

この指標は案であり、データについては今後変更があり得る。

## 1 基本方針別アウトカム・アウトプット指標（案）

# 1 交流・連携（ふれあい）

## （1）広域的な連携・交流を促すふくしまの道づくり

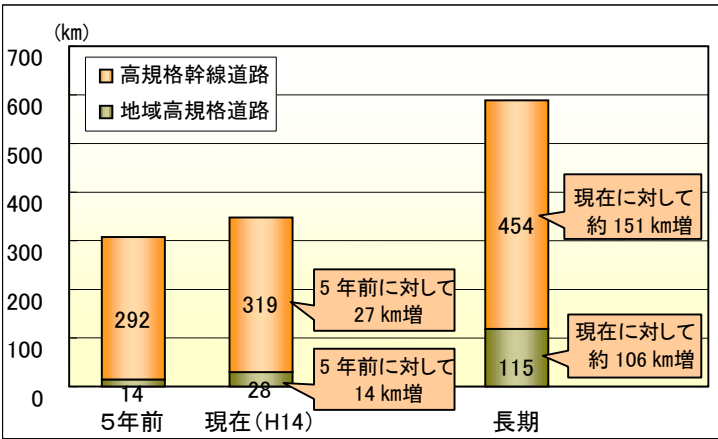
### ■高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

＝整備目標＝ 「高速道路の今後の見通しを示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高規格幹線道路供用延長	292 km	319 km	454 km	
地域高規格道路供用延長	14 km	28 km	115 km	

注1: 高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する約 14,000km の自動車専用道路

注2: 地域高規格道路とは、連携・交流・連結機能のいずれかを有する4車線以上の道路で、自動車専用道路、またはこれと同等の機能を有し、60～80km/h の高い速度サービスを提供できる道路



▲高規格幹線道路、地域高規格道路の供用延長の推移



- ・高規格幹線道路:  
東北縦貫自動車道全線供用  
磐越自動車道全線供用  
常磐自動車道いわき中央 IC まで供用
- ・地域高規格道路:  
郡山西環状道路(あさか野バイパス) 全線供用



- ・高規格幹線道路:  
常磐自動車道広野 IC まで供用
- ・地域高規格道路:  
あぶくま高原自動車道矢吹 IC～福島空港 IC 間供用



- ・高規格幹線道路:  
常磐自動車道全線供用  
東北中央自動車道全線供用
- ・地域高規格道路:  
計画路線に位置付けられている区間が供用

凡 例	
高規格幹線道路	供用区間
	新たに供用される区間
地域高規格道路	供用区間
	新たに供用される区間

▲高規格幹線道路、地域高規格道路の供用区間の変化

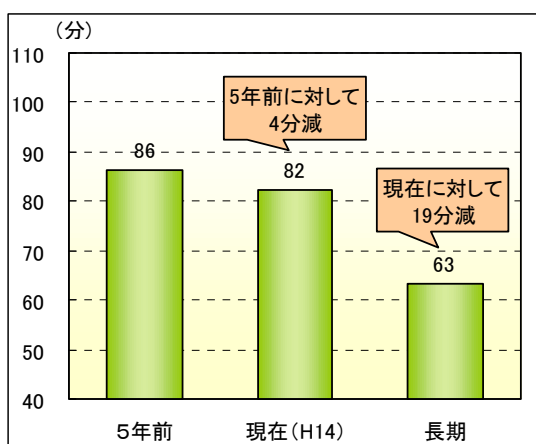
■ 7つの生活圏や隣接各県を連携する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

＝整備目標＝ 「7つの生活圏の中心都市間の平均所要時間を算出してみました」

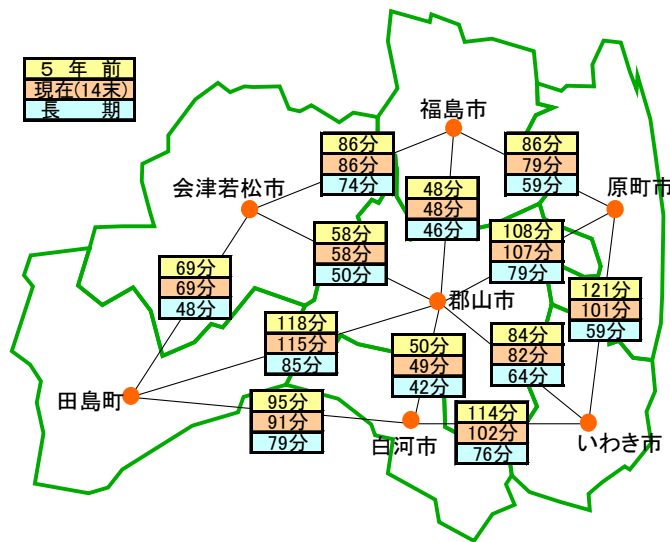
項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
7つの生活圏の中心都市間平均所要時間	86分	82分	63分	

注1: 7つの生活圏の中心都市: 福島市、郡山市、いわき市、会津若松市、白河市、原町市、田島町

注2: 隣接都市間の平均所要時間



▲7つの生活圏の中心都市間平均所要時間の推移



▲7つの生活圏の隣接中心都市間平均所要時間の推移

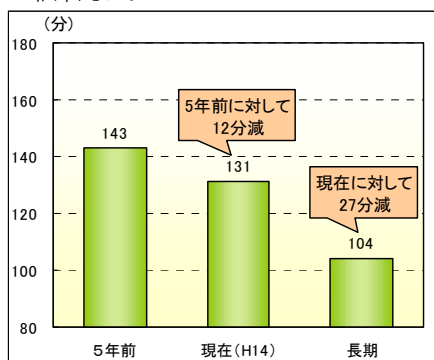
■7つの生活圏や隣接各県を連携する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

＝整備目標＝ 「7つの生活圏の中心都市から県外の主要都市までの平均所要時間を算出してみました」

項目		5年前	現在 (H14末)	長期	備考
7つの生活圏の中心都市から県外主要都市までの平均所要時間	仙台まで	143分	131分	104分	
	新潟まで	176分	151分	115分	
	東京まで	187分	183分	172分	

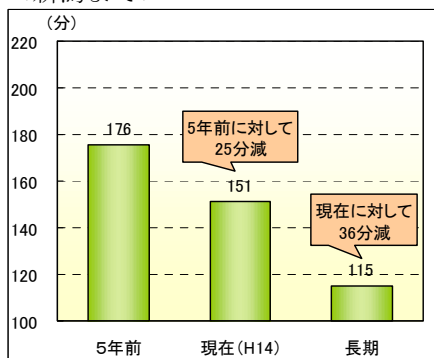
注1: 7つの生活圏の中心都市: 福島市、郡山市、いわき市、会津若松市、白河市、原町市、田島町

