

1 調査名称：岐阜県内道路網調査

2 調査主体：岐阜県

3 調査圏域：岐阜県一円

4 調査期間：令和元年度

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、将来交通需要推計を実施していない3市（下呂市、高山市、飛騨市）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）の妥当性を検証したものである。

## I 調査概要

### 1 調査名称

岐阜県内道路網調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1.1 業務の目的
- 1.2 業務概要
- 1.3 業務位置図
- 1.4 業務項目
- 1.5 業務のフローチャート

#### 2. 交通量推計

- 2.1 実施方針
- 2.2 対象範囲
- 2.3 配分データおよび配分手法
- 2.4 現況交通量配分用データ作成
- 2.5 現況交通量推計
- 2.6 将来交通量推計用データ作成
- 2.7 将来交通量推計

#### 3. 見直し方針（案）の検証

- 3.1 各市の見直し方針(案)
- 3.2 検証方法
- 3.3 検証結果

#### 4. 見直し方針（案）に関する資料とりまとめ

#### 5. 都市計画道路見直し研究会開催支援

3 調査体制

岐阜県単独で実施

4 委員会名簿等：

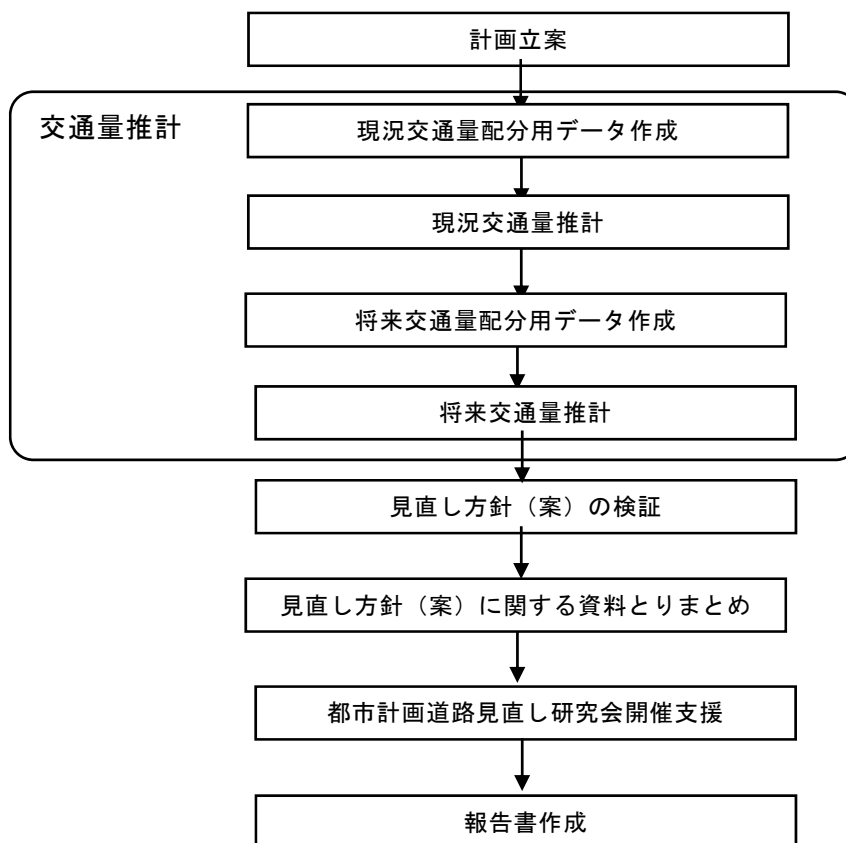
該当無し

## II 調査成果

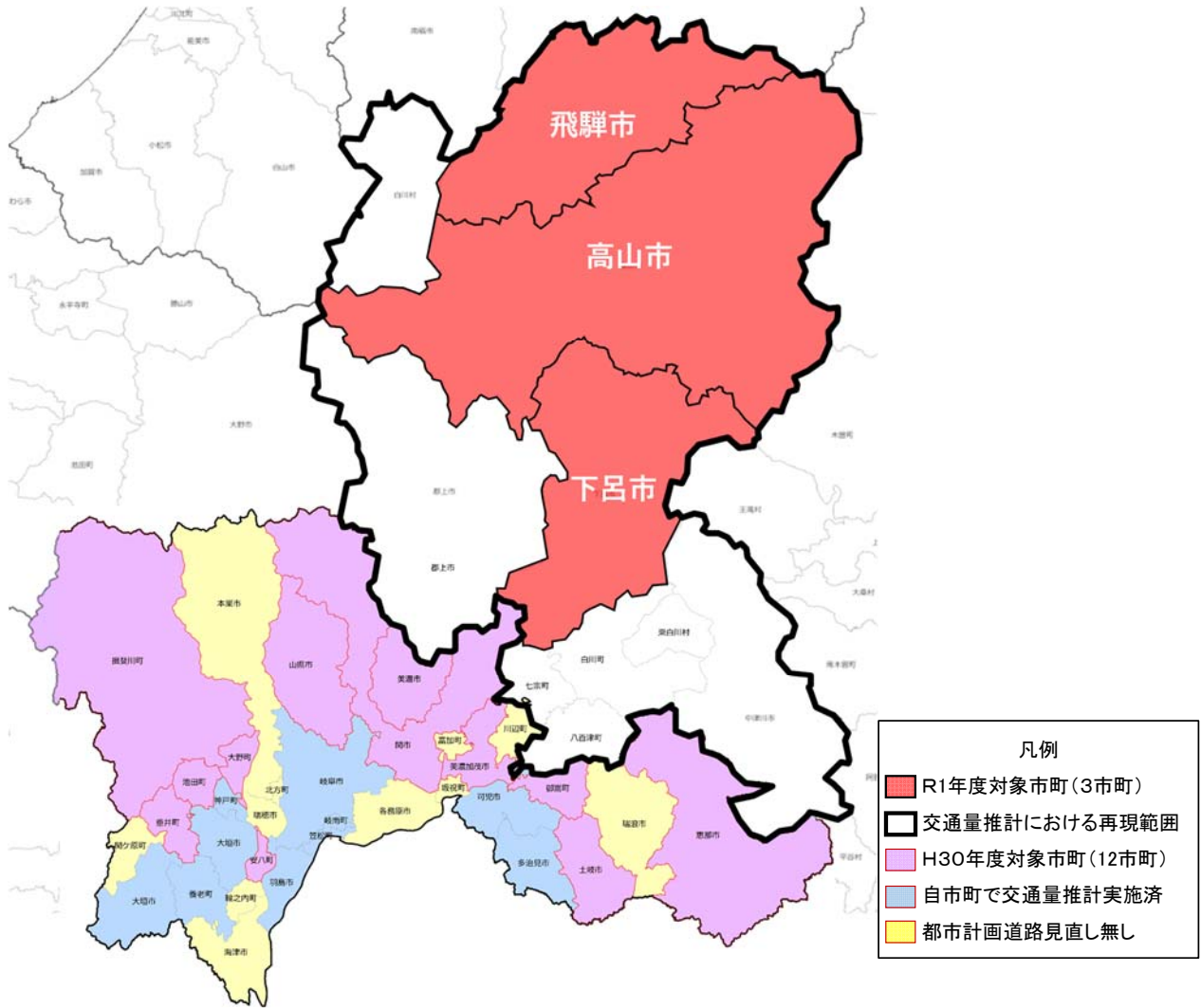
### 1 調査目的

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、将来交通需要推計を実施していない3市（下呂市、高山市、飛騨市）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する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 1.1 検証結果

#### a) 高山市

- ・(都) 冬頭下切線 (1-1～1-3) の線形変更に伴い、並行する(都) 国道 41 号線 (3-1) の交通量が増加するものの、+100 台程度である。