

令和2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2年8月19日(水)

議事次第

1. 議事

- 1-1. 規約の改定について
- 2-1. これまでの取り組み経緯
- 2-2. 実施した渋滞対策
- 2-3. 今年度の取り組み予定
- 2-4. 交通状況のモニタリング
- 2-5. 県全体の交通状況・トピック等
- 3-1. コロナ禍における交通分析
- 4-1. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

○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2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
- 【資料-3】 コロナ禍における交通分析
- 【資料-4】 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

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（渋滞対策検討部会）

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
16. 令和 2年2月12日一部規約改正
17. 令和 2年8月19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	
可児市	建設部 都市計画課	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	建設水道部 土木課	課長
		建設水道部 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)		取締役 営業副本部長	
東鉄タクシー(株)		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2年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

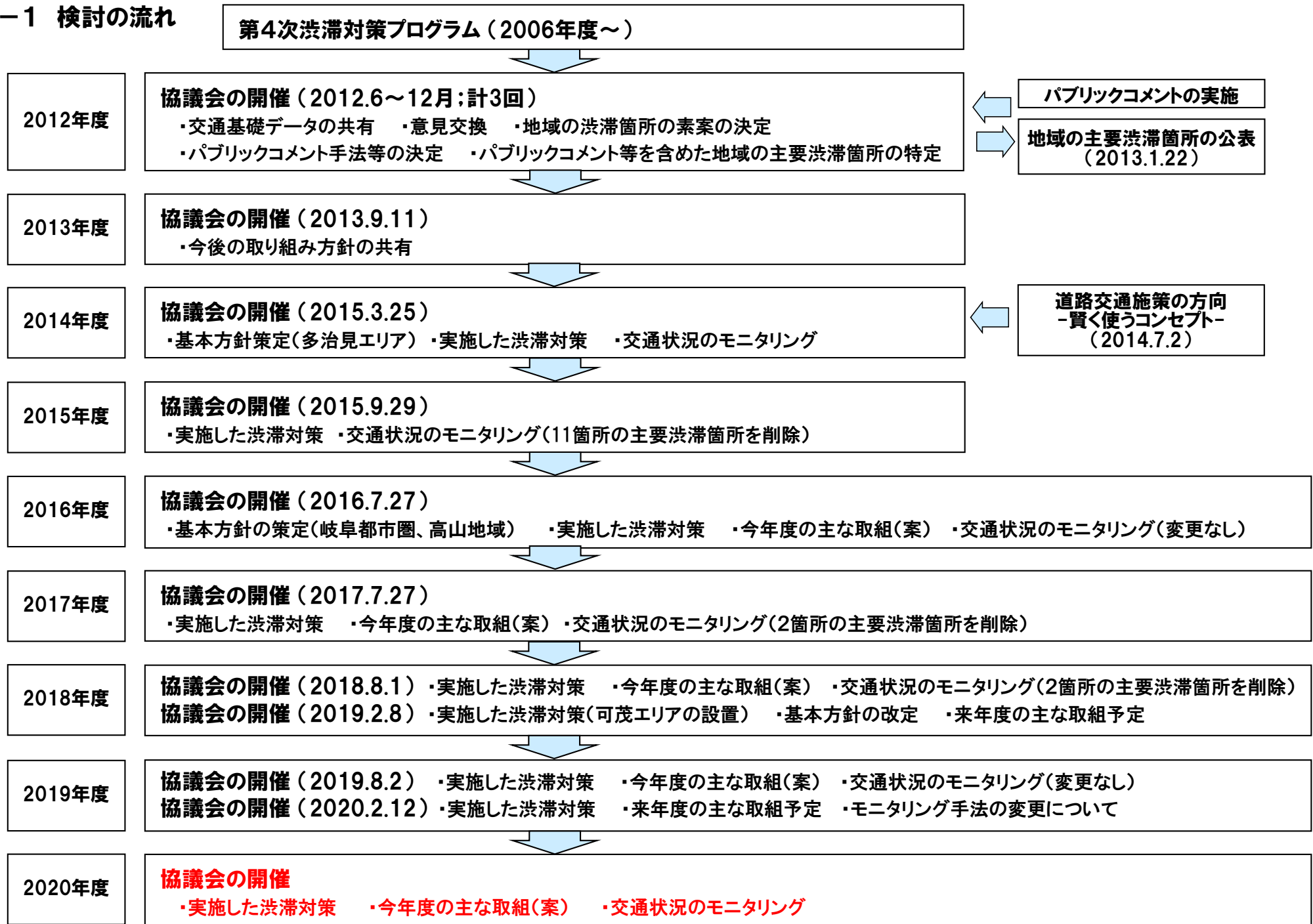
【会議資料】

1. これまでの取り組み経緯	1
2. 実施した渋滞対策	12
3. 今年度の取り組み予定	23
4. 交通状況のモニタリング	30
5. 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

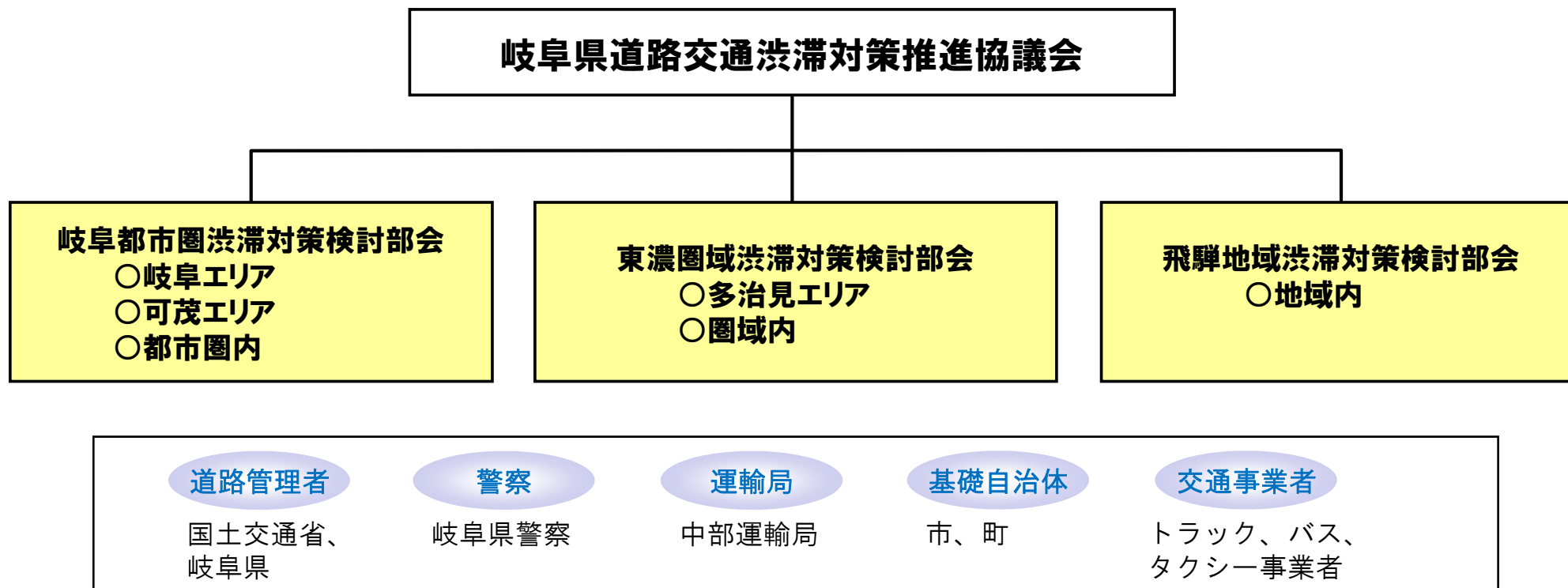
1-2 検討体制等

(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)

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>

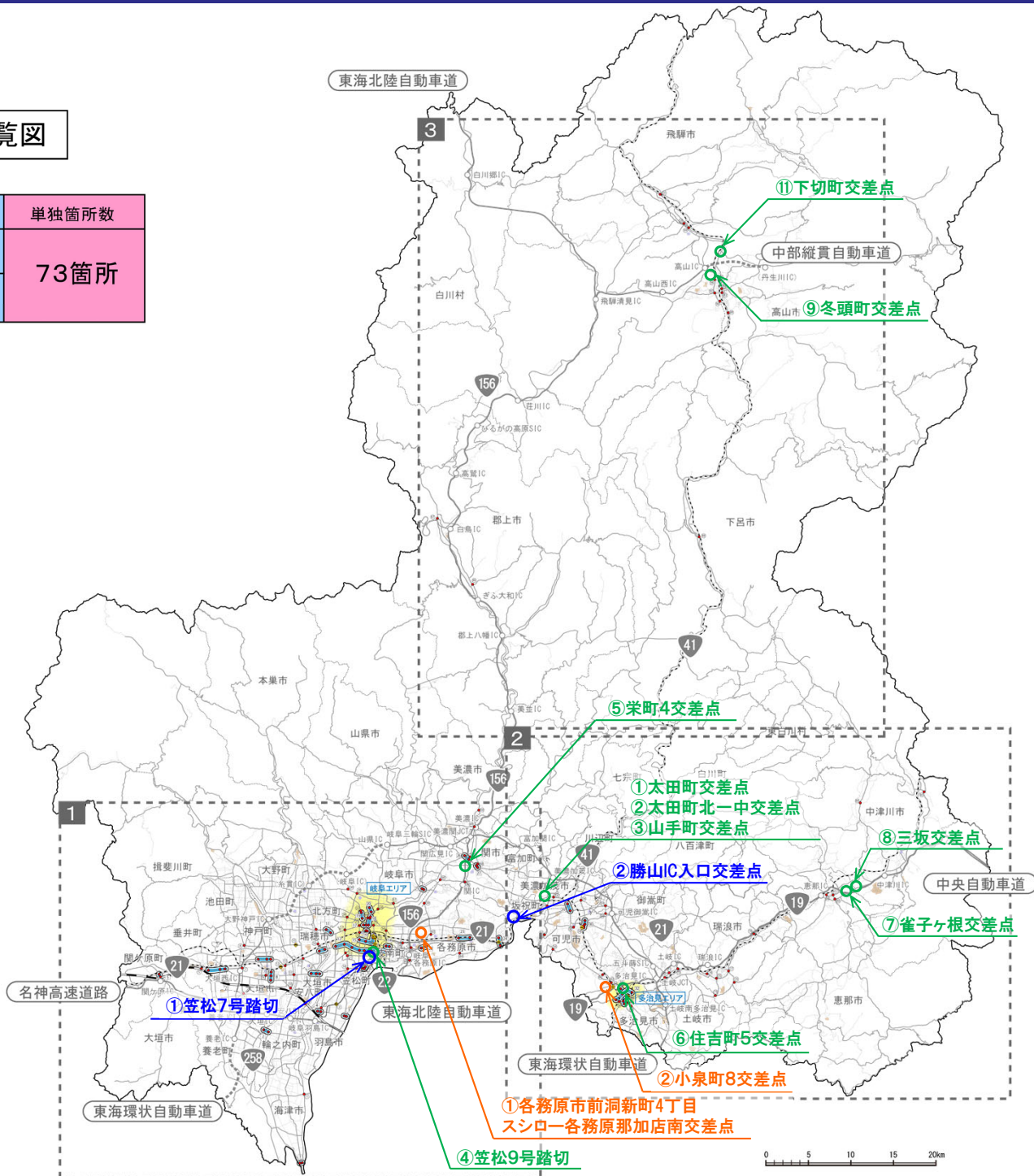
- 2015年削除箇所(11箇所)
- 2017年削除箇所(2箇所)
- 2018年削除箇所(2箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<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



■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

①岐阜・西濃地域

■ 箇所 ○…エリアに含まれる箇所・区間

箇所名	箇所名
1 東海大橋西	31 徹明通7
2 不破一色7号 踏切	32 早田大通1
3 大西	33 裁判所前
4 大森	34 長良橋南
5 御所野	35 金園町4
6 綾野5南	36 入舟町5
7 桧	37 輪銅い大橋北
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 那加緑町4
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	188 深沼踏切
21 中鶴3西	
22 西鶴1	
23 岐南0号 踏切	
24 岐南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 折立稲葉	

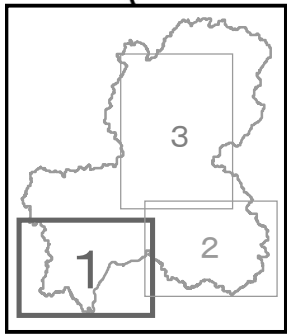
凡例

<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

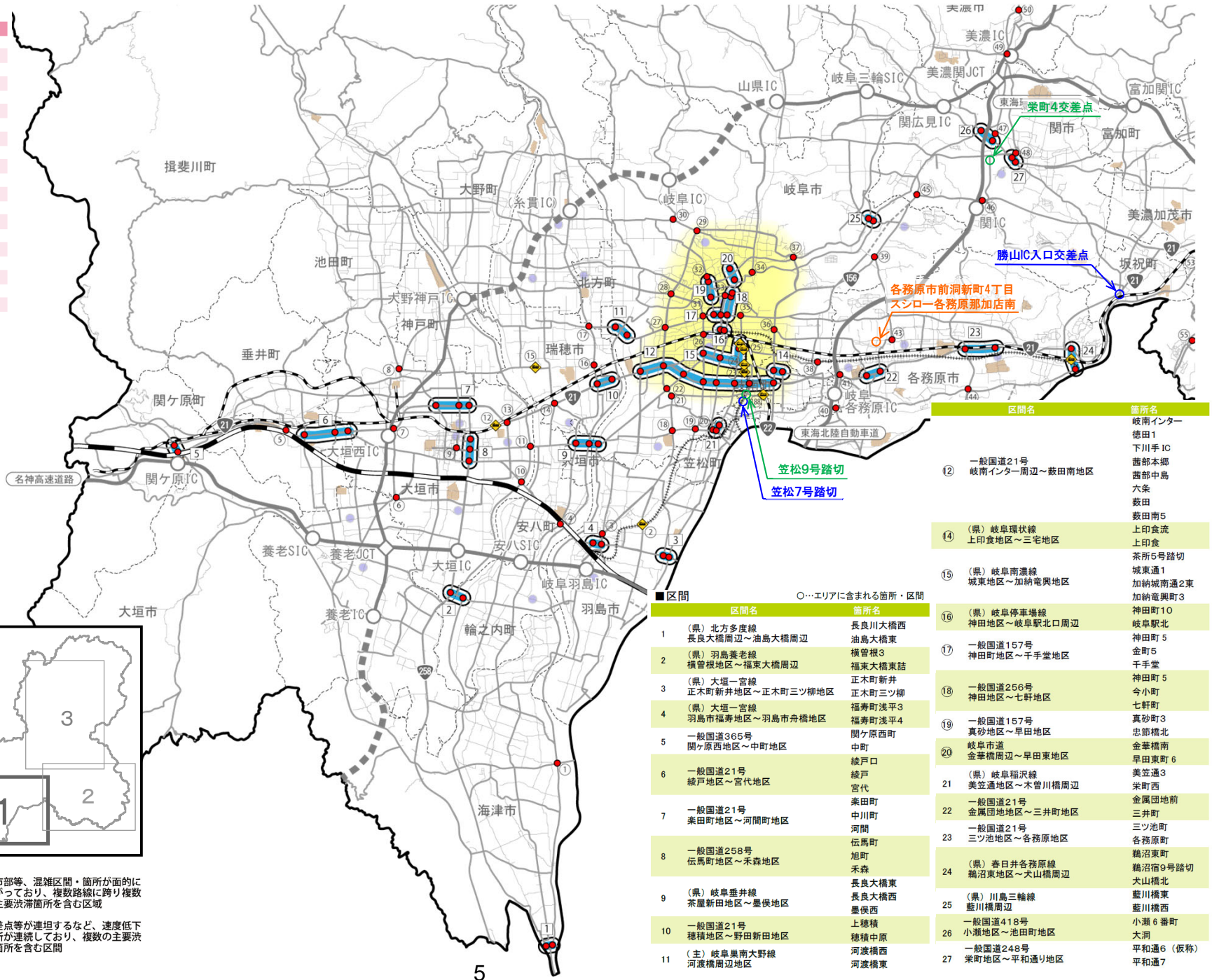
<道路種別>

- 高速道路
- 一般国道以上
- 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

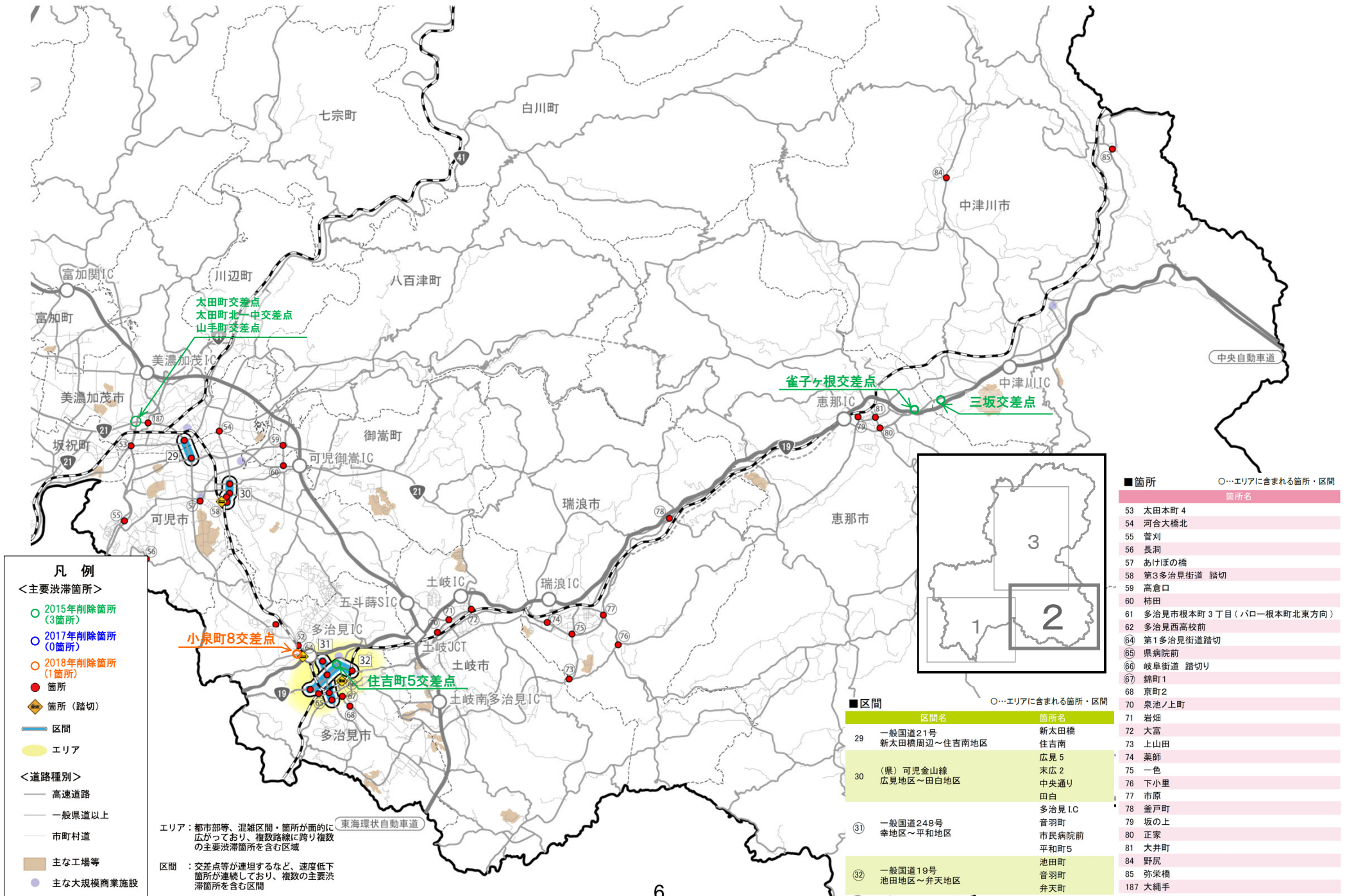


区間名	箇所名
1	岐阜インター 徳目1
2	下川手IC 善部本郷 善部中島 六条 葦田 葦田南5
3	上印食流 上印食
4	茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納電興町3
5	神田町10 岐阜駅北 神田町5
6	金町5 千手堂 千手堂
7	神田町5 今小町 七軒町
8	真砂町3 忠節橋北 金華橋南 早田東町6
9	美笠通3 美笠通4
10	金属団地前 三井町
11	三ツ池町 各務原町 鶴沼東町 鶴沼9号踏切
12	美笠通3 美笠通4
13	金属団地前 三井町
14	三ツ池町 各務原町
15	鶴沼東町 鶴沼9号踏切
16	藍川橋東 藍川橋西
17	小瀬川6番町 大洞
18	平和通6 (仮称) 平和通7

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
2	(県) 羽島養老線 横菅根地区～福東大橋周辺
3	(県) 大垣一宮線 正木町新井地区～正木町三ツ柳地区
4	(県) 大垣一宮線 羽島市福寿地区～羽島市舟橋地区
5	一般国道365号 関ヶ原西地区～中町地区
6	一般国道21号 綾戸地区～宮代地区
7	一般国道21号 桑田町地区～河間町地区
8	一般国道258号 伝馬町地区～禾森地区
9	(県) 岐阜垂井線 茶屋新田地区～墨俣地区
10	一般国道21号 穂積地区～野田新田地区
11	(主) 岐阜県南大野線 河渡橋周辺地区

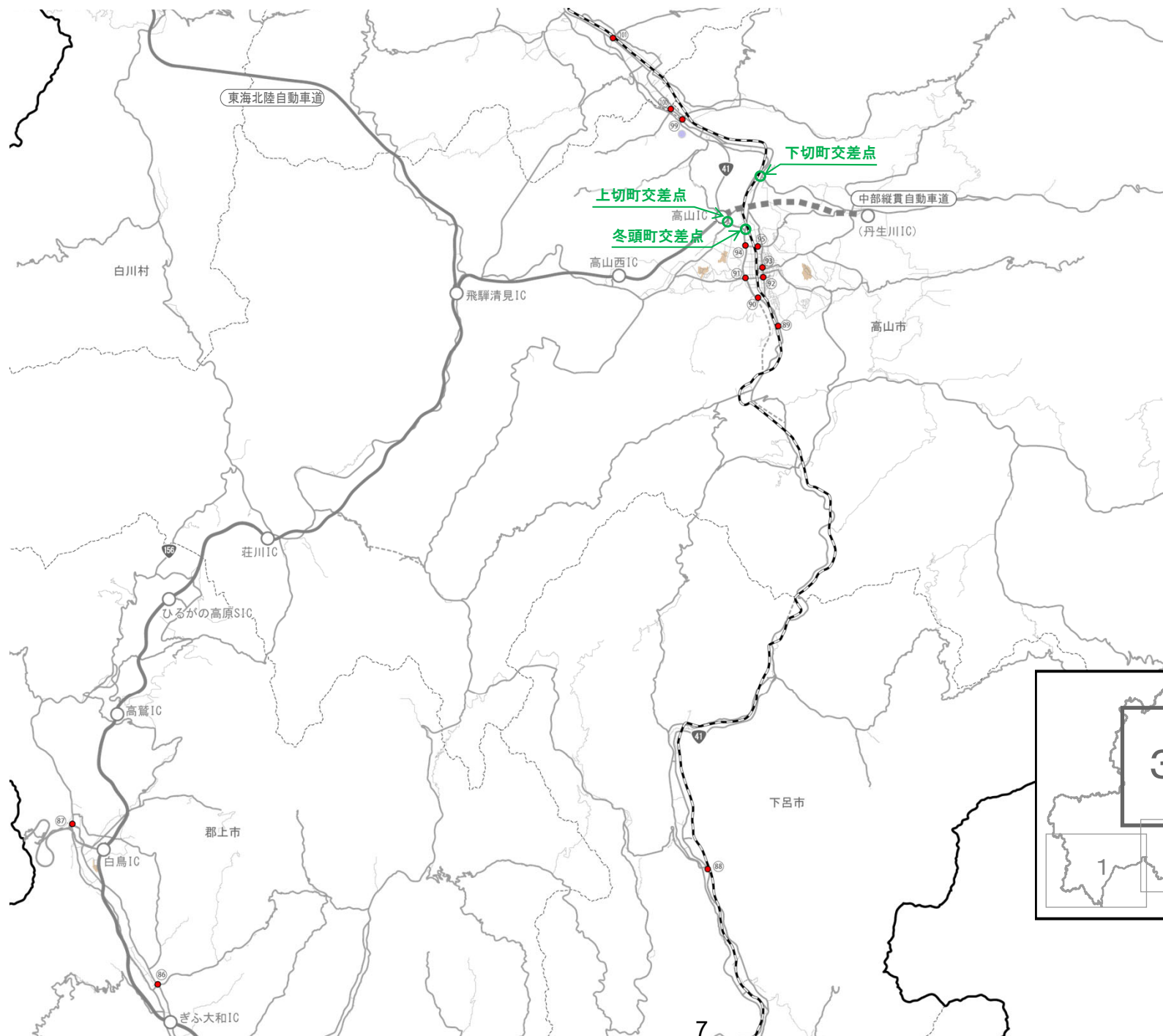
■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

②東濃地域



■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

③中濃・飛騨地域



■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>

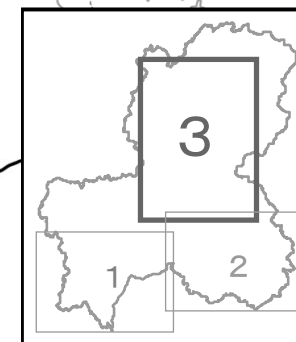
- 2015年削除箇所 (3箇所)
- 2017年削除箇所 (0箇所)
- 2018年削除箇所 (0箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)

区間

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

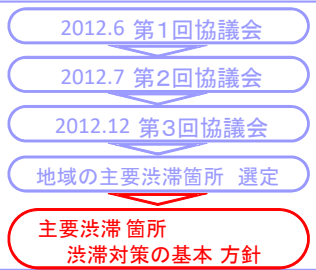
1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針(2013年9月11日策定)

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



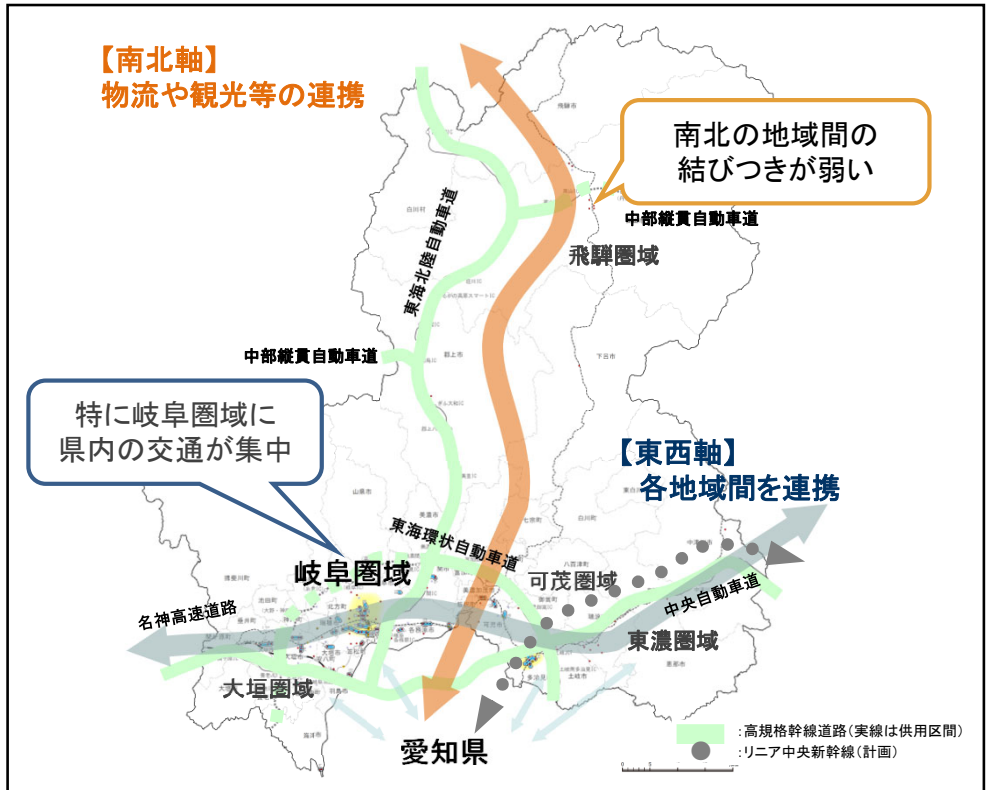
1. 岐阜県の概況

	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)

