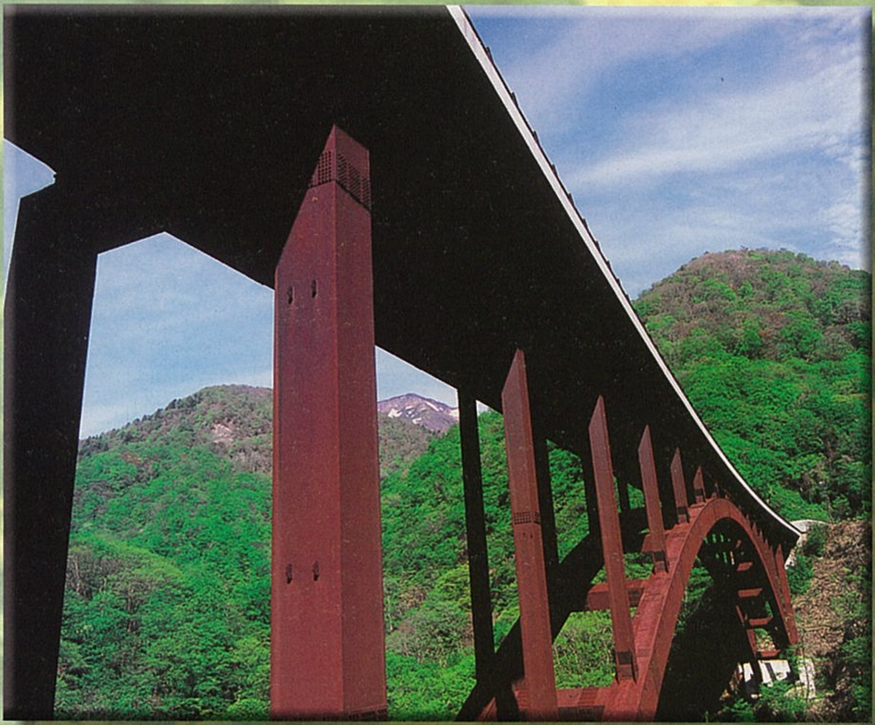
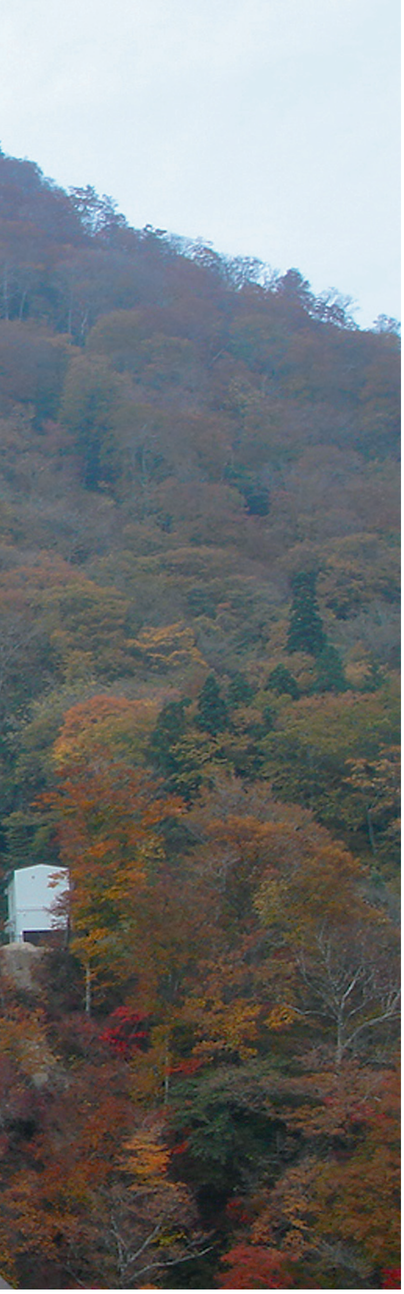


福島県の道路 2009

福島県



■国道289号
甲子道路開通
（平成20年9月21日）

Contents

1章 福島県の概要 …… 2

2章 道路の現況 …… 6
- 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 …… 8
- 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
- 県の道路予算編成方針 …… 14
- 国における道路整備財源の変遷 …… 16

4章 うつくしま建設プラン21 …… 18
- うつくしま建設プラン21 …… 18
- 施設展開の基本テーマ …… 19

5章 福島県新道路計画 …… 20
- 道づくりの基本方針 …… 20
- 基本方針別基本計画の施策体系 …… 21

6章 広域道路整備基本計画 …… 22
- 広域道路整備の基本方針 …… 22
- 福島県広域道路網マスタープラン …… 23

7章 高速道路 …… 25
- スマートインターチェンジ …… 28

8章 地域高規格道路 …… 29
- 地域高規格道路とは …… 29
- 県内の地域高規格道路 …… 30

9章 渋滞対策 …… 32

10章 福島県道路アセットマネジメント …… 35

11章 ふくしま公共施設等ユニバーサルデザイン指針 …… 36

12章 地域自立・活性化支援制度 …… 38

13章 合併市町村のまちづくり支援 …… 39

14章 道路施策のメニュー …… 40
- 国道事業 …… 40
- 地方道事業 …… 41
- 地域自立活性化事業 …… 42
- 国直轄道路事業負担金 …… 42
- 電源立地促進事業 …… 43
- 道路橋りょう調査 …… 43
- 市町村道路整備代行事業 …… 43

地域連携・地域生活を支えるふくしまの道づくり
- 道の駅整備 …… 44

安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり
- 歩道の整備、交差点の改良等 …… 45
- 自転車利用の促進 …… 47
- 災害防除事業 …… 50
- 橋りょう補修事業、緊急橋りょう改修事業 …… 51

雪や寒さを克服するふくしまの道づくり
- 除雪事業 …… 52
- チャレンジふくしま「ゆいの道」作戦 …… 53
- 防雪事業 …… 54

維持管理の充実を図るふくしまの道づくり
- 道路維持補修事業 …… 55
- 清掃活動 …… 55
- 道路長寿命化対策事業 …… 56

自然環境や景観と調和したふくしまの道づくり
- 電線共同溝整備事業 …… 58

思いやりを持ったふくしまの道づくり
- やさしい道づくり推進事業 …… 59

15章 福島県の有料道路 …… 60

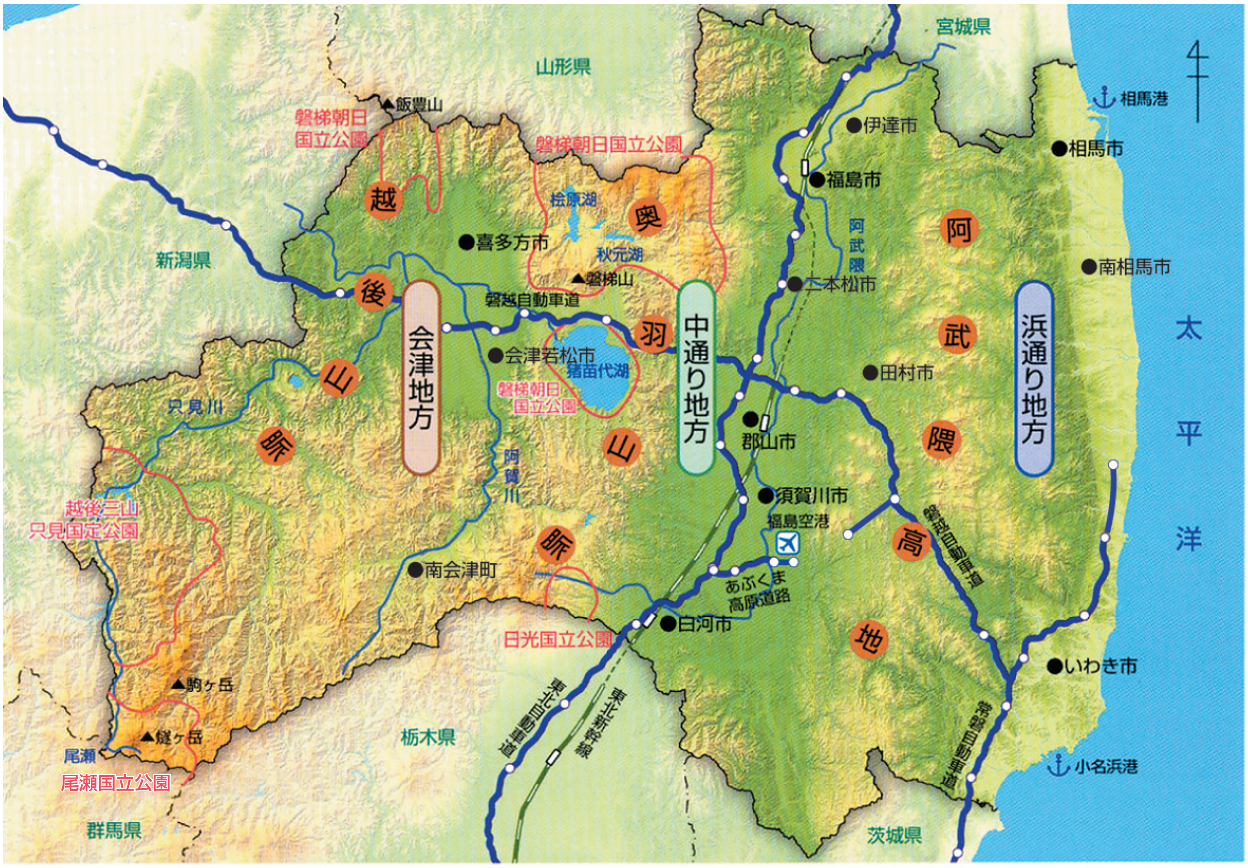
16章 福島県の主要プロジェクト …… 61

17章 特別法の指定地域 …… 65

巻末 福島県の道路網

1 福島県の概要

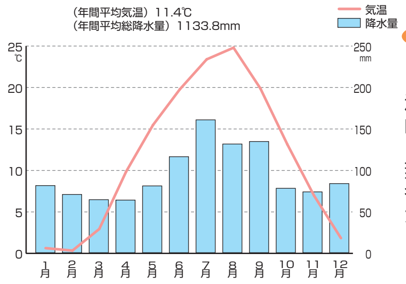
概　要



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

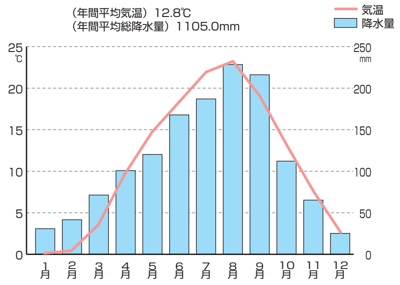
気　候



会津若松

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。



福島

中通り地方

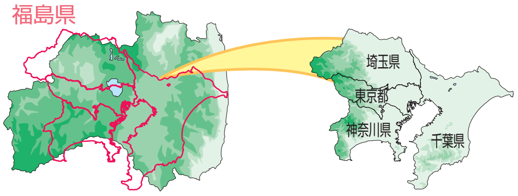
中通り地方は、日本海側と太平洋側の気候の中間の気候です。夏は、山間部ではそれほど暑くなりませんが、盆地ではかなり蒸し暑くなります。冬は冷たい風が吹き、雪も降ります。

