

令和6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6年8月8日(木) 10:30～
場 所：岐阜国道事務所 南棟2F 大会議室

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6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

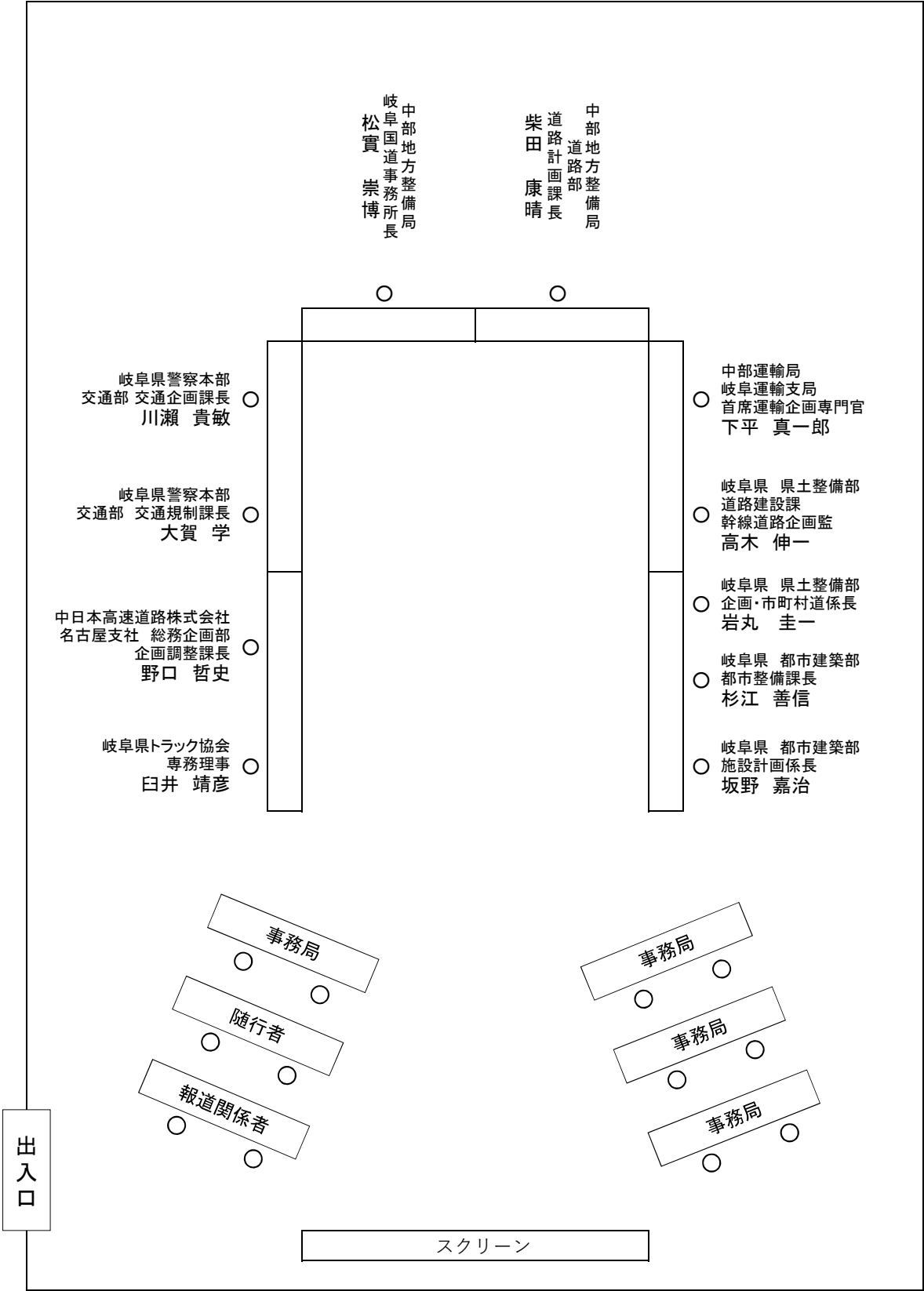
令和6年度 第1回 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 出席者名簿

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 寛 崇博	
委 員	中部地方整備局	道路部 道路計画課長	柴田 康晴	<随行>道路計画課 技官 田中 真尋
	中部地方整備局	道路部 地域道路課長	小川 喜睦	WEB出席
	中部地方整備局	道路部 交通対策課長	飯田 明弘	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 <随行>計画課長 佐藤 勉
	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 <随行>計画課長 森下 直也
	中部運輸局	岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	下平 真一郎	
	岐阜県警察本部	交通部 交通企画課長	川瀬 貴敏	
	岐阜県警察本部	交通部 交通規制課長	大賀 学	<随行>施設係長 坂 博幸
	岐 阜 県	県土整備部 道路建設課長	苅田 健	<代理>幹線道路企画監 高木 伸一 <随行>企画係長 木村 聡洋 技師 澁谷 真由
	岐 阜 県	県土整備部 道路維持課長	所 充士	<代理>企画・市町村道係長 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> 広域交通係長 市橋 ますみ
	岐 阜 県	都市建築部 都市整備課長	杉江 善信	
	岐 阜 県	都市建築部 都市政策課長	渡辺 彰	<代理> 施設計画係長 坂野 嘉治
	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	野口 哲史	
	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	WEB出席
オ ブ ザ ー バ ー	岐阜県トラック協会	専務理事	臼井 靖彦	
	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6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

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
21. 令和 5 年 8 月 4 日一部規約改正
22. 令和 6 年 ○月 ○日一部規約改正

**岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会
構 成 員**

区 分	所 属 機 関	所属部署および役職
会 長	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所長
委 員	国土交通省中部地方整備局	道路部 道路計画課長
		道路部 地域道路課長
		道路部 交通対策課長
		建政部 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	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	交通事故分析官
		交通部 交通規制課	交通管制センター所長
	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	企画・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㈱ 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6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

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

1

12

17

31

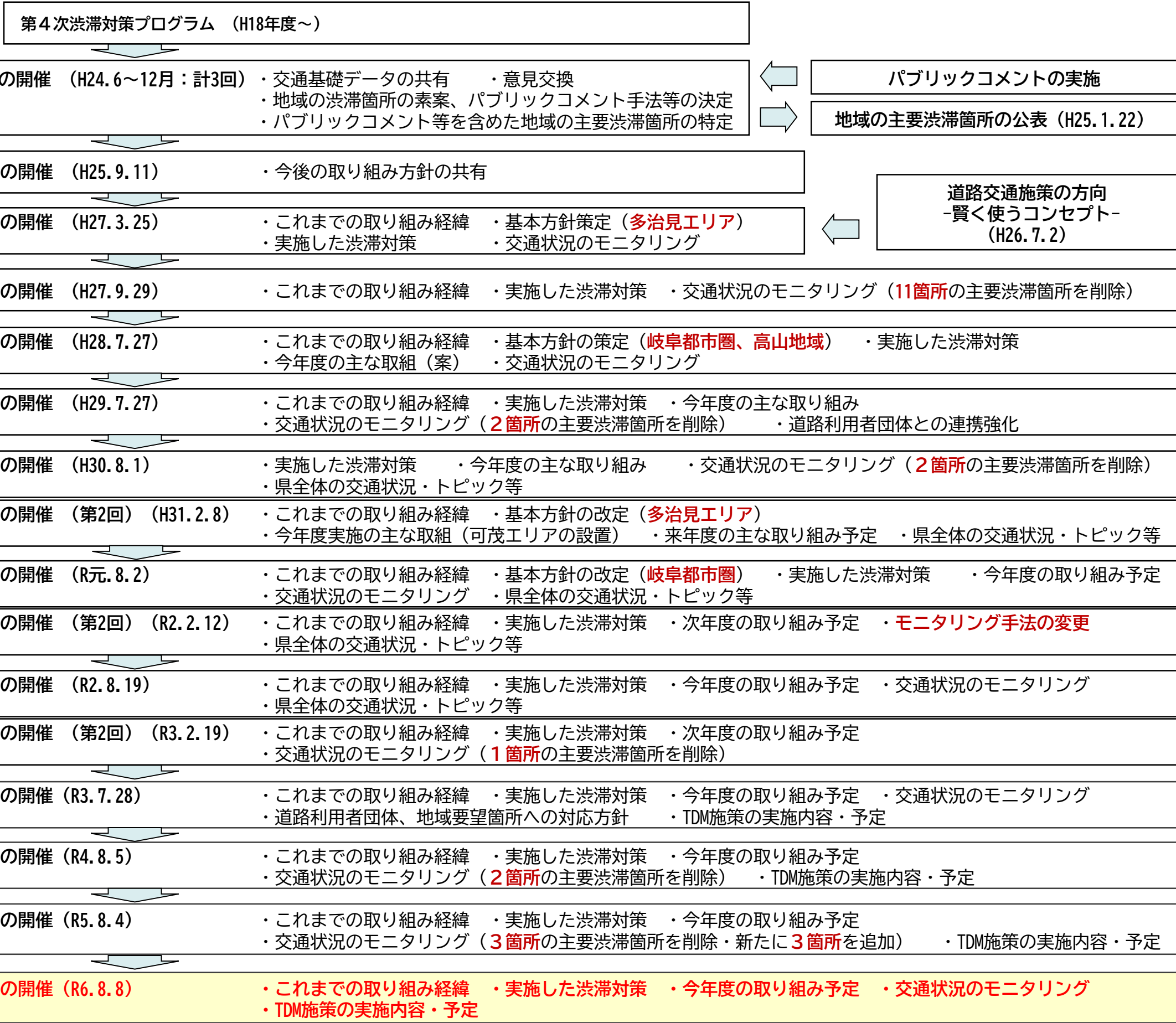
36

令和6年8月8日

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

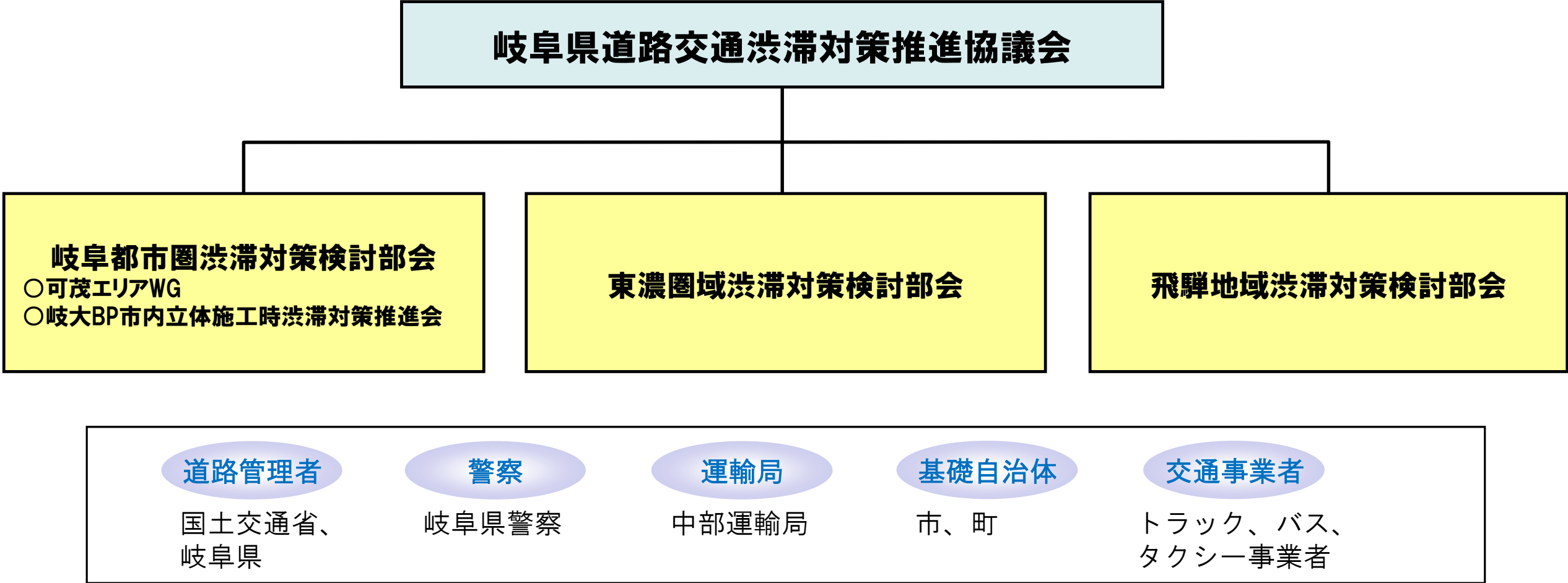
1-2 検討体制等

(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	21 区間	69 箇所
	※49箇所が含まれる	※50箇所が含まれる	

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)
- R5年削除箇所 (3箇所)
- R5年追加箇所 (3箇所)

- 箇所
- ◆ 箇所（踏切）

区間

エリア

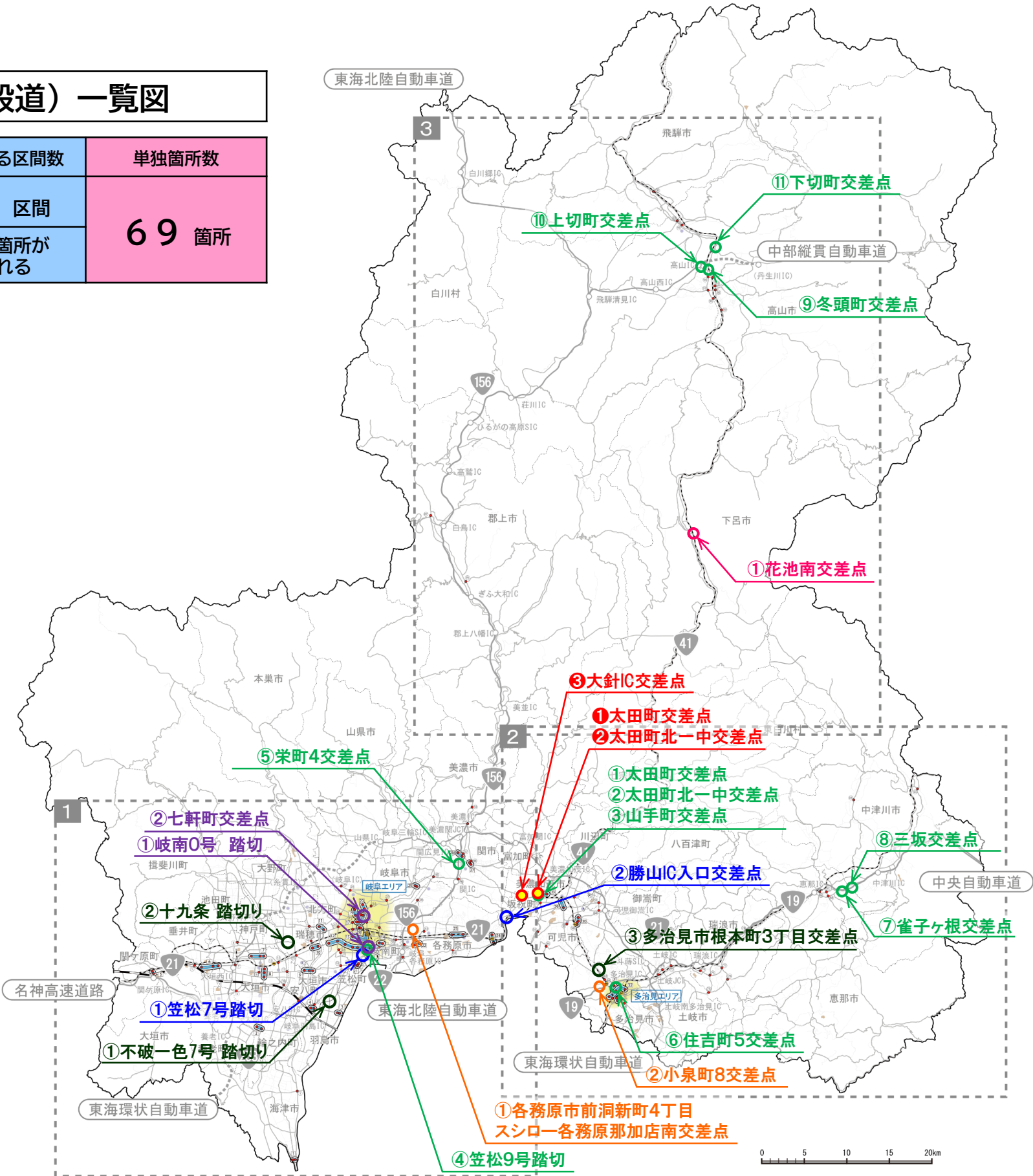
<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

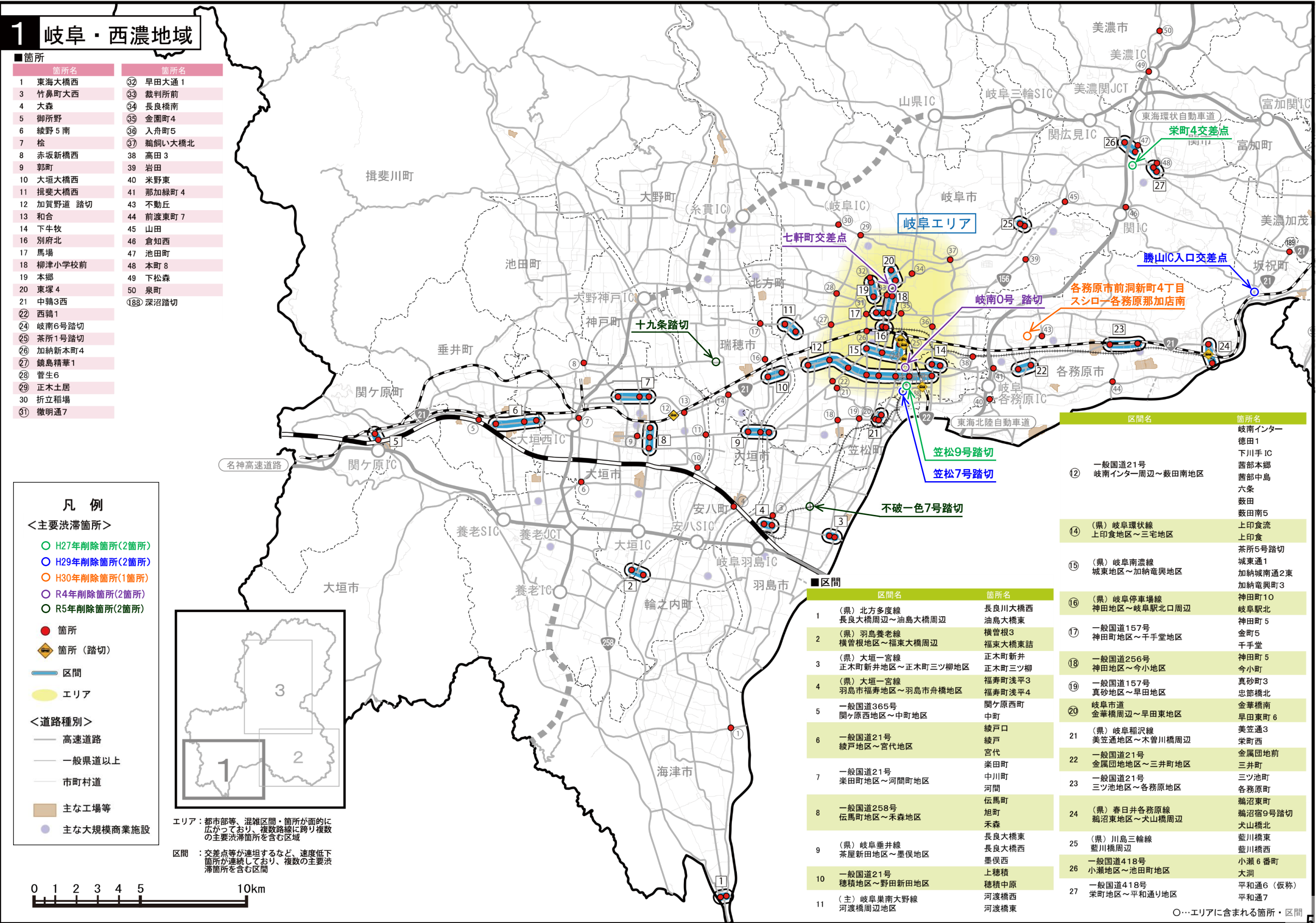
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

