# 新 広 域 道 路 交 通 計 画中部ブロック版

令和3年3月

国土交通省 中部地方整備局

# 目 次

1. 新広域道路交通計画(中部ブロック版)	1
2. 中部ブロックにおける広域道路ネットワーク計画	2
2.1 広域道路ネットワーク強化の方向性	4
2.2 広域道路ネットワークの拠点の設定	7
2.3 基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線	8
3. 中部ブロックにおける交通・防災拠点計画	15
3.1 中部ブロックにおける交通拠点計画	15
3.2 中部ブロックにおける防災拠点計画	19
4.中部ブロックにおける ICT 交通マネジメント計画	24

# 1. 新広域道路交通計画(中部ブロック版)

新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化、新型コロナウイルス感染症の拡大等の新たな社会・経済の変化や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、中長期的な観点から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(中部ブロック版)を策定した。このビジョンでは、平常時・災害時を通じて滞りのない対流を形成するため、中部ブロックの将来像を以下のように定めた。

### ■中部ブロックの将来像

- 1. 多様な個性に彩られたブロック都市圏の『地方創生』
- 2. 日本経済を牽引する『物流首都』・中部
- 3. 国際大交流時代の核をなす日本の『セントラルハブ』
- 4. 巨大災害にも強くしなやかで『とまらない経済活動』を実現
- 5. 次世代技術の率先的導入による『高度モビリティ社会』

そして、この中部ブロックの将来像の実現に向けて、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つの観点から新広域道路交通計画(中部ブロック版)を策定した。なお、本計画は、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る。

# 2. 中部ブロックにおける広域道路ネットワーク計画

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。

### <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
- 〇ブロック都市圏内の拠点連絡<sup>※2</sup>や中心都市<sup>※3</sup>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
- 〇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。

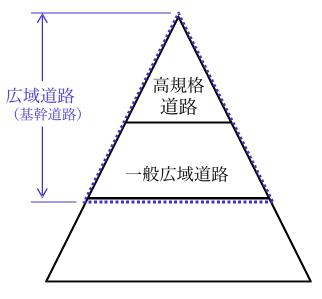


図 広域道路ネットワークの階層

# 2.1 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>

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 災害に備えたリダンダンシー確保・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

### 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

多極分散型の都市構造を有する中部では、かねてより「分散的に配置されている各都市圏相互のネットワークも十分でない等(中略)圏域全体としての潜在力の発揮が不十分である。(中部圏基本開発整備計画第4次概要)」と評されてきた。第二次国土形成計画や中部圏広域地方計画など国土づくりの構想において、地域や我が国の活性化を目指す上で、地域間の人やモノの流れが地域に活力をもたらすことから、広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏の形成が必要である。今後、中部圏においても人口減少が顕著な地域が出現し、高度な都市機能・サービスを有する「30万人都市圏」を形成できないエリアが増加すると見込まれている。

そこで、経済圏や生活圏としての関係性や県庁所在地等の都市機能、その他政治的、文化的な重要性を考慮して、広域交通の拠点となる都市やこのような都市を核としたブロック都市圏 同士を効率的かつ効果的に道路ネットワークで連絡するほか、高規格幹線道路等の国土軸と主要幹線道路網が一体となって機能する広域道路ネットワークの整備を行い、ブロック都市圏同士はもとより、より広域的な視野で隣接する他の地方ブロックの都市間との交流・連携の促進を図る必要がある。

ものづくりが卓越し、大都市圏間の広域的なモノの動きが集中する物流首都・中部においては、幹線道路の 混雑渋滞は円滑な物流を阻害しており、供用中の広域道路網などとの有機的な連絡を拡充し、産業集積地 との連携強化を通じた物流ポテンシャルの向上に伴う中部の社会経済の活性化の視点も重要である。

他方、中部に点在する個性豊かな地域資源や拠点間をつなぐ昇龍道プロジェクトをはじめ、世界に名を馳せる観光資源を有している。今後のリニア中央新幹線をはじめとする高速交通モードの機能強化や拡充を迎え、我が国における中部の拠点性の一層の高まりが期待される。滞在や旅行を満喫できる利便性の高い交通環境を整え、広域観光交流圏を形成することにより、国内外から人を惹き付け、対流・交流で稼ぐことを可能とする交流のセントラルハブとして、中部の存在感を高めることが可能となる。

### 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

一国の経済の発展・衰退は、都市の国際競争力に起因すると言われており、中部圏の中核を成す名古屋であれ、世界の都市における競争カランキングでは高い評価を受けていない。中部圏に分布する各ブロック都市圏においても、都市の競争力向上を図り、投資先として選ばれる都市となり、さらに、まちや都市の魅力向上を図ることにより、国内外からの観光客等の増加を実現し、中部の社会経済活動が活性化することが期待される。

そのためには、ブロック都市圏の中心となる都市やブロック都市圏を形成する都市同士の連絡を強化し、都市圏としてのまとまりを強固なものとし、広域的な交流・連携が活発な魅力あるブロック都市圏を形成する。また、高速道路 I Cなどの都市圏内の主要拠点との連絡性の強化や、環状連絡機能を強化し都市中心部への通過交通を迂回させ渋滞解消を図ることによる都市魅力の向上も期待される。

### 基本戦略3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

次世代産業等の国際競争力強化を支える中部圏の国際戦略港湾、国際拠点港湾や重要港湾においては、リニア時代や我が国港湾の中長期政策を見据えつつ、就航船舶大型化への対応や、40ft 背高コンテナの急伸などコンテナ自体の大型化傾向、港湾周辺の大型車交通量の増大等に対応した効率性や競争力が高く、他の交通モードを含む物流全体の大きな流れを踏まえた国際物流環境が求められている。

港湾(国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等)、空港(拠点空港、ジェット化空港等)といった物流拠点に接続するネットワークについては、中部の社会経済の発展を支えるとともに、更なる成長を遂げるために欠かすことができないインフラ基盤として、産業集積地、物流拠点などと陸・海・空を結ぶシームレスな交通ネットワークの強化が必要である。

中部には、訪日外国人も注目する自然環境や歴史文化、世界遺産、ものづくり産業の系譜を体感する産業観光資源など多様な地域資源が存在するが、交流の国際性は発展途上にある。こうした中、中部圏・北陸圏では、2012年に産官連携にて昇龍道プロジェクトが始まり、プロモーションとホスピタリティの強化を図り、2015年には国土交通省から広域観光周遊ルート「昇龍道」が認定され、訪日外国人の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周流ルートとして、昇龍道の対象エリアでは、中部圏および北陸圏を縦断、横断する具体的な4種類のモデルコースが提示されている。

