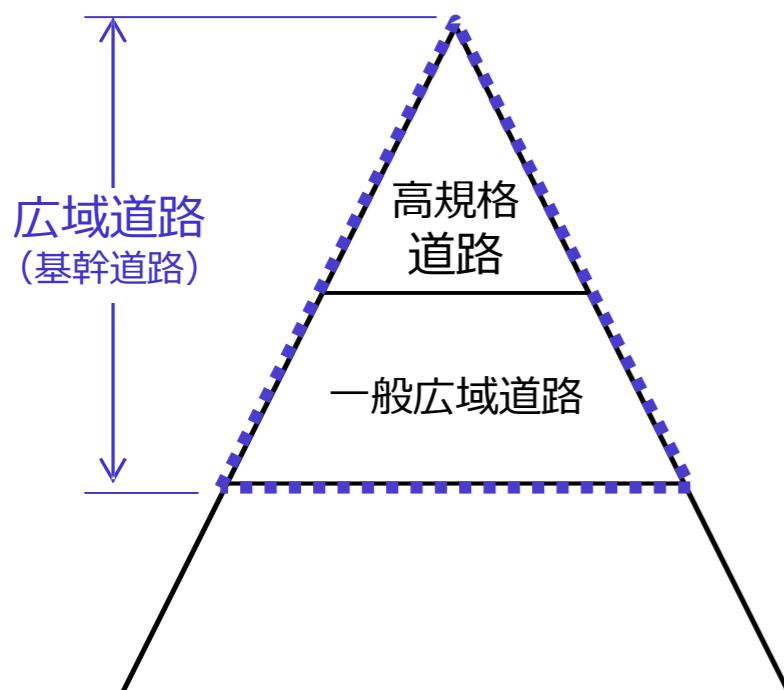


中部ブロック 新広域道路交通計画（案）概要

1 広域道路ネットワークの階層

- 現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の「両輪」を見据え、高規格幹線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、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定する。
- 該当するネットワークについては、求められる機能・役割により、次の階層に分類する。

■ 広域道路ネットワークの階層



<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。

原則として以下のいずれかに該当する道路。

- 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
※3：三大都市圏や中枢中核都市、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：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

<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であって、高規格道路を除く道路。

- 広域交通の拠点となる都市※1を効率的かつ効果的に連絡する道路
※1：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）
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※2を連絡する道路
※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、
三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

<構想路線>

- 高規格道路としての役割が期待されるものの、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 広域道路ネットワーク強化の方向性

- 計画の策定にあたっては、次の基本戦略に沿ってネットワークの効率的な強化を図るものとする。

■基本戦略（広域道路ネットワーク強化の方向性）

※下表は項目名のみ列挙

- 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 我が国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・国土強靱化
- 基本戦略 5 国土の更なる有効活用や適正な管理

中部地域の特徴を踏まえ、基本戦略ごとに、課題や背景に触れながら、強化すべきネットワークの考え方、着眼点を整理。

3 広域道路ネットワークの拠点の設定

- 本計画で選定する基幹道路（高規格道路および一般広域道路）を検討する上で、連絡すべき拠点を設定。
- 基幹道路と拠点(物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等)を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮。

■基幹道路により連絡する拠点

都市※1	岐阜市、大垣市、高山市、関市、中津川市、美濃加茂市、可児市、静岡市、浜松市、沼津市、富士市、磐田市、掛川市、御殿場市、裾野市、湖西市、名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、新城市、田原市、津市、四日市市、伊勢市、松阪市、亀山市、いなべ市、志摩市、伊賀市
空港※2	中部国際空港、静岡空港、名古屋飛行場
港湾※3	清水港、名古屋港、四日市港、田子の浦港、御前崎港、衣浦港、三河港、尾鷲港、津松阪港
鉄道駅※4	岐阜駅、静岡駅、浜松・新浜松駅、沼津駅、富士駅、名古屋駅、豊橋・新豊橋駅、東岡崎駅、尾張一宮駅、春日井駅、新豊田・豊田市駅、津駅、近鉄四日市駅、岐阜貨物ターミナル、静岡貨物駅、西浜松駅、名古屋貨物ターミナル、名古屋南貨物駅、四日市駅