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

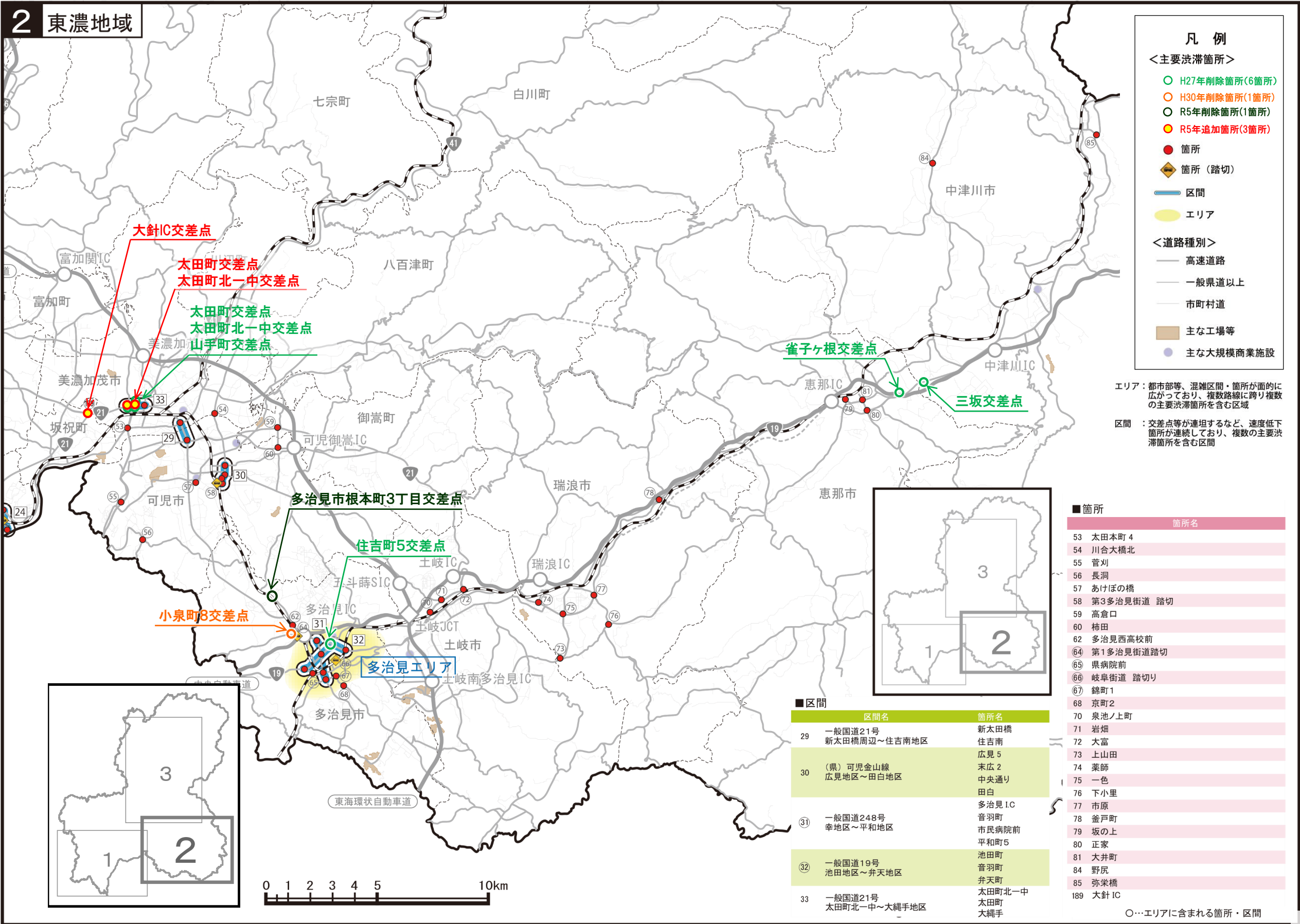
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

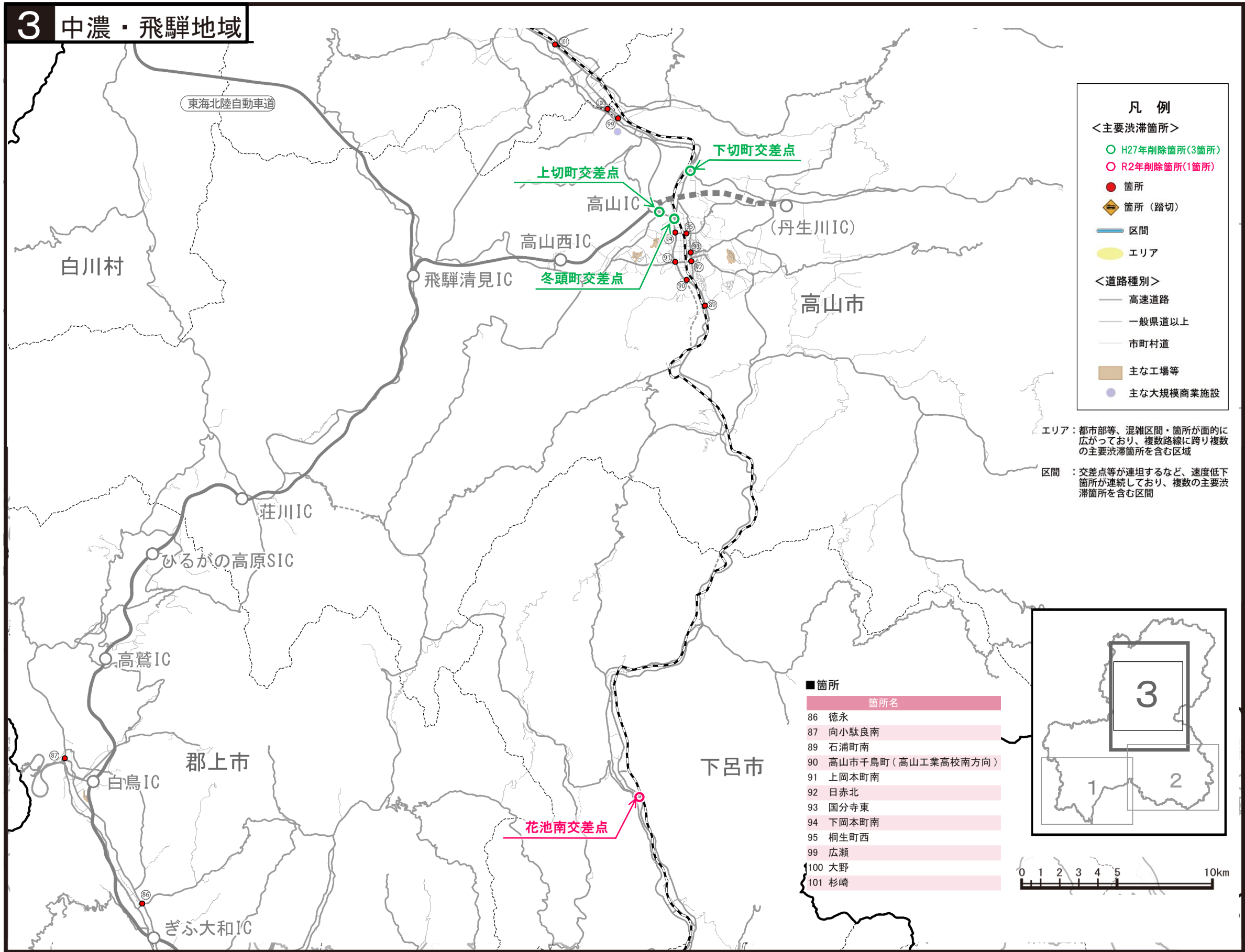


地域の主要渋滞箇所(拡大図) ① 岐阜・西濃地域



地域の主要渋滞箇所(拡大図) ② 東濃地域





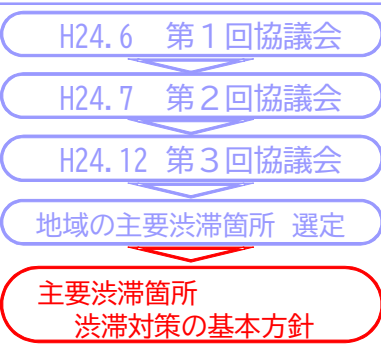
1. これまでの取り組み経緯

1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針（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、「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



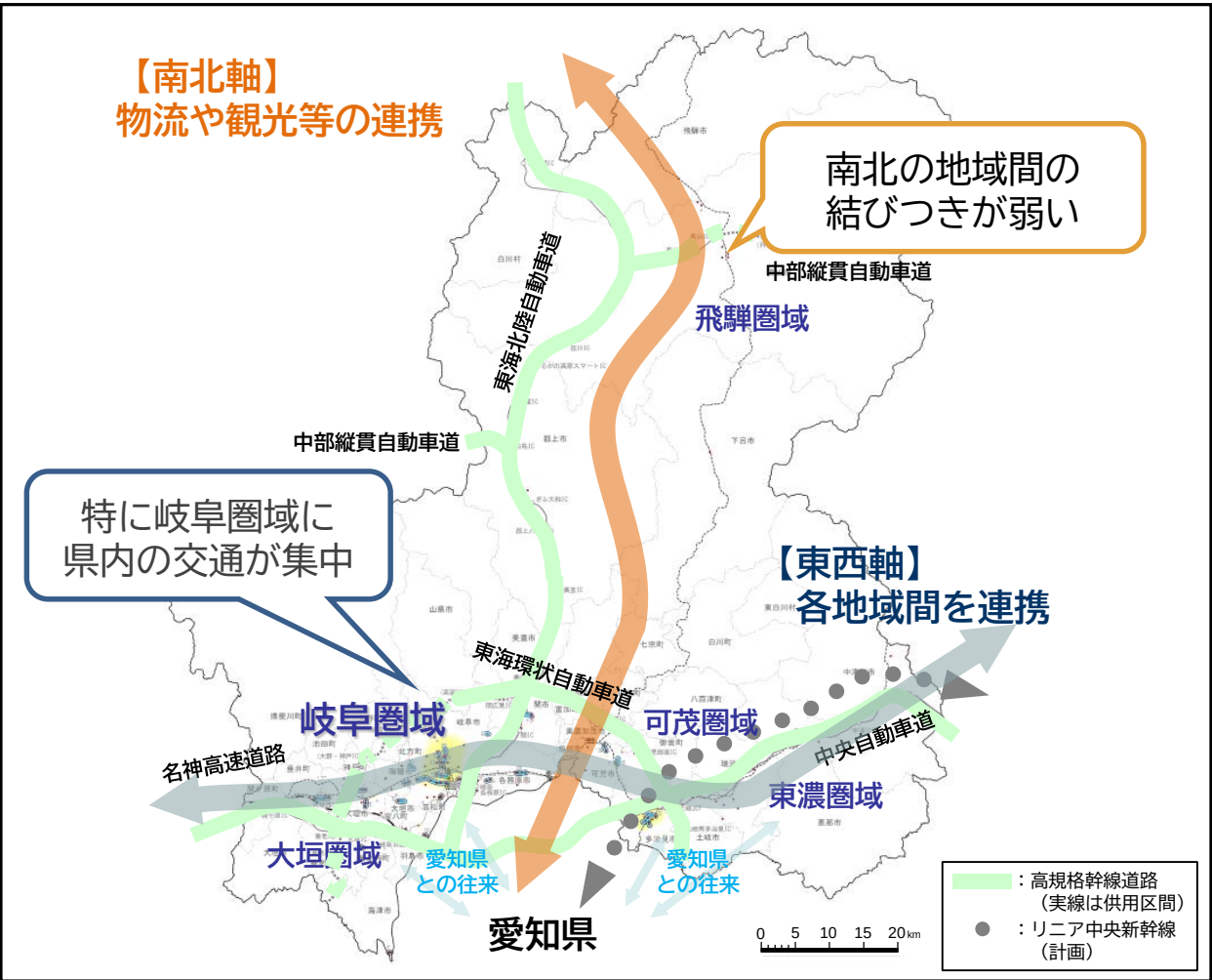
1. 岐阜県の概況

	概要
岐阜県の状況	- 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	- 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	- まちなかの公共交通を確保するため、商業集積地帯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	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)

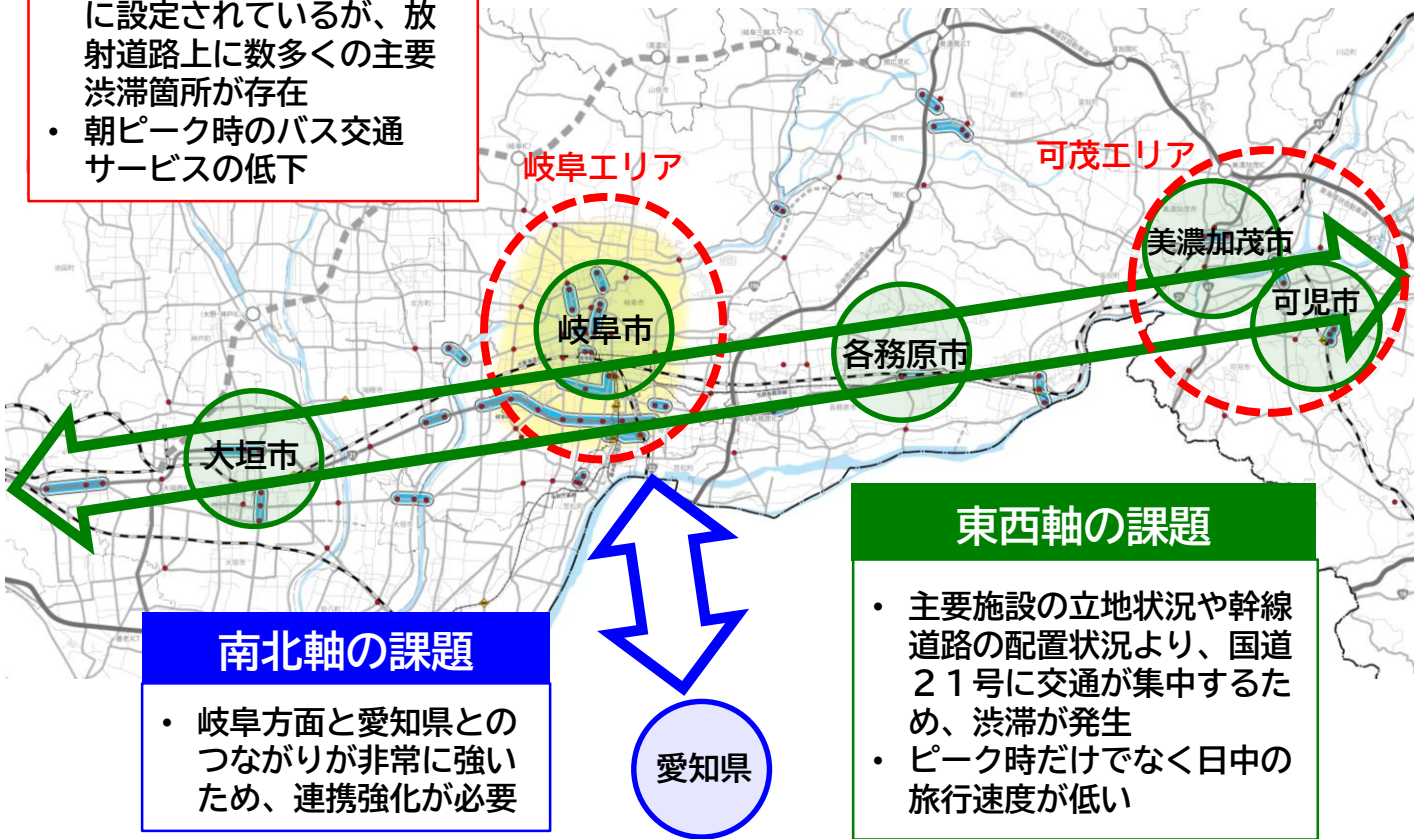
(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・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	・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。

(2) 岐阜都市圏の課題

岐阜市中心部の課題

- ・幹線バス路線は放射道路に設定されているが、放射道路上に数多くの主要渋滞箇所が存在
- ・朝ピーク時のバス交通サービスの低下



東西軸の課題

- ・主要施設の立地状況や幹線道路の配置状況より、国道21号に交通が集中するため、渋滞が発生
- ・ピーク時だけでなく日中の旅行速度が低い

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

(検討部会体制)[※]

道路管理者	基礎自治体	警察	運輸局	交通事業者
国土交通省、岐阜県	市、町	岐阜県警察	中部運輸局	トラック、バス、タクシー事業者

※「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 I C 周辺や国道 19 号に沿って、大規模事業所が多く立地している。
- 土岐市の「土岐プレミアム・アウトレット」は観光入込客数は約720万人で岐阜県 1 位。
- 恵那市と中津川市の境に（仮）リニア岐阜県駅・車両基地が設置予定。

東濃圏域の交通特性

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

<現状の課題>

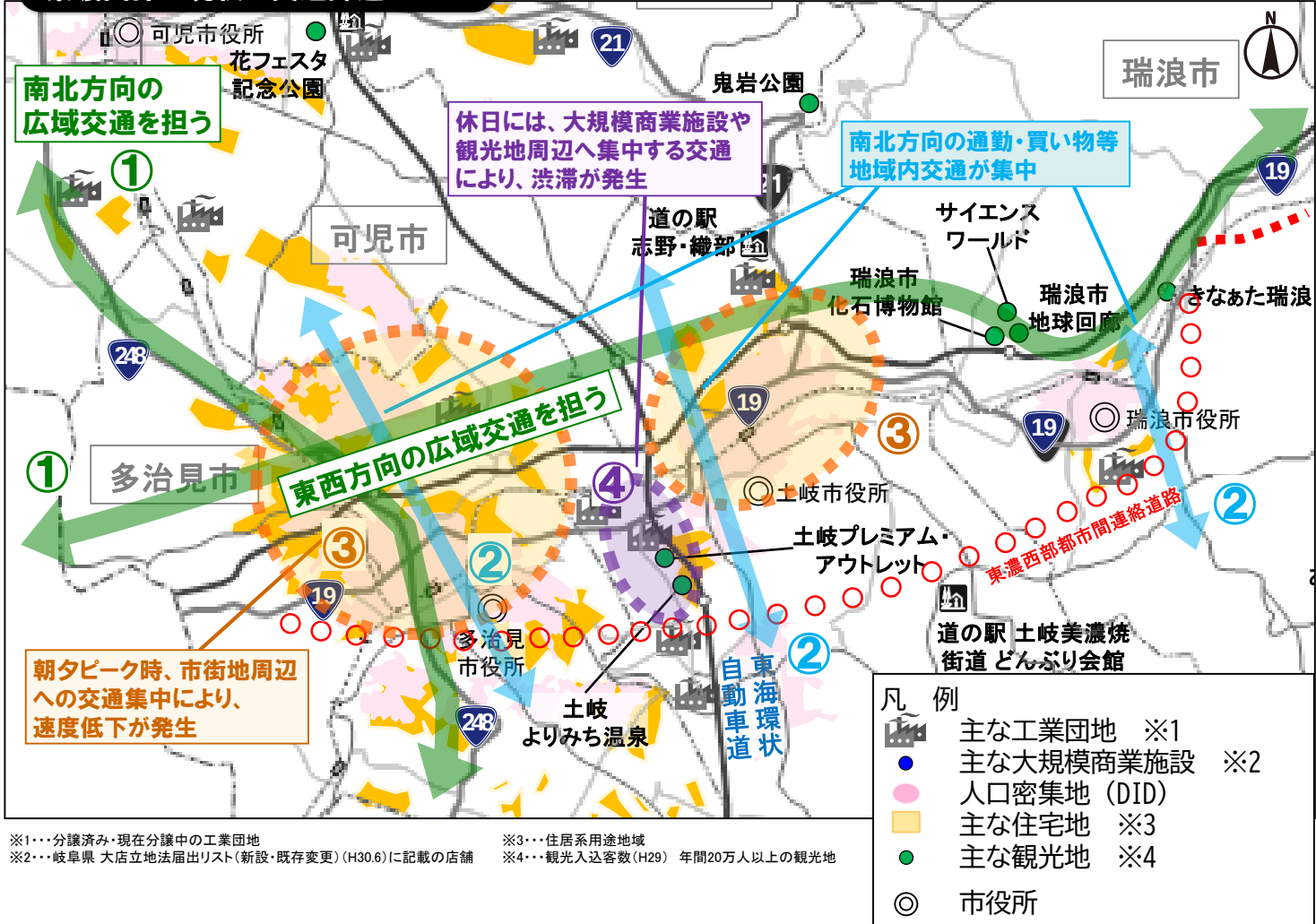
- ① 東西方向の広域交通を担う国道 19 号、および、南北方向の広域交通を担う国道 248 号に、地域内交通が混在。
- ② 南北方向の通勤・買い物等の地域内交通が集中。
- ③ 朝夕ピーク時、市街地周辺への交通集中により、速度低下が発生。
- ④ 休日には、大規模商業施設や観光地周辺へ集中する交通により、渋滞が発生。

<将来像（マスタープランや将来の道路網構想などを参考に設定）>

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

(2) エリアの課題

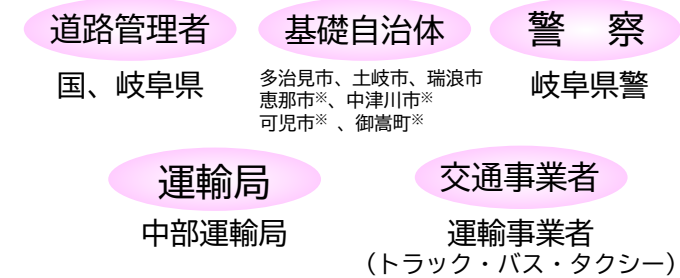
東濃西部の現状の交通課題



(3) 対策メニュー

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

(検討部会体制) ※



※必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-7 高山地域の渋滞対策の基本方針(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ンジ駐車場への誘導、およびフリンジ駐車場と中心部のアクセス改善を検討・実施します。