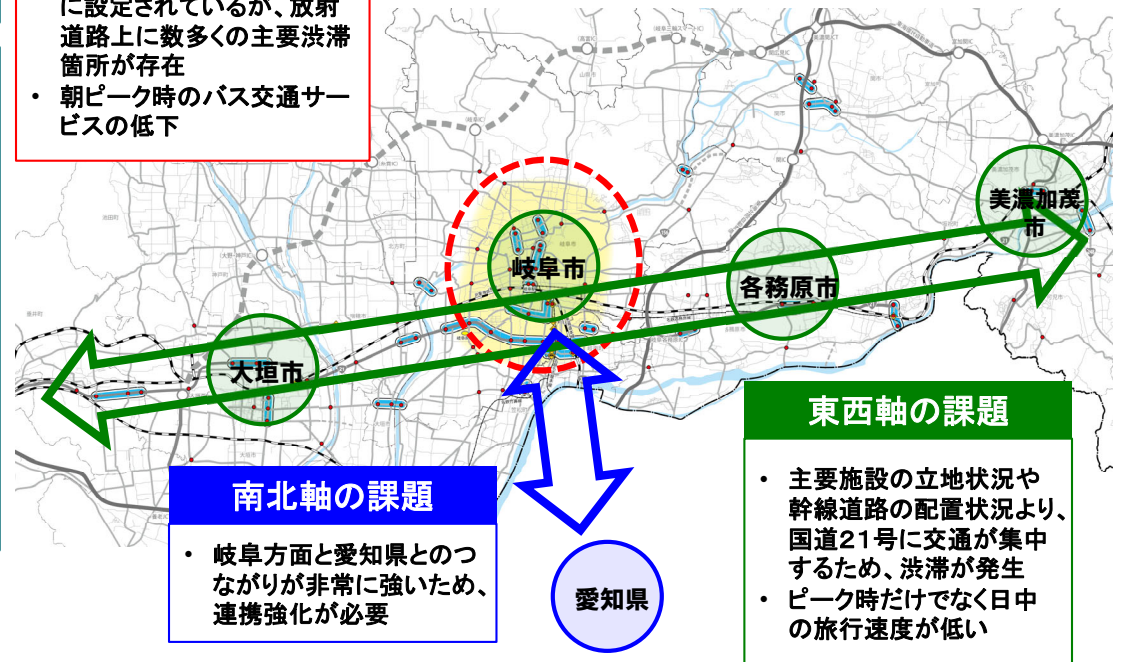
(3) 対策メニュー

	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】

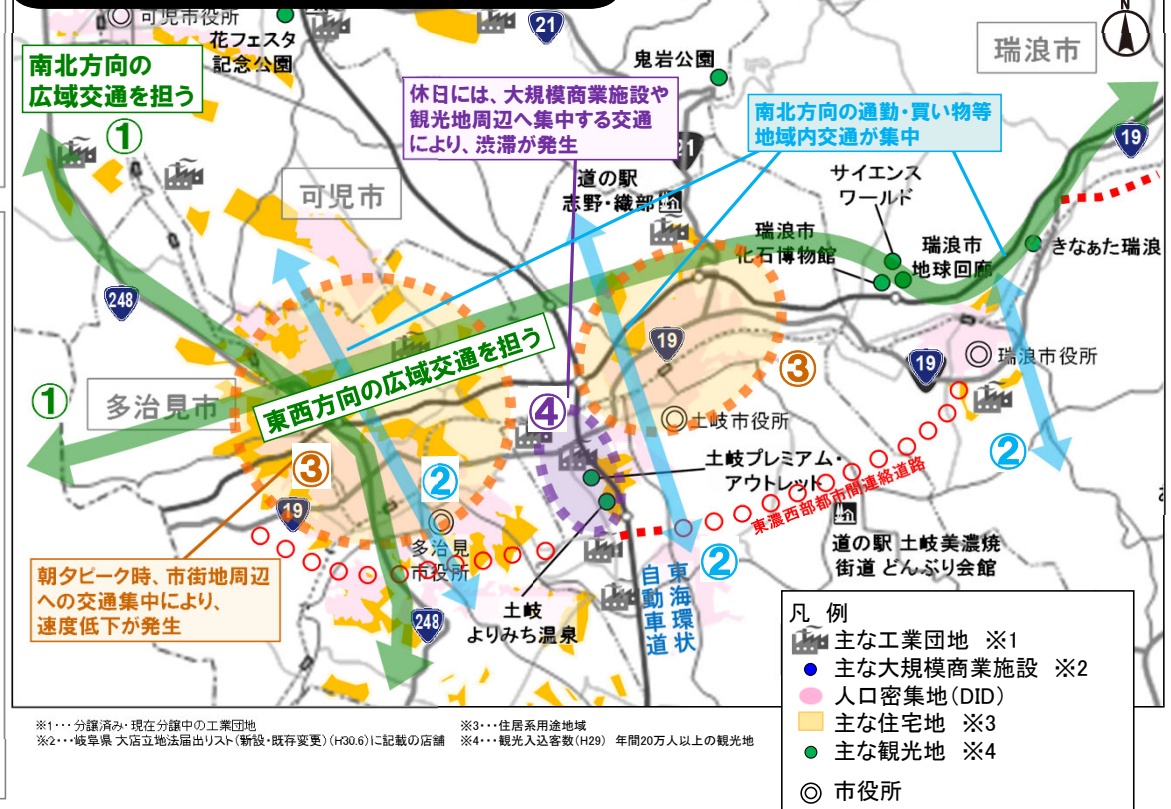
- ① 東西方向の広域交通を担う国道19号、および、南北方向の広域交通を担う国道248号に、地域内交通が混在。
- ② 南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③ 朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④ 休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

【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

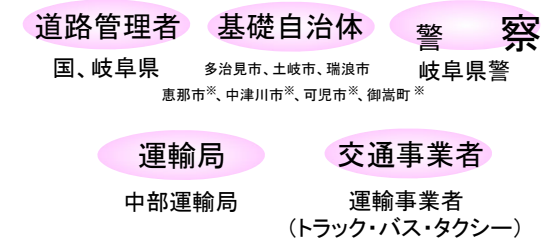
東濃西部の現状の交通課題



(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。

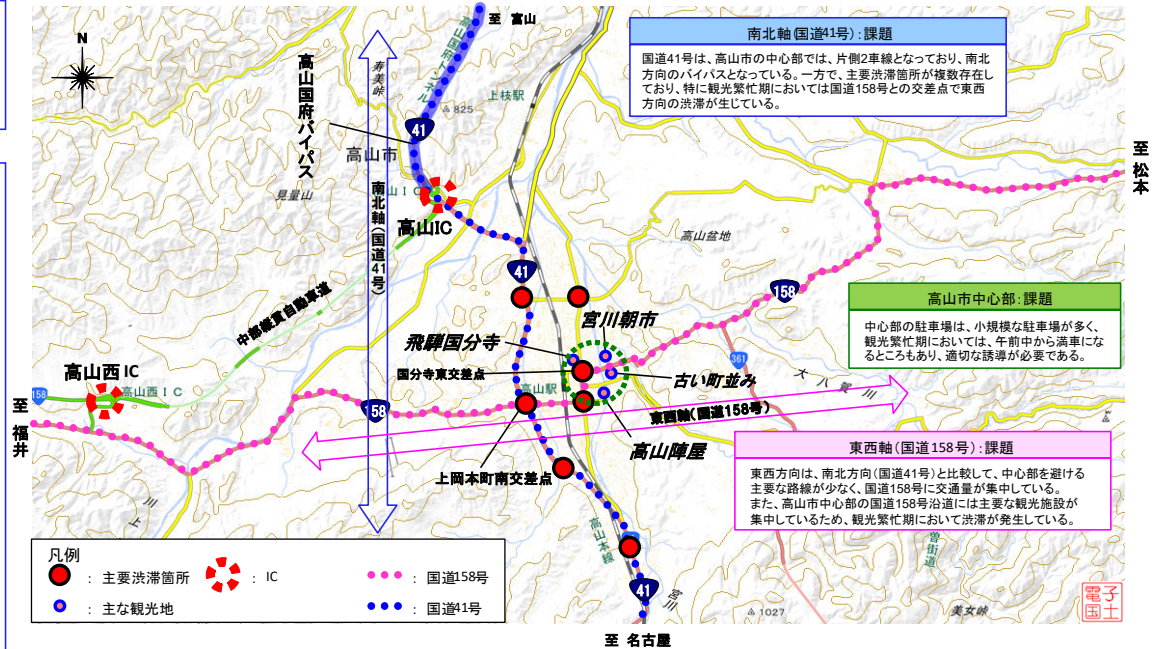
【現状の課題】

- ・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。

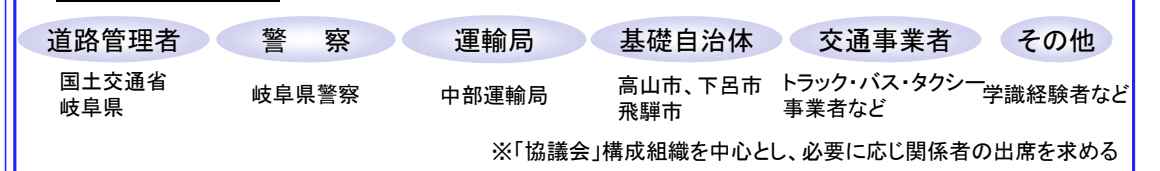
【将来像】

- ・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. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

2-1 2013～2019年度に実施した主な対策

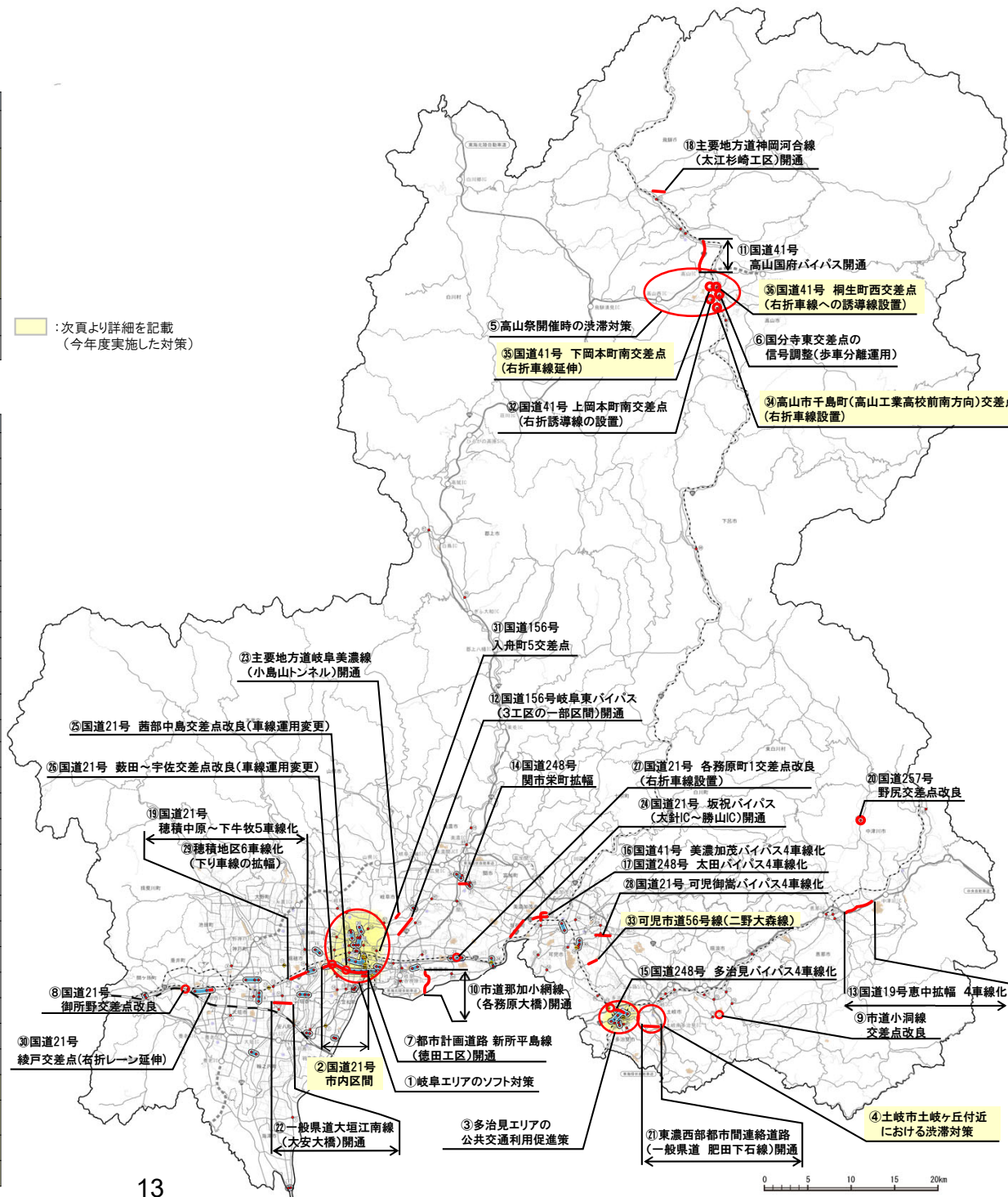
【総合対策等】

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	国道21号 市内区間におけるソフト対策検討	国土交通省 岐阜県 岐阜市
③	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)
④	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
⑤	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
⑥	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
⑦	2012年 9月	都市計画道路新所平島線(徳田工区)開通	岐阜県
⑧	2013年 3月	国道21号 御所野交差点改良	国土交通省
⑨	3月	市道小洞線 交差点改良	瑞浪市
⑩	3月24日	市道那加小網線(各務原大橋)開通	各務原市
⑪	9月22日	国道41号高山国府バイパス開通	国土交通省
⑫	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
⑬	10月30日	国道19号恵中拡幅 4車線化	国土交通省
⑭	12月	国道248号 関市栄町拡幅	岐阜県
⑮	2014年 3月	国道248号 多治見バイパス4車線化	岐阜県
⑯	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	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	3月16日	国道21号 可児御嵩バイパス(可児御嵩IC東～瀬田)4車線化	国土交通省
㉘	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	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	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
㉛	2019年 8月 29日	国道41号 上岡本町南交差点改良(右折誘導線の設置)	国土交通省
㉜	10月 7日	可児市道56号線(二野大森線)の開通	可児市
㉝	2020年 3月13日	(市)江名子千島線 高山市千島町交差点(高山工業高校前南方向)(右折車線設置)	国土交通省 高山市
㉞	3月25日	国道41号 下岡本町南交差点(右折車線延伸)	岐阜県
㉟	3月25日	(一)町方高山線 桐生町西交差点(右折車線への誘導線設置)	岐阜県

○ : 次頁より詳細を記載
(今年度実施した対策)



2. 実施した渋滞対策

2-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏

(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、公安委員会) 継続 【利用者団体連携】

【実施体制】

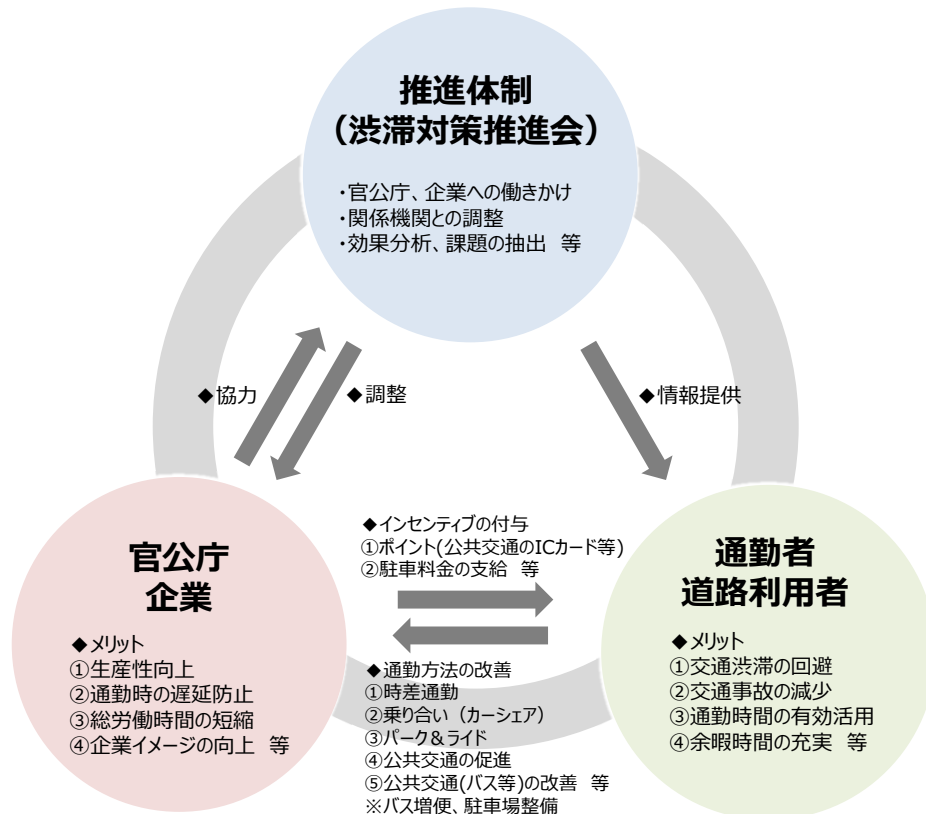
・平成30年 第2回岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会において、下左図の渋滞削減のためのソフト対策の実施に向けた体制を確認

【対策検討・推進組織】

- ・平成31年(令和元年)より岐阜県、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諮り、検討中の市内立体施工時のソフト対策も含めた取組方法に関して検討
- ・令和2年度より具体的な取り組みを進めるために「市内立体施工時渋滞対策推進会」として、組織的に検討・推進の共有を図り工事着手に向けた準備を進める

①ソフト対策の実施に向けた体制

(H30年度第2回資料より)



◆岐大 B P 市内立体施工時渋滞対策推進会

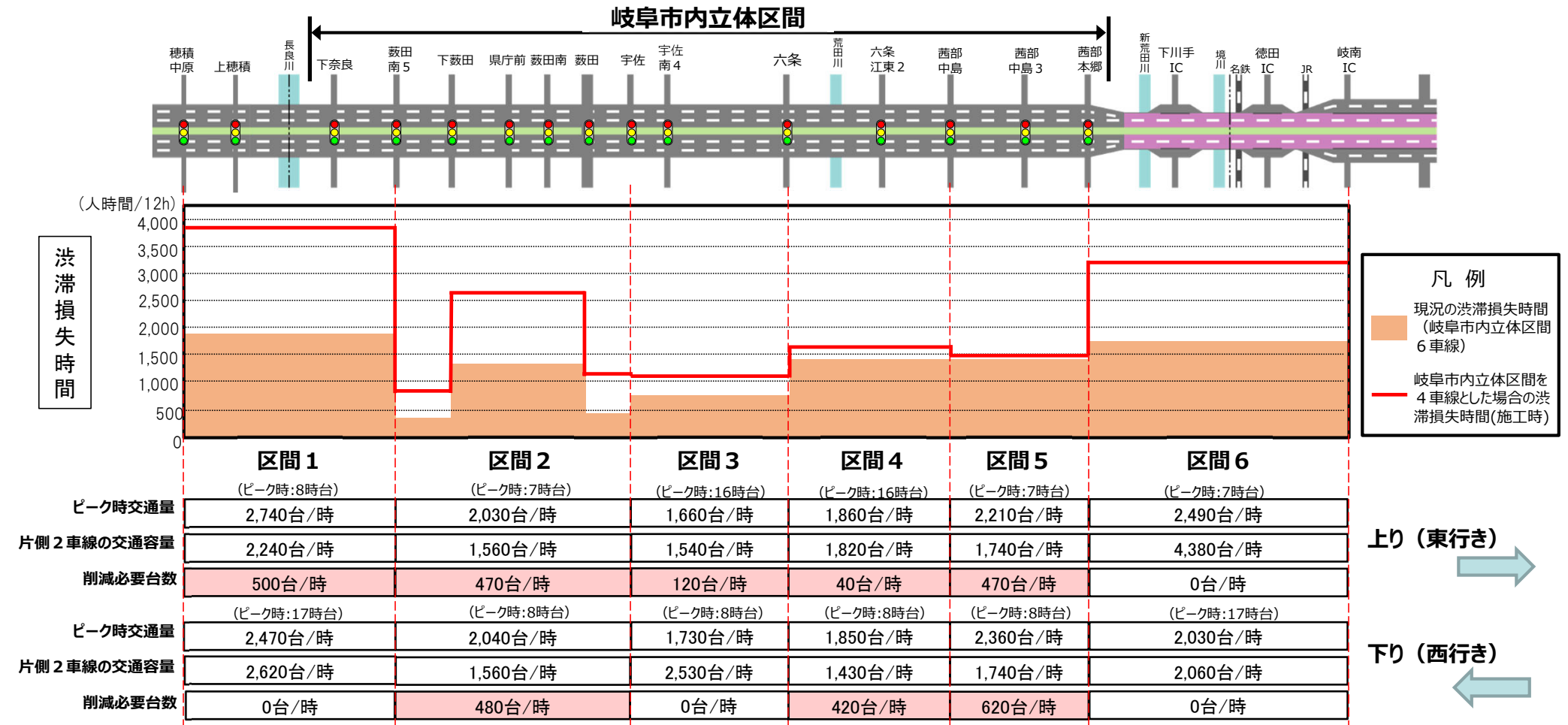
- 実施日 : 令和2年7月17日(金)
- メンバー : 国土交通省 岐阜国道事務所
岐阜県 県土整備部 道路建設課
岐阜市 基盤整備部 基盤整備政策課
広域事業推進課
公安委員会 警察本部 交通企画課・交通規制課
- 議事内容 : ・コロナ禍における岐阜県取り組みにおける交通影響
・施工時ソフト対策の必要性
・削減必要台数の設定
・国道21号岐阜市内立体化区間の使われ方分析
・ソフト対策の検討

2. 実施した渋滞対策

② 施工時ソフト対策の必要性

【検討内容】

- ・施工時において岐阜市内立体区間を片側2車線運用した場合、当該区間の流入部をはじめ多大な渋滞が発生することから、特にピーク時には基本的に片側3車線を確保する必要性が高い。施工中に常時片側2車線とした場合、渋滞による損失が多くなる。
- ・現況のピーク時交通量に対し片側2車線の交通規制となった場合に削減が必要となる交通量(ピーク時交通量－片側2車線の交通容量)を削減必要台数と設定する。削減必要台数が設定された区間においてソフト対策を検討する。
- ・工事期間中も現況と同等以上の混雑状況としないため、片側2車線の交通容量は可能交通容量に対して混雑度を加味して算出した上で、削減必要台数を区間ごとに設定した。



※渋滞損失時間算出時に用いた交通量、旅行時間(所要時間)データ

○現況の渋滞損失時間(岐阜市内立体区間片側3車線):交通量、旅行時間とも渋滞協の損失時間算出データを使用(ただし、西部中島~六条間の交通量はR1交通量調査結果を使用)。

○岐阜市内立体区間を片側2車線とした場合の渋滞損失時間(施工時):交通量は片側3車線(現況)と同じ交通量を使用。旅行時間はマイクロシミュレーション(施工時検討として岐阜市内立体区間片側2車線のケース(7時台):H26岐阜国道管内円滑化検討業務)の推計結果を使用。他の時間帯の旅行時間は下記方法にて設定。

・岐阜市内立体区間:7時台のマイクロ推計の旅行時間に対し、渋滞協の損失時間算出データの旅行時間比(各時間帯の旅行時間÷7時台の旅行時間)を掛けた値を使用。

・岐阜市内立体区間の流入部(外側)の区間:R1渋滞調査(下奈良、西部本郷)より渋滞長が計測されている時間帯に対しては岐阜市内立体区間と同様に旅行時間比を掛けた値を使用し、渋滞長が計測されていない時間帯は現況(渋滞損失時間算出データ)と同じ旅行時間を使用。

2. 実施した渋滞対策

④施工時ソフト対策検討

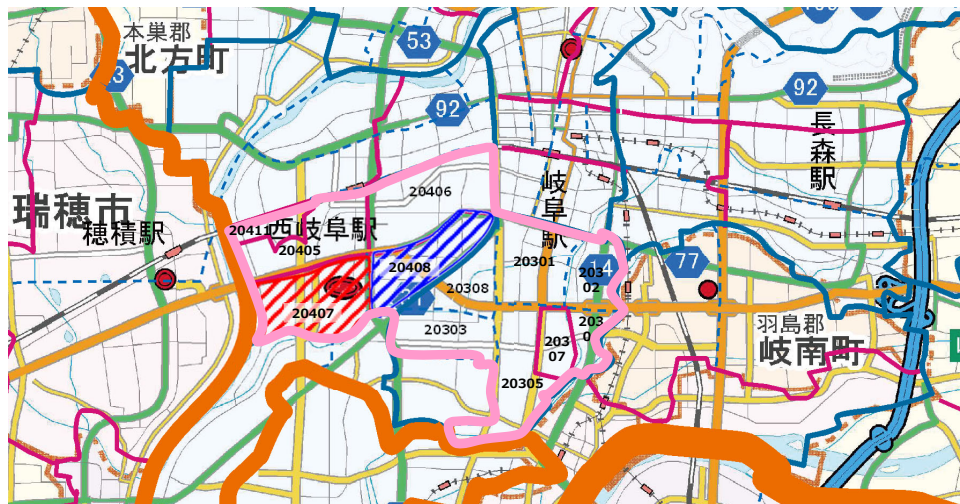
【検討内容】

- ・国道21号沿線への自動車の着地トリップについてみると、藪田付近の官公庁が集中するゾーンへのトリップ数が最も多い状況。
- ・ソフト対策の効果を発現させるためには、規模の大きい事業所から協力を依頼していくことが必要であり、事業所が多く立地している国道21号沿線の中で、規模の大きい事業所(500人以上)は岐阜県庁及び県警となっている。
- ・自動車通勤トリップが集中しているゾーンに立地している事業所に対してソフト対策の協力を働きかけていくものとし、ソフト対策メニューとしては時差出勤、公共交通機関への転換、迂回誘導などが考えられる。

◆国道21号沿線の自動車トリップ分析

	国道21号沿線ゾーン											計	
	20301	20302	20303	20305	20306	20307	20308	20405	20406	20407	20408		20411
トリップ数	1,840	921	2,065	2,585	564	471	1,122	2,500	2,893	8,083	4,715	353	28,112
構成比	7%	3%	7%	9%	2%	2%	4%	9%	10%	29%	17%	1%	100%

※20407は官公庁が集中するゾーン



着目ゾーンに関する凡例

- 国道21号沿線ゾーン
- 20407ゾーン（官公庁ゾーン）
- 20408ゾーン

※番号は、中京PT小ゾーン番号で、上表との対応関係を表す

中京PTゾーンの凡例

- 22地域界
- 中ゾーン界
- 基本ゾーン界
- 小ゾーン界

◆事業所の立地状況

20407ゾーン（官公庁ゾーン）
20408ゾーン

● 事業所



◆ソフト対策メニュー(案)

<p>時差出勤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 8:00付近に集中する通勤トリップを時間的に分散 	<p>公共交通機関への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 発地、着地とも駅勢圏の自動車トリップに対し、交通手段の変更を促す 	<p>迂回誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道21号に並行する新所平島線に迂回誘導
--	--	--

2. 実施した渋滞対策

2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域

(1) 土岐ヶ丘周辺の大型商業施設に対する道路交通アセスメント (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)【継続実施】

- 中山鉱山周辺土地利用促進事業(土岐市土岐津町土岐口字中山地先)は、中山鉱山跡地への「(仮称)イオンモール土岐(出店時期:2022年以降)」を中心とした約38haに及ぶ開発事業。
- これまでに土岐市により、「土岐口開発アクセス道路」や「国道19号の付加車線設置」他の整備が進められている。
- 平成27年度に「土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議」を設立し、土岐プレミアム・アウトレット、テラスゲート土岐の渋滞対策に取組み、効果検証、ニーズの把握を図りつつ、施策の追加や見直しを図ってきた。
- **令和2年度より、イオンモール(株)、多治見市をメンバーに加え、イオン開業に向けた対策を検討する。**

位置図



物件情報

企業情報	事業紹介	ニュースリリース	CSR・環境活動	株主・投資家情報	採用情報
------	------	----------	----------	----------	------

ホーム > 施設のご案内 > (仮称)イオンモール土岐

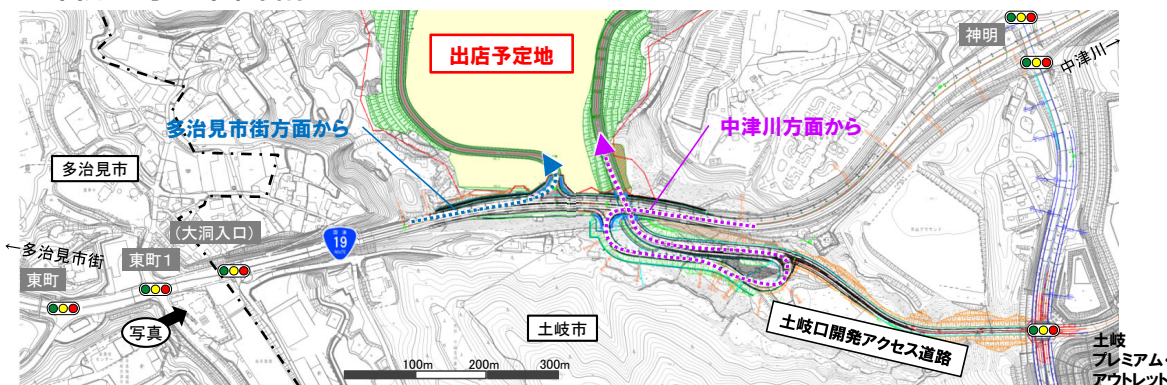
(仮称)イオンモール土岐 物件情報

モール概要

モール名称	(仮称)イオンモール土岐	敷地面積	約200,000㎡
所在地	岐阜県土岐市土岐津町土岐口字中山	延床面積	約92,000㎡
開店日	2022年以降		
駐車台数	約4,800台		

