

令和5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5年8月4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5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

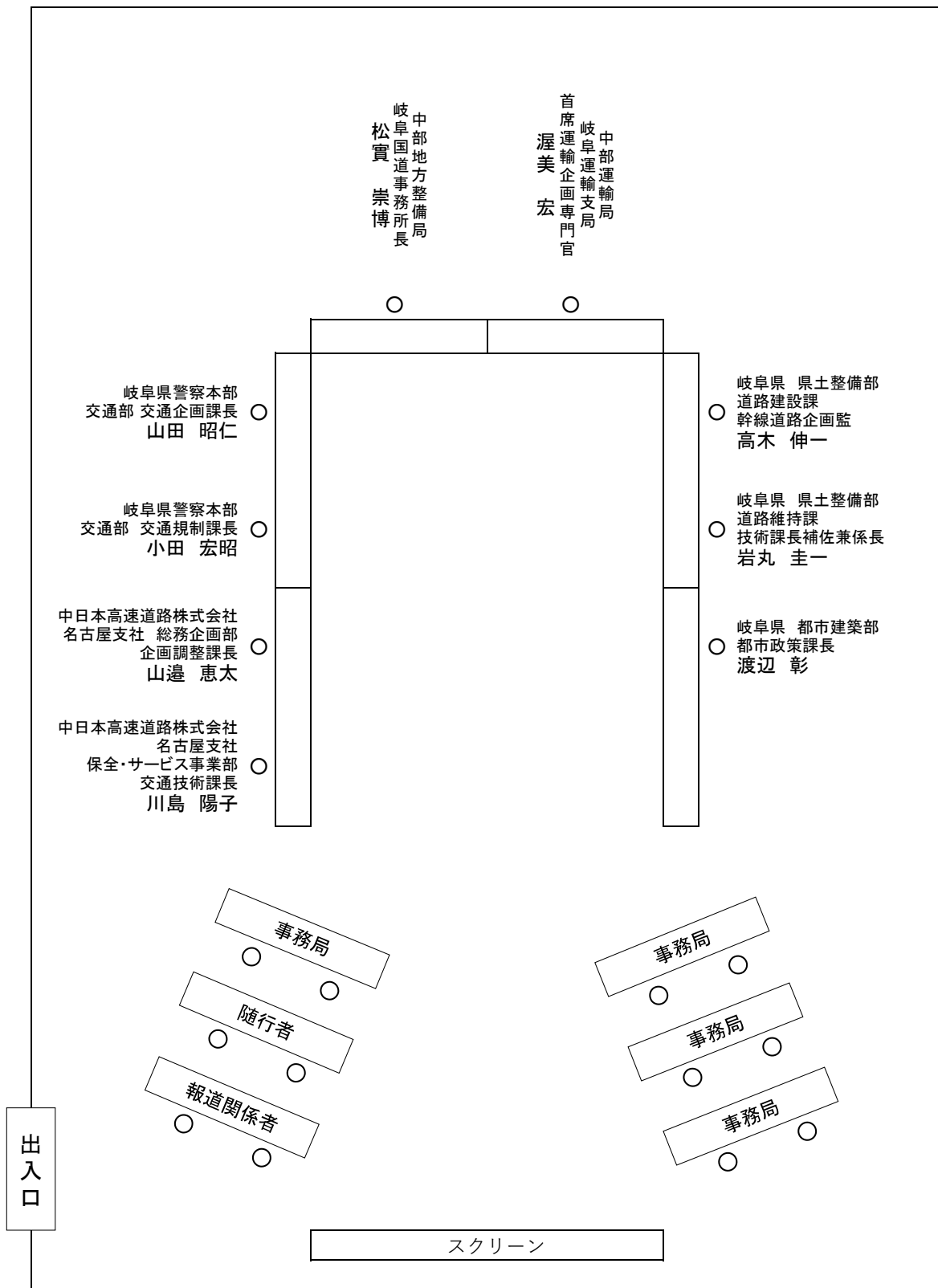
令和5年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 出席者名簿

区分	所属機関	所属部署 及び 役職	氏名	
会長	中部地方整備局	岐阜国道事務所長	松實 崇博	
委員	中部地方整備局	道路部 道路計画課長	柴田 康晴	WEB出席 〈随行〉技官 宮本 優樹
	中部地方整備局	道路部 地域道路課長	横井 兼行	WEB出席
	中部地方整備局	道路部 交通対策課長	加藤 正臣	WEB出席
	中部地方整備局	建政部 都市整備課長	後藤 直紀	WEB出席
	中部地方整備局	多治見砂防国道事務所長	森下 淳	WEB出席
	中部地方整備局	高山国道事務所長	東 佑亮	WEB出席 〈代理〉副所長 大崎 義保
	中部運輸局	岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	渥美 宏	
	岐阜県警察本部	交通部 交通企画課長	山田 昭仁	
	岐阜県警察本部	交通部 交通規制課長	小田 宏昭	
	岐阜県	県土整備部 道路建設課長	青木 隆裕	〈代理〉幹線道路企画監 高木 伸一 〈随行〉技術課長補佐兼係長 阿部 晋也 〈随行〉技師 平野 雄大
	岐阜県	県土整備部 道路維持課長	所 充士	〈代理〉技術課長補佐兼係長 岩丸 圭一
	岐阜県	都市建築部 都市公園・交通局 公共交通課長	城戸脇 研一	WEB出席 〈代理〉係長 若井 憲彰
	岐阜県	都市建築部 都市整備課長	杉江 善信	欠席
	岐阜県	都市建築部 都市政策課長	渡辺 彰	〈随行〉技師 古宮山 和則
	中日本高速道路株式会社 名古屋支社	総務企画部 企画調整課長	山邊 恵太	
	中日本高速道路株式会社 名古屋支社	保全・サービス事業部 交通技術課長	川島 陽子	
オブザーバー	岐阜県トラック協会	専務理事	臼井 靖彦	欠席
	岐阜県バス協会	専務理事	木村 治史	WEB出席
	岐阜県タクシー協会	専務理事	黒田 秀樹	欠席

事務局	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

令和5年度 第1回岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

配席表



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年5日一部規約改正
21. 令和 5年〇年〇日一部規約改正

**岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会
構 成 員**

区 分	所 属 機 関	所属部署および役職
会 長	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所長
委 員	国土交通省中部地方整備局	道路部 道路計画課長
		道路部 地域道路課長
		道路部 交通対策課長
		建政部 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・交通局 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
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・交通局 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5年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

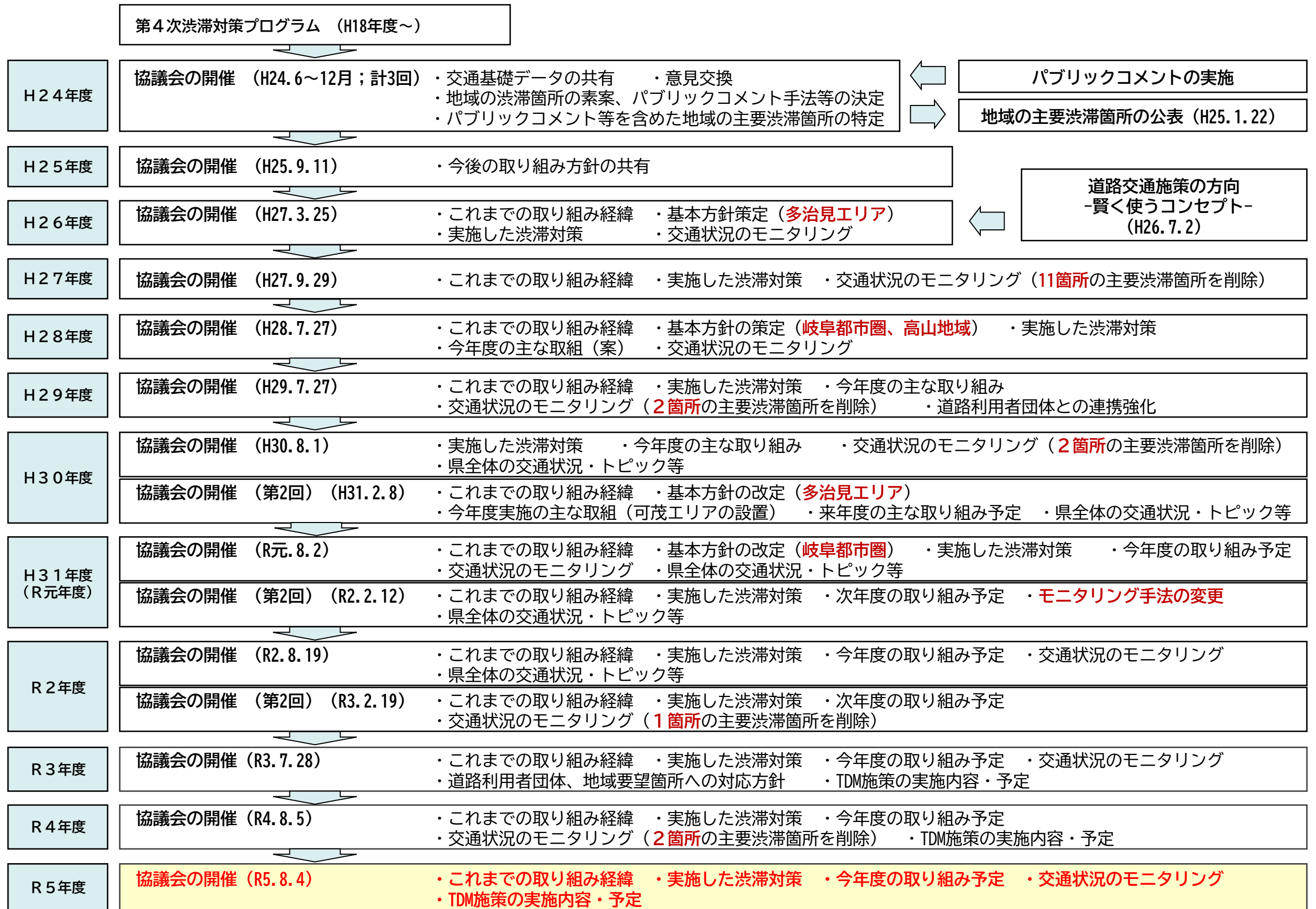
【会議資料】

1. これまでの取り組み経緯	1
2. 実施した渋滞対策	12
3. 今年度の取り組み予定	19
4. 交通状況のモニタリング	26
5. TDM施策の実施内容・予定	44

1. これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ



1. これまでの取り組み経緯

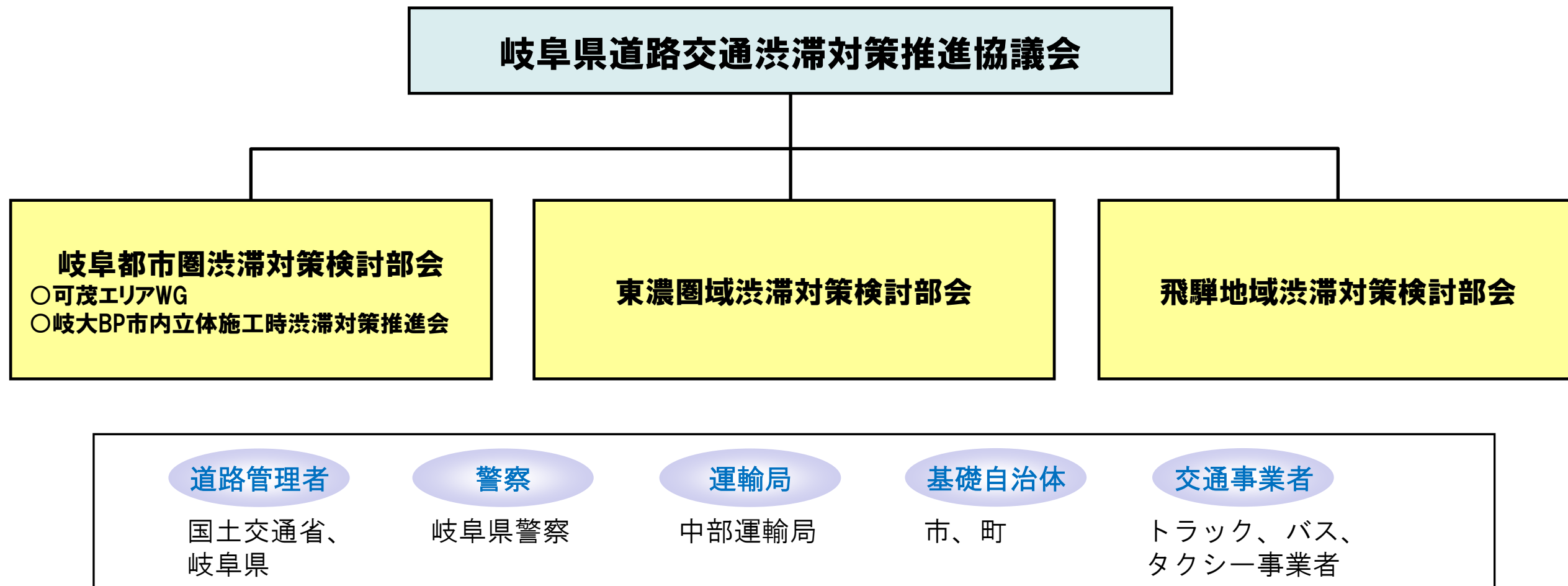
1-2 検討体制等

(1) 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の進め方

- 岐阜県内における道路交通渋滞の解消を目的に、岐阜都市圏・東濃圏域・飛騨地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアの渋滞（交通）をマネジメントしていく取組を継続的に進めていくとともに、主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

(2) 検討部会の進め方

- H24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
168 箇所	2 エリア ※49箇所が含まれる	20 区間 ※47箇所が含まれる	72 箇所

凡例

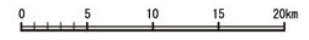
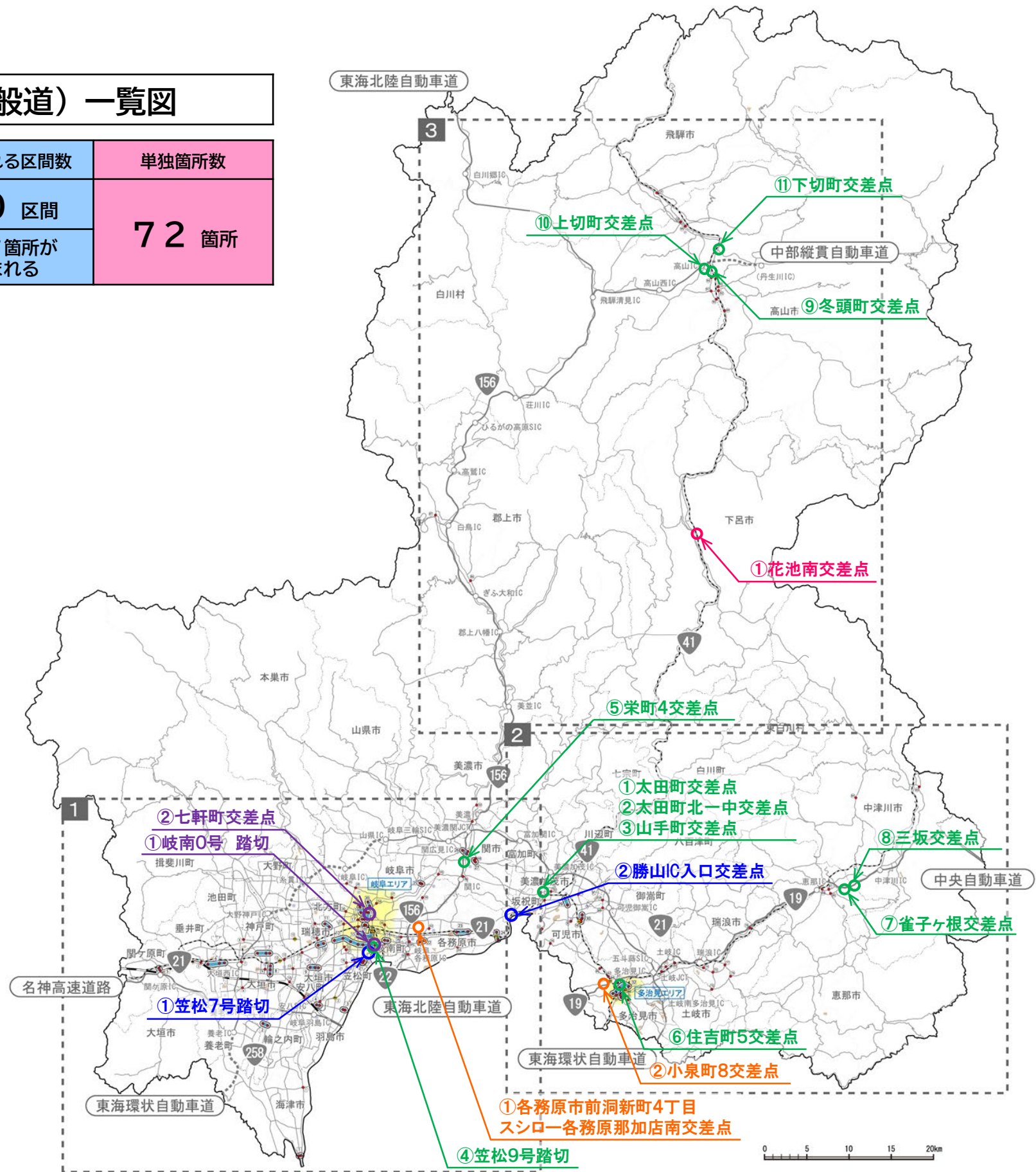
- <主要渋滞箇所>
- H27年削除箇所(11箇所)
 - H29年削除箇所(2箇所)
 - H30年削除箇所(2箇所)
 - R2年削除箇所(1箇所)
 - R4年削除箇所(2箇所)

- 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	箇所名
① 東海大橋西	②1 中鷲3西	④3 不動丘
② 不破一色7号 踏切	②2 西鷲1	④4 前渡東町7
③ 竹鼻町大西	②4 岐南6号踏切	④5 山田
④ 大森	②5 茶所1号踏切	④6 倉知西
⑤ 御所野	②6 加納新本町4	④7 池田町
⑥ 綾野5南	②7 鏡島精華1	④8 本町8
⑦ 松	②8 菅生6	④9 下松森
⑧ 赤坂新橋西	②9 正木土居	⑤0 泉町
⑨ 郭町	③0 折立稲場	⑧8 深沼踏切
⑩ 大垣大橋西	③1 徹明通7	
⑪ 揖斐大橋西	③2 早田大通1	
⑫ 加賀野道 踏切	③3 裁判所前	
⑬ 和合	③4 長良橋南	
⑭ 下午牧	③5 金園町4	
⑮ 十九条 踏切り	③6 入舟町5	
⑯ 別府北	③7 鶴飼大橋北	
⑰ 馬場	③8 高田3	
⑱ 柳津小学校前	③9 岩田	
⑲ 本郷	④0 米野東	
⑳ 東塚4	④1 那加緑町4	

凡例

<主要渋滞箇所>

- H27年削除箇所 (2箇所)
- H29年削除箇所 (2箇所)
- H30年削除箇所 (1箇所)
- R2年削除箇所 (0箇所)
- R4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

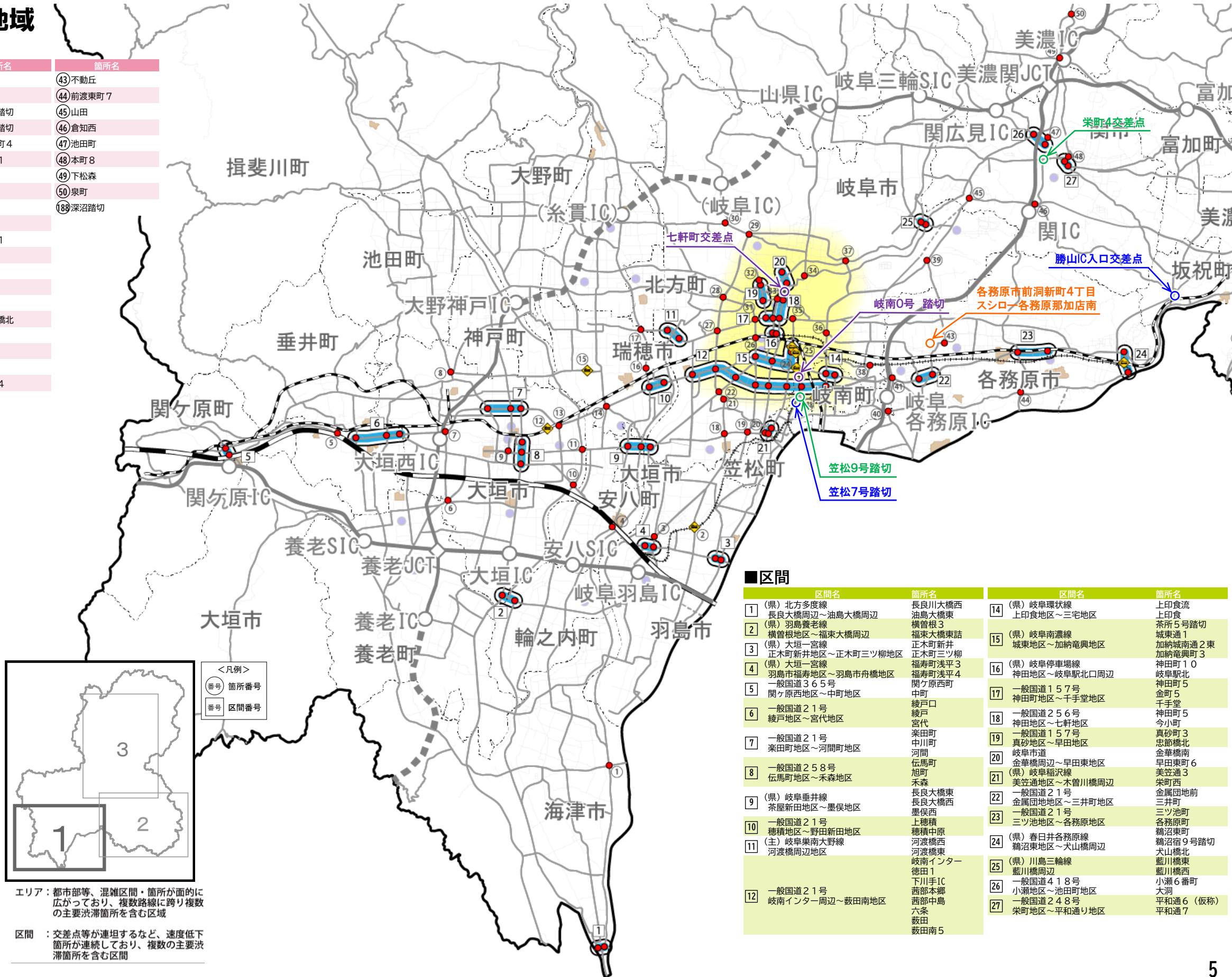
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

<凡例>

- 番号 箇所番号
- 番号 区間番号

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

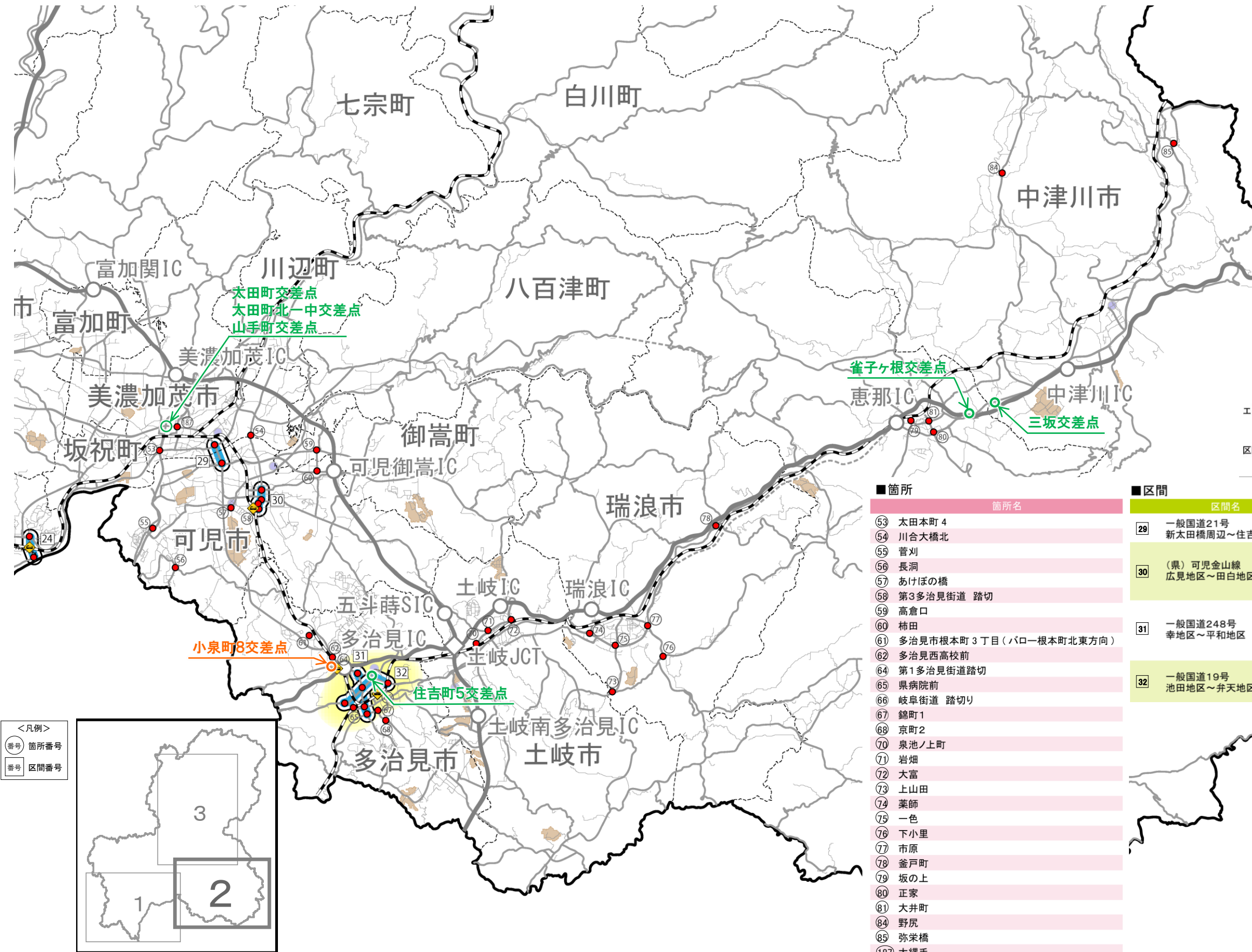


■ 区間

区間名	箇所名	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	⑭ (県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区	上印食流 上印食
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	⑮ (県) 岐阜南濃線 城東地区～加納竜興地区	茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納竜興町3
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	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
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	⑰ (県) 岐阜停車場線 神田町地区～千手堂地区	神田町5 千手堂
⑤ 一般国道365号 関ヶ原西地区～中町地区	関ヶ原西町 中町	⑱ 一般国道157号 神田地区～七軒地区	今小町
⑥ 一般国道21号 綾戸地区～宮代地区	綾戸口 綾戸 宮代	⑲ 一般国道157号 真砂地区～早田地区	真砂町3 志節橋北 金華橋南
⑦ 一般国道21号 楽田町地区～河間町地区	楽田町 中川町 河間	⑳ (県) 岐阜稲沢線 金華橋周辺～早田東地区	早田東町6
⑧ 一般国道258号 伝馬町地区～禾森地区	伝馬町 旭町 禾森	㉑ (県) 岐阜稲沢線 美笠通地区～木曾川橋周辺	美笠通3 柴町西
⑨ (県) 岐阜垂井線 糸屋新田地区～墨俣地区	長良大橋東 長良大橋西 墨俣西	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
⑩ 一般国道21号 穂積地区～野田新田地区	上穂積 穂積中原	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
⑪ (主) 岐阜県南大野線 河渡橋周辺地区	河渡橋西 河渡橋東 岐南インター 徳田1	㉔ (県) 春日井各務原線 鵜沼東地区～犬山橋周辺	鵜沼東町 鵜沼宿9号踏切 犬山橋北
⑫ 一般国道21号 岐南インター周辺～藪田南地区	下川手IC 西部本郷 西部中島 六条 藪田 藪田南5	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 柴町地区～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>

- H27年削除箇所 (6箇所)
- H29年削除箇所 (0箇所)
- H30年削除箇所 (1箇所)
- R2年削除箇所 (0箇所)
- R4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

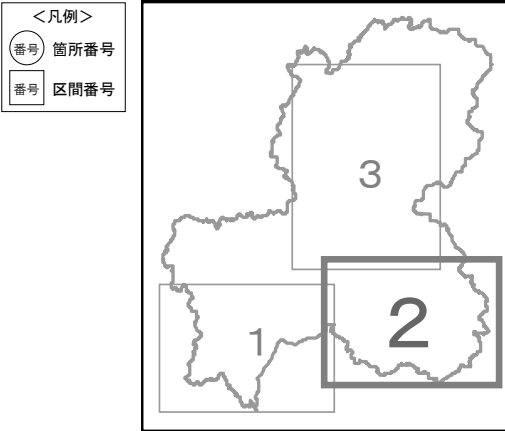
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

■ 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

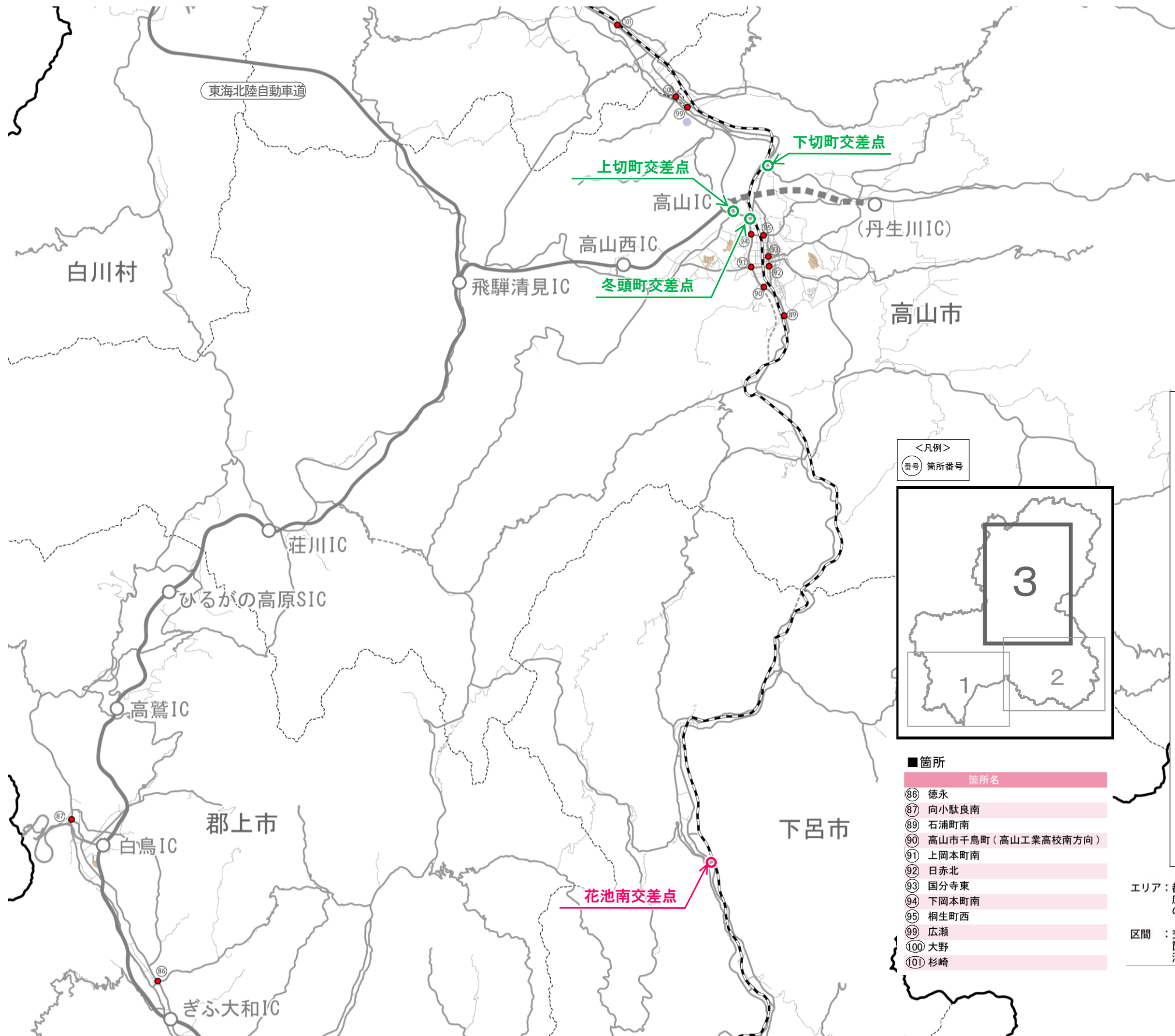
■ 区間

区間番号	区間名	箇所名
28	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
		末広 2
		中央通り
		田白
31	一般国道248号 幸地区～平和地区	多治見 I.C
		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

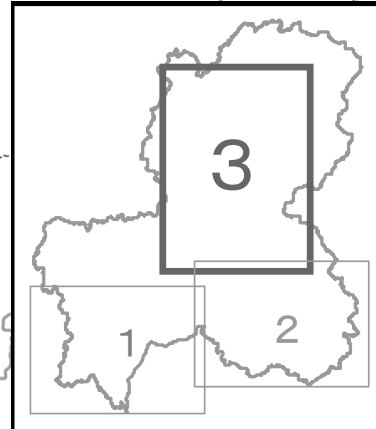


地域の主要渋滞箇所(拡大図)

③ 中濃・飛騨地域



<凡例>
番号 箇所番号



凡例

<主要渋滞箇所>

- H27年削除箇所 (3箇所)
- H29年削除箇所 (0箇所)
- H30年削除箇所 (0箇所)
- R2年削除箇所 (1箇所)
- R4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

箇所

箇所番号	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

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(H25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、「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。

