令和３年度

第１回　福島県幹線道路協議会

日時：令和３年６月 18 日（金）15:00～

場所：福島県庁　本庁舎４階　土木総務課分室

議 事 次 第

１．開　会

２．挨　拶

３．議　事

（１）福島県新広域道路交通ビジョン・計画について

資料１　～　資料６

（２）その他

４．閉　会

令和3年度第1回 福島県幹線道路協議会 出席者名簿

日時：令和3年6月18日（金） 15:00～
場所：福島県庁 本庁舎4階 土木総務課分室

	所　属	役　職	氏名 （敬称略）	出席 欠席	代理出席者	備考
委員長	福島県	土木部長	猪股 慶藏	出		
委 員	国土交通省 東北地方整備局	企画調整官	岡本 弘基	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	道路調査官	髙松 昭浩	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	企画課長	神宮 正一	欠		
	国土交通省 東北地方整備局	広域計画課長	増澤 亨	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	道路計画第一課長	柏 宏樹	欠		
	国土交通省 東北地方整備局	道路計画第二課長	大澤 尚史	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	地域道路課長	木村 恭一	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所長	福島 陽介	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	郡山国道事務所長	武藤 徹	出		WEB
	国土交通省 東北地方整備局	磐城国道事務所長	入谷 貴也	出		WEB
	福島県	土木部 次長(道路担当)	曳地 利光	出		
	福島県	土木部 道路計画課長	吉田 伸明	出		
	福島県	土木部 道路管理課長	芳賀 英幸	出		
	福島県	土木部 道路整備課長	鈴木 由起彦	出		
	福島県	土木部 高速道路室長	佐藤 敬	出		
	福島県	土木部 都市計画課長	草野 秀夫	出		
	福島県	土木部 まちづくり推進課長	鈴木 勝徳	出		
	福島県	企画調整部 地域政策課長	村田 文夫	欠	(代理)総括主幹兼副課長 後藤康治	
	福島県	生活環境部 生活交通課長	川名 義則	出		
	東日本高速道路株式会社 東北支社	総合企画部 総合企画課長	吉原 豊	欠	(代理)課長代理 佐藤大樹	WEB
事務局	東北地方整備局 福島河川国道事務所	副所長	奥 豊	出		WEB
	東北地方整備局 福島河川国道事務所	調査第二課長	石川 茂	出		WEB
	東北地方整備局 福島河川国道事務所	調査第二課 建設専門官	中岫 奨	出		WEB
	東北地方整備局 福島河川国道事務所	調査第二課 調査係長	小野 真悟	出		WEB
	東北地方整備局 郡山国道事務所	副所長	石井 重好	出		WEB
	東北地方整備局 郡山国道事務所	調査課長	荒木 洋平	出		WEB
	東北地方整備局 郡山国道事務所	調査課 調査係長	橋本 景子	出		WEB
	東北地方整備局 磐城国道事務所	副所長	雫石 敏見	出		WEB
	東北地方整備局 磐城国道事務所	調査課長	加藤 修一	出		WEB
	東北地方整備局 磐城国道事務所	調査課 調査係長	羽田 裕毅	出		WEB
	福島県土木部	道路計画課 副課長兼主任主査	佐藤 文裕	出		
	福島県土木部	道路計画課 主査	齋藤 太一	出		

令和３年度　第１回　福島県幹線道路協議会　座席表【福島県】

日時：令和３年 6 月１８日（金）15:00 -
場所：土木総務課分室

福島県

出入口

（記者席）

企画調整部
地域政策課長
(代理)後藤康治

生活環境部
生活交通課長
川名義則

高速道路室長
佐藤敬

道路整備課長
鈴木由起彦

都市計画課長
草野秀夫

まちづくり推進課長
鈴木勝徳

（会長）

道路計画課長
吉田伸明

土木部長
猪股慶藏

土木部次長
曳地利光

道路管理課長
芳賀英幸

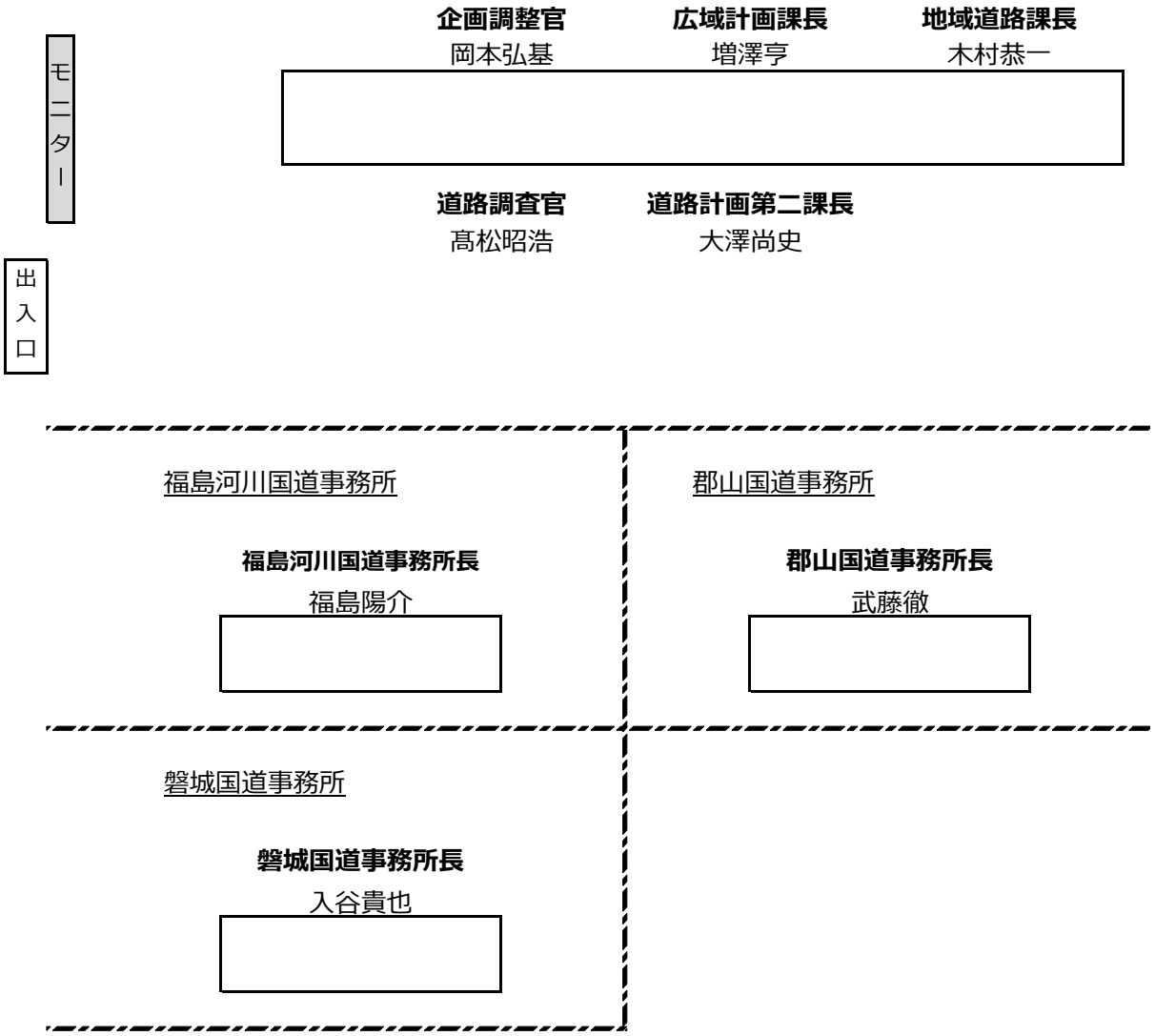
モニター

（事務局）
道路計画課

令和３年度　第１回　福島県幹線道路協議会　座席表【国・NEXCO】

日時：令和３年 6 月１８日（金）15:00 -

東北地方整備局



東日本高速道路株式会社東北支社

総合企画課長

（代理）佐藤大樹

資料－１

福島県新広域道路交通ビジョン・計画策定スケジュール

・平成３０年３月　「道路法等の一部を改正する法律」の一部改正

・重要物流道路制度が創設

・令和２年６月８日　「新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ」

・国土交通省における今後の広域的な道路交通のあり方検討結果

・令和３年３月１０日　福島県幹線道路協議会（書面開催）

・ビジョン・計画（パブコメ案）の審議

・令和３年３月３０日～４月２８日　パブリックコメント

・ビジョン・計画（パブコメ案）にて意見募集

・令和３年６月１８日　福島県幹線道路協議会【本日開催】

・ビジョン・計画（案）の最終審議

・令和３年６月下旬　福島県新広域道路交通ビジョン・計画策定（公表）

資料－2

【概要版】

福島県新広域道路交通ビジョン（案）

福島県

令和3年●月

重要物流道路制度と広域道路交通計画について

・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
・福島県の特性、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

ふくしまの未来を拓く県土づくりプランにおける福島県の将来像

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

将来像実現のための県土づくりの柱と道路が担うべき施策

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】

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

【道路が担うべき施策】

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

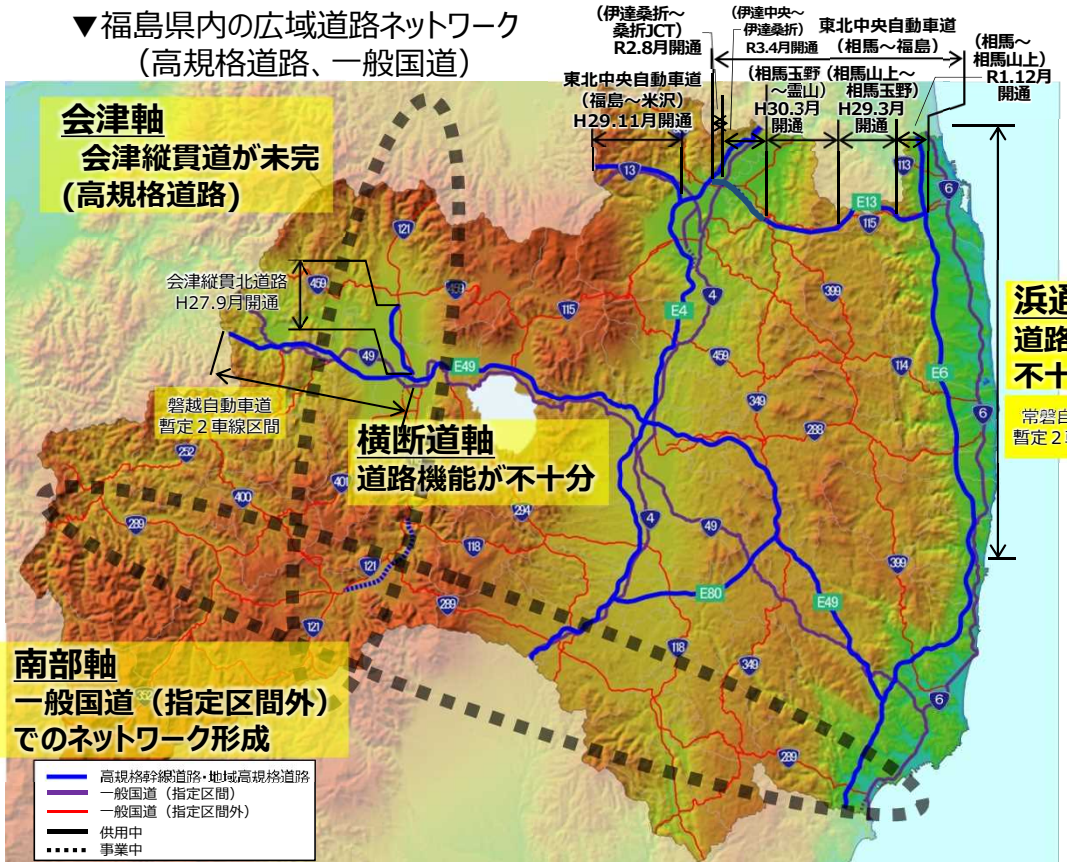
現状

・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。

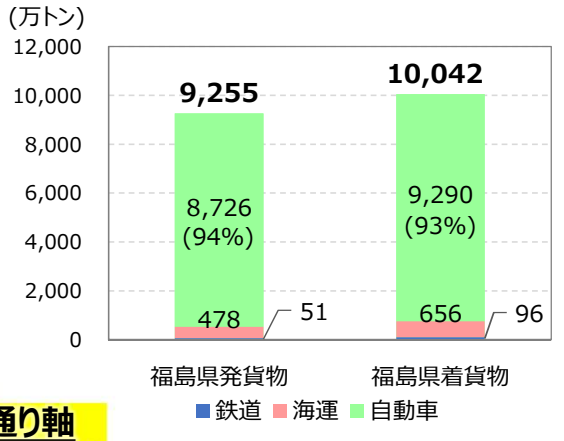
課題

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)

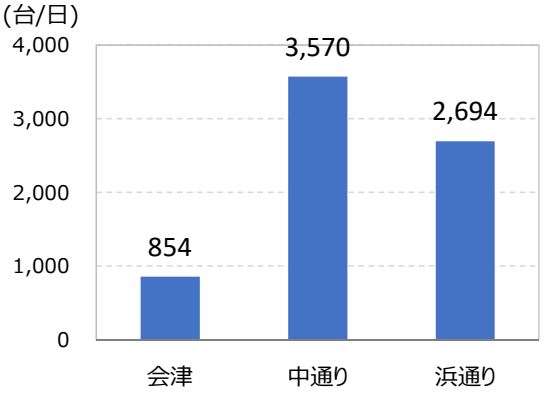


▼福島県発着貨物の輸送機関別輸送量



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）

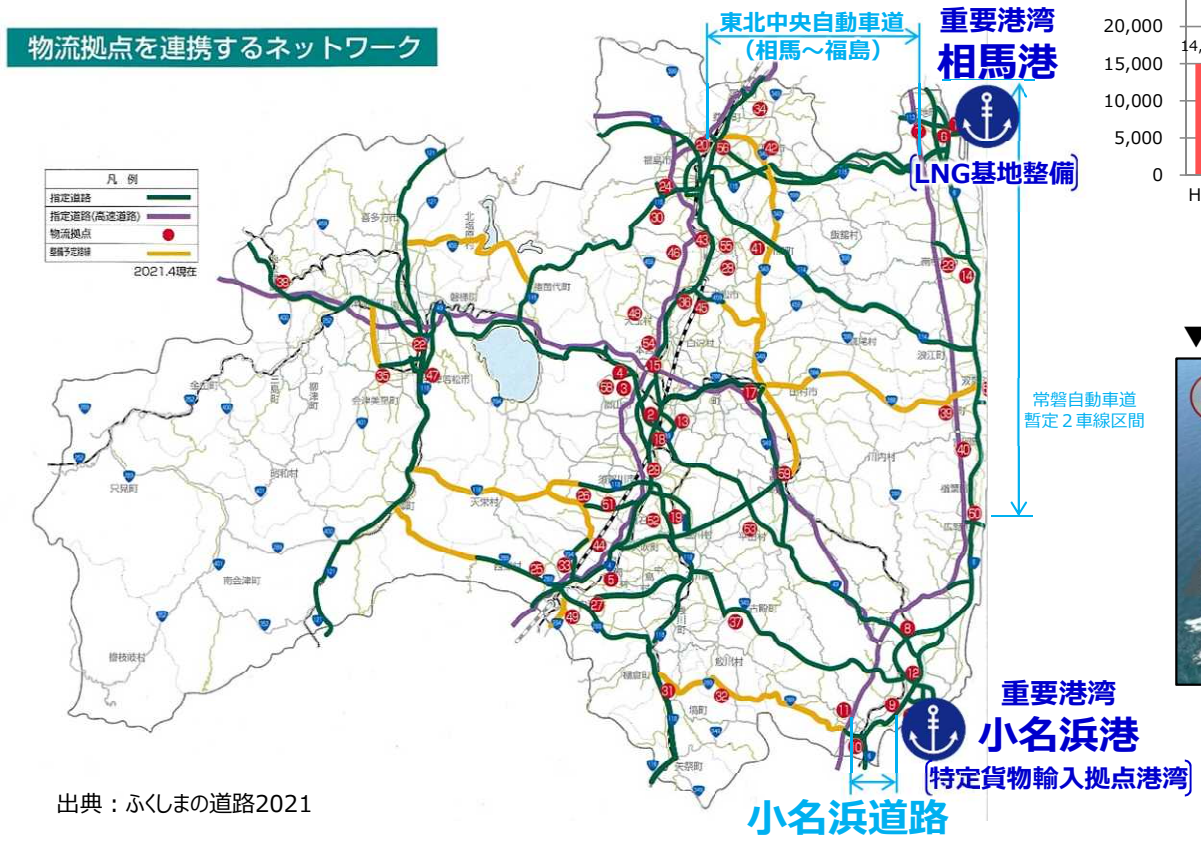
現状（海上運輸）

・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

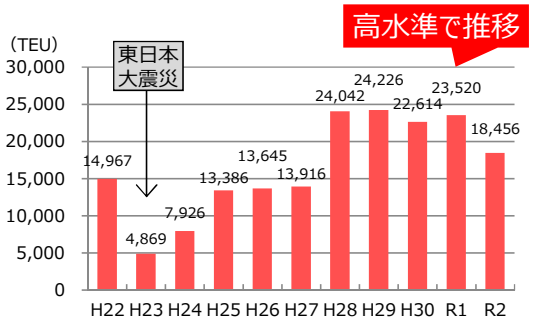
小名浜道路の整備によるアクセス強化

▼福島県の重要港湾および背後地域の物流ネットワーク

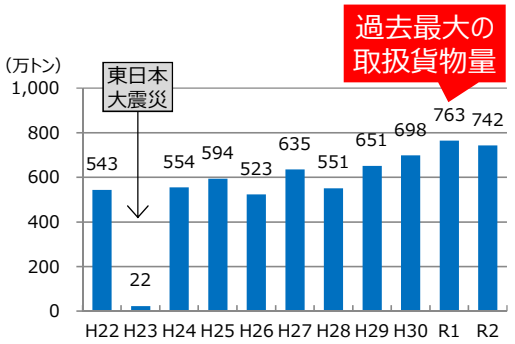


出典：ふくしまの道路2021

▼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

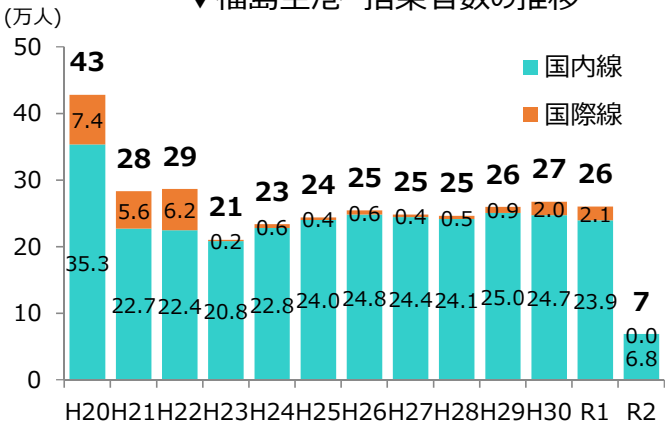
出典：相馬港湾建設事務所（R3.2撮影）

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

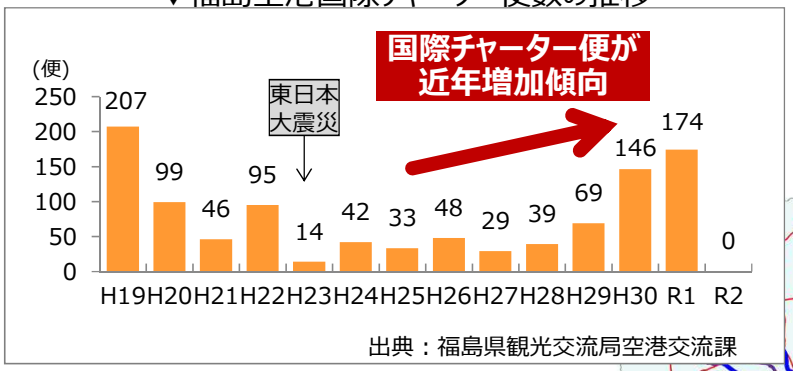


出典：福島県観光交流局空港交流課

課題

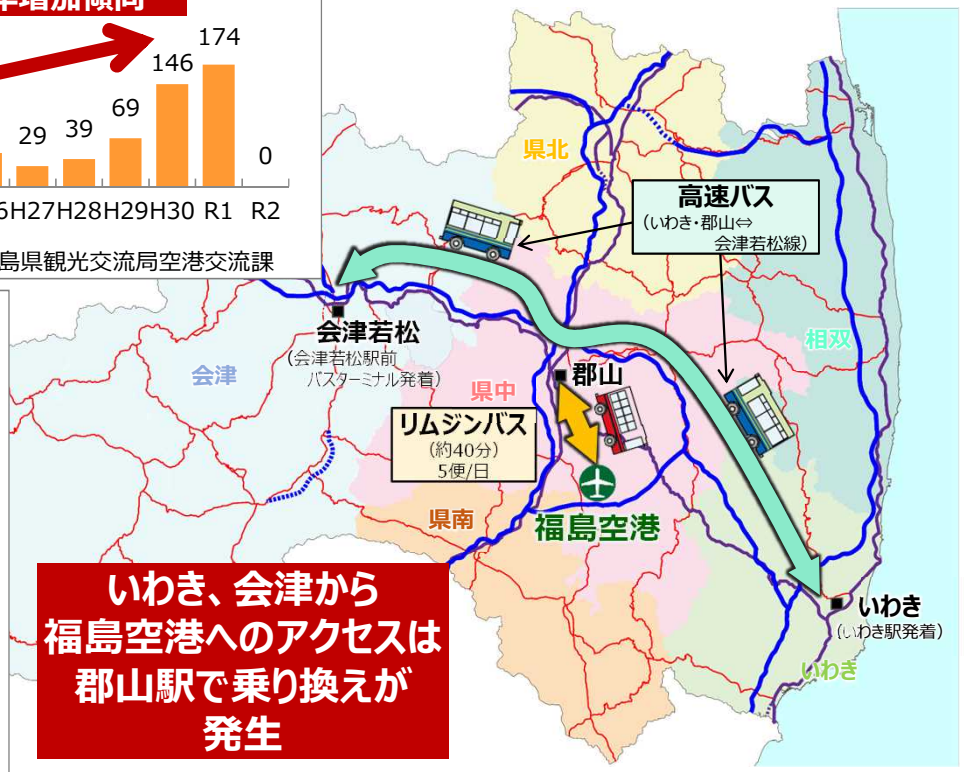
福島空港のアクセス道路の強化

▼福島空港国際チャーター便数の推移



出典：福島県観光交流局空港交流課

▼福島空港までのバス運行路線

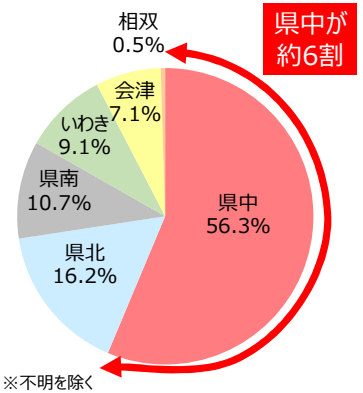


出典：福島空港ビル株式会社

▼福島空港の定期航空路線

出典：福島空港パンフレット（2018.12作成）

▼福島空港利用客（平日）の県内居住地内訳



出典：令和元年度航空旅客動態調査

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。

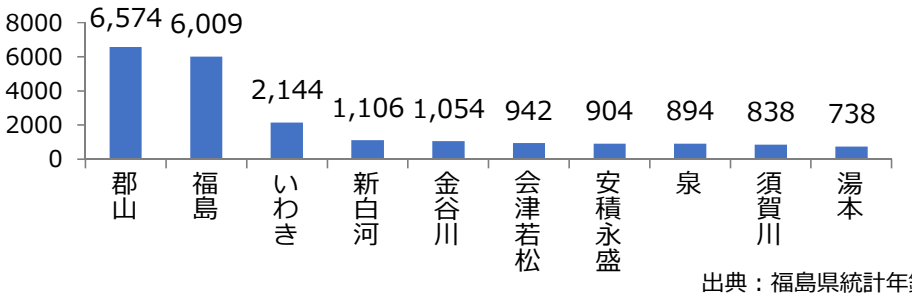
・また県内の鉄道駅の多くは、路線バスなどのバスターミナルとなっており、駅周辺地域における鉄道とバスの結節点となっている。

・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。

課題

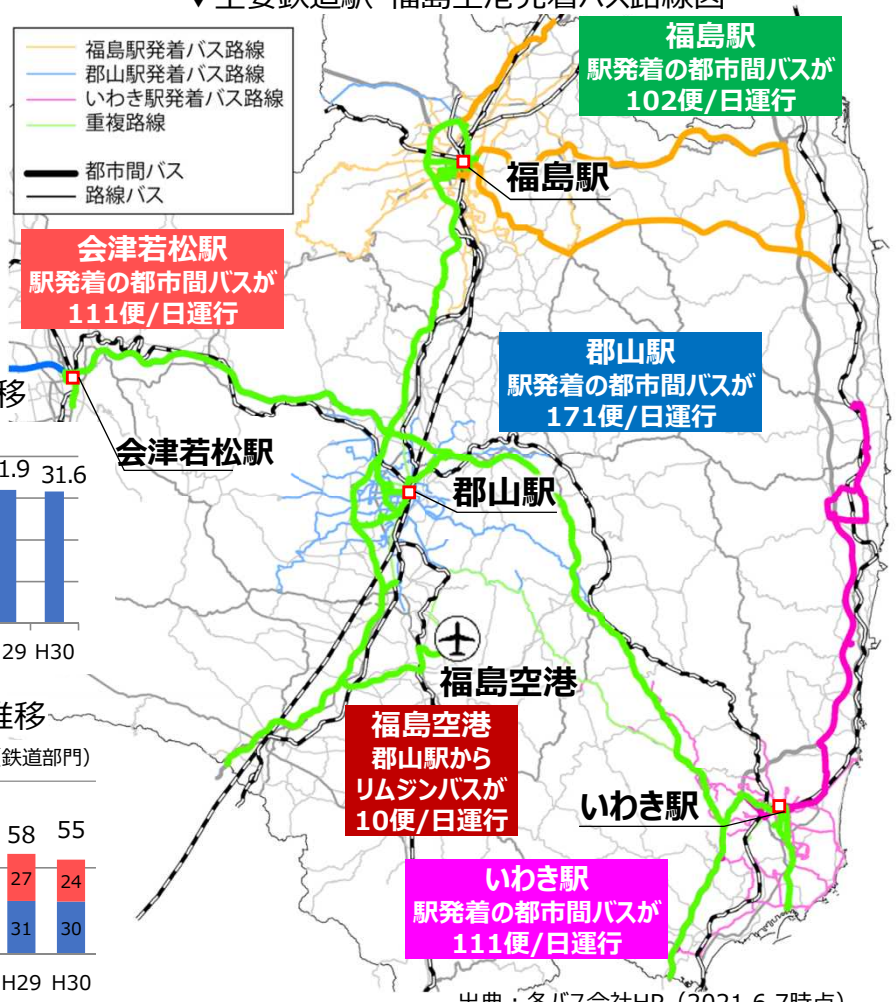
交通ターミナル（鉄道駅・バスターミナル・道の駅）のアクセス機能強化及び利便性向上

▼福島県内JR乗降者数上位１０駅（H30）



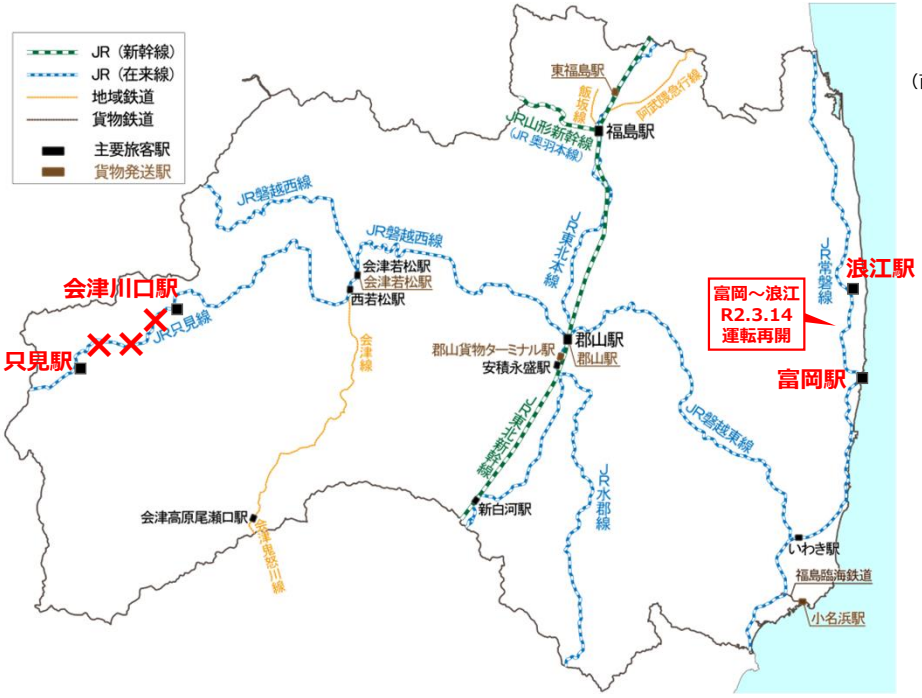
出典：福島県統計年鑑

▼主要鉄道駅・福島空港発着バス路線図

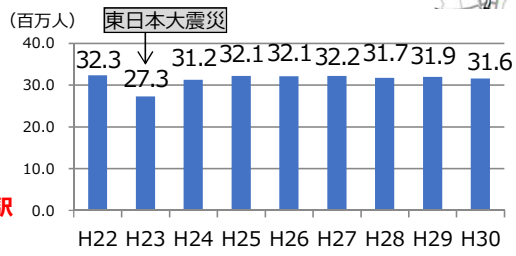


出典：各バス会社HP（2021.6.7時点）
※新型コロナウイルス感染症の影響による運休中路線を含む。

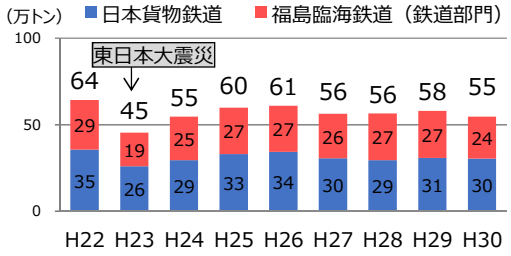
▼福島県の鉄道路線図



▼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

③円滑な広域交流(人流)への支援

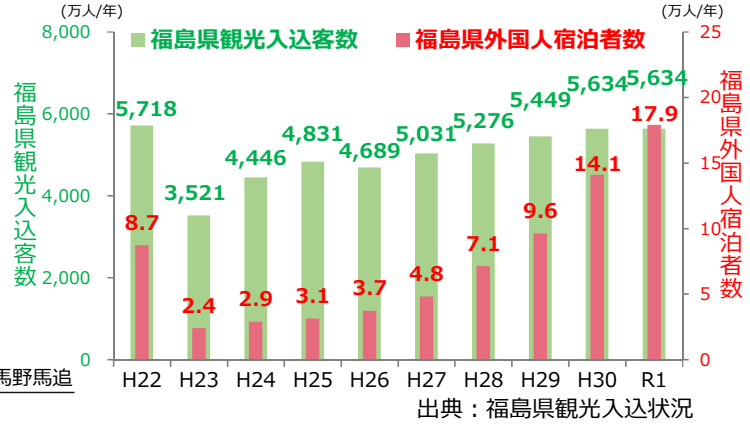
現状

・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

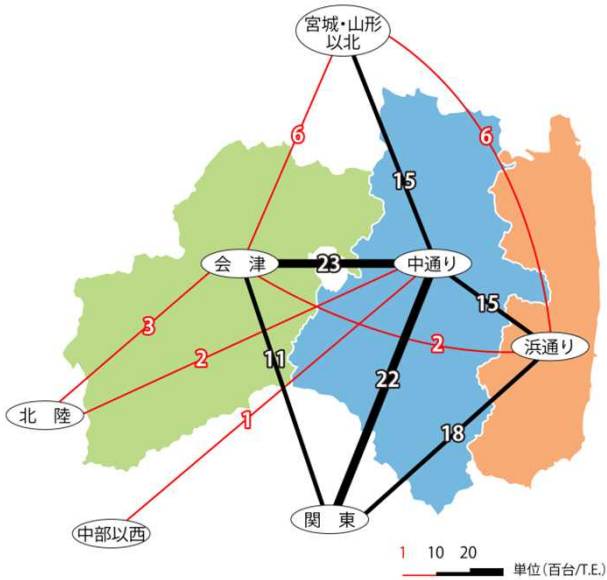
広域観光周遊を可能とする観光ルートとしての広域道路ネットワークの形成

▼福島県の観光入込客数と外国人宿泊者数の推移



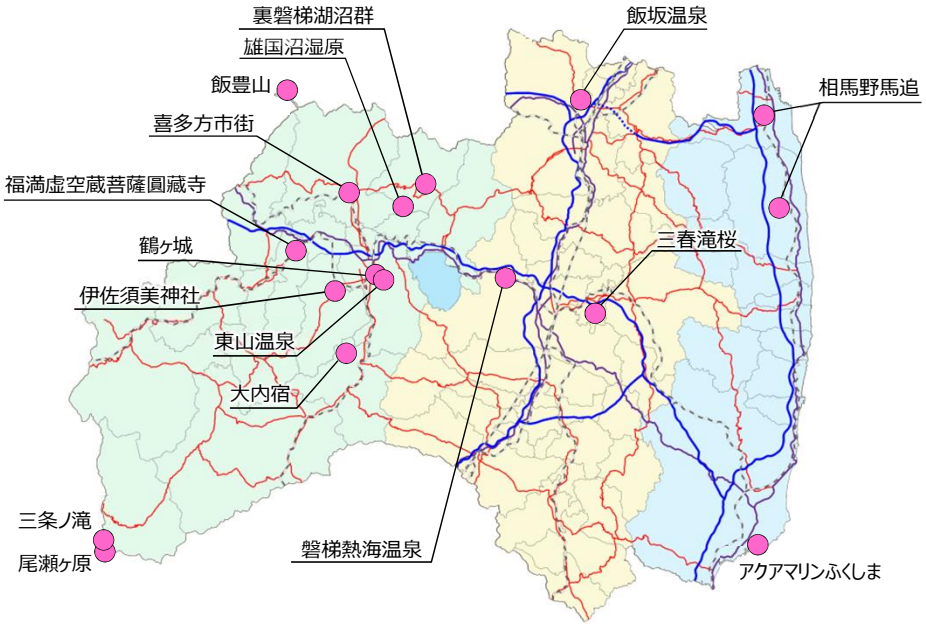
出典：福島県観光入込状況

▼福島県に関する観光目的OD内訳



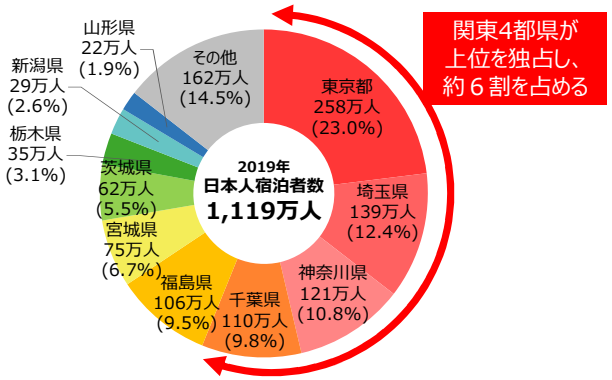
出典：平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

▼福島県内の主な観光地



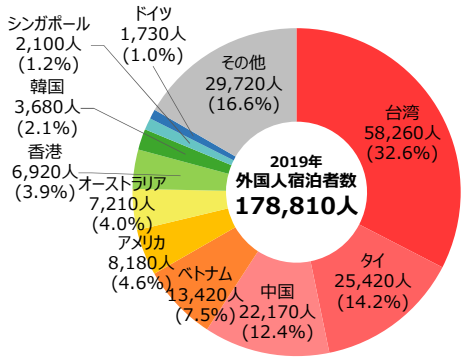
出典：全国観光資源台帳（資源ランクA級以上）
福島県観光入込状況(R1)（年間観光者数50万人以上の観光地）

▼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

▼福島県における外国人国籍別宿泊客数
（従業員数10人以上の施設）



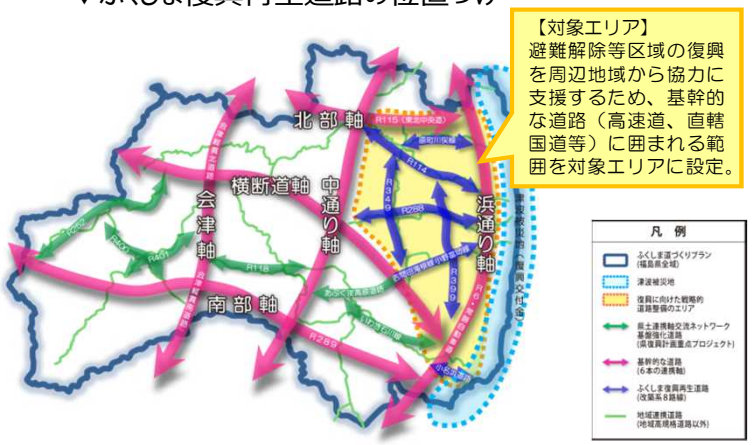
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」
※福島県観光入込状況(R1)より

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



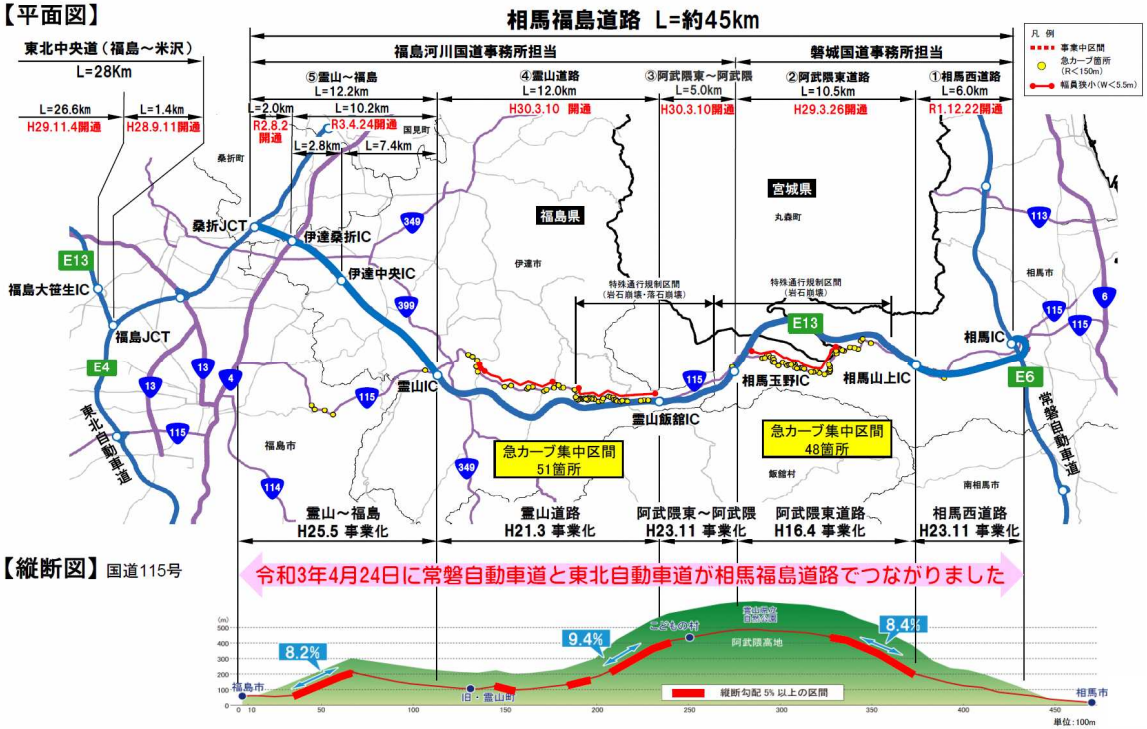
課題

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

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

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。

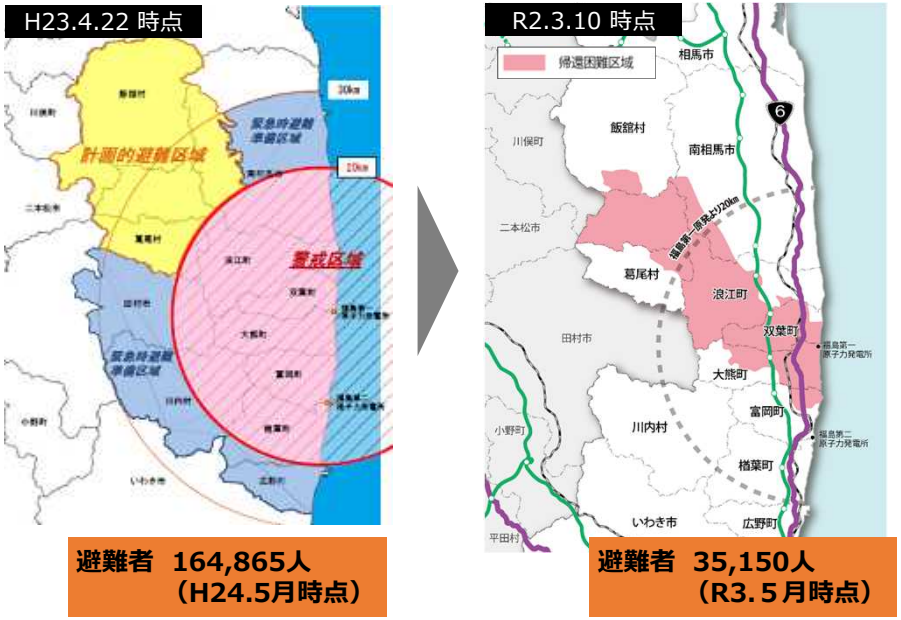
・大熊町、双葉町に位置する中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送が平成27年度より行われ、常磐自動車道等の高規格道路網や、一般国道（指定区間）等が主な輸送ルートとなっている。

