

令和4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4年8月5日(金) 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. 規約の改正について
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. 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4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28日一部規約改正
20. 令和 4年8月5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	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)		運輸部長
東鉄タクシー(株)		営業部次長	

< 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		専務理事
	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)	管理本部	副本部長	

令和4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】

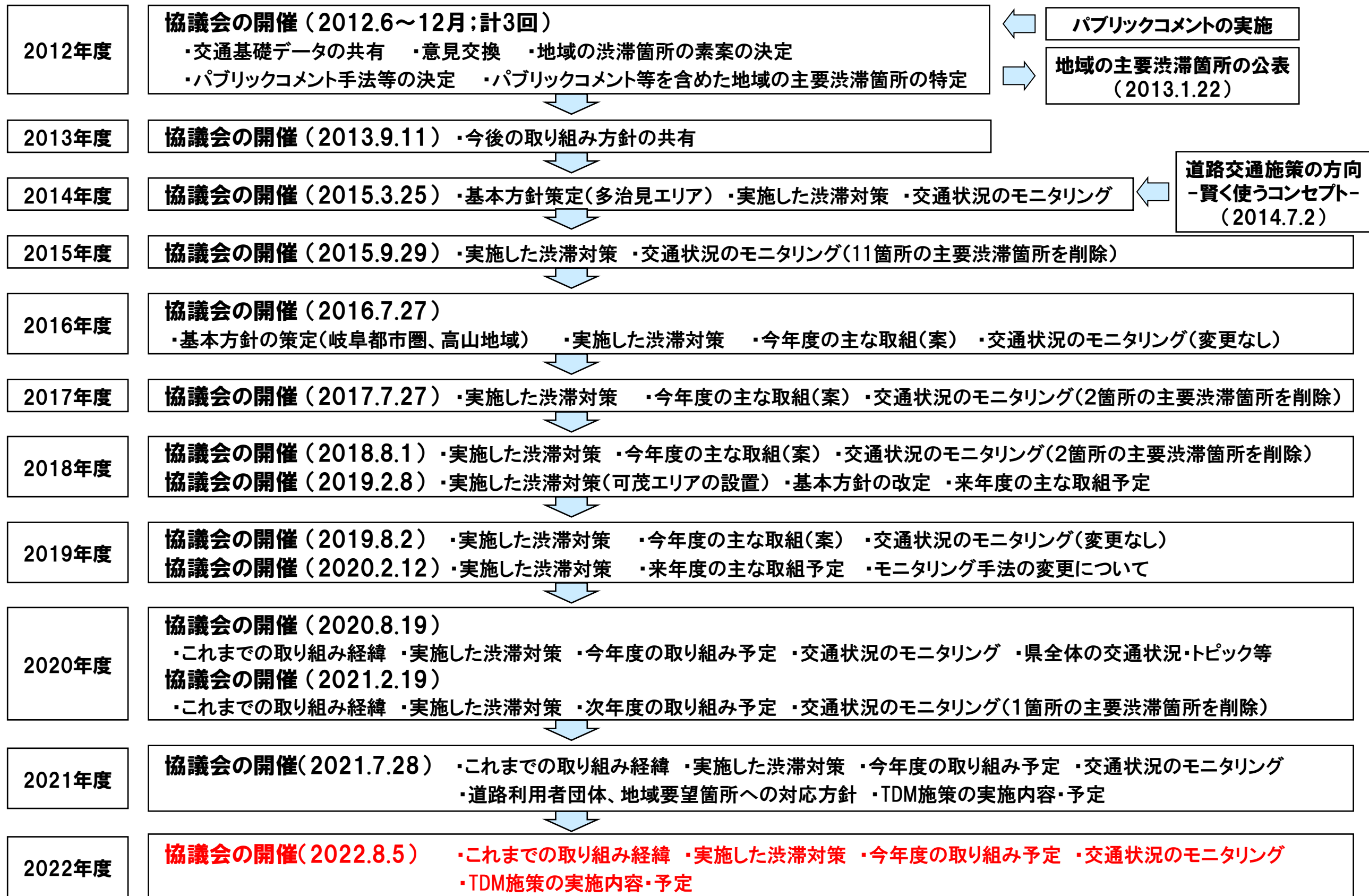
1. これまでの取り組み経緯	1
2. 実施した渋滞対策	12
3. 今年度の取り組み予定	20
4. 交通状況のモニタリング	27
5. TDM施策の実施内容・予定	33

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

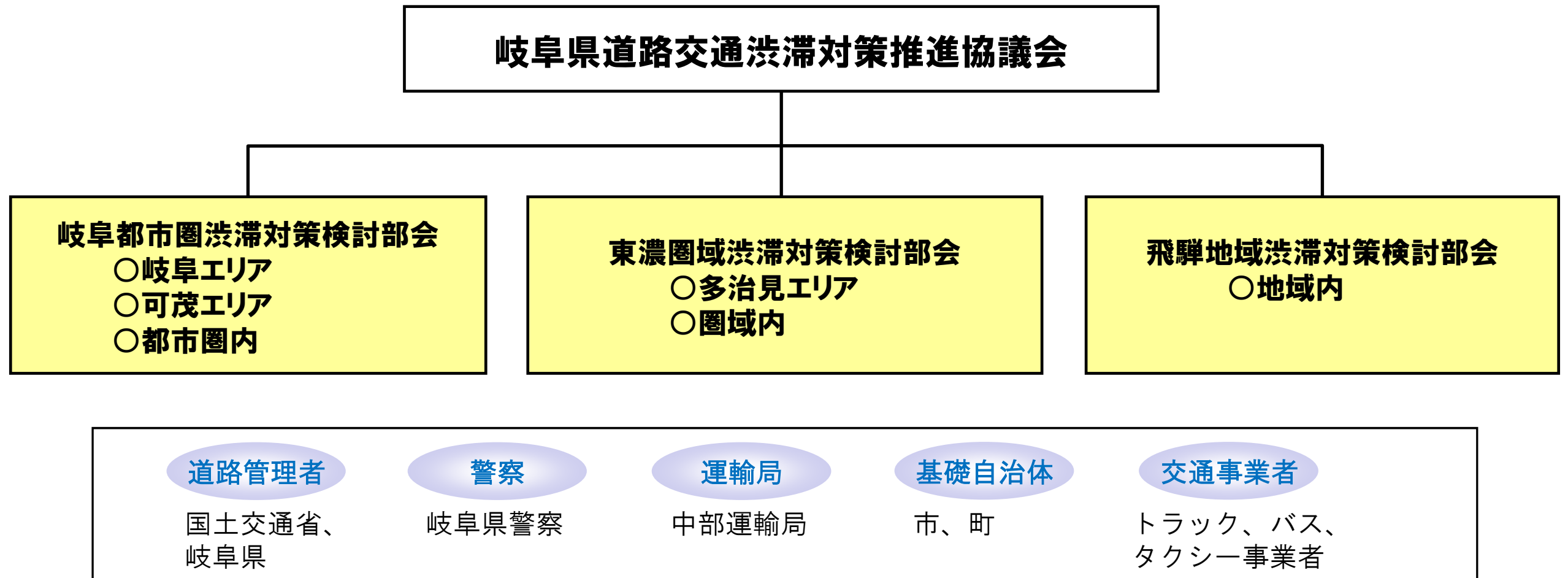
1-2 検討体制等

(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 ※51箇所が含まれる	20区間 ※47箇所が含まれる	72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)
- 2020年削除箇所(1箇所)

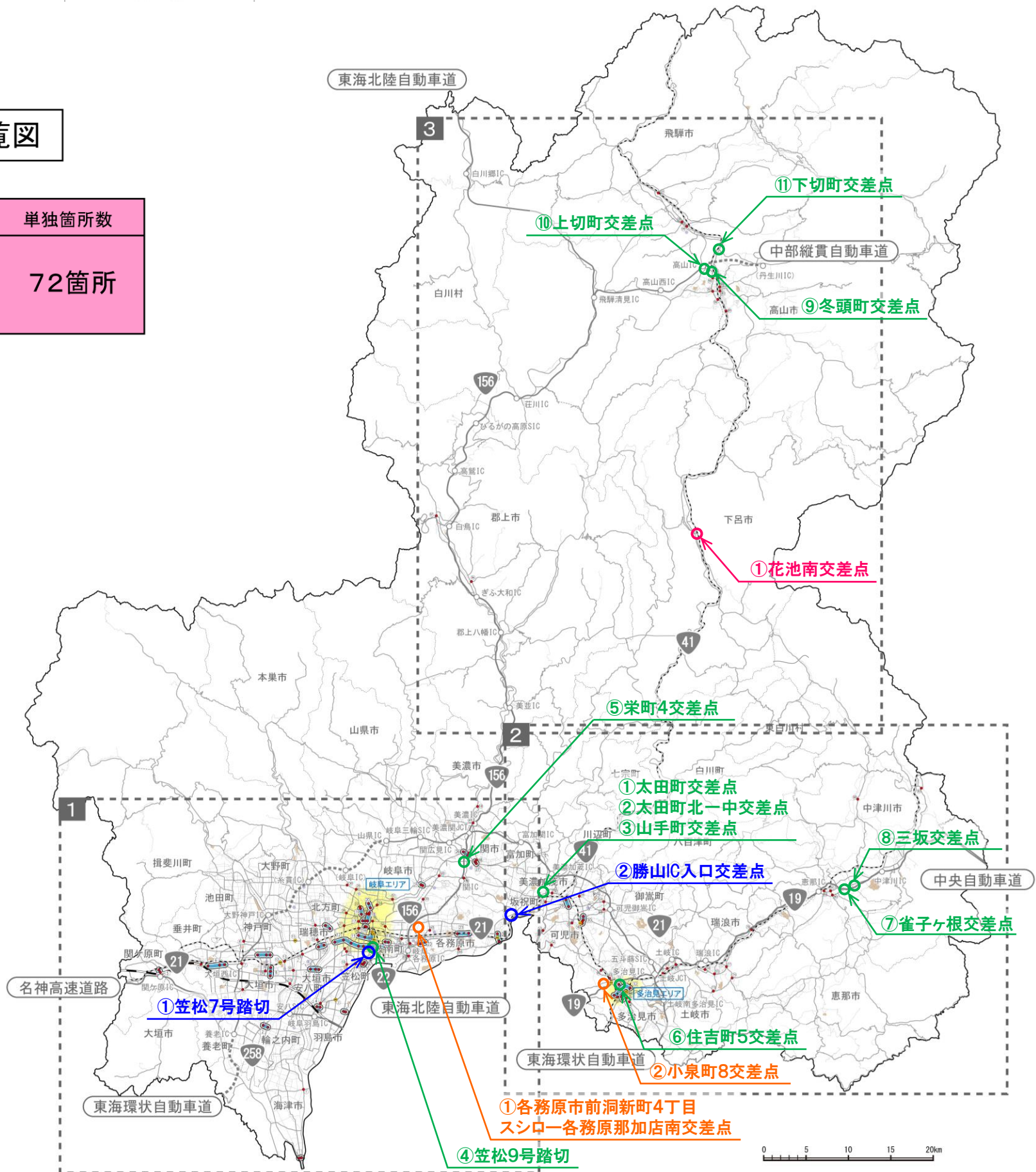
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

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

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

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



■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	⑤① 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 折立稲葉	

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>

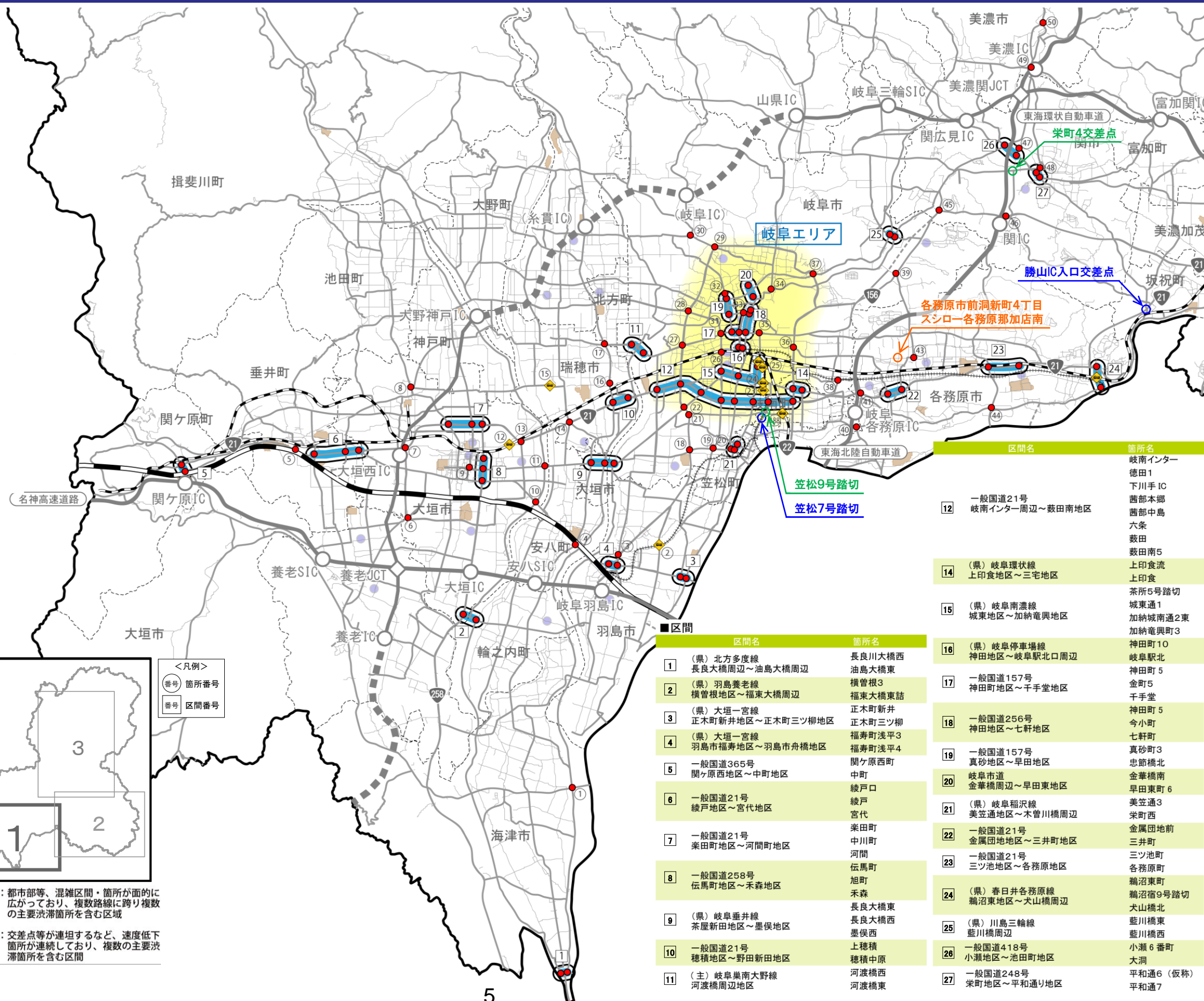
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

■ 区間

番号	箇所番号
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5

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

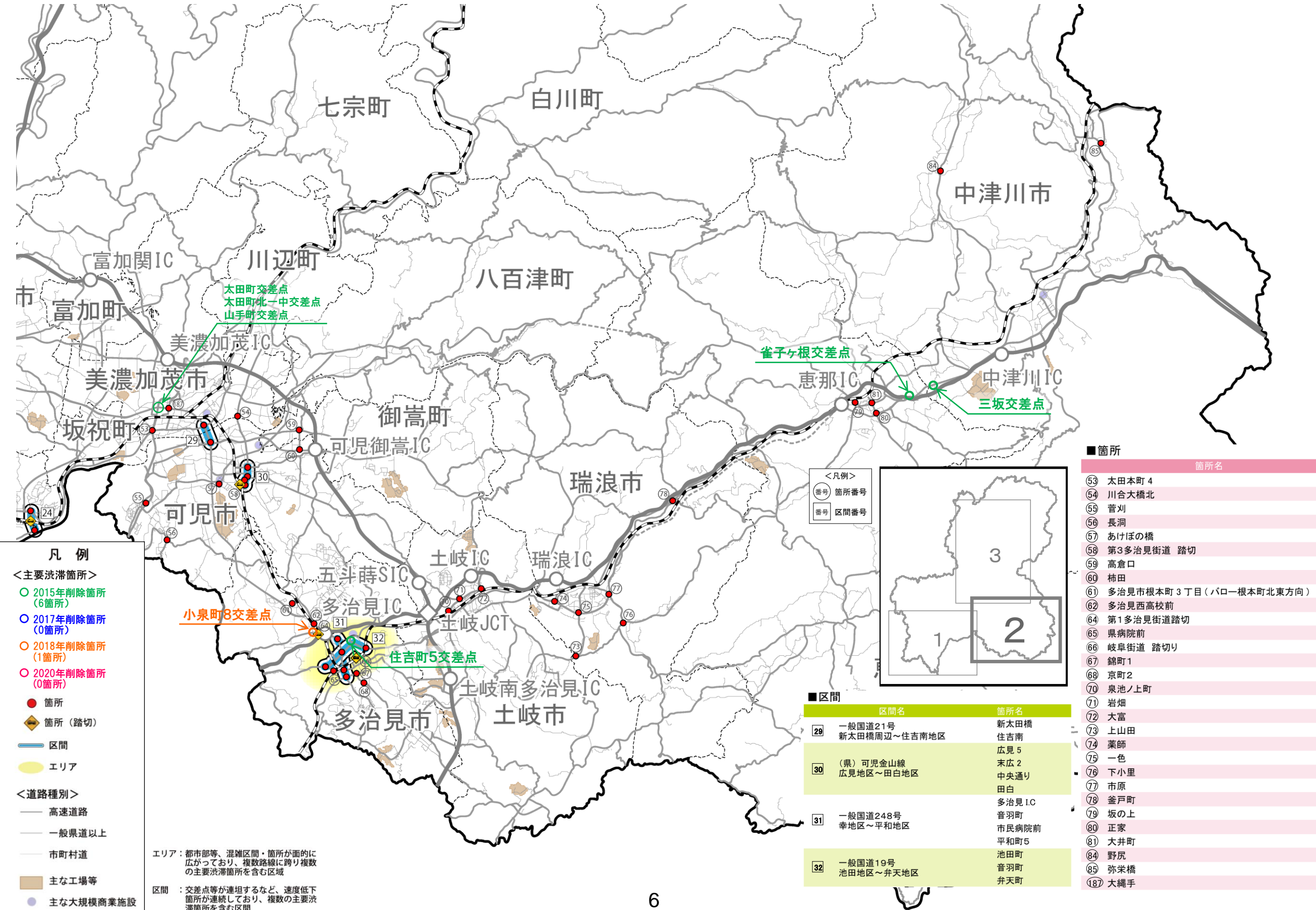
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



区間	区間名	箇所名
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 横曽根地区～福東大橋周辺	横曽根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 綾戸 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) 岐阜県南大野線 河渡橋周辺地区	河渡橋西 河渡橋東
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
14	(県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区	上印食流 上印食 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～加納竜興地区	城東通1 加納城南通2東 加納竜興町3
16	(県) 岐阜停車場線 神田地区～岐阜駅北口周辺	神田町10 岐阜駅北 神田町 5
17	一般国道157号 神田町地区～千手堂地区	金町5 千手堂
18	一般国道256号 神田地区～七軒地区	神田町 5 今小町 七軒町
19	一般国道157号 真砂地区～早田地区	真砂町3 今小町 七軒町
20	岐阜市道 金華橋周辺～早田東地区	金華橋南 早田東町 6
21	(県) 岐阜稲沢線 美笠通地区～木曾川橋周辺	美笠通3 栄町西
22	一般国道21号 金属団地地区～三井町地区	金属団地前 三井町
23	一般国道21号 三ツ池地区～各務原地区	三ツ池町 各務原町
24	(県) 春日井各務原線 鶴沼東地区～犬山橋周辺	鶴沼東町 鶴沼9号踏切 犬山橋北
25	(県) 川島三輪線 藍川橋周辺	藍川橋東 藍川橋西
26	一般国道418号 小瀬地区～池田町地区	小瀬 6番町 大洞
27	一般国道248号 栄町地区～平和通り地区	平和通6 (仮称) 平和通7

■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

②東濃地域



凡例

<主要渋滞箇所>

- 2015年削除箇所 (6箇所)
- 2017年削除箇所 (0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>

