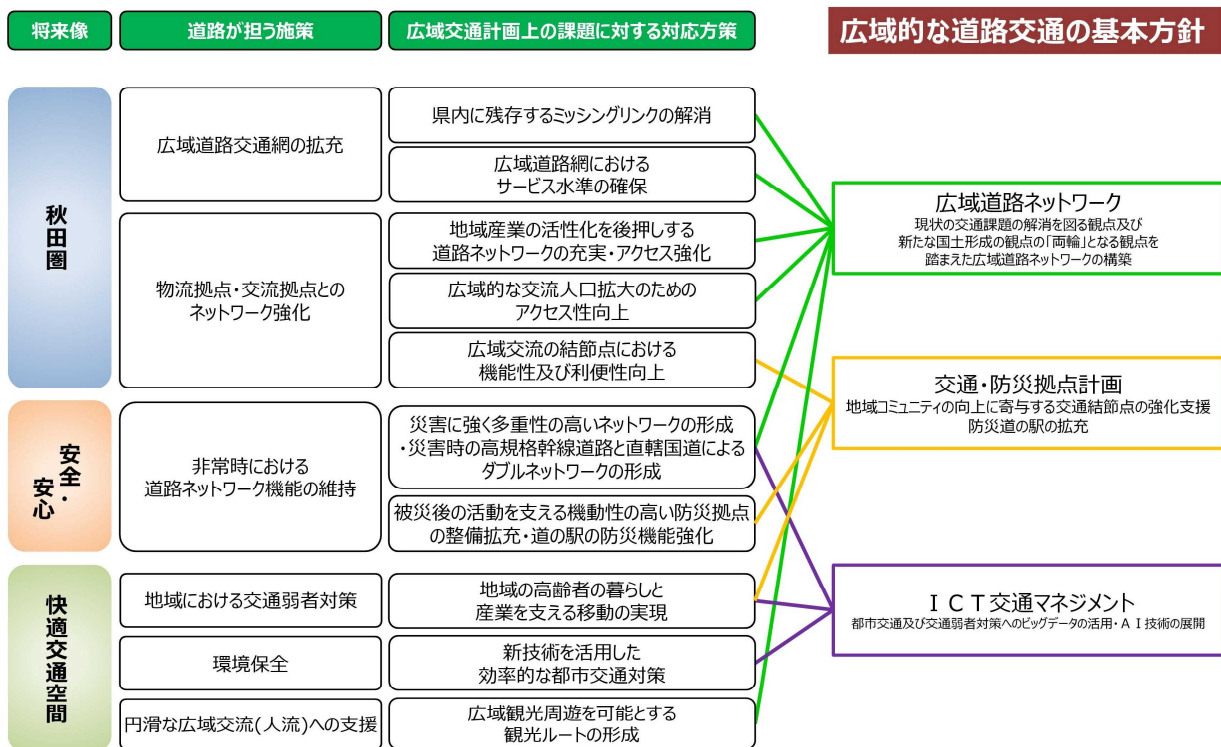


### 第5章 広域的な道路交通の基本方針

本県の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について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、3つの基本方針のとおり定める。



### 第1節 広域道路ネットワーク物流路線

本県の広域的道路ネットワークに関して、地域や拠点間連絡、災害時のネットワークの代替機能強化の方向性を以下の3つの視点で整理する。

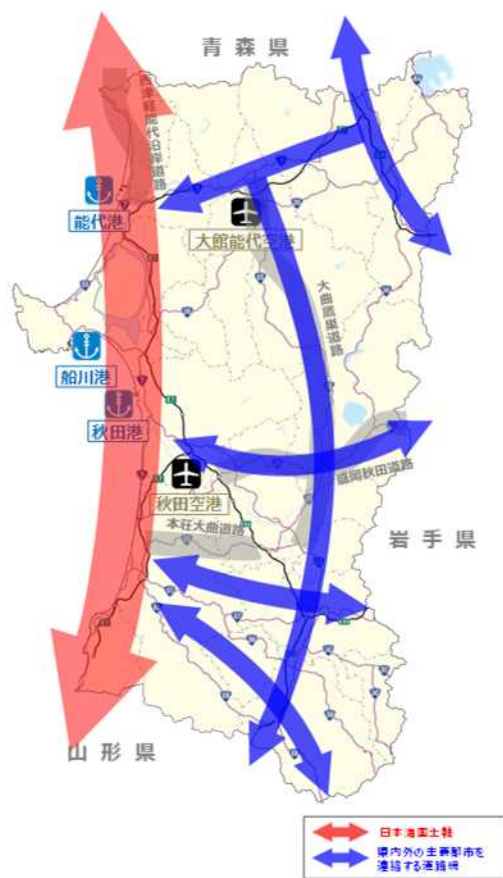
#### (1) 物流拠点間を円滑かつ確実に結ぶ広域道路ネットワークの構築

本県の広大な県土は、山地によって分断され、低密度で拡散した都市構造となっており、全国すう勢を上回るペースで人口減少と高齢化が進む中県内の活力を維持するためには、環日本海と環太平洋の2つの交流圏や、県内都市相互の連携・補完が不可欠である。

産業面では、従来から産業集積が進んでいた秋田港、能代港、船川港の広域後背地域に加えて、近年では、県内の高規格幹線道路網の整備進捗や、岩手県・宮城県における大手自動車メーカーの本格稼働等を契機として、大館市、由利本荘市、横手市の工業団地において、自動車・航空機・医療産業等の企業進出が増加しており、こうした動きに対応するため、物流の高度化・効率化を図る必要がある。

このため、高規格幹線道路、地域高規格道路及び国道からなる「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を基本として平常時・災害時を問わず、主要都市や空港・港湾・工業団地等の物流拠点間を円滑かつ確実に結ぶ広域道路ネットワークを構築する。

「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」の形成にあたり、ネットワークを構成する高規格幹線道路・地域高規格道路・直轄国道・県管理道路の基本方針を以下に示す。



▲県土の骨格軸形成イメージ

① 広域道路ネットワークにおける県内の高規格幹線道路・地域高規格道路・直轄国道の基本方針

県内の高規格幹線道路は、県内沿岸部を高規格幹線道路と一般国道が縦断し、この幹線道路軸と県北・仙北・県南各地域から伸びる高規格幹線道路及び一般国道が繋がり、県内及び隣県主要都市間を結ぶ広域道路ネットワークを形成している。

しかしながら、高規格幹線道路の一部区間においてはネットワークが未整備となっているほか、並行する直轄国道の現道区間では急峻な地形から交通隘路が存在し、冬期をはじめとして道路交通への影響が課題となっている。

