

# 令和3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3年7月28日(水) 10:00～  
場所：岐阜国道事務所 南棟2F 大会議室(WEB 併用)

## 議 事 次 第

1. 開 会
2. 挨拶
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. 今年度の取り組み予定
  4. 交通状況のモニタリング
  5. 道路利用者団体、地域要望箇所への対応方針
  6. TDM施策の実施内容・予定
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3年度第1回岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 会議資料

# 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会規約(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(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
18. 令和 3年2月19日一部規約改正
19. 令和 3年7月● 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

(別紙-2)

## 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	都市建設部 交通政策課		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	都市政策部 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	建設部 維持課	課長
	飛騨市	基盤整備部 建設課	課長
	下呂市	建設部 建設総務課	課長
	中日本高速道路(株) 名古屋支社	高山保全・サービスセンター	工務担当課長
			管理担当課長
	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)	総務部	部長	

# 令和3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	19
4. 交通状況のモニタリング	25
5. 道路利用者団体、地域要望箇所への対応方針	29
6. TDM施策の実施内容・予定	32

# 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

### 第4次渋滞対策プログラム（2006年度～）



# 1. これまでの取り組み経緯

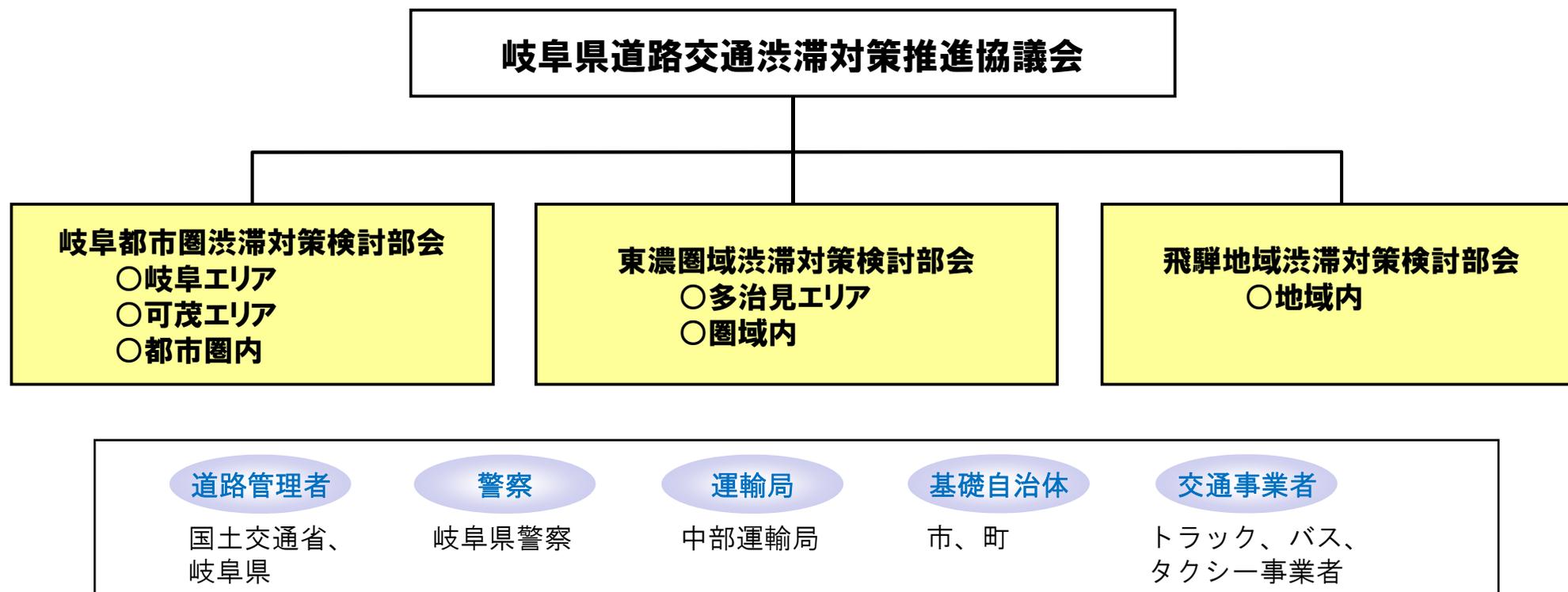
## 1-2 検討体制等

### (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
170箇所	2エリア	20区間	72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>

- 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)
- 2020年削除箇所(1箇所)

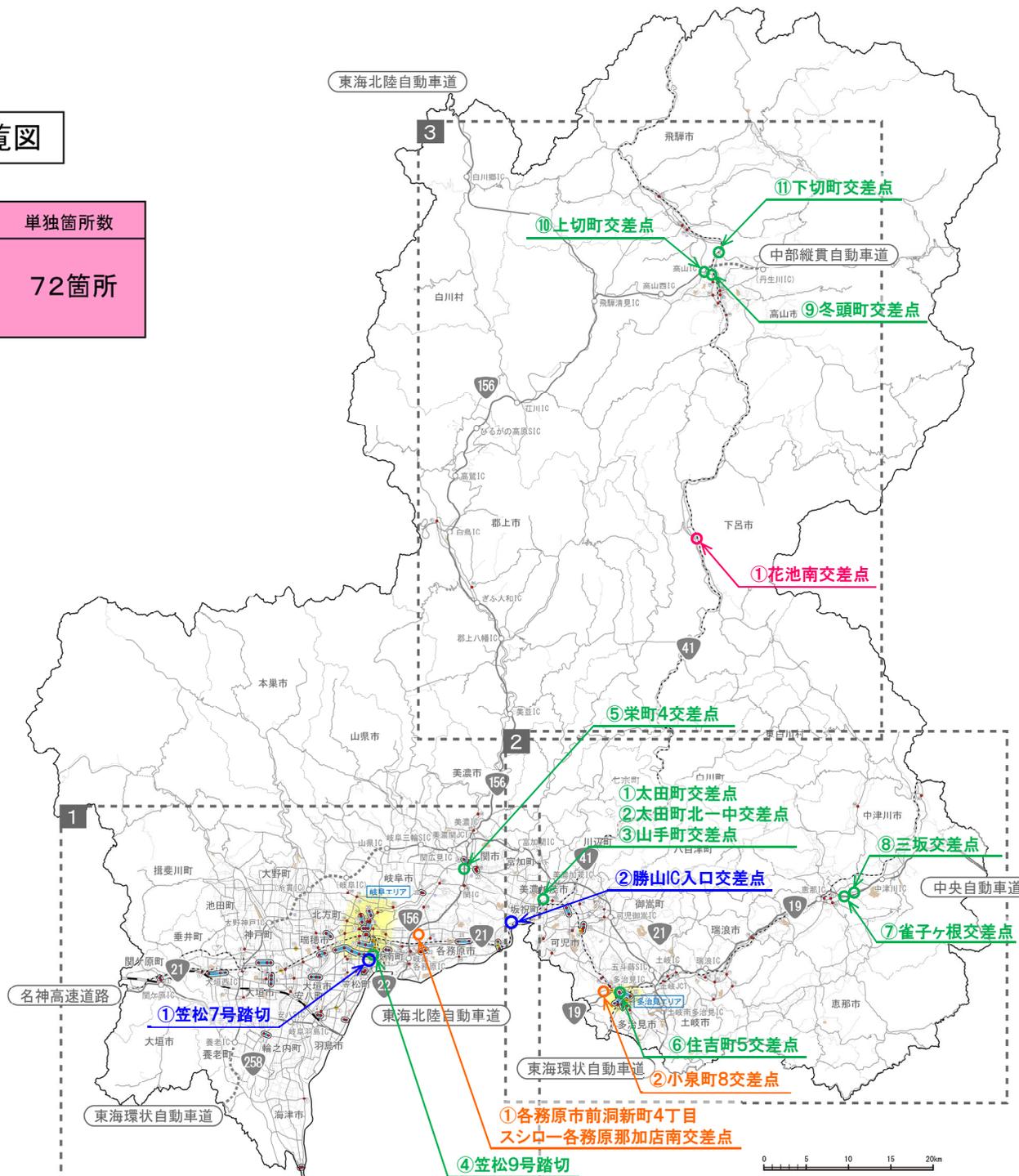
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)

#### <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

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 鶴飼い大橋北
⑧ 赤坂新橋西	③⑧ 高田 3
⑨ 郭町	③⑨ 岩田
⑩ 大垣大橋西	④① 米野東
⑪ 揖斐大橋西	④② 那加線町 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	④⑩ 泉町
⑳ 東塚 4	④⑪ 深沼踏切
㉑ 中鶴3西	
㉒ 西鶴 1	
㉓ 岐南0号 踏切り	
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 折立福葉	

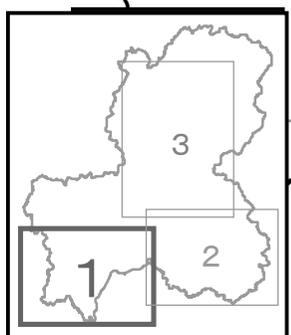
### 凡例

<主要渋滞箇所>

- 2015年削除箇所 (2箇所)
- 2017年削除箇所 (2箇所)
- 2018年削除箇所 (1箇所)
- 2020年削除箇所 (0箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

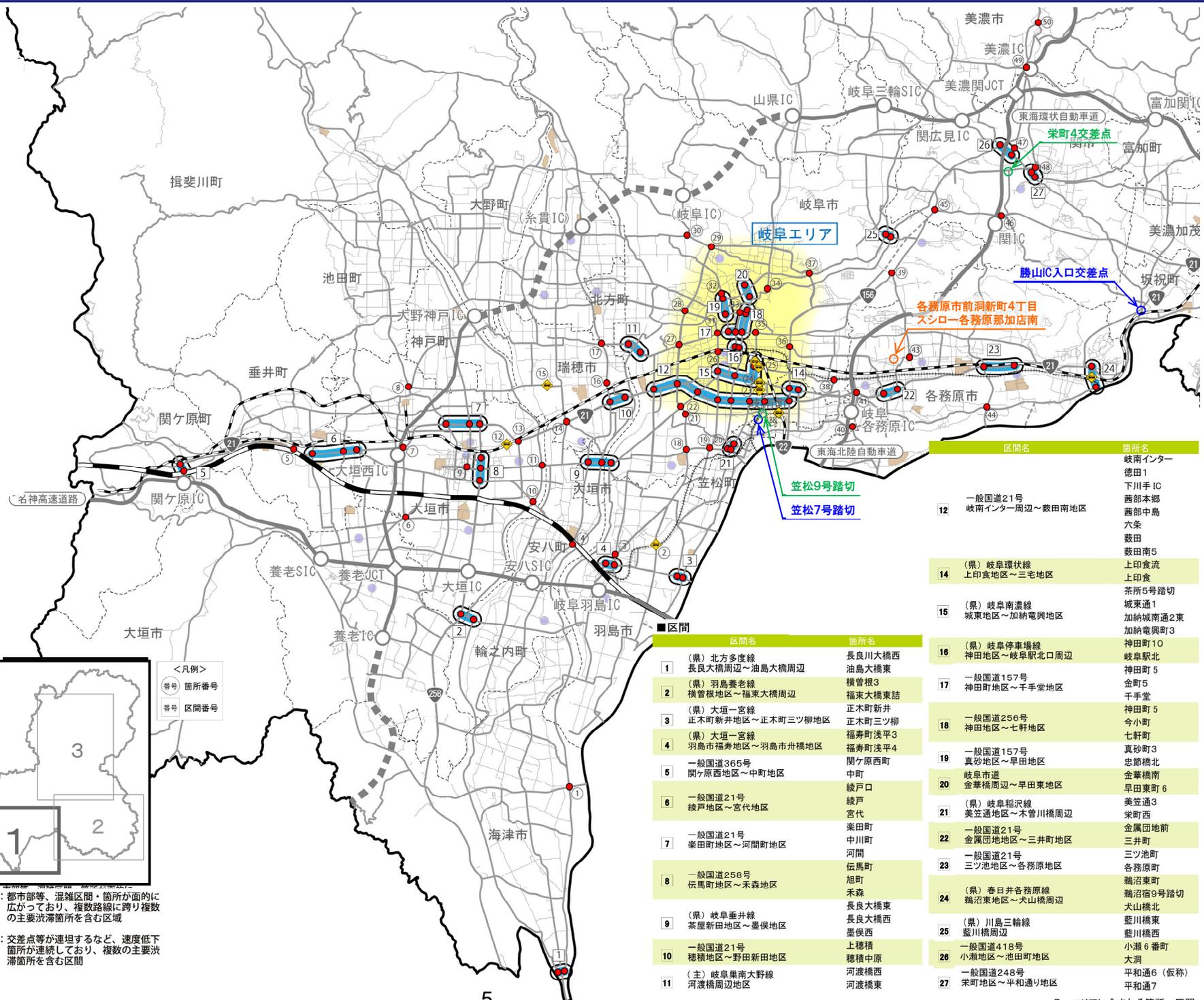
<道路種別>

- 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：交差点等が連綿するなど、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