・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

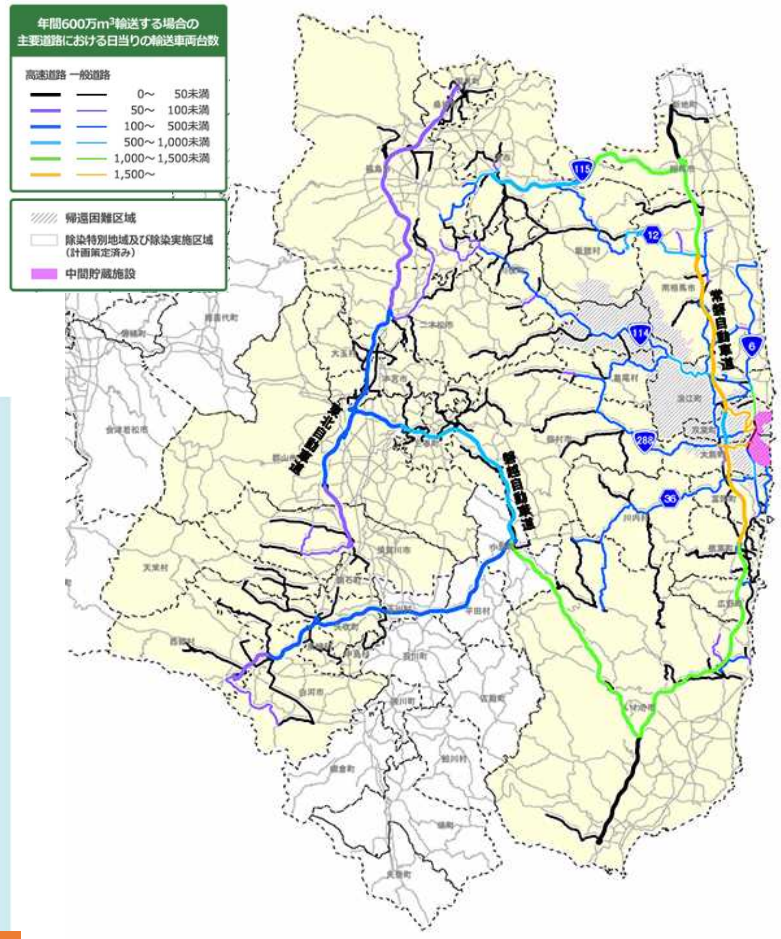
▼原発事故による避難区域の変遷



避難者　164,865人（H24.5月時点）

避難者　35,150人（R3.５月時点）

▼中間貯蔵施設への輸送ルート



出典：環境省（R3.5時点）

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」

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箇所の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。

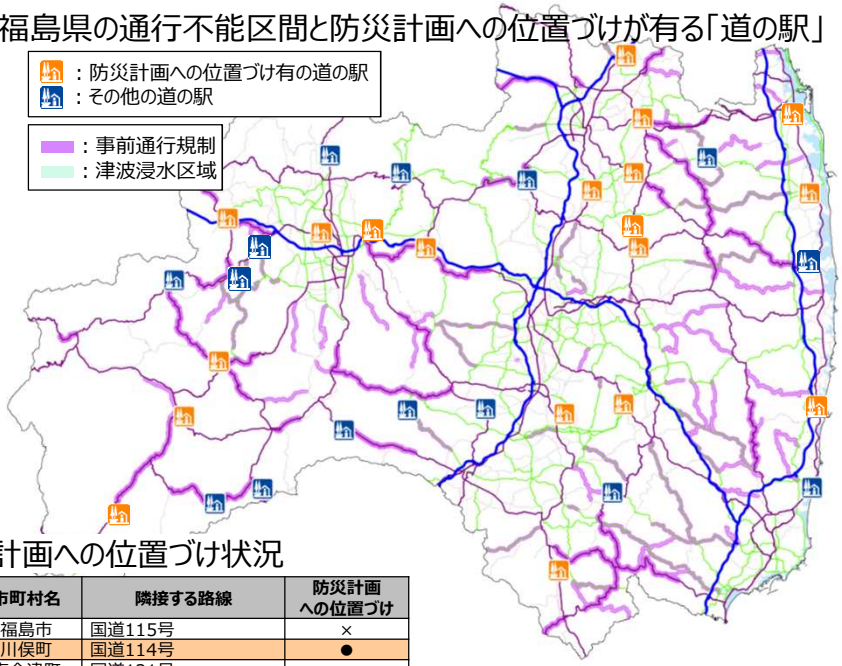
課題

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」



▼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）

▼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	楢葉町	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	いいたて村の道の駅までい館	飯舘村	（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

▼東日本大震災時の道の駅を拠点とした活動事例

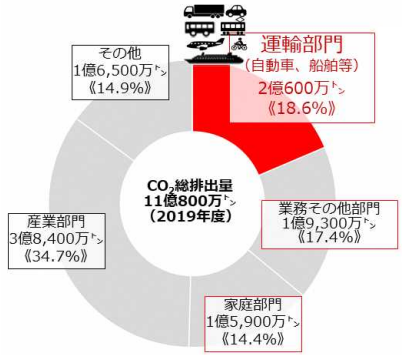
捜索拠点としての駐車場の利用（道の駅南相馬）

⑥道路交通環境の改善

現状

・国内の運輸部門におけるCO_2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。

▼我が国の各部門におけるCO_2排出量（2019年度）

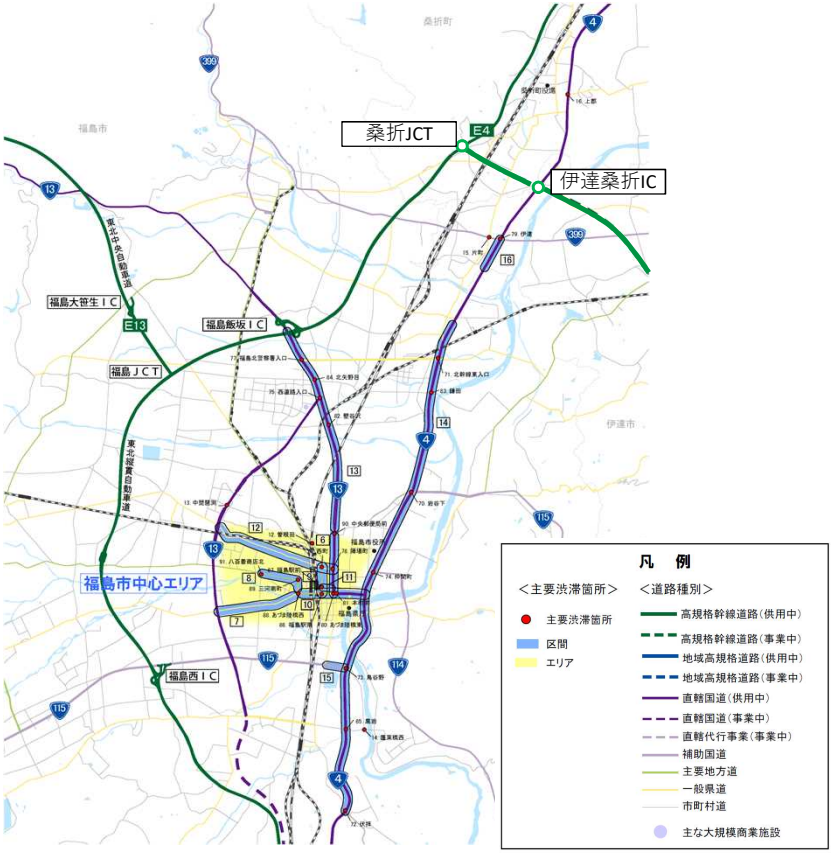


出典：国土交通省
総合政策局
環境政策課

課題

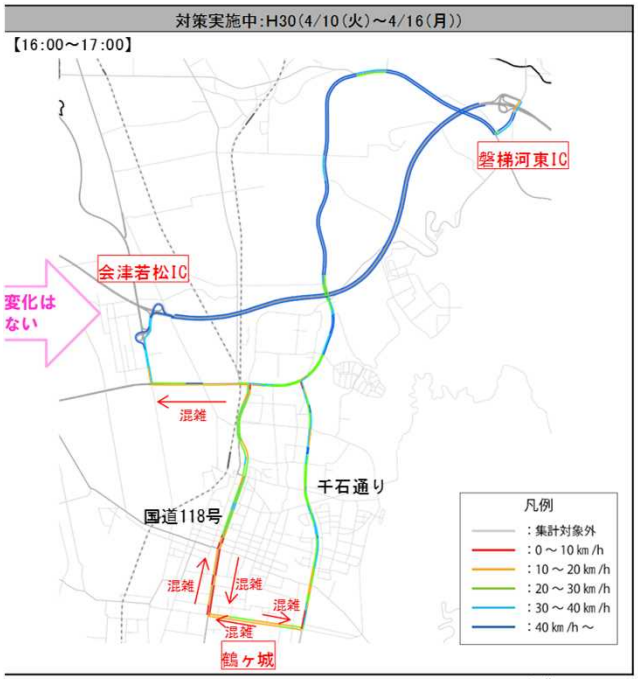
新たな技術を用いた効果的な都市交通対策（ソフト・ハード）

▼主要渋滞箇所図（福島市）



▼観光期の交通案内（渋滞対策）

▼ETC2.0データを用いた旅行速度分析



出典：ETC2.0データ

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

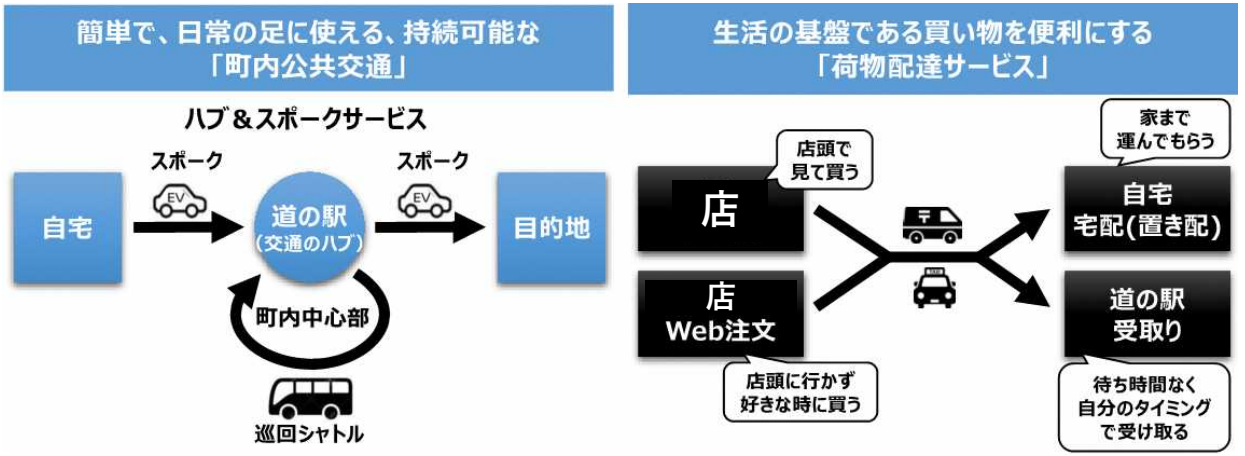
地域の暮らしを支える移動手段の確保

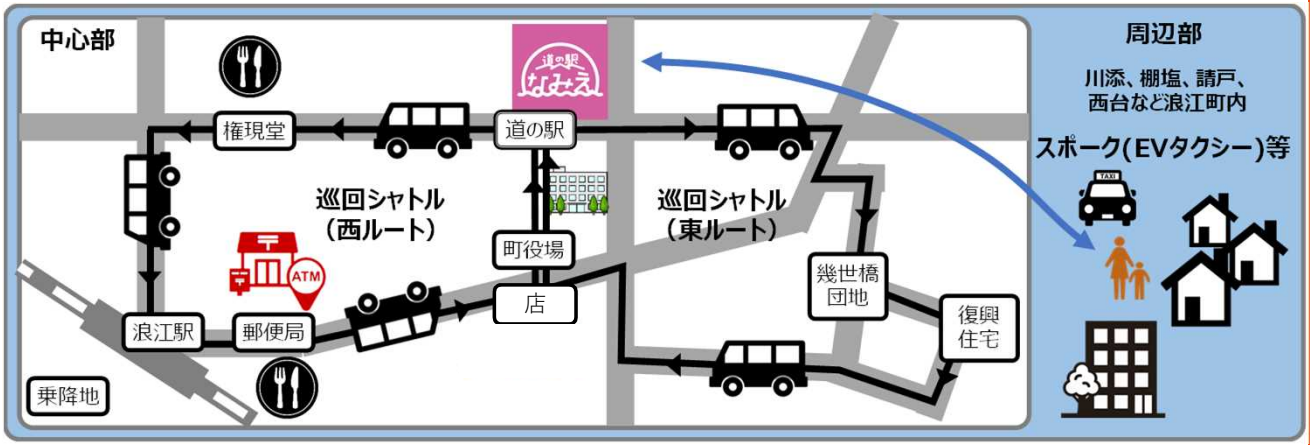
浪江町における自動運転の実用化に向けた実証実験

実証実験では、道の駅をモビリティーハブ（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ー「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。





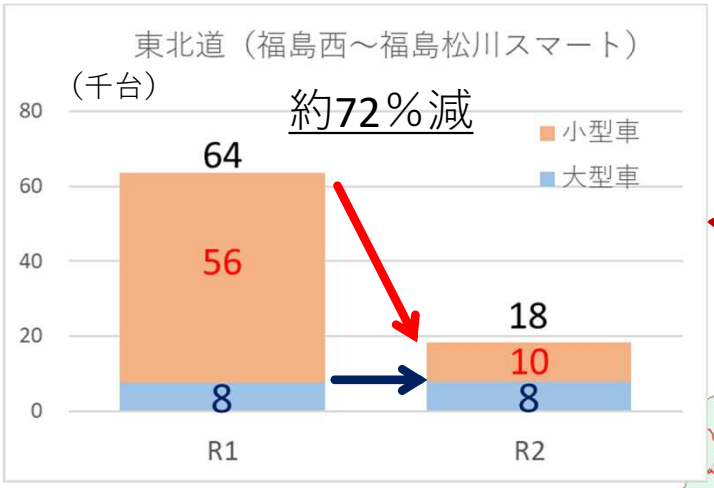
出典：浪江町　（R3.2.2）

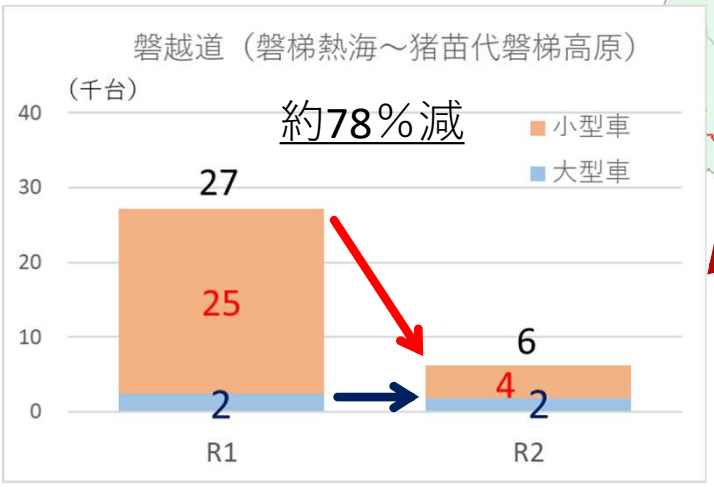
（参考）新型コロナウイルス感染症拡大の影響

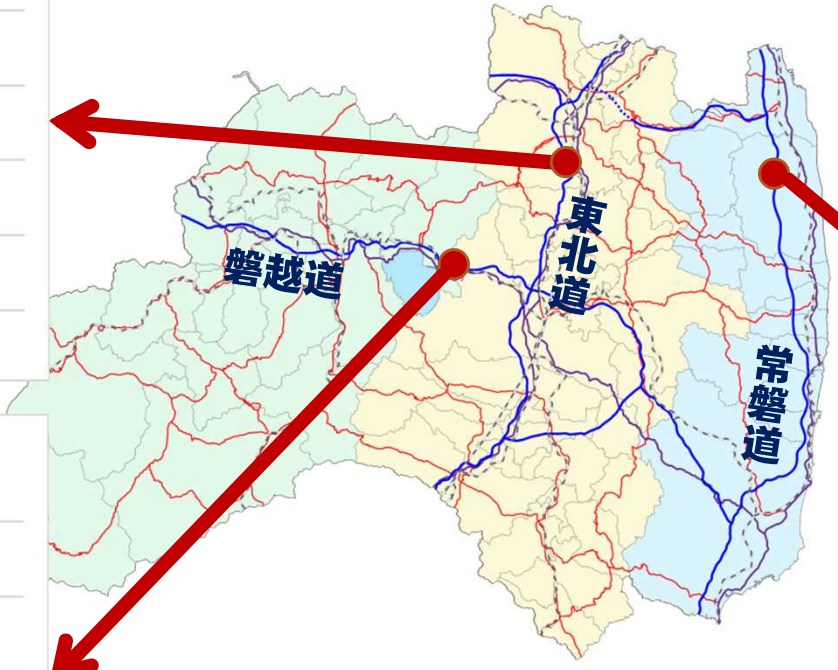
現状

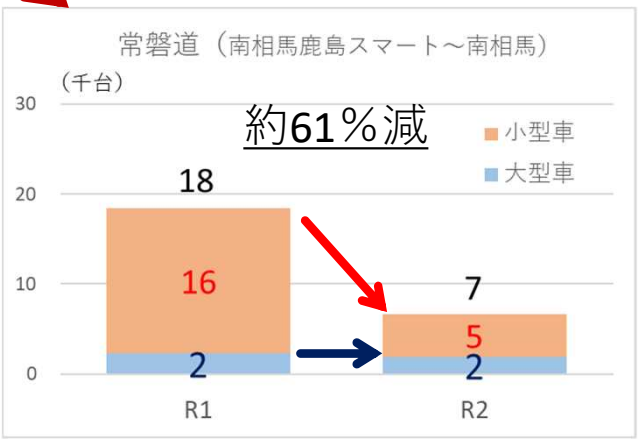
・新型コロナウイルス感染拡大防止のため、不要不急の外出自粛、在宅勤務や時差出勤等が推奨され、福島県内各地でも人の移動は大きく減少した。
・しかしながら、日常生活を維持するため物流（大型車）はほとんど変化が見られない状況であり、道路ネットワークが生活に欠かすことのできない物流を支えている状況が見られる。

緊急事態宣言時のGW中の高速道路の交通量









R1：4.27～5.8の日平均交通量
R2：4.25～5.6の日平均交通量
※トラカン等による計測による速報値

出典：国土交通省

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
復興・安全・安心	④復興を支援する道路ネットワークの整備	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
		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
思いやり	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）
	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

広域的な道路交通の基本方針

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

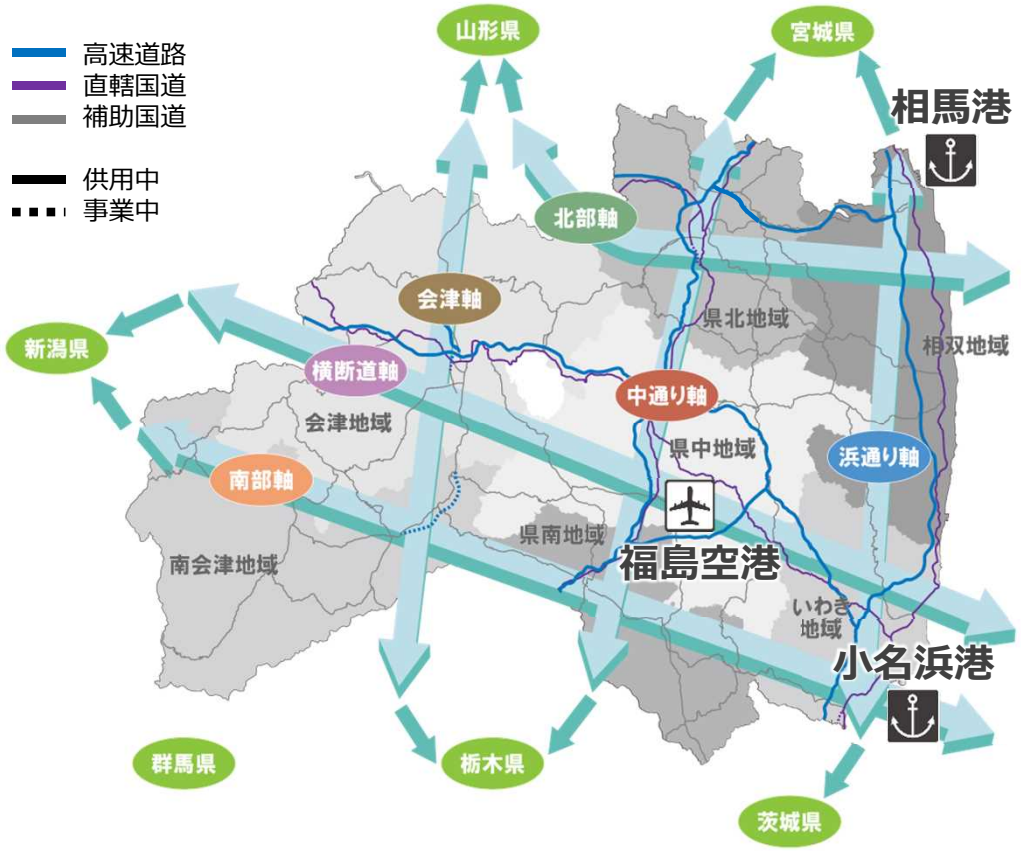
※ブロック都市圏
中枢中核都市、連携中枢都市圏、定住自立圏等

⇒・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



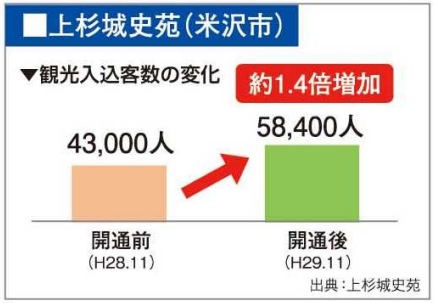
広域的な道路交通の基本方針（広域道路ネットワーク：交流路線）

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：H27 年全国道路・街路交通情勢調査、東北中央道の区間は70km/h、相馬福島道路の区間は80km/hで算出



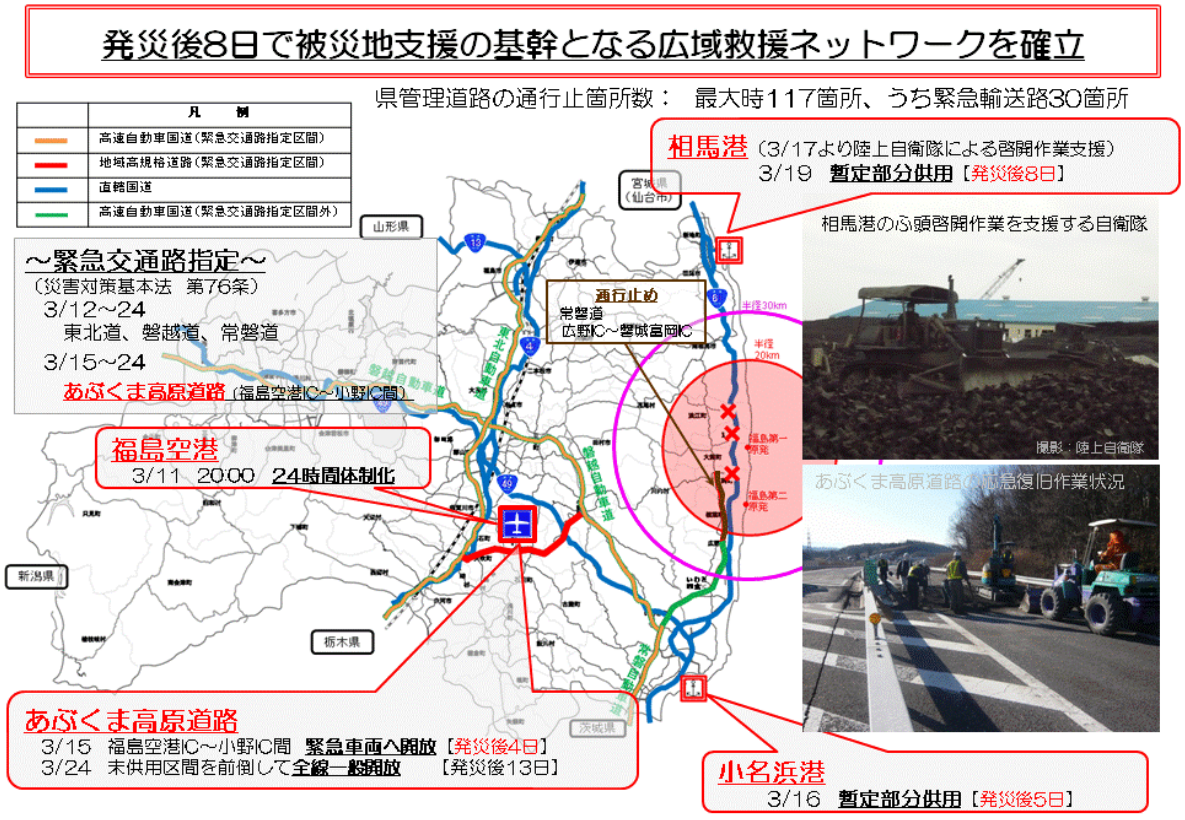
出典：福島河川国道事務所HP資料に「相馬港」を追記

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）災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靭化

⇒・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リダンダンシーの確保や国土強靭化を推進する。

▼東日本大震災発災後の広域救援ネットワーク



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）

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（交通拠点）

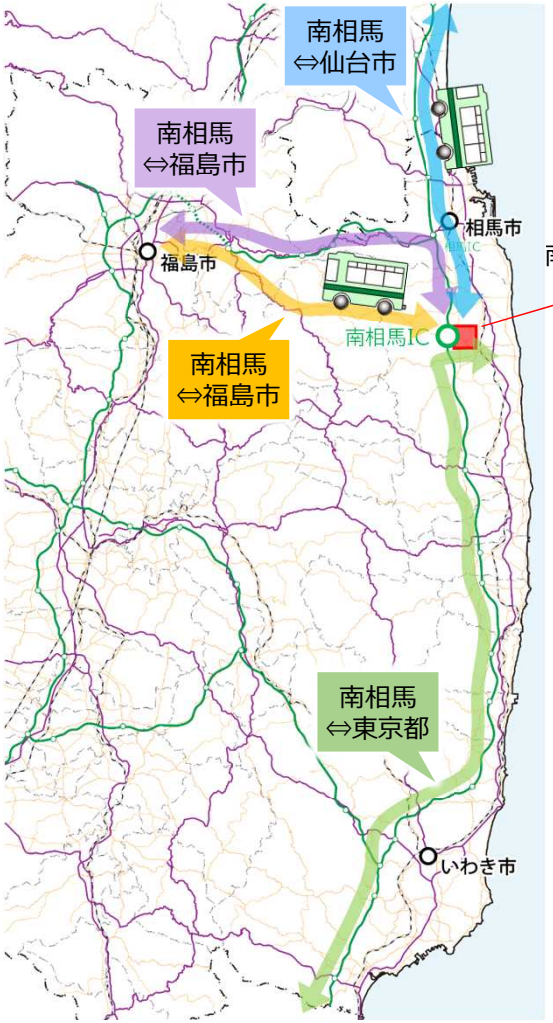
基本方針：交通ターミナルにおける交通結節機能の強化および多機能型のターミナル整備の促進

⇒・都市相互の交流・連携や観光来訪者等の交流人口拡大を図るため、交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。

・また、「道の駅」へのコミュニティバス・高速バス等の交通結節機能の強化、バスターミナルにおける災害時の拠点機能の整備を推進する。

高速道路ＩＣに接続するバスターミナル（南相馬市　南相馬IC）

▼南相馬ＩＣバスターミナルの位置及び都市間バスの運行ルート



南相馬ICに接続するバスターミナル
（平成30年10月1日運用開始）

道の駅に設置された高速バス乗り場（湯川村　道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」）

▼道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」
高速バスのりば　専用駐車場の整備

県内34箇所の道の駅のうち、
高速バス立寄り３箇所
路線バス立寄り8箇所

▼道の駅におけるバス結節機能の設置状況

広域的な道路交通の基本方針（防災拠点）

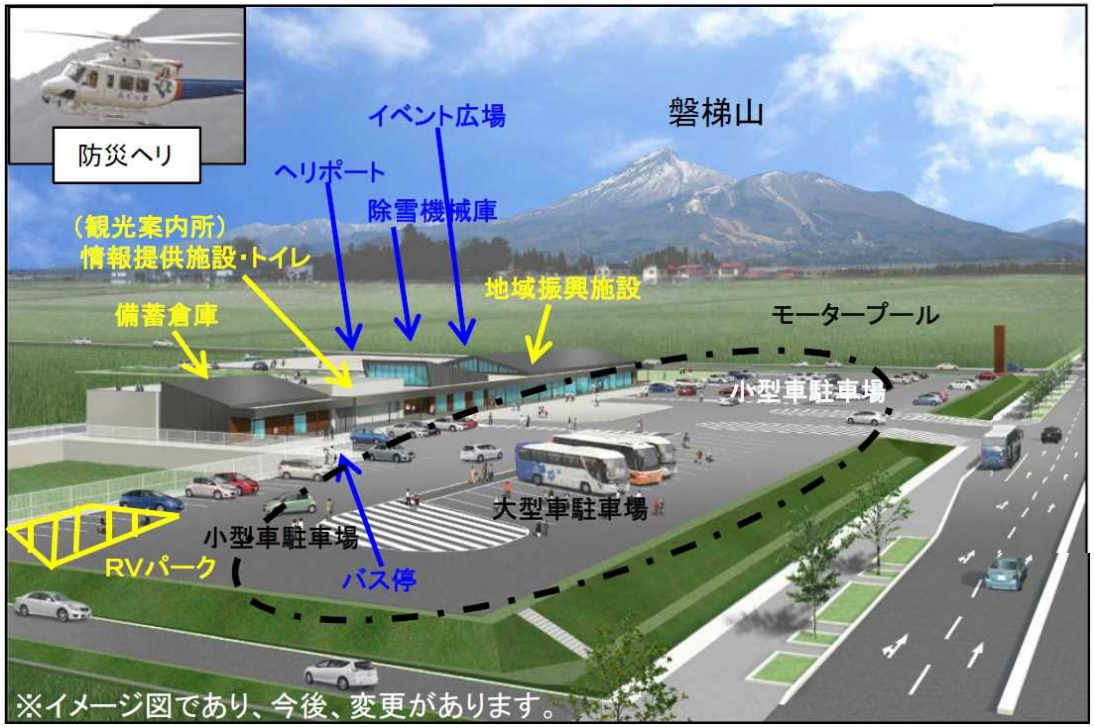
基本方針：防災機能を備えた「道の駅」の拡充

⇒・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。

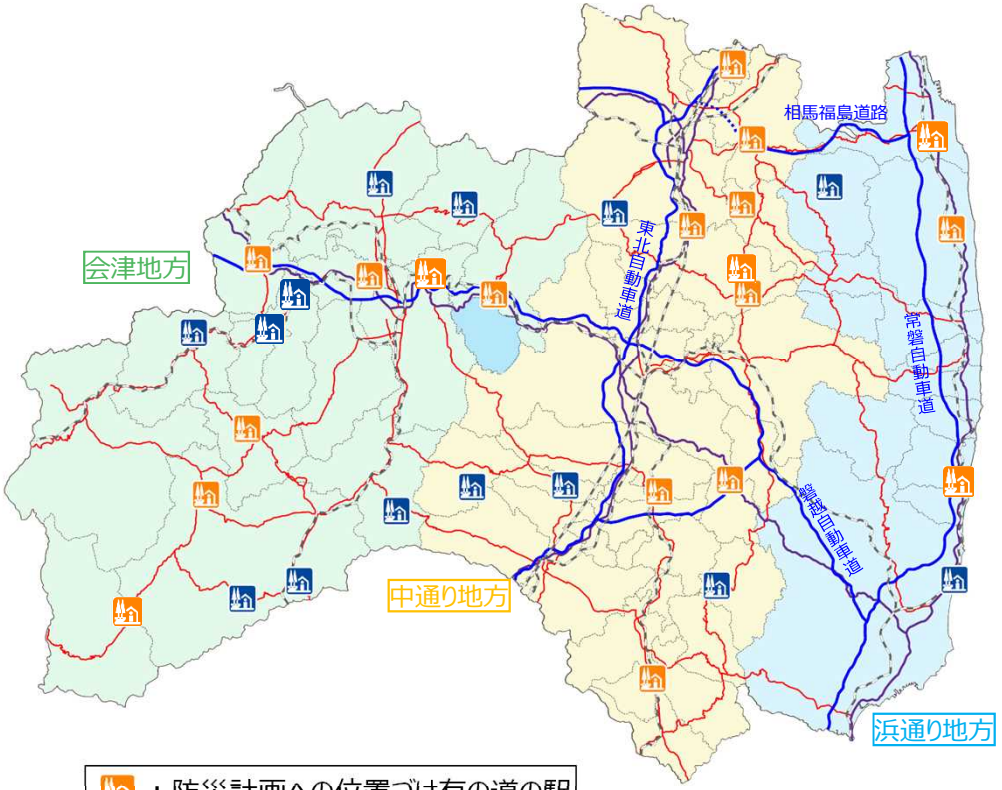
▼防災拠点としての道の駅活用事例（道の駅猪苗代）

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



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



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＞

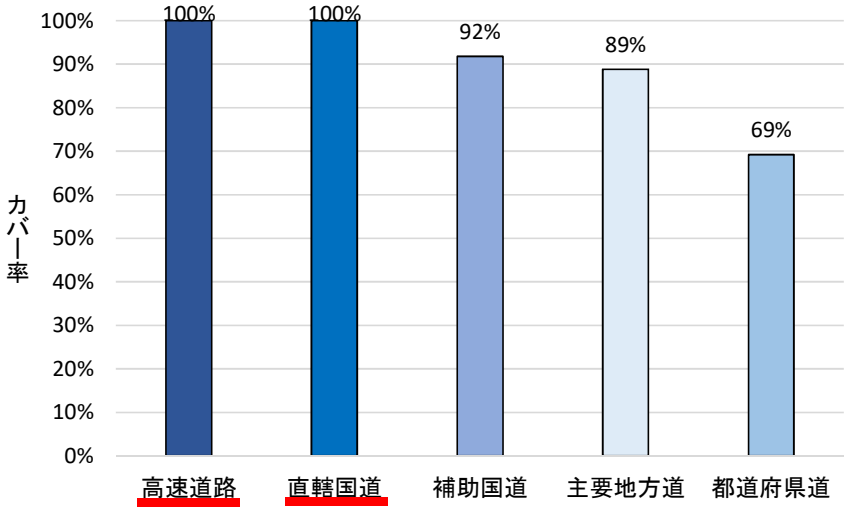
・民間のビッグデータ（プローブ、GPS、気象、SNS等）のほか、道路管理者が所有しているデータには、ETC2.0、センサス、トラカン、物流関連、道路台帳・台帳附図、道路橋データベース等があり、これまでも様々な形で利用されている。

・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）

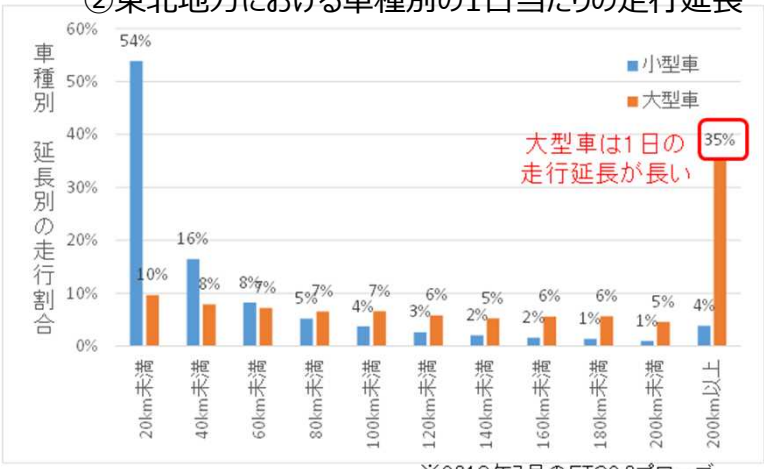
〇現状の路側機は高速道路、直轄国道に一定間隔に整備
〇ETC2.0装着車両の普及が拡大しており、高速道路、直轄国道のみならず県が管理する道路のプローブデータも69%以上カバーできている状況
〇大型車は小型車に比べて走行延長が長く、200km以上/1日の車両が約30%
〇大型車のプローブを取得可能な路線・区間は主に幹線道路
（東北自動車道等の高規格幹線道路、国道4号、6号等の直轄国道）

▼ETC2.0プローブの取得状況（2018年7月）
①福島県における道路種別別の取得延長カバー率



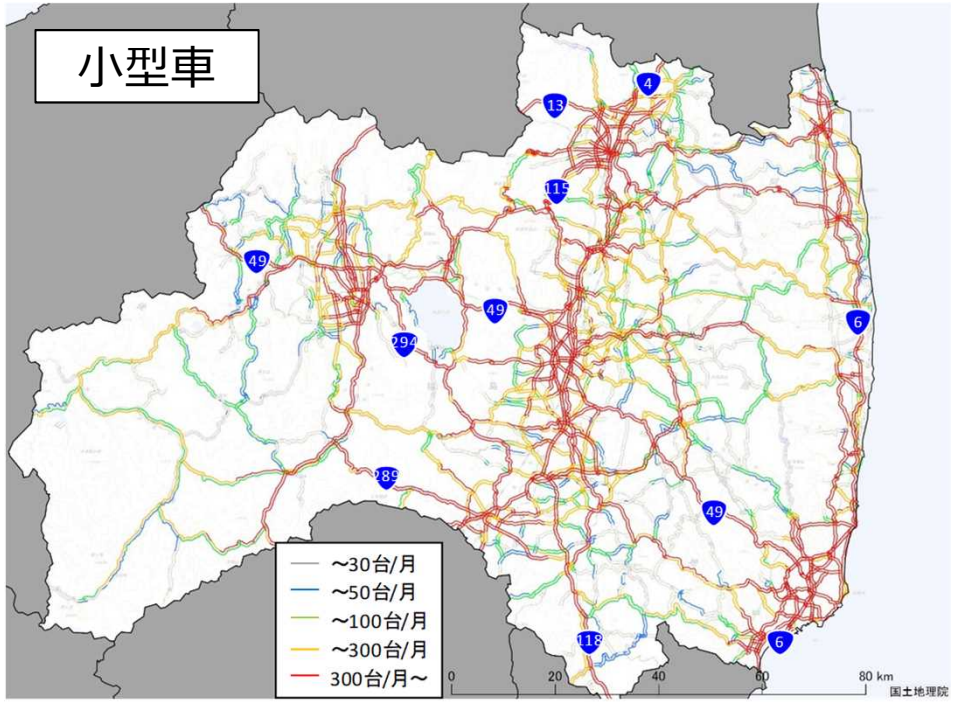
※カバー率：プローブ取得件数が30台/月以上（平均1台/日以上）の交通調査基本区間の延長割合

▼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）

広域的な道路交通の基本方針（ICT交通マネジメント）

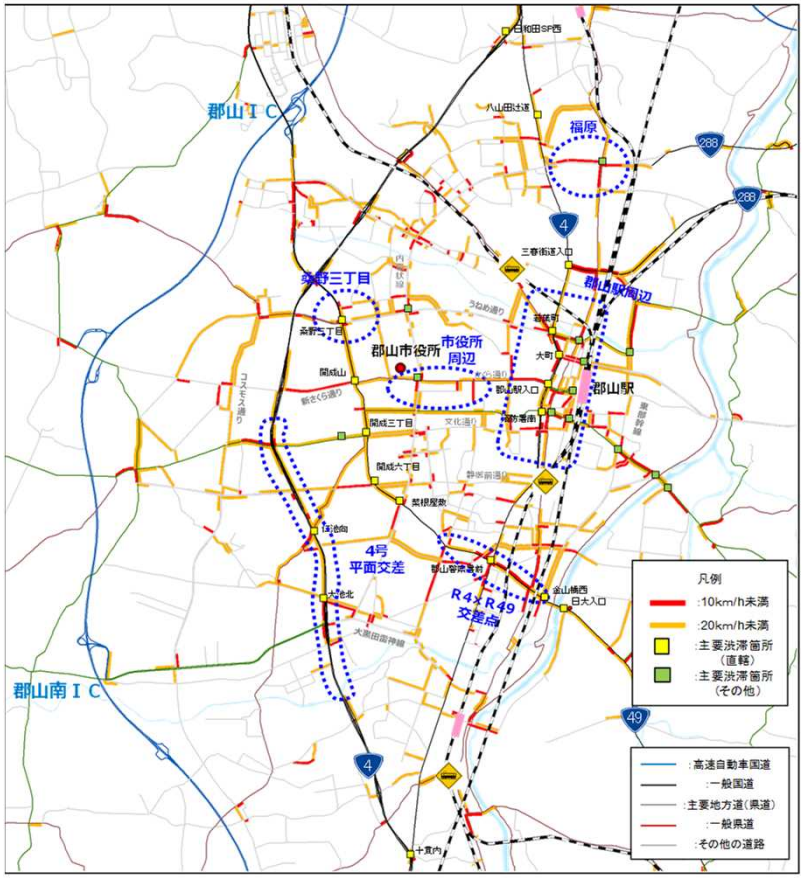
基本方針：都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータの活用・AI技術の展開

