

福井県新広域道路交通ビジョン

令和3年7月

福 井 県

目 次

はじめに

第1章 福井県の現状と見通し	1
1-1 福井県の人流・物流を支えるインフラ整備の状況	
1-2 福井県における物流と企業立地の状況	
1-3 福井県の観光資源と観光客数の状況	
1-4 自然災害の状況	
1-5 福井県内の道路インフラの現状	
1-6 福井県の人口推移	
第2章 福井県の将来像	14
第3章 広域的な交通の課題	16
3-1 交通ネットワーク	
3-2 平常時の物流	
3-3 平常時の人流	
3-4 災害時	
第4章 広域的な交通の取組	24
4-1 交通ネットワーク	
4-2 人流	
4-3 新技術の活用	
第5章 広域的な道路交通の基本方針	26
5-1 広域道路ネットワーク	
5-2 交通・防災拠点	
5-3 ICT 交通マネジメント	

はじめに

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ており、これらも踏まえてビジョンを策定する。

本ビジョンの計画期間は、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1章 福井県の現状と見通し

1-1 福井県の人流・物流を支えるインフラ整備の状況

(1) 福井県内および周辺の広域道路ネットワーク

県内の高規格幹線道路は、北陸圏と関西圏・中京圏を結ぶ北陸自動車道、関西圏との環状ネットワークを形成する舞鶴若狭自動車道、中京圏との環状ネットワークを形成する中部縦貫自動車道がある。舞鶴若狭自動車道は、平成26年7月に全線開通したものの暫定2車線区間が存在しており、4車線化が順次進められている。また、中部縦貫自動車道は、平成29年7月に永平寺大野道路が全線開通し、残るミッシングリンクである大野油坂道路の整備が進められており、大野・和泉間については令和4年度、和泉・油坂間については令和8年春に開通する予定である。

本県周辺の高規格幹線道路網は、関西圏・中京圏へアクセスする名神高速道路や関東圏・中京圏へアクセスする東海北陸自動車道、東名・新東名高速道路等がある。これらの路線では、車線数増などネットワークの強化が進められており、今後、関東圏・中京圏への利便性および輸送効率がさらに向上し、また広域リダンダンシーの確保が期待できる。

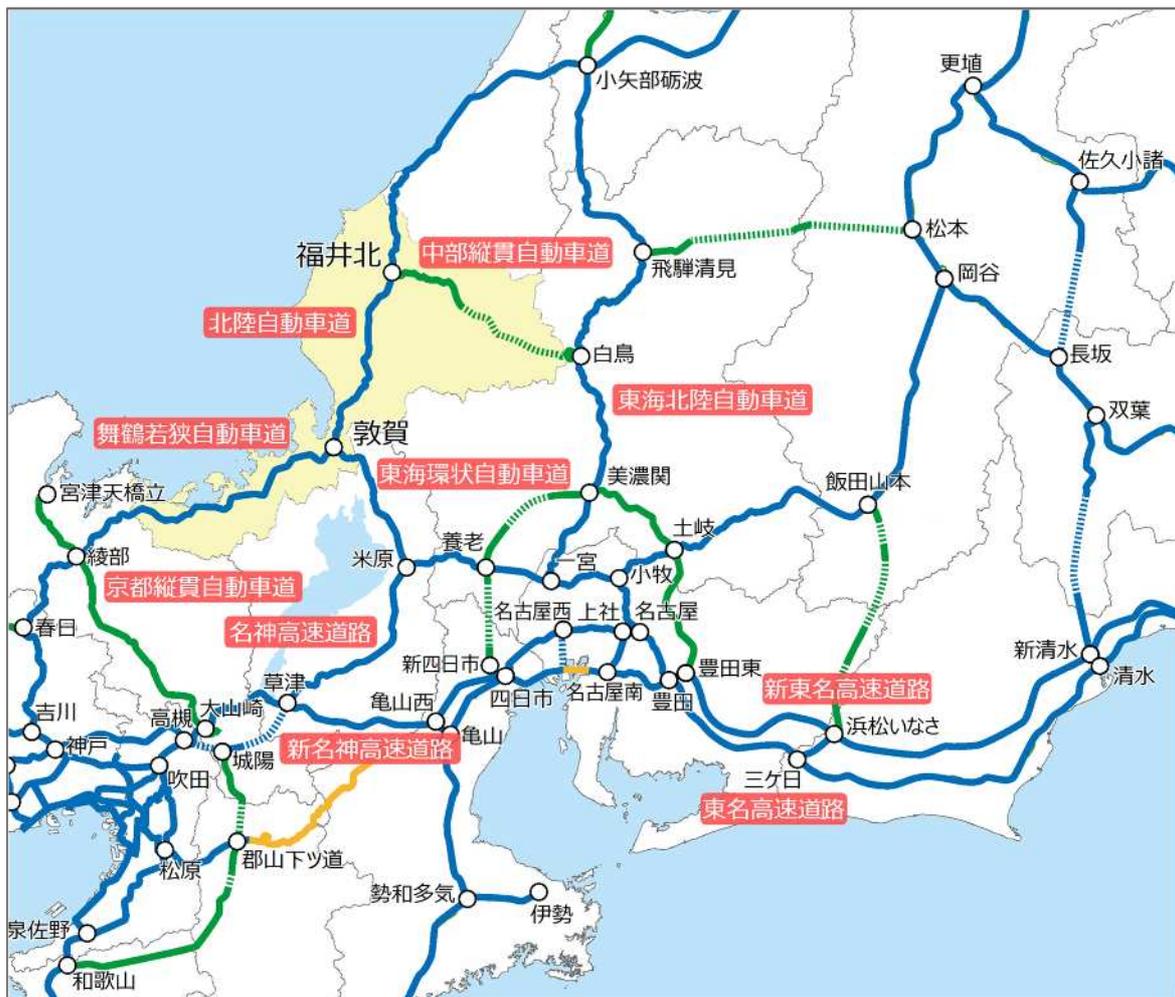


図 福井県周辺の広域道路ネットワーク

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「全国路線図（令和2年10月1日現在）」より作成

(2) 北陸新幹線福井・敦賀開業により首都圏と直結

北陸新幹線の福井・敦賀開業により、本県には、北陸新幹線駅として芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅ができる予定となっている。さらに敦賀駅以西の北陸新幹線は敦賀・大阪間を小浜・京都ルートで整備されることが平成29年3月に決定された。北陸新幹線の福井・敦賀開業後、本県は首都圏と直結し、大阪開業後は、東海道新幹線などとともに大環状広域観光ルートが形成され、さらなる交流拡大が期待される。



図 北陸新幹線 ルート図

(3) 日本海側の玄関口としてアジア大陸をつなぐ敦賀港

本県は、日本海沿岸地域のほぼ中央部に位置し、北は石川県、東は岐阜県、南は滋賀県、西は京都府に連なり、北陸圏、関西圏、中京圏の3つの圏域に属する地域的特性を有している。アジア大陸とは日本海を挟んで対岸に面し、日本海側の玄関口として、関西、中京の二大経済圏に近いという地理的優位性を有する敦賀港がある。

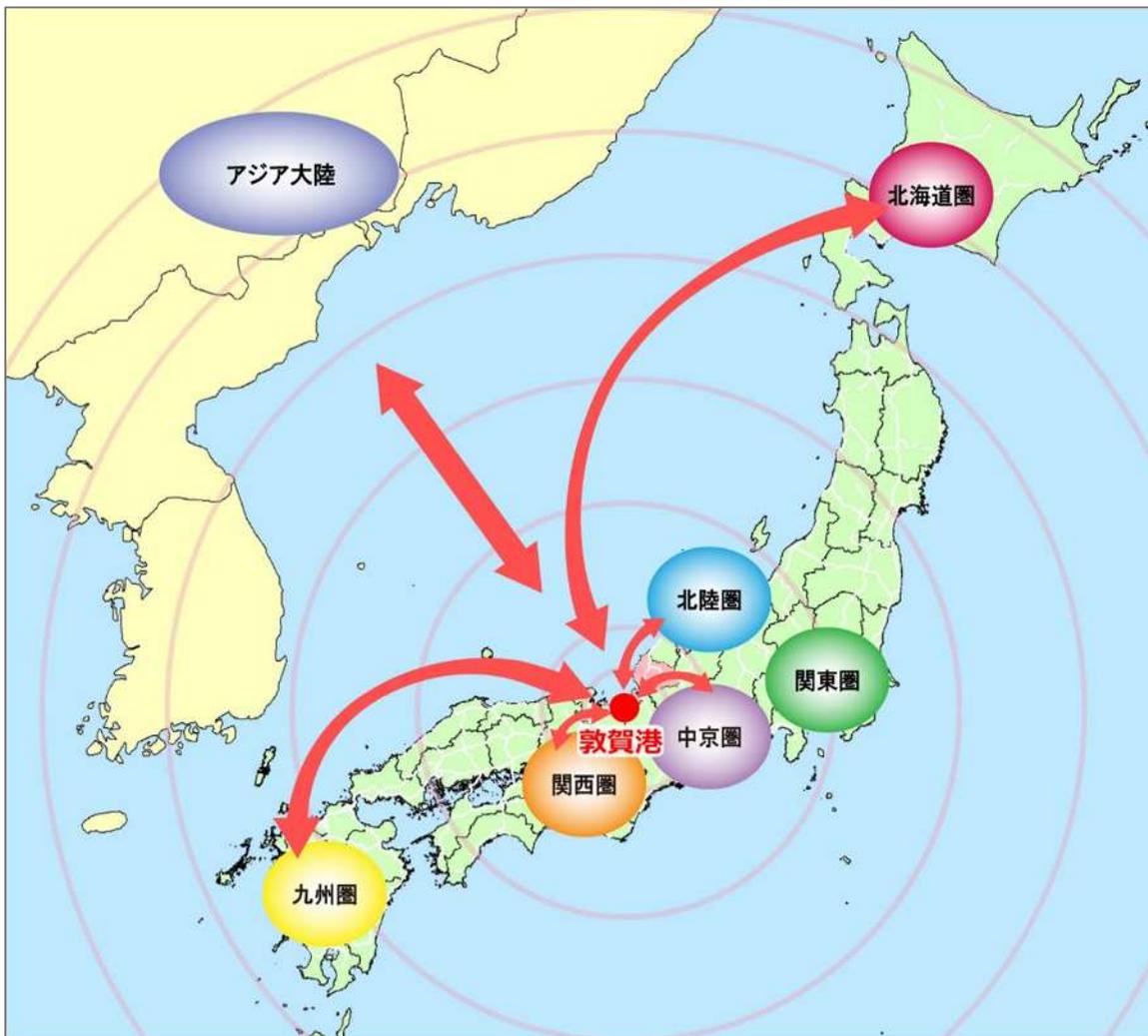


図 日本とアジア大陸をつなぐ敦賀港

1-2 福井県における物流と企業立地の状況

(1) アジアを中心とした貿易

平成30年における本県の貿易は、輸出は約2,250億円、輸入は約1,950億円となっている。輸出先の約66%は中国を中心としたアジアへの輸出となっており、輸出額の約55%は機械・電気機器と繊維製品で占めている。

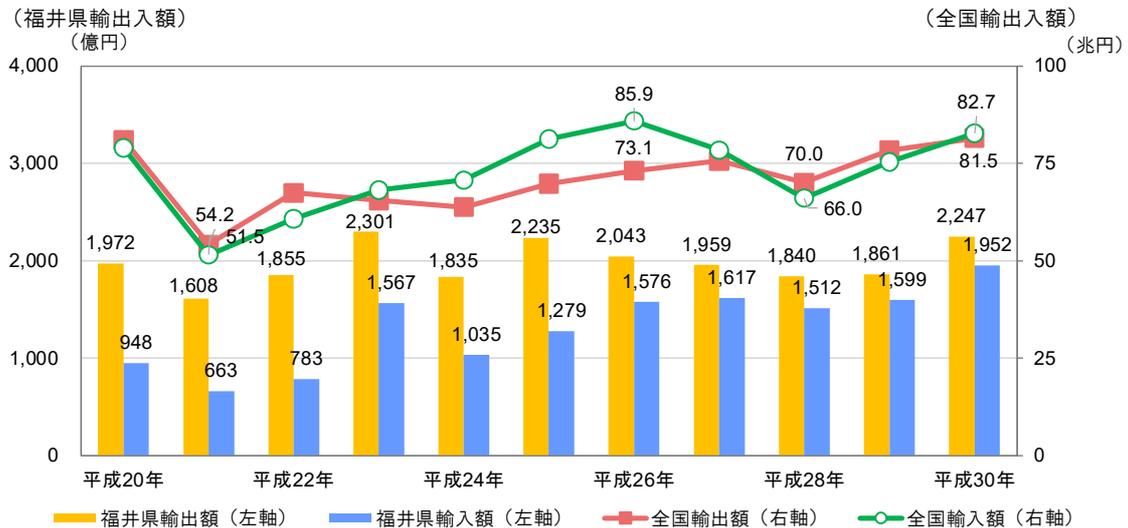
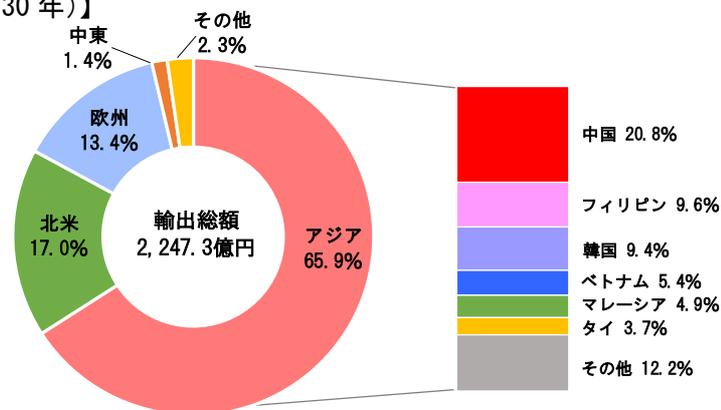


