

2 基本方針別整備計画の事例

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

<整備効果の予測>高規格幹線道路、地域高規格道路の整備(常磐自動車道)

- 平成10年8月の豪雨災害により東北道(須賀川～那須IC)が長時間通行止めになりました。しかし、磐越道経由常磐ルートが確保され、東北地方と首都圏・中京・関西方面を結ぶ物流に大きな混乱を起こしませんでした。
- 浜通り相双地方には、高度な医療施設を有する第三次救急医療施設がありません。現在、相双地方南部から年間500件の救急患者がいわき市内の第三次救急医療施設へ搬送されています。常磐自動車道が整備されれば、時間短縮、定時性確保、振動等による患者の負担の軽減など、広域的な高度医療体制が確保されます。

【常磐自動車道の事例】※JH資料より

高速道路ネットワークの構築

●ラダー型ダブルネットワーク



▲災害時におけるネットワーク

高度医療が身近に!

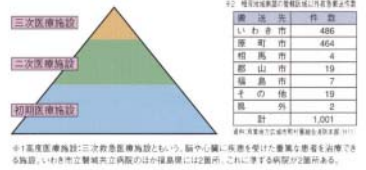
●尊い命を救う一翼を担う

- 浜通り相双地方には高度医療施設がない※1
- 相双地方南部から年間500件の救急患者がいわき市の市立磐城共立病院に搬送されている※2

常磐道の整備

<高速道路のもつ特性>

- 振動が少なく患者さんの負担が軽減
- 大幅な時間短縮
- 正確な到着時間
- 迅速に医療機関に搬送可能



※1高度医療施設に三次救急医療施設もあり、脳や心臓に高度を受けた患者を搬送できる施設、いわき市立磐城共立病院のほか福島県には2箇所、これに準ずる病院が2箇所ある。

▲相双地方南部からの救急患者搬送件数

平成10年8月の豪雨災害時に磐越道経由で常磐道に迂回

この豪雨災害では東北道(須賀川IC～那須IC)が長時間通行止めになりましたが、磐越道経由常磐ルートが確保され、東北地方と首都圏・中京・関西方面を結ぶ物流に大きな混乱を起こしませんでした。平成10年の豪雨災害と平成9年の同時期を比較すると、磐越道は迂回交通により、約2倍の交通量となりました。



豪雨による災害状況

	① 郡山東～郡山JCT	② いわきJCT～いわき三和	③ いわきJCT～いわき湯本
平成9年8月28～30日	11,200	9,700	14,100
平成10年8月27～29日	18,900	21,500	26,800
迂回による増加交通量	+7,700	+11,800	+12,700

資料:JH研

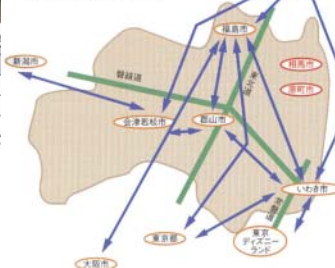
▲平成10年豪雨災害時の迂回状況

地域間交流の拡大

●高速バスによる都市間交流の活性化に期待

福島県では高速道路整備に合わせて沿線都市間を結ぶ高速バス路線が多数設定されている。鉄道と比べた場合、所要時間は特急列車に劣るものの、料金的には非常に安価で利用者はニーズに応じて選択利用している。常磐道を利用した高速バスの運行は鉄道と高速バスが相互に補完しあって東京・仙台・県内主要都市への交流活性化に寄与するものと期待される。

福島県の高速バス路線



平成11年9月20日に開設されたいわき中央ICのパーキング＆バスライド
いわき中央IC周辺には285台の駐車スペースがあります。この駐車スペースの利用は平日でも100%平日でも70%の利用があります。パーク&バスライドは車の保有率が高く、移動手段の主流がマイカーであるいわき市民のニーズに適した方式で高い利用率を保っています。

▲高速バスによる都市間交流の活性化

<整備効果の予測>高規格幹線道路、地域高規格道路の整備（会津縦貫北道路）

○ 会津縦貫道路は栃木西部・会津南道路とともに栃木県宇都宮市から会津若松市、喜多方市を結び会津軸の中核をなす地域高規格道路で地域振興に大きな効果を与え、広域的な交流・連携の強化が期待されており、その一部区間の会津縦貫北道路について、平成9年度から事業に着手しております。



交通サービスが向上します

一般国道121号を利用していた広域交通が会津縦貫北道路に転換することにより、既存道路の混雑が緩和されます。会津若松～喜多方間が現在の38分程度から31分程度と約20%の時間短縮となったり、交通事故の減少が予測されたりなど、高規格幹線道路の整備により道路網の機能強化が図られ交通サービスが向上します。

産業経済が発展します

1. 工業が集積する会津西地域への時間距離が短縮することにより、会津北部中核工業団地と一体となった生産活動の展開が可能となり、工業活動の活性化が期待されます。
2. 地域の産業発展に伴う消費需要の増大に支えられて、取引及び物の流通の規模が拡大するとともに商業の振興が期待されます。
3. 地域の特性に応じた生産性の高い農業が期待され、都市圏への出荷が有利になり、農業の振興が期待されます。

日常生活圏が拡大します

喜多方市、会津若松市を中心とする「あいづ地方拠点都市地域」に高規格幹線道路の骨格が形成されることにより、地域住民の生活圏の拡大が期待され、買い物、医療、レクリエーション等の日常生活の利便性が向上します。特に会津縦貫北道路沿道の各市町村間の通勤交通も年々増加しており、通勤交通の円滑化により就業圏が一体化され、人的・物的交流が促進されることにより、会津地域の人口の定住化が進むと期待されています。



観光地としての発展に寄与します

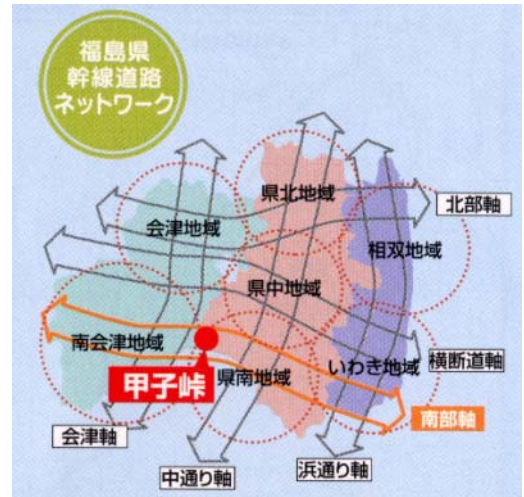
会津地方は、磐梯朝日国立公園、東山温泉等のすぐれた自然環境およびレクリエーション地に恵まれています。磐越自動車道と会津縦貫自動車道が連結することにより広域的な周辺観光が容易となり、これらの観光資源の利用が促進されるとともに、首都圏、東北地方周辺からの観光客を誘引しやすくなることと期待されます。

▲会津縦貫北道路の整備効果

<整備効果の予測>七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（国道289号甲子道路）

○ 国道289号の甲子峠区間は通行不能区間であり、甲子道路が整備されれば、七つの生活圏や隣接各県が連絡され、新たな地域間交流・連携の強化、経済活動の活性化、広域観光ルートの形成、都市的サービスの実現、教育・文化の交流が期待されるとともに、災害時の幹線ルートが確保されます。



