

## 福島県における現状と課題

平成14年5月16日

福 島 県

# 目 次

1	時代潮流の認識	1
2	福島県の現状と課題	2
(1)	豊かな自然環境	3
(2)	特色ある県土構造	4
(3)	有利な地理的条件	5
(4)	厳しい自然条件	6
(5)	人口・産業構造	7
1)	微減傾向にある福島県の人口	7
2)	第1次・第2次産業就業者比率の全国順位が高い	9
3)	全国有数の米、果物、野菜王国	11
4)	県内総生産額、一人当たり県民所得	12
5)	特定工場新設届出件数	12
6)	電源立地県・ふくしま	13
7)	停滞傾向にある福島県の観光	14
3	福島県の道路の現状と課題	15
(1)	道路・交通の現状	15
(2)	ネットワークづくり	18
1)	県土の均衡ある発展のためには、7つの生活圏の一層の 連携・交流が必要（高速道路・地域高規格道路の整備）	18
2)	高い自動車依存度にも関わらず全国に比べ遅れている 道路網の整備（地域間を連携する道路の整備）	20
3)	県内を有機的に結ぶ道路網の形成が必要（交通不能区間の解消）	21
4)	物流拠点を連携するネットワークの強化が必要 （251車両が自由に通行可能な道路の整備）	22
(3)	生活環境づくり	23
1)	災害に影響されない安全で安心できる信頼性の高い 道路の確保が必要（災害に強い道路の整備）	23
2)	経済活動や日常生活を支える上で、冬期交通の確保が重要 （冬期交通不能区間の解消）	24
3)	道路サービスの確保が生命の安全に大きな影響 （救急医療など地域生活を支える道路の整備）	26
4)	増加する交通事故発生件数に対応した交通環境の改善が急務 （歩道の整備）	27
5)	少子・高齢化社会に対応した生活空間の確保 （バリアフリー化の推進）	28
6)	道路ストックの信頼性を維持することが重要（維持管理の充実）	29
(4)	まち（地域）づくり	30
1)	都市部の幹線道路を中心に交通渋滞が発生（交通渋滞の解消）	30
2)	景観に配慮した道路空間の整備（電線類の地中化）	33

## 1 時代潮流の認識

### (1) 社会の成熟化

#### ■人間の尊重

- 性別や、年齢、ハンディキャップなどにとらわれず、誰もが自分らしく生き、様々な生き方を相互に認め合い、個人の可能性を発揮して、自分の生き方を自らの選択と責任において決めていくことができるようハード・ソフト両面の取り組みが求められている。
- このため、バリアフリーの考えをさらに進め、始めからできる限りすべての人に利用可能な建物や空間、製品をつくる「ユニバーサルデザイン」と「心のユニバーサルデザイン」への取り組みが重要となっている。

#### ■地方分権の進展

- 地方分権が進展しつつある中、地方自治体の自立と責任のもとに、地域の特性を活かした魅力ある地域づくりを一層推進させていく必要がある。
- このため、今後の社会資本整備においては、多くの局面で住民参加のしくみを積極的に導入し、参画・協働の体制を構築するとともに、国と地方そして民間の役割分担を見直していくことが必要となっている。

#### ■少子・高齢社会、人口減少社会

- 我が国の出生率は低下を続け、総人口が均衡を保つために必要な水準を大きく下回っている。
- 一方、生活環境の向上や医療技術の進歩などによって世界的な最長寿国となっており、確実に高齢社会を迎えている。
- このため、誰もが安全で、安心して利用できる環境づくり、楽しく生きがいを持って生活できる住まいやまちづくりの必要性が急速に高まっている。

#### ■価値観や生活様式の多様化

- 社会が成熟化すると並行して、ボランティア活動への参加、自然環境への意識の高まりなど、人々の価値観は、ものの豊かさより心の豊かさを重視する方向に変化している。
- また、元気で経験豊かな高齢者の社会参加の進展など、経済社会の各方面において質や熟度の高さを重視する潮流を生み出している。
- このような社会の成熟化に伴い、今後の社会資本整備においては、従来の経済的豊かさや量的充足を重視した整備体系を見直し、文化や生活の豊かさを基準とした質の高い整備体系への転換を図る必要がある。

### (2) 環境との共生

- 酸性雨・地球温暖化など地球規模の環境問題、自然環境の保全、貴重な動植物の保護など、環境に対する負荷の低減は、世界的規模で取り組まなければならない課題となっている。
- このため、これまでの大量廃棄型社会から循環型社会に対応した環境への負荷の少ない社会資本の整備を進めていく必要がある。

### (3) 大交流・大競争の時代

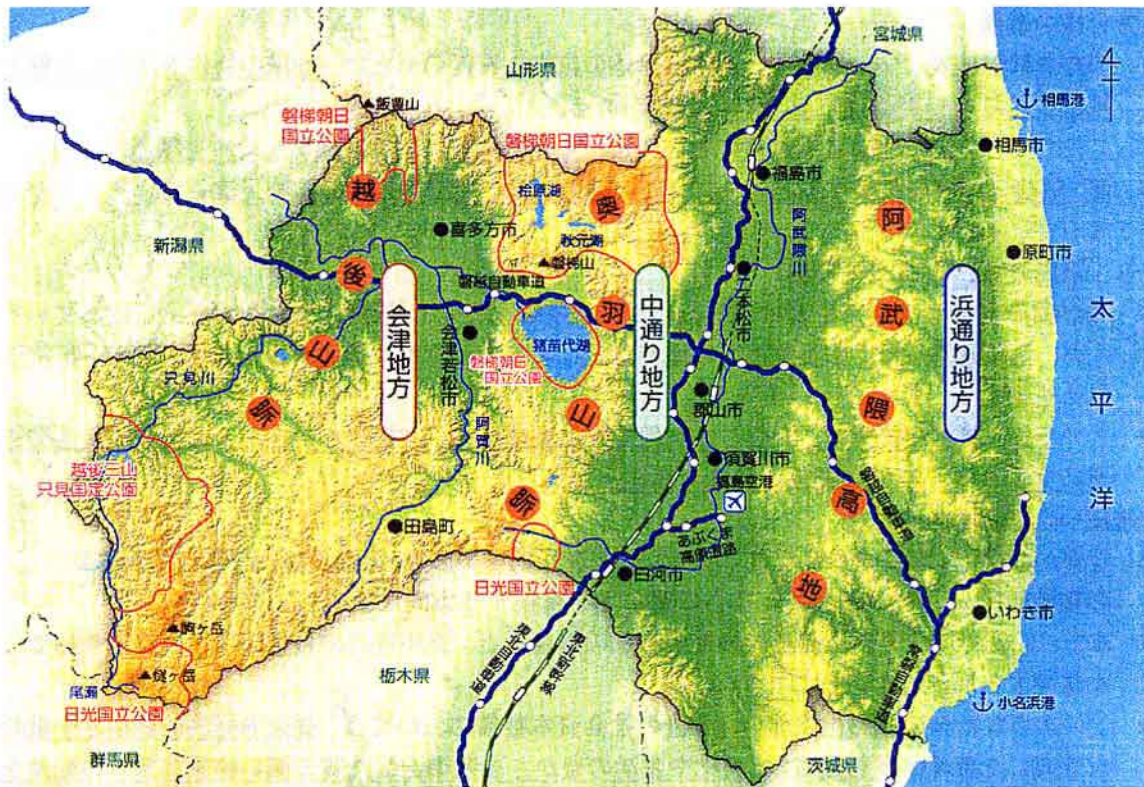
- 企業や市民の活動範囲は、生産・消費活動のグローバル（国際）化、高速交通体系の整備等によって飛躍的に拡大しており、今後の社会資本整備においては、広域的な交流を生み出し、地域間競争を高めるための視点が求められている。
- このため、利用する立場に立った広域的な拠点やネットワークの整備等、地域を活性化させるための重点的、戦略的な施策が必要になっている。

#### (4) 情報の進展

- IT (情報通信技術) の急速な進展は、社会のあり方そのものも変化させ、社会生活や産業活動などへ大きな影響を与えており、高度情報社会への迅速かつ的確な対応が求められている。
- このため、ITを活用した情報提供の充実・管理の高度化・事務の効率化等、行政サービスの向上、利便性の高い情報提供のしくみづくりを推進していく必要がある。

## 2 福島県の現状と課題

### 本県の県土構造と特性



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。

資料 うつくしま建設プラン21 道路版

#### ●浜通り地方

浜通り地方は、阿武隈高地と太平洋に面した地域で、河川は阿武隈高地を源としてすべて太平洋にそそいでいます。集落はこれら流域全体に沿って発達し、阿武隈高地では山の恵みを、また太平洋に面した温暖な平地では、豊かな海の恵みを受け、自然と共生したくらしが営まれています。

#### ●中通り地方

中通りは、奥羽山脈と阿武隈高地に挟まれ、南から北に縦走る阿武隈川に沿った盆地に、福島市、郡山市、白河市のような都市が発達してきました。新幹線、高速道路、空港等の交通基盤が発達し、仙台市や首都圏等との間に大きな人と物の流れが生まれています。

#### ●会津地方

会津地方は、奥羽山脈と越後山脈の間の地域で、磐梯山、猪苗代湖や尾瀬に代表される美しい自然に恵まれています。人々は主に会津盆地や、阿賀野川水系の河川流域に沿った低平地に農村集落を形成してきました。会津地方は積雪が多いことから建築形態や屋敷林にも工夫が見られる等、美しくも厳しい自然の中で独特の豊かな生活が育まれています。

資料 うつくしま建設プラン21 道路版

(1) 豊かな自然環境

- 本県は、全国第3位の広大な面積を有しており、その県土の7割を豊かな森林が占めている。
- 広大な県土に、標高2,000m級の山々、総延長4,844kmに及ぶ主要河川、猪苗代湖をはじめとする湖沼、160kmに及ぶ海岸線など豊かで多様な自然を有する。
- 磐梯朝日国立公園の裏磐梯地区や日光国立公園の尾瀬地区など、世界にも誇れる優れた景観や自然環境を有している。
- このため、本県は、森・川・海を一体としてとらえる「循環の理念」に基づいた地域づくりを自らの手で展開できる可能性を有している。

● 首都圏1都3県分が、まるごと入る

- 県土面積 …………… 13,782,48km<sup>2</sup> …………… 全国3位  
(一目でわかる福島県の指標2002・福島県)
- 可住地面積 …………… 4,218,02km<sup>2</sup> …………… 全国3位  
(一目でわかる福島県の指標2002・福島県)

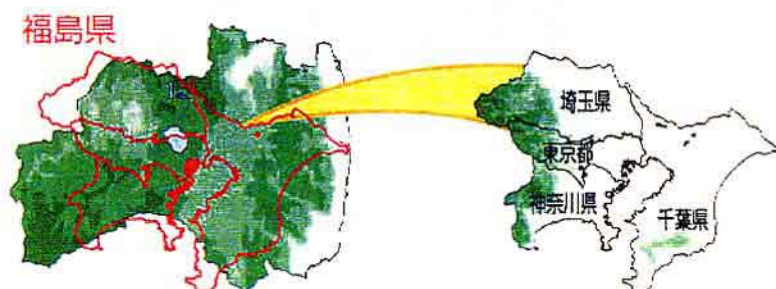


図 広大な福島県の面積

資料 福島県の道路2001

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13年度県勢要覧)

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13年度県勢要覧)

主な湖沼

	湖沼	面積
1	猪苗代湖	103.32km <sup>2</sup>
2	桧原湖	10.7km <sup>2</sup>
3	秋元湖	3.64km <sup>2</sup>

(平成13年度県勢要覧)

(4) 厳しい自然条件

○ 本県の約9割の市町村（79市町村が指定）が、積雪・寒冷地域に指定され、さらに約3割の市町村（31市町村）が豪雪地帯・特別豪雪地帯に指定されており、特に峠部を通過する会津地方の道路で冬期通行不能となる箇所が多いほか、旅行速度の低下等の通行障害が発生し、地域間の安定した連携・交流が妨げられている。

