

第3節 本県の道路の現状と課題

全国と比較して、本県の道路改良率、舗装率はかなり低い状況となっています。

(道路統計年報2001より)

道路改良率	全国平均55.9(%)	福島県53.1(%) * 全国30位
舗装率	全国平均76.4(%)	福島県63.1(%) * 全国43位



図 道路の現状

資料 福島県の道路2001

平成12年4月1日現在 (単位 km、%)

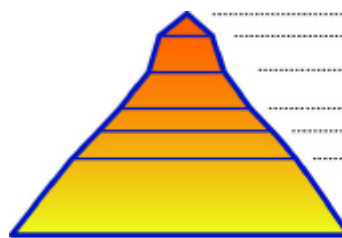
道路の種類		実延長		改良率 (%)			舗装率 (%)			
				5.5m未満を含む			簡舗を含む			
		延長	順位	本県	全国平均	順位	本県	全国平均	順位	
国道 (指定区間)		482.4	6	100.0	99.9	1	100	99.9	1	
県管理分	県道	国道 (指定区間外)	1,508.3	1	82.4	88.2	38	96.6	98.2	41
		主要地方道	1,848.8	4	80.9	82.4	27	96.2	96.7	36
		一般県道	2,209.9	6	60.3	69.2	35	89.6	93	40
		県道計	4,058.7	5	69.7	75.1	33	92.6	94.7	38
	合計	5,567.0	3	73.1	77.7	34	93.7	95.4	38	
国道・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

福島県の道路構成

道路の種類	実延長	シェア (%)
高速道路	305.3	0.8
国道 (指定区間)	482.4	1.3
国道 (指定区間外)	1,508.3	3.9
主要地方道	1,848.8	4.8
一般県道	2,209.9	5.8
市町村道	31,924.0	83.4
県内総計	38,278.7	100.0



総延長 L ≒ 38,000km (38,279km)

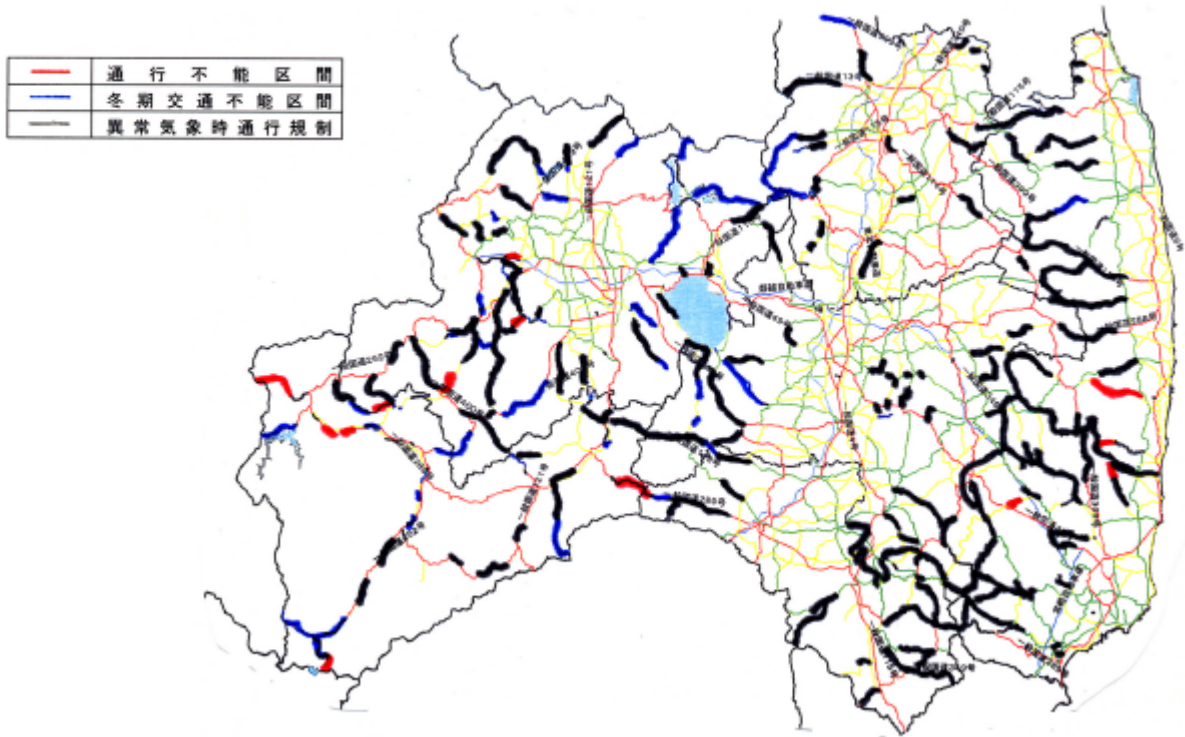
資料: 道路統計年報2001(平成12年4月1日現在)

