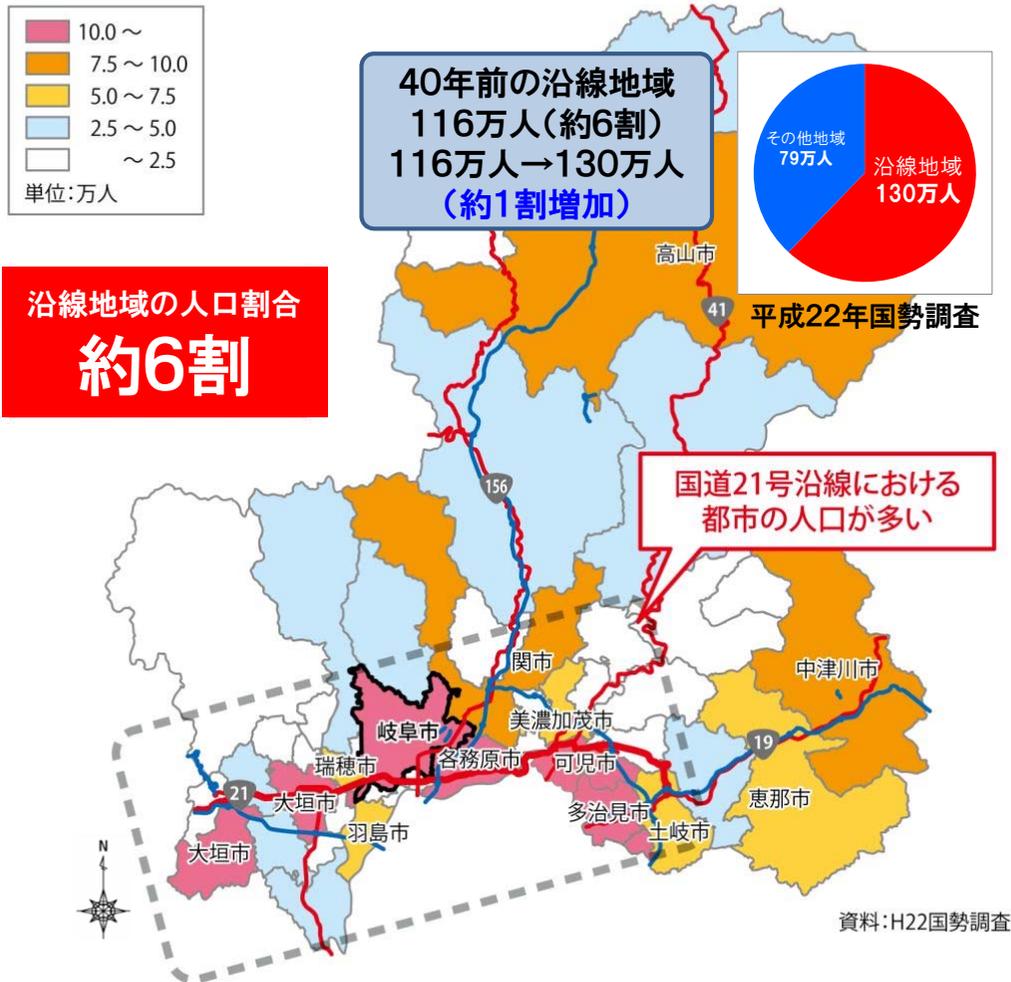


2. 地域の状況

2. 地域の状況（人口）

- 国道21号沿線地域※は、岐阜市、大垣市、各務原市、可児市の人口10万人以上の都市が存在し、岐阜県の全人口の約6割(約130万人)を占めています。

岐阜県の市町村別人口分布



【国道21号沿線地域の人口分布状況】



**国道21号の沿線及び周辺に
多くの人口及び施設が分布**

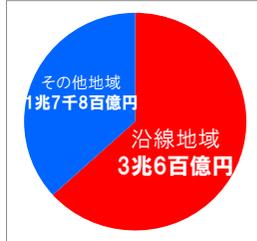


※国道21号沿線地域:岐阜市、大垣市、多治見市、関市、美濃加茂市、土岐市、各務原市、可児市、瑞穂市、岐南町、垂井町、関ヶ原町、安八町、坂祝町、御嵩町

2. 地域の状況（産業）

- 国道21号沿線地域※は、大垣市、各務原市、可児市の製造品出荷額3,500億円以上の都市が存在し、**岐阜県全体の製造品出荷額の約6割(約3兆600億円)**を占め、**多くの工業団地や企業等が立地**し、岐阜県の産業の中枢を担っています。

岐阜県の市町村別製造品出荷額



40年前の沿線地域
2兆3百億円(約6割)
2兆3百億円→3兆6百億円
(約5割増加)

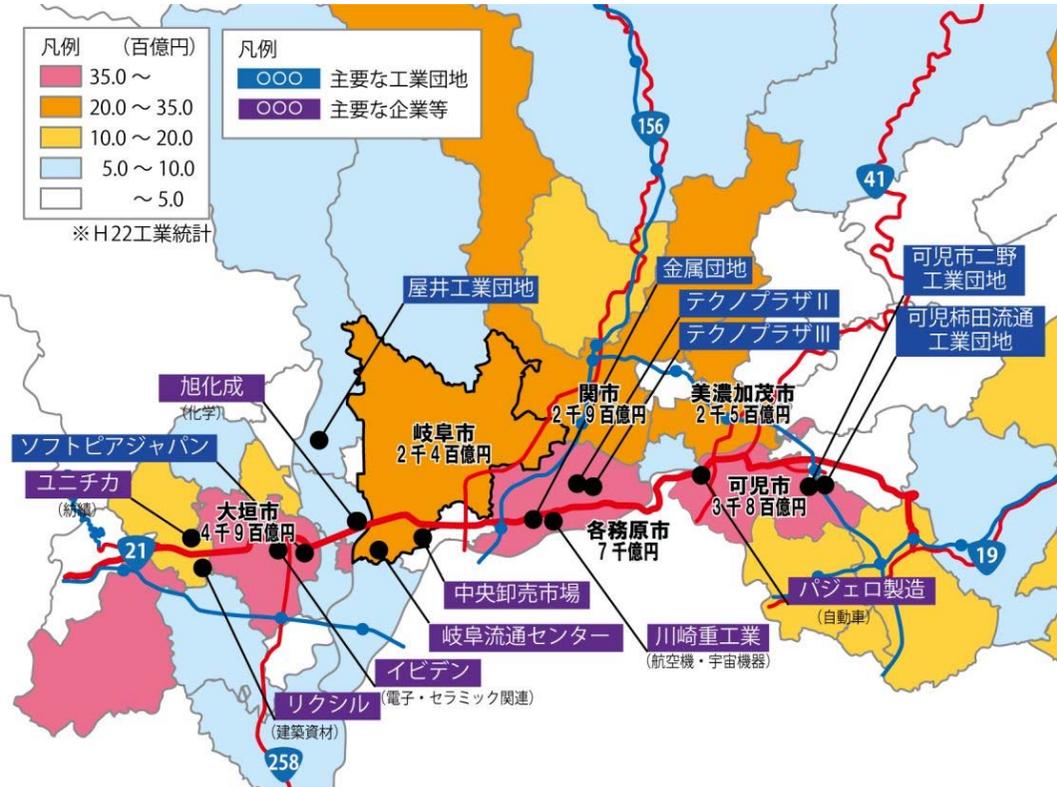
《製造品出荷額とは?》
製造品出荷額とは、工場から出荷した製造品の金額をいいます。

