

# 令和元年度 第2回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

日 時：令和2年2月12日(水) 14:00～  
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 捶
3. 規約の改定について
4. 議 事
  1. これまでの取り組み経緯
  2. 実施した渋滞対策
  3. 次年度の取り組み予定
  4. モニタリング手法の変更について
  5. 県全体の交通状況・トピック等
5. 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2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（案）

## 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
16. 令和 ○年○月○日一部規約改正

**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           |
|        |               | 建設部 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

## &lt;岐阜都市圏渋滞対策検討部会&gt;

| 区分     | 所 属 機 閣      | 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<br>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        |
|        | 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      |

## &lt;東濃圏域渋滞対策検討部会&gt;

| 区分  | 所 属 機 閣      | 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  |

## &lt;飛騨地域渋滞対策検討部会&gt;

| 区分  | 所 属 機 閣      | 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2回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

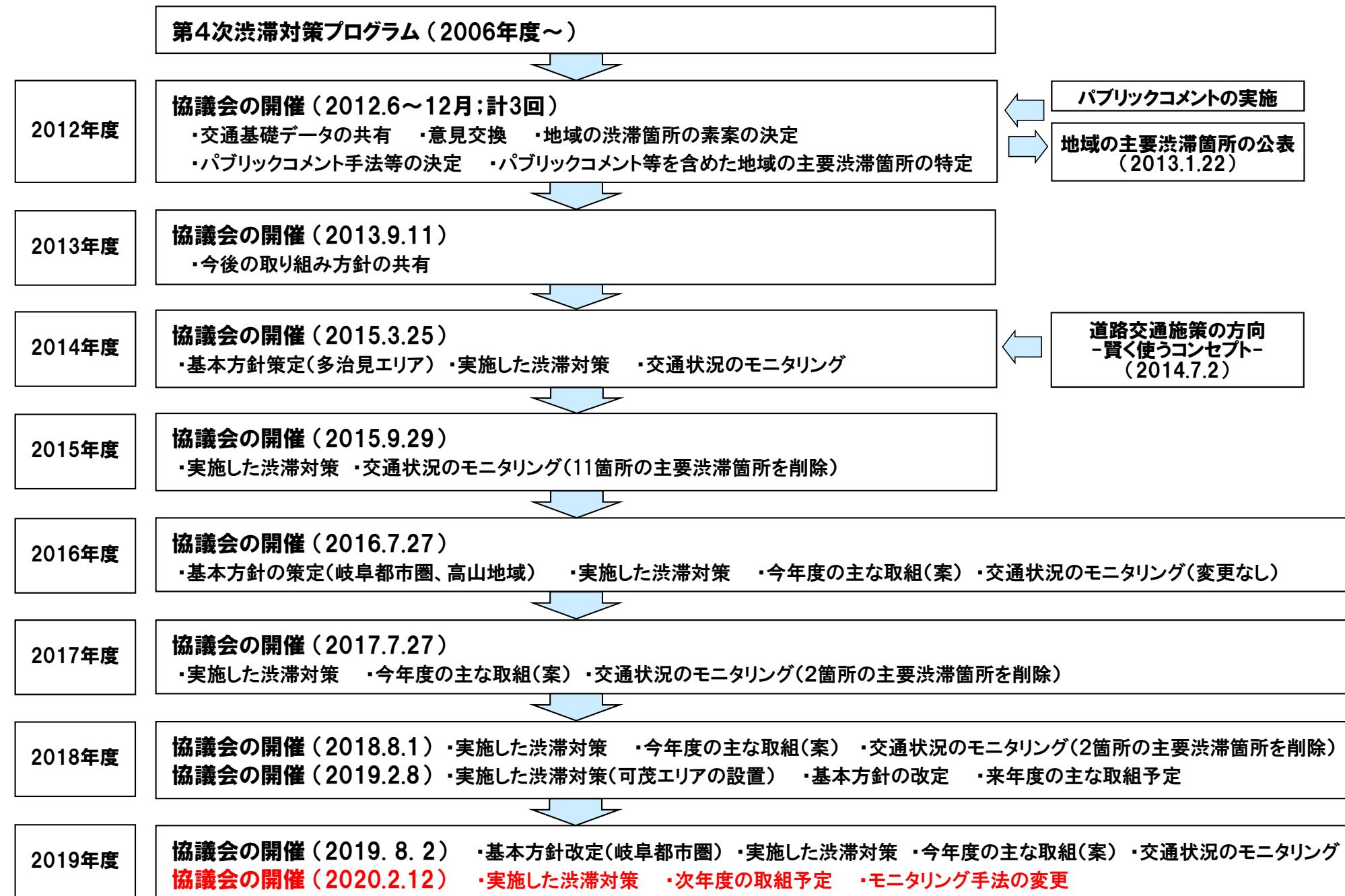
## 【会議資料】

|                    |    |
|--------------------|----|
| 1. これまでの取り組み経緯     | 1  |
| 2. 実施した渋滞対策        | 12 |
| 3. 次年度の取り組み予定      | 22 |
| 4. モニタリング手法の変更について | 29 |
| 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

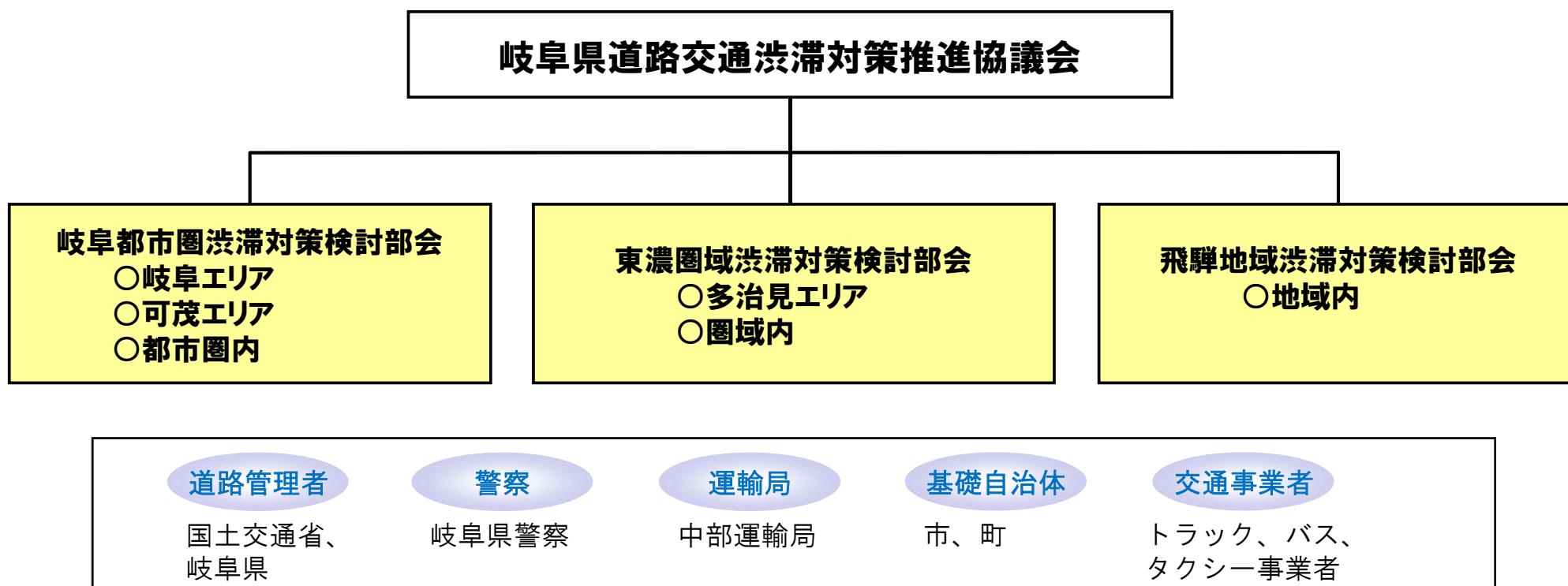
## 1-2 検討体制等

### (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)

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<br>※51箇所が<br>含まれる | 20区間<br>※47箇所が<br>含まれる | 73箇所  |

## 凡 例

### 〈主要滯滯箇所〉

- 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)

- 

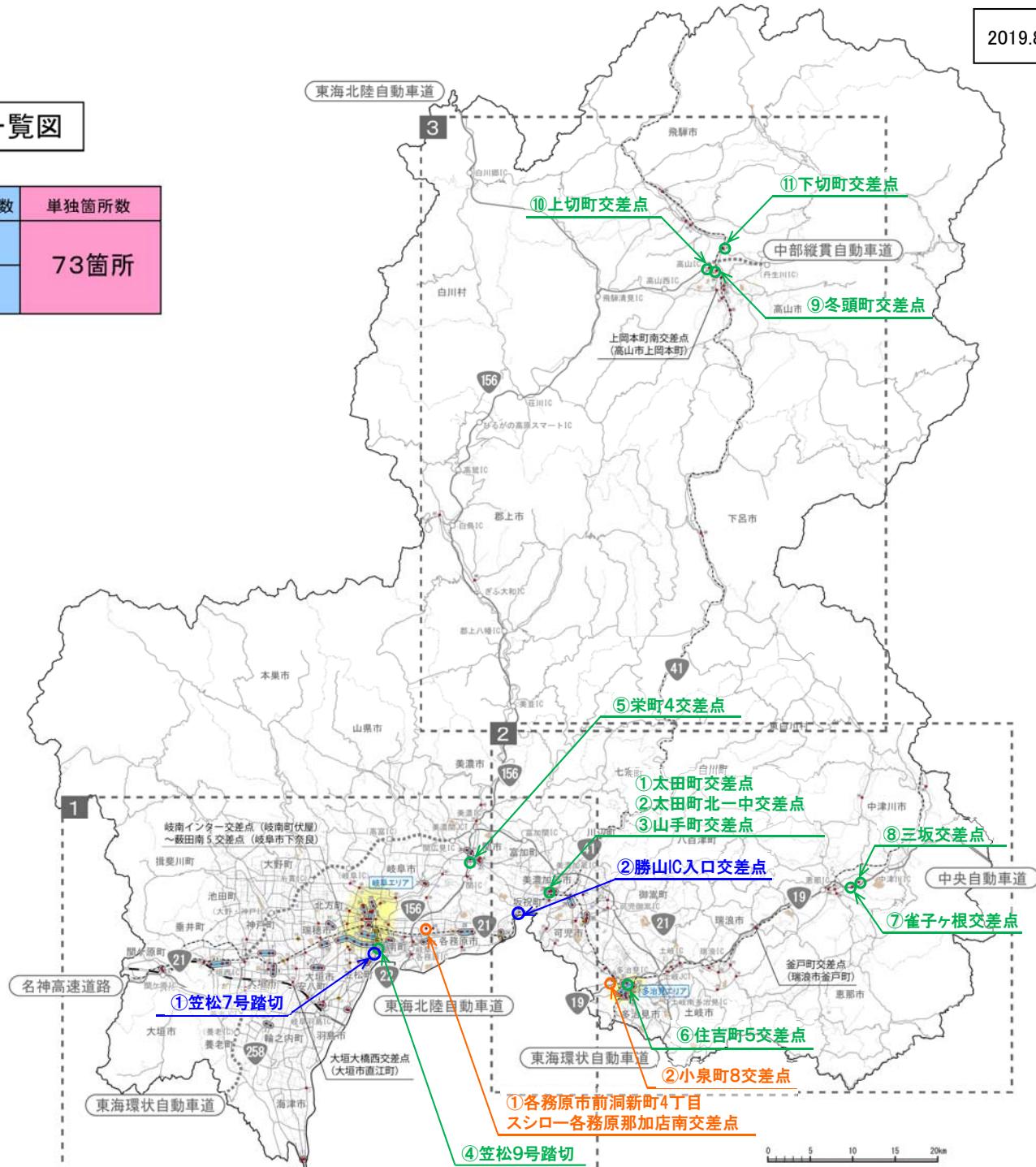
### ＜道路種別＞

- 高速道路
  - 一般県道以上
  - 市町村道

- 主な工場等

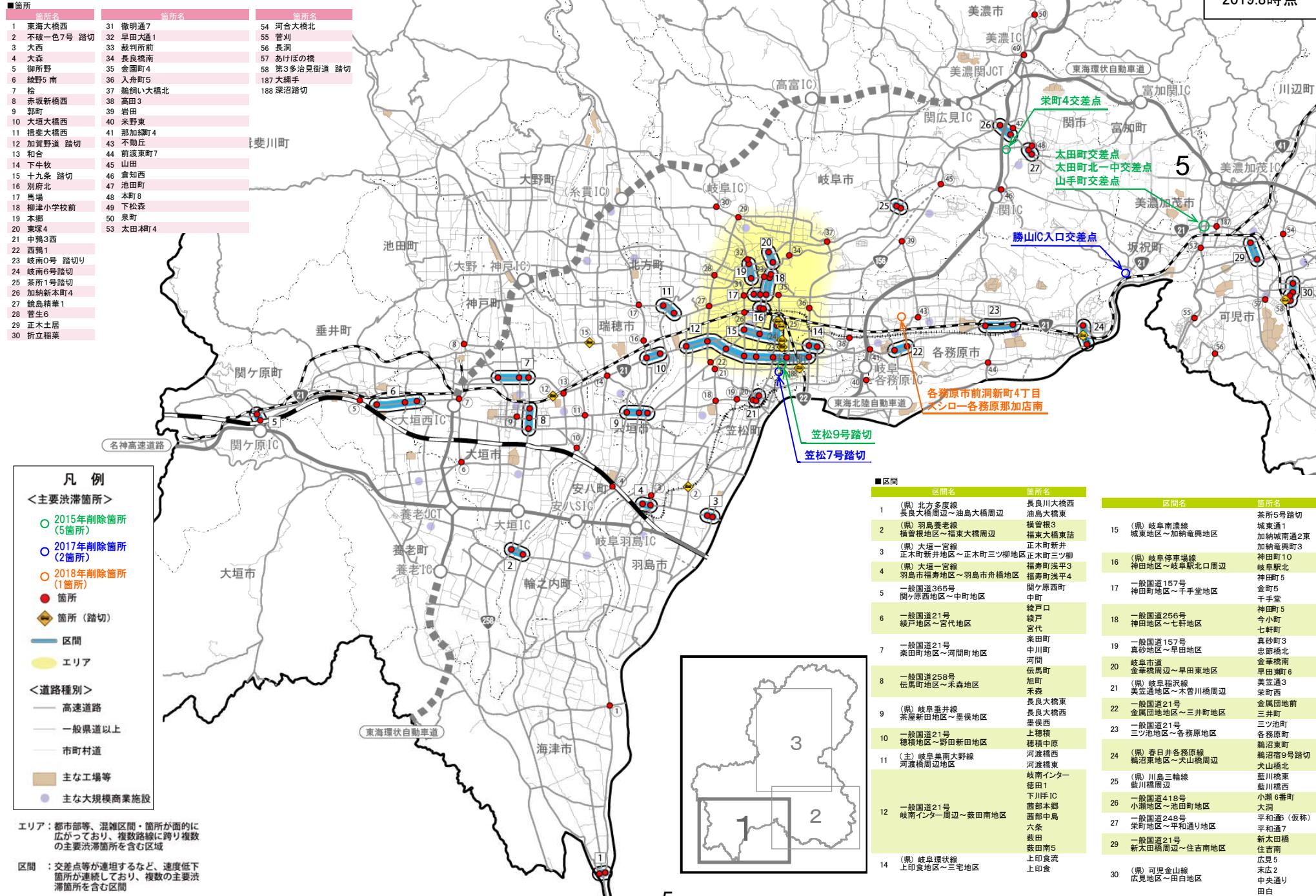
エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要沿線箇所を含む区域

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)

