

平成28年度 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成28年7月27日(水) 13:30～
場所：岐阜国道事務所 南棟2階大会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

1. 規約の改定について
2. これまでの取り組み経緯
3. 基本方針の策定
4. 実施した渋滞対策
5. 今年度の主な取組(案)
6. 交通状況のモニタリング

4. 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

【資料-2】 平成28年度岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 会議資料

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会規約

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（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

(別紙-1)

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会
構 成 員

区 分	所 属 機 関	所属部署および役職
会 長	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所長
委 員	国土交通省中部地方整備局	道路部 道路計画課長
		道路部 地域道路課長
		道路部 交通対策課長
		建政部 都市整備課長
		多治見砂防国道事務所長
		高山国道事務所長
	国土交通省中部運輸局	交通政策部 環境物流課長
	岐阜県警察本部	交通部 交通企画課長
		交通部 交通規制課長
	岐阜県	県土整備部 道路建設課長
		県土整備部 道路維持課長
		都市建築部 都市政策課長
		都市建築部 都市整備課長
		都市建築部 都市公園整備局 公共交通課長
中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整チームリーダー	
	保全・サービス事業部 交通技術チームリーダー	
オブザーバー	岐阜県トラック協会	専務理事
	岐阜県バス協会	専務理事
	岐阜県タクシー協会	専務理事
		20名

事務局	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所
	岐阜県警察本部	交通部 交通規制課
	岐阜県	県土整備部 道路建設課

(別紙-2)

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

＜岐阜都市圏渋滞対策検討部会＞

区分	所属機関	所属	役職名
部会長	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所	副所長
委員	国土交通省中部地方整備局	岐阜国道事務所	計画課長
	国土交通省中部運輸局	岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官
	岐阜県警察本部	交通部 交通企画課	課長補佐
		交通部 交通規制課	規制補佐
	岐阜県	県土整備部 道路建設課	企画係長
		県土整備部 道路維持課	市町村道係長
		都市建築部 都市政策課	施設計画係長
		都市建築部 都市整備課	街路係長
		都市建築部 都市公園整備局 公共交通課	企画調査係長
			岐阜土木事務所
		大垣土木事務所	道路建設課長
	美濃土木事務所	道路建設課長	
	可茂土木事務所	道路建設課長	
	岐阜市	企画部 交通総合政策課	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	産業建設部 土木課	課長	
各務原市	都市建設部 管理課	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	調査設計課長
	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	多治見土木事務所	道路建設課長
		建設部	土木技監
		建設部 道路河川課	課長
	多治見市	都市計画部 都市政策課	課長
		東海西濃運輸(株)	取締役 岐阜東濃支店担当
	東濃鉄道(株)	乗合営業部長	
東鉄タクシー(株)			

＜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	計画調査課長
	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	道路建設課長
		古川土木事務所	道路建設課長
		下呂土木事務所	道路建設課長
	高山市	基盤整備部 維持建設課	課長
	飛騨市	基盤整備部 建設課	課長
	下呂市	建設部 土木課	課長
	高山市商工会議所		参事 常務理事
	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)	輸送部	輸送部長

平成28年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

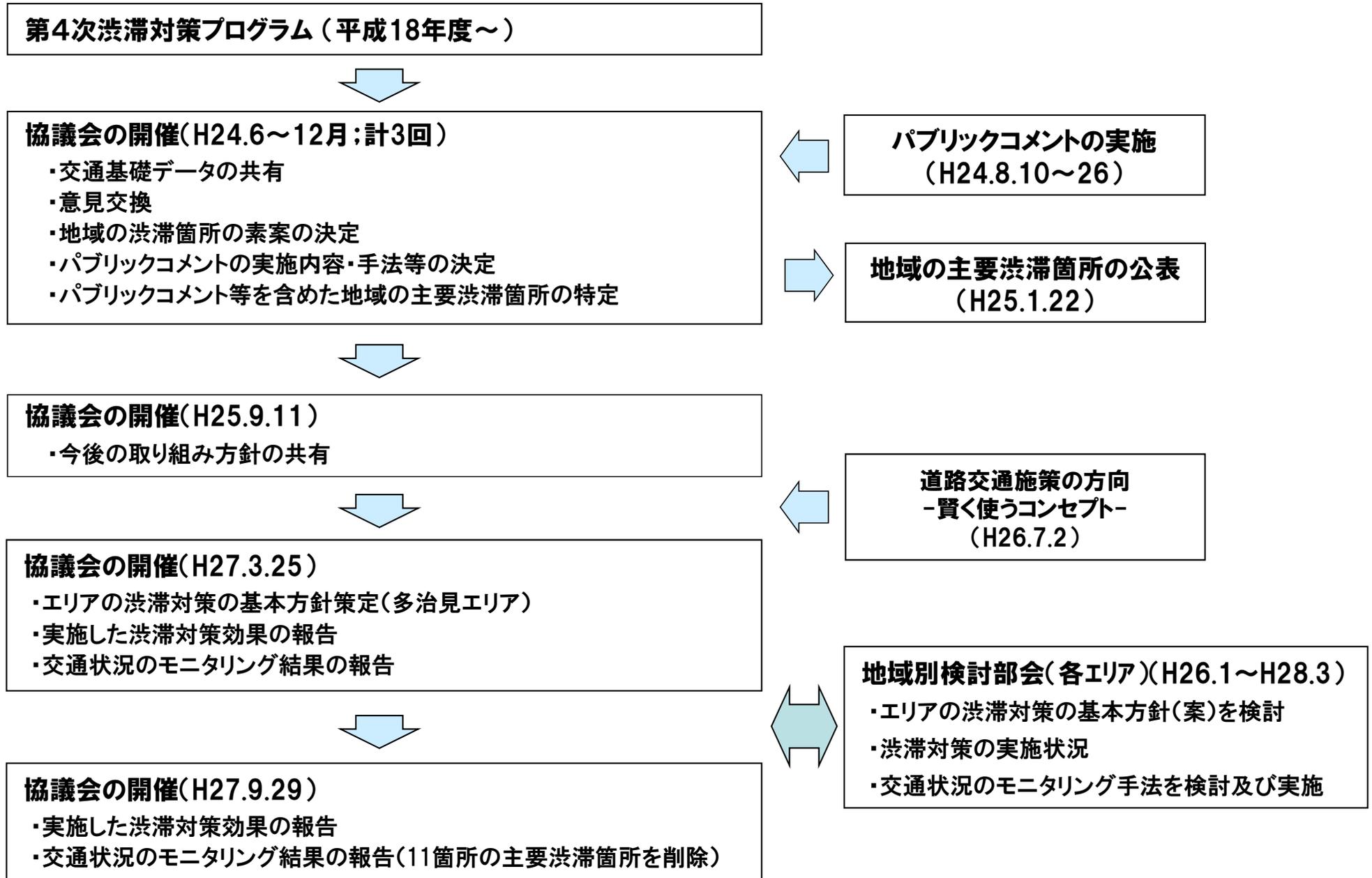
【会議資料】

1. これまでの取り組み経緯	1
2. 基本方針の策定	7
3. 実施した渋滞対策	10
4. 今年度の主な取組(案)	14
5. 交通状況のモニタリング	21

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

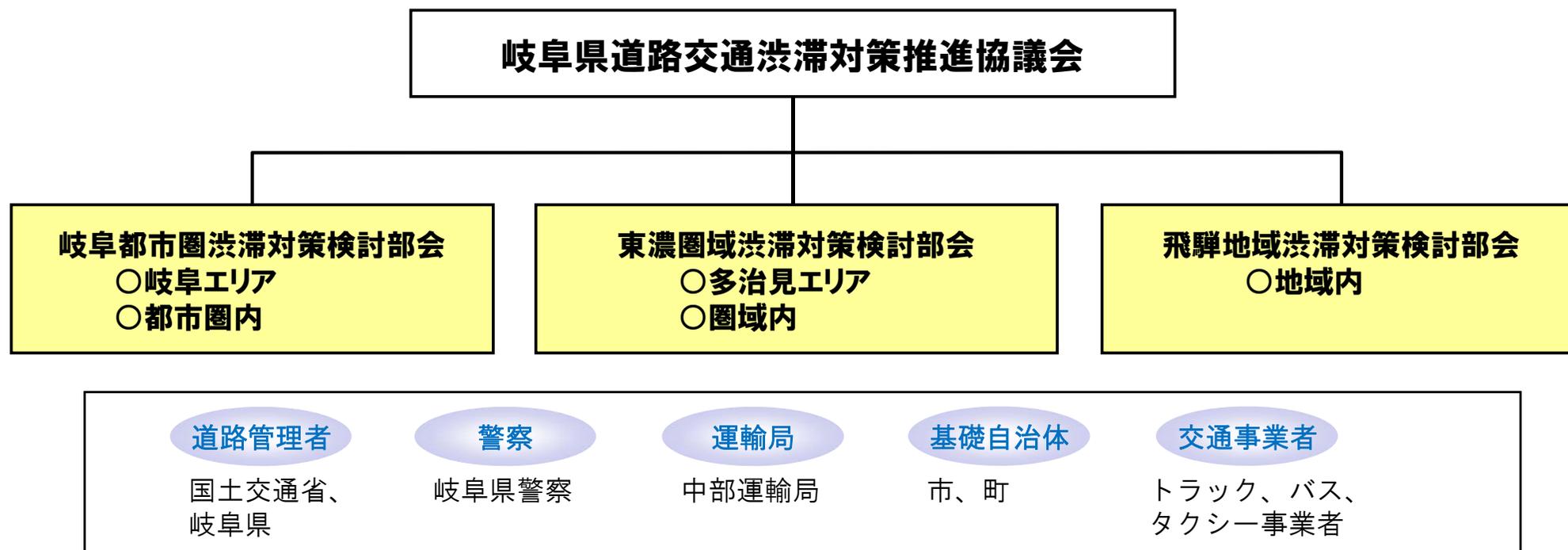
1-2 検討体制等

(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

- 平成24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)

H28.7時点

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
175箇所	2エリア ※51箇所が含まれる	20区間 ※47箇所が含まれる	77箇所

