

令和元年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：令和元年8月2日(金) 10:00～
場所：岐阜国道事務所 南棟2階 大会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

1. これまでの取り組み経緯
2. 基本方針の改定
3. 実施した渋滞対策
4. 今年度の取り組み予定
5. 交通状況のモニタリング
6. 県全体の交通状況・トピック等

4. 閉 会

○配布資料

【資料-1】 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会規約(案)

【資料-2】 令和元年度第1回岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 会議資料

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会規約

第1条（名称）

本協議会は、「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」（以下、「協議会」という）と称する。

第2条（目的）

協議会は、公安委員会、道路管理者及び中部運輸局の3者が協力するとともに、道路利用者の意見を反映して、岐阜県内における道路交通の渋滞解消と、円滑な道路交通の実現に寄与することを目的とする。

第3条（組織）

協議会は、中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県警察本部、岐阜県、中日本高速道路株式会社により組織し、その構成員は別紙－1に示すとおりとする。ただし、会長が必要と認めた場合は、構成員以外の出席又は意見を求めることができる。

第4条（協議事項）

1. データに基づく客観的な分析により、課題の大きな箇所を抽出。
2. 道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸の検討により、地域の実感と整合した課題箇所を抽出。
3. ソフト・ハードを含めた対策の検討。
4. その他、本協議会目的の達成に寄与する事項。

第5条（協議会の招集・運営・進行）

協議会の招集・運営・進行は、会長がこれにあたることとする。

第6条（検討部会）

1. 協議会は第4条に関する具体的な検討を行なわせるため、各圏域毎に下記渋滞対策検討部会（以下「部会」という）を置く。
岐阜都市圏渋滞対策検討部会
東濃圏域渋滞対策検討部会
飛騨地域渋滞対策検討部会
2. 部会の長は直轄国道事務所の副所長（技）とする。
3. 各部会の構成員は別紙－2に示すとおりとする。ただし、部会長が必要と認めたときは、部会構成員以外の者の出席又は意見を求めることができる。
4. 部会は検討結果を協議会に報告する。
5. 部会の招集・運営・進行は部会長がこれにあたることとする。

第7条（事務局）

1. 協議会の事務局の構成は
国土交通省中部地方整備局 岐阜国道事務所
岐阜県警察本部 交通部 交通規制課
岐阜県 県土整備部 道路建設課
とし、事務局窓口は岐阜国道事務所計画課に置く。
2. 部会の事務局は各圏域の直轄国道事務所の担当課に置く。
3. 事務局は、会議の円滑なる運営にあたらなければならない。

第8条（その他）

本規約に規定されていない事項については、協議会に諮り決定することとする。

< 附 則 >

1. 本規約は、平成5年6月15日をもって有効とする。
2. 「岐阜地区道路交通渋滞対策協議会」（昭和63年10月13日）、「岐阜地区道路交通円滑化対策連絡会議」（昭和63年12月22日）、「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」（平成2年12月5日）、「岐阜県道路交通円滑化対策連絡会議」（平成2年12月17日）は平成5年6月15日をもって解散する。
3. 平成5年9月9日一部規約改正。
4. 平成6年8月26日一部規約改正。
5. 平成9年9月29日一部規約改正<運輸局組織変更>
6. 平成17年10月25日一部規約改正<検討部会設置>
7. 平成18年3月27日一部規約改正<組織変更>
8. 平成19年3月23日一部規約改正<組織変更>
9. 平成24年6月26日一部規約改正<オブザーバー設置>
10. 平成25年9月11日一部規約改正
11. 平成27年9月29日一部規約改正
12. 平成28年7月27日一部規約改正
13. 平成29年7月27日一部規約改正
14. 平成30年8月1日一部規約改正
15. 令和元年8月2日一部規約改正

(別紙－１)

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会
構 成 員

| 区 分 | 所 属 機 関 | 所属部署および役職 |
|----------------------|-----------------|----------------------|
| 会 長 | 国土交通省中部地方整備局 | 岐阜国道事務所長 |
| 委 員 | 国土交通省中部地方整備局 | 道路部 道路計画課長 |
| | | 道路部 地域道路課長 |
| | | 道路部 交通対策課長 |
| | | 建政部 都市整備課長 |
| | | 多治見砂防国道事務所長 |
| | | 高山国道事務所長 |
| | 国土交通省中部運輸局 | 交通政策部 計画調整官 |
| | 岐阜県警察本部 | 交通部 交通企画課長 |
| | | 交通部 交通規制課長 |
| | 岐阜県 | 県土整備部 道路建設課長 |
| | | 県土整備部 道路維持課長 |
| | | 都市建築部 都市政策課長 |
| | | 都市建築部 都市整備課長 |
| | | 都市建築部 都市公園整備局 公共交通課長 |
| | 中日本高速道路(株)名古屋支社 | 総務企画部 企画調整課長 |
| 保全・サービス事業部 交通技術課長 | | |
| オブザーバー | 岐阜県トラック協会 | 専務理事 |
| | 岐阜県バス協会 | 専務理事 |
| | 岐阜県タクシー協会 | 専務理事 |
| | | 20名 |

| | | |
|-----|--------------|-------------|
| 事務局 | 国土交通省中部地方整備局 | 岐阜国道事務所 |
| | 岐阜県警察本部 | 交通部 交通規制課 |
| | 岐阜県 | 県土整備部 道路建設課 |

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

<岐阜都市圏渋滞対策検討部会>

| 区分 | 所属機関 | 所属 | 役職名 |
|-------------|--------------|------------------------|-----------|
| 部会長 | 国土交通省中部地方整備局 | 岐阜国道事務所 | 副所長 |
| 委員 | 国土交通省中部地方整備局 | 岐阜国道事務所 | 計画課長 |
| | 国土交通省中部運輸局 | 岐阜運輸支局 | 首席運輸企画専門官 |
| | 岐阜県警察本部 | 交通部 交通企画課 | 課長補佐 |
| | | 交通部 交通規制課 | 課長補佐 |
| | 岐阜県 | 県土整備部 道路建設課 | 企画係長 |
| | | 県土整備部 道路維持課 | 市町村道係長 |
| | | 都市建築部 都市政策課 | 施設計画係長 |
| | | 都市建築部 都市整備課 | 街路係長 |
| | | 都市建築部 都市公園整備局 公共交通課 | 広域交通係長 |
| | | 岐阜土木事務所 | 道路課長 |
| | | 大垣土木事務所 | 道路課長 |
| | | 美濃土木事務所 | 道路課長 |
| | 可茂土木事務所 | 道路課長 | |
| | 岐阜市 | 企画部 交通総合政策課 | 課長 |
| | | 基盤整備部 基盤整備政策課 | 課長 |
| 基盤整備部 道路建設課 | | 課長 | |
| 建設部 道路課 | | 課長 | |
| 大垣市 | 建設部 道路課 | 課長 | |
| 美濃加茂市 | 建設水道部 都市計画課 | 課長 | |
| 各務原市 | 都市建設部 建設管理課 | 課長 | |
| オブザーバー | 岐阜県トラック協会 | | 専務理事 |
| | 岐阜県バス協会 | | 専務理事 |
| | 岐阜県タクシー協会 | | 専務理事 |

<東濃圏域渋滞対策検討部会>

| 区分 | 所属機関 | 所属 | 役職名 |
|-----------|--------------|-------------|-----------|
| 部会長 | 国土交通省中部地方整備局 | 多治見砂防国道事務所 | 副所長 |
| 委員 | 国土交通省中部地方整備局 | 多治見砂防国道事務所 | 計画課長 |
| | 国土交通省中部運輸局 | 岐阜運輸支局 | 首席運輸企画専門官 |
| | 多治見警察署 | 交通第一課 | 課長 |
| | 岐阜県 | 県土整備部 道路建設課 | 企画係長 |
| | | 都市建築部 都市政策課 | 施設計画係長 |
| | | 多治見土木事務所 | 道路課長 |
| | 多治見市 | 建設部 道路河川課 | 課長 |
| | | 都市計画部 都市政策課 | 課長 |
| | 土岐市 | 建設部 土木課 | 課長 |
| | | 建設部 都市計画課 | 課長 |
| | 瑞浪市 | 建設部 都市計画課 | 課長 |
| | | 建設部 土木課 | 課長 |
| | 東海西濃運輸(株) | | 岐阜東濃支店長 |
| 東濃鉄道(株) | | 乗合営業部長 | |
| 東鉄タクシー(株) | | 取締役 営業部長 | |

<飛騨地域渋滞対策検討部会>

| 区分 | 所属機関 | 所属 | 役職名 |
|-----|--------------|-----------|-----------|
| 部会長 | 国土交通省中部地方整備局 | 高山国道事務所 | 副所長 |
| 委員 | 国土交通省中部地方整備局 | 高山国道事務所 | 計画課長 |
| | 国土交通省中部運輸局 | 岐阜運輸支局 | 首席運輸企画専門官 |
| | 高山警察署 | 交通課 | 課長 |
| | 飛騨警察署 | 交通課 | 課長 |
| | 下呂警察署 | 交通課 | 課長 |
| | 岐阜県 | 高山土木事務所 | 道路課長 |
| | | 古川土木事務所 | 道路課長 |
| | | 下呂土木事務所 | 道路課長 |
| | 高山市 | 基盤整備部 維持課 | 課長 |
| | 飛騨市 | 基盤整備部 建設課 | 課長 |
| | 下呂市 | 建設部 土木課 | 課長 |
| | 高山市商工会議所 | | 参事 |
| | 濃飛乗合自動車(株) | 運輸事業本部 | 高山営業所長 |
| | 飛騨運輸(株) | 輸送部 | 次長 |

令和元年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

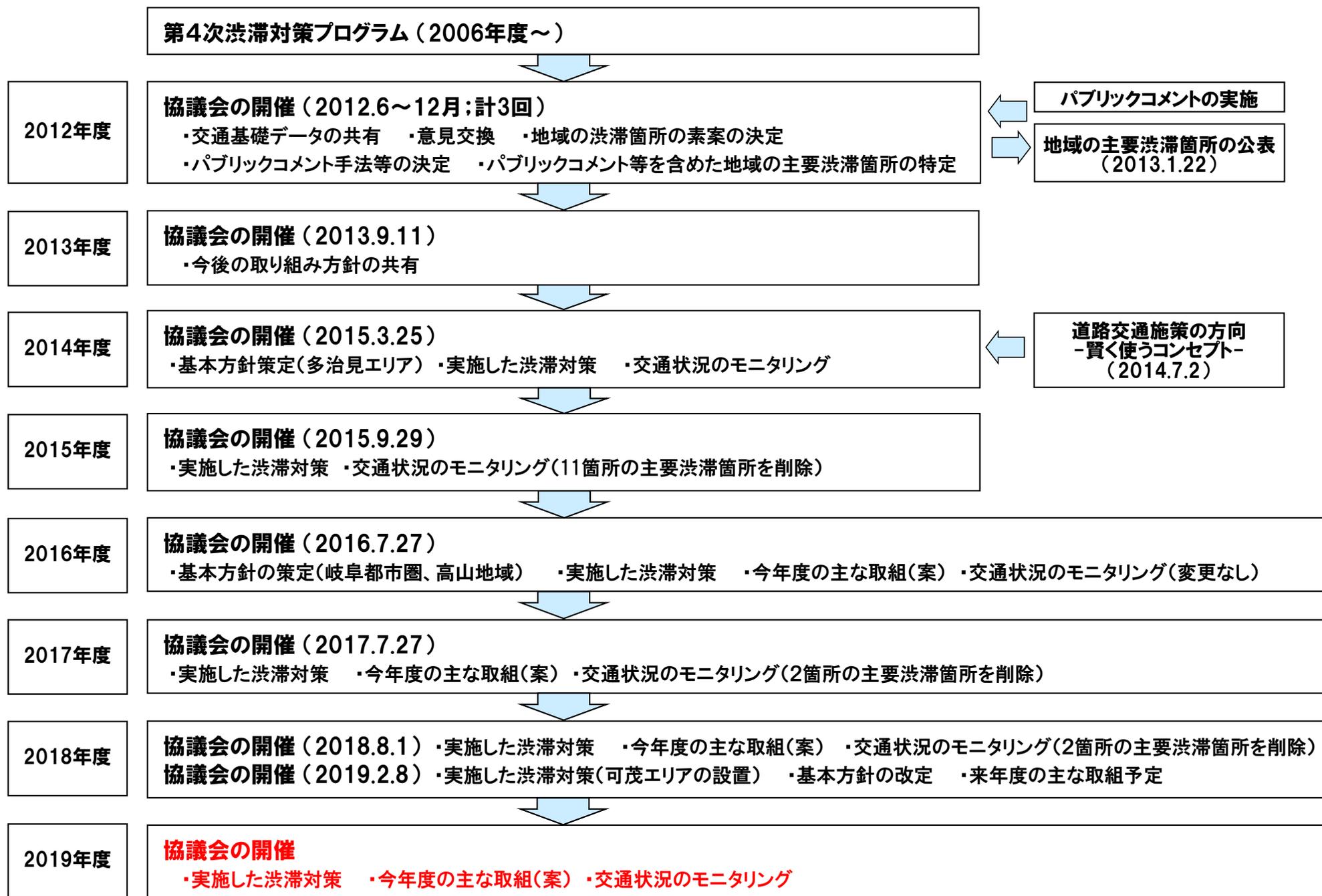
【会議資料】

| | |
|-------------------|----|
| 1. これまでの取り組み経緯 | 1 |
| 2. 基本方針の改定 | 12 |
| 3. 実施した渋滞対策 | 15 |
| 4. 今年度の取り組み予定 | 22 |
| 5. 交通状況のモニタリング | 30 |
| 6. 県全体の交通状況・トピック等 | 36 |

1. これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ



1. これまでの取り組み経緯

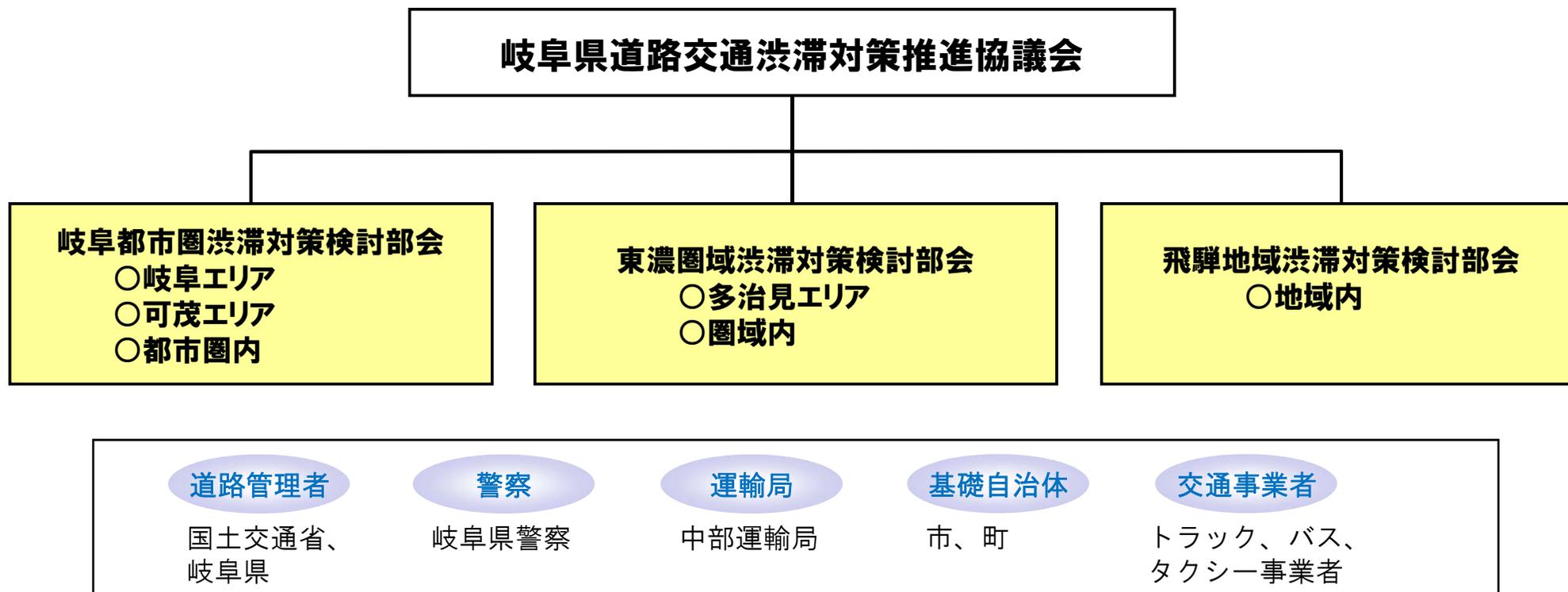
1-2 検討体制等

(1) 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の進め方

- 岐阜県内における道路交通渋滞の解消を目的に、岐阜都市圏・東濃圏域・飛騨地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアの渋滞(交通)をマネジメントしていく取組を継続的に進めていくとともに、主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

(2) 検討部会の進め方

- 2012年度において公表された「地域の主要渋滞箇所」について、エリア毎に関係機関と連携し、対策メニューの検討等を進める。
- 対策メニューは、各エリアの実情に応じ、柔軟な対策を検討するものとする。



1. これまでの取り組み経緯

1-3 地域の主要渋滞箇所(一般道)

2019.8時点

岐阜県内主要渋滞箇所(一般道)一覧図

| 主要渋滞箇所数 | 集約されるエリア数 | 集約される区間数 | 単独箇所数 |
|---------|--------------------|--------------------|-------|
| 171箇所 | 2エリア ※51箇所が含まれる | 20区間 ※47箇所が含まれる | 73箇所 |