▲福島県の道路構成 (道路種別延長シェア)

県内に多くの通行不能、通行規制区間があり、県民の生活に支障をきたしています。

通行不能区間 25箇所、L = 92.2k m
 冬期交通不能区間 57箇所、L = 405.2k m
 異常気象時通行規制 164箇所、L = 1,135.6k m

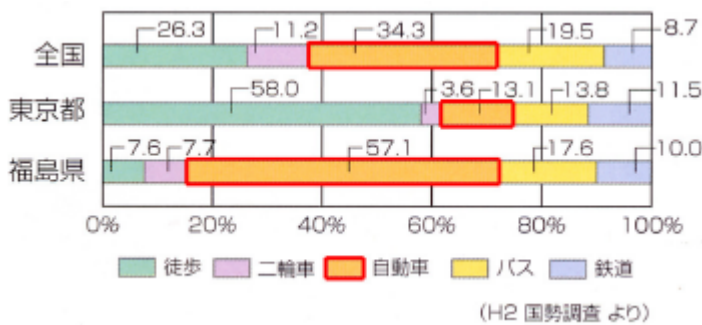
* 上記の通行不能、通行規制がある区間は国、県管理道路の約22%。(H14.3月現在)



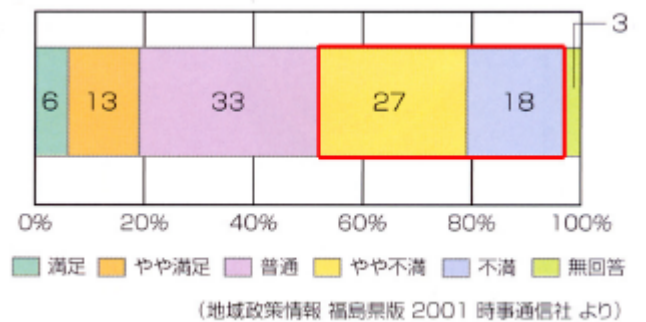
公共交通機関の発展していない本県においては、自動車への依存率が全国に比べ高い状況にあります。

また、バス、鉄道などの公共交通機関の利用しやすさについて約45%の県民が不満を持っている現況にあります。

グラフ1：県別通勤・通学者の利用交通手段



グラフ2：バス、鉄道などの公共交通機関の利用しやすさ



県内主要4都市（福島市、郡山市、いわき市、会津若松市他）は、朝、夕などの通勤通学時など渋滞が激しい状況にあります。

福島地区

番号	主要渋滞ポイント名
1	伏拝交差点
2	渡利弁天山交差点
3	舟場町交差点
4	松山町交差点
5	広前交差点
6	上郡合流部
7	森合交差点
8	平野交差点
9	泉川交差点
10	八幡西交差点
11	本町交差点
12	向中島交差点

▼国道4号渡利弁天山交差点



郡山地区

番号	主要渋滞ポイント名
1	中田交差点
2	久留目交差点
3	大町一丁目交差点
4	郡山北工業団地入口
5	亀田交差点
6	桑野一丁目交差点
7	長久保交差点
8	若葉交差点
9	十貫内交差点
10	台新交差点