(1) エリアの概況

高山地域の地域特性

- 高山市は、人口約9万人であり、飛騨地方の中心に位置している。
- 高山市の人口は、将来的に減少傾向であるが、観光客入込客数は増加傾向である。
- 古い街並みや高山陣屋などの観光資源が豊富で、高山市の観光入込客数は年間約473万人（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。

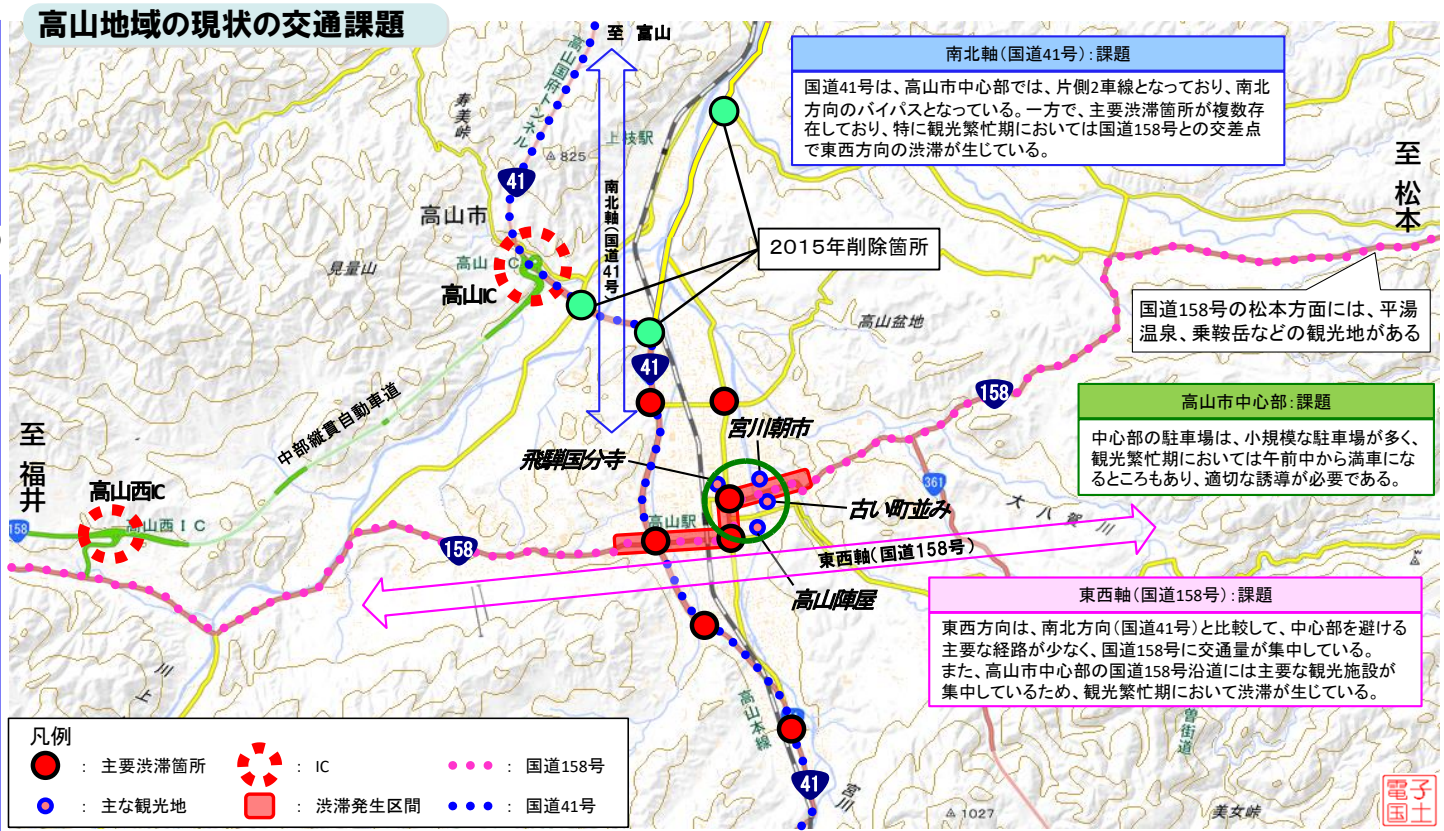
<現状の課題>

- 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	警察	運輸局	基礎自治体	交通事業者
国土交通省 岐阜県	岐阜県警察	中部運輸局	市、町	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	● 東西軸（国道158号）に流入する交通量を中部縦貫自動車道へ転換させるため、案内看板の設置や経路変更を促すための情報提供（チラシの配布、ホームページでの情報提供）を実施し、交通渋滞の緩和を図る。 ● 駐車場の需給バランスを改善させるために、案内看板等の設置や交通誘導員の配置によるフリンジ駐車場への誘導を行い駐車場を探すための交通を抑制する。 ● 上記等のソフト施策を進め、交通渋滞の緩和を目指す。
道路整備等	● 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

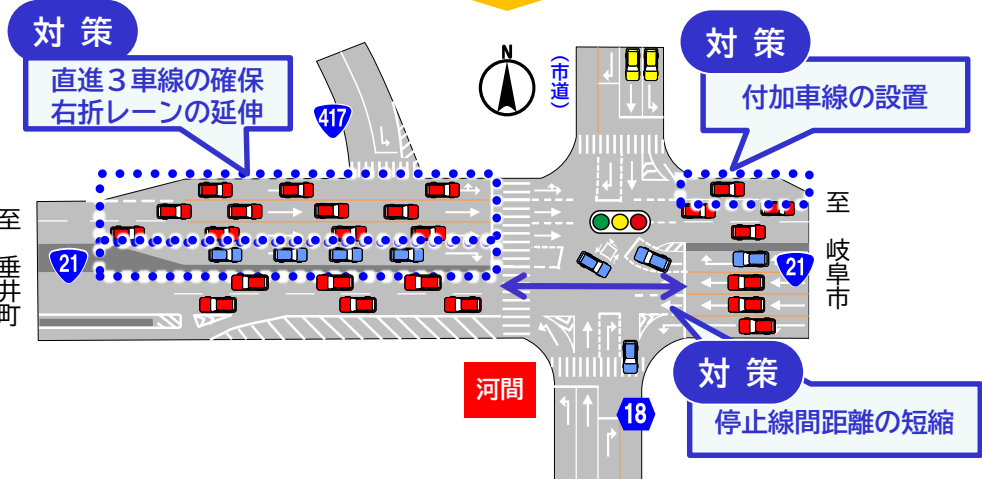
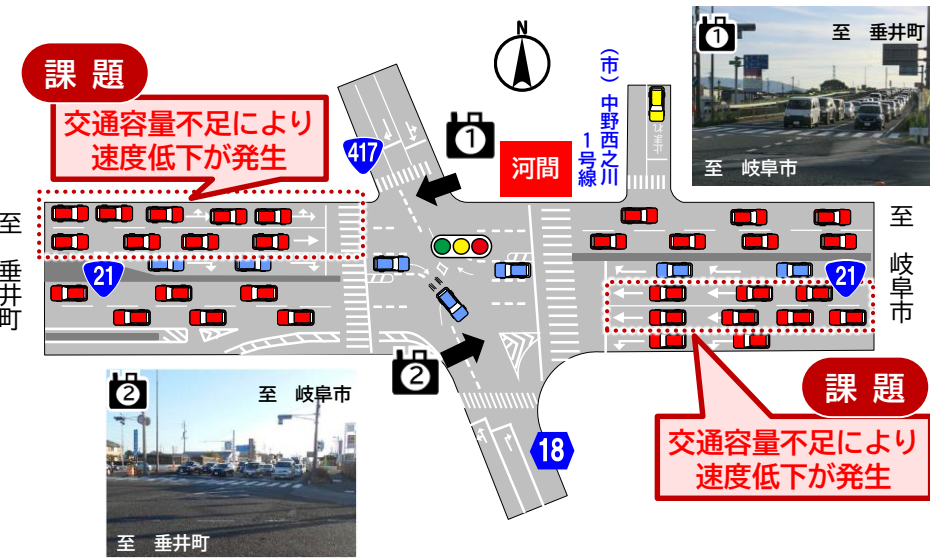
対策実施時期: R5.10
(実施主体: 国土交通省)

2-2 実施した渋滞対策: 岐阜都市圏 (1) 国道21号 河間交差点 交差点改良

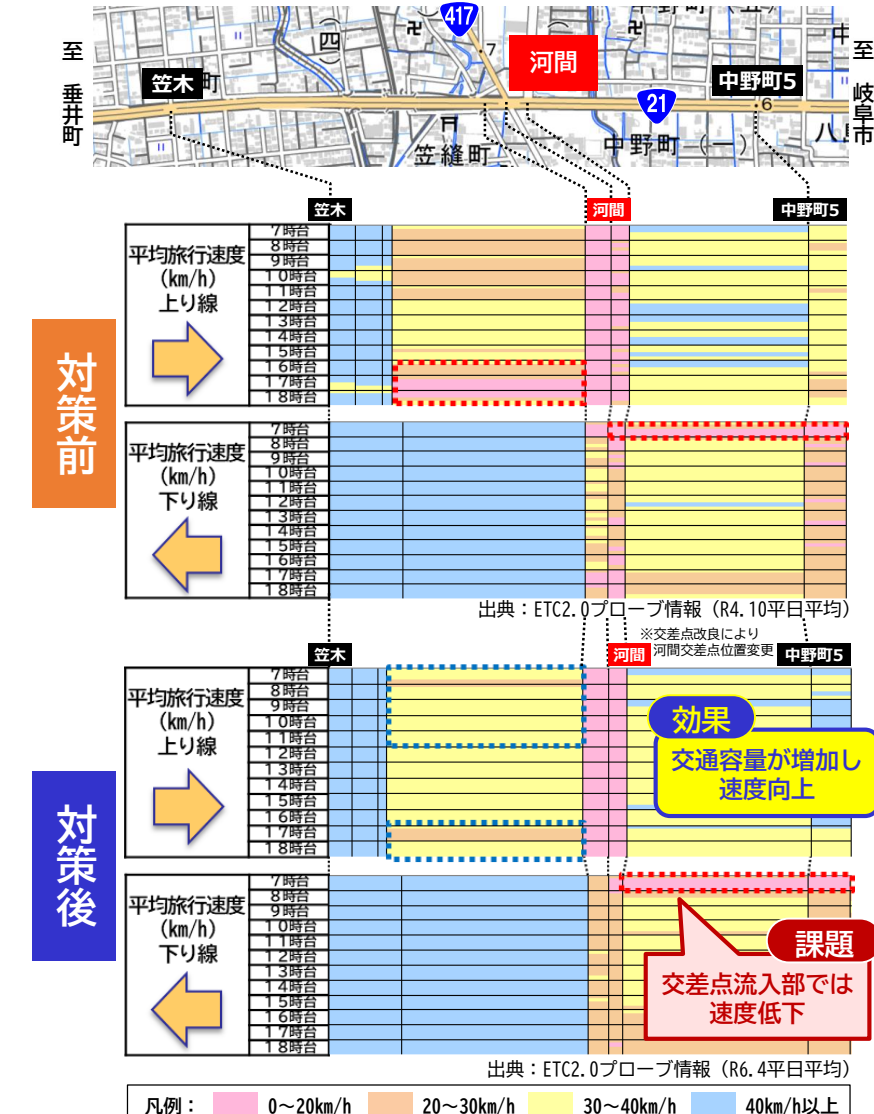
- <現況>
- 大垣市の河間交差点は、東西方向の国道21号、南北方向の国道417号、(主)大垣一宮線が交差する主要渋滞箇所であり、交差点から約50m東側に(市)中野西之川1号線が接続。
 - 国道21号は岐阜県内を東西に繋ぐ主要な幹線道路であり、河間交差点では特に垂井・大垣西方面へ向かう通勤交通が集中し、下り線で朝ピーク時、上り線で夕ピーク時に交通容量不足により速度低下が発生。
- <対策>
- 交差点改良として、従道路の接続を変更。それに伴い上り線は直進3車線の確保、停止線間距離の短縮、付加車線の設置、右折レーンの延伸等を実施。R5.10.29より運用開始した。
- <効果>
- 上り線は、交差点前後で3車線となり交通容量を確保したことで、朝夕ピーク時の平均旅行速度が向上した。また、南北流入部においても交差点改良により渋滞長が減少し、渋滞が改善した。
- <残存する課題>
- 下り線は、依然として速度低下が見られ渋滞が発生しているため、引き続き交通分析を行う。



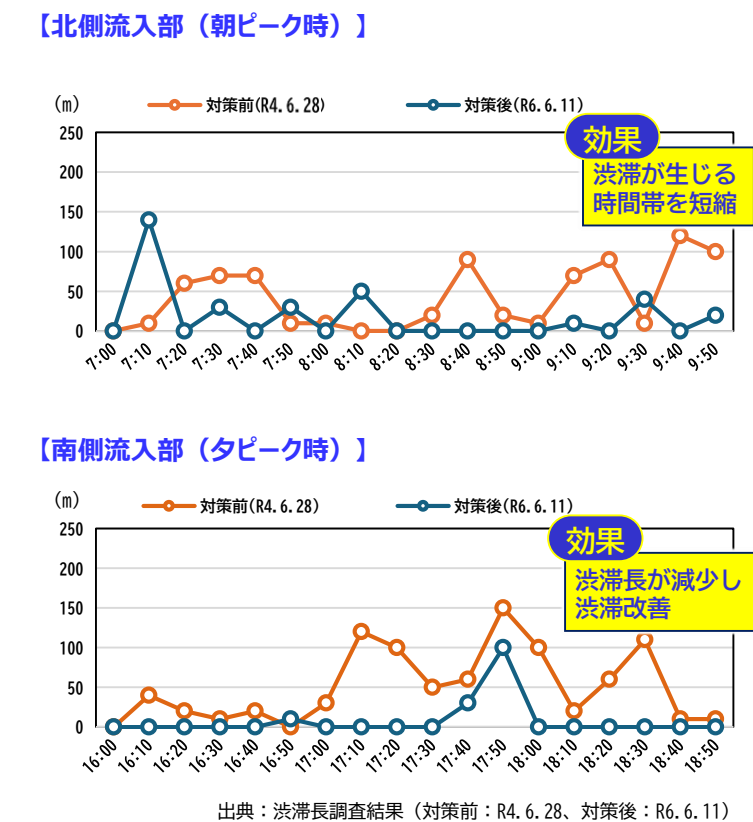
■ 対策内容



■ 平均旅行速度の変化



■ 渋滞長: 南北方向



<現況>

- 岐阜市にある折立稲場交差点と正木土居交差点は、(主)岐阜大野線の主要渋滞箇所。
- この場所では、伊自良川を渡河する橋梁が(主)岐阜大野線と旧(主)岐阜美山線の2つが存在するが、旧(主)岐阜美山線は狭隘な道路(渡河部2車線、堤防道路1車線)であるため利用者が少なく、東西の交通は(主)岐阜大野線に集中することで、渋滞が発生。

< 対策 >

- (主)岐阜大野線の並行路線として、R6.3に(都)長良糸貫線の新規開通、(都)折立大学北線が4車線化。

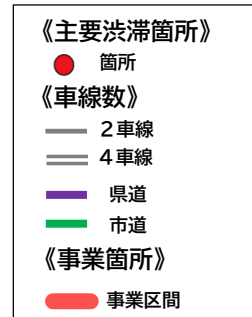
<効果>

- 折立稲場交差点北側を通過し岐阜市街地方面へと移動する交通は約4割が新規開通路線を通過する等、渡河部の交通転換・分散が図られ、折立稲場～正木土居間では旅行速度が向上。

<残存する課題>

- 正木土居交差点では依然として速度低下が発生しているため、引き続き経過観察を実施。

■現況と対策



■ 交差点周辺の速度状況（（主）岐阜大野線）

<対策前（R4年9月～11月 平日）>



出典：ETC2.0プローブ情報（R4.9～11平日平均）

<対策後（R6年4月 平日）>

效果



出典：ETC2.0プローブ情報（R6.4平日平均）

2. 実施した渋滞対策

2-3 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 信号現示の変更

- <現況>
- 高山市の下岡本町南交差点は、南北方向の国道41号、東西方向の県道458号、市道高山下林線が交差する主要渋滞箇所。
 - 東西方向の道路が正対しておらず対向直進車が確認しにくい構造となっており、西側流入部では右折待ち車両が適切な位置（前方）で停止しない車両が多く、その結果後続車の進行阻害を発生させ、捌け交通量が低下し渋滞が発生。R4年7月に右折車が適切な位置で停止できるよう右折指導線の更新を実施したが、直進方向の渋滞は依然として残存。
- <対策>
- 信号現示の変更により東西方向の青時間を延長し、捌け交通量を改善。
- <効果>
- 信号現示の変更により、西側流入部の渋滞が緩和。中山町周辺から下岡本町南交差点までのタピーク時間帯の最大所要時間も短縮。今後、令和6年平日の交通量調査（10月予定）結果を用いて、渋滞状況変化の効果を検証予定。

<位置図・過去の対策内容>

岐阜県

至 飛騨市 出典: 国土地理院地図

下岡本町南交差点

正対していない状況

右折指導線の更新(R4.7)

撮影日時: R4年10月12日

<対策効果の検証結果>

○市道 高山下林線、一般県道 町方高山線（従道路）

東行 西行

最大所要時間算出区間

事前 事後

区間	方向	事前 (分)	事後 (分)
区間①	東行	4.0	3.7
区間②	西行	2.9	2.2

西側の渋滞が緩和、タピーク時間帯の最大所要時間も短縮

○国道41号（主道路）

南行 北行

最大所要時間算出区間

事前 事後

区間	方向	事前 (分)	事後 (分)
区間③	南行	2.5	2.6
区間④	北行	1.6	1.6

青時間減少後も国道41号に悪影響は見られない

※令和6年平日の交通量調査結果（10月を予定）を用いて、渋滞の変化の有無等の効果を検証予定

凡例

0~20km/h	20~30km/h	30~40km/h	40km/h
----------	-----------	-----------	--------

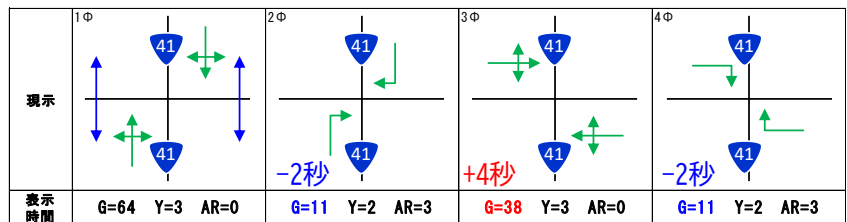
資料: ©NTT空間情報、ETC2.0プローブデータ (事前: R4.10 平日、事後: R6.4 平日)

<渋滞要因・対策内容>

渋滞箇所	渋滞要因	対策方針	対策内容
従道路	右折車により後続車の進行阻害が発生、捌け交通量が低下し渋滞が発生	青時間の延長による捌け交通量の改善	信号現示の改良 国道41号側から 県道458号・市道側へ 青時間を分配