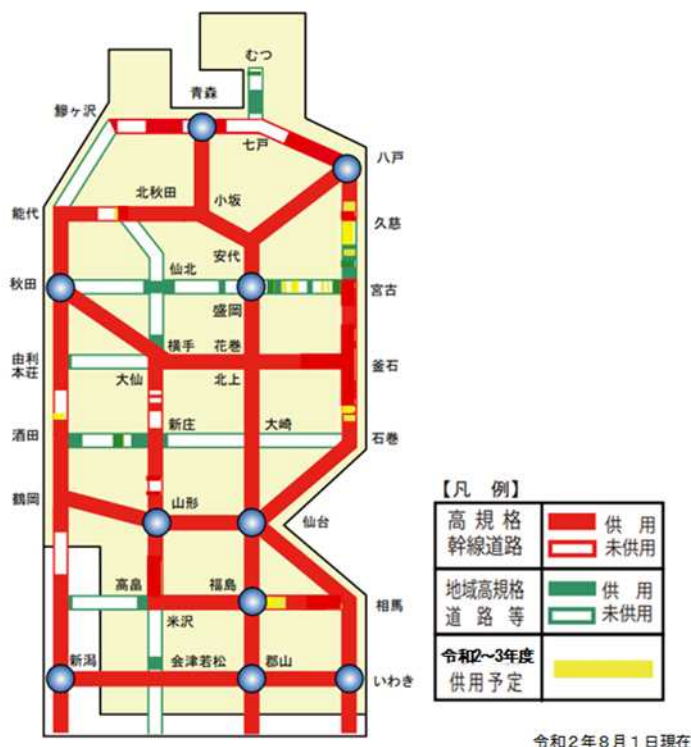
高規格幹線道路の暫定2車線区間では、4車線区間と比較して、「時間信頼性確保の観点」、「事故防止の観点」、「ネットワーク代替性確保の観点」で課題があり、特に課題の大きい秋田自動車道「北上JCT～大曲IC間」は、令和元年9月に「高速道路における安全・安心基本計画」において、4車線化の優先整備区間として位置付けられている。

また、国土幹線道路部会の中間とりまとめにおいて、「災害時の道路交通ネットワークを確保するため、幹線道路等の整備を推進する必要がある」、「高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせによる信頼性の高いネットワークの構築が必要」とされている。

県内の地域高規格道路では、県庁所在都市間を結ぶ「盛岡秋田道路」や同一県内の隣接都市間(長い都市間距離)を結ぶ「大曲鷹巣道路」、「本荘大曲道路」及び「西津軽能代沿岸道路」が主要都市間を結ぶ地域高規格道路として位置付けられているが、未整備区間が残っており、ネットワークとして未完成的な状況となっている。

このうち「盛岡秋田道路」は、県庁所在都市間のみならず日本海側と太平洋側をつなぐ物流上重要な路線であり、「大曲鷹巣道路」は、現在、日本海沿岸部を経由する広域な迂回を強いられている県北部と県南部の往来において、主要都市間の時間的距離を短縮する物流上重要な路線であるが、その多くが未整備の状況であり、現道区間は急峻な地形で事前通行規制区間や冬期をはじめとする交通隘路が存在している。

これらの課題を解消するため、高規格幹線道路の暫定2車線区間の4車線化、高規格幹線道路と直轄国道によるダブルネットワーク形成、地域高規格道路における未整備区間の整備等により、「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を構築し、平常時災害時を問わない安定的な輸送を確保する。



▲東北地方の格子状骨格道路ネットワーク



▲【参考】国道13号山形県境の道路整備状況





▲仙北市(角館庁舎)～北秋田市役所間の所要時間と国道105号の事前通行規制区間  
 出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査  
 12時間平均旅行速度より算出

▲秋田県の県土の骨格を形成する道路ネットワーク図

### 3. 事業の必要性 (1) 冬期の信頼性の確保

- ◆沿線の新庄市～横手市は特別豪雪地帯に位置づけられ、冬期にスリップ事故等による通行止めが過去15年で22件発生。
- ◆降雪時には、運搬排雪等に伴う交通規制などにより、所要時間が約1.3倍<sup>\*</sup>になるなど、幹線道路としての信頼性が低い状況。
- ◆東北中央自動車道の整備により、通行止め時の広域迂回の解消、冬期の速達性向上が必要。

<sup>\*</sup>冬期最大:75分、最小60分より算出

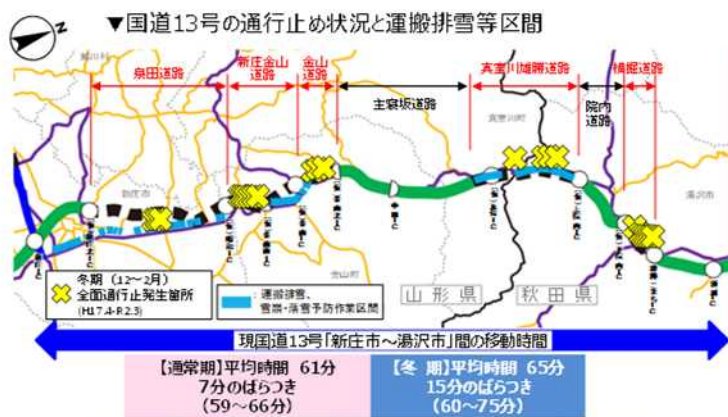


写真1 スリップ事故による通行止め



写真2 運搬排雪に伴う通行規制

<sup>\*</sup>道路側に設置した雪吹雪機で切り取り、トラックに積み 運搬する作業

3

### ▼整備による時間短縮及び広域迂回解消



【速達性の向上】新庄市～湯沢市  
 通常期: 現況61分→整備後(全線開通) 54分(7分短縮)  
 冬期: 現況65分→整備後(全線開通) 56分(9分短縮)  
 【広域迂回の解消】新庄市～湯沢市  
 現況(広域迂回時): 123km 148分  
 →整備後(全線開通): 57km 54分(約6割減少)

出典: 供用区間はETC2.0プローブデータ。(通常: R元.10, 冬期: R2.2) 供用区間でETC2.0プローブデータが無いところは規制速度。その他事業中区間(未供用)は80km/hで算出。  
<sup>\*</sup>各市役所間の所要時間。現況: R元.10時間時点

出典:令和2年度第2回東北地方整備局事業評価監視委員会 資料

▲ネットワーク未整備による信頼性の低下に関する事例

② 重要港湾秋田港から秋田北ICへのアクセス路

日本海国土軸の要衝である秋田港と秋田自動車道秋田北ICを結ぶ道路は、コンテナ取扱量の増大やクルーズ船寄港回数の増加など、重要港湾秋田港を取り巻く環境の変化に対応するため、必要不可欠な社会資本である。

現在、「秋田港アクセス道路」が事業中となっており、県内のみならず広域背後地域との物流・交流を促進するとともに、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な路線として「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を構築する。



▲秋田港から秋田北ICまでのアクセス



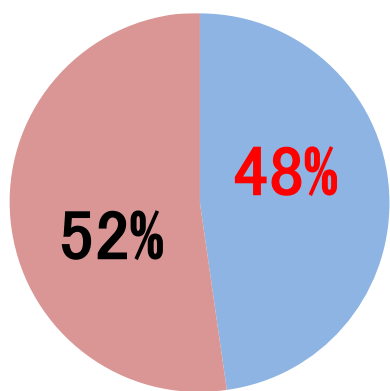
### ③ 広域道路ネットワークにおける秋田県内の県管理道路の基本方針

県南部の東西軸として、県管理国道が主要都市間を結んでいる。近年は、国内大手自動車メーカーの東北進出を契機として、横手市等において自動車関連企業の進出が続いており、出荷額も大幅に増加している。

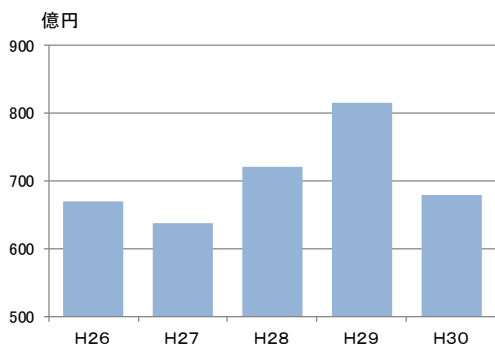
平成30年7月には、同メーカーの国内乗用車工場再編方針が示され、2020年12月までに東北への生産機能の集約が進展した。