⇒・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。

郡山市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

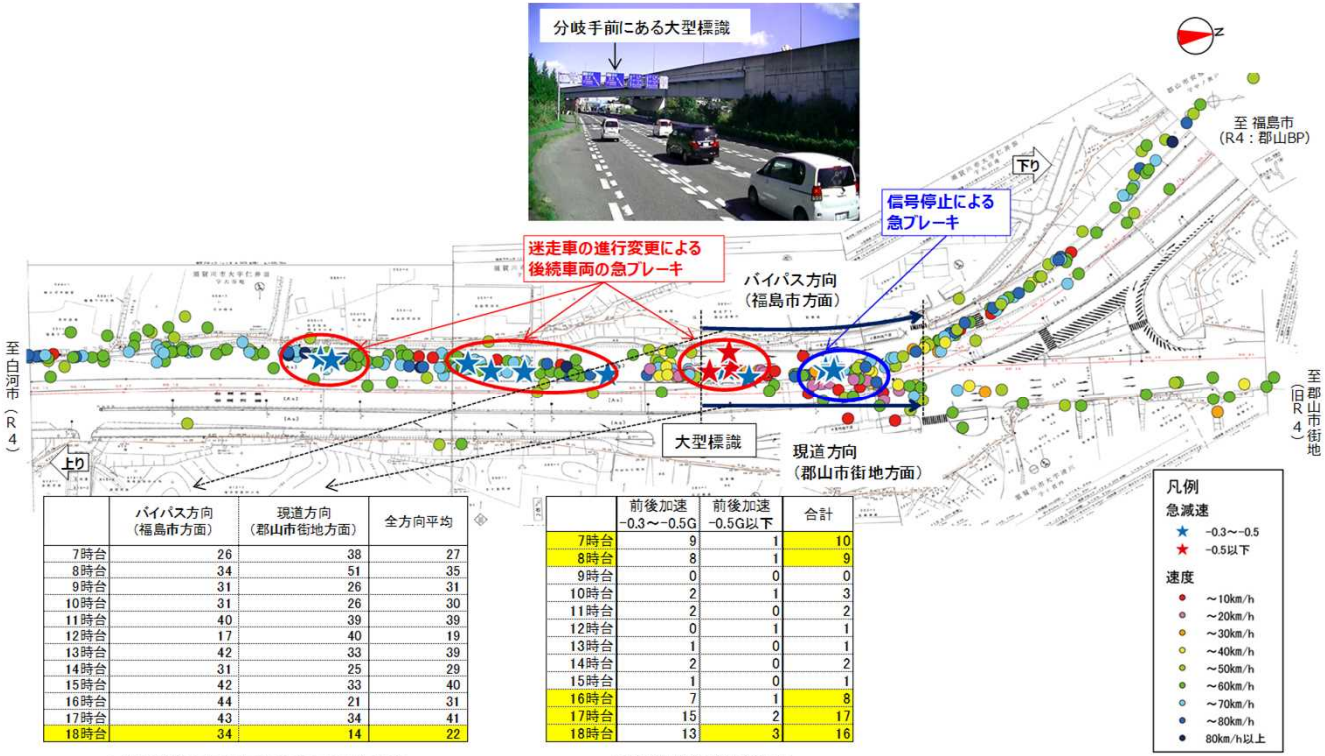
▼郡山中心部の旅行速度状況



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（ピーク時：18時台）



	バイパス方向（福島市方面）	現道方向（郡山市街地方面）	全方向平均
7時台	26	38	27
8時台	34	51	35
9時台	31	26	31
10時台	31	26	30
11時台	40	39	39
12時台	17	40	19
13時台	42	33	39
14時台	31	25	29
15時台	42	33	40
16時台	44	21	31
17時台	43	34	41
18時台	34	14	22

▲時間帯別方向別交差点流入部平均速度

	前後加速 -0.3～-0.5G	前後加速 -0.5G以下	合計
7時台	9	1	10
8時台	8	1	9
9時台	0	0	0
10時台	2	1	3
11時台	2	0	2
12時台	0	1	1
13時台	1	0	1
14時台	2	0	2
15時台	1	0	1
16時台	7	1	8
17時台	15	2	17
18時台	13	3	16

▲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）を集計

出典：国土交通省

資料－３

福島県新広域道路交通ビジョン
（案）

福島県

令和3年●月

目　次

第1章 はじめに 1
第2章 計画の概要 2
第3章 福島県の広域的な道路交通における将来像 3
第1節 ビジョンの位置付け（県計画との関係性） 3
第2節 福島県の概要 4
1. 地勢 4
2. 多極分散型の県土構造 5
3. 急激な人口減少・少子化及び高齢化の進展 6
4. 東日本大震災における福島県の被害概況 7
5. 産業 10
6. 観光 15
第3節 ふくしまの未来を拓く県土づくりプランにおける福島県の将来像（基本目標） 16
第4節 将来像実現のための基本方針と道路が担うべき施策 17
第4章 広域交通計画上の課題と取組 18
第1節 広域道路ネットワークの拡充 18
1. 広域道路ネットワークと利用状況 18
2. 広域道路ネットワークの課題 20
第2節 物流拠点・交流拠点とのネットワークの強化 22
1. 海上運輸 22
2. 航空 24
3. 交通ターミナル（鉄道など） 26
第3節 円滑な広域交流（人流）への支援 28
第4節 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 29
1. 再生・復興に向けた事業 29
2. 原子力災害からの復興 32
第5節 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 34
第6節 道路交通環境の改善 37
第7節 地域における交通弱者対策 40
第8節 新型コロナウイルス感染症拡大の影響 41
第5章 広域的な道路交通の基本方針 42
第1節 広域道路ネットワーク 43
1. 地域や拠点間連絡の方向性 43
2. 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 45
第2節 交通・防災拠点 47
1. 交通拠点 47
2. 防災拠点 49
第3節 ICT交通マネジメント 51

第1章　はじめに

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」が創設された。

これらの社会情勢の変化や、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を踏まえ、「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することとし、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」（以下、「ビジョン」という）を策定するものである。策定したビジョンは、定期的に見直しを行う。

なお、ビジョン策定にあたっては、関連する道路管理者等で構成する福島県幹線道路協議会において審議し、経済、交通、物流、観光等の様々な分野の学識経験者や関係機関・団体等の意見を伺うとともに、東北地方全体の方針を示す「東北地方新広域道路交通ビジョン」との調整を図りながら、本県の特徴を踏まえ、とりまとめを行った。

第2章　計画の概要

対象地域

本ビジョンの対象地域は、福島県全域とする。

福島県の位置付け

福島県は、人口約181万人、県内総生産額約7.9兆円の人口・経済規模を有している。

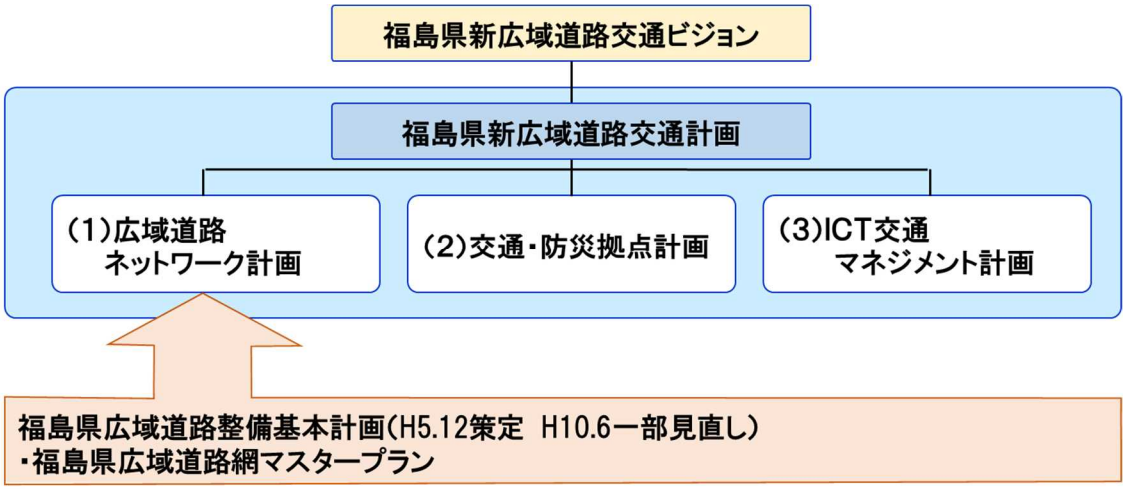
本県は、東京から約200km圏の位置にあり、約4,300万人の人口を有する首都圏に隣接している。また、今後発展が見込まれる東北圏と、我が国の政治・経済・文化の中心である首都圏の結節点に位置しているとともに、太平洋に面しつつ、高速道路の整備などにより日本海側とも結ばれていることから、企業立地、交流人口の拡大を図る上で、有利な地理的条件を有している。

本県は、東北圏・首都圏それぞれと密接に関係しながら発展しており、近年では北関東・磐越地域における連携、南東北地域における連携など、広域連携の取組が行われている。しかし、結節点に位置するために、企業誘致など様々な分野で隣接する地域との厳しい競争に直面しており、首都圏などへのストロー現象も懸念されている。

計画期間

2021年度を初年度とする概ね20～30年間を対象とし、中長期的な視点で検討を行う。

ビジョン及び計画の体系



※今回計画策定にあたり、「福島県広域道路整備基本計画」をベースに検討した。

第3章　福島県の広域的な道路交通における将来像

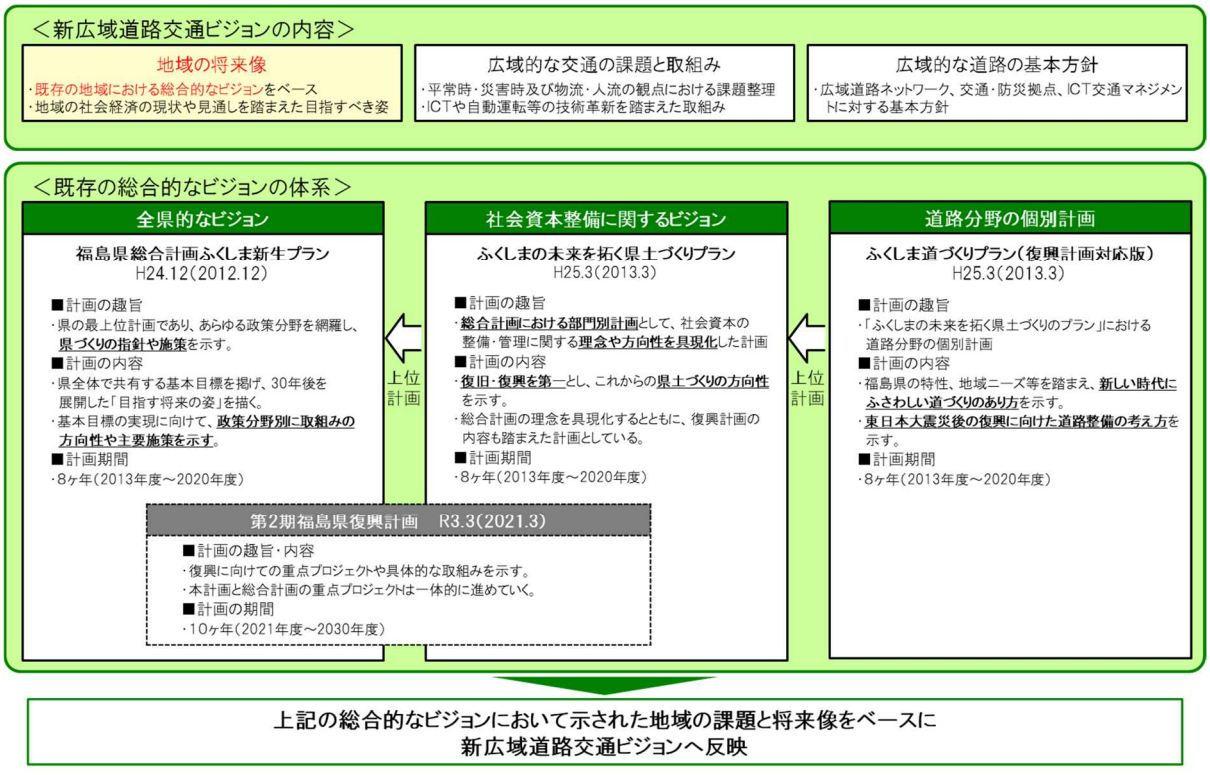
第1節　ビジョンの位置付け（県計画との関係性）

平成24年12月に策定した「福島県総合計画 ふくしま新生プラン」は、県の最上位の計画であり、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ものである。平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震（以下、「東日本大震災」という）と東京電力福島第一原子力発電所事故による災害からの復旧・復興の視点も重視し、「避難地域の再生・避難者の生活再建」「原子力災害対策」「再生可能エネルギー」などの政策分野を新たに盛り込み、「人と地域」を礎として、「活力」「安全と安心」「思いやり」の三つを柱に県づくりを進めていくものである。

また、福島県総合計画「ふくしま新生プラン」の部門別計画として、復旧・復興を第一に考え、社会資本の整備・管理に関する理念や方向性を具現化する計画として、平成25年3月に「ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン」を策定した。さらに、道路分野における東日本大震災後の復興に向けた道路整備の考え方や新しい時代にふさわしい道づくりのあり方を示す「ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）」（平成25年3月）を策定した。

平成30年6月26日通知により今般策定するビジョンは、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靭化などの新たな社会・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を見据えて策定するものであり、「地域の将来像」、「広域的な道路交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成されるものである。

福島県における「新広域道路交通ビジョン」の策定にあたっては、「福島県総合計画 ふくしま新生プラン」、「ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン」、「ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）」を踏まえ、広域的な道路交通の目指すべき将来像についてとりまとめた。



第3章　　福島県の広域的な道路交通における将来像

第2節　福島県の概要

1.　地勢

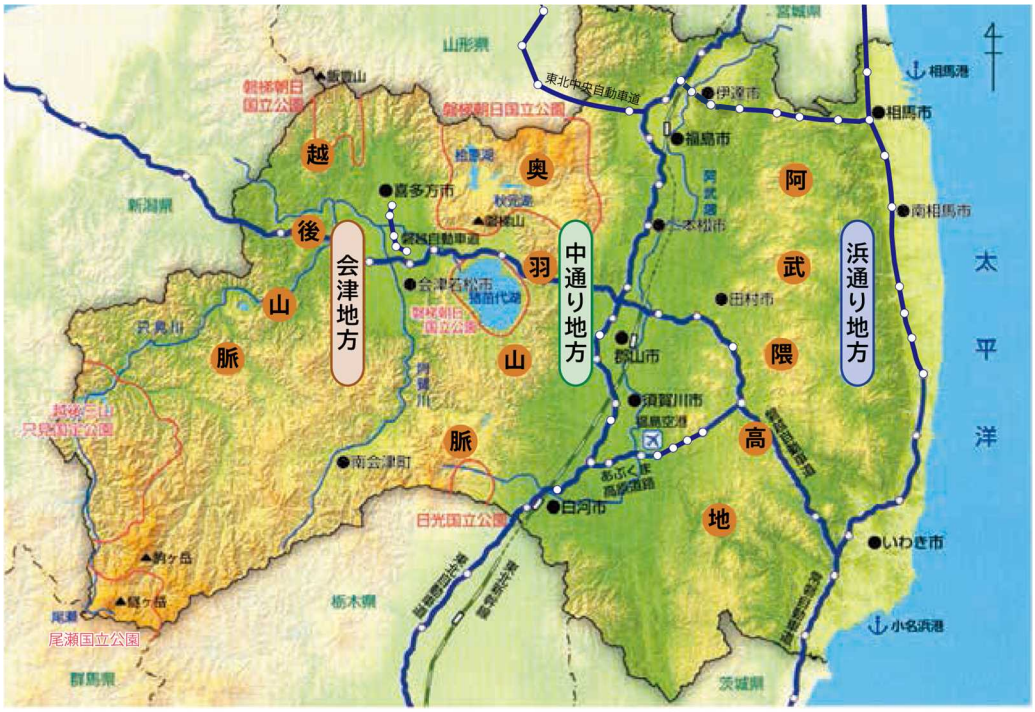
福島県は、国土形成計画法で定める東北圏（新潟県含む）及び首都圏の6県と接しており、面積は北海道、岩手に次いで全国3位であり、その約7割を森林が占めている。また、本県の面積の大部分は、過疎・中山間地域が占めており、広大な森林や農地は、県土の保全や水源のかん養、土砂災害防止のため、重要な役割を果たしている。

県内は、浜通り地方、中通り地方及び会津地方の3つに区分される。

浜通り地方…阿武隈高地と太平洋に面しており、気候は比較的温暖で、降雪の少ない地域

中通り地方…阿武隈川沿いの平地を中心として、東西を阿武隈高地と奥羽山脈に挟まれ、南北に大小の盆地が位置する地域

会津地方‥‥奥羽山脈と越後山脈の間に位置しており、寒暖の差が大きく、山間部を中心に豪雪地帯

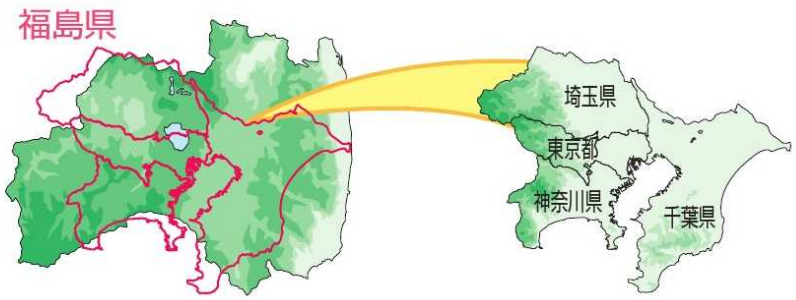


この地図は、国土地理院の「数値地図50mメッシュ（標高）日本Ⅱ」を使用しています。

■広大な福島県の面積

○県土面積‥‥‥‥13,783.90 ㎢（全国3位）

首都圏１都３県分がまるごと入る



出典：福島県の道路2021に開通情報を更新

2.　多極分散型の県土構造

本県は、南北方向３本の縦軸と東西方向３本の横軸の合計６本の連携軸の結節上に特色ある七つの生活圏が形成され、それぞれの軸に都市が分散した、多極分散型の県土構造となっている。

また、県庁所在地である福島市、中核市である郡山市やいわき市では、30万人程度の人口を有し、都市機能が一定程度集積するなど、雇用圏、商圏などが形成されている。

出典：福島県の道路2021

第3章　　福島県の広域的な道路交通における将来像

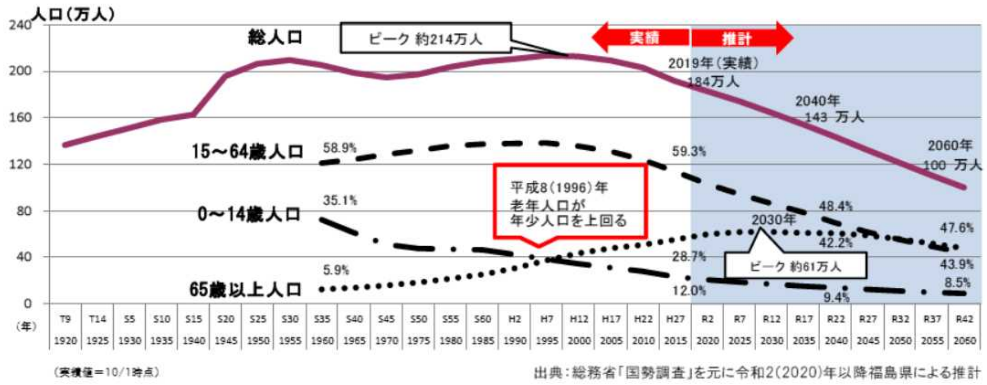
3.　急激な人口減少・少子化及び高齢化の進展

本県の人口は、1971年から1997年までは増加傾向にあったが、1998年以降は減少の一途を辿っており、2005年以降は、毎年１万人を越える人口減少が続き、2011年には東日本大震災・原子力災害の影響を受け、約4万人の大幅な人口減少となった。避難者の動態予測を含めた県独自の人口推計では、2040年に約143万人になるものと推計される。

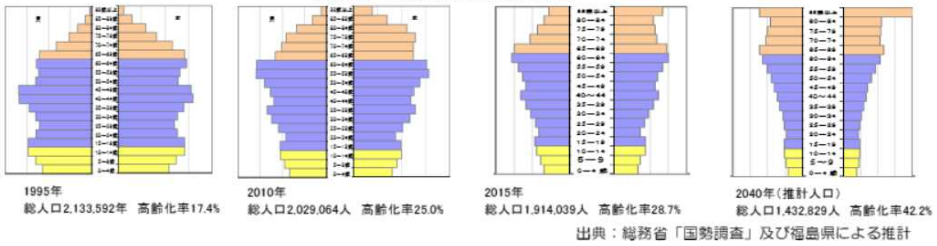
これら人口減少に伴い、地域社会では、地域コミュニティ・社会保障・行財政運営など地域を支える様々な分野で、これまでの水準での持続が困難になることが懸念される。このように、経済的な観点からも、人口減少問題による様々な影響をとらえ、労働力人口の維持・確保と合わせて、民間企業の設備投資やICTの活用、県産品や観光等における単価上昇を実現する高付加価値化等により生産性の向上を図っていく必要がある。

構造的要因への対応と合わせて、震災・原子力災害による急激な人口減少にも対応するため、「自然減少の抑制」「社会減少の抑制」の双方における政策が必要である。

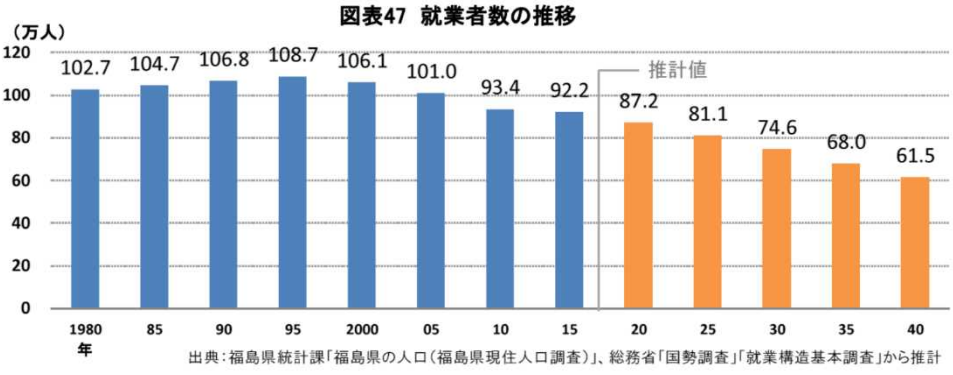
図表1　福島県の人口推移



図表2　福島県の人口ピラミッド



図表47　就業者数の推移



出典：福島県人口ビジョン

4.　東日本大震災における福島県の被害概況

(1) 震災・津波による被害

平成23年3月11日午後2時46分、三陸沖を震源とするマグニチュード9.0の巨大地震が発生し、福島県では最大で震度6強の強い揺れを観測するとともに、沿岸部には大津波（相馬検潮所：9.3m）が押し寄せた。

県内各地で、甚大な被害をもたらすとともに、大規模災害時における既存道路ネットワークの脆弱性など課題が浮き彫りとなった。

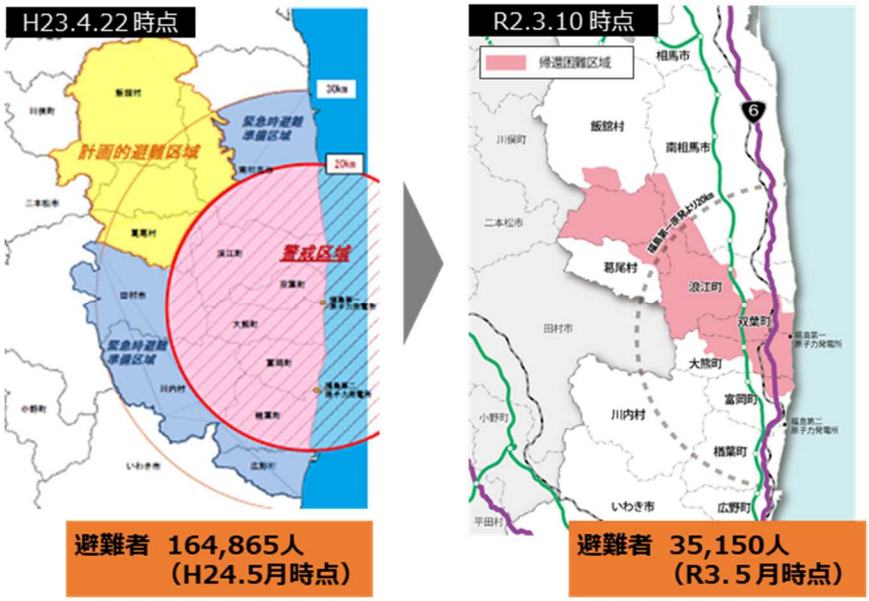
出典：福島県の道路2021

(2) 東京電力福島第一原子力発電所事故による被害

東京電力福島第一原子力発電所の事故により、原子炉の損傷や放射性物質の放出・拡散による危険を回避するため、広域的な避難指示が発令された。令和２年３月時点（令和３年５月時点継続中）で、双葉町、浪江町、大熊町等が帰還困難区域に指定されており、未だ避難者は約３万５千人存在している。

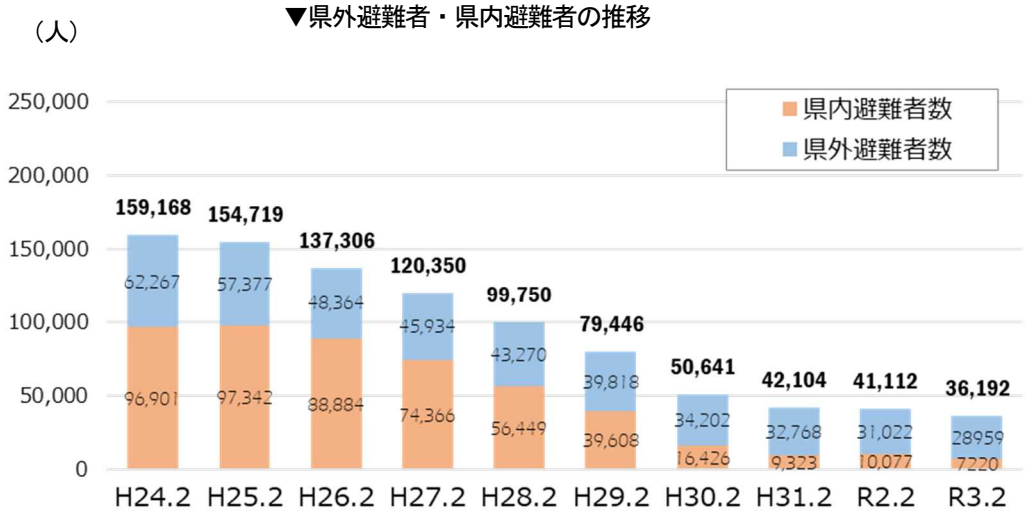
広域かつ大規模な避難の発生によって、県内の交通特性が大きく変化している。

▼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」

▼県外避難者・県内避難者の推移



※全体の避難者数には避難先不明者を含むため県内、県外の合計と合わない

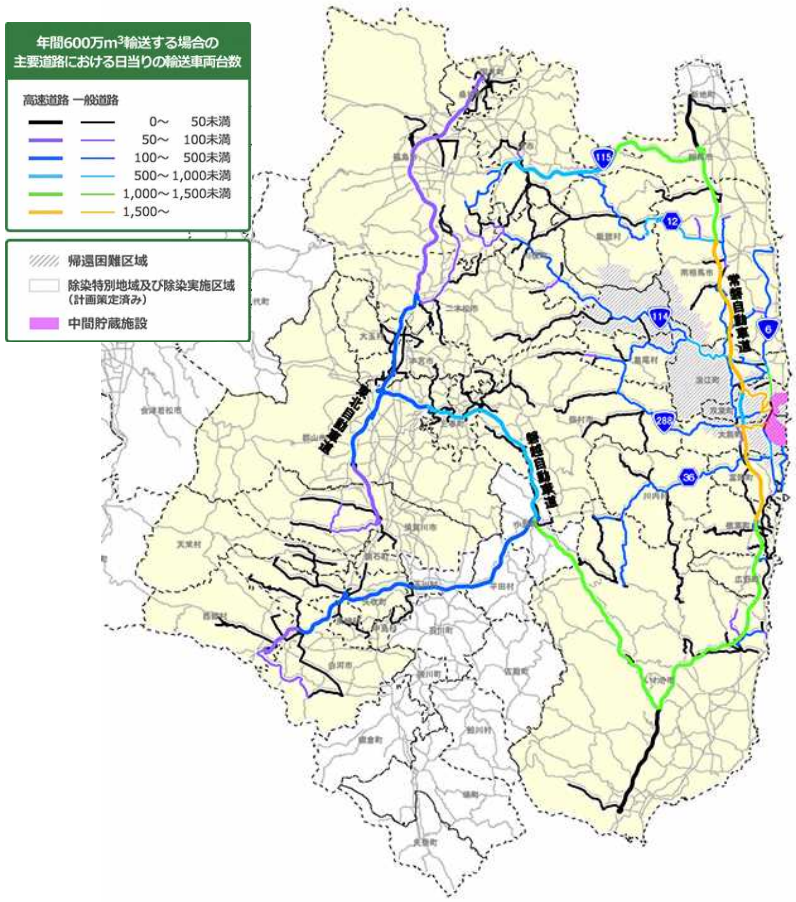
出典：福島県災害対策本部　「平成２３年東北地方太平洋沖地震による被害状況即報」

(3) 中間貯蔵施設

福島県内の除染に伴い発生した土壌や廃棄物等を最終処分までの間、安全に集中的に貯蔵する中間貯蔵施設が大熊町・双葉町に位置する。

中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送は平成27年度より行われており、常磐自動車道等の高規格道路や、一般国道(指定区間)等が主な輸送ルートとなっている。

▼中間貯蔵施設への輸送ルート



出典：環境省（R3.5時点）

5.　産業

(1) 産業の現状

平成30（2018）年度の県内総生産は約7.9兆円（製造業約1.9兆円、サービス業約2.1兆円、卸売・小売業約0.7兆円）、全国21位で岐阜県、岡山県と同程度となっている。

製造品出荷額等は約5.2兆円（H30）であり、全国22位、東北圏１位で新潟県と同程度となっている。医療関連産業、輸送用機械関連産業などの集積が進む一方で、漆器、陶器、日本酒などの伝統産業が受け継がれている。

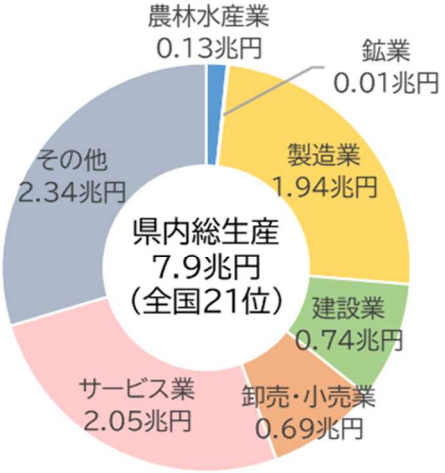
卸売業・小売業の年間販売額は約4.9兆円（H28）であり、全国20位で岐阜県、岡山県と同程度となっている。

農業産出額は約2,086億円（R1）であり、全国15位となっている。品目では、もも、きゅうり、トマト、日本なし、りんごなどが上位に位置している。林業産出額は全国12位（R1）、海面漁業産出額は全国26位（R1）となっている。

このように、本県は多様な産業によって支えられている。

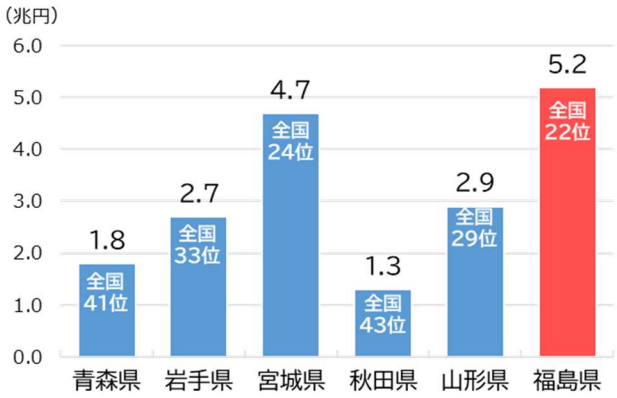
しかし、東日本大震災・原子力災害により、多くの産業が被害を受けており、既存の産業の再生と、新たな活力の源となる産業の振興が課題となっている。

▼県内総生産（H30年度）



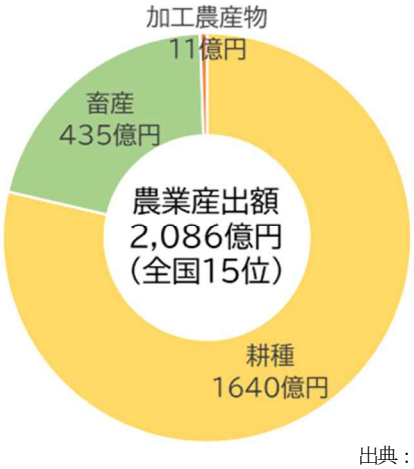
出典：内閣府 H30年度 県民経済計算

▼東北地方の製造品出荷額の比較（H30）



出典：経済産業省 R1年工業統計調査（H30実績値）

▼農業産出額（R1）



農業産出額上位10品目　　単位：億円

	品目	産出額
1位	米	814
2位	肉用牛	133
3位	もも	126
4位	鶏卵	108
5位	きゅうり	106
6位	生乳	76
7位	豚	71
8位	トマト	67
9位	日本なし	45
10位	りんご	45

出典：農林水産省 令和元年 農業総産出額及び生産農業所得

▼主要農産物の全国順位

※ ふくしまイレブンは、福島県の多彩(たさい)な農林水産物(のうりんすいさんぶつ)を代表する生産量(せいさんりょう)が全国上位(じょうい)の11品目です。

●ふくしまイレブンの収穫（生産,漁獲）量と全国順位

農林水産物	収穫量(生産,漁獲量)	全国順位	年
米（水稲）	368,500 t	6 位	2019 年
きゅうり	38,200 t	4 位	2019 年
アスパラガス	1,430 t	9 位	2018 年
トマト	22,400 t	9 位	2019 年
もも	27,000 t	2 位	2019 年
日本なし	16,000 t	4 位	2019 年
りんどう	4,600 千本	4 位	2018 年
福島牛(肉用牛飼養頭数)	47,500 頭	15 位	2019 年
地鶏兄弟		－ 位	－ 年
ナメコ	1,464 t	4 位	2018 年
ヒラメ	397 t	4 位	2018 年

※ヒラメは試験操業の漁獲量を含む。

●ふくしまイレブン以外の農林水産物の収穫(生産,漁獲)量と全国順位

農林水産物	収穫量(生産,漁獲量)	全国順位	年
りんご	23,200 t	5 位	2019 年
さやいんげん	3,440 t	2 位	2018 年
宿根かすみそう	7,120 千本	3 位	2018 年
こんにゃくいも	63 t	7 位	2019 年
まゆ	14 t	3 位	2019 年
ばれいしょ	18,100 t	7 位	2018 年
さやえんどう	1,120 t	3 位	2018 年
桐材	154 ㎥	1 位	2018 年
サンマ	7,615 t	4 位	2018 年
コイ養殖	846 t	2 位	2018 年

資料出所：福島県農林水産部「福島県農林水産業の現状」

出典：福島県HP【小学生から知ってほしい！統計の話】

(2) 重点プロジェクト

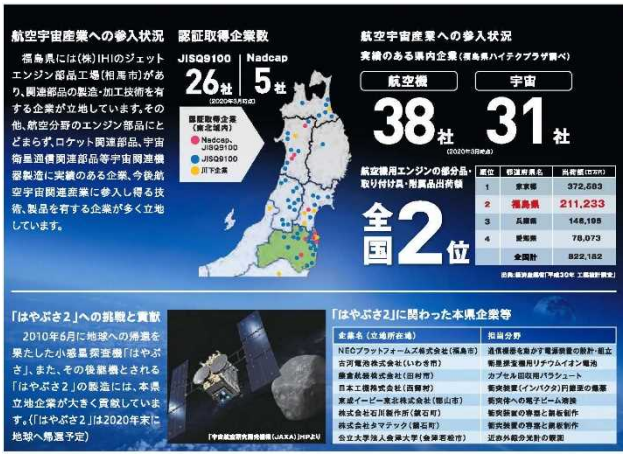
第２期福島県復興計画では、主要施策として「復興に向けた重点プロジェクト」の４のプロジェクトを推進している。

そのうち、「産業推進・なりわい再生プロジェクト」では、「福島新エネ社会構想に係る取組の推進」、「医療関連産業の集積・支援」、「ロボット関連産業の集積」、「廃炉関連産業の育成・集積」、「航空宇宙関連産業の集積」、「ICT（情報通信）関連産業の集積」の６つの分野の施策を進め、新たな産業の創出などによる国際競争力の強化を目指している。

▼産業推進・なりわい再生プロジェクト

出典：第2期福島県復興計画

▼航空宇宙関連産業の集積

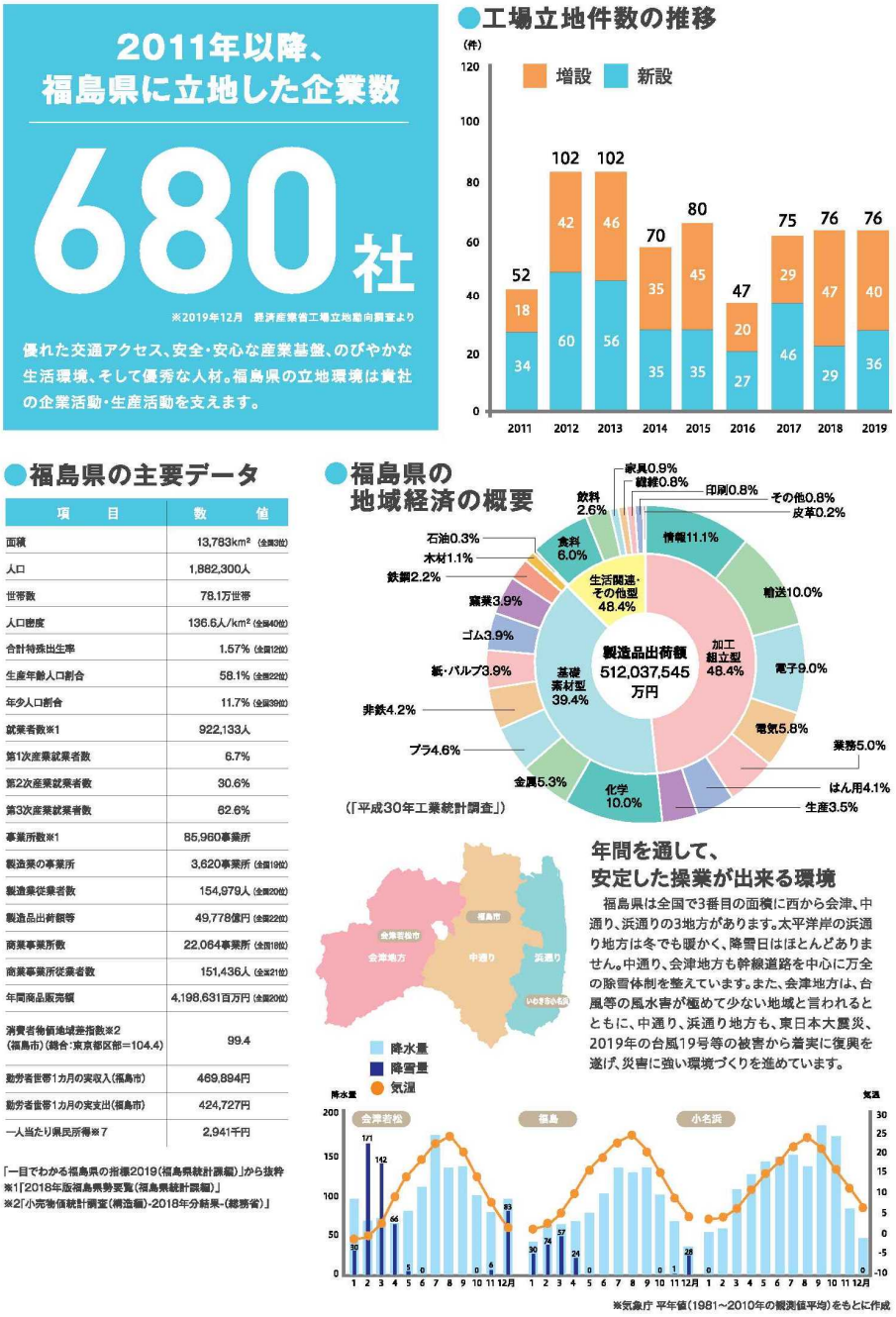


出典：「福島県企業立地ガイド」2020年度版

(3) 企業進出

工場立地の状況を県条例に基づく工場設置届出件数でみると、平成24年以降は震災前の水準を回復しており、「ふくしま産業復興企業立地補助金」など産業の復興に向けた取組の成果があらわれている。

▼工場増新設件数の推移

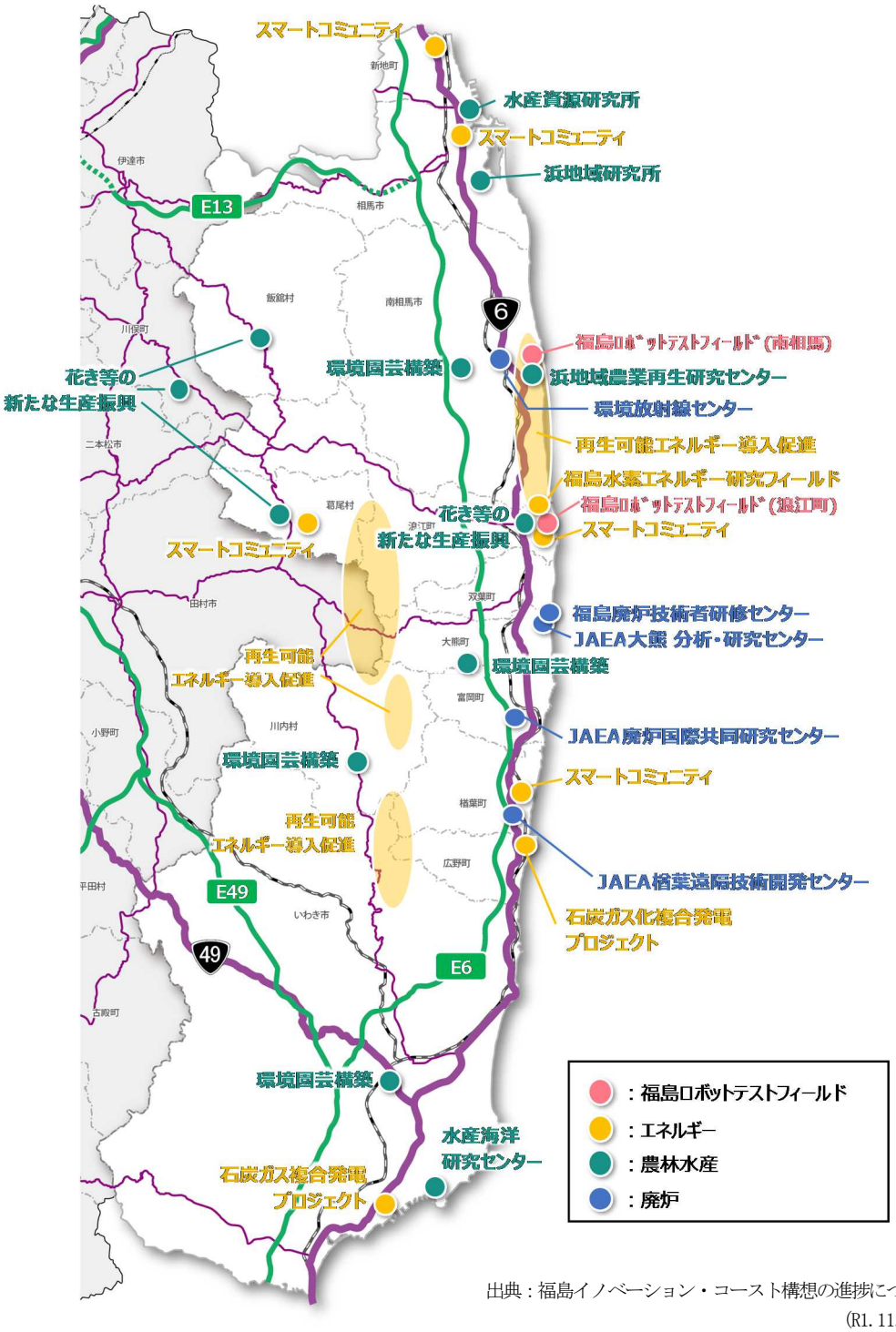


出典：「福島県企業立地ガイド」2020年度版

(4) 福島イノベーション・コースト構想

東日本大震災による被害が特に大きかった浜通り地域等では、「福島イノベーション・コースト構想」として、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した取り組みを推進している。