<仙台まで>



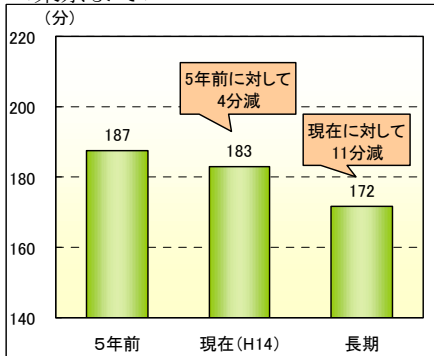
	5年前	現在 (H14末)	長期
福島市	94分	81分	73分
郡山市	108分	98分	90分
いわき市	172分	158分	110分
会津若松市	146分	138分	119分
白河市	142分	130分	119分
原町市	134分	118分	63分
田島町	207分	196分	154分
平均	143分	131分	104分

<新潟まで>



	5年前	現在 (H14末)	長期
福島市	174分	150分	121分
郡山市	146分	123分	96分
いわき市	210分	183分	138分
会津若松市	113分	90分	69分
白河市	180分	155分	124分
原町市	233分	208分	153分
田島町	174分	148分	104分
平均	176分	151分	115分

<東京まで>



	5年前	現在 (H14末)	長期
福島市	197分	197分	193分
郡山市	164分	164分	161分
いわき市	137分	134分	132分
会津若松市	207分	207分	197分
白河市	142分	141分	140分
原町市	240分	220分	176分
田島町	225分	220分	202分
平均	187分	183分	172分

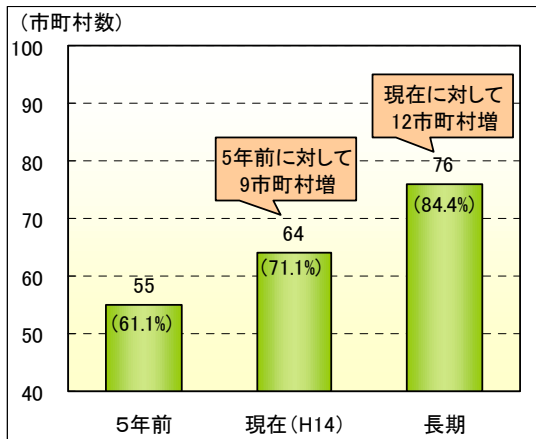
▲7つの生活圏の中心都市から県外主要都市までの平均所要時間の変化(仙台、新潟、東京)

■高速交通体系とのアクセス道路の整備

＝整備目標＝ 「高速道路 IC に 30 分以内でアクセス可能な範囲を算出してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高速道路ICに 30 分以内でアクセス可能な市町村数、人口、面積	市町村数	55 市町村 61.1%	64 市町村 71.1%	76 市町村 84.4%	
	人口	1,777 千人 83.9%	1,864 千人 88.0%	2,058 千人 97.1%	
	面積	7,786k m <sup>2</sup> 56.5%	8,608k m <sup>2</sup> 62.5%	10,607k m <sup>2</sup> 77.0%	

注1:30 分の根拠:「うつくしま建設プラン 21」の指標に基づく



▲高速道路 IC に 30 分以内でアクセス可能な市町村数の推移



5年前

凡	例
<span style="background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	30分圏域
<span style="background-color: #FFB6C1; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	新たに含まれる圏域
<span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span>	高規格幹線道路 供用区間
<span style="border-bottom: 2px solid red; width: 20px; display: inline-block;"></span>	新たに供用される区間
<span style="border-bottom: 2px solid cyan; width: 20px; display: inline-block;"></span>	地域高規格道路 供用区間
<span style="border-bottom: 2px solid orange; width: 20px; display: inline-block;"></span>	新たに供用される区間



現在 (H14 末)



長期

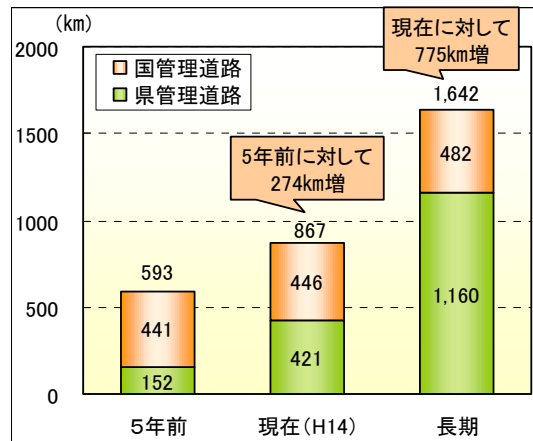
▲高速道路 IC に 30 分以内でアクセス可能な圏域の変化

■ 物流拠点・重要港湾などをネットワークする道路の整備

＝整備目標＝ 「大型トレーラーが自由に通行できる道路延長を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
大型トレーラーが自由に通行 できる指定道路の整備延長	国管理道路	441 km	446 km	482 km	
	県管理道路	152 km	421 km	1,160 km	
	計	593 km	867 km	1,642 km	

注1:25t大型車+背高海上コンテナトレーラーが自由に通行できる道路の延長



▲ 大型トレーラーが自由に通行できる指定道路の整備延長の推移

■ 物流拠点・重要港湾などをネットワークする道路の整備

＝整備目標＝ 「大型車のすれ違いが困難な区間延長を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
大型車のすれ違い困難区間延長	30,581 km	km	—	国道・県道・市 町村道対象

注1:福島県内の幅員 5.5m 未満の道路の延長

注2:現在 (H14 末) 及び長期については、今後算出する

## (2) 地域連携・地域生活を支えるふくしまの道づくり

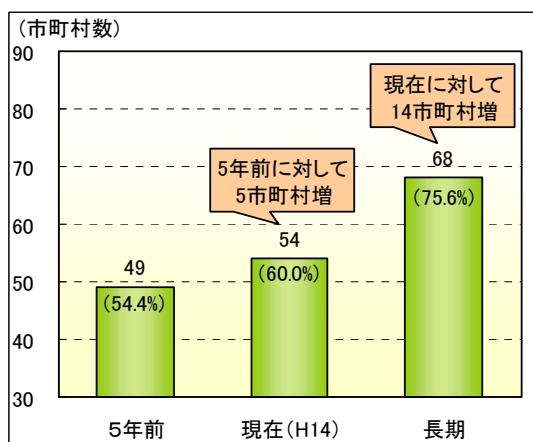
### ■地域連携を支援する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

＝整備目標＝ 「最寄の地方中核都市まで1時間以内でアクセスできる範囲を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
地方中核都市まで1時間でアクセス可能な市町村数、人口、面積	市町村数	49 市町村 54.4%	54 市町村 60.0%	68 市町村 75.6%	
	人口	1,710 千人 80.7%	1,767 千人 83.4%	1,993 千人 94.1%	
	面積	6,866k m <sup>2</sup> 49.8%	7,403k m <sup>2</sup> 53.7%	9,264k m <sup>2</sup> 67.2%	

注1: 中核都市: 県庁所在都市(福島市)および中核都市(郡山市、いわき市)