▼国道4号大町一丁目交差点

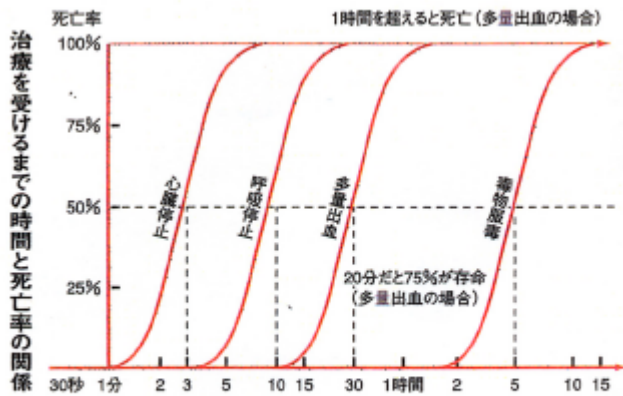



※平成9年に策定した第3次渋滞対策プログラムから抜粋
●平成14年4月現在、渋滞が解消しているポイント

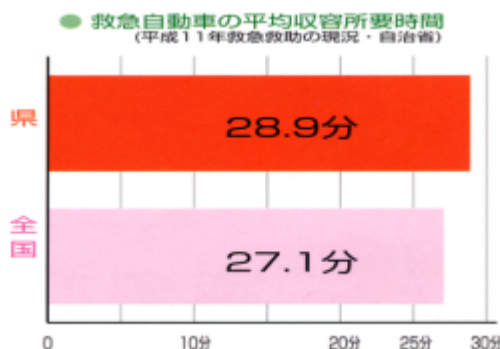
主要渋滞ポイントの定義

- 一般道路（D I D内）：渋滞長1 km以上または通過時間10分以上
- 一般道路（D I D外）：渋滞長500m以上または通過時間5分以内

病院の統廃合が進む中で、救急車の速達性・定時制の確保が不十分です。



資料：日本放送協会NHKスペシャル「西ドイツ死者半減／第2次交通戦争の処方箋」
1990年放送

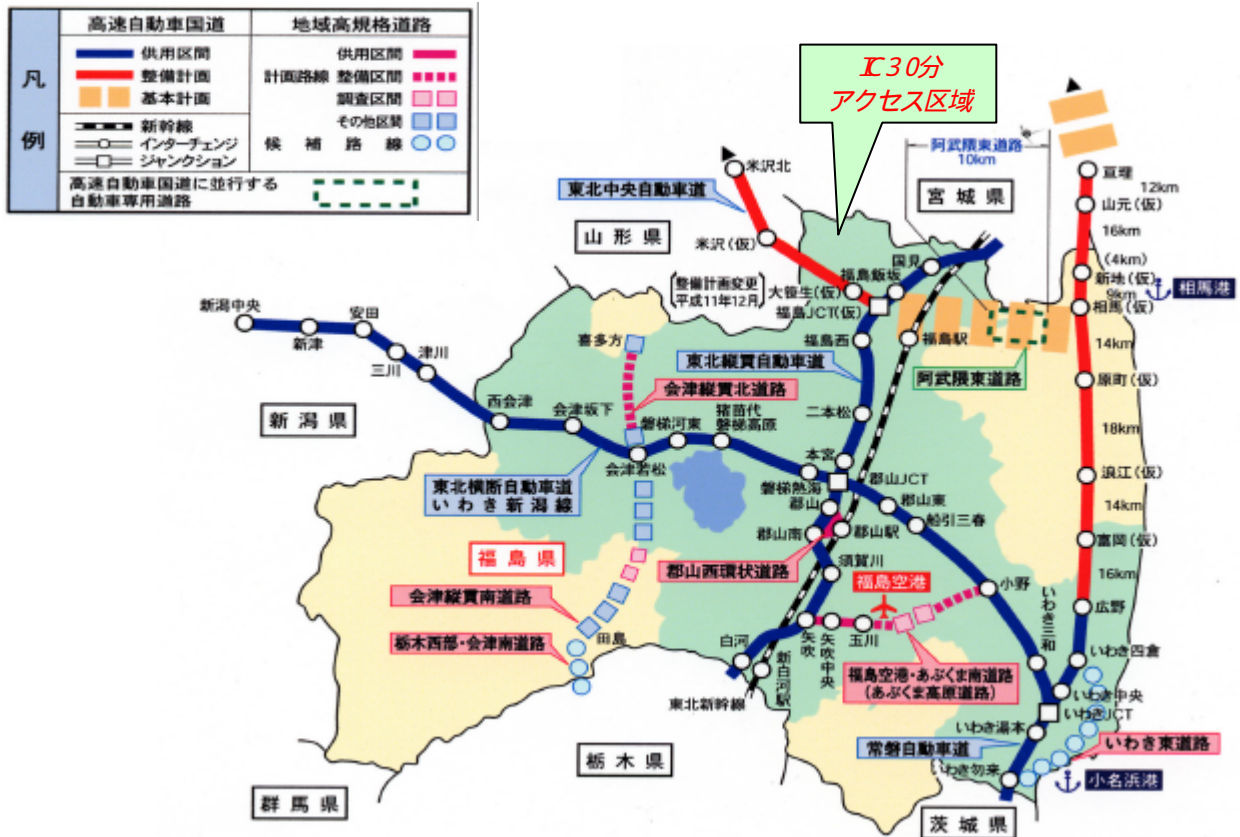


福島市消防署勤務 丹治正一さん

- 福島市では救急現場までの到着時間が平均8分、全国平均は6分。2分の差は大きい。
- 3分から4分の心停止で脳細胞は生きられなくなる。
- 全国の仲間と話した中で、共通の認識は地方の救急体制が不十分、また、それを支える地方の道路整備も不十分。
- 地方における道路整備が救急に与える影響は絶大であり、早急な整備を強く望む。



相双地方、会津地方で規格の高い幹線道路網が未整備な状況にあります。



- 規格の高い幹線道路のIC 30分アクセス可能区域
 - ・県全体面積の約59(%)
 - ・県内90市町村のうち61市町村

本県の高齢化は急速に進展しており、老人医療、介護医療を支援する道路整備が不十分であります。特に、中山間地域においては、過疎化に伴う学校統合によるスクールバス運行や高齢化が進むなかデイサービス等に支障をきたしています。