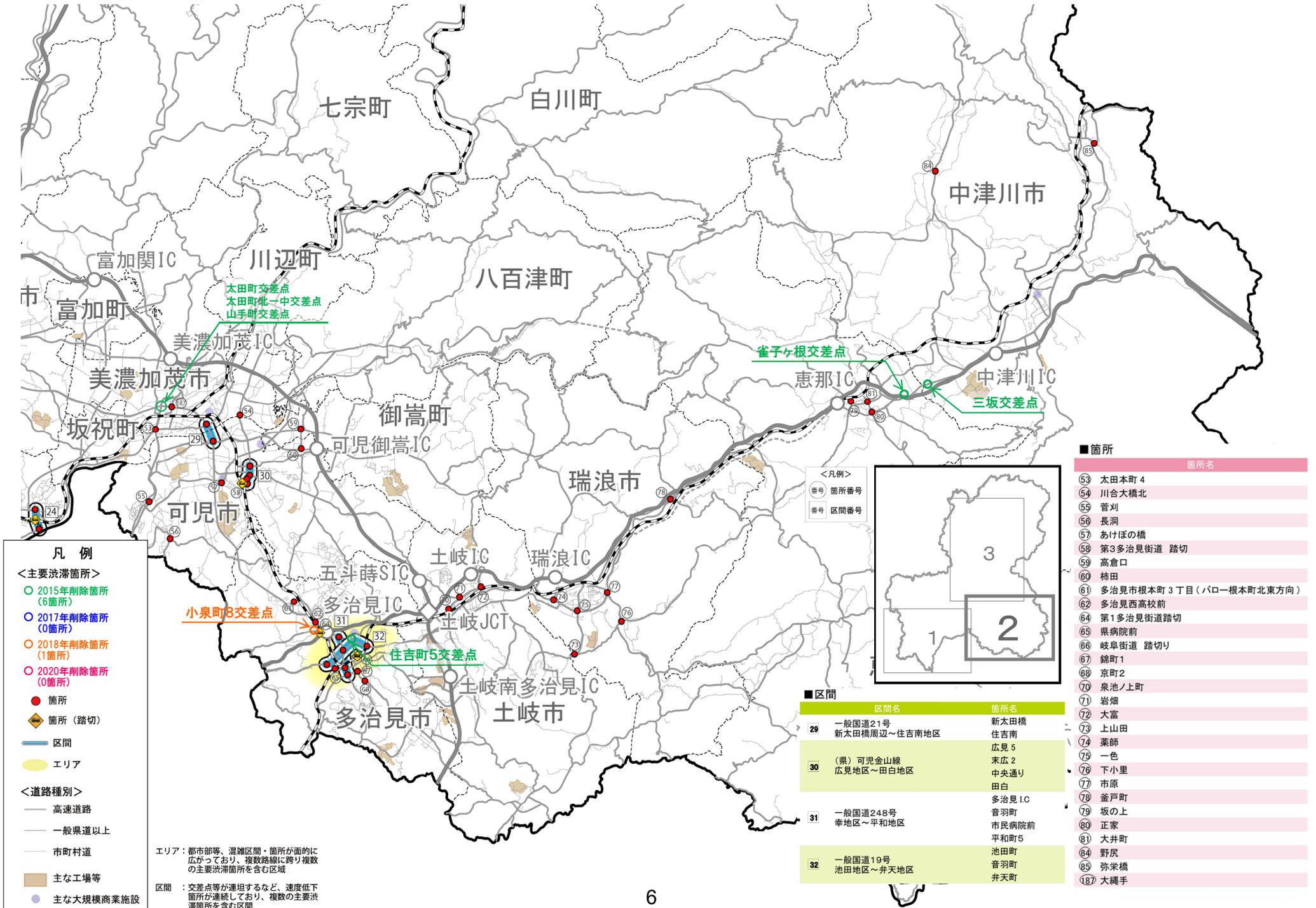


区間名	箇所名
1 (県) 北方多度線 長良大橋周辺～油島大橋周辺	長良川大橋西 油島大橋東
2 (県) 羽島養老線 横曾根地区～福東大橋周辺	横曾根3 福東大橋東詰
3 (県) 大垣一宮線 正木町新井地区～正木町三ツ柳地区	正木町新井 正木町三ツ柳
4 (県) 大垣一宮線 羽島市福寿地区～羽島市舟橋地区	福寿町浅平3 福寿町浅平4
5 一般国道365号 関ヶ原西地区～中町地区	関ヶ原西町 中町
6 一般国道21号 綾戸地区～宮代地区	綾戸口 宮代
7 一般国道21号 桑田町地区～河間町地区	桑田町 中川町 河間
8 一般国道258号 伝馬町地区～禾森地区	伝馬町 旭町 禾森
9 (県) 岐阜垂井線 茶屋新田地区～墨俣地区	長良大橋東 長良大橋西 墨俣西
10 一般国道21号 穂積地区～野田新田地区	上穂積 穂積中原
11 (主) 岐阜美南大野線 河渡橋周辺地区	河渡橋西 河渡橋東

区間名	箇所名
12 一般国道21号 岐南インター周辺～葦田南地区	岐南インター 徳田1 下川手 IC 西部本郷 西部中島 六条 葦田 葦田南5 上印食流 上印食
14 (県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区	茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納竜興町3
15 (県) 岐阜南濃線 城東地区～加納電町地区	神田町10 岐阜駅北 神田町 5 金町5 千手堂 神田町 5 今小町 七軒町
16 (県) 岐阜停車場線 神田地区～岐阜駅北口周辺	真砂町3 真砂地区～早田地区 上印食 金華橋南 早田東町 6
17 一般国道157号 神田町地区～千手堂地区	美笠通3 美笠通地区～木曾川橋周辺 栄町西
18 一般国道256号 神田地区～七軒地区	金属団地前 三井町 三ツ池町 各務原町 綿沼東町
19 一般国道157号 真砂地区～早田地区	綿沼西9号踏切 大山橋北 藍川橋東 藍川橋西
20 岐阜市道 金華橋周辺～早田東地区	小瀬 6番町 大洞
21 (県) 岐阜福沢線 美笠通地区～木曾川橋周辺	平通6 (仮称) 平通7
22 一般国道21号 金属団地地区～三井町地区	
23 一般国道21号 三ツ池地区～各務原地区	
24 (県) 春日井各務原線 綿沼東地区～大山橋周辺	
25 (県) 川島三輪線 藍川橋周辺	
26 一般国道418号 小瀬地区～池田町地区	
27 (主) 岐阜美南大野線 河渡橋西地区	

# ■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

## ②東濃地域





# 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

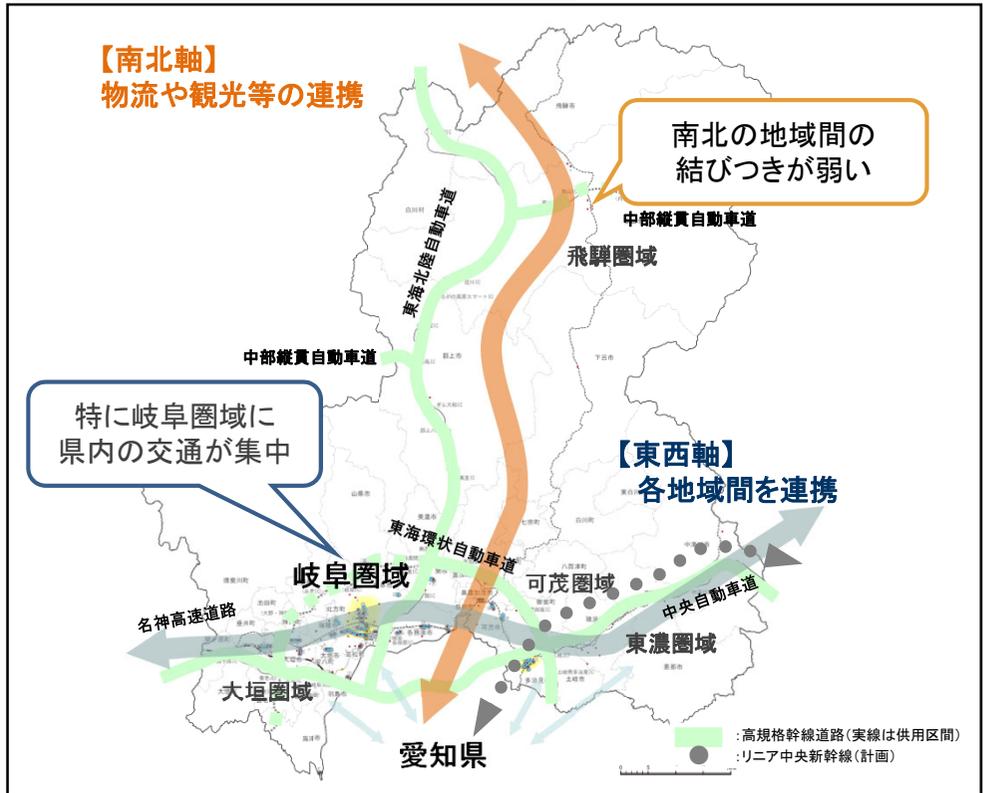
## 1. 岐阜県の概況

	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事業中。</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。</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> <li>岐阜エリア: 岐阜市総合交通戦略(岐阜市)</li> <li>多治見エリア: 先導的都市環境形成計画(多治見市)など</li> </ul>
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

国土交通省、岐阜県

警察

岐阜県警察

運輸局

中部運輸局

基礎自治体

岐阜市、多治見市、高山市など

交通事業者

トラック・バス・タクシー事業者など

その他

# 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。

#### 【将来像】

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

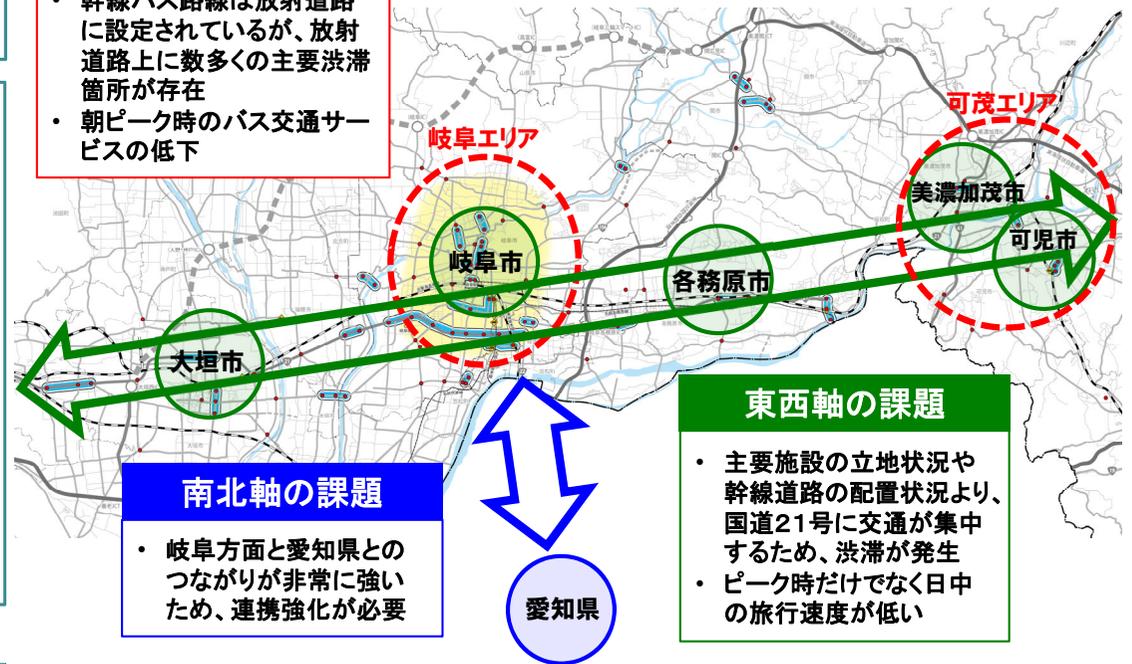
### (3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <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



#### 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)<sup>※</sup>



※「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

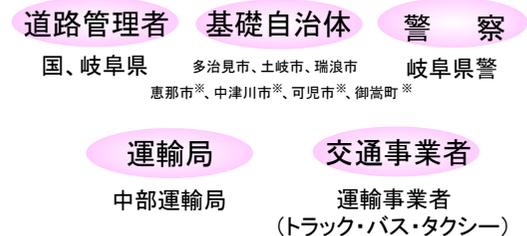
#### 東濃西部の現状の交通課題



### (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)

### 基本方針の考え方

◇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、高山市の観光入込客数は年間約473万人(2019年)※1となっている。

※1 平成31年・令和元年 観光統計(R2.3 高山市)

#### 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号や中部縦貫道は休日の交通量が多い。
- ・GWや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。

