

1 調査名称：岐阜県総合都市交通体系調査

2 調査主体：岐阜県

3 調査圏域：岐阜県一円

4 調査期間：平成30年度

5 調査概要：

本業務は、岐阜県内で平成29年度に都市計画道路の見直し方針（案）（以下、見直し方針(案)）を作成した市町のうち、将来交通量推計を実施していない12市町について、見直し方針(案)で対象とされている都市計画道路の見直し（廃止、車線数の変更、幅員の変更）前後の将来交通需要推計を実施し、その推計結果から各市町の見直し方針(案)の妥当性を検証したものである。交通量配分は、第5回中京都市圏パーソントリップ調査の予測関連データをベースにゾーン分割や主要道路の追加を行い、利用者均衡配分手法を用いた。

## I 調査概要

### 1 調査名称

岐阜県総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1.1 業務目的
- 1.2 交通量推計の基本条件
- 1.3 交通量推計フロー
- 1.4 交通量配分手法
- 1.5 見直し方針(案)の検証
- 1.6 都市計画道路見直し方針(案)の改定

#### 2. 現況交通量推計

- 2.1 ゾーニング
- 2.2 自動車OD表の作成
- 2.3 道路ネットワークデータの作成
- 2.4 現況再現性の検証
- 2.5 現況交通量推計結果

#### 3. 将来交通量推計

- 3.1 自動車OD表の作成
- 3.2 道路ネットワークデータの作成
- 3.3 将来交通量推計結果

#### 4. 見直し方針(案)の検証

- 4.1 検証方法
- 4.2 検証結果

#### 5. 都市計画道路の見直し方針(案)の改正

- 5.1 改正の背景・概要
- 5.2 都市計画道路の見直し方針(案)の改正
- 5.3 見直し候補路線選定マニュアル(案)の改正

3 調査体制

岐阜県単独で実施

4 委員会名簿等：

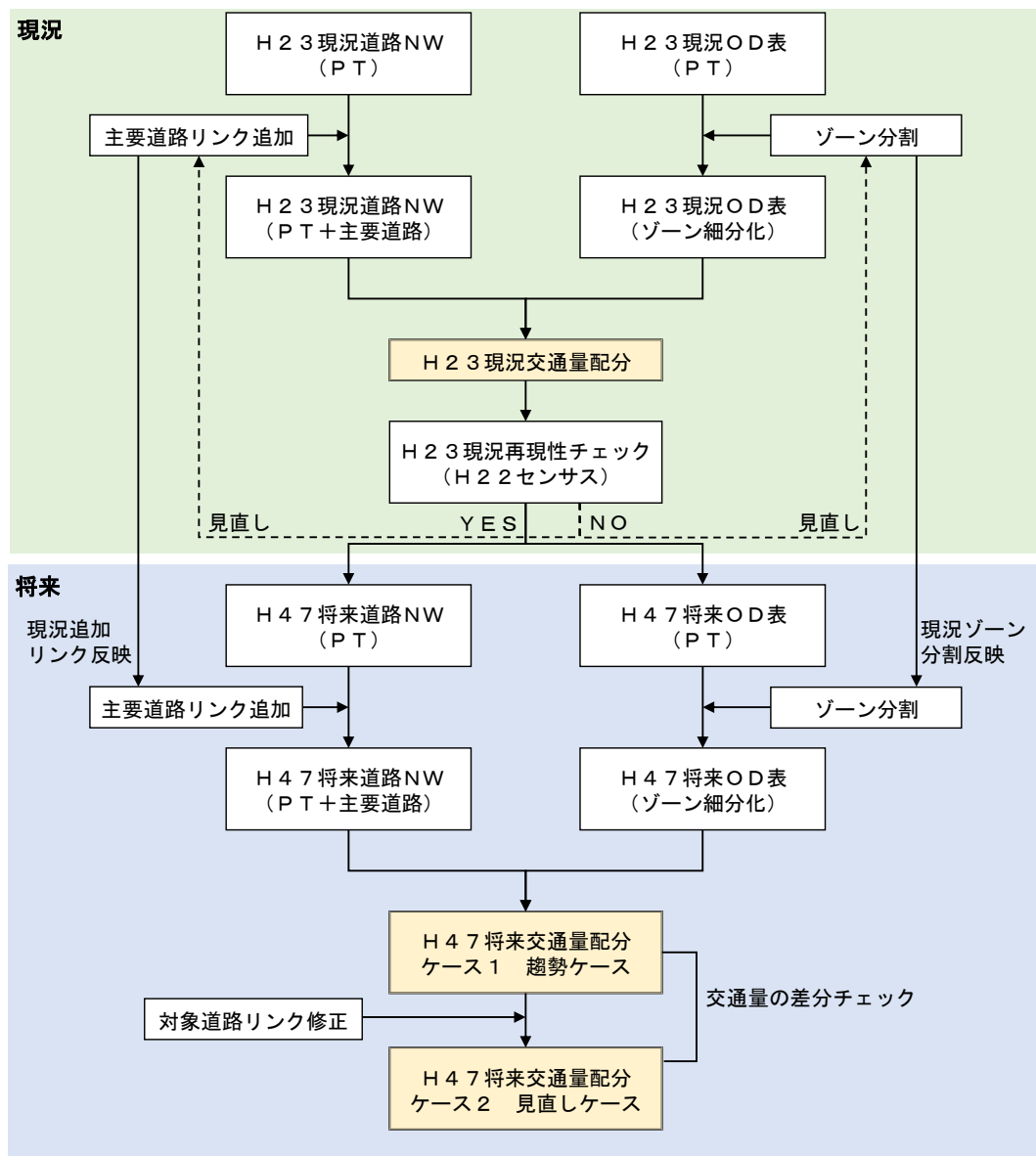
該当無し

## II 調査成果

### 1 調査目的

本業務は、岐阜県内で平成29年度に都市計画道路の見直し方針(案)(以下、見直し方針(案))を作成した市町のうち、将来交通量推計を実施していない12市町について、見直し方針(案)で対象とされている都市計画道路の見直し(廃止、車線数の変更、幅員の変更)前後の将来交通需要推計を実施し、推計結果から見直し方針(案)の妥当性を検証することを目的として実施したものである。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