※出典: イオンモール株式会社ホームページ
<https://www.aeonmall.com/mall/detail/96>

国道19号との位置関係



2. 実施した渋滞対策

(2) 大森新田交差点 ～可児市道56号線（二野大森線）～

(実施主体:可児市)

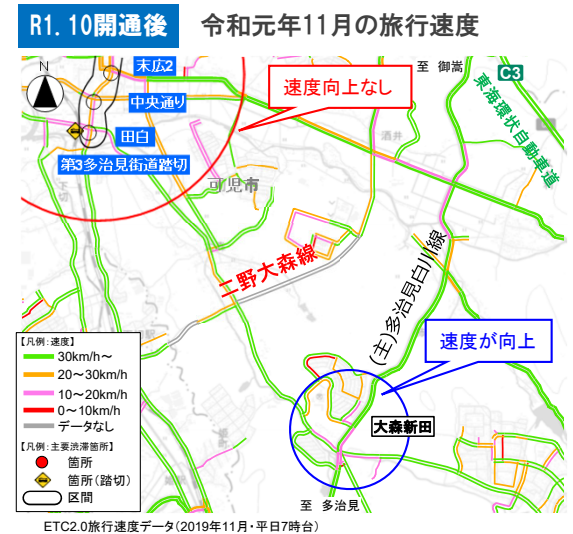
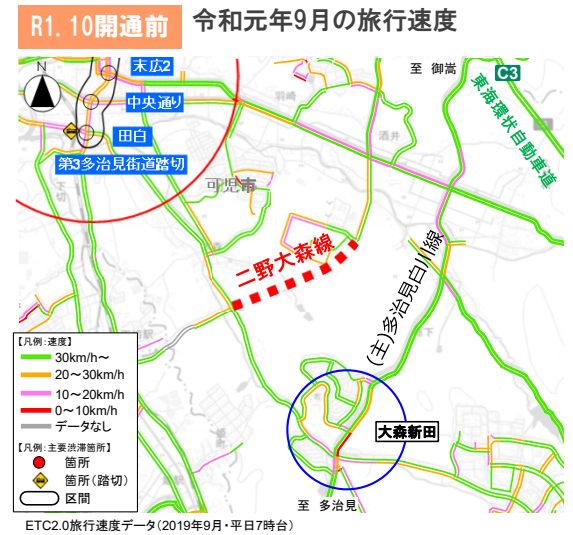
- 多治見白川線は、多治見市北部・JR太多線沿線の住宅地等と可児市を結ぶ交通が「大森新田交差点」に集中することで混雑が発生していた。
- **可児市道56号線(二野大森線)の整備(令和元年10月7日開通)**により、県道<113>善師野多治見線を経由した交通転換により「大森新田交差点」の**旅行速度が向上**。



■ 多治見白川線 「大森新田交差点」



■ 可児市道56号線(二野大森線) 事業着手 平成24年 供用 令和元年10月7日 全体事業費 約29億円



2. 実施した渋滞対策

2-4 実施した渋滞対策：飛騨地域

(1) 下岡本町南交差点における渋滞対策(実施主体:岐阜県) <2019.3.25供用>

【課題】

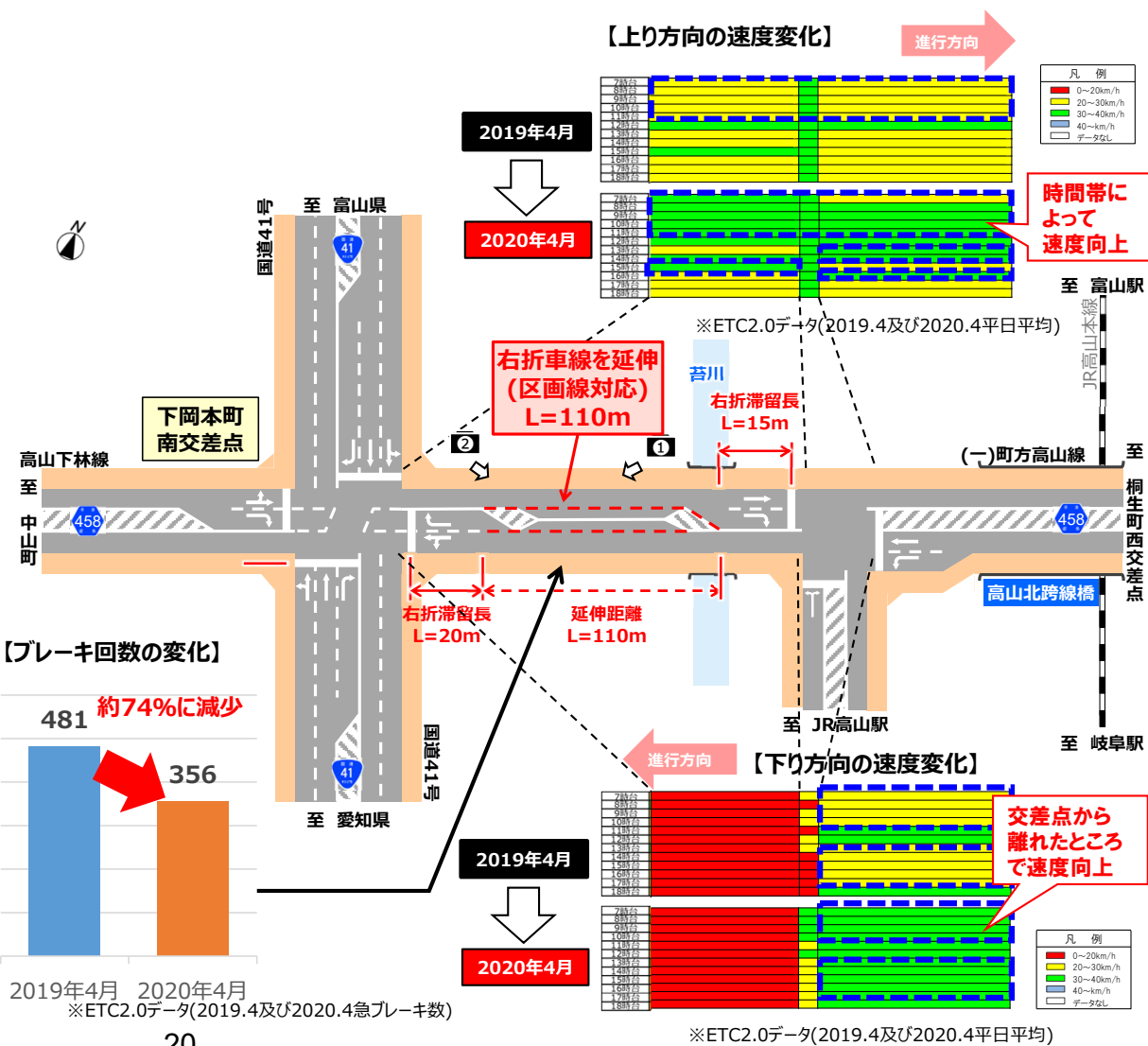
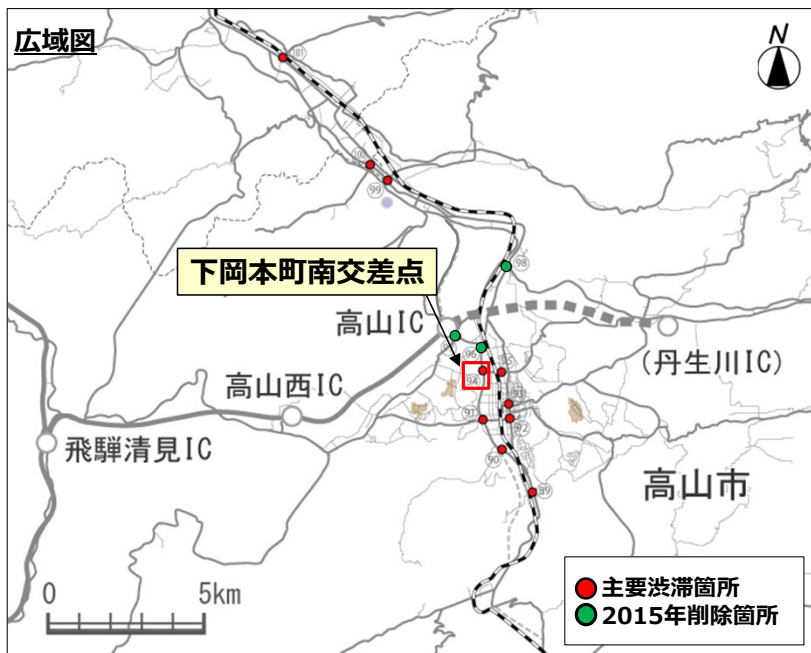
■(一) 町方高山線の下岡本町南交差点は、上下線ともに、夕方の時間帯において右折交通等の集中により、平均速度は20km/h以下であり終日速度低下。

【対策概要】

■ 下岡本町南交差点東側流入部において右折車線の延伸を実施。

【効果】

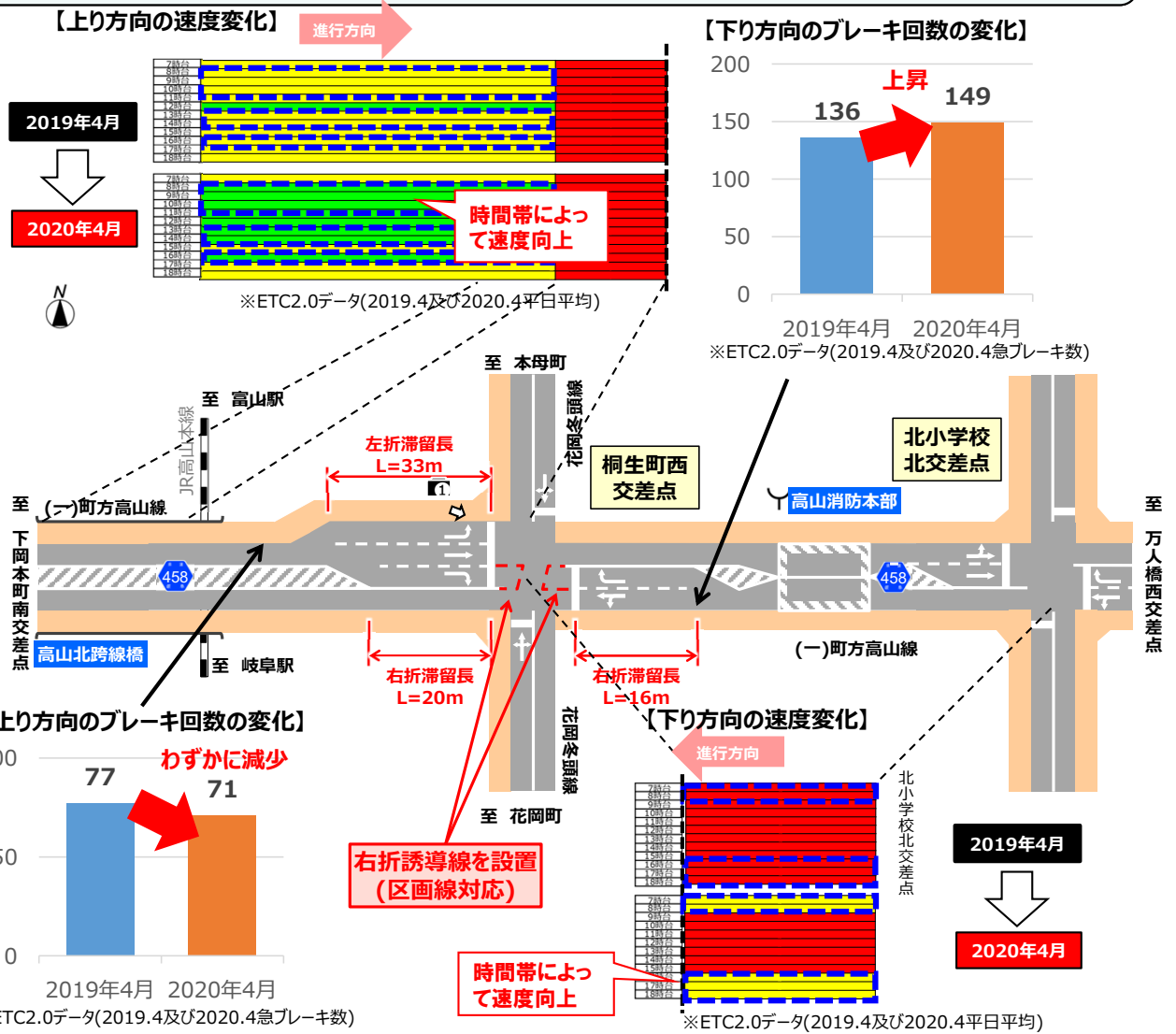
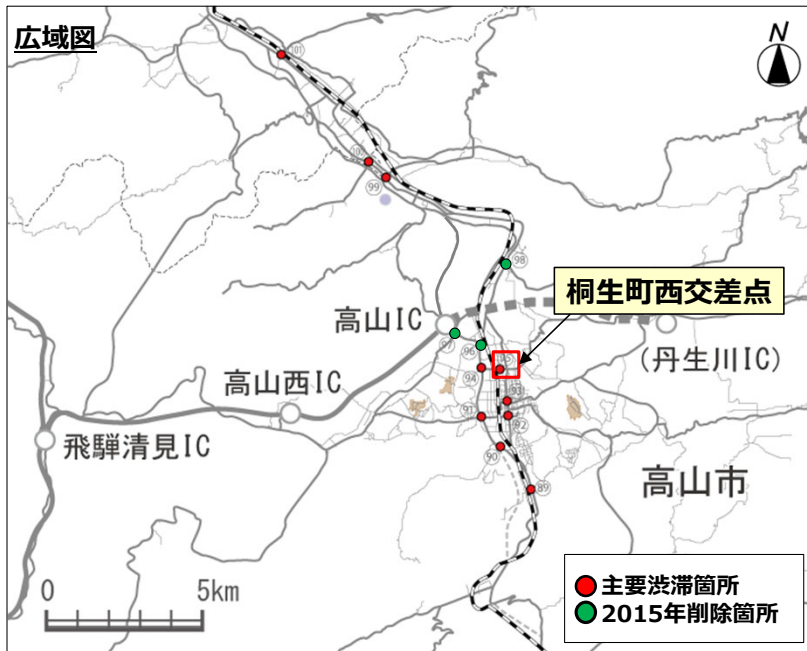
■ 時間帯によって速度向上が図られ、急ブレーキ回数も減少。交通量の回復後に改めて旅行速度やブレーキ回数、位置を確認予定。



2. 実施した渋滞対策

(2) 桐生町西交差点における渋滞対策(実施主体:岐阜県)

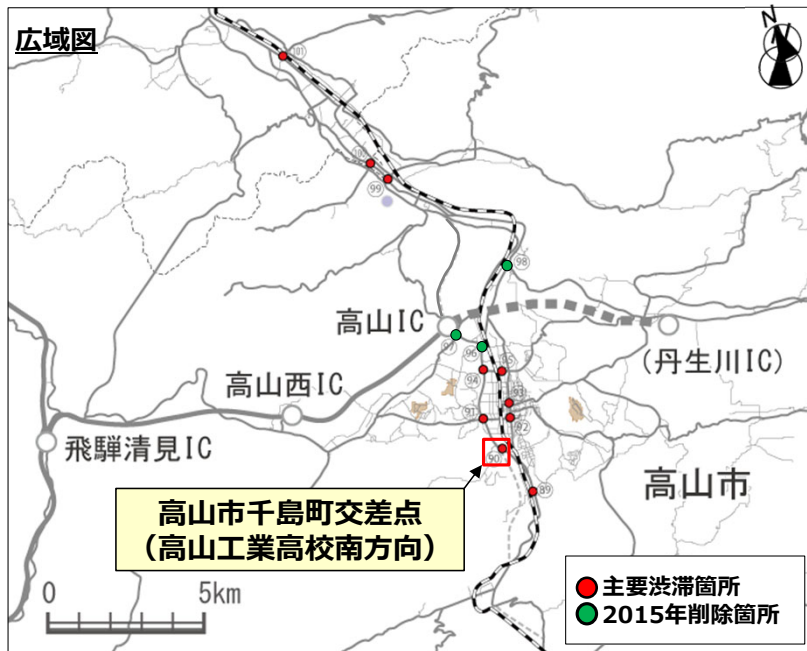
- 【課題】**
- (一)町方高山線の桐生町西交差点は、上下線において右折交通等の集中により、終日速度低下がみられる。消防車両出入のため、右折滞留長が十分に確保されていない。
- 【対策概要】**
- 桐生町西交差点において、右折車両の誘導線を設置を実施。
- 【効果】**
- 時間帯によって速度向上が図られ、上り線で急ブレーキ回数も減少。交通量の回復後に改めて旅行速度やブレーキ回数、位置を確認予定。



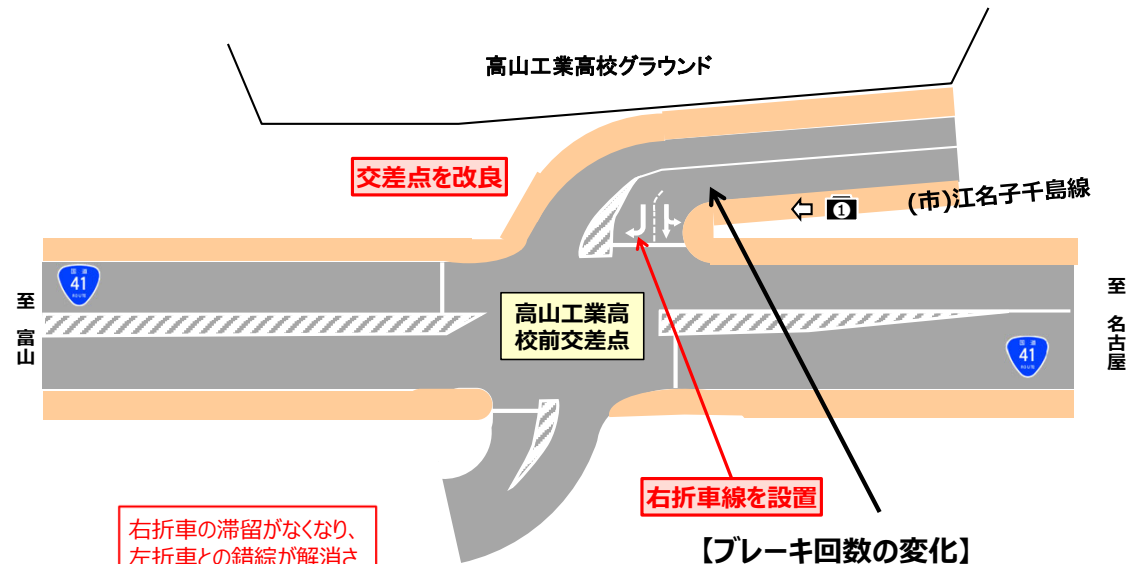
2. 実施した渋滞対策

(3) 高山市千島町(高山工業高校前南方向)交差点における渋滞対策(実施主体:国土交通省、高山市)

- 【課題】
- (市)江名子千島線の高山市千島町交差点(高山工業高校前南方向)は、右折車線が設置されておらず、左折直進車両が滞留。
- 【対策概要】
- 高山市千島町交差点において交差点改良を実施し、(市)江名子千島線北側流入部に右折車線を新たに設置。
- 【効果】
- 急ブレーキ回数が減少し、右折車の来注がなくなり左折車との錯綜が解消され、安全性が向上し渋滞が緩和。交通量の回復後に改めて旅行速度やブレーキ数、位置を確認予定。



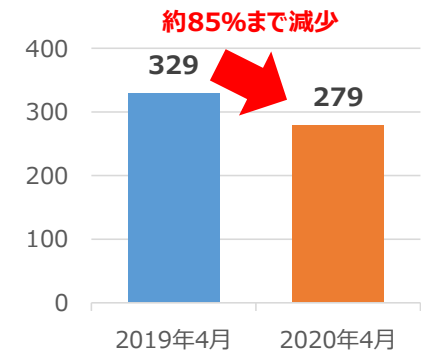
【改良後の交差点の状況】



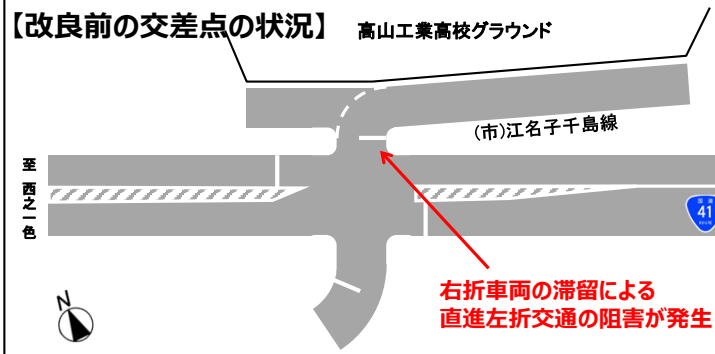
右折車の滞留がなくなり、左折車との錯綜が解消され、交差点の安全性が向上し渋滞緩和



【ブレーキ回数の変化】



※ETC2.0データ(2019.4及び2020.4急ブレーキ数)



3. 今年度の取り組み予定

3. 今年度の取り組み予定

3-1 エリアの基本方針に基づく対策

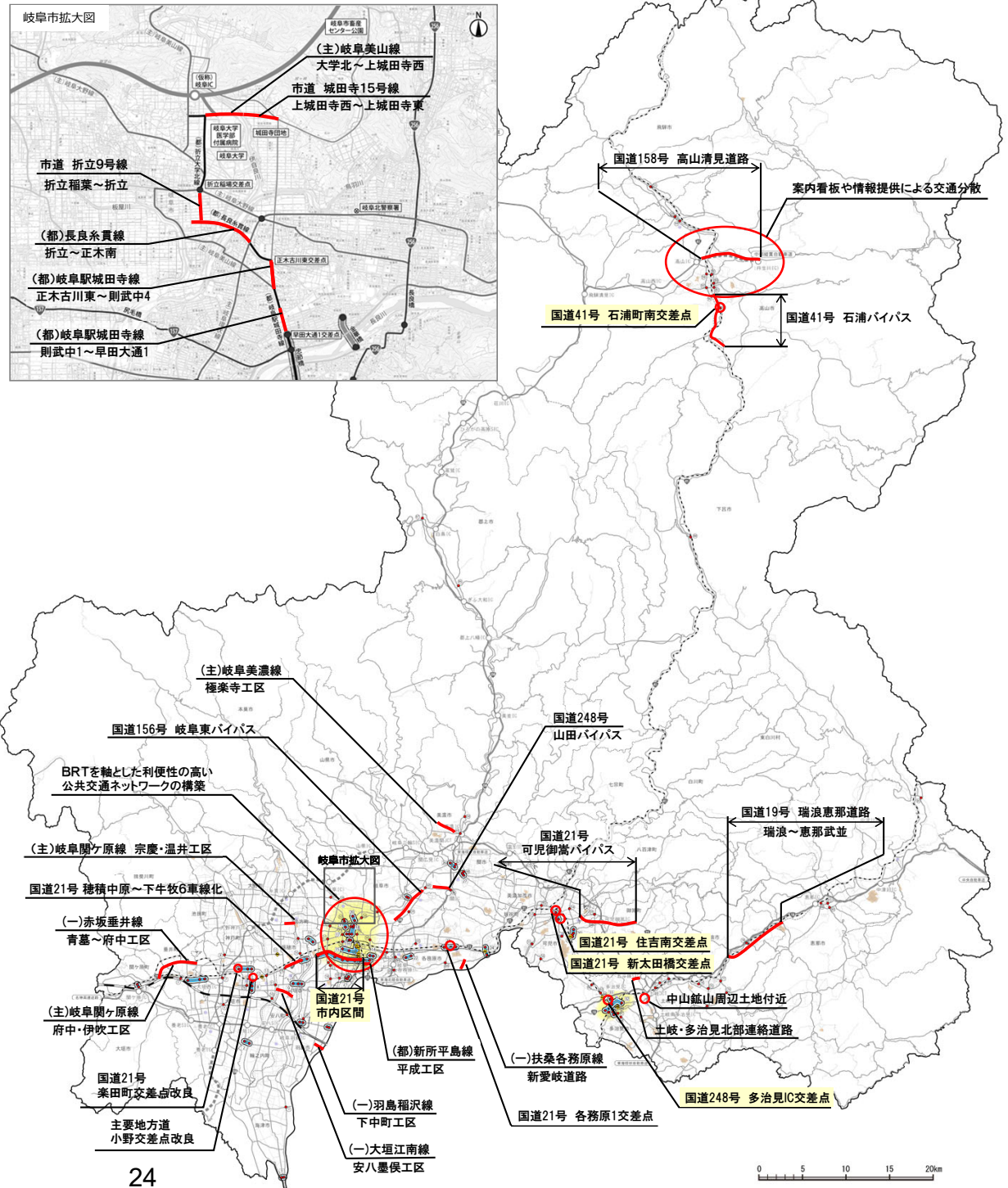
【総合対策等】

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	2020年度 実施予定
東濃圏域	中山鉱山跡地付近	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 渋滞対策検討会議	2020年度 実施予定
飛騨地域	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 折立稲葉～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	(主)岐阜関ヶ原線 宗慶・温井工区	東海環状自動車道・大野神戸インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備	岐阜県	2021年度 完了予定
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	2020年度 完了予定
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	2020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
岐阜都市圏	国道21号 住吉南交差点	交差点改良	国土交通省	2020年度 実施予定
岐阜都市圏	国道21号 新太田橋交差点	交差点改良	国土交通省	2020年度 実施予定
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
飛騨地域	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
飛騨地域	国道41号 石浦町南交差点		国土交通省	実施中

□ : 次頁より詳細を記載

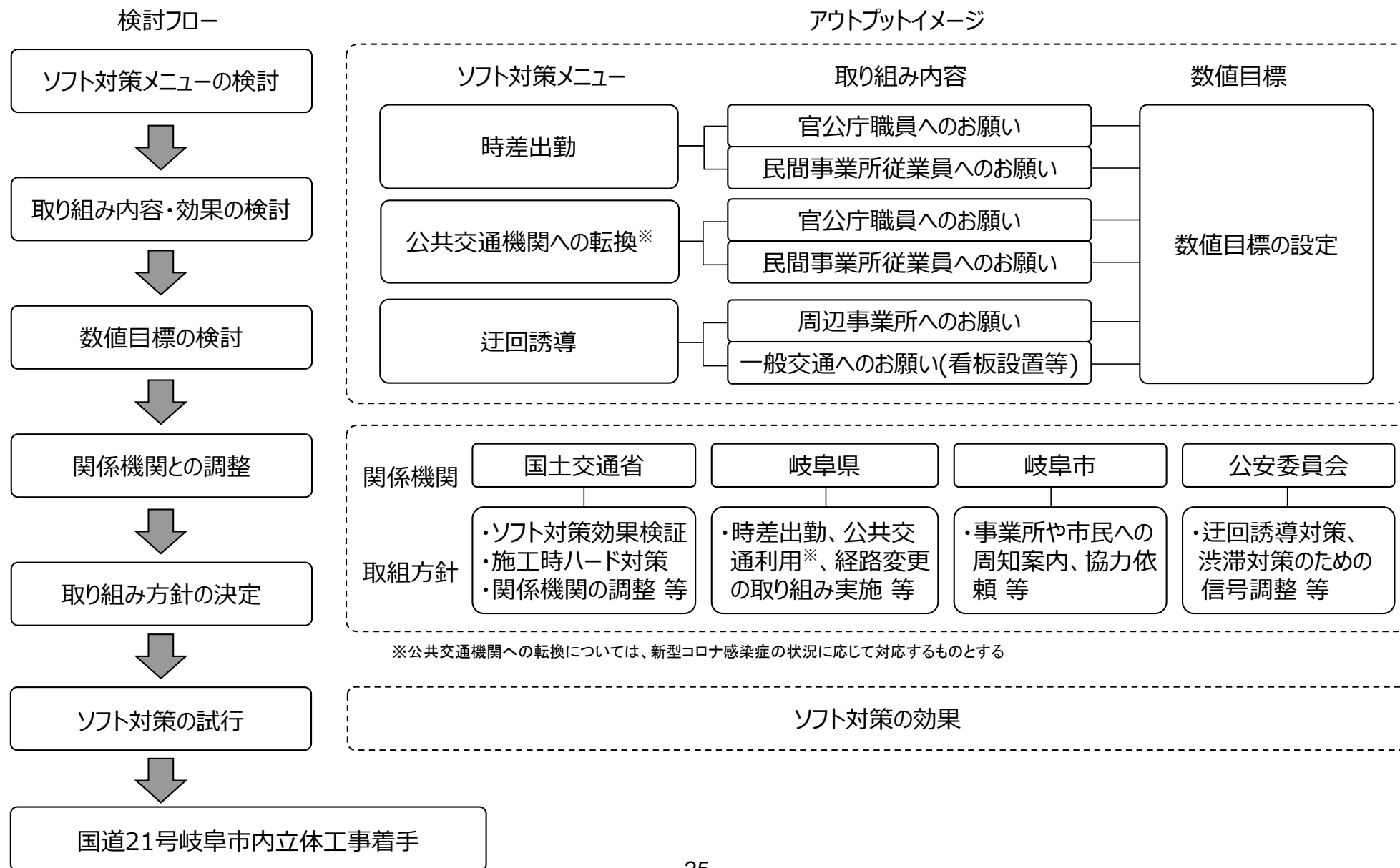


3. 今年度の取り組み予定

3-2 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、公安委員会) 継続 【利用者団体連携】

- 市内立体の工事着手に向けて、施工時ソフト対策の具体的な取り組み内容や数値目標等について検討する。
- ソフト対策について関係機関と調整のうえ、関係機関ごとの取り組み方針を決定する。