▼福島イノベーション・コースト構想での拠点位置図



出典：福島イノベーション・コースト構想の進捗について
(R1. 11. 25)

6. 観光

本県は、猪苗代湖・磐梯山に代表される磐梯朝日国立公園、日光国立公園、尾瀬国立公園、越後三山只見国定公園などの自然公園のほか、阿武隈川、阿賀川、久慈川などの多くの源流域を有するなど、豊かな自然環境に恵まれている。

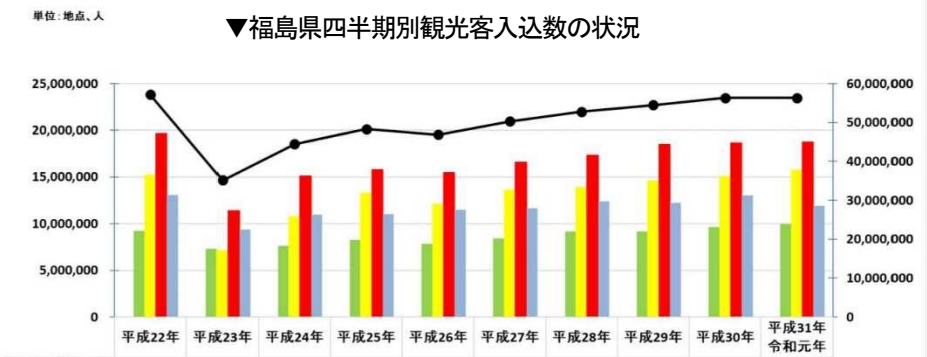
また、首都圏に隣接していながら身近に自然を満喫できる地域であり、農山漁村での田舎暮らし体験、グリーン・ツーリズム、二地域居住の場所としても適している。

さらに、本県には、温泉、ゴルフ場、スキー場などの観光レクリエーション施設が豊富にあるとともに、米、果物を始めとした食材、相馬野馬追、須賀川松明あかし、会津田島祇園祭を始めとした伝統文化、鶴ヶ城、白水阿弥陀堂を始めとした文化財など特色ある地域資源に恵まれている。

しかし、東日本大震災・原子力災害により、多くの自然や地域資源が被害を受けており、今後の再生が課題である。

●主な自然・地域資源

▼福島県四半期別観光客入込数の状況



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年
地点数	371	365	374	378	386	385	407	392	400	396
第1四半期計	9,217,278	7,314,154	7,614,899	8,271,641	7,833,495	8,428,091	9,162,208	9,167,936	9,622,905	9,953,376
第2四半期計	15,197,947	7,100,920	10,769,311	13,240,328	12,103,523	13,618,171	13,873,513	14,579,113	15,068,491	15,749,419
第3四半期計	19,668,464	11,403,902	15,123,655	15,772,330	15,459,437	16,590,217	17,335,976	18,503,386	18,633,206	18,731,338
第4四半期計	13,095,380	9,392,034	10,951,159	11,030,464	11,496,463	11,676,611	12,392,207	12,243,765	13,011,721	11,909,556
年計	57,179,069	35,211,010	44,459,024	48,314,763	46,892,918	50,313,090	52,763,904	54,494,200	56,336,323	56,343,689

出典：福島県観光入込状況（R1）

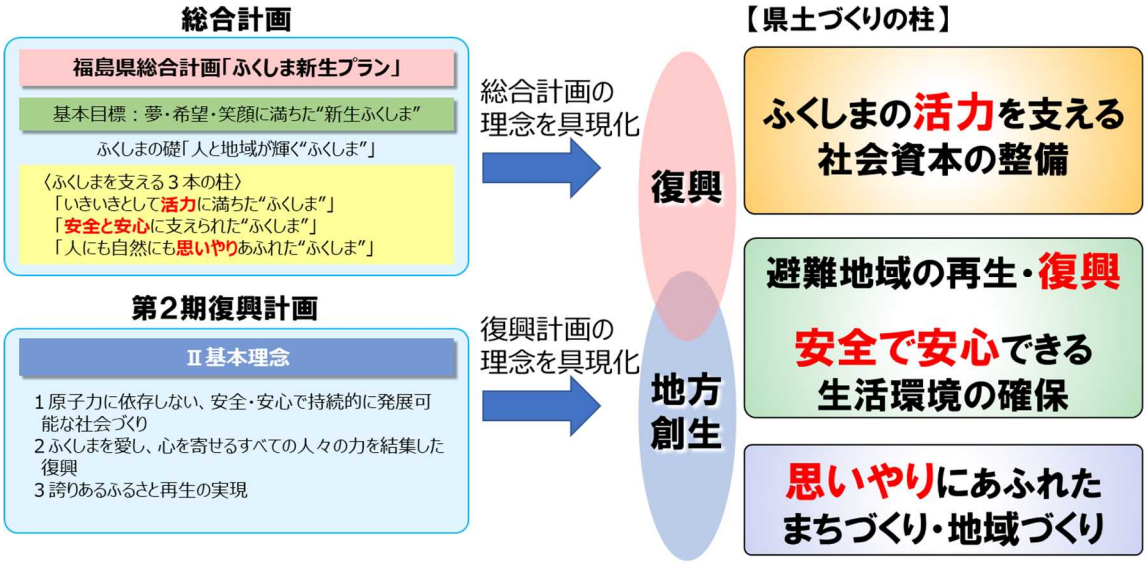
第3章　　福島県の広域的な道路交通における将来像

第3節　　ふくしまの未来を拓く県土づくりプランにおける福島県の将来像（基本目標）

ふくしまの未来を拓く県土づくりプランにおいて、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基本目標を以下のように設定している。

基本目標　：　ともに育む、風土が息づく美しい県土

▼福島県の将来像および上位計画との関連性



第4節　将来像実現のための基本方針と道路が担うべき施策

本ビジョンにおいては、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、現在取り組まれている対策等を把握した。

▼将来像実現のための基本方針と道路が担うべき施策

第4章　広域交通計画上の課題と取組

第1節　広域道路ネットワークの拡充

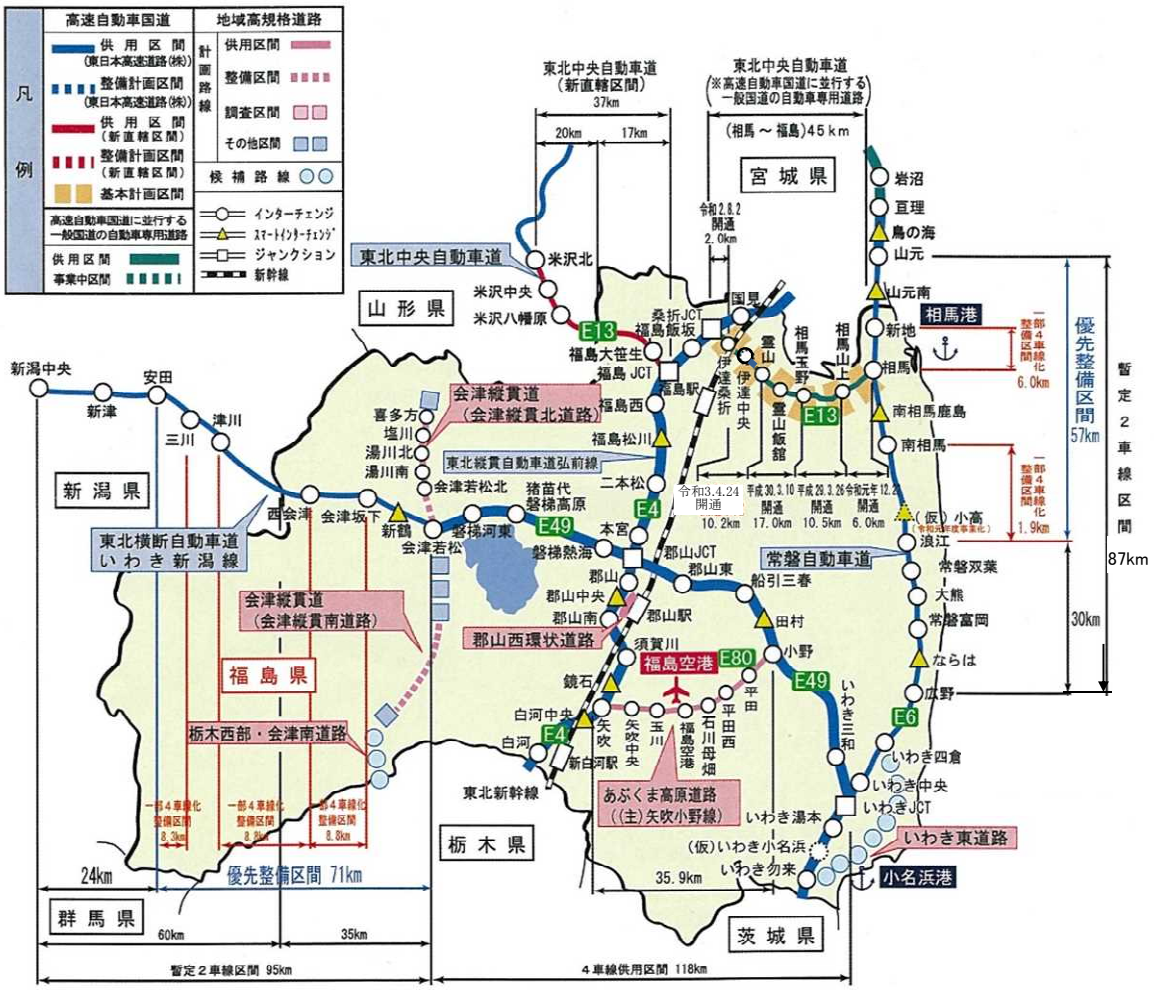
1.　広域道路ネットワークと利用状況

福島県では、平成27年に常磐自動車道が全線開通、東北中央自動車道では、福島～米沢間が平成29年11月に、相馬～福島間が令和3年4月に開通する等、高規格道路網等が約521km（R3.4末時点）、一般国道（直轄）が約451km（R2.4.1時点）整備済であり、これらが県内の広域道路ネットワークを形成している。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。

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」による輸送である。また、路線別の特殊車両通行許可申請件数をみると、主たる経路は高速道路と一般国道が担っている状況である。

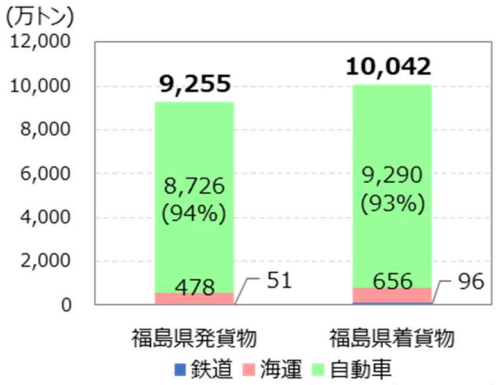
地方別では、走行する大型車交通量に大きな偏りがあり、特に会津地方は大型車交通量が他地域に比べて少ない。

▼福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況



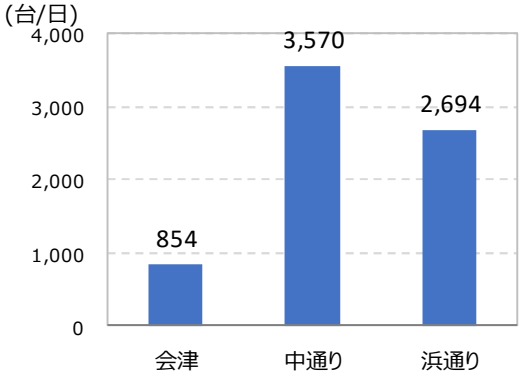
出典：福島県の道路2021を基に開通状況を更新

▼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）

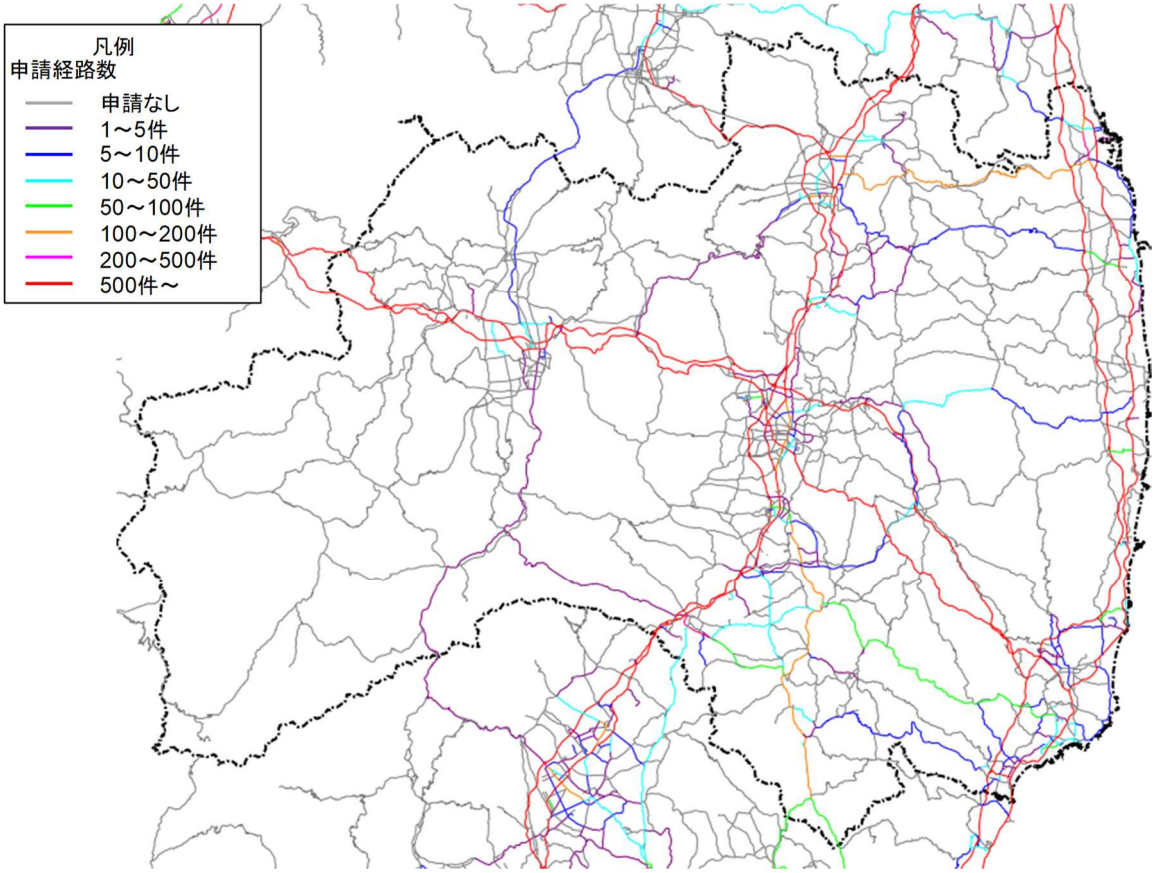
▼福島県地方別平均大型車交通量



※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

▼H29特殊車両通行許可申請件数

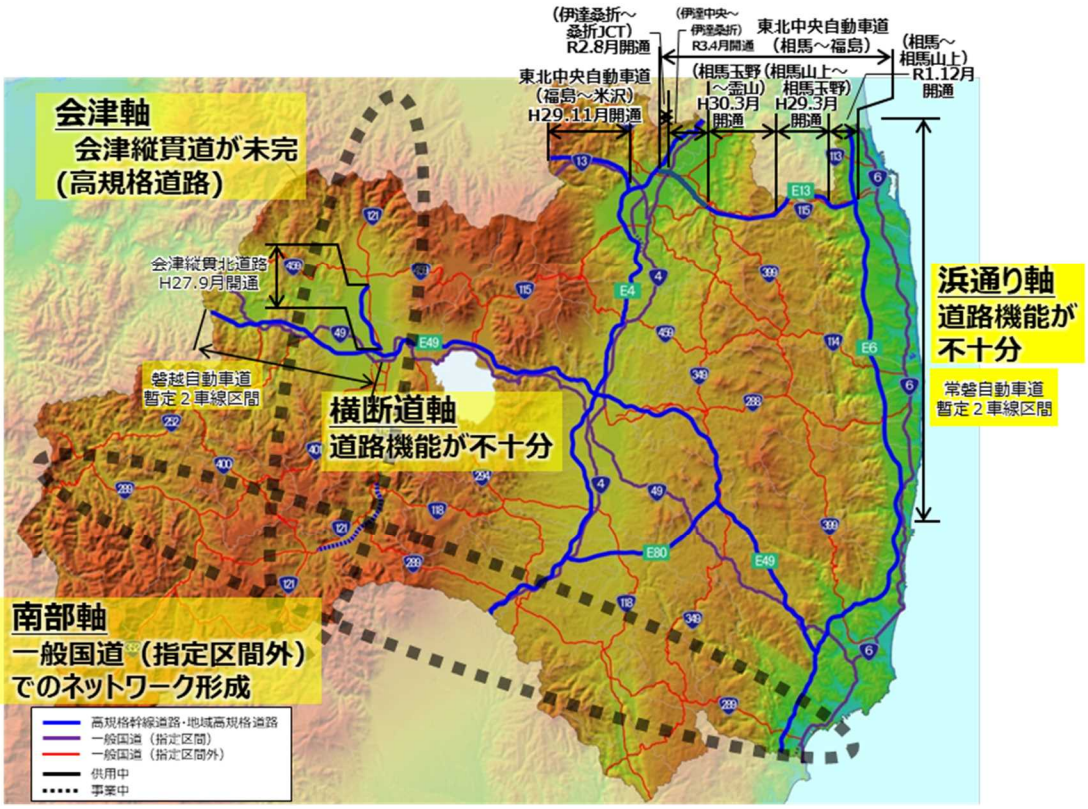


2.　広域道路ネットワークの課題

近年では、常磐自動車道の全線開通（平成27年）、東北中央自動車道（福島～米沢）の開通（平成28年、平成29年）、東北中央自動車道（相馬～福島）の開通（令和3年4月）等が進む一方、会津軸（会津縦貫道など）、南部軸等といった県土の骨格をなす連携軸が未完成であり、これらの早期整備が求められている。また、常磐自動車道や磐越自動車道等、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も残る。

また、本県は地形の急峻な奥羽山脈や阿武隈山地などが入り込んでおり、さらに県土面積の約85%が積雪寒冷特別地域であり、冬期の降雪・積雪によりさらに走行性が悪化するため、広域道路ネットワークにおけるサービス水準の向上が課題である。

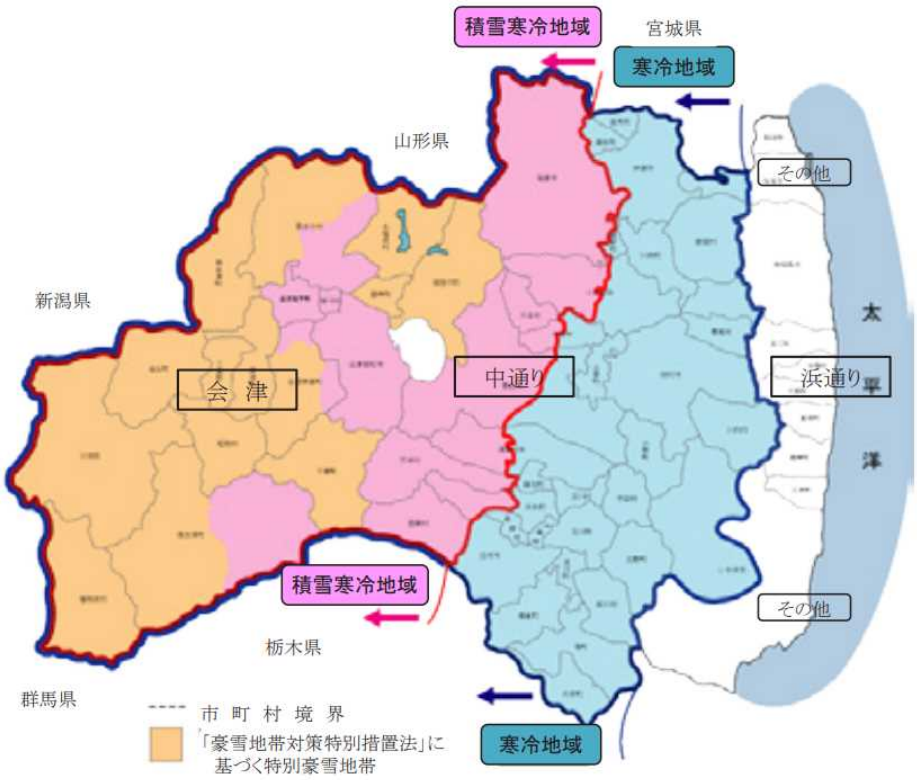
▼福島県内の広域道路ネットワーク（高規格道路、一般国道）



▼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

▼福島県の豪雪地帯及び積雪寒冷特別地域指定図



出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）（P135）

第2節　物流拠点・交流拠点とのネットワークの強化

1.　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している。

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。また、相馬港でも新たに整備されたLNG基地が、平成30年3月に運転を開始し、産業・エネルギー拠点としての役割を担っている。

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、特に相馬港では令和元年の取扱貨物量が過去最大となった。加えて、輸送船舶の大型化への対応等、更なる機能強化を推進しているところである。

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課題である。

▼福島県の重要港湾および背後地域の物流ネットワーク

出典：福島県の道路2021を基に開通状況を更新

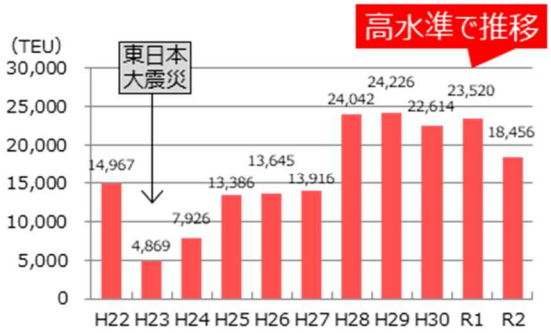
▼震災後における小名浜港の整備概要

出典：国土交通省小名浜港湾事務所

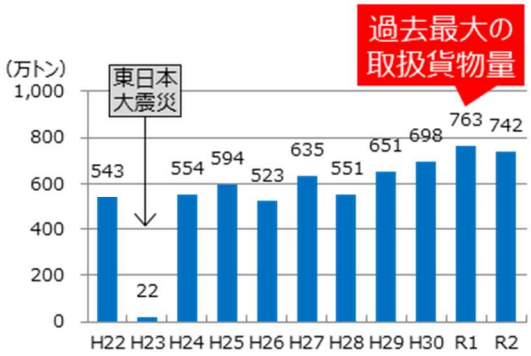
▼相馬港に新設したLNG基地

出典：相馬港湾建設事務所（R3.2撮影）

▼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

2. 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も可能になった。

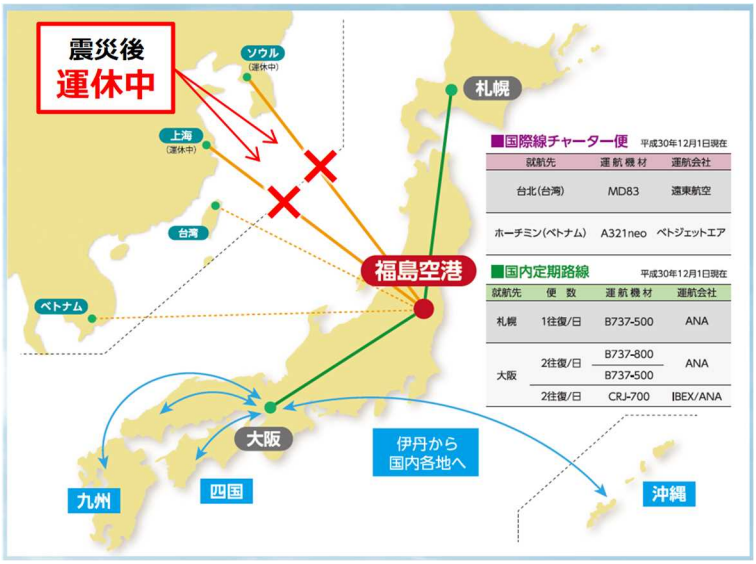
しかし、平成23年の東日本大震災以降は国際線が運休となり、国際線利用者が大きく減少している。近年は国際チャーター便の発着が増えている傾向（令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により実績なし）にあるが、更なる空港利用促進に向けて検討を進める必要がある。

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。空港へのアクセスをみると、郡山市と空港間を行き来する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。

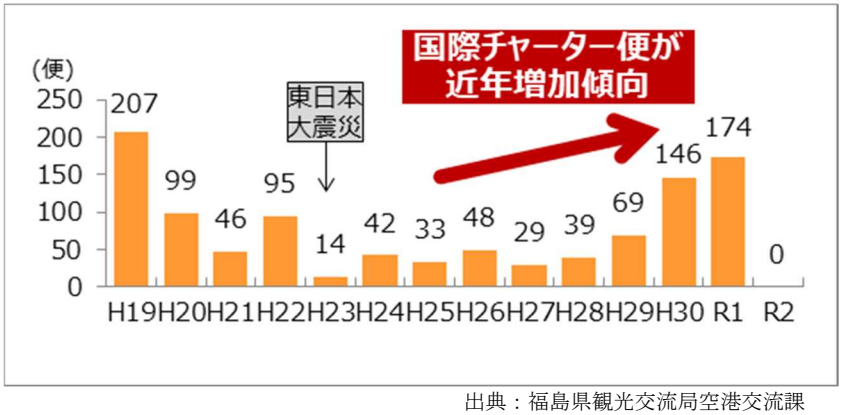
広域交流の結節点であるとともに、大規模災害時に役割を果たす福島空港のアクセス道路の強化が課題である。

▼福島空港の定期航空路線



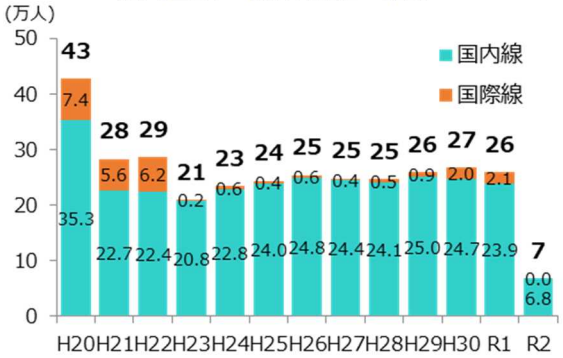
出典：福島空港パンフレット（2018.12作成）

▼福島空港国際チャーター便数の推移



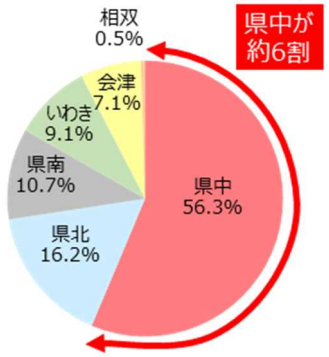
出典：福島県観光交流局空港交流課

▼福島空港　搭乗者数の推移



出典：福島県観光交流局空港交流課

▼福島空港利用客（平日）の県内居住地内訳



出典：令和元年度航空旅客動態調査

▼福島空港までのバス運行路線

出典：福島空港ビル株式会社

3.　交通ターミナル（鉄道など）

福島県内では、東北・山形新幹線の他、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。

鉄道利用者数は東日本大震災の年に激減し、未だ震災前の水準まで回復していない。令和２年３月には東日本大震災により不通となっていたJR常磐線富岡～浪江間が運転再開したものの、JR只見線における豪雨災害による不通区間が残り、完全な復旧に至っていない状況である。

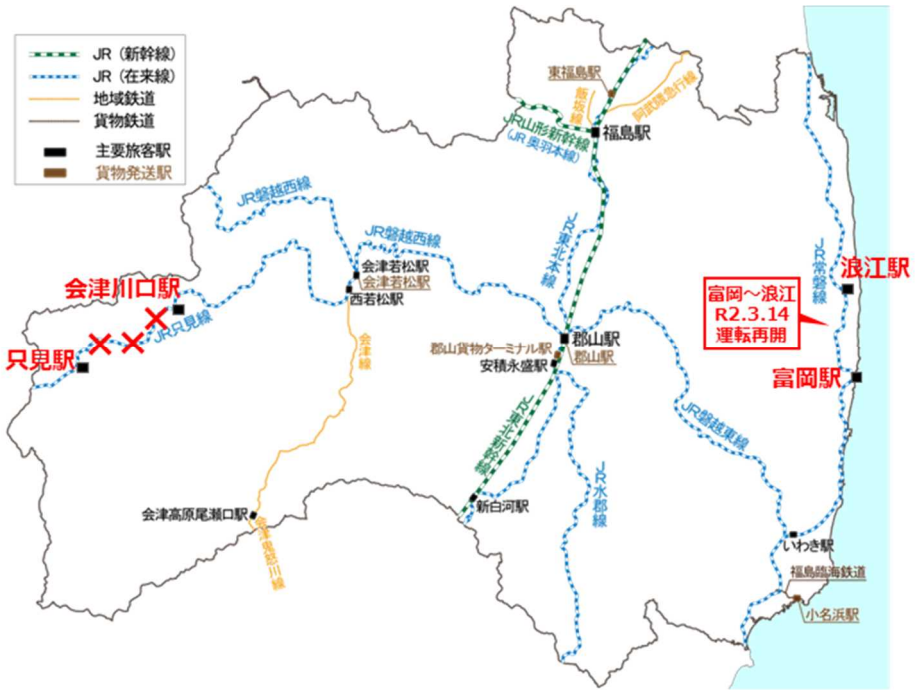
県内各駅の利用状況をみると、新幹線駅でもある福島駅、郡山駅に利用が集中している。福島駅からは相馬方面への都市間バスが運行されているほか、郡山駅からは会津若松市、いわき市方面の高速バスが多く運行されており、東西方向の交通結節点となっている。

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。

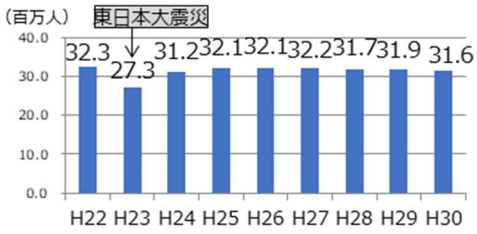
県内におけるバスターミナルは、鉄道駅のほか、インターチェンジに接続するターミナルビルや、バスの乗り入れ可能な道の駅が増加するなど、近年、整備が進められている。

主要な交通ターミナルかつ広域交流結節点である鉄道駅へのアクセス機能の強化や、交通結節機能・利便性の向上が課題である。広域道路ネットワークの整備により、二次交通となる高速バスや都市間バスの定時性・速達性を強化し、結節点としての機能性および利便性向上の支援が期待される。

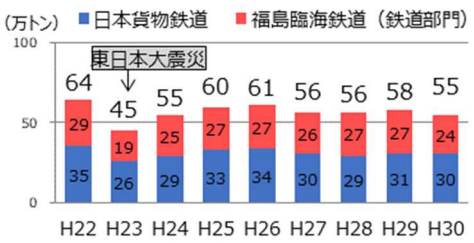
▼福島県鉄道路線図



▼JR路線利用者数の推移

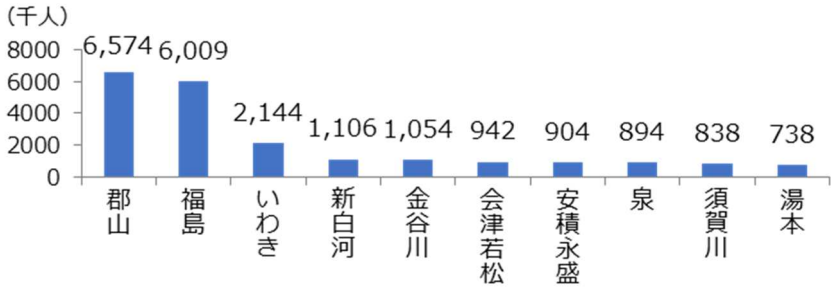


▼福島県鉄道貨物量の推移



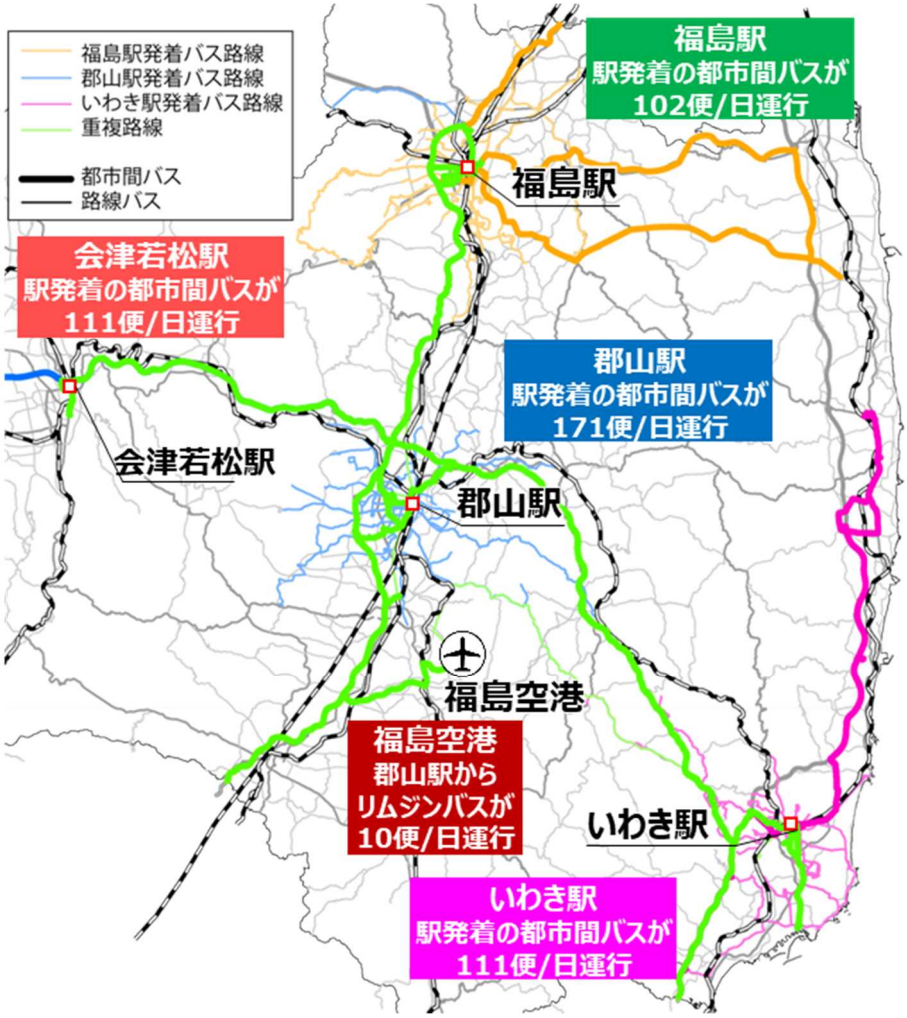
出典：福島県統計年鑑

▼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



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。

第3節　円滑な広域交流（人流）への支援

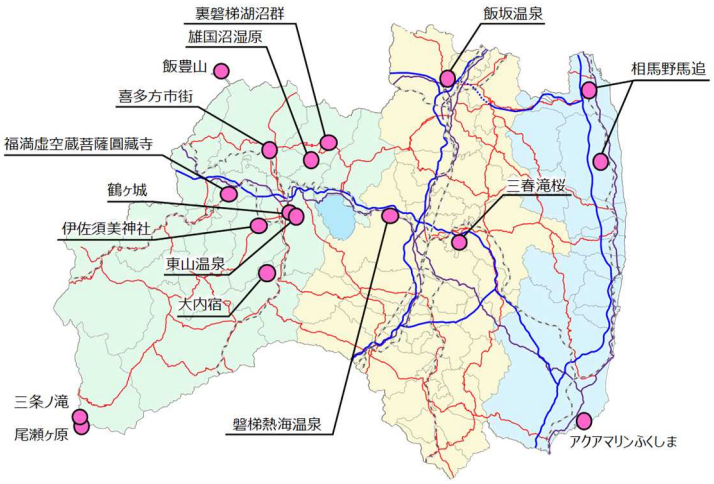
福島県における国内外からの観光入込客数は東日本大震災により大きく落ち込んだが、徐々に回復し、平成30年には震災前と同程度となった。

一方で、県内各地には魅力的な観光資源が点在しているものの、観光拠点間のネットワークが不十分な状況である。

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。

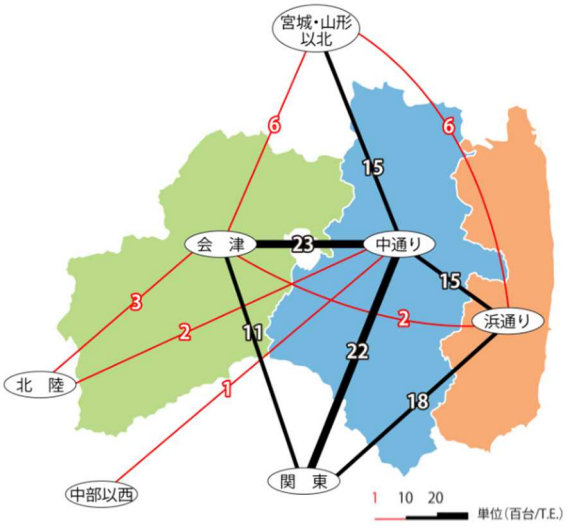
雪や山々などの特徴的な自然や歴史・文化、多様な温泉、食等の豊富な観光資源を有するものの、会津地方・中通り地方・浜通り地方がそれぞれ地形的に分断されており、これら３地域、さらには県外との観光交流を活性化させるためのアクセス性向上が求められていることから、広域観光周遊を可能とする観光ルートとしての広域道路ネットワークの形成が課題である。

▼福島県の主な観光地



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）

▼福島県に関する観光目的OD内訳

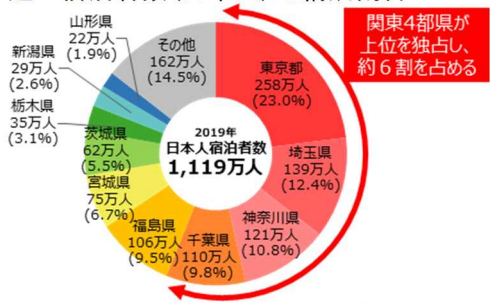


出典：平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

▼福島県の観光入込客数と外国人宿泊者数の推移

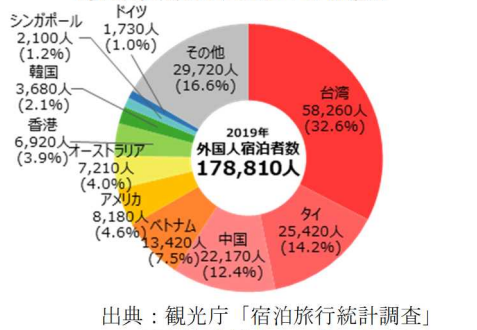
出典：福島県観光入込状況

▼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

▼福島県における外国人国籍別宿泊客数（従業員数10人以上の施設）



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

第4節　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

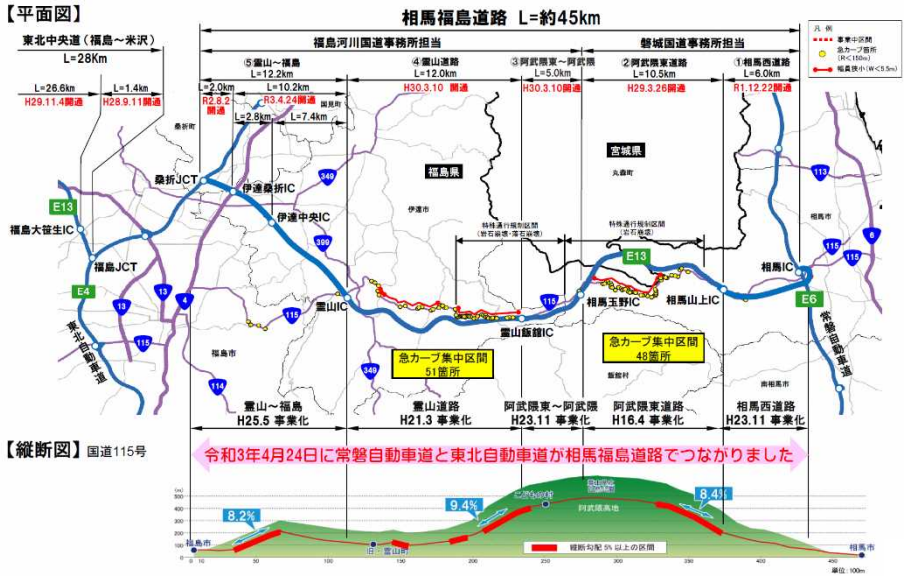
1.　再生・復興に向けた事業

被災地復興のリーディングプロジェクトとして、「復興道路」「復興支援道路」の整備が進捗しており、県内では「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。さらに、福島県では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。

また、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」の取組を推進しており、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している。