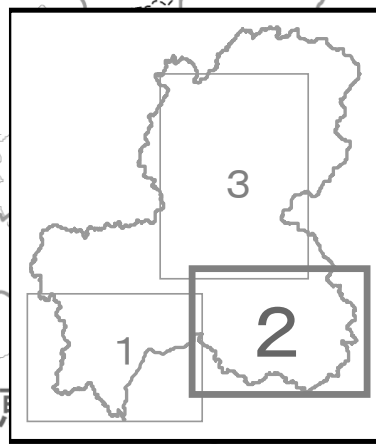
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

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：交差点等が連なるなど、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

<凡例>

- 番号 箇所番号
- 番号 区間番号



区間

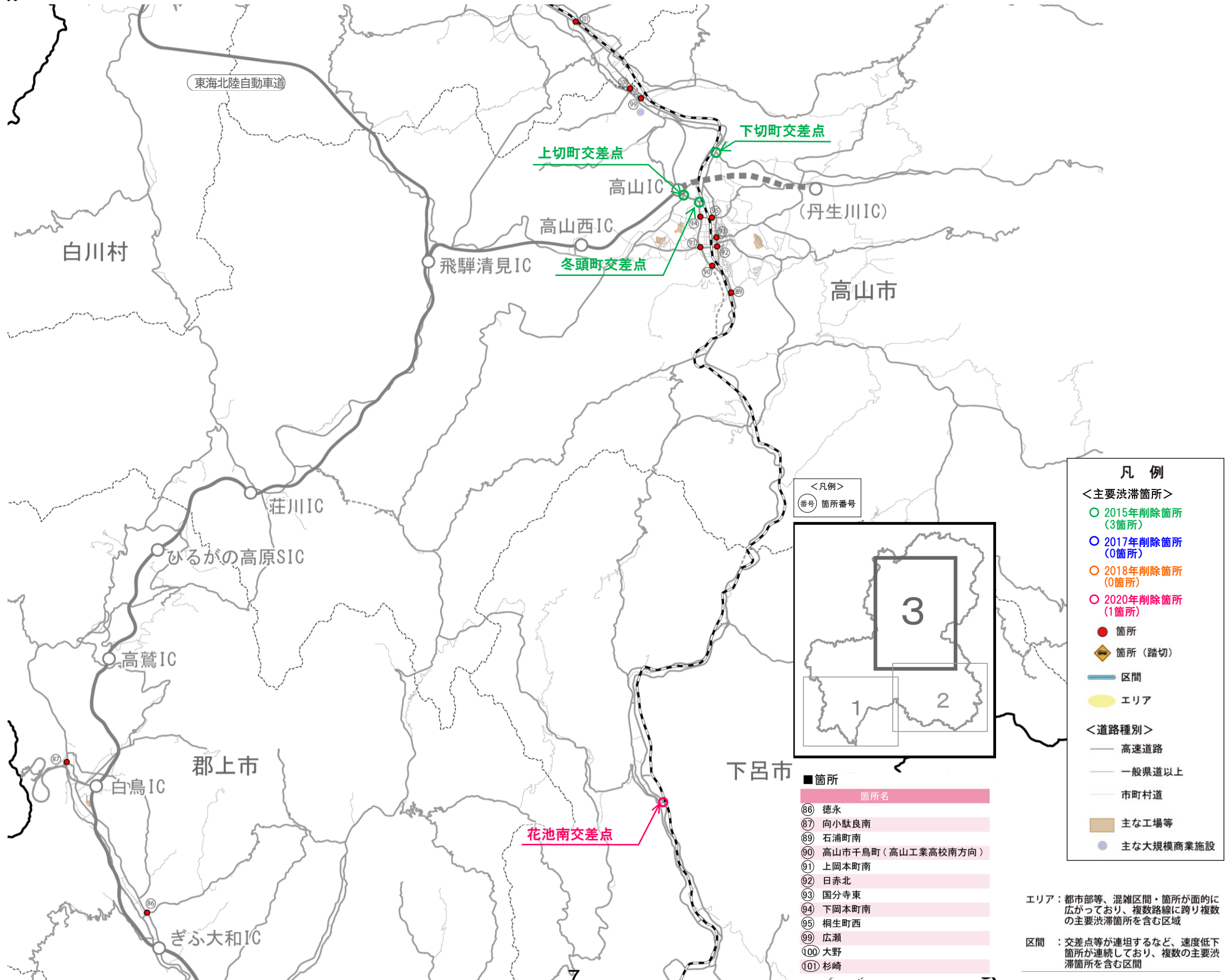
区間名	箇所名
29 一般国道21号 新太田橋周辺～住吉南地区	新太田橋 住吉南
30 (県) 可児金山線 広見地区～田白地区	広見5 未広2 中央通り 田白
31 一般国道248号 幸地区～平和地区	多治見IC 音羽町 市民病院前 平和町5
32 一般国道19号 池田地区～弁天地区	池田町 音羽町 弁天町

箇所

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

■地域の主要渋滞箇所(拡大図)

③中濃・飛騨地域



凡例

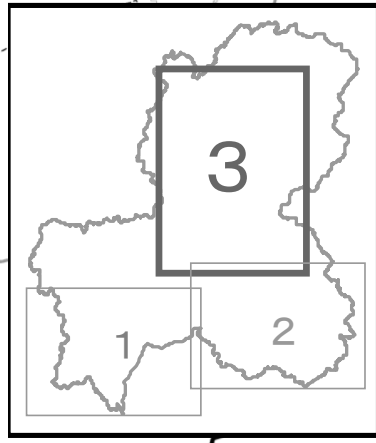
<主要渋滞箇所>

- 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)
- 2020年削除箇所 (1箇所)
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

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

<凡例>
番号 箇所番号



■ 箇所

箇所名
86 徳永
87 向小駄良南
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

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：交差点等が連続するなど、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

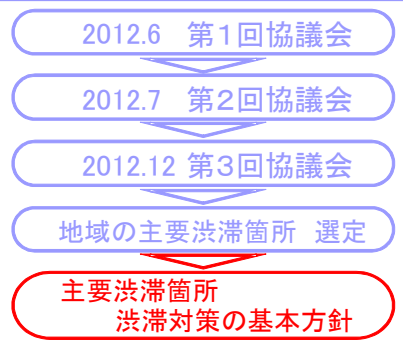
1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針(2013年9月11日策定)

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、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定した。
- ・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



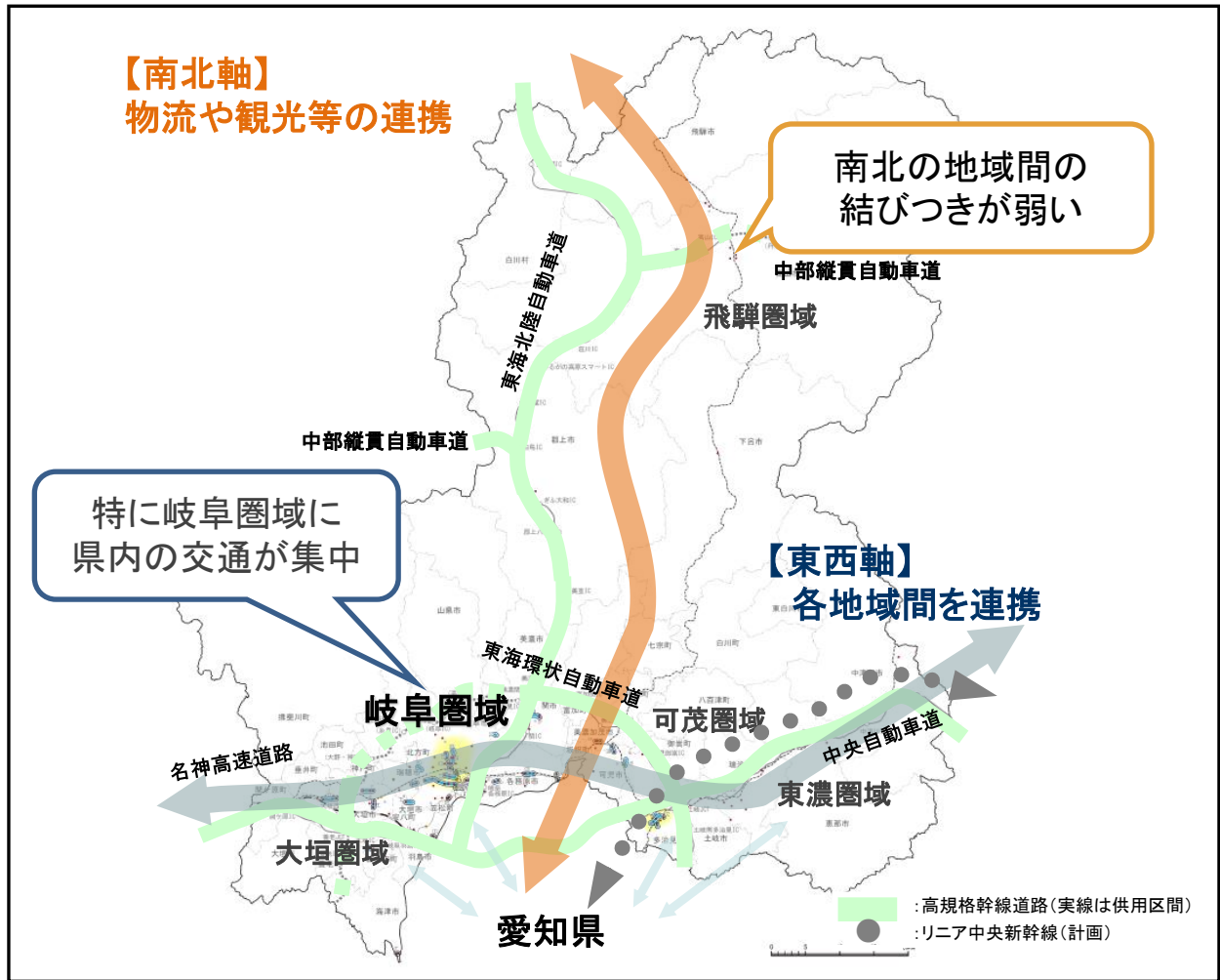
1. 岐阜県の概況

	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事業中。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・県民活動に著しく影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 ・特に結びつきが強い岐阜圏域を中心とした圏域間や、愛知県とのアクセス道路に集中。

2. 方向性

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

3. 岐阜県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

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

(検討部会体制)

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。

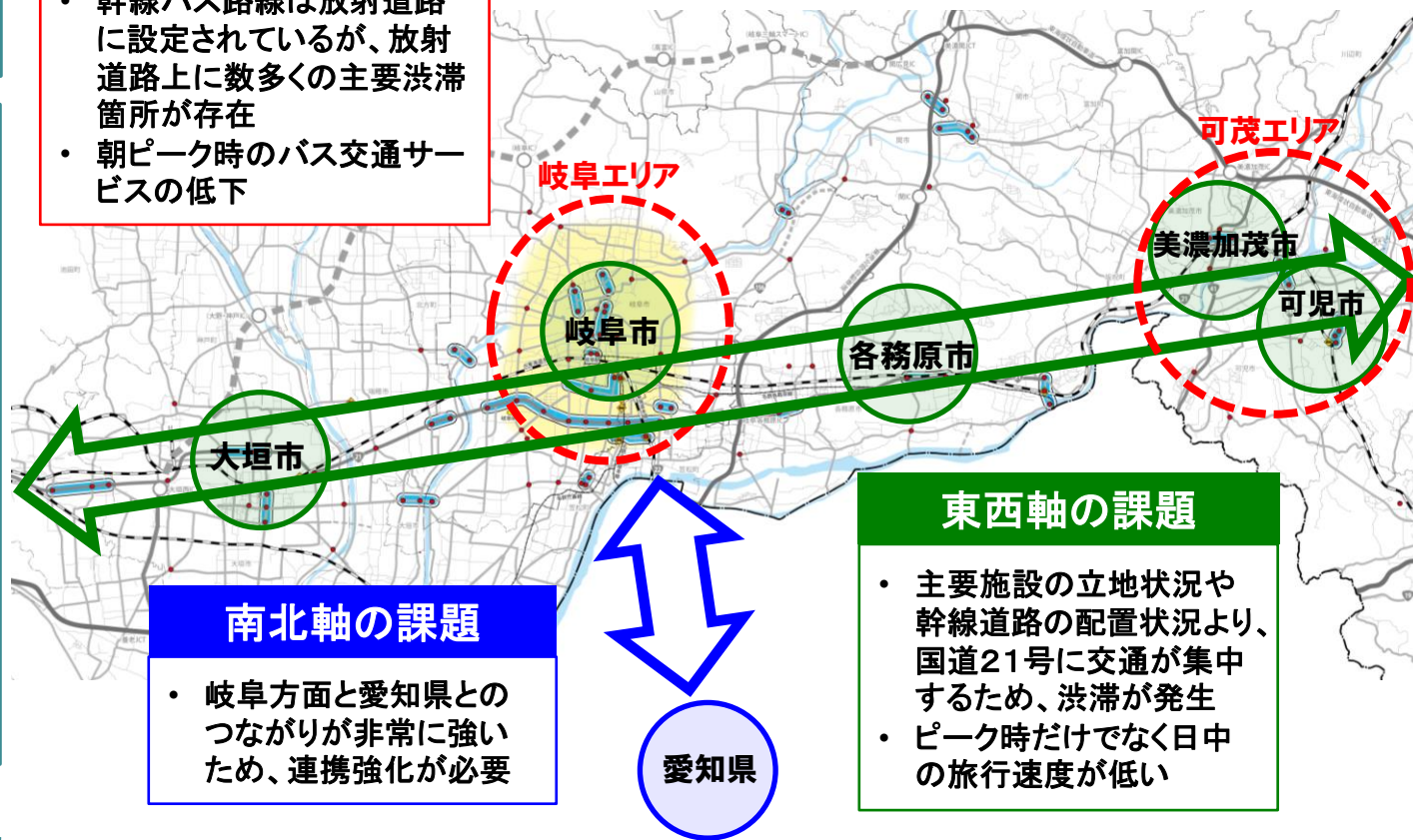
【将来像】

- 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)

(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

(3) 対策メニュー

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

(検討部会体制)[※]



※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

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

渋滞対策の基本方針

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

(1) エリアの概況

東濃圏域の地域特性

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

東濃圏域の交通特性

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

【現状の課題】

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

【将来像】(マスタープランや将来の道路網構想などを参考に設定)

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

(2) エリアの課題

東濃西部の現状の交通課題



(3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・区画線変更や信号現示調整等の短期的対策や、公共交通ネットワークの「見える化」等のソフト施策の検討を進め、交通渋滞の緩和を進める。
都計道整備	・都市の骨格を形成する都市計画道路の整備検討を進める。
道路整備等	・南北軸において、市街地へ流入する通勤交通等を分散・迂回させるために、平和太平線、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) ※

道路管理者 基礎自治体 警察

国、岐阜県 多治見市、土岐市、瑞浪市 岐阜県警
恵那市※、中津川市※、可児市※、御嵩町※

運輸局 交通事業者

中部運輸局 運輸事業者
(トラック・バス・タクシー)

※必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-7 高山地域の渋滞対策の基本方針(2016年7月27日策定)

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FRINGE駐車場への誘導、およびFRINGE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。

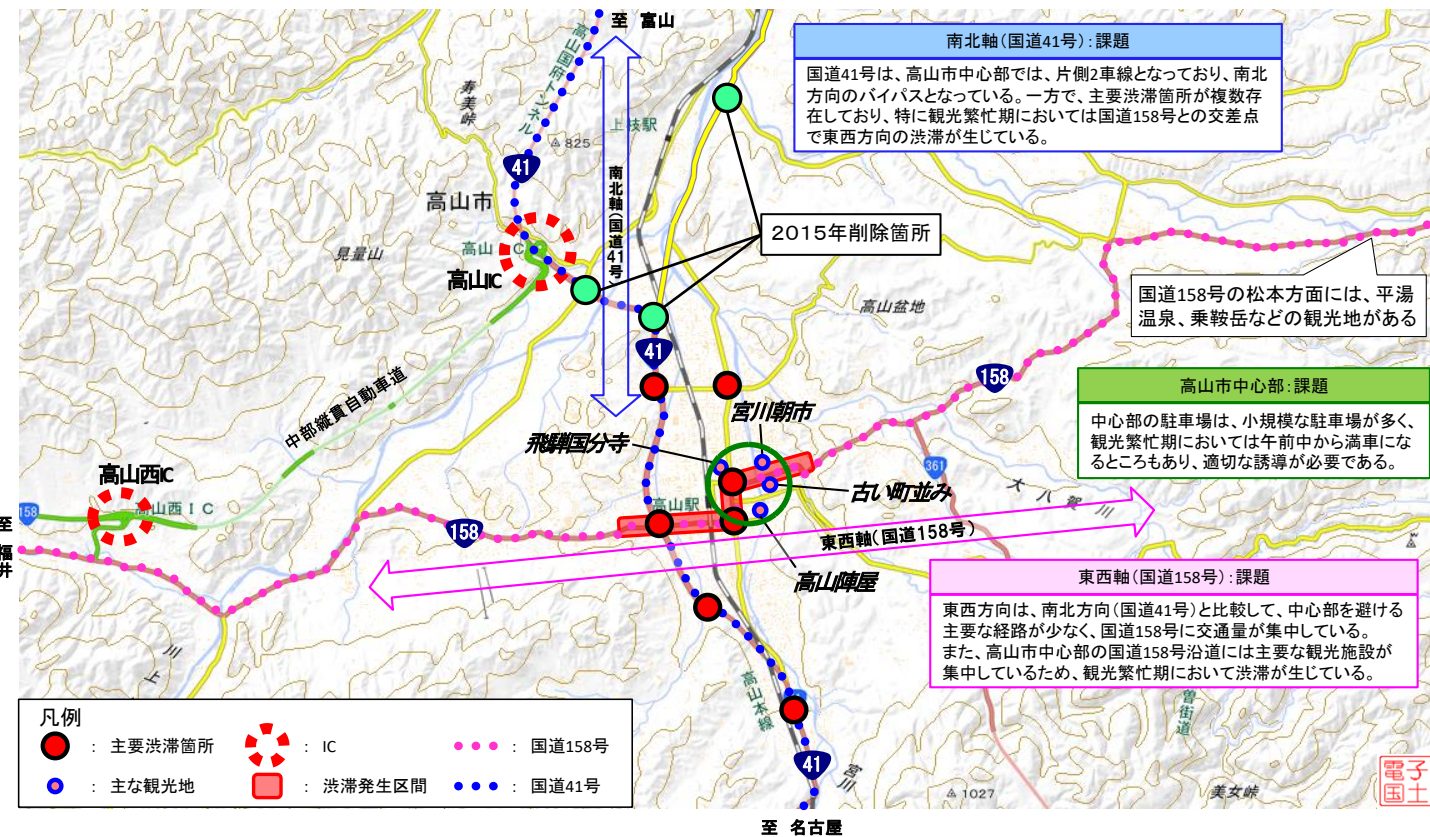
【現状の課題】

- ・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"> ・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FRINGE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。

2. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

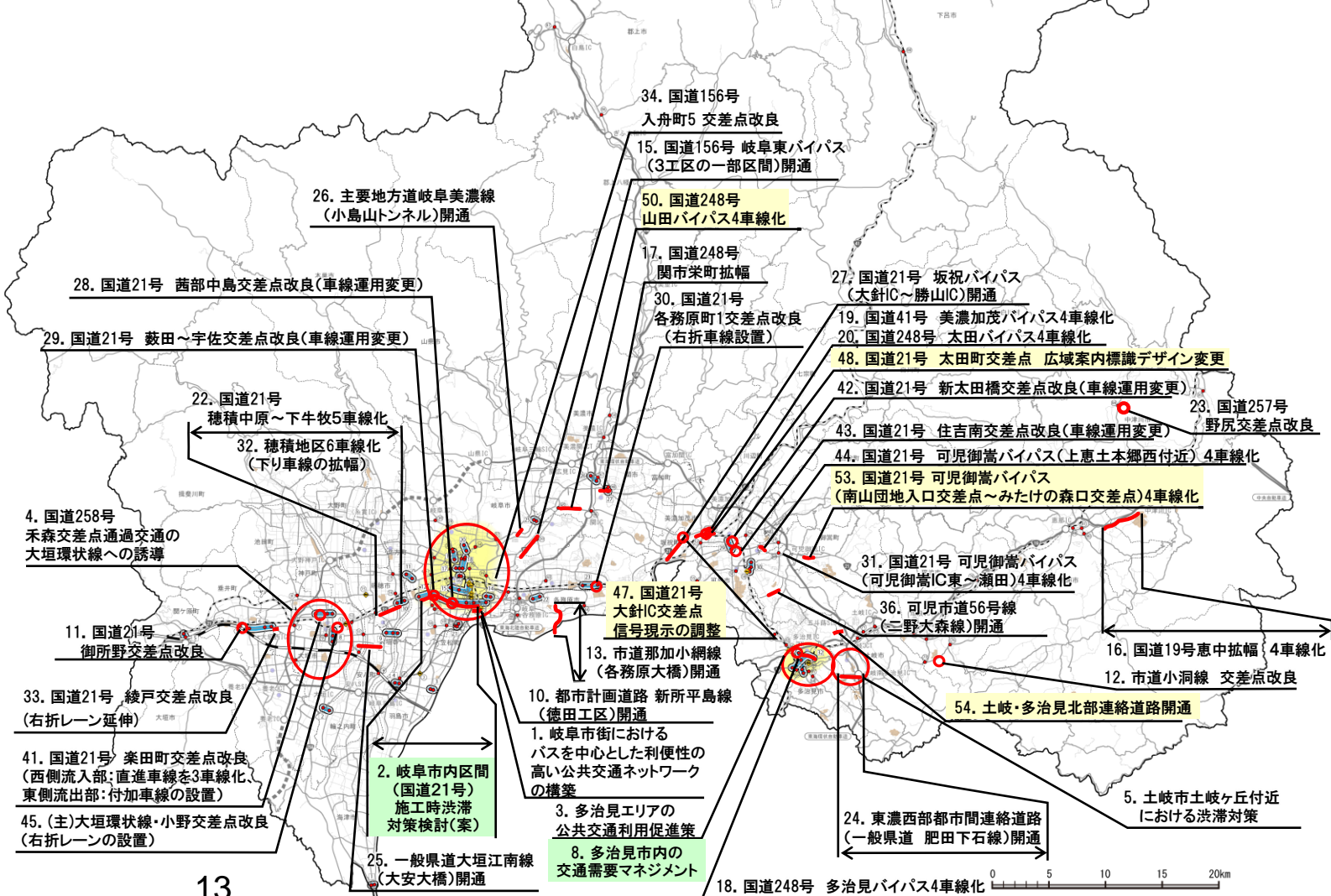
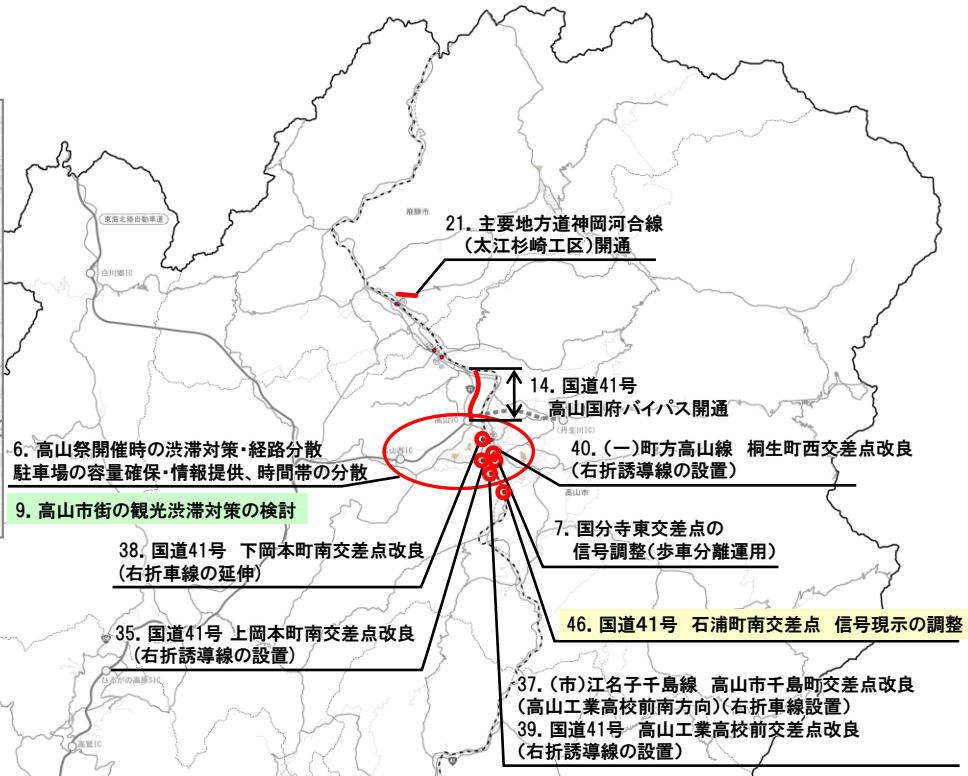
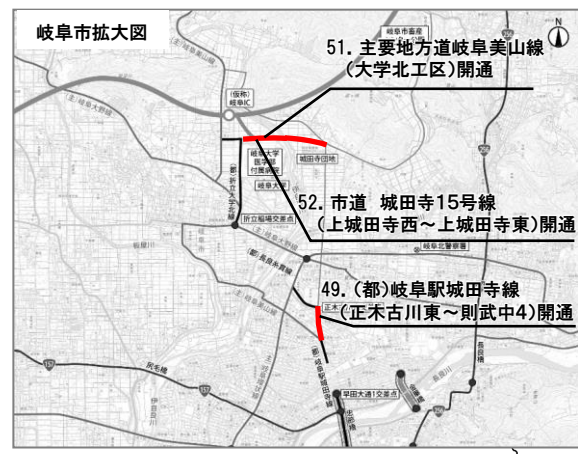
2-1 2013~2021年度に実施した主な対策

【総合対策等】 :5. TDM施策の実施内容・予定に記載

No	実施時期	対策内容	実施主体
1	継続実施中	岐阜市街におけるバスを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築	岐阜市 岐阜県警察
2	継続実施中	岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討(案)	国土交通省 岐阜県・岐阜市 岐阜県警察
3	継続実施中	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)	岐阜県警察
8	継続実施中	多治見市内の交通需要マネジメント	国土交通省
9	継続実施中	高山市街の観光渋滞対策の検討	国土交通省 高山市

【道路整備等】 :次頁より詳細を記載(2021(R3)年度に実施した対策)

No	開通時期	対策内容	実施主体
10	2012年 9月	都市計画道路新所平島線(徳田工区)開通	岐阜県
11	2013年 3月	国道21号 御所野交差点改良	国土交通省
12	3月	市道小洞線 交差点改良	瑞浪市
13	3月24日	市道那加小網線(各務原大橋)開通	各務原市
14	9月22日	国道41号高山国府バイパス開通	国土交通省
15	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
16	10月30日	国道19号恵中拡幅 4車線化	国土交通省
17	12月	国道248号 関市栄町拡幅	岐阜県
18	2014年 3月	国道248号 多治見バイパス4車線化	岐阜県
19	3月31日	国道41号 美濃加茂バイパス4車線化	国土交通省
20		国道248号 太田バイパス4車線化	岐阜県
21	5月	主要地方道神岡河合線(太江杉崎工区)開通	岐阜県
22	7月9日	国道21号 穂積中原~下牛牧5車線化	国土交通省
23	2015年 2月	国道257号 野尻交差点改良	岐阜県
24	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
25	2月18日	一般県道大垣江南線(大安大橋)開通	岐阜県
26	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
27	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
28	2017年 2月27日	国道21号 西部中島交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
29	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
30	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
31	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
32	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
33	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
34	12月18日	国道156号 入舟町5交差点改良	国土交通省
35	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
36	10月 7日	可児市道56号線(二野大森線)開通	可児市
37	2020年 3月13日	(市)江名子千島線 高山市千島町交差点改良(高山工業高校前南方向)(右折車線設置)	国土交通省 高山市
38	3月25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
39	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
40	3月25日	(一)町方高山線 桐生町西交差点改良(右折誘導線の設置)	岐阜県
41	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
42	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
43	2021年 2月	国道21号 住吉南交差点改良(車線運用変更)	国土交通省
44	2月26日	国道21号 可児御嵩バイパス(上恵土本郷西付近)4車線化	国土交通省
45	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
46	9月23日	国道41号 石浦町南交差点 信号現示の調整	岐阜県警察
47	10月	国道21号 大針IC交差点 信号現示の調整	岐阜県警察
48	11月	国道21号 太田町交差点 広域案内標識デザイン変更	国土交通省
49	2022年 2月28日	(都)岐阜駅城田寺線(正木古川東~則武中4)開通	岐阜市
50	3月1日	国道248号 山田バイパス4車線化	岐阜県
51	3月22日	主要地方道岐阜美山線(大学北工区)開通	岐阜県
52	3月22日	市道城田寺15号線(上城田寺西~上城田寺東)開通	岐阜市
53	3月28日	国道21号 可児御嵩バイパス(南山団地入口交差点~みたけの森口交差点)4車線化	国土交通省
54	4月18日	土岐 多治見北部連絡道路開通	土岐市 多治見市



2. 実施した渋滞対策

2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏

(1)国道21号 太田町交差点 広域案内標識のデザイン変更(交通分散)(実施主体:国土交通省)

【課題】各務原市方面からの右折交通が多く、右折滞留車両が直進車線まで到達することで、直進車線において渋滞が発生。
 【対策】西町8交差点手前(太田町交差点の上流側)の広域案内標識のデザインを変更し、太田町交差点を利用する右折交通の分散を促進。
 【効果】太田町交差点の右折率に大きな変化はなく、旅行速度についても太田町西側流入部では速度低下区間が残存。
 継続的に交通状況をモニタリングしていくとともに、追加対策の必要性について検討。

《位置図》



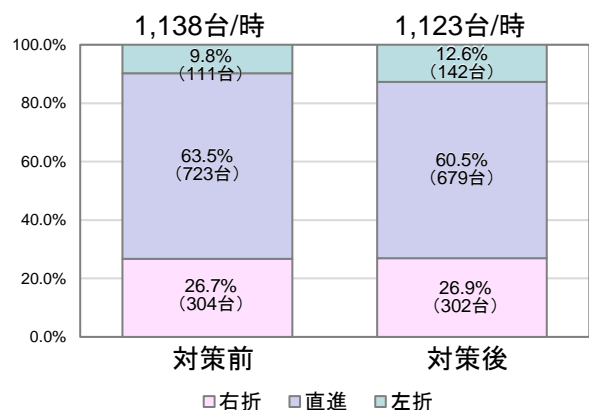
《対策概要》

- ・美濃加茂市街地への交通は、手前の西町8交差点での右折を誘導
- ・可児市街地等(土岐市・多治見市方面)への交通は、太田町交差点での直進を誘導

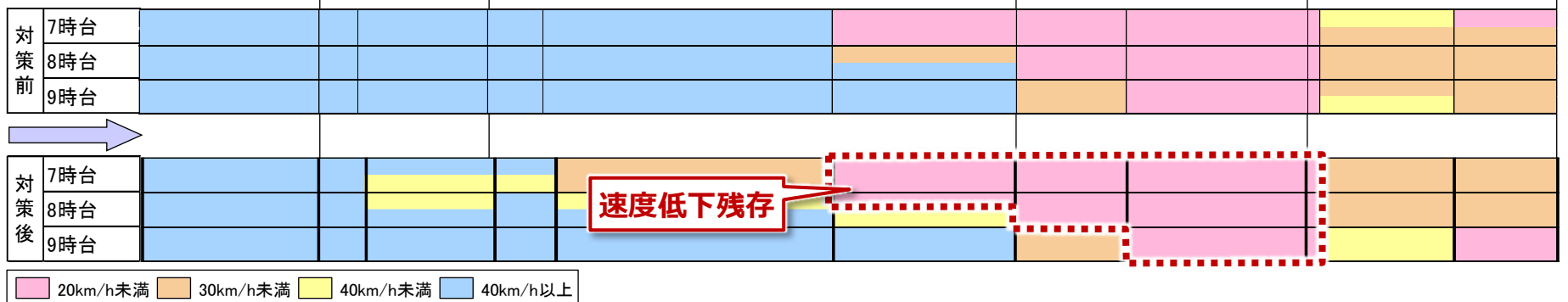


《対策効果》

◇方向別交通量割合(西側流入部:8時台)



◇旅行速度(西側流入方向)



出典: 交通量調査結果(対策前:2018.11.8、対策後:2022.6.21) ETC2.0プローブ情報(対策前:2018.11平日、対策後:2022.4平日)

2. 実施した渋滞対策

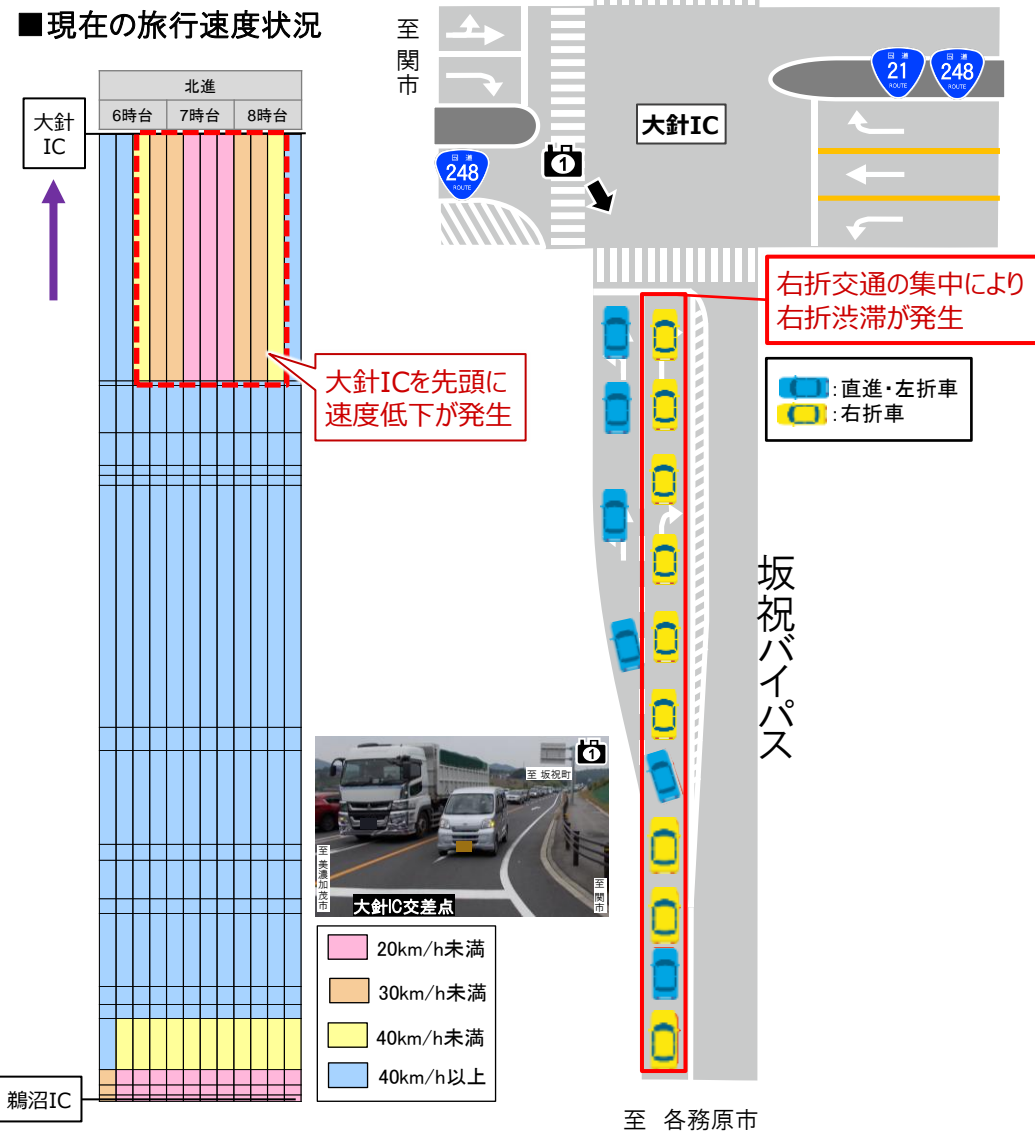
2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏

(2)国道21号 大針IC交差点 信号現示の調整 (実施主体:岐阜県警察)

【課題】坂祝バイパス(南側流入部)は、各務原方面からの右折交通が多く、右折交通の集中に起因する朝ピーク時の渋滞が発生。
 【対策】各務原方面からの右折交通の集中に起因する朝ピーク時の渋滞緩和を図るため、信号現示の調整を実施。
 【対策後の状況】南側流入部(坂祝バイパス)において、右折可能時間を延長した7:30までは渋滞長が減少。一方で、7:30以降は交差方向(東西)へ青時間が割り振られ、南側流入部の右折交通の需要が高い状況の中、右折可能時間が減少するため、渋滞長が増加。
 また、東側流入部では、渋滞が一時的に発生。

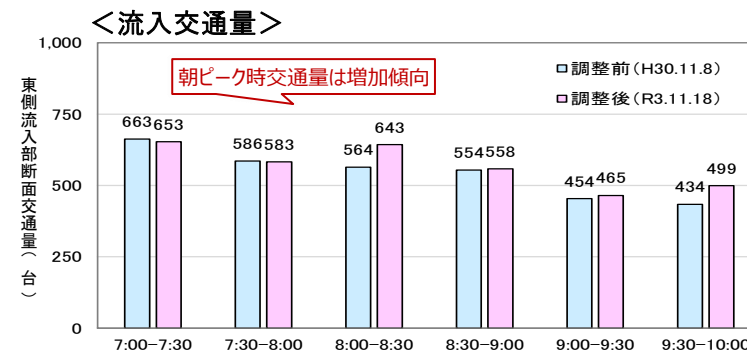
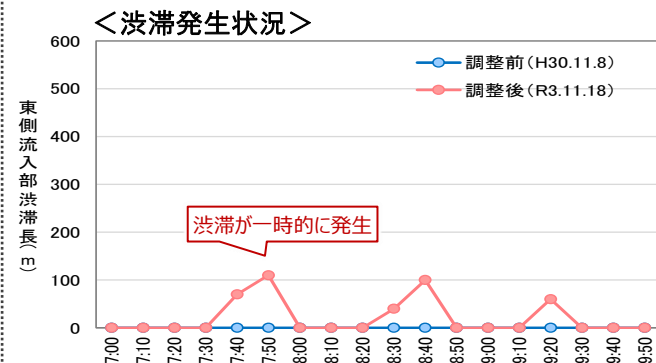
《対策概要:信号現示の見直し》

■現在の旅行速度状況



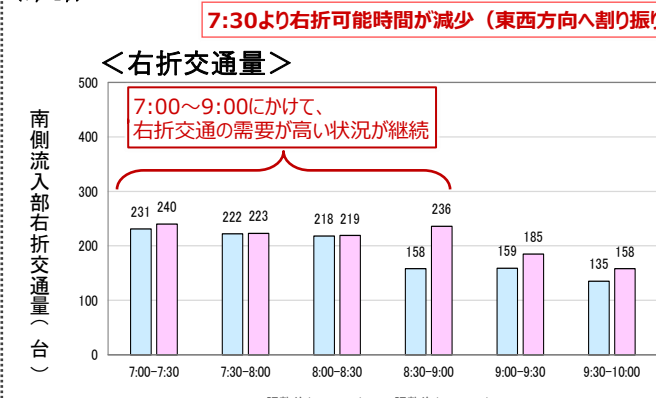
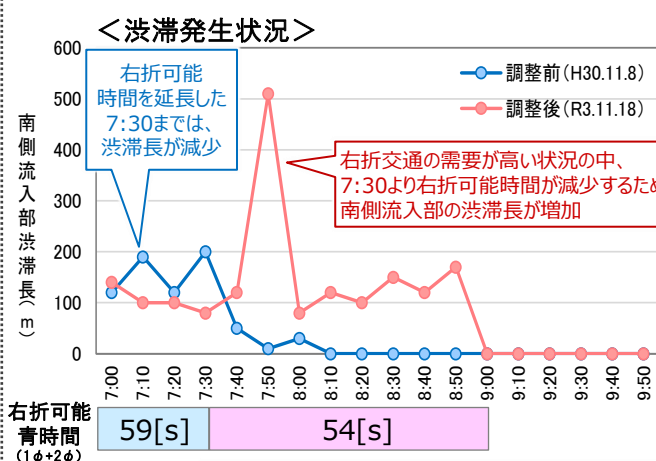
出典:ETC2.0プローブ情報(R3年11月平日平均)

