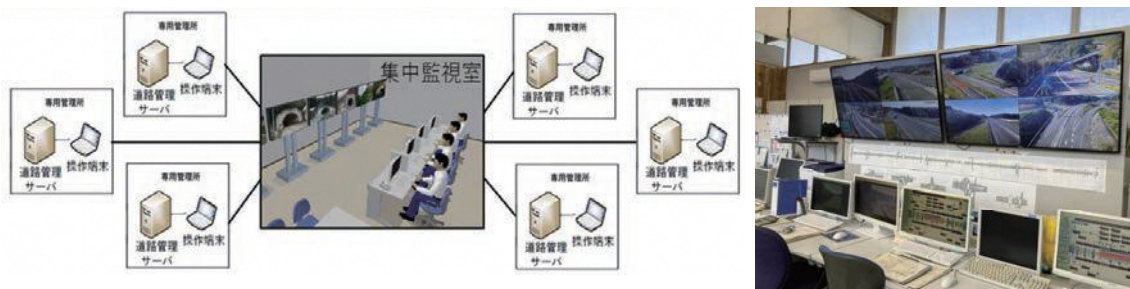


図 集中監視体制のイメージ



図 道路メンテナンスシステムのイメージ

道路情報便覧

道路情報便覧に収録していない道路の場合

他の道路管理者が管理する道路を含む申請を受理した場合、通過する各々の道路管理者への協議が必要



道路情報便覧に収録されている道路の場合

他の道路管理者が管理する道路を含む申請を受理した場合、道路情報便覧に収録されている道路であれば協議不要で審査可能



他の道路管理者が管理する道路でも協議不要で審査可能となり、道路管理者の審査業務の効率化、許可発行までの審査期間の短縮につながる。

図 道路情報便覧による特殊車両許可申請のイメージ

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

⑤一年を通じて安全で円滑な交通を確保する道づくり

【主な取り組み】

1. 安全・安心な道路環境を確保するため適切な道路パトロールを実施します

道路パトロールでは、道路の巡視に加え歩道や沿道環境などの点検を適切に実施し、安全な道路環境を確保します。



道路パトロールによる路面補修など

【主な取り組み】

2. 通学路等の安全な歩行空間を確保します

安心して通行できる歩行空間の確保に向け、学校関係者、警察、道路管理者が合同で実施する点検で危険箇所を把握し、対策が必要な通学児童の多い区間や危険な箇所等において、安全な歩行者空間の確保（歩道整備やラバーポール等による歩車分離等）を進めます。

<令和4年度の事業箇所>

国道118号 並木工区（矢祭町）

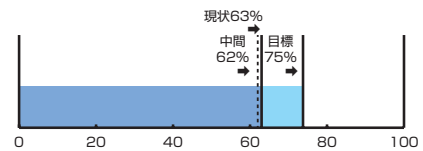
北山会津若松線 広田工区（会津若松市） 外



関係者との合同点検の様子

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑤-2	通学路における安全対策の完了率	63%	62%	75%



● 福島県が管理する道路の整備状況

(R4.4.1現在)

道路種別	実延長 (km) (R3.4.1現在)	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 (%)
一般国道	1525.6	959.8	646.8	67.4	154.1	113.9	73.9
主要地方道	1898.0	1262.9	751.4	59.5	298.6	230.1	77.1
一般県道	2314.2	1331.8	650.3	48.8	356.4	253.8	71.2
合計	5737.8	3554.5	2048.5	57.6	809.1	597.8	73.9

【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。

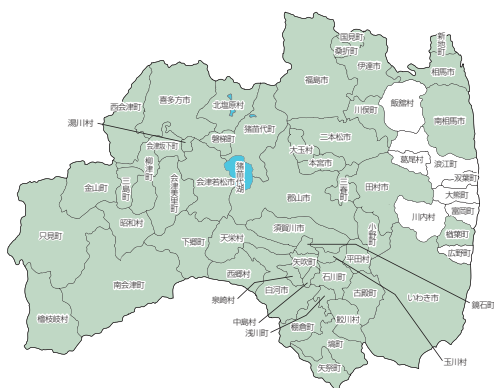


整備後

歩道が整備され子供達の安全が確保されました。

● 通学路交通安全プログラム

平成24年度、全国で通学中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、関係機関が連携し緊急合同点検を実施しその対策を進めてきました。このような取り組みを引き続き行うため、自治体、学校関係者、警察、道路管理者の連携により通学路交通安全プログラムを策定し、PDCAサイクルにて対策を進めています。



策定済市町村 51市町村
(令和3年3月31日現在)



喜多方河東線【喜多方市熊倉町地内】



国道352号【檜枝岐村見通地内】

橋梁部や積雪時など歩道がないため通学児童の安全に支障をきたしている箇所が依然として残っています。

● 千葉県八街市での事故を踏まえた対策

令和3年6月に千葉県八街市で発生した事故を受けて実施した点検の結果は下記のとおり。

対策必要箇所 1,289箇所

	国管理道路	県管理道路	市町村管理道路
教育委員会・学校 (692箇所)	692		
道路管理者 (837箇所)	24	303	524
警察 (380箇所)	380		

このうち、県管理道路における303箇所の対策については下記のとおり

対策	箇所数	備考
短期対策 (カラー塗装等)	243	243箇所対策済
計画的対策 (歩道整備等)	60	6箇所対策済

【事故危険箇所】

事故発生割合の高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備によって対策効果が見込まれる区間を事故危険箇所として選定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。

主に幹線道路が対象。

【福島県事故多発地点緊急対策事業】

市町村と所轄警察署が事故の多い地点を選定し、各地方振興局から生活交通課へとあげられた箇所を福島県道路環境整備技術調査委員会が現地調査を行い、対策箇所、対策工法を検討し道路管理者と公安委員会が対策を行います。

●事故危険箇所（県管理道路10箇所）H25指定

路線名	箇所名	事故件数(H19~H22)	
		死傷事故	うち死亡事故
(主)中野須賀川線	須賀川市吉美根字二枚橋～字徳田原	2	1
(一)伊達霊山線	伊達市保原町七丁目～城ノ内	8	1
(一)仁井田郡山線	郡山市安積町成田字漆山～字南前田	3	1
(一)東福島停車場線	福島市宮代前田～瀬上町町通	17	1
(国)289号	いわき市錦町鶴ヶ町(錦町鶴ヶ町交差点)	11	1
(主)いわき上三坂小野線	いわき市常磐岩ヶ岡町沢目(常磐岩ヶ岡交差点)	4	1
(主)白河羽鳥線	白河市昭和町	6	1
(主)相馬浪江線	南相馬市原町区馬場字欠下	2	1
(主)小名浜平線	いわき市鹿島町下矢田字榎木内	20	1
(一)湯川大町線	会津若松市東山町大字石山学院内	1	1

●事故危険箇所（県管理道路6箇所）H28指定

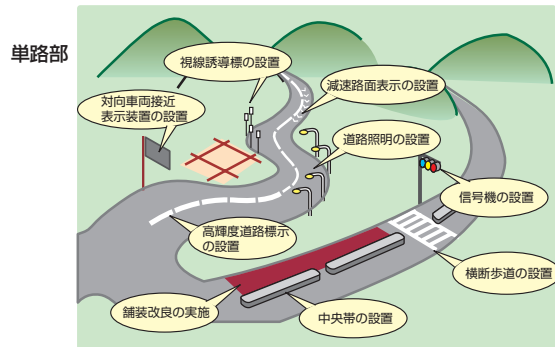
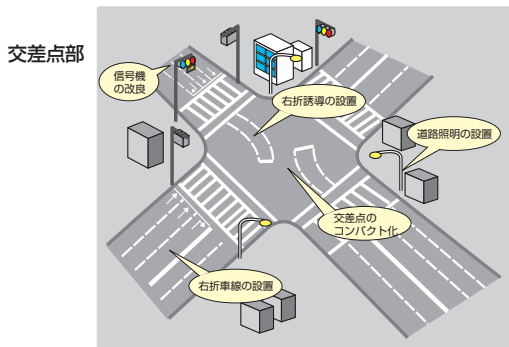
路線名	箇所名	事故件数(H22~H25)	
		死傷事故	うち死亡事故
(国)118号	東白川郡棚倉町下山基桃木田	14	1
(主)矢吹小野線	西白河郡矢吹町八幡町	9	1
(主)江上常磐線	いわき市鹿島町米田手倉～米田殿作	6	1
(一)福島安達線	二本松市油井川口	5	1
(一)二本松安達線	二本松市松岡	8	1
(一)母須須賀川線	須賀川市雨田松ヶ作	1	1

●事故危険箇所（県管理道路11箇所）R3指定

路線名	箇所名	事故件数(H27~H30)	
		死傷事故	うち死亡事故
いわき上三坂小野線	いわき市常磐関船町枕田1	4	1
いわき上三坂小野線	いわき市内郷線町之内7	4	1
増見小田倉線	西白河郡西郷村小田倉原中146	4	1
矢吹小野線	西白河郡矢吹町一本木43	4	1
本宮熱海線	本宮市字中條22-2	4	1
二本松金屋線	本宮市大字高木字平内1-2	4	1
399号	伊達市保原町字和泉町113-2	4	1
小名浜平線	いわき市小名浜浜岡小名浜51	5	1
401号	会津若松市門田町大字飯寺村西392～大字飯寺村西625	4	1
須賀川二本松線	郡山市富久山町久保田字久保田165-5～字久保田155-4	5	1
288号	郡山市富久山町久保田字大原64～字岩若64	8	1

選定年度	路線名	箇所名	選定前2ヶ年事故件数
H28	(主)郡山大越線	郡山市富久山町久保田字太郎殿前	20
	(主)北山会津若松線	会津若松市河東町広田字六丁目	23
	国道121号	南会津郡下郷町大字弥五島字和真居村	8
H29	国道121号	南会津郡南会津町糸沢字深沢	8
	国道399号	いわき市平字田町	21
H30	(主)福島吾妻裏磐梯線	福島市太田町	22
	国道121号	南会津郡下郷町大字中妻字大百刈	11
	国道121号	喜多方市関柴町西勝字西原	18
R1	(主)福島吾妻裏磐梯線	福島市野田町六丁目	16
	(一)会津若松会津高田線	大沼郡会津美里町字新町	5
	国道118号	会津若松市門田町大字飯寺	10
	(主)会津若松裏磐梯線	会津若松市宝町	8
R3	(主)小名浜平線	いわき市鹿島町下矢田字曲田	27
	(主)福島保原線	伊達市保原町字四丁目	5
	(一)須賀川二本松線	須賀川市岩瀬森	12
	(主)原町海老相馬線	南相馬市原町区本町一丁目	8
R4	(一)河内郡山線	郡山市富田町字大徳南	12
	(一)荒井郡山線	郡山市八山田一丁目	17
	国道288号	田村郡三春町雁木田	10
	(主)会津若松・裏磐梯線	会津若松市花春町	15
	国道121号	南会津郡下郷町大字弥五島	8
	小名浜港湾道路(港湾道路1号線)	いわき市小名浜字渚	19

事故危険・事故多発地点箇所対策の整備イメージ



対策事例	公安委員会	信号の現示、視認性の調整、停止線、横断歩道等の表示の新設更新
	道路管理者	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標等

【主な取り組み】

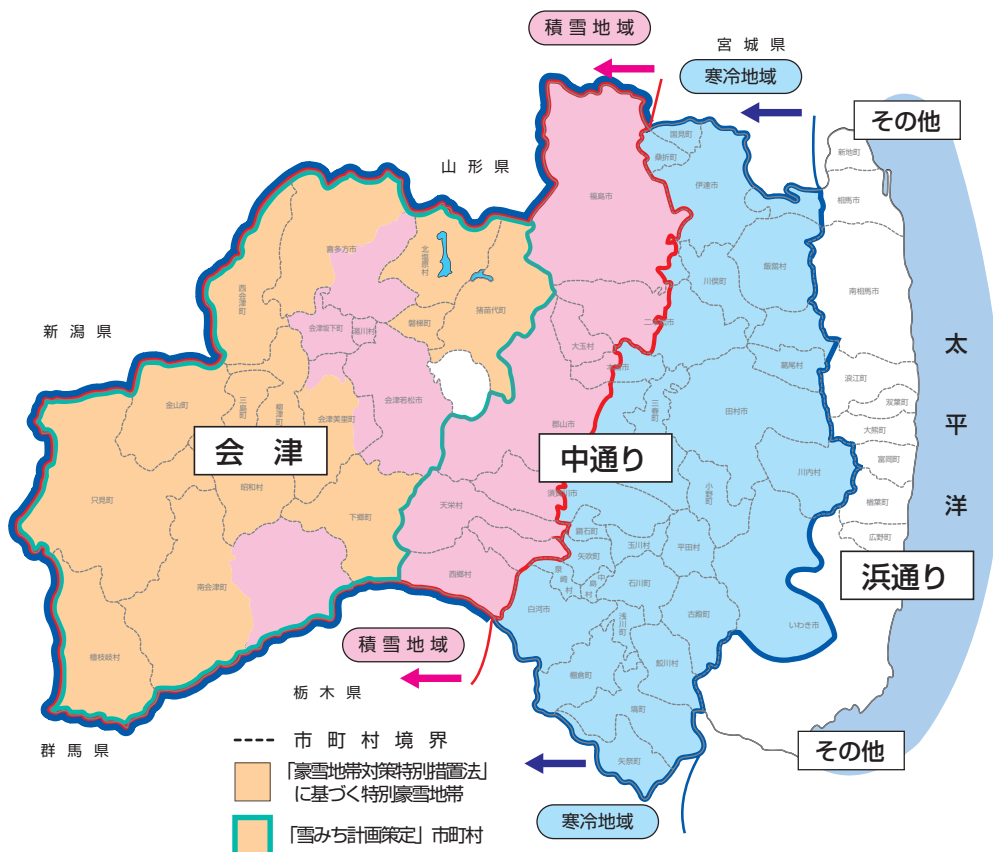
4. 雪国の暮らしを守るため防雪対策を実施します

家屋が連続する地区において、路肩や歩道等の排雪を円滑にするとともに、沿道区域の除排雪による生活空間を確保し、雪国の暮らしの利便性向上をはかるため、流雪溝を整備します。また、路面凍結によるスリップ事故等を防止するため、消融雪施設の整備などを実施し、冬期交通における安全性の向上を図ります。

<令和5年度の事業箇所>

国道252号 寄岩橋工区（只見町）

喜多方会津坂下線 米室2工区（喜多方市）



無散水消雪設備
国道252号 七日町工区（下の区）
（会津若松市）



無散水消雪設備
喜多方会津坂下線 三丁目工区（喜多方市）

「ふくしま道づくりプラン」 8つの施策

⑥まちづくりや地域振興を支える道づくり

【主な取り組み】

1. 地域の日常生活を支援するため道路を整備します

地域内の道路網の中で、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。

<令和5年度の事業箇所>

須賀川矢吹線 天開2工区（矢吹町）

土湯温泉線 中町2工区（福島市）外

施工前



施工後



整備完了箇所
棚倉矢吹線 川原田工区（中島村）



須賀川矢吹線 天開2工区（矢吹町）



土湯温泉線 中町2工区（福島市）

福島県の道路

【主な取り組み】

2. 交通渋滞の緩和に向けた道路整備を進めます

通勤や通学を始め、都市内の移動時間の短縮を図るため、バイパスや交差点改良などの整備を進めるとともに、時差通勤などの積極的活用、あるいは、警察の協力のもとに、信号の調整による適切な交通誘導などのソフト施策も含めて、総合的な渋滞対策を推進します。

