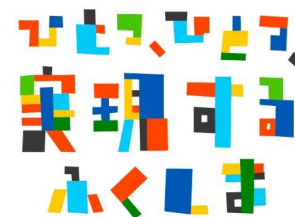



【概要版】

福島県新広域道路交通ビジョン

福島県
令和3年6月



- ・平成30年3月30日に成立、同月31日公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設。
- ・新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展が必要。

- 
- 「新広域道路交通計画」を各地域において概ね20～30年間の中長期的な観点から策定
 - これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」を策定し、定期的に見直しを行う

(平成30年6月26日 国土交通省道路局長通知)

福島県新広域道路交通ビジョンと福島県総合計画等との関係

＜新広域道路交通ビジョンの内容＞

地域の将来像

- ・既存の地域における総合的なビジョンをベース
- ・地域の社会経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿

広域的な交通の課題と取組み

- ・平常時・災害時及び物流・人流の観点における課題整理
- ・ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた取組み

広域的な道路の基本方針

- ・広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントに対する基本方針

＜既存の総合的なビジョンの体系＞

全県的なビジョン

福島県総合計画ふくしま新生プラン H24.12(2012.12)

- 計画の趣旨
 - ・県の最上位計画であり、あらゆる政策分野を網羅し、**県づくりの指針や施策**を示す。
- 計画の内容
 - ・県全体で共有する基本目標を掲げ、30年後を展開した「目指す将来の姿」を描く。
 - ・基本目標の実現に向けて、**政策分野別に取組みの方向性や主要施策**を示す。
- 計画期間
 - ・8ヶ年(2013年度～2020年度)

上位
計画

社会資本整備に関するビジョン

ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン H25.3(2013.3)

- 計画の趣旨
 - ・総合計画における部門別計画として、社会資本の整備・管理に関する**理念や方向性を具現化した計画**
- 計画の内容
 - ・**復旧・復興を第一**とし、これからの**県土づくりの方向性**を示す。
 - ・総合計画の理念を具現化するとともに、復興計画の内容も踏まえた計画としている。
- 計画期間
 - ・8ヶ年(2013年度～2020年度)

上位
計画

道路分野の個別計画

ふくしま道づくりプラン(復興計画対応版) H25.3(2013.3)

- 計画の趣旨
 - ・「ふくしまの未来を拓く県土づくりのプラン」における道路分野の個別計画
- 計画の内容
 - ・福島県の特長、地域ニーズ等を踏まえ、**新しい時代にふさわしい道づくりのあり方**を示す。
 - ・東日本大震災後の復興に向けた**道路整備の考え方**を示す。
- 計画期間
 - ・8ヶ年(2013年度～2020年度)

第2期福島県復興計画 R3.3(2021.3)

- 計画の趣旨・内容
 - ・復興に向けての重点プロジェクトや具体的な取組みを示す。
 - ・本計画と総合計画の重点プロジェクトは一体的に進めていく。
- 計画の期間
 - ・10ヶ年(2021年度～2030年度)

上記の総合的なビジョンにおいて示された地域の課題と将来像をベースに
新広域道路交通ビジョンへ反映

ともに育む、風土が息づく美しい県土

◇東日本大震災や新潟・福島豪雨などの自然災害、原子力災害を乗り越え、新生ふくしまの基盤となる県土づくりの目標として設定

総合計画

福島県総合計画「ふくしま新生プラン」

基本目標：夢・希望・笑顔に満ちた“新生ふくしま”

ふくしまの礎「人と地域が輝く“ふくしま”」

〈ふくしまを支える3本の柱〉

「いきいきとして**活力**に満ちた“ふくしま”」

「**安全と安心**に支えられた“ふくしま”」

「人にも自然にも**思いやり**あふれた“ふくしま”」

第2期復興計画

Ⅱ 基本理念

- 1 原子力に依存しない、安全・安心で持続的に発展可能な社会づくり
- 2 ふくしまを愛し、心を寄せるすべての人々の力を結集した復興
- 3 誇りあるふるさと再生の実現

総合計画の
理念を具現化



復興計画の
理念を具現化



復興

地方創生

【県土づくりの柱】

ふくしまの**活力**を支える
社会資本の整備

避難地域の再生・**復興**

安全で安心できる
生活環境の確保

思いやりにあふれた
まちづくり・地域づくり

ともに育む、風土が息づく美しい県土

◇福島県が目指す将来像を実現するための県土づくりの柱に対し、道路が担うべき施策を設定し、広域道路交通上の現状と課題を把握

【県土づくりの柱】

【道路が担うべき施策】

復興

地方創生

ふくしまの**活力**を支える
社会資本の整備

避難地域の再生・**復興**

安全で安心できる
生活環境の確保

思いやりにあふれた
まちづくり・地域づくり

①広域道路ネットワークの拡充

②物流拠点・交流拠点とのネットワーク強化

③円滑な広域交流(人流)の支援

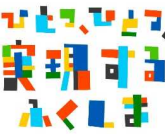
④東日本大震災からの復興を支援する
道路ネットワークの整備

⑤-1非常時における道路ネットワークの機能維持

⑤-2非常時における機動的な情報収集・発信

⑥道路交通環境の改善

⑦地域における交通弱者対策



① 広域道路ネットワークの拡充

現状

- ・福島県では、高規格道路等が約521km(R3.4末時点)、一般国道(指定区間)が約451km (R2.4.1時点)の広域道路ネットワークを形成。
- ・福島県発着貨物の輸送機関別輸送量をみると、全体の9割以上が「自動車」による輸送であり、主たる経路は広域道路ネットワークが担っている状況。
- ・一方で、トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化している。
- ・地方別では、走行する大型車交通量に大きな偏りがあり、特に会津地方は大型車交通量が他地域に比べて少ない。
- ・急峻な山脈・山地が地域間を跨ぐため走行性が低く、冬期には降雪の影響によりさらに走行性が悪化し、サービス水準が低下する。
- ・近年では、常磐自動車道の開通、東北中央自動車道の開通等が進む一方、会津縦貫道の未開通区間や、常磐自動車道及び磐越自動車道の暫定2車線の区間が存在するなど道路機能が不十分な路線が残る。

課題

県土の骨格をなす連携軸強化
広域道路ネットワークにおけるサービス水準の向上

▼福島県内の広域道路ネットワーク
 (高規格道路、一般国道)

会津軸
 会津縦貫道が未完
 (高規格道路)

会津縦貫北道路
 H27.9月開通

磐越自動車道
 暫定2車線区間

横断道軸
 道路機能が不十分

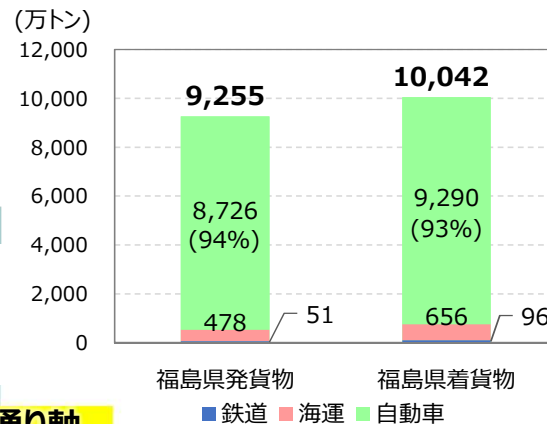
浜通り軸
 道路機能が不十分

常磐自動車道
 暫定2車線区間

南部軸
 一般国道(指定区間外)
 でのネットワーク形成

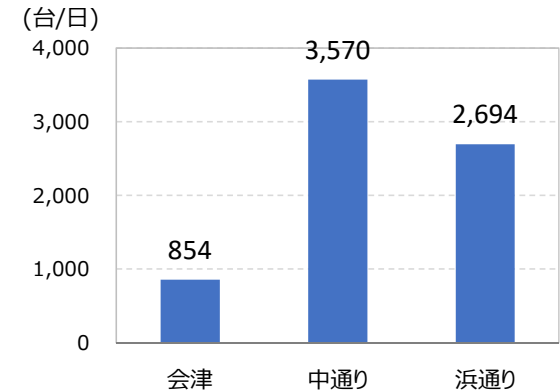
- 高規格幹線道路・地域高規格道路
- 一般国道(指定区間)
- 一般国道(指定区間外)
- 供用中
- 事業中

▼福島県発着貨物の輸送機関別輸送量



出典：東北の物流 平成30年度版
 (データは平成28年度)

▼福島県地方別平均大型車交通量



※高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道を対象

出典：平成27年度
 全国道路・街路交通情勢調査

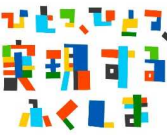
▼国道121号南会津町
 雪崩発生による通行不能状況



▼国道49号猪苗代町
 大雪による交通障害



**冬期の降雪による
 交通障害発生**



② 物流・交流拠点とのネットワーク強化(他モードとの連携)

現状(海上運輸)

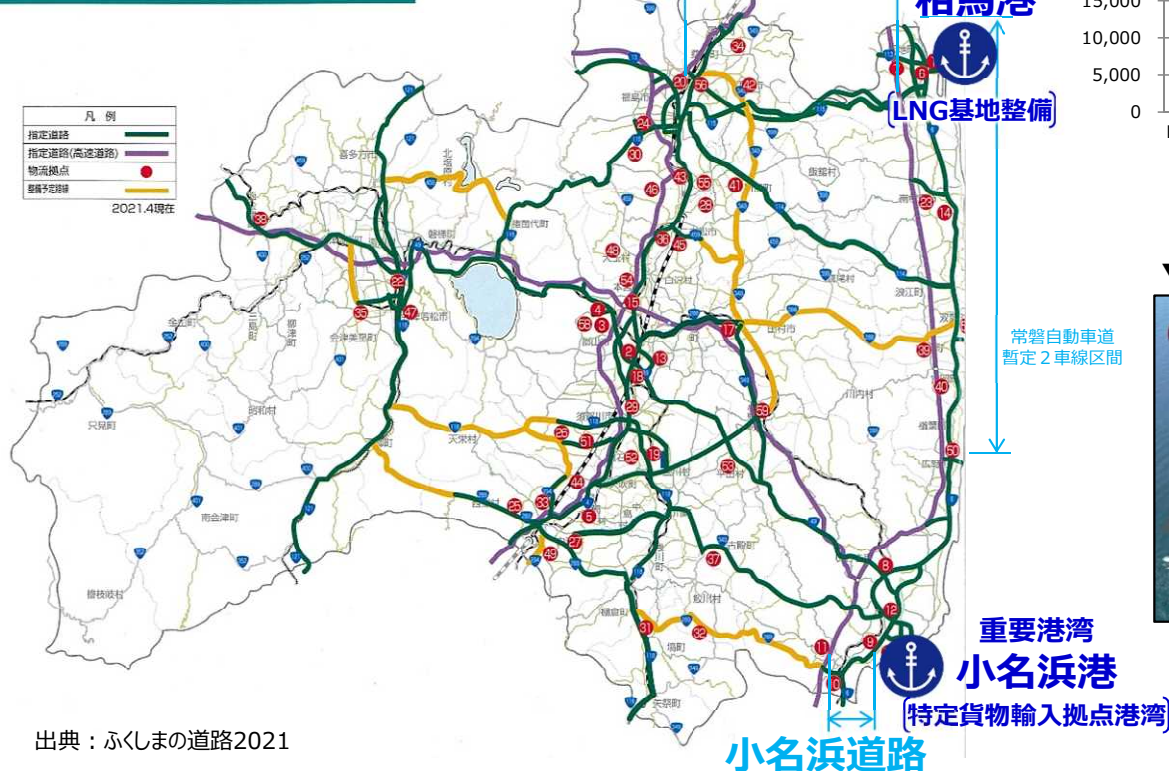
- ・県内には相馬港、小名浜港の2つの重要港湾が立地。小名浜港は、平成25年には全国初となる「特定貨物輸入拠点港湾(石炭)」に指定される等、東北地方の産業活動を支援する物流拠点として重要な役割を果たしている。相馬港に新たに整備されたLNG基地は、平成30年3月に運転を開始した。
- ・小名浜港、相馬港ともに震災以前と比較して大きく取扱量が増加しており、相馬港では令和元年の取扱貨物量が過去最大となった。
- ・一方で、重要港湾を有する浜通り地方から、県内外各地域へのアクセスは、東北中央自動車道の開通により改善されるものの、小名浜道路の整備によるアクセス強化が求められている。