国道21号沿線における
製造品出荷額が高い

沿線地域の
製造品出荷額割合
約6割



【国道21号沿線地域の主要な工業団地、企業等】

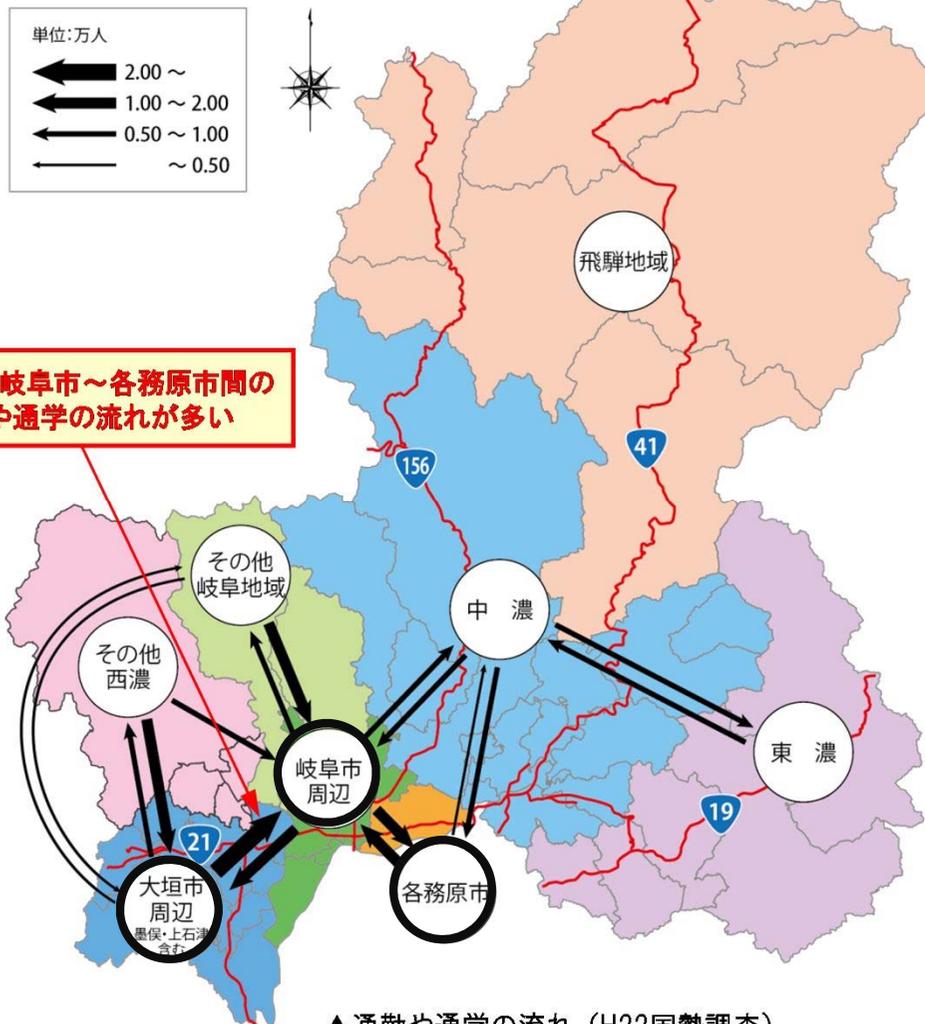


※国道21号沿線地域: 岐阜市、大垣市、多治見市、関市、美濃加茂市、土岐市、各務原市、可児市、瑞穂市、岐南町、垂井町、関ヶ原町、安八町、坂祝町、御嵩町

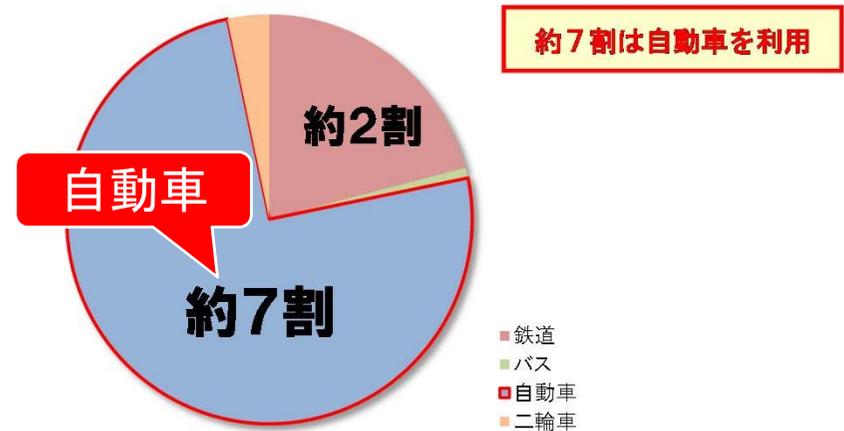
2. 地域の状況（交通の流れ）

- 通勤や通学は、大垣市～岐阜市～各務原市との東西方向の結びつきが強いです。
- 岐阜市に出入りする人のうち、約7割が交通手段として自動車を利用しており、そのうち約7割以上が通勤等に関する目的で利用しています。

【通勤や通学の流れ】

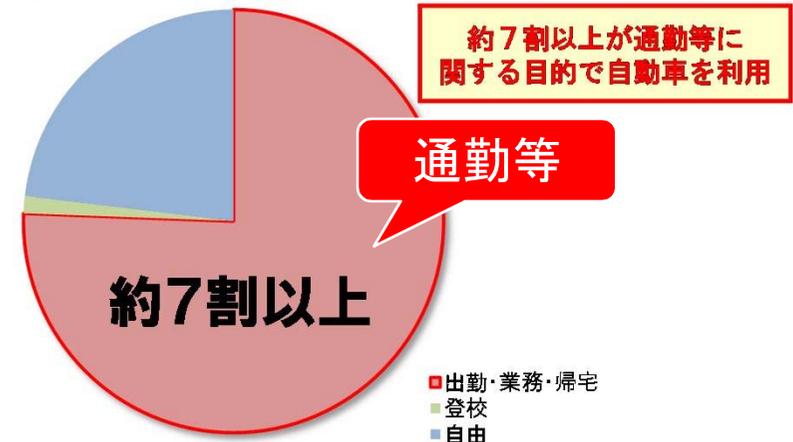


【岐阜市に出入りする人の交通手段】



資料)第5回中京都市圏パーソントリップ調査資料集(H25.6)