注2: 1時間の根拠: 一般的な交流圏域は60分



5年前



### ▲地方中核都市に1時間以内でアクセス可能な市町村数の推移

凡 例	
●	地方中核都市
■ (light blue)	1時間圏域
■ (pink)	新たに含まれる圏域
高規格幹線道路	
■ (blue)	供用区間
■ (red)	新たに供用される区間
地域高規格道路	
■ (cyan)	供用区間
■ (orange)	新たに供用される区間

現在(H14末)

長期



### ▲地方中核都市1時間カバー圏域の変化

### ■自動車交通不能区間の解消

＝整備目標＝ 「県境、峠越えにおける自動車交通不能区間の数を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
県境、峠越えにおける自動車交通不能区間の数	25 区間	21 区間	—	

注1: 5年前に対しての解消区間は、(主)原町浪江線(原町市大字馬場～浪江町大字昼曾根)、(一)下郷会津本郷線(会津本郷町大字氷玉～下郷町大字大内)、(一)川前停車場上三坂線(いわき市三和町堀添～下三坂字原)、(一)広野小高線(広野町下北迫～楢葉町山田浜)の4区間

注2: 長期については、今後算出する

■ 地域生活を支える幹線道路網、地域道路網の整備

＝整備目標＝ 「最寄の7つの生活圏の中心都市まで30分以内でアクセスできる範囲を示してみました」

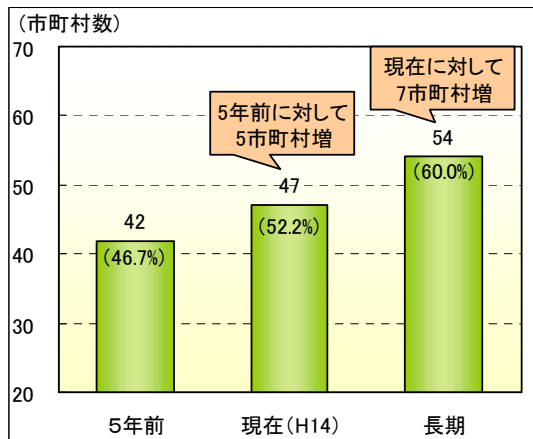
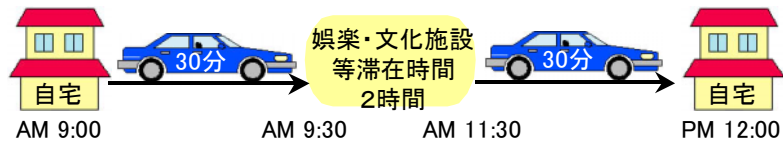
項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
7つの生活圏の中心都市まで30分以内でアクセス可能な市町村数、人口、面積	市町村数	42 市町村 46.7%	47 市町村 52.2%	54 市町村 60.0%	
	人口	1,710 千人 80.7%	1,778 千人 83.9%	1,866 千人 88.1%	
	面積	6,779k m <sup>2</sup> 49.2%	7,120k m <sup>2</sup> 51.7%	8,467k m <sup>2</sup> 61.4%	

注1: 7つの生活圏の中心都市: 福島市、郡山市、いわき市、会津若松市、白河市、原町市、田島町

注2: 30分の根拠: 下記に示すとおり

◆ 30分の根拠: 生活圏中心都市とのカバー圏域を30分と想定

日常的に生活圏中心都市にある都市的サービス施設（ショッピングセンター・専門店などの商業施設、映画館、美術館など）にアクセスできる圏域: 往復1時間



▲ 7つの生活圏の中心都市まで30分以内でアクセス可能な市町村数の推移

凡	例
●	生活圏の中心都市
■	30分圏域
■	新たに含まれる圏域
高規格幹線道路	
■	供用区間
■	新たに供用される区間
地域高規格道路	
■	供用区間
■	新たに供用される区間



▲ 7つの生活圏の中心都市まで30分以内でアクセス可能な圏域の変化

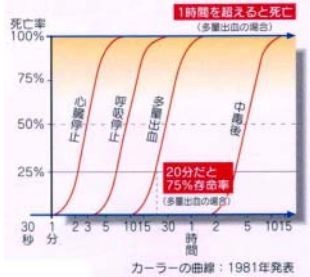
■ 地域生活を支える幹線道路網、地域道路網の整備

＝整備目標＝ 「高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる範囲を示してみました」

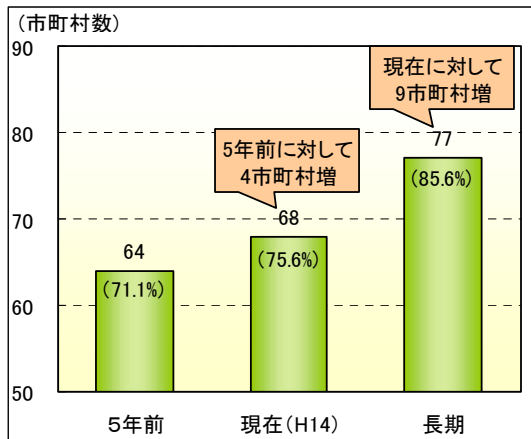
項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる市町村数、人口、面積	市町村数	64 市町村 71.1%	68 市町村 75.6%	77 市町村 85.6%	
	人口	1,846 千人 87.1%	1,888 千人 89.1%	2,060 千人 97.2%	
	面積	9,059k m <sup>2</sup> 65.7%	9,295k m <sup>2</sup> 67.4%	10,754k m <sup>2</sup> 78.0%	

注1: 高度な救急医療を担う主な病院: 県立医科大学医学部付属病院(特定機能病院)、財団法人太田総合病院付属太田西ノ内病院、財団法人白楡総合会津中央病院、いわき市立総合磐城共立病院(以上、救命センター)

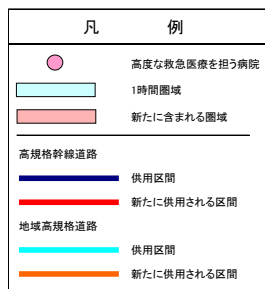
注2: 60 分の根拠: 多量出血の場合、1時間を超えると死亡率が 100% 近くになる(下図に示すカーラーの曲線より)