- ※1：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等
- ※2：拠点空港、その他ジェット化空港等
- ※3：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等
- ※4：中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

■基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

物流拠点※1	【卸売市場】、【工業団地】、【特定流通業務施設】、【保税地域】、【特に地域で重要な拠点】
防災拠点※2	【自衛隊基地・駐屯地】、【広域防災拠点(備蓄基地)】、【災害医療拠点(総合病院等)】、【道の駅(防災機能を有する道の駅)】、【災害時民間物資集積拠点】、【製油所、油槽所】
観光・交流拠点	【地域で重要な観光地】、【新幹線駅及びその他主要な駅等】

- ※1：現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載
- ※2：現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載

4 基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線

- 前述の基本戦略を踏まえ、広域道路ネットワーク路線を設定した。
- 県別（岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）に、設定した路線を一覧表で掲載。（路線名、分類〔ネットワーク階層〕、起点、終点）

中部ブロックにおける交通・防災拠点計画

ビジョン 基本方針

■新広域道路交通ビジョン(中部ブロック版)において、交通・防災拠点の基本方針を以下の観点から策定した。

- 1) 地域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の方向性
- 2) 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等

■この中部ブロックの将来像の実現に向けて、交通・防災拠点の観点から、概ね20～30年間を対象とした中長期的な視点で新広域道路交通計画(中部ブロック版)を策定した。

交通拠点計画

計画概要

■中部の将来像の実現に向けて、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含めた地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点のモーダルコネクットの強化策に関わる計画を策定。

<要約>

- ・名古屋都市圏を中心に地域の核となる都市圏が分散して広がり、さらに地域の核となる都市圏と各地方都市が結ばれるゆとりある多極分散型の圏域構成を背景に、広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏を形成するため、鉄道、高速バス等の広域的な交通を担う交通拠点の結節強化が必要。
- ・広域的な地域間旅客流動を支える高速交通ネットワークの要に位置し、また、リニア中央新幹線開通を控え、他の交通機関との高い乗換利便性を有するなど交通結節機能を重視したリニア駅および駅周辺整備を推進。
- ・リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線のひかり・こだまの運行ダイヤの頻度向上を見据え、既存新幹線駅についても地域の核となる交通結節点として機能強化を図る。
- ・高速バスの利用拠点となる鉄道駅や駅周辺において、空間再編や集約型の公共交通ターミナル整備の推進。
- ・高速道路SA/PAやICの周辺及び「道の駅」等においてバス間の乗り継ぎ拠点を設置。

防災拠点計画

■中部の将来像の実現に向けて、災害時の復旧・復興活動や物資輸送、避難等の主要な拠点となる「道の駅」等について、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。

<要約>

- ・防災基本計画(中央防災会議)に基づき、ハードとソフトを組み合わせた一体的な災害対策の構築を図る。
- ・他の防災施設と連携して復旧・復興活動の拠点となる「道の駅」や高速道路のSA/PA等の防災機能を強化し、最大限に活用する。
- ・「道の駅」は、広域的な復旧・復興の活動拠点としての役割や、地域住民・道路利用者の一時避難所、災害復旧時の資機材拠点等としての役割を担うため、全ての「道の駅」を対象に災害時に求められる機能に応じた必要な施設・体制整備を検討。
- ・特に、広域的な防災拠点機能を持つ「道の駅」(防災道の駅)では、自衛隊、消防、警察、トラックフォース等の集結・活動拠点や緊急物資等の輸送拠点としての機能強化を図る。

主な施策

■リニア中央新幹線駅および駅周辺整備

- ・リニア中央新幹線 名古屋駅
- ・リニア中央新幹線 岐阜県駅(仮称)

■既存の東海道新幹線駅の交通結節機能強化

- ・静岡駅

■空間再編や集約型の公共交通ターミナル整備

- ・近鉄四日市駅
- ・津駅

※交通拠点の機能強化を図る箇所については、引き続き追加を検討。

■広域的な防災拠点機能を有する「道の駅」の機能強化

- ・道の駅「パレットピアおおの」(岐阜県大野町)
- ・道の駅「花の三聖苑伊豆松崎」(静岡県松崎町)
- ・道の駅「朝霧高原」(静岡県富士宮市)
- ・道の駅「下賀茂温泉 湯の花」(静岡県南伊豆町)
- ・道の駅「筆柿の里・幸田」(愛知県幸田町)
- ・道の駅「とよはし」(愛知県豊橋市)
- ・道の駅「奥伊勢おおだい」(三重県大台町)
- ・道の駅「美杉」(三重県津市)
- ・道の駅「伊勢志摩」(三重県志摩市)

