

福島県新広域道路交通計画

福島県

令和3年6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。

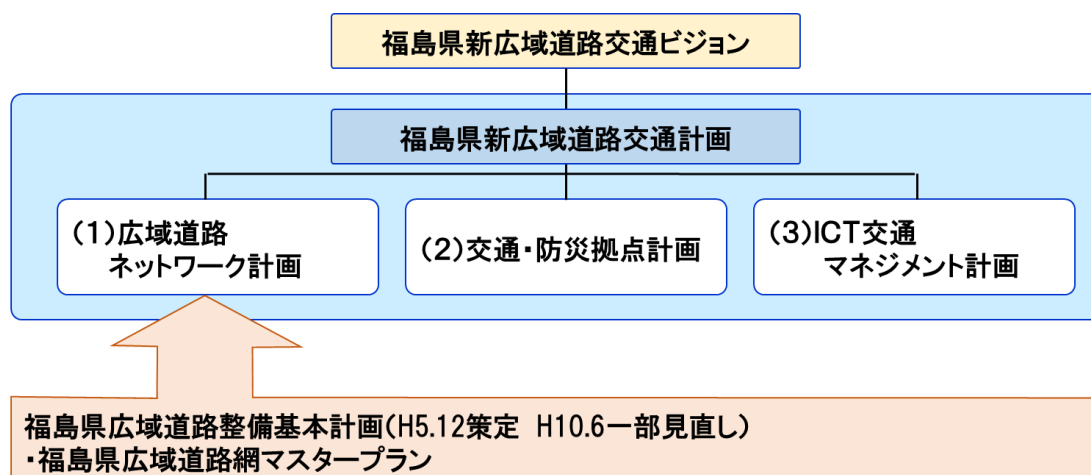
計画期間

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。

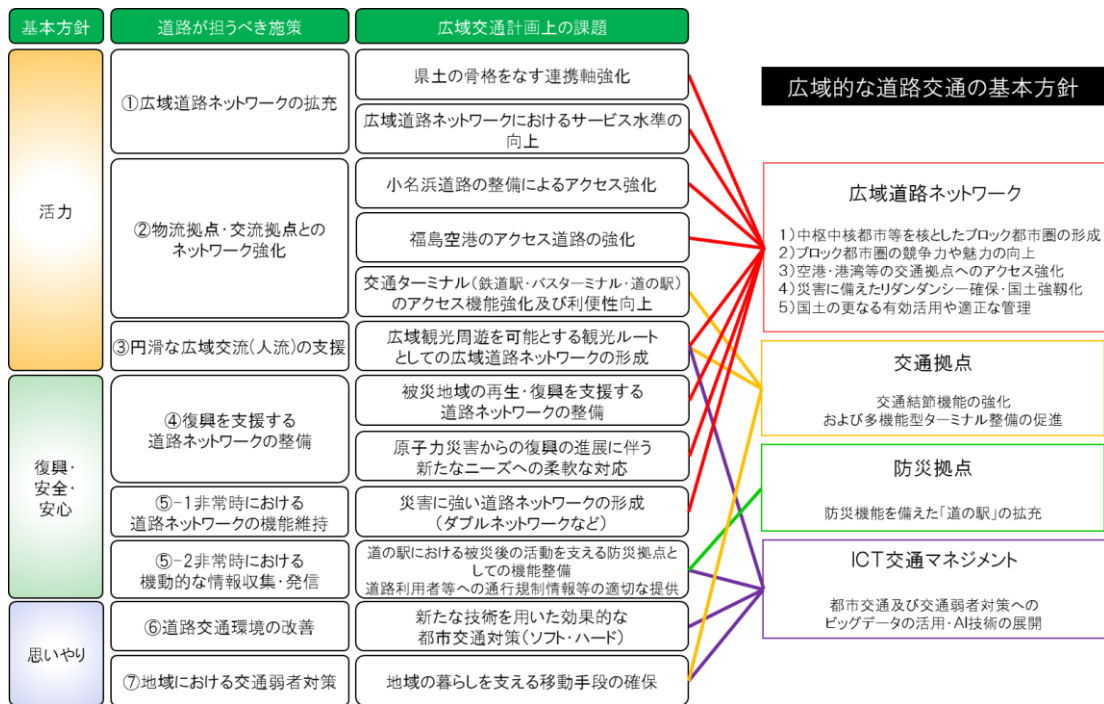
本計画は、福島県における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントの3つの基本方針に基づいた構成とする。