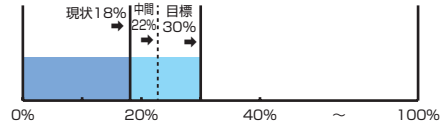
<令和5年度の事業箇所>

国道399号 いわき駅前交差点（いわき市）

国道118号 神明通り北交差点（会津若松市）外

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑥-2	渋滞対策実施箇所率	18%	22%	30%



● 主要な渋滞ポイント位置図

福島地区

区間名	箇所名	区間名	箇所名		
6 一般国道13号 (あづま陸橋東交差点～中央郵便局前交差点)	中央郵便局前交差点	13 一般国道13号 (中央郵便局前交差点～福島北警察署入口交差点)	西道路入口交差点		
	あづま陸橋東交差点		北犬野目交差点		
	陣場町交差点		隆合沢交差点		
7 福島微温湯線 (あづま陸橋西交差点～体育館入口交差点)	あづま陸橋西交差点	14 一般国道4号 (伏拝交差点～福島市境)	福島北警察署入口交差点		
	8 福島吾妻裏磐梯線 (あづま陸橋西交差点～八百善商店北交差点)		あづま陸橋西交差点	福島交差点	
八百善商店北交差点			巽谷交差点		
三河南町交差点			伏拝交差点		
9 福島飯坂線 (福島駅前交差点～西町交差点)	福島駅前交差点		15 国道115号 (鳥谷野交差点～郷野目交差点)	鳥谷野交差点	
	福島駅前交差点			16 一般国道4号 (伊達交差点～諏訪野団地入口交差点)	伊達交差点
	西町交差点				
10 一般国道13号 福島吾妻裏磐梯線 (舟場町交差点～あづま陸橋西交差点)	あづま陸橋東交差点				
	福島駅前交差点				
	あづま陸橋西交差点				
11 福島停車場線 (福島駅前交差点～栄町交差点)	福島駅前交差点				
12 庭坂福島線 (笹木野北中谷地交差点～陣場町交差点)	西町交差点				
	陣場町交差点				

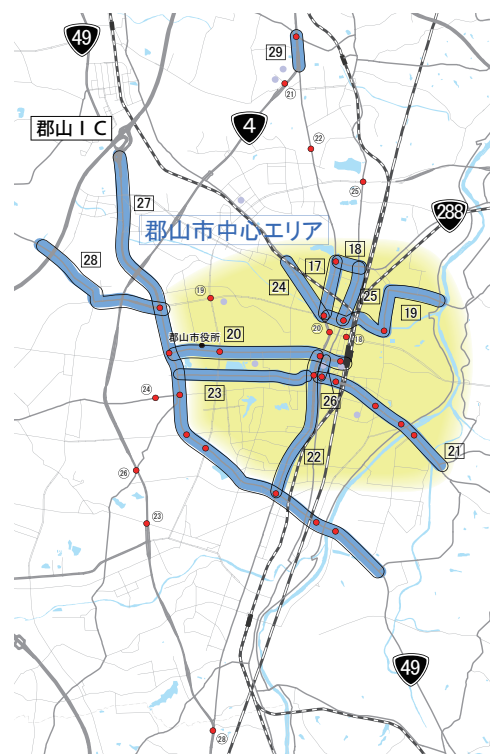
箇所名
12 菅根田交差点
13 中琵琶湖交差点
14 蓬莱橋西交差点



郡山地区

区間名	箇所名
17 一般国道4号 (若葉町交差点～三春街道入口交差点)	若葉町交差点
	三春街道入口交差点
18 一般国道288号 (三春街道入口交差点～富久山久保田交差点)	三春街道入口交差点
	富久山久保田交差点
19 郡山大越線 (若葉町交差点～久津交差点)	若葉町交差点
	安積橋南交差点
	榎塚三丁目交差点
20 河内郡山線 郡山停車場線 (郡山駅前交差点～開成山交差点)	郡山駅前交差点
	豊田町交差点
	開成山交差点
	東北工業前交差点
21 小野郡山線 (大平入口交差点～消防署南交差点)	大平入口交差点
	消防署南交差点
	芳野小学校入口交差点
	東橋西交差点
22 一般国道4号 (郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点)	郡山警察署前交差点
	消防署南交差点
	郡山駅入口交差点
	消防署南交差点
23 郡山湖南線 (消防署南交差点～開成二丁目交差点)	消防署南交差点
	開成二丁目交差点
24 荒井郡山線 うねめ通り (若葉町交差点～磐越西線踏切交差点)	若葉町交差点
	安積橋南交差点
25 須賀川二本松線 (富久山久保田交差点～安積橋南交差点)	安積橋南交差点
	消防署南交差点
26 須賀川二本松線 (ショッピングパーク前交差点～中町交差点)	ショッピングパーク前交差点
	中町交差点
27 一般国道49号 (金屋上川原交差点～郡山ICランプ)	郡山警察署前交差点
	栗根屋敷交差点
	開成六丁目交差点
	金山橋西交差点
	開成三丁目交差点
	開成山交差点
	桑野三丁目交差点
日大入口交差点	
28 河内郡山線 (片平町の場交差点～桑野三丁目交差点)	桑野三丁目交差点
	荒池下交差点
29 一般国道4号 (日和田ランプ～荒池下交差点)	荒池下交差点

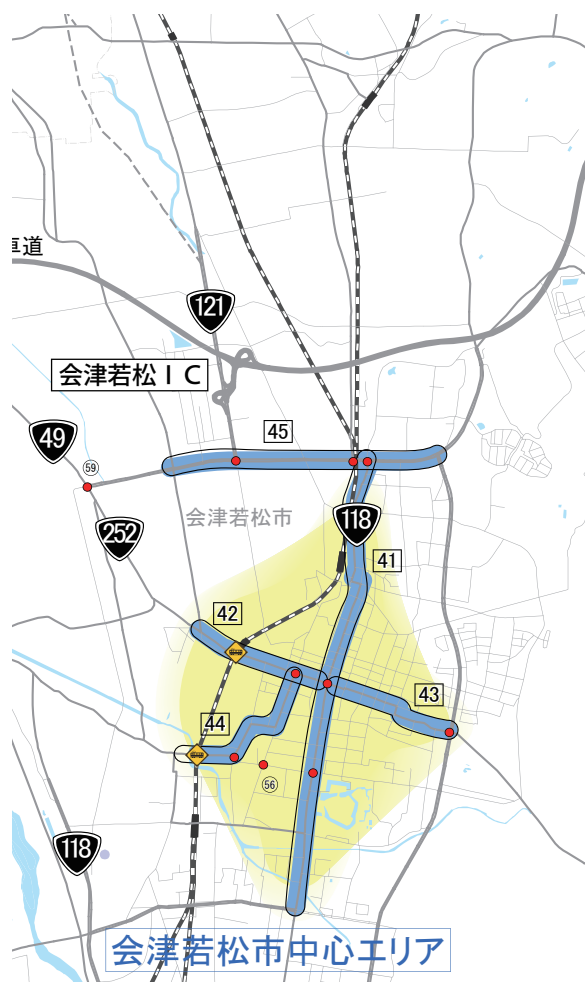
箇所名
18 大町二丁目交差点
19 並木一丁目交差点
20 大町交差点
21 日和田ショッピングセンター西交差点
22 八山田辻道交差点
23 大池北（柴宮交差点）
24 開成小学校南入口交差点
26 仁池向交差点



会津地区

区間名	箇所名
41 一般国道118号 (年貢町交差点～北柳原交差点)	追手町交差点 神明通り北交差点
42 一般国道118号 (若宮交差点～神明通り北交差点)	第一坂下街道踏切 七日町交差点 神明通り北交差点
43 湯川大町線 (神明通り北交差点～千石町交差点)	神明通り北交差点 千石町交差点
44 会津若松三島線 (七日町交差点～新横町踏切)	七日町交差点 新横町踏切 融通寺通り南交差点
45 一般国道49号 (郷ノ原交差点～達摩交差点)	北柳原交差点 上荒久田交差点 観音前交差点

箇所名
56 竹田病院前交差点
59 中沢交差点



【福島県渋滞対策連絡協議会における取組】

福島県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、平成24年度に「福島県渋滞対策連絡協議会」において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討しました。その結果、最新データ（ITS技術活用）による検証やパブリックコメントを実施し、民間事業者、道路管理者からご意見を伺ったうえで、道路利用者の方々が実感している渋滞箇所等を「福島県の主要渋滞箇所」として特定（H25.1公表）しました。現在、関係機関とともにソフト・ハードを含めた対策の検討を進めております。

主要渋滞箇所

〈一般道路（福島県内）〉118箇所（4エリア・48区間・41箇所）

※渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類

エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

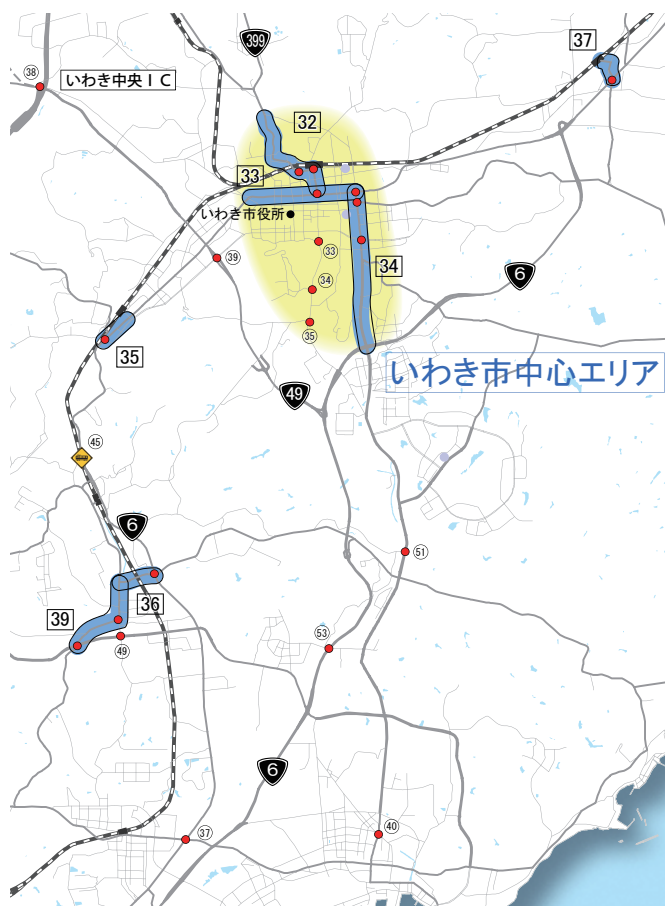
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

箇所…単独で主要渋滞箇所を形成

いわき地区

区間名	箇所名
32 国道399号 (北目町交差点～いわき駅前交差点)	十五町目交差点 田町交差点 いわき駅前交差点
33 国道6号 (内郷御台境交差点～正内町交差点)	十五町目交差点 正内町交差点
34 小名浜平線 (正内町交差点～常磐バイパス交差点)	正内町交差点 三倉交差点 三倉橋南交差点
35 国道6号 (一の坪交差点～内郷駅入口交差点)	一の坪交差点
36 江名常磐線 (常磐交番前交差点～堀田交差点)	常磐交番前交差点
37 草野停車場線 (草野駅歩道橋交差点～草野駅前)	草野歩道橋交差点
39 常磐勿来線 (堀田交差点～沓町田交差点)	下湯長谷交差点 沓町田交差点

箇所名
33 競輪場入口交差点
34 明治団地南入口交差点
35 福島高専北交差点
37 泉町交差点
39 番匠地交差点
45 上町踏切
49 大夫交差点
51 米田入口交差点
53 林城交差点



【主な取り組み】

3. 過疎・中山間地域における生活交通を確保します

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

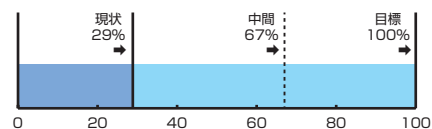
<令和5年度の事業箇所>

滝谷松原線 松原バイパス（柳津町）

石井大子線 茗荷2工区（矢祭町）外

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑥-3	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)	29%	67%	100%



車両のすれ違いが困難な箇所の解消
(藤小椿線 柳津町)



車両のすれ違いが困難な箇所
(会津若松三島線 三島町)

【主な取り組み】
4. 地域振興のための道の駅整備を支援します

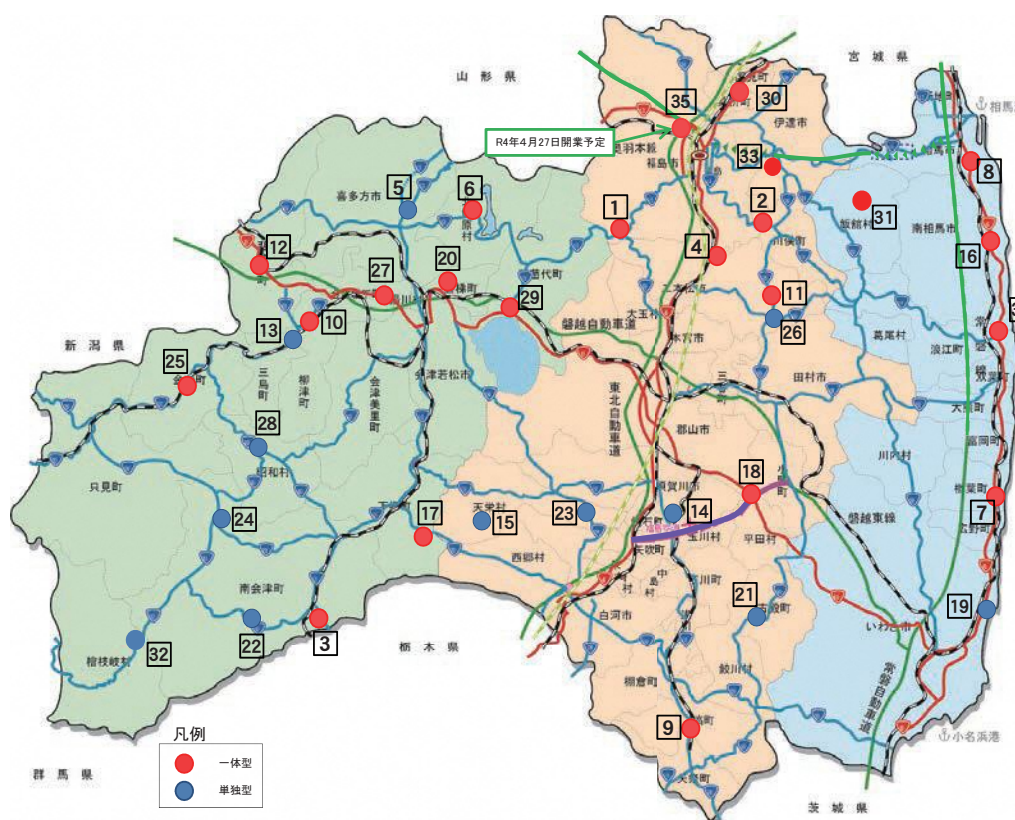
県内観光のゲートウェイ、地域の振興など地方創生・観光を加速する拠点として、「道の駅」の整備を支援します。