本県では、高効率モーターコイルを使用した高性能モーターの開発など、産学官が連携し、航空機システムの電動化や電気自動車への普及へ向けた技術開発が進められており、世界的に航空機・自動車の電動化の流れが拡大する中、今後、更なる企業進出と出荷額増加に伴う物流の伸びが見込まれている。

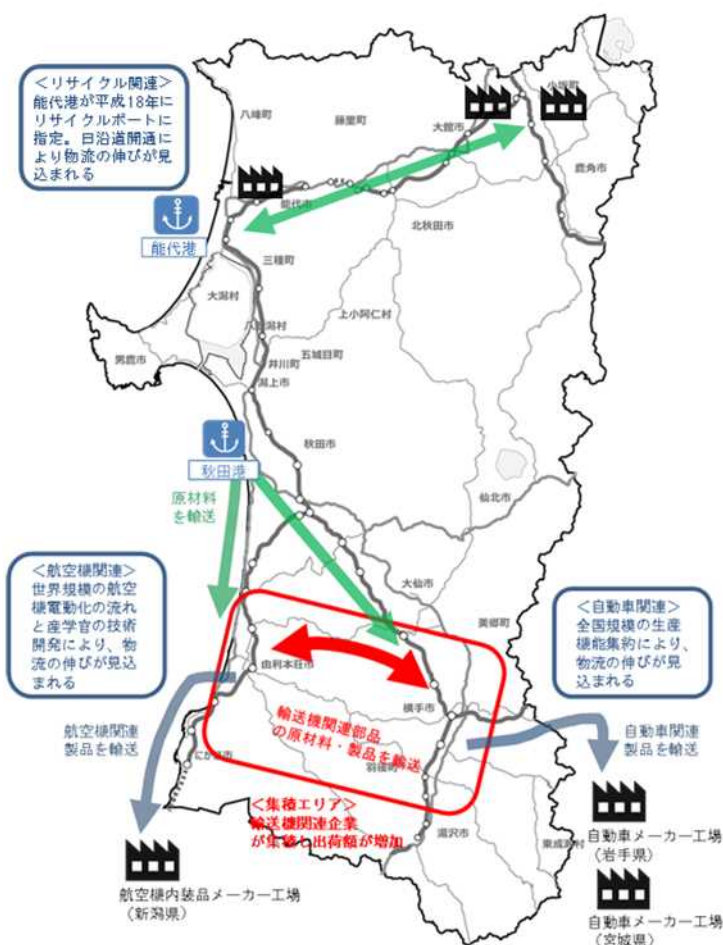
こうしたことから、県南部の東西軸道路は、県内における今後の自動車産業・航空機産業の成長を支える物流上重要な路線であり、地域経済の活性化を図るため、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を構築する。



■ 国道107号沿線市町 ■ その他市町村  
▲ 輸送機関連出荷額の地域別割合



▲ 県南市町における輸送機関連出荷額の推移

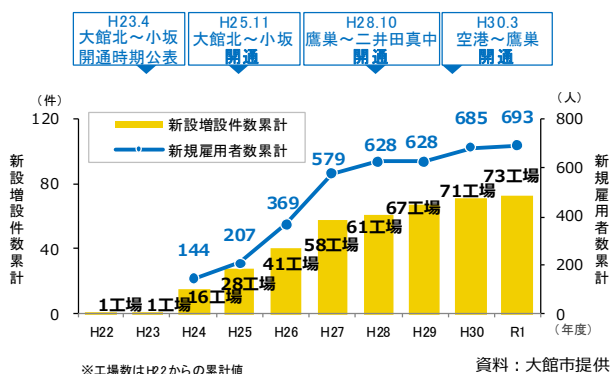


④ 日本海沿岸東北自動車道の整備進捗により企業進出が進む県北部の主要工業団地を結ぶ  
県管理道路

県北部の日本海沿岸東北自動車道は、平成25年に東北縦断自動車道と小坂JCTで接続し、令和2年には蟹沢ICまでの区間が供用されており、日本海沿岸東北自動車道の整備進捗により、大館市の工業団地では医療関連産業等の企業進出が増加し、工業団地の拡張も行われている。

現在残る未整備区間は、二ツ井白神ICから蟹沢ICまでの区間であるが、既に事業化されており、今後の全線開通により、県北部の工業団地では、更なる企業進出と出荷額増加に伴う物流の伸びが見込まれている。

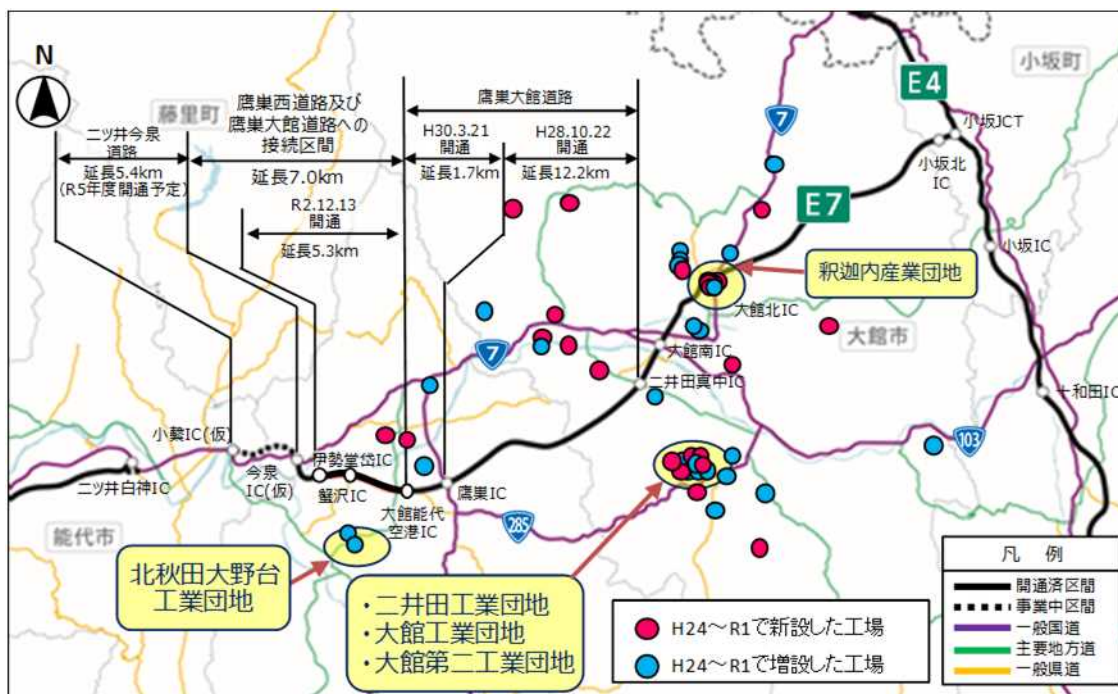
県北部の主要工業団地を結ぶ県管理国道や主要地方道、一般県道は、今後の県内産業の成長において、物流上重要な路線であり、県内の活力を維持し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を構築する。