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2007・福島県)

○自然公園面積……1,682.06km²…全国8位
(一目でわかる福島県の指標2008・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

● 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20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20年版県勢要覧）

主な河川

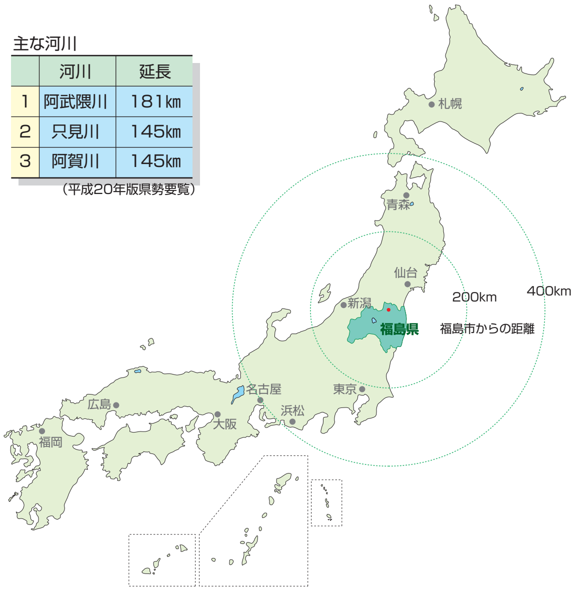
	河川	延長
1	阿武隈川	181km
2	只見川	145km
3	阿賀川	145km

（平成20年版県勢要覧）

主な湖沼

	湖沼	面積
1	猪苗代湖	103.32km²
2	檜原湖	10.72km²
3	秋元湖	3.64km²

（平成20年版県勢要覧）



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

● 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

人口・産業構造

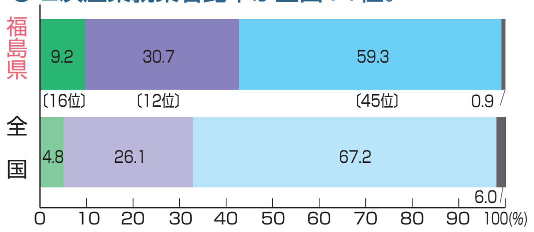
● 平成9年の2,137,406人が過去最高

○人　　口　2,066,644人（全国18位）（平成19年10月1日）
○世 帯 数　736,288世帯（全国20位）（平成19年10月1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2008・福島県）

● 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4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20年版県勢要覧）

● 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）

● 製造品出荷額等

○ 58,763億円　（全国19位）（平成18年12月31日）
（一目でわかる福島県の指標2008・福島県）

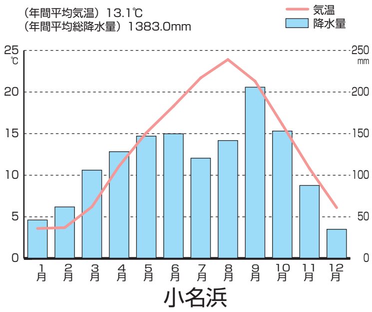
● 観光客伸び率トップクラス

○年間観光客　5,694万人　（平成20年版県勢要覧）
○温泉地数（宿泊施設のある場所）138箇所（全国5位）（平成18年3月31日）
（一目でわかる福島県の指標2008・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	2.46	2.84	7	平成19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	3,043	2,728	25	平成17年
県内総生産（名目）	億円	5,161,662	78,301	18	平成17年
農業産出額	億円	86,321	25,000	12	平成18年
製造品出荷額等	億円	3,148,346	59,147	19	平成18年
年間商品販売額	億円	5,452,506	46,555	21	平成19年6月1日

（一目でわかる福島県の指標2008・福島県）



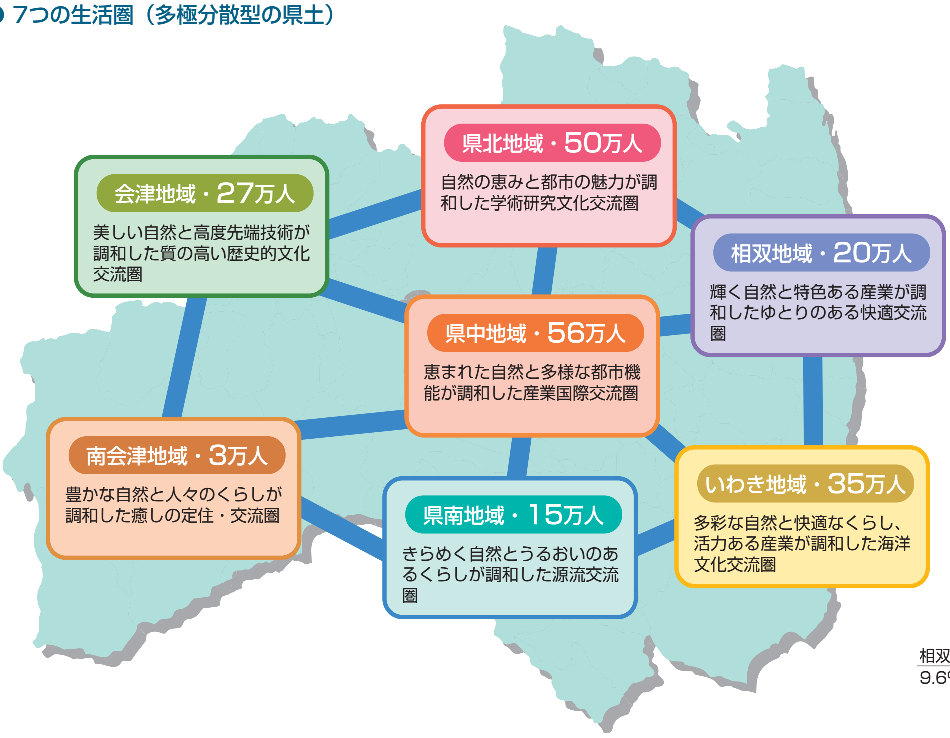
小名浜

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。

県土構造

● 7つの生活圏（多極分散型の県土）

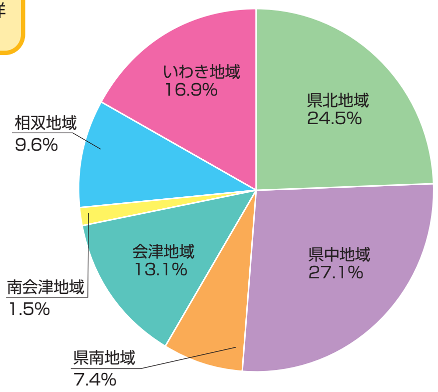


● 地域別人口

地　域	人　口 H21.1.1	地域人口 割合（%）	世 帯 数 H21.1.1
県北地域	502,301	24.5%	177,276
県中地域	556,534	27.1%	197,685
県南地域	151,566	7.4%	50,632
会津地域	268,390	13.1%	93,479
南会津地域	31,081	1.5%	11,034
相双地域	196,547	9.6%	65,978
いわき地域	347,676	16.9%	132,380
合　計	2,054,095	100.0%	728,464

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



特色ある県土構造

○本県は、南北に縦断する阿武隈高地・奥羽山脈によって、気候・風土の異なる、浜通り、中通り、会津の3地方に区分されている。

○また、県内各地に都市が分散した特色ある多極分散型の県土構造となっており、その中で都市と農山村が、機能分担と連携によって、それぞれの特色を生かしながら、7つの特色ある生活圏をかたちづくっている。

○このため、3本の縦軸と3本の横軸の合計6本の連携軸の結節点を生活圏としてとらえ、7つの生活圏それぞれがその特色を生かしながら相互の連携を強化し、県全体としての魅力を高めていくことが重要である。

○ 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、南から北に縦走す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、阿武隈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、美しくも激しい自然の中で独特の豊かな生活が営まれています。

会津軸	中通り軸	浜通り軸
国際的なリゾート･観光地域として新しい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	新しい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、諸機能を図る軸	高速交通網の整備が進展しつつあるのを踏まえ、新しい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	横断道軸	南部軸
南東北中枢広域都市圏構想等により本県北部の連携を図るとともに、南東北との交流を担う軸	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	21世紀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「道路の日」に制定しました。

本県でもこの「道路の日」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『「道路の日」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

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59.7（%）→ 福島県57.7（%）全国第29位
舗装率（簡舗含む）…………………全国平均79.4（%）→ 福島県68.8（%）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

道路の種別			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）			490.0	9	100.0	100.0	1	100.0	100.0	1	100.0	98.6	1	100.0	100.0	1
県管理分	国道（指定区間外）		1,499.3	1	79.1	84.8	39	84.2	90.1	39	70.7	85.0	42	98.6	98.9	34
	県道	主要地方道	1,877.5	4	74.2	76.2	24	82.8	85.1	30	64.3	71.3	35	98.5	97.9	27
		一般県道	2,273.4	5	48.3	59.7	36	63.1	72.4	37	36.8	52.5	41	93.1	95.0	36
		県道計	4,150.9	5	60.0	67.1	31	72.0	78.1	35	49.2	60.9	39	95.6	96.3	33
	合計		5,650.2	3	65.1	70.6	33	75.2	80.5	36	54.9	65.7	41	96.4	96.8	32
国道・県道計			6,140.2	3	67.9	74.2	33	77.2	82.9	36	58.5	69.7	42	96.6	97.2	32
市町村道			32,536.6	7	13.0	17.1	33	54.1	55.5	27	9.2	18.0	42	63.5	76.2	42
県内総計			38,876.8	7	21.7	25.9	33	57.7	59.7	29	17.0	25.9	42	68.8	79.4	42