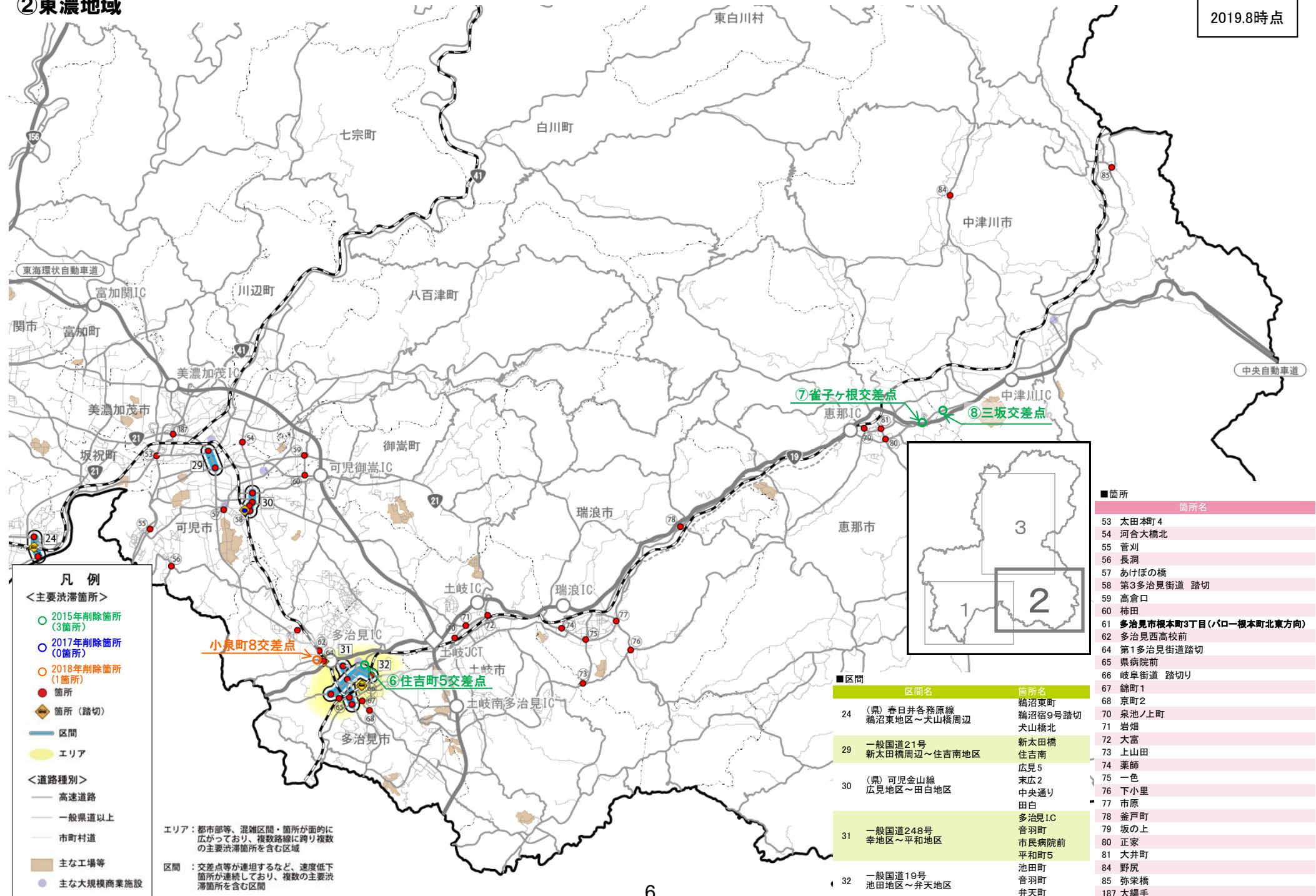
## ①岐阜・西濃地域



## ■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

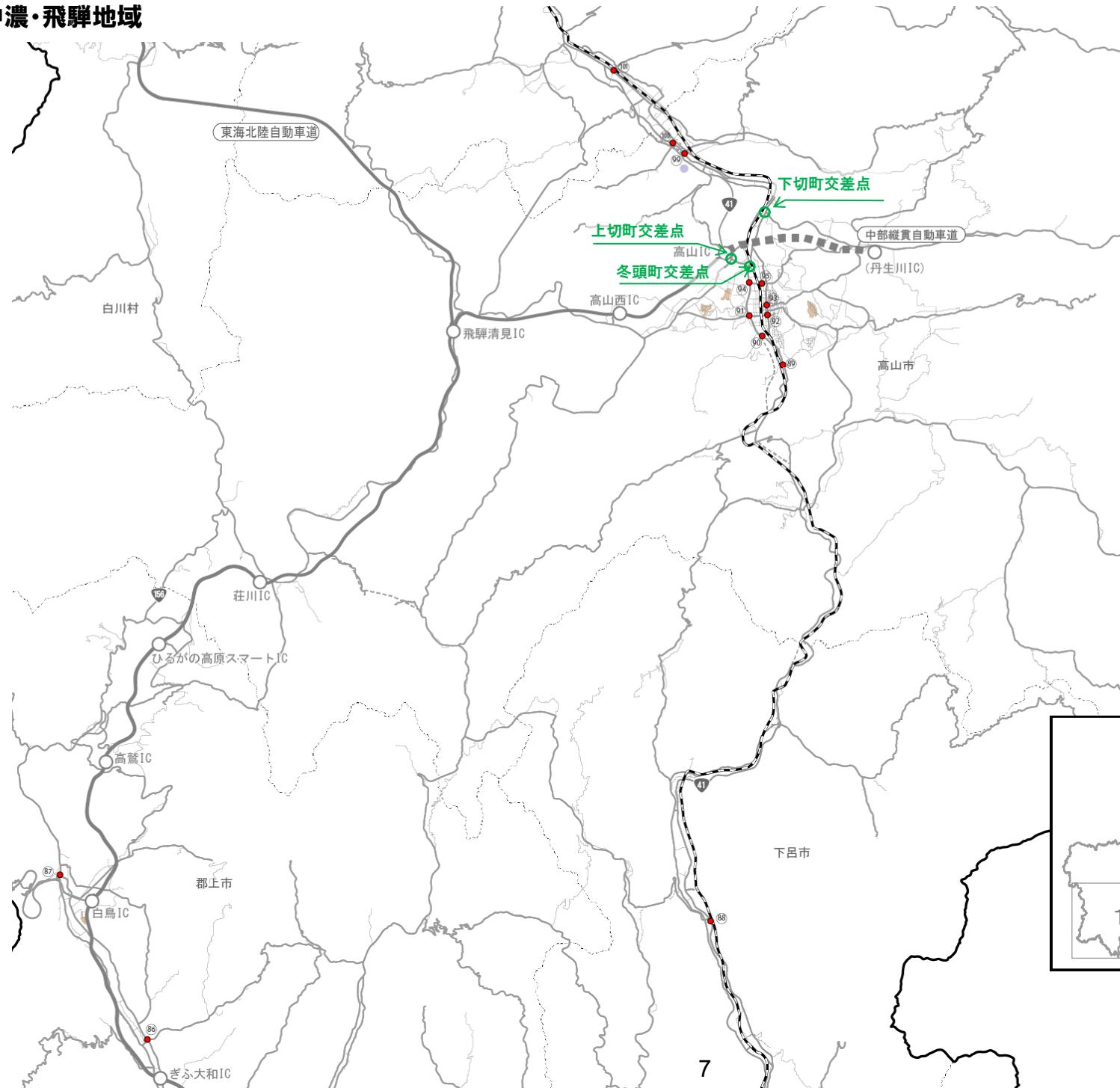
## ②東濃地域

2019.8時点



## ■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

### ③中濃・飛騨地域



# 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、道路利用者のみなさま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

2012.6 第1回協議会

2012.7 第2回協議会

2012.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所  
渋滞対策の基本 方針

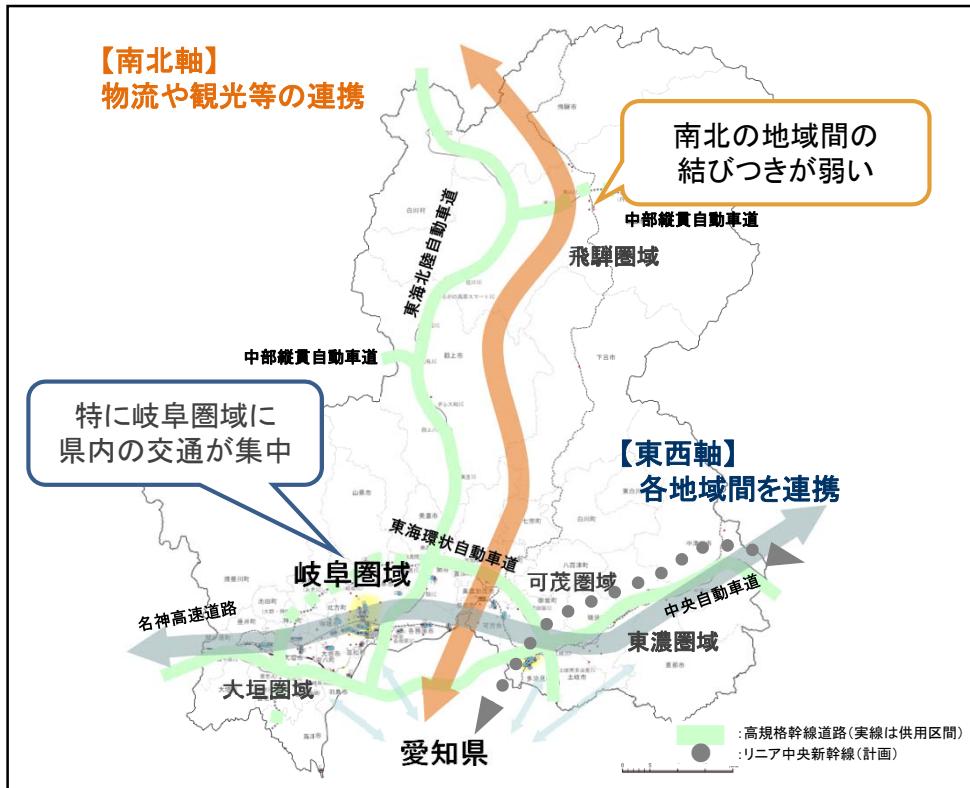
### 1. 岐阜県の概況

| 概要     |   |
|--------|---|
| 岐阜県の状況 | <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul> |
| 道路交通状況 | <ul style="list-style-type: none"><li>県民活動に著しく影響を与えていた道路交通渋滞は、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。</li><li>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。</li></ul>   |

### 2. 方向性

| 概要    |  |
|-------|--|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul> <p>岐阜エリア:岐阜市総合交通戦略(岐阜市)<br/>多治見エリア:先導的都市環境形成計画(多治見市)など</p> |
| 道路整備  | <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>  |

### 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)

道路管理者

警察

運輸局

基礎自治体

交通事業者

その他

国土交通省、岐阜県

岐阜県警察

中部運輸局

岐阜市、多治見市  
高山市など

トラック・バス・タクシー  
事業者など

学識経験者など

## 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、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

•岐阜市  
【恵美須】

- ・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)

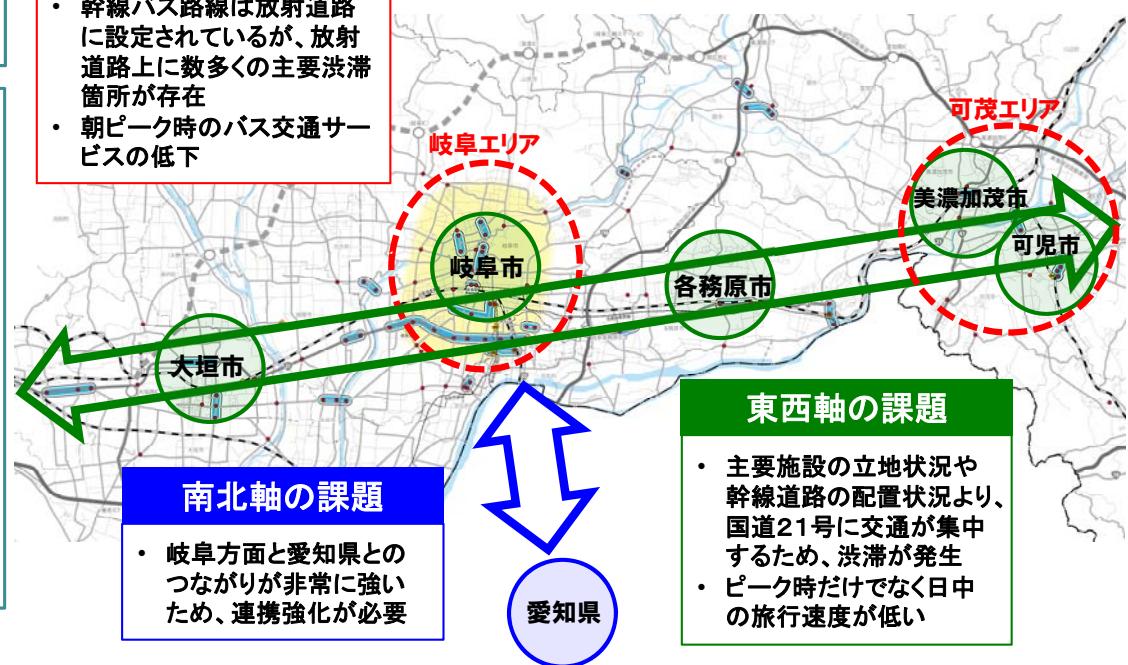
### (3) 対策メニュー

| 対策メニュー |  |
|--------|--|
| 総合対策等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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)</li> </ul>   |
| 道路整備等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> |

## (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



## 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】

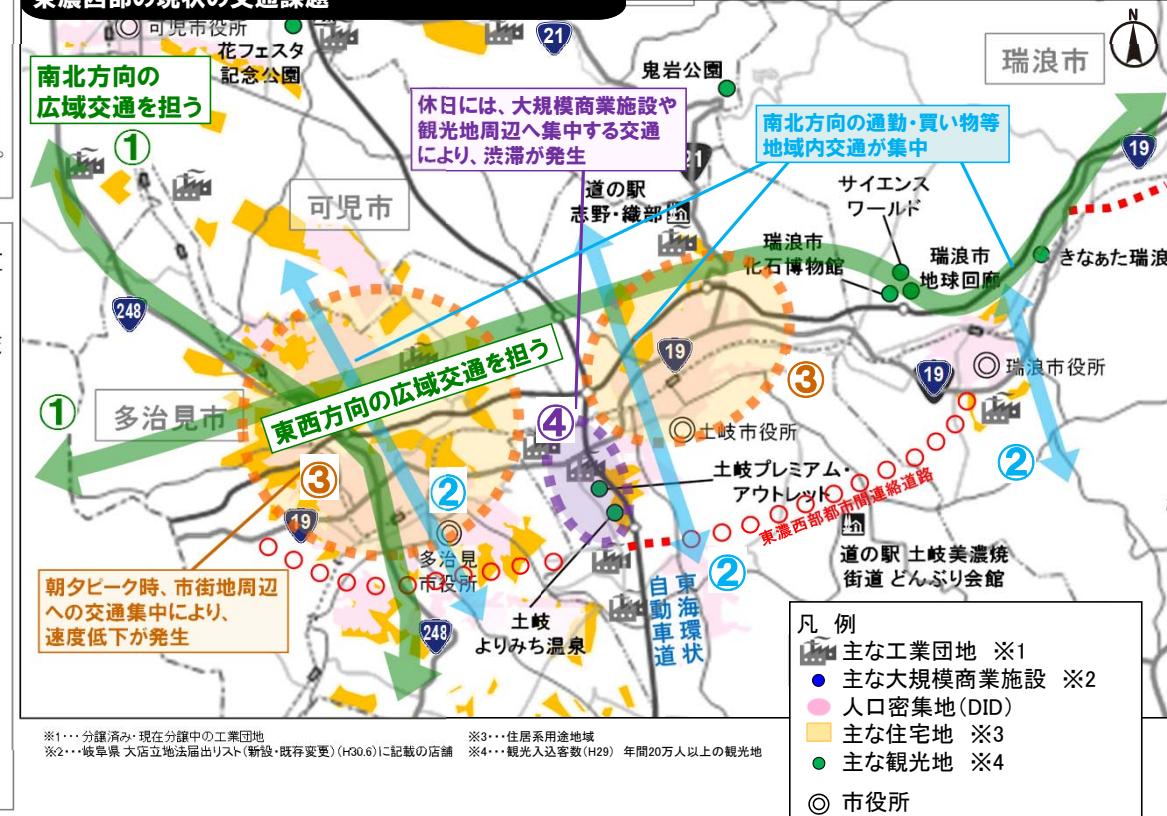
- ①東西方向の広域交通を担う国道19号、および、南北方向の広域交通を担う国道248号に、地域内交通が混在。
- ②南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

