

# 国道21号岐大バイパス (岐阜市茜部本郷～下奈良) に関する地元報告会

1. これまでの経緯・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 地域特性と課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
3. 道路構造の検討・・・・・・・・・・・・・・ 9
4. 今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・ 18

国土交通省 岐阜国道事務所  
岐阜県 ・ 岐阜市

# 1. これまでの経緯

# 1. これまでの経緯

○国道21号(岐阜市茜部本郷～下奈良)の渋滞解消をするための方策を、説明会、アンケート等でいただいた沿道の皆さまのご意見をふまえ、検討を進めております。

## 課題の共有

岐阜市地域の課題の整理

地元説明  
アンケート調査

慢性的な渋滞

交通事故の多発

沿道利用状況の変化

## 構造の検討

岐阜市地域の課題を踏まえた道路構造の検討

構造検討会

### 【構造検討会の目的】

- ・国道21号岐阜市内区間の道路構造策定に向け、学識経験者及び関係機関と効果的な道路構造や対策の立案・検討について議論します。

# 1. これまでの経緯

## (1) 地元説明

### ◆ 議題

- ① 目的、経緯
- ② 地域の状況
- ③ 国道21号岐阜市内地域の状況と課題
- ④ 今後のスケジュール



▲地元説明実施状況（南部コミュニティーセンター）



▲地元説明実施状況（市橋コミュニティーセンター）

### ◆ 開催日

平成28年9月27日 南部コミュニティセンター 参加者29名  
平成28年9月30日 市橋コミュニティセンター 参加者68名

### ◆ 主な意見

#### ○事業計画について

- ・国道22号名岐道路の計画もあると聞いているが、これが先にできると、国道21号がより混雑することから、国道21号の事業を先に行ってほしい。
- ・都市計画は高架部4車線、平面部2車線となっているが、平面部の車線数を増やすと渋滞が緩和するのではないか。
- ・交通量が多いため、必然的に渋滞や事故が多く発生していると思われる。立体構造にすることによって、沿道地域が更に発展するとは考え難い。道路だけの視点だけではなく、住宅・教育・産業など、まちづくりの視点も含めて計画を進めて欲しい。
- ・立体構造とした際に、日照や景観を考慮した計画としてほしい。

#### ○周辺道路の整備について

- ・事業が進み、立体構造の工事が開始されると、国道21号の工事渋滞が想定されるため、迂回が可能ないように周辺の道路整備を早めに実施して欲しい。
- ・朝の通勤時間帯など、国道21号の周辺の生活道路に多くの交通が流入し、地域の児童の安全が確保されていないため、周辺の道路整備をしっかりと進めて欲しい。