凡例

<主要渋滞箇所>

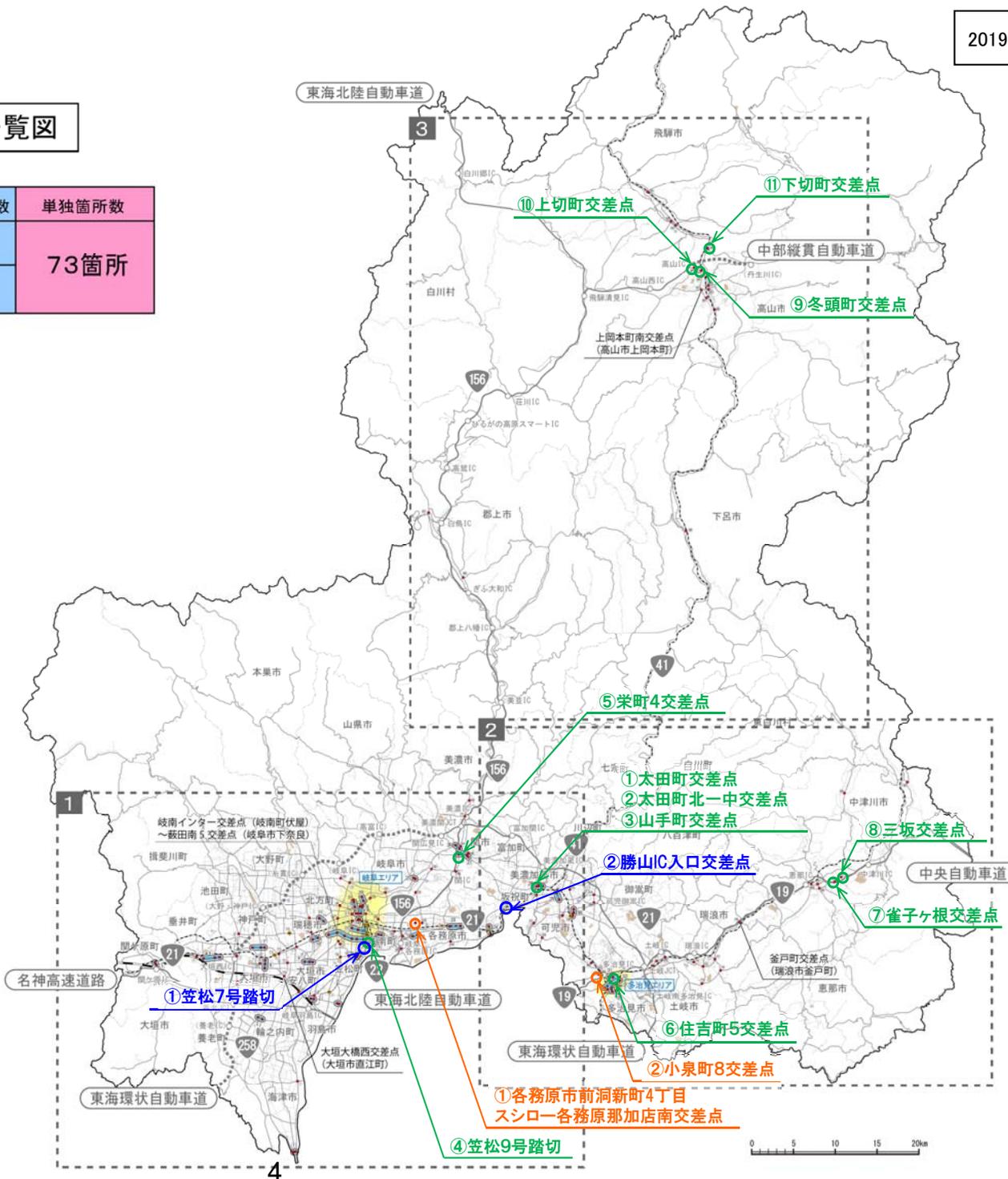
- 2015年削除箇所(11箇所)
- 2017年削除箇所(2箇所)
- 2018年削除箇所(2箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

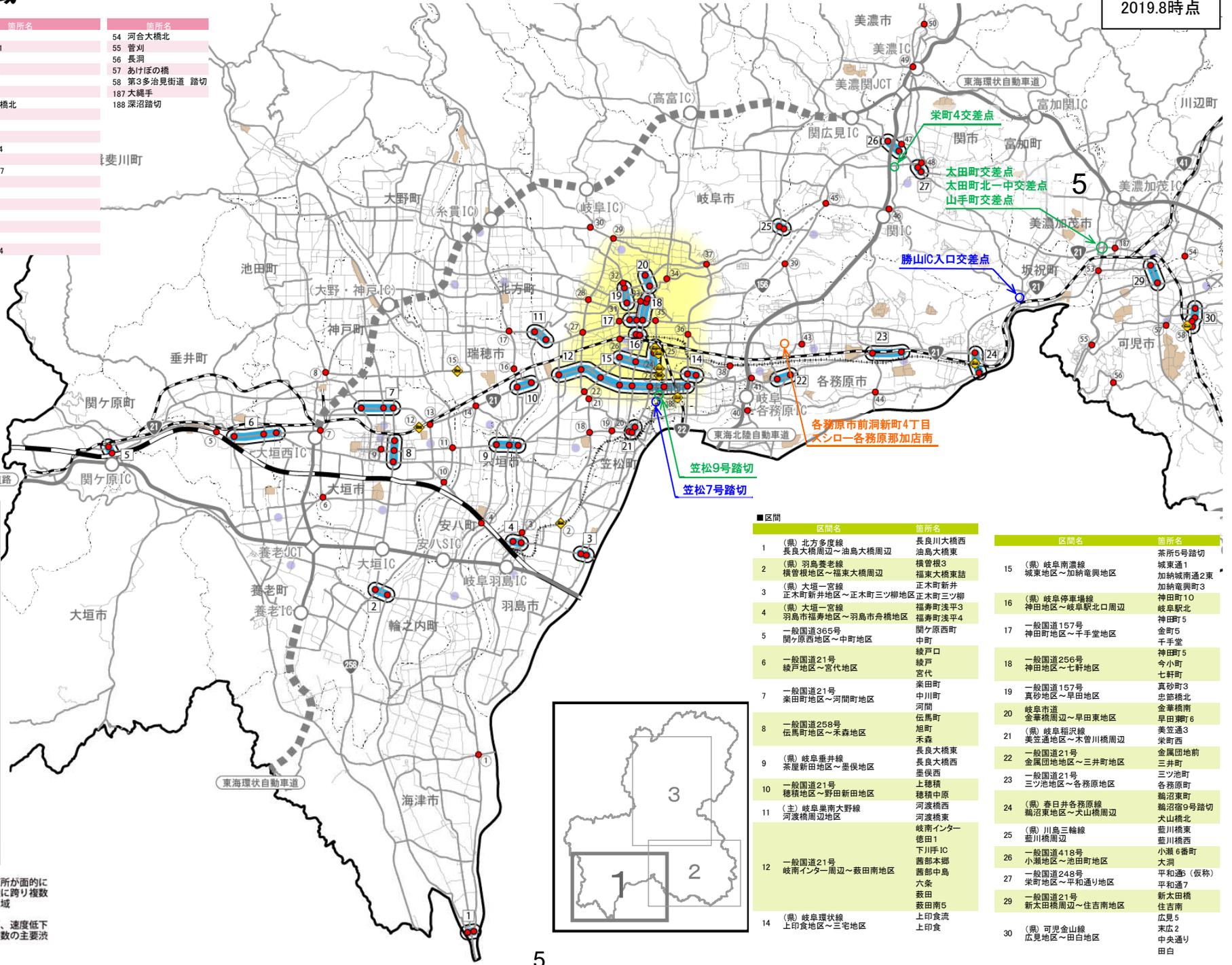
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

①岐阜・西濃地域

| 箇所名 | 箇所名 | 箇所名 |
|-------------|-----------|---------------|
| 1 東海大橋西 | 31 徹明通7 | 54 河合大橋北 |
| 2 不破一色7号 踏切 | 32 早田大通1 | 55 菅刈 |
| 3 大西 | 33 裁判所前 | 56 長潤 |
| 4 大森 | 34 長良橋南 | 57 あけぼの橋 |
| 5 御所野 | 35 金園町4 | 58 第3多治見街道 踏切 |
| 6 綾野5南 | 36 入舟町5 | 187 大編手 |
| 7 松 | 37 鶴飼い大橋北 | 188 深沼踏切 |
| 8 赤坂新橋西 | 38 高田3 | |
| 9 郭町 | 39 岩田 | |
| 10 大垣大橋西 | 40 米野東 | |
| 11 揖斐大橋西 | 41 那加緑74 | |
| 12 加賀野道 踏切 | 43 不動丘 | |
| 13 和合 | 44 前渡東町7 | |
| 14 下牛牧 | 45 山田 | |
| 15 十九条 踏切 | 46 倉知西 | |
| 16 別府北 | 47 池田町 | |
| 17 馬場 | 48 本町8 | |
| 18 柳津小学校前 | 49 下松森 | |
| 19 本郷 | 50 泉町 | |
| 20 東塚4 | 53 太田本町4 | |
| 21 中塚3西 | | |
| 22 西鶴1 | | |
| 23 岐阜0号 踏切 | | |
| 24 岐阜6号踏切 | | |
| 25 茶所1号踏切 | | |
| 26 加納新本町4 | | |
| 27 鏡島精華1 | | |
| 28 菅生6 | | |
| 29 正木土居 | | |
| 30 折立福葉 | | |



2019.8時点

凡例

<主要渋滞箇所>

- 2015年削除箇所 (5箇所)
- 2017年削除箇所 (2箇所)
- 2018年削除箇所 (1箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

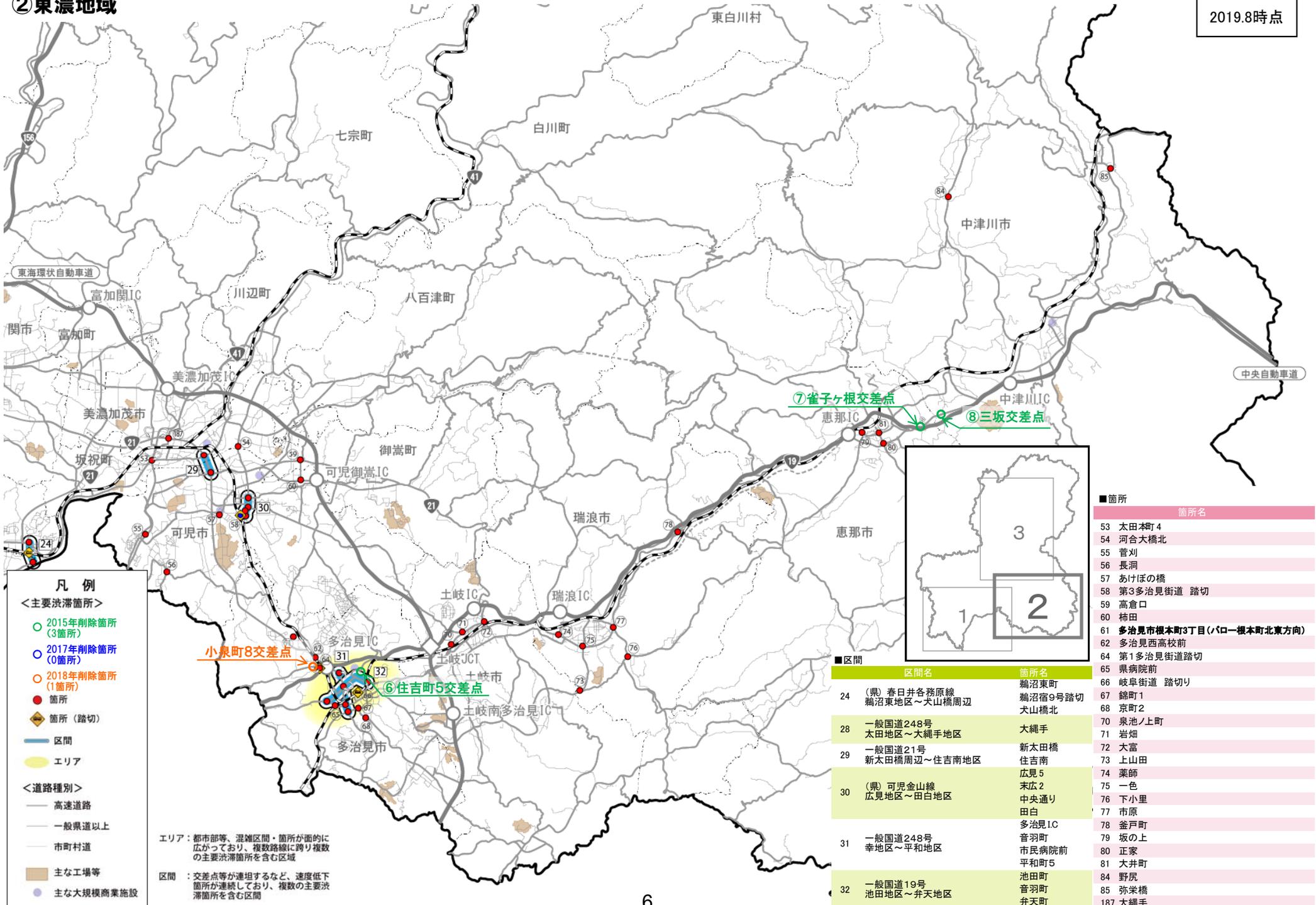
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

| 区間 | 区間名 | 箇所名 | 区間名 | 箇所名 | |
|----|----------------------------|--|-----|-------------------------|-------------------------------------|
| 1 | (県) 北方多度線 長良大橋周辺～油島大橋周辺 | 長良川大橋西 油島大橋東 | 15 | (県) 岐阜南濃線 城東地区～加納竜岡地区 | 茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納竜岡町3 |
| 2 | (県) 羽島養老線 横管根地区～福東大橋周辺 | 横管根3 福東大橋東詰 | 16 | (県) 岐阜停車場線 神田地区～岐阜駅北口周辺 | 神田町10 岐阜駅北 神田町5 |
| 3 | (県) 大垣～宮線 正木町新井地区～正木町三ツ柳地区 | 正木町新井 正木町三ツ柳 | 17 | 一般国道157号 神田町地区～千手堂地区 | 神田町5 千手堂 神田町5 |
| 4 | (県) 大垣～宮線 羽島市福寿地区～羽島市市橋地区 | 福寿町浅平3 福寿町浅平4 | 18 | 一般国道256号 神田地区～七軒地区 | 今小町 七軒町 |
| 5 | 一般国道365号 関ヶ原西地区～中町地区 | 関ヶ原西町 中町 | 19 | 一般国道157号 真砂地区～早田地区 | 真砂町3 忠節橋北 |
| 6 | 一般国道21号 綾戸地区～宮代地区 | 綾戸口 綾戸 宮代 | 20 | 岐阜市道 金華橋周辺～早田東地区 | 金華橋南 早田東町6 |
| 7 | 一般国道21号 桑田町地区～河間町地区 | 桑田町 中川町 河間 | 21 | (県) 岐阜稲沢線 美笠地区～木曾川橋周辺 | 美笠通3 美笠西 |
| 8 | 一般国道258号 伝馬町地区～末森地区 | 伝馬町 旭町 末森 | 22 | 一般国道21号 金屋団地地区～三井町地区 | 金屋団地前 三井町 |
| 9 | (県) 岐阜垂井線 茶屋新田地区～墨俣地区 | 長良大橋東 長良大橋西 墨俣西 | 23 | 一般国道21号 三ツ池地区～各務原地区 | 三ツ池町 各務原町 輪沼東町 |
| 10 | 一般国道21号 穂積地区～野田新田地区 | 上穂積 穂積中原 河波橋西 河波橋東 | 24 | (県) 春日井各務原線 輪沼東地区～犬山橋周辺 | 輪沼宿9号踏切 犬山橋北 犬山橋東 藍川橋西 |
| 11 | (主) 岐阜皇南大野線 河波橋周辺地区 | 岐阜インター 徳田1 下川手IC 番部本郷 番部中島 大条 森田 森田南5 | 25 | (県) 川島三輪線 藍川橋周辺 | 藍川橋西 小瀬6番町 大洞 |
| 12 | 一般国道21号 岐阜インター～周辺～荻田南地区 | 岐阜インター 周辺 荻田南地区 | 26 | 一般国道419号 小瀬地区～池田町地区 | 平和通(仮称) 平和通7 |
| 14 | (県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区 | 上印食流 上印食 | 27 | 一般国道249号 栄町地区～平和通り地区 | 新太田橋 住吉南 |
| | | | 29 | 一般国道21号 新太田橋周辺～住吉南地区 | 広見5 末広2 中央通り 田白 |
| | | | 30 | (県) 可児金山線 広見地区～田白地区 | |

■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

②東濃地域

2019.8時点



凡例

<主要渋滞箇所>

- 2015年削除箇所 (3箇所)
- 2017年削除箇所 (0箇所)
- 2018年削除箇所 (1箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)

— 区間

■ エリア

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 主な工場等

● 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

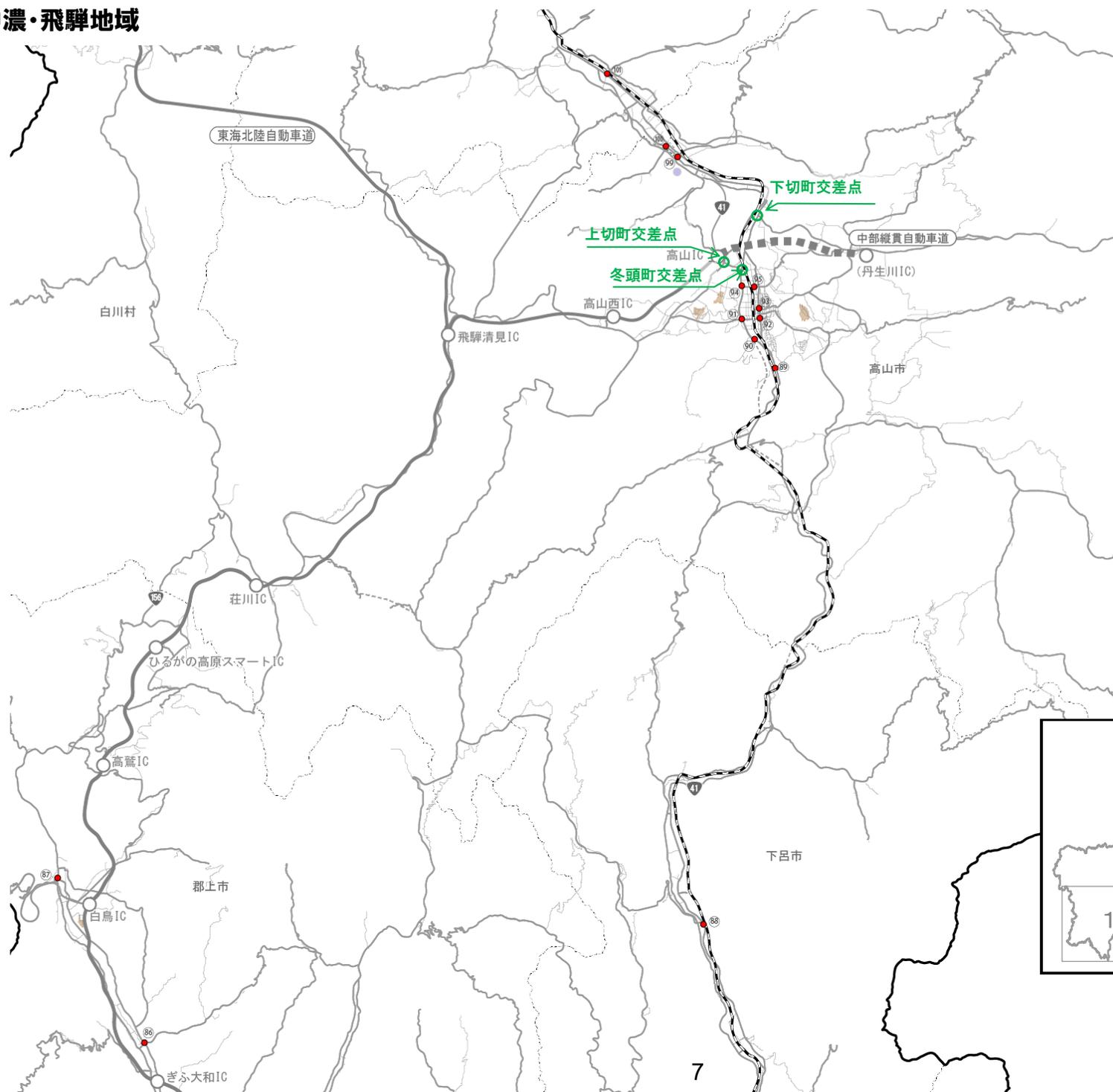
| ■箇所 | | 箇所名 |
|-----|-------------------------|-----|
| 53 | 太田本町4 | |
| 54 | 河合大橋北 | |
| 55 | 菅刈 | |
| 56 | 長洞 | |
| 57 | あけぼの橋 | |
| 58 | 第3多治見街道 踏切 | |
| 59 | 高倉口 | |
| 60 | 柿田 | |
| 61 | 多治見市根本町3丁目(バロー-根本町北東方向) | |
| 62 | 多治見西高校前 | |
| 64 | 第1多治見街道踏切 | |
| 65 | 県病院前 | |
| 66 | 岐阜街道 踏切り | |
| 67 | 錦町1 | |
| 68 | 京町2 | |
| 70 | 泉池ノ上町 | |
| 71 | 岩畑 | |
| 72 | 大富 | |
| 73 | 上山田 | |
| 74 | 薬師 | |
| 75 | 一色 | |
| 76 | 下小里 | |
| 77 | 市原 | |
| 78 | 釜戸町 | |
| 79 | 坂の上 | |
| 80 | 正家 | |
| 81 | 大井町 | |
| 84 | 野尻 | |
| 85 | 弥栄橋 | |
| 187 | 大縄手 | |

| ■区間 | | |
|---------------------------|---------|--|
| 区間名 | 箇所名 | |
| 24 (県)春日井各務原線 鶴沼東地区~犬山橋周辺 | 鶴沼東町 | |
| | 鶴沼宿9号踏切 | |
| | 犬山橋北 | |
| 28 一般国道248号 太田地区~大縄手地区 | 大縄手 | |
| 29 一般国道21号 新太田橋周辺~住吉南地区 | 新太田橋 | |
| | 住吉南 | |
| 30 (県)可児金山線 広見地区~田白地区 | 広見5 | |
| | 末広2 | |
| | 中央通り | |
| | 田白 | |
| | 多治見IC | |
| 31 一般国道248号 幸地区~平和地区 | 音羽町 | |
| | 市民病院前 | |
| | 平和町5 | |
| 32 一般国道19号 池田地区~弁天地区 | 池田町 | |
| | 音羽町 | |
| | 弁天町 | |