凡例

<主要渋滞箇所>

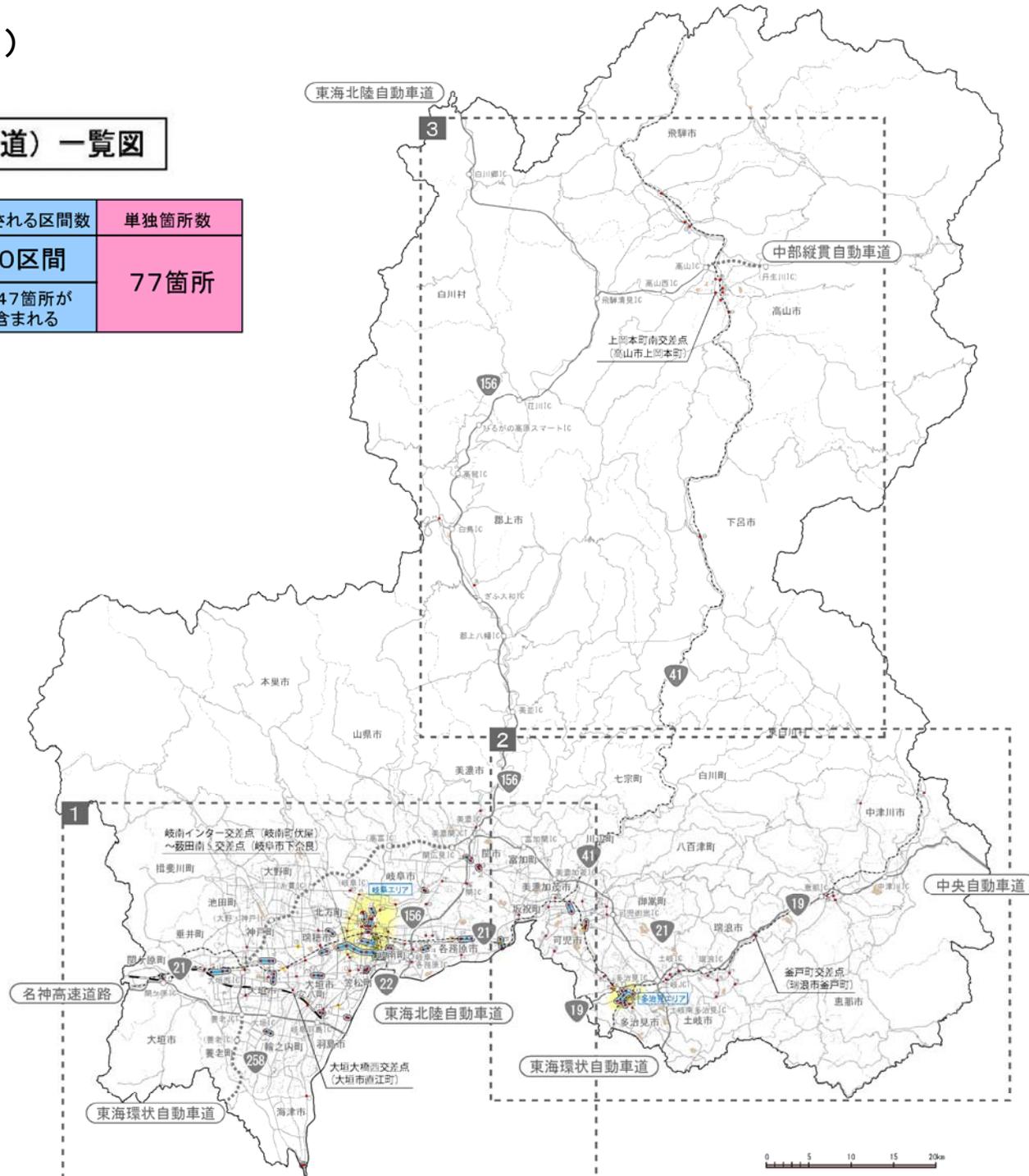
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

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

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

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



1. これまでの取り組み経緯

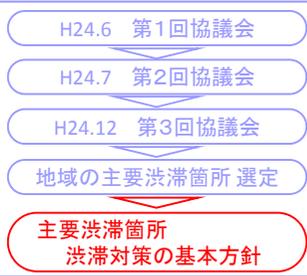
1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針(平成25年9月11日協議会資料)

検討経緯

- 岐阜県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「検討部会」にて検討しました。

※「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県警察、岐阜県、中日本高速道路(株)、岐阜県トラック協会、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会



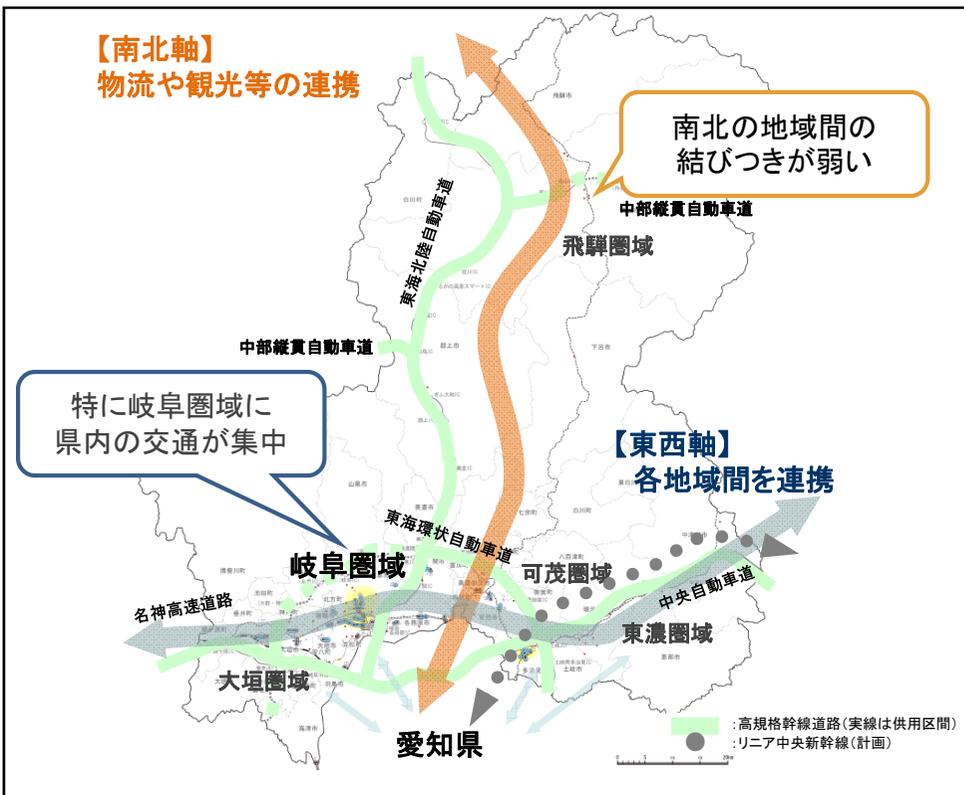
1. 岐阜県の概況

	概要
岐阜県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜県は日本の中央に位置し広大な面積を有する反面、3000m級の山々から海拔0mの輪中地帯まで起伏に富んだ地形で構成されているため、可住地面積は県土の20%と少なく、山間部ではそれが点在する構造。 県内の交通軸は、福井・滋賀と長野を結ぶ東西軸、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸を形成しており、東西軸は各圏域間の連携軸、南北軸は物流や観光の連携軸としての役割を果たしている。 交通流動は、岐阜圏域を中心とした東西の大垣、可茂、東濃圏域の結びつきが強く、県間ではこの4地域と愛知県との結びつきが強い。一方で南北の地域間の結びつきが弱くなっているのが現状。 県内の旅客輸送の約9割は自動車輸送され、人や物の流動は自動車に依存する割合が非常に高い。 県内の高規格幹線道路は、既に中央道、名神高速が供用済みのほか、東海北陸道、東海環状道、中部縦貫道の自動車道が事業中。また、東濃地域にリニア中央新幹線が計画。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 県民活動に著しく影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 特に結びつきが強い岐阜圏域を中心とした圏域間や、愛知県とのアクセス道路に集中。

2. 方向性

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

3. 岐阜県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

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

(検討部会体制)



1. これまでの取り組み経緯

1-5 多治見エリアの渋滞対策の基本方針(平成27年3月25日策定)

渋滞対策の基本方針

◇ 多治見市街地へ集中・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、多治見市総合交通戦略に基づいた路線バス・コミュニティバスの利用促進策(乗継割引)を実施するとともに、交通の分散・迂回等を図るために、内環状道路の整備検討を進めるとともに、国道248号多治見IC交差点の改良を推進するなど、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

多治見エリアの地域特性

- ・多治見市は、人口約11万人であり、東濃地域の中心都市である。
- ・人口は、多治見駅を中心とした市街地部や、北部・南部地域の住宅団地に集中。
- ・多治見市北部に位置する可児市・御嵩町には大規模事業所が多く集積している。
- ・市街地部には、多治見駅や市民病院等の交通・生活拠点等が立地している。
- ・東西にJR中央本線および土岐川があり、市街地部を南北に分断している。

多治見エリアの交通特性

- ・多治見市は、北部に中央自動車道多治見ICが位置し、国道19号・(一)武並土岐多治見線(東西軸)と国道248号(南北軸)が一般道路の東西・南北の幹線道路軸を形成。
- ・多治見市民の交通手段の約7割、また多治見駅を端末とする交通手段の約4割が自動車であるなど、自動車依存率が著しく高い。
- ・国道19号は、岐阜県東濃地域と愛知県(春日井市、名古屋市等)と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。

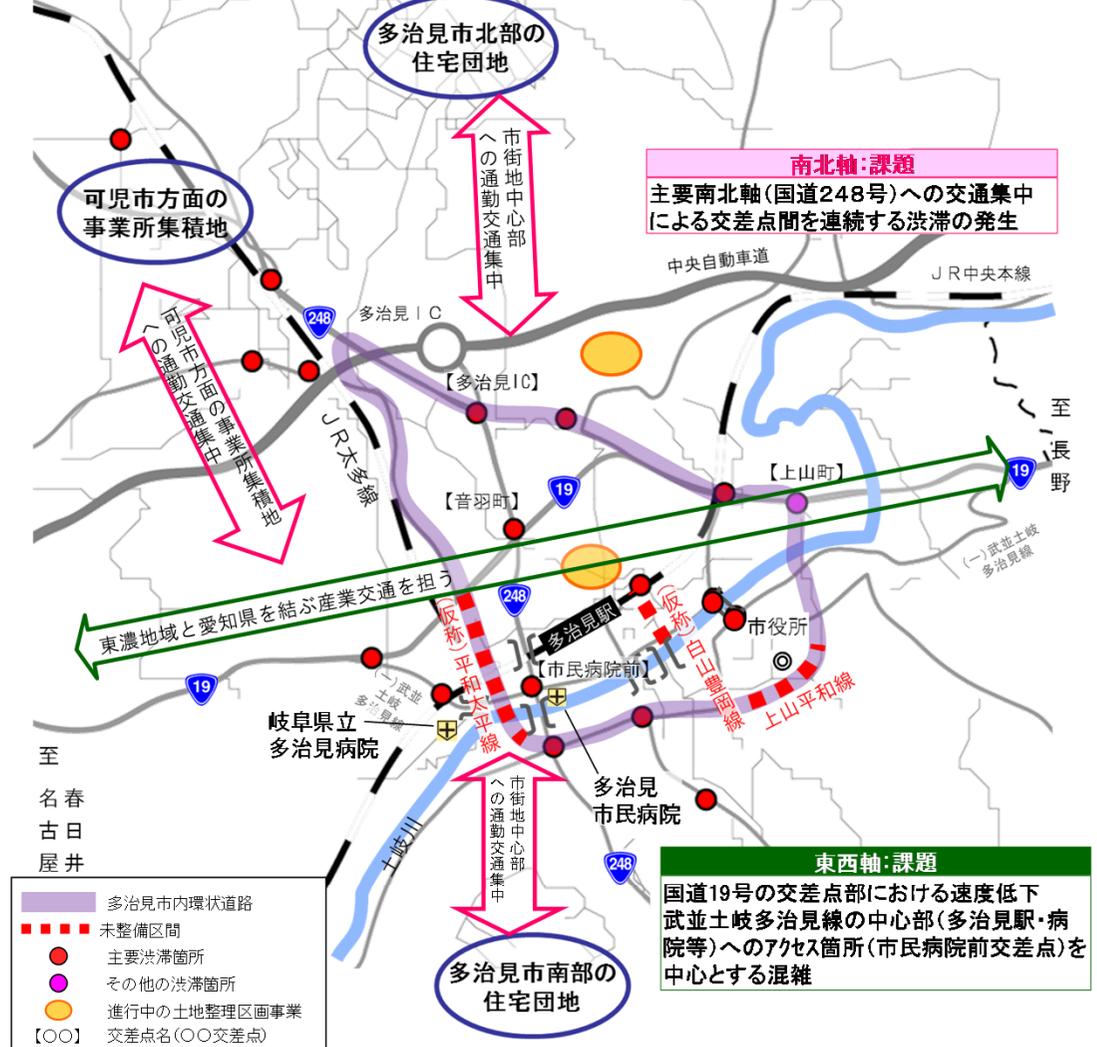
【現状の課題】

- ・朝夕ピーク時は、北部・南部住宅団地と多治見駅、南部住宅団地と北部事業所集積地を往來する通勤交通が卓越。南北道路では、鉄道・河川を跨線・渡河できる国道248号などの特定路線に交通が集中し、著しい速度低下が発生。
- ・国道19号、(県)武並土岐多治見線などの東西道路では、南北道路との交差点部にて局所的な速度低下が発生。
- ・市街地部の道路では、日中も生活交通等の集中により慢性的な速度低下が発生。