▲七つの生活圏における甲子道路の位置付け

甲子道路開通による間接効果

地域間交流・連携の強化

福島県の幹線道路ネットワークの南部軸が完成されることになり、新たな地域交流が生まれることが期待されます。

経済活動の活性化

南会津地方から新幹線、高速道路、福島空港へのアクセスが容易になり、地域の人々の活動や物流面でも活性化につながります。

広域観光ルートの形成

広域的な観光周遊ルートが形成され、観光開発の促進、観光客の増加に伴う地域経済の活性化が期待できます。

都市的サービスの実現

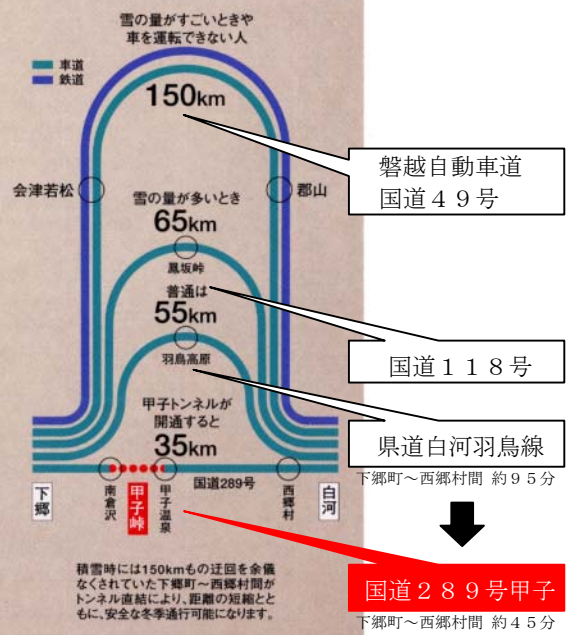
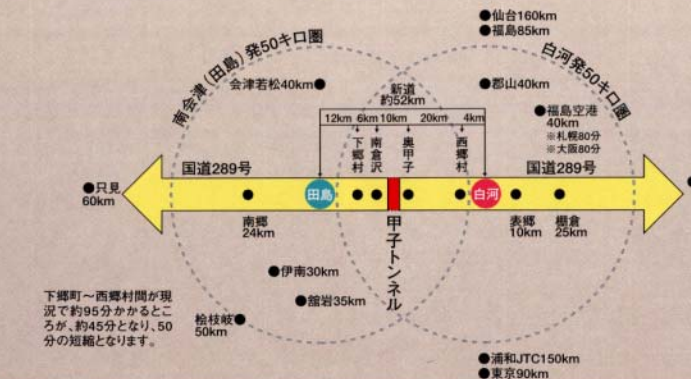
南会津地域から県南地域への雇用機会の増大が図られます。また、医療施設を含めた都市サービスを受けられることが容易になります。

教育・文化の交流

南会津・県南両地方への通学や余暇活動の範囲が拡大され、教育・文化の交流が期待されます。

災害時の幹線道路の確保

災害時に機能する広域幹線道路の確保につながり、国土保全への信頼性・安全性の向上が期待できます。



国道289号甲子
下郷町～西郷村間 約4.5分
50分の短縮

<整備事例> 高速交通体系とのアクセス道路の整備

(県道上北迫下北迫線—上北迫工区)

○県道上北迫下北迫線上北迫工区は、平成14年3月の常磐自動車道広野インターチェンジの供用に合わせて、国道6号と広野 IC を結ぶアクセス道路として整備をしたものであり、さらに J ヴィレッジ や天神岬スポーツ公園などの地域振興施設を連絡する道路として地域づくりのための広域観光拠点との連携を図ります。

—常磐自動車道をむかえるアクセス道路—



<整備効果の事例> 物流拠点・重要港湾などとネットワークする道路の整備

(国道6号常磐バイパス—住吉交差点立体化事業)

○国道6号バイパス住吉交差点付近では、常磐バイパスで約3万台/日、国道6号現道で約2万台/日の交通量があり、多い時では約2kmを越える渋滞を引き起こしていました。当交差点が立体化されて、渋滞が解消され、快適な通勤交通の実現、沿道環境の改善、小名浜港への観光・物流交通の支援などが図られています。



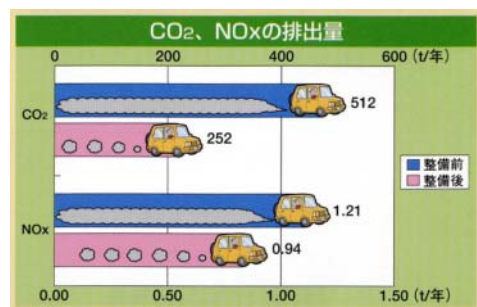
▲住吉交差点の渋滞状況



▲小名浜港への観光・物流交通の支援



▲快適な通勤交通の実現



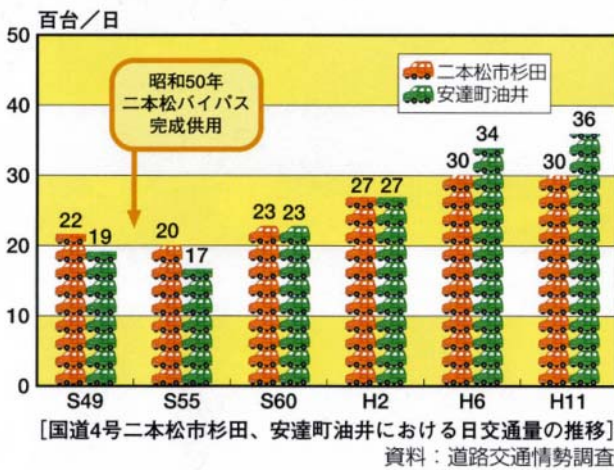
▲沿道環境の改善

(2) 地域連携・地域生活を支えるふくしまの道づくり

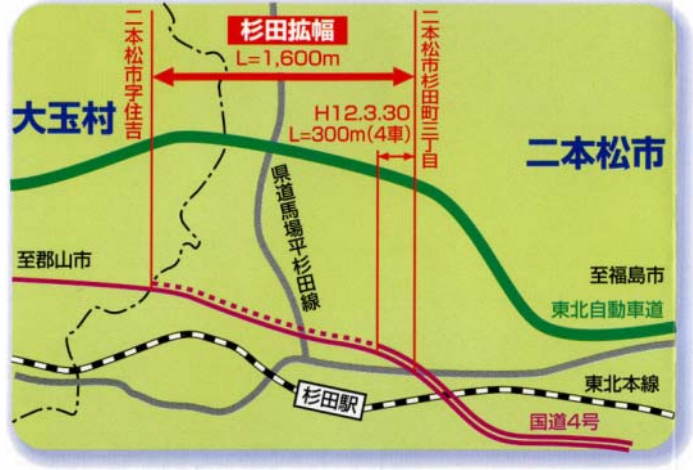
<整備効果の事例> 地域連携を支援する一般国道、主要地方道等幹線道路網の整備

(国道4号杉田拡幅)

○ 国道4号杉田拡幅部は、1日に約3万台の交通量があり、25年前に比べ4割も増加しています。一方、交通量の増大にともない、渋滞も悪化してきており、最大渋滞長が2,500mに及んでいます。杉田拡幅（4車線化）により、渋滞が解消されれば、福島市と郡山市の地域連携の促進が図られます。また、福島市と郡山市の間に位置する二本松市から第三次救急医療施設である福島県立医大付属病院とのアクセス性が向上するなど、周辺の救急病院を含めた救急医療ネットワークが形成されます。



▲国道4号二本松市杉田、安達町油井における交通量の推移



▲国道4号杉田拡幅区間の位置

予想される整備効果

車の流れがスムーズに

渋滞解消により通過時間が5分短縮
杉田地区国道4号4車線化により、杉田合流部の交通渋滞が解消し通過時間が8分→3分に短縮されることから、車がスムーズに流れ、都市間交流が促進されます。

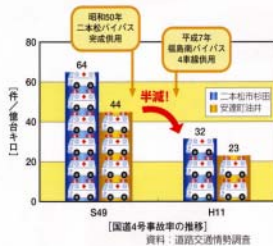
渋滞解消により、年間1億2千万円を節約!
渋滞解消による通過時間の短縮とスムーズな走行によるガソリンの節約などを金額換算すると、1年間に1億円もの費用が節約できる計算になります。



交通安全を確保

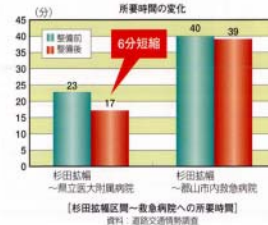
年平均2件の追突事故を回避
国道4号杉田合流部（片側2車→1車）では、平成8年～11年の4年間に8件の追突事故が発生していました。杉田合流部での渋滞を解消し、円滑な交通流の確保により、追突事故が回避されます。