■東側流入部



出典:交通量・渋滞長調査結果(調整前:H30.11.8、調整後:R3.11.18)

■南側流入部



■信号現示の見直し

	1φ	2φ	3φ	4φ
サイクル長 調整前・後 160[s]				
調整前 144[s]	47[s]	7[s]	85[s]	5[s]
調整後 [6:00~7:30] 144[s]	↓ -10 37[s]	↓ +15 22[s]	↓ -8 77[s]	↓ +3 8[s]
調整後 [7:30~9:00] 144[s]	↓ +5 42[s]	↓ -10 12[s]	↓ +5 82[s]	↓ 0 8[s]

出典:信号現示調査結果(調整前:H30.11.8、調整後:R3.11.18)

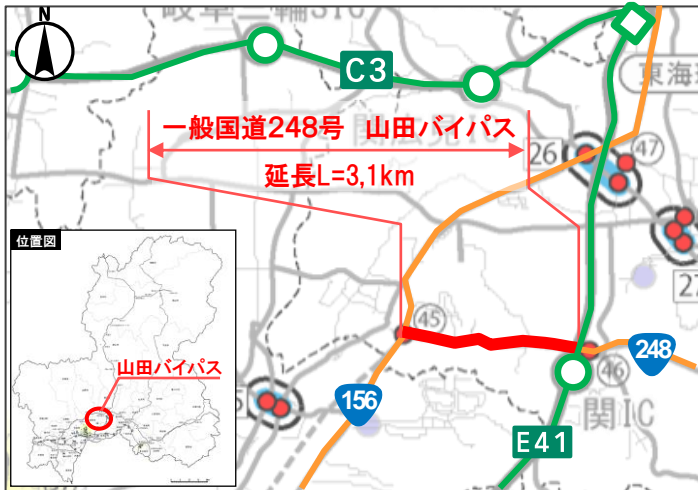
2. 実施した渋滞対策

2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏

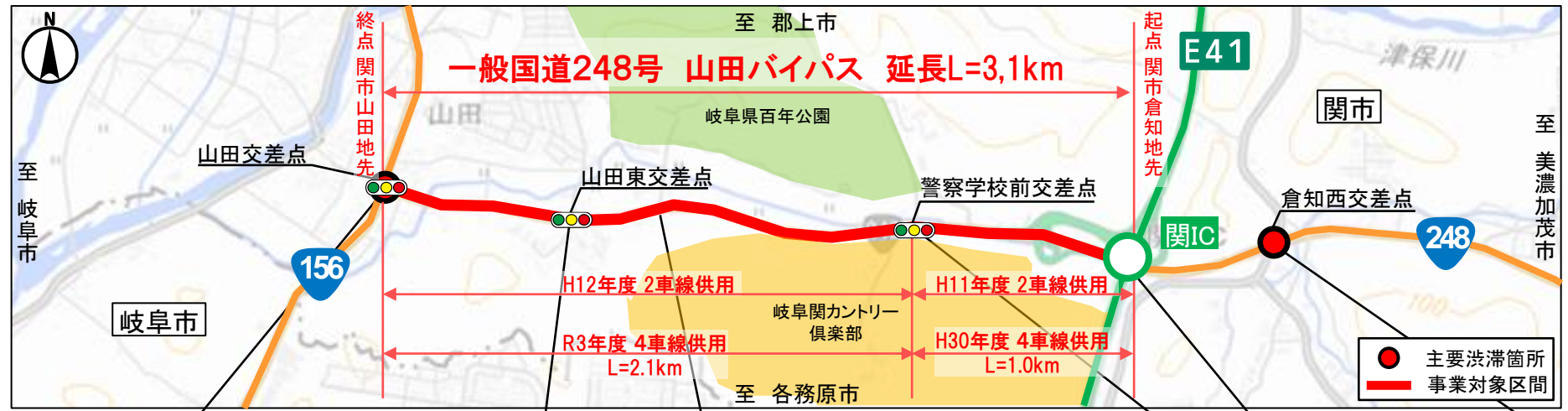
(3)国道248号 山田バイパス 4車線化 (実施主体:岐阜県)

【課題】国道248号 山田バイパスは、東濃・中濃圏域の地域交流の活性化や東海北陸自動車道へのアクセス機能を有する路線として重要な路線にも関わらず、一部区間で速度低下が発生。
 【対策】交通容量の拡大に伴う走行性向上のため、暫定2車線から完成4車線に拡幅。
 【効果】朝ピーク時、夕ピーク時ともに速度向上効果が発現。

《位置図》

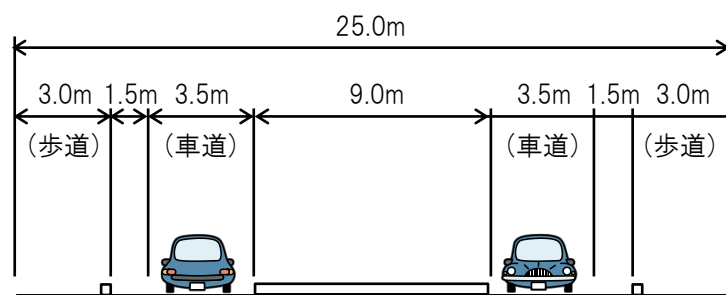


《詳細位置図》

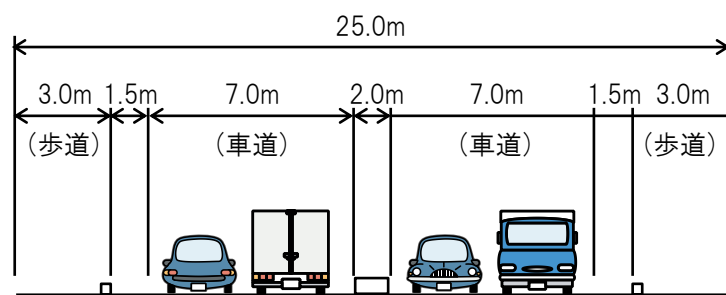


《標準横断図》

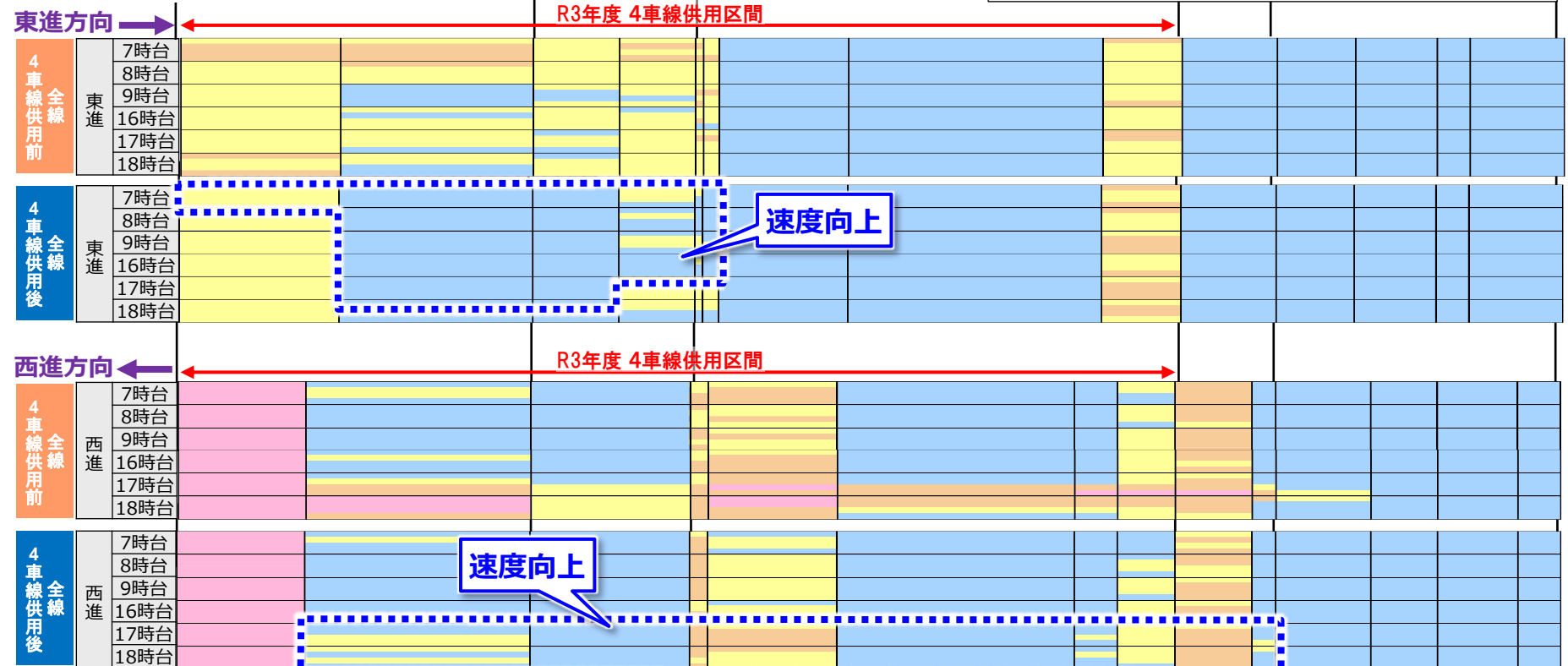
◇暫定2車線



◇完成4車線



《旅行速度状況》



2. 実施した渋滞対策

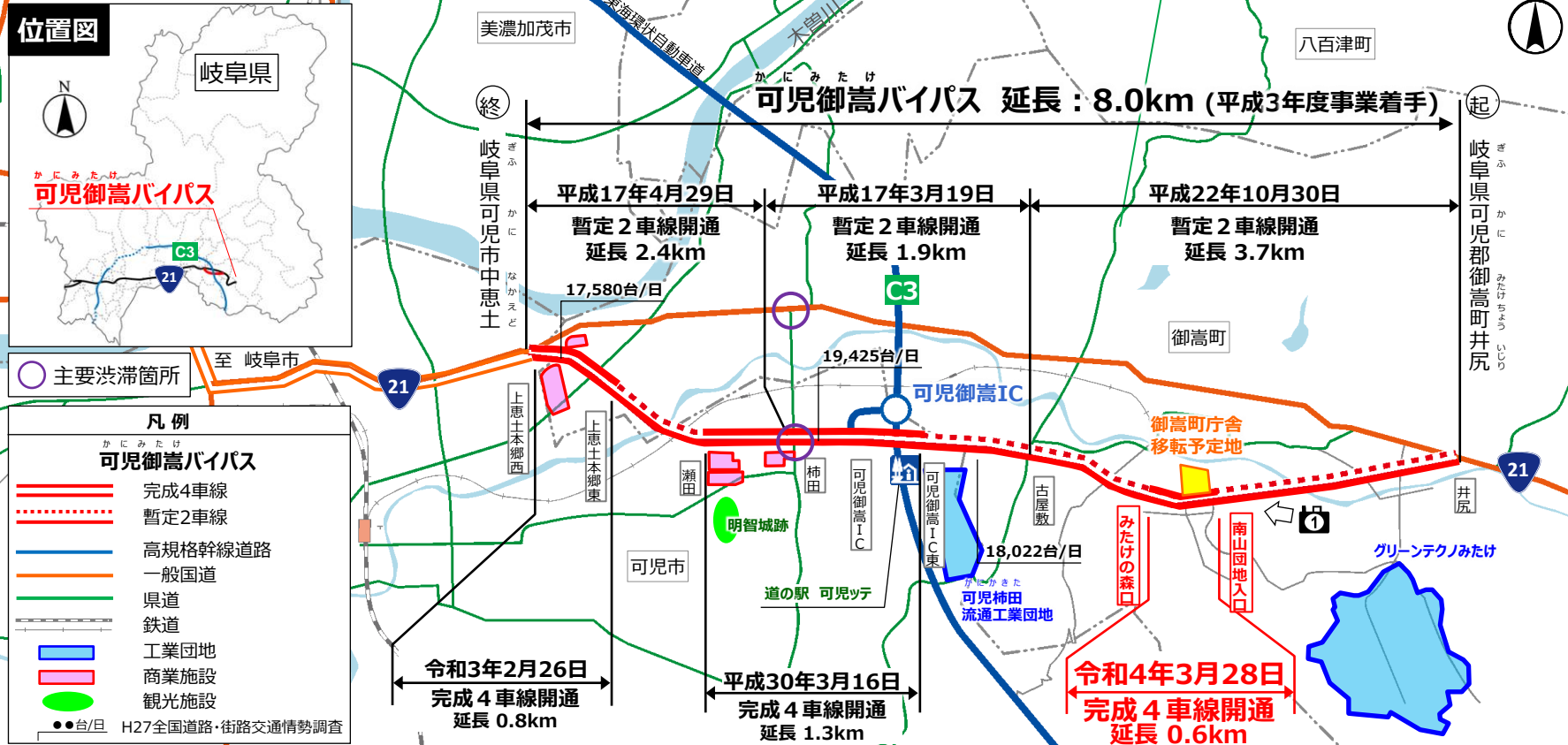
対策実施時期：R4.3

2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域

(1) 国道21号 可児御嵩バイパス 4車線開通(南山団地入口交差点～みたけの森口交差点)(実施主体：国土交通省)

【現状】 国道21号 可児御嵩バイパスの一部区間である「南山団地入口交差点～みたけの森口交差点」が、3月28日に4車線開通。
 【対策・効果】 4車線開通により、開通区間の平均旅行速度が上下線ともに10km/h弱度向上しており、円滑性・速達性が向上。

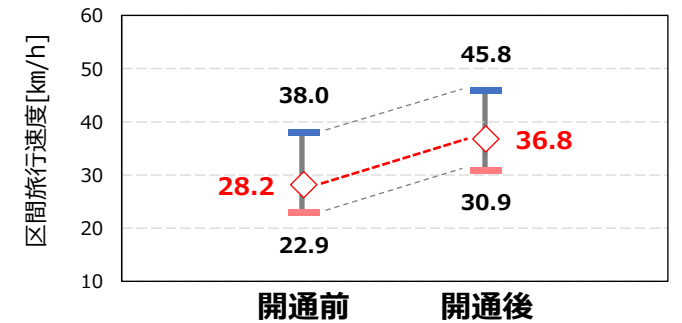
対策概要・効果



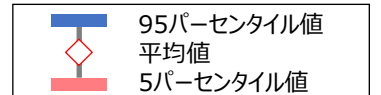
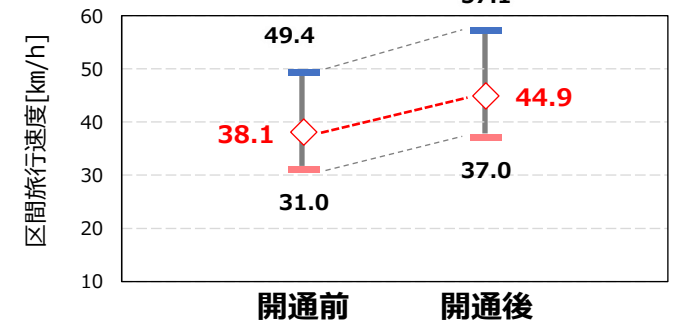
整備効果

・開通区間の旅行速度 (7時～18時 15分単位速度)
 【南山団地入口交差点～みたけの森口交差点】

【上り方向】 西進方向



【下り方向】 東進方向



出典：ETC2.0プローブデータ
 (開通前:2022/3/1-25 平日、開通後:2022/4/1-28 平日)

・4車線開通した「南山団地入口交差点～みたけの森口交差点」において、**上下線ともに旅行速度が10km/h弱度向上**

開通前：交通状況



開通後：交通状況



2. 実施した渋滞対策

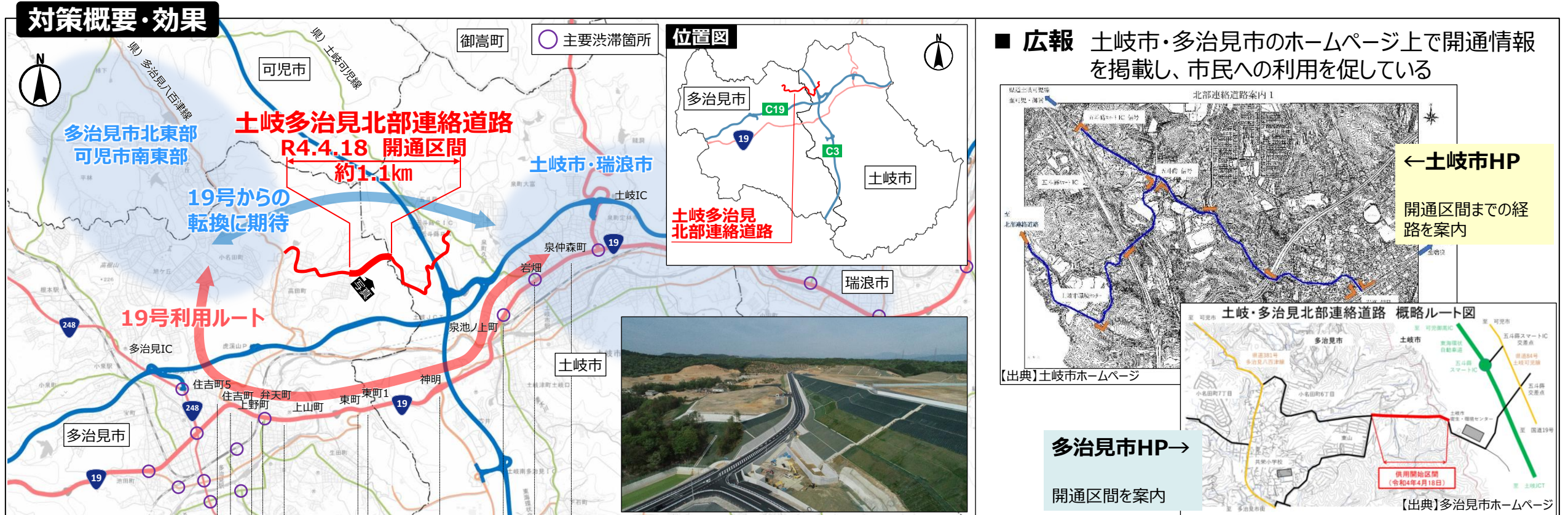
対策実施時期：R4.4

2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域

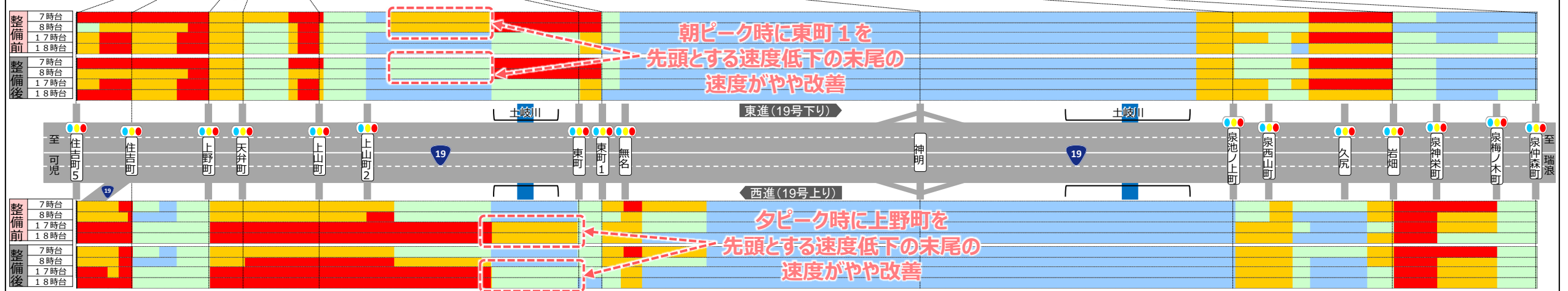
(2) 土岐・多治見北部連絡道路整備（実施主体：土岐市、多治見市）

【対策】 県道多治見八百津線と県道土岐可児線をつなぐ土岐・多治見北部連絡道路が、令和4年4月18日に開通（約1.1km）。

【効果】 現時点で、19号の旅行速度状況にやや改善箇所もあるが、路線整備による効果を引き続き検証するとともに、多治見市北東部や可児市南東部と土岐市・瑞浪市を発着する交通の国道19号からの転換が期待されるため、引き続き広報などを実施予定。