道の駅「ふくしま」



道の駅「なみえ」



※一体型：国、県等の道路管理者と市町村が一体的に整備。単独型：市町村が単独で整備。

	隣接路線	道の駅名	登録日
1	国道115号	つちゆ	H5.4.22
2	国道114号	川俣	H6.4.26
3	国道121号	たじま	H7.4.11
4	国道4号	安達	H8.4.16
5	国道121号	喜多の郷	H9.4.11
6	国道459号	裏磐梯	H9.4.11
7	国道6号	ならは	H12.8.18
8	国道6号	そうま	H14.8.13
9	国道118号	はなわ	H14.8.13
10	国道252号	会津柳津	H14.8.13
11	国道349号	ふくしま東和	H16.8.9
12	国道49号	にしあいつ	H16.8.9
13	国道252号	尾瀬街道みしま宿	H18.8.10
14	一般県道 福島空港西線	たまかわ	H18.8.10
15	主要地方道 白河羽鳥線	羽鳥湖高原	H19.3.1
16	国道6号	南相馬	H19.8.10
17	国道289号	しもごう	H21.3.12
18	国道49号	ひらた	H21.6.12
19	国道6号	よつら港	H21.7.31
20	主要地方道 猪苗代塩川線	ほんたい	H21.7.31
21	国道349号	ふるどの	H22.3.1
22	国道352号	番屋	H22.8.9
23	国道294号	季の里天栄	H23.3.3
24	国道289号	きらら289	H24.3.26
25	国道252号	奥会津かねやま	H25.3.27
26	国道349号	さくらの郷	H25.3.27
27	国道49号	あいづ蒲川・会津坂下	H26.4.4
28	国道400号	からむし郷の里しよわ	H26.4.4
29	国道115号	猪苗代	H28.5.10
30	国道4号	国見 あつしの郷	H28.10.7
31	原町川俣線	いいてく村の道の駅までいづ	H29.4.21
32	国道352号	尾瀬檜枝岐	H29.4.21
33	国道115号	伊達の郷りょうぜん	H29.11.17
34	国道6号 国道114号	なみえ	R2.3.13
35	主要地方道 上名倉飯坂伊達線	ふくしま	R3.6.11

【主な取り組み】

5. 観光活性化を支援するための道路整備を進めます

地域特性や交通特性などを踏まえ、観光拠点等へのアクセス道路を整備します。

魅力ある観光道路を、春先除雪による雪の回廊など沿道環境の魅力を創出し、自然景観と一体となった貴重な地域資源として、多くの方に利用されるようなPRを行うとともに、適切な維持管理を行い、地域の活性化を支援します。

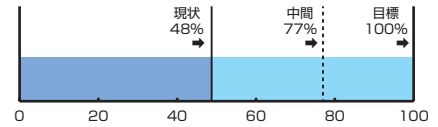
<令和5年度の事業箇所>

国道352号 福渡工区（南会津町）

会津若松裏磐梯線 桧原3工区（北塩原村）外

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑥ー5	観光地へのアクセス道路の整備率	48%	77%	100%



幅員が狭小な観光拠点へのアクセス道路
(山本不動線 棚倉町)



春先除雪による雪の回廊
(磐梯吾妻スカイライン 福島市)

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

⑦健康を支え、すべての人にやさしい道づくり

【主な取り組み】

1. すべての人が安全に通行できる歩行空間を整備します（ユニバーサルデザイン）

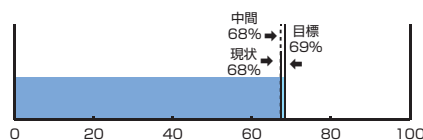
すべての人が同じ空間を、同じ動線で、自由に移動できることを基本に、車いす利用者が通行しやすい歩道勾配の採用や公共交通機関との円滑な接続、積雪時における通行幅の確保等、連続性や動線、段差に配慮し、冬期でも安全で安心して通行できるユニバーサルデザインの考えに基づいた道路整備を進め、「思いやり」のある社会の実現に取り組みます。

<令和5年度の事業箇所>

二本松安達線 郭内工区（二本松市）
国道399号 田町工区（いわき市）外

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑦-1	ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備	68%	68%	69%

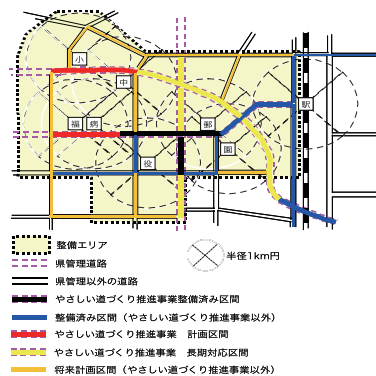


「やさしい道づくり推進協議会」を通じて道路を実際に使う方々から意見を取り入れながら、既存歩道の改良を進めます。ふくしま公共施設ユニバーサルデザイン指針により、各生活圏の主要な駅と公共施設、病院等結ぶ歩道の改修を進め、高齢者や障がい者を含む全ての人が安全で快適に通行できる歩道ネットワークを整備します。

やさしい道づくり推進事業整備計画(イメージ図)



地域住民関係者によるワークショップ（三島町）



【施工事例】福島飯坂線（福島飯坂町平野地内）



整備前

側溝蓋のがたつきや防護柵が変形し、歩行者の通行の安全性・快適性が損なわれていました。



整備後

歩道及び防護柵の再整備により安全で快適な歩行環境が整備されました



ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備イメージ



歩行空間の確保が求められる歩道（一般県道 三株下市萱小川線 いわき市小川町）

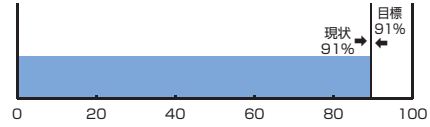
【主な取り組み】

2. 健康を支える自転車走行空間を整備します

県民の健康増進を図るため、快適な自転車走行空間を整備します。

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑦-2	自転車道の整備	91% (達成)	90%	91%



●計画的な自転車走行空間の整備推進

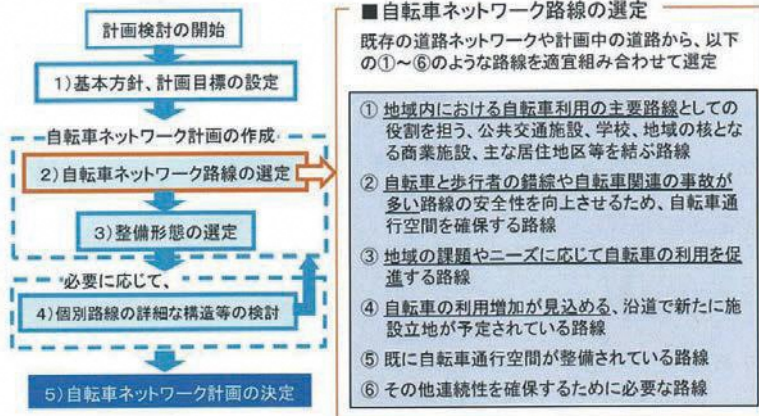
令和2年3月に策定された「福島県自転車活用推進計画」に基づき、計画的に整備を進めます。

■「福島県自転車活用推進計画」(R2～R6)

- 【目標1】『誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり』
- 【目標2】『サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進』
- 【目標3】『サイクルツーリズム推進によるにぎわいのある観光地域づくり』
- 【目標4】『自転車利用に関する安全意識の向上による交通の安全・安心の確保』

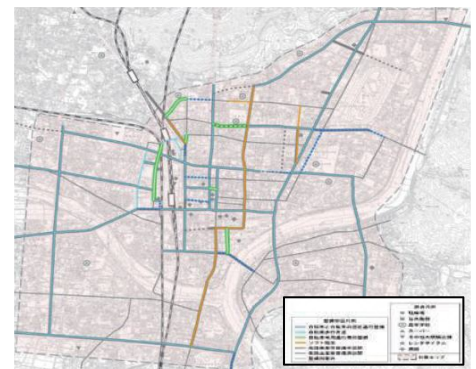
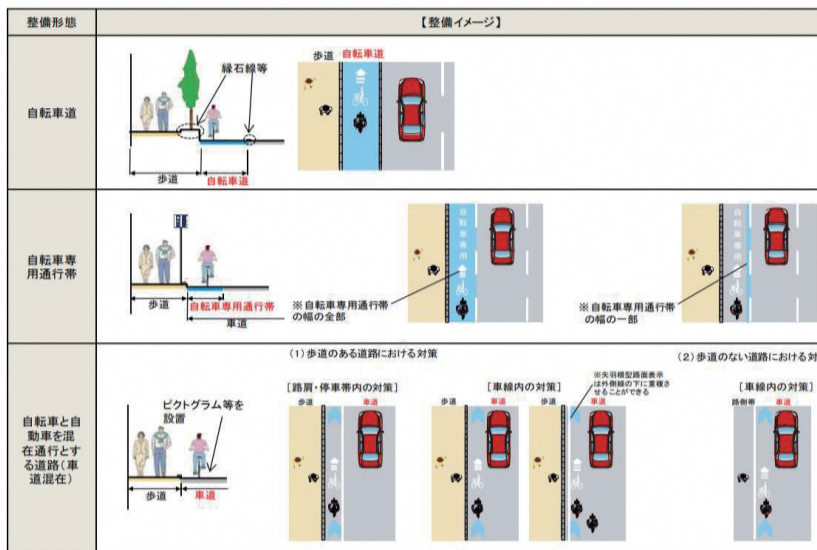
自転車ネットワーク計画に位置付けられた路線や大規模自転車道、広域的なサイクリングモデルルートについて整備を進めます。また、県内各部署、警察、市町村、関係団体等と連携し、ハード・ソフト両面による施策を実施することで自転車の活用推進を図ります。

※自転車ネットワーク計画



自転車走行空間の整備
(いわき七浜海道 いわき市)

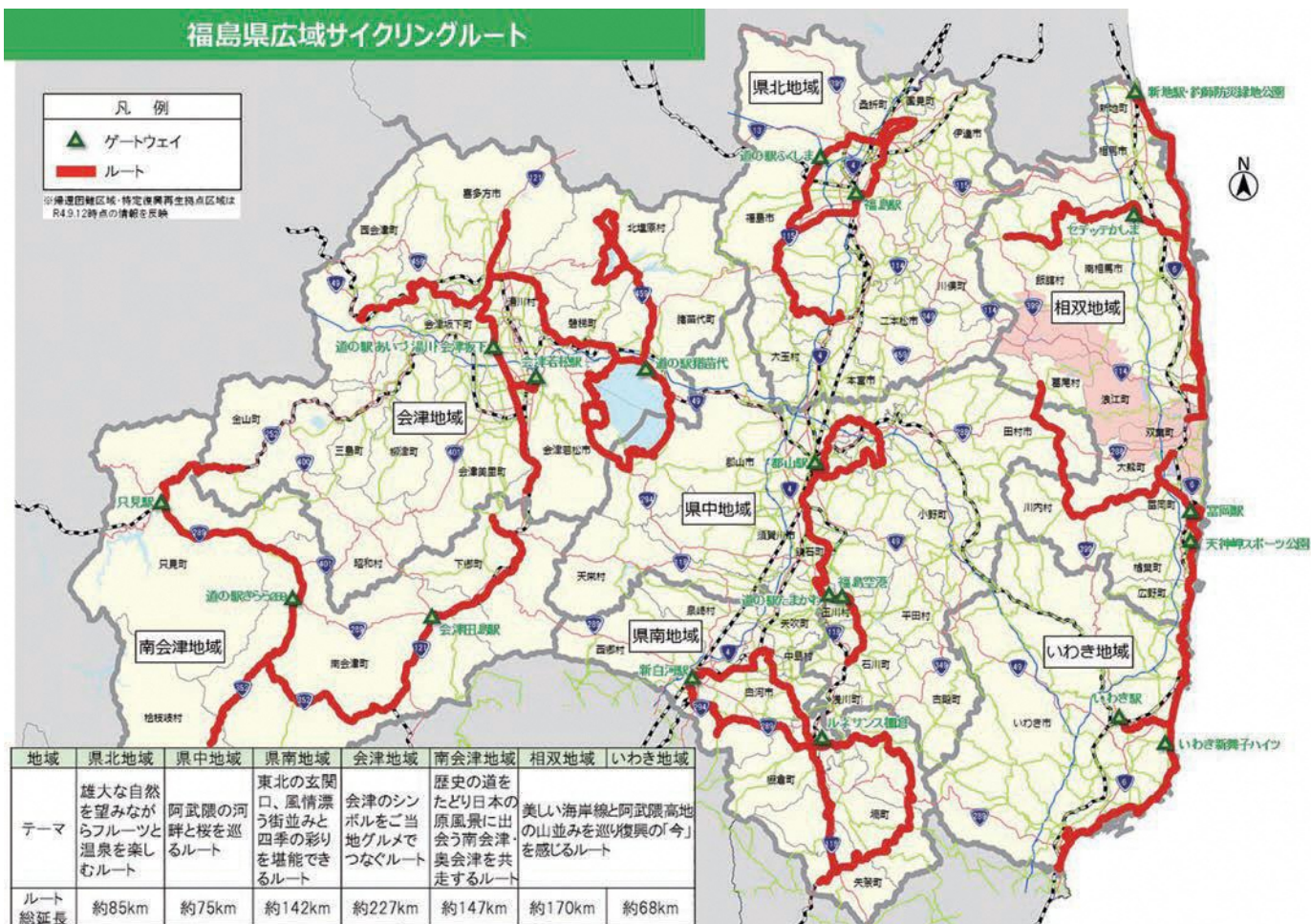
※自転車走行空間の整備形態



自転車活用推進計画
(福島県自転車ネットワーク計画)

(出典「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7)」国土交通省)

観光振興を支援するため、自転車道や既設の道路において、観光客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。



大川喜多方サイクリングロード (会津若松市)



久慈川サイクリングロード (矢祭町)



いわき七浜海道 (いわき市)

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、会津若松市から喜多方市に至る約48kmの自転車道。

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、玉川村から郡山市に至る約32kmの自転車道。

久慈川サイクリングロード (県道 矢祭棚倉自転車道線)

久慈川沿いを走り、矢祭町から棚倉町へ至る約22kmの自転車道。

サイクリングモデルルート：地域の協議会等で設定された自転車観光ルート

- ・いわき七浜海道 (いわき市) L=53km
- ・奥久慈街道 (棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村) L=75km
- ・松原湖周遊サイクリングルート (北塩原村) L=31km
- ・猪苗代湖サイクリングルート (郡山市、会津若松市、猪苗代町) L=56km