また、混雑度は変わらないことから、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 松本冬頭線 (4-1～4-5) の廃止に伴い、並行する市道 (5-1, 5-2) で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,900 台程度、混雑度の最大は 0.23 であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 花里本母線 (6-1,6-2) の廃止に伴い、並行する(都) 国道 41 号線 (7-1, 7-2) で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+2,000 台程度、混雑度の最大は 0.85 であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 広小路線 (8-1, 8-2) の廃止に伴う、並行する(都) 国分寺松之木線 (9-1) への交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 片野上一之町線 (10-1～10-6) の線形変更に伴い、並行する(都) 石浦下切線 (11-1～11-6) で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+500 台程度、混雑度の最大は 0.92 であり、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 松之木坊方線 (12-1～12-5) の廃止に伴う、並行する(一) 町方高山線 (14-1～14-3) や(一) 高山上宝線 (14-4, 14-5) への影響はほとんどないと想定される。また、代替路となる国道 158 号 (13-1,13-2) で交通量が増加するものの+3,600 台程度、混雑度は 0.33 であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 花里牧ヶ洞線 (15-1～15-6) の幅員縮小に伴い、並行する(一) 高山清見線 (16-1～16-3) や(都) 松之木下林線 (16-4～16-9) で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,000 台程度である。混雑度の最大は 1.06 であり、以前の数値 1.12 よりも改善されるため、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・(都) 花里牧ヶ洞線 (17-1～17-5) の廃止に伴い、代替路となる国道 158 号 (18-1, 18-2) で交通量が増加するものの+300 台程度、最大の混雑度は 0.46 であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。