65歳以上人口比率(H13版県勢要覧)

全国 16.7(%)

福島県 19.7(%)

過疎地域に指定されている市町村の割合

(H14.3.31 現在)

全国 40.3(%)

福島県 43.3(%)



通勤、通学路となる道路の歩道の整備が不十分であり、交通安全の確保が図られていない箇所が多い状況となっています。

歩道設置率 福島県 40.8(%)、東北6県 56.0(%)、全国 58.4(%)



防災点検により対策が必要な箇所は3,271箇所と非常に多く、道路交通上の安全が確保されていない箇所が多い状況となっています。

国道 775 箇所（解消率 24%）、県道 2496 箇所（解消率 8%）、合計 3271 箇所（解消率 12%）

落石状況



雪崩状況



現在供用している構造物の劣化が激しく、至急の改築もしくは補修が必要となっている箇所があります。

橋梁劣化状況



スノーシェッド劣化状況



第4節 道路整備についての現状認識と方向性

1 道路整備についての現状認識

高度経済成長期、道路は経済成長を支える最も重要な基盤として集中的に整備が進みました。本県においても例外ではなく、「砂利道解消」「木橋解消」「渡船解消」「交通不能区間解消」など多くの成果をあげてきました。

しかし、非常に早い経済成長に伴う交通需要のニーズに対して、整備の遅れは否めず、県民や道路利用者の満足が十分に得られないまま現在に至っています。

道路は、最も根幹的な社会資本で、その役割は非常に重要であり、「全国一律の均衡ある発展の終焉」や「一定の量的ストックは満たされた」との中央での議論がありますが、本県のシビルミニマムとしての道路整備はまだまだ必要であります。