【将来像】

- ・“[中心の再生]を支援”、“公共交通との連携を強化”、“都市内交通の円滑な移動を支援”、“他都市との連携を強化”する道路づくりを道路網整備の基本方針とする。(多治見市都市計画マスタープラン)
- ・環状型道路網を配置することで通過交通を削減し、環境にやさしい安心・安全な道路づくりを進める。(多治見市都市計画マスタープラン)
- ・市街地南北方向について、道路の交通容量を拡大し、渋滞緩和を図る。(多治見市交通対策協議会)

(2) エリアの課題



(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・多治見市総合交通戦略に基づいた市内全線の路線バスやコミュニティバスの利用促進策(乗継割引・料金施策)等のソフト施策を進め、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を進める。
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、内環状道路((仮称)平和太平洋線等)および(仮称)白山豊岡線の整備検討を進めるとともに、南北軸(国道248号)と中央自動車道が接続する多治見IC交差点の改良を推進する。 ・東西軸において、南北道路との交差点における局所的な速度低下の改善を図るため、国道19号及び県道の交差点改良の実施を検討する。

(エリアWG体制)※



※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

2. 基本方針の策定

2. 基本方針の策定

2-1 岐阜都市圏の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

- ①岐阜都市圏の重要な軸である東西軸の円滑化を図るとともに、東西軸上の重要な拠点である岐阜市、大垣市、各務原市、美濃加茂市それぞれの計画に基づき、渋滞対策としてハード・ソフトの両輪により対策を推進する。
- ②対策の推進に当たっては、各道路管理者と交通管理者が連携し、継続的にモニタリングを実施し、具体的な対策メニューを検討していく。

(1) 岐阜都市圏の概況

岐阜都市圏の地域特性

- 岐阜都市圏は、人口の上位3都市に入る岐阜市、大垣市、各務原市が東西に分布。
- 岐阜都市圏は、製造品出荷額の岐阜県上位10都市に入る各務原市、大垣市、美濃加茂市、岐阜市等が東西に分布。
- 岐阜都市圏の人口・産業集積地は東西軸に集中。

岐阜都市圏の交通特性

- 代表交通手段分担の約70%が自動車であり、自動車依存度が高い地域。
- 隣接都市間のつながりが強く、大垣市～岐阜市～各務原市間の交通流動が多い。
- 名神高速、東海北陸道、東海環状道、国道21号等が広域交通軸、岐阜都市圏の放射軸、環状軸等の道路網の骨格を形成。

【現状の課題】

- 国道21号は隣接都市間を結ぶ主要な幹線道路であるが、主要渋滞区間・箇所が集中しており円滑性が確保されていない。
- 岐阜市中心部においても、主要渋滞区間・箇所が集中。

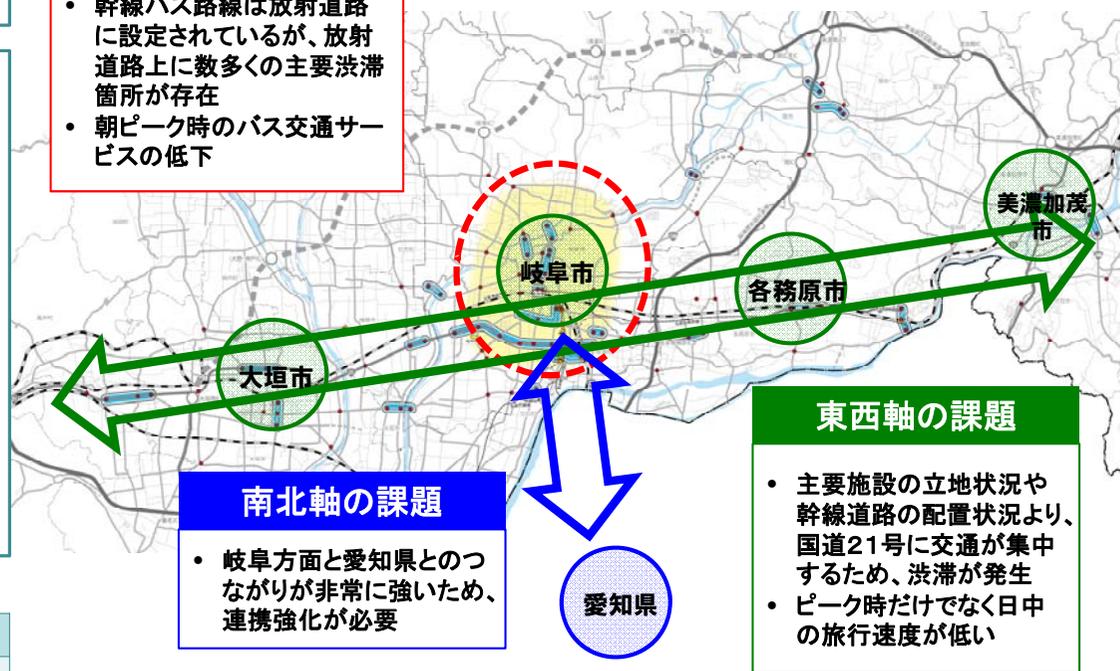
【将来像】

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

(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

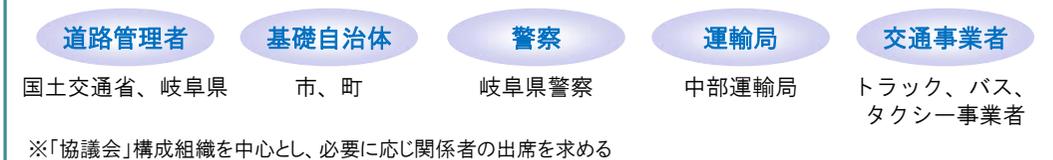
東西軸の課題

- 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"> 岐阜市総合交通戦略に基づいた公共交通の利用促進策(市内の路線バスの利便性向上策としてバス優先レーンやPTPSの設置等)などのソフト対策を進め、公共交通への転換を促すことで交通渋滞の緩和を目指す。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> 東西軸において、岐阜県南部の主要都市を結ぶ幹線道路の交通容量拡大を図るため、国道21号の整備(新設、拡幅、局所改良)を推進するとともに、国道21号の並行路線(国道248号太田バイパス、新所平島線、赤坂垂井線等)や交差道路(扶桑各務原線)の整備も推進する。 南北軸において、岐阜方面と愛知県の連携を強化するため、交通容量拡大を図る。 岐阜市中心部において、都市内の交通容量拡大を図るため、国道156号の整備や(都)岐阜駅城田寺線等の整備を推進する。

(検討部会体制)[※]



2. 基本方針の策定

2-2 高山地域の渋滞対策の基本方針(案)

渋滞対策の基本方針

◇高山市街地は、高山祭、ゴールデンウィーク、お盆等の観光繁忙期において、多くの観光交通が東西軸(国道158号)に集中するため、交通の分散を図るための情報提供の実施や、高山市街地での駐車場を探すための交通を抑制するためのフリンジ駐車場への誘導、およびフリンジ駐車場と中心部のアクセス改善を検討・実施します。

(1) エリアの概況

高山地域の地域特性

- ・高山市は、人口約9万人であり、飛騨地方の中心に位置している。
- ・高山市の人口は、将来的に減少傾向であるが、観光客入込客数は増加傾向である。
- ・古い街並みや高山陣屋などの観光資源が豊富で、年間約430万人(平成27年)の観光客が来訪している。

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。

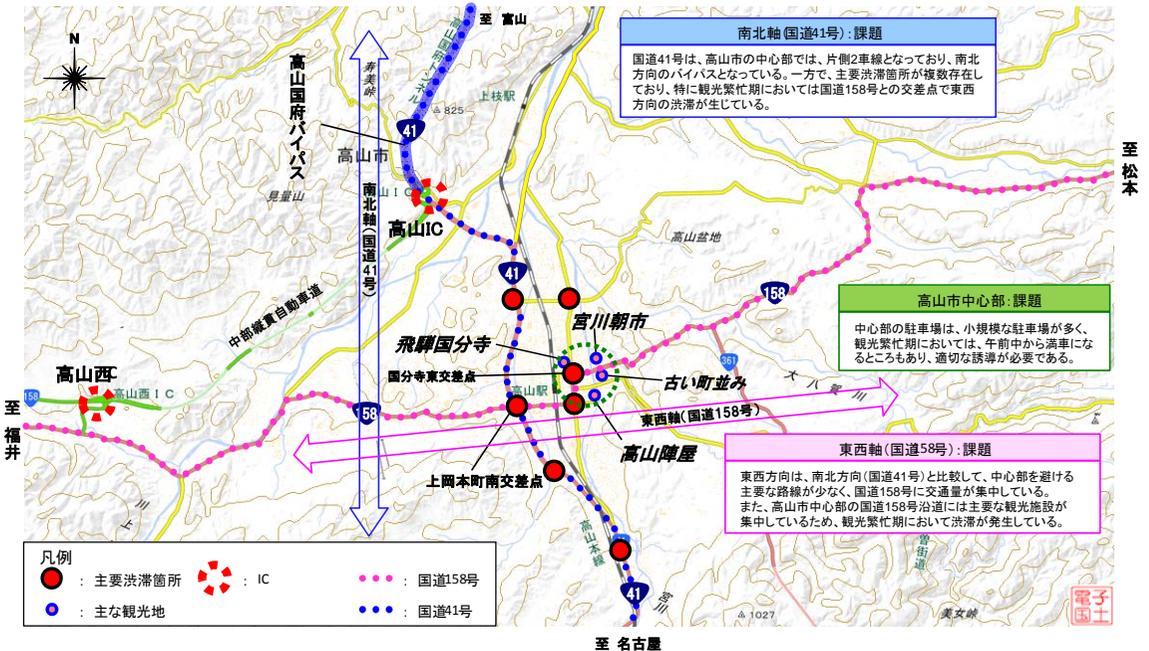
【現状の課題】

- ・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。

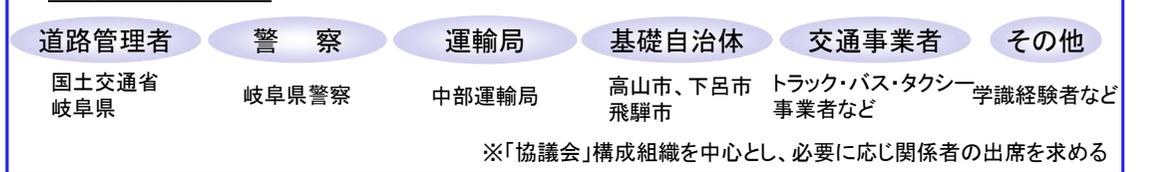
【将来像】

- ・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



(エリアWG体制)※



(3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・東西軸(国道158号)に流入する交通量を中部縦貫自動車道へ転換させるため、案内看板の設置や経路変更を促すための情報提供(チラシの配布、ホームページでの情報提供)を実施し、交通渋滞の緩和を図る。 ・駐車場の需給バランスを改善させるために、案内看板等の設置や交通誘導員の配置によるフリンジ駐車場への誘導を行い駐車場を探すための交通を抑制する。 ・上記等のソフト施策を進め、交通渋滞の緩和を目指す。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ・東西軸において市街地への流入が集中する国道158号の交通を分散させるため中部縦貫自動車道の整備を推進する。 ・南北軸において渋滞緩和を目的として、石浦バイパスの整備を推進する。