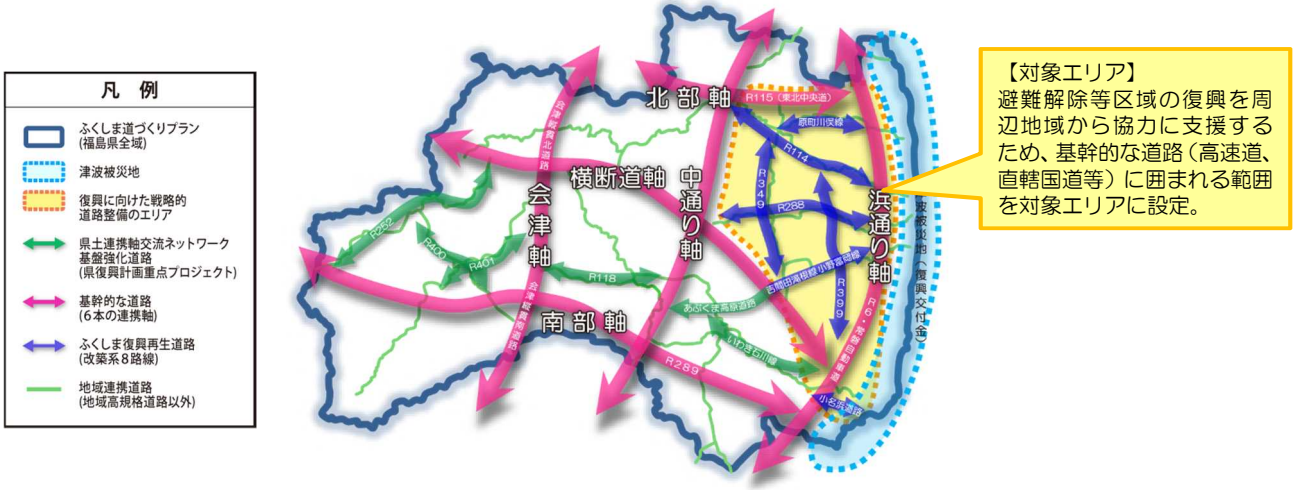
このような被災地域の再生･復興を支援する道路ネットワークの整備が課題である。

▼「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

▼ふくしま復興再生道路の位置づけ

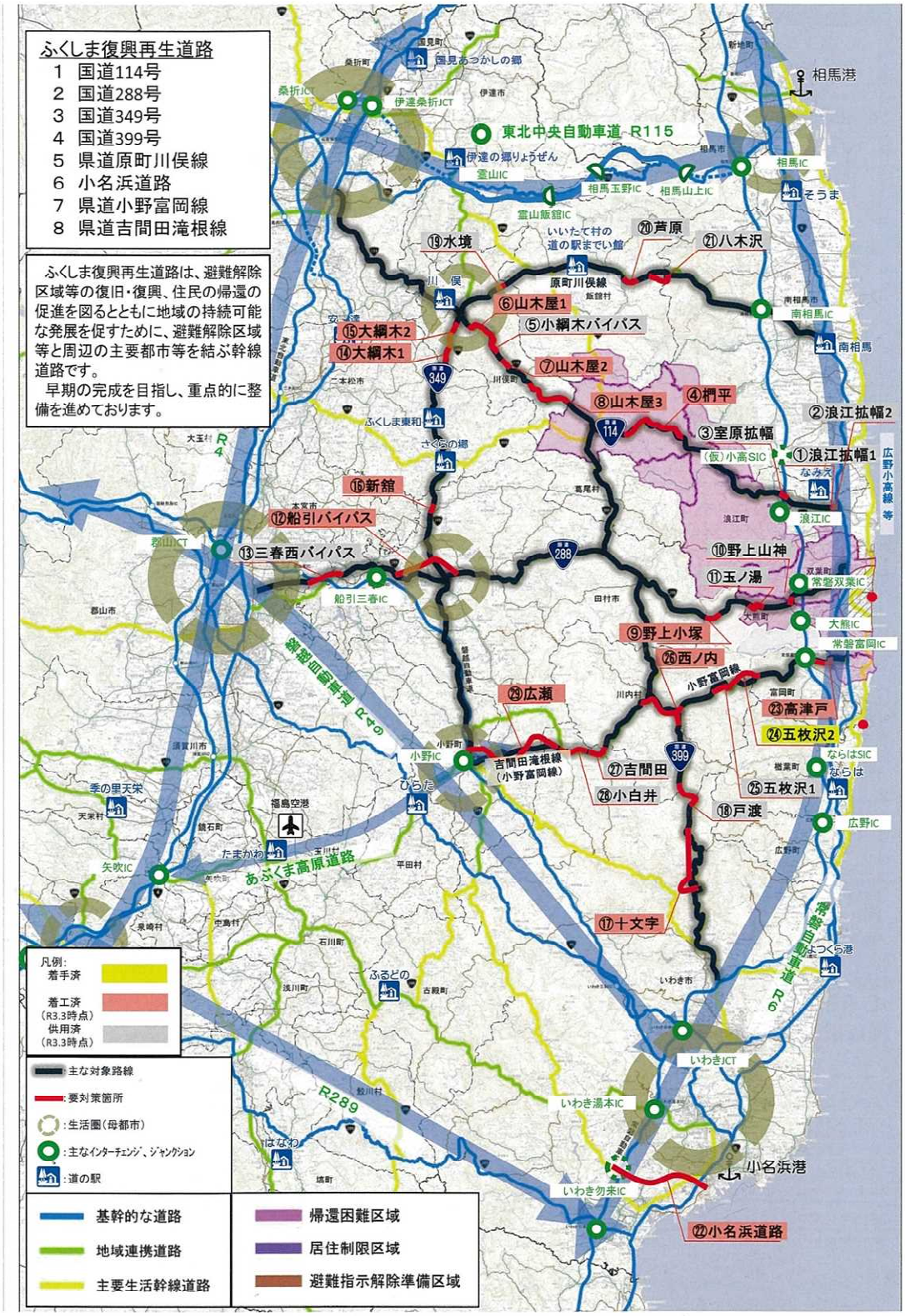


出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）

▼福島イノベーション・コースト構想での拠点位置図

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＞

ふくしま復興再生道路



※避難指示区域はR2.3.4時点のもの

出典：福島県の道路2021

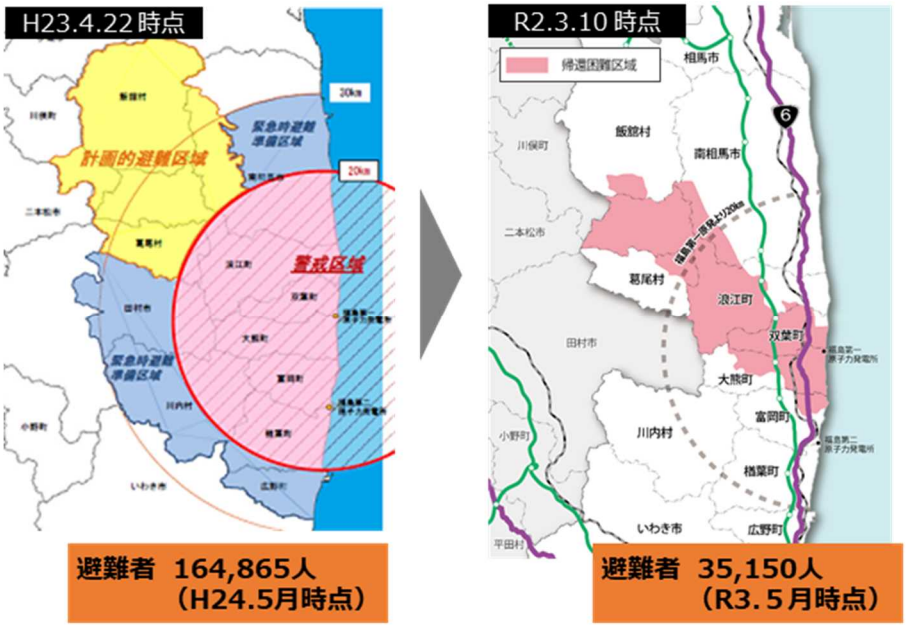
2.　原子力災害からの復興

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、浪江町等は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。

現在、福島第一原子力発電所は、廃炉に向けた取り組みが進められている。また、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。

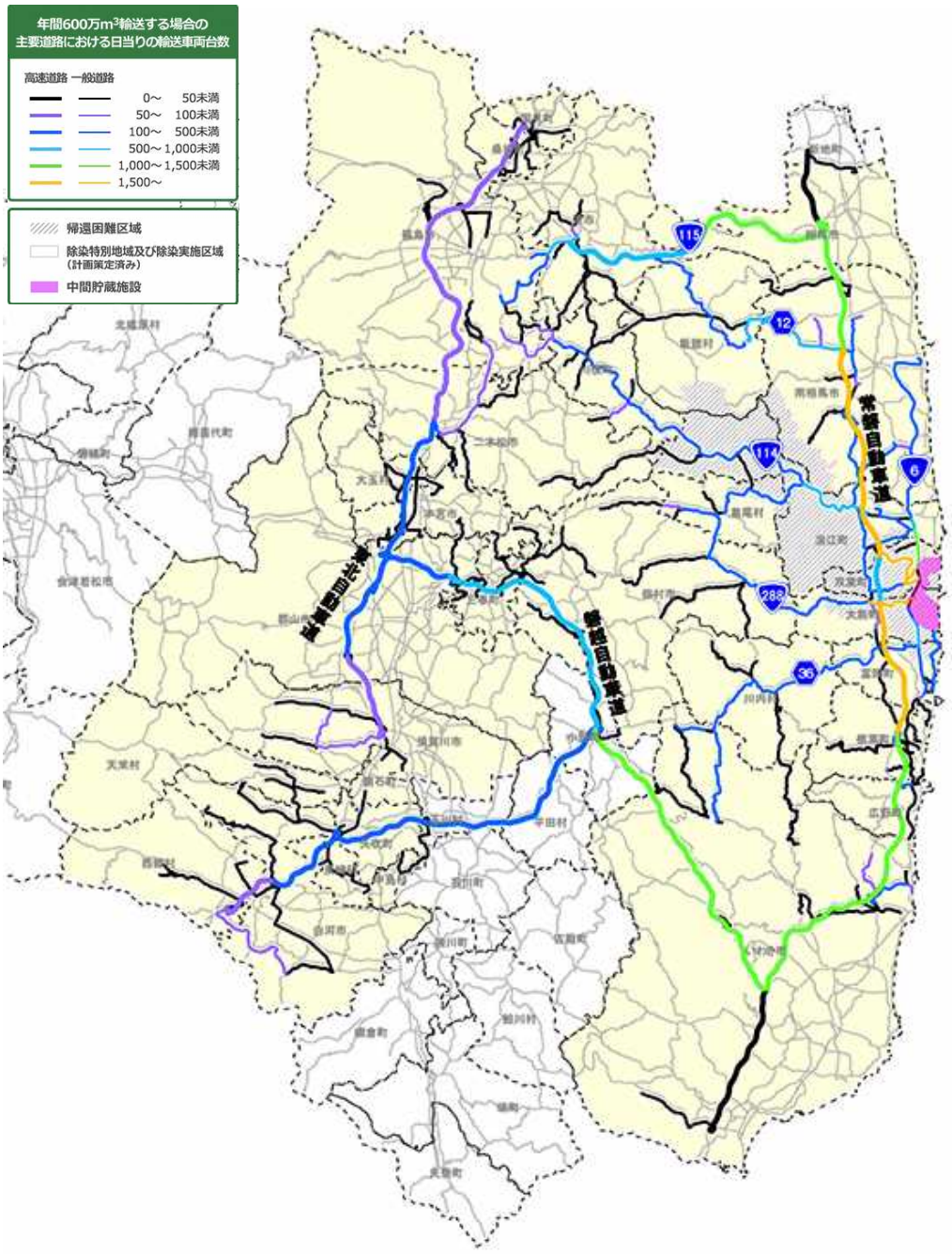
今後も復興拠点の整備や、帰還住民の増加等に伴う交通環境の変化が想定され、幹線道路の機能強化が必要となってくる。原子力災害からの復興の進展に伴う新たなニーズへの柔軟な対応が必要である。

▼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」

▼中間貯蔵施設への輸送ルート



出典：環境省（R3.5時点）

第5節　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

本県は、地形の急峻な奥羽山脈や阿武隈山地などが入り込んでおり、多くの交通不能区間や異常気象時通行規制区間が存在しており、事前通行規制区間は136箇所存在している。

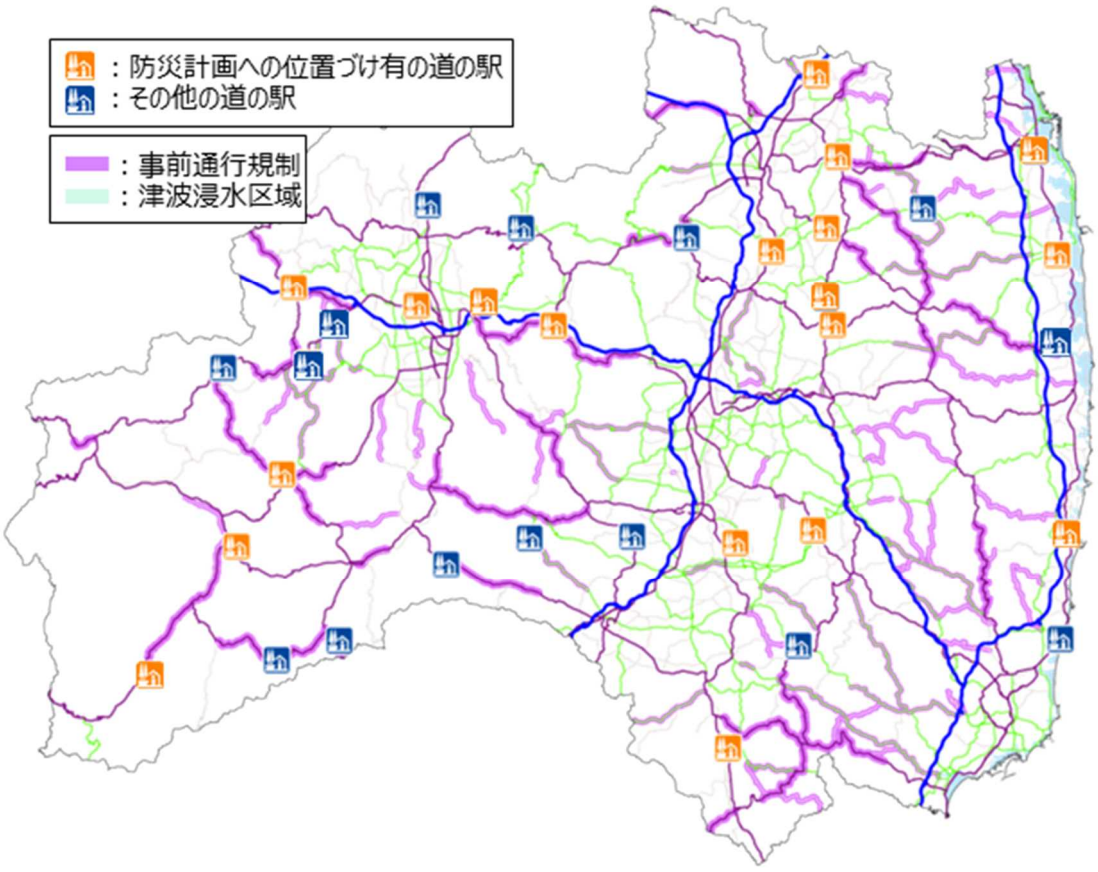
全国でも有数の豪雪地を有する本県では、大雪による交通障害の影響も大きく、過去には高速道、一般道ともに交通障害が起こり、住民生活や産業・経済活動に大きな支障が発生した。

また、東日本大震災時には津波被害により、国道6号の寸断が発生した。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。

非常時においても安定した道路ネットワークを確保するため、ダブルネットワークの整備など災害に強い道路ネットワークの形成が課題である。

また、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した。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推進や道路利用者等への通行規制情報等の適切な提供が必要である。

▼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	楢葉町	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	いいたて村の道の駅までい館	飯舘村	（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

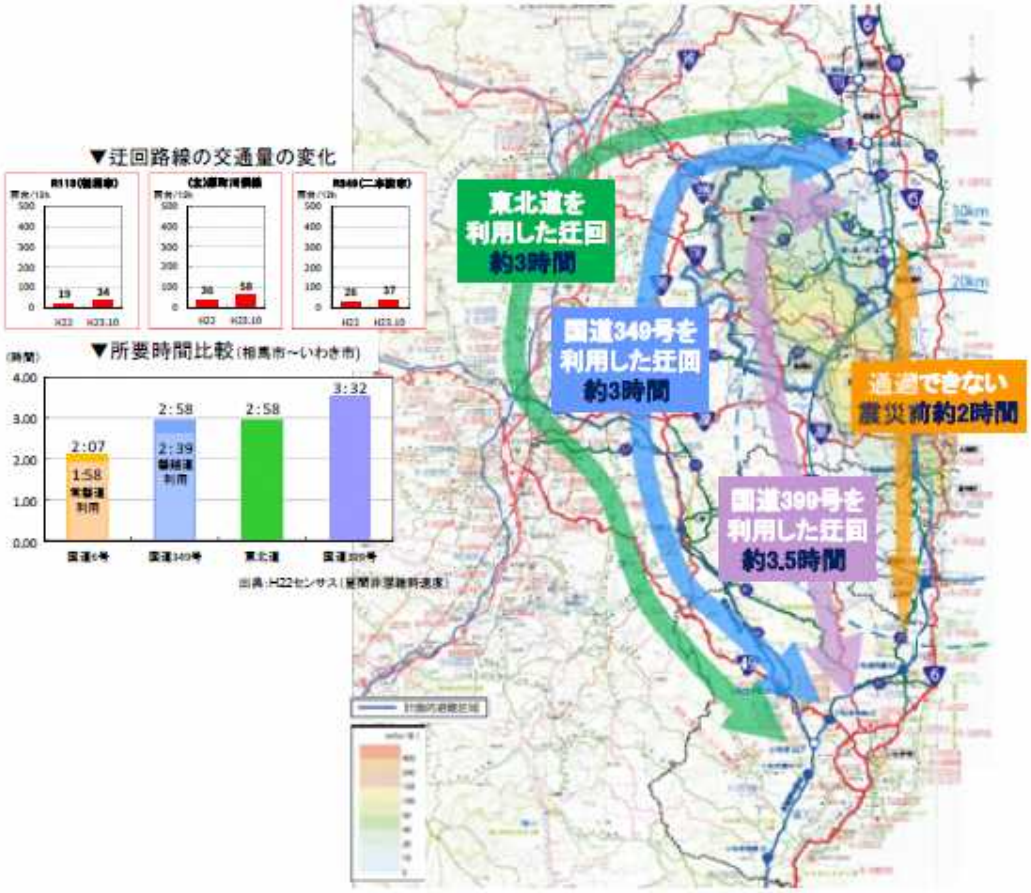
出典：国土交通省東北地方整備局

▲捜索拠点としての駐車場の利用
（道の駅南相馬）

出典：国土交通省東北地方整備局

▲支援物資の中継場所としての利用
（道の駅そうま）

▼東日本大震災時の迂回状況



出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）（P26）

第6節　道路交通環境の改善

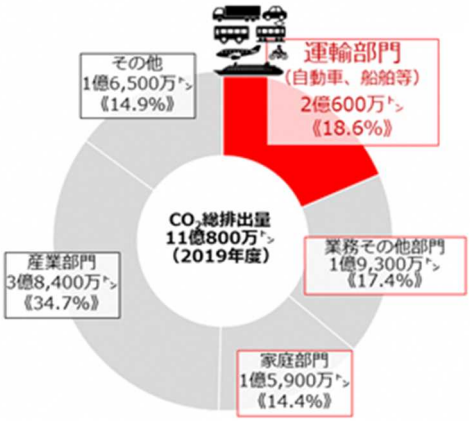
国内の運輸部門におけるCO_2排出量は全体の約2割を占めている。東北地方においては主要渋滞箇所の約4割が都市部に集中しており、都市部の走行速度の低下が環境負荷の大きな要因となっている。

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箇所を特定した。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）を継続的に推進している。渋滞対策としては、バイパスや交差点改良などの整備を進めるとともに、「ノーマイカーデー」や「カーフリーデー」などの積極的活用や時差通勤の導入、信号の調整による適切な交通誘導、TDMやモビリティ・マネジメントの導入等のソフト施策も含めて、総合的な渋滞対策を検討している。

また、観光地周辺やイベント時の渋滞対策においても、最新交通データ等を用いた解析・検討を実施しており、ハード整備だけではなく、渋滞の分散や渋滞情報の提供などのソフト対策を組み合わせた対策に取り組んでいる。

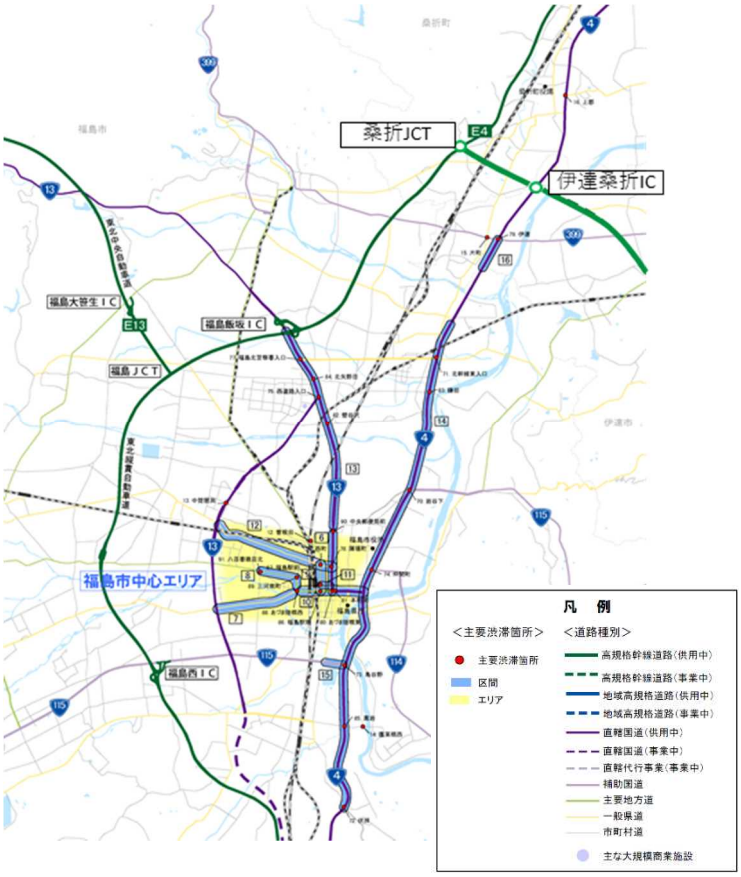
引き続き、都市部や観光地等の渋滞緩和、道路交通環境の改善を図っていくため、ETC2.0など新たな技術を用いた効果的な都市交通対策（ハード・ソフト）が必要である。

▼我が国の各部門におけるCO_2排出量（2019年度）

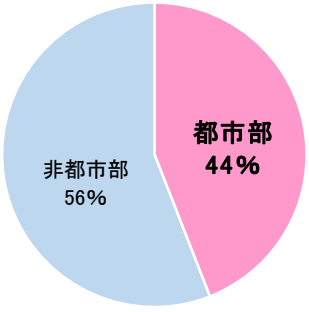


出典：国土交通省総合政策局環境政策課

▼主要渋滞箇所図（福島市）



▼東北地方の主要渋滞箇所



※H24年度特定時（全806箇所）を対象

国道399号（いわき市北目町）～左折レーンが設置され、左折者による渋滞が緩和された事例

施工前

施工後

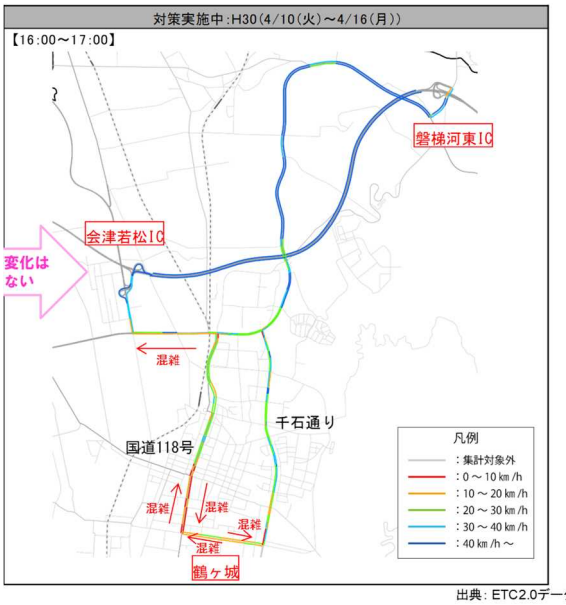
出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）（P105）

まちなか循環バス社会実験（福島市）

パーク ＆ バスライド（いわき市：好間ＩＣバス停）

出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）（P104）

▼ETC2.0データを用いた旅行速度分析



出典：ETC2.0データ

大内宿（下郷町）周辺

五色沼（北塩原村）周辺

出典：ふくしま道づくりプラン（復興計画対応版）（P173）

▼観光期の交通案内（渋滞対策）

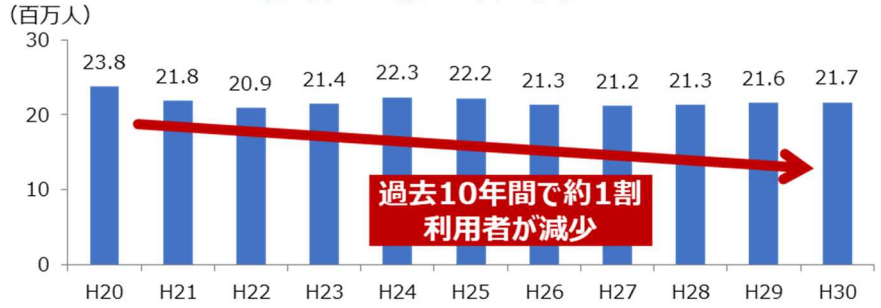
第7節　地域における交通弱者対策

高齢化が進行する地域等では、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。

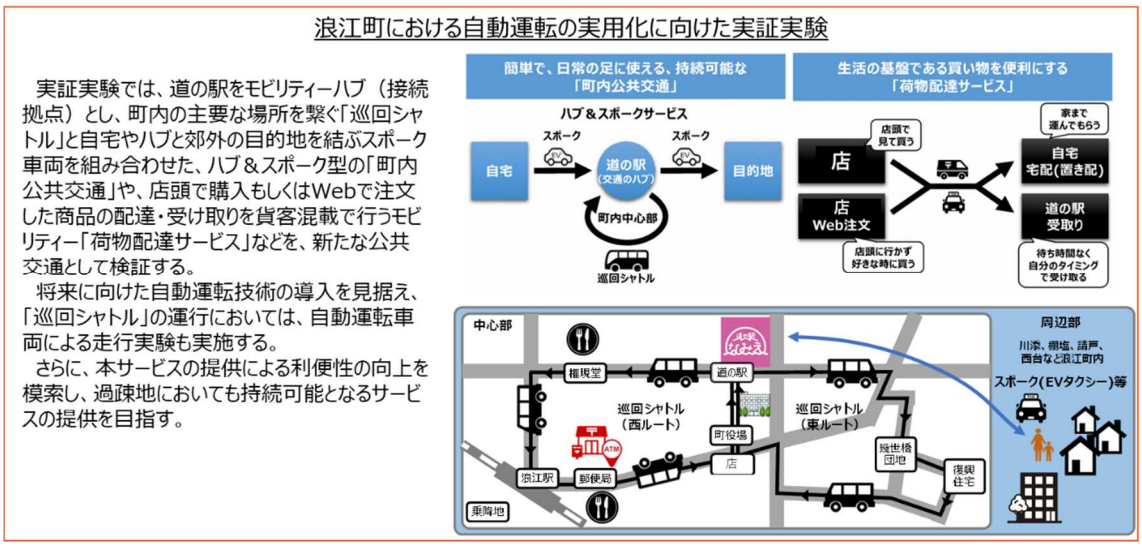
また、運送業の担い手不足により流通サービスの低下が危惧されている中、店で購入した商品の自宅への宅配などに貨客混載バスを利用する検討も進められている。

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を行うことが今後重要である。地域の暮らしを支える移動手段の確保が必要である。

▼福島県バス輸送人員の推移



出典：福島県統計年鑑

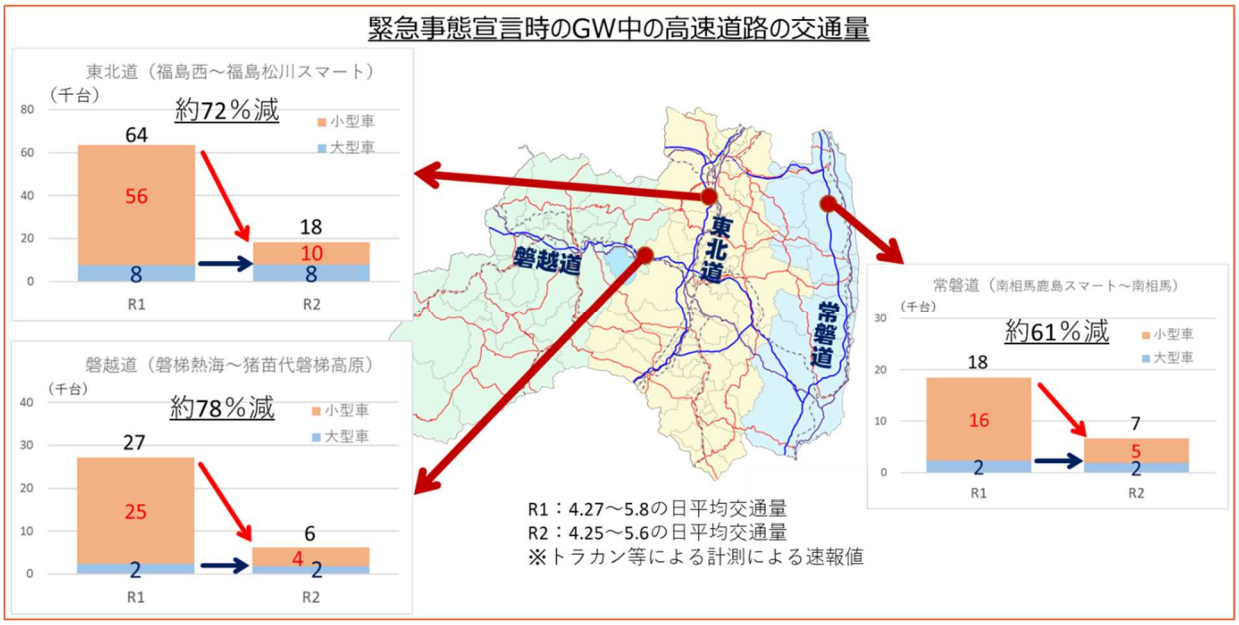


出典：浪江町

第8節　新型コロナウイルス感染症拡大の影響

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。

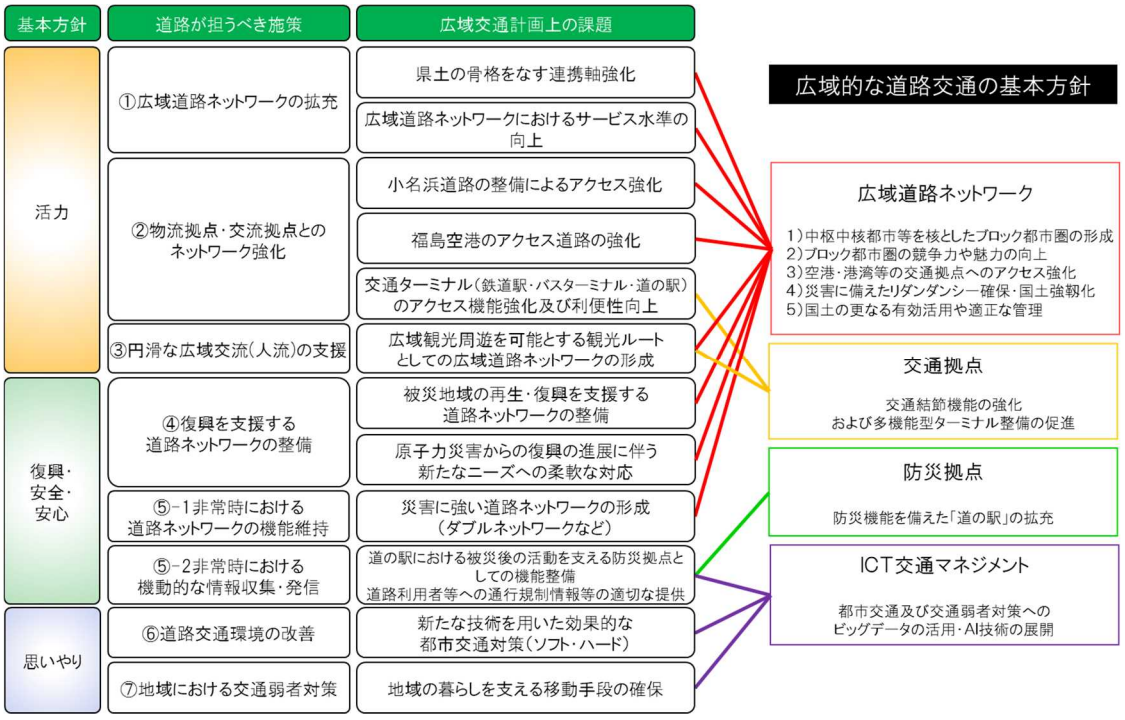
しかしながら、日常生活を維持するため物流（大型車）はほとんど変化が見られない状況であり、道路ネットワークが生活に欠かすことのできない物流を支えている状況が見られる。



出典：国土交通省

第5章　広域的な道路交通の基本方針

福島県の将来像及び広域的な交通の課題と取組の状況を踏まえた、広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、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関する基本方針を以下に示す。



第1節　　広域道路ネットワーク

福島県の広域的な道路ネットワークに関して、地域や拠点間連絡の方向性、災害時のネットワークの代替機能強化の方向性を整理する。

1.　地域や拠点間連絡の方向性

①【物流路線】
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

多極分散型の県土構造を有する福島県において、人口及び労働力人口の減少が進む中、県土の活力を維持するためには、七つの生活圏相互の連携を強化・活性化するとともに、重要港湾や物流拠点等を結ぶ幹線ネットワークの強化により物流の高度化・効率化を図る必要がある。

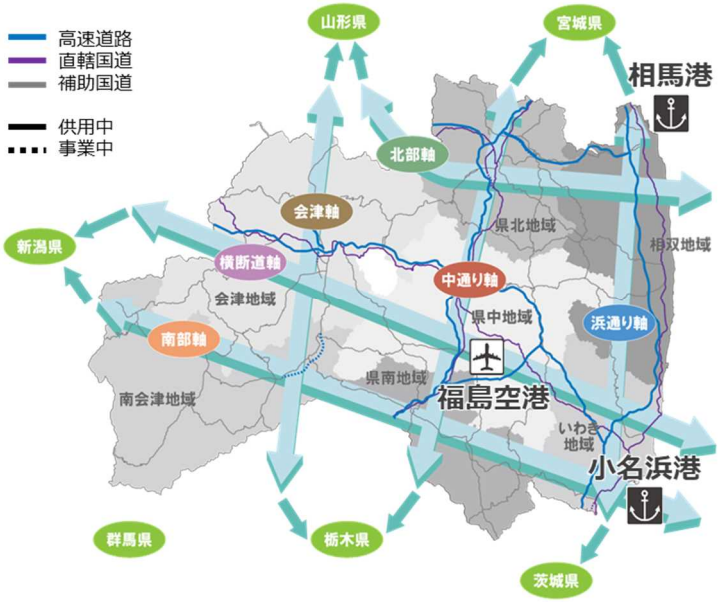
福島県の道路ネットワークは、会津軸や南部軸の整備が他より遅れており、その現道区間には急峻な地形を有し冬期をはじめとする交通隘路が存在している。

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・生活圏を会津軸などにより相互に連絡し、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。

また、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。

さらには、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

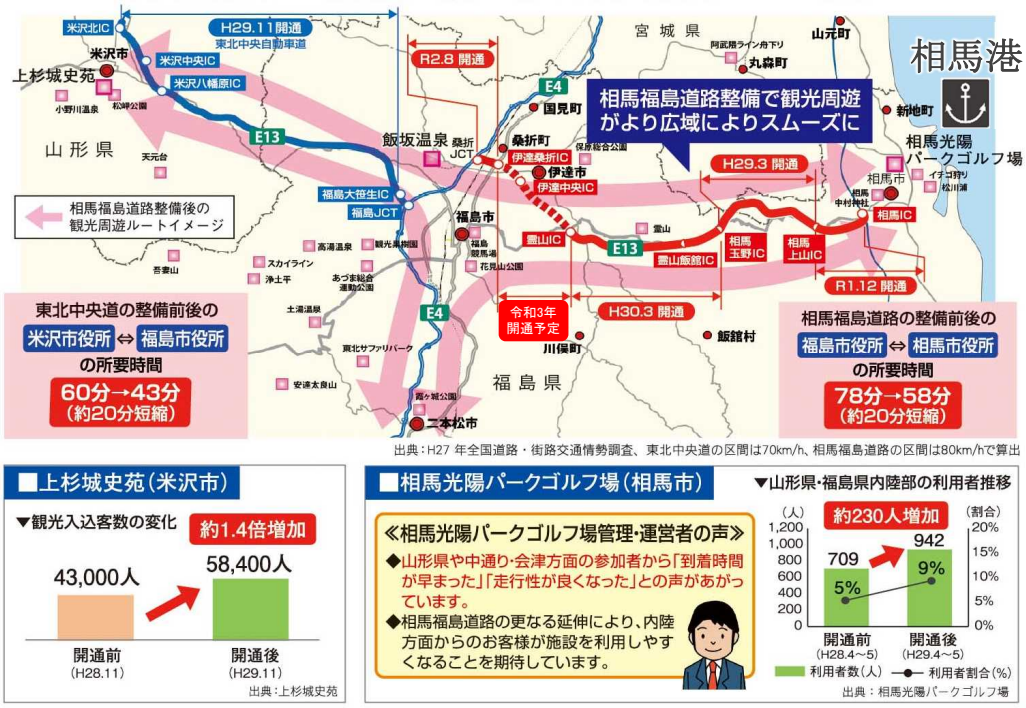


②【交流路線】
3）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

福島県には、大内宿や鶴ヶ城等の歴史・文化資源が多数存在している。人口減少が進む中、福島県が持続的に発展していくためには、来訪者・交流人口の拡大が不可欠であり、県内のみならず隣接する東北各県や関東圏との連携・周遊の視点も必要である。

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：H27 年全国道路・街路交通情勢調査、東北中央道の区間は70km/h、相馬福島道路の区間は80km/hで算出

出典：福島河川国道事務所HP資料に「相馬港」を追記

2.　災害時のネットワークの代替機能強化の方向性

4)災害に備えたリダンダンシー確保･国土強靭化

東日本大震災では、日本海側道路ネットワークや初動期における被災地へのアクセス確保を図る道路啓開（くしの歯作戦）、貴重な防災拠点として機能した「道の駅」等、災害時における広域道路ネットワーク・輸送モード間の多重性・代替性確保や防災拠点へのアクセス路確保の重要性が再確認された。

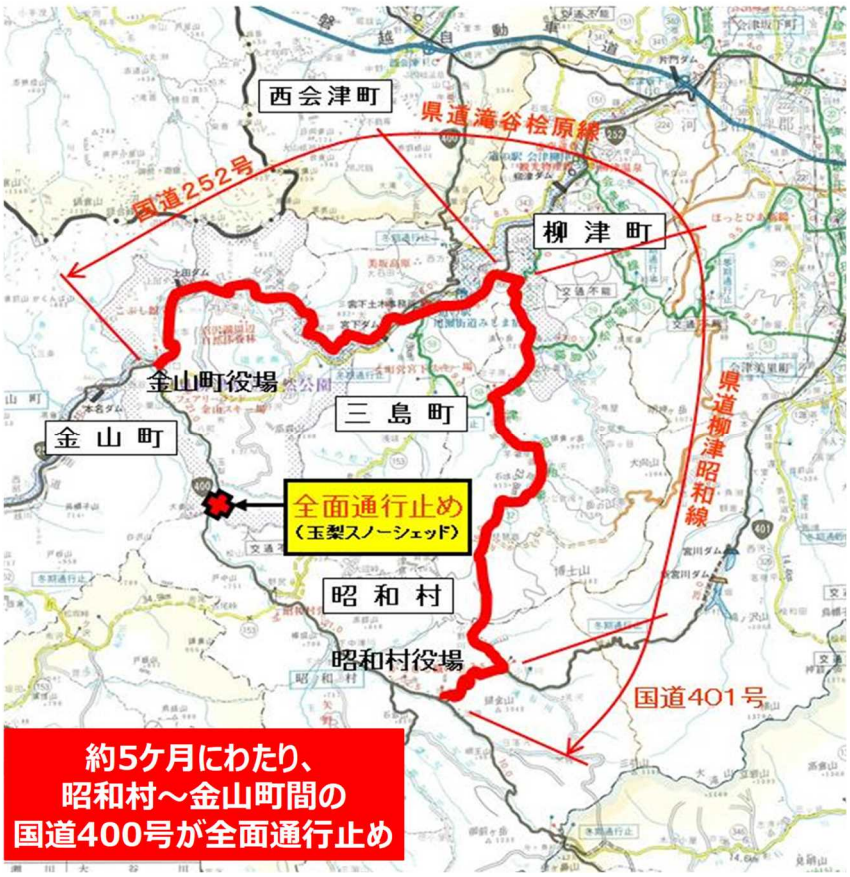
また、平成23年７月新潟・福島集中豪雨や令和元年東日本台風では、幹線道路が寸断する等、県内全域で大きな被害を受けた。

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リダンダンシーの確保や国土強靭化を推進する。

▼東日本大震災における「くしの歯作戦」

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）



出典：福島県会津若松建設事務所

第2節　　交通・防災拠点

福島県の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化、災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性を整理する。

1.　交通拠点

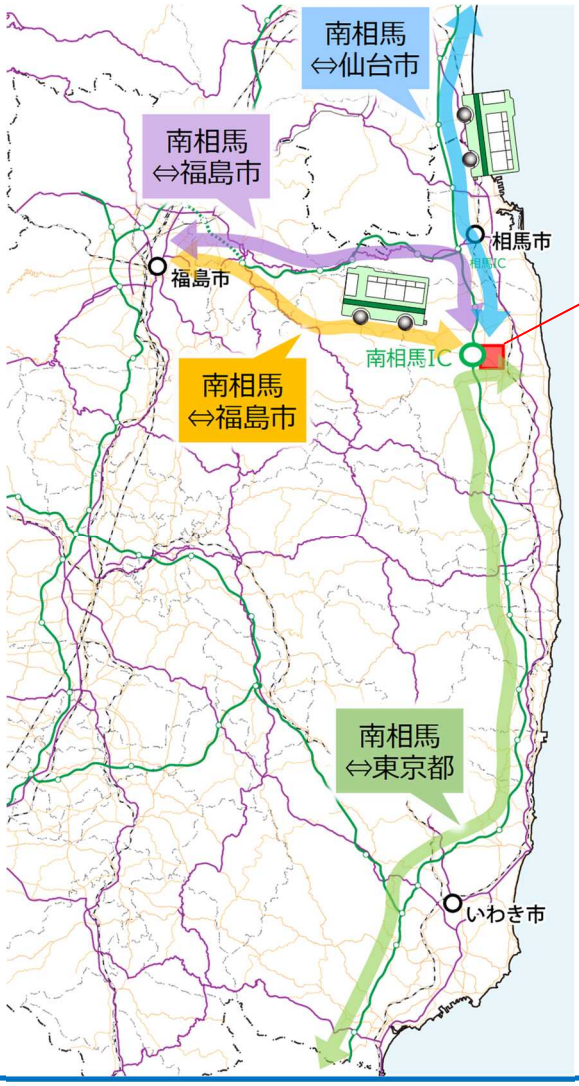
交通ターミナルにおける交通結節機能の強化および多機能型のターミナル整備の促進

人口減少・高齢化が進む中、都市相互の交流・連携や観光来訪者等の交流人口拡大を図るため、交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。具体箇所については、利用性や集客性、既存の交通結節機能を踏まえて設定し、既存計画を活用して検討する。