また、日本風景街道には 22 ルート(中部地方整備局管内)が登録され、美しい景観や歴史・文化・体験・交流資源、「道の駅」等をつなぐルートとして、風景街道パートナーシップが美しい景観を磨き、来訪者をもてなし、楽しませる活動を展開している。

こうした新たな観光交流軸をベースとして、中部圏の各地での滞在や旅行を満喫できる交通環境を整えるべく、陸・海・空の交通拠点(空港、港湾、駅等)との連絡性を強化し、利用交通機関の利便性の向上などを図る必要がある。我が国の交流の「セントラルハブ」として、インバウンドの受入拠点となる国際ゲートウェイ(国際空港、クルーズ船立寄港)や高速鉄道駅等から、個性豊かな地域資源や拠点を結びストーリー性とテーマ性を持った広域観光交流圏の形成に向けて、周遊ルートを支える 2 次交通やネットワークの拡充を図る。

### 基本戦略4 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

中部圏の約 6 割が、洪水・土砂災害・地震・津波に係る災害リスクを抱え、こうした国土の上で社会経済活動が営まれているため、地震被害や豪雨・豪雪などに伴う交通機能の麻痺が、製造業や流通業を中心に全国各地の生産活動に影響を与える。災害等による広域交通の寸断にともない地域間の物資輸送、人流の寸断が長期化することなどで、社会・経済活動に与える被害(経済停滞等)が空間的にも波及する。迅速な人命救助を可能とする備えを進めることはもとより、災害に伴う日本全体の社会経済活動が大きな停滞に陥ることを回避するために、人流・物流の交通の要衝に位置する中部において、暫定2車線区間の4車線化やダブルネットワーク化などにより、日本経済の根幹をなす交通ネットワークの代替性を確保することにより、社会経済活動の強靱性を高める必要がある。

また、当然のことながら、迅速な避難・救援・復旧活動につながるよう、災害時に到達不可能となる地域や拠点をなくし、被災する道路ではなく、救援する道路として、迂回時の連絡時間が大きく遅延しないような道路ネットワークを確保する必要がある。

### 基本戦略 5 国土の更なる有効活用や適正な管理

アジア諸国をはじめとする旺盛な経済成長活力(アジア・ユーラシアダイナミズム等)を取り込むため、中部圏における港湾・空港の機能強化とネットワーク強化を着実に進めるほか、日本海を挟んで至近に位置する対岸諸国(中国、韓国、北東アジアおよび東南アジア等)へのダイレクトアクセス等を検討する北陸圏との広域連携による太平洋・日本海の2面活用を実現するため、急峻な山間地域を越えて、中部圏と北陸圏のつながりを強固なものとする南北軸および東西軸を担う広域交通ネットワークの機能強化を含めた拡充が必要である。

また、首都直下地震や南海トラフ地震等の発生時には、人口・経済・産業が集積する太平洋側の交通インフラやゲートウェイは同時被災の可能性があり、速やかな代替補完ができない可能性が懸念されている。そのため、日本海側の物流・人流拠点の利用を視野に、中部圏と北陸圏による実効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を構築することが求められる。

# 2.2 広域道路ネットワークの拠点の設定

### ■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した。また、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することができる。

### <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 <sup>※ 2</sup>	中部国際空港、静岡空港、名古屋飛行場
港湾 <sup>※3</sup>	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 <sup>※1</sup>	・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 <sup>※2</sup>	·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
交流·観光拠点	・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

# 2.3 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次のように設定した。

### ■広域道路ネットワーク路線

表 広域道路ネットワーク路線(岐阜県)

路線名	分類	起点	終点
岐阜南部横断ハイウェイ	高規格道路	岐阜県美濃加茂市	岐阜県大垣市
富山高山連絡道路	高規格道路	岐阜県高山市	岐阜県飛騨市
名岐道路	高規格道路	岐阜県羽島郡笠松町	岐阜県岐阜市
小松白川連絡道路	高規格道路	岐阜県大野郡白川村	岐阜県大野郡白川村
高山下呂連絡道路	高規格道路	岐阜県下呂市	岐阜県高山市
濃飛横断自動車道	高規格道路	岐阜県郡上市	岐阜県中津川市
名濃道路	高規格道路	岐阜県可児市	岐阜県美濃加茂市
美濃加茂下呂連絡道路	高規格道路	岐阜県美濃加茂市	岐阜県下呂市
岐阜羽島道路	一般広域道路	岐阜県岐阜市	岐阜県羽島市
岐阜環状道路	一般広域道路	岐阜県岐阜市	岐阜県岐阜市
国道十九号	一般広域道路	岐阜県多治見市	岐阜県中津川市
国道二十一号	一般広域道路	岐阜県瑞浪市	岐阜県不破郡関ケ原町
国道二十二号	一般広域道路	岐阜県羽島郡笠松町	岐阜県岐阜市
国道四十一号	一般広域道路	岐阜県可児市	岐阜県飛騨市
国道百五十六号	一般広域道路	岐阜県岐阜市	岐阜県郡上市
国道二百五十八号	一般広域道路	岐阜県大垣市	岐阜県海津市
東濃西部ハイテク道路	構想路線	岐阜県多治見市	岐阜県瑞浪市
岐阜丹南連絡道路	構想路線	岐阜県本巣市	岐阜県揖斐川郡揖斐川町
神岡上宝連絡道路	構想路線	岐阜県飛騨市	岐阜県高山市
関小牧連絡道路	構想路線	岐阜県関市	岐阜県各務原市
三河東美濃連絡道路	構想路線	岐阜県中津川市	岐阜県恵那市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない ※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

表 広域道路ネットワーク路線(静岡県)

路線名	分類	起点	終点
静岡東西道路	高規格道路	静岡県静岡市	静岡県藤枝市
静岡南北道路	高規格道路	静岡県静岡市	静岡県静岡市
金谷御前崎連絡道路	高規格道路	静岡県島田市	静岡県牧之原市
豊橋浜松道路	高規格道路	静岡県浜松市	静岡県湖西市
静清環状道路	高規格道路	静岡県静岡市	静岡県藤枝市
浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)	高規格道路	静岡県浜松市	静岡県湖西市
東富士五湖道路	高規格道路	静岡県駿東郡小山町	静岡県駿東郡小山町
伊豆湘南道路	高規格道路	静岡県三島市	静岡県熱海市
小山御殿場道路	高規格道路	静岡県駿東郡小山町	静岡県御殿場市
浜松環状道路	一般広域道路	静岡県浜松市	静岡県浜松市
榛原縦貫道路	一般広域道路	静岡県島田市	静岡県榛原郡川根本町
伊豆中央道	一般広域道路	静岡県伊豆の国市	静岡県田方郡函南町
富士富士宮道路	一般広域道路	静岡県富士市	静岡県富士宮市
国道一号	一般広域道路	静岡県田方郡函南町	静岡県湖西市
国道五十二号	一般広域道路	静岡県静岡市	静岡県富士宮市
国道百三十八号	一般広域道路	静岡県駿東郡小山町	静岡県御殿場市
国道百三十九号	一般広域道路	静岡県富士市	静岡県富士宮市
国道二百四十六号	一般広域道路	静岡県駿東郡小山町	静岡県沼津市
富士宮富沢連絡道路	構想路線	静岡県富士宮市	静岡県富士宮市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない ※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

