

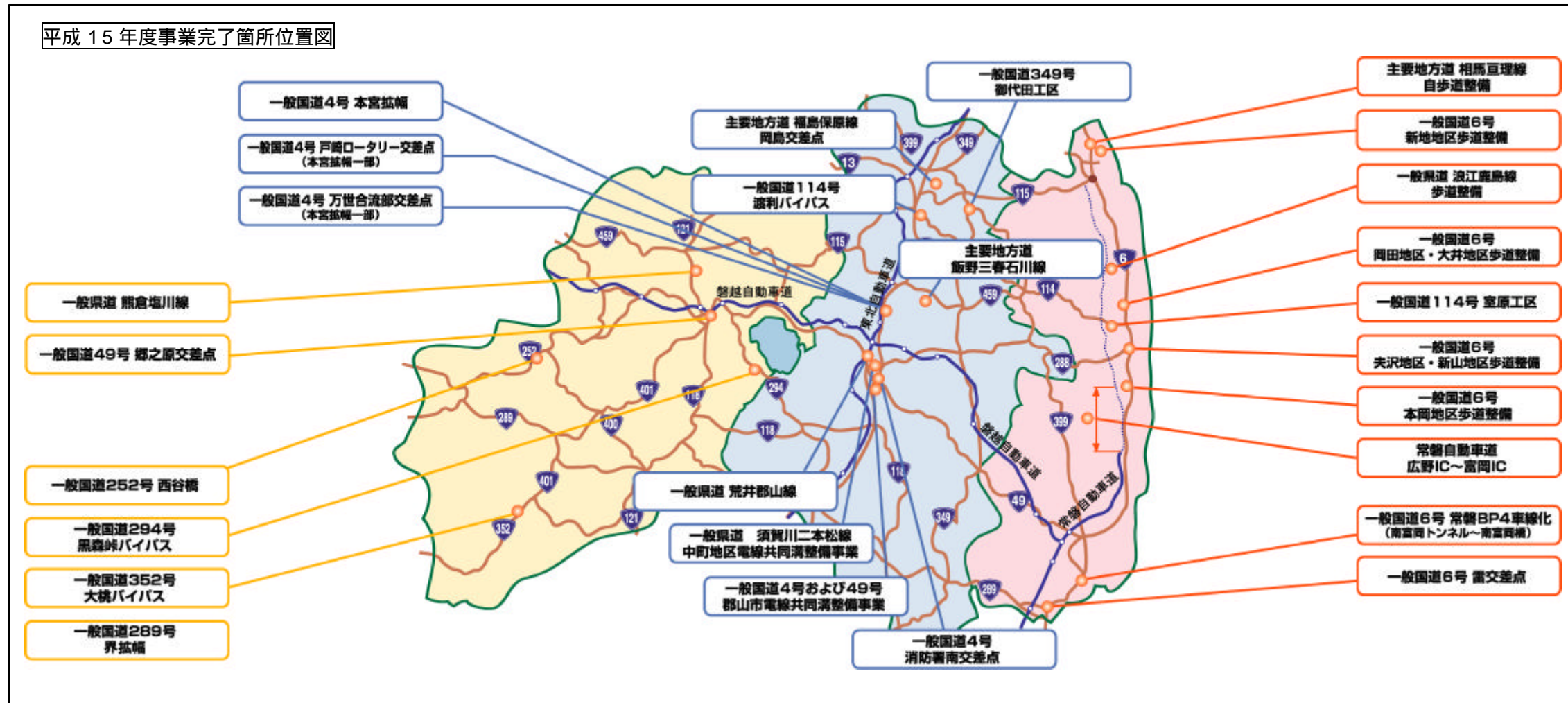
### (3) 地方別にみる業績評価計画

・平成15年度の地方別にみる業績評価計画を以下にとりまとめています。

#### 地方別業績評価計画

会津地方		中通り地方		浜通り地方	
業績評価計画	対応事業名	業績評価計画	対応事業名	業績評価計画	対応事業名
【業績評価指標：事故多発区間延長】 会津地方において、事故多発区間 250km の交差点の事故防止と円滑な交通処理を行うため、一般国道 49 号郷之原交差点の改良など 2 箇所において対策に取り組み、事故多発区間 5 km の解消を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 49 号郷之原交差点</li> <li>一般国道 252 号西谷橋</li> </ul>	【業績評価指標：事故多発区間延長】 中通り地方において、事故多発区間 892km の解消を図るため、一般県道荒井郡山線の整備など 3 箇所において対策に取り組み、事故多発区間 24km の解消を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道荒井郡山線</li> <li>一般国道 4 号本宮拡幅</li> <li>主要地方道飯野三春石川線</li> </ul>	【業績評価指標：7つの生活圏中心都市間の所要時間・規格の高い道路を使う割合・高次救急医療アクセス可能率】 浜通り地方において、広域的な連携・交流を図るため、常磐自動車道広野IC～富岡IC(仮称)間の延伸に取り組み、原町市～いわき市間の所要時間を7分短縮し、規格の高い道路を使う割合を1.7%向上させ、高次救急医療アクセス可能率の4%向上を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>常磐自動車道広野IC～富岡IC(仮称)</li> </ul>
【業績評価指標：通学路歩道整備延長】 会津地方において、児童が安全、安心して通学できる歩道の設置延長 378km を延伸するため、一般県道熊倉塩川線の歩道の整備など 2 箇所において対策に取り組み、1.7km の延伸を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道熊倉塩川線</li> <li>一般国道 252 号西谷橋</li> </ul>	【業績評価指標：落石の恐れのある危険箇所解消数】 中通り地方において、落石の恐れのある危険箇所解消済 169 箇所の拡大を図るため、一般国道 349 号御代田工区岩盤除去などに取り組み、落石の恐れのある危険箇所の解消を目標とします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 349 号御代田工区</li> </ul> など	【業績評価指標：事故多発区間延長】 浜通り地方において、事故多発区間 488km の解消を図るため、一般国道 114 号室原の整備などに取り組み、事故多発区間 5km の解消を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 114 号室原工区</li> </ul>
【業績評価指標：積雪時の幅員狭小区間数】 会津地方において、冬期間の積雪等による自動車交通の隘路区間 7 1 箇所を解消するため、一般国道 294 号黒森峠バイパスのトンネルの整備などに取り組み、隘路区間 6 箇所の解消を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 294 号黒森峠バイパス</li> <li>一般国道 352 号大桃バイパス</li> <li>一般国道 289 号界拡幅</li> </ul> など	【業績評価指標：渋滞ポイント数】 中通り地方において、渋滞の発生ポイント 4 5 箇所を解消するため、主要地方道福島保原線岡島交差点の改良などに取り組み、渋滞ポイント 4 箇所の解消もしくは緩和を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要地方道福島保原線岡島交差点</li> <li>一般国道 4 号万世合流部交差点</li> <li>一般国道 4 号戸崎ロータリー交差点</li> <li>一般国道 4 号消防署南交差点</li> </ul>	【業績評価指標：通学路歩道整備延長】 浜通り地方において、児童が安全、安心して通学できる歩道の設置延長 436km を延伸するため、主要地方道相馬亙理線の自転車歩行車道の整備など 8 箇所において対策に取り組み、2.5km の延伸を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要地方道相馬亙理線自歩道整備</li> <li>一般国道 6 号歩道整備(本岡地区、夫沢地区、新山地区、岡田地区、大井地区、新地地区)</li> <li>一般県道浪江鹿島線歩道整備</li> </ul>