4車化により事故率も低下
国道4号福島南バイパスの4車化の進展により事故率が低下しており、杉田地区国道4号4車化でも同様に安全性が向上することが予想されます。



救急医療ネットワークにも貢献

福島市への急患搬送を6分短縮
国道4号4車線ネットワークの延伸により、福島～郡山間の所要時間が6分短縮されることから、地域間連携の促進に貢献します。また、福島県立医大付属病院とのアクセス性が強化され、郡山市内の救急病院へのアクセス性も改善されることから、二本松市内の救急病院も含め救急医療ネットワークが広範囲に強化されます。



<整備効果の予測>自動車交通不能区間の解消（国道289号八十里越道路）

- 自動車交通不能区間である国道289号八十里越の開通により、新潟県三条市と福島県只見町間の所要時間が約2分の1に短縮（約1時間20分の短縮）されます。これにより、高速道路や空港、医療施設等各種施設の相互利用が進み、有効な投資と施設利用が図られます。また、通勤圏の拡大や新しい産業の創出と若者・高齢者の活躍の場を創出するとともに、多様な広域観光ルートの創出が図られます。さらに、新潟・福島県境の冬期通行可能なルートとして、磐越自動車道や国道49号の西会津町～津川町・上川村間の峠越えルートに続く八十里越ルートが開通し、災害時や冬期における信頼性・代替性が確保されます。



▲国道289号八十里越の位置



▲新潟・福島県境に新たな冬期峠越えルートが出現

事業の効果

信頼性・安全性の高い通行が確保されます

本地域は、日本でも有数の豪雪地帯です。289号の開通により一年を通じて信頼性・安全性の高い通行が確保されます。

経済活動を支援します

今までより、距離、時間が大幅に短縮されます。このことにより、輸送コストの削減による市場の拡大など、経済活動の活性化と輸送力の向上に寄与します。

地域間の交流・連携を支援します

これまで遠かった新潟県南地域と福島県南会津地域を直接結ぶことにより、新たな広域的な地域間の交流や連携に寄与します。



新潟県三条市～福島県只見町間
所要時間が1/2に短縮

国道289号 八十里越～252号
所要時間 1時間22分
(58km)

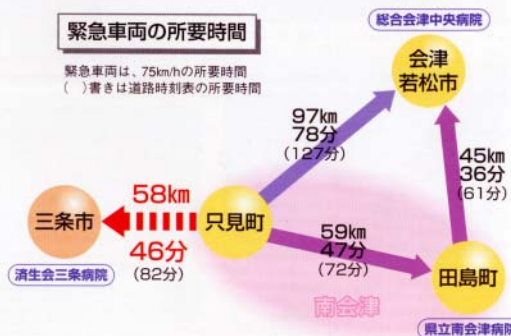
北陸道～磐越道～国道252号
所要時間 2時間50分
(176km)

国道289号～290号～252号
所要時間 2時間7分
(85km)

緊急車両の搬送時間が大幅に短縮されます

只見町には、現在総合病院はなく、緊急医療の搬送先として、田島町の県立南会津病院に搬送されることになります。しかし呼吸器系、脳外科などの高度医療となると会津若松市の総合会津中央病院に搬送されることになります。所要時間は、田島町まで47分、会津若松市まで78分を要しており、高度医療機関への所要時間の短縮が求められています。

八十里越が開通すると、高度医療が受けられる三条市の済生会病院へ田島町と同程度の1時間以内で搬送することが可能となり、救命救急体制の向上に寄与します。



<整備効果の事例> 地域生活を支える幹線道路網、地域道路網の整備
(県道原町浪江線-原浪トンネル)

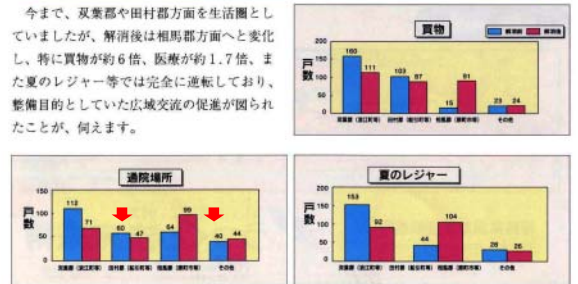
○原浪トンネルの整備により、自動車交通不能区間が解消され、地域間連携の促進や地域住民が安心して暮らせる生活環境の確保が図られました。
葛尾村では、整備前は病院の通院場所として、浪江町などの双葉郡や船引町などの田村郡が大勢を占めていましたが、整備後はより高度な医療が受けられる原町市などの相馬郡への通院の変化が見られました。



整備状況と移動時間の比較



交通不能区間解消前後における移動先の変化について



<整備効果の事例> 地域プロジェクトを支援する道路の整備
(国道118号棚倉バイパス)

○国道118号は、福島、茨城、栃木3県の新たな交流圏の形成を目的とするFIT構想を支援するための中心的な道路として整備を進めてきており、棚倉バイパスの開通により広域交流を支援し、FIT構想の促進が期待されます。



輝いてますね、交流時代！

■広域交流の促進

広域交流の支援

バイパスの整備により、広域行政施設の効率的な利用が図られることが期待されます。

FIT構想の支援

国道118号は、福島、茨城、群馬3県の新たな交流圏の形成を目的とするFIT構想を支援するための中心的な道路として整備を進めてきており、バイパスの開通によりFIT構想の促進が期待されます。

便利になるね、地域生活！

■時間の短縮

移動時間の短縮

バイパス完成により朝夕は約10分、昼間は約6分間の時間短縮が図られます。

地域の活性化

スムーズな交通が確保されることにより、国道118号を利用した物流の効率化による地域の活性化が期待されます。

安心です、くるま社会！

■安全の確保

冬季交通の安全確保

現状縦断勾配9%が最急でも5%となり、冬季の路面凍結、積雪時の安全な交通が図られます。

通学児童の安全確保

現国道118号沿いには棚倉小学校、近津小学校の2つの小学校がありますが、交通量の減少により、より安全な通学が図られます。

交通事故の減少

市街地からの通過交通の排除等、渋滞が解消されるので交通事故の減少が期待されます。

<整備イメージ>地域の特性や交通特性など地域の実情に見合った道路の整備

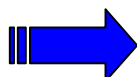
○道路は、産業経済を支える根幹的な社会資本であり、急速な少子高齢化社会が進行する中でより安全で安心して通行できる道路を、効率よく効果的に整備していく必要があります。しかし、我が国における構造改革の中で、公共事業は縮減の方向にあり高速道路建設の凍結や道路特定財源の見直しなど、道路を取り巻く環境は一段と厳しさを増している状況です。したがって、より一層の事業の重点化、選別化、効率化を図った社会資本の整備が求められ、地域特性や交通事情に見合った道路の整備について、みなさんとともに考えてまいります。

◆整備のメニュー（案）

○維持補修（ステップ1）

工法

- ◇枝払い（視距障害の撤去）
- ◇立木伐採（視距・凍結障害の撤去）
- ◇防護柵設置（保護路肩補強含む）
- ◇側溝整備（蓋掛け、皿型側溝含む）
- ◇支障物件（電柱）の移設

