

福井県新広域道路交通計画

令和3年7月

福 井 県

目 次

| | | |
|-----|-----------------------|----|
| 第1章 | 計画の位置づけ | 1 |
| 第2章 | 広域道路ネットワーク計画 | 2 |
| 2-1 | 福井県の将来ネットワークの基本方針 | |
| 2-2 | 広域道路ネットワーク計画 | |
| 第3章 | 交通・防災拠点計画 | 7 |
| 3-1 | 交通拠点としての機能強化と空間整備 | |
| 3-2 | 港湾拠点の機能確保のための基盤整備 | |
| 3-3 | 道の駅の新設および既存施設の防災機能の強化 | |
| 第4章 | ICT 交通マネジメント計画 | 13 |
| 4-1 | ICT 交通マネジメント強化 | |
| 4-2 | 自動運転社会を見据えた検討 | |

第1章 計画の位置づけ

平成30年3月30日に成立、同9月30日に施行された「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。

そして、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとされ、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。）を策定することとなった。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月11日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられた。

これらの動向を受けて、本県においては、「福井県長期ビジョン」の理念を踏まえ、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なる「福井県新広域道路交通計画」（以下、「計画」という。）を今般策定することとした。

本計画では、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に 대응するとともに、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、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つの観点から具体の計画を策定している。

本計画は、ビジョンに基づき、計画期間は概ね20～30年間とする。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行う。

第2章 広域道路ネットワーク計画

2-1 福井県の将来ネットワークの基本方針

ビジョンの広域的な道路交通の基本方針である「広域道路ネットワーク」に基づき、整備を推進する。

① 広域道路ネットワークの形成と強化

日本海国土軸の骨格を形成し、大都市圏をはじめとする広域圏とのヒト・モノの交流、連携を強化するため、広域道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消と暫定2車線区間の4車線化を進める。

② 地域連携を支える道路ネットワークの構築

更なる人口減少と本格的な超高齢化社会を迎える中、道路の整備効果や経済性による評価を踏まえ、広域的な生活都市圏の形成や地域間の活発な交流を促進し、地域産業等の活性化を図り、地方創生に繋がる道路ネットワークの構築を推進する。

③ 物流拠点へのアクセス強化

海上交通により北海道と九州の両方に繋がる敦賀港など、物流上重要な拠点から高規格道路 IC へのアクセス道路の整備を促進し、スムーズな交通による集荷範囲の拡大やアジア圏等との外貿拡大に向けた広域物流ネットワークの構築など、更なる物流機能の強化を図る。

④ 安定した物流・人流の確保

平常時において、より一層安定した物流・人流を確保するため、高規格道路などの整備を進めるとともに、広域周遊観光ネットワークを形成する。

災害時でも、県民の日常生活や経済活動を支える交通を安定的に確保するため、広域道路ネットワークにおける代替路の整備を促進する。

2-2 広域道路ネットワーク計画

(1) 広域道路ネットワーク計画

高規格道路や、これを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の視点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定する。

具体的には、以下に示す観点を踏まえ、「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」、「交通事故に対する安全性」、「自動運転等の将来のモビリティへの備え」といった機能・役割を担う広域道路ネットワークとして、「高規格道路」と「一般広域道路」の2階層で位置付け、広域道路ネットワークの効率的な強化に向けた取組を戦略的に進めていく。

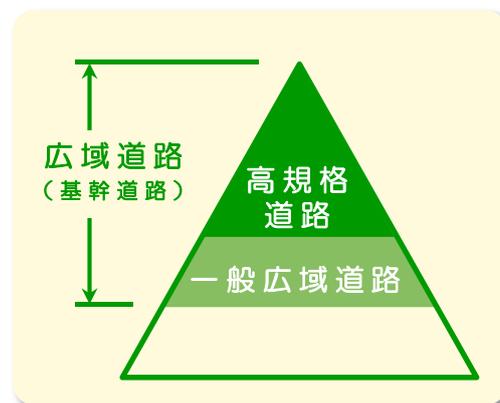


図1 広域道路（基幹道路）の階層

- **中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成**
人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。
- **我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上**
三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
- **空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化**
グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。
- **災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化**
広域道路ネットワークを強化することにより、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靱化を推進する。
- **国土の更なる有効活用や適正な管理**
広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