■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

③中濃・飛騨地域

2019.8時点



■箇所

| 箇所名 |
|----------------------|
| 86 徳永 |
| 87 向小駄良南 |
| 88 花池南 |
| 89 石浦町南 |
| 90 高山市千鳥町(高山工業高校南方向) |
| 91 上岡本町南 |
| 92 日赤北 |
| 93 国分寺東 |
| 94 下岡本町南 |
| 95 桐生町西 |
| 99 広瀬 |
| 100 大野 |
| 101 杉崎 |

凡例

<主要渋滞箇所>

- 2015年削除箇所 (3箇所)
- 2017年削除箇所 (0箇所)
- 2018年削除箇所 (0箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)

区間

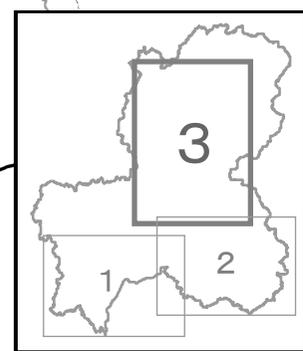
- 区間
- エリア

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 主な工場等

● 主な大規模商業施設



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

1. これまでの取り組み経緯

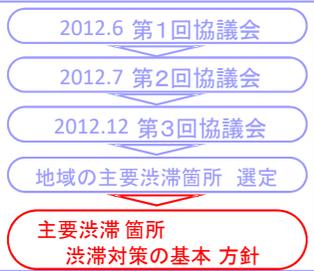
1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針(2013年9月11日策定)

検討経緯

- 岐阜県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「検討部会」にて検討しました。

※「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県警察、岐阜県、中日本高速道路(株)、岐阜県トラック協会、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会



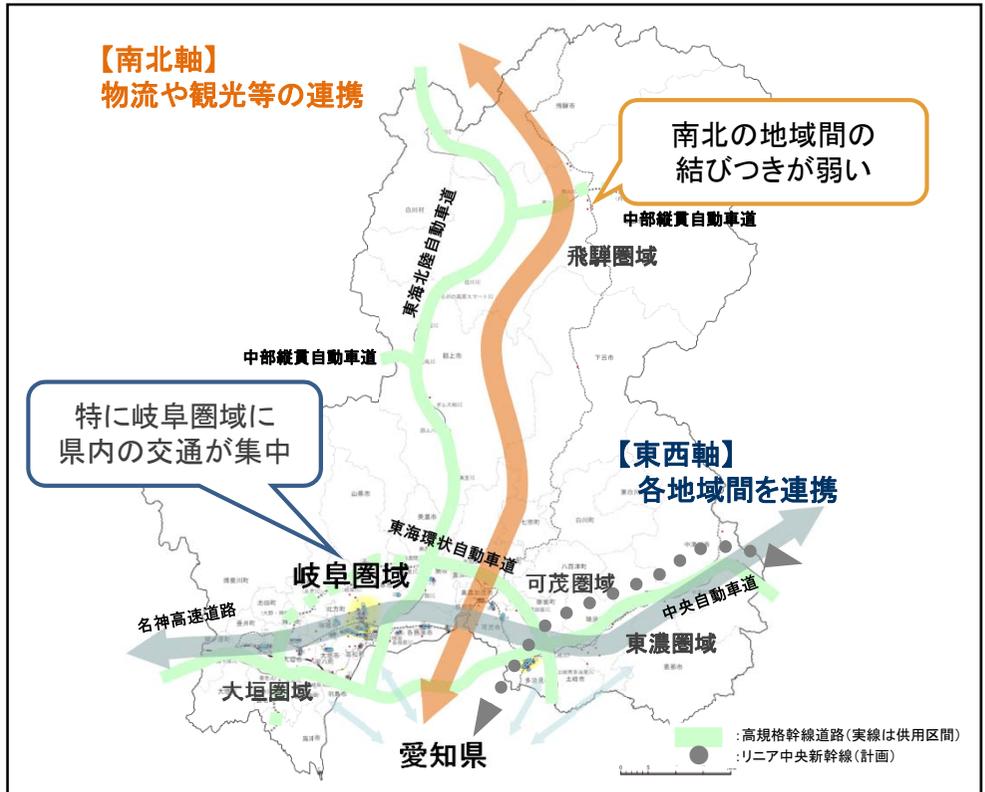
1. 岐阜県の概況

| | 概要 |
|--------|---|
| 岐阜県の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 岐阜県は日本の中央に位置し広大な面積を有する反面、3000m級の山々から海拔0mの輪中地帯まで起伏に富んだ地形で構成されているため、可住地面積は県土の20%と少なく、山間部ではそれが点在する構造。 県内の交通軸は、福井・滋賀と長野を結ぶ東西軸、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸を形成しており、東西軸は各圏域間の連携軸、南北軸は物流や観光の連携軸としての役割を果たしている。 交通流動は、岐阜圏域を中心とした東西の大垣、可茂、東濃圏域の結びつきが強く、県間ではこの4地域と愛知県との結びつきが強い。一方で南北の地域間の結びつきが弱くなっているのが現状。 県内の旅客輸送の約9割は自動車輸送され、人や物の流動は自動車に依存する割合が非常に高い。 県内の高規格幹線道路は、既に中央道、名神高速が供用済みのほか、東海北陸道、東海環状道、中部縦貫道の自動車道が事業中。また、東濃地域にリニア中央新幹線が計画中。 |
| 道路交通状況 | <ul style="list-style-type: none"> 県民活動に著しく影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 特に結びつきが強い岐阜圏域を中心とした圏域間や、愛知県とのアクセス道路に集中。 |

2. 方向性

| | 概要 |
|-------|--|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"> まちなかの公共交通を確保するため、商業集積地域を経由する公共交通網の整備や、公共交通機関の利便性向上に向けた取組を促進する。 公共交通が便利で使いやすい交通体系とし、徒歩や自転車利用等の環境整備により、『自動車』から『公共交通』・『徒歩・自転車』への転換を促す施策を進める。 岐阜エリア: 岐阜市総合交通戦略(岐阜市) 多治見エリア: 先導的都市環境形成計画(多治見市)など |
| 道路整備 | <ul style="list-style-type: none"> バイパス整備・環状道路によるネットワーク整備や、現道拡幅、交差点改良、踏切除去・改良等による交通円滑化・ボトルネック対策を進める。 |

3. 岐阜県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

■ バイパスや環状道路の整備により交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図ります。関係者で構成される検討部会において、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

(検討部会体制)



1. これまでの取り組み経緯

1-5 岐阜都市圏の渋滞対策の基本方針(2016年7月27日策定)

基本方針

- ①岐阜都市圏の重要な軸である東西軸の円滑化を図るとともに、東西軸上の重要な拠点である岐阜市、大垣市、各務原市、美濃加茂市それぞれの計画に基づき、渋滞対策としてハード・ソフトの両輪により対策を推進する。
- ②対策の推進に当たっては、各道路管理者と交通管理者が連携し、継続的にモニタリングを実施し、具体的な対策メニューを検討していく。

(1) 岐阜都市圏の概況

岐阜都市圏の地域特性

- 岐阜都市圏は、人口の上位3都市に入る岐阜市、大垣市、各務原市が東西に分布。
- 岐阜都市圏は、製造品出荷額の岐阜県上位10都市に入る各務原市、大垣市、美濃加茂市、岐阜市等が東西に分布。
- 岐阜都市圏の人口・産業集積地は東西軸に集中。

岐阜都市圏の交通特性

- 代表交通手段分担の約70%が自動車であり、自動車依存度が高い地域。
- 隣接都市間のつながりが強く、大垣市～岐阜市～各務原市間の交通流動が多い。
- 名神高速、東海北陸道、東海環状道、国道21号等が広域交通軸、岐阜都市圏の放射軸、環状軸等の道路網の骨格を形成。

【現状の課題】

- 国道21号は隣接都市間を結ぶ主要な幹線道路であるが、主要渋滞区間・箇所が集中しており円滑性が確保されていない。
- 岐阜市中心部においても、主要渋滞区間・箇所が集中。

【将来像】

- 広域的交流を推進する道づくり(県土整備ビジョン)
- 幹線バス路線の定時性・速達性の確保(岐阜市総合交通戦略)
- 中心市街地や地域生活圏相互を連絡する道路NWの強化(岐阜市都市計画MP)
- 幹線道路である国道・県道等の整備促進(大垣市総合計画)
- 広域幹線やその交差道路の渋滞緩和を目的に整備推進(各務原市都市計画MP)
- 広域間連携に資する道路整備を促進(美濃加茂市都市計画MP)

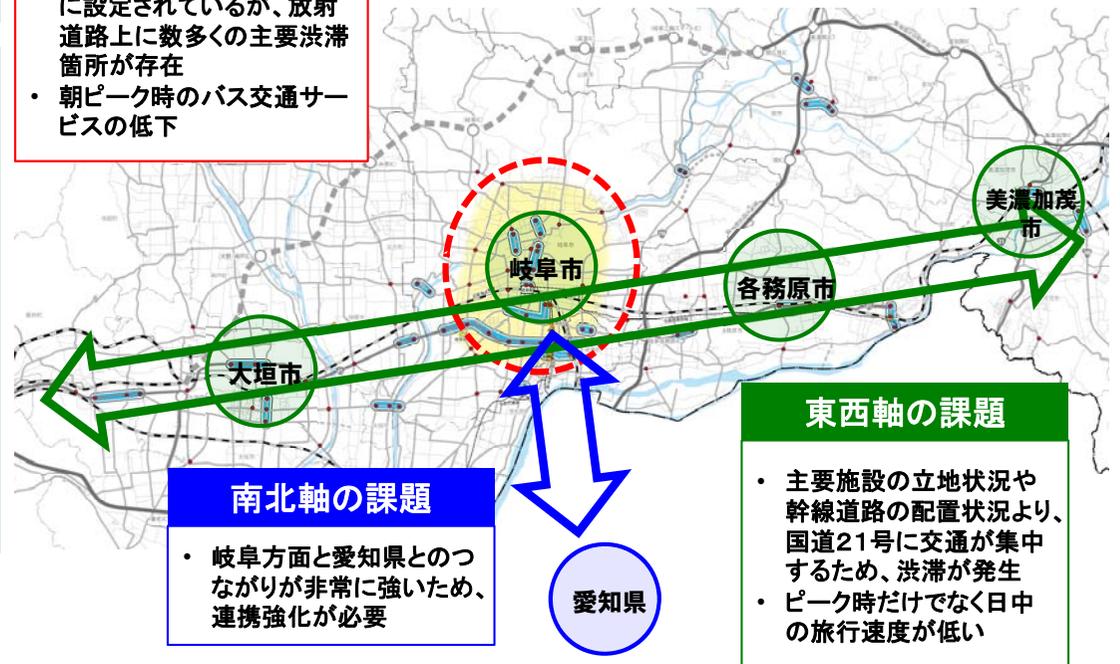
(3) 対策メニュー

| | 対策メニュー |
|-------|--|
| 総合対策等 | 岐阜市総合交通戦略に基づいた公共交通の利用促進策(市内の路線バスの利便性向上策としてバス優先レーンやPTPSの設置等)などのソフト対策を進め、公共交通への転換を促すことで交通渋滞の緩和を目指す。 |
| 道路整備等 | <ul style="list-style-type: none"> 東西軸において、岐阜県南部の主要都市を結ぶ幹線道路の交通容量拡大を図るため、国道21号の整備(新設、拡幅、局所改良)を推進するとともに、国道21号の並行路線(国道248号太田バイパス、新所平島線、赤坂垂井線等)や交差道路(扶桑各務原線)の整備も推進する。 南北軸において、岐阜方面と愛知県との連携を強化するため、交通容量拡大を図る。 岐阜市中心部において、都市内の交通容量拡大を図るため、国道156号の整備や(都)岐阜駅城田寺線等の整備を推進する。 |

(2) 岐阜都市圏の課題

岐阜市中心部の課題

- 幹線バス路線は放射道路に設定されているが、放射道路上に数多くの主要渋滞箇所が存在
- 朝ピーク時のバス交通サービスの低下



南北軸の課題

- 岐阜方面と愛知県とのつながりが非常に強いため、連携強化が必要

東西軸の課題

- 主要施設の立地状況や幹線道路の配置状況より、国道21号に交通が集中するため、渋滞が発生
- ピーク時だけでなく日中の旅行速度が低い

(検討部会体制)[※]



※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-6 東濃圏域の渋滞対策の基本方針（2015年3月25日策定、2019年2月8日改定）

渋滞対策の基本方針

- ◇ 市街地へ集中・流入する通勤交通・生活交通等に対して、公共交通への転換を促すために東濃圏域で、路線バス・コミュニティバスの利用促進策を実施するとともに、交通の円滑化を図るために、区画線変更や信号現示調整等の短期的対策や交差点改良等の道路整備を推進するなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

(1) エリアの概況

東濃圏域の地域特性

- ・多治見市、土岐市、瑞浪市では窯業が盛んで、関連工場が多く立地。
- ・恵那市ではパルプ・紙加工、中津川市では電気機械が盛ん。
- ・可児市、御嵩町は輸送用機械器具製造業が多く、自動車産業関連企業が多い。
- ・高速IC周辺や国道19号に沿って、大規模事業所が多く立地している。
- ・土岐市の「土岐プレミアム・アウトレット」は観光入込客数は約720万人で岐阜県1位。
- ・恵那市と中津川市の境に(仮)リニア岐阜県駅・車両基地が設置予定。

東濃圏域の交通特性

- ・東濃圏域は、中央自動車道と東海環状自動車道が高速交通の連結軸となり、国道19号と国道248号が一般道路の東西・南北の幹線道路軸を形成。
- ・朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ・国道19号は、東濃地域と愛知県（春日井市、名古屋市等）を結ぶ都市間の産業交通を分担しており、大型車混入率が高い。

【現状の課題】

- ① 東西方向の広域交通を担う国道19号、および、南北方向の広域交通を担う国道248号に、地域内交通が混在。
- ② 南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③ 朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④ 休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

【将来像】(マスタープランや将来の道路網構想などを参考に設定)

- ・多治見: 他都市との連携強化や中心地の再生を支援する道路づくり。
- ・土岐: 市内の円滑な移動促進や広域的な交流に配慮した道路体系の整備。
- ・瑞浪: 都市間の連絡性を強化する道路の整備。
- ・恵那: 拠点ネットワーク型都市構造の実現に向けた道路ネットワークの改善。
- ・中津川: 都市圏や市内の地域間を連携する幹線道路のネットワーク強化。
- ・可児市: 周辺都市間を連絡し、通過交通の迂回・分散処理を図るための路線配置。
- ・御嵩町: 安全で快適な活動環境を支える交通基盤、広域交通環境の確立。

(2) エリアの課題

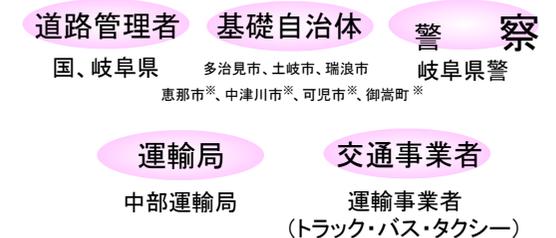
東濃西部の現状の交通課題



(3) 対策メニュー

| | 対策メニュー |
|-------|---|
| 総合対策等 | ・区画線変更や信号現示調整等の短期的対策や、公共交通ネットワークの「見える化」等のソフト施策の検討を進め、交通渋滞の緩和を進める。 |
| 都計道整備 | ・都市の骨格を形成する都市計画道路の整備検討を進める。 |
| 道路整備等 | ・南北軸において、市街地へ流入する通勤交通等を分散・迂回させるために、平和太平洋線、白山豊岡線等の整備検討を進める。 ・東西軸において、通過交通や通勤交通の市街地流入を避けるために、東西幹線道路網の整備検討を進める。 ・市街地内の局所的な混雑緩和のために、国道248号多治見IC交差点改良等の実施を進める。 |

(検討部会体制) ※



※必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-7 高山地域の渋滞対策の基本方針(2016年7月27日策定)

渋滞対策の基本方針

◇高山市街地は、高山祭、ゴールデンウィーク、お盆等の観光繁忙期において、多くの観光交通が東西軸(国道158号)に集中するため、交通の分散を図るための情報提供の実施や、高山市街地での駐車場を探すための交通を抑制するためのフリンジ駐車場への誘導、およびフリンジ駐車場と中心部のアクセス改善を検討・実施します。

