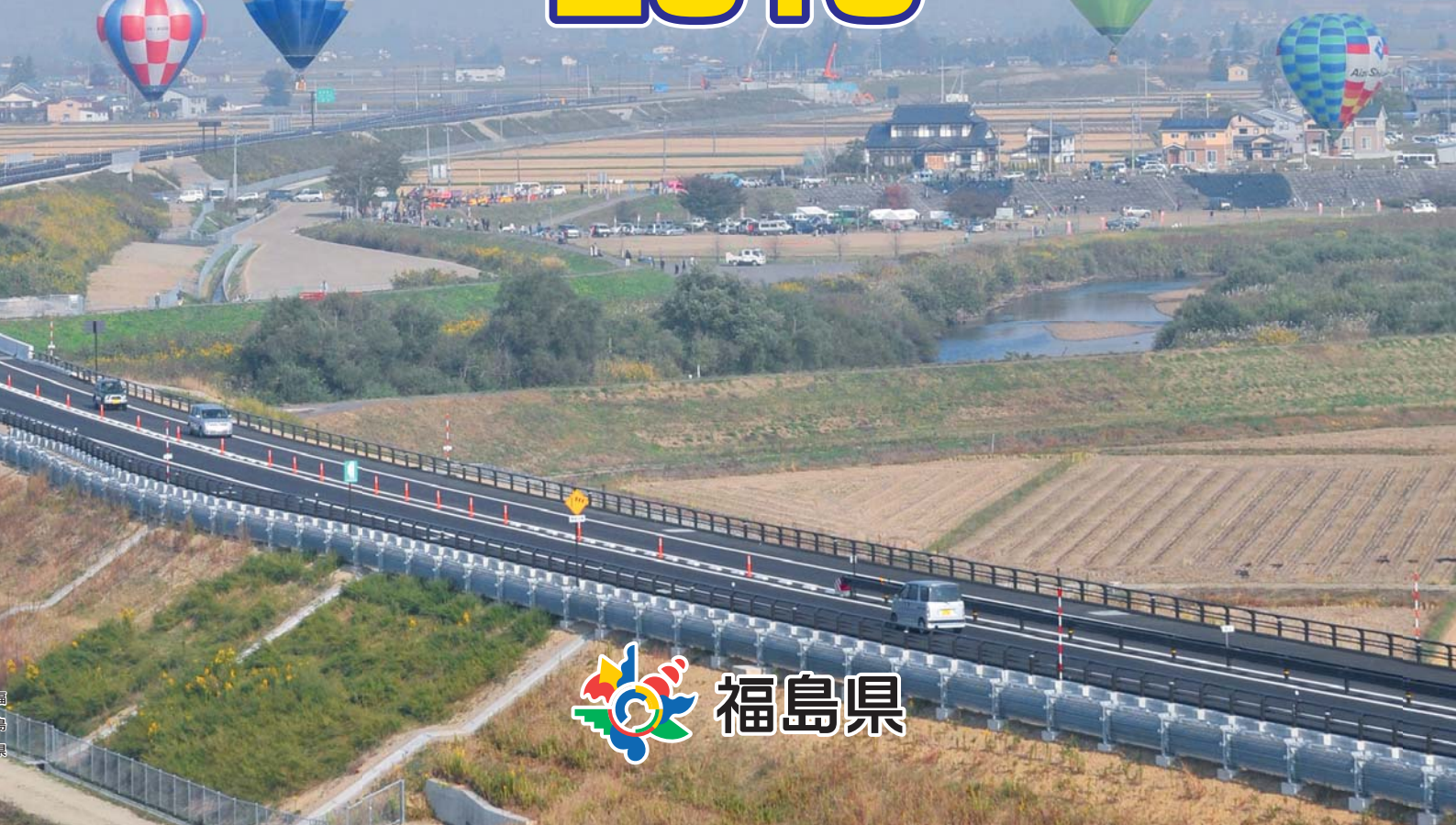




福島県の道路 2010



福島県



ごあいさつ

昨年度は、4月に道路特定財源が一般財源化され、また、厳しい経済情勢が続く中、国においては民主党を中心とする連立政権が誕生し、公共事業を始めとする様々な制度の見直し検討が行われるなど、道路行政を取り巻く状況には大きな動きがありました。

このような中、本県においては「あぶくま高原道路（福島空港IC～石川母畑IC間）」、「会津縦貫道（塩川IC～湯川IC間）」が供用を開始するなど、基幹的な道路網の整備が着実に進展するとともに、「国道118号棚倉バイパス」、「国道399号手古岡バイパス」などが開通しました。また、「道の駅しもごう」や「道の駅ばんだい」がオープンし、多くの人々に利用されるなど、地域情報の発信や地域の活性化に寄与するものと期待しております。

平成22年度の道路予算は厳しい状況が予想されますが、「あぶくま高原道路」「国道121号大峠道路」「国道289号荷路夫バイパス」の全線供用などを目指し整備を進めてまいります。

本県は、県土が極めて広く、移動の手段として車を利用することが多いことから、道路整備に対する要望が依然として多く寄せられており、道路整備の状況はまだ十分とは言えません。

よって、今後とも活力ある県づくりに向け、広域的な連携・交流を促進する基幹的な道路網の整備や、通学路などの交通安全対策、雪や災害に強く、安全で信頼性の高い生活道路の確保、既存の道路施設の長寿命化対策など、県民の安全で安心な生活を確保するための道路整備を着実に推進してまいります。

本冊子は、道路行政の一助となるよう、本県の道路に関する必要なデータを集め作成しております。

この冊子を通じて、県民の皆様をはじめ関係各位には、道路行政へのいっそうの御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

福島県土木部次長（道路担当）

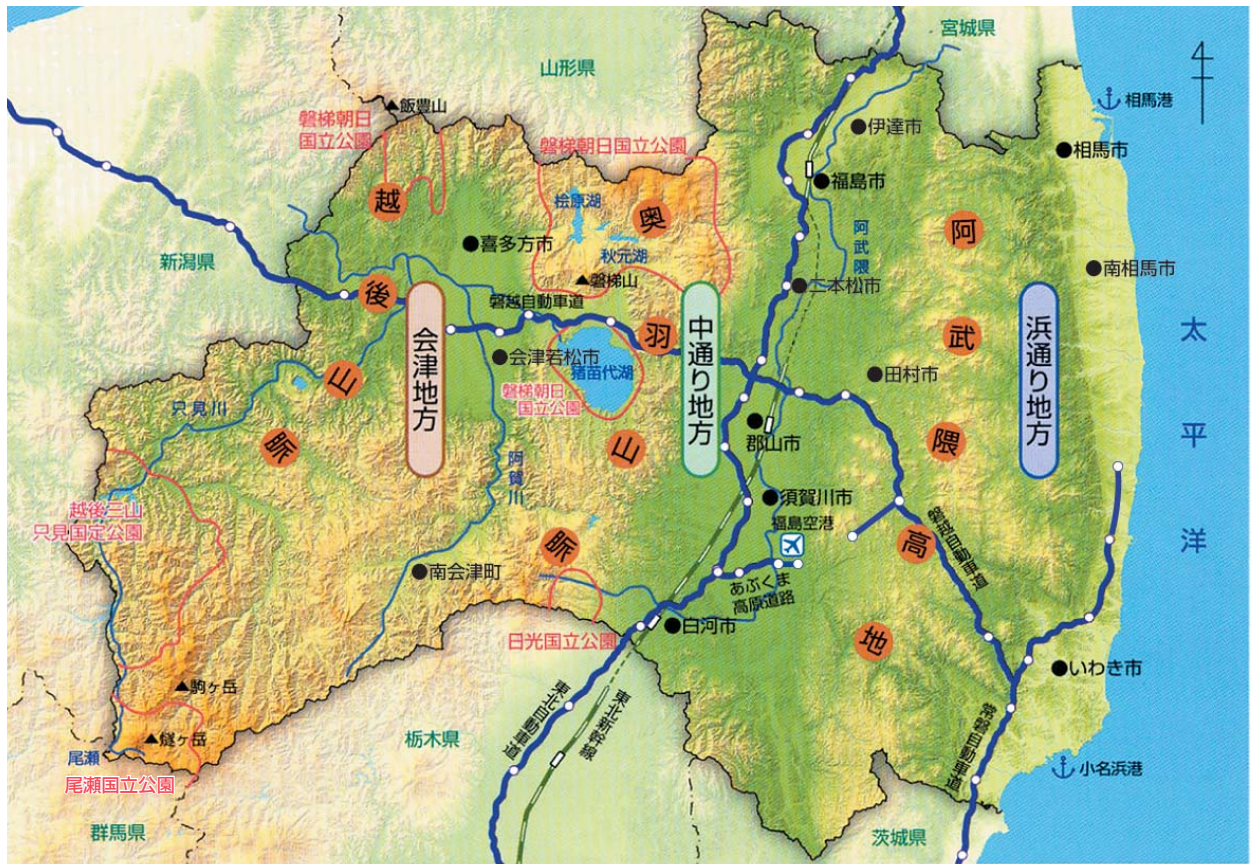
Contents

| | | | |
|-----|---|-------------------------------------|----|
| 1章 | ▶ | 福島県の概要 | 2 |
| | | 道路の現況 | 6 |
| 2章 | ▶ | ・道路の現状 | 6 |
| | | ・道路交通の現状 | 6 |
| | | ・橋梁、踏切の現況 | 7 |
| | | ・トンネルの現況 | 7 |
| | | ・交通不能区間 | 8 |
| | | ・冬季交通不能区間 | 8 |
| | | ・異常気象時運行規制区間 | 9 |
| | | ・物流拠点を連携するネットワーク | 10 |
| | | ・緊急輸送道路 | 11 |
| 3章 | ▶ | 福島県の道路予算 | 12 |
| | | ・県の道路予算 | 12 |
| | | ・国の道路予算編成方針 | 14 |
| | | ・国における道路整備財源の変遷 | 17 |
| 4章 | ▶ | ふくしまの新しい県土づくりプラン | 18 |
| 5章 | ▶ | 広域道路整備基本計画 | 20 |
| | | ・広域道路整備の基本方針 | 20 |
| | | ・福島県広域道路網マスタープラン | 21 |
| 6章 | ▶ | 高速道路 | 23 |
| | | ・スマートインターチェンジ | 24 |
| 7章 | ▶ | 地域高規格道路 | 27 |
| | | ・地域高規格道路とは | 27 |
| | | ・県内の地域高規格道路 | 28 |
| 8章 | ▶ | 渋滞対策 | 30 |
| 9章 | ▶ | 社会資本整備総合交付金 | 32 |
| 10章 | ▶ | 福島県道路アセットマネジメント | 33 |
| 11章 | ▶ | ふくしま公共施設等ユニバーサルデザイン指針 | 34 |
| 12章 | ▶ | 地域自立・活性化支援制度 | 36 |
| 13章 | ▶ | 合併市町村のまちづくり支援 | 37 |
| 14章 | ▶ | 道路施策の基本方針 | 38 |
| | | ・広域的な連携・交流を支え県土の活力を高める道づくり | 39 |
| | | ・既存施設の長寿命化と適切な維持管理による道づくり | 53 |
| | | ・地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり | 43 |
| | | ・人にやさしく、快適な環境形成のための道づくり | 55 |
| | | ・安全に安心して暮らせる道づくり | 47 |
| | | ・自然にやさしく、地球の歴史や伝統文化、風土に根ざした道づくり道づくり | 56 |
| | | ・雪や寒さから暮らしを守る道づくり | 50 |
| 15章 | ▶ | 福島県の有料道路と観光事業 | 59 |
| 16章 | ▶ | 福島県の広域連携の取り組み | 60 |
| 17章 | ▶ | 特別法の指定地域 | 63 |
| 巻末 | ▶ | 福島県の道路網 | |

■ 国道121号
会津縦貫道
(塩川IC～湯川IC) 開通
【平成21年10月4日】

1 福島県の概要

概要

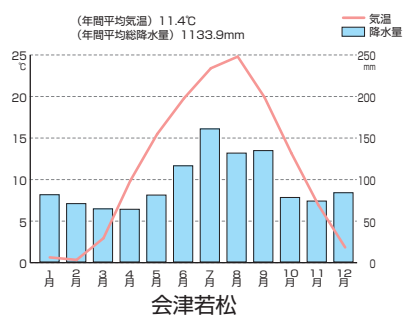


この地図は、国土地理院の「数値地図 50m メッシュ (標高) 日本Ⅱ」を使用しています。



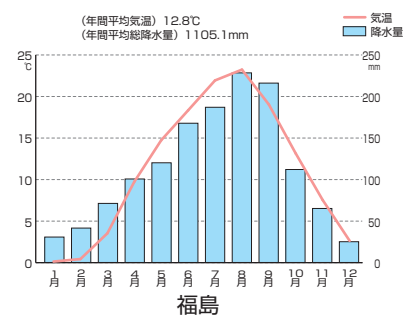
吾妻小富士と磐梯吾妻スカイライン

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

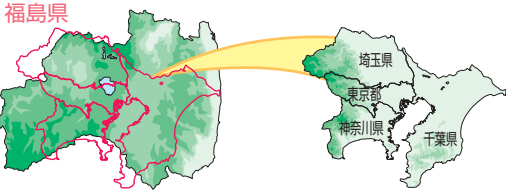
中通り地方は、日本海側と太平洋側の気候の中間の気候です。夏は、山間部ではそれほど暑くなりませんが、盆地ではかなり蒸し暑くなります。冬は冷たい風が吹き、雪も降ります。



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……13,782.75km²…全国3位
(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)
- 自然公園面積……1,791.24km²…全国6位
(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)



●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

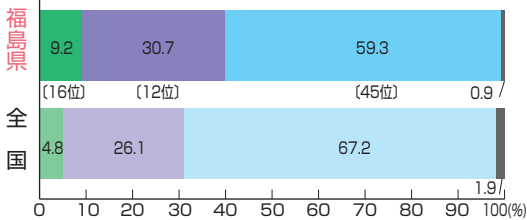
- 東北地方の最南端：東京から200km圏域

人口・産業構造

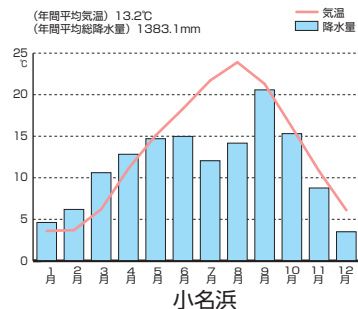
●平成9年の2,137,406人が過去最高

- 人口 2,066,644人 (全国18位) (平成19年10月1日)
- 世帯数 740,993世帯 (全国20位) (平成20年3月31日)
- 人口密度 150.0人/km² (全国39位) (平成19年10月1日)
(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)

●2次産業就業者比率が全国11位。



構成比(%)は就業者比率順位
 ■ 1次産業：農業・林業・漁業
 ■ 2次産業：鉱業・建設業・製造業
 ■ 3次産業：サービス業・卸売業など
 ■ その他：分類不能産業 (国勢調査報告 平成17年10月1日)