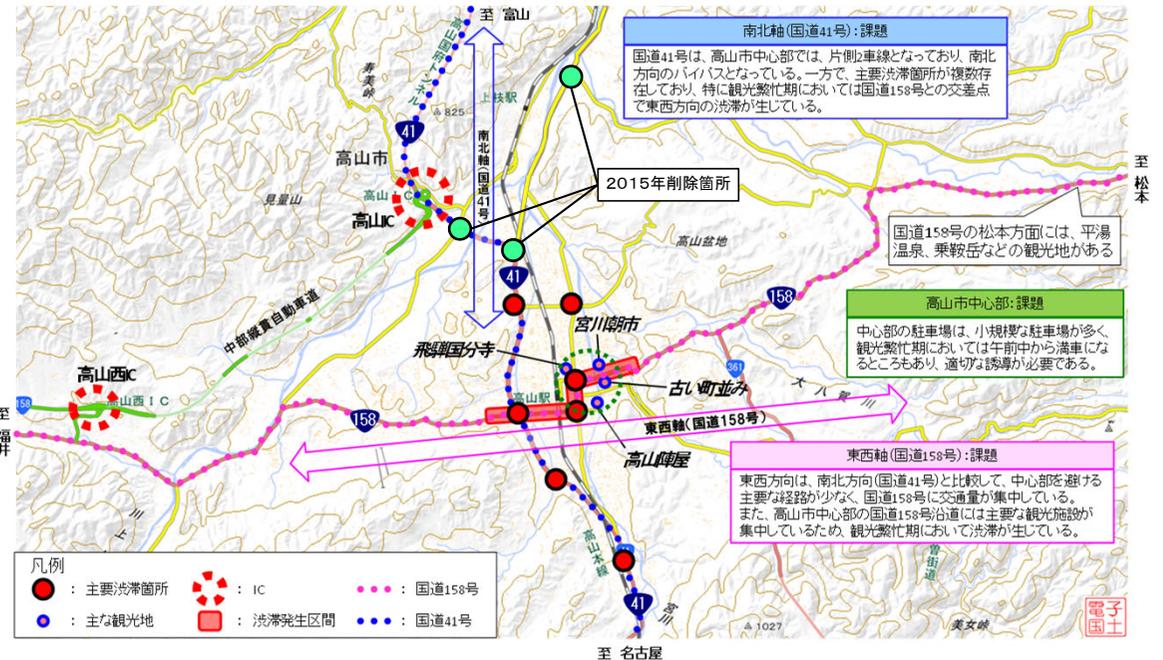
##### 【現状の課題】

- ・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



### (検討体制)

#### 道路管理者

国土交通省  
岐阜県

#### 警察

岐阜県警察

#### 運輸局

中部運輸局

#### 基礎自治体

市、町

#### 交通事業者

トラック・バス・タクシー事業者など

※「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) 対策の方向性

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> </ul>

## **2. 実施した渋滞対策**

# 2. 実施した渋滞対策

## 2-1 2013～2020年度に実施した主な対策

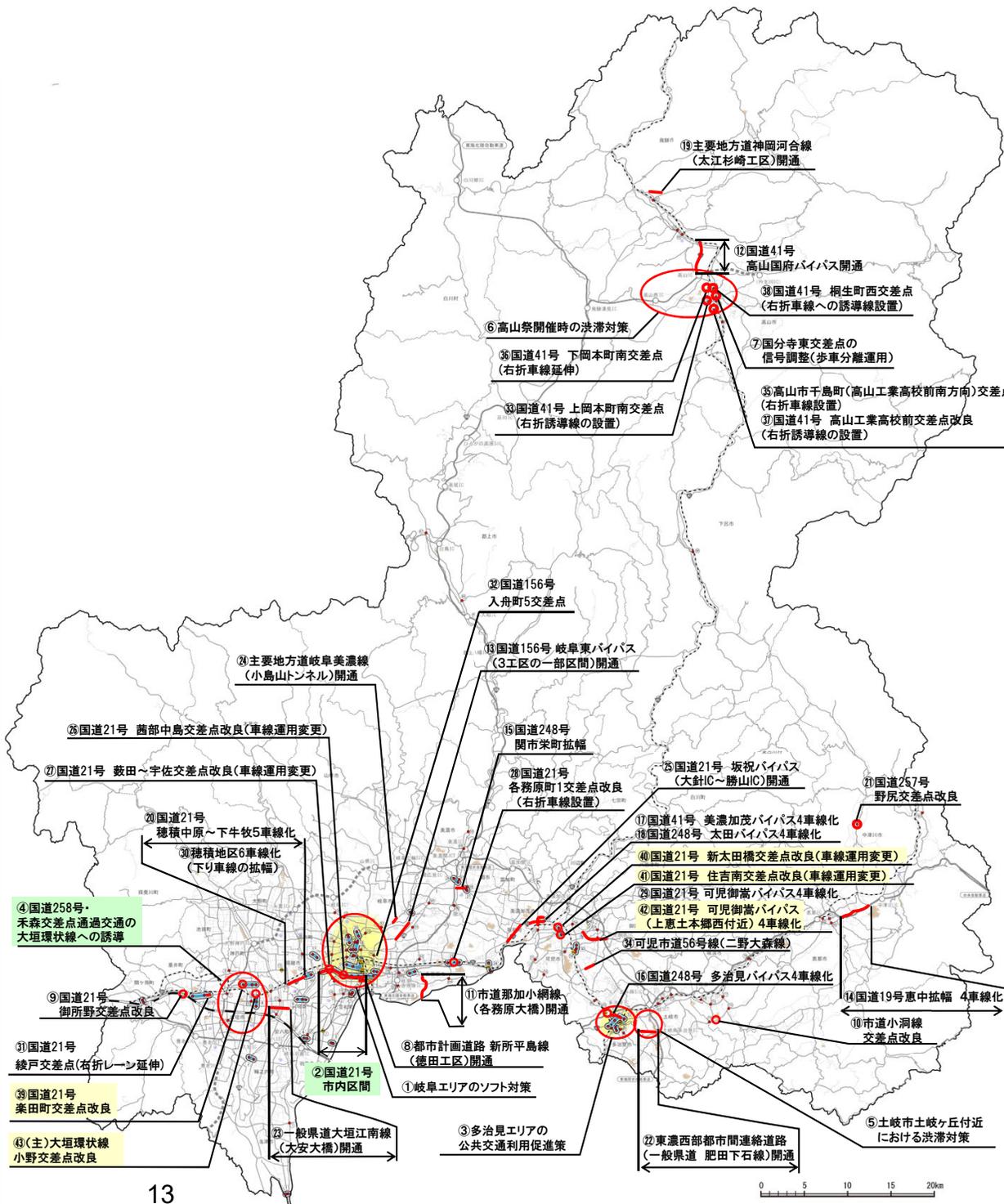
### 【総合対策等】

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	2020年11月中旬	国道258号・禾森交差点通過交通の大垣環状線への誘導	国土交通省
⑤	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
⑥	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
⑦	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
⑧	2012年 9月	都市計画道路新所平島線(徳田工区)開通	岐阜県
⑨	2013年 3月	国道21号 御所野交差点改良	国土交通省
⑩	3月	市道小洞線 交差点改良	瑞浪市
⑪	3月24日	市道那加小網線(各務原大橋)開通	各務原市
⑫	9月22日	国道41号高山国府バイパス開通	国土交通省
⑬	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
⑭	10月30日	国道19号恵中拡幅 4車線化	国土交通省
⑮	12月	国道248号 関市栄町拡幅	岐阜県
⑯	2014年 3月	国道248号 多治見バイパス4車線化	岐阜県
⑰	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
⑱	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～下牛牧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 茜部中島交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
㉖	2月28日	国道21号 藪田～宇佐交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
㉗	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
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	10月 7日	可児市道56号線(二野大森線)の開通 (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)	可児市 国土交通省
㉞	2020年 3月13日	国道41号 下岡本町南交差点改良(右折車線の延伸)	岐阜県
㉟	3月25日	国道41号 高山工業高校前交差点改良(右折誘導線の設置)	高山市
㊱	3月25日	(一)町方高山線 桐生町西交差点(右折誘導線の設置)	岐阜県
㊲	2020年 10月14日	国道21号 桑田町交差点改良(西側流入部:直進車線を3車線化、東側流出部:付加車線の設置)	国土交通省
㊳	2020年 12月2日	国道21号 新太田橋交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
㊴	2021年 2月26日	国道21号 住吉南交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
㊵	3月10日	(主)大垣環状線・小野交差点改良(右折レーンの設置)	岐阜県

■ : 6. TDM施策の実施内容・予定に記載  
 ■ : 次頁より詳細を記載(2020(R2)年度に実施した対策)



# 2. 実施した渋滞対策

主要渋滞箇所: 楽田町交差点

## 2-2 実施した渋滞対策: 岐阜都市圏

### (1) 国道21号 楽田町交差点改良 (実施主体: 国土交通省)

【利用者団体連携】

【課題】国道21号楽田町交差点では、西側直進車線の減少による織り込みや右折車滞留による直進車への影響により、直進車線で渋滞が発生。

【対策】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(2020.10.14完了)。また、信号現示についてはサイクル長の短縮(166秒→150秒)や各流入部の青時間比(南北、東西方向の青丸時間)の増加等、適切な信号現示として運用。

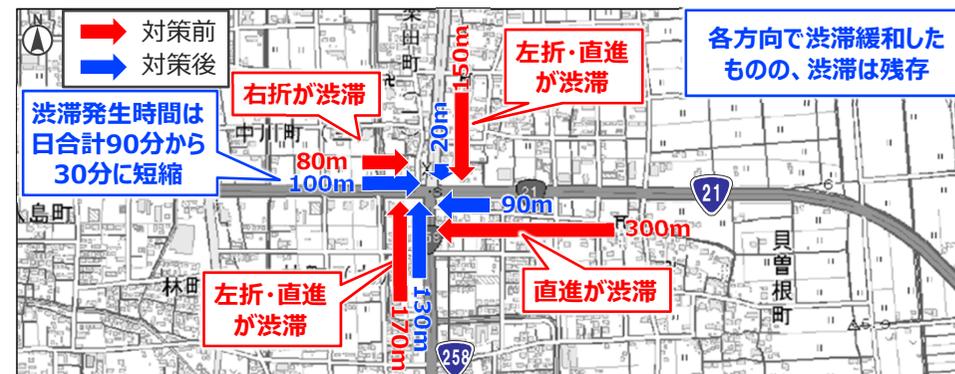
【効果】国道21号(上り)の旅行速度が朝、夕ピーク時に速度向上がみられ、西側流入部の渋滞発生時間が短縮。

#### 《位置図》



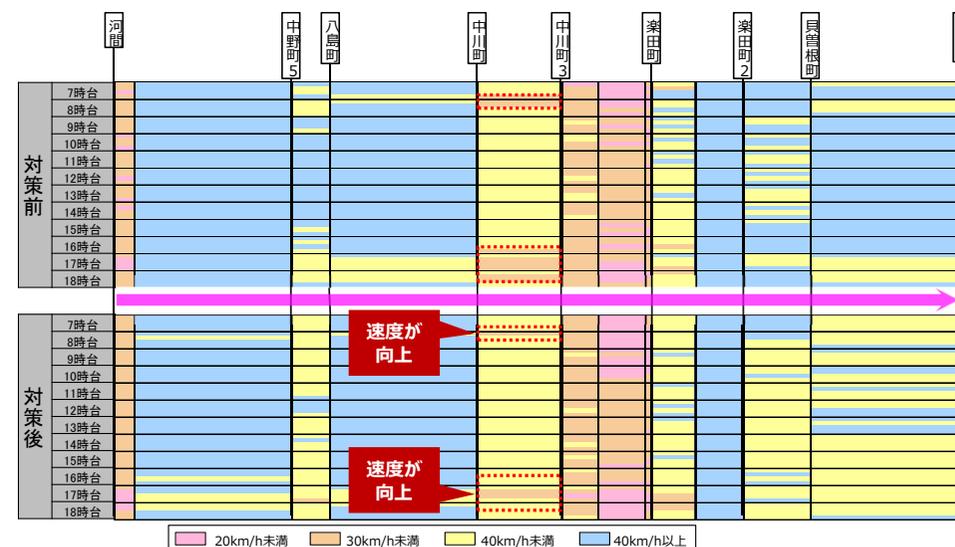
#### 《対策効果》

##### ○最大渋滞長の変化

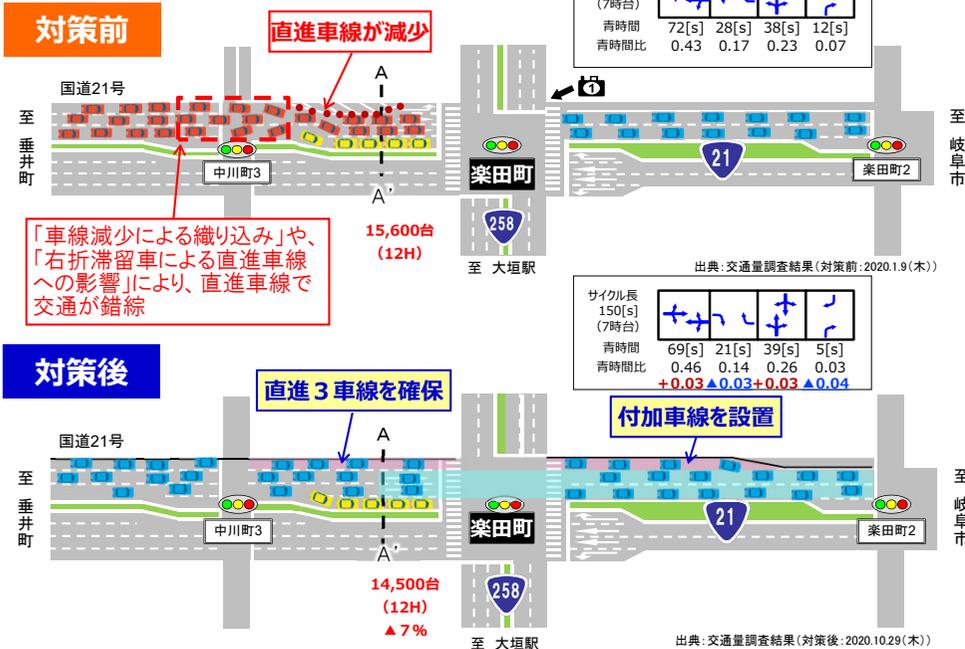


##### ○速度の向上

楽田町交差点からの滞留による速度低下区間が改善



#### 《対策概要》



# 2. 実施した渋滞対策

主要渋滞箇所: 和合IC

## 2-2 実施した渋滞対策: 岐阜都市圏

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

【課題】 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。  
 【対策】 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 (2021.3.10完了)。  
 【効果】 右折レーンの設置により、右折車両による直進交通の阻害が緩和されたため、小野交差点を通過する直進車両の速度が向上。

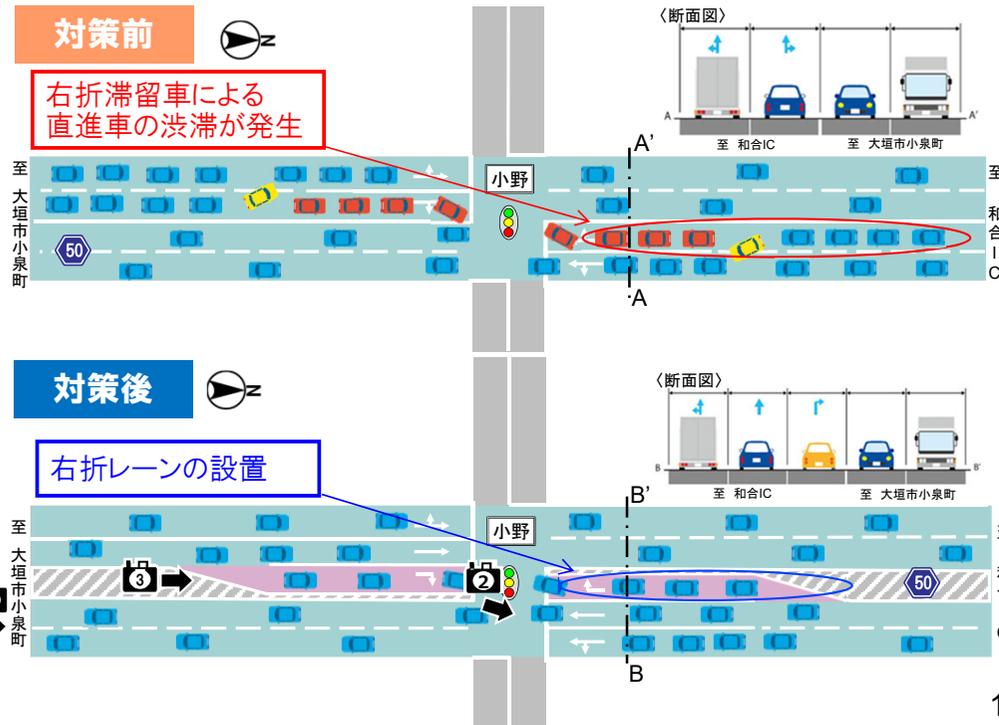
#### 《位置図》



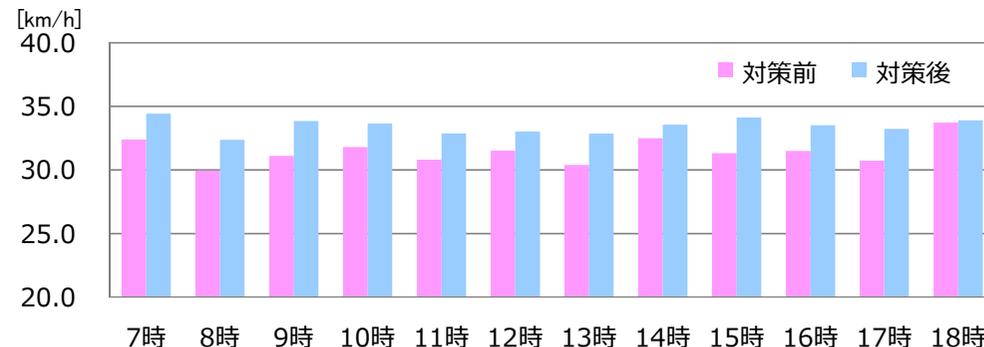
#### 《改良状況》



#### 《対策概要》



○直進交通の旅行速度の変化 (和合新町→ソフトピアジャパン東交差点)



# 2. 実施した渋滞対策

主要渋滞箇所:新太田橋交差点

## 2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏

### (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】国道21号新太田橋交差点では、新太田橋(南側流入部)の直進車線が1車線と容量が不足しており渋滞が発生。

【対策】交差点南側の第一車線を左折専用→左折直進車線に改良し、直進車線を1→2車線に容量を増加(2020.12.2完了)。信号現示の調整も別途実施。

【効果】交通量が3割程度増加したが(2021.3)、車線運用の変更により、住吉南→新太田橋間の速度が向上する効果が発現。ただし、直進2車線が有効に利用されていないため渋滞は残存。