旅行速度の変化（住吉町5～泉仲森町）



出典：ETC2.0プローブデータ（開通前：2022/3/10-4/14 平日25日間 開通後：2022/4/19-5/27 平日25日間）

2. 実施した渋滞対策

対策実施時期: R3.9

2-4 実施した渋滞対策: 飛騨地域

(1) 国道41号 石浦町南交差点 信号現示の調整 (実施主体: 岐阜県警察)

【課題】 国道41号の石浦町南交差点では、市道（東側）からの右折車両により、国道41号の青時間が短く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。信号現示の見直し（令和3年9月23日～）により、市道側の青時間を国道41号側に分配し、国道41号青時間比（1φ）を増加。
【効果】 国道41号の交通容量が拡大し、交差点全体及び国道41号の渋滞長は減少傾向。また速度低下継続時間が短縮し、速度低下継続区間の延長が短縮。

《位置図》



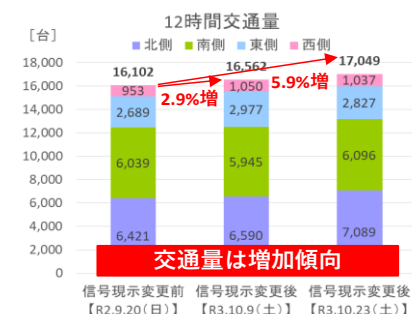
■ 対策内容

対策実施前	現示				C=100
	1φ	2φ	3φ	4φ	
信号現示変更前	R2.9.20(日) 【10時台】 G=47 Y=3 AR=0 G/C=0.47	G=6 Y=2 AR=3 G/C=0.06	G=25 Y=3 AR=0 G/C=0.25	G=5 Y=3 AR=3 G/C=0.05	
対策実施後	調査日1 R3.10.9(土) 【11時台】 G=51 Y=3 AR=0 G/C=0.51	G=6 Y=2 AR=3 G/C=0.06	G=22 Y=3 AR=0 G/C=0.22	G=5 Y=2 AR=3 G/C=0.05	C=100
	調査日2 R3.10.23(土) 【10時台】 G=50 Y=3 AR=0 G/C=0.50	G=6 Y=2 AR=3 G/C=0.06	G=20 Y=3 AR=0 G/C=0.20	G=8 Y=2 AR=3 G/C=0.08	C=100

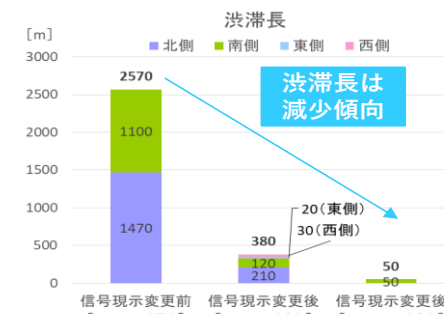
青時間が増加 ← 青時間を分配 → 青時間が減少

■ 対策効果

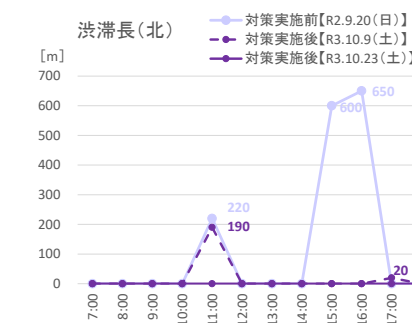
○ 交差点全体の12時間交通量



○ 交差点全体の渋滞長



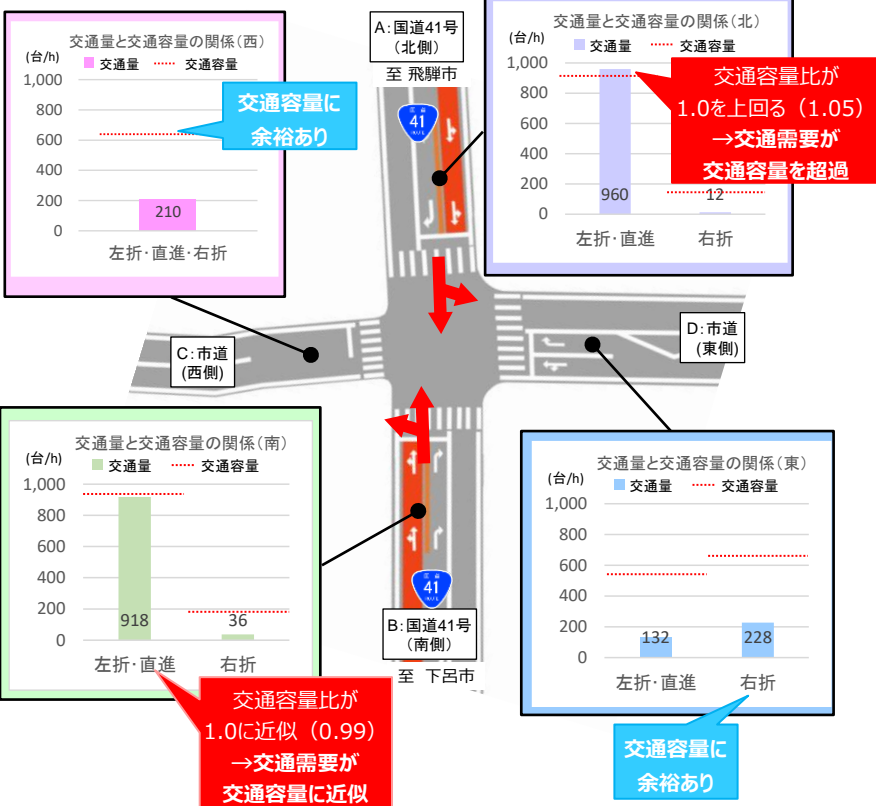
○ 渋滞長の変化



資料: 交通量調査結果 (R2.9.20, R3.10.9, R3.10.23)

■ 渋滞発生要因

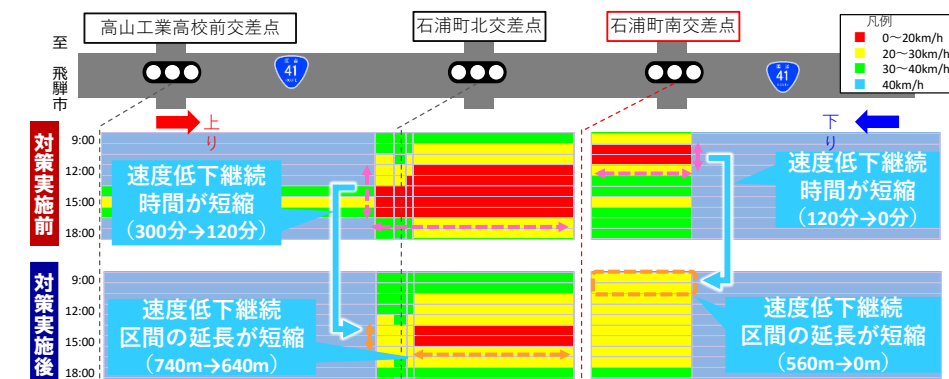
○ 交通容量比(交差点解析結果)



■ 対策前後の渋滞状況(南側流入部)



○ 速度状況の変化



出典: ETC2.0データ (対策実施前: R2年9~11月(休日)、対策実施後: R3年9~11月(休日))

3. 今年度の取り組み予定

3. 今年度の取り組み予定

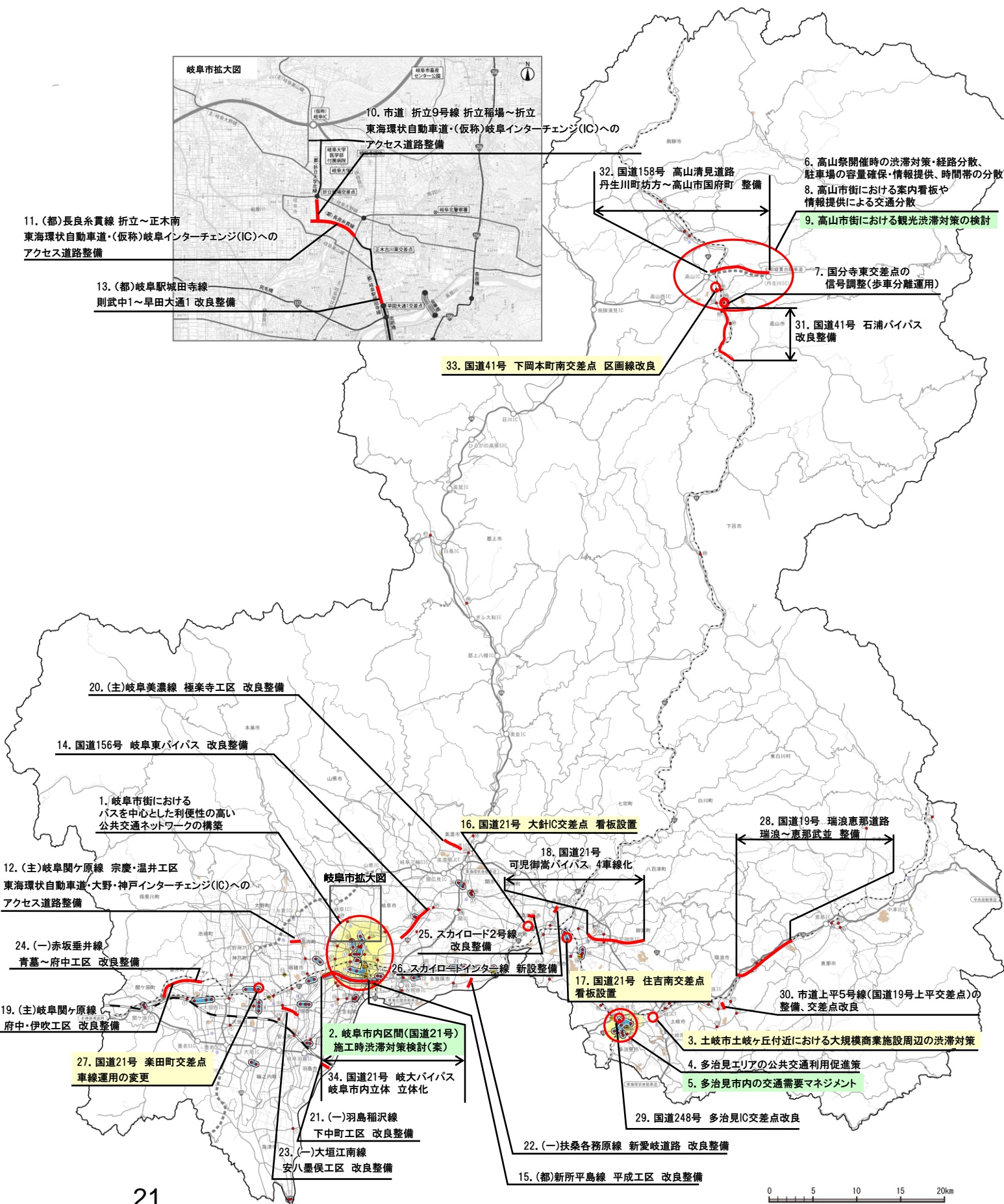
3-1 エリアの基本方針に基づく対策

【総合対策等】 : 5. TDM施策の実施内容・予定に記載 : 次頁より詳細を記載

No	エリア	対策内容	実施主体	実施状況
1	岐阜都市圏	岐阜市街におけるバスを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築	岐阜市 岐阜県警察	継続実施中
2	岐阜都市圏	岐阜市内区間(国道21号)施工時渋滞対策検討(案)	国土交通省 岐阜県・岐阜市 岐阜県警察	継続実施中
3	東濃圏域	土岐市土岐ヶ丘付近における大規模商業施設周辺での渋滞対策	土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議	継続実施中
4	東濃圏域	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)	継続実施中
5	東濃圏域	多治見市内の交通需要マネジメント	国土交通省	継続実施中
6	飛騨地域	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	継続実施中
7	飛騨地域	国分寺東交差点の信号調整(歩車分離運用)	岐阜県警察	継続実施中
8	飛騨地域	高山市街における案内看板や情報提供による交通分散	飛騨地域渋滞対策検討部会	継続実施中
9	飛騨地域	高山市街の観光渋滞対策の検討	国土交通省 高山市	継続実施中

【道路整備等】

No	エリア	対策内容	実施主体	実施状況
10	岐阜都市圏	市道 折立9号線 折立稲場～折立 東海環状自動車道・(仮称)岐阜インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備	岐阜市	実施中
11	岐阜都市圏	(都)長良糸貫線 折立～正木南 東海環状自動車道・(仮称)岐阜インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備	岐阜県	実施中
12	岐阜都市圏	(主)岐阜関ヶ原線 宗慶・温井工区 東海環状自動車道・大野・神戸インターチェンジ(IC)へのアクセス道路整備	岐阜県	実施中
13	岐阜都市圏	(都)岐阜駅城田寺線 則武中1～早田大通1 改良整備	岐阜県	実施中
14	岐阜都市圏	国道156号 岐阜東バイパス 改良整備	国土交通省	実施中
15	岐阜都市圏	(都)新所平島線 平成工区 改良整備	岐阜県	実施中
16	岐阜都市圏	国道21号 大針IC交差点 看板設置	国土交通省	検討中
17	岐阜都市圏	国道21号 住吉南交差点 看板設置	国土交通省	検討中
18	岐阜都市圏	国道21号 可児御嵩バイパス 4車線化	国土交通省	実施中
19	岐阜都市圏	(主)岐阜関ヶ原線 府中・伊吹工区 改良整備	岐阜県	実施中
20	岐阜都市圏	(主)岐阜美濃線 極楽寺工区 改良整備	岐阜県	実施中
21	岐阜都市圏	(一)羽島稲沢線 下中町工区 改良整備	岐阜県	実施中
22	岐阜都市圏	(一)扶桑各務原線 新愛岐道路 改良整備	岐阜県	実施中
23	岐阜都市圏	(一)大垣江南線 安八墨俣工区 改良整備	岐阜県	実施中
24	岐阜都市圏	(一)赤坂垂井線 青墓～府中工区 改良整備	岐阜県	実施中
25	岐阜都市圏	スカイロード2号線 改良整備	美濃加茂市	実施中
26	岐阜都市圏	スカイロードインター線 新設整備	美濃加茂市	実施中
27	岐阜都市圏	国道21号 桑田町交差点 車線運用の変更	国土交通省	検討中
28	東濃圏域	国道19号 瑞浪恵那道路 瑞浪～恵那武並 整備	国土交通省	実施中
29	東濃圏域	国道248号 多治見IC交差点改良	岐阜県	実施中
30	東濃圏域	市道上平5号線(国道19号上平交差点)の整備、交差点改良	瑞浪市	実施中
31	高山地域	国道41号 石浦バイパス改良整備	国土交通省	実施中
32	飛騨地域	国道158号 高山清見道路 丹生川町坊方～高山市国府町 整備	国土交通省	実施中
33	飛騨地域	国道41号 下岡本町南交差点 区画線改良	岐阜県 高山市	検討中
34	岐阜都市圏	国道21号 岐大バイパス岐阜市内立体 立体化	国土交通省	実施中



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

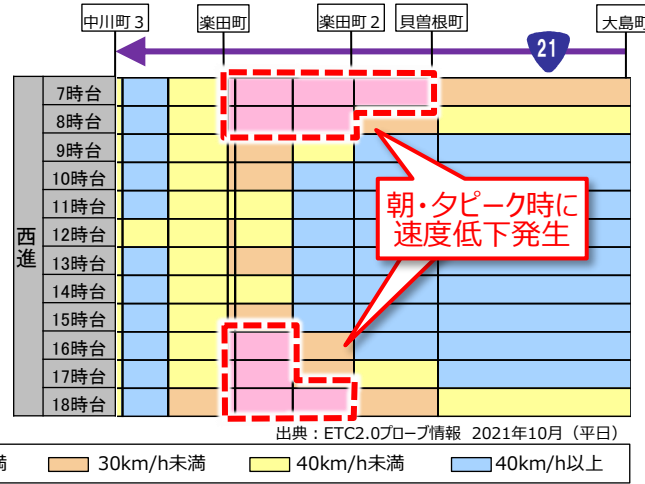
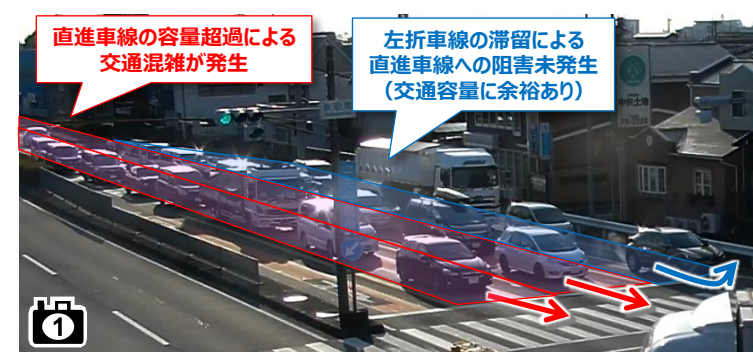
(1) 国道21号 楽田町交差点 車線運用の変更 (実施主体: 国土交通省)

【課題】 国道21号 楽田町交差点は道路利用者会議の要望箇所であり、東側流入部において直進車線の交通容量不足により、朝夕ピーク時を中心に速度低下が発生。
 【対策】 東側流入部の第1車線の左折専用車線を左直車線に変更し、直進車線を3車線確保し、混雑緩和を図る。
 交差点解析結果は、東側流入部の交通量が交通容量を下回る結果となり、混雑緩和が期待される。(東側流入部 直進車線 交通容量比※: 1.024→0.768<1.0)

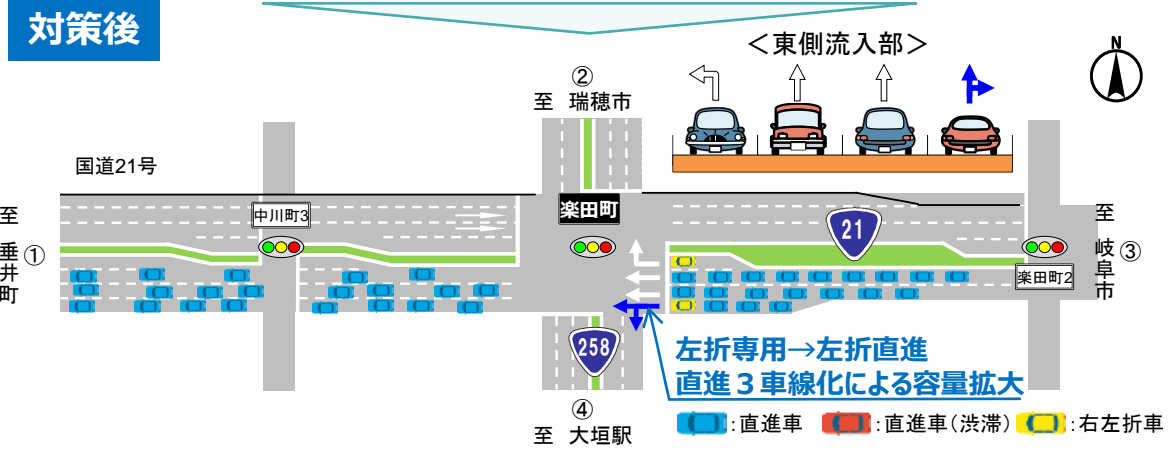
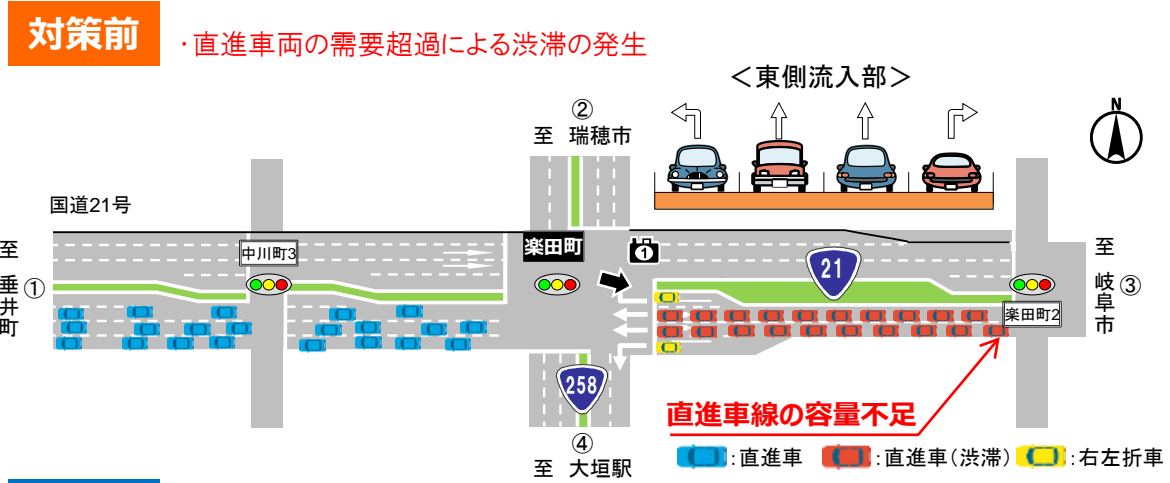
《位置図》