(2) 広域道路ネットワークにおける広域道路の要件

<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、もしくはそ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し、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60km/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。

<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40km/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。

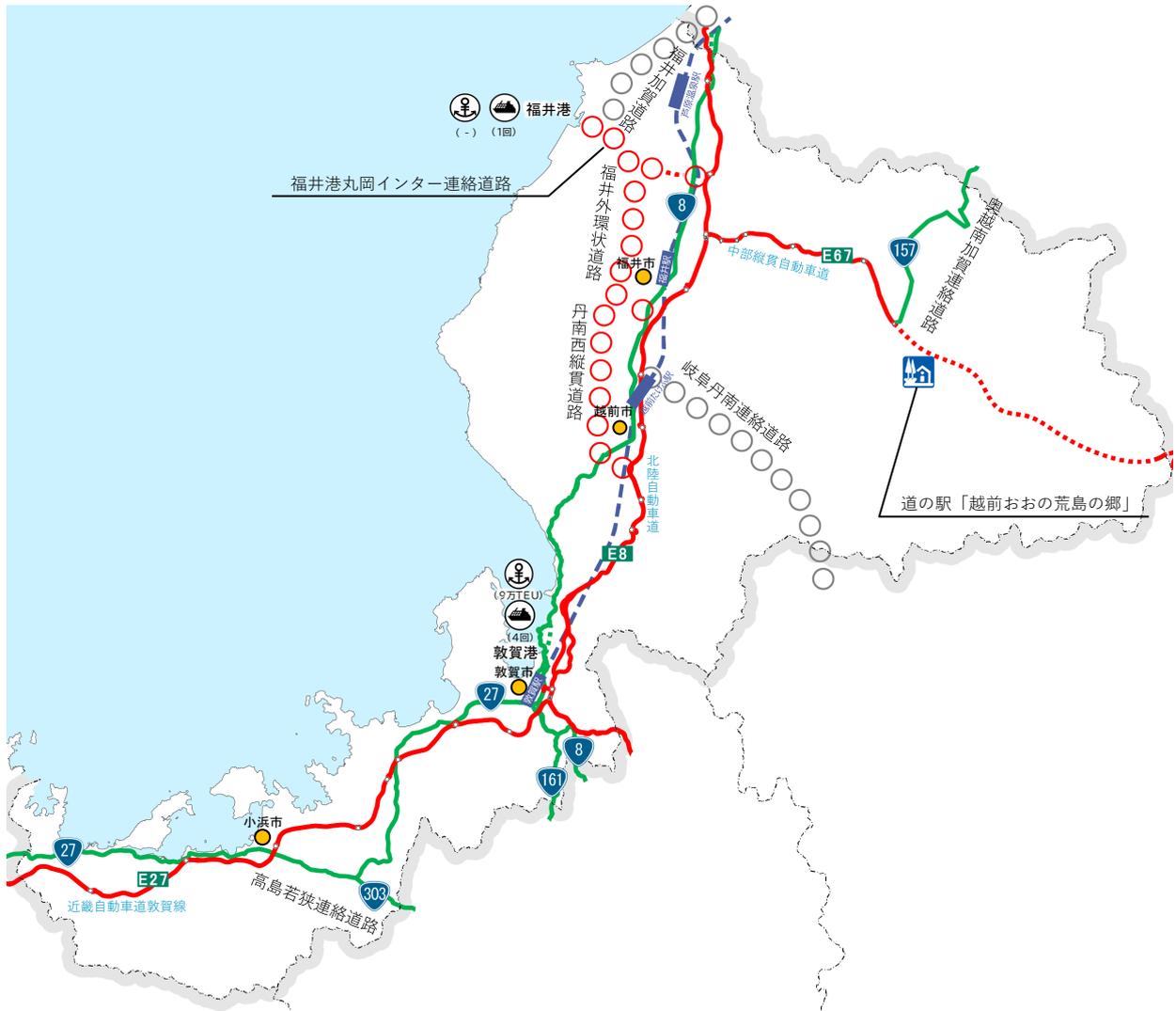
既存の高規格幹線道路網に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