【自動車交通の利用目的】



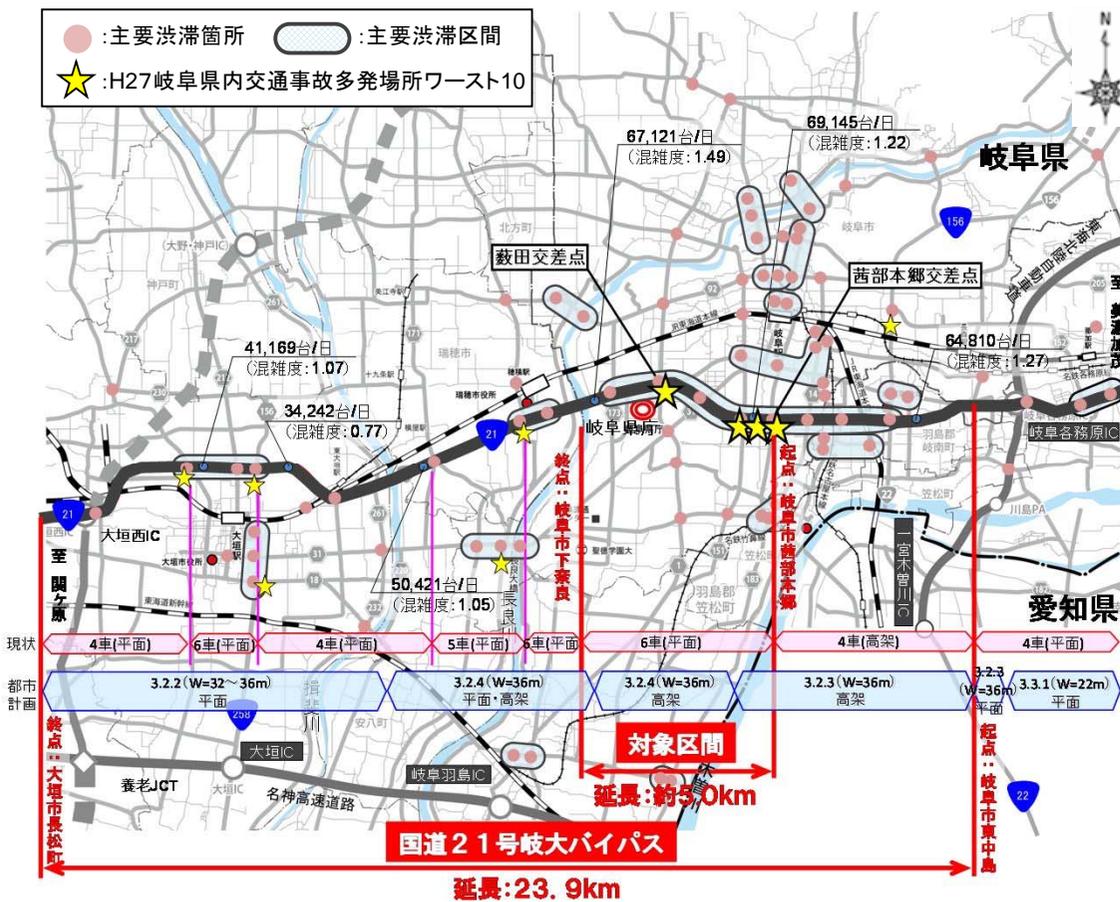
資料)第5回中京都市圏パーソントリップ調査資料集(H25.6)

3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題

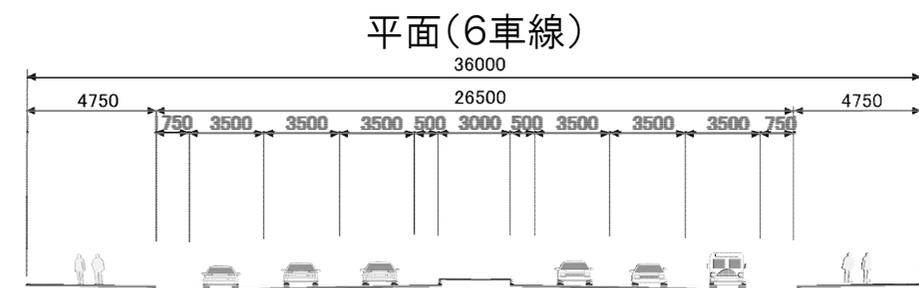
3. 国道21号岐阜市内地域の状況（国道21号の概要）

◆ 国道21号の概要

- 国道21号は岐阜県瑞浪市から岐阜県の中心都市である岐阜市や各務原市、大垣市等を経て滋賀県米原市までを東西に結ぶ路線であり、沿道住民の生活交通や、物流など広域ネットワークとして重要な役割を果たしています。
- 岐阜市茜部本郷～下奈良区間は、昭和49年に都市計画決定されており、現在、国道21号岐大バイパスとして、暫定平面6車線で開通済みです。



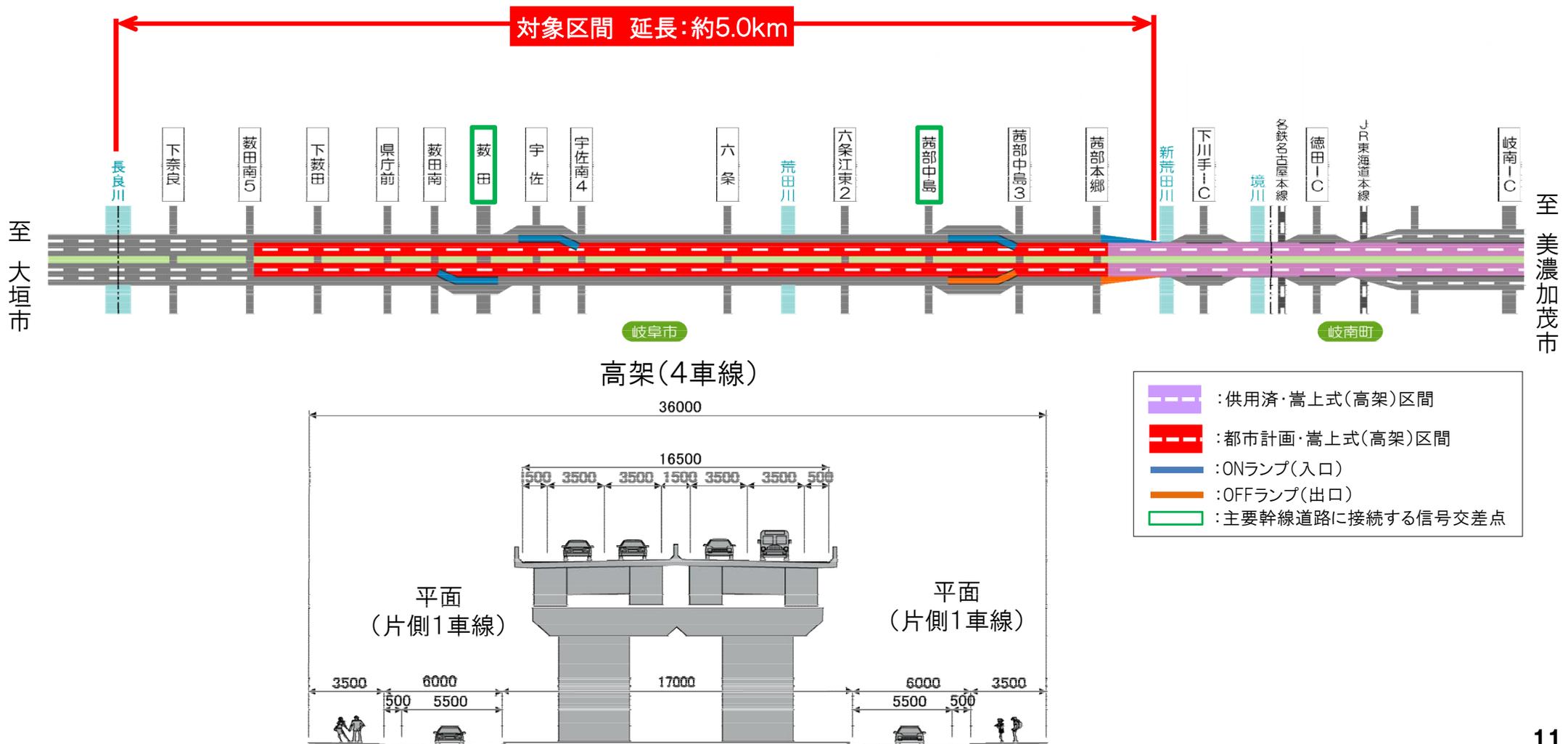
| 年度 | 事業経緯 |
|--------|-----------------------------|
| 昭和35年度 | 岐大バイパス事業化L=23.9km |
| 昭和45年度 | 都市計画決定L=6.06km(岐阜市下川手～下奈良) |
| 昭和49年度 | 都市計画変更(起終点・幅員変更) |
| 昭和61年度 | 全線4車線化完成 |
| 平成6年度 | 岐阜南部横断ハイウェイ地域高規格道路「計画路線」に指定 |
| 平成7年度 | (岐大地区) 藪田地区5車線化完成 |
| 平成8年度 | (岐阜・岐大地区) 六条地区6車線化完成 |
| 平成9年度 | (岐大地区) 6車線化完成 |
| 平成12年度 | (大垣地区) 4/6車線供用 |
| 平成14年度 | (岐阜地区) 三宅立体完成 高架4車線+平面2車線 |