3. 今年度の取り組み予定

(2) 国道21号・住吉南交差点の車線運用変更・信号調整 (実施主体:国土交通省)

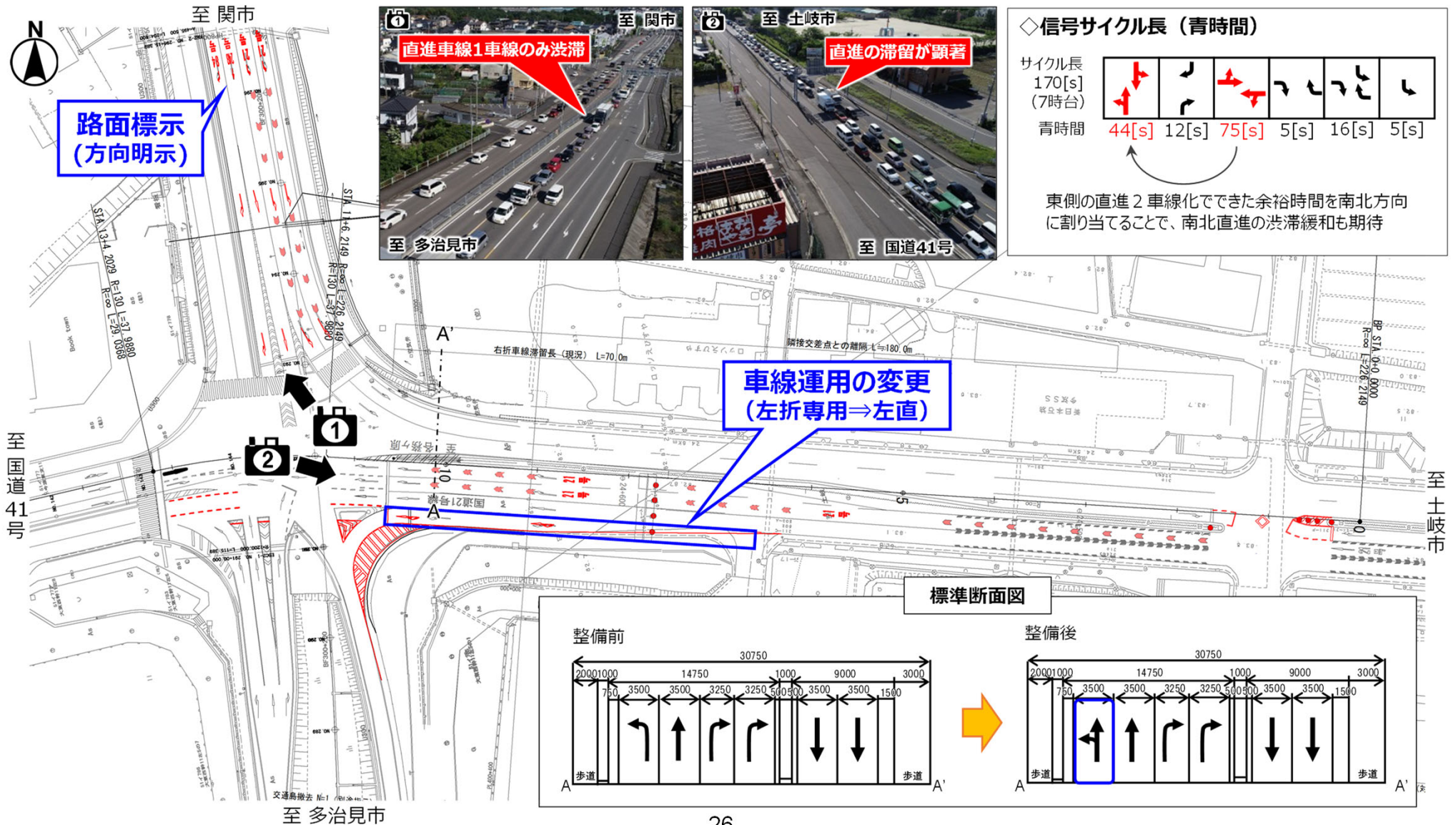
【利用者団体連携】

【課題】

- 住吉南交差点は、国道21号と国道248号が合流(分岐)する交差点であり、直進交通に加え右左折交通も多いため、各方向で渋滞が発生しています。
- 西側流入部の直進が2車線であるのに対し、東側流入部の直進は1車線に減少するため、直進交通の処理に長時間を要しています。

【取組概要】

- 東側流入部の車線運用変更により直進2車線を確保。東西交通の信号青時間を短縮し、南北交通の青時間を延長。(R着手予定)



3. 今年度の取り組み予定

(3) 国道21号・新太田橋交差点の車線運用変更 (実施主体:国土交通省)

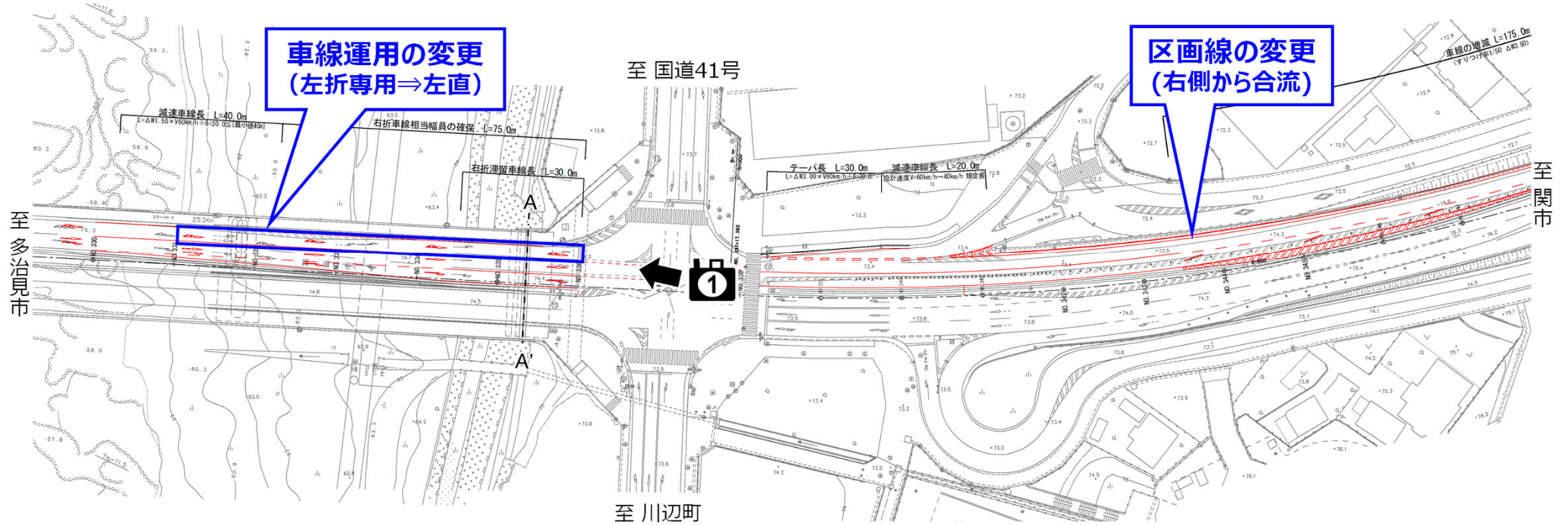
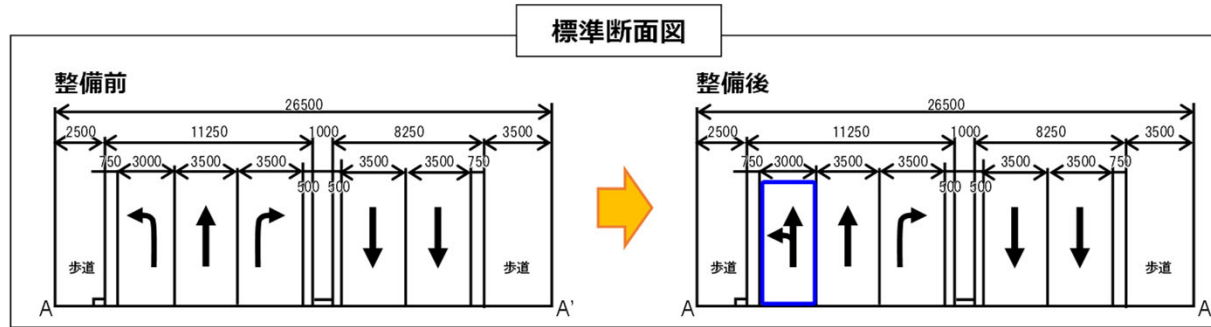
【利用者団体連携】

【課題】

■新太田橋交差点は、南側流入部(新太田橋)の直進が車線減少(2→1車線)するため、直進車線で渋滞が発生しています。

【取組概要】

■南側流入部の車線運用変更により直進2車線を確保。流出部の区画線を変更し、右側から合流する形式とする。(R2着手予定)

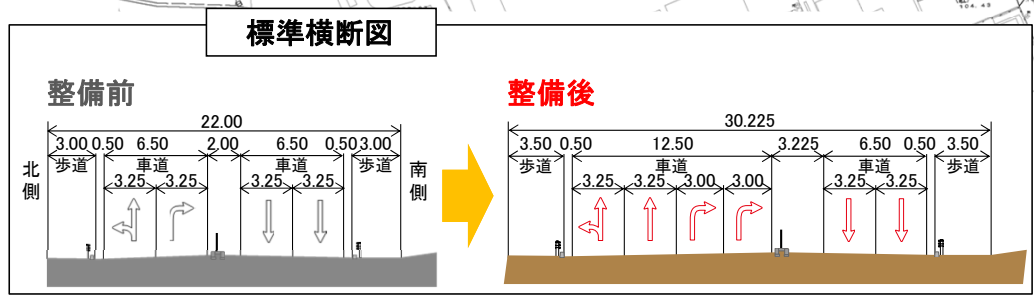
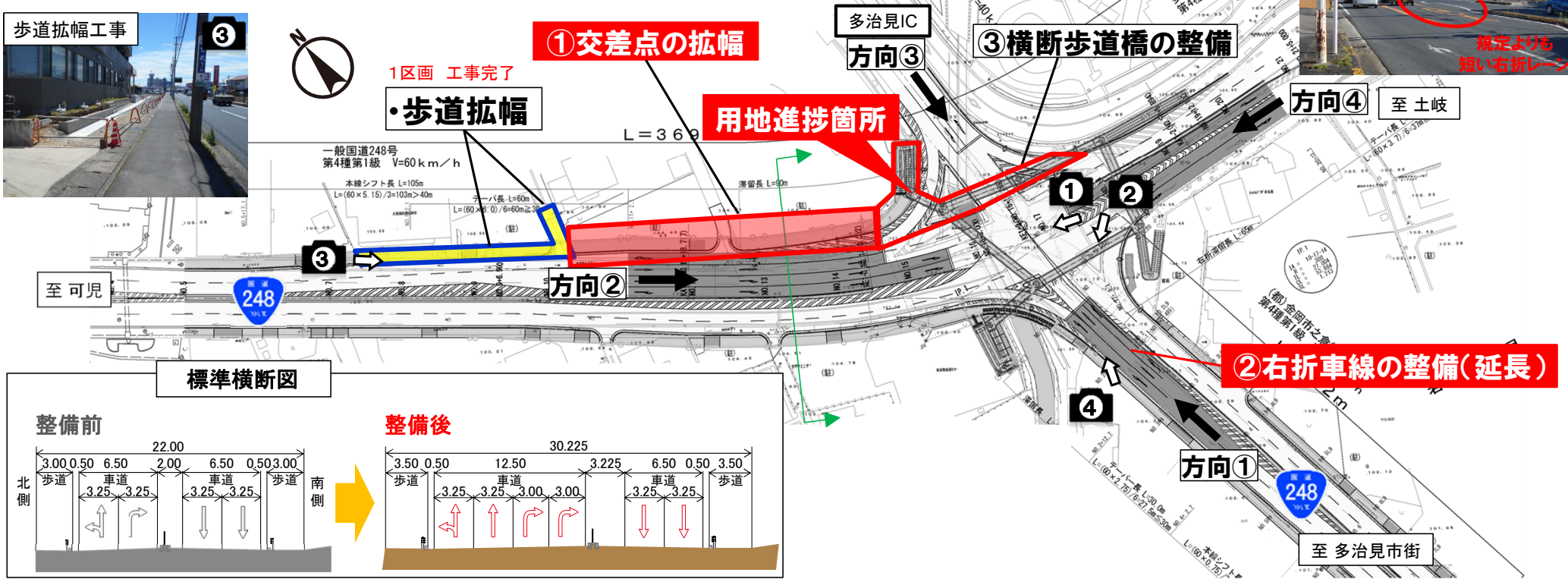
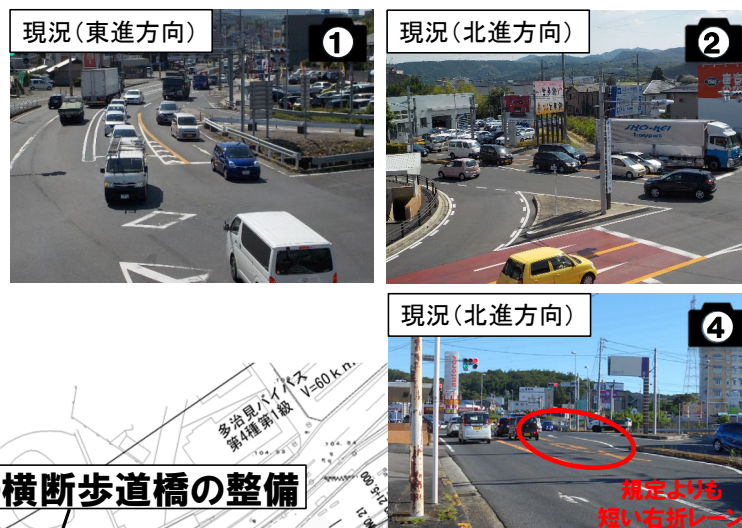
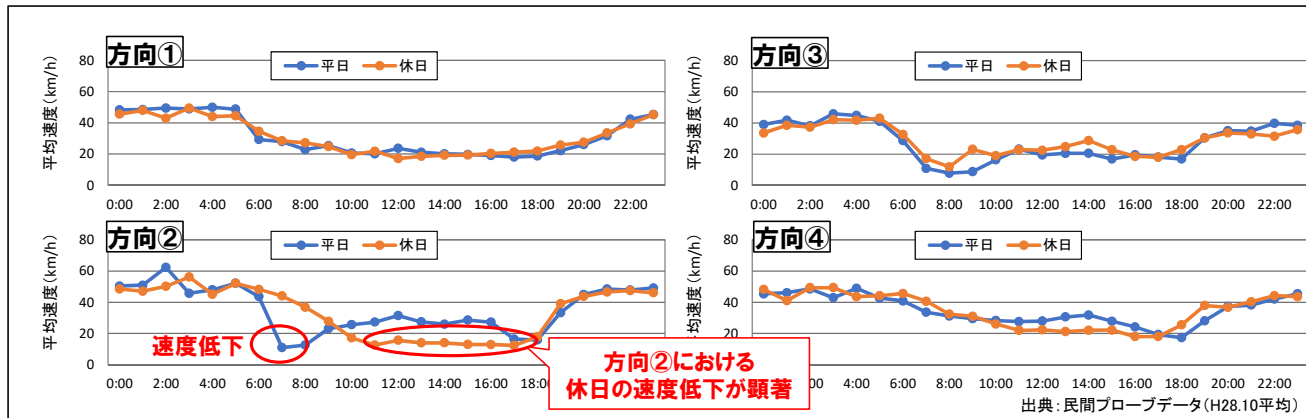


3. 今年度の取り組み予定

3-3 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。**
- **令和2年度は多治見IC入口の用地取得の進捗、交差点拡幅部及び「方向①」の右折車線整備(延長)工事を実施予定**



3. 今年度の取り組み予定

3-4 飛騨地域の渋滞対策

(1) 国道41号・石浦町南交差点の渋滞対策検討（実施主体:国土交通省、高山市）

【課題】

- 石浦町南交差点は、国道41号と(市)石浦大洞線が交差する交差点です。
- 国道41号では過去に追突事故も多発しており、市道側も混雑が大きいことや沿道施設への出入交通による走行車両への影響もあります。

【取組概要】

- 石浦町南交差点は道路利用者会議での要望箇所であり、同じく要望箇所である下り側の速入寺交差点の信号形式の変化(R1.9.2押しボタン式から定周期式に変更)の影響なども踏まえながら、今後対策検討していく予定です。

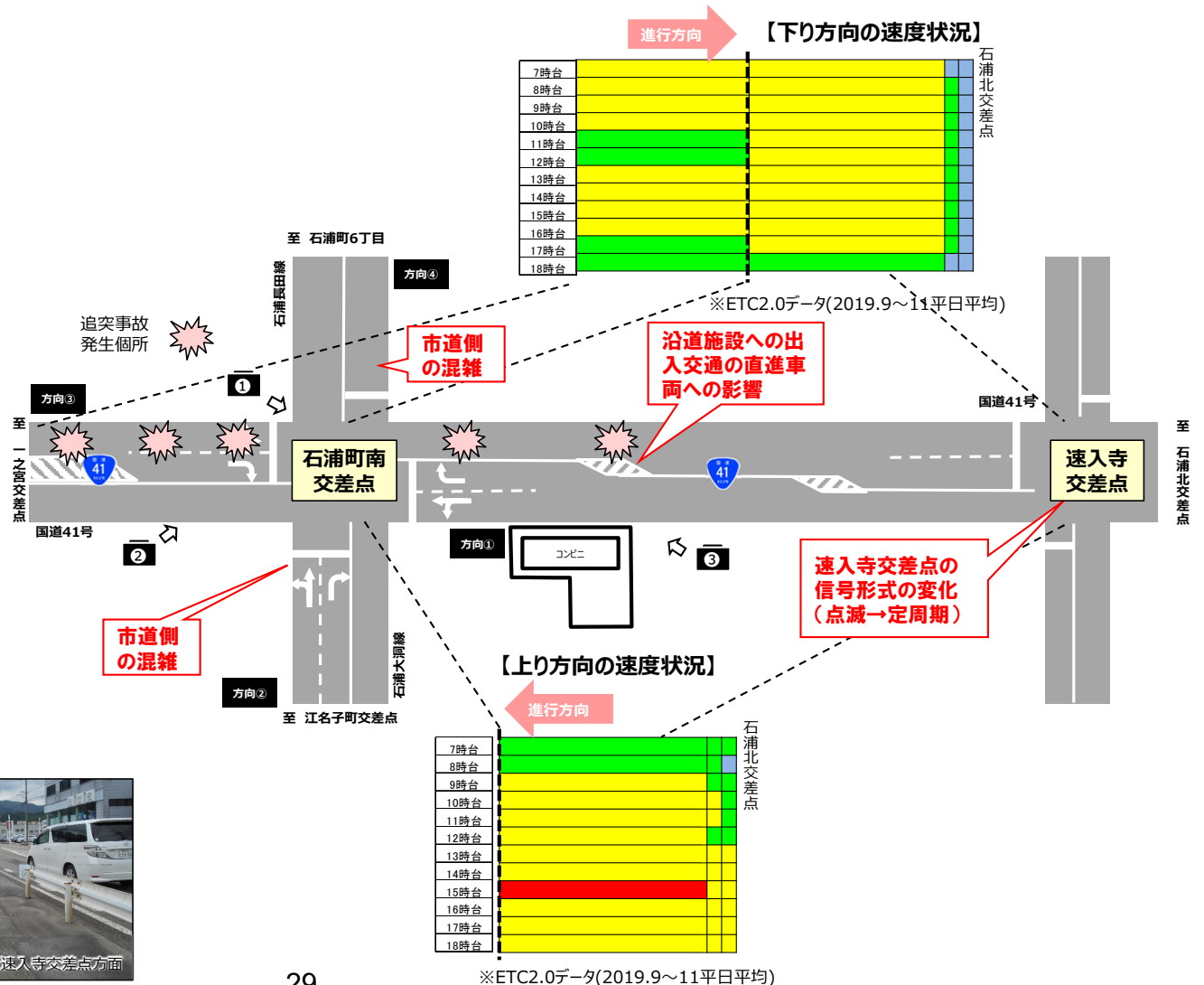
■ 位置図



①



■ 広域図



②



③



4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 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10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 (2019.9~11)	
		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	77箇所	2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	33箇所	3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	45箇所	5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

4. 交通状況のモニタリング

4-2 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 、 2020年モニタリング(ETC2.0) : 2019.9-11

○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(8箇所)

⇒ 一部流入部で20km/h未満のため、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	2	1	1
②休日における渋滞箇所	3	0	3
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	5	1	4
合計	10	2	8

対策未実施

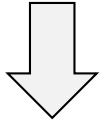
削除箇所:0箇所、経過観察箇所:10箇所

4. 交通状況のモニタリング

4-3 削除箇所・経過観察箇所

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(10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(8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

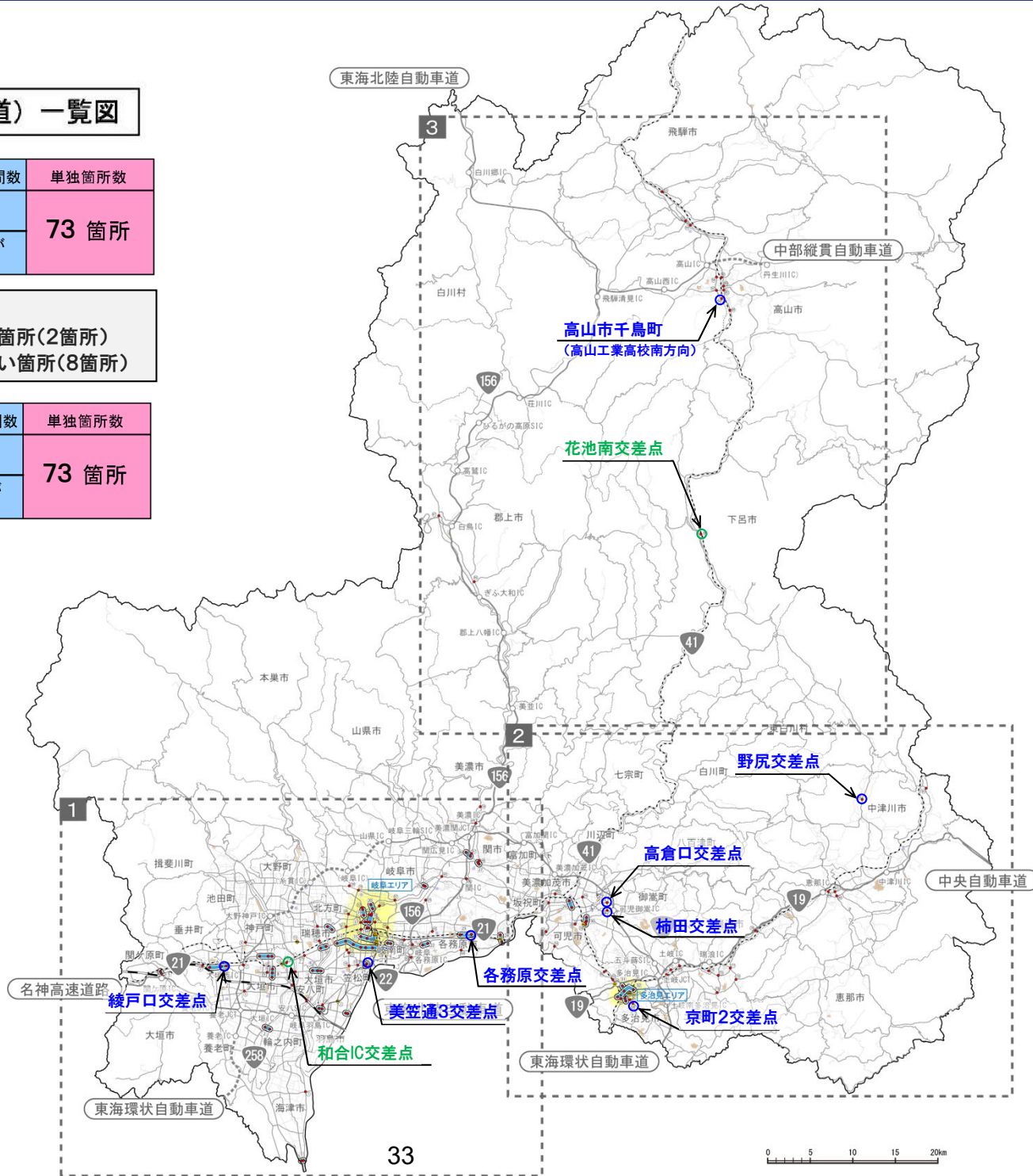
<主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 ◆ 箇所（踏切）
 — 区間
 ● エリア

<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

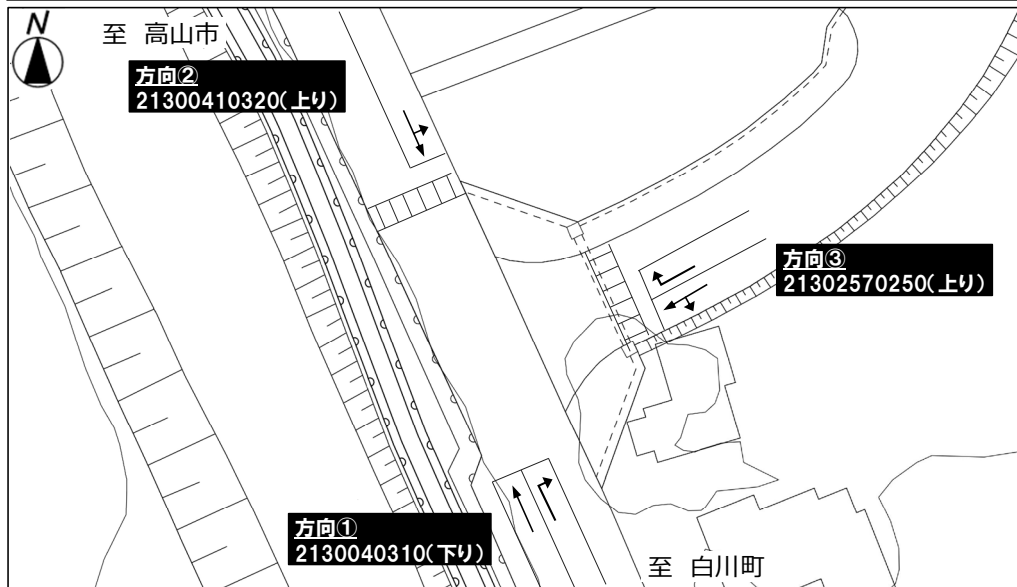


4. 交通状況のモニタリング

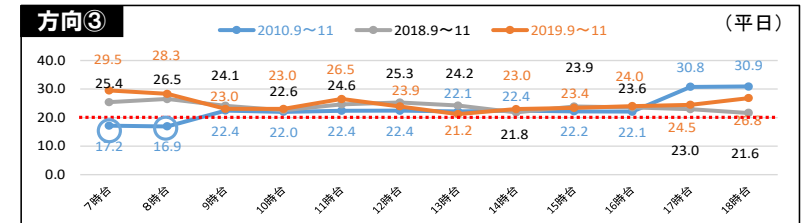
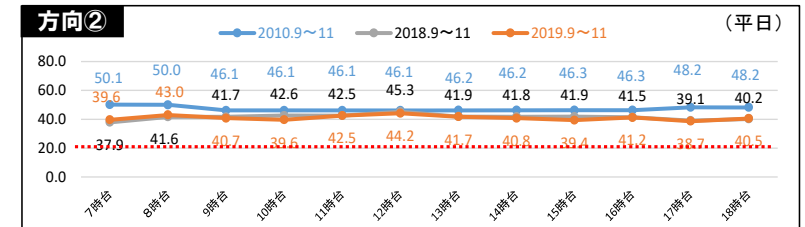
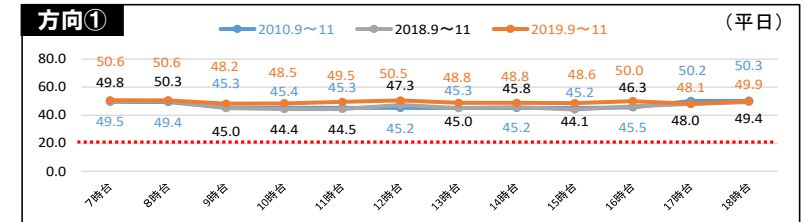
(1) 花池南交差点(速度向上がみられる箇所・平日における渋滞箇所)

- 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以上で変動しているが、現地確認の実施については、今後の交通状況を踏まえ検討する。