※「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

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所
渋滞対策の基本方針

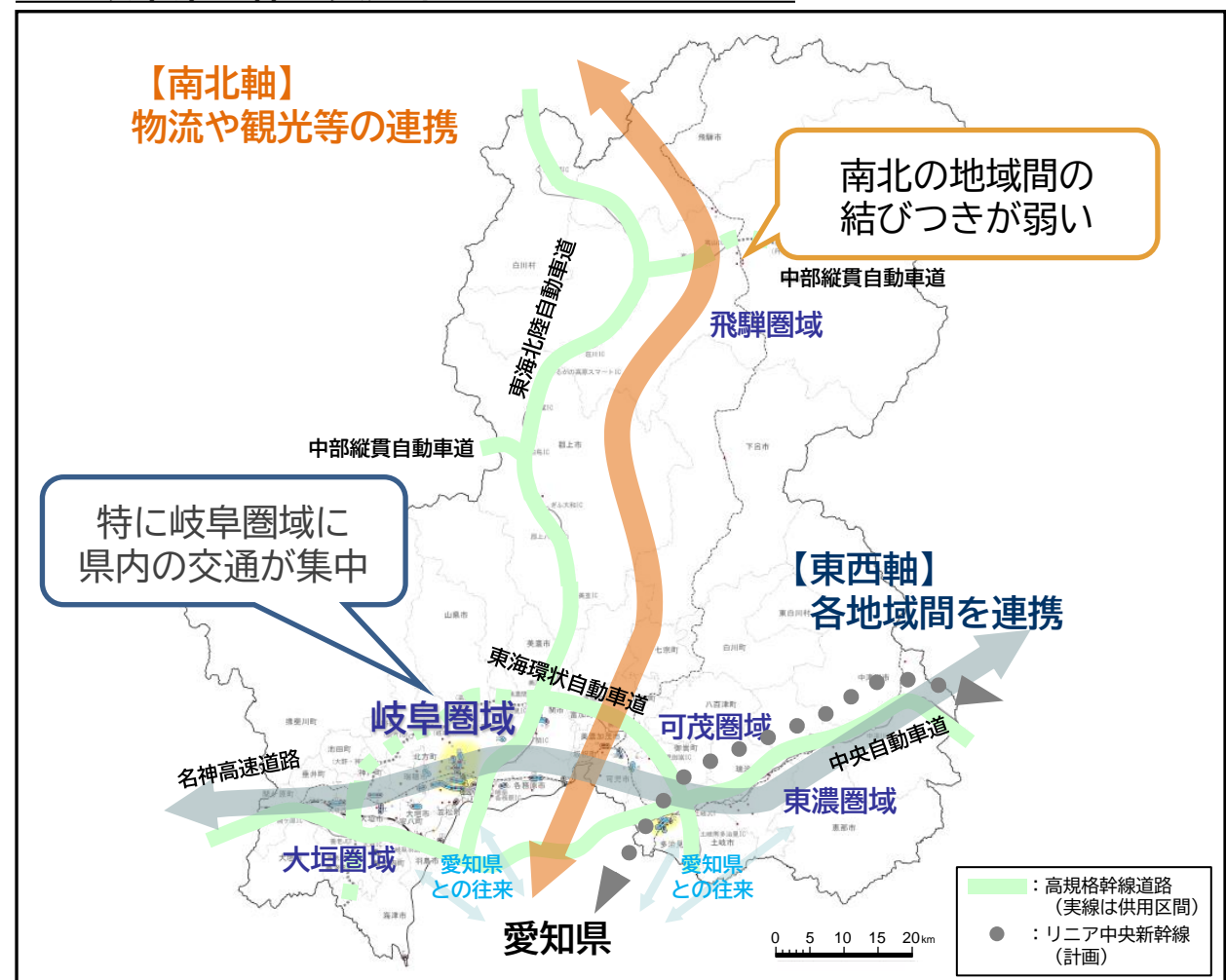
1. 岐阜県の概況

	概要
岐阜県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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る。
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する。

(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(H28年7月27日策定、R元年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。

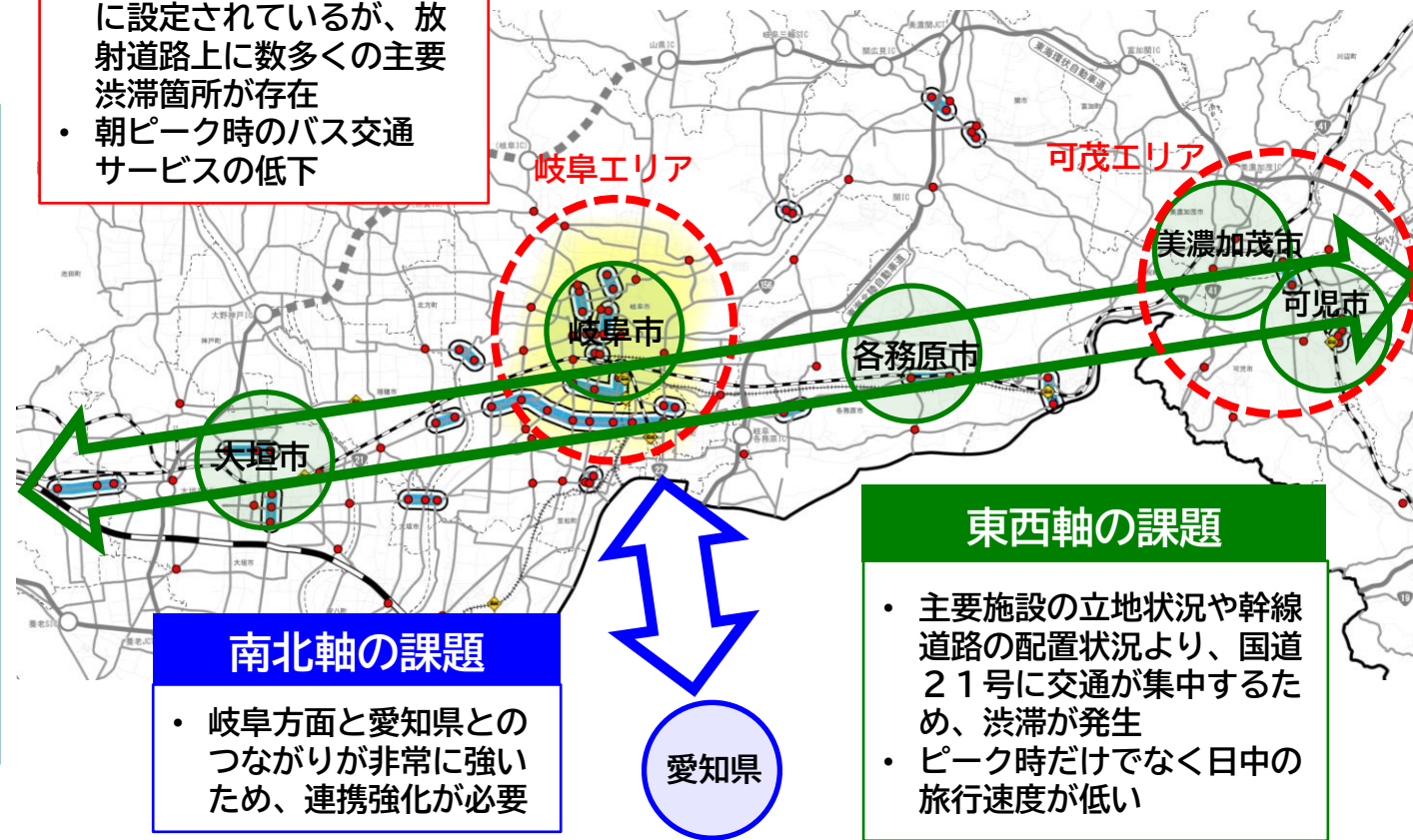
<将来像>

- ・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（H27年3月25日策定、H31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、御高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>

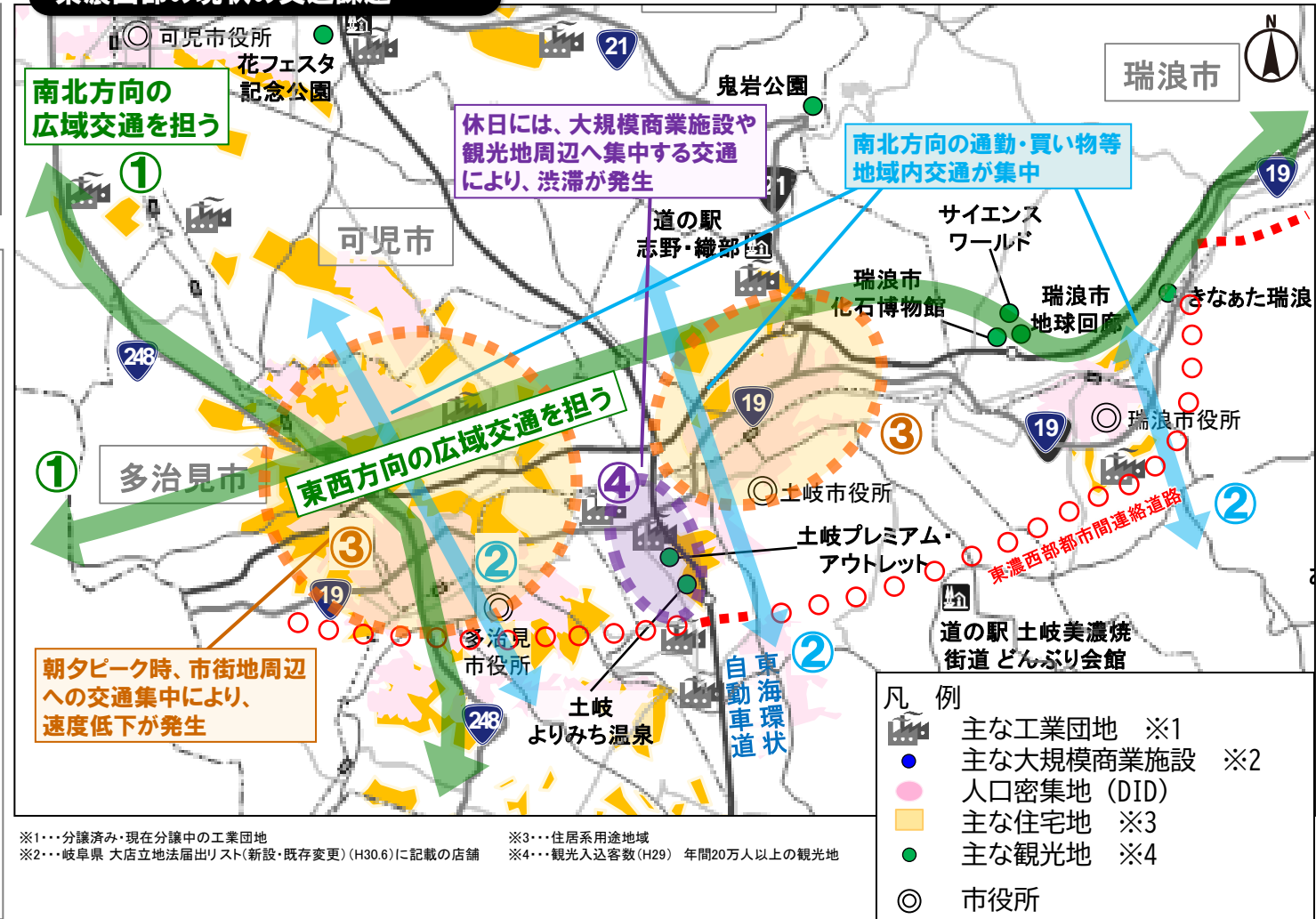
- ① 東西方向の広域交通を担う国道19号、および、南北方向の広域交通を担う国道248号に、地域内交通が混在。
- ② 南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③ 朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④ 休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

<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。
- 御高町：安全で快適な活動環境を支える交通基盤、広域交通環境の確立。

(2) エリアの課題

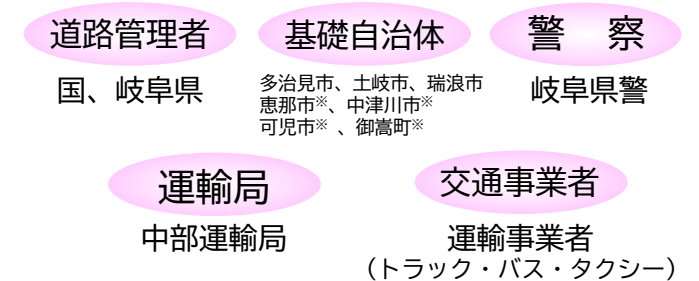
東濃西部の現状の交通課題



(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	● 区画線変更や信号現示調整等の短期的対策や、公共交通ネットワークの「見える化」等のソフト施策の検討を進め、交通渋滞の緩和を進める。
都計道整備	● 都市の骨格を形成する都市計画道路の整備検討を進める。
道路整備等	● 南北軸において、市街地へ流入する通勤交通等を分散・迂回させるために、平和太平線、白山豊岡線等の整備検討を進める。 ● 東西軸において、通過交通や通勤交通の市街地流入を避けるために、東西幹線道路網の整備検討を進める。 ● 市街地内の局所的な混雑緩和のために、国道248号多治見IC交差点改良等の実施を進める。

(検討部会体制) ※



※必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-7 高山地域の渋滞対策の基本方針(H28年7月27日策定)

基本方針の考え方

◇高山市街地は、高山祭、ゴールデンウィーク、お盆等の観光繁忙期において、多くの観光交通が東西軸（国道158号）に集中するため、交通の分散を図るための情報提供の実施や、高山市街地での駐車場を探すための交通を抑制するためのフリッジ駐車場への誘導、およびフリッ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（H31年・R元年）※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>

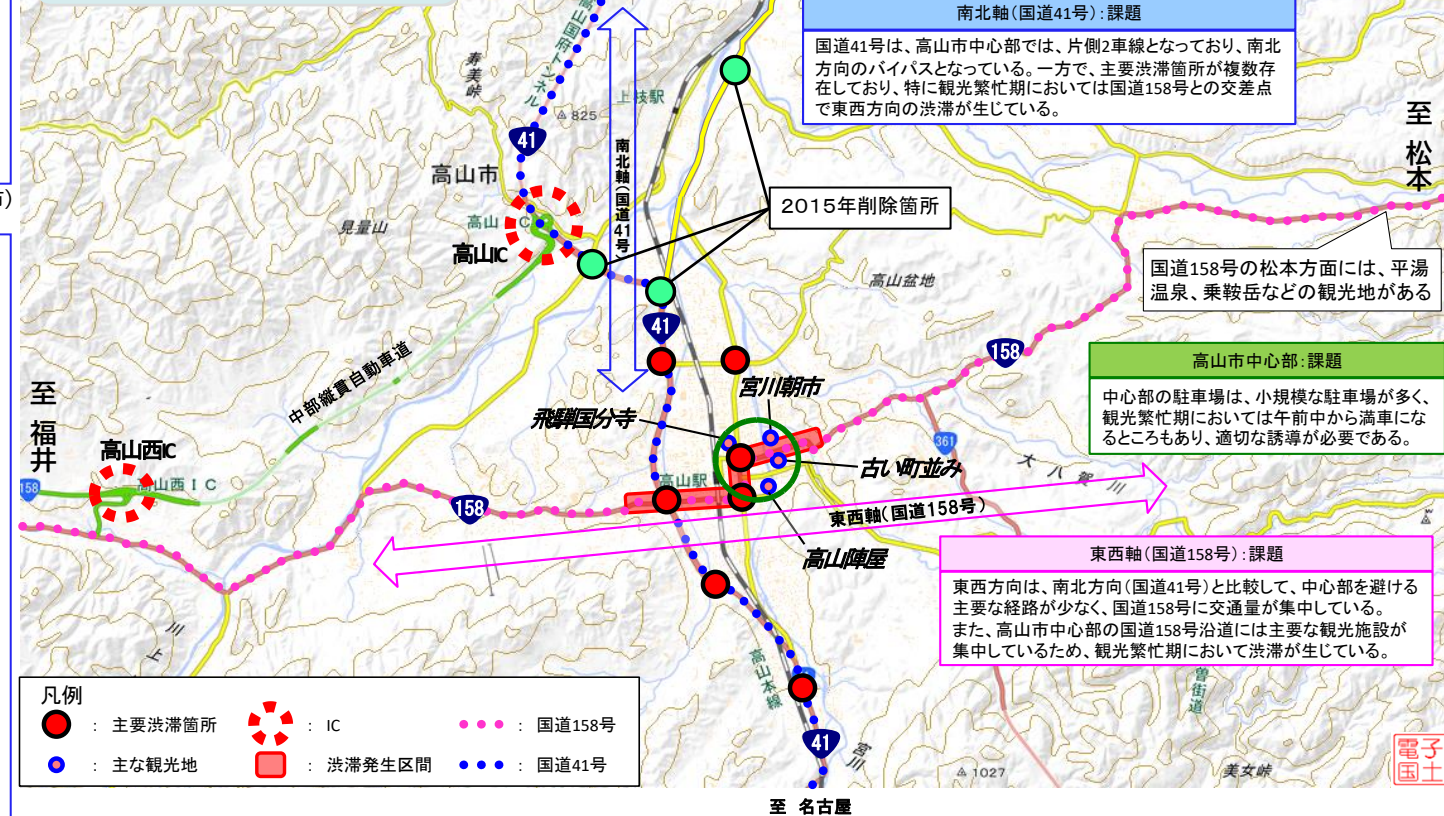
- 高山市街地を通過する国道158号（上岡本町南交差点～国分寺東交差点）の観光繁忙期の渋滞緩和が課題である。
- 駐車場への適切な誘導に加え、観光繁忙期における駐車場の需給バランスの改善が課題である。

<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

高山地域の現状の交通課題



(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フリッ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。

2. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

2-1 H24～R4年度に実施した主な対策

【総合対策】

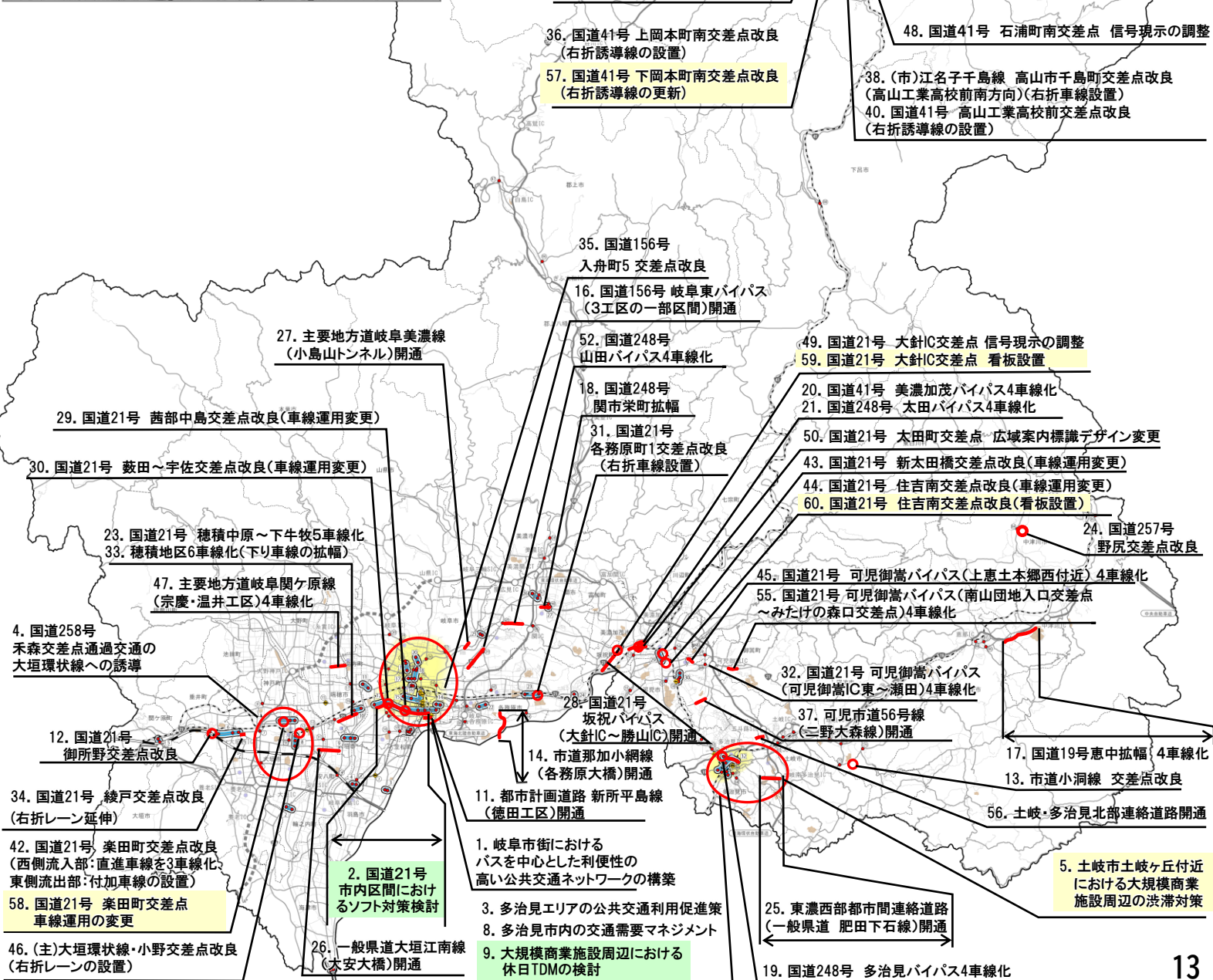
- 黄色背景: 次頁より詳細を記載<R4年度に実施した対策より>
- 緑色背景: 5. TDM施策の実施内容・予定に記載

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	国道21号 市内区間におけるソフト対策検討	国土交通省 岐阜県・岐阜市 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㈱
4	R2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
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	R3年、R4年	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	大規模商業施設周辺における休日TDMの検討	土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議
10	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】

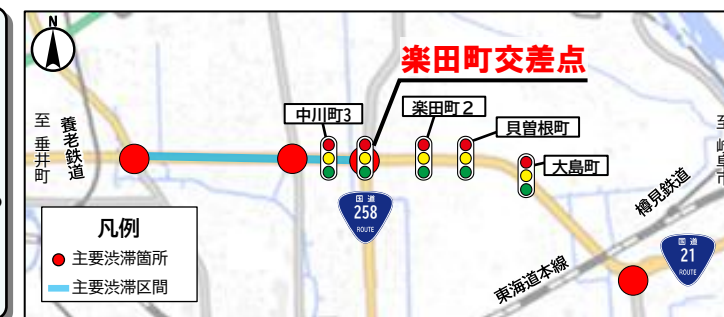
- 黄色背景: 次頁より詳細を記載<R4年度に実施した対策より>

No	開通時期	対策内容	実施主体
11	H24年 9月	都市計画道路新所平島線（徳田工区）開通	岐阜県
12	H25年 3月	国道21号 御所野交差点改良	国土交通省
13	3月	市道小洞線 交差点改良	瑞浪市
14	3月24日	市道那加小網線（各務原大橋）開通	各務原市
15	9月22日	国道41号高山国府バイパス開通	国土交通省
16	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
17	10月30日	国道19号恵中拡幅 4車線化	国土交通省
18	12月	国道248号 関市栄町拡幅	岐阜県
19	H26年 3月	国道248号 多治見バイパス4車線化	岐阜県
20	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
22	5月	主要地方道神岡河合線（太江杉崎工区）開通	岐阜県
23	7月9日	国道21号 穂積中原～下牛牧5車線化	国土交通省
24	H27年 2月	国道257号 野尻交差点改良	岐阜県
25	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
26	2月18日	一般県道大垣江南線（大安大橋）開通	岐阜県
27	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
28	H28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
29	H29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
30	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
31	H30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
32	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
33	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
34	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
35	12月18日	国道156号 入舟町5交差点改良	国土交通省
36	R元年 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
37	10月 7日	可児市道56号線（二野大森線）開通	可児市
38	R2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
39	3月25日	国道41号 下岡本町南交差点改良（右折レーンの延伸）	岐阜県
40	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
41	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
42	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
43	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
44	R3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
45	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
46	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
47	3月26日	主要地方道岐阜関ヶ原線（宗慶・温井工区）4車線化	岐阜県
48	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
49	10月	国道21号 大針IC交差点 信号現示の調整	岐阜県警察
50	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
51	R4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
52	3月1日	国道248号 山田バイパス4車線化	岐阜県
53	3月22日	主要地方道岐阜美濃線（大学北工区）開通	岐阜県
54	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
55	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
56	4月18日	土岐・多治見北部連絡道路開通	国土交通省
57	7月	国道41号 下岡本町南交差点改良（右折誘導線の更新）	国土交通省
58	R5年 1月6日	国道21号 桑田町交差点 車線運用の変更	国土交通省
59	3月	国道21号 住吉南交差点 看板設置	国土交通省
60	3月	国道21号 大針IC交差点 看板設置	国土交通省



2. 実施した渋滞対策

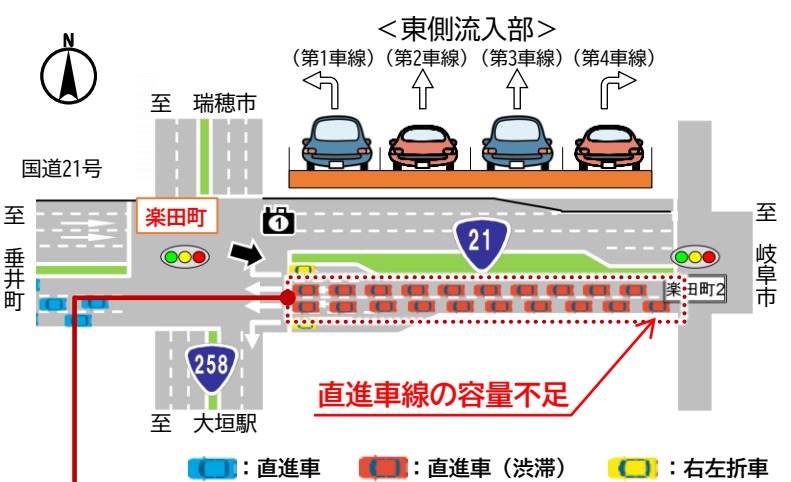
<位置図>



2-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏 (1) 国道21号 楽田町交差点 車線運用の変更

- <課題> 国道21号楽田町交差点は、道路利用者会議で要望のあった箇所であり、東側流入部で朝夕ピーク時を中心に速度低下が発生。
- ※要因：朝・夕ピーク時における交通集中による直進車線の交通容量の不足。
- <対策> 東側流入部第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車線確保する車線運用へ変更。
- <効果> 東側流入部第1車線を利用する車両の約3割が直進利用しており、交通容量の増加により、一部時間帯に速度向上が見られた。

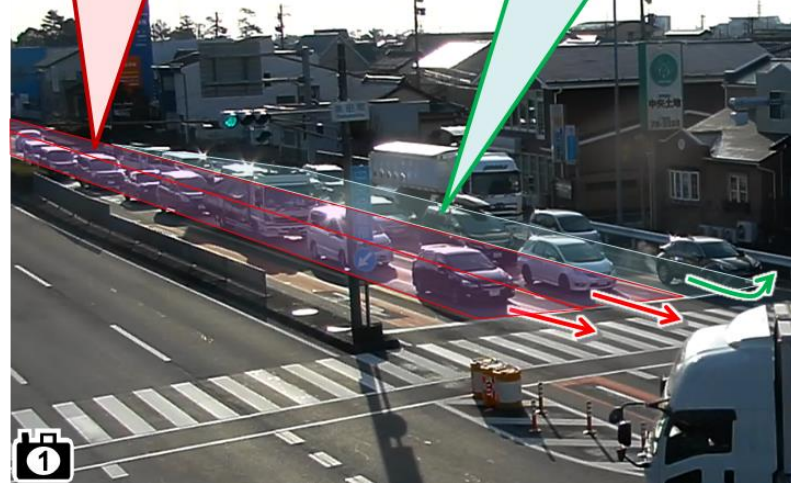
<対策前>



課題

直進車線の容量超過による交通混雑が発生

左折車線の滞留による直進車線への阻害未発生(交通容量に余裕あり)



<対策後 (R5年1月6日(金)施工完了)>

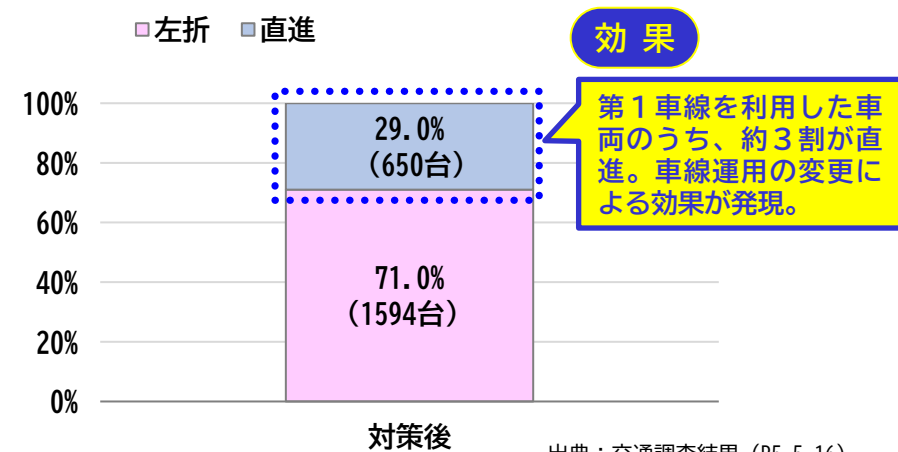


対策効果2：速度状況

平均旅行速度 (km/h)	対策前 R3年10月					対策後 R5年5月				
	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台
	中川町3	楽田町	楽田町2	貝曾根町	大島町	中川町3	楽田町	楽田町2	貝曾根町	大島町

凡例：速度向上区間 速度低下区間 10km/h未満 10~20km/h 20~30km/h 30~40km/h 40km/h以上
出典：ETC2.0プローブ情報 (R3.10平日平均、R5.5/1~5/16平日平均速報値)

対策効果1：東側流入部 第1車線の直進割合 (昼間12時間)



効果
第1車線を利用した車両のうち、約3割が直進。車線運用の変更による効果が発現。

2. 実施した渋滞対策

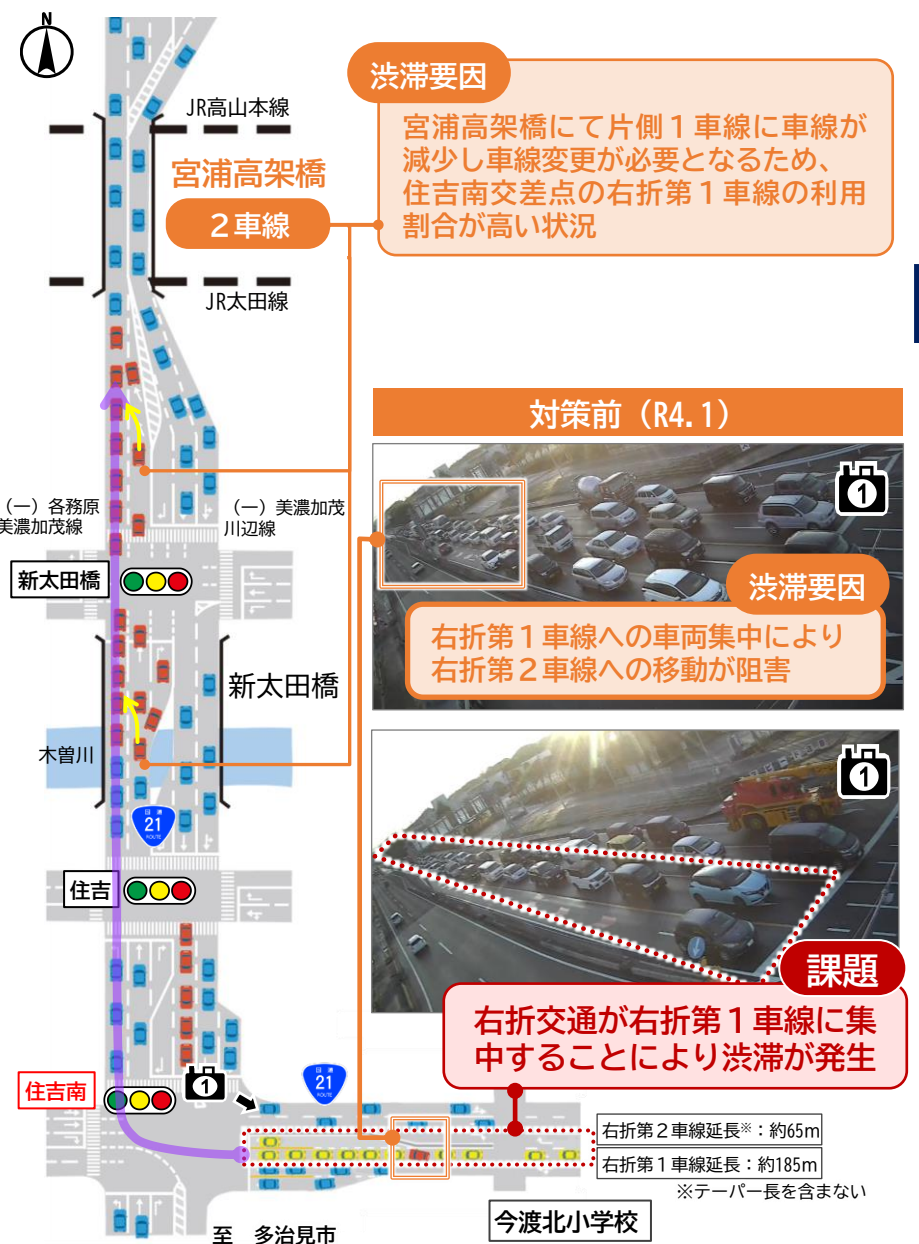
2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏 (2)国道21号 住吉南交差点 右折車線の利用促進