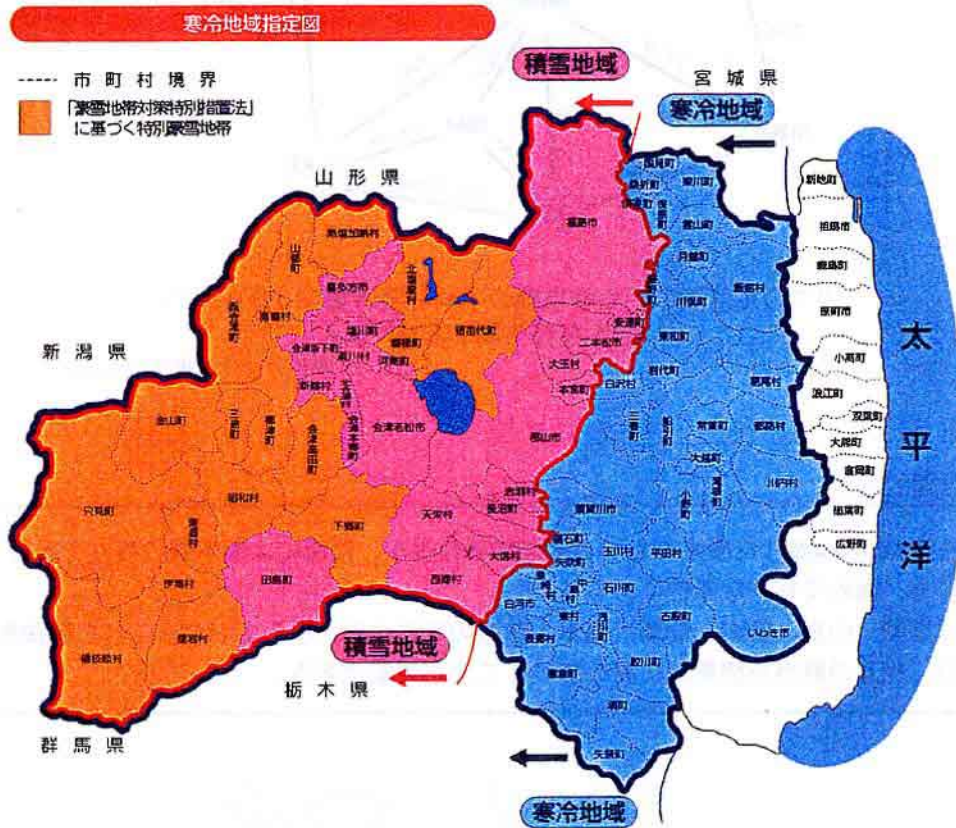


図 寒冷地域指定図

資料 福島県の道路2001

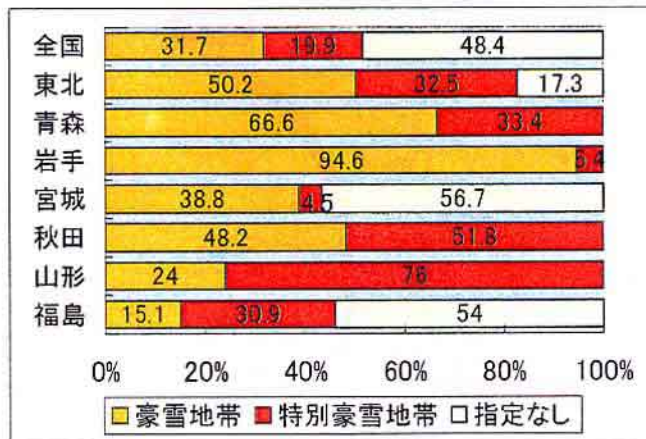


図 豪雪・特別豪雪地帯の指定状況（東北、全国）

資料 豪雪地帯の現状と対策(国土庁)

(5) 人口・産業構造

1) 微減傾向にある福島県の人口

- 本県の人口は、212万7千人（平成12年10月1日現在）であり、平成9年、平成10年度の213万7千人をピークに減少傾向が続いている。
- 福島県の人口ピラミッドを見ると明らかに少子・高齢化の進行がうかがえる。
- さらに、近年においては、年少人口、生産年齢人口の減少に伴い、老年人口の増加が著しい状況となっている。
- 各生活圏別の人口割合を見てみると、会津、南会津地方において、年少人口、生産年齢人口の割合が低い反面、老年人口の割合が高くなっており高齢化の進行が顕著である。

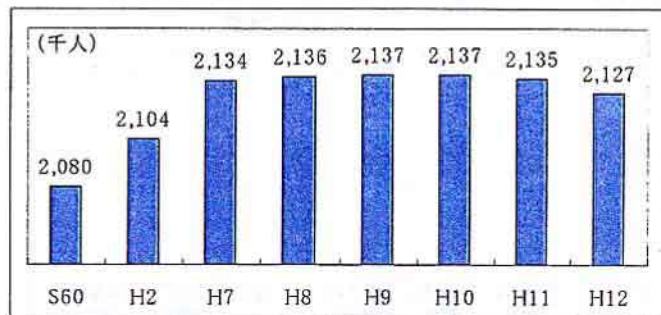
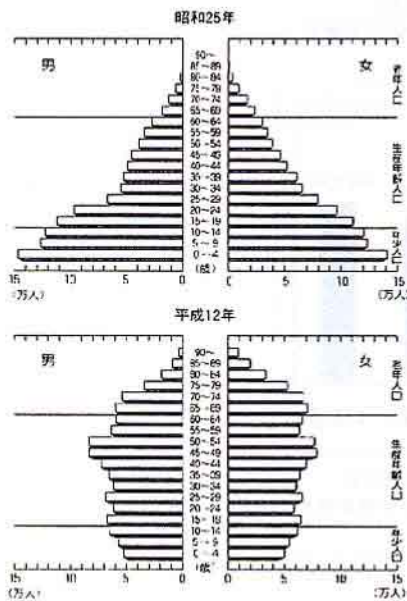


図 福島県の人口の推移(S60～H12)

資料 平成13年度県勢要覧

図 福島県の人口ピラミッド



資料 平成13年度県勢要覧

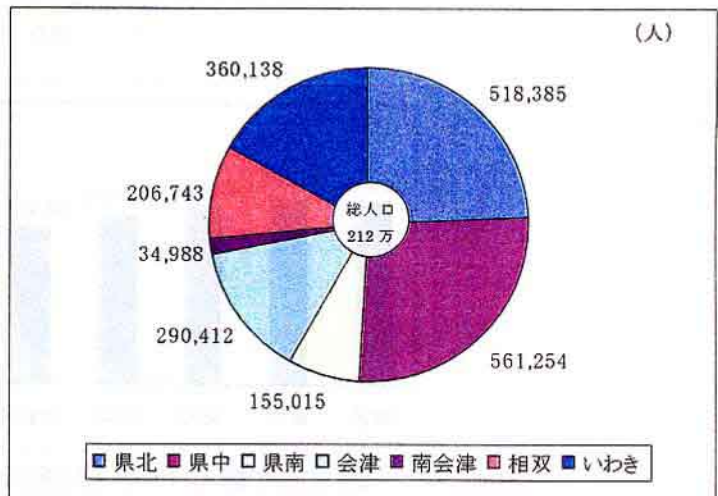


図 各生活圏別人口割合

資料 平成13年度県勢要覧

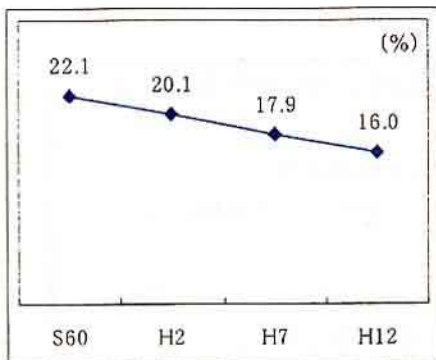


図 年少人口(14歳以下)の推移

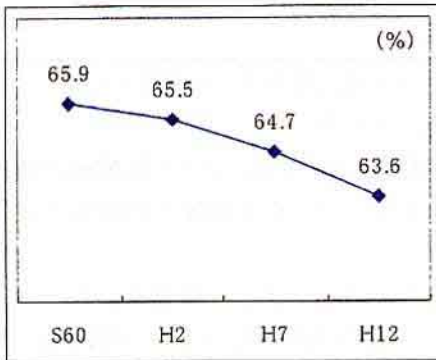


図 生産年齢人口(15歳以上64歳以下)の推移

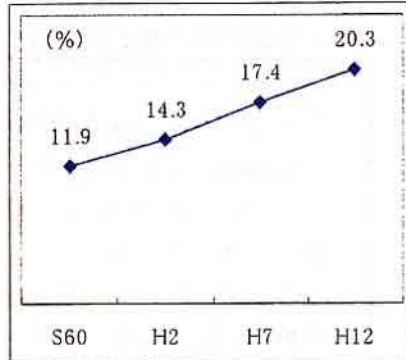


図 老年人口(65歳以上)の推移  
資料 平成13年度福島県勢要覧

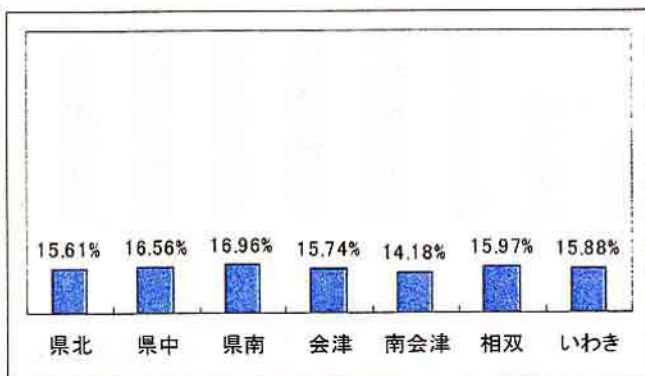


図 年少人口の各生活圏別の人口割合  
資料 平成13年度県勢要覧

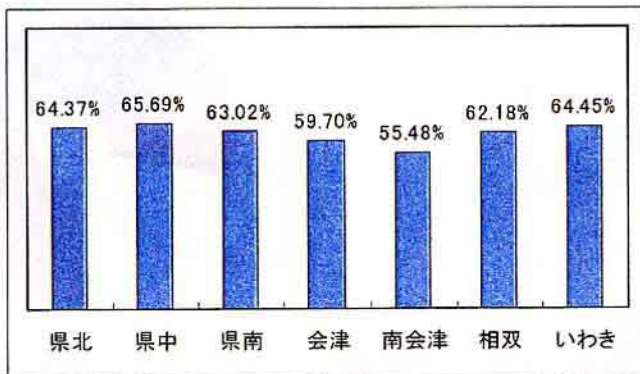


図 生産年齢人口の各生活圏別の人口割合  
資料 平成13年度県勢要覧

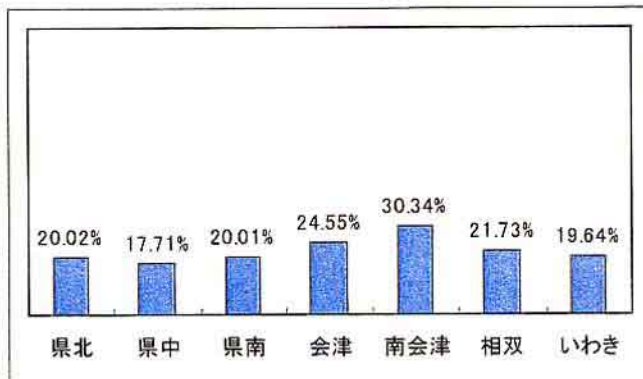


図 老年人口の各生活圏別の人口割合  
資料 平成13年度県勢要覧

2) 第1次・2次産業就業者比率の全国順位が高い

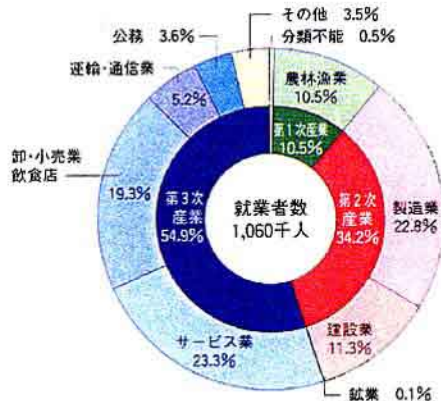
- 本県の産業別就業者の割合は、第1次産業10.5%、第2次産業34.2%、第3次産業54.9% (H12) となっており、全国順位では、第1次産業が18位、第2次産業が11位 (H7) となっている。なお、最近では、第3次産業就業者の割合の増加が顕著である。
- 製造品出荷額等については、全国20位 (H11) となっている。

全産業	S55		S60		H2		H7		H12	
	就業者数	割合 (%)	就業者数	割合 (%)	就業者数	割合 (%)	就業者数	割合 (%)	就業者数	割合 (%)
第1次産業	227,744	22.2%	197,085	18.8%	151,443	14.2%	117,560	10.8%	111,000	10.5%
第2次産業	330,978	32.2%	359,554	34.4%	392,124	36.7%	392,816	36.1%	362,100	34.2%
第3次産業	467,857	45.6%	488,876	46.7%	523,179	49.0%	575,236	52.9%	582,200	54.9%
分類不能の産業	544	0.1%	1,111	0.1%	1,163	0.1%	1,830	0.2%	4,800	0.5%
合計	1,027,123		1,046,626		1,067,909		1,087,442		1,060,100	

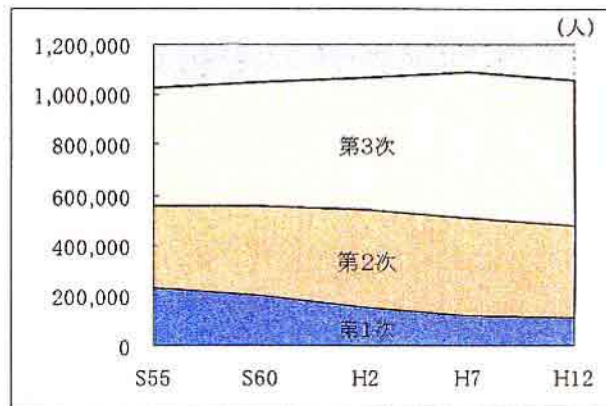
図 産業別就業者の推移

資料 平成13年度県勢要覧

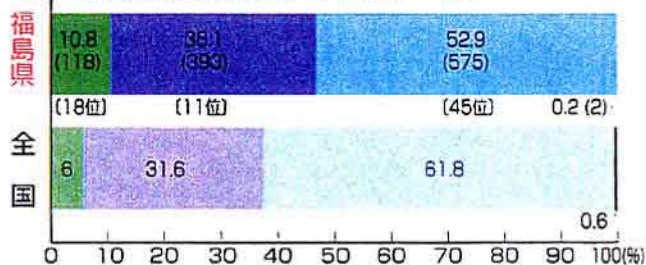
● 産業別・就業者数の割合 (平成12年)