3. 国道21号岐阜市内地域の状況（国道21号の概要）

◆現在の立体化計画案(昭和49年の都市計画決定時の事業者案)

- 高架4車線＋平面2車線、サイドランプ形式
- 美濃加茂市から大垣市方面: ONランプ(入口)1箇所、OFFランプ(出口)2箇所
- 大垣市から美濃加茂市方面: ONランプ(入口)3箇所、OFFランプ(出口)無し



3. 国道21号岐阜市内地域の状況（沿道状況・茜部中島付近）

- 都市計画決定から約40年が経過しており、沿道利用状況、道路状況及び交通状況等が当時と比べて大きく変化しています。



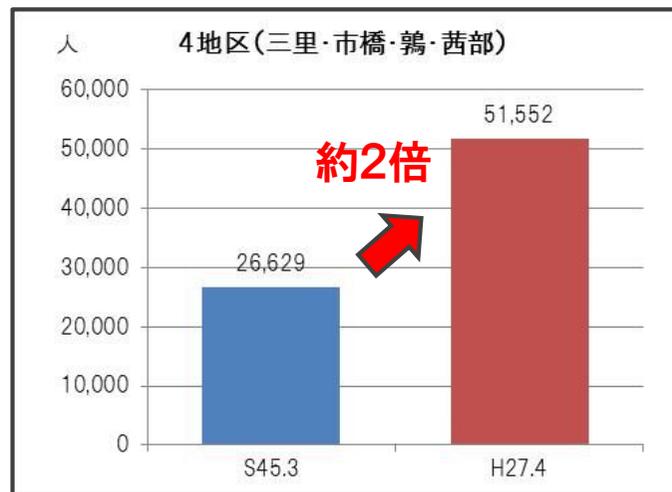
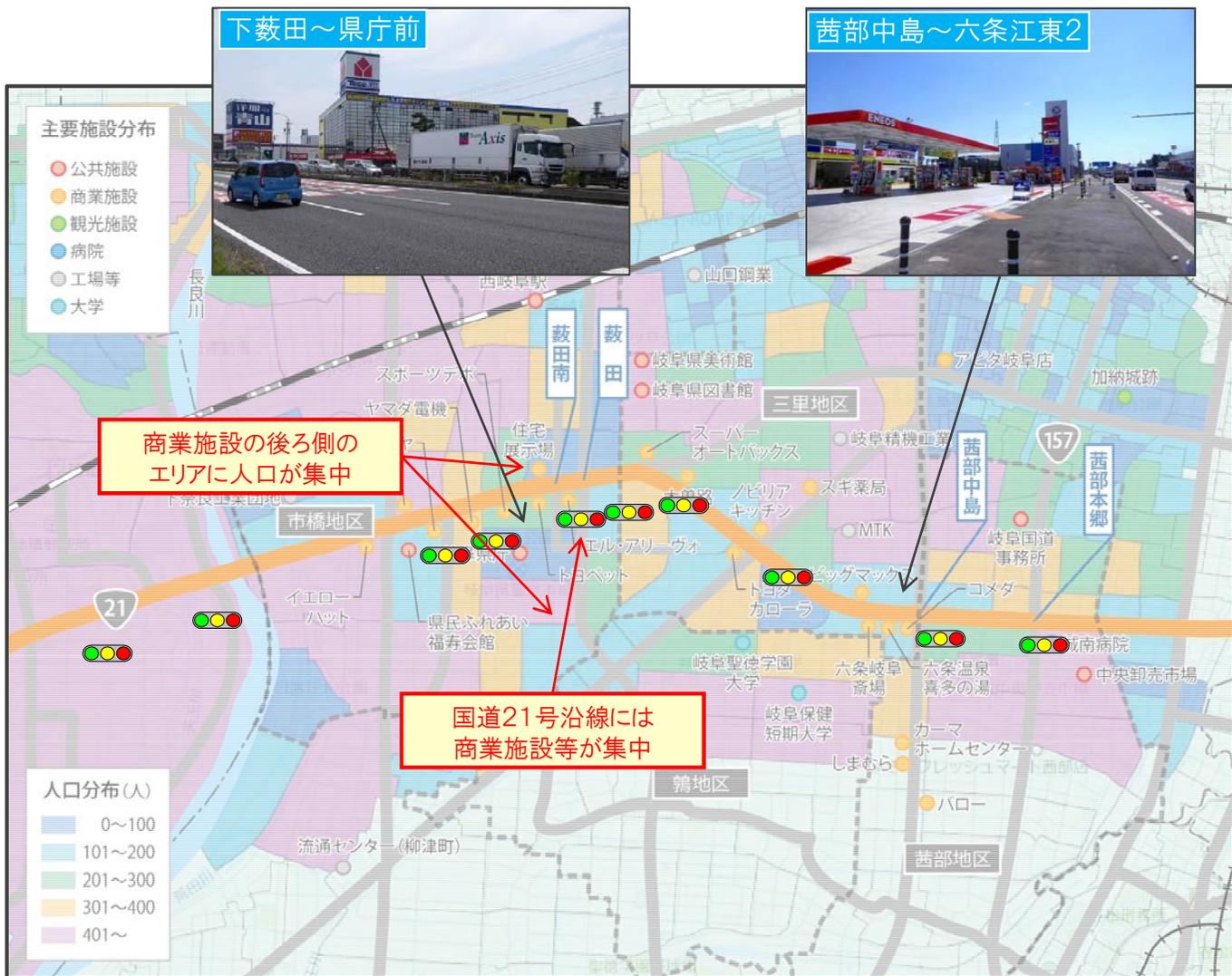
<写真①>
茜部中島付近の沿道店舗の状況 (H23.3撮影)



<写真②>
県庁前～下藪田交差点間の沿道店舗の状況 (H27.5撮影)

3. 国道21号岐阜市内地域の状況（沿道人口の変化）

- 都市計画決定から約40年が経過しており、国道21号沿道には大型商業施設が多く立地するとともに、沿道4地区(市橋、三里、鶉、茜部)の人口は増加しています。
- 特に、市橋、鶉、茜部地区の人口は昭和45年3月末に対して約2倍となっており、人口増加率は岐阜市全体の1.05を大きく上回っています。



3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（主要道路の交通量）

- 岐阜市内地域を通過する道路は、交通量が多く、国道21号、国道22号、国道156号及び(主)岐阜環状線などは、4車線～6車線で整備されています。
- 国道21号および国道22号の一部区間においては、交通量が6万台/日を超え、岐阜県内で最も多い車が利用し、国道21号と交差する国道156号や(主)岐阜環状線も4万台/日を超え、交通が集中しやすい区間となっています。