▲大館市の主な工場数の推移



▲拡張を続ける大館工業団地、大館第二工業団地



▲県北部の工場進出状況

⑤ 県内の主要物流拠点・主要工業団地を結ぶ県管理道路

秋田貨物駅は、県内で唯一トップリフターを配備する貨物駅であり、秋田港から鉄道を通じてコンテナ貨物が直接輸送され、県内各地へと配送する物流上重要な拠点である。

また、秋田県庁、中枢中核都市である秋田市、定住自立圏中心市、地方生活圏中心市、秋田港、能代港、船川港、秋田空港、大館能代空港及び県内の主要工業団地は、秋田県内の物流上重要な拠点である。

これらの拠点を結ぶ道路は、今後の県内産業の成長において、物流上重要な路線であり、県内の活力を維持し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、「県土の骨格を形成する道路ネットワーク」を構築する。



▲県内の主要物流拠点



## (2) 拠点交通ターミナルへのアクセスと広域観光ルートの形成

県内には、世界自然遺産の白神山地や国立・国定公園等の自然資源をはじめ、乳頭・玉川温泉等の温泉資源、世界文化遺産への登録が勧告された「北海道・北東北の縄文遺跡群」など、全国的にも著名な観光地が多数存在している。さらに近年、クルーズ船寄港数や外国人宿泊者数などのインバウンド需要も着実な成長をみせている。

一方で、広大な面積を有していることで観光地間の距離が長い本県において、今後、更なる観光客数の拡大を図るためには、県内の広域ルート形成を担う高規格幹線道路や地域高規格道路及び直轄国道のほか、内陸部の縦軸や国定公園内の周遊コースを担う県管理国道等の確実なネットワークの整備による移動時間短縮が不可欠である。

### ① 広域観光ルートを形成するための基本方針

観光地間での移動時間短縮により、観光来訪者の交通利便性を向上し、交流人口・滞在人口の拡大を図るため、観光周遊ルートを担う高規格幹線道路を軸とした道路ネットワークを構築するとともに、空港・港湾や新幹線等の交通ターミナルと観光地を結ぶアクセスネットワークを強化する。

また、県内外の観光地間を連絡するネットワークの構築により観光地間の周遊性を向上させる。

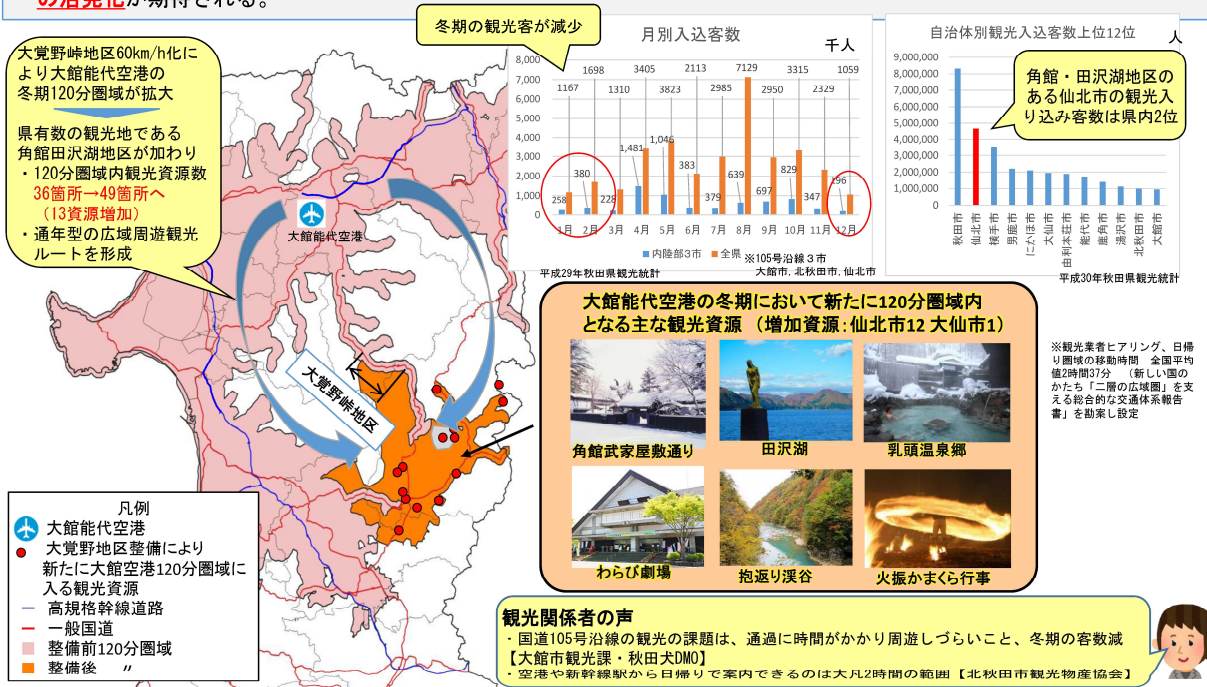


▲高速道路と空港の直結による観光交流における整備効果

## 観光の現状と課題（その2）

27

▶ 国道105号大覚野峠地区の整備によって、**大館能代空港から冬期120分圏域※に、県有数の観光地である角館・田沢湖地区が加わる**ことにより、観光客の流動を促進する**通年型の広域周遊観光ルートを形成し、観光資源を通じた地域間連携の活発化**が期待される。



▲道路整備による広域周遊観光ルート形成への期待

### (3) 基幹道路から防災拠点へ接続するアクセス路の確保と脆弱箇所を有する基幹道路の強化

平成29年7月豪雨は県内に記録的な被害をもたらしたが、我が国においては、地震や火山噴火、台風など様々な災害リスクを抱えており、災害に強いインフラの整備と、災害発生時の迅速な復旧に資する代替性の確保が求められている。

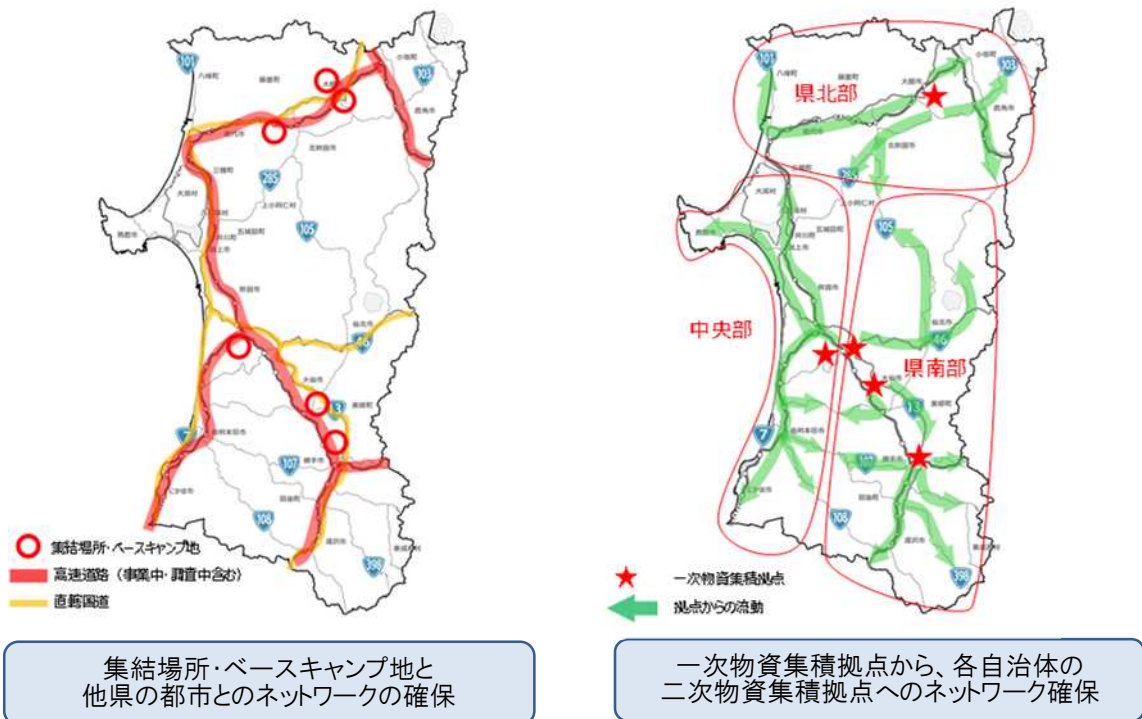
災害に強い県土の形成に資する交通ネットワークの多重性・代替性確保に向けた基本方針を以下に示す。

