

令和2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3年2月19日(金) 14:00～
場所：WEB会議

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. 次年度の取り組み予定
 4. 交通状況のモニタリングについて
 5. コロナ禍における交通分析
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2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
- 【資料-3】 コロナ禍における交通分析

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
18. 令和 3年●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

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
	可児土木事務所	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		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】

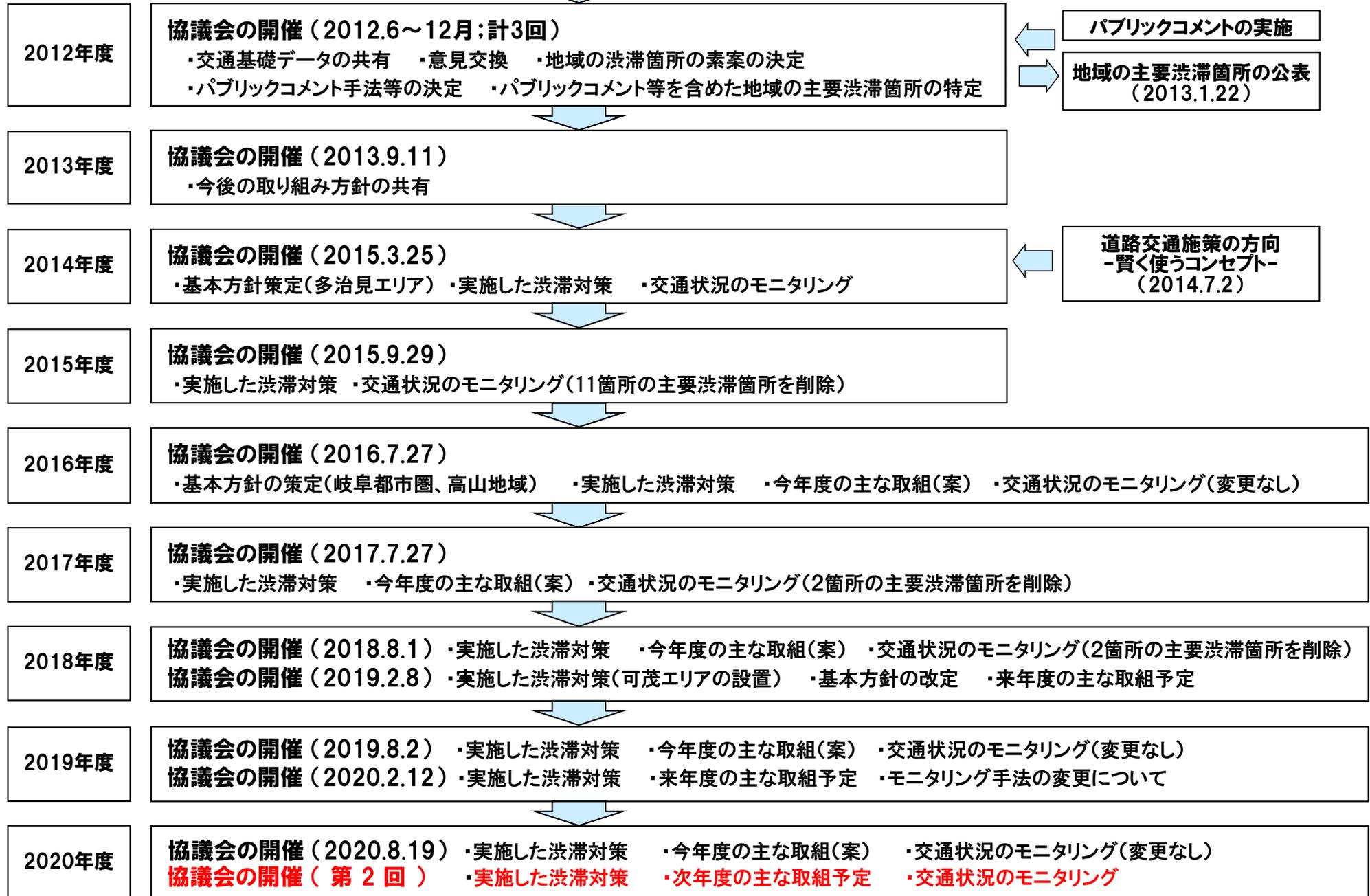
1. これまでの取り組み経緯	1
2. 実施した渋滞対策	12
3. 次年度の取り組み予定	23
4. 交通状況のモニタリング	34

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

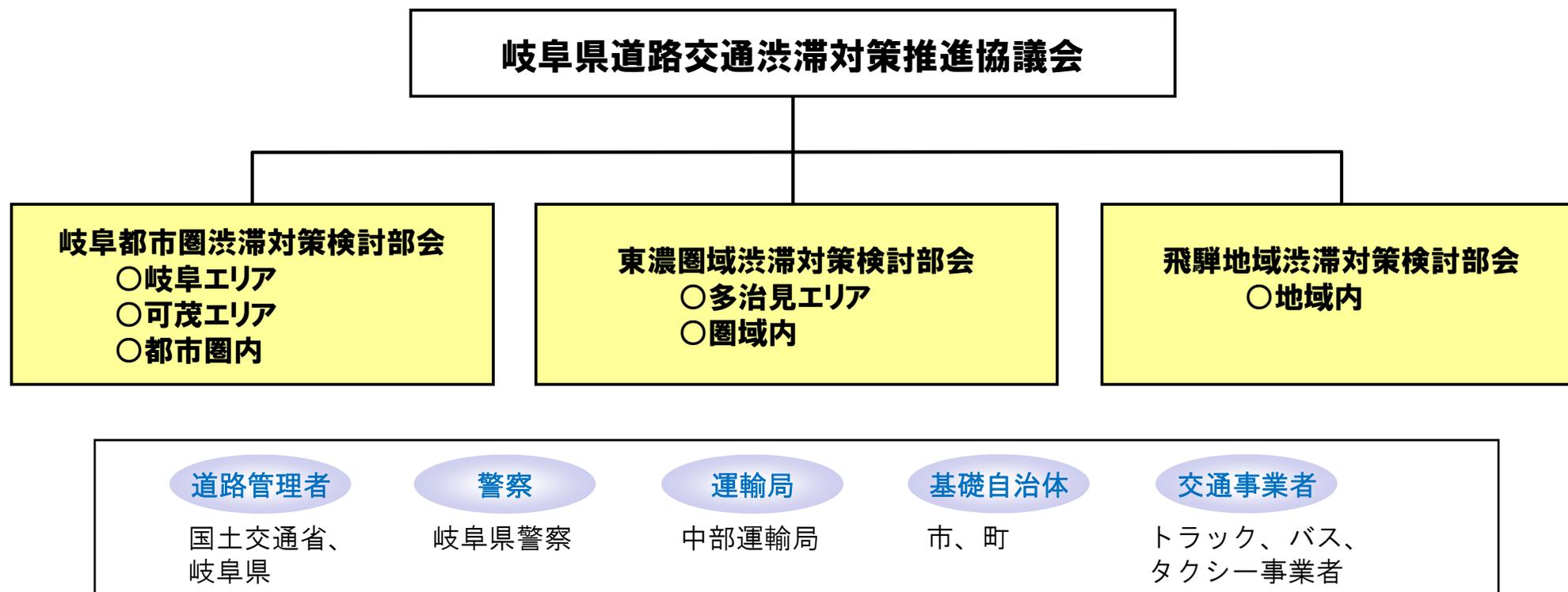
1-2 検討体制等

(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
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>

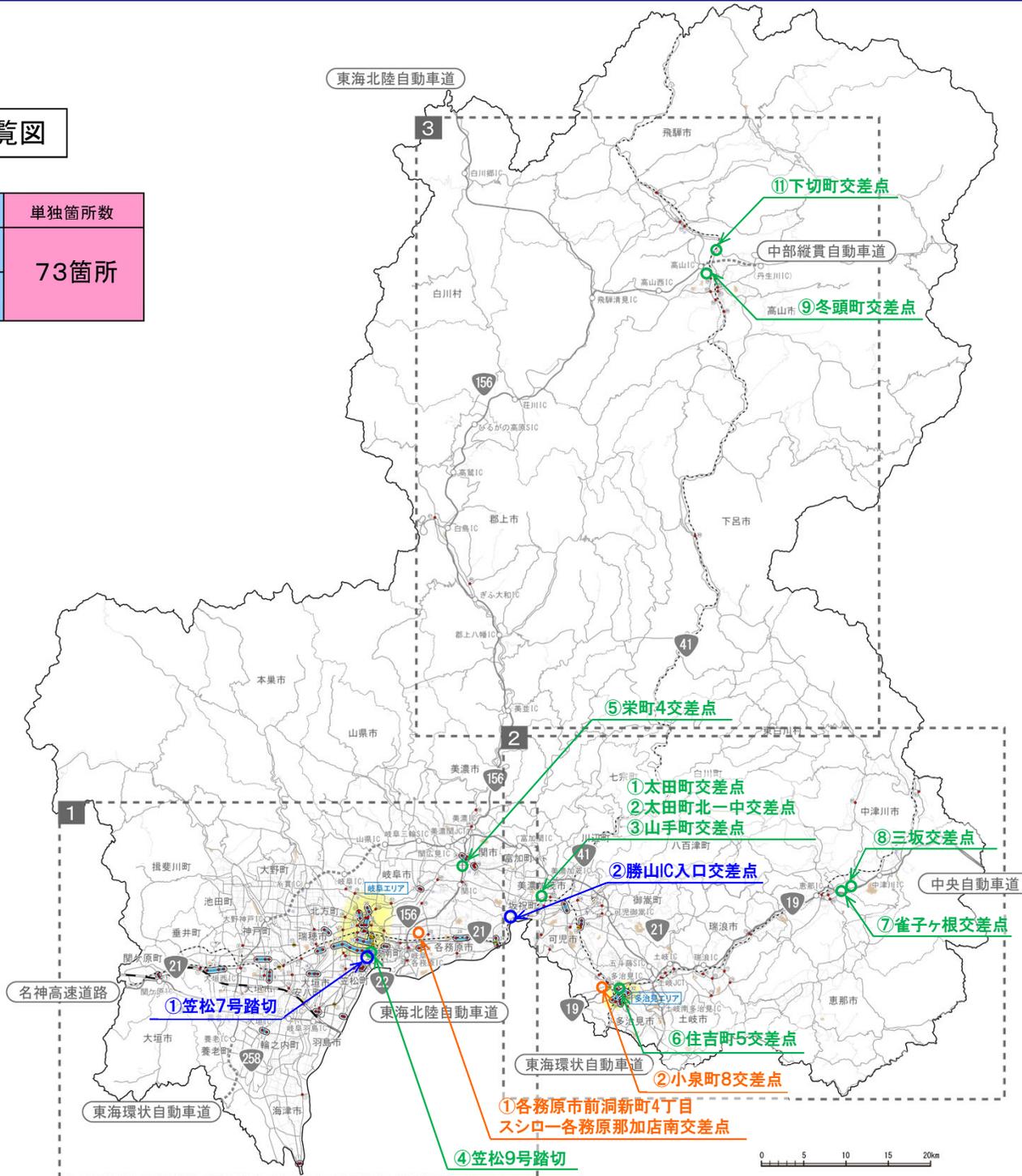
- 2015年削除箇所(11箇所)
- 2017年削除箇所(2箇所)
- 2018年削除箇所(2箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<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 椋	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	

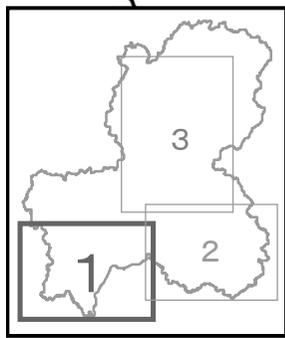
凡例

<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

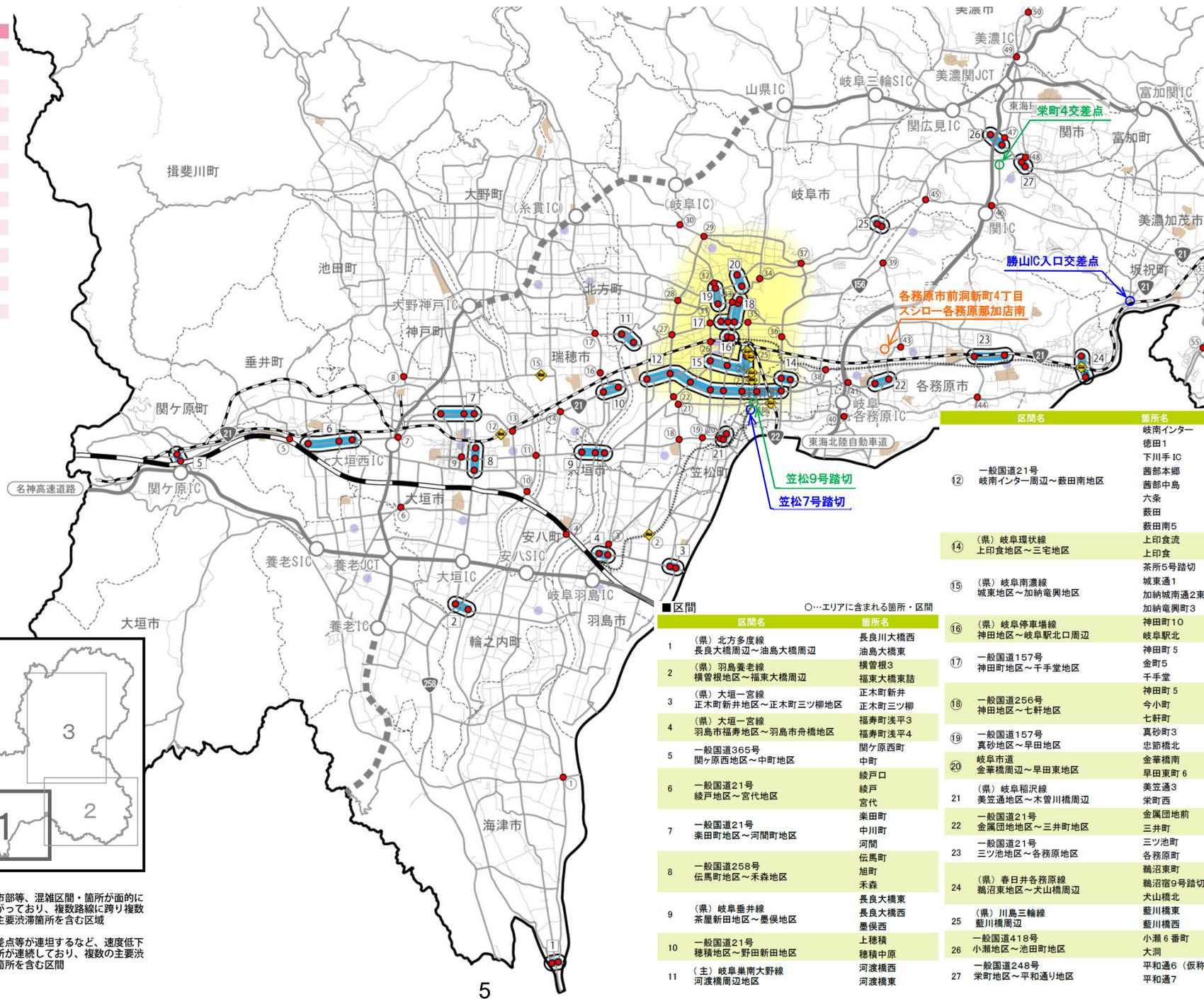
<道路種別>

- 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

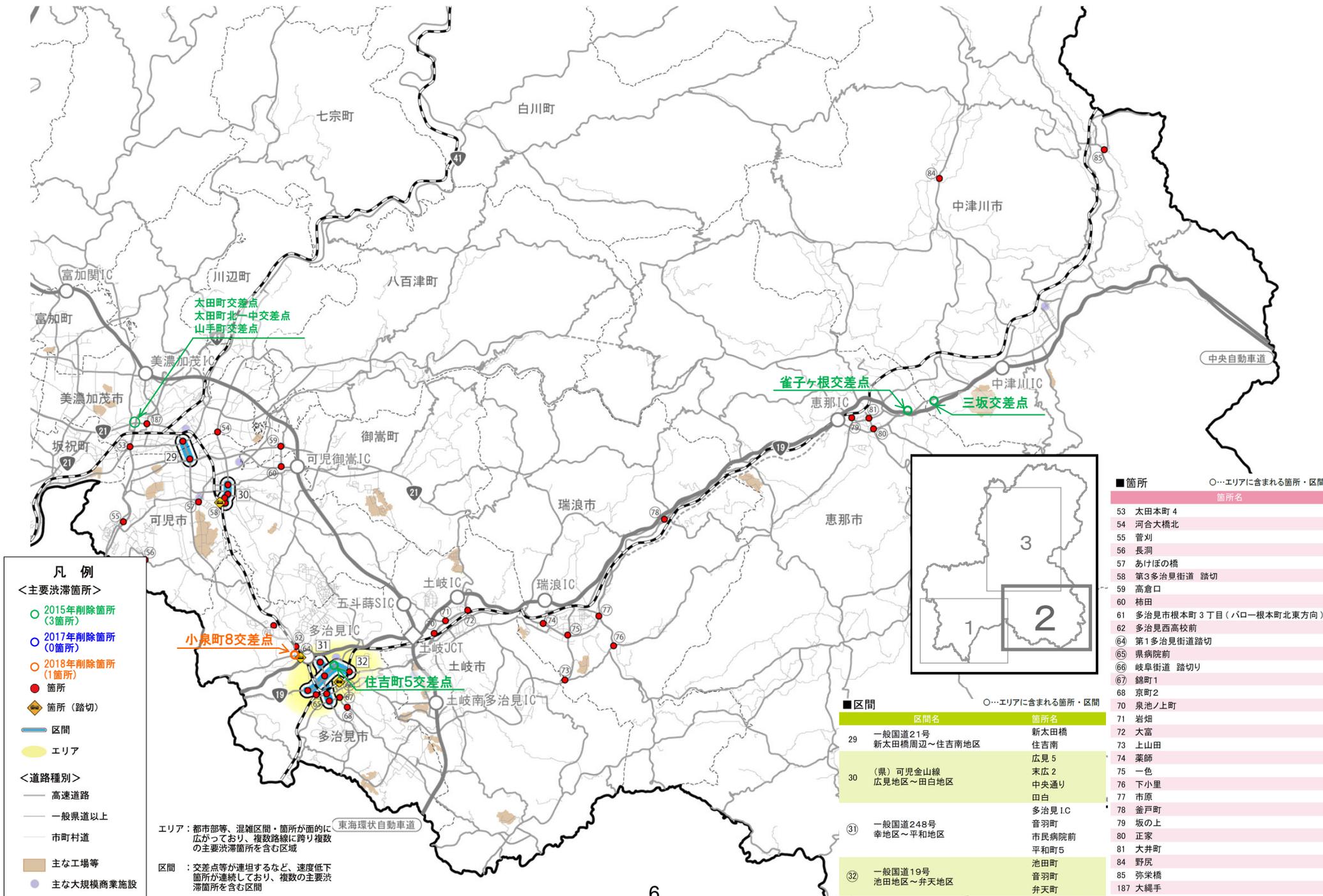
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



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3
10	金属団地前 三井町
11	三ツ池町 各務原町 輪沼東町 輪沼9号踏切
12	美笠通地区~木曾川橋周辺 栄町西
13	金属団地地区~三井町地区 金属団地前
14	三ツ池地区~各務原地区 三ツ池町 各務原町
15	春日井各務原線 輪沼東地区~大山橋周辺 輪沼9号踏切
16	川島三輪線 藍川橋西 藍川橋西
17	一般国道418号 小瀬地区~池田町地区 小瀬6番町 大洞
18	一般国道248号 河渡橋西 河渡橋東
19	一般国道248号 河渡橋西 河渡橋東
20	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
21	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
22	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
23	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
24	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
25	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
26	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東
27	一般国道21号 河渡橋西 河渡橋東

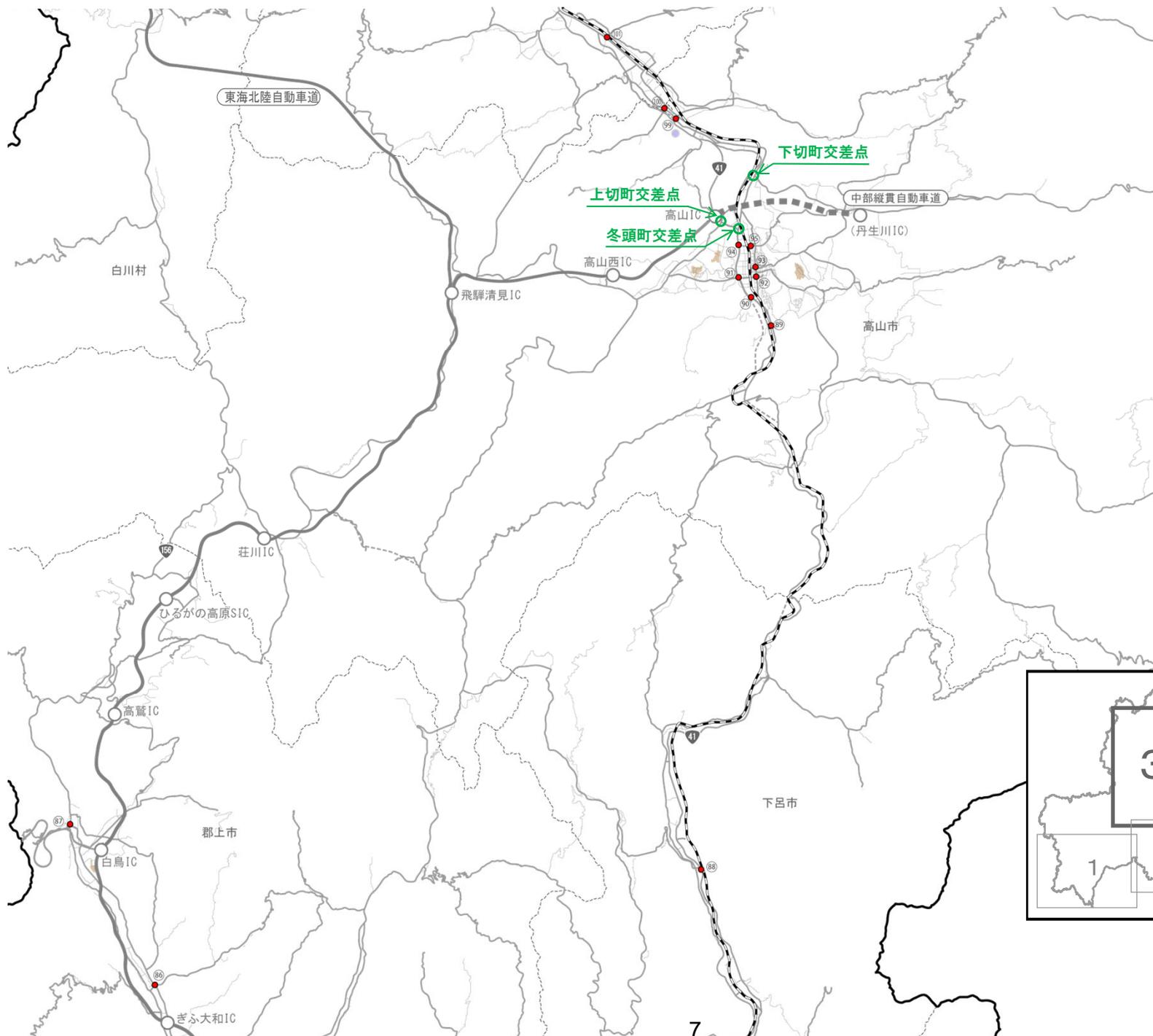
■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

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

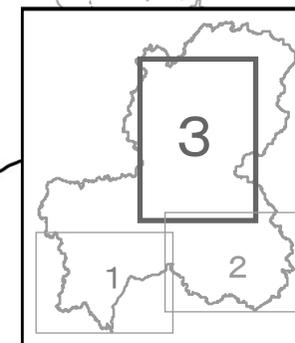
エリア

<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



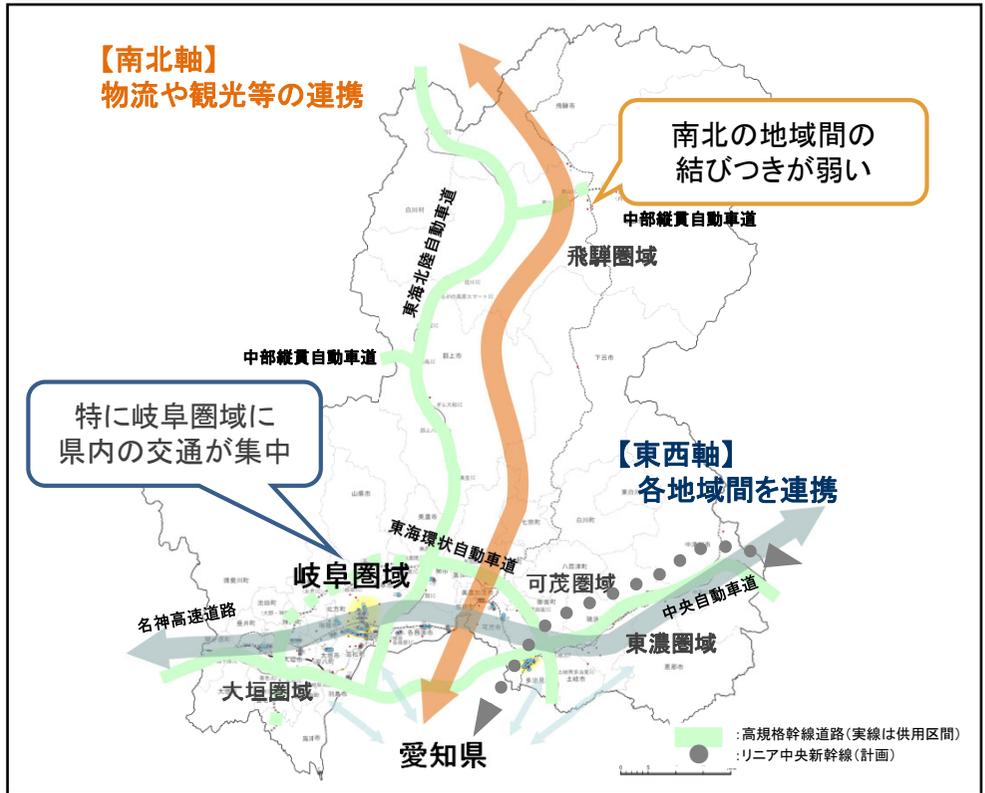
1. 岐阜県の概況

	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。
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)