※上記のほか、全ての「道の駅」を対象に、災害時に求められる機能に応じた必要な施設・体制整備を検討。

中部ブロックにおけるICT交通マネジメント計画

ビジョン 基本方針

- 新広域道路交通ビジョン(中部ブロック版)において、ICT交通マネジメントの基本方針を以下の観点から策定した。
 - 1) ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性 及び 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性
 - 2) 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- この中部ブロックの将来像の実現に向けて、ICT交通マネジメントの観点から、概ね20～30年間を対象とした中長期的な視点で新広域道路交通計画(中部ブロック版)を策定した。

計画概要

- 中部の将来像の実現に向けて、ICTや自動運転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策定。

<要約>

 - ・民間、行政、研究機関（大学等）が率先して取り組む、自動運転技術の実装にむけた実証実験や研究開発などを引き続き推進するとともに、さらなる高度化を目指してダイナミックマップの整備や情報通信インフラの拡充も推進。
 - ・AI、IoTなどの革新的技術を活用し、都市や地域の機能や提供する交通サービスの高度化・効率化、各種の課題解決を図り、快適性や利便性を含めた都市や地域の新たな価値を創出するスマートシティ実現に向けた取組を推進。
 - ・MaaSをはじめとする、新たなモビリティサービスの社会実装を推進するとともに、公共交通分野に係るデータのオープン化を推進。
 - ・今後、交通最適化に向けて、道路利用状況のシームレスな把握や人とクルマの動きを同時に把握するために、CCTVカメラ画像のAI解析により、人手によらない交通量観測を導入し、データ収集の効率化・高度化を図り、新たな調査体系の確立に向けた取組を推進。
 - ・検討体制として、ETC2.0やその他ビッグデータを活用した先進的な取組を進める地域道路経済戦略研究会中部地方研究会や、ETC2.0を活用したデータ分析により有効な渋滞対策を検討している渋滞対策推進協議会と連携・協力しながら中部ブロックが一体となってAI、IoTなどの革新的技術を活用した新たな道路施策や交通マネジメントを推進。

主な施策

- 自動運転
 - ・道の駅を拠点とした自動運転サービスの展開（岐阜県、愛知県）
 - ・新東名後続無人トラック隊列走行（新物流システム）（静岡県）
 - ・しずおか自動運転ShowCASEプロジェクト（静岡県）
 - ・自動運転を活用した新たなモビリティサービスの実現（愛知県） 等
- スマートシティ等
 - ・スマートシティぎふ（岐阜県）
 - ・「VIRTUAL SHIZUOKA」が率先するデータ循環型SMART CITY（静岡県）
 - ・高蔵寺スマートシティプロジェクト（愛知県） 等
- MaaS等新たなモビリティサービス
 - ・伊豆における観光型MaaS実証実験（静岡県）
 - ・静岡型MaaS基幹事業実プロジェクト（静岡県）
 - ・名古屋東部丘陵地域MaaSの実装に向けた取組（愛知県）
 - ・志摩MaaS（三重県） 等