#### ○その他

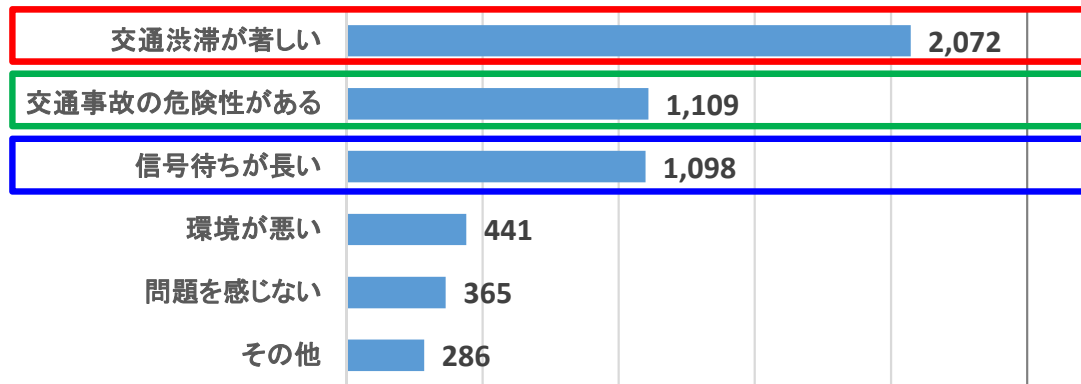
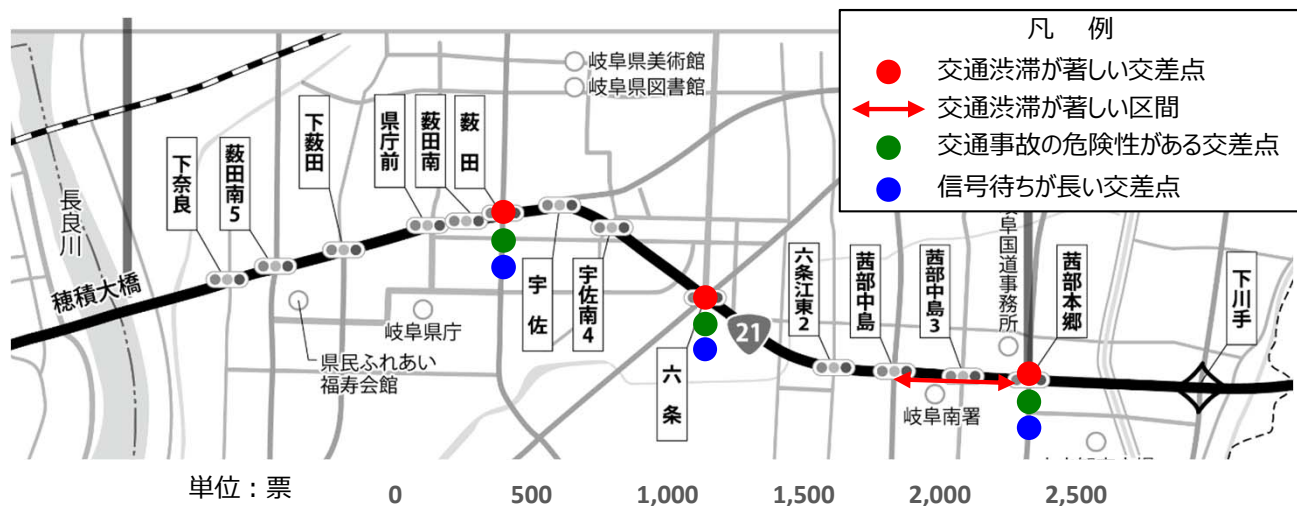
- ・立体構造とした場合、保守(維持管理)が大変なのではないか。

# 1. これまでの経緯

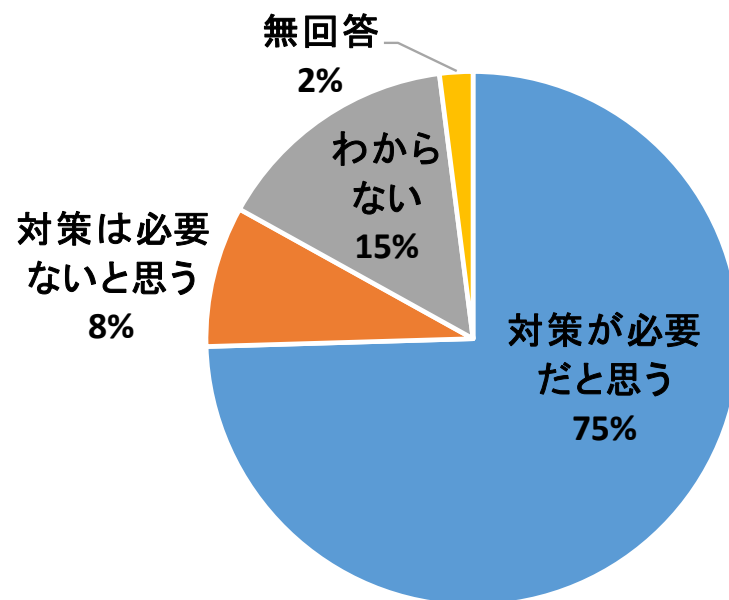
## (2) アンケート調査結果(平成28年10月下旬～11月実施)

- 利用状況、課題、対策の必要性等について、意見を伺うため、アンケート調査を実施しました。
- 問題があると感じる内容は、「交通渋滞が著しい」が最も多く、次いで「交通事故の危険性がある」、「信号待ちが長い」が多くなっており、箇所としては、茜部本郷交差点、六条交差点、藪田交差点が挙げられています。
- 7割以上の方が対策の必要性を感じており、問題意識が高い区間となっています。