（道路統計年報2008年版より）

● 福島県の道路現況詳細

（単位：m、m²、%）平成20年4月1日現在

道路の種別	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	歩道等設置道路延長
						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				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	%	延長	%		
(1)国道(指定区間)	4	492,490	0	0	492,490	492,490	100.0	492,490	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	492,490	100.0	492,490	100.0	15,073,786	397,143
県管理分 (2)国道 (指定区間外)	15	1,775,140	266,375	10,800	1,497,965	1,187,248	79.3	1,262,541	84.3	235,424	15.7	17,329	1.2	21,116	1.4	1,061,788	70.9	1,476,849	98.6	26,007,316	533,062
県道 (3)主要地方道	76	1,996,426	183,884	0	1,812,542	1,352,330	74.6	1,492,939	82.4	319,603	17.6	13,103	0.7	28,499	1.6	1,146,574	63.3	1,784,043	98.4	28,654,918	569,113
(4)一般県道	293	2,514,997	217,802	5,221	2,291,974	1,105,981	48.3	1,460,570	63.7	831,404	36.3	51,051	2.2	154,658	6.7	848,212	37.0	2,137,316	93.3	29,565,045	472,553
(自転車道)	(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	4,511,423	401,686	5,221	4,104,516	2,458,311	59.9	2,953,509	72.0	1,151,007	28.0	64,154	1.6	183,157	4.5	1,994,786	48.6	3,921,359	95.5	58,219,963	1,041,666
(6)=(2)+(5) 県管理合計	384	6,286,563	668,061	16,021	5,602,481	3,645,559	65.1	4,216,050	75.3	1,386,431	24.7	81,483	1.5	204,273	3.6	3,056,574	54.6	5,398,208	96.4	84,227,279	1,574,728
(7)有料道路	(5)	71,177	0	0	71,177	50,538	71.0	71,177	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	71,177	100.0	71,177	100.0	1,493,187	707
(8)=(1)+(6)+(7) 国県道計	388	6,850,230	668,061	16,021	6,166,148	4,188,587	67.9	4,779,717	77.5	1,386,431	22.5	81,483	1.3	204,273	3.3	3,620,241	58.7	5,961,875	96.7	100,794,252	1,972,578
(9)市町村道計	73,414	33,235,082	358,624	322,806	32,553,652	4,329,410	13.3	17,821,781	54.7	14,731,871	45.3	5,993,344	18.4	11,641,431	35.8	2,578,119	7.9	20,912,211	64.2	253,045,929	1,997,891
(10)=(8)+(9) 県内総計	73,802	40,085,312	1,026,685	338,827	38,719,800	8,517,997	22.0	22,601,498	58.4	16,118,302	41.6	6,074,827	15.7	11,845,704	30.6	6,198,360	16.0	26,874,086	69.4	353,840,181	3,970,469

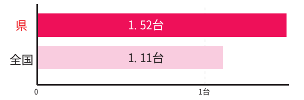
道路の種別	実延長	実延長の種類内訳									立体横断施設		鉄道との交差箇所数			
		道路	トンネル		橋りょう				踏切道		歩道橋	地下歩道	合計	立体		平面踏切
							木橋							オーバー	アンダー	
		延長	個数	延長	個数	延長	個数	延長	個数	延長						
(1)国道(指定区間)	492,490	457,592	29	13,356	429	21,536	0	0	1	6	79	93	27	14	12	1
県管理分 (2)国道 (指定区間外)	1,497,965	1,422,982	77	38,350	1,208	36,595	0	0	4	38	10	20	47	27	16	4
県道 (3)主要地方道	1,812,542	1,763,750	41	14,499	1,465	33,995	0	0	32	298	28	15	91	29	29	33
(4)一般県道	2,291,974	2,255,507	14	3,261	1,527	32,508	0	0	60	698	13	3	119	30	29	60
(自転車道)	(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	4,104,516	4,019,257	55	17,760	2,992	66,503	0	0	92	996	41	18	210	59	58	93
(6)=(2)+(5) 県管理合計	5,602,481	5,442,239	132	56,110	4,200	103,098	0	0	96	1,034	51	38	257	86	74	97
(7)有料道路	71,177	68,954	0	0	37	2,223	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
(8)=(1)+(6)+(7) 国県道計	6,166,148	5,968,785	161	69,466	4,666	126,857	0	0	97	1,040	130	131	285	101	86	98
(9)市町村道計	32,553,652	32,374,538	31	3,979	13,139	169,048	433	3,498	626	6,087	21	15	1,096	470		626
(10)=(8)+(9) 県内総計	38,719,800	38,343,323	192	73,445	17,805	295,905	433	3,498	723	7,127	151	146	1,381	101	556	724

（国県道現況調書より）

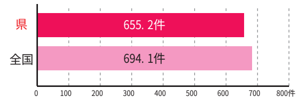
道路交通の現状

○ 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世帯当り自家用乗用車台数
（一目でわかる福島県の指標2008）

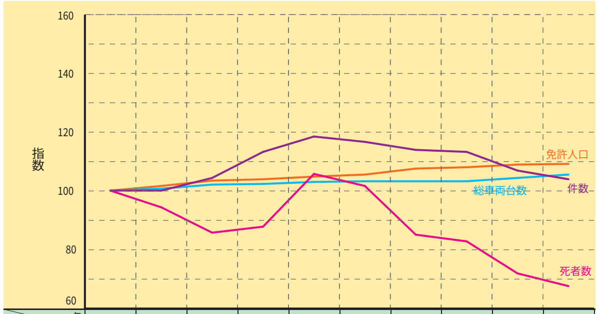


○ 人口10万人当り交通事故発生件数
（一目でわかる福島県の指標2008）



○ 交通指標の推移

	平成18年	平成17年	増減数	増減率
発生件数	13,627	14,186	-559	-3.9%
死者数	136	143	-7	-4.9%
傷者数	17,353	18,164	-811	-4.5%



区分 ＼ 年		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
交通事故	件数（件）	13,220	13,188	13,799	14,891	15,691	15,434	14,971	14,854	14,186	13,627
	指数	100	100	104	113	119	117	113	112	107	103
	死者（件）	198	185	171	192	210	200	169	162	143	136
	指数	100	93	86	97	106	101	85	82	72	69
車両台数	県内総台数（件）	1,690,285	1,704,318	1,717,781	1,731,631	1,744,043	1,752,292	1,752,323	1,756,383	1,769,212	1,777,232
	指数	100	101	102	102	103	104	104	104	105	105
免許人口	件数（人）	1,199,140	1,221,679	1,238,175	1,251,888	1,264,118	1,277,048	1,289,326	1,299,246	1,306,131	1,311,269
	指数	100	102	103	104	105	106	108	108	109	109

（平成19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4,203橋、のべ延長は、103.1km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以上の橋架

道路種別	一般国道			地方道									合計
				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	小計	長大橋	中小橋	
全体橋数	1,209	95	1,114	2,994	133	2,861	1,467	71	1,396	1,527	62	1,465	4,203

※上記には横断歩道橋、ランプ橋等が含まれていない。

(国県道現況調書)

踏切の現況

現在県管理道路と鉄道との交差箇所は257箇所あり、このうち96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。

※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 死者	国道 傷者	県道 死者	県道 傷者	市町村道(農道含む) 死者	市町村道(農道含む) 傷者	計 死者	計 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

鉄道路線名	箇所数	未整備の法指定箇所 立体	未整備の法指定箇所 構造改良
東北本線	10	0	寺 1
奥羽本線	1	0	0
常磐線	18	0	0
磐越東線	25	0	0
磐越西線	16	第一越後 1	第三越後 1
水郡線	10	0	0
会津線	6	0	馬越 1
只見線	9	0	0
飯坂線	1	0	0
合計	96	1	3

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109.2kmになります。これはだいたい白河IC～国見SAに達する長さ（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56.1kmになります。

● 県内トンネル現況表

（平成20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	15 23,758	1 3,659	30 35,769
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
県管理	一般国道（指定区間外）	箇所数 延長	7 418	42 11,337(11,704)	20 13,431(13,881)	6 8,067	2 5,097(7,300)	77 38,350
県管理	主要地方道	箇所数 延長	6 536	22 4,483	8 5,472	3 4,008	0 0	39 14,499
県管理	一般県道	箇所数 延長	5 122	7 1,807	2 1,332	0 0	0 0	14 3,261
県管理	小計	箇所数 延長	18 1,076	71 17,627	30 20,235	9 12,075	2 5,097(7,300)	130 56,110
市町村道		箇所数 延長	17 738	13 2,615	1 626	0 0	0 0	31 3,979
合計		箇所数 延長	39 2,007	105 25,673	45 30,799	28 41,979	3 8,756	220 109,214