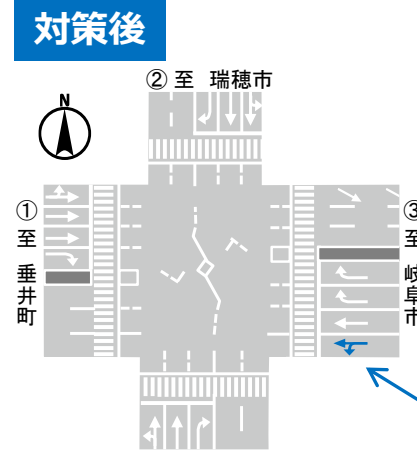
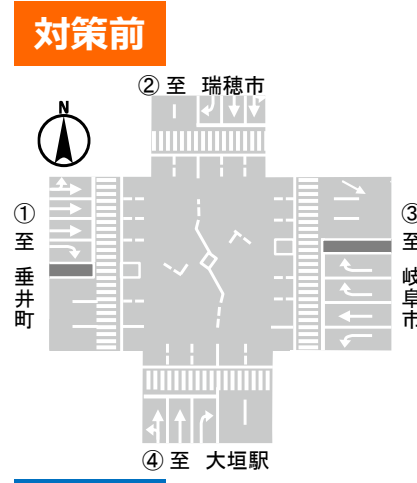
《現況》 東側流入部の混雑状況



《対策案》 東側流入部車線運用の変更(直進3車線の容量拡大)



《楽田町交差点 対策前後の交差点解析結果(7時台)》



対策前 (現況)	① 至垂井町			② 至瑞穂市			③ 至岐阜市			④ 至大垣駅		
	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折直進	直進	右折
本線の種類	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折直進	直進	右折
交通容量比	0.460	0.413	0.381	0.939	0.970	0.605	0.212	1.024	0.189	0.716	0.745	0.761
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK

余裕あり 容量超過

対策後	① 至垂井町			② 至瑞穂市			③ 至岐阜市			④ 至大垣駅		
	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折
本線の種類	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折	左折直進	直進	右折
交通容量比	0.460	0.413	0.381	0.939	0.970	0.605	0.544	0.768	0.189	0.716	0.745	0.761
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

直進車線の容量拡大により交通混雑が改善

※交通容量比: 各車線の混雑の度合いを把握するための指標 (交通容量比=流入交通量/可能交通容量)

3. 今年度の取り組み予定

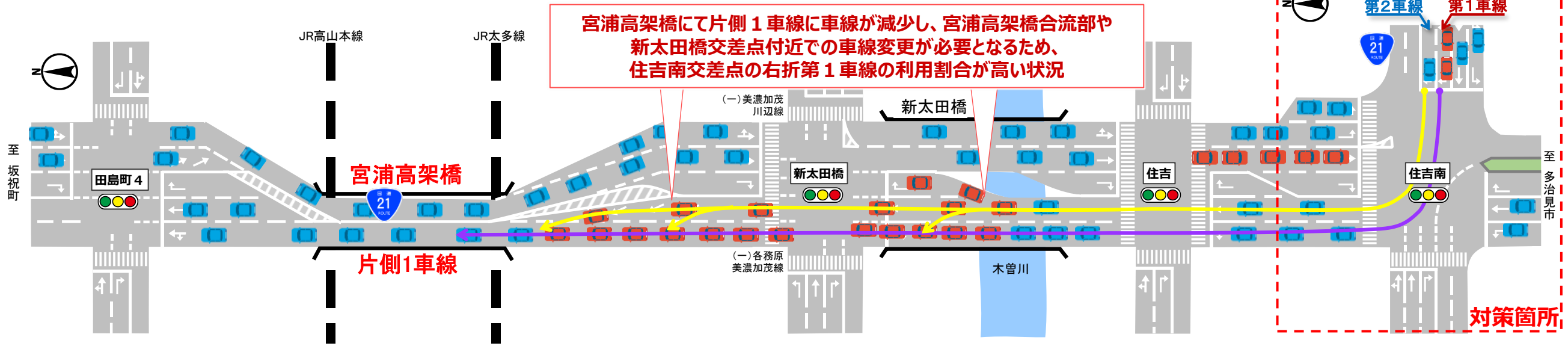
3-2 今年度の取り組み予定: 岐阜都市圏

(2) 国道21号 住吉南交差点 看板設置 (実施主体: 国土交通省)

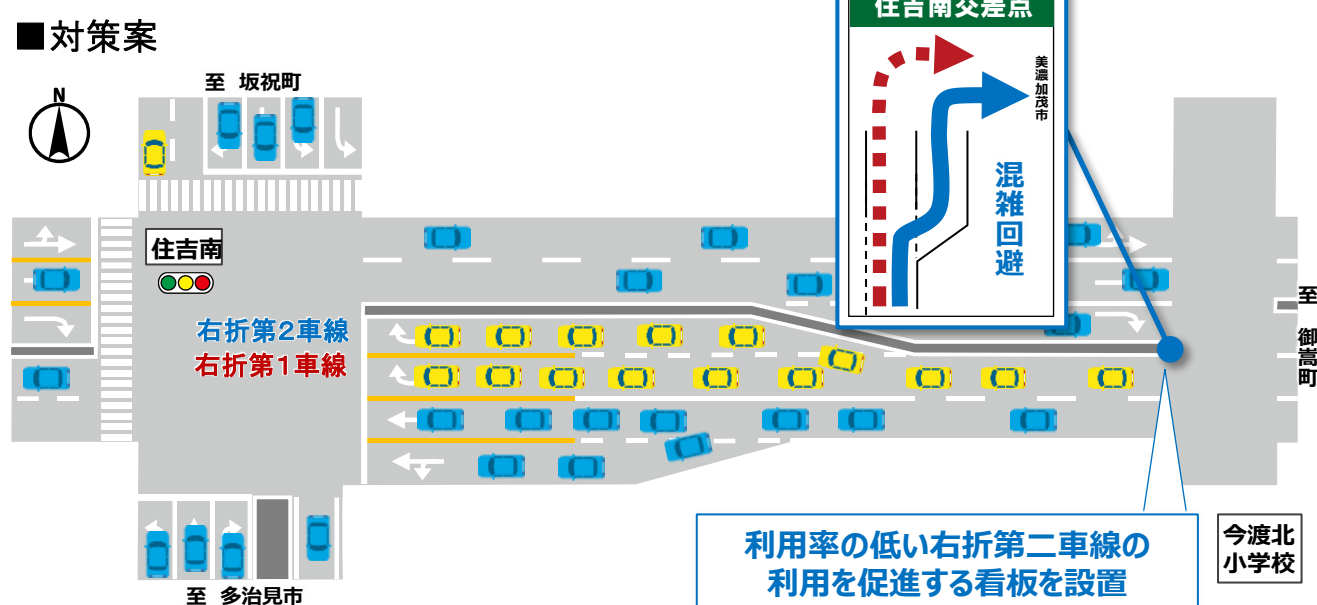
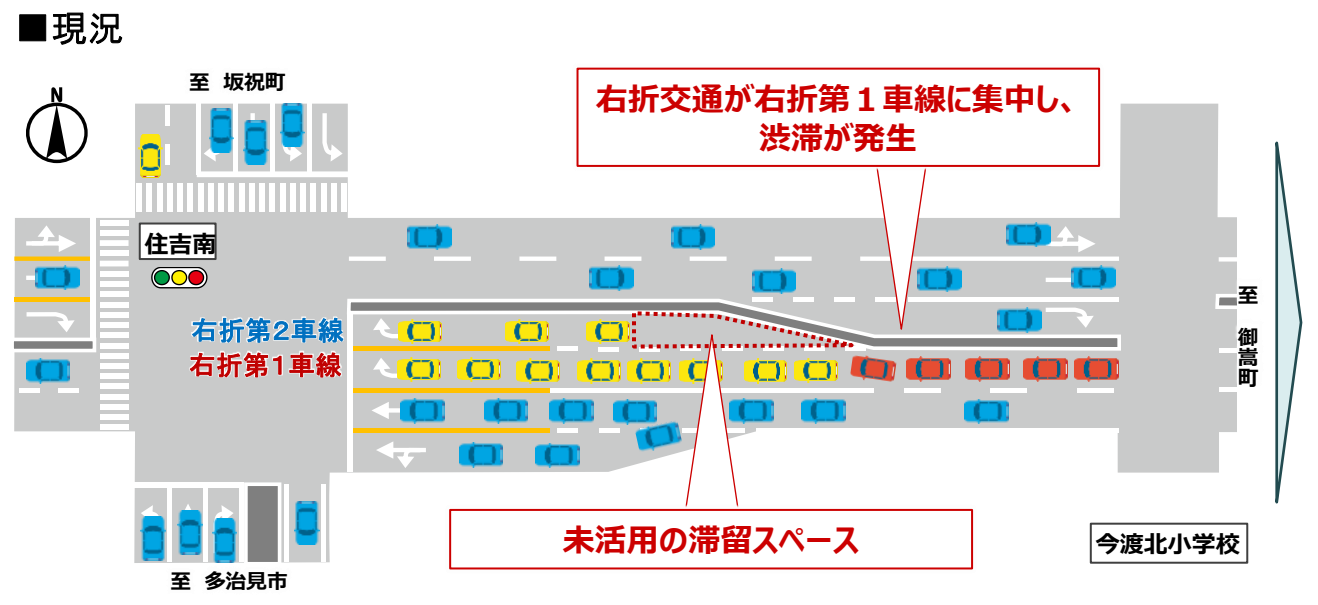
【現況】 宮浦高架橋にて片側1車線に車線が減少し、新太田橋交差点付近での車線変更が必要となるため、住吉南交差点東側流入部の右折第1車線の利用割合が高く、右折交通が右折第1車線に集中することにより、右折交通が要因となる渋滞が発生。
 また、右折第1車線の滞留車両により右折第2車線への移動が阻害され、右折2車線分の滞留スペースを活用できていない状況。

【対策】 右折第1車線の右折交通の集中を軽減するため、右折第2車線の利用を促進する看板を設置。

《現在の交通状況イメージ(住吉南交差点～田島町4交差点間)》



《対策案》看板の設置



《看板イメージ》

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

(3) 国道21号 大針IC交差点 看板設置 (実施主体: 国土交通省)

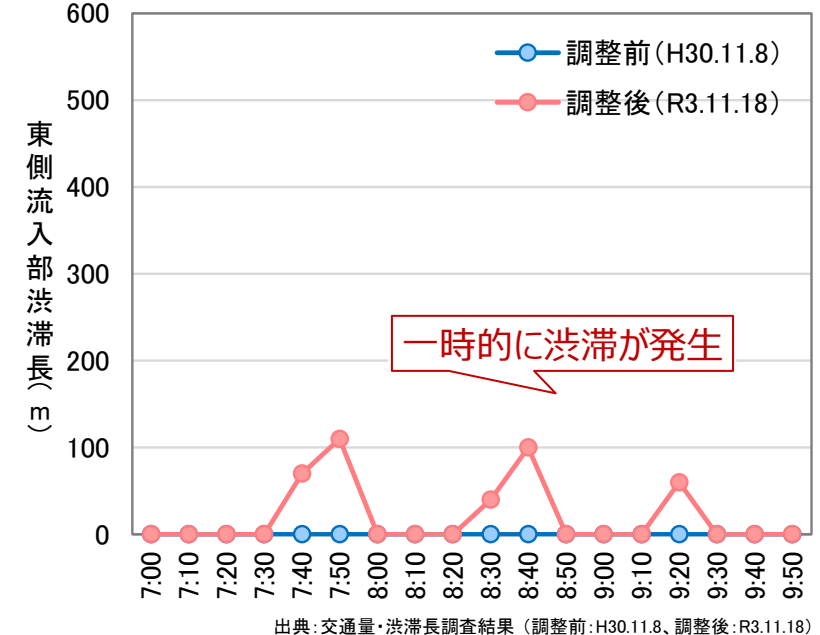
【課題】 信号現示の調整を実施するも、東側流入部における発進遅れ等が要因となる渋滞や、南側流入部における右折交通の集中に起因する渋滞の緩和には至っていない状況。

【対策】 短期的に実施可能な対策として、東側流入部について、交差点流出後の上り勾配による発進遅れを抑制するため、スムーズな発進を促す法定外看板等の設置を検討。

《対策案》 看板の設置 (西側流出部における速度向上対策)



◇渋滞発生状況(東側流入部)



◇看板イメージ



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)大規模商業施設周辺の渋滞対策(イオンモール出店)(実施主体:土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議)

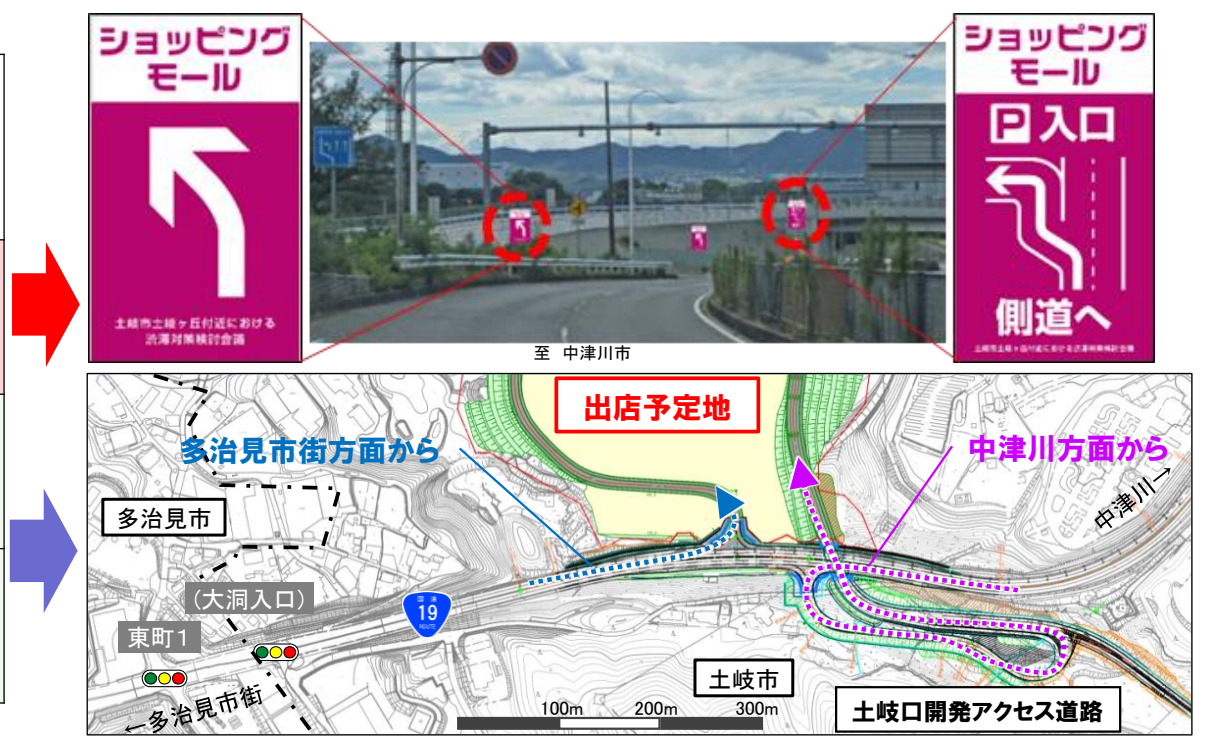
- 土岐市土岐津町土岐口字中山地先への「イオンモール土岐(出店時期:2022年秋)」の出店が計画されている。
- これまでに渋滞対策として「土岐口開発アクセス道路」や「国道19号の付加車線」などの整備を実施。
- 主なアクセス経路となる国道19号は、土岐ヶ丘周辺の商業施設とともに更なる交通集中が想定されることから、バスの運行等を実施する予定。
- 開店後も交通状況を確認し、土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議において、関係機関と連携して追加の渋滞対策を検討していく。

《位置図》



《これまでの対応について》

- 1 駐車場の渋滞対策
(外周道路の複数入口設置、渋滞時の付近の出入口閉鎖運用)
- 2 国道19号への案内看板設置
(開業時)
- 3 国道19号付加車線の整備
(土岐口開発アクセス道路区間)
- 4 土岐口開発アクセス道路
(R2年11月16日:開通)



《今後の対応について》



- バスの検討
 - A. 土岐市駅からの直通バス新設
 - B. 多治見駅からの路線バス新設
 - C. 既存路線バス延伸
(土岐プラズマリサーチパーク線)

3. 今年度の取り組み予定

3-4 今年度の取り組み予定: 飛騨地域

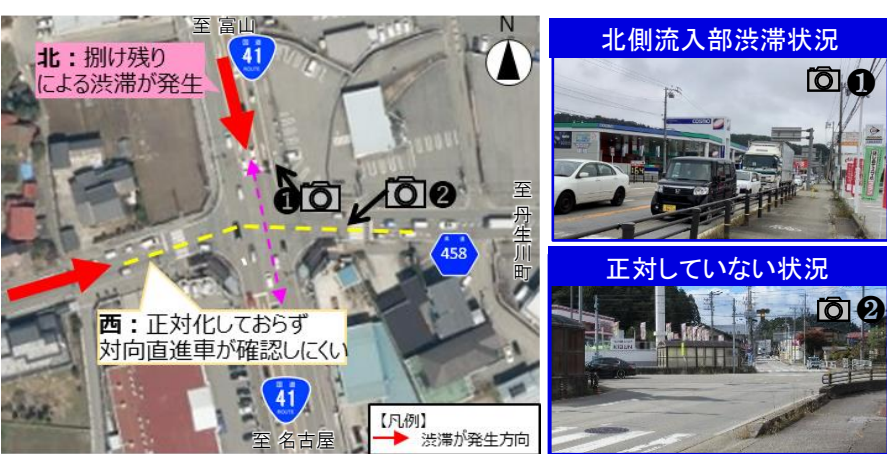
(1) 国道41号 下岡本町南交差点 区画線改良 (実施主体: 岐阜県、高山市)

【課題】 市道西側流入部において、対向流入部と正対しないため、右折車から対向直進車が確認しにくく、交差点中心部まで右折車が進行しない影響で右折車による後続車の阻害が発生。
【対策】 右折車両が適切な位置で停止できるよう、右折停止位置の明確化のために右折指導線の更新を実施。