資料 平成13年度県勢要覧



● 2次産業就業者比率が全国11位。(データ: H7)



構成比・( )は就業者千人 ( )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 (平成13年度県勢要覧)

資料 福島県の道路2001

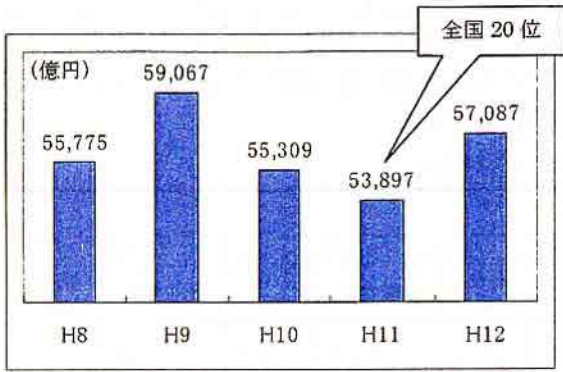
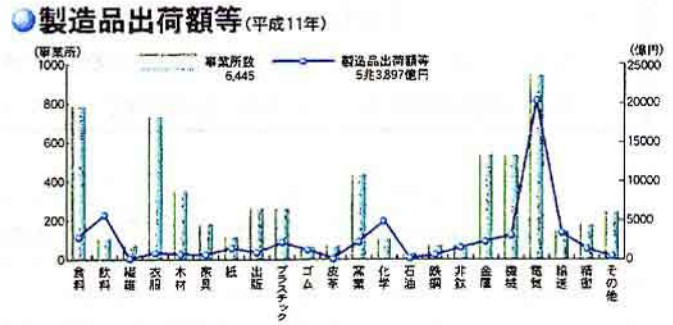


図 製造品出荷額等の推移  
資料 平成13年度県勢要覧



資料 一目でわかる福島県の指標

### 3) 全国有数の米、果物、野菜王国

- 本県の農業粗生産額は2,651億円（H12）で、全国11位（H11）となっている。
- 作物別の収穫量で見れば、水稲が全国4位、キュウリが全国4位、サヤインゲンが全国2位、リンゴが全国6位、ナシが全国5位、モモが全国2位（いずれもH11）となっており、主に県内、京浜方面に出荷されている状況である。

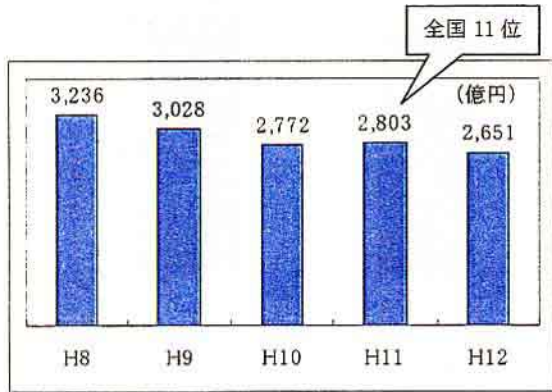
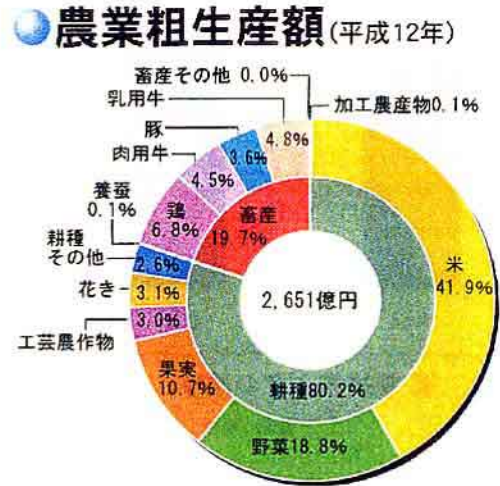


図 農業粗生産額の推移

資料 平成13年度県勢要覧



資料 一目でわかる福島県の指標

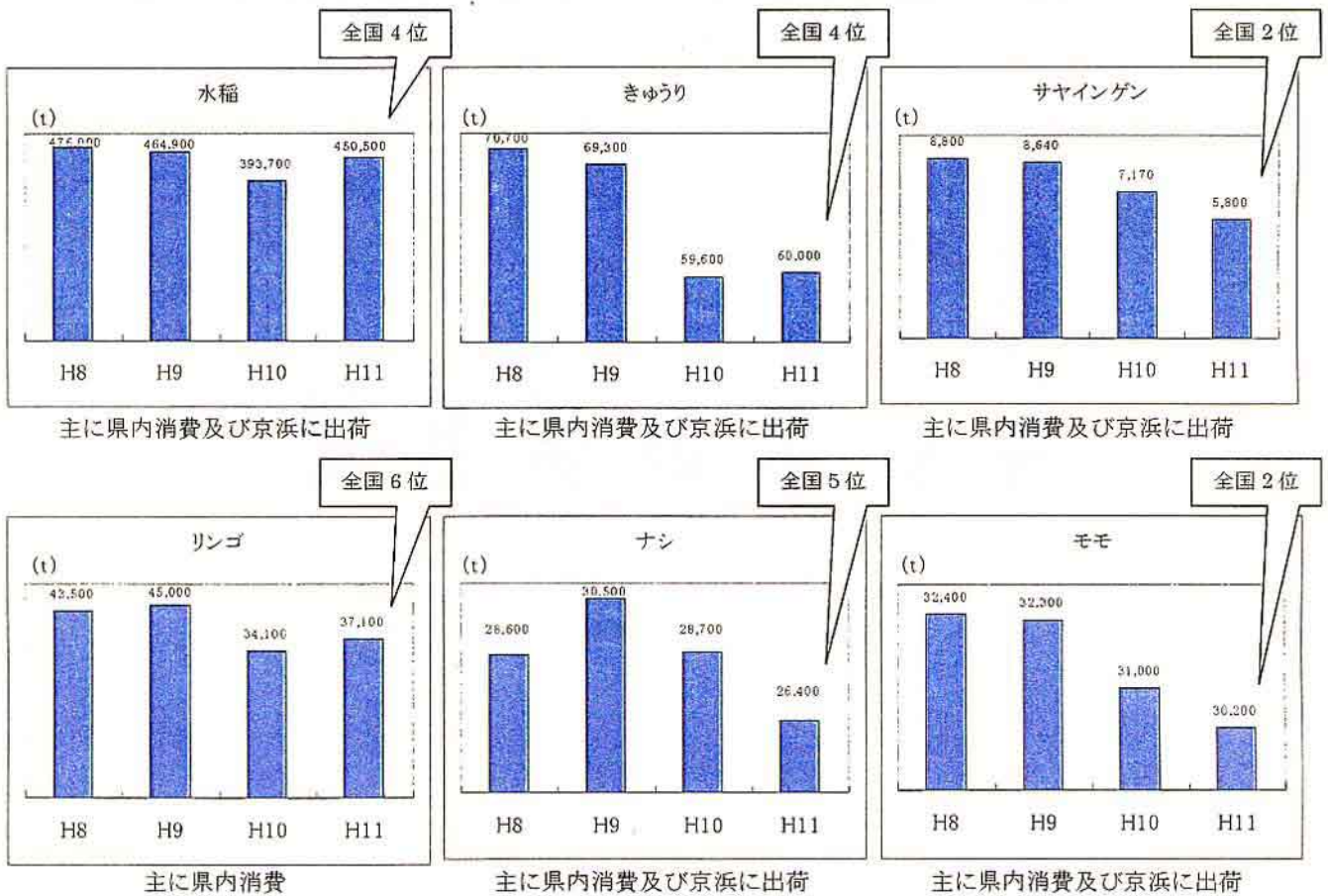


図 主要農作物の収穫量

資料 平成13年度県勢要覧

4) 県内総生産額、一人当たり県民所得

- 本県の県内総生産は、7兆8,485億円（H11）で、全国18位（H10）となっている。
- 一人当たり県民所得は、2,810千円（H11）で、全国28位（H10）となっている。

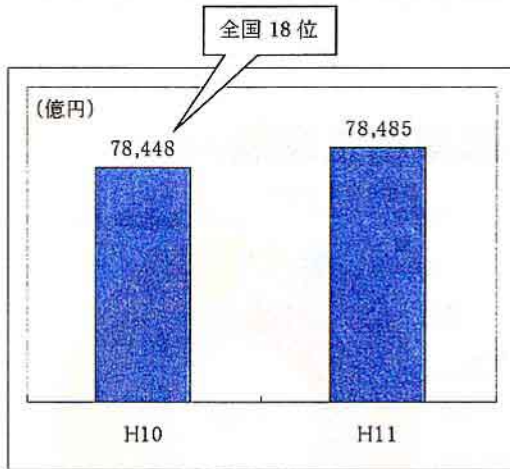


図 県内総生産の推移

資料 平成13年度県勢要覧

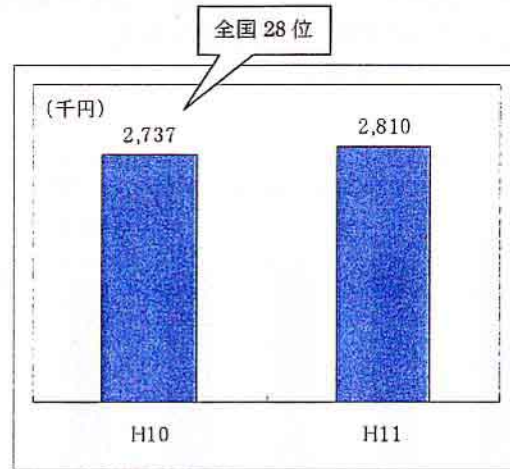


図 1人当たり県民所得

資料 平成13年度県勢要覧

5) 特定工場新設届出件数

- 本県の平成11年度までの、特定工場の新設届出件数は、690件となっており、総数では全国1位となっている。

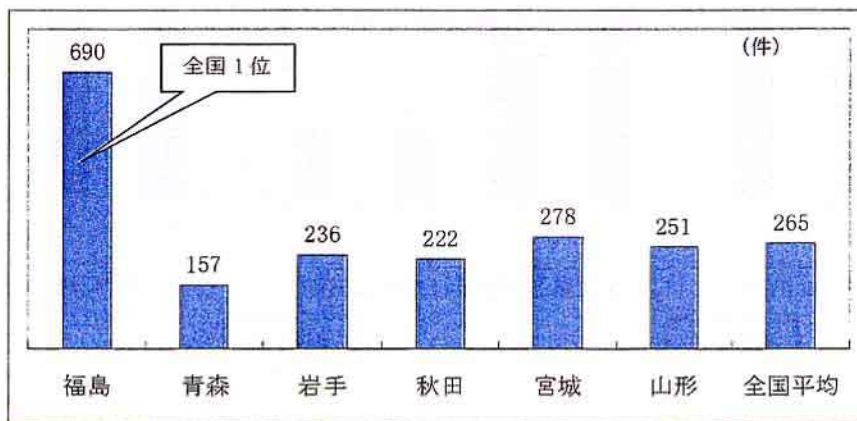


図 特定工場新設届出件数(S52～H11までの総数)

敷地面積9,000㎡以上、又は建築面積3,000㎡以上)

資料 平成13年工場立地状況について

6) 電源立地県・ふくしま

- 本県の電源立地状況は、原子力発電所が2箇所、火力発電所が4箇所、水力発電所が4箇所存在する。また、原子力発電所及び火力発電所は浜通り地方に、水力発電所は会津地方に存在する。
- 発電種類別発電量は、原子力が5割強と最も多く、ついで火力が4割弱となっている。また、用途別消費発電量は、県外への供給が9割弱を占めている。

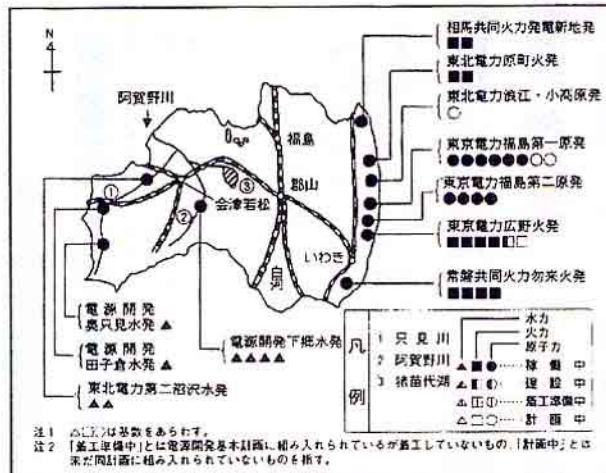


図 電源立地状況(平成13年3月31日現在)