表1 広域道路ネットワーク路線一覧表

| 路線名 | 分類 | 起点 | 終点 |
|-----------------------|------|------|-----|
| 福井外環状道路 | 高規格 | 坂井市 | 福井市 |
| 福井港丸岡インター連絡道路 | 高規格 | 坂井市 | 坂井市 |
| 丹南西縦貫道路 | 高規格 | 福井市 | 越前市 |
| 国道8号 | 一般広域 | あわら市 | 敦賀市 |
| 国道27号 | 一般広域 | 敦賀市 | 高浜町 |
| 国道161号 | 一般広域 | 敦賀市 | 敦賀市 |
| 奥越南加賀連絡道路 (国道157号) | 一般広域 | 勝山市 | 大野市 |
| 高島若狭連絡道路 (国道303号) | 一般広域 | 若狭町 | 若狭町 |
| 福井加賀道路 | 構想路線 | あわら市 | 坂井市 |
| 岐阜丹南連絡道路 | 構想路線 | 池田町 | 鯖江市 |

※県境を跨ぐ路線については福井県内の起終点を表記している

図2 広域道路ネットワーク計画図



| | | |
|--------|-----|-------|
| 高規格道路 | 供用中 | —— |
| | 事業中 | ----- |
| | 調査中 | ○○○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | —— |
| | 事業中 | ----- |
| | 調査中 | ○○○ |
| 構想路線 | | ○○○ |

| | |
|-----|--|
| ● | 主な都市 |
| ✈ | 主な空港 (2019年乗降客数(万人)) |
| ⚓ | 主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船寄港数(回)) |
| 🏠 | 広域的な防災機能強化を図る 「道の駅」 |
| ● | 主な交通拠点 |
| —●— | 新幹線 |
| - - | 新幹線(整備中) |

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

第3章 交通・防災拠点計画

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、「交通拠点における機能強化と空間整備」、「港湾拠点の機能確保のための基盤整備」、「道の駅の新設および既存施設の防災機能の強化」を図る。

3-1 交通拠点としての機能強化と空間整備

(1) 交通拠点としての機能強化と空間整備の方針

新幹線駅を中心に駅周辺地域において、利便性向上を図るため、空間の再整備を促進し、路線バスやタクシーなど様々なモビリティサービスと、地域と連携したサービスを一体的に提供するMaaSを構築するなど、拠点としての機能強化を図る。

さらに、誰もが使いやすく安全・安心に道路を利用できるように歩道の拡幅、バリアフリー化・ユニバーサルデザインなど、高齢者・身障者にもやさしく使いやすいデザインを採用した道路空間の整備による交通結節点の整備を行い、公共交通機関等との乗り換えがしやすい快適な道路空間の創出を図る。

