

新広域道路交通ビジョン

岐阜県

清流の国ぎふ



目次

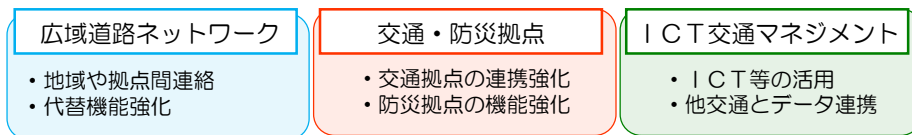
1. 新広域道路交通ビジョンの概要	1
2. 岐阜県の現状および社会経済の動き	
2.1 自然特性・地勢的位置づけ	2
2.2 人口動向	3
2.3 新型コロナウイルス感染症による影響	4
2.4 交通ネットワーク	5
2.5 産業特性	6
2.6 逼迫する巨大災害	8
3. 岐阜県の将来像(目指すべき姿)	9
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組	
4.1 ブロック都市圏等の交流・連携の促進	10
4.2 国際拠点等を中心とした円滑な「物流基軸」の形成	12
4.3 国内外の観光客を魅了する道路交通環境の形成	13
4.4 災害時の人流・物流交通の確保	14
4.5 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化	15
4.6 ICTの導入による先進的な取組の推進	17
5. 広域的な道路交通の基本戦略	19

1. 新広域道路交通ビジョンの概要

■新広域道路交通ビジョンとは

- 平成30年3月30日に成立した、「道路法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。
- 重要物流道路(及び代替・補完路)の指定にあたっては、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、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要がある。
- このため、岐阜県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」を策定する。
- 本ビジョンでは、「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策定する。
- 計画期間は、2020年度を初年度とする概ね20～30年間を対象とした中長期的な視点で検討したものであり、策定後も社会経済の動向やICT・自動運転等の技術進展の状況などを踏まえて定期的に見直しを行う。

【新広域道路交通ビジョンの構成要素】



■広域道路ネットワークとは

国でまとめた中間とりまとめから、交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築のため、現状の交通課題の解消、新たな国土形成の観点を踏まえ、岐阜県として、

基本戦略1: 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

基本戦略2: 県土を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

基本戦略3: 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

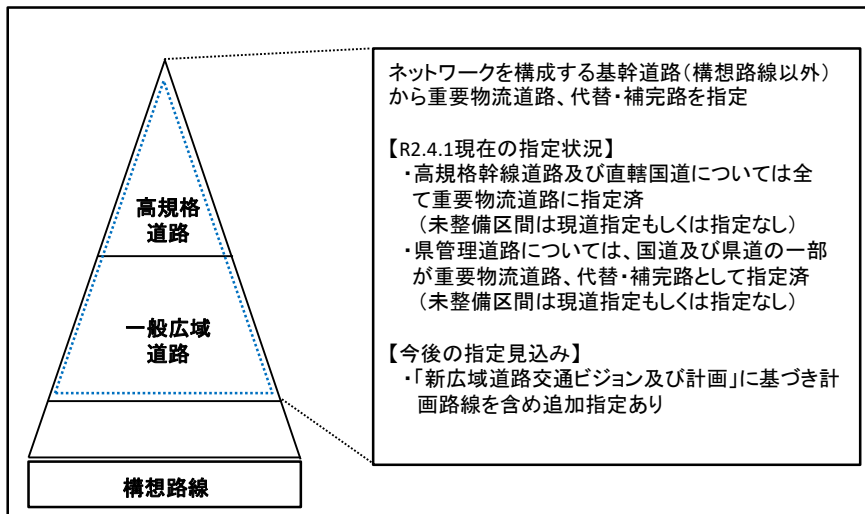
基本戦略4: 災害に備えたりダンダンシー確保・県土強靱化

基本戦略5: 県土の更なる有効活用や適正な管理

を基本として、広域道路ネットワークを構築する。

ネットワークを構成する基幹道路として、「高規格道路」、「一般広域道路」があり、個別路線の調査着手前の検討路線として、「構想路線」がある。

【広域道路ネットワークと重要物流道路の関係性について】

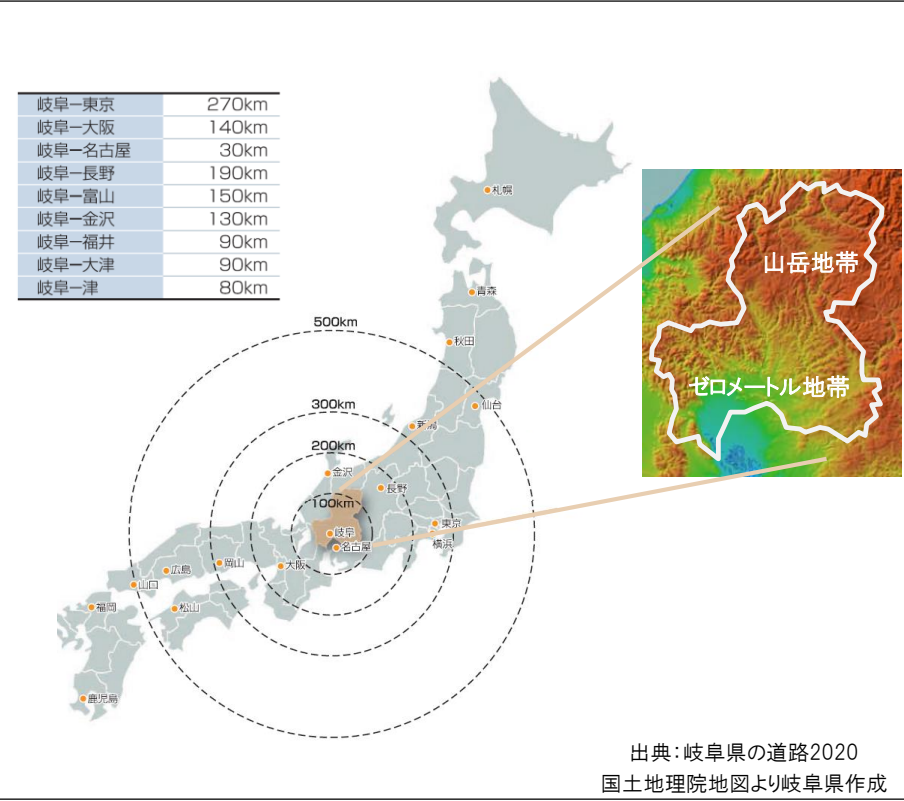


2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

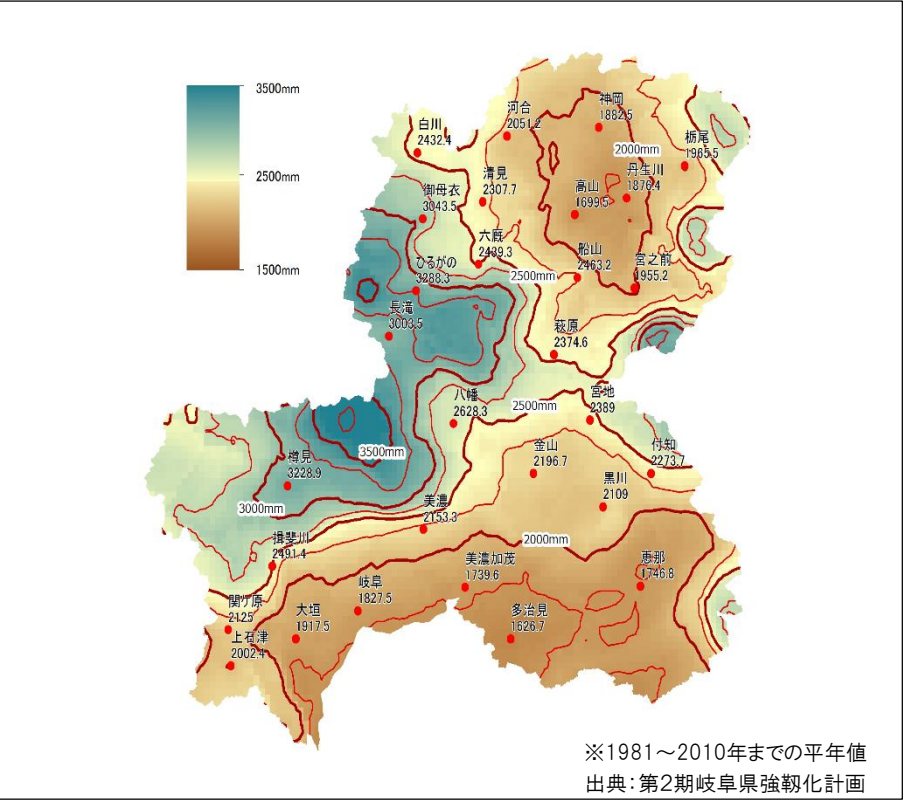
2.1 自然特性・地勢的位置づけ

- 岐阜県は、日本のほぼ中央に位置し、周囲を7つの県に囲まれた内陸県である。
- 南部地域は、木曾川、長良川、揖斐川に代表される大河川に挟まれ、北部地域は標高3,000m級の山岳地帯に囲まれており、地域によって異なる自然特性を持つ。
- 南海トラフ地震が、今後30年以内に70~80%の確率で発生するとされている。また、本県は全国で最も活断層の多い地域の一つであり、県内には100を超える活断層が確認されている。
- 木曾三川流域の平均年間降水量は約2,500mmであり、全国平均の約1,700mmを大きく上回る。特に、山間部は3,000mmを超える地域もある。近年、短期的・局地的豪雨が増加しており、平成30年7月豪雨では県内16市町村、令和2年7月豪雨では6市で大雨特別警報が発表された。