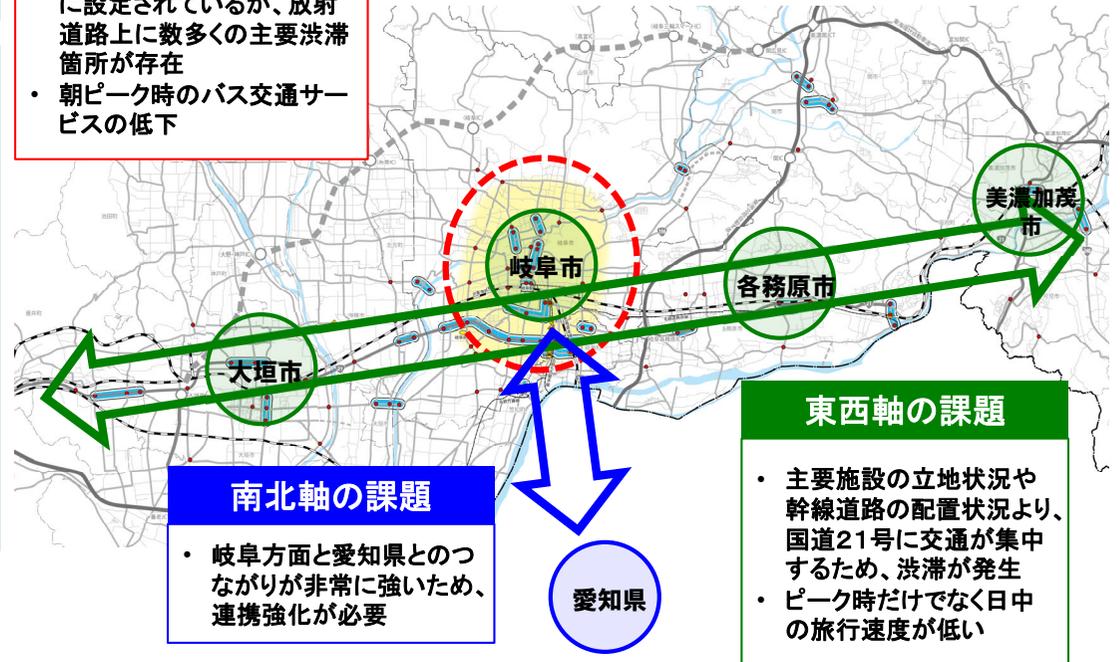
(3) 対策メニュー

	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。
- ・恵那市ではバルブ・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C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】

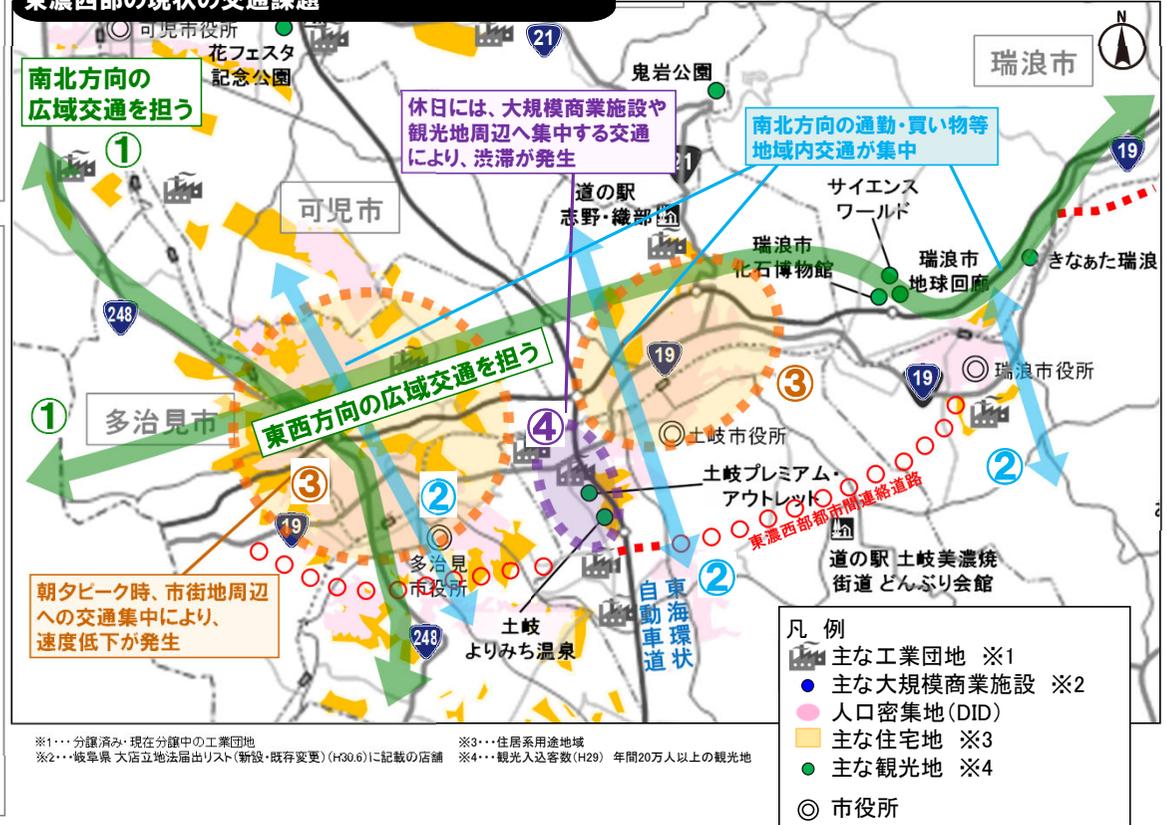
- ① 東西方向の広域交通を担う国道19号、および、南北方向の広域交通を担う国道248号に、地域内交通が混在。
- ② 南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③ 朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④ 休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

【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

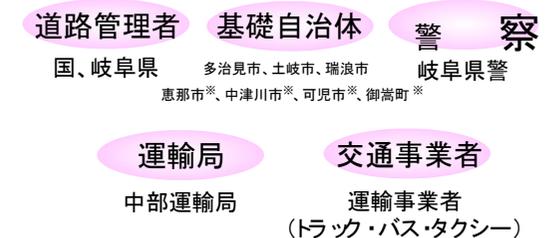
東濃西部の現状の交通課題



(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、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。

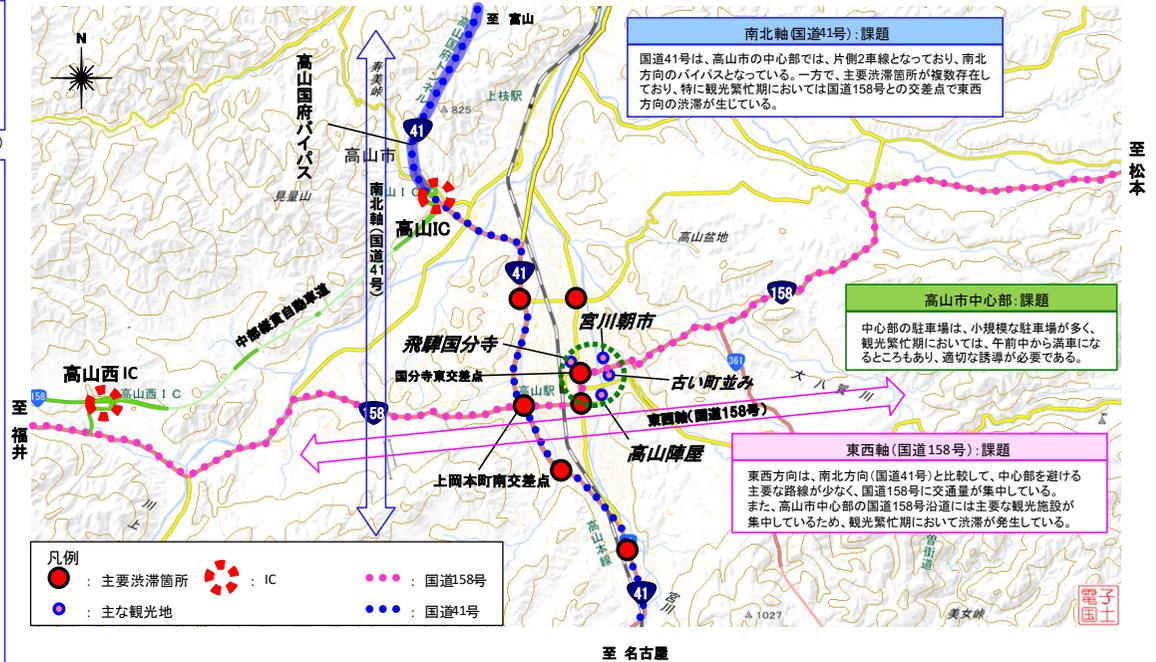
【現状の課題】

- ・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。

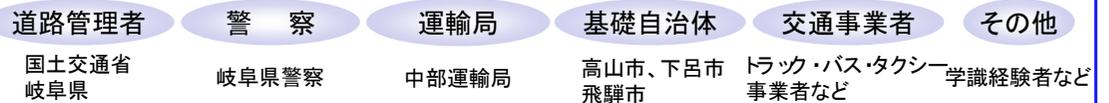
【将来像】

- ・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"> ・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 2013～2020年度に実施した主な対策

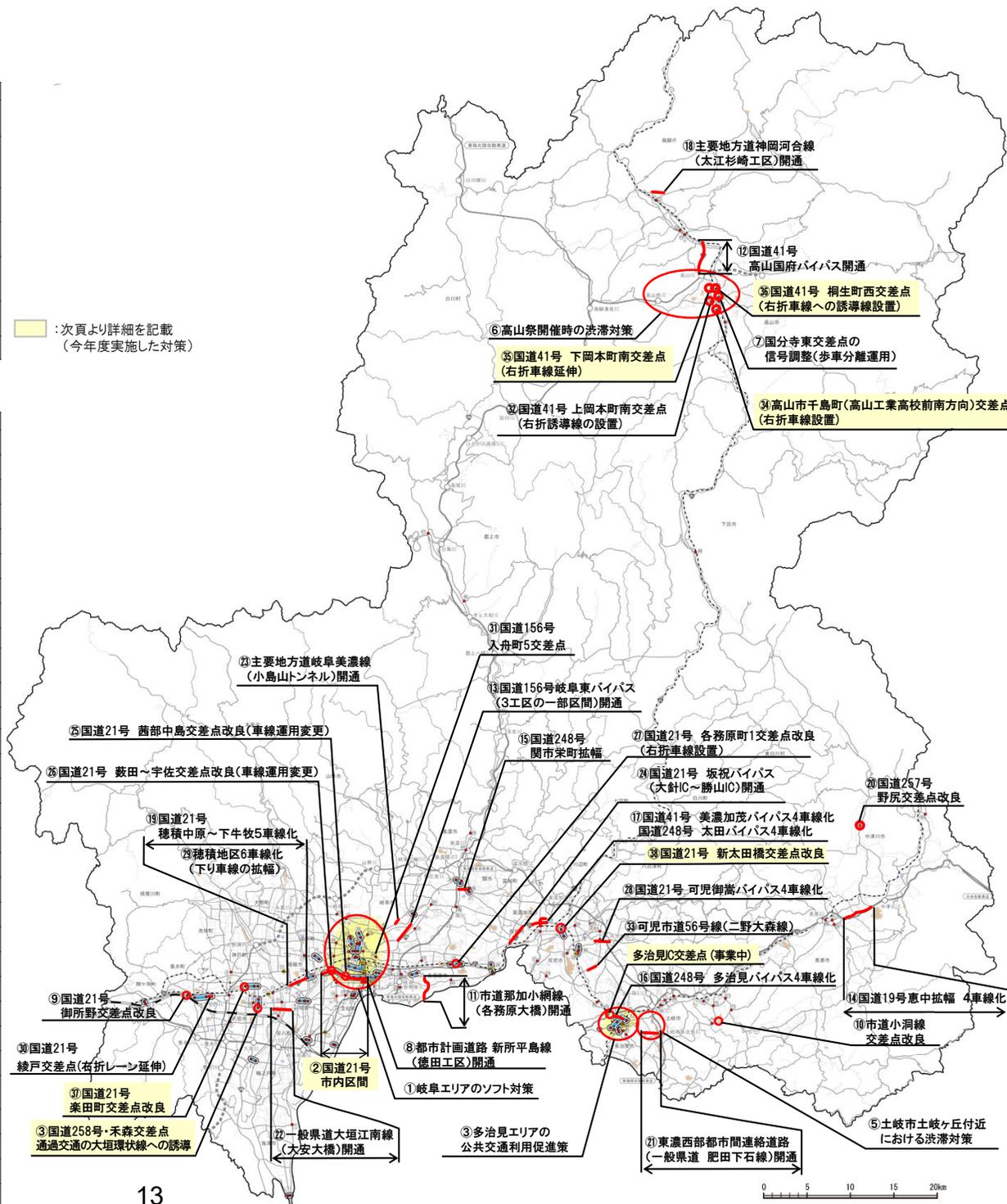
【総合対策等】

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	岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討	国土交通省 岐阜県、岐阜市 公安委員会
③	2020年11月中旬より実施中	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
④	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)
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検討会議	土岐市土岐ヶ丘 付近における渋滞 対策検討部会
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	2019年 12月18日	国道156号 入舟町5交差点(交差点改良)	国土交通省
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	可児市
㉞	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
㉟	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
㊱	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
㊲	2020年 10月14日	国道21号 楽田町交差点改良	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	国土交通省

○ : 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)施工時渋滞対策検討 (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、公安委員会)

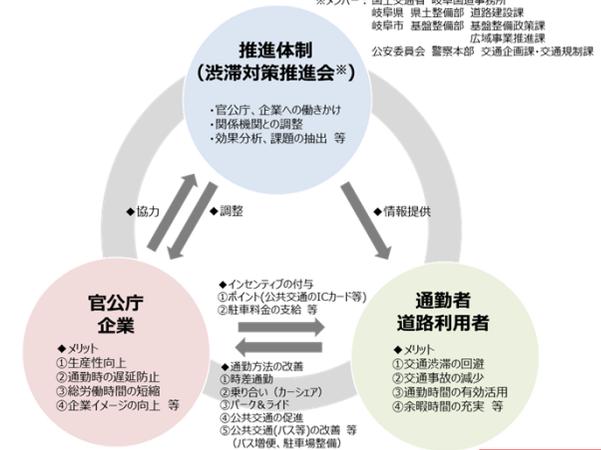
継続 【利用者団体連携】

1) 岐大BP市内立体施工時渋滞対策推進会の開催

①これまでの検討経緯

会議	議事内容等
第1回 岐大BP市内立体施工時渋滞対策推進会 R2.7.17	<ul style="list-style-type: none"> 施工時ソフト対策の必要性 削減必要台数の設定 ソフト対策の検討 他
第2回 岐大BP市内立体施工時渋滞対策推進会 R2.12.23	<ul style="list-style-type: none"> ソフト対策による削減可能台数の検討 施工時におけるハード対策の検討 施工時渋滞対策(ソフト・ハード)検討結果 他

○ソフト対策の実施に向けた体制



2) 対策検討

②ソフト対策の検討

【検討条件】

- 工事に伴い現況6車線から4車線に減少する可能性。渋滞悪化が懸念され、現況非悪化を目標に対策を検討。
- 国道21号沿線ゾーンへの自動車通勤トリップの内、県庁周辺とその隣接エリアへの着地トリップが全体の約半数を占め、これらエリアに着目した対策を検討。その内、国道21号利用が高い大垣方面、各務原方面からの発地トリップ(2,300トリップ、2,100トリップ)を対象としたソフト対策による自動車通勤トリップの削減を検討。(※第5回中京PTデータより検討)
- ソフト対策として①官公庁関係:時差出勤6割実施、残る4割の内駅勢圏(2km)内の6割を公共交通への転換、②民間企業関係:時差出勤3割実施 の検討条件によるケースについて整理。

【検討結果】

- エリア内の官公庁および民間企業の通勤トリップに対し、時差出勤、公共交通機関への転換で、朝ピーク時(7時台、8時台)において大垣方面約470トリップ、各務原方面約410トリップの削減が可能。
- 上り(東行き)の一部区間(区間4)のピークは16時台で交通容量を超過している中、早出出勤の帰宅で交通量が更に増加するが、並行する新所平島線への迂回効果により交通量の削減を図り、現況非悪化が可能。

○国道21号沿線ゾーンへの自動車通勤トリップの内訳表

	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%

◆大垣 2,300(官公庁 350)
◆各務原2,100(官公庁 500)

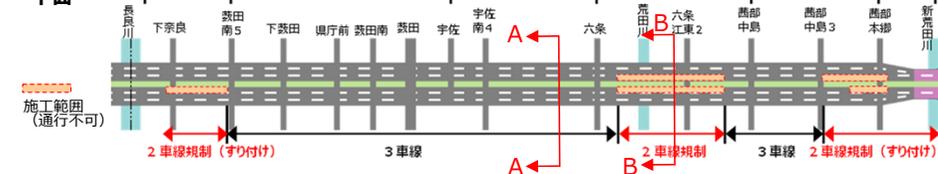
○国道21号沿線ゾーンの位置関係



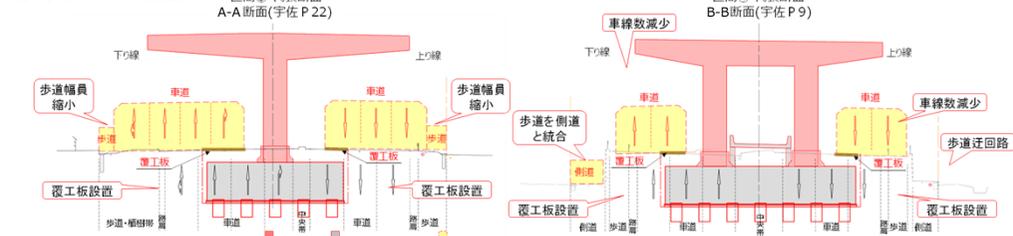
③ハード対策(施工方法による対策)の検討

- ソフト対策と合わせた施工方法の工夫による渋滞対策について検討。
- 施工時に幅員減少や覆工板の設置により概ね現況車線数を確保できることが可能。
- ただし、区間4及び起終点では現況車線数が確保できないことから、ハード・ソフト合わせた対策にて対応が必要。今後より詳細な計画について検討。

○対策イメージ平面



○対策イメージ横断



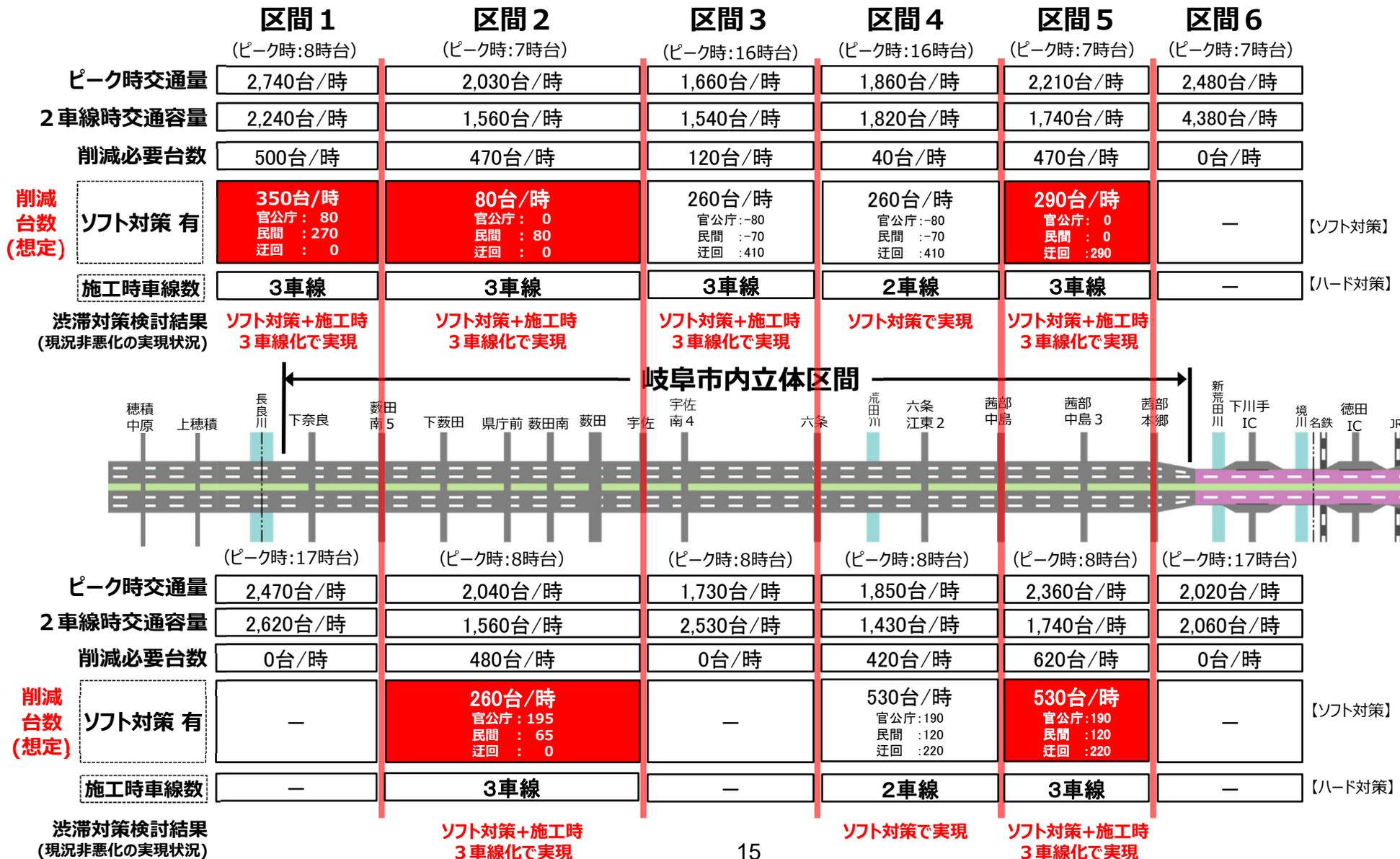
※黒文字&黒線: 現況、赤文字&赤線: 計画(施工時) 〇: 鋼製脚 〇: コンクリート 脚台 〇: 建築境界

2. 実施した渋滞対策

3) ソフト・ハード対策による渋滞対策検討結果

- ・ 時差出勤、公共交通機関への転換、迂回誘導などのソフト対策により、区間ごとにとみると、80台/時～530台/時の交通が削減可能。
- ・ ソフト対策を実施しても削減必要台数が残る区間(赤塗り区間)については、施工時ハード対策の車線確保により現況非悪化となる。
- ・ 引き続き、施工時渋滞対策の実現に向けて、広域広報等についても検討を進める。

<ソフト対策による区間別の削減台数検討結果>



2. 実施した渋滞対策

(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)

【TDM施策】

- 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。
- 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転換するソフト対策を11月中旬より実施。
- 事前・事後の交通量を比較すると、築捨町5交差点南側流入部において、直進交通(国道258号)の減少と左折交通(大垣環状線)の増加がみられた。

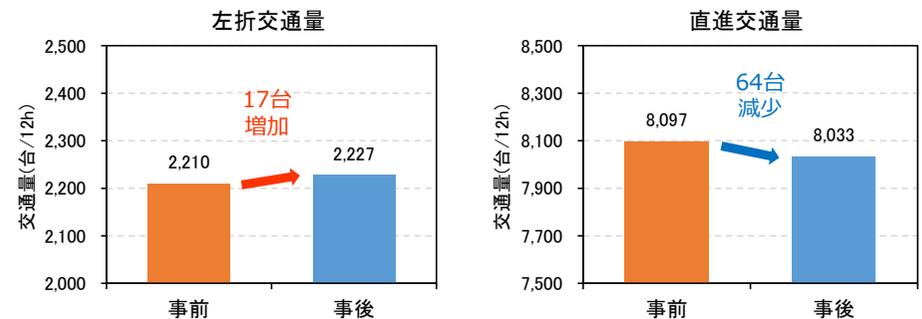
《位置図》



《対策効果》

○ 交通量の変化 (築捨町5交差点南側流入部)

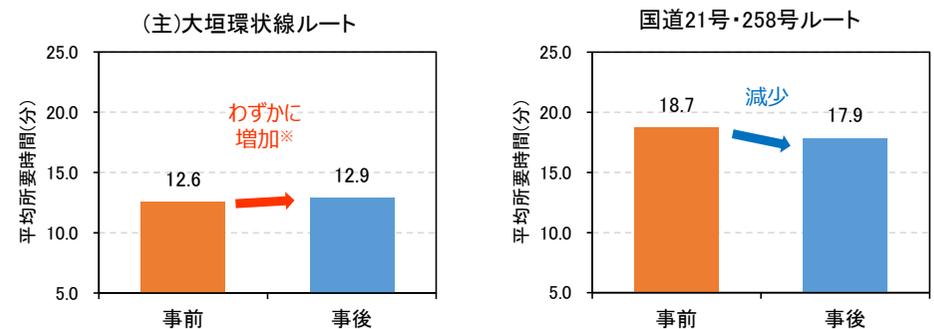
- ・ 左折交通量が増加し直進交通量が減少したことから、国道258号から大垣環状線への交通転換が図られたものと考えられる



- ・ 事前: 11/10(火)~11/11(水)の平均 (7~19時の12時間交通量)
- ・ 事後: 12/ 8 (火)~12/9 (水)の平均 (7~19時の12時間交通量)

○ 所要時間の変化 (築捨町5交差点⇒検交差点)

- ・ 大垣環状線ルートは所要時間がわずかに増加※ (特に問題なし)
- ・ 国道21号・258号ルートは所要時間が減少



- ・ 事前: 11/11(水) 7時間の平均 (7時台、8時台、9時台、13時台、16時台、17時台、18時台)
- ・ 事後: 12/ 9 (水) 7時間の平均 (7時台、8時台、9時台、13時台、16時台、17時台、18時台)

※各時間帯1回の計測でサンプル数が少なく、9~16時の時間帯での増加のため、特に問題はないと考えられる

《対策概要》



2. 実施した渋滞対策

(3) 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】

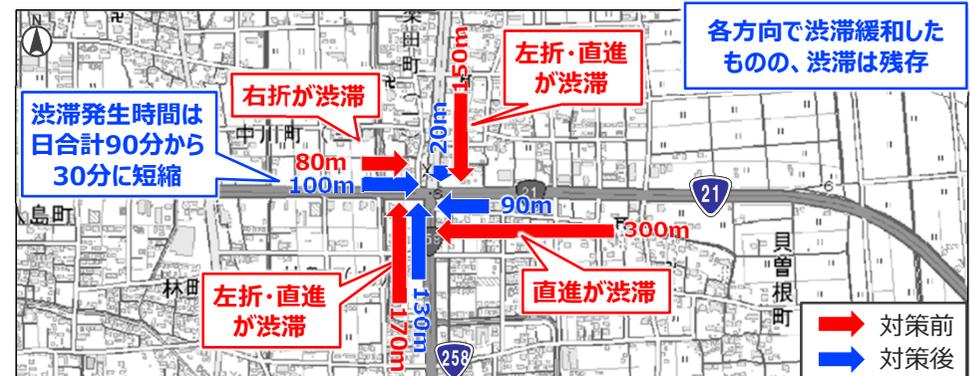
- 国道21号楽田町交差点では、西側直進車線の減少による織り込みや右折車滞留による直進車への影響により、直進車線で渋滞が発生。
- 交差点西側の直進車線を3車線確保し、東側の交差点流出部に付加車線を設置(R2年10月14日完了)したことにより、西側流入部の渋滞発生時間が短縮。
- ただし、各方向で渋滞が残存しているため、大垣環状線への誘導等のソフト対策により交通分散を図るとともに、国道21号の東側流入部も直進3車線化し、信号青時間を渋滞方向に割り当てる追加対策が考えられる。