【岐阜市及びその周辺の主要道路の交通量】

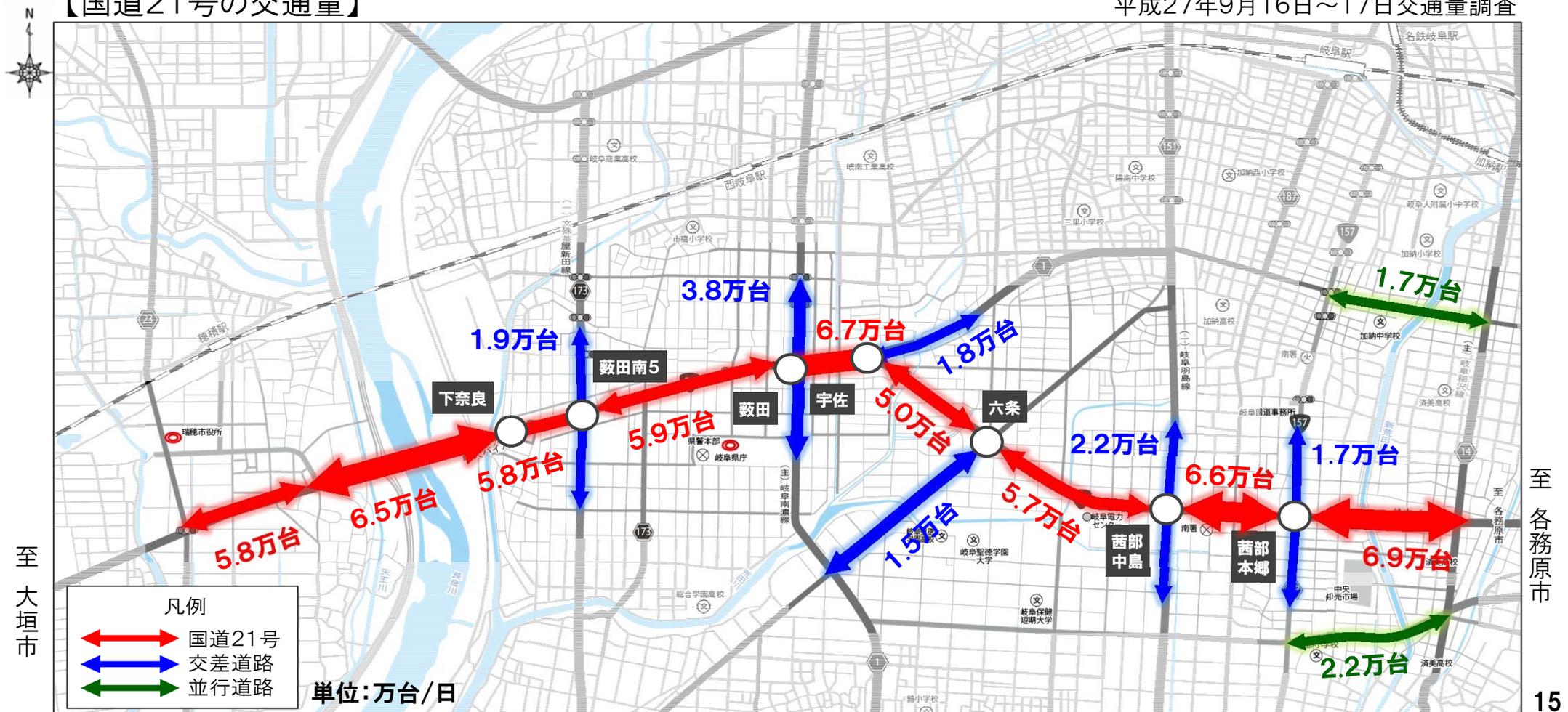


3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（交通量）

- 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/日以上の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】