また、「道の駅」へのコミュニティバス・高速バス等の交通結節機能の強化、バスターミナルにおける災害時の拠点機能の整備を推進する。特に、高速交通網のＩＣを活用し、福島県の特徴である美しい自然景観や魅力ある食を発信できる道の駅等への交通結節機能の強化について、接続する２次交通を含めて検討する。

高速道路ICに接続するバスターミナル（南相馬市　南相馬IC）

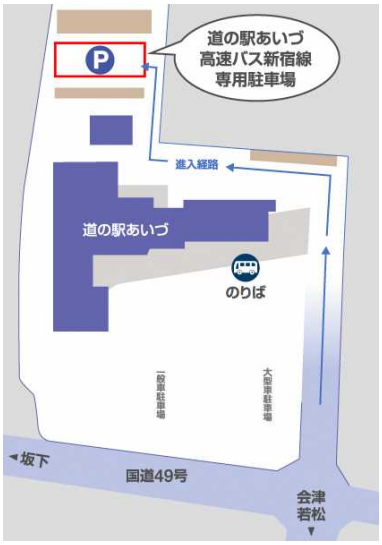
▼南相馬ＩＣバスターミナルの位置及び都市間バスの運行ルート



南相馬 IC に接続するバスターミナル
（平成 30 年 10 月 1 日運用開始）

道の駅に設置された高速バス乗り場（湯川村　道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」）

▼道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」　高速バスのりば　専用駐車場の整備

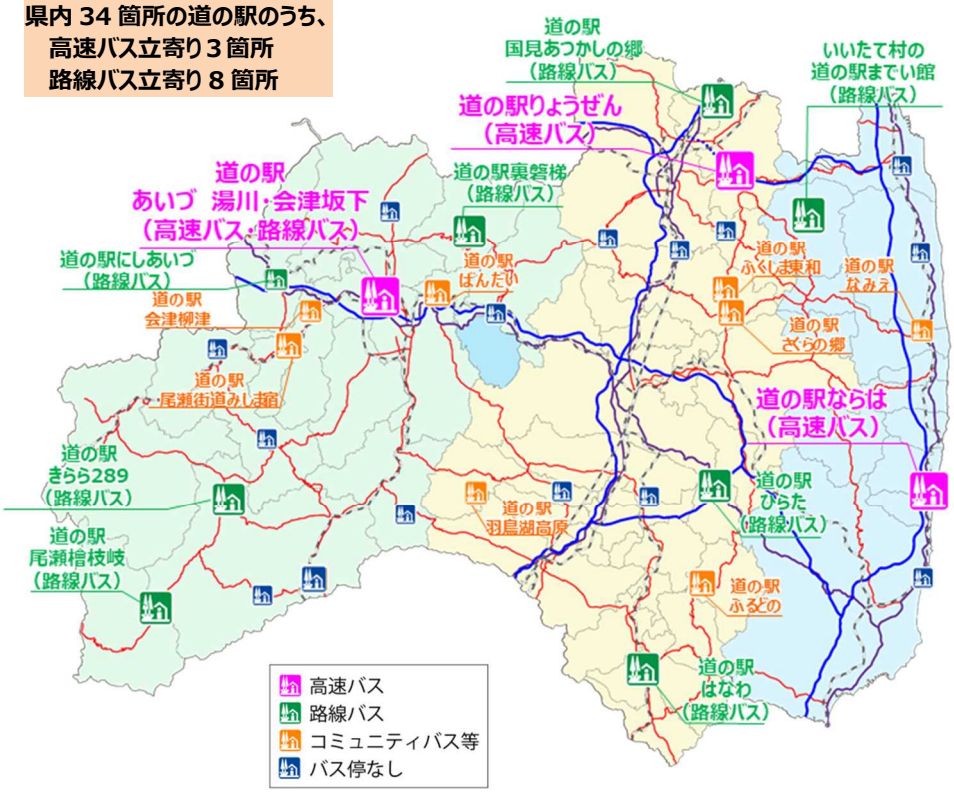


出典：会津バス

出典：道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」HP

▼道の駅におけるバス結節機能の設置状況

県内 34 箇所の道の駅のうち、
高速バス立寄り３箇所
路線バス立寄り８箇所



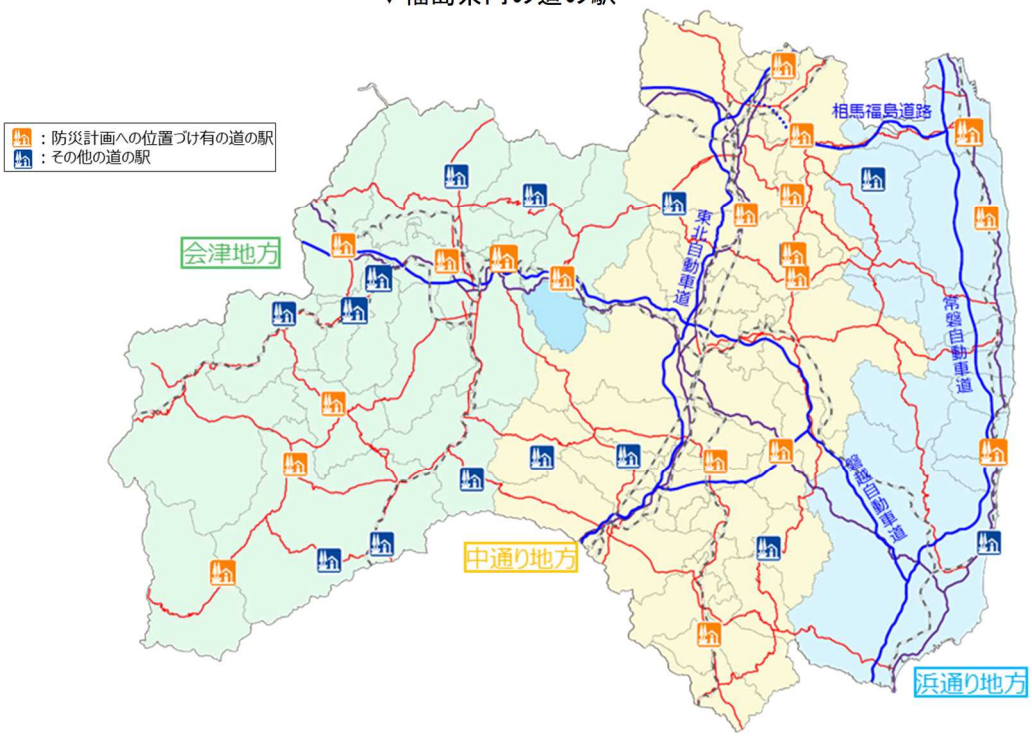
2.　防災拠点

防災機能を備えた「道の駅」の拡充

東日本大震災の経験等を踏まえ、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」は非常時において、道路管理者やその他災害対応関係者の情報を集約して発信することが可能で有り、道路利用者及び地域住民への双方が道路通行情報に加え、避難や救援活動に対する情報の効率的な収集が可能であることから、積極的な展開を図る。

▼福島県内の道の駅



▼火山に対応した総合防災拠点としての「道の駅」整備（道の駅猪苗代）

出典：国土交通省東北地方整備局記者発表資料（H27.1.30）、広報猪苗代（H28.12）

▼防災拠点としての道の駅活用事例（道の駅国見あつかしの郷）

H29．5「道の駅国見あつかしの郷」　開業
H30.11「相互応援協定を締結」防災拠点として活用
・緊急時は避難所として開設
・国道が通行止めの際はUターン箇所として利用
・非常用トイレの設置

出典：国土交通省

第3節　　ICT交通マネジメント

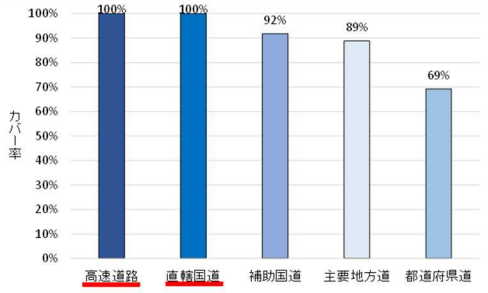
＜ICT等を活用した道路の情報収集・利活用の状況＞

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である。

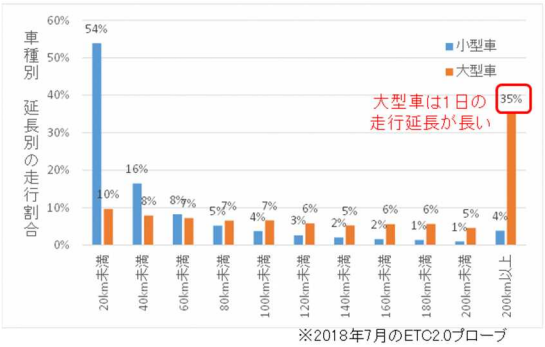
ETC2.0の東北におけるデータ取得状況は、路側機が高速道路、直轄国道に一定間隔に整備され、ETC2.0装着車両の普及が拡大しており、高速道路、直轄国道のみならず県が管理する道路のプローブデータも69%以上カバーできている状況である。大型車は小型車に比べて走行延長が長く、200km以上/1日の車両が約30%となっている。

▼ETC2.0 プローブの取得状況
（2018 年 7 月福島県）
①道路種別別の取得延長カバー率



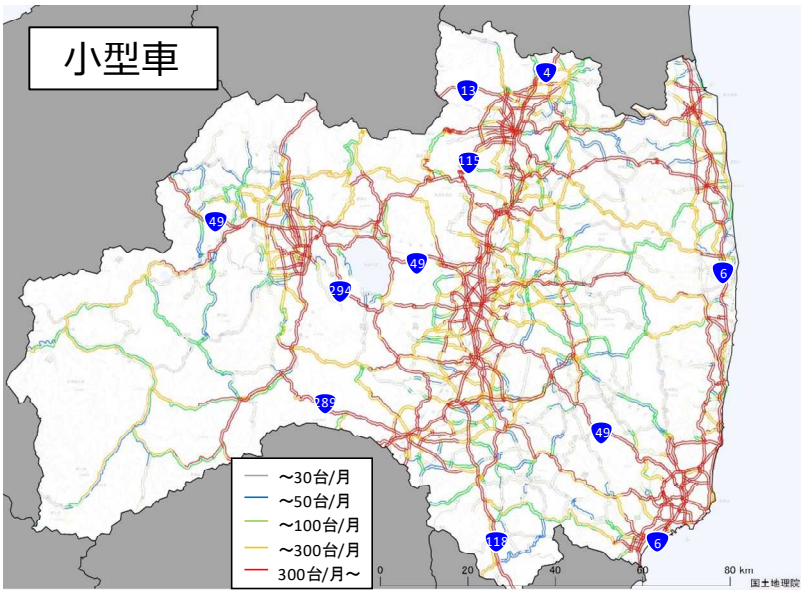
※カバー率：プローブ取得件数が30台/月以上（平均1台/日以上）の交通調査基本区間の延長割合

▼ETC2.0 プローブの取得状況
（2018 年 7 月東北地方）
②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 月東北地方）
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）

＜ICTやAIを活用した交通マネジメント＞

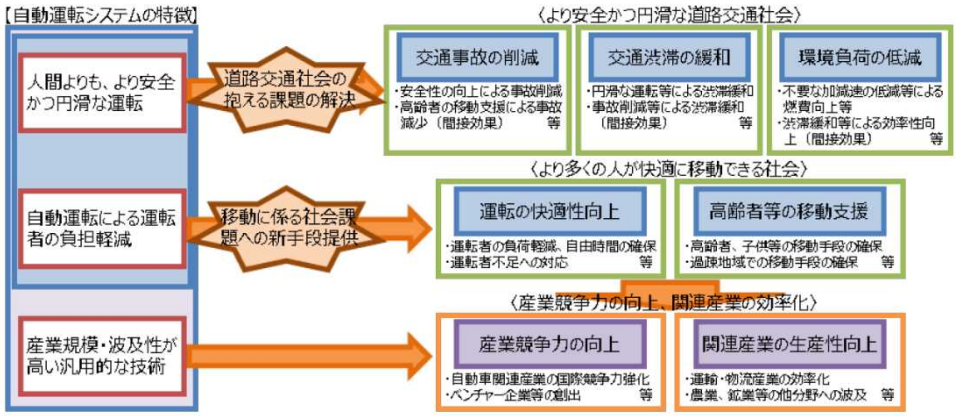
自動車は、1908年のフォードによる大量生産方式の開始以来、世界中に急速に普及し、現代の生活に不可欠なものとなっている。この100年以上にわたって、漸次的かつ継続的なイノベーションが進み、この結果、現代の高度な自動車が構築されてきているものの、ガソリン駆動、運転者による運転といった、その根本的な構造にこれまで変化はなかった。しかし、この自動車の根本的な構造については、今後10～20年の間に、ハイブリッド化・電気自動車化の流れに加えて、近年のIT化・ネットワーク化の進展に伴う自動運転システム化といった非連続的かつ破壊的なイノベーションが起きるものと予想されており、それに伴いこれまで整備されてきた各種制度や社会システムの進化が求められる可能性がある。

自動運転システムは、今後すぐに世の中に普及する訳ではないものの、今後10～20年の間に急速に普及していくことが予想されており、これに伴い今後社会に対して大きなインパクトを与える可能性がある。具体的には、自動運転システムは、一般的に人間による運転よりもより安全かつ円滑な運転を可能とするものであり、この結果、交通事故の削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減など、従来の道路交通社会の抱える課題の解決に大きく資するものとなることが考えられる。また、ドライバーの運転負担の大幅な軽減を可能とし、特に高度自動運転システムは、移動に係るこれまでの社会的課題に対して新たな解決手段を提供する可能性がある。更に、自動車関連産業は、周辺産業を含め産業規模が大きく、また、波及性及び汎用性の高い技術をベースにする産業である。上述のような課題を解決するような新たな自動運転技術を基にイノベーションを進めていくことにより、自動車産業の競争力強化や新たな産業の創出だけでなく、移動・物流業界の効率化・革新を通じた広範な産業への影響や、自動運転技術の他分野（農業、鉱業等）への波及も考えられる。

▼自動車の構造を巡る今後の変化

出典：官民ITS構想・ロードマップ2018

▼自動運転システムによる社会的期待（例）

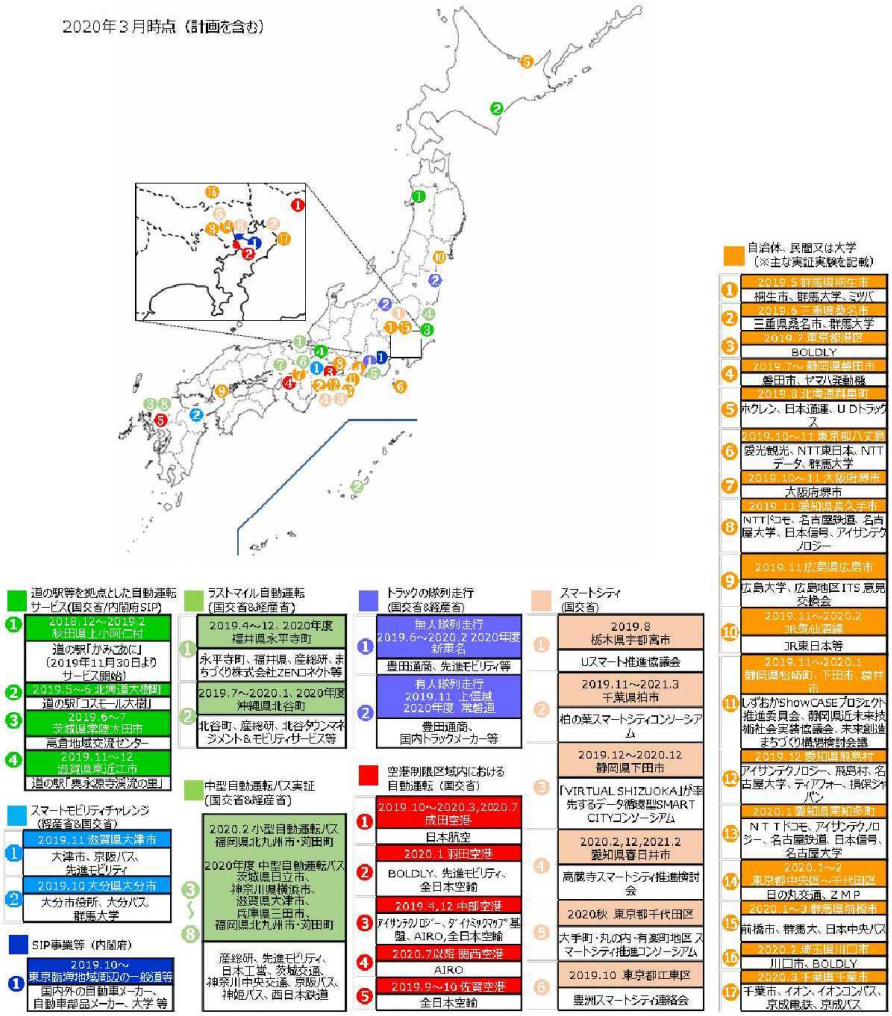


出典：官民ITS構想・ロードマップ2020

これまでも、国家戦略特区などにおいて、完全自動運転を目指した限定地域における公道実証実験が行われているが、これに加え、2017年6月以降において、経済産業省・国土交通省の「端末交通システムの社会実装に向けた実証」、国土交通省の「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」など、政府主導による限定地域における自動運転サービスに向けた公道実証事業が多数実施された。

また、政府主導の事業以外にも、現在、全国各地の地域において、地方自治体、大学主導等による地域での自動運転システムの実証試験またはそのための検討が行われている。

▼日本における主な自動運転実証実験（2019 年度以降）



出典：官民ITS構想・ロードマップ2020

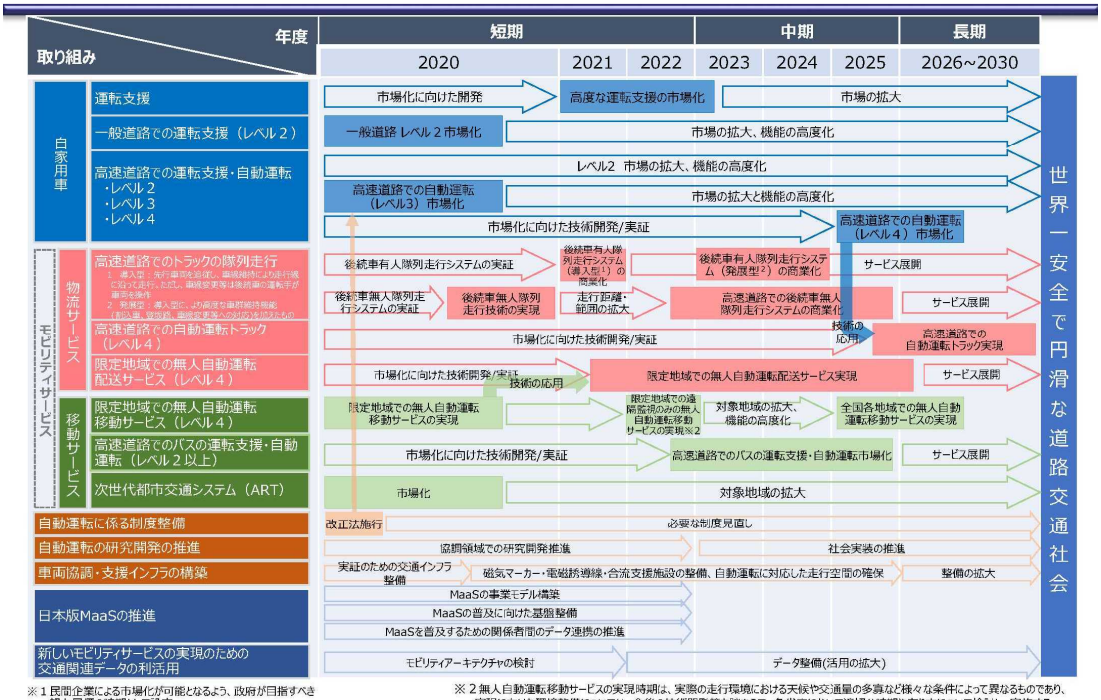
＜ICT等の活用に向けた産学官連携＞

自動運転システムを含むITS・自動運転を巡る技術・産業は、引き続き急速に進展し続けており、特に、IoTの進展等に伴い、データの流通構造が変化するとともに、そのデータを基盤として活用する人工知能（AI）が、自動運転システムの認識・判断技術の開発において重要になりつつある。また、国内外の自動車企業やIT企業などの新興企業が、高度な自動運転の市場化に向けた取組を発表するなど開発競争は益々激化しつつある。

我が国は、これまで世界で最も高い技術レベルを有するとともに、国によるITS関連インフラについても世界最先端レベルを維持してきたといえるが、ITSを巡る大きなイノベーションが世界中で進展する中、これまでの相対的な優位性を継続することは容易ではない。こうしたなか、大きなイノベーションの流れに対して、社会全体として適応し、今後とも引き続き、世界最先端のITSを維持・構築し、世界一の道路交通社会によるメリットを国民が享受するための戦略を官民が一体となって策定し、それを実行することにより「世界一のITSを構築・維持し、日本・世界に貢献する」ことを目標に、平成26年6月以降、「官民ITS構想・ロードマップ」を七度にわたって策定、改定してきた。

東北地方においては、地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力に解決し成長を支えていくため、飛躍的な進化を遂げる情報通信技術や多様なビッグデータを最大限に利活用した新たな道路政策に挑戦・実行していくことを目的に平成27年10月に全国10地域に設立された「地域道路経済戦略研究会（東北地方研究会）」において、有識者より地域の道路を活かした政策提言を頂くとともに、道路空間の有効活用による地域経済活性化戦略と、これを実現するための社会実験・実装について研究を行っている。

官民ITS構想・ロードマップ2020（ロードマップ全体像※1）



※１民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目指すべき努力目標の時期として設定

※２無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

出典：官民ITS構想・ロードマップ2020

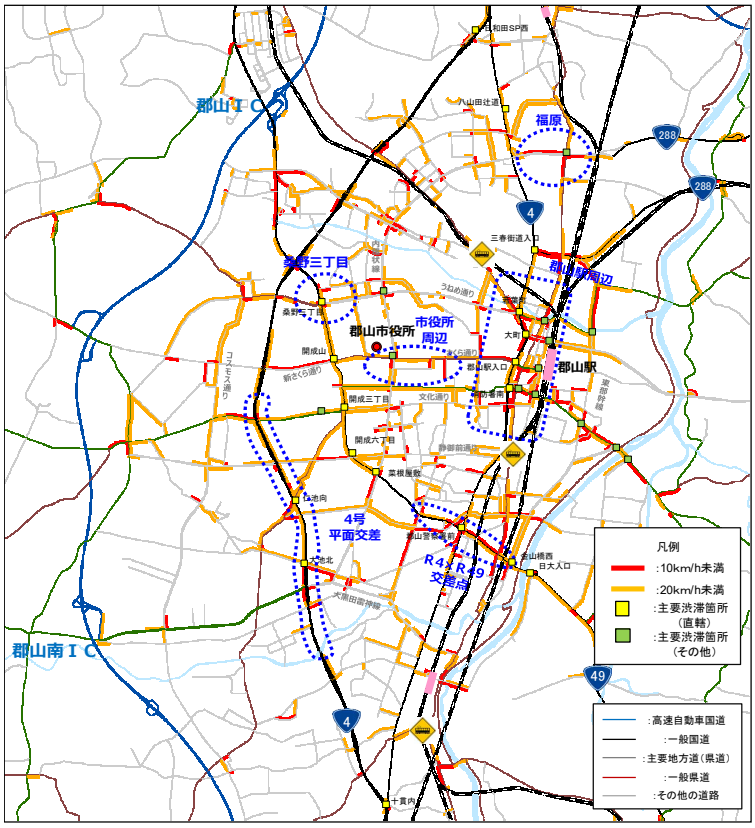
都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータの活用･AI技術の展開

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。

郡山市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

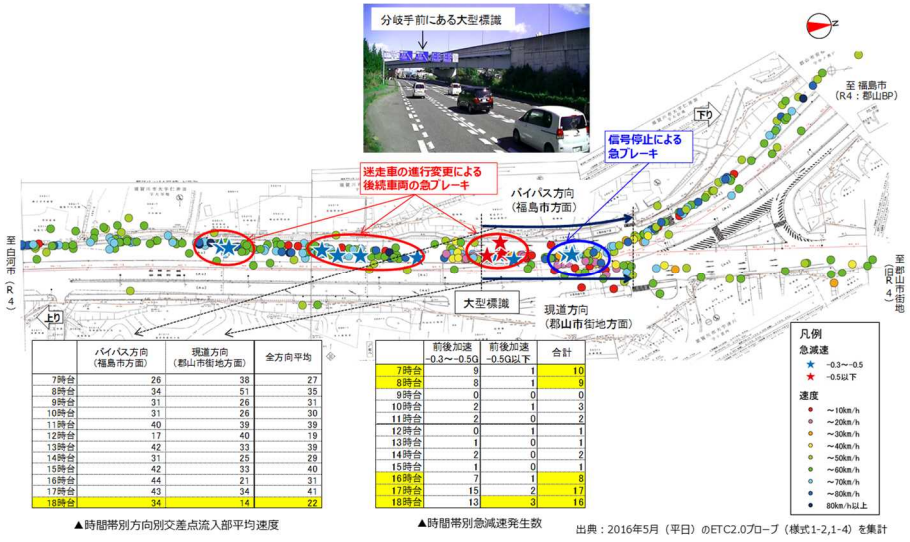
▼郡山中心部の旅行速度状況



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



	バイパス方向（福島市方面）	現道方向（郡山市街地方面）	全方向平均
7時台	26	38	27
8時台	34	51	35
9時台	31	26	31
10時台	31	26	30
11時台	40	39	39
12時台	17	40	19
13時台	42	33	39
14時台	31	25	29
15時台	42	33	40
16時台	44	21	31
17時台	43	34	41
18時台	34	14	22

▲時間帯別方向別交差点流入部平均速度

	前後加速 -0.3～-0.5G	前後加速 -0.5G以下	合計
7時台	9	1	10
8時台	8	1	9
9時台	0	0	0
10時台	2	1	3
11時台	2	0	2
12時台	0	1	1
13時台	1	0	1
14時台	2	0	2
15時台	1	0	1
16時台	7	1	8
17時台	15	2	17
18時台	13	3	16

▲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）を集計

出典：国土交通省

資料－４

福島県新広域道路交通計画
（案）

福島県

令和3年●月

目 次

第1章 計画の概要 1
第2章 広域的な道路交通の基本方針 2
第3章 新広域道路交通計画 3
第1節 広域道路ネットワーク 3
1. 基本的考え方 3
2. 広域道路ネットワーク計画 5
第2節 交通・防災拠点 7
1. 基本的考え方 7
2. 交通・防災拠点計画 7
第3節 ICT交通マネジメント 11
1. 基本的考え方 11
2. ICT交通マネジメント計画 11

第1章　計画の概要

目的

「福島県新広域道路交通計画」（本計画）は、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を見据えた未来志向の計画として、福島県内における「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化を図り、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本として策定するものである。

対象地域

本計画の対象地域は、福島県全域とする。

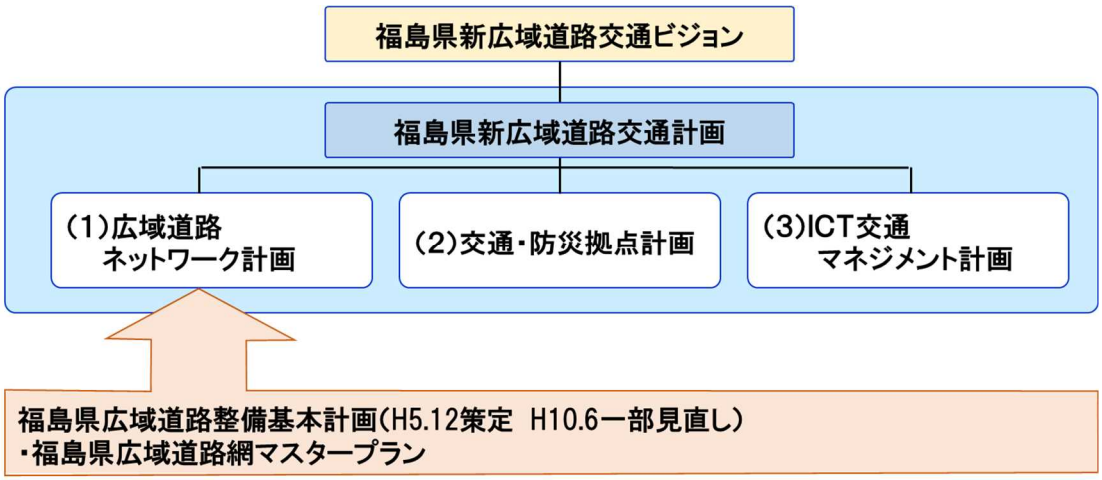
計画期間

本計画は、2021年度を初年度とする概ね20～30年間を対象とする。

新広域道路交通ビジョン及び計画の体系

「福島県新広域道路交通ビジョン」及び本計画の体系は、以下の通りである。

本計画は、福島県における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントの3つの基本方針に基づいた構成とする。

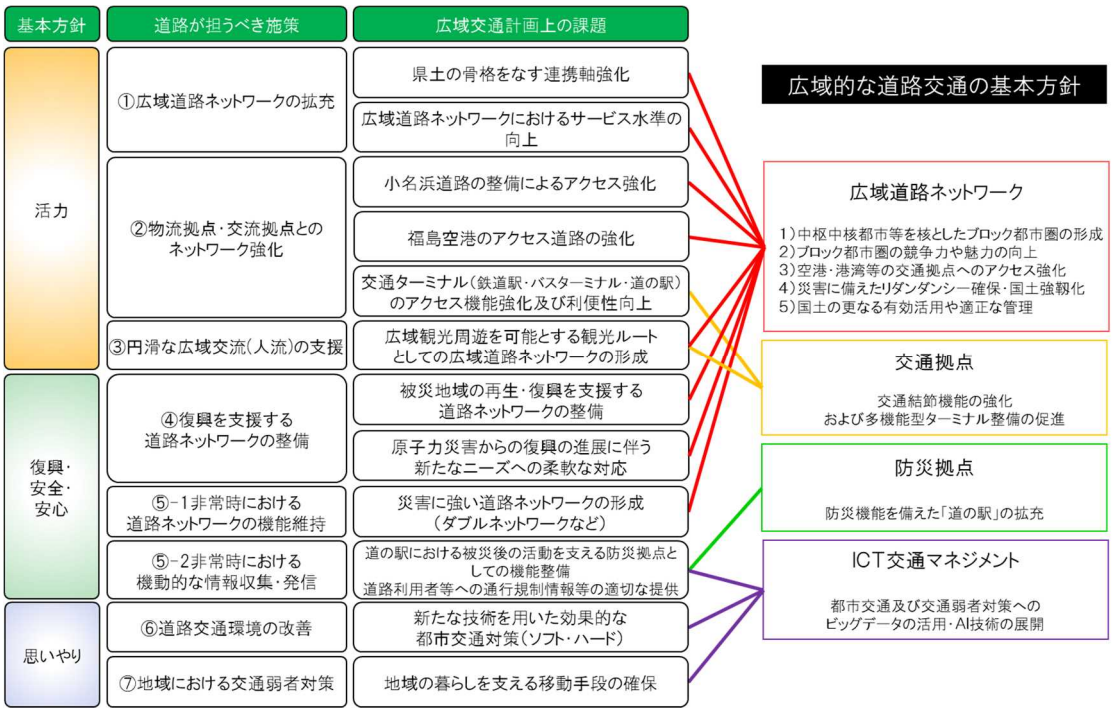


※今回計画策定にあたり、「福島県広域道路整備基本計画」をベースに検討した。

第2章　広域的な道路交通の基本方針

「福島県新広域道路交通ビジョン」において、将来像及び広域的な交通の課題と取組の状況を踏まえた、広域的な道路交通に関する今後の方向性として、広域的な道路交通の基本方針を以下のように定めている。

本計画は、この基本方針に沿って策定するものである。



出典：福島県新広域道路交通ビジョン

第3章　新広域道路交通計画

第1節　広域道路ネットワーク

1. 基本的考え方

（1）広域道路ネットワークの階層

広域道路ネットワークのうち、基幹道路は下記の高規格道路及び一般広域道路（あわせて以下、「広域道路」という。）とする。

1）高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。

また、地域の実情や将来像(概ね20～30 年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60㎞/h 以上の道路。

全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

○ブロック都市圏（※1）間を連絡する道路

※１：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

○ブロック都市圏内の拠点連絡（※2）や中心都市（※3）を環状に連絡する道路

※２：都市中心部から高規格幹線道路IC へのアクセスを含む

※３：中枢中核都市、連携中枢都市

○上記道路と重要な空港・港湾（※4）を連絡する道路

※４：その他ジェット化空港、重要港湾

2）一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40㎞/h 以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

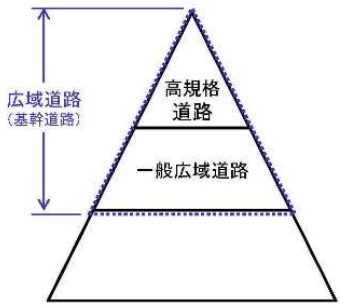
原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

○広域交通の拠点となる都市（※5）を効率的かつ効果的に連絡する道路

※５：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市
上記圏域内のその他周辺都市（２次生活圏中心都市相当、昼夜率 1 以上）

○高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等（※6）を連絡する道路

※６：その他ジェット化空港、重要港湾、中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅



新たな広域道路ネットワークの階層

※構想路線

高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

（2）拠点設定の考え方

国の基本戦略（広域道路ネットワークの方向性）に基づき、広域道路ネットワークの強化を図るうえで考慮すべき拠点について設定する。

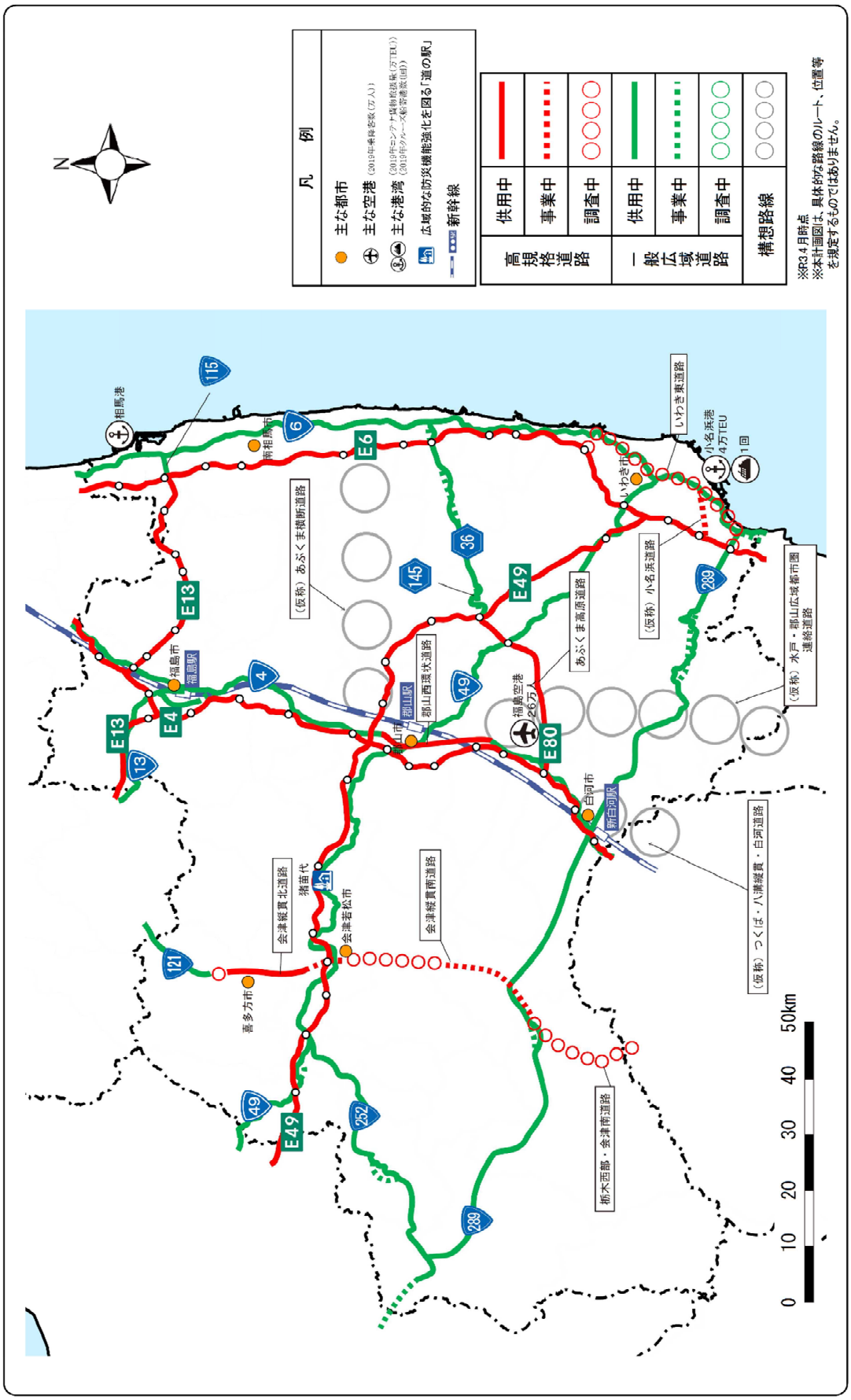
【広域道路ネットワークの拠点となる都市】

拠点名		拠点の概要	法令等による位置付け
広域交通の拠点となる圏域・都市	中枢中核都市 【福島市 郡山市 いわき市】	●①産業活動の発展のための環境、②広域的な事業活動、住民生活等の基盤、③国際的な投資の受入環境、④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。 ●東京圏（1都3県）以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち、昼夜人口比率が概ね1.0未満の都市を除いたもの。 1)政令指定都市 2)中核市 3)施行時特例市 4)県庁所在市 5)連携中枢都市	1）地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市 2）地方自治法第252条の22第1項の中核市 3）地方自治法の一部を改正する法律（平成26年法律第42号）附則第2条の施行時特例市 4）県庁所在市 5）連携中枢都市構想推進要綱（総務省自治行政局長通知）の連携中枢都市
	連携中枢都市圏 【郡山市】	●地域において、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成。 ●地方圏において、昼夜間人口比率おおむね1以上の指定都市・中核市と、社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏。	連携中枢都市圏構想推進要綱に基づき形成
	定住自立圏	●中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体として必要な生活機能等を確保する「定住自立圏構想」を推進し、地方圏における定住の受け皿を形成する。	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏
	定住自立圏における中心市 【白河市 喜多方市 南相馬市】	●生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバーしている都市。 【要件】 ①人口：5万人程度以上（少なくとも4万人超） ②昼夜間人口比率：1以上（合併市の場合は、人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。） ③地域：三大都市圏の都府県の区域外の市	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市
	2次生活圏中心都市 【会津若松市】	●高度の買い物ができる商店街、専門医を持つ病院、高等学校等の地方生活圏中心都市の広域利用施設に準じた施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径6～10km程度。	建設省が1969（昭和44）年度以降策定した「地方生活圏整備計画」及び平成2年度以降策定した「新地方生活圏整備計画」

【重要な空港・港湾等】

施設名		施設の概要	法令等による位置付け
重要な空港・港湾等	その他ジェット化空港 【福島空港】	●ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第2条に基づく、拠点空港以外の公共の用に供する飛行場
	重要港湾 【相馬港 小名浜港】	●国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
	代表駅 【福島駅、郡山駅、いわき駅】	●新幹線駅もしくは乗降客数の多い駅	―
	コンテナ取扱駅 【郡山貨物ターミナル駅、小名浜港駅】	●鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点	鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅

2. 広域道路ネットワーク計画



■広域道路ネットワーク路線一覧表（福島県）

路線名	分類	起点	終点
東北自動車道	高規格道路	西白河郡西郷村	伊達郡国見町
常磐自動車道	高規格道路	いわき市	相馬郡新地町
磐越自動車道	高規格道路	いわき市	耶麻郡西会津町
東北中央自動車道	高規格道路	相馬市	福島市
郡山西環状道路	高規格道路	郡山市	郡山市
会津縦貫北道路	高規格道路	喜多方市	会津若松市
会津縦貫南道路	高規格道路	会津若松市	南会津郡南会津町
あぶくま高原道路	高規格道路	西白河郡矢吹町	田村郡小野町
いわき東道路	高規格道路	いわき市	いわき市
栃木西部・会津南道路	高規格道路	南会津郡南会津町	南会津郡南会津町
（仮称）小名浜道路	高規格道路	いわき市	いわき市
一般国道4号	一般広域道路	西白河郡西郷村	伊達郡国見町
一般国道6号	一般広域道路	いわき市	相馬郡新地町
一般国道13号	一般広域道路	福島市	福島市
一般国道49号	一般広域道路	いわき市	耶麻郡西会津町
一般国道115号	一般広域道路	相馬市	相馬市
一般国道121号	一般広域道路	喜多方市	喜多方市
一般国道252号	一般広域道路	南会津郡只見町	河沼郡会津坂下町
一般国道289号	一般広域道路	南会津郡只見町	いわき市
福島県道小野富岡線	一般広域道路	いわき市	双葉郡富岡町
福島県道吉間田滝根線	一般広域道路	田村郡小野町	いわき市
（仮称）水戸・郡山広域都市圏連絡道路	構想路線	東白川郡矢祭町	須賀川市
（仮称）つくば・八溝縦貫・白河道路	構想路線	白河市	白河市
（仮称）あぶくま横断道路	構想路線	県中地方	双葉地方