《位置図》



■ 道路交通状況



■ 渋滞要因・対策内容

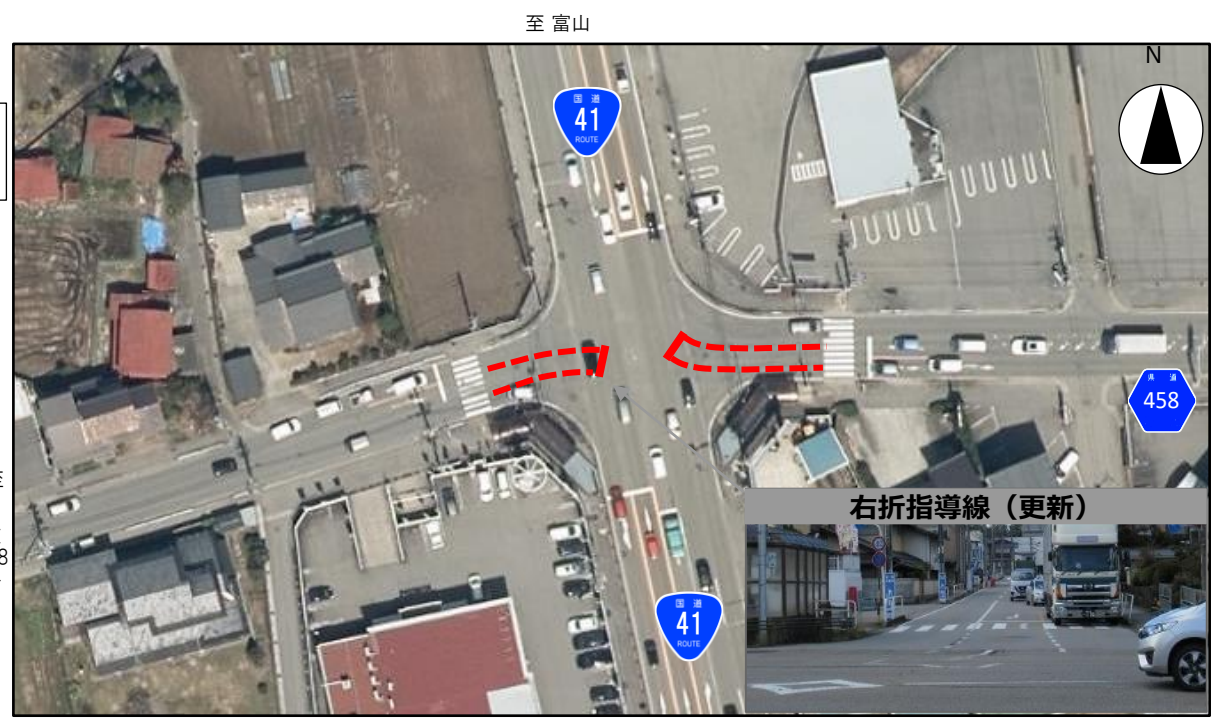
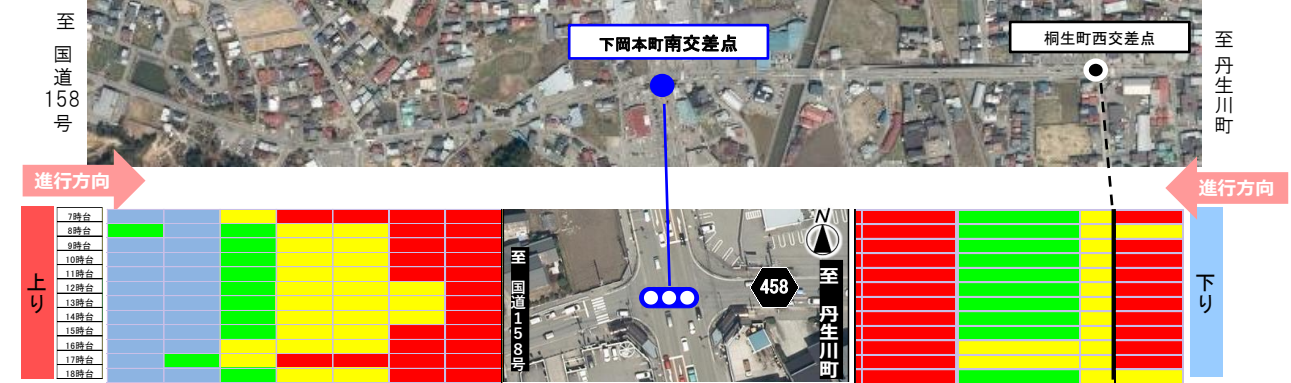
渋滞箇所	渋滞要因	対策方針	対策内容
西側流入部	対向流入部と正対していないため、直進車の走行位置が不安定となり、右折待ち車両が適切な位置で停止できず、捌け交通量が低下	右折停止位置の明確化	右折指導線(更新)

※主道路(国道41号)、従道路(市道)ともに渋滞が発生しているため、各流入部において道路側で実施可能な対策を検討。

○ 国道41号



○ 市道 高山下林線、一般県道 町方高山線



資料: ©NTT空間情報、ETC2.0プローブデータ (R3.9-11 平日)

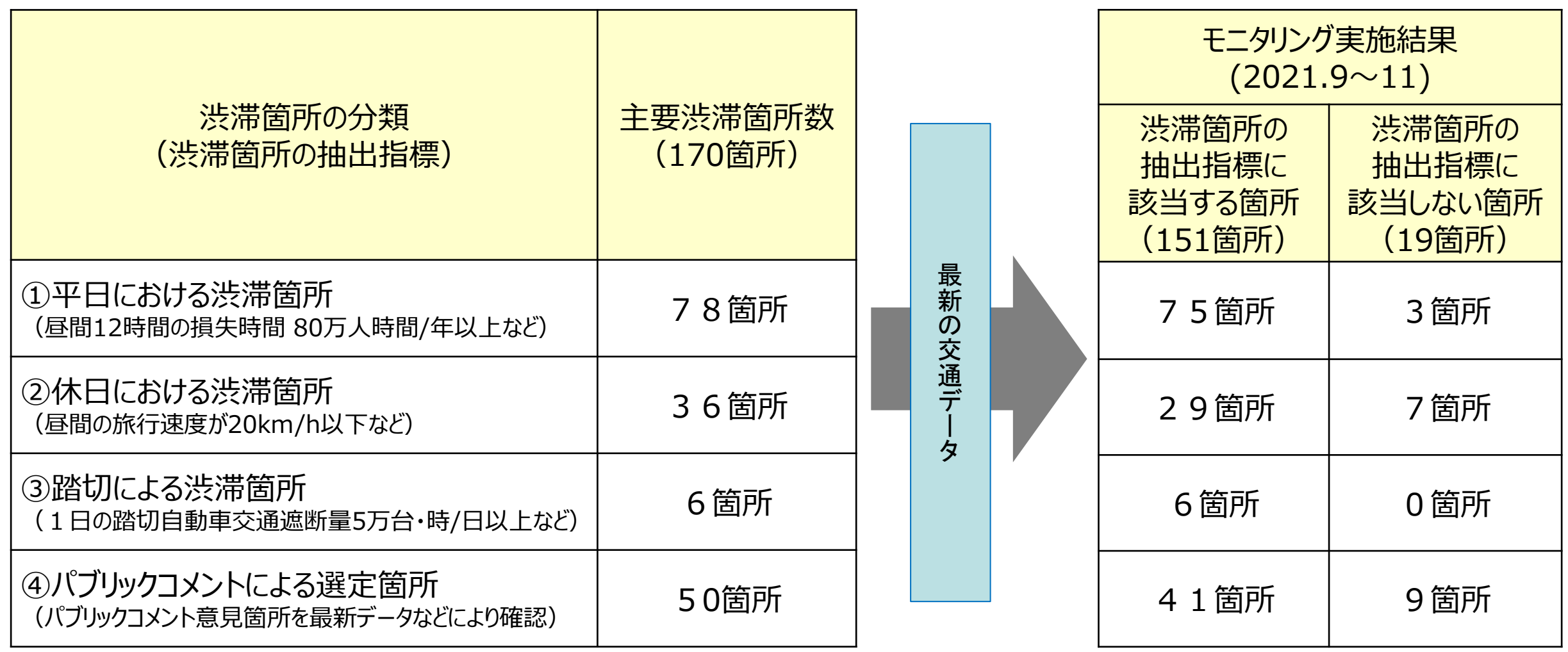
4. 交通状況のモニタリング

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19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



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(19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
2022年モニタリング(ETC2.0) : 2021.9~11

○速度向上がみられる箇所(13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。
・渋滞緩和要因が明確な箇所
・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)
※渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

モニタリング結果(岐阜県)

	主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所		
	岐阜県全体	速度向上がみられる箇所	速度向上がみられない箇所
①平日における渋滞箇所	3	1	2
②休日における渋滞箇所	7	3	4
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	9	9	0
合計	19	13	6

<削除条件の確認>
・渋滞緩和要因が明確な箇所
・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

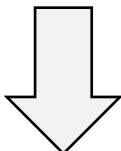
削除箇所: 2箇所、経過観察箇所: 17箇所

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所のモニタリング結果

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 ※51箇所が含まれる	20区間 ※47箇所が含まれる	72箇所



○：経過観察削除(17箇所)
○：削除候補箇所(2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
168箇所	2エリア ※51箇所が含まれる	20区間 ※46箇所が含まれる	71箇所

凡例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ◆ 箇所（踏切り）
- 区間
- エリア

<道路種別>

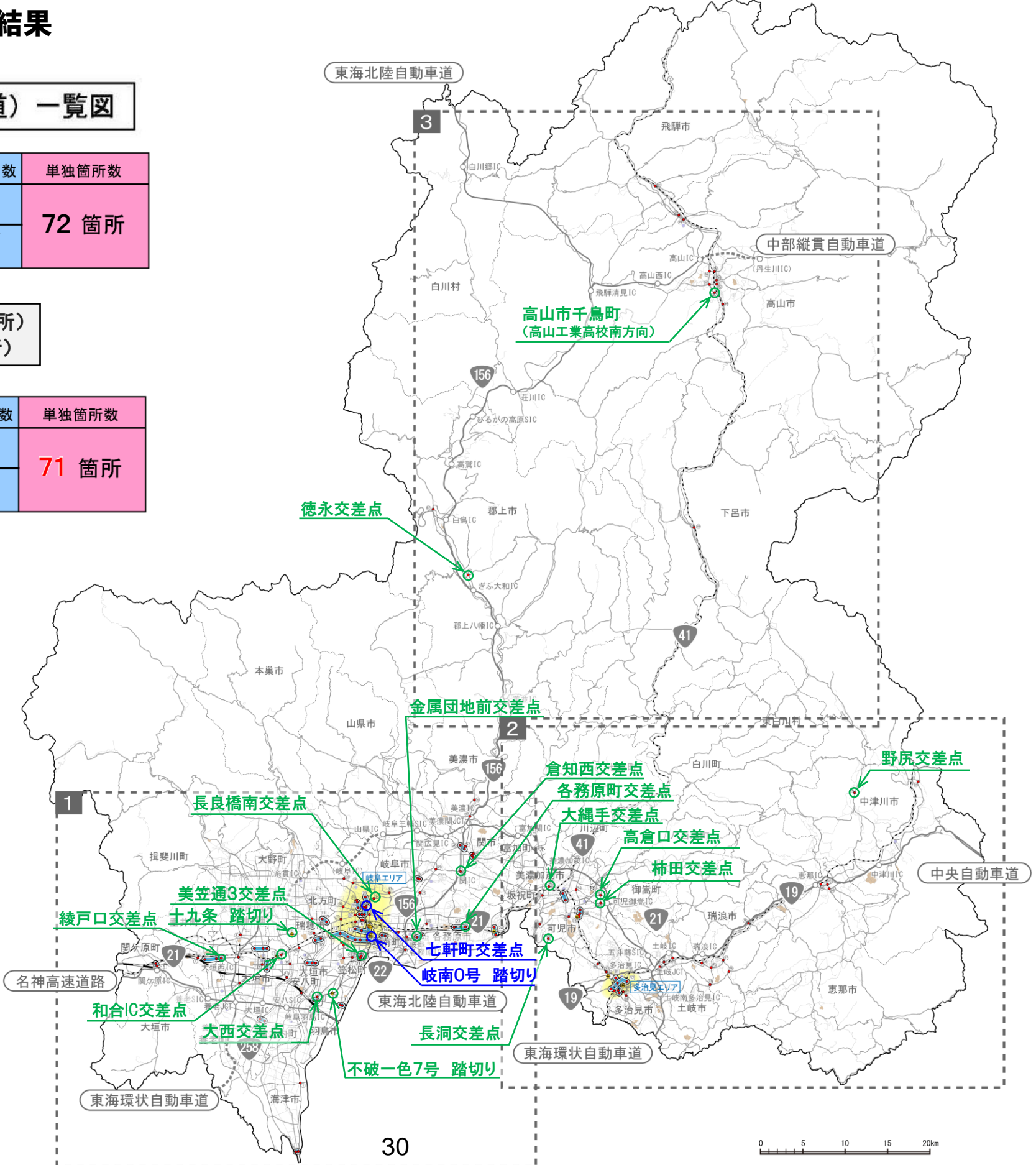
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 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

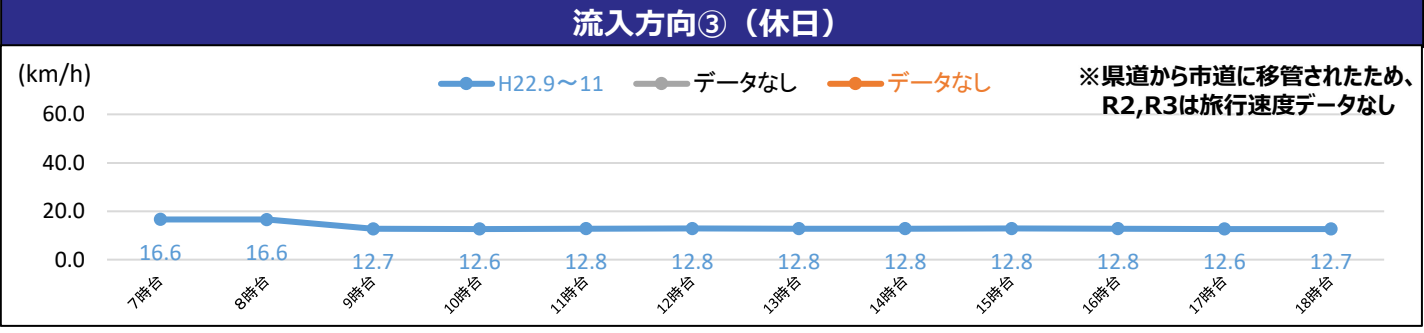
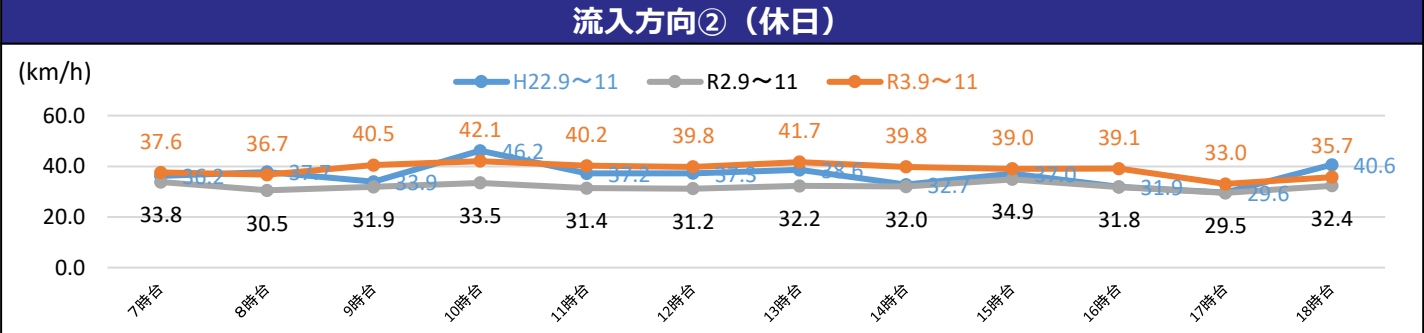
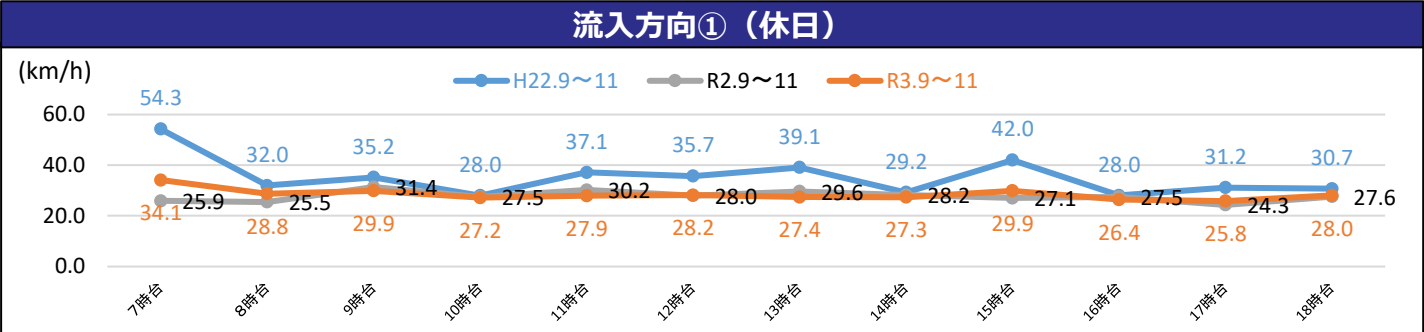
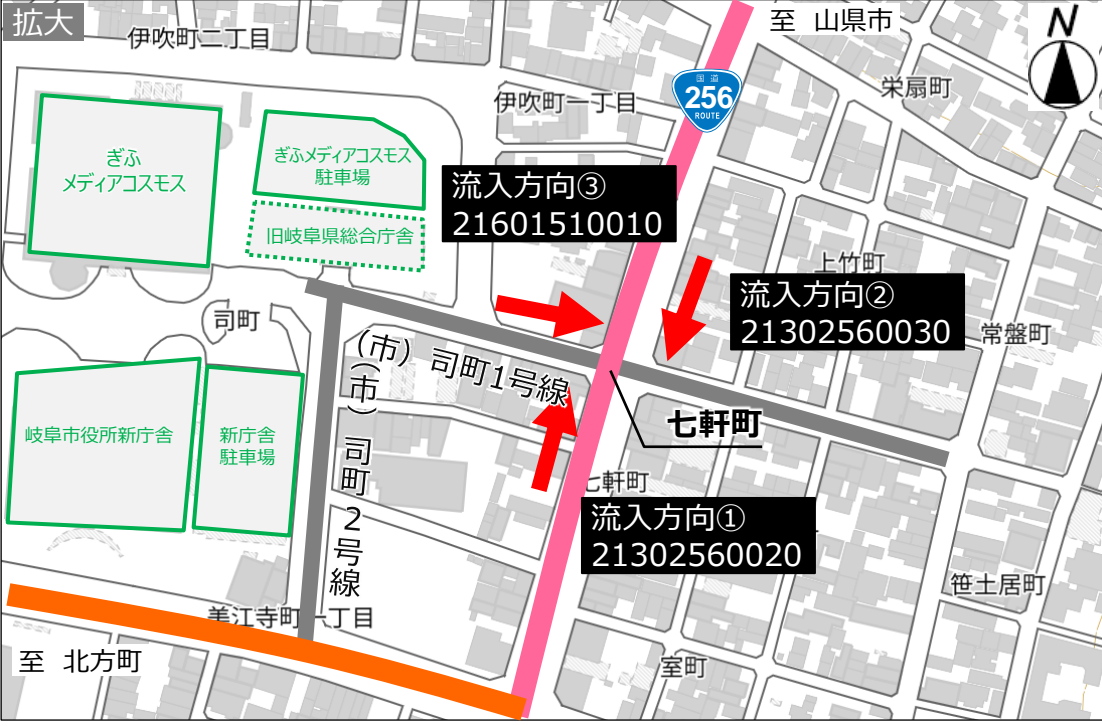
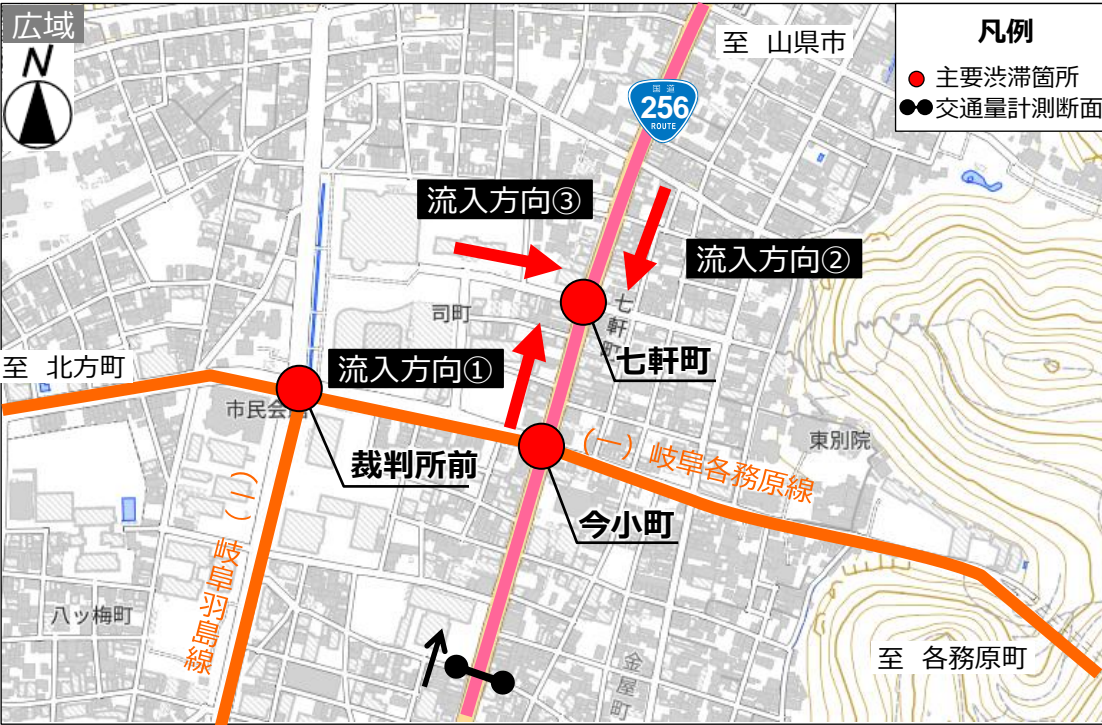