## 検証結果

## 垂井町

- ・(都)新垂井宮代線の一部区間及び(都)府中宮代線の一部区間の廃止に伴い、並行する(一)川合垂井線や(都)府中栗原線等で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+3,700台程度(路線交通量7,700台)、混雑度は0.48であり、廃止は問題ないと考えられる。
- ・(都)岩手綾戸線の一部区間の廃止に伴い、代替路となる(一)川合垂井線で交通量が増加するものの、+900台程度(路線交通量3,200台)、混雑度は0.18であり、廃止は問題ないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)	
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度		
垂井町	見直し	(都)新垂井宮代線	1-1	2	400	0.02	-	-	-	△ 400	
			1-2	2	900	0.05	-	-	-	△ 900	
			1-3	2	1,100	0.06	-	-	-	△ 1,100	
			1-4	2	900	0.05	-	-	-	△ 900	
			1-5	2	200	0.01	2	200	0.01	0	
	並行	市道	(一)川合垂井線	2-1	2	100	0.01	2	800	0.06	700
				2-2	2	2,200	0.16	2	4,300	0.32	2,100
		市道	(一)川合垂井線	2-3	2	3,900	0.25	2	7,700	0.48	3,700
		2-4		2	400	0.03	2	700	0.04	300	
	見直し	(都)府中宮代線	3-1	2	1,600	0.10	-	-	-	△ 1,600	
			3-2	2	3,600	0.23	-	-	-	△ 3,700	
			3-3	2	600	0.04	-	-	-	△ 600	
	並行	(都)府中栗原線	4-1	2	7,400	0.46	2	7,700	0.48	300	
			4-2	2	4,600	0.29	2	5,400	0.34	800	
			4-3	2	4,600	0.29	2	5,400	0.34	800	
			4-4	2	6,700	0.38	2	7,300	0.41	600	
	見直し	(都)岩手綾戸線	5-1	2	100	0.01	-	-	-	△ 100	
	影響	(一)川合垂井線	6-1	2	2,300	0.13	2	3,200	0.18	900	

