

第16回 石川県道路安全・円滑化検討委員会

目 次

1. これまでの検討経緯
2. ピンポイント渋滞対策
3. 主要渋滞箇所について

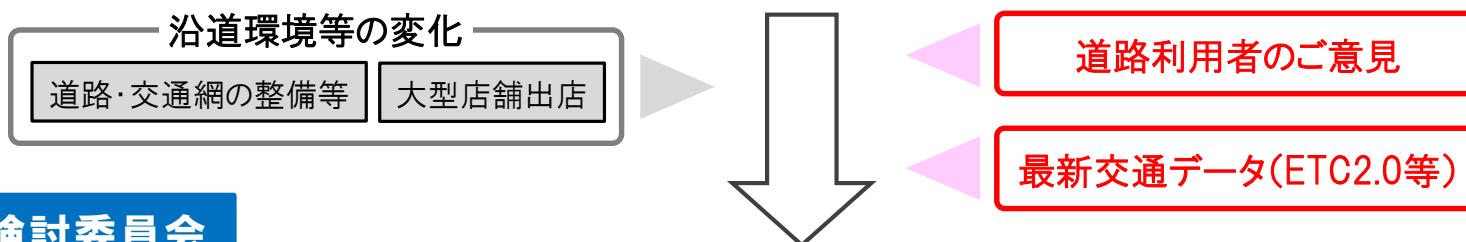
平成30年7月

1. これまでの検討経緯

1-1 これまでの主な検討経緯

これまでの主な検討経緯

- H24 主要渋滞箇所の公表
- H25 渋滞対策基本方針(案)の議論
- H26 主要渋滞箇所に関するモニタリング
- H27 モニタリング結果、対策の効果検証
- H28 モニタリング結果、対策の効果検証、解除・追加方針案の提案
- H29 解除・追加方針に基づく主要渋滞箇所の見直し