このため、これまでの道路が果たしてきた役割、成果を検証し、新たな視点から今後の道路整備の方向性を示す必要があります。

シビルミニマム - 国民が等しく恩恵を受けるべき最低限の社会資本。

2 道路整備についての課題と方向性

一方で、これまでの道路整備の考え方、整備手法などについて、課題が顕在化していることから、それらを踏まえて、今後の道路の整備の方向性を示します。

(1) 道路整備についての課題

道路の整備については、基本的に国の基準や考え方を遵守してきましたが、今後の経済社会情勢に配慮すると、交通量が少ない区間など必ずしも2車線を必要としない整備の手法も考えられます。それら区間については、地域住民のニーズに応じて、地域ごとの最適状態を地域自らが選択するローカル・オプティマムなどの考えも導入し、例えば待避所の設置で補うなど地域特性や交通特性など地域の実情に見合った道路の整備を行う必要があります。

また、時代時代の要請により道路の整備が図られてきたことから、改良された年代によって幅員の基準が異なるため、2車線は確保されているものの、路肩が狭く急カーブ区間があるなど特に大型車の通行に支障を来している状況となっています。

このため、各地域や各路線ごとの整備方針に即して、定時性や安全性等のある道路環境を整える必要があります。

道路に求められる機能は、各生活圈相互を連絡する幹線道路から、地域内の日常生活を支える道路に至るまで非常に広範囲なものとなっており、また、道路の整備は、それぞれの道路の求められる機能に応じた整備であることが基本であります。管理する道路が広範囲であったり、各道路管理者の整備に対する考え方を調整はしてきたものの、機能を見極めた整備を行ってきたとは必ずしも言い難い状況です。

また、道路の利用形態が異なる農道、林道など、既存道路の有効活用の観点から連携が図られてきていたとは言い難い状況です。

_____は、第2回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものです。

さらに、歩行者や自転車よりも、増加する自動車交通への対応、すなわち自動車のための道路整備が最優先課題であったために、交通弱者に対し必ずしも良好な環境を提供してきたとは言い難い状況です。

道路は自動車のためだけのものではなく、歩行者、自転車利用者、沿道住民など何らかの形で道路と関係しているため、これまでの自動車優先であった道路の整備から、人間や地域の尊重、多様性、自主性を重視し、すべての道路利用者である「人」が満足する質の高い道路の整備を行う必要があります。

(2) 道路整備の方向性

これらの現状認識や課題を踏まえ、今後の方向性としては、昨今の財政制約など、経済社会全体が大きな転換期を迎え、これら道路に対する県民のニーズが多様化している状況の中で、それらのニーズにきめ細かく対応した道づくりを展開するため、本県の特色ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成や、県民がほんとうの豊かさを実感できる、安全で安心な地域生活を支える道づくりを、行政と住民が「ともに考え、ともにつくる」ことを念頭に、より一層の事業の効率化・重点化・透明性に配慮しながら進めていく必要があります。

第5節 道路整備の基本的な考え方

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

このため、道路管理者の考えや県民ニーズ、懇談会各委員の意見を参考に、今後の道路整備にあたっての基本的な考え方を提示し、これら8つの考え方に基づき、道路整備の基本方針を策定し、各施策を展開します。

1 計画的な事業展開による多極ネットワークの形成

七つの生活圏をより活性化させるためには、県内及び隣県の諸都市、観光地、空港・港湾等の連携を強化することが重要です。このため、県内及び隣県の主要拠点を結ぶ高速道路網や幹線道路網の整備を進め、移動時間の短縮や快適な移動環境の形成により、本県の特色ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成を図ります。

なお、これら県の骨格となる主要幹線の整備は、道路管理者の責務によって計画的かつ重点的に事業展開を図ります。

2 地域社会との調和

都市部を迂回するバイパスは、中心市街地等における交通渋滞の解消や緩和、自動車交通によるCO2などの削減に対し、非常に有効な手段である一方で、沿道への郊外立地型大型店舗の進出により、新たな交通渋滞の発生や中心市街地の空洞化といった現象を引き起こしているケースが散見しています。