▲カーラーの曲線



▲高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる市町村数の推移



▲高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる圏域の変化

## ■地域プロジェクトを支援する道路の整備

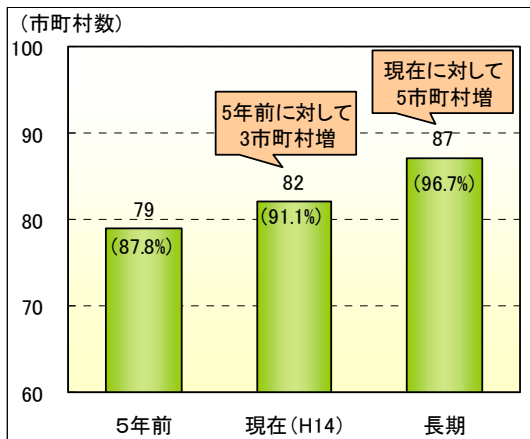
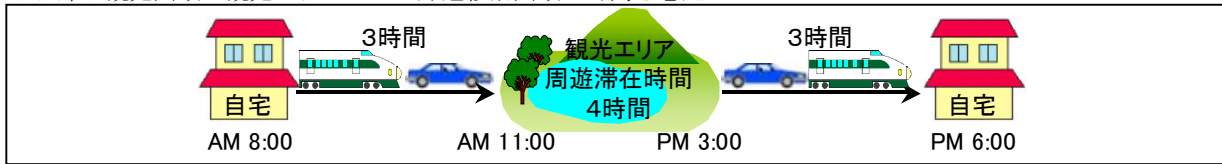
＝整備目標＝ 「首都圏からの日帰り観光が可能なエリアを示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
首都圏からの日帰り観光可能市町村数、面積	市町村数	79 市町村 87.8%	82 市町村 91.1%	87 市町村 96.7%	
	面積	11,202k m <sup>2</sup> 81.3%	11,448k m <sup>2</sup> 83.1%	12,491k m <sup>2</sup> 90.6%	

注1: 東京から新幹線、高速道路を利用して、日帰り(3時間圏)で観光が可能な市町村数、面積

注2: 日帰り観光イメージは以下のとおり

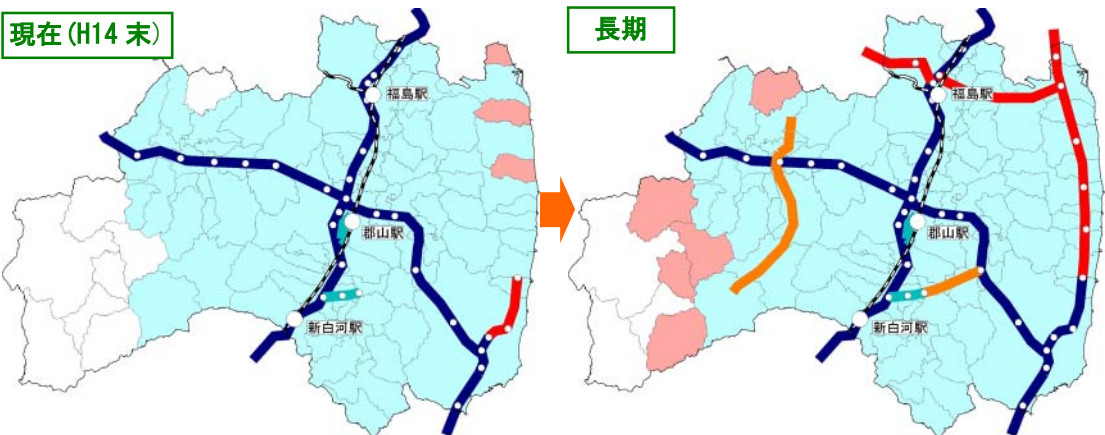
◆日帰り観光圏域：観光エリアまでの片道移動圏域3時間を想定



▲首都圏からの日帰り観光可能市町村数の推移



凡	例
	首都圏からの日帰り可能な圏域
	新たに含まれる圏域
	高規格幹線道路 供用区間
	新たに供用される区間
	地域高規格道路 供用区間
	新たに供用される区間



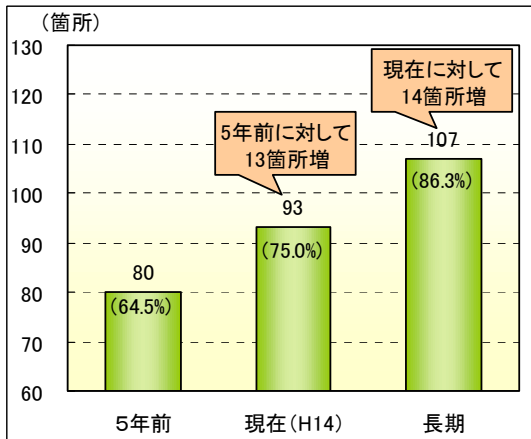
▲首都圏からの日帰り観光可能圏域の変化

■地域プロジェクトを支援する道路の整備

＝整備目標＝ 「夏期において高速道路 IC から 30 分以内でアクセスできる観光施設を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高速道路ICから 30 分以内でアクセス可能な観光施設数(夏期:スキー場を除く)	80 箇所 64.5%	93 箇所 75.0%	107 箇所 86.3%	

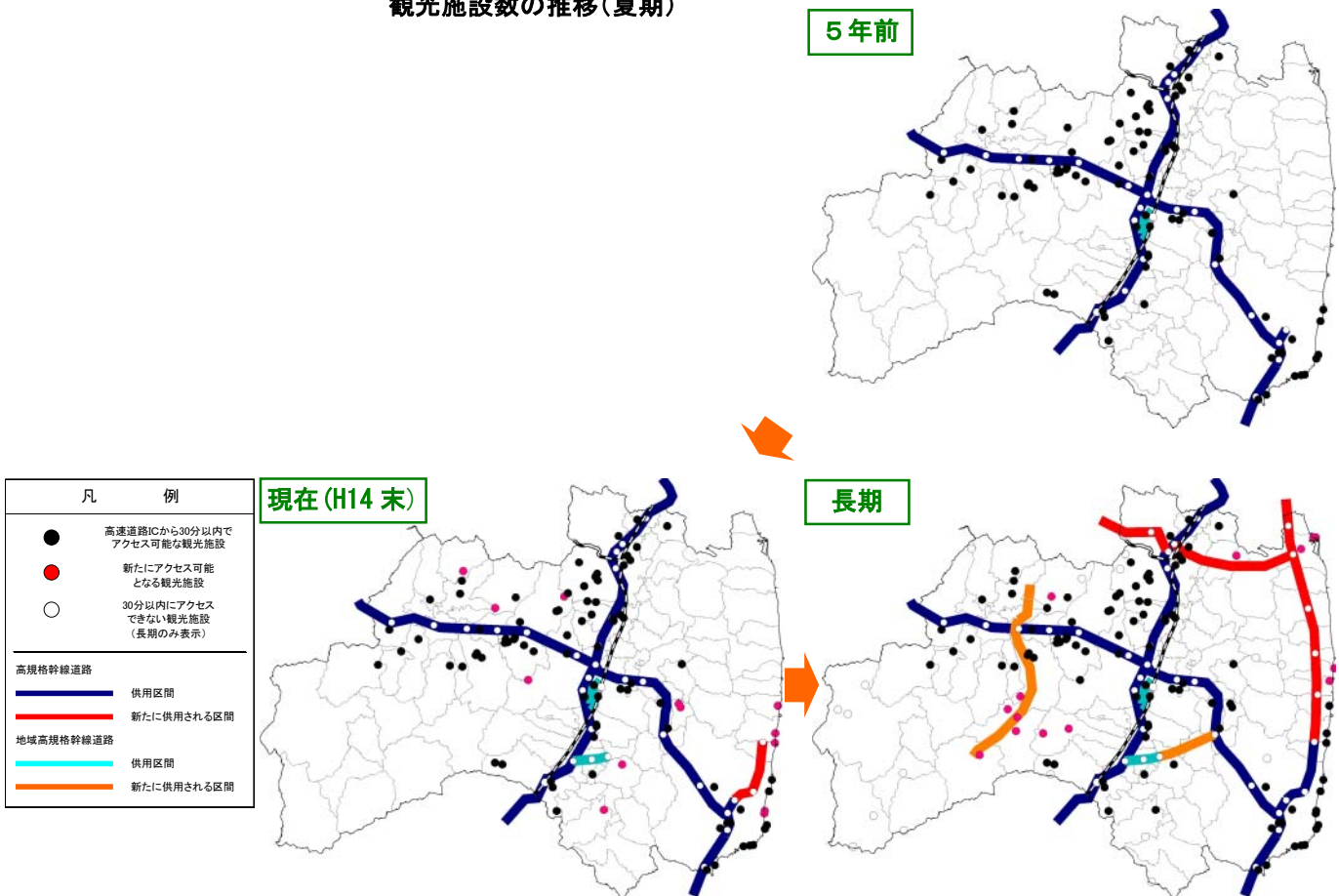
注1:「福島県観光入込状況客数」に掲載されている観光ポイント 124 箇所(スキー場を除く)