図 福井県の輸出入額の推移

出典：福井県「福井県の貿易（平成30年）」

【地域別輸出額（平成30年）】



【品目別輸出額（平成30年）】

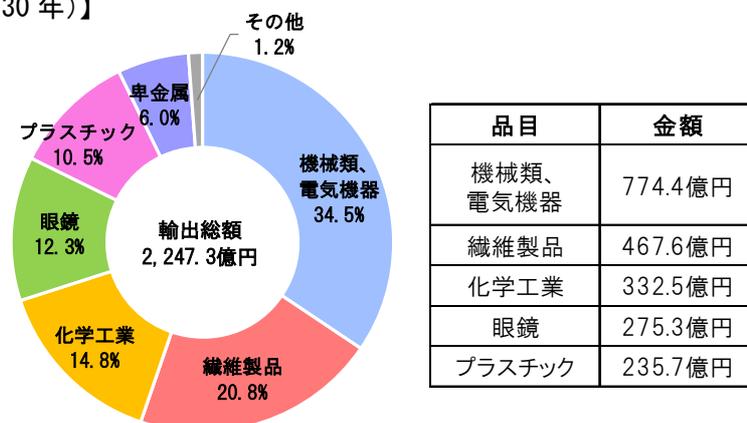


図 地域別・品目別輸出額

出典：福井県「福井県の貿易（平成30年）」

(2) 敦賀港・福井港の取扱貨物量

本県の物流拠点として、敦賀港や福井港は日本海側で有数の港として栄えてきた。特に、敦賀港は日本海における天然の良港であり、古くからアジア大陸を結ぶ交流拠点として栄え、平成22年の鞠山南地区国際物流ターミナルの本格供用開始以降、取扱貨物量は年々増加傾向となっている。福井港については、嶺北地域を中心にテクノポート福井の拠点港として、物流基地の機能を果たし、取扱貨物量は横ばい傾向となっている。

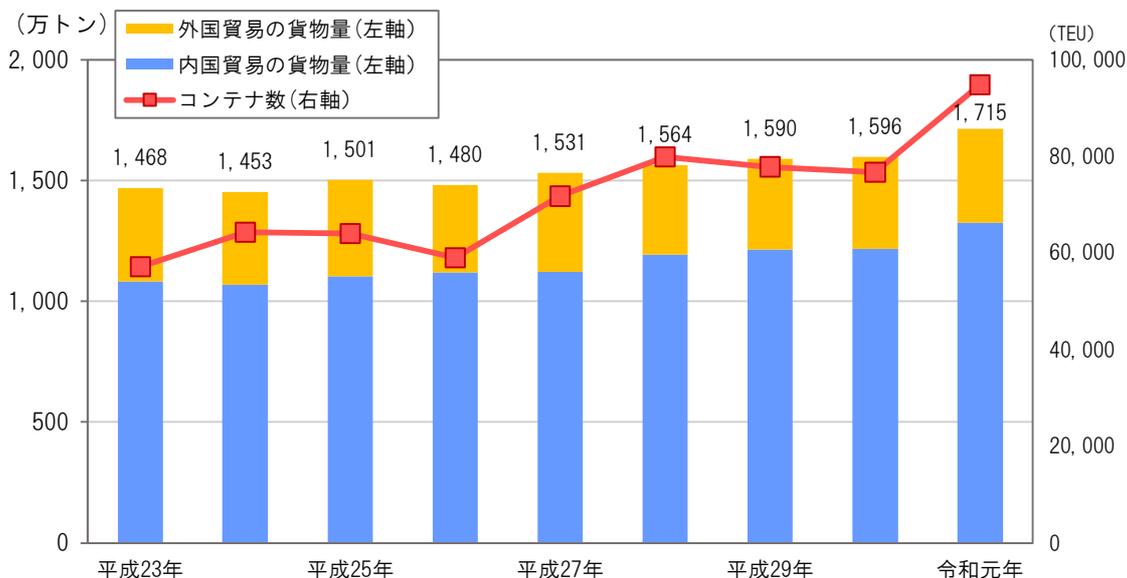


図 敦賀港の取扱貨物量・コンテナ取扱量

出典：福井県「敦賀港統計年報（令和元年）」

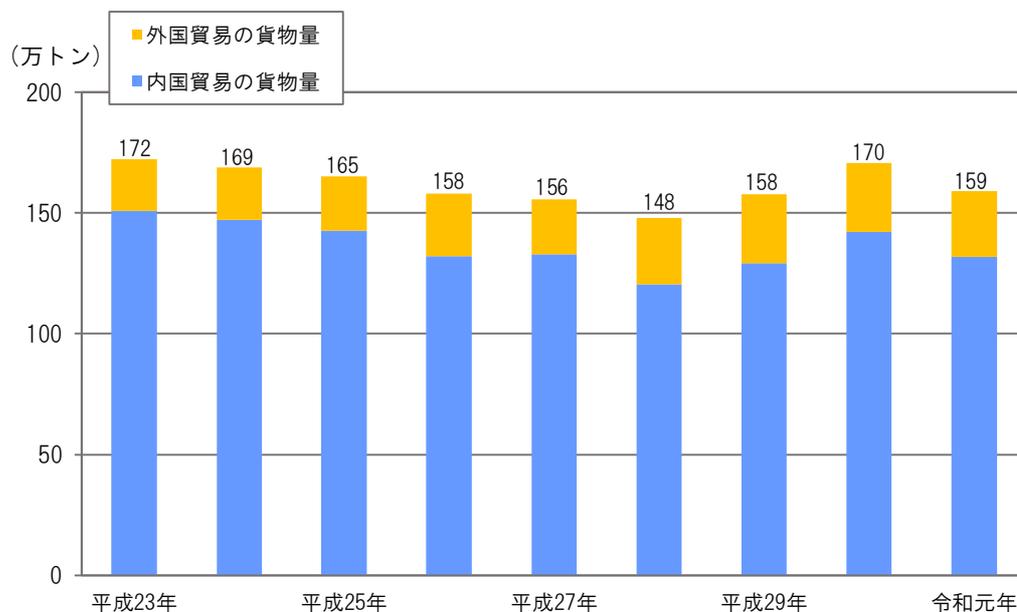


図 福井港の取扱貨物量

出典：福井県「福井港港湾統計年報（平成30年）、福井県内港湾の近況（令和2年）」

(3) 嶺北地域中心に企業立地の増加

本県では嶺北地域を中心に近年では毎年 30 件以上の企業が新設又は増設しており、平成 23 年から平成 30 年までの 8 年間の企業立地件数は 251 件である。嶺南地域は、平成 26 年 7 月に舞鶴若狭自動車道の全線開通により、関西・中国方面への移動時間が大きく短縮されたことによって利便性が向上し、開通区間の沿線に工場が新たに立地している。嶺北地域は、平成 29 年までに中部縦貫自動車道の永平寺大野道路が順次開通したことにより、永平寺大野道路の周辺地域には新たな企業立地が進展している。

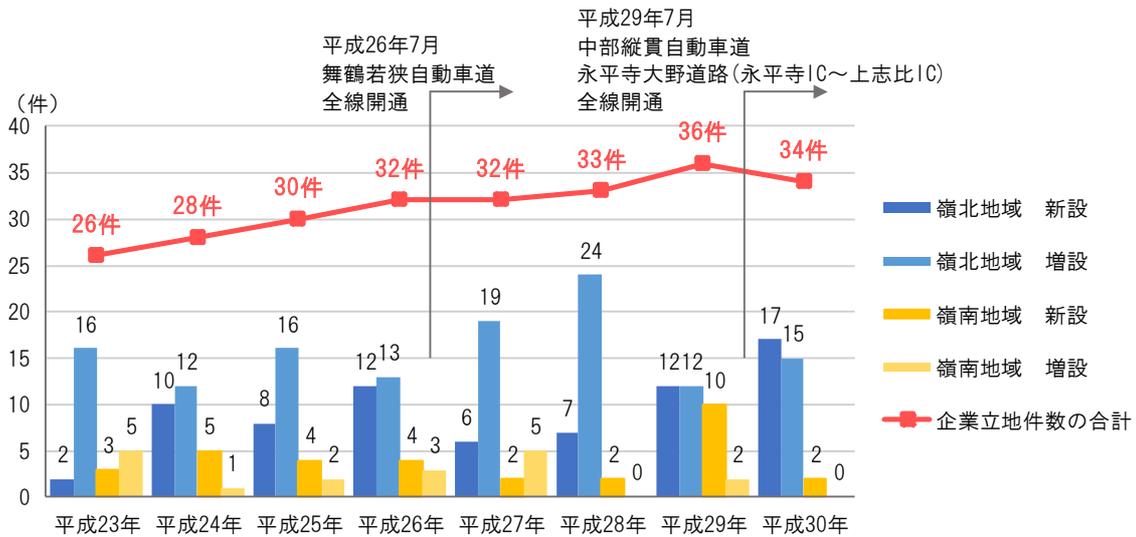


図 福井県の企業立地件数の推移

出典：福井県調べ



図 中国方面への輸送経路および所要時間の短縮

出典：NEXCO 中日本・西日本「舞鶴若狭自動車道の概要について (令和元年8月)」

また、北陸自動車道とネットワークを形成する高規格幹線道路のルート上には、本県を代表する工業団地であるテクノポート福井や世界各国に製品を供給し、日本有数の業績を上げている企業の工場が立地している。

今後、北陸新幹線の福井・敦賀開業や中部縦貫自動車道の県内区間全線開通、さらに高規格幹線道路の整備が進むことで、高速交通ネットワークが構築され、県内・県外アクセスが向上することから、更なる企業立地および経済産業の活性化が期待できる。