		【業績評価指標：電線類地中化延長】 中通り地方において、災害に強く、美しく快適な道路空間を創出するために、一般国道 4 号および 49 号電線類地中化の整備など 4 箇所において対策に取り組み、電線類地中化の整備延長 11.7km の 3.3km の延伸を目指します	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 4 号および 49 号郡山市電線共同溝整備事業(川向地区、開成地区、菜根地区)</li> <li>一般県道須賀川二本松線中町地区電線共同溝整備事業</li> </ul>	【業績評価指標：渋滞損失時間】 浜通り地方において、通勤時等の交通集中による渋滞解消を図るため、一般国道 6 号常磐バイパスの交通混雑区間であるいわき市南富岡地区において 1.8 km の 4 車線整備など 2 箇所において対策に取り組み、11 万人時間/年の渋滞損失時間削減を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 6 号常磐 BP4 車線化(南富岡トンネル～南富岡橋)</li> <li>一般国道 6 号電交差点</li> </ul>

注) [ ] で囲む対応事業については、次頁以降に事例を示す



会津地方において、事故多発区間 250km の交差点の事故防止と円滑な交通処理を行うため、一般国道 49 号郷之原交差点の改良など 2 箇所において対策に取り組み、事故多発区間 5 km( )の解消を目指します。

**交通事故死亡率が高い会津地方 事故多発区間 5km の解消  
一般国道 49号郷之原交差点改良事業等の実施】**

(事例)一般国道 49 号 郷之原交差点

**【背景】**

本箇所は、会津若松市内及び南会津地方へ向う交通の主要なアクセスポイントとなっており、市内には業務地域や商業施設及び著名な観光施設が集中し、朝夕の渋滞が著しい箇所となっている。



郷之原交差点の右折レーンから右折車がはみ出し、後続車の追突事故発生の危険性が高い状況

**【問題課題】**

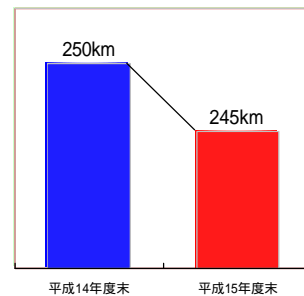
近年の交通量の増加により会津若松市内の郷之原交差点で右折レーンから本線にはみ出した右折車両により直進車が阻害され、はみ出し追突事故が起きている。また、渋滞の原因となっている。

**【事業の概要】**

右折車線の延伸を行う

**【期待される効果】**

交差点改良により、右折車を原因とした追突事故解消と右折車を原因とした渋滞が緩和され円滑な道路交通の確保が図られる。



会津地方の交通事故発生  
の危険区間延長の変化

**【計画内容】**

事業内容：右折専用車線延伸  
所在地：福島県会津若松市亀賀



平成 11 年道路交通センサスにおける当該事業箇所が含まれるセンサス区間延長を示す  
(業績評価指標の定義については P 29 参照)

会津地方において、児童が安全、安心して通学できる歩道の設置延長 378km を延伸するため、一般県道熊倉塩川線の歩道の整備など 2 箇所において対策に取り組み、1.7km の延伸を目指します。

【通学路歩道整備率が低い会津地方 通学路歩道延長 1.7km の延伸  
一般県道熊倉塩川線歩道整備事業等の実施】

(事例) 一般県道熊倉塩川線

【背景】

本箇所は、耶麻郡塩川町に位置し、塩川町立姥堂小学校の通学路に指定されているが、歩道がない状況にある。



通学路に歩道が整備されておらず、通学児童が交通事故の危険性にさらされている状況

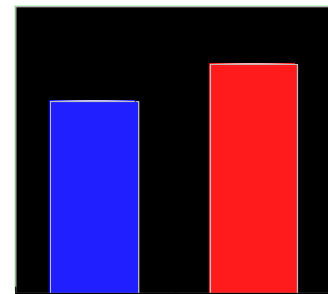
【問題課題】

当路線は会津若松市と喜多方市を結ぶ生活・産業道路として朝夕の通勤時間帯には、並行して走る一般国道 121 号の迂回路として利用されているため、自動車交通量の増加に伴い、自転車や歩行者の通行に支障を来している状況にある。

また、通学路点検においても危険性が指摘されるなど、歩行者等の安全確保のため、歩道の早急な整備が求められていた。

【事業の概要】

自転車及び歩行者の安全と道路交通の円滑化を図る目的で、歩道の整備に平成 12 年度に着手し、平成 15 年度末には計画延長 L=1,660m の供用を図るものである。