道路の整備は、地域社会の発展・活性化に大きな影響を及ぼすことから、その整備にあたっては、地域社会の実情や課題を踏まえ、将来の市町村の土地利用計画や振興計画等と十分な調整・整合を図る道路の整備に努めます。

さらに、地域の新たな発展を図るため、地域の特性を生かした広域的な地域整備の計画や各種プロジェクト等を支援するとともに、地域づくりのための広域観光拠点などとの連絡を強化する道路の整備に努め、地域生活に欠かせないモビリティを確保します。

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

モビリティ - 流動性、移動性、機動性

_____は、第2回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものである。

3 安全で安心できる生活環境の確保

安全で安心できる質の高い暮らしを実現するためにも、豪雨等による孤立地域の解消や救急医療施設へのアクセスの確保及び大規模災害時における緊急救援ルート^{_____}の確保により、豪雨・地震に対する安全性・信頼性の向上を図り、リダンダンシーの高い道路ネットワークの構築により、地域の安全や暮らしの安心を守ります。

さらに、交通事故の発生件数は年々増加する傾向にあることから、道路整備にあたっては、歩行者・自転車の安全性を重視し、生活環境の向上に資する道路の整備を図ります。

リダンダンシー - 代替機能。

4 冬期交通の確保

全国でも有数の豪雪地帯を抱える本県においては、県民生活の安定や経済活動を支えるうえでも、冬期交通の確保が重要となっています。

このため、積雪や路面凍結など冬期における交通障害箇所の解消を図る道路の整備に努めるとともに、安全で快適な歩行者空間を確保するため冬期バリアフリー化に努めます。

5 質の高い道路の整備

本県の道路は、基幹ネットワークなどの未整備による災害や救急医療等への対応の遅れなど、地域の生活を支える交通の確保も十分と言い難い状況となっており、定時性、速達性、安全性、信頼性などの観点から、地域に応じた解決すべき課題は依然として存在し、まだまだ整備を進めなければならない状況にあります。

今後の少子・高齢化の急速な進展の中においては、道路の整備にあたっては、誰にとっても使い勝手のよいユニバーサルデザインの理念に基づいた道路の整備に努めます。

さらに、道路ストックの増大に応じた維持管理費の軽減を考慮し、建設コスト及び維持管理コストを視野に入れ、事業実施の前段階から、将来の更新費用や維持管理費の縮減を考慮した耐久性の高いライフサイクルコスト重視の視点で質の高い道路の整備に努めます。

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

6 維持管理の充実

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

このため、新規投資については、地域特性に応じた成果の高い事業を峻別し、集中的に実施していくとともに、既存の道路ストックを重点的かつ適切に維持管理し、長期にわたって有効活用を図っていきます。

また、ITの活用や利用促進を目指した情報通信の展開を図り、効率的な道路管理に努めます。

_____は、第2回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したものを。

7 公共交通機関との連携

従来交通渋滞や騒音等の問題に加え、地球環境の保全、自然環境との調和などが求められています。

自動車への依存度が高い本県においては、地球環境の保全という観点からも、自動車の利用から鉄道やバス等の公共交通機関へ転換する必要があり、駐車場の整備等による交通結節点の改善等交通拠点での利便性の向上など、鉄道・バス・空港・港湾などの他の公共交通機関と連携を図るための道路の整備に努めます。

