

平成29年度 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成29年7月27日(木) 15:00～
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. 規約の改定について
4. 議 事
 1. これまでの取り組み経緯
 2. 実施した渋滞対策
 3. 今年度の主な取り組み
 4. 交通状況のモニタリング
 5. 道路利用者団体との連携強化
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

【資料－2】 平成29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
13. 平成29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

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	道路建設課長
		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
建設部 道路課		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	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	道路建設課長
	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	建設部 土木課	課長
		建設部 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)		乗合営業部長	
東鉄タクシー(株)		取締役 営業総括	

<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 維持課	課長
	飛騨市	基盤整備部 建設課	課長
	下呂市	建設部 土木課	課長
	高山市商工会議所		参事
	濃飛乗合自動車(株)	運輸事業本部	高山営業所長
	飛騨運輸(株)	輸送部	次長

平成29年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

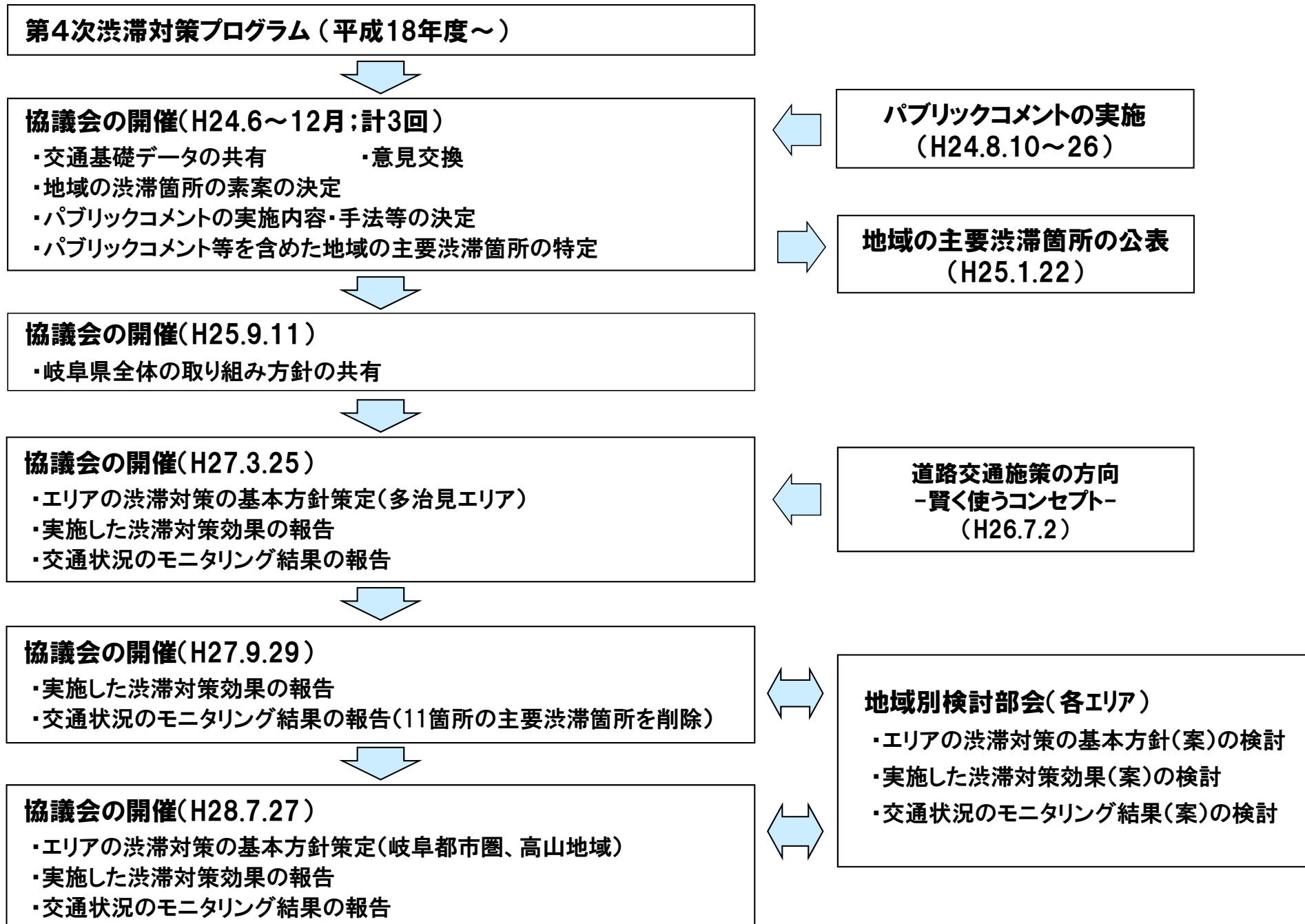
【会議資料】

1. これまでの取り組み経緯	1
2. 実施した渋滞対策	12
3. 今年度の主な取り組み	24
4. 交通状況のモニタリング	35
5. 道路利用者団体との連携強化	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

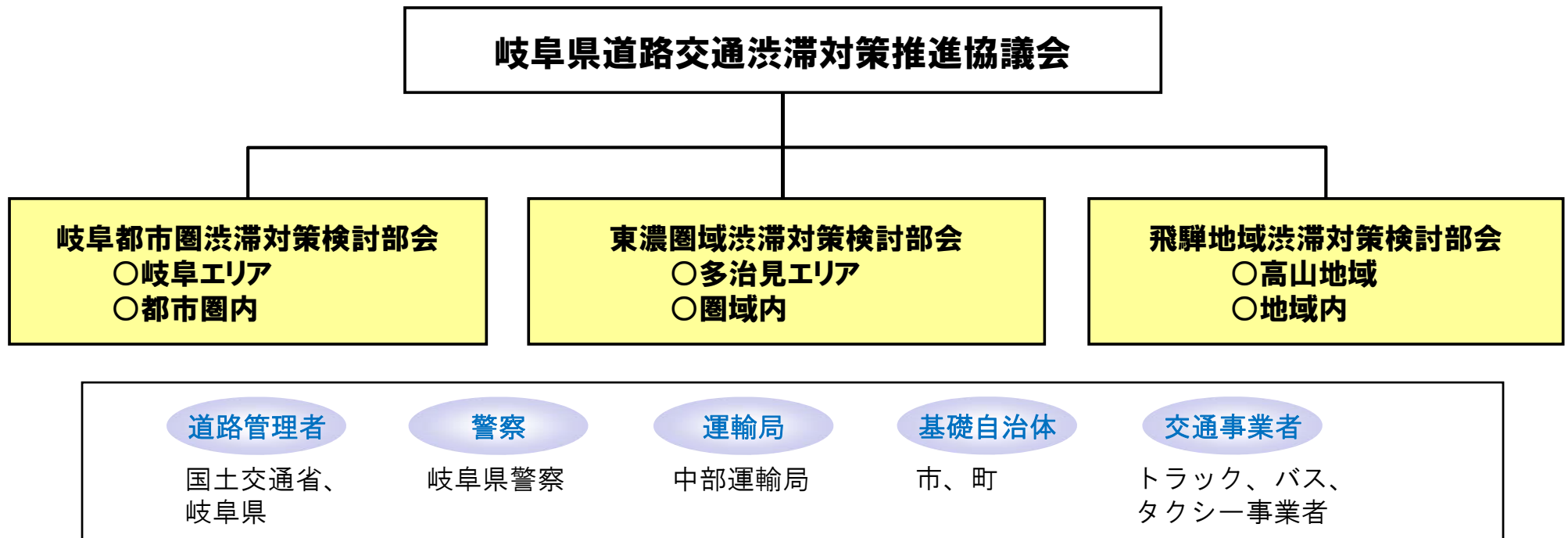
1-2 検討体制等

(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

- 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

平成27年度岐阜県道路交通対策推進協議会において
主要渋滞箇所11箇所を削除

凡 例

<主要渋滞箇所>

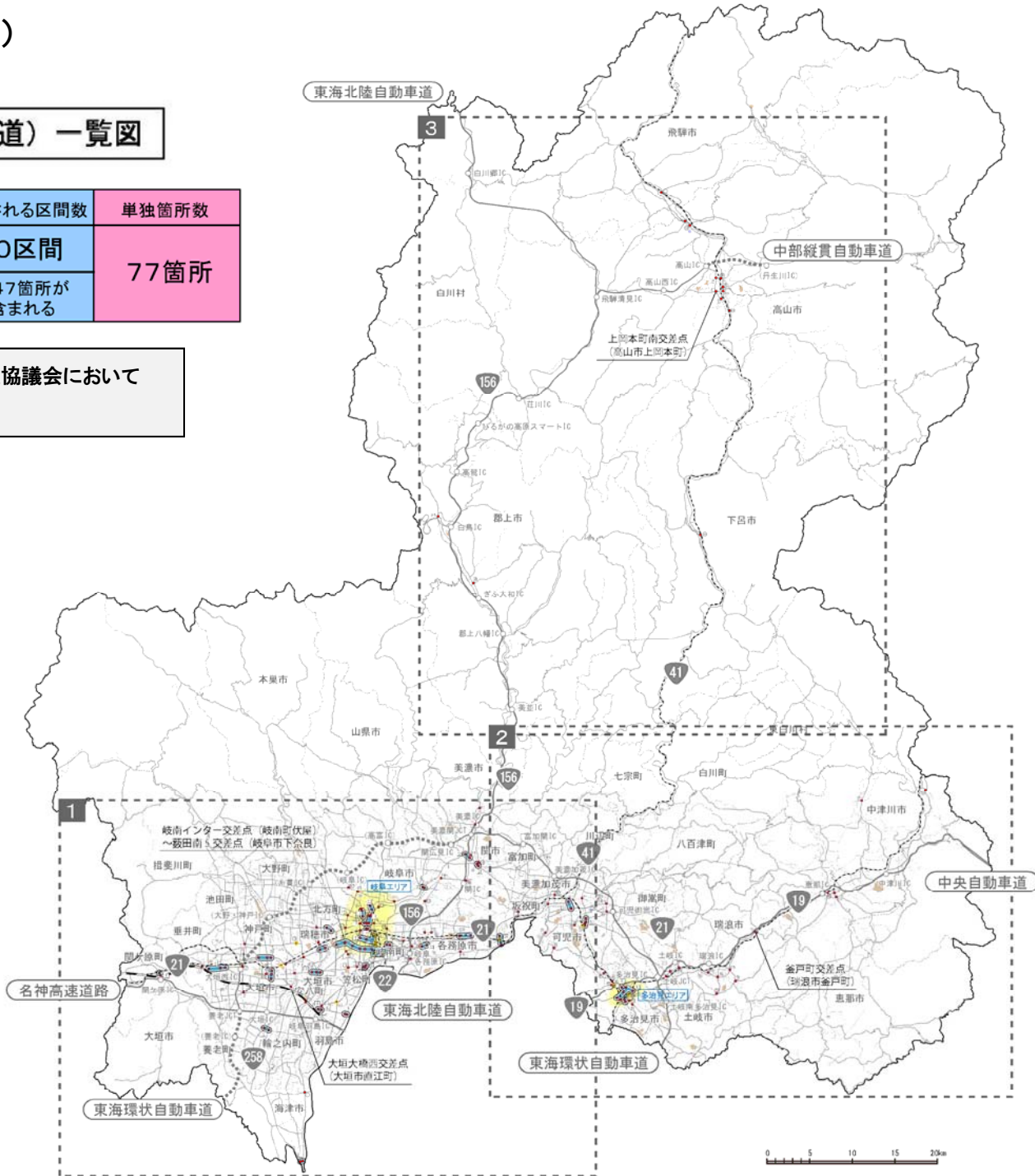
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<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



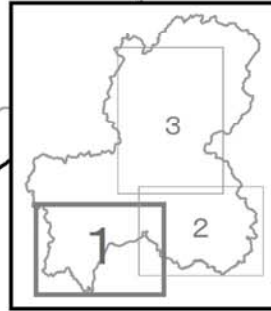
1 岐阜・西濃地域

箇所名	箇所名	箇所名
1 東海大橋西	31 徹明通7	51 勝山IC入口
2 不破一色7号 踏切	32 早田大通1	53 太田本町4
3 大西	33 裁判所前	54 河合大橋北
4 大森	34 長良橋南	55 菅刈
5 御所野	35 金園町4	56 長洞
6 綾野5南	36 入舟町5	57 あげほの橋
7 松	37 鶴飼い大橋北	58 第3多治見街道 踏切
8 赤坂新橋西	38 高田3	187 大橋手
9 郭町	39 岩田	
10 大垣大橋西	40 米野東	
11 揖斐大橋西	41 那加緑町4	
12 加賀野道 踏切	42 各務原市前羽新町4丁目 スシロー各務原駅前店南	
13 和合	43 不動丘	
14 下牛牧	44 前渡東町7	
15 十九条 踏切	45 山田	
16 別府北	46 倉知西	
17 馬場	47 池田町	
18 柳津小学校前	48 本町8	
19 本郷	49 下松森	
20 東塚4	50 泉町	
21 中騎3西		
22 西騎1		
23 岐阜0号 踏切り		
24 岐阜6号踏切		
25 茶所1号踏切		
26 加納新本町4		
27 鏡島精華1		
28 養生6		
29 正木土居		
30 折立稲葉		

岐南インター交差点(岐南町伏屋)
～菟田南5交差点(岐阜市下奈良)

区間	箇所名	箇所名
1 (県) 北方多度線 長良大橋周辺～油島大橋東	長良川大橋西 油島大橋東	
2 (県) 羽島養老線 横管根地区～福東大橋周辺	横管根3 福東大橋東詰	
3 (県) 大垣一宮線 正木町新井 正木町三ツ柳	正木町新井 正木町三ツ柳	
4 (県) 大垣一宮線 福寿町浅平3 福寿町浅平4	福寿町浅平3 福寿町浅平4	
5 一般国道365号 関ヶ原西町 中町	関ヶ原西町 中町	
6 一般国道21号 綾戸地区～宮代地区	綾戸 宮代	
7 一般国道21号 桑田町地区～河間町地区	桑田町 中川町 河間	
8 一般国道258号 伝馬町地区～禾森地区	伝馬町 旭町 禾森	
9 (県) 岐阜垂井線 茶屋新田地区～墨俣地区	長良大橋東 長良大橋西 墨俣西	
10 一般国道21号 穂積地区～野田新田地区	穂積 穂積中原	
11 (主) 岐阜奥南大野線 河渡橋周辺地区	河渡橋西 河渡橋東	
12 一般国道21号 岐南インター周辺～菟田南地区	岐南インター 徳田1 下川手IC 西部本郷 西部中島 六条 菟田 菟田南5	
13 (県) 岐阜岐南線 徳田地区～西川手地区	深沼踏切 笠松7号踏切	
14 (県) 岐阜環状線 上印食地区～三宅地区	上印食流 上印食	
15 (県) 岐阜南濃線 城東地区～加納電輿地区	茶所5号踏切 城東通1 加納城南通2東 加納電輿町3	
16 (県) 岐阜停車場線 神田地区～岐阜駅北口周辺	神田町10 岐阜駅北 神田町5	
17 一般国道157号 神田町地区～千手堂地区	金町5 千手堂	
18 一般国道256号 神田地区～七軒地区	神田町5 今小町 七軒町	
19 一般国道157号 真砂地区～早田地区	真砂町3 忠節橋北	
20 岐阜市道 金華橋周辺～早田地区	金華橋南 早田東町6	
21 (県) 岐阜稲沢線 美笠造地区～木曾川橋周辺	美笠造3 美町西	
22 一般国道21号 金属団地地区～三井町地区	金属団地前 三井町	
23 一般国道21号 三ツ池地区～各務原地区	三ツ池町 各務原町	
24 (県) 春日井各務原線 鶴沼東地区～大山橋周辺	鶴沼東町 鶴沼9号踏切 大山橋北	
25 (県) 川島三輪線 藍川橋周辺	藍川橋東 藍川橋西	
26 一般国道418号 小瀬地区～池田町地区	小瀬6番町 大洞	
27 一般国道248号 栄町地区～平和通り地区	平和通6(仮称) 平和通7	
29 一般国道21号 新太田橋周辺～住吉南地区	新太田橋 住吉南 広見5	
30 (県) 可児金山線 広見地区～田白地区	末広2 中央通り 田白	

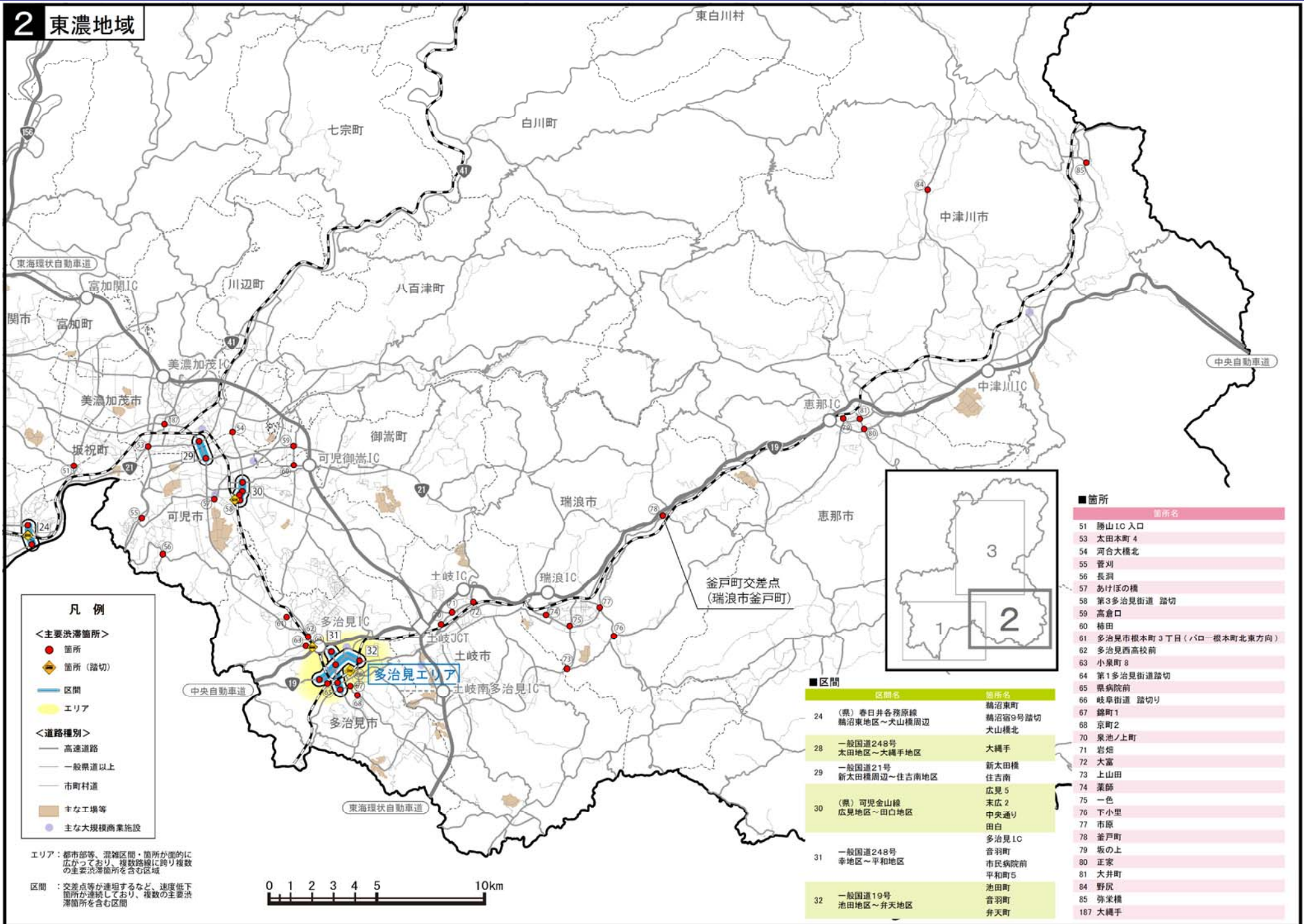
凡例
 <主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 ◆ 箇所(踏切)
 区間
 エリア
 <道路種別>
 高速道路
 一般県道以上
 市町村道
 主な工場等
 主な大規模商業施設