奥久慈街道 (棚倉町)

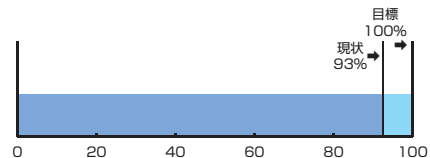
【主な取り組み】

3. 訪日外国人の移動を支援する国際化に対応した情報提供を進めます

高速道路ナンバリング、統一した英語表記等、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。

効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑦-3	外国人旅行者にわかりやすい標識整備率	93%	100%	100%



国際化に対応した道路標識

「ふくしま道づくりプラン」8つの施策

⑧脱炭素や循環型社会を実現する道づくり

【主な取り組み】

1. 道路照明等をLEDに交換し省エネルギー化を進めます

道路照明やトンネル照明等をLEDに交換することで、省エネルギー化に取り組みます。



トンネル照明のLED化

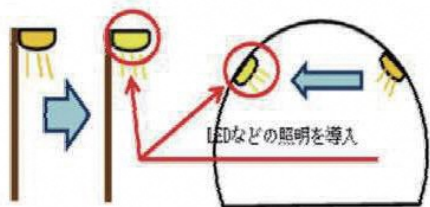
効果指標

取組番号	指標名	現状 (R4)	中間 (R7)	目標 (R12)
⑧-1	再エネ・省エネ技術の導入によるトンネル及び道路照明の年間CO2排出削減量	926t	1,060t	1,060t



【既設道路照明の新技术導入のイメージ図】

電力消費を抑えCO₂の削減を図ります。



令和2年度は道路照明更新の際、1,703灯にLED電球を導入しました。

年間約1,658tのCO₂削減が図られます。

施工事例 国道289号 錦跨線橋(いわき市)



施工前



施工後

※1日当たり使用時間：16時間と想定。
CO₂排出係数：東北電力(株)環境関連データ集2020より

1,658tのCO₂ってどれくらい？

1,658tのCO₂

吸収

約118,500本

1,658tのCO₂は、およそ50年生育のスギ約118,500本の年間吸収量と同じになります(1本あたり約14kgの吸収量と想定)。

(参考資料：関東森林管理局HPより)

【主な取り組み】

2. 施設の長寿命化を進めCO₂排出量の削減に取り組みます

耐久性のあるアスファルト舗装設計の採用や、コンクリート舗装を導入するなど施設の長寿命化を進め、工事や材料生成等に伴うCO₂排出量削減に取り組みます。



アスファルト舗装【20年設計】
(国道118号 矢祭町)



コンクリート舗装
(小野富岡線 小白井工区 いわき市)

資料編

1 東日本大震災

福島県の被害概況

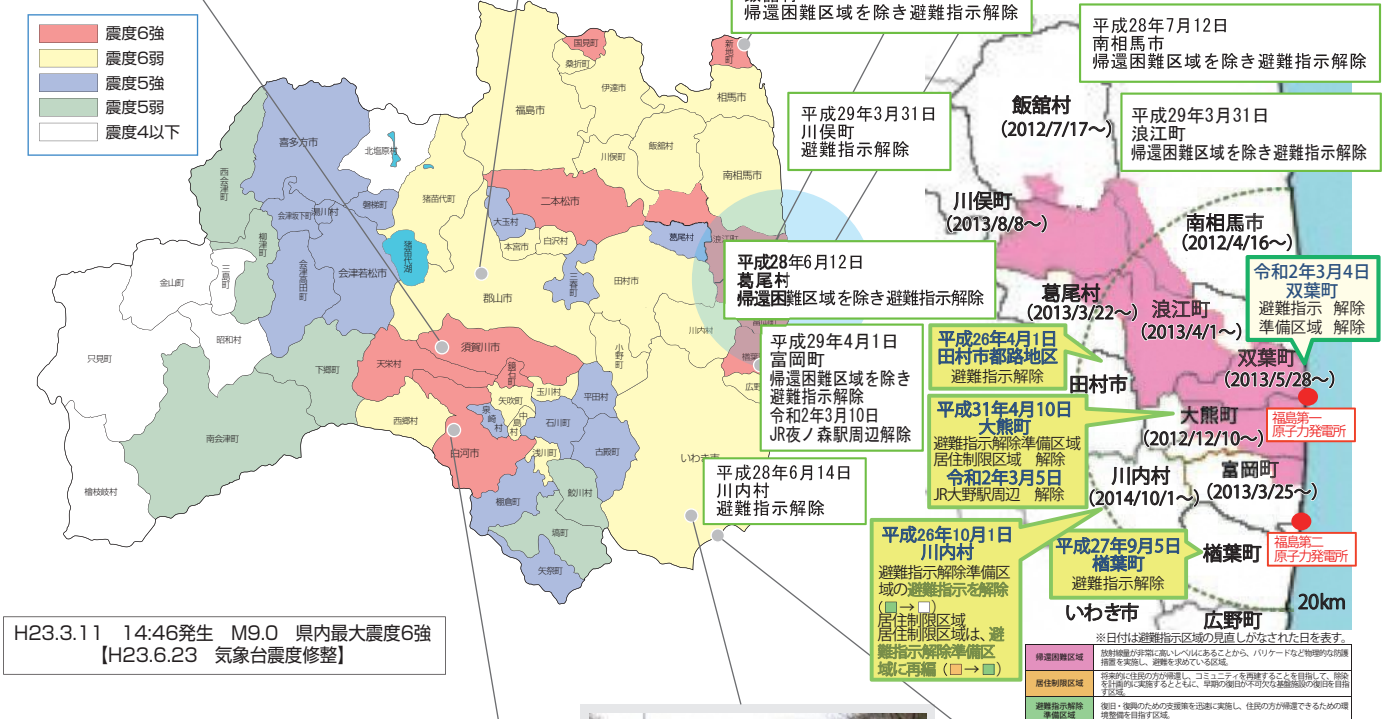
平成23年3月11日午後2時46分、三陸沖を震源とするマグニチュード9.0の巨大地震が発生し、福島県では最大で震度6強の強い揺れを観測するとともに、沿岸部には大津波（相馬検潮所：9.3m）が押し寄せ、県内各地で大きな被害が生じました。

- 人的被害：死者4,151人、行方不明者0人 【令和3年3月5日現在】
 - 住家被害：全壊15,435棟、半壊82,783棟
 - 津波による県の被害総額：被害額9,512億円 【平成24年3月27日現在】
 - 公共土木施設被害：○県及び市町村所管分
 - 被災箇所：4,949箇所
 - 被害額：3,162億円
- ※県所管分の被害額のうち、福島第一原発から30km圏内は、航空写真等により推定
 ※市町村所管分の被害額には、南相馬市の一部及び双葉郡8町村の概算被害額は含まない
 ※死者数には関連死を含む



避難指示区域等の概念図

令和2年4月1日現在



公共土木施設の被害額

津波を受けた浜通りを中心に県内全土に被害が及び、被害額は3千億円を超える未曾有の規模となりました。(被害報告額ベース)

金額単位(百万円)

会津地方		中通り		浜通り		合計	
件	金額	件	金額	件	金額	件	金額
50	1,630	2,802	35,876	2,097	278,696	4,949	316,202

復旧の取り組み

県管理道路では、震災からの復旧・復興を支援するため、路線の優先性等に配慮しつつ、順次、被災箇所の復旧作業を進めています。

東日本大震災、新潟・福島豪雨等からの復旧
～より安全な道路へ～

①(主)いわき石川線・才鉢工区(いわき市)／緊急輸送路・第2次確保路線



H23.4.11被災



H23.9.20応急復旧完了
(通行止め解除)



H24.12.14供用



[612日]

②(主)いわき石川線・上釜戸工区(いわき市)／緊急輸送路・第2次確保路線



H23.4.11被災



H23.8.30応急復旧完了
(通行止め解除)



H25.8.28供用



[869日]

③国道252号・二本木橋(金山町)／緊急輸送路・第2次確保路線
(直轄権限代行)



H23.7.29被災



H23.12.20応急復旧完了
(仮橋供用開始)



H25.11.2供用



[826日]

④国道 289 号・花立橋(只見町)／緊急輸送路・第 1 次確保路線



H23.7.29被災



H23.11.11応急復旧完了
(通行止め解除)



H26.7.16供用

被災 通行止め解除

105日

977日

供用

【1082日】

⑤(主)白河羽鳥線・真名子工区(西郷村)



H23.3.11被災



H23.12.22応急復旧完了
(通行止め解除)



H25.7.12供用

被災

通行止め解除

286日

567日

供用

【853日】

⑥(一)広野小高線(浜野橋)(浪江町・双葉町)



H23.3.11被災



H31.3.29仮橋供用開始



R2.12.25新橋供用

被災(避難指示区域)→(警戒区域:平成24年04月01日~)→(避難指示解除準備区域:平成25年05月28日~)
→(避難指示解除準備区域 解除:令和03年03月10日)

被災

通行止め解除

2940日

637日

供用

【637日】

災害復旧工事【東日本大震災、関東・東北豪雨】着工・完了進捗状況 (R4.5.31現在)

(金額単位:百万円)

工種別	査定決定数	着工箇所数	完了件数	着工率(%)	完了率(%)
●東日本大震災 (H23.3.11発生) …査定1~51次 (全査定完了)					
道路・橋梁	816	816	816	100%	100%
●関東・東北豪雨災害 (H27.9.9~H27.9.11発生) …査定3~8次 (全査定完了)					
道路・橋梁	64	64	64	100%	100%

② 広域道路整備基本計画

広域道路整備基本計画について

● 策定の目的

多極分散型国土の形成及び活力ある地域づくりを推進するとともに、豊かさゆとりのある生活大国を実現していくためには、その基盤として、高規格幹線道路網の整備と併せて、地域高規格道路網をはじめこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備が重要な部分を構成しており、その計画的な整備が求められています。

このため、中長期的視点から、地域構造を強化し、各種地域活性化施策等を支援するために必要な広域的な幹線道路網に関する今後の整備計画（「広域道路整備基本計画」）を定めています。

● 策定年月

平成5年12月に最初の計画を策定し、平成10年6月、一部見直しを行いました。

● 目標年次

計画策定後概ね30年とします。

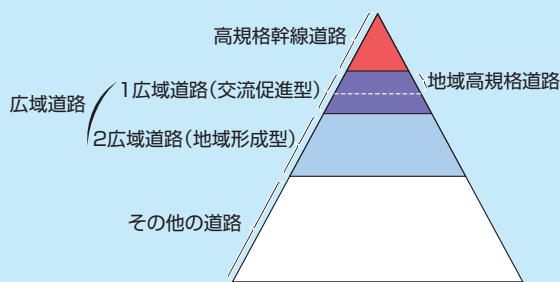
広域道路整備の基本方針

地域整備の基本方針

「ふくしま新世紀プラン」における地域整備の目標である「多極ネットワークの形成」を達成し、七つの生活圏の連携を図り、県全体として多様で質の高い機能を集積し、魅力ある県土づくりを進めます。

※県内の地域高規格道路：64ページ参照

広域道路の位置付け



道路整備の目標

● 道路整備の基本的目標

「多極ネットワークの形成」を推進していくための基盤となる道路網の整備を図るためには、以下の道路軸を設定し、地域間を有機的に結ぶネットワークの形成を図ります。

- ① 縦軸と横軸による格子状ネットワーク
- ② 『阿武隈地域総合開発事業』・『21世紀FIT構想』を支援する阿武隈軸・FIT軸
- ③ 奥会津地方の拠点観光・過疎振興を図る奥会津軸。
これにより、
 - ・ 県内各地域から高速交通体系への1時間圏域の拡大。
 - ・ 主要都市間の90分以内での連結。
 - ・ 県外の他地域への広域的な交流の促進。
 を目指します。

● 広域道路選定の基本的考え方

「ふくしま新世紀プラン」※をはじめとし、『新地方生活圏計画』等各種長期計画・構想を踏まえ選定しました。

● 選定の基準

- ① 広域的な活動強化。
- ② 隣接する生活圏の連絡強化。
- ③ 大規模プロジェクトの支援。
- ④ 広域的な観光ネットワークの形成。
- ⑤ 七つの生活圏中心都市と周辺市町村及び周辺市町村間の連絡強化。
- ⑥ 高速ICへのアクセス強化。
- ⑦ 都市内の円滑な道路交通の確保。

※H4策定 県長期総合計画

計画は、地域の社会、経済、土地利用の進展等に即して弾力的に見直されるべきものであることから、地域の実状により、必要に応じて見直しを行います。

福島県広域道路網マスタープラン

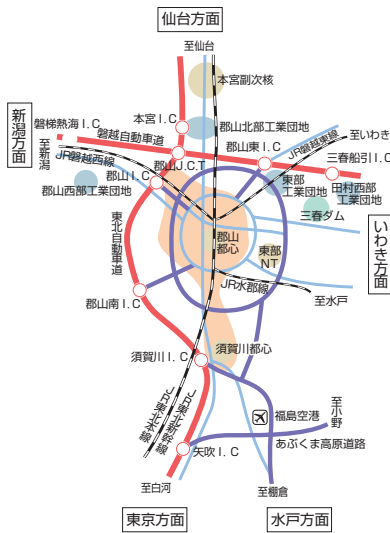


路線表示区分	表示方法	備考
高規格幹線道路	赤線	国土及び整備計画区域(商業中核圏含む)
広域道路(交通促進型)	青線	基本計画及び予定路線区域
広域道路(地域形成型)	薄青線	本線のトラフィック機能確保のための、整備の自標として特に構造上の強化を図つとする道路
	黄線	沿道からのアクセス性に配慮した道路

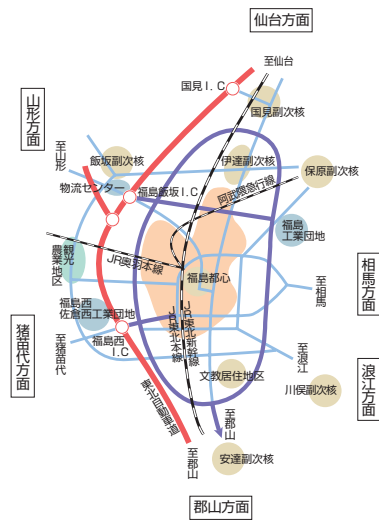
凡例(プロジェクト)

- 阿武隈地域総合開発事業 ■
- 郡山地域高度技術産業集積活性化計画 ■
- 会津フレッシュリゾート構想 ■
- 21世紀FIT構想 ■

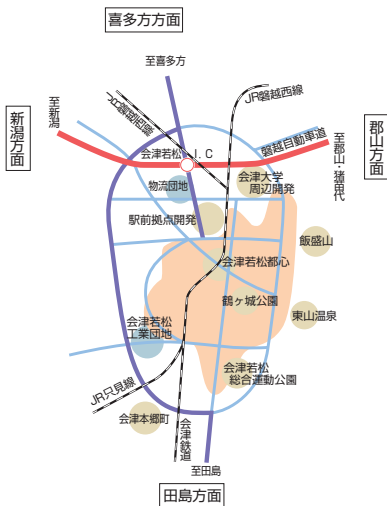
郡山都市圏拡大図



福島都市圏拡大図



会津若松都市圏拡大図



いわき都市圏拡大図



これ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。

● 広域道路は、次の2つから構成されます。

1. 広域道路(交流促進型)