（注）路線一覧表の項目等については、今後変更の可能性がある。

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

第2節　交通・防災拠点

1.　基本的考え方

①ターミナル性の高い交通結節点の支援

(1) 交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。

(2) 「道の駅」へのコミュニティバス・高速バス等の交通結節機能の強化を推進する。

②防災機能を備えた道の駅などの拡充

(1) 「福島県地域防災計画」に広域的な防災活動の拠点として位置付けられている「道の駅」では、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と連携するため、主要な防災拠点としての機能強化を図る。

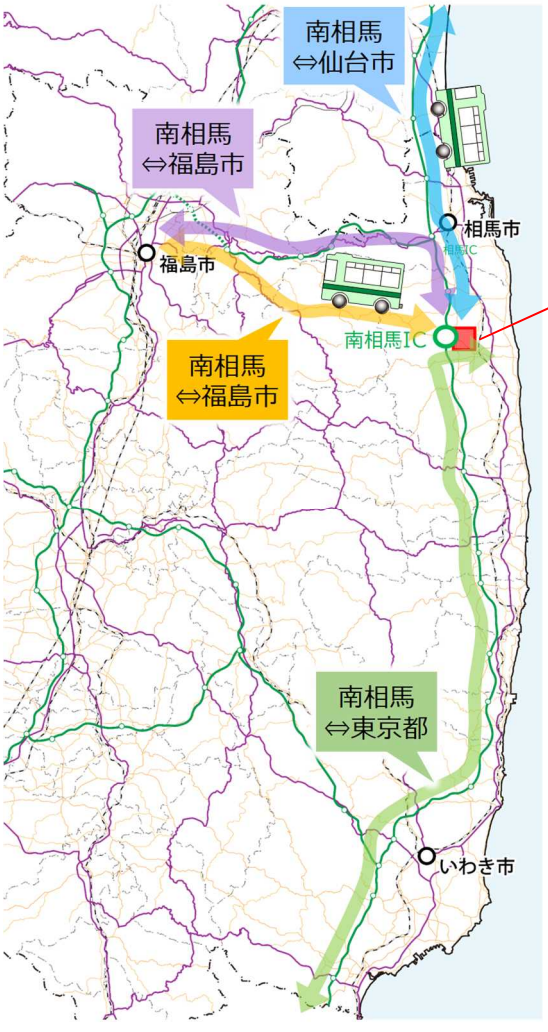
(2) 防災機能を備えた「道の駅」は非常時において、道路管理者やその他災害対応関係者の情報を集約して発信することが可能であり、積極的な展開を図る。

2.　交通・防災拠点計画

①　交通拠点

事例　高速道路ICに接続するバスターミナル（南相馬市　南相馬IC）

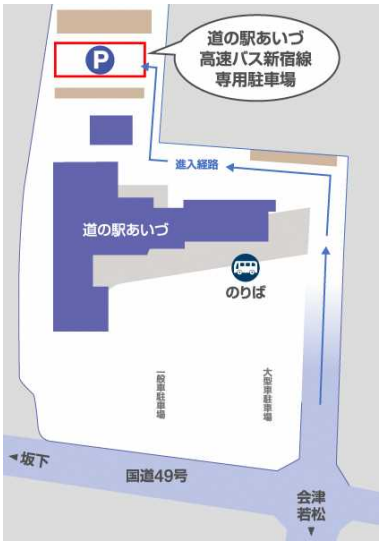
▼南相馬ＩＣバスターミナルの位置及び都市間バスの運行ルート



南相馬 IC に接続するバスターミナル
（平成 30 年 10 月 1 日運用開始）

事例　道の駅に設置された高速バス乗り場（湯川村　道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」）

▼道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」　高速バスのりば　専用駐車場の整備

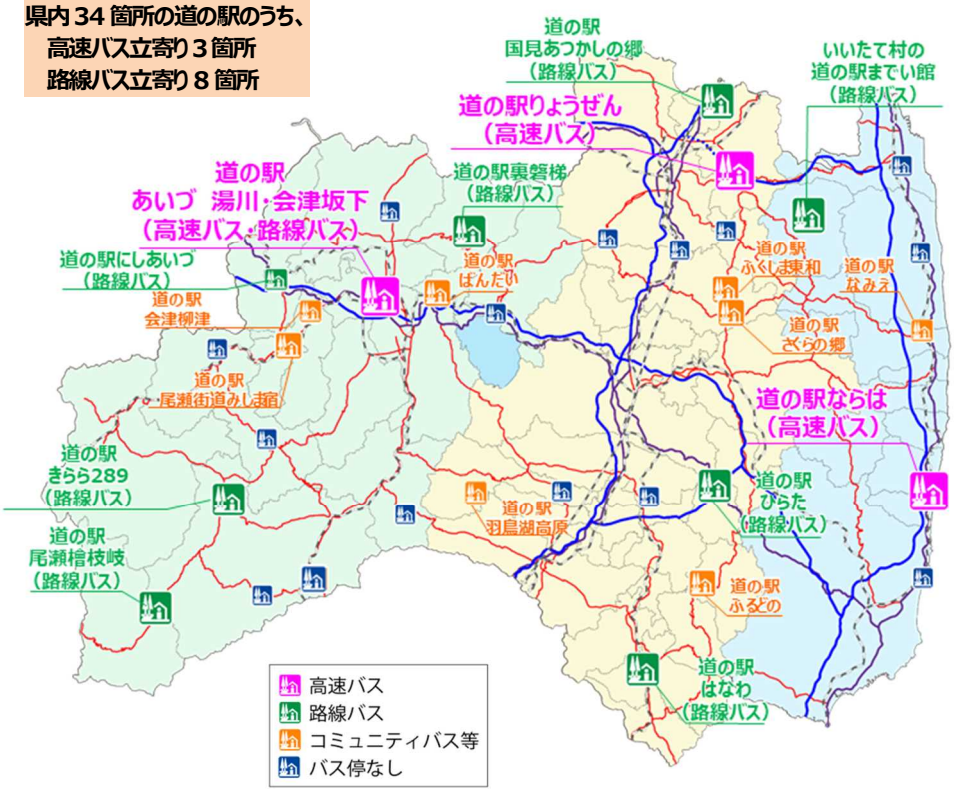


出典：会津バス

出典：道の駅「あいづ　湯川・会津坂下」HP

▼道の駅におけるバス結節機能の設置状況

県内 34 箇所の道の駅のうち、
高速バス立寄り３箇所
路線バス立寄り８箇所



②防災拠点

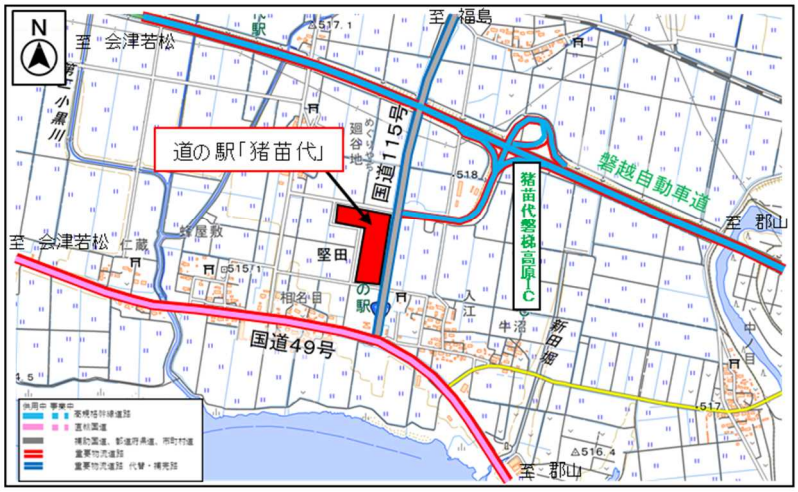
災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅として以下を位置付ける。

表 2-1　福島県における防災道の駅

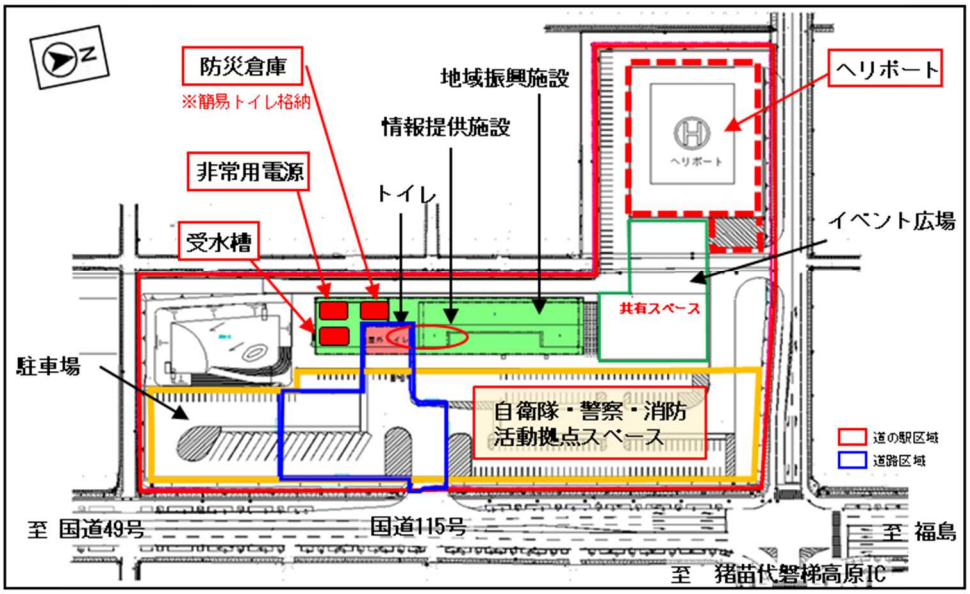
No	防災道の駅
1	道の駅　猪苗代

事例　道の駅　猪苗代（福島県猪苗代町）

■位置図



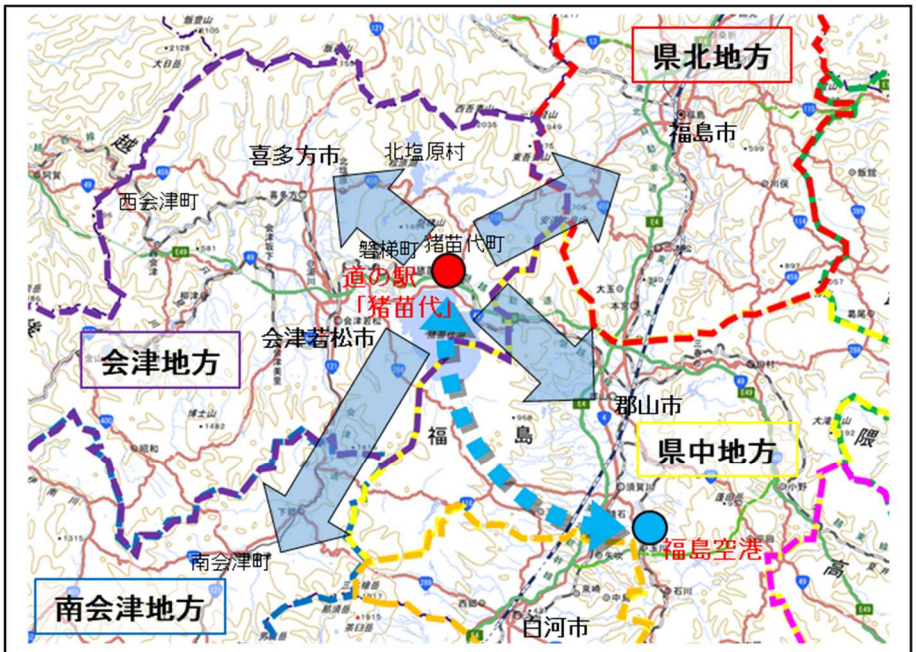
■施設配置図



■施設機能・体制

施設							体制			
耐震化	無停電化	通信設備 ※1	貯水タンク	防災トイレ	防災倉庫	ヘリポート	BCP策定	災害協定 ※2	防災訓練	感染症対策
○	○	○	○	○	○	○	○	○	△ （R3予定）	○

※1　停電時にも使用できる通信機器（個人携帯は除く）がある場合「○」
※2　「道の駅」が道路管理者と結んでいる場合「○」



【広域的な復旧・復興活動拠点機能】
・道の駅が位置する会津地方での大規模災害時に、派遣部隊を受け入れるなどの復旧・復興活動の最前基地として活用。
・隣接する地方の被災時には、後方支援の基地として活用。
・ヘリポートを活用し、福島空港や県内各地の臨時着陸場との緊急物資の輸送・派遣部隊受入等の連携を図る。

道の駅猪苗代の全景

災害時の緊急輸送用ヘリポート
（避難訓練の状況）

太陽光発電機・自家発電機

第3節　　ＩＣＴ交通マネジメント

1. 基本的考え方

〇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

⑴ ETC2.0 を活用し、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の検討を進める。

⑵ 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などにおける移動手段の確保に向け、市町村や民間団体等が行う自動運転サービスやMaaSの早期社会実装を目指す取組を支援する。

2. ＩＣＴ交通マネジメント計画

ＩＣＴ等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を、以下表のとおり整理する。

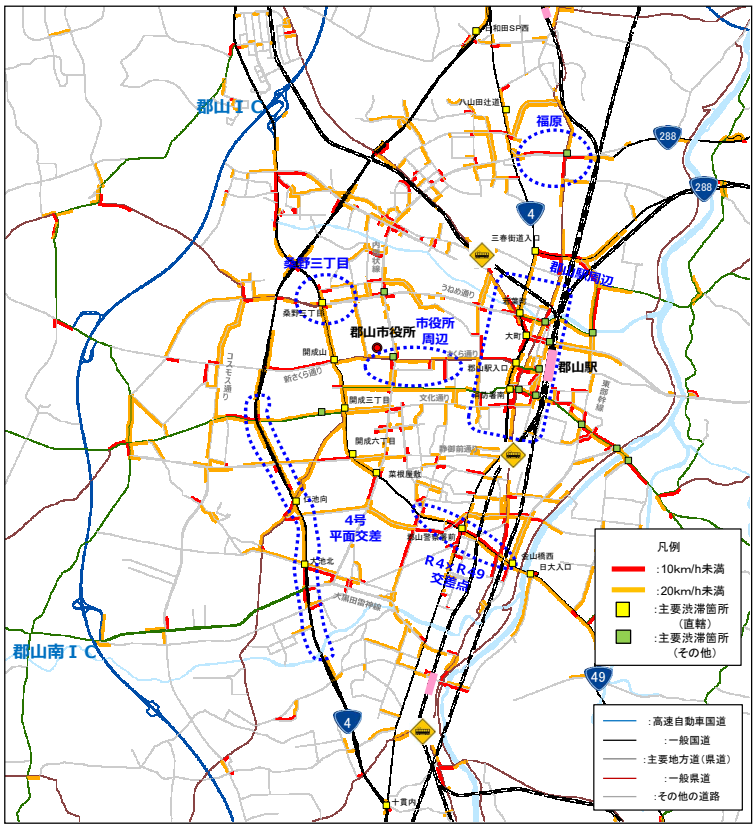
表 3-1　福島県における主な取組み

分類	取組み内容
ETC2.0	速度低下状況や潜在的な事故危険箇所の把握(国土交通省)
自動運転・MaaS	自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築(浪江町ほか)
MaaS	会津 Samurai MaaSプロジェクト(会津若松市ほか)
スマートシティ	スマートシティ会津若松(会津若松市ほか)
AI	ダイナミックルーティングバス実証実験(会津若松市ほか)
グリーンスローモビリティ	IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験(飯舘村ほか)
グリーンスローモビリティ	低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」(通称・トイボ)の実証実験(いわき市ほか)
無人配送	自動配送ロボの実証実験(民間団体)

事例(ETC2.0)

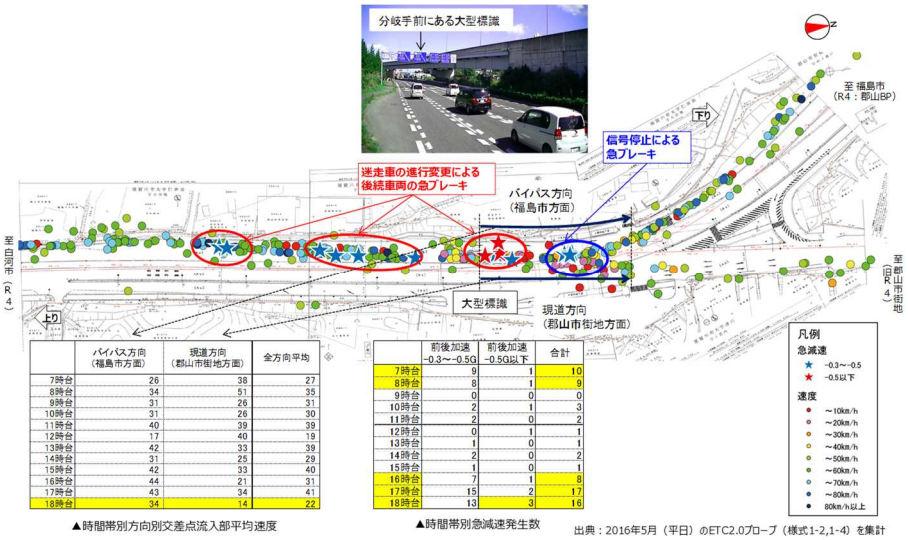
速度低下状況や潜在的な事故危険箇所の把握(国土交通省)

▼郡山中心部の旅行速度状況



出典：国土交通省

▼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



	バイパス方向(福島市方面)	現道方向(郡山市街地方面)	全方向平均
7時台	26	38	27
8時台	34	51	35
9時台	31	26	31
10時台	31	26	30
11時台	40	39	39
12時台	17	40	19
13時台	42	33	39
14時台	31	25	29
15時台	42	33	40
16時台	44	21	31
17時台	43	34	41
18時台	34	14	22

▲時間帯別方向別交差点流入部平均速度

	前後加速 -0.3～-0.5G	前後加速 -0.5G以下	合計
7時台	9	1	10
8時台	8	1	9
9時台	0	0	0
10時台	2	1	3
11時台	2	0	2
12時台	0	1	1
13時台	1	0	1
14時台	2	0	2
15時台	1	0	1
16時台	7	1	8
17時台	15	2	17
18時台	13	3	16

▲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）を集計

出典：国土交通省

事例（自動運転・MaaS）

自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築（浪江町ほか）

自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築

主体	浪江町　ほか	フィールド	浪江町

＜概要＞　復興地域型MaaS

- 経済産業省の令和2年度「スマートモビリティチャレンジ」の取組の「先進パイロット地域」に選定され、人口減少が進む地方部とは異なり復興に向けた拠点整備が進み、帰還人口や交流人口が増えることが想定される地方部での持続可能な『復興地域型MaaS』の導入に向けた実証等を行う。

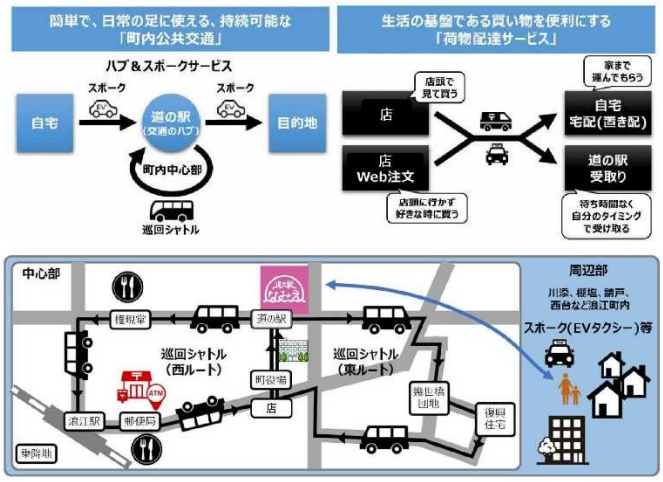
＜内容＞

- 実証実験では、道の駅をモビリティーハブ（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ー「荷物配達サービス」などを、新たな公共交通として検証
- 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。
- 将来的には、バス・タクシー事業がゼロに近い状況から、段階的な人口増加に対応する持続可能な公共交通サービスを成立させる仕組みを目指す。

＜効果＞

- サービスの効率化や乗換えの不便さ等の課題解消
- サービスレベル向上とドライバ不足解消に適した自動走行車を活用

≪実証実験（2021.2.8～2.20）のサービスイメージ≫



出典：浪江町

事例（MaaS）　会津SamuraiMaaSプロジェクト（会津若松市ほか）

会津 Samurai MaaSプロジェクト

主体	会津若松市　ほか	フィールド	会津若松市，下郷町

＜概要＞　多用途連携型MaaS

- 国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」の採択を受け、公共交通機関の利用をより円滑にする各種アプリを開発及び実証実験を通して「多用途連携型MaaS」の実用化を目指す。

＜内容＞

- ５つの機能からなる「連携基盤システム」の構築

1. 運行情報のリアルタイムな反映システム及びデータ可視化ツール
2. 店舗・施設等情報の管理システム（POI CMS）
3. オンデマンドによる需要創出型チケット発券システム
4. 共通チケット発券システム
5. デマンド交通と定時定路線サービスを組み込んだ検索サービス

- 連携基盤システムを活用した実証実験として、７つのプロジェクトを展開

① 大内宿観光MaaS
② 会津まちなか観光MaaS
③ タクシーデリバリーMaaS
④ 会津広域観光MaaS
⑤ 高校通学MaaS
⑥ まちなかコミュニティMaaS
⑦ 通勤AIオンデマンド実証

＜効果＞

- 迅速・リアルタイムな情報発信
- 非接触型の公共交通
- 営業・混雑状況等の把握
- 多様なMaaSとの連携など

≪大内宿観光MaaS≫

- 乗車券がセットになった「大内宿共通割引きっぷ」の購入・利用がスマホ１つで完結
- 実証期間：2020年1月24日（金）～3月31日（火）

出典：会津鉄道

≪タクシーデリバリーMaaS≫

- 福島大学吉田ゼミと会津若松市地域づくり課が協力して企画・推進
- 地元飲食店とタクシー事業者及び温泉宿の連携により、タクシーデリバリーの仕組みの構築を目指すプロジェクト

出典：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会

事例(スマートシティ)　スマートシティ会津若松(会津若松市ほか)

スマートシティ会津若松

主体	会津若松市　ほか	フィールド	会津若松市

＜概要＞
- ICT（情報通信技術）や環境技術などを、健康や福祉、教育、防災、エネルギー、交通、環境といった生活を取り巻く様々な分野で活用することで、将来に向けて持続力のある力強い地域社会と、安心して快適に暮らすことのできるまちづくりを進めていく取組

＜内容＞
- 「スマートシティAiCT」への企業誘致を図りながら、産学官が連携した取組を増やすことで、既存産業の活性化や新たなしごとづくりなどを進める取組
- スマートフォンなどで、属性に応じて必要な情報が届くサービスや母子健康手帳の情報が見られるサービス、など、生活の利便性を高める取組
- 除雪車やバスの運行情報など様々な情報から「まちを見える化」し、市民サービス向上やまちづくりに活かす取組

＜効果＞
- 地域産業の成長や雇用の維持拡大
- 市民サービスの向上や地域の活性化

≪スマートシティ会津若松の取組≫

出典：会津若松市

ダイナミックルーティングバス実証実験

事例(AI)　ダイナミックルーティングバス実証実験(会津若松市ほか)

主 体	会津若松市　ほか	フィールド	会津若松市
期 間	令和３年2月15日～4月9日		

＜概要＞ダイナミックルーティングバス
- ダイナミックルーティングバスはスマホからの予約に応じ運行する乗合デマンドバス。利用希望者が予約すると、その状況に合わせてAI（人工知能）が車両のルートやスケジュールを計算、効率的な配車・運行を行うもの。
- 会津Samurai MaaSプロジェクト（新モビリティサービス推進事業）の一環としてダイナミックルーティングバス（MyRideさわやか号）の実証運行を実施。

＜内容＞
- 本システムでは、バーチャルバス停(標柱を置かない乗降場所)を多数設定し、予約者の乗車希望場所と目的地(降車場所)や乗降希望時間帯に対して、最適な車両とルートを設定。
- また、スマホのない方もゲスト利用可能とするため、病院やスーパーにサポートデスクを設置。

＜効果＞
- 利用者の希望に応じた柔軟なバス運行が可能（バーチャルバス停も設定可能　※既存バス停よりも自宅に近い場所で乗降が可能）
- 既存の「定時・低路線バス」の運行では拾いきれない移動需要への対応も可能。

≪運行内容≫
- 運行エリア：会津若松市内（下記地図参照）
  時間帯によって異なるエリアで運行
- 運行時間帯：
  朝夕エリア（平日 7:30～10:00、16:30～19:30）
  昼エリア（平日 10:00～16：30）
- 乗降場所：185箇所
  （既存バス停100箇所、バーチャルバス停85箇所）
- 車両数：１台で運行
- 運賃：1回乗車　大人400円／小人200円
  定期　2,500円/月　（現金またはQRコード）

≪専用アプリ「My Rideさわやか号」≫

運行エリア …… 時間帯により異なる2つのエリアで運行します
※本サービスは運行エリア内のバス停・バーチャルバス停のみ乗降が可能です。
：運行エリア

出典：会津若松市

事例(グリーンスローモビリティ)

IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験(飯舘村ほか)

IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験

主 体	飯舘村，民間３社	フィールド	飯舘村
期 間	令和２年8月26日～9月20日		

＜概要＞グリーンスローモビリティ（ゴルフカートタイプ）

- 環境省の「IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証事業」の採択を受け、グリーンスローモビリティを活用し、村民の買い物や通院の足を支援する実証運行を行う。

＜内容＞

- 時速20キロ未満で走る電気自動車（運転手を除き6人乗り：ゴルフカートタイプ）を使った次世代交通システム。
- 電話やインターネットで予約し、いいたてホーム、村役場、道の駅「までい館」をつなぐ約３キロを運行する（無料運行）。
- 最先端のIoT技術等の先端技術を活用することで交通事業者（福島交通）による遠隔からの運行管理を行い、安全・安心な運転の仕組み作りに取り組む

＜効果＞

- 中山間地におけるファースト／ラストワンマイル交通サービスの確立
- 地域交通の脱炭素化の実現

≪目指したい交通ネットワーク≫

グリーンスローモビリティ（略称：グリスロ）

≪遠隔運行管理システムのイメージ≫

出典：飯舘村

事例(グリーンスローモビリティ)

低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」(通称･トイボ)の実証実験(いわき市ほか)

低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」（通称・トイボ）の実証実験

主 体	いわき市，民間３社	フィールド	いわき市
期 間	≪中心市街地≫ 令和２年9月24日～11月23日 ≪小名浜住宅地≫ 令和２年12月10日～ 令和３年2月9日		

＜概要＞グリーンスローモビリティ（電動低速バスタイプ）

- 環境省の「IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証事業」の採択を受け、いわき市の交通課題の解消に向け、ICT等の先進技術の活用による、次世代交通システムの導入促進を図ることを目的とした実証を実施する。

＜内容＞

- 時速20キロ未満で走る電気自動車（10人乗り：電動低速バスタイプ）を使った次世代交通システム。
- 地元のタクシー会社がスマホで予約し、23箇所（中心市街地）、24箇所（小名浜住宅地）のポイントから利用する。

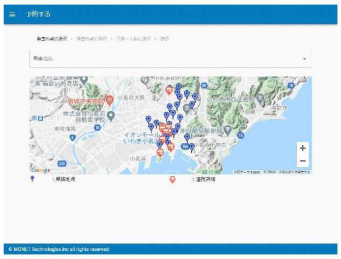
＜効果＞

- 来訪者及び住民等の交通利便性向上
- 中心市街地の活性化
- 高齢者等の移動手段の確保

≪車両≫

シンクトゥギャザー社製「eCOM-８²」

≪予約サイト≫

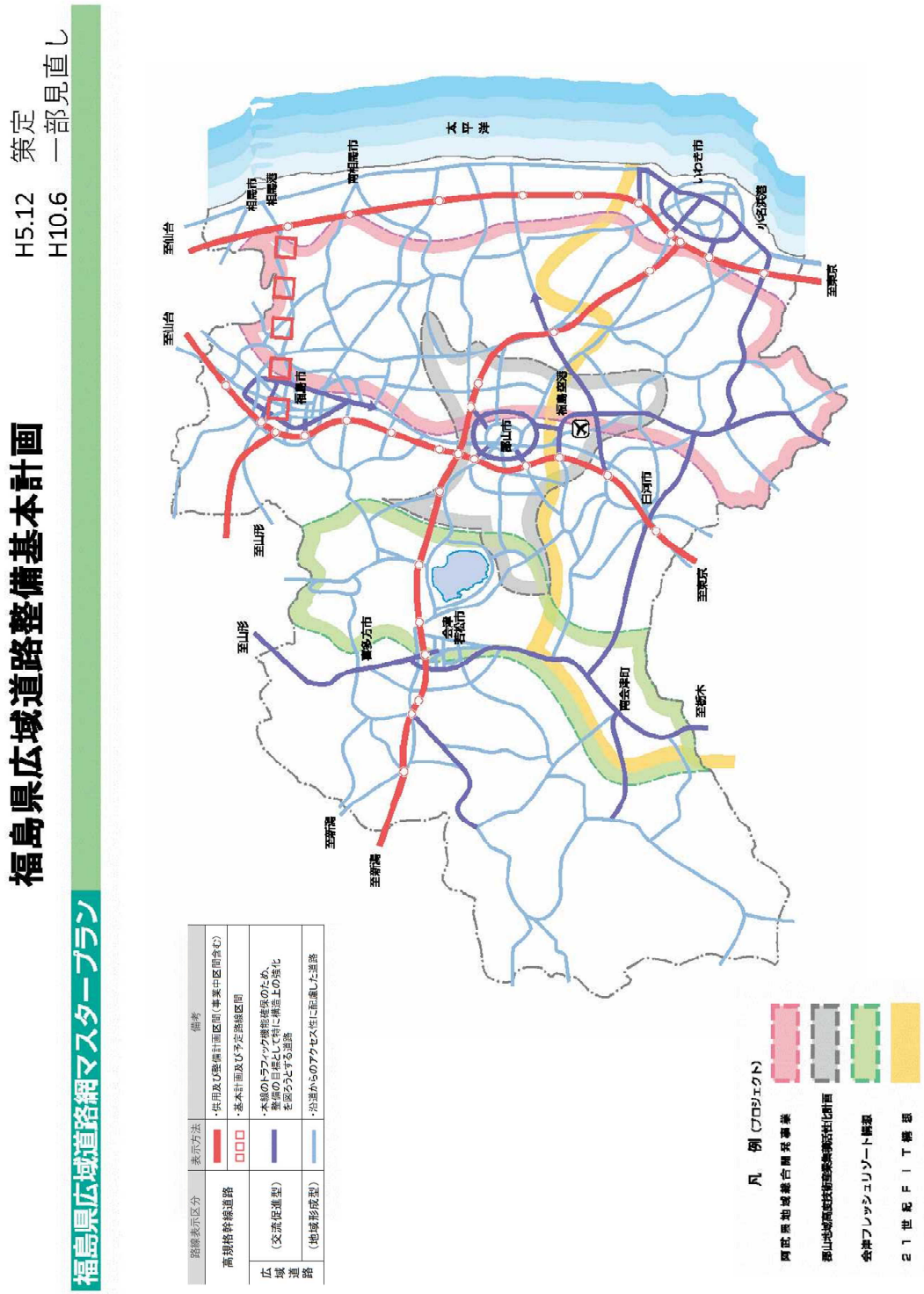


≪チラシ≫

- 運賃は100円（小学生以下無料）
- キャッシュレス決済が可能（交通系電子マネー、nanaco、WAON、PayPay）

出典：いわき市，一般社団法人いわき観光まちづくりビューロー

（参考）福島県広域道路整備基本計画



資料－５

「福島県新広域道路交通ビジョン及び計画(案)」に対する県民意見募集結果について

１．募集期間　　令和３年３月３０日（火）から４月２８日（水）まで

２．意見及び県の考え

・ビジョン・計画全体について

No.	ページ	御意見	県の考え
1	－	全体の文書を通して、本計画による定量的な結果や本事業による経済効果が記載されておりませんが、どの程度県内に経済効果が期待されるのかが重要かと思います。インフラ関係の定量的効果＋県内への経済効果を検証いただけますようお願いします。	インフラ関係の定量的効果については、個別事業毎に費用対効果を算出し検証しているところであり、県内への経済効果については研究してまいります。

・広域道路ネットワークについて

No.	ページ	御意見	県の考え
1	6	広域道路ネットワーク計画の広域道路ネットワーク道路一覧表（福島県）中の路線名「（仮称）水戸・郡山広域都市圏連絡道路」沿線に暮らす住民として提案したい。 私的には以前から東北自動車道・矢吹ICから常磐自動車道・常陸那珂ICを結ぶ高規格道路を望んでいた。石川郡（一部）・西白河郡（一部）・東白川郡内町村は、国道118号線から349号線を経由し、常磐自動車道利用での首都圏交流が多い。この間に高規格道路が整備されれば往来時間の短縮が図れ、人的交流が一層進む。企業の地方進出の好条件になる。さらに常磐自動車道のう回路機能も果たす。 隣接する茨城県大子町からは東京駅直行バスが運行され、その利用度が非常に高い。高齢化時代に入り免許証返納者が増えれば、さらに需要が高まるものと考える。 ぜひ、新広域道路交通ビジョン及び計画（案）に東北自動車道・矢吹ICから常磐自動車道・常陸那珂ICを結ぶ「高規格道路」を計画に加えていただきたい。	「（仮称）水戸・郡山広域都市圏連絡道路」については、構想路線としてネットワーク計画に位置付けることから、今後起終点を含め路線のあり方を検討していく考えです。
2	29	【3～7行目】 相馬福島道路の開通によって、相双医療圏北部の沿岸３市町から福島県立医科大学付属病院への救急搬送時の患者の負担軽減が大幅に軽減されました。しかしながら、霊山ICからの医療拠点へのアクセス道路が未整備となっており、「命の道」としての利便性の確保は更に求められております。 つきましては、相双地域に暮らす人々が安全・安心して生活できる環境を図るため、霊山ICから福島県立医科大学付属病院へのアクセス道路の整備を検討していただきたい。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
3	29	【3～7行目】 東北中央自動車道(相馬～福島)は、相双地方から福島県立医科大学まで救急搬送する「命の道」として非常に重要な道路であります。更に機能を強化するためには、霊山ＩＣから福島県立医科大学までのアクセス道路の整備が必要不可欠です。地域の暮らしを支え、命を守るため国道115号のバイパス道路の整備を検討していただきたい。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
4	29	【3～7行目】 相双地区の救急医療の観点から、霊山ICから医大までのアクセス道路を整備すべき	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
5	29	【3～7行目】 福島県立医科大学には原発事故から福島の復興を医療面から支える「ふくしま国際医療科学センター」が設置されている。福島の復興に向けて相双地区から医大につなぐ国道115号のバイパス道路を整備すべき	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。

No.	ページ	御意見	県の考え
6	29	【3～7行目】 東北中央自動車道（相馬～福島）は、「命の道」としての役割が大きい。福島県立医科大学までの新たなアクセス道路の整備が最大限の効果を発揮する。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
7	29	【3～7行目】 相馬方面から福島県立医科大学へ重篤な患者を一刻も早く搬送するためには霊山ICからの新たなルート整備が必要である。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
8	29	【3～7行目】 東北中央自動車道（相馬～福島）は、「命の道」です。県立医大までのアクセス道路の整備が必要不可欠です。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
9	29	【3～7行目】 相双地区には重篤な患者を受け入れる三次救急医療機関がなく多くは福島県立医科大学に搬送される。一人でも多くの命が救われるよう霊山ICから県立医大までのアクセス道路を整備すべき	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
10	29	【3～7行目】 相馬地区と福島中心市街地とのアクセスを大幅に改善するため、霊山ICから直接国道115号に繋がる新たな道路を整備する必要がある。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
11	29	【3～7行目】 福島市から相馬市周辺へ行く際、霊山ICまでが時間がかかり不便。福島市内から霊山ICまでのバイパス道路があれば良い。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
12	29	【3～7行目】 霊山ICから福島市渡利方面へのアクセス道路を整備して欲しい。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
13	29	【3～7行目】 相双地区との観光交流を促進するため霊山ICから福島市内までの115号バイパス道路を整備して欲しい。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
14	29	【3～7行目】 相馬港を活用した物流機能を高めるためには福島市内と霊山IC間の新たな道路整備が必要	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
15	29	【3～7行目】 伊達市を始め福島市や二本松市と相双地方とのネットワーク機能を拡充するため、霊山ICと115号国道を直接つなぐ新たな道路を整備すべき	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
16	29	【3～7行目】 相馬地区や会津地区との観光交流を促進するためには霊山ICから直接115号国道につながる新たな道路が必要	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
17	29	【3～7行目】 福島市南部に住んでおり、東北中央道全線開通の利便性をあまり感じない。松川、二本松方面からは霊山ICまでのアクセス道路が必要	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。
18	29	【3～7行目】 福島市が東北中央自動車全線開通の効果を最大限に活用するためには、霊山ICまでの新たなルートを整備し利便性を高めることである。	相馬福島道路の全線開通後の交通需要等を見極めながら、整備の必要性について検討していく考えです。

・その他

No.	ページ	御意見	県の考え
1	－	郡山市や福島市を良く移動しますが、朝晩の渋滞の緩和も対策できませんでしょうか。渋滞により通勤時間が倍になる場合が度々あります。また、自動車社会へ移行し、以前よりも歩行者が少なくなったかと思います。渋滞を招くような不要な信号機があれば、廃止いただきたくお願いします。	渋滞緩和の観点からも、道路整備などハード整備だけでなく、必要性が低下した信号の撤去や移設などについても検討してまいります。

資料－６（１）

R3.6.18　道路計画課

福島県新広域道路交通ビジョン　修正箇所一覧

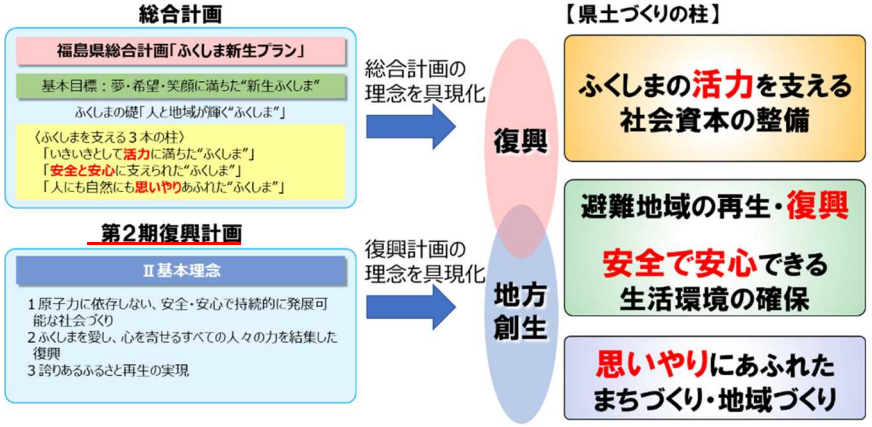
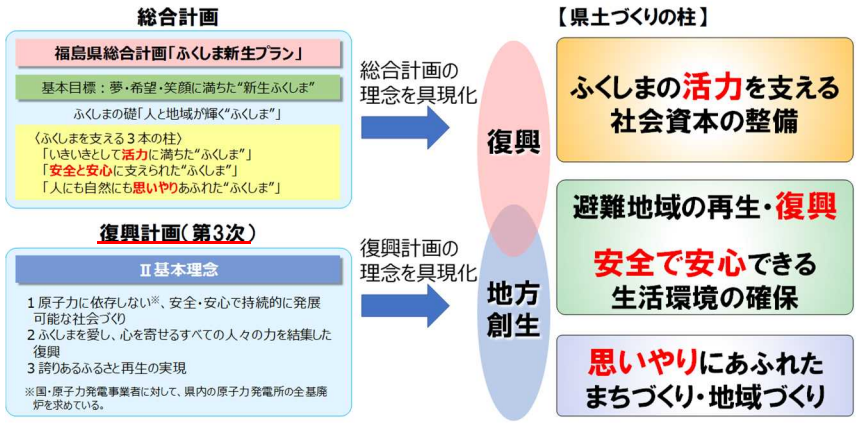
No	該当ページ	修正内容	修正理由
1	P1	”「東北版･･･」に基づき”→”「東北版･･･」との調整を図りながら”に修正	東北版の策定が県版より後となるため
2	P2,10,11	人口、県内総生産額などの更新	出典先改訂による
3	P3,16	既存の上位計画（復興計画）を更新	「第2期福島県復興計画」（R3.3）策定による
4	P4,5,7,18,22,31	貼付データを「福島県の道路2021」の内容に更新	出典先改訂による
5	P8,32	避難者数更新	出典先改訂による
6	P9,18,20,26,28,32,45	「道路網」→「道路ネットワーク」に修正	有識者意見による
7	P12	産業に関するプロジェクトを更新	「第2期福島県復興計画」（R3.3）策定による
8	P18,20,29,43	相馬福島道路（霊山IC～伊達桑折IC）開通に伴う修正	R3.4.24開通のため
9	P18,20,22	常磐道4車線（いわき中央IC～広野IC）運用開始に伴う修正	R3.6.13運用開始のため
10	P23,43	相馬港の写真更新	R3.2撮影による
11	P23	取扱貨物量の更新	出典先改訂による
12	P24,25	チャーター便、搭乗者数の更新（コロナの影響追記）	出典先改訂による
13	P24	大規模地震時における福島空港の役割追記	有識者意見による
14	P27	バスの運行回数（往復回数での集計に変更）の更新	出典先改訂による
15	P37	各部門におけるCO2排出量を更新	出典先改訂による
16	P49	非難→避難	誤字修正のため
17	P53	R2年度の常磐道実証実験について削除	実証実験が県内で実施していなかったため

福島県新広域道路交通計画　修正箇所一覧

No	該当ページ	修正内容	修正理由
1	P3	構想路線の定義を追記	東北版との整合を図るため
2	P5	広域道路ネットワーク図に都市名、新幹線を追記	東北版との整合を図るため
3	P5	路線名称の「（仮）･･･」→「（仮称）･･･」に修正	東北版との整合を図るため
4	P6	広域道路ネットワーク路線一覧表に注釈を追記	東北版との整合を図るため
5	P7	防災機能を備えた道の駅の「基本的な考え方」に地域防災計画への位置付けを追記	防災道の駅への指定根拠を明確にするため
6	P9	防災道の駅（候補）の”（候補）”を削除	R3.6.11に道の駅猪苗代が、防災道の駅に選定されたため
7	P9	道の駅猪苗代の事例に「施設機能・体制」を追記	東北版との整合を図るため
8	P11,13	MaaSの取組名を「会津Sumurai MaaS プロジェクト」に修正	出典元からの指摘による
9	P13-15	事業元を削除（取組の中で、複数の事業を活用しているため）	出典元からの指摘による