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



2 東濃地域



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

■ 箇所

箇所名
51 勝山IC入口
53 太田木町4
54 河台大橋北
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(ノ5口-根本町北東方向)
62 多治見西高校前
63 小泉町8
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 葉藤
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 大橋手

■ 区間

区間名	箇所名
24 (県)春日井各務原線 橋沼東地区~犬山橋周辺	橋沼東町 橋沼宿9号踏切 犬山橋北
28 一般国道249号 太田地区~大橋手地区	大橋手
29 一般国道21号 新太田橋周辺~住吉南地区	新太田橋 住吉南
30 (県)可児金山線 広見地区~田白地区	広見5 末広2 中央通り 田白 多治見IC
31 一般国道248号 幸地区~平和地区	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

3 中濃・飛騨地域



1. これまでの取り組み経緯

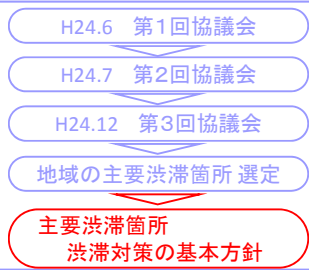
1-4 岐阜県全体の渋滞対策の基本方針(平成25年9月11日策定)

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」として選定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「検討部会」にて検討しました。

※「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

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



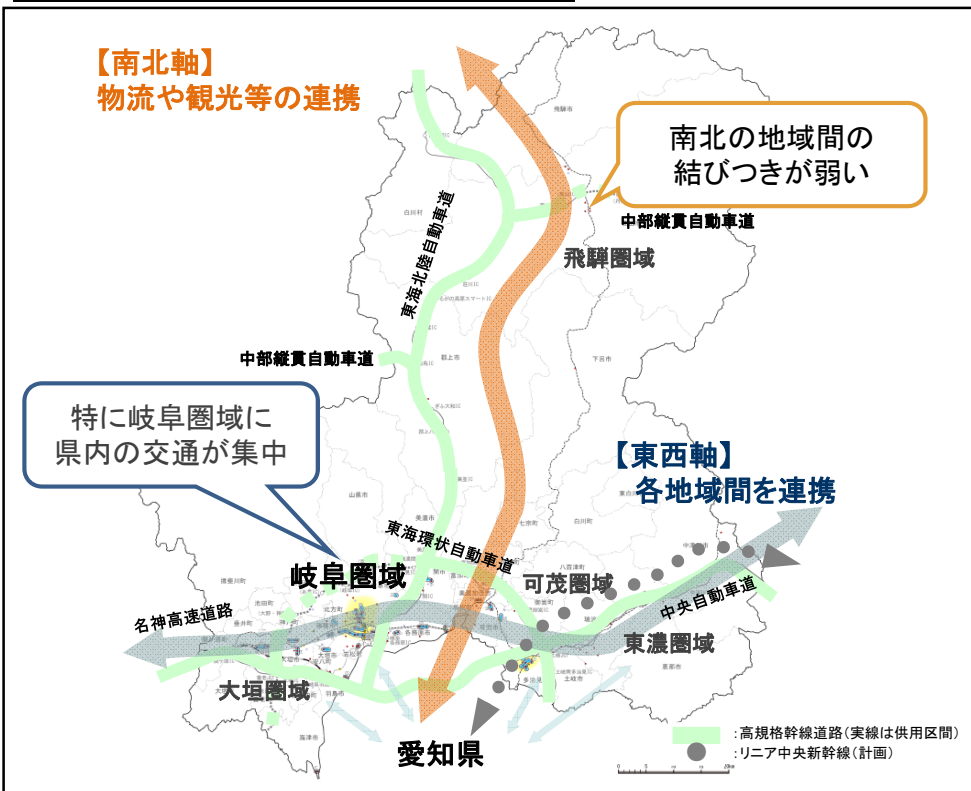
1. 岐阜県の概況

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

2. 方向性

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

3. 岐阜県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

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

(検討部会体制)

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

学識経験者など

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。

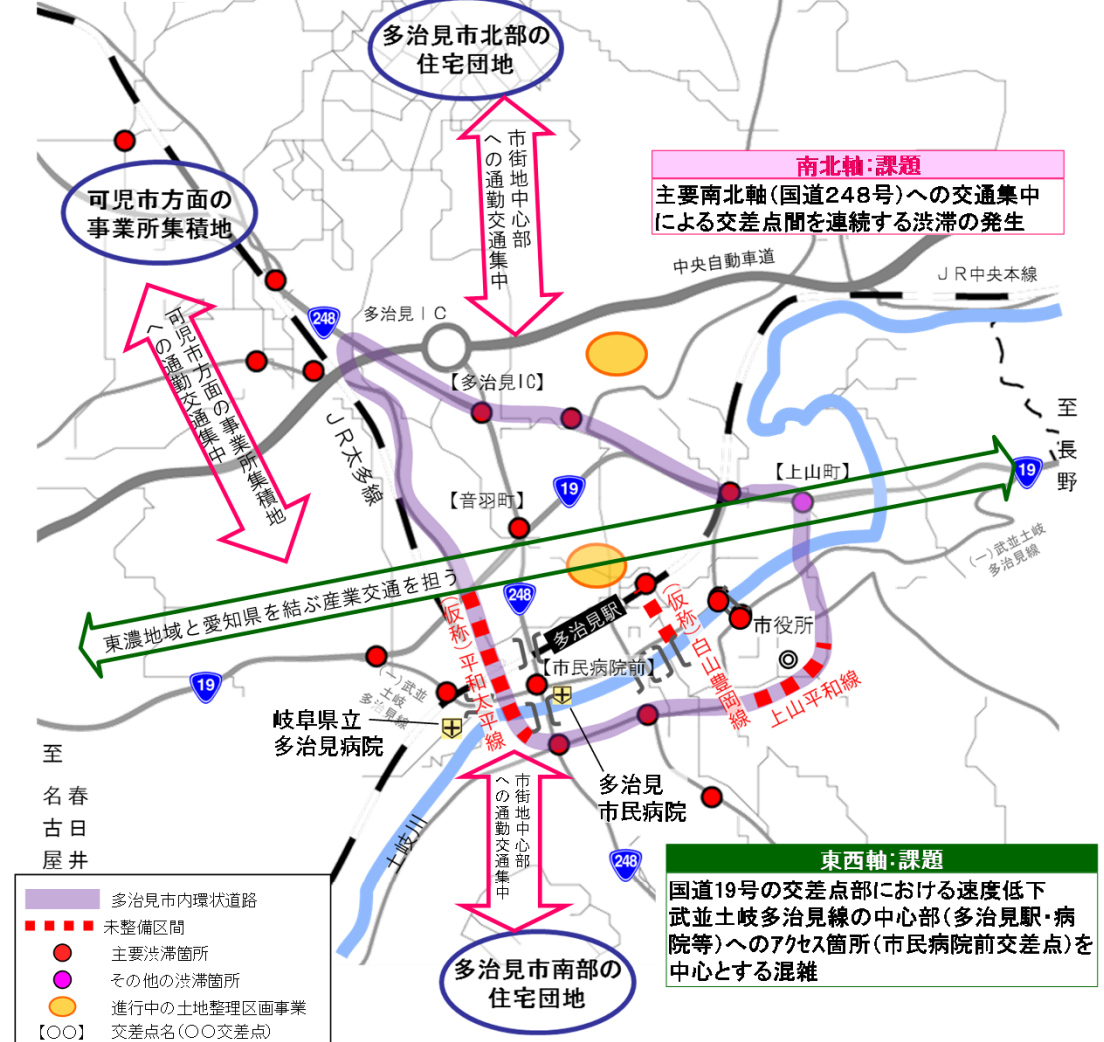
【将来像】

- ・“[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)

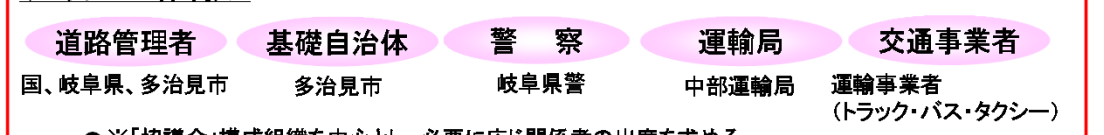
(3) 対策メニュー

	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。

(2) エリアの課題



(エリアWG体制)※



※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

1. これまでの取り組み経緯

1-6 岐阜都市圏の渋滞対策の基本方針(平成28年7月26日策定)

基本方針

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

(1) 岐阜都市圏の概況

岐阜都市圏の地域特性

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

岐阜都市圏の交通特性

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

【現状の課題】

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

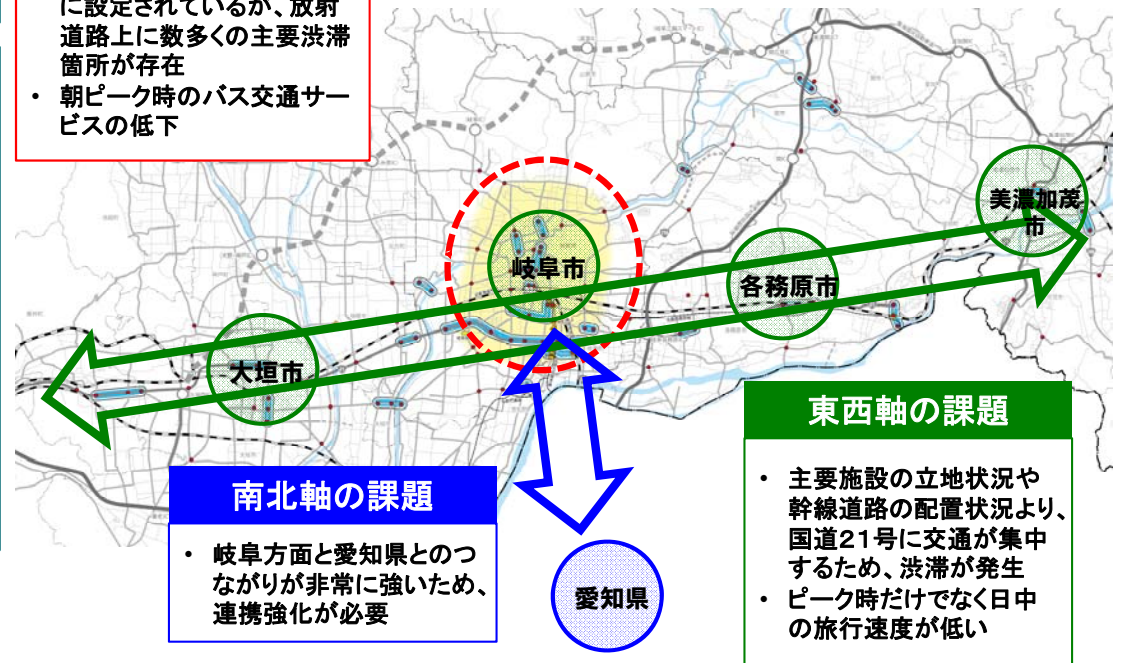
【将来像】

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

(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	・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)[※]



※「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

1-7 高山地域の渋滞対策の基本方針(平成28年7月26日策定)

渋滞対策の基本方針

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

(1)エリアの概況

高山地域の地域特性

- ・高山市は、人口約9万人であり、飛騨地方の中心に位置している。
- ・高山市の人口は、将来的に減少傾向であるが、観光客入込客数は増加傾向である。
- ・古い街並みや高山陣屋などの観光資源が豊富で、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号や中部縦貫自動車道は休日の交通量が多い。
- ・GWやお盆などの観光繁忙期の交通量の増加率は、南北軸の国道41号よりも東西軸の国道158号や中部縦貫道の方が大きい
- ・高山国府バイパスの整備により、国道41号の渋滞は概ね緩和され、観光繁忙期においても走行性は担保されている。
- ・観光繁忙期には、常設駐車場の多くが満車となり、高山市中心部の渋滞要因の一つとなる。

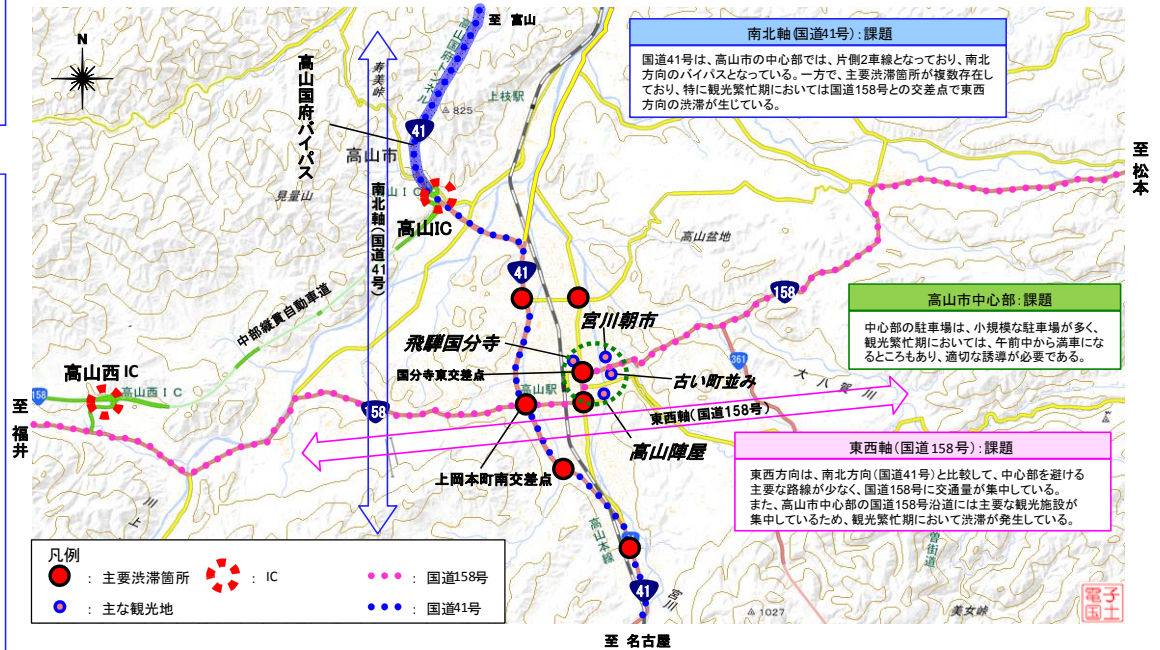
【現状の課題】

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

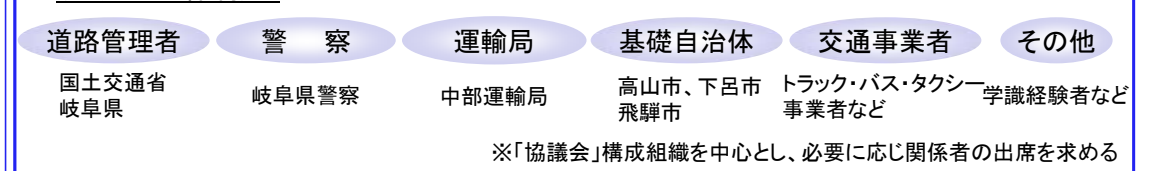
【将来像】

- ・快適な歩行空間の創出や交通渋滞の緩和などにより道路利用の快適性の向上を図る。(高山市第八次総合計画)
- ・高山駅周辺土地区画整理事業に併せ、既存駐車場の再整備を行い、区画整理事業に伴う新たな駐車需要及び市街地周辺部からの車両受け入れ、中心市街地への流入抑制を図る。(高山市駐車場整備計画)

(2)エリアの課題



(エリアWG体制)※



(3)対策メニュー

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

2. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

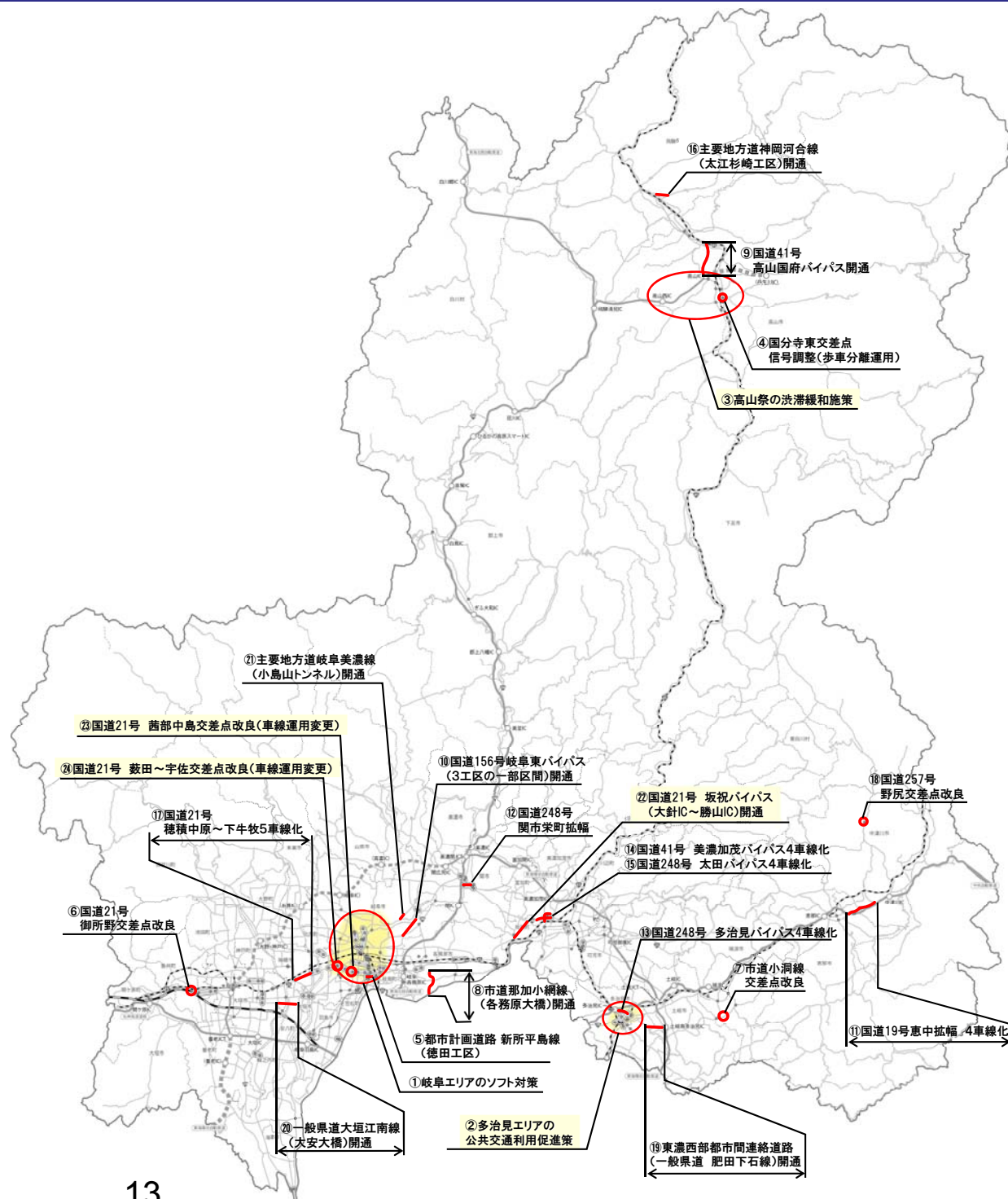
2-1 平成25～28年度に実施した主な対策

【総合対策等】

No	開通時期	対策内容	実施主体
①	継続的に実施中	岐阜エリアのソフト対策 ・BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築	岐阜市 岐阜県警
②	継続的に実施中	多治見エリアの公共交通利用促進策	多治見市 東濃鉄道㈱
③	継続的に実施中	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
④	継続的に実施中	国分寺東交差点の信号調整(歩車分離運用)	岐阜県警