# 表 広域道路ネットワーク路線(愛知県)

路線名	分類	起点	終点
名岐道路	高規格道路	愛知県一宮市	愛知県一宮市
豊橋浜松道路	高規格道路	愛知県豊橋市	愛知県豊橋市
名古屋高速道路	高規格道路	愛知県名古屋市	愛知県名古屋市
名古屋瀬戸道路	高規格道路	愛知県名古屋市	愛知県瀬戸市
知多中央道路	高規格道路	愛知県名古屋市	愛知県知多郡南知多町
知多横断道路	高規格道路	愛知県半田市	愛知県常滑市
西知多道路	高規格道路	愛知県東海市	愛知県常滑市
一宮西港道路	高規格道路	愛知県一宮市	愛知県弥富市
名豊道路	高規格道路	愛知県豊橋市	愛知県名古屋市
名濃道路	高規格道路	愛知県小牧市	愛知県犬山市
浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)	高規格道路	愛知県豊橋市	愛知県豊橋市
名古屋三河道路	高規格道路	愛知県弥富市	愛知県岡崎市
春日井インター道路	高規格道路	愛知県春日井市	愛知県春日井市
名古屋港道路	高規格道路	愛知県名古屋市	愛知県名古屋市
名浜道路	一般広域道路	愛知県常滑市	愛知県額田郡幸田町
衣浦豊田道路	一般広域道路	愛知県豊田市	愛知県碧南市
豊橋環状道路	一般広域道路	愛知県豊橋市	愛知県豊橋市
名古屋豊田道路	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県豊田市
東三河環状道路	一般広域道路	愛知県豊川市	愛知県豊川市
岡崎衣浦道路	一般広域道路	愛知県岡崎市	愛知県碧南市
名古屋岡崎道路	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県岡崎市
国道一号	一般広域道路	愛知県豊橋市	愛知県弥富市
国道十九号	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県春日井市
国道二十二号	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県一宮市
国道二十三号	一般広域道路	愛知県豊橋市	愛知県弥富市
国道四十一号	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県犬山市
国道百五十三号	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県豊田市
国道百五十五号	一般広域道路	愛知県知立市	愛知県瀬戸市
国道三百二号	一般広域道路	愛知県名古屋市	愛知県名古屋市
三遠伊勢連絡道路	構想路線	愛知県田原市	愛知県田原市
渥美半島道路	構想路線	愛知県豊橋市	愛知県田原市
関小牧連絡道路	構想路線	愛知県江南市	愛知県小牧市
三河東美濃連絡道路	構想路線	愛知県新城市	愛知県豊田市
西三河南北道路	構想路線	愛知県西尾市	愛知県豊田市
三河湾口道路	構想路線	愛知県知多郡南知多町	愛知県田原市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない ※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

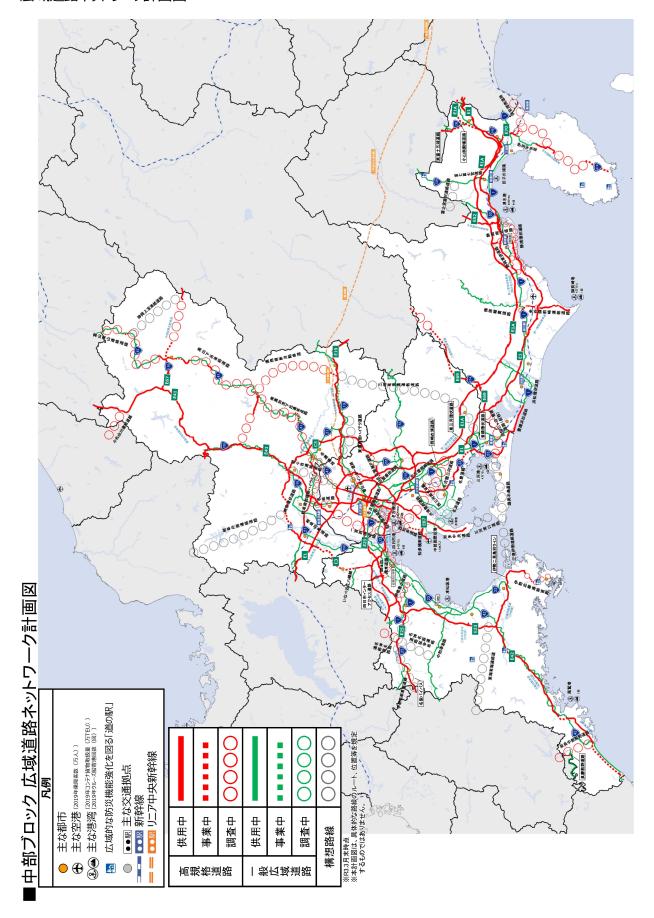
# 表 広域道路ネットワーク路線(三重県)

路線名	分類	起点	終点
四日市インターアクセス道路	高規格道路	三重県四日市市	三重県三重郡菰野町
鈴鹿亀山道路	高規格道路	三重県鈴鹿市	三重県亀山市
名神名阪連絡道路	高規格道路	三重県伊賀市	三重県伊賀市
伊勢志摩連絡道路	高規格道路	三重県志摩市	三重県伊勢市
四日市湾岸道路	高規格道路	三重県三重郡川越町	三重県四日市市
伊勢二見鳥羽ライン	高規格道路	三重県伊勢市	三重県伊勢市
奈良中部熊野道路	高規格道路	三重県熊野市	三重県尾鷲市
中和津道路	一般広域道路	三重県名張市	三重県津市
学研相楽東部道路	一般広域道路	三重県伊賀市	三重県伊賀市
いなべ近江八幡線	一般広域道路	三重県いなべ市	三重県いなべ市
奥瀞熊野道路	一般広域道路	三重県熊野市	三重県熊野市
国道一号	一般広域道路	三重県桑名市	三重県亀山市
国道二十三号	一般広域道路	三重県桑名郡木曽岬町	三重県伊勢市
国道二十五号	一般広域道路	三重県四日市市	三重県亀山市
国道四十二号	一般広域道路	三重県伊勢市	三重県南牟婁郡紀宝町
国道二百五十八号	一般広域道路	三重県桑名市	三重県桑名市
三遠伊勢連絡道路	構想路線	三重県鳥羽市	三重県伊勢市
東海南海連絡道	構想路線	三重県松坂市	三重県松坂市
名神名阪連絡道路延伸部	構想路線	三重県伊賀市	三重県伊賀市
名阪バイパス	構想路線	三重県亀山市	三重県伊賀市