#### ① 大規模災害時に他都市と広域防災拠点・災害拠点病院を結ぶネットワークの整備

県内の高速交通体系を支える高規格幹線道路は、第1次緊急輸送道路として、災害時の救急・救助活動を支える役割を担っている。

他都市と広域防災拠点・災害拠点病院を結ぶネットワークの確保は、大規模災害発生時の救急・救助活動の基盤となることから、高規格幹線道路のミッシングリンクは早期に解消しなければならない。

また、供用済み区間においても、異常気象や事故による交通分断のリスクを軽減するため、暫定2車線区間の4車線化など、防災力を高める取組を加速化する必要がある。



▲広域防災拠点へのアクセス



**R.9.10 高速道路における安全・安心基本計画 別表 <各IC間の課題の評価一覧>**

区間	①時間信頼性の確保の観点			②事故防止の観点		③ネットワークの代替性確保の観点			
	25%以上速度低下区間延長 ※交通量5000台/日未満を除外	渋滞回数	優先整備区間(時間信頼性の課題有)同士に挟まれた区間で30km以上の区間等	死傷事故件数	死傷事故率	運用率(年間通行止め時間) ※工事除く	積雪地かつ最急勾配 4%より大きい	特定更新等	並行現道に課題
北上JCT 北上西	○	B	○	C	C	C	D	D	D
北上西 湯田	○	A	B	○	A	B	D	D	A
湯田 横手	○	A	B	○	A	B	D	B	A
横手 大曲	○	C	○	○	B	C	D	B	D

▲秋田自動車道の4車線化計画(優先整備区間)

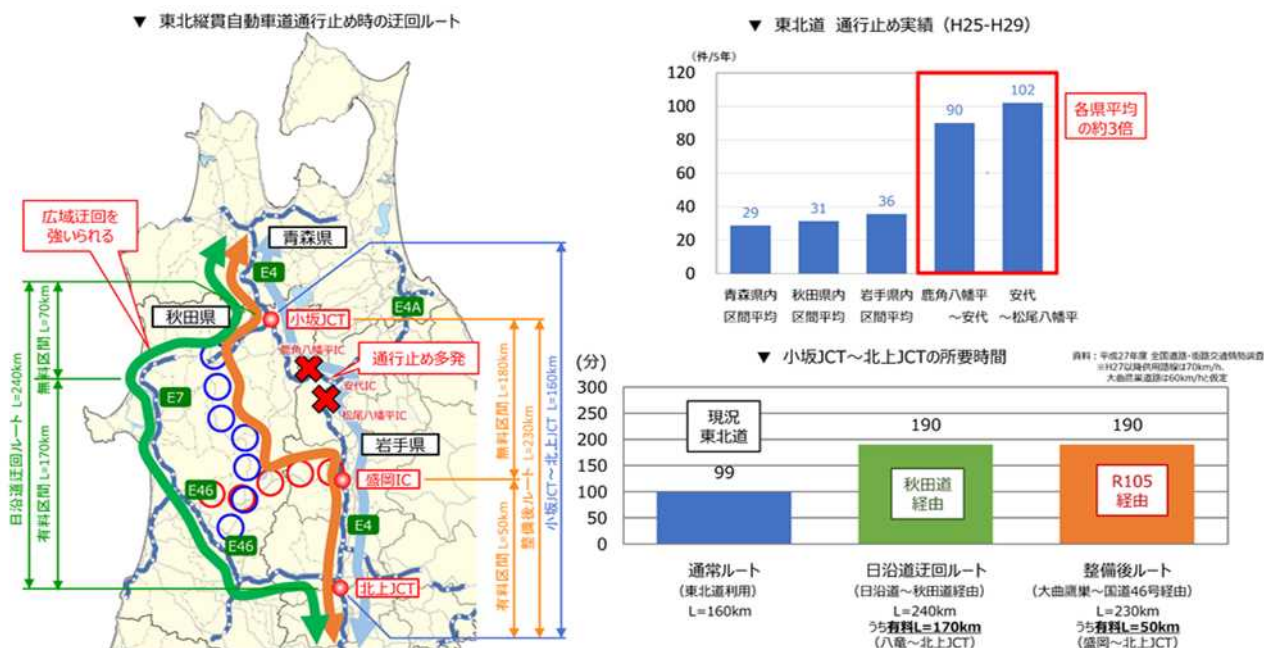


主要な都市間を結ぶ地域高規格道路として、「盛岡秋田道路」、「大曲鷹巣道路」、「西津軽能代沿岸道路」、「本荘大曲道路」が計画されているが、整備済み区間は一部にとどまっているのが現状である。

盛岡市と秋田市を結ぶ区間の現道である国道46号においては、平成29年7月22日の豪雨や平成30年2月14日の雪崩により、全面通行止めとなり、国道13号などを通る広域迂回が生じている。

また、大仙市と北秋田市を結ぶ国道105号においては、平成19年9月17日の豪雨による地すべりが発生し、約10日間の全面通行止め(幅員2.5mの大型車両については250日間の通行止め)となり、地域の経済に大きな影響を及ぼした。

本県では急峻な地形も相まって、県土の骨格をなす縦軸、横軸の重要路線においても災害多発区間が存在しており、災害発生時には広域防災拠点へのアクセスに支障を来すことから、これらの脆弱区間を回避する道路ネットワークを構築する。



▲東北縦貫自動車道の代替路機能を有する大曲鷹巣道路

東日本大震災時には、秋田港をはじめとした日本海側の港湾が物資輸送の拠点として機能した。秋田港周辺には製油所・油槽所が、船川港付近には国家石油備蓄基地が整備されており、大規模災害時に重要な役割を担うこととなる。

これらの拠点と高規格幹線道路を確実かつ迅速に結ぶ災害に強い道路ネットワークを構築する。



② 県内都市間を結ぶ多重性・代替性に富んだネットワークの確保と拠点へのアクセス路の確保

平成29年7月豪雨では、通行止めとなった国道13号や国道105号の代替として、沿岸部と内陸部を結ぶ国道107号や国道108号が機能し、影響を最小限に止めた。また、東北自動車道の安代IC～碓ヶ関IC間では過去5年間で18回、吹雪により全面通行止めが生じているが、国道282号が代替路の機能を果たしている。

このように、災害や事故発生時にも安定的な輸送が可能となるよう、県管理国道や県道を利用した多重性・代替性に富んだ道路ネットワークを確保する。

また、災害時に「減災」の考え方に基づいた避難行動や物資輸送等の指揮系統を担う市町村役場は重要な拠点であり、高規格幹線道路や直轄国道と市町村役場を結ぶ道路ネットワークを構築する。