### ◆問題があると感じる内容・箇所



### ◆対策の必要性



アンケート対象 : 沿道地域住民及び事業者  
 回収率 : 14%  
 (2,969票/21,000世帯)

## 2. 地域特性と課題

## 2. 地域特性と課題

### 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
- 国道21号岐阜市内区間は、岐阜県内で最も交通量が多い路線

#### 慢性的な渋滞

- 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

#### 多発する交通事故

- 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

#### 現都市計画の課題

- 現都市計画の6車断面では交通容量が不足
- 茜部本郷～藪田南5の立体化では渋滞が解消しない
- 交通流動とランプ配置が合っていない

# 2. 地域特性と課題

## 【国道21号岐阜市内区間における現状と課題】

### ◆交通量

- 概ね5~8万台/日程度(県内で最も交通量が多い区間)
- 茜部本郷、茜部中島、六条、宇佐、藪田、藪田南5の各交差点では、1.5~4.3万台/日の交通が南北方向を利用

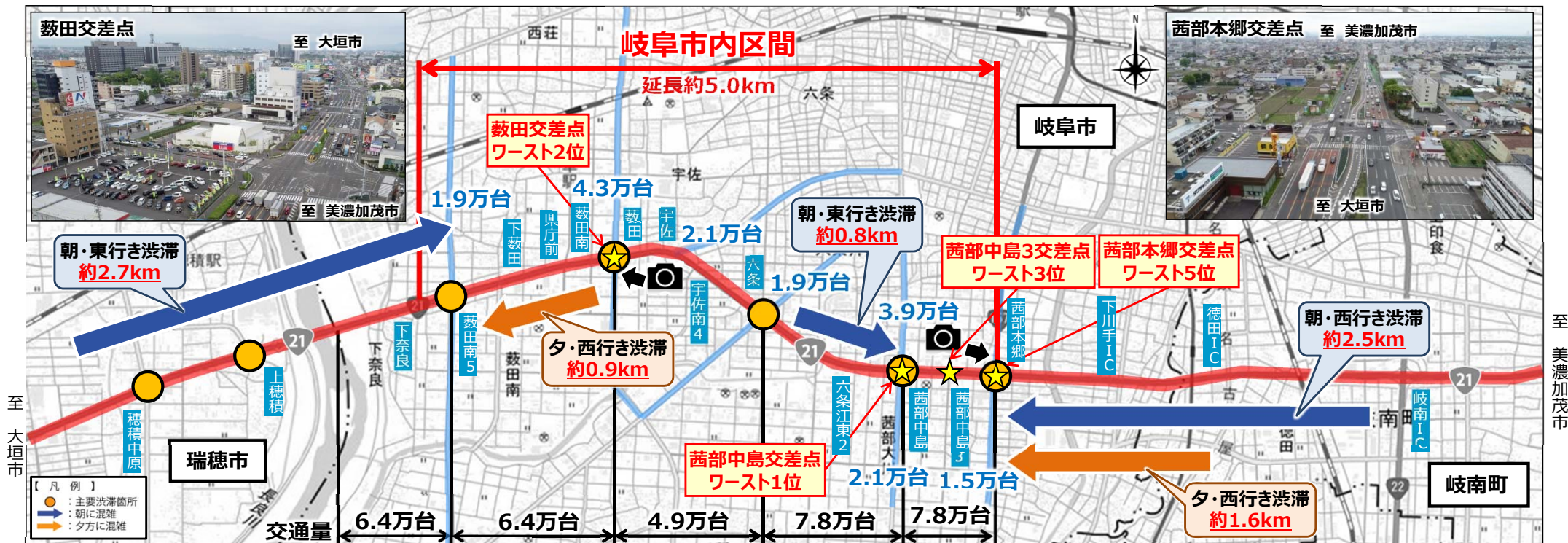
### ◆事故

- 交通事故多発場所(平成30年)のワースト10のうち4交差点が存在(茜部中島、藪田、茜部中島3、茜部本郷)