【信号現示の変更（R6年3月）】

変更内容: 赤字: 増加、青字: 減少



3. 今年度の取り組み予定

3. 今年度の取り組み予定

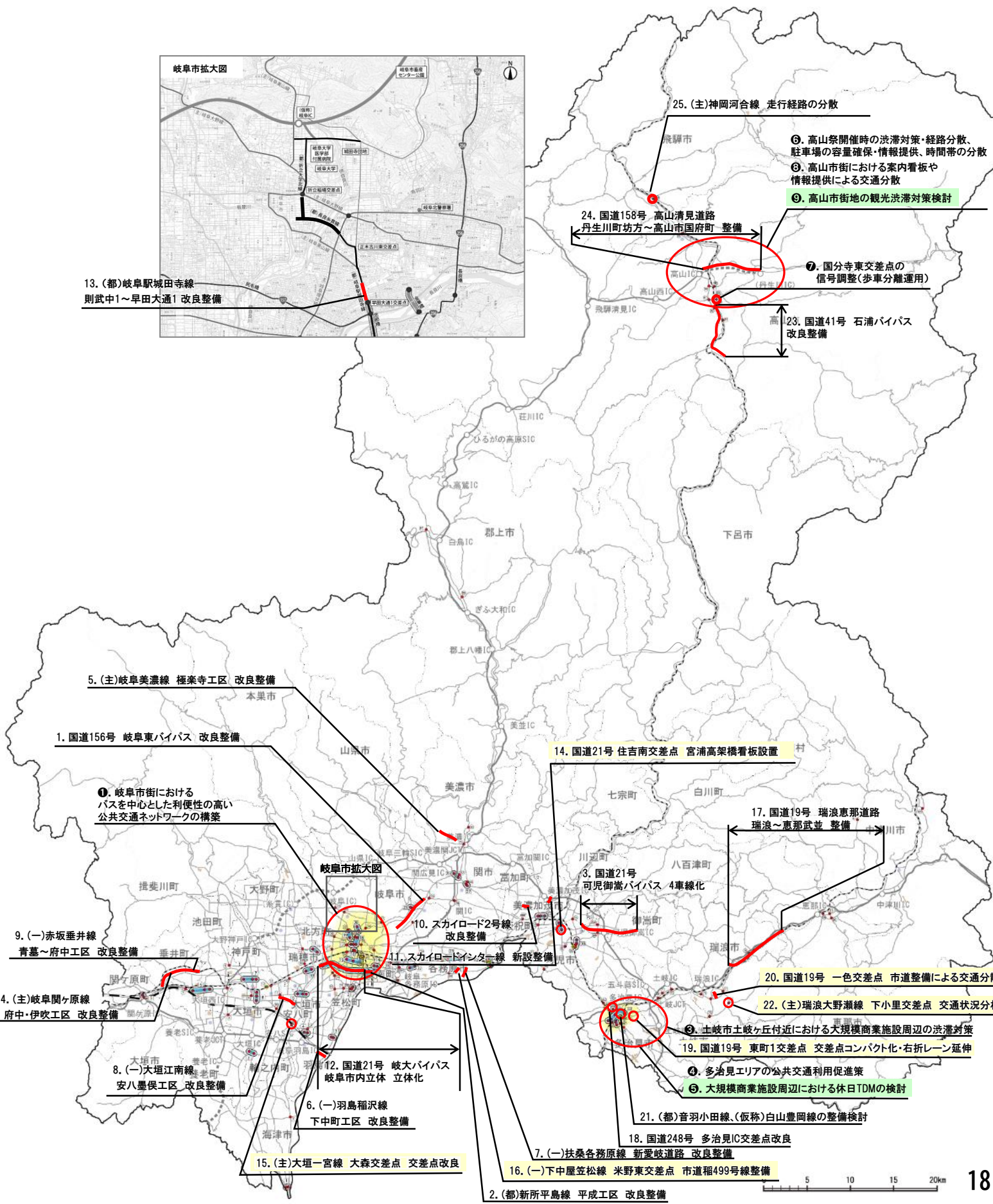
3-1 エリアの基本方針に基づく対策

【総合対策】

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	岐阜県全体	岐阜県全体におけるTDMの実施（みちみちすいすいプロジェクト）	岐阜県道路交通 渋滞対策推進協 議会	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㈱	継続実施中
⑤	東濃圏域	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	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	高山市街地の観光渋滞対策検討	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
1	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
2	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
3	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
4	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
5	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
6	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
7	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
8	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
9	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
10	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
11	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
12	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
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21号 住吉南交差点 宮浦高架橋看板設置	国土交通省	検討中
15	岐阜都市圏	（主）大垣一宮線 大森交差点 交差点改良	岐阜県	実施中
16	岐阜都市圏	（一）下中屋笠松線 米野東交差点 市道稲499号線整備	各務原市	実施中
17	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	検討中
18	東濃圏域	国道248号 多治見IC交差点改良	岐阜県	実施中
19	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
20	東濃圏域	国道19号 一色交差点 市道整備による交通分散	瑞浪市	実施中
21	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
22	東濃圏域	（主）瑞浪大野瀬線 下小里交差点 交通状況分析	岐阜県	検討中
23	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
24	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
25	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 住吉南交差点 宮浦高架橋看板設置

- <現況>
- 可児市の住吉南交差点は、東から北へ向かう国道21号、南側の国道248号が交差する主要渋滞箇所。
 - 国道21号は岐阜県内を東西に繋ぐ主要な幹線道路であり、住吉南交差点の東側流入部では可児市から美濃加茂市・岐阜方面へ向かう右折交通が集中することにより渋滞が発生。
 - また、右折車線は2車線あるものの、その先の宮浦高架橋にて車線が減少し車線変更が必要となることから、住吉南交差点東側流入部では右折第1車線の利用割合が高くなり、第2車線の機能が十分に発揮できず渋滞を助長してしまっている状況。また新太田橋交差点でも同様の要因により渋滞が発生。
- <対策>
- 新太田橋交差点の渋滞緩和や住吉南交差点の右折2車線のさらなる利用促進を図るため、第2車線の利用を促す看板を設置。

■位置図



■現況と課題



渋滞要因

宮浦高架橋にて片側1車線に車線が減少し車線変更が必要となるため、住吉南交差点の右折第1車線の利用割合が高い状況

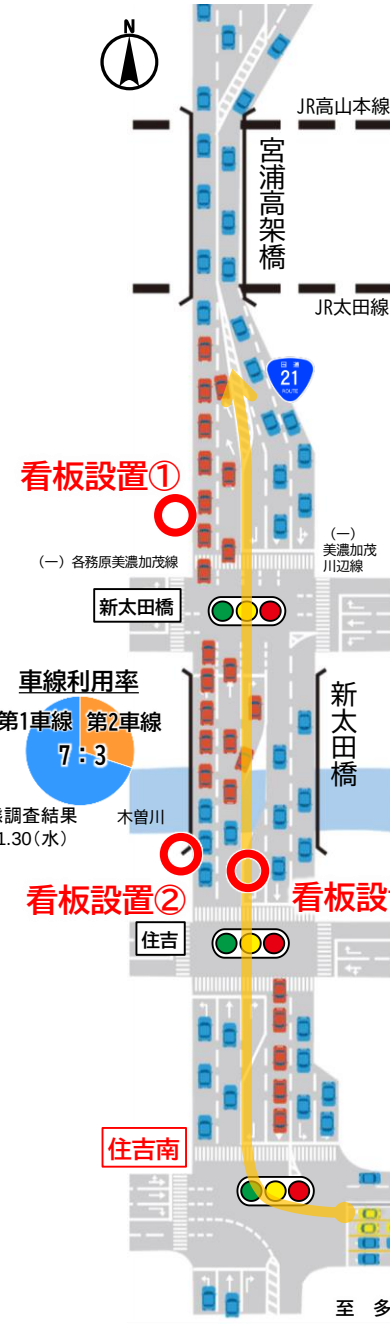
時刻	右折第1車線 (%)	右折第2車線 (%)
7:00	60%	40%
7:10	63%	38%
7:20	62%	38%
7:30	63%	37%
7:40	77%	23%
7:50	64%	36%

課題

右折交通が右折第1車線に集中することにより渋滞が発生

右折第2車線延長*: 約65m
右折第1車線延長: 約185m
※テーパー長を含まない

■対策内容



<対策(案)>

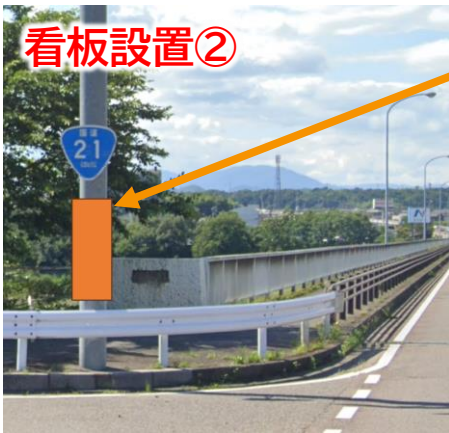
第2車線を活用し、宮浦高架橋での交互合流に対する理解促進のための看板を新太田橋交差点流入部・流出部に設置

※住吉南交差点東側流入部では、R5.3に右折第2車線利用促進のための看板を設置済み

看板設置①



看板設置②



看板設置③



看板①



看板②



3. 今年度の取り組み予定

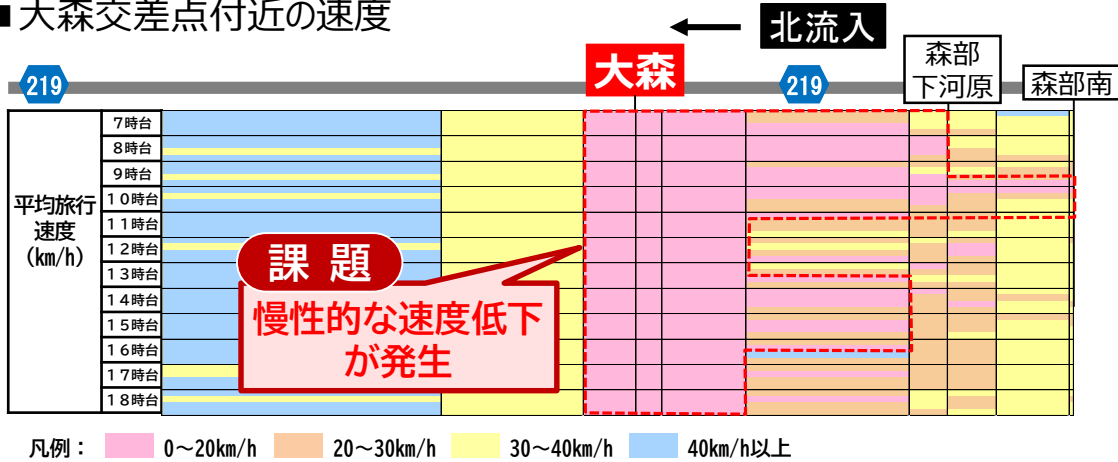
(実施主体:岐阜県)

3-2 今年度の取り組み予定:岐阜都市圏 (2)(主)大垣一宮線 大森交差点 交差点改良

- <現況>
- 安八町の大森交差点は、東西方向の(主)大垣一宮線、南北方向の(一)安八平田線が交差する主要渋滞箇所であり、道路利用者会議からの要望箇所にも該当している。
 - 大森交差点の北側流入部では、長良川を渡河しようとする左折交通が多く、直進交通と混在する事で車線が飽和状態となり、慢性的な速度低下が発生。
- <対策>
- 左折専用レーンを新設し、直進交通と左折交通の分離を図ることで、渋滞解消に期待。(R6年度は用地買収予定)



■ 大森交差点付近の速度



出典：ETC2.0プローブ情報 (R5.11平日平均)



3. 今年度の取り組み予定

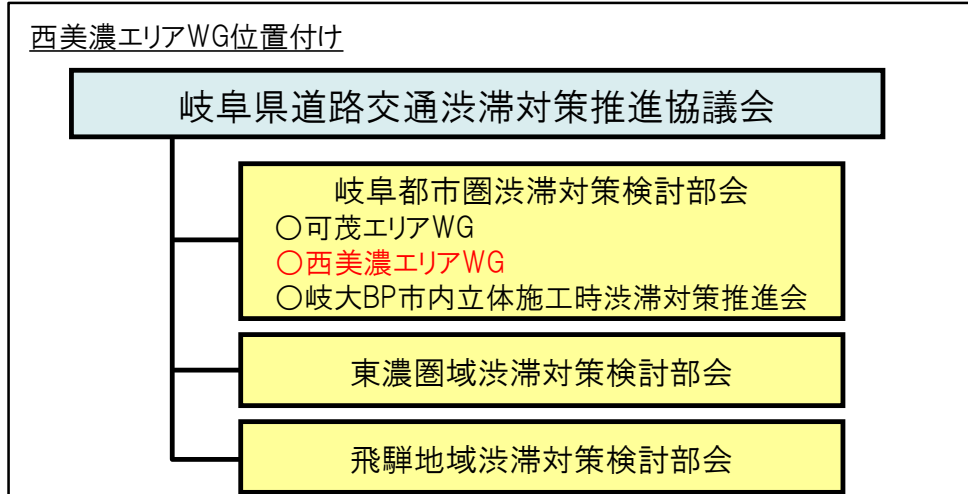
3-2 今年度の取り組み予定:岐阜都市圏（3）西美濃エリアWGの設立について

- 西美濃エリアでは、大垣市街地や周辺の主要幹線道路（国道21号や長良川・揖斐川渡河部等）において渋滞が発生。
- これらの主要な渋滞箇所では、渋滞緩和に寄与する渋滞対策の実施・検討が進められてきたものの、渋滞が残る状況。
- 一方、東海環状自動車道や国道21号岐大BP（市内立体）等の道路整備が進められ、今後道路NW・交通状況ともに大きく変化することが見込まれる。
- 上記を踏まえ、西美濃エリアの関係市町と交通課題を共有し、対策の検討、分析・効果検証を行うため、『西美濃エリアWG』を立ち上げるものである。

■西美濃エリアWGの検討内容

- ・西美濃エリアにおける道路の使われ方
- ・西美濃エリアにおける現況の交通課題の把握、渋滞要因分析
- ・短期対策(ピンポイント渋滞対策(ハード)やTDM(ソフト)、中長期(国道21号、258号等道路整備)の対策検討
- ・各種対策実施後の交通状況の把握・効果検証

■西美濃エリアWGの体制について



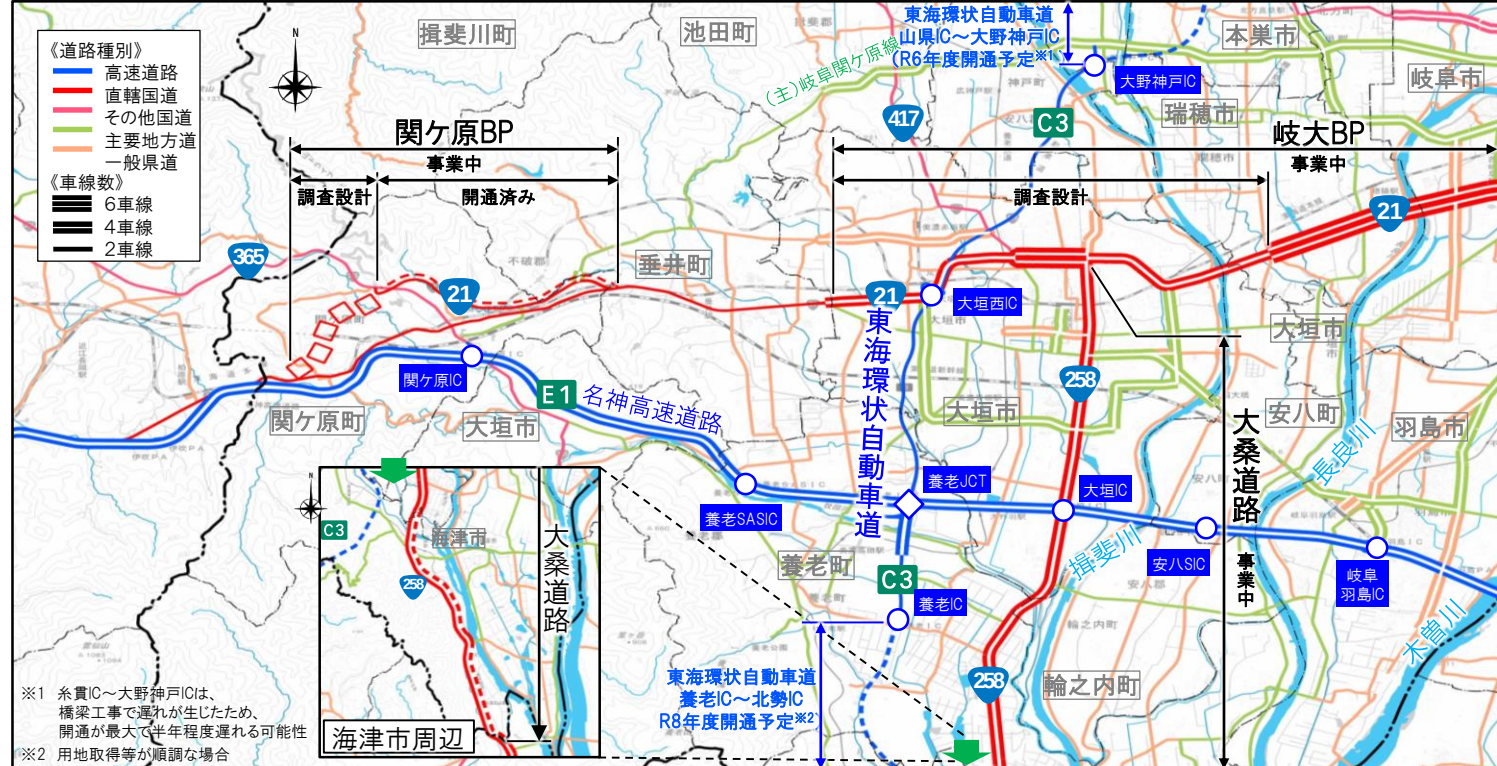
西美濃エリアWGの体制メンバー(案)

	所 属	
道路管理者	中部地方整備局 岐阜国道事務所	
	岐阜県 岐阜土木事務所、大垣土木事務所	
警察	岐阜県警察 大垣警察署、北方警察署、垂井警察署、養老警察署、海津警察署	
運輸局	中部運輸局 岐阜運輸支局	
自治体	大垣市	関ヶ原町
	瑞穂市	垂井町
	海津市	安八町
	養老町	輪之内町

■西美濃エリアの旅行速度・渋滞発生状況



■西美濃エリアの道路ネットワーク

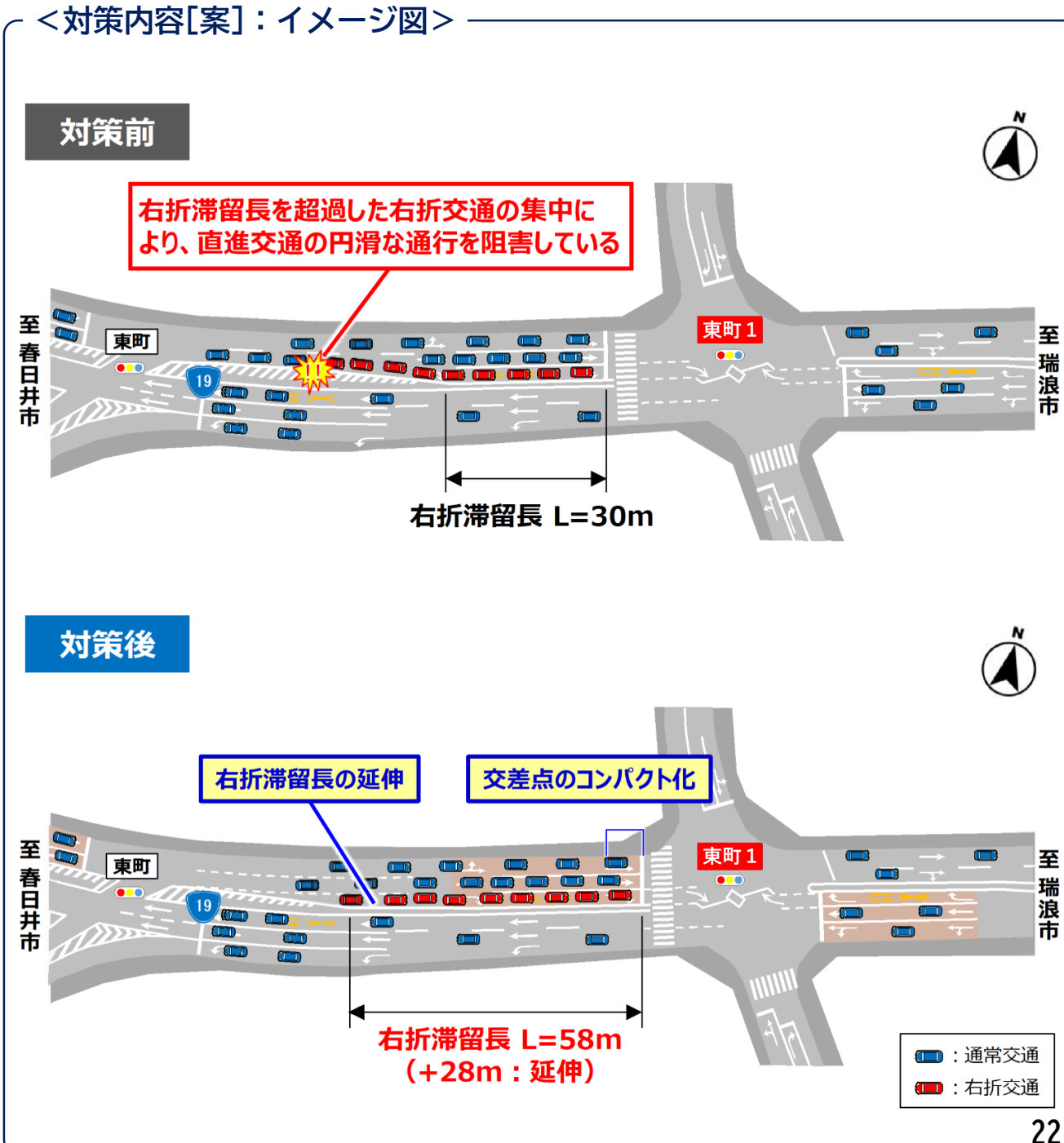
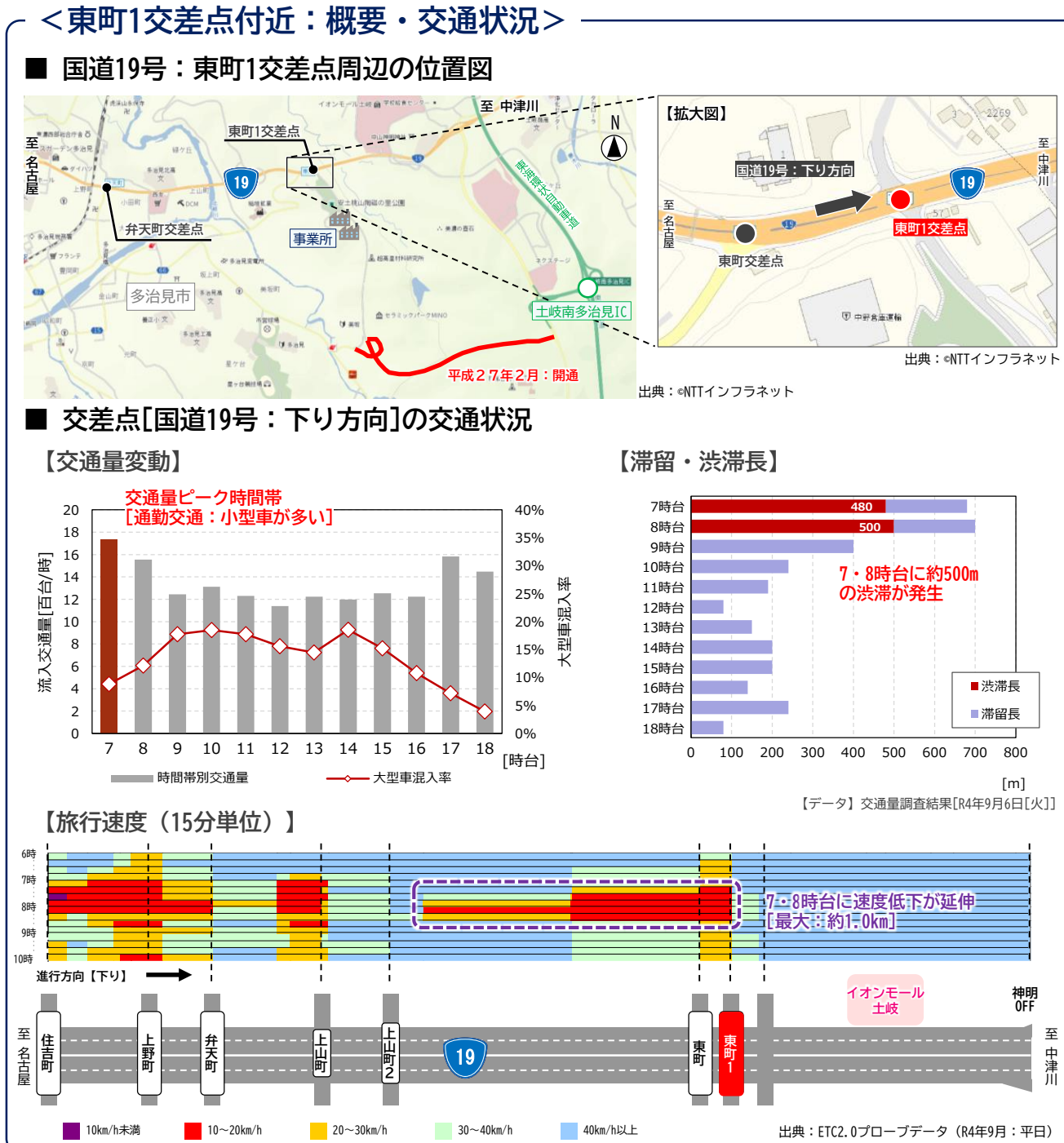