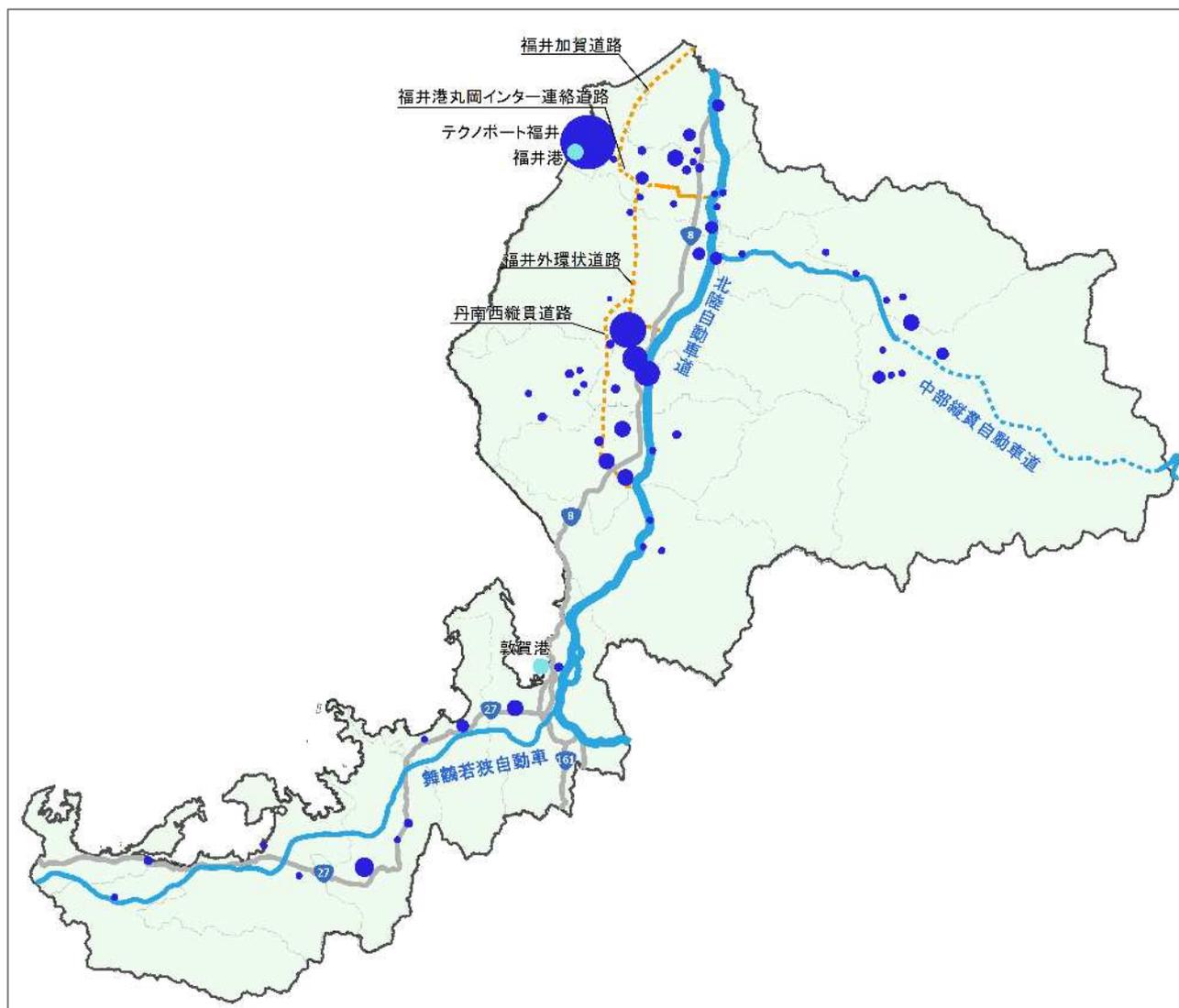


図 広域幹線道路と工業団地

1-3 福井県の観光資源と観光客の状況

(1) 文化的な価値を誇る観光資源と豊かな「食」

本県には、越前海岸、若狭湾等の自然景観をはじめ、国内最大の戦国城下町の遺構である一乗谷朝倉氏遺跡や国の重要文化財にも指定されている丸岡城、また大本山永平寺、東尋坊など歴史的・文化的な価値を誇る観光地の他、世界三大恐竜博物館の一つにも数えられる福井県立恐竜博物館やあわら温泉、ラムサール条約に登録され、近年は年縞で注目される三方五湖など国内外に誇ることができる観光地が数多くある。そのうち、国を代表する観光資源として、三方五湖、一乗谷朝倉氏遺跡、永平寺、丸岡城が「観光資源台帳」に選定されている。



図 福井県の魅力ある観光資源

出典：(左・中) 福井県観光連盟 HP、(右) 坂井市 HP

また、本県は歴史や文化だけでなく、豊かな「食」にも恵まれている。本県を代表する水産物としては、越前がに、若狭ふぐ、甘えび等があり、農作物ではいちほまれ、花らっきょ、福井梅等がある。それ以外にも、ご当地料理として越前おろしそばやソースカツ丼等が全国でも有名となっている。特に、越前がには本県の特産品として皇室へ献上されるなど、全国的に高い知名度を有している。



図 福井県の魅力ある「食」

出典：(左) えちぜん観光ナビ HP、(中) ふくいブランド米推進協議会 HP、(右) ふくいブランド HP

(2) 高速交通ネットワークの進展による観光客数の増加

県内の観光客入込数は、平成26年の舞鶴若狭自動車道の全線開通および、平成27年の北陸新幹線金沢開業により増加傾向にあり、近年は約1,800万人となっている。

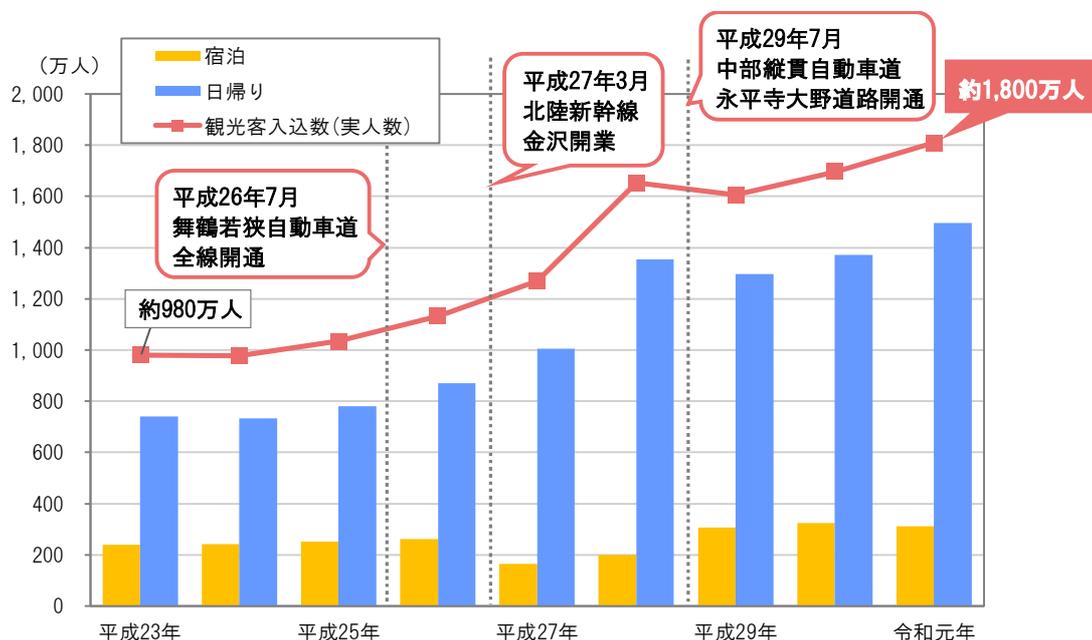


図 福井県の観光入込客数

出典：福井県「福井県観光客入込数（推計）（令和元年）」

また、全国的にインバウンド需要が年々増加しており、訪日外国人旅行者数が近年大きく伸びている。それに伴い、本県の外国人宿泊者数も増加傾向にあり、令和元年には約10万人の外国人宿泊者数となっている。

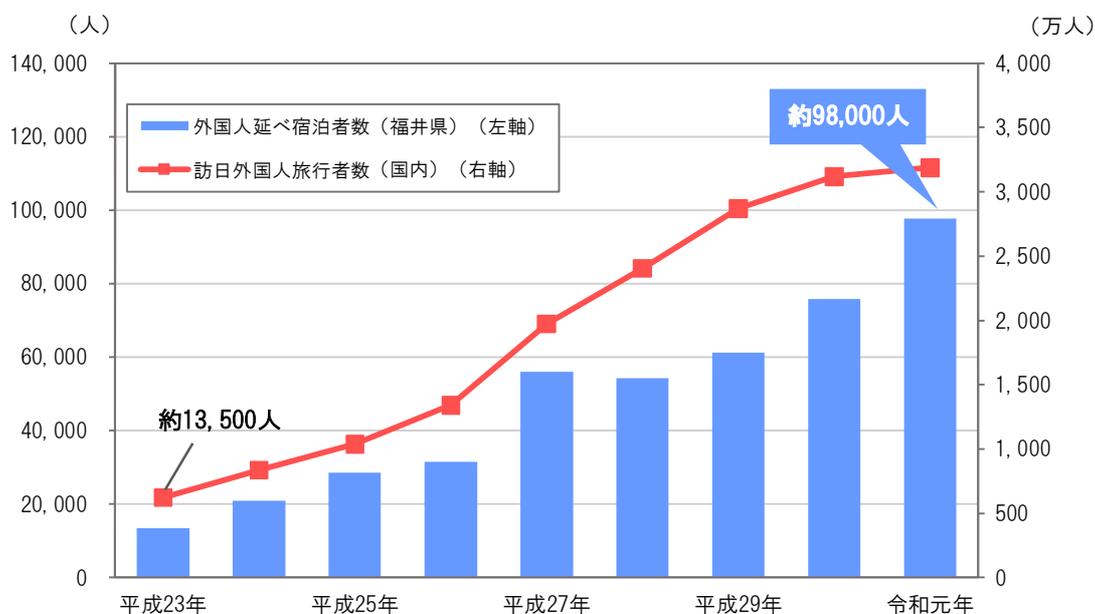


図 福井県の外国人宿泊客数と国内の訪日外国人旅行者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」、日本政府観光局 (JNTO)

1-4 自然災害の状況

(1) 頻発する大雨・大雪

近年、全国的に集中豪雨や台風による被害が頻繁に発生している。県内では、平成11年以降、1時間に降水量50mm以上の非常に激しい雨の発生頻度が増加しており、平成16年7月の福井豪雨や平成30年7月の豪雨で甚大な被害を受けた。

また、大雨による被害だけではなく、大雪による被害も発生している。平成30年2月や令和3年1月の大雪では、嶺北地域の北陸道と国道8号において、大規模な渋滞・滞留が発生するなど、県民生活に大きな影響を与えた。

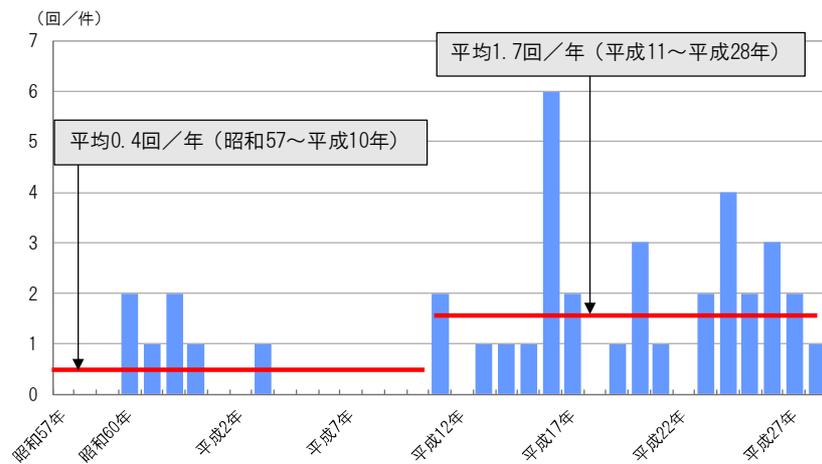


図 1時間降水量50mm以上の年間発生回数

出典：福井地方気象台資料（県内11時点のアメダスより集計）



平成16年7月 福井豪雨
足羽川で堤防が決壊し福井市街地に甚大な被害



平成30年7月 豪雨
法面崩壊が発生し国道305号が通行止め



平成30年2月 大雪
国道8号の滞留状況



令和3年1月 大雪
国道8号の渋滞状況

1-5 福井県内の道路のインフラの現状

(1) 道路インフラ施設の老朽化

本県が管理する道路橋（橋長2m以上）は、2,351橋（平成31年3月時点）ある。このうち、令和2年度に老朽化（建設後50年を経過）している橋梁は1,042橋あり、全体の約4割を占めており、令和22年度には約8割の橋梁が老朽化橋梁となる。

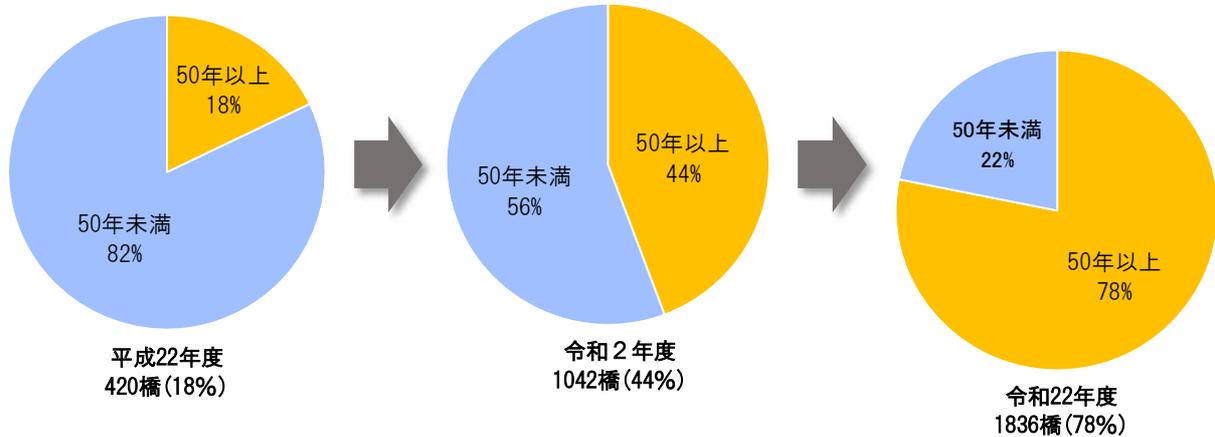


図 老朽化橋梁の割合推移

出典：福井県調べ

平成25年の道路法改正等を受け、平成26年より道路管理者は全ての橋梁、トンネル等について、5年に1回の近接目視による点検が義務付けられた。そのため、本県でも橋梁やトンネル等の点検を実施している。トンネルと道路附属物等では、早期措置が必要な判定区分Ⅲの割合が高く、早期修繕が求められている。