《位置図》



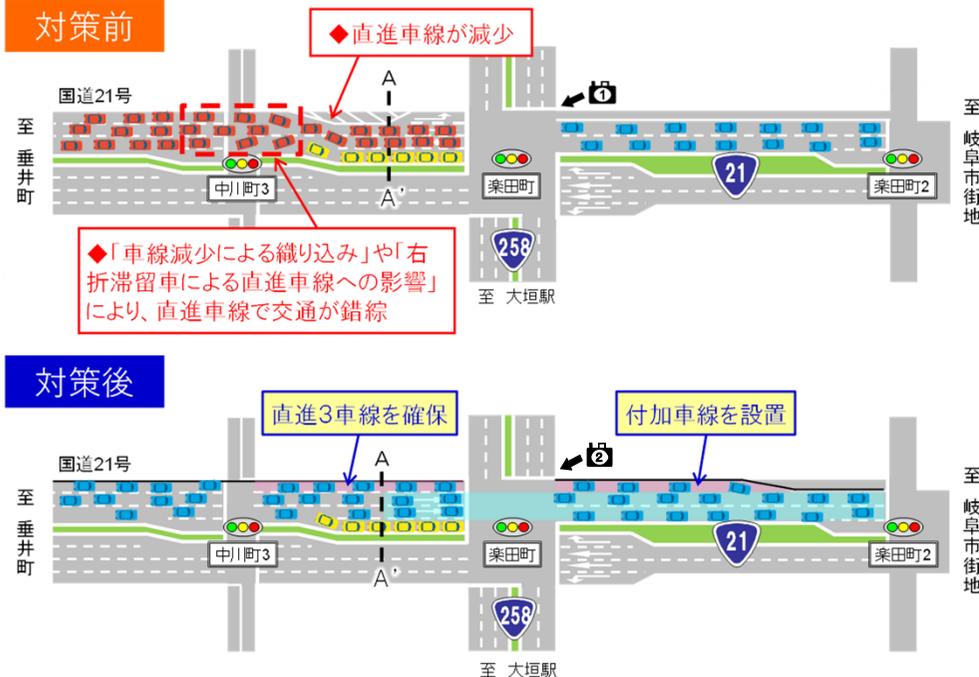
《対策効果》

○最大渋滞長の変化



※対策前:R2.1.9(木) 対策後:R2.10.29(木) 渋滞長調査結果

《対策概要》



《追加対策案》

○東側流入部の車線運用の変更

直進3車線化: 左折レーン⇒左直レーン



○信号青時間の調整

国道21号の右折時間と国道258号の直進時間を延長

17時台	1Φ	2Φ	3Φ	4Φ	サイクル長
信号現示					
現状	64	13	38	13	144
調整案	56(-8)	17(+4)	42(+4)	13	144

直進3車線化により青時間を短縮

渋滞方向の青時間延長

※現状:R2.10.29(木) 信号調査結果
対策案:交差点解析による

2. 実施した渋滞対策

(4) 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】

- 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。
- 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。流出部で車線減少(2→1車線)とするための仮設防護柵等の撤去及び区画線を変更。
- R2年12月2日に供用後、第1車線への集中が緩和し渋滞長が短縮。ただし、交通量が増加し渋滞が残存していることから、第2車線のさらなる活用が課題。

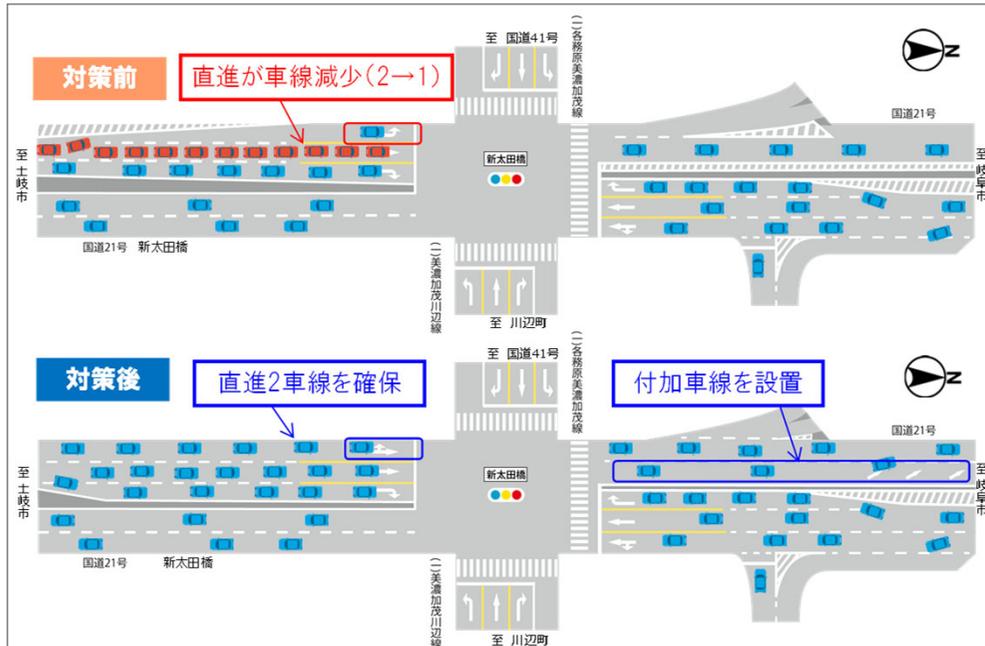
《位置図》



《対策前後の状況写真》

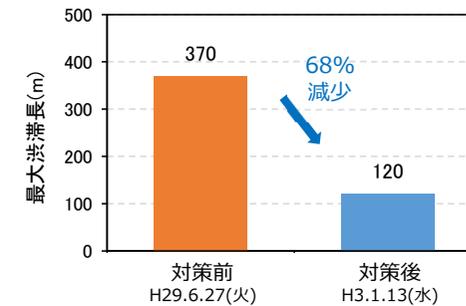


《対策概要》

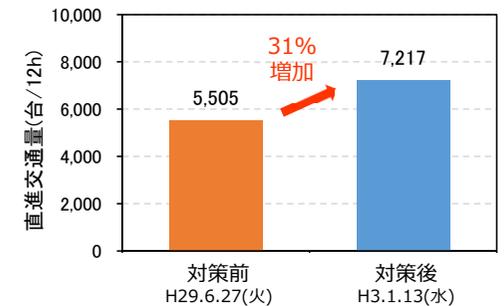


《対策効果》

○渋滞長の変化 (南側流入部)

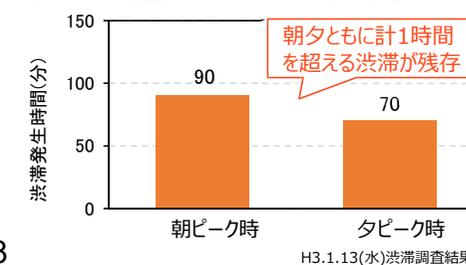


○交通量の変化 (南側流入部)

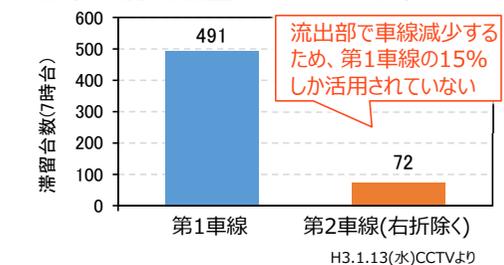


《対策後の課題》

○渋滞発生時間 (南側流入部)



○車線別交通量 (南側流入部)

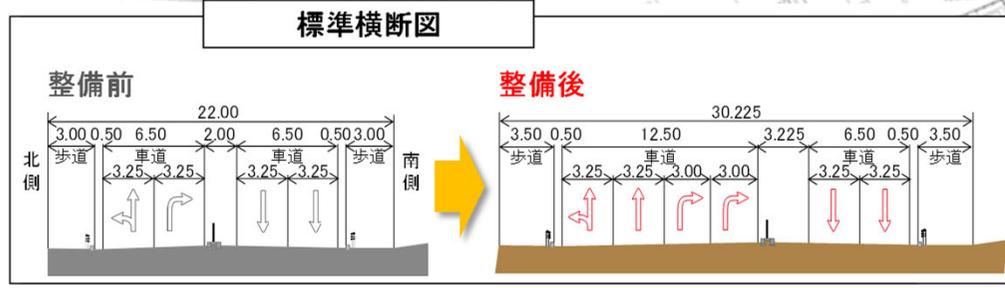
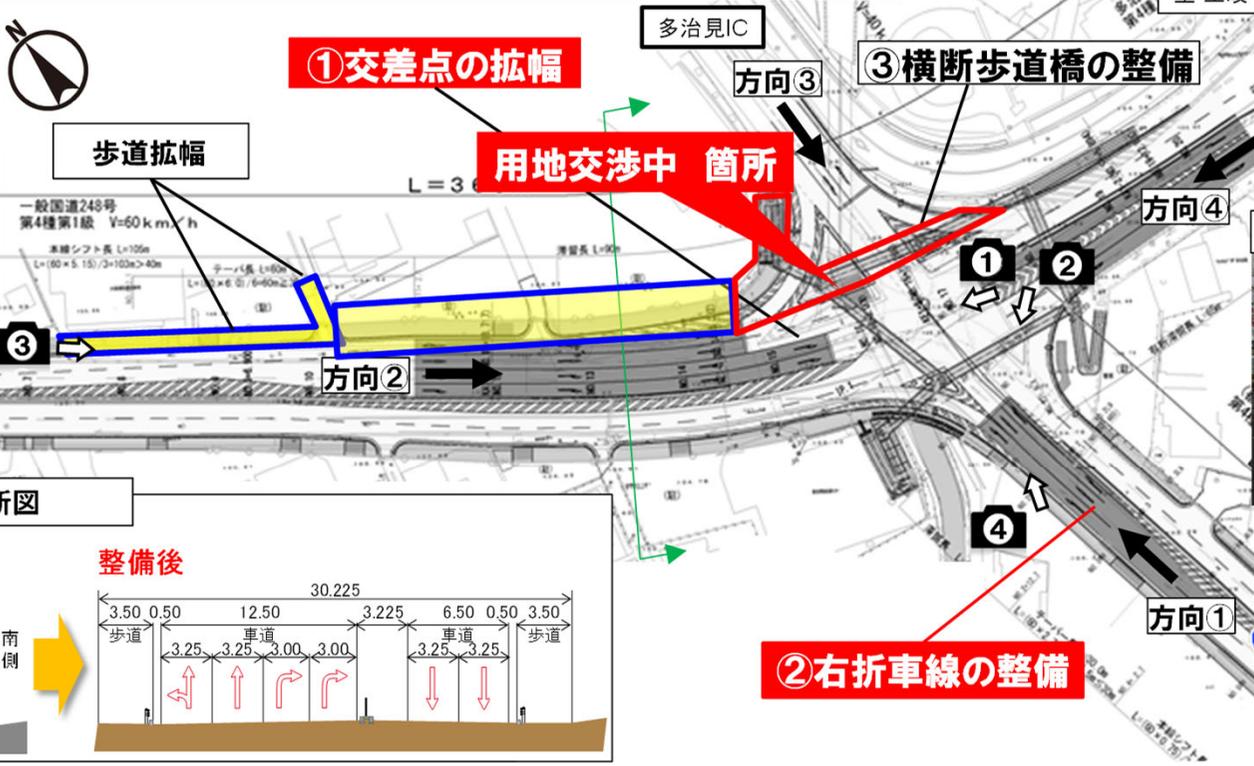
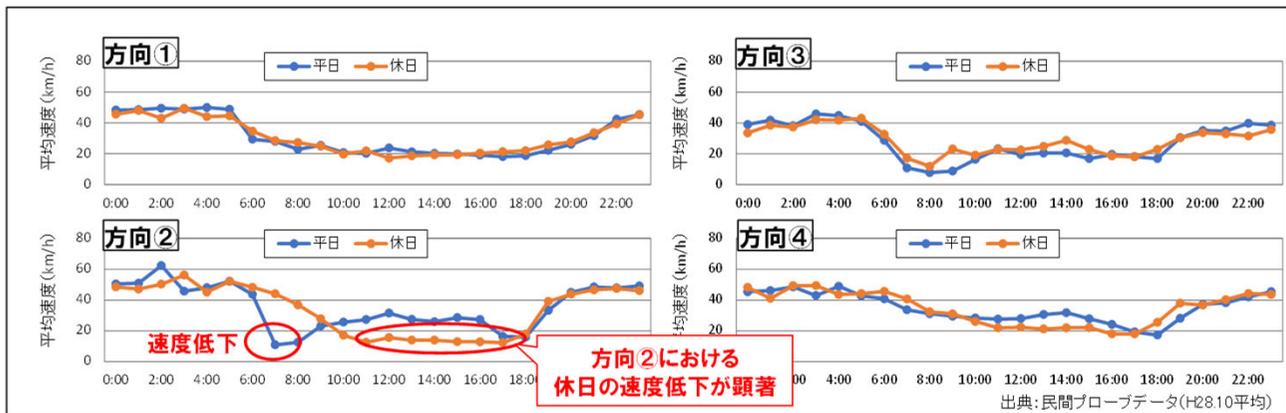


2. 実施した渋滞対策

2-3 実施した渋滞対策：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】

- 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(交渉中)、交差点南側「方向①」の右折車線整備(延長)工事完了(暫定)



2. 実施した渋滞対策

2-4 実施した渋滞対策：飛騨地域

(1) 国道41号・下岡本町南交差点改良(右折車線の延伸) (実施主体:岐阜県) <2020.3.25供用>

【課題】

■ 国道41号の下岡本町南交差点では、(一)町方高山線側の東側右折車線長が不足しているため、右折滞留車両が直進車両を阻害し、渋滞が発生。

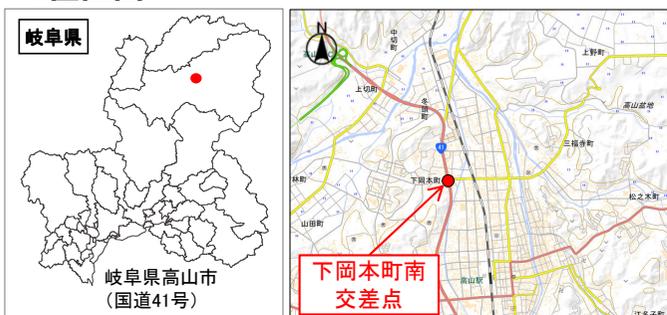
【取組概要】

■ (一)町方高山線側の右折車線長を確保するため、東側右折車線を延伸。

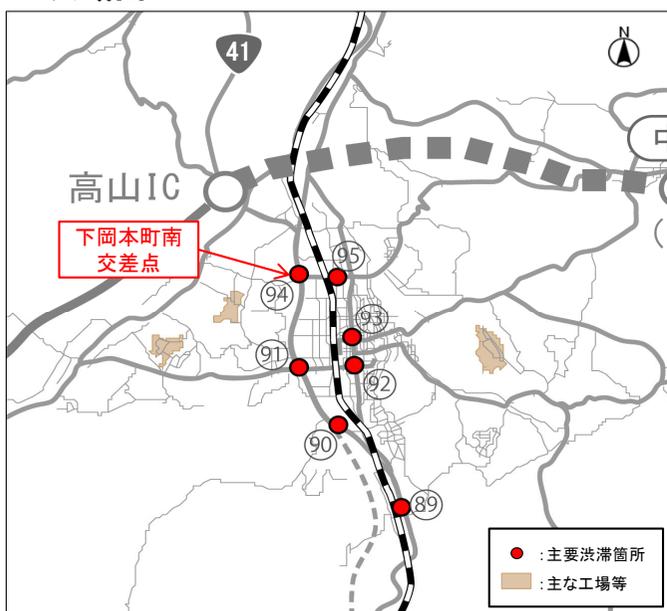
【効果】

■ 右折交通が適正に誘導され、対策前と比べて渋滞長が減少。

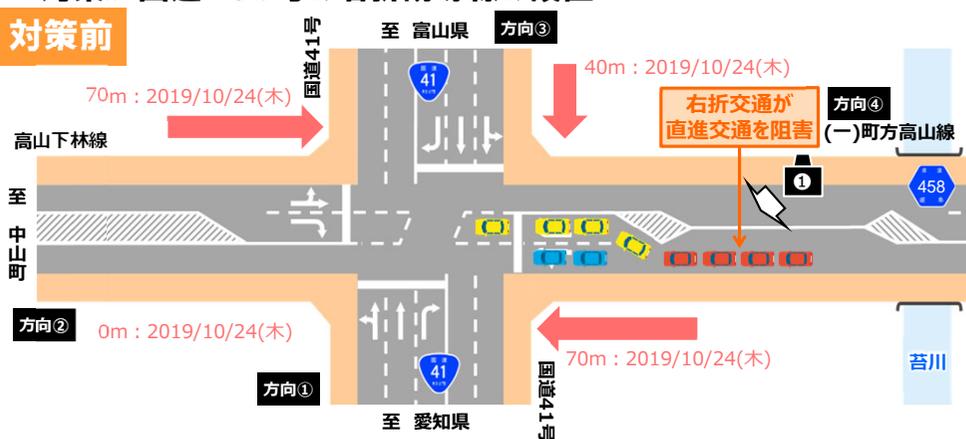
《位置図》



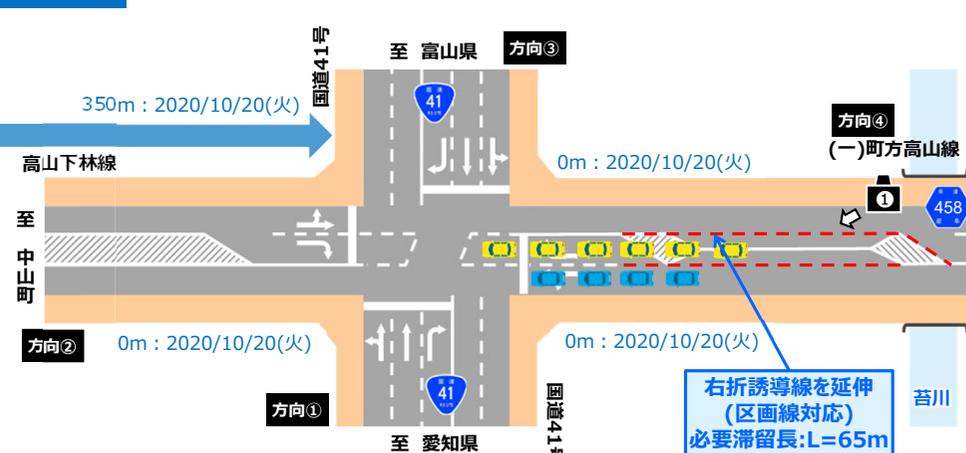
《広域図》



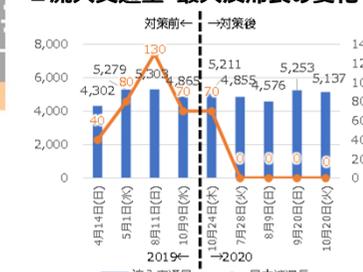
《対策》 国道158号の右折誘導線の設置



対策後



■ 流入交通量・最大渋滞長の変化



2. 実施した渋滞対策

(2)(一)町方高山線・桐生町西交差点改良(右折誘導線の設置)(実施主体:岐阜県) <2020.3.25供用>

【課題】

■ 桐生町西交差点では、(一)町方高山線側の右折車両が十分に前に出ているため、右折滞留車が直進車両を阻害し、渋滞が発生。

【取組概要】

■ (一)町方高山線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】

■ 対策前と比べて東側流入部の滞留長は減少したが、西側流入部の渋滞長は増加。

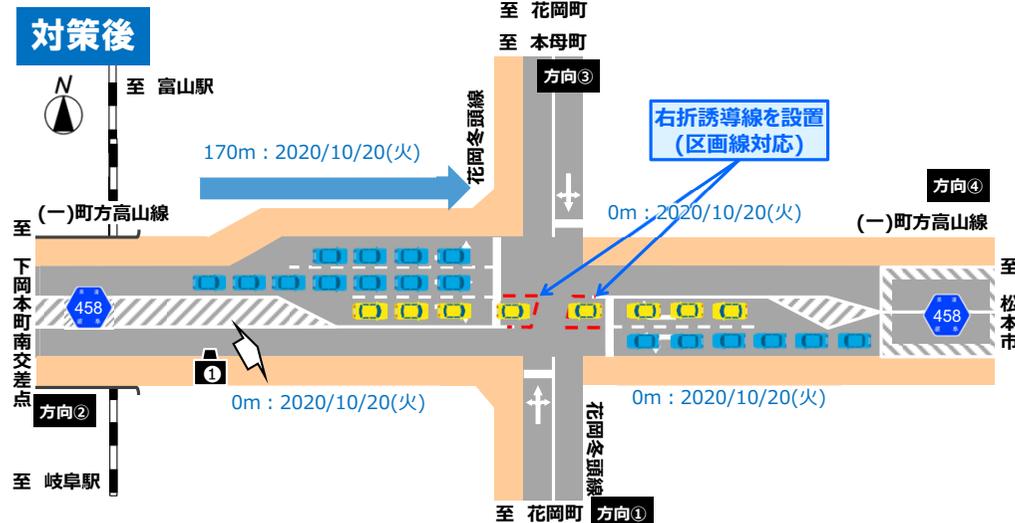
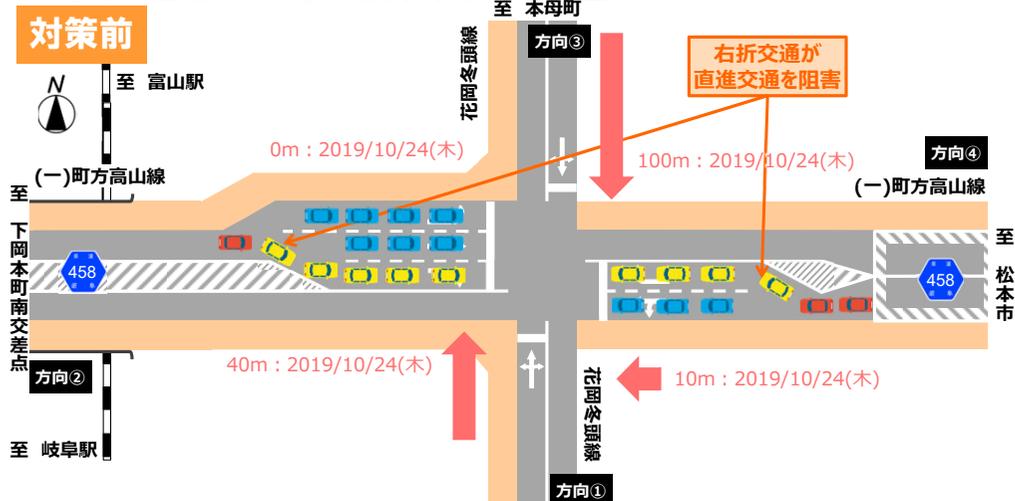
《位置図》



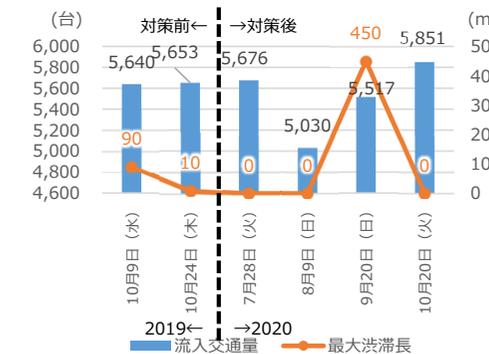
《広域図》



《対策》国道158号の右折誘導線の設置



■ 流入交通量・最大渋滞長の変化



2. 実施した渋滞対策

(3) 国道41号・高山工業高校前交差点改良(交差点改良・右折車線の設置) (実施主体: 高山市) <2020.3.13供用>

【課題】

■ 国道41号の高山工業高校前交差点では、市道側の右折車両が滞留し、直進左折車が通行できないため、渋滞が発生。

【取組概要】

■ 右折車と直進左折車の錯綜をなくし渋滞発生を抑制するため、交差点改良を行った上で右折誘導線を設置。

【効果】

■ 交差点の改良により、北側流入部に新たに右折車線が設置されたが、流入交通量が増加したこともあり、渋滞が増加。

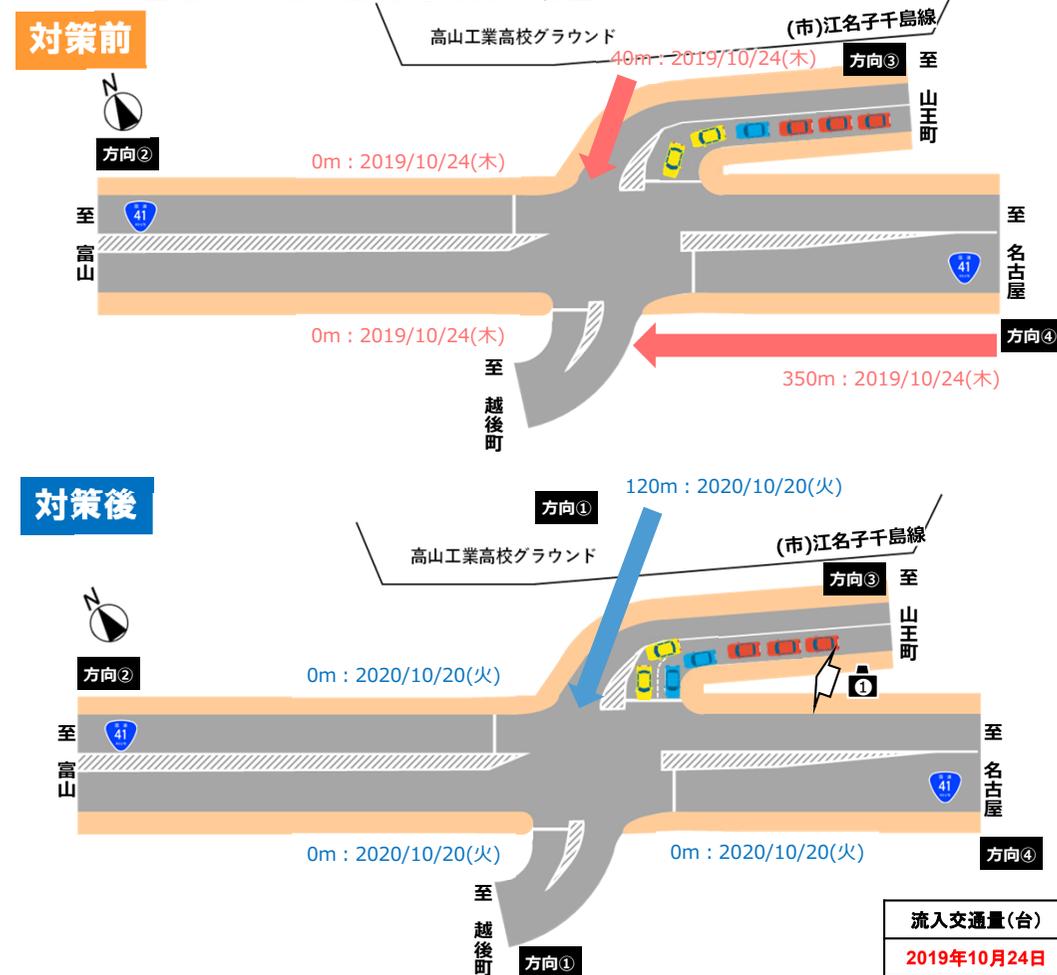
<<位置図>>



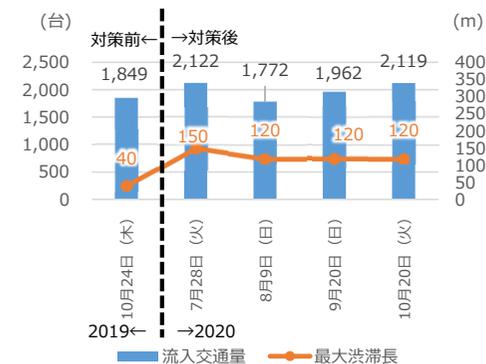
<<広域図>>



<<対策>> 国道158号の右折誘導線の設置



■ 流入交通量・最大渋滞長の変化



【方向③】

流入交通量(台)	方向①	方向②	方向③	方向④
2019年10月24日	513	9,265	1,849	7,651
2020年10月20日 (前年比(%))	477 (-7%)	9,772 (+5%)	2,119 (+15%)	7,924 (+4%)