3. 実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

3-1 実施した渋滞対策：多治見エリア

多治見エリアの公共交通利用促進(路線バス利用促進社会実験)(実施主体:多治見市、東濃鉄道株)

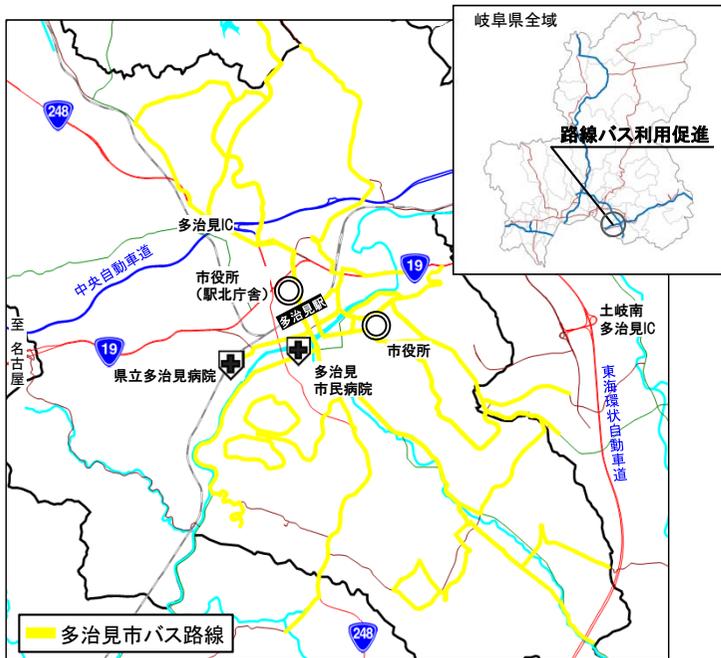
【対策概要】

■多治見市が駅周辺の活性化を目的に実施する「路線バス昼間運賃割引制度(上限200円)」を活用し、公共交通利用促進による、交通渋滞の緩和施策を実施。

【効果】 バス施策(実施中～平成28年9月)

- 路線バス利用者は約15%増加しており、公共交通の利用促進効果の発現が確認されました。引き続き、モニタリングを実施します。
- また、アンケート調査により、路線バス未利用者の施策認知度が低いことを確認したため、施策の広報チラシを配布しました。

【路線バス昼間割引(社会実験)の取組概要】



【平成27年度の取組結果】

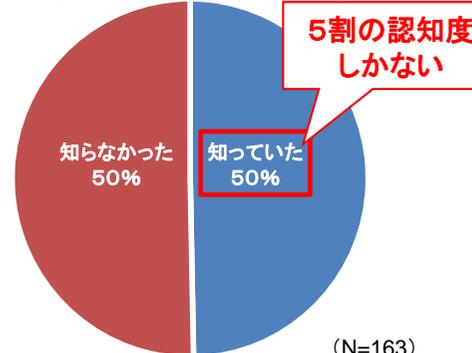
◆路線バス利用者数の変化



◆アンケート調査結果(H28.1実施)

●施策の認知度(アンケート調査結果)

○路線バス未利用者



◆施策の広報チラシ(H28.2)

ホワイトタウン 多治見市内の路線バスが
にお住まいの皆様！
お得になりました！！
～平成27年10月1日昼間運賃割引制度開始～

市内路線バスが、平日10時～16時1乗車 上限200円！
(※小児・障がい者の方は100円)

(白鳳台・天平台・桃山台・平安台⇔多治見駅(往復))
通常:600円⇒割引後:400円・・・200円お得！！

(白鳳台・天平台・桃山台・平安台⇔多治見駅⇔市民病院(往復))
通常:800円⇒割引後:500円・・・300円お得！！

路線バス ききょうバス ※ききょうバス「乗継券制度」利用

市内を運行する路線バス(東鉄バス)のうち、平日10～16時(昼間時)に出発または到着する便について、運賃が上限200円になります。

＜割引条件＞
①平日10時～16時に出発または到着する便
②多治見市内で乗り降りする
③多治見駅発着の路線バス(東鉄バス)

停車するバス停
桃山台 平安台
天平台 白鳳台
多治見駅
多治見ホワイトタウン

上限200円で利用できる便

バス停名	多治見ホワイトタウン⇔多治見駅前															
多治見ホワイトタウン	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01			
多治見駅前	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10			

※白鳳台バス停、天平台バス停、桃山台バス停、平安台バス停をご利用の皆様
白鳳台バス停へは9分前、天平台バス停へは8分前、桃山台バス停へは4分前、平安台バス停へは2分前にお越しください。

バス停名	多治見駅前⇔多治見ホワイトタウン															
多治見駅前	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40			
多治見ホワイトタウン	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50			

多治見市内は、昼間(10:00～16:00)の時間帯も渋滞が発生しています。出来るだけ、公共交通(バス)を利用して、渋滞緩和にご協力ください。

お問い合わせ先
岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会 多治見エリアワーキンググループ
国土交通省 中部地方整備局 多治見砂防国道事務所 調査設計課 TEL 0572(25)8026(担当:大矢)
多治見市 都市計画部 都市政策課 TEL 0572(22)1321(担当:永井)

※昼間運賃割引制度は、東濃鉄道株式会社と多治見市の共同により実施しています。

3. 実施した渋滞対策

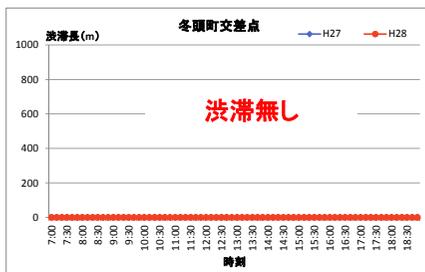
3-2 実施した渋滞対策：高山地域

高山祭り開催時における渋滞対策(情報提供)(実施主体：飛騨地域渋滞対策検討部会)

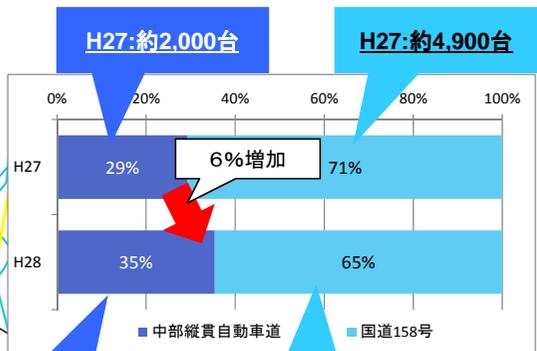
- 【課題】
 ■高山祭などの観光繁忙期に、多くの観光客が集まり、国道158号及び祭会場や観光施設周辺の道路では、観光交通の集中による交通渋滞発生が課題。
- 【対策概要】
 ■①中部縦貫自動車道への交通分散を促す案内看板の設置、②道路情報板を活用した渋滞情報の提供、③ホームページ及びチラシによる事前の情報提供、④経路別所要時間の情報提供を実施。
- 【効果】
 ■春の高山祭では、中部縦貫自動車道(高山IC利用)への転換が進み、上岡本町南交差点の西方面に伸びる渋滞長が6%減少しました。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

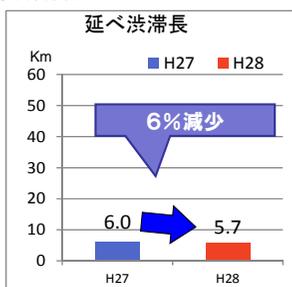
- ①：中部縦貫自動車道への案内看板の設置(継続)
 ・道路情報板による交通分散の呼びかけ



冬頭町交差点
⇒西方面からの流入



延べ渋滞長
⇒10分ごとの渋滞長の延べ延長(合計)



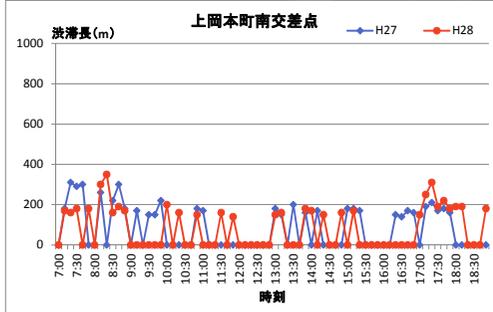
②道路情報板を活用した渋滞情報の提供(継続)

【表示期間】高山祭開催時
 4月14日9時～22時、4月15日7時～15時



③ホームページ及びチラシによる事前の情報提供(継続)

④経路別所要時間の情報提供(継続)



上岡本町南交差点
⇒西方面からの流入

3. 実施した渋滞対策

3-3 実施した渋滞対策： 岐阜都市圏

国道21号坂祝バイパス:大針IC～勝山IC間の整備(実施主体:国)

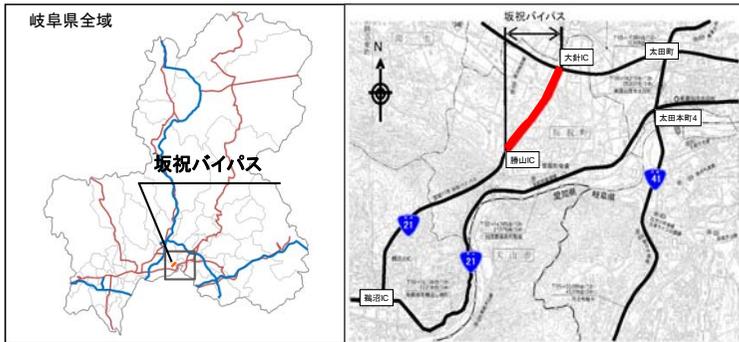
【課題】

■国道21号(国道41号～坂祝バイパス間)には、主要渋滞箇所が3箇所あることにより、美濃加茂～岐阜・各務原方面を行き来する交通の円滑な移動が阻害されています。

【取組概要】

- 交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援を目的として計画された延長7.6kmの道路です。
- 平成21年3月20日に勝山IC～鶺沼IC間が2車線暫定開通し、平成28年3月26日には大針IC～勝山IC間が2車線暫定開通しました。
- 今年度は引き続き、モニタリングを継続し、周辺道路も含め渋滞状況を把握します。