#### 【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に路線配置。
- ・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、平和太平線、白山豊岡線等の整備検討を進める。<br>・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。<br>・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)

|       |                      |                         |
|-------|----------------------|-------------------------|
| 道路管理者 | 基礎自治体                | 警察                      |
| 国、岐阜県 | 多治見市、土岐市、瑞浪市         | 岐阜県警                    |
|       | 恵那市※、中津川市※、可児市※、御嵩町※ |                         |
| 運輸局   |                      | 交通事業者                   |
| 中部運輸局 |                      | 運輸事業者<br>(トラック・バス・タクシー) |

※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プリンジ駐車場への誘導、およびプ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

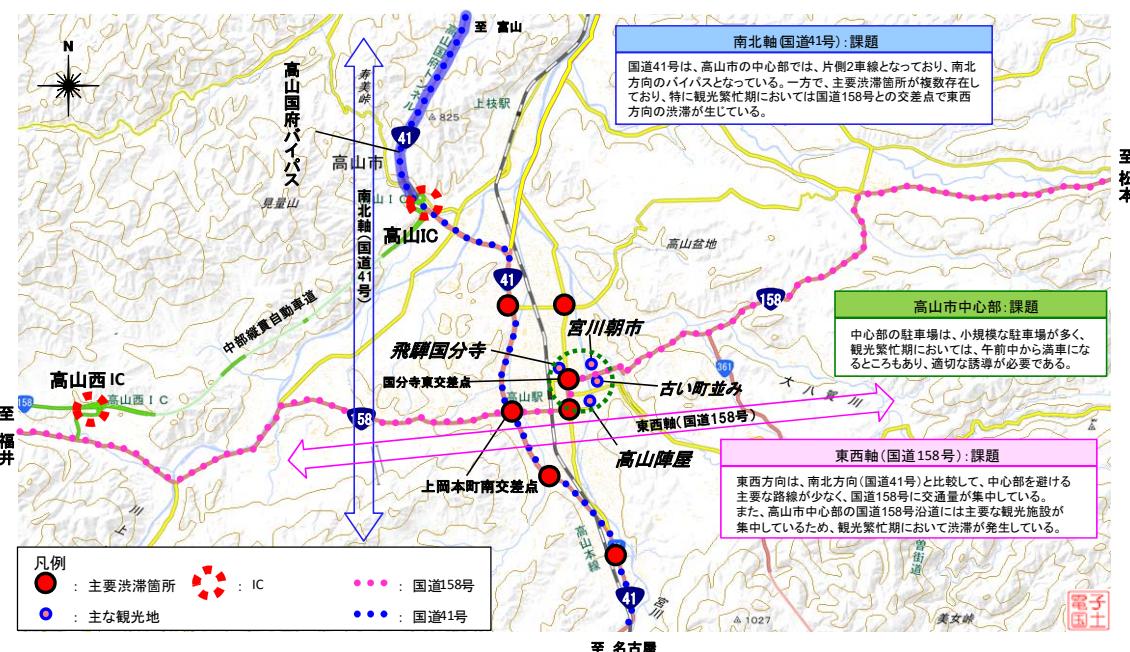
## 【現状の課題】

- ・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。

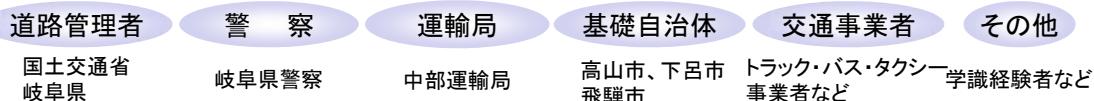
### 【将来像】

- ・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)※



※「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) 対策メニュー

| 対策メニュー |  |
|--------|--|
| 総合対策等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>上記等のソフト施策を進め、交通渋滞の緩和を目指す。</li> </ul> |
| 道路整備等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>   |

## 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

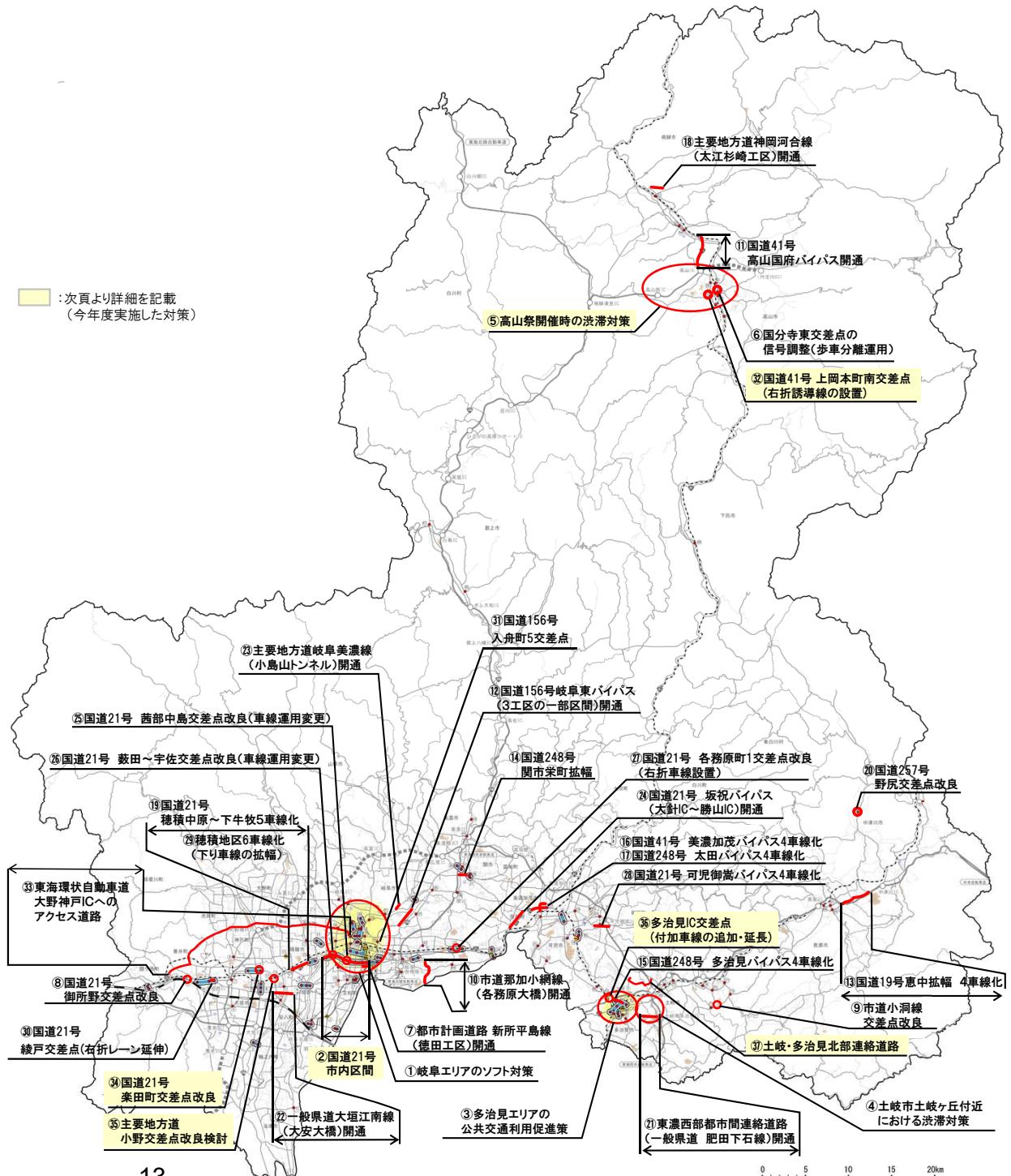
#### 【総合対策等】

| 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<br>・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<br>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<br>岐阜県<br>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<br>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<br>・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                  |

■ : 次頁より詳細を記載  
(今年度実施した対策)

#### 【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             | 国土交通省       |
| ⑰  | 5月           | 主要地方道神岡河合線(太江杉崎工区)開通           | 岐阜県         |
| ⑲  | 7月9日         | 国道21号 穂積中原～牛牧5車線化              | 国土交通省       |
| ⑳  | 2015年 2月     | 国道257号 野尻交差点改良                 | 岐阜県         |
| ㉑  | 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         |
| ㉒  | 2月18日        | 一般県道大垣江南線(大安大橋)開通              | 岐阜県         |
| ㉓  | 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         |
| ㉔  | 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       |
| ㉕  | 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       |
| ㉖  | 2月28日        | 国道21号 穂積中原～牛牧5車線化              | 国土交通省       |
| ㉗  | 2018年 2月28日  | 国道21号 各務原原町1交差点改良(右折車線設置)      | 国土交通省       |
| ㉘  | 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       |
| ㉙  | 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       |
| ㉚  | 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       |
| ㉛  | 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       |
| ㉜  | 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       |
| ㉝  | 継続的に実施中      | 東海環状自動車道 大野神戸ICへのアクセス道路        | 岐阜県         |
| ㉞  | 継続的に実施中      | 国道21号 楽田町交差点(交差点改良)            | 国土交通省       |
| ㉟  | 継続的に実施中      | 主要地方道大垣環状線 小野交差点改良の検討          | 岐阜県         |
| ㉟  | 継続的に実施中      | 多治見IC交差点改良(付加車線の追加・延長)         | 岐阜県         |
| ㉟  | 継続的に実施中      | 土岐・多治見北部連絡道路                   | 多治見市<br>土岐市 |



## 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)における渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市)

継続 【利用者団体連携】

##### 【検討の目的】

- 国道21号岐阜市内区間は現況6車線であるが、交通集中に伴う慢性的な渋滞が発生している。渋滞緩和に向けて、ハード対策だけでなくソフト対策を含めた総合的な渋滞対策が必要。
- 現在計画している立体化の工事においては、工事規制に伴い現況6車線から4車線に減少する可能性があり、渋滞悪化が懸念されることからその対策が必要。

#### 『削減目標台数の設定』

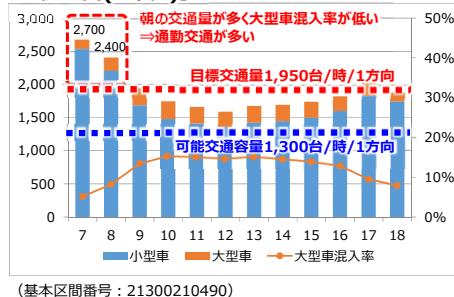
- 車線減少時(片側2車線)における可能交通容量1,300台／時に対し、岐阜市内区間における平均混雑度1.5を加味した1,950台／時を目標交通量とする。
- 朝・夕の通勤時間帯に著しい渋滞が発生しており、特に朝ピーク時(7時台)の渋滞が顕著であるため、最大交通量である朝ピーク西側断面に着目した800台／時を削減目標台数として設定。

##### 【今後の計画】

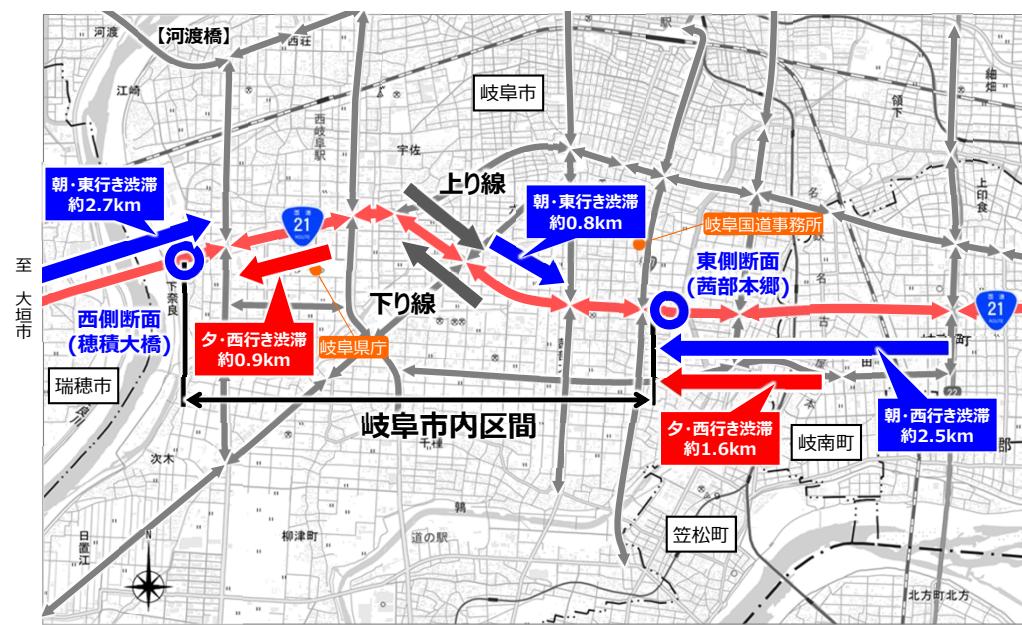
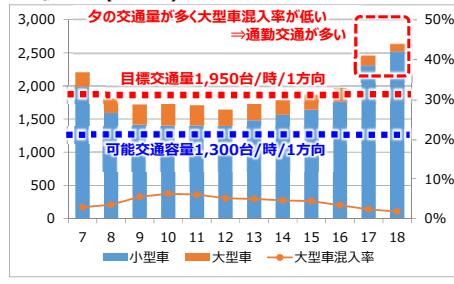
- ◆削減目標達成に向けた、ハード面、ソフト面から対策内容を検討。

#### 【国道21号の時間帯別交通量】

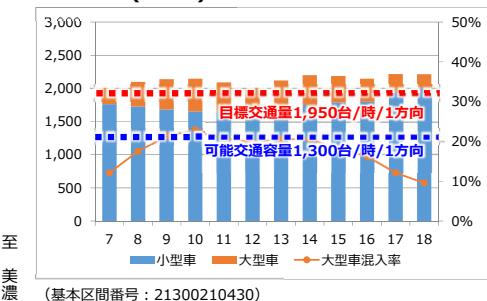
##### 【西側断面(上り線)】



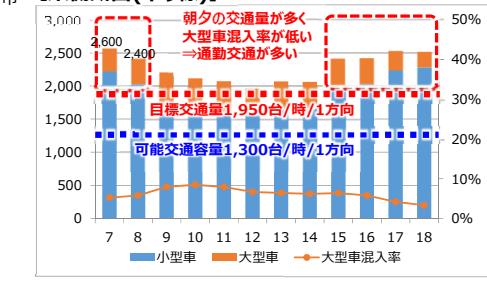
##### 【西側断面(下り線)】



##### 【東側断面(上り線)】



##### 【東側断面(下り線)】



資料：2015年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果 (単位:台/時)

※交通容量は、2015年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の岐阜市内区間の平均交通量、大型車混入率、青時間比等から交通容量を算出

## 2. 実施した渋滞対策

## 《国道21号の使われ方分析》

## 継続【利用者団体連携】

## ① 交通手段転換

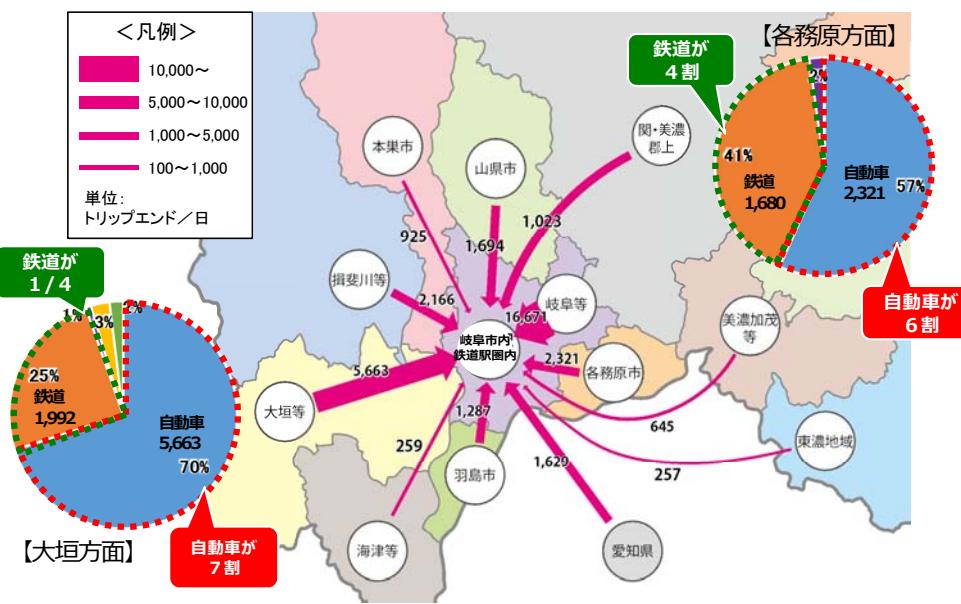
通勤手段について、東西方向の鉄道が比較的充実している大垣方面(7割)、各務原方面(6割)においても自動車分担率が高い。自動車トリップのうち、駅勢圏トリップは大垣方面で2,120トリップ(全体の4割弱)、各務原方面で1,527トリップ(全体の6割強)が交通手段転換の可能性がある。