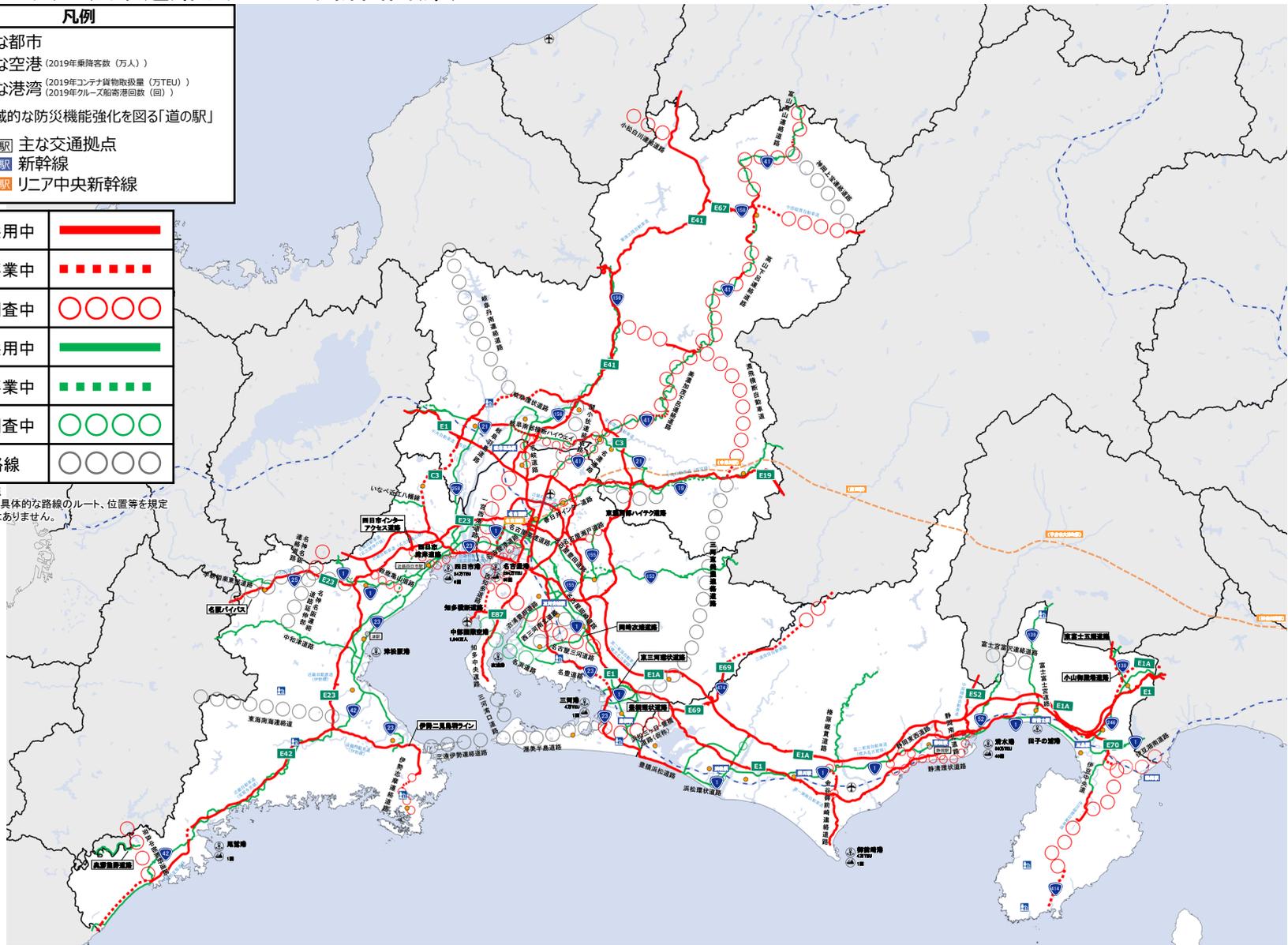
中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案)

凡例

- 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年クルーズ船寄港回数(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
- リニア中央新幹線