本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路。

(例えば、自動車専用道路や交通の円滑性確保のため交差点を立体化する道路など)

さらに、交流促進型区間は、構造規格により以下の3タイプに区分されます。

Aタイプ：自動車専用道路

Bタイプ：自動車専用道路に準じた規格の高い道路

広域道路(交流促進型)
●Aタイプイメージ図



●Bタイプイメージ図



●B'タイプイメージ図



B'タイプ： 平地山地部等で交差道路が少ないため、特に立体交差を行わなくても平面交差点間隔(分合流のみを除く)が1km以上となるタイプ。

※ただし設計速度は80km/hまたは60km/hを確保するものに限る。

(現況がアクセスの少ない道路であっても、将来沿道開発が可能な区間は立体交差等考慮しなければならず、このタイプには該当しない)

広域道路(交流促進型)の基本的考え方

(広域道路として選定した路線のうち、特に、アクセスコントロールを行い速達性を高める以下の道路を広域道路(交流促進型)とする。)

- 1 高規格幹線道路を補完する道路
- 2 都市圏における規格の高い環状ネットワークを形成する道路
- 3 都市圏における都心と高速ICを直結する道路
- 4 地域開発の核となる区域と高速ICを直結する道路

・車線数は原則として4車線以上

・連続した中央分離帯の設置、交差点の立体化、アクセス交通を処理するための副道の設置等により、一定のアクセスコントロールを行うもの。

・やむを得ず平面交差点(分合流のみを除く)を設ける場合でも、交差点の間隔は1km以上を基本とし、これにより難しい場合でも、周辺道路網や土地利用状況等地域の実情に応じ、本線のトラフィック機能が確保できる間隔を保つもの。

Cタイプ：

2. 広域道路(地域形成型)

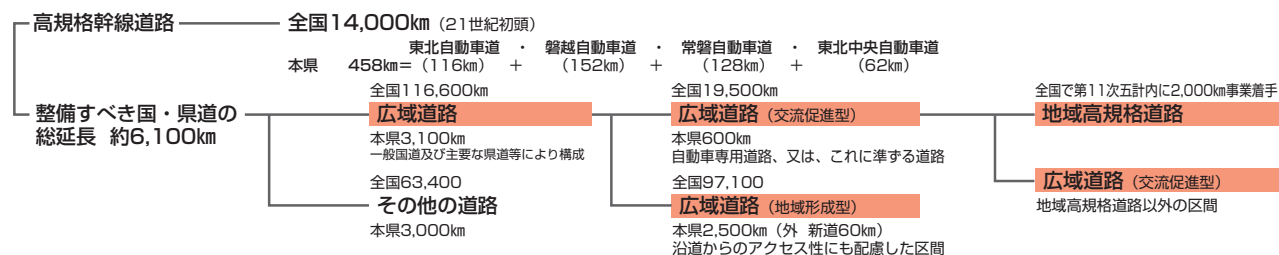
沿道からのアクセス性にも配慮した上記1以外の道路

広域道路(地域形成型)
●Cタイプイメージ図



ひとくちメモ

福島県の将来の道路の姿



③ 高速道路

高規格幹線道路とは

高速道路の計画

高速自動車国道11,520kmは、一般国道の自動車専用道路2,480kmと連携し、全長14,000kmの高規格幹線道路網を形成するもので、21世紀初頭の完成目標のもと、整備が進められています。

高規格幹線道路網は、首都圏など大都市だけに人口や経済力が集中するのではなく、全国各地域がバランスよく発展していくために必要で大切な社会資本として、昭和62年に閣議決定された第四次全国総合開発計画（四全総）に基づき計画が決定されたものです。これが完成すると、全国の地方生活圏から概ね1時間以内で高速交通ネットワークを利用できるようになります。

県内の高速自動車国道の整備状況

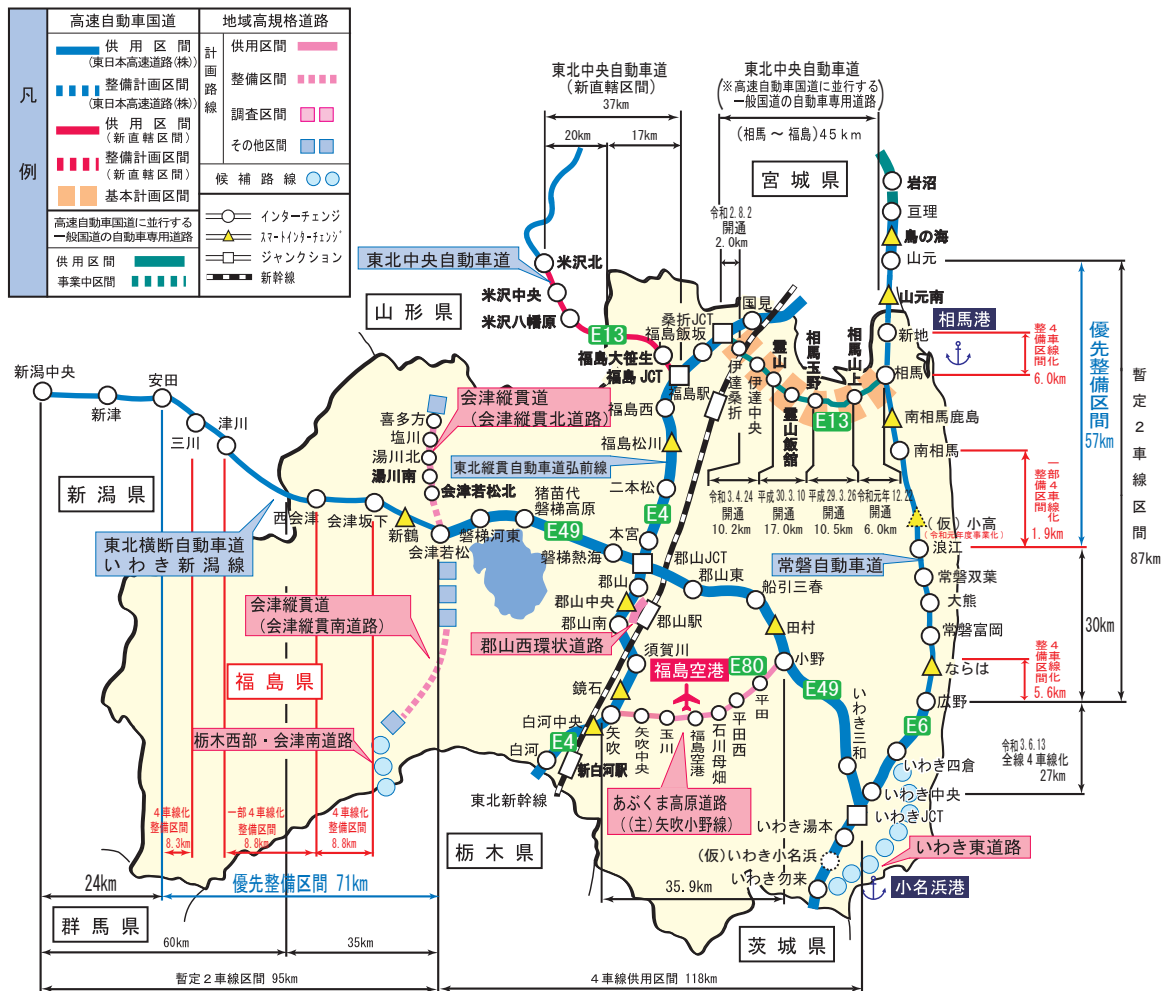
令和5年3月末

	県内 計画 延長	内 訳			供用率 (%)
		基本 計画	整備 計画	現供用 延長	
東北縦貫自動車道	116	116	116	116	100
東北横断自動車道	152	152	152	152	100
常 磐 自動車道	128	128	128	128	100
東北中央 自動車道	62	62 (45)	17	62 (45)	100 (100)
計	458	458	413	458	100

()内は高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路(A')で内数

県内の高速自動車国道

福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況(令和5年3月末現在)



※高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路:A'
 ・渋滞解消や防災対策など国道が有する課題に緊急に対応する観点から、一般国道のバイパスを高速自動車国道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、高速自動車国道の機能を当面代替することが可能な路線。

高速道路建設の手順

計画決定まで

予定路線

国土開発幹線自動車道建設法（第3条）

国土開発幹線自動車道建設会議

会長は委員の互選により選出
衆議院議員（6人）、参議院議員（4人）、学識経験者（10人以内）

決定すること

- (1)建設線の区間 (2)建設線の主たる経過地 (3)標準車線数
- (4)設計速度 (5)道路等との主たる連結地 (6)建設主体

基本計画の決定

国土開発幹線自動車道建設法（第5条）

（国土交通大臣）

環境影響評価

環境影響評価法

国土開発幹線自動車道建設会議

決定すること

- (1)経過する市町村名 (2)車線数 (3)設計速度
- (4)連結位置及び連結予定施設 (5)工事に要する費用の概算額 (6)その他必要な事項

※整備計画の決定にあたっては、あらかじめ関係都道府県等の意見を聴取。

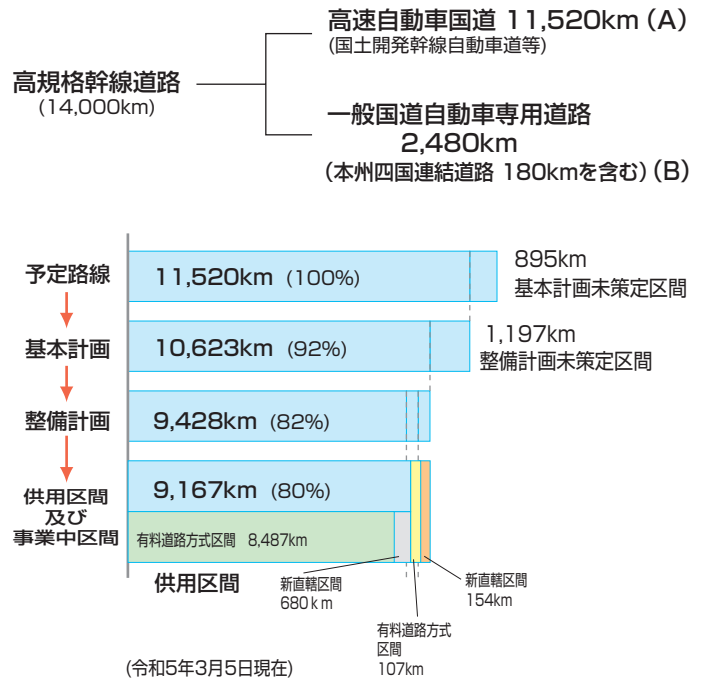
整備計画の決定

（国土交通大臣）

新直轄方式による整備
高速自動車国道法（第6条）

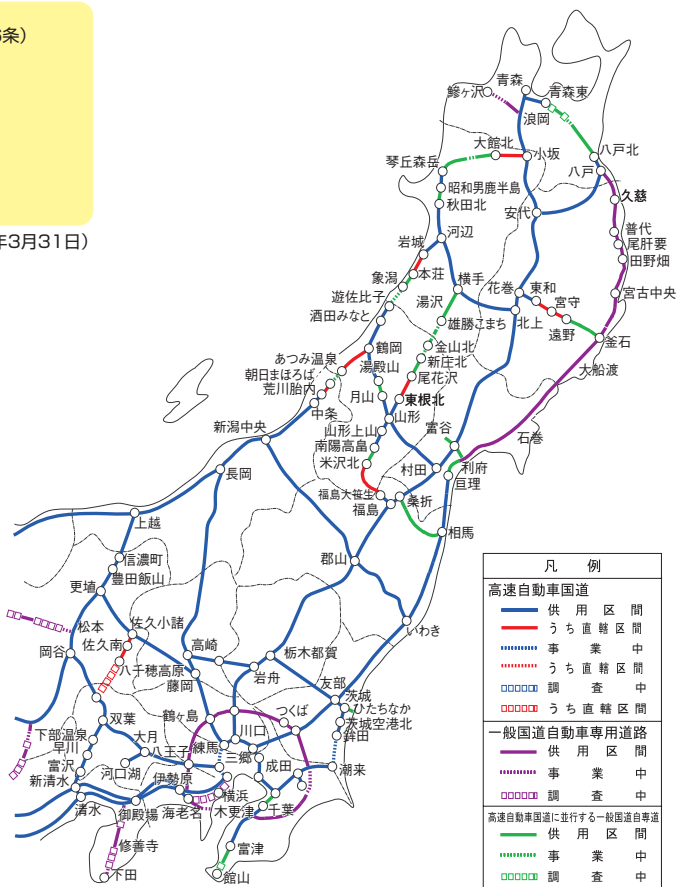
高速道路株式会社による整備
道路整備特別措置法（第3条）

全国の高規格幹線道路の現状



本県周辺の高規格幹線道路

(令和5年3月末現在)



高速道路株式会社による整備手順



福島県の道路

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	南相馬	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～南相馬	南相馬～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	4車線		暫定2車線					4車線		
延長	51.2km(24.4km)	12.8km	13.8km	16.4km	32.7km	14.4km	8.5km	14.8km(4.8km)	11.5km		
供用年度	S62年度	H10年度	H13年度	H16年度	H26年度	H24年度	H26年度	H26年度	H21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	・供用中	・供用中	・供用中	

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。



〈南相馬～相馬間〉



〈常磐富岡～浪江間〉

平成27年3月1日に全線供用したが、広野～山元間については、依然、暫定2車線のままとなっている。
なお、いわき中央～広野間は、令和3年に4車線整備完了。広野～新地間の一部区間で4車線化整備中である。

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	S63.1.28		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	暫定2車線				
延長	71.4km	8.2km	18.0km	34.8km	11.4km	22.4km(8.2km)	22.7km	23.8km		
供用年度	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	・供用中		

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。



〈いわき地区〉



〈阿賀野川SA付近〉

平成20年11月30日にいわき～会津若松間の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車線のままとなっている。
なお、会津坂下～安田間の一部区間で4車線化整備中である。

東北中央自動車道（設計速度100km/h、80km/h）県内延長L=62km

	相馬市	福島市	米沢市
	相馬市～福島市	福島～福島大笹生	福島大笹生～米沢北
基本計画	H9.2.5		H3.12.20
整備計画			H8.12.27
施行命令	現在も基本計画のままで整備計画が策定されていない		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	約45km		1.4km
供用年度	R3.4.24		H28.9.11
現況	高速自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路として供用中		供用中