課題

小名浜道路の整備によるアクセス強化

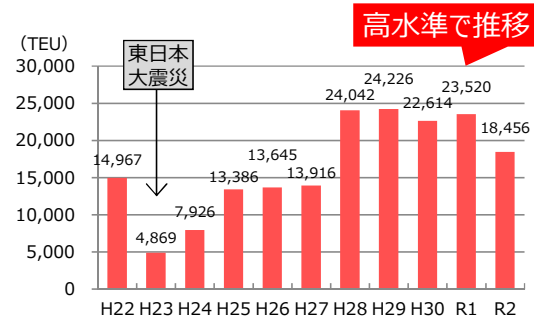
▼福島県の重要港湾および背後地域の物流ネットワーク

物流拠点を連携するネットワーク

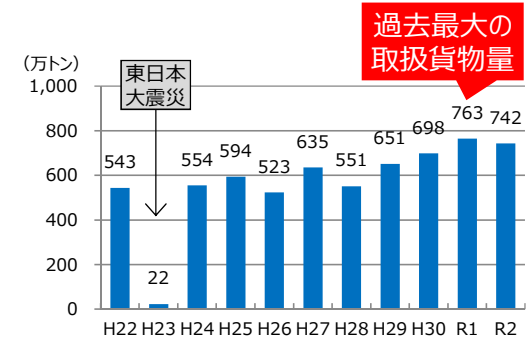


出典：ふくしまの道路2021

▼小名浜港コンテナ取扱貨物量(年間)



▼相馬港総取扱貨物量(年間)



出典：重要港湾小名浜港・相馬港海上出入貨物量【2020年(1月～12月)速報値】福島県土木部 港湾課

▼震災後における小名浜港の整備概要



出典：国土交通省小名浜港湾事務所

▼相馬港に新設したLNG基地



出典：相馬港湾建設事務所 (R3.2撮影)

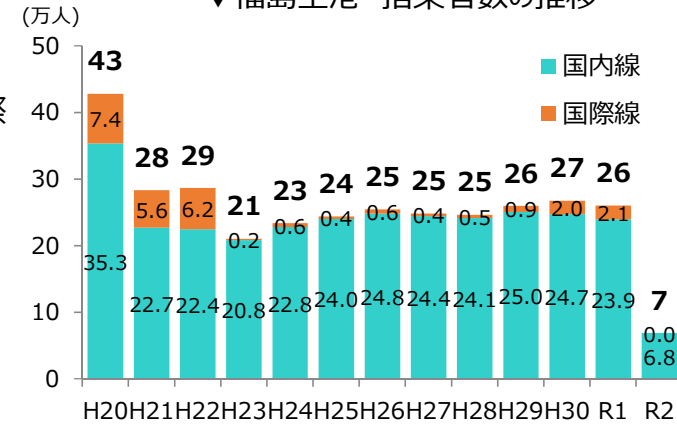


② 物流・交流拠点とのネットワーク強化(他モードとの連携)

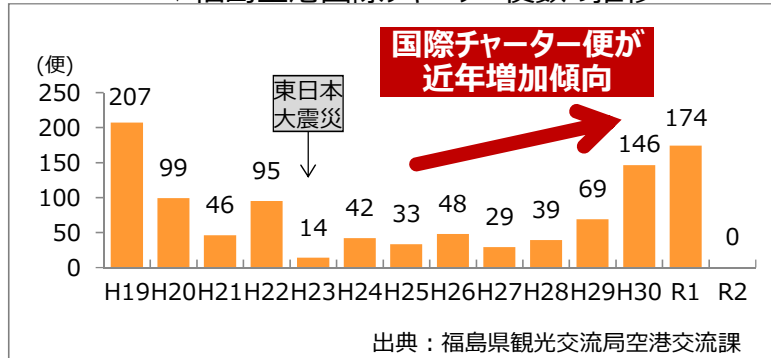
現状(航空)

- ・福島空港は、平成5年に地方管理空港(旧第三種空港)として開港し、平成12年には2,500mの滑走路が供用したことで国際線の運航が可能となった。
- ・平成23年の東日本大震災以降は国際線が運休となり、国際線利用者が大きく減少している。近年は国際チャーター便の発着が増えている傾向(令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により実績なし)にあるが、更なる空港利用促進に向けて検討を進める必要がある。
- ・福島空港の利用者は、近隣の県中地域の方が約6割を占めるが、その他地域からの利用者が少ない状況にある。
- ・福島空港へのアクセスは郡山市から福島空港へのリムジンバスが運行しているものの、一般道を利用した運行であることから、定時性、速達性を確保した空港へのアクセス道路が求められる。
- ・また、福島空港は大規模地震により陸路が寸断された際に、福島空港～羽田空港間の臨時便が運行されるなど大きな役割を果たした。

▼福島空港 搭乗者数の推移



▼福島空港国際チャーター便数の推移



課題

福島空港のアクセス道路の強化

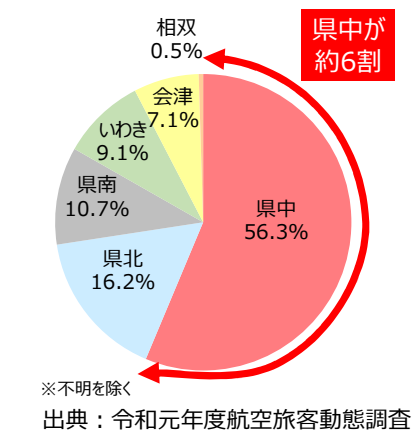
▼福島空港の定期航空路線

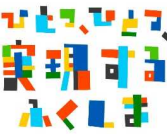


▼福島空港までのバス運行路線



▼福島空港利用客(平日)の県内居住地内訳



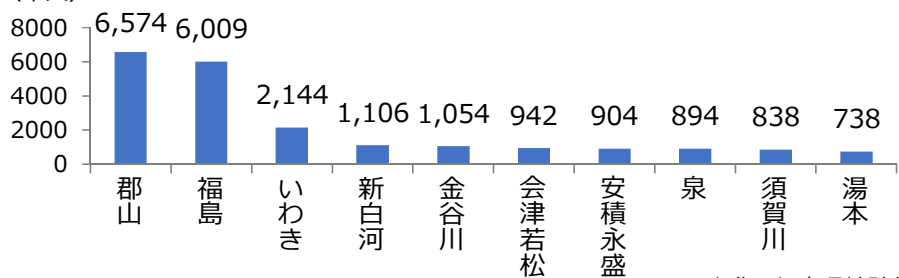


② 物流・交流拠点とのネットワーク強化(他モードとの連携)

現状(交通ターミナル)

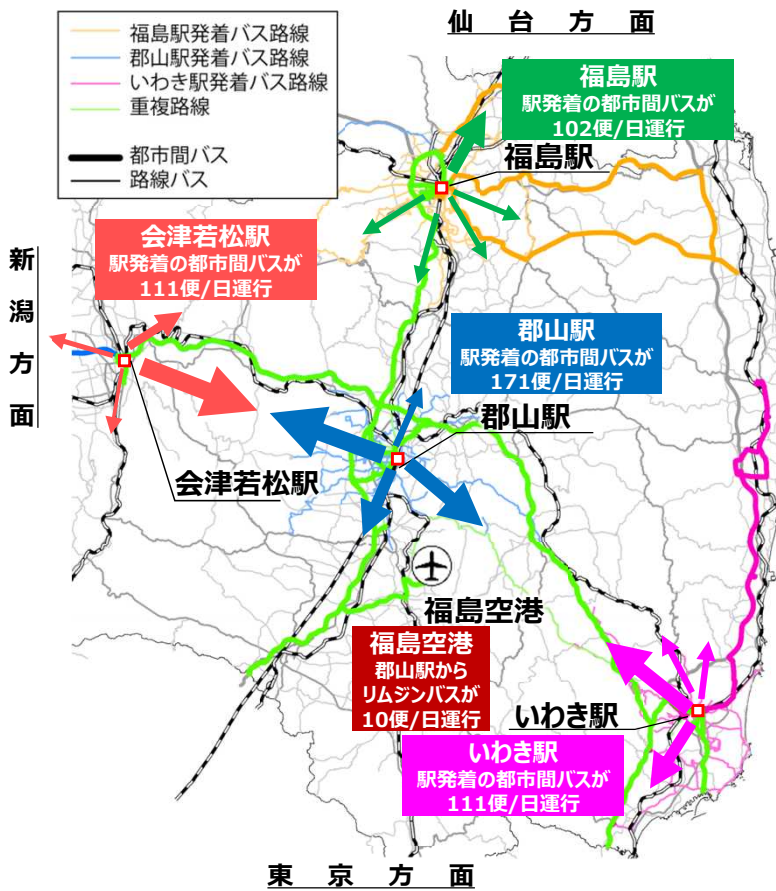
- ・福島県内では、東北・山形新幹線その他、JR路線が県内7路線、会津鉄道会津線、野岩鉄道会津鬼怒川線、阿武隈急行、福島交通の4路線があり、各地の移動を支えている。
- ・福島県内における新幹線駅の利用は郡山駅、福島駅に集中し、郡山駅からは会津若松市、いわき市方面の高速バスが多く運行されているほか、福島駅からは相馬方面への都市間バスが運行され、東西方向の交通結節点となっている。
- ・また県内の鉄道駅の多くは、路線バスなどのバスターミナルとなっており、駅周辺地域における鉄道とバスの結節点となっている。
- ・県内におけるバスターミナルは、鉄道駅のほか、インターチェンジに接続するターミナルビルや、バスの乗り入れ可能な道の駅が増加するなど、近年、整備が進められている。