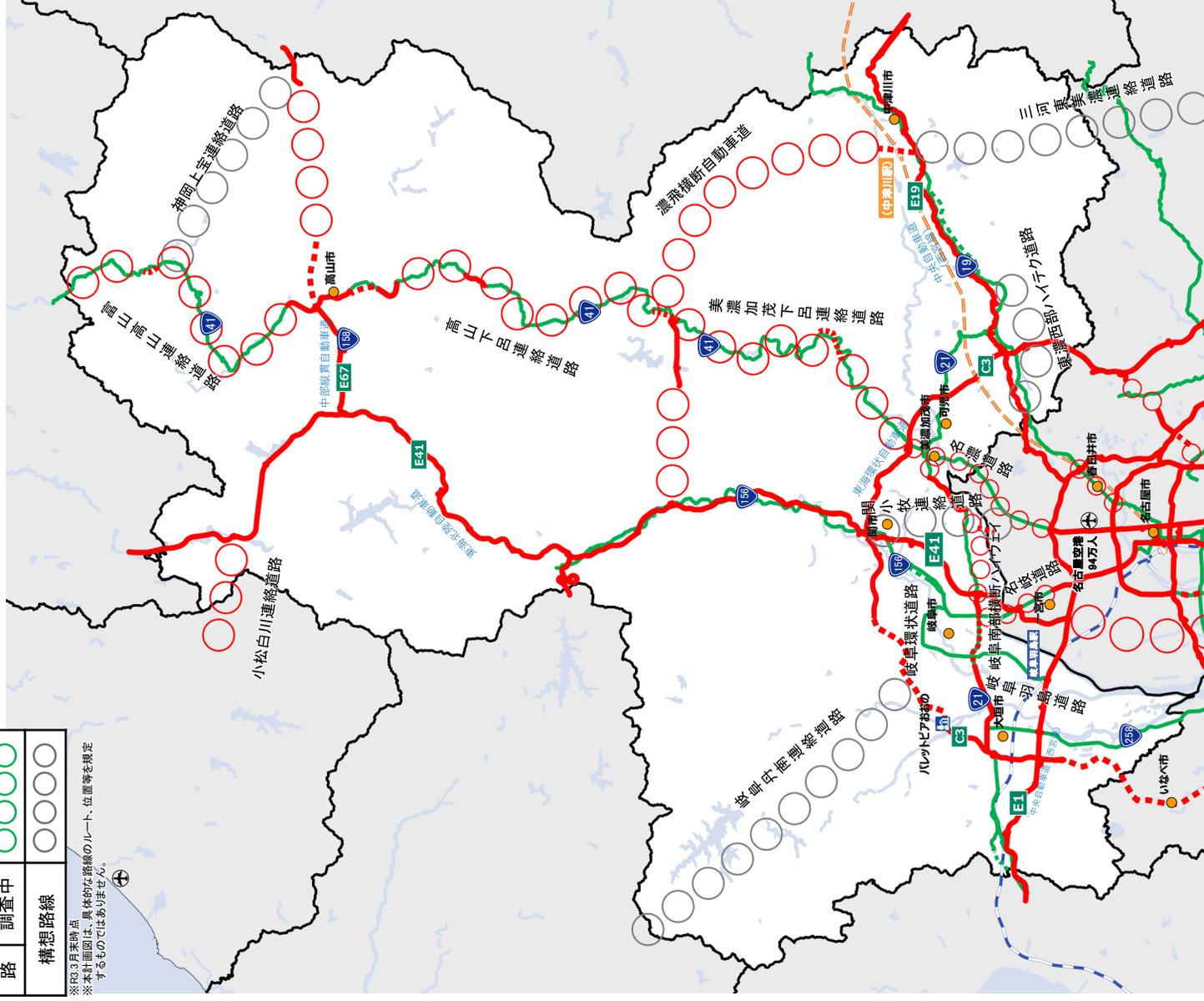
高規格道路	供用中	——
	事業中	- - - -
	調査中	○ ○ ○ ○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	- - - -
	調査中	○ ○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○ ○

※R3.3月末時点
 ※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。



■中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案)(岐阜県拡大図)

高規格道路	供用中	凡例
一般広域道路	事業中	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な都市 ✈ 主な空港 (2019年実績旅客 (万人)) 🚢 主な港湾 (2019年コンテナ積取取扱量 (万TEU)) 🚢 主な港湾 (2019年カーゴ取扱量 (万トン)) 🚗 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 ● リニア中央新幹線
構想路線	調査中	
	供用中	
	事業中	
	調査中	
	構想路線	