▲高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数の推移(夏期)

▼高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数(夏期)

観光種目	全施設数	5年前	現在 (H14末)	長期
行楽地	75	49 65%	57 76%	65 87%
湖・海水浴	12	8 67%	10 83%	12 100%
登山	7	2 29%	2 29%	2 29%
行事	9	8 89%	8 89%	9 100%
温泉	21	13 62%	16 76%	19 91%
合計	124	80 65%	93 75%	107 86%



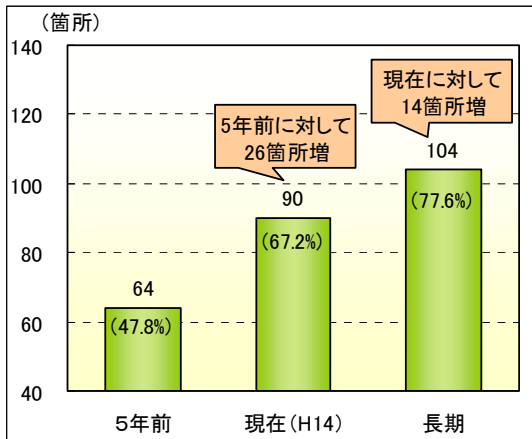
▲高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数の変化(夏期)

■地域プロジェクトを支援する道路の整備

＝整備目標＝ 「冬期において高速道路 IC から 30 分以内でアクセスできる観光施設を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高速道路ICから 30 分以内でアクセス可能な観光施設数(冬期:登山、湖・海水浴を除く)	64 箇所 47.8%	90 箇所 67.2%	104 箇所 77.6%	

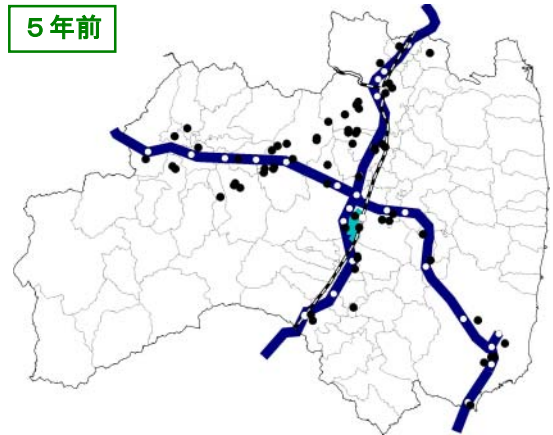
注1:「福島県観光入込状況客数」に掲載されている観光ポイント 134 箇所(登山、湖・海水浴を除く)



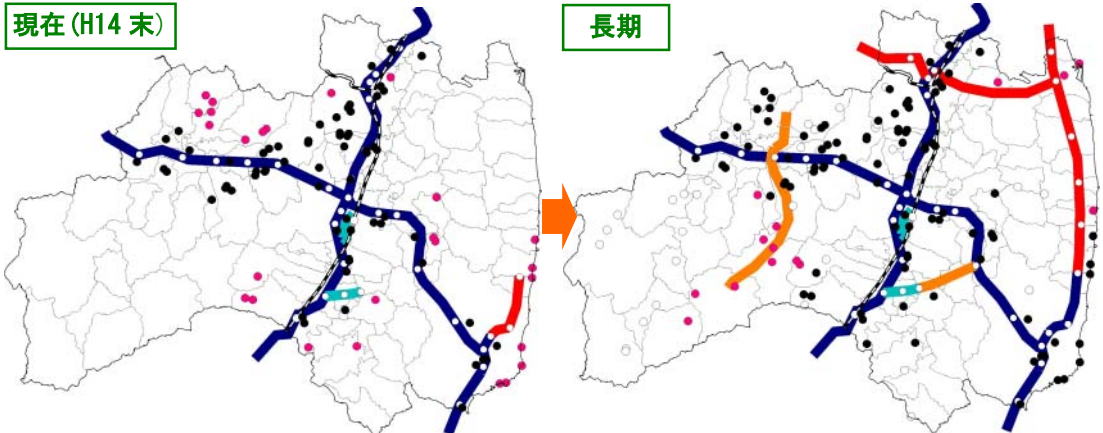
▲高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数の推移(冬期)

▼高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数(冬期)

観光種目	全施設数	5年前	現在 (H14末)	長期
行楽地	72	35 49%	53 74%	60 83%
行事	9	8 89%	8 89%	9 100%
温泉	21	11 52%	15 71%	18 86%
スキー場	32	10 31%	14 44%	17 53%
合計	134	64 48%	90 67%	104 78%



凡 例	
●	高速道路ICから30分以内でアクセス可能な観光施設
●	新たにアクセス可能となる観光施設
○	30分以内にアクセスできない観光施設(長期のみ表示)
高規格幹線道路	
■	供用区間
■	新たに供用される区間
地域高規格幹線道路	
■	供用区間
■	新たに供用される区間



▲高速 IC から 30 分以内でアクセス可能な観光施設数数の変化(冬期)

■地域振興を図るための「道の駅」の整備

＝整備目標＝ 「道の駅の整備箇所数」を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
道の駅の整備箇所数	6 箇所	10 箇所	—	

注1: 5年前:「安達」(国道4号)、「川俣」(国道114号)、「つちゆ」(国道115号)、「喜多の郷」(国道121号)、「たじま」(国道121号)、「裏磐梯」(国道459号)計6箇所