(1)エリアの概況

高山地域の地域特性

- ・高山市は、人口約9万人であり、飛騨地方の中心に位置している。
- ・高山市の人口は、将来的に減少傾向であるが、観光客入込客数は増加傾向である。
- ・古い街並みや高山陣屋などの観光資源が豊富で、年間約430万人(2015年)の観光客が来訪している。

高山地域の交通特性

【交通特性】

- ・高山市は、西部に中部縦貫自動車道高山西IC、北部に高山ICが位置し、国道41号(南北軸)、国道158号(東西軸)が一般道路の東西・南北の幹線道路軸を形成している。
- ・南北軸を形成する国道41号は休日に比べ平日の交通量が多いのに対し、東西軸を形成する国道158号や中部縦貫自動車道は休日の交通量が多い。
- ・GWやお盆などの観光繁忙期の交通量の増加率は、南北軸の国道41号よりも東西軸の国道158号や中部縦貫道の方が大きい
- ・高山国府バイパスの整備により、国道41号の渋滞は概ね緩和され、観光繁忙期においても走行性は担保されている。
- ・観光繁忙期には、常設駐車場の多くが満車となり、高山市中心部の渋滞要因の一つとなる。

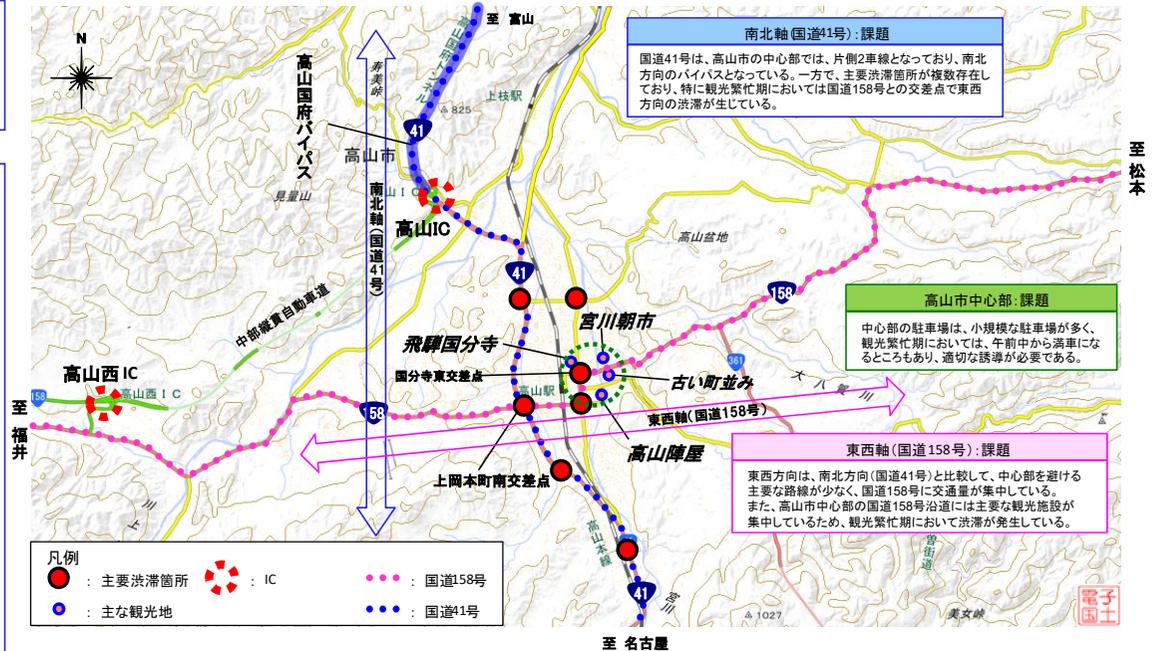
【現状の課題】

- ・高山市街地を通過する国道158号(上岡本町南交差点～国分寺東交差点)の観光繁忙期の渋滞緩和が課題である。
- ・駐車場への適切な誘導に加え、観光繁忙期における駐車場の需給バランスの改善が課題である。

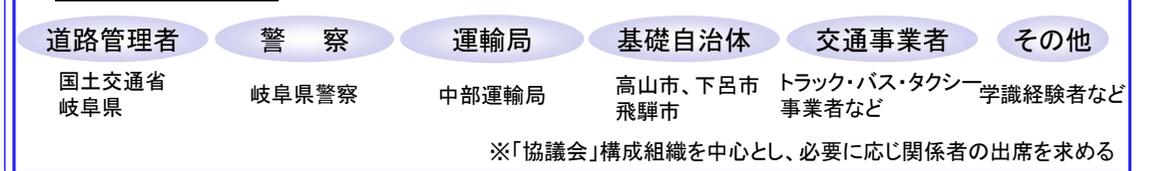
【将来像】

- ・快適な歩行空間の創出や交通渋滞の緩和などにより道路利用の快適性の向上を図る。(高山市第八次総合計画)
- ・高山駅周辺土地区画整理事業に併せ、既存駐車場の再整備を行い、区画整理事業に伴う新たな駐車需要及び市街地周辺部からの車両受け入れ、中心市街地への流入抑制を図る。(高山市駐車場整備計画)

(2)エリアの課題



(エリアWG体制)※



(3)対策メニュー

| 対策メニュー | |
|--------|---|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"> ・東西軸(国道158号)に流入する交通量を中部縦貫自動車道へ転換させるため、案内看板の設置や経路変更を促すための情報提供(チラシの配布、ホームページでの情報提供)を実施し、交通渋滞の緩和を図る。 ・駐車場の需給バランスを改善させるために、案内看板等の設置や交通誘導員の配置によるフリンジ駐車場への誘導を行い駐車場を探すための交通を抑制する。 ・上記等のソフト施策を進め、交通渋滞の緩和を目指す。 |
| 道路整備等 | <ul style="list-style-type: none"> ・東西軸において市街地への流入が集中する国道158号の交通を分散させるため中部縦貫自動車道の整備を推進する。 ・南北軸において渋滞緩和を目的として、石浦バイパスの整備を推進する。 |

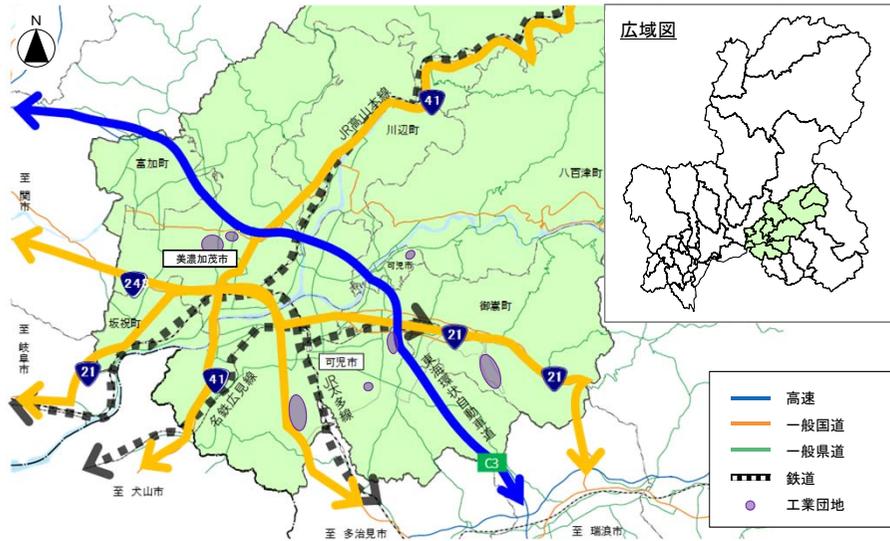
2. 基本方針の改定

2. 基本方針の改定

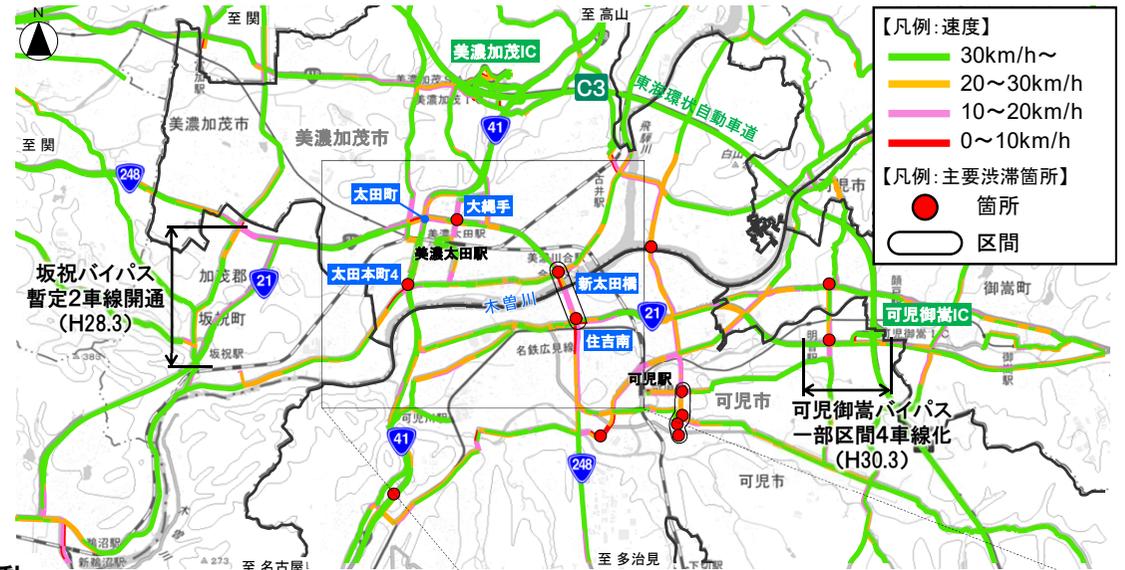
2-1 岐阜都市圏 基本方針改定(検討エリア拡大)の経緯

- 可茂地域は、東海環状自動車道、国道21号及び国道248号(東西軸)、国道41号(南北軸)等が集まる交通拠点地域で、美濃加茂市と可児市をはじめとした隣接都市間の交通流動が多く、木曾川渡河部を中心に渋滞が発生している状況です。
- 県や市・警察等の関係機関と渋滞対策を検討・実施していくため、2019年2月に岐阜都市圏渋滞対策検討部会に「可茂エリア」を位置づけ、2019年7月に「可茂エリアWG」を開催しました。
- 可茂エリアWGにおける基本方針の策定を受け、岐阜都市圏における基本方針の改定案を次頁に提示します。

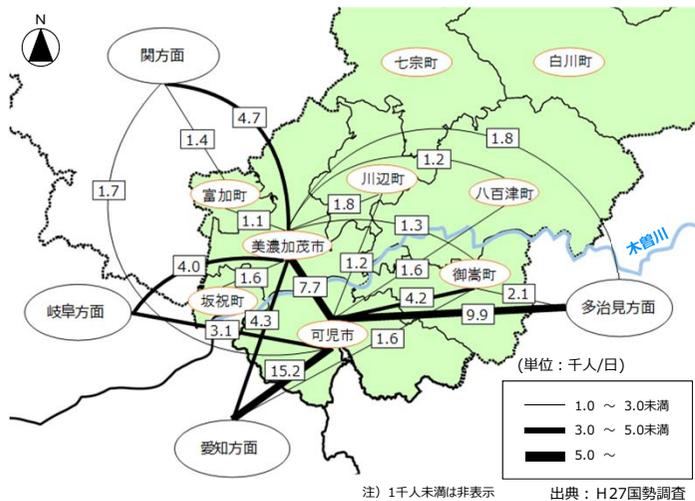
■可茂エリア位置図



■可茂エリアの速度状況(平日朝7時台)



■通勤・通学の交通流動



■大型車の交通流動



出典: ETC2.0旅行速度データ(2018.9-11平日7時)

2. 基本方針の改定

2-2 岐阜都市圏の渋滞対策の基本方針(2016年7月27日策定、2019年8月2日改定)

基本方針

- ①岐阜都市圏の重要な軸である東西軸の円滑化を図るとともに、東西軸上の重要な拠点である岐阜市、大垣市、各務原市、美濃加茂市、**可児市**それぞれの計画に基づき、渋滞対策としてハード・ソフトの両輪により対策を推進する。
- ②対策の推進に当たっては、各道路管理者と交通管理者が連携し、継続的にモニタリングを実施し、具体的な対策メニューを検討していく。

(1) 岐阜都市圏の概況

岐阜都市圏の地域特性

- 岐阜都市圏は、人口の上位3都市に入る岐阜市、大垣市、各務原市が東西に分布。
- 岐阜都市圏は、製造品出荷額の岐阜県上位10都市に入る各務原市、大垣市、**可児市**、美濃加茂市、岐阜市等が東西に分布。
- 岐阜都市圏の人口・産業集積地は東西軸に集中。

岐阜都市圏の交通特性

- 代表交通手段分担の約70%が自動車であり、自動車依存度が高い地域。
- 隣接都市間のつながりが強く、大垣市～岐阜市～各務原市間の交通流動が多い。
- 名神高速、東海北陸道、東海環状道、国道21号等が広域交通軸、岐阜都市圏の放射軸、環状軸等の道路網の骨格を形成。

【現状の課題】

- 国道21号は隣接都市間を結ぶ主要な幹線道路であるが、主要渋滞区間・箇所が集中しており円滑性が確保されていない。
- 岐阜市中心部においても、主要渋滞区間・箇所が集中。

【将来像】

- 広域的交流を推進する道づくり(県土整備ビジョン)
- 幹線バス路線の定時性・速達性の確保(岐阜市総合交通戦略)
- 中心市街地や地域生活圏相互を連絡する道路NWの強化(岐阜市都市計画MP)
- 幹線道路である国道・県道等の整備促進(大垣市総合計画)
- 広域幹線やその交差道路の渋滞緩和を目的に整備推進(各務原市都市計画MP)
- 広域間連携に資する道路整備を促進(美濃加茂市都市計画MP)
- 都市機能の集積、多様な都市機能を結ぶネットワークの強化等(可児市都市計画MP)

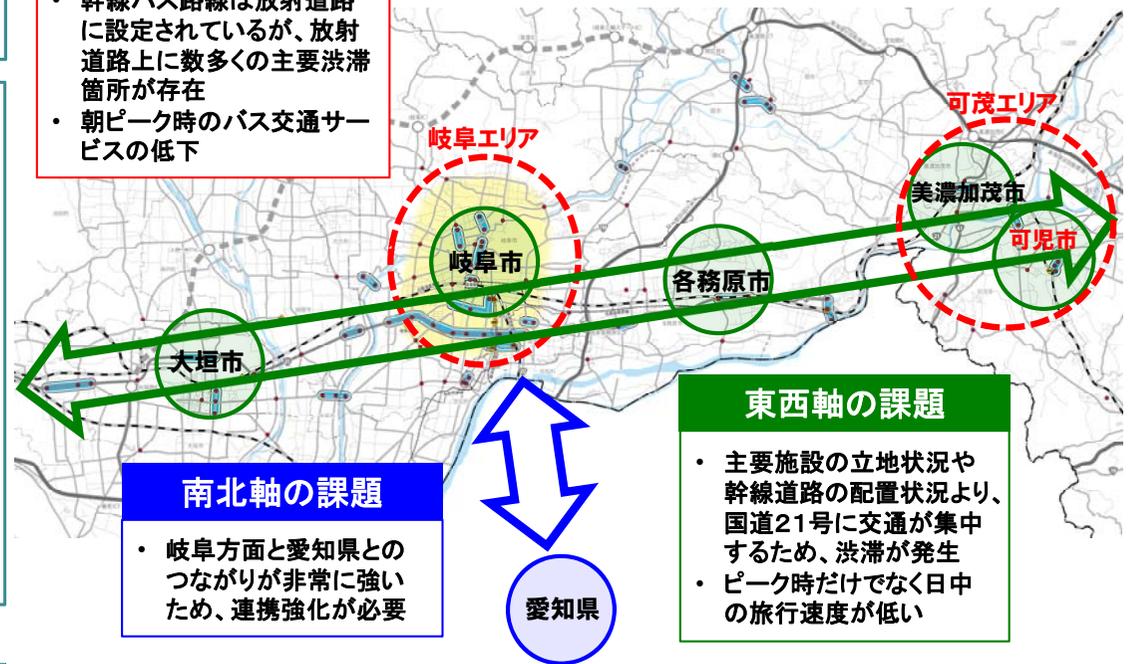
(3) 対策メニュー

| | 対策メニュー |
|-------|--|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進策(バス優先レーン、情報提供、利用環境改善等)を進め、公共交通への転換を促すことで交通渋滞の緩和を目指す。 道路ネットワーク全体の有効活用(情報提供、案内看板の設置等) |
| 道路整備等 | <ul style="list-style-type: none"> 東西軸において、岐阜県南部の主要都市を結ぶ幹線道路の交通容量拡大を図るため、国道21号の整備(立体化、拡幅、局所改良)を推進するとともに、国道21号の並行路線(国道248号太田バイパス、新所平島線、赤坂垂井線等)や交差道路(扶桑各務原線)の整備も推進する。 南北軸において、岐阜県と愛知県の連携を強化するため、交通容量拡大を図る。 岐阜市中心部や可茂エリアにおいて、都市内の交通容量拡大を図るため、バイパスの整備や市街地内の幹線道路等の整備を推進する。 |

(2) 岐阜都市圏の課題

岐阜市中心部の課題

- 幹線バス路線は放射道路に設定されているが、放射道路上に数多くの主要渋滞箇所が存在
- 朝ピーク時のバス交通サービスの低下



南北軸の課題

- 岐阜方面と愛知県とのつながりが非常に強い
- ため、連携強化が必要

東西軸の課題

- 主要施設の立地状況や幹線道路の配置状況より、国道21号に交通が集中
- するため、渋滞が発生
- ピーク時だけでなく日中の旅行速度が低い

(検討部会体制)[※]