資料：交通量調査結果(交通量, 渋滞長) ※数値は最大渋滞長を記載

3. 次年度の取り組み予定

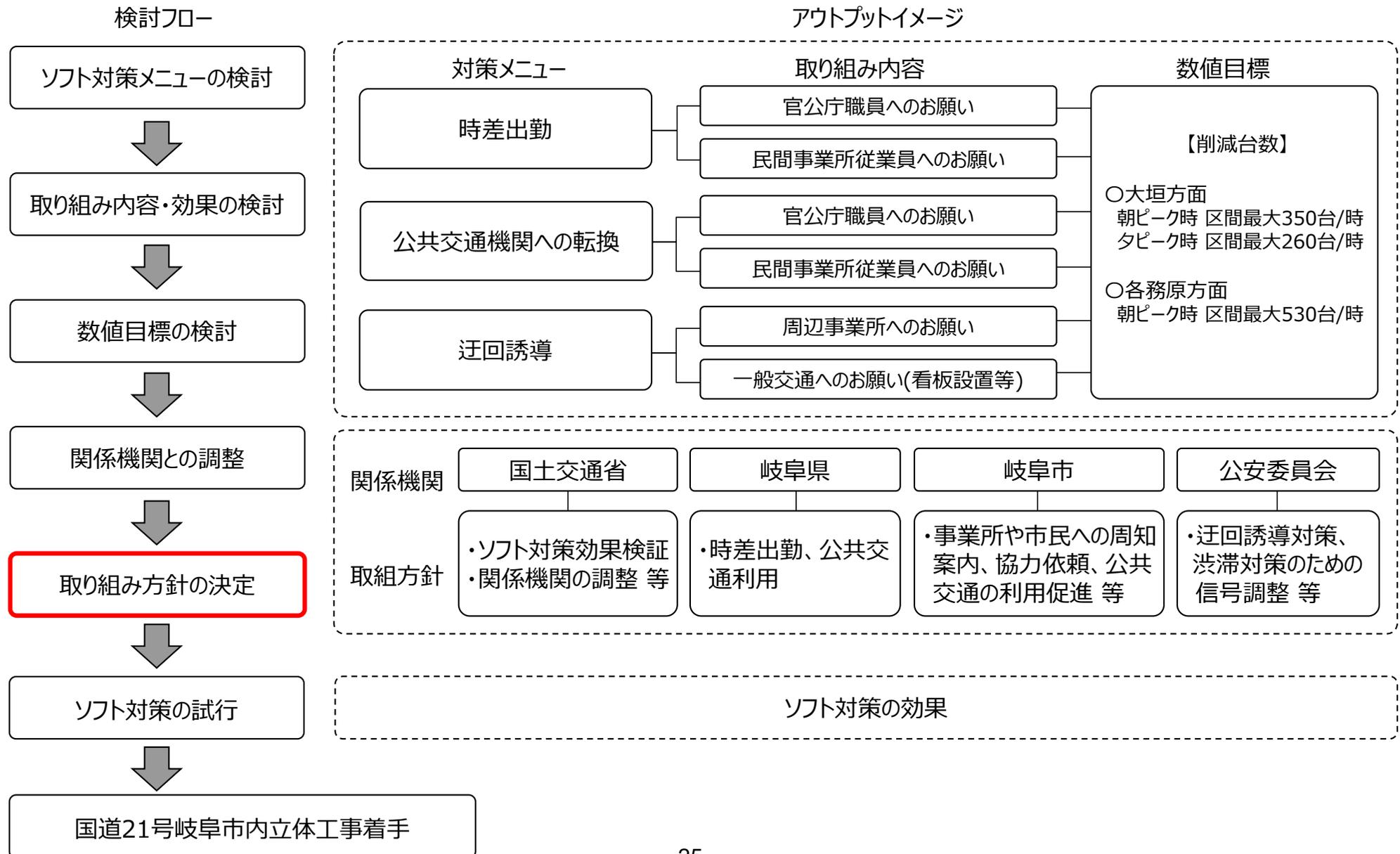
3. 次年度の取り組み予定

3-2 岐阜都市圏の渋滞対策

(1) 岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討 (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、関係機関と調整を図りながら取り組み方針を決定する。



3. 次年度の取り組み予定

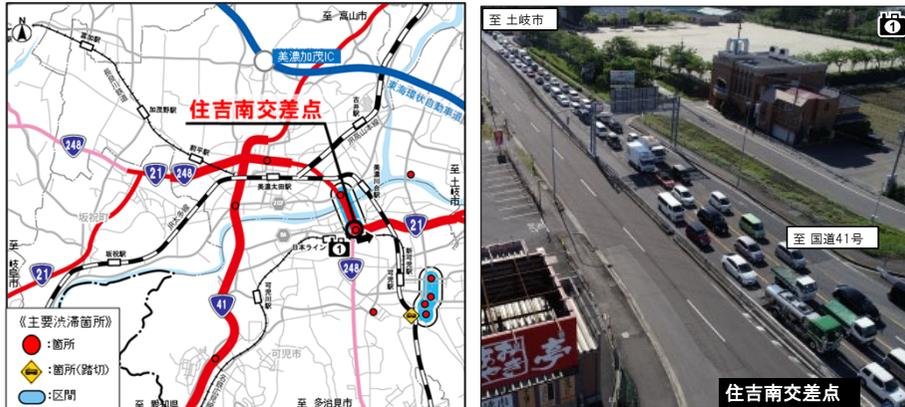
(2) 国道21号 住吉南交差点の車線運用の変更 (実施主体:国土交通省)

継続

【利用者団体連携】

- 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車線に減少するため、直進車線で渋滞が発生。
- 東側流入部の車線運用変更により、直進2車線を確保(継続実施中)。
- 工事完了後に交通量・渋滞長調査を実施し、対策効果を検証(R3年度検証予定)。

《位置図》



《対策効果》

○交通量・渋滞長調査

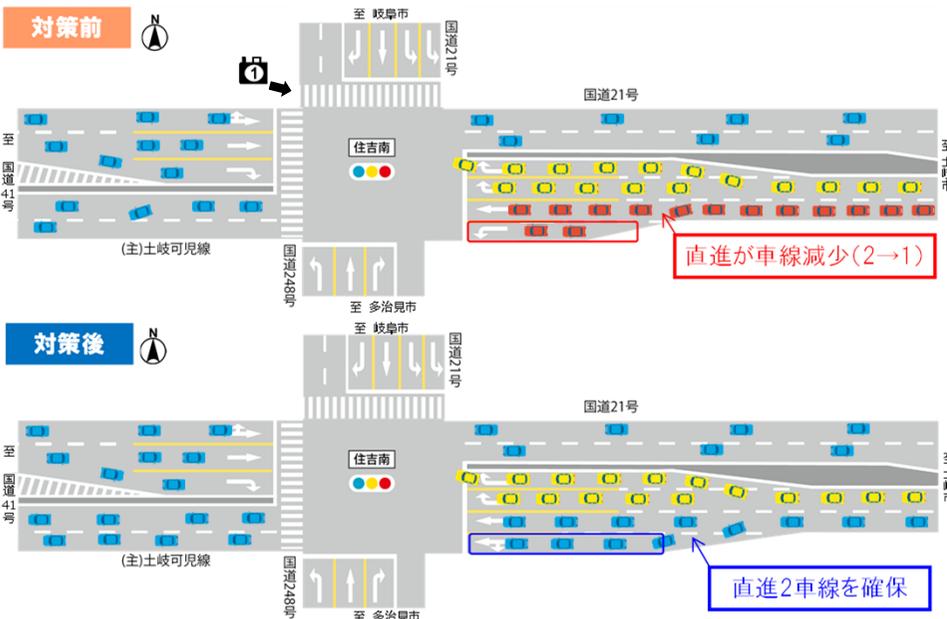
- ・工事完了後の平日に、住吉南交差点の交通量・渋滞長調査を実施し、既存調査(H29.6.27火)結果と比較

事後調査(案)	調査箇所	調査時間
①方向別交通量	各流入部	7～19時
②渋滞長・滞留長、渋滞要因	東側流入部	7～10時、16～19時
③信号現示・時間	交差点	7～10時、16～19時
④交通状況の写真撮影	各流入部	7～10時、16～19時

○旅行速度等の分析

- ・ETC2.0データ(速報値)より、対策箇所(東側流入部)等における対策前後の旅行速度を比較

《対策概要》



《想定される対策効果》

- ①交通量の増加
- ②渋滞長・滞留長の短縮
- ③旅行速度の向上

《留意点》

東側の左直車線が左直ポケットになるため、直進2車線分の容量にはならないことから、どの程度改善し、東西方向の青時間を南北方向に割り当てられるか等の確認が必要。

3. 次年度の取り組み予定

(3) 国道21号・太田町交差点の信号調整（実施主体：国土交通省、岐阜県警察）

【利用者団体連携】

【課題】

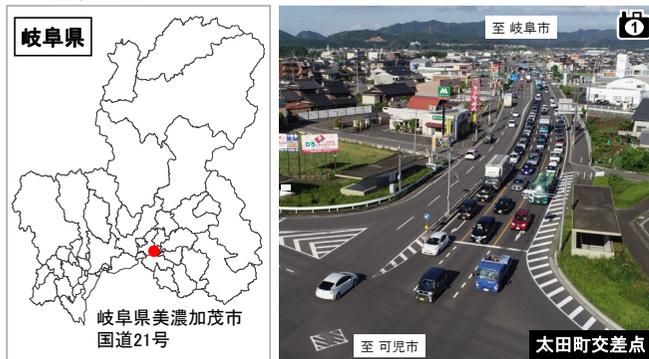
■西側流入部の右折交通が多く、右折交通が渋滞しているとともに、右折滞留車両による直進車線への影響も発生している。

【取組概要】

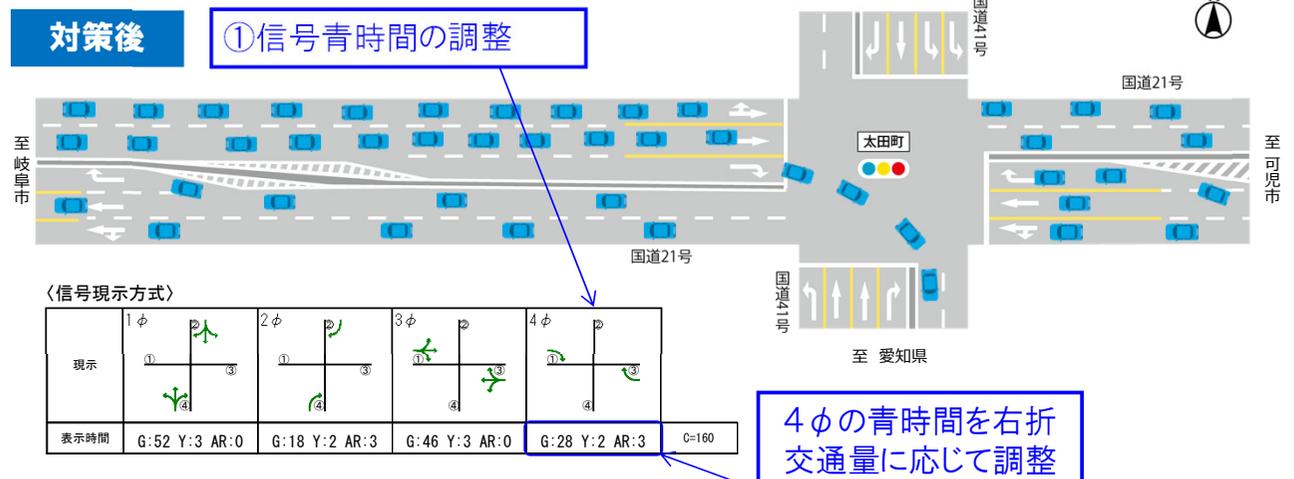
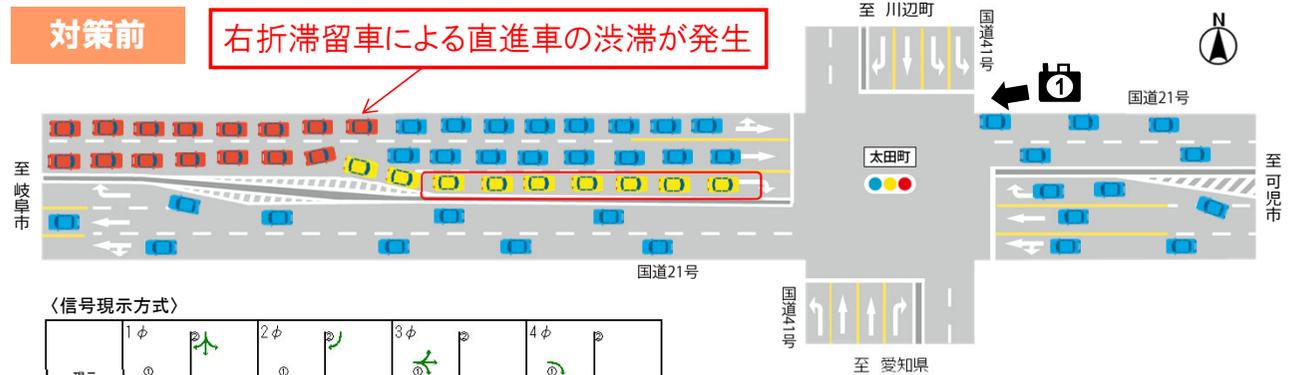
■国道21号の4車線化による右折交通の減少、将来計画による改善が想定されることから、早期に実施可能な短期対策を検討した。

■西側流入部の右折交通の渋滞緩和を図るため、①信号青時間の調整(右折感応制御の可動域拡大)、②広域案内標識の設置(交通分散)を検討。

《位置図》



《対策》 ①信号青時間の調整、②広域案内標識の設置(次頁参照)



3. 次年度の取り組み予定

(3) 国道21号・太田町交差点の信号調整（実施主体：国土交通省、岐阜県警察）

《対策》

② 広域案内標識の設置(交通分散)

- ・ 太田町交差点での右折交通のうち、**美濃加茂市街地**への交通は、手前の西町8交差点において右折誘導
- ・ 太田町交差点での右折交通のうち、**可児市街地等(土岐市・多治見市方面)**への交通は、太田町交差点において直進誘導



3. 次年度の取り組み予定

3-3 東濃圏域の渋滞対策

(1) 上山町交差点(国道19号及び多治見市道に対する渋滞対策)

【実施主体: 多治見砂防国道事務所 多治見市、多治見警察署】 【検討中】

- 令和元年度、交通量調査を実施。各流入部とも渋滞が見られるが、**国道19号弁天町方向～交差道路(多治見市道)の流動が多く、国道19号では右折渋滞、交差道路では左折渋滞が発生。**
- 南側流入部の**車線運用変更**及び**信号現示の変更**により、南側流入部の左折交通の青時間を増加させ渋滞緩和を図るため、多治見市、多治見警察署と継続して調整。

■ 渋滞状況及び渋滞要因



■ 渋滞対策(案)

対策前 ▼南側流入部の車線運用

	1φ	2φ	3φ	計
朝	青:84 黄:3 (歩行者青:82)	青:25 黄:2 赤:3	青:38 黄:2 赤:3	160
夕	青:89 黄:3 (歩行者青:87)	青:27 黄:2 赤:3	青:30 黄:3 赤:3	160

※信号現示: 朝 令和2年6月24日、夕 令和2年9月30日観測

対策後 ▼南側流入部の車線運用

	1φ	2φ	3φ	計
朝	青:84 黄:3 (歩行者青:82)	青:30 黄:2 赤:3	青:33 黄:2 赤:3	160
夕	青:89 黄:3 (歩行者青:87)	青:32 黄:2 赤:3 +5	青:25 黄:3 赤:3 -5	160

南流入部の車線運用を、左直車線/右折車線から、左折車線/右直車線に変更
 2φの現示に、南側左折矢印を追加し、3φの青時間5秒を、2φの青時間に割り振る

3. 次年度の取り組み予定

(2) 国道19号 弁天町交差点におけるTDM施策

【TDM施策】

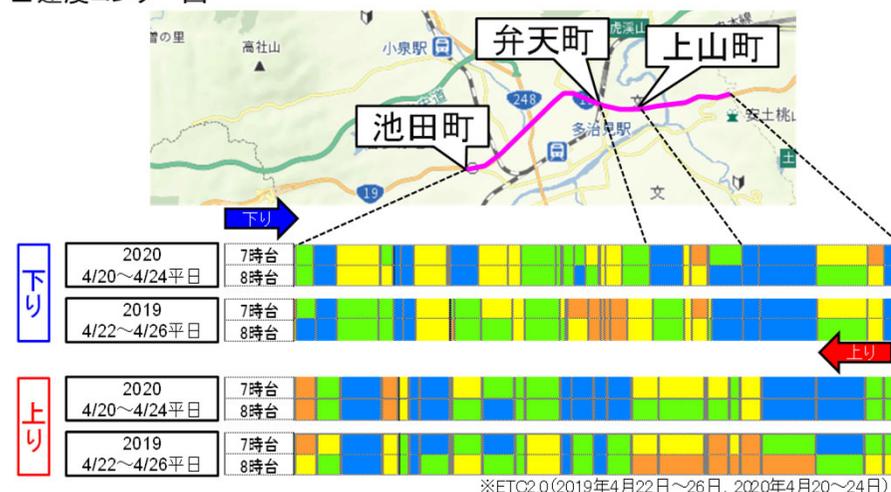
1. 交通状況

- 弁天町交差点では朝・夕ピーク時に速度低下が発生していたが、緊急事態宣言中(R2.4~5)は交通量が減少し、渋滞が解消された。
- TDM施策として通勤者に向けた広報を実施し、交通手段・時間変更を促進することで、渋滞緩和が期待される。

■位置図



■速度カウンター図



※ETC2.0(2019年4月22日~26日、2020年4月20~24日)

2. 実施方法

【検討中】

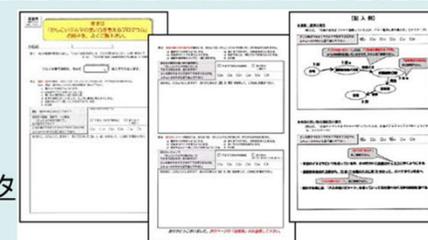
- TDM施策として、弁天町交差点を通る車両の出発地点の集落や団地を対象に、市・交通事業者によるチラシ配布に加え、モビリティマネジメントの手法を取り入れた広報により、交通手段・時間変更を促す。

■アンケート内容

① 事前調査(アンケート)

【調査項目】

- 1) 効果を計測するための事前データ
 - ・自転車の利用頻度、走行距離等
 - ・自動車利用に対する意識等
- 2) 個別的な情報提供を行うためのデータ
 - ・最寄り駅、最寄りバス停
 - ・普段の交通行動(移動時間帯等)



調査票イメージ

② 行動変容に向けたコミュニケーションアンケート

【調査項目】

- 1) 自動車利用のもつ個人的・社会的なデメリットを周知
- 2) 手段変更・時間変更を促す個別的な情報等を提供
 - ・自転車利用のメリット
 - ・最寄り駅・バス停の時刻表等



個別的な情報例: バスルートマップ、時刻表

3. 効果分析方法

■ETC2.0プローブデータ

⇒ 対策実施前後で、旅行速度を分析しピーク時の変化を確認

■トラカンデータ

⇒ 対策実施の前後で、交通量の変化を確認

■公共交通機関利用者数

⇒ 対策実施の前後で、利用者数の変化を確認

■アンケート調査

⇒ 市民に対してアンケートを実施し、実施の有無・実感したメリット等を確認

3. 次年度の取り組み予定

(1) 国道41号・石浦町南交差点の交通分散のための誘導策・信号調整(実施主体:岐阜県、高山市)

新規

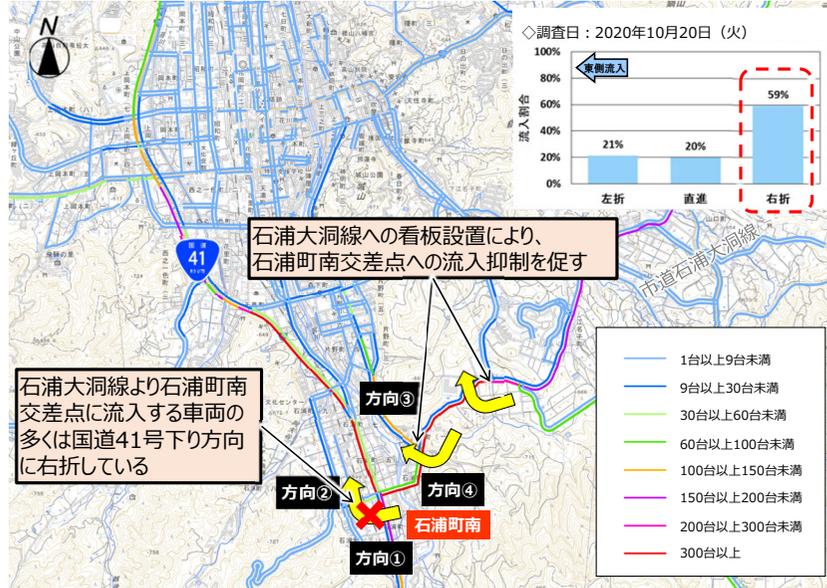
【対策】

- 国道41号の青時間が十分でないことは、従道路側の右折交通量が多いことが一因であり、そのため右折交通量を減少させ、交通分散を図るための誘導策を実施することが考えられる。
- 従道路側の右折交通量を減少させる対策とあわせて、国道41号の青時間を延長する対策を講じた場合、青時間は14秒間延長可能であり方向③の滞留長は約24m減少する。なお、右折交通量の減少対策を講じなかった場合、国道41号の青時間の増加により方向④の直進・左折滞留長は約1m、右折滞留長は約6m増加し、方向②の滞留長は約1m増加することとなる。

《対策》

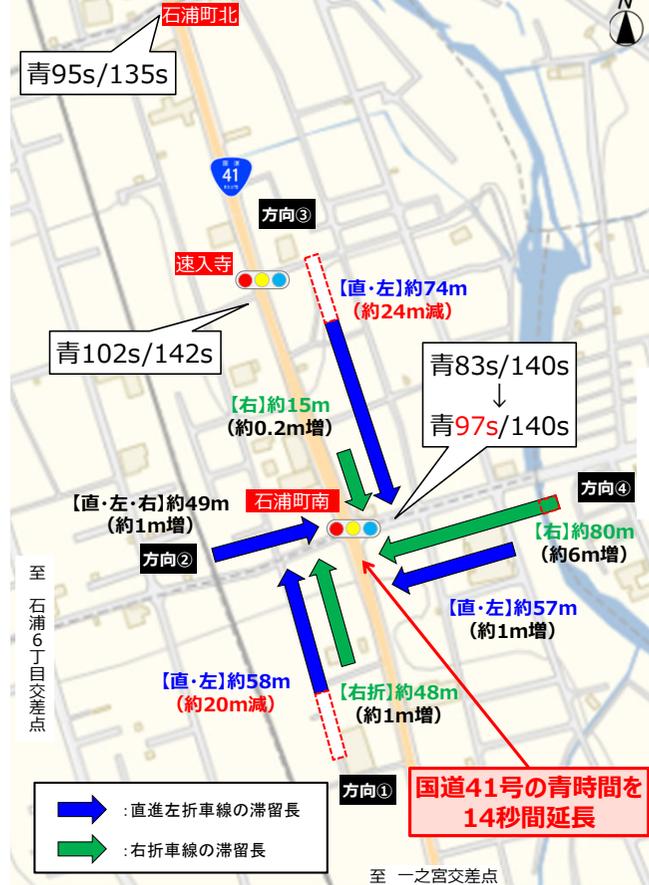
①交通分散のための誘導策

- 石浦大洞線（方向④）の車両流入方向台数

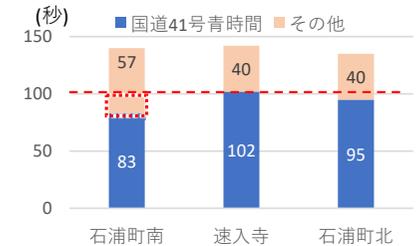


②国道41号の青時間の延長

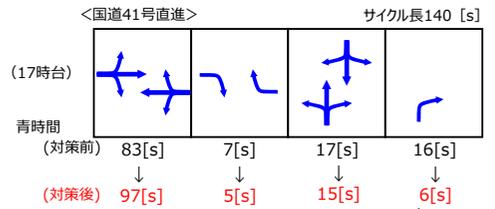
- 各流入方向の滞留長（交差点解析結果による）



■国道41号の青時間



■石浦町南交差点 信号現示



市道側の青時間を短縮し、国道41号側の青時間を延長

- 道路利用者に対し、通勤手段の改善を促すチラシの例（中国地方整備局）



資料：
<http://www.cgr.mlit.go.jp/h/irokoku/news/pdf/20190717suukinnkunren.pdf>

※対策前、対策後ともに滞留長は交差点解析結果による。
 ※交差点解析は、「平面交差の計画と設計 基礎編-計画・設計-交通信号制御の手引き-」に準拠。
 ※なお、滞留長はサイクル長と青時間の差分から算出した。