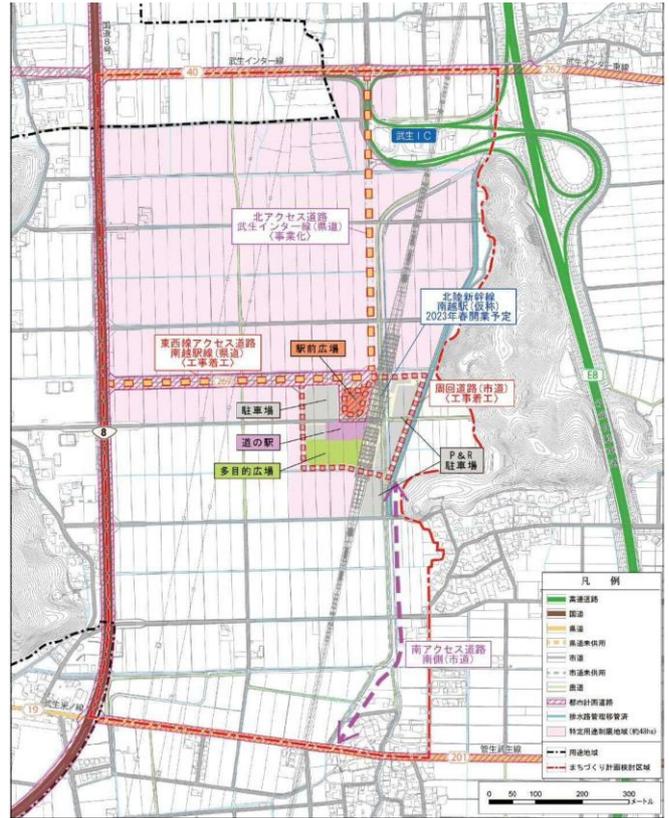
(2) 交通拠点の機能強化へ向けた取組

表2 福井県における主な取組（交通結節点）

| 分類 | 市 | 事業箇所 |
|-------|------|-------------------|
| 駅周辺整備 | あわら市 | 芦原温泉駅周辺整備（北陸新幹線） |
| | 福井市 | 福井駅周辺整備（北陸新幹線） |
| | 越前市 | 越前たけふ駅周辺整備（北陸新幹線） |
| | 敦賀市 | 敦賀駅周辺整備（北陸新幹線） |
| | 小浜市 | 東小浜駅周辺整備（北陸新幹線） |

② 越前たけふ駅

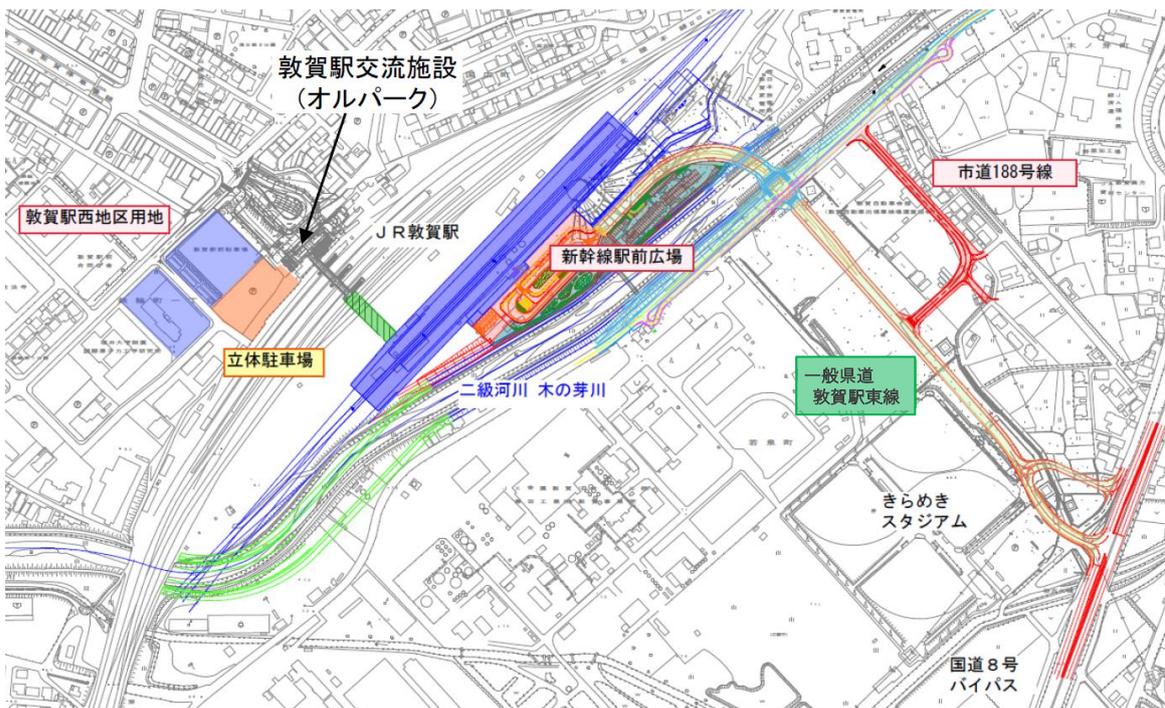
越前たけふ駅周辺整備では、丹南地域の広域交通の玄関口となり、北陸自動車武生インターチェンジや国道8号が近接する広域交通結節点という地理的特性を活かし、路線バス、高速バス、観光バスなどの発着場を設け、二次交通との連携を図るとともに、駅西交通広場や道の駅などの施設を整備し、地域を活性化させる空間を創出する。