浜通り地方

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。

●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 (平成21年版県勢要覧)

主な山岳

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

(平成21年版県勢要覧)

主な河川

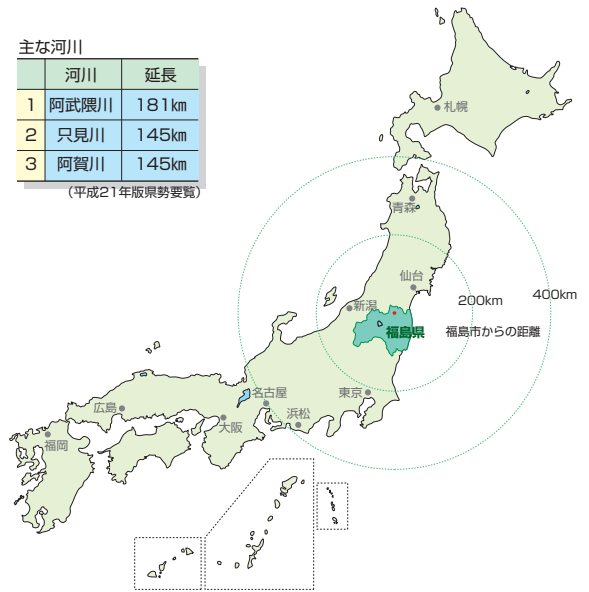
| | 河川 | 延長 |
|---|------|-------|
| 1 | 阿武隈川 | 181km |
| 2 | 只見川 | 145km |
| 3 | 阿賀川 | 145km |

(平成21年版県勢要覧)

主な湖沼

| | 湖沼 | 面積 |
|---|------|-----------------------|
| 1 | 猪苗代湖 | 103.32km ² |
| 2 | 檜原湖 | 10.72km ² |
| 3 | 秋元湖 | 3.64km ² |

(平成21年版県勢要覧)



●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

●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)
- そば (全国7位) ○水稲 (全国4位)
- サヤインゲン (全国2位) ○キュウリ (全国4位)
(平成21年版県勢要覧)

●製造品出荷額等

- 61,706億円 (全国19位) (平成19年12月31日)
(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)

●観光客伸び率トップクラス

- 年間観光客 5,533万人 (平成21年版県勢要覧)
- 温泉地数(宿泊施設のある場所) 134箇所 (全国5位) (平成19年3月31日)
(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)

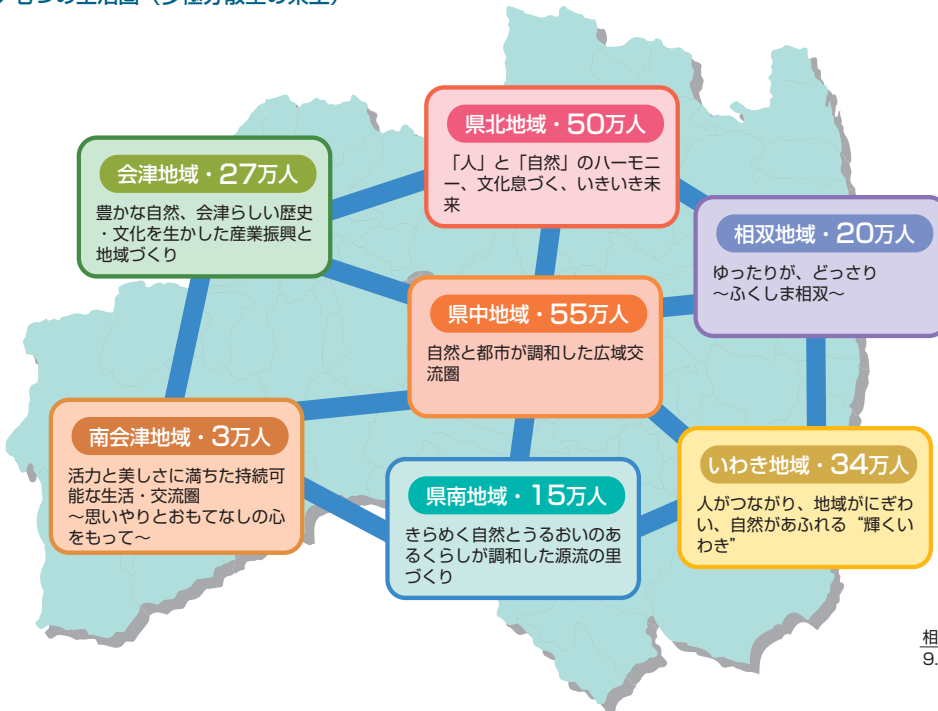
●その他・全国から見た福島県

| 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) | 13.5 | 14.2 | 6 | 平成19年10月1日 |
| 生産年齢人口比率 | % (15歳~64歳÷総人口) | 65.0 | 62.1 | 27 | 平成19年10月1日 |
| 老年人口比率 | % (65歳以上÷総人口) | 21.5 | 23.7 | 21 | 平成19年10月1日 |
| 一世帯当たり人員 | 人 | 2.43 | 2.80 | 7 | 平成20年10月1日 |
| 平均寿命(男) | 歳 | 78.79 | 77.97 | 41 | 平成17年 |
| 平均寿命(女) | 歳 | 85.75 | 85.45 | 39 | 平成17年 |
| 一人当たり県民所得 | 千円 | 3,069 | 2,775 | 23 | 平成18年 |
| 県内総生産(名目) | 億円 | 5,188,241 | 78,973 | 19 | 平成18年 |
| 農業産出額 | 億円 | 84,449 | 2,441 | 12 | 平成19年 |
| 製造品出荷額等 | 億円 | 3,358,542 | 61,706 | 19 | 平成19年 |
| 年間商品販売額 | 億円 | 5,482,371 | 46,702 | 21 | 平成19年6月1日 |

(一目でわかる福島県の指標2009・福島県)

県土構造

● 七つの生活圏（多極分散型の県土）

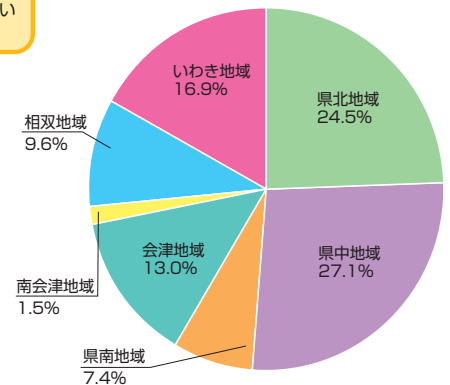


● 地域別人口

| 地域 | 人口 H22.1.1 | 地域人口 割合 (%) | 世帯数 H22.1.1 |
|-------|---------------|----------------|----------------|
| 県北地域 | 499,902 | 24.5% | 178,274 |
| 県中地域 | 554,097 | 27.1% | 198,759 |
| 県南地域 | 150,666 | 7.4% | 50,564 |
| 会津地域 | 265,432 | 13.0% | 93,452 |
| 南会津地域 | 30,520 | 1.5% | 10,975 |
| 相双地域 | 195,501 | 9.6% | 66,415 |
| いわき地域 | 344,933 | 16.9% | 133,261 |
| 合計 | 2,041,051 | 100.0% | 731,700 |

福島県の推計人口(福島県現住人口調査結果)より

● 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つに区分されます。

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生活圏が形成され、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、中核都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、商圈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30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

2 道路の現況

福島県の道路整備状況は

○ 全国と比較して、**本県の道路改良率、舗装率はかなり低い。**

道路改良率（5.5m未満含む）……全国平均60.1（%）→ 福島県58.4（%）全国第28位
 舗装率（簡舗含む）……全国平均79.7（%）→ 福島県69.4（%）全国第42位

全国的にみた福島県の道路整備状況

（単位：km、%）平成20年4月1日現在

| 道路の種類 | 実延長 | | 改良率（%） | | | | | | 舗装率（%） | | | | | | |
|---------------|----------|---------|--------|-------|------|----------|-------|------|--------|------|------|-------|-------|------|----|
| | | | 5.5m以上 | | | 5.5m未満含む | | | 簡舗含まない | | | 簡舗含む | | | |
| | 延長 | 順位 | 本県 | 全国平均 | 順位 | 本県 | 全国平均 | 順位 | 本県 | 全国平均 | 順位 | 本県 | 全国平均 | 順位 | |
| 国道（指定区間） | 492.5 | 9 | 100.0 | 100.0 | 1 | 100.0 | 100.0 | 1 | 100.0 | 98.6 | 1 | 100.0 | 100.0 | 1 | |
| 県道 （指定区間外） | 1,498.9 | 1 | 79.3 | 85.1 | 39 | 84.3 | 90.4 | 39 | 70.9 | 85.3 | 42 | 98.6 | 98.9 | 35 | |
| | 主要地方道 | 1,877.5 | 4 | 74.4 | 76.6 | 25 | 83.0 | 85.4 | 30 | 64.5 | 71.8 | 36 | 98.5 | 98.0 | 28 |
| | 一般県道 | 2,276.9 | 5 | 48.8 | 60.2 | 36 | 63.5 | 72.7 | 37 | 37.4 | 53.0 | 41 | 93.2 | 95.1 | 36 |
| | 県道計 | 4,154.4 | 5 | 60.4 | 67.5 | 31 | 72.3 | 78.4 | 35 | 49.7 | 61.4 | 39 | 95.6 | 96.4 | 33 |
| | 合計 | 5,653.3 | 3 | 65.4 | 71.0 | 33 | 75.5 | 80.8 | 36 | 55.3 | 66.2 | 41 | 96.4 | 96.9 | 32 |
| 国道・県道計 | 6,145.8 | 3 | 68.2 | 72.3 | 33 | 77.4 | 83.2 | 36 | 58.9 | 70.2 | 42 | 96.7 | 97.3 | 32 | |
| 市町村道 | 32,553.7 | 7 | 13.3 | 17.3 | 33 | 54.7 | 55.9 | 28 | 9.5 | 18.2 | 41 | 64.2 | 76.5 | 42 | |
| 県内総計 | 38,699.5 | 7 | 22.0 | 26.1 | 33 | 58.4 | 60.1 | 28 | 17.3 | 26.2 | 42 | 69.4 | 79.7 | 42 | |

（道路統計年報2009年版より）

福島県の道路現況詳細

（単位：m、m²、%）平成21年4月1日現在

| 道路の種類 | 路線数 | 総延長 | 重用延長 | 未供用延長 | 実延長 | 実延長の改良済・未改良別内訳 | | | | | | 実延長の路面種別内訳 | | | | | | 道路敷面積 | 歩道等設置延長 | | | |
|--------------------------|---------------------|------------|-----------|---------|------------|----------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|---------|------------|---------|-----------|-----------|------------|-----------|-------------|------------|-----------|
| | | | | | | 規格改良済延長 | | | 未改良延長 | | | 砂利道（未舗装） | | 舗装済延長 | | | | | | | | |
| | | | | | | 5.5m以上のみ | | 5.5m未満を含む | 未改良延長 | | 自動車交通不能区間 | | 簡舗を含まない | | 簡舗を含む | | | | | | | |
| | | | | | | 延長 | % | 延長 | % | 延長 | % | 延長 | % | 延長 | % | 延長 | % | | | | | |
| (1) 国道（指定区間） | 4 | 492,709 | 0 | 0 | 492,709 | 492,709 | 100.0 | 492,709 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 492,709 | 100.0 | 492,709 | 100.0 | 15,073,943 | 397,672 | |
| 県道 （指定区間外） | 15 | 1,777,676 | 266,144 | 10,800 | 1,500,732 | 1,199,979 | 80.0 | 1,274,206 | 84.9 | 226,526 | 15.1 | 17,329 | 1.2 | 21,116 | 1.4 | 1,075,371 | 71.7 | 1,479,616 | 98.6 | 26,336,155 | 547,144 | |
| | 76 | 1,998,955 | 183,894 | 0 | 1,815,071 | 1,362,771 | 75.1 | 1,502,752 | 82.8 | 312,319 | 17.2 | 13,080 | 0.7 | 28,245 | 1.6 | 1,158,721 | 63.8 | 1,786,826 | 98.4 | 28,899,408 | 576,736 | |
| | (3) 主要地方道 | 293 | 2,519,889 | 217,695 | 5,221 | 2,296,953 | 1,117,054 | 48.6 | 1,471,020 | 64.0 | 825,933 | 36.0 | 51,051 | 2.2 | 150,023 | 6.5 | 863,863 | 37.6 | 2,146,930 | 93.5 | 29,818,720 | 483,321 |
| | (4) 一般県道 | (3) | (74,994) | (883) | (1,923) | (72,188) | (0) | (0) | (71,777) | (99.4) | (411) | (0.6) | (0) | (0.0) | (0) | (0.0) | (2,457) | (3.4) | (72,188) | (100.0) | (510,414) | (0) |
| | (5)=(3)+(4) 県道合計 | 369 | 4,518,824 | 401,579 | 5,221 | 4,112,024 | 2,479,825 | 60.3 | 2,973,772 | 72.3 | 1,138,252 | 27.7 | 64,131 | 1.6 | 178,268 | 4.3 | 2,022,584 | 49.2 | 3,933,756 | 95.7 | 58,718,128 | 1,060,057 |
| (6)=(2)+(5) 県道管理合計 | 384 | 6,296,500 | 667,723 | 16,021 | 5,612,756 | 3,679,804 | 65.6 | 4,247,978 | 75.7 | 1,364,778 | 24.3 | 81,460 | 1.5 | 199,384 | 3.6 | 3,097,955 | 55.2 | 5,413,372 | 96.4 | 85,054,283 | 1,607,201 | |
| (7) 有料道路 | (4) | 65,930 | 0 | 0 | 65,930 | 45,291 | 68.7 | 65,930 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 65,930 | 100.0 | 65,930 | 100.0 | 1,384,338 | 707 | |
| (8)=(1)+(6)+(7) 国道県道計 | 388 | 6,855,139 | 667,723 | 16,021 | 6,171,395 | 4,217,804 | 68.3 | 4,806,617 | 77.9 | 1,364,778 | 22.1 | 81,460 | 1.3 | 199,384 | 3.2 | 3,656,594 | 59.3 | 5,972,011 | 96.8 | 101,492,584 | 2,005,580 | |
| (9) 市町村道計 | 73,364 | 33,193,745 | 363,235 | 303,762 | 32,526,748 | 4,106,565 | 12.6 | 18,044,495 | 55.5 | 14,482,253 | 44.5 | 5,901,187 | 18.1 | 11,332,550 | 34.8 | 2,680,194 | 8.2 | 21,194,198 | 65.2 | 254,075,324 | 2,048,798 | |
| (10)=(8)+(9) 県内総計 | 73,752 | 40,048,884 | 1,030,958 | 319,783 | 38,698,143 | 8,324,369 | 21.5 | 22,851,112 | 59.0 | 15,847,031 | 41.0 | 5,982,647 | 15.5 | 11,531,934 | 29.8 | 6,316,788 | 16.3 | 27,166,209 | 70.2 | 355,567,888 | 4,054,378 | |