### ◆渋滞

- 岐南IC~藪田南5の区間が主要渋滞区間
- 岐阜市内区間には5箇所の主要渋滞箇所が存在
- 茜部本郷交差点を先頭に西行きの渋滞が発生  
(朝：約2.5km、夕：約1.6km)
- 藪田南5交差点を先頭に東行き又は西行きの渋滞が発生  
(朝：約2.7km、夕：約0.9km)

## 【国道21号の現況状況】



資料：渋滞調査(平成27年9月16日~17日) ※単位：万台/日  
 交通量(平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果) ※単位：万台/日  
 交通事故(岐阜県警察本部交通部(平成30年))

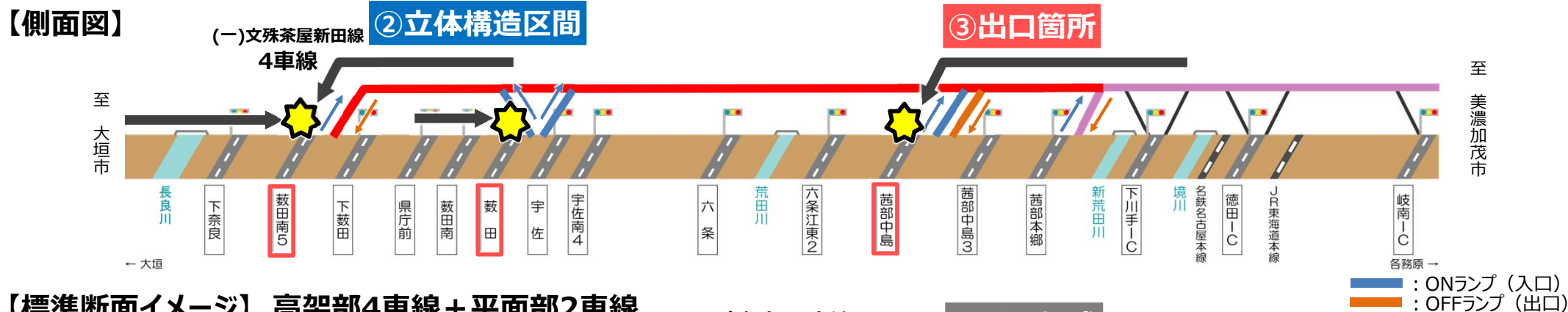
至 美濃加茂市



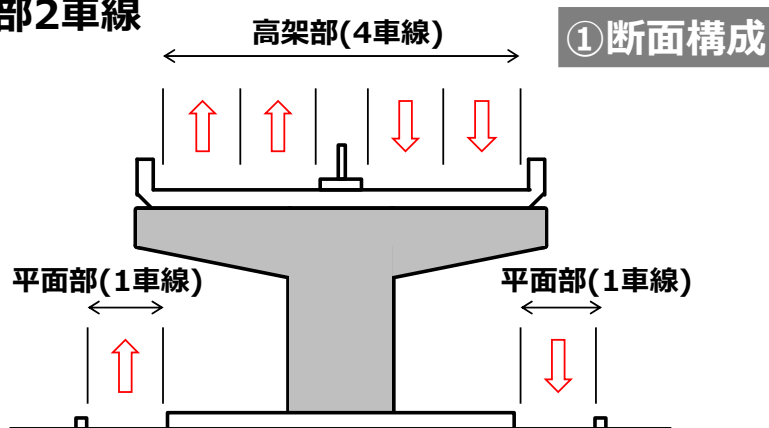
## 2. 地域特性と課題

### 【現在の都市計画の課題】

- ① 平面部は片側1車線のため、茜部中島交差点や藪田交差点等、主要交差点への交通で、交通容量が不足することによる渋滞が懸念されます。
- ② 立体構造区間の終点部が藪田南5交差点であり、交差する道路も4車線道路であることから、国道21号及び交差する道路の渋滞が懸念されます。
- ③ 出口箇所が少なく、岐阜市内中心部への交通が茜部中島交差点や藪田南5交差点に集中し、渋滞が懸念されます。