3. 今年度の取り組み予定

(実施主体：国土交通省)

3-3 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>**
 - 多治見市の国道19号にある東町1交差点は、道路利用者会議からの要望箇所該当している。
 - 東海環状自動車道：土岐南多治見ICにアクセスする道路が整備されたことや、東町1交差点：右折後に事業所が立地していることから、右折滞留長を超過する右折交通が集中し、直進交通の円滑な通行を阻害。
- <対策>**
 - 交差点改良工事として、交差点コンパクト化および右折滞留長の延伸〔30m ⇒ 58m〕を実施。（R6秋ごろに工事に着手予定。）
- <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。



3. 今年度の取り組み予定

(実施主体:瑞浪市)

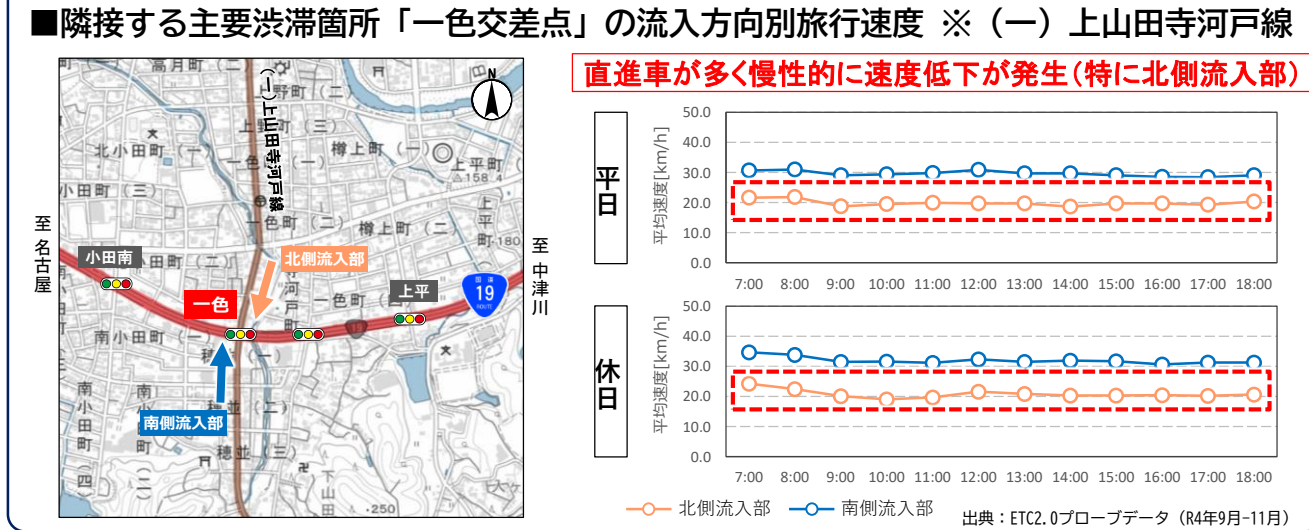
3-3 今年度の取り組み予定:東濃圏域 (2)国道19号 一色交差点 市道整備による交通分散

- <課題>**
 - 瑞浪市の一色交差点は、東西方向の国道19号、南北方向の(一)上山田寺河戸線が交差する主要渋滞箇所。
 - 瑞浪市街地を南北に横断する主要道路である(一)上山田寺河戸線について、瑞浪市街地から工業団地(瑞浪クリエイションパーク)へ向かう南北交通が多いため、一色交差点において直進交通が集中することにより慢性的な速度低下が発生。
- <対策>**
 - 隣接する瑞浪市道上平5号線において、歩道や右折車線を整備。
- <期待される効果>**
 - 市内南北軸の強化、国道19号接続の円滑化及び交通の安全性が向上し、隣接する主要渋滞箇所である「一色交差点」の南北交通の分散化が期待される。

<一色交差点付近：概要・交通状況>

■位置図

■ 瑞浪市道上平5号線周辺の位置図



<対策内容>

○ 上平交差点に接続する路線の歩道及び右折車線の設置により交通円滑性を向上させ、(一)上山田寺河戸線からの交通転換を図る

- 事業進捗状況**
- ・令和元年度から用地取得を進め、令和6年5月時点での進捗は約100% (面積ベース)
 - ・令和5年度より道路改良工事に一部着手し、今年度以降も順次、工事を推進

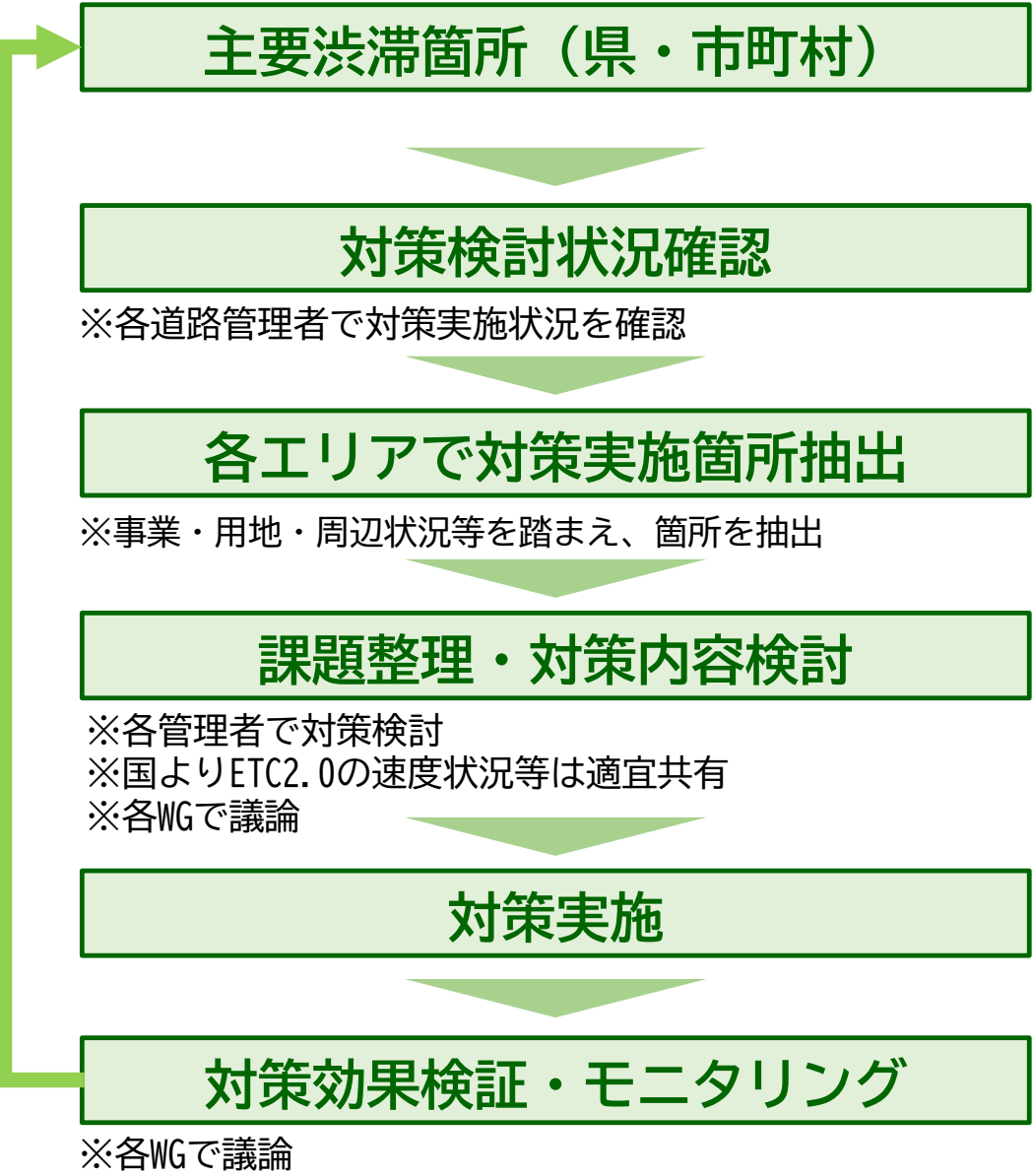
3. 今年度の取り組み予定

3-4 渋滞対策未検討箇所の対策推進（1）方針

- 岐阜県内の主要渋滞箇所（168箇所）のうち、渋滞対策が未検討の箇所は70箇所（42％）。未検討箇所のうち、県・市町村の管理箇所は、55箇所（79％）。
- 依然として渋滞箇所が残存していることから、渋滞対策の推進を加速させていくため、国として各管理者との連携、データ提供等を含めた技術的な支援を強化。
- 今後、エリア毎で渋滞対策箇所を抽出し、渋滞対策協議会において渋滞対策の議論を推進していく予定。

