第3次本巣市道路網整備計画（案）

令和6年3月

岐阜県本巣市

目 次

1 はじめに 1

1－1 計画策定の背景と目的 1
1－2 計画の対象 1
1－3 計画の構成 2

2 都市交通の現状等と課題の整理 3

2－1 都市特性の整理 3
2－2 交通特性の把握 22
2－3 道路の状況 24
2－4 将来都市像の把握 43
2－5 主要プロジェクトの把握 53
2－6 交通課題の整理 55

3 将来幹線道路網の設定 56

3－1 基本方針の設定 56
3－2 将来幹線道路網の設定 58

4 交通量推計 63

4－1 将来交通量推計の流れ 63
4－2 条件の設定 64
4－3 交通量推計手法 66
4－4 交通量推計の実施 73

5 道路網整備計画の策定 82

5－1 道路網整備計画策定の流れ 82
5－2 道路機能の評価 83
5－3 道路整備アクションプランの設定 123

1　はじめに

1－1　計画策定の背景と目的

本巣市（以下「本市」という。）は、平成16年2月に「本巣町」「真正町」「糸貫町」「根尾村」の3町1村が合併して誕生した市です。本市では、合併後の新市としての一体的なまちづくりが必要なことから、市域で一体的・戦略的な幹線道路整備計画に取り組むため、平成19年度に「本巣市道路網整備計画」（以下「第1次計画」という。）を策定し、「地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり」という基本方針のもとで幹線道路の整備を進めてきました。

その後、第1次計画策定から10年が経過し、総合計画、総合戦略、都市計画マスタープラン等の策定・改定が行われ、新たなまちづくりの方向性と整合した幹線道路の整備計画の立案が必要となったことから、平成30年度に第1次計画を改定した、「第2次本巣市道路網整備計画」（以下「第2次計画」という。）を策定しました。

その後、第2次計画策定から5年が経過し、計画で位置付けた「短期」の期間が完了しています。また、新庁舎が移転し令和6年度中に供用開始されること、東海環状自動車道と（仮称）糸貫インターチェンジ（以下、「糸貫IC」という。）の整備が令和6年度に完了し開通が予定されていること等の市内交通に大きく影響を与える事業が進んでおり、新たなまちづくりの方向性と整合した幹線道路の整備計画の立案が必要なことから、第2次計画を改定し、「第3次本巣市道路網整備計画」（以下「本計画」という。）として策定することとなりました。

1－2　計画の対象

道路は、一般的に幹線道路と区画道路・特殊道路に分類され、幹線道路はさらにその機能による分類がなされます。これを道路の段階構成といいます。

本市における道路の段階構成は下記の構成とし、本計画は「幹線道路」を対象とします。

表：道路の段階構成と機能

種別分類		機能	トラフィック機能	アクセス機能
幹線道路	広域幹線道路	都市の拠点間を連絡し、都市に出入する交通など、広域的な交通を処理する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路。（主に高速道路、国道）	大	小
	主要幹線道路	都市内の各地域と隣接市町間の交通を処理する道路で、都市の骨格を形成する道路。（主に主要地方道）		
	地域幹線道路	都市内の各地域間の交通を円滑に処理する道路で、地域の骨格を形成する道路。（主に一般県道、市道等）		
	補助幹線道路	広域幹線道路、主要幹線道路、地域幹線道路で囲まれた区域内においてこれらの道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。（主に市道等）		
区画道路（生活道路）		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する道路。また、街区の外郭を形成する生活に密着した道路。		
特殊道路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、歩行者、自転車又は自転車及び歩行者の交通のために配置する道路。	小	大

トラフィック機能：自動車や自転車、人などを処理する機能
アクセス機能：沿道土地や建物へ出入りする機能

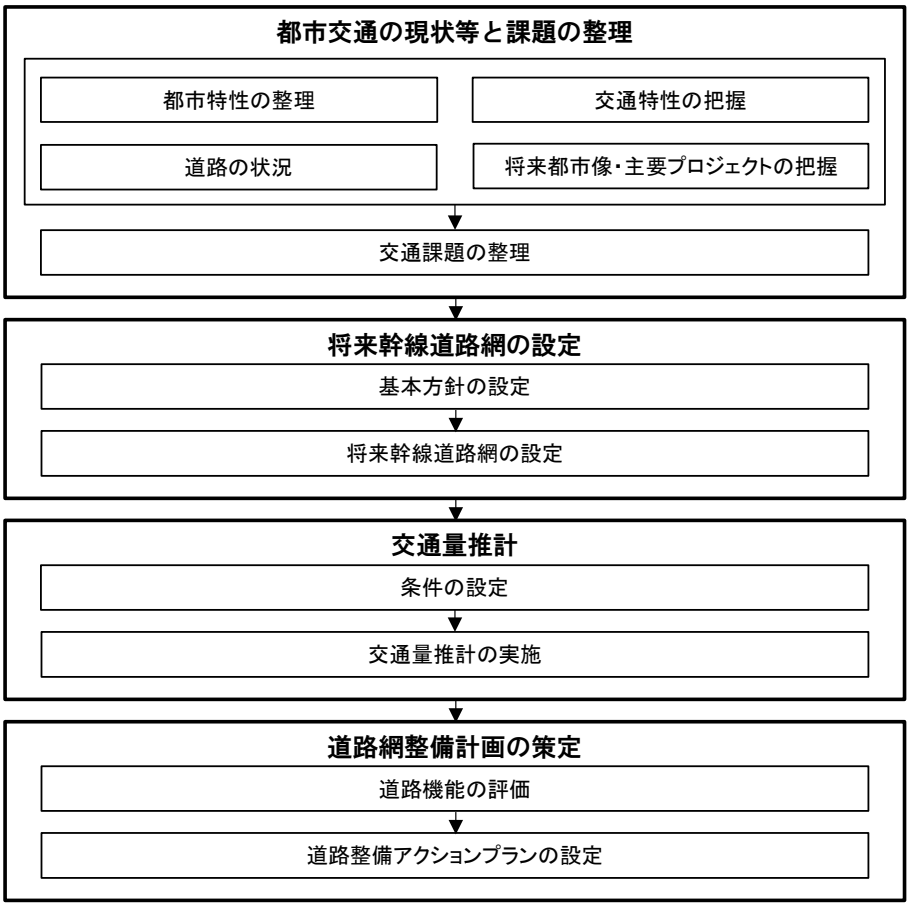
また、道路については、道路法における区分もあり、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道に分類され、本計画において整備時期を定めるものは幹線道路のうち、本市が管理する市道とします。

表：道路法で定める道路

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 （国、都道府県（政令市））
一般国道	直轄国道 （指定区間）	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県（政令市）
	補助国道 （指定区間外）		都府県（政令市）	国 都府県（政令市）
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県（政令市）	都道府県（政令市）
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村

１－３　計画の構成

本計画は、以下のフローに沿って策定します。



図：計画策定のフロー

2　都市交通の現状等と課題の整理

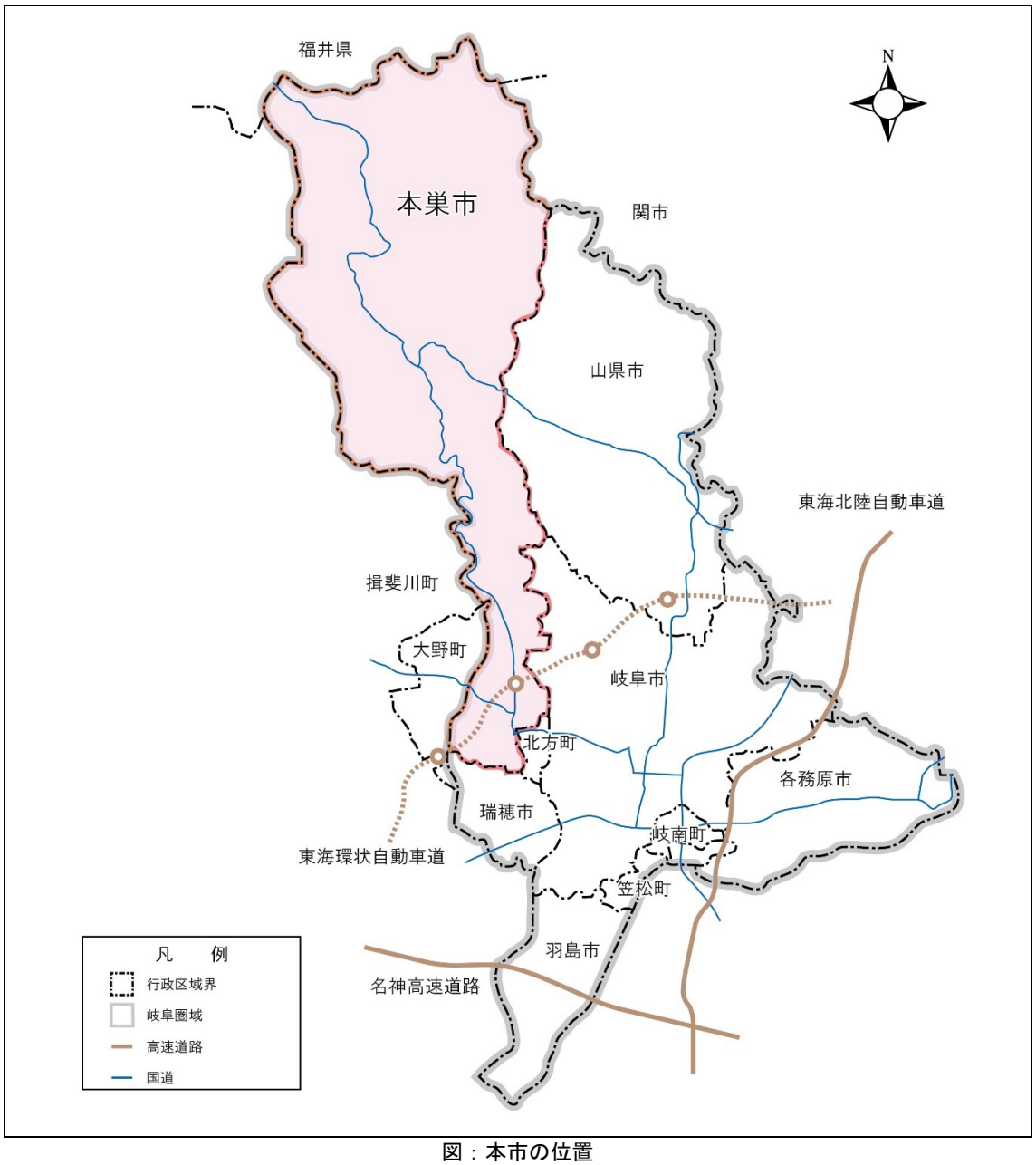
2－1　都市特性の整理

（1）　位置・地勢

北に山間部、南に平野が広がる南北に長い市域

本市は、岐阜県の南西部のほぼ中央から北端に位置し、北部は福井県と県境を、西部は揖斐郡に、南部は瑞穂市及び本巣郡北方町に、東部は岐阜市、山県市及び関市と隣接しています。本庁舎から県都岐阜市の中心部まで最短で約11km、副県都大垣市まで同じく約15km、名古屋市までは同じく約38kmの距離にあります。

地形は南北に細長く、木曽川水系の根尾川が南北に流れ、北に山間部、南に平野が広がり、市域は東西17km、南北43km、総面積は約375km^{2}で、その多くを森林が占めています。



図：本市の位置

（２）　人口

平成22年をピークに減少に転じ、少子高齢化が進展

本市の国勢調査による人口は、令和2年で32,928人であり、岐阜県の市町村では16位です。

人口の推移は、平成22年まで増加していましたが、平成27年に初めて減少に転じ、それ以降も減少傾向にあります。令和2年の市全体の人口は25年前の平成7年と同程度となっています。

地域別では、平成27年から令和2年にかけて糸貫地域と真正地域は微減でありますが、本巣地域や根尾地域は大幅に減少しています。

年齢別割合で見ると、令和2年時点で年少人口が12.7%で県計より年少人口は多い傾向です。老年人口は30.6%で県計と同程度ですが、岐阜県内26位と低くなっています。平成7年の年少人口・老年人口の構成比がそれぞれ16.7%と15.7%であったことから少子高齢化は着実に進展しています。

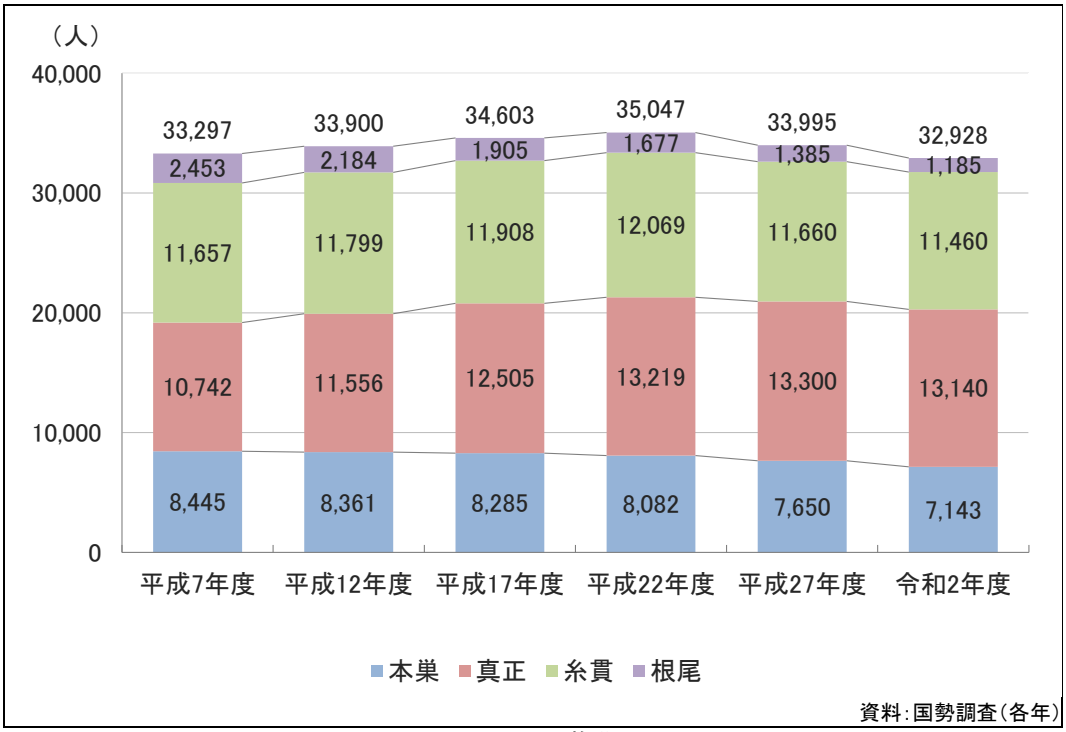
表：岐阜県の人口

	人口（人）					構成比（%）					
	総数	0～14歳	15～64歳	65歳以上	順位	0～14歳	順位	15～64歳	順位	65歳以上	順位
県計	1,978,742	242,504	1,133,872	602,366	-	12.3	-	57.3	-	30.4	-
岐阜市	402,557	47,134	236,235	119,188	1	11.7	26	58.7	11	29.6	30
大垣市	158,286	20,388	94,160	43,738	2	12.9	12	59.5	6	27.6	37
各務原市	144,521	18,863	84,369	41,289	3	13.1	8	58.4	12	28.6	32
多治見市	106,732	12,280	60,983	33,469	4	11.5	28	57.1	17	31.4	23
可児市	99,968	12,971	58,949	28,048	5	13.0	10	59.0	9	28.1	34
関市	85,283	10,503	48,691	26,089	6	12.3	21	57.1	17	30.6	26
高山市	84,419	10,554	45,703	28,162	7	12.5	18	54.1	28	33.4	15
中津川市	76,570	9,117	42,365	25,088	8	11.9	22	55.3	26	32.8	17
羽島市	65,649	8,495	38,891	18,263	9	12.9	12	59.2	8	27.8	36
美濃加茂市	56,689	8,590	34,811	13,288	10	15.2	2	61.4	4	23.4	40
瑞穂市	56,388	8,628	35,782	11,978	11	15.3	1	63.5	1	21.2	42
土岐市	55,348	6,573	31,041	17,734	12	11.9	22	56.1	22	32.0	20
恵那市	47,774	5,503	25,347	16,924	13	11.5	28	53.1	32	35.4	12
郡上市	38,997	4,575	19,801	14,621	14	11.7	26	50.8	36	37.5	9
瑞浪市	37,150	4,187	21,302	11,661	15	11.3	30	57.3	15	31.4	23
本巣市	32,928	4,192	18,656	10,080	16	12.7	14	56.7	19	30.6	26
海津市	32,735	3,272	18,201	11,262	17	10.0	37	55.6	24	34.4	13
下呂市	30,428	3,264	14,811	12,353	18	10.7	32	48.7	39	40.6	4
養老町	26,882	2,849	14,853	9,180	19	10.6	33	55.3	26	34.1	14
垂井町	26,402	3,277	14,841	8,284	20	12.4	19	56.2	20	31.4	23

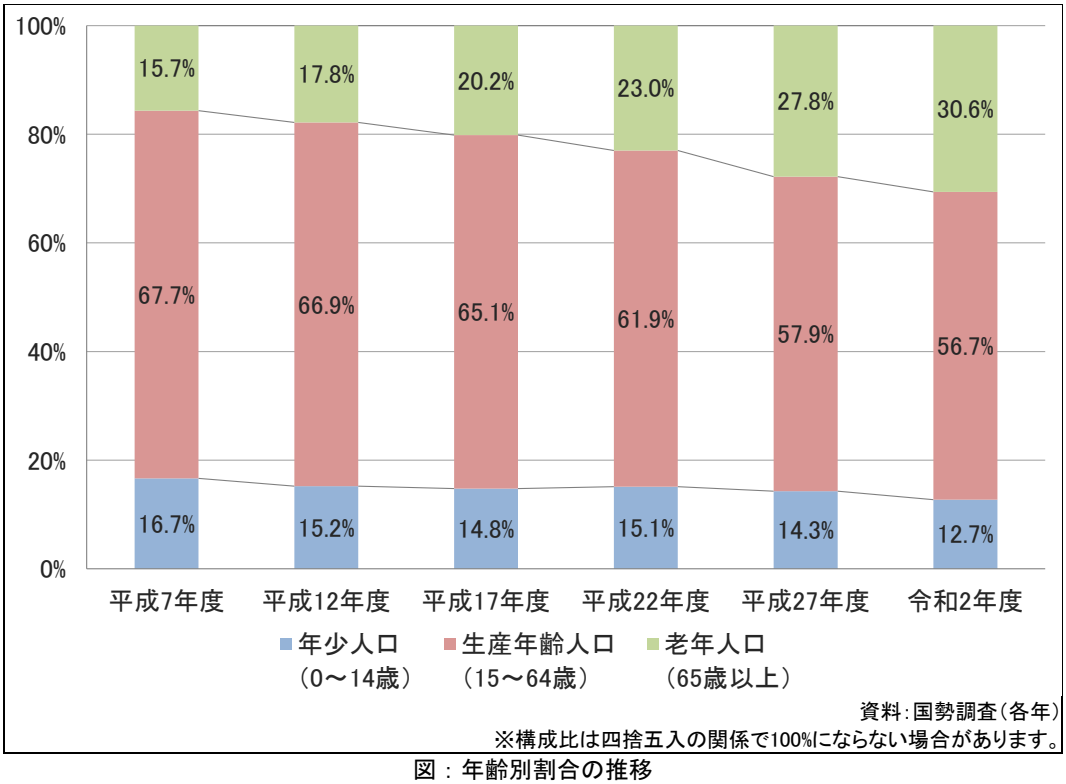
資料：国勢調査（令和2年）

※総人口県内上位20位までを抽出

※構成比は四捨五入の関係で100%にならない場合があります。



図：人口の推移



図：年齢別割合の推移

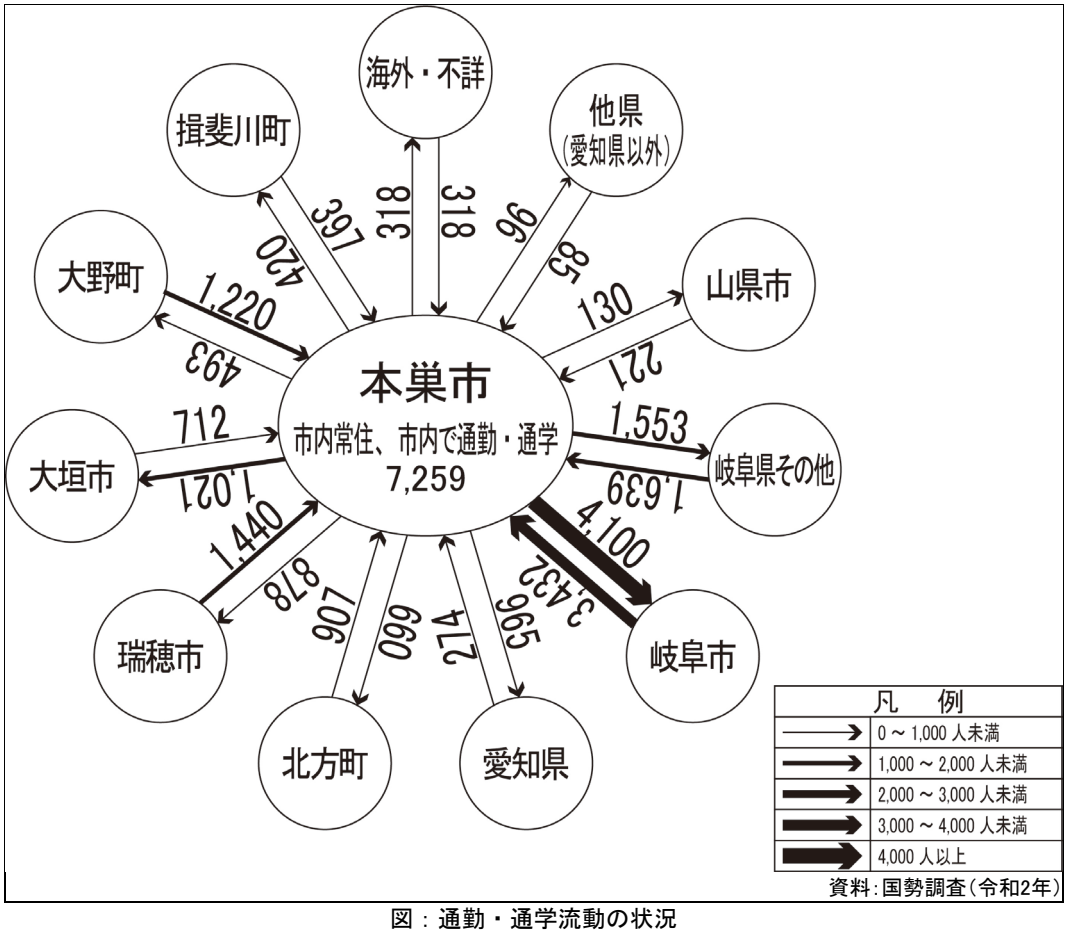
（３）　通勤・通学流動

岐阜市・大垣市・愛知県で流出超過、大野町・瑞穂市・北方町で流入超過

令和2年の国勢調査では、本市に常住する従業・通学者は17,893人で、そのうち他都市へ通勤・通学している人（流出）は10,634人です。一方、本市に従業・通学する人は18,033人で、うち、他都市から本市に通勤・通学している人（流入）は10,774人と全体として流入超過となっています。

都市別で見ると、岐阜市が流入・流出ともに多く、流出が4,100人に対して流入が3,432人にとどまり、約700人の流出超過、愛知県は流出が965人に対して流入が274人で約700人の流出超過、大垣市は流出が1,021人に対し流入が712人で約400人の流出超過となっているなど、大都市への流出超過が見られます。

一方、大野町は流出が493人に対し流入が1,220人で約700人の流入超過、瑞穂市は流出878人に対し流入が1,440人で約600人の流入超過、北方町は流出660人に対し流入907人と約200人の流入超過となっているなど、流入超過となっている都市も見られます。



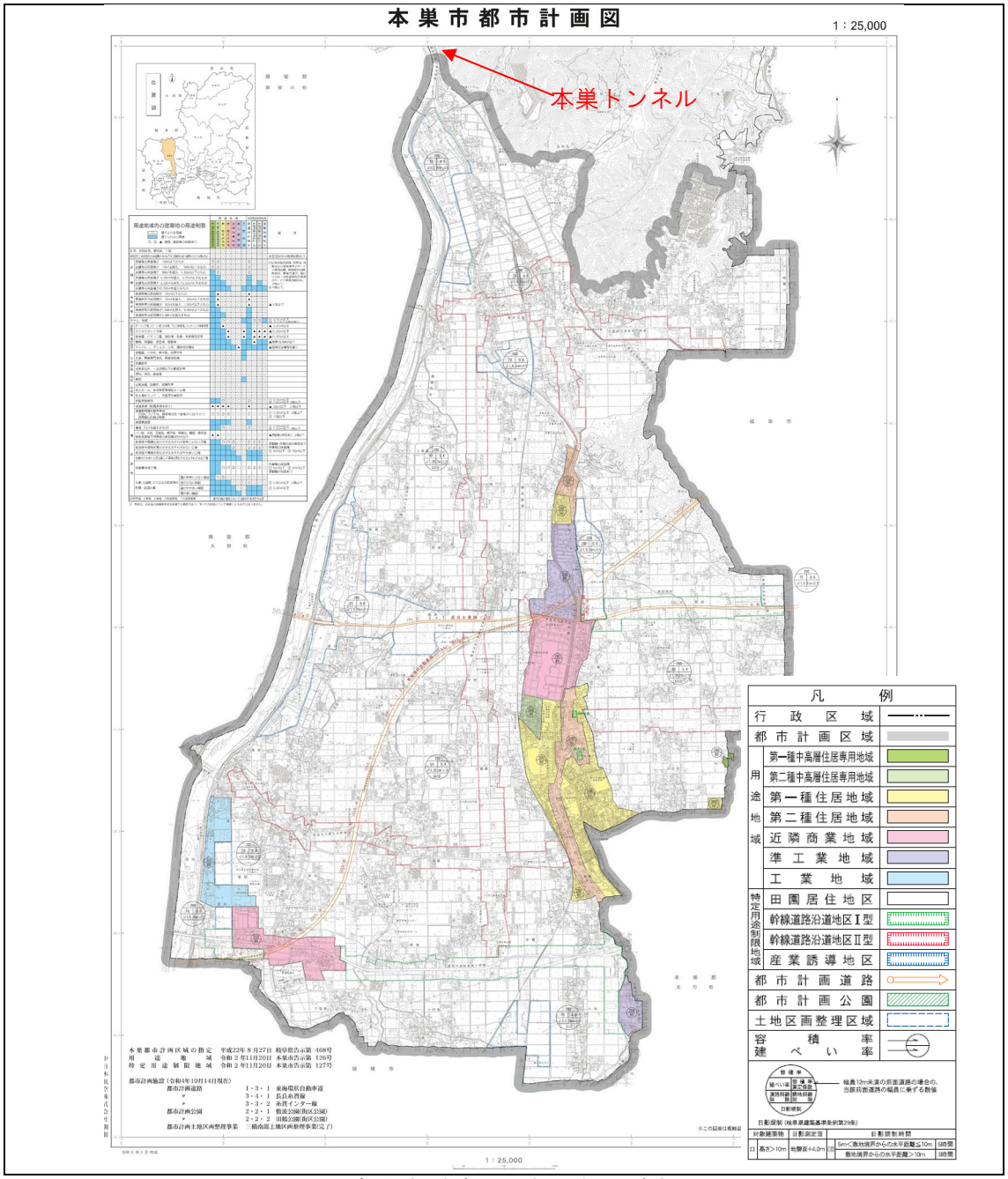
図：通勤・通学流動の状況

（４）　土地利用規制

市域南部が都市計画区域　用途地域も指定

本市は、国道157号の本巣トンネル以南が「本巣都市計画区域」に指定されています。区域区分は定めていませんが、都市の将来像を想定し、良好な環境を保つとともに、機能的なまちづくりのために、住宅地、商業地、工業地などを区分して、建築できる建物の種類や用途、大きさといった制限を定める「用途地域」を指定しています。また、用途地域が指定されていない都市計画区域内で、良好な環境を保つために、周辺の生活環境に望ましくない影響を与える特定の建築物の建築を制限する「特定用途制限地域」を指定しています。