平成14年度末 平成15年度末

会津地方の通学路における歩道整備延長の変化

【期待される効果】

本箇所は、自動車の交通量も多いが歩道がなく危険な状況となっているため、歩道の整備により、通学児童等歩行者や自転車の安全性が確保され、安全に安心して通行できる歩行空間の確保が図られる。

【計画内容】

事業内容：歩道整備  
所在地：福島県耶麻郡  
塩川町利根川  
延長：1.66km  
(平成 15 年度に 1.02km を供用し事業完了)



会津地方において、冬期間の積雪等による自動車交通の隘路区間71箇所を解消するため、一般国道294号黒森峠バイパスのトンネルの整備などに取り組み、隘路区間6箇所を解消を目指します。

積雪により交通環境が悪化する区間が多く存在する会津地方  
積雪時の幅員狭小区間6箇所の解消  
一般国道294号黒森峠バイパス整備の実施】

(事例)一般国道294号黒森峠バイパス

【背景】

本箇所は、郡山市から会津若松市に至る区間であり、一般国道49号の災害時の代替路線として位置付けられ、さらに会津フレッシュリゾート構想を支援する道路である。



積雪時の幅員狭小により自動車の離合困難が発生している状況

【問題課題】

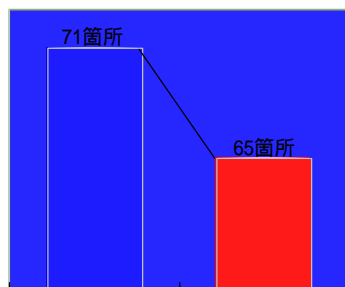
当区間は、線形不良、幅員狭小の峠部であり、過去においても法面崩壊等により通行規制がかかるなど、異常気象時通行規制区間でもあるため、道路交通の円滑な確保を図るため、それらの解消が強く求められていた。

【事業の概要】

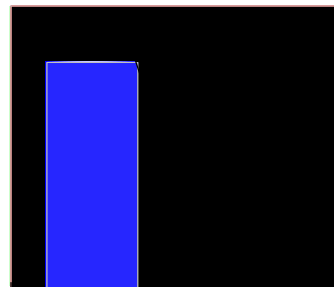
冬期間を含め、道路交通の円滑な確保を図る目的で、トンネルを含むバイパスの整備に平成7年度に着手し、平成15年度末には計画延長L=2,000mのうちトンネル部を含むL=1,700mを部分供用し、峠部と異常気象時通行規制区間の解消を図るものである。

【期待される効果】

本箇所は、峠部におけるスリップ事故や法面崩壊による通行規制がかかるなど、それらの解消が求められているため、黒森峠バイパスの整備により、冬期間の交通障害が解消されるとともに、異常気象時通行規制区間の解消が図られるなど、定時性・速達性が確保され、救急医療施設へのアクセス確保及び大規模災害時における緊急救援ルート確保により、安全性・信頼性の向上を図り、一般国道49号の代替機能として道路ネットワークの構築が図られる



平成14年度末 平成15年度末  
会津地方の積雪時幅員狭小区間数の変化



平成14年度末 平成15年度末  
一般国道294号黒森峠における  
180°カーブ箇所数の変化

【計画内容】

事業内容：バイパス整備（2車線）  
所在地：福島県郡山市湖南町赤津  
～ 同県会津若松市湊町原

延長：2.0km  
(平成15年度は1.7kmを供用)



中通り地方において、事故多発区間 892km の解消を図るため、一般県道荒井郡山線の整備など3箇所において対策に取り組み、事故多発区間 24km の解消を目指します。

事故件数が多い中通り地方 事故多発区間 24km の解消  
一般県道荒井郡山線現道拡幅整備の実施】

(事例) 一般県道荒井郡山線

【背景】

一般県道荒井郡山線は、郡山市中心市街地から郡山市北西部に位置する喜久田町を經由し安達郡本宮町に至る延長 12km の道路で、一般国道 49 号の代替機能を持つ幹線道路である。

また、当路線の沿線では、郡山流通業務団地や喜久田スポーツセンター、喜久田地域交流センターがあり、東北自動車道郡山インターチェンジへのアクセス道路にもなっている。



道路幅員が狭く、歩道未整備であるため、自動車と歩行者が介在し交通事故発生危険性が高い状況

【問題課題】

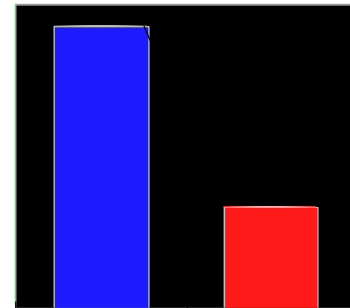
当路線八山田地区は、幅が狭く歩道がないため、自動車と歩行者が介在しており、過去にも 4 件の交通事故が発生していることから、道路の拡幅と歩道の整備が強く求められていた。

【事業の概要】

自転車及び歩行者の安全と道路交通の円滑な確保を図る目的で、歩道の設置を含む現道拡幅の整備に平成 13 年度に着手し、平成 15 年度末には計画延長 L=310m の供用を図るものである。

【期待される効果】

本箇所は、歩道がなく交通事故が発生し、危険な状況となっているため、自転車歩行車道の整備により、通学児童等歩行者や自転車の安全性が確保され、安全に安心して通行できる歩行空間の確保が図られるとともに、道路の拡幅により、地域間連携の強化や、高速道路へのアクセス強化が図られる。



中通り地方の交通事故発生  
の危険区間延長の変化

【計画内容】

事業内容：現道拡幅整備（2車線）  
所在地：福島県郡山市喜久田町堀之内  
～ 同県同市富久山町八山田  
延長：310m



中通り地方において、落石の恐れのある危険箇所解消済 169 箇所の拡大を図るため、一般国道 349 号御代田工区岩盤除去などに取り組み、落石の恐れのある危険箇所の解消を目標とします。