表 点検結果

	管理者	管理施設数	判定区分内訳※							
			I		II		III		IV	
橋梁	県	2351	999	42.7%	1085	46.3%	257	11.0%	0	0.0%
	市区町村	6774	3602	53.2%	2712	40.0%	457	6.7%	3	0.0%
トンネル	県	137	5	3.6%	32	23.4%	100	73.0%	0	0.0%
	市区町村	39	1	2.6%	18	46.2%	20	51.3%	0	0.0%
道路附属物等	県	254	30	11.8%	127	50.0%	97	38.2%	0	0.0%
	市区町村	62	13	21.0%	36	58.1%	13	21.0%	0	0.0%

出典：福井県調べ

《定期点検一巡目の点検結果における都道府県・政令市等の判定区分の割合（平成31年3月時点）》

【橋梁】 I：39% II：50% III：11% IV：0.02%

【トンネル】 I：2% II：53% III：45% IV：0.2%

【道路附属物等】 I：24% II：53% III：24% IV：0.1%

出典：国土交通省「メンテナンス年報（令和元年8月）」

※橋梁・トンネル・道路附属物等については健全性の診断を以下の4段階に区分して判定する。

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

出典：国土交通省「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年7月施行）」

1-6 福井県の人口推移

(1) 人口減少社会の到来と少子高齢化の進行

本県の人口は、平成12年の82.9万人をピークに減少に転じており、令和22年には64.7万人まで減少すると推計されている。この人口は、昭和初期の人口とほぼ同じ状況である。年齢区分別では老年人口が令和2年に23.7万人に達した後、令和22年に24.1万人とほぼ横ばいで推移する一方、年少人口はほぼ一貫して減少し、生産年齢人口も減少傾向が続くことが予測されている。それにより、令和22年には本県の人口の約5人に2人(37%)が高齢者になると予測されている。

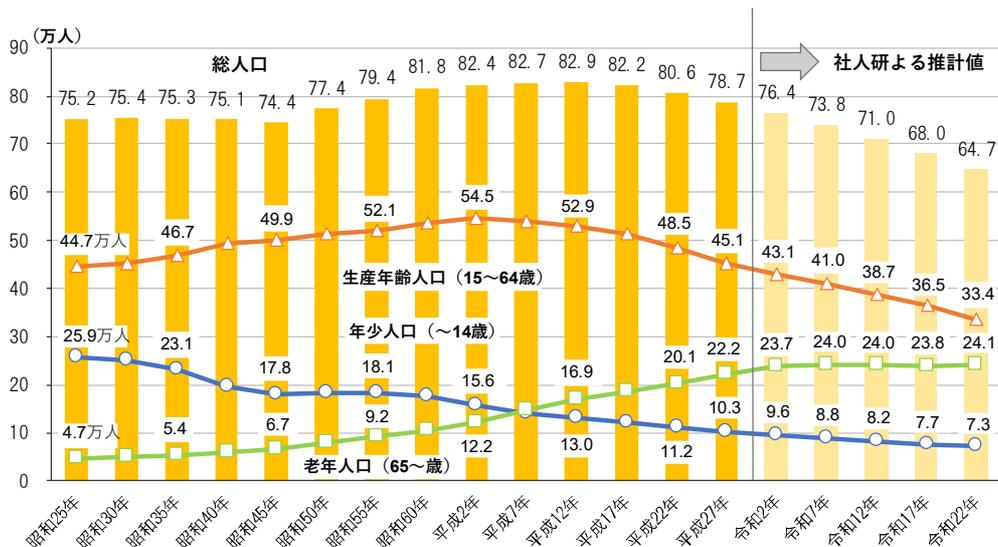


図 福井県の総人口の推移

出典：(平成27年まで) 総務省「国勢調査」、
(令和2年以降) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

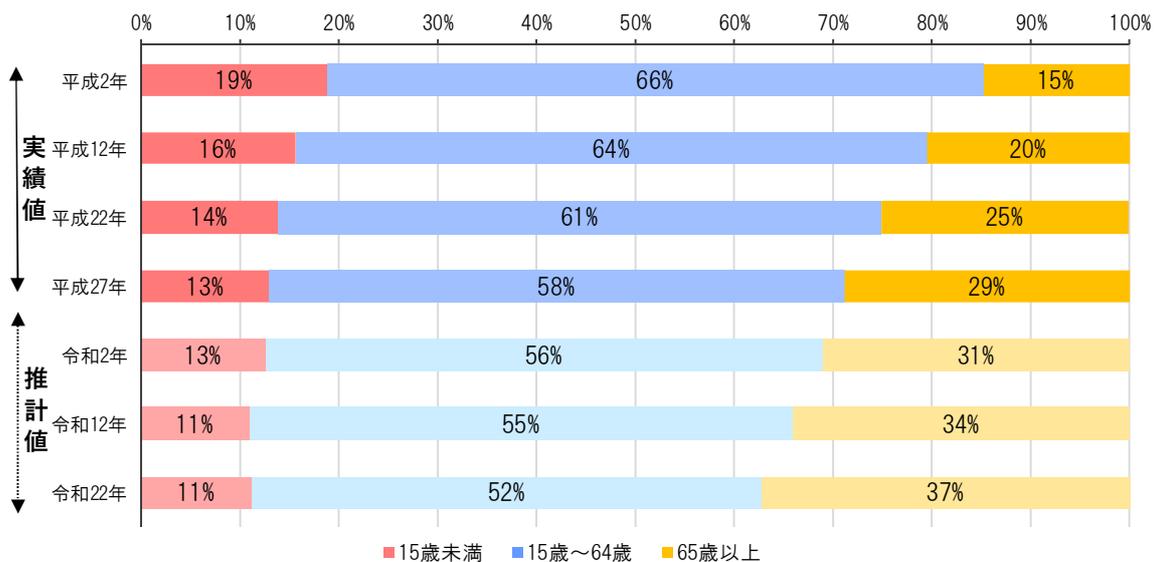


図 福井県の年齢階層別人口の動向

出典：(平成27年まで) 総務省「国勢調査」、
(令和2年以降) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

市町別では、福井市などの生活圏域中心都市から離れた地域では人口減少が進み、さらに人口減少率が高い地域では、75歳以上の高齢者の割合も高くなると予想されている。

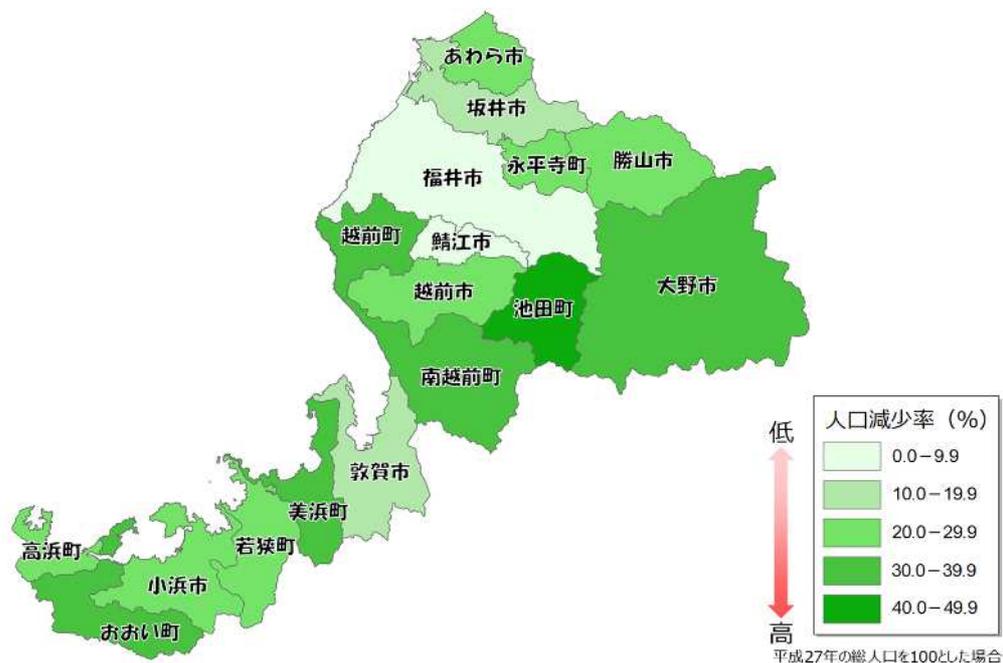


図 令和22年の人口減少率（平成27年との比較）

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

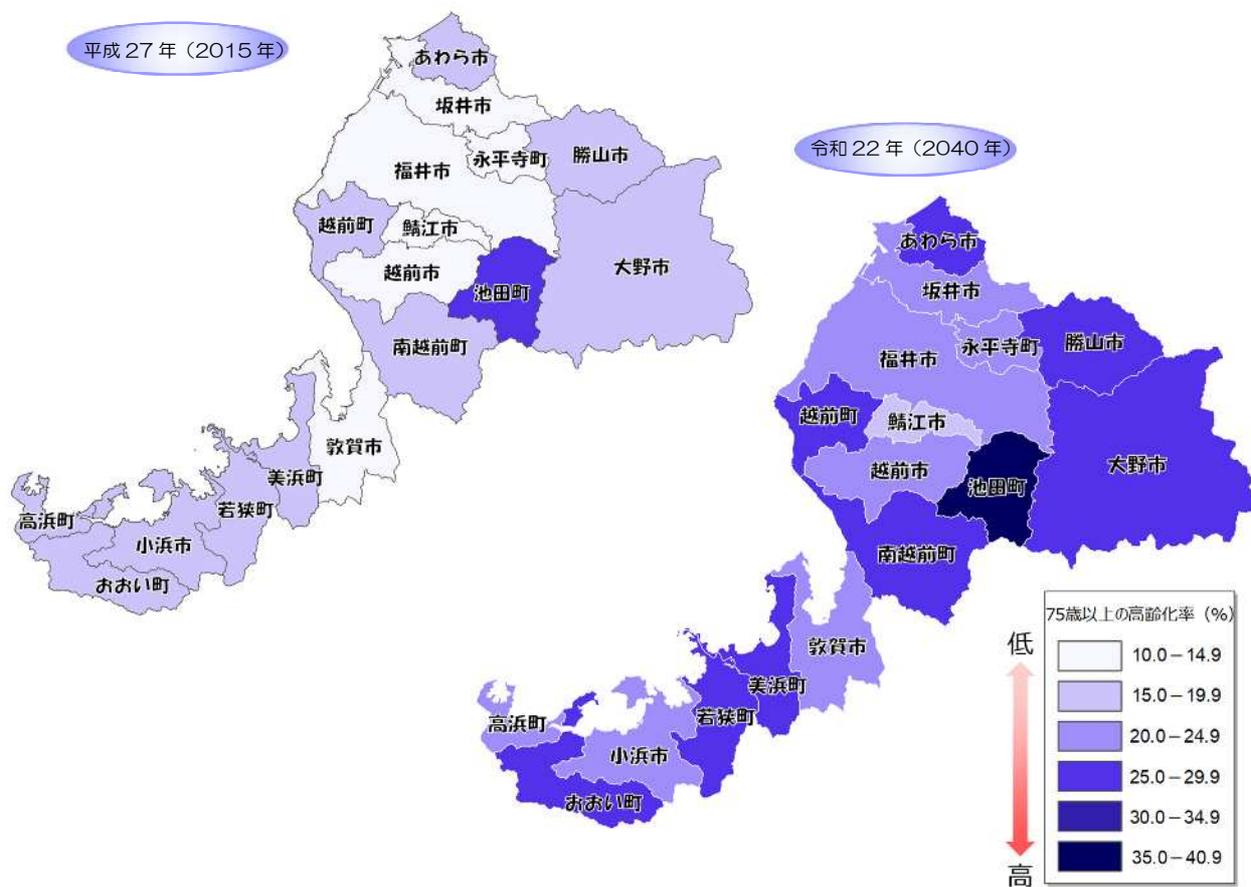


図 平成27年と令和22年の高齢化率（70歳以上）

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

第2章 福井県の将来像

『福井県長期ビジョン』（令和2年7月策定）では、2040年に向けた県民の行動指針となる「基本理念」と福井県が「目指す姿」、「基本目標」および「将来イメージ」が示されている。

福井の可能性を最大限に高める大きな基盤が、北陸新幹線や道路、港湾などの高速交通・物流ネットワークである。わが国全体の持続的な成長のためにも、巨大地震等の災害リスクの高い太平洋側中心の国土構造を速やかに転換し、「日本海側国土軸」の形成による「新次元の分散型国土」の創出が不可欠である。こうした交通・物流網の整備は本県における最重要プロジェクトであり、一日も早い完成を目指していく。さらに、このインフラを基軸に、まちづくりや観光地の磨き上げ等に重点投資するとともに、新たな産業を創造し、国内外から多くの人を呼び込む力を一段と引き上げていくことが必要である。