表 226 高山市 見直し方針(案)検証結果

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	
高山市	見直し	(都)冬頭下切線	1-1	2	200	0.03	2	200	0.03	0
	見直し		1-2	2	200	0.03	2	200	0.03	0
	見直し		1-3	2	200	0.03	2	200	0.03	0
	並行	(一)名張上切線	2-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行		2-2	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行	(都)国道41号線	3-1	2	8,800	0.64	2	8,900	0.64	100
	見直し	(都)松本冬頭線	4-1	2	3,500	0.35	2	3,300	0.37	△100
	見直し		4-2	2	5,500	0.56	2	4,700	0.53	△800
	見直し		4-3	2	4,300	0.43	2	2,300	0.23	△2,000
	見直し		4-4	2	3,900	0.34	2	—	—	△3,900
	見直し		4-5	2	900	0.08	2	—	—	△900
	並行	市道	5-1	2	400	0.04	2	2,300	0.23	1,900
	並行		5-2	2	400	0.04	2	1,400	0.14	1,000
	見直し	(都)花里本母線	6-1	2	3,000	0.26	2	900	0.09	△2,100
	見直し		6-2	2	3,000	0.26	2	900	0.09	△2,100
	並行	(都)国道41号線	7-1	2	23,000	0.78	2	24,600	0.84	1,600
	並行		7-2	2	23,000	0.78	2	25,000	0.85	2,000
	見直し	(都)広小路線	8-1	2	2,400	0.24	2	2,100	0.84	△300
	見直し		8-2	2	400	0.04	2	500	0.20	100
	並行	(都)国分寺松之木線	9-1	2	12,400	1.31	2	12,300	1.31	0
	見直し	(都)片野上一之町線	10-1	2	2,800	0.28	2	2,600	0.29	△200
	見直し		10-2	2	1,600	0.16	2	1,300	0.14	△300
	見直し		10-3	2	1,200	0.10	2	600	0.06	△500
	見直し		10-4	2	2,700	0.24	2	2,000	0.20	△700
	見直し		10-5	2	4,300	0.37	2	2,700	0.27	△1,600
	見直し		10-6	2	3,200	0.28	2	2,400	0.24	△800
	並行	(都)石浦下切線	11-1	2	8,200	0.83	2	8,800	0.89	500
	並行		11-2	2	9,000	0.91	2	9,100	0.92	100
	並行		11-3	2	5,900	0.60	2	6,200	0.63	300
	並行		11-4	2	9,100	0.80	2	8,900	0.78	△200
	並行		11-5	2	6,700	0.59	2	6,900	0.61	200
	並行		11-6	2	4,200	0.37	2	4,200	0.37	100
	見直し	(都)松之木坊方線	12-1	2	3,800	0.35	2	3,600	0.33	△200
	見直し		12-2	2	3,800	0.25	2	—	—	△3,800
	見直し		12-3	2	3,800	0.35	2	3,600	0.33	△200
	見直し		12-4	2	5,900	0.54	2	5,800	0.53	△100
	見直し		12-5	2	3,300	0.27	2	3,200	0.26	△100
	並行	国道158号	13-1	2	0	0.00	2	3,600	0.33	3,600
	並行		13-2	2	0	0.00	2	3,600	0.33	3,600
	並行	(一)町方高山線	14-1	2	400	0.04	2	400	0.04	0
	並行		14-2	2	400	0.04	2	400	0.04	0
	並行		14-3	2	400	0.14	2	400	0.16	0
	並行	(一)高山上宝線	14-4	2	1,300	0.19	2	1,400	0.21	100
	並行		14-5	2	1,300	0.11	2	1,400	0.12	100
	見直し	(都)花里牧ヶ洞線	15-1	2	9,200	0.74	2	9,300	0.75	0
	見直し		15-2	2	13,000	1.05	2	12,700	1.02	△300
	見直し		15-3	2	13,300	1.07	2	13,000	1.05	△300
見直し		15-4	2	13,400	1.08	2	13,000	1.05	△400	
見直し		15-5	2	5,000	0.41	2	3,700	0.34	△1,300	
見直し		15-6	2	4,800	0.39	2	3,300	0.30	△1,500	
並行	(一)高山清見線	16-1	2	4,600	0.49	2	4,500	0.48	0	
並行		16-2	2	7,200	0.76	2	7,700	0.82	500	
並行		16-3	2	7,800	0.83	2	7,800	0.83	0	
並行	(都)松之木下林線	16-4	2	1,700	0.17	2	1,700	0.17	0	
並行		16-5	2	1,700	0.17	2	1,700	0.17	0	
並行		16-6	2	3,800	0.38	2	3,800	0.38	0	
並行		16-7	2	3,300	0.33	2	4,300	0.43	1,000	
並行		16-8	2	11,000	1.12	2	10,500	1.06	△600	
並行		16-9	2	9,400	0.83	2	9,700	0.85	300	
見直し	(都)花里牧ヶ洞線	17-1	2	3,400	0.34	2	3,400	0.34	0	
見直し		17-2	2	300	0.02	2	—	0.00	△300	
見直し		17-3	2	300	0.02	2	—	0.00	0	
見直し		17-4	2	5,700	0.46	2	5,700	0.46	0	
見直し		17-5	2	5,400	0.44	2	5,400	0.44	0	
並行	国道158号	18-1	2	3,100	0.32	2	3,400	0.34	300	
並行		18-2	2	5,400	0.44	2	5,700	0.46	300	