資料 平成13年度県勢要覧

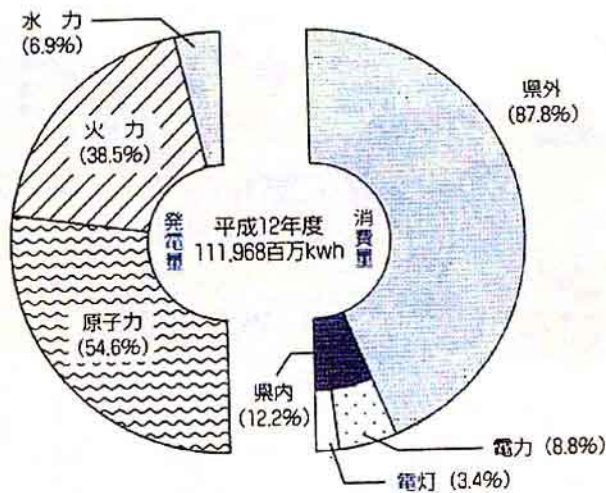


図 発電種類別発電量及び用途別消費電力量の割合

資料 平成13年度県勢要覧

7) 停滞傾向にある福島県の観光

- 本県の観光客の入込状況をみると、年々減少傾向にある。
- 本県の観光客の入込は、東北各県の中でも上位に位置している。

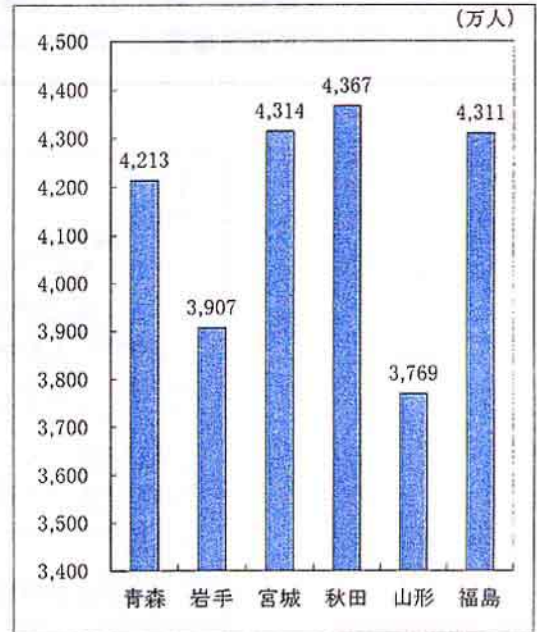
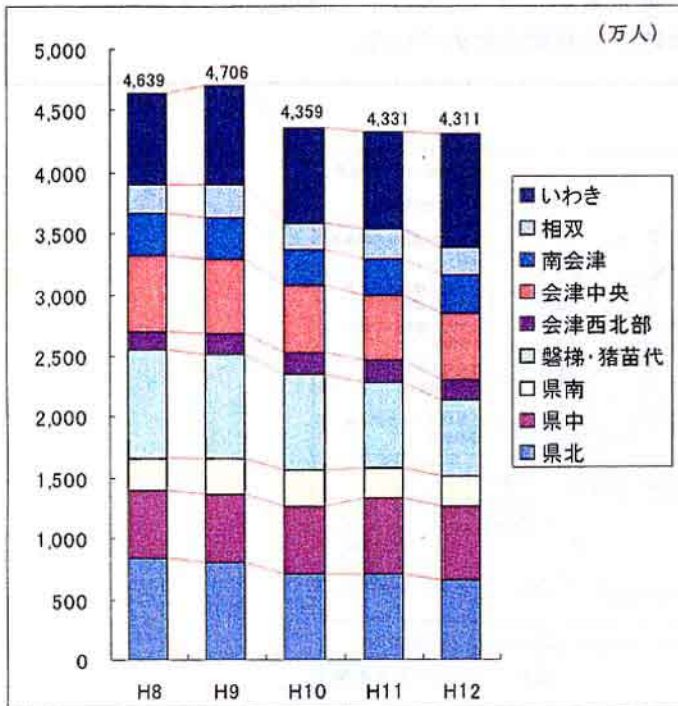


図 東北各県の観光客入込状況 (H12)

図 福島県における観光客入込状況の推移

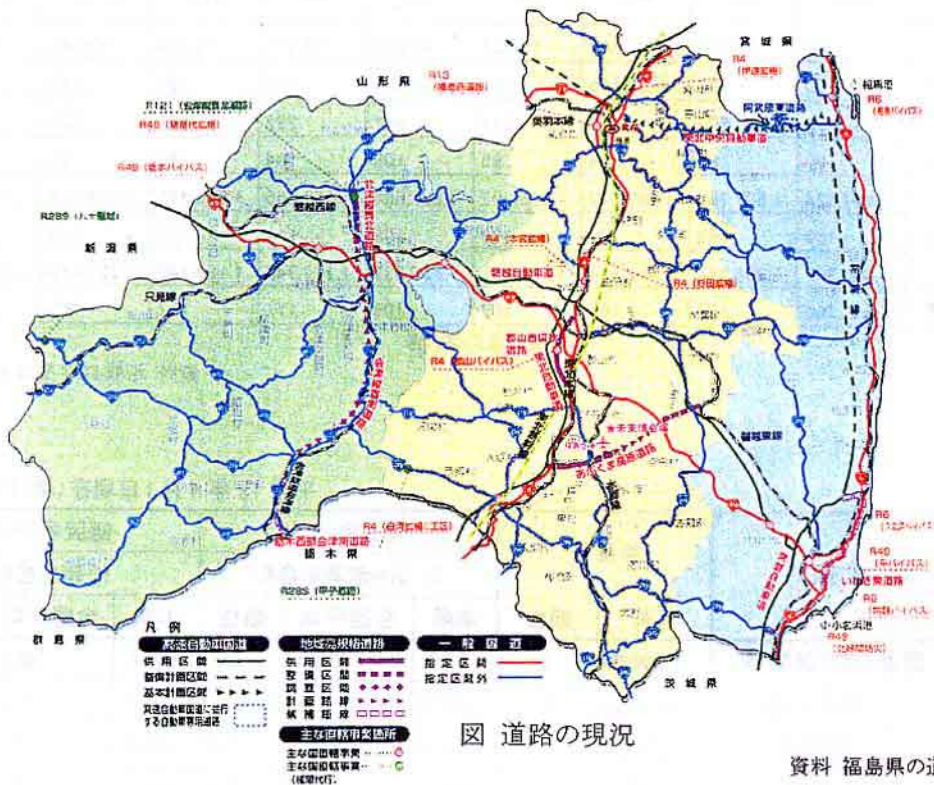
資料 観光交流課



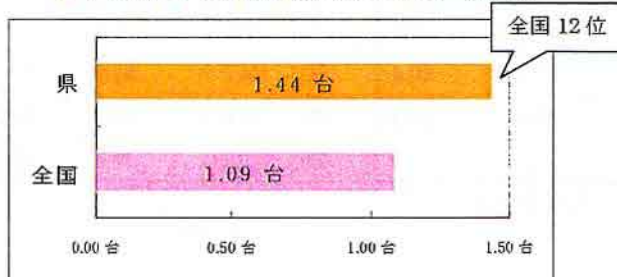
### 3 福島県の道路の現状と課題

#### (1) 道路・交通の現状

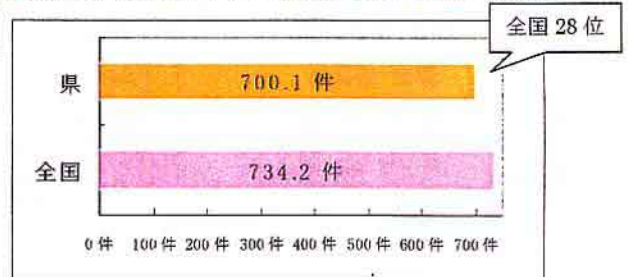
- 本県の1世帯当たり自家用乗用車台数は1.44台で、全国(1.09台)の1.3倍、全国12位となっている。(H12)
- 人口10万人当たりの交通事故発生件数は700.1件で、全国28位(734.2件)となっている。
- 本県の交通事故件数、総車両台数、免許人口も年々増加している傾向にあり、交通事故死者数も、平成12年度には前年に比較して増加の傾向にあった。
- 本県の道路整備状況は、国道、県道、市町村道の合計で、実延長37,973.4km(全国7位)、改良率(5.5m未満を含む)53.1%(全国30位)、舗装率(簡舗を含む)63.1%(全国43位)となっており、全国と比較してかなり低い水準となっている。(H12)
- 県管理道路(国・県道)の整備状況は、県計で改良率73.3%、舗装率93.6%となっており、地方別で見れば、改良率は会津地方が最も低く67.3%で、舗装率も会津地方が最も低く90.2%である。
- また、各生活圏別で見れば、南会津地方生活圏が改良率(62.7%)、舗装率(82.8%)ともに最も低い状況となっている。



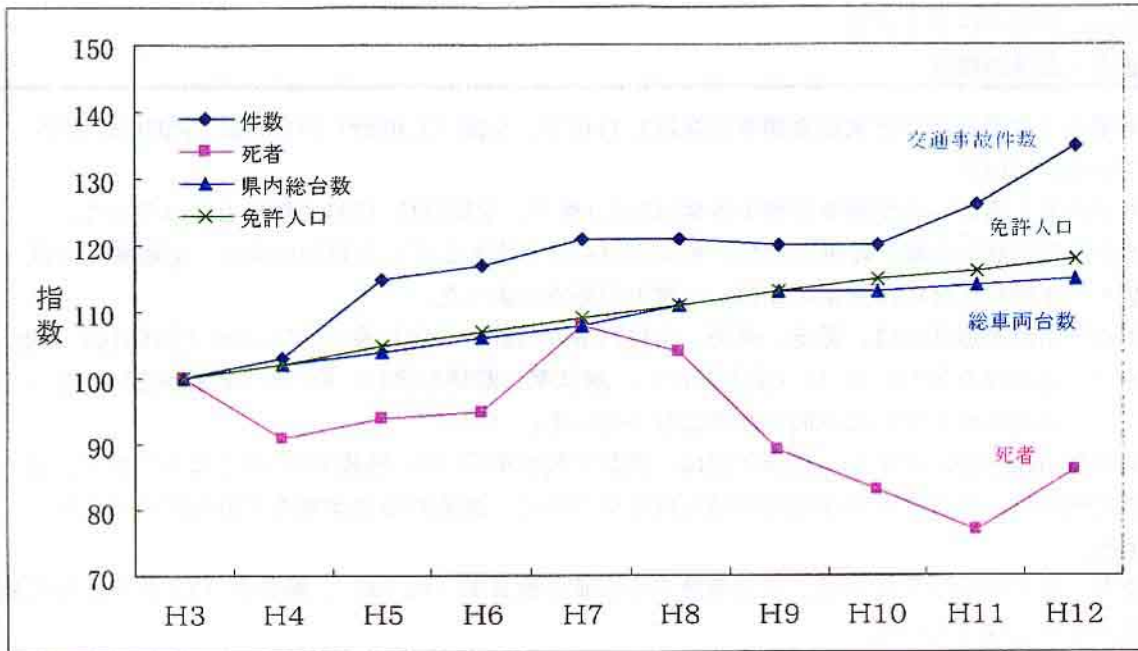
● 1世帯当たり自家用乗用車台数 (H12)



● 人口10万人当たり交通事故発生件数 (H12)



資料 一目でわかる福島県の指標2002



区分		年	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12
交通事故	件数		10,992	11,357	12,656	12,880	13,298	13,317	13,220	13,188	13,799	14,891
	指数		100	103	115	117	121	121	120	120	126	135
	死者		223	203	209	211	241	232	198	185	171	192
	指数		100	91	94	95	108	104	89	83	77	86
台車両数	県内総台数		1,501,624	1,537,739	1,567,347	1,595,292	1,626,664	1,659,665	1,690,285	1,704,318	1,717,781	1,731,639
	指数		100	102	104	106	108	111	113	113	114	115
免許人口			1,063,911	1,088,244	1,112,121	1,134,651	1,156,537	1,177,744	1,199,140	1,221,679	1,238,175	1,251,888
指数			100	102	105	107	109	111	113	115	116	118

交通指標の推移

資料 平成12年交通事故のあらまし

平成12年4月1日現在(単位:km、%)

道路の種類		実延長		改良率(%)			舗装率(%)			
				5.5m未満を含む			簡舗を含む			
		延長	順位	本県	全国平均	順位	本県	全国平均	順位	
県管理分	県道	国道(指定区間外)	1,508.3	1	82.4	88.2	38	96.6	98.2	41
		主要地方道	1,848.8	4	80.9	82.4	27	96.2	96.7	36
		一般県道	2,209.9	6	60.3	69.2	35	89.6	93	40
		県道計	4,058.7	5	69.7	75.1	33	92.6	94.7	38
	合計	5,567.0	3	73.1	77.7	34	93.7	95.4	38	
国道(指定区間)		482.4	6	100.0	99.9	1	100	99.9	1	
国道・県道計		6,049.4	3	75.3	80.4	34	94.2	95.9	40	
市町村道		31,924.0	7	48.9	51.3	28	55.8	72.8	44	
県内総計		37,973.4	7	53.1	55.9	30	63.1	76.4	43	

図 福島県の道路整備状況

資料 道路統計年報2001年版

(単位:km、%)平成13年4月1日現在

生活圏別	実延長	規格改良済延長 (5.5m未満を含む)		舗装済延長 (簡舗を含む)	
		延長	%	延長	%
県北	877.321	643.092	73.3%	827.402	94.3%
県中	1,212.216	958.731	79.1%	1,172.384	96.7%
県南	583.185	449.546	77.1%	548.322	94.0%
中通り計	2,672.722	2,051.369	76.8%	2,548.108	95.3%
会津若松	604.369	403.846	66.8%	553.443	91.6%
喜多方	493.640	355.586	72.0%	470.305	95.3%
会津	1,098.009	759.432	69.2%	1,023.748	93.2%
南会津	448.317	281.119	62.7%	371.268	82.8%
会津計	1,546.326	1,040.551	67.3%	1,395.016	90.2%
相双	772.071	559.638	72.5%	725.210	93.9%
いわき	560.557	420.483	75.0%	526.720	94.0%
浜通り計	1,332.628	980.121	73.5%	1,251.930	93.9%
総計	5,551.676	4,072.041	73.3%	5,195.054	93.6%