【落石や岩石崩壊の危険性がある箇所が多く存在する中通り地方  
落石や岩石崩壊の危険性がある 15 箇所の解消  
一般国道 349 号御代田工区岩盤除去の実施】

(事例) 一般国道 349 号御代田工区

【背景】

一般国道 349 号は阿武隈地域を縦断する幹線道路に位置し、緊急輸送路の 2 次指定区間にもなっている。

【問題課題】

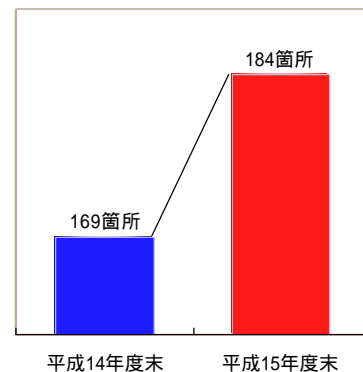
当区間は、H8・9 道路防災総点検(豪雨・豪雪)における岩石崩壊の要対策箇所(ランク )であり、露岩部の亀裂が発達し、岩塊が道路上に達する危険性が高かった。また、異常気象時通行規制区間にもなっており、規制値を超える豪雨時には通行制限をかけるなど、この危険箇所の解消が強く求められていた。



落石・岩石崩壊の危険性が高く、通行規制を強いられる可能性が高い状況

【事業の概要】

早期の危険箇所の解消を図るため、対策として岩盤除去 L=30m を実施し、平成 15 年度末の完成を図るものである。



中通り地方の落石の恐れのある危険箇所数の変化

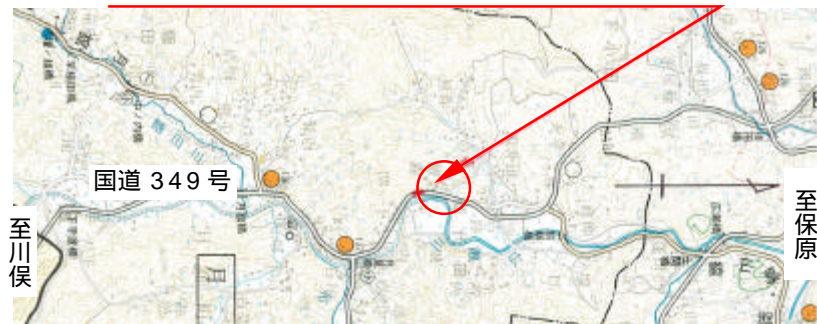
【期待される効果】

本箇所は、落石等による危険区間となっており、さらに、豪雨時における規制区間ともなっているため、岩盤除去を行うことにより岩塊落下の危険解消を図るとともに、同時に異常気象時通行規制を解消し、安全で安心して通行できる道路空間の確保が図られる。

【計画内容】

事業内容：岩盤除去  
所在地：福島県伊達郡月舘町大字御代田字中道  
延長：30m

一般国道 349 号御代田工区 岩盤除去 L=30m



中通り地方において、渋滞により発生する損失時間を 3,042 万人時間/年を削減するため、一般国道 4 号安達郡本宮町地内において拡幅工事など 4 箇所において対策に取り組み、52 万人時間/年の削減を目指します。

【渋滞損失が大きい中通り 渋滞損失 52 万人時間/年の削減  
一般国道 4 号本宮拡幅事業等の実施】

(事例 1) 一般国道 4 号本宮拡幅

【背景】

一般国道 4 号は、東京都を起点とし、東北を縦断し青森市に至る主要幹線道路である。



前後区間は 4 車線供用であるが、当該区間のみ 2 車線供用であるため交通ボトルネックとなり、著しい渋滞が発生している状況

【問題課題】

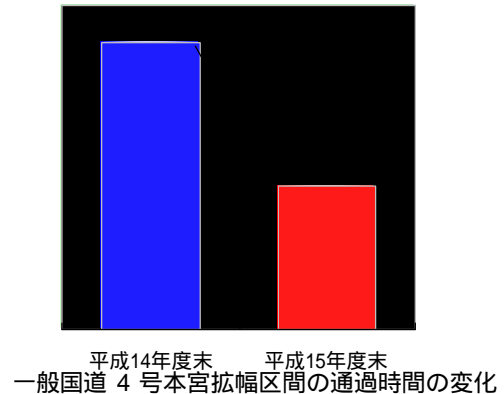
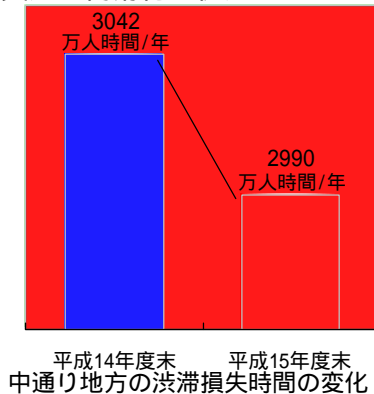
本箇所は、福島市と郡山市の間に位置し、一般国道 4 号の交通隘路部になっているとともに、平成 13 年度は 102 件の負傷事故が国道で発生している。

【事業の概要】

このことから、一般国道 4 号の交通混雑緩和及び交通安全の確保を図る目的で昭和 63 年度に事業着手し、計画区間 L=8,900m のうち、平成 15 年度末には本宮町内 L=1,220m を完成させ、本宮町区間の L=6,000m の 4 車線化を図る予定である。

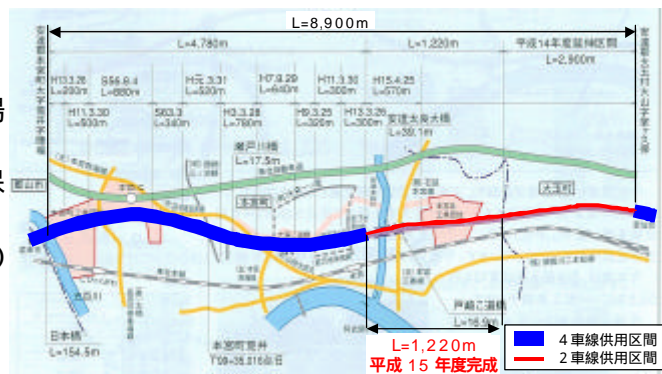
【期待される効果】

この整備により、本宮拡幅区間の渋滞損失時間が平成 14 年度末 131 万人時間/年から平成 15 年度末には 91 万人時間/年に約 3 割削減し、渋滞の解消が図られることにより、道路交通の円滑化が促進される