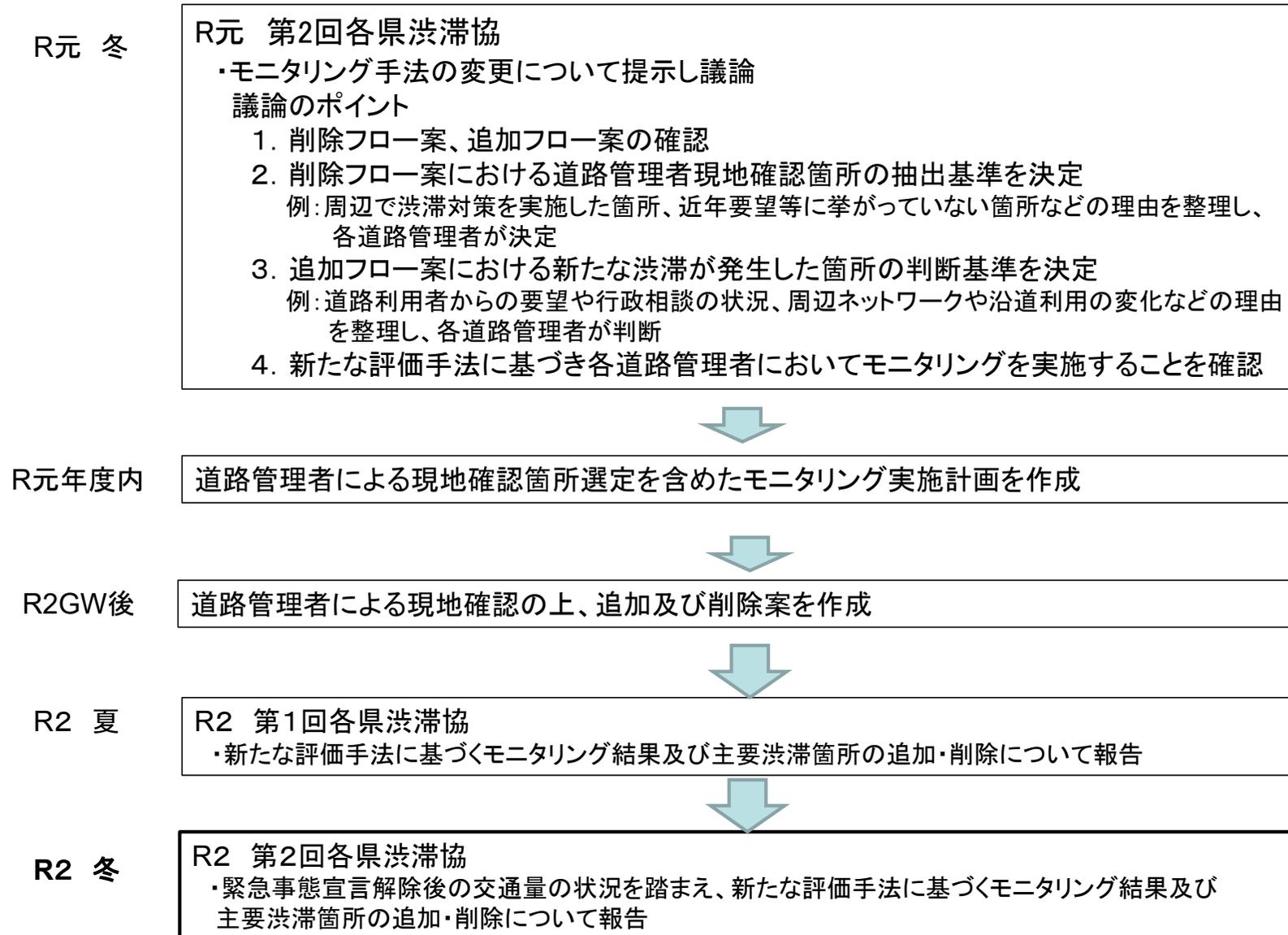
4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 主要渋滞箇所の新たな評価手法への変更の流れ

主要渋滞箇所における新たな評価手法に基づき、モニタリングを実施し追加及び削除案を作成。

【評価手法変更の流れ(案)】



4. 交通状況のモニタリング

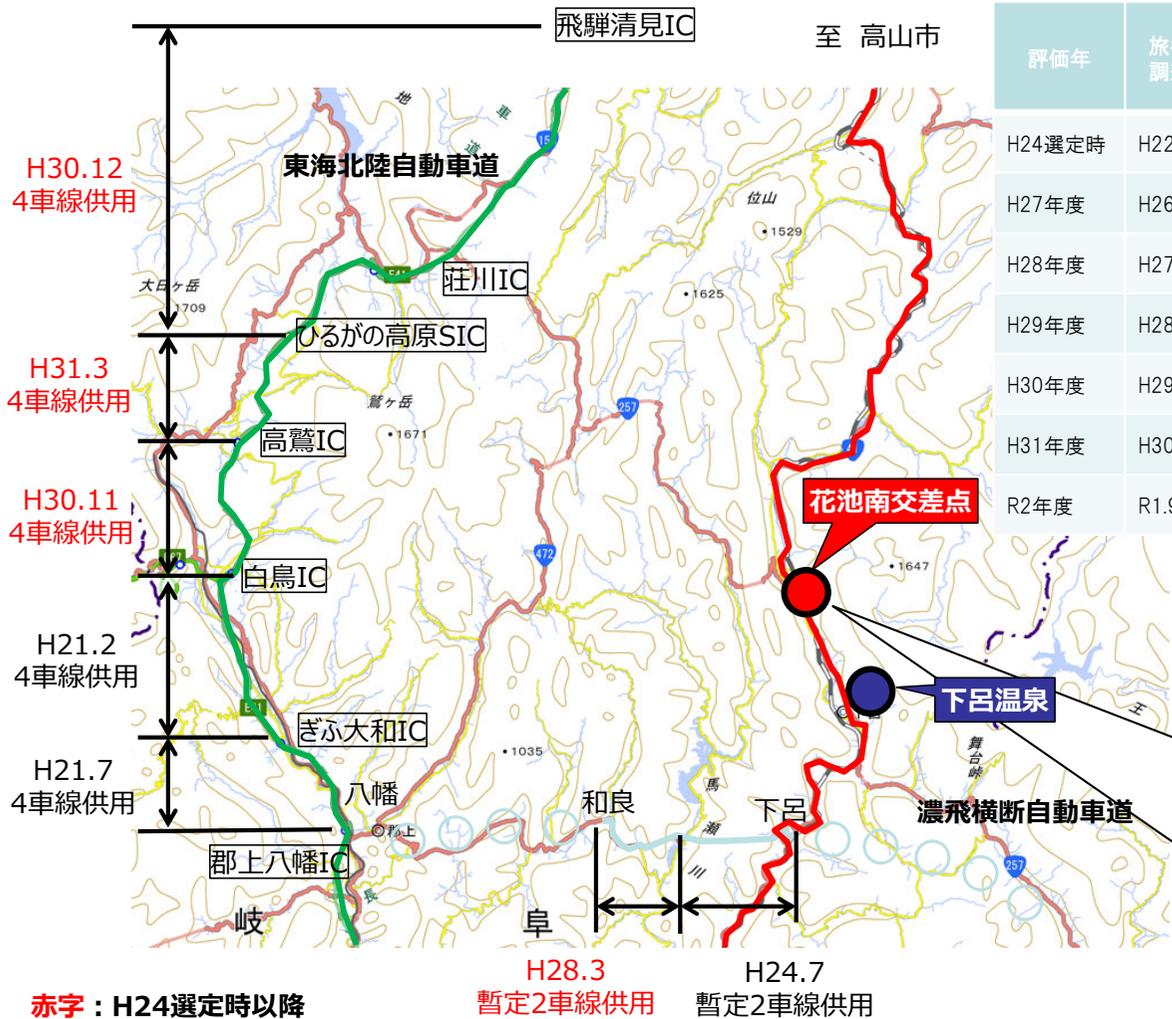
4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 現地確認

- 花池南交差点は、平成24年度の選定以降、濃飛横断自動車道や東海北陸自動車道の開通により、花池南を經由して下呂市内あるいは高山市方面へ向かう交通渋滞が緩和されつつある。
- また、近傍の観測地点での大型車混入率についても近年わずかではあるが減少傾向にあり、速度向上の一因となっていると考えられる。

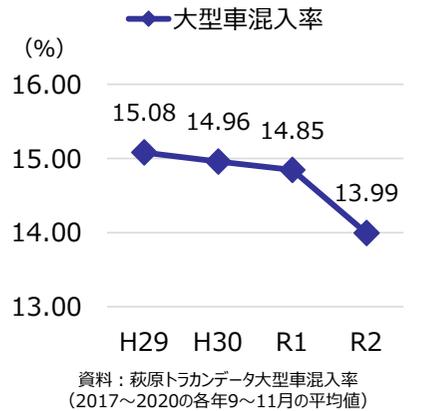
【平成24年選定時以降の周辺道路状況の変化】

【モニタリング指標と最低流入速度の推移】

【大型車混入率の推移】

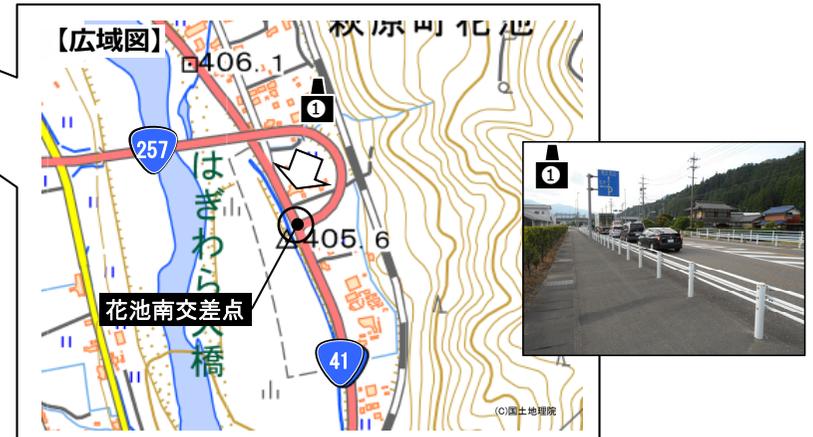


評価年	旅行速度調査時期	指標	最低流入速度(km/h)	
			平日	休日
H24選定時	H22.9~11	第2軸	16.9	18.2
H27年度	H26.9~11	第2軸	17.3	16.7
H28年度	H27.9~11	第2軸	17.9	18.9
H29年度	H28.9~11	第2軸	20.4	19.9
H30年度	H29.9~11	第2軸	17.0	11.0
H31年度	H30.9~11	—	21.6	20.4
R2年度	R1.9~11	—	21.2	20.7



2年連続で
20km/h以上

【花池南交差点の状況】



4. 交通状況のモニタリング

4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 現地確認

- 花池南交差点は、2年連続で平成24年度の選定時指標（第2軸）が閾値以下であり、交差点の全流入部速度のモニタリング結果も20km/h以上であった。
- 緊急事態宣言の解除後の令和2年11月25日（水）に現地確認を行い、複数回の信号待ちをするような渋滞がみられないことを確認した。
- なお、現地確認を行った際の近傍の交通量は、モニタリング指標の計測時期である9～11月（過去3年平均）の交通量の約98%であり、交通量がほぼ回復したことが考えられる。
- 以上のことから、花池南交差点を主要渋滞箇所の削除候補とする。

主要渋滞箇所の状況変化に関する整理個票【R2年度】

判定結果	削除候補
前年度の判定結果等	前年度渋滞緩和（2年目）

No	箇所名	市区町村	緯度	経度	分類	削除候補（基本交差点・センサ関連箇所）	
					R2.11.19(水)	17:00	
13	花池南交差点	下呂市	35.85996	137.2229	平日	確認者	高山国道事務所

渋滞関連データ等

交差点種別	基本交差点	H24年度選定時種別 (素案の場合、選定軸)	2軸
基本交差点番号	21300410310		
流入部速度	R1年度	閾値以下（全流入部20km/h以上） (基本交差点/センサ関連の場合のみ記入)	

渋滞発生状況に関する意見【新たな渋滞発生箇所（追加候補）の場合のみ記入】

道路利用者会議 要望箇所	地域要望箇所		行政相談等		その他	
	要望主体	概要等				
要望年度	-					
交差点	-	-	-	-	-	-
区間	-					

位置図



流入部①	21300410310	信号待ち	0回	流入部②	21300410320	信号待ち	0回	流入部③	21302570250	信号待ち	0回
(国) 41号		0回		(国) 41号		0回		(国) 257号		0回	
写真④		写真⑤		写真⑥							
流入部④	-	信号待ち		流入部⑤	-	信号待ち		流入部⑥	-	信号待ち	
写真④		写真⑤		写真⑥							
流入部①については、複数回信号待ちをするような渋滞は見られない。 流入部②については、複数回信号待ちをするような渋滞は見られない。 流入部③については、複数回信号待ちをするような渋滞は見られない。											
信号待ち2回以上の発生の有無：										無	

【日交通量の状況・平日】



資料：萩原トラカンデータ（2019.9～11、2020.6～11）

コロナ禍における交通分析

- 岐阜県の変化 1
- 岐阜都市圏の変化 5
- 東濃圏域の変化 11
- 飛騨地域の変化 20

岐阜県の変化

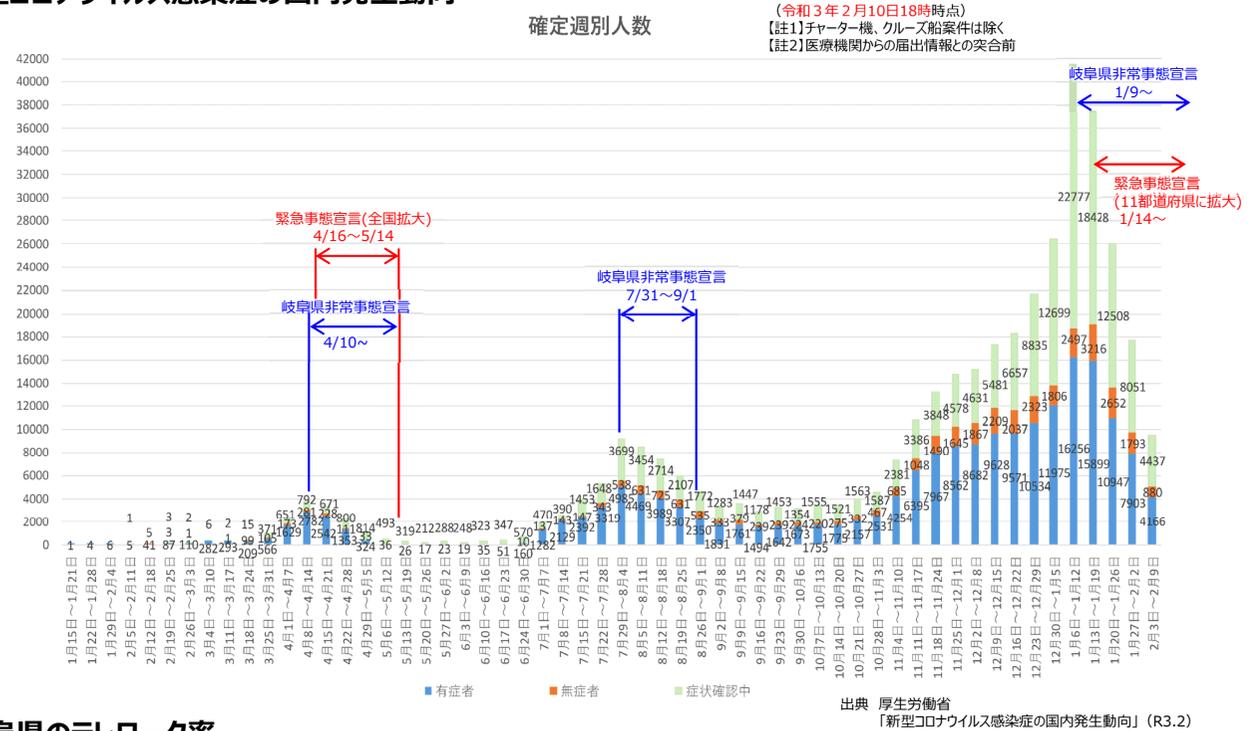
1. 社会情勢の変化

- 新型コロナウイルス感染症の国内発生により、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、外出自粛や在宅勤務が増加し、岐阜県内においてもテレワーク率が4%から17%に増加した。
- 5月中旬に緊急事態宣言が解除され、その後7月末から第2波の非常事態宣言が出されたが、岐阜県のテレワーク率は減少傾向となっている。

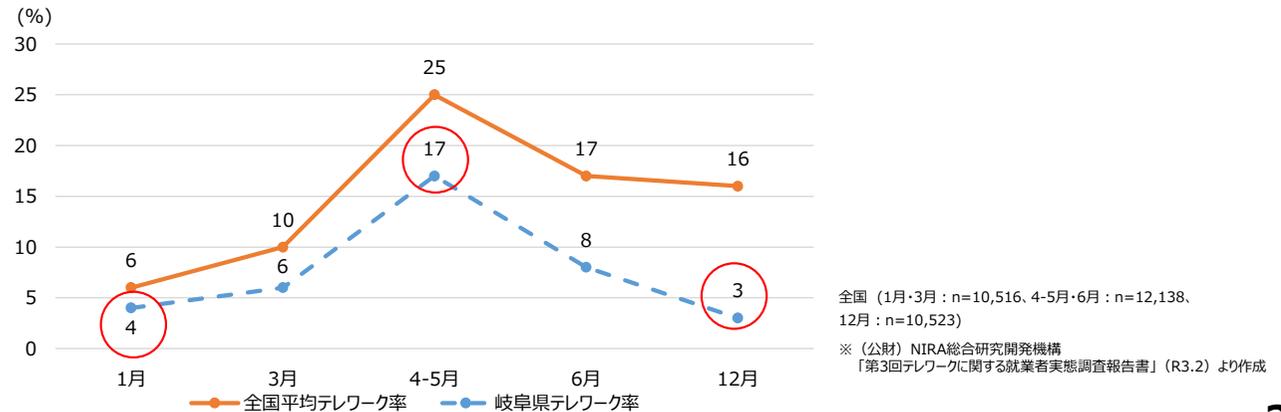
新型コロナウイルス感染症に関する国内の動き

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
4/7	7都府県に緊急事態宣言
4/10	非常事態宣言（岐阜県）
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）
5/4	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
6/1	一部の県間移動自粛解除（東海等）
6/19	全国の県間移動自粛解除（全国）
7/22	GOTOトラベル開始
7/31	第2波 非常事態宣言（岐阜県）
8/6	第2波 緊急事態宣言（愛知県）
8/25	第2波 緊急事態宣言の解除（愛知県）
9/1	第2波 非常事態宣言の解除（岐阜県）
11/12	3県知事共同緊急メッセージ（愛知県、岐阜県、三重県）
12/15	東海3県知事共同メッセージ（愛知県、岐阜県、三重県）
1/8	一都三県に緊急事態宣言
1/9	非常事態宣言（岐阜県）
1/14	緊急事態宣言 11都道府県（岐阜県等）

新型コロナウイルス感染症の国内発生動向



岐阜県のテレワーク率



2. 地域経済の動向

【工業】 鉱工業の生産指数が5月には前年比62%にまで減少したが、10月には101%まで回復している。

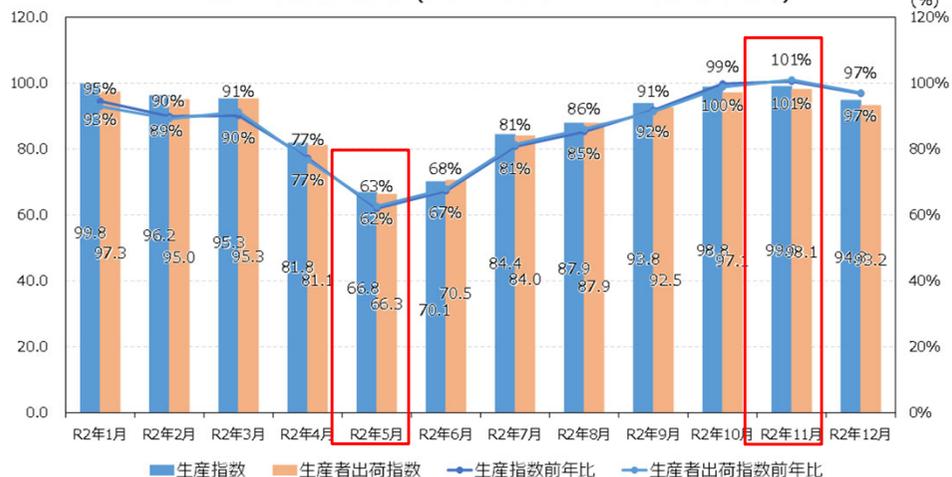
【商業】 百貨店販売額は4月に前年比29%にまで大きく減少したが、コンビニは前年比90%程度を維持、スーパーは前年比110%程度と増加傾向。

【観光】 国内宿泊者数は5月には前年比13%にまで減少したが、11月には83%まで回復している。

【運輸】 鉄道は4月に前年比54%、バスは5月に61%にまで減少したが、7月には80%近くまで回復している。

工業

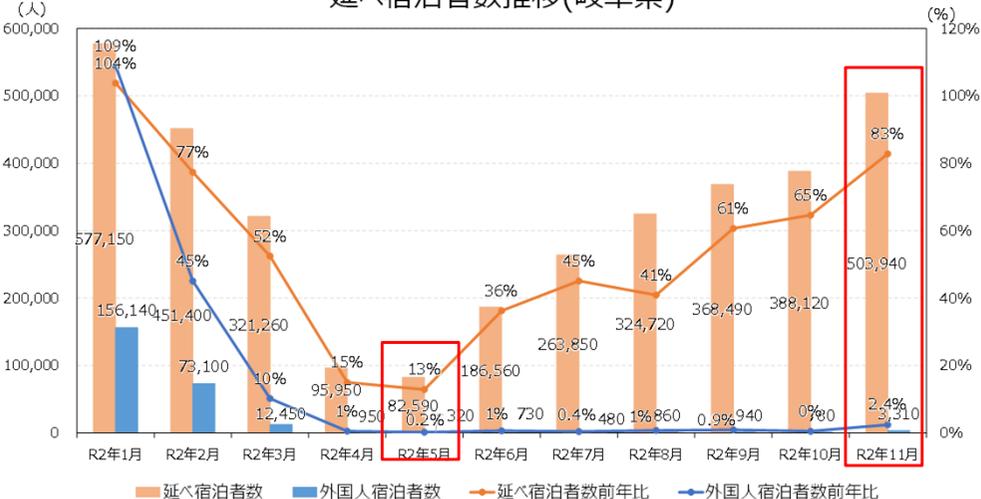
鉱工業指数推移(愛知・岐阜・三重・石川・富山)



出典:経済産業省 中部経済産業局「管内鉱工業の動向」

観光

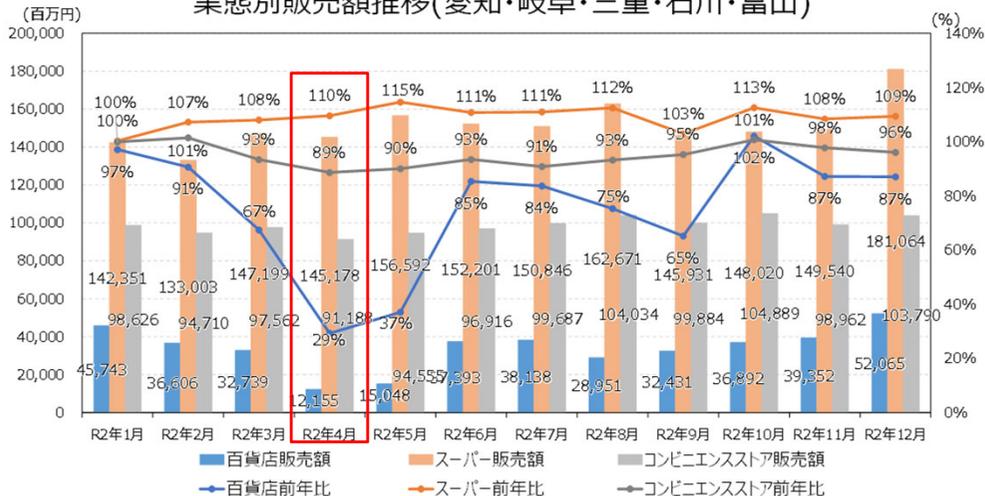
延べ宿泊者数推移(岐阜県)



出典:※官公庁「宿泊旅行統計調査」令和2年11月第2次速報による
※従業員数10人未満の施設を含む

商業

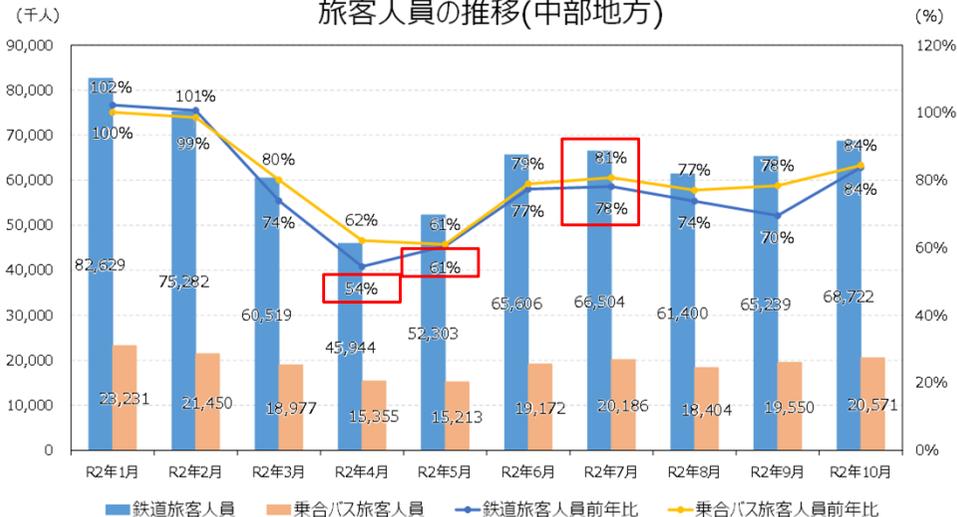
業態別販売額推移(愛知・岐阜・三重・石川・富山)



出典:経済産業省 中部経済産業局「管内商業動態統計」

運輸 (鉄道・バス)

旅客人員の推移(中部地方)