【岐阜県の位置・地形】



【岐阜県の等降水量線図】

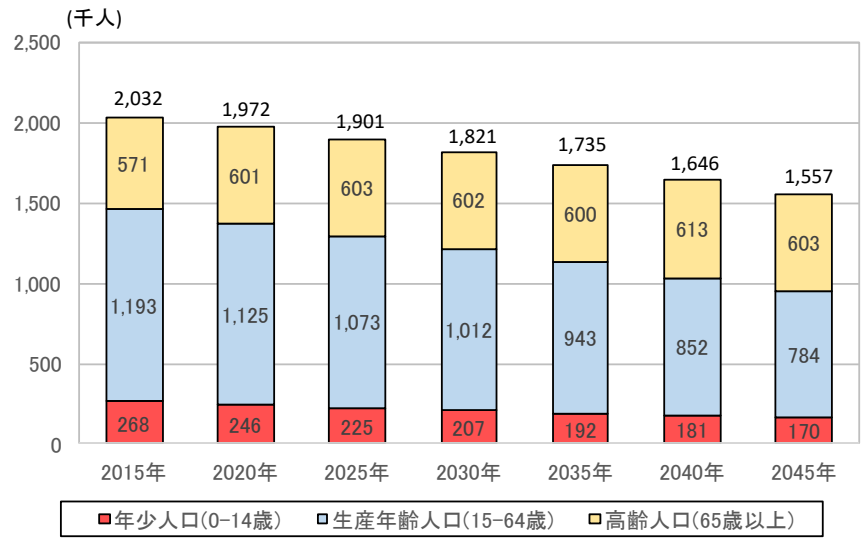


2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

2.2 人口動向

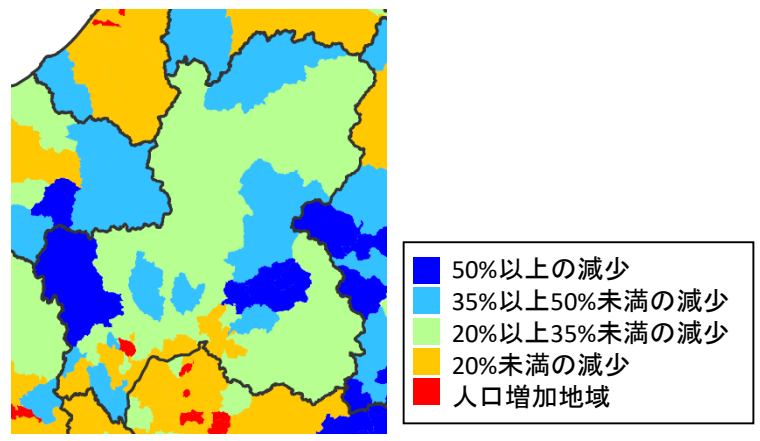
- 本県の人口は2015年末時点で約203万人であり、面積比でわずか1.6%の人口集中地区(DID地区)内に総人口の約4割が集積している。
- 2045年には約156万人まで減少すると見込まれ、内訳として、年少人口と生産年齢人口は2015年比で約4割減少するが、高齢人口は約3万人増加する見通しである。
- 2015年から2045年の市町村別の総人口の変化については、瑞穂市以外のすべての市町村において減少が見込まれており、減少率の大きい市町村は、中山間地域に多く分布している。

【岐阜県の年齢別人口の変化見通し】



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年推計)」

【岐阜県の市町村別の総人口の変化(2015年と2045年の差)】



人口減少率の大きい市町村

市町村	2015年 人	2045年 人	減少率 %	減少数 人
白川町	8,392	3,441	59	-4,951
七宗町	3,876	1,637	58	-2,239
揖斐川町	21,503	10,122	53	-11,381
東白川村	2,261	1,089	52	-1,172

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年推計)」

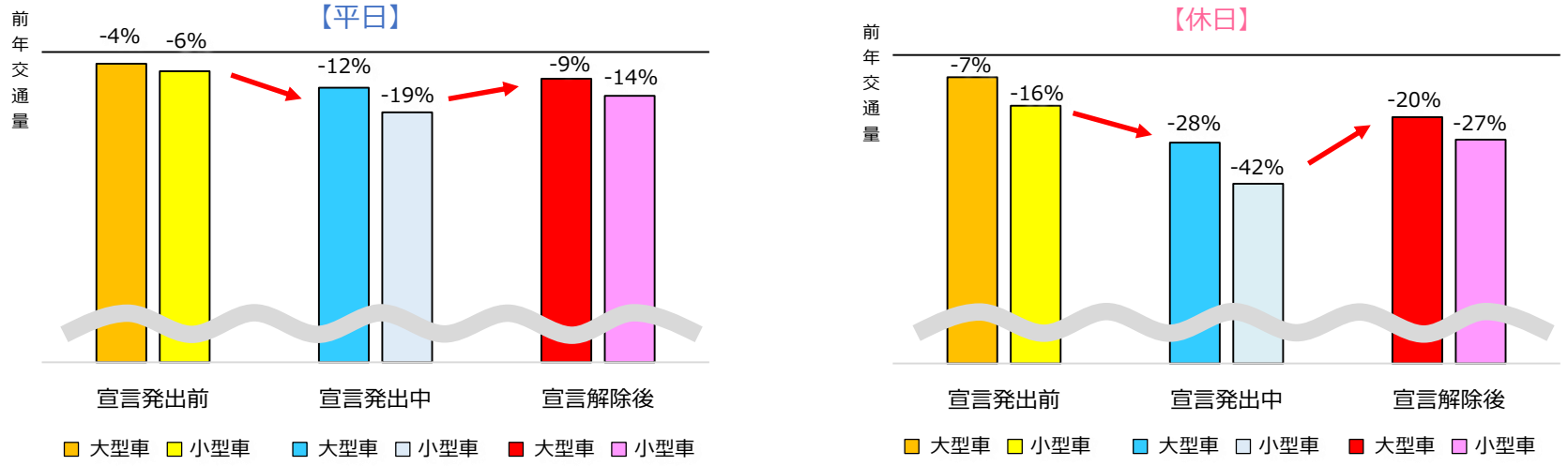
2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

2.3 新型コロナウイルス感染症による影響

- 緊急事態宣言発出中(令和2年4月16日～5月14日)の前年交通量との比較において、小型車は平日で19%減少、休日で42%減少しているが、大型車は平日で12%減少、休日で28%減少にとどまっている。
- 宣言発出中にて、買いだめ等の影響により、品物不足は顕在化した。物流が途絶するといった大きな混乱は発生しておらず、県民生活や経済活動に欠かすことができない物流を支えるインフラとして、道路ネットワークが一定の役割を果たしていることが伺える。
- 業務等に伴う必要不可欠な移動が多い平日に減少量が少ないことから、不要不急の移動や外出を控えている状況下においても、道路が物流ネットワークを支えていたと想定される。
- 広域道路交通インフラの機能・役割について、新型コロナウイルス感染症の経験や時代変化を踏まえ、ニューノーマルを見据える必要がある。

【岐阜県の交通量の推移】

車種別交通量の推移（岐阜県）



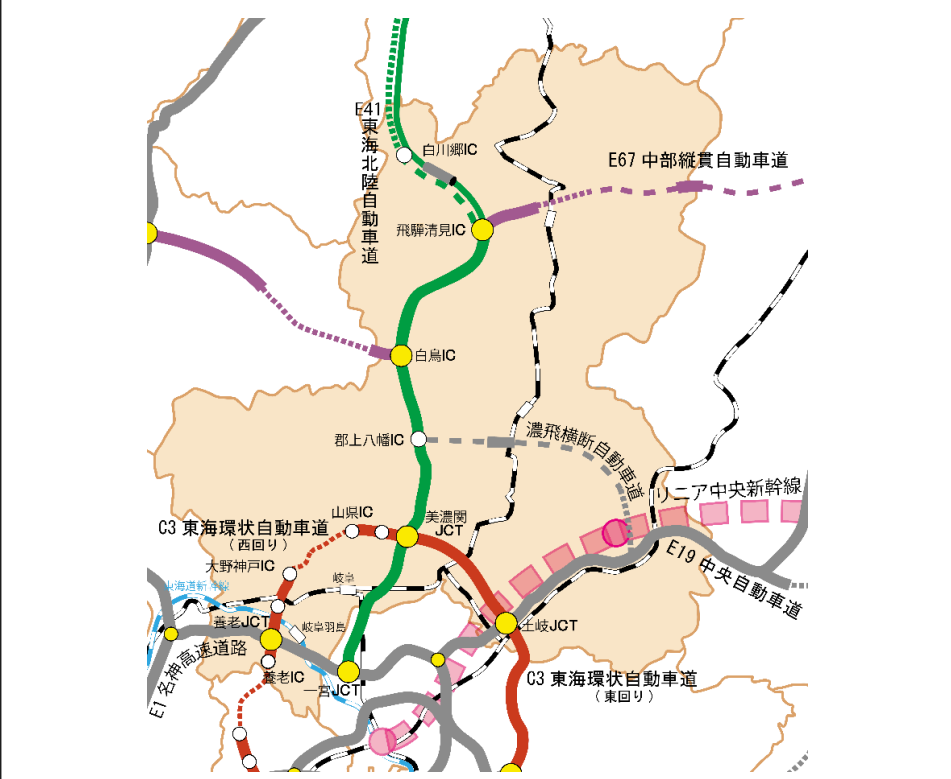
・岐阜県18地点（関ヶ原、岐南、川辺、岐阜東、八幡、白鳥、高鷲、養老、多治見、中津川、土岐、木曾山口、下呂、宮峠、神岡、鷹狩橋、萩原、平湯）のトラフィックカウンターによる速報値
 ・各日の集計時間帯：0時～24時までの24時間。
 ・割合は%単位未満を四捨五入。
 ・集計期間：前年度 H31.3.1(金)～R1.5.31(金)の平日・休日平均
 宣言発出前 R2.3.2(月)～4.15(水)、宣言発出中 R2.4.16(木)～5.14(木)、宣言解除後 R2.5.15(金)～5.24(日)