▼福島県内JR乗降者数上位10駅 (H30)



出典：福島県統計年鑑

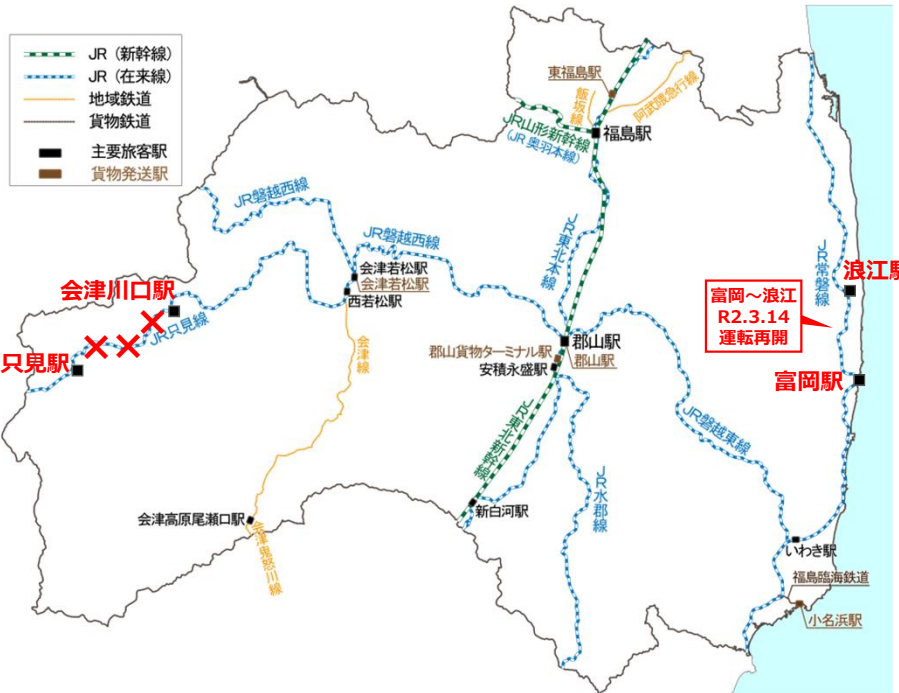
▼主要鉄道駅・福島空港発着バス路線図



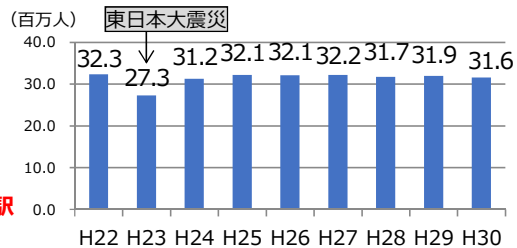
課題

交通ターミナル(鉄道駅・バスターミナル・道の駅)のアクセス機能強化及び利便性向上

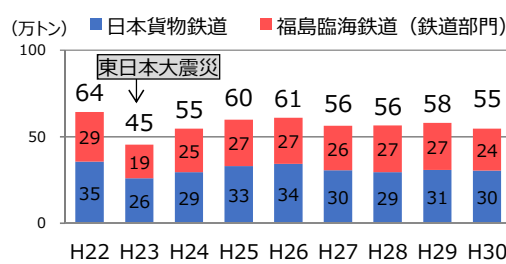
▼福島県の鉄道路線図



▼JR路線利用者数の推移



▼福島県鉄道貨物量の推移



出典：福島県統計年鑑

出典：各バス会社HP (2021.6.7時点)

※新型コロナウイルス感染症の影響による運休中路線を含む。

③円滑な広域交流(人流)への支援

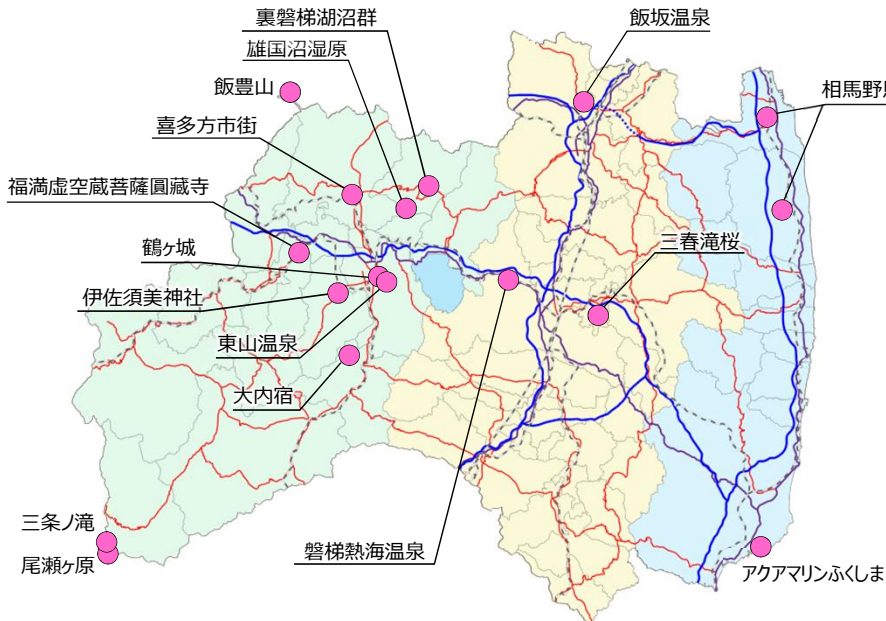
現状

- ・福島県における国内外からの観光入込客数は東日本大震災により大きく落ち込んだが、徐々に回復し、平成30年には震災前と同程度となった。
- ・県内各地に魅力的な観光資源が点在しているが、観光拠点間のネットワークが不十分である。
- ・福島県では、関東圏からの来訪が多いことが特徴の一つであり、北関東地域と連携した広域観光ルート創出も推進している。また、インバウンド観光客も近年増加傾向であり、受け入れ態勢の強化に努めている。
- ・雪や山々などの特徴的な自然や歴史・文化、多様な温泉、食等の豊富な観光資源を有するが、会津、中通り、浜通りの3地域、さらには県外との観光交流を活性化させるため、広域観光周遊においてアクセス性の向上が求められている。

課題

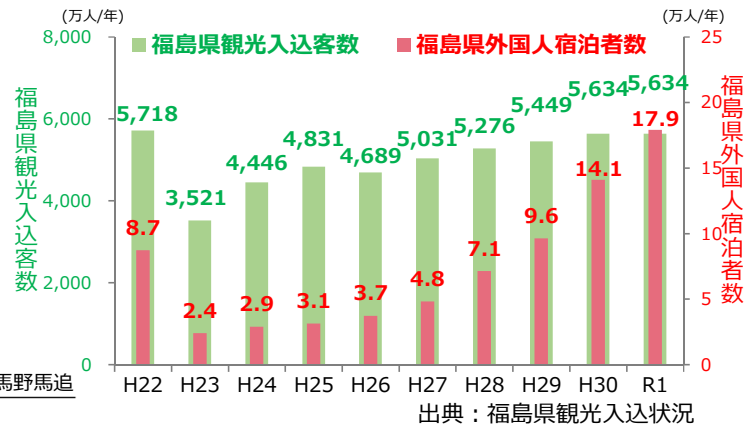
広域観光周遊を可能とする観光ルートとしての広域道路ネットワークの形成

▼福島県内の主な観光地

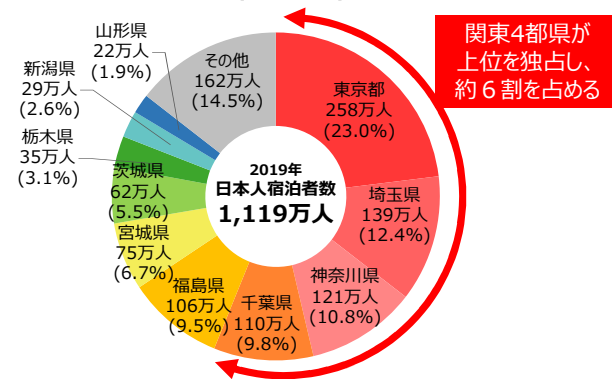


出典：全国観光資源台帳（資源ランクA級以上）
福島県観光入込状況(R1)（年間観光者数50万人以上の観光地）

▼福島県の観光入込客数と外国人宿泊者数の推移

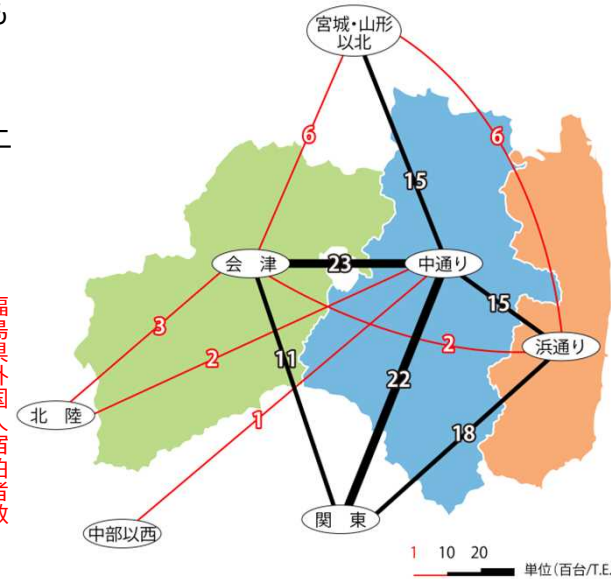


▼福島県における居住都道府県別延べ宿泊者数(日本人)の構成割合

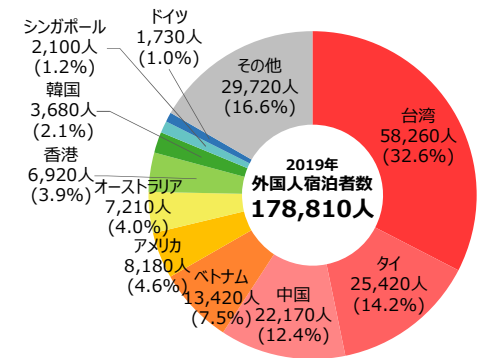


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」※RESASより

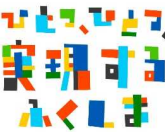
▼福島県に関する観光目的OD内訳



▼福島県における外国人国籍別宿泊客数(従業員数10以上の施設)