b) 飛騨市（古川）

- ・（都）栄町是重線（1-1～1-4）の幅員縮小に伴い、並行する（都）国道41号線（2-1～2-3）の交通量が増加するものの、最も増加する区間で+900台程度である。また、混雑度の最大は1.07であり、ピーク時間帯の混雑の可能性はあるが、一日を通じて大きな問題はないと想定されることから、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）宮城橋線（3-1）の幅員縮小に伴い、並行する（都）上野栄町線（4-1）で交通量が増加するものの+1,000台程度、混雑度も0.26であり、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）栄町是重線（5-1）の廃止に伴い、並行する（一）古川国府線（6-1）で交通量が増加するものの+2,400台程度、混雑度は0.49であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）片原東町線（7-1, 7-2）の幅員縮小に伴い、並行する市道（13-1）の交通量は300台程度減少し、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）中心橋線（8-1,8-2）の廃止に伴い、並行する（都）貴船線（9-1）で交通量が増加するものの+500台程度、混雑度は0.05であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）栄町是重線（10-1,10-2）の幅員縮小に伴い、並行する（都）国道41号線（14-1）、（都）是重上町線（14-2）で交通量が増加するものの+100台程度、混雑度もほとんど変わらないことから、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）中心橋線（11-1）は、交通量配分上、ケース1（趨勢）及びケース2（見直し）ともに0台となっており、幅員縮小による並行する（都）向町南部線（12-1）への影響は少ないと考えられる。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、交通量が全くないというものではない。



表 2 26 飛驒市（古川） 見直し方針(案)検証結果

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	
飛驒市 (古川地区)	見直し	(都) 栄町是重線	1-1	2	2,500	0.22	2	1,700	0.14	△800
	見直し		1-2	2	3,400	0.30	2	1,900	0.16	△1,500
	見直し		1-3	2	5,700	0.50	2	4,800	0.42	△900
	見直し		1-4	2	3,200	0.28	2	0	0.00	△3,200
	並行	(都) 国道41号線	2-1	2	14,200	1.02	2	14,900	1.07	600
	並行		2-2	2	13,500	0.97	2	14,400	1.03	900
	並行		2-3	2	13,500	0.97	2	14,400	1.03	900
	見直し	(都) 宮城橋線	3-1	2	900	0.08	2	200	0.02	△700
	並行	(都) 上野栄町線	4-1	2	1,900	0.16	2	2,900	0.26	1,100
	見直し	(都) 栄町是重線	5-1	2	3,100	0.32	2	1,000	0.96	△2,200
	並行	(一) 古川国府線	6-1	2	2,400	0.25	2	4,800	0.49	2,400
	見直し	(都) 片原東町線	7-1	2	1,400	0.12	2	500	0.05	△800
	見直し		7-2	2	1,400	0.12	2	0	0.00	△1,300
	並行	市道	13-1	2	1,300	1.30	2	1,000	1.03	△300
	見直し	(都) 中心橋線	8-1	2	2,600	0.26	2	1,000	0.98	△1,600
	見直し		8-2	2	1,300	0.14	2	—	—	△1,300
	並行	(都) 貴船線	9-1	2	0	0.00	2	500	0.05	500
	見直し	(都) 栄町是重線	10-1	2	2,200	0.23	2	3,200	0.36	1,000
	見直し		10-2	2	2,200	0.23	2	3,700	0.42	1,500
	並行	(都) 国道41号線	14-1	2	14,800	1.07	2	14,900	1.07	100
並行	市道	14-2	2	1,100	0.10	2	1,200	0.11	100	
見直し	(都) 中心橋線	11-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0	
並行	(都) 向町南部線	12-1	2	6,100	0.53	2	6,900	0.60	800	