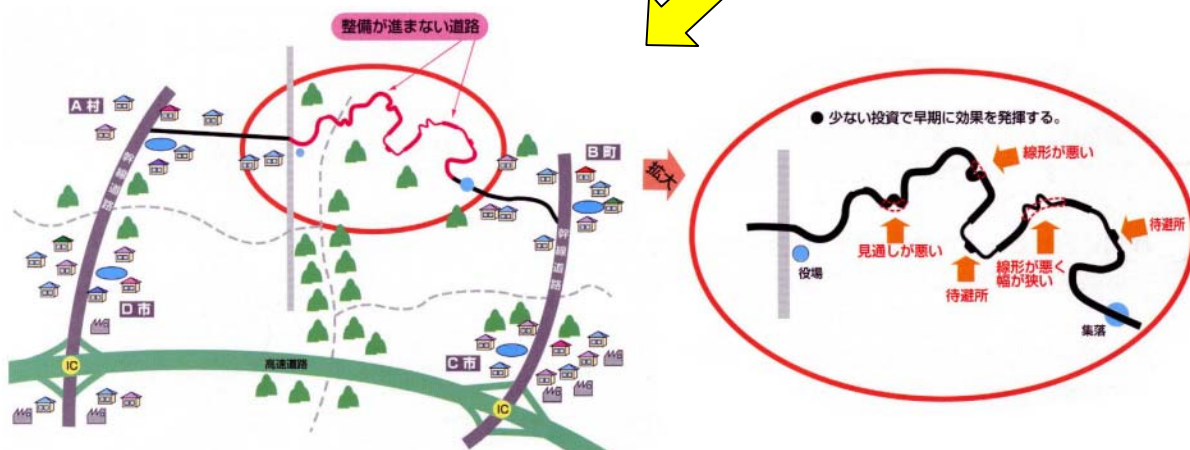


○局部改良（ステップ2）

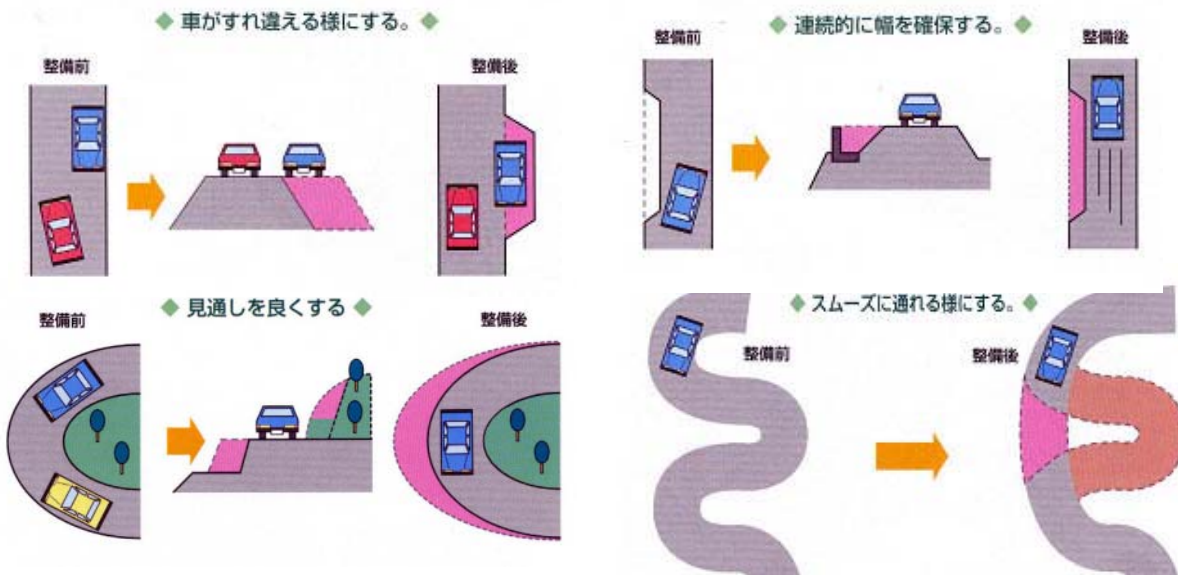
工法

- ◇待避所設置
- ◇突角・凹角の剪除
- ◇部分拡幅（路肩補強含む）
- ◇部分開削・嵩上げ
- ◇橋梁の隅切部拡幅
- ◇交差点の改良（隅切り）
- ◇河川・沢の付け替え
- ◇豪雪地域における排雪所の設置

◆道路整備のイメージ（ステップ2）



◆局所的な整備イメージ（ステップ2）



2 暮らし・安全(あんしん)

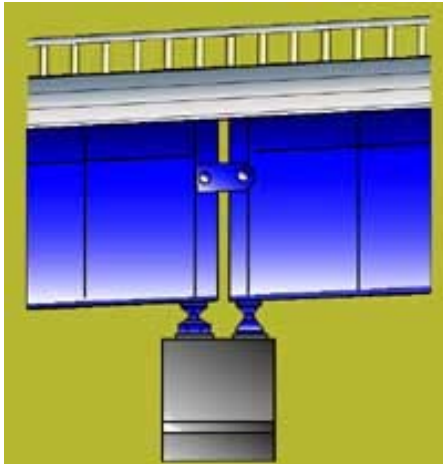
(3) 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり

<対策事例> 緊急輸送道路ネットワークの整備 (橋梁の耐震補強対策)

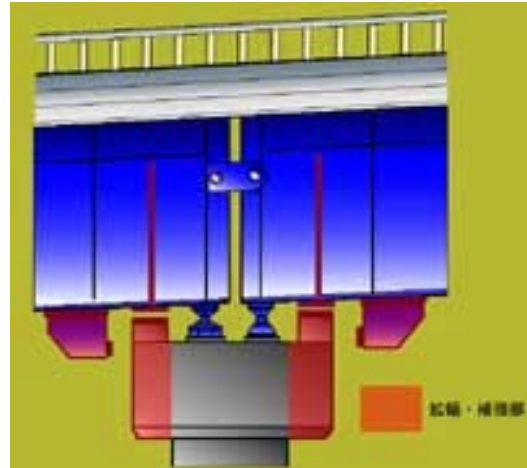
○ 緊急輸送道路ネットワークの整備として、落橋防止装置や桁連結装置の設置など橋梁の耐震補強対策を行います。

◆落橋防止装置

工事前



工事後



(大きな地震がきても桁が制限され落ちない)

施行前

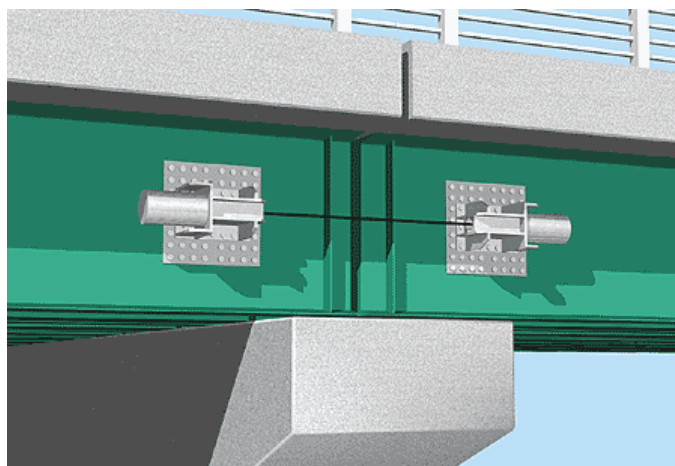


施行後



▲県道福島・吾妻・裏磐梯線 (あづま陸橋) 補修状況

◆桁連結装置



<対策事例> 落石防護施設等の整備による危険箇所の解消 (国道352号滝原工区)

○切土法面などの落石を防止するため、落石防護施設等を整備し、危険箇所の解消を図ります。



▲落石対策概念図

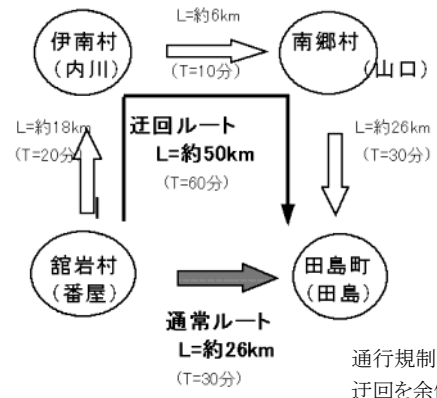
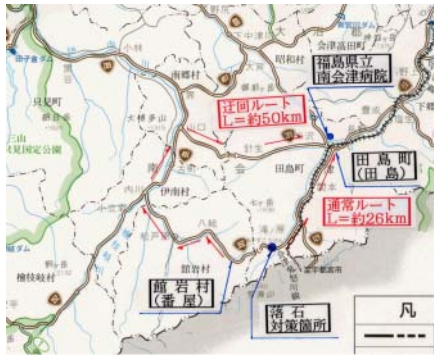
対策前



対策後



▲落石防護施設工 国道352号 (田島町滝原)