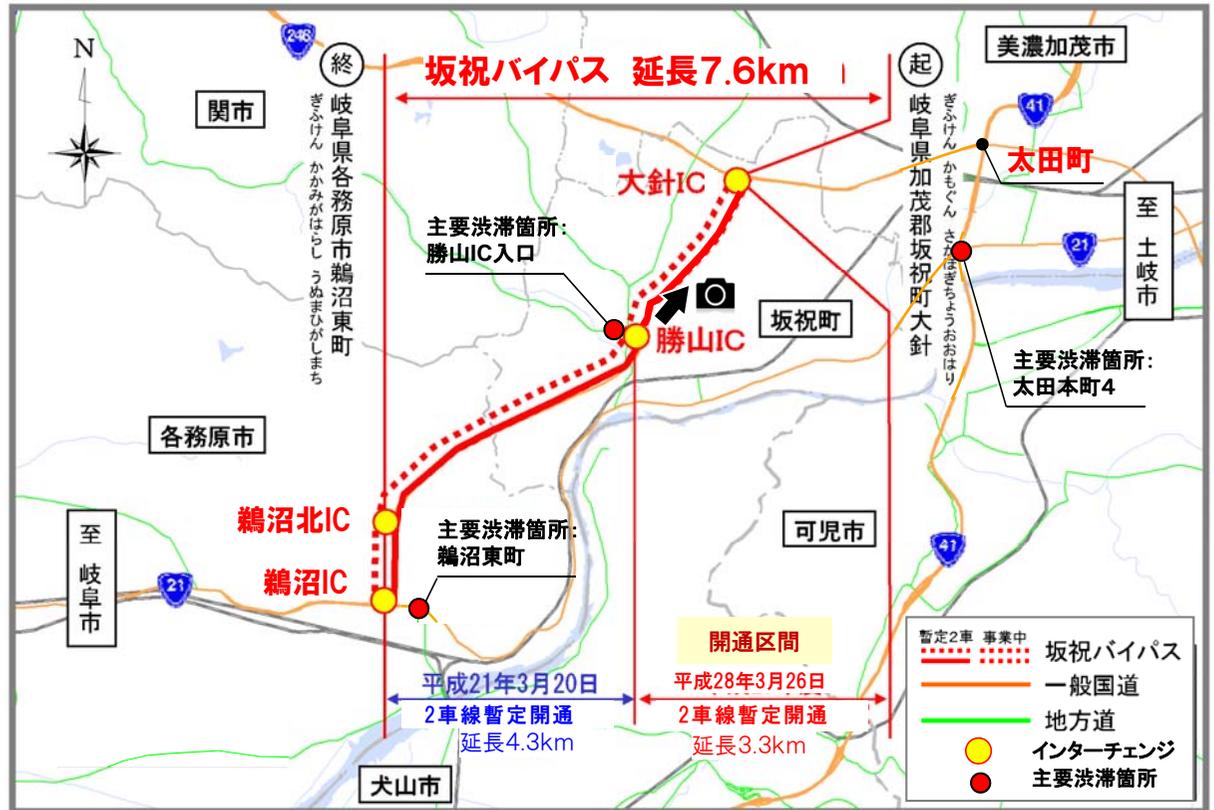
【路線位置図】



【開通後の写真】



【坂祝バイパスの全体位置図】



4. 今年度の主な取組（案）

4. 今年度の主な取組（案）

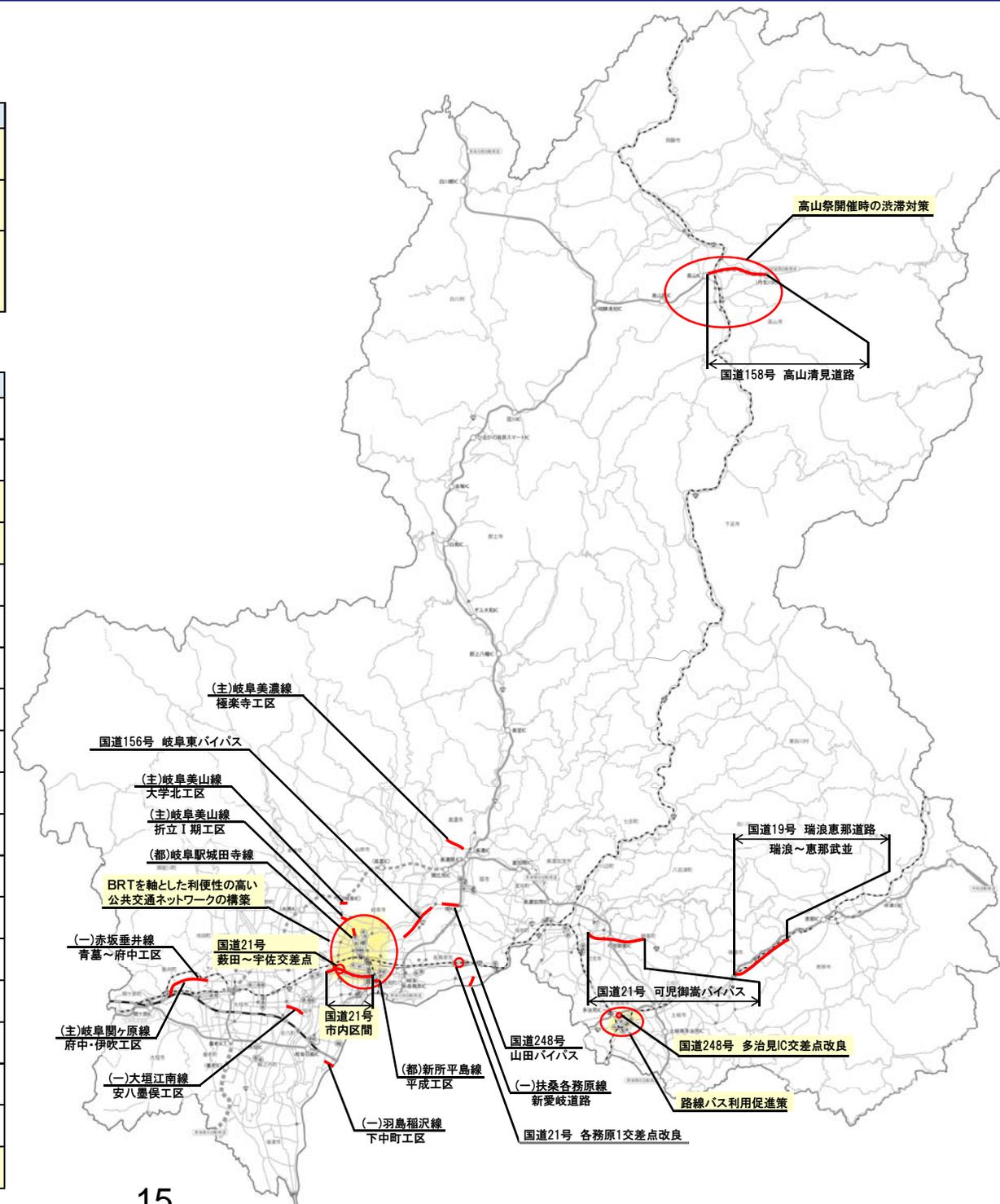
4-1 エリアの基本方針に基づく対策

【総合対策等】

エリア	箇所	対策内容	実施主体	実施状況
岐阜エリア	岐阜市街	●BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築	岐阜市 岐阜県警察	実施中
多治見エリア	多治見市街	●路線バス利用促進策	多治見市 東濃鉄道株	実施中
高山地域	高山市街	●高山祭開催時の渋滞対策 ・案内看板の設置 ・道路情報板の活用 ・事前の情報提供	飛騨地域渋滞 対策検討部会	実施中

【道路整備等】

エリア	箇所	対策内容	実施主体	実施状況
岐阜都市圏	国道21号 各務原1交差点	交差点改良工事	国土交通省	今年度完了 予定
岐阜エリア	(都)岐阜駅城田寺線 早田大通～則武	改良整備	岐阜市	実施中
岐阜エリア	国道21号 数田～宇佐交差点	車線運用変更	国土交通省	今年度完了 予定
岐阜エリア	国道21号 市内区間	交通容量の拡大	国土交通省	実施中
岐阜エリア	国道156号 岐阜東バイパス	改良整備	国土交通省	実施中
岐阜エリア	(都)新所平島線 平成工区	改良整備	岐阜県	実施中
岐阜都市圏	国道248号 山田バイパス	4車線化	岐阜県	実施中
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
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
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
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
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
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
岐阜エリア	(主)岐阜美山線 折立Ⅰ期工区	改良整備	岐阜県	実施中
岐阜エリア	(主)岐阜美山線 大学北工区	改良整備	岐阜県	実施中
高山地域	国道158号 高山清見道路	高山IC～丹生川IC間の整備	国土交通省	実施中
東濃圏域	国道21号 可児御嵩バイパス	4車線化	国土交通省	実施中
東濃圏域	国道19号 瑞浪恵那道路	瑞浪～恵那武並の整備	国土交通省	実施中
多治見エリア	国道248号 多治見IC交差点	交差点改良工事	岐阜県	実施中



4. 今年度の主な取組（案）

4-2 岐阜都市圏の渋滞対策

(1) BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築（岐阜市総合交通戦略:H26～H30）（実施主体:岐阜市、岐阜県警察）

【課題】

■バス路線には主要渋滞箇所が多数あることにより、バスの定時性や速達性が十分に確保されていない状況です。

【取組概要】

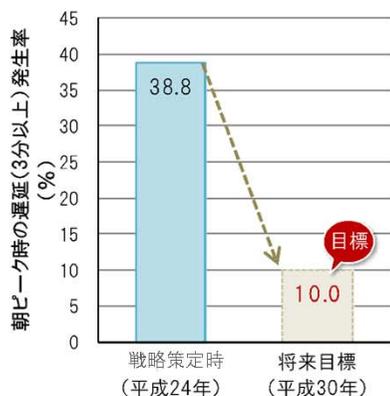
■岐阜エリア(岐阜市)では、公共交通軸への都市機能の集積を進め、地域実態にあった支線バスやコミュニティバスの導入を推進し、さらにまちのコンパクト化を進めることで公共交通の持続性を高めることを戦略の1つとして掲げています。

■幹線バス路線へのバス優先レーン(カラー舗装化)、PTPS※等の導入を推進することで、バスの走行環境改善(定時性、速達性の確保)を図ります。

※PTPS(公共車両優先システム):バスなどの公共車両が優先的に通行できるように優先信号制御などを行います。

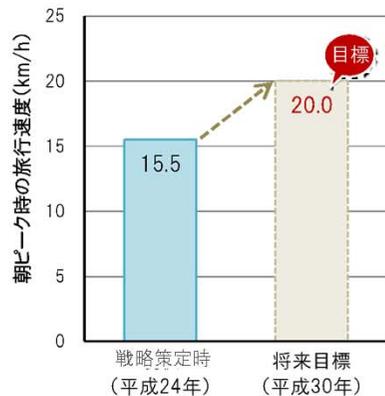
■バス優先レーンの「長良橋通り」路線は、規制区間を神田町5交差点から名鉄岐阜駅前まで、規制時間を午前8時30分から午前9時までで延長し、バスの走行環境の改善を図っています。