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」※福島県観光入込状況(R1)より

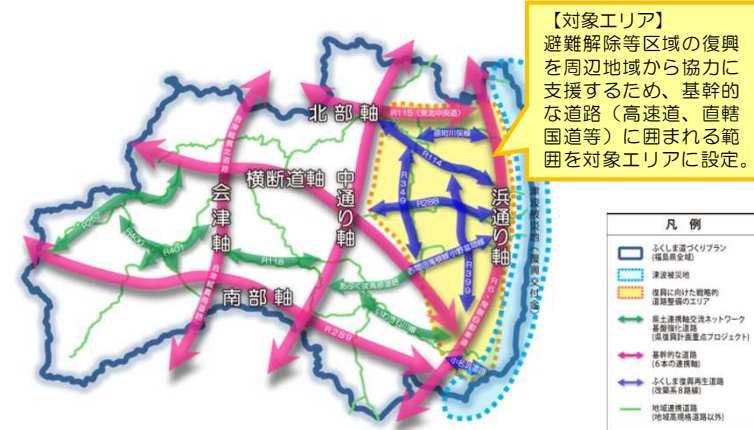


④ 東日本大震災からの復興を支援する道路ネットワークの整備

現状(再生・復興に向けた事業)

- ・被災地復興のリーディングプロジェクトとして、「復興支援道路」東北中央自動車道(相馬～福島)が令和3年4月に全線開通した。
- ・避難指示区域等の復興と避難住民の帰還を支援するため、8つの主要な路線を「ふくしま復興再生道路」と位置づけ、本県の復興に向けた重点プロジェクトとして取り組んでいる。
- ・東日本大震災及び原子力災害によって失われた浜通り地域等の産業を回復するための新たな産業基盤の構築を目指す国家プロジェクトとして、「福島イノベーション・コースト構想」の取組を推進し、国や福島県、自治体が一体となり、浜通り地域等の自立的な経済復興を目標の一つとして国際研究産業都市を目指す。

▼ふくしま復興再生道路の位置づけ



課題

被災地域の再生・復興を支援する道路ネットワークの整備

▼福島イノベーション・コースト構想での拠点位置図

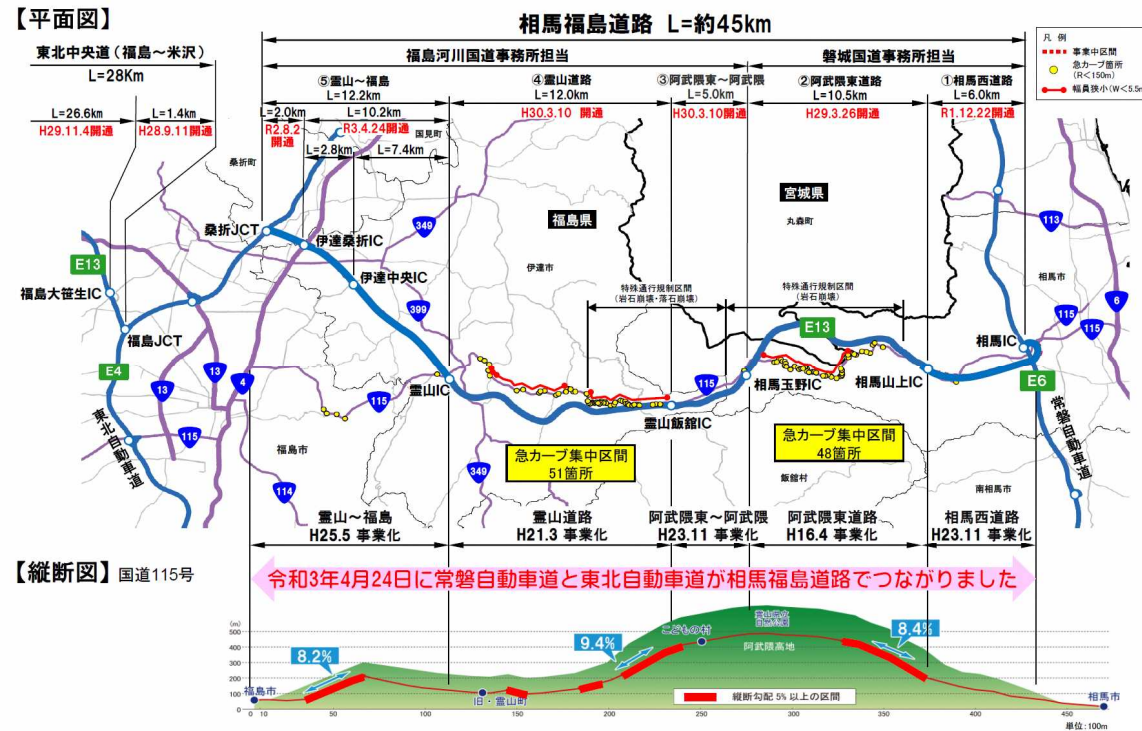
各分野の研究拠点を活用し、先端産業の集積を推進しています。

福島イノベーション・コースト構想 主要プロジェクト

- 廃炉**: 国内外の技術を集結した技術開発。原子力発電所の廃炉技術の高度化と人材育成。
- ロボット・ドローン**: 福島ロボットテストフィールドを中核にロボット産業を振興。ドローンによる被災地の調査や物資運搬。
- エネルギー・環境・リサイクル**: 先進的な再生可能エネルギー・リサイクル技術の確立。廃棄物の資源化と環境負荷の低減。
- ICTやロボット技術等を活用した農林水産業**: ICTを活用した農業や水産物の生産効率向上。
- 技術開発を通じた医療の発展**: 先端医療技術の開発と人材育成。
- 航空宇宙**: 航空宇宙産業の振興と技術交流の促進。

出典：福島県 ふくしま復興ステーション<復興情報ポータルサイト>

▼「復興支援道路」東北中央自動車道(相馬～福島)の概要



出典：福島河川国道事務所HP 10

④東日本大震災からの復興を支援する道路ネットワークの整備

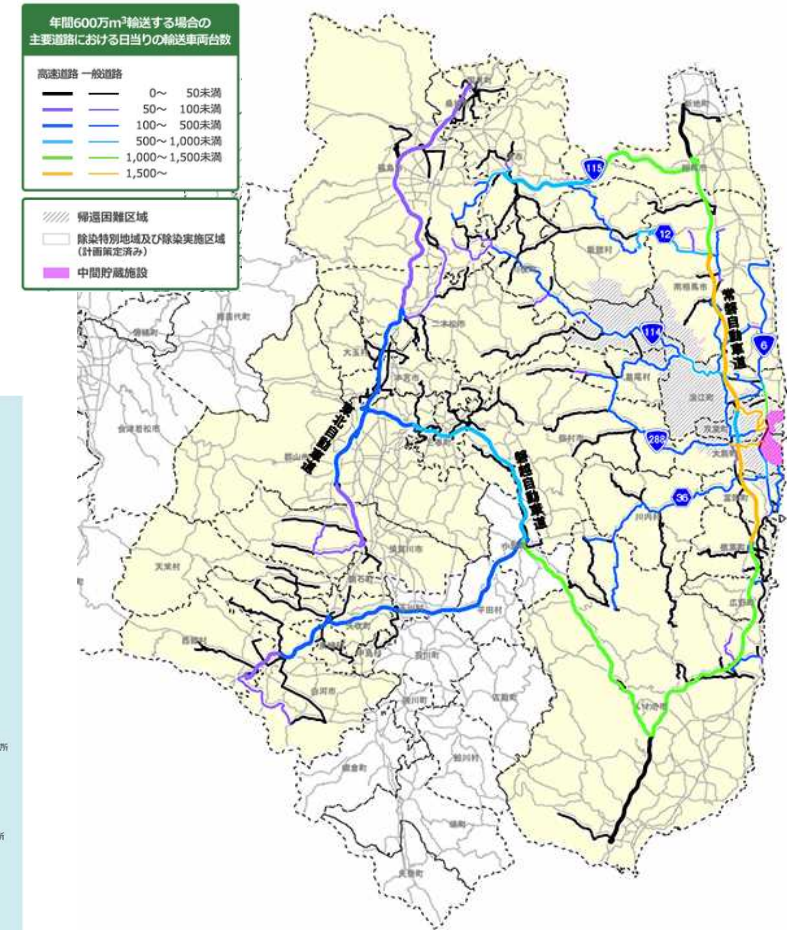
現状(原子力災害からの復興)

- ・東日本大震災は、産業・交通・生活基盤に壊滅的被害を与え、浜通りを中心に県内全域に甚大な被害をもたらした。また、その後発生した東京電力福島第一原子力発電所の事故により、現在でも双葉町、大熊町、浪江町等が帰還困難区域に指定され、約3万5千人の住民が避難生活を強いられている。
- ・福島第一原子力発電所は、現在、廃炉に向けた取り組みが進められている。
- ・大熊町、双葉町に位置する中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送が平成27年度より行われ、常磐自動車道等の高規格道路網や、一般国道(指定区間)等が主な輸送ルートとなっている。
- ・今後も復興拠点の整備や、帰還住民の増加等に伴う交通環境の変化が想定され、幹線道路の機能強化が必要となる。

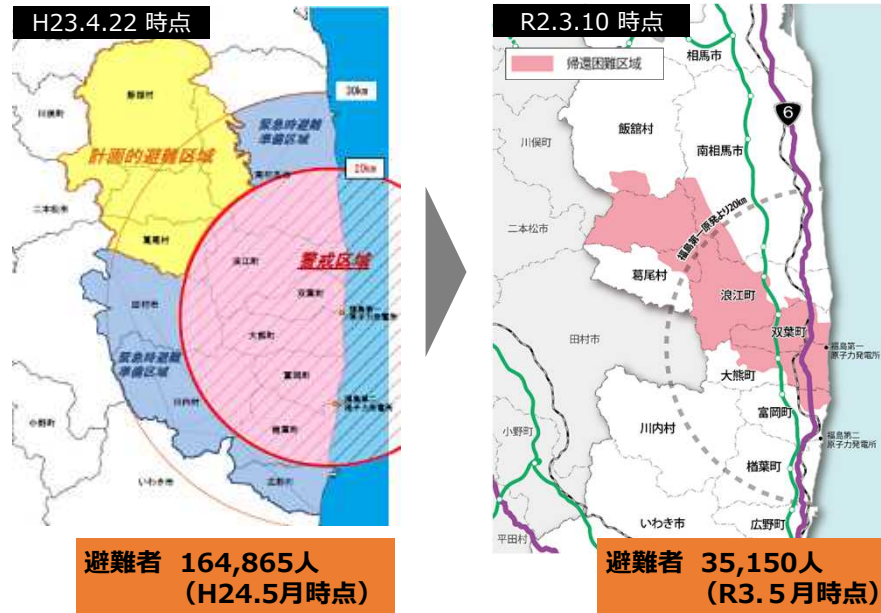
課題

原子力災害からの復興の進展に伴う新たなニーズへの柔軟な対応

▼中間貯蔵施設への輸送ルート



▼原発事故による避難区域の変遷



出典：(避難区域の変遷) 経済産業省HP
(避難者数) 福島県災害対策本部「平成23年東北地方太平洋沖地震による被害状況即報」

出典：環境省 (R3.5時点)