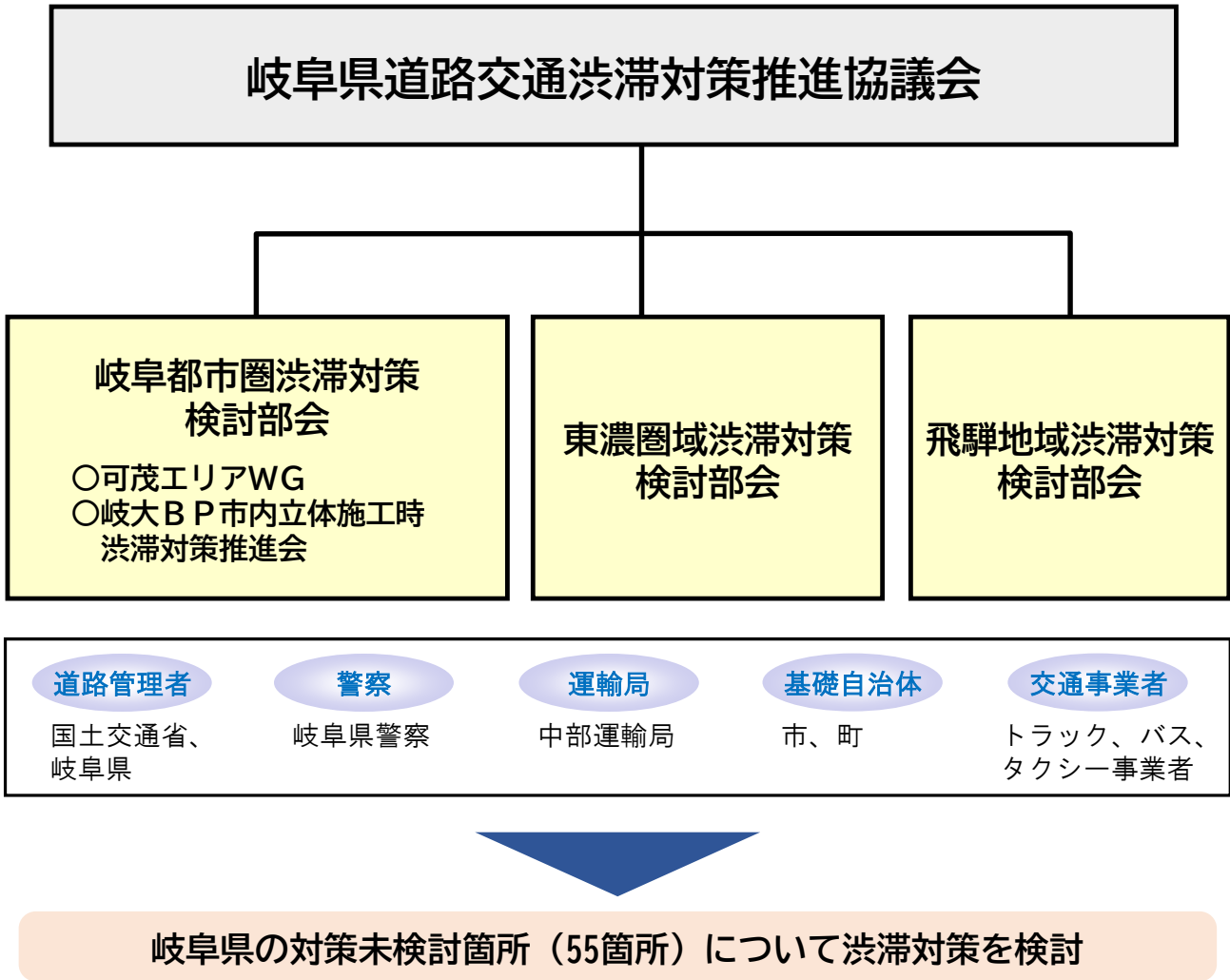
■ 主要渋滞箇所の対策検討

- ・ 各WGを活用し、各管理箇所の対策検討を推進



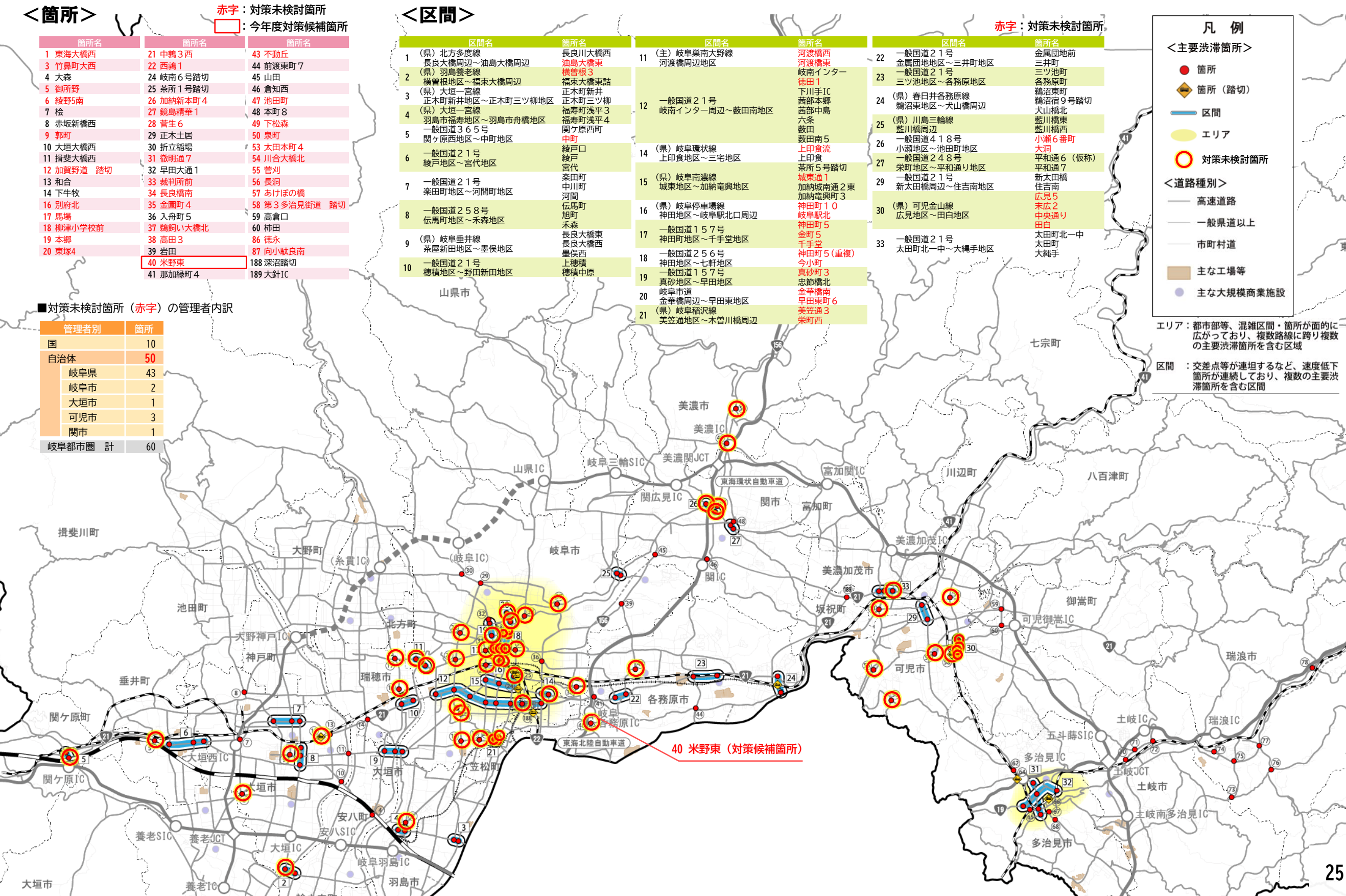
■ 岐阜県の協議会体制

- ・ 毎年、各エリアで1箇所ずつ検討箇所の抽出を進める



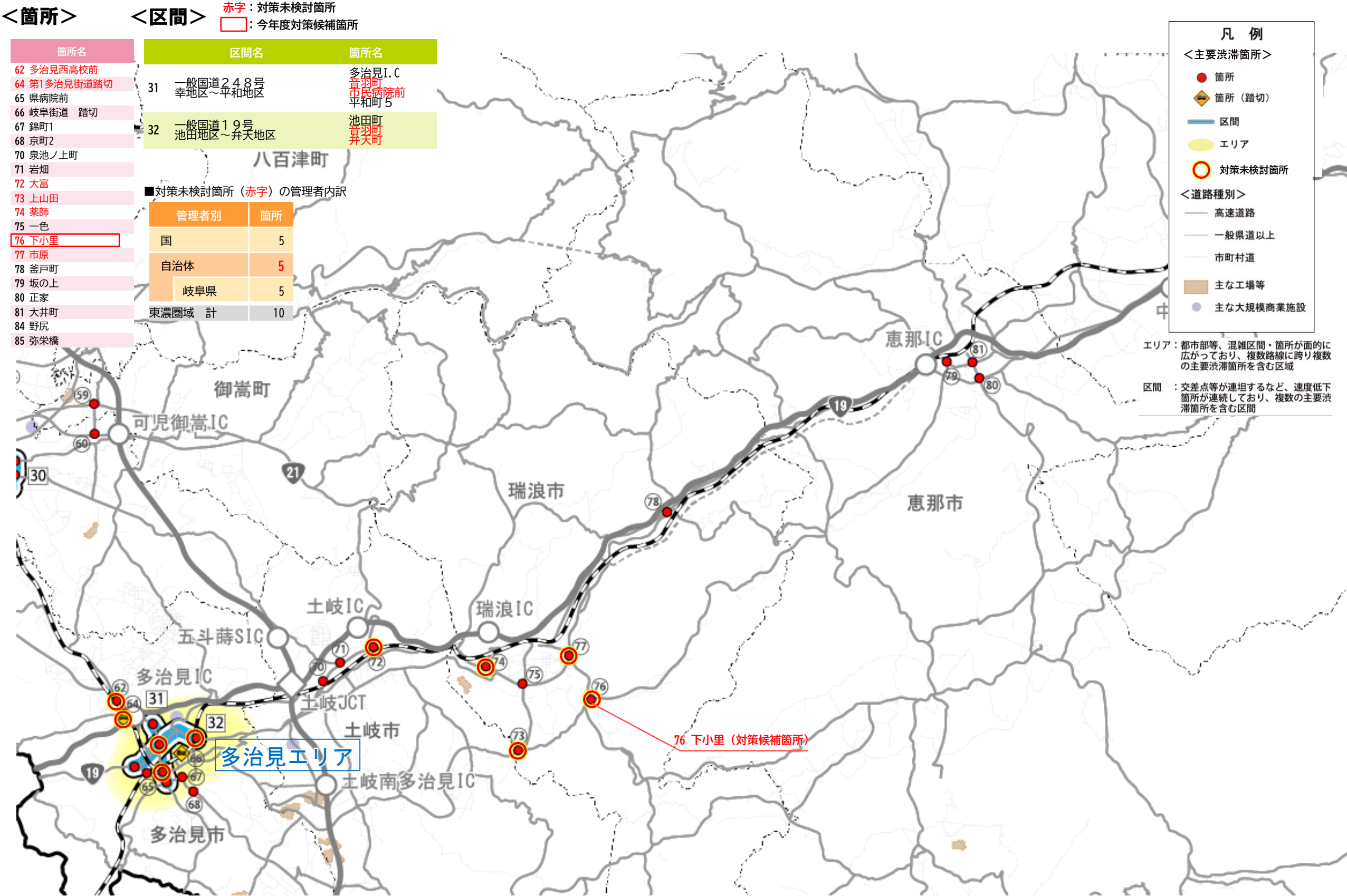
3. 今年度の取り組み予定

3-4 渋滞対策未検討箇所への対策推進 (2) 渋滞対策未検討箇所位置図: 岐阜都市圏



3. 今年度の取り組み予定

3-4 渋滞対策未検討箇所への対策推進 (3) 渋滞対策未検討箇所位置図: 東濃圏域



3. 今年度の取り組み予定

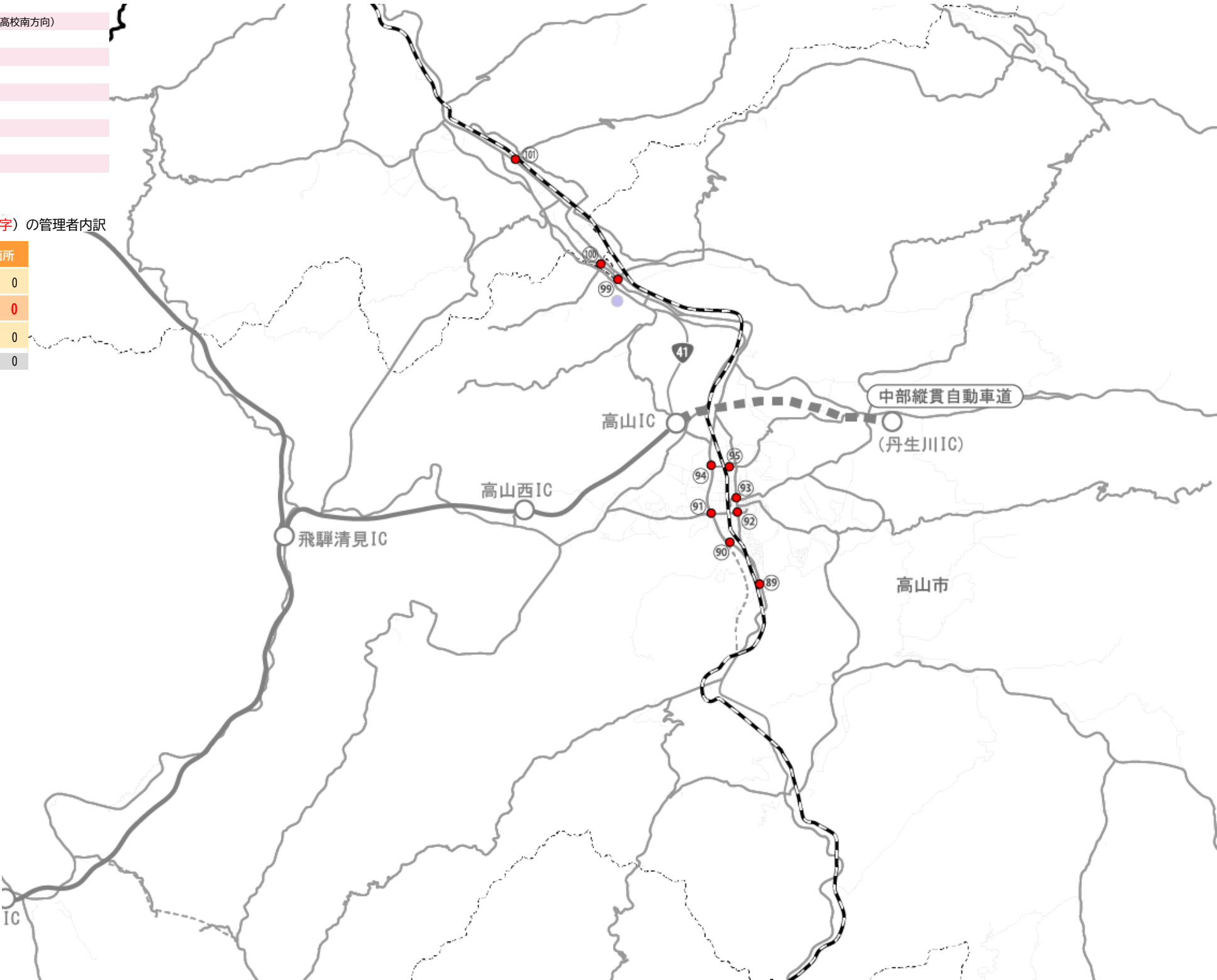
3-4 渋滞対策未検討箇所の対策推進（4）渋滞対策未検討箇所位置図：飛騨地域

<箇所>

箇所名
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

■対策未検討箇所（赤字）の管理者内訳

管理者別	箇所
国	0
自治体	0
岐阜県	0
飛騨地域 計	0



凡 例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- ◆ 箇所（踏切）
- 区間
- エリア
- 対策未検討箇所

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

- 主な工場等
- 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

3. 今年度の取り組み予定

(実施主体:各務原市)

3-5 渋滞対策未検討箇所への対策推進:岐阜都市圏 (1)(一)下中屋笠松線 米野東交差点 市道稲499号線整備

<現況>

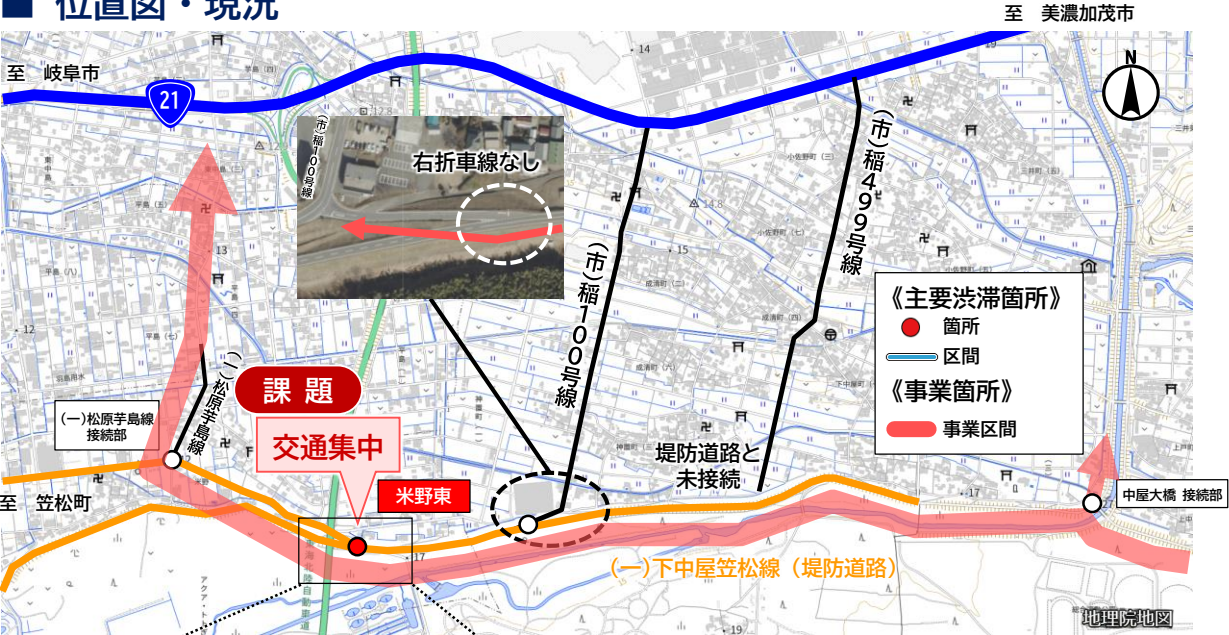
- 笠松町の米野東交差点は、(一)下中屋笠松線(堤防道路)上にある主要渋滞箇所。
- 堤防道路を利用する東から西へ向かう交通では、国道21号方面へアクセスできる道路が限られているため、現況右折レーンが存在する米野東交差点に右折交通が集中し、速度低下が発生。

<検討状況>

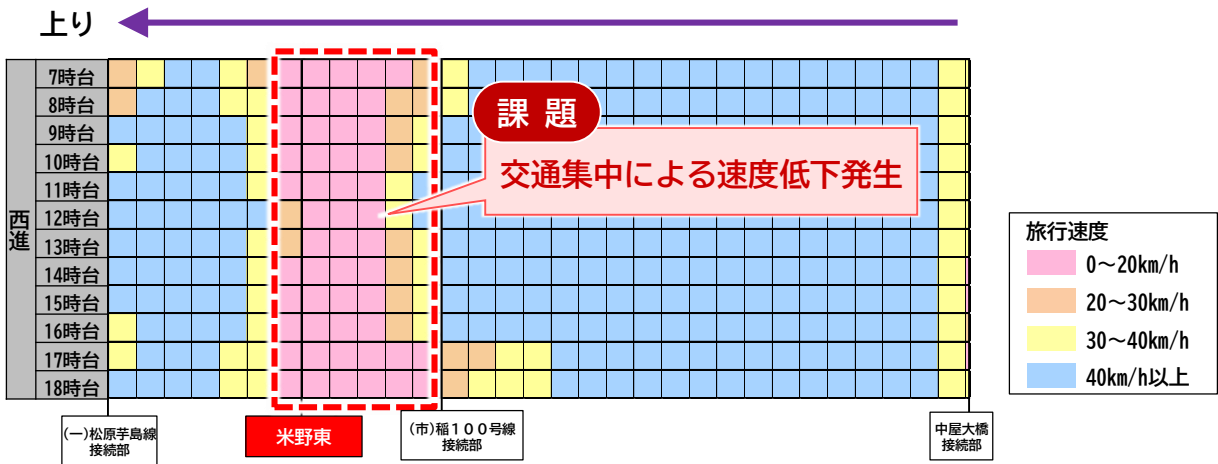
- 当該交差点の東側において、市道稲499号線の2車線改良を実施(R6年度は用地買収と工事着手予定)。2車線改良に合わせ、堤防道路から当該市道へ接続する交差点を設置(右折車線設置予定)。
- 当該市道が整備されることにより、国道21号方面へアクセスする交通が米野東交差点より東側で右折し、分散することにより、米野東交差点の渋滞緩和寄与に期待。



位置図・現況



交差点周辺の速度状況



出典：ETC2.0プローブ情報(R6.4平日平均)

対策および周辺の交通変化



出典：ETC2.0プローブ情報(R6.4平日、昼間12時間)



検討状況

候補地	40. 米野東交差点
渋滞要因	○ アクセス道路が限定されることによる交通集中
検討状況	○ 当該交差点の東側において、市道稲499号線の2車線改良を実施中。 ○ 市道整備による交通転換により、交通集中緩和・渋滞緩和の寄与が期待される。

3. 今年度の取り組み予定

(実施主体:岐阜県)

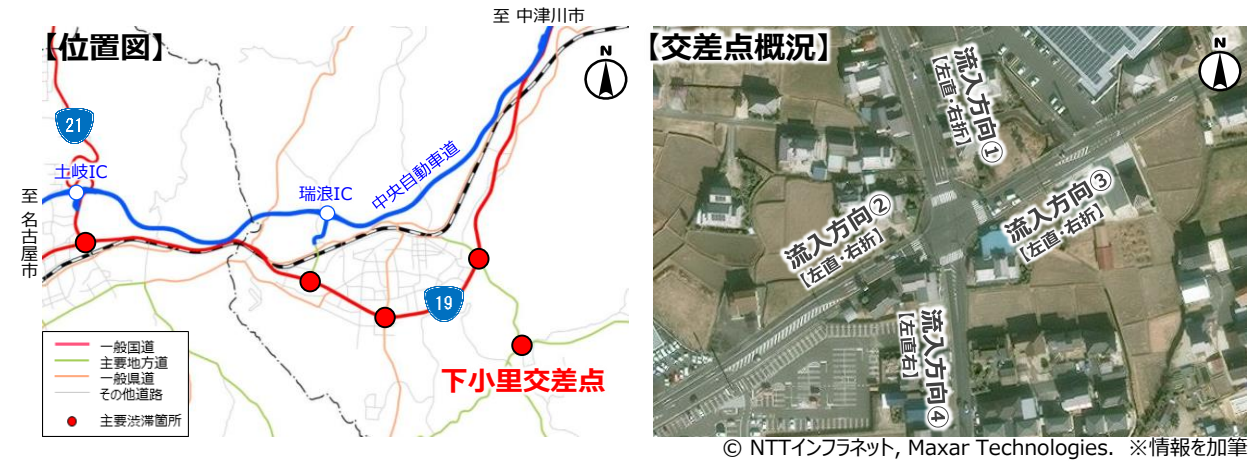
3-6 渋滞対策未検討箇所への対策推進:東濃圏域 (1)(主)瑞浪大野瀬線 下小里交差点における交通状況分析

- 主要渋滞箇所:下小里交差点は、最新のモニタリングデータにおいて、選定指標:2軸で選定※されている。
- 流入方向別旅行速度では、流入方向②のみ20km/h以下が観測されている。また、現地確認では、全流入方向ともに、信号待ち回数が1回以下となっており、顕著な渋滞は発生していない。

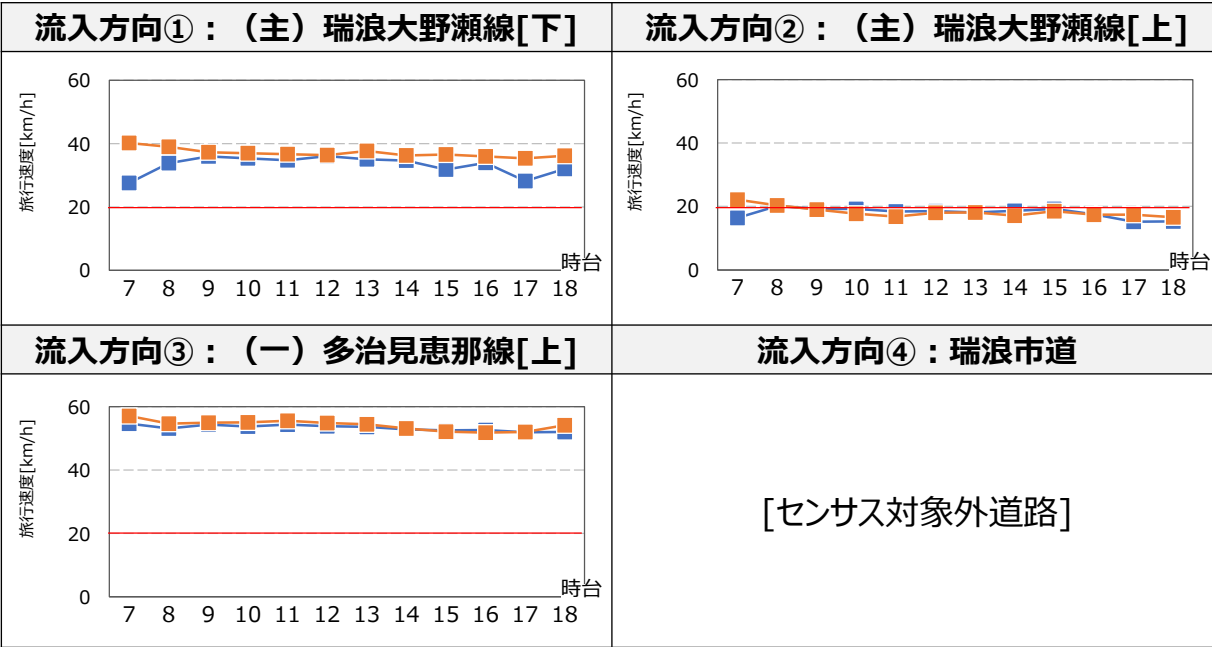
※ピーク時の最低旅行速度20km/h以下かつ昼間12時間の損失時間が各圏域内上位1割以内(10万人時間/年)

■ 主要渋滞箇所: 基本情報

箇所名	下小里交差点	管理者	多治見土木事務所
主道路	(主) 瑞浪大野瀬線	従道路	(一) 多治見恵那線



■ 流入方向別: 時間帯別旅行速度



【出典】ETC2.0プローブデータ (R4年9-11月)

■ 現地確認結果【R5年6月13日[火] 17時台】

流入方向①: (主) 瑞浪大野瀬線[下]	流入方向②: (主) 瑞浪大野瀬線[上]
【信号待ち回数: 1回】 ・交通量が少なく、複数回信号待ちが発生するような渋滞は見られない。	【信号待ち回数: 1回】 ・交通量が少なく、複数回信号待ちが発生するような渋滞は見られない。
流入方向③: (一) 多治見恵那線[上]	流入方向④: 瑞浪市道
【信号待ち回数: 1回】 ・交通量が少なく、複数回信号待ちが発生するような渋滞は見られない。	【信号待ち回数: 1回】 ・交通量が少なく、複数回信号待ちが発生するような渋滞は見られない。

3. 今年度の取り組み予定

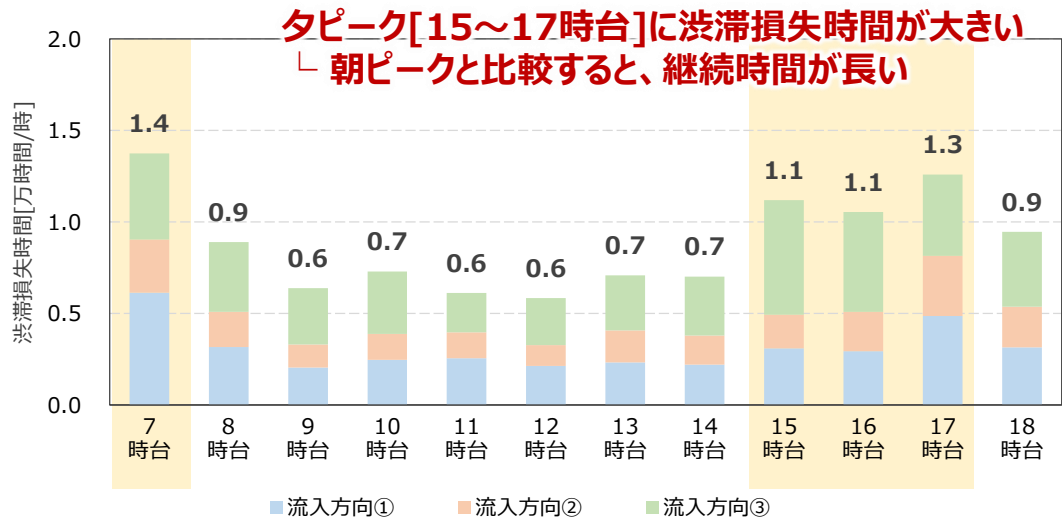
(実施主体:岐阜県)