H30検討委員会

①渋滞対策の議論

- ・渋滞状況モニタリング結果
- ・ピンポイント渋滞対策について

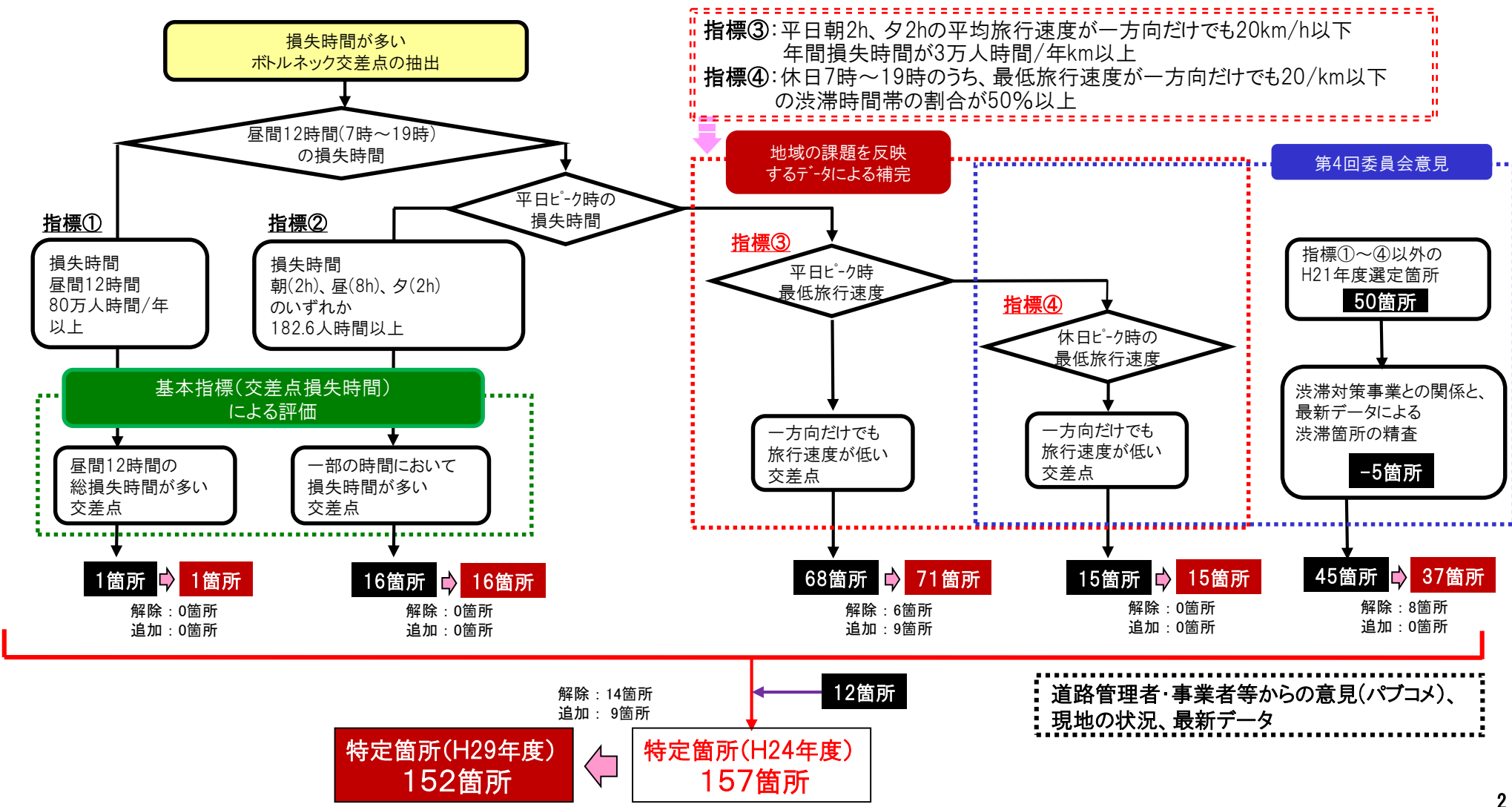
②主要渋滞箇所の見直しに向けた議論

- ・最新データによるモニタリング結果の検証
- ・追加・解除箇所の審議

1. これまでの検討経緯

1-2 石川県の主要渋滞箇所の特定期間(国道・県道)について

■ 主要渋滞箇所は、**平成24年度に特定した157箇所**に対して、最新のデータにより検証を実施した結果、解除14箇所・追加9箇所の見直しにより**152箇所に変更**。



1. これまでの検討経緯



【平成29年度(第15回委員会)特定】

国道・県道

【渋滞多発】

渋滞損失時間が多い、または
平日ピーク時における旅行速度
20km/h以下の箇所

88箇所
(H24:85箇所)

【特定日に混雑】

休日における速度低下箇所

15箇所
(H24:15箇所)

【委員会における意見】

H21年度委員会の検討による抽出箇所

37箇所
(H24:45箇所)

【パブコメによる追加】

12箇所
(H24:12箇所)