| 道路の種類 | 実延長 | 実延長の種類別内訳 | | | | | | | | | | 立体橋 | | 鉄道との交差箇所数 | | | 平面路切 |
|--------------------------|---------------------|------------|-----------|--------|--------|---------|--------|-------|-----|-------|-----|-----|-------|-----------|-----|-----|------|
| | | 道路 | | トンネル | | 橋りょう | | | | 踏切道 | | 歩道橋 | 地下歩道 | 計 | 立体 | | |
| | | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | | | | 延長 | オバト | |
| | | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | 個数 | 延長 | |
| (1) 国道（指定区間） | 492,709 | 457,787 | 29 | 13,356 | 430 | 21,560 | 0 | 0 | 1 | 6 | 80 | 94 | 27 | 14 | 12 | 1 | |
| 県道 （指定区間外） | 1,500,732 | 1,420,175 | 77 | 43,554 | 1,212 | 36,965 | 0 | 0 | 4 | 38 | 10 | 20 | 47 | 28 | 15 | 4 | |
| | 1,815,071 | 1,765,809 | 39 | 14,499 | 1,465 | 34,465 | 0 | 0 | 32 | 298 | 28 | 15 | 91 | 29 | 29 | 33 | |
| | 2,296,953 | 2,260,264 | 14 | 3,261 | 1,530 | 32,739 | 0 | 0 | 59 | 689 | 11 | 3 | 118 | 30 | 28 | 60 | |
| | (72,188) | (71,079) | (0) | (0) | (32) | (1,103) | (0) | (0) | (0) | (0) | (0) | (0) | (4) | (0) | (4) | (0) | |
| | (5)=(3)+(4) 県道合計 | 4,112,024 | 4,026,073 | 53 | 17,760 | 2,995 | 67,204 | 0 | 0 | 91 | 987 | 39 | 18 | 209 | 59 | 57 | 93 |
| (6)=(2)+(5) 県道管理合計 | 5,612,756 | 5,446,248 | 130 | 61,314 | 4,207 | 104,169 | 0 | 0 | 95 | 1,025 | 49 | 38 | 256 | 87 | 72 | 97 | |
| (7) 有料道路 | 65,930 | 63,858 | 0 | 0 | 33 | 2,072 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| (8)=(1)+(6)+(7) 国道県道計 | 6,171,395 | 5,967,893 | 159 | 74,670 | 4,670 | 127,801 | 0 | 0 | 96 | 1,031 | 129 | 132 | 284 | 102 | 84 | 98 | |
| (9) 市町村道計 | 32,526,748 | 32,347,635 | 30 | 3,696 | 13,105 | 169,273 | 55 | 1,568 | 628 | 6,144 | 21 | 15 | 1,092 | 464 | | 626 | |
| (10)=(8)+(9) 県内総計 | 38,698,143 | 38,315,528 | 189 | 78,366 | 17,775 | 297,074 | 55 | 1,568 | 724 | 7,175 | 150 | 147 | 1,376 | 102 | 548 | 726 | |

（県道現況調査より）

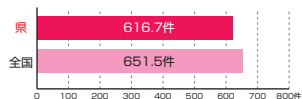
道路交通の現状

○ 県内の総車両台数・免許人口は、ともに年々増加しており、依然として車への依存度は高い。

○ 1世帯当たり自家用乗用車台数
（一目でわかる福島県の指標2009）

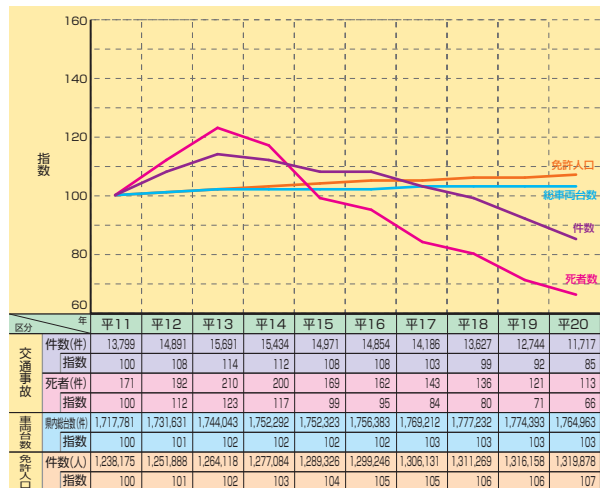


○ 人口10万人当り交通事故発生件数
（一目でわかる福島県の指標2009）



○ 交通指標の推移

| | 平成20年 | 平成19年 | 増減数 | 増減率 |
|------|--------|--------|--------|-------|
| 発生件数 | 11,717 | 12,744 | -1,027 | -8.1% |
| 死者数 | 113 | 121 | -8 | -6.6% |
| 傷者数 | 14,659 | 16,245 | -1,586 | -9.8% |



（平成21年交通白書）※車両台数は、各年3月31日現在の陸運登録台数と、4月1日現在の原付・小特台数の合計。
 免許人口は、各年12月末現在で運転免許課調べ。



橋梁の現況

県管理道路の総橋数は4,207橋、のべ延長は、104.2km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以上の橋梁

| 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 | 1,212 | 92 | 1,120 | 2,995 | 133 | 2,862 | 1,465 | 70 | 1,395 | 1,530 | 63 | 1,467 | 4,207 |

※上記には横断歩道橋、ランプ橋等が含まれていない。

(国県道現況調査)

※法指定とは、

平成17年末における1日あたりの踏切交通遮断量（当該踏切道における（二輪のものを除く）1日当たりの交通量に1日あたりの踏切遮断時間を乗じた値をいう）が立体交差化においては1万台時以上、構造改良においては2千台以上になると認められる箇所。

踏切の現況

現在県管理道路と鉄道との交差箇所は256箇所あり、このうち97箇所が踏切道（平面交差）となっており、立体交差化が必要な踏切がまだまだ残されている状況にあります。

● 踏切事故年次別件数（踏切での列車との事故）

| 道路種別 年 | 発生 件数 | 国 道 | | 県 道 | | 市町村道(農道含む) | | 計 | |
|-----------|----------|-----|----|-----|----|------------|----|----|----|
| | | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 |
| H10 | 3 | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| H11 | 3 | 3 | - | - | - | 1 | 1 | 4 | 1 |
| H12 | 7 | - | - | - | 1 | 2 | 4 | 2 | 5 |
| H13 | 6 | - | - | - | - | 3 | 4 | 3 | 4 |
| H14 | 3 | - | - | - | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 |
| H15 | 5 | - | - | - | - | 1 | 6 | 1 | 6 |
| H16 | 4 | - | - | - | - | 1 | 4 | 1 | 4 |
| H17 | 9 | - | - | - | - | - | - | 2 | 8 |
| H18 | 6 | - | - | - | - | 2 | 4 | 2 | 4 |
| H19 | 4 | - | - | - | - | - | 4 | - | 4 |
| H20 | 2 | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 |

● 県管理道路の踏切数

(平成21年4月1日現在)

| 鉄道路線名 | 箇所数 | 未整備の法指定箇所 | |
|-------|-----|-----------|-------|
| | | 立体 | 構造改良 |
| 東北本線 | 9 | 0 | 寺1 |
| 奥羽本線 | 1 | 0 | 0 |
| 常磐線 | 18 | 0 | 地蔵川1 |
| 磐越東線 | 25 | 0 | 0 |
| 磐越西線 | 16 | 第一越後1 | 第三越他4 |
| 水郡線 | 10 | 0 | 0 |
| 会津線 | 6 | 0 | 0 |
| 只見線 | 9 | 0 | 杉第21 |
| 飯坂線 | 1 | 0 | 0 |
| 合計 | 95 | 1 | 7 |

トンネルの現況

本県の道路トンネルは高速道路、国道、県道、市町村道に設けられているものとして現在のべ延長で約114.1kmになります。これはだいたい白河IC～国見SAと同じ長さ（約112.2km）です。このうち福島県が管理している分は、130箇所で約61.3kmになります。

● 県内トンネル現況表

(平成21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 延長 | 2 94 | 4 1,745 | 8 6,513 | |
| 一般国道（指定区間） | 箇所数 延長 | 2 99 | 17 3,686 | 6 3,425 | 4 6,146 | 0 0 | 29 13,356 |
| | 一般国道（指定区間外） | 箇所数 延長 | 6 352 | 40 10,693(11,704) | 23 15,126(13,881) | 6 9,675 | 2 7,708(7,300) |
| 主要地方道 | 箇所数 延長 | 6 536 | 22 4,517 | 8 5,438 | 3 4,008 | 0 0 | 39 14,499 |
| | 一般県道 | 箇所数 延長 | 5 122 | 7 1,807 | 2 1,332 | 0 0 | 0 0 |
| 小計 | 箇所数 延長 | 17 1,010 | 69 17,017 | 33 21,896 | 9 13,683 | 2 7,708(7,300) | 130 61,314 |
| | 市町村道 | 箇所数 延長 | 17 739 | 12 2,331 | 1 626 | 0 0 | 0 0 |
| 合計 | 箇所数 延長 | 38 1,942 | 102 24,779 | 48 32,460 | 28 43,587 | 3 11,367 | 219 114,135 |

()は県境にかかる他県道管理延長も含む

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55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

県内には140箇所もの異常気象時に通行規制区間があります。

交通不能区間

交通不能区間は、15路線18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。

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。



● 自動車交通不能区間一覧表

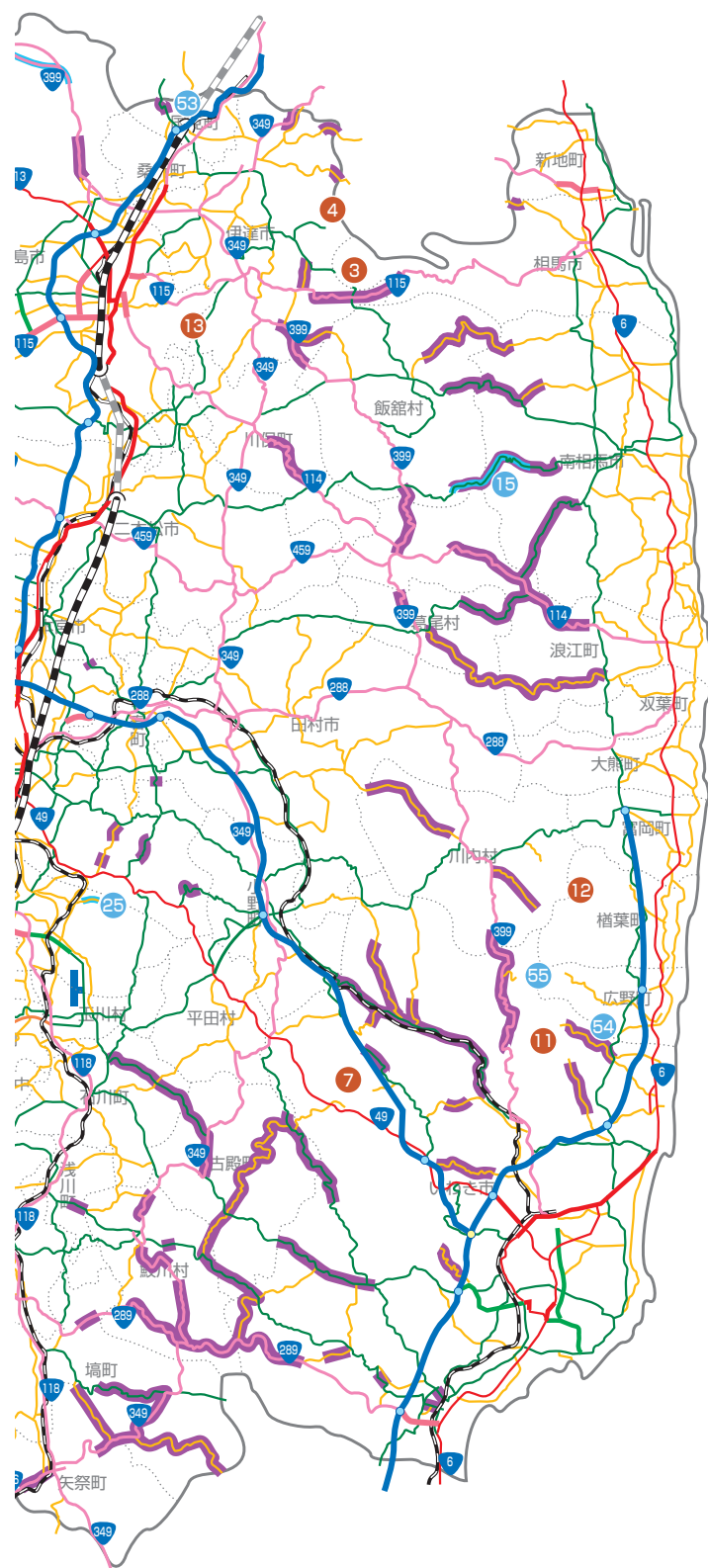
(平成21年4月1日)

| 番号 | 路線種別 | 路線名 | 箇所名 | 延長(km) |
|----|------|------------|------------------|--------|
| 1 | 国 | 289号 | 只見町大字叶津～県境 | 10.4 |
| 2 | 主 | 沼田檜枝岐線 | 檜枝岐村麓ヶ岳字沼山内地 | 3.5 |
| 3 | 主 | 浪江国見線 | 伊達市霊山町大字大石笹ヶ峰～峠下 | 4.3 |
| 4 | 主 | 丸森霊山線 | 伊達市霊山町大字石田～大字大石 | 1.5 |
| 5 | 主 | 会津若松三島線 | 柳津町大字軽井沢～大字久保田 | 2.8 |
| 6 | 主 | 〃 | 柳津町大字久保田内地 | 1.0 |
| 7 | - | 三株下市豊小川線 | いわき市三和町下市豊～上永井 | 2.0 |
| 8 | - | 石塚本宮線 | 郡山市熱海町石塚～大玉村大字玉井 | 3.5 |
| 9 | - | 小林会津宮下停車場線 | 只見町大字市沢内地 | 5.6 |
| 10 | - | 〃 | 昭和村大字野尻～三島町大字間方 | 7.2 |

| 番号 | 路線種別 | 路線名 | 箇所名 | 延長(km) |
|----|------|-----------|--------------------|--------|
| 11 | - | 片倉末続停車場線 | いわき市四倉町八壁～大久町大久 | 3.5 |
| 12 | - | 下川内電田停車場線 | 川内村大字下川内～楢葉町大字井出 | 11.0 |
| 13 | - | 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 |
| 14 | - | 渥野上会津高田線 | 下郷町大字内地 | 5.0 |
| 15 | - | 大内会津高田線 | 下郷町大字大内～会津高田町大字旭市川 | 6.5 |
| 16 | - | 別舟渡線 | 西会津町大字東松～会津坂下町大字東松 | 3.1 |
| 17 | - | 〃 | 会津坂下町大字東松内地 | 0.5 |
| 18 | - | 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 | 18箇所 | 72.2 |