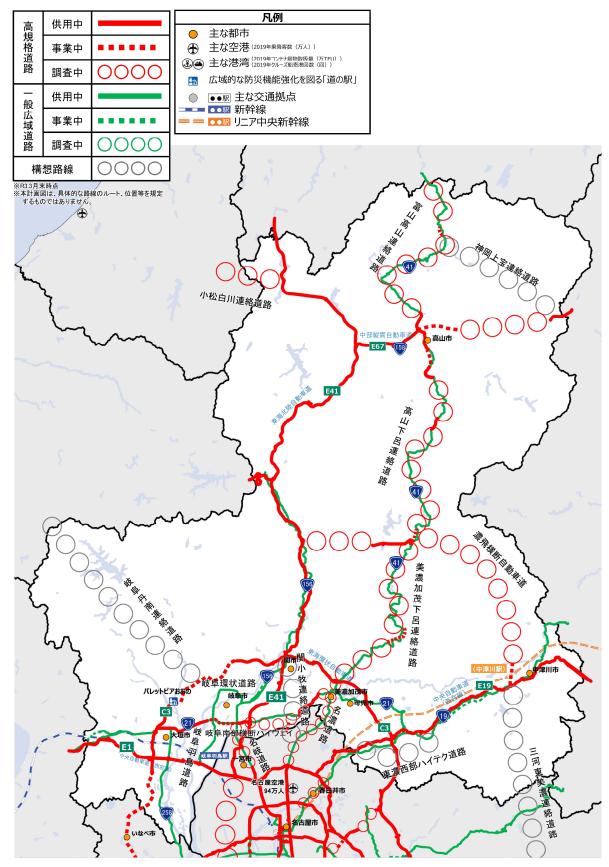
※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

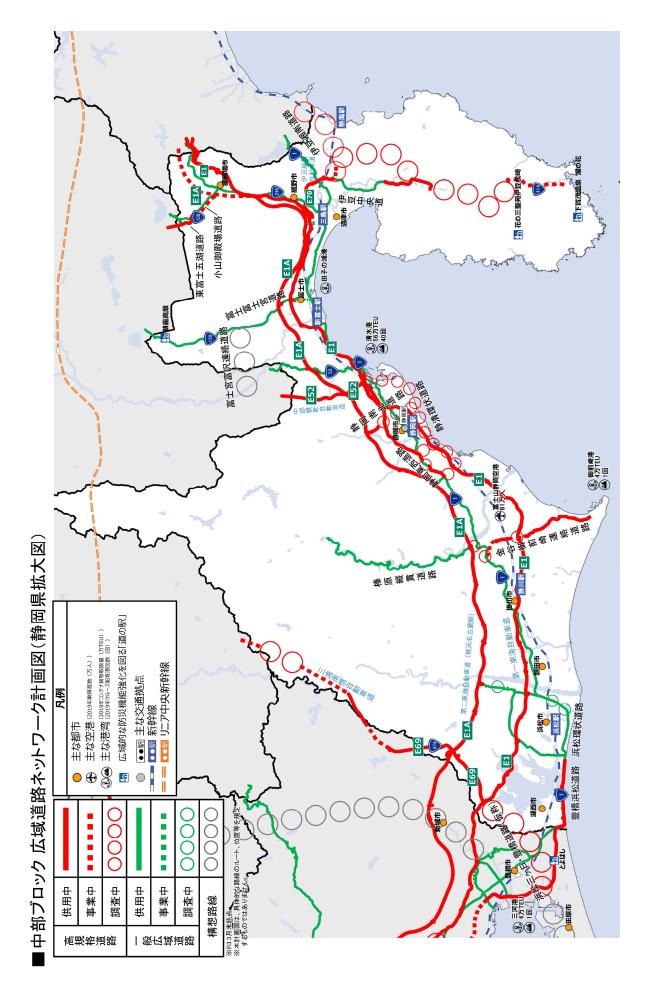
※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