「飛躍するふくい」の実現に向けて、東西南北に開く高速交通・物流ネットワークの整備を加速し、新時代の交流・くらし・産業の基盤整備を推進していく。

〔基本理念〕

「安心のふくい」を未来につなぎ、 もっと挑戦！ もっとおもしろく！

長い歴史の中で先人たちが培ってきた「安心と信頼」のふくいを、みんなで守り、次世代に引き継ぎます。

さらに、その安定した社会基盤をもとに、誰もが夢や希望をもって自分らしくチャレンジでき、相互に応援し合う、もっとワクワク・ドキドキする「おもしろい！」ふくいを目指します。

〔2040年に福井県が目指す姿〕



SDGs（誰一人取り残さない、多様性と包摂性のある持続可能な社会）の理念に沿いながら、3つの姿を目指します。

自信と誇りの ふくい

「ふくいらしさ」を大切に。県民が誇りをもって暮らすことにより、さらに多くの人を呼び込む「ふくい」

「ふくいらしさ」を伸ばし、外に開いて人を呼び込む。

誰もが主役の ふくい

すべての人が輝き、互いに支え合い、幸せを実感しながら、将来にわたり安心して暮らせる「ふくい」

多様な個性を大事にし、みんなが自分らしく輝く。

飛躍する ふくい

交通体系の進展や技術革新を活かして、産業の新たな可能性を拓く。創意的で活力ある「ふくい」

変化をチャンスに、しごととくらしを創造。

〔基本目標〕

しあわせ先進モデル 活力人口100万人ふくい

高速交通・物流網の早期完成により、日本海国土軸の中心に位置する本県が「国土の新拠点」に。千年を超える歴史と文化に一段と磨きをかけ、国内外から多くの人々が往来。日本一の人材力・技術力を活かした新たな産業が集積し、「幸福度日本一」の質の高い暮らしを実現する、新時代の活力と楽しさあふれるふくいを築きます。

※活力人口100万人：定住人口の確保に加え、交流人口・関係人口を拡大し、内と外が活発に交わることにより福井の活力を一段と向上

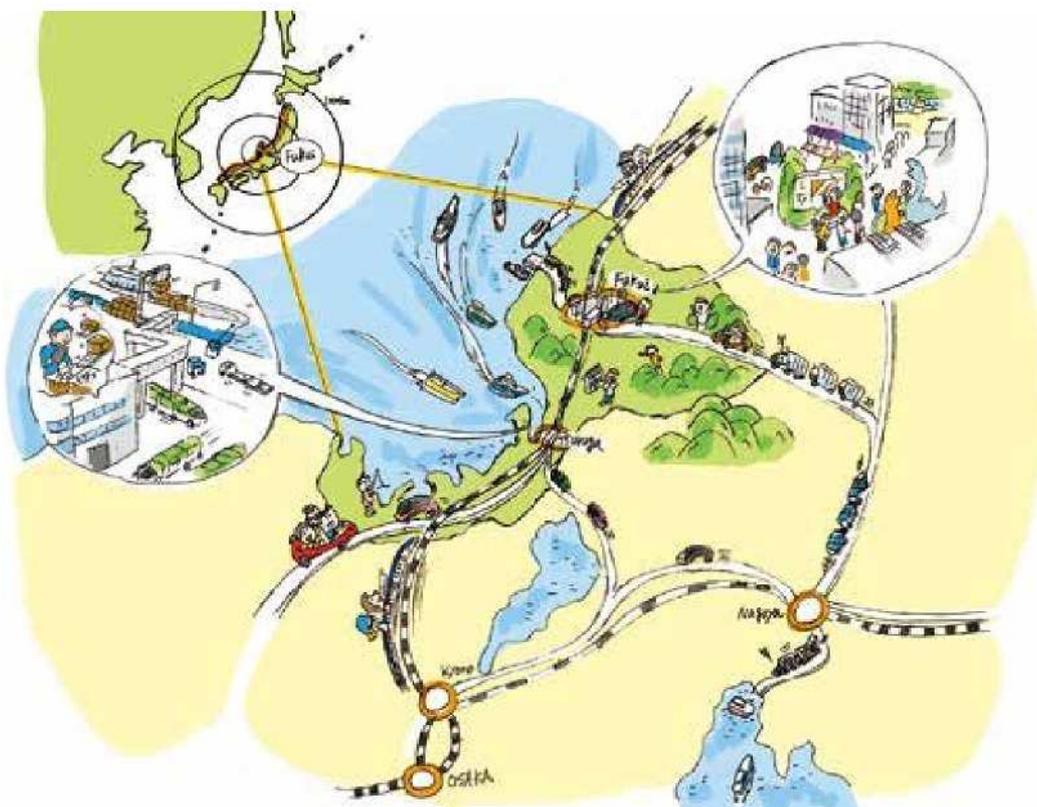
〔ふくいの将来イメージ〕

〔基盤〕

[2040年のふくい①]

日本地図を書きかえる **国土強化の新ネットワーク**

「世界最先端のスマート港湾」敦賀港をはじめ、北陸新幹線や中部縦貫自動車道の完成により、日本海側の重要拠点として、アジアや三大都市圏との人流・物流が飛躍的に拡大



出典：福井県「福井県長期ビジョン（令和2年7月）」

第3章 広域的な交通の課題

3-1 交通ネットワーク

(1) 国土強靱化に寄与する広域道路におけるミッシングリンクの存在

本県は、関西圏、北陸圏、中京圏、関東圏を結ぶ広域ネットワークを構築させる上で、重要な役割を担う位置にある。国土強靱化のためにも、一部区間において暫定2車線である舞鶴若狭自動車道については、定時性、安全性、リダンダンシーの確保のため、早期の4車線化整備が必要である。さらに、中部縦貫自動車道については、永平寺大野道路が全線開通したが、岐阜県境までの区間がミッシングリンクとなっており、一日も早い開通が必要である。

また、本県は関西圏・中京圏に近く、日本海・太平洋の2面活用を図る上で、最も地理的優位性を発揮しやすい位置にあり、国内外との対流を促進するため、信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を進める必要がある。

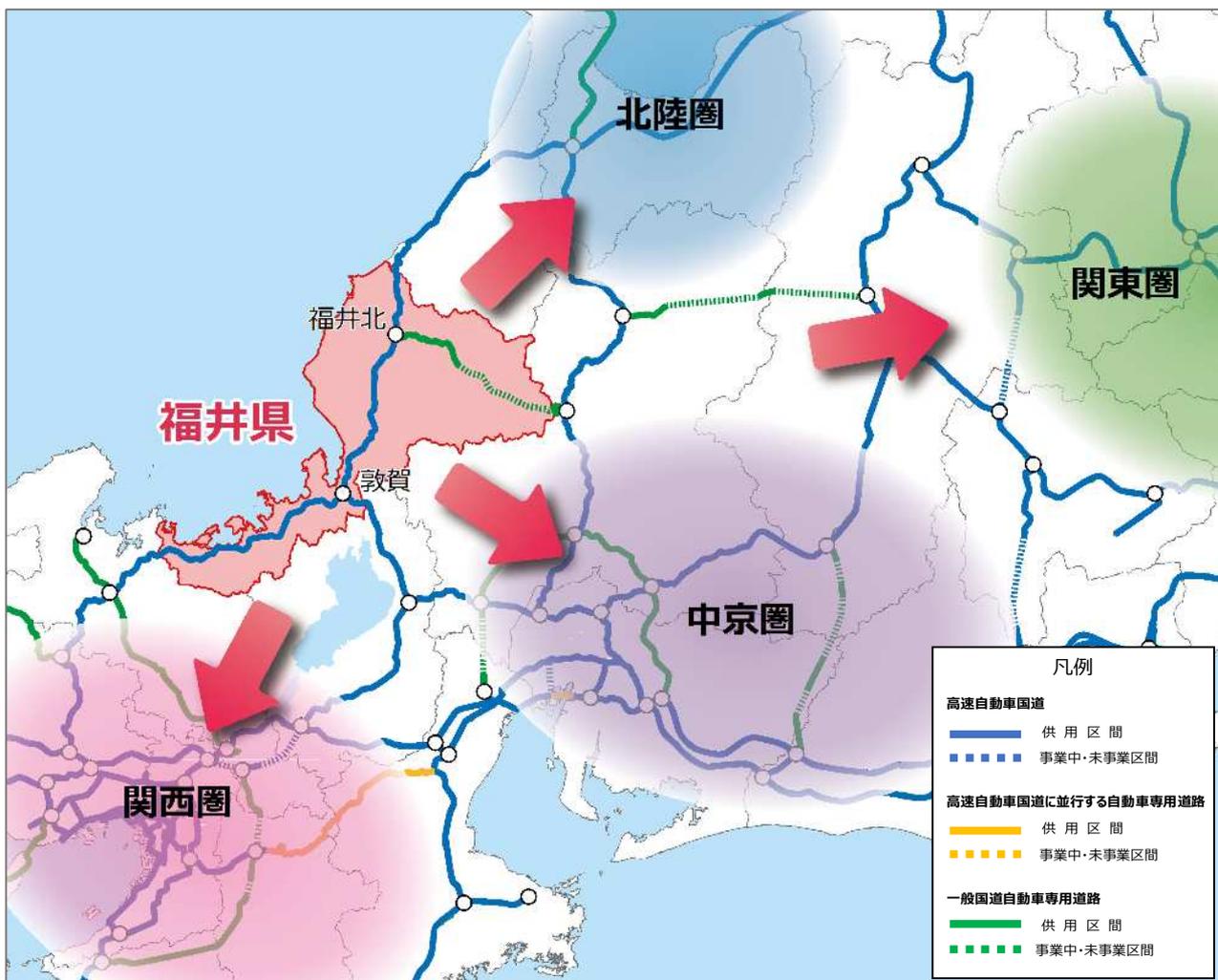


図 福井県周辺の高規格幹線道路網

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「全国路線図（令和2年10月1日現在）」より作成

(2) 広域交通結節点における二次交通との連携

県内の鉄道は、嶺北地域では南北方向に運行する JR 北陸本線を軸に JR 越美北線やえちぜん鉄道と福井鉄道が運行しており、嶺南地域では、東西に JR 小浜線が運行し、全体の利用者数は横ばい傾向となっている。

本県の広域交通結節点である福井駅や敦賀駅は金沢、名古屋、大阪方面から特急列車が運行しており、鉄道的高速交通ネットワークは北陸新幹線の福井・敦賀開業により東京方面の高速交通ネットワークが強化される。

北陸新幹線の福井・敦賀開業後、広域交通結節点として福井駅の利便性をさらに向上させ、レンタカー等も含めた幅広い二次交通との連携を強化する必要がある。

また、一時的に北陸新幹線の発着駅となる敦賀駅についても、拠点としての機能を強化するため、周辺道路の再整備などによる快適な道路空間を創出するとともに、駅からの二次交通との連携を図り、市内を巡るだけでなく、さらに西に向かう動線を形成し、開業効果を波及させる必要がある。