出典：越前市作成

③ 敦賀駅

敦賀駅周辺整備では、中心市街地に向かう駅西側においては、交流施設、駅前広場、立体駐車場の整備に続き、民間活力による土地活用の整備を進め、観光や産業の活性化を図るとともに、駅東側においては、国道8号や敦賀 IC と接続する敦賀駅東線を整備し、関西圏、中京圏、北陸圏の広域交通結節点として、敦賀港を含めた交通ハブ機能の強化を図る。



出典：敦賀市作成

3-2 港湾拠点の機能確保のための基盤整備

(1) 港湾拠点の機能確保のための基盤整備の方針

日本海側の港湾として、北海道、九州の両方に航路を持ち、太平洋側に近接しているという利点を活かし、敦賀港が物流拠点の核となり、太平洋側の大規模災害時には代替機能を果たせるよう、港湾機能の強化を図るとともに、関西、中京、北陸からのアクセスの強化を図る。

(2) 港湾拠点の基盤整備へ向けた取組

表3 福井県における主な事業（港湾拠点）

| 事業箇所 | 事業内容 |
|---------|-----------------------------|
| 敦賀港 | 港湾機能施設整備事業（いし頭用地整備） |
| 敦賀港 | 鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業 |
| 敦賀港・福井港 | 港湾改修事業（港湾施設の修繕・改修） |
| 福井港 | 地方創生港整備推進事業（防砂堤、臨港道路、緑地帯整備） |

(3) 計画事例

■敦賀港



図4 敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナルの拡張整備

出典：敦賀港開港120周年特集（令和元年7月）

3-3 道の駅の新設および既存施設の防災機能の強化

(1) 道の駅の新設および既存施設の防災機能強化の方針

災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となる道の駅やSA、PA等の既存施設を防災拠点として最大限活用する。また、整備中の4つの新たな道の駅（「蓬如の里あわら」、「越前たけふ」、「南えちぜん 山海里」、「はまびより」）や大型車の交通量が多い幹線道路沿いに、休憩スペースの確保を図る。

特に「道の駅」は情報発信機能、休憩機能、地域連携機能の3つの機能を基本とし、観光拠点や地域コミュニティ空間など多様な施設機能を有している。道の駅が防災に果たす役割は大きなものになってきており、被災者の避難場所、救援物資の輸送や災害医療支援など、地域防災計画に位置付けられる防災拠点として活用できるよう防災機能の強化を推進する。

地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供するため、防災拠点化、市町村との役割分担、防災設備・防災機能の付加等を推進し、地域の復旧・復興の拠点として、ハード・ソフト対策を強化した、広域的な防災機能を図る「道の駅」の整備を進める。

(2) 福井県における広域的な防災機能強化を図る「道の駅」

福井県内には令和3年6月時点で17箇所が供用し、新たな道の駅として4箇所の整備が進められており、重点道の駅に4箇所が選定されている。

福井県では、大野市にある道の駅「越前おおの 荒島の郷」を、大規模災害時、広域的な復興・復旧活動拠点としての防災整備・防災機能の強化を図り、広域的な防災機能強化を図る「道の駅」として整備し、令和3年6月11日「防災道の駅」に選定された。また、県内の他の防災拠点の配置等も踏まえ、福井坂井地域、丹南地域、嶺南地域においても広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を進めていく。

表4 福井県における広域的な防災機能強化を図る「道の駅」

| 道の駅名称 | 市町 | 取組 |
|------------|-----|---|
| 越前おおの 荒島の郷 | 大野市 | <ul style="list-style-type: none">・ 地域資源を情報発信し、市内の回遊を促す核として整備する・ 観光情報の提供による市内への誘客、交流人口の拡大を図る・ 被災地において各部隊の集結・指揮、救援物資の中継・分配等を行う |