【バスの定時性の向上】



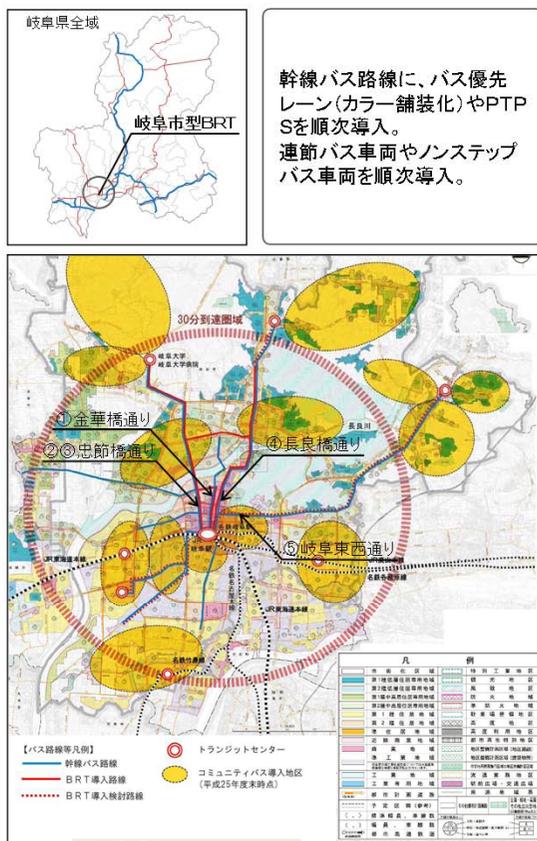
資料:岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

【バスの速達性の向上】



資料:岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

【公共交通ネットワーク位置図】



資料:岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

【バス優先レーンの取組状況】



資料:岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

【バス優先レーンの規制区間及び時間】

路線名	規制車線	規制時間
①金華橋通り (岐阜中警察署前交差点～金町8交差点)	第2車線(南北両方向)	7時～19時
②忠節橋通り (則武中1東交差点～早田大通1交差点)	第1車線(南進方向)	7時～9時
③忠節橋通り (忠節橋南交差点～長住町6交差点)	第1車線(南北両方向)	7時～9時 17時～19時
④長良橋通り (長良北町交差点～名鉄岐阜駅前)	第1車線(南進方向)	7時～9時
⑤岐阜東西通り (北一色1交差点～神田町5交差点)	第1車線(西進方向)	7時～9時

資料:岐阜市

4. 今年度の主な取組（案）

4-2 岐阜都市圏の渋滞対策

(2) 藪田・宇佐交差点の車線運用変更【国道21号・市内区間】（実施主体：国土交通省）

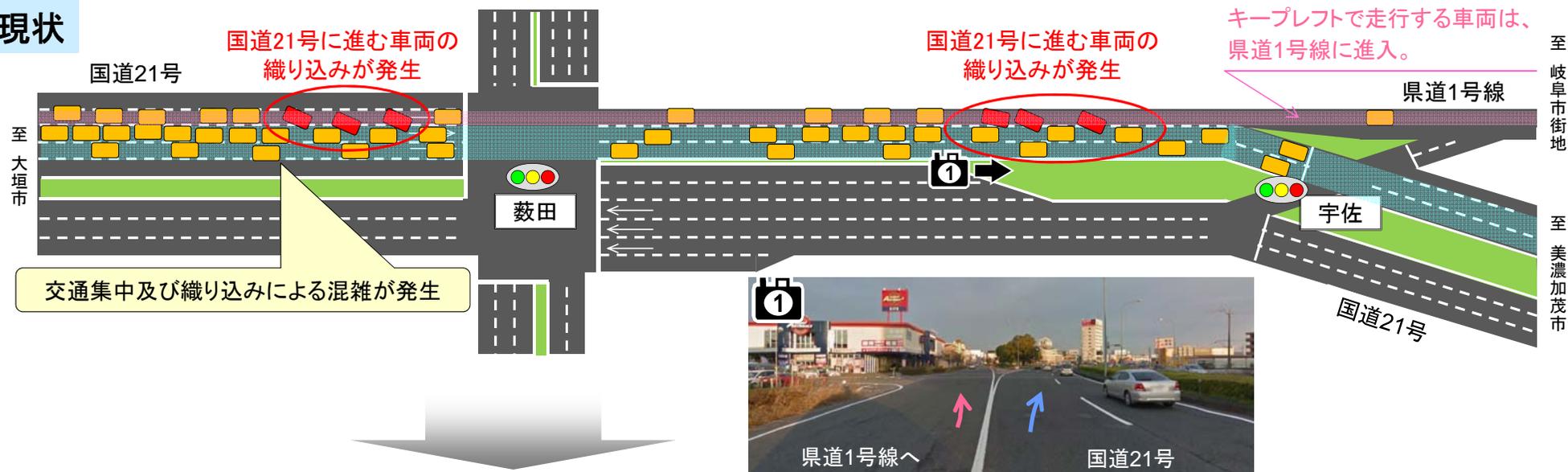
【課題】

- 藪田交差点は、地域の主要渋滞箇所であり、岐阜県内の事故多発箇所ワースト5位（H26まで8年連続ワースト1位）にもなっています。藪田～宇佐交差点で直進3車線が2車線に車線減少するため、藪田交差点手前から織り込みが発生し、渋滞や事故が発生しています。

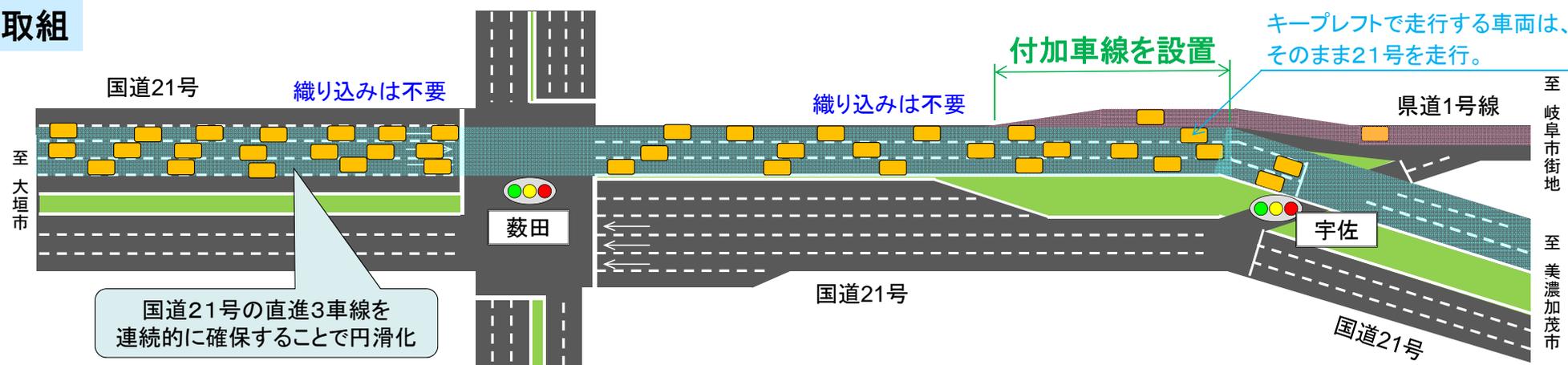
【取組概要】

- 本線走行車の円滑な走行を促すため、県道1号との分流部に現道路用地を活用した付加車線を設置し、本線の直進3車線を確保します。

現状



取組



4. 今年度の主な取組（案）

4-2 岐阜都市圏の渋滞対策

(3) 交通容量の拡大【国道21号・市内区間】（実施主体:国土交通省）

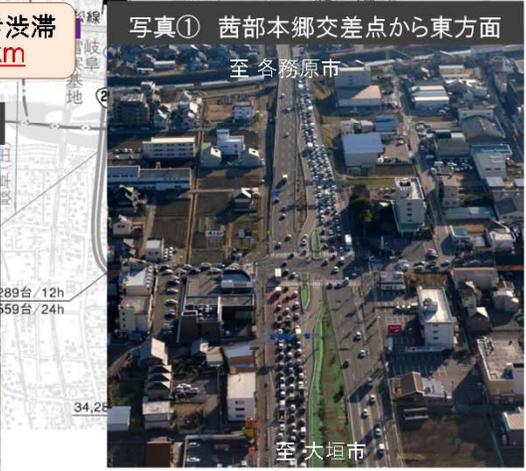
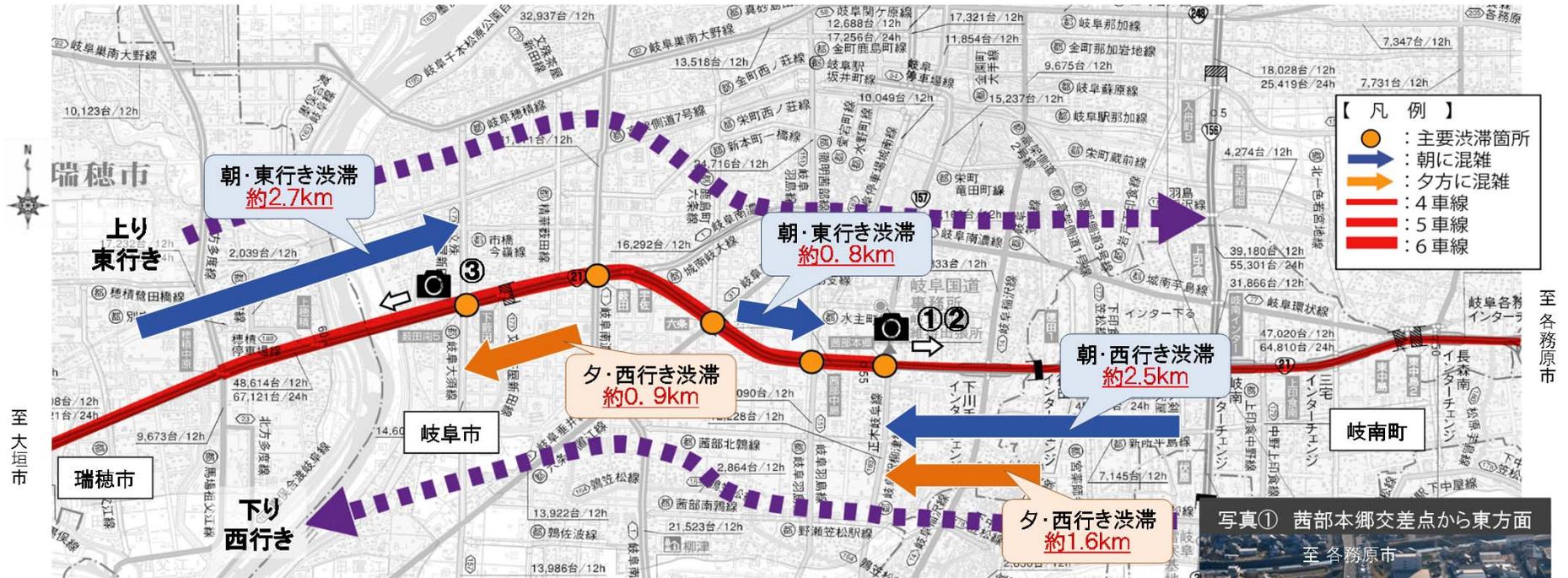
【課題】