⑤ 非常時における道路ネットワークの機能維持 / 機動的な情報収集・発信

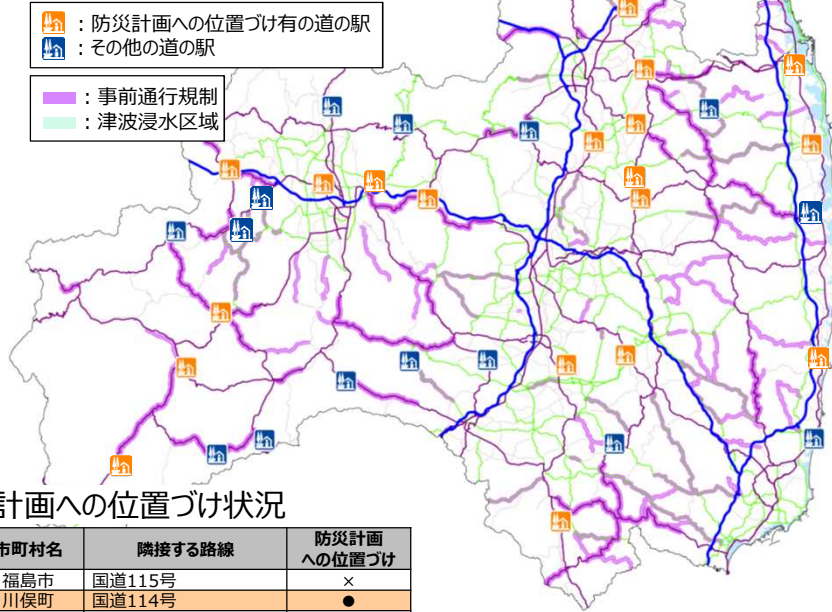
現状

- ・福島県には、136箇所的事前通行規制区間が存在。
- ・全国でも有数の豪雪地を有する本県では、大雪による交通障害の影響も大きく、過去には高速道、一般道ともに交通障害が起こり、住民生活や産業・経済活動に大きな支障が発生した。
- ・また、東日本大震災時には津波被害により、国道6号の寸断が発生。原子力事故も発生したことで、国道6号および常磐自動車道の通行が規制され、いわき地域～相双地域間を縦断する交通が中通り地方さらには会津地方を経由して大きく迂回する状況が生じた。
- ・東日本大震災時には、「道の駅」が自衛隊の活動拠点や避難住民に対する情報発信基地として機能。

課題

- 災害に強い道路ネットワークの形成(ダブルネットワークなど)
- 道の駅における被災後の活動を支える防災拠点としての機能整備
- 道路利用者等への通行規制情報等の適切な提供

▼福島県の通行不能区間と防災計画への位置づけが有る「道の駅」



▼道の駅の防災計画への位置づけ状況

No.	道の駅名	市町村名	隣接する路線	防災計画への位置づけ
1	つちゆ	福島市	国道115号	×
2	川俣	川俣町	国道114号	●
3	たじま	南会津町	国道121号	×
4	安達	二本松市	国道4号	●
5	喜多の郷	喜多方市	国道121号	×
6	裏磐梯	北塩原村	国道459号	×
7	ならは	檜葉町	国道6号	●
8	そうま	相馬市	国道6号	●
9	はなわ	塙町	国道118号	●
10	会津柳津	柳津町	国道252号	×
11	ふくしま東和	二本松市	国道349号	●
12	にしあいづ	西会津町	国道49号	●
13	尾瀬街道みしま宿	三島町	国道252号	×
14	たまかわ	玉川村	(一) 福島空港西線	●
15	羽鳥湖高原	天栄村	(主) 白河羽鳥線	×
16	南相馬	南相馬市	国道6号	●
17	しもごう	下郷町	国道289号	×
18	ひらた	平田村	国道49号	●
19	よつくら港	いわき市	国道6号	×
20	ばんだい	磐梯町	(主) 猪苗代塩川線	●
21	ふるどの	古殿町	国道349号	×
22	番屋	南会津町	国道352号	×
23	季の里天栄	天栄村	国道294号	×
24	きらら289	南会津町	国道289号	●
25	奥会津かねやま	金山町	国道252号	×
26	さくらの郷	二本松市	国道349号	●
27	あいづ湯川・会津坂下	湯川村	国道49号	●
28	からむし織の里しょうわ	昭和村	国道400号	●
29	猪苗代	猪苗代町	国道115号	●
30	国見あつかしの郷	国見町	国道4号	●
31	いいて村の道の駅までい館	飯館村	(主) 原町川俣線	×
32	尾瀬檜枝岐	檜枝岐村	国道352号	●
33	伊達の郷りょうぜん	伊達市	国道115号	●
34	なみえ	浪江町	国道6号・114号	×
該当箇所数				19

※市町村の地域防災計画に位置付けられている19の道の駅を防災機能を有する道の駅として整理

▼国道4号大雪による交通障害 (二本松市)



▼国道6号津波による被災状況 (いわき市)



▼東日本大震災時の道の駅を拠点とした活動事例



捜索拠点としての駐車場の利用 (道の駅南相馬)

R4道の駅あだち (256) 撮影日: H26.2.16

撮影日: H23.3.13

⑥道路交通環境の改善

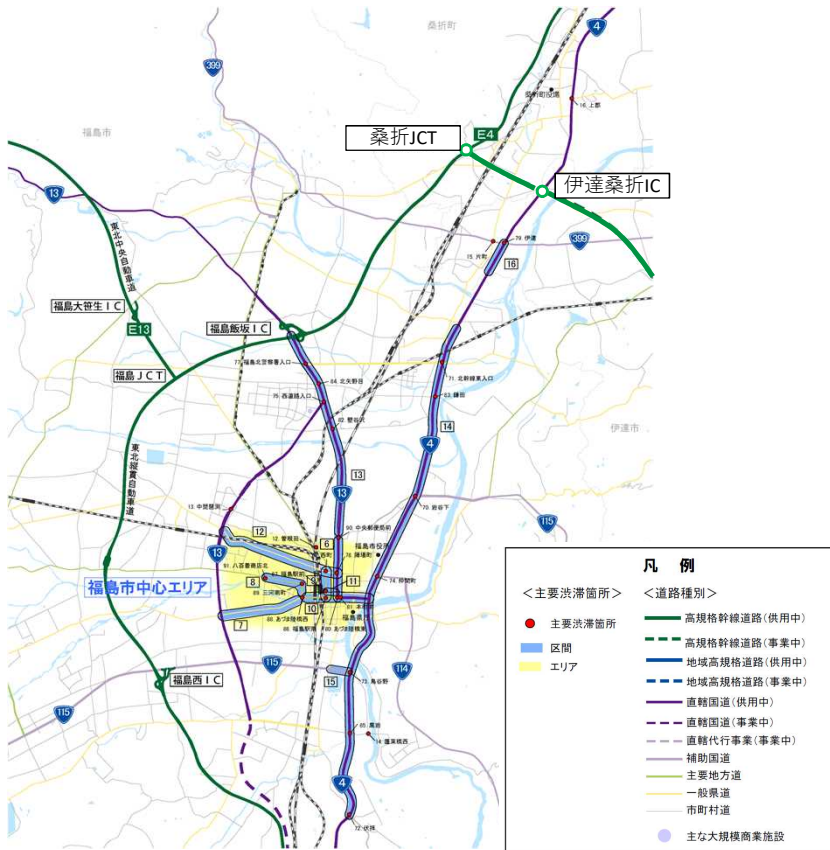
現状

- ・国内の運輸部門におけるCO₂排出量は全体の約2割を占め、東北地方においては主要渋滞箇所の約4割が都市部に集中しており、都市部の走行速度の低下が環境負荷の大きな要因となっている。
- ・福島県では、平成24年度に福島県渋滞対策推進協議会において「福島県の主要渋滞箇所」143箇所を特定。協議会では、渋滞の緩和・解消に向け、最新交通データ等を用いた渋滞状況や交通状況の検証を行い、効果的な渋滞対策(ソフト・ハード)を継続的に推進。
- ・観光地周辺やイベント時の渋滞対策においてもこれら交通データを用いた解析・検討を実施している。

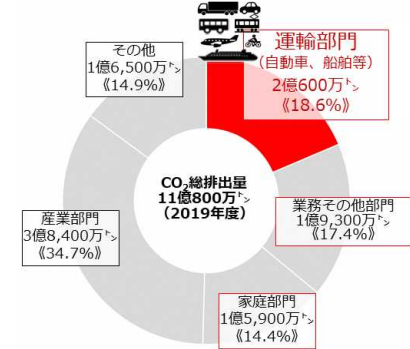
課題

新たな技術を用いた効果的な都市交通対策(ソフト・ハード)

▼主要渋滞箇所図(福島市)



▼我が国の各部門におけるCO₂排出量(2019年度)



出典：国土交通省 総合政策局 環境政策課

▼観光期の交通案内(渋滞対策)

鶴ヶ城さくらまつり開催時(4/6(金)~5/6(日))の交通アクセス

鶴ヶ城方面へは **磐梯河東IC**・**県道64号(千石通り)** をご利用ください!

※桜花時期は特に混み合いますのでご注意ください。

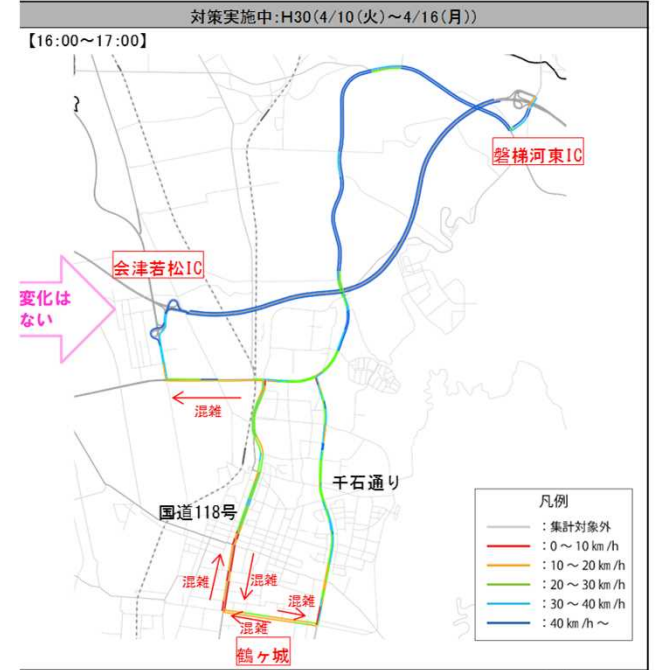
鶴ヶ城方面へは千石通り(県道64号)でお越しください

若松ICから市内にかけて断続的な渋滞が予想されます

混雑が予想される区間

お問い合わせ 国土交通省 郡山国道事務所 TEL: 024-946-8164
会津まつり協会 TEL: 0242-23-4141
(一財)会津若松観光ビューロー TEL: 0242-27-4005