2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

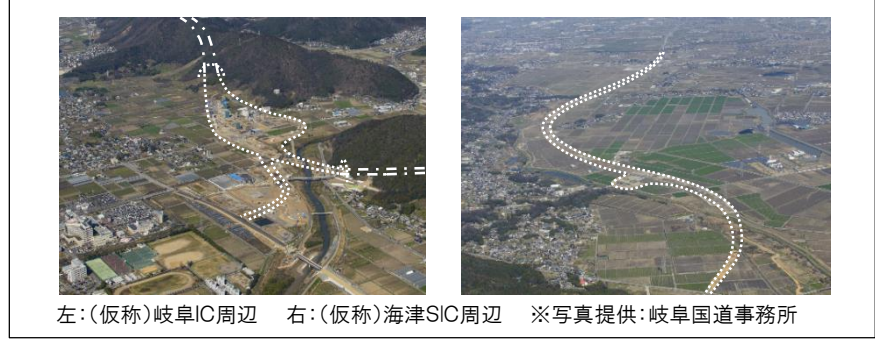
2.4 交通ネットワーク

- 本県内には、空港や港湾が存在しておらず、輸送や移動手段を車に大きく依存する社会構造となっていることから、道路ネットワークは県民生活にとって大変重要な要素となっている。
- 日本の東西(首都圏～関西圏)・南北(東海～北陸)交通の結節点であり、東西軸である名神高速道路や中央自動車道、南北軸である東海北陸自動車道が既に開通している。
- 首都圏と近畿圏、太平洋と日本海側をつなぐ「日本の真ん中のロータリー」として、多大なストック効果を生み出す東海環状自動車道や、東西軸の結びつきを強化する中部縦貫自動車道の整備が進められている。
- リニア中央新幹線の整備が進められており、東海道新幹線に加え、新たな高速鉄道網の整備が進んでいる。

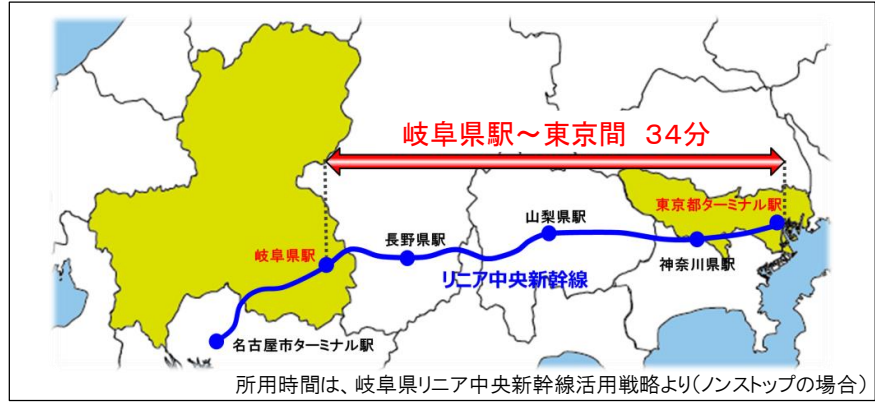
【岐阜県の交通ネットワーク】



【建設が進む東海環状自動車道】



【リニア中央新幹線による東京-中津川間主要時間】

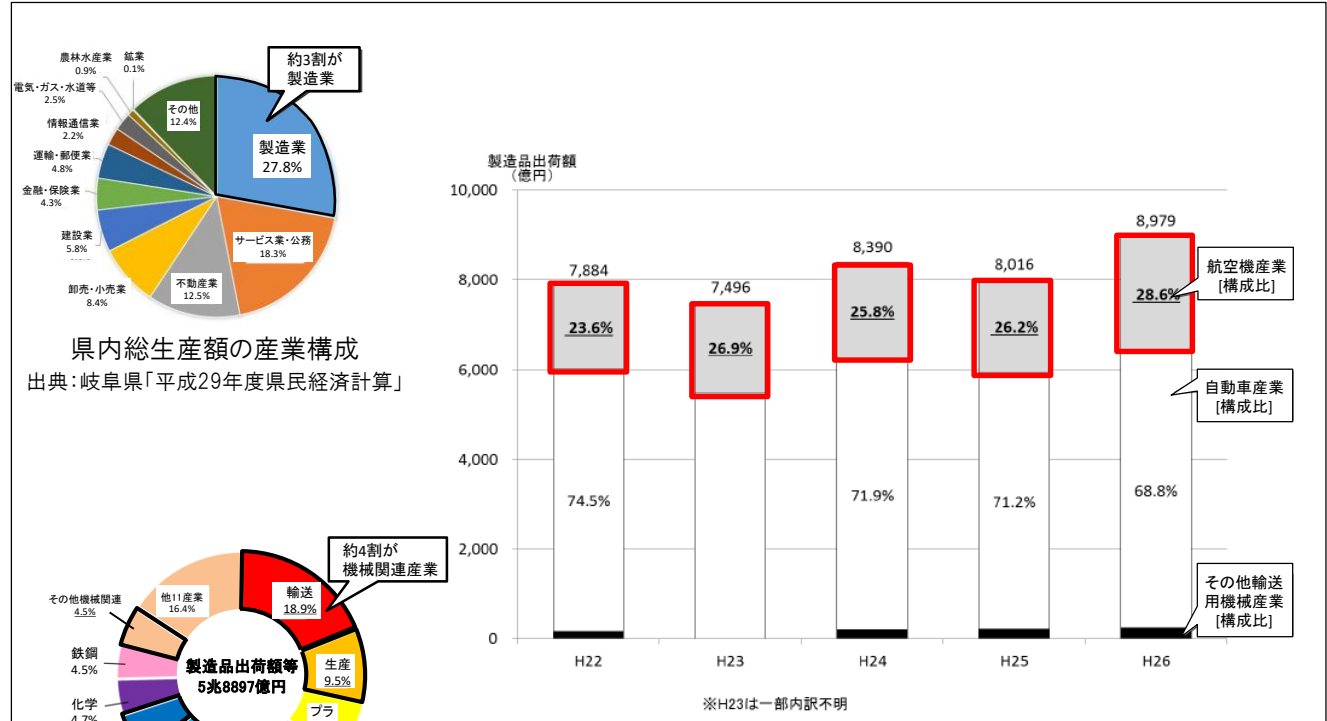


2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

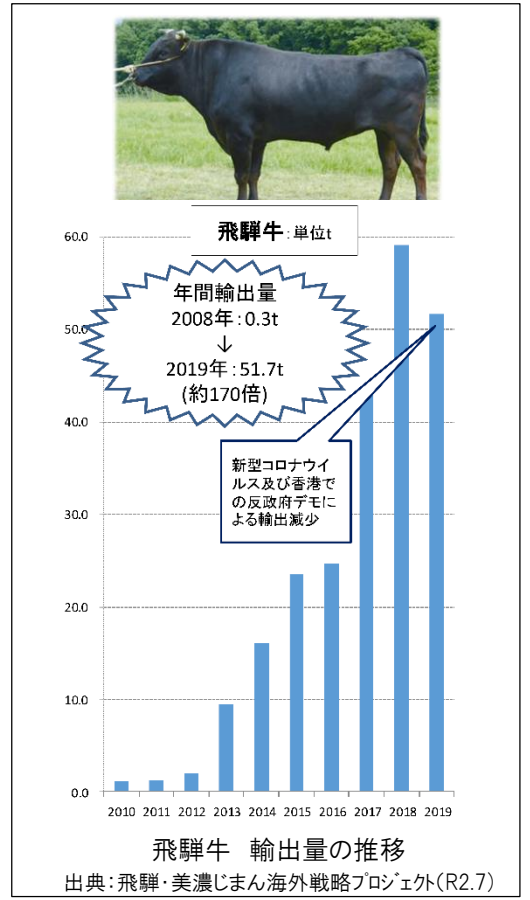
2.5 産業特性

- 県内総生産額の約3割が製造業、製造品出荷額の約4割が機械関連産業であり、本県は「国内最大のものづくり中核圏」の一翼を担う。
- 行政区域の枠を超えた技術開発や生産などの場面において、集積の経済メリットを生み出すべく、アジアNo1航空宇宙産業クラスター形成特区や東海北陸コンポジットハイウェイ構想に参画している。
- 「飛騨・美濃じまん海外戦略プロジェクト」を推進し、飛騨牛、長良川アユなど本県を代表するブランド力の高い農林水産畜産物の販路拡大・海外展開を進めている。

【岐阜県の製造品出荷額について】



【飛騨牛の輸出について】



2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

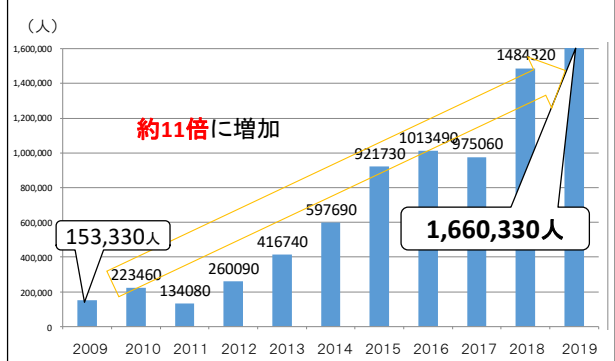
2.5 産業特性(観光)

- 本県は、「白川郷合掌造り集落」をはじめとする7つの世界遺産、「地歌舞伎」や「中山道」をはじめとする「岐阜の宝もの」、「岐阜関ヶ原古戦場記念館」、「岐阜かかみがはら航空宇宙博物館」などの観光資源を活かし、国内外からの観光誘客を図るなど、観光産業の基幹産業化に取り組んでいる。
- 本県への観光入込は増加しており、外国人宿泊者数は2009年と比べ、2019年は約11倍となる166万人レベルにまで拡大している。
- これまでに実施した受け入れ環境の整備や効果的なプロモーションの展開などにより、本県を訪れる外国人客は、他県と比べてASEAN諸国やヨーロッパ諸国からの来訪が多いのが特徴である。

【岐阜県の観光について】



【外国人来訪客について】



外国人宿泊数の推移 出典:飛騨・美濃じまん海外戦略プロジェクト(R2.7)