● 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 | 4 | 5 | 13.1 |
| 一般県道 | 10 | 12 | 48.7 |
| 計 | 15 | 18 | 72.2 |



● 冬期交通不能区間一覧表 (国道・県道)

(平成21年4月)

| 番号 | 路線名 | 通行不能区間(自) | 通行不能区間(至) | 区間距離(km) |
|----|---------------|-----------------------|----------------------|----------|
| 1 | (国)252号 | 新潟県境 | 只見町石伏字上宮淵 | 14.4 |
| 2 | (国)352号 | 新潟県境 | 檜枝岐村燧ヶ岳字上ノ原 | 23.9 |
| 3 | (国)399号 | 福島市飯坂町茂庭字八方塚 | 福島市飯坂町茂庭字峠峠山(山形県境) | 7.2 |
| 4 | (国)400号 | 柳津町飯谷字柏木平 | 西会津町下谷字黒沢(杉峠) | 3.6 |
| 5 | (国)400号(旧道) | 南会津町高野字岩向山 | 昭和村大芦字御前山(舟鼻峠) | 7.3 |
| 6 | (国)401号 | 昭和村大芦字八反田 | 南会津町界字鹿水入(鳥居峠) | 13.3 |
| 7 | (国)401号 | 会津美里町富川字牧場 | 昭和村小野川字中ノ本田(博士峠) | 15.7 |
| 8 | (主)459号 | 喜多方市山都町相川字藤沢 | 喜多方市山都町一川字北原 | 2.9 |
| 9 | (主)会津高田柳津線 | 会津美里町赤留字滝峠 | 会津美里町赤留字中ノ山(赤留峠) | 3.6 |
| 10 | (主)会津高田柳津線 | 会津美里町上平字西ノ原 | 柳津町軽井沢字南 | 2.1 |
| 11 | (主)会津若松磐梯線 | 北塩原村松原字細野山 | 北塩原村松原字道前原 | 6.0 |
| 12 | (主)会津若松三島線 | 柳津町黒沢字五斗崎 | 三島町大谷寺ノ下(大谷峠) | 4.9 |
| 13 | (主)中野須賀川線 | 郡山市湖南町中野字飯ヶ森 | 須賀川市梅田字牛仏 | 11.9 |
| 14 | (主)沼田檜枝岐線 | 檜枝岐村燧ヶ岳字沼山 | 檜枝岐村燧ヶ岳字御池 | 9.6 |
| 15 | (主)原町二本松線 | 南相馬市原町区高倉字園見 | 飯館村比曾字殿平 | 15.5 |
| 16 | (主)福島吾妻磐梯線 | 猪苗代町若宮字横山(スカイライン入口) | 猪苗代町若宮字横山(上ノ湯橋) | 2.8 |
| 17 | (主)福島吾妻磐梯線 | 猪苗代町若宮字横山(国道115号立体交差) | 猪苗代町若宮字若宮(国道116号接続部) | 1.8 |
| 18 | (主)福島吾妻磐梯線 | 猪苗代町若宮字高森山 | 猪苗代町若宮字吾妻山 | 4.2 |
| 19 | (主)本宮土湯温泉線 | 福島市土湯温泉町糸滝前 | 福島市土湯温泉町筋倉山 | 7.2 |
| 20 | (主)矢吹天栄線 | 白河市大信限戸字隈戸 | 天栄村羽鳥字一本木 | 9.3 |
| 21 | (主)米沢猪苗代線 | 山形県境 | 北塩原村松原字早稲刈 | 7.6 |
| 22 | (-)熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市熱塩加納町米岡字村杉 | 喜多方市山都町朝倉字賢谷 | 3.5 |
| 23 | (-)熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市山都町朝倉字沼ノ平 | 喜多方市山都町一ノ木字一ノ木 | 2.8 |
| 24 | (-)熱塩加納山都西会津線 | 喜多方市山都町一ノ木字藤巻 | 西会津町奥ノ木字藤巻 | 6.5 |
| 25 | (-)雲水峰江持線 | 須賀川市塩田字音森 | 須賀川市塩田字木曾 | 2.5 |
| 26 | (-)大内会津高田線 | 会津美里町旭市川字山ノ神 | 会津美里町旭市川字市野 | 2.0 |
| 27 | (-)大内会津高田線 | 下郷町大内字小屋沢 | 下郷町大内字蛇沢 | 2.6 |
| 28 | (-)小栗山宮下線 | 金山町沼沢字川前 | 三島町宮下字左羽 | 3.5 |
| 29 | (-)上郷下野尻線 | 喜多方市高郷町見字立岩 | 西会津町新郷町見字小清水 | 1.6 |
| 30 | (-)栗山館岩線 | 南会津町田代山(栃木県境) | 南会津町水引 | 13.9 |
| 31 | (-)黒磯田島線 | 栃木県境 | 南会津町栗生沢字栗生沢 | 10.5 |
| 32 | (-)湖南湊線 | 郡山市湖南町舟津字中ノ沢 | 郡山市湖南町舟津字鬼沼 | 1.4 |
| 33 | (-)湖南湊線 | 会津若松市湊町平湯字北向 | 会津若松市湊町静湯字宮ノ前 | 0.8 |
| 34 | (-)湖南湊線 | 会津若松市湊町静湯字御伊勢下 | 会津若松市湊町静湯字中田前 | 3.5 |
| 35 | (-)湖南湊線 | 会津若松市湊町平湯字鶴ノ浦山 | 会津若松市湊町赤井屋敷 | 3.0 |
| 36 | (-)小林会津宮下停車場線 | 只見町布沢字夕沢 | 只見町布沢字深渡戸 | 2.0 |
| 37 | (-)小林館の川線 | 只見町小林字日宮沢 | 只見町亀岡字坂下 | 1.8 |
| 38 | (-)小林館の川線 | 只見町熊倉字居平 | 只見町荒島字宮ノ前 | 1.6 |
| 39 | (-)小林館の川線 | 只見町荒島字三田山 | 只見町小川字上村 | 1.2 |
| 40 | (-)高野田島線 | 下郷町白岩字南上平 | 下郷町湊田字半道田 | 2.1 |
| 41 | (-)岳温泉大玉線 | 二本松市永田字長坂 | 大玉村玉ノ井字前ヶ岳 | 5.0 |
| 42 | (-)岳温泉大玉線 | 大玉村玉ノ井字前ヶ岳 | 大玉村玉ノ井字前ヶ岳 | 6.4 |
| 43 | (-)羽鳥福良線 | 天栄村田尾尾鹿野 | 郡山市湖南町鳥入新田字家ノ前 | 9.7 |
| 44 | (-)東山温泉線 | 会津若松市東山町石山字院内 | 会津若松市東山町湯川字家ノ向 | 13.7 |
| 45 | (-)福島微湯湯線 | 福島市桜本字川越 | 福島市桜本字微湯湯 | 7.1 |
| 46 | (-)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 |
| 47 | (-)舟ヶ鼻下郷線(旧道) | 下郷町赤字宮山国有林 | 下郷町赤字宮山国有林 | 1.2 |
| 48 | (-)八溝山線 | 棚倉町戸中 | 棚倉町大梅字久慈川 | 11.0 |
| 49 | (-)湯川大町線 | 会津若松市東山町湯川字壇ノ沢 | 会津若松市東山町湯川字家ノ向 | 2.8 |
| 50 | (-)湯ノ上会津高田線 | 下郷町大内字権現上 | 下郷町大内字大内 | 1.5 |
| 51 | (-)十日市矢吹線 | 白河市大信限戸字鶴ヶ岩 | 天栄村大里字向坂 | 2.4 |
| 52 | (-)別府渡線 | 西会津町東松字軽沢丁 | 西会津町東松字軽沢丁 | 0.5 |
| 53 | (-)赤井畑園見線 | 国見町内屋字胡桃作(山形県境) | 国見町石母田字柱田 | 5.1 |
| 54 | (-)上戸渡広野線 | いわき市小川町上小川字上戸渡 | 広野町上浅見川字下等平 | 8.0 |
| 55 | (-)片倉末続停車場線 | いわき市四倉町八茎字片倉 | いわき市大久町大久字滝ノ尻 | 10.1 |
| 計 | | 41路線 | 55区間 | 333.9 |

● 冬期交通不能区間一覧表 (有料道路)

(平成21年4月)

| 番号 | 路線名 | 通行不能区間(自) | 通行不能区間(至) | 区間距離(km) |
|----|------------------------------|------------|-------------|----------|
| 56 | (有) 磐梯吾妻スカイライン 〔主〕福島吾妻磐梯線 | 福島市町庭坂字高湯 | 福島市土湯温泉町字土湯 | 27.8 |
| 57 | (有) 磐梯山ゴールドライン 〔主〕会津磐梯線 | 磐梯町更科字馬洗場 | 北塩原村松原字湯平山 | 13.6 |
| 58 | (有) 磐梯吾妻レークライン 〔主〕福島吾妻磐梯線 | 猪苗代町若宮字吾妻山 | 北塩原村松原字剣ヶ峰 | 11.8 |
| 有料 | | 3路線 | 3区間 | 53.2 |

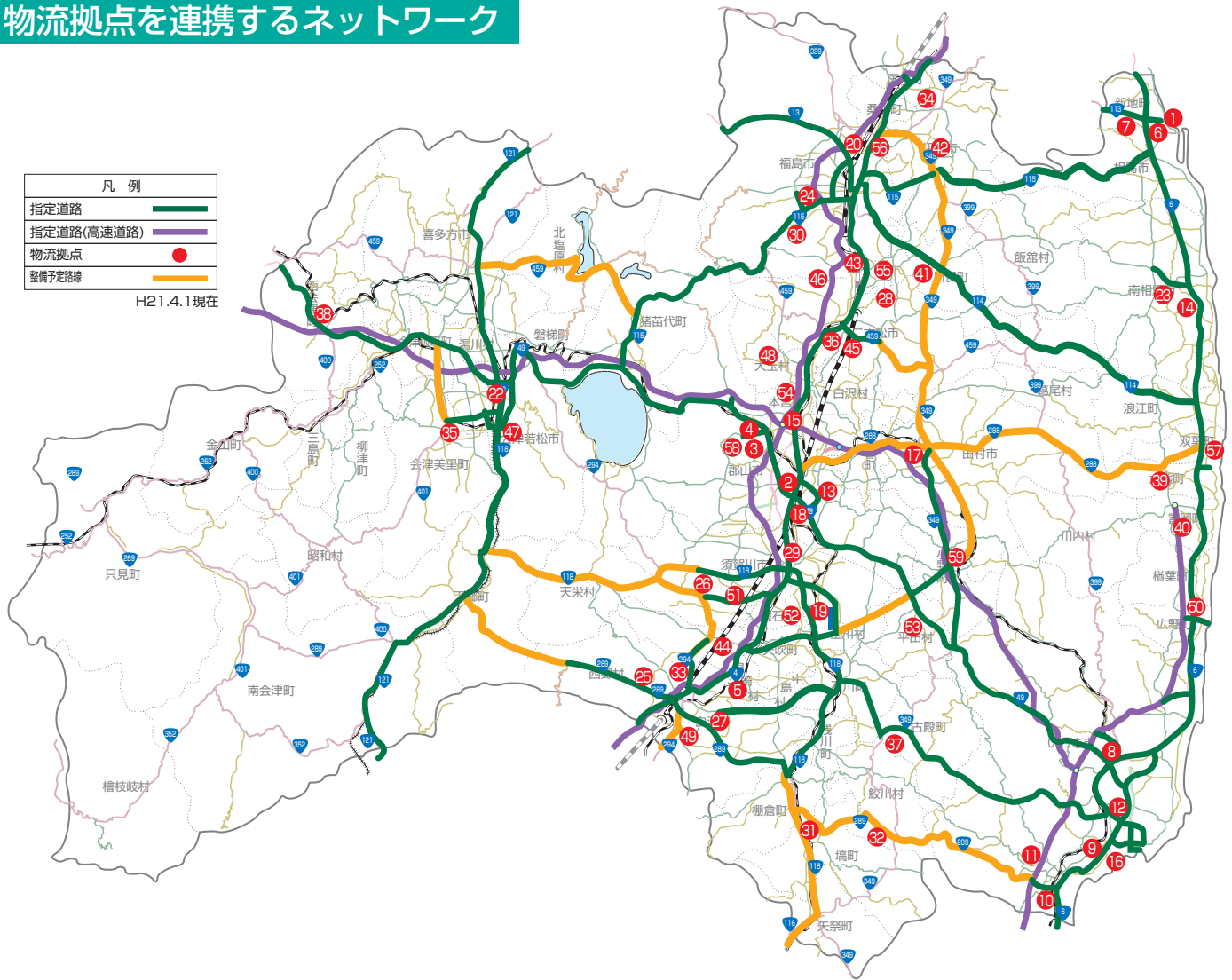
● 異常気象時通行規制区間集計表

| 道路種別 | 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 | 44 | 322.7 | 8 | 21 | 97.4 |
| 主要地方道 | 28 | 38 | 309.2 | 12 | 15 | 74.3 |
| 一般県道 | 48 | 58 | 341.7 | 25 | 30 | 178.9 |
| 計 | 89 | 140 | 973.6 | 45 | 66 | 350.6 |

● 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 | 8 | 88.3 |
| 有料道路 | 3 | 3 | 53.2 |
| 主要地方道 | 10 | 13 | 86.5 |
| 一般県道 | 25 | 34 | 159.1 |
| 計 | 44 | 58 | 387.1 |

