

2 鉄 道

(1) 在来線

現 状

本県では、新幹線のほか、東北本線、奥羽本線、常磐線、磐越西線、磐越東線、水郡線、只見線、第三セクターによる会津線、会津鬼怒川線、阿武隈急行線、貨物専用の福島臨海鉄道線、さらに民間運営の福島交通飯坂線の計 12 路線が県民の足として活用されている。

その整備状況は、東北本線・奥羽本線の県内全線、常磐線の四倉以南が複線化されているほかは単線であり、また、電化区間は JR 線では東北本線、常磐線、奥羽本線、磐越西線(郡山～喜多方)となっている。

第三セクター路線は、全線単線となっているが、会津鬼怒川線、阿武隈急行線は開業当初より電化され、会津線の会津田島～会津高原間は平成 2 年に電化された。会津線・会津鬼怒川線の開通によって、首都圏へ直結することとなった。

しかし、鉄道での地域間移動に要する時間をみると、最短でいわき(平) - 会津若松間が 2 時間 40 分(郡山駅での乗換時間を除く)、会津若松 - 会津田島間では 58 分であるなど、東西方向の移動及び会津地方での移動水準が概して低い状況にある。

また、鉄道輸送量は、モータリゼーションの進展により減少傾向にあり、その傾向はローカル線において顕著となっている。

課 題

高速性、輸送機能の向上等、さまざまなニーズに対応した在来鉄道の高度化を図っていく必要がある。

このため、在来鉄道を県民生活の利便性向上はもとより地域振興に必要な社会基盤の一つとして位置づけ、その整備を推進していく必要がある。

(2) 高速鉄道(新幹線)

現 状

本県では、東北新幹線が縦貫しており、県内に新白河、郡山、福島の 3 駅が設置されている。

また、山形新幹線がミニ新幹線として開通し、福島駅が東北新幹線との分岐点となったことから、福島駅の拠点性が増大している。

県内からの新幹線へのアクセス状況をみると中通り地方を中心にアクセス環境は恵まれているが、その他の地域では必ずしもアクセス利便性は高いとは言えない状況にある。

課 題

これまで、県内で高速鉄道の利便性を享受してきたのは中通地方が中心であったが、今後は、その利便性を県内他地方に浸透させていくが必要になる。したがって、高速鉄道へのアクセス基盤の整備を推進するとともに、磐越西線の高速化や東北新幹線への乗り入れ、新技術の開発動向を踏まえた高速化に対する取り組み等を推進していく必要がある。

県内における地域間交通の状況(鉄道)

地域間距離(km)

地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	46.1						
県南	白河市	84.6	38.5					
会津	会津若松市	110.7	64.6	103.1				
南会津	田島町	155.8	109.7	148.2	45.1			
相双	相馬市	97.5	143.6	182.1	208.2	253.3		
いわき	いわき市	131.7	85.6	124.1	150.2	195.3	97.6	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

所要時間(分)

地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	15						
県南	白河市	30	14					
会津	会津若松市	76	61	75				
南会津	田島町	134	119	133	58			
相双	相馬市	81	96	111	157	215		
いわき	いわき市	110	95	109	156	214	80	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

出所)時刻表をもとに作成、路線の最短の時間を使い乗換時間は含まない。

本県の鉄道輸送人員の推移(県内乗車人員)(単位:人)