c) 飛騨市（神岡）

- ・（都）東町殿線（1-1）の幅員縮小に伴い、並行する（都）神岡上宝線（8-1）の交通量、混雑度の変化はないため、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）釜崎梨ヶ根線（2-1）の廃止に伴い、代替路となる国道41号線（3-1）や（都）船津古川線（3-2～3-4）で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,200台程度、混雑度の最大は0.58であり、廃止による交通処理上の影響はないと考えられる。なお、直結する市道はネットワークに組み込んでいないが、整備された農道はケース1（趨勢）とケース2（見直し）の比較で+3百台増加するなど、う回路として機能することが考えられる。
- ・（都）船津上宝線（4-1, 4-2）の幅員縮小に伴い、並行する（都）東町殿線（5-1～5-3）で交通量が増加するものの、最も増加する区間で+1,800台程度、混雑度の最大は0.57であり、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。
- ・（都）八幡駅前線（6-1）の幅員縮小に伴い、並行する（都）八幡駅前線（7-1）や（都）下も畑西野線（7-2）で交通量に大きな変化はなく、並行路線の混雑度も0.40と変わらないため、変更による交通処理上の影響はないと考えられる。

表 2 26 飛騨市（神岡） 見直し方針(案) 検証結果

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	
飛騨市 (神岡地区)	見直し	(都)東町殿線	1-1	2	3,700	0.33	2	3,800	0.39	100
	並行	(都)神岡上宝線	8-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	見直し	(都)釜崎梨ヶ根線	2-1	2	1,500	0.20	2	—	—	△1,500
	並行	(国)41号線	3-1	2	5,200	0.46	2	6,400	0.56	1,200
	並行	(都)船津古川線	3-2	2	2,400	0.24	2	2,700	0.28	300
	並行		3-3	2	4,800	0.49	2	5,500	0.56	700
	並行		3-4	2	5,100	0.52	2	5,700	0.58	500
	見直し	(都)船津上宝線	4-1	2	2,700	0.24	2	1,600	0.14	△1,100
	見直し		4-2	2	1,500	0.13	2	500	0.04	△1,000
	並行	(都)東町殿線	5-1	2	1,500	0.16	2	2,900	0.29	1,400
	並行		5-2	2	3,900	0.39	2	5,700	0.57	1,800
	並行		5-3	2	2,600	0.26	2	3,800	0.39	1,200
	見直し	(都)八幡駅前線	6-1	2	2,600	0.87	2	2,700	0.90	200
	並行	(都)八幡駅前線	7-1	2	1,200	0.40	2	1,100	0.40	△200
	並行	(都)下も畑西野線	7-2	2	1,200	0.40	2	1,100	0.40	△200

d) 下呂市

- ・(都) 森小川線 (1-1,1-2) は交通量配分上、ケース1 (趨勢) 及びケース2 (見直し) とともに、0 台となっており、線形変更に伴い並行する市道 (2-1) 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) 森小川線 (3-1) の廃止に伴い、並行する(都) 小川東上田線 (4-1) や(都) 三原東上田線 (5-1, 5-2) への影響はほとんどないことから、廃止は問題ないと考えられる。

表 2 26 下呂市 見直し方針(案)検証結果

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	
下呂市	見直し	(都) 森小川線	1-1	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	見直し		1-2	2	0	0.00	2	0	0.00	0
	並行	市道	2-1	2	700	0.06	2	700	0.06	0
	見直し	(都) 森小川線	3-1	2	1,000	0.11	2	1,000	0.42	0
	並行	(都) 小川東上田線	4-1	2	6,100	0.44	2	6,100	0.44	0
	並行	(都) 三原東上田線	5-1	2	3,900	0.40	2	3,900	0.40	0
	並行		5-2	2	4,700	0.47	2	4,700	0.47	0