

岐阜県における新広域道路交通計画 ～広域道路ネットワーク計画～

(1) 将来像（目指すべき姿）

新たな広域道路交通ビジョン（岐阜県版）より、岐阜県の広域道路交通に関する取組を通じて、平常時・災害時を問わず、滞りのない対流を形成するため、岐阜県の将来像を以下のように定めた。

<岐阜県の将来像>

「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。

1. 県内の各圏域や都市間など地域と地域をつなぎ、広大な県土の一体化を図り、観光交流ネットワークを形成することで、「地方創生」を実現する。
2. モノの定時性・速達性が確保された物流ネットワーク形成により、スーパーメガリージョン構想を後押しし、「物流首都」の一翼を担う。
3. 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ぎ、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。
4. 巨大災害時も有効に機能する道路ネットワークを形成し、「とまらない経済活動」に寄与する強靱な県土づくりの根幹を担う。
5. 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。

(2) 将来像実現に向けた取組

岐阜県の将来像実現に向けて、現状の交通課題の解消を図る観点と新たな県土形成の観点の「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・災害時および人流・物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。

なお、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）>

- 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 災害に備えたリダンダンシー確保・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

また、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。

- ・ブロック都市圏間(※)を連絡する道路
※中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏 等
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡(※1)や中心都市(※2)を環状に連絡する道路
※1 都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む
※2 三大都市圏や中核中核都市、連携中核都市
- ・上記道路と重要な空港・港湾(※)を連絡する道路
※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ついて、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(※)を効率的かつ効果的に連結する道路
※中核中核都市、連携中核都市、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航空・港湾等(※)を連絡する道路
※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
三大都市圏や中核中核都市の代表駅、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

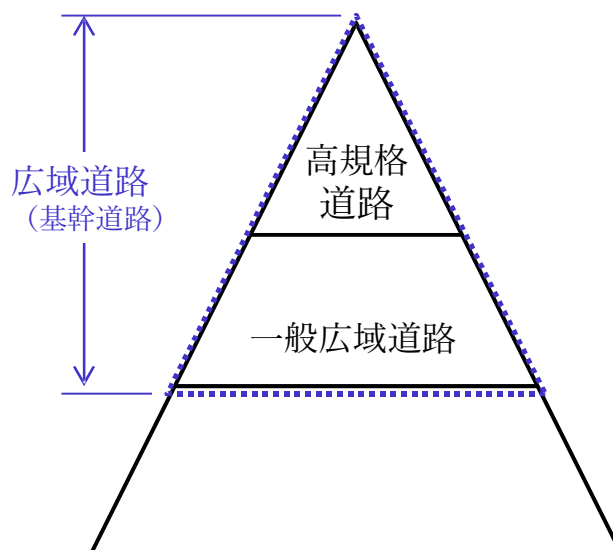


図 広域道路ネットワークの階層

(3) 岐阜県における広域道路ネットワーク計画

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【ビジョン P10,11,13】

人や地域の交流・連携は、地域の活性化に不可欠であるが、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すぐに到達可能なエリアに住む人口の集計が30万人以上あり、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、こうしたエリアが拡大することが予想される。

一方、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。

また、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。

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、さらには隣接県を含めた広域的な交流・連携を促進し、広域的な連携により創り出す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を推進する。

また、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に高速交通ネットワークの整備を推進する。

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【ビジョン P10,11】

岐阜県に分布する、広域交通の拠点となる都市を核としたブロック都市圏については、国際競争力が向上し、投資先として世界に選ばれ、まちや都市の魅力向上により観光客等の交流人口の増加を実現することで、本県の社会経済活動の活発化につながることを期待される。

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。

基本戦略 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化【ビジョン P12,13】

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。

このため、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。

基本戦略 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・県土強靱化【ビジョン P14】

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が低下する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。

特に、「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等による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付けられているため、リダンダンシーの確保を推進する。

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。

基本戦略5) 県土の更なる有効活用や適正な管理【ビジョンP12】

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必要がある。また、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、南北軸や東西軸として中部圏と北陸圏のつながりを強固なものとする、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。

加えて、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ことも、機能強化を含めた拡充が必要な要因である。

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ことから、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、引き続き太平洋と日本海の2面活用が可能となる交通環境の構築を推進する。

基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線

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	美濃加茂市	大垣市
富山高山連絡道路	高規格道路	高山市	飛騨市
名岐道路	高規格道路	羽島郡笠松町	岐阜市
小松白川連絡道路	高規格道路	大野郡白川村	大野郡白川村
高山下呂連絡道路	高規格道路	下呂市	高山市
濃飛横断自動車道	高規格道路	郡上市	中津川市
名濃道路	高規格道路	可児市	美濃加茂市
美濃加茂下呂連絡道路	高規格道路	美濃加茂市	下呂市
岐阜羽島道路	一般広域道路	岐阜市	羽島市
岐阜環状道路	一般広域道路	岐阜市	岐阜市
国道十九号	一般広域道路	多治見市	中津川市
国道二十一号	一般広域道路	瑞浪市	不破郡関ヶ原町
国道二十二号	一般広域道路	羽島郡笠松町	岐阜市
国道四十一号	一般広域道路	可児市	飛騨市
国道百五十六号	一般広域道路	岐阜市	郡上市
国道二百五十八号	一般広域道路	大垣市	海津市
東濃西部ハイテク道路	構想路線	多治見市	瑞浪市