### 【標準断面イメージ】 高架部4車線+平面部2車線 (立体構造)



## 3. 道路構造の検討

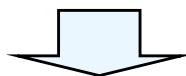
# 3. 道路構造の検討

## ◆道路構造の検討の流れ

○横断構成、立体構造の場合の区間、出入口の配置、出入口の形式について検討し、望ましい道路構造を決定していきます。

### (1) 横断構成の検討について

- 現況は平面6車線だが、交通量を踏まえて、何車線必要か？  
⇒車線数を含めて、平面構造及び立体構造の横断構成について検討します



### (2) 立体構造区間について

- 立体構造区間はどこまで必要か？  
⇒現況の交通の流れも踏まえて、立体構造区間について検討します



### (3) 出入口の配置について

- 立体構造とした場合、どの箇所に出入口を設けることが最適か？  
⇒交通の流れや都市計画等を含めて、出入口の位置を検討します



### (4) 出入口の形式について

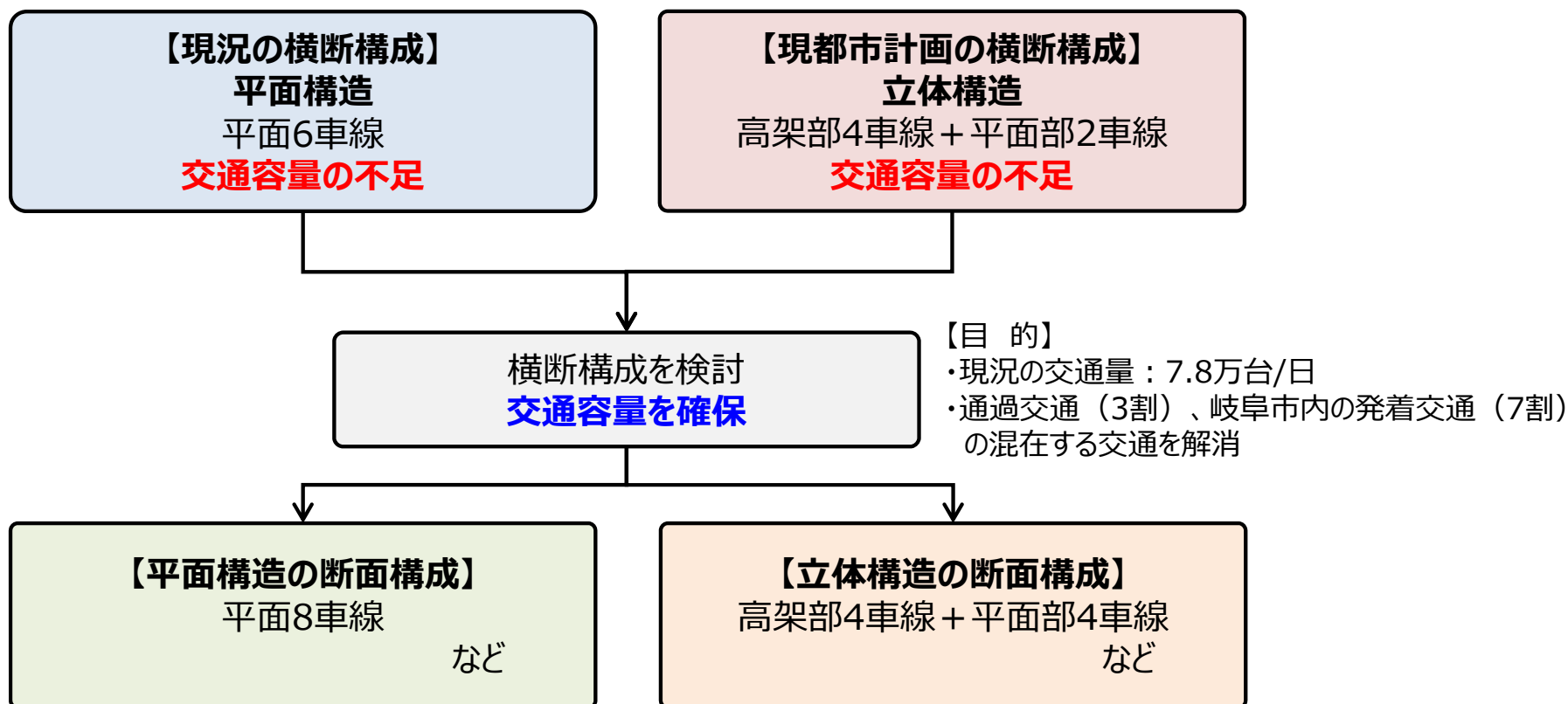
- 出入口を設ける場合、どのような出入口の形式があるのか？  
⇒サイド側とセンター側の出入口の形式を整理します