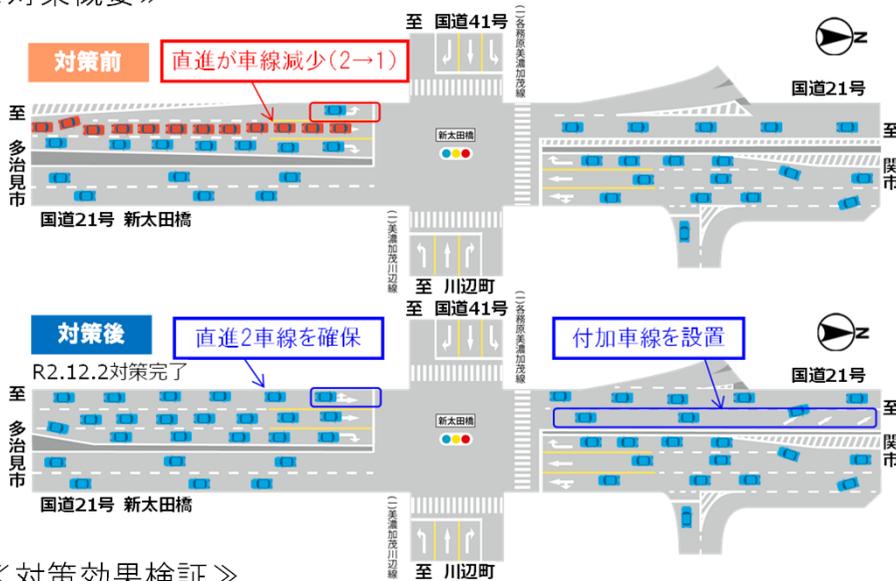
#### 《位置図》



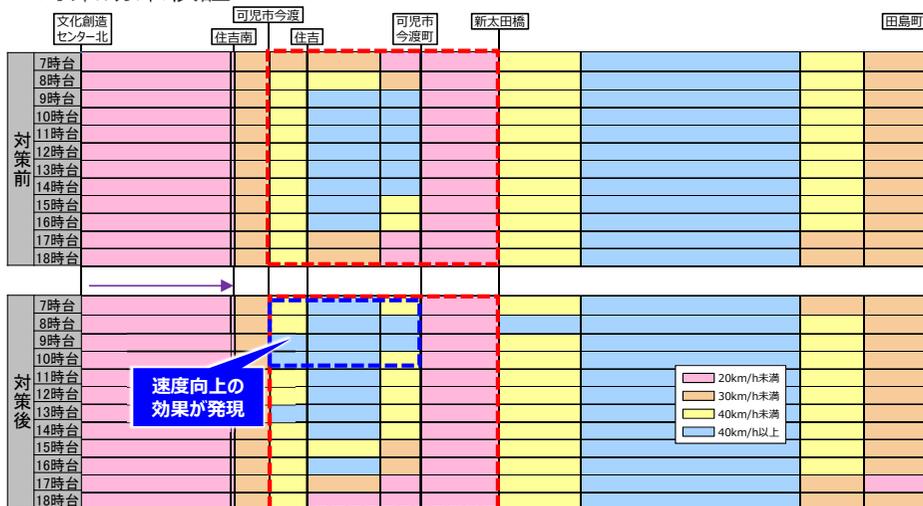
○車線別交通量の変化(南側流入部:7時台)



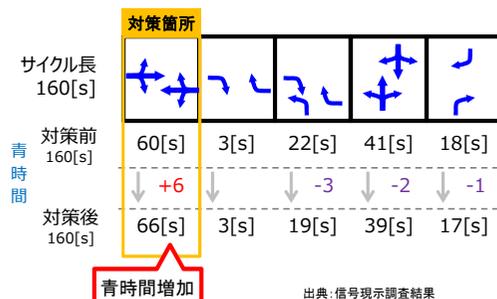
#### 《対策概要》



#### 《対策効果検証》



#### ◇信号サイクル長 (7時台:青時間)



#### 《対策前後の状況写真》



出典:ETC2.0プローブ情報 (対策前:2020.1~3平日平均、対策後:2021.1~3平日平均)

# 2. 実施した渋滞対策

主要渋滞箇所:住吉南交差点

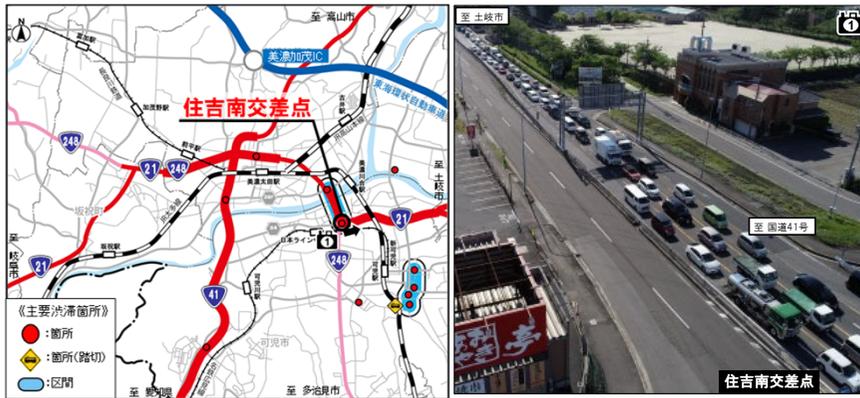
## 2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏

### (4)国道21号 住吉南交差点の車線運用の変更 (実施主体:国土交通省)

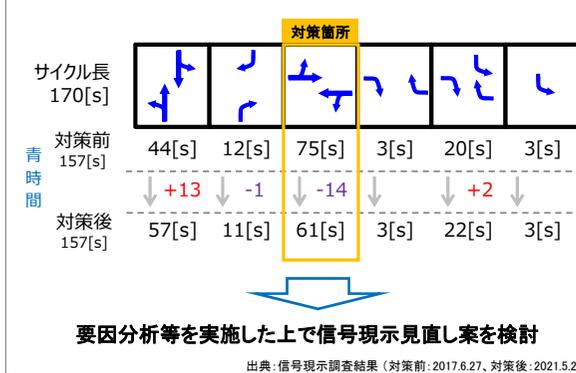
継続 【利用者団体連携】

【課題】西側流出部の直進が2車線あるのに対し、東側流入部の直進は1車線のみであり、直進車線で渋滞が発生。  
 【対策】東側流入部の車線運用変更により、直進2車線を確保。また、車線運用変更により生まれた余裕時間を南北方向に割り当て、信号現示を調整。  
 【対策後の課題】東側流入部の渋滞が悪化しているとともに、交差する南北方向にも課題が残っていることから、要因分析、更なる対策を検討。  
 →残存する渋滞要因を分析するための追加調査(直進交通、右折交通に着目した要因分析)が必要。

#### 《位置図》



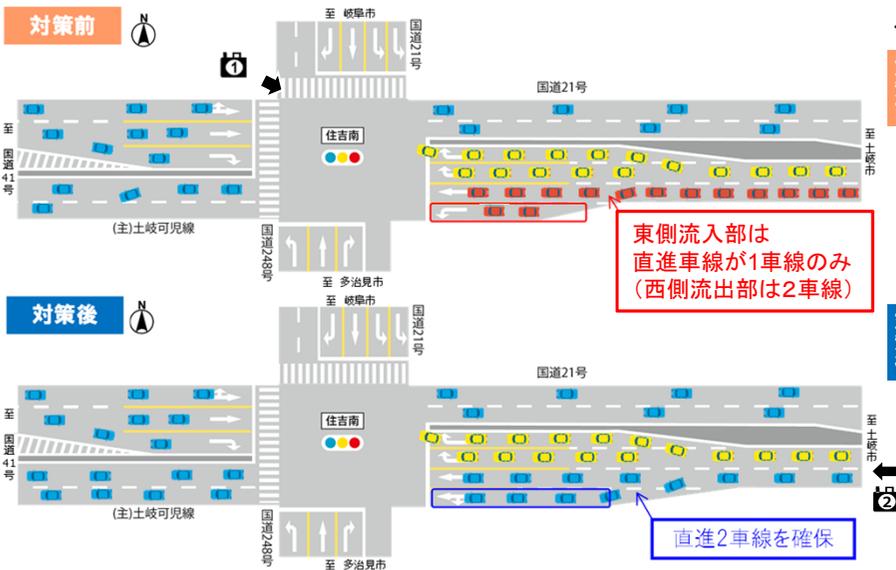
#### ◇信号サイクル長(7時台:青時間)



#### 《対策効果》



#### 《対策概要》

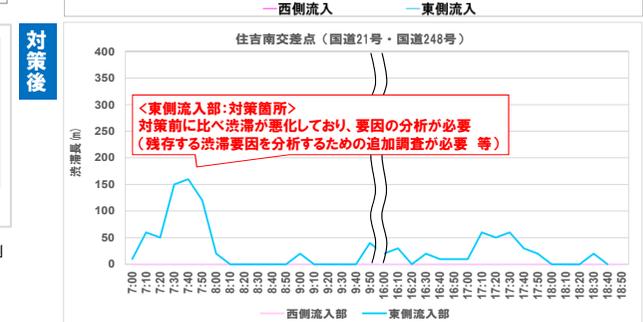
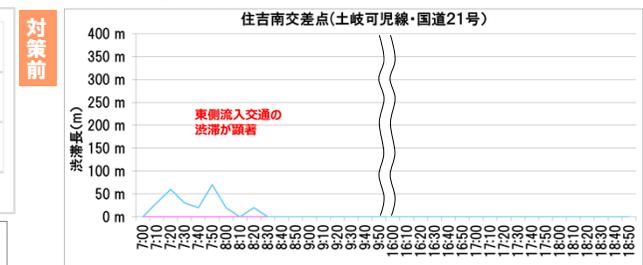


#### 《対策効果検証》

##### ◇【対策箇所】方向別交通量



##### ◇【対策箇所】渋滞長((主)土岐可児線・国道21号)

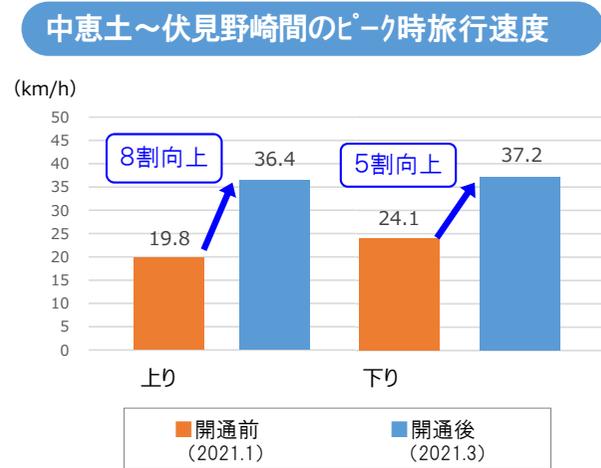
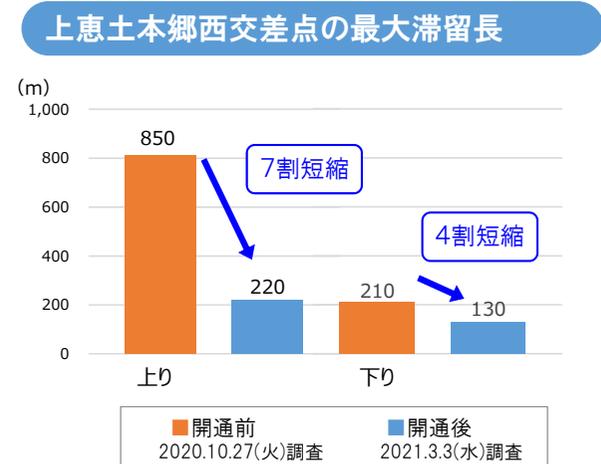


# 2. 実施した渋滞対策

## 2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域

### (1) 一般国道21号・可児御嵩バイパス（上恵土本郷西付近）の4車線化（実施主体：国土交通省） 2021(R3)年2月26日開通

【概要】可児御嵩バイパスは、平成22年度までに全線暫定2車線開通後、平成29年度に可児御嵩IC付近の延長1.3kmが完成4車線開通。  
 【課題】暫定2車線開通時には、上恵土本郷西交差点周辺において、通勤ピーク時や休日昼間に交通渋滞が発生するなど、新たな課題が発生。  
 【対策・効果】今回の4車線開通により、上恵土本郷西交差点の最大滞留長が7割短縮し、ピーク時旅行速度が8割向上するなど、交通が円滑化。



### **3. 今年度の取り組み予定**



# 3. 今年度の取り組み予定

## 3-2 今年度の取り組み予定: 岐阜都市圏

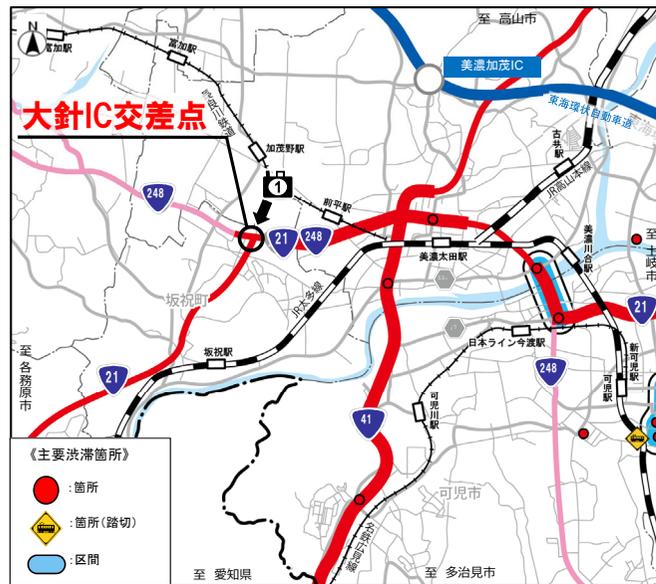
### (1) 大針IC交差点【対策案】信号調整見直し・横断歩道撤去(実施主体: 岐阜県警察)