その他の本市における土地利用規制として「農振農用地」「保安林」「地域森林計画対象民有林」「土砂災害警戒区域」「災害危険区域」等があります。



図：都市計画総括図（令和5年3月時点）

（５）　土地利用現況

用途地域内では87.1%が都市的土地利用

都市計画区域全体では、平成30年時点で都市的土地利用は40.5%、用途地域内だけで見ると87.1%と高くなり、商業用地が24.8%、住宅用地が20.0%、工業用地が6.3%です。

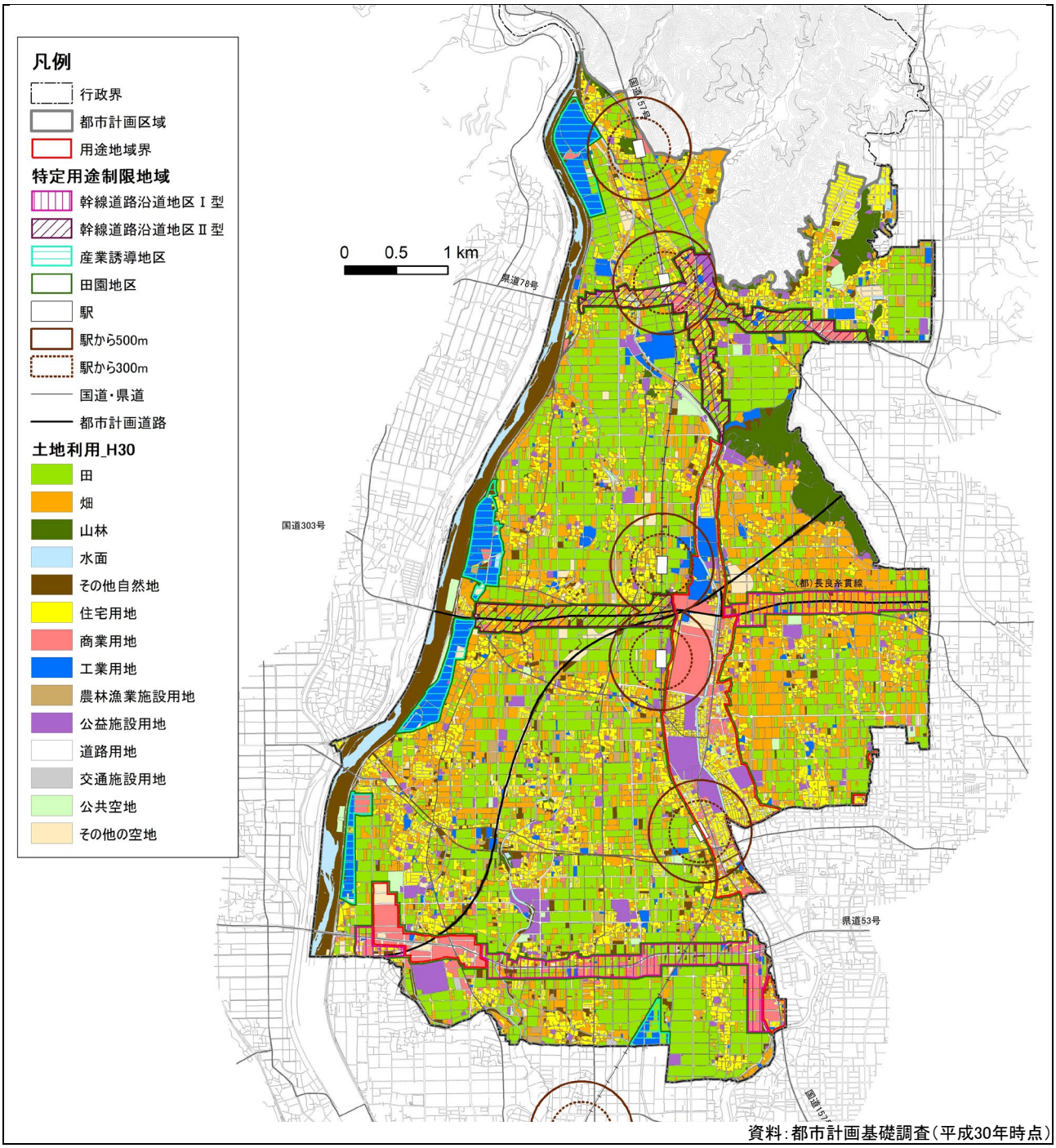
また、県道53号や（都）長良糸貫線の沿道に幹線道路沿道地区Ⅰ型、国道157号や県道78号、（都）長良糸貫線の沿道に幹線道路沿道地区Ⅱ型の用途制限をかけ、幹線道路の整備を推進しています。

表：都市計画区域内の土地利用現況

		都市計画区域		用途地域内		用途地域外	
		面積（ha）	割合	面積（ha）	割合	面積（ha）	割合
自然的土地利用	田	973.0	28.9%	0.5	0.2%	972.5	31.2%
	畑	633.7	18.8%	18.0	7.2%	615.7	19.7%
	山林	88.7	2.6%	0.4	0.2%	88.3	2.8%
	水面	117.1	3.5%	8.8	3.5%	108.3	3.5%
	その他自然地	190.4	5.7%	4.3	1.7%	186.0	6.0%
	計	2,002.9	59.5%	32.0	12.9%	1,970.9	63.2%
都市的土地利用	住宅用地	444.7	13.2%	49.8	20.0%	394.9	12.7%
	商業用地	120.7	3.6%	61.6	24.8%	59.1	1.9%
	工業用地	137.6	4.1%	15.7	6.3%	121.9	3.9%
	農林漁業施設用地	45.3	1.3%	0.3	0.1%	45.0	1.4%
	公益施設用地	125.2	3.7%	27.7	11.1%	97.5	3.1%
	道路用地	366.1	10.9%	40.8	16.4%	325.3	10.4%
	交通施設用地	13.7	0.4%	0.4	0.2%	13.3	0.4%
	公共空地	31.0	0.9%	1.7	0.7%	29.4	0.9%
	その他	80.8	2.4%	19.0	7.6%	61.8	2.0%
	計	1,365.1	40.5%	217.0	87.1%	1,148.1	36.8%
合計		3,368.0	100.0%	249.0	100.0%	3,119.0	100.0%

資料：都市計画基礎調査（平成30年時点）

※割合は四捨五入の関係で100%にならない場合があります



図：都市計画区域内の土地利用状況

（６）　主要施設

南部の市街地に主要な施設が点在

本市の主要施設は、南部の市街地部に点在して立地しています。

主な施設として、医療・保健施設は診療所や保健センター等が5施設あります。社会福祉施設は老人福祉センターや障がい者生活支援センター、子育て支援センター等が17施設あります。社会体育施設は体育センターや運動場、多目的広場等が21施設あります。教育施設は高専（1校）・高校（公立1校、私立1校）・中学校（公立3校）・小学校（公立7校）・小中一貫校（公立1校）・幼児園（公立8校）が22施設あります。都市公園は7施設、公民館は4施設、文化施設は資料館や図書室など17施設あります。

また、教育施設のほとんどは市南部に立地し、市内の高専・高校のすべてが市南部の国道157号付近に立地しています。

表：主要施設

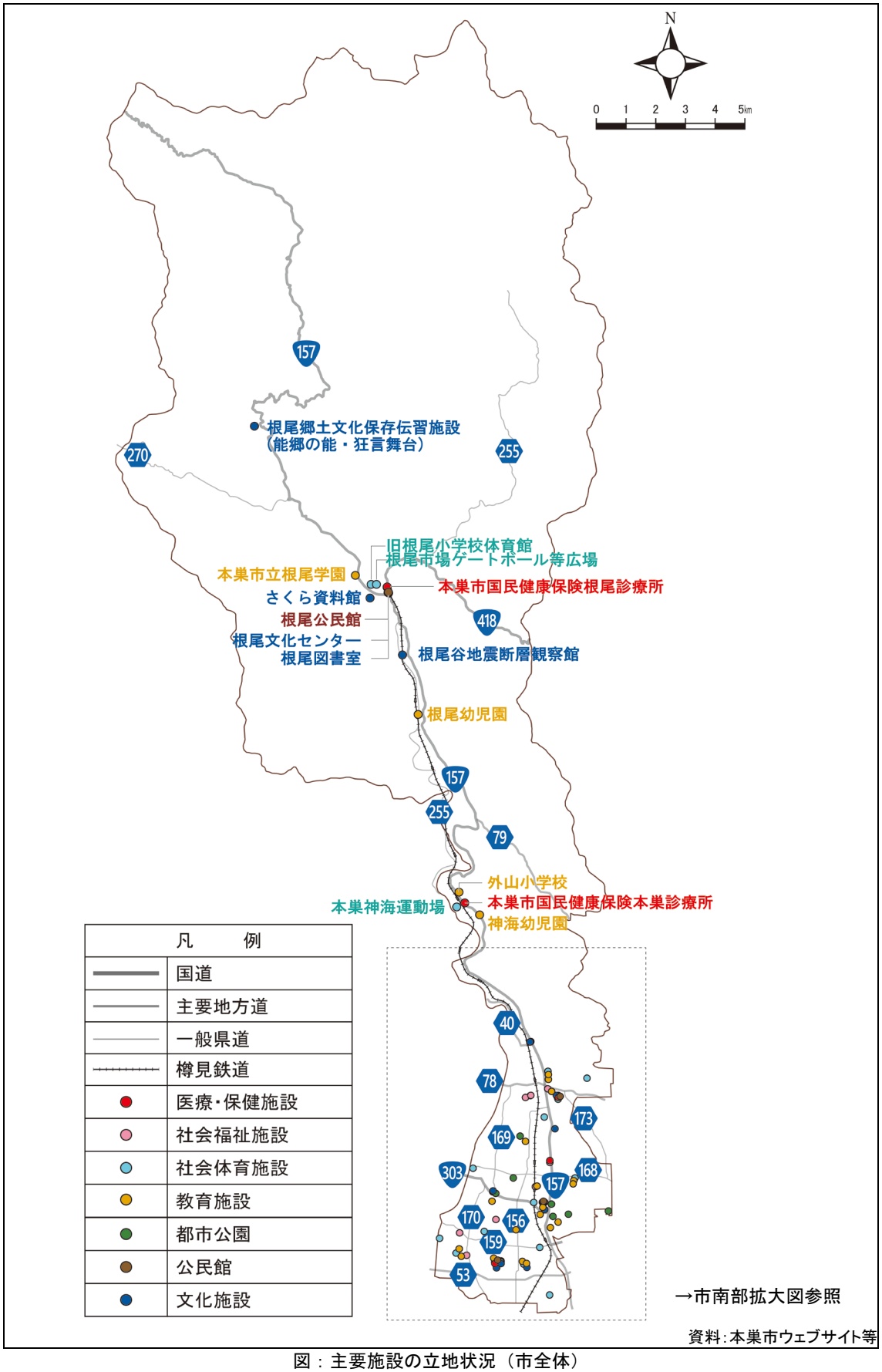
種別	番号	名称
医療・保健施設	1	本巣市国民健康保険 根尾診療所
	2	本巣市国民健康保険 本巣診療所
	3	本巣保健センター
	4	糸貫保健センター
	5	真正保健センター
社会福祉施設	1	もとす広域連合 老人福祉施設 大和園
	2	本巣老人福祉センター
	3	糸貫老人福祉センター
	4	真正老人福祉センター
	5	糸貫ぬくもりの里
	6	障がい者就労支援センターみつば
	7	障がい者生活支援センターえがお
	8	障がい者就労支援センターほたる
	9	障がい者就労支援センター杉の子
	10	もとす広域連合 療育医療施設 幼児療育センター
	11	子どもセンター
	12	本巣・根尾子育て支援センター
	13	糸貫子育て支援センター
	14	真正子育て支援センター
	15	本巣すこやかセンター
	16	真正すこやかセンター
	17	中野会館

種別	番号	名称
社会体育施設	1	糸貫体育センター
	2	真正体育センター
	3	真正スポーツセンター
	4	本巣総合運動場
	5	本巣神海運動場
	6	本巣多目的広場
	7	本巣体育センター
	8	本巣テニスコート
	9	糸貫根尾川スポーツ広場
	10	席田北部公園
	11	本巣市民スポーツプラザ
	12	真正グラウンド
	13	真桑みどり公園
	14	真正まくわゲートボール等広場
	15	真正テニスコート
	16	真正根尾川スポーツ広場
	17	しんせい運動広場
	18	早野多目的広場
	19	真正多目的広場
	20	旧根尾小学校体育館
	21	根尾市場ゲートボール等広場
公民館	1	真正公民館
	2	根尾公民館
	3	本巣公民館
	4	糸貫公民館

種別	番号	名称
教育施設	1	岐阜工業高等専門学校 (国立)
	2	本巣松陽高等学校(県立)
	3	岐阜第一高等学校(私立)
	4	本巣市立根尾学園
	5	本巣中学校
	6	糸貫中学校
	7	真正中学校
	8	外山小学校
	9	本巣小学校
	10	一色小学校
	11	土貴野小学校
	12	席田小学校
	13	真桑小学校
	14	弾正小学校
	15	根尾幼児園
	16	本巣幼児園
	17	神海幼児園
	18	糸貫西幼児園
	19	糸貫東幼児園
	20	真正幼児園
	21	真桑幼児園
	22	弾正幼児園

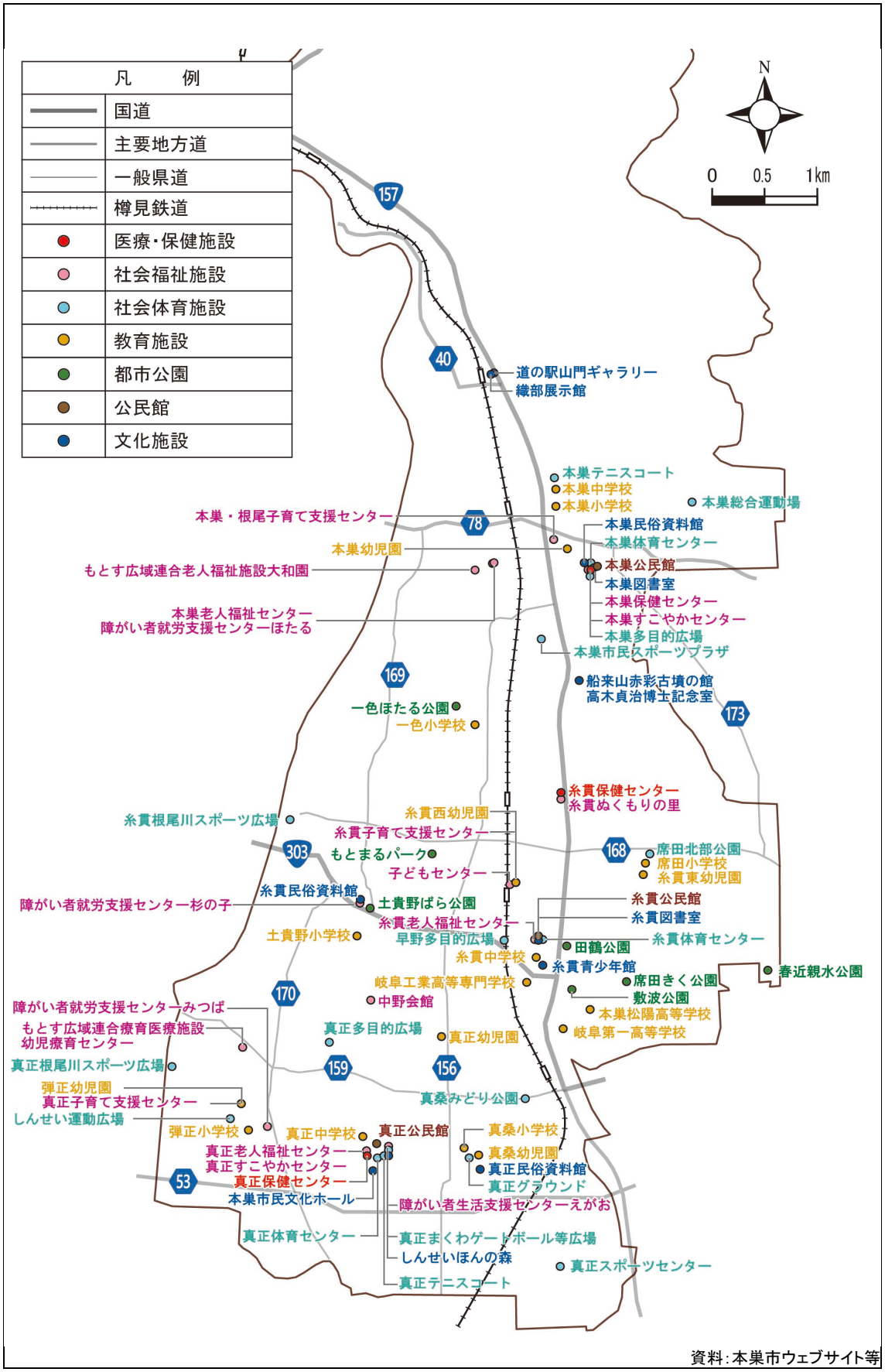
種別	番号	名称
文化施設	1	根尾文化センター
	2	根尾郷土文化保存伝習施設 (能郷の能・狂言舞台)
	3	根尾谷地震断層観察館
	4	さくら資料館
	5	本巣民俗資料館
	6	道の駅山門ギャラリー
	7	織部展示館
	8	船来山赤彩古墳の館
	9	糸貫民俗資料館
	10	糸貫青少年館
	11	本巣市民文化ホール
	12	しんせい ほんの森
	13	真正民俗資料館
	14	本巣図書室
	15	糸貫図書室
	16	根尾図書室
	17	高木貞治博士記念室
都市公園	1	敷波公園
	2	田鶴公園
	3	席田きく公園
	4	春近親水公園
	5	土貴野ばら公園
	6	一色ほたる公園
	7	もとまるパーク