※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。

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。

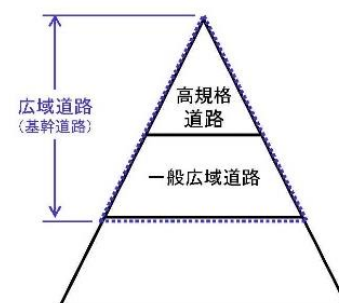
原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

○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。

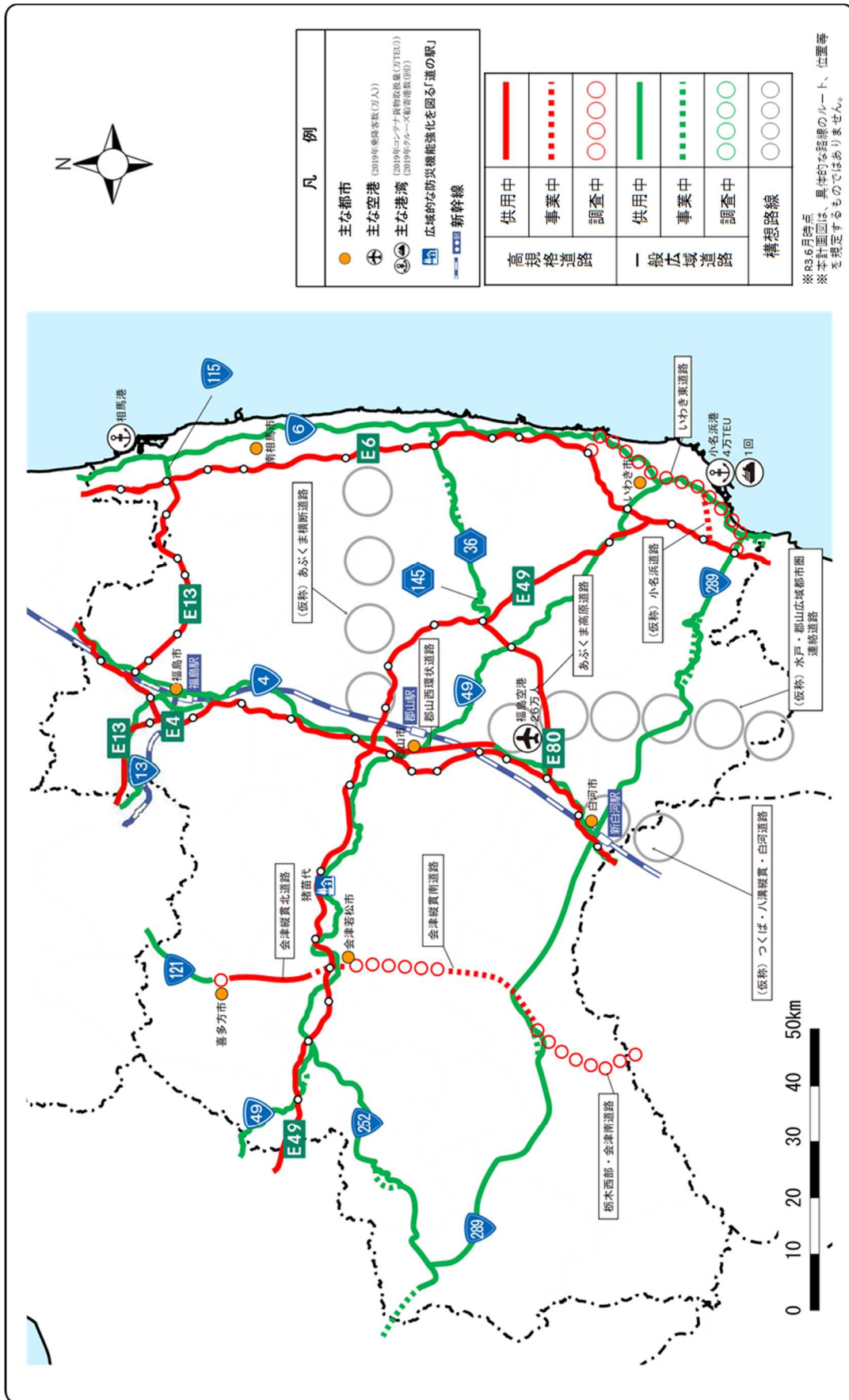
【広域道路ネットワークの拠点となる都市】

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	<p>中枢中核都市</p> <p>【福島市 郡山市 いわき市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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うち、昼夜人口比率が概ね1.0未満の都市を除いたもの。 <p>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</p>	<p>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</p> <p>2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市</p> <p>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</p> <p>4) 県庁所在市</p> <p>5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市</p>	
	<p>連携中枢都市圏</p> <p>【郡山市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<p>連携中枢都市圏構想推進要綱に基づき形成</p>	
	<p>定住自立圏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<p>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</p>
	<p>定住自立圏における中心市</p> <p>【白河市 喜多方市 南相馬市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 <p>【要件】</p> <p>①人口:5万人程度以上(少なくとも4万人超)</p> <p>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。)</p> <p>③地域:三大都市圏の都府県の区域外の市</p>	<p>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</p>	
	<p>2次生活圏中心都市</p> <p>【会津若松市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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び地域の中心都市。圏域範囲は半径6～10km程度。 	<p>建設省が1989(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」</p>	

【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	<p>その他ジェット化空港</p> <p>【福島空港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 	<p>その他の空港:空港法第2条に基づき、拠点空港以外の公共の用に供する飛行場</p>
	<p>重要港湾</p> <p>【相馬港 小名浜港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾 	<p>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</p>
	<p>代表駅</p> <p>【福島駅 郡山駅 いわき駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新幹線駅もしくは乗降客数の多い駅 	<p>—</p>
	<p>コンテナ取扱駅</p> <p>【郡山貨物ターミナル駅 小名浜港駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 	<p>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</p>