1エリア	26区間	75箇所
主要渋滞箇所総数:152箇所		

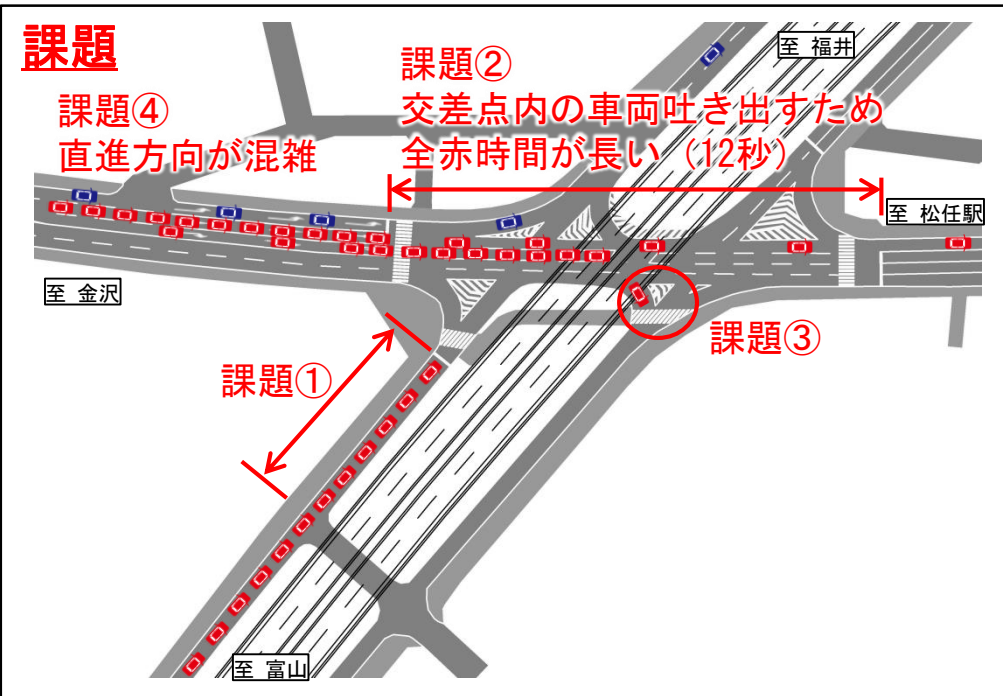
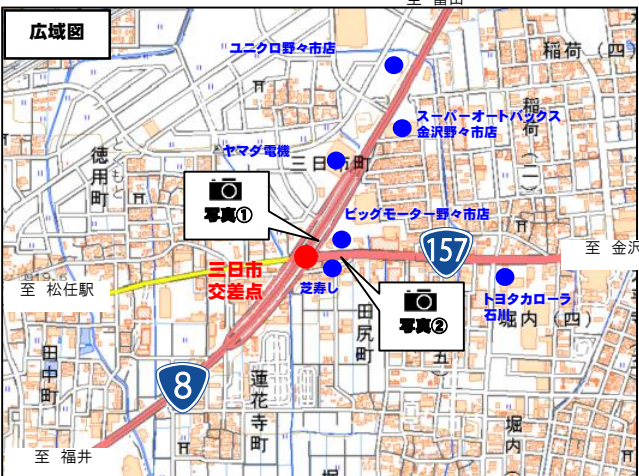
(H24:157箇所)

2. ピンポイント渋滞対策

2-1 平成29年度対策の結果【国道8号 三日市交差点】

【課題】

- ・ 課題①：国道8号富山側の連結側道が1車線のため、滞留車両が本線まではみ出す。
- ・ 課題②：従道路側の停止線間隔が長く、交差点が大きい（交通処理上、非効率）。
- ・ 課題③：交差点が大きいいため、信号切り替え時に交差点内に残った車両と横断歩行者の交錯が懸念される。
- ・ 課題④：金沢側の直進方向で、慢性的に混雑が発生している。