※令和6年3月時点



図：主要施設の立地状況（市全体）

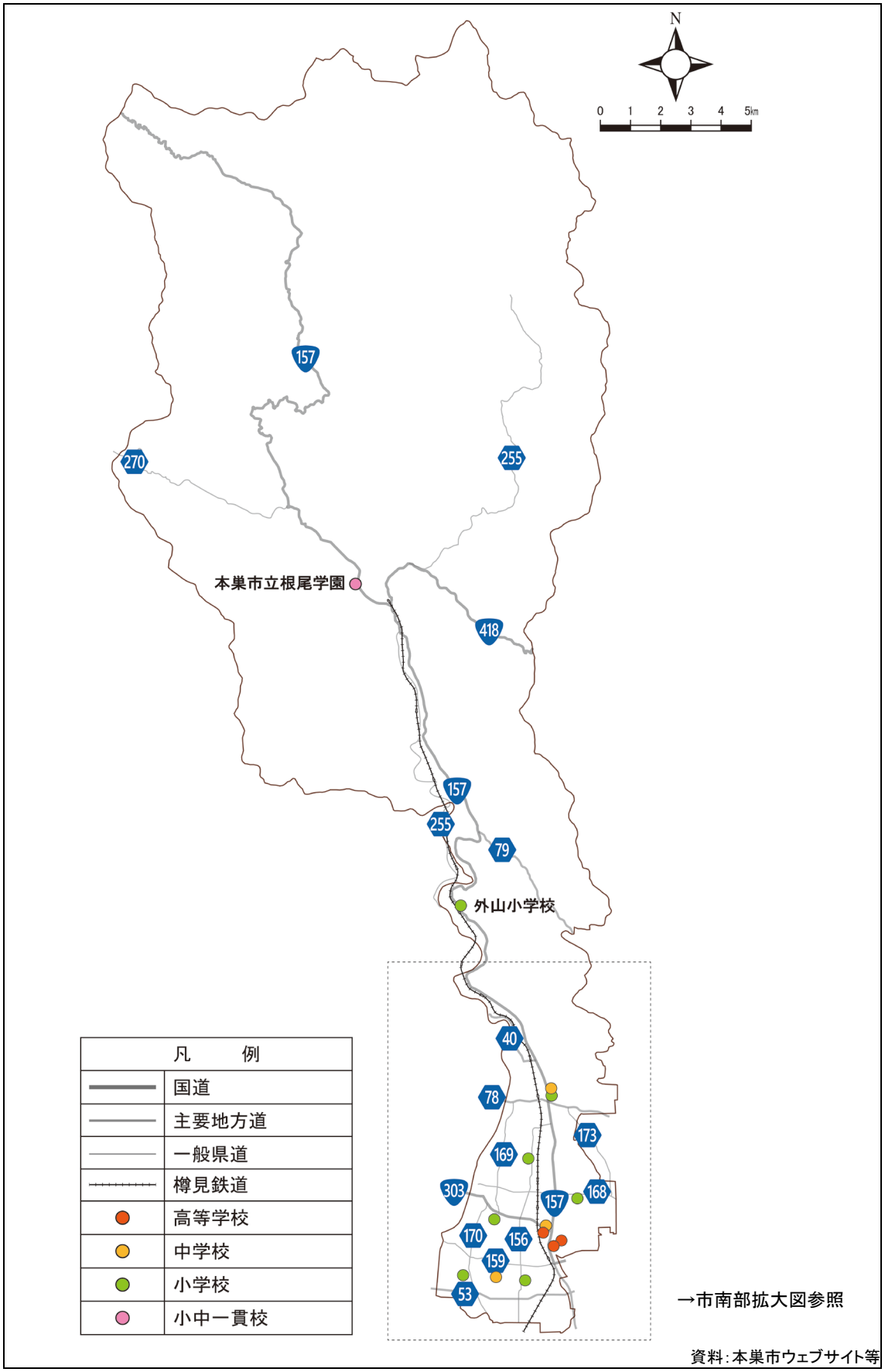
※令和6年3月時点



資料：本巣市ウェブサイト等

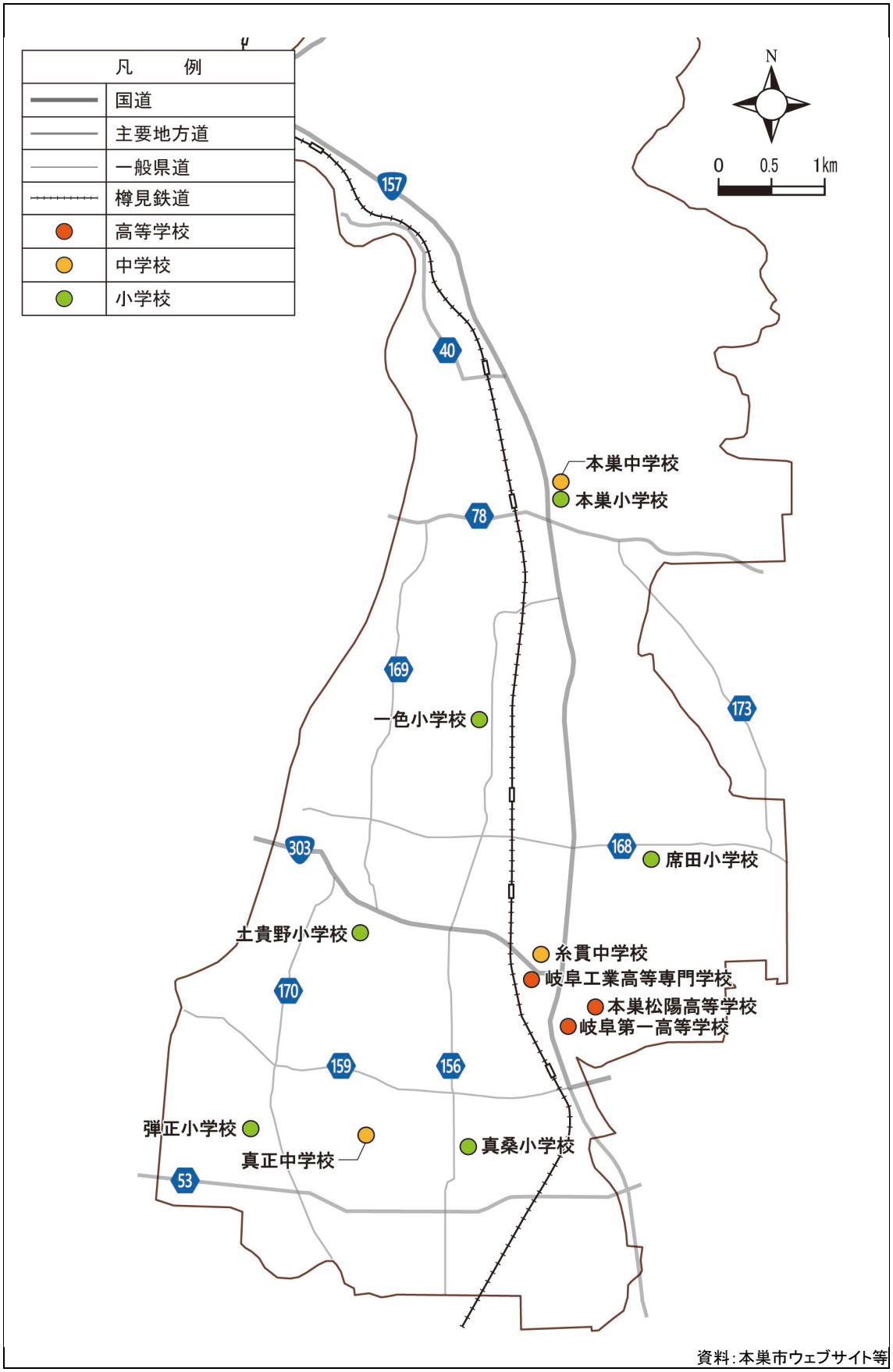
図：主要施設の立地状況（市南部拡大）

※令和6年3月時点



図：教育施設の立地状況（市全体）

※令和6年3月時点



図：教育施設の立地状況（市南部拡大）

※令和6年3月時点

（７）　観光

観光資源は北部の山間部を中心に点在　入込客数は減少

本市の観光資源としては、北部では淡墨桜や根尾谷断層などがあり、南部では歴史的資源が点在しています。また、観光資源は国道157号沿線に多く分布しています。

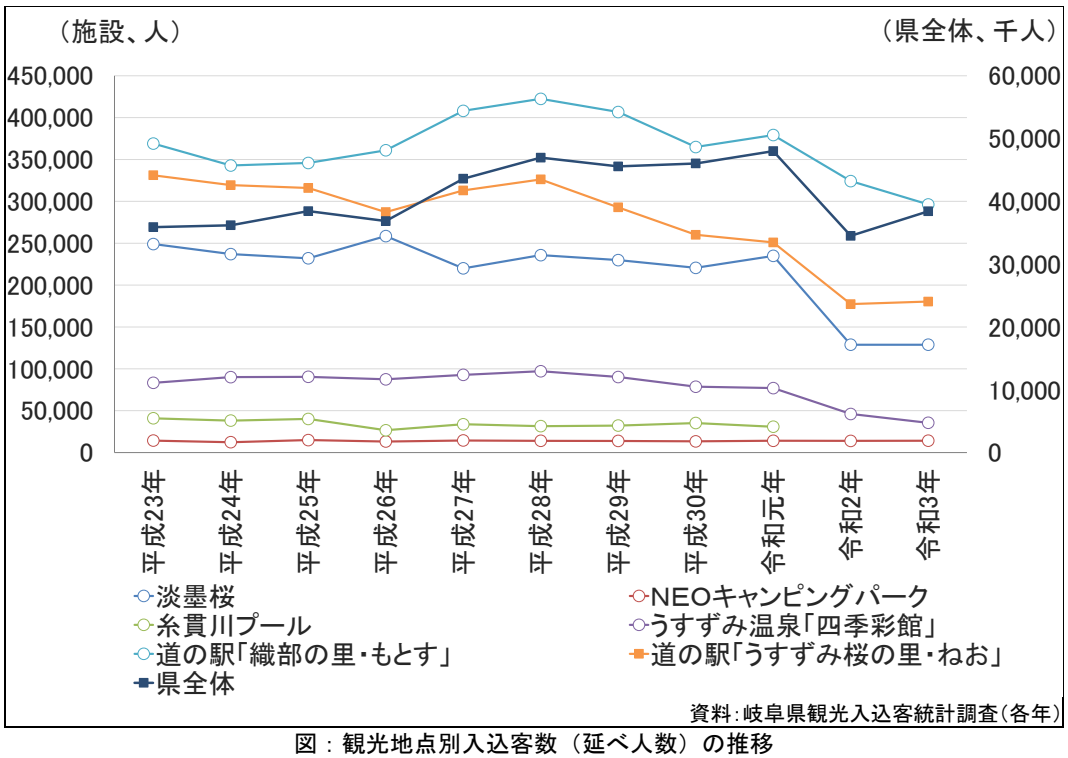
主な施設の入込客数は、令和3年で約50万人であり、10年前の平成23年の約80万人に比べ約30万人減少しています。どの観光施設も新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年から令和2年度にかけて入込客数が大きく減少し、県全体は令和2年以降増加・回復傾向にありますが、本市の主な施設は減少傾向もしくは横ばいとなっています。

表：市内の主な観光地点別入込客数（延べ人数）の推移

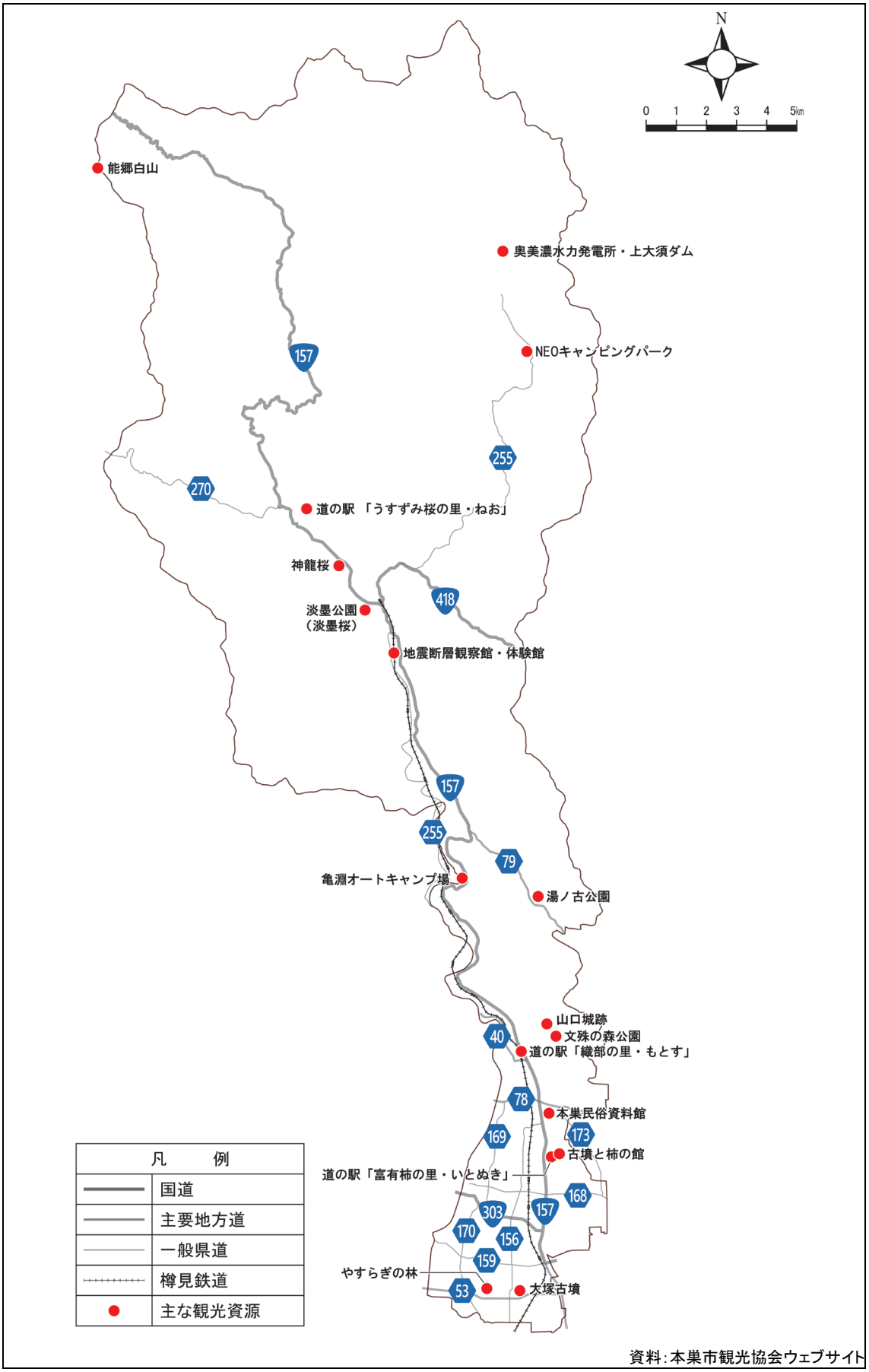
（単位：人）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
淡墨桜	249,000	237,000	232,000	258,500	220,000	235,740	229,870	220,620	234,840	128,800	128,800
NEOキャンピングパーク	14,320	12,367	14,953	13,192	14,464	13,995	13,919	13,429	14,111	13,967	14,170
糸貫川プール	40,958	38,199	40,140	26,644	33,802	31,555	32,242	35,301	30,877		
うすずみ温泉「四季彩館」	83,250	90,131	90,475	87,500	92,819	97,128	90,236	78,649	77,028	46,072	35,517
道の駅「織部の里・もとす」	369,037	342,793	345,817	360,988	408,068	422,413	406,654	364,862	379,129	324,208	296,355
道の駅「うすずみ桜の里・ねお」	44,152	42,583	42,125	38,291	41,740	43,488	39,039	34,670	33,457	23,635	24,040
小　計	800,717	763,073	765,510	785,115	810,893	844,319	811,960	747,531	769,442	536,682	498,882

資料：岐阜県観光入込客統計調査（各年）
※糸貫川プールは令和2年以降のデータなし



図：観光地点別入込客数（延べ人数）の推移



図：主な観光資源の立地状況

（８）　経済情勢

１）　市内総生産

平成23年以降は微増傾向、令和2年度で減少傾向に転換

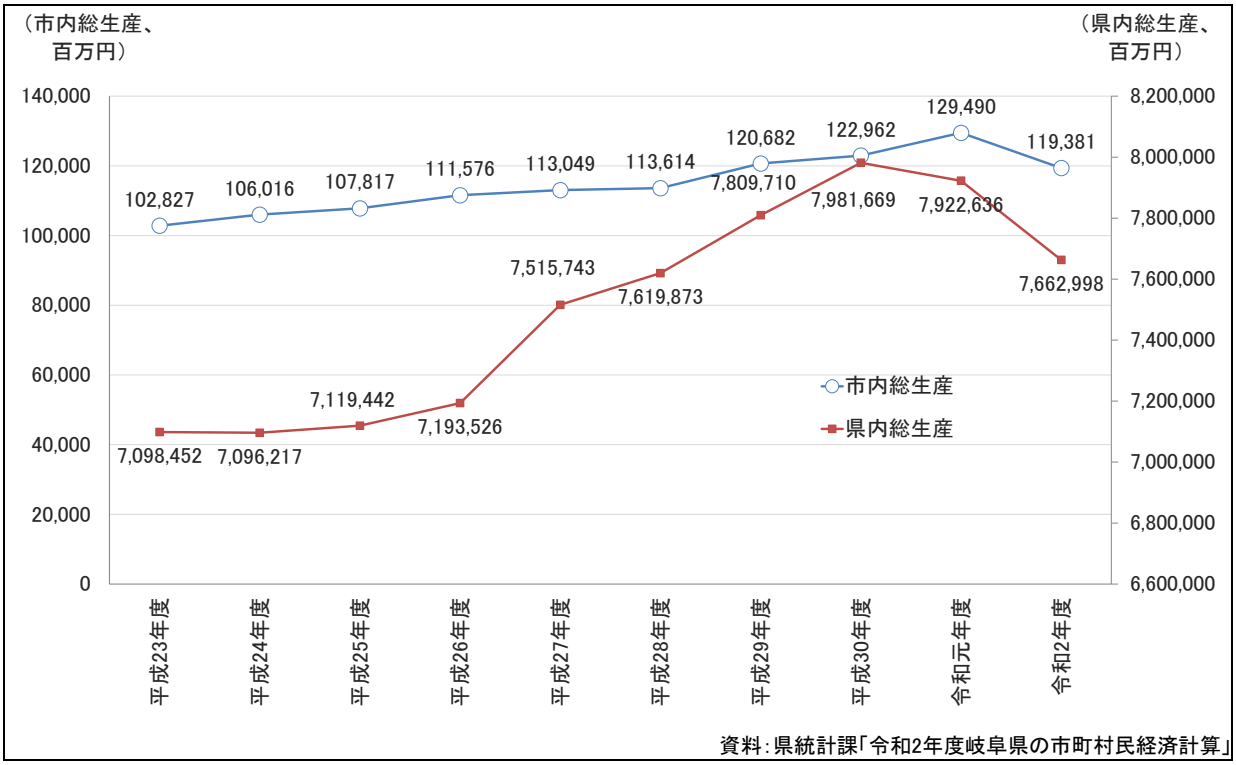
本市の市内総生産は、令和2年度で約1,194億円であり、県内では16位、シェアは1.6%となっています。平成23年度からの推移を見ると、平成23年度以降は微増傾向となっていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少しています。

表：市町村総生産の推移

（単位：百万円）

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	県シェア	順位
岐阜市	1,535,956	1,541,030	1,540,139	1,535,571	1,549,584	1,584,127	1,602,865	1,648,397	1,653,918	1,679,473	1,611,809	21.0	1
大垣市	655,442	635,811	639,947	626,871	642,167	675,609	683,646	703,533	718,395	730,997	710,954	9.3	2
各務原市	633,686	633,715	621,970	586,577	584,536	671,745	679,113	695,730	736,589	668,230	649,064	8.5	3
可児市	328,022	319,155	335,518	332,330	350,123	375,312	392,578	389,554	416,319	396,668	386,531	5.0	4
関市	322,132	334,822	336,264	329,821	344,564	360,233	366,080	380,952	389,386	383,095	378,245	4.9	5
高山市	331,979	330,097	331,711	333,905	352,559	349,155	354,327	363,308	362,016	356,916	346,826	4.5	6
多治見市	290,796	292,873	301,714	305,217	307,799	329,321	331,349	336,520	338,431	350,610	328,563	4.3	7
中津川市	303,557	312,882	304,534	301,184	297,859	314,904	311,062	325,887	327,252	328,986	319,790	4.2	8
美濃加茂市	199,346	203,762	202,020	189,051	205,068	221,249	212,386	218,412	231,873	223,650	210,461	2.7	9
恵那市	189,279	187,665	187,150	186,803	189,337	191,384	191,203	195,356	202,150	205,819	199,966	2.6	10
土岐市	156,421	158,747	159,314	165,155	170,147	176,256	184,680	187,421	193,560	195,628	194,274	2.5	11
羽島市	165,686	167,663	168,995	168,771	170,205	170,620	170,490	178,131	178,872	179,485	178,716	2.3	12
瑞穂市	134,135	137,852	139,708	140,189	153,324	158,316	160,642	167,082	170,385	168,362	164,883	2.2	13
郡上市	142,148	141,843	138,504	141,943	144,029	142,842	142,662	153,358	152,618	146,995	139,599	1.8	14
瑞浪市	109,757	110,695	111,107	113,142	110,721	124,297	121,042	122,741	129,010	126,903	123,123	1.6	15
本巣市	104,742	102,827	106,016	107,817	111,576	113,049	113,614	120,682	122,962	129,490	119,381	1.6	16
下呂市	126,248	130,420	123,609	124,092	122,722	119,044	121,472	126,129	125,305	123,877	111,110	1.4	17
海津市	103,781	110,492	99,558	99,983	102,812	102,574	102,424	103,990	108,156	112,252	110,638	1.4	18
飛騨市	96,712	95,758	89,692	91,388	92,726	90,897	93,101	98,008	97,486	99,694	103,438	1.3	19
垂井町	79,636	81,876	82,373	85,896	91,800	94,689	101,213	102,037	107,280	105,813	101,639	1.3	20

資料：県統計課「令和2年度岐阜県の市町村民経済計算」
※県内上位20位までを抽出



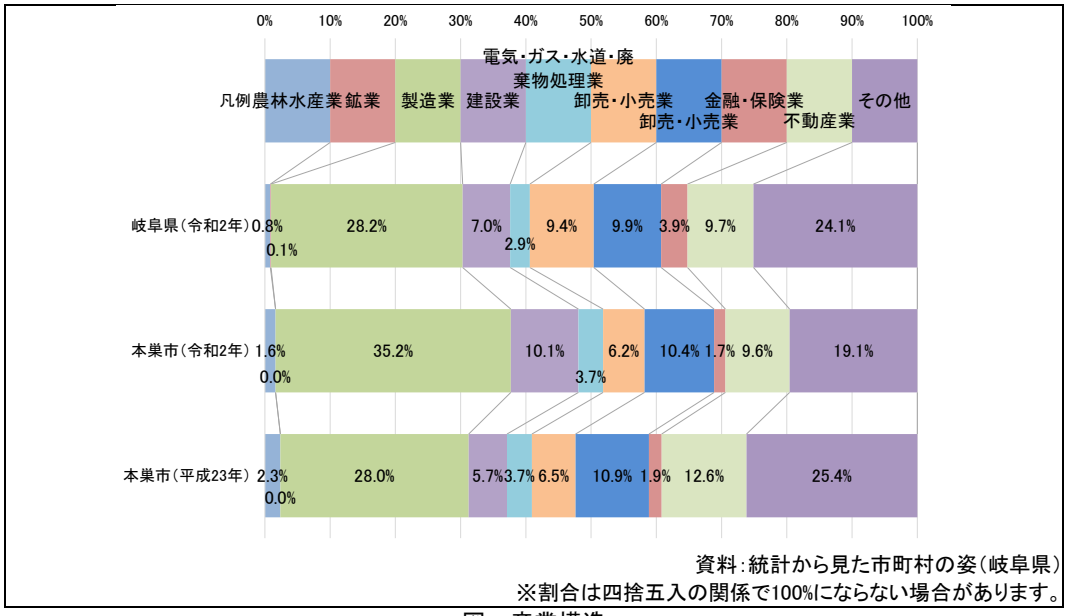
資料：県統計課「令和2年度岐阜県の市町村民経済計算」

図：市内総生産の推移

２）　市内総生産の経済活動別構成比

製造業、卸売・小売業、建設業、不動産業の割合が高い

本市における市内総生産の経済活動別構成比を見ると、令和2年では製造業が35.2%と最も高く、次いで卸売・小売業の10.4%、建設業の10.1%、不動産業の9.6%となっています。岐阜県全体と比べ製造業や卸売・小売業の割合が高く、サービス業の割合が低くなっています。



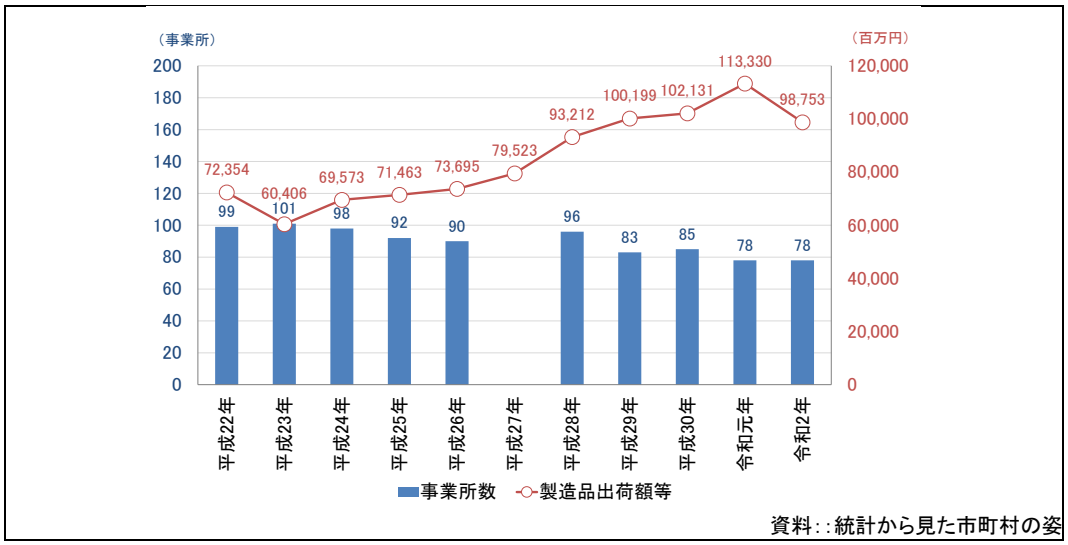
図：産業構造

３）　事業所数・製造品出荷額等の推移

事業所数は減少傾向、製造品出荷額等は増加傾向から減少傾向に転換

本市の令和2年の製造業事業所数は78事業所で、平成22年以降減少傾向でとなっています。令和2年はピークの平成23年に比べて23事業所、約2割の減少となっています。

製造品出荷額は、平成23年から令和元年までは増加していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少し、令和2年は約989億円となっています。



図：事業所数・製造品出荷額等の推移

（９）　防災

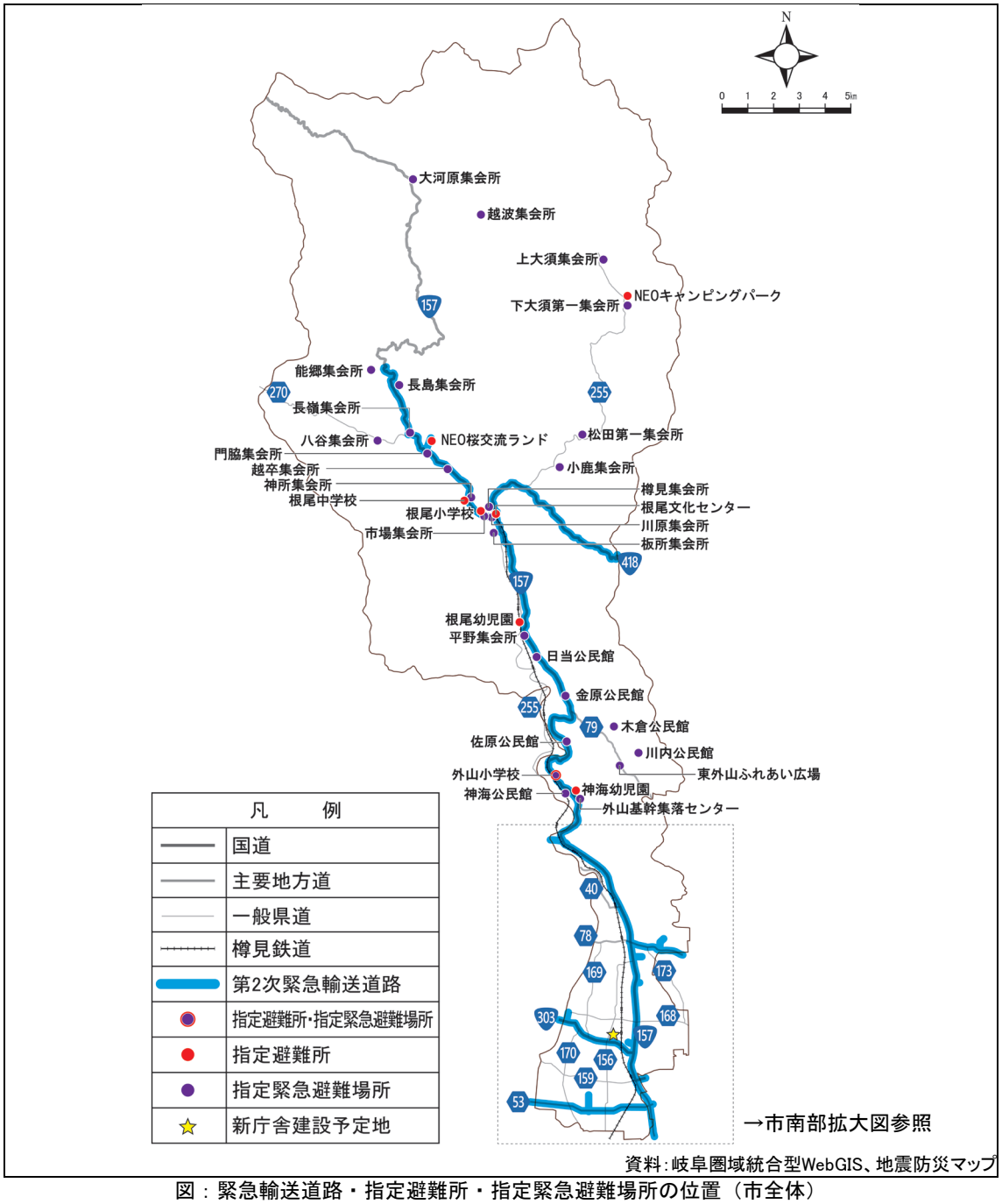
国道157号を中心に第2次緊急輸送道路が指定

本市の緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路はなく、第2次緊急輸送道路が一般国道157号を中心に、一般国道303号や一般国道418号、主要地方道等で指定されています。

指定避難所（指定緊急避難場所を兼ねる）は、学校等の公共施設を中心に、根尾地域が6箇所、本巣地域が6箇所、糸貫地域が7箇所、真正地域が11箇所で指定されています。

その他の指定緊急避難場所は、地区の集会所などを中心に、根尾地域が18箇所、本巣地域が33箇所、糸貫地域が30箇所、真正地域が46箇所で指定されています。

現在、令和6年度中の供用開始に向け新庁舎の整備を進めており、新庁舎の防災拠点化と周辺幹線道路の緊急輸送道路への指定を検討しています。



図：緊急輸送道路・指定避難所・指定緊急避難場所の位置（市全体）

※地震、土砂災害、洪水のいずれかに指定されているものを図示している。
資料：指定避難所一覧、指定緊急避難場所一覧（市HPより）

図：緊急輸送道路・指定避難所・指定緊急避難場所の位置（市南部拡大）

（１０）　財政

歳入・歳出は令和元年度から令和2年度にかけて増加、
土木費は平均で歳出の約12%を占める

本市の過去5年の財政状況を見ると、平成29年度から令和元年度にかけて、一般会計における歳入・歳出ともにほぼ横ばいとなっていますが、令和元年度から令和2年度にかけて大きく増加しています。

歳出に占める土木費の割合は、各年度の実施事業により年ごとに差異はありますが、平均すると約12%となっています。

地方自治体の税収不足を補うために、国から一定額が配分される地方交付税（普通交付税）の交付状況を見ると、本市は令和4年度の交付額が約45億円となっており、増加傾向にあります。