■岐阜市内区間では、朝夕だけでなく日中も複数の交差点を跨ぐ連続的な速度低下が発生し、都市間を結ぶ通勤・業務交通のアクセス性が低下しています。

【取組概要】

■慢性的な渋滞の解消、都市間の連携強化を図るため、市内区間の段階的な交通容量拡大を推進します。

【国道21号・岐阜市内区間の現状】



4. 今年度の主な取組（案）

4-3 高山地域の渋滞対策

(1)案内看板や情報提供による交通分散【国道158号・高山市街地】（実施主体：飛騨地域渋滞対策検討部会）

【課題】

■高山祭りやゴールデンウィーク等において、国道158号・高山市街地で交通渋滞が発生。

【取組概要】

- 中部縦貫自動車道への交通分散を促す案内看板の設置、道路情報板を活用した渋滞情報の提供、ホームページやチラシによる事前の情報提供等を継続します。
- 新たに、道の駅等に情報提供用ブースを設置し、観光客に対して直接、経路情報や駐車場の満車・空車情報を提供し、情報提供手段の拡大に取り組みます。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

①案内看板の設置



②道路情報板を活用した渋滞情報の提供



継続

③チラシによる事前の情報提供

(表面)



(裏面)



【高山市街地の交通渋滞を緩和する取組み】

道の駅等に情報提供用ブースを設置し、観光客に直接、経路情報や駐車場の満車・空車情報を提供

新規



4. 今年度の主な取組（案）

4-4 多治見エリアの渋滞対策

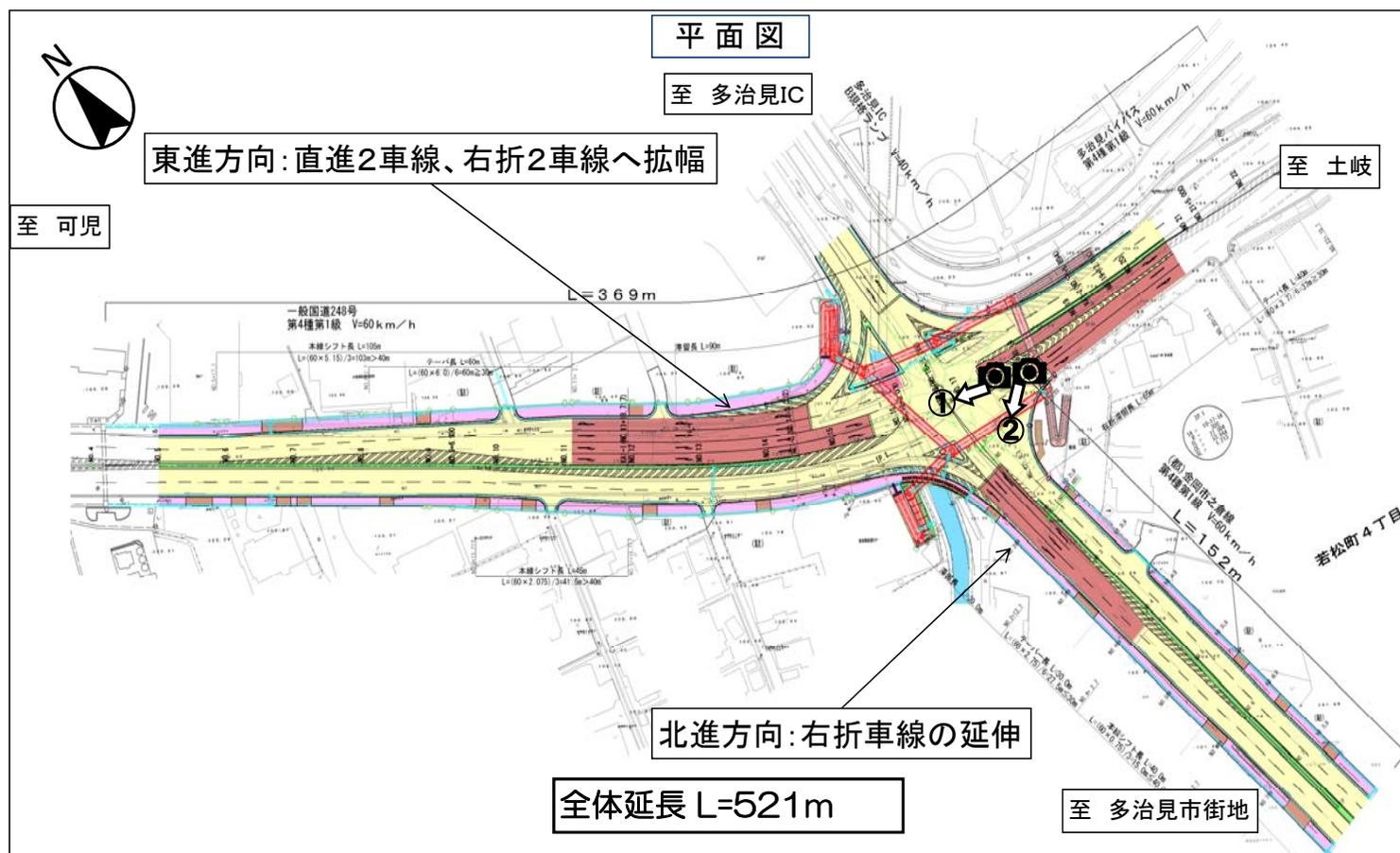
(1) 多治見IC交差点の道路整備【国道248号】（実施主体：岐阜県）

【課題】

- 多治見IC交差点は、地域の主要渋滞箇所です。
東進方向について、直進2車線が1車線に車線減少するため、渋滞が発生しています。
北進方向について、右折車線が短く、多治見ICに向かう直進車両の通行を妨げており、渋滞が発生しています。

【取組概要】

- 東進方向について、本線走行車の円滑な走行を促すため、車線数を現在の直進1車線、右折1車線から直進2車線、右折2車線にします。
北進方向について、本線走行車の円滑な走行を促すため、右折車線を長くします。



現況(東進方向) <写真①>



現況(北進方向) <写真②>



5. 交通状況のモニタリング

5. 交通状況のモニタリング

■ モニタリング実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況を点検しました。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が10箇所確認されました。
- 今後も経過観察を実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含め、検討していきます。

岐阜県の主要渋滞箇所(175箇所)のモニタリング結果

渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (175箇所)	モニタリング実施結果	
		渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など)	79箇所	72箇所	7箇所
②休日における渋滞箇所 (昼間の旅行速度が20km/h以下など)	36箇所	35箇所	1箇所
③踏切による渋滞箇所 (1日の踏切自動車交通遮断量5万台・時/日以上など)	7箇所	7箇所	0箇所
④パブリックコメントによる選定箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	53箇所	51箇所	2箇所

最新の交通データ

※民間プローブデータ、トラカンデータ等による

5. 交通状況のモニタリング

■ 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

速度変化のモニタリング

各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※民間プローブデータによるデータ比較

H24選定時 : H22.9~11、H27モニタリング : H27.9-11

○速度向上がみられる箇所

⇒ 速度向上がみられるものの、渋滞対策を実施した箇所ではないため、経過観察とする。

○速度向上がみられない箇所

⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

モニタリング結果(岐阜県)

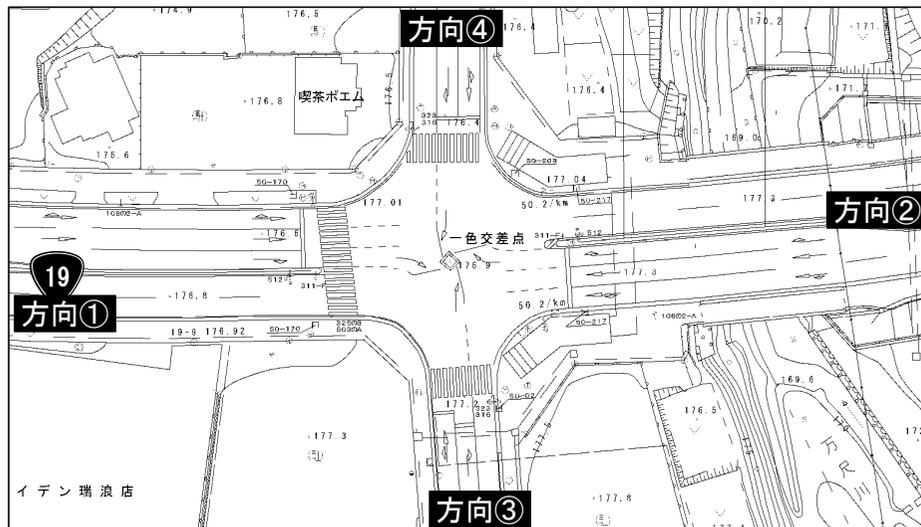
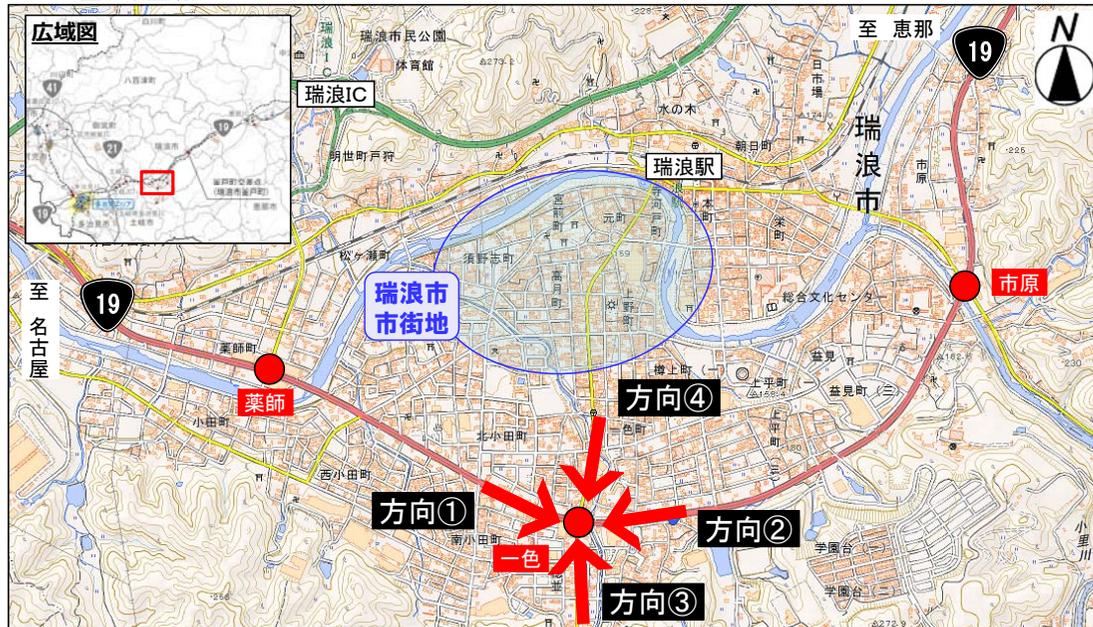
	主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所		
	岐阜県全体	速度向上がみられる箇所	速度向上がみられない箇所
①平日における渋滞箇所	7	2	5
②休日における渋滞箇所	1	1	0
③踏切による渋滞箇所	0	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	2	0	2
合計	10	3	7