【道路整備等】

No	開通時期	対策内容	実施主体
⑤	平成24年 9月	都市計画道路新所平島線(徳田工区)開通	岐阜県
⑥	平成25年 3月	国道21号 御所野交差点改良	国土交通省
⑦	3月	市道小洞線 交差点改良	瑞浪市
⑧	3月24日	市道那加小網線(各務原大橋)開通	各務原市
⑨	9月22日	国道41号高山国府バイパス開通	国土交通省
⑩	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
⑪	10月30日	国道19号恵中拡幅 4車線化	国土交通省
⑫	12月	国道248号 関市栄町拡幅	岐阜県
⑬	平成26年 3月	国道248号 多治見バイパス4車線化	岐阜県
⑭	3月31日	国道41号 美濃加茂バイパス4車線化	国土交通省 岐阜県
⑮		国道248号 太田バイパス4車線化	
⑯	5月	主要地方道神岡河合線(太江杉崎工区)開通	岐阜県
⑰	7月9日	国道21号 穂積中原～下牛牧5車線化	国土交通省
⑱	平成27年 2月	国道257号 野尻交差点改良	岐阜県
⑲	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
⑳	2月18日	一般県道大垣江南線(大安大橋)開通	岐阜県
㉑	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
㉒	平成28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
㉓	平成29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
㉔	平成29年 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



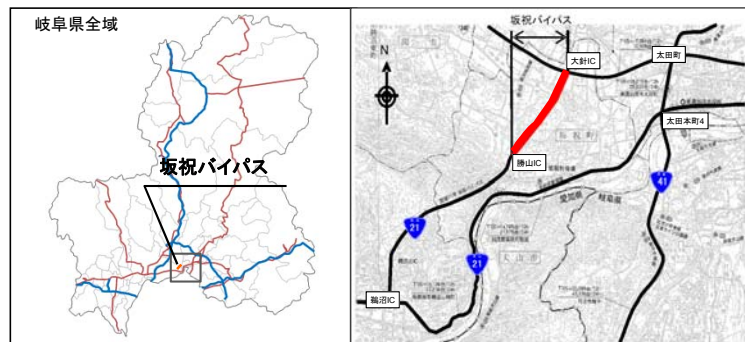
2. 実施した渋滞対策

2-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏

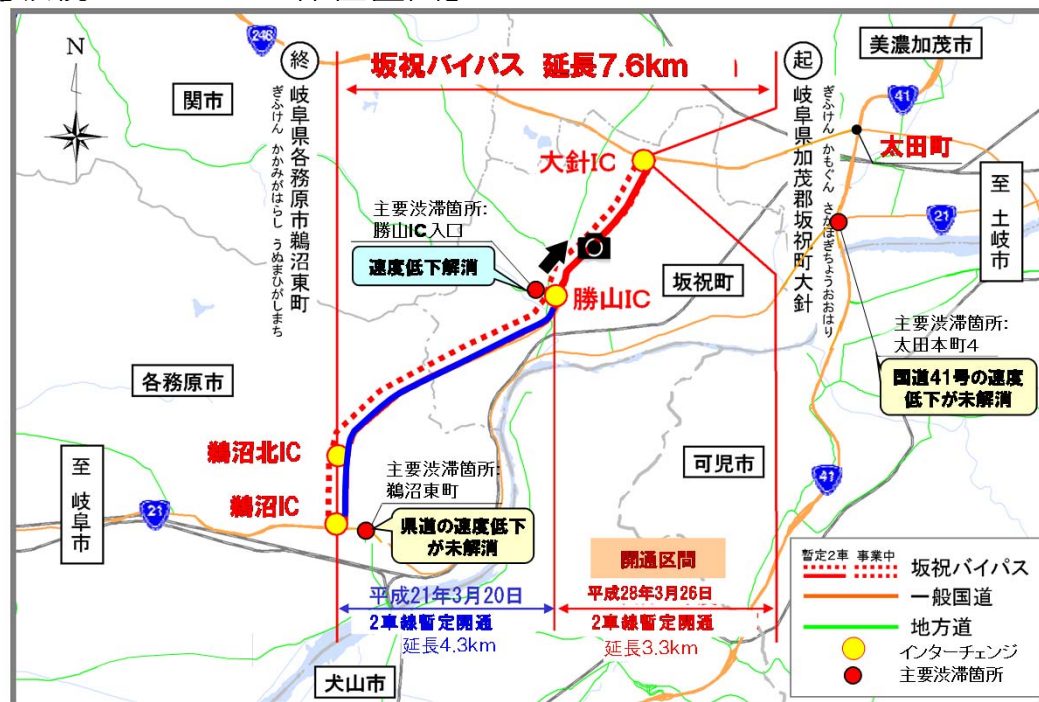
(1) 国道21号坂祝バイパス:大針IC～勝山IC間の整備(実施主体:国) <H28.3.26開通>

- 【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(太田本町4、勝山IC入口、鵜沼東町)あり、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～鵜沼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。
- 【効果】
- バイパスの全線開通により、勝山IC入口交差点の速度低下が解消しました。

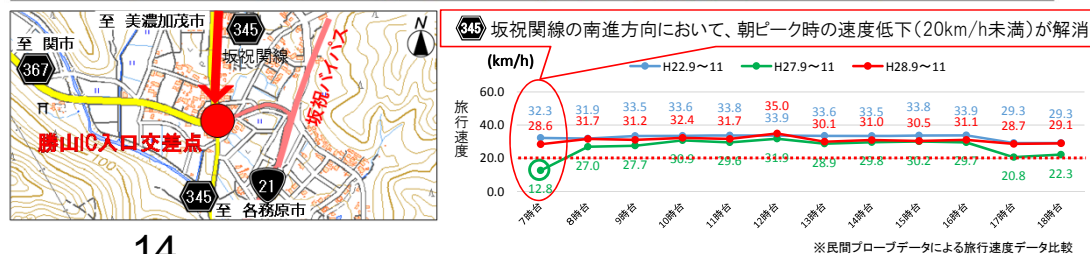
【路線位置図】



【坂祝バイパスの全体位置図】



【開通後の写真】



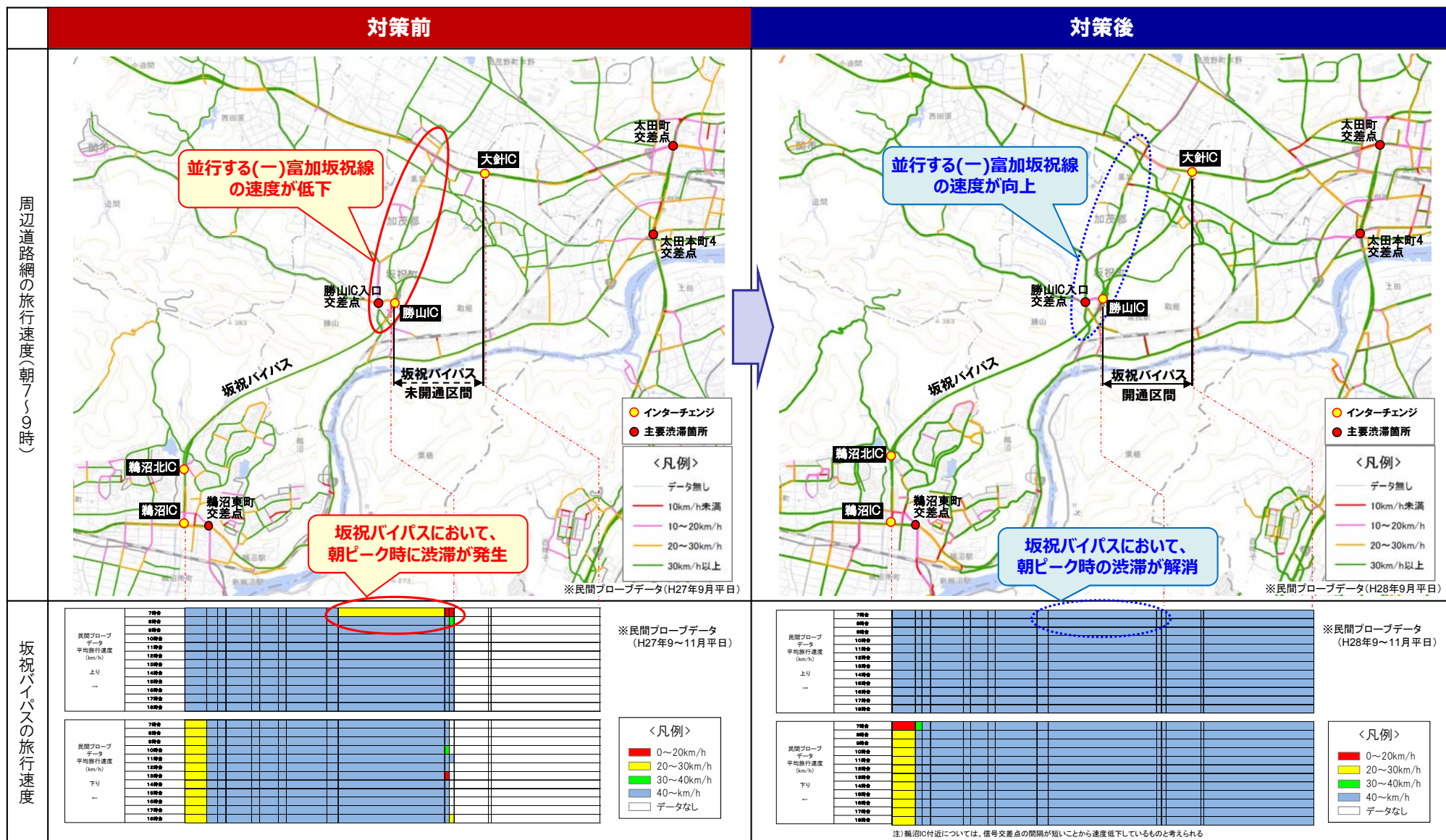
2. 実施した渋滞対策

2-2 実施した渋滞対策： 岐阜都市圏

(1) 国道21号坂祝バイパス:大針IC～勝山IC間の整備(実施主体:国) <H28.3.26開通>

【周辺道路網への効果①】

■坂祝バイパスの全線開通により、勝山IC入口交差点の渋滞が解消するとともに、(一)富加坂祝線の旅行速度が向上しました。



2. 実施した渋滞対策

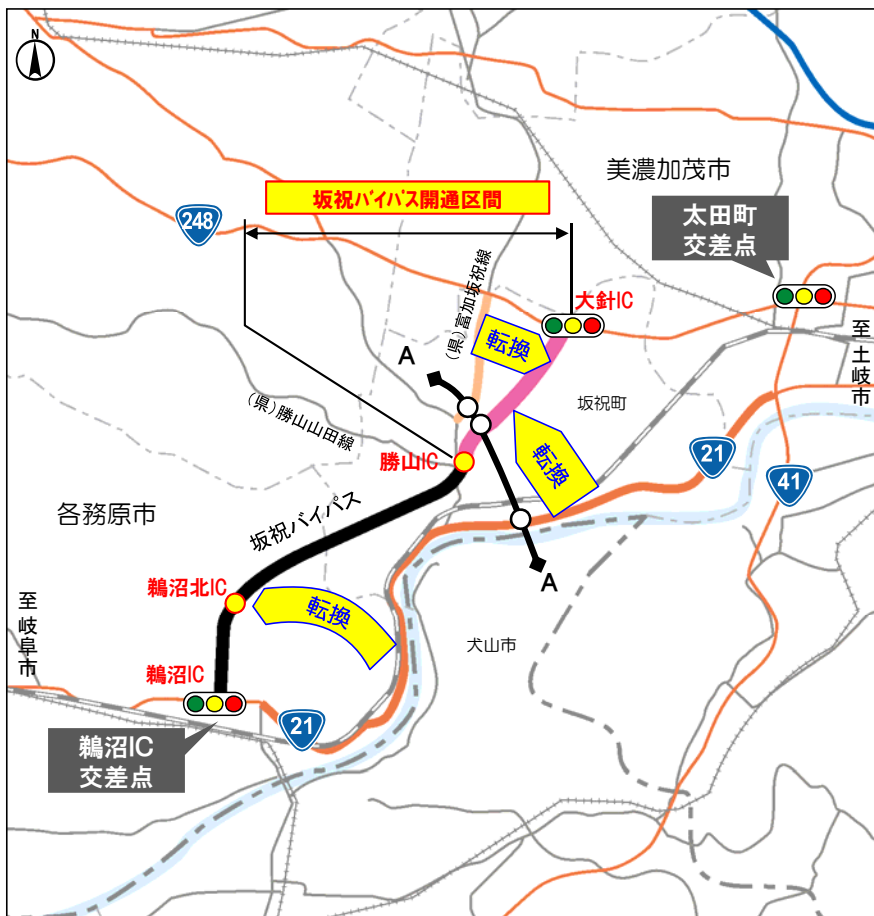
2-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏

(1) 国道21号坂祝バイパス:大針IC～勝山IC間の整備(実施主体:国) <H28.3.26開通>

【周辺道路網への効果②】

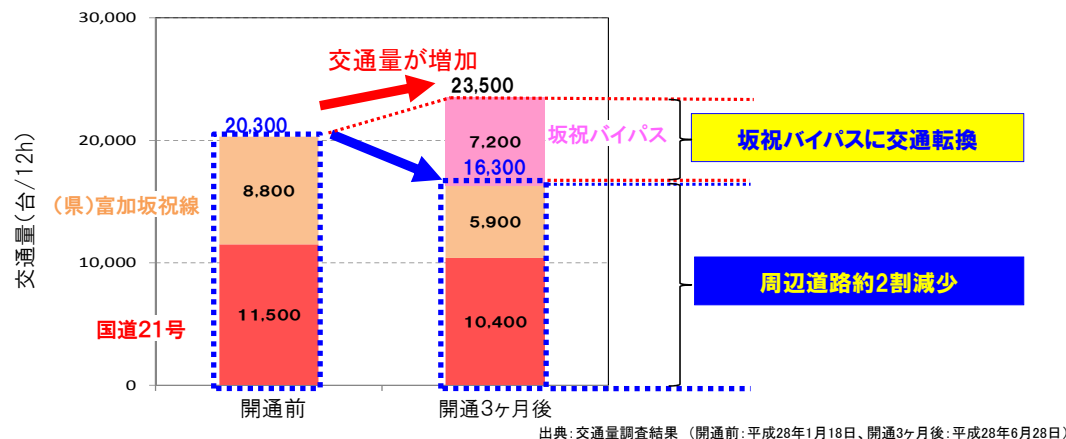
- 坂祝バイパス大針IC～勝山ICの開通により、周辺の国道21号や一般県道の交通が坂祝バイパスに転換し、交通量が2割減少しています。
- 鶺沼ICから太田町交差点間の移動時間が半減しました。
(北進(鶺沼方面):26分⇒14分(最大12分短縮)、南進(美濃加茂方面):21分⇒10分(最大11分短縮))

【路線位置図】

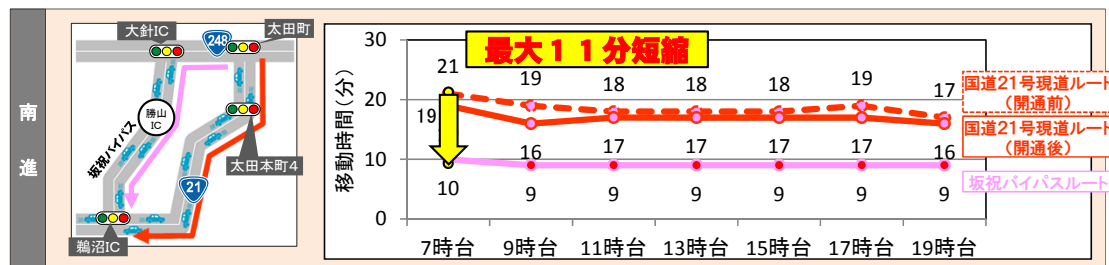
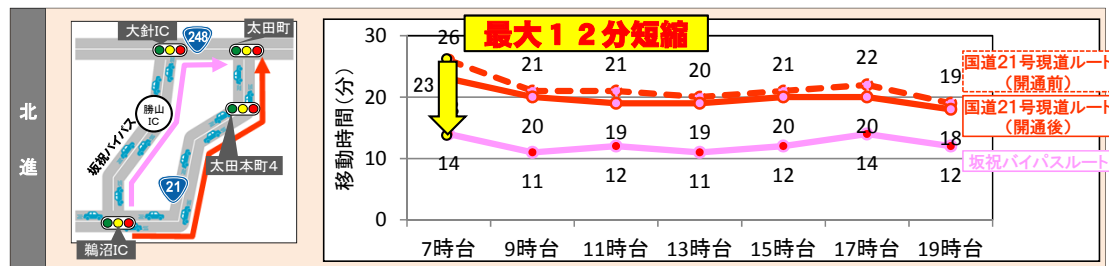


凡例	開通区間	開通済	坂祝バイパス	国道	その他
----	------	-----	--------	----	-----

■ 開通前後の断面交通量 【坂祝バイパス 大針IC～勝山IC間 (A-A断面)】



■ 各務ヶ原～美濃加茂(鶺沼IC～太田町交差点)の所要時間



2. 実施した渋滞対策

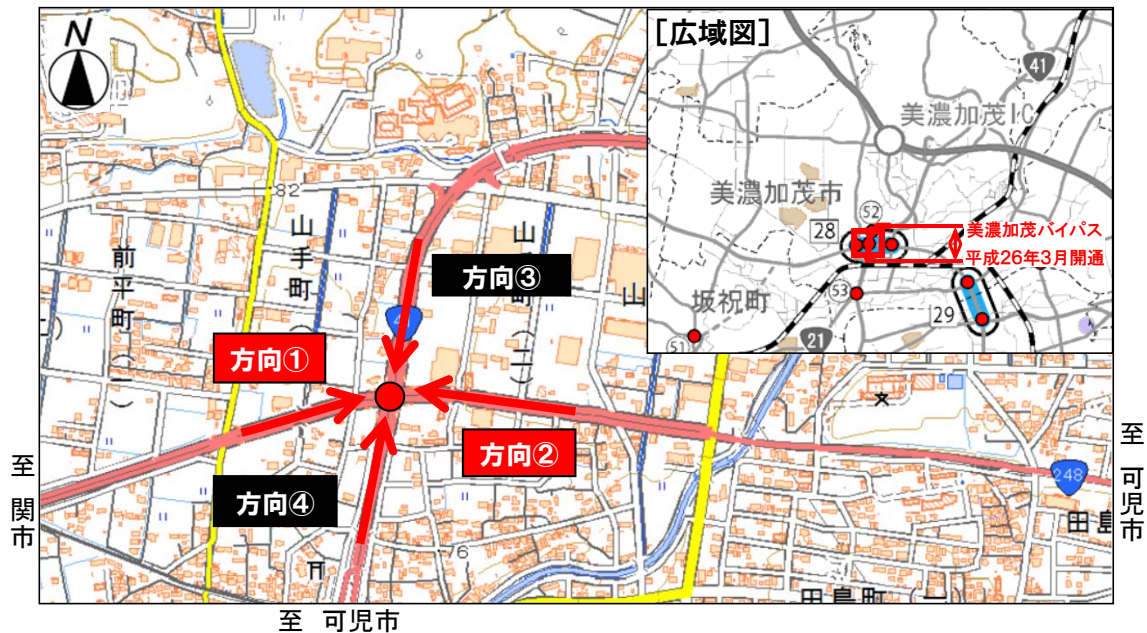
2-2 実施した渋滞対策：岐阜都市圏

(1) 国道21号坂祝バイパス:大針IC～勝山IC間の整備(実施主体:国) <H28.3.26開通>

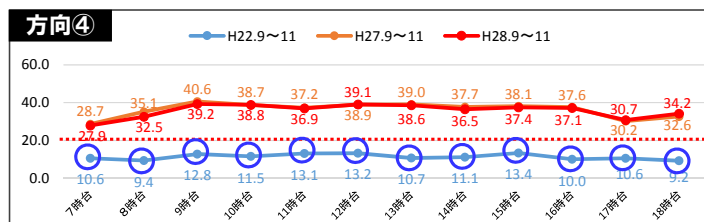
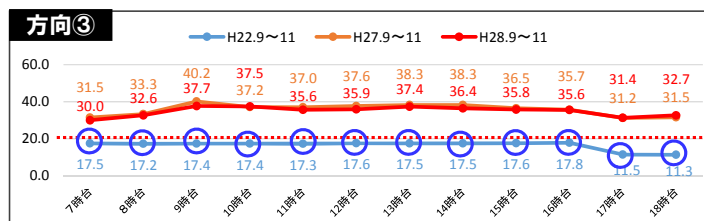
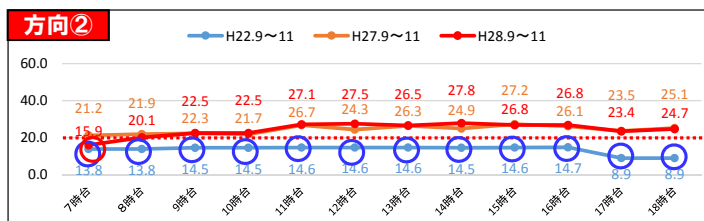
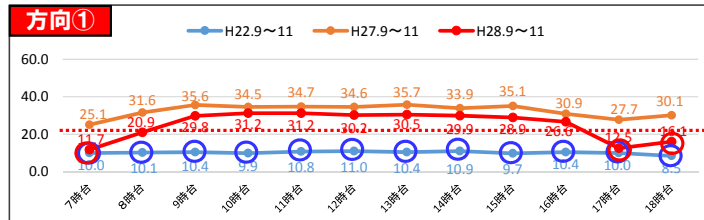
【太田町交差点(平成27年度に削除した平日の渋滞箇所)への影響】