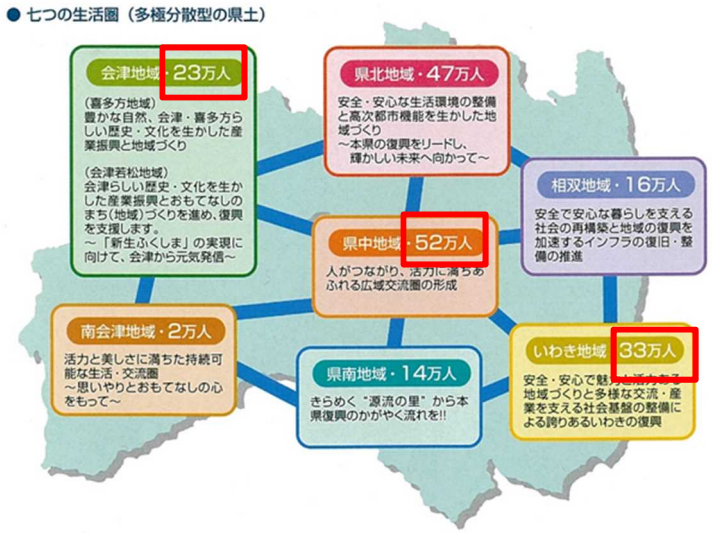
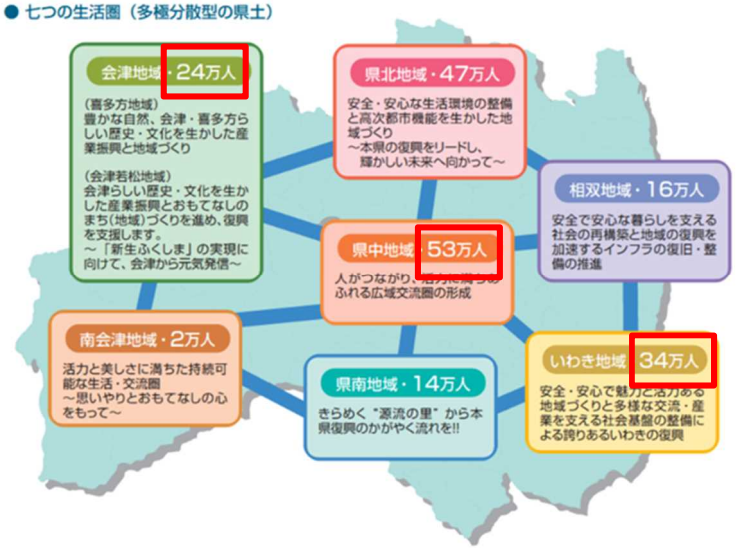
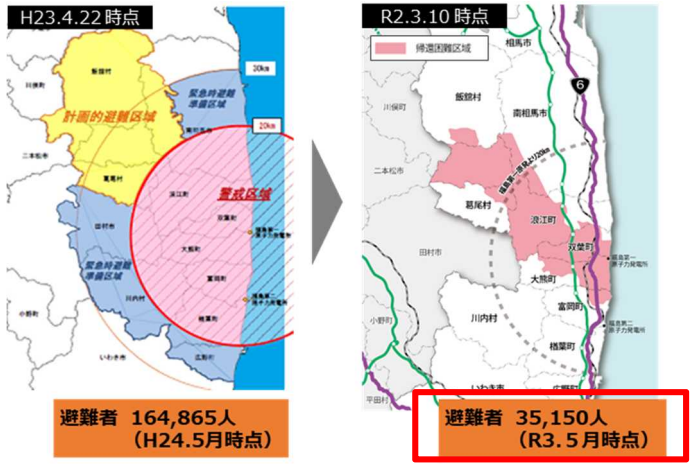
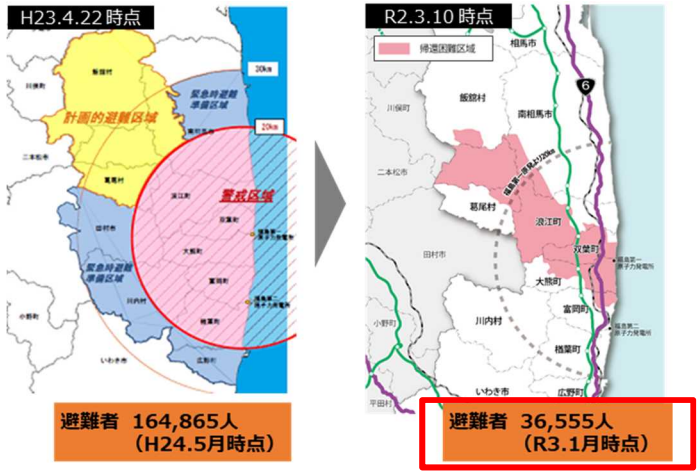
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.１（P1） 文言の修正	東北地方全体の方針を示す「東北地方新広域道路交通ビジョン」との調整を図りながら、本県の特徴を踏まえ、とりまとめを行った。	東北地方全体の方針を示す「新広域道路交通ビジョン（東北ブロック）」に基づき、本県の特徴を踏まえ、とりまとめを行った。
ビジョン No.２（P2） 人口など更新	福島県は、人口約 181 万人、県内総生産額約 7.9 兆円の人口・経済規模を有している。 ※他に、P10、11 にて農業算出額、主要農産物の全国順位を更新	福島県は、人口約 182 万人、県内総生産額約 8.1 兆円の人口・経済規模を有している。
ビジョン No.３（P16） 上位計画（「第２期福島県復興計画」（R3.３策定））を更新	▼福島県の将来像および上位計画との関連性  ※他に P3 を更新	▼福島県の将来像および上位計画との関連性 

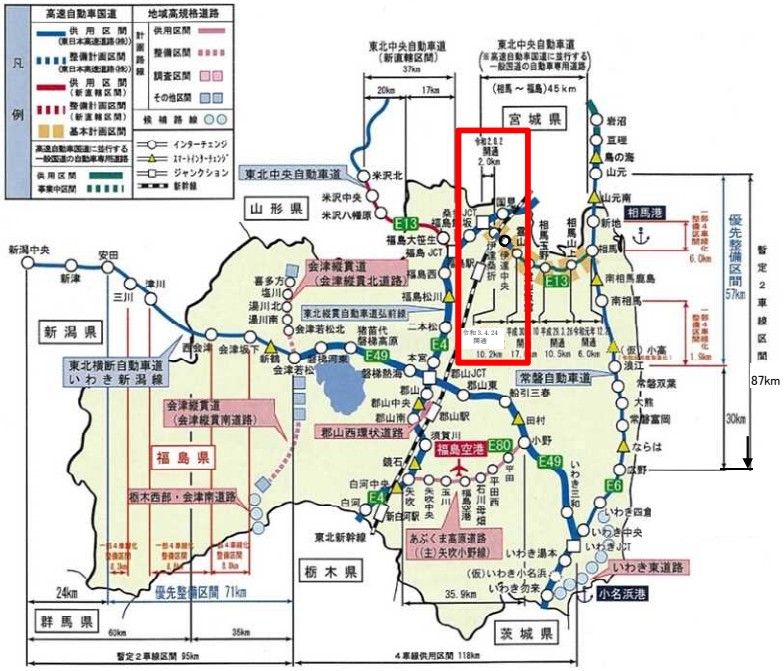
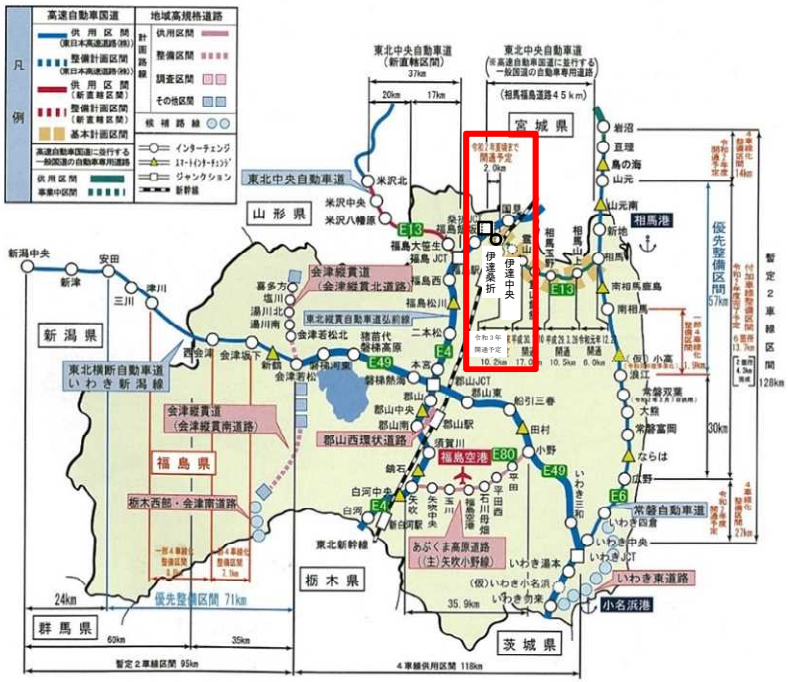
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.４（P5） 「福島県の道路 2021」の内容に更新	 ※他に、P4、7、18、22、31 を更新	
ビジョン No.５（P8） 避難者数更新	・・・未だ避難者は約３万５千人存在している。  ※他に、P32 を更新	・・・未だ避難者は約３万６千人存在している。 

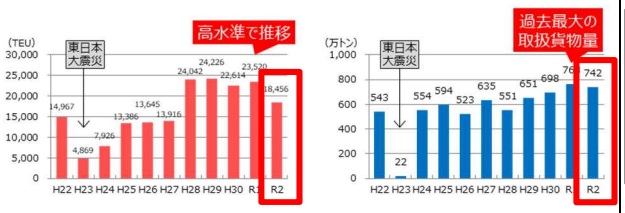
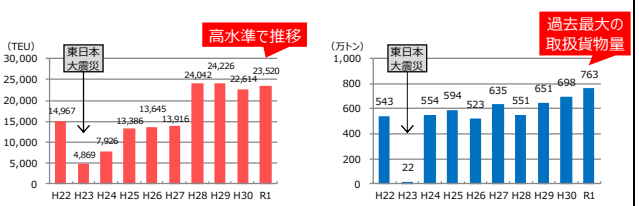
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.６（P18） 「道路網」→「道路ネットワーク」に修正 No.８（P18） 相馬福島道路（霊山 IC～伊達桑折 IC）開通に伴う修正 No.９（P18） 常磐道 4 車線（いわき中央 IC～広野 IC）運用開始に伴う修正	**第１章　広域道路ネットワークの拡充** **第１節　広域道路ネットワークと利用状況** 福島県では、平成 27 年に常磐自動車道が全線開通、東北中央自動車道では、福島～米沢間が平成 29 年 11 月に、相馬～福島間が令和 3 年 4 月に開通する等、高規格道路網等が約 521km（R3.４末時点）、一般国道（直轄）が約 451km（R2.4.1 時点）整備済であり、これらが県内の広域道路ネットワークを形成している。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。 **▼福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況**  ※他に、P9, 20, 26, 28, 32, 45（No.６関連） P20, 29, 43（No.８関連） P20, 22（No.９関連）を修正	**第１章　広域道路交通網の拡充** **第１節　広域道路網の配置と利用状況** 福島県では、平成 27 年に常磐自動車道が全線開通、平成 29 年度に東北中央自動車道（福島～米沢）が開通する等、高規格道路網等が約 512km（R3.３末時点）、一般国道（直轄）が約 451km（R2.4.1 時点）が整備済であり、これらが県内の広域道路網を形成している。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。 **▼福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況** 

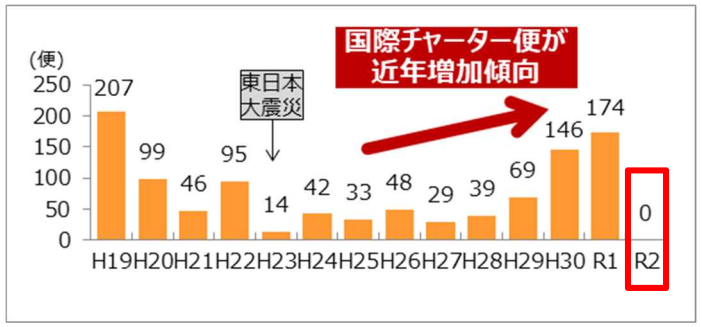
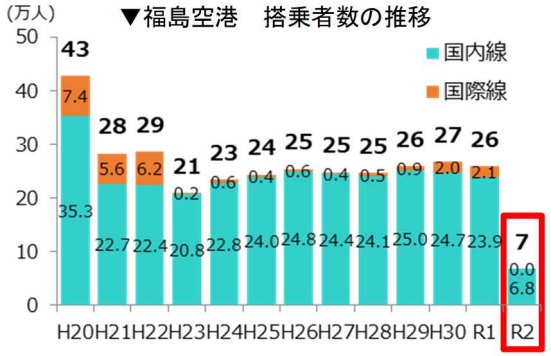
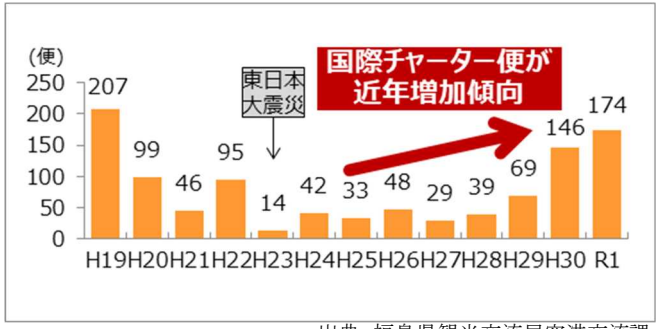
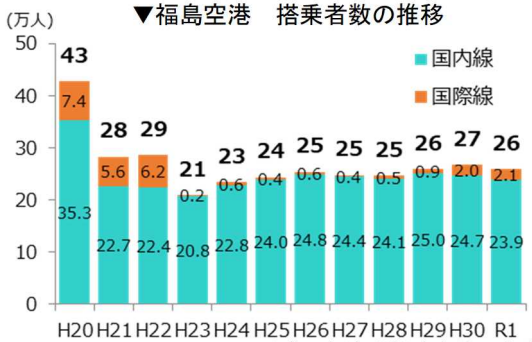
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.７（P12） 産業に関するプロジェクトを更新	第２期福島県復興計画では、主要施策として「復興に向けた重点プロジェクト」の４のプロジェクトを推進している。 そのうち、「産業推進・なりわい再生プロジェクト」では、「福島新エネ社会構想に係る取組の推進」、「医療関連産業の集積・支援」、「ロボット関連産業の集積」、「廃炉関連産業の育成・集積」、「航空宇宙関連産業の集積」、「ICT（情報通信）関連産業の集積」の６つの分野の施策を進め、新たな産業の創出などによる国際競争力の強化を目指している。 ▼産業推進・なりわい再生プロジェクト 1 避難地域等復興加速化プロジェクト 【目指す姿】 安全・安心に生活できるまちづくりを進め、産業・なりわいの復興・再生を加速させます。さらに、魅力あふれる地域の創造を通して「避難地域等の着実な復興・再生」を目指します。 【取組の方向性】 ○ 安心して暮らせるまちの復興・再生 ○ 産業・なりわいの復興・再生 ○ 魅力あふれる地域の創造 2 人・きずなづくりプロジェクト 【目指す姿】 子育て環境の整備に取り組むとともに、復興を担う人材の育成を図ります。さらに、県内外に避難している方々やふくしまを応援するかたとのきずなを深め、「未来を担う人材の育成・人とのつながりの醸成」を目指します。 【取組の方向性】 ○ 日本一安心して子どもを生み、育てやすい環境づくり ○ 復興を担う心豊かなたくましい人づくり ○ 産業復興を担う人づくり ○ ふくしまをつなぐ、きずなづくり 3 安全・安心な暮らしプロジェクト 【目指す姿】 生活環境の充実と被災者支援の推進を図ります。さらに、環境の回復に向けた取組に加え、防災力の高いまちづくりなどを通して、「安全・安心に暮らせる地域社会づくりの実現」を目指します。 【取組の方向性】 ○ 安全・安心に暮らせる生活環境の整備 ○ 帰還に向けた取組・支援、避難者支援の推進 ○ 環境回復に向けた取組 ○ 心身の健康を守る取組 ○ 復興を加速するまちづくり ○ 防災・災害対策の推進 4 産業推進・なりわい再生プロジェクト 【目指す姿】 県内全域で失われた各産業の復興に向け、販路開拓や人材確保に向けた支援の充実を図ります。さらに、新たな産業の創出などによる国際競争力の強化に加え、農林水産業及び観光業の振興を図ることで、「持続可能で魅力的なしごとづくりの推進」を目指します。 【取組の方向性】 ○ 中小企業等の振興 ○ 新たな産業の創出・国際競争力の強化 ○ 農林水産業の振興 ○ 観光業の振興	福島県復興計画では、主要施策として「復興に向けた重点プロジェクト」の10のプロジェクトを推進している。 そのうち、「新産業創造プロジェクト」では、「再生可能エネルギーの推進」、「医療関連産業の集積」、「ロボット関連産業の集積」の３つの分野の施策を進め、世界に先駆ける先端技術を活用した新産業の集積を目指している。 また、「中小企業等復興プロジェクト」では、「航空宇宙関連産業の推進」を振興策の一つに掲げており、航空宇宙産業分野における県内企業の取引拡大を目標とする等、福島県では新たな産業の創造・集積を目指している。 ▼新産業創造プロジェクト 新産業の創造 再生可能エネルギーの推進 再生可能エネルギーの導入拡大 ○太陽光、バイオマス、風力、小水力、地熱　等 再生可能エネルギー関連産業の育成・集積 ○技術開発、販路拡大の支援 ○人材育成　等 省エネルギーの推進 ○エコオフィスの実践 ○住宅の省エネ化改修支援　等 医療関連産業の集積 医療福祉機器産業の集積 ○ふくしま医療機器開発支援センターにおける研究開発支援・人材育成　等 創薬拠点の整備 ○医療・産業トランスレーショナルリサーチセンターにおける創薬研究開発支援　等 ロボット関連産業の集積 ロボット関連産業の基盤構築 ○福島ロボット・テストフィールド　等の整備 ○研究開発支援、人材育成　等 ロボットの利活用促進 ○医療・福祉、農林水産業などにおける実証導入支援 ロボット関連産業の拡大 ○企業の参入・進出支援 研究開発拠点の整備・企業への技術支援 県内における新技術の利活用(導入)促進 企業の参入支援・取引拡大支援 世界に先駆ける先端技術を活用した新産業の集積
ビジョン No.10（P23） 相馬港の写真更新 No.11（P23） 取扱貨物量の更新	 出典：相馬港湾建設事務所 （R3.２撮影）  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 ※他に、P43（No.10 関連）を更新	 出典：相馬港湾建設事務所 （R2.２撮影）  出典：重要港湾小名浜港・相馬港海上出入貨物量 【２０１９年（１月～１２月）速報値】福島県土木部 港湾課

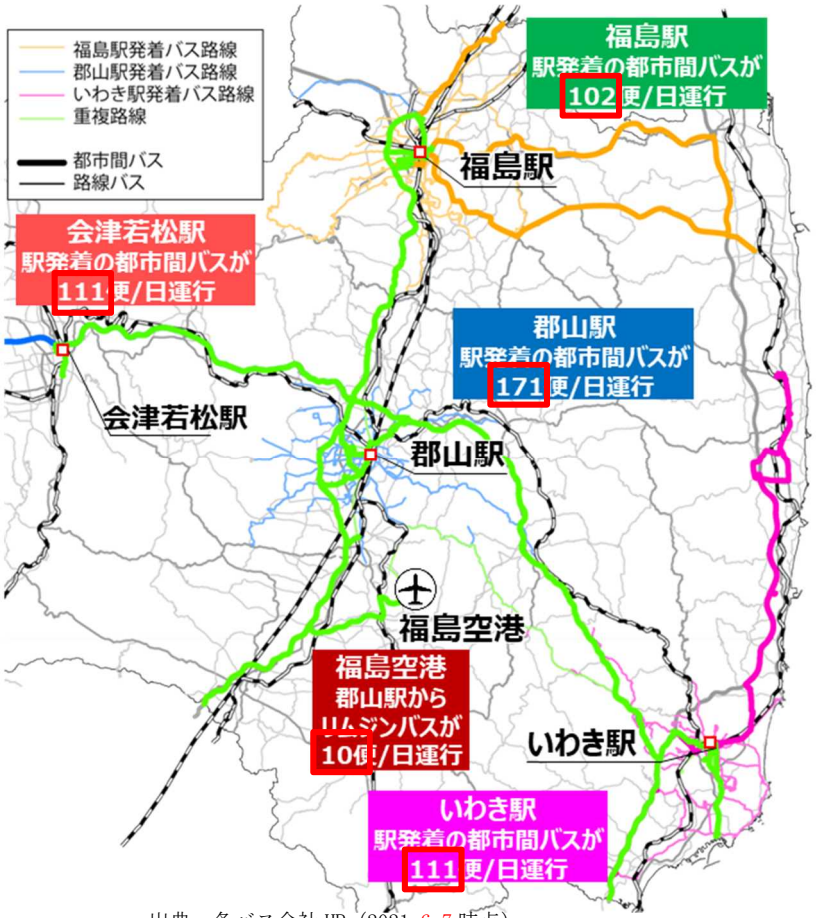
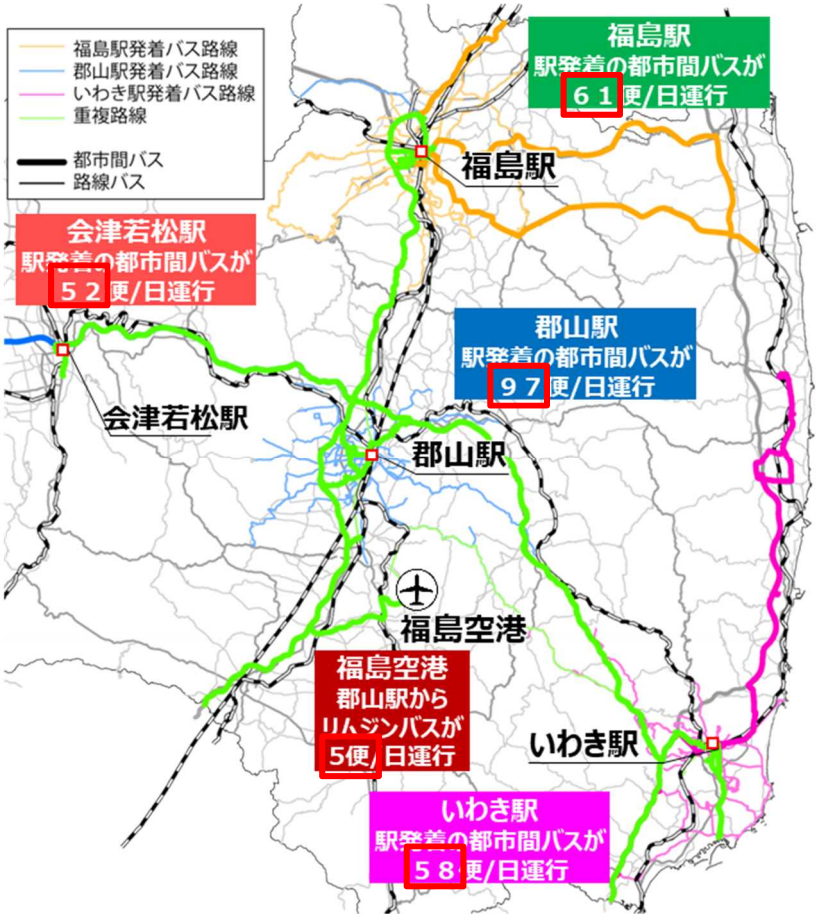
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.12 （P24,25） チャーター便、搭乗者数の更新（コロナの影響追記）	しかし、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。 ～中略～ 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。 広域交流の結節点であるとともに、大規模災害時に役割を果たす福島空港のアクセス道路の強化が課題である。 ▼福島空港国際チャーター便数の推移  出典：福島県観光交流局空港交流課 ▼福島空港　搭乗者数の推移  出典：福島県観光交流局空港交流課	しかし、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。 ～中略～ （なし） 広域交流の結節点である福島空港のアクセス道路の強化が課題である。 ▼福島空港国際チャーター便数の推移  出典：福島県観光交流局空港交流課 ▼福島空港　搭乗者数の推移  出典：福島県観光交流局空港交流課
No.13（P24） 大規模地震時における福島空港の役割追記		

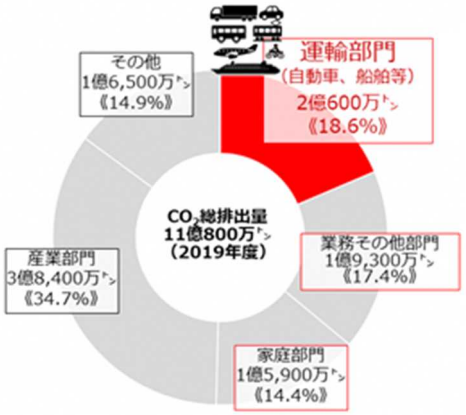
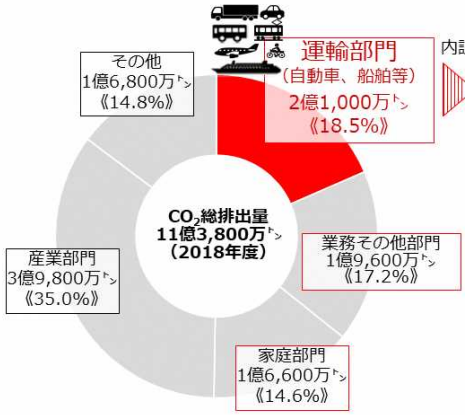
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.14（P27） バスの運行回数の更新 （便数を往復の回数とした）	▼主要鉄道駅・福島空港発着バス路線図  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。	▼主要鉄道駅・福島空港発着バス路線図  出典：各バス会社 HP（2021.1.29 時点）

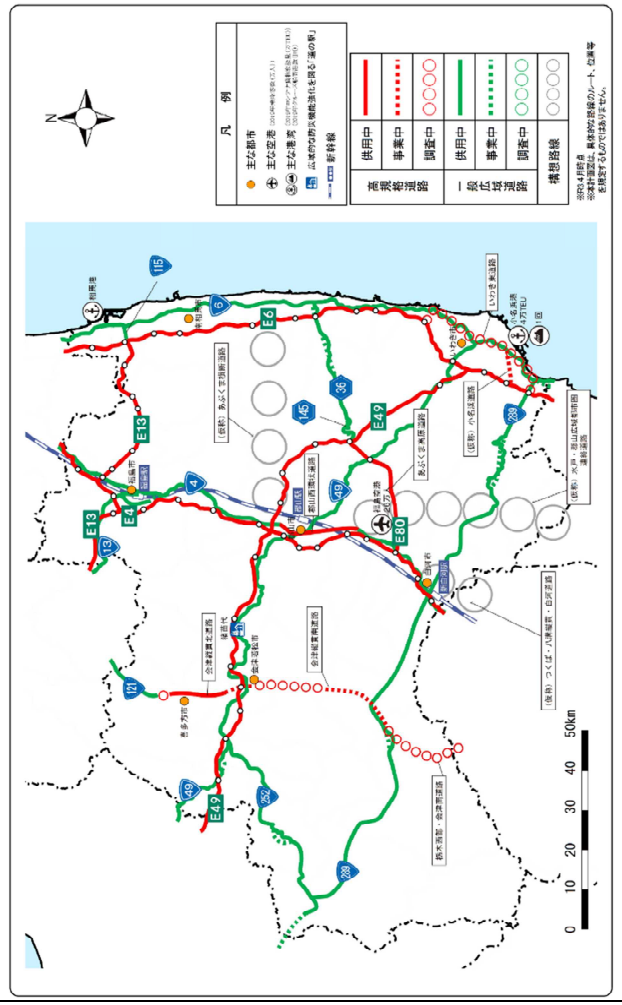
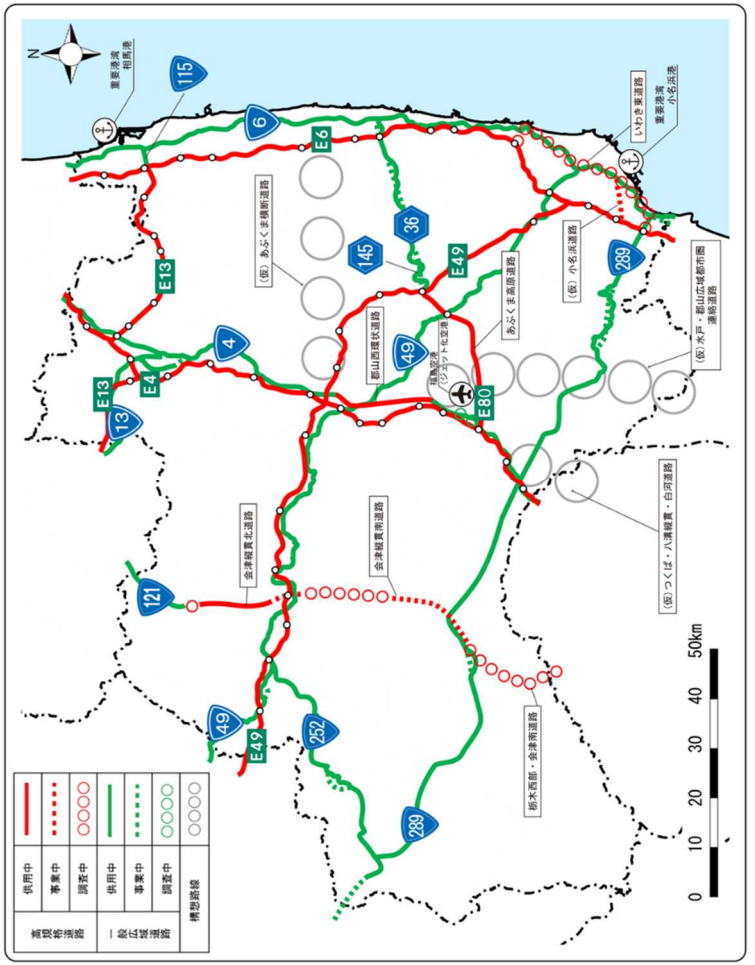
福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
ビジョン No.15（P37） 各部門における CO2 排出量を更新	▼我が国の各部門における CO_2 排出量 （2019 年度）  出典：国土交通省総合政策局環境政策課	▼我が国の各部門における CO_2 排出量 （2018 年度）  出典：国土交通省総合政策局環境政策課
ビジョン No.16（P49） 誤字修正	特に、防災機能を備えた「道の駅」は非常時において、道路管理者やその他災害対応関係者の情報を集約して発信することが可能で有り、道路利用者及び地域住民への双方が道路通行情報に加え、避難や救援活動に対する情報の効率的な収集が可能であることから、積極的な展開を図る。	特に、防災機能を備えた「道の駅」は非常時において、道路管理者やその他災害対応関係者の情報を集約して発信することが可能で有り、道路利用者及び地域住民への双方が道路通行情報に加え、非難や救援活動に対する情報の効率的な収集が可能であることから、積極的な展開を図る。
ビジョン No.17（P53） R2 年度の常磐道実証実験について削除 （県内での実績なし）	これまでも、国家戦略特区などにおいて、完全自動運転を目指した限定地域における公道実証実験が行われているが、これに加え、2017 年 6 月以降において、経済産業省・国土交通省の「端末交通システムの社会実装に向けた実証」、国土交通省の「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」など、政府主導による限定地域における自動運転サービスに向けた公道実証事業が多数実施された。	これまでも、国家戦略特区などにおいて、完全自動運転を目指した限定地域における公道実証実験が行われているが、これに加え、2017 年 6 月以降において、経済産業省・国土交通省の「端末交通システムの社会実装に向けた実証」、国土交通省の「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」など、政府主導による限定地域における自動運転サービスに向けた公道実証事業が多数実施された。本県においては、令和 2 年度に常磐道においてトラック隊列走行の実証実験が行われている。

福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
計画 No.１（P3） 構想路線の定義を追記	※構想路線 高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。	※構想路線 高規格道路としての役割が期待されているものの、起終点が決まっていない等の道路。
計画 No.２（P5） 広域道路ネットワーク図に都市名、新幹線を追記 No.３（P5） 路線名称の「(仮)･･･」→「(仮称)･･･」に修正 ※路線の変更、追加無し。		

福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

<table>
<tr><th>修正内容</th><th>修正後</th><th>修正前</th></tr>
<tr><td>計画
No.４（P6）
広域道路ネットワーク路線一覧表に注釈を追記</td><td>※起点・終点については、県内の起点・終点を記載</td><td>（なし）</td></tr>
<tr><td>計画
No.５（P7）
防災機能を備えた道の駅の「基本的な考え方」に地域防災計画への位置付けを追記</td><td>1. 基本的な考え方
②防災機能を備えた道の駅などの拡充
(1) 「福島県地域防災計画」に広域的な防災活動の拠点として位置付けられている「道の駅」では、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と連携するため、主要な防災拠点としての機能強化を図る。</td><td>1. 基本的な考え方
②防災機能を備えた道の駅などの拡充
(1) 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「道の駅」など主要な防災拠点の機能強化を図る。</td></tr>
<tr><td>計画
No.６（P9）
防災道の駅（候補）の”（候補）”を削除</td><td>②防災拠点
災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅として以下を位置付ける。
表 2-1　福島県における防災道の駅
<table><tr><td>No</td><td>防災道の駅</td></tr><tr><td>1</td><td>道の駅　猪苗代</td></tr></table></td><td>②防災拠点
災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅として以下を位置付ける。
表 2-1　福島県における防災道の駅（候補）
<table><tr><td>No</td><td>防災道の駅（候補）</td></tr><tr><td>1</td><td>道の駅　猪苗代</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>計画
No.７（P9）
道の駅猪苗代の事例に「施設機能・体制」を追記</td><td>■施設機能・体制
<table><tr><th colspan="7">施設</th><th colspan="4">体制</th></tr><tr><th>耐震化</th><th>無停電化</th><th>通信設備
※1</th><th>貯水タンク</th><th>防災トイレ</th><th>防災倉庫</th><th>ヘリポート</th><th>BCP策定</th><th>災害協定
※2</th><th>防災訓練</th><th>感染症対策</th></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>△
（R3予定）</td><td>○</td></tr></table>※1 停電時にも使用できる通信機器（個人携帯は除○がある場合「○」
※2 「道の駅」が道路管理者と結んでいる場合「○」</td><td>（なし）</td></tr>
</table>

福島県新広域道路交通ビジョン・計画　新旧対照表

資料－６（２）

修正内容	修正後	修正前
計画 No.８（P13） MaaS の取組名を「会津 Sumurai MaaS プロジェクト」に修正 No.９（P13） 事業元を削除（取組の中で、複数の事業を活用しているため）	**会津 Samurai MaaSプロジェクト** 主体：会津若松市　ほか フィールド：会津若松市，下郷町 ＜概要＞　多用途連携型MaaS ● 国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」の採択を受け、公共交通機関の利用をより円滑にする各種アプリを開発及び実証実験を通して「多用途連携型MaaS」の実用化を目指す。 ＜内容＞ ● ５つの機能からなる「連携基盤システム」の構築 1. 運行情報のリアルタイムな反映システム及びデータ可視化ツール 2. 店舗・施設等情報の管理システム（POI CMS） 3. オンデマンドによる需要創出型チケット発券システム 4. 共通チケット発券システム 5. デマンド交通と定時定路線サービスを組み込んだ検索サービス ● 連携基盤システムを活用した実証実験として、７つのプロジェクトを展開 ① 大内宿観光MaaS ② 会津まちなか観光MaaS ③ タクシーデリバーMaaS ④ 会津広域観光MaaS ⑤ 高校通学MaaS ⑥ まちなかコミュニティMaaS ⑦ 通勤AIオンデマンド実証 ＜効果＞ ● 迅速・リアルタイムな情報発信 ● 非接触型の公共交通 ● 営業・混雑状況等の把握 ● 多様なMaaSとの連携など ≪大内宿観光MaaS≫ ● 乗車券がセットになった「大内宿共通割引きっぷ」の購入・利用がスマホ１つで完結 ● 実証期間：2020年1月24日（金）～3月31日（火） ≪タクシーデリバーMaaS≫ ● 福島大学吉田ゼミと会津若松市地域づくり課が協力して企画・推進 ● 地元飲食店とタクシー事業者及び温泉宿の連携により、タクシーデリバリーの仕組みの構築を目指すプロジェクト 出典：会津鉄道 出典：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会 ※他に、P11（No.７関連） P14, 15（No.８関連）を修正	**地方版「多用途連携型MaaS」構築プロジェクト** 主体：会津若松市　ほか フィールド：会津若松市，下郷町 事業元：国土交通省 ＜概要＞　多用途連携型MaaS ● 国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」の採択を受け、公共交通機関の利用をより円滑にする各種アプリを開発及び実証実験を通して「多用途連携型MaaS」の実用化を目指す。 ＜内容＞ ● ５つの「連携基盤システム」の構築 1. 運行情報のリアルタイムな反映システム及びデータ可視化ツール 2. 店舗・施設等情報の管理システム（POI CMS） 3. オンデマンドによる需要創出型チケット発券システム 4. 共通チケット発券システム 5. デマンド交通と定時定路線サービスを組み込んだ検索サービス ● 連携基盤システムを活用した実証実験として、７つのプロジェクトを展開 ① 大内宿観光MaaS ② 会津まちなか観光MaaS ③ タクシーデリバーMaaS ④ 会津広域観光MaaS ⑤ 高校通学MaaS ⑥ まちなかコミュニティMaaS ⑦ 通勤AIオンデマンド実証 ＜効果＞ ● 迅速・リアルタイムな情報発信 ● 非接触型の公共交通 ● 営業・混雑状況等の把握 ● 多様なMaaSとの連携など ≪大内宿観光MaaS≫ ● 乗車券がセットになった「大内宿共通割引きっぷ」の購入・利用がスマホ１つで完結 ● 実証期間：2020年1月24日（金）～3月31日（火） ≪タクシーデリバーMaaS≫ ● 福島大学吉田ゼミと会津若松市地域づくり課が協力して企画・推進 ● 地元飲食店とタクシー事業者及び温泉宿の連携により、タクシーデリバーの仕組みの構築を目指すプロジェクト 出典：会津鉄道 出典：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会

参 考

福島県幹線道路協議会規約

（名称）
第一条　本会は、「福島県幹線道路協議会」（以下「協議会」）という。

（目的）
第二条　協議会は、福島県における幹線道路計画に必要な事項について、関係機関相互の連絡・調整を図り、もって幹線道路の整備促進に寄与することを目的とする。

（構成）
第三条　協議会は、国土交通省東北地方整備局、福島県、東日本高速道路株式会社、その他会長が必要と認める機関により構成する。

（組織）
第四条　協議会の会長は福島県土木部長が当たる。
２　会長は協議会を統括する。
３　協議会に委員会を設ける。
４　委員会は必要に応じ、専門部会を設けることができる。

（事業）
第五条　協議会は第二条の目的を達成するため次の事業を行う。
一　総合的な交通体系の検討を踏まえた道路計画の立案。
二　地域開発・大規模施設開発等に関する道路計画の検討。
三　交通安全・渋滞・駐車対策等に必要な施設整備計画の立案。
四　道路管理に関する必要な施設整備計画の立案。
五　道路に関する国民の理解と協力を深めるために必要な広報公聴活動。
六　その他目的を達成するために必要な事項。

（委員会）
第六条　委員会の座長は会長が当たる。ただし、会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名した者が代行する。
２　委員会の座長は、委員会を召集し、統括する。
３　委員会の構成は、別表－１のとおりとする。ただし、会長が必要と認めた場合は、会長が指名する者を参加させることができる。

（専門部会）
第七条　専門部会の部会長は、委員会の委員の中から会長が指名する。
２　専門部会の座長は、部会長が当たる。ただし、座長に事故があるとき、または審議内容によりそれによりがたい場合は、あらかじめ座長が指名した者がその職務を代行する。
３　専門部会の座長は、専門部会を統括する。
４　専門部会の構成は、座長が審議内容により、委員会の委員の中から構成員を指名、召集する。ただし、座長が必要と認めた場合は、座長が指名する者を参加させることができるものとする。
５　専門部会は、協議会の事業について調査・検討し、その成果を委員会に報告しなければならない。

（事務局）
第八条　協議会の事務局は、福島県土木部道路計画課、まちづくり推進課、及び東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課、郡山国道事務所調査課、磐城国道事務所調査課に置く。

（庶務）
第九条　協議会の庶務は、福島県土木部道路計画課において行う。
ただし、専門部会の庶務は、当該部会の所掌する事業の主体において行うことができる。

付　則
この規約は平成２年　７月２６日から施行する。

付　則
この規約は平成５年１１月２２日から施行する。

付　則
この規約は平成６年　６月　７日から施行する。

付　則
この規約は平成９年１２月１９日から施行する。

付　則
この規約は平成 14 年　９月　５日から施行する。

付　則
この規約は平成 15 年　６月２０日から施行する。

付　則
この規約は平成 16 年　８月　９日から施行する。

付　則
この規約は平成 17 年　８月２４日から施行する。

付　則
この規約は平成 18 年　９月２０日から施行する。

付　則
この規約は平成 19 年　９月　７日から施行する。

付　則
この規約は平成 21 年　１月２９日から施行する。

付　則
この規約は平成 30 年　８月３１日から施行する。

（別表－１）
福島県幹線道路協議会委員会

	所　属	役　職　名
会　長	福　　島　　県	土木部長
委　員	国土交通省東北地方整備局	企画部企画調整官
委　員	〃	道路部道路調査官
委　員	〃	企画部企画課長
委　員	〃	企画部広域計画課長
委　員	〃	道路部道路計画第一課長
委　員	〃	道路部道路計画第二課長
委　員	〃	道路部地域道路課長
委　員	〃	福島河川国道事務所長
委　員	〃	郡山国道事務所長
委　員	〃	磐城国道事務所長
委　員	福　　島　　県	土木部次長（道路担当）
委　員	〃	土木部道路計画課長
委　員	〃	土木部道路管理課長
委　員	〃	土木部道路整備課長
委　員	〃	土木部高速道路室長
委　員	〃	土木部都市計画課長
委　員	〃	土木部まちづくり推進課長
委　員	〃	企画調整部地域政策課長
委　員	〃	生活環境部生活交通課長
委　員	東日本高速道路株式会社 東北支社	総合企画部総合企画課長