【課題】 国道21号(各務原方面)からの右折交通の集中に起因する渋滞が朝ピーク時に発生。

【対策】 国道21号の右折交通の処理能力向上のため、左折矢印先出し設置による信号現示の見直しを検討。

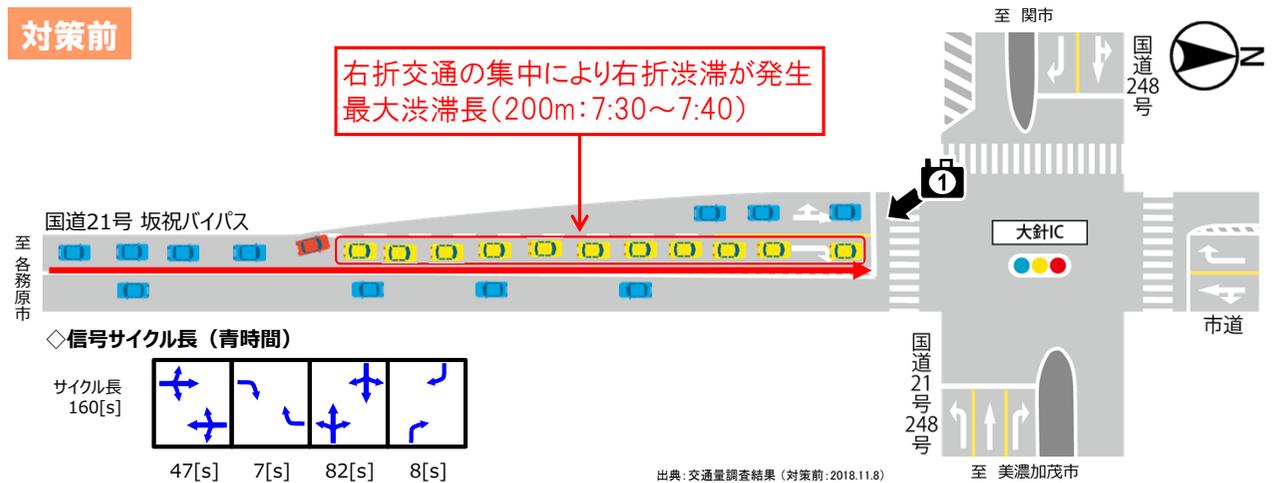
⇒横断歩道の撤去について、更なる地元調整及び公安委員会との協議を引き続き実施。

《位置図》

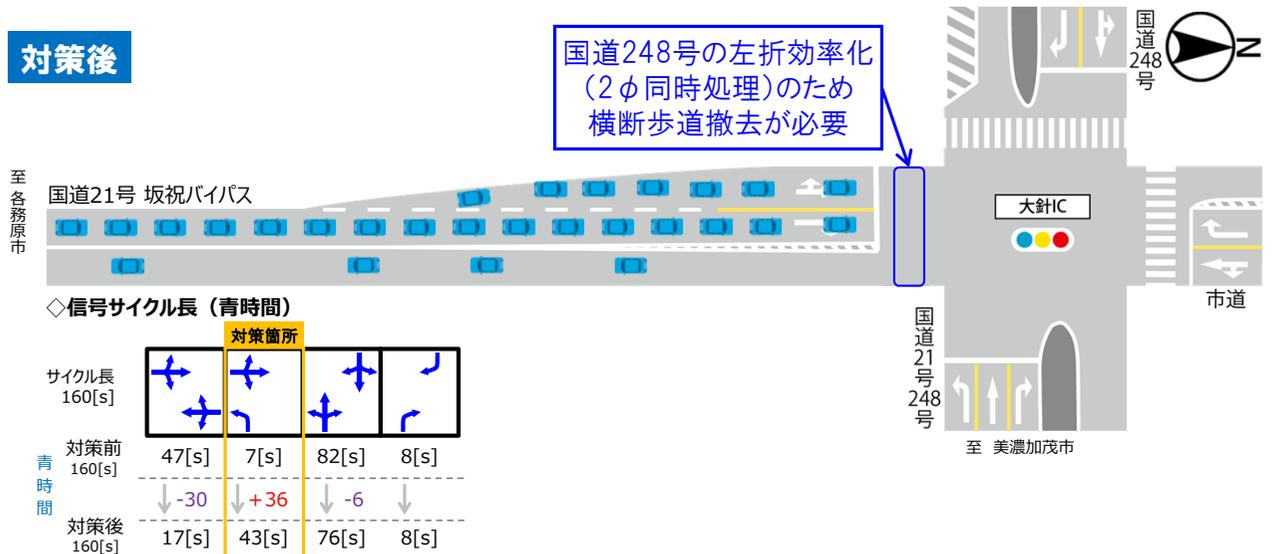


《対策: 信号現示の変更・横断歩道の撤去》

対策前



対策後



# 3. 今年度の取り組み予定

## 3-3 今年度の取り組み予定:東濃圏域

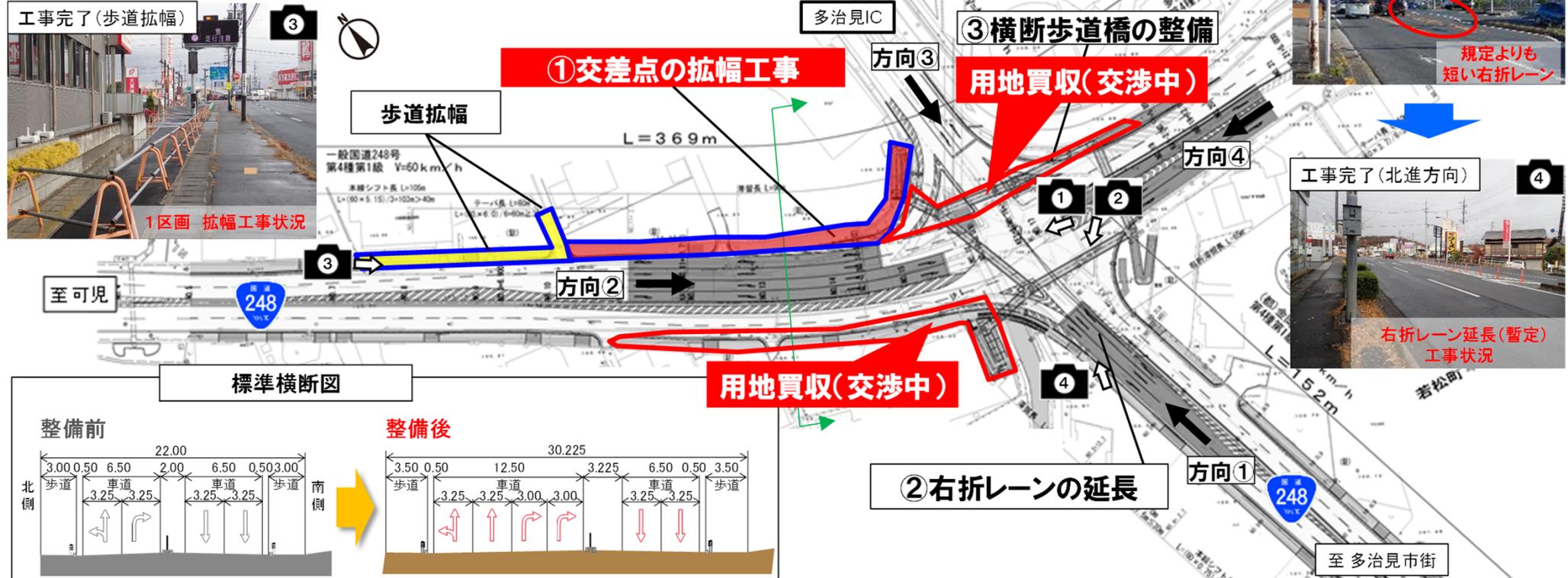
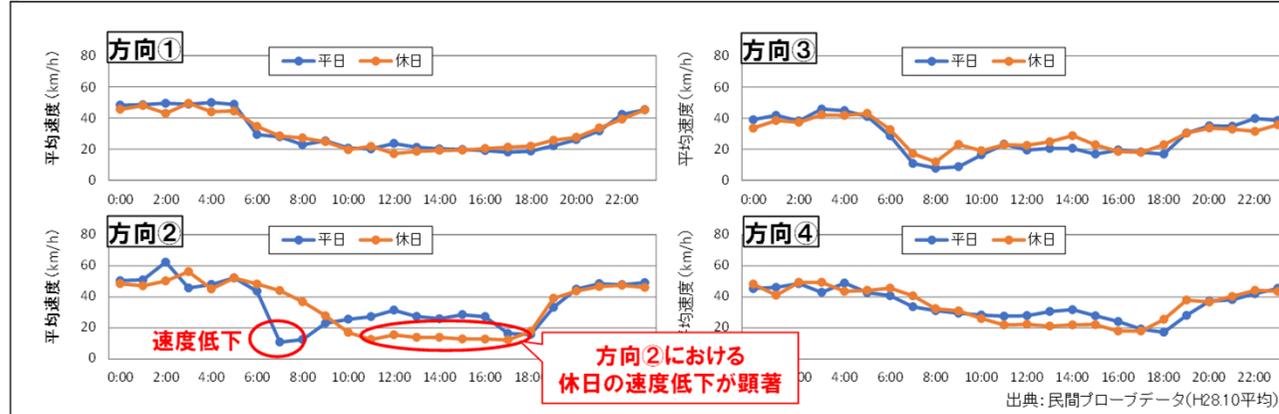
### (1) 国道248号多治見IC交差点の道路整備（実施主体：多治見土木事務所）

【事業中】

【課題】 多治見IC交差点は、各方向で速度低下が発生している主要渋滞箇所であるが、特に方向②(可児方面)の速度低下が顕著。

【対策】 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。

2021年度は多治見IC入口・交差点南側の用地取得の進捗(交渉中)、交差点北側の道路拡幅工事(施工中)



# 3. 今年度の取り組み予定

主要渋滞箇所：一色交差点

## 3-3 今年度の取り組み予定：東濃圏域

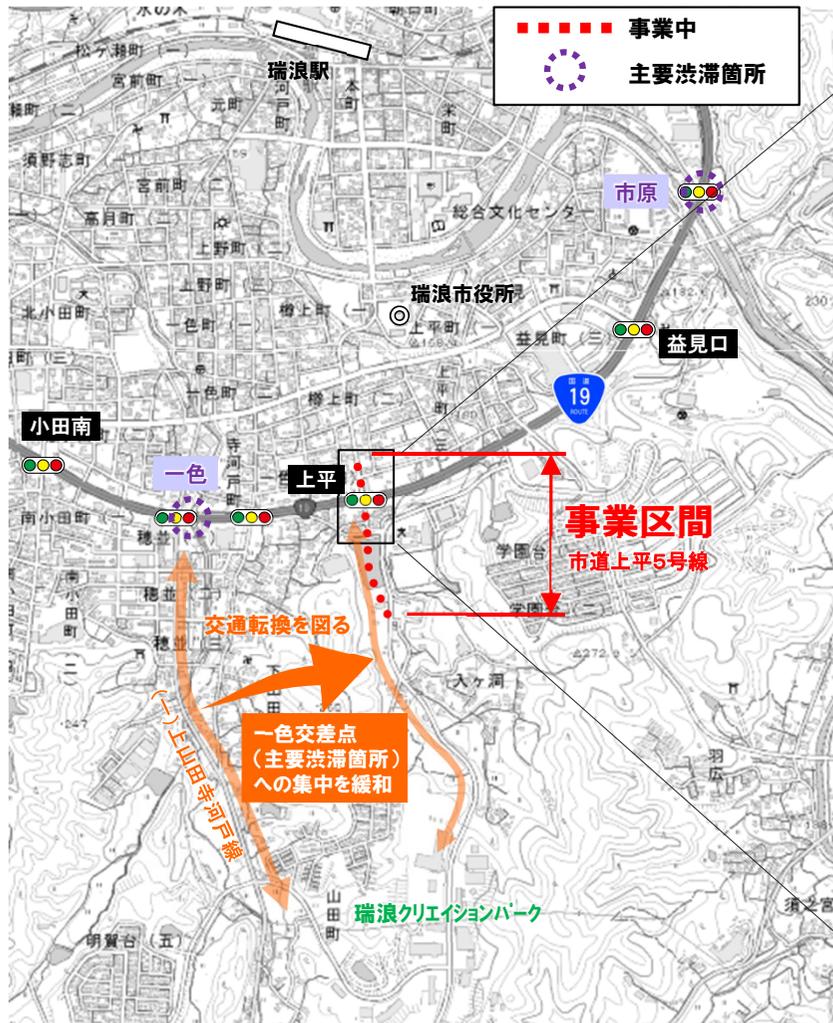
### (2) (一色交差点) 市道上平5号線 (国道19号上平交差点) 整備 (実施主体：瑞浪市)

【事業中】

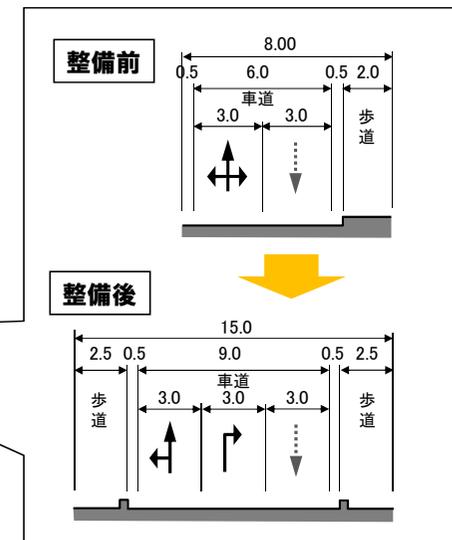
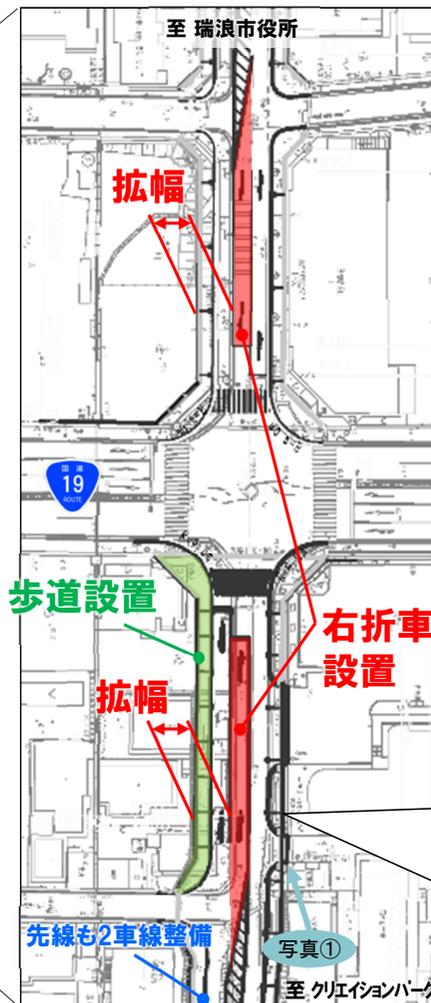
【課題】一色交差点に至る(一)上山田寺河戸線は、瑞浪市街地南部の工業団地(瑞浪クリエイションパーク)と国道19号を連絡する南北路線であるが、通勤・買い物など地域内交通の集中により、南北方向で渋滞が発生。

【対策】市道上平5号線の整備、国道19号上平交差点の右折車線設置により、南北交通の分散を図る。  
2019度より用地取得を進め、2021年6月時点での進捗率は約40%(面積ベース)となっている。

#### ■実施箇所



#### ■対策概要(上平交差点の拡大図)



# 3. 今年度の取り組み予定

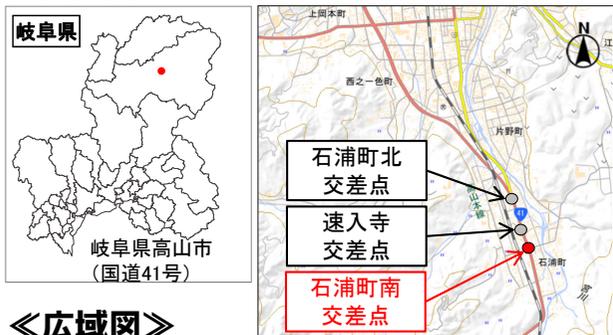
主要渋滞箇所: 石浦町南交差点

## 3-4 今年度の取り組み予定: 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: 岐阜県警察)

【課題】 石浦町南交差点では、国道41号の青時間が短く、市道側の右折車両が滞留し直進左折車両が通行できないため、渋滞が発生。  
 【対策】 石浦町南交差点は道路利用者会議での要望箇所である。国道直進車両の交通量が多いため信号現示の変更を検討していく予定。