図 県管理道路の整備状況

資料 国県道現況調査



未改良区間(国道399号)



歩道未整備状況(国道349号)



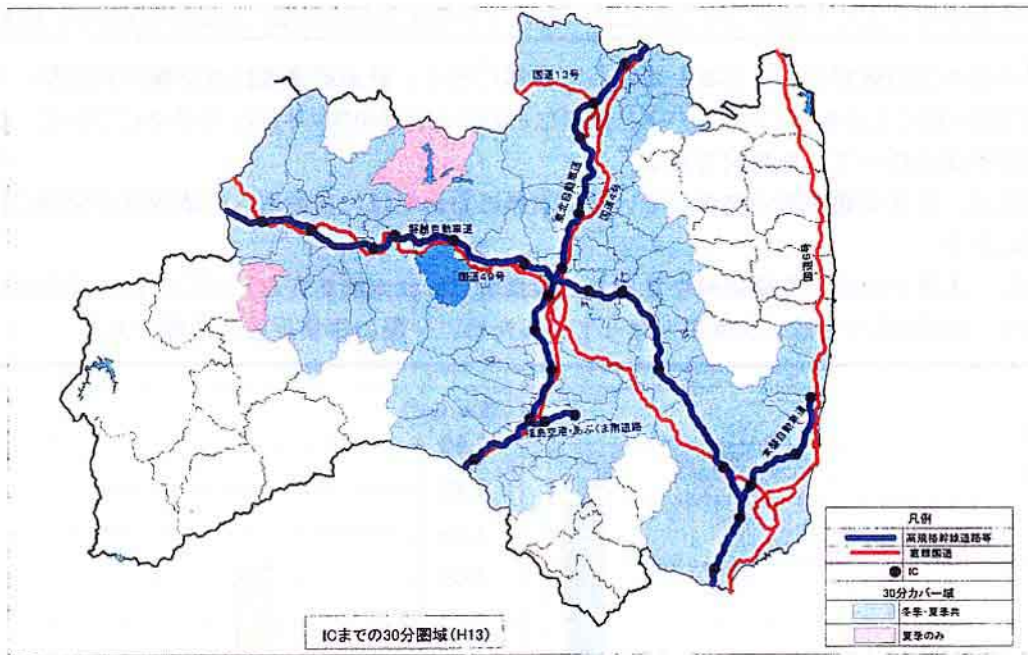


図 インターチェンジまでの30分圏域(H13年度末)

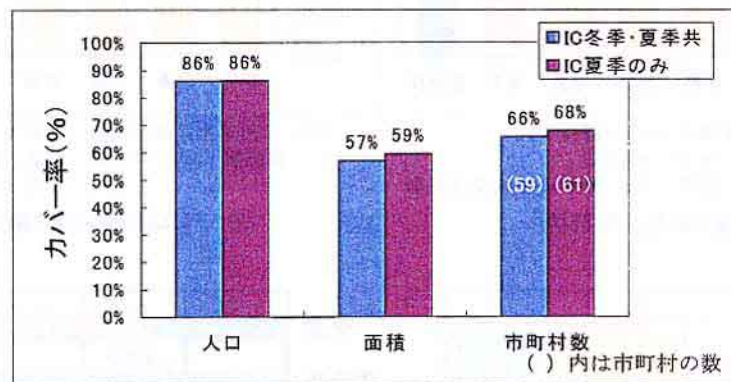


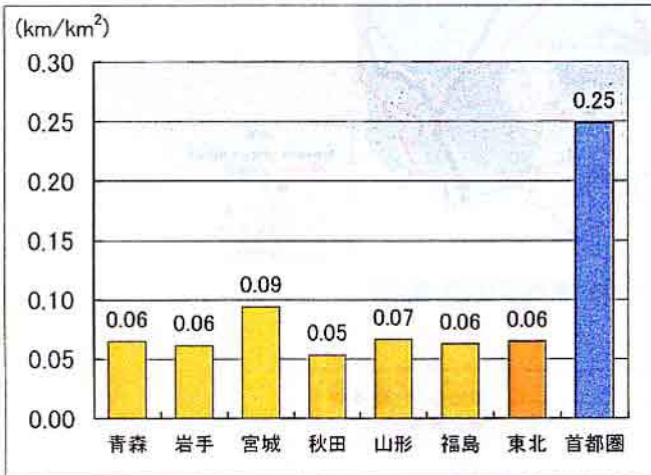
図 I. Cまでの30分カバー率(H13年度末)



福島空港・あぶくま南道路(あぶくま高原道路)玉川I. C付近

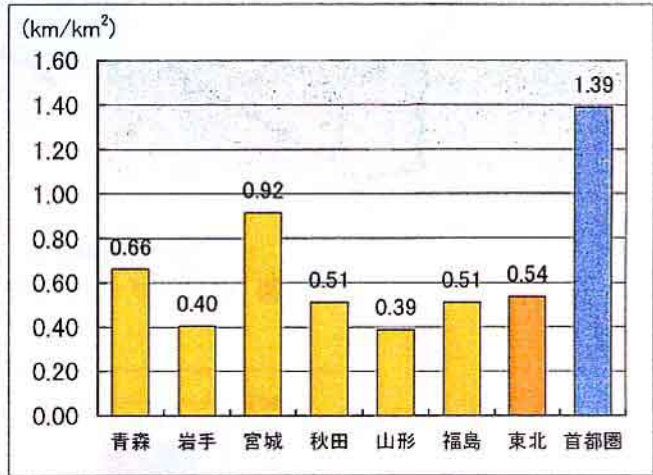
2) 高い自動車依存度にも関わらず全国に比べ遅れている道路網の整備（地域間を連携する道路の整備）

- 本県の公共交通機関は、首都圏と比較して非常に粗く、鉄道網密度は首都圏の約2割、バス路線密度は約4割にとどまっており、バス、鉄道などの公共交通機関の利用しやすさについて、45%の県民が不満を持っている状況である。
- このため、公共交通機関の発達していない本県においては、自動車への依存度が全国に比べ高い状況にある。
- しかし、本県の道路の整備状況を見ると、改良率（5.5m未満を含む）が53.1%で全国30位となっており、東北6県でも低い改良率となっているため、一層の事業促進が必要である。



注) 鉄道網密度(km/km<sup>2</sup>)=営業キロ(km)/面積(km<sup>2</sup>)  
 首都圏：埼玉、千葉、東京、神奈川  
 資料：平成12年版地域交通年報

図 鉄道網密度(東北、首都圏)



注) バス路線密度(km/km<sup>2</sup>)=免許キロ(km)/面積(km<sup>2</sup>)  
 首都圏：埼玉、千葉、東京、神奈川  
 資料：平成13年版運輸要覧(各運輸局)

図 バス路線密度(東北、首都圏)

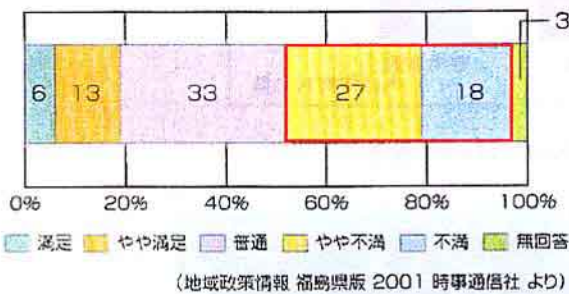


図 バス、鉄道などの公共交通機関の利用しやすさ



図 県別通勤・通学者の利用交通手段

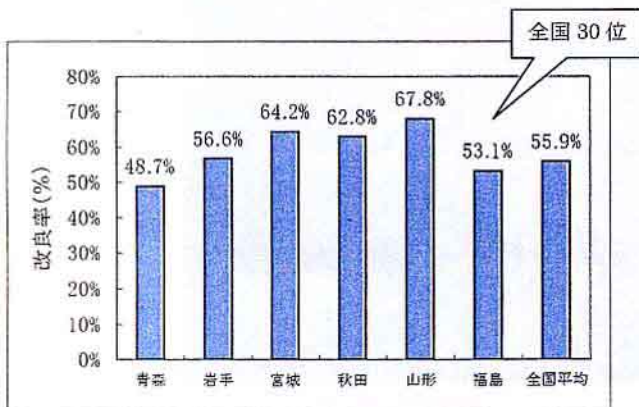


図 道路改良率(5.5m未満を含む)  
 資料 道路統計年報 2001年版



未改良区間(国道352号)

3) 県内を有機的に結ぶ道路網の形成が必要（交通不能区間の解消）

- 本県では、県境・峠越えにおける県管理道路の交通不能区間は、20路線、25箇所（92.2km）存在する。これは、県管理道路延長（5551.7km）の約2%に相当する。
- 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が必要である。

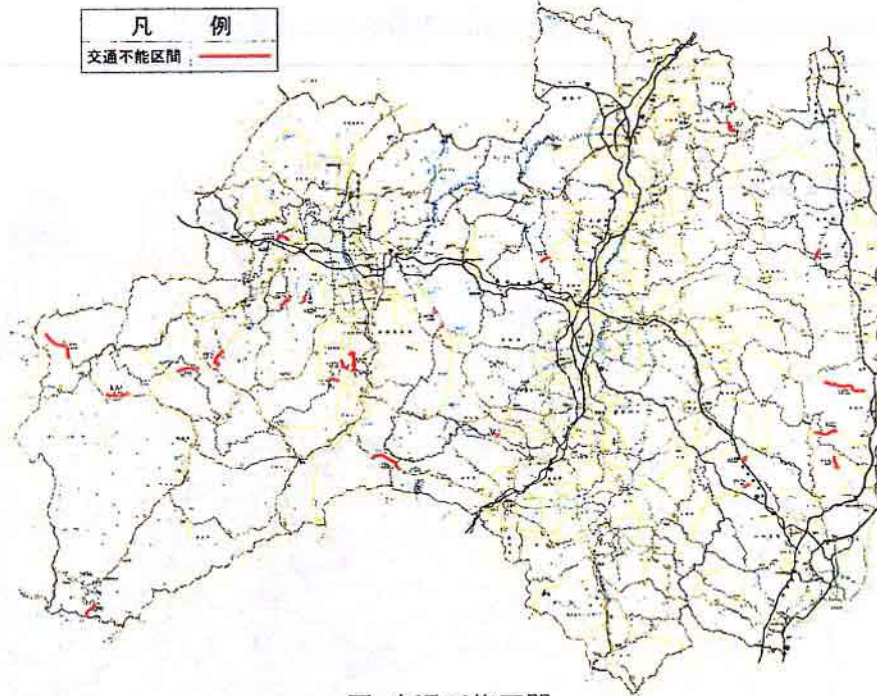


図 交通不能区間

◎ 自動車交通不能区間一覧表 (平成13年3月末)

道号	路線種別	路線名	箇所名	延長 (km)
1	国	289号	只見町大字叶津～奥境	10.4
2	国	289号	下郷町大字南倉沢～西郷村大字奥船	6.9
3	主	沼田横枝線	横枝政村崎ヶ岳字沼山内	3.5
4	主	浪江国見線	雲山町大字大石田峠～林下	4.3
5	主	丸森登山線	雲山町大字石田～大字大石	1.5
6	主	会津高田橋津線	会津高田町大字赤宿字中山地内	0.5
7	主	会津若松三島線	檜津町大字藪井沢～大字久保田	2.8
8	主	会津若松三島線	檜津町大字久保田地内	1.0
9	-	下郷会津本郷線	会津本郷町大字氷玉～下郷町大字大内	3.3
10	-	三枝下市置小川線	いわき市三和町下市置～上永井	2.0
11	-	石碓本宮線	那須市熱海町石碓～大玉村大字玉井	3.5
12	-	小社会津宮下停車場線	只見町大字市沢地内	5.6
13	-	小社会津宮下停車場線	昭和村大字野尻～三島町大字龍方	5.3
14	-	片倉末経停車場線	いわき市四倉町八基～大久町大久	3.5
15	-	上戸渡広野線	いわき市小川町上小川～広野町上浅見川	7.2
16	-	下川内尾田停車場線	川内村大字下川内～楢原町大字井出	11.0
17	-	十日市俣吹線	天栄村大字大里～大俣村大字俣戸	0.6
18	-	上小国下川原線	雲山町大字上小国～福島市大波	0.6
19	-	濁ノ上会津高田線	下郷町大字大内～会津高田町大字東尾越	5.0
20	-	大内会津高田線	会津高田町大字池市川地内	6.5
21	-	別舟渡線	西会津町大字栗松～会津坂下町大字栗松	3.1
22	-	別舟渡線	会津坂下町大字栗松地内	0.3
23	-	小林郷の川線	只見町大字荒島地内	1.5
24	-	小林郷の川線	只見町大字小川地内	2.1
25	-	湯南渡線	会津若松市湯町岸崎	0.2
合計				92.2

資料 福島県の道路2001

● 交通不能路線

(平成13.3月末現在) (単位: km)

道路種別	路線数	箇所数	延長
国道	1	2	17.3
主要地方道	5	6	13.6
一般県道	14	17	61.3
計	20	25	92.2

資料 福島県の道路2001



国道289号交通不能区間の状況

4) 物流拠点を連携するネットワークの強化が必要(25t車両が自由に通行可能な道路の整備)