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

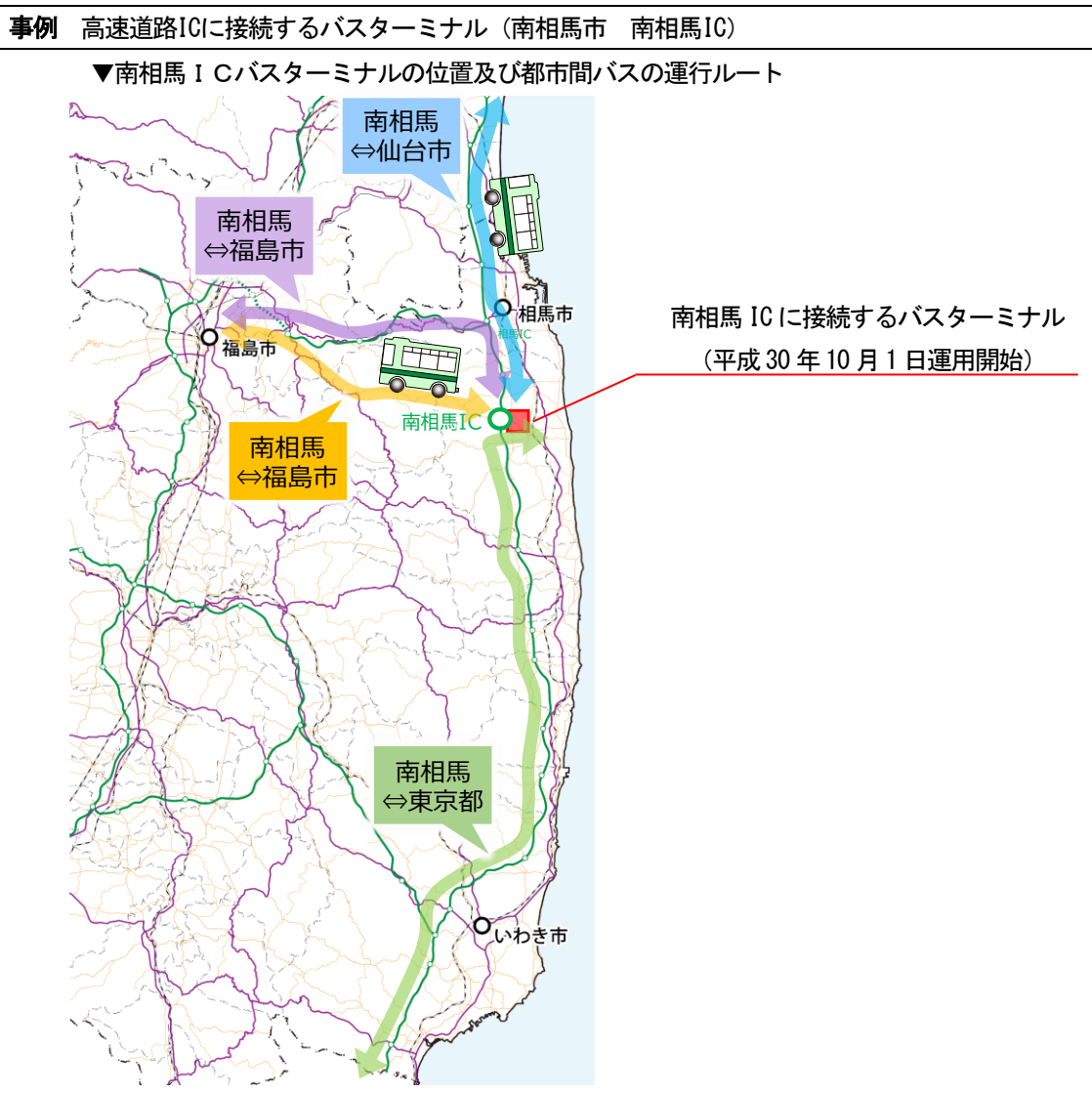
- (1) 交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。
- (2) 「道の駅」へのコミュニティバス・高速バス等の交通結節機能の強化を推進する。