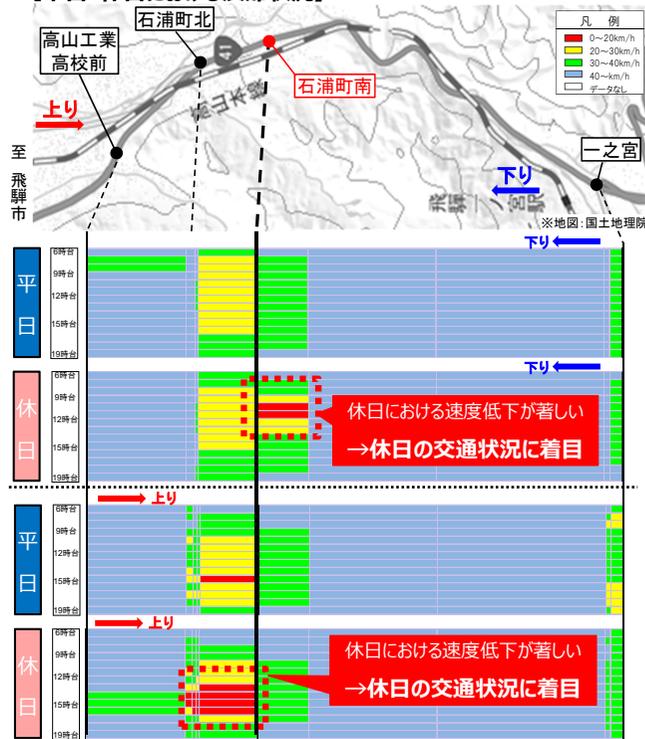
#### 位置図



#### 広域図

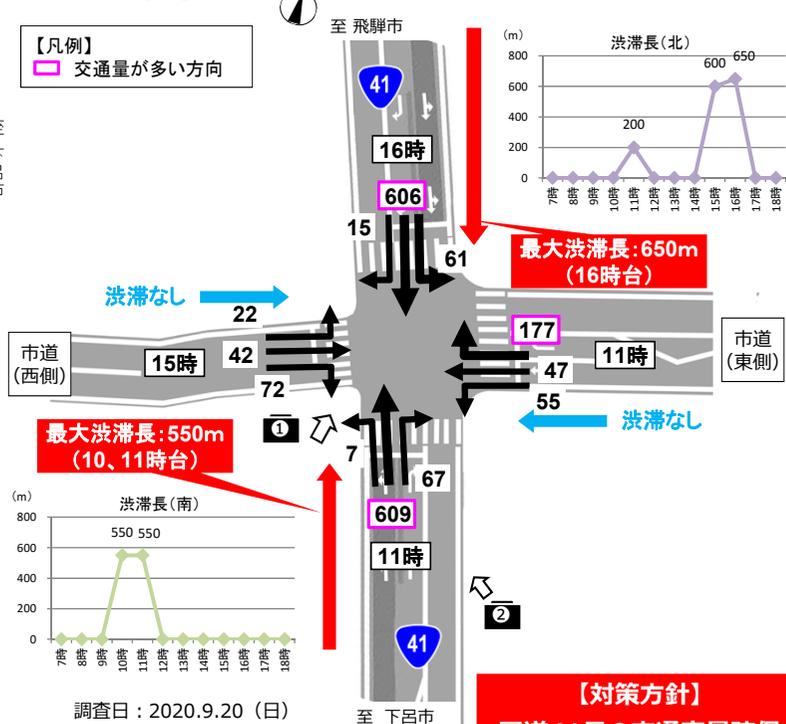


#### 平日・休日における渋滞状況



出典: ETC2.0データ 2020.9-11(平日平均、休日平均)

#### 交通量と渋滞長



#### 信号現示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G : 65 Y : 3 AR : 0	G : 7 Y : 2 AR : 3	G : 46 Y : 3 AR : 0	G : 5 Y : 3 AR : 3	C=140
青時間比	0.52	0.05	0.37	0.04	

東側流入部の右折交通の処理のため青時間確保



## **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13箇所確認された。
- 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する。

### 岐阜県の主要渋滞箇所(170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 (170箇所)	モニタリング実施結果 (2020.9~11)	
		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)	78箇所	77箇所	1箇所
②休日における渋滞箇所 (昼間の旅行速度が20km/h以下など)	36箇所	30箇所	6箇所
③踏切による渋滞箇所 (1日の踏切自動車交通遮断量5万台・時/日以上など)	6箇所	6箇所	0箇所
④パブリックコメントによる選定箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	50箇所	44箇所	6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  
2021年モニタリング(ETC2.0) : 2020.9~11

### ○速度向上がみられる箇所(7箇所)

※下記のいずれかの条件に該当した箇所は渋滞箇所から削除。  
該当しない場合、経過観察とする。

- ・渋滞対策を実施した箇所
- ・渋滞緩和が2年連続し、現地確認にて、渋滞が確認されなかった箇所

### ○速度向上がみられない箇所(6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	1	0	1
②休日における渋滞箇所	6	3	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	6	6	0
合計	13	7	6

### <削除条件の確認>

- ・渋滞対策を実施した箇所
- ・渋滞緩和が2年連続し、現地確認にて、渋滞が確認されなかった箇所

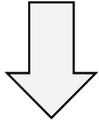
削除箇所: 0箇所、経過観察箇所: 13箇所

# 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
170箇所	2エリア	20区間	72箇所
	※51箇所が含まれる	※47箇所が含まれる	



経過観察箇所(13箇所)
○：速度向上がみられる箇所(7箇所)
○：速度向上がみられない箇所(6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
170箇所	2エリア	20区間	72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>

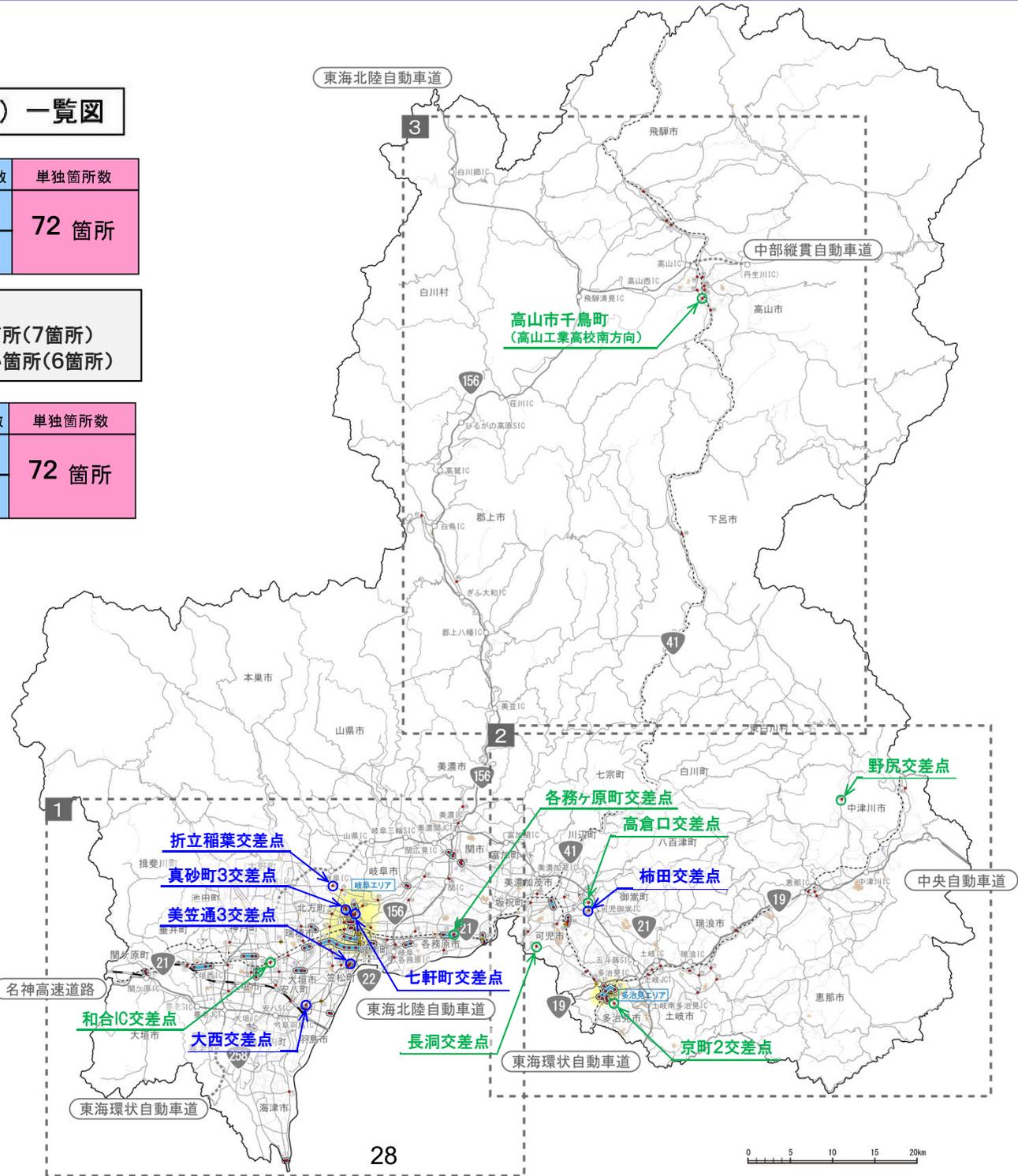
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 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



## **5. 道路利用者団体、 地域要望箇所への対応方針**

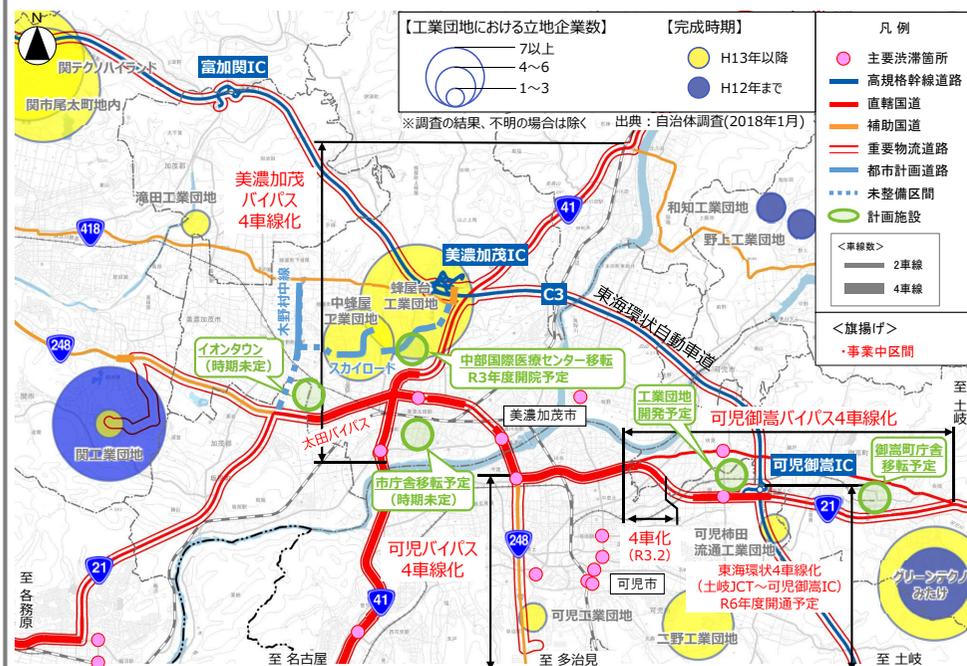
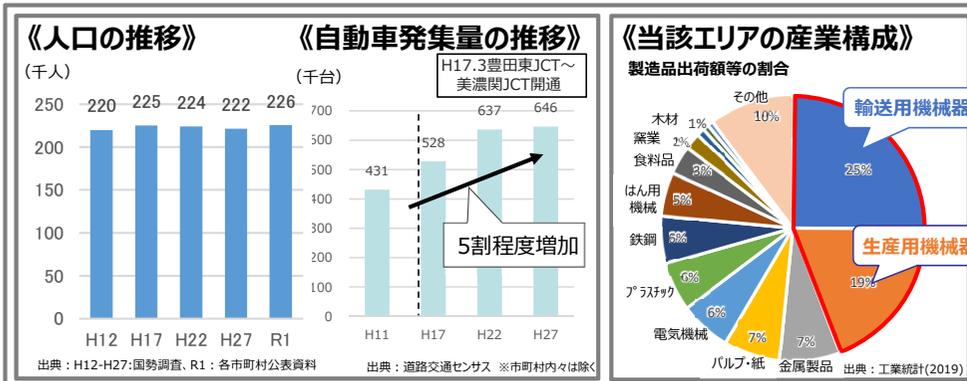
# 5. 道路利用者団体、地域要望箇所への対応方針

## 5-1 岐阜都市圏の渋滞対策

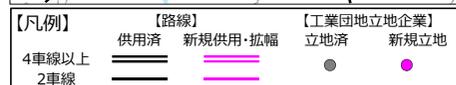
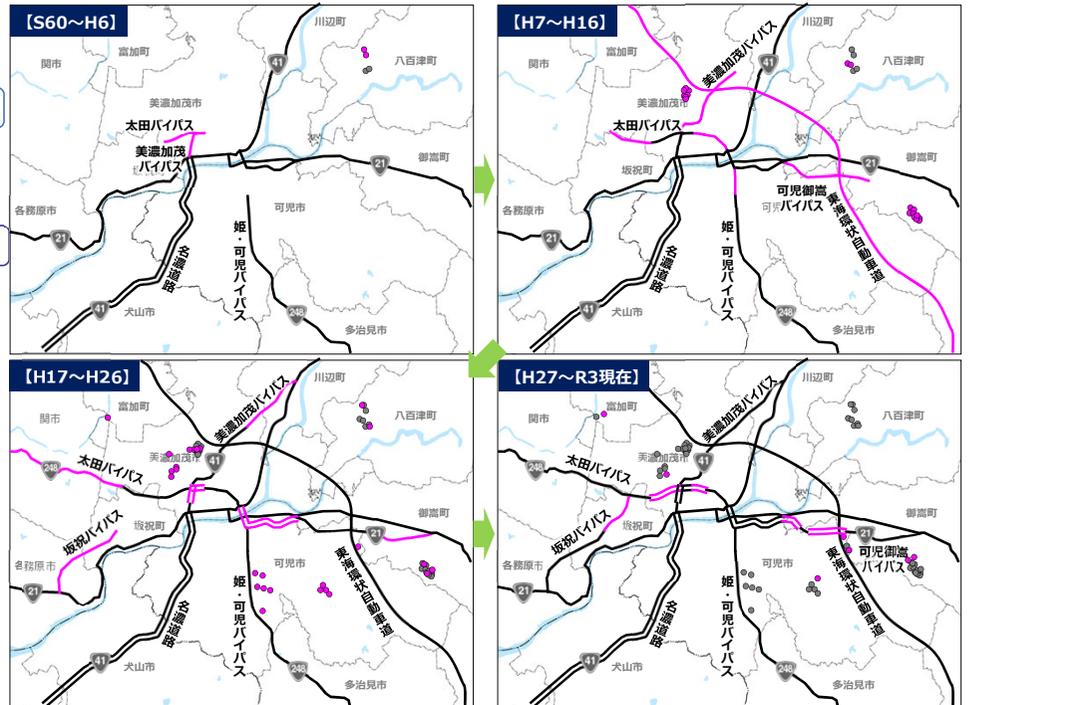
### (1) 可茂エリアの地域特性と道路整備状況