- 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整備を図る必要がある。

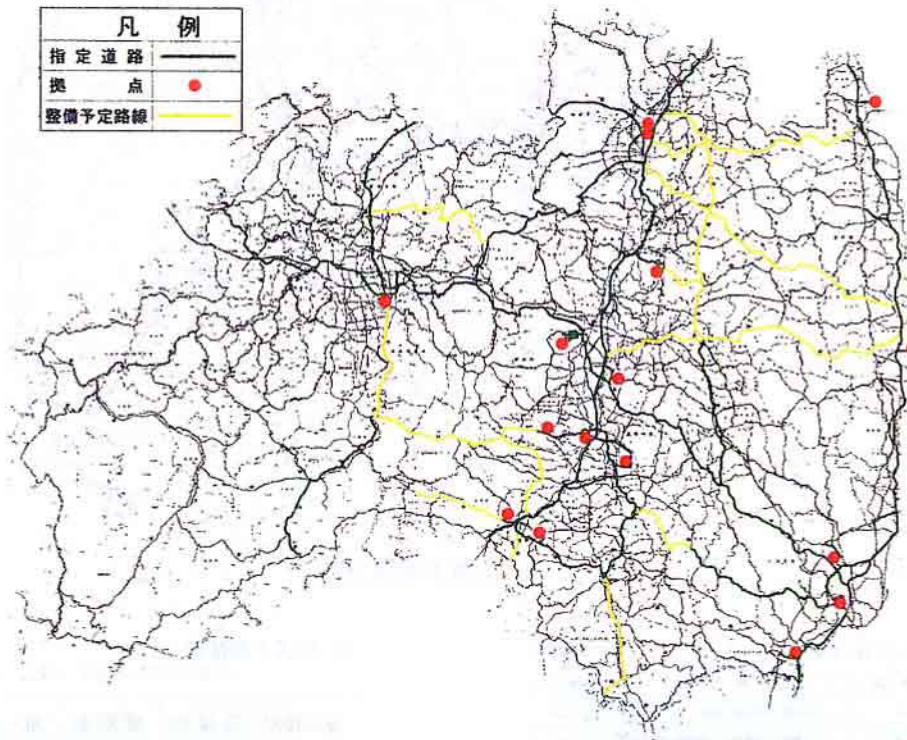


図 新規格車対応指定道路図

平成14年4月現在の指定道路延長 L=347.4km  
(H22 目標値 L=700km)



(施工前)



(施工後)

(主) 福島・吾妻・裏磐梯線(あづま陸橋)補修状況

(3) 生活環境づくり

1) 災害に影響されない安全で安心できる信頼性の高い道路の確保が必要（災害に強い道路の整備）

- 安心して暮らしを実現するためには、尊い人命を災害から守り、社会的・経済的損失を軽減することが重要である。
- 現在指定されている緊急輸送道路区間において、冬期交通不能区間、異常気象時通行規制区間等が数多く存在することから、これら問題区間を解消し、産業活動や県民が安全かつ安心して生活できる道路の整備を図る必要がある。
- 本県の異常気象時通行規制区間は、164箇所（1,135.6km）存在し、特殊通行規制区間（53箇所、282.7km）とあわせると、県管理道路延長（5551.7km）の約26%に相当する。
- さらに、本県においては、落石などの危険性のある箇所が2,484箇所存在し、平成13年度末現在、315箇所が解消されているが（解消率13%）、落石等による交通障害を防ぎ危険防止を図るため、引き続き落石防止施設の整備を図る必要がある。

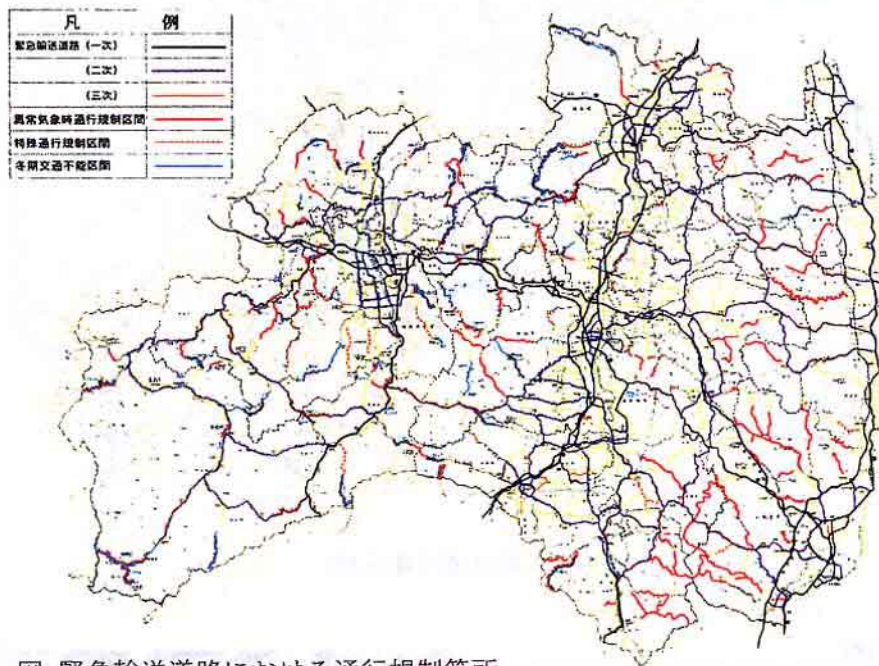


図 緊急輸送道路における通行規制箇所

緊急輸送道路とは、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で、各道路管理者、防災担当部局、警察、自衛隊などからなる「県道路防災情報連絡協議会」において指定された路線で、公共施設、港湾、空港、高速道路等をネットワーク化している。

**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

資料 福島県の道路2001

単位：百万円

	危険箇所数	解消済箇所数	解消率 %
落石など	2,484	315	12.7

表 落石・岩石崩落箇所の解消状況（平成13年度末現在）



県道原町浪江線

落石発生状況

2) 経済活動や日常生活を支える上で、冬期交通の確保が重要（冬期交通不能区間の解消）

- 本県の約3割の市町村（31市町村）が、豪雪地帯・特別豪雪地帯に指定されており、全国でも有数の豪雪地を有する本県は、45路線57箇所（405.2km—県管理道路延長（5551.7km）の約7%に相当）が冬期間の積雪により通行不能となっているため、これらの解消が急務である。
- これら雪による通行止めは、迂回路が十分確保されていない路線が多いことから、地域間交流や日常生活上において多大な影響が生じる可能性がある。

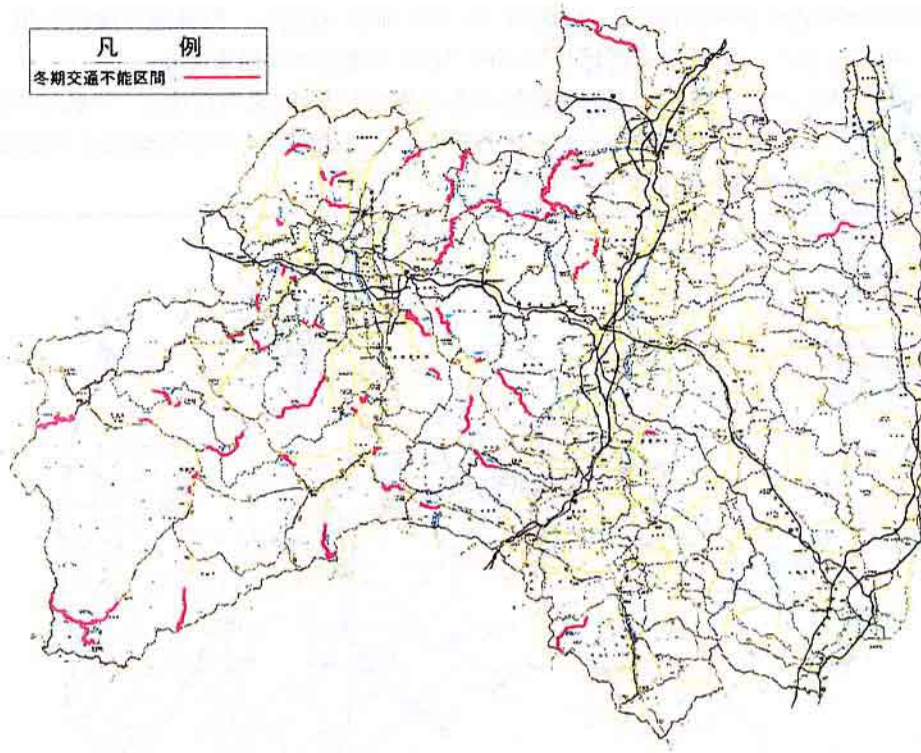


図 冬期交通不能区間

● 冬期交通不能路線

道路種別	路線数	箇所数	延長(km)
国 道	9	12	131.8
主要地方道	13	16	138.7
一般県道	23	29	134.7
計	45	57	405.2



雪崩発生状況

番号	路線名	箇所名	延長 (km)	番号	路線名	箇所名	延長 (km)
1	(国)115号(旧道)	福島市土湯温泉町字堤ヶ平 ～糸連前	5.5	30	(一)熱塩加納 山都西会津線	耶麻郡山都町大字朝倉沼の平 ～同町大字一の木字一ノ木	2.8
2	(国)121号(旧道)	山形県境 ～喜多方市岩月町大字入田付字根小屋	12.3	31	"	耶麻郡山都町大字一の木字藤巻 ～西会津町奥川大字飯根字弥平四郎	6.5
3	(国)252号	新潟県境 ～只見町大字石伏字上宮洞	14.4	32	(一)雲水峰江持線	須賀川市大字塩田字音森 ～同市大字塩田字木曾	2.5
4	(国)289号	西白河郡西郷村大字真給字寺平 ～字馬立	3.4	33	(一)大内会津高田線	南会津郡下郷町大字大内字小屋沢 ～字蛇沢	2.6
5	"	南会津郡下郷町大字南倉沢字福干場 ～字境峠	7.3	34	(一)大倉大橋浜野線	南会津郡南郷村大字鏡集字高平 ～大字大橋字舟場	1.6
6	(国)352号	新潟県境 ～檜枝岐村焼ヶ岳字上ノ原	23.9	35	"	南会津郡南郷村大字大橋字小百刈 ～伊南村大字青柳字居平	2.2
7	(国)399号	福島市飯坂町中茂庭 ～鳩峰峠(県境)	15.9	36	(一)小栗山宮下線	大沼郡金山町大字沼沢字川前 ～同郡三島町大字宮下字左鞆	3.5
8	(国)400号	南会津郡田島町大字高野(舟島峠) ～大沼郡昭和村大字大芦字御前山	7.6	37	(一)上郷下野尻線	耶麻郡高郷村大字岩見字立岩 ～西会津町大字新郷富土字小清水	1.6
9	"	河沼郡柳津町大字飯谷字柏木平(杉峠) ～耶麻郡西会津町大字下谷字黒沢	3.6	38	(一)栗山館岩線	南会津郡館岩村代山(福島県境) ～水引	13.9
10	(国)401号	大沼郡昭和村大字大芦字八反田(鳥居峠) ～南会津郡南郷村大字界字鹿水入	13.3	39	(一)黒磯田島線	南会津郡田島町大字栗生沢字栗生沢 ～栃木県境	10.5
11	"	大沼郡会津高田町大字宮川字宮下 ～昭和村大字小野川字中ノ本田(博士峠)	17.6	40	(一)湖南湊線	耶麻郡湖南町大字舟津字中ノ沢 ～字見沼	1.4
12	(国)459号	耶麻郡山都町大字相川字藤沢 ～喜多方市上三宮町吉川字見垣	7	41	"	会津若松市湊町大字平湯字北向 ～同市湊町大字静湯字宮ノ前	0.8
13	(有)西吾妻 スカイバレー	耶麻郡北塩原村大字松原字西吾妻山(県境) ～字早稲沢(早稲沢ゲート)	7.6	42	"	会津若松市湊町大字静湯字御伊勢下 ～同市湊町大字静湯字中田前	3.6
14	(有)磐梯吾妻 スカイライン	福島市町庭坂字高湯(吾妻ロッジ) ～土湯温泉町字藍倉山	24.1	43	"	会津若松市湊町大字平湯字鶴ノ浦山 ～同市湊町大字赤井字屋敷	3
15	(有)磐梯吾妻 レークライン	耶麻郡猪苗代町大字若宮字吾妻山(金堀ゲート) ～北塩原村大字松原字剣ヶ峰	11.8	44	(一)小林会津 宮下(停)線	南会津郡只見町大字布沢字夕沢 ～字深渡戸	2
16	(有)磐梯山 ゴールドライン	磐梯町大字更科字清水平(源橋ゲート) ～北塩原村大字松原字湯平山(槍原ゲート)	13.6	45	(一)小林館の川線	南会津郡只見町大字小林字日宮沢 ～大字亀岡字坂下	1.8
17	(主)会津高田柳津線	大沼郡会津高田町大字赤留字海峠 ～大字赤留字中ノ山(赤留峠)	4.4	46	(一)下郷会津本郷線	南会津郡下郷町大字大内字小屋沢 ～字六石山	2.3
18	"	大沼郡新郷村大字上平字西ノ原 ～河沼郡柳津町大字軽井沢字南	2.1	47	(一)高岡田島線	南会津郡下郷町大字白岩字南上平 ～大字奥田字半道田	2.1
19	(主)会津若松 裏磐梯線	耶麻郡北塩原村大字松原字細野山 ～字道前原	7.2	48	(一)岳温泉大玉線	二本松市永田字長坂 ～安達郡大玉村玉ノ井字前ヶ岳	5.1
20	(主)会津若松三島線	河沼郡柳津町大字黒沢字五斗崎 ～大沼郡三島町大字大谷字寺ノ下(大谷峠)	4.9	49	(一)岳温泉大玉線	安達郡大玉村玉ノ井字前ヶ岳	8.9
21	(主)中野須賀川線	耶麻郡猪苗代町大字中野字飯ヶ森 ～岩瀬郡岩瀬村大字梅田字牛仏	11.9	50	(一)羽鳥福良線	岩瀬郡天栄村大字田尻字原野 ～耶麻郡湖南町大字馬入新田字家ノ前	9.7
22	(主)沼田松枝岐線	南会津郡檜枝岐村焼ヶ岳字沼山 ～字御池	9.6	51	(一)東山温泉線	会津若松市東山町大字石山字院内(背あぶり峠) ～同市湊町大字共和字五老湯	13.7
23	(主)原町二本松線	原町市高倉字国見 ～相馬郡飯館村大字比曾字殿平	15.5	52	(一)福島飯湯温泉線	福島市桜木字川越 ～字飯湯湯	5.8
24	(主)福島吾妻 裏磐梯線	耶麻郡猪苗代町大字若宮字横向山地内 (スカイライン入口～上ノ湯橋)	3	53	(一)布沢横田線	南会津郡只見町大字布沢字片道 ～大沼郡金山町大字山入字鮎立(松坂峠)	7.8
25	"	耶麻郡猪苗代町大字若宮字横向山地内 (R115立体交差～R115接続迄)	1.2	54	(一)舟ヶ島下郷線 (旧道)	南会津郡下郷町大字戸赤字宮山国有林	1.2
26	"	耶麻郡猪苗代町大字若宮字高森山 ～字吾妻山	5	55	(一)八溝山線	東白川郡棚倉町大字戸中 ～同郡棚倉町大字大梅字久慈川	10
27	(主)本宮土湯温泉線	福島市土湯温泉町糸連前 ～字野地(土湯峠)	7.5	56	(一)湯川大町線	会津若松市東山町大字湯川字塩ノ沢 ～大字湯川字家ノ向	2.8
28	(主)矢吹天栄線	西白河郡大信村大字隈戸字隈戸 ～岩瀬郡天栄村大字羽鳥字一本木	9.3	57	(一)湯ノ上会津高田線	南会津郡下郷町大字大内字権現上 ～字大内	1.5
29	(一)熱塩加納 山都西会津線	耶麻郡熱塩加納村大字米岡字村杉 ～山都町大字朝倉字賢谷	3.5	合計		57区間	405.2