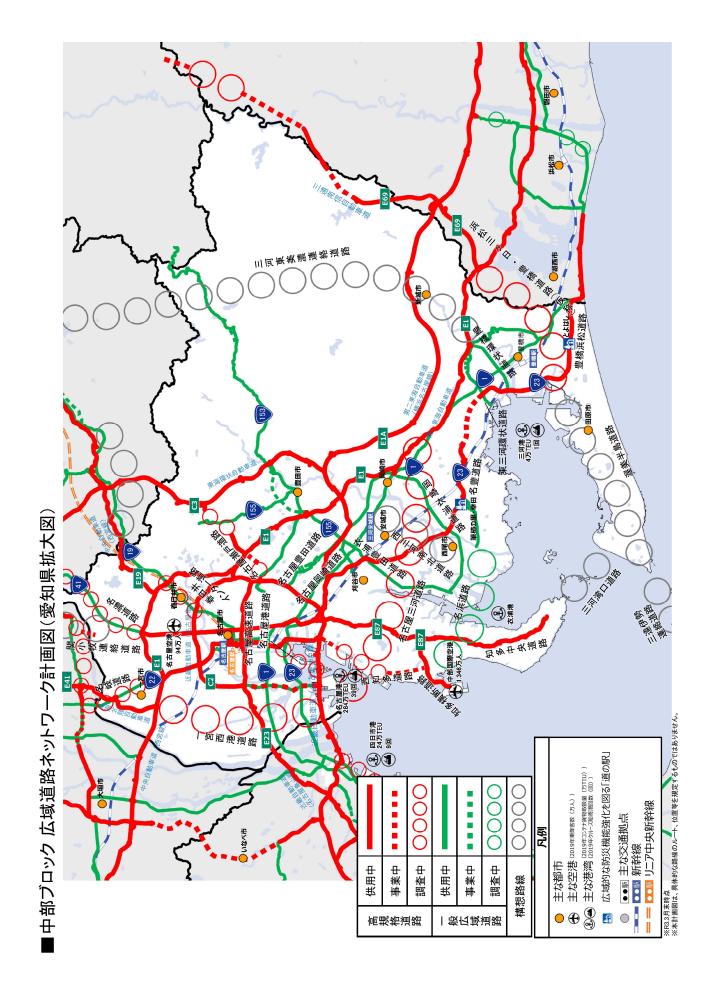
# ■広域道路ネットワーク計画図



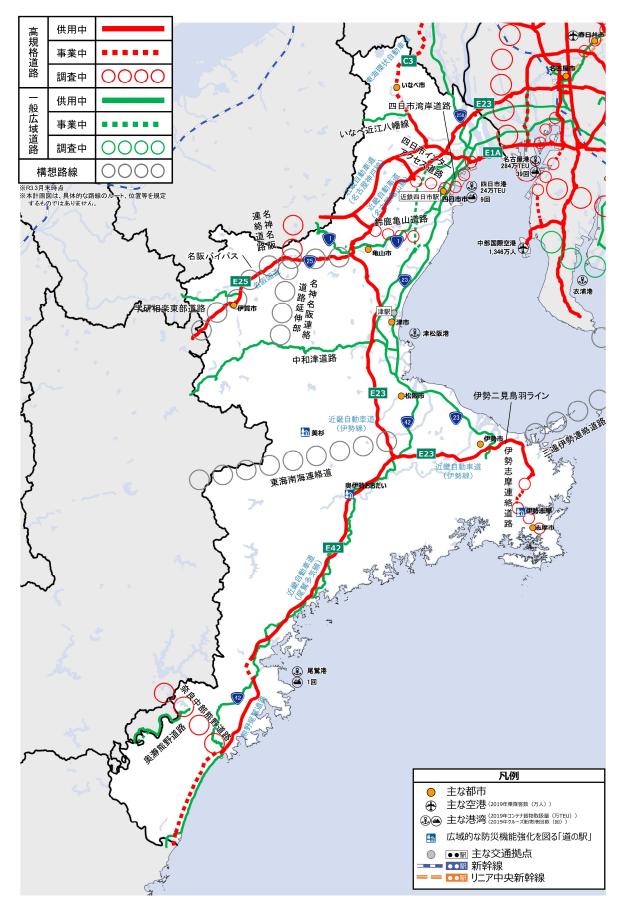
# ■中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(岐阜県拡大図)







# ■中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(三重県拡大図)



# 3. 中部ブロックにおける交通・防災拠点計画

現状の課題への対応や従来の需要追従型の視点にもとづく取組のみならず、都市・地域構造の変革を促すような需要誘導型の視点を踏まえて検討された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トの強化策に関わる計画として「交通拠点計画」を策定する。また、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として「防災拠点計画」を策定する。

### 3.1 中部ブロックにおける交通拠点計画

中部圏は、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成している。こうした圏域間や地域間の交流が地域活性化をもたらし、魅力ある創生につながることから、広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏の形成が求められる。そのため、拠点都市間あるいは地域内を結ぶ重層的な道路ネットワークを拡充するだけでなく、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である。

また、中部圏は、広域的な地域間の旅客流動を支える高速交通ネットワークの要に位置しており、リニア中央新幹線開通による大きな経済波及効果が期待されていることから、我が国の交流の「セントラルハブ」として機能するべく、人・モノ・サービスを引き寄せるゲートウェイ、あるいは周辺地域へのアクセス拠点として、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する。なお、リニア中央新幹線の全線開業後には、東海道新幹線は、現行の「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり・こだま」中心のダイヤになると見込まれ、現在の「ひかり・こだま」停車駅の運行頻度が高まり、利便性の向上が期待されることから、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。

加えて、近年の高速道路ネットワークの進展によって広域公共交通として中核輸送の基幹を担う高速バスの利便性を高めるため、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するなど、ユーザー目線のモーダルコネクトの強化を図る。

その際、ユニバーサルデザイン・バリアフリー化など交通結節点の機能改善や広域的な公共交通手段の選択性の向上を含む乗り継ぎの円滑化を図り、まちづくりと連携した賑わい空間を創出するとともに、平常時・災害時を問わない安全・安心で快適な利用環境を整え、利便性の向上を図る。

# ■交通拠点の機能強化計画事例

表 モーダルコネクトの強化を図る交通拠点の事例

交通拠点	現状と課題	強化策
リニア中央	・中京大都市圏の玄関口。様々な交通機関が結節する	・名古屋駅のスーパーターミナル化を推進
新幹線	   国内有数の巨大ターミナル駅。	・現状の駅構造を活かした施設の改良により、乗換等の利便性、快適
名古屋駅	・駅やバスターミナルが地上、地下に配置され、複雑で入り	性の向上を図る
	組んだ構造であるためわかりにくい。	・地上および上空、地下を活用した歩行者ネットワークの強化
	・駅周辺の民間の再開発の取組と連携・調整したまちづくり	・わかりやすい乗換空間「(仮称)ターミナルスクエア」の形成
	が必要。	・バスターミナルの集約、広場空間の形成等を推進
リニア中央	・岐阜県の新しい東の玄関口となる(仮称)リニア中央新	・周辺施設として観光客など駅利用者が円滑に乗り換えできるよう、交
新幹線	幹線岐阜県駅。	通結節機能を備えた拠点エリアの整備を促進
岐阜県駅	・リニア駅整備と併せて駅周辺において、濃飛横断自動車	
(仮称)	道中津川工区や一般国道 19 号瑞浪恵那道路の整備	
	が進む。	
近鉄	・東西交通の要衝に位置する我が国有数の産業都市であ	・「顔・賑わいづくり」・・・・賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上
四日市駅	り、市域の西部に新名神高速道路など広域幹線道路の	⇒待合・交流空間の確保、高架下通路の利用、歩行者動線の確保、
	整備が進展。	駅周辺の案内表示の実施
	・将来的にはリニア中央新幹線(東京〜名古屋間)によ	※国道1号の横断には横断歩道や立体横断等の検討を進める。
	り首都圏とのアクセスが向上。	・「交通機能強化」・・・まちづくりと連動した交通機能の配置
	・国道1号に近接し、鉄道やバスの乗降客が1日で6万	⇒バスターミナルの設置
	人越の県内屈指の交通拠点。	・「空間の魅力向上」・・・中有通りを活用した空間の魅力向上
	・駅前広場や交通機能の分散、各交通モードの混在により	⇒並木空間・車道空間の確保
	利用者の安全性や利便性、快適性が低下しており、多	・大規模災害の発生時に帰宅困難者の受入れ拠点として活用し、防災
	様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境の創出、	物資の備蓄倉庫の整備や、多言語対応、ユニバーサルデザインに配慮
	交通結節点の整備、機能強化が必要。	した情報提供施設を整備
	・駅至近には、指定避難所、津波避難ビル等の施設が十	⇒防災機能の強化
	分ではない。	・バスターミナル全体の新たな管理・運営手法を検討。
		⇒官民連携(道路管理者、民間事業者)による事業スキームの検討
津駅	・社会、経済情勢の変化、自動車が主役であった道路空	・ひと・モノ・交通が行き交う未来型"港"となる駅前空間の創造
	間の利活用へのニーズの変化により、道路空間の更なる	・多様なニーズに対応した道路空間の再構築
	高度化や多様なニーズに対応した道路空間の再構築、	・リニア(三重県駅)、津なぎさまち(港⇒中部国際空港)交通ターミ
	道路空間を活用した駅前空間の再編が必要。 	ナルの構築
±4.□□ #□		
静岡駅	・静岡駅周辺において、バス停の分散による利便性の低	・リニア開通に伴う東海道新幹線のひかり増便による利便性向上を契機
	下、観光バスの滞留空間の欠如、次世代モビリティの受け	に、静岡駅の交通結節点機能強化を図る
	入れスペースの確保等の課題があるほか、北口・南口駅 前広場において、バス、タクシー及び一般車の輻輳が発	
	133124 1331-001 011 1111 1111 1111 1111 1111 1	
	生しており、駅周辺の交通機能の再編が必要。 	