## ② 経路変更

国道21号を通過する車両が、地域の道路ネットワークを活用し、分散することによる渋滞緩和について検討。特に、岐阜市西側では長良川で分断され、渡河橋梁に経路が制限されるため、出発地、到着地に着目した迂回誘導が必要。また、薮田地区周辺に到着地が集中。

## ① 交通手段転換検討

## 【岐阜市内鉄道駅圏域への流動（自動車通勤）】



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

注)「岐阜市内鉄道駅圏内」は、岐阜駅、名鉄岐阜駅、西岐阜駅から徒歩で移動できる圏域（鉄道駅2km圏域）（中京PTゾーン）を設定しており、岐阜市役所、岐阜県庁が含まれるエリア。

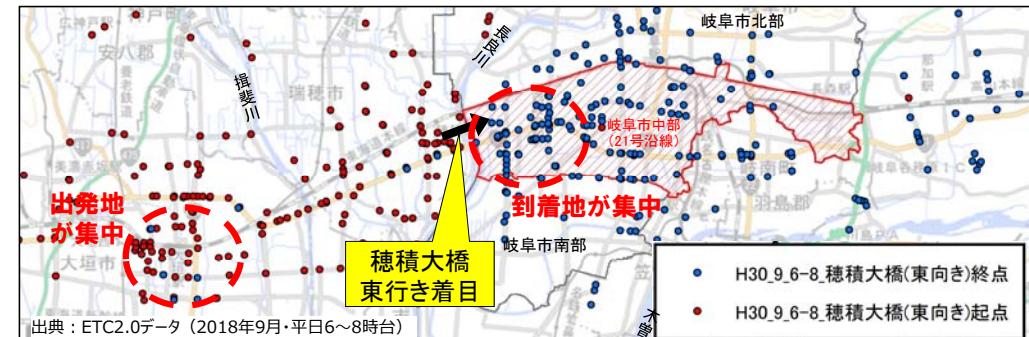
## 岐阜市内鉄道駅圏域 へのトリップ数

このうち、出発地も鉄道駅  
2 km圏内のトリップ数

これらのトリップ  
が自動車から鉄道  
への交通手段転換  
対象

## ② 経路変更検討

〔穂積大橋を東進する車両に着目した出発地、到着地〕



### 【出発地、到着地ペアの分析】（西側からの交通に対する検討）

| 到着地<br>出発地 | 岐阜市<br>北部 | 岐阜市<br>中部 | 岐阜市<br>南部 | 各務原市<br>岐南町 | 羽島市<br>笠松町 | 関市<br>美濃市 | 可茂地域<br>東濃地域 | 愛知県 | その他 |       |
|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|-----------|--------------|-----|-----|-------|
| 本巣市・揖斐川等   | 0         | 28        | 8         | 23          | 10         | 0         | 1            | 2   | 2   | 74    |
| 大垣等(瑞穂市北部) | 5         | 70        | 2         | 31          | 0          | 1         | 5            | 40  | 3   | 157   |
| 大垣等(その他)   | 71        | 404       | 45        | 164         | 18         | 3         | 31           | 68  | 12  | 816   |
| 海津等        | 1         | 10        | 1         | 0           | 3          | 0         | 0            | 0   | 0   | 15    |
| その他        | 3         | 23        | 0         | 4           | 1          | 0         | 0            | 8   | 0   | 39    |
|            | 80        | 507       | 48        | 199         | 22         | 4         | 36           | 116 | 15  | 1,027 |

国道21号沿道地域への利用者が多いため

出典：ETC2.0データ（2018年9月・平日6～8時台）を集計

|         |                     |     |     |
|---------|---------------------|-----|-----|
| 迂回誘導が困難 | 時間帯の変更、交通手段の変更      | 出発地 | 到着地 |
|         | 穂積大橋より上流側(河渡橋等)へ誘導  | 出発地 | 到着地 |
| 迂回誘導を検討 | 穂積大橋より下流側(長良大橋等)へ誘導 | 出発地 | 到着地 |
|         | 高速道路等へ誘導(長トリップ)     | 出発地 | 到着地 |

## 2. 実施した渋滞対策

### (2) 国道21号・楽田町交差点改良 (実施主体:国土交通省)

継続 【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。

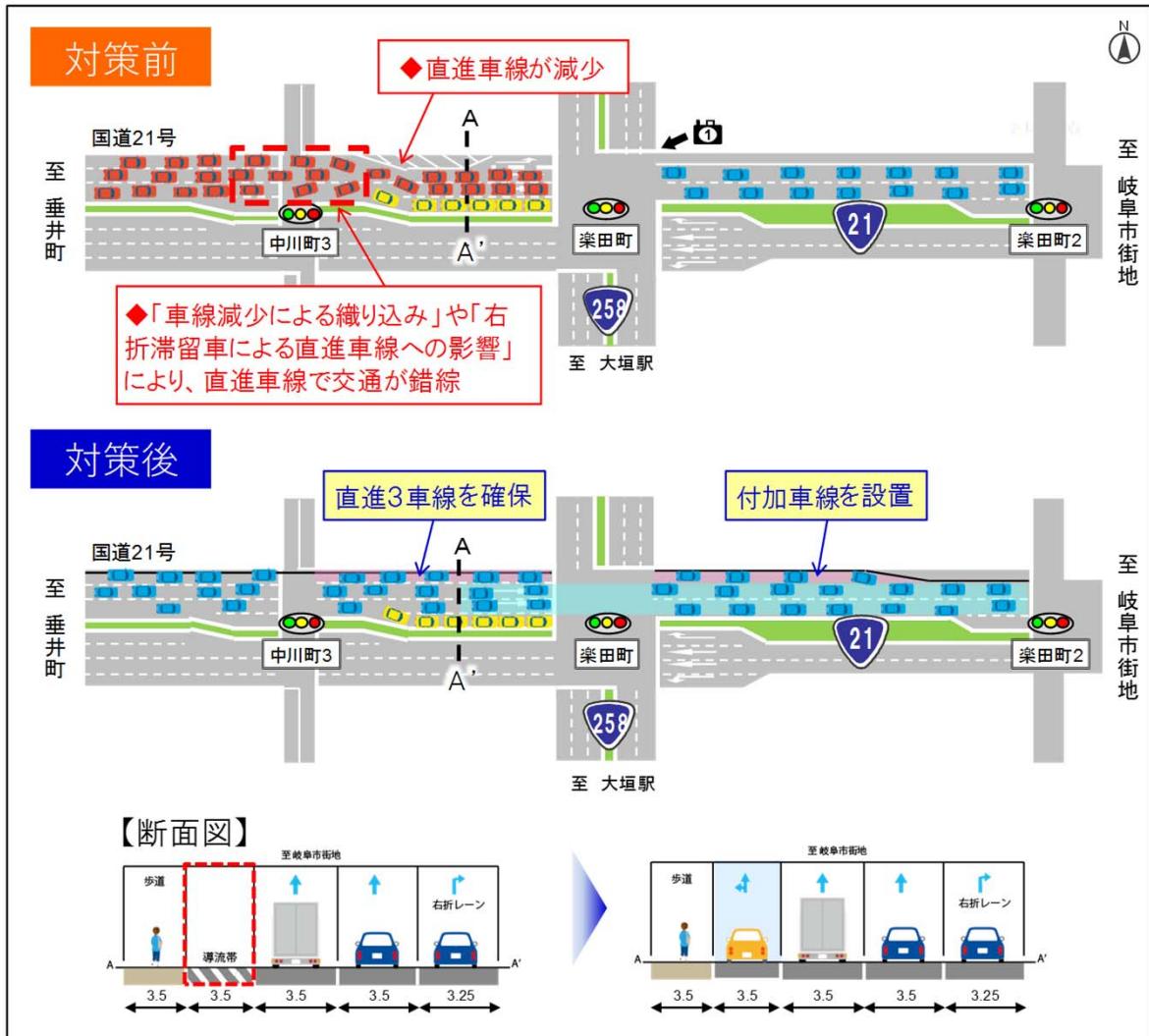
#### 《位置図》



#### 《広域図》



#### 《説明図》



## 2. 実施した渋滞対策

### (3) (主) 大垣環状線・小野交差点改良の検討 (実施主体:岐阜県)

継続 【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】

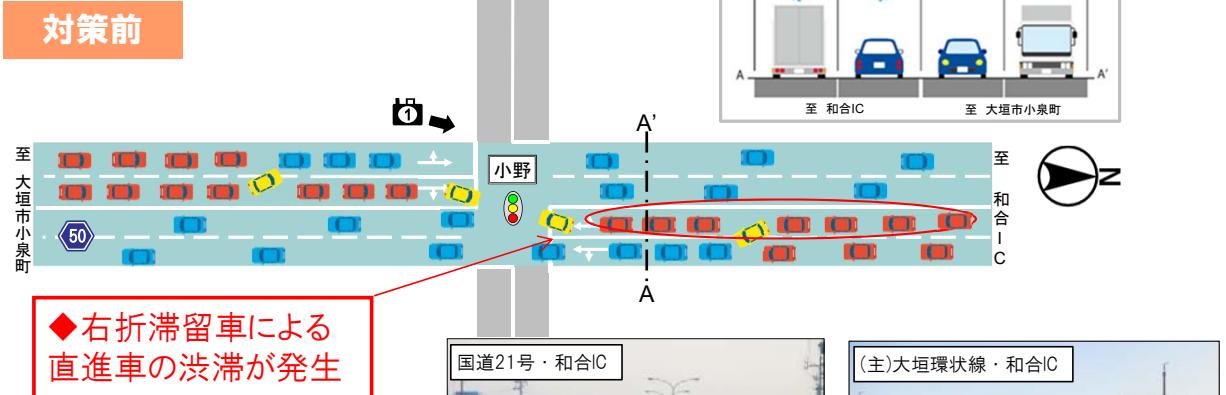
■右折滞留車の直進車線への影響解消を図るため、交差点改良により右折レーンを設置します。

#### 『位置図』

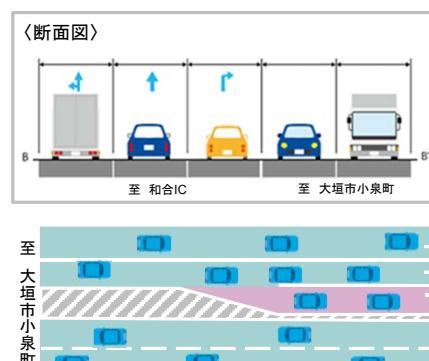


#### 『対策』 交差点改良

##### 対策前



##### 対策後



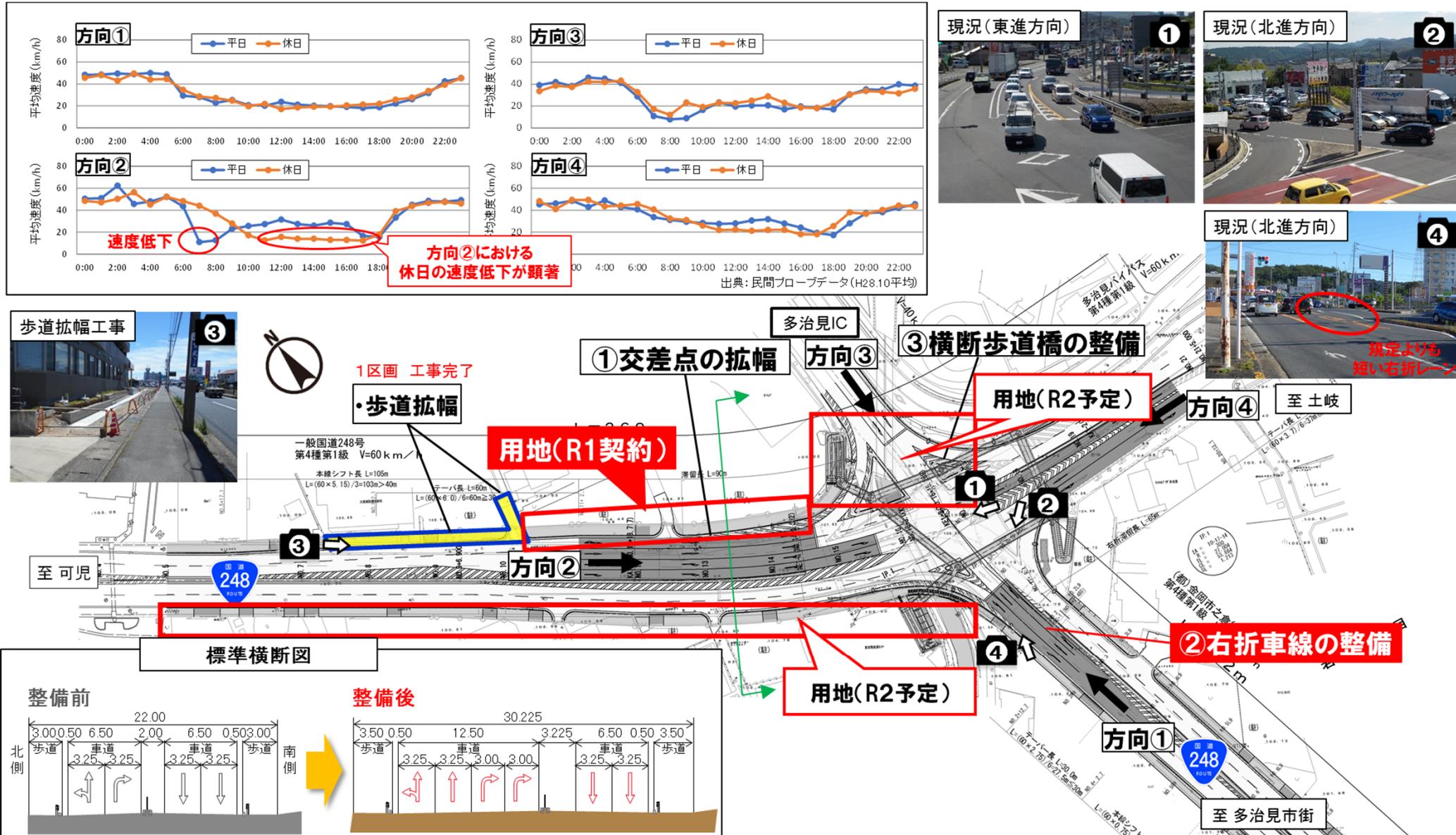
## 2. 実施した渋滞対策

### 2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域

#### (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) 【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。
- 今年度は歩道拡幅部の用地取得の進捗、「方向①」の右折車線整備(延長)工事を契約。