表 冬期交通不能区間一覧表



整備前



整備後

雪を融かすことができる道路(国道121号)

凡例
一般国道
有料道路
主要地方道
一般県道

3) 道路サービスの確保が生命の安全に大きな影響 (救急医療など地域生活を支える道路の整備)

- 輸送時間の短縮が生命の安全確保に大きな影響を与える。
- 本県では、依然として高度な救急医療を担う主な病院に60分で到着できない市町村が約2割も存在する。
- 冬期になると、旅行速度の低下、冬期通行不能により60分で到着できない市町村は3割まで増加する。
- 高次救急医療施設のサービス圏の拡大、冬期におけるサービス圏の安定的確保を図るためにも道路の整備が必要になっている。

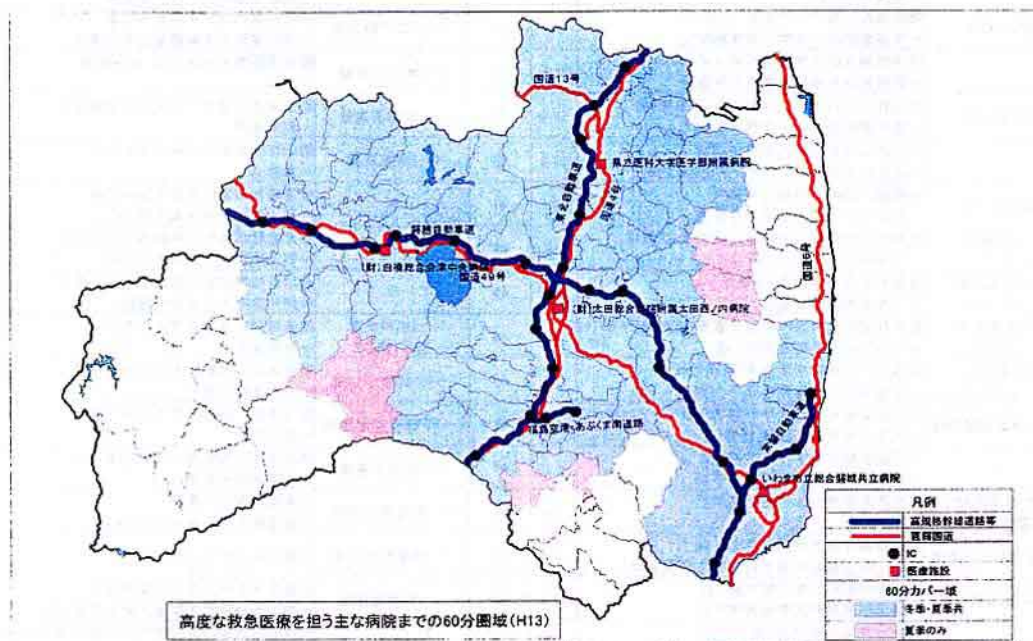


図 高度な救急医療を担う主な病院までの60分圏域(H13年度末)

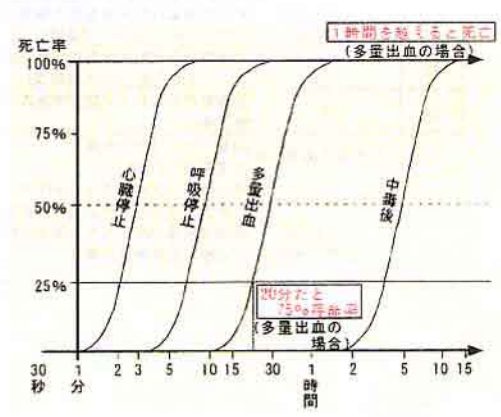
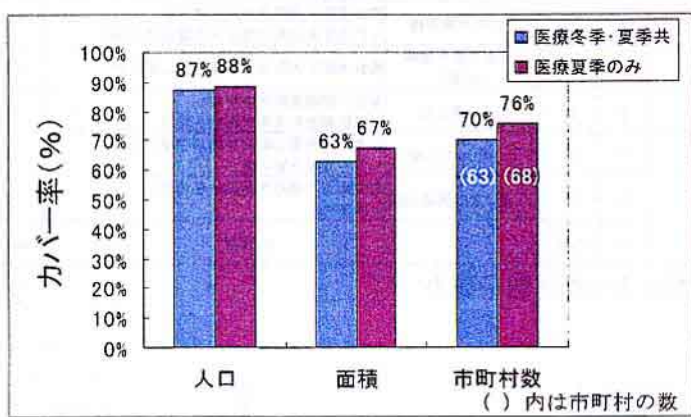
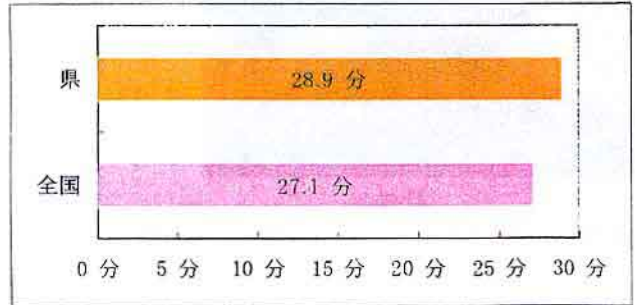


図 緊急事態における経過時間と死亡率の関係(カーラーの曲線)

● 救急自動車の平均収容所要時間 (H11)



資料 福島県の道路2001

4) 増加する交通事故発生件数に対応した交通環境の改善が急務（歩道の整備）

- 交通事故の発生件数は増加傾向にあり、交通環境の改善は急務となっているため、安全で安心できる歩行空間の確保が強く求められている。
- 本県の歩道の整備状況を見てみると、交通安全指定道路延長3,387kmに対して、平成12年現在、1,382kmが整備されている（整備率41%）。しかし、東北地方では最低の水準となっておりまた、依然として交通事故の発生件数が増加していることから、緊急性の高い通学路を中心に安全・安心に配慮した道路の整備が必要となっている。

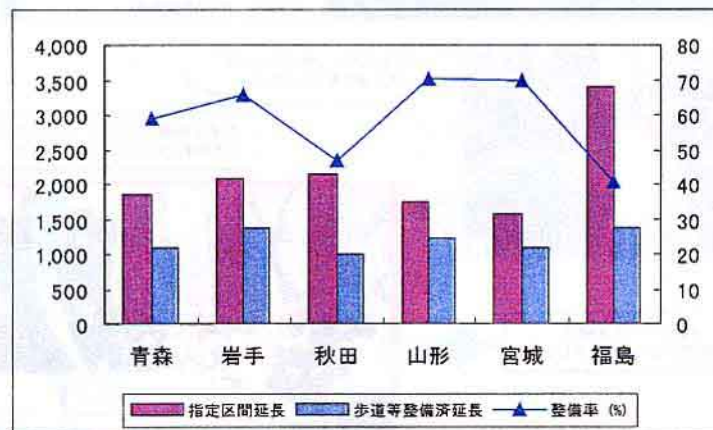
交通安全指定道路－交通事故多発箇所や学校等のある地域で、交通安全対策事業が必要な道路。

全国平均・東北各県の歩道等整備状況

(単位km)

	全国	青森	岩手	秋田	山形	宮城	福島
道路実延長	160,186.1	3,468.7	4,233.6	3,281.5	3,083.3	2,653.4	5,533.7
指定区間延長 A	96,926.5	1,852.2	2,098.8	2,145.1	1,747.1	1,571.9	3,387.0
歩道等整備済延長 B	56,538.3	1,091.5	1,376.3	1,002.7	1,224.5	1,097.9	1,381.8
整備率(%) B/A	58.3	58.9	65.6	46.7	70.1	69.8	40.8

※福島県のデータはH12.4.1現在の国県道現況調書、その他はH12.4.1現在の道路統計年報による。



資料 国県道現況調書(改築・都市計画事業を含む)



歩道の未整備状況



(冬期)

## 5) 少子・高齢化社会に対応した生活空間の確保（バリアフリーの推進）

- 本県における少子・高齢化は、急速に進展している。
- このことから、高齢者や障害者を含むすべての人々が自立し、生き生きとした生活をおくるため、車いすがすれ違える幅の広い歩道や、道路、駅前広場、自由通路などにおけるバリアフリーの導入等、健常者の視点だけでなく誰もが歩きやすい道路の整備を行っていく必要がある。

(単位: km)

事業内容	計画	H13未整備延長	整備率
視聴覚障害者誘導用ブロック設置	38.0km	9.4km	24.7%
歩道整備(段差の解消等)	41.0km	10.4km	25.4%
合計	79.0km	19.8km	25.1%

すべての人に快適で歩きやすい、ユニバーサルデザインによる歩行環境整備として、段差の改善、歩道の拡幅などの歩道整備や視聴覚障害者誘導ブロックの設置を実施する。

### ● 幅広歩道の改善

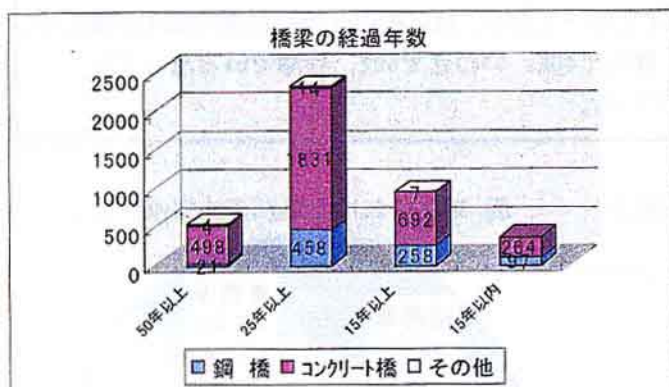


### ● 段差の改善



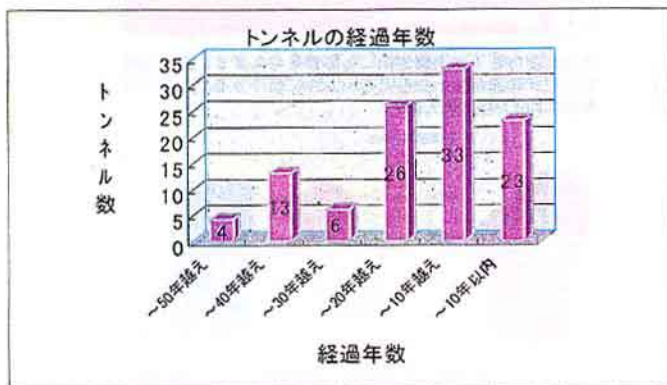
6) 道路ストックの信頼性を維持することが重要（維持管理の充実）

- 近年は、道路管理に対する要請も単に通行可能な道路としてだけでなく、より安全に安心して走行、歩行可能な道路として、きめ細やかな維持管理が求められている。
- このことから、増大する維持管理や修繕・更新コストを抑制しつつ、様々な県民ニーズに応えながら、道路ストックの信頼性を維持し、次世代に良好な資産として引き継いでいくかが大きな課題となっている。