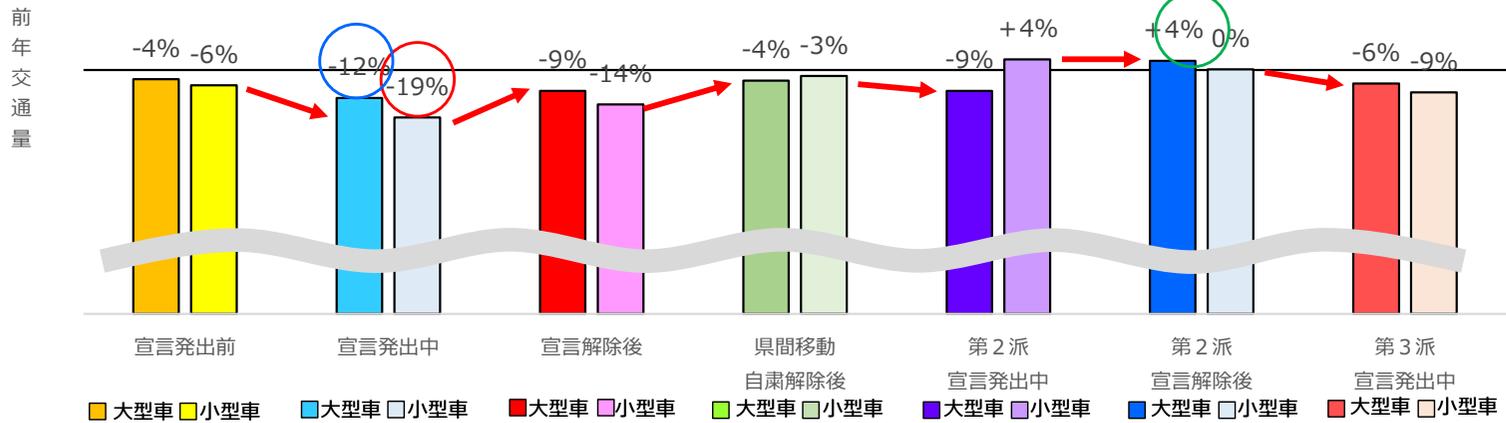
出典:中部運輸局「中部地方における運輸の動き」鉄道(名古屋鉄道・近畿日本鉄道・名古屋交通局)
乗合バス(名古屋市交通局・乗合バス(高速バス除く))

3. 道路交通量の変化

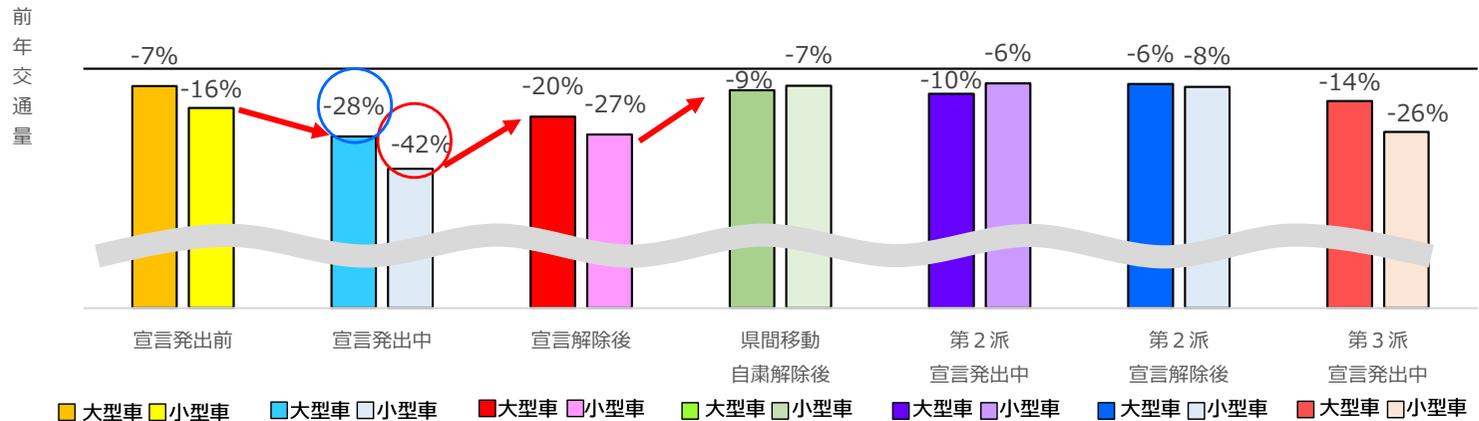
- 緊急事態宣言発出中の交通量を前年交通量と比較すると、小型車は平日で19%減少、休日で42%減少しているが、大型車は平日で12%減少、休日で28%減少にとどまった。
- 緊急事態宣言発出中にて、買い溜め等の影響による品物不足は顕在化したが、物流が途絶するといった大きな混乱は発生しておらず、国民生活や経済活動に欠かすことができない物流を支えるインフラとして、道路ネットワークが一定の役割を果たしていることが伺える。
- 特に平日の減少率は少なく、不要不急の移動や外出を控えている状況下においても、平日の業務等に伴う必要不可欠な移動を道路ネットワークが支えていたことが伺える。
- 緊急事態宣言解除後は、第2波非常事態宣言発出中においても大きな減少はなく、平日は前年と同じ水準まで回復。その後、第3波でやや減少。

車種別交通量の推移（岐阜県）

【平日】



【休日】



- 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、下呂、宮崎、神岡、鷹狩橋、萩原、平湯）の直轄国道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)、県間移動自粛解除後 R2.6.22(月)～6.28(日)
- 第2派宣言発令中 R2.8.1(土)～8.31(月)、第2派宣言解除後 R2.10.1(木)～10.31(土)、第3派宣言発令中 R3.1.14(木)～1.31(日) ただし通行止め期間は除く

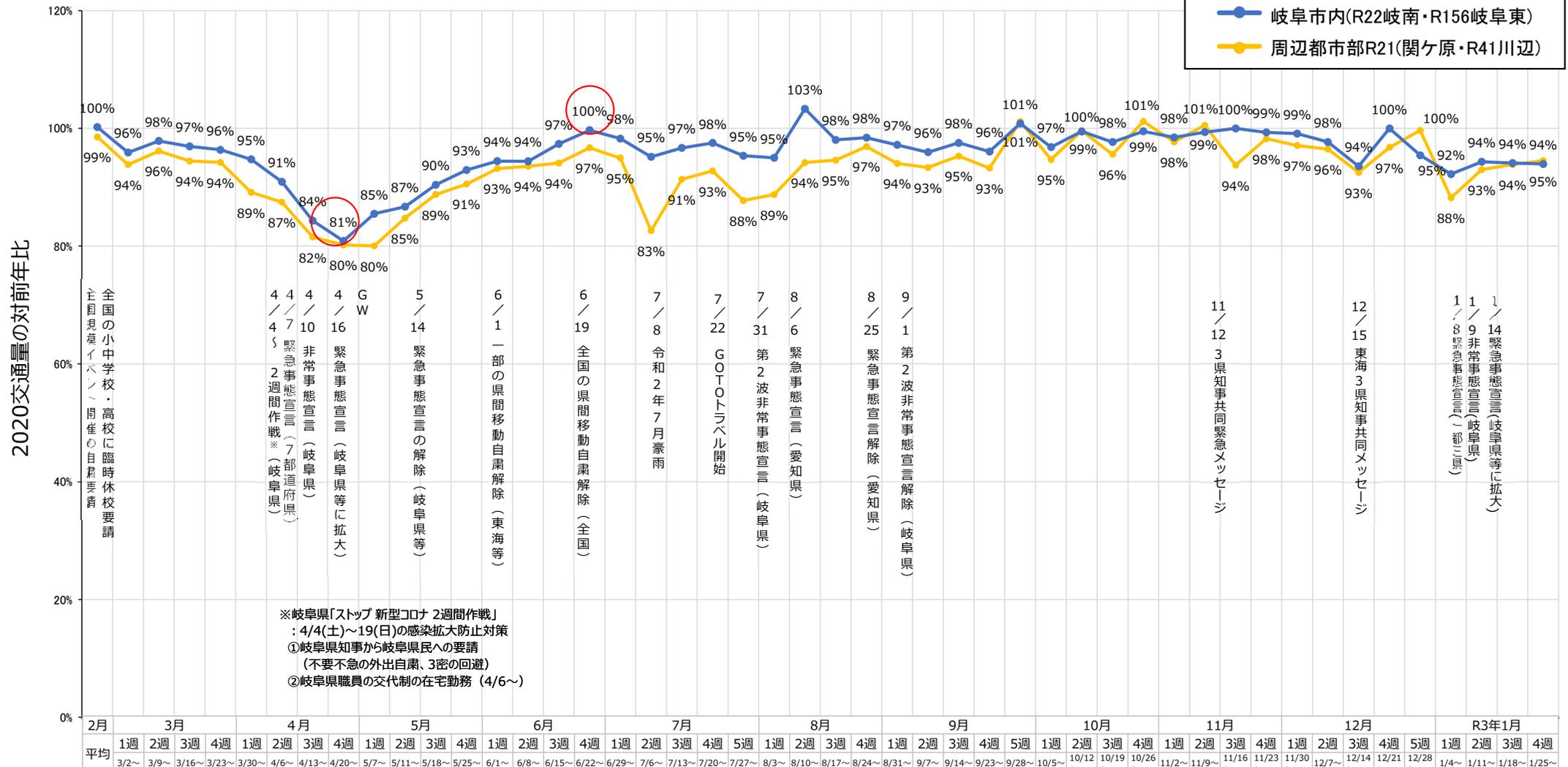
岐阜都市圏の変化

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、緊急事態宣言中の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4週目には**100%**まで回復している。その後、第2波非常事態宣言等による大きな減少はみられない。
- 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）



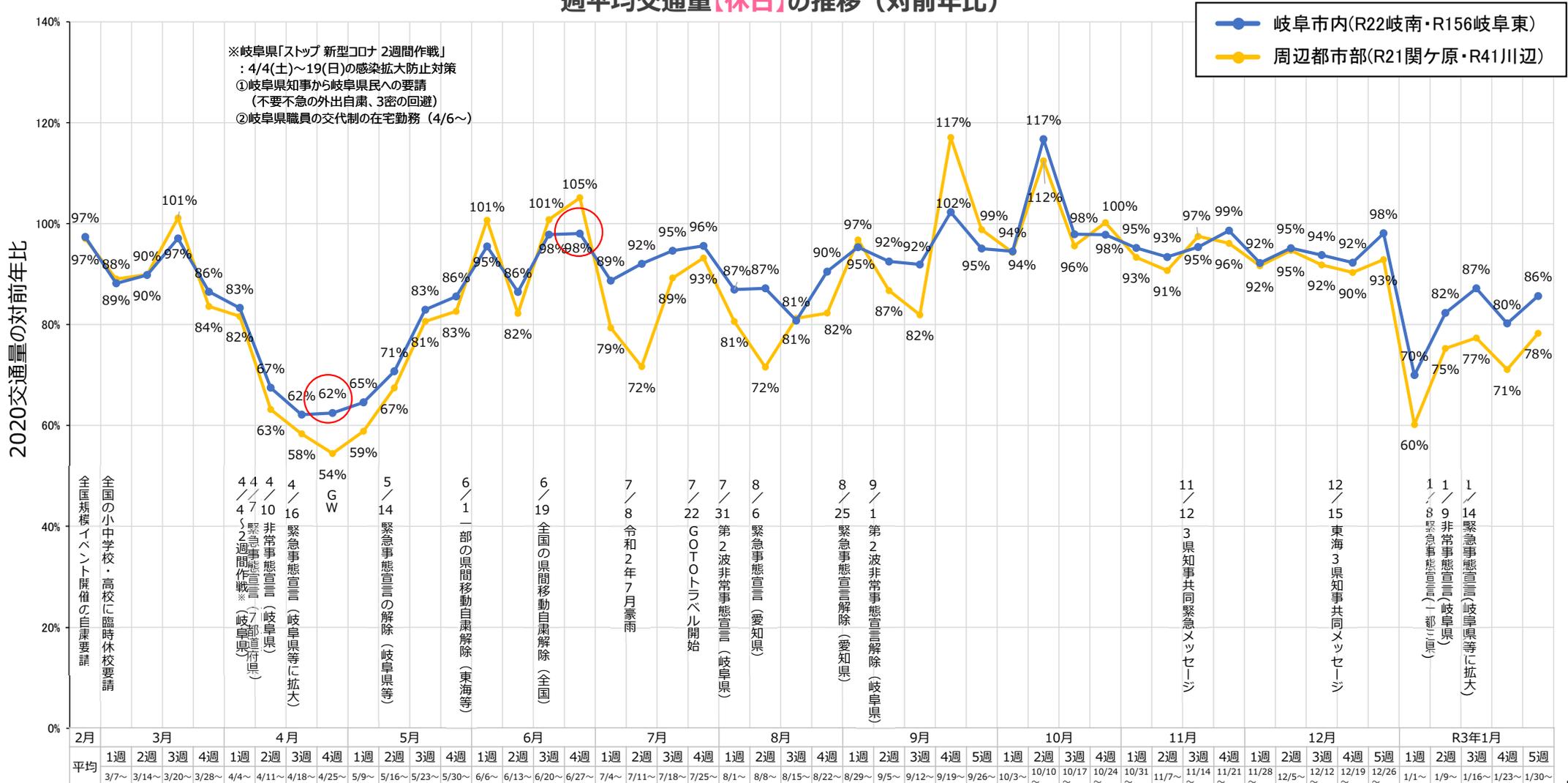
※岐阜県「ストップ 新型コロナ 2週間作戦」
 : 4/4(土)~19(日)の感染拡大防止対策
 ①岐阜県知事から岐阜県民への要請
 (不要不急の外出自粛、3密の回避)
 ②岐阜県職員交代制の在宅勤務 (4/6~)

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4週目には**98%**まで回復している。7月豪雨や第2波非常事態宣言等による減少がみられるものの、9月以降は概ね回復したが、第3波でやや減少した。
- 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。一方で、宣言や自粛の解除後における交通量増加は岐阜市内よりも顕著に見られた。

週平均交通量【休日】の推移（対前年比）



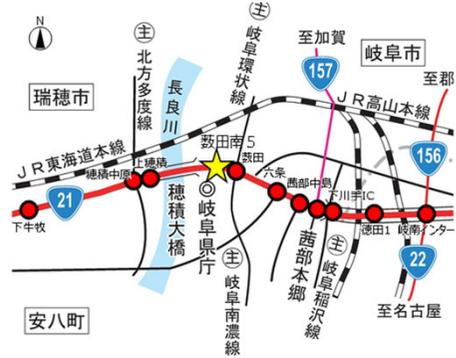
2. 交通量の減少が少なかった要因

(1) 国道21号 岐大バイパス

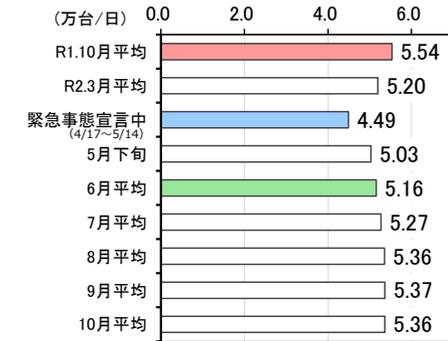
- 緊急事態宣言中に昼間の交通量減少は見られたが、朝夕の減少は少なかった。また、6月には交通量の回復がみられた。
- 国道21号における岐阜市街地への交通量（朝の市街地への流入方向、夕方の市街地からの流出方向）は、宣言中においても減少が少なかった。
- 宣言中における岐阜駅の滞留人口は、感染拡大前から44%減少した。
- 国道21号は鉄道と並行していることから、「テレワーク(約17%)による交通量減少」に匹敵する「鉄道から自動車への交通転換」があったものと考えられる。

① 交通量と旅行速度

■ 位置図

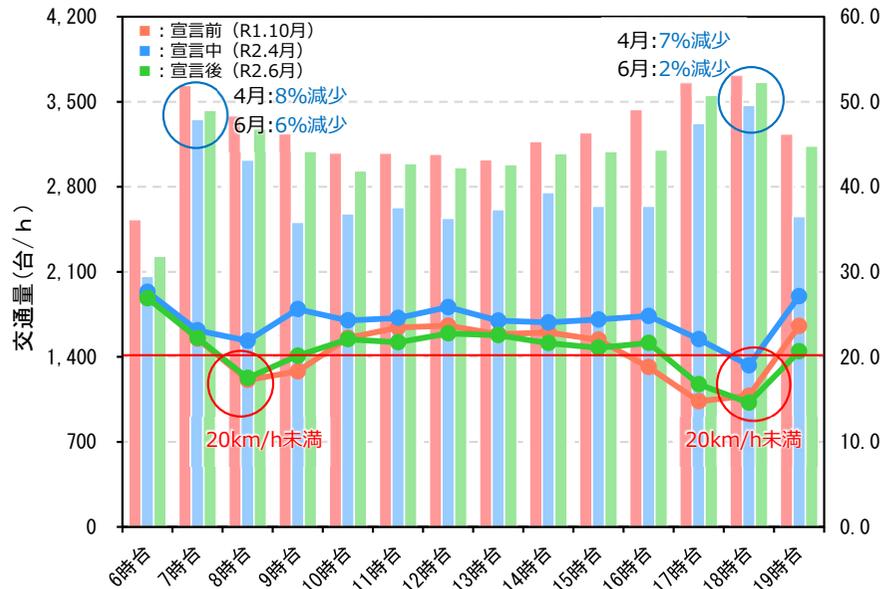


■ 日交通量



・交通量：一般道路の断面交通量情報（JARTICホームページより）

■ 時間帯別交通量と旅行速度



・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）

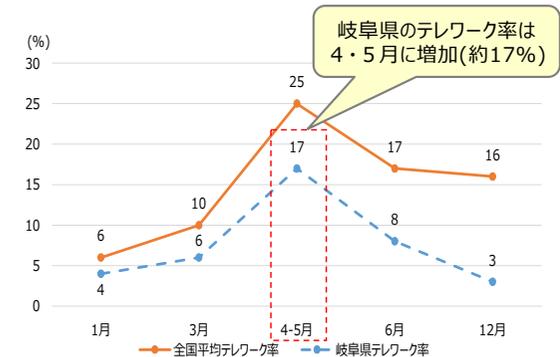
② 朝夕に交通量が減少しなかった要因



■ 岐阜駅の月平均感染拡大前比(平日)



■ 岐阜県のテレワーク率



※(公財)NIRA総合研究開発機構「第2回テレワークに関する就業者実態調査報告書」(R2.8)より作成

2. 交通量の減少が少なかった要因

(2) 国道248号 住吉南交差点(南側流入部)*

*当該エリアの主要渋滞箇所付近で交通量の経年データのある個所で分析

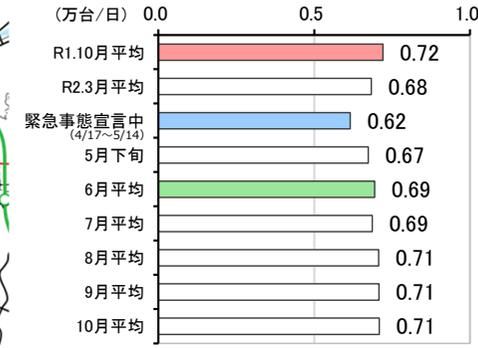
- 緊急事態宣言中に昼間の交通量減少は見られたが、朝夕の減少は少なかった。また、6月には概ね宣言前と同等の交通量に回復している。
- 当該地域は、美濃加茂市や可児市を中心に、多数の工業団地が立地する製造業が盛んな地域。当該地域の通勤交通は自動車が91%を占めており、宣言中においても、製造業はテレワークが困難であったため、交通量があまり減少しなかったものと考えられる。
- 宣言中に17時台の交通量が増加したのは、生産減少に伴う定時退社の増加により、夕方の交通集中が発生したと考えられる。

① 交通量と旅行速度

■ 位置図

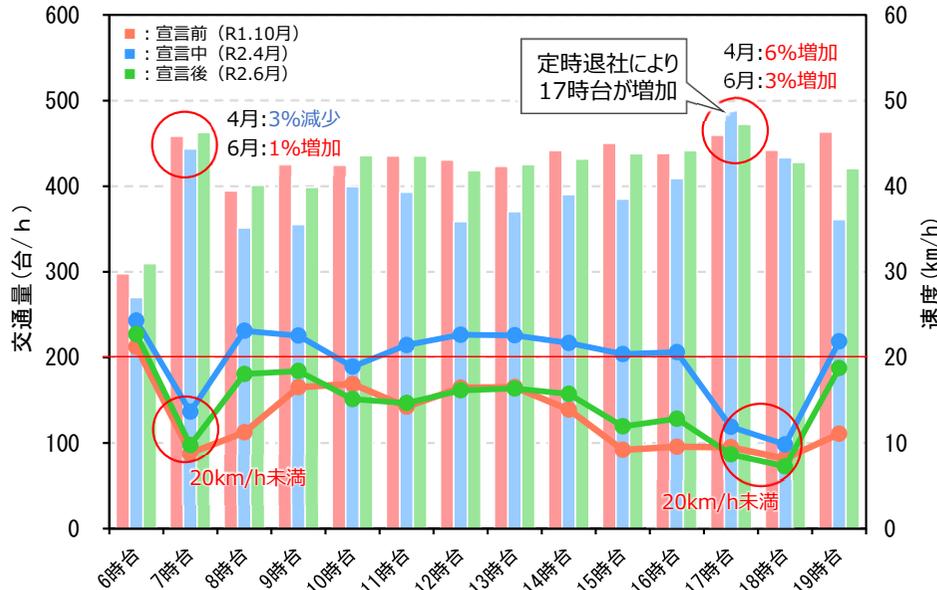


■ 日交通量



*交通量：一般道路の断面交通量情報 (JARTICホームページより)

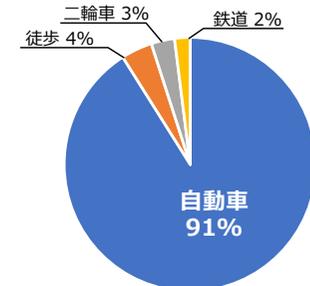
■ 時間帯別交通量と旅行速度



*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)

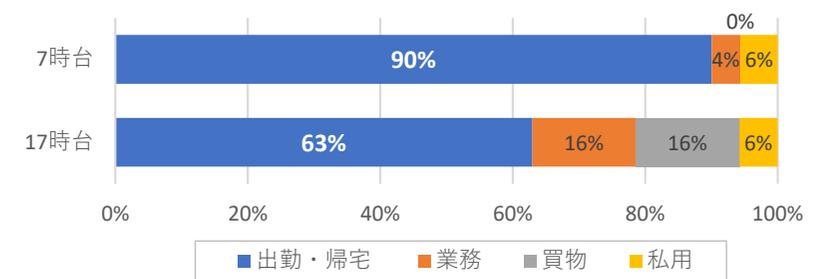
② 朝夕に交通量が減少しなかった要因

■ 通勤の交通手段分担率



*データ：第5回中京都市圏パーソントリップ調査より
可児エリアへの通勤交通を集計

■ 自動車トリップの目的比率 (7時台、17時台)



*データ：第5回中京都市圏パーソントリップ調査より通過が想定されるゾーン間で集計

■ 工業団地の企業ヒアリング結果

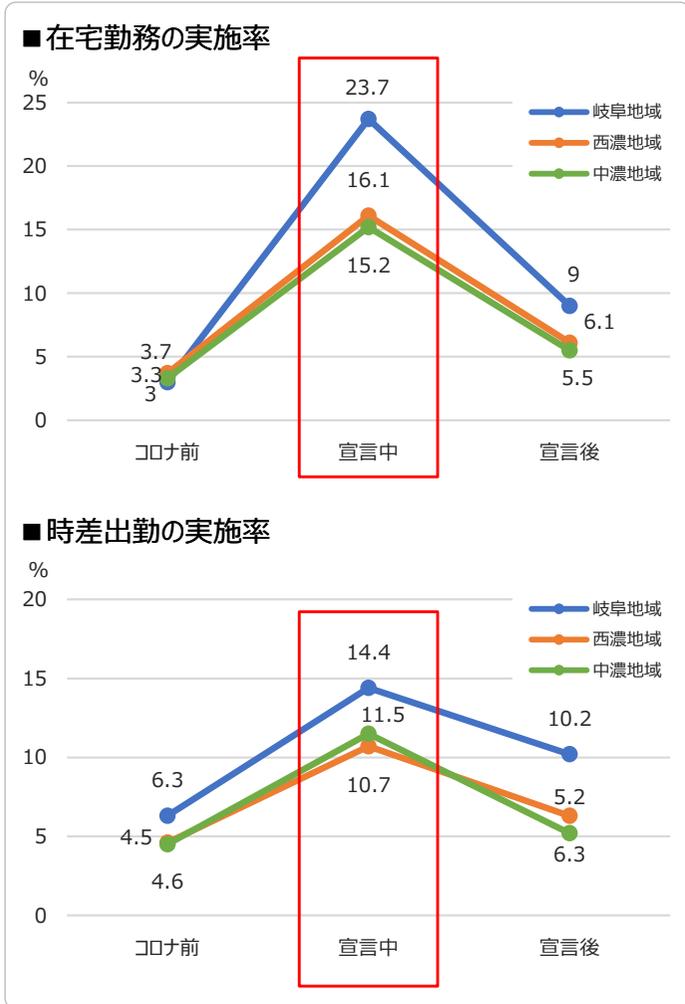


3. 移動特性の変化 (Webアンケート結果)

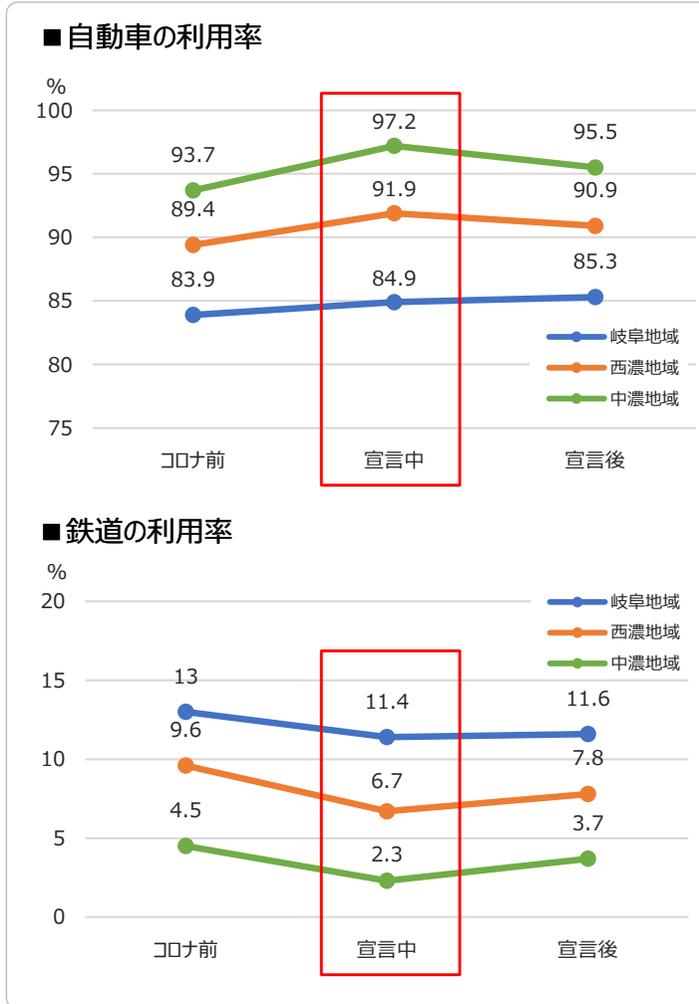
(3)緊急事態宣言による移動特性の変化

- 在宅勤務や時差出勤の取り組みは、緊急事態宣言により増加。岐阜地域の実施率が最も高くなっており、西濃地域や中濃地域では比較的低い状況。
- 交通手段は、特に中濃地域や西濃地域で自動車の利用率が増加し、鉄道の利用率が減少。鉄道から自動車への交通転換が発生したことが伺える。
- 移動時間帯は、朝夕の通勤時間帯(7時台、17時台)の比率が増加。不要不急の交通が減少しても、通勤交通の減少は少なかったことが伺える。