<位置図>

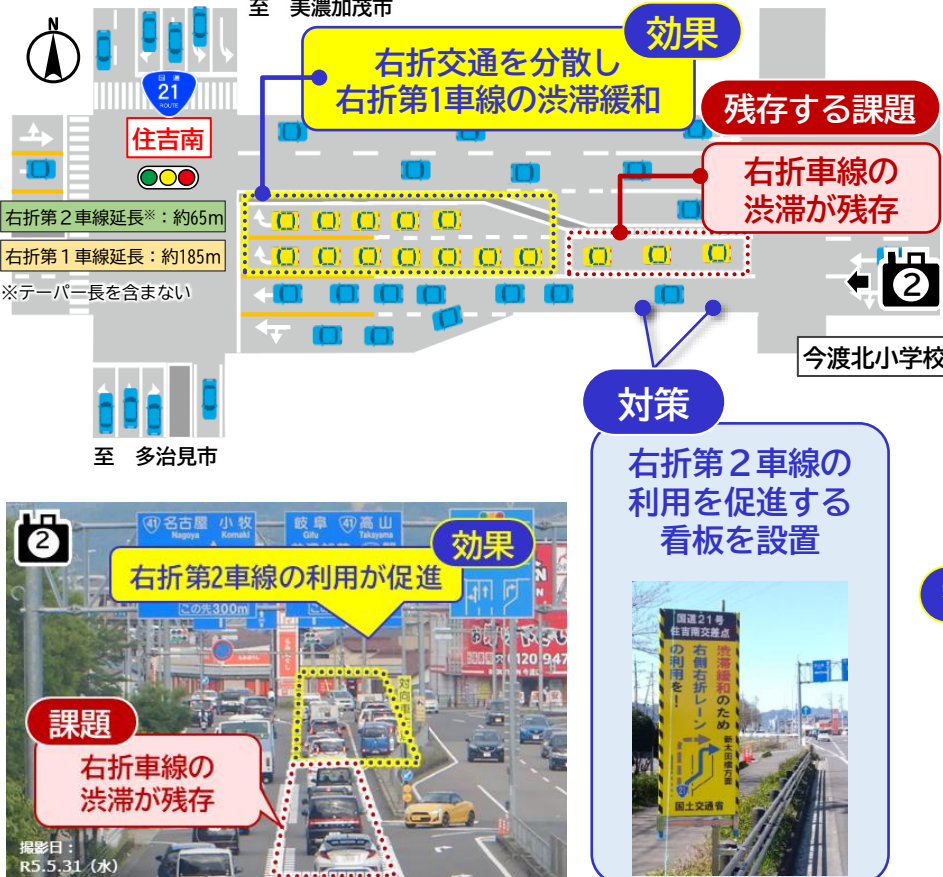


<課題> 住吉南交差点東側流入部では、右折交通が右折第1車線に集中することで、隣接交差点まで渋滞が発生。
 ※要因：宮浦高架橋で車線が減少し新太田橋付近で車線変更が必要となるため、右折第1車線の利用割合が高い。
 その影響で、右折第1車線の滞留車両により第2車線への移動が阻害され、右折第2車線の滞留スペースが活用されていない。
 <対策> 右折第1車線への右折交通の集中を軽減するため、第2車線の利用を促進する看板を設置。
 <効果> 右折第2車線の一定の利用促進が図られ、東側流入部の右折交通量が増加。
 <現存する課題> 右折の捌け交通が増加したことで、東側流入部全体の交通量が増加。また、朝ピーク時における渋滞長も依然として残存しており渋滞の解消には至っていないため、更なる対策検討が必要。

<対策前>

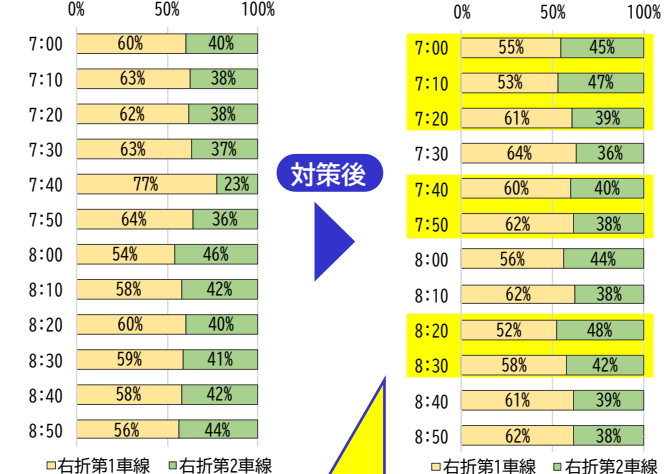


<対策後>



■ 効果

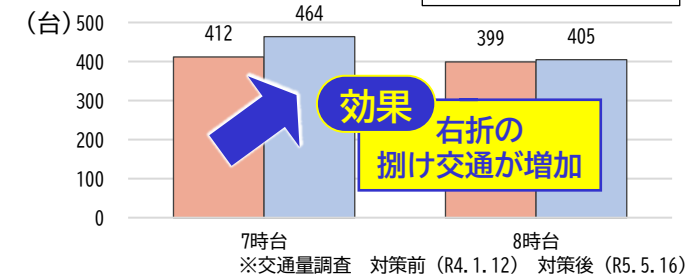
◇東側流入部の右折交通量 (車線別の利用率)



■ 効果

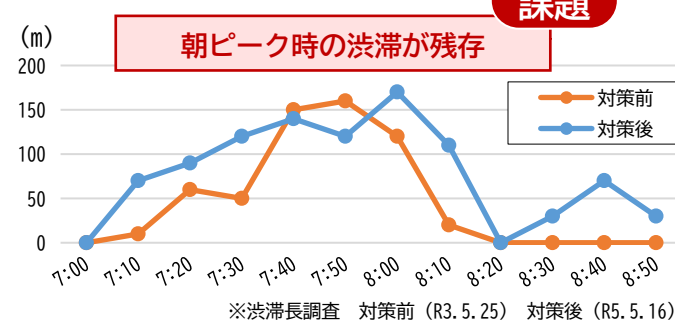
交通量の多いピーク時、第2車線利用率が増加

◇東側流入部の右折交通量

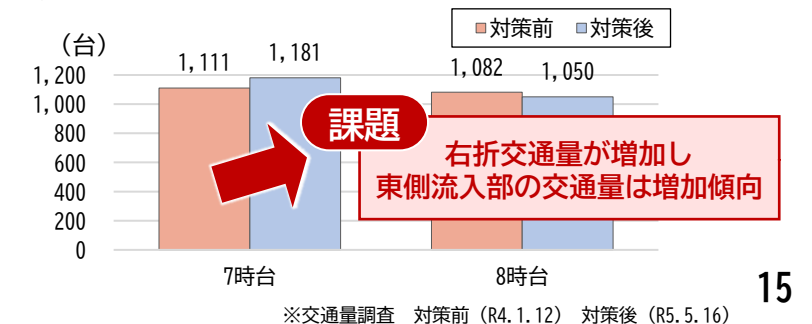


■ 残存する課題

◇東側流入部の渋滞長



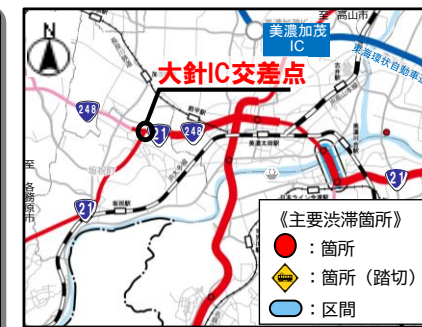
◇東側流入部の交通量



2. 実施した渋滞対策

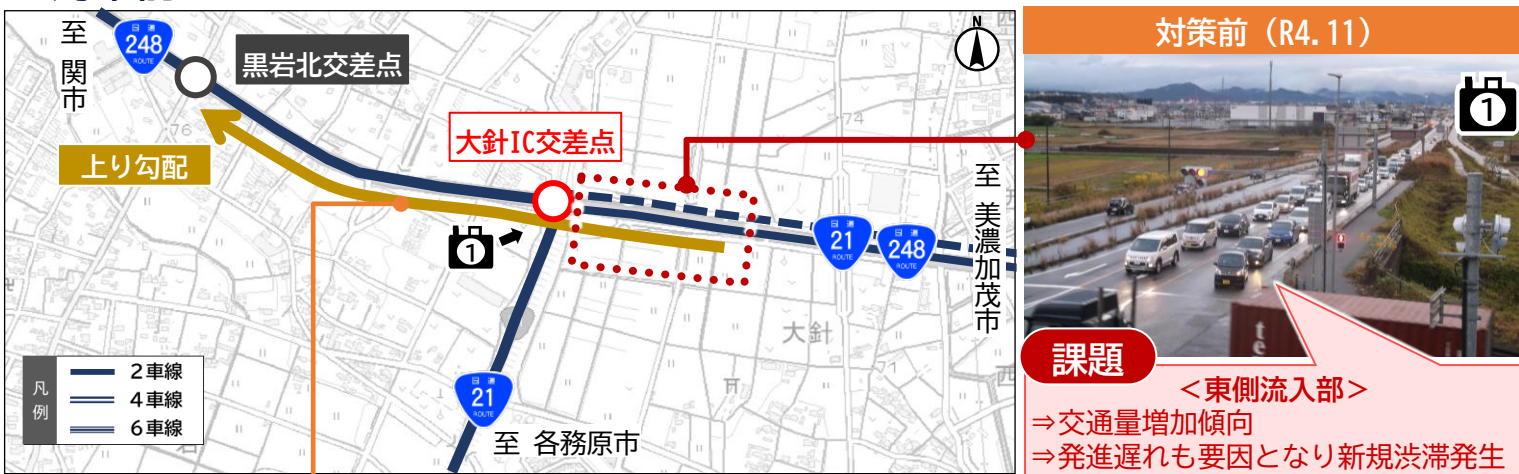
2-2 実施した渋滞対策:岐阜都市圏 (3)国道21号 大針IC交差点 速度低下の抑制

<位置図>



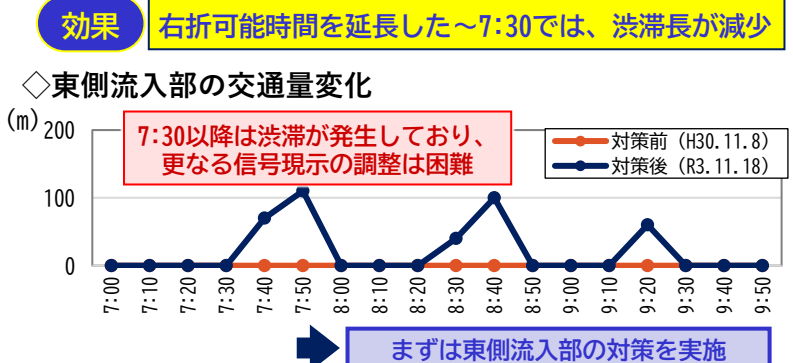
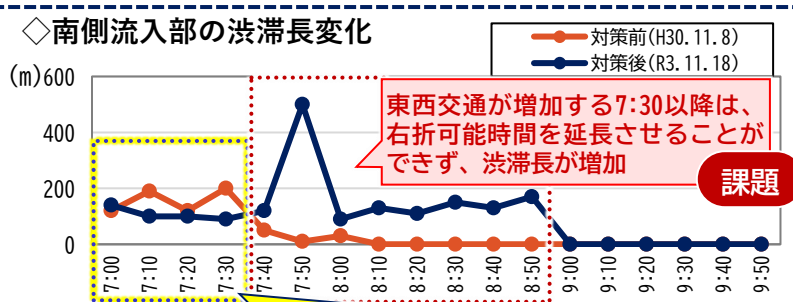
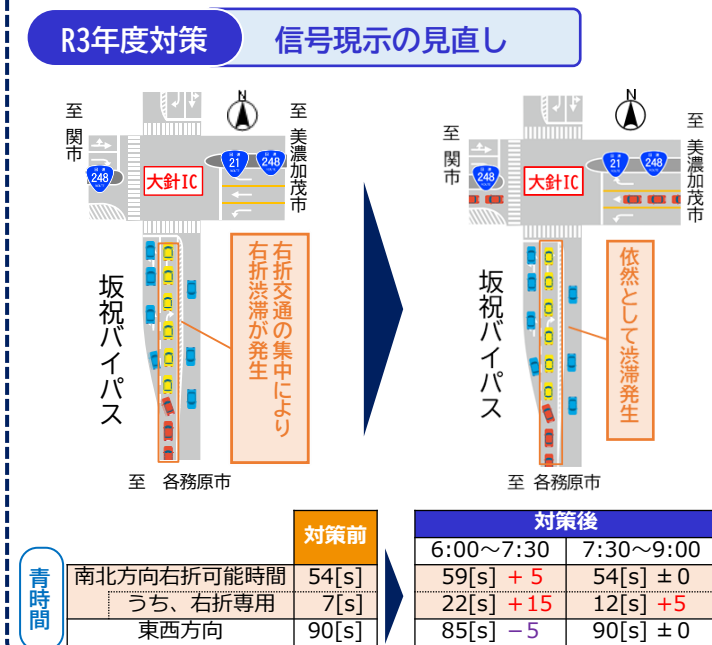
<課題> 大針IC交差点では、南側流入部の右折交通の集中による渋滞が課題である一方、東側流入部においても渋滞が発生。
 ※要因：大針IC交差点から黒岩北交差点にかけて上り勾配のため交差点流出後の速度が向上しづらい中、信号停止後の発進遅れも発生。
 ※R3年度には、南側流入部の右折交通の集中による渋滞緩和を図るため、6:00~7:30の時間帯で信号現示の調整を実施。信号現示を調整した時間帯は南側流入部の渋滞長が減少したが、7:30以降は東西方向でも渋滞が発生しており、これ以上の信号現示の調整は困難。
<対策> 渋滞が発生する東側流入部において、流出後の上り勾配による発進遅れの抑制を目的とし、スムーズな発進を促す看板を設置。東西方向の渋滞が解消されれば、更なる信号現示の調整が可能となることも期待。
<効果> 大針IC交差点通過後の区間（交差点の西側）では、一部の時間帯で旅行速度が向上し、看板設置の一定の効果が発現。
<現存する課題> 大針IC交差点東側流入部の速度低下は残存しており、直進車両の渋滞は未解消のため、更なる対策検討が必要。

<対策前>



渋滞要因 <大針IC交差点から黒岩北交差点>
 ⇒ 上り勾配のため交差点流出後の速度が向上しづらい
 ⇒ 発進遅れも加わり、本来通過できる直進交通が通過できていない可能性がある

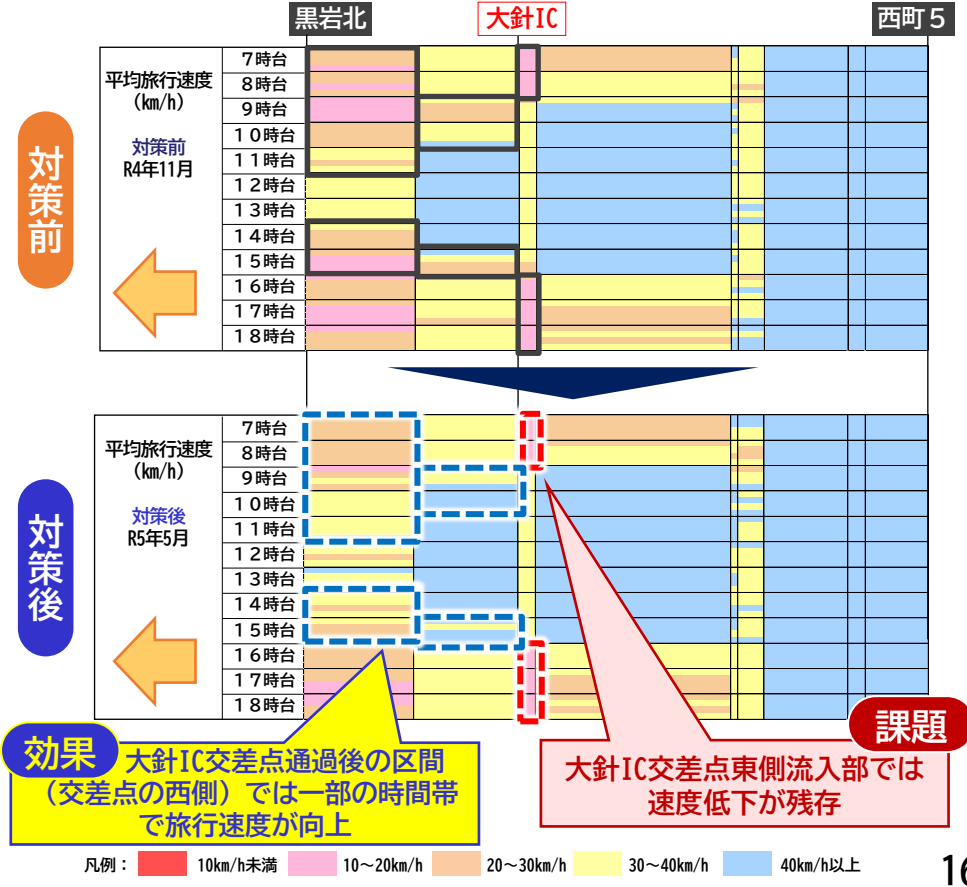
過去の経緯



<対策後>



効果と残存する課題



2. 実施した渋滞対策

2-3 実施した渋滞対策：東濃圏域 (1) 土岐市土岐ヶ丘付近における大規模商業施設周辺の渋滞対策<イオンモール土岐>

- 令和4年10月7日イオンモール土岐のグランドオープンに向けて、関係機関と連携し、オープン時の渋滞対策を実施。
- イオンモール土岐の開業前、開業後における国道19号の時間別旅行速度を比較すると、同等程度の交通状況で推移。
- 今後も交通状況を注視しつつ、「土岐市土岐ヶ丘付近における渋滞対策検討会議」で必要に応じて渋滞対策の検討を進める。

<オープン時における渋滞対策一覧>

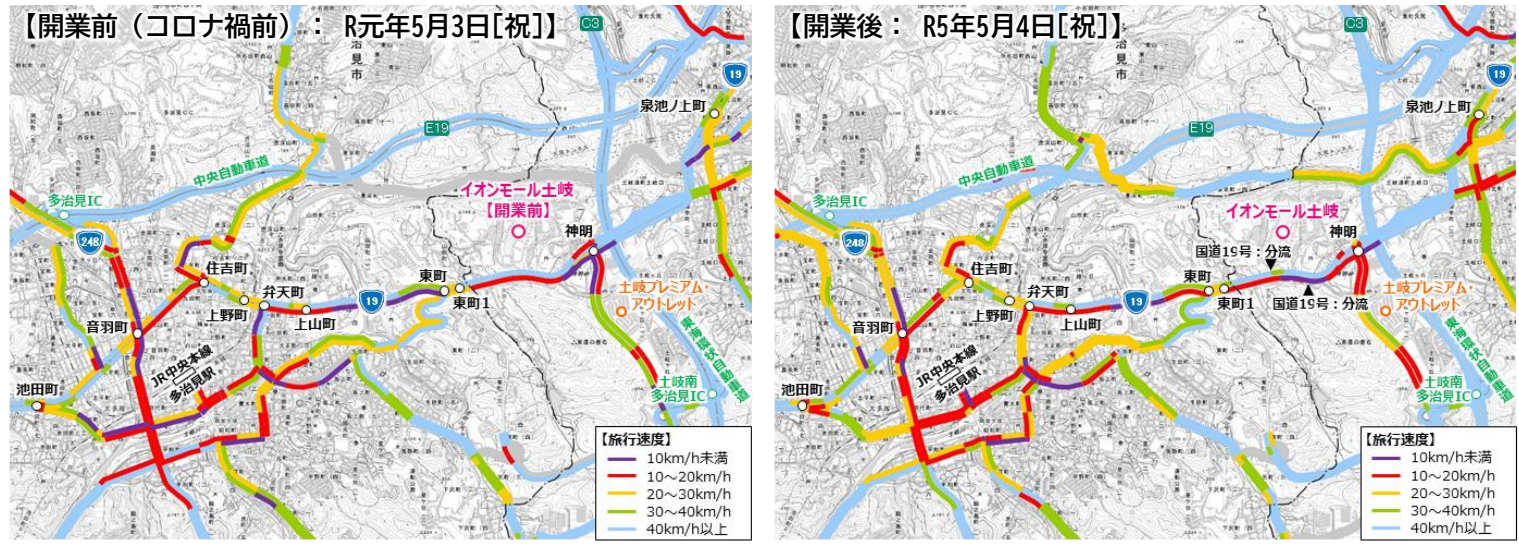


【出典】国土地理院地図

凡例	渋滞対策内容	実施機関
① 赤線	外周道路の整備[L=2.3km] ・・・交通の分散を図る	土岐市役所
② 赤い矢印	駐車場の出入口[7箇所] ・・・出入りする交通を分散	イオンモール(株)
③ 黄線	国道19号：付加車線の整備[上下線] ・・・交通円滑化	土岐市役所 ※国に受託
④ 緑丸	案内看板設置[5箇所] ・・・高速道路への迂回誘導	土岐市役所
⑤ 青線	アクセス道路の整備 ・・・国道19号への交通集中を回避	土岐市役所 ※橋梁部は国に受託
⑥ 赤丸	迂回案内看板の設置[2箇所] ・・・高速道路への迂回誘導	土岐市役所
⑦ 紫×	イオンモール土岐への案内看板の設置[4箇所] ・・・案内誘導	イオンモール(株)
⑧ 緑矢印	路線バスの新設[土岐市駅・多治見駅方面] ・・・公共交通への転換	東濃鉄道(株)

<開業前後における交通状況比較>

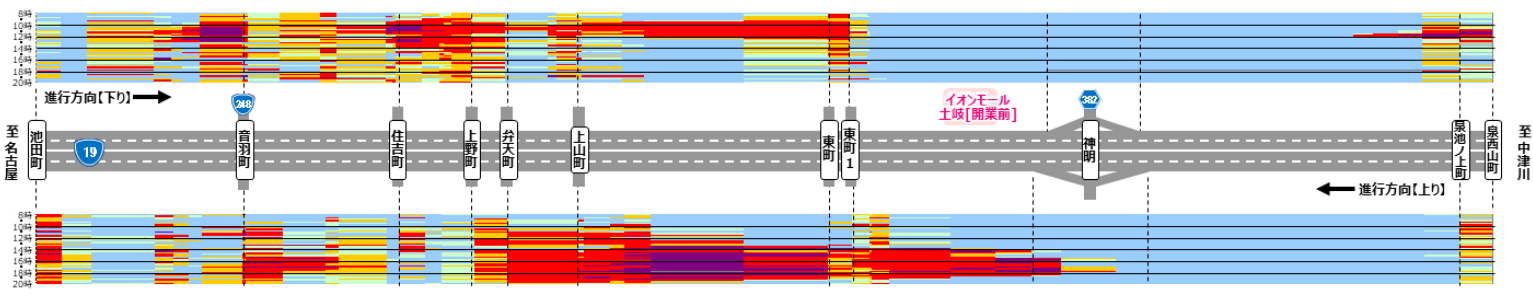
■ 開業前後における夕方時間帯(17時台)の交通状況比較



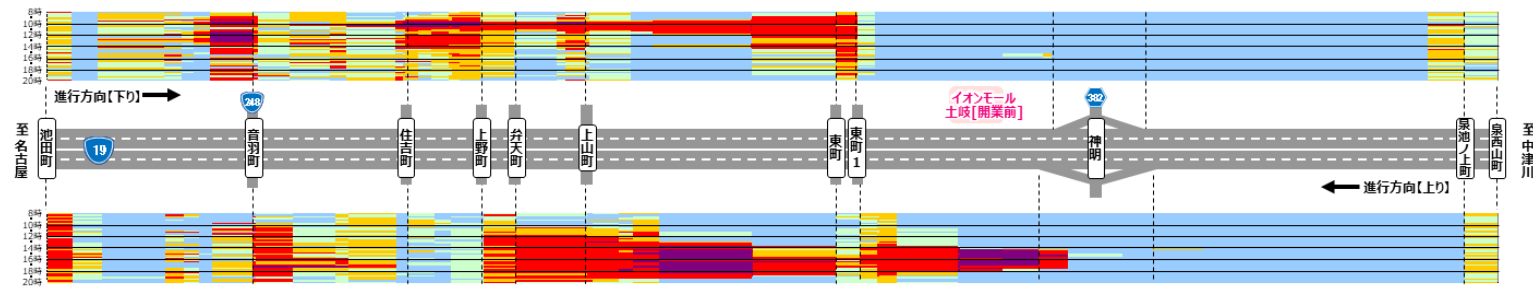
【出典】ETC2.0プローブデータ

■ 国道19号：時間帯別旅行速度

【開業前：R元年5月3日[祝]：8~20時】



【開業後：R5年5月4日[祝]：8~20時】



【出典】ETC2.0プローブデータ

2. 実施した渋滞対策

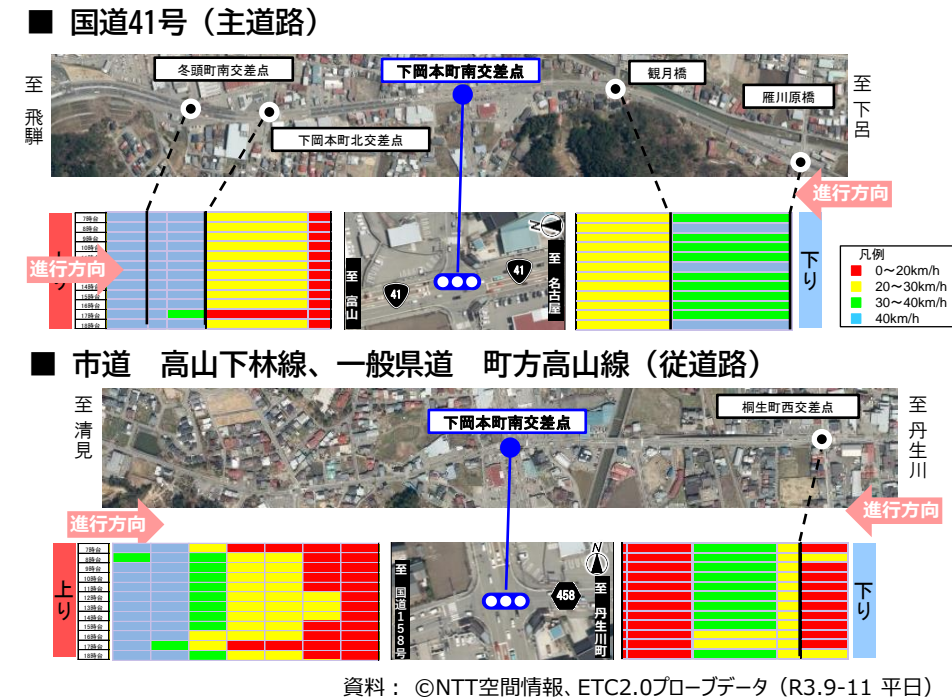
2-4 実施した渋滞対策:飛騨地域 (1)国道41号 下岡本町南交差点改良(右折指導線の設置)

<課題> 国道41号の下岡本町南交差点西側流入部では、流入交通量が増加した際に渋滞が発生。
 ※要因: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。
<対策> 右折指導線の設置により右折停止位置の明確化。
<効果> 対策後において渋滞の減少は確認できなかった。追加対策として従道路に渋滞が偏っていることから、信号現示の改良が考えられる。(管制区間であり、近接交差点も同様の傾向から一体的に検討を今後進める)

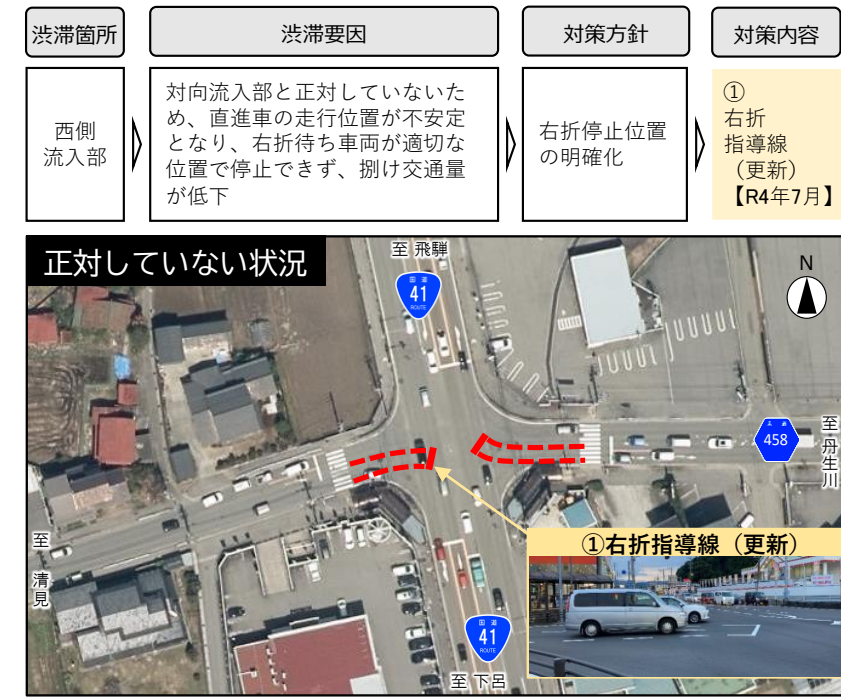
<位置図>



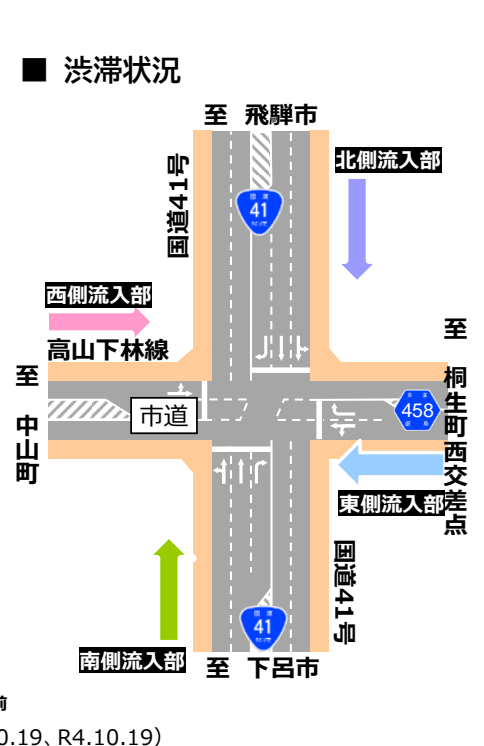
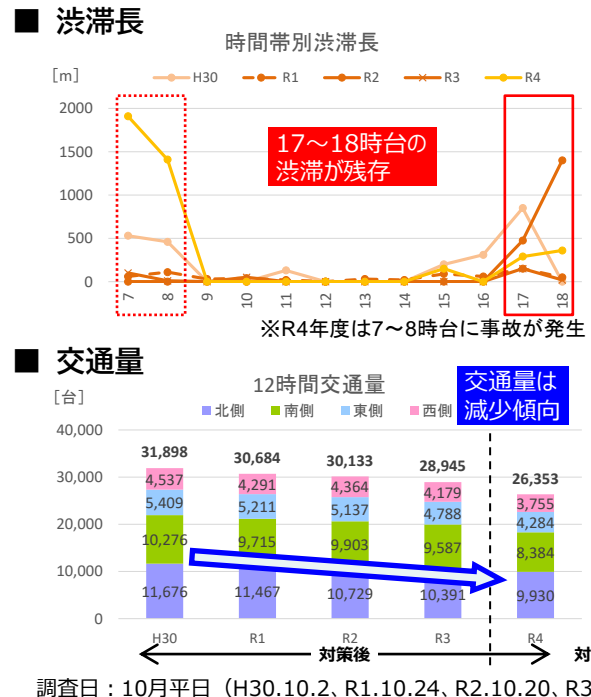
<交通状況>



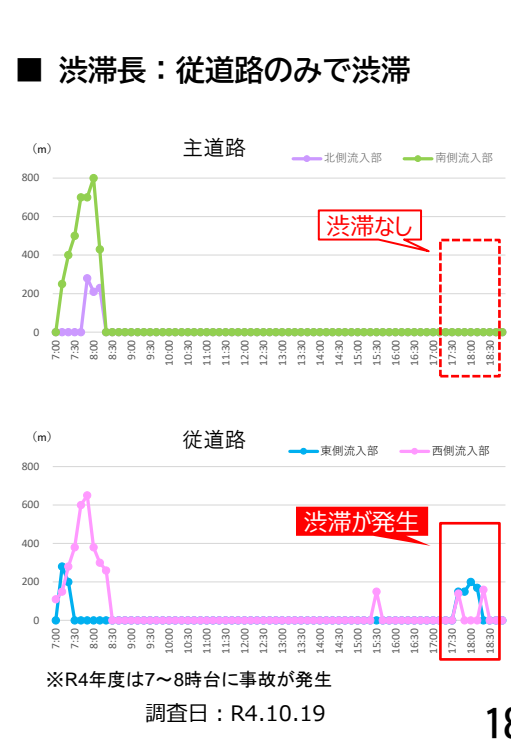
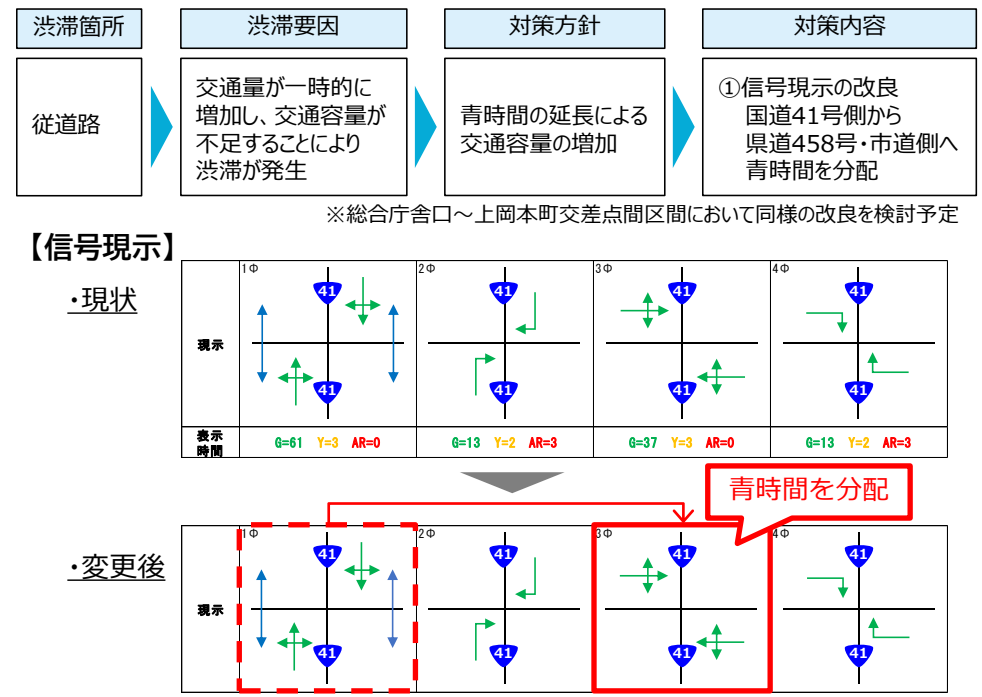
<渋滞要因・対策内容>