- 太田町交差点は、平成26年3月に国道41号美濃加茂バイパス及び国道248号太田バイパスが4車線化したことにより、主要渋滞箇所から削除しました。
- 平成28年3月26日の坂祝バイパス開通により、国道248号(方向①、方向②)で朝ピーク時の速度が少し低下しています(今後とも引き続きモニタリング)。

■太田町交差点



■方向別旅行速度



凡例

- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.9~11において20km/hを下回る時間

■H26.3対策内容



2. 実施した渋滞対策

(2) 国道21号 藪田交差点:車線運用の変更(実施主体:国) <H28年度完了>

【課題】

■ 国道21号・藪田交差点に隣接する宇佐交差点において国道21号と県道に分岐しており、片側3車線が2車線に減少。そのため、藪田交差点において国道21号へ進む車両の織り込み等による渋滞が発生していました。

【取組概要】

■ 道路用地を活用して車線運用を変更することで、国道21号の通過交通に対して片側3車線を確保し、車線減少を解消しました。

【効果】

■ 岐阜県庁前～藪田間における朝ピーク時において、速度向上が見られました。

《位置図》



《諸元》

箇所名：藪田～宇佐交差点
延長：0.4km

《説明図》 対策：道路用地を活用した車線運用の変更

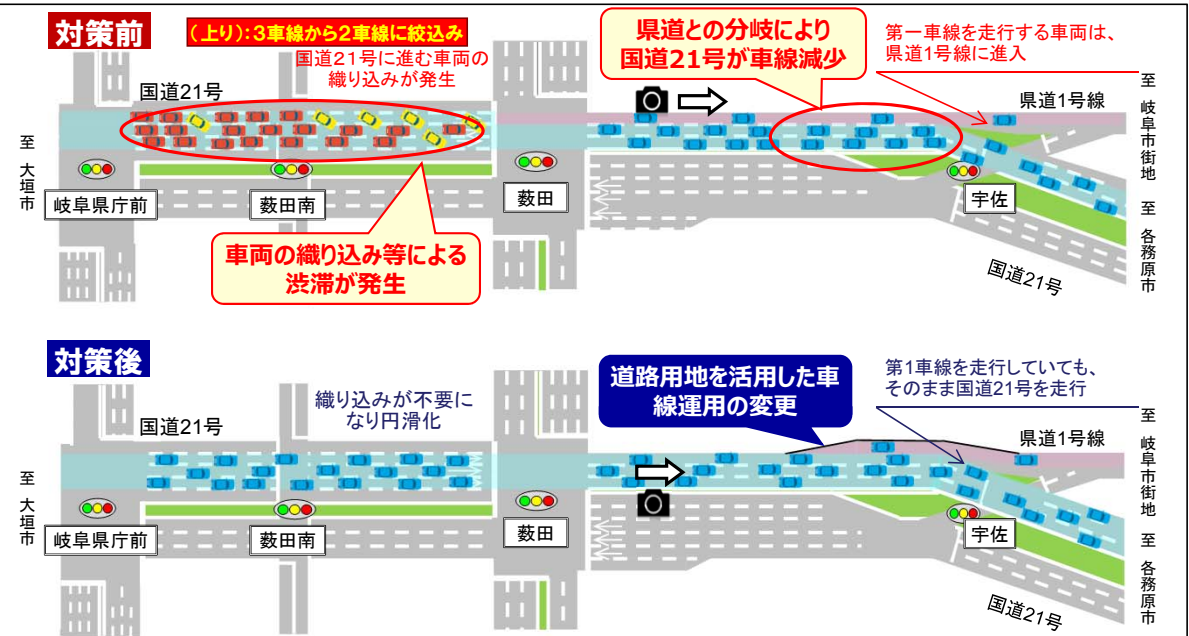
《実施箇所》
藪田～宇佐交差点：
国道21号上り線

《実施年度》
平成28年度

《実施機関》
国土交通省

《取り組み内容》

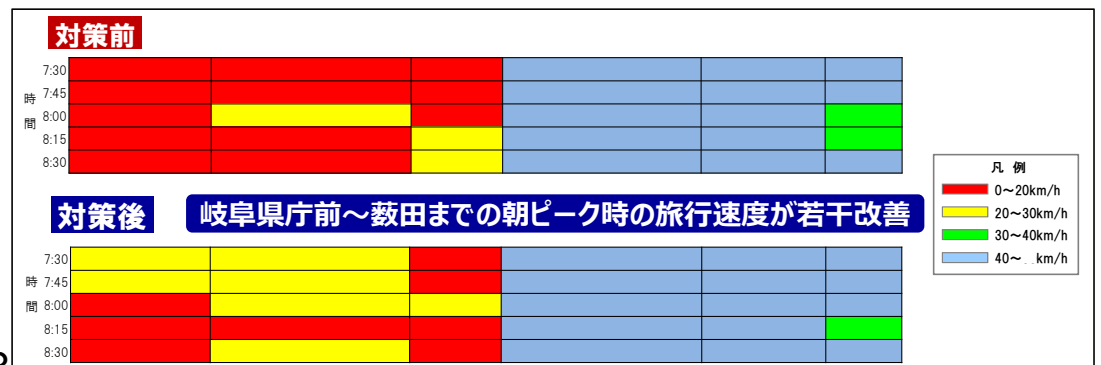
➢ 道路用地を活用して車線運用を変更することで、国道21号の通過交通に対して片側3車線を確保し、車線減少を解消



■ 対策前後の車線形態



■ 旅行速度状況の変化 (ETC2.0データ 対策前：平成28年3月(平日)、対策後：平成29年3月(平日))



2. 実施した渋滞対策

(3) 国道21号 茜部中島交差点:車線運用の変更(実施主体:国) <H28年度完了>

【課題】

■ 国道21号・茜部中島交差点では、右折滞留車線長の不足により、右折滞留車が直進車両を阻害し、渋滞が発生していました。

【取組概要】

■ 中央分離帯スペースの活用により、右折レーンを延伸しました。

【効果】

■ 交差点流入部におけるタピーク時の旅行速度が若干改善しました。

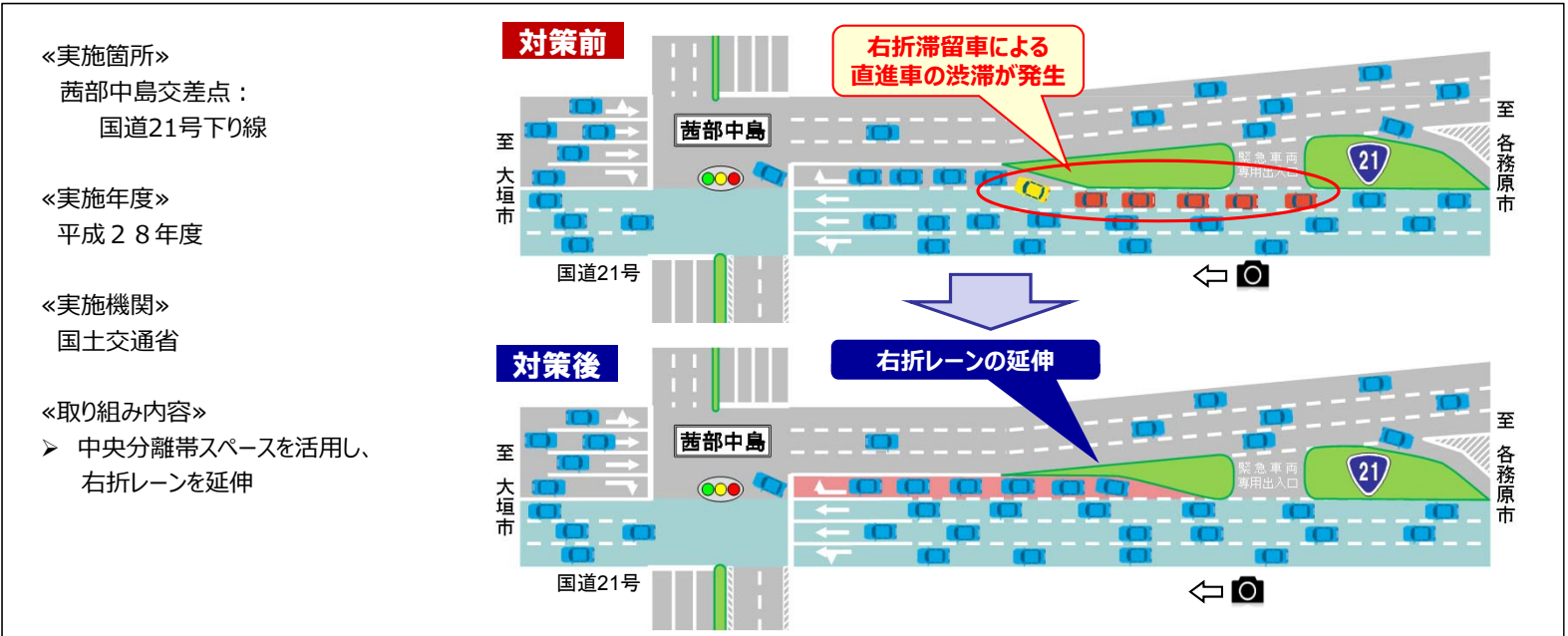
≪位置図≫



≪諸元≫

箇所名: 茜部中島交差点
延長: 0.2km

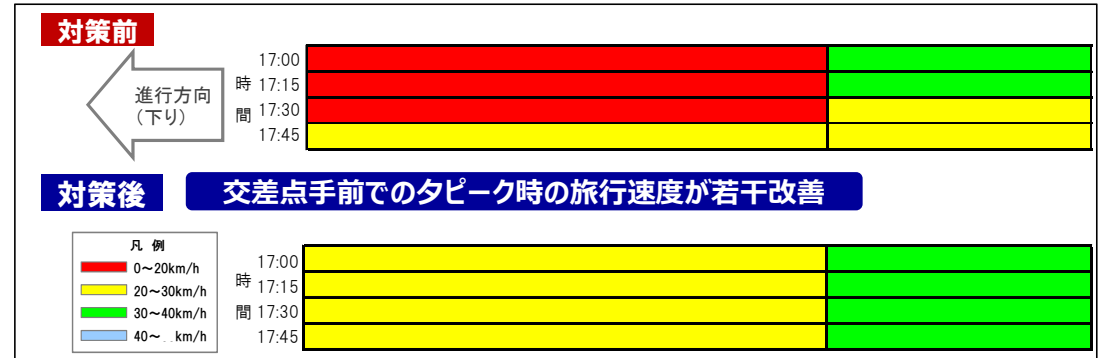
≪説明図≫ 対策: 中央分離帯スペースを活用した右折レーンの延伸



■ 対策前後の車線形態



■ 旅行速度状況の変化 (ETC2.0データ 対策前:平成29年2月(平日)、対策後:平成29年3月(平日))



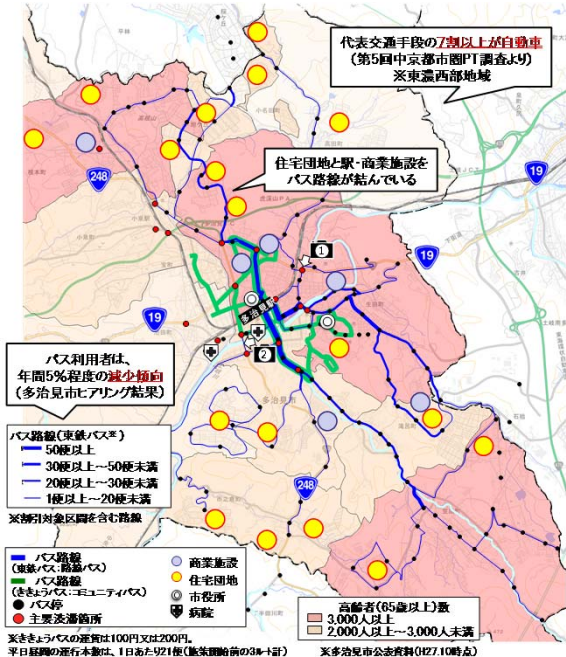
2. 実施した渋滞対策

2-3 実施した渋滞対策：多治見エリア

(1) 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))

- 自動車の依存度が高く、多治見市内に通勤交通等が集中しているために、多治見市内の渋滞が顕著。
- 多治見市内を運行する路線バスの昼間運賃の上限を200円とする料金割引施策を実施。
- また、施策周知に向けた利用促進チラシの配布やPRイベント等の広報活動を実施した。

【多治見市中心部の平日昼間における混雑状況とバス路線網】



① 弁天町交差点混雑状況



② 市民病院前交差点混雑状況



【路線バス昼間運賃割引制度】

施策概要	多治見市内を運行する多治見駅発着の路線バスのうち、平日10時～16時(昼間時間帯)に出発又は到着する便について、運賃上限を200円とする。
実施機関	多治見市、東濃鉄道株式会社
実施時期	平成27年10月1日～ 継続中 平日10時～16時 (料金割引施策の継続は、1年毎に検討し判断)

【施策周知に向けた広報活動】

- バス利用者に向けた広報活動(バス車内、停留所、駅バス待合所にPRポスター掲示)
- 市内在住者に向けた広報活動(市広報紙にチラシ折込、団地に利用促進チラシ配布)
- PRイベントの実施(市内商業施設にてバスまつり開催、ラッピングバス運行)

制度開始記念 出発式 [H27.10]



団地利用促進チラシの配布 (市内団地5箇所) [H28.02]

ホワイトタウン 多治見市内の路線バスが
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!
(前小児・高齢者の場合は100円)

(白鳳台・天平台・横山台・平安台や多治見駅(往復)) 通常:600円⇒割引後:400円---200円お得!!
(白鳳台・天平台・横山台・平安台や多治見駅や市民病院(往復)) 通常:800円⇒割引後:300円---300円お得!!

※ききょうバス「東濃券制度」も利用

市内を運行する路線バス(東濃バス)のうち、平日10時～16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 多治見市内を乗り降りする便
③ 多治見駅発着の路線バス(東濃バス)

※乗車券は1枚のみ有効です。

上掲600円や割引後の運賃

バス名	多治見ホワイトタウン→多治見駅前
多治見駅前発	10:21 10:31 11:01 11:31 12:01 12:31 13:01 13:31 14:01 14:31 15:01 15:31 16:01
多治見駅前着	10:12 10:22 10:52 11:22 11:52 12:22 12:52 13:22 13:52 14:22 14:52 15:22 15:52 16:02

多治見駅前→多治見ホワイトタウン

バス名	多治見駅前→多治見ホワイトタウン
多治見駅前発	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
多治見駅前着	9:30 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:30 14:00 14:30 15:00 15:30

多治見市内は、朝間(10:00～16:00)の時間帯も混雑が発生しています。出来るだけ、公共交通(バス)を利用して、渋滞緩和に一役かきください。

お問い合わせ先
多治見市環境政策推進課 多治見駅前ホワイトタウングループ
国土交通省中部地方整備局 多治見駅周辺整備事務所 調査課 TEL.0572(28)802(昼間) FAX.0572(28)122(夜間)

ラッピングバスの運行 [H28.02～]



PRイベント(バスまつり) [H28.11]



2. 実施した渋滞対策

2-3 実施した渋滞対策：多治見エリア

(1) 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))

【施策検証結果】

① 施策認知度向上

■ 施策実施3ヵ月後調査時(H28年1月)に比べ、路線バス利用者・未利用者ともに施策認知度が向上。

② バス利用回数増加

■ 施策実施により約4割の方のバス利用回数が増加。

■ バスの利用回数が増えた方のうち、約9割の方が施策により路線バス利用が増加。

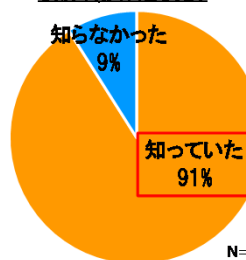
■ また、バス利用回数が増えた方のうち、約1割の方の移動手段が他モードからバス利用に変化。→交通渋滞緩和の可能性

【バス施策の認知度】

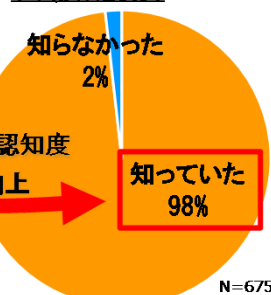
問】 あなたは多治見市内の路線バスの昼間運賃割引制度を知っていましたか？

<バス利用者>

3ヵ月後(H28.1)



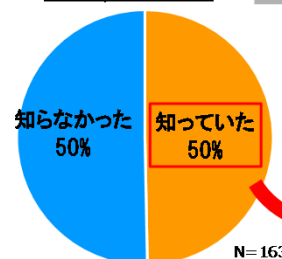
1年後(H28.9)



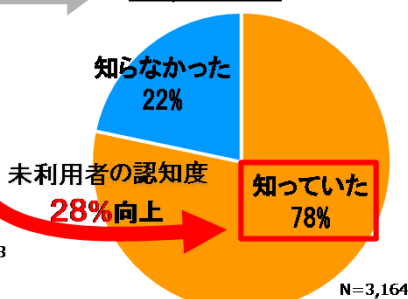
利用者の認知度
7%向上

<バス未利用者>

3ヵ月後(H28.1)