# 3. 道路構造の検討

## (1) 横断構成の検討について

- 現況の交通量 7.8万台/日(平成27年)において、現況車線数(平面6車線)では、交通容量が不足し、渋滞が発生しています。
- 現都市計画の車線数(高架部4車線+平面部2車線)では、交通容量が不足し、渋滞解消に至りません。
- 交通処理が可能な横断構成を検討します。

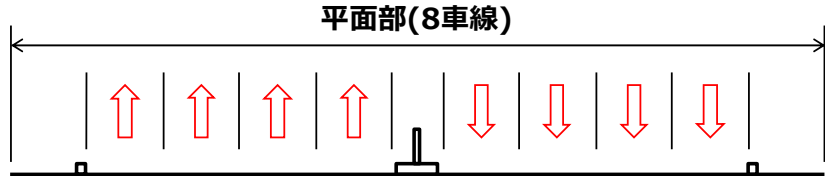
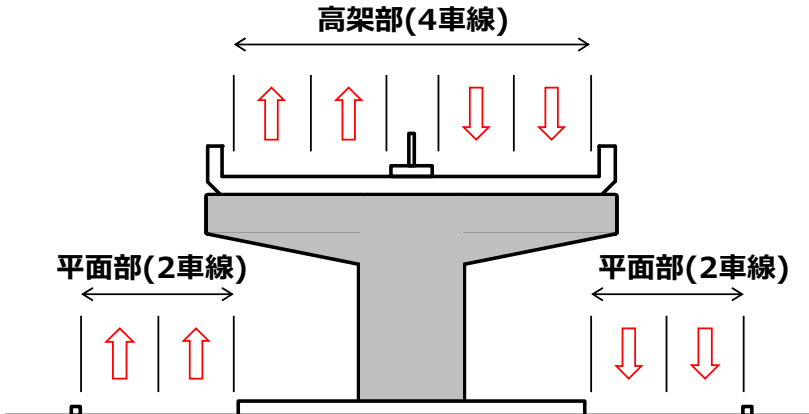
### ◆横断構成の検討の流れ



# 3. 道路構造の検討

## (1) 横断構成の検討について

- 現行の横断構成や、現都市計画の横断構成では、交通容量が不足するため、車線数を増加する必要があります。
- 岐阜市内区間は、通過交通と岐阜市内を発着する交通が混在するため、渋滞及び交通事故の解消のためには、適切に分離する必要があります。