現在(H14 末): 5年前から新たに、「檜葉」(国道6号)、「相馬」(国道6号)、「塙」(国道118号)、「柳津」(国道252号)計4箇所整備

注2: 長期的には、市町村と連携を図りながら設置する。

## 2 暮らし・安全（あんしん）

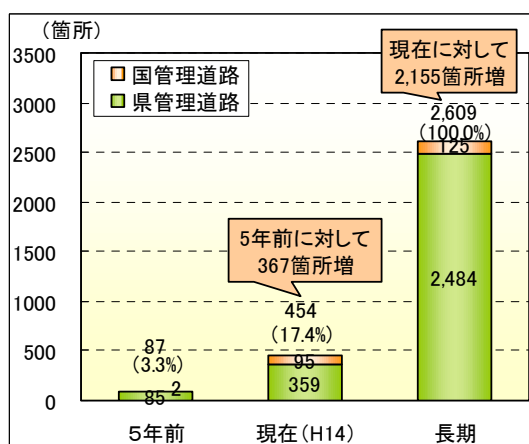
### (3) 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり

#### ■落石防護施設等の整備による危険箇所の解消

＝整備目標＝ 「落石の恐れのある危険箇所解消数を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
落石の恐れのある危険箇所 解消数	国管理道路	2箇所 1.6%	95箇所 76.0%	125箇所 100%	
	県管理道路	85箇所 3.4%	359箇所 14.5%	2,484箇所 100%	
	計	87箇所 3.3%	454箇所 17.4%	2,609箇所 100%	

注1：H8道路防災総点検  
結果による

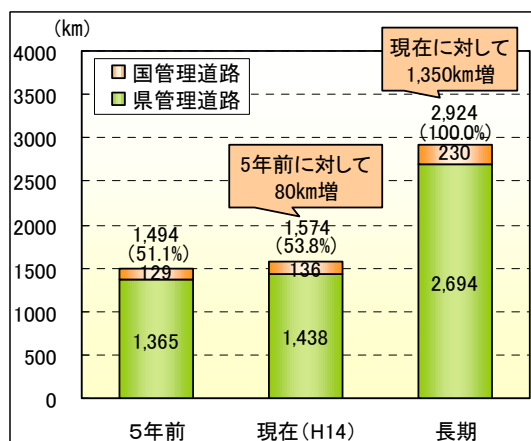


▲落石の恐れのある危険箇所解消数の推移

#### ■緊急性の高い通学路を中心とした歩道・自転車道の整備

＝整備目標＝ 「通学路における歩道設置状況を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
通学路における歩道整備延長	国管理道路	129 km 56.1%	136 km 59.1%	230 km 100%	
	県管理道路	1,365 km 50.7%	1,438 km 53.4%	2,694 km 100%	
	計	1,494 km 51.1%	1,574 km 53.8%	2,924 km 100%	



▲通学路における歩道整備延長の推移

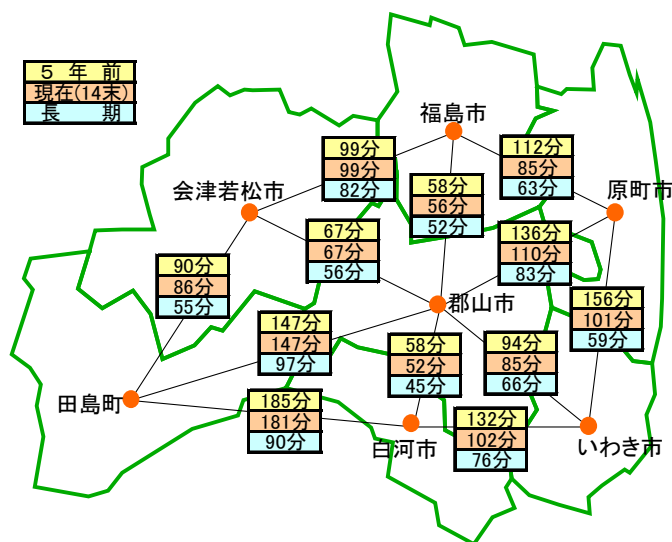
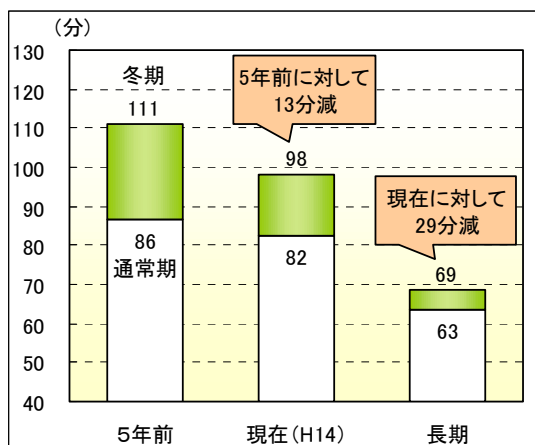
## (4) 雪や寒さを克服するふくしまの道づくり

### ■道路改良等による冬期交通不能区間の解消

＝整備目標＝ 「冬期において7つの生活圏の中心都市間の平均所要時間を算出してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
7つの生活圏の中心都市間平均所要時間 (冬期)	111分	98分	69分	

注1:7つの生活圏の中心都市:福島市、郡山市、いわき市、会津若松市、白河市、原町市、田島町



▲7つの生活圏の中心都市間平均所要時間の推移(冬期) ▲7つの生活圏の隣接中心都市間平均所要時間の推移(冬期)

## ■道路改良等による冬期交通不能区間の解消

＝整備目標＝ 「冬期において最寄の7つの生活圏の中心都市まで30分以内でアクセスできる範囲を示してみました」

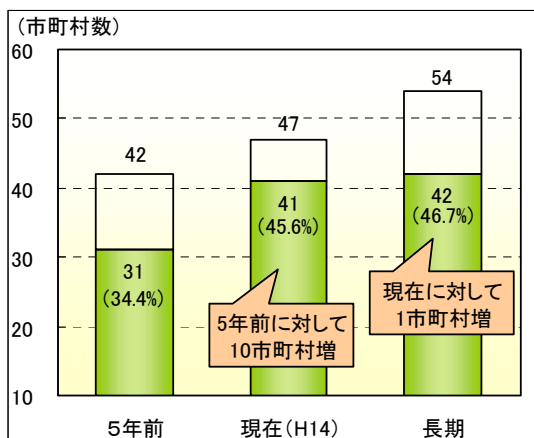
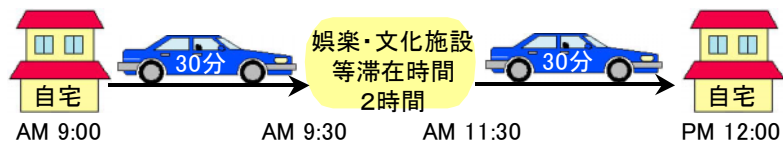
項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
冬期における7つの生活圏の中心都市まで30分でアクセス可能な市町村数、人口、面積	市町村数	31 市町村 34.4%	41 市町村 45.6%	42 市町村 46.7%	
	人口	1,554 千人 73.3%	1,708 千人 80.6%	1,738 千人 82.0%	
	面積	5,785k m <sup>2</sup> 42.0%	6,885k m <sup>2</sup> 50.0%	7,076k m <sup>2</sup> 51.3%	