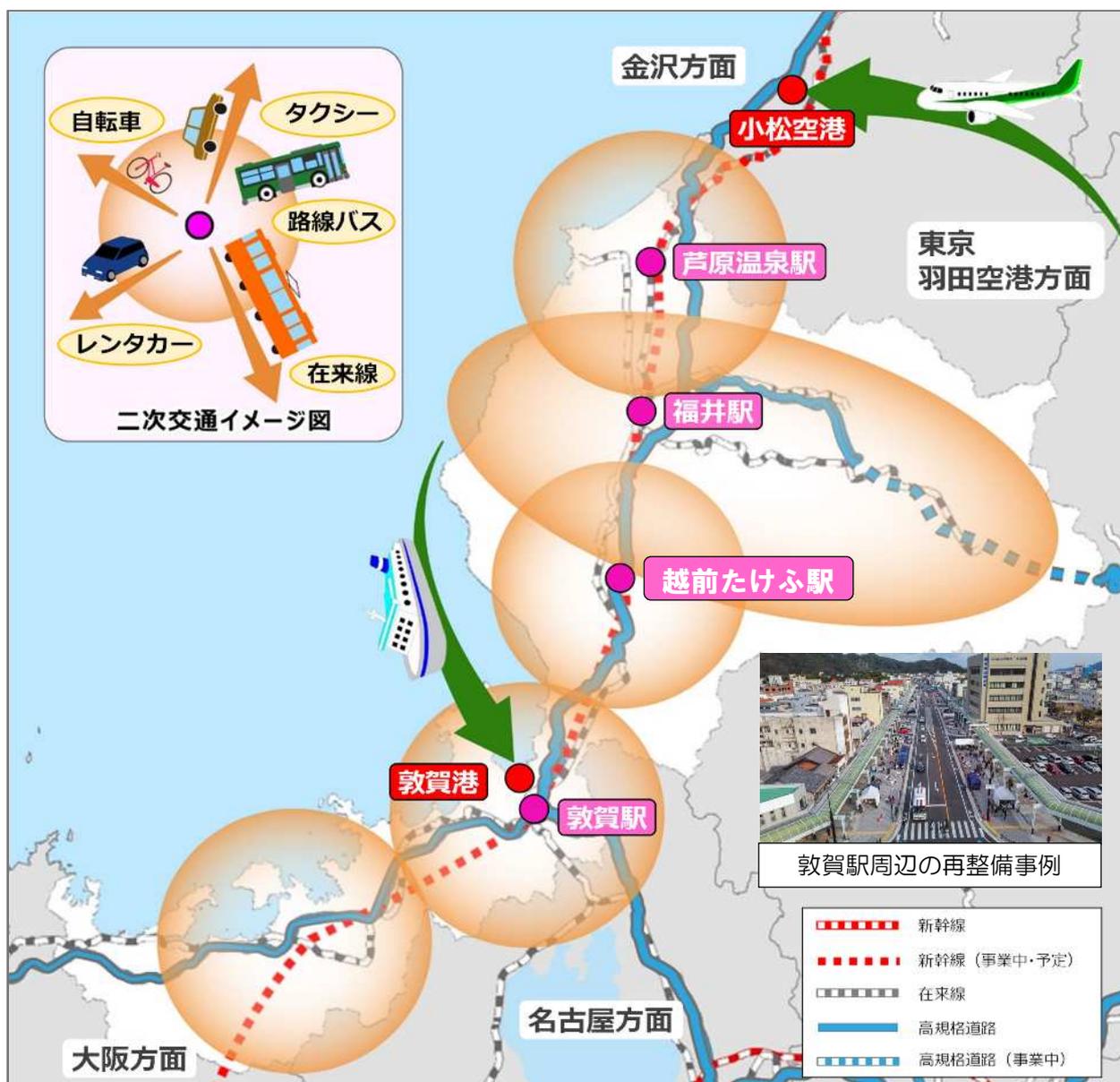


図 新幹線駅からの二次交通

3-2 平常時の物流

(1) 物流の大動脈を担う高速道路および直轄国道

本県における高速道路および直轄国道の延長が幹線道路網（県道以上）に占める割合は近畿地方の割合と同程度の約 15%であるが、大型貨物車交通量の割合は約 65%と近畿地方の約 59%と比較すると大きい分担率となっている。そのため、県内の高速道路及び直轄国道は近畿地方の路線に比べて物流を担う道路として大きな役割を果たしている状況である。

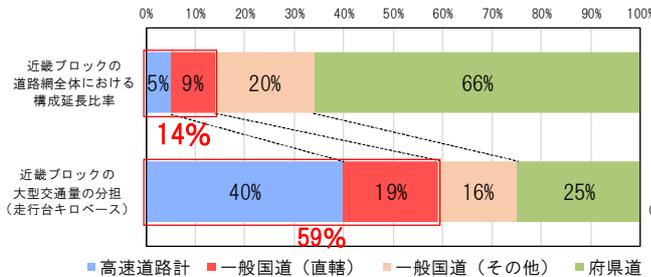


図 近畿の道路種別毎の延長と大型交通量の割合

出典：国土交通省「近畿地区 新広域道路交通ビジョン（中間とりまとめ）（案）（平成31年1月）」

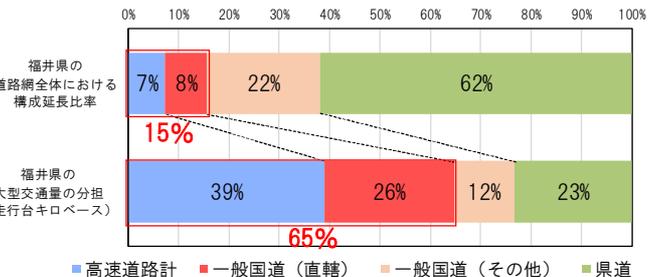


図 福井県の道路種別毎の延長と大型交通量の割合

出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）」

特殊車両通行申請における国際海上コンテナ車(40ft 背高)の通行ルートを見ると、物流拠点へのアクセス路として高速道路や直轄国道が主なルートになっており、その他の幹線道路も高速道路や直轄国道から物流拠点へのアクセス道路として役割を担っている。

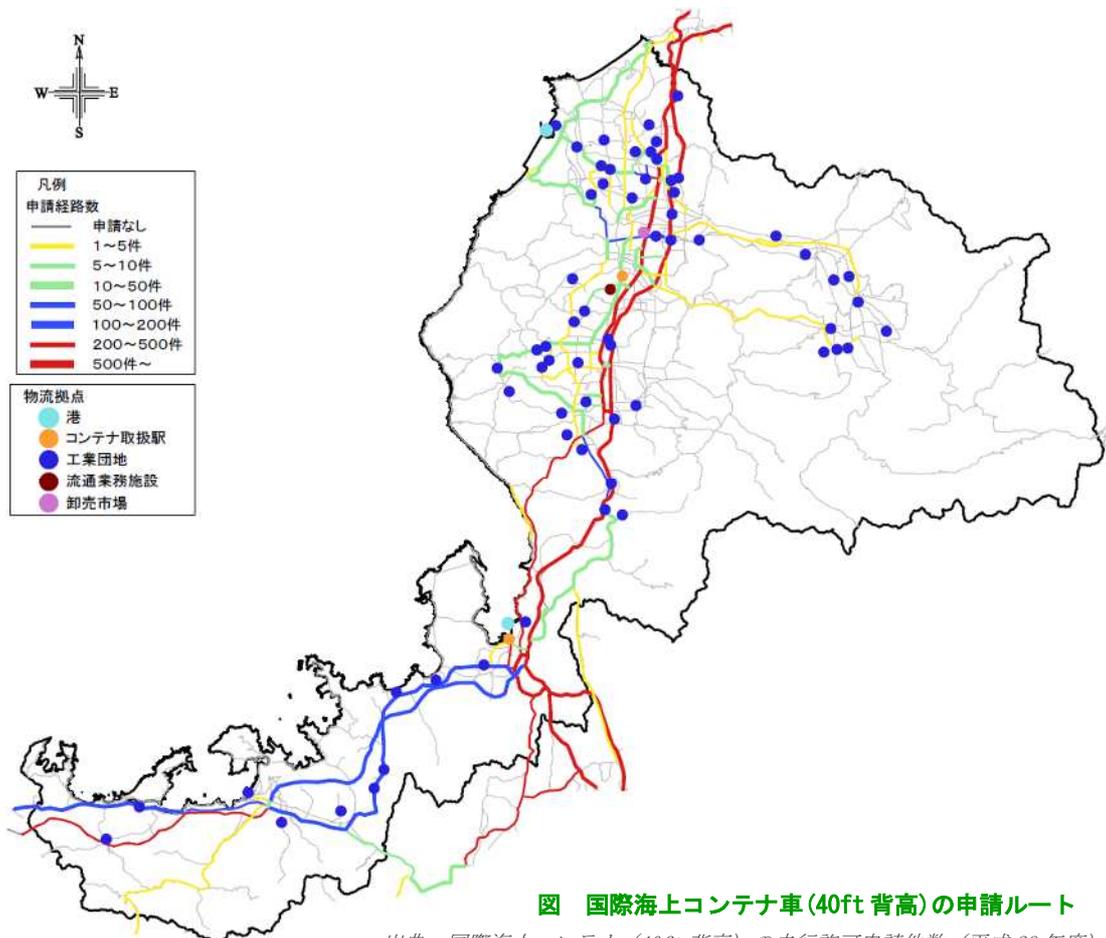


図 国際海上コンテナ車(40ft 背高)の申請ルート

出典：国際海上コンテナ(40ft 背高)の走行許可申請件数(平成29年度)より作成

(2) 敦賀港における内航船・外航船

敦賀港の内航定期航路として、北海道の苫小牧港との間に定期フェリー航路、RORO船航路、さらに平成31年には博多港との間に新規航路としてRORO船航路を就航したことにより、北海道から九州まで結ばれ、敦賀港は日本海最大のユニットロード拠点港として大きな役割を担い、横ばいだった内航船の入港隻数は約1,200隻まで増加した。また、敦賀港の施設整備により国内幹線輸送機能が強化され、アジアと日本各地をつなぐ内航フィーダー港としての役割も担っている。

外航定期航路としては韓国航路、韓国・中国航路がある。敦賀港を利用する外航船は、平成25年から4年間は韓国を中心に年間約400隻が入港しているものの、近年外航船の入港隻数は減少傾向であり、アジア圏をつなぐ環日本海の港湾としては、対岸諸国との外航拡大に向けた物流ネットワークの構築が必要である。

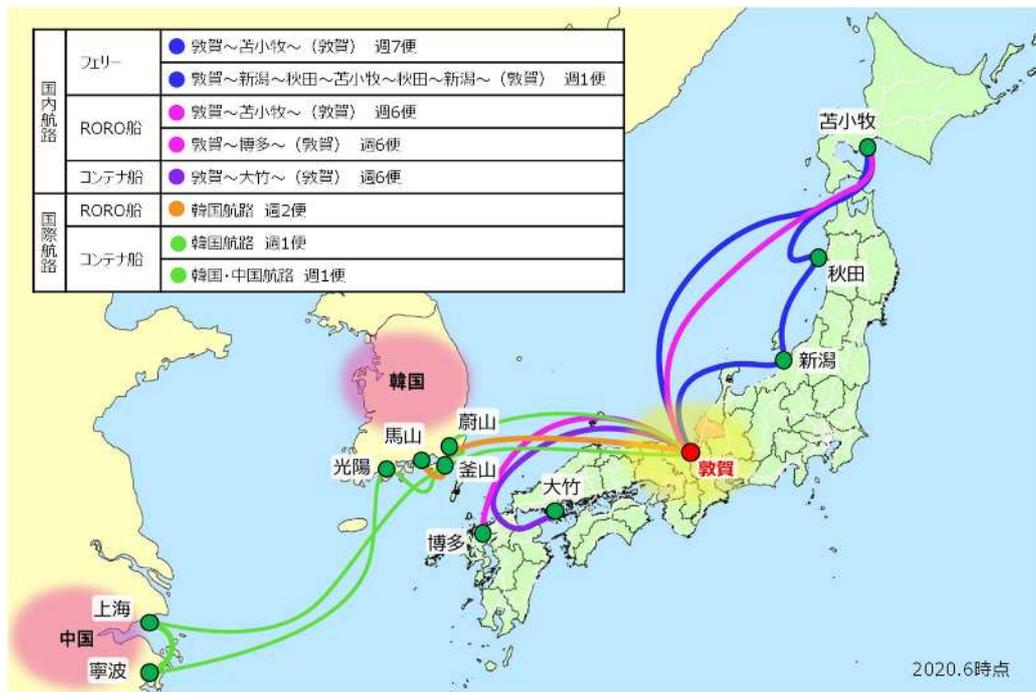


図 敦賀港の定期航路

出典：敦賀港資料より

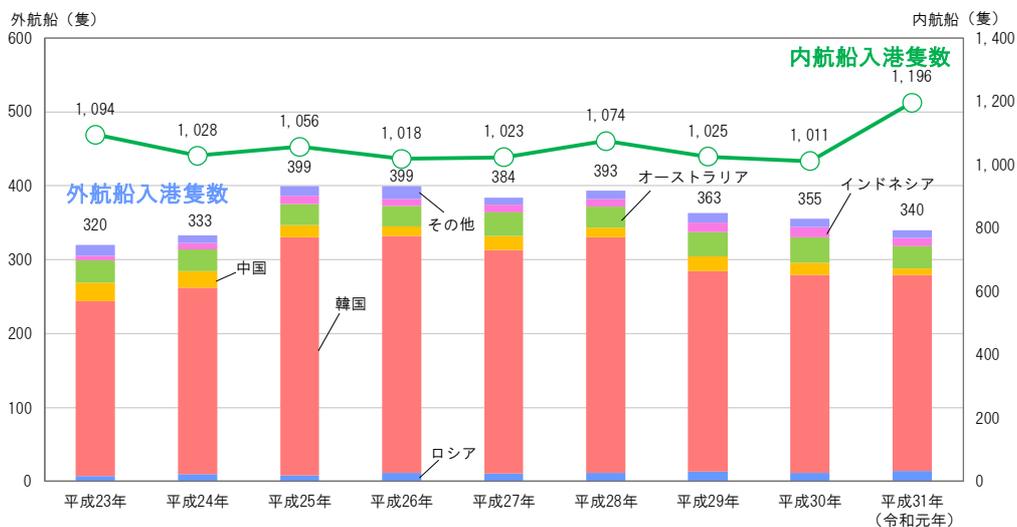


図 敦賀港の内航船・外航船入港隻数の推移

出典：福井県「敦賀港港湾統計年報（令和元年）」

3-3 平常時の人流

(1) 観光地へのアクセス性の向上

平成 26 年 7 月の舞鶴若狭自動車道全線開通や平成 27 年 3 月の北陸新幹線金沢開業により、県外からの観光客は、開通前の平成 26 年と令和元年で比較すると、193% 増加の約 900 万人が訪れるようになった。地区別では、北陸新幹線開業効果により関東地区からの観光客は約 80 万人と、開業前より 251% も増加している。また、舞鶴若狭自動車道の開通により、本県へのアクセスが向上し、観光客増加に寄与している。