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。

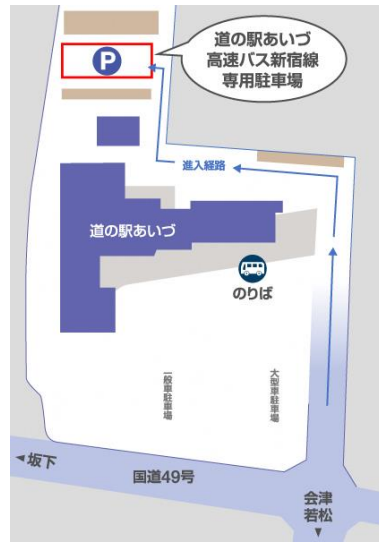
2. 交通・防災拠点計画

① 交通拠点



事例 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

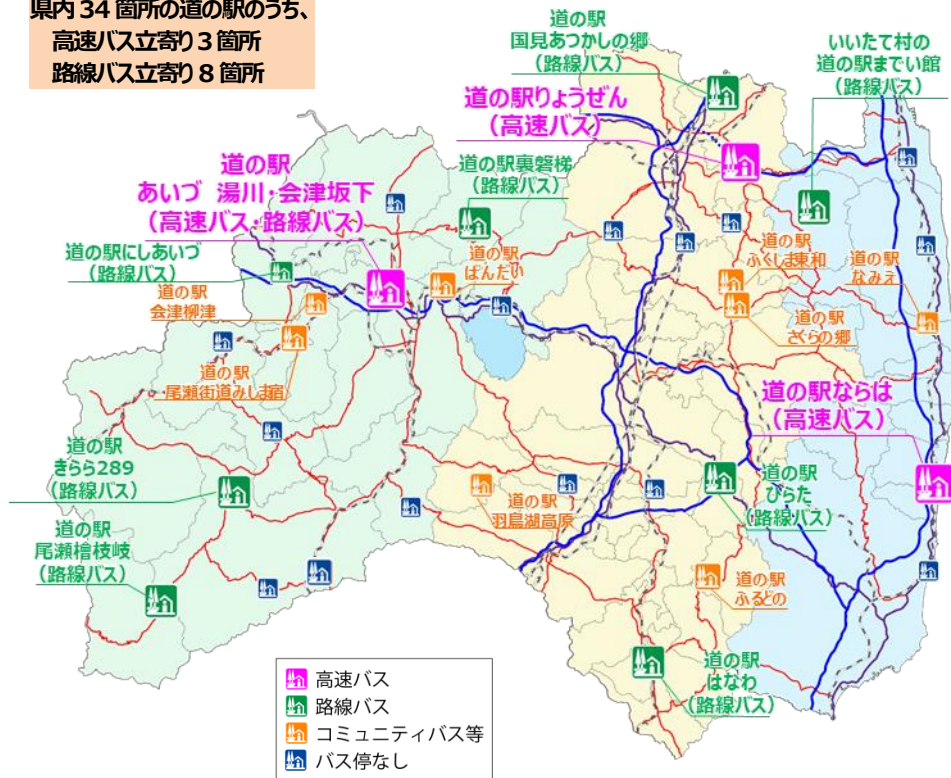


出典：道の駅「あいづ 湯川・会津坂下」HP

出典：会津バス

▼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

○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

- (1) 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。
- (2) 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。

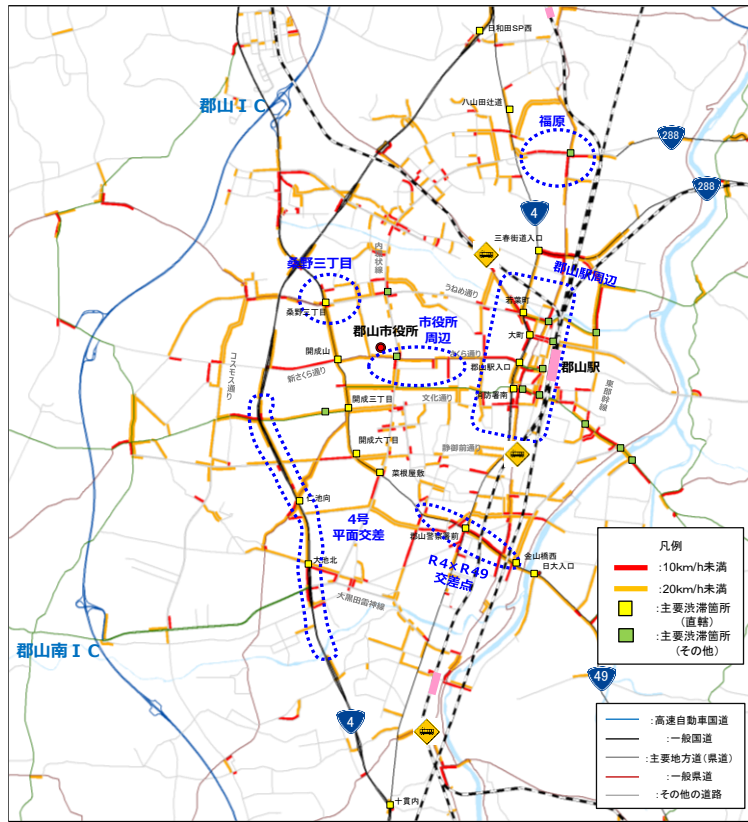
表 3-1 福島県における主な取組み

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(飯館村ほか)
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)