1位 中国	526,700	全国12位	9位 英国	28,480	全国10位
2位 台湾	177,230	全国16位	10位 マレーシア	25,780	全国10位
3位 香港	91,310	全国15位	11位 フランス	25,280	全国8位
4位 タイ	74,570	全国11位	12位 シンガポール	23,420	全国13位
5位 アメリカ	39,550	全国15位	13位 イタリア	20,790	全国6位
6位 韓国	35,730	全国22位	14位 インドネシア	19,030	全国10位
7位 スペイン	35,400	全国4位	15位 ドイツ	16,370	全国11位
8位 豪州	29,910	全国11位	16位 カナダ	8,030	全国15位

国別宿泊者数ランキング 出典:飛騨・美濃じまん海外戦略プロジェクト(R2.7)

2. 岐阜県の現状および社会経済の動き

2.6 逼迫する巨大災害

- 本県では、過去に100名を超える犠牲者を出した伊勢湾台風災害や飛騨川バス転落事故等が発生し、「恵南豪雨災害(H12)」や「7.15豪雨災害(H22)」、県内全域に甚大な被害をもたらした「台風第23号豪雨災害(H16)」のほか、記録的な大雨による「平成30年7月豪雨災害」や「令和2年7月豪雨災害」、戦後最悪の火山災害となった御嶽山噴火(H26)など大規模災害が発生している。
- 本県は、日本史上最大級の内陸直下地震である濃尾地震(1891年、マグニチュード8.0)により壊滅的な被害を受けた経験を持つ。当時に比べ人口の密集や建物の高層化が進んでいることから、今後、南海トラフ地震など大規模地震災害が発生した際、県南部の軟弱な地盤と相まって、建物倒壊や液状化現象等による被害が甚大となることが懸念される。

【県内で発生した過去の災害】



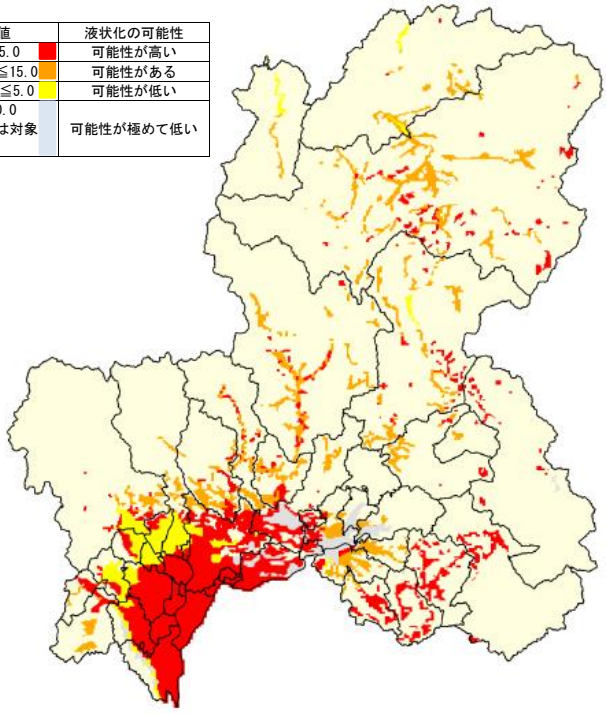
濃尾大震災(大垣市郭町) 出典:岐阜県HP



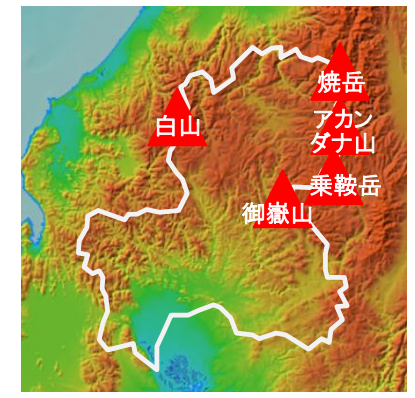
令和2年7月豪雨(下呂市:国道41号)
写真提供:高山国道事務所

【発生が懸念される災害リスク】

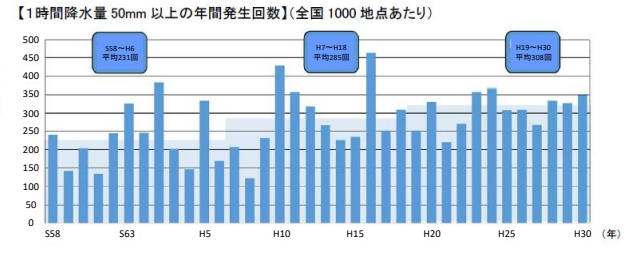
PL値	液状化の可能性
PL>15.0	可能性が高い
5.0<PL≤15.0	可能性がある
0.0<PL≤5.0	可能性が低い
PL=0.0 (または対象外)	可能性が極めて低い



県内の最大震度・液状化予測
出典:平成23~24年 岐阜県南海トラフの巨大地震等被害想定調査



岐阜県の火山 出典:国土地理院地図より岐阜県作成



短期・局地的豪雨の発生状況
出典:第2期岐阜県強靱化計画

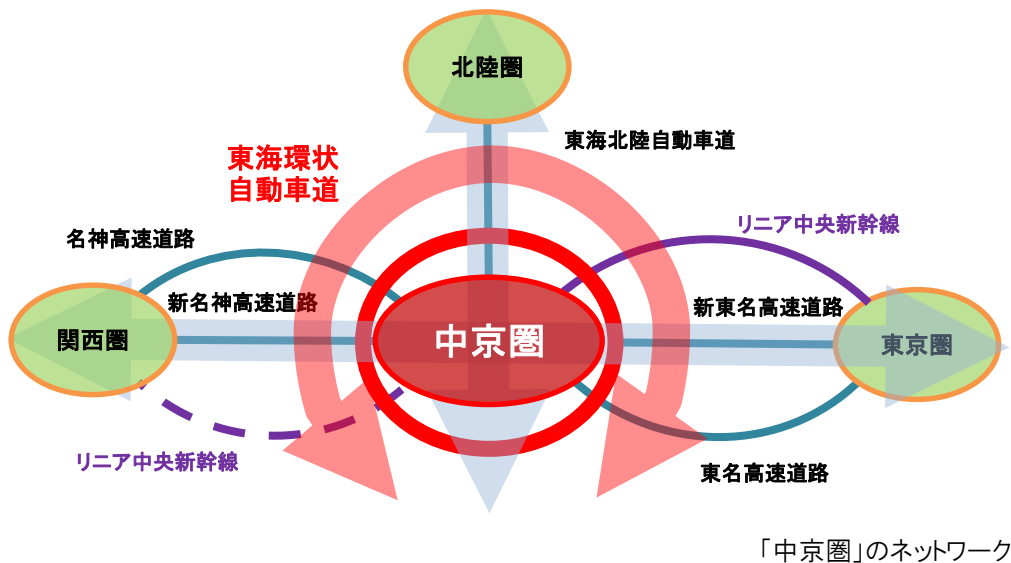
3. 岐阜県の将来像(目指すべき姿)

岐阜県の将来像(目指すべき姿)

「安全・安心な県土づくり」、「活力ある県土づくり」のため、下記の目標達成に資する道路ネットワーク整備を推進する。

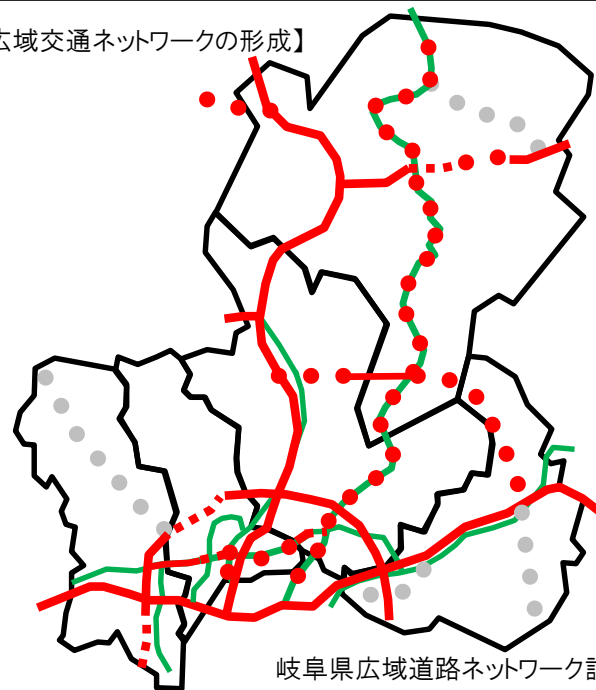
- 県内の各圏域や都市間など地域と地域をつなぎ、10,621km²(全国7位)の広大な県土の一体化を図ることで、県民の豊かで快適な生活を形成し、「地方創生」を実現する。
- 県内で製造・生産される製品・農林畜水産物だけでなく、首都圏・近畿圏や日本海・太平洋側から運び出されるモノの定時性・速達性が確保される物流ネットワークを形成することにより、新たな企業の進出や雇用を生み出し、県内のみならず中部圏全体の経済活動やスーパーメガリージョン構想を後押し、「物流首都」の一翼を担う。
- 近隣の空港・港湾や高速鉄道駅といった人流の発生拠点をつなぐことで、広域交流ネットワークを形成し、国内外から人を呼び込むなど、人流を活発にする基盤を形成し、「セントラルハブ」の一翼を担う。
- 大河川や急峻な山岳地帯に囲まれる地勢を背景に、近年、頻発・激甚化する豪雨による自然災害や巨大地震等が発生した場合でも、有効に機能する道路ネットワークを形成することで、「とまらない経済活動」に寄与する巨大災害にも強い、「強靱な県土づくり」の根幹を担う。
- 次世代技術の導入による「高度モビリティ社会」を実現する。