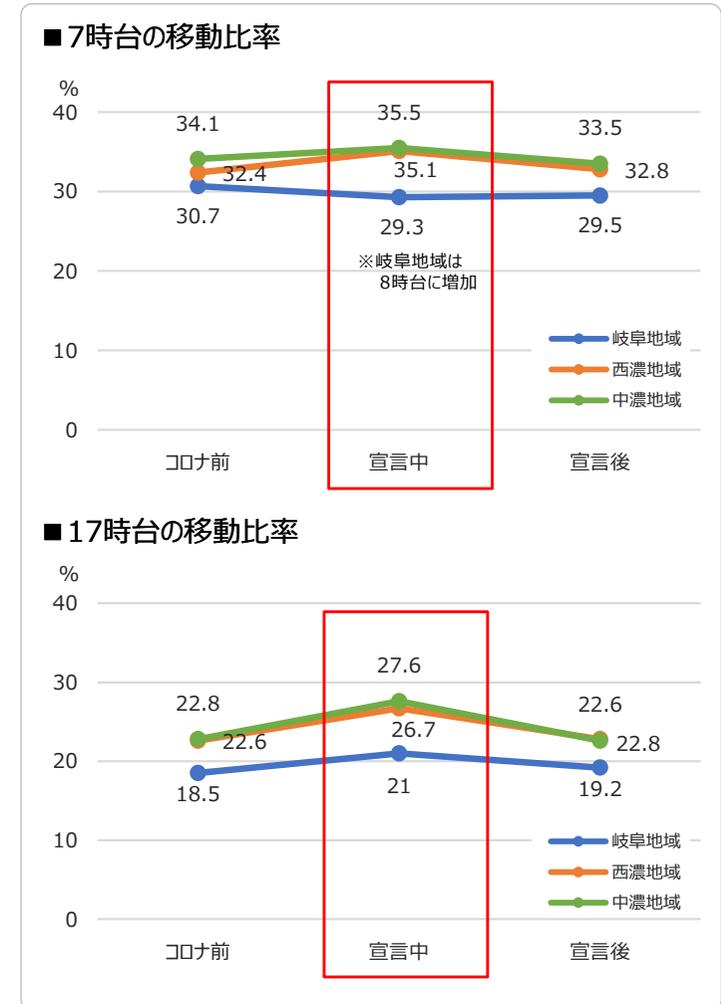
①在宅勤務等の実施状況



②交通手段の変化



③移動時間帯の変化



WEBアンケート調査結果 (R2.11.20配信) 【サンプル数】岐阜地域：約400、西濃地域：約400、中濃地域：約400 【対象者】岐阜国道事務所管内住民 (18歳以上、自家用車を保有している人、日常的に外出している人)

- ・岐阜地域：岐阜市、羽島市、各務原市、山県市、瑞穂市、本巣市、岐南町、笠松町、北方町
- ・西濃地域：大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ヶ原町、神戸町、輪之内町、安八町、揖斐川町、大野町、池田町
- ・中濃地域：関市、美濃市、美濃加茂市、可児市、郡上市、坂祝町、富加町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村、御高町

東濃圏域の変化

【緊急事態宣言中の交通量について】

国道19号

- ・2020年4月4週（緊急事態宣言中）の交通量は、同年3月と比較し、**平日で最大約15.7%、休日で最大約41.1%減少**（多治見）。
- ・緊急事態宣言以降は、宣言前と同程度に交通量が回復。

可児御嵩バイパス

- ・2020年4月11日（緊急事態宣言前）の交通量は、2018年9月12日と比較し、**約7.5%減少**。



【緊急事態宣言中の旅行速度について】

- ・国道19号の上野町交差点や釜戸町交差点、可児御嵩バイパスの古屋敷において、**朝ピークの旅行速度が向上**。
- ・**夕ピーク**においては、可児御嵩バイパスの一部で**17時台に速度低下**が発生。

【要因（周辺工業団地における企業ヒアリング結果より）】

朝ピーク

- ・周辺の工業団地における**休業日の増加**や**物流トラックの減少**、**学校の休校による送迎の減少**により、**交通量が減少し、旅行速度が向上**したと考えられる。

夕ピーク

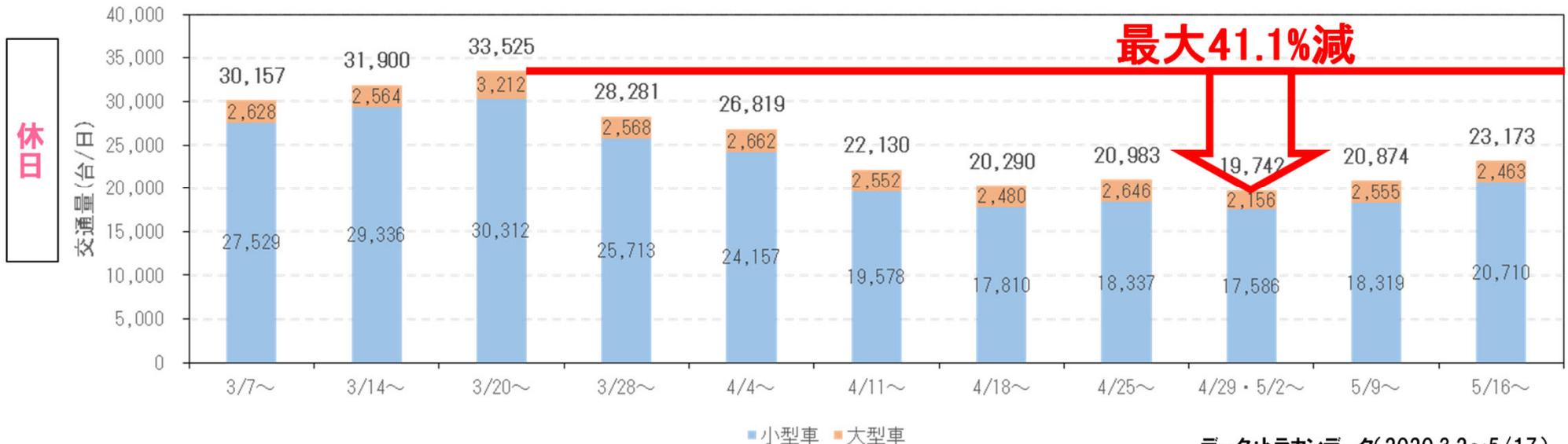
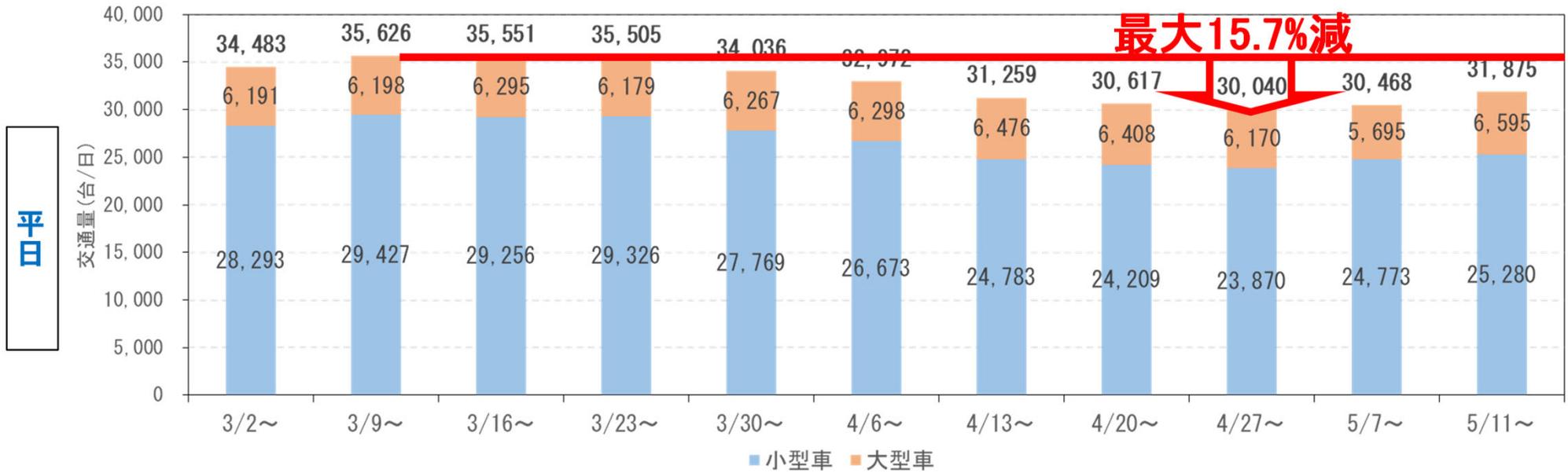
- ・生産量減少による**定時退社社員の増加**により、**特定の時間に交通量が集中**したため、一部で**旅行速度の低下**が発生したと考えられる。

※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」

1. 交通量の変化

1.1 国道19号交通量推移(多治見)

○ 4月4週の交通量は、3月と比較して、平日で最大15.7%、休日で最大41.1%減少。

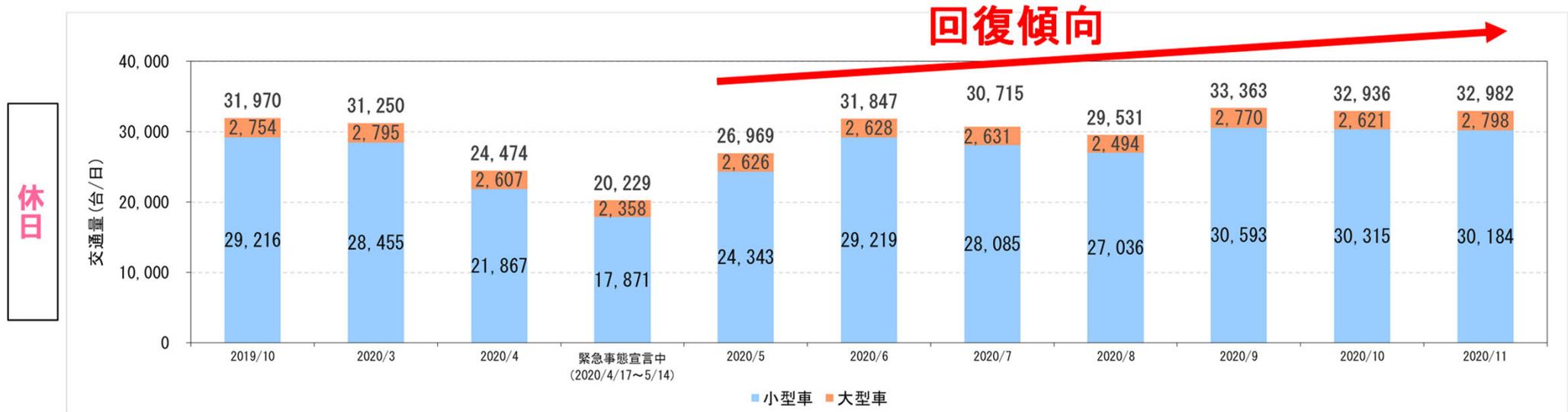
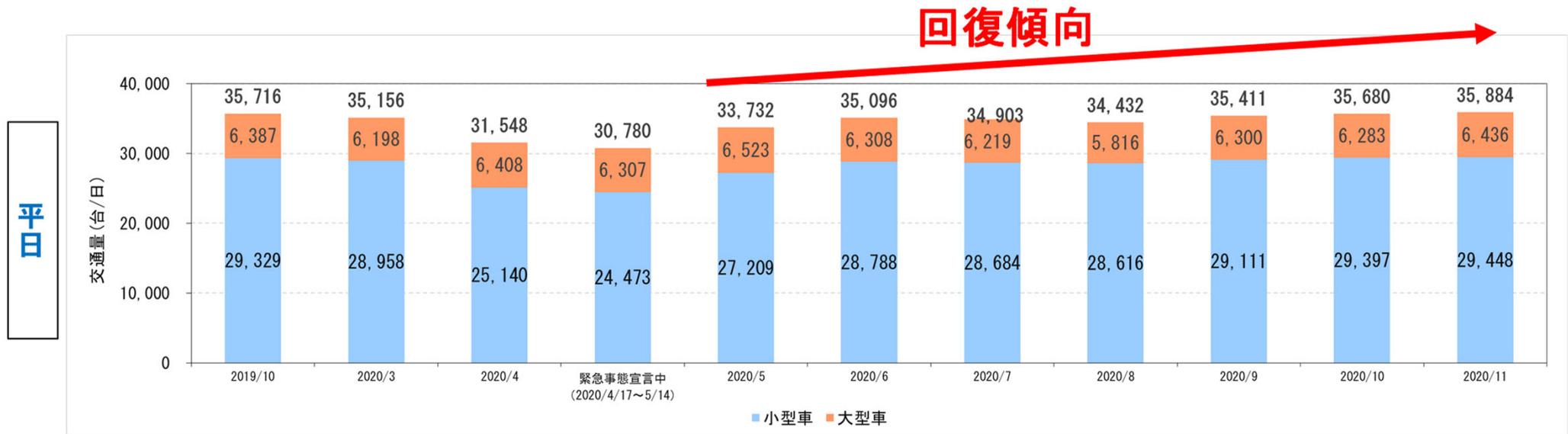


データ:トラカンデータ(2020.3.2~5/17)

1. 交通量の変化

1.2 緊急事態宣言以降の国道19号交通量推移(多治見)

○緊急事態宣言以降、交通量は回復傾向にある。



データ:トラカンデータ(2019/10、2020/3/2~11/30)日当たり平均

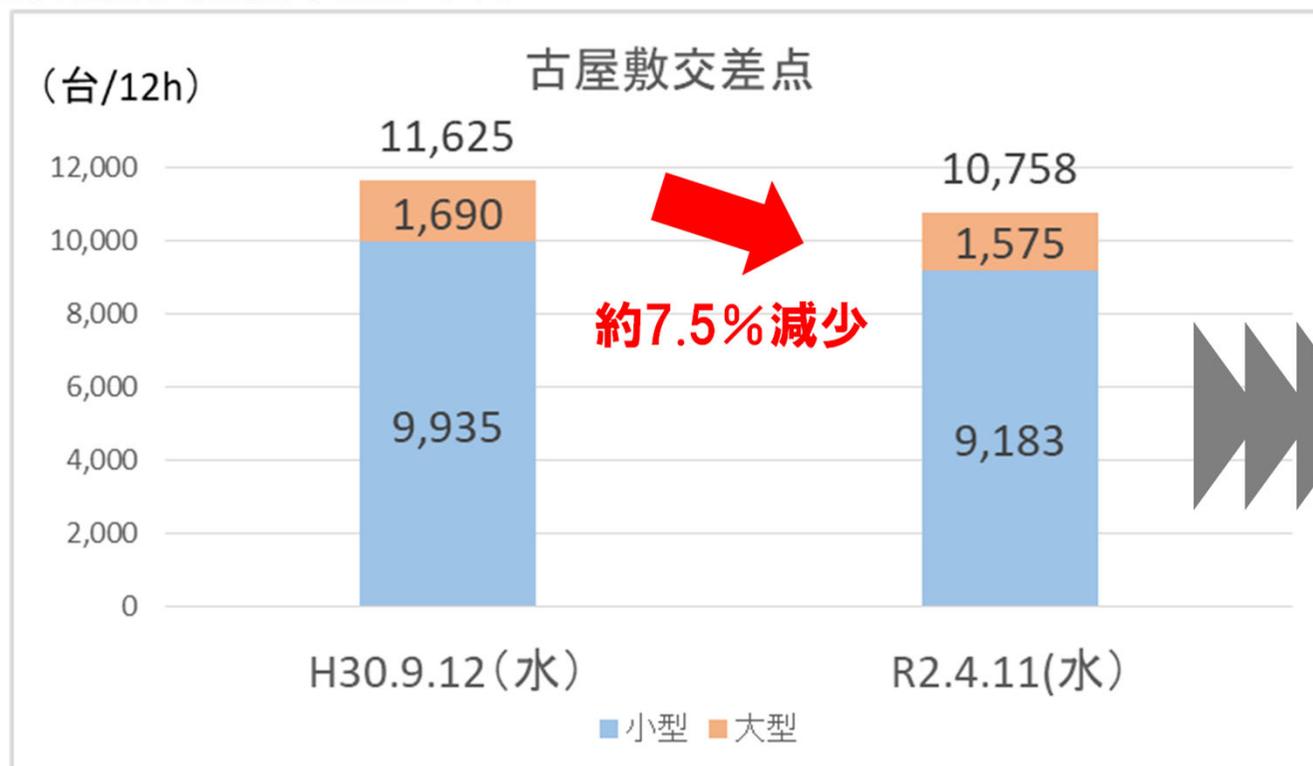
1. 交通量の変化

1.3 可児御嵩バイパスの交通量の推移(平日)

○ 古屋敷交差点において、R2年のコロナ禍はH30年と比較すると、交通量が約7.5%減少している。



■ 古屋敷交差点交通量・平日



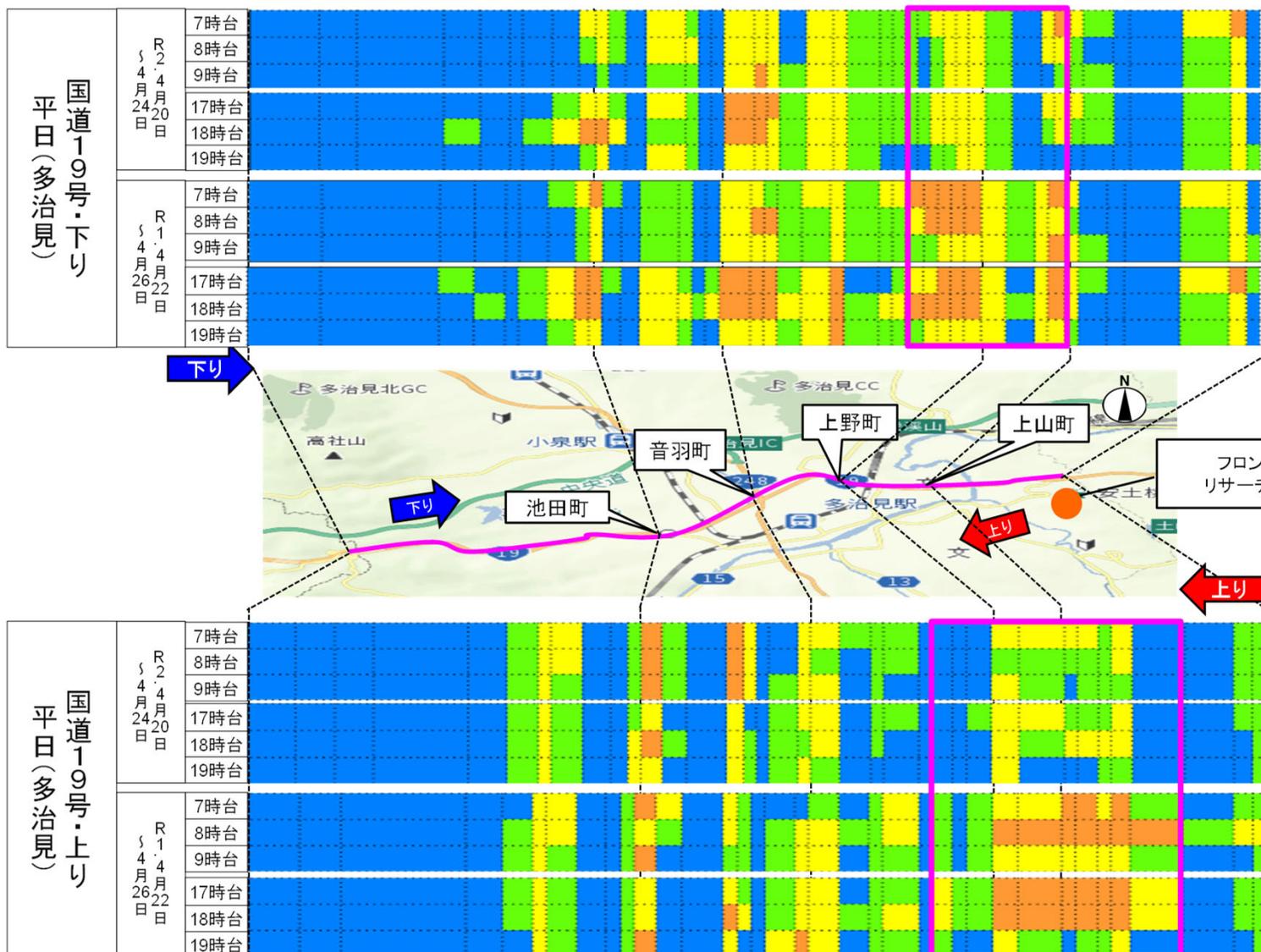
H30年と比較し
交通量は約7.5%減少。

データ: 交通量調査結果(2020.4.11 2018.9.12)

2. 旅行速度の変化

2.1 国道19号(多治見・土岐 / 平日)

- 国道19号(平日)において、上野町交差点周辺の色度状況をみると、R2年のコロナ禍はR1年の同時期と比較すると、上下線共に旅行速度が向上している。
- 企業ヒアリングより、工場の休業増加・生産量減少による物流トラックの減少から交通量が減少し、渋滞が緩和したと想定。



【フロンティアリサーチパークの企業ヒアリング(9/14実施)】



- ・落ち込みが激しい5~7月は2回/月の休業実施
- ・物流トラックは2便/週減

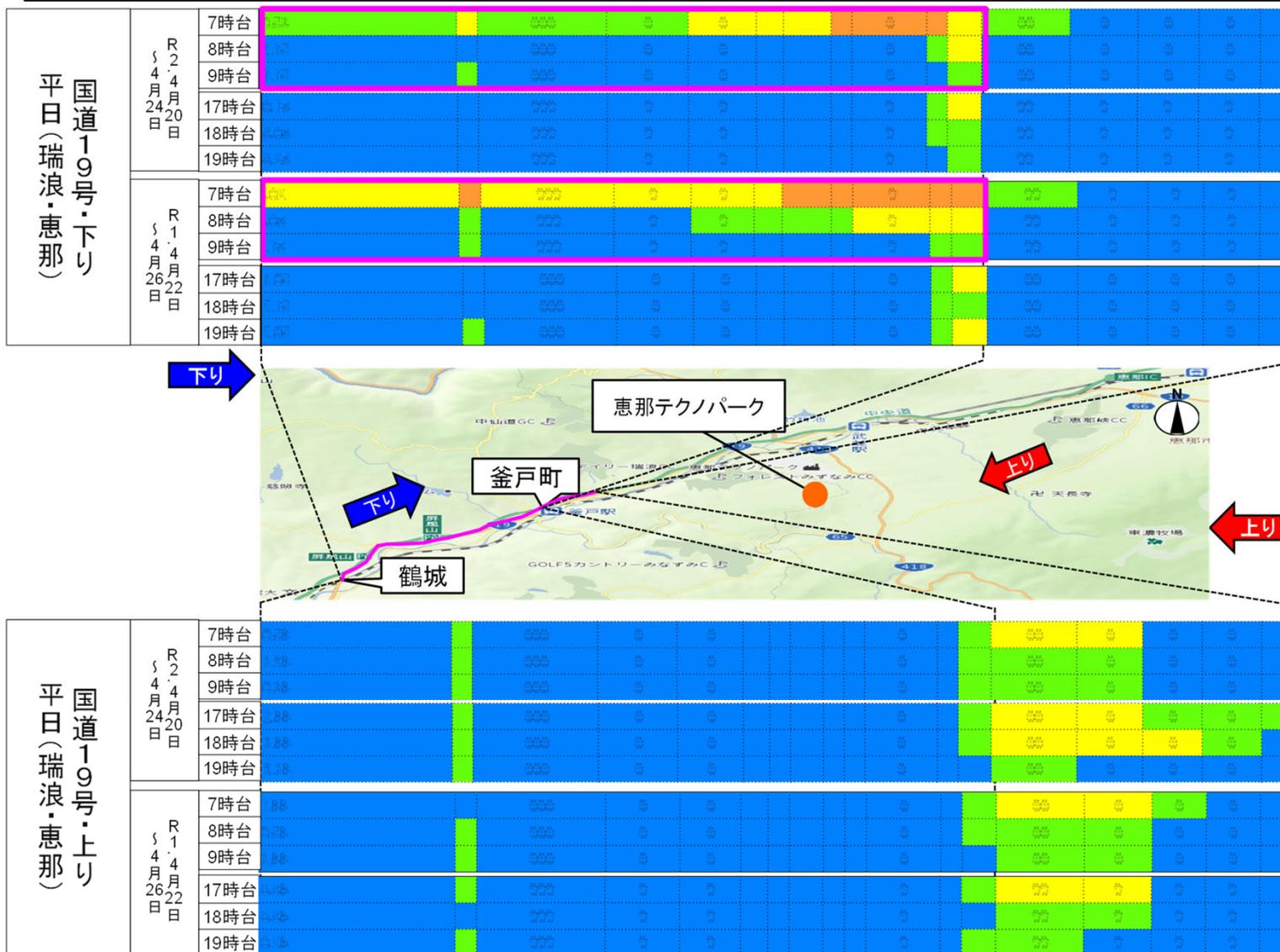
【凡例】 ■ : ~10km/h ■ : 10~20km/h ■ : 20~30km/h ■ : 30~40km/h ■ : 40km/h~

データ: ETC2.0プローブデータ(2019.4.22~26, 2020/4/20~24)

2. 旅行速度の変化

2.2 国道19号(瑞浪・恵那 / 平日)

- 国道19号(平日)下り線において、釜戸町交差点周辺の速度状況をみると、R2年のコロナ禍はR1年の同時期と比較すると、旅行速度がやや向上している。
- 企業ヒアリングより、工場の休業増加・生産量減少による物流トラックの減少、送迎の減少から交通量が減少し、朝ピークの渋滞が緩和したと想定。