課題①
国道8号富山側 1車線



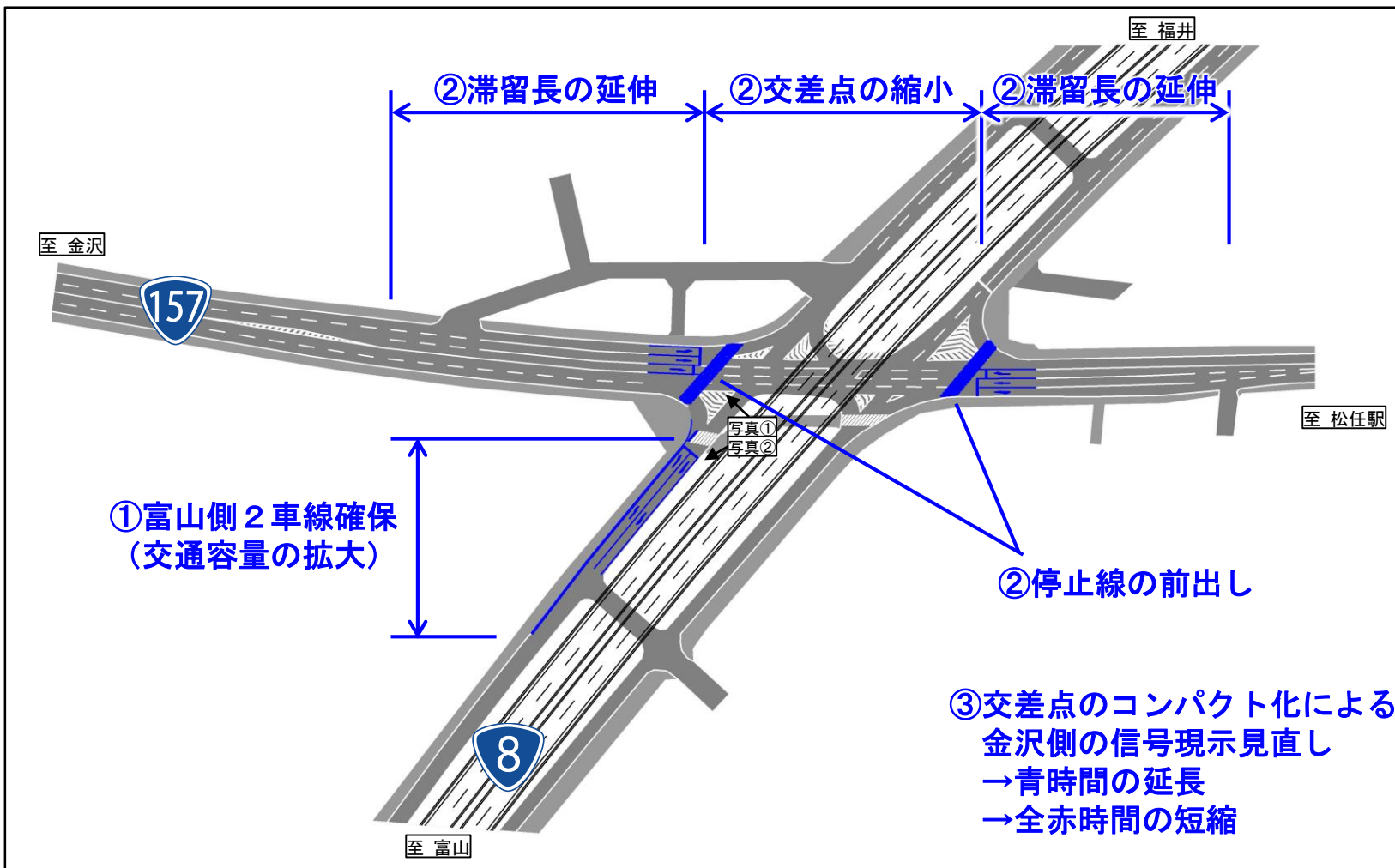
課題③
全赤時に残った右折車両が次の横断歩行者と交錯する場合がある



2. ピンポイント渋滞対策

【対策】

- ・ 対策①: 国道8号富山側の連結側道を1車線から2車線へ見直し、交通容量を拡大。
- ・ 対策②: 従道路側(国道157号、(一)三日市松任線)の停止線・横断歩道の前出しによる、右折滞留長の延伸と交差点のコンパクト化。
- ・ 対策③: 交差点のコンパクト化に伴い、金沢側の信号現示を見直し、青時間を延長。