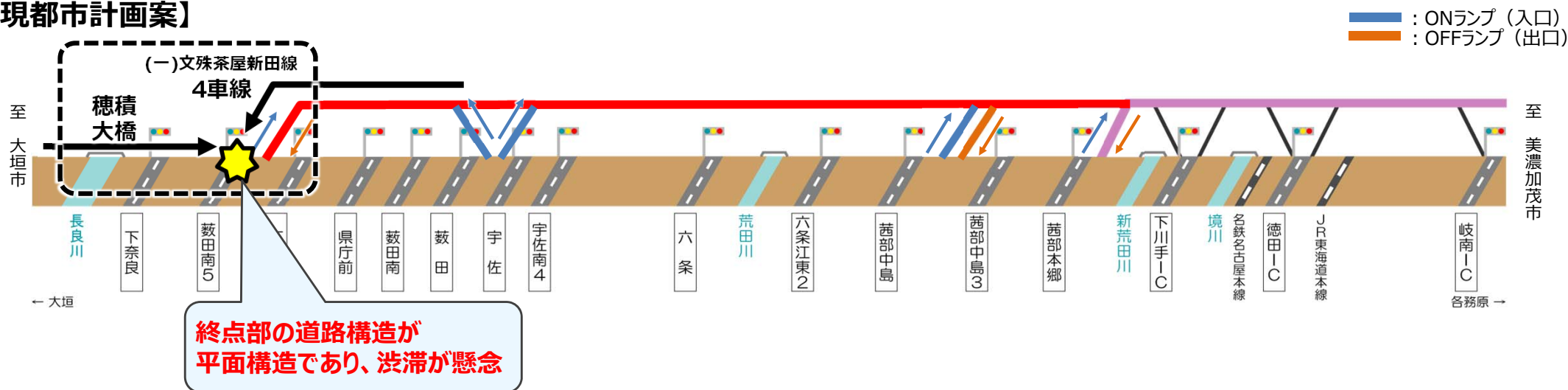
比較項目	平面構造 (8車線)	立体構造 (8車線)
道路構造の概要	▶ 平面部のみとした道路構造。	▶ 平面部と高架部に分離した道路構造。
断面図イメージ	 <p>平面部(8車線)</p>	 <p>高架部(4車線)</p> <p>平面部(2車線)</p> <p>平面部(2車線)</p>
交通の流れ	▶ 通過交通と岐阜市内を発着する交通が混在する状況は、 <b>現況と大きく変わりません。</b>	▶ 通過交通と、岐阜市内を発着する交通を分離することができるため、 <b>安全な交通の流れを確保</b> することができます。
渋滞・事故	▶ 交通容量が増えるため、渋滞が緩和されますが、現況と同じ平面構造であるため、事故は <b>現況と大きく変わりません。</b>	▶ 通過する交通を分離することができるため、渋滞や事故の <b>低減に繋げる</b> ことができます。
地域分断	▶ 平面部の車線数を現況より増やすことにより、道路幅が広がりますが、南北方向の通りは、 <b>現況と大きく変わりません。</b>	▶ 平面部の車線数は現況より減るものの、立体構造とすると、 <b>地域が分断される可能性</b> があります。

# 3. 道路構造の検討

## (2) 立体構造区間について

- 現都市計画では、立体構造区間の終点部が平面構造であり、終点部(藪田南5)で渋滞が懸念されます。
- 藪田南5で交差する(一)文殊茶屋新田線は、4車線で整備されており、交通量の増加に伴い平面交差では交通処理が困難です。
- 立体構造とする場合、立体構造区間の終点部について、藪田南5～穂積大橋の区間で再検討します。

### 【現都市計画案】



現況の交通の流れを踏まえて、適切な立体構造区間について検討します

# 3. 道路構造の検討

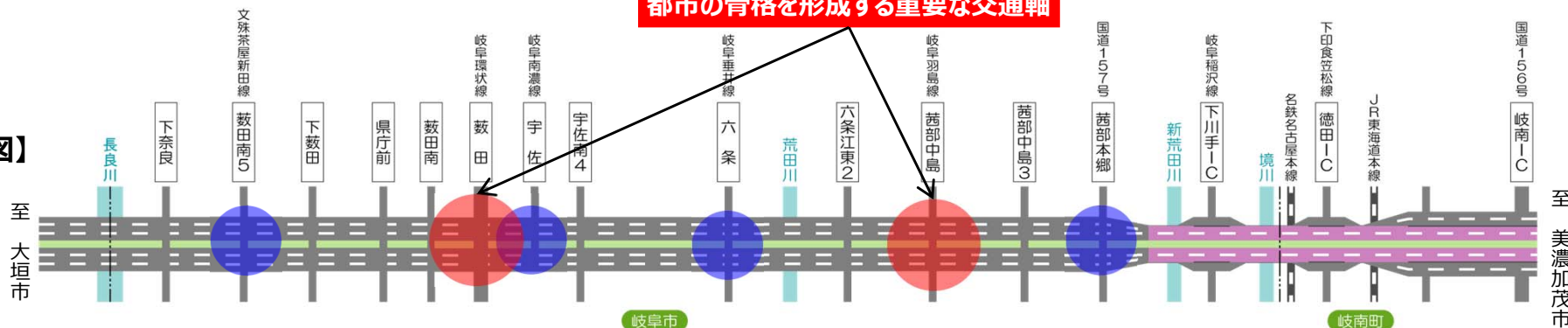
## (3) 出入口の配置について

- 岐阜市都市計画マスタープラン(平成20年12月)では、都市の骨格を形成する主要幹線街路として、岐阜羽島線(茜部中島交差点)、岐阜環状線(藪田交差点)が位置付けられています。
- 都市幹線街路は、茜部本郷交差点、六条交差点、宇佐交差点、藪田南5交差点で交差しています。
- 岐阜市都市計画マスタープランにおける重要な交差軸やまちづくりの観点から、適切な出入口の配置を検討します。