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 福島空港 | ②④ 佐倉西工業団地 | ③⑤ 高田工業団地 | ④⑥ 安達工業団地 | ⑤⑦ 双葉工業団地 |
| ② 郡山北部工業団地 | ⑬ 郡山中央工業団地 | ⑲ 福島空港 | ②⑤ 西郷第二(坂ノ影)工業団地 | ③⑥ 八万館工業団地 | ④⑦ 一ノ堰工業団地 | ⑤⑧ 郡山ウエストソフトパーク |
| ③ 郡山西部第一工業団地 | ⑭ 原町南工業団地 | ⑲ 福島空港 | ②⑥ 岩崎(長沼第三)工業団地 | ③⑦ 古殿工業団地 | ④⑧ 大玉第二工業団地 | ⑤⑨ 滝根地区船ヶ作団地 |
| ④ 郡山西部第二工業団地 | ⑮ 本宮市工業等団地 | ⑲ 福島空港 | ②⑦ 白河地区農工団地 | ③⑧ 西会津工業団地 | ④⑨ 新白河ビジネスパーク | |
| ⑤ 泉崎村中核工業団地 | ⑯ 小名浜臨海工業団地 | ⑲ 福島空港 | ②⑧ 小沢工業団地 | ③⑨ 大熊西工業団地 | ④⑩ 広野工業団地 | |
| ⑥ 相馬中核工業団地(東地区) | ⑰ 田村西部工業団地 | ⑲ 福島空港 | ②⑨ 須賀川北部工業団地 | ③⑩ 富岡工業団地 | ④⑪ ハイテク大山工業団地 | |
| ⑦ 相馬中核工業団地(西地区) | ⑱ 郡山貨物ターミナル駅 | ⑲ 福島空港 | ③⑩ 上名倉工業団地 | ④⑪ 川俣西部工業団地 | ④⑫ 鏡石東部工業団地 | |
| ⑧ いわき好間中核工業団地 | ⑲ 福島空港 | ⑲ 福島空港 | ③⑪ 塙林間工業団地 | ④⑫ 霊山見城坂工業団地 | ④⑬ 平田第二工業団地 | |
| ⑨ 滝尻工業団地 | ⑲ 福島空港 | ⑲ 福島空港 | ③⑫ 越虫工業団地 | ④⑬ 松川工業団地 | ④⑭ 本宮北工業団地 | |
| ⑩ 勿来工業団地 | ⑲ 福島空港 | ⑲ 福島空港 | ③⑬ 西郷第三(相山)工業団地 | ④⑭ 大信第二工業団地 | ④⑮ 飯野工業団地 | |
| ⑪ 山田インダストリアルパーク | ⑲ 福島空港 | ⑲ 福島空港 | ③⑭ 梁川工業団地 | ④⑮ 平石高田第二工業団地 | ④⑯ 瀬上工業団地 | |

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

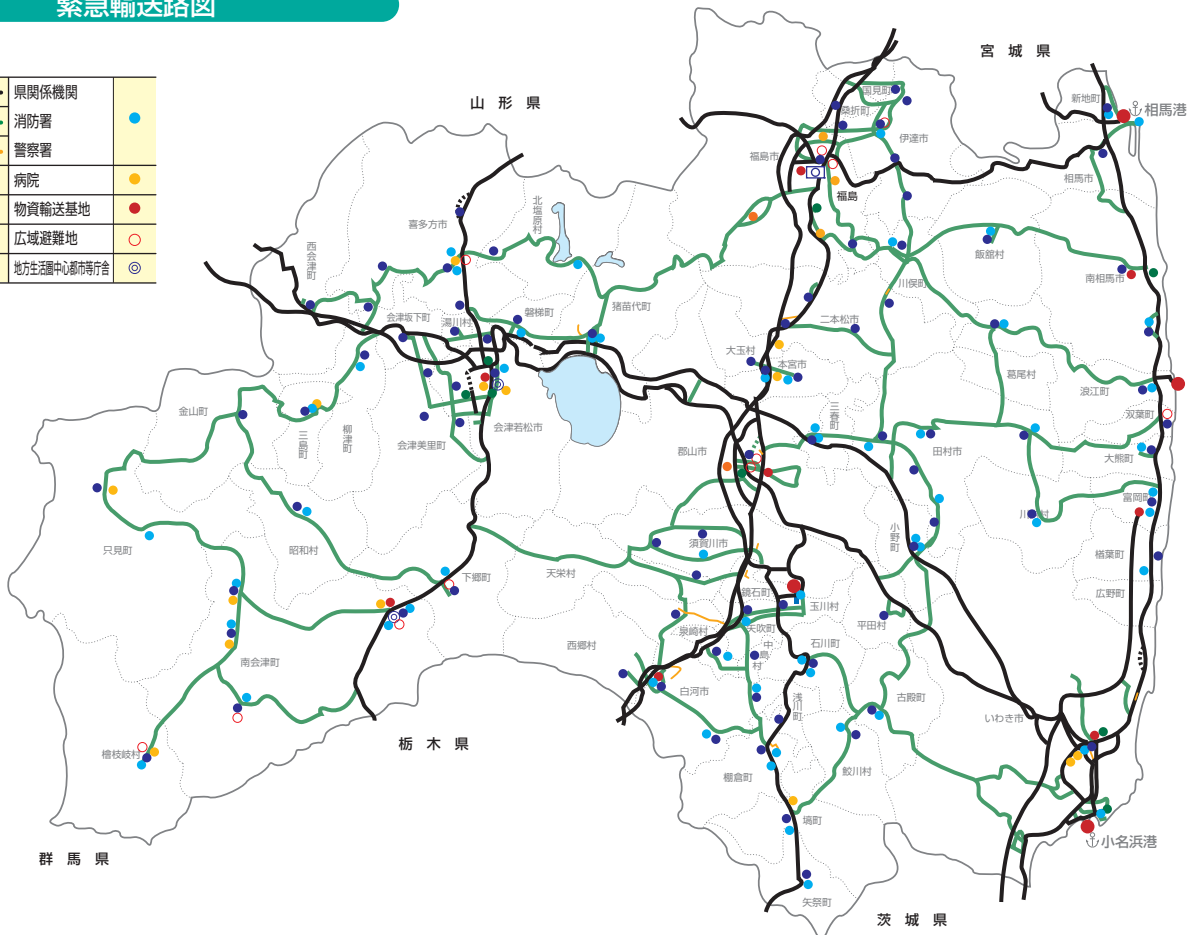
緊急輸送路とは、災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消防活動、及び避難者への緊急物資の供給等に必要の人員及び物資等の輸送に必要な道路で、各道路管理者、県防災担当部局、警察、自衛隊などからなる福島県道路防災情報連絡協議会において設定された路線で、公共施設、港湾、空港等の防災拠点と結び重要な道路網です。



緊急輸送路図

凡例

| | | |
|--------|-------------|---|
| 一次確保路線 | 県関係機関 | ● |
| 二次確保路線 | 消防署 | ● |
| 三次確保路線 | 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 | 地方生活圏中心都市庁舎 | ◎ |



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 | 12 | 106 | 14 | 132 |
| 箇所数 | 12 | 116 | 14 | 142 |
| 総延長(km) | 258.1 | 1,365.0 | 28.4 | 1,651.5 |
| 改良延長(km) | 250.3 | 1,197.6 | 24.6 | 1,472.5 |
| 未改良延長(km) | 7.8 | 167.4 | 3.8 | 179.0 |
| 改良率(%) | 97.0 | 87.5 | 86.6 | 89.2 |

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

● 福島県の長大橋ベスト10

(平成22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 | 楡葉町 | 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 | 1,259.0 | 福島県 |
| 3 | 一般国道4号 | 針生高架橋 | 郡山市 | 886.0 | 国土交通省 |
| 4 | 一般国道4号 | 油井高架橋 | 安達町 | 801.3 | 国土交通省 |
| 5 | 常磐自動車道 | 井出川橋 | 楡葉町 | 737.8 | 東日本高速道路(株) |
| 6 | 常磐自動車道 | 折木川橋 | 広野町 | 721.4 | 東日本高速道路(株) |
| 7 | 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) |
| 8 | 常磐自動車道 | 浅見川橋 | 広野町 | 610.5 | 東日本高速道路(株) |
| 9 | 磐越自動車道 | 阿賀川橋 | 会津若松市 | 598.0 | 東日本高速道路(株) |
| 10 | 常磐自動車道 | 大久川橋 | いわき市 | 596.5 | 東日本高速道路(株) |

● 福島県長大トンネルベスト10

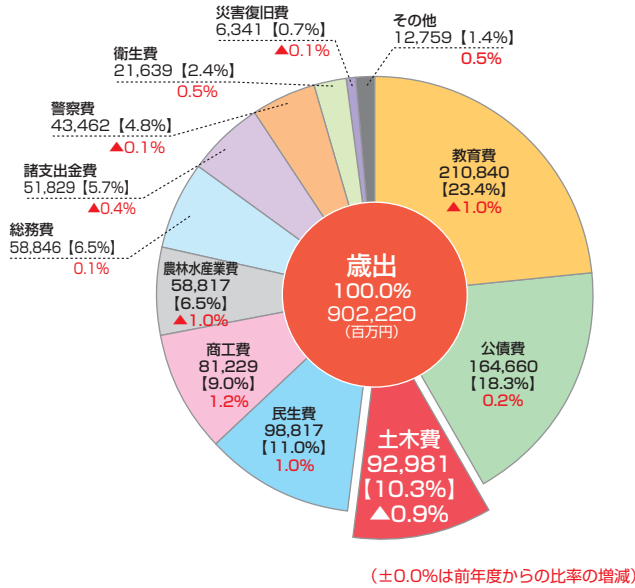
(平成22年3月末日現在・県境を跨ぐトンネルを含む)

| 順位 | 路線名 | トンネル名 | 場所 | 延長(m) | 道路管理者 |
|----|--------|---------|------------------|-------|------------|
| 1 | 国道289号 | 甲子トンネル | 下郷町～西郷村 | 4,345 | 福島県 |
| 2 | 国道121号 | 大峠トンネル | 米沢市～熱塩加納村 | 3,940 | 福島県 |
| 3 | 磐越自動車道 | 龍ヶ嶽トンネル | 西会津IC～津川IC | 3,659 | 東日本高速道路(株) |
| 4 | 国道115号 | 土湯トンネル | 福島市～猪苗代町 | 3,360 | 福島県 |
| 5 | 磐越自動車道 | 黒森山トンネル | 西会津IC～津川IC | 2,758 | 東日本高速道路(株) |
| 6 | 磐越自動車道 | 鳥屋山トンネル | 会津坂下IC～西会津IC | 2,600 | 東日本高速道路(株) |
| 7 | 国道13号 | 東栗子トンネル | 福島市 | 2,376 | 国土交通省 |
| 8 | 磐越自動車道 | 七折トンネル | 会津若松IC～会津坂下IC | 2,358 | 東日本高速道路(株) |
| 9 | 国道289号 | 駒止トンネル | 南郷村～田島町 | 2,010 | 福島県 |
| 10 | 磐越自動車道 | 新中山トンネル | 磐梯熱海IC～猪苗代磐梯高原IC | 1,820 | 東日本高速道路(株) |

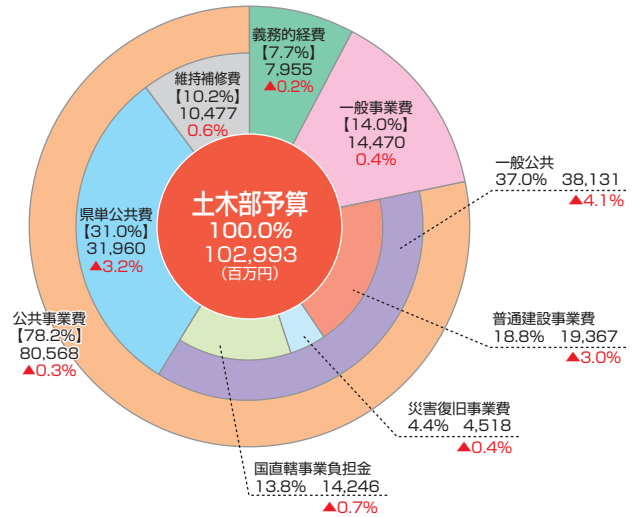
③ 福島県の道路予算

県の道路予算

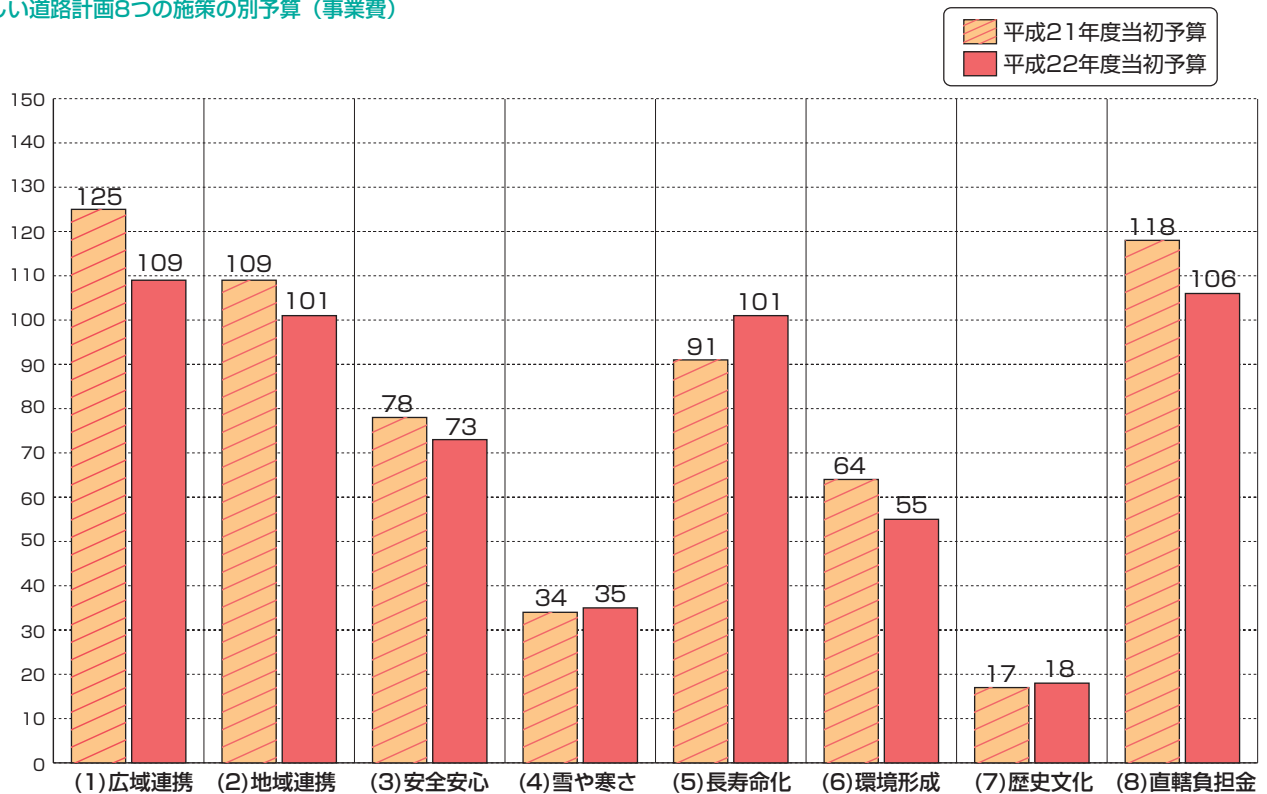
● 目的別歳出内訳



● 性質別歳出費



● 新しい道路計画8つの施策の別予算 (事業費)