【計画内容】

事業内容：現道拡幅整備（4 車線）  
所在地：福島県安達郡  
          本宮町大字荒井字陣場  
          ～ 同県同郡  
          大玉村大山字堂ヶ久保  
延長：8.9km  
（平成 15 年度は 1.22km を供用）



(事例2) 一般国道114号渡利バイパス

【背景】

一般国道114号は、福島市と双葉郡浪江町を結ぶ本県の阿武隈地域を横断する幹線道路である。

【問題課題】

当区間には、渋滞対策プログラムによる渋滞ポイントに位置付けられている一般国道4号渡利弁天山交差点があり、福島市内への流入交通による渋滞が著しい状況にある。さらには、現道は異常気象時通行規制区間になっており、平成11年度には降雨による法面崩壊で97日間片側通行になるなど、道路交通の円滑な確保と危険区間の解消が強く求められていた。



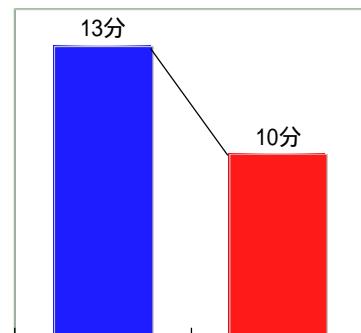
国道4号との交差点が渋滞ポイントとなり、著しい渋滞が発生している状況

【事業の概要】

道路交通の円滑な確保と危険箇所の解消を図る目的で、福島市街地を迂回する環状道路の整備に昭和58年度に着手し、平成15年度末には2つのトンネルを含む計画延長L=8,200mの供用を図るものである。

【期待される効果】

渡利バイパスの整備により、主要渋滞ポイントである一般国道4号渡利弁天山交差点の渋滞解消が図られ、福島市街地への円滑な交通が確保されるとともに、現国道における異常気象時通行規制区間の解消が図られるなど、定時性・速達性が確保により、安全性・信頼性の向上を図り、代替機能の高い道路ネットワークの構築が図られる



平成14年度末 平成15年度末  
一般国道114号渡利バイパス区間の  
通過時間の変化

【計画内容】

事業内容：バイパス整備（4車線・2車線）

所在地：福島県福島市豊田町～同県同市立子山

延長：8.2km（平成15年度は4.2kmを供用し全線供用）





中通り地方において、渋滞の発生ポイント45箇所を解消するため、主要地方道福島保原線岡島交差点の改良などに取り組み、渋滞ポイント4箇所の解消もしくは緩和を目指します。

多くの渋滞ポイントが存在する中通り地方

渋滞ポイント4箇所の解消 緩和

【主要地方道福島保原線交差点改良事業の実施】

(事例) 主要地方道福島保原線

【背景】

当路線は、福島市と伊達郡保原町を結ぶ生活や産業に寄与する幹線道路であり、さらに近年の工業団地の造成により、通勤・通学ルートとして自動車交通量が増大している状況にある。

【問題課題】

岡島交差点は、右折レーンが設置されていないため、増加する交通量により渋滞が著しく（渋滞長300m・通過時間5分）、渋滞対策プログラムによる対策箇所にも位置付けられているなど、早急な渋滞解消の対策が求められていた。

【事業の概要】

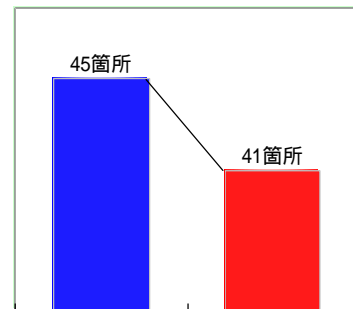
自転車及び歩行者の安全と道路交通の円滑化を図る目的で、右折レーンの設置を含む交差点の改良と自転車歩行者道の整備に平成10年度に着手し、平成15年度末には岡島交差点改良の完成を図るものである。

【期待される効果】

本箇所は、交通量の増大により渋滞が著しい状況となっているため、交差点の改良により、渋滞ポイントの解消が図られ、円滑な交通が確保されるとともに、自転車歩行者道の整備により、通学児童等歩行者や自転車の安全性が確保され、安全に安心して通行できる歩行空間の確保が図られる。



右折レーン未整備のため、右折車両の発生により直進車両の走行が阻害され、交通渋滞が発生している状況



中通り地方の交通渋滞が著しい箇所数の変化

【計画内容】

事業内容：右折レーン設置・自歩道設置

所在地：福島県福島市岡島

延長：334m



中通り地方において、災害に強く、美しく快適な道路空間を創出するために、一般国道4号および49号電線類地中化の整備など4箇所において対策に取り組み、電線類地中化の整備済延長11.7kmさらに3.3kmの延伸を目指します

【中通り地方の景観に配慮して整備した道路延伸

一般国道4号、49号郡山市電線類共同溝整備事業等の実施】

(事例1) 一般国道4号、49号郡山市電線類共同溝整備事業

【背景】

本箇所は、国道4号、49号郡山市の市街化が著しく電線類が地中化されてない地域である。



電線除去による都市景観の改善や、電柱除去による歩行空間の安全性向上が求められる状況

【問題課題】

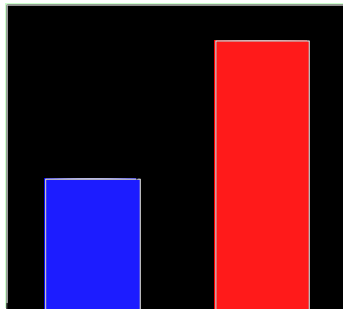
近年の交通量の増加や電柱の歩道立地により自転車・歩行者の事故が近年急増している

【事業の概要】

電線類による都市景観の悪化を改善し、電線類地中化整備4号L=0.82km、49号L=2.19kmを行う

【期待される効果】

この整備により歩道がバリアフリー化され歩行者の通行の安全性が向上するとともに、電線類がなくなる事によって街の景観がすっきりと美しいものになるとともに、災害時における防災機能の向上が図られます。