<sup>※</sup>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する。

### ■計画事例(近鉄四日市駅におけるモーダルコネクトの強化)

スーパー・メガリージョンの中で中部圏の一翼を担う都市としてさらに飛躍するために、四日市市のゲートウェイ を担う近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備に向けた取組が進む。

### 近鉄四日市駅および周辺における現状と課題

- ・駅前の各方面にバスのりばが分散し、移動動線がわかりづらく、相互利用の利便性を阻害。
- ・バスのりばまでの動線内に階段や交差点が存在し、安全性や利便性を阻害。
- ・広場内でバス、タクシー、一般車、歩行者の錯綜が発生。歩行者横断待ちなどによるバスの定時性が低下。
- ・歩行者の動線や空間が十分に確保されておらず、バス待ち行列と歩行者が錯綜。
- ・待ち合わせや集合場所などの滞留空間がない等、交通ターミナルとしての広さが不足。
- ・駅直結のキスアンドライドのスペースやバリアフリーに対応した送迎スペースがなく路上での駐停車が多い。
- ・駅至近に指定避難所、津波避難ビル等が十分でなく、一時的・短期的な安全確保のための退避空間がない。
- ・歩行者交通が偏在しており、駅周辺全体としての回遊性が低い。



滞留空間が小さく、活気がない東広場



歩行者動線や人が集える空間がない西広場 バス待ち行列による歩行空間の阻害 バス、タクシー等交通モードも混在





送迎需要が多い路上

### 近鉄四日市駅におけるモーダルコネクト強化策



図 近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針

# 施設配置方針

1) バスのりば・車路・待合広場	・ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー
の配置	・車両動線および歩行者空間の利便性、快適性のバランスを考慮の上、バース、待合広場を配置
2) 各機能の配置	・屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める
	・各島に待合、発券の基本機能と賑わい施設を配置
	・商店街に隣接した賑わい空間を形成する
	・東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入
3)検討を進める上での視点	・景観への配慮から平面上に低層階での施設配置
	・基本目標に則り必要な機能を十分に確保
	・余裕のある配置に配慮するためには、必要に応じターミナル機能や防災機能等を優先
	・魅力的な賑わい機能の導入により、ターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保

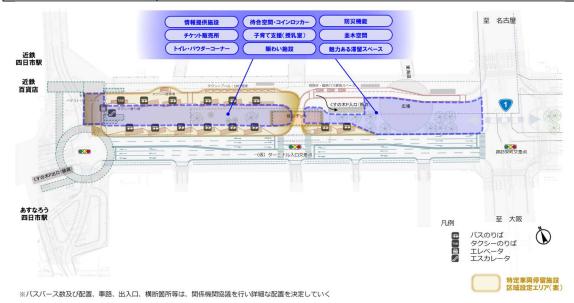


図 四日市バスターミナルの施設配置方針

# 防災機能強化

表 四日市バスターミナルに備える防災機能

想定される防災機能	内容	周辺都市機能への導入効果と理由
情報提供施設	災害情報、交通機関運 行情報、周辺防災施設 情報の提供(多言語対 応、ユニバーサルデザインに 配慮)	災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅 周辺の防災施設に係る位置情報等を提供 することにより、周辺防災施設と連携した防 災機能を確保
退避経路	一時退避場所、周辺防災施設への移動 (デッキ等を活用した安全な避難ルートの整備	歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災 施設への避難経路を確保し、周辺防災施 設と連携した防災機能を確保
一時退避場所	平常時の待合空間を、災害時には一時的・短期的な安全確保のため の退避空間	周辺施設と連携し、待合空間、並木空間等を一時避難場所として活用し、発災時における身の安全を確保
備蓄倉庫	災害時に備えた備蓄品(食料、水、ブランケット、 携帯型トイレ、マスク等)の保管	周辺施設やターミナル内の賑わい施設等と 連携した備蓄倉庫を整備し、一時避難者に 対する必要最低限の物資供給を実現
マンホールトイレ	下水道管路にあるマンホールの上に簡易な便座や パネルを設け、災害時において迅速にトイレ機能を 確保	災害による断水時においてもトイレ環境を確保し、避難者の快適性を確保
非常用発電機・ エネルギー供給施設	災害時における事業継続性の低下防止	発災後も賑わい施設等に電力を供給することで、事業の継続を実現

### 3.2 中部ブロックにおける防災拠点計画

防災拠点計画では、防災基本計画(中央防災会議)に基づき、復旧・復興活動の迅速かつ円滑な遂行に資する施設・資機材等の整備と充実、必要とされる食料や飲料水等の備蓄、災害時の活動体制や情報伝達体制の整備など、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り、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。また、各防災拠点では、災害時の外国人観光客に向けた受け入れ環境や交通情報提供など、グローバル化に適応した防災機能の強化を図る。

このうち、「道の駅」では、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・体制整備を検討する。

特に、広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(防災道の駅)では、大規模災害等の広域的な復旧・復興活動の拠点として、自衛隊、消防、警察、テ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。各「道の駅」では重要物流道路や代替・補完路との関係を整理した上で、災害時に求められる機能に応じて、建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等の耐災害性の強化に向けた施設整備を行うとともに、災害時の救援活動に必要となる十分なスペースとして駐車場やヘリポート等を整備する。また、BCP 策定や防災訓練など災害時における体制を整備する。