<対策効果の検証結果>



<追加対策案>



3. 今年度の取り組み予定

3. 今年度の取り組み予定

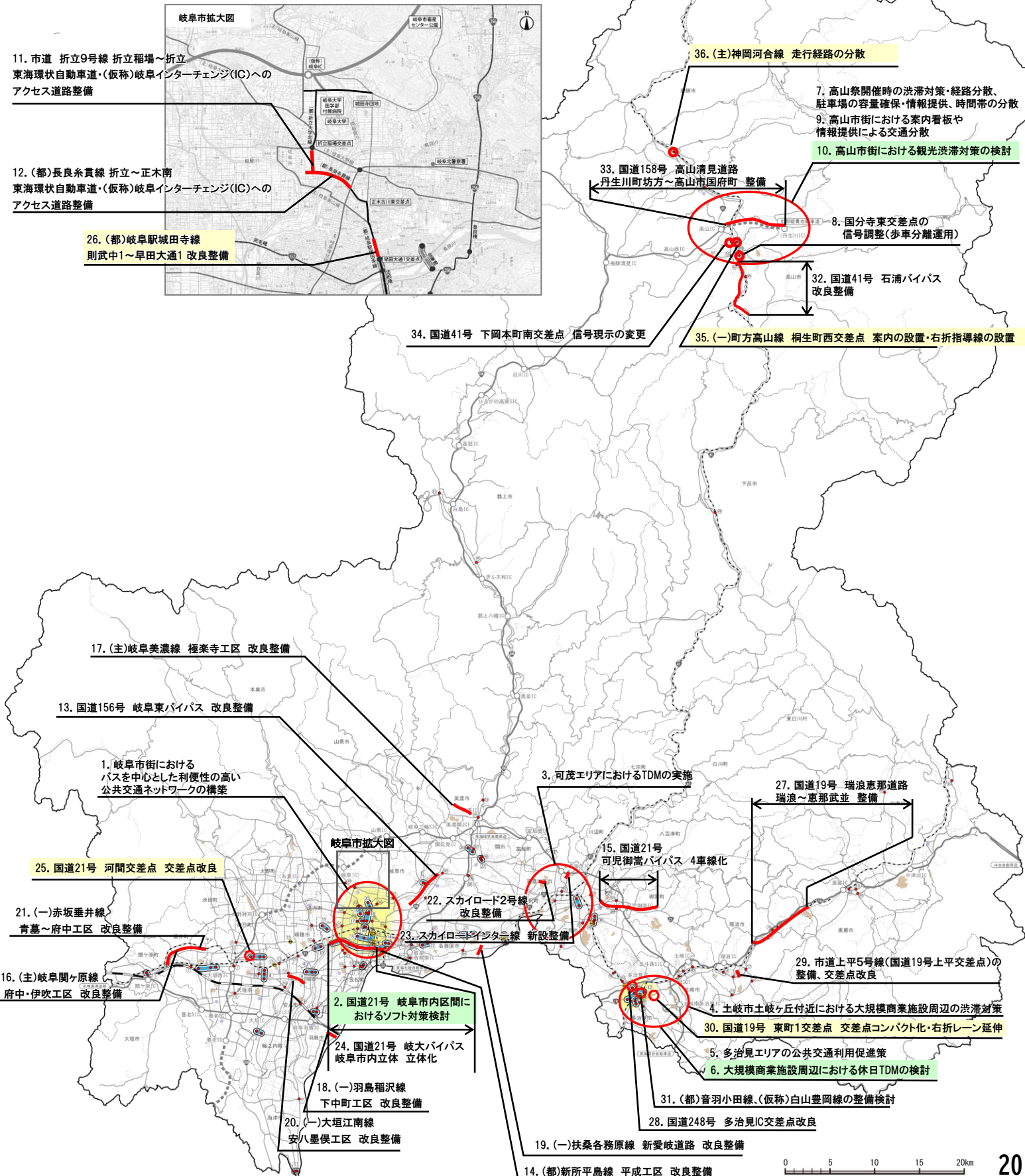
3-1 エリアの基本方針に基づく対策

【総合対策】 :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	国道21号 岐阜市内区間におけるソフト対策検討	国土交通省 岐阜県・岐阜市 岐阜県警察	継続実施中
3	岐阜都市圏	可茂エリアにおけるTDMの実施	国土交通省	検討中
4	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
5	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
6	東濃圏域	大規模商業施設周辺における休日TDMの検討	国土交通省	継続実施中
7	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
8	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
9	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
10	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
11	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
12	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
13	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
14	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
15	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
16	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
17	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
18	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
19	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
20	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
21	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
22	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
23	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
24	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
25	岐阜都市圏	国道21号 河間交差点 交差点改良	国土交通省	実施中
26	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
27	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
28	東濃圏域	国道248号 多治見IC交差点改良	岐阜県	実施中
29	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
30	東濃圏域	国道19号 東町1交差点 交差点コンパクト化・右折レーン延伸	国土交通省	実施中
31	東濃圏域	(都)音羽小田線、(仮称)白山豊岡線の整備検討	多治見市	実施中
32	飛騨地域	国道41号 石浦バイパス改良整備	国土交通省	実施中
33	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
34	飛騨地域	国道41号 下岡本町南交差点 信号現示の変更	岐阜県 高山市	検討中
35	飛騨地域	(一)町方高山線 桐生町西交差点 案内の設置・右折指導線の設置	岐阜県	検討中
36	飛騨地域	(主)神岡河合線 走行経路の分散	岐阜県	検討中



3. 今年度の取り組み予定

(実施主体:国土交通省)

3-2 今年度の取り組み予定:岐阜都市圏 (1)国道21号 河間交差点 交差点改良

<位置図>

<箇所>

- 国道21号河間交差点は、従道路に国道417号、(主)大垣一宮線が接続し、交差点から約50m東側に(市)中野西之川1号線が接続する交差点。

<課題>

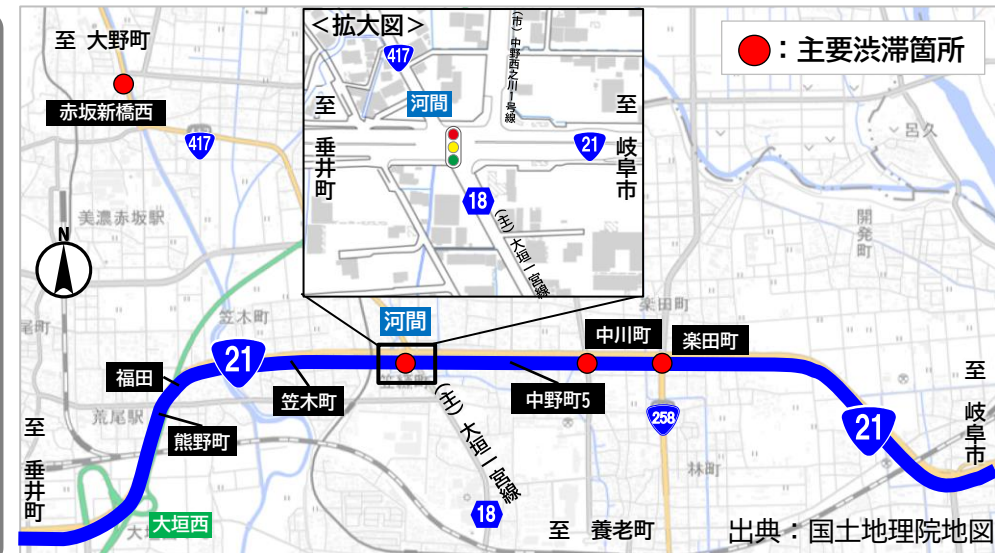
- 国道21号河間交差点を起点に、上り線は夕ピーク時、下り線は朝ピーク時に渋滞が発生。
※要因:朝・夕ピーク時における交通集中による交通容量の不足

<短期対策>

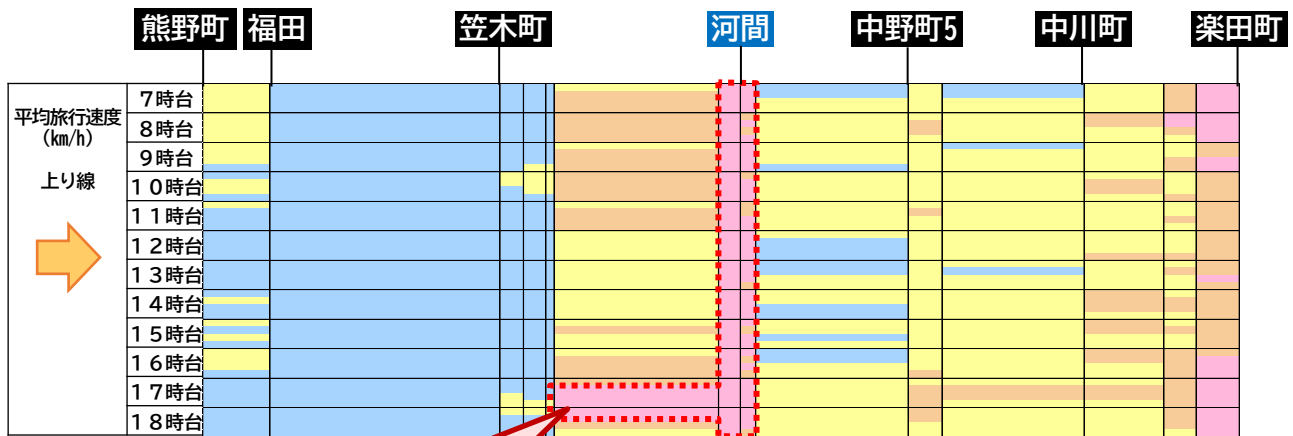
- 交差点改良として、昨年度より直進3車線の確保、停止線間距離の短縮、付加車線の設置、右折レーンの延伸、交差道路の直角接続を実施中。

<期待される効果>

- 上り線では、直進3車線を確保することにより交通容量が増加し、速度低下の緩和に期待。また、停止線間距離の短縮(交差点のコンパクト化)により捌け台数が増加することで、上下線ともに渋滞緩和効果を期待。

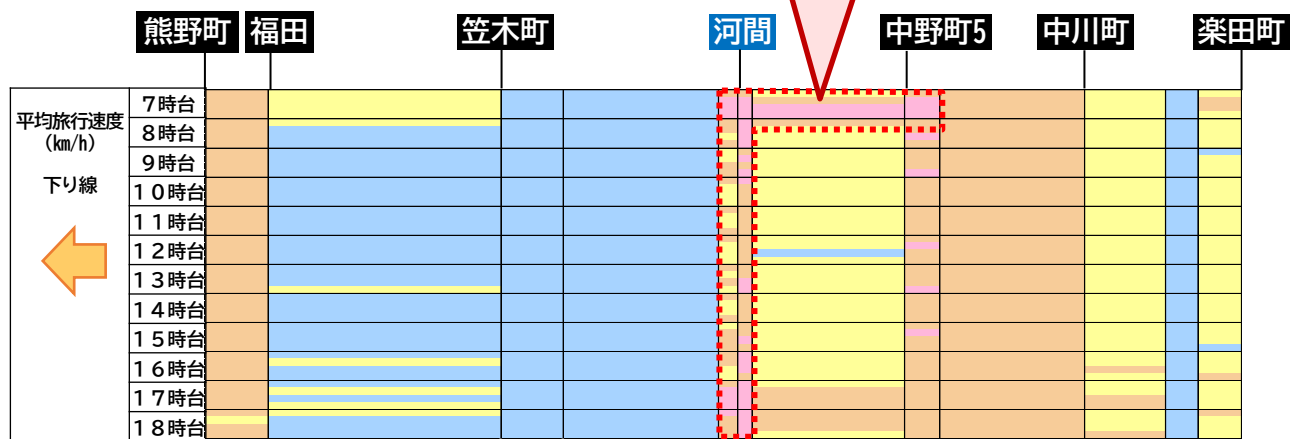


<課題(速度コンター図)>



課題 (上り線) 夕ピーク時に速度低下が発生

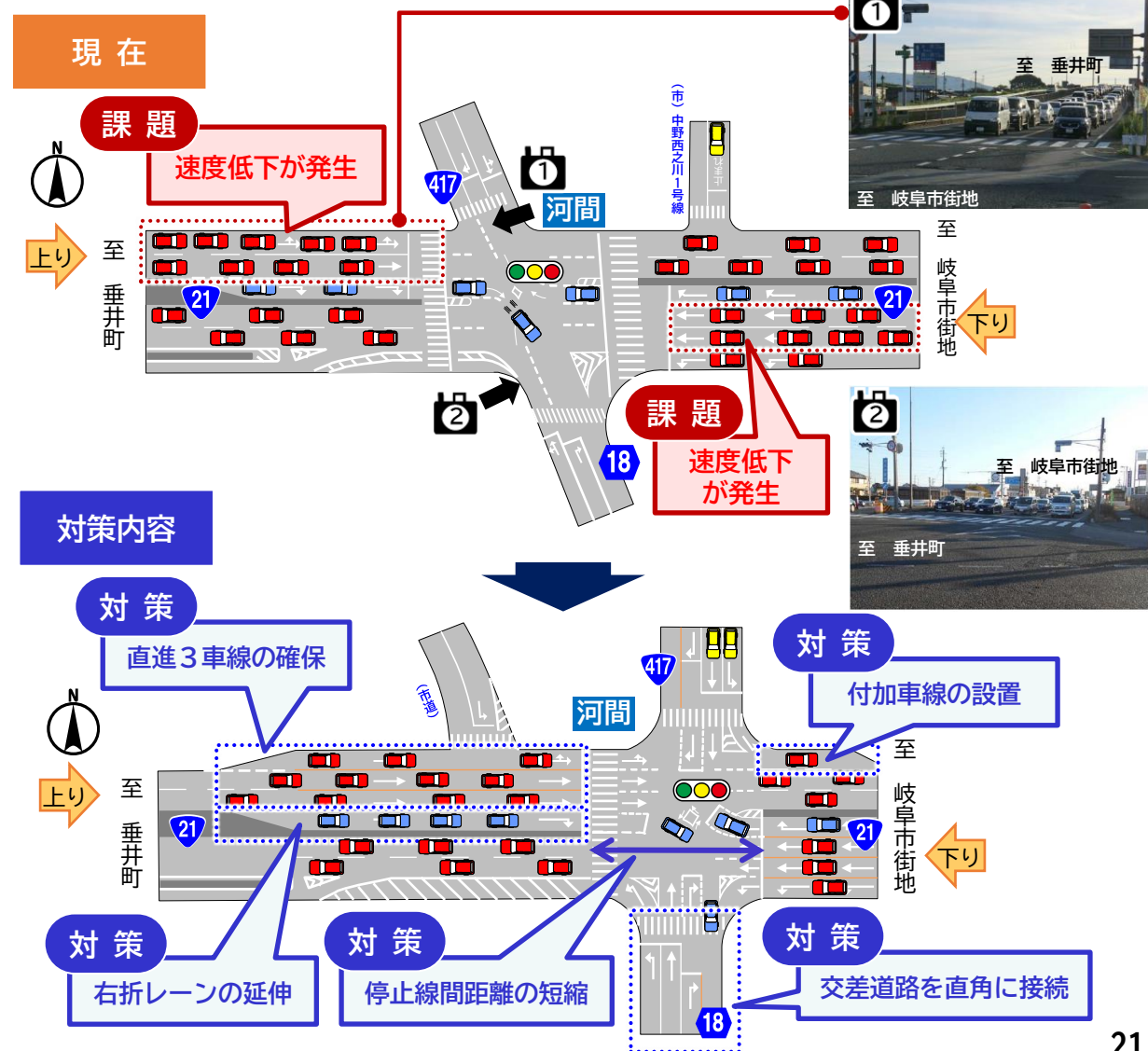
課題 (下り線) 朝ピーク時に速度低下が発生



凡例: 10km/h未満 10~20km/h 20~30km/h 30~40km/h 40km/h以上

出典: ETC2.0プローブ情報(R4.10平日平均)

<短期対策:交差点改良>

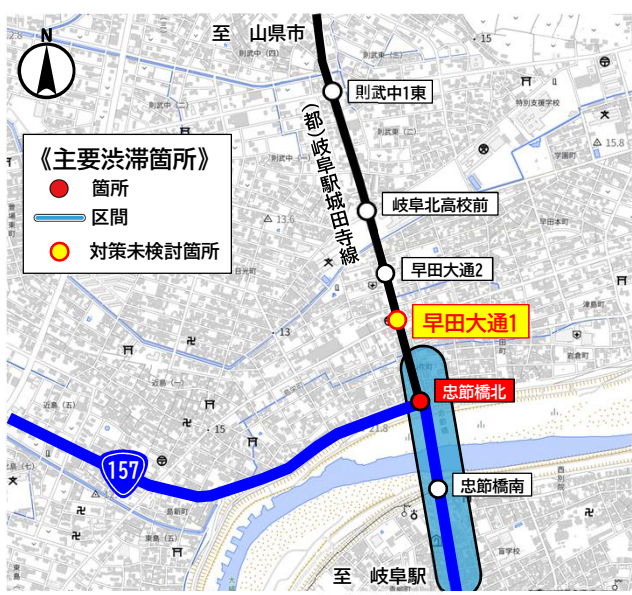


3. 今年度の取り組み予定

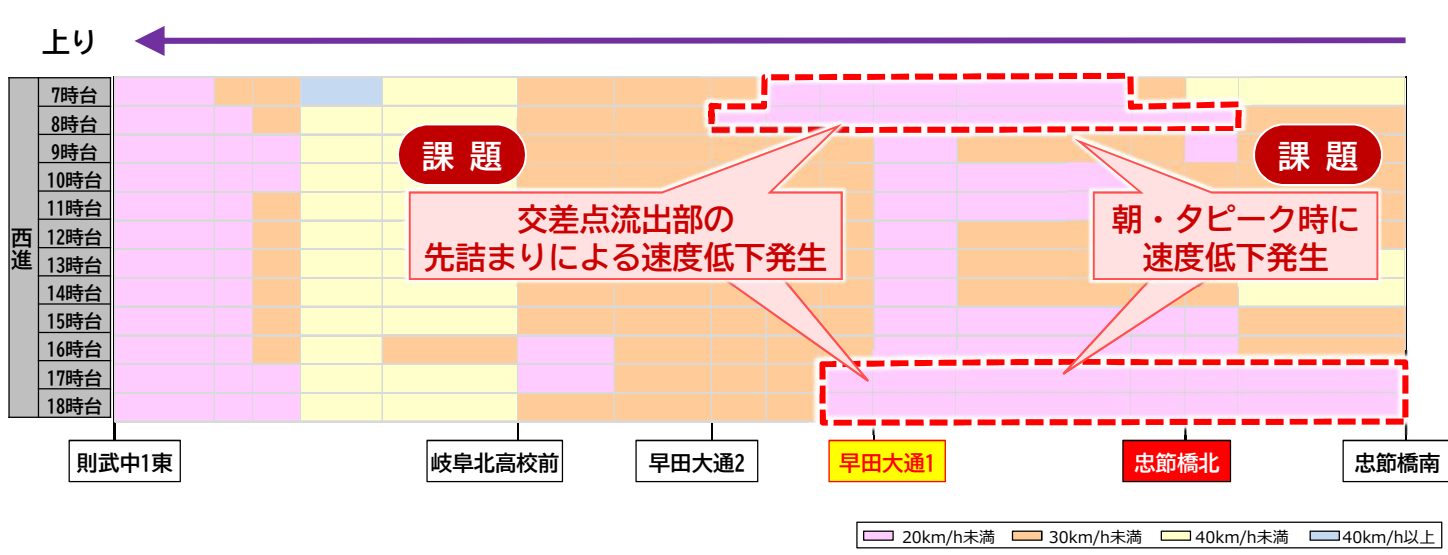
3-3 今年度の取り組み予定:岐阜都市圏 (2)(都) 岐阜駅城田寺線 そうでん 早田大通1交差点 4車線化

- <課題>
- 早田大通1交差点では、朝夕ピーク時に南側流入部において速度低下が発生。
※要因：交通集中による交通容量不足が要因となって交差点北側では先詰まりが発生しており、その速度低下の影響が早田大通1交差点まで及んでいる。
- <短期対策>
- 当該交差点の北側において、**都市計画道路（岐阜駅城田寺線）の4車線化の事業が実施中。**
- <期待される効果>
- 4車線化することで交通容量が拡大し、渋滞緩和寄与に期待。

<位置図>



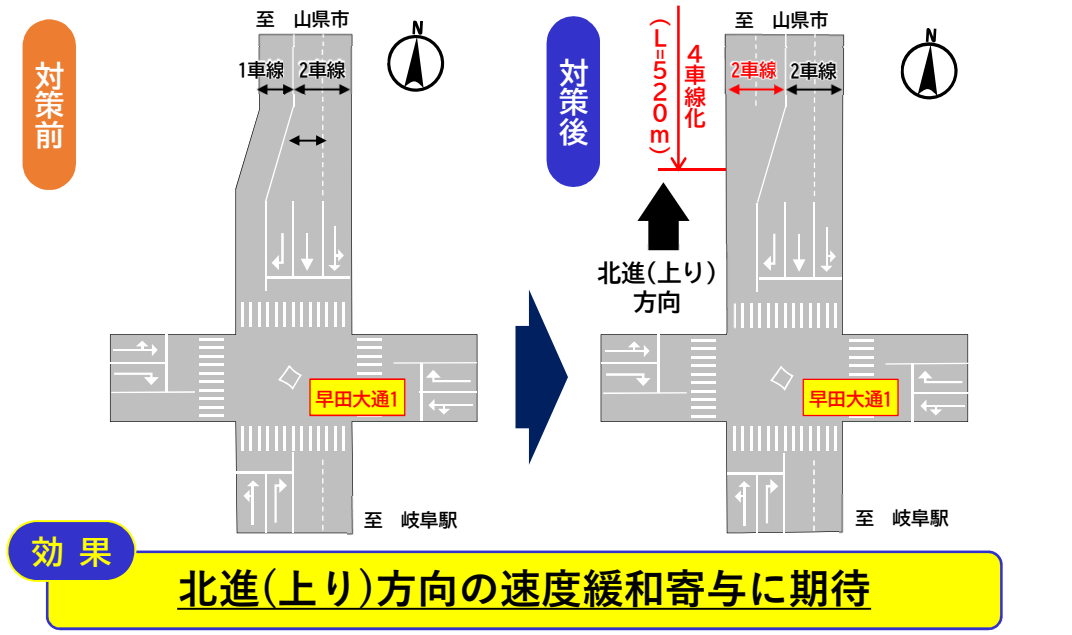
<交差点の速度状況>



<検討状況>

候補地	32. 早田大通1 交差点
抽出軸	パブコメ
渋滞要因	○ 交通集中による交通容量不足
検討状況	○ 当該交差点の北側において、 都市計画道路（岐阜駅城田寺線）の4車線化を実施中。 ○ 4車線化することで交通容量が拡大し、渋滞緩和寄与に期待。

<対策内容>



3. 今年度の取り組み予定

(実施主体:国土交通省)

3-4 今年度の取り組み予定:東濃圏域 (1)国道19号 東町1交差点 交差点コンパクト化・右折レーン延伸

<課題>

- 道路利用者会議での要望箇所であり、国道19号下り方向において、朝ピーク時間帯に交通が集中し、渋滞が発生。[最大:約1.0km延伸]
※要因:右折滞留長を超過した右折交通の集中により、直進交通の円滑な通行が阻害されて速度低下が発生。

<対策>

- 交差点改良工事として、右折滞留長の延伸〔30m ⇒ 58m〕を実施。(今年度より関係機関との調整を進め工事に着手予定。)

<期待される効果>

- 右折車を起因とする速度低下が緩和・改善され、交差点の円滑な通行が期待される。

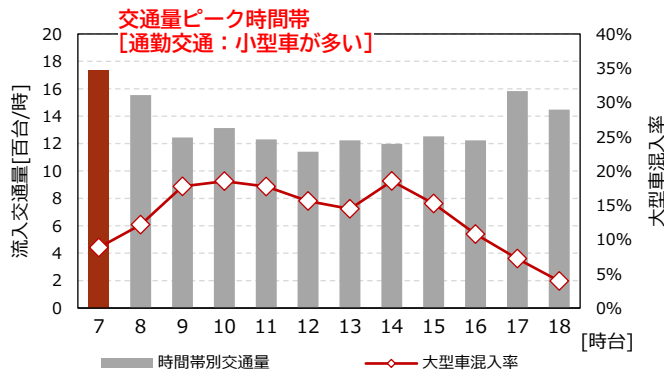
<東町1交差点付近:概要・交通状況>

■ 国道19号:東町1交差点周辺の位置図

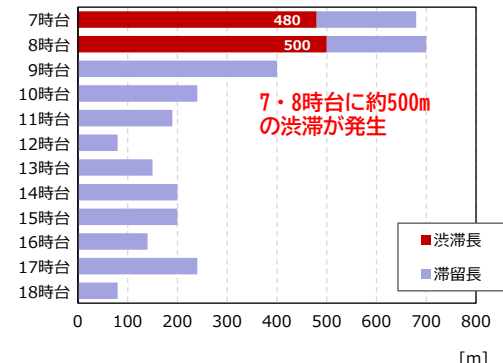


■ 交差点[国道19号:下り方向]の交通状況

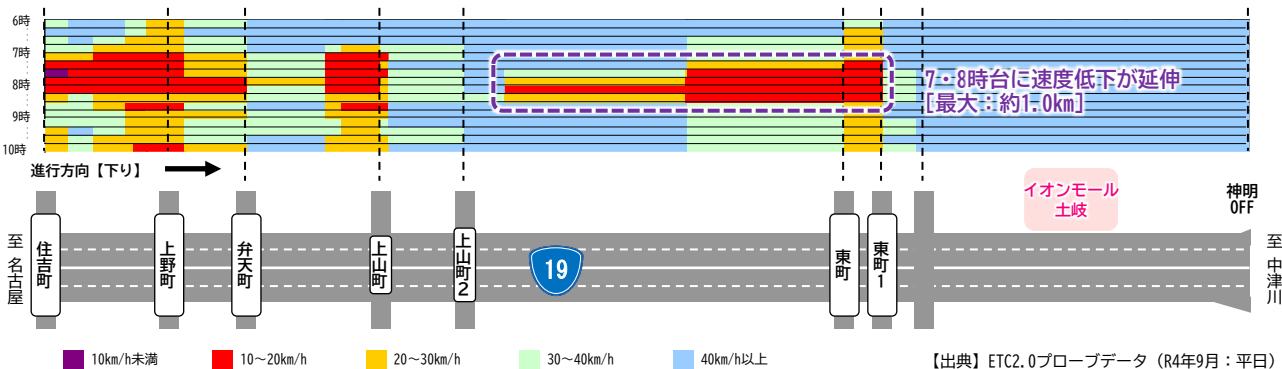
【交通量変動】



【滞留・渋滞長】

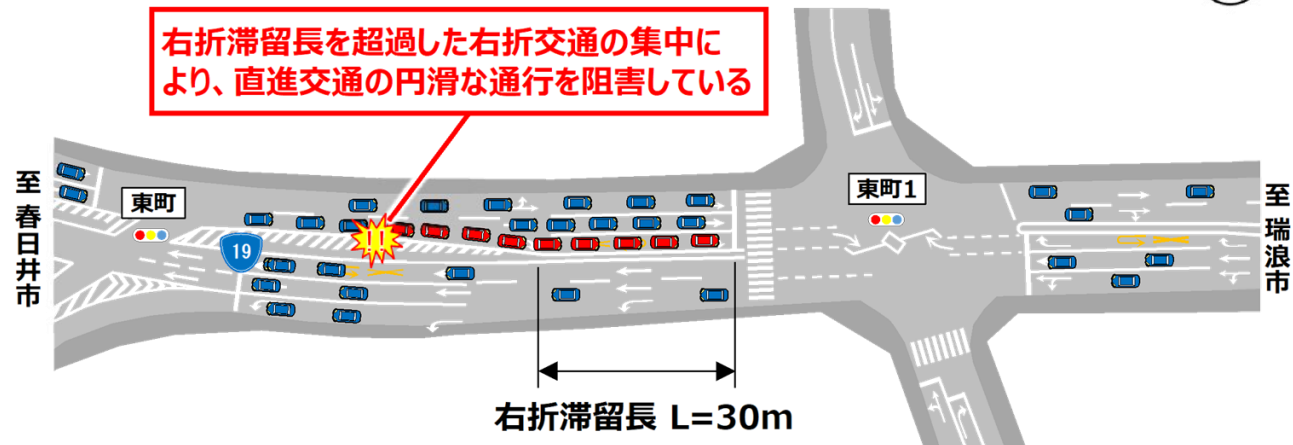


【旅行速度 (15分単位)】

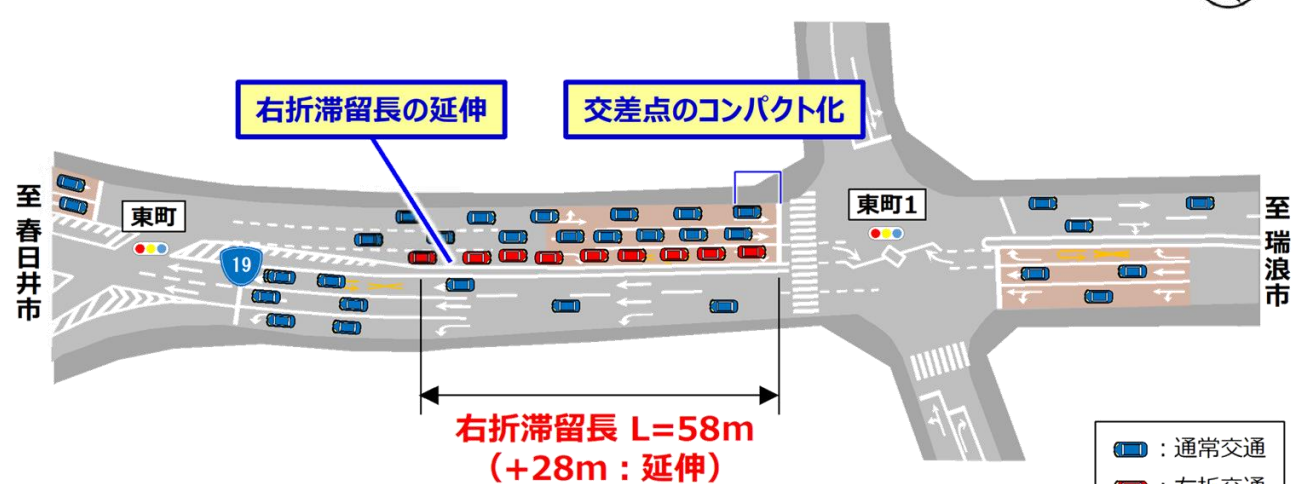


<対策内容[案]:イメージ図>

対策前



対策後



3. 今年度の取り組み予定

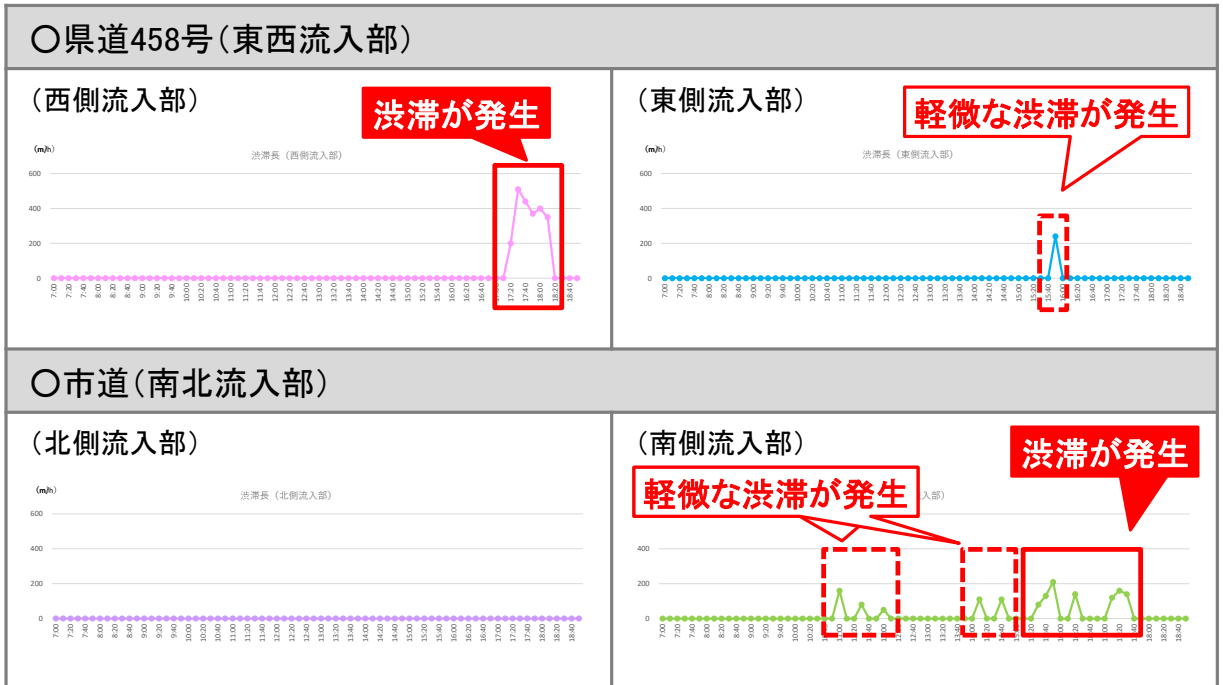
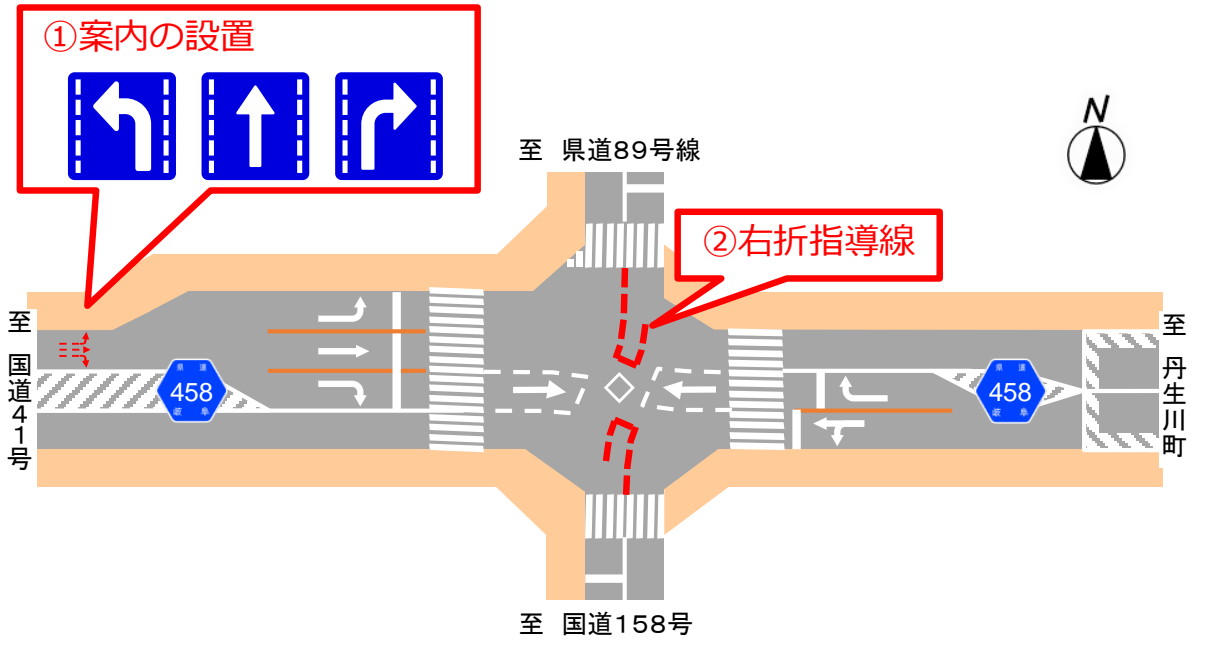
3-5 今年度の取り組み予定:飛騨地域 (1)(一)町方高山線 桐生町西交差点 案内の設置及び右折指導線等の検討