【セントラルハブとしての役割】



「中京圏」のネットワーク

【広域交通ネットワークの形成】



岐阜県広域道路ネットワーク計画

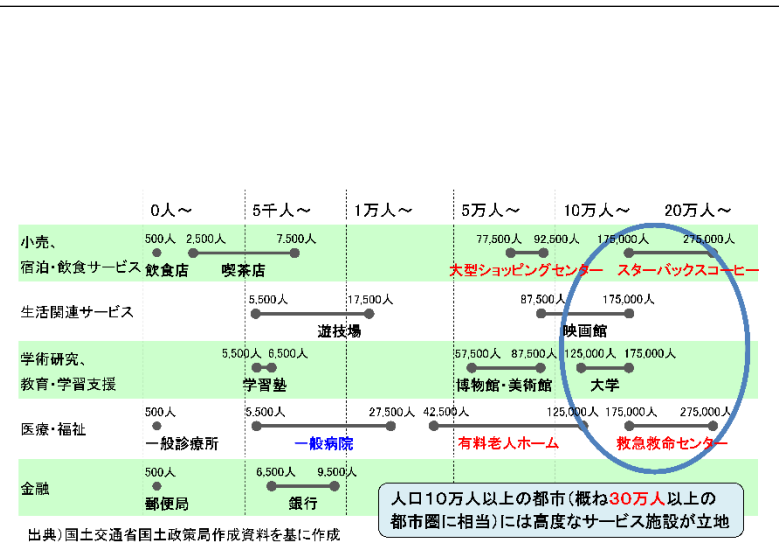
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.1 ブロック都市圏等の交流・連携の促進(広域道路ネットワーク計画 基本戦略1, 2)

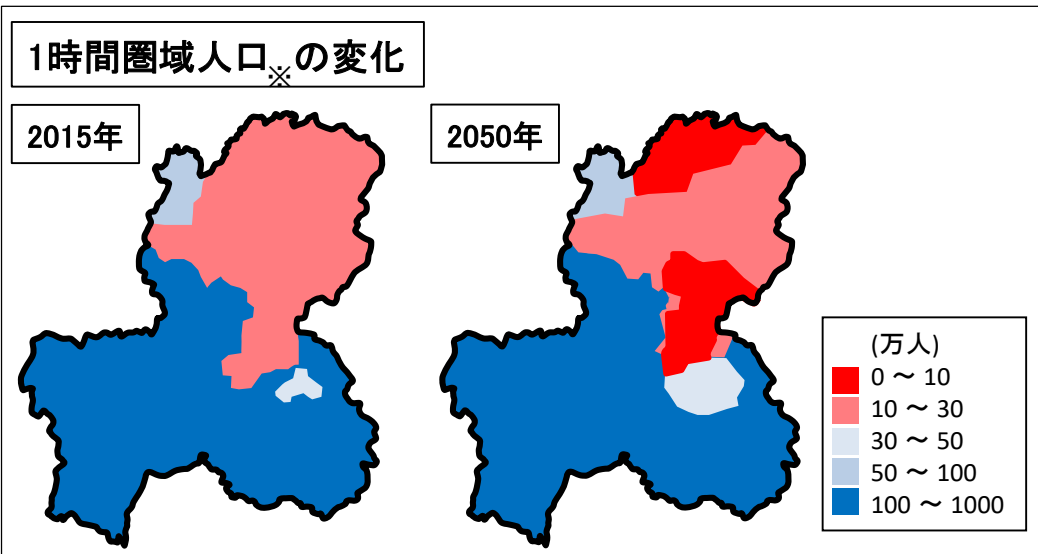
■ 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

- 地域の活性化において、人や地域の交流活性化は必要不可欠であるが、本県は周囲を険しい山岳や大河川に阻まれた非常に厳しい地形条件をもち、交通が分断され、人・モノの流れが阻害されてしまっている。
- また本県には、高度な都市機能を有する「30万人都市圏」(各市町村役場から自動車で1時間以内に到達可能なエリアに住む人口の集計が30万人以上であり、高度なサービス施設が立地する圏域)を形成できていない市町村が存在し、今後の人口減少に伴い、形成困難な地域がさらに拡大する見込みである。
- 県民生活の向上や地域の活性化には、県内各地域の相互の交流や、隣接県を含めた広域的な交流・連携の促進により創り出される都市圏の形成が必要であることから、広域的な交流を支えるための幹線ネットワークの整備が求められている。

【人口規模別の都市機能の立地状況】



【30万人都市圏を形成できないエリア(赤色表示)】



※各市町村役場から自動車で1時間以内に到達可能な1kmメッシュの人口を集計して整理。
 人口は、2015年の総務省「国勢調査」、2050年時点の推計人口(国土数値情報500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))に基づき作成。
 道路網は2018(平成30)年3月時点、2050年は高規格幹線道路が全線開通した場合を想定、旅行速度は2017(平成29)年度のデータ。

出典:国土交通省・新たな広域道路ネットワークに関する検討会 第1回(2020年3月24日)
 資料3 広域道路ネットワークの課題(p.2)より作成

出典:国土交通省・新たな広域道路ネットワークに関する検討会
 第1回(2020年3月24日) 参考資料2国土計画や都市圏構想の変遷(p.3)

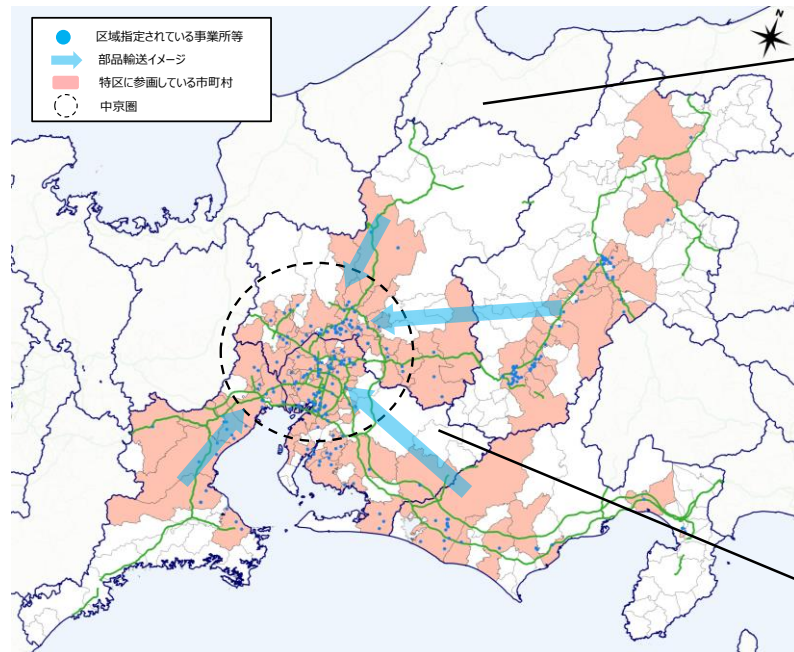
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.1 ブロック都市圏等の交流・連携の促進(広域道路ネットワーク計画 基本戦略1, 2)

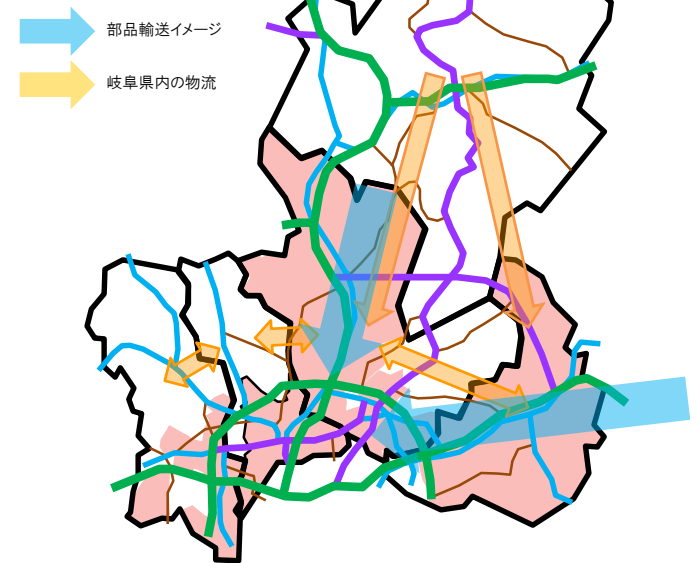
■ ブロック都市圏の競争力・魅力の向上

- 本県には、県の成長産業として位置付けている航空宇宙産業の産業集積地が点在しており、「アジアNo1航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されているが、競争力の強化に向け、点在する各集積地間の連携・交流の強化による強固な産業クラスターの形成が求められている。
- 集積地間の連携・強化にあたっては、集積地が点在する岐阜市や各務原市等の都市同士の連絡を強化し、交流・連携が活発な都市圏を形成することや、名古屋都市圏等の集積地との連携強化を見据え、都市圏同士を連絡する広域的なネットワークの整備が求められている。
- 本県の都市間連絡道路、ICアクセス道路及び環状道路整備により主要な拠点との連絡を強化することで、都市圏の競争力・魅力を向上させる。

【アジアNo1航空宇宙産業クラスター形成特区】



アジアNo1航空宇宙産業クラスター 形成特区指定市町村(岐阜県)



出典:アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区 第28回認定(2021年1月)計画書より
指定事業所の所在地や特区参画市町村の情報をもとに背景図を作成。

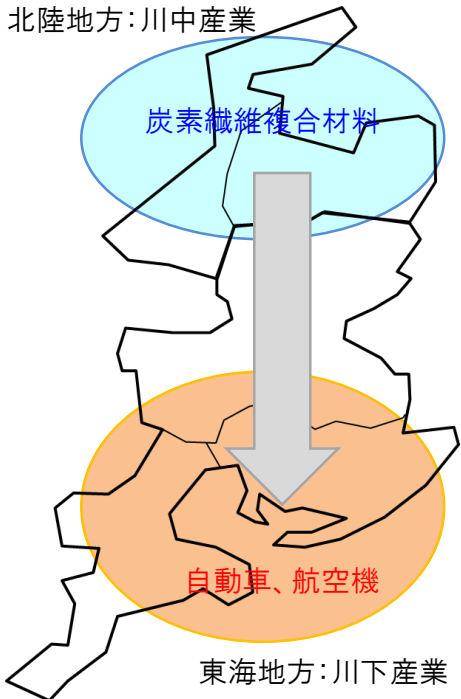
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.2 国際拠点等を中心とした円滑な「物流基軸」の形成(広域道路ネットワーク計画 基本戦略3, 5)