写真① << 金沢側交差点 >>

対策前



対策後



写真② << 富山側連結側道 >>

対策前



対策後



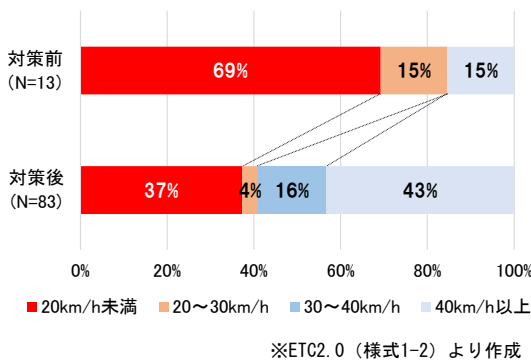
交差点手前で車線数増により容量を拡大

2. ピンポイント渋滞対策

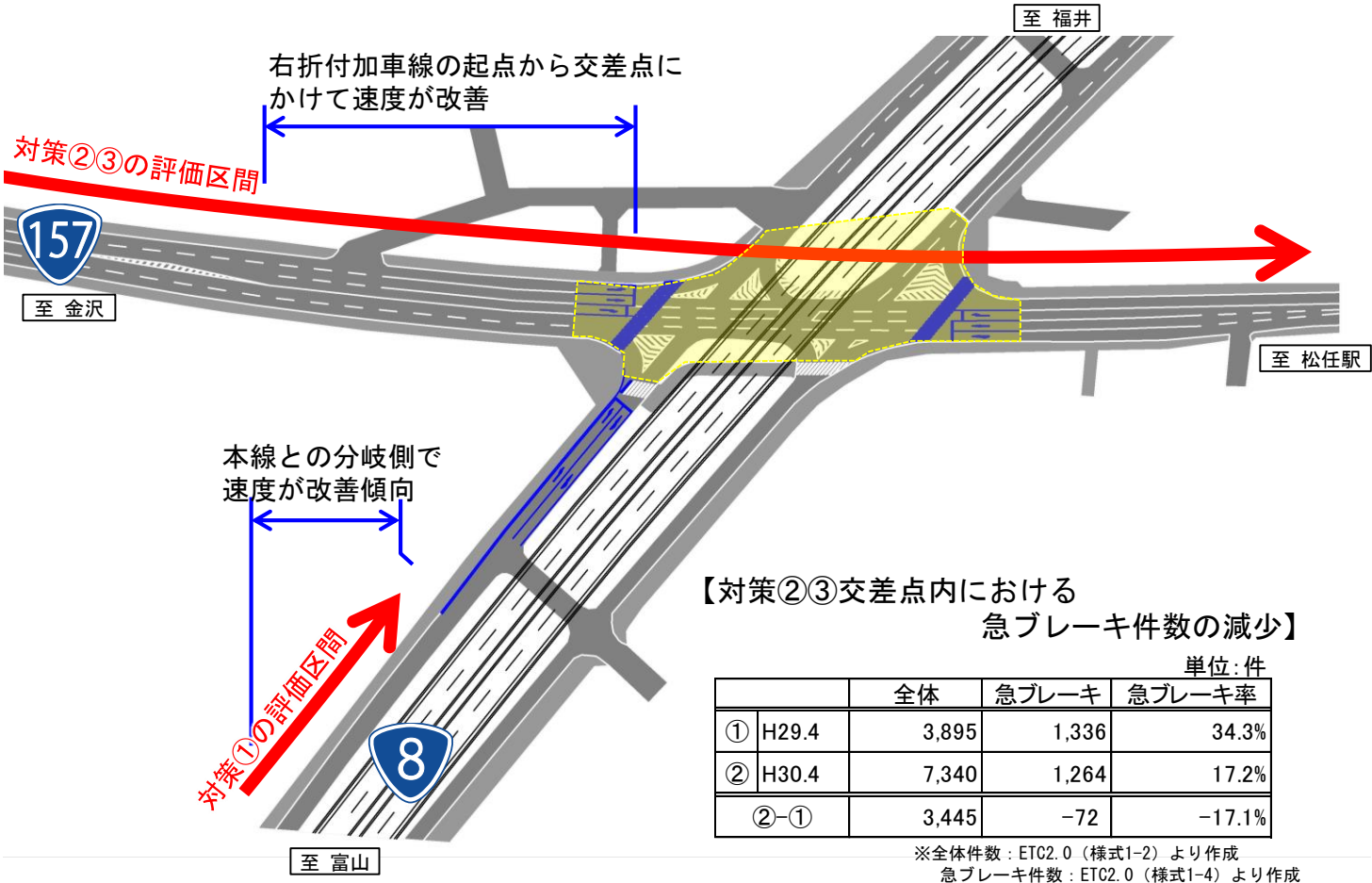
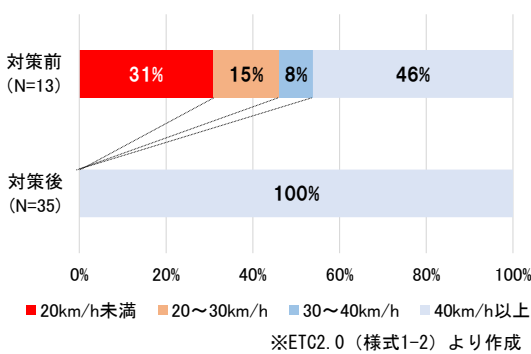
【対策の評価】