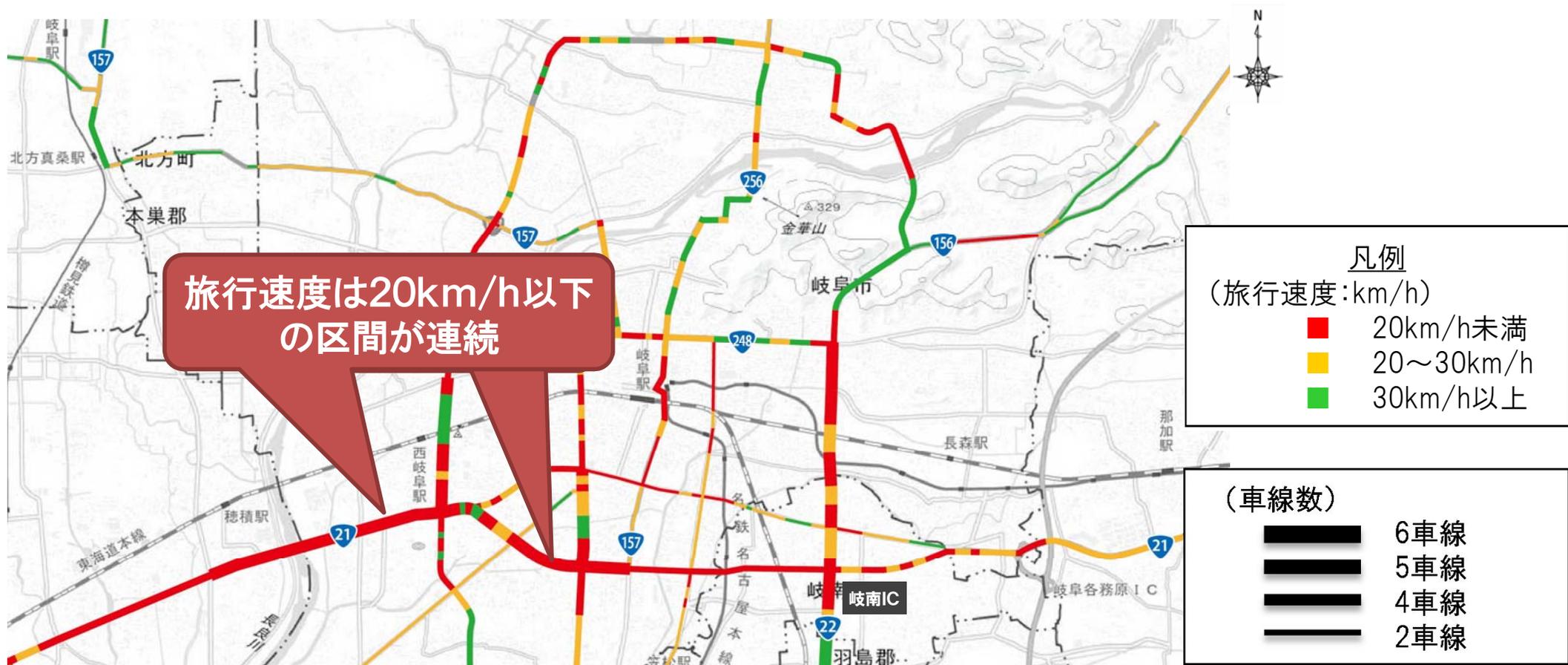
平成27年9月16日～17日交通量調査



3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（旅行速度）

- 国道21号の旅行速度は、岐南IC以西のほとんどで、20km/h以下の区間が連続しており、慢性的な渋滞が発生しています。

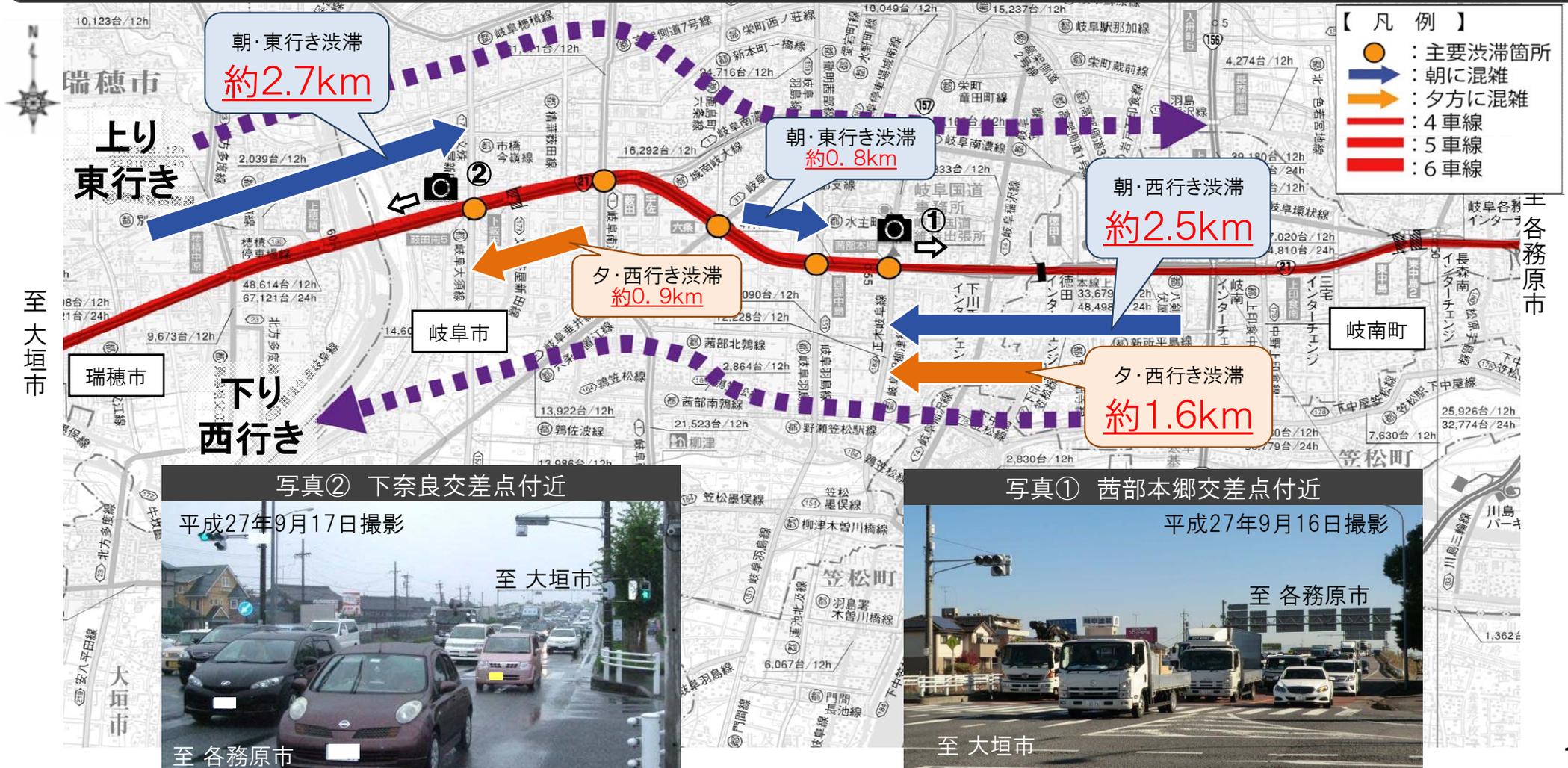
【平成27年9月の7時台(平日)における旅行速度】



※国道区間および、主要な県道のみ着色
※プローブデータ(平成27年9月データ、7時(平日))

3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（渋滞状況）

- 東行きは藪田南5交差点(下奈良交差点)、西行きは茜部本郷交差点を先頭に、著しい渋滞が発生しています。
- 茜部本郷交差点の渋滞状況：朝に西行きの渋滞が約2.5km発生。夕も西行きの渋滞が約1.6km発生。
- 藪田南5交差点(下奈良交差点)の渋滞状況：朝に東行きの渋滞が約2.7km発生。



3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（渋滞による影響）

- 国道21号岐阜市内区間の主要交差点の渋滞などにより迂回する車は、国道21号に並行する道路を利用し、目的地に向かっていきます。

【国道21号の迂回経路の状況】



【運送業・アンケート調査結果】

- ・通常は10分程度で通過できるのに、朝夕は30分～40分程度かかるため、改善の必要があると思います。
- ・東西を繋ぐ道路は、名神高速以外では、国道21号のみであり、車の流れを良くする工夫をお願いしたい。
- ・朝夕の渋滞は特にひどいです。

資料：運送業・アンケート調査結果(平成23年12月上旬に実施)

【道路ユーザー・WEBアンケート調査結果】

- ・時間帯による部分的な渋滞が著しいので、改善策があると良いと思います。
- ・岐阜市内区間では交通量が多く、特に夕方などのラッシュ時は、もっとスムーズに車が流れるようにすべきです。
- ・事故が少なく、渋滞が少ない道路を作ってほしい。

資料：道路ユーザー・WEBアンケート調査結果(平成23年12月14日～17日に実施)

資料：平成27年9月～11月の平日ETC2.0データより経路を集計

図示の条件：①国道21号の岐阜各務原ICの西側断面を通過する下り西行き車両を対象
②国道21号を迂回している経路のうち、ピーク時間帯(7時台、8時台、17時台、18時台)の通行が確認された経路