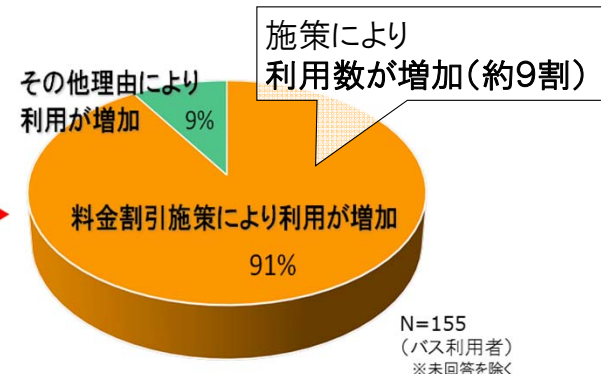
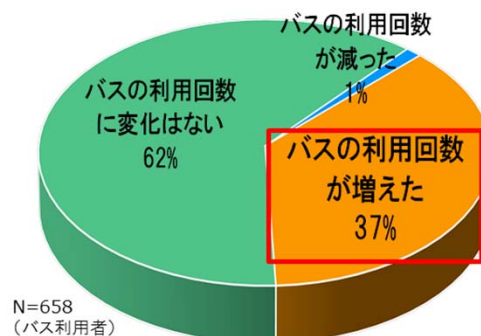
1年後(H28.9)



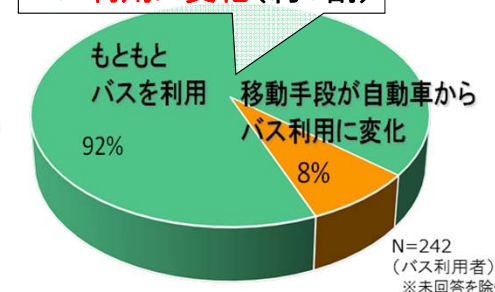
未利用者の認知度
28%向上

【施策実施後の路線バス利用状況の変化(1年後(H28.9))】

問】 昼間運賃割引制度によりバスの利用状況に変化はありましたか？



他の移動手段からバス利用に変化(約1割)



【H29取り組み方針】

路線バス利用促進施策について、交通実態調査結果の比較などにより渋滞緩和への効果検証を実施

2. 実施した渋滞対策

2-4 実施した渋滞対策：高山地域

(1) 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)【H27より継続】

- 【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、市内の駐車場へのアクセスルートの情報提供を実施。
- 【効果】
 ■春の高山祭では、中部縦貫自動車道(高山IC利用)への転換が進み広報の効果浸透。また、市街地内における駐車場の1日あたりの稼働率の最小値が増加しており、駐車場利用の平準化が確認された。

【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



- 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

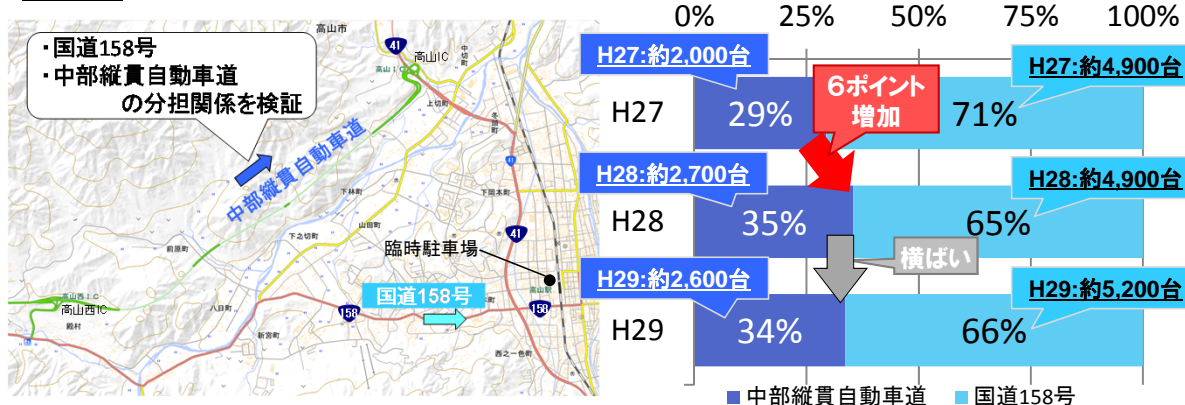


道の駅なまもり清見では、A1版のポスターを設置

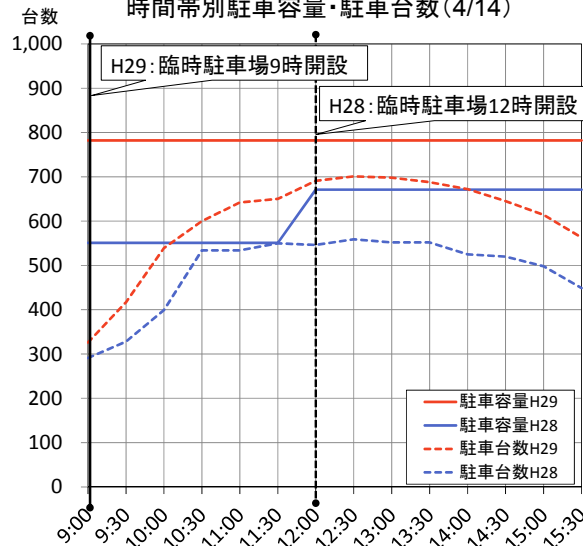
- ③ホームページ及びチラシによる事前の情報提供(継続)
 ④経路別所要時間の情報提供(継続)



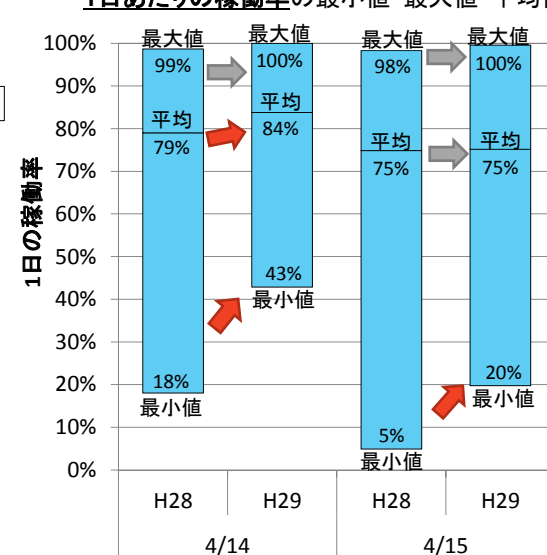
【効果検証】



全駐車場(臨時駐車場を含む)の時間別駐車容量・駐車台数(4/14)



各駐車場(臨時駐車場含む)の1日あたりの稼働率の最小値・最大値・平均値



2. 実施した渋滞対策

2-4 実施した渋滞対策：高山地域

(2)ユネスコイベント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】

■H29GWは、高山祭のユネスコ登録記念イベントが開催され、通常の繁忙期以上の観光客が想定され、渋滞発生が懸念された。

【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、市内の駐車場へのアクセスルートの情報提供、⑤シャトルバスによる市街地と郊外の無料臨時駐車場との接続を実施。

【効果】

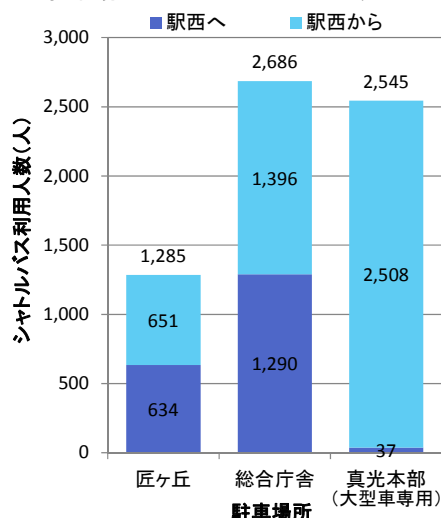
■ユネスコイベント時は、高山市の郊外に無料臨時駐車場を設置した結果、延べ6千人に利用された。無料臨時駐車場の利用者に対するアンケート調査結果から、HPや案内看板の設置が効果的であることが確認され、シャトルバスについては約9割の方から高評価(とても良い・良い)を得た。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

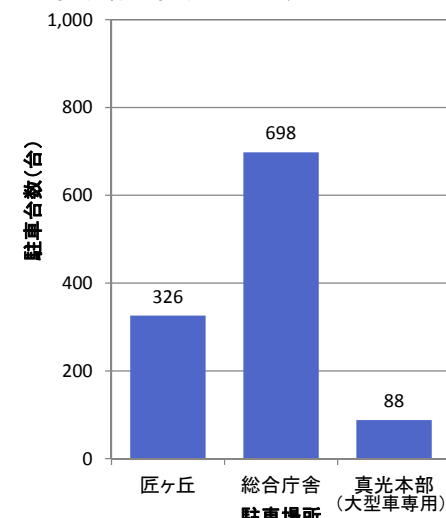
- ①: 中部縦貫自動車道への案内看板の設置(継続)
- ②: 道路情報板を活用した渋滞情報の提供(継続)
- ③: ホームページ及びチラシによる事前の情報提供(継続)
- ④: 経路別所要時間の情報提供(継続)
- ⑤: シャトルバスによる市街地と郊外の無料臨時駐車場との接続(新規)
郊外の匠ヶ丘・飛騨総合庁舎にて無料臨時駐車場を開設し、駐車場と高山駅西口を結ぶ無料のシャトルバスを実施



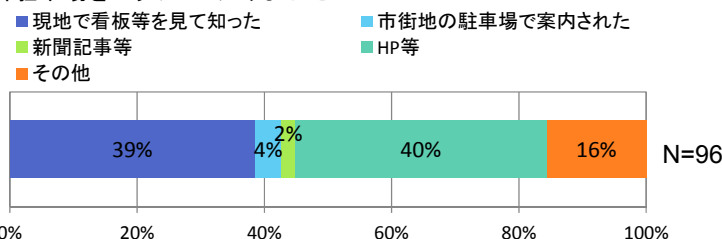
● 駐車場別シャトルバス利用人数



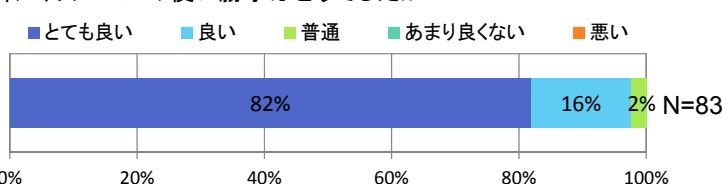
● 駐車場別駐車利用台数



● 無料駐車場をどうやって知りましたか？



● 無料シャトルバスの使い勝手はどうでしたか？



3. 今年度の主な取り組み

3. 今年度の主な取り組み

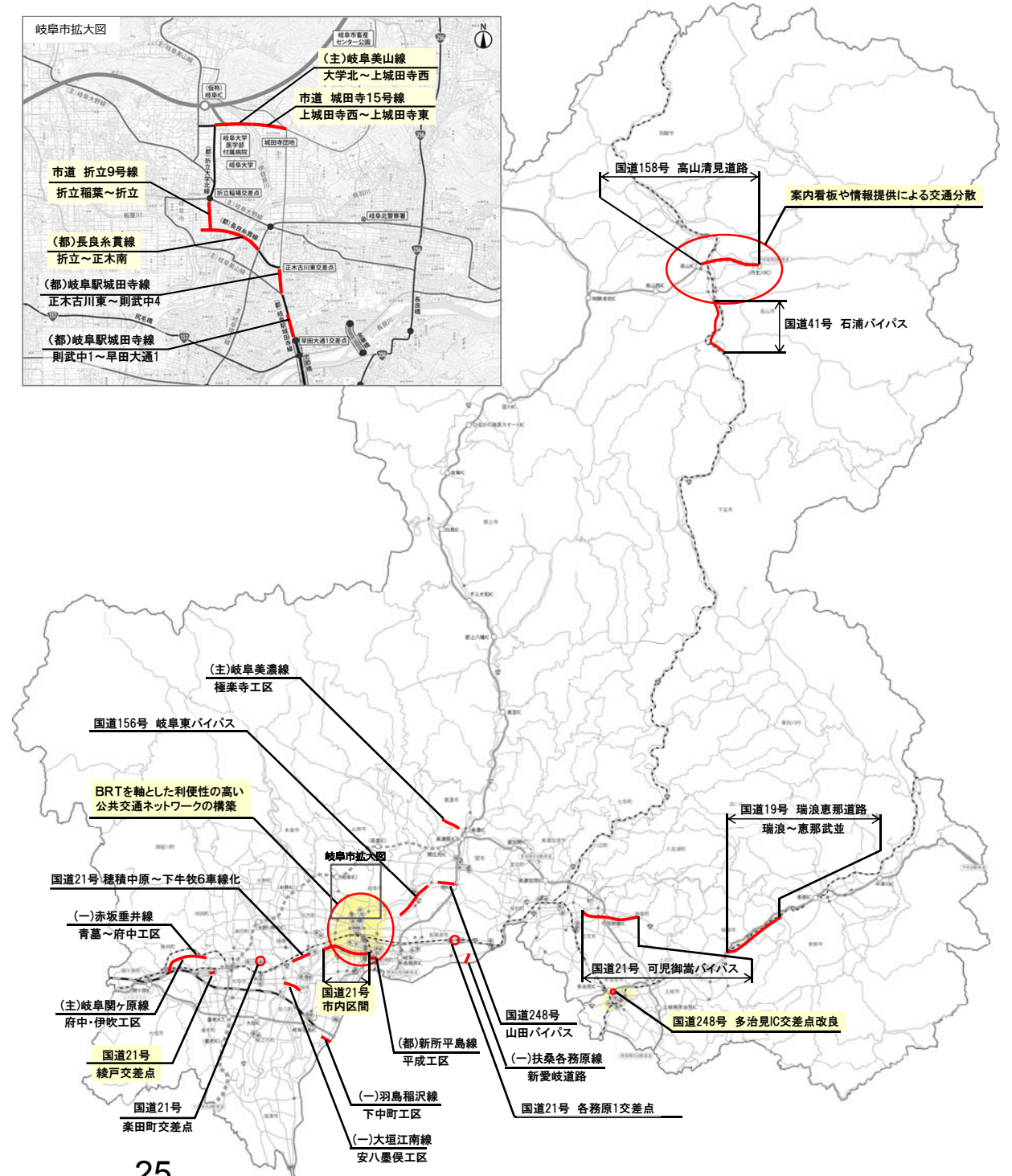
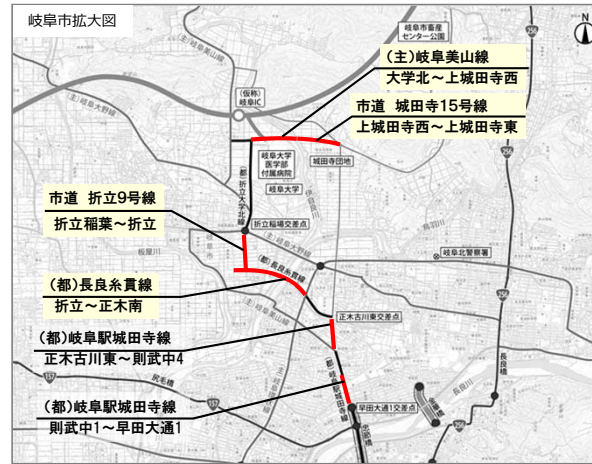
3-1 エリアの基本方針に基づく対策

【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	●案内看板や情報提供による交通分散(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	H29年度完了予定
岐阜都市圏	国道21号 綾戸交差点	右折レーン延伸	国土交通省	H29年度完了予定
岐阜都市圏	国道21号 桑田町交差点	交差点改良工事	国土交通省	実施中
岐阜都市圏	国道21号 穂積中原～下牛牧	6車線化	国土交通省	実施中
岐阜エリア	(主)岐阜美山線 大学北～上城田寺西	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
岐阜エリア	市道 城田寺15号線 上城田寺西～上城田寺東		岐阜市	H31年度完了予定
岐阜エリア	市道 折立9号線 折立稲葉～折立		岐阜市	H31年度完了予定
岐阜エリア	(都)長良糸貫線 折立～正木南		岐阜県	実施中
岐阜エリア	(都)岐阜駅城田寺線 正木古川東～則武中4	改良整備	岐阜市	H30年度完了予定
岐阜エリア	(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
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	H29年度完了予定
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
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
高山地域	国道41号 石浦バイパス	高山市久々野町～千島時間の整備	国土交通省	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



3. 今年度の主な取り組み

3-2 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】

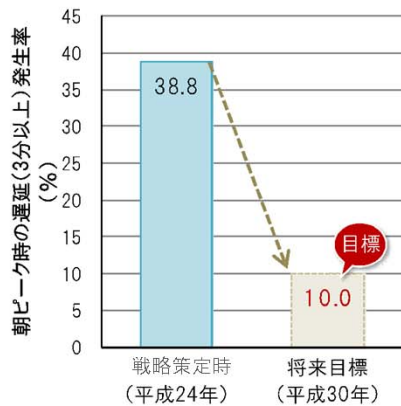
■バス路線には主要渋滞箇所が多数あることにより、バスの定時性や速達性が十分に確保されていない状況です。

【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。

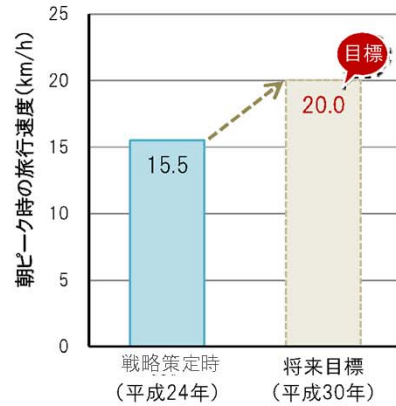
■平成29年度は、バス優先レーン区間の延伸(今小町交差点～長良橋南(北進方向))とバス優先レーンのカラー舗装の延伸(北進方向)により、バスの走行環境の改善を図ります。

【バスの定時性の向上】



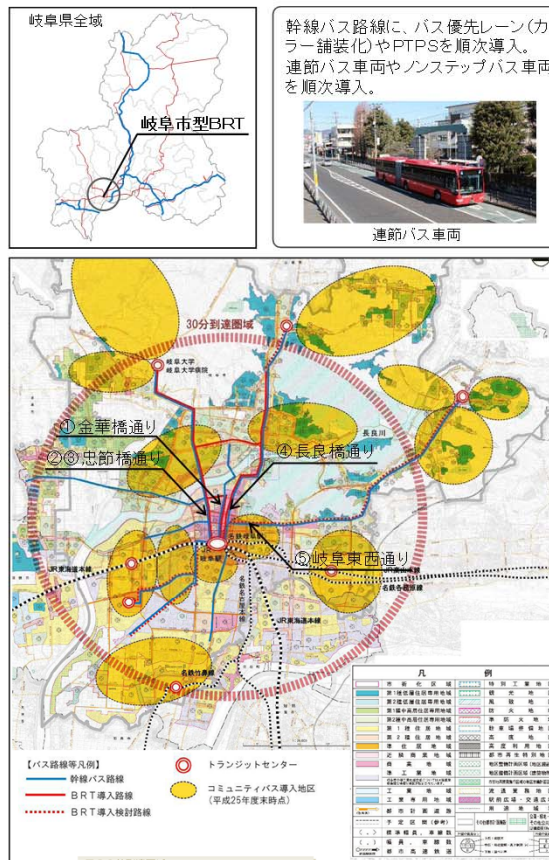
資料:岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

【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)

■平成28年度取組内容(岐阜市)

- バス優先レーン導入
路線名:長良橋通り(名鉄岐阜駅前～今小町交差点)
規制車線:第一車線(北進方向)
規制時間:7～9時

- バス優先レーンカラー舗装化
区間:長良橋通り(名鉄岐阜駅前～神田町5交差点)



■平成29年度取組内容(岐阜市)

- ・バスレーンの延伸(今小町交差点～長良橋南(北進方向))
- ・カラー舗装の延伸(北進方向)

【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 (名鉄岐阜駅前～今小町交差点)	第1車線(南進方向、北進方向)	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