■ 岐阜県や中部圏全体の成長を促す物流ネットワークの強化

- 本県には、空港・港湾という国際物流拠点がなく、県内で製造・出荷されるモノを輸送するには隣県の空港や港湾に頼らざるを得ない。
- 隣県の空港や港湾などの国際拠点を結び、また本県で製造される航空宇宙産業をはじめとした輸送用機械器具等を輸送するための高規格幹線道路等のネットワークには、未だミッシングリンクが存在している。
- また、県南部地域では、岐阜市をはじめとした主要市が東西に連なっており、人流が直轄国道をはじめとした幹線道路に集中している。そのため、慢性的な渋滞が発生することにより、円滑な物流を阻害していることから、高規格幹線道路や地域高規格道路のミッシングリンク解消、直轄国道などの幹線道路の渋滞緩和を目的とした道路整備が求められている。
- 東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想では、炭素繊維複合技術などの川中産業が集積する北陸地方から、自動車や航空機などの川下産業が集積する東海地方が連携しており、両地域を結ぶ東海北陸自動車道は物流面においても重要な役割を担っている。

【東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想】



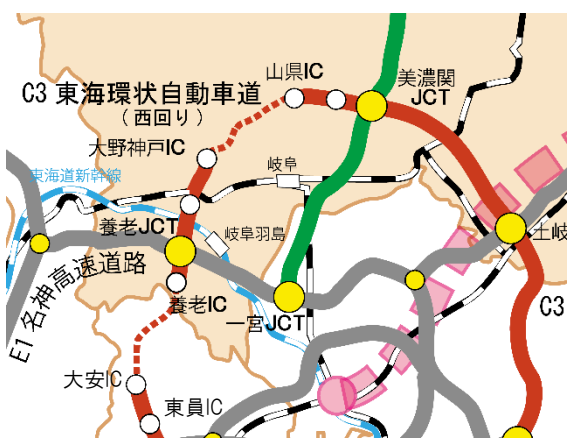
北陸地方のトラック輸送による都道府県間貨物流動量

順位	都道府県	輸送量(トン)	割合
1位	愛知県	15,367	16%
2位	大阪府	10,348	11%
3位	兵庫県	8,715	9%
合計		97,951	
平均		2,226	

出典: 全国貨物純流動調査(H27)
 ※北陸地方: 富山県、石川県、福井県
 ※輸送先は富山県、石川県、福井県を除く

東海北陸自動車道が北陸地方と東海地方の物流に貢献

【ミッシングリンクが残る東海環状自動車道】



- (ミッシングリンク)
- 山県IC～大野神戸IC間
 - 養老IC～大安IC間
- (開通見通し)
- 2024年度: 山県IC～大野神戸IC
北勢IC～大安IC
 - 2026年度: 養老IC～北勢IC

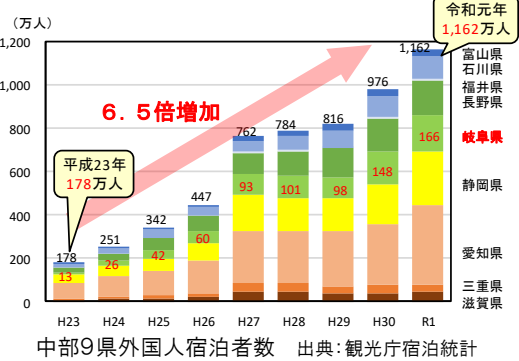
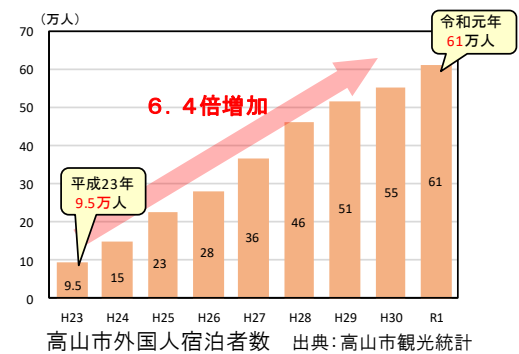
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.3 国内外の観光客を魅了する道路交通環境の形成(広域道路ネットワーク計画 基本戦略1, 3)

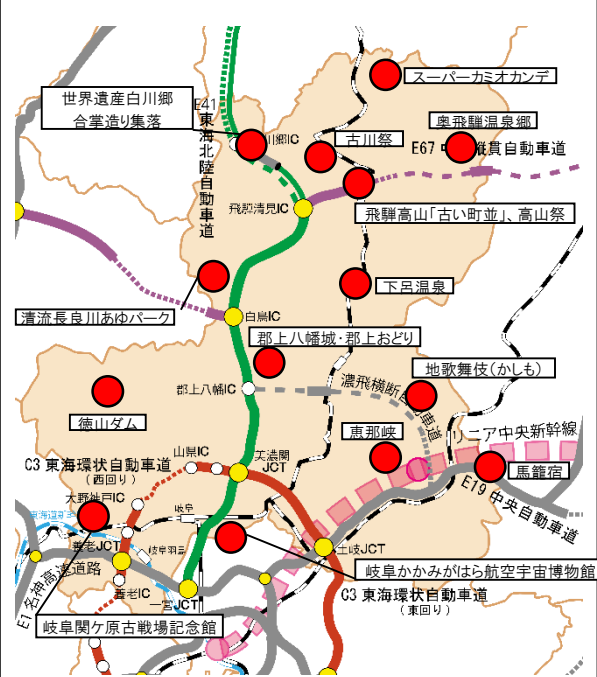
■ 周遊観光を支える観光交流ネットワークの形成

- 本県は、白川郷合掌造り集落など世界に誇る観光拠点を活かした観光誘客に力を入れており、観光交流拡大に寄与する道路交通ネットワークの整備を推進してきた。例えば、東海北陸自動車道の全線開通等により高山市の観光誘客は大きく増加している。
- 中部・北陸では、産官連携の昇龍道プロジェクトが東海北陸自動車道の全線開通後の2012年よりスタートしているほか、本県では、隣県と連携し、クルーズ船を通じたインバウンドの誘客促進にも力を入れている。
- 一方で、日本でも有数の温泉地である下呂温泉、日本最大の貯水量を誇る徳山ダム、世界最先端の研究を行うスーパーカミオカンデは高規格幹線道路の空白地となっているなど、今後、更なる観光振興を図るために広域ネットワークの整備が求められている。
- また、観光地へのラストワンマイルとなる一般道においては、渋滞や狭隘・線形不良といったアクセス性にも課題が残っている。

【観光誘客に与える道路ネットワークの整備効果】



【岐阜県の高速度交通ネットワーク】



岐阜県は魅力的な観光資源が点在しており、観光・交流道路(仮称)の整備が求められる。

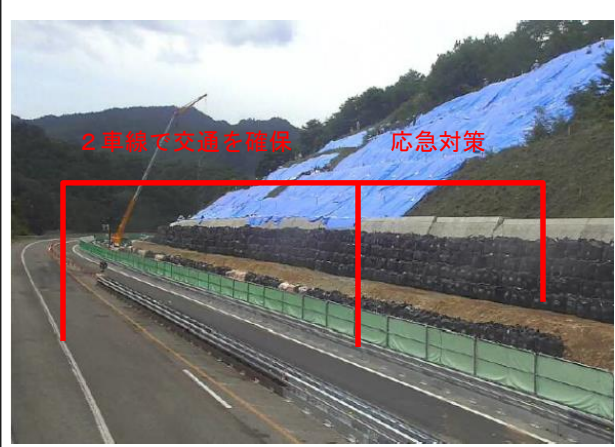
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.4 災害時の人流・物流交通の確保(広域道路ネットワーク計画 基本戦略4)

■ 災害に強い県土づくりの根幹をなす強靱な道路ネットワークと速やかな救援・復旧を支える体制の構築

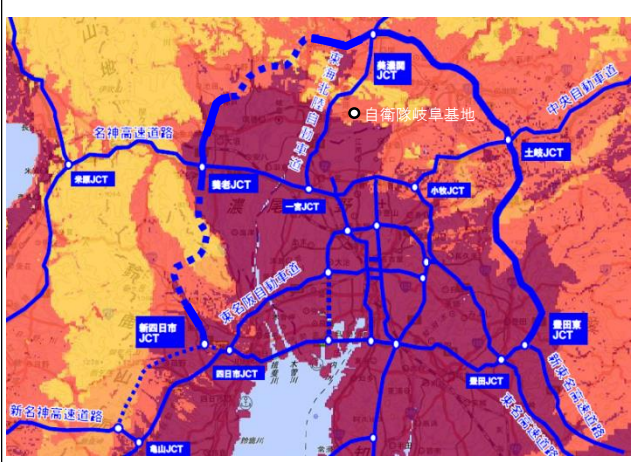
- 本県は、豪雨、地震、火山、豪雪など、あらゆる災害リスクに常に面しており、過去の災害においても、広域な道路ネットワークが遮断されることにより、物流機能が停止し、サプライチェーンなどの経済活動に大きな影響を与えている。
- 本県の中山間地では、土砂流出等により道路が寸断され、孤立集落の発生や災害拠点へのアクセス性低下といった人流の課題もある。
- 人流・物流の停止を防ぐため、緊急輸送道路をはじめとした道路ネットワークのミッシングリンク解消や暫定二車線区間の四車線化など、多重性・代替性や機能強化を図ることで、災害時における道路ネットワークの機能を確保することが求められている。
- また、道路啓開の実行力を高め、速やかな救援・復旧を可能とするため、岐阜県道路啓開計画の策定や災害時応急対策用資機材備蓄拠点の整備など災害に備える体制を整えている。