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）

## 第2節 交通・防災拠点

本県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、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を、以下の二つの視点で整理する。

### (1) 交通拠点計画

#### ① 地域コミュニティの向上に寄与する交通結末点の強化支援

「道の駅」の交通結節機能の拡充として、「道の駅」へのコミュニティバス・高速バス等の乗り入れなど、多機能化する交通結節点の形成を支援する。

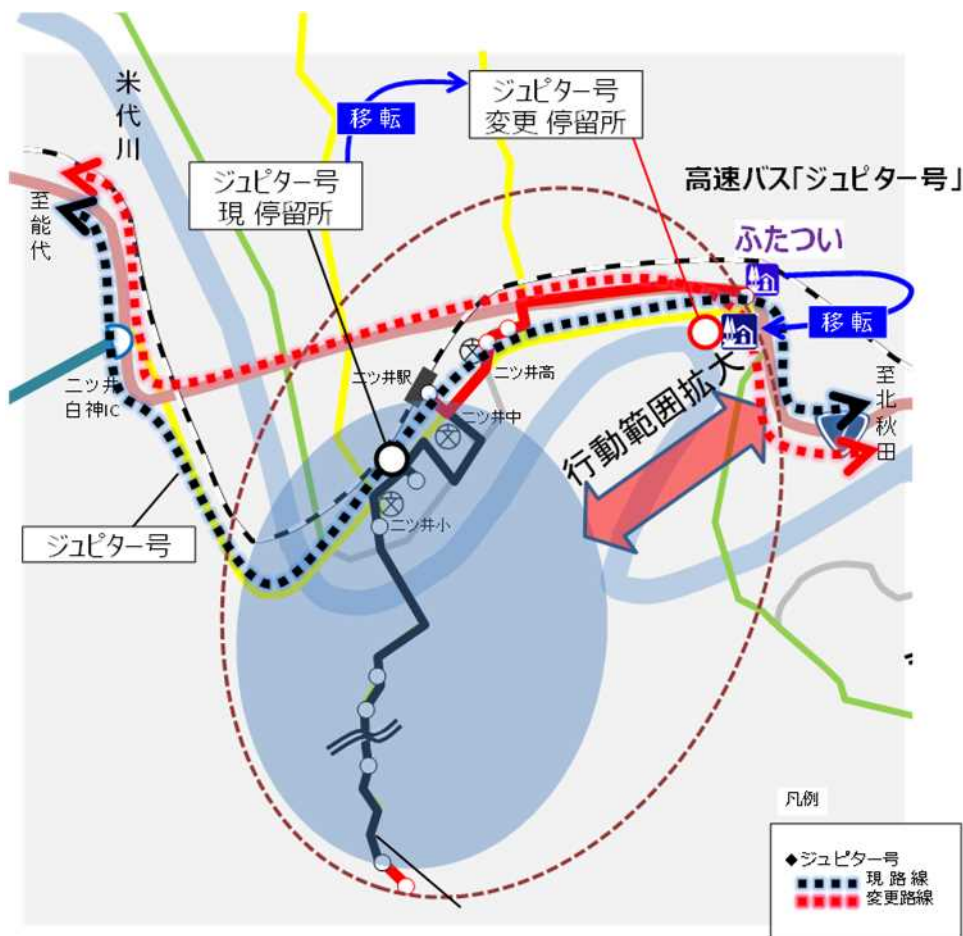
「道の駅」清水の里・烏海郷周辺に診療所や高齢者福祉施設、コミュニティバス停を集約。集落と中心市街地をネットワークでつなぐことで、乗り換え利用者の交流が生まれたほか、高齢者の移動支援や高校生の通学利便性向上などの効果を確認。



▲「道の駅」を活用した「小さな拠点」の形成とネットワークの整備(秋田県由利本荘市)



「道の駅」ふたついの移転に合わせ、能代市～東京都を連絡する高速バス「ジュピター号」のニツ井停留所が道の駅に移転。道の駅を交通結節点として交通円滑化に寄与。



▲「道の駅」を活用した交通結節機能強化(道の駅ふたつい)



運航ルート (能代→東京)

能代営業所→  
 能代バスステーション→  
 道の駅ふたつい→鷹巣→  
 大館→鹿角花輪駅前→  
 安代→大宮→池袋

**各交通拠点を通過**



▲高速バスジュピター号

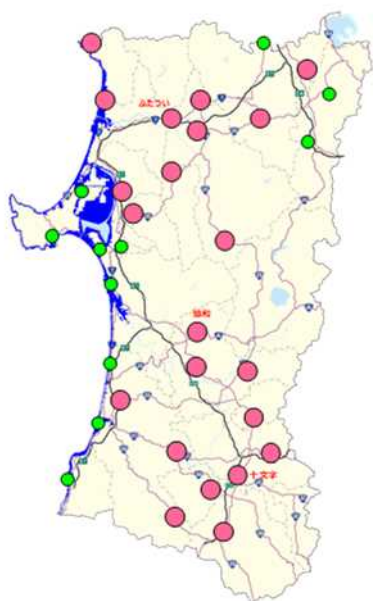
## (2) 防災拠点計画

### ① 防災機能を備えた「道の駅」の拡充

東日本大震災の経験を踏まえ、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(ベースキャンプ、備蓄基地)や「道の駅」など、主要な防災拠点の機能強化を図る。

特に、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、道路利用者及び地域住民への道路通行情報に加え、避難や救援活動に関する情報を効率的に収集することが可能であることから、積極的に機能強化を進めていく。

県内では、能代市に「道の駅ふたつ」が平成30年7月に移転オープンした。「道の駅ふたつ」は、県北地域の総合防災拠点として整備され、指定緊急避難場所として避難者、利用者の安全確保や食料等を支援できる体制を構築している。二次物資集積拠点とするための整備とともに、災害対策本部との密な連絡・情報発信が可能な体制確保、また、自衛隊後方支援拠点、広域応援部隊のベースキャンプ機能が整備されている。



▲秋田県の道の駅位置図

● 道の駅 (防災機能あり)
● 道の駅 (防災機能なし)

※以下の①、②、③、④を満たす道の駅  
 ①市町村の地域防災計画に位置付がある  
 ②非常用電源(ポータブルタイプ除く)が設置  
 ③トイレ・休憩施設の耐震化が完了  
 ④津波ハザードマップの浸水エリアに入らない





## ② 「防災道の駅」認定制度の導入

「道の駅」は、制度の創設以来四半世紀が経過し、全国で1,160か所に展開、年間2億人以上の方々にご利用され、提供するサービスに対して更なる期待が高まるとともに、防災や観光、福祉など多様な社会ニーズへの対応が求められている。

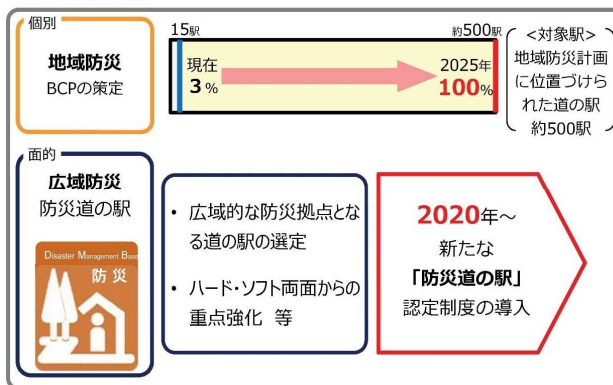
「防災道の駅」の認定制度は、国土交通省が「全国道の駅連絡会」などと連携し、防災機能を持つ既存の「道の駅」から、地域にとって広域的な防災拠点、災害時の復旧・復興拠点となり得る駅を選定するものである。