（ ）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。

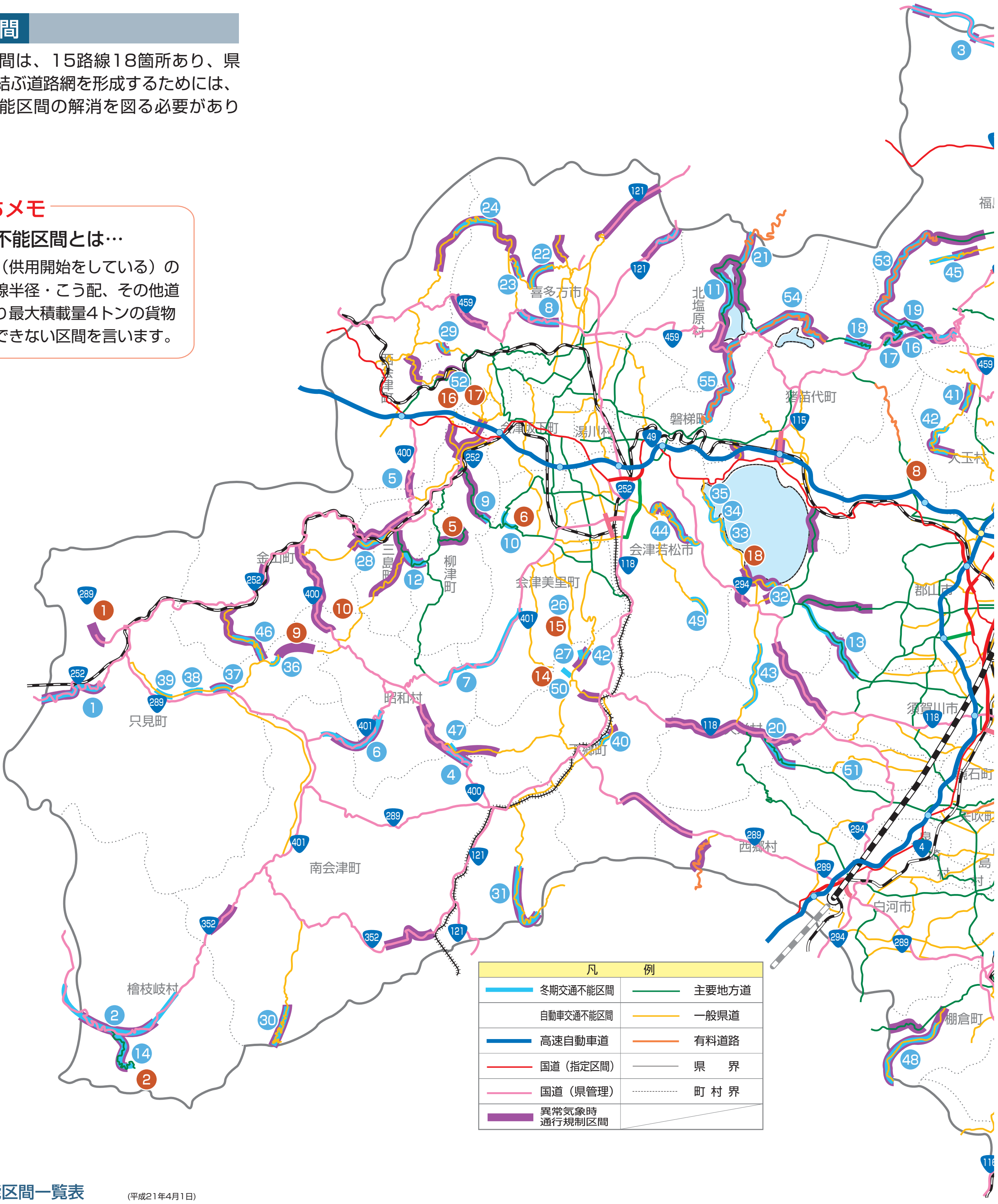
交通不能区間

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…

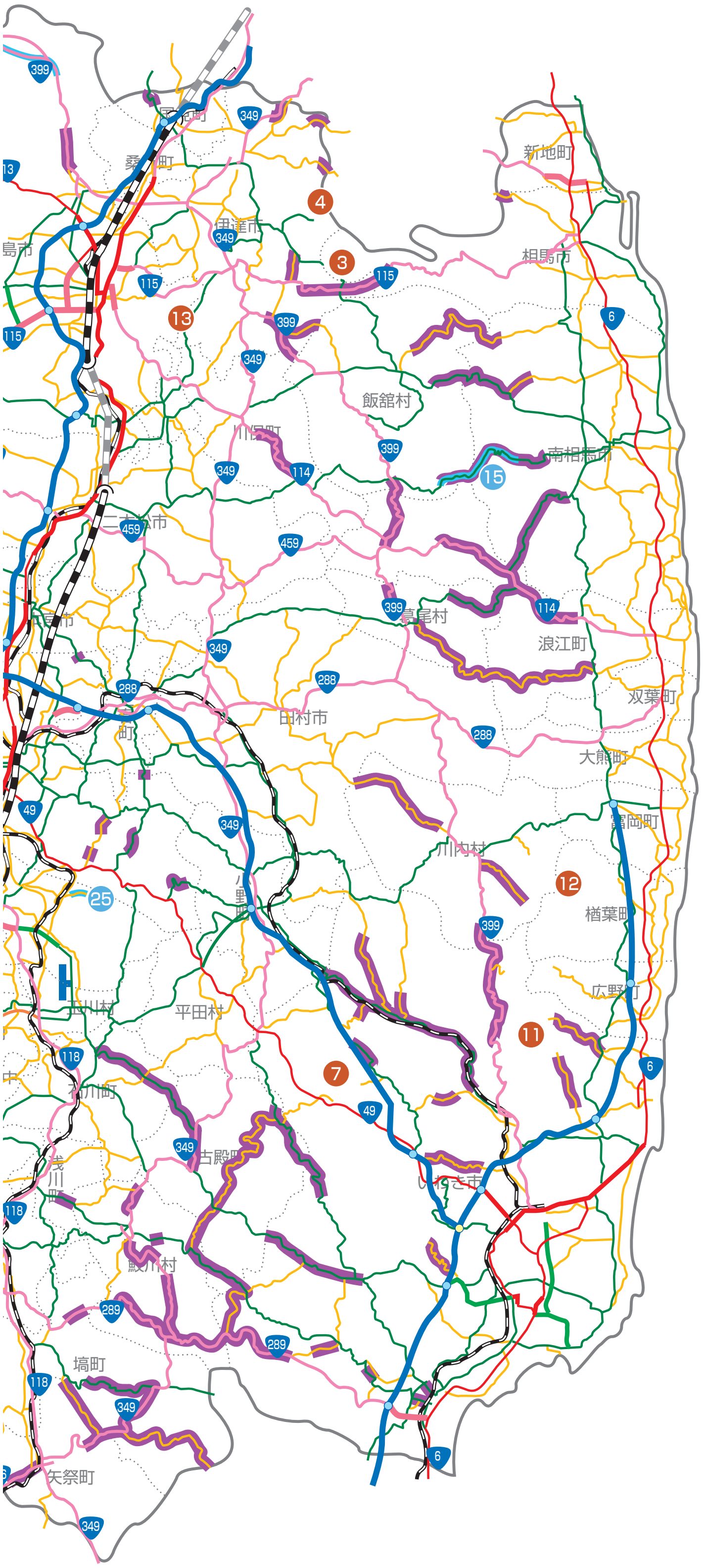
未改良道路（供用開始をしている）のうち幅員・曲線半径・こう配、その他道路の状況により最大積載量4トンの貨物自動車が通行できない区間を言います。



● 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	檜枝岐村燧ヶ岳字沼山地内	3.5
3	主	浪江国見線	伊達市霊山町大字大石笹峠～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	〃	柳津町大字久保田地内	1.0
7	－	三株下市萱小川線	いわき市三和町下市萱～上永井	2.0
8	－	石筵本宮線	郡山市熱海町石筵～大玉村大字玉井	3.5
9	－	小林会津宮下停車場線	只見町大字布沢地内	5.6
10	－	〃	昭和村大字野尻～三島町大字間方	7.2
11	－	片倉末続停車場線	いわき市四倉町八茎～大久町大久	3.5
12	－	下川内竜田停車場線	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	－	湯ノ上会津高田線	下郷町大字大内地内	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	西会津町大字束松～会津坂下町大字束松	3.1
17	－	〃	会津坂下町大字束松地内	0.5
18	－	湖南湊線	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



● 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	箇 所 名	延長(km)
1	（国）252号	新潟県境～只見町大字石伏字上宮渕（六十里越）	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	福島市飯坂町字八方塚～鳩峰峠（県境）	7.2
4	（国）400号	南会津郡南会津町町高野字岩向山（舟鼻峠）～大沼郡昭和村大字大芦字御前山	7.3
5	〃	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
6	（国）401号	大沼郡昭和村大字大芦字八反田（鳥居峠）～南会津郡南会津町界字鹿水入	13.3
7	〃	大沼郡会津美里町大字宮川字牧場～昭和村大字小野川字中ノ本田（博士峠）	15.7
8	（国）459号	喜多方市山都町川字北原～喜多方市山都町相川字藤沢	2.9
9	（主）会津高田柳津線	大沼郡会津美里町大字赤留字滝峠～大字赤留字中ノ山(赤留峠)	3.6
10	〃	大沼郡会津美里町大字上平字西ノ原～河沼郡柳津町大字軽井沢字南	2.1
11	（主）会津若松裏磐梯線	耶麻郡北塩原村大字桧原字細野山～字道前原	6.0
12	（主）会津若松三島線	河沼郡柳津町大字黒沢字五斗蒔～大沼郡三島町大字大谷字寺ノ下（大谷峠）	4.9
13	（主）中野須賀川線	郡山市湖南町大字中野字飯ヶ森～須賀川市梅田字牛仏	11.9
14	（主）沼田檜枝岐線	南会津郡檜枝岐村燧ヶ岳字沼山～字御池	9.6
15	（主）原町二本松線	南相馬市原町区高倉字国見～相馬郡飯舘村大字比曽字蕨平	15.5
16	（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）	3.0
17	〃	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
18	〃	耶麻郡猪苗代町大字若宮字高森山～字吾妻山	5.0
19	（主）本宮土湯温泉線	福島市土湯温泉町字糸滝前～字鷲倉山（土湯峠）	7.2
20	（主）矢吹天栄線	白河市大信隈戸字隈戸～岩瀬郡天栄村大字羽鳥字一本木	9.3
21	（主）米沢猪苗代線	山形県境～耶麻郡北塩原村大字桧原字早稲沢	7.6
22	（一）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	〃	喜多方市山都町朝倉沼の平～喜多方市山都町一ノ木字一ノ木	2.8
24	〃	喜多方市山都町一ノ木字藤巻～西会津町奥川大字飯根字弥平四郎	6.5
25	（一）雲水峰江持線	須賀川市大字塩田字音森～同市大字塩田字木曽	2.5
26	（一）大内会津高田線	大沼郡会津美里町大字旭市川字山ノ神～字市野	2.0
27	〃	南会津郡下郷町大字大内字小屋沢～字蛇沢	2.6
28	（一）小栗山宮下線	大沼郡金山町大字沼沢字川前～三島町大字宮下字左靭	3.5
29	（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士字小清水	1.6
30	（一）栗山舘岩線	南会津郡南会津町田代山（福島県境）～水引	13.9
31	（一）黒磯田島線	栃木県境～南会津郡南会津町大字栗生沢字栗生沢	10.5
32	（一）湖南湊線	郡山市湖南町大字舟津字中ノ沢～字鬼沼	1.4
33	〃	会津若松市湊町大字平潟字北向～大字静潟宮ノ前	0.8
34	〃	会津若松市湊町大字静潟字御伊勢下～大字静潟字中田前	3.5
35	〃	会津若松市湊町大字静潟字鵜ノ浦山～大字赤井字屋敷	3.0
36	（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	2.0
37	（一）小林舘の川線	南会津郡只見町大字小林字日宮沢～大字亀岡字坂下	1.8
38	〃	南会津郡只見町大字熊倉字居平～大字荒島字宮ノ前	1.6
39	〃	南会津只見町大字荒島字三田山～大字小川字上村	1.2
40	（一）高陦田島線	南会津郡下郷町大字白岩字南上平～大字澳田字半道田	2.1
41	（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	5.0
42	〃	安達郡大玉村玉ノ井字前ヶ岳	6.4
43	（一）羽鳥福良線	岩瀬郡天栄村大字田良尾字鹿野～郡山市湖南町大字馬入新田字家ノ前	9.7
44	（一）東山温泉線	会津若松市東山町石山字院内（背あぶり峠）～同市湊町大字共和字五老滝	13.7
45	（一）福島微温湯泉線	福島市桜本字川越～字微湯温泉	7.1
46	（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鮭立（松坂峠）	7.8
47	（一）舟ヶ鼻下郷線（旧道）	南会津郡下郷町大字戸赤字宮山国有林	1.2
48	（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	11.0
49	（一）湯川大町線	会津若松市東山町大字湯川字壇ノ沢～字家ノ向	2.8
50	（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
51	（一）十日市矢吹線	白河市大信隈戸字鶴ヶ岩～岩瀬郡天栄村大字大里字向坂	2.4
52	（一）別舟渡線	耶麻郡西会津町束松字軽沢丁～耶麻郡西会津町束松字軽沢丁	0.5
合計	38路線	52箇所	311.1