【ミッシングリンク解消や4車線化の効果】



写真提供:ネクスコ中日本

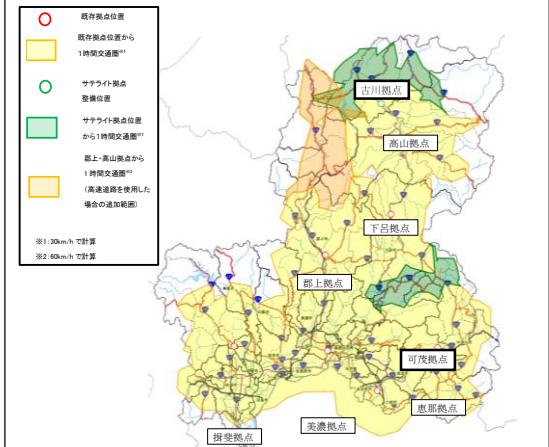
・平成30年7月豪雨の際、東海北陸自動車道では、ほぼ四車線化が完成していたため、わずか6日で通行止めを解消できた。



出典:国立研究開発法人 防災科学技術研究所より岐阜県作成

・東海環状自動車道は、今後30年間に震度6強クラスの地震に見舞われる確率の高い地域を回避し、災害発生時のバックアップ機能を有する。

【災害時応急対策用資機材備蓄拠点】



備蓄拠点位置図



美濃拠点(関市 国道248号沿い)

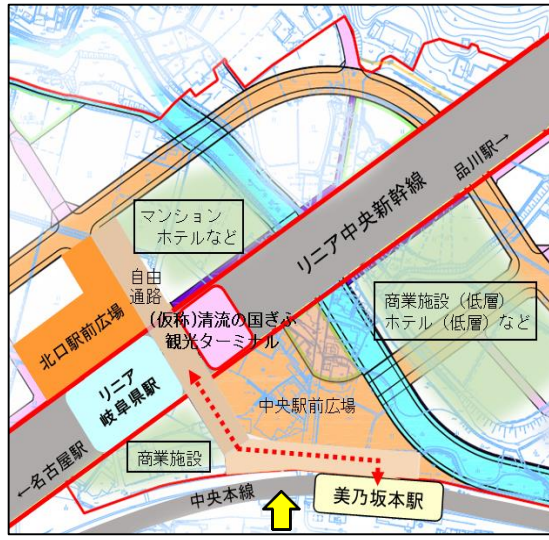
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.5 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化(交通・防災拠点計画)

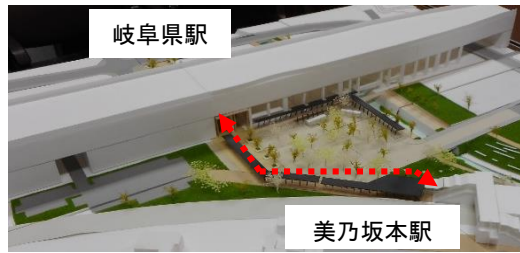
■ 新たな玄関口となるリニア岐阜県駅周辺をはじめとした地域拠点の交通結節機能の強化

- 岐阜県の新しい東の玄関口となる(仮称)リニア岐阜県駅周辺では、観光客など駅利用者が円滑に乗換えできるよう交通結節機能を備えた拠点エリアの整備が進められている。
- また、整備が進む東海環状自動車道の沿線では、地域住民や来訪者の利便性向上を図り、ネットワーク型コンパクトシティの新たな拠点とするべく、バスターミナルの整備が進められている。
- 持続可能な人流・物流を実現するためのモーダルコネクの強化として、IC付近にバスターミナルを持つ道の駅「パレットピアおおの」が整備されている。

【(仮称)リニア岐阜県駅の施設概要】



リニア駅周辺
まちづくりイメージ
(土地利用)
出典：
中津川市リニアを
活用したまちづくり構想

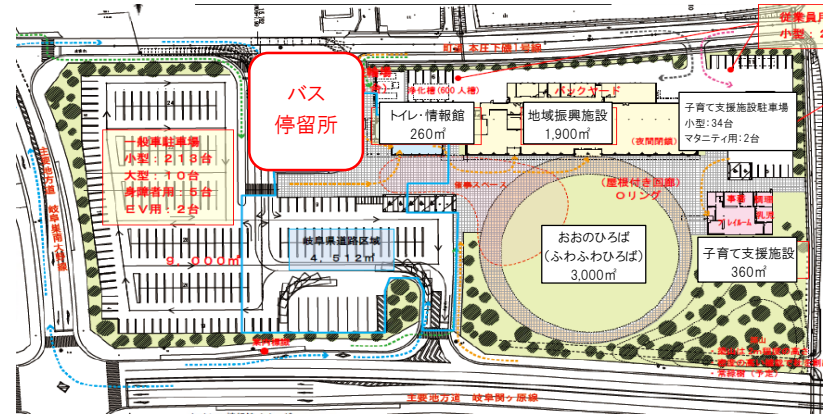


リニア駅周辺の模型
提供：中津川市

【東海環状自動車道沿線のバスターミナル】



(仮称)山県市バスターミナルイメージ図 出典：中部地方整備局HP



-15- 道の駅「パレットピアおおの」のバス停留所 出典：岐阜県HP

4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.5 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化(交通・防災拠点計画)

■ 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

- 「道の駅」は道路利用者の「休憩施設」であるとともに、「情報交流機能」、「地域連携機能」を有する施設として整備されてきた。
- 東日本大震災などでは、「道の駅」が被災者の一次避難場所として利用され、防災拠点や復興支援拠点としての機能を果たしたことを踏まえ、災害時における「道の駅」の重要性が高まっている。
- 岐阜県災害時広域受援計画において、大規模災害が発生した場合に想定される、県外からの応援部隊や支援物資の受け入れを担う県広域防災拠点や、岐阜県地域防災計画において、道路利用者への災害情報提供の場としても位置付けられるなど、「道の駅」の役割が期待されている。
- 「第2期岐阜県強靱化計画」において、「道の駅」の防災機能強化に取り組むこととしており、市町村が行う防災備蓄倉庫や飲料水貯水槽の整備と連携して、道路施設(トイレ等)の防災設備への整備を進める。

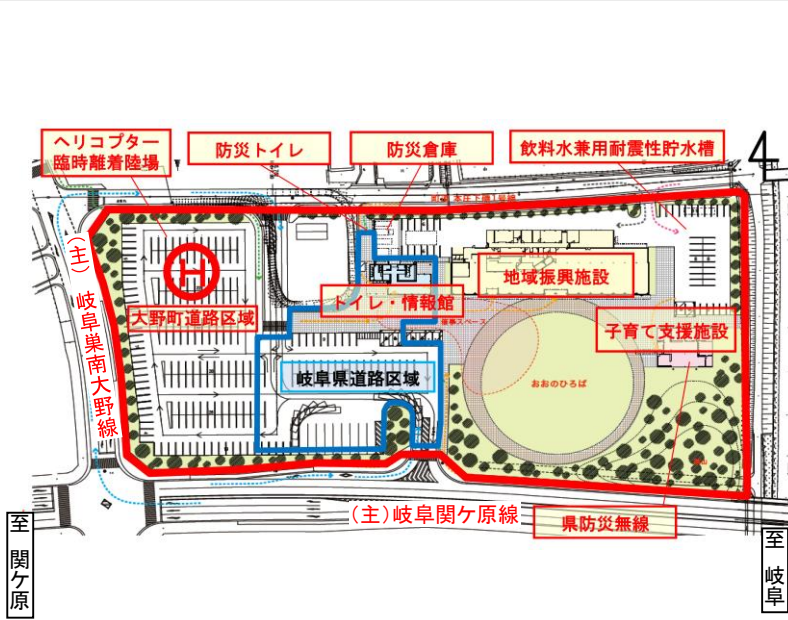
【道の駅における防災機能強化整備事例】



【凡例】◆:道路管理者 ◇:自治体

「道の駅」美濃にわか茶屋

出典:東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議・中部地方幹線道路協議会資料「被災時の支援体制～「道の駅」、SA・PAの防災機能の強化～」より作成



広域的な防災機能を担う「道の駅」パレットピアおおの

出典:岐阜県HP

4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.6 ICTの導入による先進的な取組の推進 (ICT交通マネジメント計画)

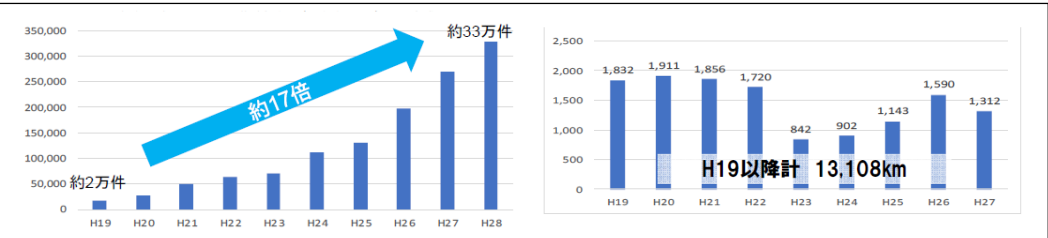
ICTを活用した道路を賢く使う取組、自動運転など先進技術の導入に向けた検討の推進

- 世界に誇る観光地を活かした観光振興を進める一方、GWなど大型連休には、観光地の周辺道路が非常に混雑するといった課題がある。
- 本県の主要な観光地である高山市においては、交通ビッグデータを活用し、混雑する時間帯や所要時間の提供、及び無料シャトルバスの活用など、地域一体となった交通需要マネジメントを展開している。
- また、人口減少高齢化が顕著な中山間地域等においてはバス路線が減少しており、買い物困難者が増加するなどの問題が生じていることから、地域が存続するためにも公共交通の維持が重要である。
- 本県では、道の駅「明宝」が、「道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」の検討エリアに選定され、自動運転の実装に向けた検討が進められている。