※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

3. 実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

3-1 2013～2018年度に実施した主な対策

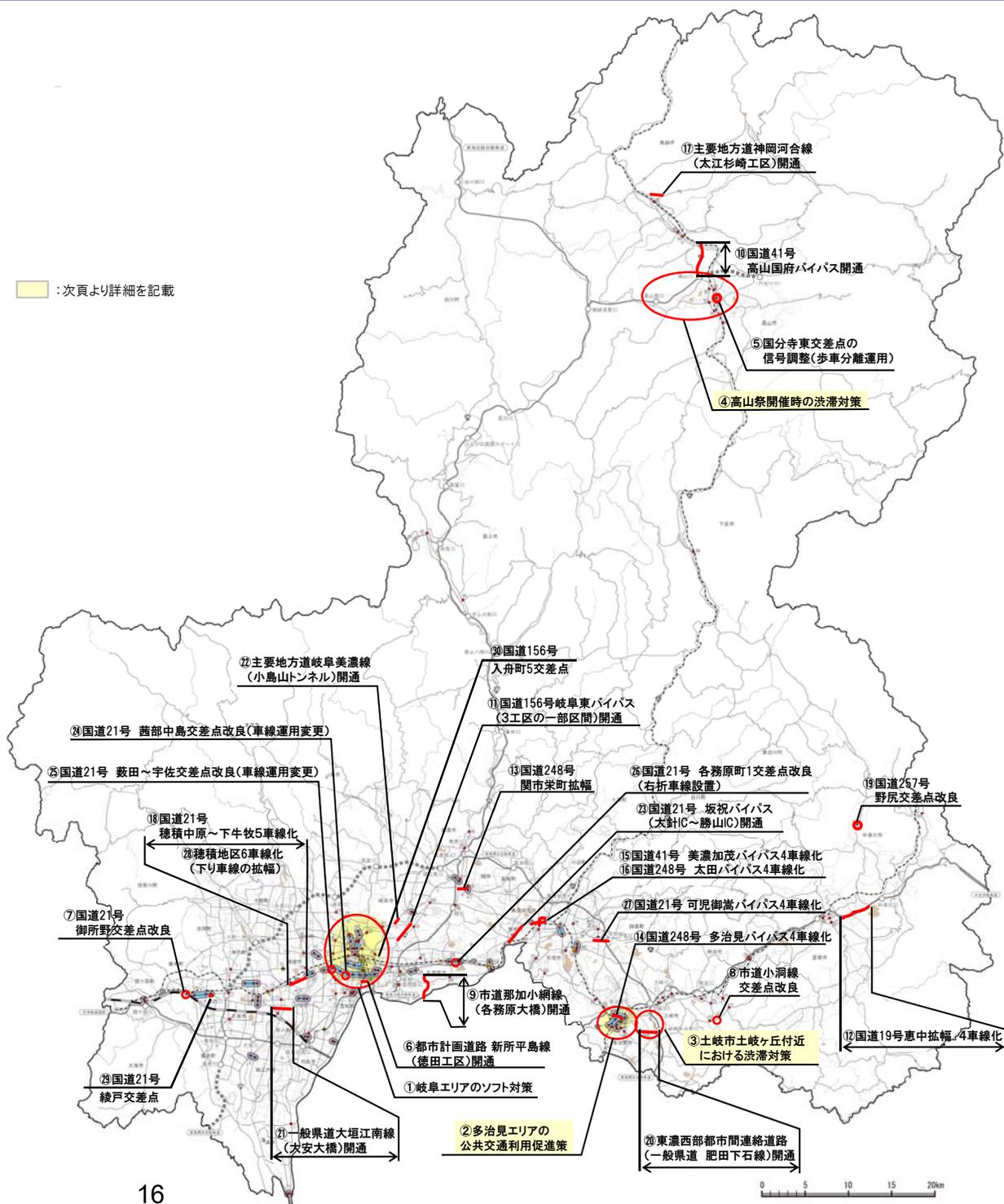
【総合対策等】

| No | 開通時期 | 対策内容 | 実施主体 |
|----|---------|---|-------------------------------|
| ① | 継続的に実施中 | 岐阜エリアのソフト対策 ・BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築 | 岐阜市 岐阜県警 |
| ② | 継続的に実施中 | 多治見エリアの公共交通利用促進策 | 多治見市 東濃鉄道(株) |
| ③ | 継続的に実施中 | 土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策 | 土岐市土岐ヶ丘 付近における渋滞 対策検討会議 |
| ④ | 継続的に実施中 | 高山祭開催時の渋滞対策 ・経路分散 ・駐車場の容量確保・情報提供 ・時間帯の分散 | 飛騨地域渋滞 対策検討部会 |
| ⑤ | 継続的に実施中 | 国分寺東交差点の信号調整(歩車分離運用) | 岐阜県警 |

【道路整備等】

| No | 開通時期 | 対策内容 | 実施主体 |
|----|--------------|---|--------------|
| ⑥ | 2012年 9月 | 都市計画道路新所平島線(徳田工区)開通 | 岐阜県 |
| ⑦ | 2013年 3月 | 国道21号 御所野交差点改良 | 国土交通省 |
| ⑧ | 3月 | 市道小洞線 交差点改良 | 瑞浪市 |
| ⑨ | 3月24日 | 市道那加小網線(各務原大橋)開通 | 各務原市 |
| ⑩ | 9月22日 | 国道41号高山国府バイパス開通 | 国土交通省 |
| ⑪ | 10月19日 | 国道156号岐阜東バイパス(3工区の一部区間)開通 | 国土交通省 |
| ⑫ | 10月30日 | 国道19号恵中拡幅 4車線化 | 国土交通省 |
| ⑬ | 12月 | 国道248号 関市栄町拡幅 | 岐阜県 |
| ⑭ | 2014年 3月 | 国道248号 多治見バイパス4車線化 | 岐阜県 |
| ⑮ | 3月31日 | 国道41号 美濃加茂バイパス4車線化 国道248号 太田バイパス4車線化 | 国土交通省 岐阜県 |
| ⑰ | 5月 | 主要地方道神岡河合線(太江杉崎工区)開通 | 岐阜県 |
| ⑱ | 7月9日 | 国道21号 穂積中原～下牛牧5車線化 | 国土交通省 |
| ⑲ | 2015年 2月 | 国道257号 野尻交差点改良 | 岐阜県 |
| ⑳ | 2月16日 | 東濃西部都市間連絡道路(一般県道 肥田下石線)開通 | 岐阜県 |
| ㉑ | 2月18日 | 一般県道大垣江南線(大安大橋)開通 | 岐阜県 |
| ㉒ | 3月3日 | 主要地方道岐阜美濃線(小島山トンネル)開通 | 岐阜県 |
| ㉓ | 2016年 3月26日 | 国道21号 坂祝バイパス(大針IC～勝山IC)開通 | 国土交通省 |
| ㉔ | 2017年 2月27日 | 国道21号 西部中島交差点改良(車線運用変更) | 国土交通省 |
| ㉕ | 2017年 2月28日 | 国道21号 藪田～宇佐交差点改良(車線運用変更) | 国土交通省 |
| ㉖ | 2018年 2月28日 | 国道21号 各務原町1交差点改良(右折車線設置) | 国土交通省 |
| ㉗ | 2018年 3月16日 | 国道21号 可見御嵩バイパス(可見御嵩IC東～瀬田)4車線化 | 国土交通省 |
| ㉘ | 2018年 3月26日 | 国道21号 穂積地区6車線化(下り車線の拡幅) | 国土交通省 |
| ㉙ | 2018年 6月30日 | 国道21号 綾戸交差点改良(右折レーンの延伸) | 国土交通省 |
| ㉚ | 2018年 12月18日 | 国道156号 入舟町5交差点(交差点改良) | 国土交通省 |

黄色い背景 : 次頁より詳細を記載



3. 実施した渋滞対策

3-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏

(1) 東海環状自動車道・(仮称)岐阜インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備(実施主体:岐阜県、岐阜市) 【継続】

- 東海環状自動車道(仮称)岐阜IC開通に伴う交通量増加が見込まれるなか、高速アクセス交通を分散させるため、岐阜ICアクセス道路を県・市の協力のもとで推進しています。
- これらの岐阜ICアクセス道路の開通により、円滑な高速アクセス交通の確保とともに、(主)岐阜大野線の主要渋滞箇所の改善が期待されます。



《渋滞状況写真》



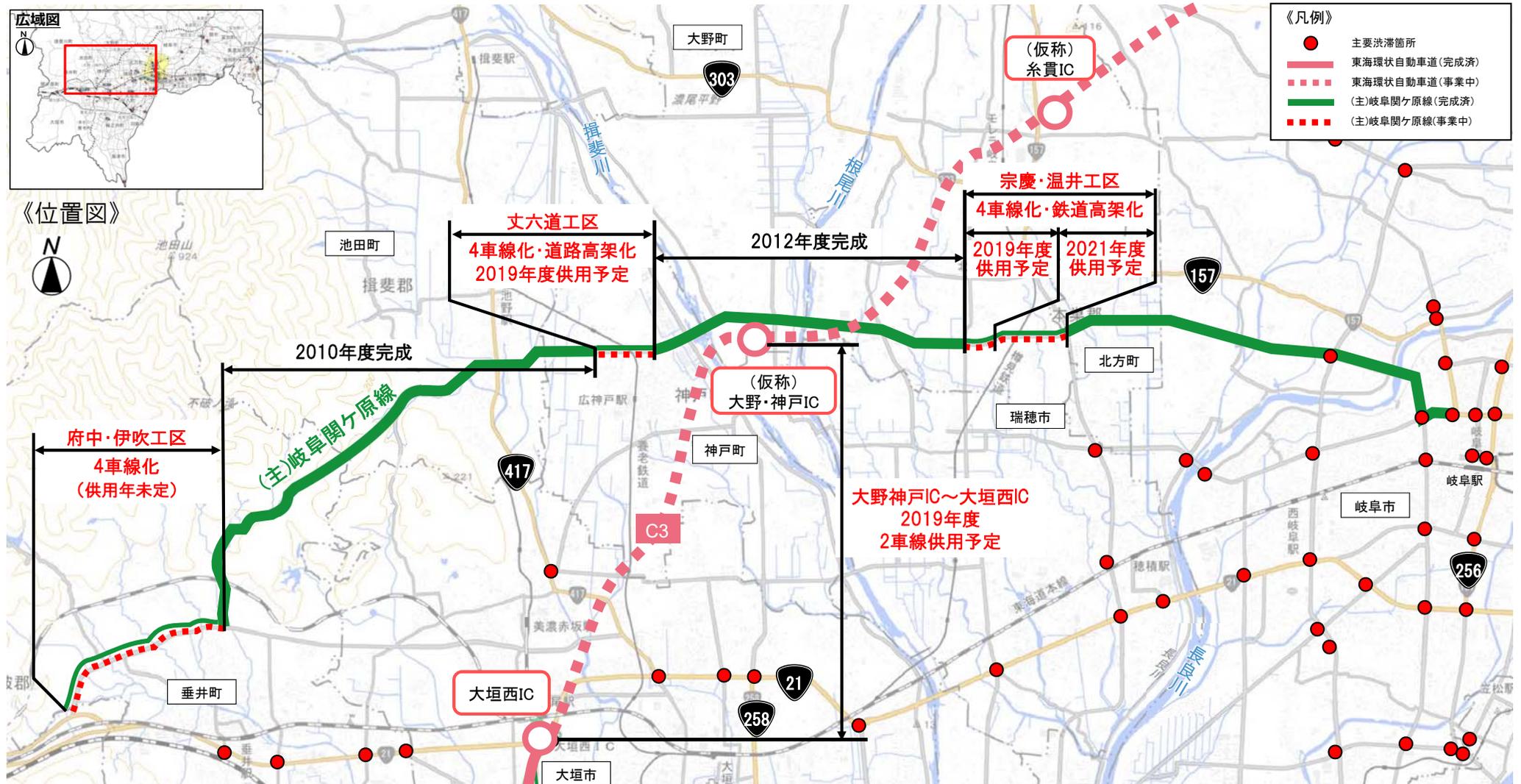
《旅行速度》



3. 実施した渋滞対策

(2) 東海環状自動車道・(仮称)大野神戸インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備(実施主体:岐阜県) 【継続】

- 東海環状自動車道(仮称)大野神戸IC開通に伴い高速アクセス交通の増加が見込まれるなか、大野神戸ICのアクセス道路となる(主)岐阜関ヶ原線の4車線化及び鉄道高架化を推進しています。
- (主)岐阜関ヶ原線の4車線化及び鉄道高架化により、高速アクセス交通の円滑性確保が期待されます。



3. 実施した渋滞対策

3-3 実施した渋滞対策：東農圏域

(1) 多治見エリアの公共交通利用促進(路線バス利用促進社会実験)

(実施主体: 多治見市、東濃鉄道株)

- ◆ 多治見市内を運行する路線バスの昼間運賃の上限を200円とする料金割引施策を平成27年度より実施
- ◆ 利用促進チラシの配布やPRイベント等の広報活動(平成27年、28年、30年)、平成30年度はバス停の新設を実施

バス利用者数は施策前に比べて約1割増加し、増加後の利用者数を維持

■公共交通利用促進(路線バス料金割引)の取組

団地利用促進チラシの配布
(市内団地5箇所)(H28.02)

ホワイトタウン 多治見市内の路線バスがお得になりました!!

市内路線バスが、平日10時～16時1乗車 上限200円L
(前小児・障がい者の方は100円)

(白鳳台・天平台・横山台・平安台・多治見駅(住居))
通常・600円⇒割引後・400円...200円お得!!

(白鳳台・天平台・横山台・平安台・多治見駅・市民病院(住居))
通常・800円⇒割引後・500円...300円お得!!

市内を運行する路線バス(乗車バス)の子供、若年、障害者、高齢者、妊婦等に当っては利用する乗客について、運賃が上限200円になります。

乗車するバス停

| | |
|-------|---|
| バス停名 | 多治見ホワイトタウン・多治見駅前 |
| 多治見駅前 | 10:01 10:31 11:01 11:31 12:01 12:31 13:01 13:31 14:01 14:31 15:01 15:31 16:01 |
| 多治見駅前 | 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:10 13:40 14:10 14:40 15:10 15:40 16:10 |

多治見市内は、朝間(10:00~16:00)の時間帯に渋滞が発生しています。出来るだけ、公共交通(CA)を利用して、渋滞緩和にご協力ください。

ラッピングバスの運行 [H28.02~]



PRイベント(バスまつり)(H28.11)



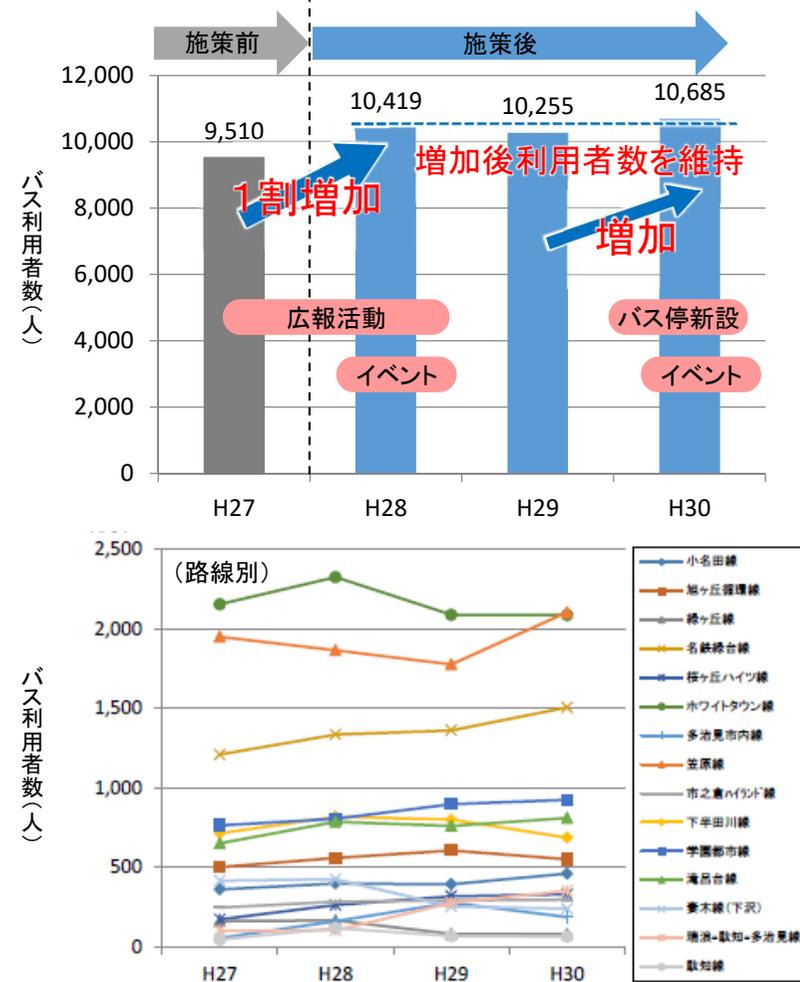
バス停(文化会館口)の新(H30.04~)



写真①



■バス利用者数の変化(平日10~16時、10日間集計値)



出典: 東鉄バス乗降数データ 多治見市内上限200円バス 利用人員(10日間)
実施日: H27.5.18~22・5.25~29、H28.5.16~20・5.22~27
H29.5.15~19・5.22~26、H30.5.14~18・5.21~25

3. 実施した渋滞対策

(2) 土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策

(実施主体: 土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議)

- ◆ 土岐プレミアムアウトレットは、岐阜県内1位の入込客数(年間入込客数: 410万人(H17) ⇒ 720万人(H29)【約1.8倍】)であり、大型連休や年末年始に、国道19号など周辺道路において来場者の交通集中による著しい渋滞が発生している。
- ◆ 平成27年より立地者・道路管理者・交通管理者による検討会議を設置し、各機関の所掌の範囲内で連携・協力しながら、広報や看板誘導などの取組を推進。平成30年度は新たに信号現示改良やWEB上での駐車場満空情報の提供を実施。

WEB閲覧数の大幅増、国道19号の渋滞緩和など、一定の効果を確認

■ 土岐プレミアムアウトレット周辺混雑の主な要因と対策方針

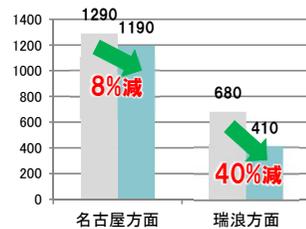
| 主な要因 | 対策の方針 | これまでの取組み | |
|---------------------|-------------|-------------------------|----------------------|
| ① 特定路線(国道19号)への交通集中 | 【経路分散】 | 交通容量に余裕のある迂回ルートの利用を促進 | チラシ・ポスター、路上看板による誘導 |
| ② 昼間時間帯への交通集中 | 【時間分散】 | 朝の来場・夜の帰宅などの来場者の行動変化を促進 | チラシ・ポスターによるおススメ時間の案内 |
| ③ 駐車場の容量不足 | 【容量拡大・効率利用】 | 駐車場容量の拡大や駐車場の効率的な利用を促進 | 従業員駐車場の活用等 |

■ 平成31年正月の新たな取組みと交通状況

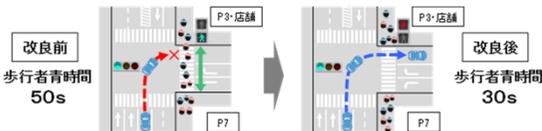
- ・信号現示改良(神明~アウトレット北)
- ・県道 法定外標識設置(誘導看板の連続設置)



神明交差点の渋滞長



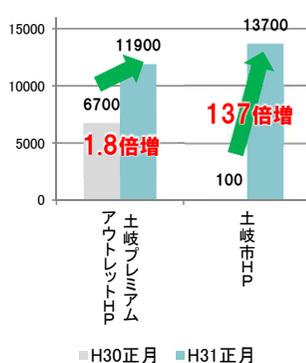
- ・信号現示改良(歩行者青時間短縮)(アウトレット南)
- ・横断歩行者誘導



- ・WEBによる広報強化(土岐市HP広報、土岐POIによる満空表示操作)