4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所のモニタリング結果

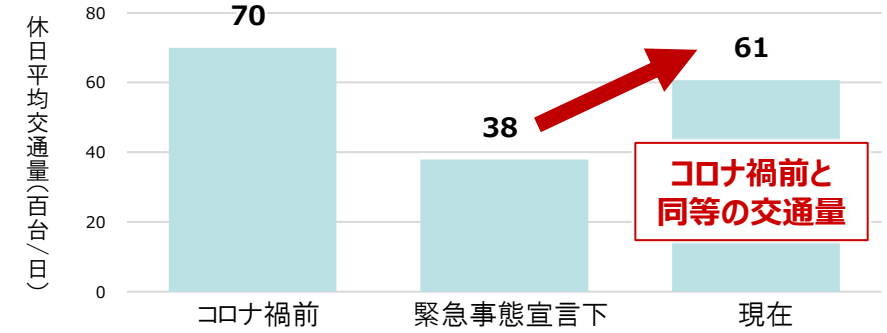
七軒町交差点(素案箇所:3B軸)(岐阜県管理)

○当該箇所は、抽出指標に該当していた流入方向③について、右折レーンを延伸し走行性が改善されたと考えられる。
 ○県道から市道に移管されたことにより旅行速度データが算出されなくなったことから、現地確認を実施した結果、渋滞の未発生(信号待ち2回未発生)を確認。
 ○周辺道路において、コロナ禍前と同等の交通量まで回復している状況を踏まえ、コロナ禍による交通状況への影響は軽微であると判断。
 →以上より、当該箇所は削除候補箇所とする。



出典：H22：民間プローブデータ、R2,R3：ETC2.0プローブ情報

《国道256号 北進方向交通量》



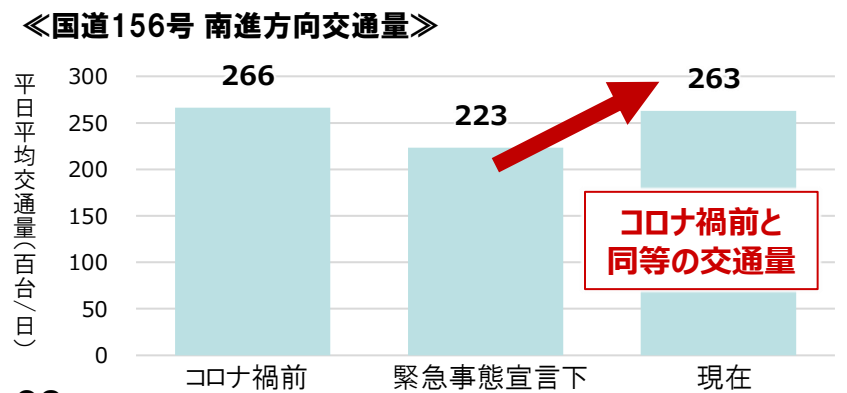
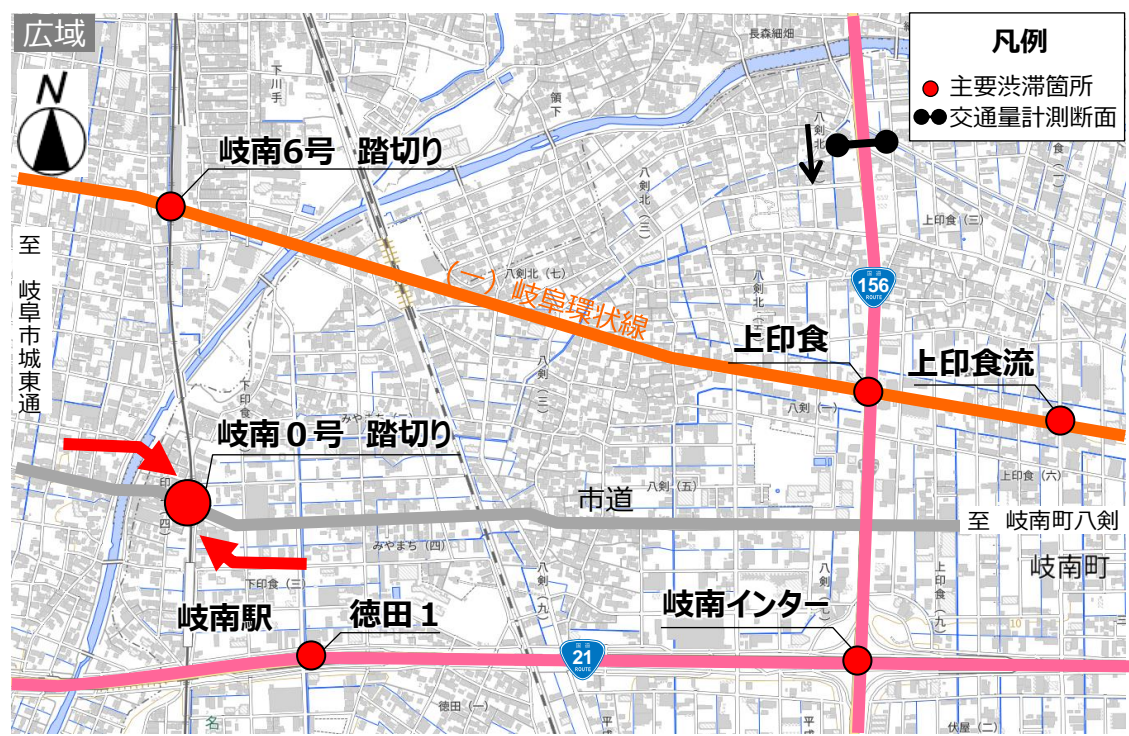
出典：JARTICTラカン
 コロナ禍前：2019.5休日
 緊急事態宣言下：2020.4.16~5.14休日
 現在：2022.5休日

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所のモニタリング結果

岐南0号 踏切(パブコメ箇所:その他)(岐南町管理)

○当該箇所は、都市再生整備計画事業の一環として R2年度に踏切拡幅(歩道設置)を実施した結果、歩車分離により自動車交通の整流化が図られ、走行性が向上。
 ○また、現地確認を実施した結果、踏切待ちによる滞留車両の捌け残りなしを確認。
 ○周辺道路において、コロナ禍前と同等の交通量まで回復している状況を踏まえ、コロナ禍による交通状況への影響は軽微であると判断。
 →以上より、当該箇所は削除候補箇所とする。



出典：常時観測交通量(岐阜東)
 コロナ禍前 : 2019.5平日
 緊急事態宣言下 : 2020.4.16~5.14平日
 現在 : 2022.5平日

5. TDM施策の実施内容・予定

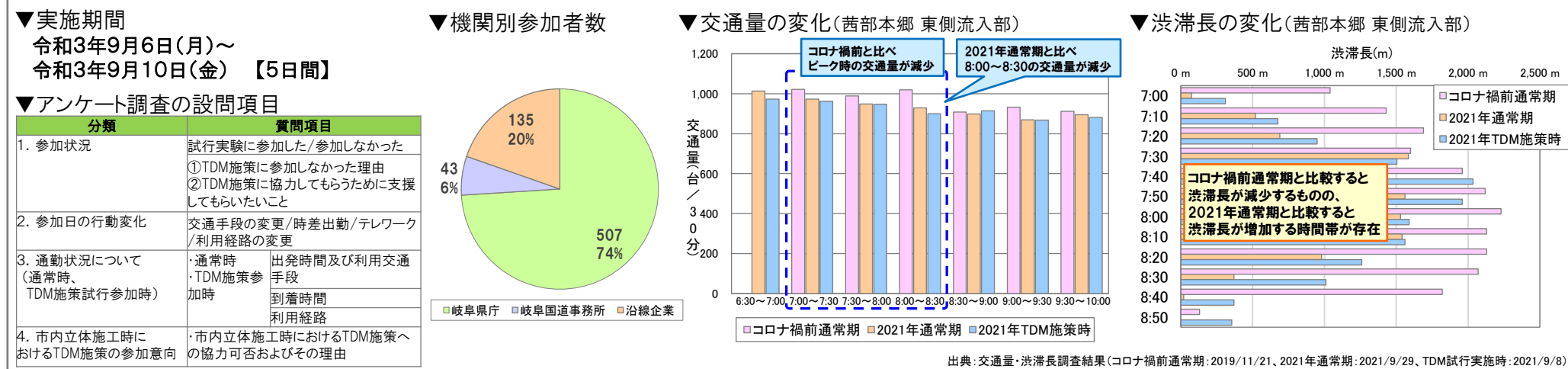
5. TDM施策の実施内容・予定

5-1 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(案) (実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部)

- 国道21号岐阜市内区間は現況平面6車線であるが、交通集中に伴い慢性的に交通混雑・渋滞が発生している。
- 令和3年度のTDM試行実施においては、国道21号の利用者に限定し施策を実施した結果、国道21号の削減すべき交通量の削減目標には至らず、渋滞緩和効果は限定的であった。
- 令和4年度のTDM試行実施においては、国道21号以外の周辺道路の利用者も対象とすることで、市内立体区間周辺エリア全体としての交通量を削減し、さらなる市内立体区間利用者の分散・削減に向けた施策の実効性の向上を図る。

○R3年度の取り組み結果



■令和3年度 施策対象者イメージ



○R4年度の取り組み事項



施策対象者の拡大

《施策の実施方針・評価方法(案)》

実施方針	施策内容	評価方法
1 利用時間帯の変更	○国道21号渋滞時の交通の他の時間帯への分散	○国道21号のピーク時交通量が前後時間帯に分散されたか。 ○早出出勤、遅出出勤等による行動変化が生じたか。 ○利用時間帯の変更により、渋滞発生状況に変化が生じたか。 ○帰宅時間がどう変わったか。
2 勤務形態の変更(テレワーク等への変更)	○通勤せずに勤務できるテレワーク等への変更	○勤務形態をテレワークに変更した人がどの程度発生したか。 ○勤務形態(テレワーク)変更により交通需要がどの程度削減されたか。 ○勤務形態(テレワーク)変更による交通需要の変化により、渋滞発生状況に変化が生じたか。
3 交通手段の変更(自動車利用⇒バス・鉄道等への転換)	○公共交通機関や自転車、徒歩通勤への転換	○自動車通勤から、公共交通利用に転換した人がどの程度発生したか。 ○公共交通利用転換により交通需要がどの程度削減されたか。 ○公共交通利用による交通需要の変化により、渋滞発生状況に変化が生じたか。
4 利用経路の変更(他路線への迂回)	○国道21号(施工区間)利用交通の他路線への経路変更	○利用経路の変更(他路線への迂回)した人がどの程度発生したか。 ○経路変更により、国道21号及び並行路線の交通量がどの程度変化したか。

■令和4年度 施策対象者イメージ



5. TDM施策の実施内容・予定

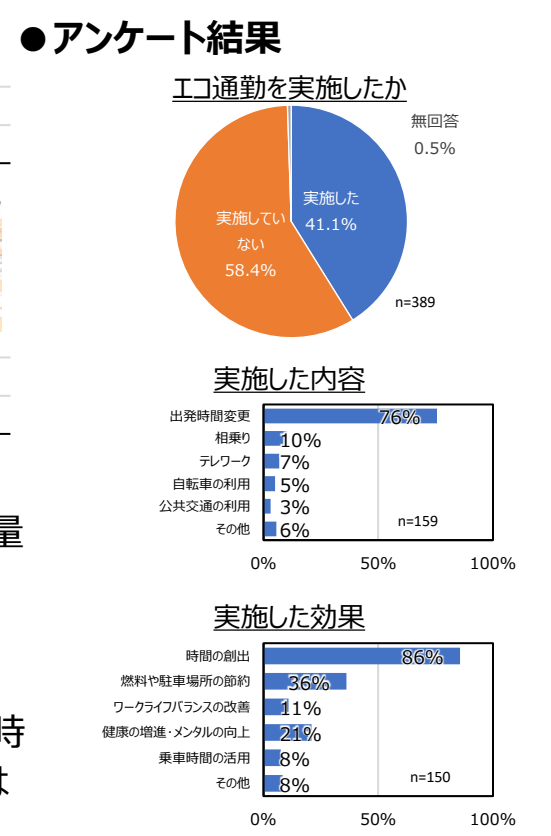
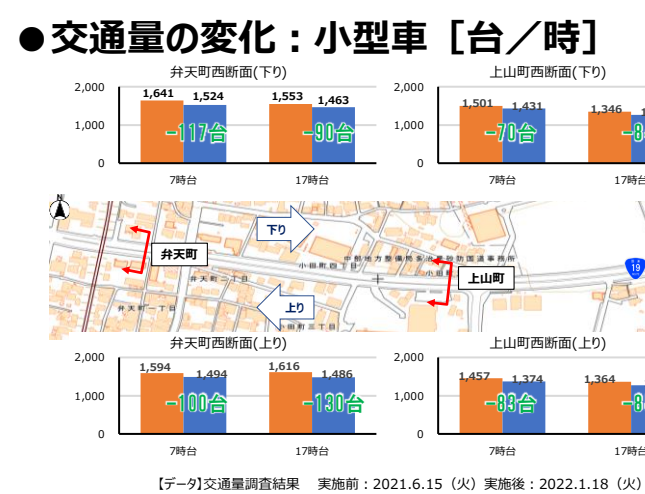
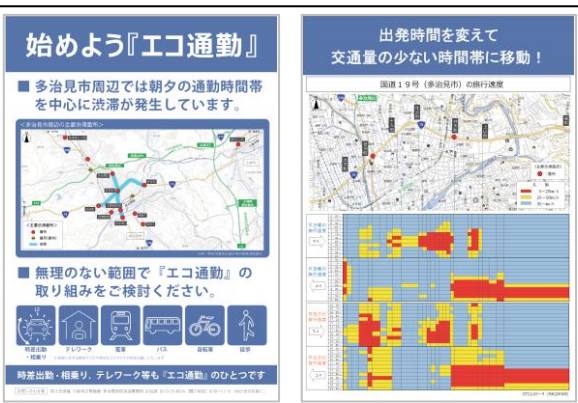
5-2 東濃圏域のTDM施策の実施内容・予定

(1)多治見市内の交通需要マネジメント（実施主体：国土交通省）

- R3年度は行政機関において試行し、その結果をもとに次年度の対象地域(対象者)や手法を検討。自動車通勤者を対象に、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)を実施。
- R4年度は、昨年度の実施結果等を踏まえて、対象エリア、対象者、TDM手法[対策内容]、広報内容等を検討し、行政・企業等の関係機関と連携した効果的な施策を検討・実践していく。

○R3年度の取り組み結果：行政機関

- 行政機関におけるエコ通勤の試行
 - ・自転車利用や時差出勤等に関するチラシ配布・設置
 - ・自動車通勤者に取り組み結果をアンケート
- 【対象事業所】
- ・多治見砂防国道事務所
 - ・多治見市役所
 - ・多治見土木事務所
 - ・土岐市役所



- ・エコ通勤取り組み実施前後の小型車交通量は、朝夕の通勤時間帯において、各方向で100台/時程度の減少
- ・旅行速度においては朝7時台に速度向上[20~30km/h]は見られたもの、夕方17時台においては20km/h未満の区間の改善は見られなかった

○R4年度の取り組み事項

- ①行政機関を対象とした取り組み（エコ通勤）の振り返り
 - ・アンケート結果等を踏まえ、取り組み内容や手法の継続・変更等を検討
- ②地域の交通課題を踏まえた対象エリア・対象者の検討
 - ・平日における通勤交通に加え、観光地等の休日に交通が集中する箇所・施設も含め、対象エリア・対象者の検討
- ③地域・企業・個人ニーズを踏まえたTDM施策の立案
 - ・多様化するニーズを踏まえたTDM施策の立案
 - ・ソフト施策に加え、効果発現を見据えたハード対策の検討※自転車利活用に向けた制度、ハード整備
- ④TDM施策の効果予測 及び 実施による効果の広報展開
 - ・TDM施策の導入効果を事前に関係機関と共有
 - ・実施による波及効果の広報に継続的なTDM施策の推進
- ⑤継続的なTDM施策の実践に向けた長期的な方策検討
 - ・継続的なTDM施策の実践に向け、関係機関と長期的な展開方策を検討・共有

これらを踏まえ、
・実施時期 **・実施範囲**
 等を検討・実施

5. TDM施策の実施内容・予定

5-3 飛騨地域のTDM施策の実施内容・予定

(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】 高山市街地の観光繁忙期は国道158号へ観光交通が集中し、駐車場を探すうろつき車両、まちなか駐車場の容量不足などの要因により渋滞が発生。
 【対策】 中部縦貫自動車道の利用により国道158号の渋滞区間を回避する経路変更、フリンジ駐車場の利用促進、駐車場への誘導案内、駐車場の満車空車情報の提供、臨時駐車場による駐車容量の確保、横断歩行者の横断機会の誘導、渋滞対策や交通状況等を掲載した観光ダッシュボードによる情報発信を実施。
 【効果】 経路変更、時間分散、駐車容量の拡大、交通情報発信により、国道158号への交通集中が緩和する。

位置図



道路情報板を活用した渋滞情報の提供(案)



市街地駐車場への案内看板・誘導員の配置(案)、駐車場事前予約箇所

駐車場事前予約概要

- 不動橋駐車場は10マ스에扩大
- 他の駐車場に扩大
- 利用開始時刻を自由に選択可

■ 残存する課題と対応方針 ■ 新規対策 ■ 対策方法の見直し ■ コロナ禍の対応(密となる空間を避けた対策) ■ 変更なし・継続実施

国道158号の交通集中に関する課題	対応方針	渋滞対策メニュー	実施主体
① まちなかに駐車したい車両による国道158号への交通集中	国道158号の渋滞区間を回避する経路変更 経路変更の促進	○ 情報板を活用した渋滞情報の提供 ① 情報提供内容の充実、方法の改善・拡大	高山国道事務所
	フリンジ駐車場の利用促進 利用促進策の充実	○ 中部縦貫自動車道利用の案内看板 ○ 駐車場事前予約 ② 試行内容の充実	高山国道事務所 高山市
② 駐車待ち車両による進行遅延、駐車待ち車両を探す車によるうろつき	駐車場への誘導案内、駐車待ち車両への案内	○ 市街地駐車場への案内看板・誘導員の配置	高山市
	駐車場満空情報の提供 満空情報利用者の増加	○ 道の駅における駐車場情報提供(満空情報・経路案内) 【コロナ禍のため中止⇒観光ダッシュボードを充実】 ○ 駐車場リアルタイム満空情報の提供 ③ 情報提供に関する広報や関係者との連携	高山国道事務所 高山市
③ 観光需要の集中による駐車容量の不足	駐車場の容量確保	○ 臨時駐車場の開設 【コロナ禍でのシャトルバス運行⇒位置・経路などを検討】	高山市
④ 信号なし横断歩道の歩行者の横断による車両の通行遅延 新たな交通課題への対応	歩行者の横断機会の調整 新たな課題への対応	○ 信号なし横断歩道における誘導員の配置(試行) ④ 新規対策の試行	高山市
⑤ 交通情報の発信不足	渋滞対策や交通状況等の情報発信 【課題①～③に対応】 行動変容を促す情報提供	○ 観光ダッシュボード・SNSによる情報提供(経路分散・時間分散を促す情報) ⑤ 情報提供内容の充実、方法の改善・拡大	高山国道事務所