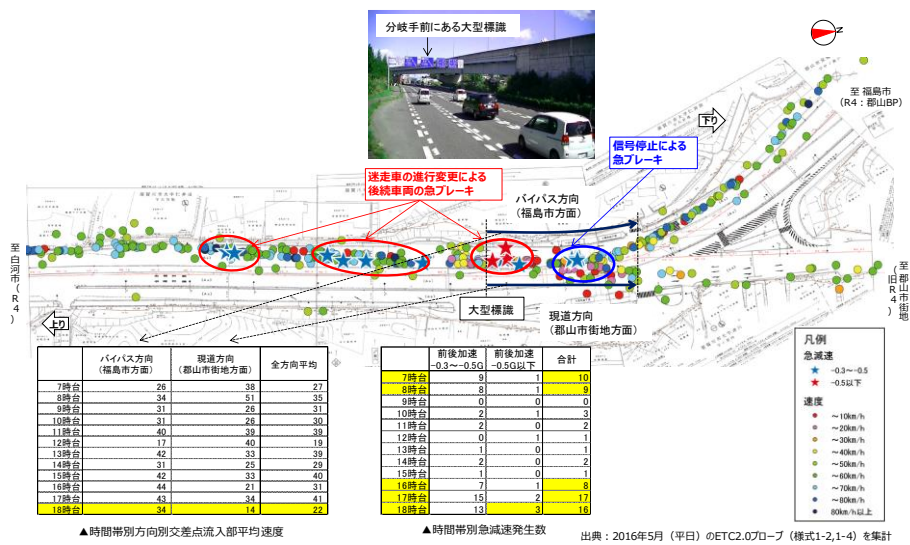
速度低下状況や潜在的な事故危険箇所の把握(国土交通省)

▼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



▲時間帯別方向別交差点流入部平均速度

▲時間帯別急減速発生数

出典：2016年5月（平日）のETC2.0データ（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
<p><概要> 復興地域型MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 実証実験では、道の駅をモビリティハブ(接続拠点)とし、町内の主要な場所を繋ぐ「巡回シャトル」と自宅やハブと郊外の目的地を結ぶスポーク車両を組み合わせた、ハブ&スポーク型の「町内公共交通」や、店頭で購入もしくはWebで注文した商品の配達・受け取りを貨客混載で行うモビリティ「荷物配達サービス」などを、新たな公共交通として検証 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。 <p><効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>《実証実験(2021.2.8~2.20)のサービスイメージ》</p> <p>出典：浪江町</p>		

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
<p><概要> 多用途連携型MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>《大内宿観光MaaS》</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>《タクシーデリバリーMaaS》</p> <ul style="list-style-type: none"> 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店の連携により、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 <p>出典：会津鉄道</p> <p>出典：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会</p>		

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
<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 「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 <p><効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 			<p><<スマートシティ会津若松の取組>></p> <p>500人規模の入居が可能なオフィスビルを望望</p> <p>スマートシティAiCT(アイト)</p> <p>交通機</p> <p>オフィス機</p> <p>農業分野における生産性・品質の向上 (スマートアグリ)</p> <p>除雪車ナビ</p> <p>バスローテーションシステム</p> <p>見える化 生活に身近に必要な情報を見える化</p> <p>出典：会津若松市</p>

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)

ダイナミックルーティングバス実証実験

主体	会津若松市 ほか	フィールド	会津若松市
<p>期間</p> <p>令和3年2月15日～4月9日</p> <p><概要>ダイナミックルーティングバス</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 本システムでは、パーチャルバス停（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。 <p><効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の希望に応じた柔軟なバス運行が可能（パ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も乗降が可能） 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。 		<p><<運行内容>></p> <ul style="list-style-type: none"> 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、パーチャルバス停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） <p>専用アプリ「My Rideさわやか号」</p> <p>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</p> <p>出典：会津若松市</p>	

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(飯館村ほか)

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	飯館村, 民間3社	フィールド	飯館村
期間	令和2年8月26日～9月20日	<p>＜目指したい交通ネットワーク＞</p>	
<p>＜概要＞グリーンスローモビリティ (ゴルフカートタイプ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 		<p>グリーンスローモビリティ (略称: グリスロ)</p>	
<p>＜内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 		<p>＜遠隔運行管理システムのイメージ＞</p> <p>現地ドライバー ・緊急時における指示 ・運行状況監視</p> <p>福島交通 運行管理者 ・車内外映像 ・車両位置情報</p>	
<p>＜効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 		<p>出典: 飯館村</p>	