● 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	箇 所 名	延長(km)
53	（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）～土湯温泉町字鷲倉山	27.8
54	（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（金堀サブゲート）～北塩原村大字檜原字剣ヶ峰	11.8
55	（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）～北塩原村大字桧原字湯平山（檜原ゲート）	13.6
合計	3路線	3箇所	53.2

● 異常気象時等通行規制区間一覧表

道路種別	異常気象時通行規制区間			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	339.6	8	21	97.4
主要地方道	28	38	309.0	12	15	83.5
一般県道	48	58	341.7	25	31	181.0
計	89	140	990.3	45	67	361.9

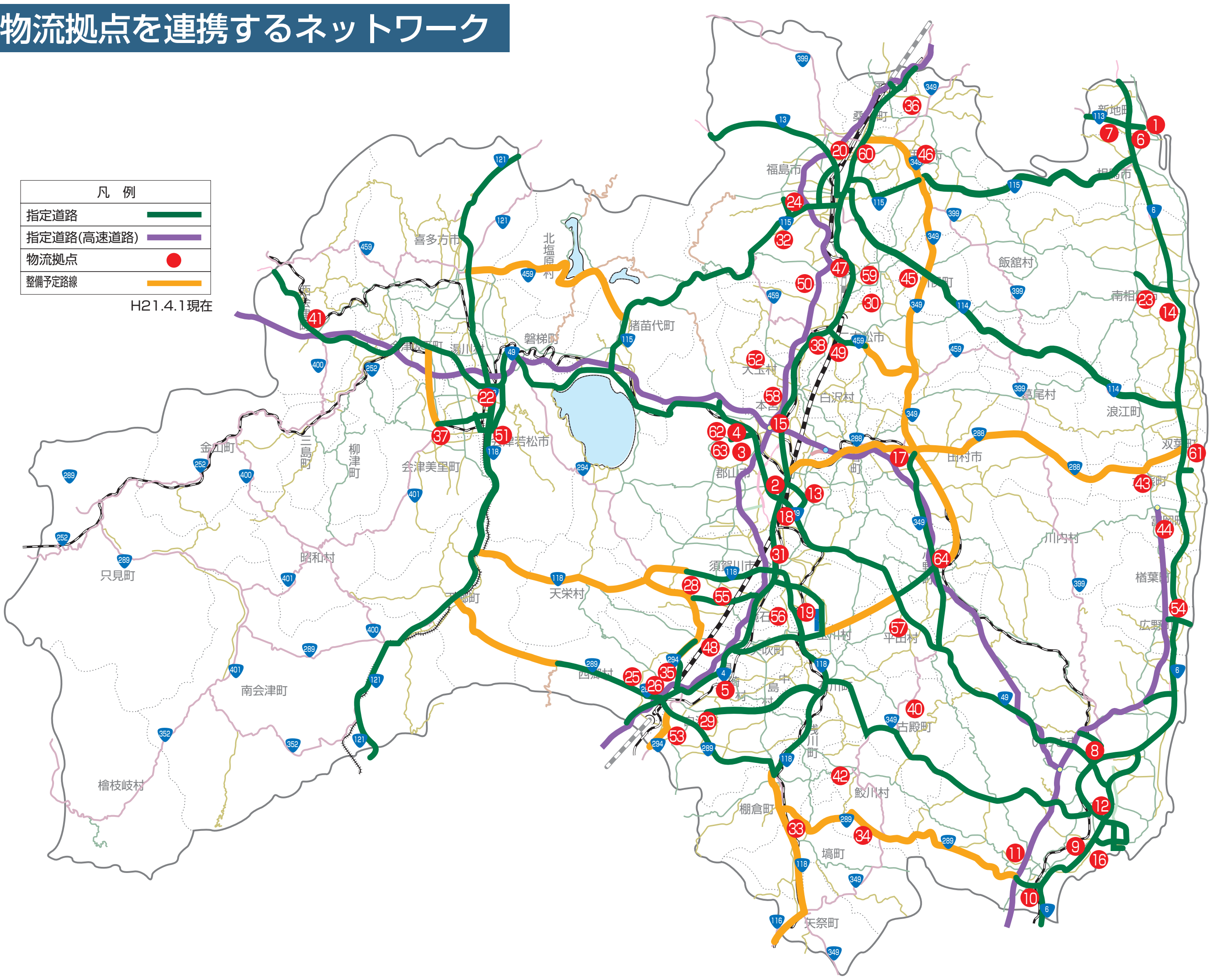
● 交通不能路線

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

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	86.9
一般県道	22	31	135.9
計	41	55	364.3

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	24 佐倉西工業団地	36 梁川工業団地	48 大信第二工業団地	59 飯野工業団地
2 郡山北部工業団地	13 郡山中央工業団地	25 西郷第二（坂ノ影）工業団地	37 会津高田工業団地	49 平石高田第二工業団地	60 瀬上工業団地
3 郡山西部第一工業団地	14 原町南工業団地	26 西郷第一（大平）工業団地	38 八万舘工業団地	50 安達工業団地	61 双葉工業団地
4 郡山西部第二工業団地	15 本宮町工業等団地	28 岩崎（長沼第三）工業団地	40 古殿工業団地	51 一ノ堰工業団地	62 異業種工業団地
5 泉崎村中核工業団地	16 小名浜臨海工業団地	29 住友ゴム白河工場	41 西会津工業団地	52 大玉第二工業団地	63 郡山ウエストソフトパーク
6 相馬中核工業団地（東地区）	17 田村西部工業団地	30 小沢工業団地	42 中野工業団地	53 新白河ビジネスパーク	64 滝根地区船ヶ作団地
7 相馬中核工業団地（西地区）	18 郡山貨物ターミナル駅	31 須賀川北部工業団地	43 大熊西工業団地	54 広野工業団地	
8 いわき好間中核工業団地	19 福島空港	32 上名倉工業団地	44 富岡工業団地	55 大山農工工業団地	
9 滝尻工業団地	20 東福島駅	33 塙林間工業団地	45 川俣西部工業団地	56 鏡石東部工業団地	
10 勿来工業団地	22 会津若松駅	34 越虫工業団地	46 霊山見城坂工業団地	57 平田第二工業団地	
11 山田インダストリアルパーク	23 原ノ町駅	35 西郷第三（椙山）工業団地	47 松川工業団地	58 本宮北工業団地	

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。

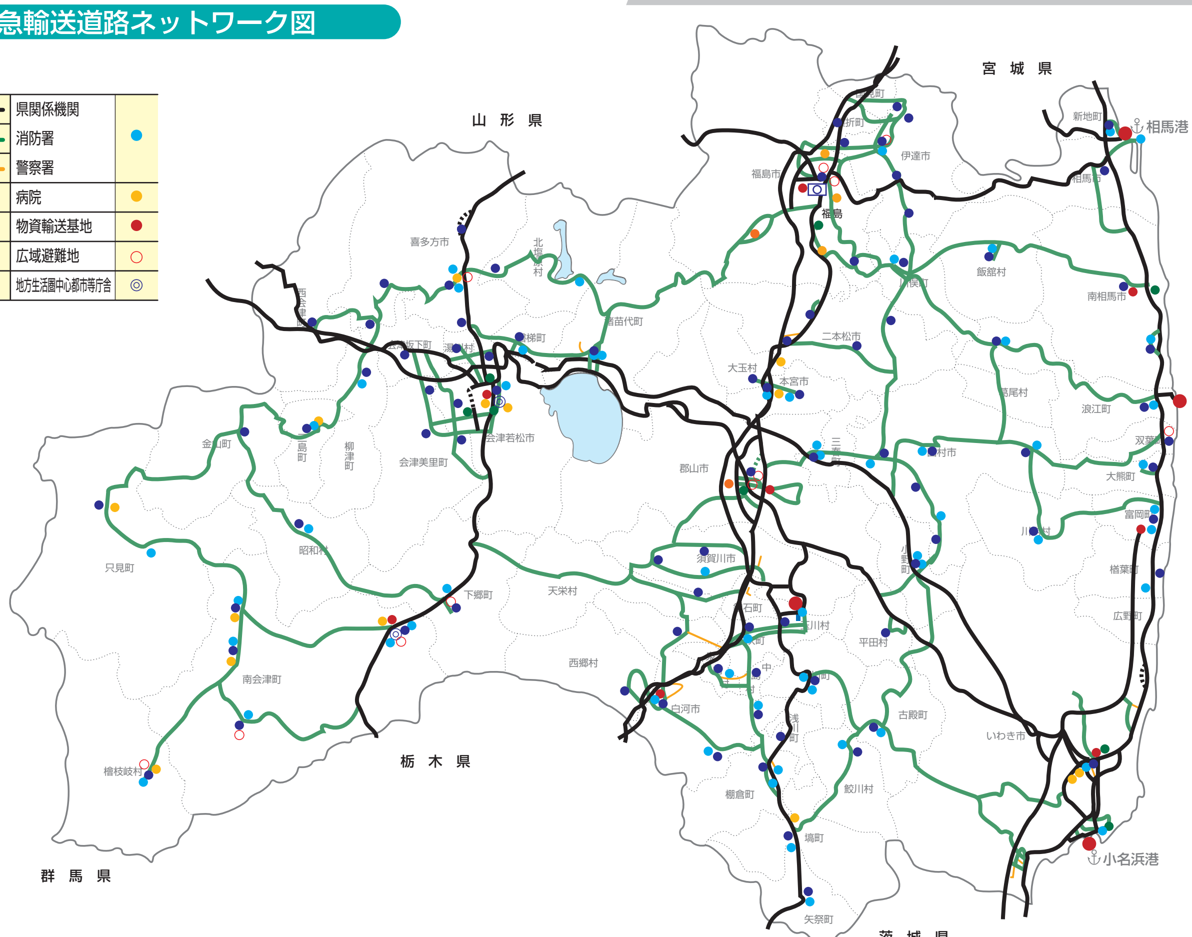
緊急輸送道路

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な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、高速道路等をネットワーク化しています。