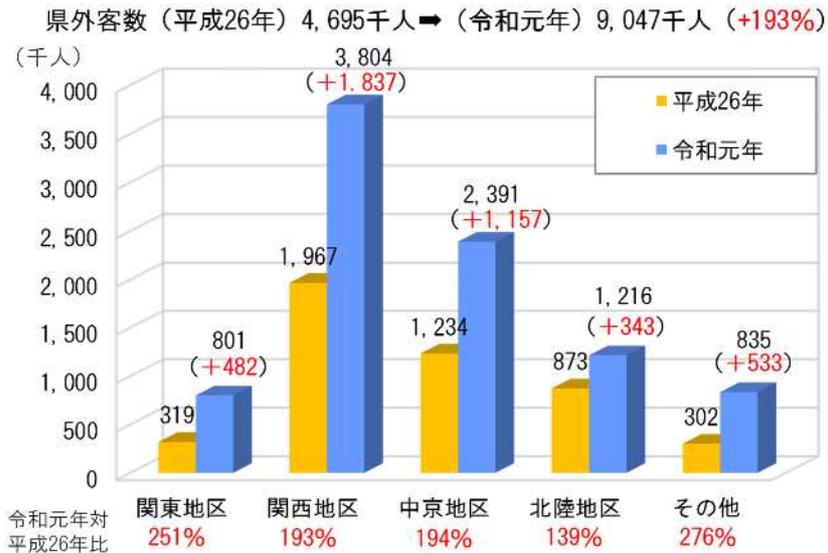


図 県外からの地区別観光客数（実人数）

出典：福井県「福井県観光客入込数（推計）（平成 26 年、令和元年）」

しかし、県外からの観光客が増加しているにも関わらず、本県は、地域ブランド魅力度ランキングにおいて、全国 44 位と魅力の認知が低い水準となっている。今後、北陸新幹線福井・敦賀開業により、本県の魅力はより認知され、外国人観光客も含めて観光客の増加が予想される。本県の魅力ある観光資源を活かし、観光客が満足してもらえるよう、観光地へのアクセスを向上させることが重要である。

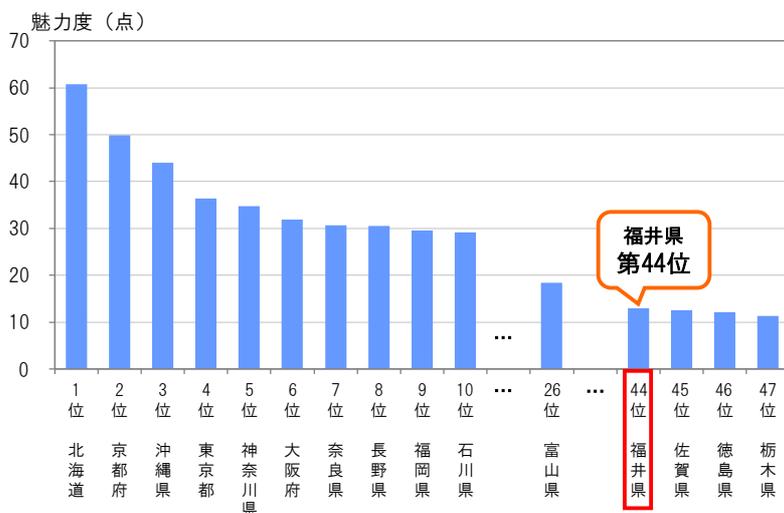


図 地域ブランド魅力度ランキング

出典：(株) ブランド総合研究所「地域ブランド調査 2020」

(2) 観光地の周遊性の向上

本県を訪れる観光客は急増しているものの、主要な観光地は県内に点在しており、観光地の周遊性やアクセス向上が求められている。そのため、県内観光地へのアクセス向上に繋がる道路の整備を進めるとともに、近隣府県から本県を訪れてもらえるよう、近隣府県と本県を結ぶ広域的な観光周遊ネットワークを構築することが重要である。



図 主要観光地における観光客入込数

出典：福井県「福井県観光客入込数（推計）（令和元年）」

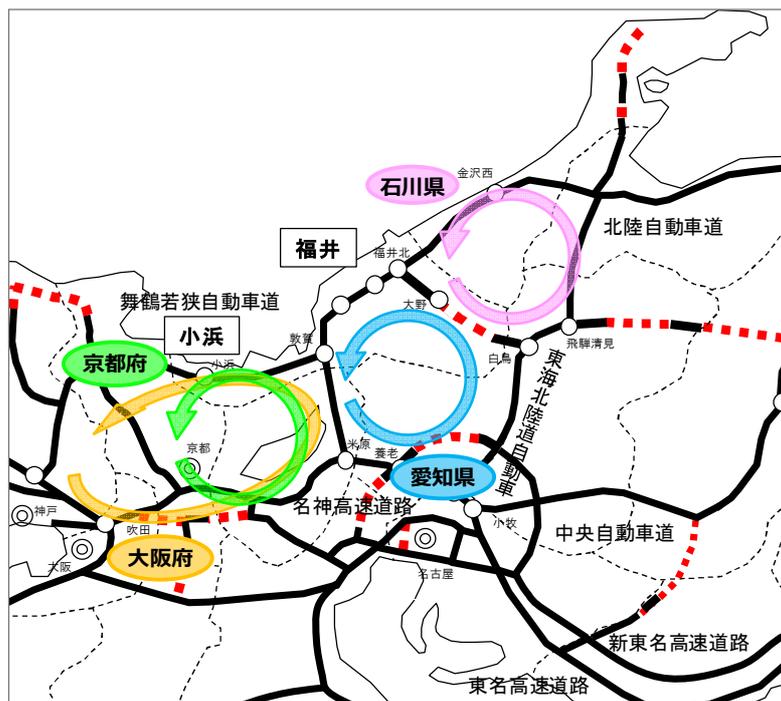


図 福井県と近隣府県を結ぶ観光周遊ネットワーク

3-4 災害時

(1) 自然災害による通行止め

近年は自然災害が頻繁に発生し、土砂崩れや倒木、冠水等や、事前通行規制により通行止めが、平成30年には、本県管理道路において182回にも及んだ。

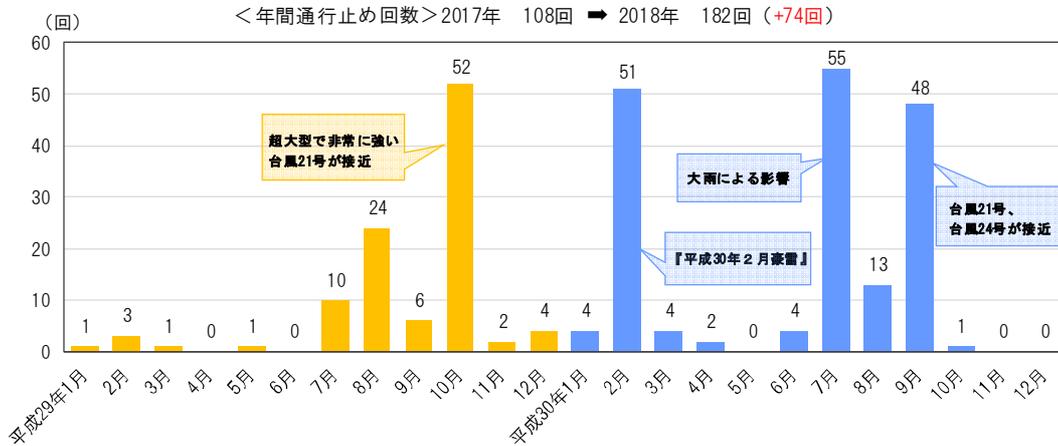


図 自然災害による通行止め回数

出典：福井県調べ

北陸自動車道や国道8号は日本海側の道路ネットワークの大動脈であるにも関わらず、雨量による事前通行規制区間や冬期における直轄国道の予防的通行規制区間を有し、何度も同時に通行止めとなっている。また、冬期の予防通行規制区間については、主に北陸圏、近畿圏、中京圏へつながる県境部に存在し、近畿圏、中京圏へつながる国道8号、国道27号、国道161号は雨量による事前通行規制区間にも該当している。

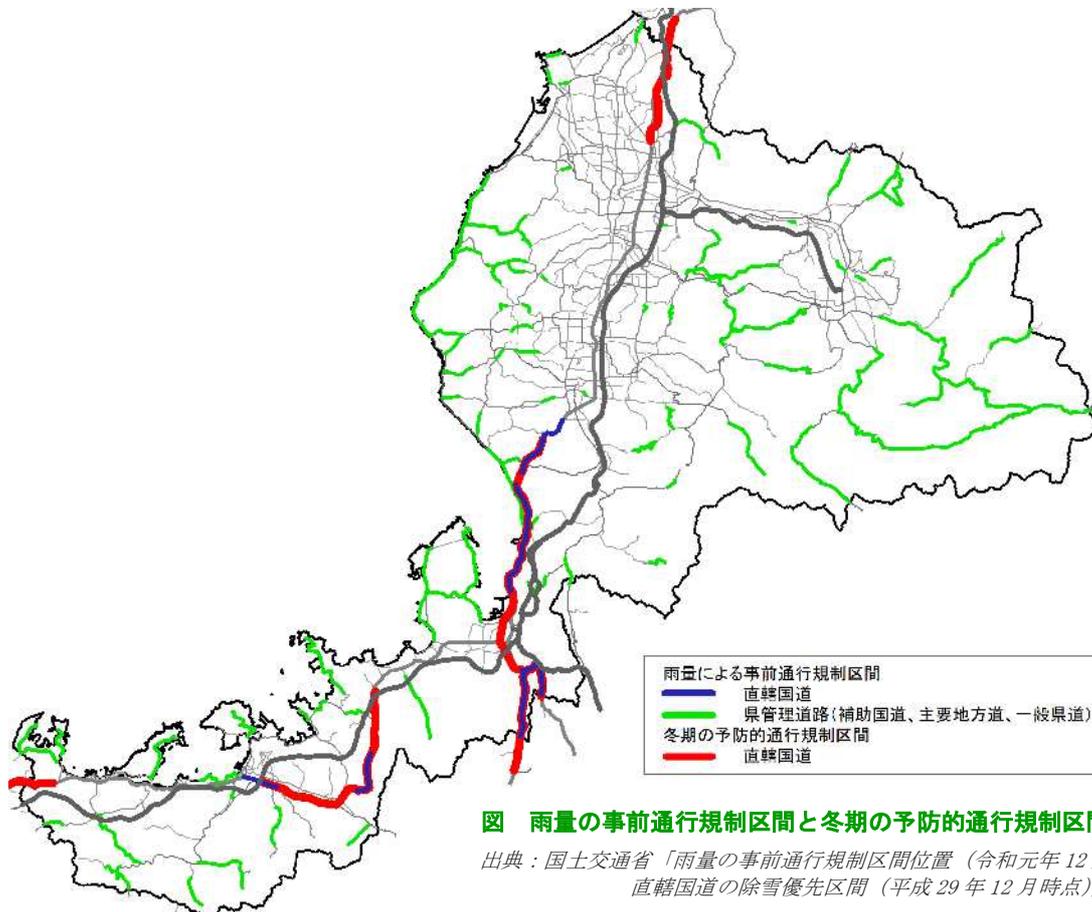


図 雨量の事前通行規制区間と冬期の予防的通行規制区間

出典：国土交通省「雨量の事前通行規制区間位置(令和元年12月時点)、直轄国道の除雪優先区間(平成29年12月時点)」より作成

(2) 大規模災害時における太平洋側の代替輸送港湾として役割を担う敦賀港

首都直下地震や南海トラフ地震による大規模災害時に太平洋側の主要港湾が被災した場合、敦賀港をはじめ北陸地域港湾はバックアップ拠点としての機能があり、代替輸送ルートの確保が求められるため、リダンダンシー機能を有する輸送ルートが平常時から確保することが重要である。

敦賀港は、南海トラフ地震における中京圏の名古屋港被災時や関西圏の大阪港、神戸港被災時に代替輸送港湾としての役割を果たすことが求められており、平成 29 年 10 月 10 日には、南海トラフ巨大地震等で太平洋側港湾が被災した際の代替輸送ルート確保における、自動車輸送の実証実験が敦賀港にて行われた。