平成14年度末 平成15年度末  
中通り地方の景観に配慮して整備した道路延長の変化



整備イメージ

【計画内容】

事業内容：電線類地中化整備  
所在地：福島県郡山市川向（東側のみ整備）  
・開成・菜根  
延長：3.0km



( 事例 2 ) 一般県道須賀川二本松線中町地区電線共同溝整備事業

【背景】

本箇所は、JR 郡山駅に隣接した地区で、近隣にはうすい百貨店もあるなど県内でも最大規模の商業集積地となっている。

【問題課題】

当地区の中でも、一般県道須賀川二本松線沿いは商業の中心地域であり、歩行者・自動車の通行量が多いにもかかわらず歩道がないなど道路環境が整っていないため、休日には一般車両の出入り制限をしているなど円滑な商業活動に支障を来している状況にある。

【事業の概要】

車両の円滑な通行と、自転車及び歩行者の安全性・快適性を確保するとともに、商業集積地としてのコミュニティ・ゾーンの形成と良好な都市景観の形成を図るため、地元商店街が実施する商店街・商業集積活性化事業と共同して、平成 9 年度から歩道の設置及び電線類の地中化を実施し、平成 1 5 年度末には歩道の計画延長 L=3 0 0 m と電線共同溝の計画延長 L=6 0 0 m ( 区間延長 L = 3 0 0 m ) の供用を図るものである。

【期待される効果】

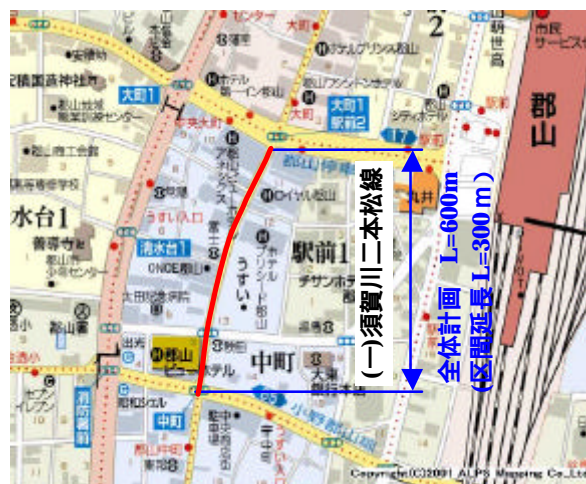
歩道と電線共同溝の整備により、コミュニティ・ゾーンの形成と良好な都市景観の形成が図られ、沿道環境の改善と中心市街地の活性化が図られる。

【計画内容】

事業内容：電線類地中化整備

所在地：福島県郡山市中町地内

延長：計画延長は上下線合計 600m ( 区間延長 300m )



**浜通り地方 1**

【業績評価指標：7つの生活圏中心都市間の所要時間  
・規格の高い道路を使う割合・高次救急医療アクセス可能率】

**浜通り地方において、広域的な連携・交流を図るため、常磐自動車道広野IC～富岡IC(仮称)間の延伸に取り組み、原町市～いわき市間の所要時間を7分短縮し、規格の高い道路を使う割合を1.7%向上させ、高次救急医療アクセス可能率の4%向上を目指します。**

**規格の高い道路の整備率利用率が低い浜通り地方**  
都市間所要時間 7分短縮 規格の高い道路を使う割合 1.7%向上  
高次救急医療アクセス可能率 4%向上  
**常磐自動車道(広野IC～富岡IC(仮称))整備の実施】**  
(事例) 常磐自動車道(広野IC～富岡IC(仮称))

**【背景】**

常磐自動車道は、東京外環自動車道との分岐点である三郷JCT(埼玉県三郷市)を起点として、関東地方から東北南部の太平洋岸を北進し、宮城県仙台市に至る約352kmの高速道路です。  
平成14年3月に広野ICまで開通し、計画延長の約61%(約214km)が整備されています。  
常磐自動車道は、浜通り地域の交流を拡大し、新しい文化や経済活動を創出し、地域内の発展に必要な不可欠な路線として、延伸事業が進められています。

**【問題課題】**

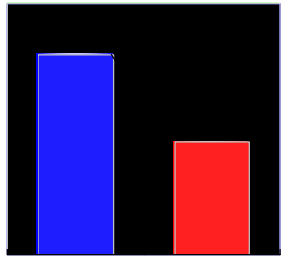
生活圏の中心都市相互の連絡時間が長く、中通り地方と浜通り地方と間で交流条件の格差が発生しています。  
高速道路へのアクセス利便性の地域格差が存在し、急速な人口減少と高齢化が進行しています。  
高次救急医療サービス圏人口カバー率が、浜通り地方において県平均を下回り、生命の安全確保に大きく影響しています。

**【事業の概要】**

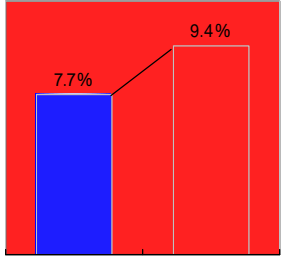
常磐自動車道において、広野IC～富岡IC(仮称)間の16.4kmの延伸を図るものです。