### 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



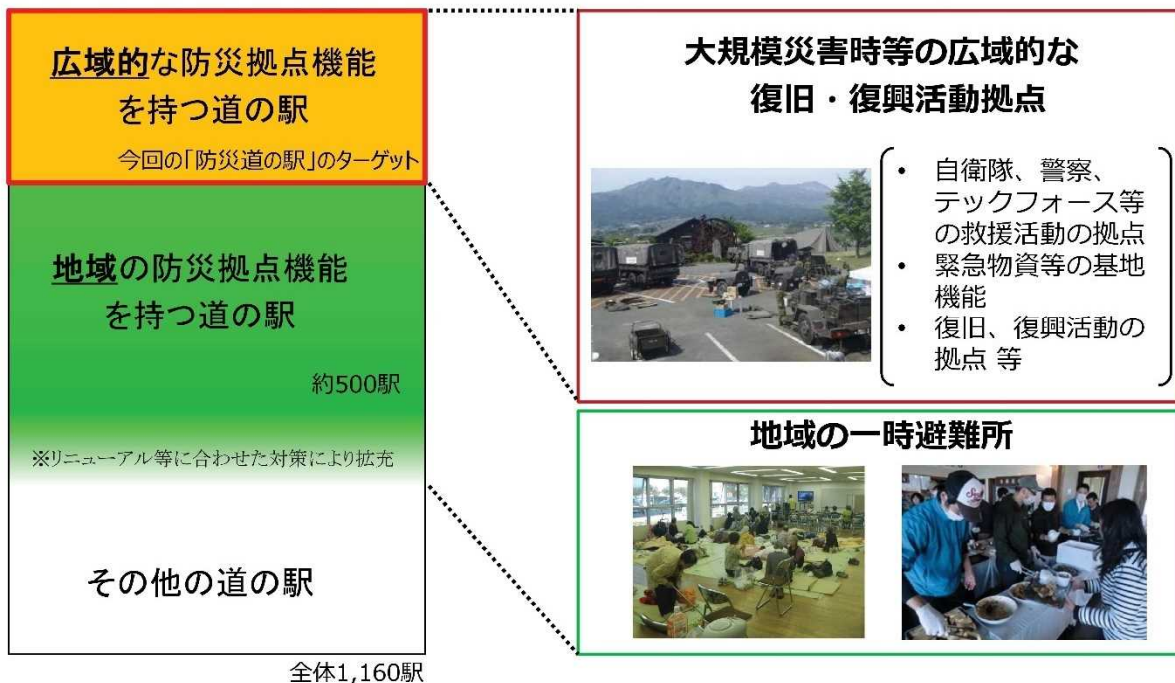
#### 主な取組目標



出典：「道の駅」第3ステージ推進委員会

#### ▲ 防災道の駅について

#### 主な役割



出典：「道の駅」第3ステージ推進委員会

#### ▲ 防災道の駅のイメージ(案)



「道の駅」第3ステージ推進委員会において、「防災道の駅」の認定要件(案)として以下が挙げられている。

1. 都道府県が策定する広域的な防災計画(地域防災計画もしくは受援計画)及び新広域道路交通計画に、(今年度、国交省と都道府県で策定予定)広域的な防災拠点として位置付けられていること。
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること。
  - ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
  - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m<sup>2</sup>以上の駐車場を備えていること
  - ③ BCP(業務継続計画)が策定されていること
3. 2. が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること。

県内では、災害時の広域的な復旧・復興活動の拠点として、広い県土における効率的な活動を展開するため、県北部の「道の駅ふたつい」、県中央部の「道の駅協和」、県南部の「道の駅十文字」を広域受援計画に位置付けており、3駅の「防災道の駅」への認定を目指している。

なお、令和3年6月に県内初となる「防災道の駅」として、「道の駅協和」が選定された。

駅名	市町村	防災機能	広域的な防災計画 及び広域的な防災拠点 への位置付け
ふたつい	能代市	●	●
さんない	横手市	●	
十文字		●	●
ひない	大館市	●	
おがち	湯沢市	●	
東由利	由利本荘市	●	
おおうち		●	
鳥海郷		●	
かみおか	大仙市	●	
なかせん		●	
協和		●	●
たかのす	北秋田市	●	
あに		●	
大館能代空港		●	
こさか七滝	小坂町	●	
かみこあに	上小阿仁村	●	
ことおか	三種町	●	
はちもり	八峰町	●	
みねはま		●	
五城目	五城目町	●	
美郷	美郷町	●	
うご	羽後町	●	