地方公共団体の財政力を示す指標である財政力指数は、令和3年度（当初算定）で0.560と岐阜県全体の値である0.570より低く、過去3年で減少しています。

表：地方交付税（普通交付税）の交付状況　（単位：千円）

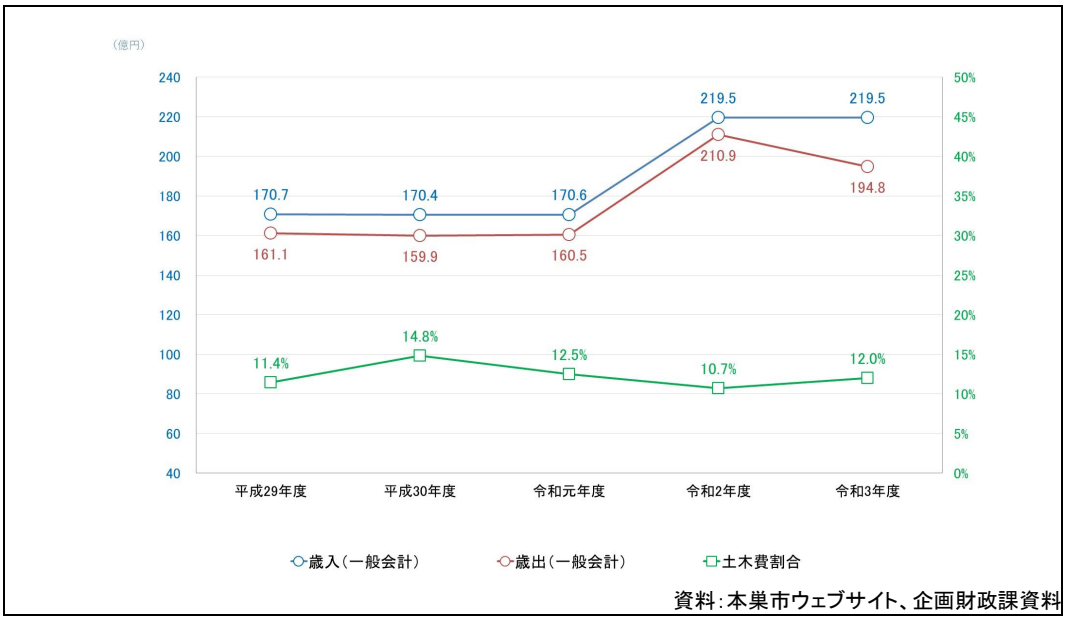
区　分	平成30年度（当初）	令和元年度（当初）	令和2年度（当初）	令和3年度（再算定）	令和4年度（再算定）
本巣市	3,727,984	3,602,001	3,858,267	4,471,005	4,533,553
市計	108,181,785	108,011,231	107,910,047	127,673,110	126,439,488
町村計	28,691,242	29,050,443	30,945,856	36,663,069	36,175,506
県計	136,873,027	137,061,674	138,855,903	164,336,179	162,614,994

資料：岐阜県ウェブサイト

表：財政力指数の状況

市町村名	令和元年度（当初算定）A	令和2年度（当初算定）B	令和3年度（当初算定）C	平均 (A+B+C)/3
本巣市	0.580	0.580	0.560	0.573
市　計	0.620	0.590	0.610	0.607
町村計	0.550	0.630	0.530	0.570
県　計	0.590	0.550	0.570	0.570

資料：岐阜県ウェブサイト



資料：本巣市ウェブサイト、企画財政課資料

図：歳入・歳出・土木費割合の推移

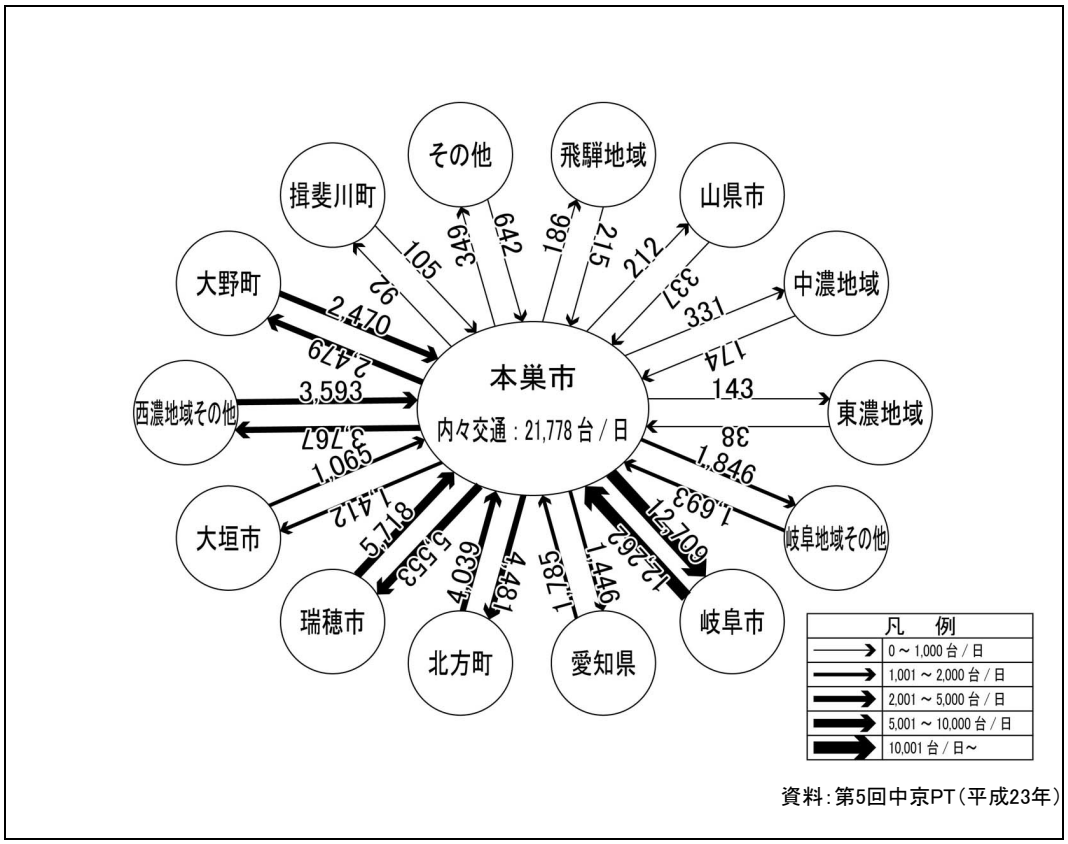
２－２　交通特性の把握

（１）　地域間交通流動

自動車での移動は発生・集中ともに岐阜市・瑞穂市・北方町が多い

本市における自動車の発生集中交通量を平成23年に実施した第5回中京都市圏パーソントリップ調査（以下「第5回中京PT」という）で確認すると、約11万台/日となっています。

都市間の動きは、内々交通を除くと岐阜市との往来が約2.5万台/日と最も多く、次いで瑞穂市の約1.1万台/日、北方町の9千台/日など、本市から南側にある都市とのつながりが強くなっています。



図：地域間交通流動（平成23年自動車OD）

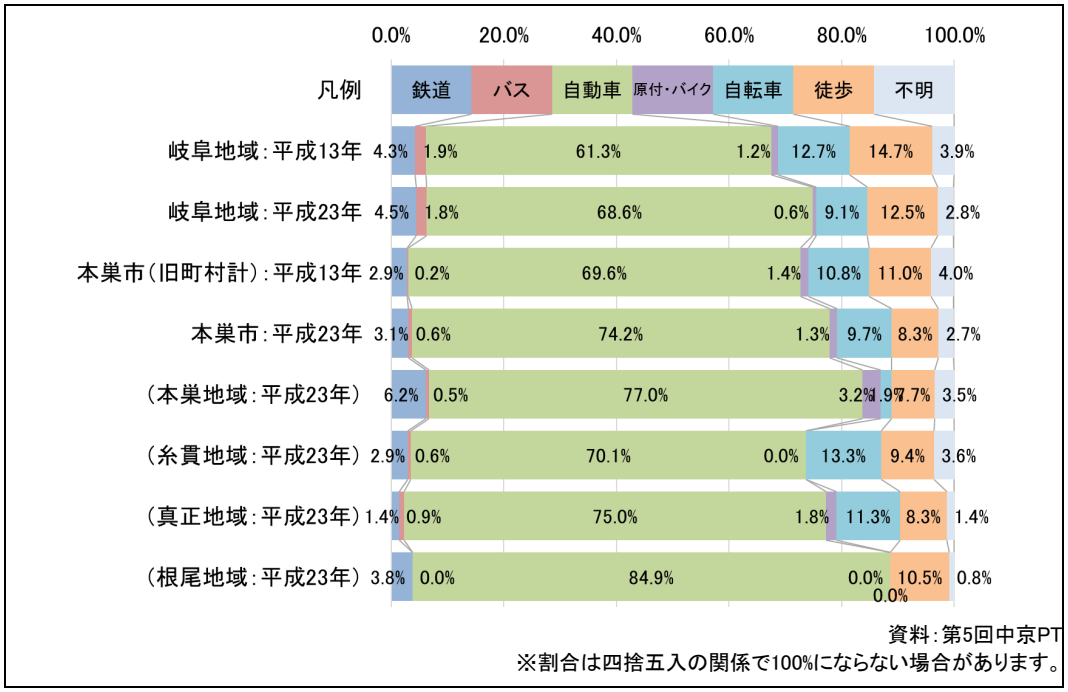
（２）　交通手段別分担率

自動車の分担率が高く、公共交通は低い

本市における交通手段別分担率は、第5回中京PTでは自動車が約74.2%と高く、鉄道やバスなどの公共交通の割合が低くなっています。岐阜地域全体と比較しても自動車は高く、公共交通が低い値であり、自動車への依存が高い地域であるといえます。

市内各地域での分担率を見ると、自動車の分担率が最も低い糸貫地域でも約70.1%と岐阜地域全体よりも高い値で、最も高い根尾地域では約84.9%にも達しています。

また、平成13年（合併前旧町村合計）と比較し、平成23年では、自動車の分担率が約5%程度高くなり、代わりに自転車・徒歩の分担率が低くなっています。なお、鉄道・バスの公共交通は微増となっています。



資料：第5回中京PT
※割合は四捨五入の関係で100%にならない場合があります。

図：交通手段別分担率

２－３　道路の状況

（１）　主要道路

国道3路線、主要地方道5路線、一般県道8路線がネットワーク

本市は、自動車専用道路として、東海環状自動車道が都市計画決定されており、現在、国により整備が進められています。市内には、糸貫ICが配置され、また糸貫IC付近に（仮称）本巣パーキングエリアの設置が予定されています。

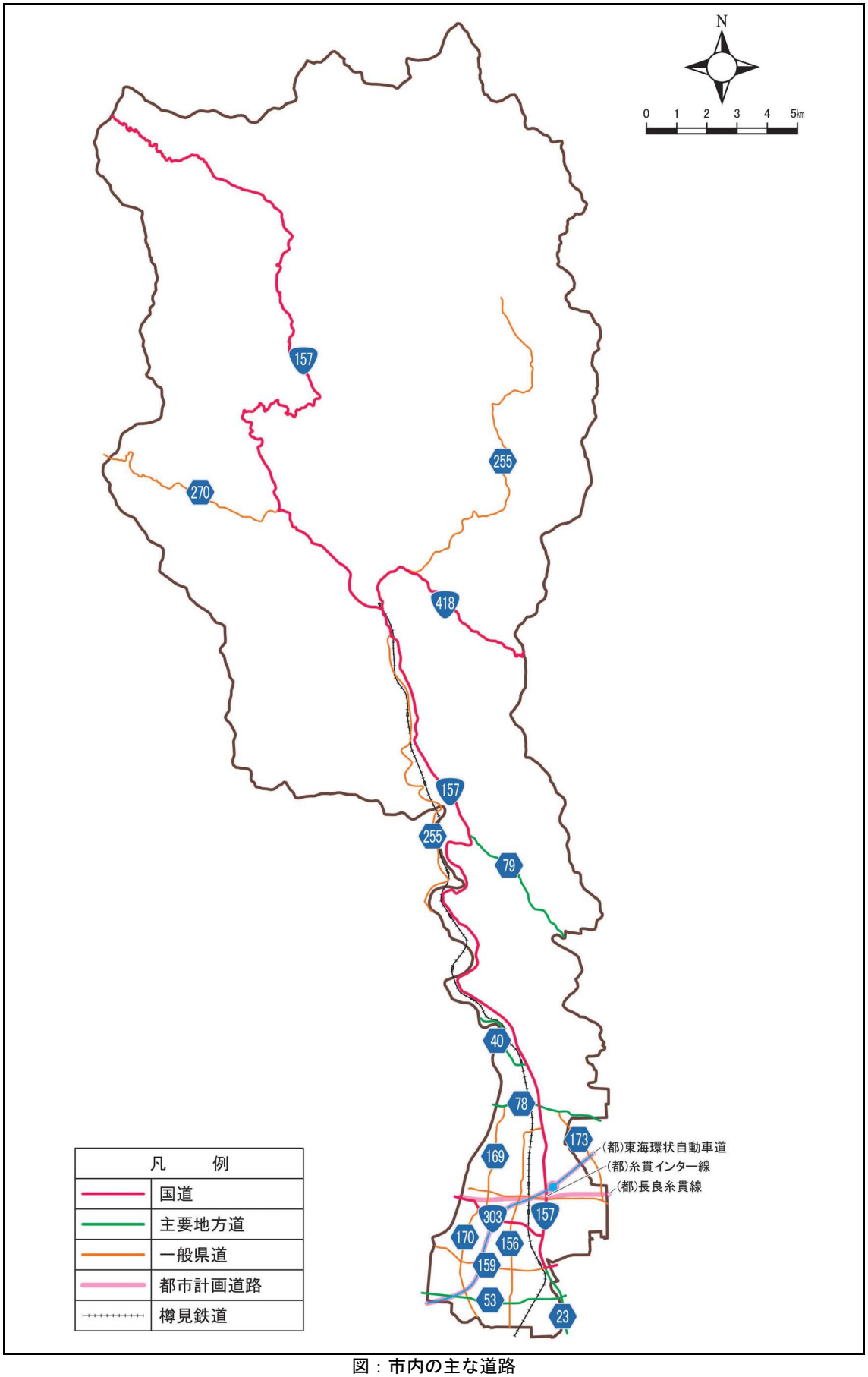
一般道路は、岐阜市と福井県大野市を結ぶ一般国道157号が市の南北を縦断し、一般国道303号が横断しています。また、北部には根尾地域と山県市を結ぶ一般国道418号が通っています。

主要地方道は、北方多度線（県道23号）、山東本巣線（県道40号）、岐阜関ヶ原線（県道53号）等5路線、一般県道は曽井中島美江寺大垣線（県道156号）、北方真正大野線（県道159号）等8路線があります。一般県道については2車線未満の区間も多く見られます。

都市計画道路は、東海環状自動車道、糸貫インター線（国道157号）、長良糸貫線の3路線が決定されています。

表：主要道路一覧

種別	路線名	車線数	備考
一般国道	国道157号	2車線未満～4車線	
	国道303号	2車線	
	国道418号	2車線未満～2車線	
主要地方道	県道23号 北方多度線	4車線	
	県道40号 山東本巣線	2車線未満	
	県道53号 岐阜関ケ原線	2～4車線	
	県道78号 岐阜大野線	2車線	
	県道79号 関本巣線	2車線	
一般県道	県道156号 曽井中島美江寺大垣線	2車線未満～2車線	
	県道159号 北方真正大野線	2車線未満～2車線	
	県道168号 屋井黒野線	2車線未満～2車線	
	県道169号 石神七五三線	2車線未満	
	県道170号 田之上屋井線	2車線未満～2車線	
	県道173号 文殊茶屋新田線	2車線未満～2車線	
	県道255号 根尾谷汲大野線	2車線未満	
	県道270号 藤橋根尾線	2車線未満	
都市計画道路	東海環状自動車道	4車線	自動車専用道路
	糸貫インター線	4車線	国道157号
	長良糸貫線	2～4車線	


N
0 1 2 3 4 5km
157
255
270
418
157
255
79
40
78
173
169
303
157
170
156
159
53
23
(都)東海環状自動車道
(都)糸貫インター線
(都)長良糸貫線
凡　例
国道
主要地方道
一般県道
都市計画道路
樽見鉄道

図：市内の主な道路

（２）　市道

市道の総延長は約680km、改良率は65%、歩道設置率は7%

本市の市道は、総延長が約680kmとなっています。そのうち、改良済延長は約444kmで改良率は65%、舗装済延長は約645kmで舗装率は95%となっています。

総延長約680kmのうち、1級市道は37路線約40kmで総延長の6%、2級市道は53路線約52kmで総延長の8%を占めています。改良率は1級市道が96%、2級市道が92%と高くなっていますが、その他市道の改良率は60%程度にとどまっています。

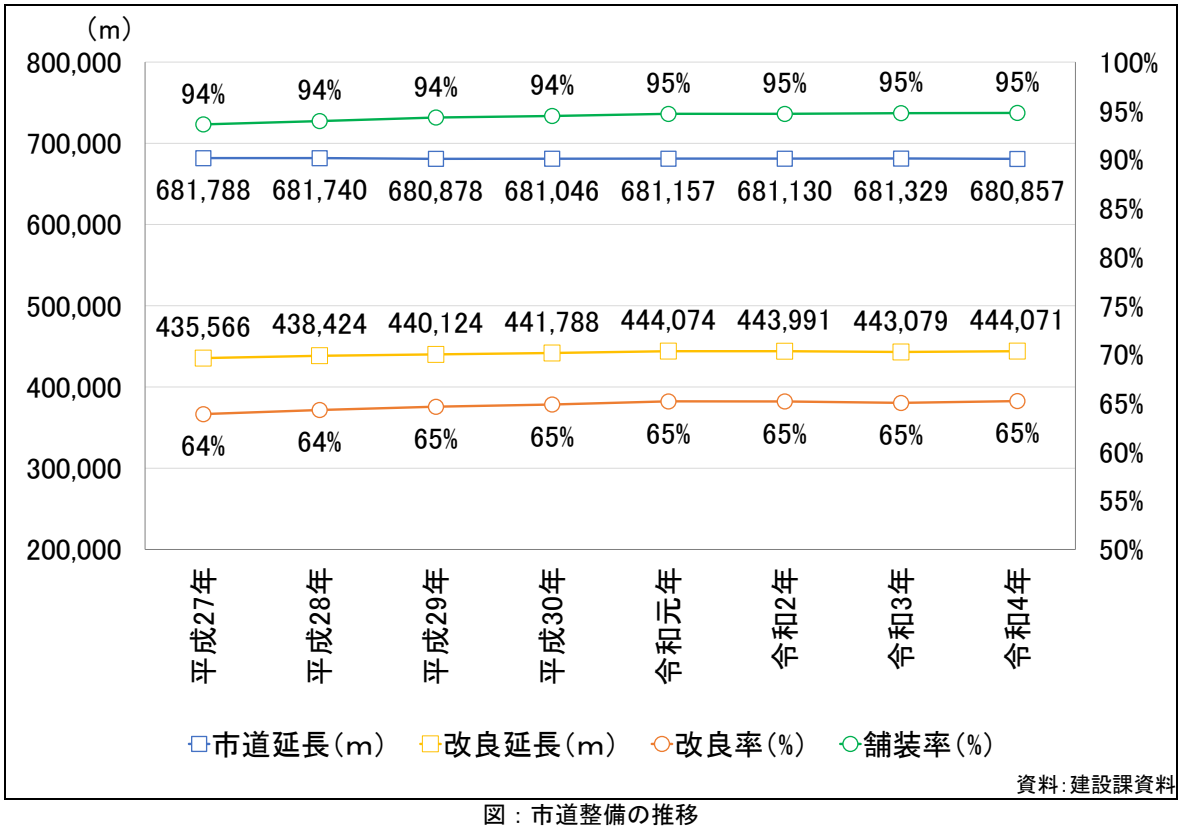
平成27年から令和4年までに、市道の総延長がほとんど変わらないのに対し、改良率は64%から65%に1%増加しています。

市道の歩道設置率は1級市道で最も高く29%となっていますが、その他市道での歩道設置率は低く、全体では7%にとどまっています。

表：市道の状況（令和4年4月1日時点）

区分	路線数	実延長（m）	延長割合	改良済延長（m）	改良率	未改良延長（m）	歩道設置延長（m）	歩道設置率
1級市道	37	40,065	6%	38,409	96%	1,656	11,735	29.%
2級市道	53	52,073	8%	47,935	92%	4,138	6,278	12%
その他市道	2,538	588,388	86%	359,269	61%	229,119	28,630	5%
総計	2,628	680,526	100%	445,613	65%	234,913	46,643	7%

資料：建設課資料



資料：建設課資料

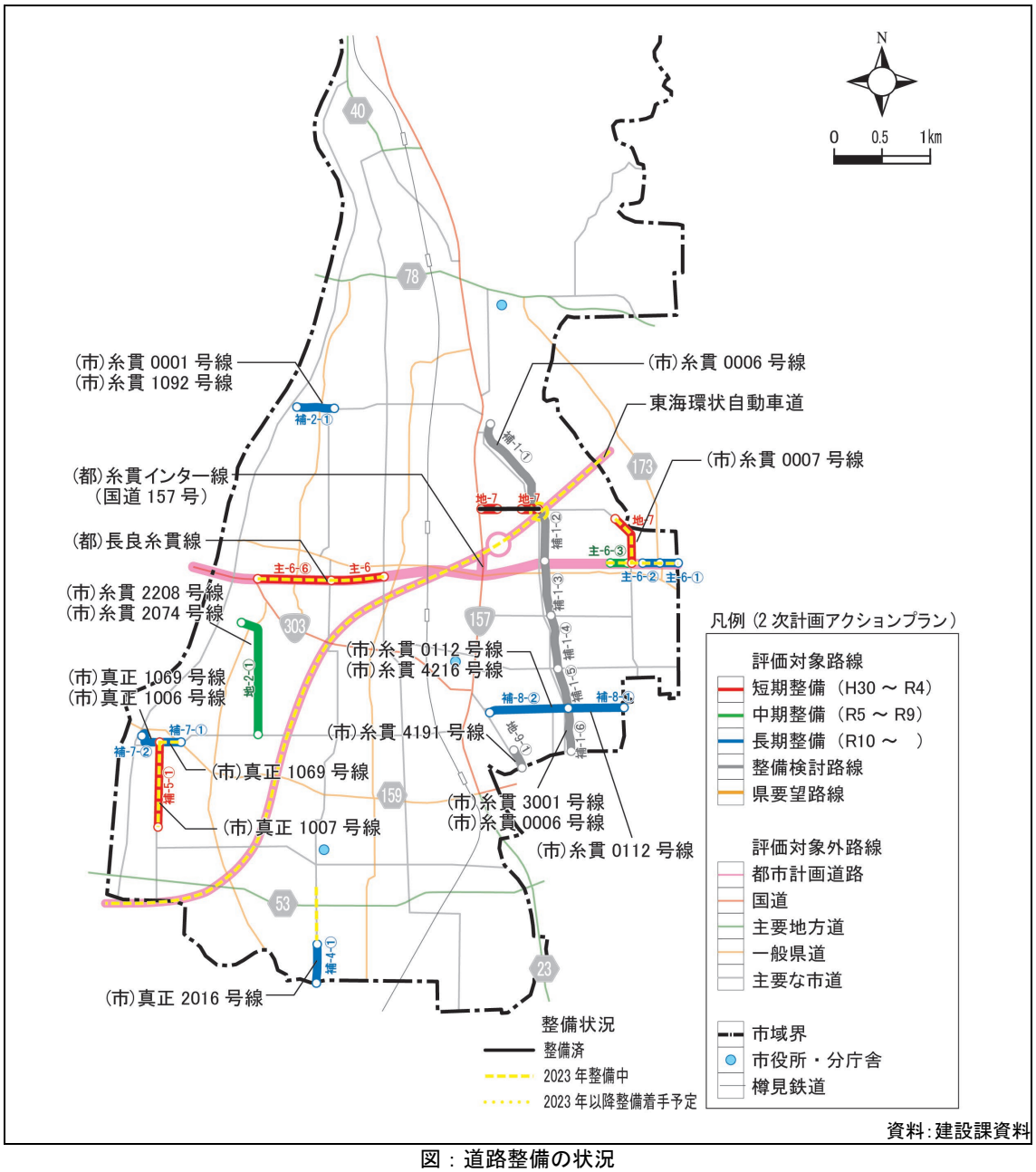
図：市道整備の推移

（３）　幹線道路整備状況

道路整備アクションプランに基づく整備や
東海環状自動車道の開通に向けた整備が進んでいる

第2次計画策定（平成30年）以降、市管理路線は計画に基づき、市道（以下(市)という）糸貫0007号線の一部区間の整備が完了しています。また、(市）真正1069号線、(市)真正1007号線、(市）真正2016号線の整備など計画的に事業を進めており、概ね第2次計画で設定したアクションプランに基づいて整備が進められていますが、(市）糸貫0007号線の一部区間など整備着手が遅れている区間があります。

市管理路線以外では、東海環状自動車道が整備中（令和6年度開通予定）であり、そのアクセス道路である(都)糸貫インター線（国道157号）は4車線化が進められ、令和3年度に整備が完了しています。また、東海環状自動車道のアクセス道路で市内を横断する（都）長良糸貫線は、東海環状自動車道の開通に向けて整備が進められています。