**【期待される効果】**

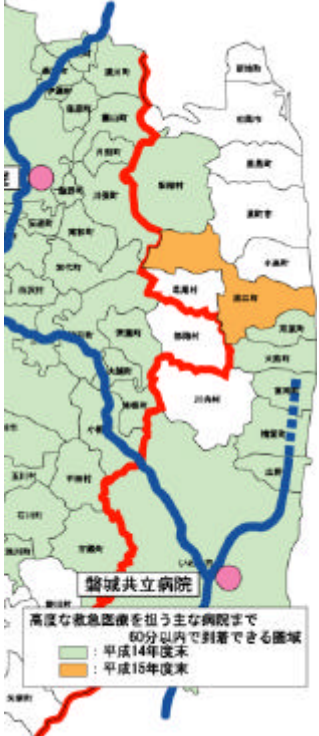
常磐自動車道延伸により、原町市～いわき市間の所要時間が101分 94分に短縮し、高速バスの路線拡大等が期待され、地域間交流の活発化が図られます。  
常磐自動車道延伸により、浜通り地方の規格の高い道路を使う割合が7.7% 9.4%へ向上し、買い物等の日常生活行動エリアの拡大や物流の定時制確保や配達エリアの拡大が図られます。  
常磐自動車道延伸により、浜通り地方の高次救急医療アクセス可能率が73% 77%へ向上し、救急患者の方々が高次医療機関による迅速な治療が受けられるようになり、救命率の向上が図られます。



原町市～いわき市間の所要時間の変化

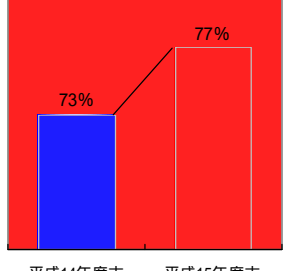
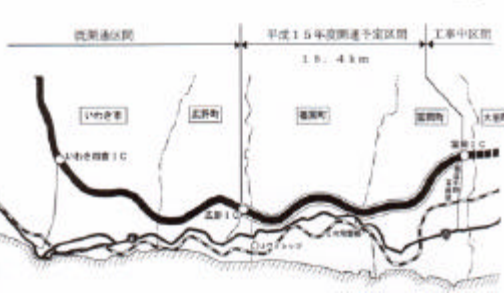


浜通り地方の規格の高い道路を使う割合の変化



**【計画内容】**

事業内容：高速道路延伸整備  
所在地：福島県双葉郡広野町～同県同郡富岡町  
延長：16.4km



浜通り地方の高次救急医療アクセス可能率の変化

浜通り地方において、事故多発区間 488km の解消を図るため、一般国道 114 号室原の整備に取り組み、事故多発区間 5km の解消を目指します。

事故件数が多い浜通り地方 事故多発区間 5km の解消  
一般国道 114 号室原バイパス整備の実施】

(事例) 一般国道 114 号室原

【背景】

一般国道 114 号は、福島市と双葉郡浪江町を結ぶ本県の阿武隈地域を横断する幹線道路である。

【問題課題】

当区間は、双葉郡浪江町大字室原地内の線形不良で未改良の区間であり、さらに、平成 13 年度には落石により 8 2 日間片側通行になるなど、道路交通の円滑な確保を図るため、それら危険区間の解消が強く求められていた。

【事業の概要】

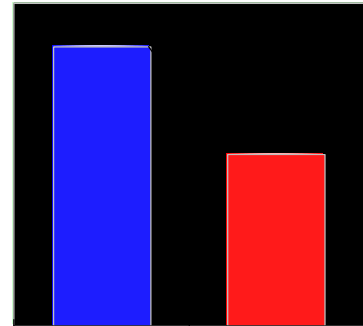
道路交通の円滑な確保を図る目的で、落石箇所の回避のための整備に平成 14 年度に着手し、平成 15 年度末には橋梁 2 橋を含む計画延長 L=400m の供用を図るものである。

【期待される効果】

本箇所は、落石により通行規制がかかるなど危険区間の解消が求められているため、このバイパスの整備で危険箇所を回避することにより、落石等による交通障害を防ぎ、尊い人命を災害から守り、安全で安心して通行できる道路空間の確保が図られる。



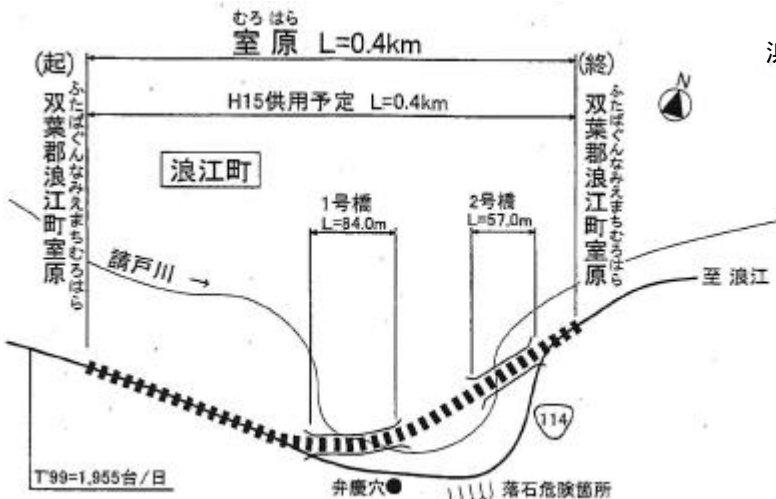
落石等による交通事故発生危険性が高い状況



平成14年度末 平成15年度末  
浜通り地方の交通事故発生  
の危険区間延長の変化

【計画内容】

事業内容：バイパス整備（2車線）  
所在地：福島県双葉郡浪江町大字室原  
～ 同県同郡同町大字室原  
延長：0.4km



浜通り地方において、児童が安全、安心して通学できる歩道の設置延長436kmを延伸するため、主要地方道相馬巨理線の自転車歩行車道の整備など8箇所において対策に取り組み、2.5kmの延伸を目指します。