HPアクセス数



3. 実施した渋滞対策

3-4 実施した渋滞対策：高山地域

(1) 高山祭り開催時における渋滞対策(情報提供)(実施主体:飛騨地域渋滞対策検討部会) 【H27より継続】

- 【課題】
 ■高山祭などの観光繁忙期に、多くの観光客が集まり、国道158号及び祭会場や観光施設周辺の道路では、観光交通の集中による交通渋滞発生が課題。
- 【対策概要】
 ■①中部縦貫自動車道への交通分散を促す案内看板の設置、②道路情報板を活用した渋滞情報の提供、③ホームページ及びチラシによる事前の情報提供、④経路別所要時間、市内の駐車場へのアクセスルートの情報提供を実施。⑤無料臨時駐車場の開設と無料シャトルバスの運行。⑥高山観光情報ダッシュボードやSNSによる情報提供。⑦おすすめ駐車場での商品券配布。
- 【効果】
 ■春の高山祭では、広報により中部縦貫自動車道(高山IC利用)の利用が定着。また、中部縦貫自動車道の利用促進や郊外の無料臨時駐車場の利用促進等により、国道158号における渋滞量が減少。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

- ①中部縦貫自動車道への案内看板の設置(継続)
- ②道路情報板を活用した渋滞情報の提供(継続)
- ③ホームページ及びチラシによる事前の情報提供(継続)
- ④道の駅に設置した看板での駐車場満車・空車情報の提供(継続)
- ⑤無料臨時駐車場の開設と無料シャトルバスの運行(継続)
 - ・郊外に無料臨時駐車場を開設し、市街地と無料のシャトルバスで接続
- ⑥高山観光情報ダッシュボードやSNSによる情報提供(新規)
 - ・高山市までの所要時間情報やSNSによるリアルタイムの混雑情報等を提供



- ⑦おすすめ駐車場での商品券配布(新規)
 - ・おすすめ駐車場(無料臨時駐車場)で500円分の商品券を配布

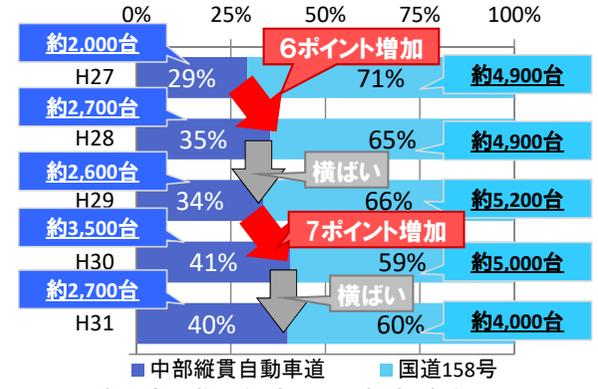
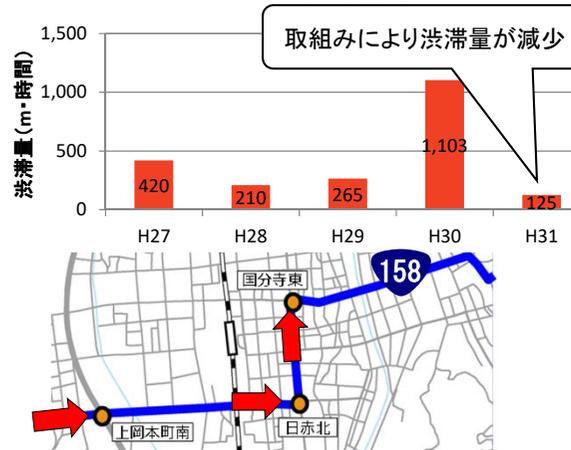


【効果検証】



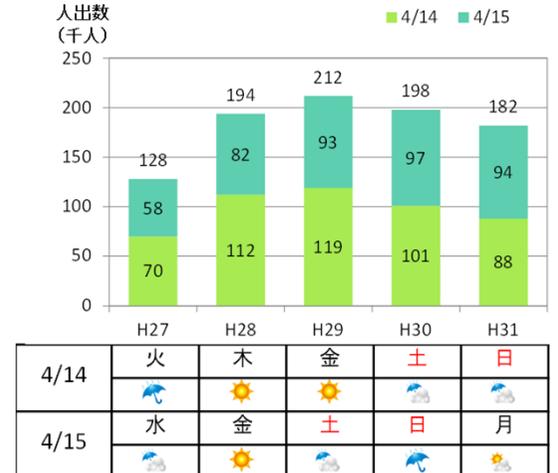
【春の高山祭(4/14)の国道158号の渋滞量】

渋滞量 = 渋滞長(信号1サイクルで処理できる距離除く) × 渋滞時間



春の高山祭の経路別の分担率(各年4/14)

春の高山祭の人数と曜日、天気



| 年度 | 曜日 | 天気 |
|------|----|----|
| 4/14 | 火 | 木 |
| | 水 | 金 |
| | 木 | 土 |
| | 金 | 日 |
| | 土 | 月 |
| 4/15 | 日 | 火 |
| | 月 | 水 |
| | 火 | 木 |
| | 水 | 金 |
| | 木 | 土 |

4. 今年度の取り組み予定

4. 今年度の取り組み予定

4-1 エリアの基本方針に基づく対策

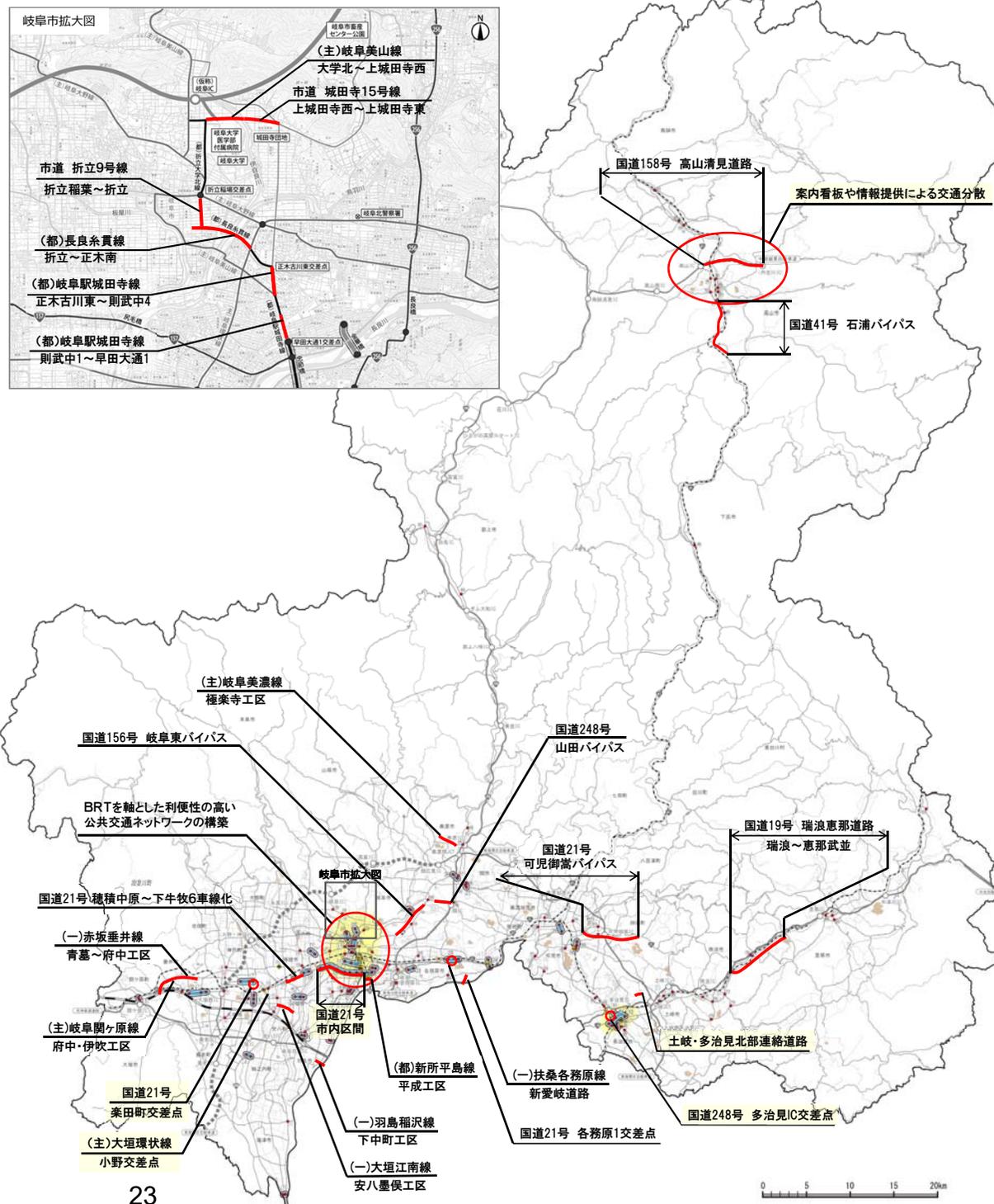
【総合対策等】

| エリア | 箇所 | 対策内容 | 実施主体 | 実施状況 |
|-------|-----------------|-----------------------------|------------------|-----------|
| 岐阜都市圏 | 岐阜市街 | バスを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築 | 岐阜市 岐阜県警察 | 継続 実施中 |
| 岐阜都市圏 | 国道21号 岐阜市内区間 | ソフト対策の検討 | 国土交通省 | 検討中 |
| 高山地域 | 高山市街 | 案内看板や情報提供による交通分散 | 飛騨地域渋滞 対策検討部会 | 継続 実施中 |

【道路整備等】

| エリア | 箇所 | 対策内容 | 実施主体 | 実施状況 | |
|-------|---------------------------|---------------------------------------|--------------|----------------|----------------|
| 岐阜都市圏 | (主)岐阜美山線 大学北～上城田寺西 | 東海環状自動車道・(仮称)岐阜インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | 市道 城田寺15号線 上城田寺西～上城田寺東 | | 岐阜市 | 2020年度 完了予定 | |
| 岐阜都市圏 | 市道 折立9号線 折立稲場～折立 | | 岐阜市 | 2021年度 完了予定 | |
| 岐阜都市圏 | (都)長良糸貫線 折立～正木南 | | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (都)岐阜駅城田寺線 正木古川東～則武中4 | | 改良整備 | 岐阜市 | 2021年度 完了予定 |
| 岐阜都市圏 | (都)岐阜駅城田寺線 則武中1～早田大通1 | | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 |
| 岐阜都市圏 | 国道21号 桑田交差点 | | 交差点改良工事 | 国土交通省 | 実施中 |
| 岐阜都市圏 | 国道156号 岐阜東バイパス | 改良整備 | 国土交通省 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (主)大垣環状線 小野交差点改良 | 改良整備 | 岐阜県 | 2019年度 完了予定 | |
| 岐阜都市圏 | (都)新所平島線 平成工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | 国道248号 山田バイパス | 4車線化 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (主)岐阜関ヶ原線 府中伊吹工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (主)岐阜美濃線 極楽寺工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (一)羽島稲沢線 下中町工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (一)扶桑各務原線 新愛岐道路 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (一)大垣江南線 安八墨俣工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 岐阜都市圏 | (一)赤坂垂井線 青墓府中工区 | 改良整備 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 東濃圏域 | 国道19号 瑞浪恵那道路 | 瑞浪～恵那武並の整備 | 国土交通省 | 実施中 | |
| 東濃圏域 | 国道248号 多治見IC交差点 | 交差点改良 | 岐阜県 | 実施中 | |
| 東濃圏域 | 土岐・多治見北部連絡道路 | 改良整備 | 多治見市、 土岐市 | 実施中 | |
| 高山地域 | 国道41号 石浦バイパス | 改良整備 | 国土交通省 | 実施中 | |
| 高山地域 | 国道158号 高山清見道路 | 丹生川町坊方～高山市国府町の整備 | 国土交通省 | 実施中 | |

□ : 次頁より詳細を記載



4. 今年度の取り組み予定

4-2 岐阜都市圏の渋滞対策

(1) 岐阜市内区間(国道21号)におけるソフト対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市)

【利用者団体連携】

【課題】

■岐阜市内区間(国道21号)は、特に朝夕で複数の交差点を跨ぐ連続的な速度低下が発生し、都市間を結ぶ通勤・業務交通のアクセス性が低下しています。

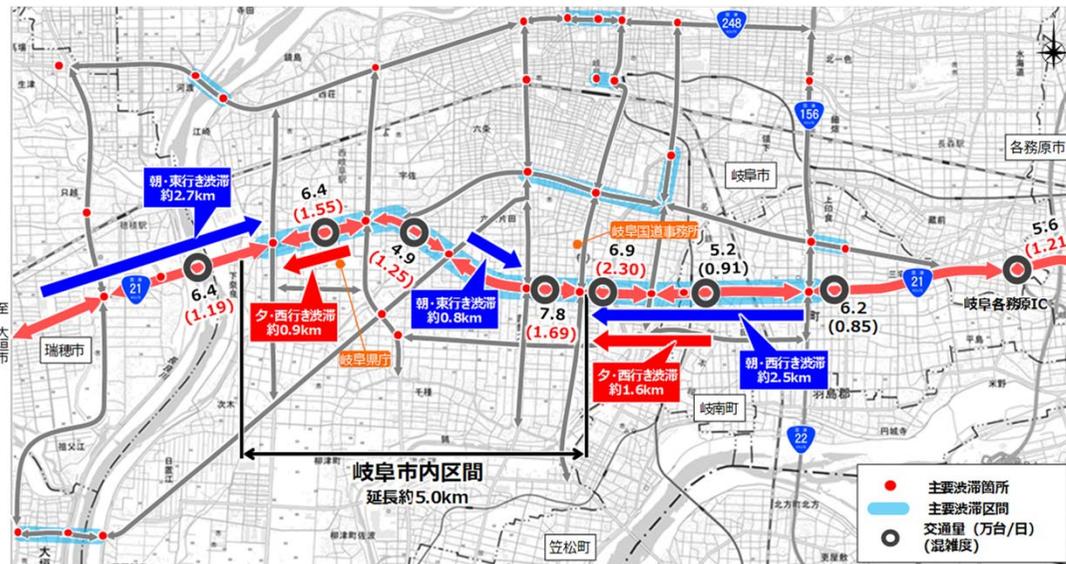
【取組概要】

■岐阜県、岐阜市を交えて、交通需要削減を目的としたソフト対策実施に向けた方向性や、岐阜県、岐阜市の交通需要削減に向けた現在の取組状況に関する情報共有を図り、ソフト対策の取組方法に関して検討を進めます。

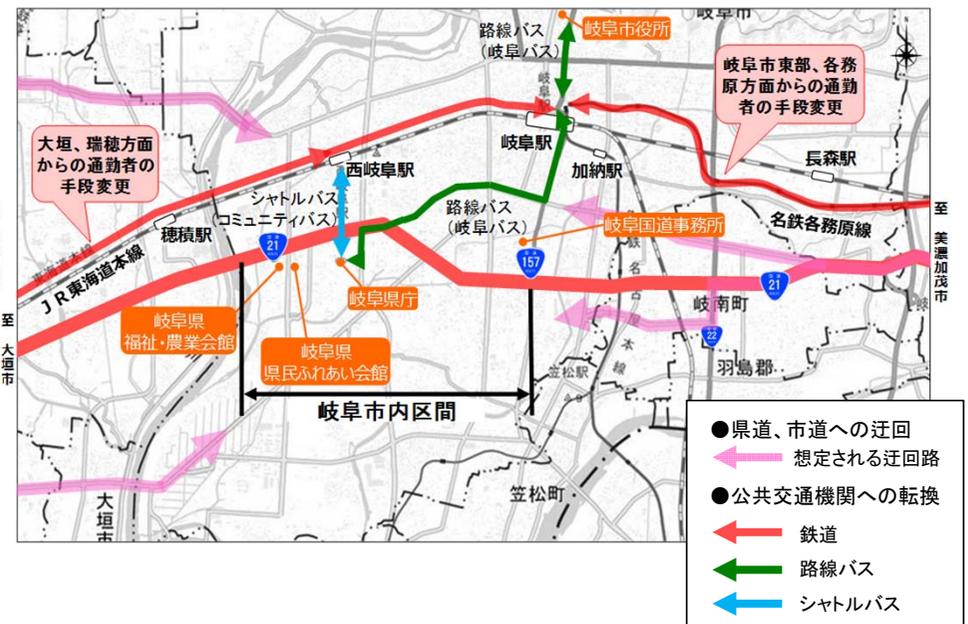
◆想定される対策メニュー(案)

| 対策メニュー | 対策の内容 | 実施方法(案) | 分析、検討の進め方 | 実施主体 |
|------------|-------------------------|--|---|-------|
| ①経路の変更 | ・県道、市道への迂回 | ・余力のある県道・市道や改良事業後の道路への迂回誘導 | ・交通量推計による周辺道路への影響分析 ・ETC2.0による迂回路着目の国道21号沿線への発着地分析 | 国 |
| ②交通手段の変更 | ・公共交通機関への転換 ・通勤手段の変更 | ・鉄道、バスへの転換 ・自転車への転換 | ・鉄道、バスのサービス水準(運行頻度、最終の時間等) ・ETC2.0による鉄道利用可能圏域着目の国道21号沿線への発着地分析 | 県、市 |
| ③広報展開による周知 | ・広報展開による周知 ・渋滞情報の提供 | ・新聞、自治体広報紙、道路横断幕、路上看板、チラシ・ポスター、ホームページ ・交通量の時間帯分布等の情報提供、ポータルサイトの設置(パソコン、携帯等) | - | 国、県、市 |

◆国道21号・市内区間の交通状況(2015年)