【高山市におけるビッグデータ等を活用した渋滞対策】



【自動運転導入に向けた取り組み】



運転免許の自主返納件数(65才以上)の推移
出典:国土交通省HP

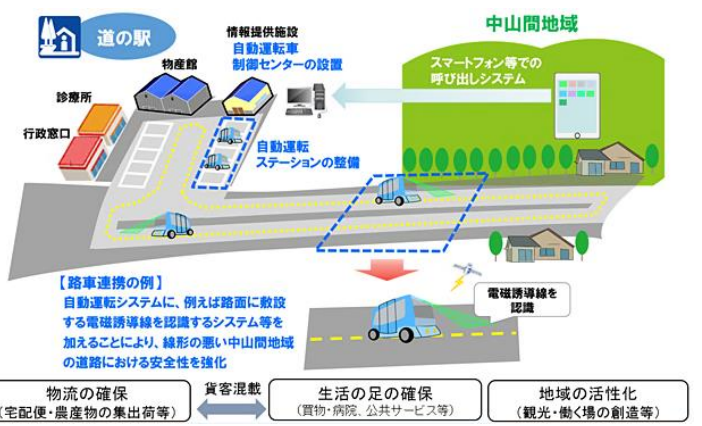
路線バスの廃止路線延長の推移
出典:国土交通省HP

【出発時間・帰宅時間ごとの所要時間の情報提供】

○各方面(名古屋、東京、大阪、金沢、富山)から高山市街地への混雑状況を踏まえた、出発時刻毎の所要時間をウェブサイトにおいて、情報提供を行います。
 また、今年度から高山市街地から各方面への混雑状況を踏まえた、帰宅時刻毎の所要時間の情報提供も行いますので、お帰りの際に、ご利用ください。
 ■各方面からのおすすめの出発時刻と各方面へのおすすめの帰宅時刻を提供



出典:高山国道事務所プレスリリースより抜粋



道の駅等を拠点とした自動運転サービス概要

出典:国土交通省HP

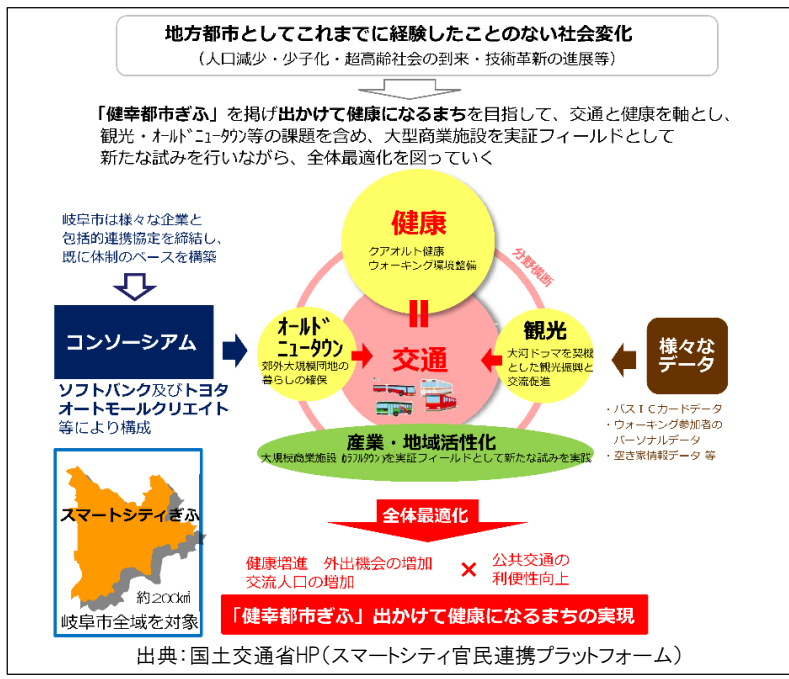
4. 岐阜県の将来像実現に向けた道路交通課題・取組

4.6 ICTの導入による先進的な取組の推進 (ICT交通マネジメント計画)

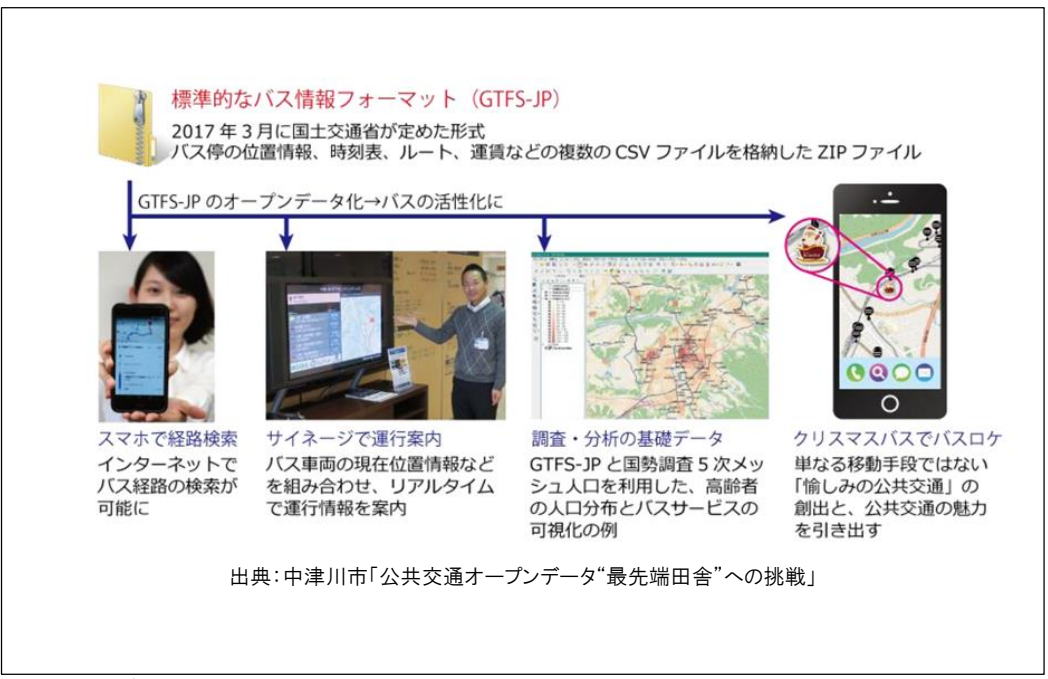
■ 未来都市の設計・新たなモビリティサービスの実装に向けた取組の推進

- 今後、人口が減少し続ける人口減少社会への対応が必要とされていることから、AI、IoT等の先端技術によるSociety5.0の実現に向けた取組を推進する必要がある。
- 本県では、岐阜市において、国土交通省が推進するスマートシティモデル事業の「重点事業化促進プロジェクト」に選定され、自動運転走行実験の実施やオンディマンドモビリティサービスの導入など、スマートシティ構想の実現に向けた取組が進められている。
- また、こうした新たなサービスの提供にあたっては、利用者の行動データと、事業者が利用者に提供するデータの共有が必要であることから、公共交通分野のオープンデータ化が必要である。
- 中津川市他5市では、市内バス路線の時刻表やルート等のバス情報をオープンデータ化することで、インターネットでの経路検索やデジタルサイネージによる運行案内などを実現し、地域公共交通網の維持・活性化に貢献している。

【岐阜市におけるスマートシティの取組】



【中津川市における公共交通オープンデータの取組】



5. 広域的な道路交通の基本戦略

■ 広域道路ネットワークの基本戦略

- 県内各地域の相互交流や、隣接県を含めた広域的な交流・連携促進のため、広域的な交流を支えるための幹線ネットワークの整備を推進する。
- 県内に点在する魅力的な観光資源を活用し、今後、更なる観光振興を図るための高速交通ネットワークを推進する。
- 都市間連絡道路、ICアクセス道路及び環状道路整備により主要な拠点との連絡を強化することで、都市圏の競争力・魅力を向上させる。
- 高規格幹線道路や地域高規格道路のミッシングリンク解消、直轄国道などの幹線道路の渋滞緩和を目的とした道路整備を推進する。
- 人流、物流の停止を防ぐため、緊急輸送道路をはじめとした道路ネットワークのミッシングリンク解消や暫定二車線区間の四車線化など、多様性・代替性や機能強化を図ることで、災害時におけるネットワークの機能を確保する。
- 中部圏と北陸圏による実行力のあるバックアップ体制の推進に資するべく、太平洋と日本海の2面活用が可能となる交通環境の構築を推進する。

■ 交通・防災拠点の基本戦略

- 東の新しい玄関口となる(仮称)リニア岐阜県駅における交通結節機能を備えた拠点エリア実現のため、市町村と連携してリニア駅周辺整備を推進する。
- 地域住民や来訪者の利便性向上を図り、ネットワーク型コンパクトシティの新たな拠点とすべく、東海環状自動車道沿線において、市町村と連携のもとバスターミナルの整備を進める。
- 「道の駅」の防災機能強化のため、市町村が行う防災備蓄倉庫や飲料水貯水槽の整備と連携して、道路施設(トイレ等)の防災施設としての整備を推進する。

■ ICT交通マネジメントの基本戦略

- 来訪者に「また訪れたい」と思われるよう、観光地等の周辺において、時々刻々と変わる交通状況を住民やドライバーに伝えるため、ビッグデータ等を活用し、地域の特性を捉えた交通需要マネジメントなど、地域住民だけではなく、来訪者の満足度を損なわない取組を地域一体となり、市町村と連携のもと進める。
- 高齢化社会や中山間地における公共交通の維持などの課題に向き合い、誰もが日常生活に支障を来すことなく過ごせる社会を目指し、新たなモビリティサービスなどの導入を市町村との連携のもと進める。
- 人口減少社会へ対応するため、AI、IoT等の先端技術によるSociety5.0の実現に向けた取組を推進する。

清流の国ぎふ憲章

～ 豊かな森と清き水 世界に誇れる 我が清流の国 ～

「清流の国ぎふ」に生きる私たちは、

知 清流がもたらした自然、歴史、伝統、文化、技を知り学びます

創 ふるさとの宝ものを磨き活かし、新たな創造と発信に努めます

伝 清流の恵みを新たな世代へと守り伝えます

平成26年1月31日 「清流の国ぎふ」づくり推進県民会議



お問い合わせ先

岐阜県県土整備部道路建設課

〒500-8570 岐阜県岐阜市藪田南2-1-1 岐阜県庁7階

TEL (058)272-1111(代)

FAX(058)278-2735

ホームページ

<http://www.pref.gifu.lg.jp>