3-6 渋滞対策未検討箇所への対策推進:東濃圏域 (1)(主)瑞浪大野瀬線 下小里交差点における交通状況分析

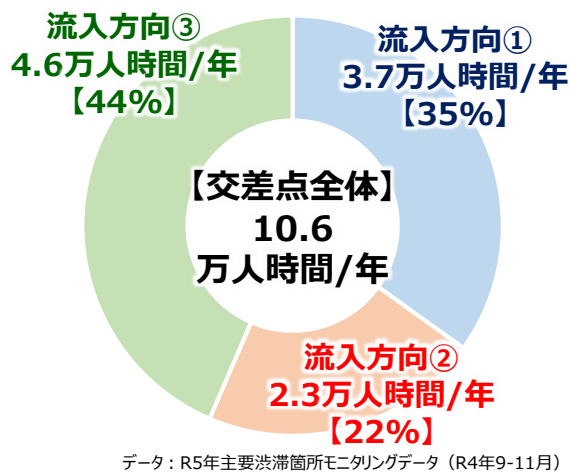
- 渋滞損失時間について、流入方向③の割合が高いが、評価対象区間の延長が長いため、渋滞損失時間が大きくなっている。
- 旅行速度が20km/h以下である流入方向②は、評価対象区間が短く、信号交差点の制約を受けているため、昼間12時間の全時間帯で旅行速度20km/h以下の割合が高く、恒常的・慢性的に速度低下が発生している状況である。
- 今後、現地調査を行い、交通状況の詳細を把握しつつ、関係機関との調整を踏まえ、対策メニューの検討を進める。

■ 交差点全体における渋滞発生状況

【時間帯別：渋滞損失時間】



【流入方向別：渋滞損失時間】



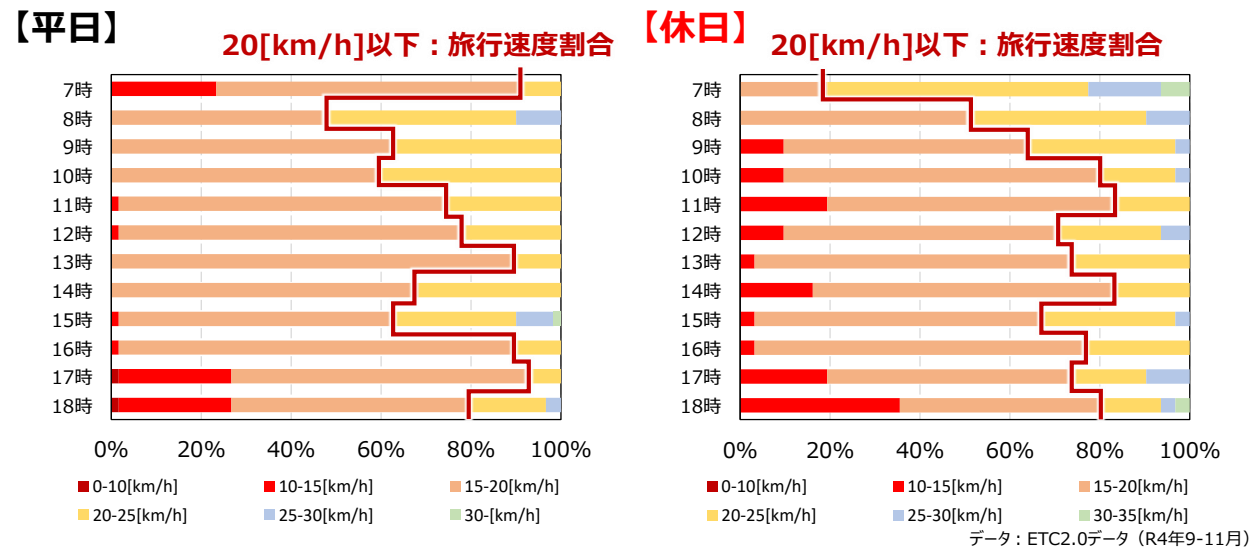
流入方向別では、流入方向③の渋滞損失時間割合が高い
⇒ ただ、時間帯別旅行速度は、昼間12時間：全時間帯で50km/h以上が観測されている ※評価対象区間の延長がL=9.7kmと長いことが影響している

■ 流入方向②：（主）瑞浪大野瀬線[上]における交通特性

【瑞浪大野瀬線：道路概況】



【時間帯別の旅行速度構成割合】 ※日別・時間帯別の旅行速度分析



平日・休日ともに、20[km/h]以下の旅行速度割合が高く、交通量が少ない時間帯においても、旅行速度が20[km/h]以上が観測されにくい
⇒ 評価区間が短く、信号交差点に制約されており、旅行速度が向上しない

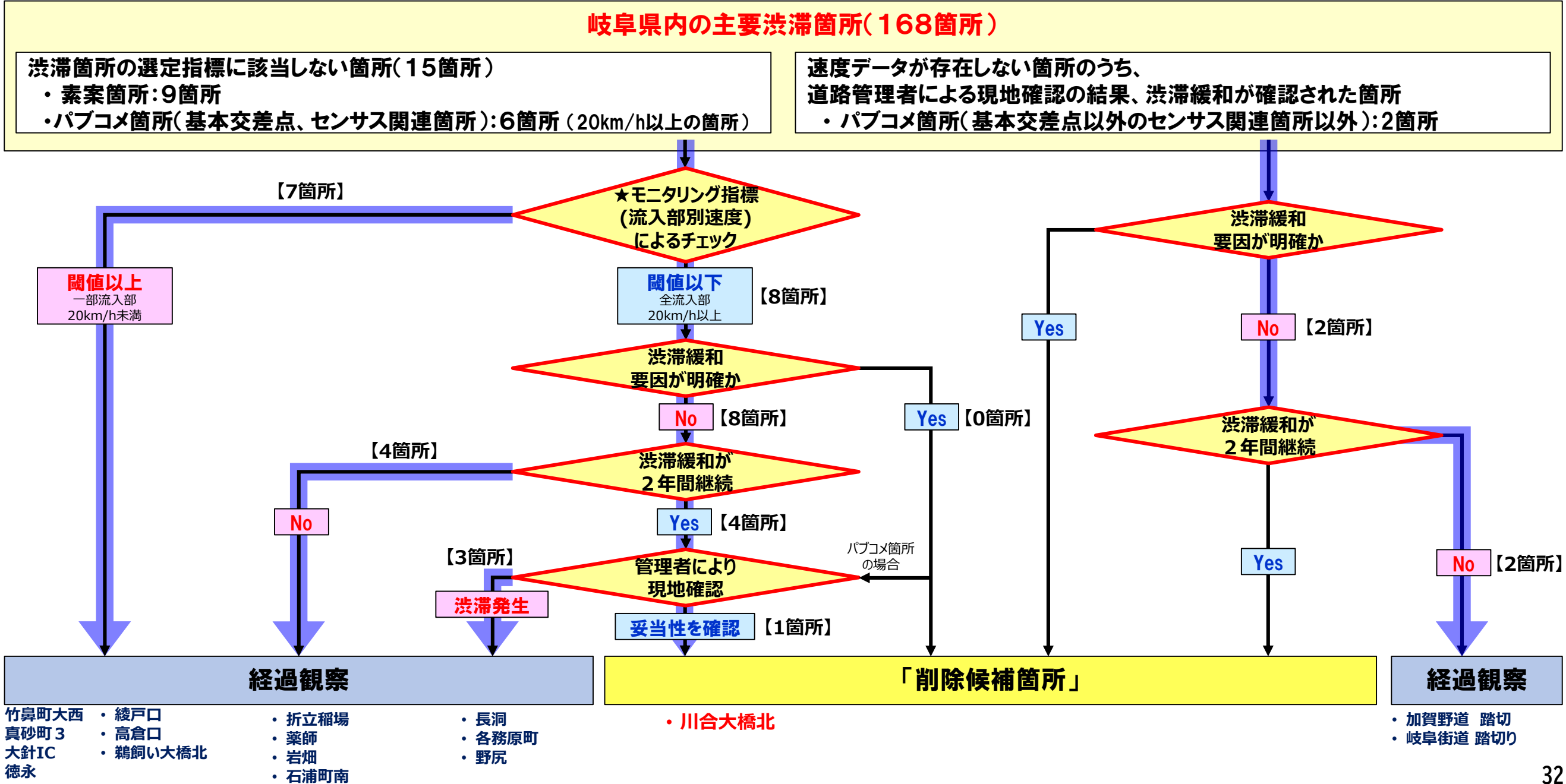
4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 主要渋滞箇所の削除 (1)主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況

- 最新の交通データ (R5.9~11) により、主要渋滞箇所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、8箇所において速度向上がみられた。
- そのうち4箇所は速度向上が1年目のため経過観察とし、4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。1箇所は渋滞緩和が確認されたため、削除候補とする。
- 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、2箇所で渋滞緩和が確認された。渋滞緩和が確認された2箇所は、渋滞緩和要因が明確ではなく、渋滞緩和が2年間継続ではないため経過観察とする。

<主要渋滞箇所の削除フロー>

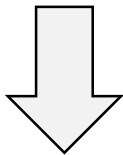


4. 交通状況のモニタリング

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	21 区間	69 箇所
	※49箇所が含まれる	※50箇所が含まれる	



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
167 箇所	2 エリア ※49箇所が含まれる	21 区間 ※50箇所が含まれる	68 箇所

凡 例

- 経過観察箇所
- 削除候補箇所

＜主要渋滞箇所＞

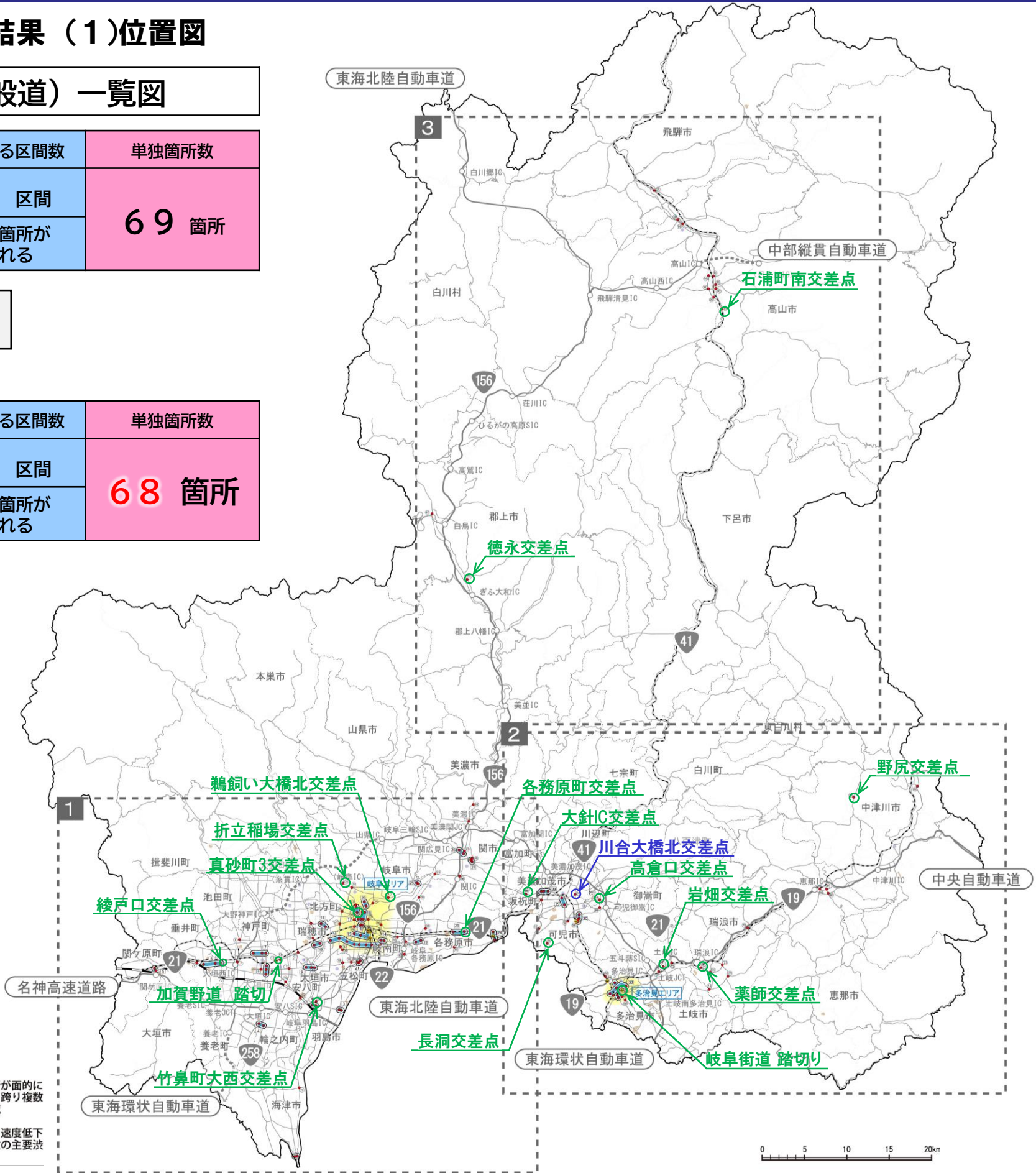
-  箇所
 箇所（踏切）
 区間
 エリア

＜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

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

4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果 (2)主要渋滞箇所のモニタリング結果 (箇所54 川合大橋北交差点) (パブコメ箇所)

- 川合大橋北交差点は、パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所）として主要渋滞箇所を選定。
- 当該箇所は、2年連続で渋滞緩和が見られたため、道路管理者による現地確認を実施。
- 道路管理者による現地確認の結果、信号待ち2回以上は確認されておらず、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>



<交差点状況>

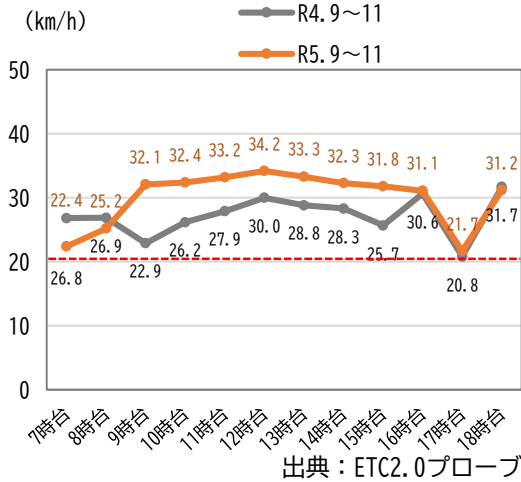


※方向③、④は市道でセンサス区間ではないため、モニタリングの対象外

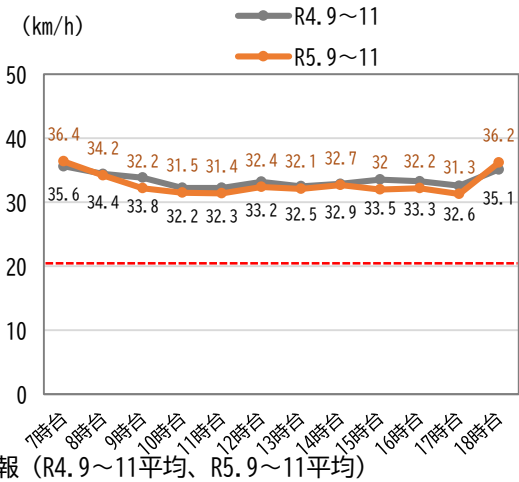
<モニタリング結果>

北流入部

平日



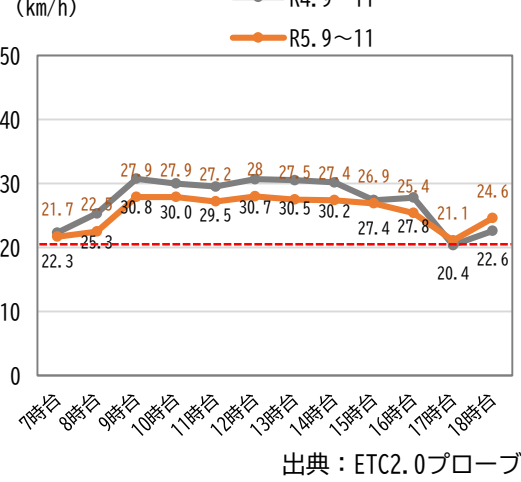
休日



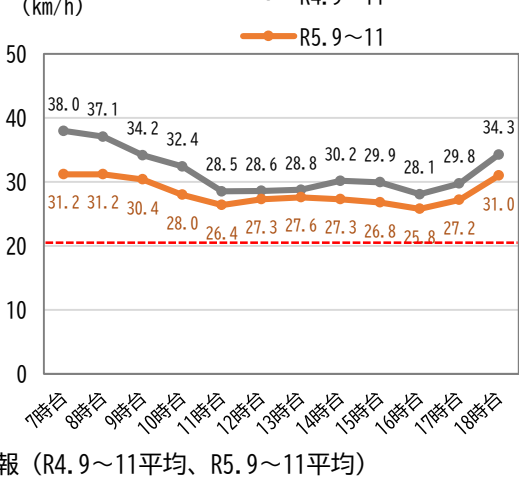
撮影日：R5.6.7(水)7:30

南流入部

平日



休日



撮影日：R5.6.7(水)7:30

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）主要渋滞箇所のモニタリング結果（箇所54 川合大橋北交差点）（パブコメ箇所）

- 川合大橋北交差点において、平日の7時～18時に現地確認を実施。
- モニタリング方向の北流入部、南流入部において、右折車線への通勤車両による交通の集中は見られたものの、信号待ち2回以上は発生していなかった。
- また、モニタリング方向以外の東流入部、西流入部においても信号待ち2回以上は発生していなかった。

<位置図>



<交差点状況>



※方向③、④は市道でセンサス区間ではないため、モニタリングの対象外

<現地確認結果>



- ◇7時～9時
- ・直進車両の信号待ち2回以上は発生していない。
- ◇17時～18時
- ・直進車両の信号待ち2回以上は発生していない。



- ◇7時～9時
- ・直進車両の信号待ち2回以上は発生していない。
 - ・8時10分～15分の短時間のみの右折車線への通勤車両が集中する場面があったが、直進車両に影響する滞留は発生していない
- ◇17時～18時
- ・直進車両の信号待ち2回以上は発生していない。



- ◇7時～9時
- ・信号待ち2回以上は発生していない。
- ◇17時～18時
- ・信号待ち2回以上は発生していない。



- ◇7時～9時
- ・信号待ち2回以上は発生していない。
 - ※極めて交通量が少ない。
- ◇17時～18時
- ・信号待ち2回以上は発生していない。

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:岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会)

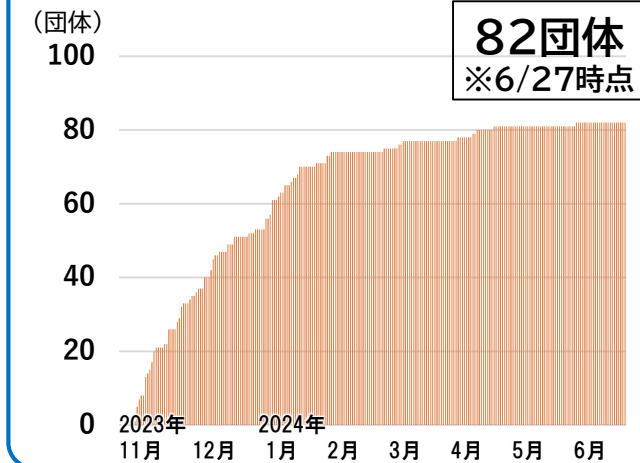
5-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定 (1)岐阜県全体におけるTDMの実施 R5年度実施結果概要

- 岐阜県内で発生する朝の通勤時間帯の交通渋滞課題に対し、過年度より時差出勤等による交通分散を促すTDMの取組を実施。
- 2023年11月1日からは「岐阜県TDMプロジェクト」を開始し、企業では時差出勤等の制度整備、個人ではそれら制度を活用した行動変化の協力の呼び掛けを実施。特定のエリア・利用者の縛りを設けずに継続的な取組とすることにより、取組自体の認知度向上、社会全体としての渋滞対策に関する機運向上を図り、岐阜県全体としてTDMの習慣化を目指して推進。TDMが広く浸透する事で、県内幅広いエリアでの渋滞緩和を期待。