緊急輸送道路ネットワーク図

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）	258.2	1,365.0	28.4	1,651.6
改良延長（km）	250.3	1,194.1	24.6	1,469.0
未改良延長(km)	7.8	170.9	3.8	182.5
改 良 率（%）	97.0	87.5	86.6	88.9

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21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	楢葉町	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	油井高架橋	安達町	801.3	国土交通省
4	常磐自動車道	井出川橋	楢葉町	737.8	東日本高速道路(株)
5	常磐自動車道	折木川橋	広野町	721.4	東日本高速道路(株)
6	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)
7	常磐自動車道	好間高架橋	いわき市	678.0	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

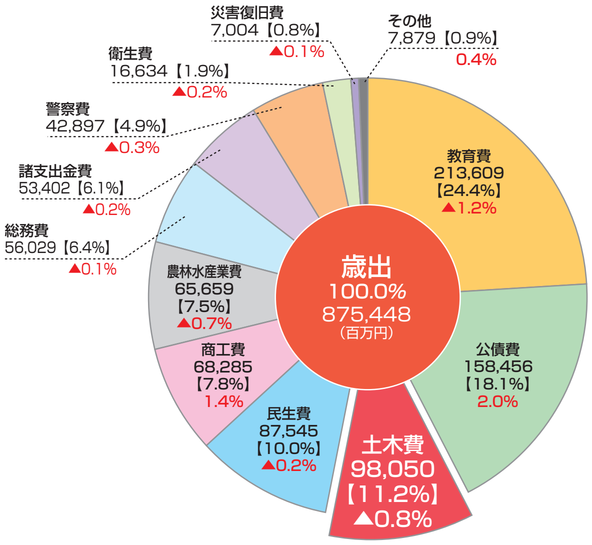
(平成21年3月末日現在・県境を跨ぐトンネルを含む)

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	龍ヶ獄トンネル	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

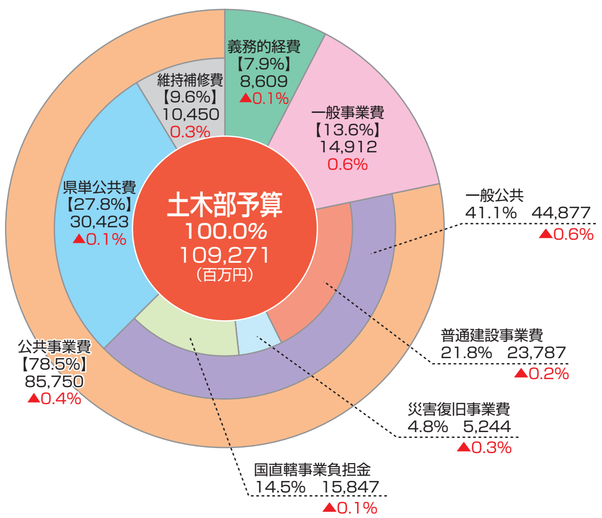
県の道路予算

● 目的別歳出内訳



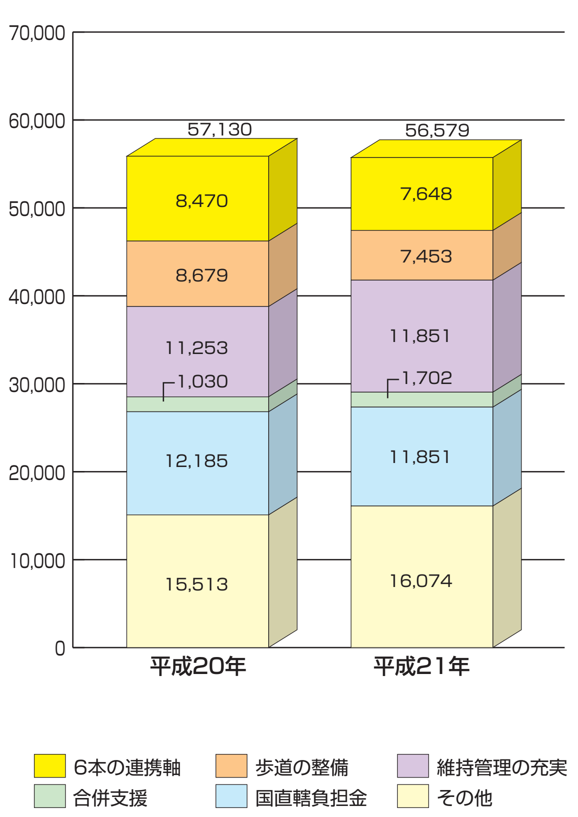
(±0.0%は前年度からの比率の増減)

● 性質別歳出費

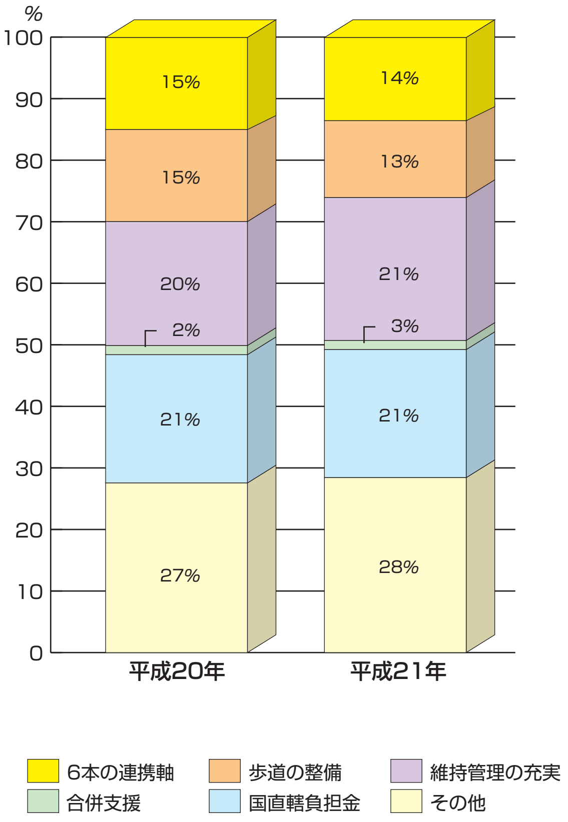


● 重点方針別予算の状況

《重点分野別予算の推移》

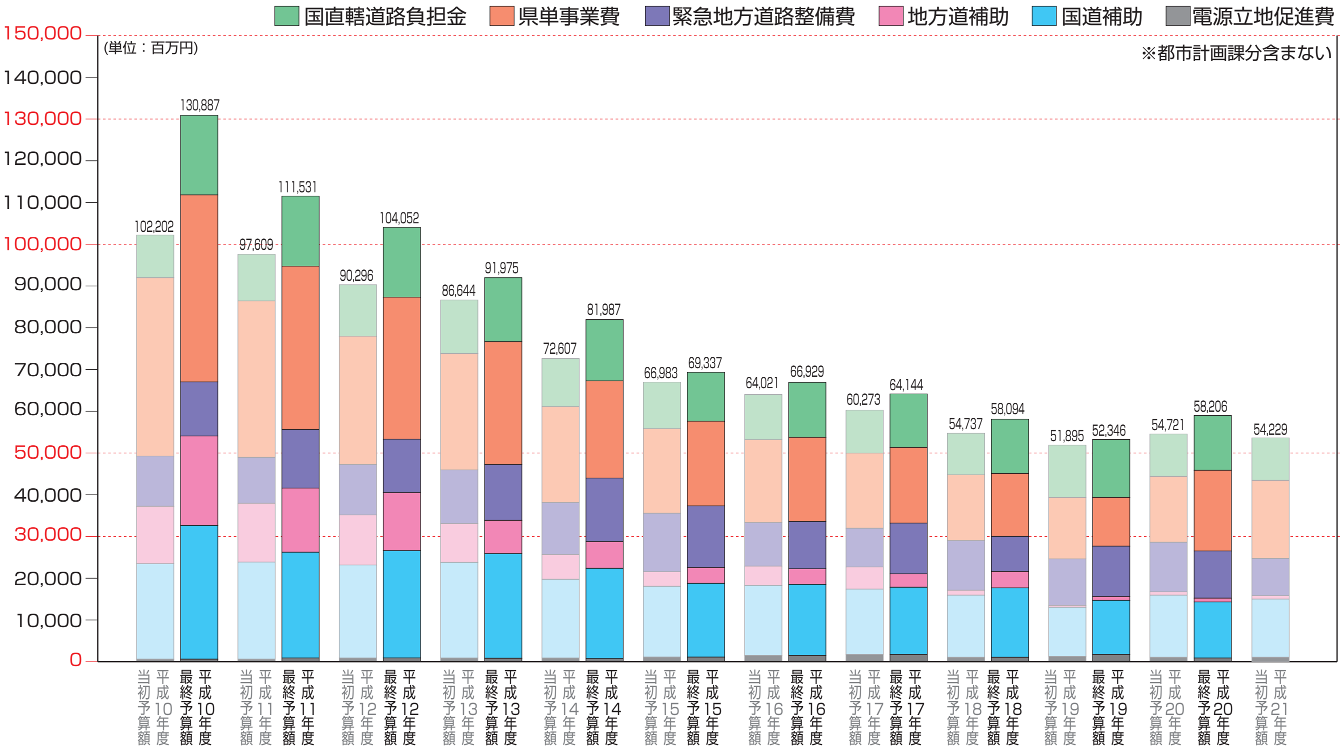


《重点分野別シェアの推移》

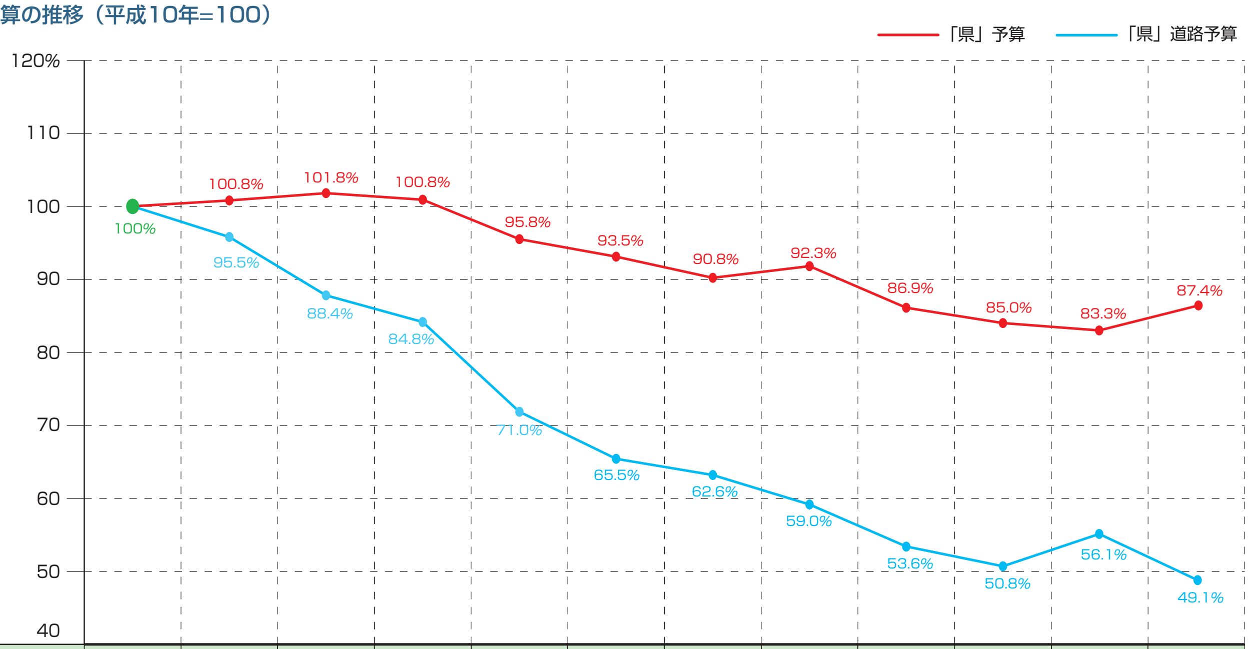


予　算　の　推　移

● 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
「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
	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%
「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	50,205
	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%	49.1%