### ■災害時の「道の駅 |活用イメージ

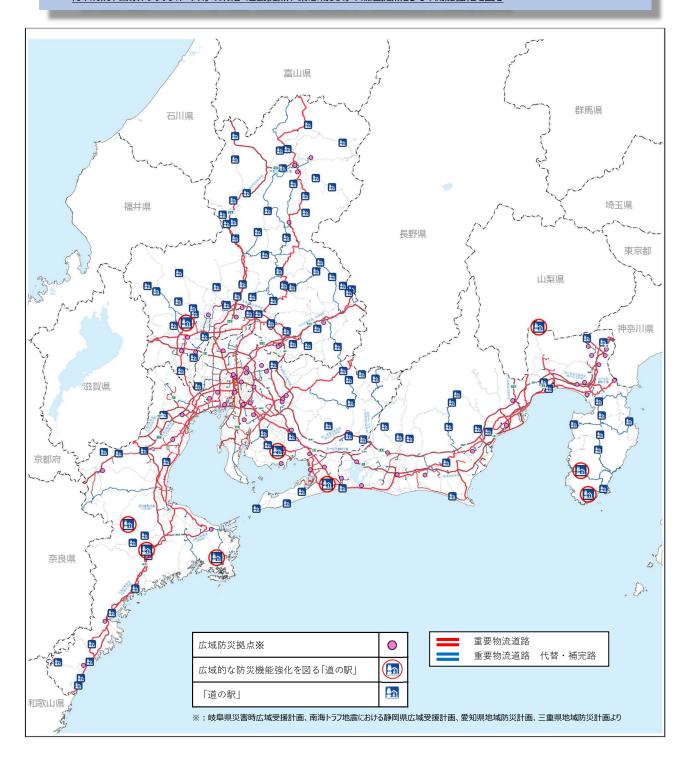


資料(「道の駅」第3ステージ推進委員会資料)

図 災害時の「道の駅」の主な役割

### ■道の駅の防災機能強化(管内の「道の駅」位置図)

- 「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・体制整備を検討する
- 特に、<u>広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(防災道の駅)では、</u>大規模災害等の広域的な復旧・復興活動の拠点として、<u>自衛</u> 隊、消防、警察、テ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



図「道の駅」の防災機能強化(「道の駅」位置図)

### ■広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の事例

### 道の駅 とよはし (愛知県豊橋市)

- 「道の駅とよはし」は、愛知県地域防災計画で広域的な防災拠点に位置づけられ、国(道路管理者)・愛知県・ 豊橋市が防災拠点としての活用に関する協定を交わし、災害時に自衛隊・消防・警察の広域支援部隊の集結・ 集積活動拠点として活用できるよう施設・体制を整備している
- 引き続き、災害時BOP策定など更なる防災拠点機能の強化を図る



図 道の駅「とよはし」の防災機能整備状況

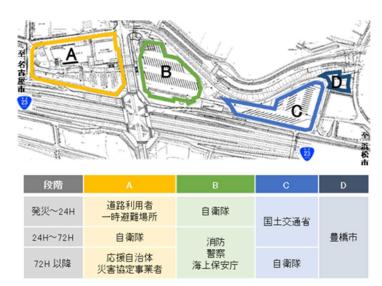


図 道の駅「とよはし」の災害時活用計画 (H31.4 協定書より)

# ■広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の事例

### 道の駅 伊勢志摩 (三重県志摩市)

- 「道の駅伊勢志摩」は、三重県広域受援計画で広域的な防災拠点に位置づけられ消防の広域支援部隊の進出拠点として活用できるよう施設・体制整備を進めている
- 引き続き、施設・体制整備を進め、更なる防災拠点機能の強化を図る



		ħ	を設(ハート	;)				体制(	ソフト)	
耐震化	無停電化	通信設備	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	防災訓練	感染症対策
0			0							0

〇:整備済み 空欄:今後整備予定

図 道の駅「伊勢志摩」の防災機能整備状況

### ■災害時の「道の駅」活用事例

### 道の駅 飛騨街道なぎさ(岐阜県下呂市)

・ 令和2年7月豪雨では、崩落現場付近での作業ヤードが確保できるまでの2日間、「道の駅飛騨街道なぎさ」 を道路復旧工事の資機材保管場所として活用



資料(「道の駅」第3ステージ推進委員会資料)

図 令和2年7月豪雨での「道の駅」飛騨街道なぎさの活用事例

# 4. 中部ブロックにおける ICT 交通マネジメント計画

現状の課題への対応や従来の需要追従型の視点にもとづく取組のみならず、都市・地域構造の変革を促すような需要誘導型の視点を踏まえて検討された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として「ICT 交通マネジメント計画」を策定する。

急速な進展をみせる ICT(IoT、ビッグデータ、AI、ロボット、センサー技術等)の革新的技術を活用した生産性の向上、社会経済発展への寄与を通じて、中部圏においても ICT 技術を駆使した道路のビッグデータの収集・蓄積、フル活用、社会への還元等、道路システムの DX に関する取組を踏まえつつ、交通マネジメントの取組を推進する。

中部圏では、民間、行政、研究機関(大学等)が率先して、自動運転技術の実装にむけた実証実験や研究開発が行われており、トラック自動隊列走行や中山間地域における生活の移動や物流を確保するための自動運転車両を用いた貨客混載実証実験等が行われている。自動運転技術の社会実装に向け、これらの取組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する。

Society5.0 の先行的な実践の場として、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する。また、地方都市部における公共交通の利用促進を実現するため、MaaSを利用した複数の交通機関(AI 相乗りタクシー、鉄道、路線バス等)の連携、観光地における観光客のシームレスな移動などを可能とする MaaS を利用したデジタルパス乗車券やデマンドタクシー予約、郊外の過疎地等における住民の生活利便性および来訪者の移動利便性の向上に向けたMaaS による相乗りタクシー予約や乗り継ぎ検索など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する。

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する。

中部ブロックでは、従来から地域道路経済戦略研究会中部地方研究会にて、ETC2.0 やその他のビッグデータを活用して、外国人レンタカーピンポイント事故対策や大規模イベント時の交通分散に向けた利用者への情報提供、MaaS システムへの ETC2.0 データの活用、物流事業者への所要時間の情報提供による行動変容など、先進的な取組を進めている。加えて、渋滞対策推進協議会にて、ETC2.0 を活用したデータ分析により渋滞の原因を分析し、有効な渋滞対策を検討している。そのため、この中部地方研究会や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するための検討体制を強化し、引き続き ETC2.0 やその他のビッグデータ、ICT技術等を積極的に活用した交通マネジメント施策の高度化に向け取組を推進する。