3. 今年度の主な取り組み

(2)交差点改良【国道21号 各務原町1交差点】（実施主体:国土交通省）

【課題】

■国道21号・各務原町1交差点は、主要渋滞区間(三ツ池地区～各務原地区)の中間に位置する右折車線のない交差点で、片側2車線のうち右側が交差点部で直右車線となるため、右折滞留車両による混雑や安全性の低下が課題となっています。

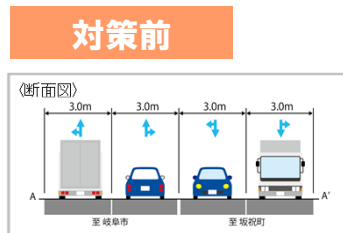
【取組概要】

■交差点改良により国道21号の右折車線を設置して直線2車線を確保します。

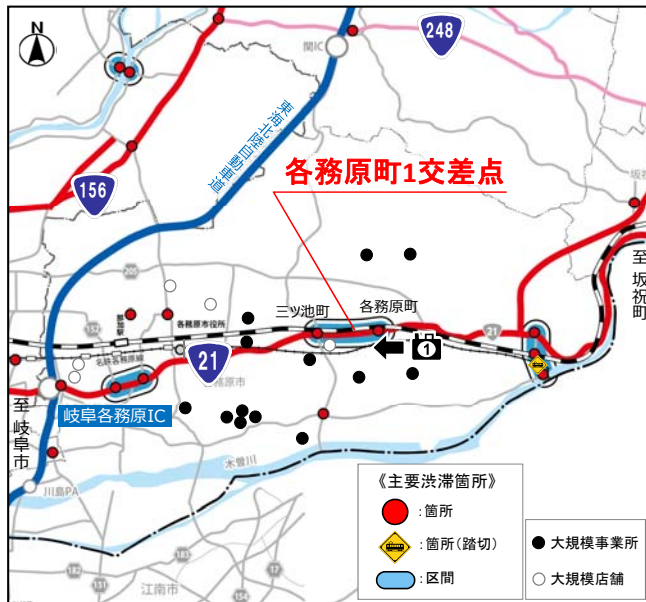
《位置図》



《対策》 交差点改良



《広域図》



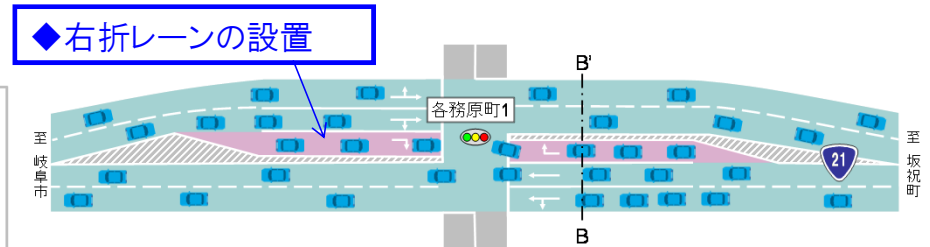
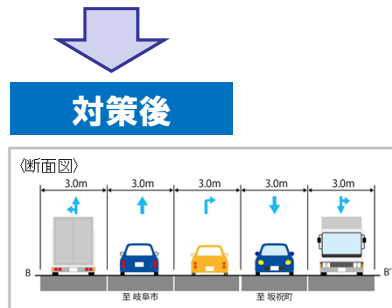
旅行速度
(平成28年9～11月)
夕方ピーク時を
中心に、昼間
12時間を通して
速度低下

民間プローブデータ 平均旅行速度 (km/h)	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
上り	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
下り	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green

凡 例

0～20km/h	Red
20～30km/h	Yellow
30～40km/h	Green
40～km/h	Blue
データなし	White

民間プローブデータ 平均旅行速度 (km/h)	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
上り	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
下り	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green



3. 今年度の主な取り組み

(3)右折レーン延伸【国道21号 綾戸交差点】（実施主体:国土交通省）

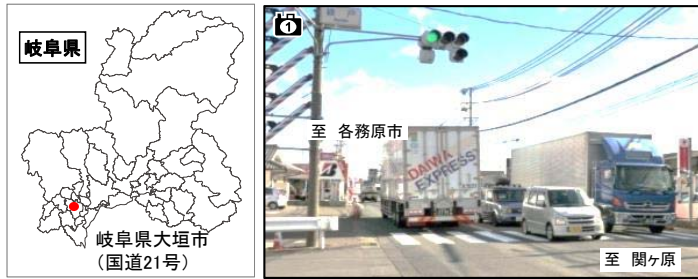
【課題】

■国道21号・綾戸交差点は、右折滞留車線長の不足により、右折滞留車が直進車両を阻害し、渋滞が発生しています。

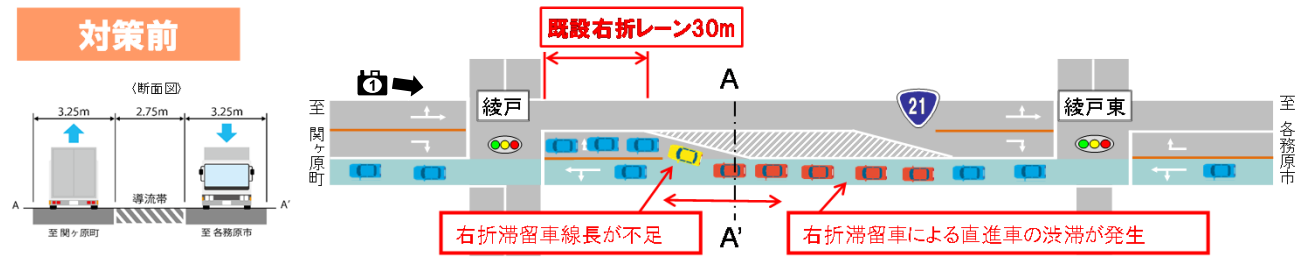
【取組概要】

■導流帯スペースの活用による右折レーンの延伸により、直進車両の円滑性を確保します。

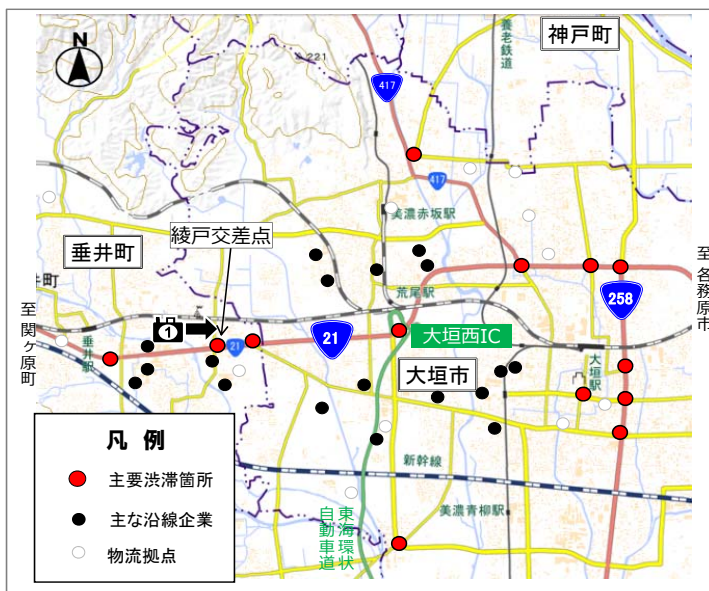
《位置図》



《対策》右折レーン延伸



《広域図》



旅行速度
(平成27年9~11月)

特に下り方向の
朝ピーク時に
いて速度低下

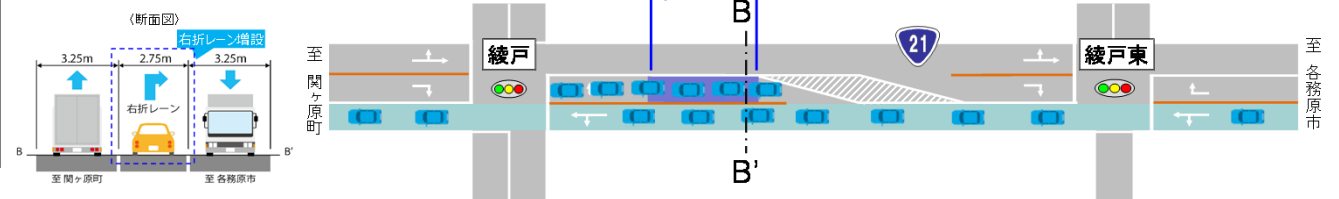
凡例

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

民間プローブデータ 平均旅行速度 (km/h) 上り	7時台		
	8時台		
	9時台		
	10時台		
	11時台		
	12時台		
	13時台		
	14時台		
	15時台		
16時台			
17時台			
18時台			

民間プローブデータ 平均旅行速度 (km/h) 下り	7時台		
	8時台		
	9時台		
	10時台		
	11時台		
	12時台		
	13時台		
	14時台		
	15時台		
16時台			
17時台			
18時台			

対策後



※現時点の設計案

3. 今年度の主な取り組み

(4) 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 (実施主体: 岐阜県、岐阜市)

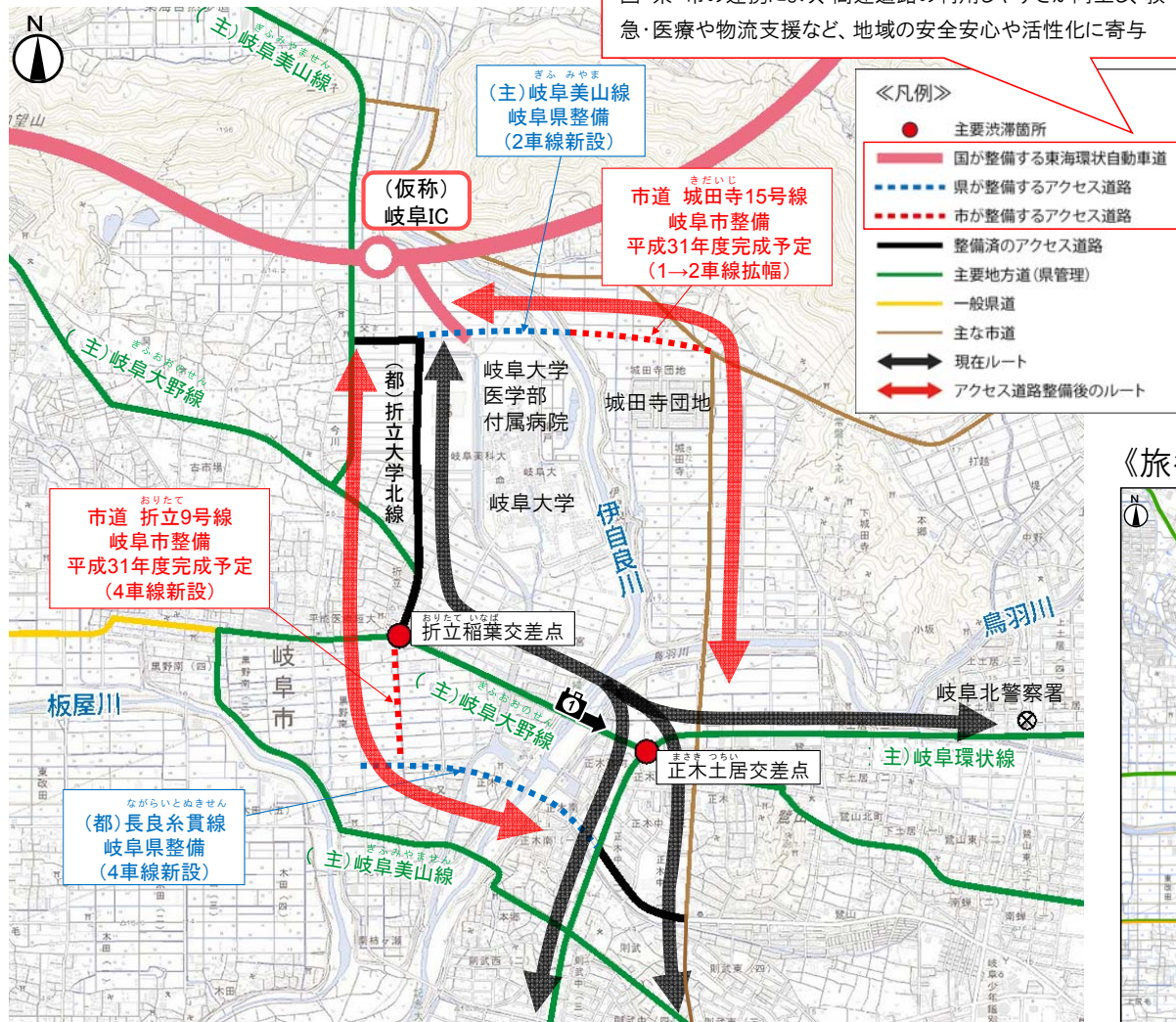
【課題】

■岐阜市と大野町を結ぶ主要な幹線道路である(主)岐阜大野線には主要渋滞箇所が2箇所あり、今後、東海環状自動車道(仮称)岐阜IC開通に伴う交通量増加により交通円滑性の低下が課題となっています。

【取組概要】

■高速アクセス交通を分散させるため、岐阜ICアクセス道路を県・市の協力のもとで整備します。

《位置図》



《渋滞状況写真》



《旅行速度》



データ: 民間プローブデータ(H28.9 7~9時台(平日))

3. 今年度の主な取り組み

(5) 交通容量の拡大【国道21号・市内区間】（実施主体:国土交通省）

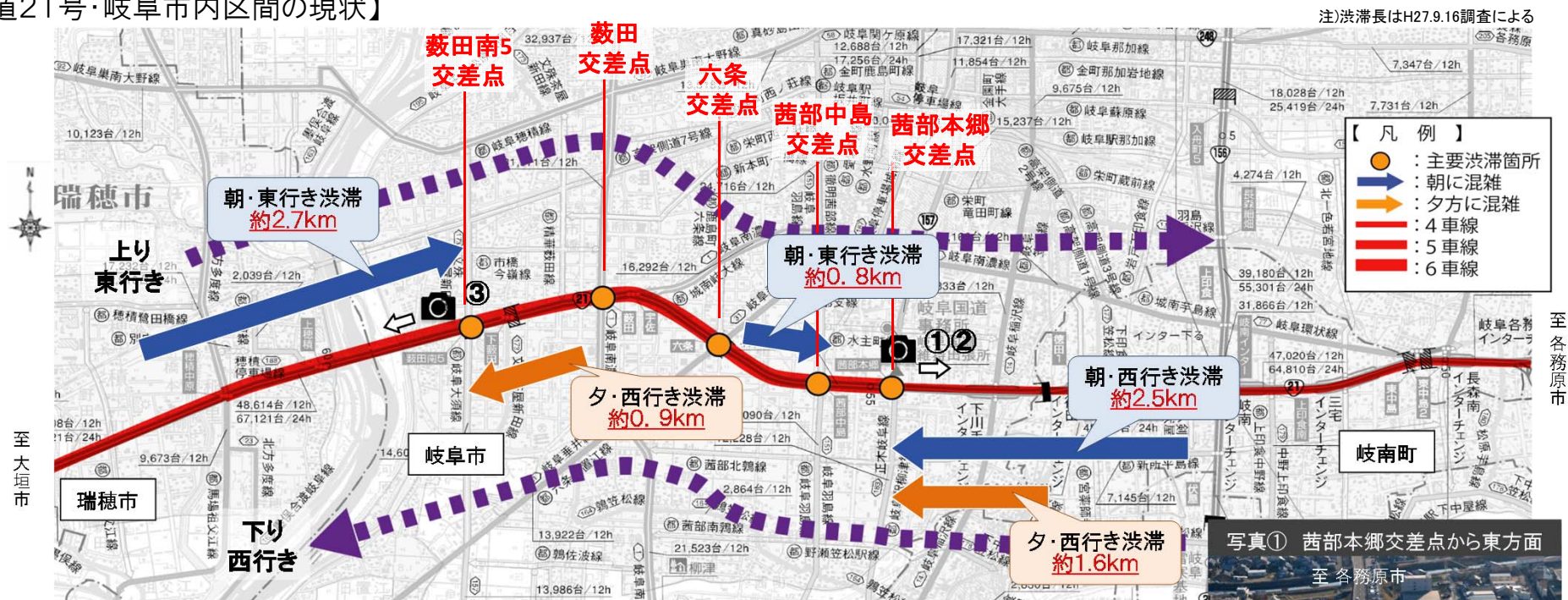
【課題】

■岐阜市内区間では、特に朝夕で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、市内区間における交通容量拡大の検討を進めます。

【国道21号・岐阜市内区間の現状】



3. 今年度の主な取り組み

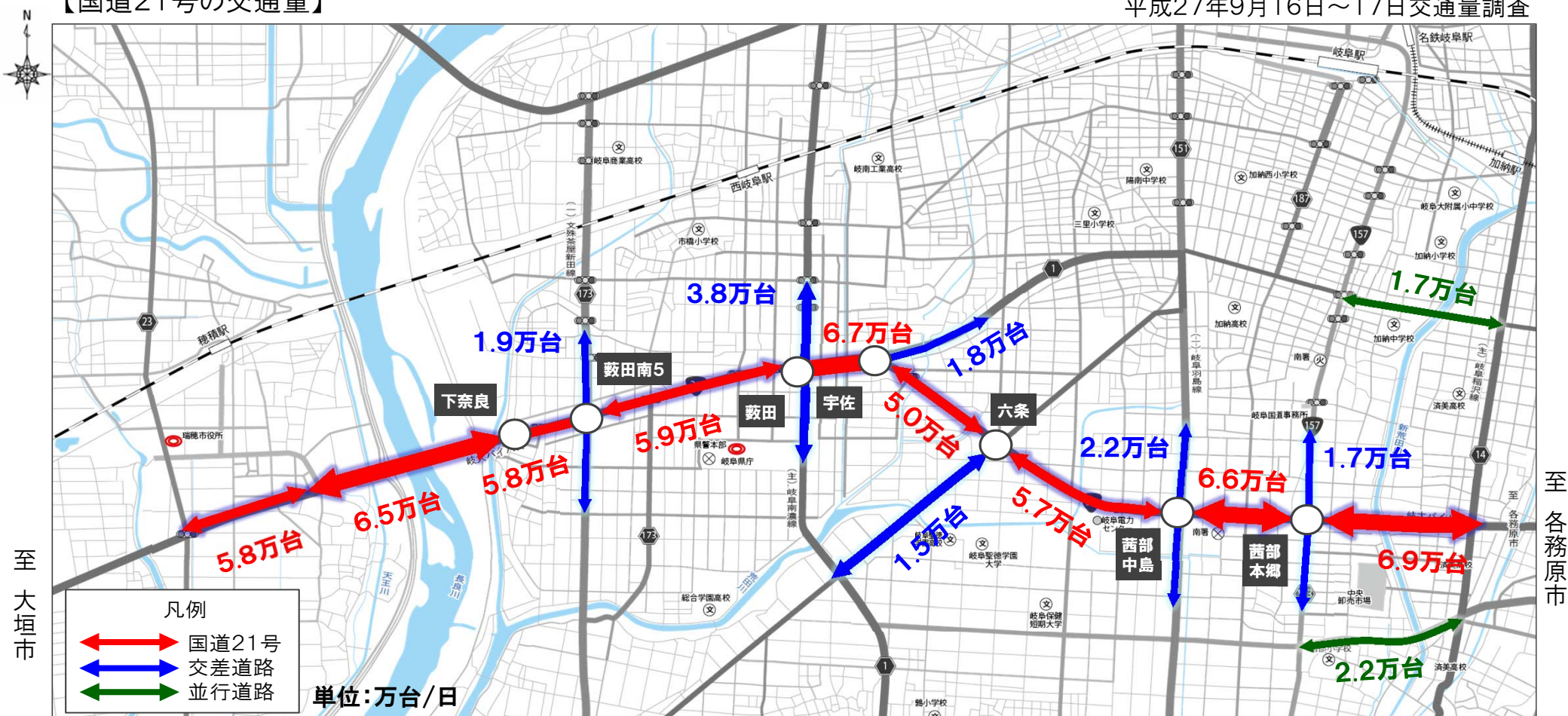
(5) 交通容量の拡大【国道21号・市内区間】（実施主体：国土交通省）

【国道21号の交通量】

- 交通量調査結果から、国道21号岐阜市内区間の交通量は、概ね5万台～7万台/日程度通行しており、岐阜県内で最も交通量が多く、交通が集中しやすい区間です。
- 国道21号に交差する茜部本郷、茜部中島、六条、宇佐、藪田、藪田南5は1万5千台/日以上車が南北方向を利用している主要な交差点となっています。
- 南北方向の車も多く交わっていることが、混雑する要因の一つとなっています。

