

第18回 石川県道路安全・円滑化検討委員会

目 次

1. 渋滞対策の進め方
2. これまでの検討経緯
3. 近年における金沢都市圏の変化
4. 金沢都市圏の交通特性
5. 山側幹線と海側幹線の交通状況
6. 金沢都市圏の交通課題
7. ピンポイント渋滞対策
8. 今後の進め方

令和元年8月22日

1. 渋滞対策の進め方

平成31年度 道路関係予算概算要求概要より抜粋

3 力強く持続的な経済成長の実現

(1) ネットワークを賢く使う ― 官民連携による渋滞対策の推進 ―

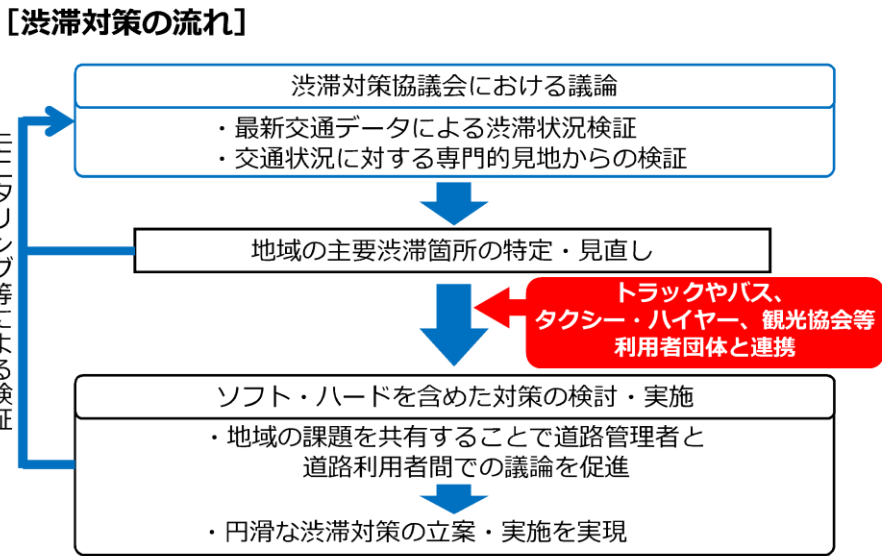
- **トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定制、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。**

＜背景／データ＞

- 最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(平成30年11月時点)
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- 路上工事は、全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
(約201時間/km・年(平成14年度)→約82時間/km・年(平成29年度))

- **渋滞対策協議会^{参25}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進**
- 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要幹線道路の沿道において、大規模施設の立地者に対して、**交通アセスメント等の実施**を求めるなど、接道承認時の審査強化を導入

参25：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置



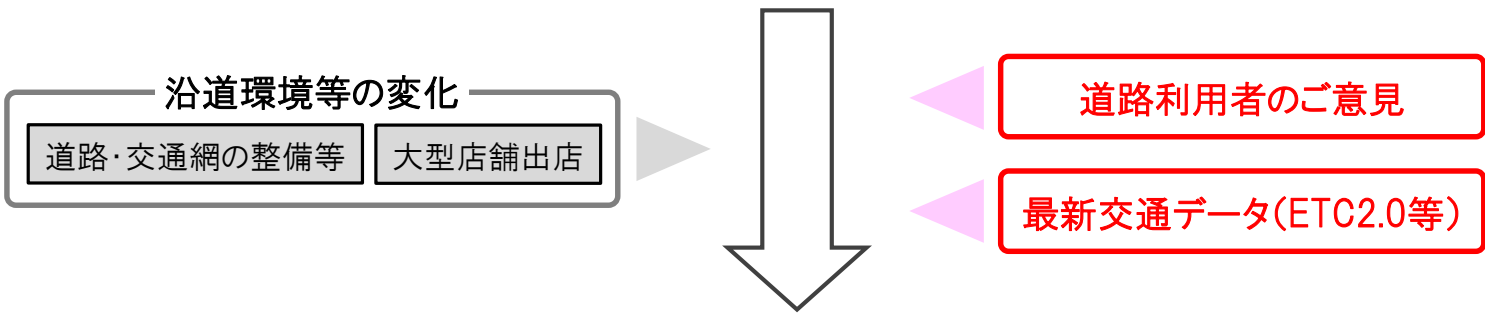
＜トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況＞