### ■ ICT 交通マネジメントの取組事例

表 ICT 交通マネジメントの強化を図る取組事例

分類	取組内容						
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 Show CASE プロジェクト(静岡県)						
	・沼津市新たなモビリティサービス研究事業(静岡県)						
	・磐田市低速自動運転車両の実証実験(静岡県)						
	・焼津市自動運転乗り合いバス導入に向けた実現可能性調査(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)						
	・桑名市次世代モビリティ推進事業(三重県)						
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)						
	・スソノ・デジタル・クリエイティブ構想(静岡県)						
	・ふじえだスマートコンパクトシティ(静岡県)						
	・デジタルスマートシティ浜松(静岡県)						
	・高蔵寺スマートシティプロジェクト(愛知県)						
	・岡崎市スマートシティプロジェクト(愛知県)						
	・あいち・とこなめスーパーシティ構想(愛知県)						
	・幸田町スーパーシティ「防災コンパクトシティ」(愛知県)						
MaaS 等新たな	・各務原市における AI を活用したデマンド交通「チョイソコかかみがはら」事業(岐阜県)						
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 基幹事業実証プロジェクト(静岡県)						
	・湖西市企業シャトル BaaS 事業(静岡県)						
	・デマンド型交通による精度向上ダイナミックルーティング(愛知県)						
	・名古屋東部丘陵地域 MaaS の実装に向けた取組(愛知県)						
	・菰野町 MaaS「おでかけこもの」(三重県)						
	·志摩 MaaS(三重県)						
	・AI 配車システムを活用した「かめやまのりあいタクシーのりかめさん」実証運行事業(三重県)						
	・紀北町新交通システム実証事業(三重県)						

- ※これらの取組のうち、「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)」、「スマートシティぎふ(岐阜県)」、「高蔵寺スマートシティプロジェクト(愛知県)」、「静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクト(静岡県)」、「志摩 MaaS(三重県)」については、協議会等に加わるなど検討に参画しているが、その他の取組についても状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。
- ※ICT 交通マネジメントの強化を図る取組ついては、引き続き追加を検討するとともに、従来から各地で実施している ETC2.0 等を活用した渋滞対策、事故対策等の取組も引き続き推進する。
- ※取組の推進に際しては、従来から ETC2.0 やその他のビッグデータを活用して、先進的な取組を進めている地域道路経済戦略研究会中部地方研究会と連携・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するための検討体制を強化する。

### ■道の駅を拠点とした自動運転サービスの展開

- ・人口減少高齢化が顕著な中山間地域等では、生活の足や地域物流の確保が喫緊の課題 ・小さな拠点の核として「道の駅」を活用し、自動運転車両を導入した実証実験の実施や、収支・事業性を検討

### 《道の駅「どんぐりの里いなぶ」を拠点とした自動運転サービスの実証実験》



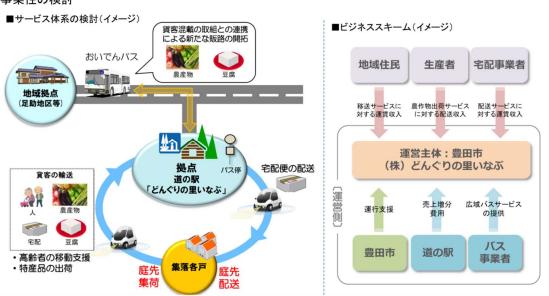


図 道の駅「どんぐりの里いなぶ」における自動運転サービス実証実験の概要

### ■地域道路経済戦略研究会中部地方研究会の取組事例

表 中部地方研究会の取組事例

取組テーマ	概要
外国人レンタカーピンポイント事	中部国際空港のレンタカー利用した訪日外国人利用者を対象に ETC2.0 データを収集し、急減速
故対策	状況を確認のうえ、急減速の発生要因を整理し対策案を検討。
大規模イベント時の交通分散	ラグビーワールドカップ 2019TM 開催時に豊田スタジアムの来場者に対し、円滑な観客輸送を目指
に向けた利用者への情報提供	し、来場時間の分散・交通手段変更の促進・最適化経路案内等をまとめた特設サイトを構築。
ETC2.0 を活用した所要時間	静岡型 MaaS 社会実験にて、ETC2.0 プローブから算出した所要時間を活用し、MaaS Web の
情報の精度向上	「AI タクシー配車システム」の経路検索の精度向上を図る。
物流事業者への所要時間情	適切な情報提供によってドライバーに行動変化を促すため、ETC2.0 特定プローブデータより経路選
報の提供による行動変容	択状況を継続的に把握し、突発事象発生時の利用特性を踏まえ渋滞変化の予測情報を提供。

### ■外国人レンタカーピンポイント事故対策の取組事例



図 外国人レンタカーピンポイント事故対策における ETC2.0 データの活用

### ■ETC2.0 を活用した所要時間情報の精度向上の取組事例

- ・静岡型MaaS社会実験では、ICTを活用した交通手段間の連携強化及びAI相乗りタクシーを導入する実験を実施。
- ・複数交通モードを対象としたMaaSWebにおける「AIタクシー配車システム」の経路検索の精度向上を目的にETC2.0プローブを活用。
- ・ETC2.0プローブから算出した所要時間を活用することにより、配車システムの精度向上を検証。

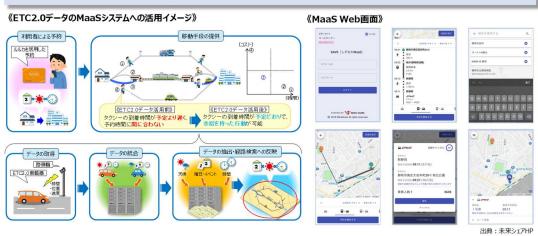


図 静岡型 MaaS 社会実験における ETC2.0 データの活用

### ■渋滞対策推進協議会の取組事例

表 渋滞対策推進協議会の取組事例

地域	概要
岐阜県	高山祭りにおける交通需要マネジメント(経路分散、時間分散、郊外駐車場の活用)
静岡県	河津桜祭りにおける交通需要マネジメント(経路分散、時間分散)
愛知県	国道 19 号における年末年始交通に関する交通需要マネジメント(経路分散、時間分散)
三重県	伊勢市内にける AI を活用した渋滞予測(カメラを活用した AI 交通予測)

### ■高山祭りにおける交通需要マネジメントの取組事例



図 ETC2.0 データを活用した所要時間・渋滞状況分析に基づく高山祭り開催時における渋滞対策事例

### ■伊勢市内における AI を活用した渋滞予測の取組事例

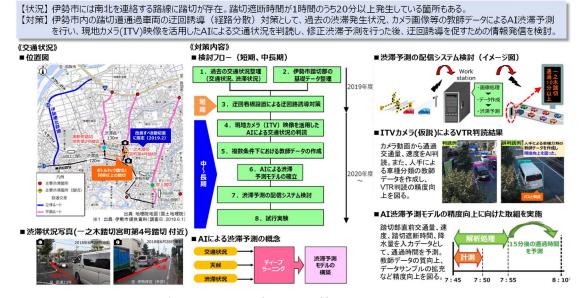


図 カメラ(ITV)映像を活用した AI 渋滞予測の情報発信による迂回誘導対策の事例