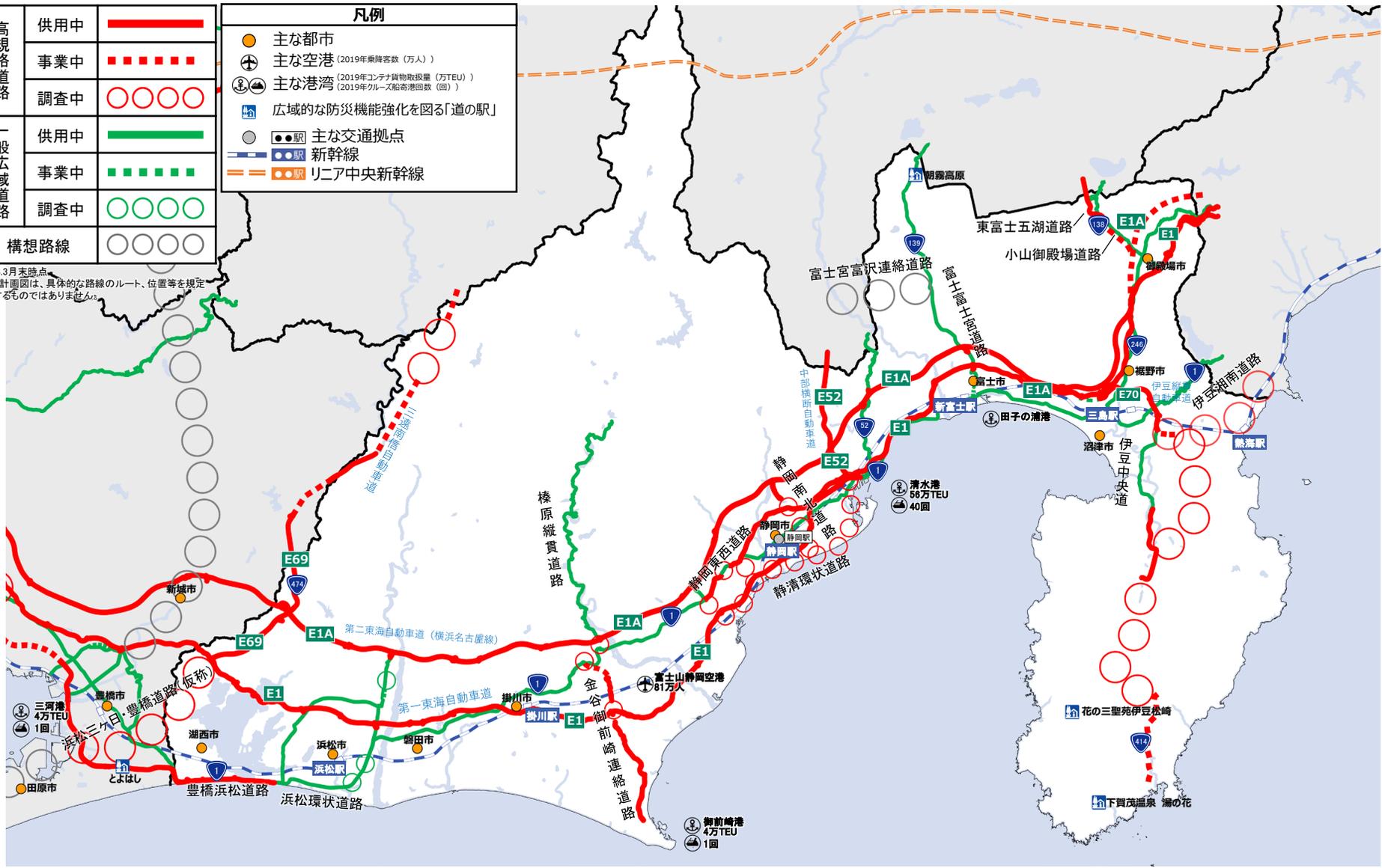
※R33月末時点
 ※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を想定するものではありません。

■ 中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案) (静岡県拡大図)