※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

● 道路整備の基本方針

本県は、それぞれに気候・風土の異なる浜通り・中通り・会津の３地方に区分され、また、県内各地に都市や農山村が分散した特色ある県土構造となっており、その中で、都市と農山村が機能分担と連携によって、それぞれの特色を活かしながら、特色ある生活圏をかたちづくっている。

これらの生活圏が相互の連携を強化し、県全体として持続ある発展を遂げていくためには、交通ネットワークの整備はもとより、現道の安全確保等が必要不可欠である。

一方、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、道路に対する県民のニーズの多様化等、本県の抱える課題に対応するためには、より一層、計画的で効率的な道路整備が求められる。

このような状況にあって、今後の道路整備は、県政の基本方針である「活力ある県づくり」「安全・安心な住み心地の良い県づくり」「思いやりが息づく県づくり」を十分に踏まえた上で、引き続き、道路整備を進める上での方向性を示す「福島県新道路計画～基本構想・基本計画編～」に基づき整備を進めていく。

● 予算の重点化

また、厳しい財政状況の下、限られた予算で最大限の効果を発現させるため、「福島県財政構造改革プログラム」を踏まえ、以下の４つの項目について、重点的に取り組んでいく。

①7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
◎目標：平成40年代前半に整備を概ね完了させる。

②通学路などの交通安全指定区間における歩道・歩行空間の整備
◎目標：平成30年代前半に通学路の歩道・歩行空間整備を概ね完了させる。

③維持管理の充実
「福島県道路アセットマネジメント」に基づき、計画的な対策を実施する。

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）
◎平成28年度(一部の合併支援は、平成30年度まで)までに合併市町の一体化に資する道路整備を完了させる。

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20年度事業箇所】

◇国道121号　湯野上(ゆのかみ)バイパス（会津縦貫南(あいづじゅうかんみなみ)道路4工区）

◇国道289号　南倉沢(なぐらさわ)バイパス

◇国道289号　青生野(あおの)拡幅　外

▲国道289号（青生野拡幅）の施工状況

県の道路予算編成方針

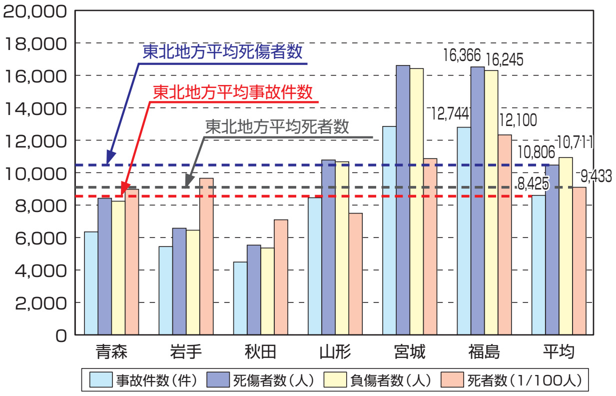
② 通学路などの交通安全指定区間における歩道の整備

【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45.0％（通学路61.9％）とまだまだ低い整備水準にあります。
（整備率は平成18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県中では依然として多い状況になっています。

H19東北6県交通事故発生状況（H20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。

【H20事業箇所】

◇国道118号矢祭町戸塚工区（やまつりまち　と　つか）　外

【整備前】

【整備後】

主要地方道　いわき上三坂小野　泉トンネル

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460橋あり、全体の約10%を占めています。20年後にはこれが約2,600橋となり、全体の50%を超える見込みです。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23.0%：H20.3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21年度の事業概要】
◇予防保全の考え方を導入した「福島県道路管理計画」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対策を実施します。
・国道115号猪苗代町長瀬川橋　外
・国道121号南会津町田島橋　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118号南会津郡下郷町高陦工区（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、合併市町の一体化の支障となる道路を整備します。

▲大型車すれ違い困難な状況（国道352号中山トンネル）

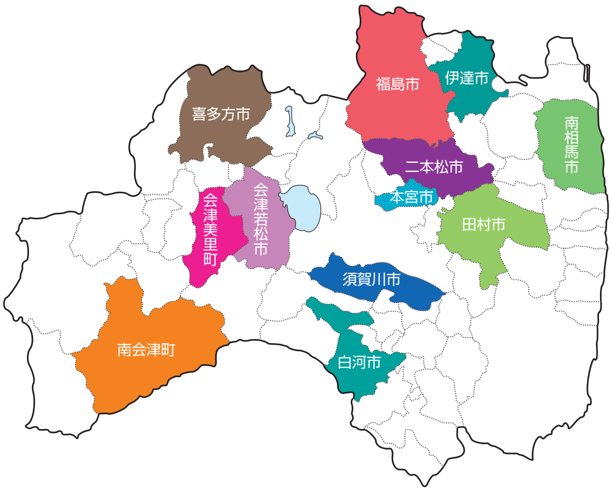
【平成21年度事業箇所】
（旧法分）
◇国道118号　松塚バイパス（須賀川市）
◇国道352号　中山峠（南会津町）　外
（新法分）
◇（主）霊山松川線　逢隈橋（福島市）
計22箇所

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、月舘町
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、舘岩村、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」となりました。

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

（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）

道路整備五箇年計画	年度	揮発油税（国税）（円／ﾘｯﾄﾙ）	地方道路税（国税）（全額地方へ譲与）（円／ﾘｯﾄﾙ）	軽油引取税（地方税）（円／ﾘｯﾄﾙ）	石油ガス税（国税）（1/2を地方へ譲与）（円／ﾘｯﾄﾙ）	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					
	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			
第2次33～37年度 1兆円	33						
	34	（4月）19.2					
	35						
第3次36～40年度 2兆1,000億円	36	（4月）22.1	（4月）4.0	（4月）10.4			
	37						
	38						
第4次39～43年度 4兆1,000億円	39	（4月）24.3	（4月）4.4	（4月）15.0			
	40						
	41				（2月）5.0		
第5次42～46年度 6兆6,000億円	42				（1月）10.0		
	43						
	44					（7月）取得価格の3%	
第6次45～49年度 10兆3,500億円	45						
	46				（1月）17.5		（12月）2,500
	47						
第7次48～52年度 19兆5,000億円	48						
	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]		○（4月）	[（5月）6,300]
	52						
第8次53～57年度 28兆5,000億円	53	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	○（5月）
	54	[（6月）45.6]	[（6月）8.2]	[（6月）24.3]			
	55					○（4月）	○（5月）
	56						
	57						
第9次58～62年度 38兆2,000億円	58	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	○（5月）
	59						
	60	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	○（5月）
	61						
	62						
第10次63～H4年度 53兆円	63	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	○（5月）
	平成 元						
	2						
	3						
	4						
第11次H5～H9年度 76兆円	5	○（4月） [（12月）48.6]	○（4月） [（12月）5.2]	○（4月） [（12月）32.1]		○（4月）	○（5月）
	6						
	7						
	8						
	9						
第12次10～14年度 78兆円	10	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	○（5月）
	11						
	12						
	13						
	14						
社会資本整備重点計画 15～19年度 38兆円※	15	○（4月）	○（4月）	○（4月）		○（4月）	注2 ○（5月）
	16						
	17						
	18						
	19						
20～24年度	20	○（5月）	○（5月）	○（5月）		○（5月）	○（5月）
	21	一般財源化					

※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 うつくしま建設プラン21

うつくしま建設プラン21（21世紀の住宅・社会資本整備の基本的な考え方）

計画の基本目標　ともに考え、ともにつくる美しい県土

この基本目標の実現に向けて、交流を促進するネットワークの整備や少子・高齢社会を見据えた安全で安心できる生活環境づくり、個性と魅力ある美しいまち（地域）づくりを重点的かつ効果的に進めるとともに、地域のくらしに身近な基盤づくりについてもきめの細かい対策を進めます。

「うつくしま21」

基本目標

地球時代にはばたくネットワーク社会
～ともにつくる美しいふくしま～

県づくりの理念

●一人ひとりが大切にされ、いきいきと生活できる社会の形成［人間・人格・人権の尊重］

●持続的発展が可能な地域社会の形成
［自然と共生する環境負荷の少ない社会の形成］
［独自の歴史・文化・個性を尊重した地域づくりの推進］

うつくしま建設プラン21

基本目標

ともに考え、ともにつくる美しい県土

21世紀の住宅・社会資本整備の基本的な考え方

県土のグランドデザインに立ったより計画的な事業の展開
- 持続的発展が可能な地域社会の形成
- 循環型社会に対応した社会資本の整備

重点・効果的な事業執行
- 厳しい財政状況
- 重点的な事業執行
- 効率的・効果的な事業執行

「ともに考え、
ともにつくる美しい県土」

量から質への転換
- ユニバーサルデザインへの対応
- ライフサイクルコストの重視
- 良質な社会資本の整備

建設主体から管理重視へ
- 既存ストックの適正な管理
- 計画的な更新
- 長期的な活用

施策展開の基本テーマ

「ともに考え、ともにつくる美しい県土」

交流を促進するネットワークづくり

● 広域交流を促す幹線道路網と生活環境を高める地域広域道路網の整備
　広域的な連携交流を促進する道路整備
　地域づくりを支援する道路整備
　物流拠点のネットワーク強化