【国道21号の交通量】

平成27年9月16日～17日交通量調査



3. 今年度の主な取り組み

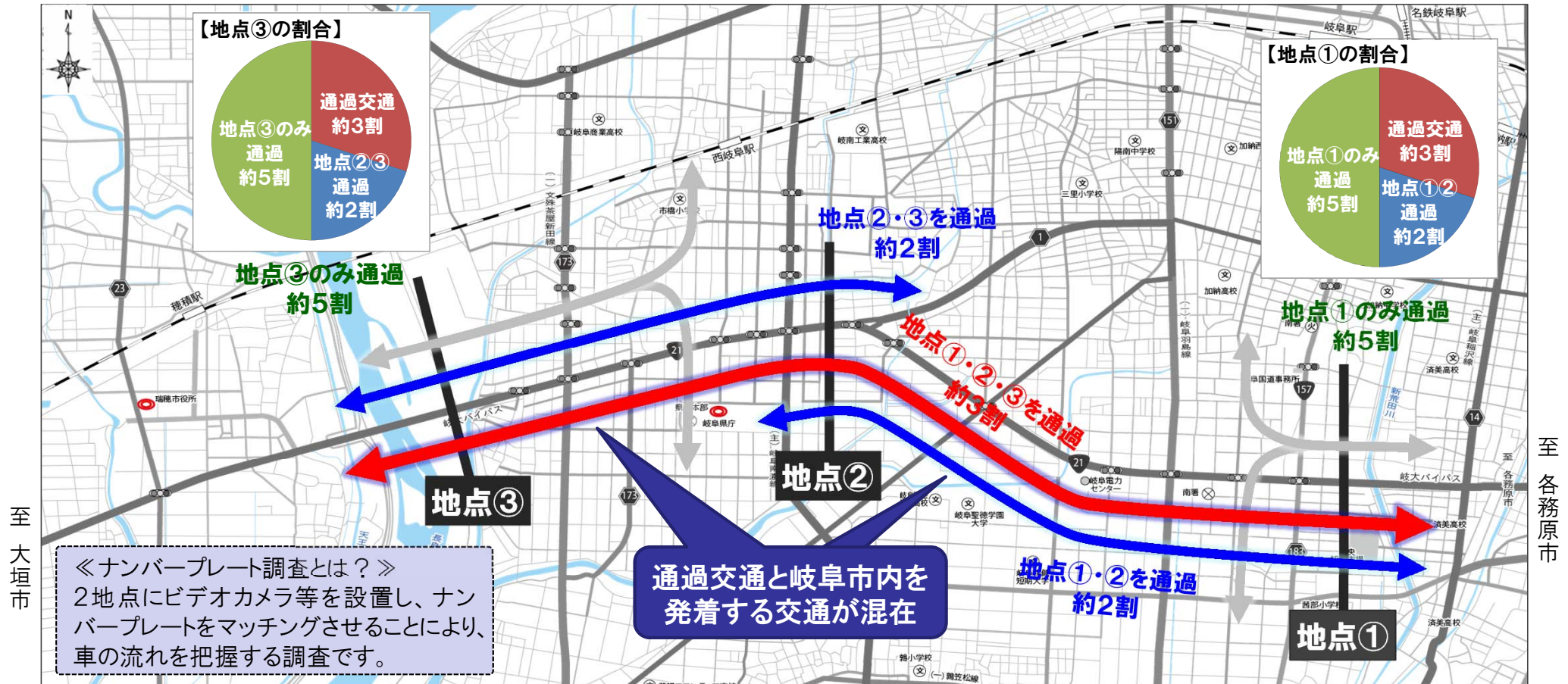
(5) 交通容量の拡大【国道21号・市内区間】（実施主体：国土交通省）

【国道21号の交通の流れ】

- 地点①～③で、国道21号岐阜市内区間の車の流れを把握しました。
 - ・約3割の車は、地点①・②・③を通過しています。
 - ・地点②・③を通過する車は、約2割で、地点①・②を通過する車は、約2割です。
 - ・地点①及び③のみを通過する車は、約5割です。
- 市内区間を通過する交通と、市内を発着する交通が混在し、交通量が最大で7万台程度になっていることから、現在の平面6車線では慢性的な渋滞が発生しています。

【国道21号の交通の流れ】

資料：平成27年12月8日ナンバープレート調査（7:00～13:00）



3. 今年度の主な取り組み

3-3 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)

【交差点改良の目的】

- ・交通の円滑化を図るため、また安全性を確保するため(自転車・歩行者の利便性向上、視認性向上)に交差点改良を実施します。

【現状の課題と対策の概要】

①車線の増設(土岐方面(東進))

- ・現在、直左1車線・右折1車線であるため、容量不足により速度低下が発生。そこで、直進車線・右折車線を各々増設することで交通の円滑化を図ります。

②右折車線の延伸(多治見IC方面(北進))

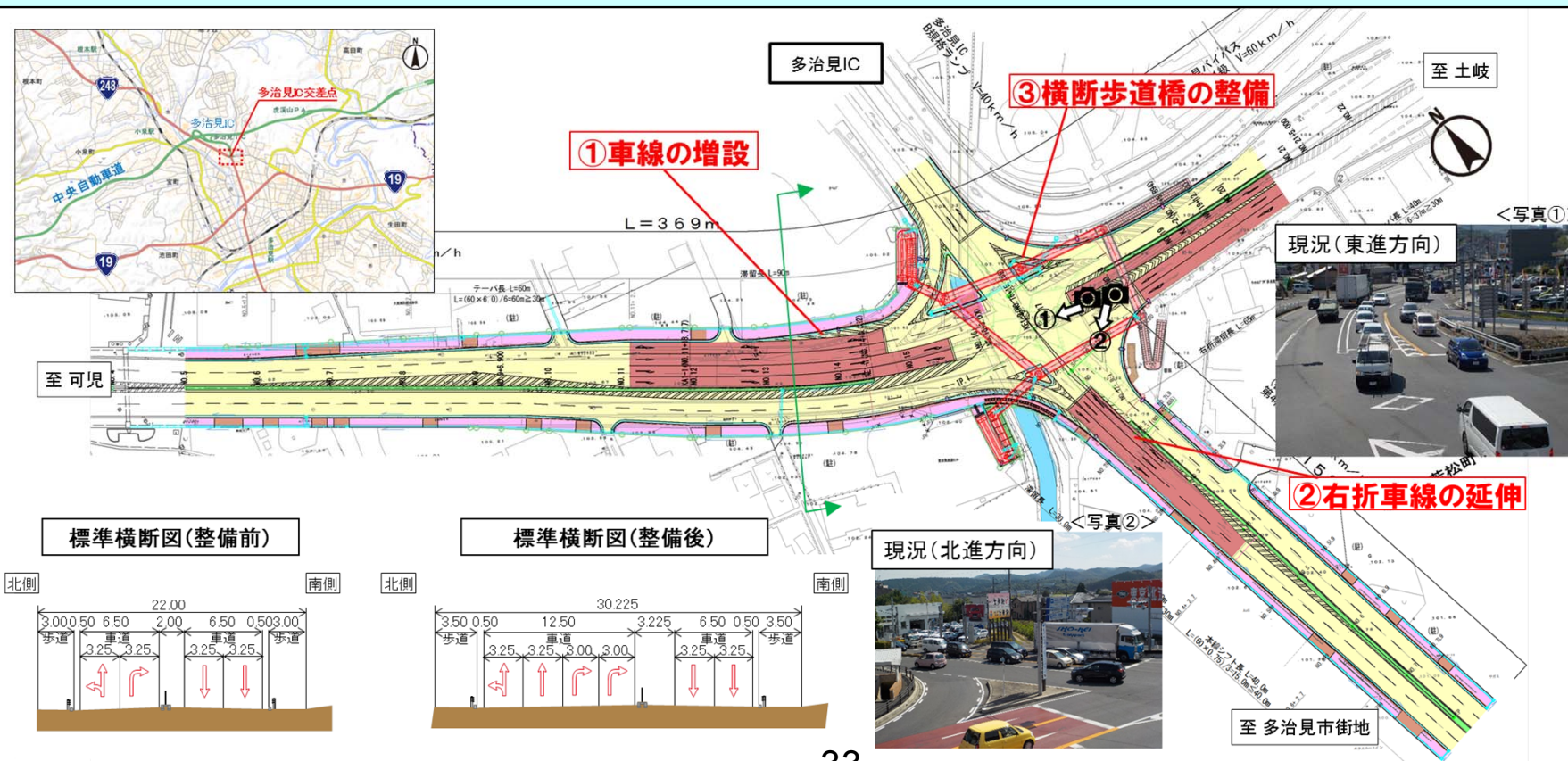
- ・現在、右折車線が短いため直進車両の通行が阻害されています。そこで、右折車両の滞留スペースを確保するために右折車線の延伸を実施。

③横断歩道橋の整備

- ・上記対策により、地下道が利用不可になるため、横断歩道橋を整備し、歩車分離を引き続き行うことで、交通円滑化と安全性を確保。

【進捗状況】

- ・H29年度より用地買収に着手予定



3. 今年度の主な取り組み

3-4 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、名古屋や東京などの方面別に渋滞予測(過去の所要時間情報の提供)を実施し、混雑が集中する時間を分散させる取組を実施します。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取組み】

継続

- 案内看板の設置
- 道路情報板を活用した渋滞情報の提供
- チラシによる事前の情報提供



【高山市街地までのアクセス時間を分散させる取組み】(案)

高山市へ向かう主要な方面からの混雑状況別の所要時間情報をHP等にて提供し、混雑の分散を図る

新規



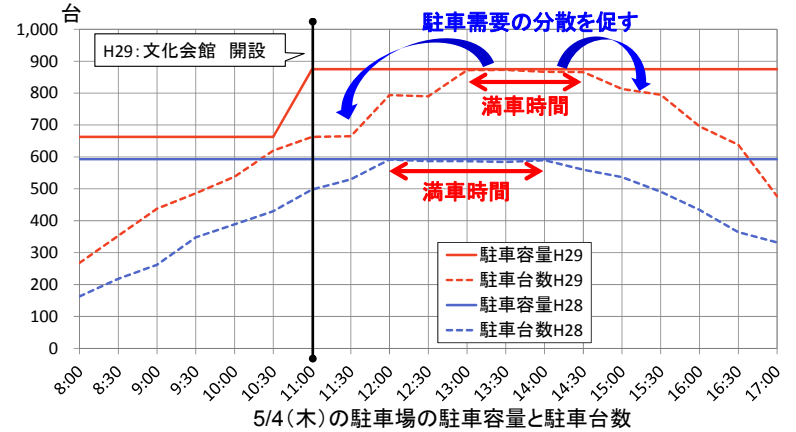
イメージ

高山アクセス混雑カレンダー

「高山アクセス混雑カレンダー」は、自動車で高山市にお越しになる方にて、道中の混雑状況をお知らせするものです。高山市にお越しになる日付を選択してください。

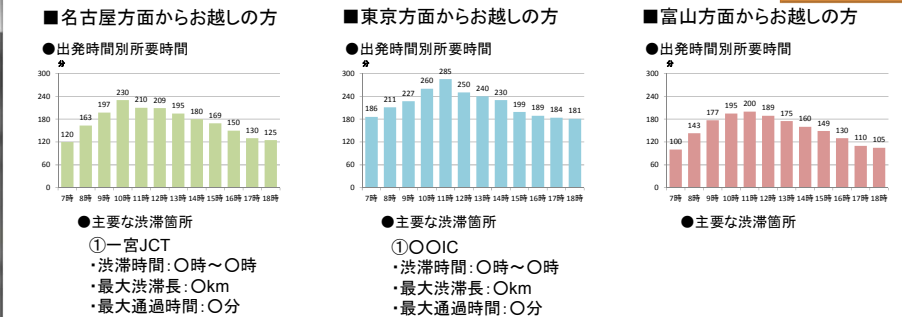
道路の混雑状況 : 通常 (青) 混雑 (赤) 非常に混雑 (黒)

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



●昨年の所要時間情報により分類した曜日のパターン別に渋滞予測を実施

イメージ



4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 渋滞箇所の抽出指標の該当状況

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定時の抽出指標の該当状況をモニタリングしました。
- 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5箇所確認されました。
- 今後も最新の交通データを用いたモニタリングを実施するとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認します。

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 (H28.9~11)	
		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	77箇所	2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	6箇所	1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	52箇所	1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

4. 交通状況のモニタリング

4-2 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

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、H29モニタリング : H28.9-11

○速度向上がみられる箇所

⇒ 渋滞対策を実施した箇所は渋滞箇所から削除、対策を実施していない箇所は経過観察とする。

○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	2	0	2
②休日における渋滞箇所	1	0	1
③踏切における渋滞箇所	1	1	0
④パブリックコメントによる追加箇所	1	1	0
合計	5	2	3

4. 交通状況のモニタリング

H28.7時点

4-3 削除箇所、経過観察箇所

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



- : 削除箇所(2箇所)
- : 経過観察箇所(3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
173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	75箇所

凡例

<主要渋滞箇所>

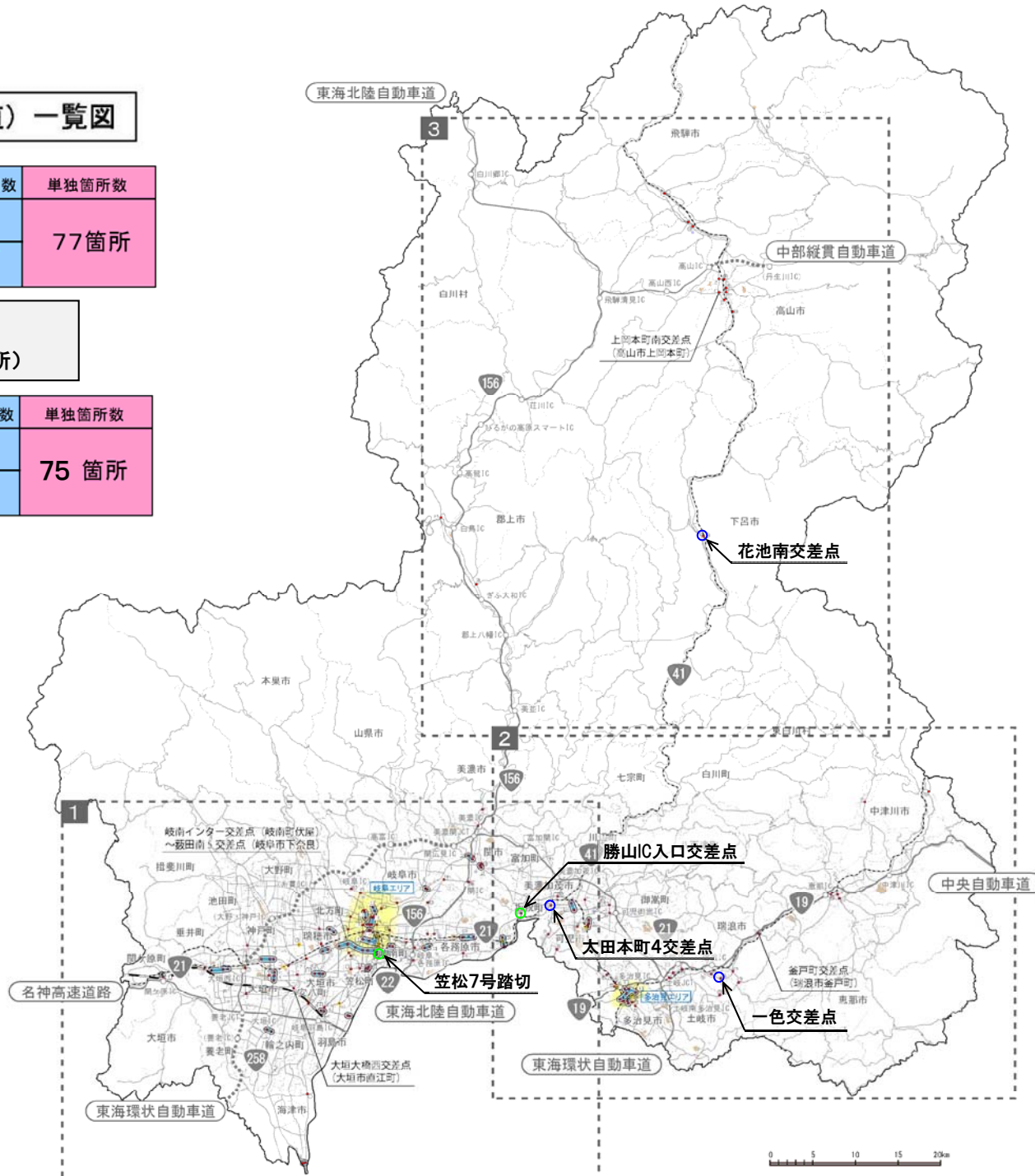
- 箇所
- ◆ 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

<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

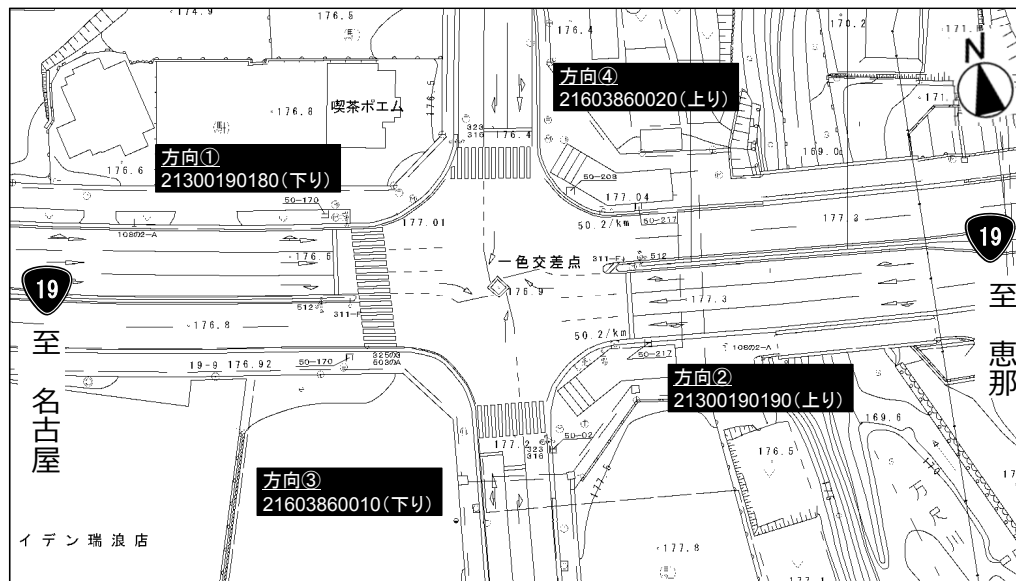
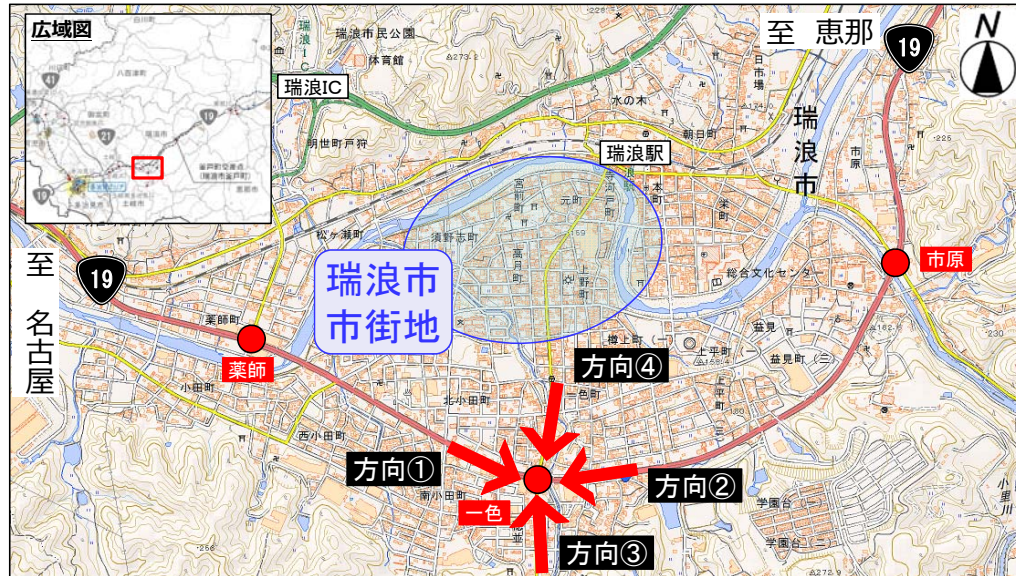
区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