経過年数	50年以上	25年以上	15年以上	15年以内
鋼橋	21	458	258	97
コンクリート橋	498	1831	692	264
その他	4	14	7	
橋梁数	523	2303	957	361

25年以上経過した橋梁数は2,826橋（全橋梁数の約7割）に及ぶことから、計画的な維持補修が必要となってきている。



施工年	~50年越え	~40年越え	~30年越え	~20年越え	~10年越え	~10年以内
トンネル数	4	13	6	26	33	23

20年以上経過したトンネル数は49箇所あり、照明・防災設備の更新及び漏水対策等が必要となってきている。

(4) まち（地域）づくり

1) 都市部の幹線道路を中心に交通渋滞が発生（交通渋滞の解消）

- 燃料消費量の増加など渋滞をお金に換算してみると、東北地方の渋滞損失額は、9,261億円/年にも達し、全国の7.7%を占めている。さらに、福島県の渋滞損失額は、2,070億円/年で宮城県と同水準で東北地方ワースト1となっている。
- 交通渋滞による影響は、走行速度の低下による燃料消費量の増大や、二酸化炭素、窒素酸化物排出量の増加に伴う環境への影響、渋滞の発生による交通事故の増加などがある。
- さらに県内の渋滞損失額を見てみると、福島、郡山、いわきで約300億円/年、会津で約100億円/年、その他の地域で約1,000億円/年となっており、特に県内4市の渋滞の損失が著しい。
- 渋滞ポイントの解消状況は、福島で33%、郡山で40%、いわきで50%、会津で0%となっており、これら都市部の渋滞改善が急務となっている。

図 全国の渋滞による損失額に占める東北の割合

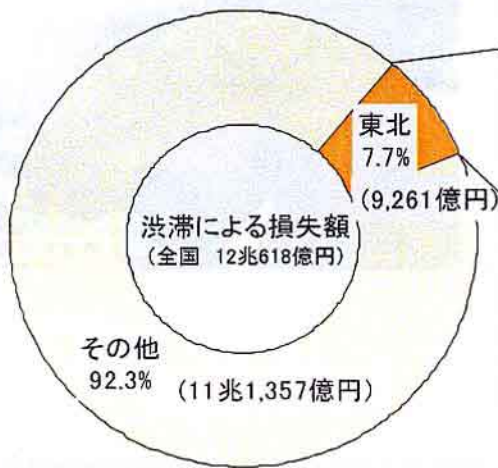
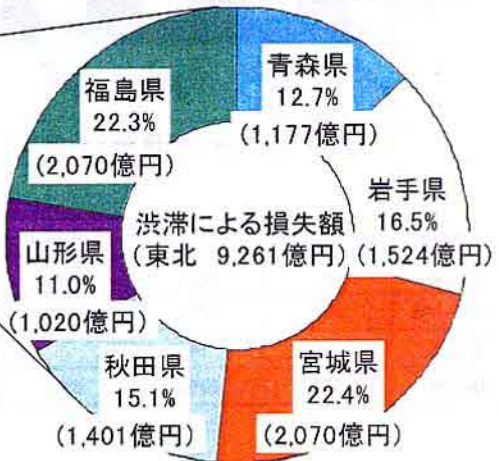
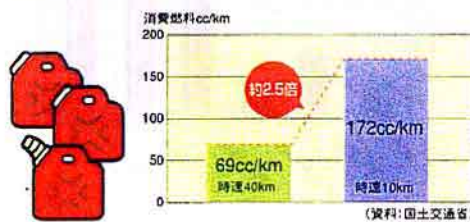


図 東北における県別の渋滞損失割合



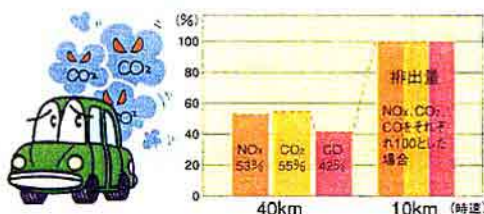
1 燃料消費量の増大

走行速度の低下は消費燃料にも影響を与えます。例えば移動速度が時速40kmから時速10kmに低下すると、燃料消費量は約2.5倍に増えます。



2 環境への悪影響

渋滞で走行速度が遅くなると、地球温暖化や大気汚染の原因となる二酸化炭素・窒素酸化物の排出が増えてしまいます。

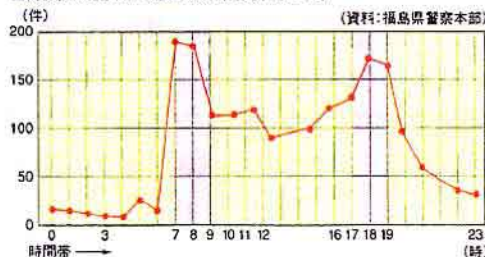


資料:「都内自動車走行量及び自動車排気ガス量算出調査」平成8年3月:東京都

3 事故の増加

交通事故は渋滞が発生する朝夕に多く発生しています。

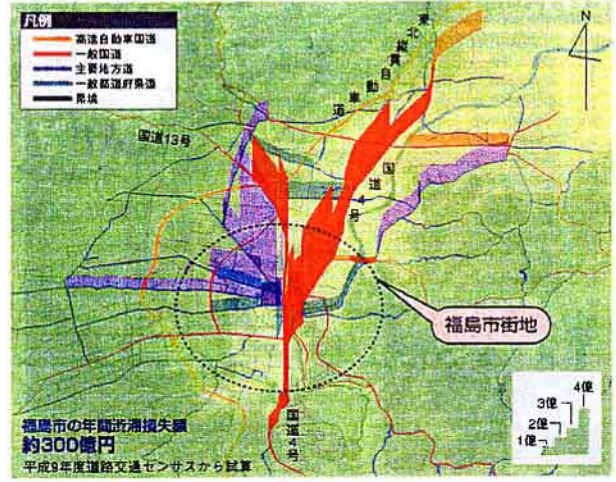
■福島市の時間帯別交通事故発生件数(平成12年)



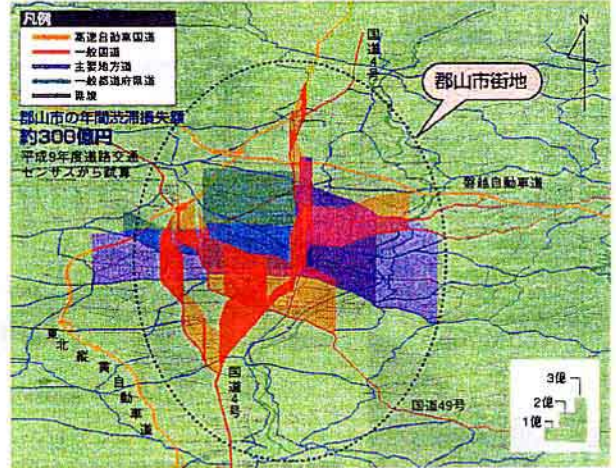
## 福島県内主要4地区(福島・郡山)の渋滞に関するデータ



◆福島市における区間別延長当たりの年間渋滞損失イメージ



◆郡山市における区間別延長当たりの年間渋滞損失イメージ



資料 渋滞アンケート調査用紙

主要渋滞ポイント: 人口集中地区内(国勢調査)において、渋滞1km以上、または交差点を通過するまでの時間が10分以上のポイント(交差点等)を基本としている。なお、人口集中地区外は渋滞長が500m以上、通過時間が5分以上の場合該当する。

●平成9年11月4日開催の福島県渋滞対策連絡協議会で渋滞ポイントを決定した。

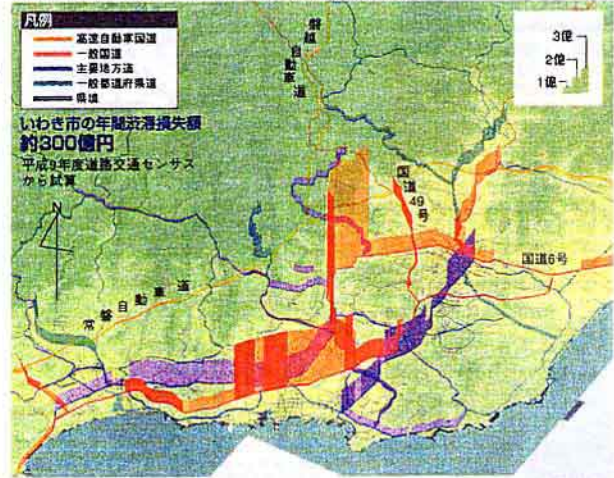
## 福島県内主要4地区(いわき・会津)の渋滞に関するデータ

### いわき地区

番号	主要渋滞ポイント名
1	住吉文交差点
2	林城文交差点
3	善匠地文交差点
4	下船尾文交差点
5	北好間文交差点
6	鎌交差点
7	東内文交差点
8	江船文交差点
9	栗谷文交差点
10	大原文交差点
11	瀧尻文交差点
12	長尾文交差点



◆いわき市における区間別延長当たりの年間渋滞損失イメージ

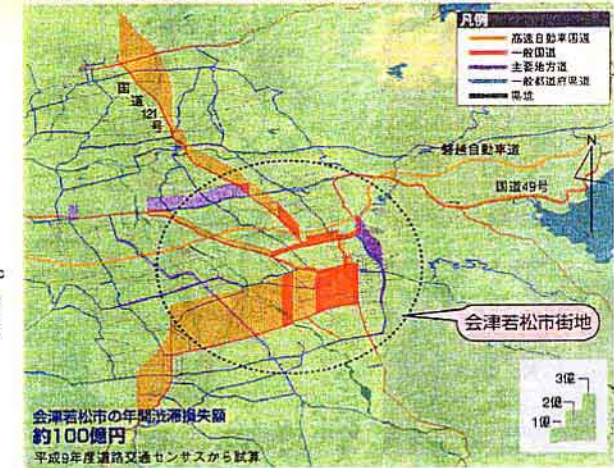


### 会津地区

番号	主要渋滞ポイント名
1	モトローラ文交差点



◆会津若松市における区間別延長当たりの年間渋滞損失イメージ



資料 渋滞アンケート調査用紙

主要渋滞ポイント: 人口集中地区内(国勢調査)において、渋滞1km以上、または交差点を通過するまでの時間が10分以上のポイント(交差点等)を基本としている。なお、人口集中地区外は渋滞長が500m以上、通過時間が5分以上の場合該当する。

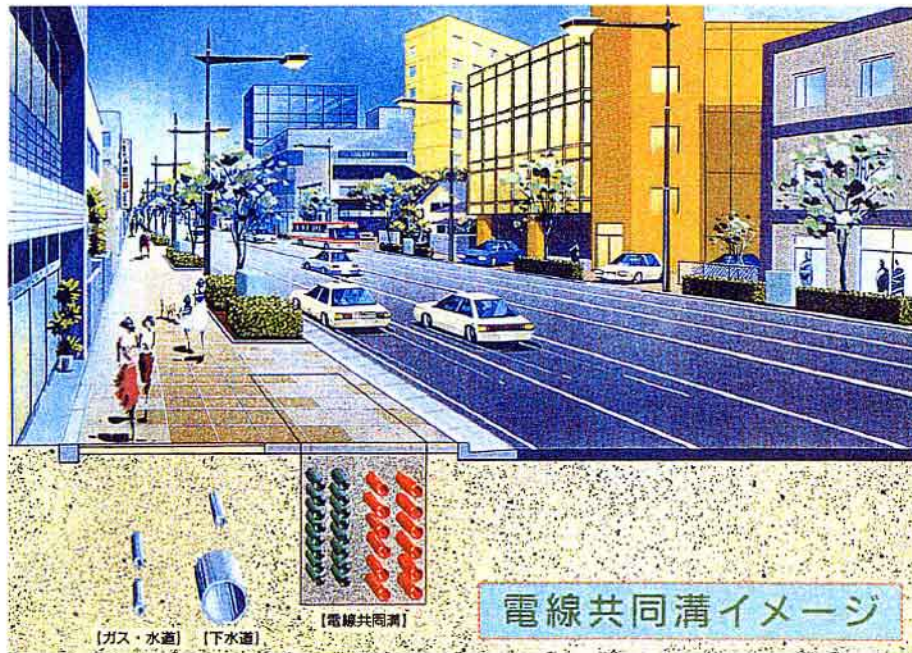
●平成9年11月4日開催の福島県渋滞対策連絡協議会で渋滞ポイントを決定した。

## 2) 景観に配慮した道路空間の整備（電線類の地中化）

- 従来の交通渋滞や騒音等の課題に加え、自然環境との調和、生活環境の向上などの視点に立った道路整備が求められている。
- このため、電線類の地中化により、都市景観に配慮した質の高い道路空間の整備を図ることが必要となっている。

### ● 福島県内の電線類地中化実績

					新電線類地中化計画(H11～H15)			(km)
	第1期	第2期	第3期	計	全体計画	H11～H12 整備延長 (B)	整備率	合計
	S61～H2	H3～H6	H7～H10	H10 未整備 延長(A)				H12 未整備 延長 (A+B)
直轄国道	6.0	1.0	6.3	13.3	9.0	2.7	30.0%	16.0
県管理道路	1.8	2.8	7.8	12.4	11.4	2.3	20.2%	14.7
市町村道	1.5	4.0	6.7	12.2	11.5	1.9	16.5%	14.1
合計	9.3	7.8	20.8	37.9	31.9	6.9	21.6%	44.8



(主)須賀川三春線(須賀川市)



(施工前)



(施工後)