5. 交通状況のモニタリング

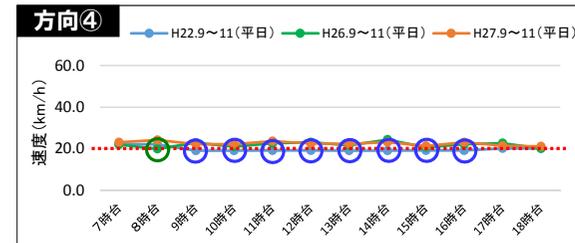
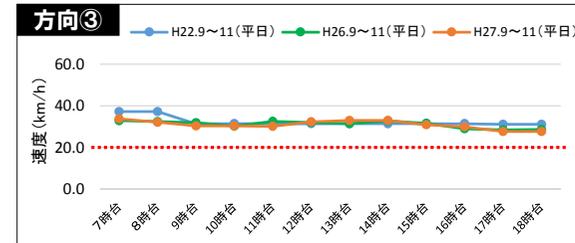
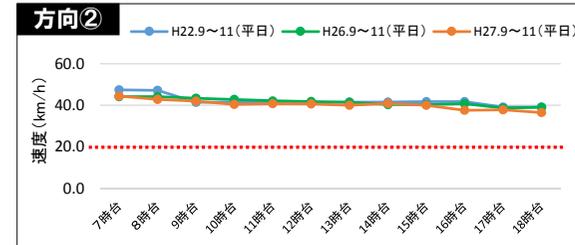
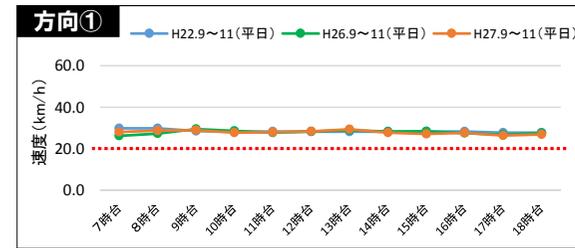
(1) 一色交差点(①平日における渋滞箇所)

○旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向④において旅行速度が向上している。
 ○流入速度は 20~40km/h付近で変動しており、実質渋滞が緩和されているわけではないことから、経過観察とする。

■一色交差点



■方向別旅行速度



凡例

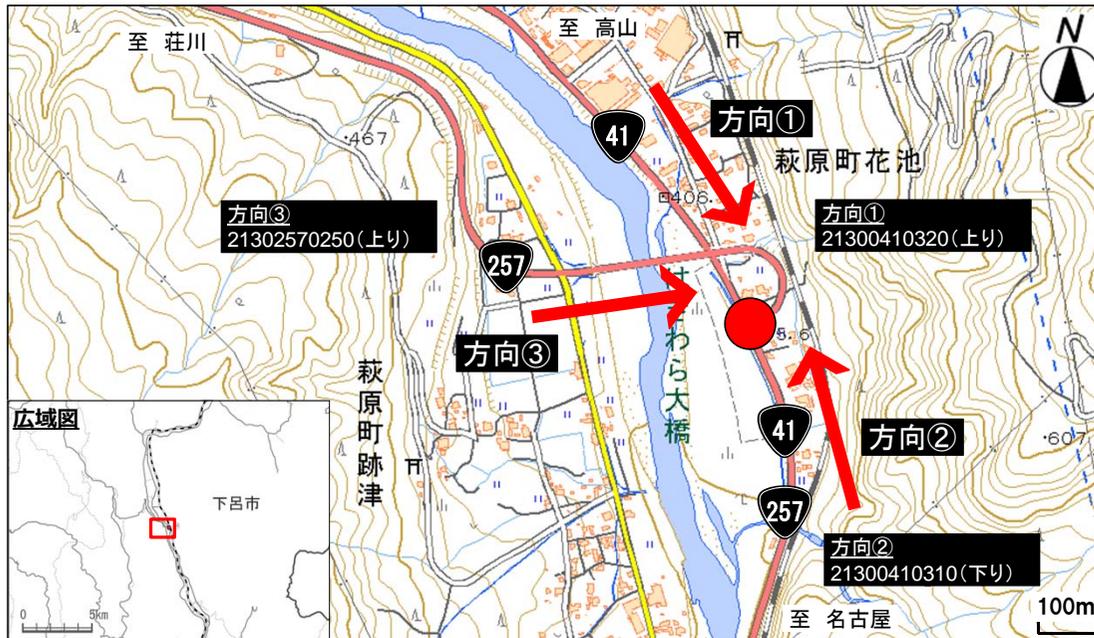
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

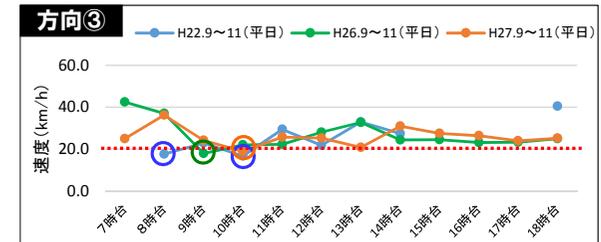
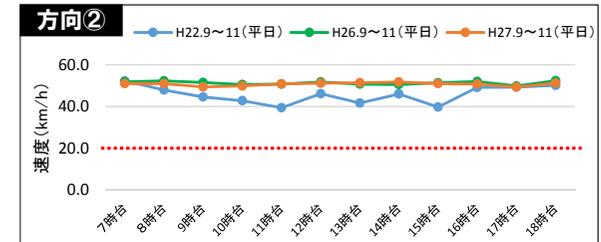
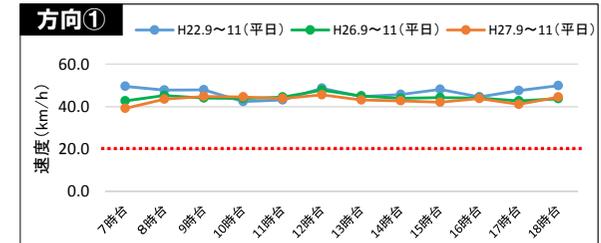
(2) 花池南交差点(①平日における渋滞箇所)

- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向②において旅行速度が向上している。
- 方向③の一部の時間帯において旅行速度20km/hを下回っていることから、経過観察とする。

■花池南交差点



■方向別旅行速度



凡例

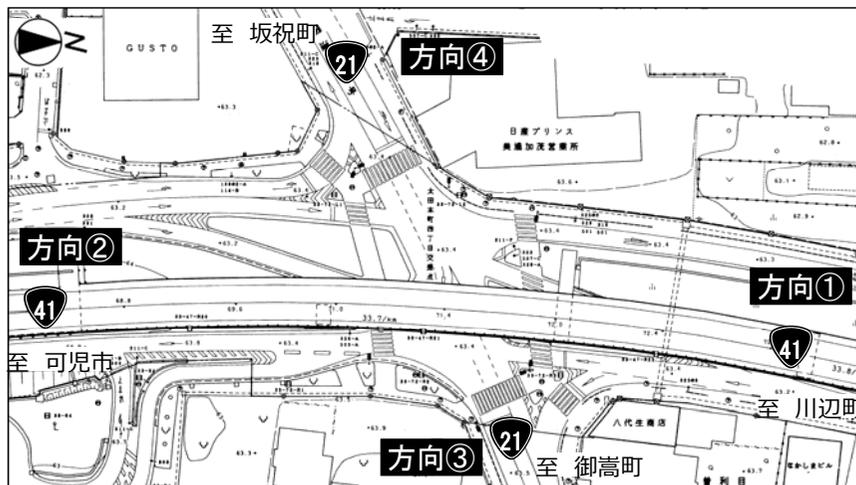
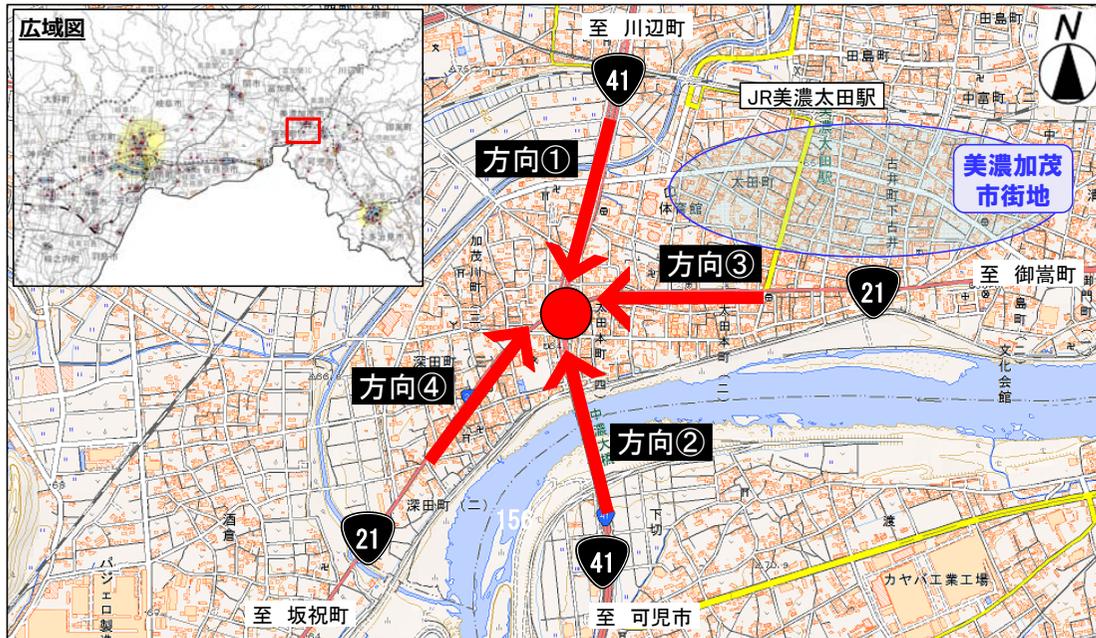
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

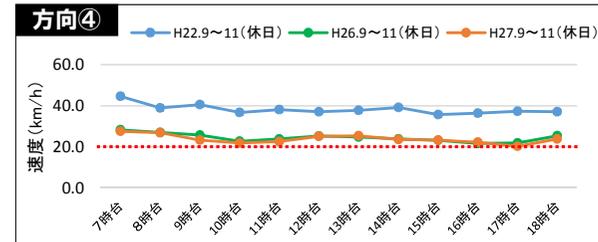
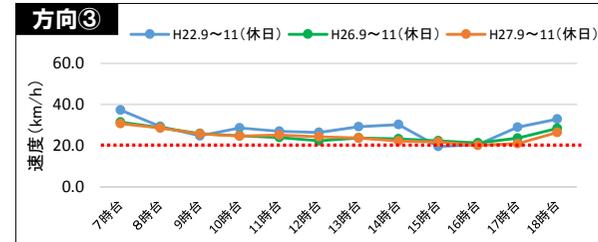
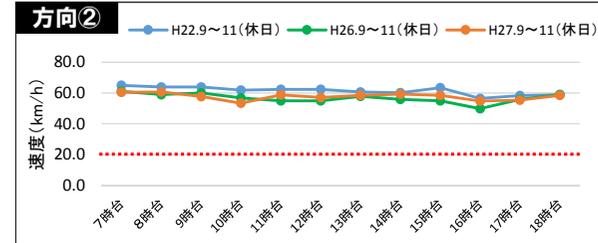
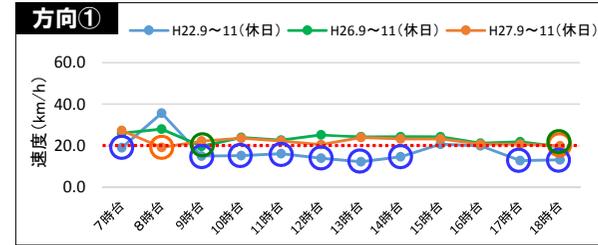
(3) 太田町本町4交差点(②休日における渋滞箇所)

- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向①において旅行速度が向上している。
- 一部の時間帯において旅行速度20km/hを下回っていることから、経過観察とする。

■太田本町4交差点



■方向別旅行速度



凡例

- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間