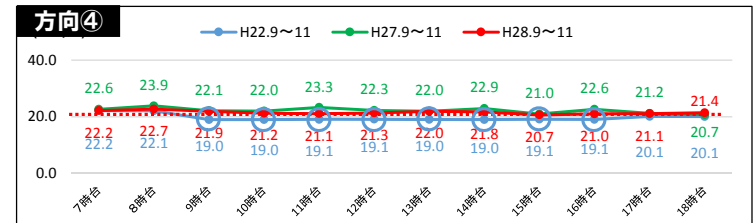
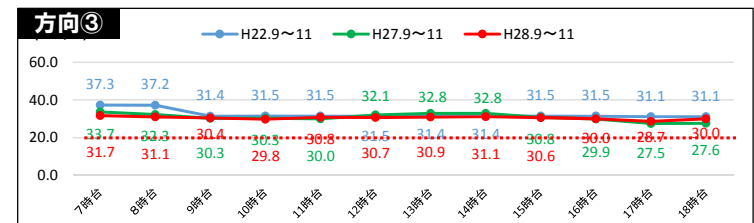
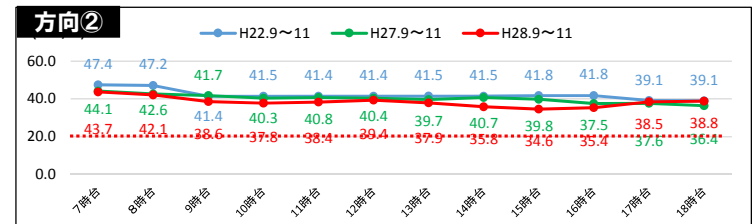
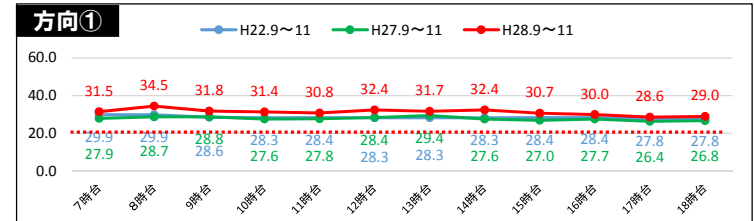
(1) 一色交差点(平日における渋滞箇所)

○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。
 ○方向④の旅行速度は20km/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



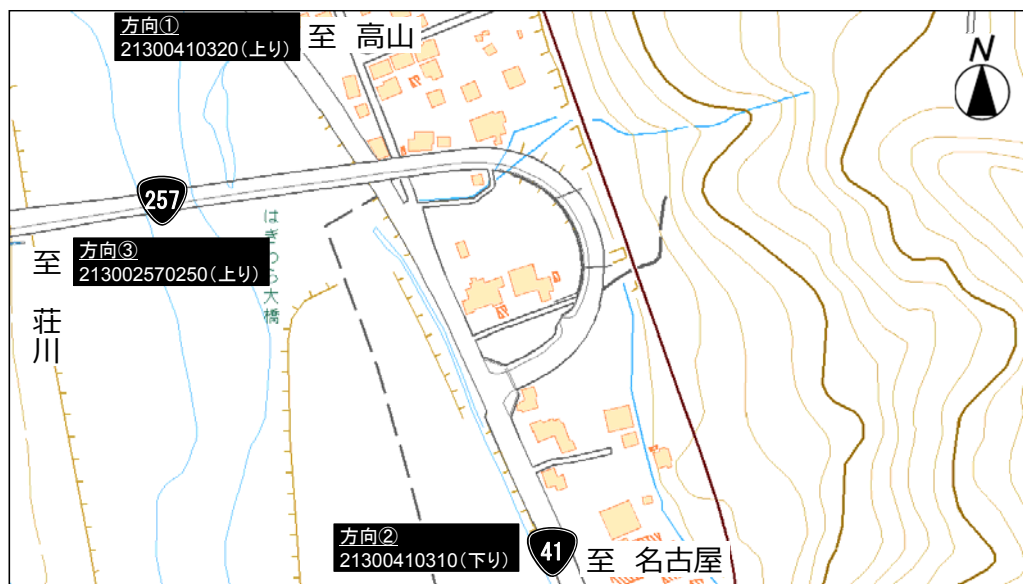
凡例

- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.9~11において20km/hを下回る時間

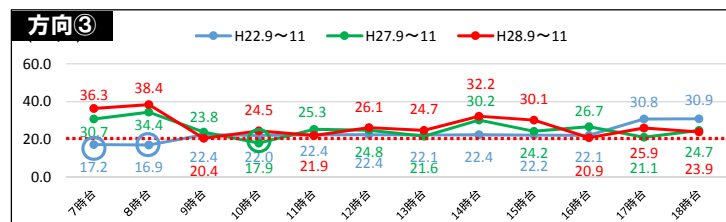
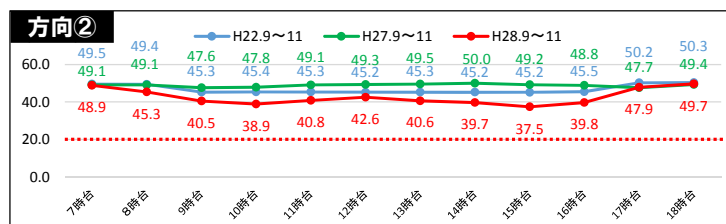
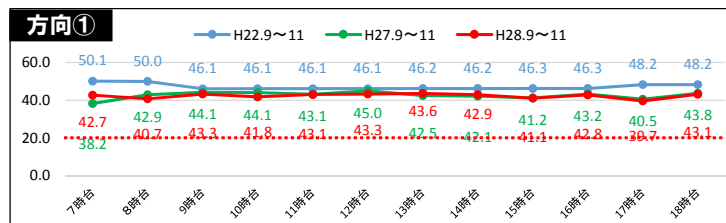
(2) 花池南交差点(平日における渋滞箇所)

○旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向③において旅行速度が向上している。
 ○方向③の旅行速度は、20km/h付近で変動している時間帯があり、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。

■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
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.9~11において20km/hを下回る時間

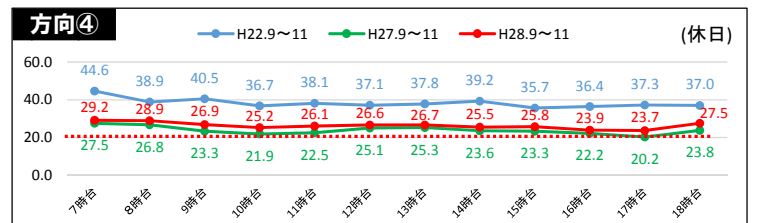
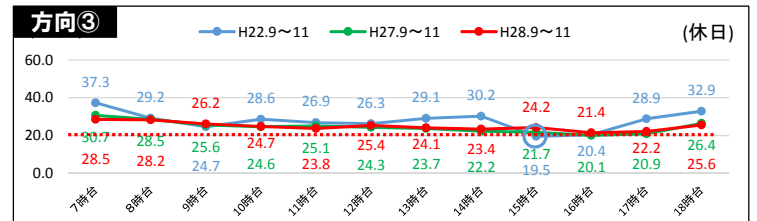
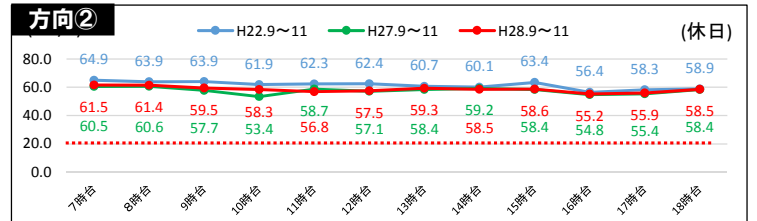
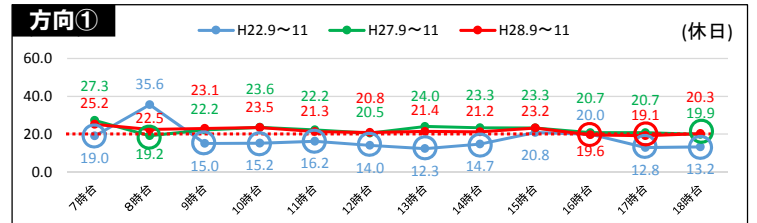
(3) 太田本町4交差点(休日における渋滞箇所)

- 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
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.9~11において20km/hを下回る時間

4. 交通状況のモニタリング

(4) 笠松7号踏切(踏切における渋滞箇所)

○笠松7号踏切は、踏切遮断時間が長く交通量の多い踏切として、主要渋滞箇所指定されたが、新所平島線の立体整備により、踏切通過交通量の大半が新所平島線に転換したため、主要渋滞箇所から削除する。

■笠松7号踏切



■整備前



■整備後



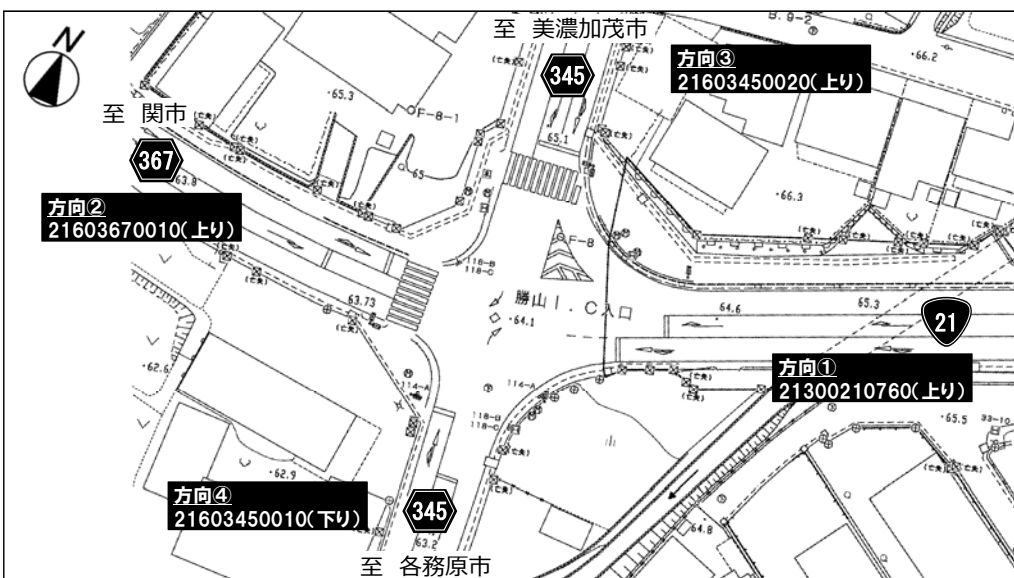
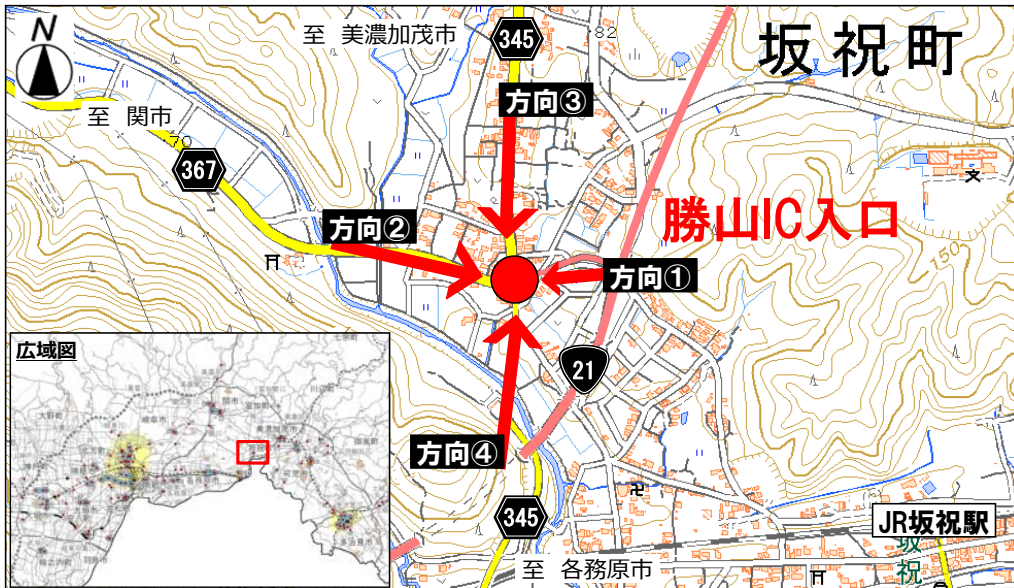
写真: 岐阜県 平成26年度事後評価箇所表

4. 交通状況のモニタリング

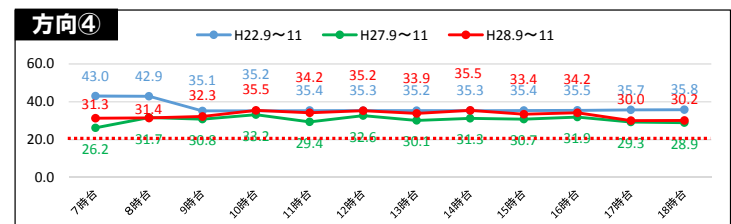
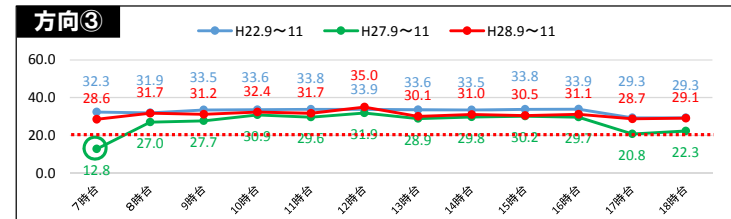
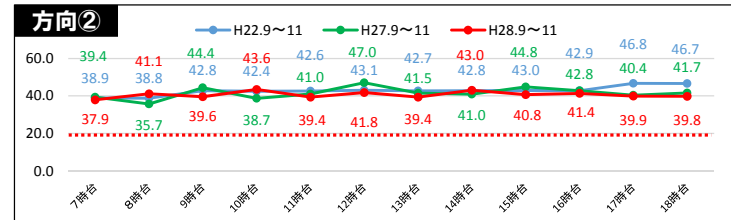
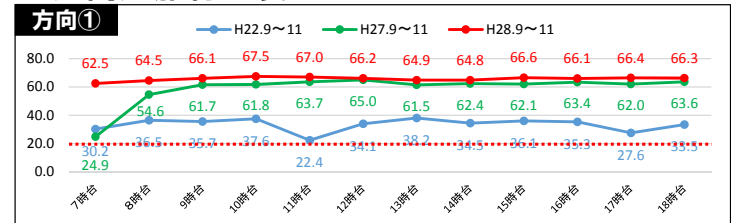
(5) 勝山IC入口交差点(パブリックコメントによる渋滞箇所)

- 旅行速度の傾向は、平成27年度時と比較すると、方向③において朝ピーク時の旅行速度が向上している。
- 坂祝バイパスの全線開通により、夕ピーク時の旅行速度も向上していることから、主要渋滞箇所から削除する。

■勝山IC入口交差点



■方向別旅行速度



凡例

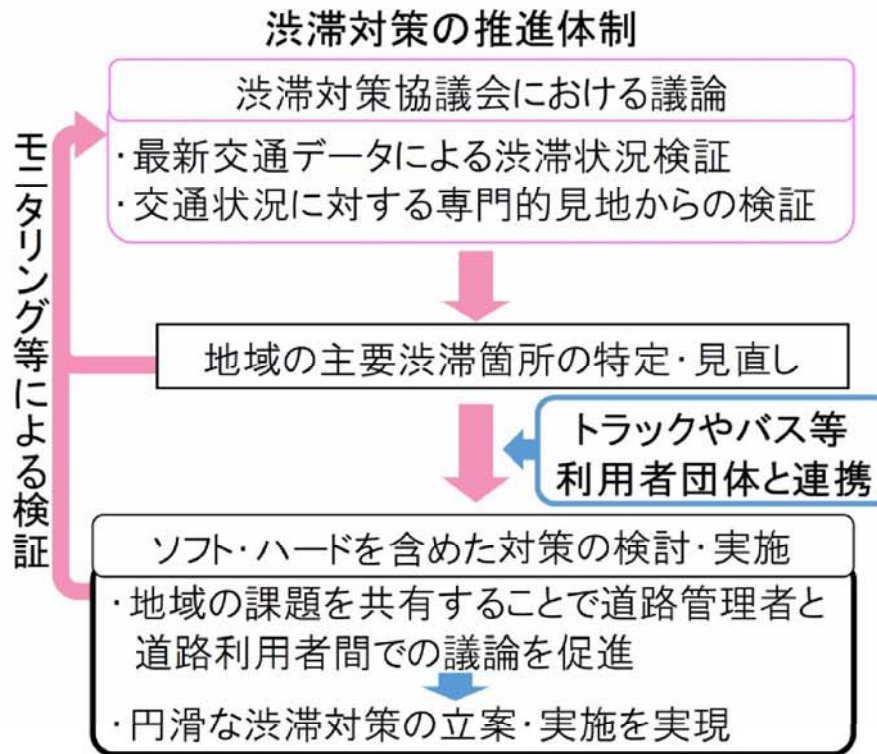
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.9~11において20km/hを下回る時間

5. 道路利用者団体との連携強化

道路利用者団体との連携強化

- 渋滞協議会とトラックやバスの利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定
- 即効性のある渋滞対策を検討・実施

■概要



■対策予定箇所

P.28参照

国道 21 号 綾戸交差点 (岐阜県 垂井町)



<< 右折レーンの延伸を予定 >>

国道 1 号 宮島東交差点 (静岡県 富士市)



<< 右折レーンの 2 車線化を予定 >>

国道 23 号 豊川橋北交差点 (愛知県 豊橋市)



<< 交差点付近の直進レーンの増設を予定 >>

国道 23 号 小津町交差点 (三重県 松阪市)



<< 交差点付近の 3 車線化を予定 >>

出典:平成29年度 中部地方整備局関係予算の概要(平成29年3月31日付け記者発表資料)