■花池南交差点



■方向別旅行速度



凡例

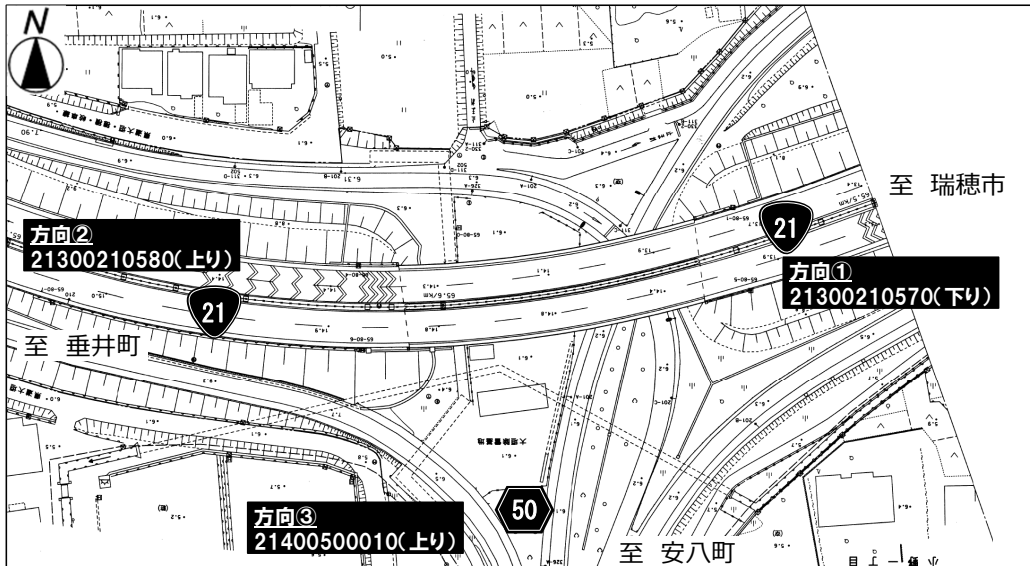
- : 2010.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2018.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2019.9~11において20km/hを下回る時間

4. 交通状況のモニタリング

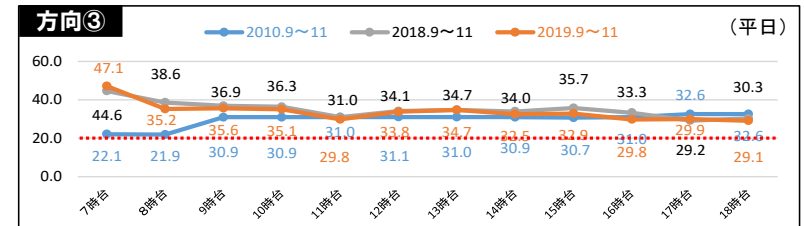
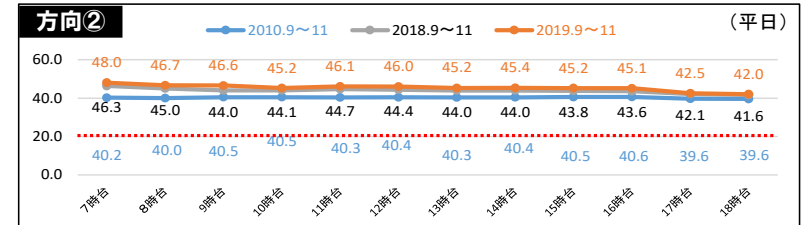
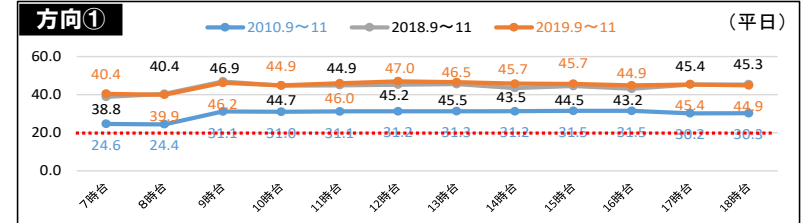
(2)和合IC交差点(速度向上がみられる箇所・パブリックコメントによる追加箇所)

- 全流入部が20km/h以上であるが、渋滞緩和要因が明確でないことから、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
- : 2018.9~11において20km/hを下回る時間
- : 2019.9~11において20km/hを下回る時間

5. 県全体の交通状況・トピックス等

5. 県全体の交通状況・トピック等

5-1 東海環状自動車道・関広見IC～山県ICの開通（実施主体：国土交通省、中日本高速道路株式会社）＜R2年3月20日開通＞

【事業概要】

■東海環状自動車道は、愛知・岐阜・三重3県の各都市を環状に連結し、東名高速道路・名神高速道路・新東名高速道路・新名神高速道路など一体となって、広域的なネットワークを形成する延長約153kmの高規格幹線道路です。

■今回の開通により、開通延長が109.4km（約7割）となります。このうち、岐阜県内の西回り区間は、全53.2kmのうち25.7km（約5割）となります。

【整備効果】

■山県IC及び岐阜三輪SICの開通により、「①利便性の向上」、「②企業立地の促進」、「③観光の活性化」等のストック効果が期待されます。

＜位置図＞



路線名	一般国道475号 東海環状自動車道
開通区間	関広見IC（岐阜県関市広見）～山県IC（岐阜県山県市西深瀬）
延長/車線数	9.0km / 暫定2車線



＜整備効果＞

【整備効果①】利便性の向上

■山県市から関広見ICまでの所要時間の変化



■バスターミナル整備予定地

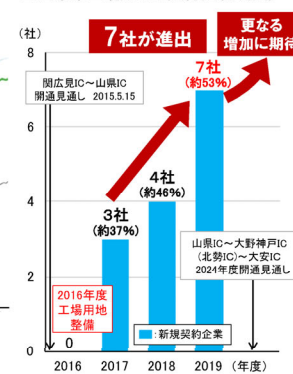


【整備効果②】企業立地促進

■東海環状自動車道沿線の工業団地位置図

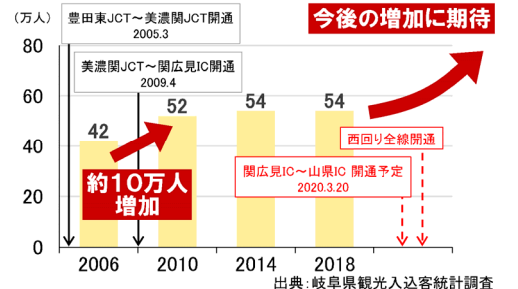


■山県市工場用地の契約社数の推移



【整備効果③】観光の活性化

■岐阜ファミリーパークの来園者数の推移



■岐阜ファミリーパークからの声

○岐阜三輪スマートICの開通、公園施設のリニューアルで年間60万人、全線開通後で年間70万人を見込んでいます。

出典：国土交通省調査結果（2019年11月）

コロナ禍における交通分析

1. 岐阜県の変化1
2. 岐阜都市圏（岐阜国道事務所）6
3. 東濃圏域（多治見砂防国道事務所）13
4. 飛騨地域（高山国道事務所）18

1. 岐阜県の変化

1. 社会情勢の変化

- 2月下旬から全国的なイベント自粛要請や臨時休校要請が始まり、4月中旬には岐阜県等に緊急事態宣言が出された（5月中旬に解除）。
- これらの社会情勢に伴い、2～4月にかけて、岐阜県の観光入込客数が激減。その他、主要業種の鉱工業生産指数、百貨店やコンビニ販売額が減少（スーパーは増加）し、有効求人倍率も大きく減少。
- 外出自粛や在宅勤務が増加し、岐阜駅など公共交通利用者等も大きく減少（次頁参照）。

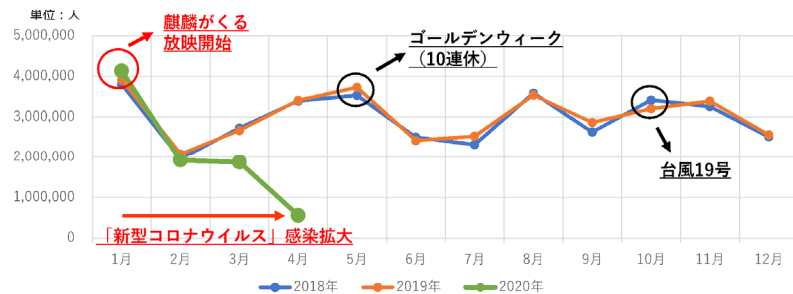
新型コロナウイルス感染症に関する国内の動き

2020年	主な社会情勢
2/26	全国規模のイベント開催の自粛要請
2/27	全国の小中学校と高校、特別支援学校に臨時休校を要請
4/07	7都府県に緊急事態宣言
4/16	「緊急事態宣言」全国拡大「特定警戒」13都道府県(岐阜県等)
5/04	緊急事態宣言 5月31日まで延長決定 対象は全国
5/14	緊急事態宣言 39県の解除を正式決定
5/21	緊急事態宣言 関西2府1県の解除を正式決定
5/25	緊急事態宣言 首都圏1都2県と北海道の解除を正式決定

岐阜県の観光入込客数

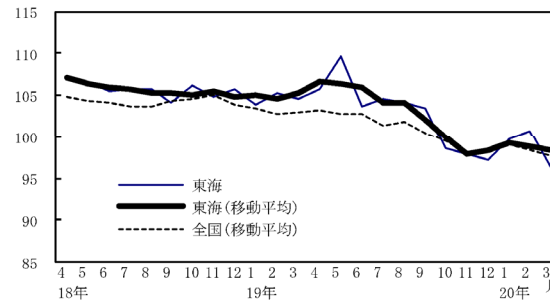
入込客数が対前年同月比で約84%減少（対前年同月比で増加した施設はなし）
 ・新型コロナウイルス感染拡大防止のため、緊急事態宣言が出され、外出自粛や施設の休業要請が出されたことに伴い、レポート発行後、最大の減少率となった。

①入込客数の推移

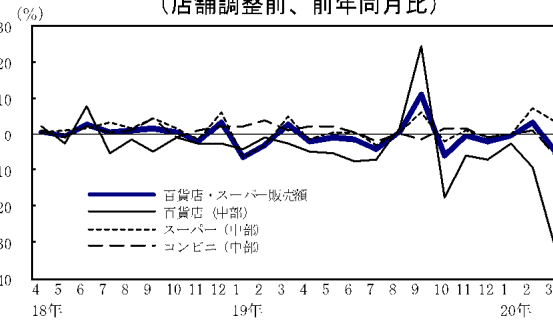


出典：観光レポート2020.4（岐阜県観光連盟）

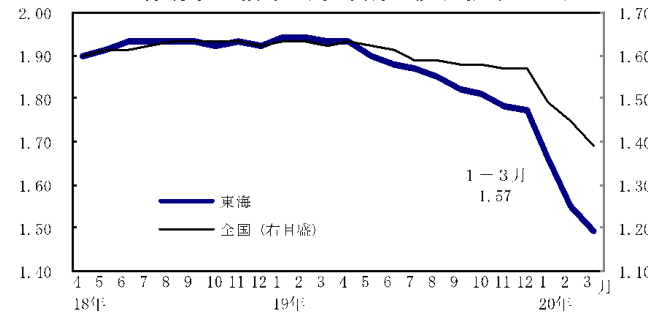
鉱工業生産指数



百貨店・スーパー販売額等 （店舗調整前、前年同月比）



有効求人倍率（季節調整値、就業地別）



東海の主要業種の動向(季節調整値、前期(月)比) (%)

	付加価値 ウェイト	生産				
		10-12 月期	1-3 月期	1月	2月	3月
輸送機械	40.1	▲8.9	1.5	5.1	▲0.4	▲4.8
電子・電気・情報通信	13.3	0.0	3.9	0.7	2.9	▲1.2
石油・石炭、化学、プラスチック	13.0	▲4.5	1.3	2.0	4.8	▲8.3
汎用生産・業務用機械	11.2	▲6.1	▲4.3	▲3.6	▲2.1	▲4.2
鉄鋼業、非鉄金属、金属製品	6.4	▲5.3	0.2	3.0	1.8	▲5.0
鉱工業	100.0	▲5.9	0.9	2.5	0.9	▲4.6

中部の販売額等の動向(季節調整値、前期(月)比) (%)

	2020年1-3月	2020年1月	2月	3月
RDEI (消費*1)	▲3.1	▲1.1	▲0.6	▲6.4
百貨店・スーパー(*2)	▲0.9	▲0.3	3.6	▲5.7
百貨店(*3)	▲15.4	▲2.9	▲9.4	▲32.6
スーパー(*3)	3.4	0.3	7.2	3.2
コンビニ(*3)	▲1.9	▲0.1	1.4	▲6.6
乗用車(*4)	▲11.6	▲15.3	▲11.8	▲9.0
(季節調整値)(*4)	2.6	▲0.8	3.5	▲0.8

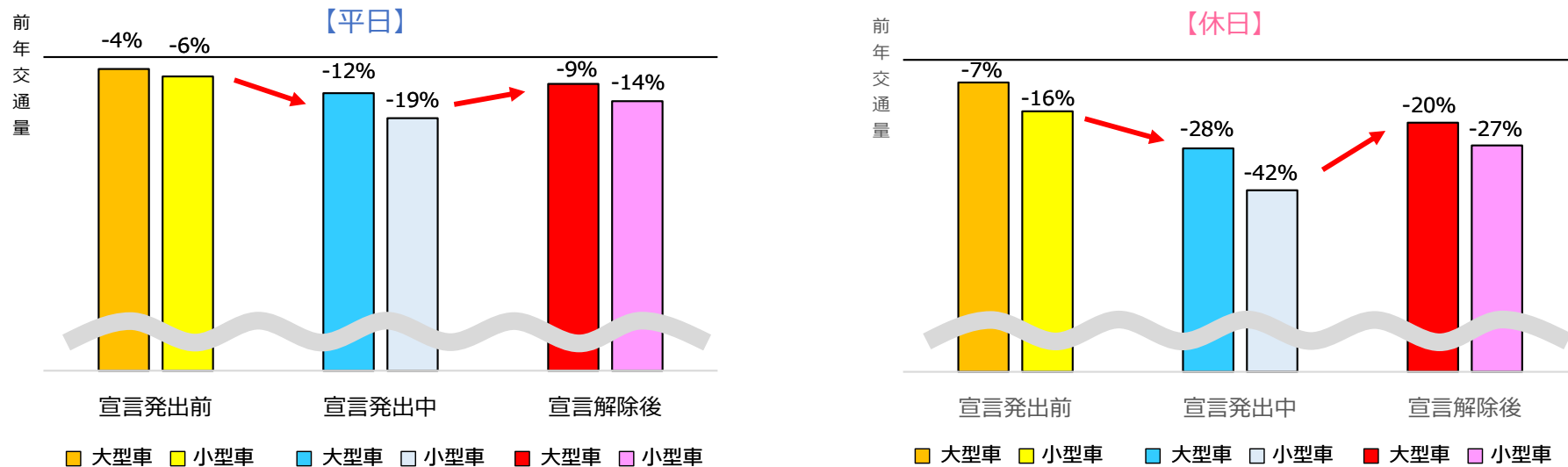
- (備考) 1. 季節調整済前期(月)比 (%)
 2. 店舗調整前、前年同期(月)比 (%)
 百貨店・スーパーは内閣府にて算出。
 3. 店舗調整前、前年同期(月)比 (%)
 百貨店、スーパー及びコンビニは、経済産業省の中部(富山、石川、岐阜、愛知、三重)の値。
 4. 乗用車は、新規登録・届出台数(上段は前年同期(月)比 (%))

出典：地域経済動向（内閣府）

2. 交通量の変化

- 緊急事態宣言発出中の交通量を前年交通量と比較すると、小型車は平日で19%減少、休日で42%減少しているが、大型車は平日で12%減少、休日で28%減少にとどまっている。
- 宣言発出中にて、買い溜め等の影響による品物不足は顕在化した。物流が途絶するといった大きな混乱は発生しておらず、国民生活や経済活動に欠かすことができない物流を支えるインフラとして、道路ネットワークが一定の役割を果たしていることが伺える。
- 特に平日の減少率は少なく、不要不急の移動や外出を控えている状況下においても、平日の業務等に伴う必要不可欠な移動を道路ネットワークが支えていたことが伺える。

車種別交通量の推移（岐阜県）



- 岐阜県18地点（関ヶ原、岐南、川辺、岐阜東、八幡、白鳥、高鷲、養老、多治見、中津川、土岐、木曾山口、下呂、宮崎、神岡、鷹狩橋、萩原、平湯）のトラフィックカウンターによる
- 各日の集計時間帯：0時～24時までの24時間。
- 割合は%単位未満を四捨五入。
- 集計期間：前年度 R1.3.1(金)～5.31(金)の平日・休日平均
 宣言発出前 R2.3.2(月)～4.15(水)、宣言発出中 R2.4.16(木)～5.14(木)、宣言解除後 R2.5.15(金)～5.24(日)

3. 緊急事態宣言中の主要渋滞箇所の旅行速度【岐阜県】

- 緊急事態宣言中の主要渋滞箇所の旅行速度状況は下図のとおり分類される。
- コロナ禍でも渋滞が解消しなかった箇所については、さらなる対策検討が必要である。

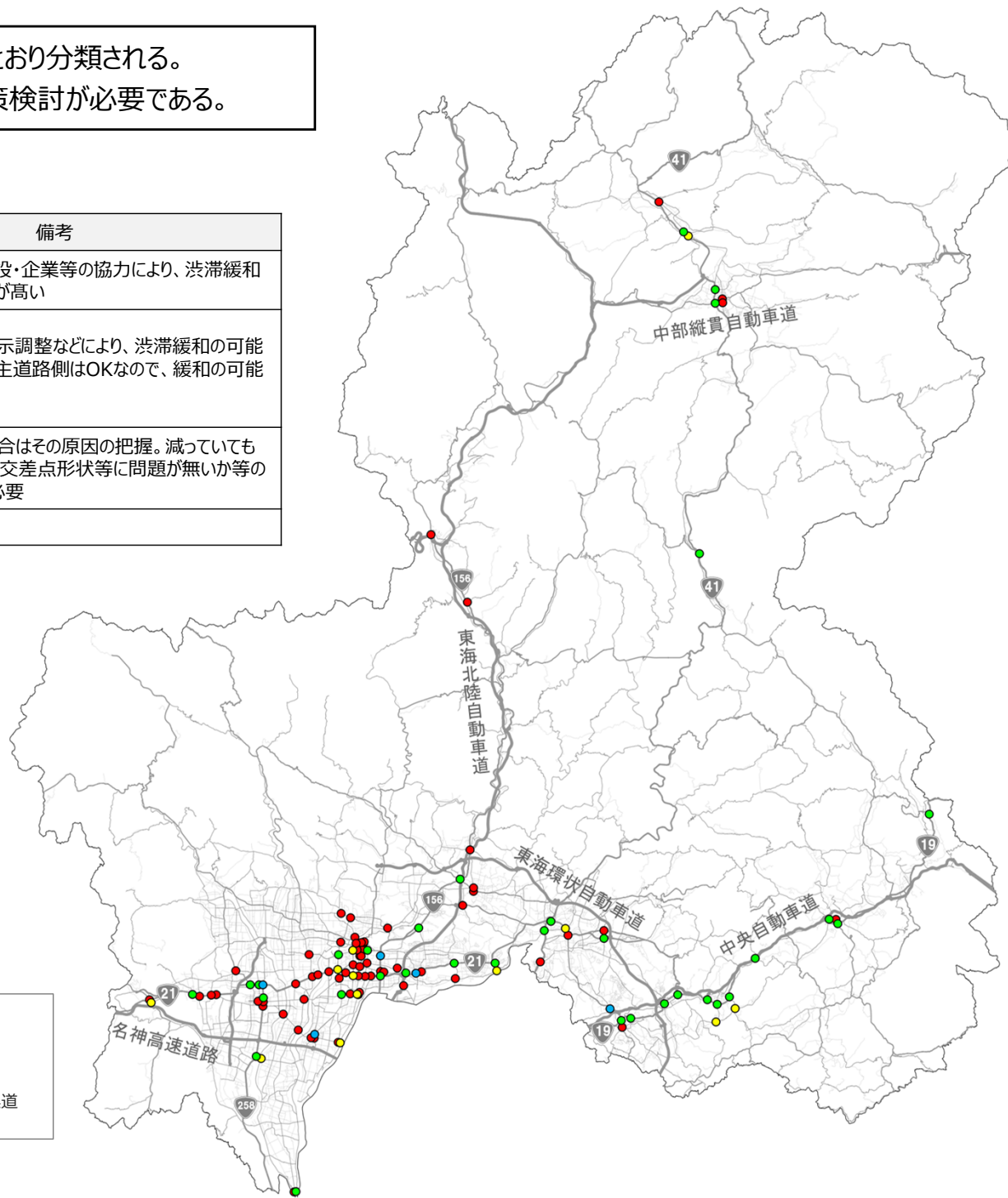
【地域の主要渋滞箇所（踏切を除く素案箇所）】

凡例	箇所数	緊急事態宣言中の旅行速度※	備考
●	5	全流入方向の旅行速度が閾値以上 (20km/h以上)	ソフト対策や周辺施設・企業等の協力により、渋滞緩和が可能となる可能性が高い
●	33	主道路全流入方向の旅行速度が閾値以上 (20km/h以上)	ソフト対策+信号現示調整などにより、渋滞緩和の可能性はある（特に緑は主道路側はOKなので、緩和の可能性が高い）
●	12	従道路全流入方向の旅行速度が閾値以上 (20km/h以上)	
●	65	主道路の一部かつ従道路の一部流入方向の旅行速度が閾値未満（20km/h未満） または全流入方向の旅行速度が閾値未満	交通量が減らない場合はその原因の把握。減っていても渋滞継続の場合は、交差点形状等に問題が無いか等の現地状況の確認が必要
計	115		

※適用した旅行速度

- ・平日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度
- ・休日渋滞箇所 : GW期間中のピーク時旅行速度
- ・平日・休日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度

出典：ETC2.0データ（4月 平日：4/20(月)～24(金)、GW期間：5/2(土)～/6(水)）



【道路網】

- 高速・有料道路
- 直轄国道
- その他国道
- - 主要地方道・一般県道
- その他道路

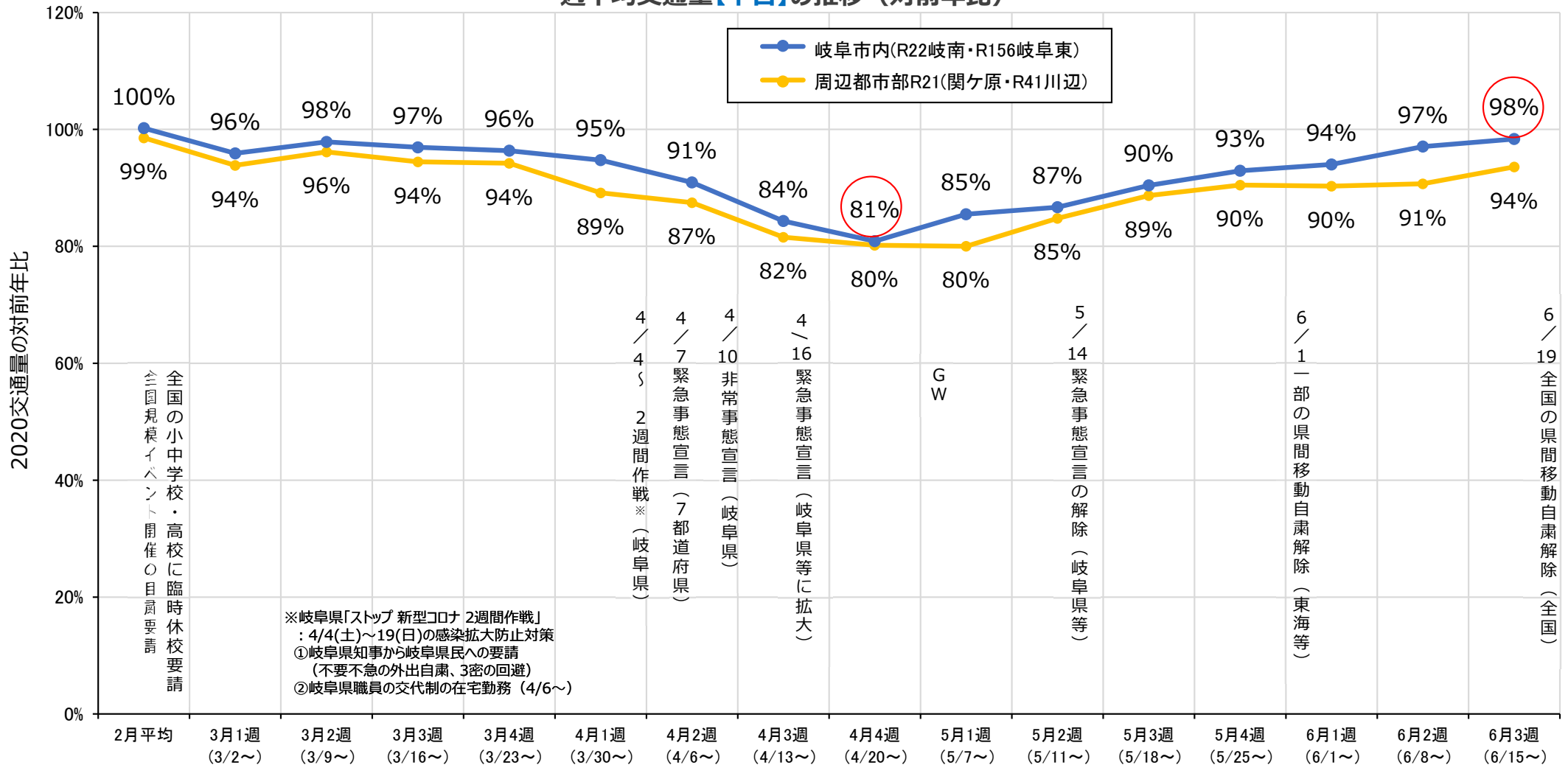
2. 岐阜都市圏（岐阜国道事務所）

1. 交通量の変化

(1) 週平均交通量の推移【平日】

- 岐阜市内（R22岐南、R156岐阜東）の週平均交通量の推移（対前年比）は、イベント自粛要請や臨時休校要請が出された2月末以降減少が始まり、岐阜県の2週間作戦※が始まった4月1週目から徐々に減少率が大きくなり、緊急事態宣言下の4月4週には**81%**まで減少。GW後の緊急事態宣言解除後には徐々に増加し、6月3週目には**98%**まで回復している。
- 周辺都市部（R21関ヶ原、R41川辺）でも、減少傾向は概ね一致しており、外出自粛や在宅勤務等においては同様の影響があったものと考えられる。
- 減少幅は、周辺都市部よりも岐阜市内の方が小さい傾向が見られる。

週平均交通量【平日】の推移（対前年比）

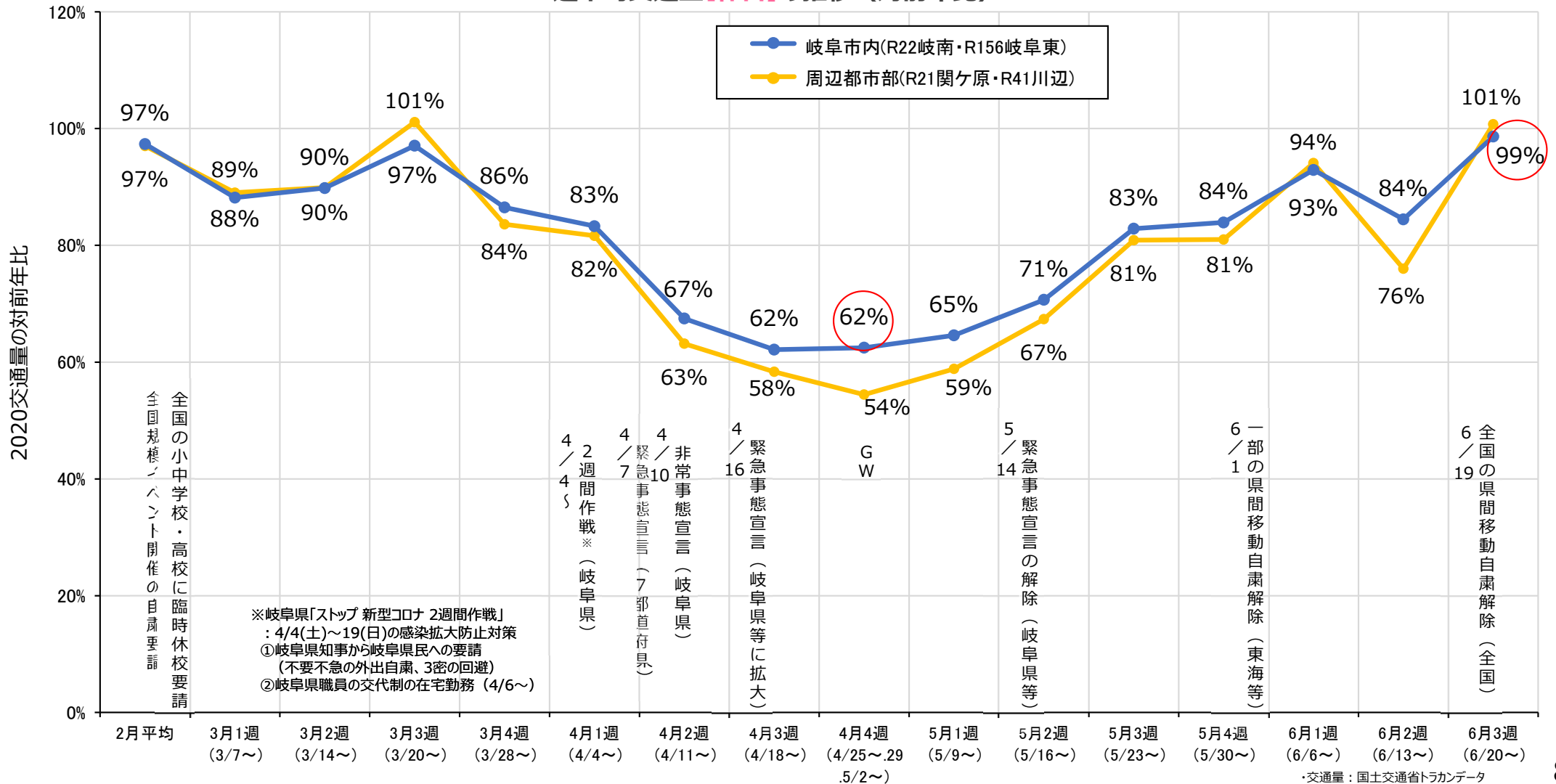


1. 交通量の変化

(2) 週平均交通量の推移【休日】

- 岐阜市内（R22岐南、R156岐阜東）の週平均交通量の推移（対前年比）は、イベント自粛要請や臨時休校要請が出された2月末以降減少が始まり、岐阜県の2週間作戦※が始まった4月1週目から徐々に減少率が大きくなり、GWの週には**62%**まで減少。GW後には徐々に増加し、6月3週目には**99%**まで回復している。
- 周辺都市部（R21関ヶ原、R41川辺）でも、減少傾向は岐阜市内と概ね一致しているが、減少率については、平日と同様に、周辺都市部の方が岐阜市内よりも大きい傾向が見られた。