- <課題>
- 西側流入部では夕方ピーク時、南側流入部においては慢性的に軽微な渋滞が発生。
※要因：西側流入部では、右左折専用の案内がなく、直進車線に車両が集中し渋滞が発生。南側流入部では、右折レーンがなく、右折待ち車両の影響により後続直進車の通行阻害、捌け残りが発生。
- <短期対策>
- 西側流入部では案内の設置により交通流の整流化、南側流入部では右折指導線の設置により右折待ち位置の明確化。
- <期待される効果>
- 案内の設置により、早期に右左折専用車線へ車線変更を行うことで交通流が整流化され、渋滞緩和の効果が期待。また、右折指導線の設置により、右折待ち車両が適切な位置で停止し、後続直進車の進行阻害が改善され渋滞緩和が期待。



<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	右左折専用車線の案内がなく、直進車線に車両が集中し渋滞が発生	交通流の整流化	①案内の設置
南側流入部	右折レーンがなく、右折待ち車両の影響により後続直進車の進行阻害、捌け残りが発生	右折待ち位置の明確化	②右折指導線の設置



○長期対策：中部縦貫道整備 (高山IC-丹生川IC)

出典：渋滞長調査結果 (R5. 4. 14)

3. 今年度の取り組み予定

3-6 今年度の取り組み予定:飛騨地域 (2)(主) 神岡河合線・県道476号 杉崎交差点 走行経路の分散

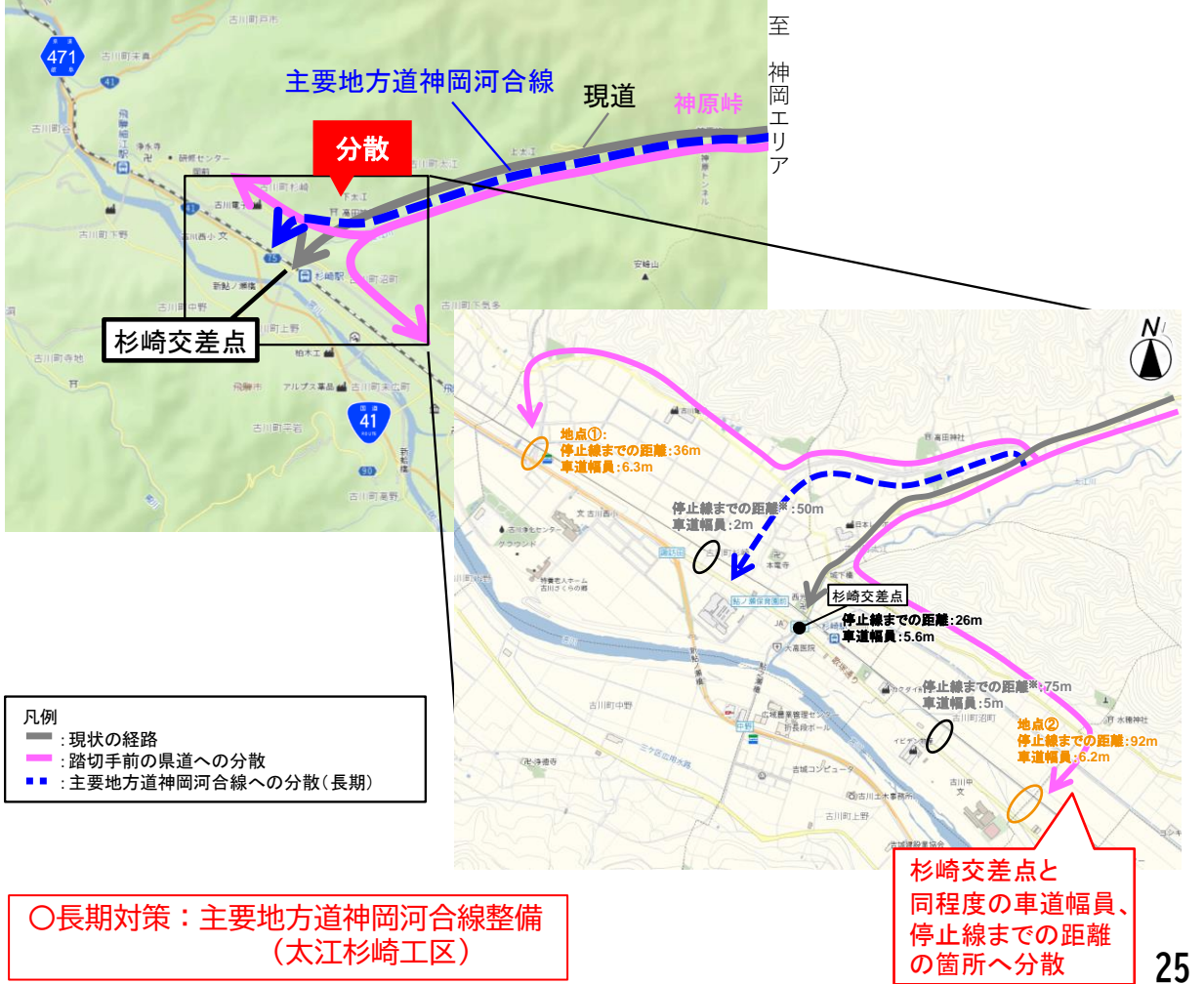
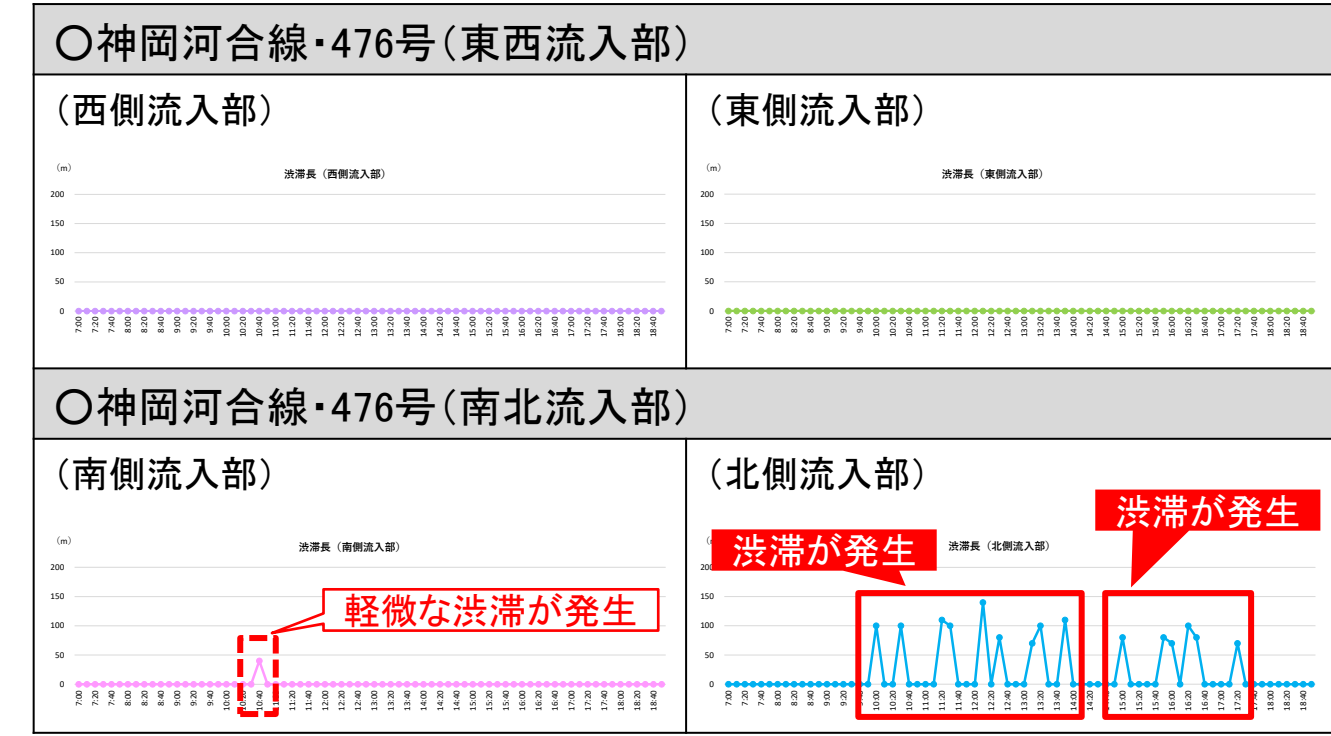
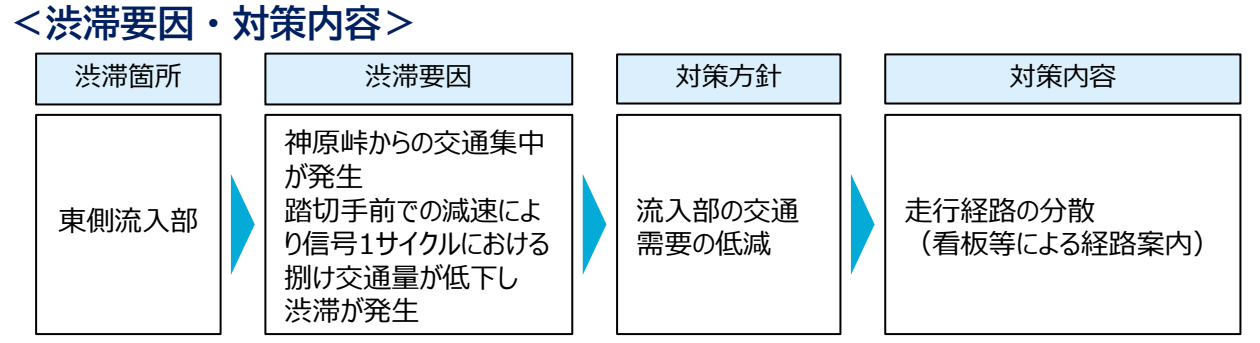
- <課題>**
- 北側流入部において、慢性的な渋滞が発生。
※要因：神原峠からの交通集中が発生。踏切手前での減速により信号1サイクルにおける捌け交通量が低下し渋滞が発生。
- <短期対策>**
- 看板等による経路案内により走行経路の分散を図り、流入部の交通需要を低減。
※ 警察にて一時停止を回避する踏切信号の検討を行ったところ、杉崎交差点との一体制御とそれに伴う交差点改良が必要となるため、実施困難。
- <期待される効果>**
- 走行経路を分散させることで、北側流入部の交通需要が低下し、渋滞緩和効果が期待。

<位置図>

<道路交通状況>

北側流入部渋滞状況

踏切付近通行状況



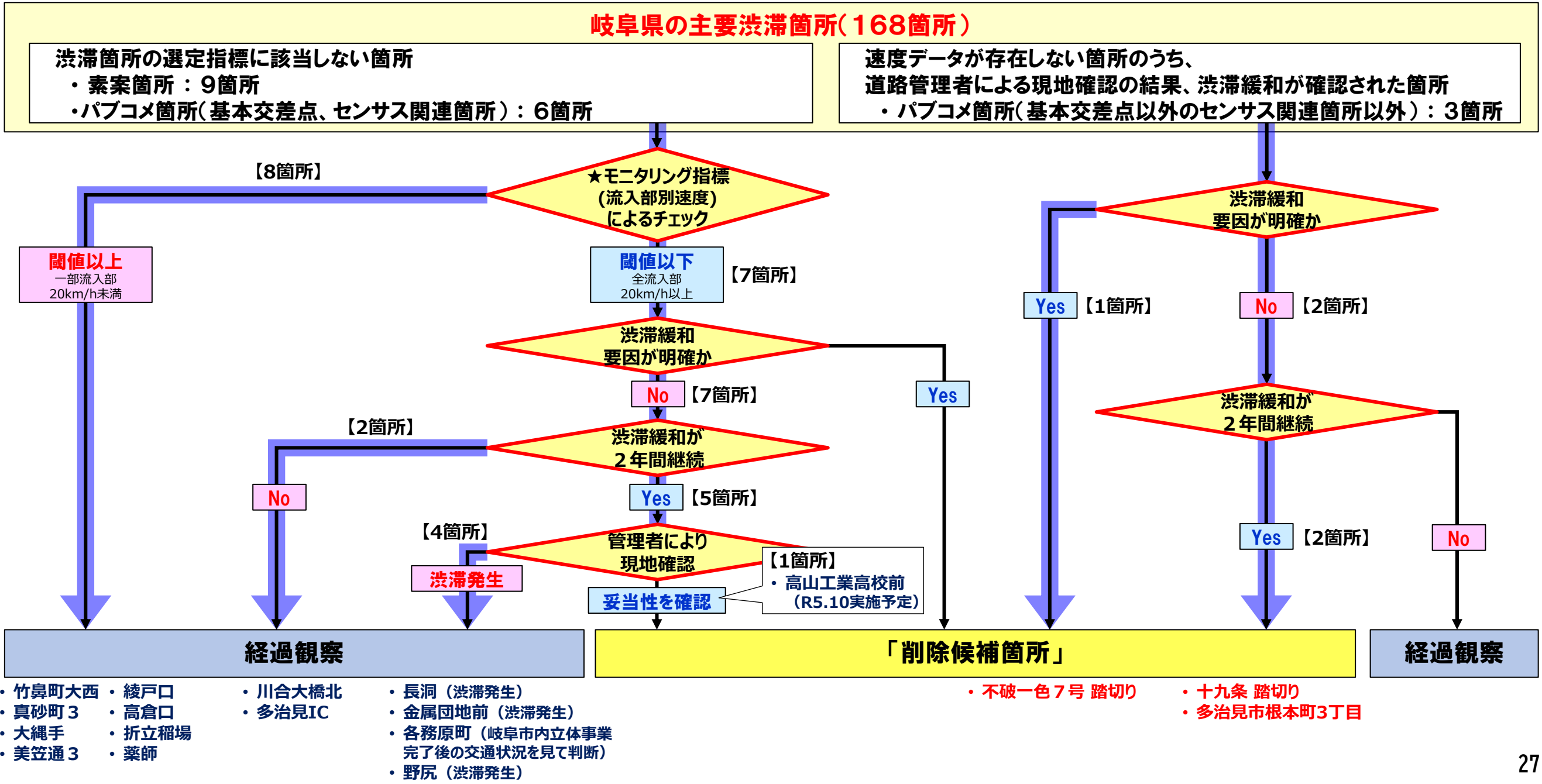
4. 交通状況のモニタリング

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 (R4.9~11) により、主要渋滞箇所の選定時の抽出指標の該当状況についてモニタリングを実施した。
- 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15箇所確認され、速度変化のモニタリングを実施したところ、7箇所において速度向上がみられた。
- そのうち2箇所は速度向上が1年目のため経過観察とし、5箇所は渋滞緩和が2年継続していたため現地確認を実施した。現地確認の結果、3箇所では渋滞発生を確認したため経過観察とする。また、1箇所は渋滞緩和が確認されたが、国道21号では岐阜市内立体の事業が予定されており、事業完了後の交通状況を見て判断する必要があるため、経過観察とする。1箇所は、R5.10に現地確認を実施し、主要渋滞箇所からの削除の妥当性を確認予定。
- 速度データが存在しない箇所は道路管理者による現地確認を実施した結果、3箇所で渋滞緩和が確認された。そのうち1箇所は渋滞緩和要因が明確であるため、削除候補とする。2箇所は2年継続で渋滞が発生していないことが確認されたため、削除候補とする。

<主要渋滞箇所の削除フロー>



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 (1)位置図

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
168 箇所	2 エリア	20 区間	72 箇所
	※49箇所が含まれる	※47箇所が含まれる	

- : 経過観察箇所(14箇所)
- : 削除候補箇所(3箇所)
- : 現地確認後に判断する箇所(1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
165 箇所	2 エリア	20 区間	69 箇所
	※49箇所が含まれる	※47箇所が含まれる	

凡例

- 経過観察箇所
- 削除候補箇所
- 現地確認後に判断する箇所

<主要渋滞箇所>

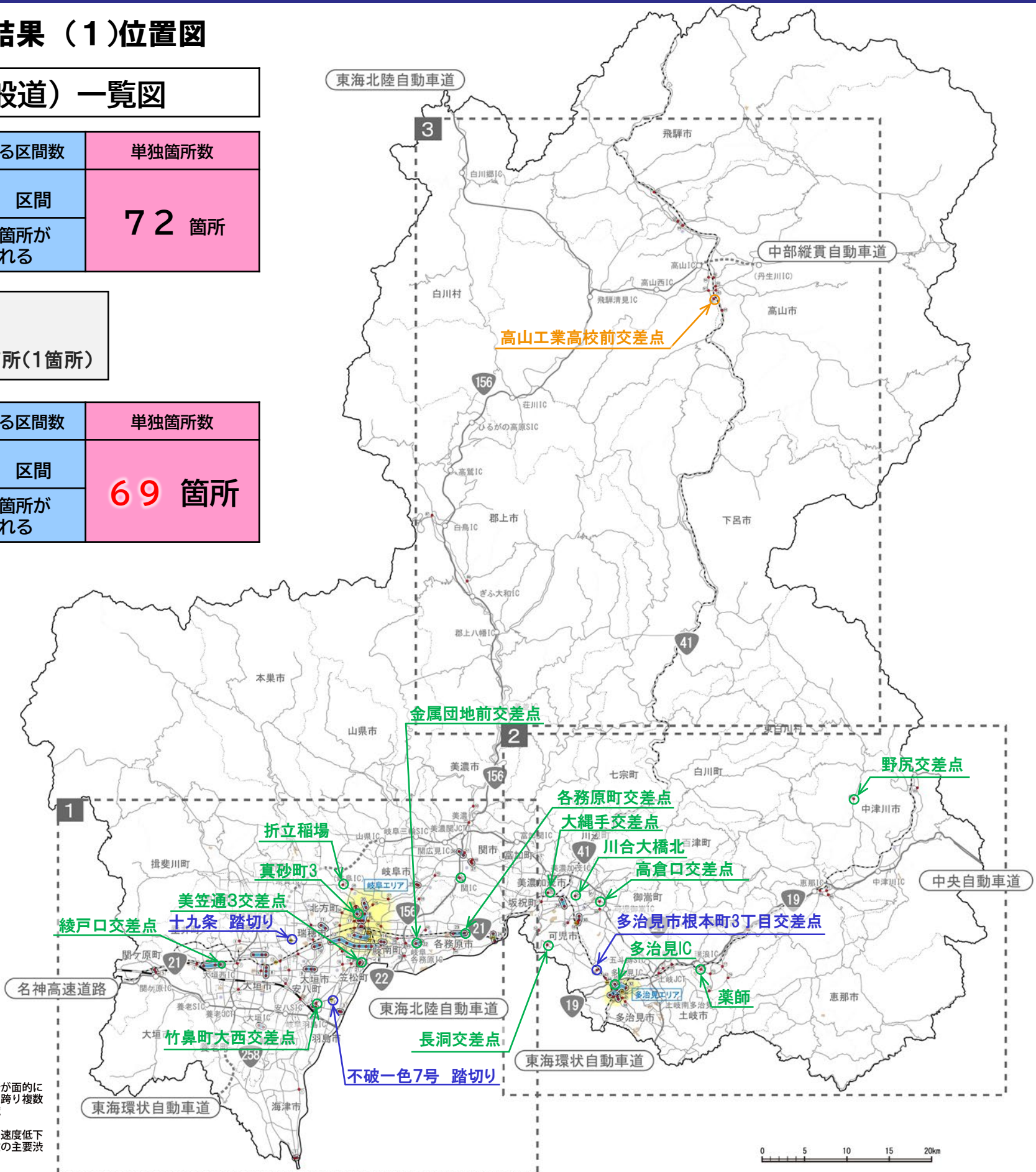
- 箇所
- ◆ 箇所 (踏切り)
- 区間
- エリア

<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

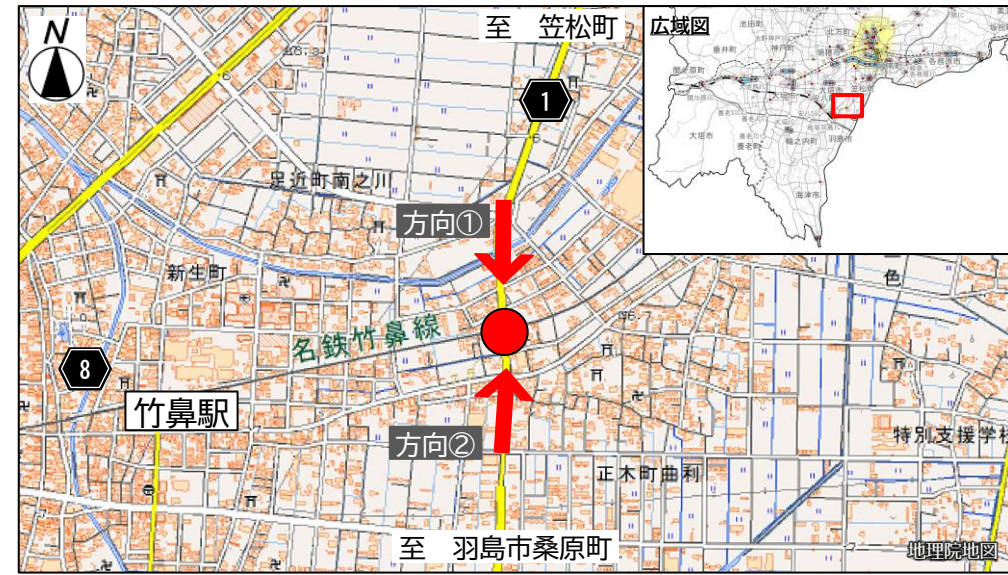


4. 交通状況のモニタリング

4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 (2) 岐阜都市圏 <箇所2 不破一色7号 踏切り>

- 不破一色7号 踏切りは、パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）として主要渋滞箇所を選定。
- 当該箇所は、R4年9月に踏切において4車線化を実施した結果、交通容量が増加したことにより渋滞が緩和。
- また、道路管理者による現地確認の結果、踏切遮断時には車列が延びているが、近接する交差点には影響を与えておらず、渋滞は発生していない状況。
⇒ 以上より、当該箇所は削除候補箇所とする

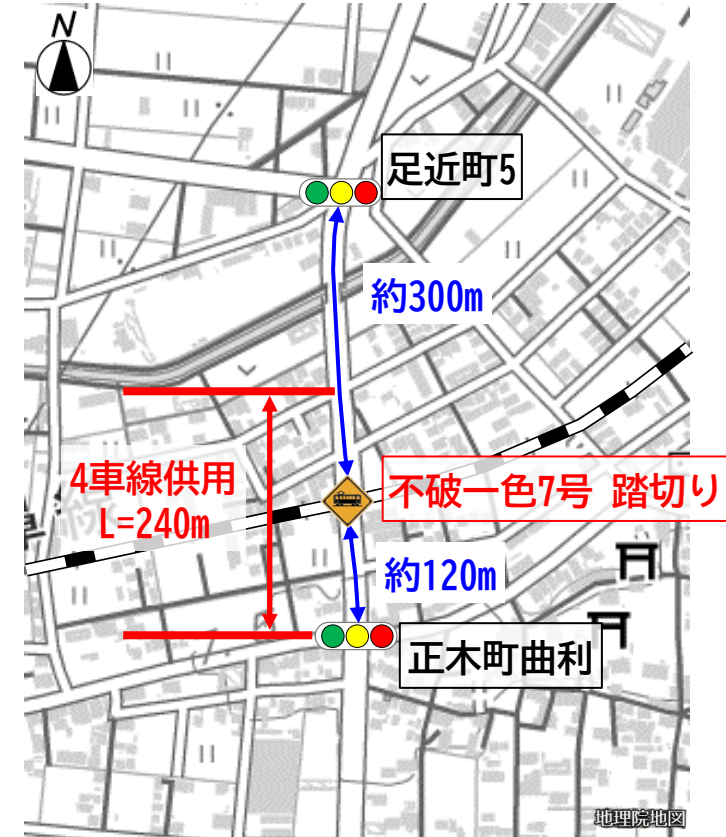
<位置図>



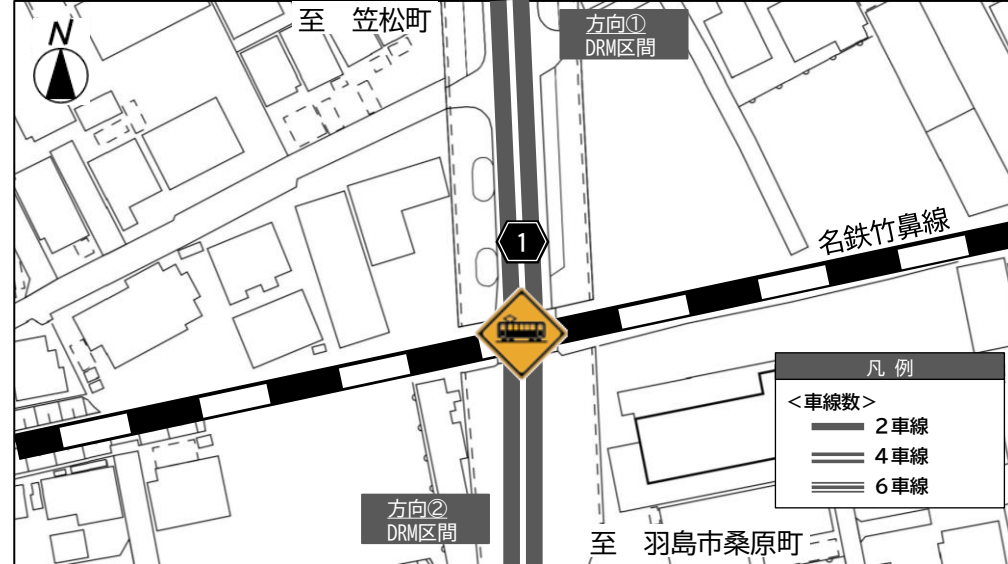
<対策の実施状況>



<不破一色7号踏切から近接交差点間の距離>



<交差点状況>

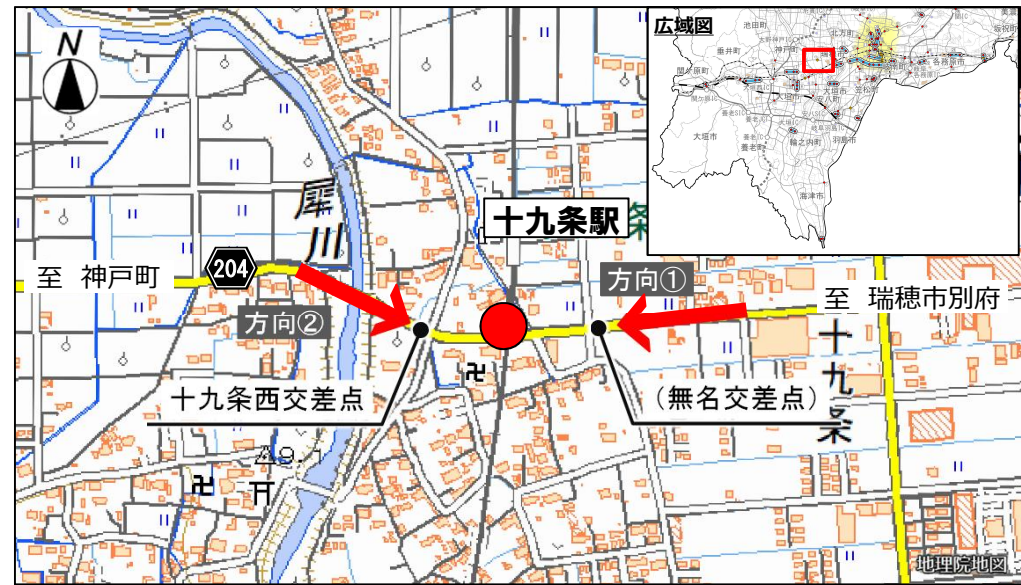


4. 交通状況のモニタリング

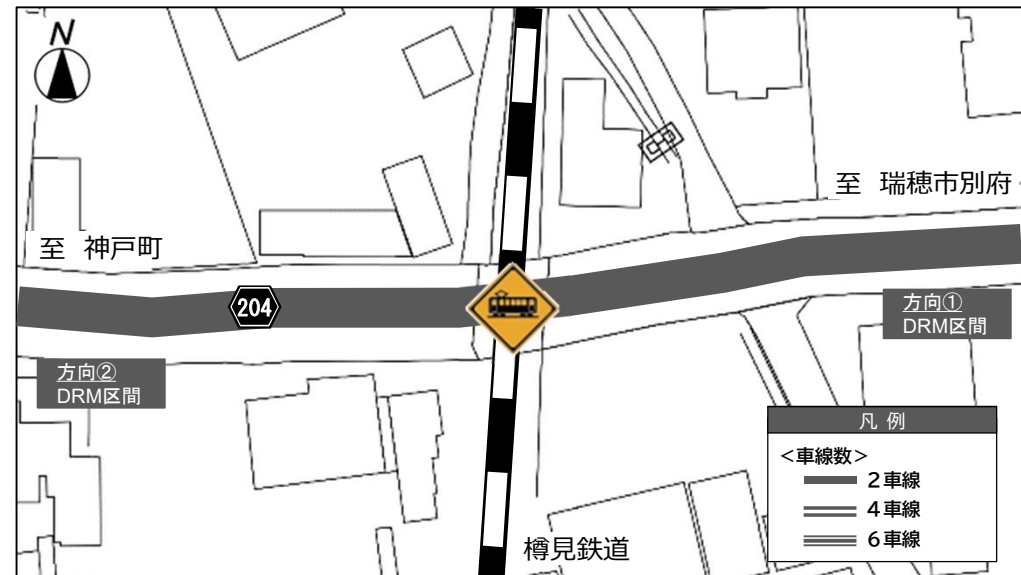
4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 (2) 岐阜都市圏 <箇所15 十九条 踏切り>

- 十九条 踏切りは、パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）として主要渋滞箇所へ選定。
- R4年・R5年の現地確認の結果、踏切待ちによる滞留車両の捌け残りは発生しておらず、2年連続で渋滞は発生していない状況。
⇒ 以上より、当該箇所は削除候補箇所とする

<位置図>



<交差点状況>



- <参考(R5現地確認時)>
- ◆ 十九条駅を経由する樽見鉄道は約1時間に1本。(朝夕の通勤時は1時間に最大2本)
 - ◆ 大垣行(17:29十九条駅着)の電車
 - ・遮断機が下りている時間(下がり始めてから上がりきるまで) : 1分30秒
 - ・遮断機が下りている間に車両が滞留した最大台数 : 方向① 14台 方向② 11台
 - ・遮断機が上がってから車両が捌け切るまでの時間 : 方向① 1分10秒 方向② 1分

<渋滞発生状況>

流入方向①

【R4年度】
踏切遮断時は車列が延びるが、5分程度で解消。
滞留車両の捌け残りは発生していない。



【R5年度】
踏切遮断時は車列が延びるが、3分程度で解消。
滞留車両の捌け残りは発生していない。
※無名交差点までの滞留はなく、周辺交通への影響も無いと考えられる。(踏切～無名交差点まで約100m)



流入方向②

【R4年度】
踏切遮断時に車列が延びるが、5分程度で解消。
滞留車両の捌け残りは発生していない。



【R5年度】
踏切遮断時に車列が延びるが、3分程度で解消。
滞留車両の捌け残りは発生していない。
※近接する十九条西交差点まで車列が延びる時があるが、当該交差点では信号待ちが1回発生する程度の影響。
(踏切～十九条西交差点まで約100m)

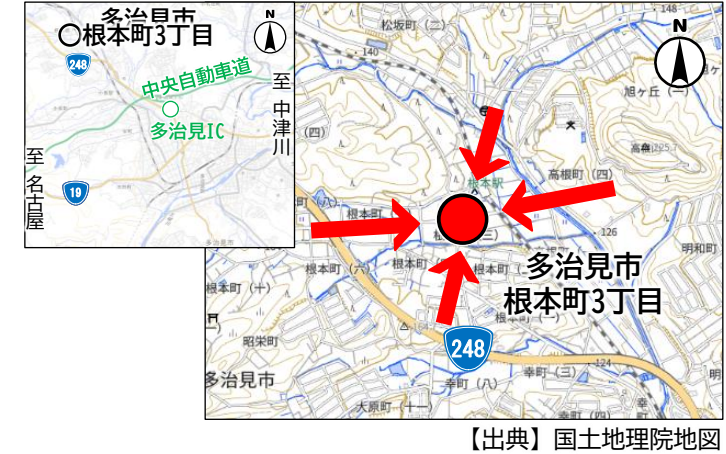


4. 交通状況のモニタリング

4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 (3)東濃圏域 <箇所61 多治見市根本町3丁目交差点>