安八町

- ・(都)寺内安八線の4車線から2車線の変更に伴い、並行する(都)大垣一宮線や(都)西大垣墨俣線では交通量が増加するものの、+100～+400台程度、混雑度は最大で0.70であり、2車線への変更は問題ないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
安八町	見直し	(都)寺内安八線	1-1	4	10,500	0.25	4	10,100	0.24	△ 400
			1-2	4	10,200	0.24	4	9,600	0.22	△ 600
			1-3	4	13,200	0.31	4	12,700	0.30	△ 500
			1-4	4	16,300	0.38	4	15,500	0.36	△ 800
			1-5	4	9,900	0.23	2	9,000	0.42	△ 900
			1-6	4	9,900	0.23	2	9,000	0.42	△ 900
			1-7	4	9,900	0.23	2	9,000	0.42	△ 900
			1-8	4	11,300	0.26	2	10,200	0.48	△ 1,100
			1-9	4	11,600	0.27	2	10,600	0.50	△ 900
			並行	(都)大垣一宮線	2-1	4	18,300	0.43	4	18,400
	2-2	4			19,100	0.45	4	19,200	0.45	0
	2-3	4			15,800	0.35	4	15,900	0.35	100
	2-4	4			9,200	0.20	4	9,300	0.20	100
	2-5	4			7,700	0.17	4	7,800	0.17	100
	2-6	4			7,900	0.17	4	8,100	0.18	200
	2-7	4			18,200	0.43	4	18,500	0.43	200
	2-8	4			18,200	0.43	4	18,400	0.43	200
	2-9	4			18,200	0.38	4	18,400	0.39	200
	2-10	4			18,900	0.40	4	19,000	0.40	100
	2-11	4			31,500	0.66	4	31,700	0.67	200
	並行	(都)西大垣墨俣線	3-1	2	9,800	0.46	2	9,800	0.46	0
3-2			2	11,700	0.55	2	12,000	0.57	300	
3-3			2	12,200	0.58	2	12,300	0.58	100	
3-4			2	9,700	0.46	2	9,900	0.47	300	
3-5			2	9,200	0.53	2	9,600	0.55	400	
3-6			2	14,600	0.69	2	14,800	0.70	100	

## 山口市

- ・(都)岐阜駅高富線の4車線から2車線の変更に伴い、並行する(国)256号では交通量が増加するものの、+300台程度(路線交通量4,600台)、混雑度は0.22であり、2車線への変更は問題ないと考えられる。
- ・(都)犁森線の廃止に伴い、並行する市道(区間5-2)や(都)本町森線、また代替路となる(都)南八京線で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,400台程度、混雑度の最大は0.79であり、廃止は問題ないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
山口市	見直し	(都)岐阜駅高富線	1-1	4	11,800	0.25	2	11,500	0.53	△ 300
	並行	(国)256号	2-1	2	4,300	0.20	2	4,600	0.22	300
			2-2	2	4,300	0.20	2	4,600	0.22	300
	見直し	(都)犁森線	3-1	2	0	0.00	-	-	-	0
			3-2	2	1,400	0.09	-	-	-	△ 1,400
			3-3	2	1,400	0.09	-	-	-	△ 1,400
			3-4	2	0	0.00	-	-	-	0
	並行	(都)本町森線	4-1	2	1,400	0.09	2	1,400	0.09	0
			4-2	2	12,500	0.78	2	12,700	0.79	200
	並行	市道	5-1	2	400	0.02	2	400	0.02	0
			5-2	2	1,800	0.32	2	2,900	0.51	1,100
	並行	(都)南八京線	6-1	2	6,000	0.37	2	7,400	0.46	1,400
			6-2	2	7,300	0.46	2	7,000	0.44	△ 300