- ・対策①： 連結側道の本線分岐部において旅行速度が改善し、20km/h未満～30km/h台の速度帯が40km/h以上に向上。
- ・対策②③： 交差点のコンパクト化、信号現示の見直しにより、金沢側における直進車両の速度が改善。急ブレーキ件数(急ブレーキ率)の減少による安全性向上。

【対策②③金沢側直進車の速度改善】



【対策①連結側道分岐部での速度改善】



【対策②③交差点内における急ブレーキ件数の減少】

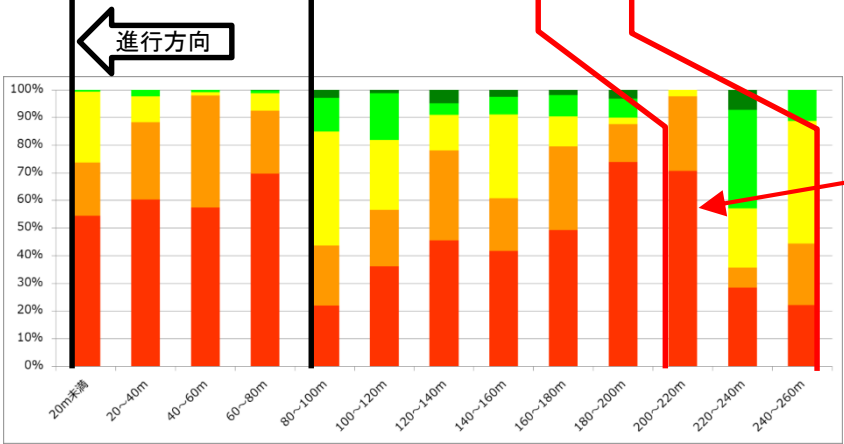
		単位: 件		
		全体	急ブレーキ	急ブレーキ率
①	H29.4	3,895	1,336	34.3%
②	H30.4	7,340	1,264	17.2%
②-①		3,445	-72	-17.1%

※全体件数: ETC2.0 (様式1-2) より作成
急ブレーキ件数: ETC2.0 (様式1-4) より作成

2. ピンポイント渋滞対策

2-2 平成30年度対策【国道8号 西念交差点】 【課題】

- ・ランプ部走行車両の6割以上を右折車両が占め、分岐部まで滞留して直進車両を阻害し渋滞が発生。
- ・ランプ分岐部において20km/h以下の割合が約6割あり、スムーズな分岐を阻害しており、本線まで影響。