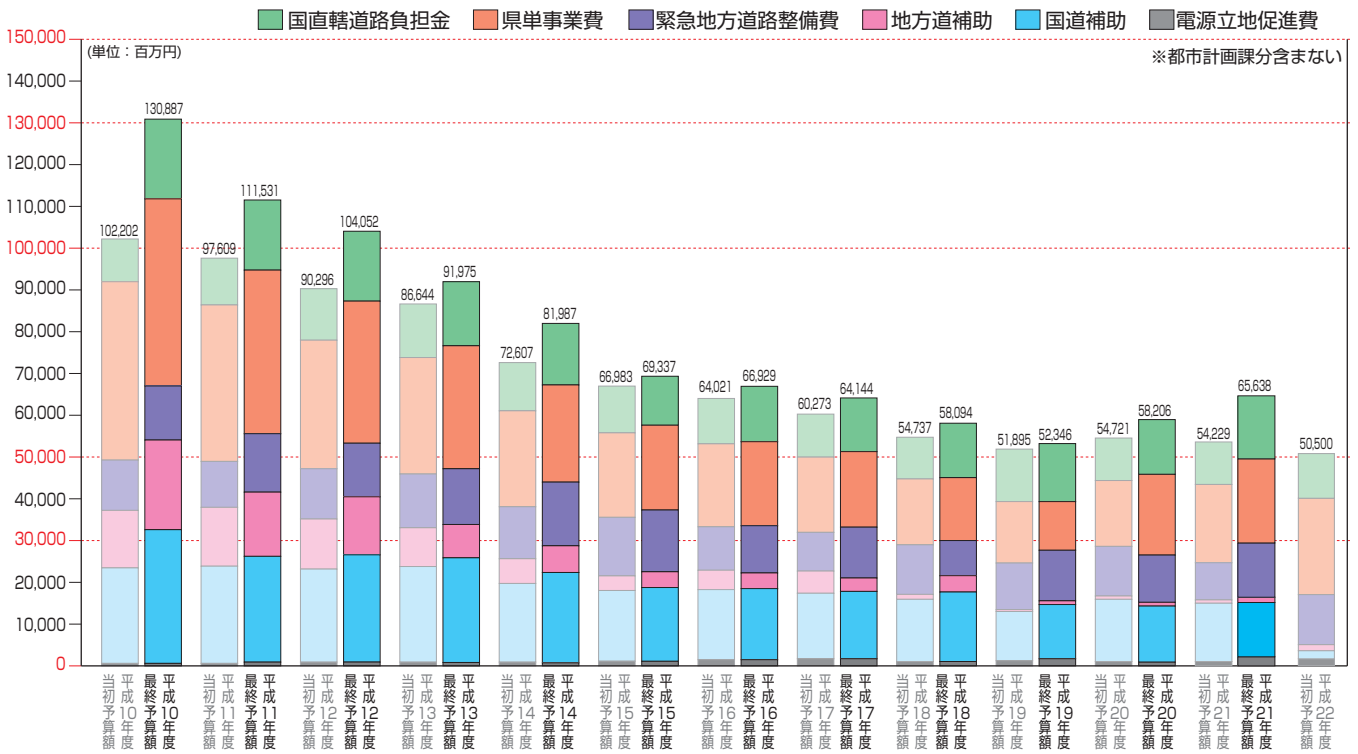
※2つ以上の施策に関連する事業は、事業費を重複計上しています。

※上記事業費には、市町村等指導事務費・道路交通センサス調査費(補助・県単)・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。

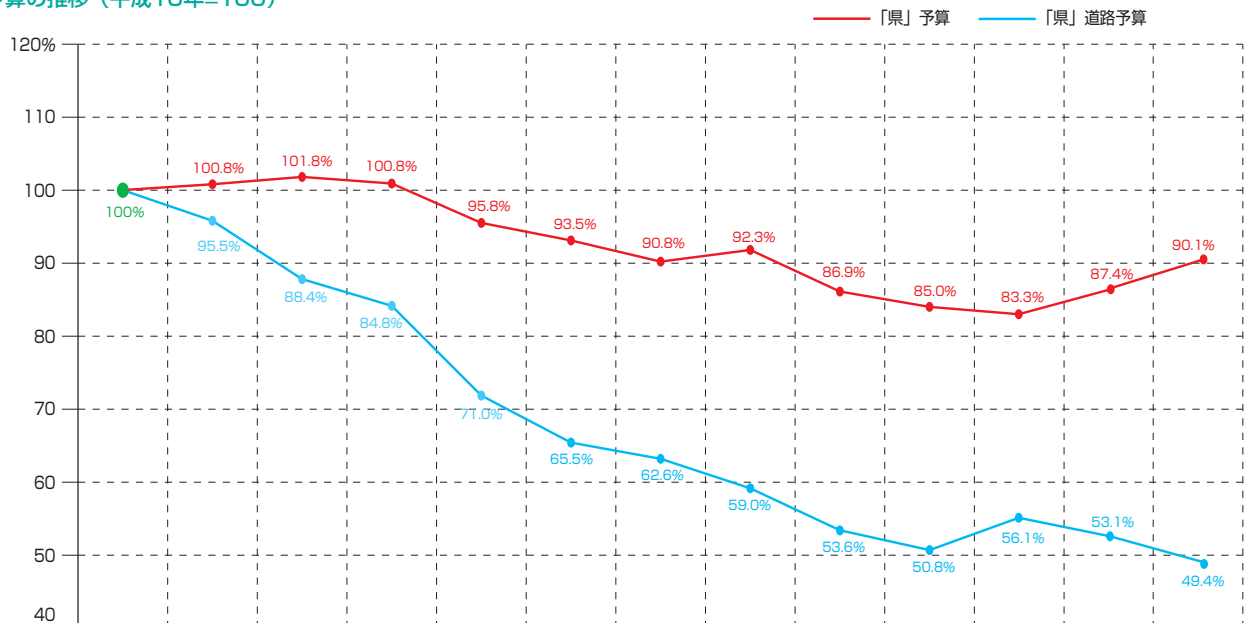


予算の推移

● 県の道路事業費の推移



● 当初予算の推移 (平成10年=100)



| 区分 | | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 「県」予算 | 当初予算 | 1,001,757 | 1,009,817 | 1,019,420 | 1,010,167 | 959,943 | 936,633 | 909,629 | 925,035 | 870,929 | 851,189 | 840,719 | 875,448 | 902,220 |
| | 対H10伸び率 | 100.0% | 100.8% | 101.8% | 100.8% | 95.8% | 93.5% | 90.8% | 92.3% | 86.9% | 85.0% | 83.3% | 87.4% | 90.1% |
| 「県」道路予算 | 当初予算 | 102,202 | 97,609 | 90,296 | 86,644 | 72,607 | 66,983 | 64,021 | 60,273 | 54,736 | 51,895 | 54,721 | 54,229 | 50,500 |
| | 対H10伸び率 | 100.0% | 95.5% | 88.4% | 84.8% | 71.0% | 65.5% | 62.6% | 59.0% | 53.6% | 50.8% | 56.1% | 53.1% | 49.4% |

※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。

県の道路予算編成方針

● “道づくり”の基本方針

◇急速に進行する少子高齢化、深刻化する過疎・中山間地域の状況、地方分権への動きなど、本県が抱える課題に対応するため、県民の皆様とともに考えながら、新しい時代にふさわしい道づくりの各種施策を展開します。

◇近年、生活の多様化、歴史・文化や風土に根ざした地域づくり活動の活発化など、社会・経済情勢の変化に対応して道路の果たす役割は多様化しており、多方面にわたる様々な活動と深く関わっています。このような道路を取り巻く時代認識を十分踏まえ、平成22年度前半を目標に本県の道路整備の方向性を示す「新しい道路計画（仮称）」を策定する予定であり、その要旨を先取りして平成22年度の道路事業の基本方針とします。

「新しい道路計画（仮称）」は、福島県の総合計画「いきいき Fukushima創造プラン」及び福島県の住宅・社会資本整備計画「ふくしまの新しい県土づくりプラン」の基本理念、基本目標を踏まえ策定します。

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

● 重点的な取り組み

◇県土が極めて広く、自動車交通への依存度の高い中で、活力に満ちた明るい福島県にするために、地域産業の振興や企業誘致、定住・二地域居住の促進、県産品の販路拡大や観光の振興などを支えるため、県内の各地域をつなぎ、広域的な連携・交流を促進する基幹的な道路網の整備を進めます。

◇安全・安心な県土づくりを目指し、ユニバーサルデザインの考えに基づく歩道整備や、雪や災害に強く、安全で信頼性の高い生活道路の確保や、既存道路施設の長寿命化対策を重点的に進めます。

◇道路の維持管理に当たっては、単に維持・補修するだけでなく、県民の生活に根ざし、安全・安心の確保を最優先とし、これまでに以上に「戦略性」を持ち、「計画的」に進めます。

① 7つの生活圏を結ぶ縦横6本の連携軸による道路ネットワークの形成

【必要性】

- ◇ 地域資源を最大限活用し、各生活圏が均衡ある発展を遂げるためには人や物の交流など、広域的な連携を強化することが不可欠であり、そのためには隣接県を含め地域を連携する道路ネットワークの形成が必要です。
- ◇ 物流コストの削減や国際貨物輸送の円滑化の観点から、輸送車両の大型化が進められており、幅員狭小区間の解消や橋梁の補強が必要です。
- ◇ 一刻を争う救急医療では高次救急医療施設への搬送時間の短縮が不可欠です。



【概要】

本県は、都市が分散した多極分散型の県土構造となっていることから、7つの生活圏相互の連携を強化するため、6本の連携軸に位置づけられた道路のバイパス整備や4車線化の整備を重点的に実施します。

【平成22年度事業箇所】

- ◇国道121号 湯野上バイパス (会津縦貫南道路4工区)
- ◇国道289号 南倉沢バイパス
- ◇国道115号 相馬南バイパス 外



▲国道115号相馬南バイパス

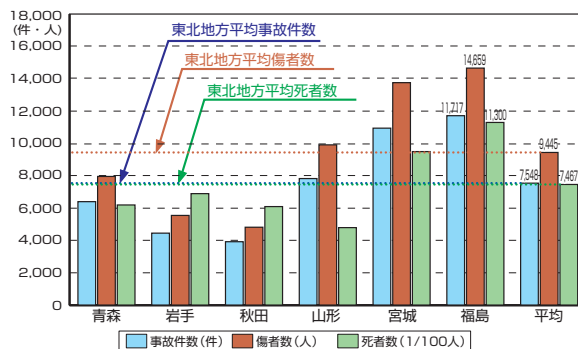
県の道路予算編成方針

② 通学路などの交通安全指定区間における歩道の整備

【必要性】

- ◇県管理道路のうち、交安指定道路における歩道等の整備率は46.0%（通学路69.7%）と低い整備水準にあります。（整備率は平成21年4月1日現在）
- ◇交通事故の発生状況は減少傾向にあるものの、東北6県ではワースト1位となっています。

(人・件) H20東北6県交通事故発生状況 (H21交通白書より)



【概要】

少子高齢化が進む中、高齢者・児童・障がい者等あらゆる人が安全で安心して利用できる歩行空間を確保するため、緊急性の高い通学路を中心に歩道、自転車歩行車道の整備を重点的に進めるとともに、側溝の蓋掛けや幅広路肩の採用など、地域の実情に応じた歩行空間の確保にも積極的に取り組みます。

【H22事業箇所】

- ◇国道399号福島市飯坂町東湯野工区 外

【整備前】



主要地方道 白河石川線 沢井工区

【整備後】



③ 維持管理の充実

【必要性】

- ◇架設後50年を経過した橋梁が約550橋あり、全体の約1割を占めています。20年後にはこれが全体の約6割になる見込みです。今後、維持・補修や架け替えが集中的に発生することが見込まれており、構造物の長寿命化、道路管理の平準化などの取り組みが必要です。
- ◇大規模な地震災害時における円滑な救助・救援等に重要な役割を果たす緊急輸送路の確保のため、橋梁の耐震対策が必要です。
- ◇平成8年に実施した道路防災総点検において、対策が必要と判定された箇所が未対策のまま数多く残っており、早急な対策が必要です。（解消率26.8%：H22.3月現在）

- ◇早急に舗装補修が必要な区間が年々増加する傾向にあり、計画的な補修が必要です。
- ◇積雪や路面凍結など冬期における交通の障がい箇所の解消が必要です。

【概要】

県民の貴重な財産である道路において、安全・安心かつ円滑な道路交通を確保するとともに沿道の生活環境を良好にするため、維持管理の充実を図ります。

【平成22年度の事業概要】

- ◇予防保全の考え方を導入した「福島県道路アセットマネジメント」に基づき、橋梁、トンネルなどの道路構造物について計画的に長寿命化対策を実施します。
 - ・国道115号猪苗代町長瀬川橋 外
- ◇災害防除事業、防雪事業、舗装補修事業について、計画的に対策を進めます。
 - ・国道115号相馬市山上葛蒲沢工区（災害防除事業） 外
- ◇道路美化清掃等のボランティアを支援するとともに団体数の増加を図ります。

④ 合併市町のまちづくり支援（市町村合併支援道路整備事業）

【必要性】

合併市町村の新たなまちづくりの実現に向けて、合併市町村の中心地を連絡する道路や公共施設等の共同利用を促進する道路など合併市町村の速やかな一体化を支援する道路整備が必要です。

【概要】

合併市町村の中心と関係市町村の中心部を連絡する道路において、幅員狭小によるすれ違い困難や線形不良により円滑な交通が確保されないなど、合併市町村の一体化の支障となる道路を整備します。



▲霊山松川線 逢隈橋（福島市）

【平成22年度事業箇所】

（旧法分）

- ◇国道118号 松塚バイパス（須賀川市）
- ◇国道352号 中山峠（南会津町） 外

（新法分）

- ◇（主）霊山松川線 逢隈橋（福島市）
- 計22箇所

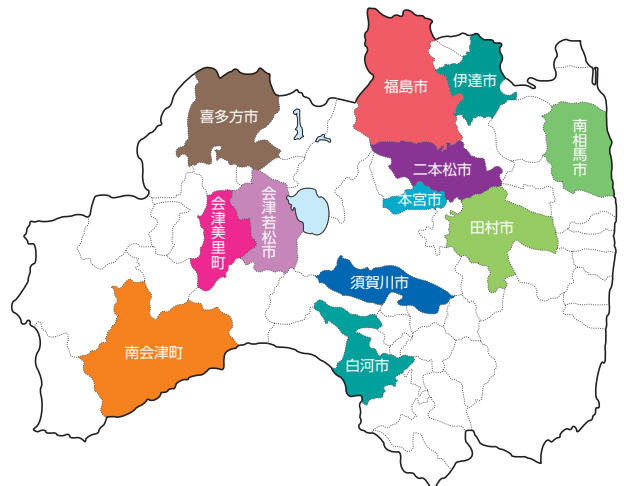
旧法分：平成28年度までの間に実施

新法分：本宮市は平成29年度までに実施
福島市は平成30年度までに実施

《市町村合併支援道路整備事業》

| 合併期日 | 新市町村名 | 構成市町村 |
|----------|---------|------------------------|
| H16.11.1 | 会津若松市 | 会津若松市、北会津村 |
| H17.3.1 | 田 村 市 | 滝根町、大越町、都路村、常葉町、船引町 |
| H17.4.1 | 須 賀 川 市 | 須賀川市、長沼町、岩瀬村 |
| H17.10.1 | 会津美里町 | 会津高田町、会津本郷町、新鶴村 |
| H17.11.1 | 会津若松市 | 会津若松市、河東町 |
| H17.11.7 | 白 河 市 | 白河市、表郷村、大信村、東村 |
| H17.12.1 | 二本松市 | 二本松市、安達町、岩代町、東和町 |
| H18.1.1 | 南相馬市 | 原町市、鹿島町、小高町 |
| H18.1.1 | 伊 達 市 | 伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月鏡町 |
| H18.1.4 | 喜 多 方 市 | 喜多方市、熱塩加納村、塩川町、山都町、高郷村 |
| H18.3.20 | 南 会 津 町 | 田島町、鏡岩村、伊南村、南郷村 |
| H19.1.1 | 本 宮 市 | 本宮町、白沢村 |
| H20.7.1 | 福 島 市 | 福島市、飯野町 |