▼ETC2.0データを用いた旅行速度分析



ETC2.0システム

世界初の路車協調システムであり、大量の情報の送受信が可能で、ICの出入り情報だけでなく経路情報等の把握も可能(H27.8~本格導入)

車載器: 約250万台 路側機: 約4,000箇所(高速道路+直轄国道)

速度データ 経路データ 急ブレーキデータ 等 (国土省で一元的に収集)

⑦地域における交通弱者対策

現状

- ・高齢化が進行する地域等において、人流・物流を確保するため、自動運転の実用化に向けた実証実験が進められている。
- ・運送業の担い手不足により流通サービスの低下が危惧されている中、店で購入した商品の自宅への宅配などに貨客混載バスを利用する検討も進められている。
- ・これらサービスの充実を図り、交通弱者の移動手段の確保が今後重要である。

課題

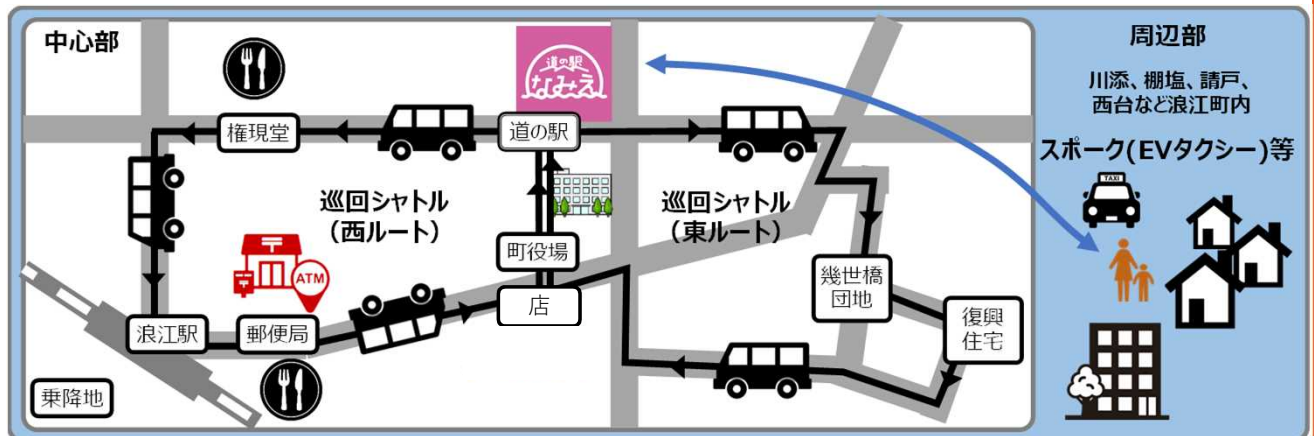
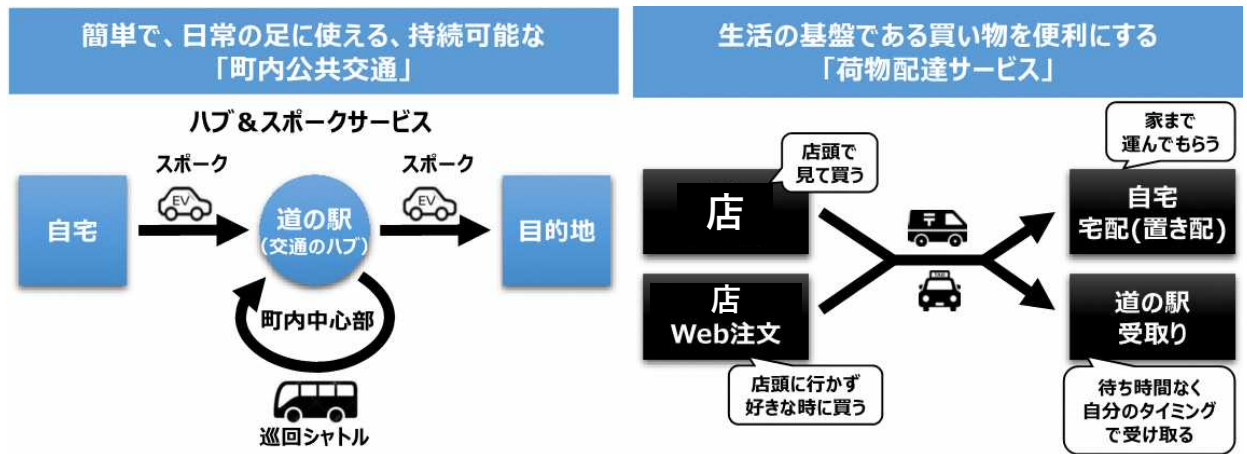
地域の暮らしを支える移動手段の確保

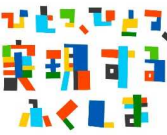
浪江町における自動運転の実用化に向けた実証実験

実証実験では、道の駅をモビリティハブ（接続拠点）とし、町内の主要な場所を繋ぐ「巡回シャトル」と自宅やハブと郊外の目的地を結ぶスポーク車両を組み合わせた、ハブ＆スポーク型の「町内公共交通」や、店頭で購入もしくはWebで注文した商品の配達・受け取りを貨客混載で行うモビリティ「荷物配達サービス」などを、新たな公共交通として検証する。

将来に向けた自動運転技術の導入を見据え、「巡回シャトル」の運行においては、自動運転車両による走行実験も実施する。

さらに、本サービスの提供による利便性の向上を模索し、過疎地においても持続可能となるサービスの提供を目指す。



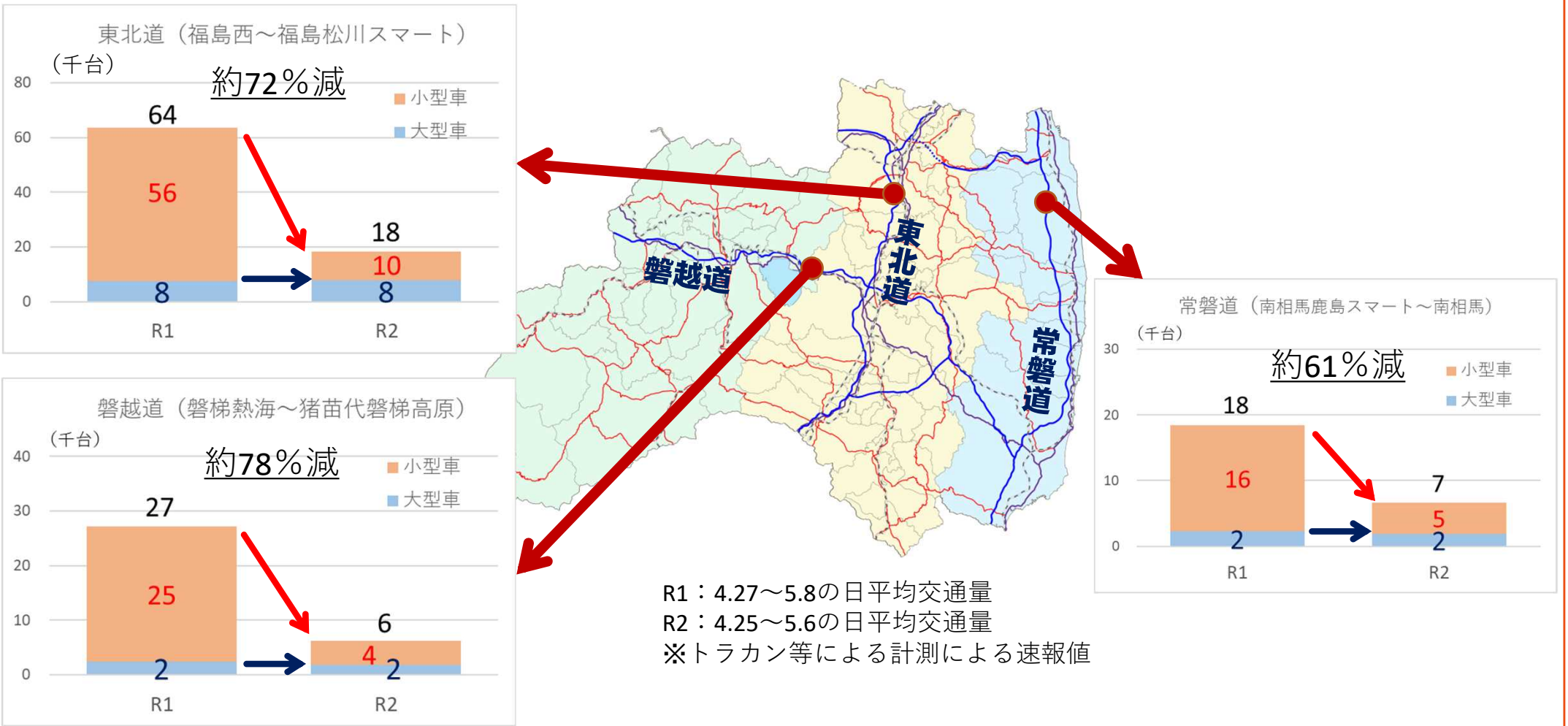


(参考)新型コロナウイルス感染症拡大の影響

現状

- ・新型コロナウイルス感染拡大防止のため、不要不急の外出自粛、在宅勤務や時差出勤等が推奨され、福島県内各地でも人の移動は大きく減少した。
- ・しかしながら、日常生活を維持するため物流(大型車)はほとんど変化が見られない状況であり、道路ネットワークが生活に欠かすことのできない物流を支えている状況が見られる。

緊急事態宣言時のGW中の高速道路の交通量



出典：国土交通省

広域的な道路交通の基本方針

広域的な道路交通の基本方針

基本方針

道路が担うべき施策

広域交通計画上の課題

活力

①広域道路ネットワークの拡充

県土の骨格をなす連携軸強化

広域道路ネットワークにおけるサービス水準の向上

②物流拠点・交流拠点とのネットワーク強化

小名浜道路の整備によるアクセス強化

福島空港のアクセス道路の強化

交通ターミナル(鉄道駅・バスターミナル・道の駅)のアクセス機能強化及び利便性向上

③円滑な広域交流(人流)の支援

広域観光周遊を可能とする観光ルートとしての広域道路ネットワークの形成

被災地域の再生・復興を支援する道路ネットワークの整備

④復興を支援する道路ネットワークの整備

原子力災害からの復興の進展に伴う新たなニーズへの柔軟な対応

⑤-1非常時における道路ネットワークの機能維持

災害に強い道路ネットワークの形成(ダブルネットワークなど)

⑤-2非常時における機動的な情報収集・発信

道の駅における被災後の活動を支える防災拠点としての機能整備
道路利用者等への通行規制情報等の適切な提供

⑥道路交通環境の改善

新たな技術を用いた効果的な都市交通対策(ソフト・ハード)