【通学路歩道整備率が低い浜通り地方 通学路歩道延長2.5kmの延伸  
主要地方道相馬巨理線歩道整備の実施】

(事例) 主要地方道相馬巨理線

【背景】

本箇所は、相馬市と宮城県巨理町を結ぶ幹線道路であるとともに、相馬市立中村第二小学校及び中村第二中学校の通学路にも指定されているが、歩道がない状況にある。



通学路に歩道が整備されておらず、通学児童が交通事故の危険性にさらされている状況

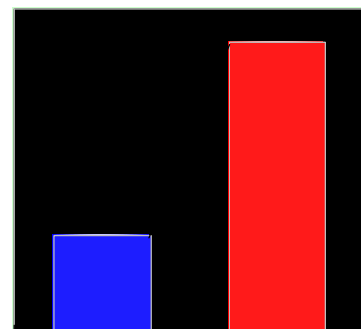
【問題課題】

当路線は相馬市の観光拠点でもある松川浦や原釜小浜海水浴場へのアクセス道路にもなっており、海水浴シーズンには自動車の通行はもとより、自転車及び歩行者の通行が大幅に増加する。加えて、本路線に接続する一般国道6号相馬バイパスの部分供用により、更なる自動車交通量の増加が予想されている。

このような状況の中、本箇所には歩道がなく、さらに、平成12年度に実施した交通安全総点検においても危険性が指摘されるなど、歩行者等の安全確保のため、自転車歩行車道の早急な整備が求められていた。

【事業の概要】

自転車及び歩行者の安全と道路交通の円滑化を図る目的で、自転車歩行車道の整備に平成13年度に着手し、平成15年度末には計画延長L=540mの供用を図るものである。



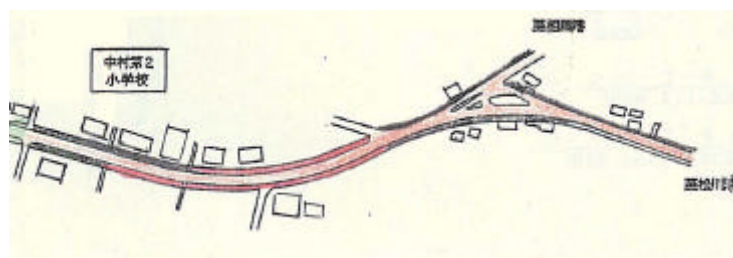
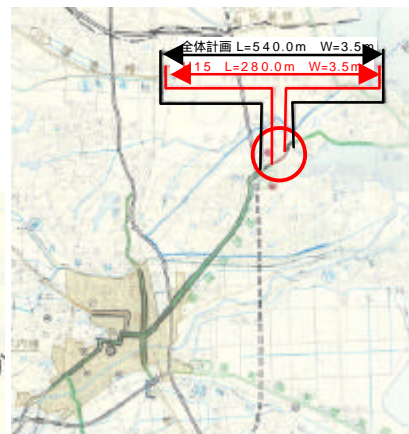
平成14年度末 平成15年度末  
浜通り地方の通学路における歩道整備延長の変化

【期待される効果】

本箇所は、自動車の交通量も多いが歩道がなく危険な状況となっているため、自転車歩行車道の整備により、通学児童等歩行者や自転車の安全性が確保され、安全に安心して通行できる歩行空間の確保が図られる。

【計画内容】

事業内容：自転車歩行者道の整備  
所在地：福島県相馬市尾浜  
延長：540m  
(平成15年度は280mを供用し事業完了)



浜通り地方において、通勤時等の交通集中による渋滞解消を図るため、一般国道6号常磐バイパスの交通混雑区間であるいわき市南富岡地区において1.8kmの4車線整備など2箇所において対策に取り組み、11万人時間/年の渋滞損失時間削減を目指します。

【渋滞損失が大きい浜通り地方 渋滞損失 11 万人時間/年の消滅  
一般国道6号常磐バイパス4車線化の実施】

(事例) 一般国道6号常磐バイパス4車線化  
(南富岡トンネル～南富岡)

【背景】

昭和41年10月1日に5市7町2村が合併して誕生したいわき市において、一般国道6号は重要な幹線道路としてその役割が増大していましたが、既に市街地内の交通混雑が著しい状態にありました。  
このため、交通混雑の解消と沿線居住環境の改善を目的に、いわき市勿来町四沢～いわき市平下神谷間の延長27.7kmの常磐バイパスが計画されました。  
昭和41年度に事業着手し、9度の部分供用を経て、平成12年3月に暫定2車線で全線供用しています。



通勤時等の交通集中により著しい交通渋滞が発生している状況

【問題課題】

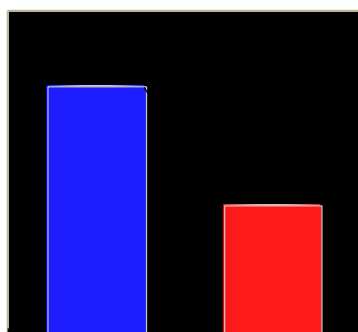
さらなる交通量の増加等により、通勤時等の交通集中による慢性的な交通渋滞が発生するなど、交通環境が悪化しており、渋滞の著しい箇所については、交差点の立体化や4車線化の整備が急務となっています。

【事業の概要】

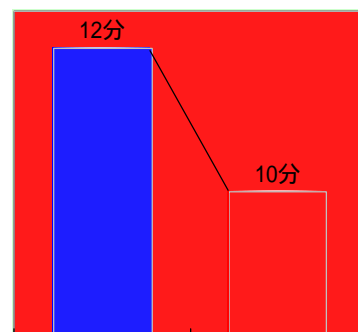
常磐バイパスの交通混雑区間であるいわき市南富岡地区において、南富岡トンネルを含む1.8kmの区間の4車線拡幅を実施し、渋滞解消を図るものです。

【期待される効果】

4車線区間の延伸整備により交通渋滞が緩和され、通勤時等における移動時間の短縮が図られ、渋滞で失われる時間を年間11万人時間削減することを目指します。



平成14年度末 平成15年度末  
浜通り地方の渋滞損失時間の変化



平成14年度末 平成15年度末  
一般国道6号常磐バイパス4車線化区間の通過時間の変化

【計画内容】

事業内容：現道拡幅（4車線）  
所在地：福島県いわき市勿来町四沢～同県同市平下神谷  
延長：1.8km