〈福島～米沢間〉

※延長欄の（ ）書きは、本県延長分。

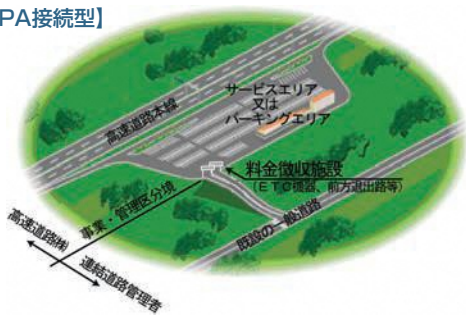
スマートインターチェンジ

○スマートICの概要

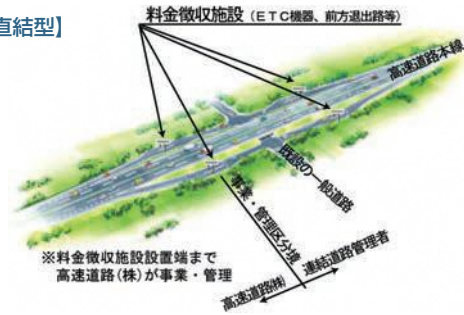
スマートICとは高速道路のサービスエリア（SA）等に無人・キャッシュレスの料金徴収施設であるETC（イーティーシー）ゲートを設け、一般道路と接続することにより、低コストで建設・運営できるETC専用のインターチェンジ（IC）です。高速道路のICの整備を希望する市町村など事業主体の負担を軽減し、ICの整備を進めやすくし、現在、全国平均約10km間隔（福島県平均約10km間隔）であるICを欧米並みの約5kmに改善することを念頭に、効率的にICの整備を図り、高速道路の通行者及び利用者の利便性の向上、地域の活性化、物流の効率化等に寄与することを目的としています。

平成18年度から平成20年度までは社会実験を行い検証のうえ恒久化するもの（「スマートインターチェンジ（スマートIC）[SA・PA接続型] 制度実施要綱」H18.7.10）でしたが、平成21年以降、社会実験を実施しない制度（「スマートインターチェンジ[高速道路利便増進事業] 制度実施要綱」H21.2.24、「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」H26.6.30、R1.9.30）となりました。なお、SA、PAに接続するスマートICを「SA・PA接続型」、高速道路本線車道または本線上に設置されたバスストップ（BS）に接続するスマートICを「本線直結型」といいます。

【SA・PA接続型】



【本線直結型】



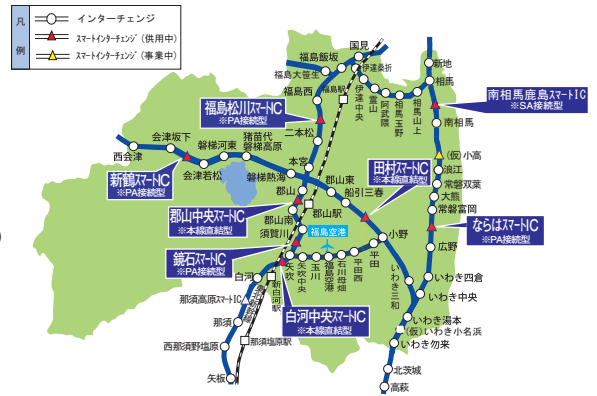
○県内の状況

供用箇所

- 東北自動車道「福島松川スマートIC」(SA,PA接続型) (H18.10.1~)
- 磐越自動車道「新鶴スマートIC」(SA,PA接続型) (H19.4.1~)
- 東北自動車道「鏡石スマートIC」(SA,PA接続型) (H21.4.1~)
- 東北自動車道「白河中央スマートIC」(本線直結型) (H21.8.8~)
- 常磐自動車道「南相馬鹿島スマートIC」(SA,PA接続型) (H27.2.21~)
- 東北自動車道「郡山中央スマートIC」(本線直結型) (H31.1.13~)
- 磐越自動車道「田村スマートIC」(本線直結型) (H31.3.17~)
- 常磐自動車道「ならはスマートIC」(SA,PA接続型) (H31.3.21~)

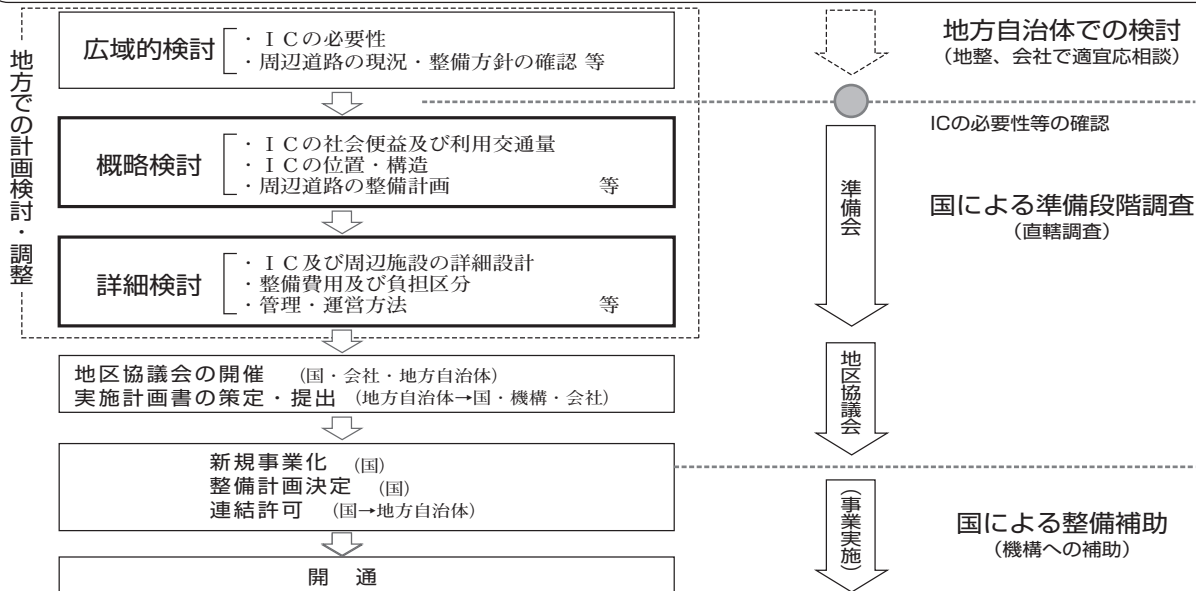
事業中箇所

- 常磐自動車道「(仮称)小高スマートIC」(本線直結型)



○スマートIC設置の流れ

- スマートICの準備段階（地方での計画検討・調整段階）において、国として必要性が確認できる箇所等について、箇所を選定し、国が調査（直轄調査）を実施（準備段階調査）。
- 準備段階調査における準備会での検討や調整が整い、関係機関で構成される地区協議会で決定された実施計画書が提出された箇所につき新規事業化。



4 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

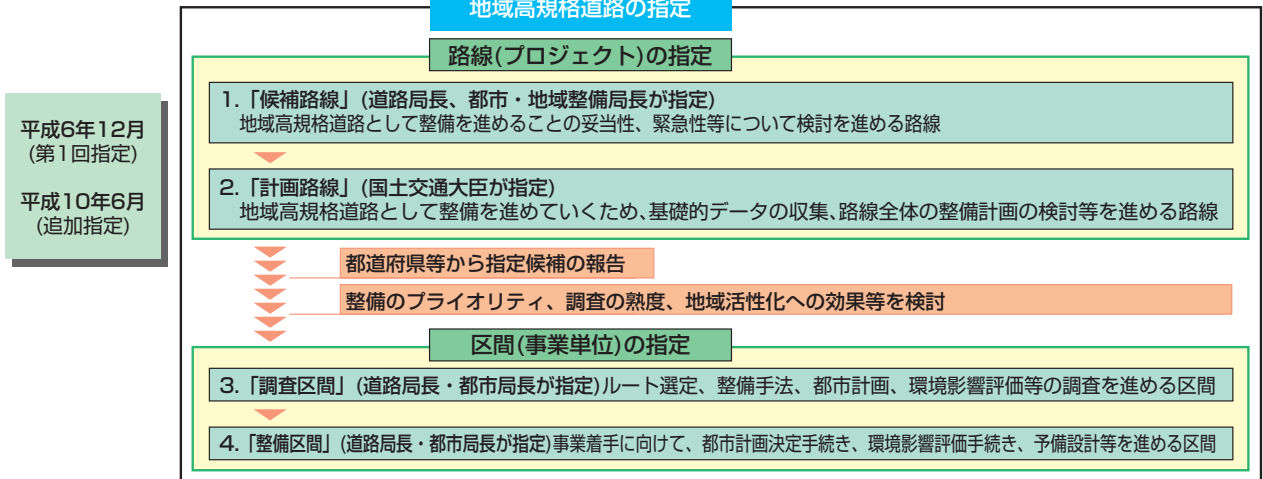
下記の①～③いずれかの機能を有する2車線以上の自動車専用道路、またはこれと同程度の機能を有し、路線全体として概ね60km/h以上のサービス速度を確保する構造規格の道路です。

- ① 通勤圏域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）
- ② 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し、地域集積圏間の交流の促進を図る道路……………（交流機能）
- ③ 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

広域道路整備基本計画の策定（都道府県、政令指定市、地方整備局）
 広域道路（交流促進型）の選定（等が共同で策定）

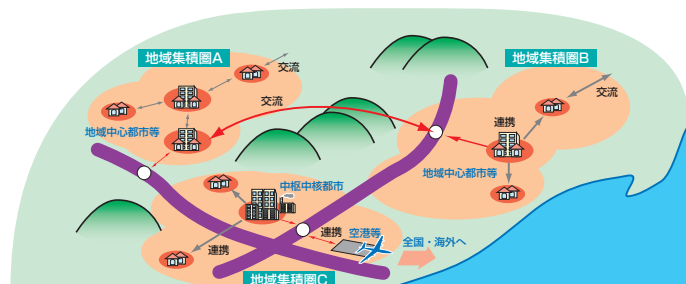
- 都道府県等から指定候補の報告
- 路線の機能、事業の緊急性、地域活性化への効果、ネットワークとしての整合、構造等を検討



※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、社整審（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）

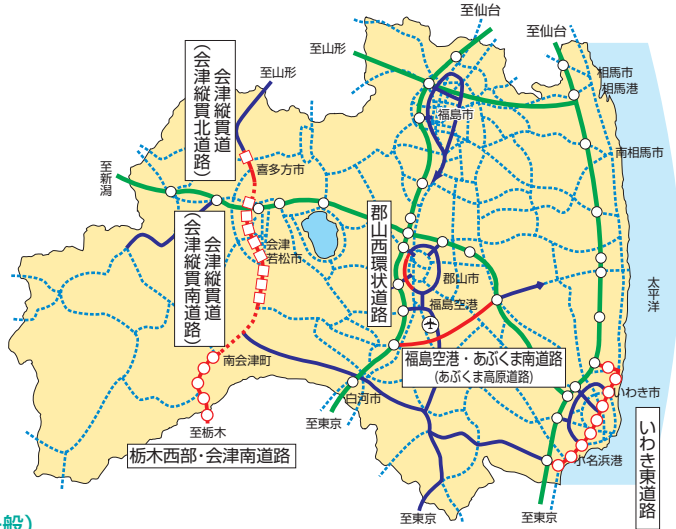


県内の地域高規格道路

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			
		H7.8.23	H8.8.30	約30
		H7.4.28	H8.8.30	5
		H7.8.23	H8.8.30	5
		H8.8.30	H15.9.26	3
		H7.8.23	H10.12.18	14
		H7.4.28	H7.4.28	4
				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			
		H7.4.28		約10
				14
会津縦貫道（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、福島県）				
H6.12.16 (連携)	H6.12.16			
		H7.8.23	H8.8.30	約20
			H28.4.1	13
				3
会津縦貫道（会津縦貫南道路） （国道118号、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、福島県）				
H6.12.16 (連携)	H10.6.16			
		H11.12.17	H19.3.30	約50
		H19.3.30	H27.4.9	10
				11
いわき東道路				
H10.6.16				
栃木西部・会津南道路				
H10.6.16				

指定の総括		2路線	—
候補路線	候補路線	4路線	約110km
	計画路線	調査区間	6区間 87km
		整備区間	9区間 85km

● 県内地域高規格道路の整備状況

令和5年3月現在（単位：km）

路線	計画路線 (概略延長)	調査区間 (概略延長)	整備区間 延長	現供用 延長	供用率 (%)
福島空港 あぶくま南道路	30	36	34	36	100
郡山西環状 道路	10	14	14	14	100
会津縦貫道 (会津縦貫北道路)	20	16	16	13	81
会津縦貫道 (会津縦貫南道路)	50	21	21	0	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	87	85	63	—

* 計画路線の概略延長は、10km単位で指定される。
* 供用率=供用延長/整備区間

福島空港・あぶくま南道路(あぶくま高原道路)

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整備され、平成22年度全線開通しました。

● 福島空港ICから玉川IC方面を望む



5 福島県の有料道路

福島県道路公社の管理する有料道路

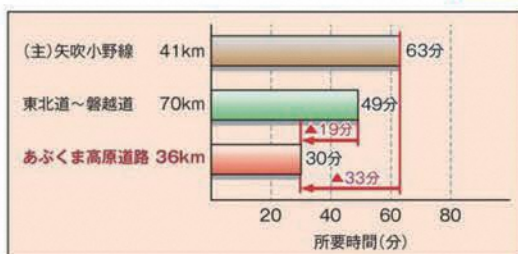
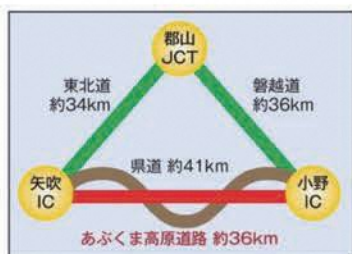
福島県道路公社の管理する有料道路は、東北自動車道と磐越自動車道を結ぶ自動車専用道路「あぶくま高原道路」です。

高速道路と一体となって高速交通ネットワークを形成し、時間短縮等の効果で利便性が向上しています。

周辺には、福島空港をはじめ母畑温泉やジュピアランドひらた、あぶくま洞等の家族で楽しめる観光施設もあります。

「あぶくま高原道路」の時間短縮効果

「あぶくま高原道路」は矢吹ICと小野ICとの間約36kmを30分で結びます。移動時間は平行する県道より約33分、高速道路より19分短縮されます。



福島空港道路

● 福島県の有料道路の概要

有料道路名	区分	路線名	区間	延長(km)	事業費(百万円)	供用開始年月日 事業主体	最終償還 年度
福島空港道路 (あぶくま高原道路)		主要地方道 矢吹小野線	西白河郡矢吹町八幡町 石川郡玉川村大字小高	6.6	3,160	H13.3.27 県道路公社	R13.3.26

● 福島空港道路の通行料金

車種	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
料金	260円	310円	370円	520円	890円

※令和3年4月1日現在

回数券料金については、別途。また、身体障がい者等に対する通行料金の割引有り。

観光有料道路3路線の恒久的な無料開放

福島県道路公社が管理していた観光有料道路3路線（磐梯吾妻スカイライン・磐梯山ゴールドライン・磐梯吾妻レークライン）は、平成25年7月24日をもって料金徴収期間が満了となり、同年7月25日から県に引き継がれ、一般の県道として恒久的に無料となりました。