資料:建設課資料

図：道路整備の状況

【市道の整備状況】

地-7（整備中）

地-7（整備済）

主-6-①（整備中）

主-6-②（整備中）

主-6-③（整備中）

主-6（整備中）

主-6-⑥（整備中）

補-1-①（未着手）

補-1-②（未着手）

補-1-③（未着手）

補-1-④（未着手）

補-1-⑤（未着手）

補-1-⑥（未着手）

補-8-①（未着手）

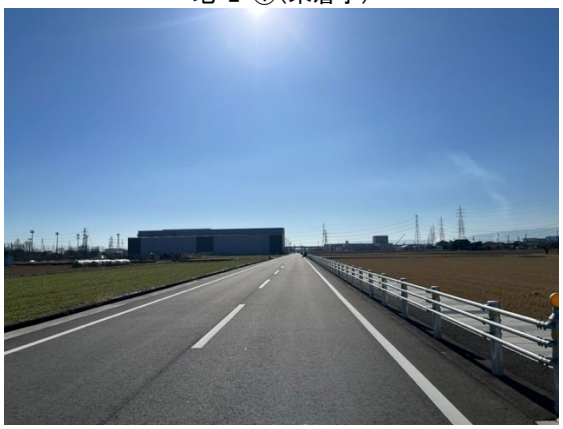
補-8-②（未着手）

地-9-①（未着手）

補-2-①（未着手）

地-2-①（未着手）

補-7-①、補-7-②（整備中）



補-5-①（整備中）

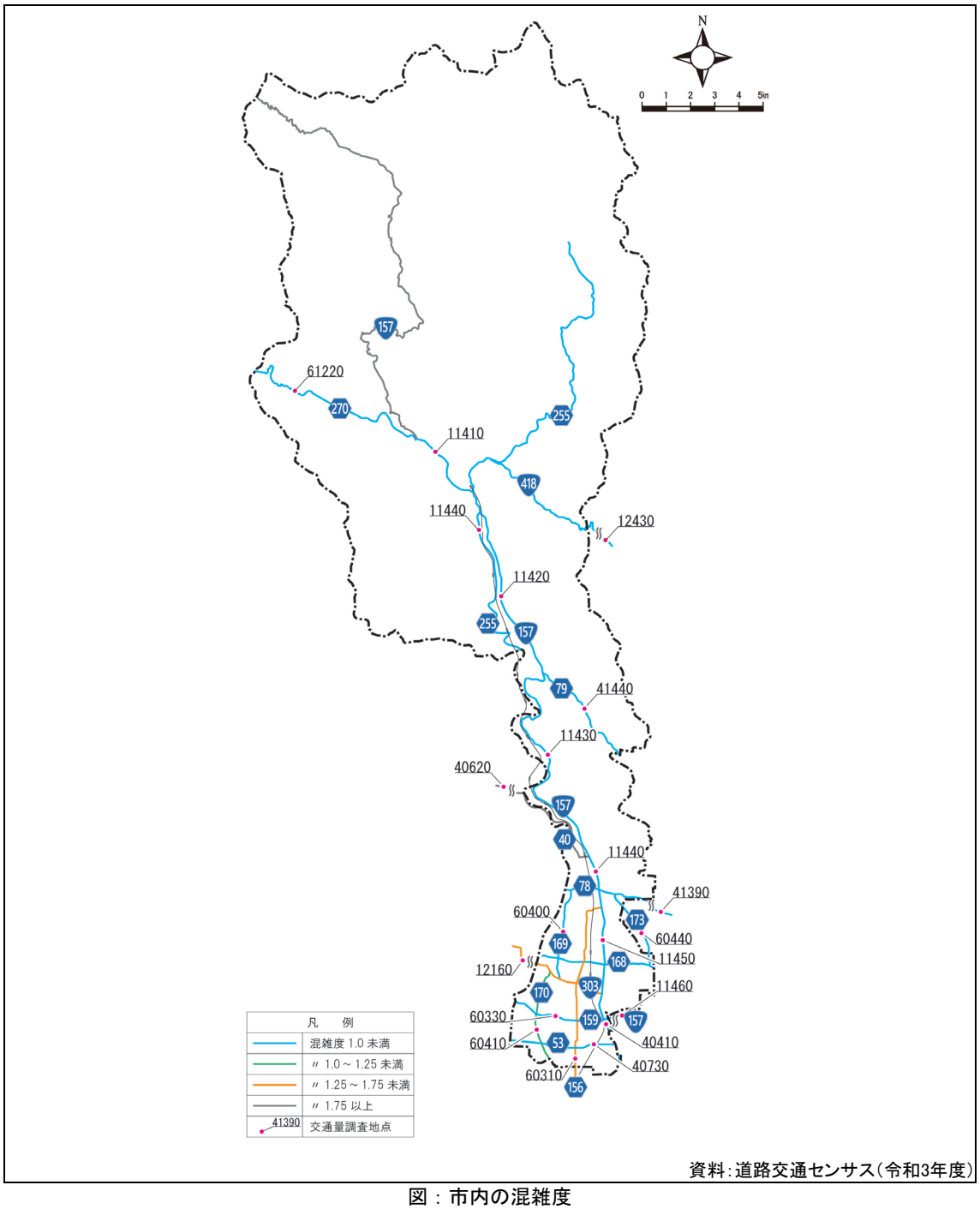
補-4-①（未着手）

（４）　交通量及び混雑度

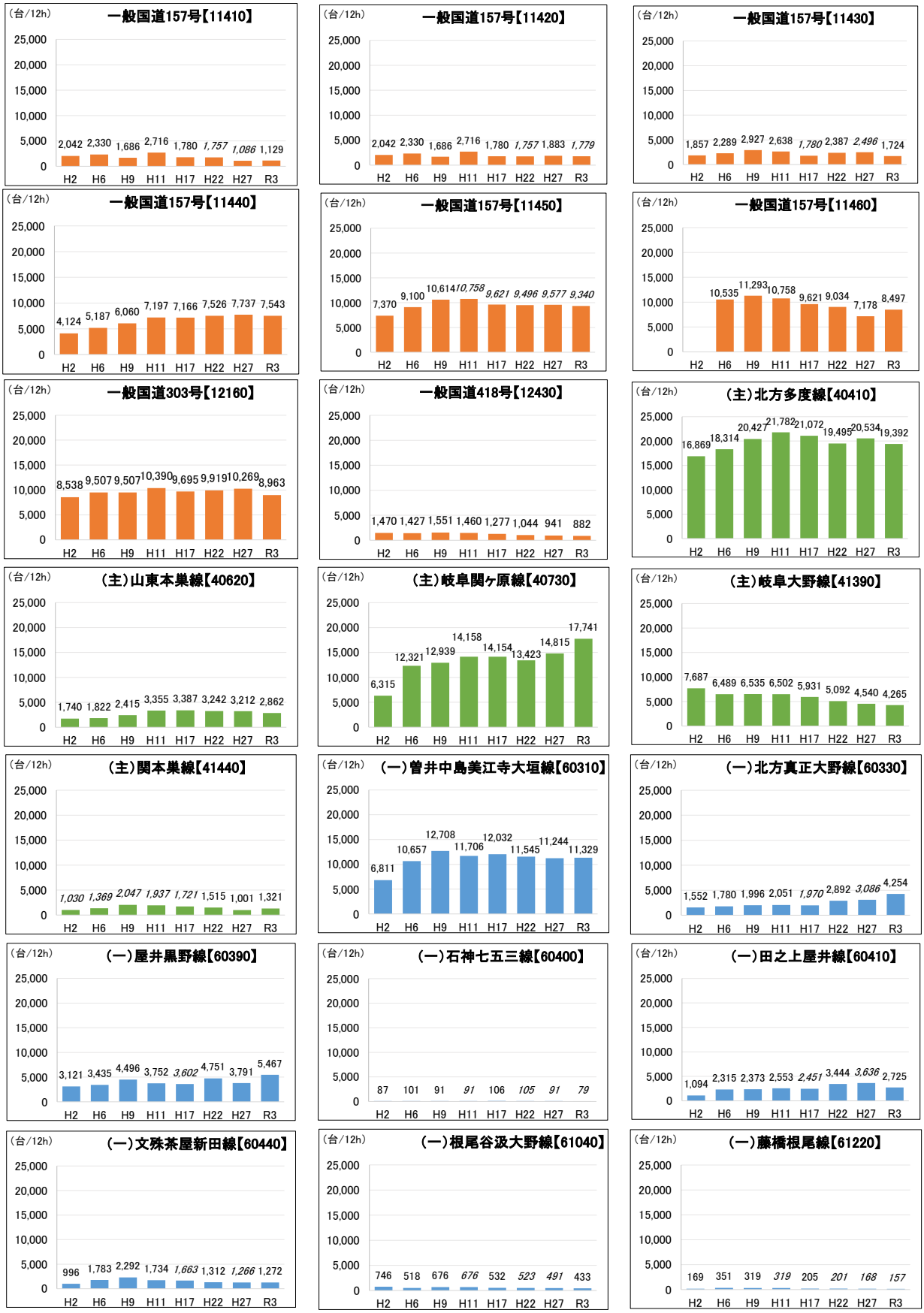
市域南部で交通量が多く、混雑度も高い

令和3年度に実施された道路交通センサスにおいて、本市の主要な国道・県道で交通量調査が実施されており、本市の南北方向の骨格道路である国道157号や（一）曽井中島美江寺大垣線では1万台/12h前後の交通量となっています。（主）北方多度線や岐阜関ケ原線は2万台/12hに近い非常に多い交通量となっています。

混雑度については、市内の主要な国道･県道のほとんどが混雑度1.0未満であることがわかります。市内の一部道路で混雑度の高い区間はありますが、交通量調査ポイントが市内から離れた地点や推計値であることから実際の交通量とは差異があると考えられます。



図：市内の混雑度



※斜体は推計値
※「(一)」は一般県道の略
※「(主)」は主要地方道の略

図：交通量の推移

（５）　交通事故発生状況

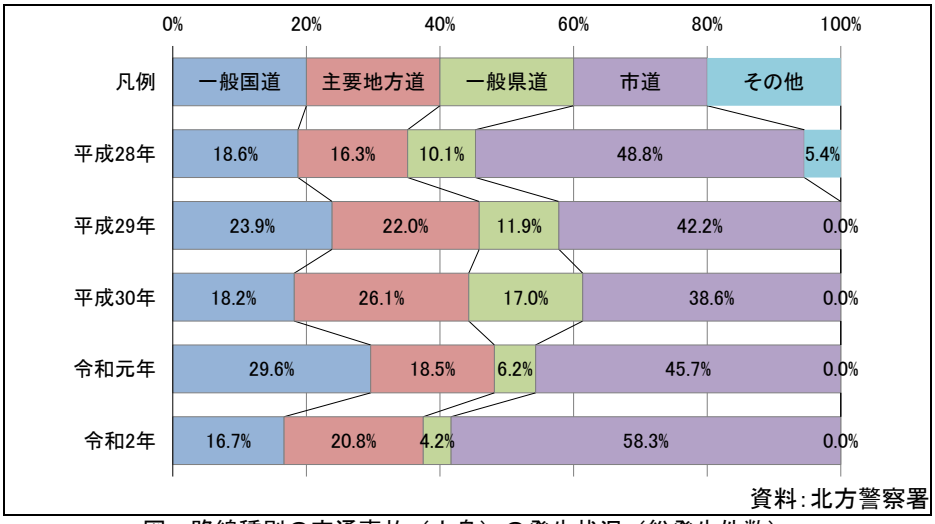
路線種別：市道での事故が占める割合は総発生件数より歩行者・自転車関連事故件数が高い
地域別　：総発生件数と歩行者・自転車関連事故件数ともに、南部③地域が多い

平成28年から令和2年にかけて総発生件数は減少傾向にある一方で、歩行者・自転車関連事故発生件数は減少傾向であるとは言えません。

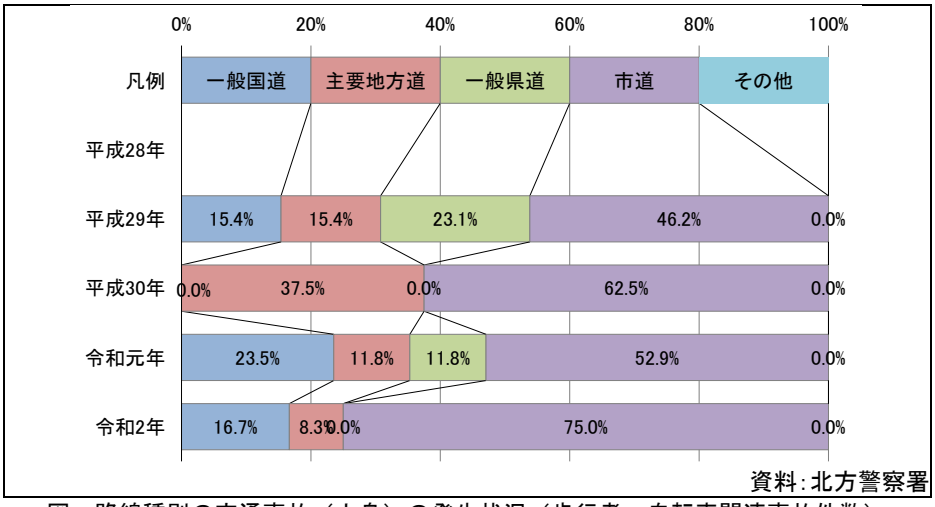
令和2年の路線別での総発生件数は、市道が最も多く約58%を占め、次いで主要地方道、一般国道、一般県道となっています。また、令和2年の路線別の歩行者・自転車関連事故発生件数は市道が約75%を占めており、総発生件数に比べ市道の占める割合が高くなっています。

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
一般国道	24(-)	26(2)	16(0)	24(4)	8(2)
主要地方道	21(-)	24(2)	23(3)	15(2)	10(1)
一般県道	13(-)	13(3)	15(0)	5(2)	2(0)
市道	63(-)	46(6)	34(5)	37(9)	28(9)
その他	7(-)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
計	128(-)	109(15)	88(8)	81(17)	48(12)

※()内は歩行者・自転車に関する事故発生件数
※平成28年は歩行者・自転車データなし

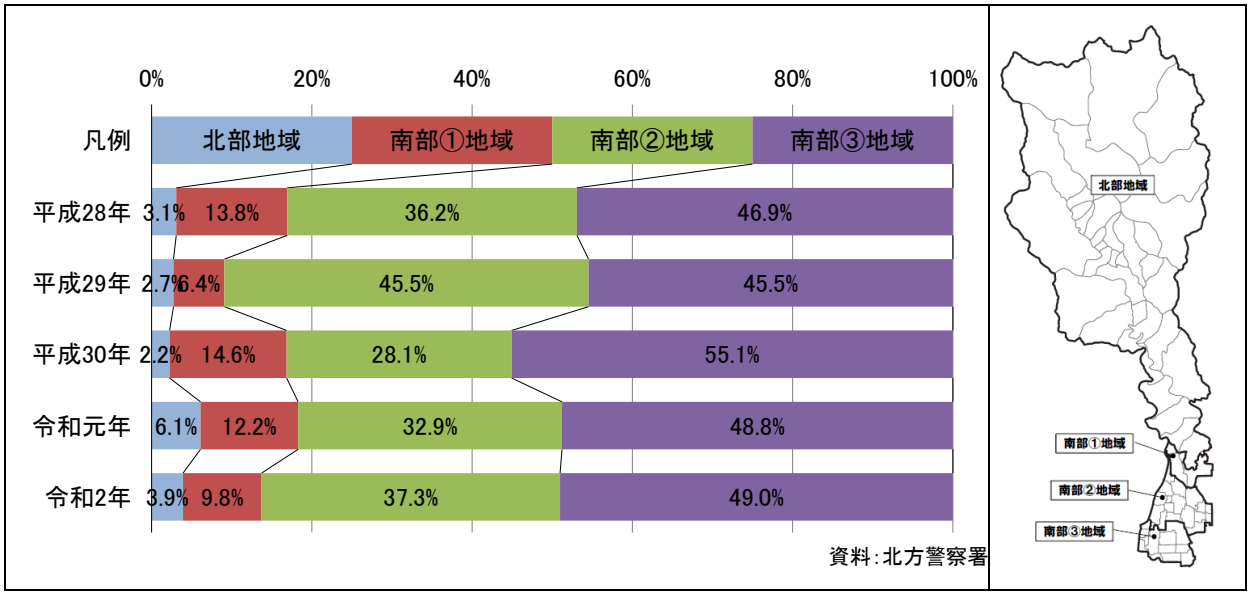


図：路線種別の交通事故（人身）の発生状況（総発生件数）

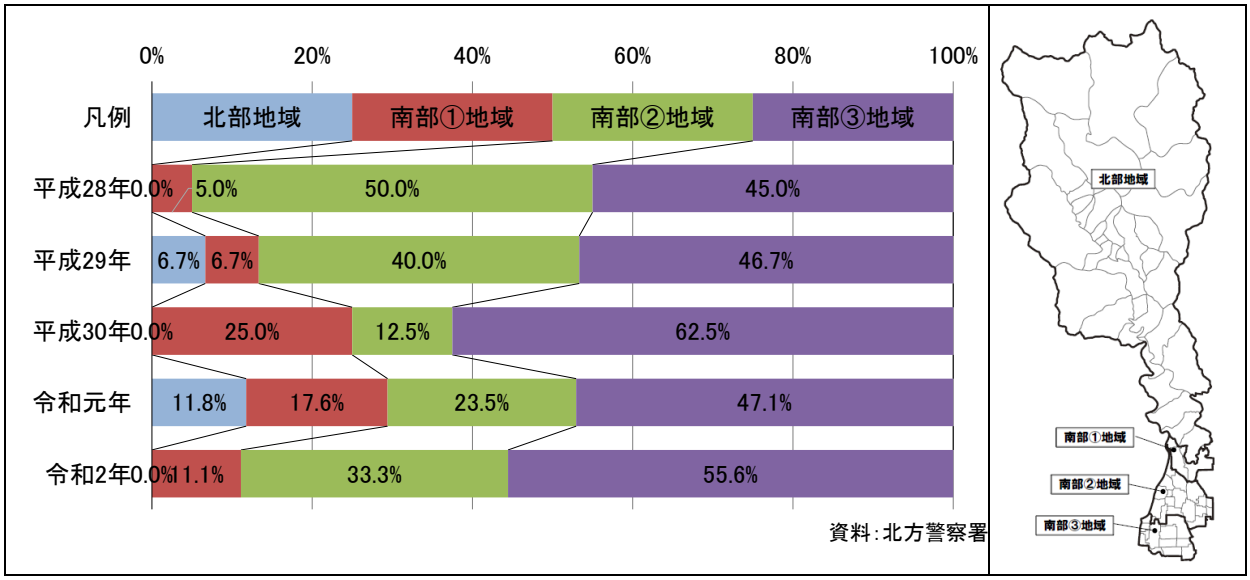


図：路線種別の交通事故（人身）の発生状況（歩行者・自転車関連事故件数）

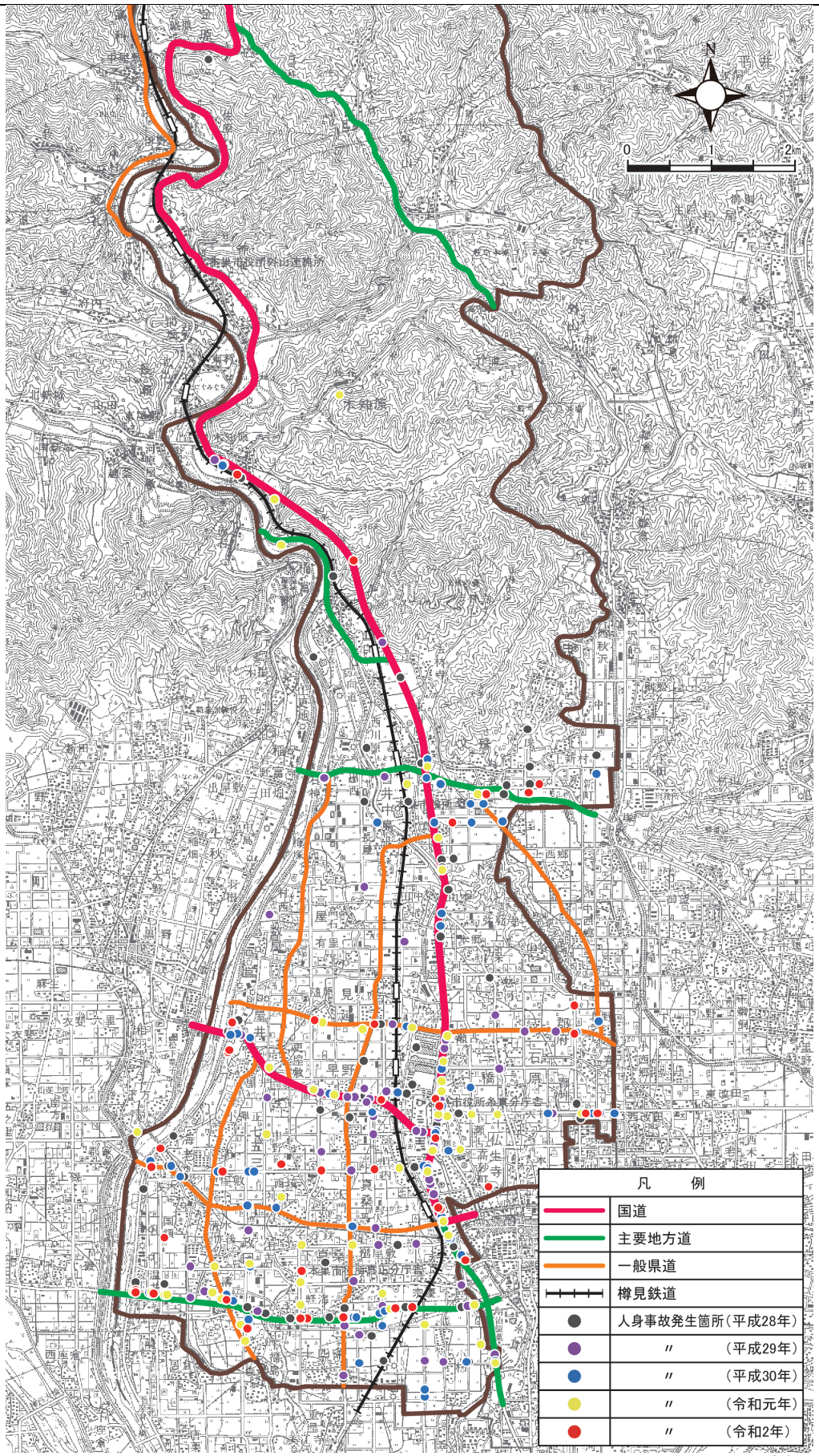
令和2年の地域別では、総発生件数と歩行者・自転車関連事故件数ともに、南部③地域の占める割合が最も高く、次いで南部②地域、南部①地域となっており、北部地域は少なくなっています。