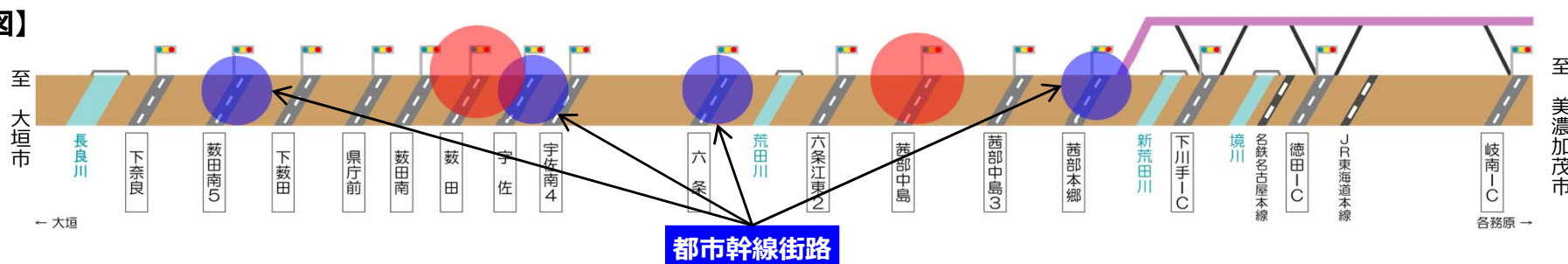
### 都市計画の位置付けを踏まえたランプ配置の考え方

都市の骨格を形成する重要な交通軸

【平面図】



【側面図】



# 3. 道路構造の検討

## (4) 出入口の形式について

- 出入口の形式は、外側で分合流するサイドランプ形式と、内側で分合流するセンターランプ形式があります。
- 沿道利用状況を踏まえたランプ形式を検討します。

比較項目	サイドランプ形式 高架部の分合流部を <b>外側</b> に配置した形式。	センターランプ形式 高架部の分合流部を <b>内側</b> に配置した形式。
断面図イメージ		
イメージ写真		
分合流方法	<p>➤ 国道 2 1 号の既存立体構造区間と同様の分合流方法です。</p>	<p>➤ 名古屋高速と同様の分合流方法です。</p>



# 3. 道路構造の検討

## (5) 岐阜市内立体構造検討会

○国道21号岐阜市内区間の道路構造策定に向け、学識経験者及び関係機関と効果的な道路構造や対策の立案・検討を実施しています。

### ◆開催日

平成31年2月27日

### ◆検討体制

- ・学識経験者
- ・国交省中部地整 岐阜国道事務所
- ・国交省中部運輸局岐阜運輸支局
- ・岐阜県警
- ・岐阜県
- ・岐阜市

### ◆主な意見

- ・都市計画決定時のコンセプトや、現況の使われ方、土地利用の変化等を踏まえた上で、道路構造をニーズに合わせて変更することは、まちづくりの観点からも必要。
- ・現都市計画の立体構造区間は、主要渋滞箇所である藪田南5交差点までであるため、立体構造区間を見直すことは必要。
- ・道路構造の検討にあたっては、新たに転換してくる交通を含めて、平面部及び高架部それぞれの交通容量比を評価することが必要。

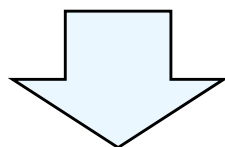
## 4. 今後のスケジュール

## 4. 今後のスケジュール

### ◆現在

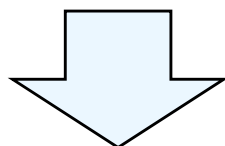
道路構造の検討

- ・横断構成
- ・立体構造区間
- ・出入口（ランプ） など



岐阜市内立体構造検討会

国道21号の望ましい道路構造を決定



都市計画変更手続き