【恵那テクノパークの企業ヒアリング(9/7~11実施)】



- ・製造業のため、テレワークや時差出勤はなし
- ・5/22~7/26までの各週金曜日を休業日に設定
- ・物流トラックは4~7月末まで20t車を1便/日減



- ・4/1~9/4まで、交代勤務時間帯を変更
- ・生産量減少により、休業日を1日/月設定
- ・物流トラックは1便/日減



- ・客先に合わせ稼働日・非稼働日を設定
- ・トラック運行は5割減
- ・学校の休校により送迎が減り、朝の渋滞が緩和された

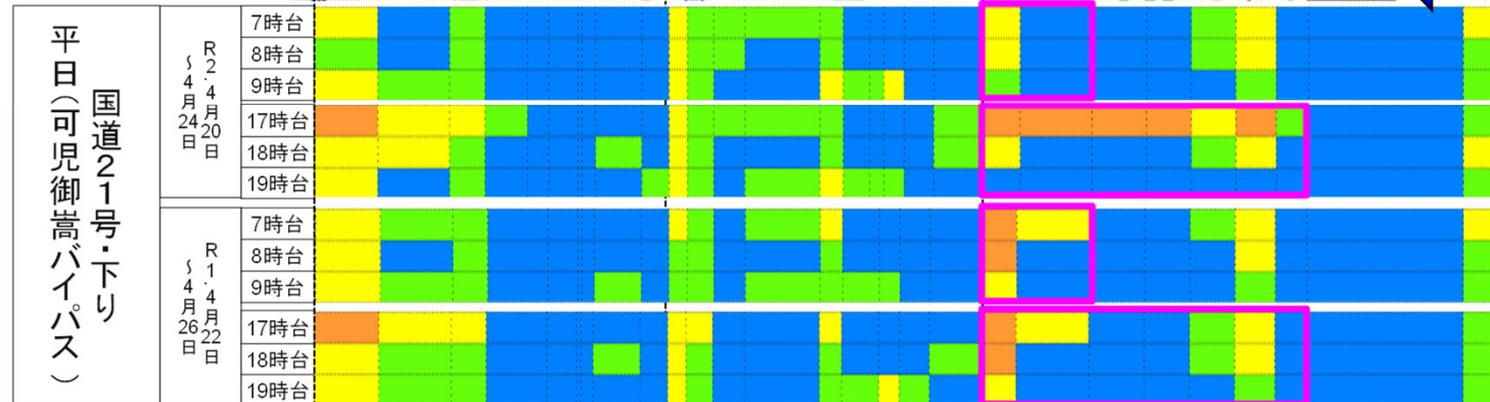
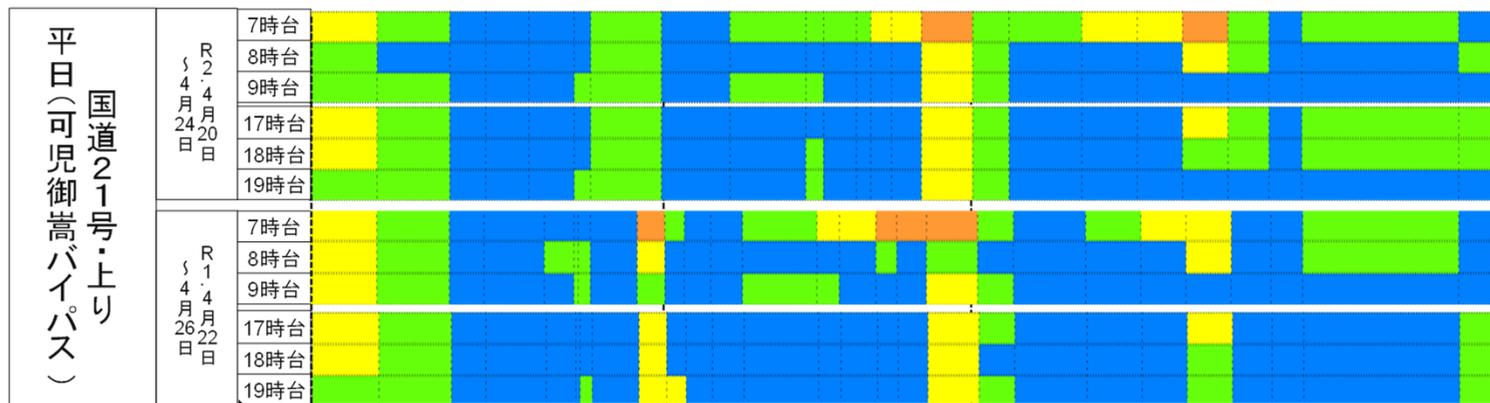
【凡例】 ■: <math>< 10\text{ km/h}</math> ■: 10~20km/h ■: 20~30km/h ■: 30~40km/h ■: > 40km/h

データ:ETC2.0プローブデータ(2019.4.22~26,2020/4/20~24)

2. 旅行速度の変化

2.3 国道21号(可児御嵩バイパス / 平日)

○国道21号(平日)下り線において、古屋敷交差点周辺の水速度状況をみると、朝ピークにおいては旅行速度が向上しているが、夕ピーク時には、旅行速度が低下している。
 ○企業ヒアリングより、コロナ禍の生産量減少の影響で定時退社の社員が増加し、夕ピークに交通量が集中したと想定。



【凡例】 ■: $\sim 10\text{km/h}$ ■: 10~20km/h ■: 20~30km/h ■: 30~40km/h ■: 40km/h~

データ: ETC2.0プローブデータ(2019.4.22~26, 2020/4/20~24)

【グリーンテクノみたけの企業ヒアリング(9/7~9実施)】



- ・生産量減で定時退社が増加
⇒夕方は21号に出るまで渋滞が発生
- ・会社休業の対応
- ・物流トラックは5月に通常時の3割減
- ・朝の21号や高速のトラックが減ったように思う



- ・物流トラックについて、4.5月は約6割、6~8月は約8割の減少



- ・生産量減少により、定時帰宅社員増加
⇒17時頃に21号に向け渋滞発生
- ・客先に合わせ稼働日・非稼働日を設定
- ・トラック運行は5割減
- ・学校の休校により送迎が減り、朝の渋滞が緩和された

【可児工業団地の企業ヒアリング(9/8~9実施)】



- ・テレワークを導入したが、実施社員は1割
- ・生産量減少により残業禁止になり、定時退社社員が増加
⇒周辺企業も定同様のため、帰宅時の渋滞が悪化
- ・トラックの運行本数は変化なし

■ヒアリング概要

- コロナ禍において、テレワークの導入や通勤手段の変化は大きくは見られなかった。
- 物流の減少により大型車の交通量が減少し、朝ピークの渋滞緩和が見られた。
- 生産量減少により特定時間に交通量が集中し、夕ピークの渋滞が見られた。

工業団地名	対象企業(回答日)
恵那テクノパーク	・恵那東海理化株式会社(9/11) ・株式会社山本製作所(9/8) ・ダイキャスト東和産業株式会社(9/7)
フロンティアリサーチパーク	・三光化成株式会社(9/14)
グリーンテクノみたけ工業団地	・エヌ・エス・ケイ株式会社(9/7) ・株式会社すかいらーく(9/7) ・豊精密工業株式会社(9/9)
可児工業団地	・株式会社デンソーワイズテック(9/8) ・岐阜・大成化工株式会社(9/9)

■ヒアリング結果

①コロナ禍における勤務状況の変化

- ・テレワークを一部導入
- ・生産量減少に伴い、休業日を新たに設定
- ・生産量減少により定時退社が増加 等

②コロナ禍における物流に関する変化

- ・物流トラックの運行本数を減便

等

③コロナ禍において渋滞が変化した箇所と想定される要因

箇所	渋滞状況の変化	想定される要因
可児御嵩工業団地～国道21号間 グリーンテクノみたけ工業団地～ 国道21号間 (夕ピーク)	悪化	・生産量減少で定時退社する企業が増え、交通が集中したため
国道21号可児御嵩バイパス (朝ピーク)	緩和	・休校による送迎が減ったため ・物流量の減少によりトラック台数が減ったため

飛騨地域の変化

1. コロナ禍における交通量の変化

○緊急事態宣言解除後の10月の交通量は、緊急事態宣言前（1年前）に比べ、平日は同程度まで回復傾向であるが、休日は8～9割程度まで回復傾向となっている。

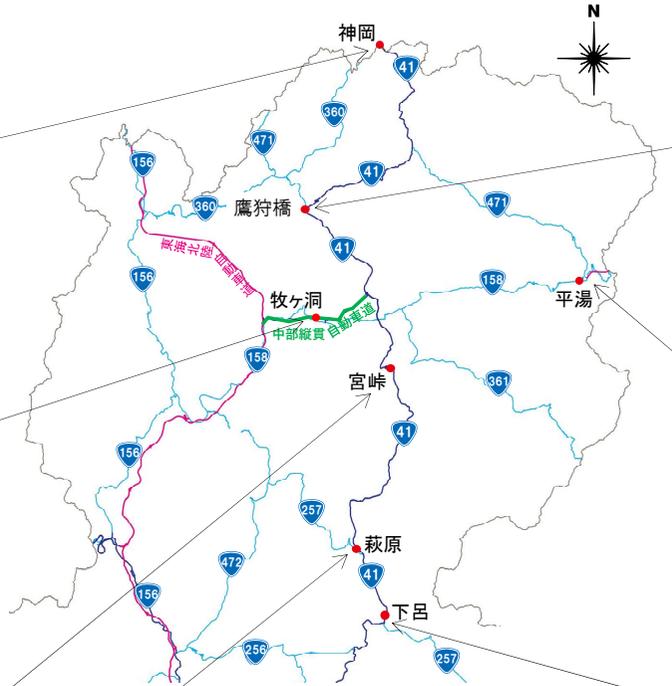
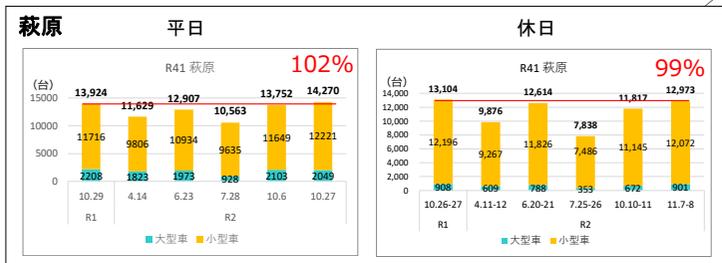
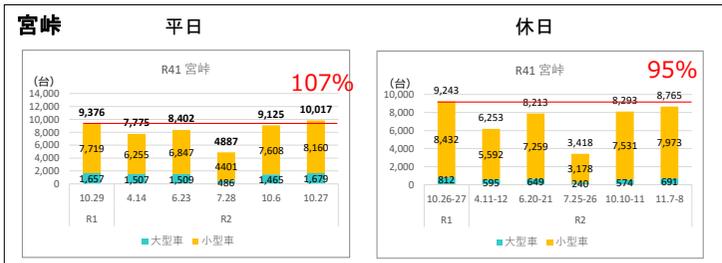
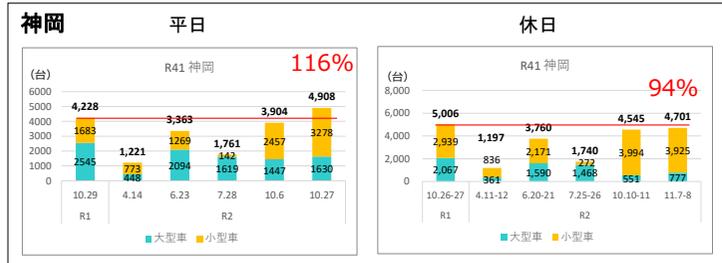
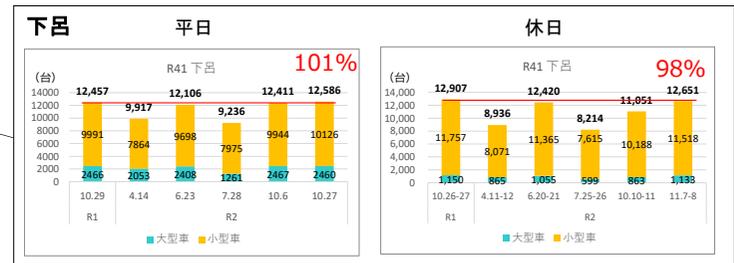
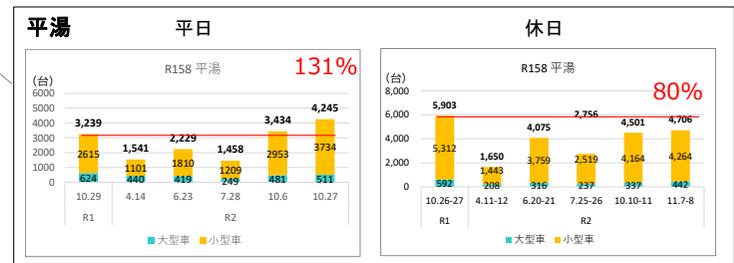
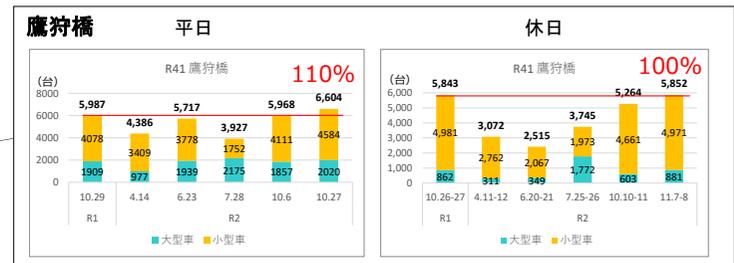


表 観測日とイベント

イベント	観測日	
	平日	休日
	R1.10.29(火)	R1.10.26(土)27(日)
		R2.4.11(土)12(日)
R2.4.16(木)緊急事態宣言全国拡大	R2.4.14(火)	
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		R2.6.20(土)21(日)
		R2.6.23(火)
R2.7.8(水)令和2年7月豪雨		
R2.7.22(水)GoToトラベルキャンペーン開始		R2.7.25(土)26(日)
		R2.7.28(火)
R2.10.1(木)GoToトラベルキャンペーンに東京発着の旅行追加		
		R2.10.6(火)
		R2.10.10(土)11(日)
		R2.10.27(火)
		R2.11.7(土)8(日)



凡例

- 大型車
- 小型車

※パーセントはR1.10の交通量(平日・休日)からR2.10の交通量(平日・休日)の増減率を示す。
 ※なお、CCTVカメラによる観測値は、車種不明データが含まれるため、全車種の台数が大型車と小型車の合計と一致しない

※交通量グラフの観測値はデータ欠損等により、以下の通り常時観測トラフィックカウンターとCCTVカメラによる観測値を併用して使用

- <牧ヶ洞> (令和元年10月) 小鳥トンネルの常時観測トラフィックカウンターによる観測値 (令和2年4月以降) 牧ヶ洞のCCTVカメラによる観測値
- <宮崎> (令和元年10月) 常時観測トラフィックカウンターによる観測値 (令和2年4・6・10・11月) CCTVカメラによる観測値 (令和2年7月) 常時観測トラフィックカウンターによる観測値
- <鷹狩橋> (令和2年6月20・21日) 野口のCCTVカメラによる観測値 (上記以外) 鷹狩橋の常時観測トラフィックカウンターによる観測値

2. 国道41号・国道158号の旅行速度の変化

- 事業区間と並行する国道41号や国道158号は、緊急事態宣言解除後の10月の旅行速度は、緊急事態宣言前の昨年10月に比べても変化はさほど見られない。
- なお、国道41号では、交通量が少ない時期に20km/h未満の区間が一時的に解消している。

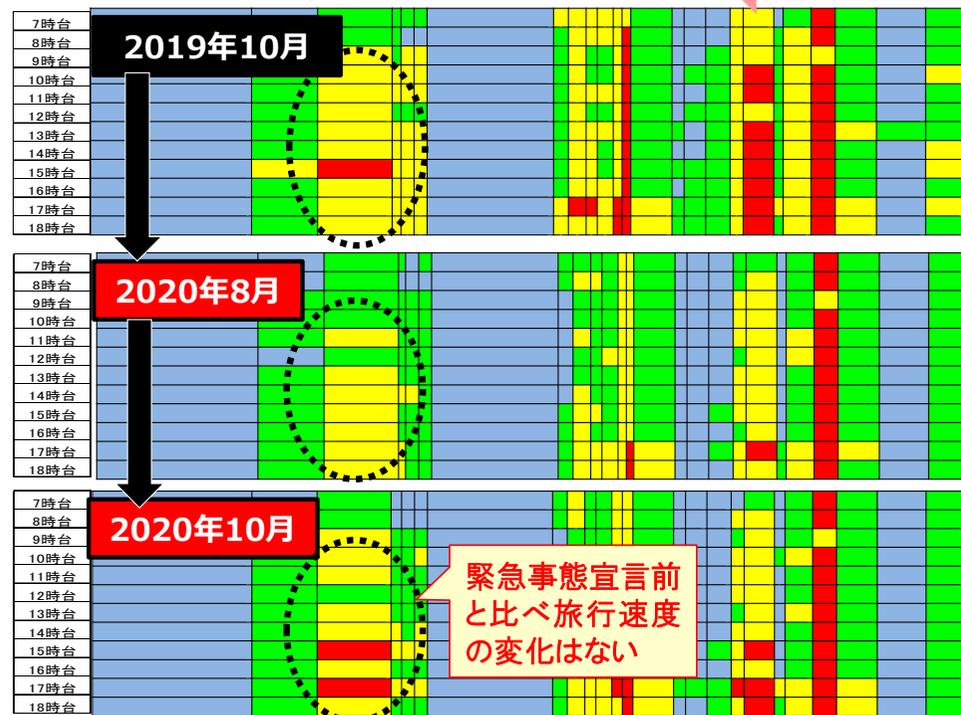
【高山市街地周辺の主要渋滞箇所】



【高山市街地周辺の主要渋滞箇所】

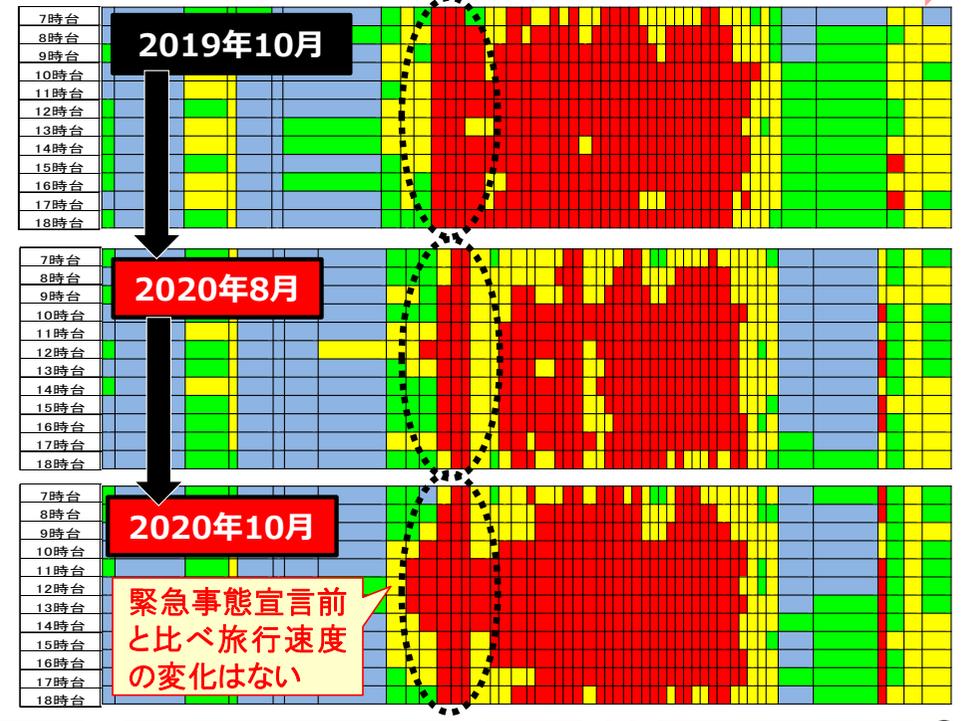


【国道41号上り：平日の旅行速度の変化】



緊急事態宣言前
と比べ旅行速度
の変化はない

【国道158号下り：休日の旅行速度の変化】



緊急事態宣言前
と比べ旅行速度
の変化はない

センサ基本区間番号 21300410380 21300410390 21300410400

凡例
0~20km/h
20~30km/h
30~40km/h
40~km/h
データなし

石浦町南 速入寺 石浦町北 高山工高前 西之一色町南 西之一色町北 上岡本町南 上岡本町 総合庁舎口 上岡本町北 雁川原橋 観月橋 下岡本町南

センサ基本区間番号 21301580170 21301580180 21301580190 21301580200 21301580205 21301580210

凡例
0~20km/h
20~30km/h
30~40km/h
40~km/h
データなし

新宮町 車検場口 原山口 松倉中学校西 上岡本町南 岡本町1南 花里町4 日赤北 高山郵便局前 国分寺東 鍛冶橋 安川 宝橋 松之木町西 松之木町中 松之木町東

資料：ETC2.0データ（2019年10月、2020年4・10月）

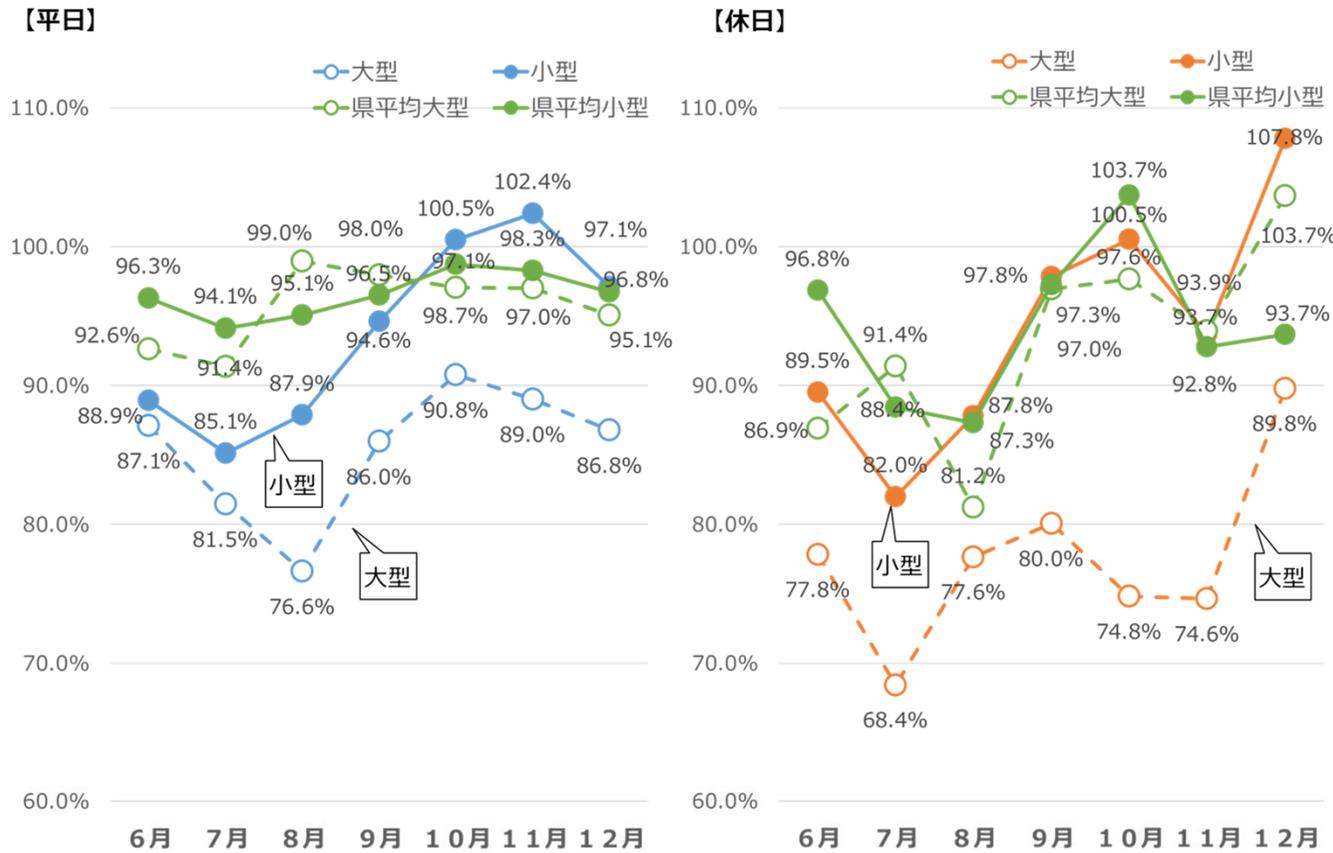
資料：ETC2.0データ（2019年10月、2020年4・10月）

3. コロナ禍における交通量の変化（岐阜県平均との比較）

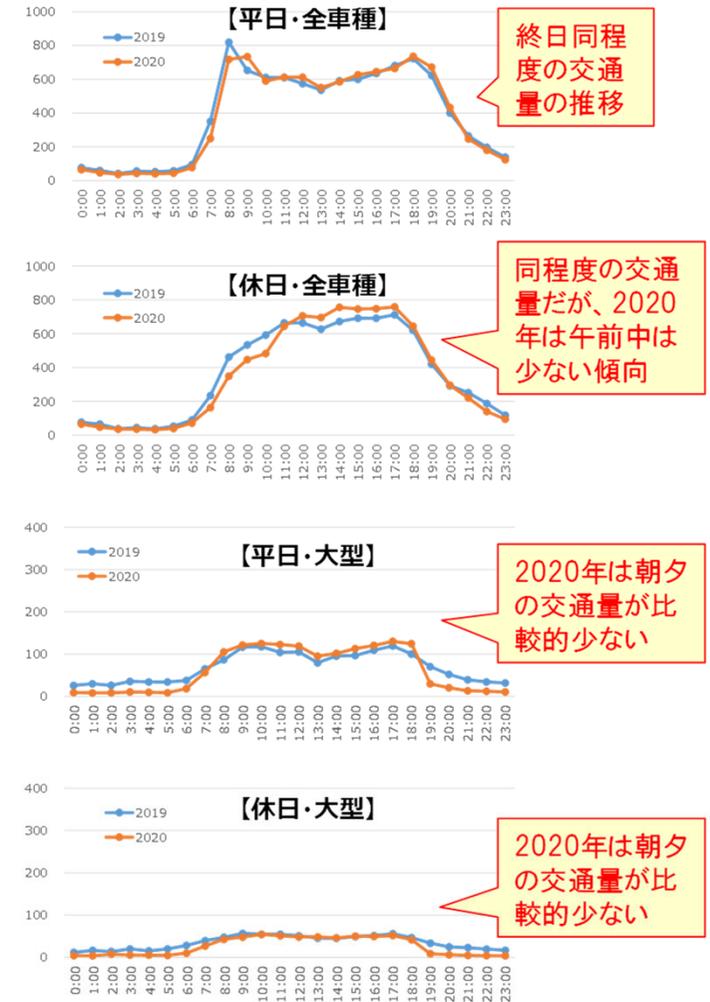
○緊急事態宣言解除後の6月以降、交通量は岐阜県平均と宮峠ともに前年と比べて減少しているものの休日の大型車交通量を除き概ね増加傾向である。また12月には宮峠における休日の小型車交通量は前年よりも増加している。

○同じく10月の時間帯別交通量は、総交通量では平日・休日ともにほぼ前年と同じ交通量の推移となっているが、大型車については、朝夕の交通量が前年と比べてまだ少ない傾向にある。

【宮峠と岐阜県平均における交通量の前年比増減率の比較】



【宮峠における時間帯別交通量の前年比較】



資料：＜宮峠＞
 (2019年6～10月、2020年3月、12月12日15時台～) 常時観測トラフィックカウンターによる観測値 (7/8～8/17の2020豪雨時通行止め期間を除く)
 (2020年4月～12月12日14時台) CCTVカメラによる観測値 (7/8～8/17の通行止め期間を除く)
 ＜岐阜県平均＞
 (2019年4月～2020年12月) 県警トラフィックカウンターによる観測値

資料：＜宮峠＞
 2019年10月の常時観測トラフィックカウンターによる観測値と、2020年10月のCCTVカメラによる観測値の比較