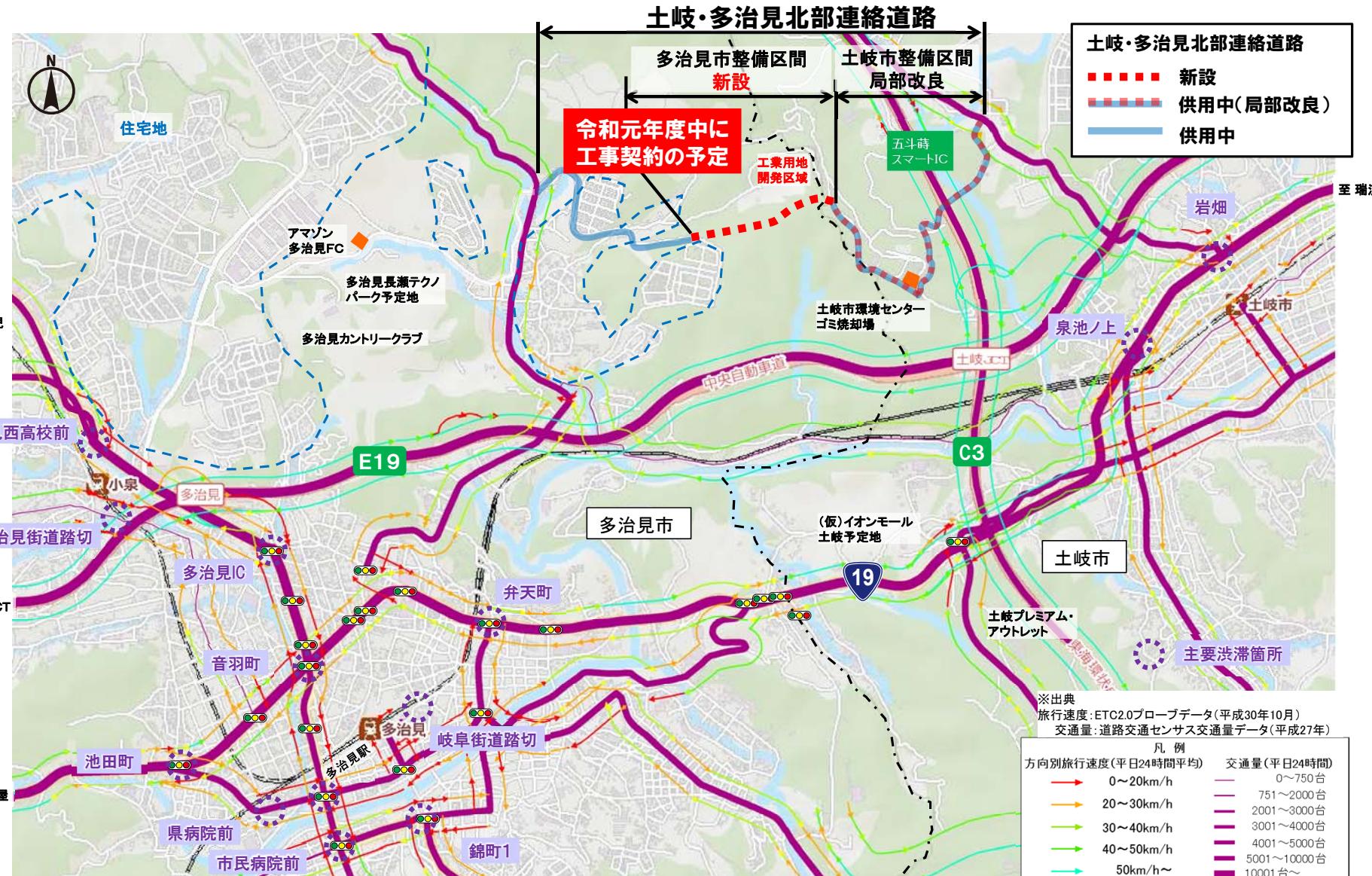


## 2. 実施した渋滞対策

### (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ため、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が転換することで、国道19号への集中緩和が期待される。
- 令和元年度中に「新設」区間の工事契約を実施。多治見市内の「現道拡幅」区間について引き続き工事を実施。



## 2. 実施した渋滞対策

### 2-4 実施した渋滞対策：飛騨地域

#### (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無料臨時駐車場の開設と無料シャトルバスの運行。
- ④ホームページ及びチラシ、SNSによる経路別所要時間、市内の駐車場へのアクセスルート等の情報提供
- ⑤花里跨線橋西にて案内看板による、比較的空いている駅西駐車場への誘導を試みた。

##### 【効果】

■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、調査開始後最大の交通量に対して、国道158号における渋滞量が減少し、特に、上岡本町南、日赤北交差点の渋滞量はほぼゼロへ。

##### 【対策内容】

###### 渋滞情報の提供

春の高山祭 7時～15時開催  
高山市街地へは高山ICをご利用ください

###### 看板による誘導



###### SNSによる情報発信

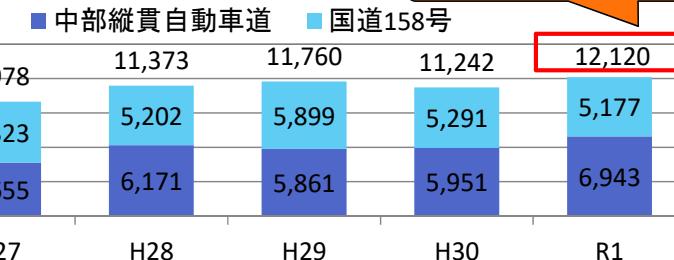
飛騨高山 沿道交通情報  
@akayama\_jam  
8/11 (日) 12:25現在  
R153は混雑しています。  
東海北陸道方面からR153を利用されている方は、上岡本町南交差点か、跨線橋西交差点で左折し、駅西や花里駐車場のご利用をぜひご検討下さい。



##### 【効果検証】

交通量 (台/時間)

調査開始後最大

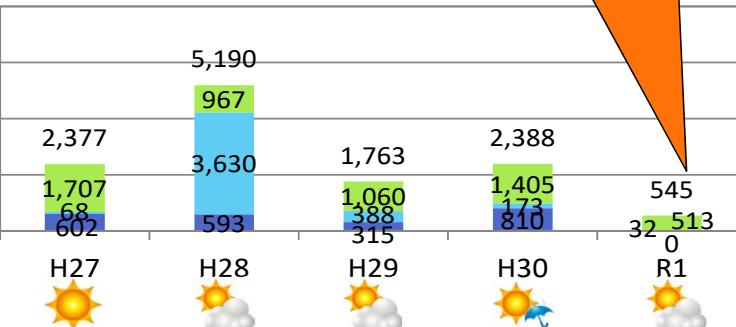


国道158号と中部縦貫自動車道の交通量

交通量 (km・時間)

上岡本町南交差点はゼロ  
日赤北交差点もほぼゼロ

上岡本町南　日赤北　国分寺東



3交差点の渋滞量 (km・時間)

出典:高山国道事務所交通量調査(お盆)

## 2. 実施した渋滞対策

### (2) 国道41号 上岡本町南交差点改良(右折誘導線の設置) (実施主体:国土交通省) <2019.8.29供用>

#### 【課題】

- 国道41号の上岡本町南交差点では、国道158号側の右折車両が十分に前に出でないため、右折滞留車が直進車両を阻害し、渋滞が発生。

#### 【取組概要】

- 国道158号側の右折交通を明確に誘導するため、右折誘導線を設置。

#### 【効果】

- 右折交通が適正に誘導され、直進車の交通円滑性が確保されたことから、渋滞が減少。

#### 《位置図》



#### 《対策》国道158号の右折誘導線の設置

##### 対策前

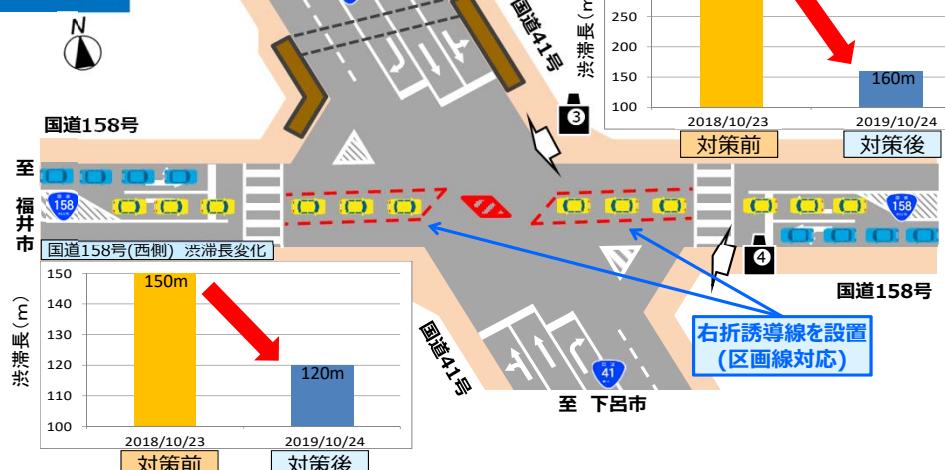


右折車両が十分に前に出でない

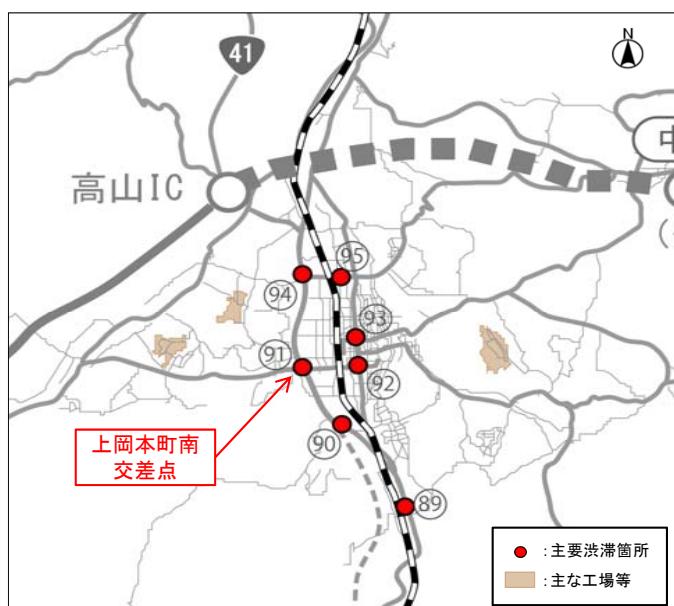


右折滞留により直進車両を阻害

##### 対策後



#### 《広域図》



### **3. 次年度の取り組み予定**

### 3. 次年度の取り組み予定

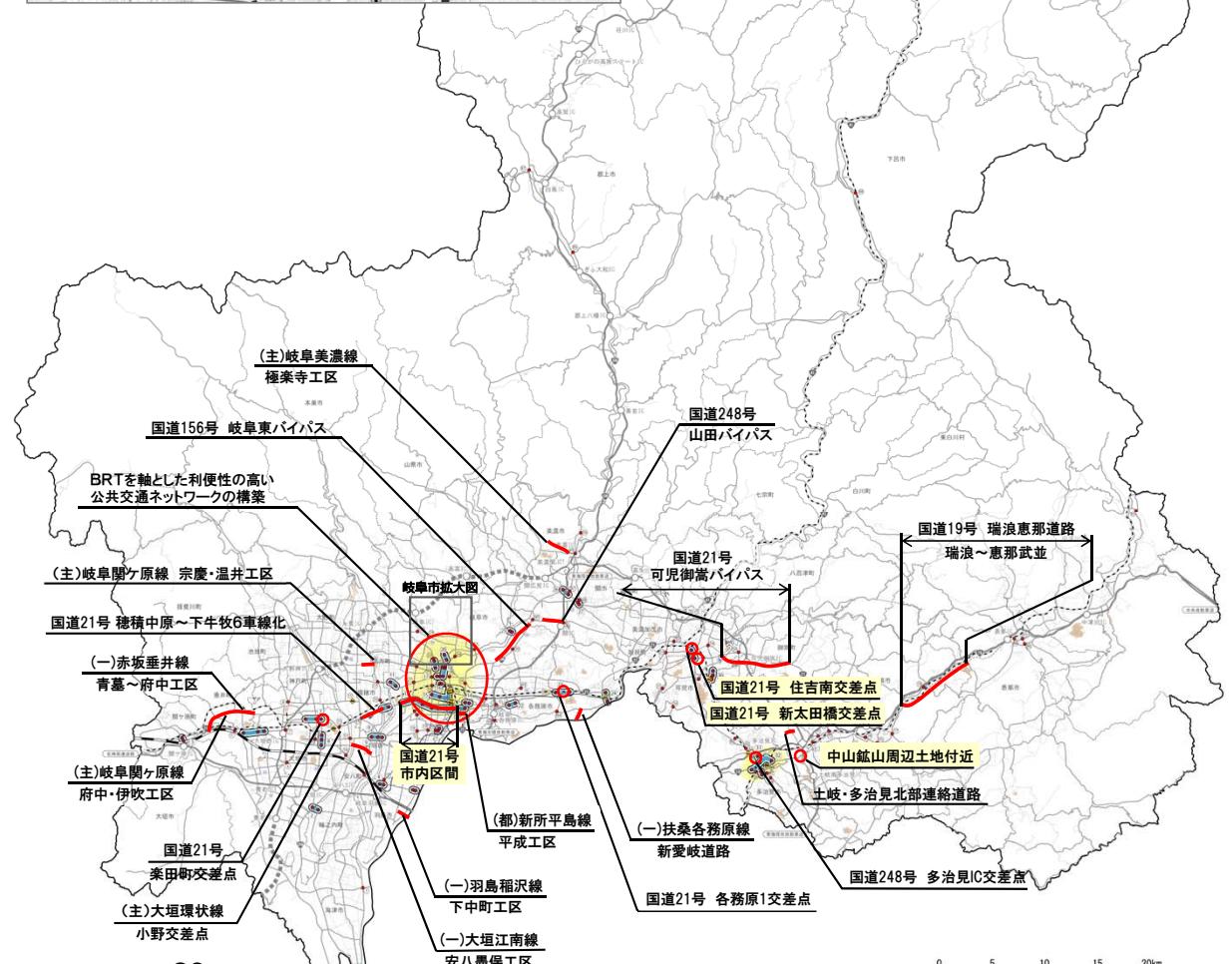
### 3-1 エリアの基本方針に基づく対策

## 【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<br>岐阜県警察                               | 継続実施中          |
| 岐阜都市圏 | 国道21号<br>岐阜市内区間 | ソフト対策の検討                    | 国土交通省                                      | 2020年度<br>実施予定 |
| 東濃圏域  | 中山駒山跡地付近        | 「中山駒山周辺土地利活用促進事業」への対応       | (仮)中山駒山周辺<br>土地利活用促進<br>事業に対する渋滞<br>対策検討会議 | 2020年度<br>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<br>策検討会議                           | 継続<br>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<br>大学北～上城田寺西                    | 東海環状自動車道・(仮称)岐阜インター<br>ネンジ(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<br>上城田寺西～上城田寺東                |  | 岐阜市          | 2020年度<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | 市道 折立9号線<br>折立福場～折立                      |  | 岐阜市          | 2021年度<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | (都)長良糸貫線<br>折立～正木南                       |  | 岐阜県          | 実施中            |
| 岐阜都市圏 | (主)岐阜関ケ原線<br>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<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | (都)岐阜駅城田寺線<br>正木古川東～則武中4                 | 改良整備                                     | 岐阜市          | 2021年度<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | (都)岐阜駅城田寺線<br>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<br>美交田交差点                          | 交差点改良工事                                  | 国土交通省        | 2020年度<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | 国道156号<br>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<br>小野交差点改良                      | 改良整備                                     | 岐阜県          | 2020年度<br>完了予定 |
| 岐阜都市圏 | (都)新所平島線<br>平成工区                         | 改良整備                                     | 岐阜県          | 実施中            |
| 岐阜都市圏 | 国道248号<br>山田バイパス                         | 4車線化                                     | 岐阜県          | 実施中            |
| 岐阜都市圏 | (主)岐阜関ケ原線<br>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<br>極楽寺工区                        | 改良整備                                     | 岐阜県          | 実施中            |
| 岐阜都市圏 | (一)羽島稻沢線<br>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<br>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<br>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<br>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<br>住吉南交差点                          | 交差点改良                                    | 国土交通省        | 2020年度<br>実施予定 |
| 岐阜都市圏 | 国道21号<br>新太田橋交差点                         | 交差点改良                                    | 国土交通省        | 2020年度<br>実施予定 |
| 東濃圏域  | 国道19号<br>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<br>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、<br>土岐市 | 実施中            |
| 高山地域  | 国道41号<br>石浦バイパス                          | 改良整備                                     | 国土交通省        | 実施中            |
| 飛驒地域  | 国道41号<br>下岡本町南交差点<br>(一)町方嵩山線<br>祠生町西交差点 | 交差点改良                                    | 岐阜県          | 2020年度<br>実施予定 |
| 飛驒地域  | 国道158号<br>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            |