至各務原市

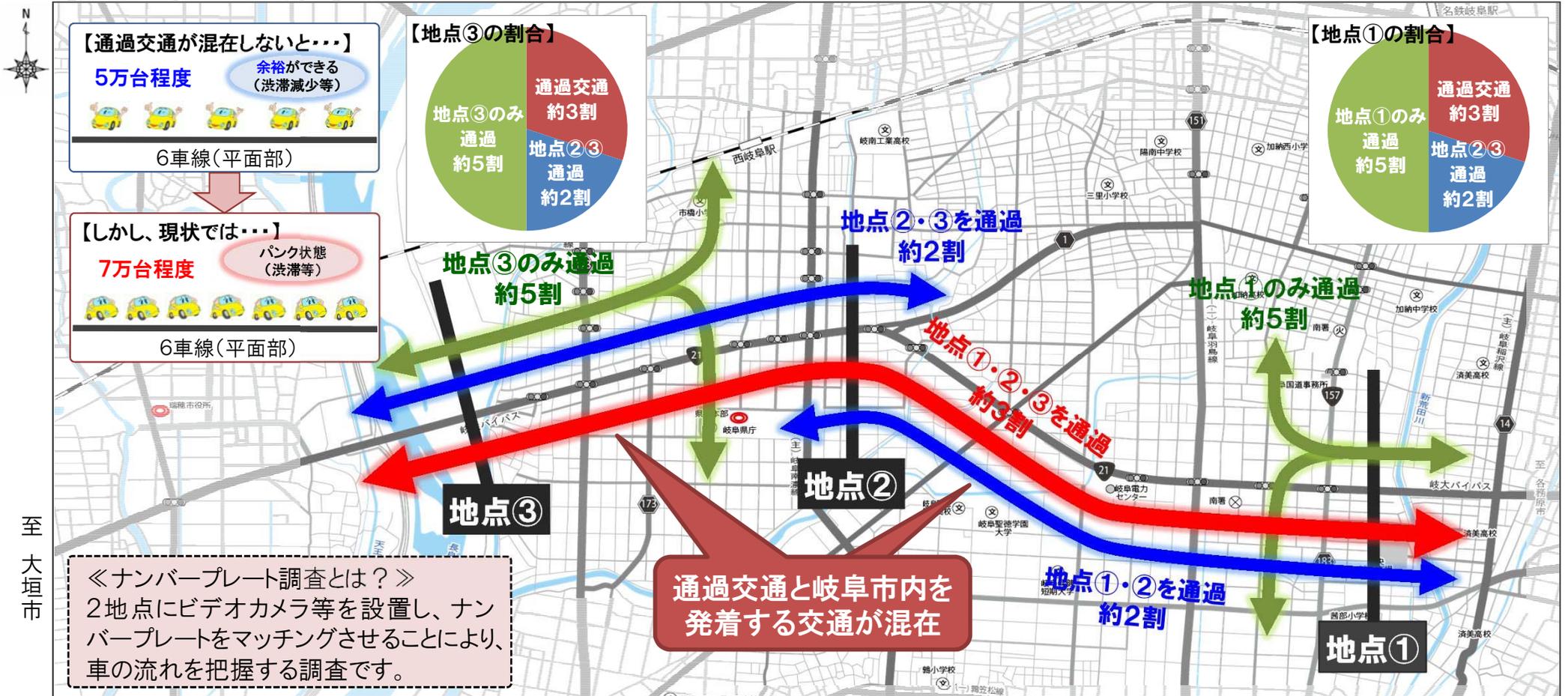
至大垣市

3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（国道21号の渋滞要因）

- 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）



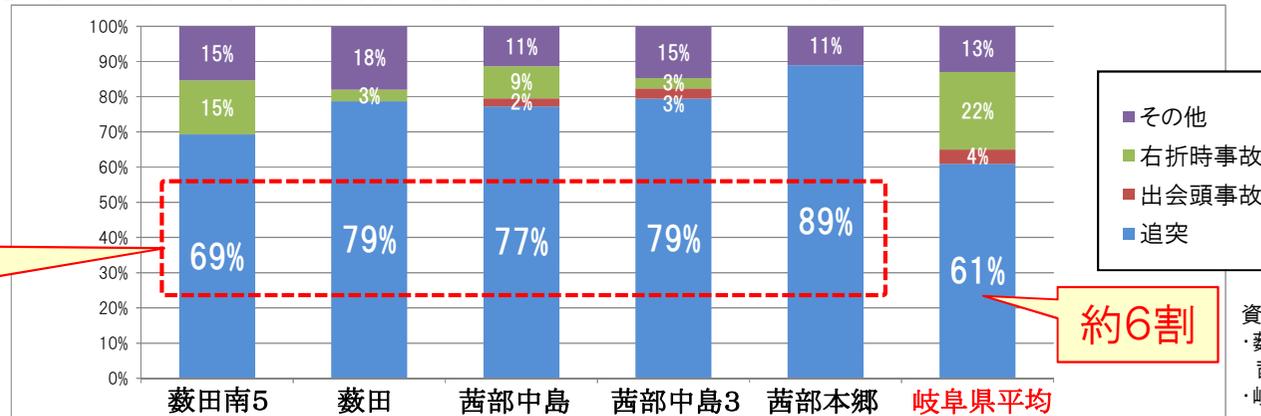
3. 国道21号岐阜市内地域の状況と課題（事故状況及び原因）

- 国道21号岐阜市内区間において、茜部中島、茜部本郷、藪田、茜部中島3の4交差点が、交通事故多発場所(H27)のワースト10に入っています。
- 交通事故発生要因は、多くが停車中の追突事故であり、渋滞が起因して交通事故が発生しているものと考えられます。追突事故は県内の平均約6割を大きく上回っています。

【主要交差点の事故類型別交通事故発生割合】



【主要交差点の事故類型別交通事故発生割合(平成26年)】



駐停車中の「追突」による事故の割合は7~9割

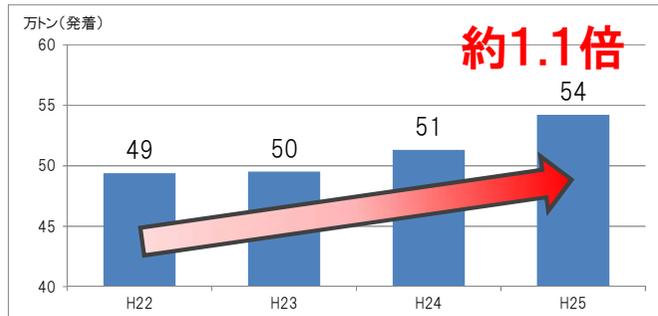
約6割

資料:
 ・藪田南5、藪田、茜部中島、茜部中島3、茜部本郷:岐阜県警察本部交通部(平成26年)
 ・岐阜県平均:イタルダデータ(H22~H25平均)

3. 岐阜市内地域の状況と課題（道路ネットワーク 農業・水産業・貨物）

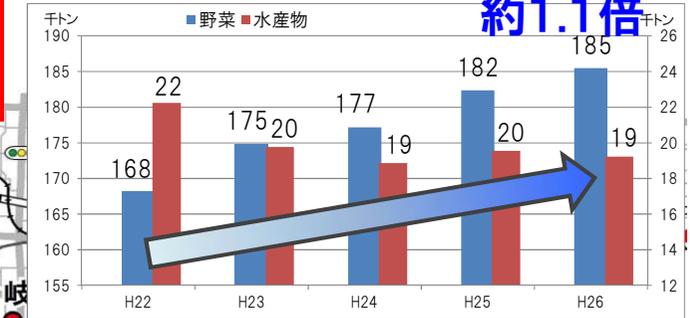
- 岐阜県内唯一の「**中央卸売市場**」では「**青果・水産物**」の2品目を取り扱っており、野菜の取扱い量は年々増加し、平成22年に対して**約1.1倍に増加**しています。
- 野菜は**全国から入荷**しており、岐大バイパスの整備により**輸送の効率化が期待**されます。
- 平成27年12月には「**清流長良川の鮎**」が**世界農業遺産に指定**され、「中央卸売市場」での**取扱い量(水産物)の増加も期待**されます。
- 「**岐阜貨物ターミナル**」の取扱貨物量も、平成22年度対して**約1.1倍に増加**しています。

【岐阜貨物ターミナルの取扱い量の推移(発着)】



資料: 岐阜県統計書より集計

【年次別取扱い量の推移(野菜・水産物)】



資料: 岐阜市中央卸売市場「平成26年・年報」より集計



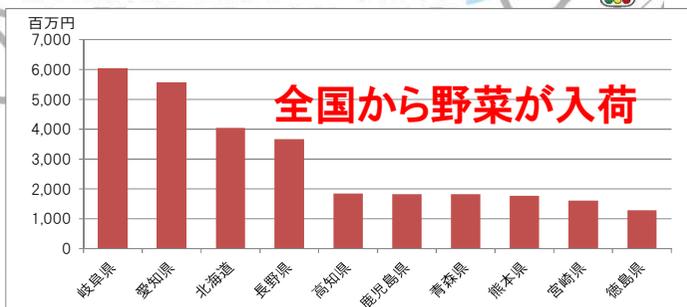
【岐阜市中央卸売市場・ヒアリング結果】

- ・多くのトラックは国道21号を利用し、**朝夕の混雑は問題**となっています。
- ・**国道21号が高架となれば、プラス効果は非常に大きい**です。
- ・**時間と安全性は必須**の条件です。
- ・国道21号の**渋滞は大きなデメリット**となります。
- ・**岐阜と名古屋は切り離せない関係**にあります。



資料: 岐阜中央卸売市場ヒアリング結果
(平成27年8月29日)