図：地域別の交通事故（人身）の発生状況（総発生件数）

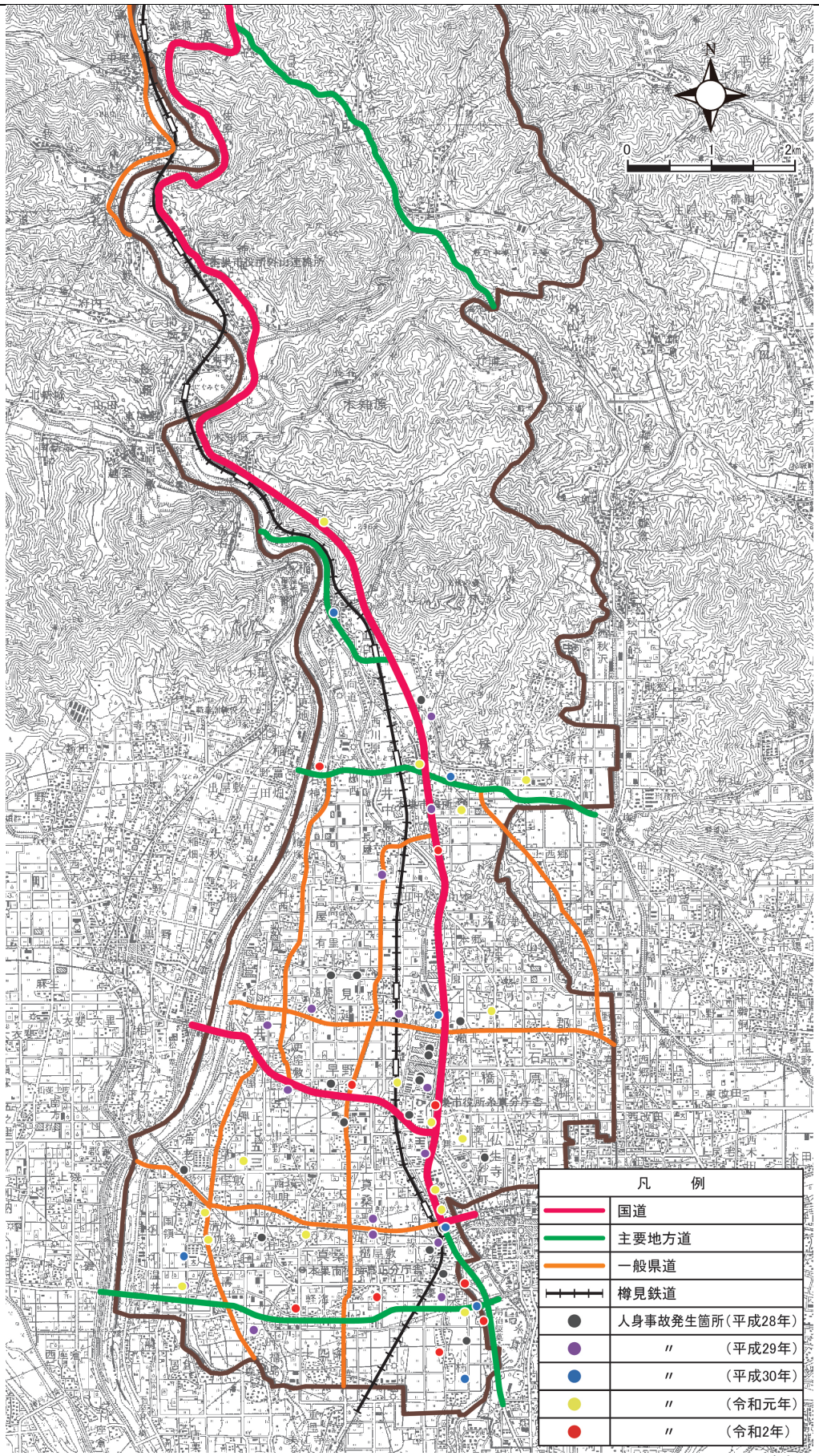


図：地域別の交通事故（人身）の発生状況（歩行者・自転車関連事故件数）



資料：北方警察署

図：交通事故（人身）発生箇所図（自動車対自動車）

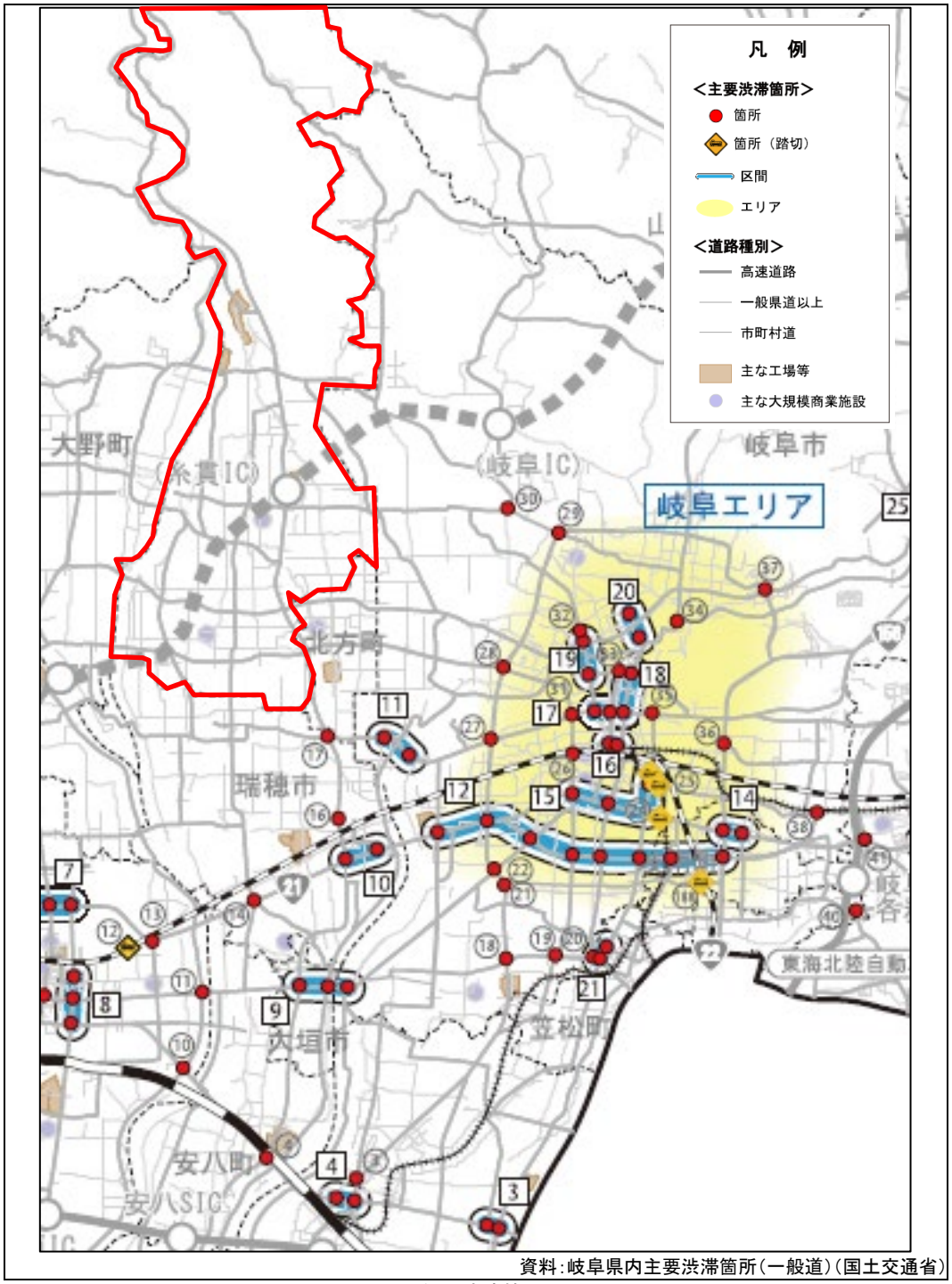


資料：北方警察署

図：交通事故（人身）発生箇所図（歩行者・自転車関連事故のみ）

（６）　市内の主要渋滞状況について

岐阜県内の主要渋滞箇所を確認すると、隣接する瑞穂市や岐阜市には主要渋滞箇所が存在する一方で、本市では現在主要渋滞箇所はみられません。



資料：岐阜県内主要渋滞箇所（一般道）（国土交通省）

図：主要渋滞箇所図

※令和5年8月4日時点

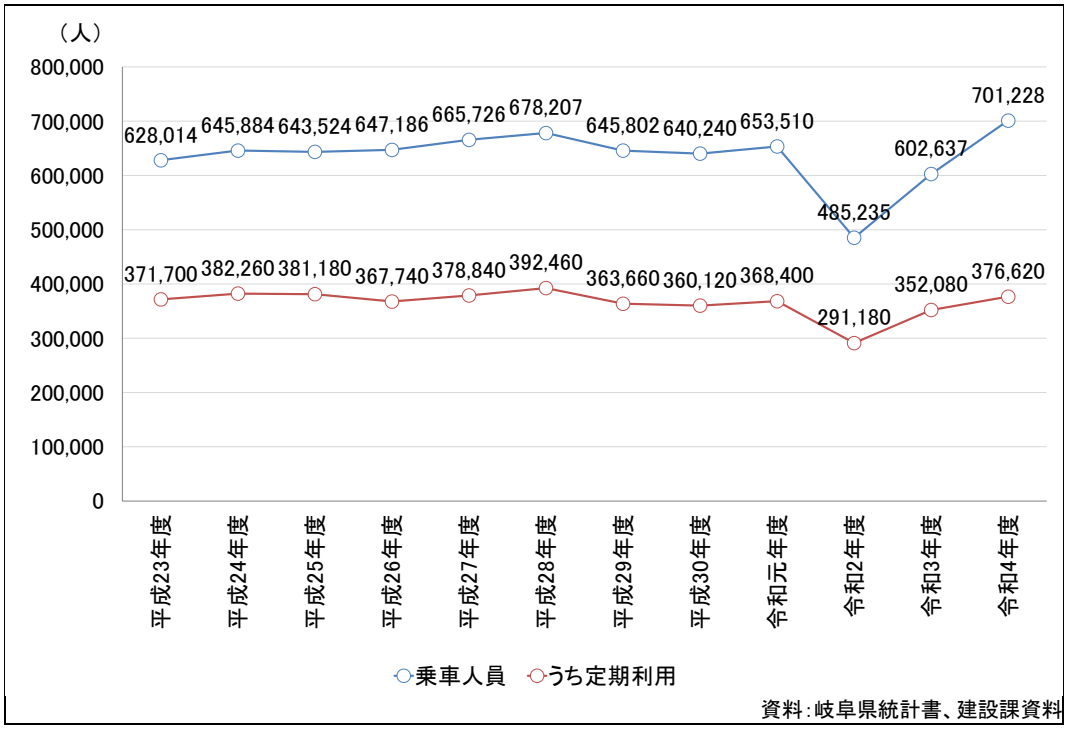
（７）　鉄道

樽見鉄道は市内に駅が12箇所あり、1日あたりの利用者は約1,900人

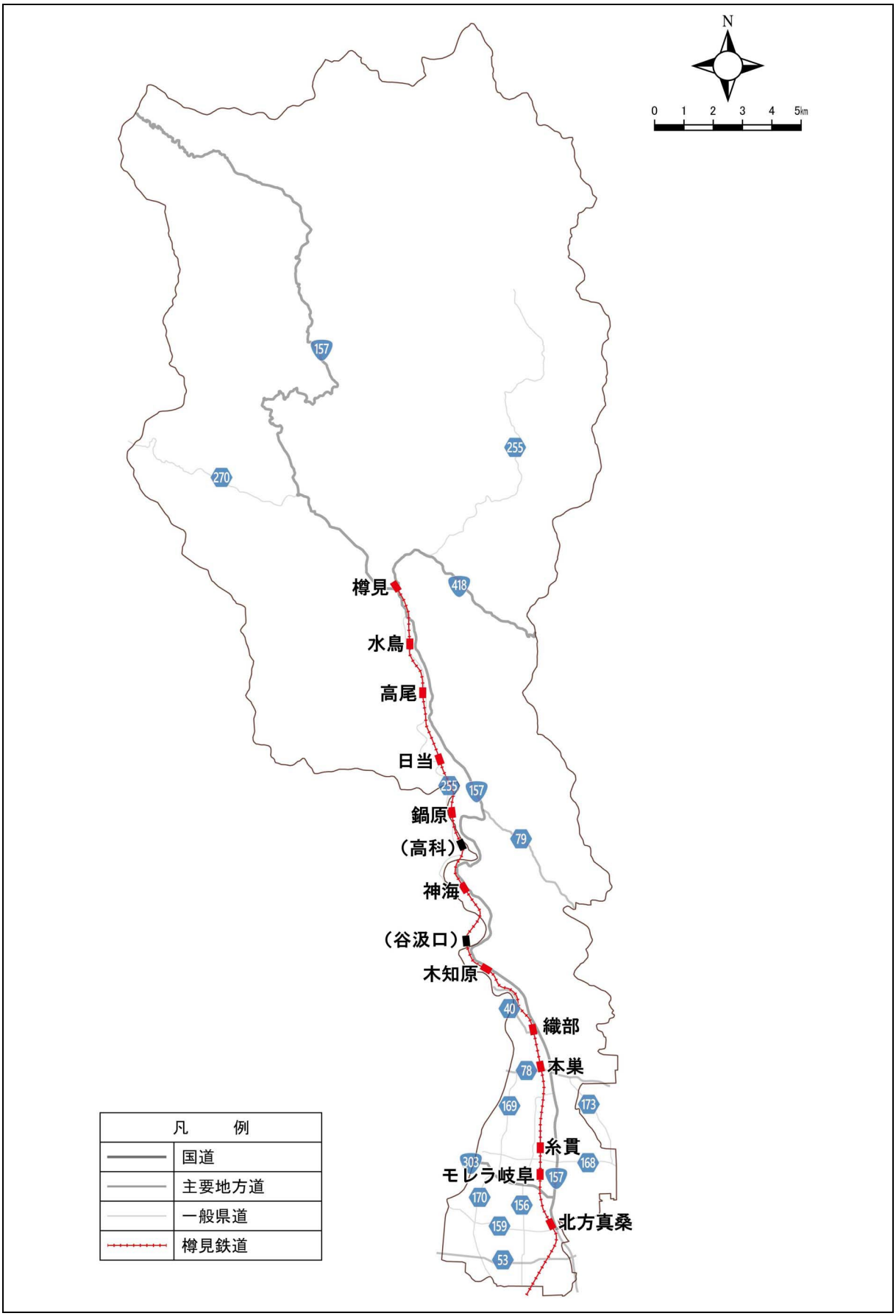
本市の鉄道は、大垣駅から本市の樽見駅を結ぶ樽見鉄道が南北に通っており、その駅の全19箇所のうち市内に駅が12箇所あります。

樽見鉄道の利用者数は、平成23年度から微増傾向にありますが、平成28年度を境に微減傾向にあり、令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少しています。令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向であり、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準を超え、令和4年度の樽見鉄道の乗車人員は年間約70万人で、日平均にすると約1,900人となっています。

沿線には、国立岐阜工業高等専門学校や県立本巣松陽高校などの学校やモレラ岐阜などの商業施設、根尾谷断層や淡墨桜などの観光施設があります。また、本市と大垣市の中心であるJR大垣駅を結んでいるなど、本市にとって重要な公共交通となっています。



図：樽見鉄道利用者数の推移



図：樽見鉄道の路線及び市内の駅

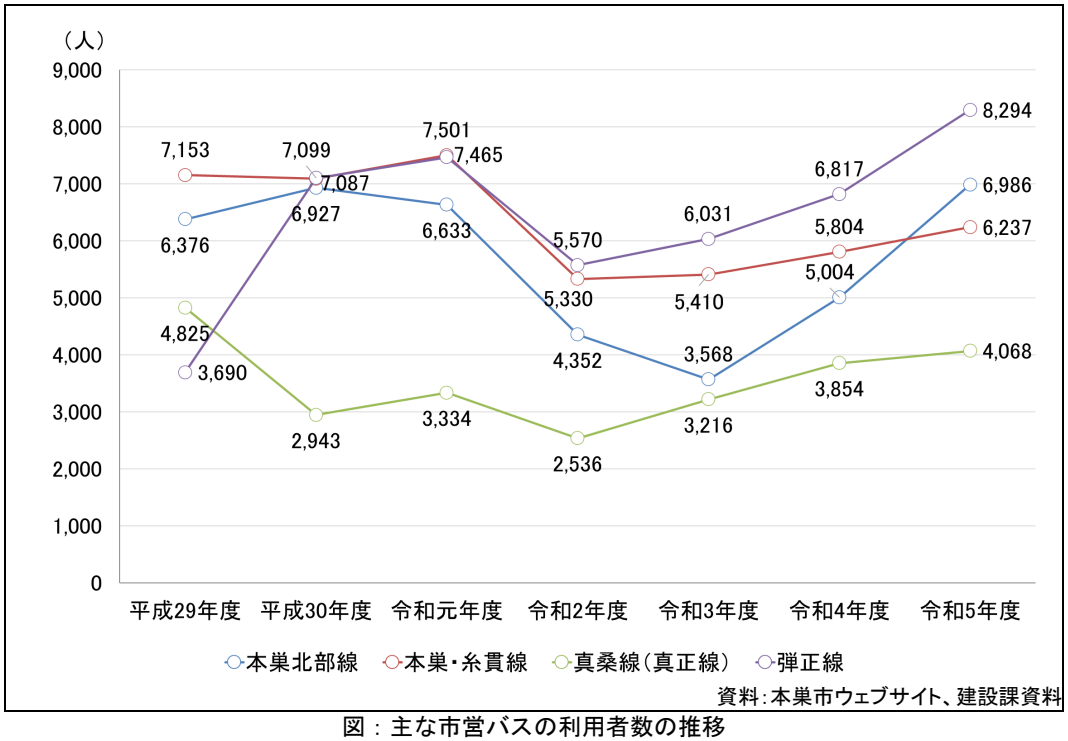
（８）　バス

岐阜バス・市営バスが運行、市営バス利用者は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少したが近年回復・増加傾向

本市のバスは、岐阜バスが「黒野線」「北方河渡線」「岐阜高専線」「大野忠節線・モレラ忠節線」「真正大縄場線」「大野穂積線」「西郷線」の7路線、市営バスが「本巣北部線」「本巣・糸貫線」「弾正線」「真桑線」「根尾宇津志線」「根尾能郷線」「根尾松田・奥谷線」の7路線が運行しています。

市営バスは、平成29年年9月1日にルート及びダイヤが改正され、本巣･糸貫･真正地域のバスは、「本巣北部線」「本巣・糸貫線」「弾正線」「真桑線」に再編されました。なお、根尾地域の市営バスは平成27年4月1日にルート及びダイヤが改正され、現在、「根尾宇津志線」「根尾能郷線」「根尾松田・奥谷線」で運行しています。

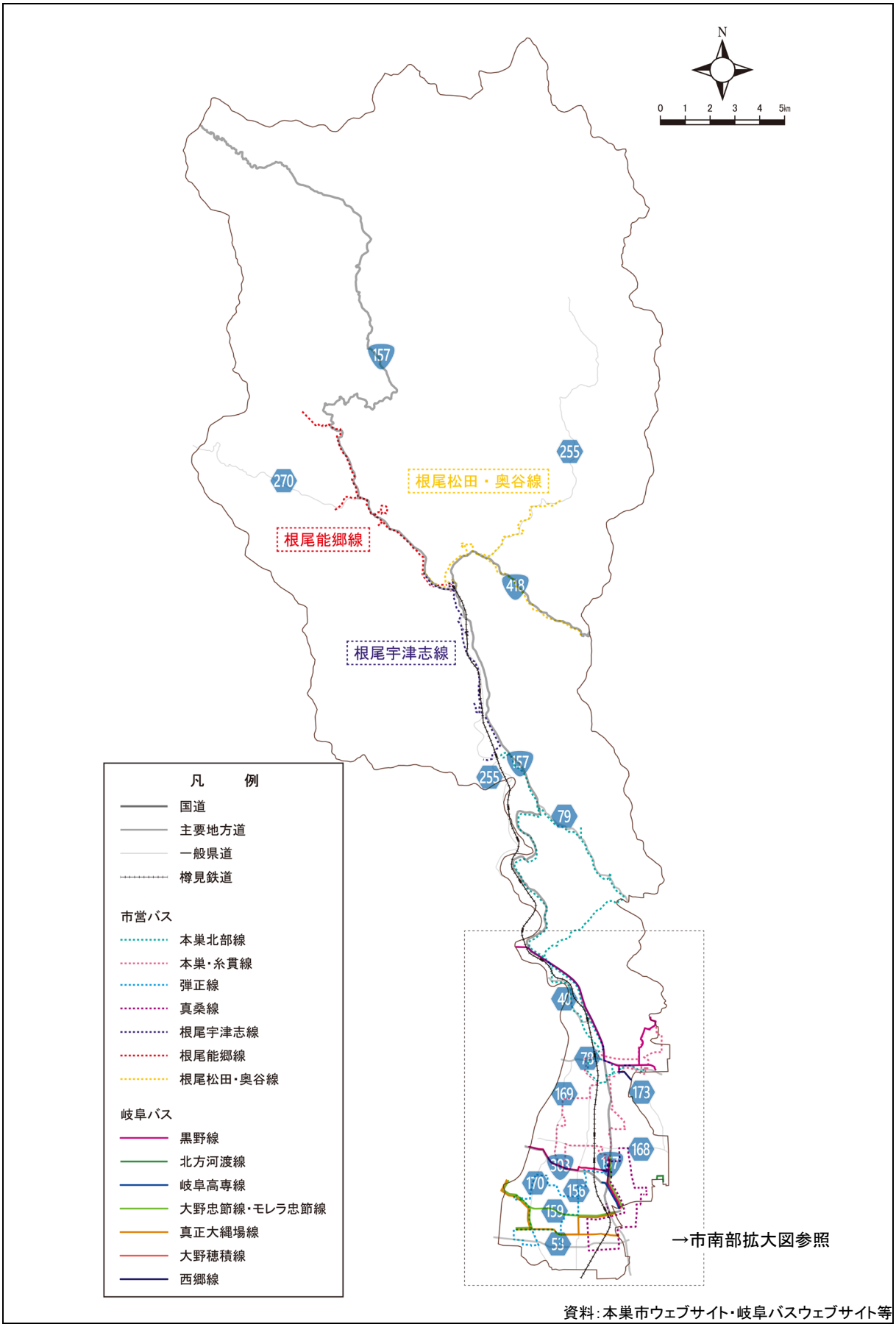
主な市営バスの利用者数は、全体として新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年度以降大きく減少していますが、近年増加傾向であり、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に戻りつつあります。



資料：本巣市ウェブサイト、建設課資料

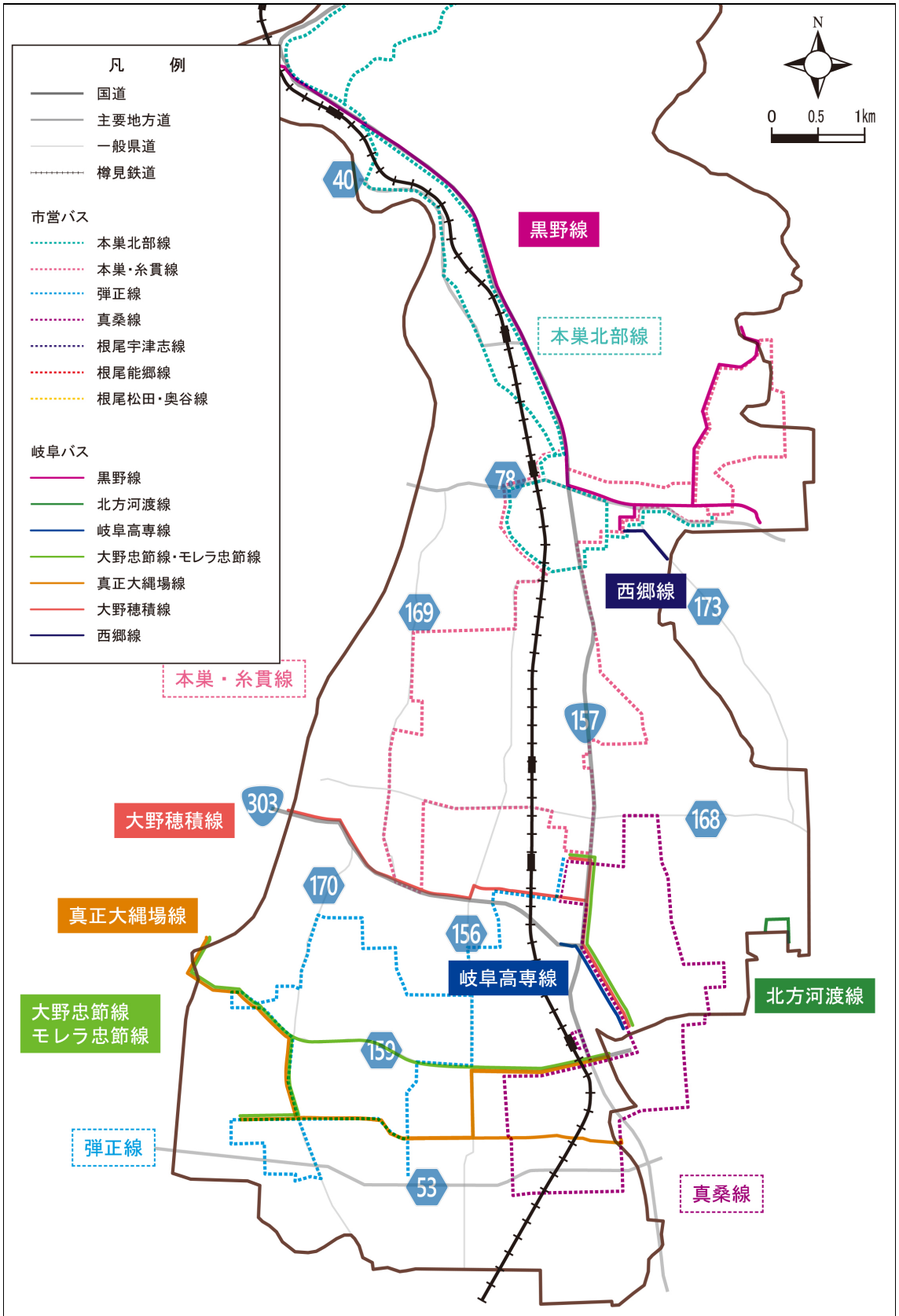
図：主な市営バスの利用者数の推移

※令和5年度の数値は、令和5年4月～7月の利用者数の前年度比をもとに算出した予測値である。



資料：本巣市ウェブサイト･岐阜バスウェブサイト等

図：本市のバス路線（市全体）



資料：本巣市ウェブサイト・岐阜バスウェブサイト等

図：本市のバス路線（市南部拡大）

２－４　将来都市像の把握

（１）　本巣市第2次総合計画

策定年	基本構想：平成28年3月 後期基本計画：令和3年3月	目標年	令和7年度

重要プロジェクト

重点プロジェクト1　住みやすく、利便性の高い快適な都市基盤の充実
重点プロジェクト2　地域資源を生かした、積極的な産業の振興
重点プロジェクト3　生まれて育ち、学び、活躍できる環境の充実
重点プロジェクト4　心を通わせながら支え合う安全・安心の取組

目指す将来像

自然と都市の調和の中で 人がつながる 活力あるまち・本巣

後期基本計画（道路施策の抜粋）

２．生活環境・安全　～住みやすく安心して暮らせるまち～
（１）快適な生活基盤を備えたまち

施策１　道路

【現状と課題】

●本市は、南北を国道157号が縦断し、国道303号が大野町、揖斐川町方面、国道418号が山県市、関市方面へ通じています。国道から各方面には主要地方道や一般県道が延びており、市民の日常生活や商工業などの産業活動を支えています。

●令和６年度に東海環状自動車道糸貫ICが供用予定であり、供用後は市民の利便性の向上や交流人口の増加、地域の活性化が期待される一方、交通量の増加による渋滞の発生が懸念されることから、アクセス道路の整備が求められます。

●また、日常的に利用される生活道路の改良や維持管理をしていますが、幅員の狭い道路も多く、歩行者が安全に通行できる歩道の確保や緊急車両の通行に対応できる道路への改良要望も多く、さらなる対応が求められています。

関連データ

■市道の状況（令和２年３月末時点）　　単位：m

区分	実延長	幅員４m以上の道路	幅員４m未満の道路
１級市道	40,021	34,822	5,199
２級市道	52,041	33,042	18,999
その他市道	589,068	179,725	409,343
総計	681,130	247,589	433,541

資料：建設課

【施策の基本方針】

東海環状自動車道糸貫ICの供用に伴い、アクセス道路や幹線道路など利便性と産業活動に寄与する道路整備を促進します。

また、市民が安全に通行でき、円滑に往来することができるよう、道路や橋梁の適切な維持管理を行います。

【主要施策と主な事業】

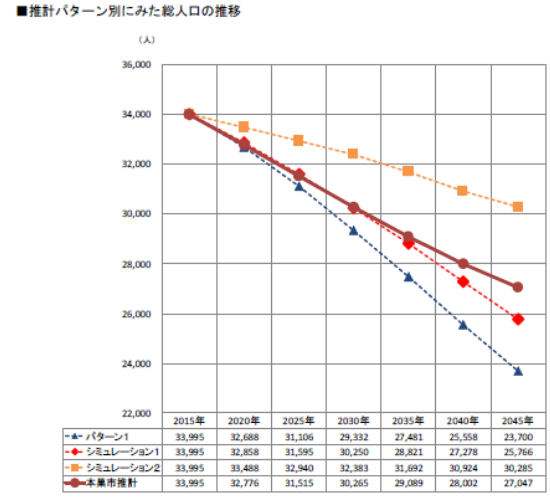
（１）東海環状自動車道とアクセス道路の整備を促進します
（２）幹線道路の整備を推進し、近隣市町とのネットワーク化を図ります
（３）生活道路の整備を進め、安全な利用のための機能を充実します
（４）安心して利用できる道路や橋梁の管理に努めます

（２）　本巣市人口ビジョン・第２期本巣市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年	令和2年3月 （令和4年3月改訂）	目標年	人口ビジョン：令和27年 総合戦略：令和6年度