### 3. 次年度の取り組み予定

#### 3-2 岐阜都市圏の渋滞対策

【利用者団体連携】

##### (1)岐阜市内区間(国道21号)の渋滞対策検討における今後の進め方 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市)

令和元年度

○目標台数の設定【800台/時間/方向】

現況より渋滞悪化しない削減目標台数を設定

ハード対策



ソフト対策



○道路の使われ方(マクロ分析)

・パーソントリップ調査による通勤交通手段分析  
・ETC2.0による通勤時間帯における起終点分析

○道路の使われ方(ミクロ分析)

・対象施設及び属性に着目した小ゾーン毎の利用特性分析  
・ETC2.0等による敷田等を到着地とするトリップの経路分析

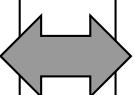
○道路利用実態調査

・国道21号沿線企業等を対象としたアンケート調査

令和2年度  
以降

○工事期間中の車線運用計画

○道路ネットワーク整備



○ソフト対策メニューの検討

・道路の使われ方及び利用属性に合わせた検討  
(交通手段変更促進、パーク＆ライド、迂回誘導、  
利用時間帯の変更等)

○対策毎の削減効果検討

・効果的な広報手法、対象の検討

○広報検討



【対策検討】

ソフト対策試験実施・効果検証



ソフト対策本格実施



国道21号岐阜市内立体工事着手

### 3. 次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】

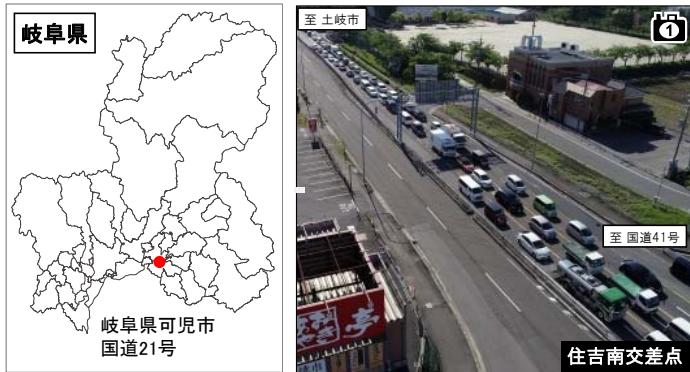
## 【課題】

- 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】

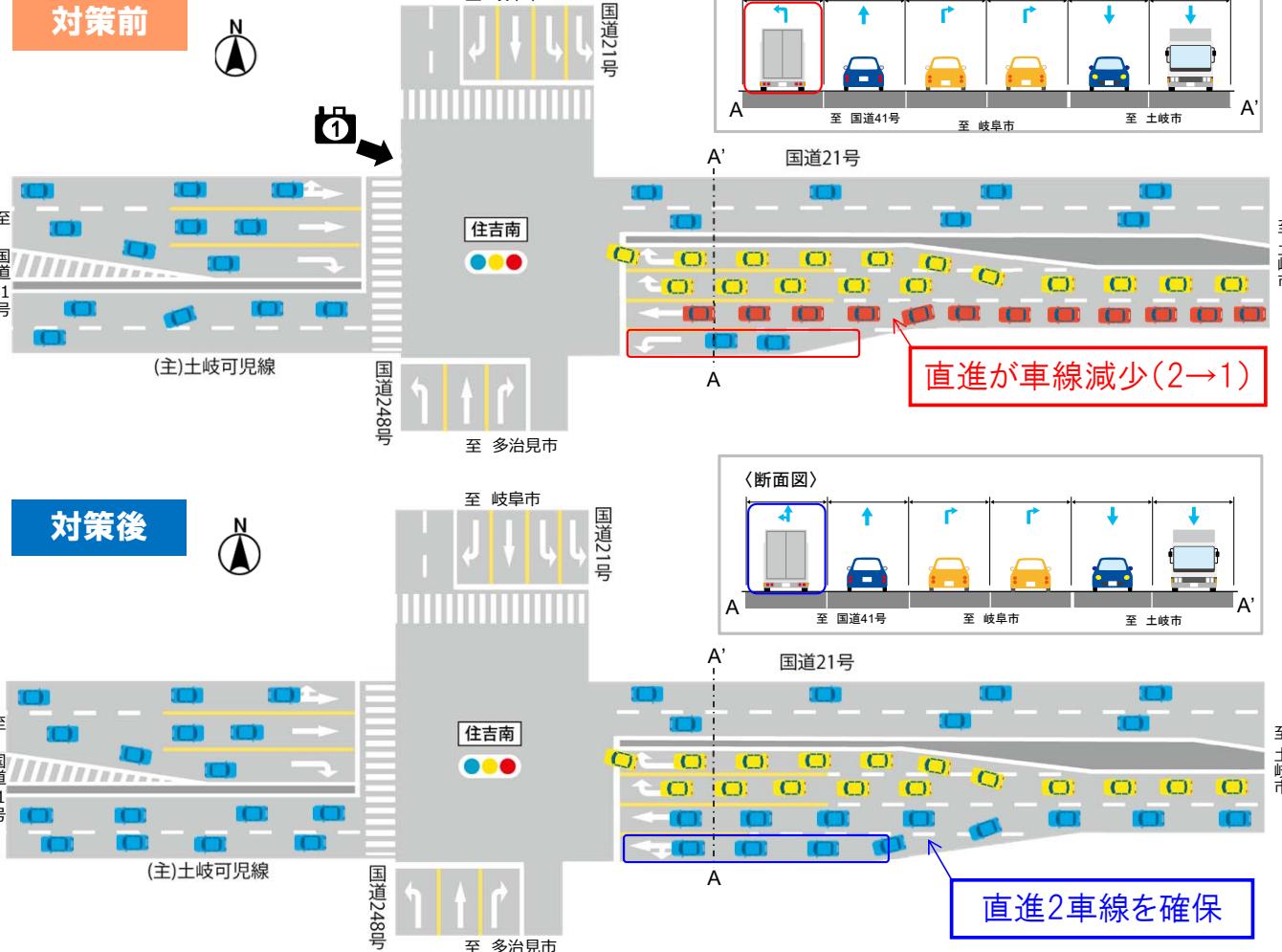
- 東側流入部の車線運用変更により直進2車線を確保することで、東西交通の信号青時間を短縮し南北交通の青時間を延長するなど、信号調整を図ります。

## 《位置図》



## 《対策》車線運用変更

## 対策前



### 3. 次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(新太田橋)の車線運用変更により直進2車線を確保することで、直進車線の渋滞緩和を図ります。

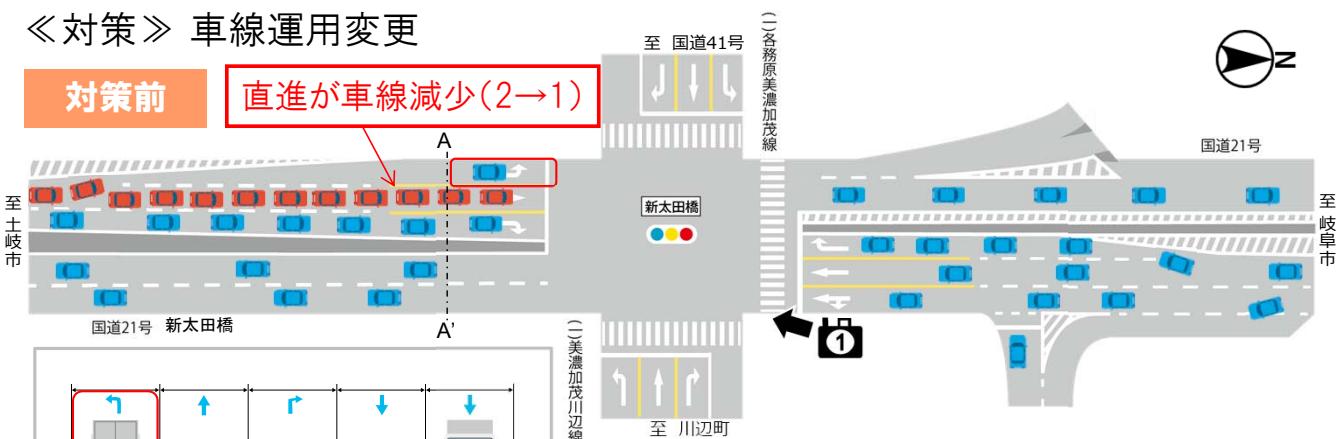
#### 《位置図》



#### 《対策》 車線運用変更

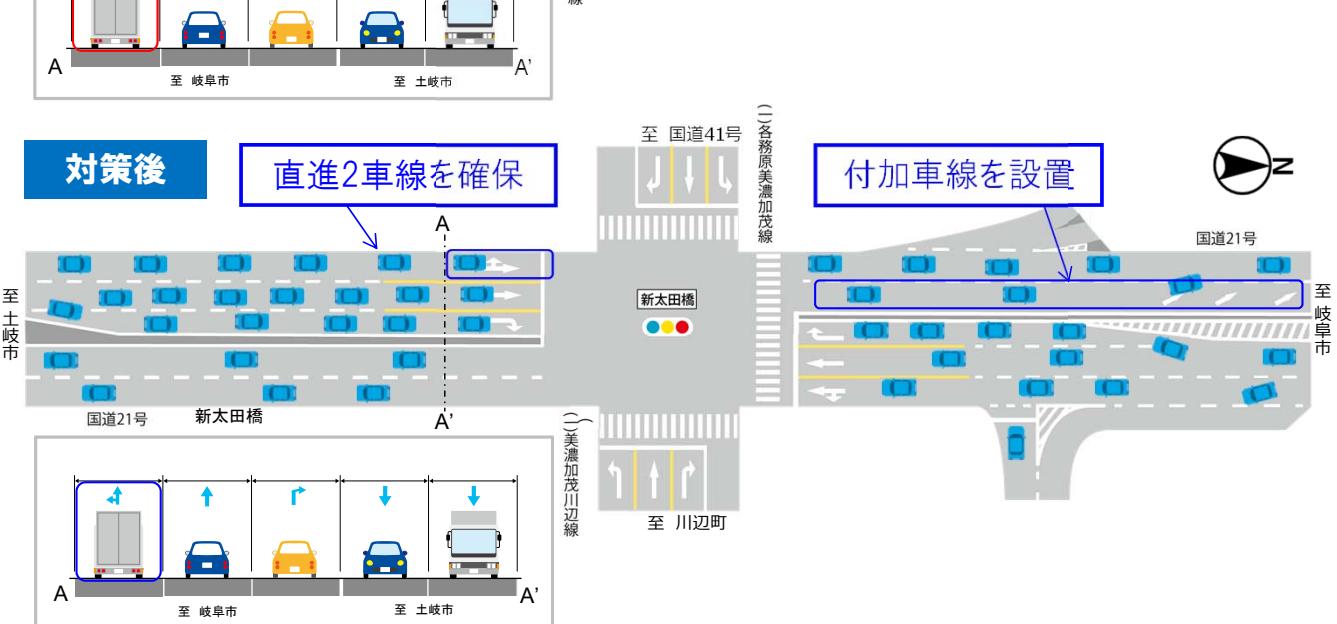
##### 対策前

##### 直進が車線減少(2→1)



##### 対策後

##### 直進2車線を確保



### 3. 次年度の取り組み予定

#### 3-3 東濃圏域の渋滞対策

##### (1) 「中山鉱山周辺土地利活用促進事業」への対応

(実施主体:(仮)中山鉱山周辺土地利活用促進事業に対する渋滞対策検討会議)

- 中山鉱山周辺土地利活用促進事業（土岐市土岐津町土岐口字中山地先）は、中山鉱山跡地の「（仮）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。
- 主なアクセス経路となる国道19号は、既存の商業施設（土岐プレミアム・アウトレットなど）とともに周辺への更なる交通集中が想定され、開発事業者により「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。
- 次年度より「（仮）中山鉱山周辺土地利活用促進事業に対する渋滞対策検討会議」を設立し、開発事業者・交通管理者・道路管理者がそれぞれの役割分担により渋滞対策を実施していく予定。

##### ■位置図



##### ■検討体制・対策メニュー(案)

###### 検討体制(案)

開発事業者: 土岐市土岐口財産区、イオンモール(株)

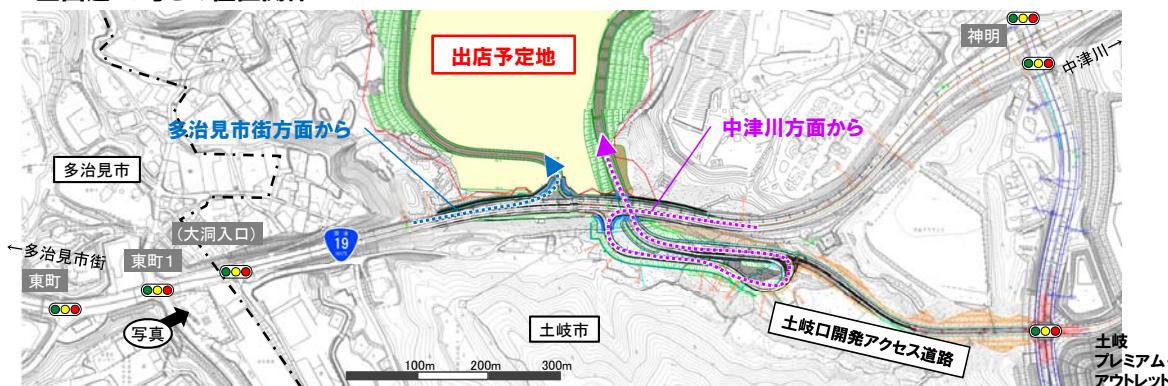
交通管理者: 多治見警察署

道路管理者: 多治見砂防国道事務所、多治見土木事務所、多治見市、  
土岐市

###### 対策メニュー(案)

| 分類               | メニュー(案)                    | 対応者(案) |
|------------------|----------------------------|--------|
| 交通集中の抑制<br>(TDM) | 道路交通の混雑時間帯を避けた営業時間やセール等の実施 | 開発事業者  |
|                  | パーク&ライド、シャトルバス             | 開発事業者  |
| 交通の円滑化           | 信号等の改良                     | 交通管理者  |
|                  | 交差点の改良                     | 道路管理者  |

##### ■国道19号との位置関係



### 3. 次年度の取り組み予定

#### 3-4 飛驒地域の渋滞対策

##### (1) 国道41号・下岡本町南交差点／(一)町方高山線・桐生町西交差点改良（実施主体:岐阜県）

新規

###### 【課題】

■国道41号下岡本町南交差点及び(一)町方高山線桐生町西交差点では、右折車線長の不足や、右折車両が十分に前に出ていないため、右折滞留車が直進車両を阻害し、渋滞が発生。

###### 【取組概要】

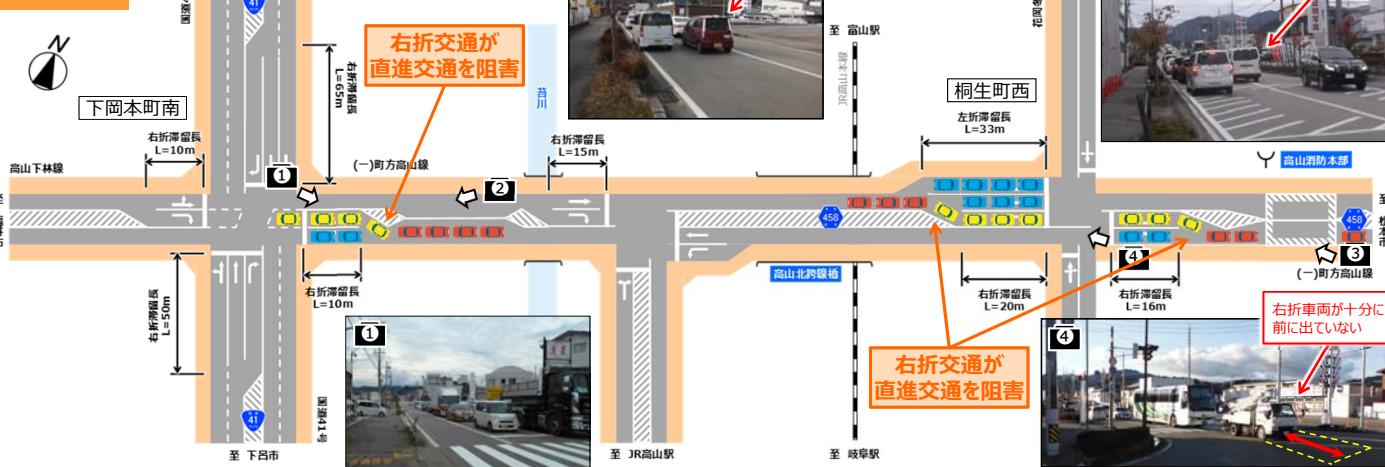
■国道41号下岡本町南交差点は右折車線の延伸、(一)町方高山線桐生町西交差点は右折誘導線を設置することにより、渋滞の緩和を図る。