- 多治見市根本町3丁目交差点は、道路利用者（トラック協会）の追加意見によりパブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）として主要渋滞箇所に選定。
- R4年・R5年の現地確認とともに、全流入方向において信号待ち2回以上は確認されておらず、2年連続で渋滞緩和が継続。
- 当該箇所の周辺にて、商業施設が整備されたことに伴い、交通量が減少し渋滞が緩和されたと推測。
 ⇒ 以上より、当該箇所は削除候補箇所とする

<位置図>



<現地確認結果・旅行速度状況>

	流入方向①：東進方向	流入方向②：西進方向	流入方向③：北進方向	流入方向④：南進方向
	多治見市道	多治見市道	多治見市道	多治見市道
昨年度 R4年 6月17日 [金] 16時台	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無
今年度 R5年 6月6日 [火] 16時台 【再掲】	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無	【信号待ち回数：1回】：渋滞発生無

<交差点概況>



【主要渋滞箇所の選定時理由】
 道路利用者（トラック協会）の複数意見を踏まえ、パブコメ箇所として主要渋滞箇所に追加

R4年・R5年の現地確認において、2年連続で渋滞緩和（信号待ち回数：2回未満）が継続していることを確認

<沿線商業施設立地状況>

主要渋滞箇所（多治見市根本町3丁目）周辺に、H31年2月に「スーパーセンターオークワ多治見店」が開業

■ 商業施設概要

施設名	スーパーセンターオークワ多治見店		
敷地面積	2万4460m ² (7399坪)		
営業時間	9～23時	駐車台数	370台



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 (4)飛騨地域 <箇所90 高山工業高校前交差点>

- R4年6月に主要渋滞箇所削除の妥当性を確認する現地確認を実施し、渋滞発生有無(信号待ちが2回以上)を調査。
- 北側(市道)流入部において、交差点改良を実施したことにより渋滞が解消し、その他流入部においても渋滞の発生は見られない。
 ⇒アフターコロナを踏まえ、R5年10月に再度現地確認を実施し、渋滞発生有無(信号待ちが2回以上)を調査予定。

<主要渋滞箇所選定理由>

高山工業高校前交差点はパブリックコメントにより選定。
 選定時の意見は以下の通り。
 【渋滞状況】平日はほぼ毎日渋滞
 【渋滞時間・期間】平日7時～9時(5票)、平日9時～13時(1票)、
 平日13時～17時(1票)、平日17時～19時(3票)

<対策の概要>

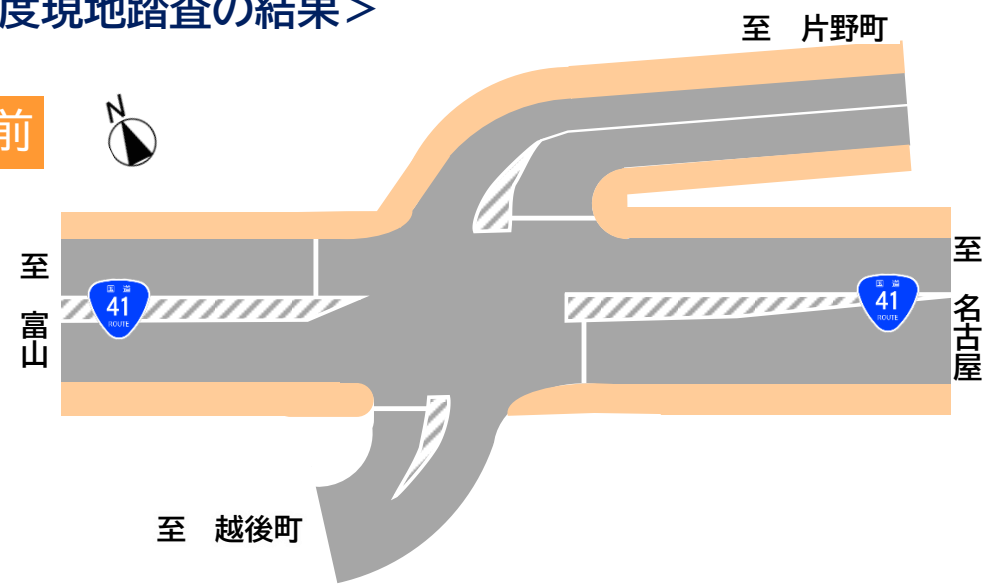
交差点改良により右折車線を設置 (R2. 3. 25)

<R4年度現地踏査の概要>

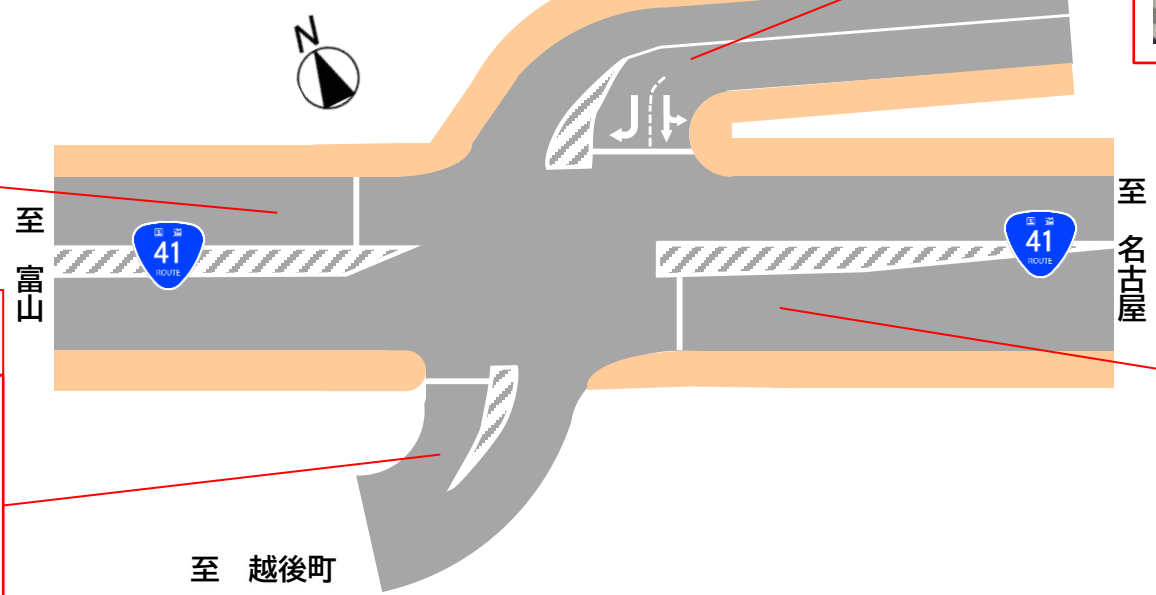
- ・実施日：R4. 6. 1 (水) 7時～9時
- ・調査内容
 - ①各流入部の交通状況(写真)
 - ②各流入部の信号待ち回数及び信号待ち2回以上発生有無
 - ③渋滞状況等の見解

<R4年度現地踏査の結果>

対策前



対策後



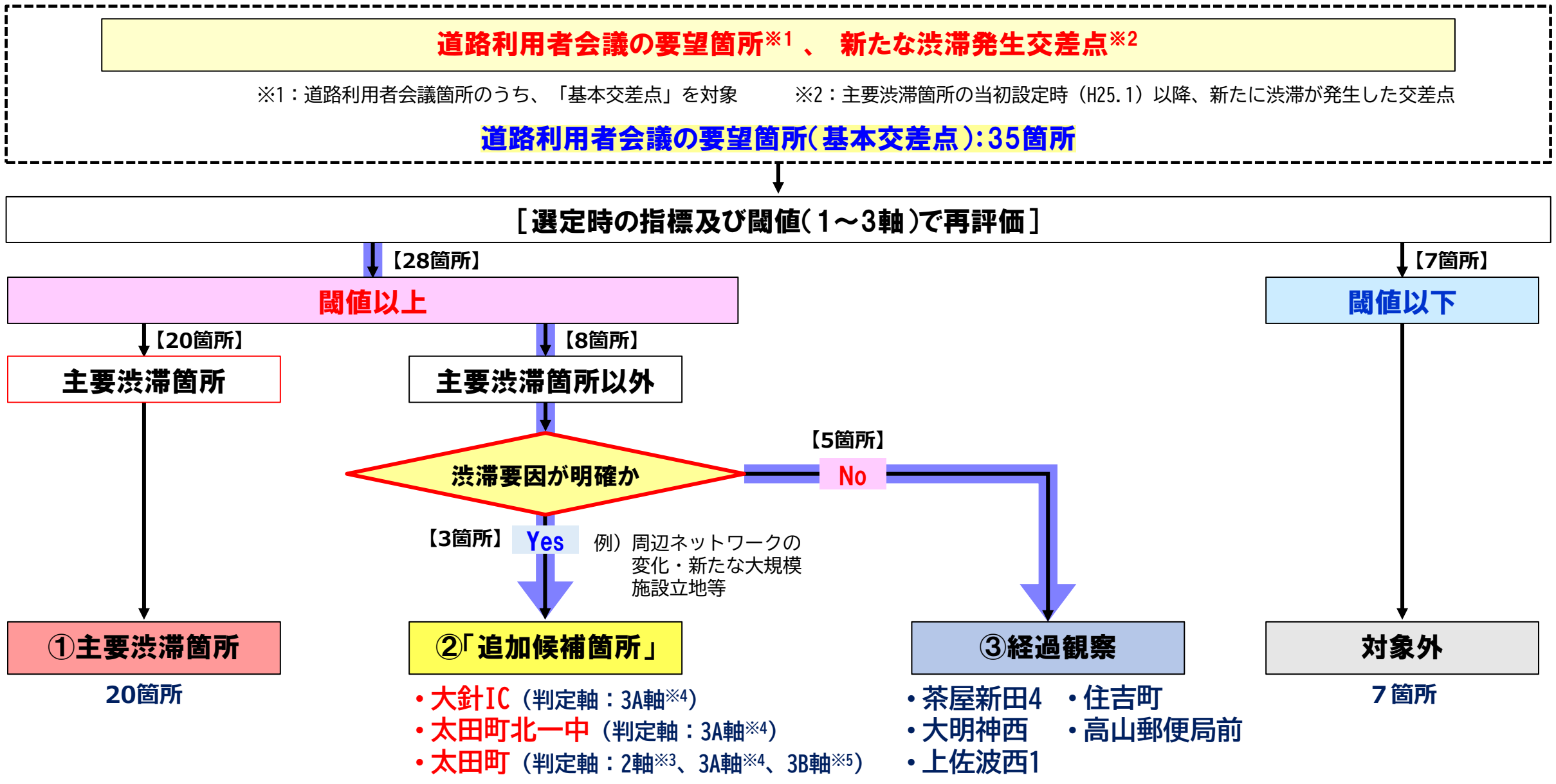
R5年度直近の交通量や渋滞状況を確認
 問題が無ければ削除に向けて管理者による現地確認を実施予定

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (1)主要渋滞箇所以外の抽出指標の該当状況

- ① 道路利用者会議の要望箇所(基本交差点)として35箇所が挙げられた。
- ② そのうち主要渋滞箇所に該当せず、かつ選定指標に該当する箇所は8箇所であった。
- ③ 選定指標に該当する8箇所について、道路管理者により明確な渋滞要因(周辺ネットワークの変化や商業施設の立地など)の有無を確認し、主要渋滞箇所への追加意向を確認した結果、3箇所を主要渋滞箇所への追加予定箇所とする。

<追加候補箇所の抽出フロー>



※3：2軸（一方向だけでも旅行速度が低い交差点）：ピーク時の最低旅行速度20km/h以下かつ昼間12時間の渋滞損失時間が各圏域内上位1割以内
 ※4：3A軸（一方向の損失時間が多く、旅行速度が低い交差点）：方向別渋滞損失時間が岐阜内圏域内の上位1割相当の箇所かつピーク時の方向別の最低旅行速度が20km/h以下
 ※5：3B軸（休日において混雑状態が長くつづく交差点）：昼間の旅行速度が20km/h以下、基準旅行速度がとの速度差が20km/h以上の時間帯が8時間以上存在する箇所

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (2)追加候補箇所・経過観察箇所 ① 岐阜都市圏

■箇所

箇所名	箇所名	箇所名
① 東海大橋西	②1 中鷲3西	④3 不動丘
② 不破一色7号 踏切	②2 西鷲1	④4 前渡東町7
③ 竹鼻町大西	②4 岐阜6号踏切	④5 山田
④ 大森	②5 茶所1号踏切	④6 倉知西
⑤ 御所野	②6 加納新本町4	④7 池田町
⑥ 綾野5南	②7 鏡島精華1	④8 本町8
⑦ 松	②8 菅生6	④9 下松森
⑧ 赤坂新橋西	②9 正木土居	⑤0 泉町
⑨ 郭町	③0 折立稲場	⑧8 深沼踏切
⑩ 大垣大橋西	③1 徹明通7	
⑪ 揖斐大橋西	③2 早田大通1	
⑫ 加賀野道 踏切	③3 裁判所前	
⑬ 和合	③4 長良橋南	
⑭ 下牛牧	③5 金園町4	
⑮ 十九条 踏切	③6 入舟町5	
⑯ 別府北	③7 鶴飼大橋北	
⑰ 馬場	③8 高田3	
⑱ 柳津小学校前	③9 岩田	
⑲ 本郷	④0 米野東	
⑳ 東塚4	④1 那加緑町4	

凡例

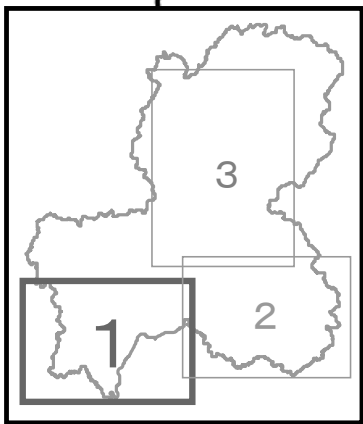
- 経過観察箇所
- 追加候補箇所

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

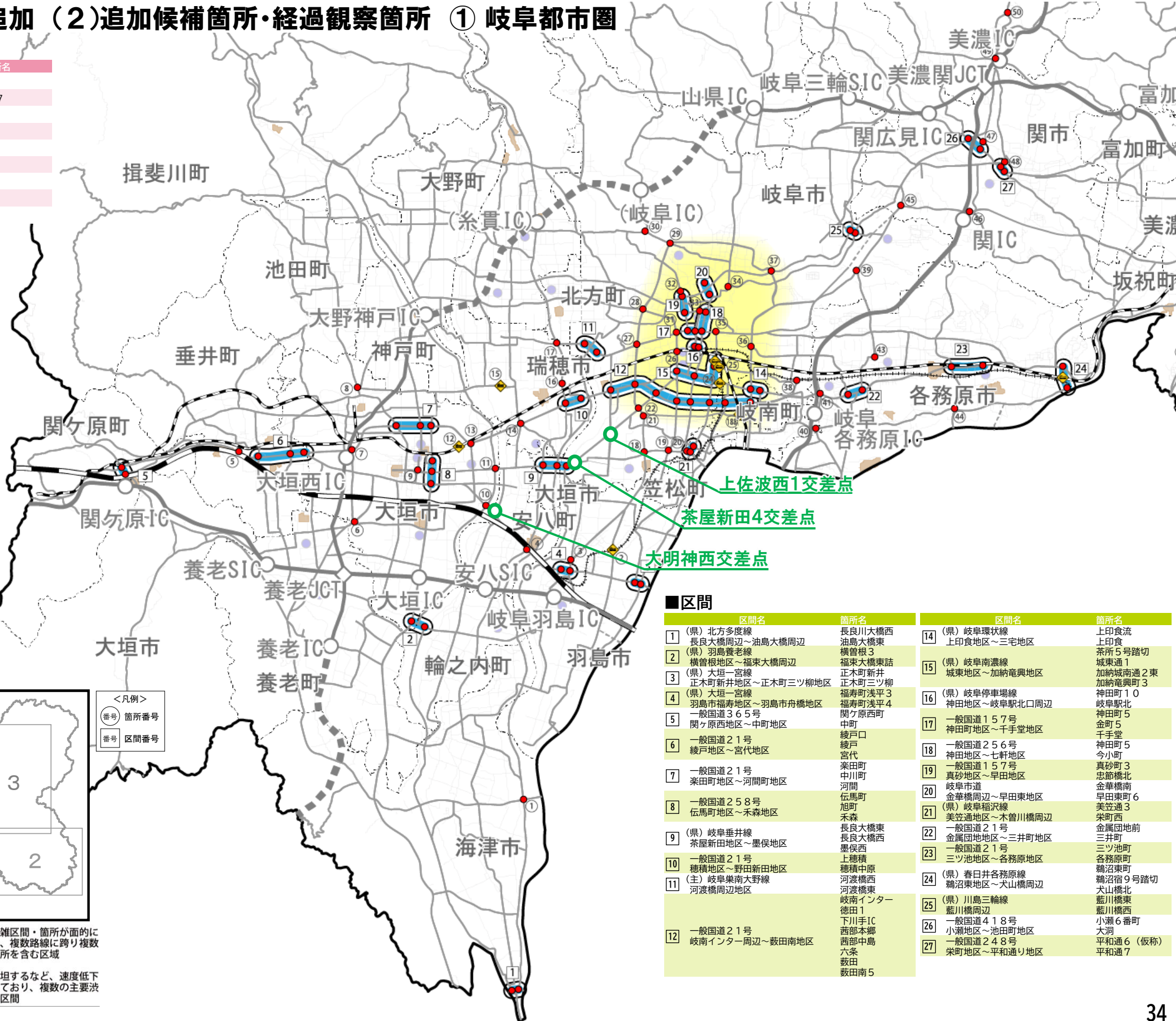
<道路種別>

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



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

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

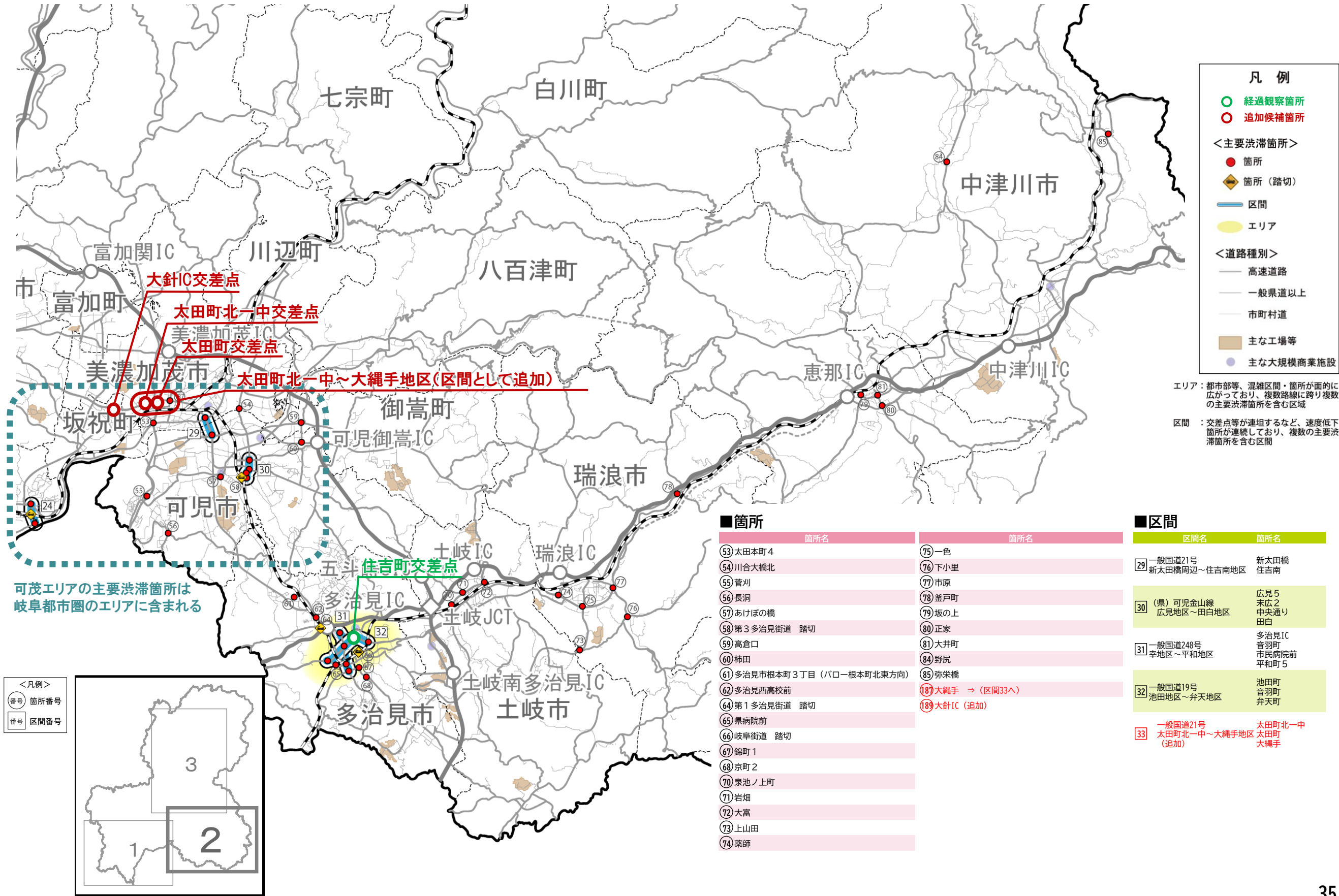


■区間

区間名	箇所名	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	⑭ (県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区	上印食流 上印食
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	⑮ (県) 岐阜南濃線 城東地区～加納竜興地区	茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納竜興町3
③ (県) 大垣一宮線 正木町新井地区～正木町三ツ柳	正木町新井 正木町三ツ柳	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
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	⑰ (県) 一般国道157号 神田町地区～千手堂地区	神田町5 千手堂
⑤ 一般国道365号 関ヶ原西地区～中町地区	関ヶ原西町 中町	⑱ (県) 一般国道256号 神田地区～七軒地区	神田町5 今小町
⑥ 一般国道21号 綾戸地区～宮代地区	綾戸口 綾戸 宮代	⑲ (県) 一般国道157号 真砂地区～早田地区	真砂町3 忠節橋北
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	⑳ (県) 岐阜市道 金華橋周辺～早田東地区	早田東町6 金華橋南
⑧ 一般国道258号 伝馬町地区～禾森地区	伝馬町 旭町 禾森	㉑ (県) 岐阜稲沢線 美笠通地区～木曾川橋周辺	美笠通3 柴町西
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	㉒ (県) 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
⑩ 一般国道21号 穂積地区～野田新田地区	上穂積 穂積中原	㉓ (県) 一般国道21号 三ツ池地区～各務原地区	三ツ池町 各務原町
⑪ (主) 岐阜県南大野線 河渡橋周辺地区	河渡橋西 河渡橋東 岐南インター 徳田1	㉔ (県) 春日井各務原線 鶴沼東地区～犬山橋周辺	鶴沼東町 鶴沼宿9号踏切 犬山橋北
⑫ 一般国道21号 岐南インター周辺～藪田南地区	下川手IC 茜部本郷 西部中島 六条 藪田 藪田南5	㉕ (県) 川島三輪線 藍川橋周辺	藍川橋東 藍川橋西
		㉖ (県) 一般国道418号 小瀬地区～池田町地区	小瀬6番町 大洞
		㉗ (県) 一般国道248号 柴町地区～平和通り地区	平和通6 (仮称) 平和通7

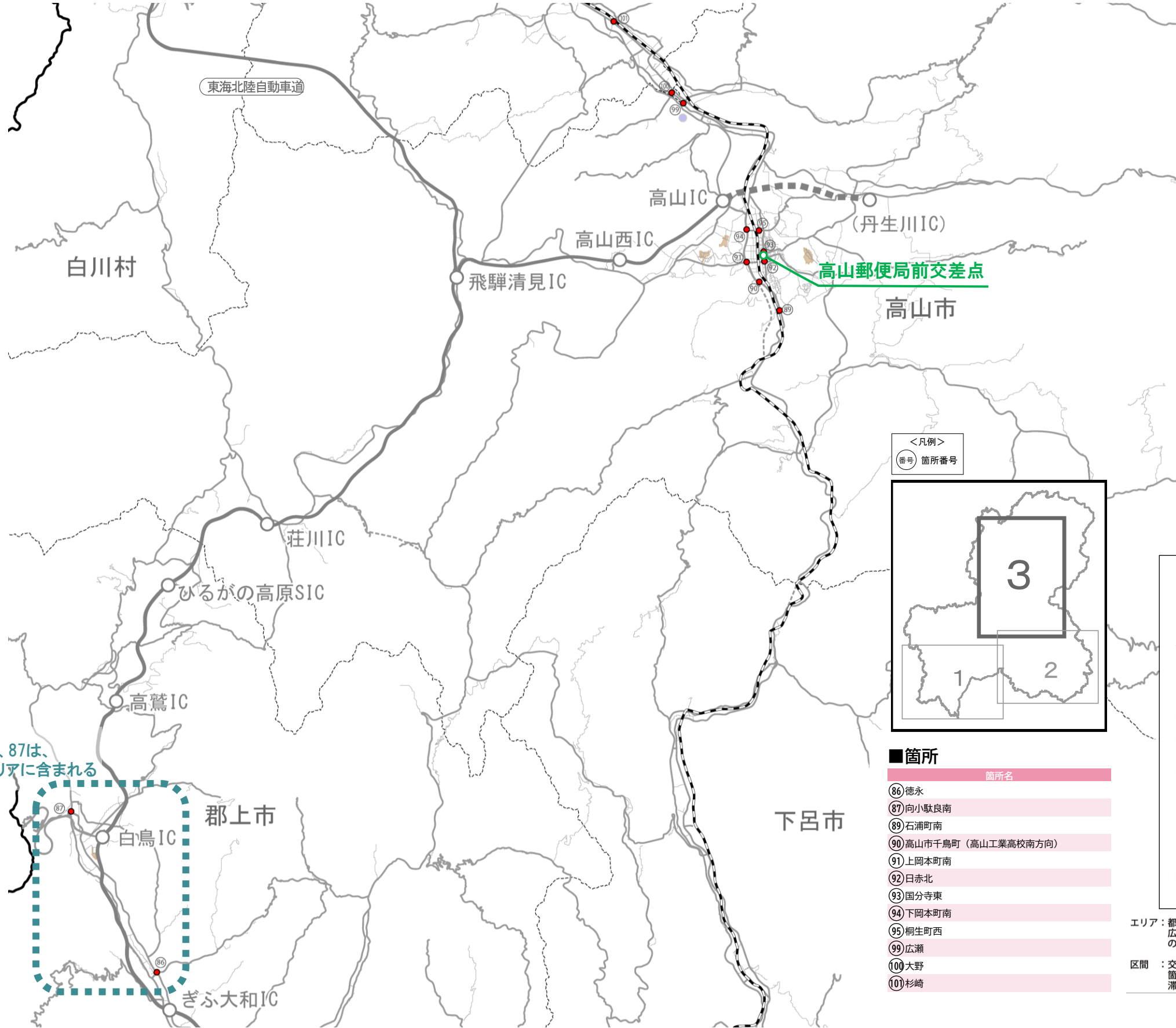
4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (2)追加候補箇所・経過観察箇所 ② 東濃圏域



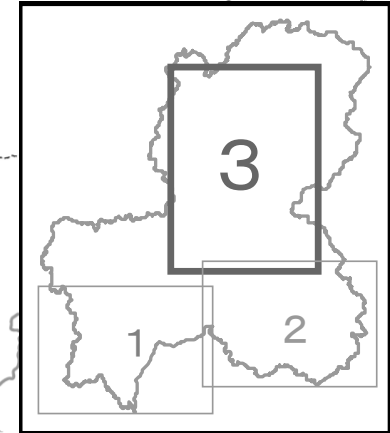
4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (2)追加候補箇所・経過観察箇所 ③ 飛騨地域



主要渋滞箇所86、87は、岐阜都市圏のエリアに含まれる

<凡例>
番号 箇所番号



箇所	
箇所番号	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

凡例	
○ (緑)	経過観察箇所
○ (赤)	追加候補箇所
<主要渋滞箇所>	
● (赤)	箇所
◄ (赤)	箇所 (踏切)
— (青)	区間
■ (黄)	エリア
<道路種別>	
— (太)	高速道路
— (中)	一般県道以上
— (細)	市町村道
■ (茶)	主な工場等
● (紫)	主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (3)主要渋滞箇所の追加候補箇所の選定 ①岐阜都市圏

- <道路利用者会議の要望箇所>
- 令和5年5月の道路利用者会議の要望箇所で、国道41号太田町交差点（トラック事業者要望箇所）及び、国道21号大針IC～住吉南交差点（ハイヤー・タクシー事業者要望箇所）が渋滞箇所として上げられた。
- <上記のうち主要渋滞箇所に該当せず、かつ抽出指標に該当する箇所>
- 道路利用者会議の要望箇所のうち、主要渋滞箇所に該当せず、かつ選定指標に該当する箇所は、大針IC交差点、太田町北一中交差点、太田町交差点の3箇所である。
- <渋滞要因が明確な箇所>
- 抽出した3箇所のうち渋滞要因が明確な箇所は、大針IC交差点、太田町北一中交差点、太田町交差点の3箇所であり、この3箇所を追加予定箇所とする。

<位置図>



<道路利用者会議の要望箇所に含まれる基本交差点の抽出指標該当状況及び渋滞要因が明確かどうか>

交差点名称	主要渋滞箇所	判定軸*				渋滞要因が明確
		第1軸	第1'軸	第2軸	第3軸	
大針IC					●	●
太田町北一中					●	●
太田町				●	●	●
大縄手	●					
田島町3						
新太田橋	●			●	●	
住吉南	●		●	●	●	

※判定軸

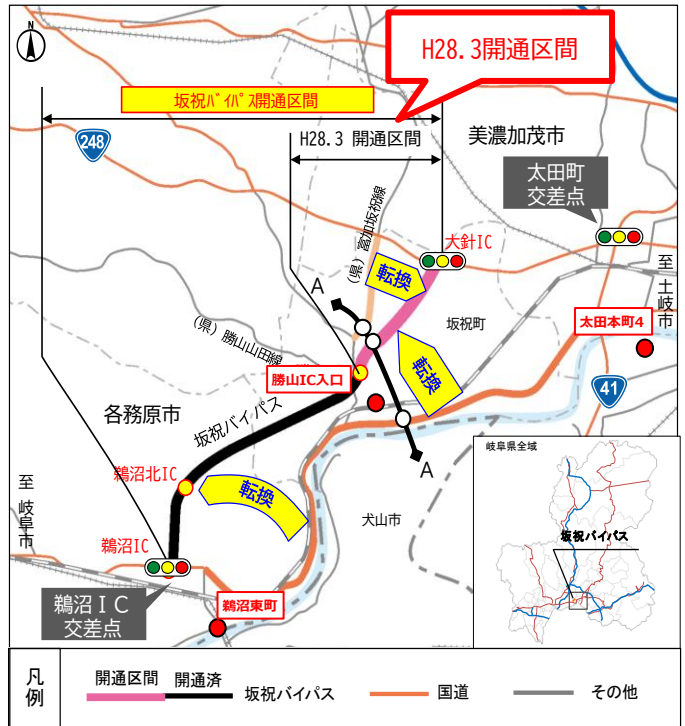
- 1軸（昼間12時間の総損失時間が多い交差点）：昼間12時間渋滞損失時間が、80万人時間/年以上
- 1'軸（一部の時間において損失時間が多い交差点）：朝、昼、夕のいずれかが182.6人時間/時以上
- 2軸（一方向だけでも旅行速度が低い交差点）：ピーク時の最低旅行速度20km/h以下かつ昼間12時間の渋滞損失時間が各圏域内上位1割以内
- 3軸
- 3A軸（一方向の損失時間が多く、旅行速度が低い交差点）：方向別渋滞損失時間が岐阜内圏域内の上位1割相当の箇所かつピーク時の方向別の最低旅行速度が20km/h以下
- 3B軸（休日において混雑状態が長くつく交差点）：昼間の旅行速度が20km/h以下、基準旅行速度がとの速度差が20km/h以上の時間帯が8時間以上存在する箇所
- 3C軸（踏切による昼間12時間の損失時間が多い箇所）：ピーク時の遮断時間40分以上または一日の踏切自動車交通遮断量5万以上

4. 交通状況のモニタリング

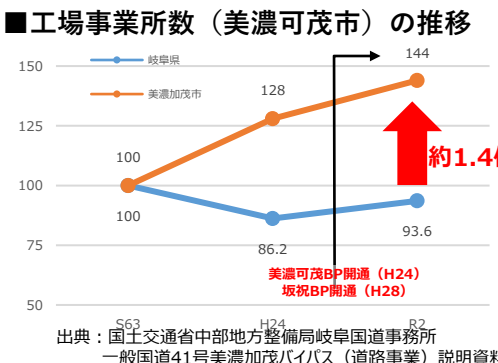
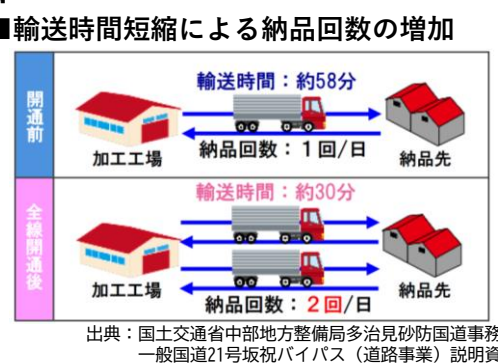
4-3 主要渋滞箇所の追加 (4)主要渋滞箇所の追加に至る経緯 ①岐阜都市圏 <大針IC>

- <H28：国道21号坂祝バイパス（大針IC～勝山IC間）の整備>
- H28.3に大針IC～勝山ICが整備されたことにより、坂祝バイパスが暫定2車線で全線開通。
 - 並行路線から坂祝バイパスへ交通が転換したが、開通直後は大針ICへの渋滞の影響はみられなかった。
- <開通後～現在：周辺状況の変化により「大針IC」で渋滞が新規発生>
- 坂祝バイパス開通後、坂祝町北部には、航空機産業が集積。坂祝バイパスが開通後、各務原市へ部品の輸送時間が短縮し、坂祝～各務原間の交通流動が増加。
 - また、美濃加茂市内では、企業進出により工場事業所数が増加。
⇒坂祝～各務原間の交通流動が増加、工場事業所数増加等の周辺状況の変化により、当該交差点に交通が集中し、渋滞が新規発生。