人口ビジョン

・市では人口減少と少子高齢化が進行し、将来人口は2015年比で約3,000人～10,000人減少



	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
パターン1	33,995	32,688	31,106	29,332	27,481	25,558	23,700
シミュレーション1	33,995	32,858	31,595	30,250	28,821	27,278	25,766
シミュレーション2	33,995	33,488	32,940	32,383	31,692	30,924	30,285
本巣市推計	33,995	32,776	31,515	30,265	29,089	28,002	27,047

○人口推計を踏まえた第２期総合戦略の方向性（人口減少対策、人口減少社会におけるまちづくり）

■安定した雇用の創出　■関係人口と移住・定住者の創出　■子育て世代に関する支援

■暮らしの安全・安心の確保　■魅力あるふるさとづくり

第２期総合戦略（道路施策の抜粋）

基本目標１　安定した雇用の創出

（基本的方向の要約）

・前期計画では、東海環状自動車道の開通に向けた企業誘致や道路整備、観光振興を行った。

・しかし、市内事業者減少と産業への取組みへの低い満足度が課題。

・少子高齢化が一層進む中、東海環状自動車道の整備の機会を捉えた企業誘致や雇用創出をさらに推進するため、更なる基盤整備や産業振興、雇用創出に取り組む。

【具体的な施策】

①東海環状自動車道の開通を見据えた企業誘致

東海環状自動車道の整備と糸貫IC の開通を見据え、優良企業の誘致を図ります。誘致にあたっては、既存の工業団地周辺やインターチェンジ周辺に新たな工場適地候補地を確保するとともに、インターチェンジからのアクセス道路の整備を進めていきます。

▸主な事業（道路事業を抜粋）

○長良糸貫線道路整備事業【継続】

本路線は、岐阜市から本市屋井地内に至る都市計画道路であり、東海環状自動車道糸貫IC へのアクセス道路としての機能も有する重要な路線です。本路線の整備により、東海環状自動車道のストック効果を、市内に広げると共に、交通の安全を確保します。

KPI（累計）▸ 整備率令和元（2019）年度：50% → 令和６（2024）年度：100%

○市道真正1007 号線整備事業【新規】

本路線は、浅木地内から主要地方道岐阜関ケ原線への接続道路であり、産業誘導地区へのアクセス道路としての機能も有していることから、交通量の増加が予想されます。小学校、幼児園、大型商業施設等が近接することから、歩道設置を含めた道路整備を行い交通の安全を確保します。

KPI（累計）▸ 整備率令和元（2019）年度：—% → 令和６（2024）年度：100%

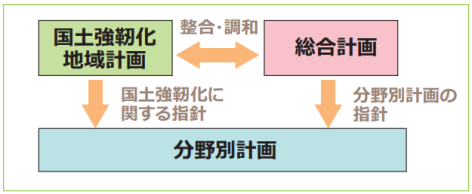
（３）　本巣市国土強靭化地域計画

策定年	令和3年3月	目標年	令和7年度

計画の位置づけ

本計画は、強靭化に関する施策を総合的かつ計画的に進めるための指針として策定するものであり、災害リスクごとに対策を定めたものではなく、あらゆるリスクを見据えて、いかなる事態が発生しようとも最悪の事態に陥ることを避けるため、強靭な社会を事前に作りあげていく指針として策定するものである。

本計画は、市の行政運営を計画的に進めるための最上位計画である本巣市第2次総合計画と整合・調和を図り、本巣市地域防災計画等の各種分野別計画の国土強靭化に関する指針となる計画として位置づけるものである。



強靭化の推進方針（道路施策の抜粋）

(1) 交通・物流 ～交通ネットワークの強化～

【幹線道路、東海環状自動車道IC アクセス道路整備】

・南海トラフ巨大地震の発生が危惧され、名古屋圏のゼロメートル地帯に位置する中枢機能のバックアップが期待される。そのため、道路の代替性や多重性の観点を踏まえつつ、東海環状自動車道等の整備に合わせてアクセス性の強化を図る。また、広域的かつ高規格の幹線道路を軸とした、市内の幹線道路ネットワークの構築及び本巣市道路網整備計画を推進する。

【道路ネットワークの確保】

・風水害、地震後も生命に関わる物資の供給や救援活動に支障が生じないよう、最低限、緊急車両が通行できる機能を確保する必要がある。そのためには、防災拠点を結ぶ緊急輸送道路の橋梁の長寿命化耐震化等を推進していく。また、緊急輸送道路等の確保と共に、それに繋がる幹線道路等の整備についても、必要性等を勘案し、橋梁の長寿命化、耐震化等災害に備えた対策を進める。

【道路整備・狭あい道路解消】

・幅員の大きな道路は、火災の延焼防止に効果があることから、未整備の都市計画道路等の整備を促進する。

・安全で安心な街づくりのために、また、緊急車両等の通行に妨げがないよう狭あい道路の整備を促進する。

【無電柱化対策】

・電柱等の倒壊から緊急輸送道路等を確保するため、必要性等を勘案し、占用制限や無電柱化の整備をする。

【道路における大雪対策】

・大雪等の際、早期に通行の確保を図るため、除雪体制の強化及び路面状況等の監視体制の強化を図る。また、市内の主軸道路を管理する県との連携を密にする。

【道路啓開の迅速な実施】

・発災時に「本巣市地域防災計画」にある「啓開作業の実施」に基づく対応が確実かつ迅速に実施できるよう、関係機関と連携した訓練を継続的に実施する。

指標名（KPI）	〈実績値〉R1 末	〈目標値〉R7
狭あい道路整備件数	12 件	17 件
長良糸貫線道路整備事業整備率	50%/累計	100%/累計 （R4 末完成）
市道糸貫 0007 号線整備事業整備率	65%/累計	100%/累計 （R4 末完成）
市道真正 1007 号線整備事業整備率	3%/累計	100%/累計 （R5 末完成）
市道真正 1069 号線整備事業整備率	0%/累計	100%/累計 （R5 末完成）

(2) 国土保全 ～河川、砂防、治山等対策～

【急傾斜地及び道路法面の崩壊対策】

・集中豪雨等による土砂災害への予防対策として、ハード・ソフト一体となった土砂災害対策を推進していく。県においては、地域特性を踏まえた総合的な土砂災害対策を計画的に進められており、その一部である急傾斜地及び道路法面の崩壊による災害防止を、県と連携し計画的に事業を推進する。

(4) 都市・住宅／土地利用 ～災害に強いまちづくり～

【土地区画整理事業等の促進】

・土地区画整理事業・地区計画等を促進することにより、狭あい道路の解消を行い、火災の延焼防止等、都市防災機能の向上を図る。

(8) 行政機能 ～公助の強化～

【広域連携の推進】

・広域避難や県境道路の整備、災害時の広域応援体制の強化や帰宅困難者対策など、広域的に取り組むべき課題について、県、隣接市町との連携の強化を図る。また、災害時広域受援計画の策定を進める。

(12) メンテナンス・老朽化対策 ～社会インフラの長寿命化～

【道路施設の維持・長寿命化対策】

・高度成長期以降の、集中的な道路整備に伴い、多数の橋梁や道路舗装の老朽化や劣化の進行が見込まれる中、ライフサイクルコストの縮減、修繕時期の分散化を図るため「本巣市橋梁長寿命化修繕計画」や「道路舗装長寿命化修繕計画」を策定し、計画的に修繕工事を進めている。

引き続き予防保全的な対策を進め、健全な道路ネットワークを維持する。

指標名（KPI）	〈実績値〉R1 末	〈目標値〉R7
主要道路 10 路線の舗装修繕整備率	0%/累計	100%/累計

（４）　本巣市都市計画マスタープラン

策定年	平成30年2月	目標年	令和7年度

本巣市の将来像

自然と都市の調和の中で 人がつながる 活力あるまち・本巣

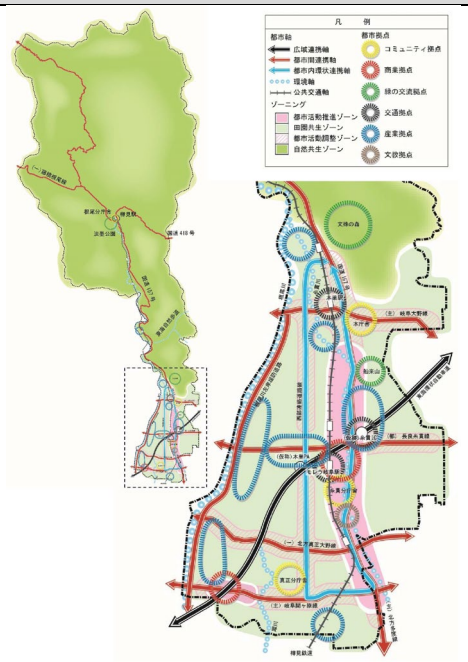
まちづくりの目標

目標①：活力を創造するまちづくり
- インターチェンジを活用した企業誘致による新たな産業の創出
- 広域ネットワーク形成による既存企業と連携した活力の向上

目標②：快適に暮らせるまちづくり
- 適正な土地利用の規制・誘導による集約型都市構造の維持
- 道路ネットワークの形成と生活基盤の充実による快適性の向上

目標③：魅力的な自然に囲まれた安全･安心なまちづくり
- 豊かな自然や歴史文化資源の保全・活用による魅力の向上
- 自然災害に強い防災・減災まちづくりの推進

将来都市構造



図：都市構造図

道路・交通に関する方針（抜粋）

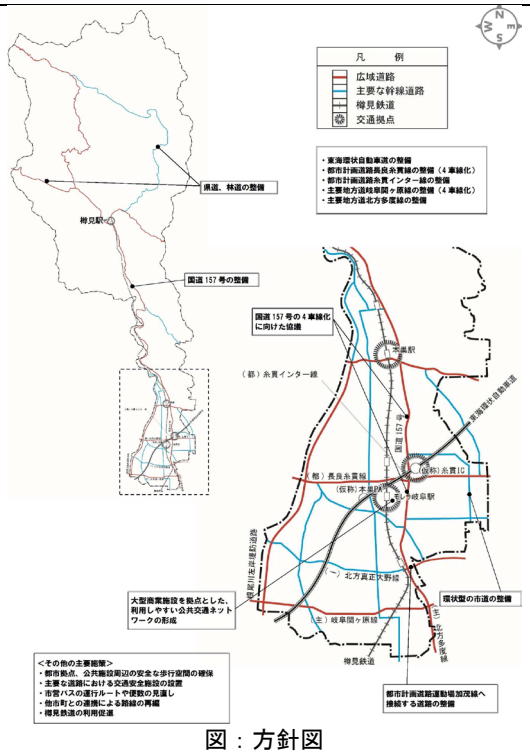
地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり

①広域道路等の整備・改良
- 東海環状自動車道及び糸貫ICの早期開通
- 国道157号の改良・4車線化
- （都）運動場加茂線(北方町)への接続
- （都）長良糸貫線や（都）糸貫インター線の整備及び（主）岐阜関ヶ原線の4車線化の早期完成
- 市北部の県道や林道の整備

②主要な幹線道路の整備・改良
- 国道157号と（都）長良糸貫線を結ぶ環状型の市道の改良
- （主）岐阜関ヶ原線などの近隣市町と結ぶ幹線道路の整備
- 災害に強い交通環境の実現
- 安全で円滑な交通の確保

③利用しやすい快適な道路の整備

④鉄道・バス等の公共交通の充実



図：方針図

（５）　本巣市地域公共交通計画

策定年	令和2年6月	目標年	令和7年度

目指すべき将来像

人がつながる活力あるまち・本巣を実現するための地域公共交通ネットワークの構築

計画の目標

■目標１：地域の特性に応じた地域公共交通の整備

・各地域の特性や多様なニーズに応じた地域公共交通を整備し、市民の移動手段を確保

・鉄道やバスといったサービスではカバーしきれないエリアや高齢者などの移動制約者に対し、タクシーを活用し移動手段を確保

■目標２：わかりやすく、使いやすい地域公共交通環境の整備

・利用方法や運賃など利用するための基本的な情報をわかりやすく提供

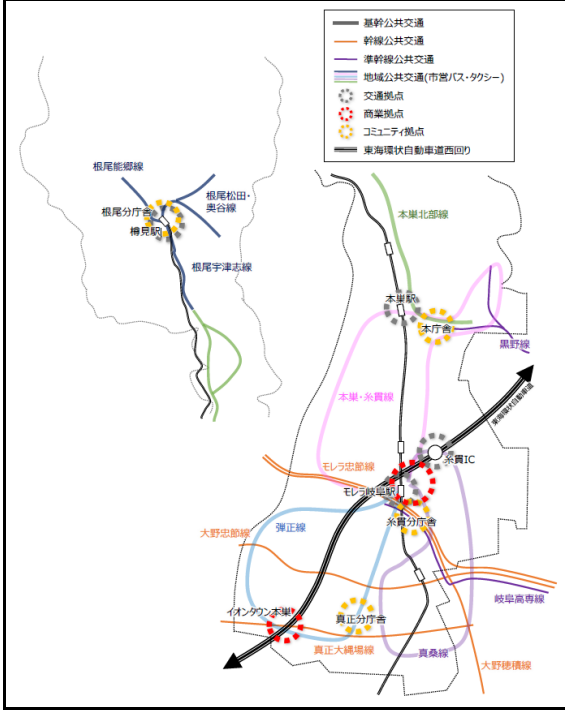
・モレラ岐阜の乗り継ぎ機能を強化し、各公共交通機関が連携することで、より使いやすい地域公共交通の構築

■目標３：持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

・樽見鉄道、岐阜バス、市営バスの運行を維持していくための、市による一定の運行経費の負担

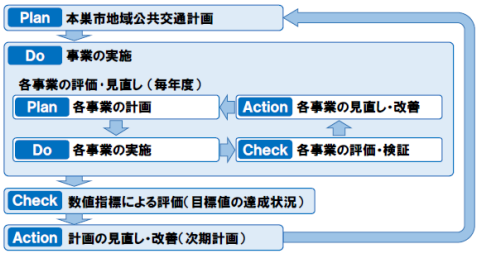
・地域公共交通の利用促進による、利用者数の増加

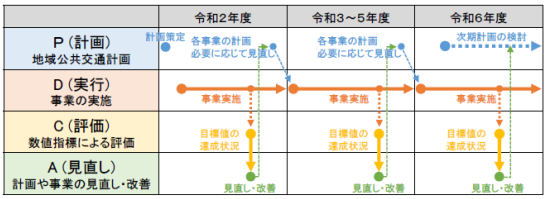
将来の地域公共交通ネットワークイメージ



実施スケジュール・実施体制・評価スケジュール

事業		2020	2021	2022	2023	2024	2025	実施主体
市営バスに関する事業								
様々な媒体を活用した市営バスのPR	車両自体を広報媒体としたPR			常時実施				市
	主要施設におけるデジタルサイネージ		場所の選定・協議		情報の更新・維持管理			市・施設管理者・交通事業者
	SNSによるPR			常時実施				市
カバーエリアの拡大	フリー降車区間の拡大		対象区間の選定・実証実験		実験結果を踏まえて本格運行の是非を判断			市
	停留所の増設			実験後必要に応じて対応				市
タクシーの活用			運行開始		継続実施			市・交通事業者
路線バスに関する事業								
大野穂積線のダイヤの見直し			利用状況を見ながら周辺市町と協議					市・周辺市町・交通事業者
大野穂積線の新規系統の導入			利用状況を見ながら周辺市町と協議					市・周辺市町・交通事業者
快速便の協議			利用状況を見ながら周辺市町と協議					市・周辺市町・交通事業者
利用啓発	近隣市町との広域連携			常時実施				市
樽見鉄道に関する事業								
運営支援の継続				継続実施				市
年間パスポートの導入			新規導入		継続実施			交通事業者
樽鉄シルバー会員の登録促進				常時実施				市・交通事業者
イベント列車の充実				継続実施				交通事業者
地域協働による無人駅の管理				継続実施				交通事業者
地域公共交通ネットワークに関する事業								
乗継情報等の提供の周知				常時実施				市
既存駐車場の有効活用				関係者との協議				市・施設管理者
モレラ岐阜のバス停留所の移設				関係者との協議				市・施設管理者
デマンド交通の検討				次期計画で検討				市
その他事業								
高齢者支援	高齢者タクシー利用助成事業			継続実施				市
	運転免許自主返納高齢者支援事業			継続実施				市
その他福祉政策との連携				継続実施				市・施設管理者
観光政策との連携				継続実施				市・施設管理者
出前講座の開催				継続実施				市・施設管理者





（６）　本巣市景観計画

策定年	平成27年3月

景観づくりの目標（将来像）

ほっとして、元気を感じる景観のあるまち

～雄大な自然、農村の原風景、特色あるまちの顔が織りなす美しい景観づくり～

景観づくりの基本方針

基本方針１：市民が誇る豊かな自然と調和した潤いと親しみのある景観づくり

- 豊かな自然の保全
- 美しい農地・里山景観の保全
- 特徴的な自然・樹木の保全

基本方針２：市民が愛着を持って暮らせる住み心地のよい景観づくり

- 地域の景観と調和した良好な市街地景観の創出
- 周辺の緑と調和した農村集落の保全
- 本巣市らしい多彩な景観資源の保全と魅力化

基本方針３：市民・事業者・行政の協働による景観づくり

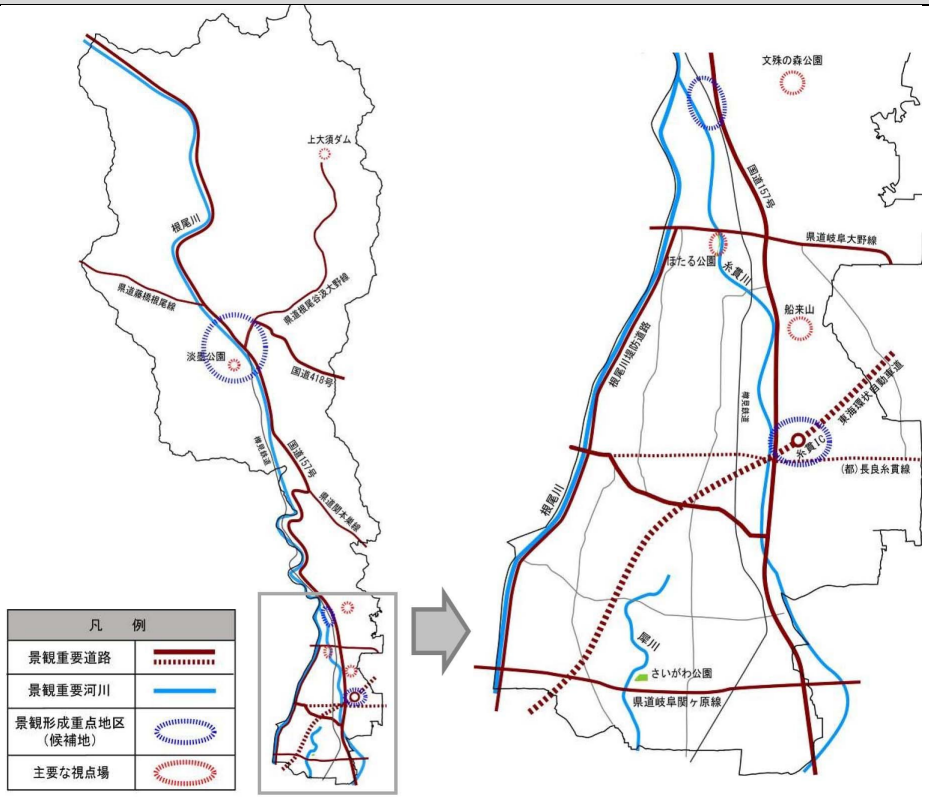
「道」に関する景観づくりの方針

基本方針：地域の個性豊かな風景や魅力的な表情の変化を楽しめる景観づくり

景観づくりの方針

- 周辺景観との調和に配慮した緑豊かな道路空間の創出
- 市のまちづくりを考慮した美しい景観整備（「淡墨街道」、「やまぼうし街道」等）
- 道路付属物（標識、街灯等）における景観的統一性の確保
- 道路の役割に配慮した景観整備（東海環状自動車道の桁下空間の修景・緑化等）

景観形成重点地区及び景観重要公共施設の候補



図：候補地

（７） 本巣市公共施設等総合管理計画

策定年	平成29年3月 （令和4年3月改訂）	計画期間	令和28年度

対象施設

一般会計及び特別会計で所有又は管理する行政財産及び普通財産のうち、一定の面積（100 ㎡）以上の建築物を有する施設のほか、都市基盤を形成する道路、橋梁、公園・緑地、上下水道（管路）、上下水道施設及びごみ処理施設。

基本方針

基本方針１ 安全・安心な公共施設を市民に提供

基本方針２ 適切な改修・補修で、公共施設に係るコストを平準化

基本方針３ 施設の再編や複合化により、公共施設の総量を削減

道路の現状・課題・方針

【現状】

〇道路は、市道・林道・農道が存在し、幹線道路から生活道路まで利用形態及び利用率は多種多様です。

〇南北に縦断する国道157号を機軸とし、これにつながる国道303号や主要地方道があり、接続する幹線道路等は朝夕の時間帯には渋滞が発生しています。また、災害時は国道の迂回路となっている林道があります。

〇東海環状自動車道糸貫ICへ通じる都市計画道路の計画があります。

〇舗装や擁壁等の老朽化が進んでいます。

↓

【課題】

①国・県道及び幹線市道を整備し、幹線道路のネットワーク化を図る必要があります。また、生活道路の整備については、安全性を考慮した道路が必要です。

②既存道から東海環状自動車道のアクセス道路としての調整が必要です。

③維持補修に多額の費用がかかるため、事後保全的な修繕しかできていない状況にあるため、計画的な予防保全が求められます。

↓

【方針】

①本巣市幹線道路整備計画に基づき整備します。

②本巣市の将来像を踏まえた上で、社会情勢の変化を考慮した道路網の再構築を検討します。

③リスクベースメンテナンスの考え方を取り入れ、維持補修に係る財源の平準化を図ります。また、社会基盤メンテナンス・エキスパート等を養成し、職員による点検・診断の充実に努めます。主要な路線については、市が定める点検実施要領に基づき、日常パトロールによる点検を実施します。また、メンテナンス・サポーターを委嘱し、早期に施設の状況を把握することで、施設の重要性や特性等も考慮した予防保全型の維持管理を実施します。林道については、林業の成長産業化と森林の適切な管理の両立を目指し、路網整備の推進に取り組みます。集落と集落を結ぶ基幹林道や災害時に国道の迂回路となる林道は、日常パトロールによる点検を実施し、市道と同様に予防保全型の維持管理を実施します。

（８）　県土1700km骨格幹線ネットワーク構想

策定年	平成19年3月	目標年	ー

主要骨格幹線ネットワーク（1,261km）

南北軸を形成する主要骨格幹線道路（483km）

- 東海北陸自動車道、国道22号、国道41号、国道156号

東西軸を形成する主要骨格幹線道路（368km）

- 名神高速道路、中部縦貫自動車道、中央自動車道、国道19号、国道21号、国道158号、小松白川連絡道路

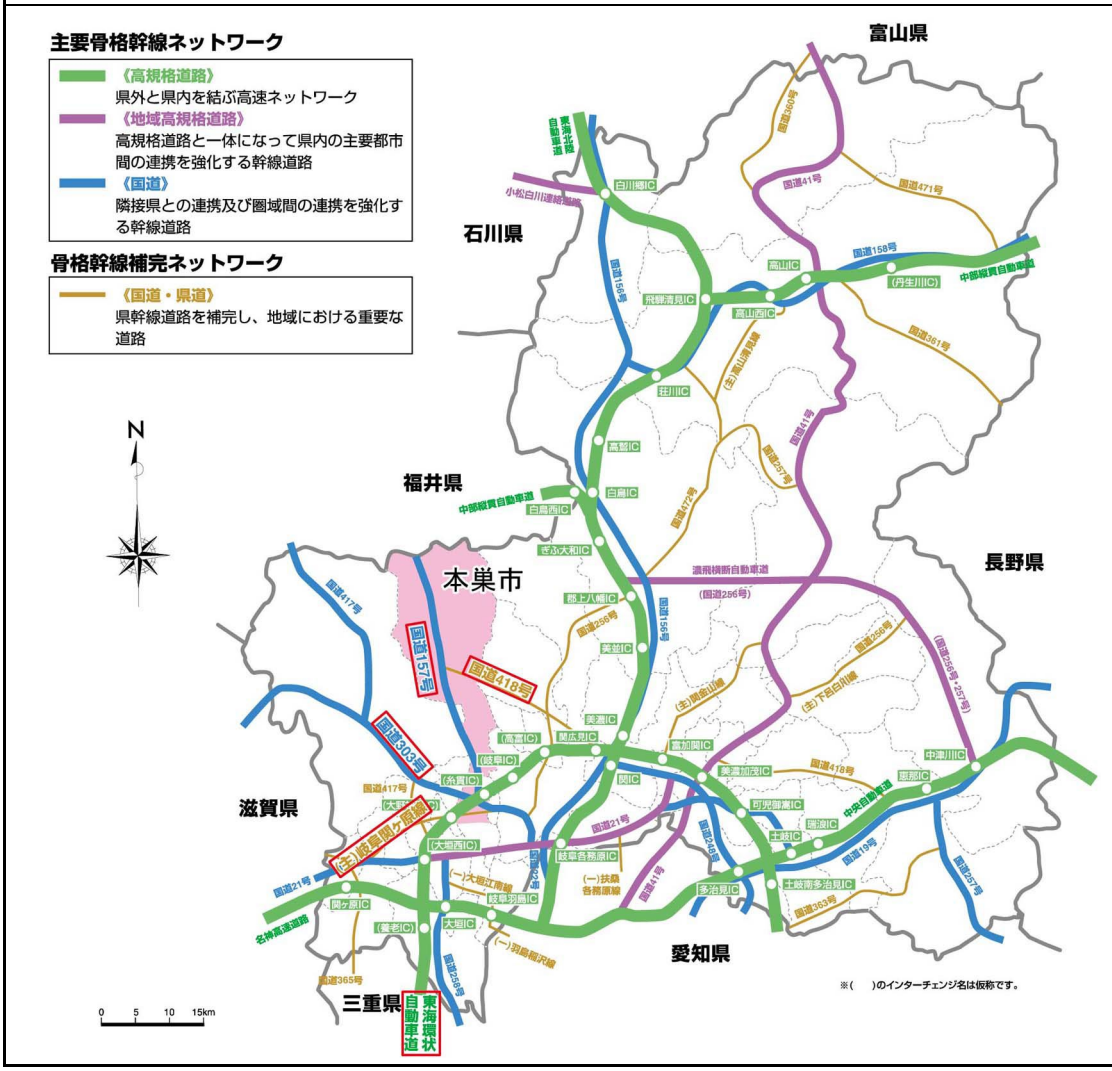
広域交通体系を形成する放射環状道路（410km）

- **東海環状自動車道**、濃飛横断自動車道、**国道157号**、国道248号、国道257号、国道258号、**国道303号**、国道417号

骨格幹線補完ネットワーク（459km）

骨格幹線ネットワークを補完する道路

- 国道256号、国道360号、国道365号、国道417号、国道471号、国道472号、(主)高山清見線、国道257号、国道361号、国道363号、**国道418号**、**(主)岐阜関ヶ原線**、(一)大垣江南線、(一)羽島稲沢線、(一)扶桑各務原線、(主)関金山線、(主)下呂白川線