◆検討を進めるソフト対策のイメージ



4. 今年度の取り組み予定

(2) 国道21号・楽田町交差点改良（実施主体:国土交通省）

【利用者団体連携】

【課題】

■ 国道21号楽田町交差点では、西側直進車線の減少による織り込みや右折車滞留による直進車への影響により、直進車線で交通が錯綜しています。

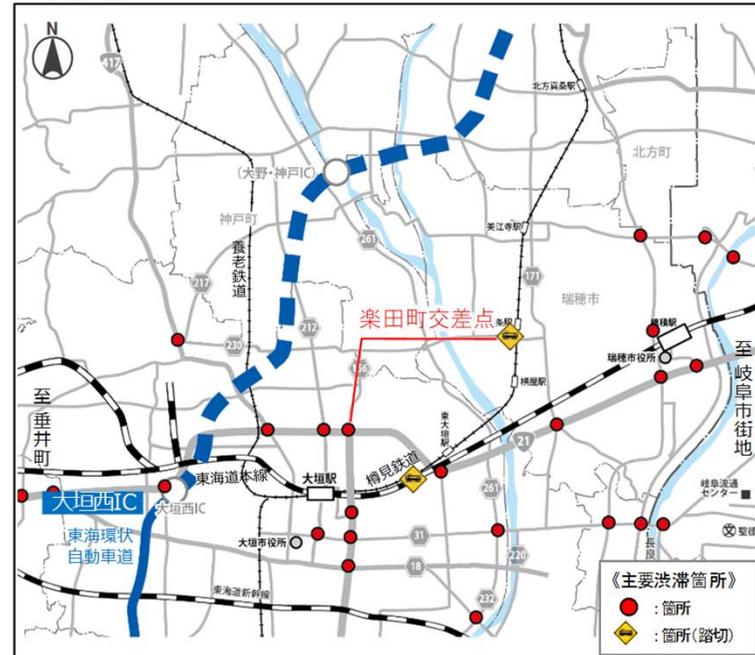
【取組概要】

■ 交差点西側の直進車線を3車線確保し、東側の交差点流出部に付加車線を設置することにより、渋滞の緩和を図ります。

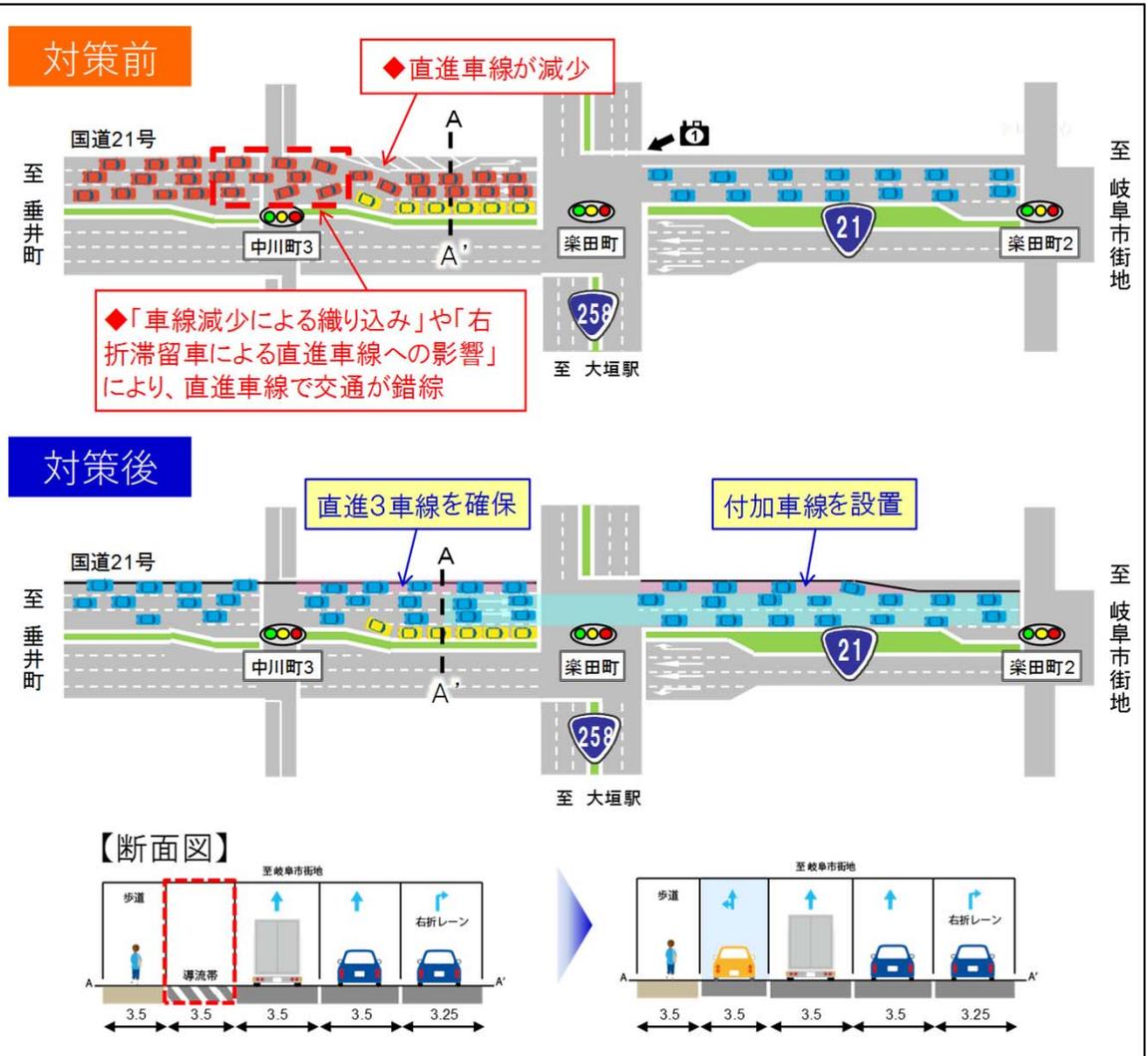
《位置図》



《広域図》



《説明図》



4. 今年度の取り組み予定

(3) (主)大垣環状線・小野交差点改良の検討 (実施主体:岐阜県)

【利用者団体連携】

【課題】

■(主)大垣環状線の小野交差点は、国道21号の和合IC(主要渋滞箇所)に近接する交差点で、片側2車線のうち右側が交差点部で直右車線となるため、右折滞留車が直進車両を阻害しています。

【取組概要】

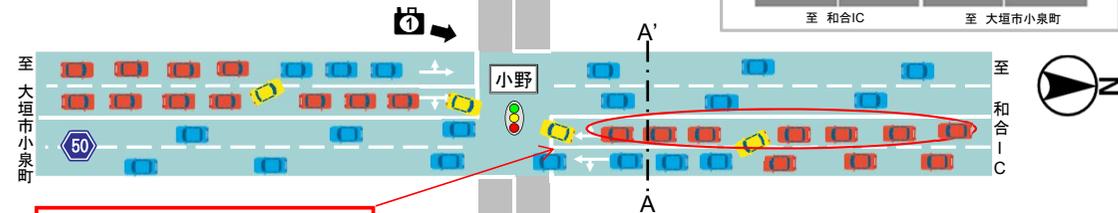
■右折滞留車の直進車線への影響解消を図るため、交差点改良により右折レーンを設置します。

《位置図》



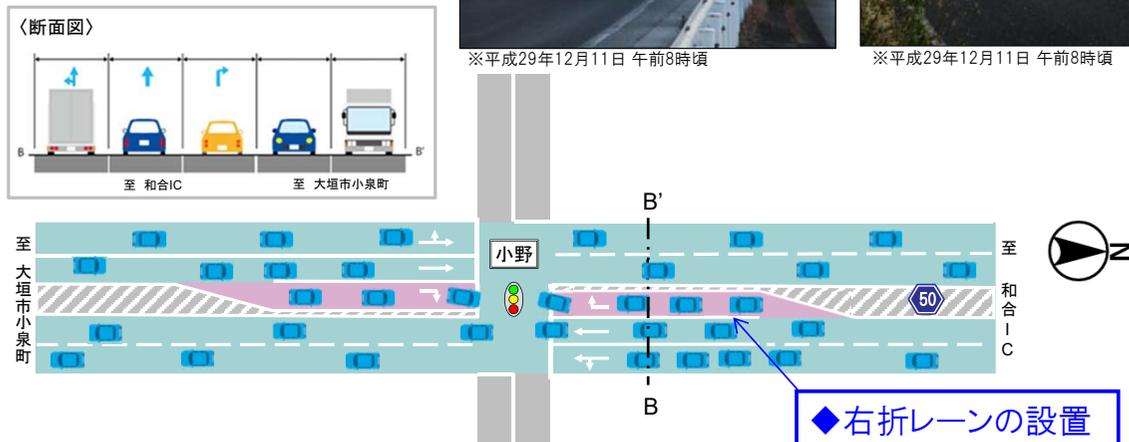
《対策》 交差点改良

対策前



◆右折滞留車による直進車の渋滞が発生

対策後

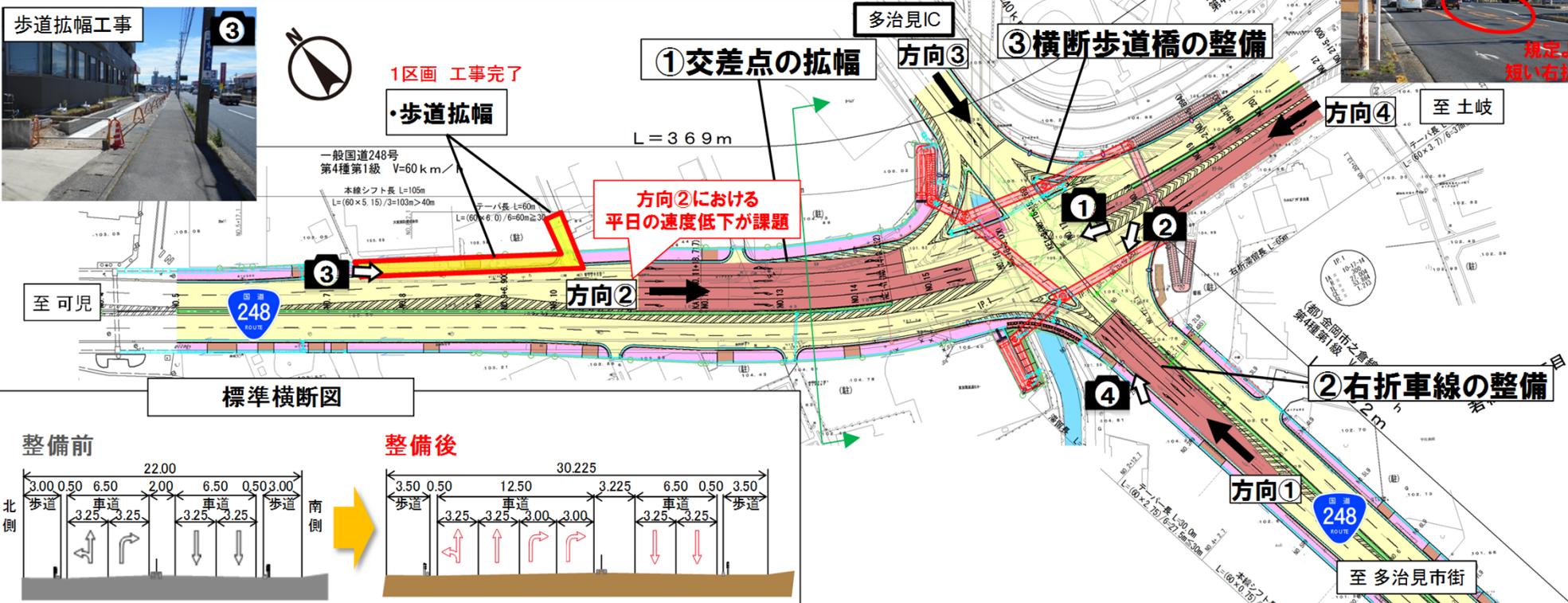
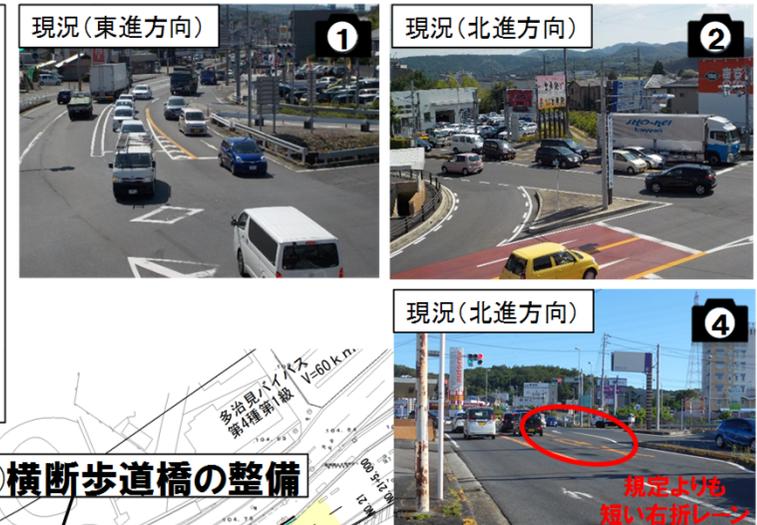
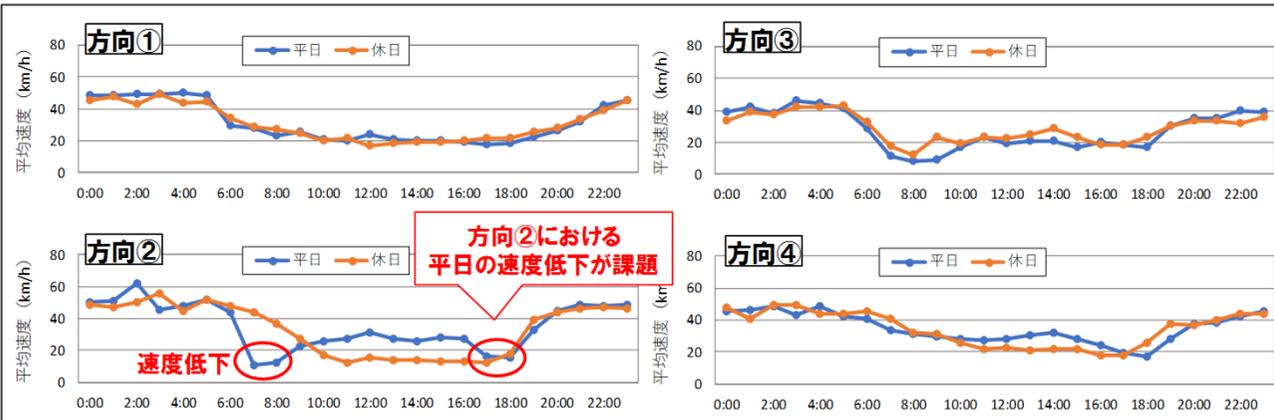


4. 今年度の取り組み予定

4-3 東濃圏域の渋滞対策

(1) 多治見IC交差点改良：付加車線の追加・延長による円滑化向上 (実施主体: 岐阜県多治見土木事務所) 【事業中】

- 交通の円滑化、視認性の確保、自転車・歩行者の利便性向上のために交差点改良を実施。
- **付加車線の追加・延長**等により、交差点流入時の円滑性の向上に期待。

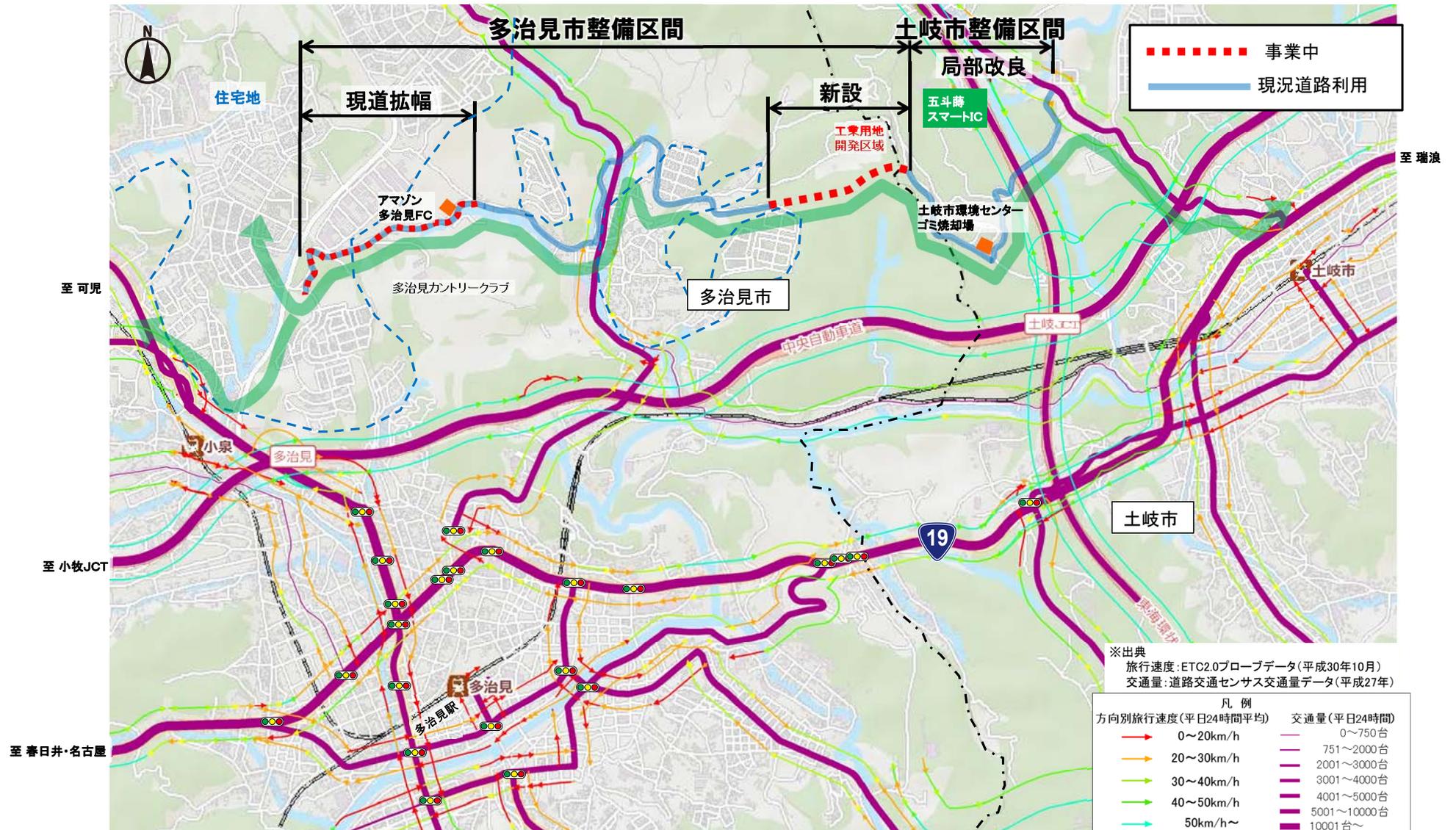


4. 今年度の取り組み予定

(2) 土岐・多治見北部連絡道路整備

(実施主体:多治見市、土岐市) 【事業中】

- 多治見～土岐間の移動は国道19号に交通が集中している。
- 土岐・多治見北部連絡道路の整備により、多治見市北部や可児市方面から土岐以東へのアクセス交通の転換により、国道19号への集中緩和が期待される。



4. 今年度の取り組み予定

4-4 高山地域の渋滞対策

(1) 案内看板や情報提供による交通分散【国道158号・高山市街地】（実施主体：飛騨地域渋滞対策検討部会）

【課題】

■高山祭りやゴールデンウィーク等の観光繁忙期において、国道158号・高山市街地で交通渋滞が発生。

【取組概要】

■中部縦貫自動車道への交通分散を促す案内看板の設置、道路情報板を活用した渋滞情報の提供、ホームページやチラシによる事前の情報提供、道の駅に設置した看板での駐車場満車・空車情報の提供などを継続。

■新たに、春の高山祭で混雑がみられた国分寺東交差点～日赤北交差点間に自動車が流入しないように、上岡本町南交差点から日赤北交差点に向かう途中で左折するように誘導するための看板を設置。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

継続

- ① 中部縦貫自動車道への案内看板の設置
- ② 道路情報板を活用した渋滞情報の提供
- ③ ホームページ及びチラシによる事前の情報提供
- ④ 道の駅に設置した看板での駐車場満車・空車情報の提供
- ⑤ 無料臨時駐車場の開設と無料シャトルバスの運行
- ⑥ 高山観光情報ダッシュボードやSNSによる情報提供
- ⑦ おすすめ駐車場での商品券配布