注1:7つの生活圏の中心都市:福島市、郡山市、いわき市、会津若松市、白河市、原町市、田島町

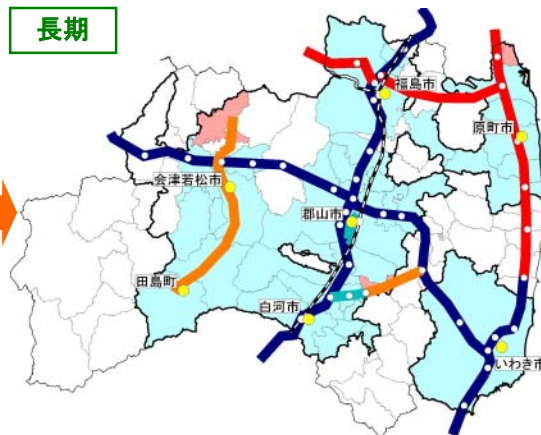
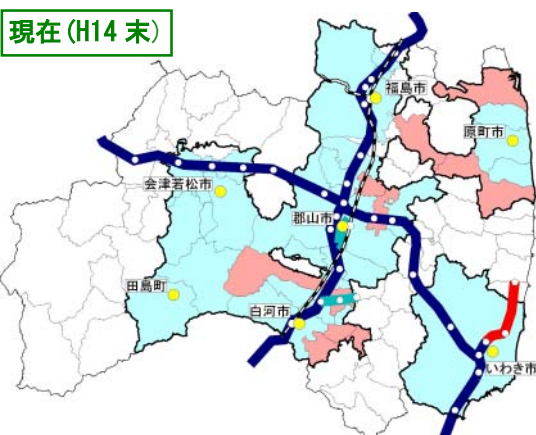
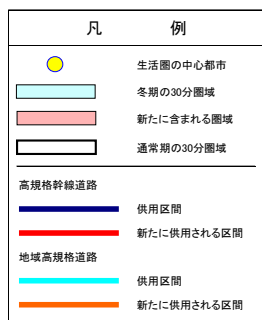
注2:30分の根拠:下記に示すとおり

### ◆30分の根拠:生活圏中心都市とのカバー圏域を30分と想定

日常的に生活圏中心都市にある都市的サービス施設(ショッピングセンター・専門店などの商業施設、映画館、美術館など)にアクセスできる圏域:往復1時間



### ▲冬期における7つの生活圏の中心都市まで30分でアクセス可能な市町村数の推移



### ▲冬期における7つの生活圏の中心都市まで30分でアクセス可能な圏域の変化

■道路改良等による冬期交通不能区間の解消

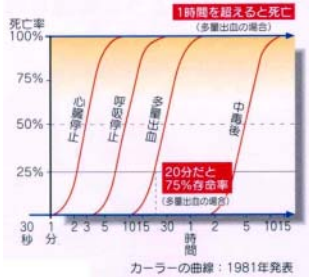
＝整備目標＝

「冬期において高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる範囲を示してみました」

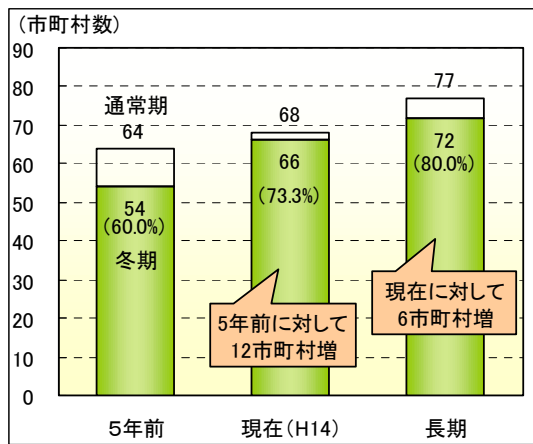
項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる市町村数、人口、面積(冬期)	市町村数	54 市町村 60.0%	66 市町村 73.3%	72 市町村 80.0%	
	人口	1,713 千人 80.8%	1,878 千人 88.6%	2,022 千人 95.4%	
	面積	7,571k m <sup>2</sup> 54.9%	8,887k m <sup>2</sup> 64.5%	10,265k m <sup>2</sup> 74.5%	

注1: 高度な救急医療を担う主な病院: 県立医科大学医学部付属病院(特定機能病院)、財団法人太田総合病院付属太田西ノ内病院、財団法人白楡総合会津中央病院、いわき市立総合磐城共立病院(以上、救命センター)

注2: 60 分の根拠: 多量出血の場合、1時間を超えると死亡率が 100% 近くになる(下図に示すカーラーの曲線より)



▲カーラーの曲線



▲高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる市町村数の推移(冬期)

5年前

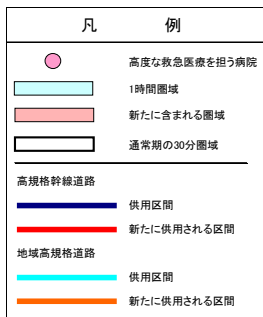


現在 (H14 末)

長期



▲高度な救急医療を担う主な病院まで 60 分以内で到着できる圏域の変化(冬期)



## ■道路改良等による冬期交通不能区間の解消

＝整備目標＝ 「冬期における自動車交通不能区間の数を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
冬期交通不能区間の数	52 区間	57 区間	—	

注1:5年前に対して現在の冬期通行不能区間は、(一)熱塩加納山都西会津線(1区間)が解消、(一)栗山館岩線(1区間)、(一)湖南湊線(2区間)、(一)岳温泉大玉線(2区間)、(一)八溝山線(1区間)、計6区間が新たに追加

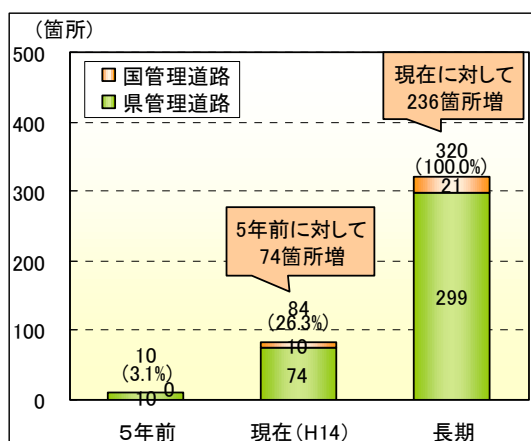
注2:長期については、今後算出する

## ■スノーシェルター・スノーシェッド等の整備による地吹雪・雪崩対策の推進

＝整備目標＝ 「雪崩や地吹雪の恐れがある危険箇所解消数を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
雪崩や地吹雪の恐れがある危険箇所解消数	国管理道路	0 箇所 0%	10 箇所 47.6%	21 箇所 100%	
	県管理道路	10 箇所 3.4%	74 箇所 24.7%	299 箇所 100.0%	
	計	10 箇所 3.1%	84 箇所 26.3%	320 箇所 100%	