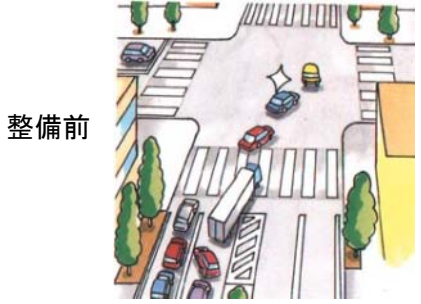


通行規制時には、50kmもの迂回を余儀なくされる。

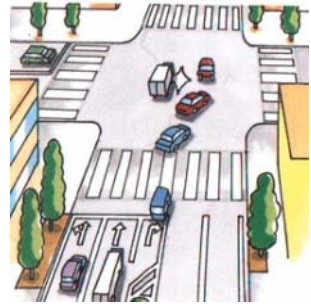
<対策事例> 交差点改良による交通事故多発地点の解消 (国道118号南町交差点)

○交差点における右折車両等による事故を防ぐため、右・左折レーンを設置するなどの交差点改良を行い、交通事故多発地点の解消を図ります。

◆交差点改良 (右・左折レーンの設置) イメージ



整備前



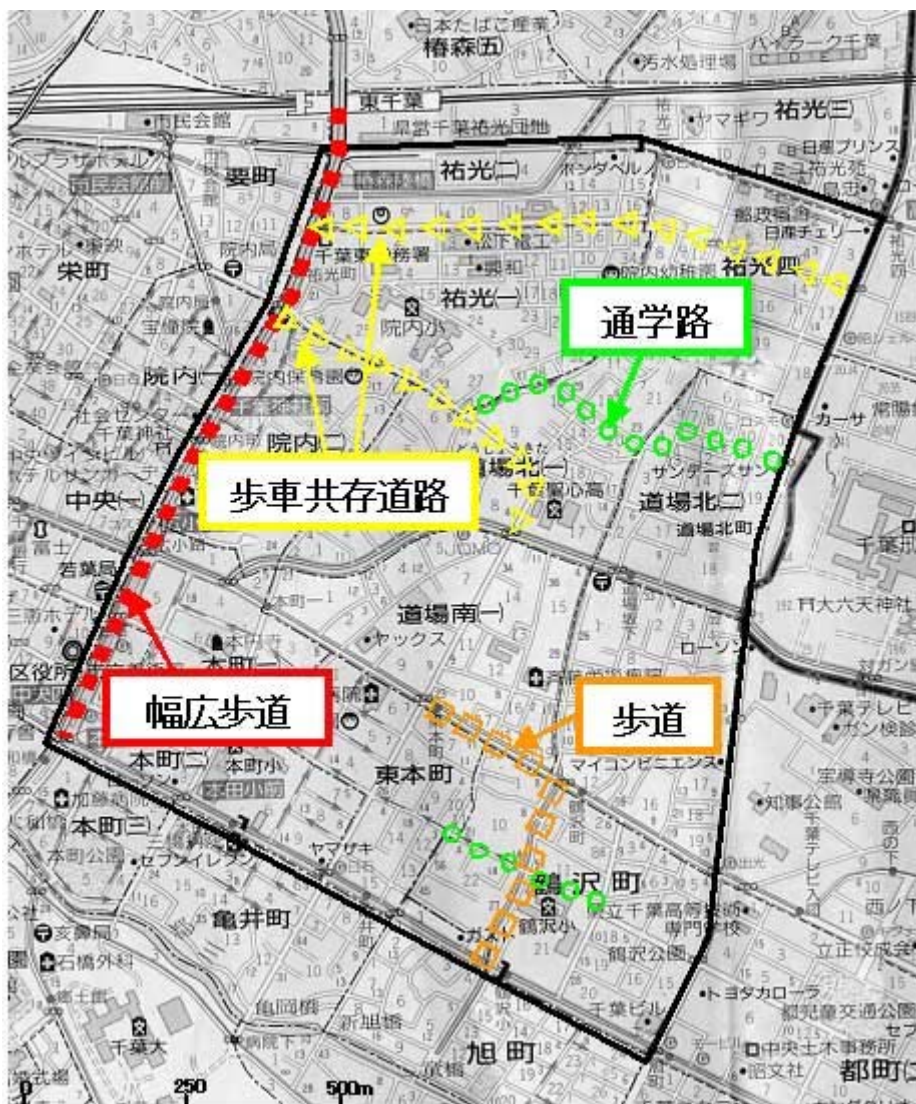
整備後



▲国道118号 (会津若松市 南町交差点) における交差点改良

<整備イメージ>交差点・あんしん歩行エリアの整備

- 依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況に鑑み、警察庁と共同で、平成 15 年度を初年度とする新たな交通安全施設等の整備計画を策定し、緊急に対処すべき交通安全施設等の整備を進めます。
- 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を形成するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進めます。



▲あんしん歩行エリア イメージ図

(4) 雪や寒さを克服するふくしまの道づくり

<対策事例> 雪崩と地吹雪から道路を守る

○雪崩や地吹雪を防ぐために様々な対策施設を整備します。



防雪林

防雪林は、雪を捕捉して林の風上側及び林の中に吹き溜まりを作り、風下の道路を吹雪から守ります。



防雪柵

防雪柵は、路側にできる雪山の成長を抑制するとともに、地吹雪を抑制、視程障害を緩和します。



雪崩防止柵

雪崩防止柵は、雪崩の発生が想定される区間に設置し、雪崩の発生を防ぎます。



スノーシェルター

スノーシェルターは、道路を鋼製構造物等で覆うことにより、地吹雪や道路上への吹き溜まりを防止します。



スノージェット

スノージェットは、道路に屋根を設けた雪崩対策施設で、雪崩は屋根面上を通過し、道路空間の安全を確保します。



▲国道 252 号（只見町田子倉）のスノージェット工

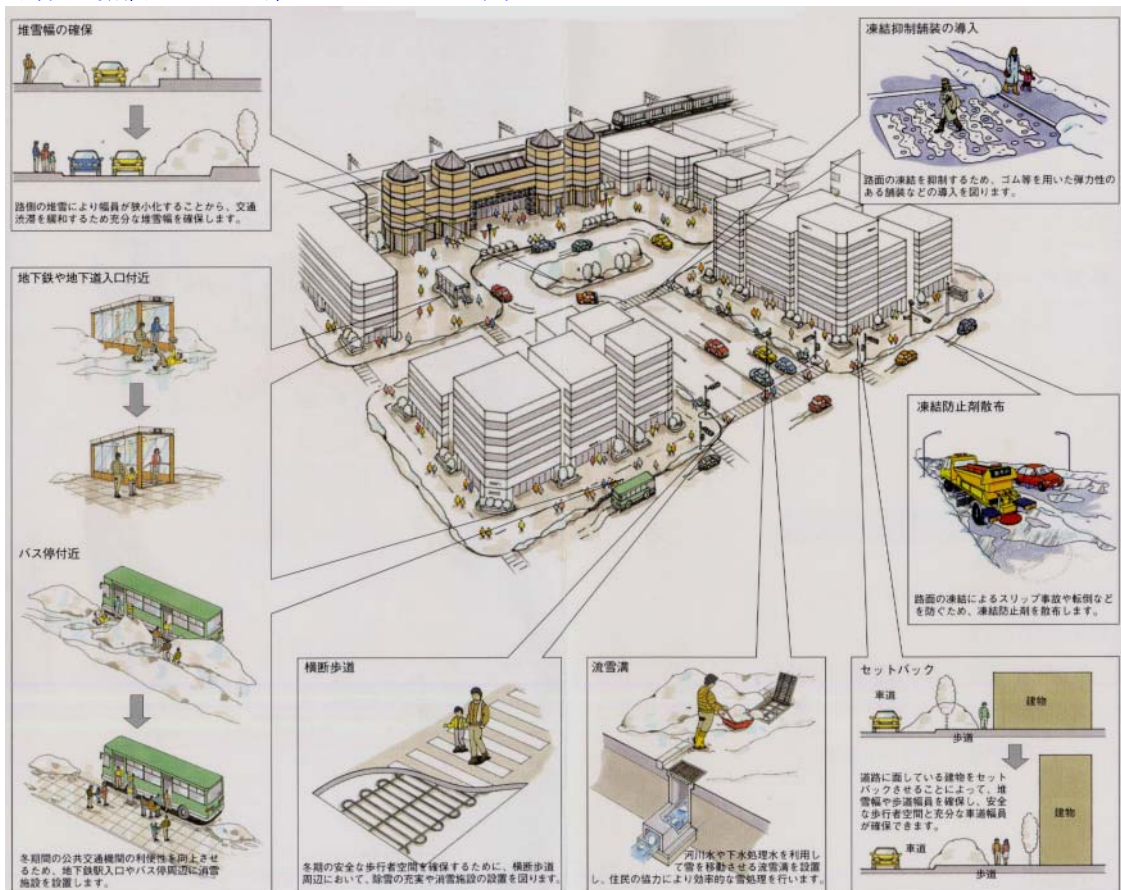
<整備事例> 冬期バリアフリー対策の推進

○雪国では、積雪によって歩道の幅員が減少したり、凍結によって転倒しやすくなるなど、冬期特有のバリアが存在します。これを「冬期バリア」と呼ぶこととし、人が多く集まる鉄道駅周辺、中心市街地や通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要など、さまざまな冬期バリアフリー対策を総合的に進めます。