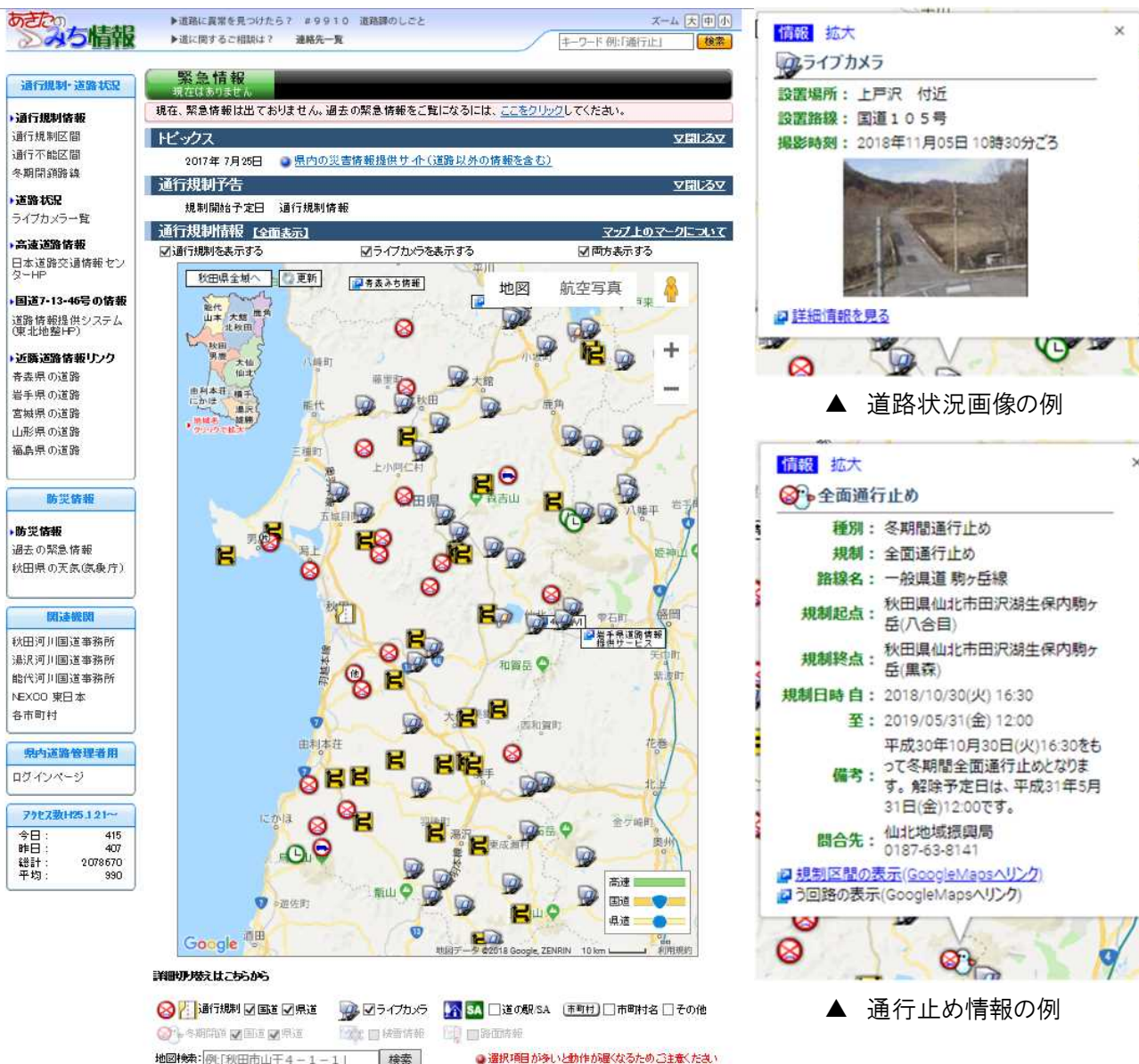
▲秋田県における防災機能を有する道の駅

### 第3節 ICT交通マネジメント

#### (1) ICT等を活用した道路の情報収集・利活用の状況

地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力で解決し、成長を支えていくためには、飛躍的な進化を遂げるIT技術や多様なビッグデータを最大限に利活用し、道路を賢く使う、世界のトップランナーとしての新たな道路施策に挑戦・実行していく必要がある。

本県では、「あきたのみち情報」を道路管理システムとして構築し、道路交通に有益となるデータを適宜配信することで、安全で快適な道路環境・道路交通の形成を目指している。このシステムは、通行規制情報、ライブカメラによる道路状況、近隣県の道路情報、防災情報等、多岐に渡る情報を提供している。「あきたのみち情報」を広く普及し、道路管理データを基にして、ドライバーによる効率的なルート選択が行われることにより、県全体としての効果的な道路の利活用を推進している。



▲ 道路状況画像の例

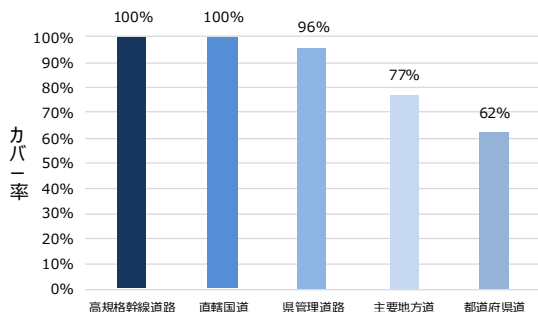
▲ 通行止め情報の例

▲「あきたのみち情報」メインページ

民間のビッグデータ(プローブ、GPS、気象、SNS等)のほか、道路管理者が所有しているデータには、ETC2.0、センサス、トラカン、物流関連、道路台帳・台帳附図、道路橋データベース等があり、これまでも様々な形で利用されているが、ETC2.0等の比較的新しく大規模なデータについては、データの前処理(加工)も含めた、より効果的・効率的な利活用方法の検討が進められている段階である。

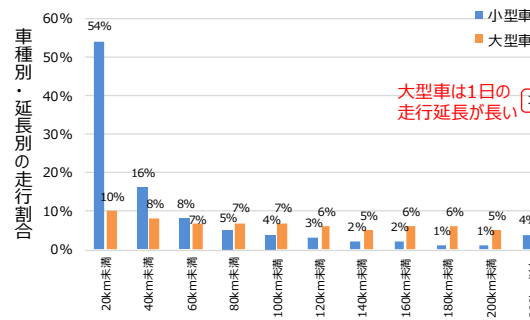
- 現状の路側機は高速道路、直轄国道に一定間隔に整備
- ETC2.0装着車両の普及が拡大しており、高速道路、直轄国道のみならず県が管理する道路のプローブデータも62%以上カバーできている状況
- 大型車は小型車に比べて走行延長が長く、200km以上/1日の車両が約35%
- 大型車のプローブを取得可能な路線・区間は主に幹線道路

①道路種別別の取得延長カバー率(秋田県)



※カバー率：プローブ取得件数が30台/月以上(平均1台/日以上)の交通調査基本区間の延長割合

②車種別の1日あたりの走行延長(東北地方全域)



▲東北におけるETC2.0プローブデータ取得状況



▲ETC2.0プローブ取得区間  
(一般道路・県道以上のセンサス対象路線・小型車)

※ETC2.0プローブデータ 様式2-1を基に作成

※一般道路のセンサス対象路線(高速除く)



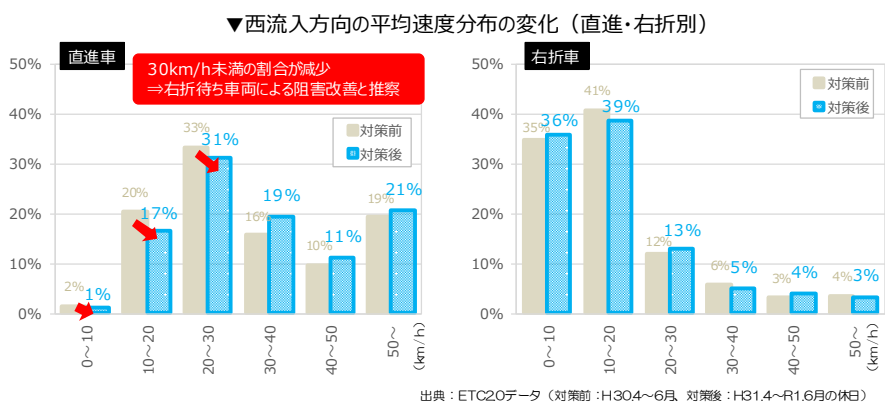
(2) 都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータの活用・AI技術の展開

都市における交通渋滞対策等については、ETC2.0 に加え多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通状況の収集・分析に関する技術が進んできており、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への展開を目指す。

また、人口減少及び高齢化社会が加速度的に進む東北地方の中山間地域において、地域における移動手段の確保に向け、「道の駅」等を拠点に、求める走行環境と利用ニーズを踏まえて、早期の社会実装を目指す。

**都市交通におけるビッグデータ活用例**

- ・対策事業完了後の交差点混雑状況をETC2.0データを活用して分析した事例
- ⇒御所野団地交差点において右折レーンを延伸した効果を検証
- 右折滞留による後続阻害の改善効果を確認



出典：令和元年度 秋田県第2回渋滞対策推進協議会資料より抜粋

▲都市交通におけるビッグデータ活用例

**道の駅「かみこあに」における実証実験**  
(秋田県北秋田郡上小阿仁村)

- ・道の駅「かみこあに」を拠点とした全長4kmのルート。
- ・高齢者の送迎、農作物や日用品等の配送を実施。
- ・令和元年11月30日より自動運転サービスの本格導入が開始。

○貨客混載での牽引車による商品等の搬送・配送



- 高齢者の福祉イベントの送迎等、社会福祉事業との連携
- 村営温泉施設への送迎バスとの連携



出典：国土交通省資料

▲上小阿仁町における自動運転サービスの例