一般の県道となってからも、多くの人々に親しまれてきたスカイライン等の愛称を受け継ぎ、本県の魅力ある観光道路として引き継ぎ適正に管理しています。

また、平成29年4月7日には『磐梯吾妻スカイ・レーク・ゴールドライン』として日本風景街道へ登録されました。



磐梯吾妻スカイライン



磐梯山ゴールドライン



磐梯吾妻レークライン

6 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金とは

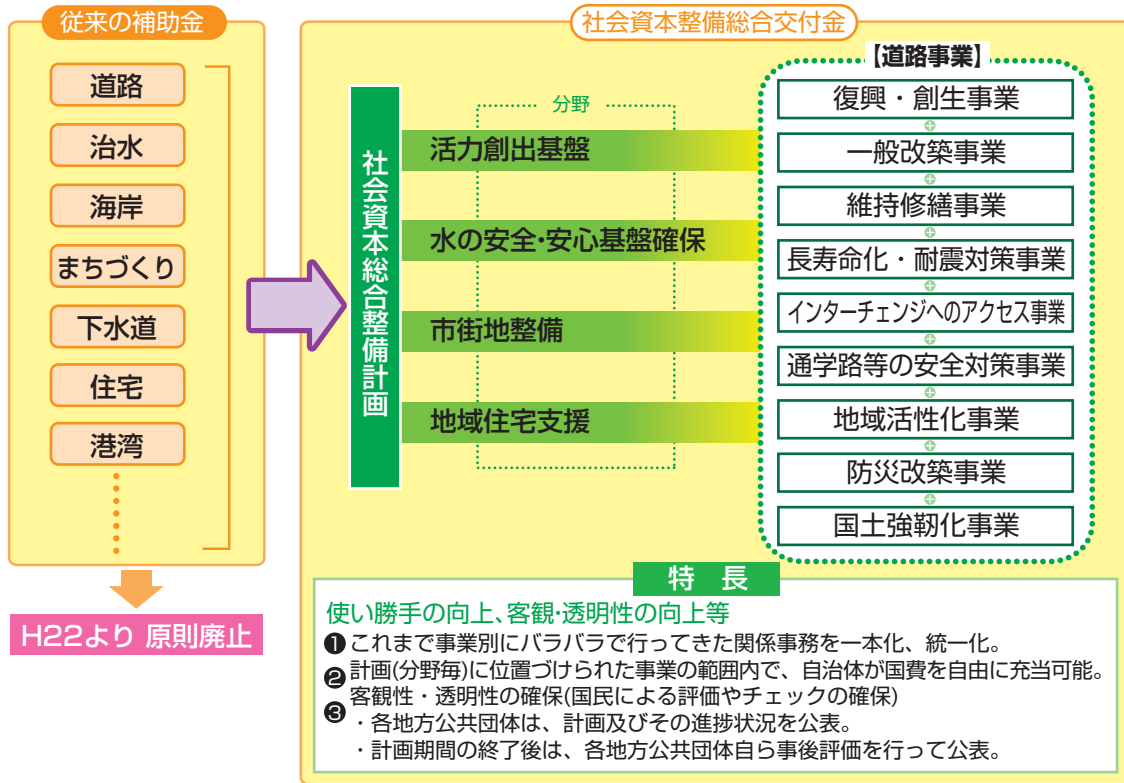
● 目的・趣旨

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されました。

社会資本整備総合交付金のイメージ



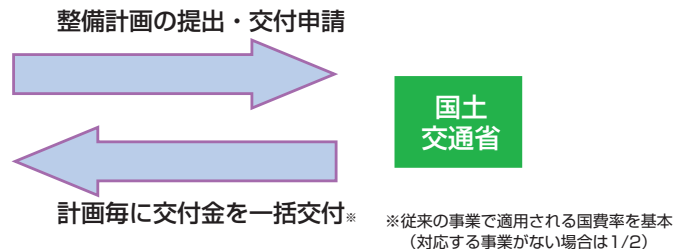
社会資本整備総合交付金の特徴

○種類	通常 防災 復興	(項) 社会資本総合整備事業費 (項) // (項) 東日本大震災復興事業費	(目) 社会資本整備総合交付金 (目) 防災・安全社会資本整備交付金 (目) 社会資本整備総合交付金
-----	----------------	--	--

【交付対象】 都道府県・市町村

社会資本総合整備計画の策定

- ・期間：概ね3～5年
- ・内容：名称、目標、期間、交付対象事業全体事業費、評価指標 等



対象事業	①基幹事業： 整備計画の目標を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業であって次の分野ごとに掲げる事業	②関連事業： 1)関連社会資本整備事業： 基幹事業と一体的に整備することが必要な社会資本整備重点計画法に掲げる事業(一部を除く) 2)効果促進事業： 基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等(ソフト事業を含む)
	<ul style="list-style-type: none"> ・活力創出基盤整備：道路事業、港湾事業 ・水の安全・安心基盤整備：河川事業、砂防事業 等 ・市街地整備：都市再生整備計画事業 等 ・地域住宅支援：地域住宅計画に基づく事業 等 	

※平成26年度より、「防災・安全社会資本整備交付金」が創設され、インフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組を集中的に支援。

7 道路施設の長寿命化対策 (福島県道路長寿命化計画)

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、「福島県道路長寿命化計画」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

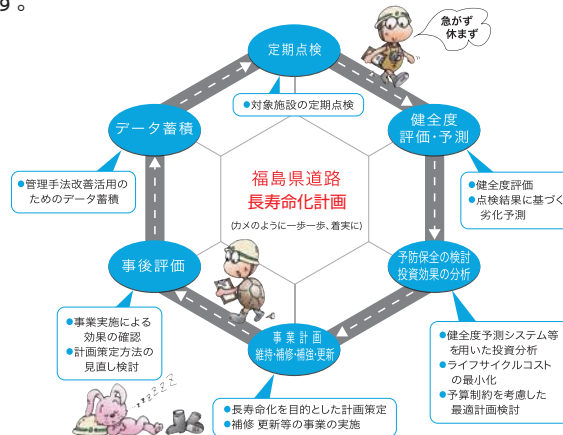
今後の道路管理は、老朽化施設の大幅な増加に適切に対応すると共に、県民の視点に立つことを基本とし、ふくしま道づくりプランの基本目標である「ともに育む、たしかな未来への道づくり」の実現に向け、安全で安心できる生活を支え、全ての県民の財産である道路を次世代に引き継ぐことのできるよう以下の施策に取り組みます。

施策

- ◆ 予防保全を基本とした長寿命化の取り組み
- ◆ 道路の長期的な維持管理費用の縮減や平準化に向けた取り組み
- ◆ 継続的に改善していく道路管理の体制づくり

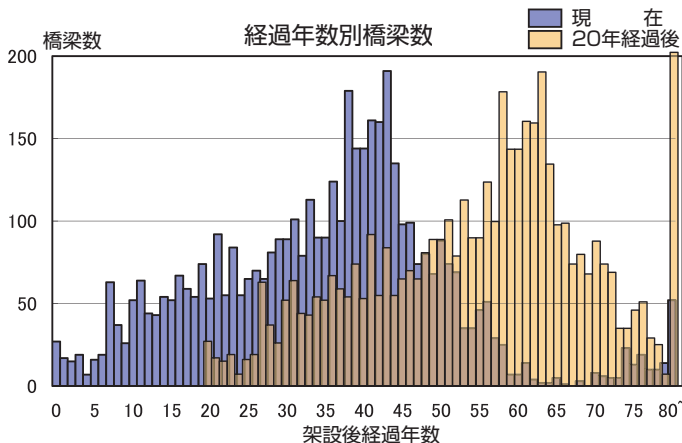
● 今後の道路管理

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。



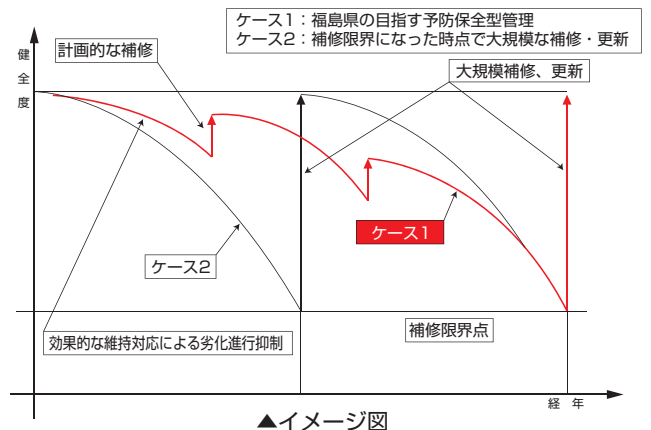
● 道路施設の現状 (例：橋梁)

現在、架設後50年を経過した橋梁がR4.3末時点で約1,725橋で全体の約4割となっている。これが、20年後には約8割になる見込みです。



● 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。



⑧ ふくしま公共施設等ユニバーサルデザイン指針

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、施設づくりに関す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政の基本に据え、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むデザインが必要です。

3. こ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「人のこころ」が重要です。

① つくる人の「こころ」

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「こころ」

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「こころ」

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. 追いつけるデザイン

より多くの人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。



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。

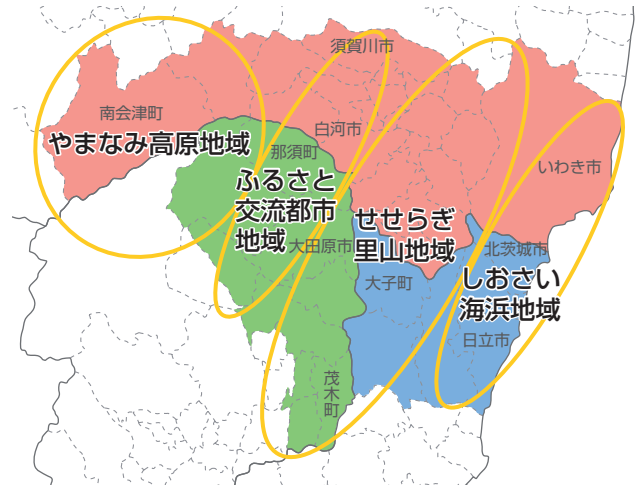
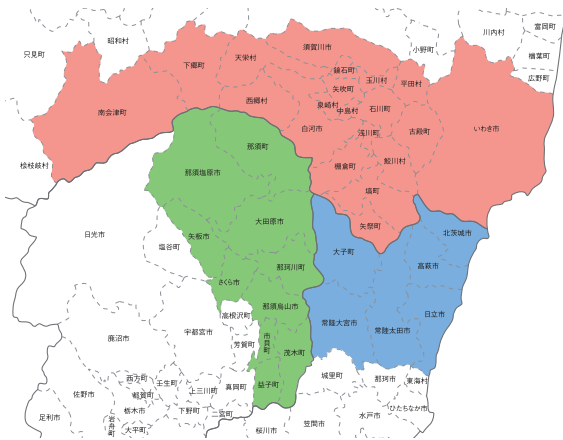


- 排水溝の蓋に凸凹加工することで、滑りにくい構造としています。

9 福島県の広域連携の取り組み

FIT構想

福島、茨城、栃木3県の県際地域であるFIT地域は、交通体系の整備の進展により、東京からの地理的優位性が高まっているとともに、豊かな自然環境、地域資源に恵まれ、さらに地震等の自然災害に対する安全性も高いなど、様々なポテンシャルを有する福島（F）・茨城（I）・栃木（T）の3県の県際地域（那須岳・八溝山を中心とする地域）が、これまで培ってきた交流・連携をもとに広域交流圏としてのさらなる発展を目指し、FITブランドの創出・育成、交流・二地域居住や広域観光交流の推進、交通体系や情報通信基盤等の整備など、連携して取り組むものです。



FIT地域の地域特性

- 福島県**
 いわき市、白河市、須賀川市、鏡石町、
 天栄村、南会津町、下郷町、西郷村、
 泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、
 矢祭町、塙町、鮫川村、石川町、
 玉川村、平田村、浅川町、古殿町
 20市町村

FIT構想推進協議会ポータルサイトより

「八溝山周辺地域定住自立圏構想」

八溝山周辺地域定住自立圏構想とは、地域の中心的な役割を担う自治体（中心市）と中心市と連携する意思を有する近隣自治体が手を取り合って圏域を形成し、様々な産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの地域の魅力を活用して、NPOや企業といった民間の担い手を含め、相互に役割を分担し、連携・協力することによって、地域住民のいのちと暮らしを守るため圏域全体で必要な生活機能を確認し、地方圏において人口定住を促進する施策です。

連携市町は、機能の統合を図り、圏域を一体的かつ効率的な経営を目指すことを第一義としつつ、圏域内住民のニーズの高度化・多様化にも応えられる行政サービスを実現するため、保健医療、福祉、教育、産業振興、環境、防災消防、地域公共交通、インフラ整備、文化・芸術等の連携、圏域内交流等の行政課題のうち、基礎的かつ共通のものへの解決に向けた取組を優先的に行い、より高度な圏域づくりに取り組むこととします。



八溝山周辺地域定住自立圏HPより

日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化プロジェクト

日光・会津・上州を中心とした地域には、他の地域には無い歴史をテーマとした観光資源が数多く存在し、温泉や豊富な自然も有するなど、純日本的な地域資源が広く集積するエリアです。こうした特性を有する本地域において、主要観光地の連携・交流を強化し、スローライフ、田舎暮らし等をコンセプトに『日本のふるさと』としての地域イメージを定着させることで、インバウンドを含む観光振興による交流人口の増加を図ります。また、都市と農山村の交流促進による持続可能な地域コミュニティの形成により、本地域特有の地域資源を将来世代へと引き継ぎます。



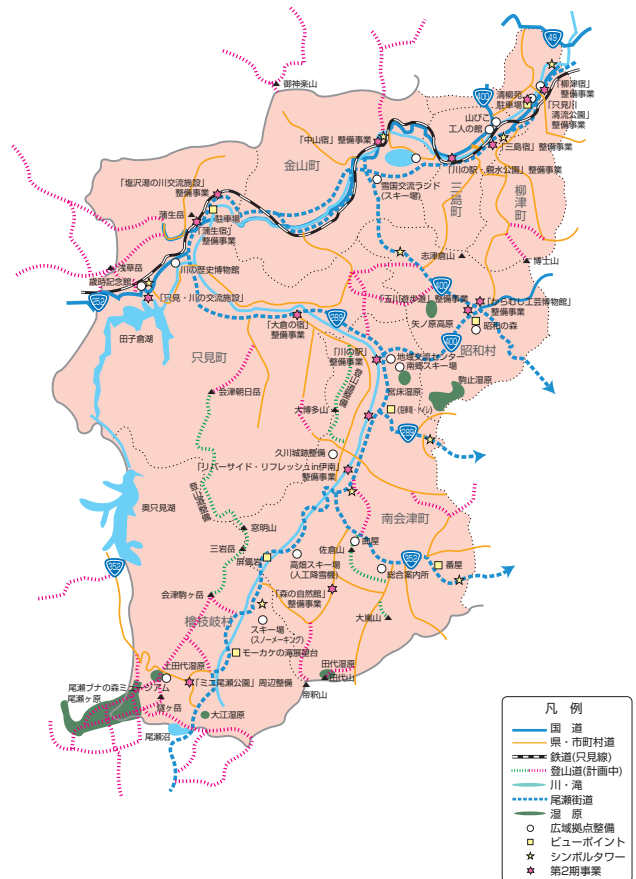
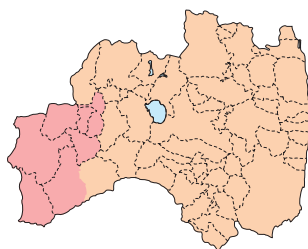
国土交通省首都圏広域地方計画プロジェクト参考資料より