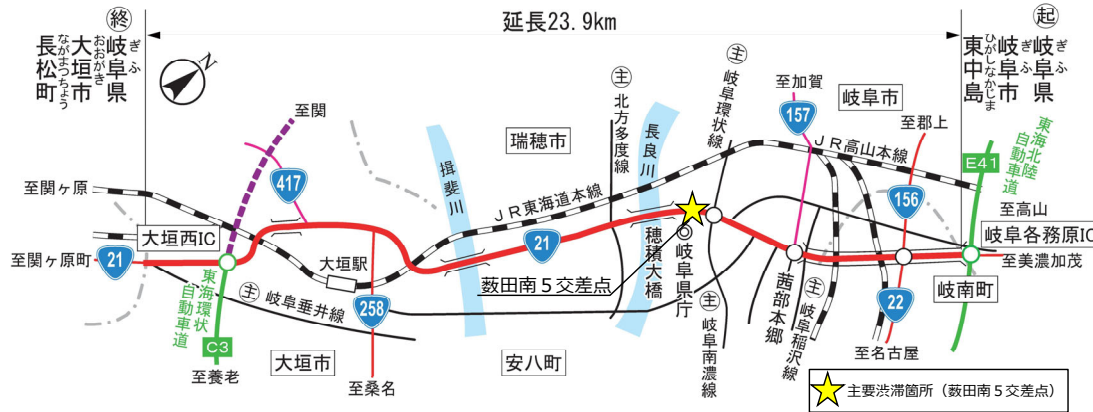
週平均交通量【休日】の推移（対前年比）



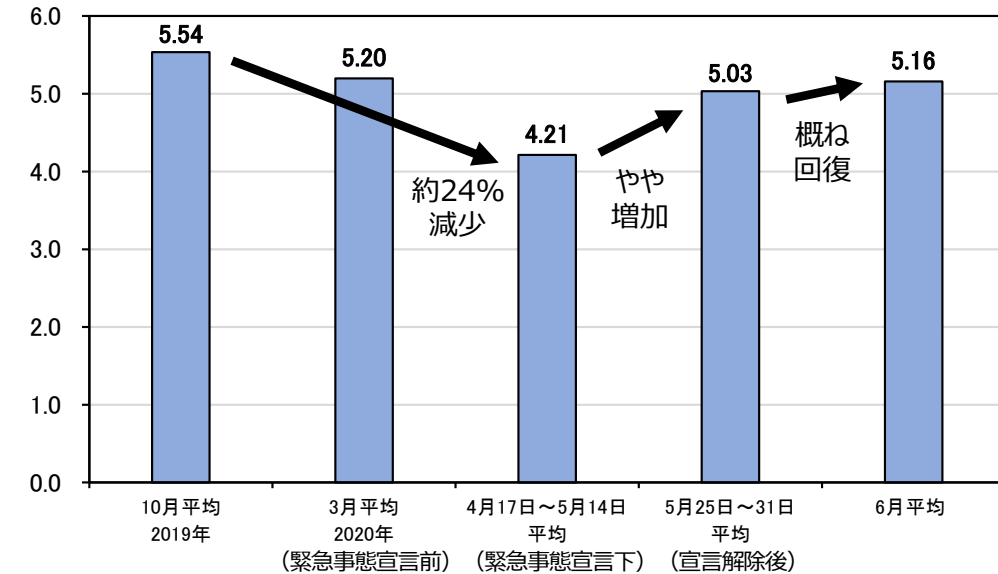
2. 事業区間への影響

国道21号 岐大バイパス

- 国道21号岐大バイパスは、緊急事態宣言下の交通量は全時間で約2割減少したものの、朝ピーク時では8%の減少にとどまり、5月以降は社会活動の回復に伴い交通量も回復傾向がみられる。
- 国道21号は、岐阜県南部の主要都市を連絡する東西軸であり、緊急事態宣言下にテレワークや外出自粛の中においても朝の通勤時間帯の減少が少ないのは、利用率が大幅に低下した公共交通の代替機能となったとも考えられ、県庁の2週間作戦による在宅勤務の推進があったにも係わらず減少は小幅にとどまっている。
- 今後とも、安定した経済活動の確保やコロナ収束後の経済回復の支援が期待される。

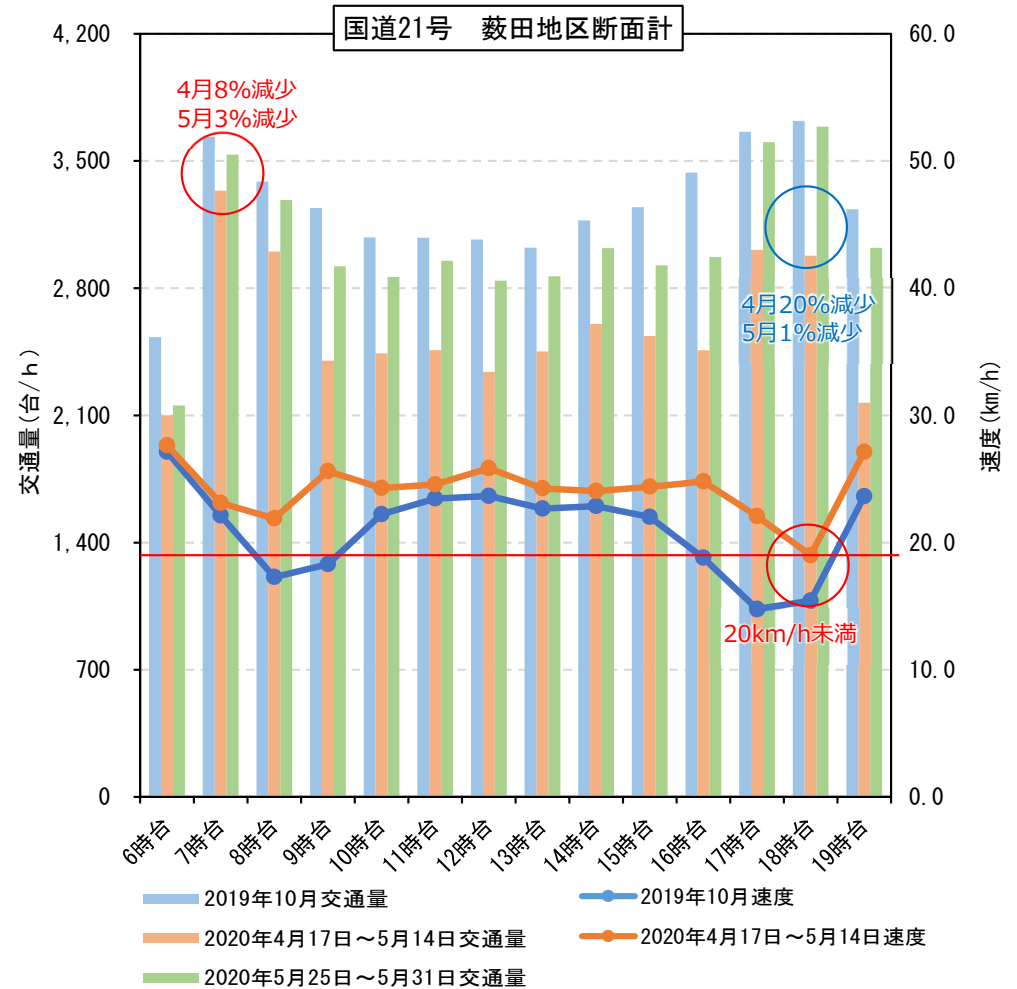


国道21号藪田地区断面交通量(平日)



・交通量：一般道路の断面交通量情報（JARTICホームページより）

交通量と旅行速度の変化(平日の前年比較)



・交通量：一般道路の断面交通量情報（JARTICホームページより）
・速度：ETC2.0データ（センサス区間単位の旅行速度）

2. 事業区間への影響

国道21号 岐大バイパス

平日の旅行速度（2020年2月と4月の比較）



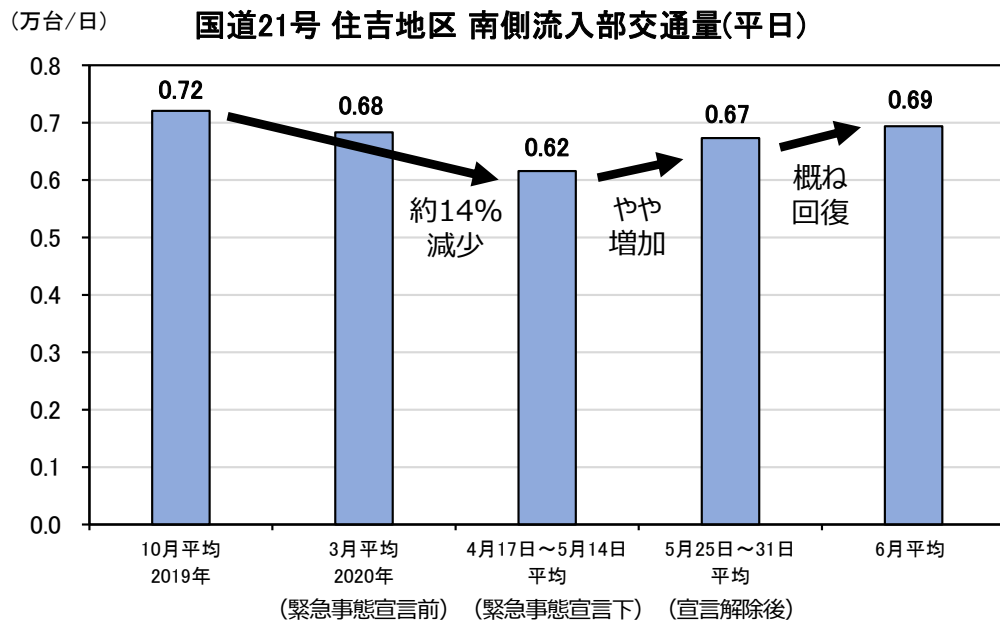
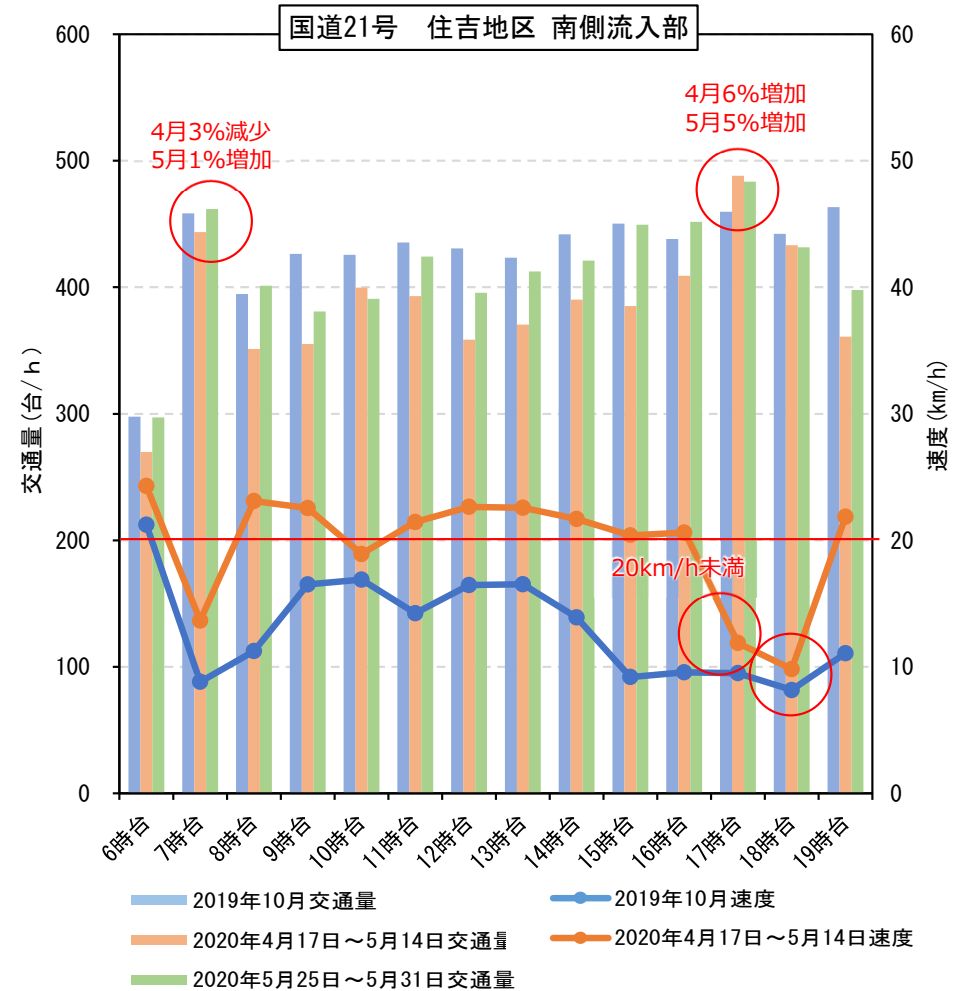
3. 主要渋滞箇所への影響

国道21号 住吉南交差点

- 主要渋滞箇所（国道21号・住吉南）では、昼間の交通量は大きく減少。一方で、朝ピーク時の交通量減少は少なく、夕方には増加も見られる。
 ※在宅勤務等により交通量が減少する一方で、公共交通から自動車通勤への転換による交通量増加もあったと考えられる（4/23岐阜駅周辺：感染拡大前の47.7%減）
- 交通量の減少が大きい時間帯は旅行速度が向上。一方で、交通量減少のない平日夕方は旅行速度が改善していない（20km/h未満）。



交通量と旅行速度の変化(平日の前年比較)

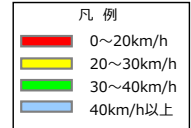
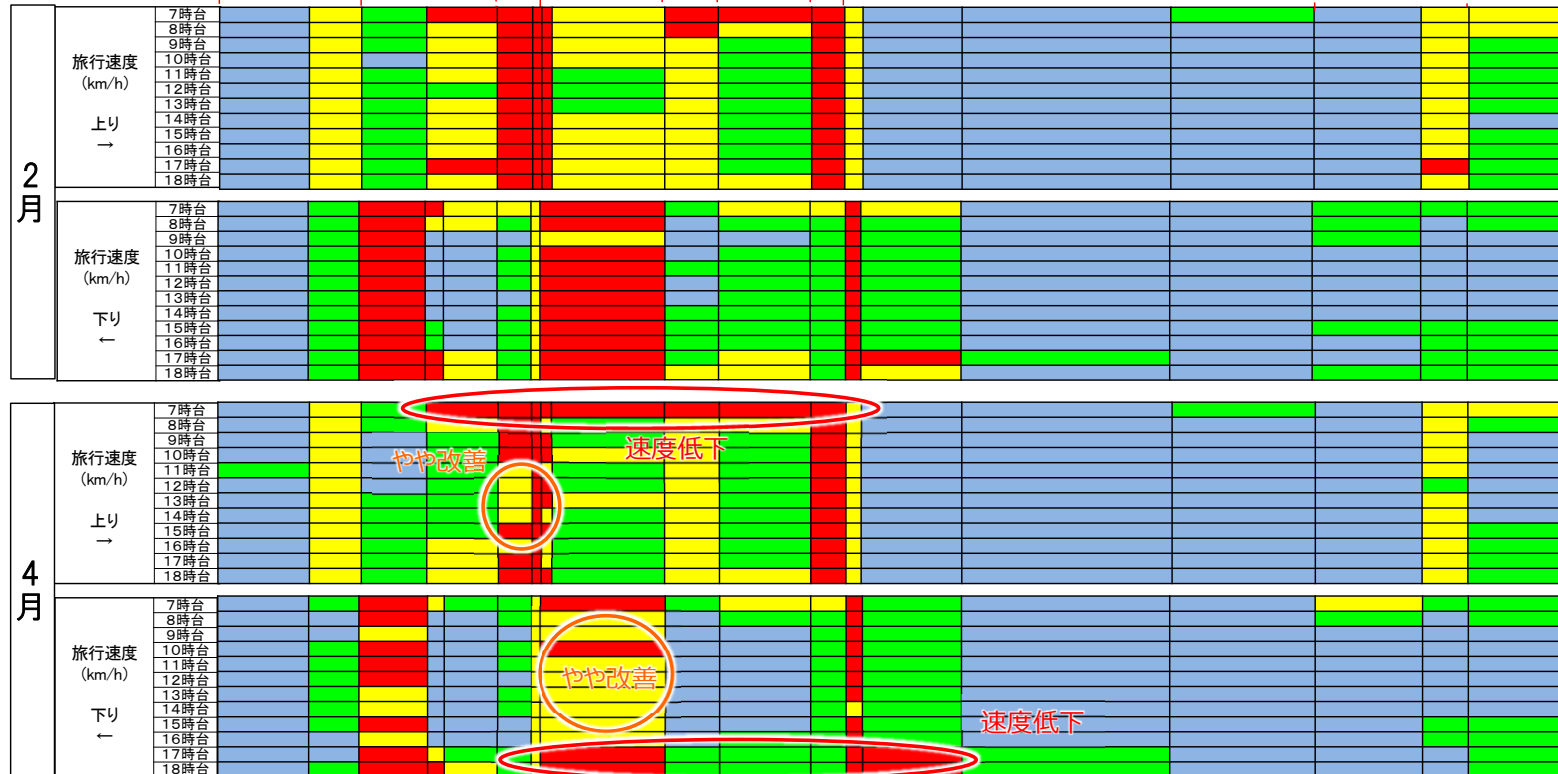
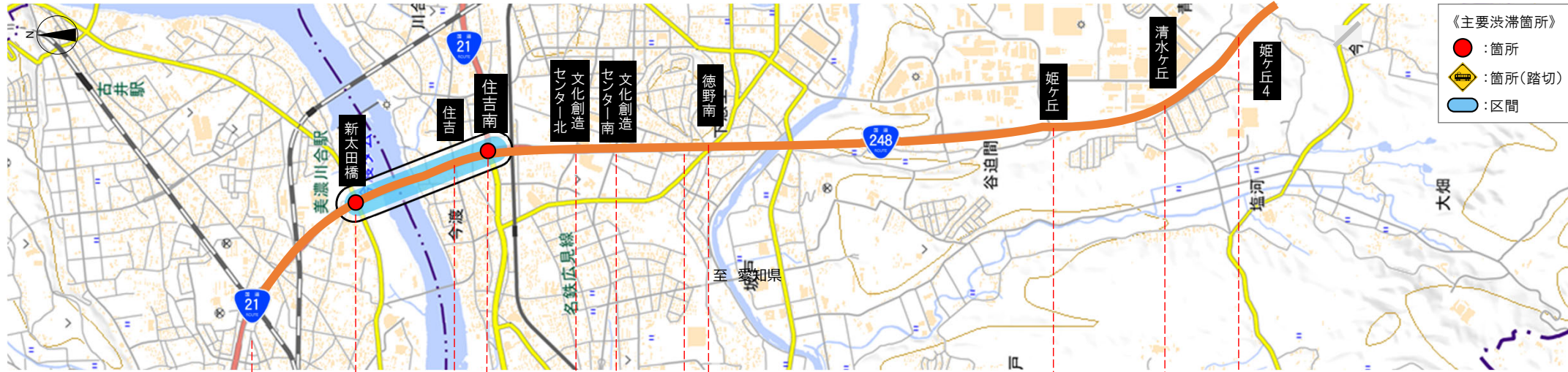


・交通量：一般道路の断面交通量情報（JARTICホームページより）

・交通量：一般道路の断面交通量情報（JARTICホームページより）
 ・速度：ETC2.0データ（センサ区間単位の旅行速度）

2. 事業区間への影響

国道21号 住吉南交差点 平日の旅行速度（2020年2月と4月の比較）



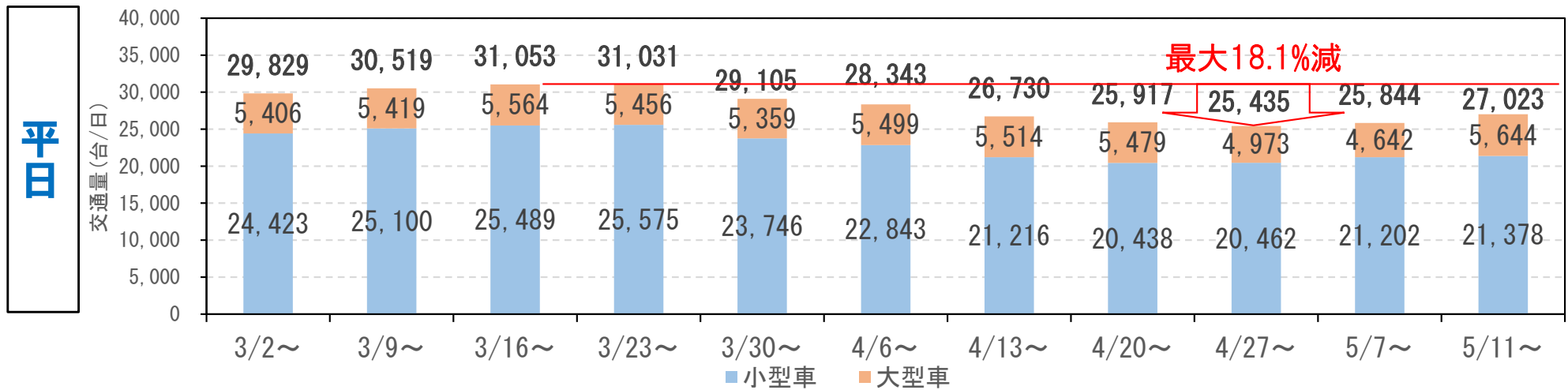
3. 東濃圏域（多治見砂防国道事務所）

1. 交通量の変化

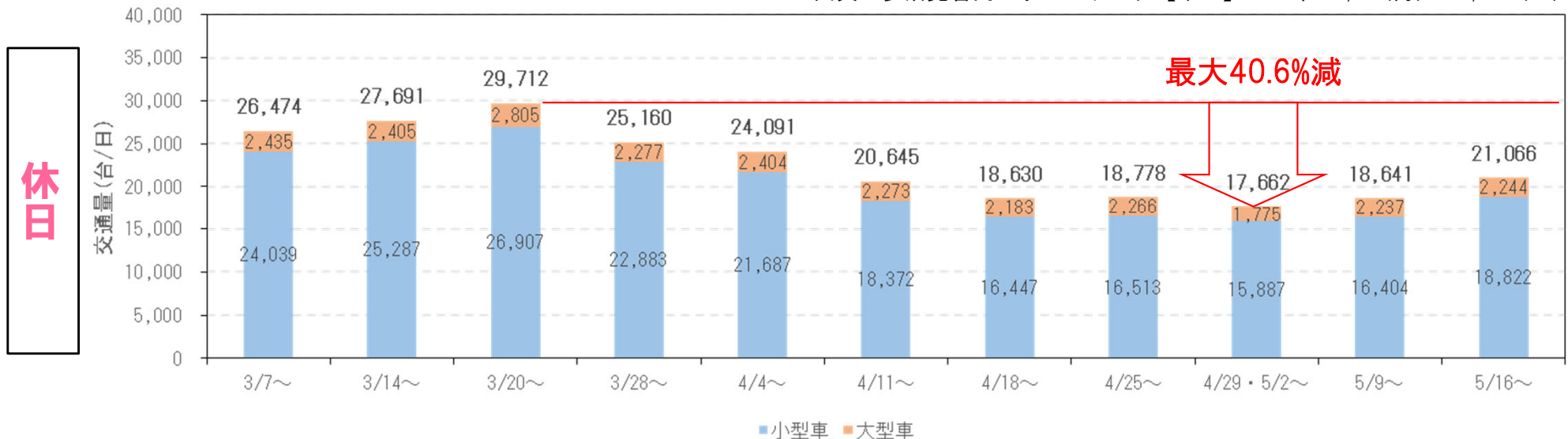
(1)交通量推移(国道19号・多治見管内平均)

- 4月4週の交通量は、3月と比較して、平日で最大18.1%、休日で最大40.6%減少

週平均交通量【平日・休日】(多治見管内)



出典：多治見管内トラカンデータ【平日】2020年：3/2（月）～5/30（土）



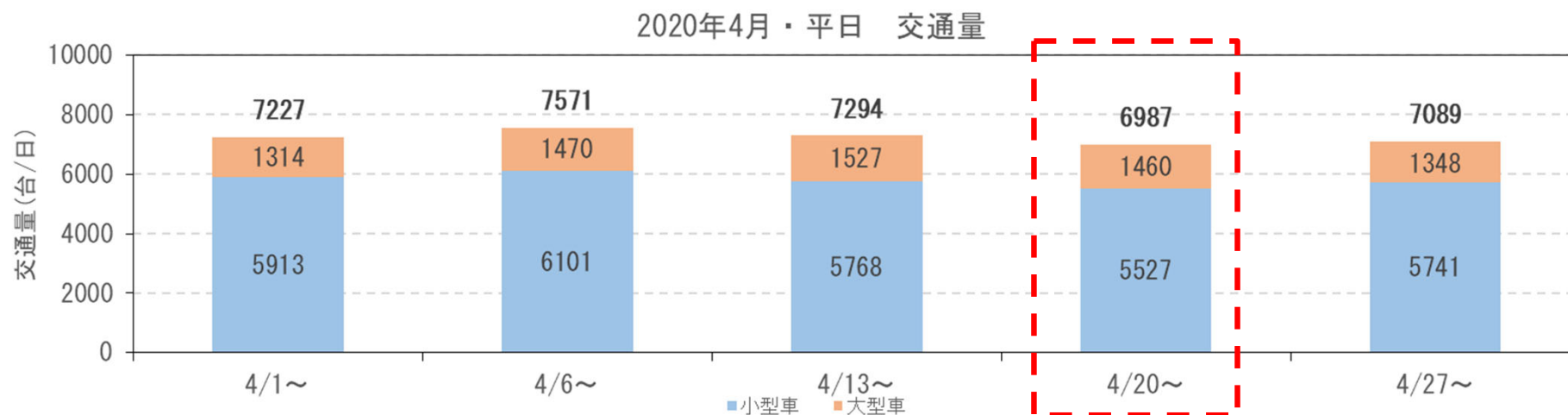
出典：多治見管内トラカンデータ【休日】2020年：3/7（土）～5/30（土）

1. 交通量の変化

(2)交通量推移(国道21号・多治見管内)