## 関市

- ・(都)鮎ノ瀬橋線は、交通量配分上、ケース1(趨勢)及びケース(見直し)ともに0台となっており、廃止に伴い代替路となる(国)418号への影響はほとんどないと考えられる。なお、交通量配分上0台とは、設定したゾーン間の移動で利用される交通量は非常に少ないことを示すものであり、交通量がまったくないというものではない。
- ・(都)庄中小屋名線の廃止区間は、交通量配分上、ケース1(趨勢)及びケース(見直し)ともに0台となっており、廃止に伴い並行する(都)国道248号線や市道への影響はほとんどないと考えられる。
- ・(都)庄中小屋名線の線形変更に伴い、並行する(都)国道248号線や市道で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,000台程度、混雑度の最大は0.85であり、変更は問題ないと考えられる。
- ・(都)本町西本郷線の廃止区間は、交通量配分上、ケース1(趨勢)及びケース(見直し)ともに0台となっており、廃止に伴い並行する(一)関美濃線や(都)西本郷一ツ山線への影響はほとんどないと考えられる。
- ・(都)末広赤尾線の廃止に伴い、代替路となる(都)一本木岩下線や市道で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,500台程度、混雑度の最大は0.47であり、廃止は問題ないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
関市	見直し	(都)鮎ノ瀬橋線	1-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行	(国)418号	2-1	2	15,900	0.75	2	15,900	0.75	0
	見直し	(都)本町西本郷線	3-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行	(一)関美濃線	4-1	2	3,400	0.21	2	3,500	0.22	0
			4-2	2	10,700	0.67	2	10,700	0.67	0
	並行	(都)西本郷一ツ山線	5-1	2	500	0.03	2	400	0.03	0
	見直し	(都)末広赤尾線	6-1	2	5,800	0.36	2	4,300	0.76	△ 1,600
	並行	(都)一本木岩下線	7-1	2	7,200	0.41	2	8,200	0.47	1,100
	並行	市道	8-1	2	0	0.00	2	1,500	0.11	1,500
	見直し	(都)庄中小屋名線	9-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
			9-2	2	2,400	0.12	2	0	0.12	△ 2,400
			9-3	2	-	-	2	400	0.02	400
	並行	(都)国道248号線	10-1	2	12,700	0.73	2	12,800	0.74	100
			10-2	2	12,700	0.73	2	11,700	0.67	△ 900
			10-3	2	13,900	0.80	2	14,800	0.85	900
	並行	市道	11-1	2	0	0.00	2	1,100	0.08	1,000
			11-2	2	0	0.00	2	1,100	0.08	1,000
	影響	(都)倉知一ノ門線	12-1	2	2,400	0.15	2	400	0.03	△ 2,000
			12-2	2	2,400	0.15	2	400	0.03	△ 2,000
	影響	(都)藤谷山王線	13-1	2	15,300	0.72	2	17,700	0.84	2,400
13-2			2	12,100	0.57	2	14,100	0.66	2,000	
13-3			2	12,700	0.60	2	13,500	0.64	800	