思いやり

⑦地域における交通弱者対策

地域の暮らしを支える移動手段の確保

広域道路ネットワーク

- 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) ブロック都市圏の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

交通拠点

交通結節機能の強化
および多機能型ターミナル整備の促進

防災拠点

防災機能を備えた「道の駅」の拡充

ICT交通マネジメント

都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータの活用・AI技術の展開

広域的な道路交通の基本方針(広域道路ネットワーク:物流路線)

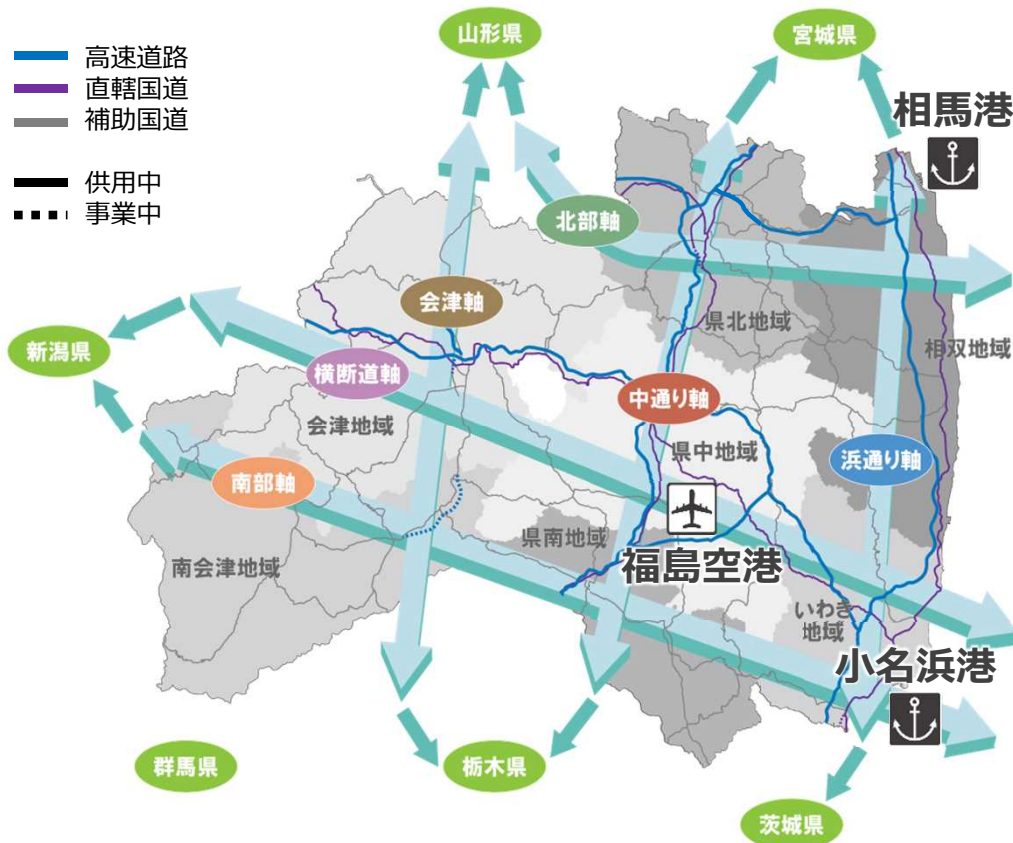
- 基本方針: 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏※の形成
 2) ブロック都市圏※の競争力や魅力の向上
 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

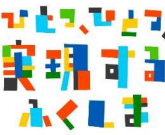
※ブロック都市圏

中枢中核都市、連携中枢都市圏、定住自立圏等

- ⇒ 南北方向3本、東西方向3本の連携軸を基本に、県土の活力強化の視点から、中枢中核都市等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進するとともに、ブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、ブロック都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
- ・福島空港、相馬港、小名浜港へのアクセスを強化し、モノの流れの効率化を図る。
 - ・日本海と太平洋を結ぶ、横断道軸のネットワーク強化を図る。

▼福島県の七つの生活圏と県土連携軸



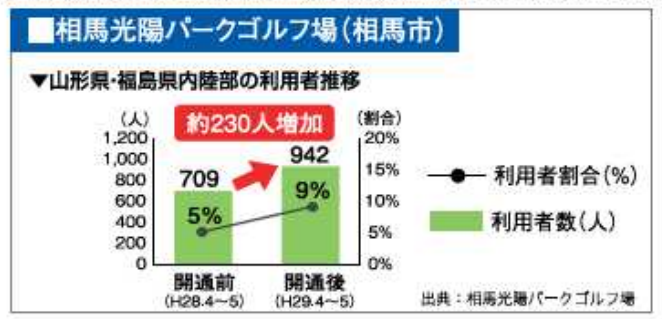
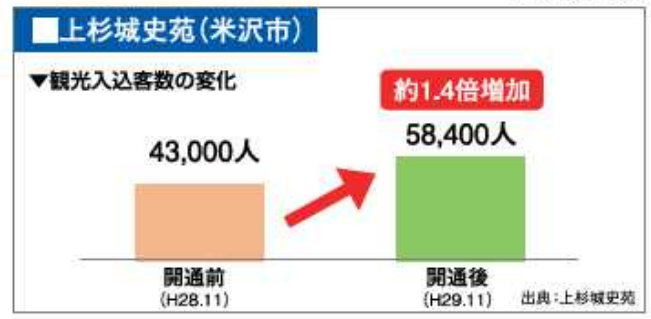


広域的な道路交通の基本方針(広域道路ネットワーク:交流路線)

基本方針:3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

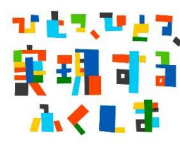
⇒ 主要観光地と空港・港湾等の交通拠点を連絡する広域道路ネットワークを強化し、来訪者の交通利便性を向上させ、人の流れの効率化を図る。

▼東北中央自動車道(相馬～福島) 開通に伴う広域的な観光周遊ルートの形成イメージ



出典: 福島河川国道事務所HP資料に「相馬港」を追記

広域的な道路交通の基本方針(広域道路ネットワーク:災害代替機能)



基本方針:4)災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

⇒ 東日本大震災などの経験と教訓を活かし広域道路ネットワークを強化し、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

▼東日本大震災発災後の広域救援ネットワーク

発災後8日で被災地支援の基幹となる広域救援ネットワークを確立

県管理道路の通行止箇所数： 最大時117箇所、うち緊急輸送路30箇所

凡 例	
	高速自動車国道(緊急交通路指定区間)
	地域高規格道路(緊急交通路指定区間)
	直轄国道
	高速自動車国道(緊急交通路指定区間外)

～緊急交通路指定～
(災害対策基本法 第76条)
3/12～24
東北道、磐越道、常磐道
3/15～24
あぶくま高原道路 (福島空港IC～小野IC間)

福島空港
3/11 20:00 24時間体制化

あぶくま高原道路
3/15 福島空港IC～小野IC間 緊急車両へ開放【発災後4日】
3/24 未供用区間を前倒して**全線一般開放**【発災後13日】

相馬港 (3/17より陸上自衛隊による啓開作業支援)
3/19 暫定部分供用【発災後8日】

相馬港の心頭啓開作業を支援する自衛隊



撮影：陸上自衛隊



あぶくま高原道路の緊急復旧作業状況

小名浜港
3/16 暫定部分供用【発災後5日】

出典：東日本大震災記録誌【初動編暫定版】

▼国道400号(金山町)通行止時の迂回路の指定状況 (平成22年5月に発生した落石による通行止め)



約5ヶ月にわたり、
昭和村～金山町間の
国道400号が全面通行止め

出典：福島県会津若松建設事務所

広域的な道路交通の基本方針(防災拠点)

基本方針: 防災機能を備えた「道の駅」の拡充

⇒ 救急・救助の拠点となる自衛隊基地・駐屯地や災害医療拠点、物資輸送や避難等の拠点となる広域防災拠点や「道の駅」など主要な防災拠点の機能強化を図る。

・特に、防災機能を備えた「道の駅」を今後も整備する等、積極的な展開を図る。

▼防災拠点としての道の駅活用事例 (道の駅猪苗代)

H28.11 「道の駅猪苗代」 開業

- ・火山噴火や豪雪、地震等あらゆる災害リスクを抱える磐梯山の麓に総合防災拠点として整備
- ・緊急時には、観光客及び地域住民への緊急避難・情報発信基地として機能



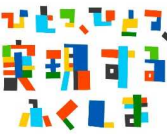
※イメージ図であり、今後、変更があります。

出典：国土交通省東北地方整備局記者発表資料 (H27.1.30)

▼福島県内の道の駅の整備状況



: 防災計画への位置づけ有の道の駅
 : その他の道の駅



広域的な道路交通の基本方針(ICT交通マネジメント)

＜ICT等を活用した道路の情報収集・利活用の状況＞

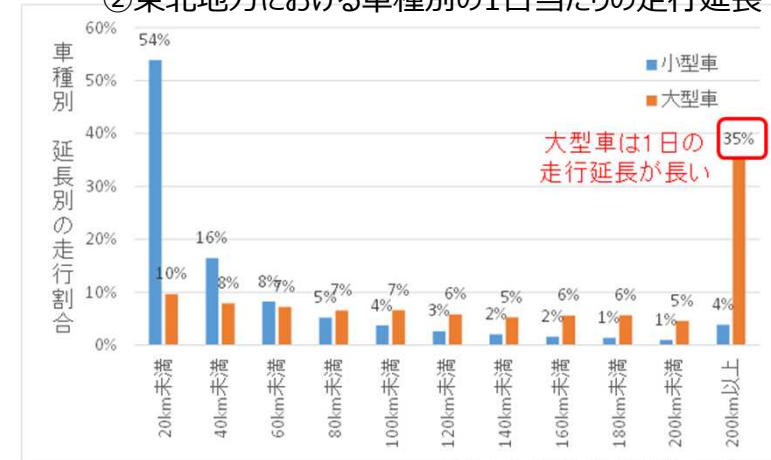
- ・民間のビッグデータ(プローブ、GPS、気象、SNS等)のほか、道路管理者が所有しているデータには、ETC2.0、センサス、トラカン、物流関連、道路台帳・台帳附図、道路橋データベース等があり、これまでも様々な形で利用されている。
- ・ETC2.0等の比較的新しく大規模なデータについては、データの前処理(加工)も含めたより効果的・効率的な利活用方法の検討が進められている段階。

(福島県におけるデータ取得状況)

- 現状の路側機は高速道路、直轄国道に一定間隔に整備
- ETC2.0装着車両の普及が拡大しており、高速道路、直轄国道のみならず県が管理する道路のプローブデータも69%以上カバーできている状況
- 大型車は小型車に比べて走行延長が長く、200km以上/1日の車両が約30%
- 大型車のプローブを取得可能な路線・区間は主に幹線道路(東北自動車道等の高規格幹線道路、国道4号、6号等の直轄国道)