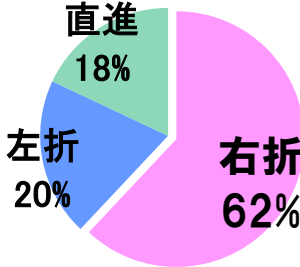


凡 例

- 10km/h以下
- 10~20km/h
- 20~40km/h
- 40~60km/h
- 60km/h以上

※地点速度データ:ETC2.0(H28年1月~12月) N=3,292
※急ブレーキデータ(分岐部抽出):ETC2.0(H28年1月~12月)、前後加速度:-0.5G以下

6割以上が右折利用



※データ:H29年6月8日 7:30~8:30 CCTV観測
ランプ部走行車両643台/h
(右折401台、左折126台、直進116台)

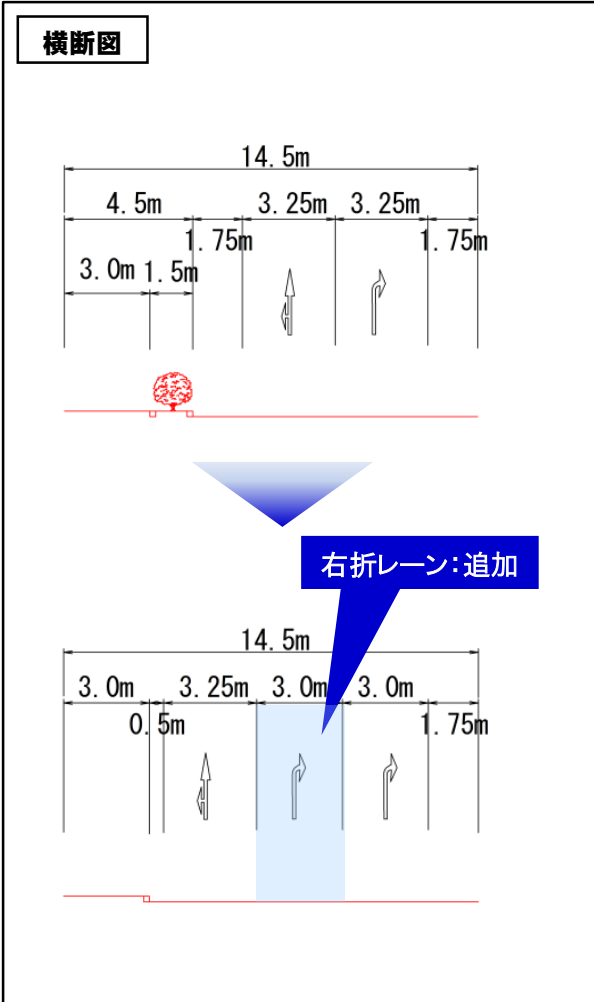
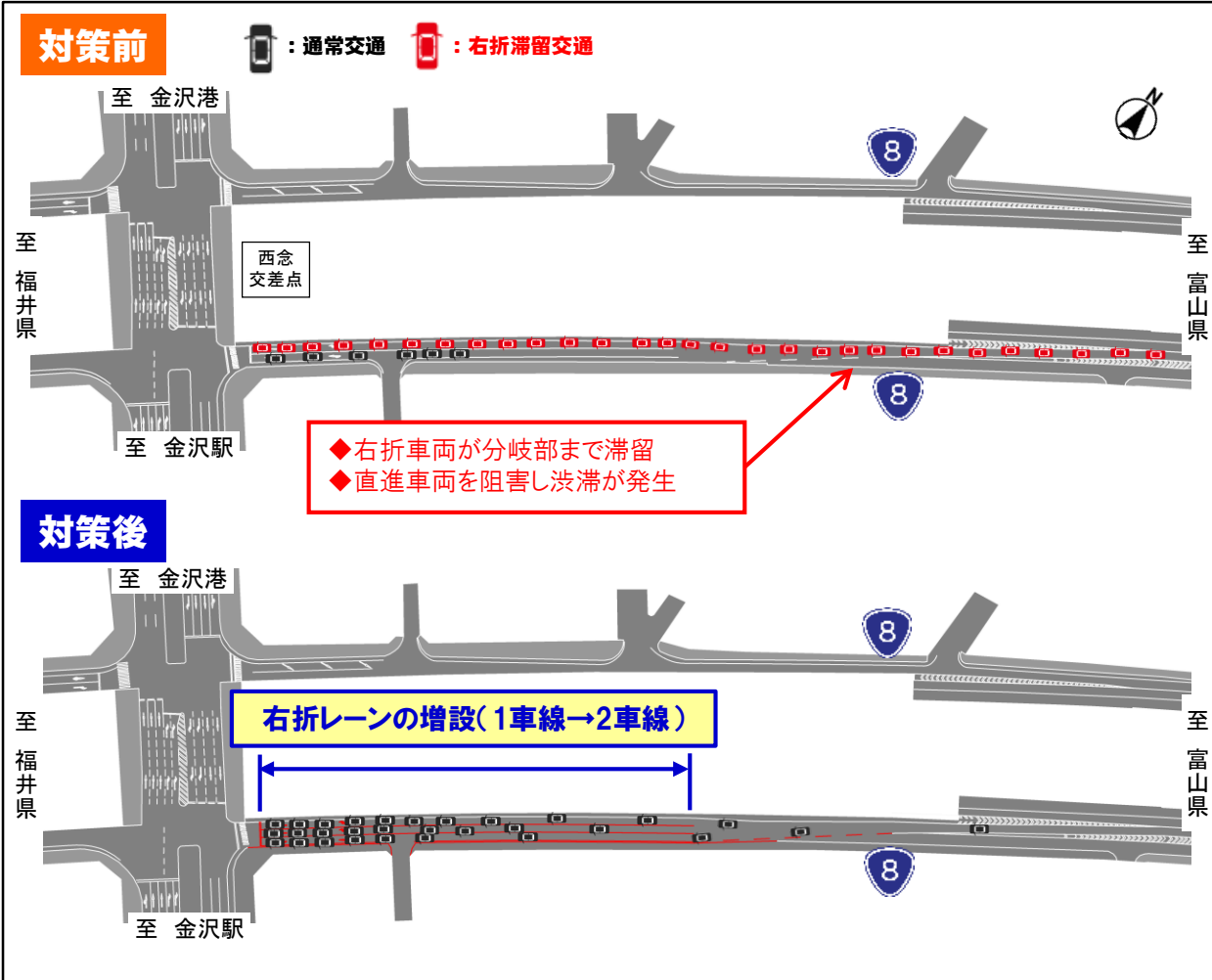
ランプ分岐部において、
20km/h以下の割合が約6割
スムーズな分岐を阻害
⇒本線まで影響



2. ピンポイント渋滞対策

【対策】

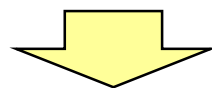
●ランプ右折レーンの増設(1車線⇒2車線)



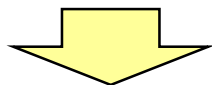
3. 主要渋滞箇所について

3-1 今後の主要渋滞箇所の見直しについて

- 最新データによる検証
 - ・H29年プローブデータの整理

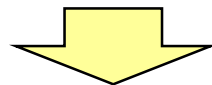


- 各道路管理者による現地確認
 - ・渋滞対策完了箇所(ピンポイント渋滞対策含む)における交通状況
 - ・道路利用者団体からの意見箇所における速度低下要因の見極め



平成31年3月

- 検討委員会の開催
 - ・主要渋滞箇所の見直し(該当があれば)
 - ・渋滞対策の議論
 - ・その他



モニタリング及びデータ整理を継続

- 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング・検証等、渋滞検討マネジメントサイクルを継続