(H21.3.31現在)



●市町村合併の状況（H21.3.31現在）



国における道路整備財源の変遷

● 道路特定財源制度の沿革と見直し

戦後、我が国の復興が進み自動車が普及するにつれ、道路交通量も次第に増加してきましたが、当時の道路整備状況は劣悪であり、道路予算もわずかなものであったため、道路整備推進のための新たな制度の確立と、その財源を確保しなければならないという認識が高まりました。

このような状況を背景として、昭和28年「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が成立し、立ち遅れた我が国の道路を緊急かつ計画的に整備するため道路整備五箇年計画を策定し、これに基づいて道路整備を推進し、その財源として、揮発油税収入額に相当する金額を道路整備に充てることとされ、同法は昭和33年度より道路整備緊急措置法に引き継がれ、平成15年には、「道路整備費の財源等の特例に関する法律」と改められ、平成20年には「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」と改められました。

道路特定財源については、その後、見直しの検討が進められ、平成17年12月9日に政府・与党による「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が取りまとめられ、さらに、平成18年12月8日には「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定され、この具体策に基づき、平成19年12月7日には、政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」がとりまとめられました。

その後、この政府・与党合意を踏まえ、第169回国会（常会）に関係法案が提出されましたが、国会審議における議論等を踏まえ、平成20年5月13日に「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定されました。

この内容に沿って、平成21年度から道路特定財源は一般財源化されました。

● 道路整備五箇年計画と道路財源拡充の経緯

| 道路整備五箇年計画 | 年度 | 揮発油税 (国税) (円/ℓ) | 地方道路税 (国税) (全額地方へ譲与) (円/ℓ) | 軽油引取税 (地方税) (円/ℓ) | 石油ガス税 (国税) (1/2を地方へ譲与) (円/ℓ) | 自動車取得税 (地方税) (%) | 自動車重量税 (国税) (1/3を地方へ譲与) (円/0.5t年) |
|--------------------------------|-------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--|
| 第1次29～33年度 2,600億円 | 昭和 29 | (4月) 13.0 | | | | 〔自動車取得税及び自動車重量税の 税率は自家用乗用車のもの〕 | |
| | 30 | (8月) 11.0 | (8月) 2.0 | | | | |
| | 31 | | | (6月) 6.0 | | | |
| | 32 | (4月) 14.8 | (4月) 3.5 | (4月) 8.0 | | | |
| | 33 | | | | | | |
| | 34 | (4月) 19.2 | | | | | |
| | 35 | | | | | | |
| | 36 | (4月) 22.1 | (4月) 4.0 | (4月) 10.4 | | | |
| | 37 | | | | | | |
| | 38 | | | | | | |
| 第2次33～37年度 1兆円 | 39 | (4月) 24.3 | (4月) 4.4 | (4月) 15.0 | | | |
| | 40 | | | | | | |
| | 41 | | | | (2月) 5.0 | | |
| | 42 | | | | (1月) 10.0 | | |
| | 43 | | | | | | |
| | 44 | | | | | (7月) 取得価格の3% | |
| | 45 | | | | | | |
| | 46 | | | | (1月) 17.5 | | |
| | 47 | | | | | | |
| | 48 | | | | | | (12月) 2,500 |
| 第3次36～40年度 2兆1,000億円 | 49 | (4月) 29.2 | (4月) 5.3 | | | (4月) 取得価格の5% | (5月) 5,000 |
| | 50 | | | | | | |
| | 51 | (7月) 36.5 | (7月) 6.6 | (4月) 19.5 | | | |
| | 52 | | | | | | |
| | 53 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | | |
| | 54 | (6月) 45.6 | (6月) 8.2 | (6月) 24.3 | | | |
| | 55 | | | | | | |
| | 56 | | | | | | |
| | 57 | | | | | | |
| | 58 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | | |
| 第4次39～43年度 4兆1,000億円 | 59 | | | | | | |
| | 60 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | | |
| | 61 | | | | | | |
| | 62 | | | | | | |
| | 63 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | | |
| | 64 | | | | | | |
| | 65 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | | |
| | 66 | | | | | | |
| | 67 | | | | | | |
| | 68 | | | | | | |
| 第5次42～46年度 6兆6,000億円 | 69 | | | | | | |
| | 70 | | | | | | |
| | 71 | | | | | | |
| | 72 | | | | | | |
| | 73 | | | | | | |
| | 74 | | | | | | |
| | 75 | | | | | | |
| | 76 | | | | | | |
| | 77 | | | | | | |
| | 78 | | | | | | |
| 第6次45～49年度 10兆3,500億円 | 79 | | | | | | |
| | 80 | | | | | | |
| | 81 | | | | | | |
| | 82 | | | | | | |
| | 83 | | | | | | |
| | 84 | | | | | | |
| | 85 | | | | | | |
| | 86 | | | | | | |
| | 87 | | | | | | |
| | 88 | | | | | | |
| 第7次48～52年度 19兆5,000億円 | 89 | | | | | | |
| | 90 | | | | | | |
| | 91 | | | | | | |
| | 92 | | | | | | |
| | 93 | | | | | | |
| | 94 | | | | | | |
| | 95 | | | | | | |
| | 96 | | | | | | |
| | 97 | | | | | | |
| | 98 | | | | | | |
| 第8次53～57年度 28兆5,000億円 | 99 | | | | | | |
| | 00 | | | | | | |
| | 01 | | | | | | |
| | 02 | | | | | | |
| | 03 | | | | | | |
| | 04 | | | | | | |
| | 05 | | | | | | |
| | 06 | | | | | | |
| | 07 | | | | | | |
| | 08 | | | | | | |
| 第9次58～62年度 38兆2,000億円 | 09 | | | | | | |
| | 10 | | | | | | |
| | 11 | | | | | | |
| | 12 | | | | | | |
| | 13 | | | | | | |
| | 14 | | | | | | |
| | 15 | | | | | | |
| | 16 | | | | | | |
| | 17 | | | | | | |
| | 18 | | | | | | |
| 第10次63～H4年度 53兆円 | 19 | | | | | | |
| | 20 | | | | | | |
| | 21 | | | | | | |
| | 22 | | | | | | |
| | 23 | | | | | | |
| | 24 | | | | | | |
| | 25 | | | | | | |
| | 26 | | | | | | |
| | 27 | | | | | | |
| | 28 | | | | | | |
| 第11次H5～H9年度 76兆円 | 29 | | | | | | |
| | 30 | | | | | | |
| | 31 | | | | | | |
| | 32 | | | | | | |
| | 33 | | | | | | |
| | 34 | | | | | | |
| | 35 | | | | | | |
| | 36 | | | | | | |
| | 37 | | | | | | |
| | 38 | | | | | | |
| 第12次10～14年度 78兆円 | 39 | | | | | | |
| | 40 | | | | | | |
| | 41 | | | | | | |
| | 42 | | | | | | |
| | 43 | | | | | | |
| | 44 | | | | | | |
| | 45 | | | | | | |
| | 46 | | | | | | |
| | 47 | | | | | | |
| | 48 | | | | | | |
| 社会資本整備重点計画 15～19年度 38兆円※ | 49 | | | | | | |
| | 50 | | | | | | |
| | 51 | | | | | | |
| | 52 | | | | | | |
| | 53 | | | | | | |
| | 54 | | | | | | |
| | 55 | | | | | | |
| | 56 | | | | | | |
| | 57 | | | | | | |
| | 58 | | | | | | |
| 20～24年度 | 59 | | | | | | |
| | 60 | | | | | | |
| | 61 | | | | | | |
| | 62 | | | | | | |
| | 63 | | | | | | |
| | 64 | | | | | | |
| | 65 | | | | | | |
| | 66 | | | | | | |
| | 67 | | | | | | |
| | 68 | | | | | | |

※地方単独事業を含まない額

(注) 1. [] は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である。

2. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4。

4 福島県の新しい県土づくりプラン

福島県の新しい県土づくりプラン（新しい時代にふさわしい社会資本の在り方の指針となる計画）

● 「うつくしま建設プラン21」の見直しの背景と趣旨

福島県では、平成13年に「うつくしま建設プラン21」を策定し、その基本目標に沿って各施策を進めてきました。

子どもたちが親の世代となる30年程度先を展望すると、予想を上回る人口減少や高齢化の急速な進行、これまで整備してきた多くの社会資本が更新時期を迎えるなど、今まで経験したことのない社会環境に直面することや更に厳しい地方財政運営が続くことが予測されます。

このような中、県民の安全と安心を守り、将来に夢と希望を持つことができる、元気で活力のある豊かな福島県をつくっていくため、新たに「福島県の新しい県土づくりプラン」（平成22年3月策定）を策定しました。

また、本計画は、福島県総合計画「いきいき 福島県創造プラン」（平成21年12月策定）における社会資本の整備・管理に関する基本方向などを具現化する計画として位置付けています。

いきいき 福島県創造プラン

基本目標

～人がほほえみ、地域が輝く
“ほっとする、福島県”～

【福島県の礎】

人と地域が輝く「福島県」

福島県を支える3本の柱

いきいきとして活力に満ちた「福島県」

安全と安心に支えられた「福島県」

人にも自然にも思いやりにあふれた「福島県」



福島県の新しい県土づくりプラン
～ともに育む、風土が息づく美しい県土～

【活力】

地域づくりや産業・観光を
支援する社会資本



人がほほえみ、地域が輝く “ほっとする、福島県”

【安全・安心】

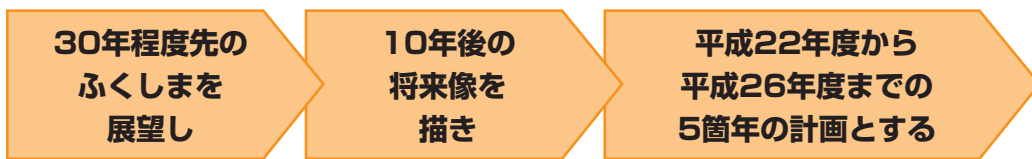
安全・安心を守り、
適切に管理・活用される
社会資本

【思いやり】

日々の暮らしが快適で
豊かになる社会資本

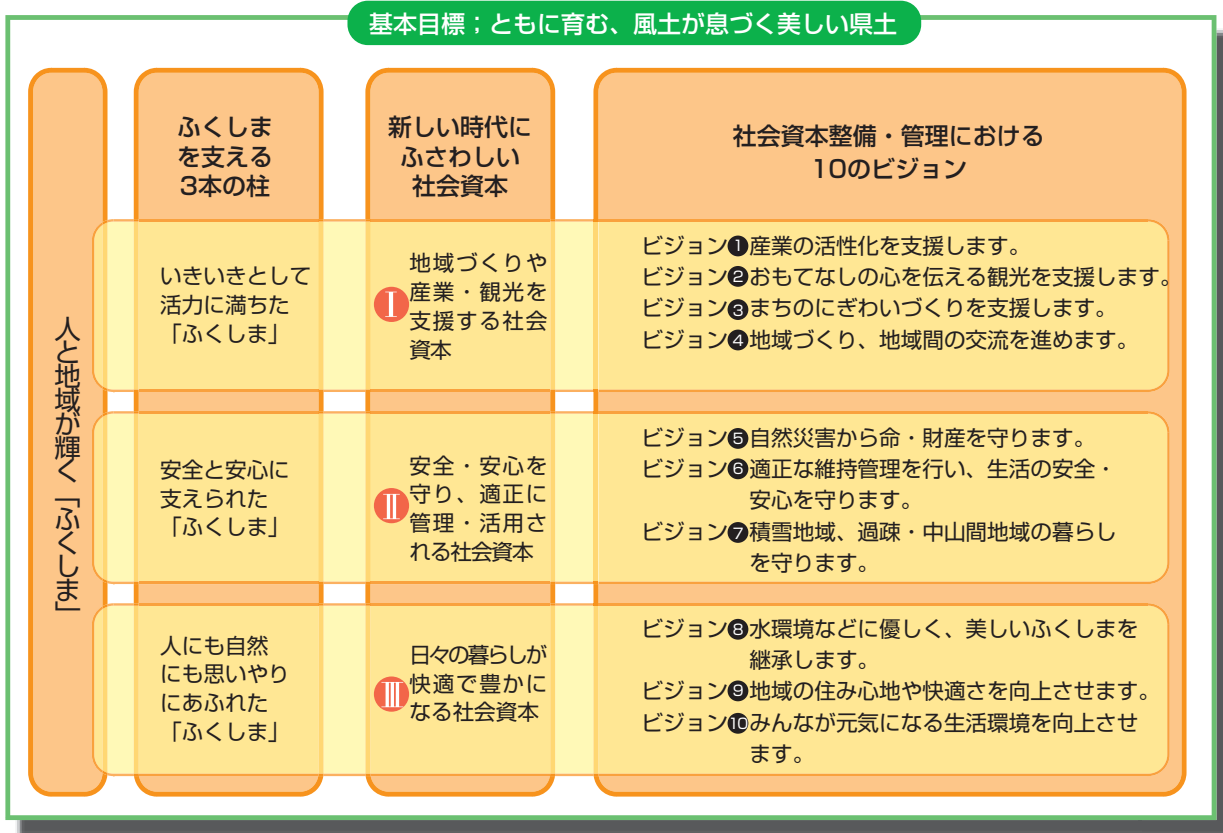


計画の期間と目指す計画の姿



- (1) 社会資本の在り方の指針となる計画
- (2) 人口減少・超高齢社会を反映した計画
- (3) 県民に分かりやすく、県民が夢を抱ける計画

基本目標・新しい時代にふさわしい社会資本の在り方・10のビジョン



具体的な取り組み

●施策別の計画

- ◆77のアクション（行動）

●七つの生活圏ごとの地域別計画

- ◆地域の現状・特性
- ◆課題
- ◆地域ビジョン
- ◆行動計画

●計画を実行するための仕組みづくりと行動指針

- ◆計画の実効性の確保
- ◆県民に分かりやすい情報の積極的発信
- ◆県民と共に考える仕組みづくり
- ◆安全・安心のための体制づくり
- ◆質の高い社会資本の提供
- ◆人・仕事・技術の原点回帰の徹底
- ◆PDCAサイクルのたゆまぬ実践