事前の情報提供



道の駅での情報提供



観光情報ダッシュボードによる情報提供



商品券の配布



【お盆：国道158号からの経路分散】

新規

・春の高山祭で混雑がみられた国分寺東交差点～日赤北交差点間に自動車が流入しないように、上岡本町南交差点から日赤北交差点に向かう途中で左折するように誘導するための看板を設置



5. 交通状況のモニタリング

5. 交通状況のモニタリング

5-1 渋滞箇所の抽出指標の該当状況

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定時の抽出指標の該当状況をモニタリングしました。
- モニタリングの結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が16箇所確認されました。
- 今後も最新の交通データを用いたモニタリングを実施するとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認します。

岐阜県の主要渋滞箇所(171箇所)のモニタリング結果

| 渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標) | 主要渋滞箇所数 (171箇所) | モニタリング実施結果 (2018.9~11) | |
|---|--------------------|---------------------------|-------------------|
| | | 渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所 | 渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所 |
| ①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など) | 79箇所 | 76箇所 | 3箇所 |
| ②休日における渋滞箇所 (昼間の旅行速度が20km/h以下など) | 36箇所 | 30箇所 | 6箇所 |
| ③踏切による渋滞箇所 (1日の踏切自動車交通遮断量5万台・時/日以上など) | 6箇所 | 6箇所 | 0箇所 |
| ④パブリックコメントによる選定箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認) | 50箇所 | 43箇所 | 7箇所 |

最新の交通データ

※ETC2.0データ、トラカンデータ等による

5. 交通状況のモニタリング

5-2 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

速度変化のモニタリング

各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※ 2012年選定時(民間プローブ) : 2010.9~11、2019年モニタリング(ETC2.0) : 2018.9-11

○速度向上がみられる箇所(2箇所)

⇒ 渋滞対策を実施した箇所は渋滞箇所から削除、対策を実施していない箇所は経過観察とする。

○速度向上がみられない箇所(14箇所)

⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

モニタリング結果(岐阜県)

| | 主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所 | | |
|-------------------|---------------------|-------------|--------------|
| | 岐阜県全体 | 速度向上がみられる箇所 | 速度向上がみられない箇所 |
| ①平日における渋滞箇所 | 3 | 1 | 2 |
| ②休日における渋滞箇所 | 6 | 0 | 6 |
| ③踏切における渋滞箇所 | 0 | 0 | 0 |
| ④パブリックコメントによる追加箇所 | 7 | 1 | 6 |
| 合計 | 16 | 2 | 14 |

対策未実施

削除箇所:0箇所、経過観察箇所:16箇所

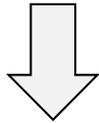
5. 交通状況のモニタリング

5-3 削除箇所・経過観察箇所

2018.8時点

岐阜県内主要渋滞箇所（一般道）一覧図

| 主要渋滞箇所数 | 集約されるエリア数 | 集約される区間数 | 単独箇所数 |
|---------|------------|------------|-------|
| 171箇所 | 2エリア | 20区間 | 73箇所 |
| | ※51箇所が含まれる | ※47箇所が含まれる | |



経過観察箇所(16箇所)
 ○：速度向上がみられる箇所(2箇所)
 ○：速度向上がみられない箇所(14箇所)

| 主要渋滞箇所数 | 集約されるエリア数 | 集約される区間数 | 単独箇所数 |
|---------|------------|------------|-------|
| 171箇所 | 2エリア | 20区間 | 73箇所 |
| | ※51箇所が含まれる | ※47箇所が含まれる | |

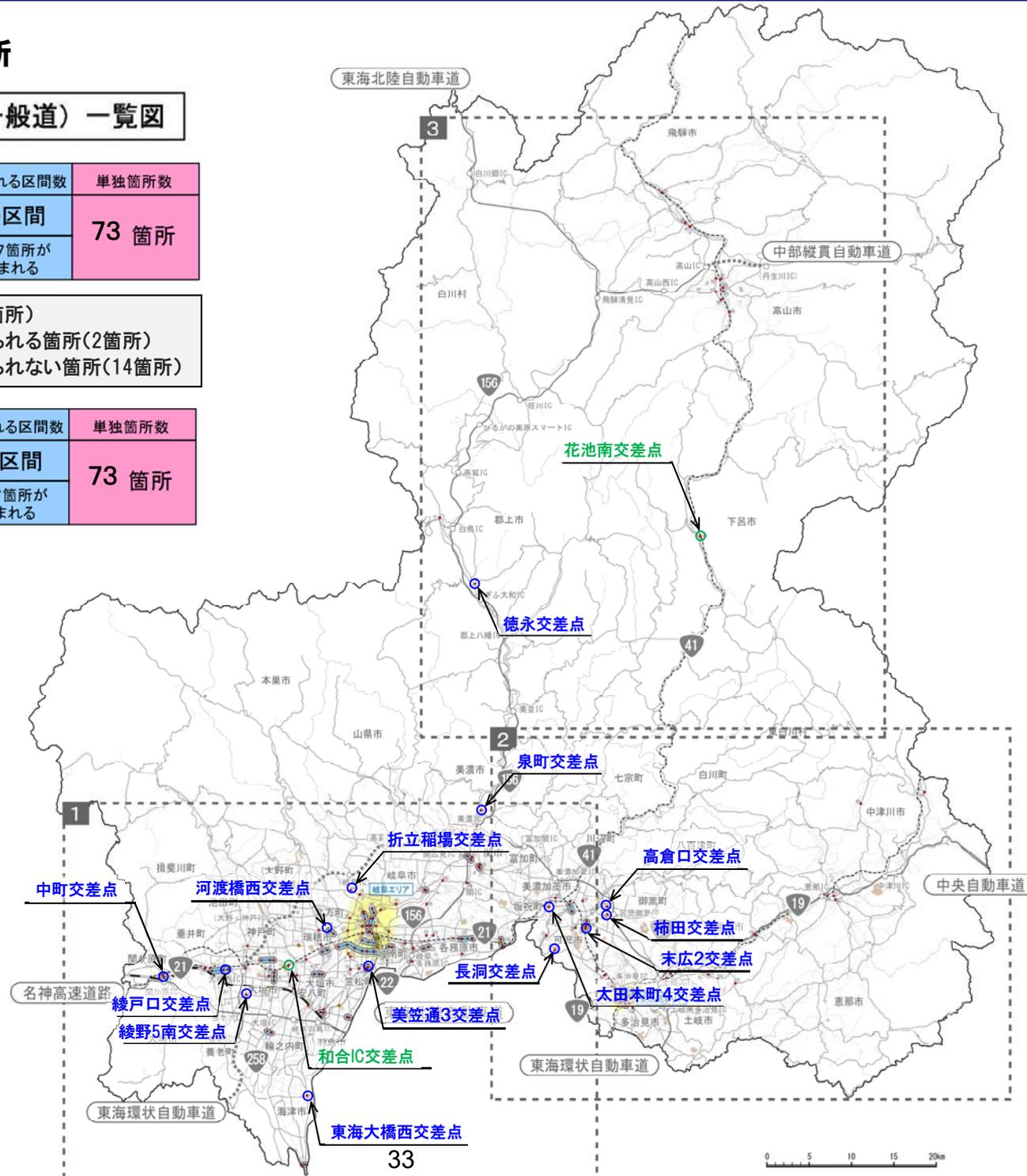
凡例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ◆ 箇所（踏切）
- 区間
- エリア
- <道路種別>
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

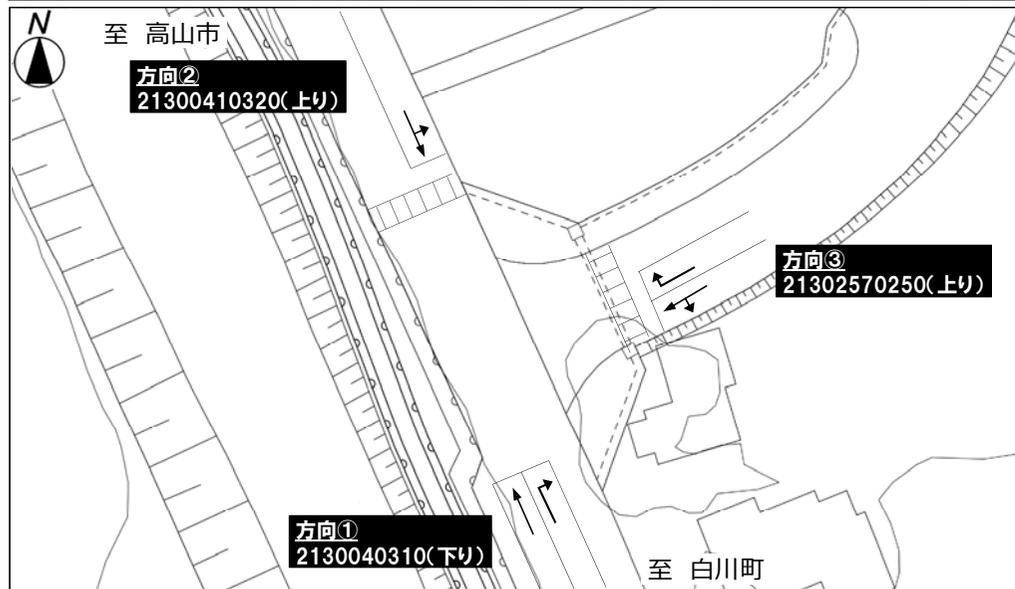


5. 交通状況のモニタリング

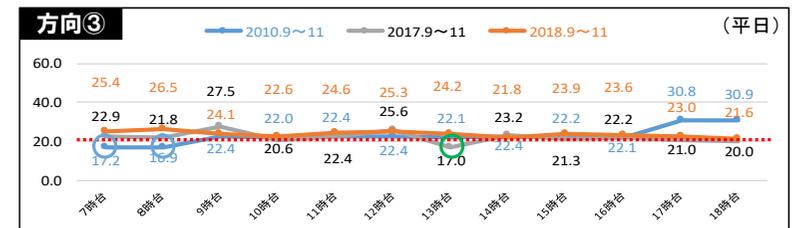
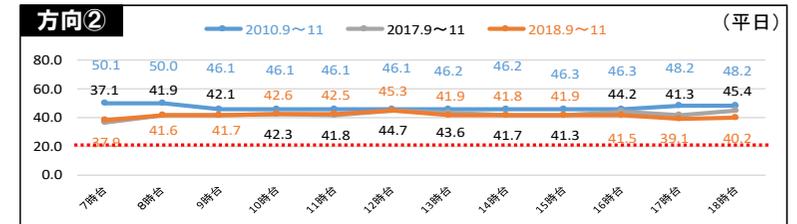
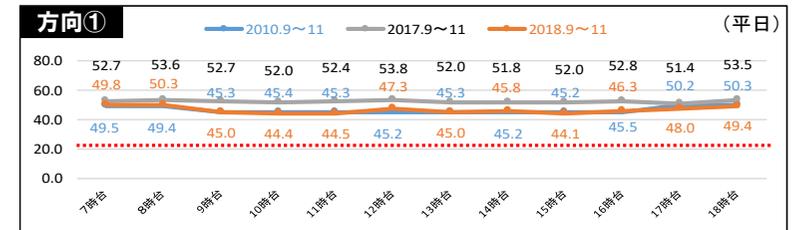
(1) 花池南交差点(速度向上がみられる箇所・平日における渋滞箇所)

○旅行速度の傾向は、2010年度時と比較すると、方向③において旅行速度が向上している。
 ○方向③の旅行速度は20km/h付近で変動しており、実質渋滞が緩和されているわけではないことから、経過観察とする。

■花池南交差点



■方向別旅行速度



凡例

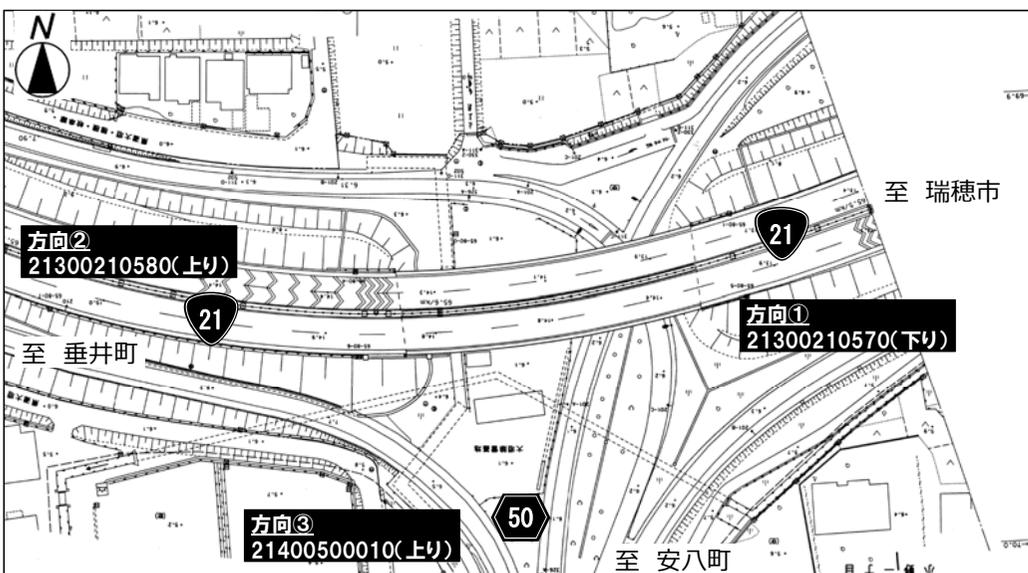
- : 2010.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2017.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2018.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

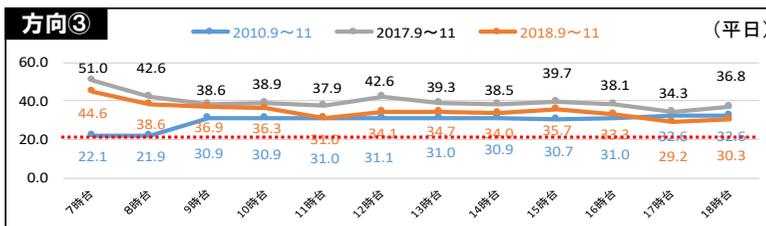
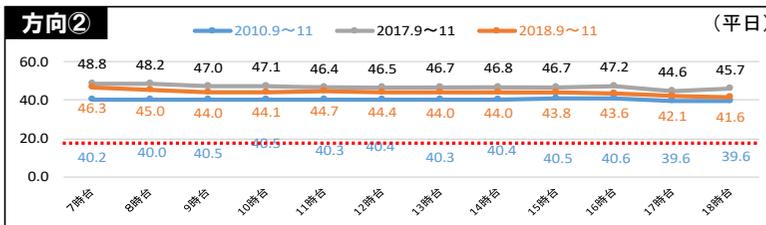
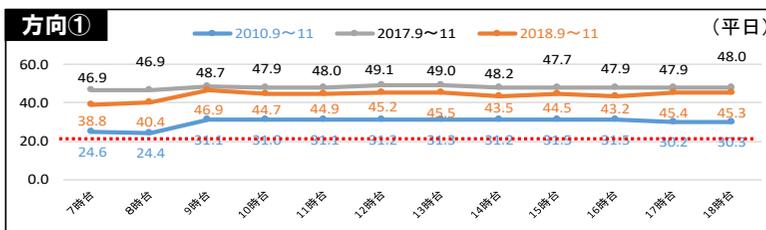
(2)和合IC交差点(速度向上がみられる箇所・パブリックコメントによる追加箇所)

- 旅行速度の傾向は、2010年度時と比較すると、方向①や方向③の朝に旅行速度が向上しているものの、方向③の夕方の旅行速度が30km/h未満に低下しており、渋滞が緩和されたわけではないことから、経過観察とする。
- 今年度、近接交差点である小野交差点改良(岐阜県)を計画しており、完成後のモニタリングにおいて確認する。

■和合IC交差点



■方向別旅行速度



凡例

- : 2010.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2017.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2018.9~11において20km/hを下回る時間

6. 県全体の交通状況・トピックス等

6. 県全体の交通状況・トピック等

6-1 東海北陸自動車道(白鳥IC～飛騨清見IC・4車線化)

【事業概要】

- 東海北陸道は、東海地方と北陸地方の経済圏を直結し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの発展と振興に貢献している重要な路線です。
- 白鳥IC～飛騨清見IC間(41km)の4車線化事業は、2012年度に事業化され、2019年3月20日に全線が4車線化供用しました。

【整備効果】

- 4車線化により、「①冬季の慢性的な渋滞解消、②交通混雑期の渋滞9割減少、③安全性・安定性の向上、④高速バスの利便性向上」に寄与しています。

《位置図》



《整備効果》

【整備効果①】 冬季の慢性的な渋滞解消

◆ 冬季の慢性的な渋滞の解消



○ 冬季の渋滞回数 (白鳥IC～飛騨清見IC)

交通集中による冬季の渋滞が4車線化により解消!



※1: 2017年12月4日～2018年3月25日の渋滞発生回数
 ※2: 2018年12月3日～2019年3月24日の渋滞発生回数

○ 冬季の渋滞の様子 (過去の例)



【整備効果②】 交通混雑期の渋滞9割減少

◆ 交通混雑期 (2019年度ゴールデンウィーク) の渋滞削減

○ GW中の日平均交通量 (白鳥IC～飛騨清見IC)

GWの交通量が約3割増加!
 (全国の高速道路は平均約2割増加)



○ GW中の渋滞回数 (白鳥IC～飛騨清見IC)

交通量が大幅に増加したにも関わらずGW期間の渋滞は9割減少!



【整備効果③】 安全性・安定性の向上

◆ 4車線化による事故の減少

○ 4車線化前後の事故件数 (東海北陸道 白鳥IC～高鷲IC)

事故件数が約1/4に減少!
 対向車線への飛び出し事故がゼロに!



※1: 2017年12月2日～2018年4月21日 出典: NEXCO中国本調べ
 ※2: 2018年12月1日～2019年4月20日

○ 暫定2車線区間 事故状況 (過去の例)



○ 暫定2車線区間 通行止め状況 (過去の例)



◆ 4車線化による通行止めの減少

○ 4車線化前後の通行止め件数 (東海北陸道 白鳥IC～高鷲IC)

通行止めが約1/5に減少!
 ネットワークの信頼性が向上!



※3: 工事以外の要因による通行止め
 ※4: 2013～2017年度の5年間 (12月1日～翌4月20日) の平均
 ※5: 2018年12月1日～2019年4月20日

○ 4車線化後の状況



【整備効果④】 高速バスの利便性向上



バス事業者の声 濃飛バス

- ・4車線化された区間の渋滞は目に見えて減少しております。
- ・ゴールデンウィークでも目立った渋滞に巻き込まれることはありませんでした。
- ・東海北陸道の全線4車線化の早期開通を期待しております。

出典: NEXCO中国本調べ (2019年5月)