▼ETC2.0プローブの取得状況 (2018年7月)

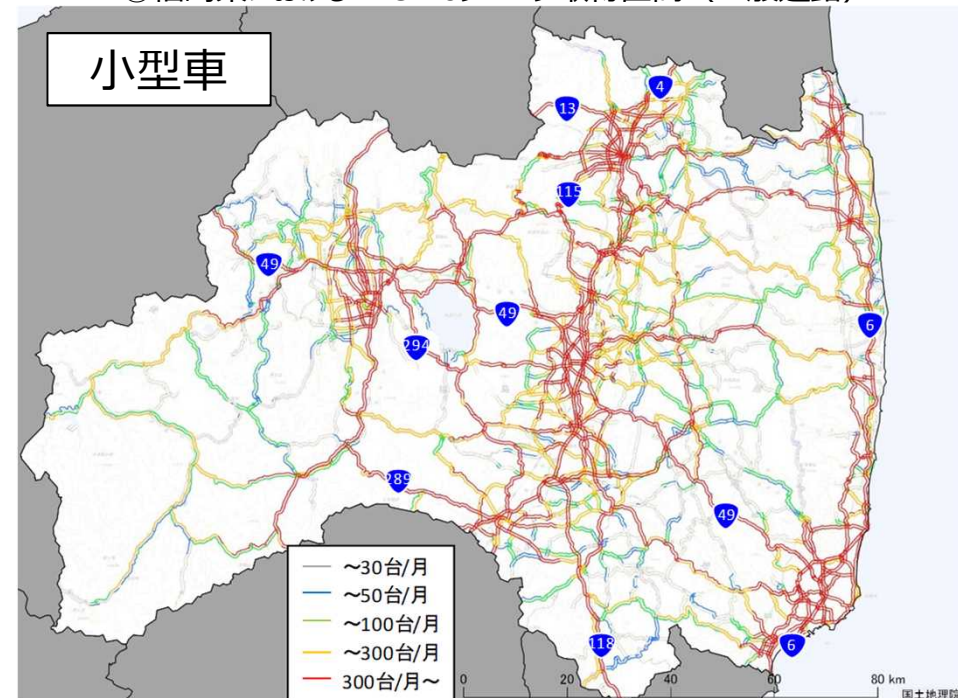
②東北地方における車種別の1日当たりの走行延長



※2018年7月のETC2.0プローブ

▼ETC2.0プローブの取得状況 (2018年7月)

③福島県におけるETC2.0プローブ取得区間 (一般道路)

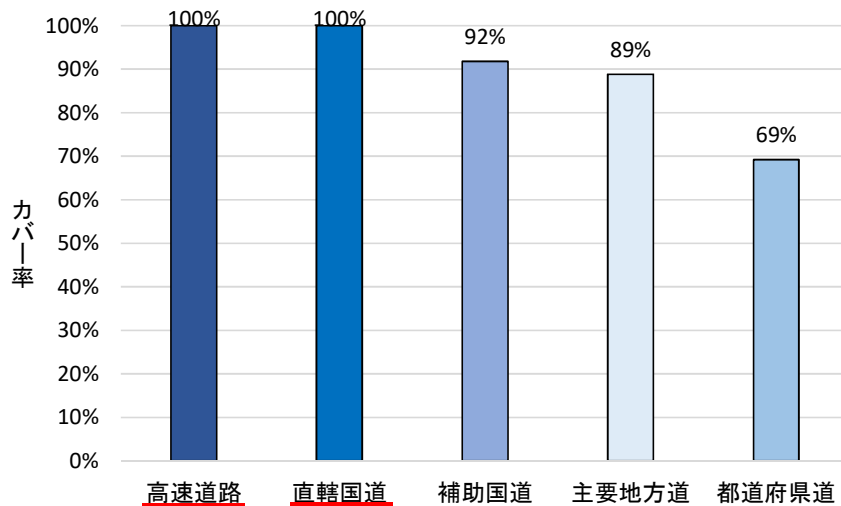


※ETC2.0プローブデータ 様式2-1を基に作成

※一般道路のセンサス対象路線 (高速、都市高速除く)

▼ETC2.0プローブの取得状況 (2018年7月)

①福島県における道路種別別の取得延長カバー率



※カバー率：プローブ取得件数が30台/月以上 (平均1台/日以上) の交通調査基本区間の延長割合

広域的な道路交通の基本方針(ICT交通マネジメント)

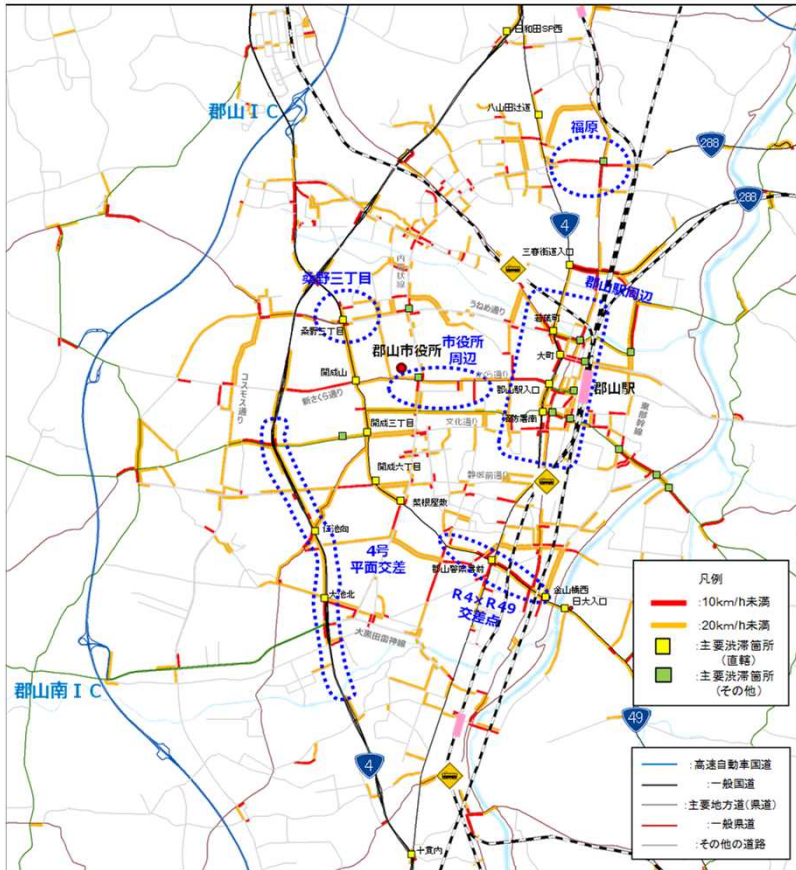
基本方針：都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータの活用・AI技術の展開

⇒ 都市における交通渋滞対策等についてはETC2.0に加え多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通状況の収集・分析に関する技術が進んできており、局所的な渋滞要因の特定を更に高度化しながら、効果的なピンポイント対策への展開を目指す。

・人口減少及び高齢化社会が加速度的に進む福島県の中山間地域における移動手段の確保に向け、自動運転等のAI技術の展開を図り、道の駅等を拠点に、求める走行環境と利用ニーズを踏まえて、市町村や民間団体等の取組みを支援する。

郡山中心部の速度低下状況を民間プローブデータを活用し再現した事例

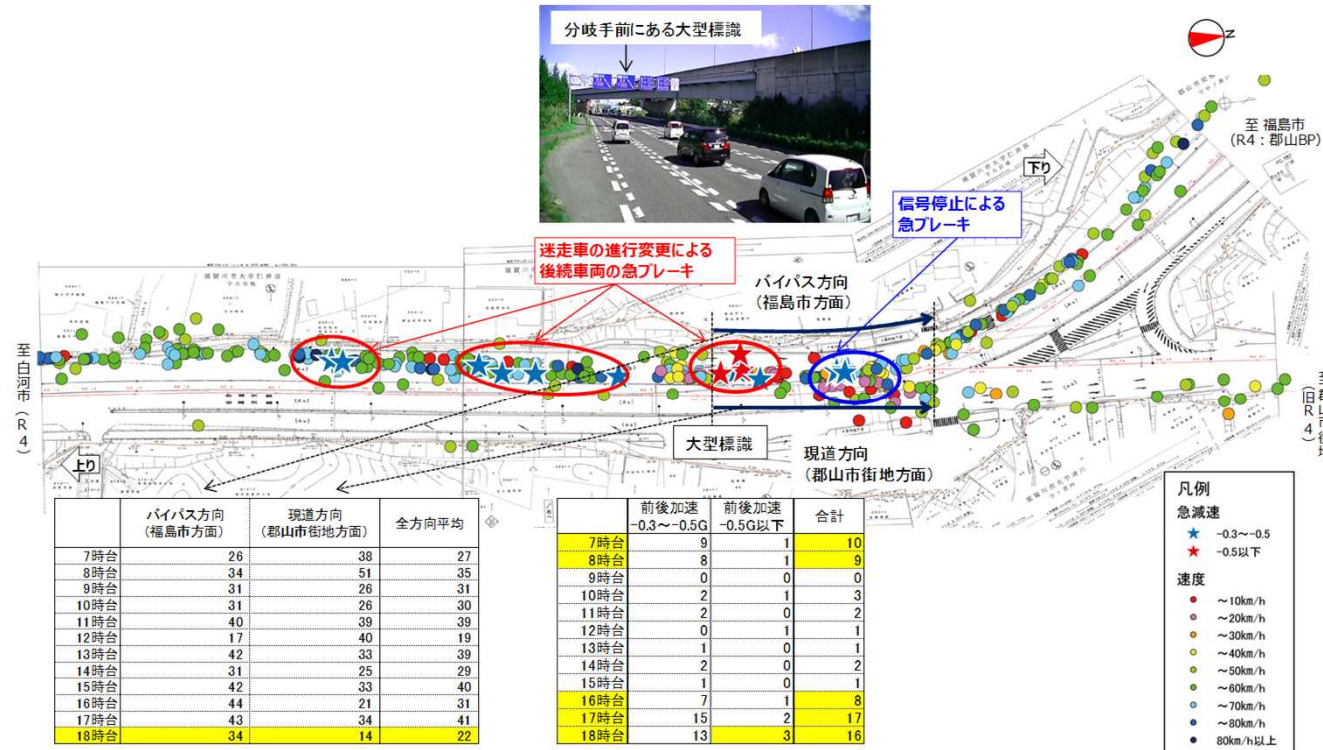
▼郡山中心部の旅行速度状況



出典：国土交通省

急ブレーキ箇所の特定により、潜在的な事故危険箇所を特定した事例

▼国道4号（十貫内交差点）の下り方向の速度分布と危険挙動（タピーク時：18時台）



▲時間帯別方向別交差点流入部平均速度

▲時間帯別急減速発生数

出典：2016年5月(平日)のETC2.0プローブ(様式1-2,1-4)を収集

出典：国土交通省