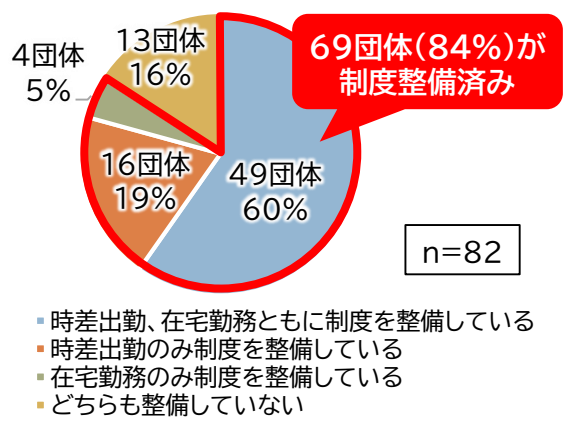
<TDMプロジェクトの実施概要>

項目	内容
実施目的	○岐阜県内で発生する朝の通勤時間帯の交通渋滞課題に対し、時差出勤等による交通分散を促す。 ○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、取組自体の認知度向上、社会全体としての渋滞対策に関する機運向上を図り、TDMの習慣化を目指して実施。 ○TDMを広く浸透させる事で、岐阜県内の幅広いエリアでの渋滞緩和に期待。 ※これまでは、国道21号市内立体施工時の渋滞悪化を懸念し、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検討してきた。本プロジェクトにより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。
実施期間	○2023年 11/1(水)～ ※実施期間の縛りは設けず、継続的に実施
対象者	○岐阜県全体を対象とし、賛同登録制を採用 ※R4年度までの取組は、国道21号沿線・岐阜市内立体利用者等の縛りを設けて実施。
取組内容	①時差出勤 ②在宅勤務 ③通勤ルート変更 ④通勤手段の変更 企業では、通勤・勤務スタイルを選択することができる制度づくり 個人では、制度を活用した行動変化の実施
R5年度実施内容	OTDMの推進 ※時差出勤、在宅勤務等の制度整備や制度の活用 等を推進 ① 賛同登録制度を採用 ② プロジェクト名称の募集 ③ 各種PR広報を実施 ・プロジェクトHPの構築 ・リーフレット・ポスター・チラシの配布 ・PR動画の配信・掲載、SNSによる配信 等 ・企業・自治体への説明会の開催 ・道路情報板の活用 等

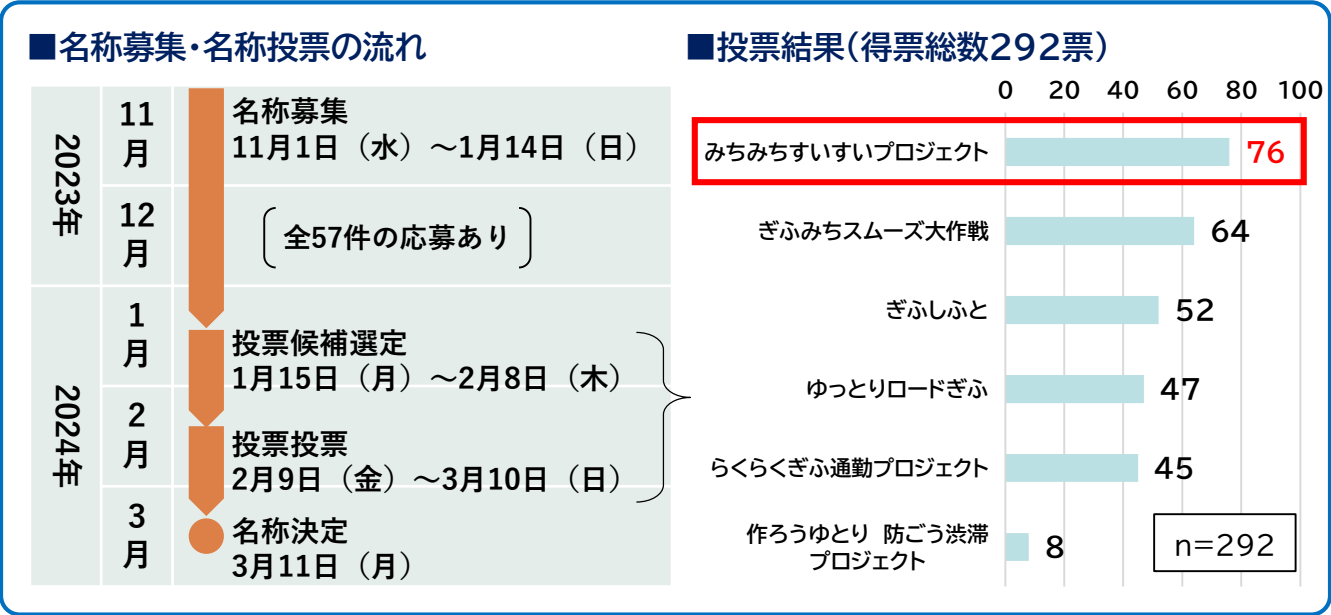
■賛同登録団体数



■賛同登録団体における時差出勤、在宅勤務の制度整備状況



<名称募集・名称投票の概要>



<プロジェクトの広報活動実績>

■HP

■リーフレット

■PR動画

■SNS

■プロジェクトのPR連携協力

5. TDM施策の実施内容・予定

(実施主体:岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会)

5-1 岐阜都市圏のTDM施策の実施内容・予定 (2)岐阜県全体におけるTDMの実施 R6年度実施計画

- R6年度は「みちみちすいすいプロジェクト」としてプロジェクトのロゴマークを作成するなど広報活動を推進。
- 企業・団体・個人と連携した施策等の実施により、より広くプロジェクトを周知し、賛同登録団体を増加させ、渋滞緩和効果等の向上を目指す。

<R6年度の実施方針>

<プロジェクトのロゴマークの作成>

- プロジェクト名称が「みちみちすいすいプロジェクト」に決定したことを踏まえ、プロジェクトをイメージしやすいロゴマークを作成し、プロジェクトHPや広報資料等に統一的に活用

参考：他の取組におけるプロジェクト名称・デザイン等



出典：岡山国道事務所



出典：福岡国道事務所



出典：鹿児島国道事務所

<企業・団体・個人とのPR連携協力の推進>

- プロジェクトをより広く周知していくため、PR活動に連携協力していただける企業・団体・個人を募集
- PR連携協力は、企業・団体・個人からの独自提案を受け付ける「提案型」とPR活動に連携協力していただける方を募集する「参加型」の2種類を設定し、プロジェクトHPにおいて申込を案内

<重点実施期間の設定等のプロジェクト積極参加のきっかけづくり>

- プロジェクトの重点実施期間を設ける等により、賛同登録団体等がプロジェクトに積極参加するきっかけを作り、賛同登録団体のTDMに係る活動を促進するとともに、賛同登録団体数の増加に向けた周知を図る

<行動変化のためのインセンティブ付与に関する検討>

- 岐阜大学等と連携し、行動変化をしたくなるインセンティブを与える仕組みづくりを検討

<岐阜県内のその他のプロジェクトとの連携>

- 岐阜県ワーク・ライフ・バランス推進企業登録制度や岐阜県内のその他のプロジェクトとの連携による広報活動を検討
- 岐阜県と連携し、県庁パネル展での展示、イオンとのイベント企画を検討、企業ヒアリングでの営業活動（アンケート調査）

<その他広報関係>

- 新ポスター・リーフレット、広報誌の配布、動画の作成、新聞広告記事の作成・ラジオ原稿作成（放送）、名称募集者贈呈式、学校との連携 等

<具体的な取組の実施状況と予定>

■プロジェクトのリーフレット・広報誌

プロジェクト名称が「みちみちすいすいプロジェクト」に決定したことに伴い、リーフレット、ポスター、HPを更新し、広報誌を新たに作成。



▲リーフレット

▲広報誌



▲ポスター



▲HP

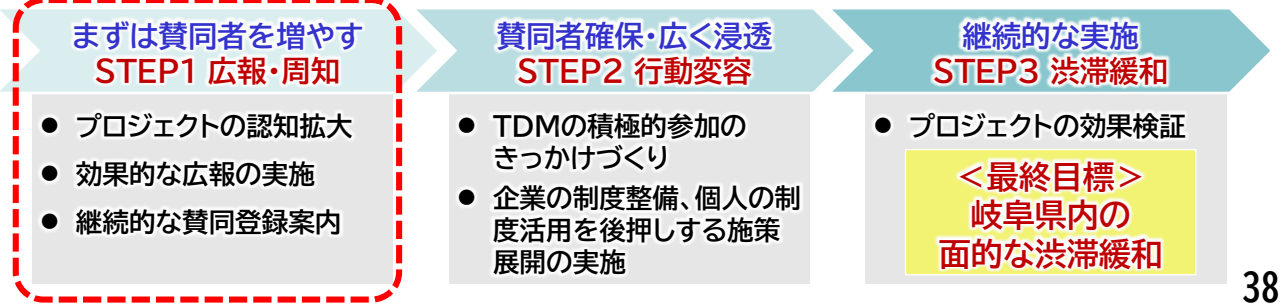
■みちみちすいすいプロジェクト 感謝状贈呈式(令和6年6月19日)



■県庁パネル展 (令和6年5月8日～5月31日)



<プロジェクトのロードマップ (イメージ) >



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

- R5年度は、年末年始の渋滞対策として、国道19号に集中する交通の分散による渋滞緩和に向け、大規模商業施設内における道路状況配信（2箇所）及び ナッジ※を活用した広報ポスターを作成し、ポスターやデジタルサイネージ等で情報発信することで、ライブ配信を見て帰宅時間を変更する行動変容を促す取り組みを実施。
- R6年度は、過年度までの取り組み内容を踏まえ、夕方時間帯における国道19号の道路状況が確認可能なコンテンツや、「夕方時間帯以降における施設の過ごし方」を商業施設内で紹介し、ピーク時間帯を避けた帰宅を促すTDM施策を検討。

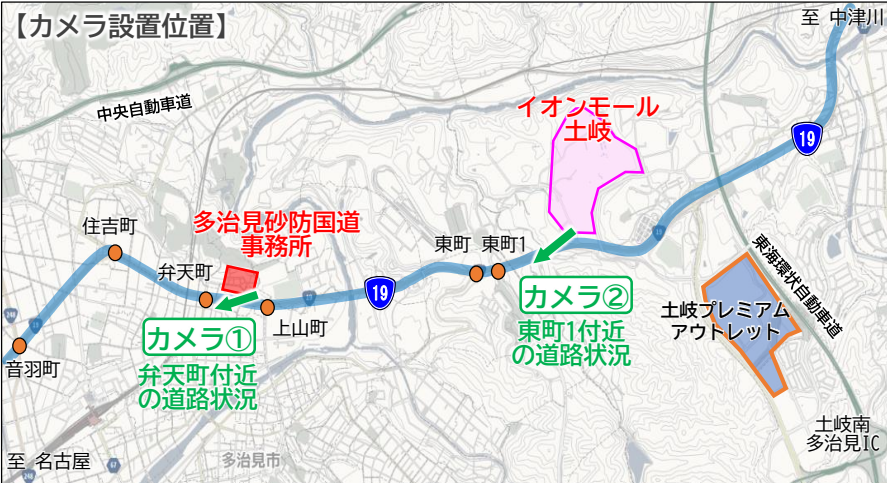
<R5年度の取り組み結果>

■ 実施概要

【配信時期】
令和5年12月23日～令和6年1月8日 ※17日間

【配信箇所】カメラ設置箇所：2箇所
①多治見砂防国道事務所 屋上 ※昨年度実施
②イオンモール土岐 国道19号沿い敷地内

【カメラ設置位置】



至 中津川
中央自動車道
住吉町
多治見砂防国道事務所
弁天町
音羽町
至 名古屋
多治見市
東町 東町1
イオンモール土岐
土岐プレミアムアウトレット
東海環状自動車道
土岐南
多治見IC

カメラ①
弁天町付近の道路状況

カメラ②
東町1付近の道路状況

©NTTインフラネット株式会社

■ 広報・媒体設置・閲覧状況

【ナッジ※を活用した広報ポスターの作成】



令和5年12月23日土
令和6年1月8日祝

国道19号
ライブ映像
配信中心!

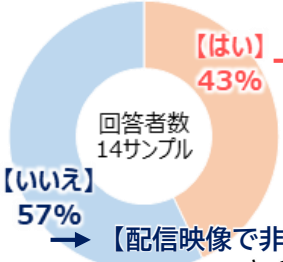
道路状況をリアルタイムで確認できます
アンケートへの協力をお願いします

【ナッジ※による行動変容促進】

- ・「ナッジ※」を活用した情報提供を
実践
- ・『帰宅時間を少し変更することにより、スムーズに帰宅できる』ことを訴求
- ・道路状況【画像】と所要時間の
時間変動を示すことにより、帰宅時間を変更することのメリットを提示

■ 行動変容に関するアンケート結果

【ライブ配信映像を見て帰宅時間を変更したか】



回答者数 14サンプル

【はい】43%

【いいえ】57%

元々の帰宅予定は16-18時頃に集中

【配信映像で非混雑を確認したため】との回答が多い

【ライブ配信映像を見た後は何時に帰宅する予定か】

15時以前	
16時頃	17%
17時頃	
18時頃	17%
19時頃	33%
20時頃	33%
21時以降	

0% 10% 20% 30% 40% 50%

・19時以降に帰宅時間を変更との回答が多い

【予定帰宅時間を変更した理由】

・渋滞を回避するためとの回答が多い

【帰宅するまでの時間の過ごし方】

・【買い物・食事】との回答が多い

<R6年度の取り組み内容>

<4月～9月>
①R5年度内容を踏まえた情報提供・配信方法の検討
・施設での過ごし方「施設への滞在を促す方法」の検討
・訴求力の高い広報媒体の検討

>

<10月～12月>
②実施内容に関する関係機関との調整
(商業施設等)
・情報提供内容、広報媒体、施設での過ごし方に関する関係機関[商業施設]調整

>

<年末年始期間>
③道路情報の配信・広報媒体を活用した情報提供
[休日TDM実践]

>

<1月～3月>
④効果検証(案)
・交通状況分析
・関係機関ヒアリング等

39

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

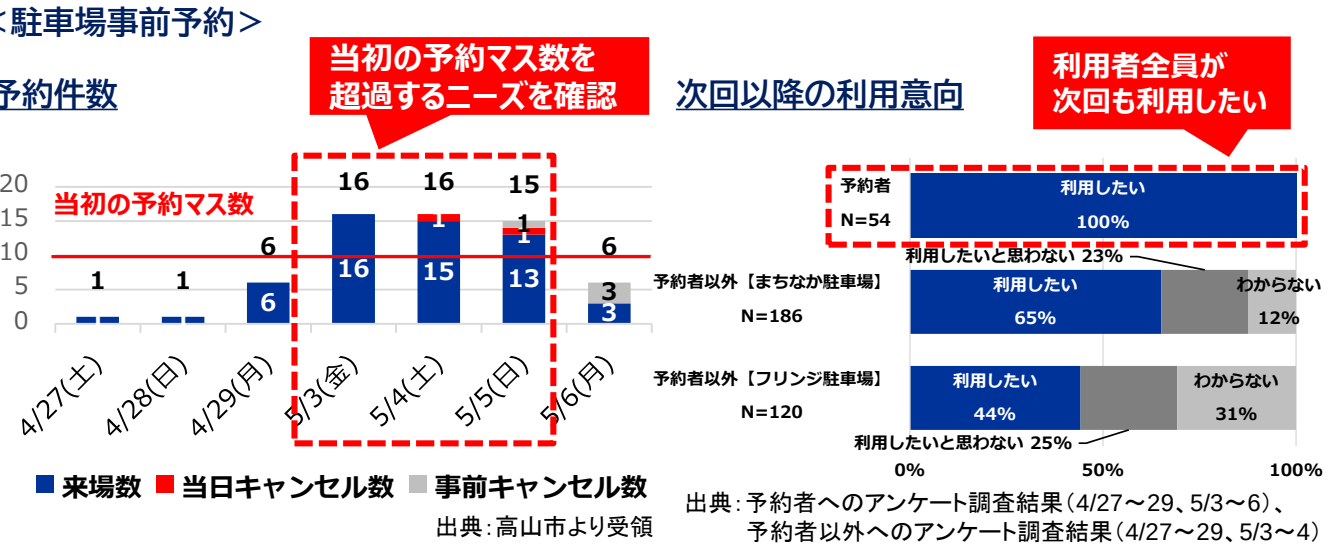
- 高山市街地の観光繁忙期は国道158号へ観光交通が集中し、駐車場を探すうろつき車両、まちなか駐車場の容量不足などの要因により渋滞が発生。
- R6年ゴールデンウィークに、市営駐車場の一部予約制を試行し、55名が利用。事前予約のニーズを確認した。また、AIカメラ等による交通状況の把握を試行し、一部車両のうろつき状況を確認できた。
- シルバーウィークは市営えび坂駐車場の完全予約化を試行するほか、AIカメラを追加設置し、高山市街地における車両のうろつき状況を引き続き把握。

<位置図>

<概要>

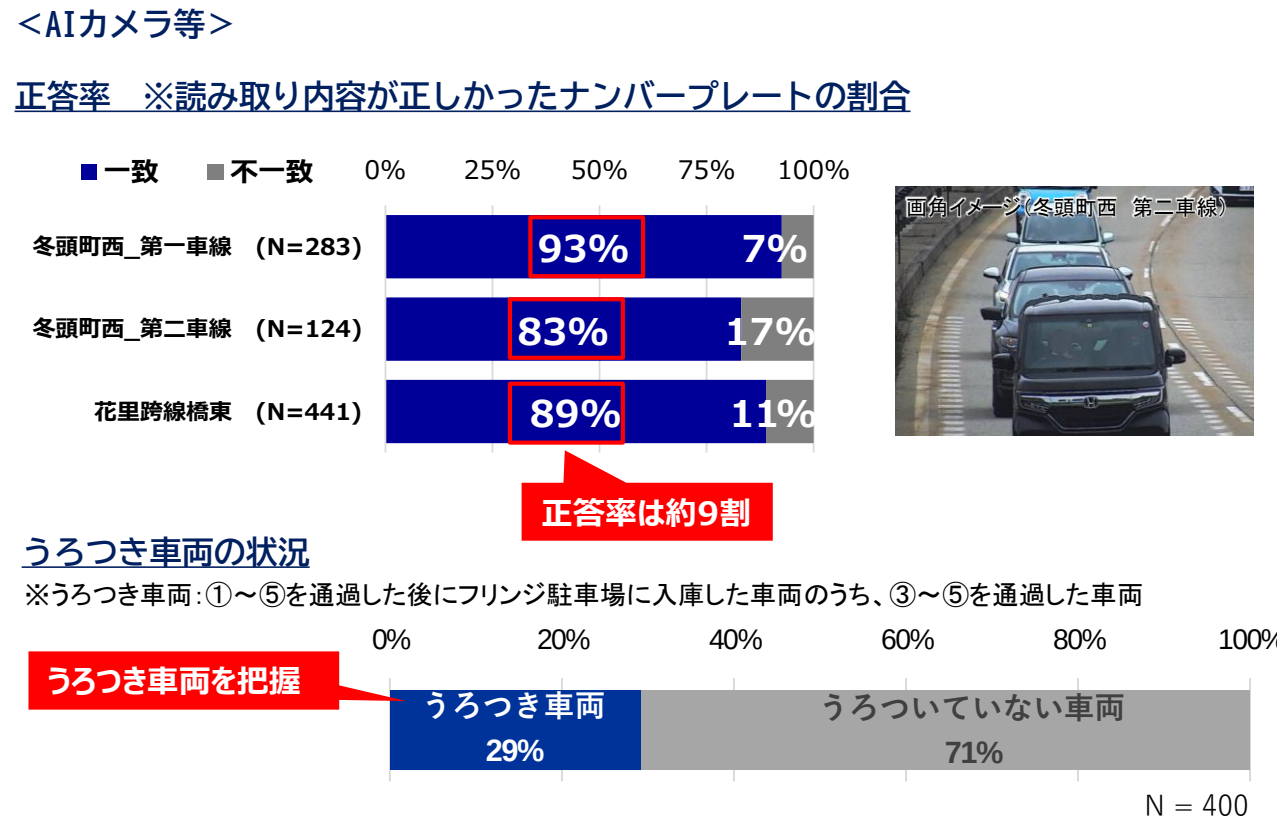
①駐車場事前予約
日時：4/27(土)～4/29(月祝)
5/3(金祝)～5/6(月祝) ※6日間
場所：市営空町駐車場
(民間予約システムを活用)
予約マス数：10マス程度(当初予定)
利用料金：2,500円
時間枠：7時～16時(9時間)

②AIカメラ等(4/27～5/6に計測)
・国道41号冬頭西交差点付近(1台/1車線 計2台)
・花里跨線橋東交差点付近(1台)
※市営駐車場入口及びうろつき経路上にもナンバープレート計測用ビデオカメラを設置



GWの結果：駐車場事前予約のニーズを確認 (一部区画での実施)

SWの方針：市営駐車場 1 箇所 (えび坂駐車場) の完全予約化を試行



GWの結果：一定の精度で検知できることを確認
市営駐車場に入庫した車両の一部経路を把握

SWの方針：分析期間・設置箇所を拡大し、分析の深度化

<スケジュール>

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	R7年度以降
1.準備・実施 ①GW渋滞対策の準備 ②春の高山祭渋滞対策の実施	2.試行 GW渋滞対策の実施 ①駐車場の事前予約の試行 ②AIカメラ等による通行車両の経路確認	3.分析 GW試行結果の検証	4.検討・実施 ①SWに向けての施策内容検討 ②お盆渋滞対策の実施	5.実施 (SW) SW渋滞対策の実施 ①駐車場事前予約の実施 ②AIカメラ等による交通状況の可視化 ③広報の充実	6.実施 (秋の高山祭) 秋の高山祭 (10/9～10/10) 渋滞対策の実施	7.効果検証 ①SWの施策による結果の検証 ②今後の対策の方向性検討	8.次年度の対策検討 第2回検討部会 (2月)	継続的マネジメント (PDCAサイクル)				