- 可茂エリアは、東海環状自動車道開通以降、トヨタの関連企業等を中心とした製造業の工場等が多数立地し、中京圏のものづくり産業を支える重要な地域であり、自動車発集量は、平成11年に比べ、平成27年には、5割程度増加する等、地域の発展に伴い自動車交通量も増加している。
- 国道21号、国道41号を中心とした道路ネットワークの整備や東海環状自動車道（東周り）が開通（平成17年）し、広域道路ネットワークへのアクセス性が飛躍的に向上したことにより、産業の活性化が進み、地域の雇用創出にも繋がっている。
- 今後、太田バイパスの沿線地域では、市庁舎移転計画、中部国際医療センターの移転計画、スカイロードや木野村中線の整備計画、イオンタウンの出店計画等がある。また、可児御嵩バイパス沿線では、IC付近等に工業団地の開発計画、御嵩町庁舎の移転計画等があり、交通流動に変化が見込まれる。

#### ■ 地域概況



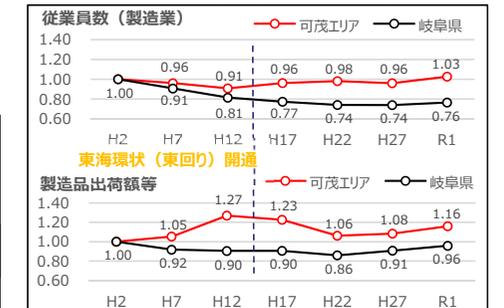
#### ■ 可茂エリアの主要道路整備の変遷



#### ■ 可茂エリアにおける工業団地・用地の新規立地動向



#### ■ 可茂エリアの産業指標の経年推移





## **6. TDM施策の実施内容・予定**

# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定

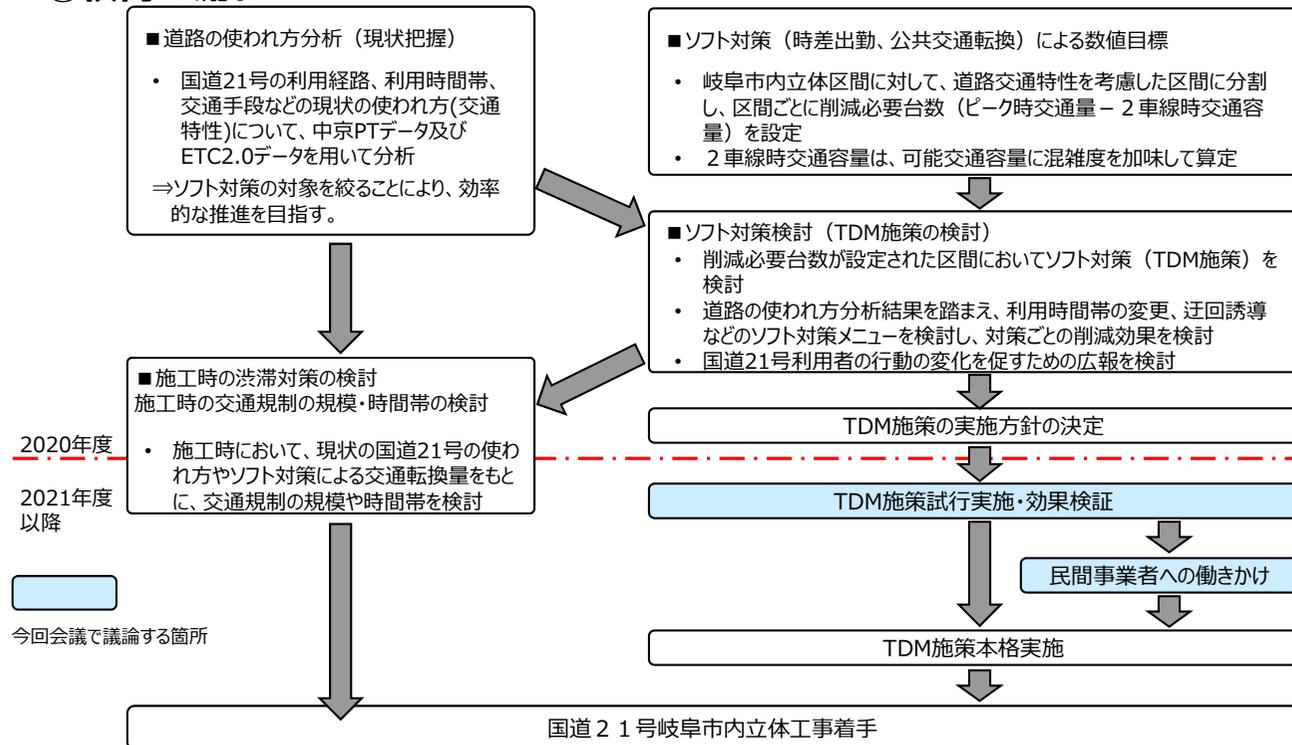
### (1) 岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部) 継続 【利用者団体連携】

- ・国道21号岐阜市内区間は現況平面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。これまで岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会等において、渋滞緩和に向けて国道21号や県道、市道を含めた道路整備等によるハード対策に加え、ソフト対策を含めた総合的な渋滞対策が必要であると議論されてきた。
- ・国道21号の立体化に向けて具体的な計画が立案され、一部4車線に減少する区間があるため、国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部等が一体となり、施工時の渋滞課題に対するハード・ソフト対策の取組みを推進するため、情報共有、意見交換などを行う体制を構築し対策検討を実施した。2020年度においてはTDM施策の実施方針が決定された。

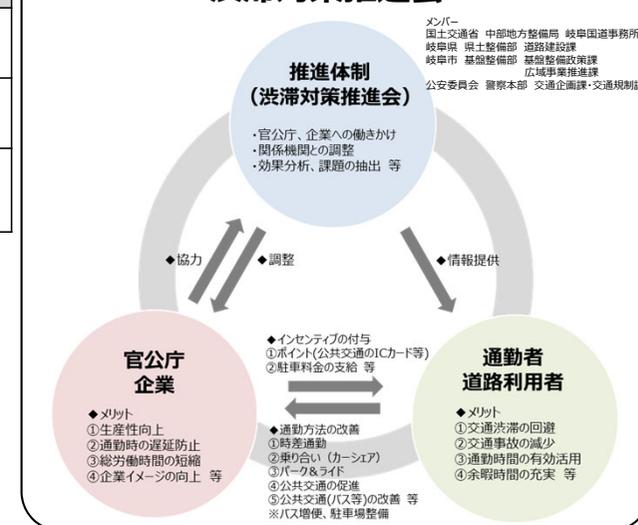
#### ①これまでの検討経緯

	会議	議事内容等
2020年度	第1回 岐大B P市内立体施工時渋滞対策推進会 (2020.7.17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施工時ソフト対策の必要性</li> <li>・ ソフト対策の検討</li> </ul>
	第2回 岐大B P市内立体施工時渋滞対策推進会 (2020.12.23)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソフト対策(時差出勤、公共交通転換)による数値目標</li> <li>・ 施工時におけるハード対策の検討</li> </ul>
2021年度	第1回 岐大B P市内立体施工時渋滞対策推進会 (2021.7.9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施工時における渋滞対策の検討</li> <li>・ 試行実施計画書の立案</li> </ul>

#### ②検討の流れ



#### ◆岐大B P市内立体施工時渋滞対策推進会



#### ③施工位置図



# 6. TDM施策の実施内容・予定

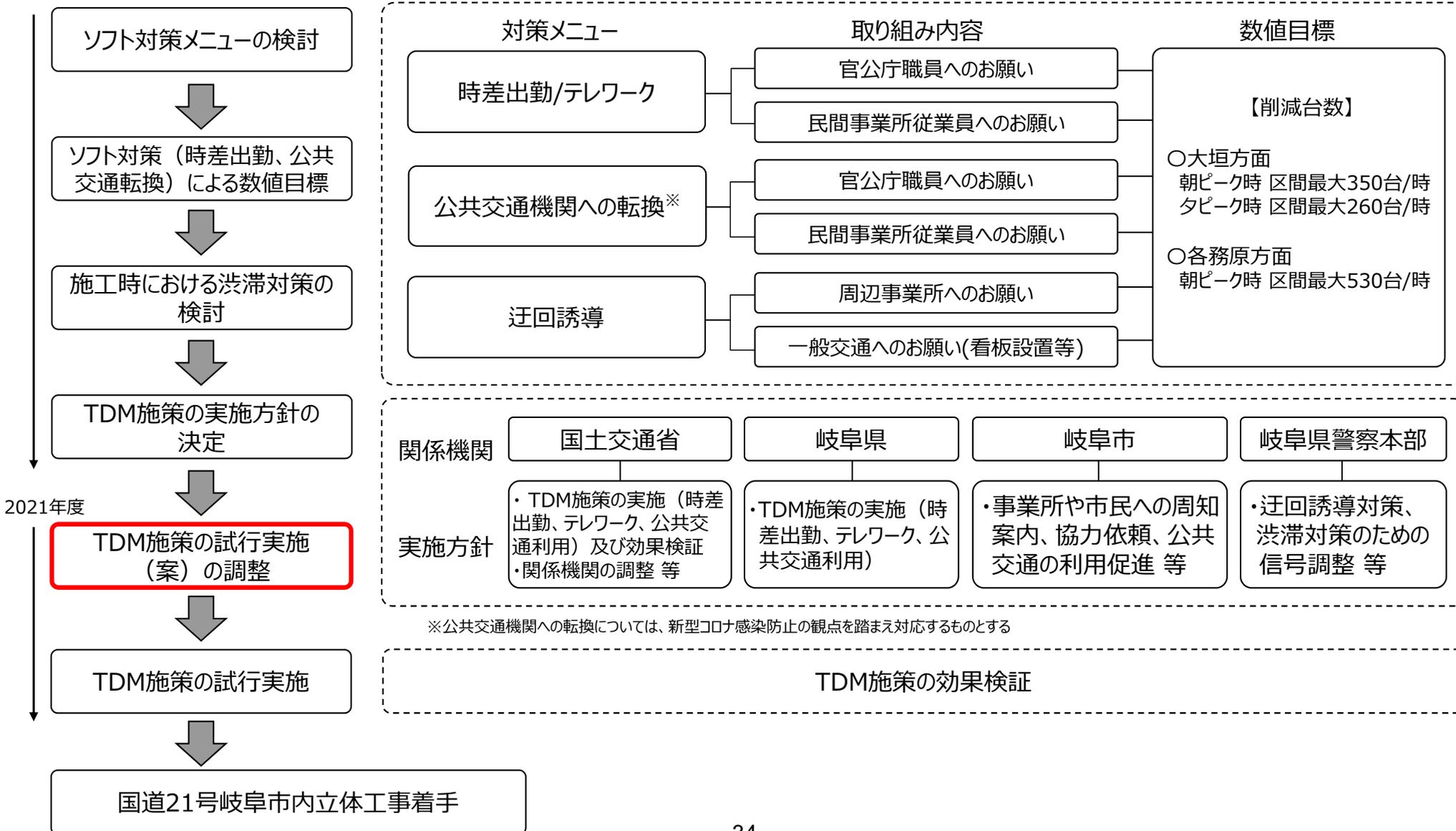
## 6-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定

### (1) 岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部) 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、関係機関と調整を図りTDM施策実施方針を決定した。
- 2021年度以降では、ソフト対策の効果検証・把握を行い、本格実施に向けた調整を進める。

2019-2020年度 検討フロー

アウトプットイメージ



# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定

(1) 岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部) 継続 【利用者団体連携】

- 施工時に実施可能な効果検証を行うために、TDM施策試行実施計画書(案)を立案した。
- 各関係機関で実施可能なTDM施策を取り組むために、試行実施の期間までに必要な内部調整を図る。
- さらに沿線企業への試行実験参加の協力依頼を行い、より多くの参加者を募り、TDM施策の実施効果を検証する。

### TDM施策の試行実施計画 (案)

#### 1. TDM施策の実施概要

##### (1) 実施目的

岐阜市内の国道21号を中心とする道路は、国道21号岐大BP岐阜市内立体の施工時において一部区間の車線減少や車道幅員の縮小等により、渋滞悪化が懸念される。

そこで、自動車交通量の削減やピーク時交通量の分散等によるTDM施策の実施により、現状よりも渋滞を悪化させないような渋滞緩和を図る必要があり、工事着手前に発現効果や課題等を把握し、工事着手以降の計画について実現可能なものを立案することを目的に試行的に実施するものである。

##### (2) 実施期間

2021年9月6日(月)～2021年9月10日(金)【5日間】(予定)

##### (3) 推進会メンバーの取り組み方針

- 岐阜国道事務所：テレワーク・フレックス勤務の推進、市内企業（R21沿線企業を中心に）へTDM施策参加の働きかけ
- 岐阜県：県庁職員及びOKBふれあい会館等に勤務する職員（知事部局等）の内、国道21号（事業区間）を利用する職員を対象とした時差出勤・テレワーク・公共交通への転換
- 岐阜市：市内企業（R21沿線企業を中心に）へのTDM施策参加の働きかけ
- 岐阜県警察本部：試行期間中のトラカンデータ、信号現示データの提供