（９）　岐阜県交通安全計画（第10次）

策定年	令和3年7月	目標年	令和7年度

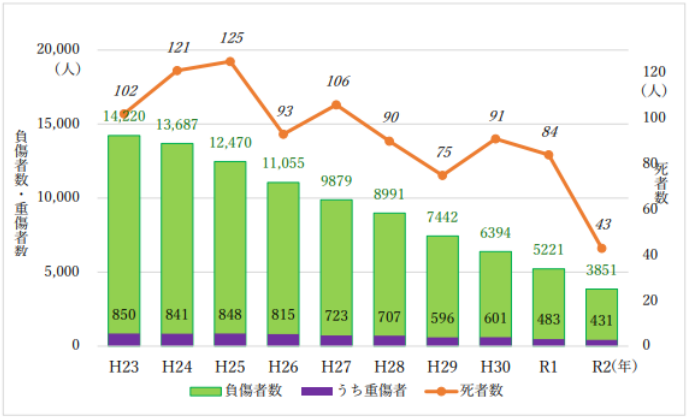
数値目標

令和7年までに

- 交通事故による年間の24時間死者数を60人以下
- 交通事故による重傷者数350人以下

交通事故死者数、負傷者数（うち重傷者数）の推移

【岐阜県警察資料】



Ⅱ　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備（要約）

・これまで、生活道路におけるゾーン30など対策の推進に一定の事故抑止効果が確認されている。

・今後は、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路との機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組む。

・少子高齢化が一層進展する中で、誰もが安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備の強化を図る。

・交通需要マネジメント(TDM)、高度道路交通システム(ITS)を推進する。

２－５　主要プロジェクトの把握

（１）　東海環状自動車道整備

事業主体	国土交通省

概要

中京圏の発展を支える環状ネットワーク

国道４７５号東海環状自動車道は、愛知県、岐阜県、三重県の３県に跨る延長約153kmの高規格道路。

東名・名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、新東名、新名神高速道路の５本の放射状道路を連結します。中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、企業活動の向上、物流の効率化、観光活性化等の様々なストック効果が発揮されています。

事業区間・整備状況

資料：中部地方整備局パンフレット

（２）　本巣市新庁舎建設工事

事業主体	本巣市

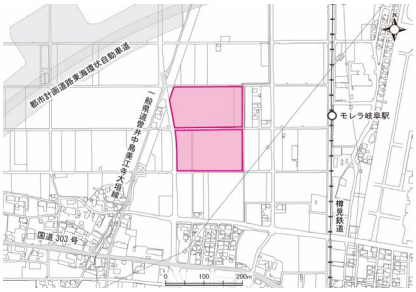
概要

自然と共生し、まち、ひと、くらしをつなぐ交流の場

能郷白山などを水源とした清流・根尾川流域を市域にする本巣市は、春は淡墨桜、夏はアユやホタル、秋は富有柿や山々の紅葉、冬には雪景色といった四季折々の風景など豊かな自然に恵まれたまちです。

本計画は周囲の豊かな自然を取り込み、「まち」「ひと」「くらし」をつなぐことで、まちの新たな核となり、まちに安心安全な暮らし、緑の潤い、豊かな賑わいを与えるシンボルとなる計画を目指します。

そこで、まちに多くの資源を提供し、人々の暮らしを支え、災害からまちを守り、自然や人との交流の場となっている里山のような庁舎をここに計画します。

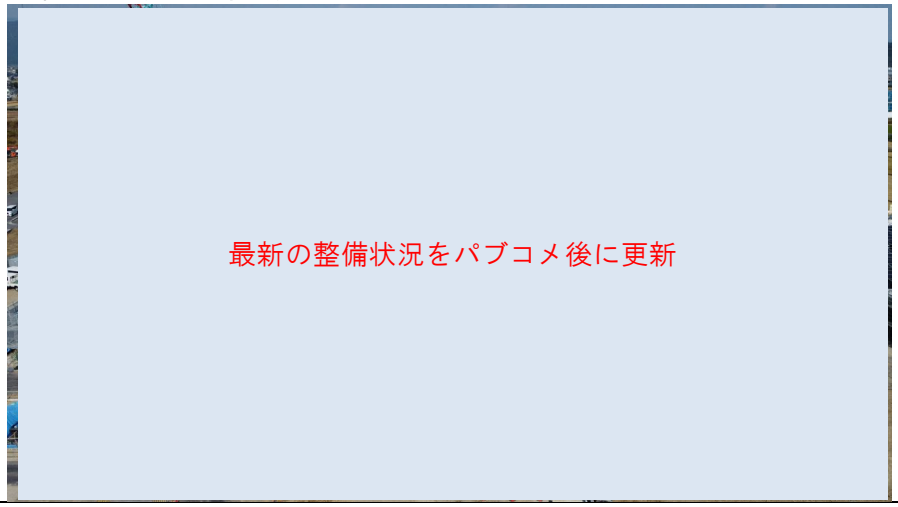


■計画地　：岐阜県本巣市早野字春日浦地内
■敷地面積：約30,000㎡
■用途地域：特定用途制限地域「幹線道路沿道地区Ⅱ型」
■防火地域：指定なし
■建蔽率　：60%
■容積率　：200%

整備イメージ・整備状況

〈整備イメージ〉

〈整備状況（令和6年●月●日時点）〉



２－６　交通課題の整理

これまでに整理した本市における現状や将来都市像より、以下の4つが本市の都市交通の課題として挙げられます。

課題Ⅰ：人口減少、少子高齢化社会に対応した都市交通の構築

本市の人口は減少に転じ、少子高齢化の進展が見られています。このため、今後、少子高齢化社会に対応したまちづくりを進めるため、自家用車を軸とした従来の都市交通体系の再構築に加え、自家用車を利用しない高齢者や子どもなどの交通弱者の移動を支援する都市交通の構築が必要です。また、市の活力を維持していくためには、定住人口の確保が必要であり、魅力的なまちとしていくため、景観面に配慮した道路整備が必要です。

課題Ⅱ：地域活力の向上に資する幹線道路網の形成

今後、地方分権が進むとともに、自治体の自立も求められており、本市が自立した行政運営を行っていく必要があります。そのため、幹線道路の整備を進め地域活力を向上し、商業や工業を発展させ、財政的な安定と市民の雇用の場を確保することが重要です。

特に本市においては、東海環状自動車道の整備が進められており、糸貫ICが設置される予定で、令和6年度開通予定となっています。東海環状自動車道の整備により広域アクセスが飛躍的に向上することから、そのインパクトや新たな需要を活かし、周辺のまちづくりや工業団地の開発をはじめとした商工業及び観光の活性化や地域活力の向上を図るための幹線道路網の形成が必要です。また、本市は新庁舎の移転整備を進めており、令和6年度中に供用開始の予定です。新庁舎の移転に伴い、人々の行動パターンが変容し新たな交通需要が生まれることが予想され、新たに生まれる交通需要を活かし地域の活性化につなげる道路網を形成することが必要です。

課題Ⅲ：円滑な交通の確保

東海環状自動車道と糸貫ICの整備に伴い、県や周辺市町村をまたぐ広域的な交通がさらに活発になることが予想され、その影響は市内交通にも及ぶことが予想されます。そこで、広域・地域間・地域内の交通が一体的に連携した道路網を形成する必要があります。

また、現在本市には国が指定する主要渋滞箇所は見られませんが、国道157号や国道303号などの主要道路において潜在的に渋滞が発生しています。また、東海環状自動車道の糸貫ICを通る山県IC～大野神戸IC間の開通（令和6年度）や新庁舎の供用開始（令和6年度中）によって、交通量の増加によるさらなる渋滞の発生が懸念されます。そのため、国道・県道などの主要な道路のみならず、主要市道などの補助幹線の整備や糸貫ICや新庁舎へのアクセス道路の整備等、円滑な移動の確保に資する道路網の形成が必要です。

課題Ⅳ：安心・安全なまちづくりに資する道路網の形成

近年、市内幹線道路の整備が進み、人身事故発生件数は減少傾向にあるものの、歩行者・自転車に関する人身事故発生件数は減少傾向であるとはいえません。市道の歩道設置率については全体で7%にとどまっており、大半の路線・区間で歩道設置が進んでいないことがわかります。そこで、歩行者・自転車に関する人身事故を減らすために、幹線化に向けた整備のみならず歩行者・自転車空間を確保するための道路整備を推進していく必要があります。

また、近年、地震や局地的な大雨による土砂災害や水害などが多く発生しており、災害に強いまちづくりが求められています。このため、避難場所・避難所へのアクセス道路の整備や緊急輸送道路の整備が必要です。

3　将来幹線道路網の設定

3－1　基本方針の設定

これまでに整理した、本市の都市交通の現状の課題や将来都市像の実現に向け、本市の幹線道路網整備の基本方針を以下のとおり設定します。

◎ 人がつながる 活力あるまちをつくる道路網の構築
◎ 人がすみたい 誰もが安心・安全なまちをつくる道路網の構築

上記の基本方針を実現するため、以下の機能を有する幹線道路の整備を進めます。

表：道路機能一覧

道路整備課題	課題解決に必要な道路の機能	該当する道路
①人口減少、少子高齢化社会に対応した都市交通の構築	①-1 歩行者自転車交通を確保する機能	歩行者・自転車交通の発生が見られる小中高等学校にアクセスし、歩行者自転車の安全を確保する必要のある道路。
	①-2 公共交通を支援する機能	鉄道駅へアクセスする道路やバス路線となっている道路など、公共交通機能を強化する道路。
	①-3 環境形成機能	景観計画に基づく景観重要道路（候補）となっている道路や景観形成重点地区（候補地）内の道路。
②地域活力の向上に資する幹線道路網の形成	②-1 産業拠点の中心道路としての機能	都市計画マスタープランなどの上位計画で位置付けている産業拠点等の中心道路や主要なアクセス道路。
	②-2 商業拠点の中心道路としての機能	都市計画マスタープランなどの上位計画で位置付けている商業拠点等の中心道路や主要なアクセス道路。
	②-3 観光・レクリエーションの中心道路としての機能	都市計画マスタープランなどの上位計画で位置付けている緑の交流拠点やもとまるパーク等の中心道路や主要なアクセス道路。
	②-4 新たなまちづくり拠点の中心としての機能	新庁舎や糸貫ICの整備に伴い形成される新たな交流拠点等の中心道路や主要なアクセス道路。
③円滑な交通の確保	③-1 広域交通のアクセス機能	本市と他都市を広域的に結ぶ機能を有し、広域的な交流を促進・円滑化する道路。
	③-2 広域交通を補完する中心道路としての機能	市内の地域間を結ぶ機能を有し、市内の地域間の交流を促進・円滑化する道路。
	③-3 居住地域の中心道路としての機能	都市計画マスタープランなどの上位計画で位置付けているコミュニティ拠点等の中心道路や居住地域における交通を円滑化する道路。
	③-4 交通を円滑化する機能	現在、混雑が見られる道路や交通量の多い道路と平行している道路などで、整備により混雑の緩和が見込まれる道路。

④安心・安全なまちづくりに資する道路網の形成	④-1 交通安全を確保する機能	現在交通事故の発生が多く、整備により安全性が向上する道路。
	④-2 歩行者や自転車利用者の安全を確保する機能	市内の小中高等学校の半径400m※以内に位置する道路等、整備により歩行者や自転車利用者の安全性が向上する道路。
	④-3 延焼遮断機能	市街地や集落内（メッシュ人口密度11人/ha以上）を通過する道路など、火災時に延焼を防ぐことができる道路。
	④-4 避難・救援機能	緊急輸送道路や防災拠点、避難所などへのアクセス道路。

※小中高等学校周辺は特に歩行者・自転車需要が見込まれ、特に歩行者・自転車需要が見込まれる範囲として、都市構造の評価に関するハンドブック（2014年　国土交通省　都市局都市計画課）で定義されている徒歩圏（半径800m）の半分で設定

３－２　将来幹線道路網の設定

（１）　道路の段階構成

本市における将来幹線道路網は、上位計画での位置付け等を踏まえ、道路の段階構成※を考慮し設定します。

※道路の段階構成

道路を幹線道路や区画道路等に区分することで、道路網を構成する各道路の機能分担を明確にし、段階的に連絡することでその機能を発揮するとともに、土地利用計画との整合を図ろうとするもの。本市においては以下のとおり設定します。

表：道路の段階構成と機能（再掲）

種別分類		機能	トラフィック機能	アクセス機能
幹線道路	広域幹線道路	都市の拠点間を連絡し、都市に出入する交通など、広域的な交通を処理する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路。（主に高速道路、国道）	大	小
	主要幹線道路	都市内の各地域と隣接市町間の交通を処理する道路で、都市の骨格を形成する道路。（主に主要地方道）		
	地域幹線道路	都市内の各地域間の交通を円滑に処理する道路で、地域の骨格を形成する道路。（主に一般県道、市道等）		
	補助幹線道路	広域幹線道路、主要幹線道路、地域幹線道路で囲まれた区域内においてこれらの道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。（主に市道等）		
区画道路（生活道路）		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する道路。また、街区の外郭を形成する生活に密着した道路。		
特殊道路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、歩行者、自転車又は自転車及び歩行者の交通のために配置する道路。	小	大

トラフィック機能：自動車や自転車、人などを処理する機能
アクセス機能：沿道土地や建物へ出入りする機能

（２） 将来幹線道路網配置の考え方

１） 市街地部

市街地における幹線道路は、基本的に用途地域内で約0.5km程度の間隔で配置されることが望ましいとされています。幹線道路の網間隔については、目安として住宅地の場合、補助幹線よりも広域的な機能を有する幹線道路が概ね1.0km、補助幹線道路が0.5kmとなります。また、周辺道路が受け持つ交通量とのバランスを考えれば、人口密度の高い地区では網密度も高くしていくことが必要となります。

２） 市街地周辺部・山間部

市街地の周辺部や山間部は、スポット的に点在する集落のほか、観光地や文化施設などの拠点も分布しています。そのため、前述の道路網配置に対して同様に適用することは困難となります。

また、住宅地集落地域においては、均一的な配置を目標として、必要に応じて面整備による新規路線の整備が可能ですが、周辺地域では現道整備を中心とする配置となります。このため、周辺地域での幹線道路の配置の考え方については、次のとおりとします。

- ○ 現状集落等の分布状況、市街地との連絡（幹線への連絡）を考慮するとともに、産業施設配置や地形・交通処理の妥当性を勘案して設定します。
- ○ 災害時・悪天候等異常気象時においては、対応可能な緊急避難路としての機能を持つ代替ルートを確保します。
- ○ 周辺部においては、地域活力の低下に伴う人口の減少等が懸念されており、将来的に地域コミュニティの維持向上を図る必要があるため、地域の交通環境向上に資する幹線道路網体系の構築を図ります。

（３） 将来幹線道路網

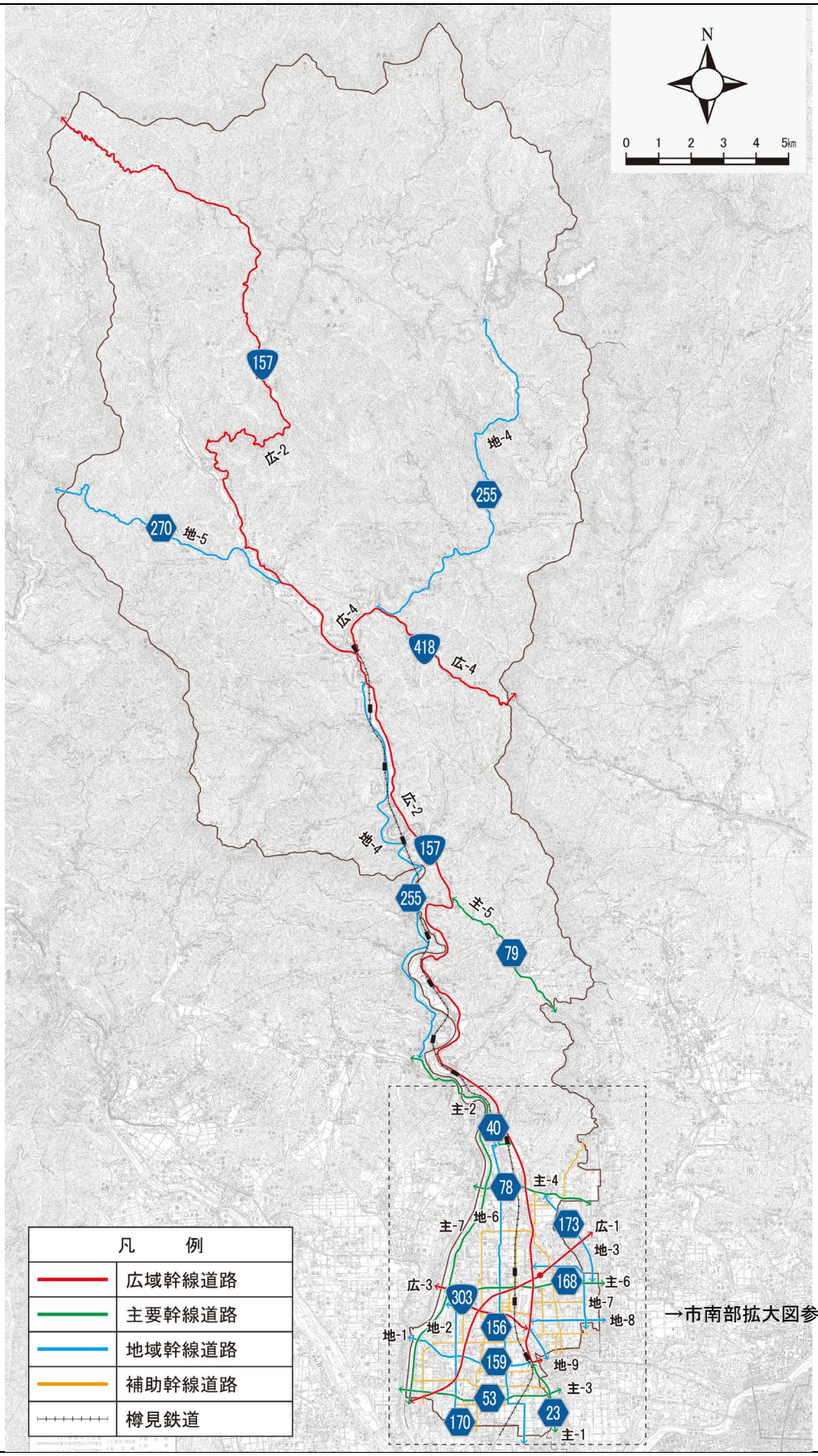
以上を踏まえ、本市における将来幹線道路網は次のとおり設定します。

表：将来幹線道路網

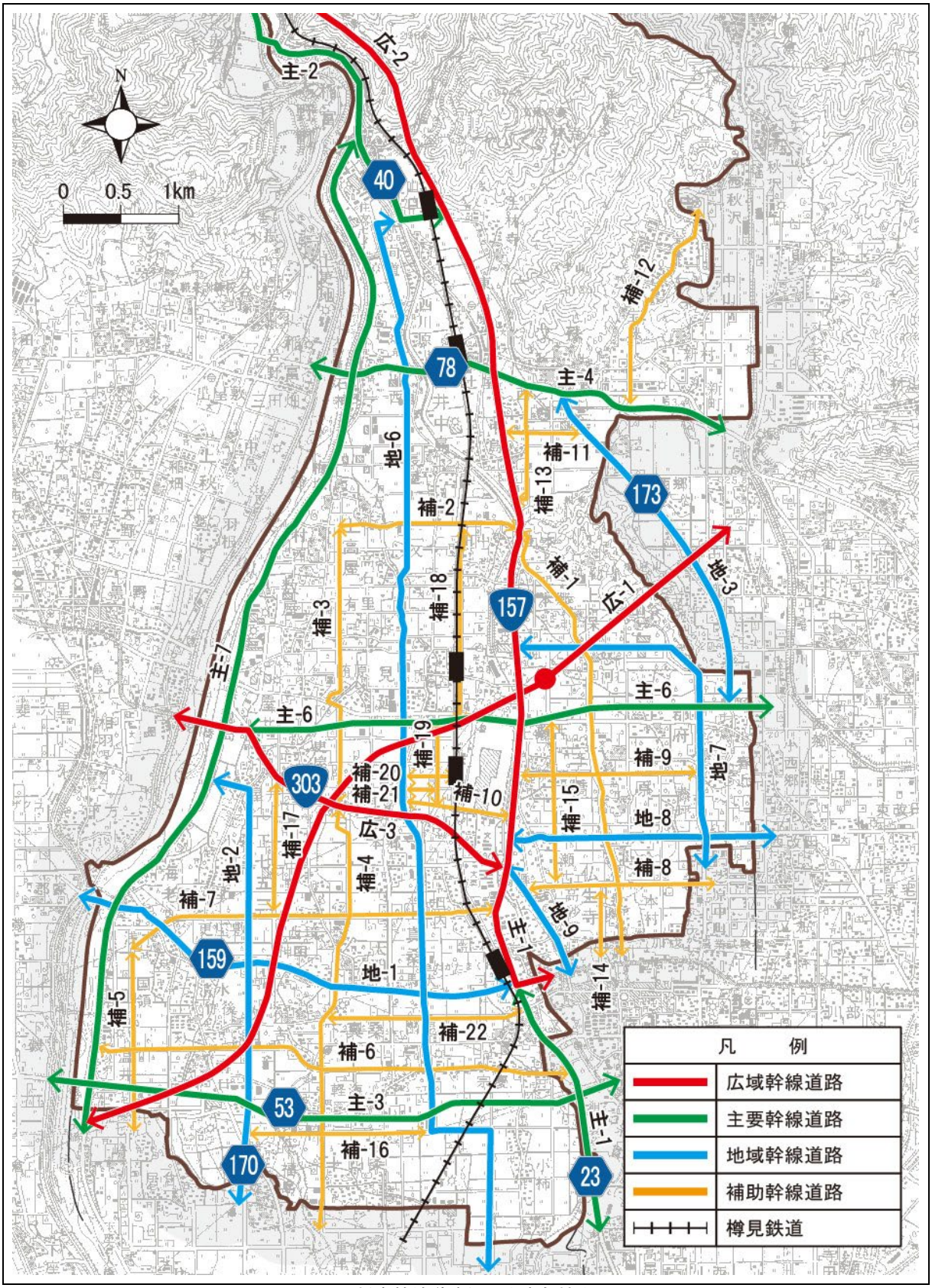
種別	番号	延長	路線名
広域幹線道路	広-1	7.1km	(都)東海環状自動車道
	広-2	55.9km	一般国道157号、(都)糸貫インター線
	広-3	3.1km	一般国道303号
	広-4	7.9km	一般国道418号
主要幹線道路	主-1	0.5km	(主)北方多度線【県道23号】
	主-2	2.7km	(主)山東本巣線【県道40号】
	主-3	4.4km	(主)岐阜関ケ原線【県道53号】
	主-4	3.3km	(主)岐阜大野線【県道78号】
	主-5	4.9km	(主)関本巣線【県道79号】
	主-6	4.4km	(都)長良糸貫線
	主-7	9.2km	(市)根尾川左岸堤防道路

種別	番号	延長	路線名
地域幹線道路	地-1	3.9km	(一)北方真正大野線【県道159号】
	地-2	3.7km	(一)田之上屋井線【県道170号】、(市)真正2268号線、 (市)糸貫2208号線、(市)糸貫2074号線、 (市)真正2002号線、(市)真正2010号線
	地-3	3.2km	(一)文殊茶屋新田線【県道173号】
	地-4	13.6km	(一)根尾谷汲大野線【県道255号】
	地-5	8.9km	(一)藤橋根尾線【県道270号】
	地-6	9.7km	(市)西部連絡道路線
	地-7	3.2km	(市)糸貫0007号線
	地-8	2.1km	(市)糸貫0111号線
	地-9	0.9km	(市)糸貫4191号線
補助幹線道路	補-1	3.8km	(市)糸貫3001号線、(市)糸貫0006号線
	補-2	1.6km	(市)糸貫1270号線、(市)糸貫0001号線
	補-3	2.6km	(市)糸貫1131号線、(一)屋井黒野線【県道168号】、 (市)糸貫2008号線
	補-4	3.6km	(市)糸貫2008号線、(市)真正2005号線、 (市)真正2013号線、(市)真正2016号線
	補-5	1.6km	(市)真正1007号線
	補-6	3.7km	(市)真正3384号線、(市)真正3232号線、 (市)真正3181号線、(市)真正2188号線、(市)真正1128号線
	補-7	3.2km	(市)真正3081号線、(市)真正2062号線、(市)真正1044号線
	補-8	1.4km	(市)糸貫0112号線、(市)糸貫4216号線
	補-9	1.6km	(市)糸貫0008号線
	補-10	0.9km	(市)糸貫0004号線
	補-11	0.7km	(市)本巣1007号線
	補-12	1.8km	(市)本巣1098号線
	補-13	1.1km	(市)本巣1011号線
	補-14	0.5km	(市)糸貫4092号線
	補-15	1.5km	(市)糸貫4007号線
	補-16	1.1km	(市)真正2272号線、(市)真正3258号線
	補-17	1.3km	(市)糸貫2065号線
	補-18	1.7km	(市)糸貫1210号線
	補-19	0.7km	(市)糸貫2103号線
	補-20	0.4km	(市)糸貫2217号線
	補-21	0.2km	(市)糸貫2015号線
	補-22	1.6km	(市)真正3162号線、(市)真正2152号線

※延長は図上計測



図：将来幹線道路網（市全体）



図：将来幹線道路網（市南部拡大）