▲消融雪施設が整備された国道 118 号（会津若松市駅前町）の状況

◆各種事業の協調による冬期バリアフリー対策イメージ



(5) 思いやりを持ったふくしまの道づくり

＜整備事例＞歩行者・自転車や車椅子のすれ違い可能な歩道幅員を確保

○歩行者・自転車や車椅子のすれ違い可能な歩道幅員の確保、段差も解消、雨天時の滑りやすさや水はねの解消などによる歩道のバリアフリー化により、高齢者や障害者にも安全で快適な歩行空間を確保します。

◆歩行者のための幅員確保（車道の幅員を狭める、電柱や道路標識等を歩道外の移設等）



◆雨天時でも滑りにくく、水はねのない舗装（透水性舗装、排水性舗装）



◆高齢者などに配慮した休憩スペースの確保



(6) 維持管理の充実を図るふくしまの道づくり

<取組事例> 道路パトロール等の日常管理の充実

○側溝の清掃、草刈り、道路パトロールによる点検など日常管理の充実を図ります。

◆側溝の清掃



◆道路維持補修 (草刈り)



◆道路パトロール

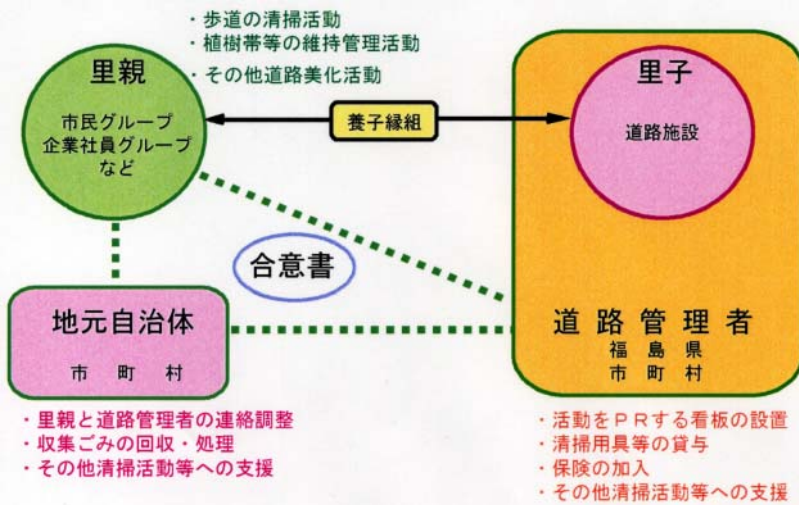


福島県が行う道路パトロール延長は、年間約 65 万キロ！地球の約 16 周分です。(地球 1 周は約 40,000km)

<取組事例> アドプトシステムの導入

○地域のみちを、地域住民の手できれいにしたい、そうしたい自然な気持ちを支援していくために、アドプト・ロード・プログラムを推進します。

◆アドプト・ロード・プログラムシステム



「上柵窪里親愛護会」鹿島町上柵窪 H13.8.10 調印 構成員 85 名

H14.10 月現在、県内で 15 団体が取り組んでいる。

<取組事例> 道路附属施設への新エネルギーの導入

○道路の維持管理においては、風力や湖水熱等を活用したロードヒーティングなど地球にやさしい新エネルギーを積極的に導入します。

風力発電—親しみのもてる周辺整備—

風力発電の設置にあたっては、磐梯山や猪苗代湖の景観を阻害しない位置を選定しました。また、道路利用者や地域住民の方々に親しんでいただけるよう、休憩施設等の整備も行いました。

※風力発電
中山地区の風力発電は、この地区の強風(自然エネルギー)を電気エネルギーに変えた後、ロードヒーティング(凍結防止装置)に利用するため設置されました。

◆風力発電概念図

湖水熱を利用したロードヒーティング

全国でも初めて、湖水熱を利用したロードヒーティングの実用化が検討されています。冬でもほとんど凍結しない猪苗代湖では、外気温に左右されず一定の水温が保たれています。この熱を取り出しロードヒーティングに利用すれば、電力だけで駆動するシステムに比べ、運転コストを3分の1に削減することができます。

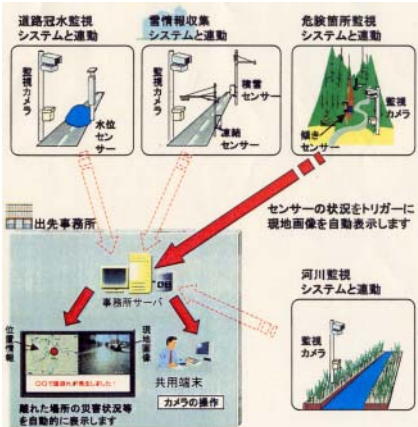
ロードヒーティングの設置が期待される中山スノーシート

◆ロードヒーティング (湖水熱) 概念図

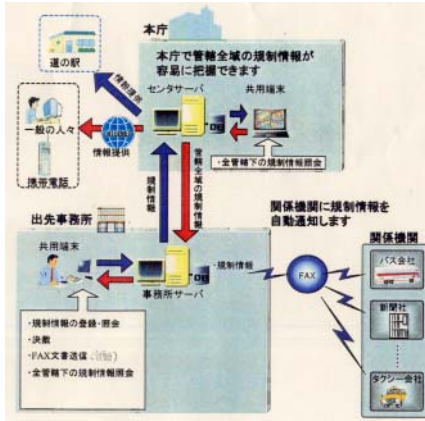
<取組事例>道路管理の高度化・地域ITSの推進

○より安全で快適な道路交通を確保するため、カメラシステム、道路規制管理システム、冬期道路情報システムによる道路管理の高度化を図ります。

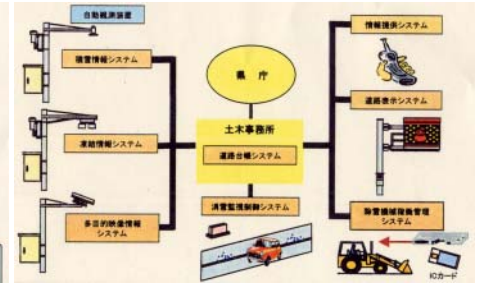
◆カメラシステム



◆道路規制管理システム



◆冬期道路情報システム



○全国標準版の道路情報提供システムを構築し、各機関から収集された道路情報を道路利用者へ一元的に提供します。

○道の駅などにおいて道路・地域・観光情報の提供をしています。

道路交通情報等の提供



道の駅やSA等における道路情報の提供



○収集したデータを道路管理者間で共有することにより、行政の効率化を図ります。また、そのデータを道路管理のみならず、地域の防災、交通の円滑化など多方面に活用することにより、より高度な道路管理に活用できます。

道路管理者の情報共有

国土交通省、地方自治体等が保有する各種センサ等の情報を共有することにより、より高度な道路管理に活用できます。



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

<整備事例>環状道路、放射道路の整備 (国道4号あさか野バイパス)