#### ＜位置図＞

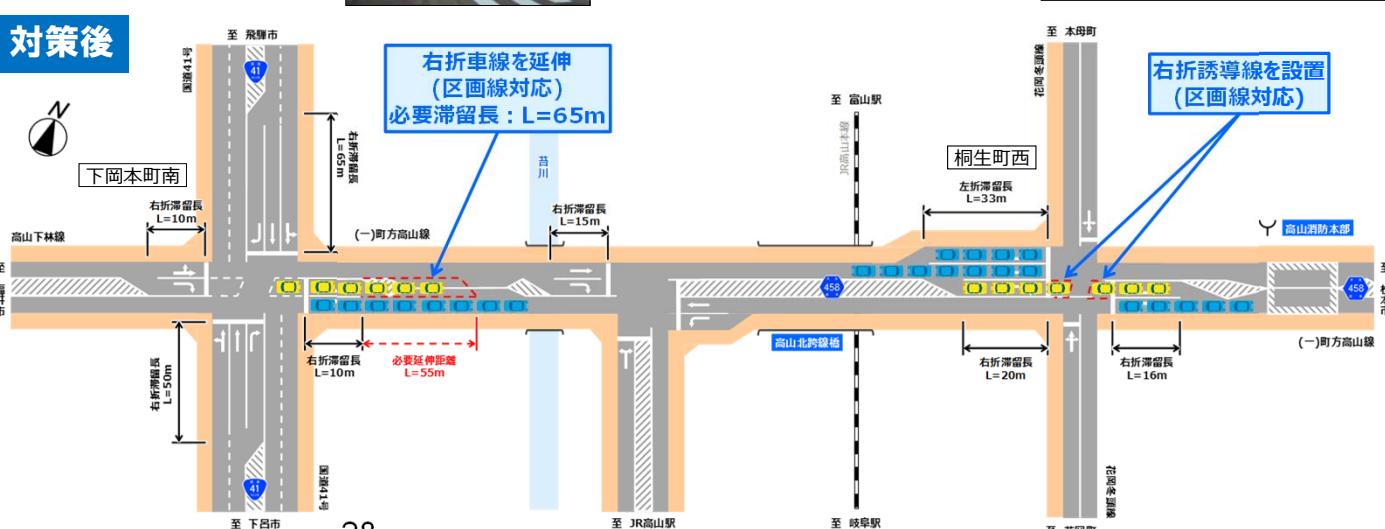


#### ＜対策＞右折車線の延伸・右折誘導線の設置

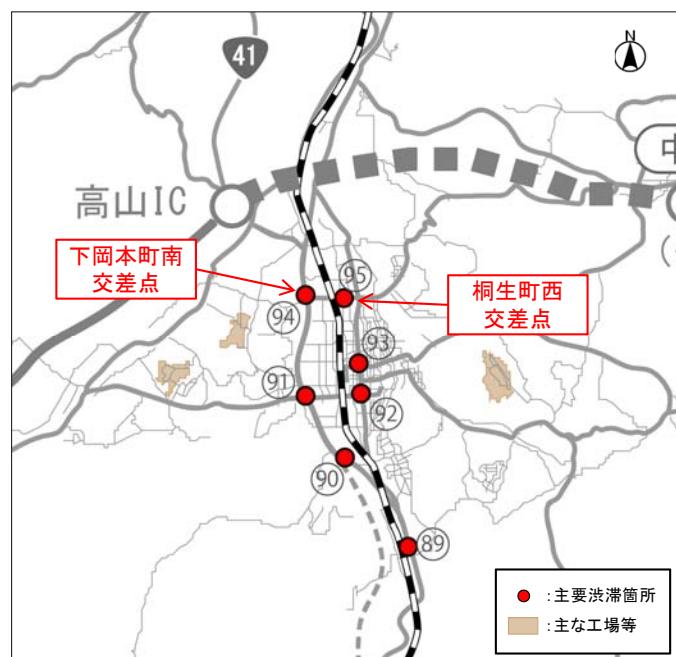
##### 対策前



##### 対策後



#### ＜広域図＞



## 4. モニタリング手法の変更について

# 4. モニタリング手法の変更について

## 4-1 主要渋滞箇所の新たな評価手法の概要

### ＜目的＞

- ・道路交通状況に合わせた主要渋滞箇所の見直しを実施

### ＜変更の概要＞

- ・渋滞対策を実施していなくても現況を踏まえて、**道路管理者**による現地確認の判断で削除可能
- ・**パブコメ選定箇所**においても、速度データによる評価手順を追加し、**モニタリングを実施**
- ・渋滞対策を実施した箇所の、箇所削除に至らない場合の評価が可能
- ・適宜、**主要渋滞箇所の追加**が可能

### 【評価手法変更の流れ(案)】

R元 冬

#### R元 第2回各県渋滞協

- ・モニタリング手法の変更について提示し議論

##### 議論のポイント

1. 削除フロー案、追加フロー案の確認
2. 削除フロー案における道路管理者現地確認箇所の抽出基準を決定  
例:周辺で渋滞対策を実施した箇所、近年要望等に挙がっていない箇所などの理由を整理し、各道路管理者が決定
3. 追加フロー案における新たな渋滞が発生した箇所の判断基準を決定  
例:道路利用者からの要望や行政相談の状況、周辺ネットワークや沿道利用の変化などの理由を整理し、各道路管理者が判断
4. 新たな評価手法に基づき各道路管理者においてモニタリングを実施することを確認



R元年度内

道路管理者による現地確認箇所選定を含めたモニタリング実施計画を作成



R2GW後

道路管理者による現地確認の上、追加及び削除案を作成



R2 夏

#### R2 第1回各県渋滞協

- ・新たな評価手法に基づくモニタリング結果及び主要渋滞箇所の追加・削除について報告

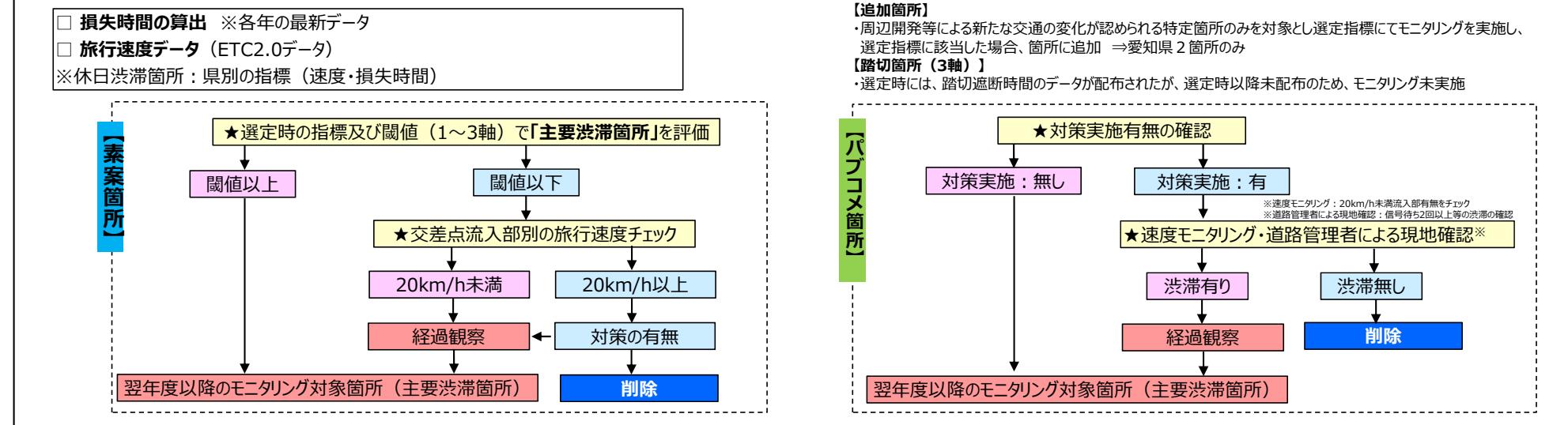
# 4. モニタリング手法の変更について

## 4-2 主要渋滞箇所の削除方法・モニタリングについて(案)

### (1) 現行手法と課題

- 素案箇所：毎年、算定交通量とETC2.0データを活用し、**選定時指標及び交差点の全流入部速度**にてモニタリングを行い、閾値を基準に評価を実施。
- パブコメ箇所：**対策実施箇所のみ**を対象に、速度モニタリング及び現地確認により、評価を実施。

#### 【現行の手法・枠組み】



#### 【課題①】複数年閾値以下にも係わらず削除されない箇所の存在

- ・対策未実施で、複数年間、主要渋滞箇所の閾値を下回る箇所が存在。  
⇒複数年間で「経過観察箇所」として残存。

##### 【変更箇所①】

- ・**2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除**

#### 【課題②】パブコメ箇所のモニタリング

- ・対策実施箇所のみの評価を行っており、対策未実施箇所のモニタリングは未実施。

##### 【変更箇所②-1：基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所】

- ・モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング

##### 【変更箇所②-2：基本交差点以外のセンサス関連箇所以外】

- ・現地確認計画を立案したうえで、道路管理者による現地確認を実施

#### 【課題③】実施対策（特に短期対策）の評価が反映されにくい手法

- ・現行手法では、主要渋滞箇所の閾値を『下回るか否か』の評価であるため、発現効果を適切に表現出来ていない。



##### 【変更箇所③：対策実施箇所対象】

- ・改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映される**モニタリング評価方法を追加**

#### 【課題④】主要渋滞箇所への「追加」方法が未確立

- ・主要渋滞箇所の選定以降、周辺開発状況や道路整備等により、交通状況が変化している箇所においても、『追加』されていない。



##### 【変更箇所④】

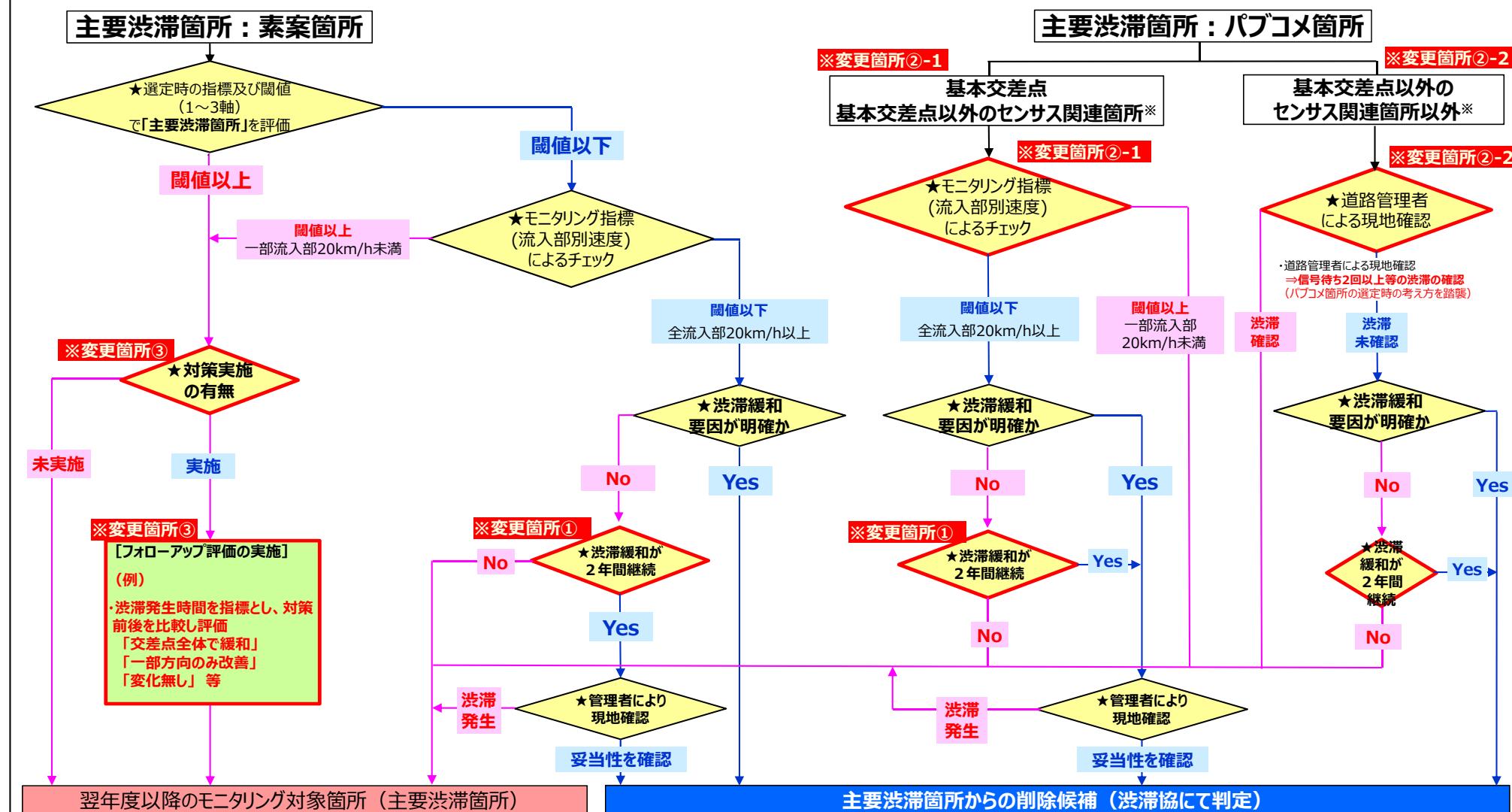
- ・**道路利用者会議箇所**（基本交差点）、**新たな渋滞発生交差点**を対象に、選定指標で評価を行い、閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加

# 4. モニタリング手法の変更について

## (2) モニタリング評価のフロー（案） [課題①～③の対応方針]

- 変更①：2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除
- 変更②-1：モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング（基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所）
- 変更②-2：現地確認計画を立案したうえで、道路管理者による現地確認を実施（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）
- 変更③：改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映されるモニタリング評価方法を追加（対策実施箇所）