5 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、豊かさや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。

● 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。

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。

● 目標年次

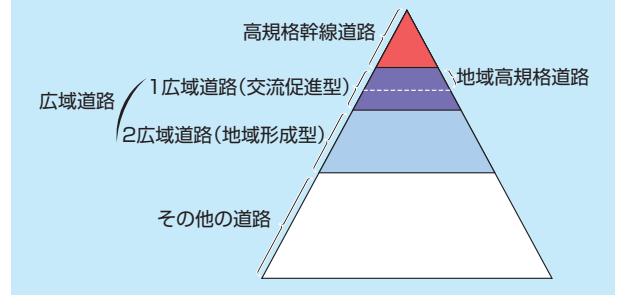
計画策定後概ね30年とします。

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。

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』

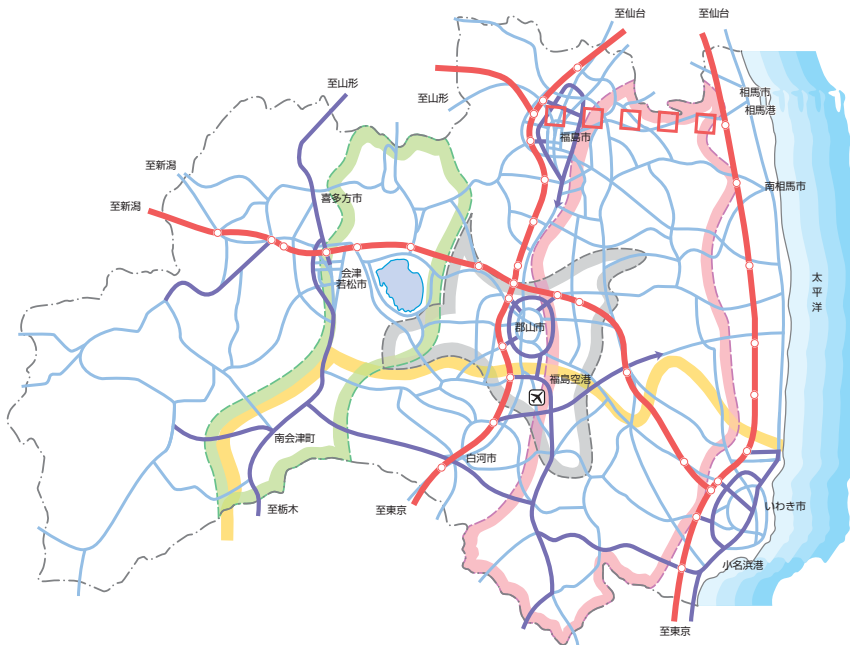
● 選定の基準

- 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。

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

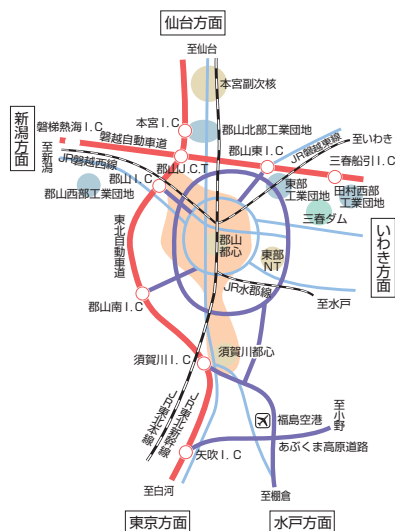


| 凡 | 例 | 考 |
|-----------------|------|---|
| 路線表示区分 | 表示方法 | 備 |
| 高規格幹線道路 | | ・世田及び野田計画公園(事業中区画含む) ・基本計画及び予定道路位置 |
| 広域道路 (次流域準拠) | | ・本稿のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路 |
| 広域道路 (地域形成型) | | ・沿道からのアクセス性に配慮した道路 |

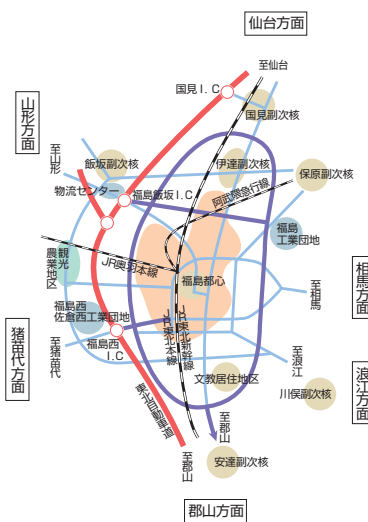
凡例(プロジェクト)

- 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

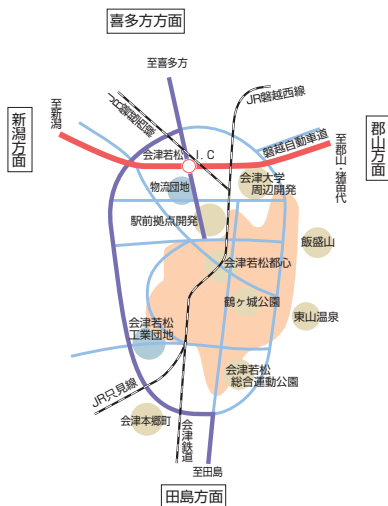
郡山都市圏拡大図



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

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。

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



・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)

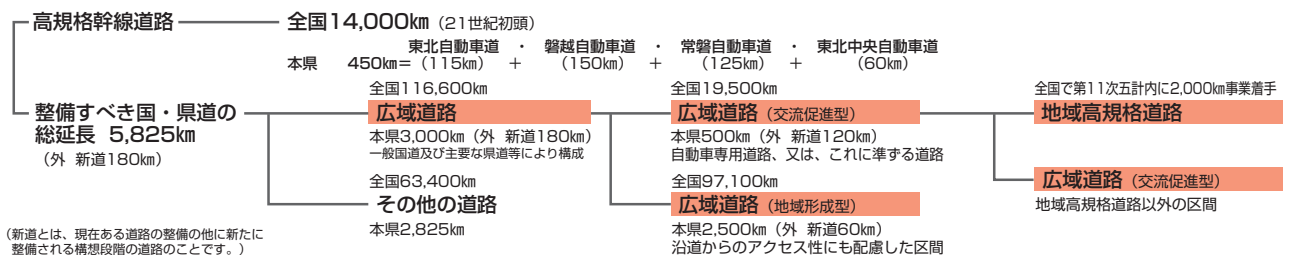
沿道からのアクセス性にも配慮した上記1以外の道路

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





6 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

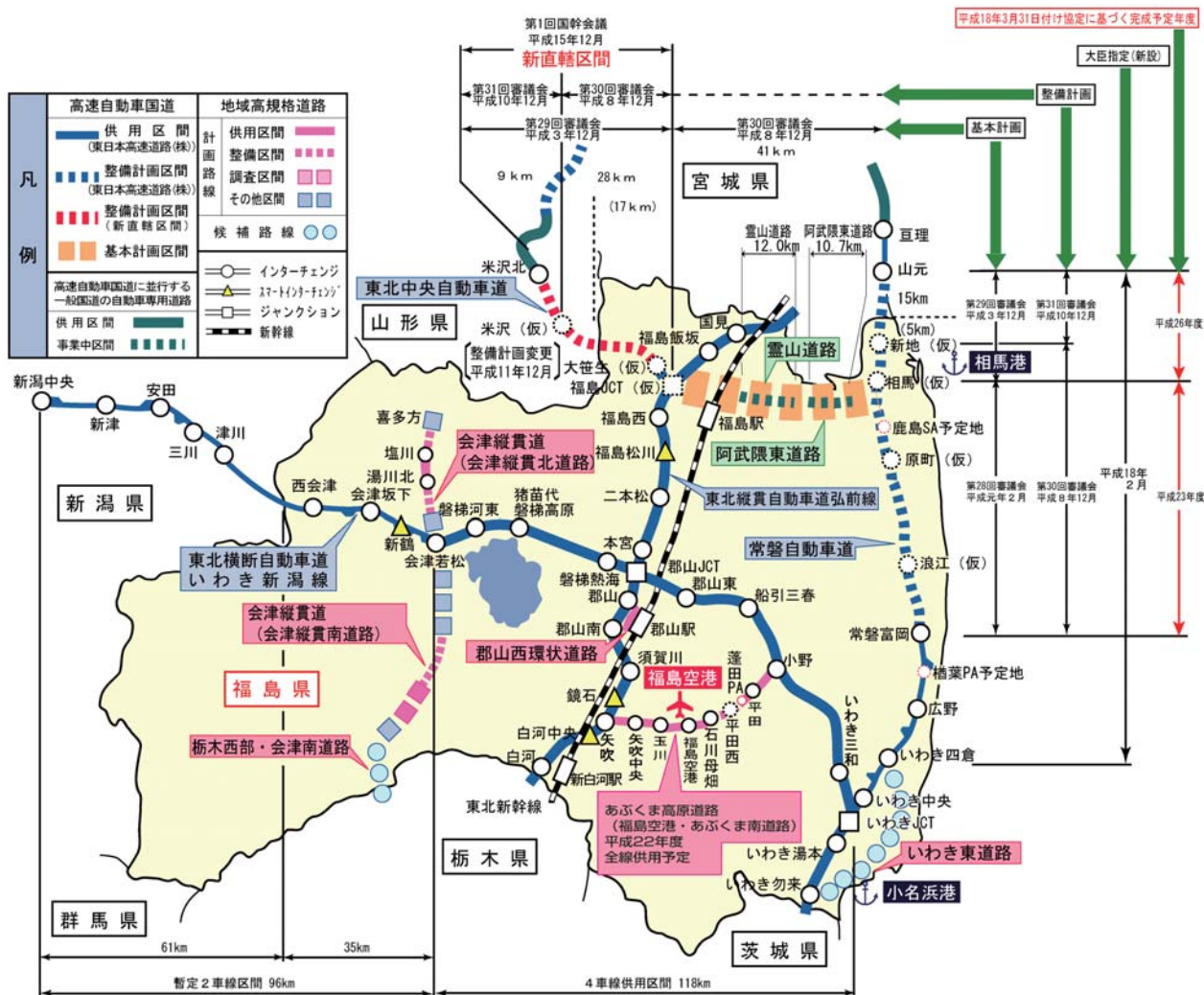
平成22年3月末

| | 県内 計画 延長 | 内 訳 | | | | 供用率 (%) |
|--------------|----------------|----------|------------|----------|-----------|------------|
| | | 予定 路線 | 基本 計画 | 整備 計画 | 現供用 延長 | |
| 東北縦貫 自動車道 | 116 | 0 | 0 | 0 | 116 | 100 |
| 東北横断 自動車道 | 152 | 0 | 0 | 0 | 152 | 100 |
| 常 磐 自動車道 | 128 | 0 | 0 | 61 | 67 | 52 |
| 東北中央 自動車道 | 58 | 0 | 41 (23) | 17 | 0 | 0 |
| 計 | 454 | 0 | 41 | 78 | 335 | 74 |

()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



※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

※高速道路建設の手順については、現在国会で審議中であり(H22.3.9現在)今後変更される予定である。

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)

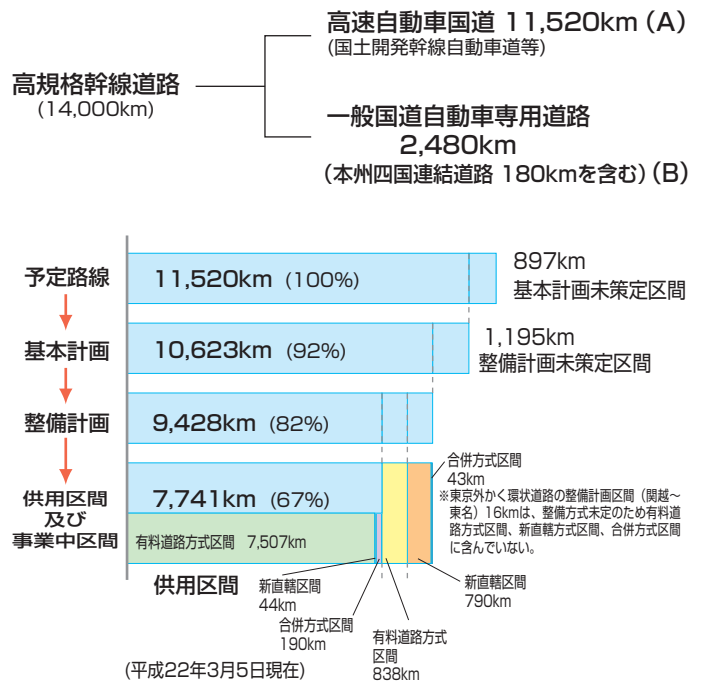
新直轄方式による整備

高速自動車国道法(第6条)

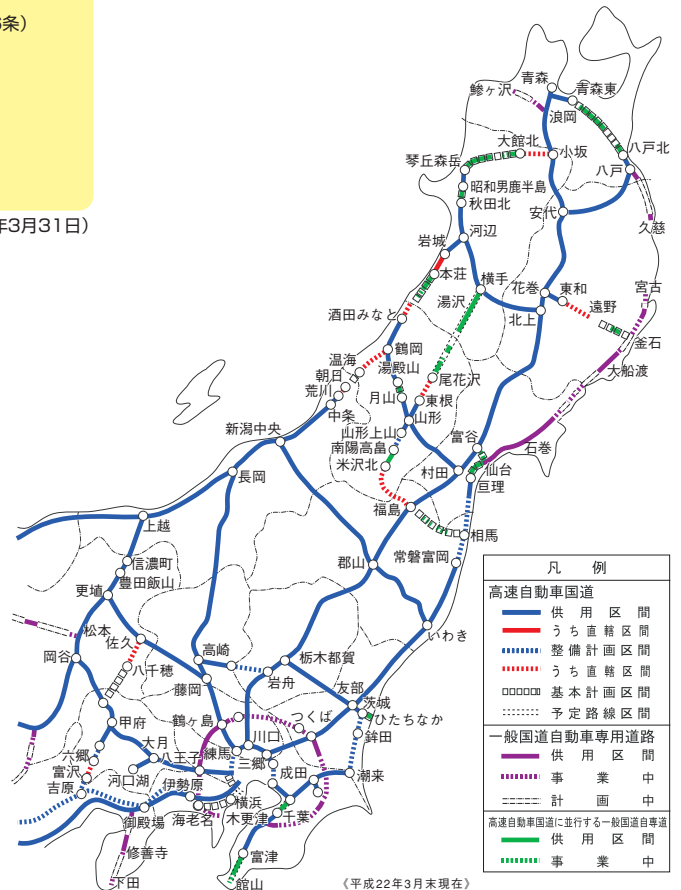
高速道路株式会社による整備

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



高速道路株式会社による整備手順