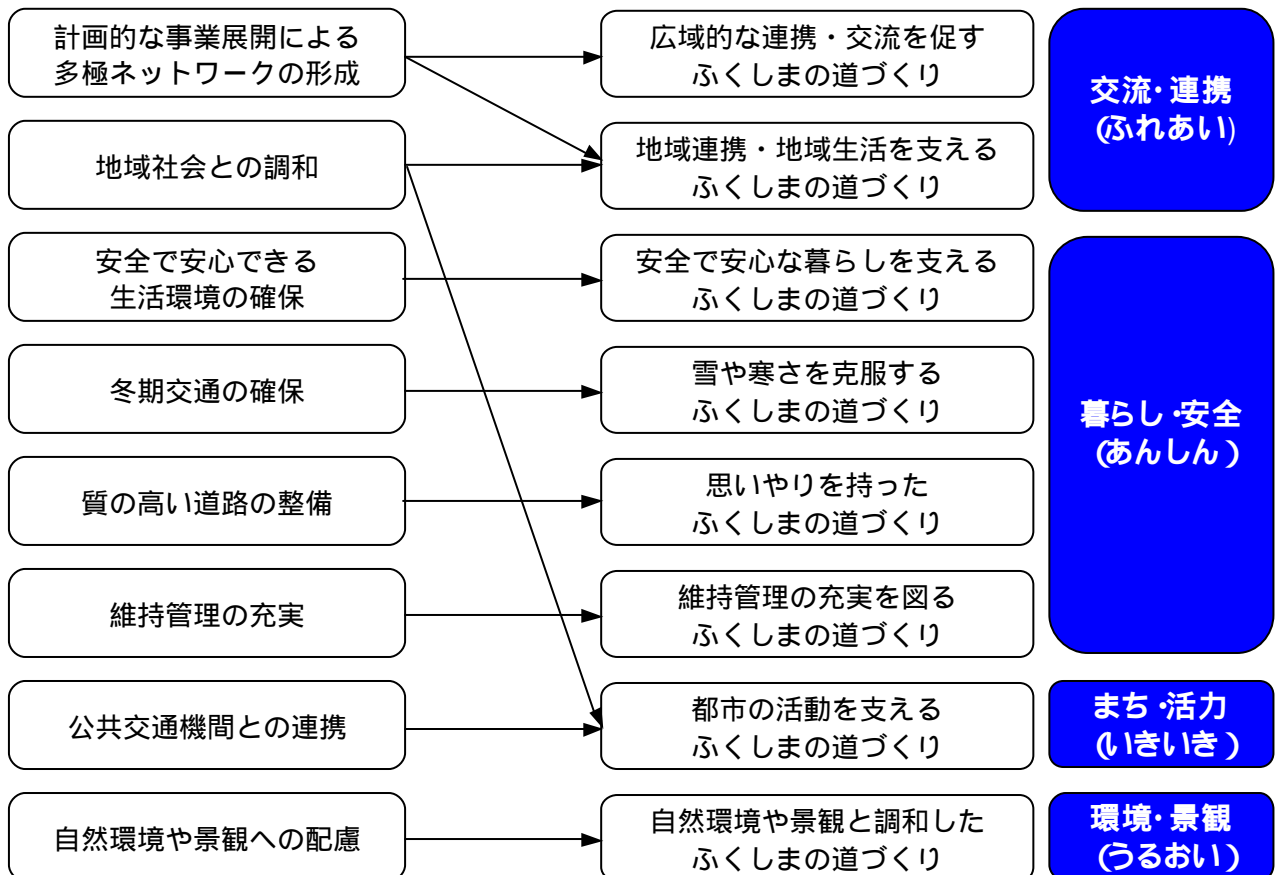
8 自然環境や景観への配慮

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

さらに、本県は、優れた自然景観、歴史的・文化的景観に恵まれており、今後もこの良好な景観を保全していくことが求められているため、「福島県景観条例」（平成10年3月制定）を受けた「福島県公共事業等景観形成指針」に基づき、道路の整備にあたっては、従来の機能性、安全性、経済性等に配慮することはもとより、地域の個性を生かしながら持続性、公共性、環境性を備え、周辺景観に配慮し洗練された道路の整備に努めます。

道路整備の基本的な考え方（第5節）

道路整備の基本方針及び基本方針別整備計画（第6節）



道路整備の基本的な考え方と基本方針及び基本方針別整備計画の関係

_____は、第1回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したもの。

_____は、第2回懇談会で各委員から発言のあった意見を反映したもの。

第6節 道路整備の基本方針

「道路の現状と課題」「県民のニーズ」「懇談会各委員の意見」を踏まえて、「道路整備の基本的な考え方」を導き出し、本県のこれからの「道路整備にあたっての基本方針」を定めました。