【産地別取扱い金額トップ10(野菜)】



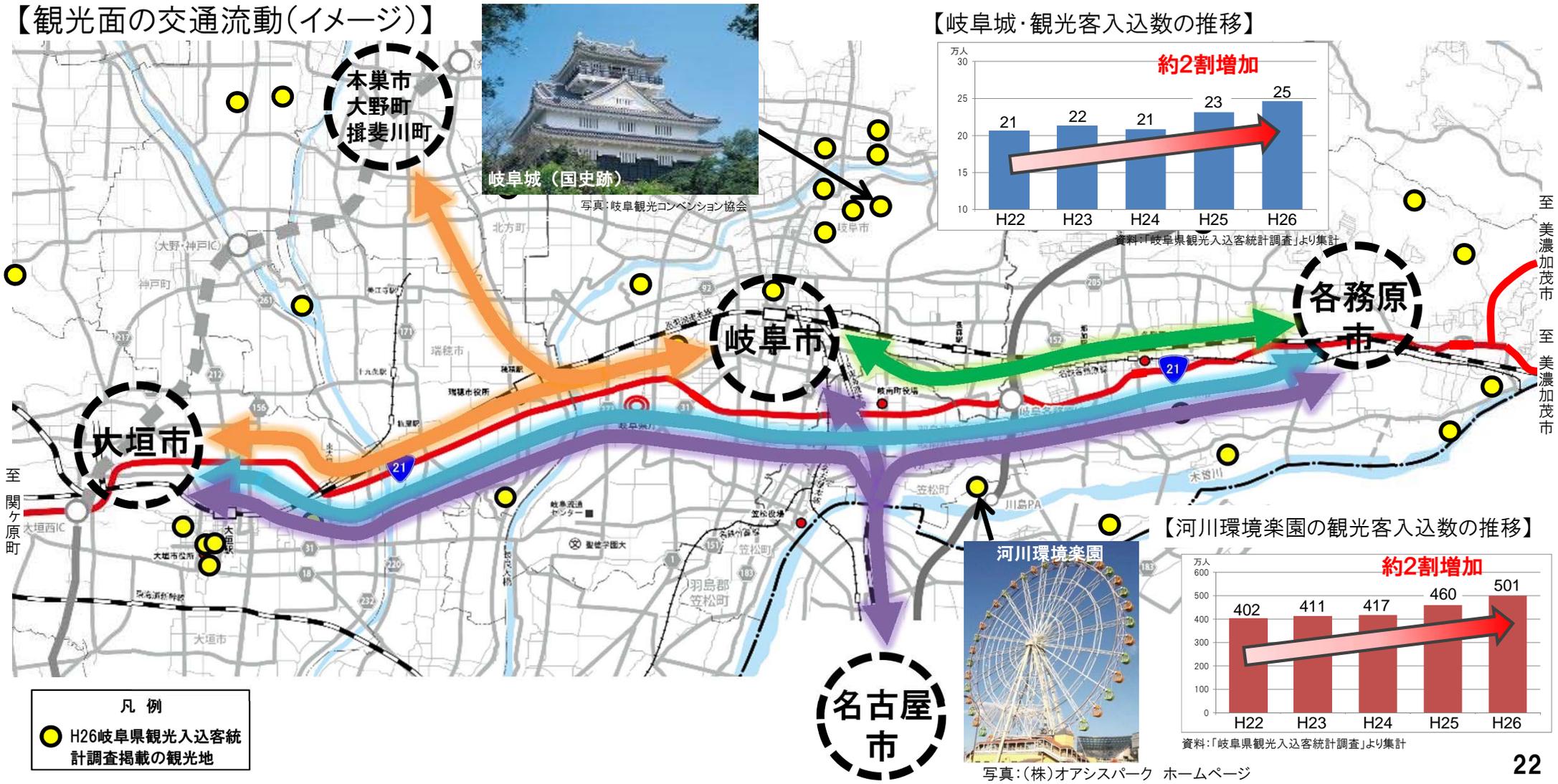
資料: 岐阜市中央卸売市場「平成26年・年報」より集計

輸送の効率化も期待!

3. 岐阜市内地域の状況と課題（道路ネットワーク 観光）

- 国道21号沿線には多くの観光地が立地しており、国史跡の「岐阜城」や「河川環境楽園」の観光客数は、平成22年に対して約2割増加しています。
- 岐大バイパスの整備により観光客の増加が期待されます。

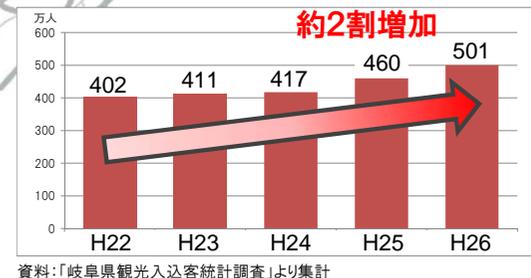
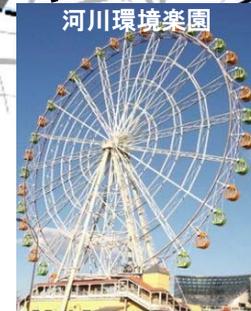
【観光面の交通流動（イメージ）】



【岐阜城・観光客入込数の推移】



【河川環境楽園の観光客入込数の推移】



凡例
● H26岐阜県観光入込客統計調査掲載の観光地

3. 岐阜市内地域の状況と課題（課題と対応方針）

岐阜市地域の課題

沿道利用状況の変化

- 都市計画決定から約40年が経過し、国道21号沿道には商業施設や住宅が立地
- 岐阜市内で人口が最も増加している地区

交通集中等による 渋滞の発生

- 通過交通と岐阜市発着交通の混在
- 東西交通、南北交通とも交通量が多い

交通事故が多発

- 交通事故多発場所が多く存在
- 停車中の追突事故の割合が多い

産業・観光への影響

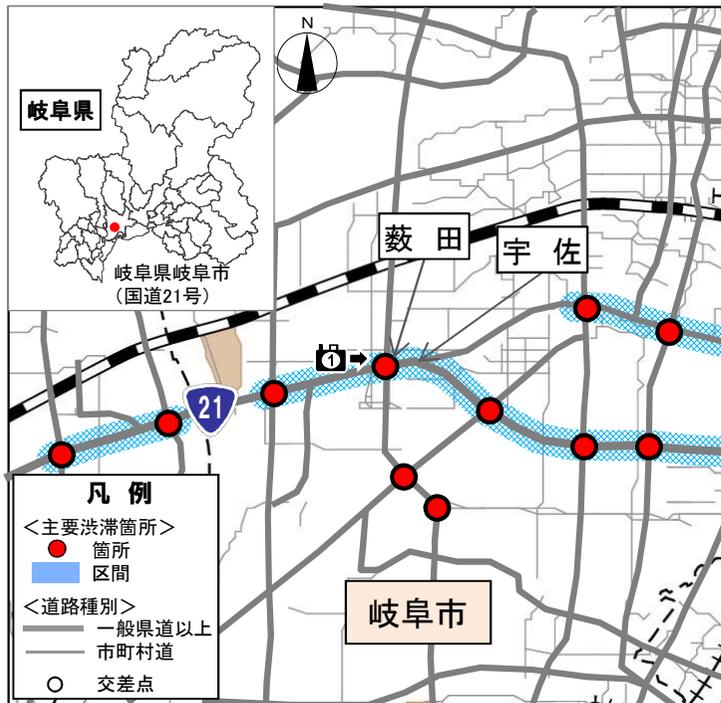
- 中央卸売市場への輸送効率が高い
- 岐阜城(国史跡指定)など主要観光地へのアクセス向上が必要

対応方針(案)

1. 課題を踏まえた計画立案
2. 計画立案までに対応できる対策の実施

3. 岐阜市内地域の状況と課題 (参考) 藪田～宇佐交差点での対策

- 宇佐交差点において、車線が減少するため、国道21号へ進む車両の織り込みが発生。
- 現道路用地を活用して、走行性・安全性の向上や所要時間の短縮などを目的に、車線運用の変更を実施する予定です。



対策：現道路用地を活用した車線運用の変更

対策実施前



対策実施後



【藪田南交差点から藪田交差点】