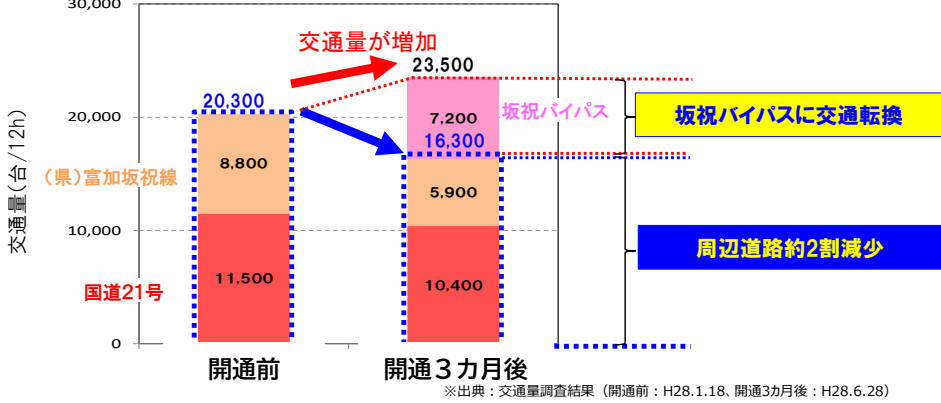
H28 <国道21号坂祝バイパス 大針IC～勝山IC間の整備>



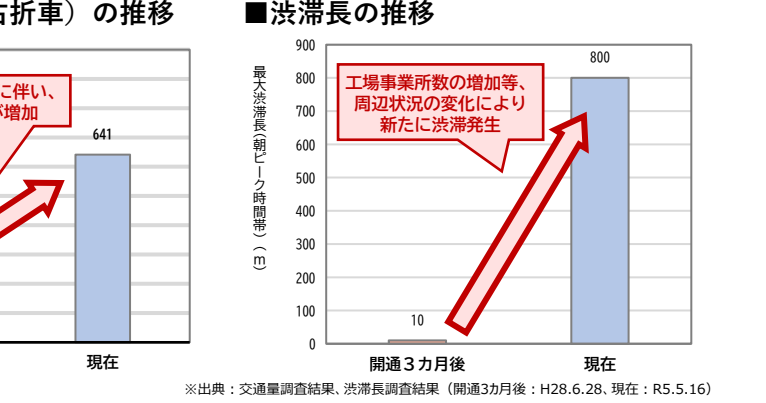
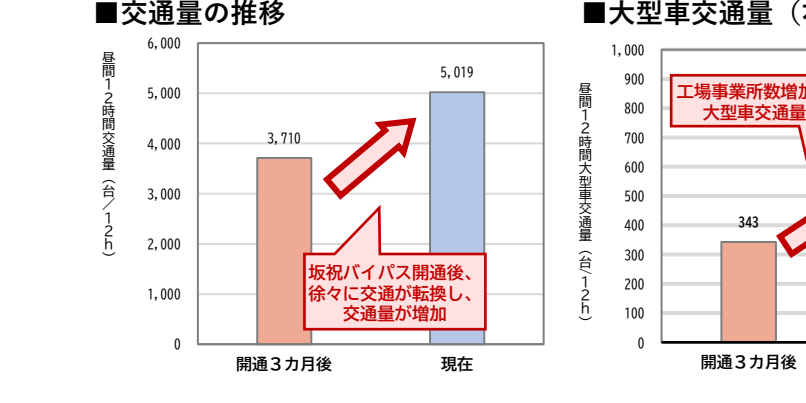
開通後～現在 <周辺状況の変化により「大針IC」で新たな渋滞が発生>



◇開通前後の断面交通量（左図：A-A断面）



◇大針IC南側流入部の交通量・渋滞長の推移



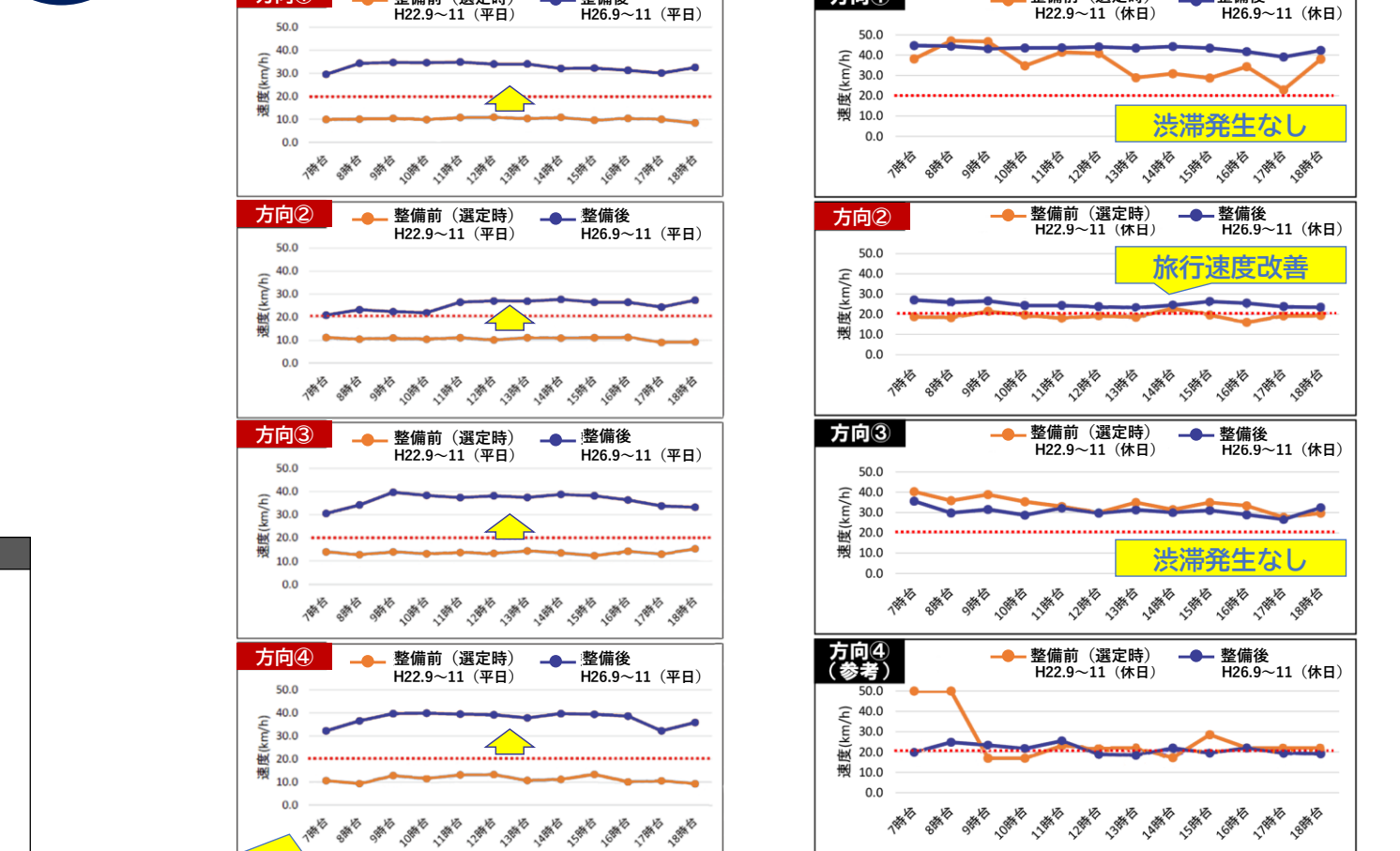
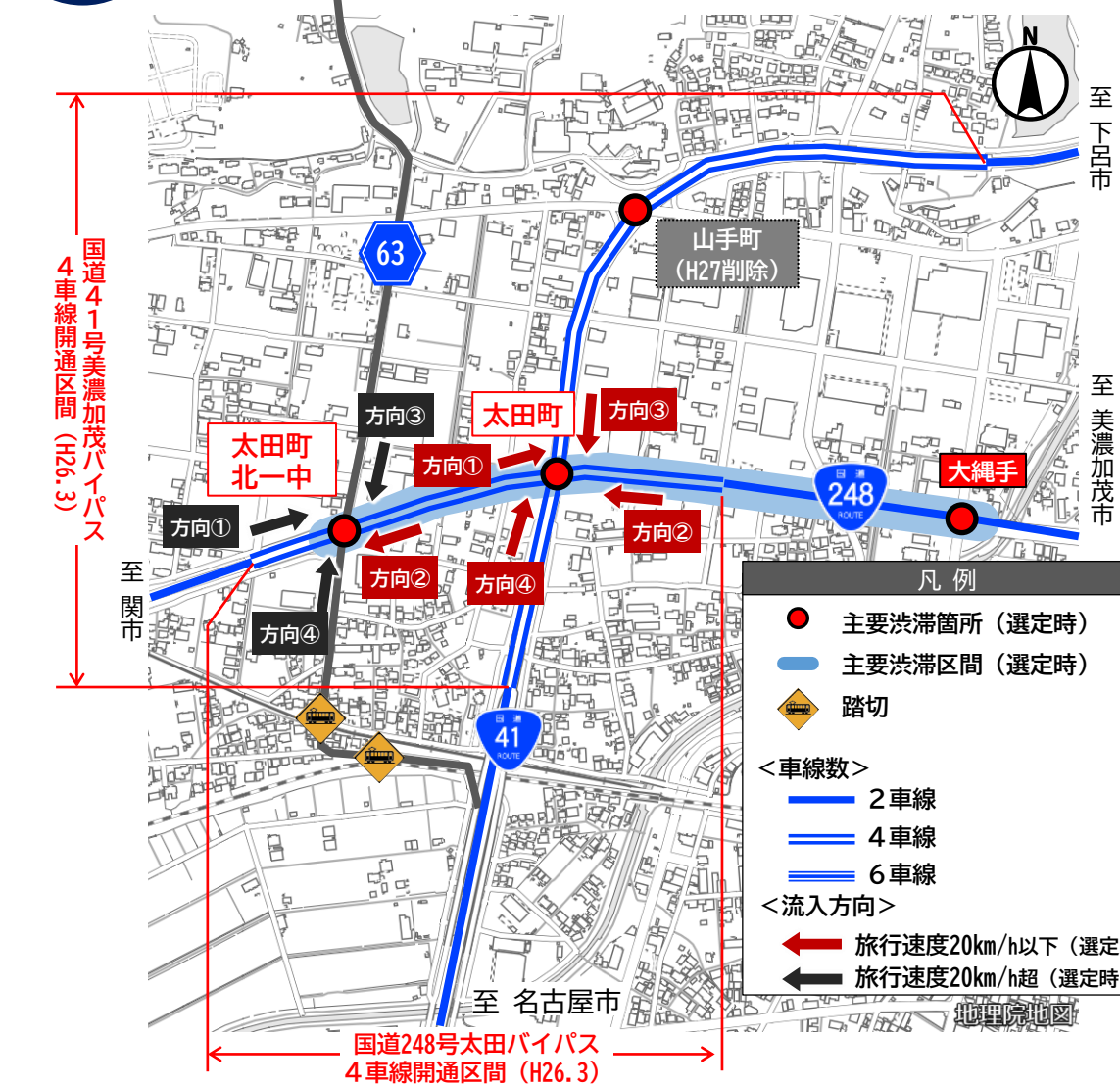
4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (4)主要渋滞箇所の追加に至る経緯 ①岐阜都市圏 <「太田町」「太田町北一中」>

- <H24: 「太田町交差点」主要渋滞箇所に選定 選定軸: 3A, 3B 旅行速度20km/h以下の方向: 西(方向①) 東(方向②) 北(方向③) 南(方向④) >
- <H24: 「太田町北一中交差点」主要渋滞箇所に選定 選定軸: 3B 旅行速度20km/h以下の方向: 東(方向②) >
- <H26: 国道41号美濃加茂バイパス及び国道248号太田バイパスが4車線化>
- 国道41号美濃加茂バイパス及び国道248号太田バイパス太田町交差点付近の4車線化整備 (H26. 3. 31) により交通容量が増加し、朝夕ピーク時の渋滞が概ね解消。
- <H27: 「太田町交差点」「太田町北一中交差点」が主要渋滞箇所から削除>
- H27年度渋滞協におけるモニタリング結果 (H26. 9~11データ) より、太田町交差点及び太田町北一中交差点は、平成24年度の選定時と比較すると旅行速度が向上し、渋滞が緩和されていることから、主要渋滞箇所から削除。

H26 <国道41号美濃加茂バイパス及び国道248号太田バイパスが4車線化>

H27 <太田町交差点・太田町北一中交差点が主要渋滞箇所から削除>



全方向で旅行速度が改善

主要渋滞箇所から削除

※方向④は短区間 (0.5km) に踏切が2箇所あるため、評価対象から除外

出典: H27年度 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会資料をもとに作成

4. 交通状況のモニタリング

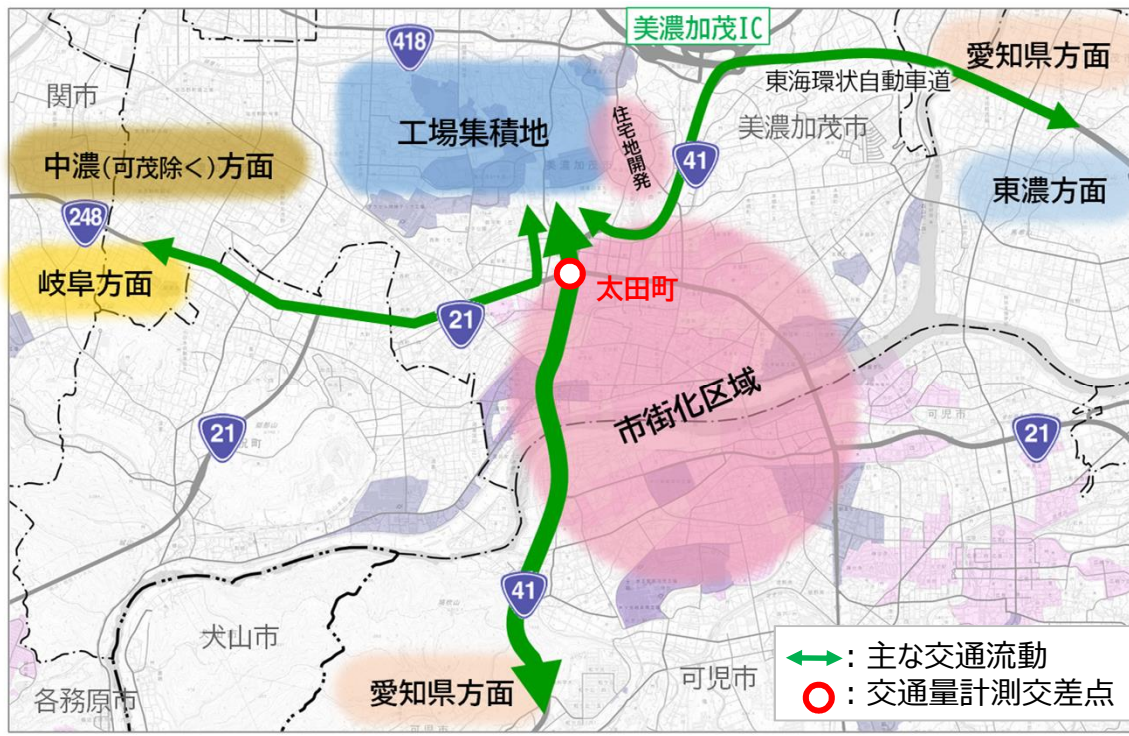
4-3 主要渋滞箇所の追加 (4)主要渋滞箇所の追加に至る経緯 ①岐阜都市圏 <「太田町」「太田町北一中」>

<現在：「太田町交差点」、「太田町北一中交差点」に渋滞発生>

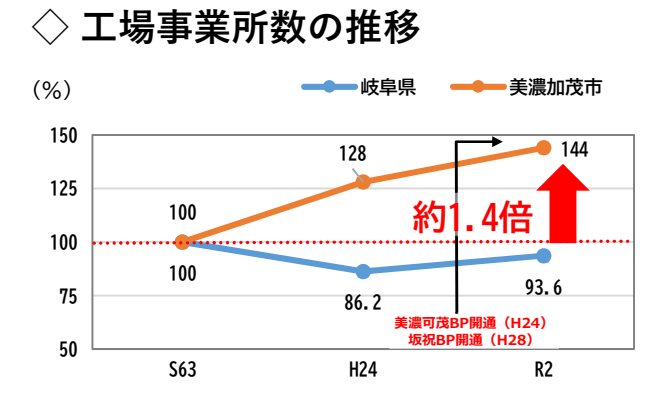
- 太田町交差点、太田町北一中交差点の北側に工場集積地が立地しており、企業進出による工場事業所が増加。
- 美濃加茂市では、市街化区域の拡大や住宅地開発に伴い、人口が増加傾向。
⇒工場事業所数増加、住宅開発、ネットワーク強化等の周辺状況変化により、当該交差点に交通が集中することで慢性的に渋滞が発生。

現在

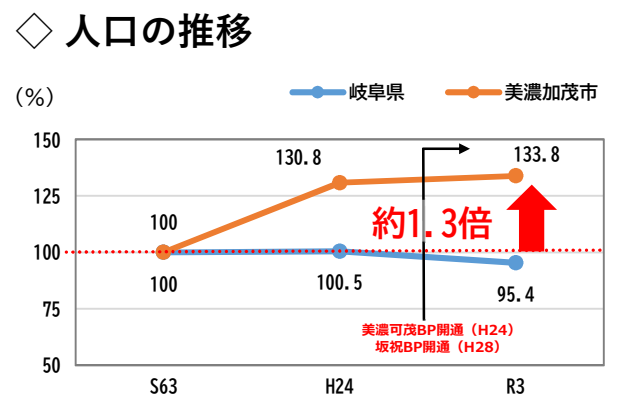
<工場事業所数と人口の推移>



※工場集積地周辺メッシュ発着交通について概ね10%以上の利用経路を表示
※可茂エリア：美濃加茂市、可児市、坂祝町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、富加町、東白川村

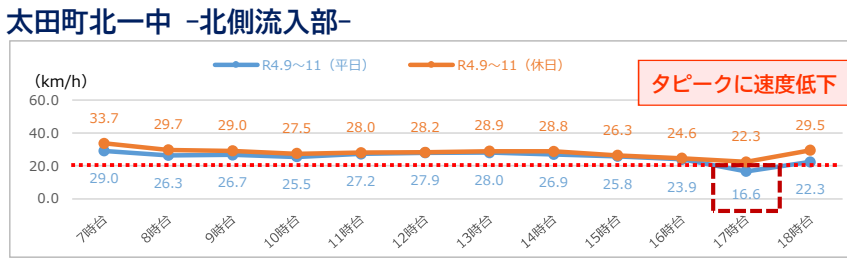
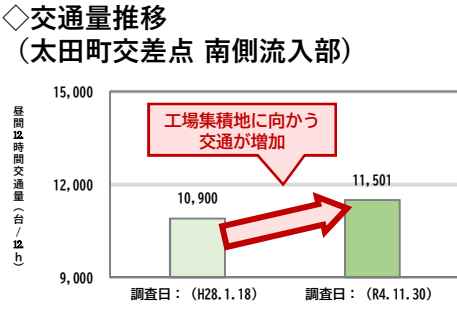
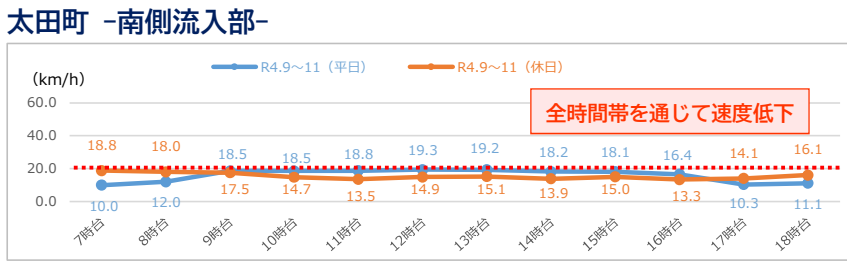
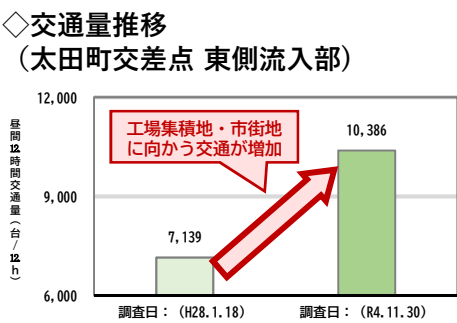
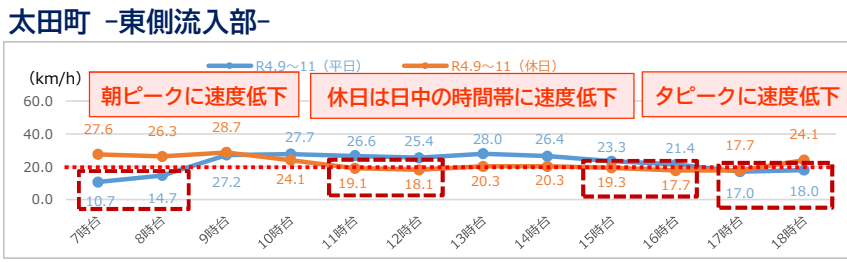
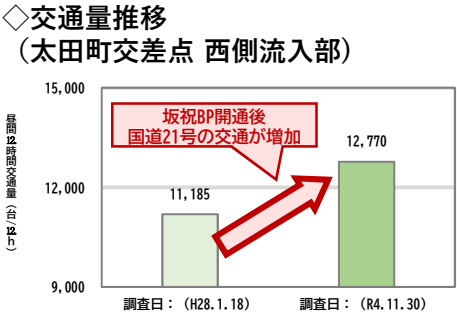
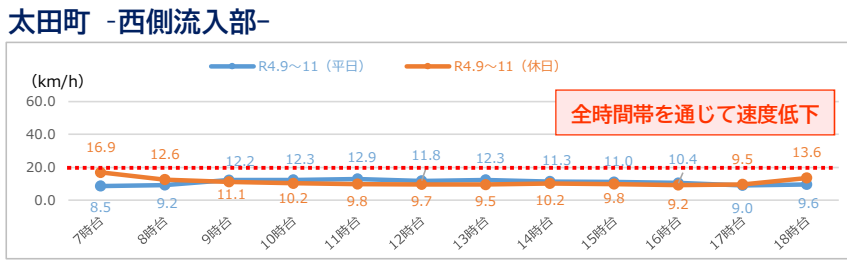


出典：国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所一般国道41号美濃加茂バイパス（道路事業）説明資料



出典：国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所一般国道41号美濃加茂バイパス（道路事業）説明資料

<太田町・太田町北一中交差点に渋滞が発生（旅行速度）>



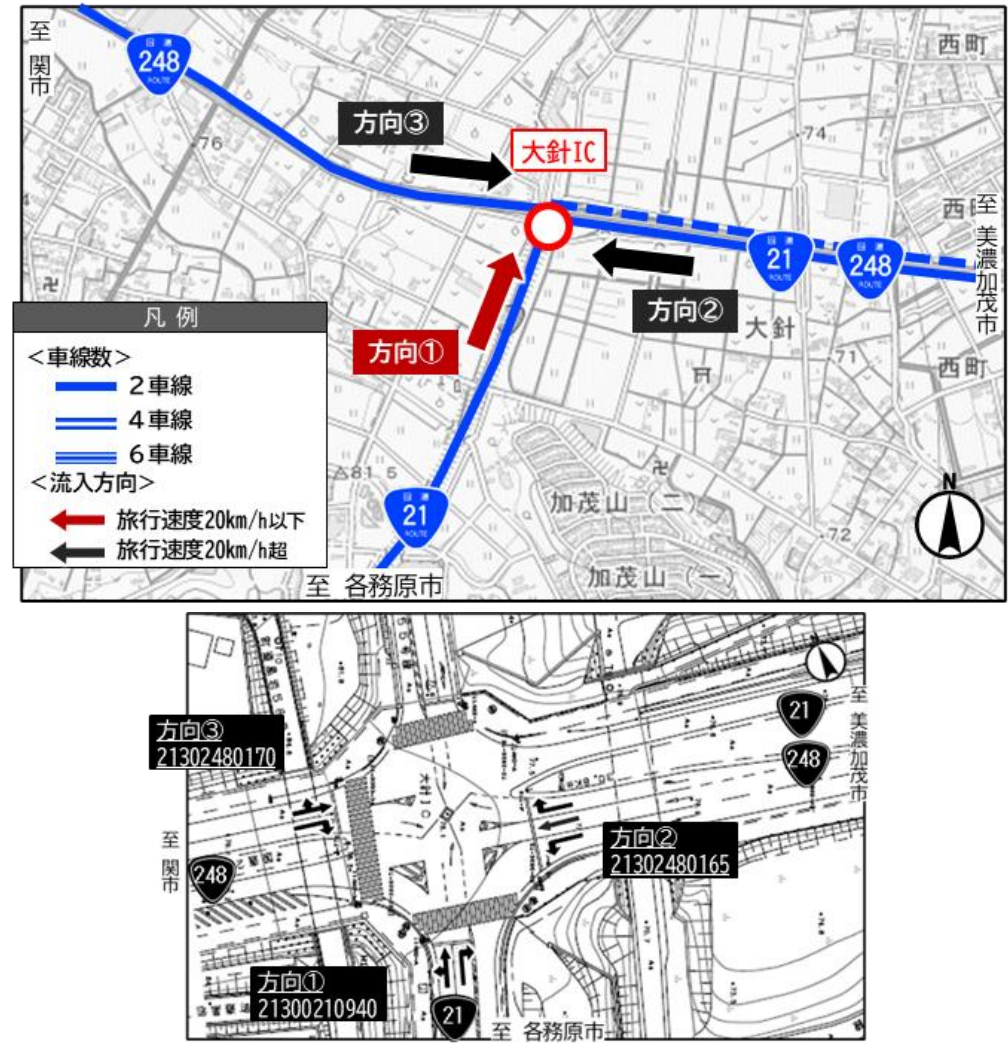
データ：ETC2.0データ R4.9~11

4. 交通状況のモニタリング

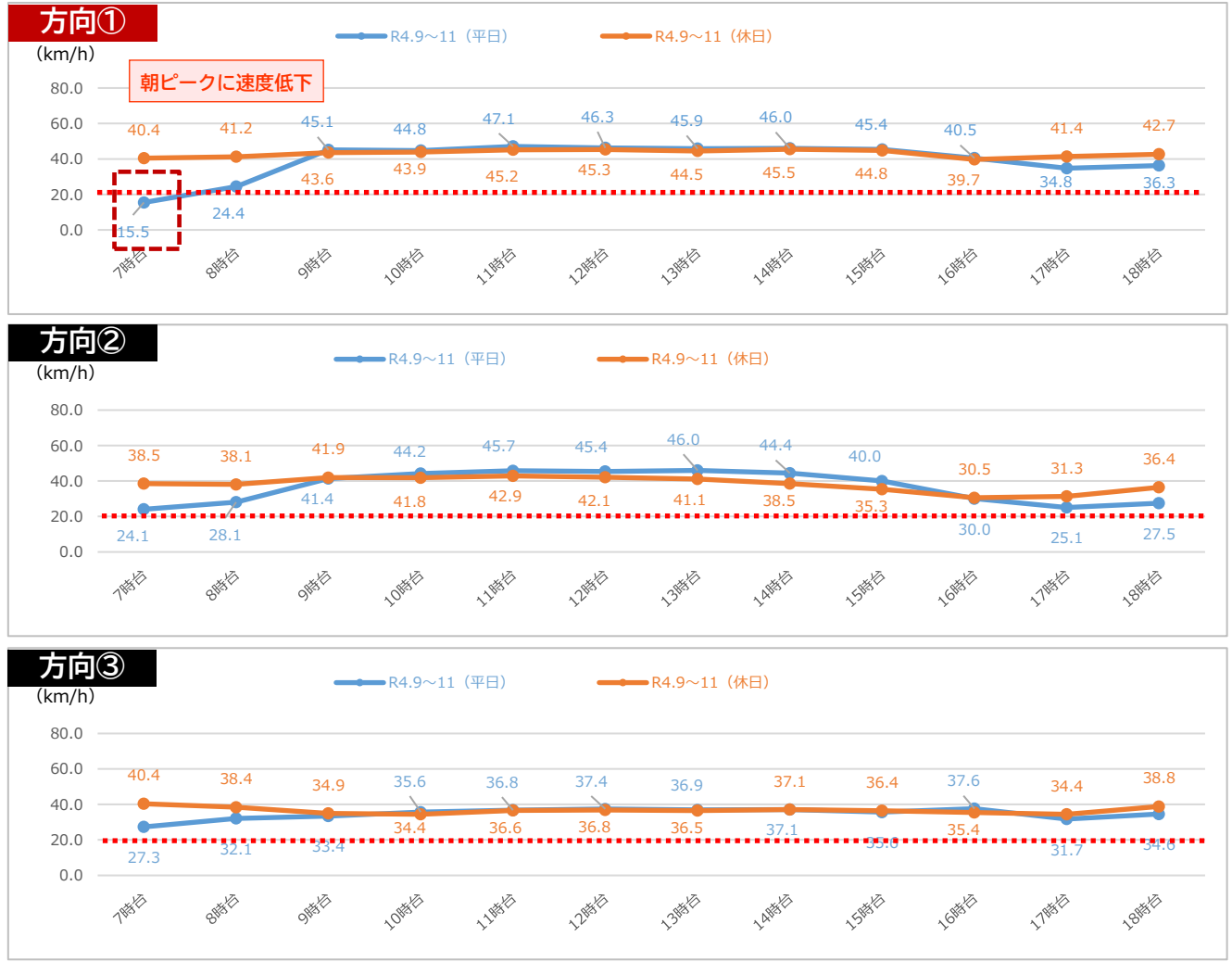
4-3 主要渋滞箇所の追加 (5)追加候補箇所の速度状況 ①岐阜都市圏 <大針IC> ※判定軸：3A軸に該当

- 渋滞方向：方向①（南側）において朝ピーク時に旅行速度が低下。
- 渋滞要因：坂祝バイパス開通後、坂祝～各務原間の交通流動の増加や企業進出による工場事業所数等の増加に伴い、当該交差点に交通が集中し、渋滞が発生。

<位置図>



<速度変動図>



<渋滞損失時間>

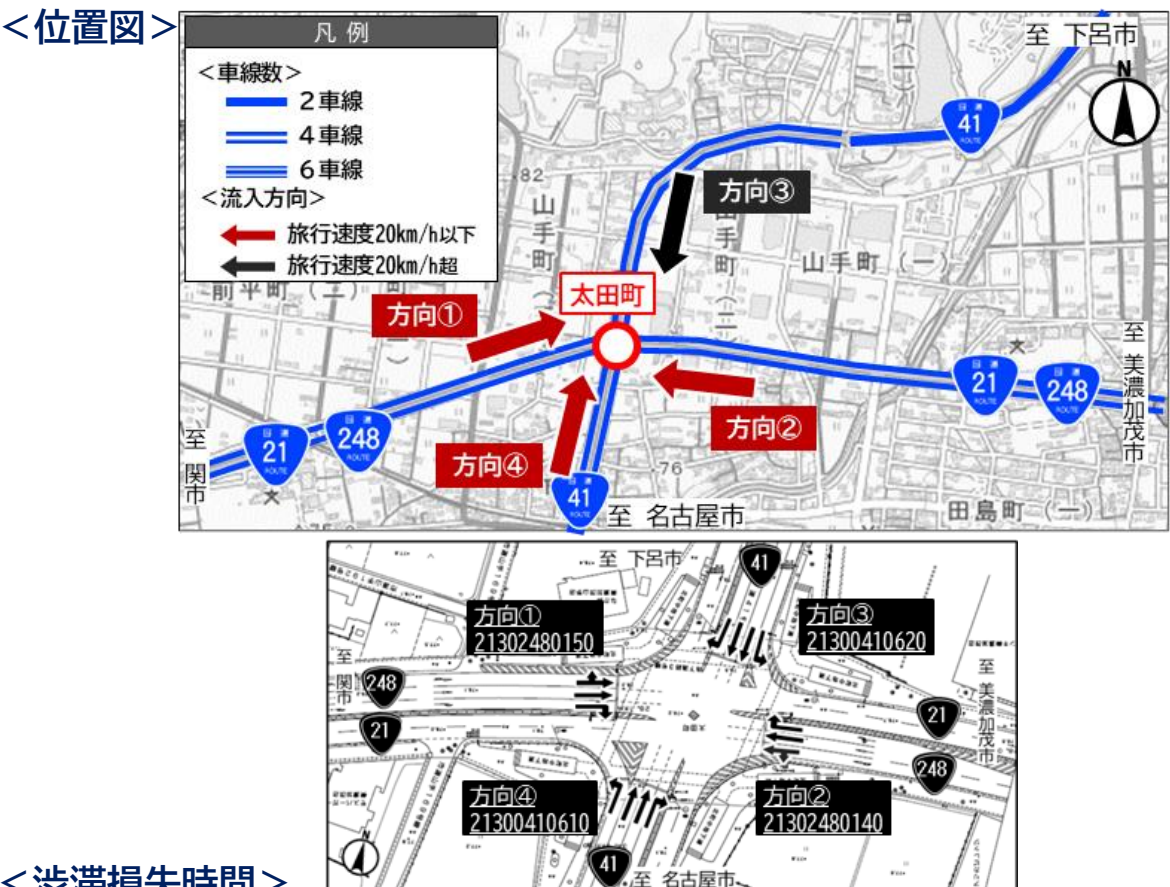
	方向①	方向②	方向③	閾値	判定
方向別 (人時間/日)	330.8	77.4	19.8	200※1	3A軸に該当
交差点損失時間 (人時間/年)	145,271			300,000※2	-

※1：方向別損失時間の閾値：交差点損失時間の閾値より算定（交差点損失時間を方向、日数で除した数値）
 ※2：交差点損失時間の閾値：当該交差点は東海環状内側圏域のため、30万人時間/年以上

4. 交通状況のモニタリング

4-3 主要渋滞箇所の追加 (5)追加候補箇所の速度状況 ①岐阜都市圏 <太田町交差点> ※判定軸：2軸、3A軸、3B軸に該当

- 渋滞方向：方向①（西側）、方向④（南側）において、慢性的に旅行速度が低下。また、方向②（東側）において、平日は朝・夕ピーク時、休日は日中に旅行速度が低下。
- 渋滞要因：周辺の交通ネットワーク整備によるアクセス性の向上、企業進出による工場事業所数等の増加、市街化区域拡大による人口増加等に伴い、当該交差点に交通が集中し、渋滞が発生。