(3) 計画事例（防災機能の強化）

■道の駅「越前おおの 荒島の郷」

福井県の東の玄関口であることから「観光回遊促進機能」や大規模災害に対応するための「防災機能」を併せ持つ重点道の駅として整備された。道の駅「越前おおの 荒島の郷」は、整備中の中部縦貫自動車道の大野東 IC（仮称）に隣接しており、南海トラフ巨大地震等の大規模災害が発生し、東名・名神高速道路等の太平洋側の高速交通体系が分断された場合でも、広域防災拠点として、日本海側から中京方面への後方支援が可能である。また、地域住民・道路利用者の一時避難場所・受入施設としての機能を持ち、防災備蓄倉庫や自家発電装置の整備だけでなく、ヘリコプターの場外離発着場や広域支援部隊一時集結場所、救援物資の中継・分配、積込・運搬待機スペース等が確保されている。

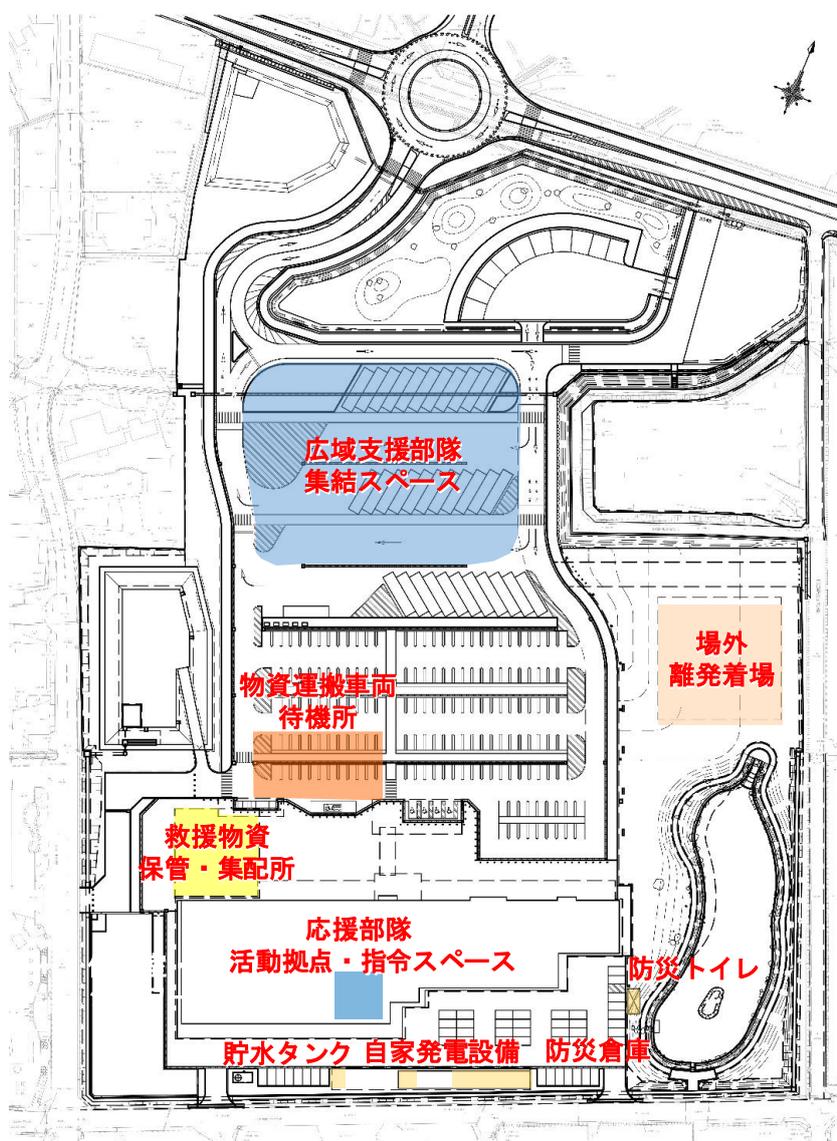


図5 道の駅「越前おおの 荒島の郷」の後方支援時の配置イメージ図

第4章 ICT 交通マネジメント計画

ビジョンの「ICT 交通マネジメント」に関する方針に基づき、「ICT 交通マネジメント強化」、「自動運転社会を見据えた検討」を進める。

4-1 ICT 交通マネジメント強化

(1) ICT 交通マネジメント強化の方針

ETC2.0 データを活用した渋滞対策や利用者への情報提供により交通の円滑化と交通安全に向けた取組みを推進する。さらに、ETC2.0 データと民間保有データや他の交通モード等のビックデータとの組合せにより、地域のモビリティサービスの強化を図る。