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

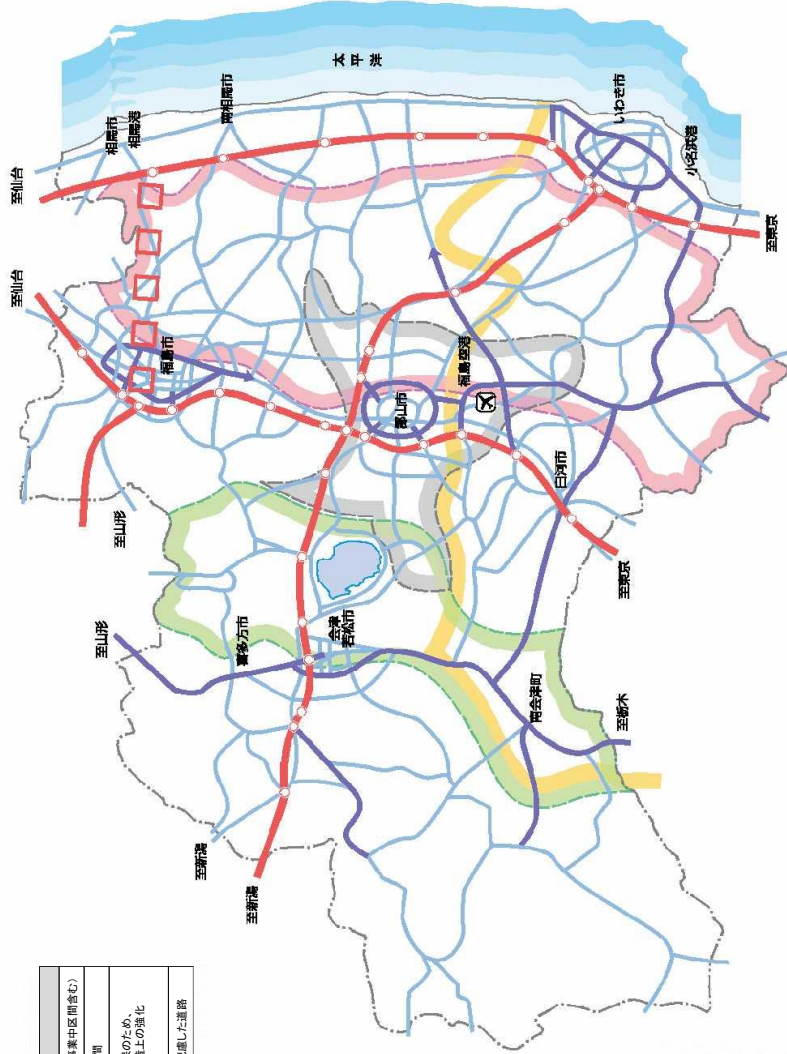
主体	いわき市, 民間3社	フィールド	いわき市
期間	<p>＜中心市街地＞ 令和2年9月24日～11月23日</p> <p>＜小名浜住宅地＞ 令和2年12月10日～ 令和3年2月9日</p>	<p>＜車両＞</p> <p>シンクトゥギャザー社製「eCOM-8²」</p>	
<p>＜概要＞グリーンスローモビリティ (電動低速バスタイプ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境省の「IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証事業」の採択を受け、いわき市の交通課題の解消に向け、ICT等の先進技術の活用による、次世代交通システムの導入促進を図ることを目的とした実証を実施する。 		<p>＜予約サイト＞</p>	
<p>＜内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 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でスマホで予約し、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。 		<p>＜チラシ＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	
<p>＜効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 		<p>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</p>	

H5.12 策定
H10.6 一部見直し

福島県広域道路整備基本計画

福島県広域道路網マスタープラン

路線表示区分	表示方法	備考
高規格幹線道路	— □□□	・利用及び整備計画区域(事業中区域も含む) ・基本計画及び予定路線区域
広域道路 (交流促進型)	—	・本線のオフリンク機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図らうとする道路
広域道路 (地域形成型)	—	・沿道からのアクセス性に配慮した道路



- 凡例(プロジェクト)
- 阿武隈地域総合開発事業
 - 郡山地域高規格幹線道路法化計画
 - 会津アレッシエリゾート開発
 - 21世紀FIT構想