## 美濃市

- ・(都)松森広岡線の線形変更(現道への付替)に伴い、現道で交通量が増加するものの+1,200台程度(路線交通量4,000台)、混雑度は0.25であり、線形変更(現道への付替)は問題ないと考えられる。
- ・(都)中野坂田線及び(都)下切坂田線の線形変更(現道への付替)に伴い、周辺路線で交通量が増減するものの、最も増加する区間で+100台程度であり、線形変更(現道への付替)は問題ないと考えられる。
- ・(都)笠神丸山線の線形変更(現道への付替)に伴い、並行する市道で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+600台程度であり、線形変更(現道への付替)は問題ないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
美濃市	見直し	(都)松森広岡線	1-1	2	1,800	0.11	-	-	-	△ 1,800
			1-2	2	5,100	0.32	2	3,700	0.23	△ 1,400
			1-3	2	1,400	0.09	-	-	-	△ 1,400
			1-4	2	2,800	0.17	2	4,000	0.25	1,200
	並行	(都)段泉町線	2-1	2	4,100	0.25	2	3,000	0.19	△ 1,000
	見直し	(都)中野坂田線	3-1	2	1,000	0.06	2	1,000	0.06	0
	見直し	(都)下切坂田線	4-1	1	100	0.01	-	-	-	△ 100
			4-2	2	0	0.00	2	100	0.01	100
	見直し	(都)笠神丸山線	5-1	2	500	0.03	-	-	-	△ 500
			5-2	2	900	0.05	-	-	-	△ 900
			5-3				2	600	0.03	600
			5-4				2	300	0.01	300
	影響	(都)下切坂田線	6-1	2	2,600	0.15	2	3,100	0.18	500
			6-2	2	2,200	0.12	2	2,600	0.15	500
	影響	(都)中野坂田線	7-1	2	2,300	0.13	2	1,700	0.10	△ 600
			7-2	2	2,200	0.13	2	1,400	0.08	900

## 美濃加茂市

- ・(都)若宮線の廃止に伴い、代替路となる(都)国道41号美濃加茂バイパス線や(都)加茂野島線で交通量が+6,400台程度増加するものの、混雑度の最大は0.90であり、廃止は問題ないと考えられる。
- ・(都)清水太田橋線は、ケース1(趨勢)で0台となっており、廃止に伴い周辺路線への影響はほとんどないと考えられる。なお、交通量配分上0台とは、設定したゾーン間の移動で利用される交通量は非常に少ないことを示すものであり、交通量がまったくないというものではない。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
美濃加茂市	見直し	(都)若宮線	1-1	2	7,300	0.45	2	200	0.03	△ 7,100
	並行	(都)国道41号美濃加茂バイパス線	2-1	4	18,100	0.40	4	24,600	0.54	6,400
	並行	(都)加茂野島線	3-1	2	8,000	0.50	2	14,400	0.90	6,400
	見直し	(都)清水太田橋線	4-1	2	0	0.00	-	-	-	0
	並行	(都)国道248号バイパス線	5-1	4	21,000	0.46	4	21,300	0.47	300
	影響	(都)金山太田線	6-1	2	4,600	0.35	2	4,700	0.35	100
			6-2	2	8,400	0.52	2	8,500	0.53	100
			6-3	2	8,400	0.53	2	8,500	0.53	100
6-4			2	8,400	0.53	2	8,500	0.53	100	

## 御嵩町

- ・(都)新町吹上線は、交通量配分上、ケース1(趨勢)及びケース(見直し)ともに0台となっており、線形変更に伴う当該路線及び周辺路線への影響はほとんどないと考えられる。なお、交通量配分上0台とは、設定したゾーン間の移動で利用される交通量は非常に少ないことを示すものであり、交通量がまったくないというものではない。配分対象とならないゾーン内々移動で利用される交通量は十分に考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
御嵩町	見直し	(都)新町吹上線	1-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
			1-2	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行	(都)本郷新町線	2-1	2	7,600	0.43	2	7,600	0.43	0
			2-2	2	7,600	0.43	2	7,600	0.43	0
	影響	(都)中濃大橋御嵩線	3-1	2	27,100	0.63	2	27,100	0.63	0