また、AI 技術活用による道路監視など、ICT を積極的に取り入れた交通マネジメントの強化を図る。

(2) ICT 交通マネジメントにおける取組

表5 福井県における主な取組（ICT 交通マネジメント）

| 分類 | 県市町 | 取組内容 |
|--------|------|----------------------------|
| AI カメラ | 福井県 | 「路面状態判別技術」の実証実験 |
| | 福井県 | 道路管理情報システムよりリアルタイムで道路状況を発信 |
| | 福井県 | GPS搭載の除雪車の位置情報を国と共有し連携 |
| MaaS | 福井県 | 県内における MaaS の導入を検討 |
| 自動運転 | 永平寺町 | 永平寺参ろ一どにおける無人自動運転サービスの試験運行 |

(令和3年3月時点)

(3) 計画事例（交通マネジメントの強化）

■AI による「路面状態判別技術」の実証実験

本県と日本気象協会、ベンチャー企業は産官で連携し、県内の広範囲に設置されているカメラ画像を用いて、リアルタイムに路面の凍結や積雪状態を判別していく実証実験が令和2年12月より開始している。

将来的には、AI による路面状態判別技術を活用して、通行の安全や除雪作業・凍結防止剤散布作業の実施判断や作業効率の高度化を目指す。



図6 AIによる路面状態判別のイメージ

4-2 自動運転社会を見据えた検討

(1) 自動運転社会を見据えた検討の方針

永平寺町では、住民や観光客を対象に、えちぜん鉄道永平寺口駅から永平寺門前間において、自動運転の小型電動車を利用し、自動運転システムの実用化に向けた実証実験、試験運行が実施されている。新しい交通手段として、社会実装できるよう、今後も自動運転の実証フィールドに参画し、その実現に向けて道路整備等を検討していく。

(2) 永平寺町における自動運転の取組

<概要>

■永平寺町の特徴

○自家用車への依存、地域交通の衰退、高齢者の移動手段確保、運転手不足が課題
→過疎地モデル

■自動走行や遠隔監視・操作の技術で実現による将来の展望

○少子高齢化地域の活性化
○安心な交通手段の確保
○観光客の需要促進

■実証環境

えちぜん鉄道の廃線跡地の町道である「永平寺参ろ一ど（約6km）」を走路

表6 永平寺町における実証実験内容

| 実施年度 | 取組内容 |
|--------|--|
| 平成29年度 | <目的> ・公道での自動運転走行システムの検証 ・自動運転EV通勤の実用化に向けた有効活用の検証 <運行形態> ドライバー乗車 |
| 平成30年度 | <目的> ・ドライバー不足対策やコスト削減に寄与する、遠隔型自動運転の検証 ・自動運転電動カートによる移動サービスの実現に向けた遠隔監視・操作、管制技術の検証 ・交通弱者の移動手段確保と地域の活性につながる新しい交通手段の実現 <運行形態> 1名の遠隔ドライバーが2台の自動運転車両を運用する遠隔型自動走行 |
| 令和元年度 | <目的> ・車両の信頼性の確認 ・行動を走行する上での安全性の確認 ・実用化に向けてのニーズ調査 <運行形態> 1名の遠隔ドライバーが2台の自動運転車両を運用する遠隔型自動走行 |
| 令和2年度 | <目的> ・遠隔型自動運転システムによる無人自動運転移動サービスの試験運行 <運行形態> 1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行 |

永平寺参ろードにて無人自動運転サービスの試験運行の概要（令和2年12月～）

■運行ルート

福井県永平寺町の「永平寺参（まい）ろード」約2km
 ※全長6kmの自転車歩行者専用道であり、このうち荒谷から志比の2km区間

■運行形態

1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行
 ※保安要員（運転者ではなく、車内の安全対策等のために乗車する者）が車両の後部座席に乗車した形で運行

■実施内容

実用化を見据えたダイヤ編成（定時運行、二路線）



1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行



遠隔監視・操作室



走行ルート



自動運転小型電動カート

出典：経済産業省資料（令和2年12月）