<渋滞損失時間>

	方向①	方向②	方向③	方向④	閾値	判定
方向別 (人時間/日)	176.4	118.8	388.1 ^{※1}	262.8	200 ^{※2}	3A軸に該当
交差点損失時間 (人時間/年)	345,343				300,000 ^{※3}	2軸に該当

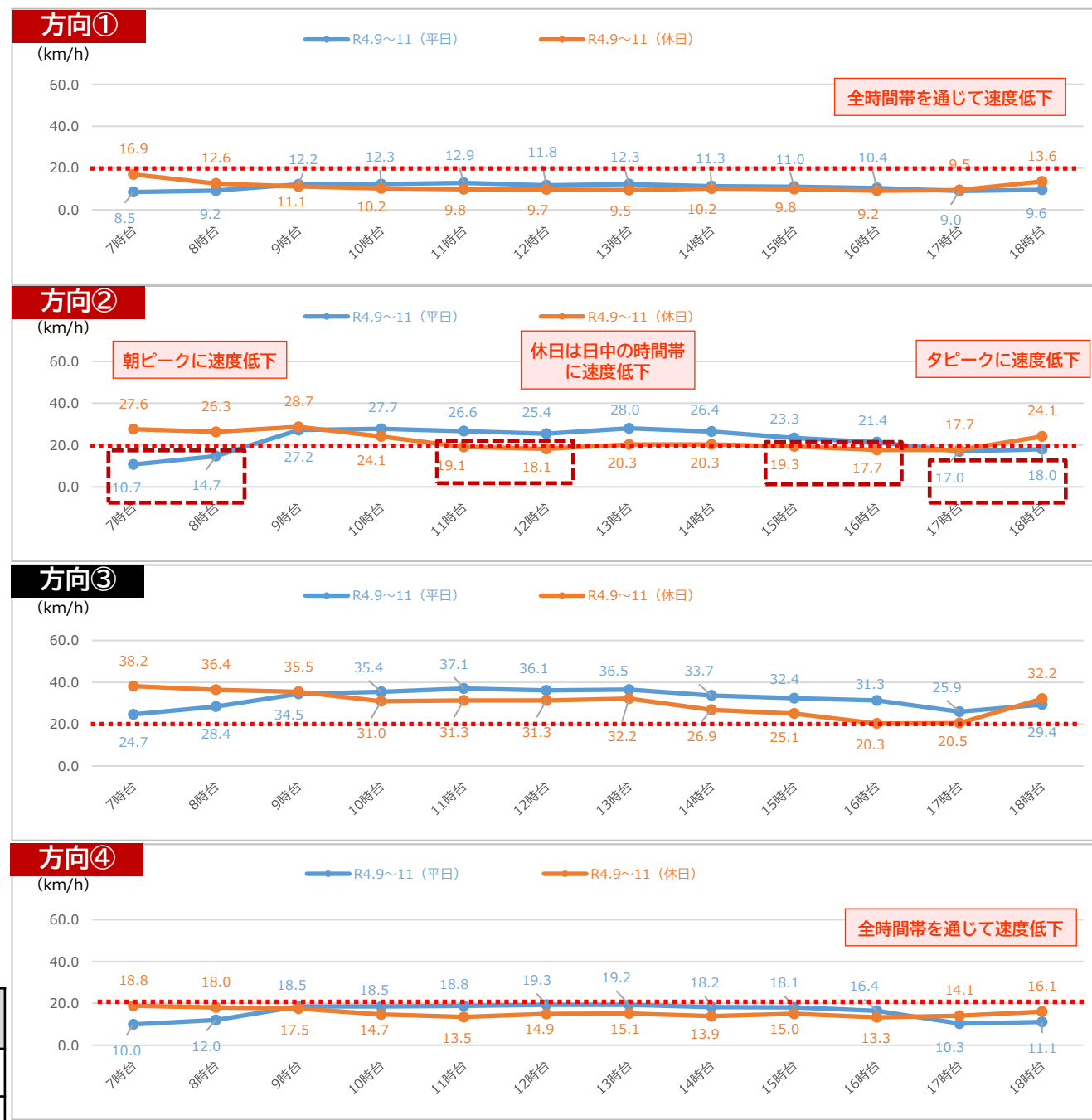
※1：方向③はピーク時の方向別の最低旅行速度が20km/h超のため3A軸には非該当
 ※2：方向別損失時間の閾値：交差点損失時間の閾値より算定（交差点損失時間を方向、日数で除した数値）
 ※3：交差点損失時間の閾値：当該交差点は東海環状内側圏域のため、30万人時間/年以上

<基準旅行速度との速度差 (休日)>

	基準旅行速度 (km/h)	上段：時間別旅行速度差(km/h)										下段：時間別旅行速度(km/h)		判定												
		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時													
方向①	39.7	22.8	27.1	28.5	29.4	29.9	30.0	30.2	29.5	29.8	30.5	30.2	26.1	16.9	12.6	11.1	10.2	9.8	9.7	9.5	10.2	9.8	9.2	9.5	13.6	3B軸に該当
方向②	39.7	12.1	13.4	11.0	15.6	20.6	21.5	19.4	19.4	20.3	22.0	22.0	15.6	27.6	26.3	28.7	24.1	19.1	18.1	20.3	20.3	19.3	17.7	17.7	24.1	
方向③	54.1	15.9	17.6	18.6	23.1	22.7	22.8	21.9	27.2	29.0	33.8	33.6	21.9	38.2	36.4	35.5	31.0	31.3	31.3	32.2	26.9	25.1	20.3	20.5	32.2	-
方向④	49.5	30.7	31.5	32.0	34.8	36.0	34.6	34.4	35.6	34.5	36.2	35.4	33.4	18.8	18.0	17.5	14.7	13.5	14.9	15.1	13.9	15.0	13.3	10.3	11.1	3B軸に該当

：基準旅行速度との速度差が20km/h以上の時間帯

<速度変動図>



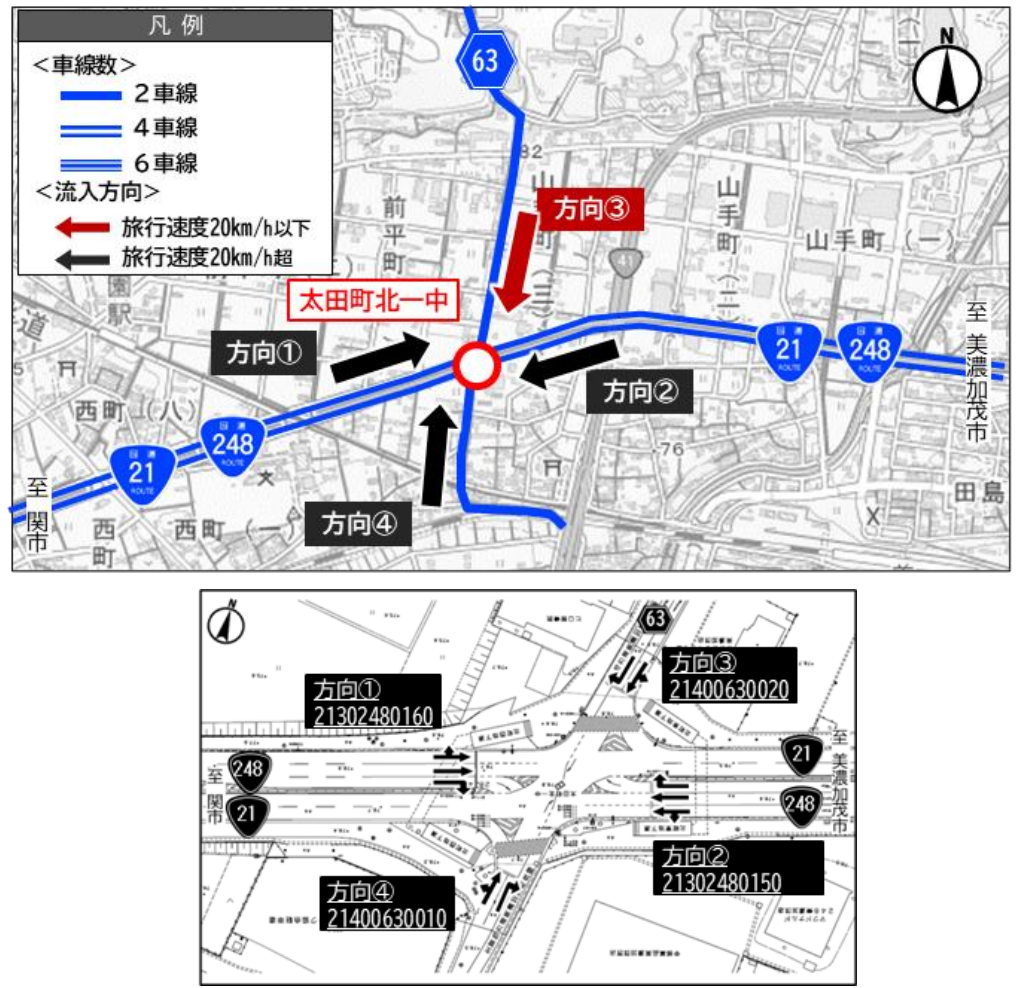
※基準旅行速度との速度差が20km/h以上の時間帯が8時間以上の場合、3B軸に該当
 ※方向③は基準旅行速度との速度差が20km/h以上の時間帯が9時間あるが、旅行速度が20km/h超のため非該当

4. 交通状況のモニタリング

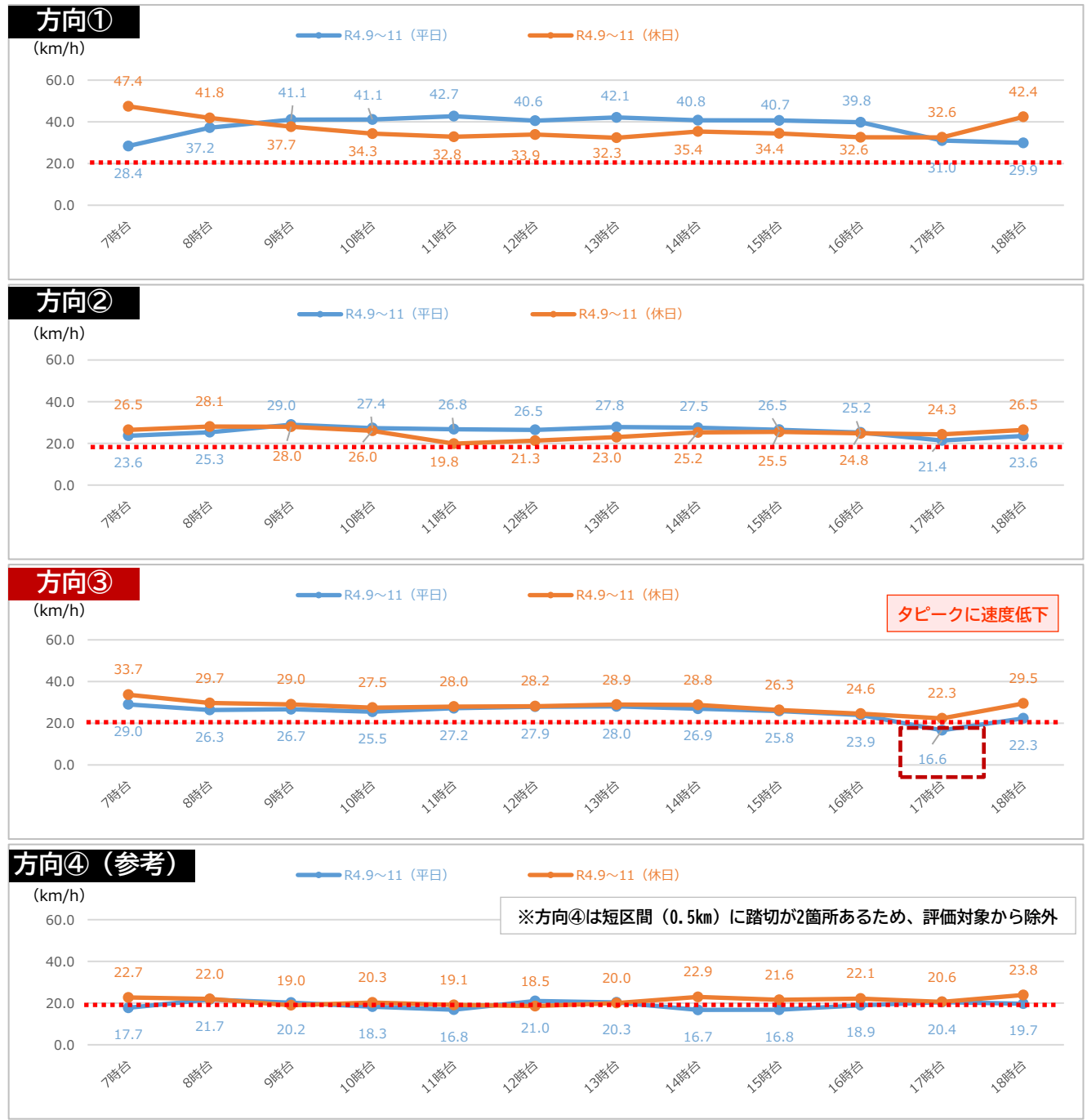
4-3 主要渋滞箇所の追加 (5)追加候補箇所の速度状況 ①岐阜都市圏 <太田町北一中交差点> ※判定軸：3A軸に該当

- 渋滞方向：方向③（北側）において、夕ピーク時に旅行速度が低下。
- 渋滞要因：周辺の交通ネットワーク整備によるアクセス性の向上、企業進出による工場事業所数等の増加、市街化区域拡大による人口増加等に伴い、当該交差点に交通が集中し、渋滞が発生。

<位置図>



<速度変動図>



<渋滞損失時間>

	方向①	方向②	方向③	方向④	閾値	判定
方向別 (人時間/日)	163.8	36.3	259.6	100.1	200※1	3A軸に該当
交差点損失時間 (人時間/年)	204,322				300,000※2	-

※1：方向別損失時間の閾値：交差点損失時間の閾値より算定（交差点損失時間を方向、日数で除した数値）
 ※2：交差点損失時間の閾値：当該交差点は東海環状内側圏域のため、30万人時間/年以上

5. TDM施策の実施内容・予定

5. TDM施策の実施内容・予定

(実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部)

5-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定 (1)R4年度社会実験の概要

- 朝の通勤時間帯(8時前後)を中心に慢性的な渋滞が発生する国道21号を始めとした岐阜市内の道路を対象に、渋滞緩和を目的としてTDM社会実験を実施。
- TDM社会実験、実施期間の行動変化や交通状況の変化を把握するため、アンケート調査を実施。(調査期間:R4.11.28(月)~12.20(火))
- 結果として、1,236のサンプル数を取得。交通面や生活面での改善効果に関わる多くの意見を取得。

<R4年度TDM施策試行の実施概要>

■実施概要

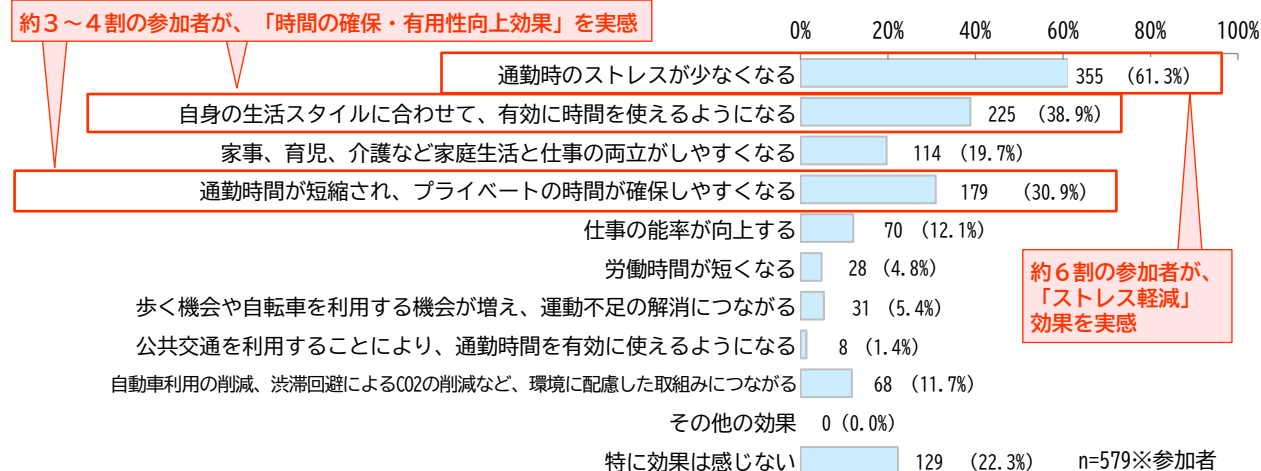
項目	内容
実施目的	○朝の通勤時間帯(8時前後)を中心に慢性的な渋滞が発生する国道21号を始めとした岐阜市内の道路の渋滞緩和を目的として実施
実施期間	○2022年11/28(月)~12/9(金) ※集中実施日:12月1日(木)、12月8日(木)
対象者	○国道21号沿線(岐阜市、大垣市、各務原市、瑞穂市、岐南町)の行政(国県市)・企業のうち、岐阜市内を発着する道路利用者 ※R3年度TDM試行実施の課題を踏まえ、国道21号に限らず岐阜市周辺も含めた岐阜市内の発着交通に対象を拡大(参加者数:579名)
実施内容	① 時差出勤の導入 ② 利用経路の変更 ③ テレワークの活用 ④ 公共交通機関の利用
周知方法	○社会実験の対象者に対して、実施意図・理解を深めていただくため、様々な周知方法で社会実験に関する情報を発信した <周知方法> ・リーフレットの配布 ・関係機関HPへの掲載 ・SNSによる発信 ・対面説明の実施 ・WEB説明会の開催 ・道路情報板への表示



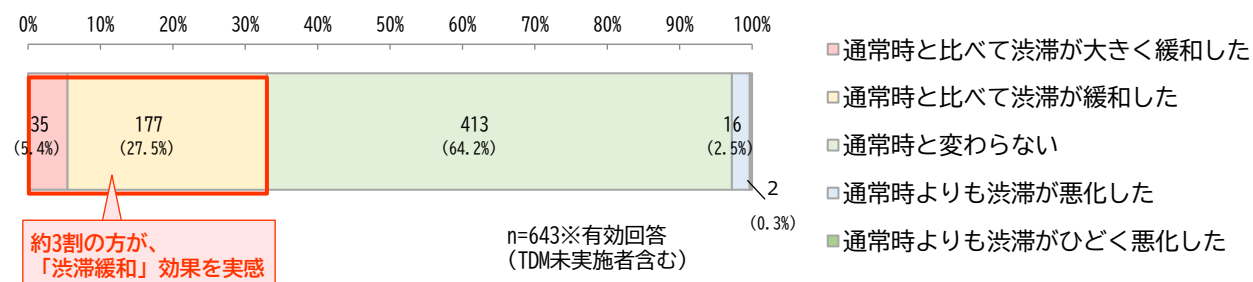
▲リーフレット

<R4年度TDM施策試行の効果>

■TDM社会実験 実施期間中に実感した効果(市内全体)



■TDM社会実験 実施期間中に実感した効果(国道21号)



■TDM社会実験に対する自由意見(抜粋)

時差出勤の推進は、とても広範囲にわたるいい影響を与えると考えているので、もっとアピールしていただきたいです。渋滞の緩和という交通面の効果だけではなく、生活面においても良いことづくめだと思います。お金がかからない取組であるので、なお推奨されるべきです。



岐阜市在住 30代 男性 公務員



瑞穂市から県庁まで、7時台前半では通常40分程度かかりますが、対象エリア拡大による渋滞の解消効果が窺え、期間中同じ時間帯で、10分ほど早く到着することができました。

瑞穂市在住 40代 男性 公務員

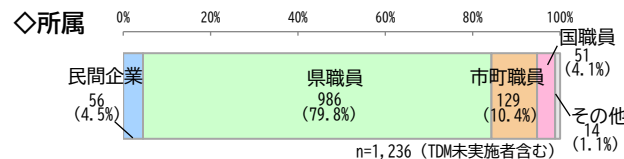
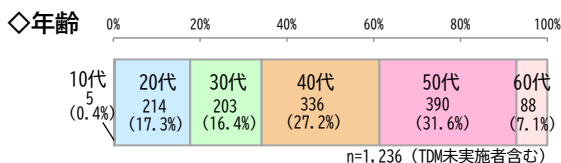
TDM施策の実施における所属の理解が希薄であることが課題であると感じています。



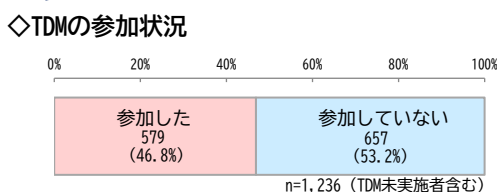
岐阜市在住 60代以上 男性 公務員

<R4年度TDM施策試行の実施結果>

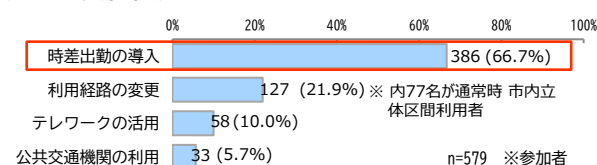
■アンケート回答者属性



■参加状況



◇TDMの実施状況



5. TDM施策の実施内容・予定

(実施主体:国土交通省、岐阜県、岐阜市、岐阜県警察本部)

5-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定 (2)R4年度社会実験から見た課題とR5年度の実施方針・取組内容(案)

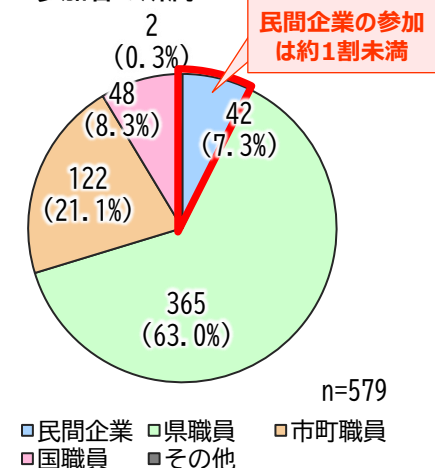
- R4年度は対象エリアを拡大したことによる一定の効果が確認できたが、渋滞緩和効果を更に高めるためには、TDMの認知向上、社会全体での機運上昇、参加企業等における社内の理解醸成のために継続して広報していくことが重要。
- 上記を踏まえ、R5年度は「岐阜県 TDM プロジェクト(仮称)」として、特定のエリア・利用者の縛りを設けずに継続的な取組として位置付けることにより、TDMの取組自体の認知向上、社会全体としての渋滞対策に関する機運向上を図り、TDMの習慣化を目指す。

<民間企業のTDM施策の認知・参加状況・協力意向>

- TDM施策参加状況は1割未満と低い。
- TDM施策の実施について、約8割が認知せず。
- 現在、時差出勤・在宅勤務等を実施していない企業のうち、約8割の企業ではそういった制度が整備されていない。
- 時差出勤等の施策が定着しておらず、所属内での理解が希薄である。一方で、TDM施策を継続的に実施とした場合、約7割の企業が協力意向あり。

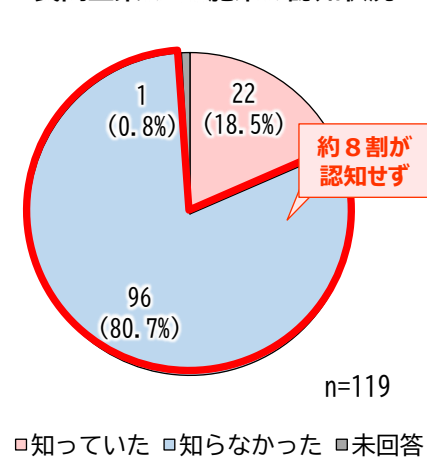
➤ 認知向上、社会全体での機運上昇、参加企業等における社内の理解醸成のために継続して広報していくことが重要。

<参加者の所属>



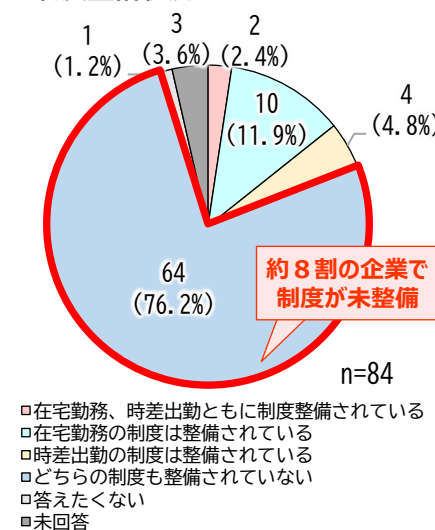
民間企業の参加は約1割未満

<民間企業のTDM施策の認知状況>



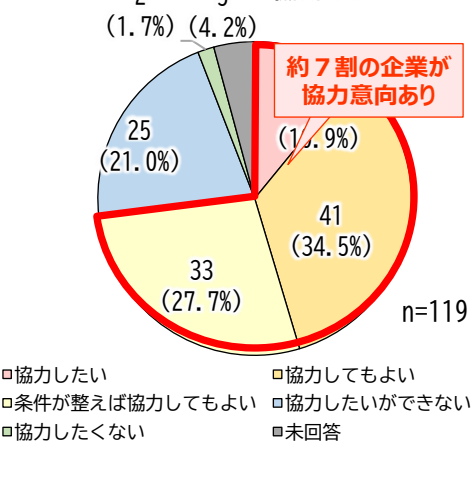
約8割が認知せず

<制度整備状況>



約8割の企業で制度が未整備

<TDM施策を継続的に実施する場合協力したいか>



約7割の企業が協力意向あり

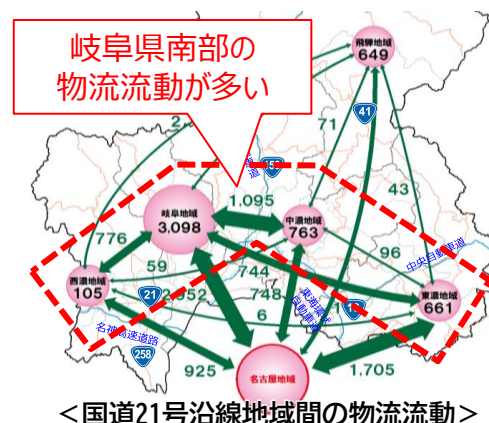
<民間企業等の理解醸成に関する課題>

- 時差出勤・在宅勤務等の制度が未整備な企業も多く、企業の参加率が低い。
- 企業では、子会社だけでは施策への対応が難しく、岐阜市内限定では会社の理解醸成が困難。
- 岐阜県南部の物流流動は多いため、より広域に理解醸成を図る必要。



『運送会社』と『社内』の理解・協力が必須である。会社も含めた整備が必要である。また、お客様に対して影響がでなければ可能である。

<TDM施策に協力しやすい条件について>



<R5年度の実施方針>



エリアの縛りを設けずに継続的な取組へとシフト

- TDMが一時的な取組に留まらないよう継続的な取組へとシフト。
- 登録制とすることで、継続的なTDM施策を推進。



TDMの認知向上に向けた広報 (TDMの習慣化)

- TDM施策としての分かりやすさを向上。
- 企業・自治体等への説明や各種媒体を活用した広報を継続的に実施。
- 幅広い対象に向けた周知方法を検討し、TDMの認知向上、社会全体としての渋滞対策に関する機運向上を図る。

- ▶ TDMを広く浸透させる事で、岐阜県内の幅広いエリアの渋滞緩和を目指す。
- ▶ 面的に取り組むことが、市内立体化施工時の渋滞緩和にも寄与。

R5年度取組内容 (案)

- プロジェクトのタイトル・キャッチコピーの検討
- プロジェクトの公開・協力依頼
 - ・プロジェクトを公開し、特定のエリア・対象者の縛りは設けずに、広く企業・自治体等による参加・協力を促す。
 - ・プロジェクトは参加登録制として、登録した企業・自治体等はHP等で公開する。(インセンティブ付与)
- TDMに関する広報
 - ・HPの作成、商業施設や道の駅でポスター・チラシ等の配布、広報内容の充実化など、幅広い広報を行う。
- 定期アンケートによるTDM実施状況のモニタリング
- 可茂エリアにおけるTDMの実施検討

等

時と道と手段。ルートは1つじゃない。



▲タイトル・キャッチコピーの例 (出典:岡山国道事務所)

5. TDM施策の実施内容・予定

(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)

5-2 東濃圏域のTDM施策の実施内容・予定 (1)大規模商業施設周辺における休日TDMの検討

- R4年度は、年末年始の渋滞対策として、国道19号の交通状況を配信する特設サイトでライブ配信し、関係機関：HPへのリンク設定、ポスター、デジタルサイネージで情報提供した。 ※イオンモール土岐では交通状況配信用モニターも設置
- R5年度は、昨年度の取り組みを継続し、画像解析を活用した交通状況分析や経済行動学における「ナッジ」※などを活用した戦略的な情報提供などによる、情報提供方法の見直しを図るとともに、関係機関と協同した取り組みを検討する。

<R4年度の取り組み結果>

■ 設置箇所

【事務所：外観】

カメラ設置箇所

【設置状況】

■ 配信状況

交通状況配信用：特設HP

イオンモール土岐

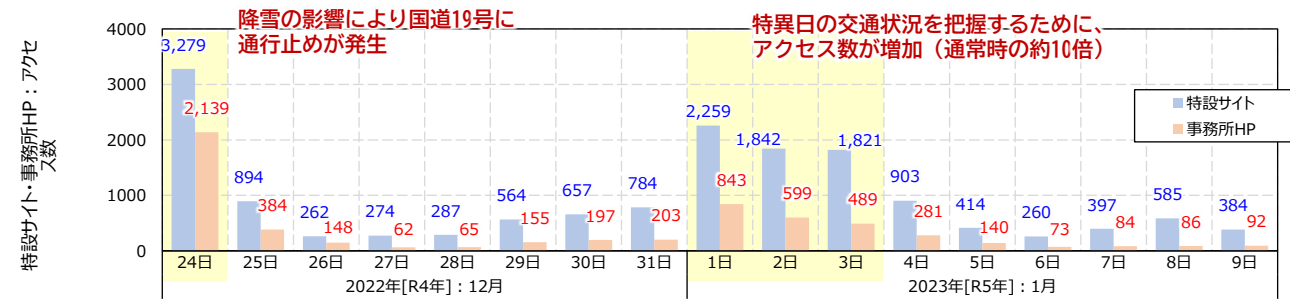
交通状況配信用モニター

ポスターの設置状況

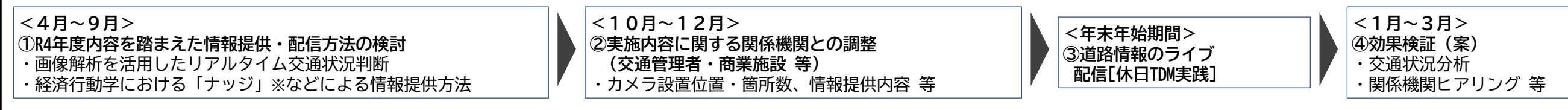
■ 取組結果

本取組に起因する交通変化は明確に観測されなかったが、平常時と比べて約10倍のアクセス数があり、交通状況に関心が高いことが示された。

配信時期：令和4年12月24日～令和5年1月9日 ※17日間
 設置台数：1台・・・多治見砂防国道事務所 屋上
 ↳ 弁天町交差点付近の交通状況を配信
 配信方法：特設HPを開設し、交通状況をライブ配信
 ↳ 関係機関HPや掲載するポスター[二次元バーコード]から特設HPにアクセス (デジタルサイネージにも動画配信)
 活用方法：HP上で交通状況を動画配信することにより、道路利用者に混雑状況を把握してもらい、迂回や時間変更を促す



<R5年度の取り組み事項>



※「ナッジ」とは・・・
 行動科学の知見から、望ましい行動をとれるよう人を後押しするアプローチのこと。
 多額の経済的インセンティブや罰則といった手段を用いるのではなく「人が意思決定する際の環境をデザインすることで、自発的な行動変容を促す」のが特徴。

5. TDM施策の実施内容・予定

(実施主体:国土交通省、高山市)

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

- 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。
- 市中心地の市営駐車場で一部事前予約制を実施するほか、郊外への臨時駐車場開設及びシャトルバスを運行するとともに、ドライバーに対して道路情報板による渋滞情報及び中部縦貫自動車道への迂回誘導を実施。
- 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>



<渋滞対策に関する広報ポスター掲載【新規】>



道の駅など現地に渋滞対策の取組を掲示し、対策実施を周知

<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>

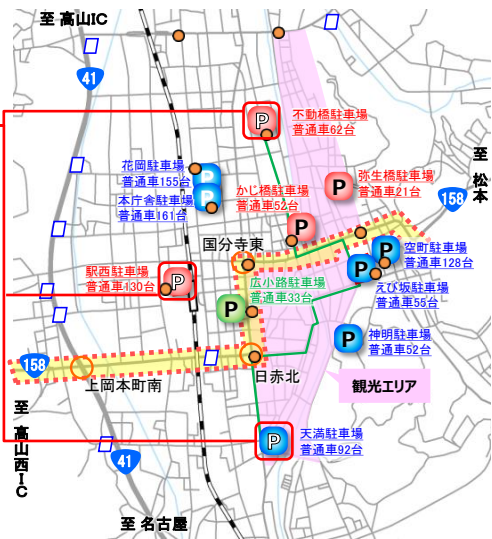
R5年度
10~12月の土・日・祝日(27日間程度)

普通車:各駐車場 10マス
観光バス:不動橋 5マス

○予約システムの改良
・予約者からのキャンセル操作
・入庫時のチェックイン機能導入
○駐車場スタッフの作業簡略化

凡例

- まちなか駐車場
- フリンジ駐車場
- 高山市施設振興公社管理
- 高山市商店街振興組合連合会管理
- 飛騨地域地場産業振興センター管理
- 主要渋滞箇所
- 渋滞発生区間
- 匠バス南北線
- 案内看板設置箇所
- 誘導員配置位置



<仮設情報板による満空情報の表示>

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 駐車場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) ③再開 ○駐車場リアルタイム満空情報の提供 ④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	高山市
④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

■ 観光渋滞対策実施期間

- 【お盆】 8/11~8/15
- 【秋の高山祭】 10/9~10
- 【駐車場事前予約】 10~12月の土・日・祝日 (27日間)