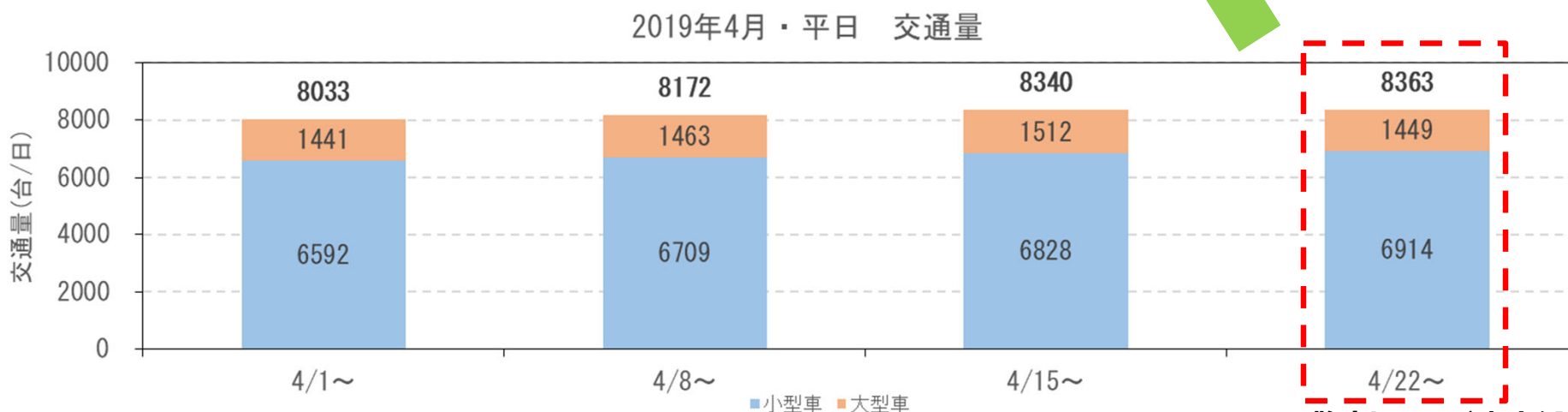
- 昨年と比較すると、全体的に交通量がやや減少。
- 2020年4月20日の週に交通量が最も少なく、2019年と同週を比較すると約16.5%低下。

■国道21号交通量(2020.4月)平日



■国道21号交通量(2019.4月)平日

約16.5%低下



※警察トラカン(上之郷断面)

※警察トラカン(上之郷断面)

2. 事業区間への影響

(1) 国道19号 瑞浪恵那道路

- 国道19号の日交通量（土岐、中津川）は約2割減少、大型車の減少は1割未満。

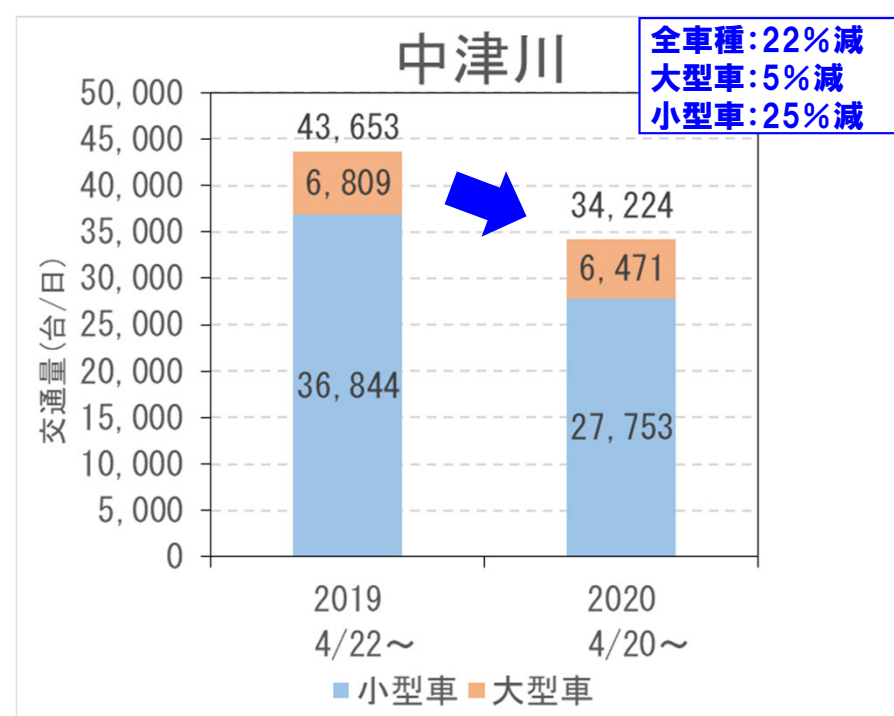
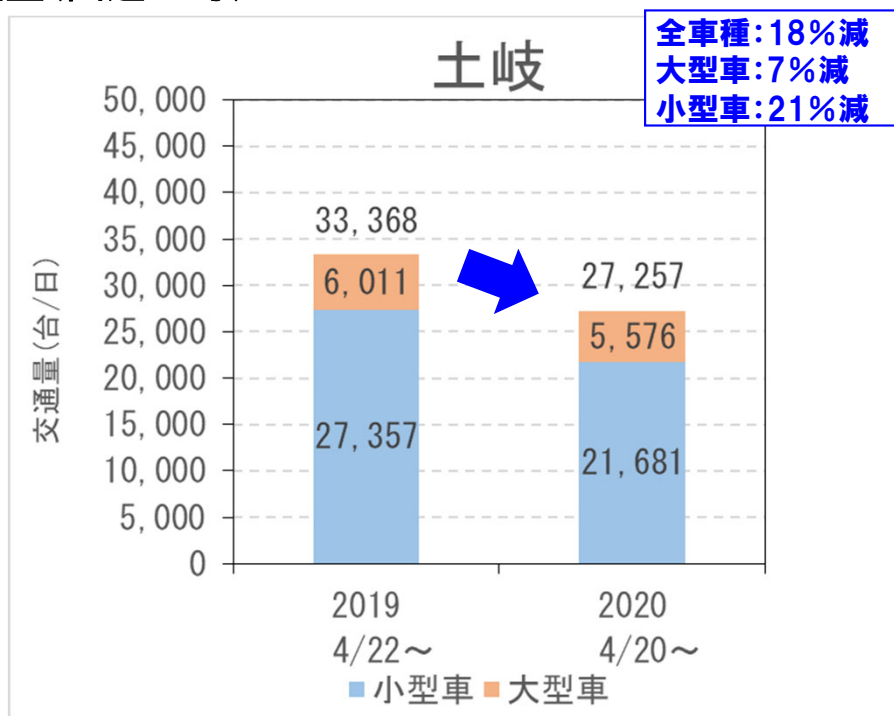


4月16日
「緊急事態宣言」の全国拡大
13都道府県を「特別警戒都道府県」に指定

5月14日
「緊急事態宣言39県の解除を正式発表」

交通量(国道19号)

●:トラカン位置 地図: 国土地理院地図

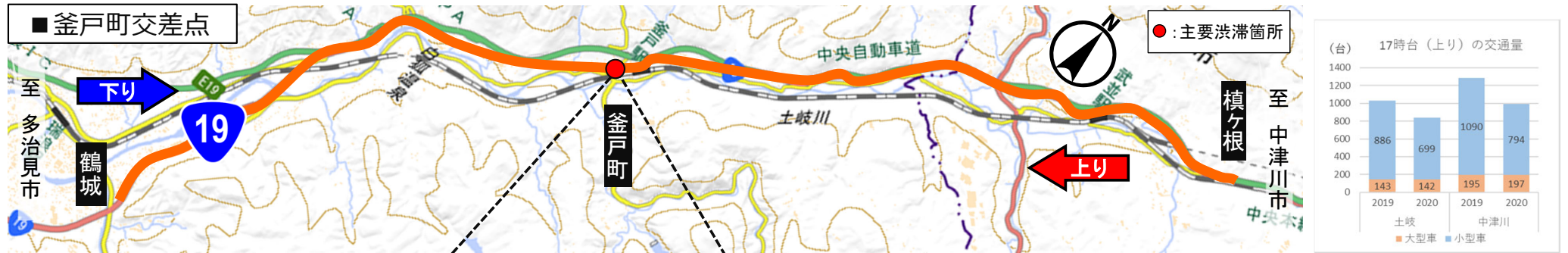


出典: 土岐・中津川トラカンデータ【平日】2019年: 4/22(月)~4/26(金) 2020年: 4/20(月)~4/24(金)

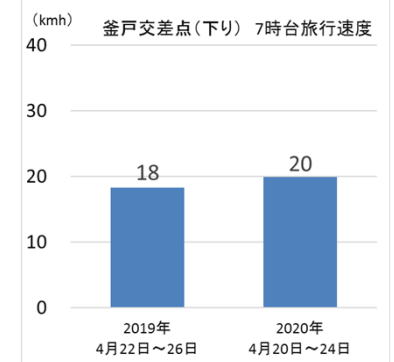
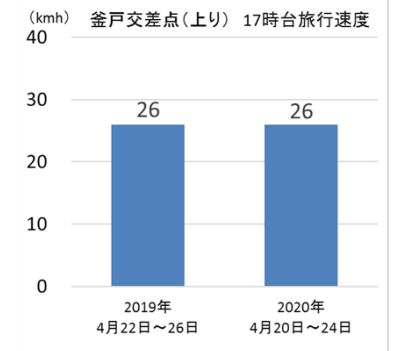
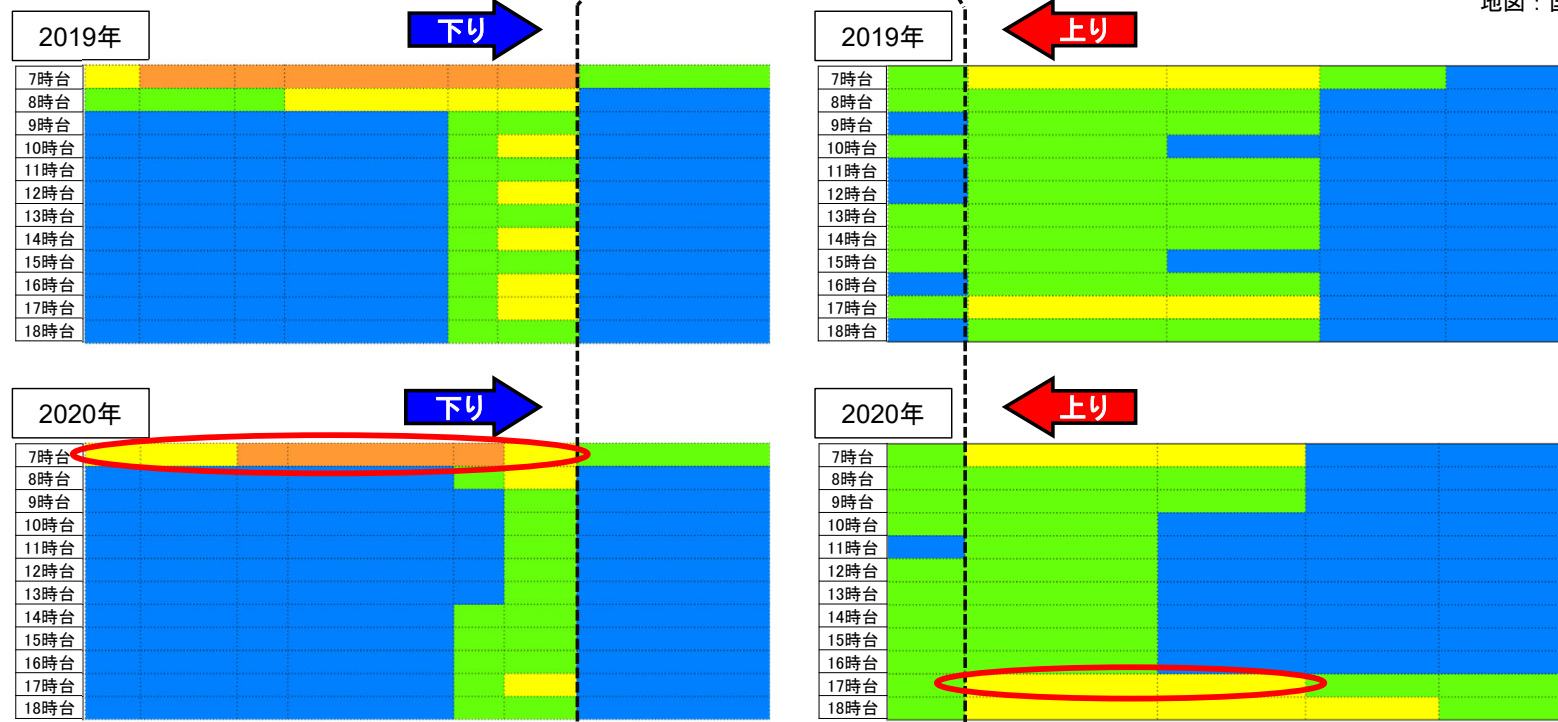
2. 事業区間への影響

コロナ禍における平日の旅行速度(前年と比較)

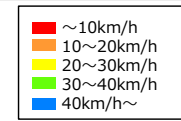
- 上り方向の17時台は大型車の交通量が減少しておらず、コロナ禍においても旅行速度の向上はみられない。
- 下り方向の7時台はわずかに旅行速度の向上がみられるが、依然として低い状況。



出典：トラカンデータ【平日】
2019年：4/22～4/26
2020年：4/20～4/24



出典：ETC2.0プローブデータ【平日】 2019年：4/22(月)～4/26(金)
2020年：4/20(月)～4/24(金)



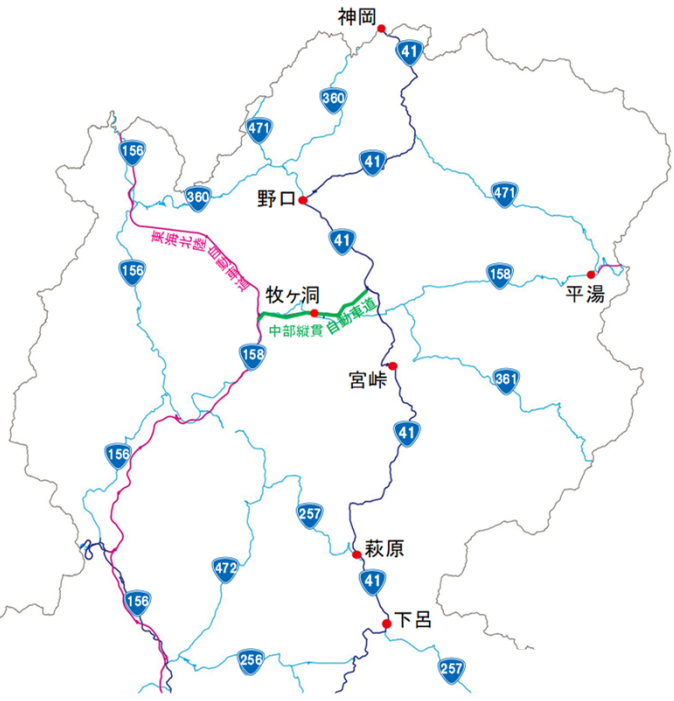
4. 飛騨地域（高山国道事務所）

1. 交通量の変化

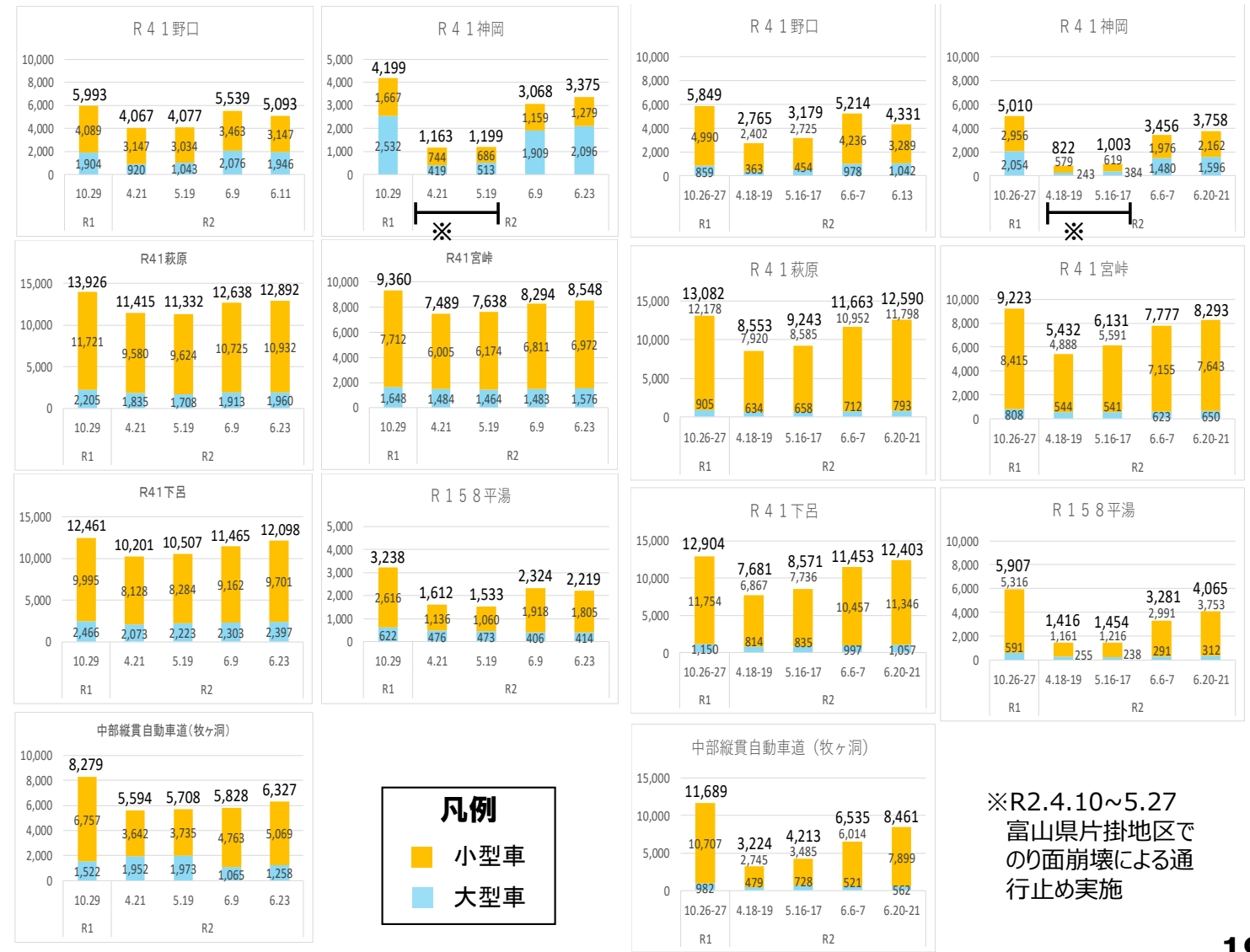
- 全体的に緊急事態宣言後から交通量は回復傾向。
- 前年度の交通量に比べて 国道41号の南北方向では8～9割程度、
- 国道158号の東西方向では6～7割程度まで回復。

【平日の交通量の変化】

【休日の交通量の変化】



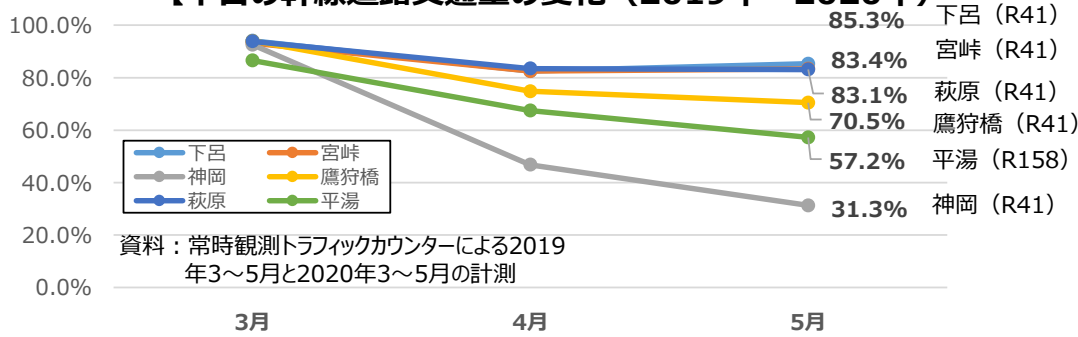
- <観測日> R1.10.29(火) R2.4.21(火) R2.5.19(火) R2.6.9(火) R2.6.23(火)
- <イベント> R2.4.16(木):緊急事態宣言全国拡大 R2.5.14(木):緊急事態宣言解除(39県) R2.6.19(金):越県移動自粛解除



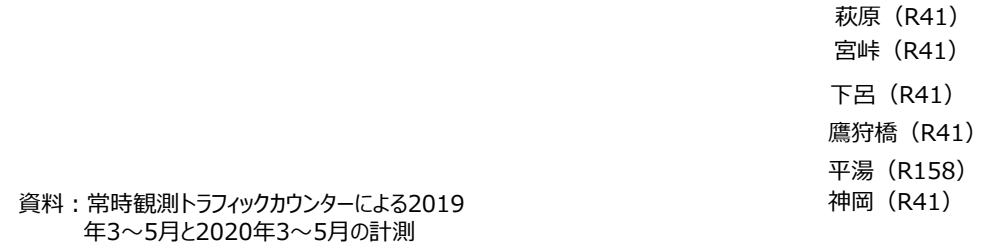
2. 旅行速度の変化

○コロナ禍において、平日・休日ともに、広域交通を担う国道41号、国道158号の交通量の減少は大きい。
 ○交通量の減少に伴い旅行速度の向上が地域全体的でみられるが、平日・休日ともに市街地内では速度増減が混在している。

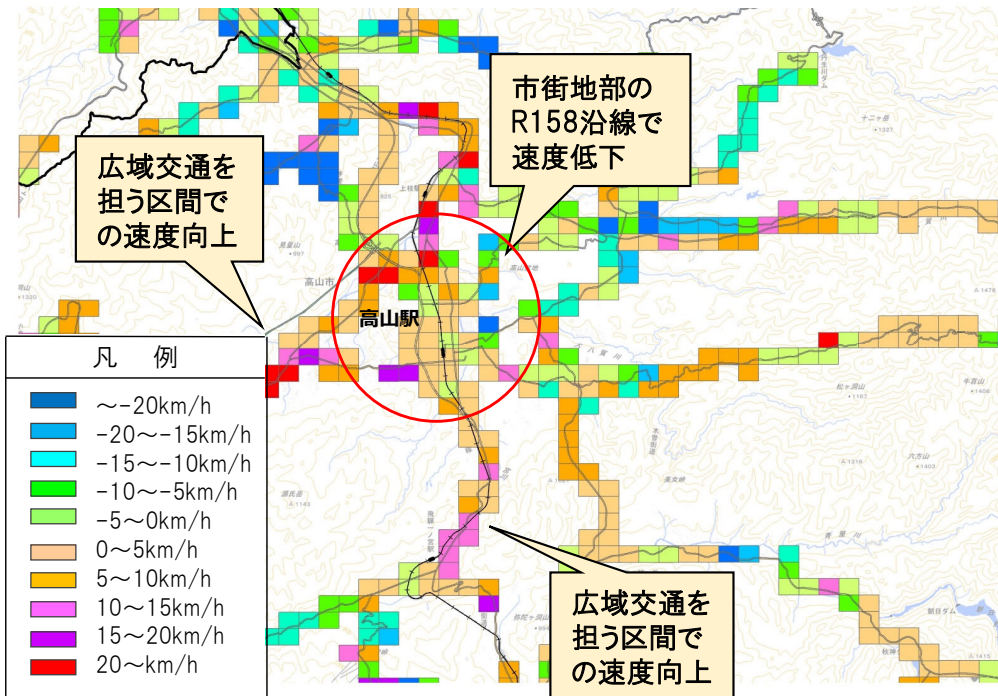
【平日の幹線道路交通量の変化（2019年→2020年）】



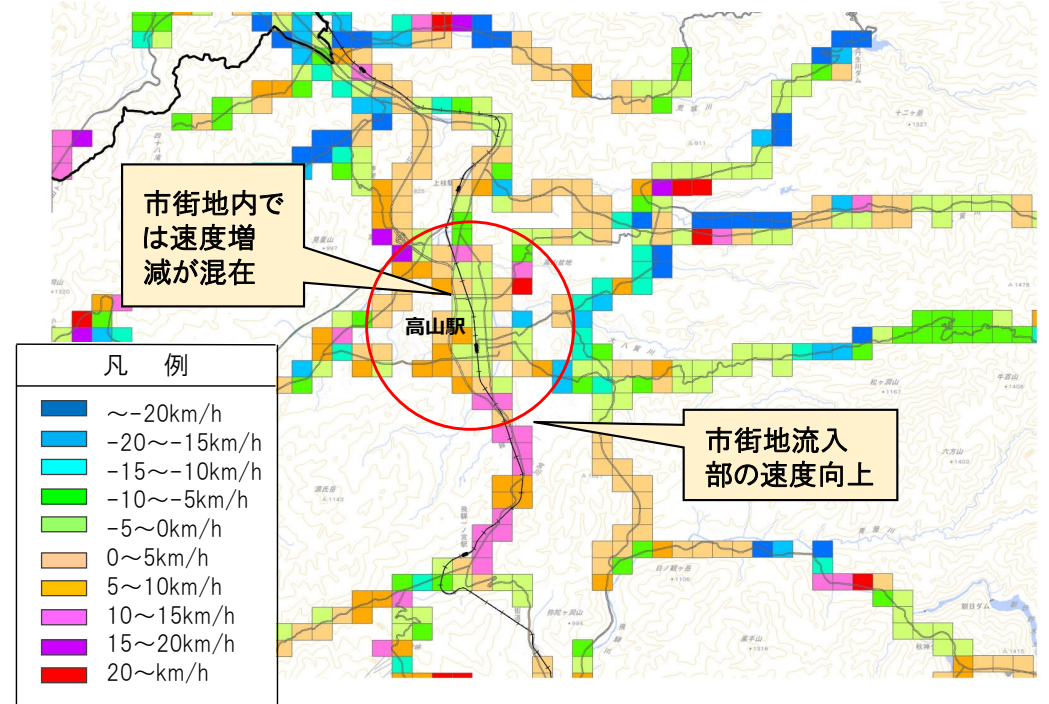
【休日の交通量の変化（2019年→2020年）】



【平日の旅行速度の変化（2019年4月→2020年4月）】



【休日の旅行速度の変化（2019年4月→2020年4月）】

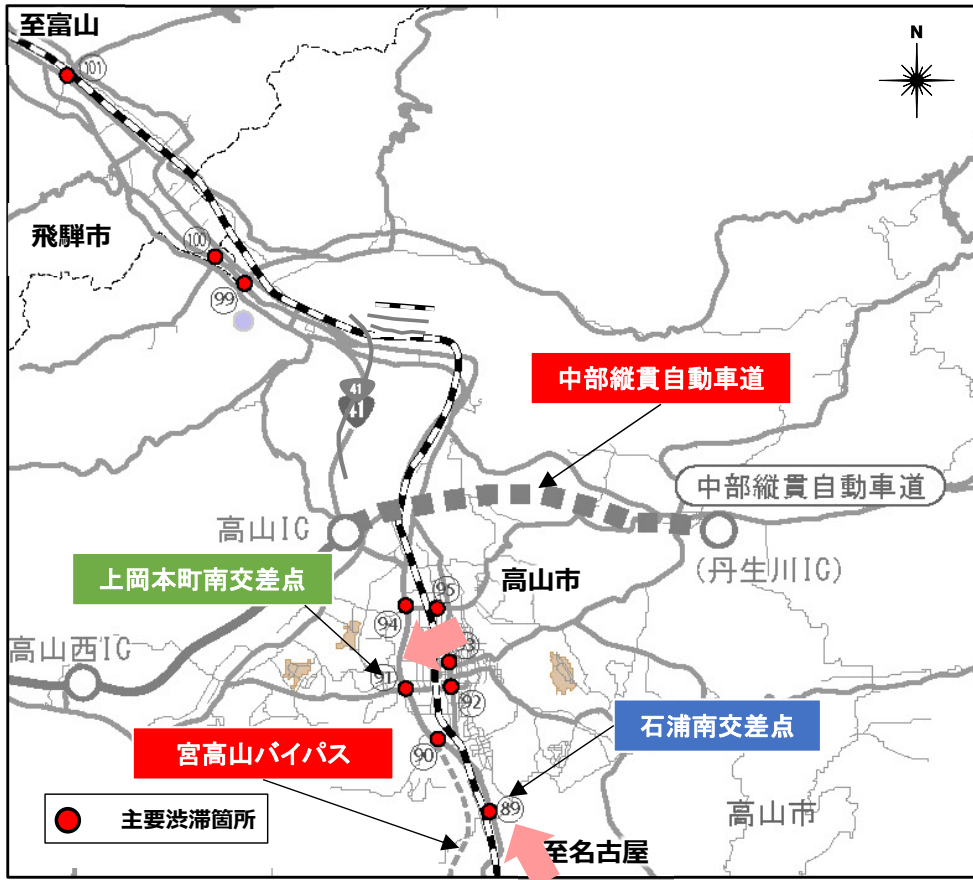


資料：県道以上の各リンクの時間帯別最低速度を抽出し、500mメッシュごとの時間(=距離/速度)合計と距離合計から平均速度を算出(2019年4月と2020年4月の速度差を表現)