災害時でも円滑な輸送を図るため、代替輸送ルートの整備を進めることによる、リダンダンシーの形成が必要であり、さらに代替輸送訓練の実施など、大規模災害時に海上物流機能を確保しサプライチェーンを維持するためのバックアップ体制の構築が重要である。

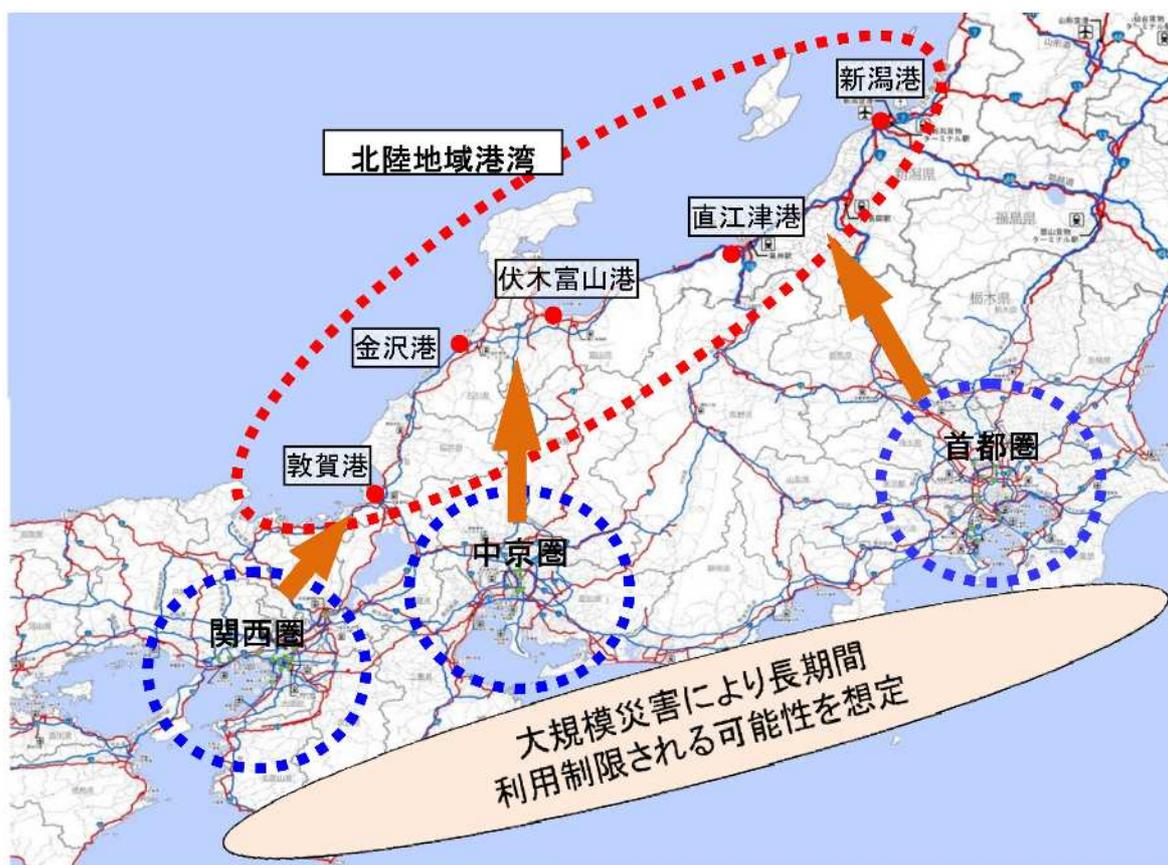


図 太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送

出典：国土交通省「太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画（平成 29 年 1 月）」

第4章 広域的な交通の取組

4-1 交通ネットワーク

(1) ネットワーク機能の強化による対流促進

高規格幹線道路については、中部縦貫自動車道大野油坂道路の整備や舞鶴若狭自動車道の4車線化が進められている。これらは本県にとって重要な高速交通ネットワークであり、本県と大都市圏をはじめとする広域的なヒト・モノの交流促進や地域間の連携強化、地域振興や産業経済の発展のために必要な基盤である。さらに平常時、災害時を問わず安定的な広域道路交通ネットワークを形成するため、中部縦貫自動車道はもとより福井港丸岡インター連絡道路等の整備を進めるとともに、県内の交通の円滑化や港湾など物流拠点へのアクセス性の向上を図る。また、国道8号等の直轄国道や国道417号冠山峠道路等の県境を越える道路整備を推進する。

港湾については、特に敦賀港において、大規模災害で太平洋側港湾が被災した際の代替輸送港湾として役割を果たすため、航路の拡充や新規航路の誘致を促進するとともに、関西圏・中京圏のいずれにも近い地理的優位性を活かし、日本海側や関西圏の諸港を結ぶ道路ネットワークの強化を図り、地域産業の活性化や地域経済の発展に寄与する物流ネットワークの形成を進める。

(2) 災害への備え

近年の激甚化・頻発化する自然災害や今後発生が危惧されている首都直下地震、南海トラフ地震など太平洋側で大規模災害の発生に備え、ヒト・モノ・情報の流れを確保するためにも、幹線道路の代替機能を有する国道365号の朽ノ木峠道路等の整備を進め、災害に強い日本海側の道路ネットワークを構築する。特に、敦賀港は代替輸送港湾として、自動車輸送の実証実験が実施されており、敦賀港が関西圏、中京圏の港湾の代替輸送拠点として役割を果たすために、災害時における敦賀港への広域物流を支える道路ネットワークの構築を図る。

また、平成30年2月や令和3年1月の大雪では、嶺北地域の北陸自動車道と国道8号において、大規模な渋滞・滞留が発生するなど、県民生活に大きな影響を与えており、除雪体制の強化だけでなく、関係機関と緊密に情報を共有し、多様な手段を用い、一元化した情報を道路利用者へ発信するとともに広域迂回等の呼びかけなどソフト面の対応強化を図る。

高度経済成長期に集中的に整備されたインフラが老朽化していく中、予防的に維持補修していくことにより、長寿命化を図っていく。

4-2 人流

(1) 広域観光・国際観光の促進

本県が誇る県内各地域の豊かな自然や歴史・文化、伝統をはじめ、一乗谷朝倉氏遺跡や東尋坊、福井県立恐竜博物館など多くの魅力あふれる観光地を有効活用し、県内市町間や近隣府県と連携しつつ、県内外の観光地や観光資源を結び、周遊性のある広域的な観光道路網の形成および滞在型観光を促進する道路整備を進める。

さらに、石川県と連携し小松空港の利便性向上や海外クルーズ客船の寄港を増やすため、地域間や関係団体と協力・連携および敦賀港の知名度向上を図り、海外クルーズ客船の段階的誘致を進める。

また、広域交通結節点である福井駅をはじめ北陸新幹線駅や道の駅などの拠点を整備するとともに、主要交通拠点間の連携により鉄道、バス、レンタサイクルなど様々なモビリティサービスを一体的に提供する観光型 MaaS を構築し、二次交通との連携を強化することで、ヒトの交流促進を図る。

(2) 都市環境の形成と地方都市の維持・再生

人口減少、超高齢化社会を迎える中、これからの時代に対応するため、低密度な市街地の拡大を抑制し、持続可能な都市機能を確保した集約型都市を目指している。地域の資源を活かした産業など地域振興を図り、市街地を中心としたコンパクトで活力のある都市環境を形成しつつ、北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、新幹線駅周辺の魅力あるまちづくりを推進し、新たな新幹線駅へつながるアクセス道路として芦原温泉停車場線や越前たけふ駅線、敦賀駅東線などの道路整備を進める。また、持続可能な低炭素社会を目指し、公共交通機関の利用促進のため、JR 小浜線・越美北線、地域鉄道（福井鉄道・えちぜん鉄道）、路線バスとの連携を強化し、利便性の向上を図る。

4-3 新技術の活用

(1) ICTや自動運転等の技術の活用

近年のICT等の進化により、様々な分野でビックデータが生成、流通、蓄積されてきており、特に道路交通分野におけるETC2.0等によるデータを活用した渋滞対策やAI等を活用し、路面状態をリアルタイムで判別する実証実験を行うなどICTの活用による作業の効率化・高度化、道路交通の円滑化や安全・安心の向上に向けた取組みを進める。

一方、自動運転システムについては、県内では永平寺町において、自動運転の小型電動車を使用し住民や観光客を対象に、えちぜん鉄道永平寺口駅と永平寺門前を運ぶ試験運行が開始されており、実証運行データ等を基に同様の取組みの拡大を図るとともに、今後交通弱者の移動手段確保や地域の活性化につながる新しい交通手段として、その実現に向けて取組みを行う。

第5章 広域的な道路交通の基本方針

5-1 広域道路ネットワーク

(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。特に中部縦貫自動車道の県内区間については、北陸新幹線の福井・敦賀開業とともに、高速交通の開通効果を県内全域に波及させるため、一日も早い開通を目指す。また、時間信頼性確保、事故防止およびネットワークの代替性確保のため舞鶴若狭自動車道と中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）については、全線4車線化の整備促進を図る。

(2) 地域連携を支える道路ネットワークの構築

今後、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。

○福井坂井地域

福井外環状道路、福井港丸岡インター連絡道路など規格の高い道路の整備により、北陸自動車道や国道8号とラダー状の道路網を構築し、坂井、福井を繋げる都市圏ネットワークを形成し、福井市街地の渋滞解消など交通円滑化を推進する。

○奥越地域

中部縦貫自動車道の開通により、福井県の東の玄関口となる大野市と勝山市の連結を強化する国道157号などの道路整備を推進し、自然豊かなエリアとしての魅力を体験できる拠点を結ぶネットワークを形成する。

○丹南地域

丹南西縦貫道路の整備により、福井、鯖江、越前の連合都市圏を形成するとともに、北陸新幹線駅として新設される越前たけふ駅が地域交通の拠点となるネットワークを形成する。

○嶺南地域

北陸新幹線の福井・敦賀開業後の効果を、敦賀以西にも波及させるため二次交通を含めたネットワークを形成するため、直轄国道である国道8号、国道27号、国道161号だけでなく、広域道路を補完する国道162号、国道303号など近接府県を結ぶ幹線道路の機能強化を図り、北陸新幹線が大阪まで延伸した時に、京都・大阪の近接性の地の利を有効的に活かせるよう若狭湾沿岸地域を一体化する整備を推進する。

（３）物流拠点へのアクセス強化

太平洋側に近接している地理的優位性があり、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幹線道路 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。また、広域交流拠点である福井港および県下最大の工業団地である「テクノポート福井」の利活用と企業誘致を支援する福井港丸岡インター連絡道路や国道 416 号の事業促進を図る。

（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、広域道路ネットワークを形成する道路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国道 303 号、国道 305 号、国道 417 号の冠山峠道路などの整備を推進し、隣県の観光資源との連携を図り、交流を促進する。さらに、広域道路ネットワークとの接続性の向上や新幹線駅などの主要拠点へのアクセス道路の整備促進を図る。

また、平常時はもとより、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の強靱化を図る。過去の大雨や大雪時に、基幹道路が近接する県境部（石川県境および滋賀県境では北陸自動車道と国道 8 号、京都府境では舞鶴若狭自動車道と国道 27 号）において、同時に通行止めとなり、日常生活に大きな影響を与えてきた。このため、県内の広域道路ネットワークを軸として、国道 8 号の金津道路、牛ノ谷道路、敦賀防災および国道 27 号の青葉改良など広域道路そのものの機能強化を進め、ダブルネットワーク化により、災害に強いネットワークを構築するとともに、広域道路ネットワークの代替機能を有する、国道 305 号の防災対策、国道 365 号の朽ノ木峠道路などの整備により、広域的な複数のルートを確保し、日本海側の国土軸としての機能を強化する。さらに、災害時には国や近隣府県、交通管理者等と、より一層の連携・協働を図ることにより、円滑な情報共有を行い、最新の道路情報を迅速に道路利用者へ提供するよう努める。

5-2 交通・防災拠点

(1) 交通拠点としての機能強化と空間整備

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) 港湾拠点の機能確保のための基盤整備

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。

(3) 道の駅の新設および既存施設の防災機能の強化

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（「蓮如の里あわら」、「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、地域の連携機能の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。また、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、救援物資の輸送や災害医療支援など、広域的な復旧・復興活動を支援・受援する防災拠点として、本県の地域防災計画に位置付けられ、活用できるよう防災機能の強化を図る。

5-3 ICT交通マネジメント

(1) 交通マネジメントの強化

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。

今後、生産年齢人口の減少や超高齢化による交通弱者の増加が見込まれる中、自動運転サービスの実証フィールドに参画し、実用化に向けた道路整備およびネットワーク化を推進する。