### 【削除候補箇所の選定フロー（案）】

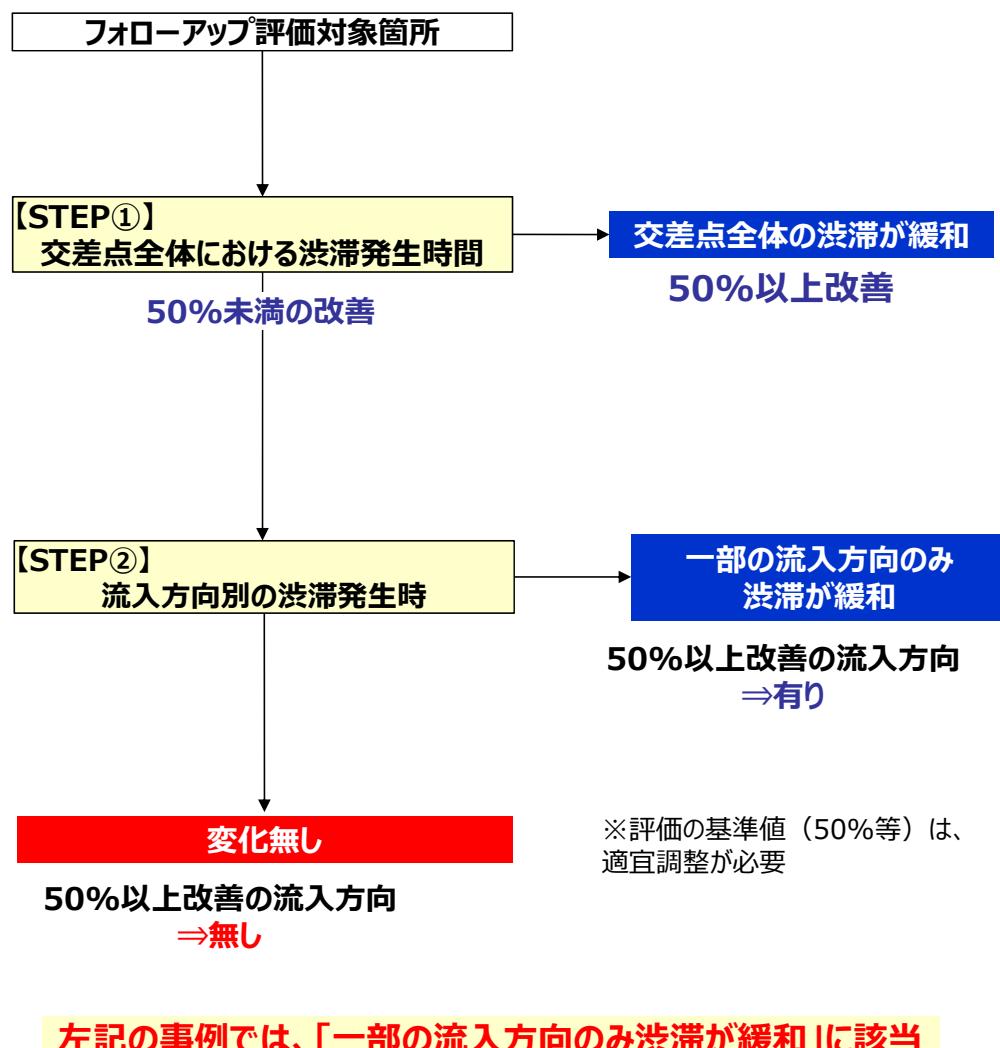


# 4. モニタリング手法の変更について

## (3) フォローアップ評価指標の例

- これまでのモニタリング指標である『流入速度』を活用し、渋滞の特性を表現可能な「渋滞発生時間」をフォローアップ指標とする。
- 渋滞発生時間を指標とした評価について、「交差点全体の渋滞発生時間」と「流入方向別の渋滞発生時間」を評価。  
⇒特定方向のみで交通状況が改善している状況等、短期施策効果把握等に繋がる評価を実施。

### ■ 対策実施箇所におけるフォローアップ評価ステップ



### ■ フォローアップの例

#### 【STEP①】交差点全体における渋滞発生時間による評価

- 交差点全体における流入路線単位の渋滞発生時間を算出。
- 対策実施前データと対策実施後データを比較（前年モニタリングデータとの比較）し、交差点全体における渋滞発生時間の改善度を評価

#### 【対策実施前データ】

|                                |                                |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 流入部：A<br>渋滞発生時間<br>=8[h]/12[h] | 流入部：B<br>渋滞発生時間<br>=5[h]/12[h] |
|                                |                                |
|                                |                                |
|                                |                                |

流入部：D  
渋滞発生時間  
=5[h]/12[h]

流入部：C  
渋滞発生時間  
=10[h]/12[h]

交差点全体の渋滞時間：28時間  
⇒流入路線当たり：7時間

#### 【対策実施後データ】

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 流入方向：A<br>渋滞発生時間<br>=4[h]/12[h] | 流入方向：B<br>渋滞発生時間<br>=5[h]/12[h] |
|                                 |                                 |
|                                 |                                 |
|                                 |                                 |

流入方向：D  
渋滞発生時間  
=4[h]/12[h]

流入方向：C  
渋滞発生時間  
=4[h]/12[h]

交差点全体の渋滞時間：17時間  
⇒流入路線当たり：4.25時間

約40%改善

#### 【STEP②】流入方向別の渋滞発生時間による評価

- 流入方向別の渋滞発生時間の改善度を評価

#### 【対策実施前データ】

|                                |                                |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 流入部：A<br>渋滞発生時間<br>=8[h]/12[h] | 流入部：B<br>渋滞発生時間<br>=5[h]/12[h] |
|                                |                                |
|                                |                                |

流入部：D  
渋滞発生時間  
=5[h]/12[h]

流入部：C  
渋滞発生時間  
=10[h]/12[h]

#### 【対策実施後データ】

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 流入方向：A<br>渋滞発生時間<br>=4[h]/12[h] | 流入方向：B<br>渋滞発生時間<br>=5[h]/12[h] |
| 50%改善                           |                                 |
|                                 |                                 |
|                                 |                                 |

流入方向：D  
渋滞発生時間  
=4[h]/12[h]

流入方向：C  
渋滞発生時間  
=4[h]/12[h]

60%改善

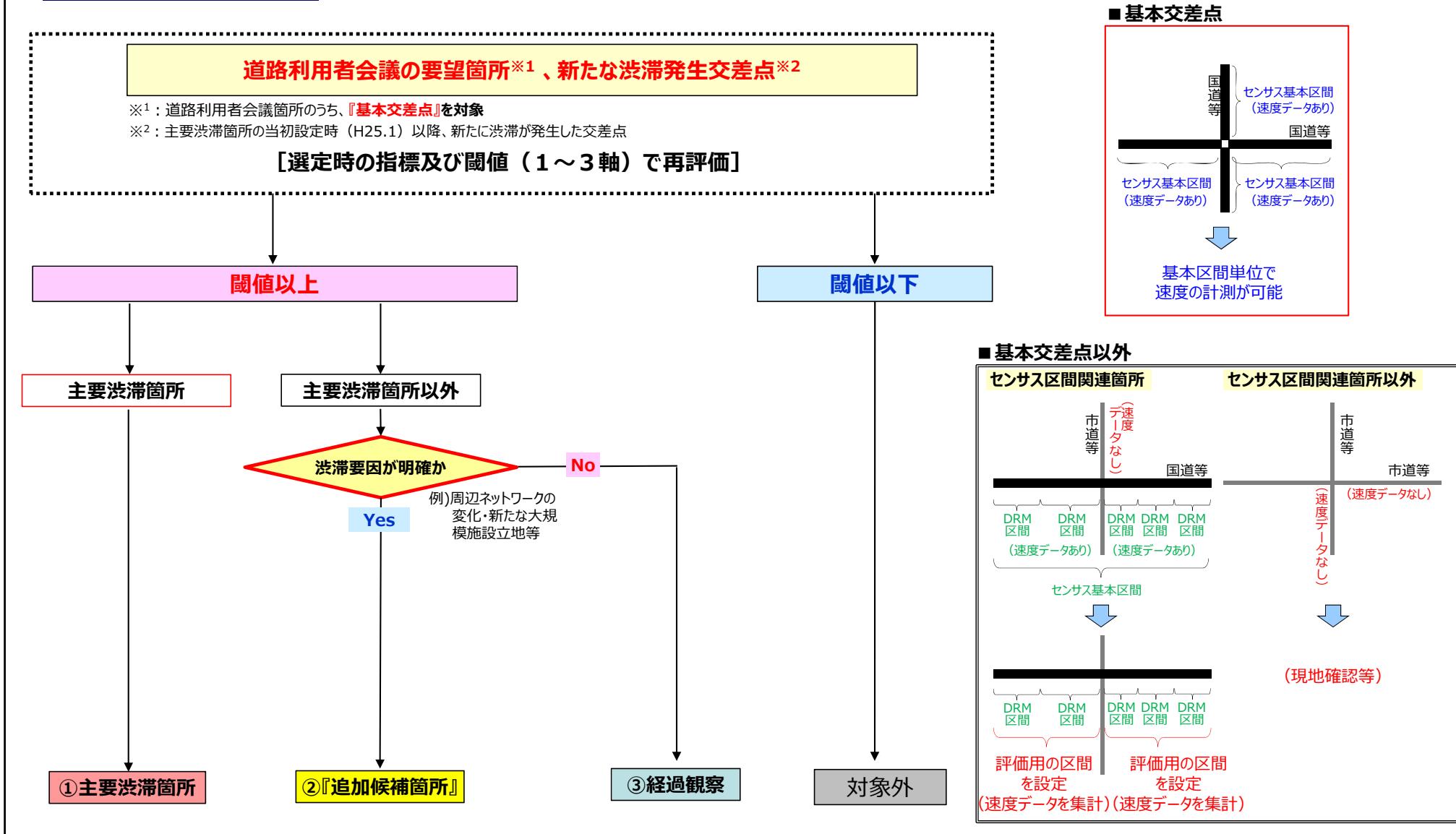
※±1時間の変化は除外

# 4. モニタリング手法の変更について

## 4-3 主要渋滞箇所の追加について(案)

- 主要渋滞箇所の選定から5年が経過しており、新たな道路ネットワークや沿線状況の変化により、交通状況が変化。
- 道路利用者会議の要望箇所、周辺状況の変化などから新たな渋滞発生交差点を対象に閾値(1~3軸)で再評価。

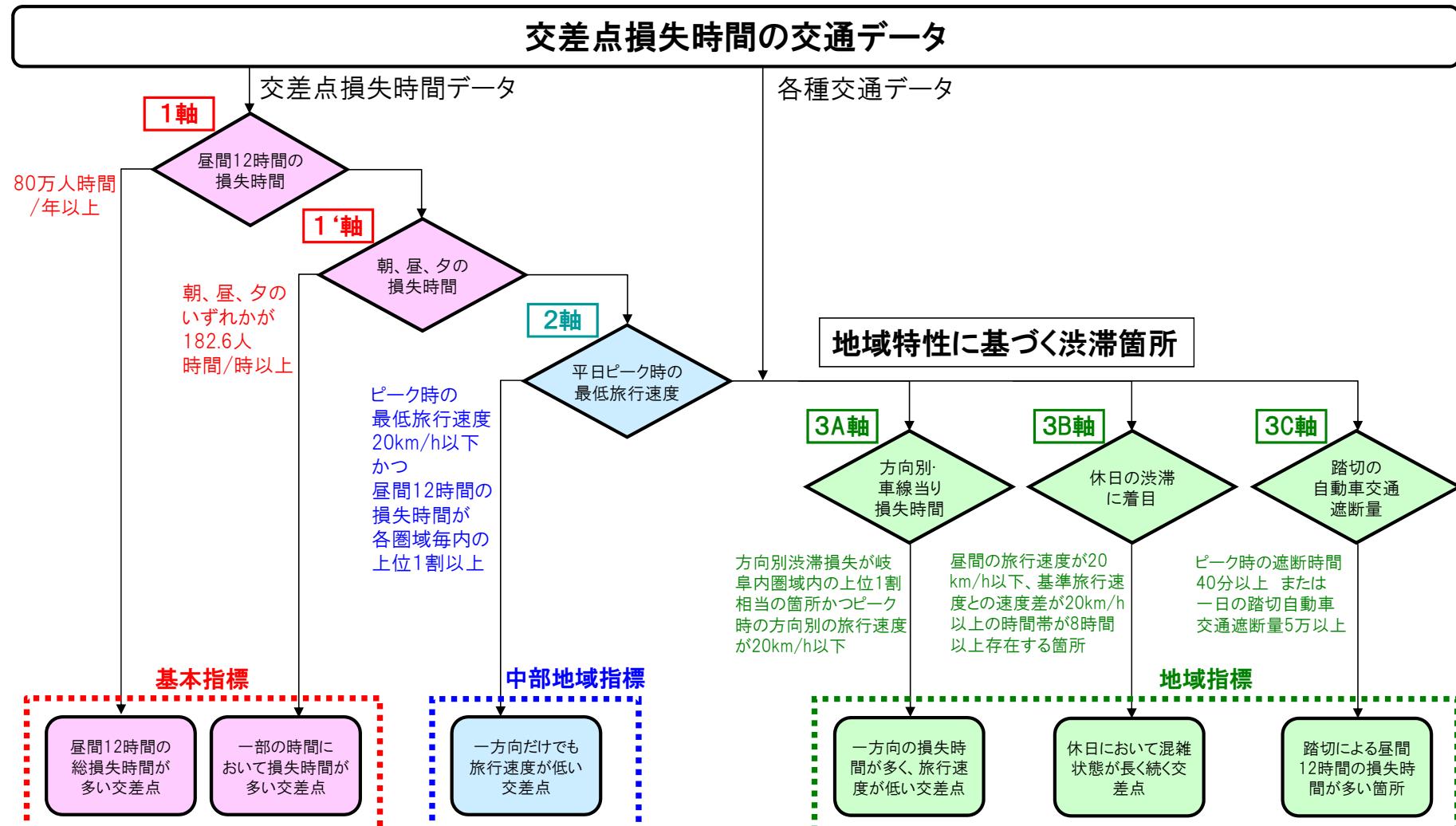
### ■追加箇所の選定フロー(案)



●《留意事項》●道路利用者会議の取り組みは本省が議論中。

## 4. モニタリング手法の変更について

### 参考) 主要渋滞箇所選定時の選定手法と指標



#### ■ 2軸の各圏域毎内の上位1割交差点損失時間

| 圏域            | 上位1割(10%タイル)交差点損失時間(万人時間/年) |
|---------------|-----------------------------|
| 名二環内側         | 70万人時間/年以上                  |
| 東海環状内側(名二環外側) | 30万人時間/年以上                  |
| 東海環状外側        | 愛知県 30万人時間/年以上              |
|               | 岐阜県 10万人時間/年以上              |
|               | 三重県 20万人時間/年以上              |
|               | 静岡県 35万人時間/年以上              |

## 5. 県全体の交通状況・トピック等

# 5. 県全体の交通状況・トピック等

## 5-1 東海環状自動車道・大野神戸IC～大垣西ICの開通（実施主体：国土交通省、中日本高速道路株式会社）<R1年12月14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と一体となって、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100.4km（約7割）となり、100kmを超えます。

### 【整備効果】

- 「①企業立地の促進」、「②沿線市町の観光活性化」による地域の活性化、並行路線の渋滞緩和等が期待されます。

### 《位置図》



|        |                                     |
|--------|-------------------------------------|
| 路線名    | 一般国道475号 東海環状自動車道                   |
| 開通区間   | 大野神戸IC（岐阜県揖斐郡大野町下磯）～大垣西IC（岐阜県大垣市桧町） |
| 延長/車線数 | 7.6km / 暫定2車線                       |



### 《整備効果》

#### 【整備効果①】企業立地の促進

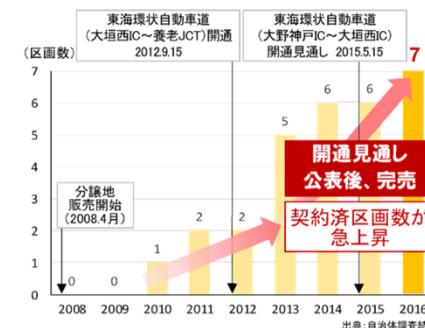
##### ■屋井工業団地への企業立地の進展と大垣西ICから屋井工業団地の所要時間



##### ＜企業立地後＞（2017年）



##### ■屋井工業団地の分譲区画数（全7区画）の推移



##### ■本巣市の製造業従業員数と有効求人倍率※

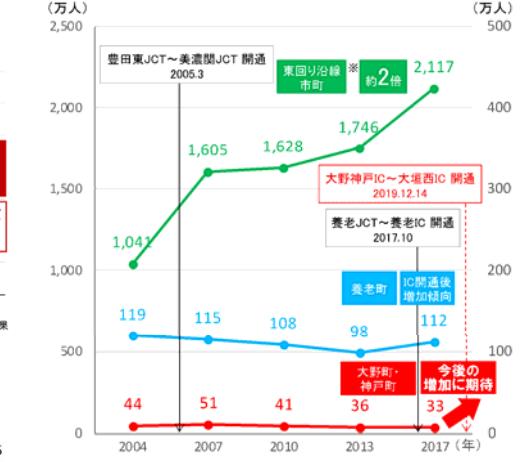


##### ■本巣市からの声

- ・東海環状自動車道（西回り）の整備が進む事により、アクセスが好条件となる屋井工業団地を購入する企業が急激に増加しました。
- ・開通を見越した企業進出も進んでいます。

#### 【整備効果②】沿線市町の観光活性化

##### ■東海環状自動車道の開通による観光入込客数の推移



## 5. 県全体の交通状況・トピック等

## 5-2 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（実施主体:岐阜県）

- 東海環状自動車道・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)岐阜関ケ原線の4車線化及び鉄道高架化を推進しています。
  - (主)岐阜関ケ原線の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及び、並行する国道21号の迂回路として期待されます。