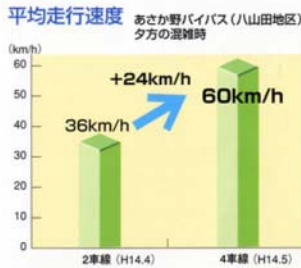
○ 国道4号あさか野バイパスは、交通量の増大に伴い郡山市の市街地を通過する交通の適切な分散、誘導を図る環状道路として整備されてきました。今後は交差点の立体化を進めます。



走行速度の向上

平成14年4月の郡山市八山田地区(郡山インター線~日和田ショッピングセンター付近)の4車線化(L=3.7km)により、朝夕の混雑時の走行速度が36km/hから60km/hに向上し、スムーズな走行が可能となりました。また、現道4号の交通量が減少し、市街地の走行性も向上しました。

走行速度 36km/h → **60km/h** にアップ
 交通量の減少 → **走行性の向上**



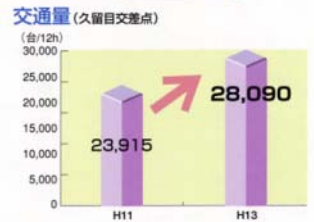
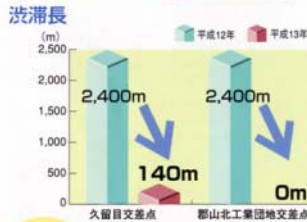
スムーズな走行ができる八山田地区



渋滞交差点の解消

平成13年4月の郡山市日和田町~本宮町間の4車線化(L=3.4km)により、交通量が増加したにも関わらず郡山北工業団地交差点、久留目交差点の2.4kmの渋滞が解消し、走行速度も24km/hから40km/hに向上しました。

最大渋滞長 2.4km → **解消**
 走行速度 24km/h → **40km/h** にアップ



郡山北工業団地交差点付近



4車線整備により渋滞が解消

<整備事例>環状道路、放射道路の整備

- 都市計画道路郡山インター線（郡山市）の整備は、東北自動車道（郡山 IC）等の主要幹線道路と、郡山市中心市街地を結ぶ、新たなアクセス道路として、都市の骨格を形成するとともに、中心市街地の交通負荷の軽減や利便性の向上に、大きな役割を果たします。
- 都市計画道路内郷駅平線（いわき市）は、平中心市街地へ流入する通過交通を分散させる環状道路として整備しており、また、隣接する平南部区画整理事業との一体的整備等により、計画に沿った沿道土地利用を促進しています。



▲都市計画道路 郡山インター線（郡山市）



▲都市計画道路 内郷駅平線（いわき市）

<整備事例>渋滞の解消・緩和を図るバイパスの整備、交差点改良

（国道118号若松西バイパス）

- 一般国道118号若松西バイパス（会津若松市）は、市街地を通る現国道118号の恒常的交通渋滞の解消等を図ります。
- JR只見線で分離されていた地域を立体交差により結び、地域間の交流を促進しました。



▲現国道118号（会津若松市）



▲国道118号若松西バイパス（会津若松市）

<施策例>交通需要マネジメント(TDM)の推進

- 都市部における交通需要の調整・抑制のため、TDM 施策を推進します。

◎TDMとは?

Transportation Demand Management (交通需要マネジメント)の略で、交通行動を工夫(時差出勤・電車・バス・自転車)することにより、交通をスムーズにしていきます。



▲国道13号(福島市)

◎現在進めている交通施策

今までも様々な施策を実施していますが、今後も効果的な施策を推進していきます。

- 自転車利用の促進**
福島市は比較的平坦な土地で、距離や経路によっては自転車より早く到着できる場所もあります。
- 公共交通機関の利用促進**
公共交通(バスや電車等)は一度に多くの人を運ぶことができ、エネルギー効率のよい乗り物です。現在、市内循環100円バスを実施しています。(平成15年9月30日まで就行)
- パーク&ライド、サイクル&ライドの推進**
中心市街地へ流入する自動車を削減するために、郊外部で自動車・自転車から電車・バスなどへ乗り換えます。
- 時差出勤の検討**
時差出勤は、交通が集中する時間帯をずらすことで車を減らすことなく、渋滞緩和に役立ちます。

時差出勤社会実験実施事例 平成9年11月27日-28日(3,200人参加)

- 通利弁天山交差点 渋滞長(国道4号下り方向)
通常日 渋滞長 2,400m
実施日 渋滞長 1,000m → **1/2に減少!**
- 二酸化炭素排出(CO₂)
14%削減!

▲福島市

まちなか周遊バス交通需要マネジメント実証実験

会津若松市では、城下町特有の筋違いや一方通行などによる道路の混雑緩和と公共交通の利便性の向上など、「人と環境にやさしい観光交通システム」の形成をめざしております。
このため、平成13年10月より平成15年9月までの2年間にわたり、市内の主要観光施設や公共施設を周遊するまちなか周遊バス「ハイカラさん」を活用し、無料駐車場でのバスや自転車の乗り換え、駅からの二次交通の確保など、パーク&ライド、レール&バスライドを推進すべく社会実験を実施しております。

まちなか周遊バス「ハイカラさん」の運行内容

実施期間	平成13年10月1日から 平成15年9月30日までの2年間実施
料金	1日乗車券 200円 1日乗車券 500円
運行時間帯	7:30~17:30 (10時間・1日11便)
ルート延長	1周 12.2km (東山温泉乗入れ14.4km)
所要時間	1周 約50分
運行間隔	60分間隔



会津若松市内の「まちなか周遊バス(ハイカラさん)」において、バス位置情報の提供を行うことで利便性を高め、バスの利用促進を図ります。

<施策例>渋滞対策プログラムの推進

- 次期渋滞対策プログラム(H15年度~)の策定にあたっては、渋滞ポイントの選定や対策について、アンケート、インターネット等により皆さんの意見を反映させていきます。
- アンケート回収結果のうち、皆さんが普段利用する道路で、特に渋滞すると感じている箇所として、県内全体で478箇所が指摘されており、また渋滞解消の対策については、右左折レーンの整備が有効とする意見が23%と最も多くなっています。

渋滞アンケート調査用紙

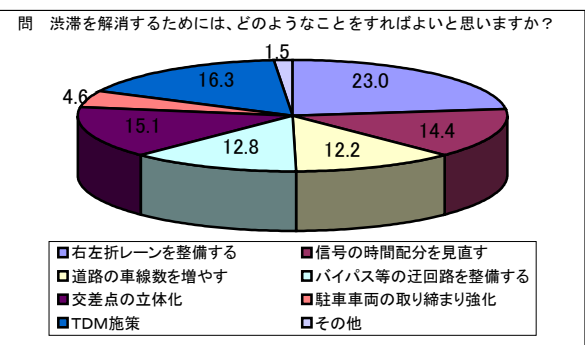
みんなで考える渋滞解消!!

あなたの意見で道路が変わります。

20名の方に2,000円分のQUOカードを差し上げます。5月31日まで有効!

問 あなたが普段利用する県内の道路で、渋滞が特にひどいと感じる箇所は?