#### 2. TDM施策の試行実施における機関別対応項目 (案)

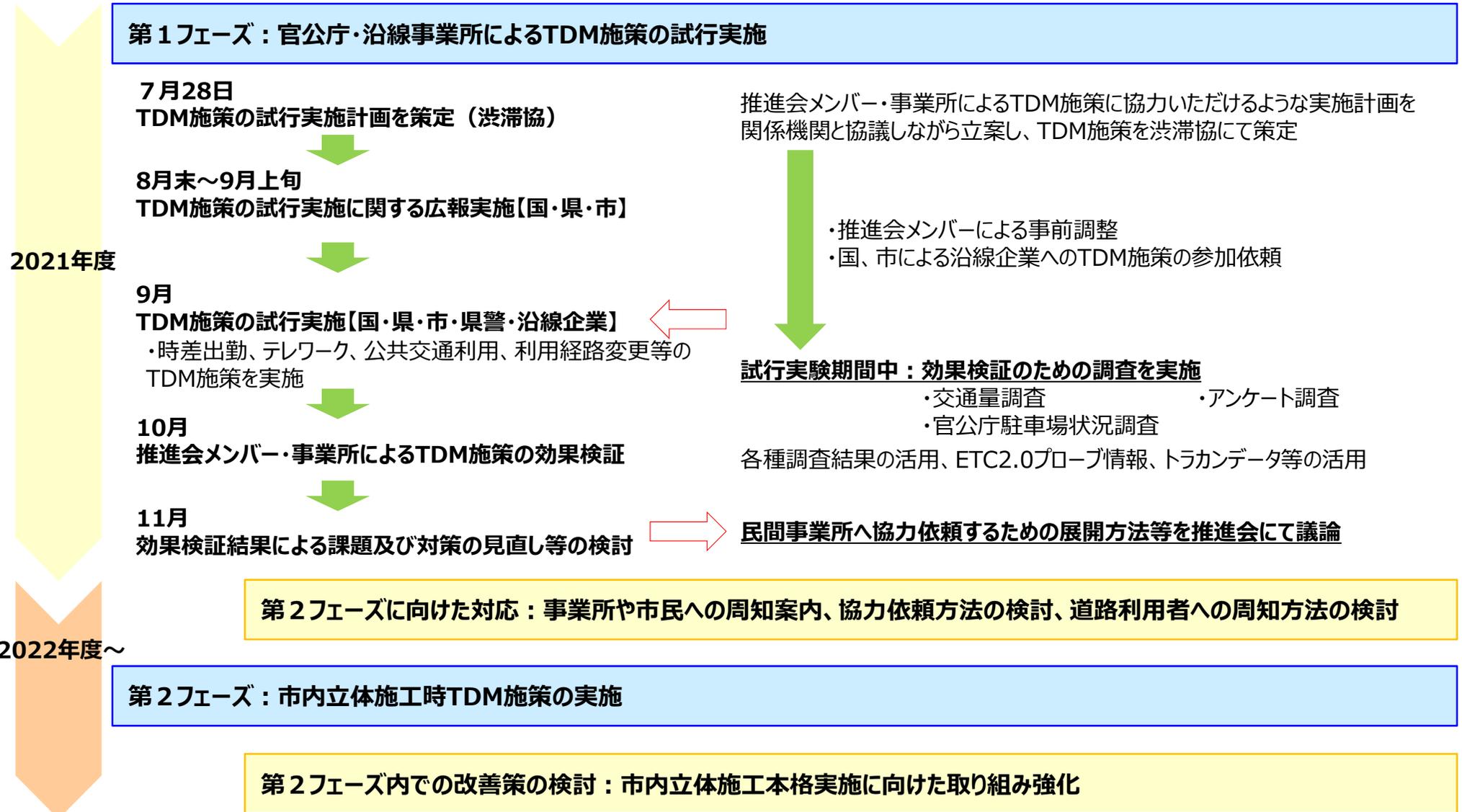
機関名	試行実施前までに実施する事項	試行実施中に実施する事項	試行実施後に実施する事項
1. 岐阜国道事務所	①効果検証(案)に基づく調査計画の立案 ②記者発表資料の作成 ③沿線企業へのTDM施策参加への呼びかけ(岐阜市と共同)	①テレワーク・フレックス勤務によるTDM施策の参加 ②テレワーク・フレックス勤務等によるTDM施策参加者数の把握 ③交通状況調査の実施	①効果検証の実施 ②事業所や市民への周知案内、協力依頼方法の検討、道路利用者への周知方法に関する検討
2. 岐阜県	①時差出勤・テレワーク・公共交通への転換によるTDM施策参加予定人数の把握	①時差出勤・テレワーク・公共交通への転換によるTDM施策の参加 ②時差出勤・テレワーク・公共交通への転換によるTDM施策の参加者数の把握(アンケート調査) ③交通状況調査の実施(通常時をセンサス調査と兼ねる)	①交通状況調査、TDM施策アンケート調査結果の提供(国が実施する効果検証にデータ提供)
3. 岐阜市	①沿線企業へのTDM施策参加への呼びかけ(岐阜国道と共同)		
4. 岐阜県警察本部			①TDM実施期間中及び通常時のトラカンデータ、信号現示データの提供(国が実施する効果検証にデータ提供)

# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定

### (1) 岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部) 継続 【利用者団体連携】

- 第1フェーズでは、官公庁・沿線事業所等によるTDM施策の試行実施、効果検証を行い対策効果及び課題を把握する。さらに、効果を踏まえた実効性の高い計画(案)を策定し、幅広く民間事業所や周辺住民へ協力依頼を行えるような施策の展開方法を検討する。
- 第2フェーズとして、市内立体施工時のTDM施策の実施、本格稼働に向けた施策強化に関する改善策を検討する。



# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定

### (2) 国道258号・禾森交差点通過交通の大垣環状線への誘導 (実施主体:国土交通省)

継続

【課題】国道258号・禾森交差点は、大垣市街地内における主要幹線道路(4車線)相互の交差点で、朝夕ピーク時に各方向で渋滞が発生。  
 【対策】中心市街地内を通過する主要渋滞区間で、ハード対策は困難な状況であるため、通過交通を大垣環状線へ誘導するソフト対策を2020年11月中旬より実施。  
 【効果】築捨町5交差点の南側流入部において、左折交通(大垣環状線経由)が増加、直進交通(国道258号経由)が減少しているため、大垣環状線への転換が想定。また、国道258号経由のピーク時間帯所要時間が減少。一方で、所要時間が約20分を超える時間帯が存在するため、引き続き追加対策を検討予定。

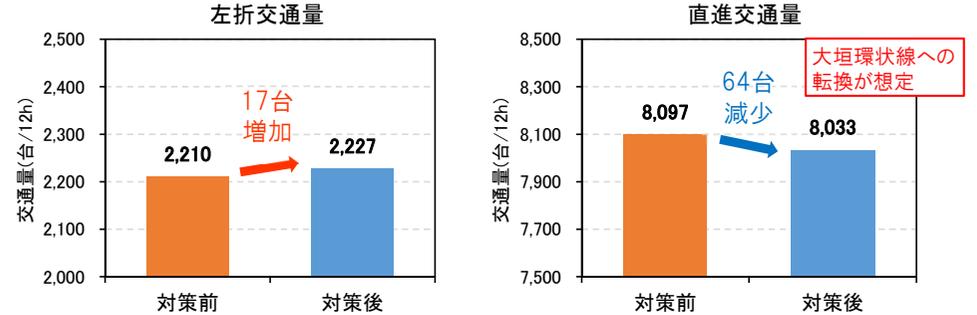
#### 《位置図》



#### 《対策効果》

##### ○方向別交通量の変化

【国道258号断面(築捨町5交差点南側流入部)】



#### 《対策概要》

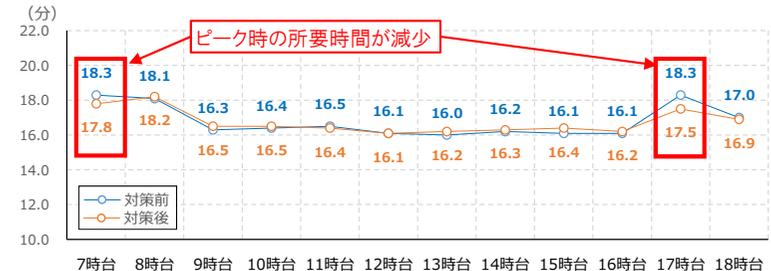


##### ○所要時間の変化(築捨町5交差点~検交差点間)

【国道258号経由】大垣IC方面→関ヶ原町方面(左下図:赤矢印)



【国道258号経由】関ヶ原町方面→大垣IC方面(左下図:赤矢印)



# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-2 東濃圏域のTDM施策の実施内容・予定

### (1) 多治見市内の交通需要マネジメント（実施主体：多治見砂防国道事務所、多治見土木事務所、多治見市）

【課題】国道19号弁天町交差点周辺は朝・夕ピーク時に渋滞が発生。1回目の緊急事態宣言中(2020.4)において、国道19号の交通量減少による速度向上がみられたが、2020.9には速度低下。  
 【対策】多治見市内の主要な事業所へのチラシ配布・設置等により、エコ通勤の取り組み(通勤時間帯の変更、交通手段の変更等)について協力を依頼。

#### ■チラシ(案)

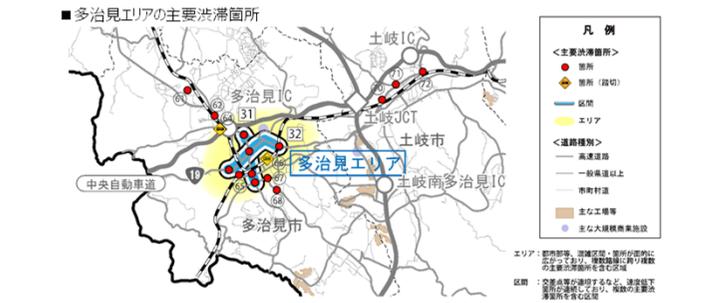
～多治見市内の主要渋滞箇所を通過する皆様へ～

## 始めよう『エコ通勤』

国土交通省 多治見砂防国道事務所  
9月をエコ通勤の推進月間として取り組みます

『エコ通勤』とは？  
クルマから、自転車や公共交通など、環境にやさしいエコな交通手段に転換すること

●多治見市内の主要渋滞箇所では朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生しています。



●通勤について見直してみませんか？ ～渋滞に巻き込まれず健康で安全な通勤へ～

エコ通勤のメリット	事業所・自治体のメリット	従業員のメリット	地域のメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>企業・組織イメージの向上</li> <li>駐車場経費の削減</li> <li>従業員の交通安全管理</li> <li>従業員の健康管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康の増進</li> <li>渋滞に巻き込まれない</li> <li>公共交通で安全に通勤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域環境の改善</li> <li>公共交通サービス水準向上</li> <li>地球温暖化防止</li> <li>中心市街地の活性化</li> </ul>	

事業所の取り組み	通勤者の取り組み
<ul style="list-style-type: none"> <li>すぐに実施できる取り組み</li> <li>通勤実態調査</li> <li>従業員への情報提供</li> <li>従業員への呼びかけ</li> <li>関係機関への働きかけ</li> <li>通勤制度の見直し・改善</li> <li>施設の見直し・改善</li> <li>経営面の抜本的な取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①時間帯や経路の変更、相乗り</li> <li>②自転車の利用</li> <li>③バスや鉄道の利用</li> </ul>

■地域全体での取り組み

- ・ノーマイカーデーの実施

通勤時間を少し変更するだけで、  
渋滞を回避可能です！！



#### ■実施内容(案)

- ①主要企業へのチラシ配布
    - ・自転車利用や時差出勤等のお願い、チラシ配布・設置のお願い
  - ②協力企業へのヒアリング
    - ・協力企業に取り組み結果をヒアリング
    - ・協力企業の従業員にアンケート
- 【対象事業所(案)】
- ・多治見砂防国道事務所
  - ・多治見土木事務所
  - ・多治見市役所
  - ・主要な企業 等

#### ■実施スケジュール(案)



# 6. TDM施策の実施内容・予定

## 6-3 飛騨地域のTDM施策の実施内容・予定

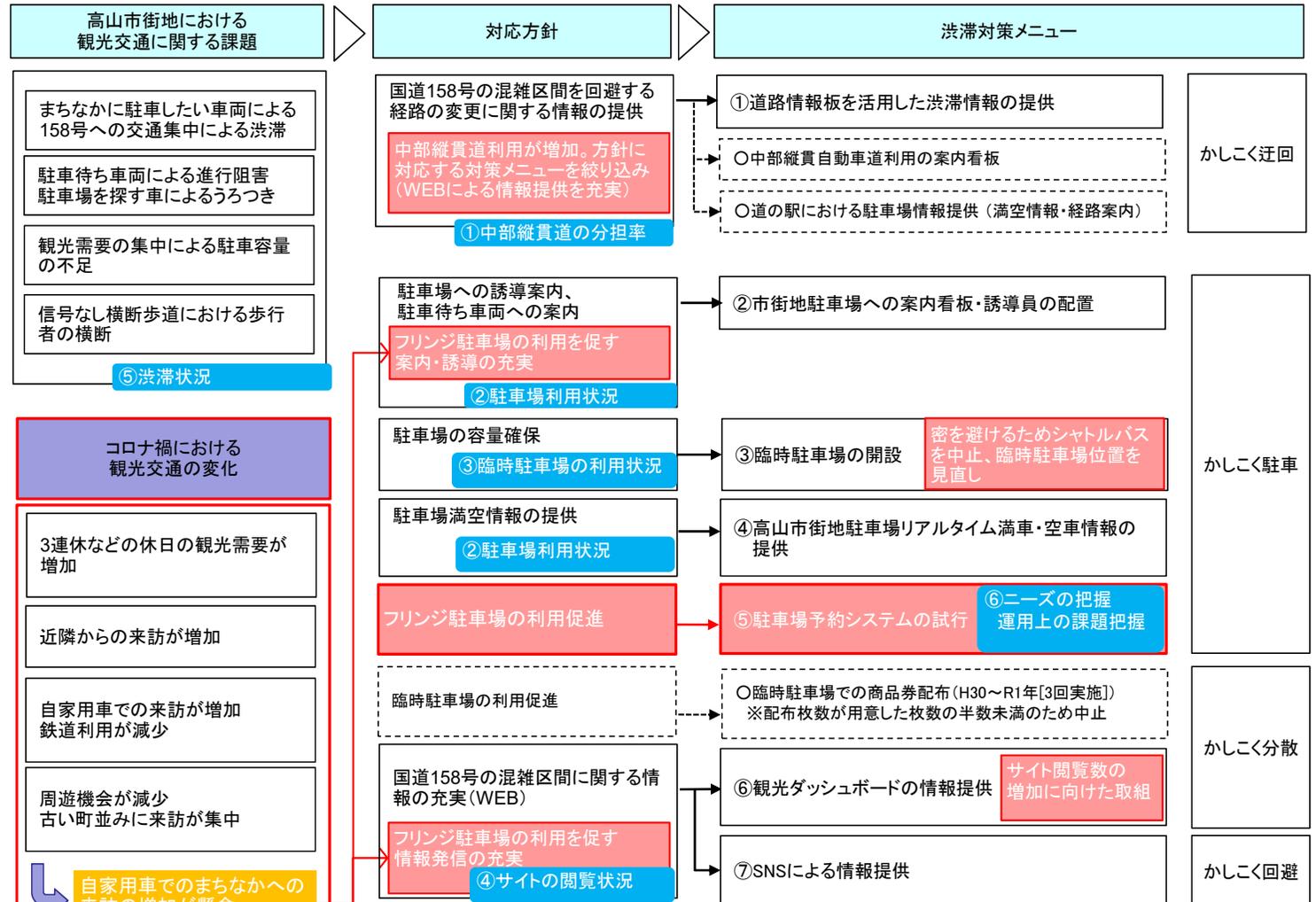
継続

### (1) 高山市街地の観光渋滞対策検討（実施主体：国土交通省、高山市）

【課題】観光繁忙期は国道158号へ観光交通が集中し、駐車容量が不足することによる駐車待ち車両やうろつき車両の発生、信号なし横断歩道における横断者による進行阻害などの要因により渋滞が発生。

【概要】中部縦貫道利用の増加やフリンジ駐車場の利用促進などの既往対策の効果・課題、自家用車でのみまなかへの来訪の増加が懸念されるコロナ禍の観光交通の変化を踏まえ対策方針を見直し、フリンジ駐車場の利用を促す案内・誘導や情報発信を充実。臨時駐車場では密を避けるためシャトルバスを中止、臨時駐車場が近くなるよう位置を見直しをしていく予定。

#### 位置図



■ : 対応方針・対策メニュー変更内容(案) [---] : 中止とする対策方針・メニュー ■ : 評価指標