新「歳時記の郷・奥会津」活性化事業

只見川電流域は、豊かな水資源、広大な森林などの自然環境に恵まれ、年中行事や郷土色などが昔と変わらずに人々の暮らしの中に息づいているなど、自然、歴史、伝統・文化が豊かな地域ですが、豪雪、過疎化、高齢化といった共通の課題を抱えています。

このため、流域7町村が取り組む新編「歳時記の郷・奥会津」活性化事業を支援し、尾瀬を源とする「川」で結ばれた広大な奥会津地域における交流人口の拡大や地域の特性を生かした産業の創出を促進します。

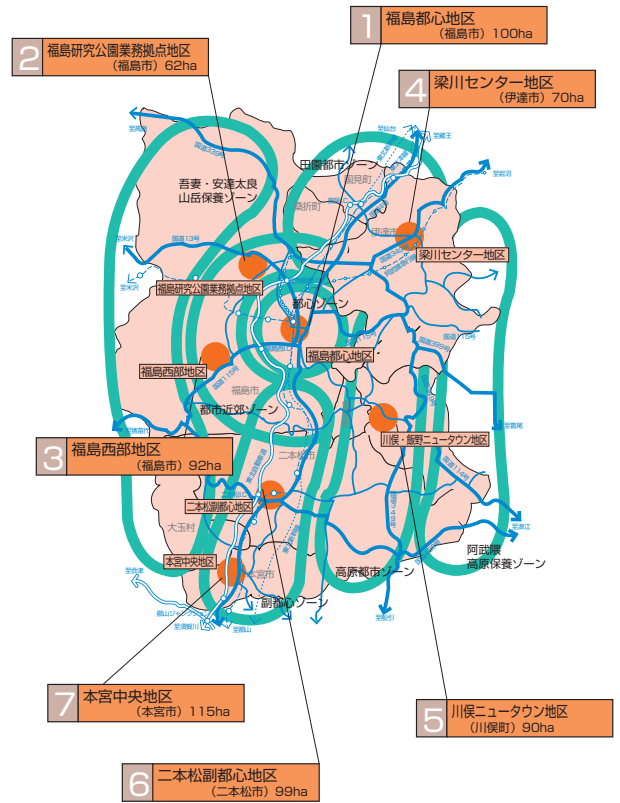
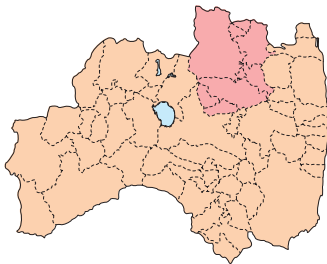
新編「歳時記の郷・奥会津」活性化事業では、住民との協働と流域町村の緊密な連携の下、観光振興を始め農工商連携や定住・二地域居住などに取り組み、地域の特性を生かした産業の創出を図ります。また、将来の奥会津地域を支える人材の育成を図るとともに、伝統・文化を生かしながら地域の魅力向上を図ります。さらに、流域の環境保全や公共交通の活用、広域PRなど地域全体が広域的に連携し、「人が住み、集まる魅力的な奥会津」を目標として事業を促進します。



福島地方拠点都市地域

福島市を中心とする県北地域8市町村で構成される福島地方拠点都市地域は、広域交通条件の向上により産業・業務機能立地のポテンシャルが大きく高まってきており、隣接する仙台、山形都市圏との連携による広域都市圏の形成、さらに新しい国土軸形成の要となる位置にあたります。

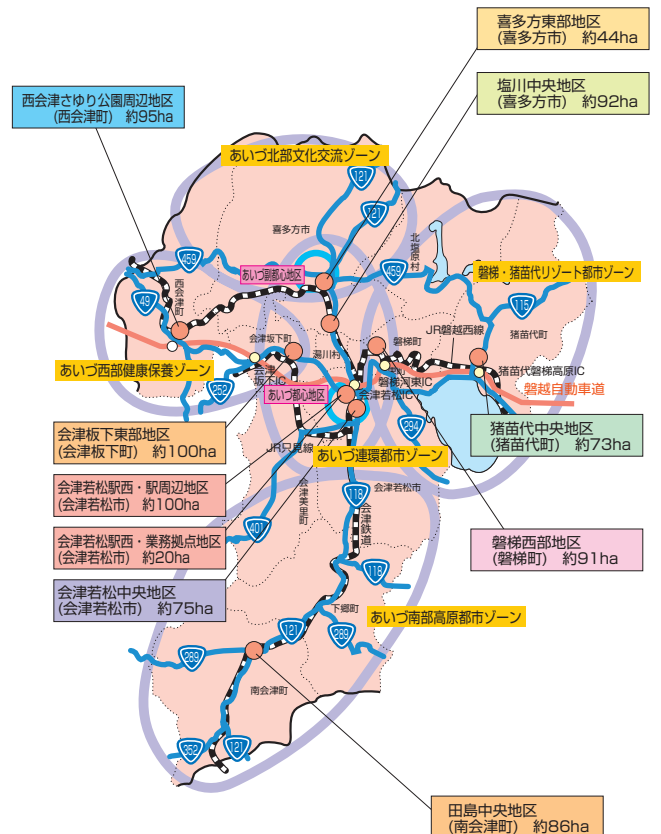
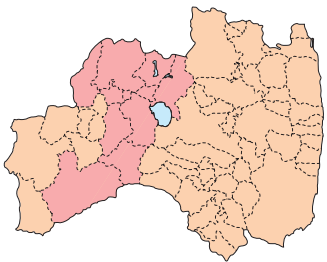
当地域においては、「美・遊・知・ふるさとふくしま都市圏」をキャッチフレーズに、8つの拠点地区（事業を重点的に実施する地域）を設け、既存の行政・教育・文化・医療等の中枢機能の拡充、産業業務機能の高度化、高次都市機能の新たな導入、並びに豊かな居住環境の整備を図るとともに、多様な就業機会の確保と美とにぎわいのある魅力あるまちづくりの推進により、若者を中心とする人口の還流促進を図り、「職・住・遊・学」の備わった総合的な生活空間の創造を目指します。



あいづ地方拠点都市地域

会津若松市を中心とする会津地域の2市7町2村で構成されるあいづ地方拠点都市地域は、会津フレッシュリゾート構想の推進が進んでいるほか、磐越自動車道の開通による高速交通体系の整備が進み、また、会津大学の開学により地域の発展性が高まっています。

当地域の整備は、国土及び国土形成における位置づけや地域ポテンシャルを活かしつつ、「職・住・遊・学」の備わった新しい総合的な生活空間「F・I・N・Eステージ：交流都市圏あいづ」の創造を目指します。



10 特別法の指定地域

辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する法律（昭和37年4月25日法律第88号）

（目的）

辺地を包括する市町村について、当分の間、当該辺地に係る公共的施設の総合的、かつ、計画的な整備を促進するために必要な財政上の特別措置等を定め、辺地とその他の地域との間における住民の生活文化水準の著しい格差の是正を図ることを目的としています。

（指定地域）

会津若松市・いわき市・白河市・喜多方市・相馬市・田村市・伊達市・本宮市・川俣町・天栄村・下郷町・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・猪苗代町・会津坂下町・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村・玉川村・平田村・古殿町・三春町・小野町・檜葉町・川内村・浪江町・葛尾村・飯館村

過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律）

（目的）

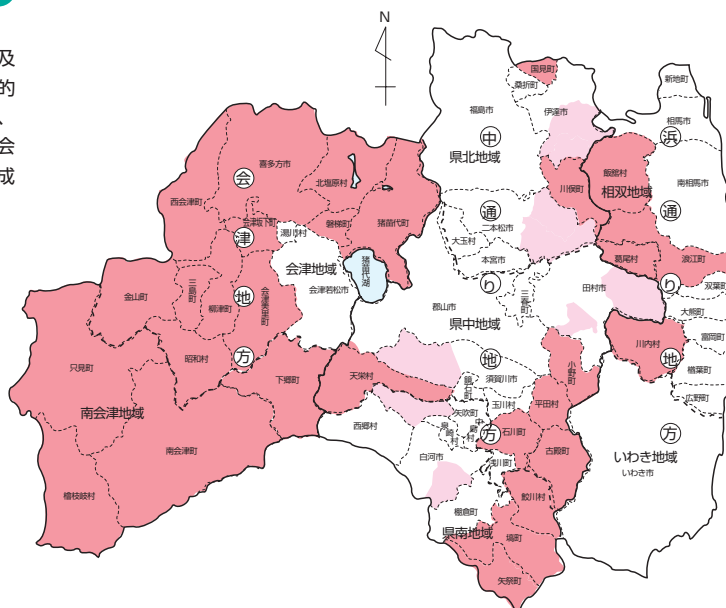
人口の著しい減少等に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域について、総合的かつ計画的な対策を実施するために必要な特別措置法を講ずることにより、これらの地域の持続的発展を支援し、もって人材の確保及び育成、雇用機会の拡充、住民福祉の向上、地域格差の是正並びに美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的としています。

（指定地域）

喜多方市・国見町・川俣町・天栄村・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・会津坂下町・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・矢祭町・塙町・古殿町・鮫川村・石川町・平田村・小野町・川内村・浪江町・葛尾村・飯館村

（一部指定地域）

白河市・須賀川市・二本松市・田村市・伊達市



山村振興法（昭和40年5月11日法律第64号）

（目的）

国土の保全、水源のかん養・自然環境の保全等に重要な役割を担っている山村が産業基盤及び生活環境の整備等について他の地域に比較して低位にある実情にかんがみ、山村振興の目標を明らかにするとともに、山村振興に関する計画の作成及びこれに基づく事業の円滑な実施に関し必要な措置を講ずることにより、山村における経済力の培養と住民の福祉の向上を図り、併せて地域格差の是正と国民経済の発展に寄与することを目的としています。

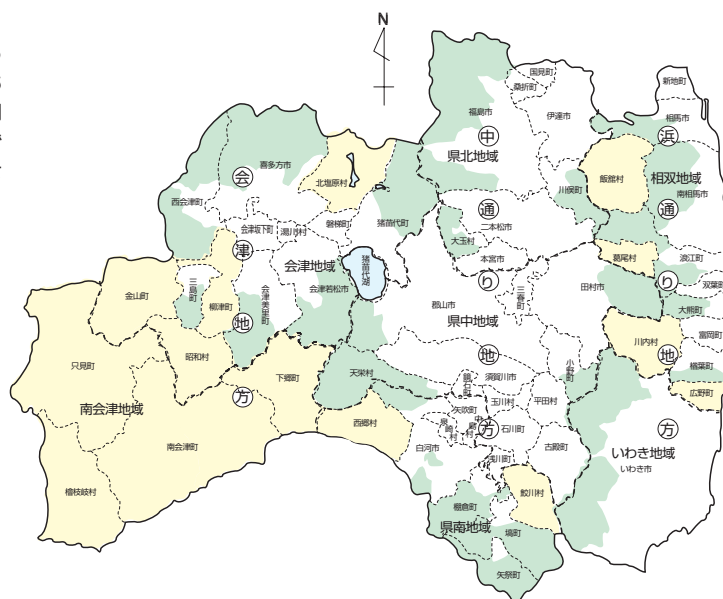
（指定地域）

〔全地域指定〕

下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・柳津町・金山町・昭和村・西郷村・鮫川村・広野町・川内村・葛尾村・飯館村

〔一部地域指定〕

福島市・会津若松市・郡山市・いわき市・白河市・喜多方市・相馬市・田村市・南相馬市・川俣町・大玉村・天栄村・西会津町・猪苗代町・三島町・会津美里町・棚倉町・矢祭町・塙町・小野町・檜葉町・大熊町・浪江町



福島県の道路

豪雪地帯対策特別措置法（昭和37年4月5日法律第73号）

〔目的〕

積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除その他産業等の基礎条件の改善に関する総合的な対策を樹立し、その実施を推進することにより、当該地域における産業の振興と民生の安定向上に寄与することを目的としています。

〔全指定〕

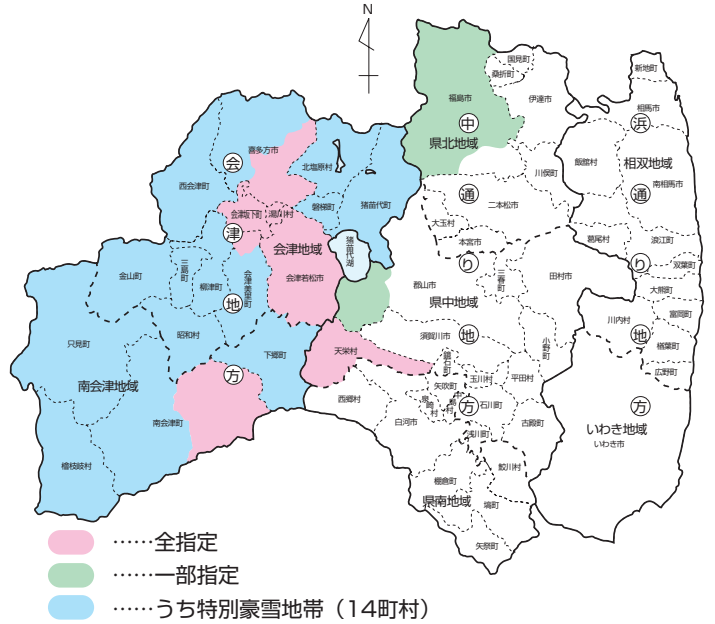
会津若松市・喜多方市・天栄村・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・会津坂下町・湯川村・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町・

〔一部指定〕

福島市・郡山市

〔特別豪雪地帯〕

喜多方市（一部）・下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町（一部）・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町（一部）



- ……全指定
- ……一部指定
- ……うち特別豪雪地帯（14町村）

原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法（平成12年12月8日法律第148号）

〔目的〕

原子力による発電が我が国の電気の安定供給に欠くことのできないものであることにかんがみ、原子力発電施設等の周辺の地域について、地域の防災に配慮しつつ、生活環境、産業基盤等の総合的かつ広域的な整備に必要な特別措置を講ずること等により、これらの地域の振興を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の安定に寄与することを目的としています。

立地地域	楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町、 広野町、浪江町、川内村、葛尾村、 いわき市、南相馬市、相馬市、新地町、 飯館村、田村市(旧都路村)の4市7町3村
------	--