注1: H8 道路防災総点検結果による



▲雪崩や地吹雪の恐れがある危険箇所解消数の推移

## ■流雪溝、消融雪施設等の整備

＝整備目標＝ 「雪を融かすことができる道路の延長を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
雪を融かすことができる道路の延長	115 km	128 km	—	

注1:無散水・散水消雪設置延長

注2:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し設置する

## (5) 思いやりを持ったふくしまの道づくり

### ■市街地における幅の広い歩道の整備

＝整備目標＝ 「市街地における幅の広い歩道の整備状況を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
市街地における幅の広い歩道の整備延長	234 km	239 km	—	

注1:市街地(市街化区域、用途地域)における幅の広い歩道(幅員3m以上)の整備延長

注2:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し設置する

### ■段差の改善等のバリアフリー化

＝整備目標＝ 「高齢者や障害をもった人が安心して通れるように段差を改善した歩道の整備延長を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
高齢者や障害をもった人が安心して通れるように段差等を改善した歩道の整備延長	国管理道路	10 km	26 km	—	
	県管理道路	133 km	207 km	—	
	計	143 km	233 km	—	

注1:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し改善を図る

### ■透水性舗装の整備

＝整備目標＝ 「中心市街地地区の透水性舗装の歩道延長を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
中心市街地地区の透水性舗装の歩道延長	国管理道路	3 km	9 km	—	
	県管理道路	25 km	102 km	—	
	計	28 km	111 km	—	

注1:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し設置する

## (6) 維持管理の充実を図るふくしまの道づくり

### ■道路管理の高度化(CCTV、光ファイバーの活用)

＝整備目標＝ 「通行規制区間における CCTV 設置状況を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
通行規制区間における CCTV 設置箇所数	国管理道路	26 箇所 38.2%	58 箇所 85.3%	68 箇所 100%	
	県管理道路	0 箇所	7 箇所	—	
	計	26 箇所	65 箇所	—	

注1:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し設置する

### ■道路管理の高度化(CCTV、光ファイバーの活用)

＝整備目標＝ 「道路情報提供装置の整備箇所数を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
道路情報提供装置の整備箇 所数	国管理道路	63 箇所	82 箇所	—	
	県管理道路	51 箇所	54 箇所	—	
	計	114 箇所	136 箇所	—	

注1:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し設置する

### ■アドプトシステムの導入、ボランティア団体との連携

＝整備目標＝ 「福島県道路愛護協会参加団体数を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
福島県道路愛護会参加団体数	1,584 団体	2,220 団体	—	

注1:長期的には、多くの参加が得られるように努める

### 3 まち・活力 (いきいき)

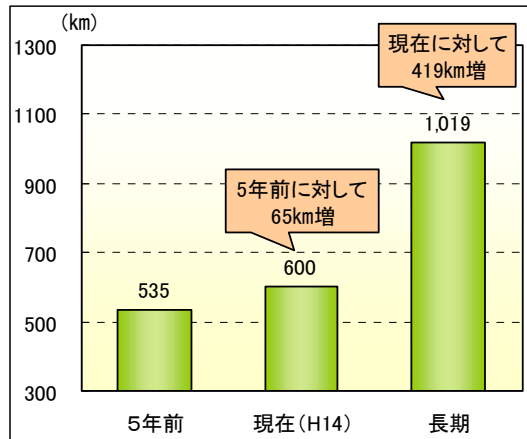
#### (7) 都市の活動を支えるふくしまの道づくり

■環状道路、放射道路の整備

■中心市街地活性化を支援する都市計画道路の整備

＝整備目標＝ 「市街地における都市計画道路の整備の見通しを示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
市街地における都市計画道路整備延長	535 km	600 km	1,019 km	



▲市街地における都市計画道路整備延長の推移

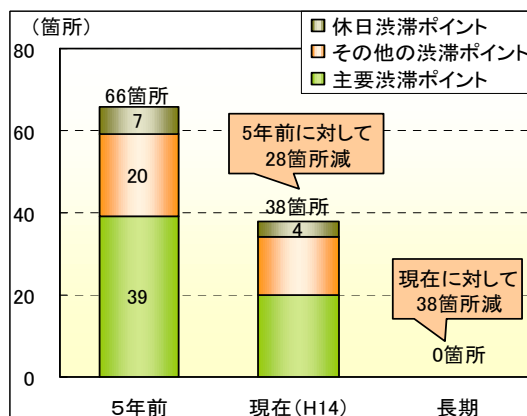
■渋滞対策プログラムの推進

＝整備目標＝ 「交通渋滞が著しい箇所数を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
第3次渋滞対策プログラムにおける交通渋滞箇所数	主要渋滞ポイント	39 箇所	20 箇所	0 箇所
	その他の渋滞ポイント	20 箇所	14 箇所	0 箇所
	休日渋滞ポイント	7 箇所	4 箇所	0 箇所
計	66 箇所	38 箇所	0 箇所	
第4次渋滞対策プログラムにおける交通渋滞箇所数	—	箇所	箇所	

注1: 渋滞対策プログラムとは、渋滞が著しいと考えられる主要な渋滞箇所の対策を推進する計画であり、第3次は平成10年度～平成14年度、第4次は平成15年度～平成19年度における計画

注2: 第4次渋滞対策プログラムについては、今後策定する



▲第3次渋滞対策プログラムにおける交通渋滞箇所数の推移

## 4 環境・景観（うるおい）

### （8）自然環境や景観と調和したふくしまの道づくり

#### ■自然環境と調和した道路の整備

＝整備目標＝ 「自然環境の保全に配慮した道路整備箇所数を示してみました」

項目	5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
自然環境の保全に配慮した道路整備箇所数 (エコロード)	2 箇所	3 箇所	—	

注1:エコロードとは、地域の自然環境になじんだ道路(共存・調和を図るように配慮された道路)であり、エコロジー(生態学)やエコシステム(生態系)の「エコ」と「ロード」(道路)を融合させた言葉

注2:エコロード整備箇所:5年前:国道 115 号(土湯)、国道 459 号(桧原)完了

現在(H14 末): 〃 + 国道 289 号(甲子)事業中

注3:長期的には、保全の必要性を考慮し取り組んでいく

#### ■電線類の地中化の推進

＝整備目標＝ 「景観に配慮して整備した道路延長を示してみました」

項目		5年前	現在 (H14 末)	長期	備考
景観に配慮して整備した道路 延長(電線類地中化)	国管理道路	6 km	10 km	—	
	県管理道路	32 km	58 km	—	
	計	38 km	68 km	—	

注1:長期的には、必要性や緊急性等を考慮し、地中化を図る