安全で安心できる生活環境づくり

● 安全、安心な生活環境の創出
　安全で信頼性が高い道路整備
　冬期交通の確保
　交通安全対策の推進

● 身近な生活環境の質の向上
　ユニバーサルデザインへの対応
　快適な歩行空間の整備
　自転車利用空間の創出
　生活に密着した基盤の改善

● 維持管理の充実
　道路施設の維持管理

● 危機管理対策の強化
　危機管理体制の充実・強化
　都市防災機能の充実
　緊急避難・輸送路の確保

個性と魅力ある美しいまち（地域）づくり

● 自然・景観との調和（環境との共生）
　自然環境や景観に配慮した道路整備

● 環境負荷を軽減する施策の推進（循環型社会の形成）
　流域連携による水循環・水環境の創出
　建設リサイクルの推進
　県管理道路への新エネルギーの導入
　社会資本ストックの有効活用

● 癒しの空間の形成
　癒しのみちづくり

● 都市部の多様な豊かさを享受できる施策の推進
　都市活動を支援する道路整備
　市街地整備

● 豊かな自然環境と共生した中山間地域の施策の推進
　交流活動を支える道路網の整備

施策展開のしくみづくり

● 住民参加のしくみづくり
　双方向型行政の推進

● マネジメントサイクルの確立
　公共工事と発注者責任
　公共事業評価
　土木ITプラン21の推進
　公共工事コスト縮減の推進
　計画的な用地取得の推進

● 技術の向上と人材育成
　経営力・技術力の強化と技術者の育成
　技術情報の発信と技術力の向上
　道路情報システムの充実

● 計画の進行管理

5 福島県新道路計画

ともに考え、ともにつくる道づくり

福島県新道路計画

計画策定の趣旨

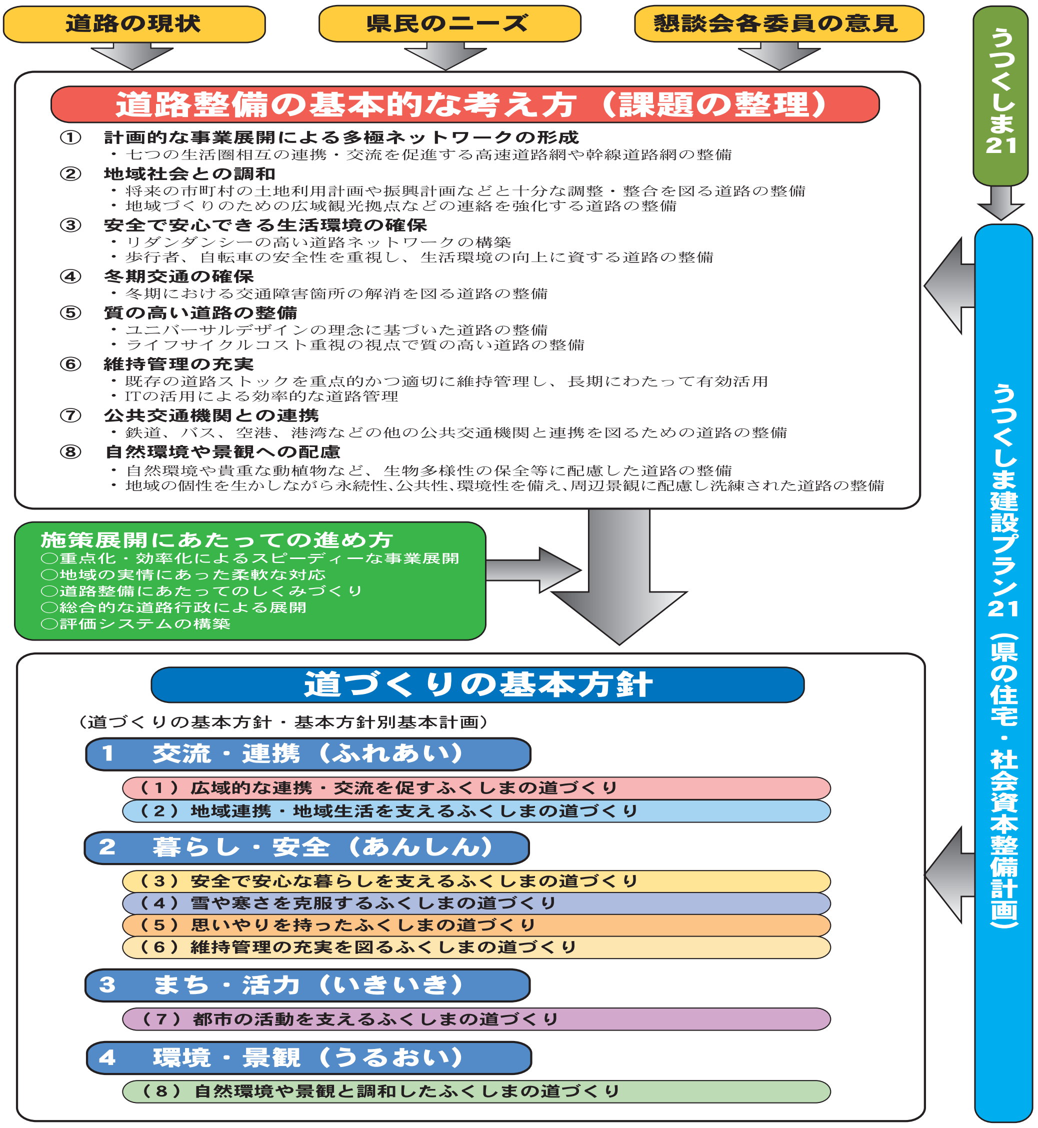
本県では、県の住宅・社会資本整備計画「うつくしま建設プラン21」の道路の部門別計画として、その基本理念、基本目標を十分踏まえ、平成15年度からの本県の道路整備を進める上での方向性を示す「福島県新道路計画」の策定に取り組んでおり、平成14年11月、基本構想・基本計画編を策定しました。
この計画は、アンケート調査等から得られた県民の意見や、「福島県新道路計画懇談会」各委員の意見をできるだけ反映するなど、住民と行政が「ともに考え、ともにつくる道づくり」の視点で、県民ニーズを十分取り入れた計画としています。

計画の特徴

- ◇【道路に対する県民ニーズを反映した計画】
- ◇【これからの道路整備にあたっての基本となる８つの考え方（課題）を提示し、各施策を展開】
- ◇【今後の道路整備を進めるにあたって、常に認識すべき５つの視点を提起】
- ◇【わかりやすい指標（アウトカム指標）の導入】

道づくりの基本方針

本県の道路の現状、県民の意見、懇談会各委員の意見を踏まえて、**これからの道路整備にあたっての基本となる８つの考え方（課題の整理）**を示し、これらの考え方により、本県のこれからの道づくりを進めるにあたっての**４つの基本方針と８つの基本方針別基本計画**を定めました。



基本方針別基本計画の施策体系

「ともに考え、ともにつくる道づくり」を達成するために、４つの基本方針と８つの基本方針別基本計画のもとに各種施策を展開します。

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

- ①高規格幹線道路、地域高規格道路の整備
- ②七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
- ③高速交通体系とのアクセス道路の整備
- ④物流拠点・重要港湾などをネットワークする道路の整備（耐荷力が不足する橋梁の補強対策など）

（２）地域連携・地域生活を支えるふくしまの道づくり

- ①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
- ②自動車交通不能区間の解消
- ③地域生活を支える幹線道路網、地域道路網の整備
- ④地域プロジェクトを支援する道路の整備
- ⑤地域振興を図るための「道の駅」の整備
- ⑥地域特性や交通特性などの地域の実情に見合った道路の整備

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

- ①緊急輸送道路ネットワークの整備（橋梁の耐震補強対策など）
- ②バイパス整備、防災施設等整備による異常気象時通行規制区間の解消
- ③落石防護施設等の整備による危険箇所の解消
- ④交差点改良等による交通事故多発地点の改善
- ⑤緊急性の高い通学路を中心とした歩道・自転車歩行者道の整備
- ⑥歩行者の安全対策を総合的・面的に実施する「あんしん歩行エリア」の推進
- ⑦民生の安定確保を図るための緊急避難路・輸送路の整備

（４）雪や寒さを克服するふくしまの道づくり

- ①道路改良等による冬期交通不能区間の解消
- ②路面凍結防止対策の実施
- ③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
- ④除雪体制の強化
- ⑤流雪溝、消融雪施設等の整備
- ⑥冬期バリアフリー対策の推進

（５）思いやりを持ったふくしまの道づくり

- ①市街地における幅の広い歩道の整備
- ②段差の改善等のバリアフリー化
- ③透水性舗装、視覚障がい害者誘導用ブロックの整備
- ④移動経路に配慮した歩道の整備（歩道のネットワーク化）

（６）維持管理の充実を図るふくしまの道づくり

- ①道路パトロール等日常管理の充実
- ②橋梁・トンネル・舗装等の計画的な維持補修の実施
- ③道路管理の高度化（CCTV、光ファイバーの活用）
- ④地域ITSの推進
- ⑤うつくしまの道・サポート制度の推進、ボランティア団体との連携
- ⑥道路附属施設への新エネルギーの導入

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

- ①環状道路、放射道路の整備
- ②中心市街地活性化を支援する都市計画道路の整備
- ③渋滞の解消・緩和を図るバイパス等の整備、交差点の立体化及び改良
- ④渋滞対策プログラムの推進
- ⑤交通需要マネジメント（TDM）の推進
- ⑥駅前広場などの整備による交通結節点の改善
- ⑦市街地再開発・区画整理等の面的整備

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

- ①自然環境と調和した道路の整備
- ②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
- ③沿道環境の改善
- ④電線類の地中化や無電柱化の推進
- ⑤道路を自然とのふれあいの場やビューポイントとして活用するための道路休憩施設等の設置

6 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、豊かさと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。

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。

● 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。

● 目標年次

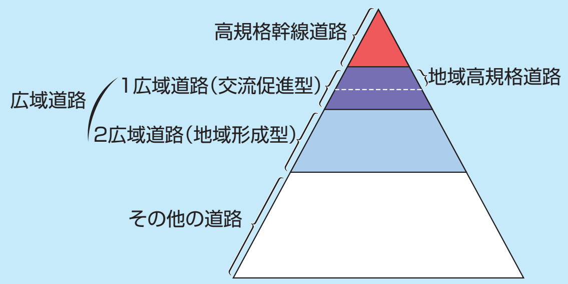
計画策定後概ね30年とします。

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。