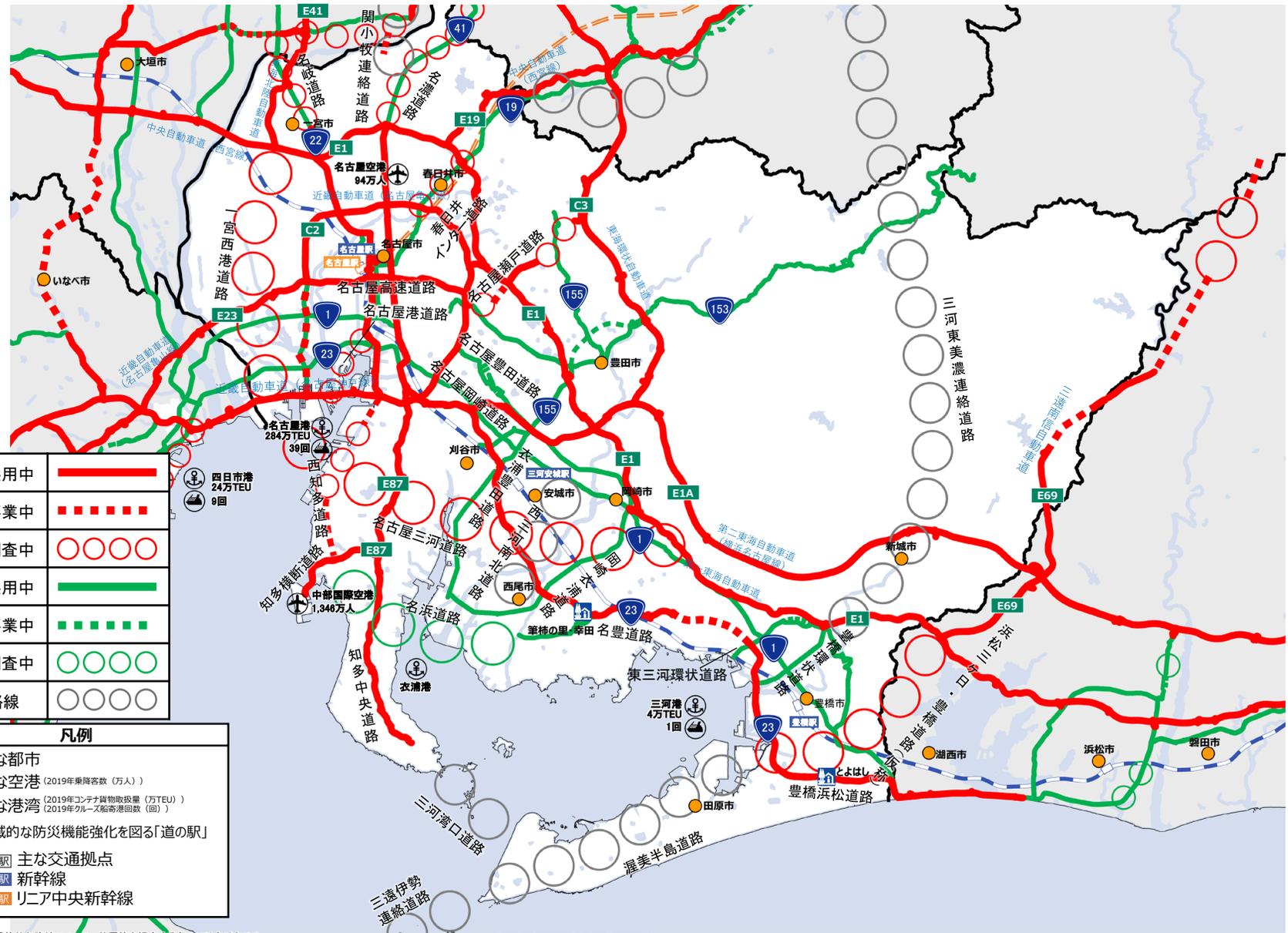
高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		

凡例	
	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))
	主な港湾 (2019年クルーズ船寄港回数 (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
	リニア中央新幹線

※R3.3月末時点
 ※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。



■ 中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案)(愛知県拡大図)



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		

凡例	
	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年クルーズ船寄港回数(回))
	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
	● 駅 主な交通拠点
	● 駅 新幹線
	● 駅 リニア中央新幹線

※R3.3月末時点
 ※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。

■中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案)(三重県拡大図)

高規格道路	供用中	赤実線
	事業中	赤点線
	調査中	赤虚線
一般広域道路	供用中	緑実線
	事業中	緑点線
	調査中	緑虚線
構想路線		白虚線

※R23年度時点
 ※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。



凡例

- 主な都市
- ✈ 主な空港 (2019年乗客数 万人)
- ⚓ 主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量 万TEU)
- ⚓ 主な港湾 (2019年トータル高船取扱 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
- リニア中央新幹線