## 恵那市

- ・(都)寺平的ヶ屋敷線の廃止に伴い、並行する(都)恵那駅前線で交通量が+1,700～+3,800台程度増加するものの、混雑度の最大は0.41であり、廃止は問題ないと考えられる。
- ・(都)寺平的ヶ屋敷線の線形変更(現道への付替)に伴い、現道で交通量が増加するものの、+5,500台程度、混雑度の最大は0.27であり、線形変更(現道への付替)は問題ないと考えられる。
- ・(都)恵那駅惣の神線の廃止に伴い、並行する(都)羽根平船山線や市道で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+3,900台程度、混雑度の最大は0.52であり、廃止は問題ないと考えられる。
- ・(都)一色神の木線は、交通量配分上、ケース1(趨勢)及びケース(見直し)ともに0台となっており、廃止に伴い代替路となる(主)恵那蛭川東白川線への影響はほとんどないと考えられる。なお、交通量配分上0台とは、設定したゾーン間の移動で利用される交通量は非常に少ないことを示すものであり、交通量がまったくないというものではない。
- ・(都)乗越新田線は、ケース1(趨勢)で0台となっており、廃止に伴い周辺路線への影響はほとんどないと考えられる。

市町	対象	路線名	区間	ケース1(趨勢)			ケース2(見直し)			交通量増減 (台/日)
				車線数	交通量(台/日)	混雑度	車線数	交通量(台/日)	混雑度	
恵那市	見直し	(都)寺平的ヶ屋敷線	1-1	2	900	0.06	-	-	-	△ 900
			1-2	2	500	0.03	-	-	-	△ 500
			1-3	2	1,100	0.07	-	-	-	△ 1,100
	並行	(都)恵那駅前線	2-1	2	3,300	0.19	2	7,100	0.41	3,800
			2-2	2	3,300	0.19	2	5,700	0.33	2,400
			2-3	2	2,800	0.16	2	4,500	0.26	1,700
	見直し	(都)恵那駅惣の神線	3-1	2	4,100	0.30	2	400	0.08	△ 3,700
			3-2	2	4,100	0.26	-	-	-	△ 4,100
	並行	(都)羽根平舟山線	4-1	2	5,100	0.32	2	6,900	0.43	1,800
			4-2	2	4,500	0.28	2	6,900	0.43	2,400
			4-3	2	4,900	0.31	2	8,300	0.52	3,400
			4-4	2	4,400	0.27	2	8,200	0.51	3,900
	並行	市道	5-1	1	0	0.00	1	1,400	0.21	1,400
			5-2	2	400	0.03	2	1,400	0.11	1,000
	影響	(都)学頭日光坊線	6-1	2	3,500	0.22	2	7,400	0.46	3,900
	見直し	(都)一色神の木線	7-1	2	0	0.00	-	-	-	0
	並行	(主)恵那蛭川東白川線	8-1	2	1,900	0.11	2	1,900	0.11	0
	並行	(都)恵那駅前石橋線	9-1	2	7,300	0.45	2	6,500	0.40	△ 800
			9-2	2	7,100	0.45	2	6,300	0.40	△ 800
		(都)恵那駅惣の神線	9-3	2	5,900	0.37	2	2,400	0.15	△ 3,500
見直し	(都)乗越新田線	10-1	2	0	0.00	-	-	-	0	
影響	(都)石田新田線	11-1	2	5,200	0.30	2	5,200	0.29	0	
並行	(都)一般国道19号線	12-1	2	19,400	0.82	4	18,700	0.79	△ 700	
		12-2	2	39,600	0.83	4	39,100	0.82	△ 500	
	(都)神明前一丁田線	12-3	2	8,800	0.55	2	8,600	0.53	△ 200	
見直し	(都)寺平的ヶ屋敷線	13-1	2	6,100	0.35	-	-	-	△ 6,100	
		13-2				2	5,500	0.27	5,500	
並行	(国)257号	14-1	2	3,800	0.22	2	4,400	0.25	600	