事項	箇所数
福島県全体の指摘箇所数	478
県内主要4都市圏の渋滞指摘箇所数	369
主要4都市圏/県全体=割合(%)	77.2
福島都市圏渋滞指摘箇所数	134
郡山都市圏渋滞指摘箇所数	112
いわき都市圏渋滞指摘箇所数	95
会津若松都市圏渋滞指摘箇所数	28



次期渋滞対策プログラム策定に向けたアンケート結果

＜整備事例＞中心市街地活性化を支援する都市計画道路の整備

- 二本松市（竹田根崎地区）では、ワークショップによる住民参加のまちづくりを実施しており、平成14年2月には景観住民協定を締結しました。都市計画道路若宮野辺線については、住民の皆さんが進めるまちづくりと一体となった整備を推進します。
- 相馬市（田町地区）の田町商店街では魅力あるまちづくりへの取り組みのため、「Amanogawa 計画」を策定するとともに、「まちなみづくり協定」を締結しています。都市計画道路小泉桜町線の整備は、この計画と整合を図りながら実施することにより、まちなみ景観の形成や商業活動の活性化を支援しています。
- 郡山駅庚垣原線（郡山駅前大通り）の整備については、車線を減少し、歩道幅員を拡幅する計画です。この路線は郡山市の“顔”となるメインストリートであり、事業の実施にあたっては、社会実験等を通して道路を利用する皆さまの幅広い意見を取り入れたまちづくりを推進します。



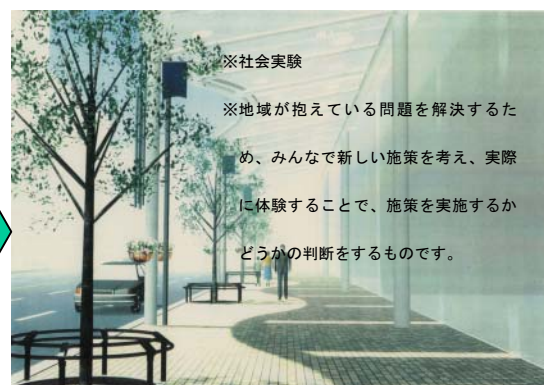
▲都市計画道路 若宮野辺線
(二本松市 竹田根崎地区)



▲都市計画道路 小泉桜町線 (相馬市)



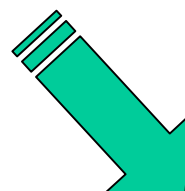
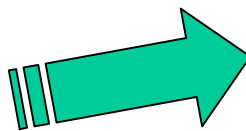
▲都市計画道路 郡山駅庚垣原線
(郡山市)



▲イメージ図 : 都市計画道路
郡山駅庚垣原線 (郡山市)

＜整備事例＞駅前広場などの整備による交通結節点の改善（郡山駅西口駅前広場）

- 駅前広場は、鉄道と他の交通機関との交通結節点であり、様々な交通を受け止める広場です。
- 郡山駅西口駅前広場（郡山市）では、ペDESTリアンデッキ、中央広場、バスターミナル、タクシー乗降場、一般駐車場等を一体的に整備し、交通機関相互の乗り継ぎ、乗り換えの利便性・快適性の向上が図られました。



▲郡山駅西口



＜整備事例＞市街地再開発・区画整理等の面的整備（須賀川駅前土地区画整理事業）

- JR 須賀川駅前の一帯地域では、須賀川駅前土地区画整理事業（須賀川市）を実施しています。都市計画道路須賀川駅並木町線を主軸として、区画道路を適切に配置し、併せて駅前広場を整備することで、須賀川市の表玄関にふさわしい良好な市街地の形成を図ります。



▲須賀川駅前土地区画整理事業（須賀川市）

4 環境・景観(うるおい)

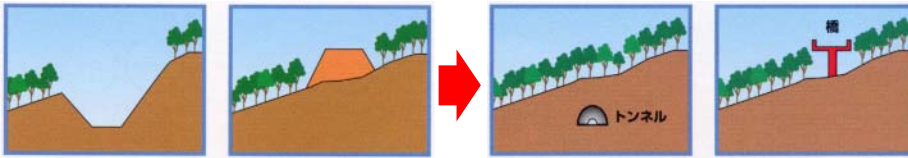
(8) 自然環境や景観と調和したふくしまの道づくり

<対策事例> 自然環境と調和した道路の整備・エコロードの整備 (国道289号甲子道路)

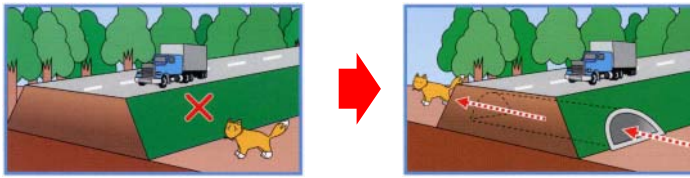
○国道289号甲子道路周辺は、豊かな自然環境に恵まれており、これらの自然を生活の場として、様々な種類の生物が生息しています。甲子道路では、エコロードの整備を進め、植物や動物を守ることを目的として自然環境と調和した様々な工夫を検討しています。



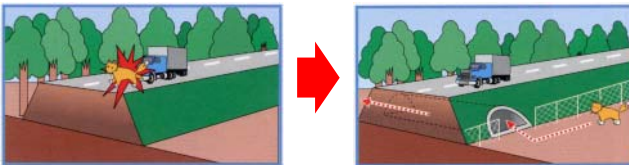
◆構造や線形への配慮 (植物や動物のすみかをまもる)



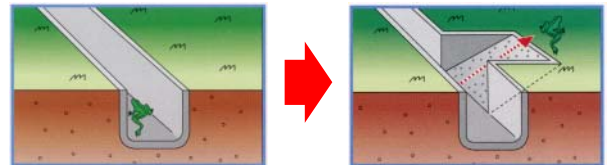
◆横断構造物の設置 (動物のとおり道をまもる)



◆誘導対策 (動物を交通事故からまもる)



◆側溝への配慮 (小動物をまもる)



<対策事例> 自然景観や沿道環境、建築物と一体となった道路景観づくり

(国道49号猪苗代拡幅)

○国道49号猪苗代地区は、磐梯山・猪苗代湖等の観光地を通過し休日や観光シーズンでの混雑が著しい区間です。猪苗代拡幅では、学識経験者、地元関係者等の方々からなる委員会の意見をとりいれながら、優れた自然環境・景観を阻害しない道路景観整備方策について取りまとめ、当事業に反映しています。



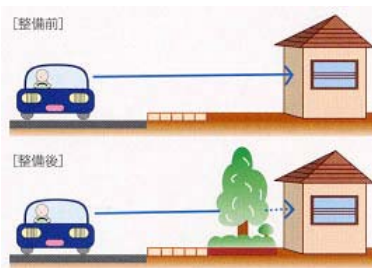
▲道路景観整備方策

<対策事例>沿道環境の改善（国道4号鏡石須賀川環境対策）

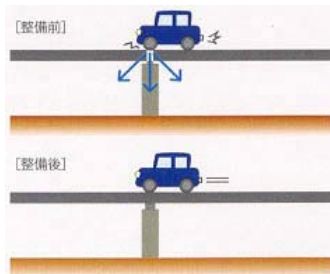
○ 国道4号鏡石須賀川環境対策では、4車線化に伴い交通量が増大し、特に夜間の大型車交通による騒音が著しいことから、車道への排水性舗装（低騒音舗装）の敷設などを実施し、自動車騒音を低減させて沿道環境の改善を進めています。



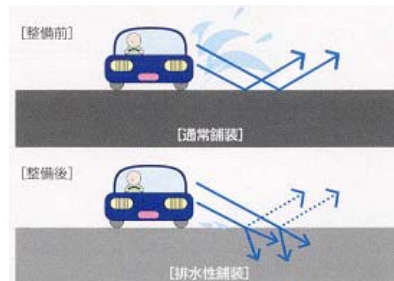
◆緑地・植樹帯の整備



◆橋梁部のノージョイント化

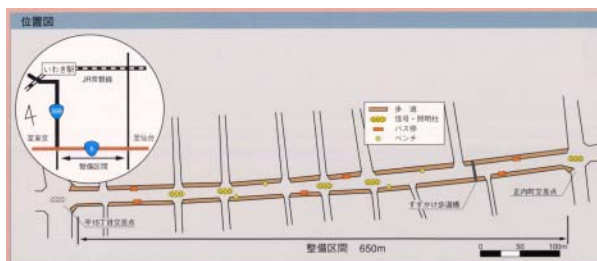


◆排水性舗装の敷設



<整備事例>電線類の地中化の推進（電線共同溝整備事業：国道6号平地区）

○いわき市の平地区では、国道6号が市街地における交通の軸、線的な景観構成要素として都市景観の骨格をなしています。平地区歩道景観整備では、地元住民の方々からなる懇談会、美しい国土づくりアドバイザーの意見・指導を反映し、幹線道路としての位置付け、歩道としての機能を踏まえた上で、電線共同溝整備による電線の地中化を行うとともに、景観に配慮した、地元の方に親しみやすい歩道整備を行いました。



◆歩道断面図