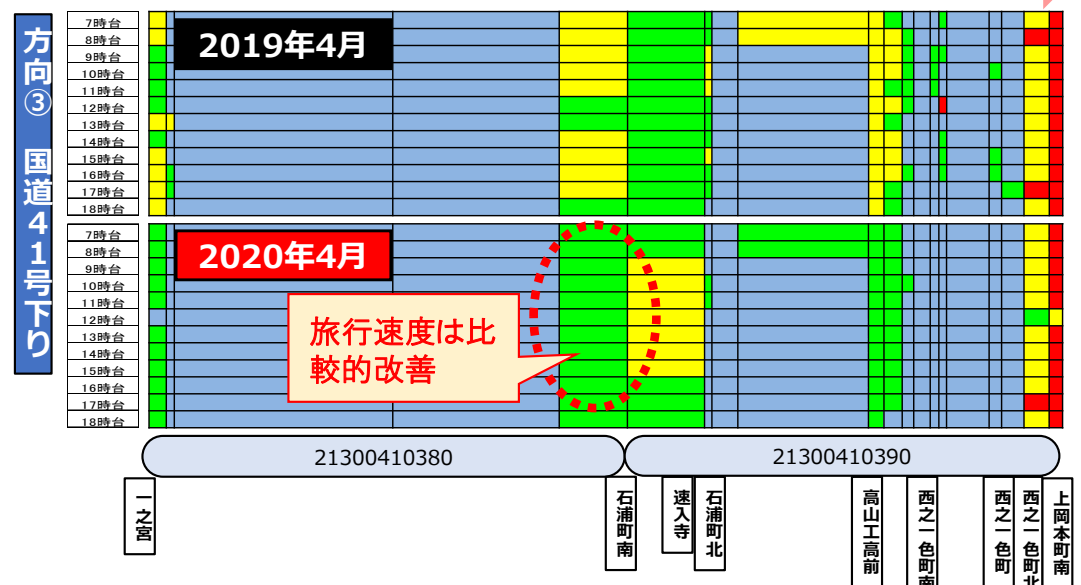
3. 国道41号・国道158号の旅行速度の変化

○事業区間の現道並行区間では、全体的に旅行速度の改善がみられ、コロナ禍による交通量の減少が影響していると考えられる。
 ○一方で、市街地部での20 Km/h未満の区間が残存するなど混雑状況の解消までは至っていない。

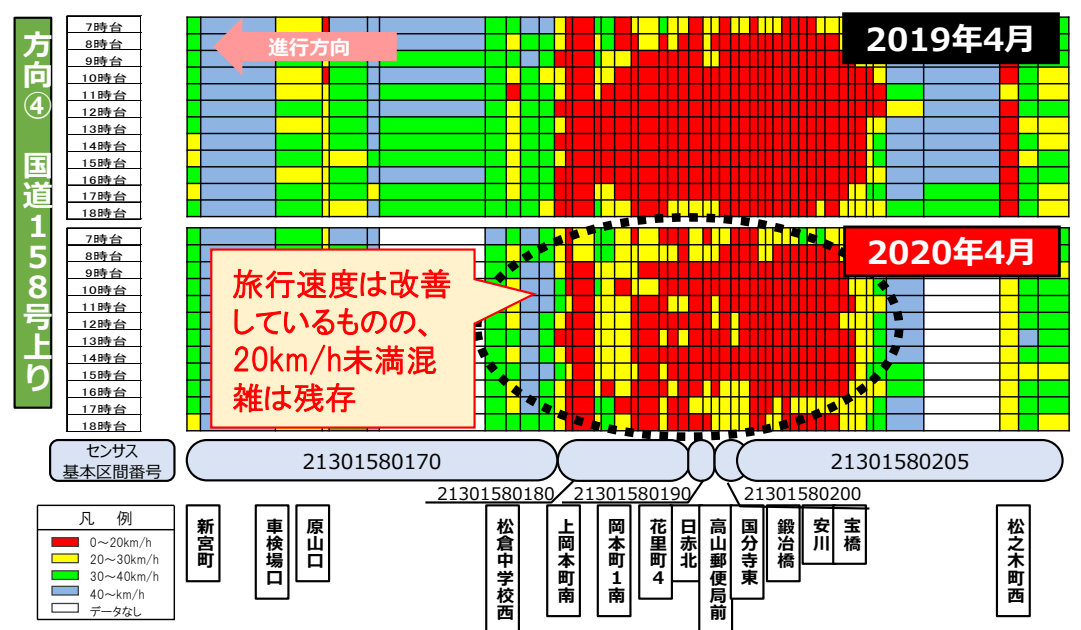
【高山市街地周辺の主要渋滞箇所】



【旅行速度の変化（平日・R 4 1 石浦町南交差点付近）】



【旅行速度の変化（休日・R 1 5 8 上岡本町南交差点付近）】



4. 緊急事態宣言前後の旅行速度の変化

○国道158号では、緊急事態宣言中であっても旅行速度が大きく改善する状況はみられない。
 ○国道41号では、緊急事態宣言の終了後、交通量の回復に伴い、旅行速度が再び低下する傾向がみられる。

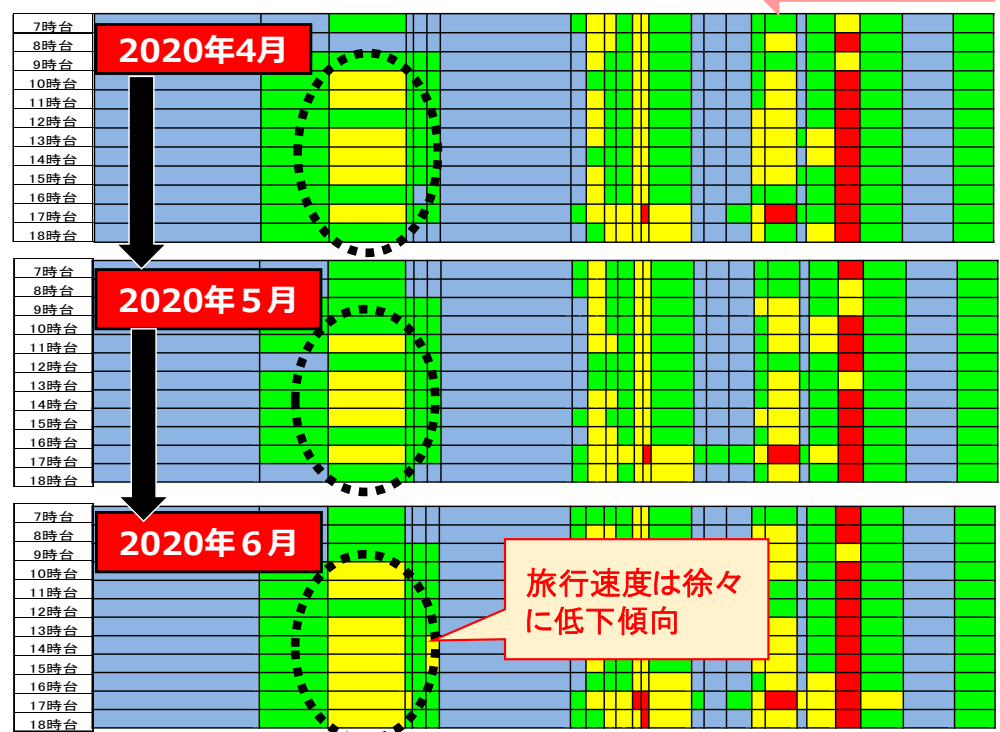
【高山市街地周辺の主要渋滞箇所】



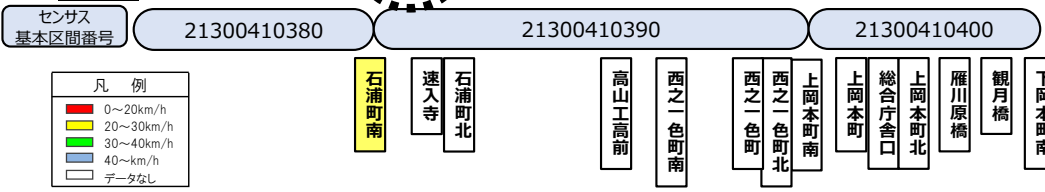
【高山市街地周辺の主要渋滞箇所】



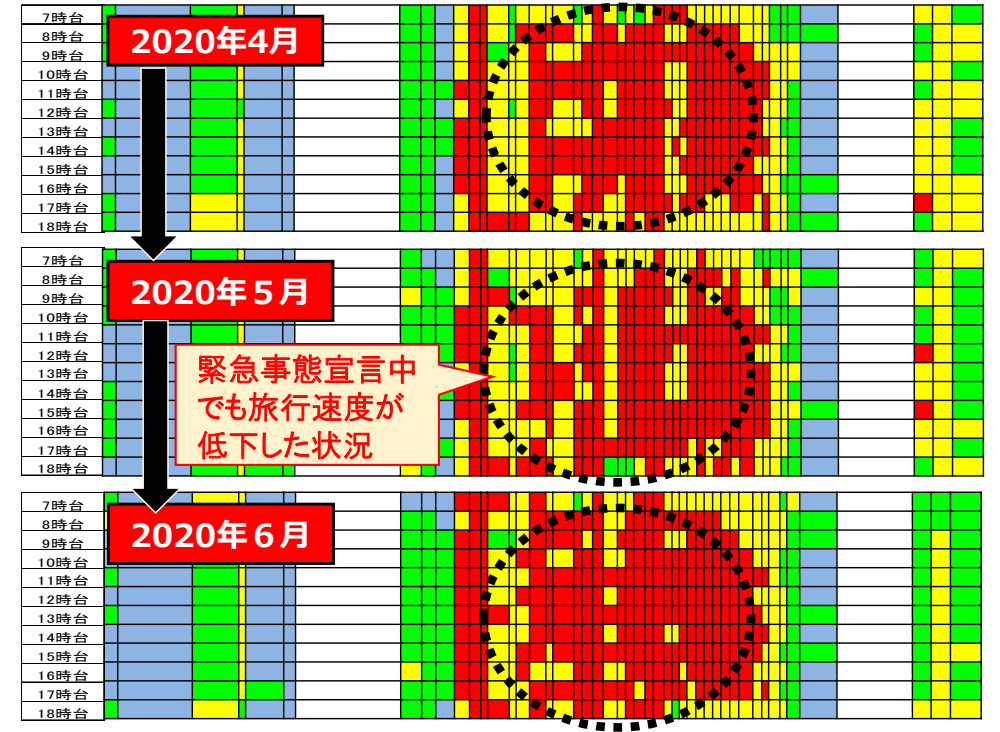
【国道41号上り：平日の旅行速度の変化】



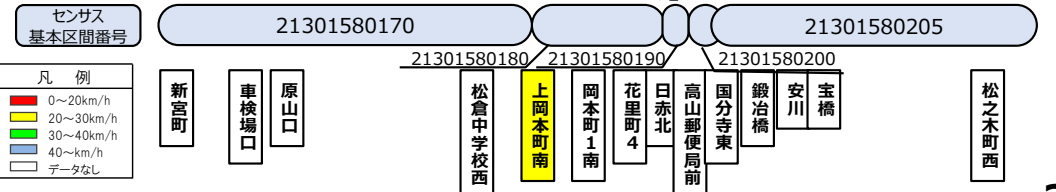
旅行速度は徐々に低下傾向



【国道158号下り：休日の旅行速度の変化】



緊急事態宣言中でも旅行速度が低下した状況



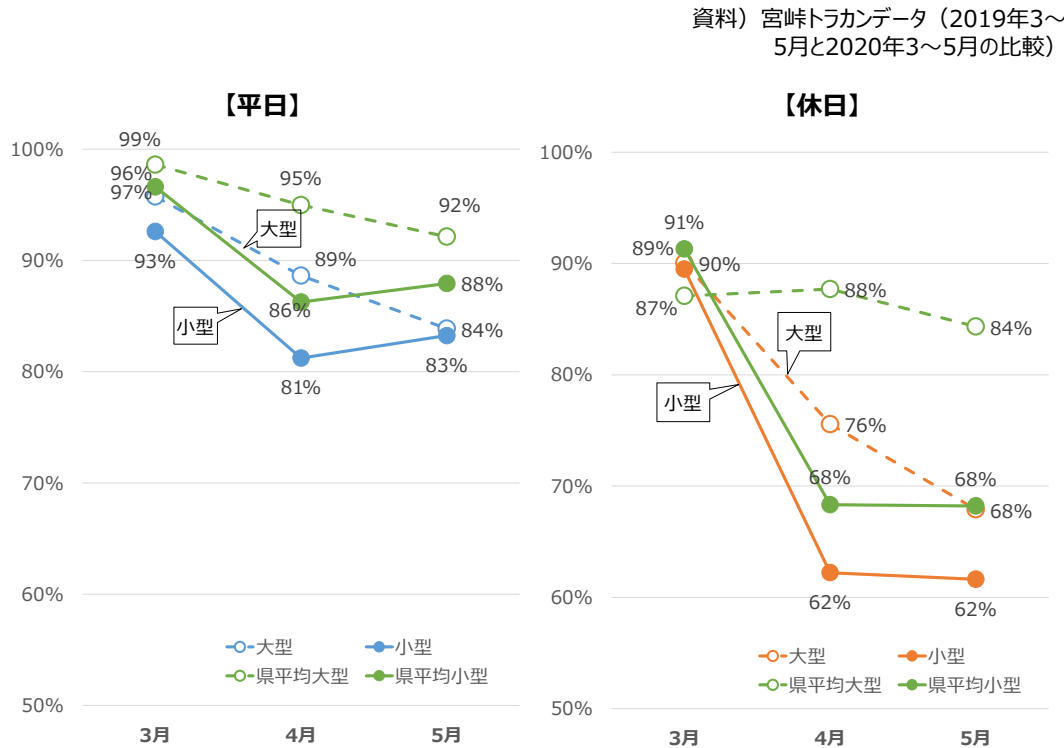
資料：ETC2.0データ（2020年4月1日～6月25日）

資料：ETC2.0データ（2020年4月1日～6月25日）

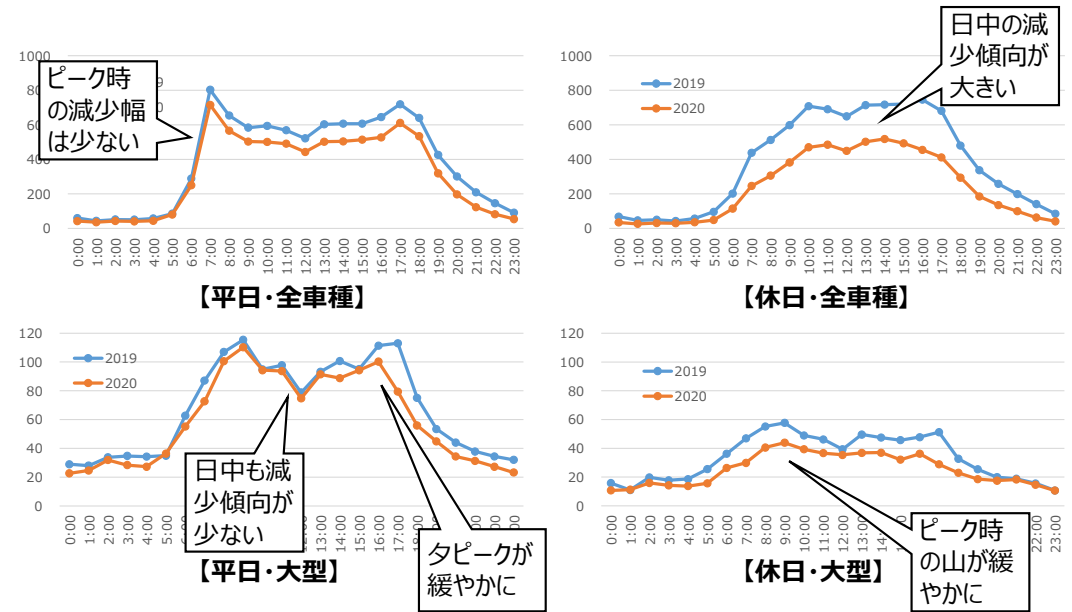
5. コロナ禍における交通量の変化

- コロナ禍の影響により宮峠の交通量は減少しているが、物流などを担う大型車交通より小型車の減少が概ね大きくなっている。また、平日より休日の減少傾向が大きくいずれも県平均を上回る減少率である。
- 時間帯別では、休日は全時間帯を通して減少が顕著であるが、平日は昼間や夜間の減少は大きい朝夕ピークの減少幅は比較的小さいことから、不要不急の日中の移動は減少しつつも、通勤交通など基幹的交通需要はそれほど減っていないことがうかがえる。

【交通量の減少率（2020/2019）の県平均との比較】



【交通量の時間帯別変化（2019-2020）】



資料) 宮峠トラカンデータ (2019年4月と2020年4月の比較)

【コロナ関連のトピックス】

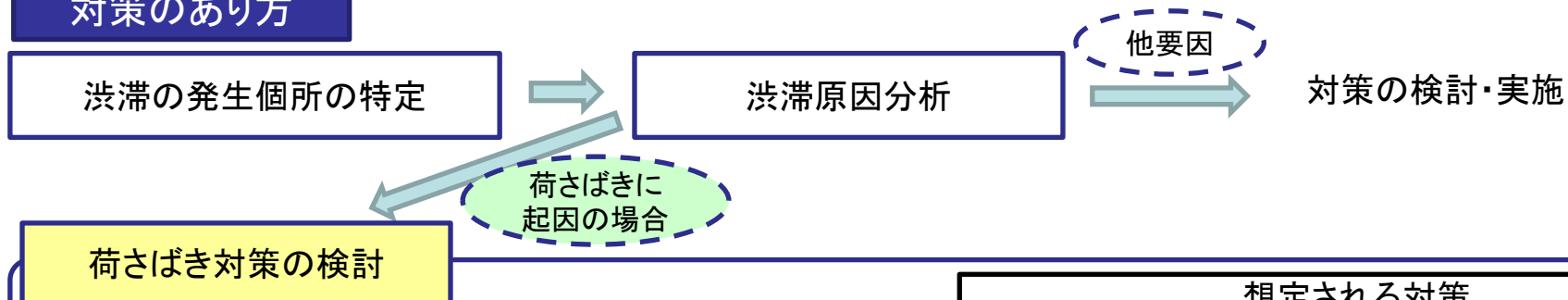
- 2/28 岐阜県、岐阜市、大垣市などの行政機関で時差出勤導入
- 4/6 岐阜県庁で交代制での在宅勤務が開始
- 4/7 7都府県に「緊急事態宣言」を发出
- 4/10 岐阜県独自の「非常事態宣言」を发出
- 4/16 「緊急事態宣言」を全国拡大、岐阜県含む13都道府県を「特定警戒都道府県」
- 4/18 岐阜県独自の休業要請
- 4/20 岐阜県「新型コロナウイルス感染症「緊急事態」総合対策」公表
- 4/27 下呂市長名で観光客の来訪自粛要請発表
- 4/30 高山市、飛騨市、白川村緊急共同メッセージ発表
- 5/1-6 下呂温泉旅館組合ではすべての組合員旅館(39館)休業・自粛
- 5/5 飛騨高山旅館ホテル共同組合 組合員施設(74施設)に対し5/31まで休館要請
- 5/14 全国39県の「緊急事態宣言」を解除
- 5/15 飛騨・高山観光コンベンション協会は31日までの営業自粛を要請
- 5/16 岐阜県独自の「非常事態宣言」を解除
- 5/18 商工会観光施設が順次営業再開
- 5/21 関西2府1県の「緊急事態宣言」を解除
- 5/25 関東1都3県と北海道の「緊急事態宣言」を解除

	3月				4月				5月			
	大型		小型		大型		小型		大型		小型	
	宮峠	県平均	宮峠	県平均	宮峠	県平均	宮峠	県平均	宮峠	県平均	宮峠	県平均
平日	96%	99%	93%	97%	89%	95%	81%	86%	84%	92%	83%	88%
休日	90%	87%	89%	91%	76%	88%	62%	68%	68%	84%	62%	68%

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルールへの運用等)

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)

想定される対策

ソフト対策

地域ルールの周知(例)



吉祥寺商店街
(東京都武蔵野市)

ハード対策

路外共同荷さばき施設(例) (貨物車専用)(例)



吉祥寺商店街
共同集配送センター
(東京都武蔵野市)

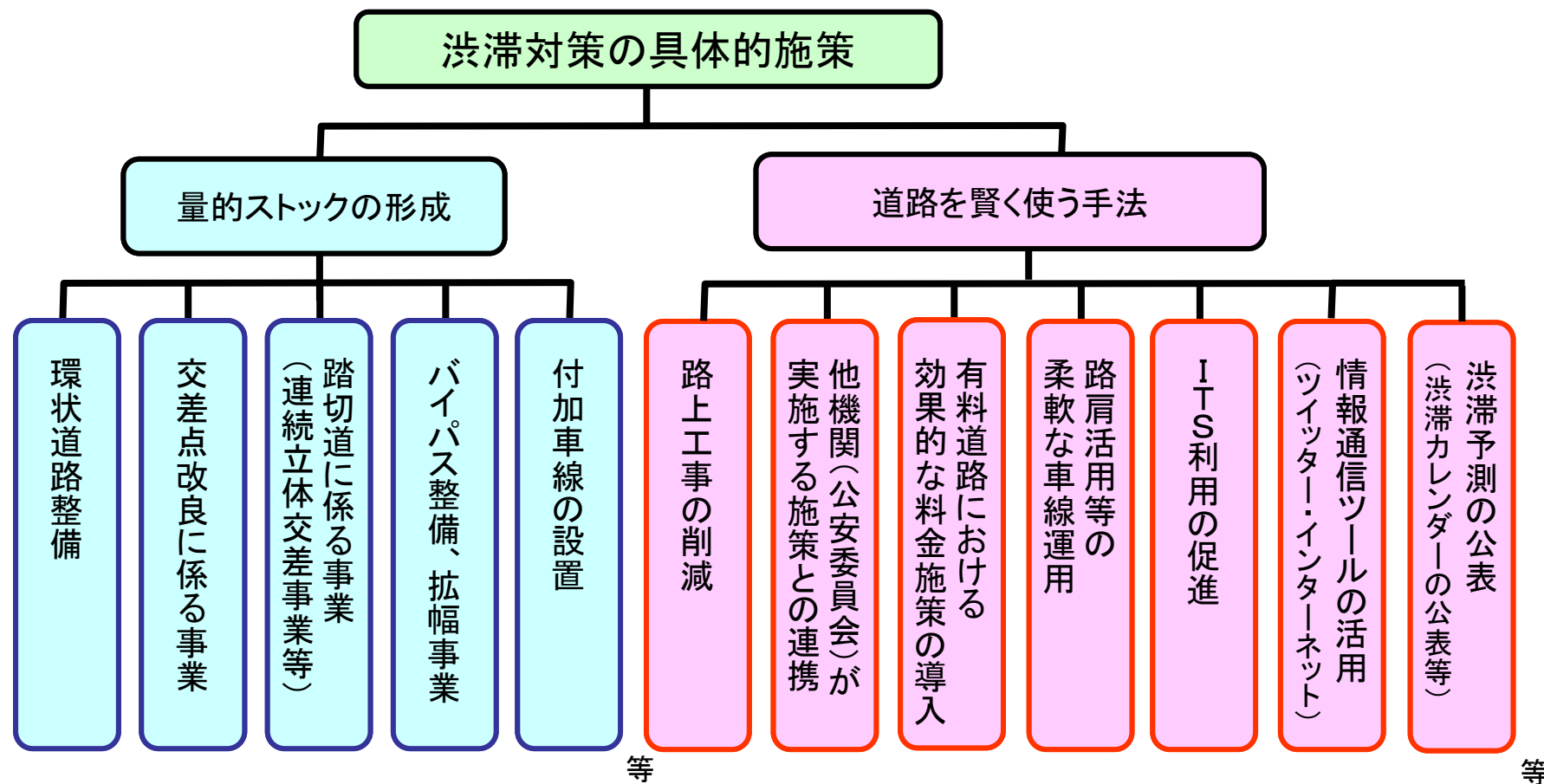


花園町通り
(愛媛県松山市)

※出典:第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

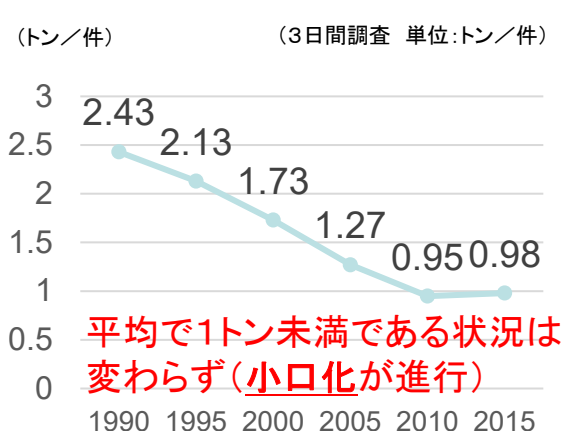
(参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー

- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。

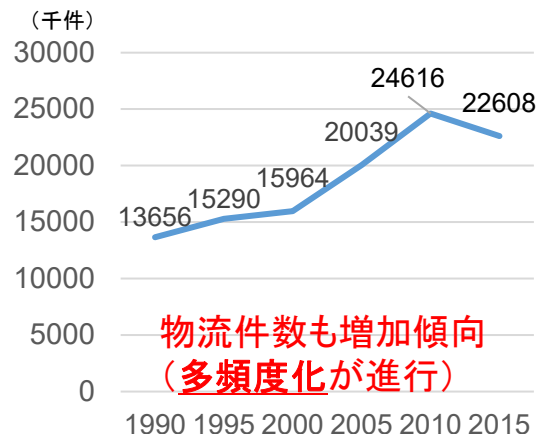


- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移

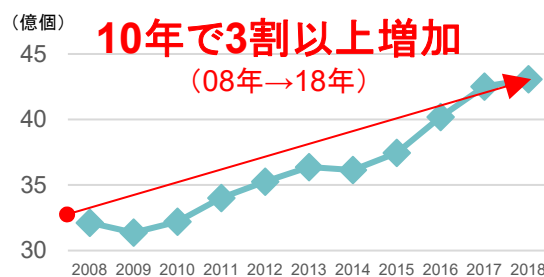


EC市場規模の推移



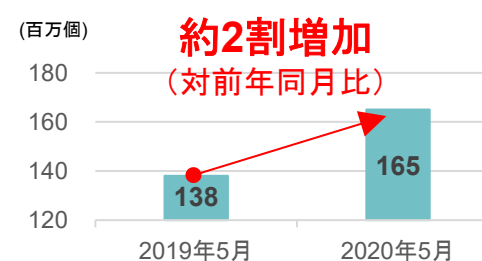
※出典: 第1階「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」(令和2年7月16日)資料より抜粋

宅配便取扱実績の推移



※出典: 「宅配便取扱実績について(国土交通省)」より作成

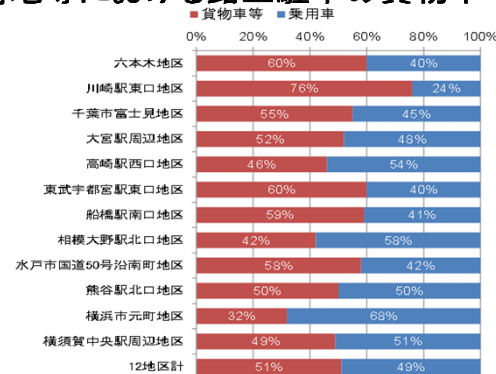
コロナ禍の宅配実績



※出典: ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸株)より作成

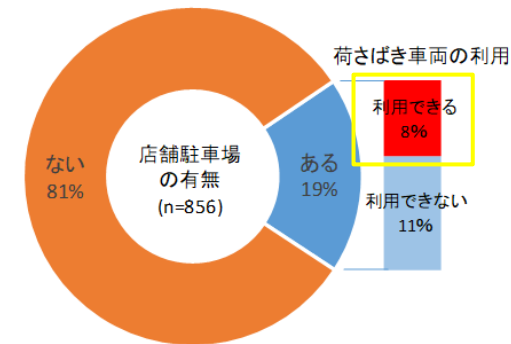
- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



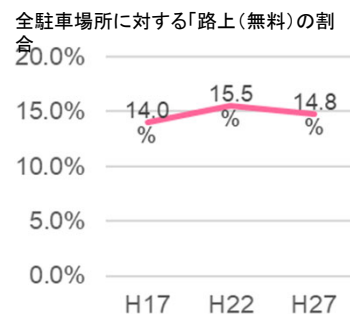
出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

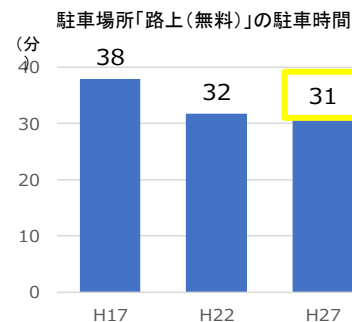


出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち
駐車場所「路上(無料)」の推移・駐車時間



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識

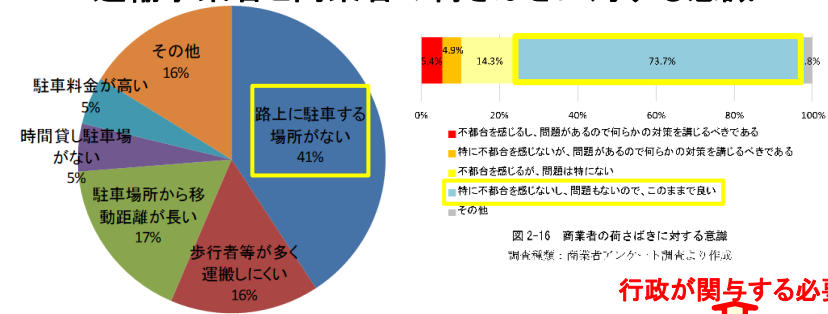


図2-16 商業者の荷さばきに対する意識
調査種類：商業者アンケート調査より作成

行政が関与する必要

運輸事業者：路上で荷さばき
商業者：現状で良い

民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状が変わらず

出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)