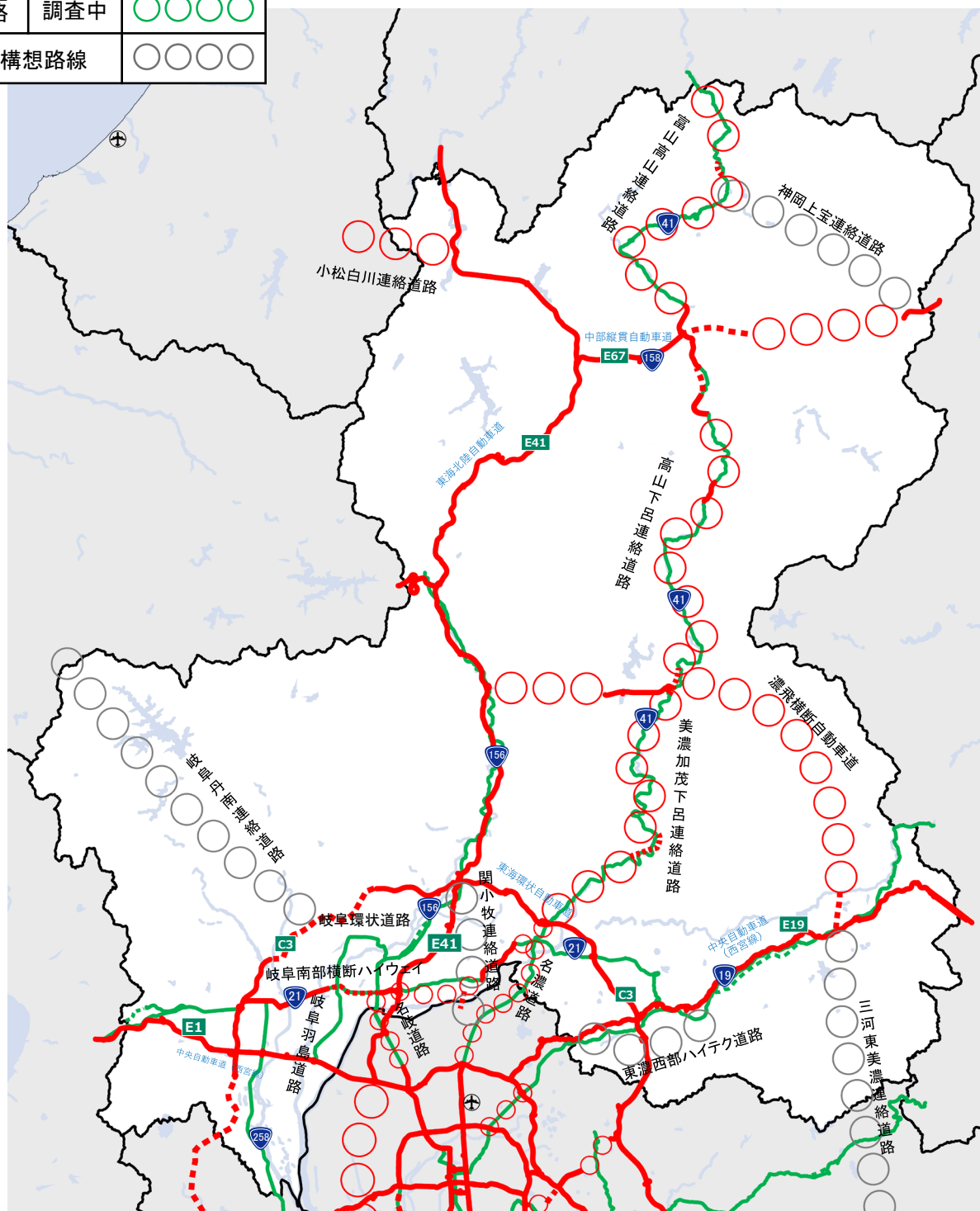
岐阜丹南連絡道路	構想路線	本巣市	揖斐郡揖斐川町
神岡上宝連絡道路	構想路線	飛騨市	高山市
関小牧連絡道路	構想路線	関市	各務原市
三河東美濃連絡道路	構想路線	中津川市	恵那市

※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、岐阜県内の起点・終点を記載

■広域道路ネットワーク計画図(21_岐阜県)

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		



(注) 調査中については、概ねのルートを図示しているものではない。