2. これまでの検討経緯

2-1 これまでの主な検討経緯

これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所の公表
- 平成25年度 渋滞対策基本方針(案)の議論
- 平成26年度 主要渋滞箇所に関するモニタリング
- 平成27年度 モニタリング結果、対策の効果検証
- 平成28年度 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
- 平成29年度 解除・追加方針に基づく主要渋滞箇所の見直し
- 平成30年度 主要渋滞箇所のモニタリング



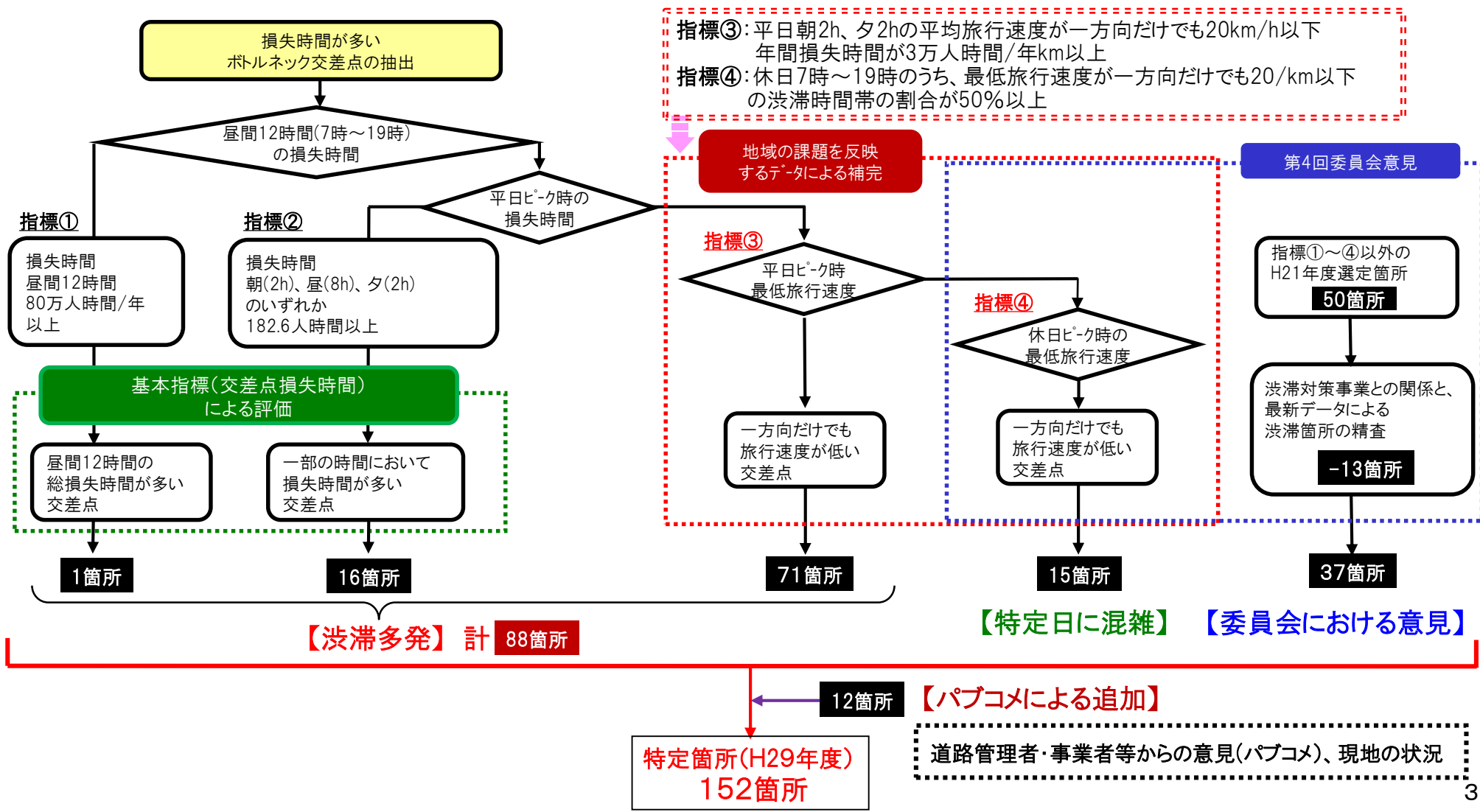
第18回 石川県道路安全・円滑化検討委員会議論のポイント

- ① 金沢都市圏の交通課題について
- ② ピンポイント渋滞対策について

2. これまでの検討経緯

2-2 石川県の主要渋滞箇所の特定状況(国道・県道)について

- 主要渋滞箇所は交通データによる渋滞状況の検証により、平成29年度に152箇所を特定。
- 平成30年度は、検証の結果見直し箇所なし。

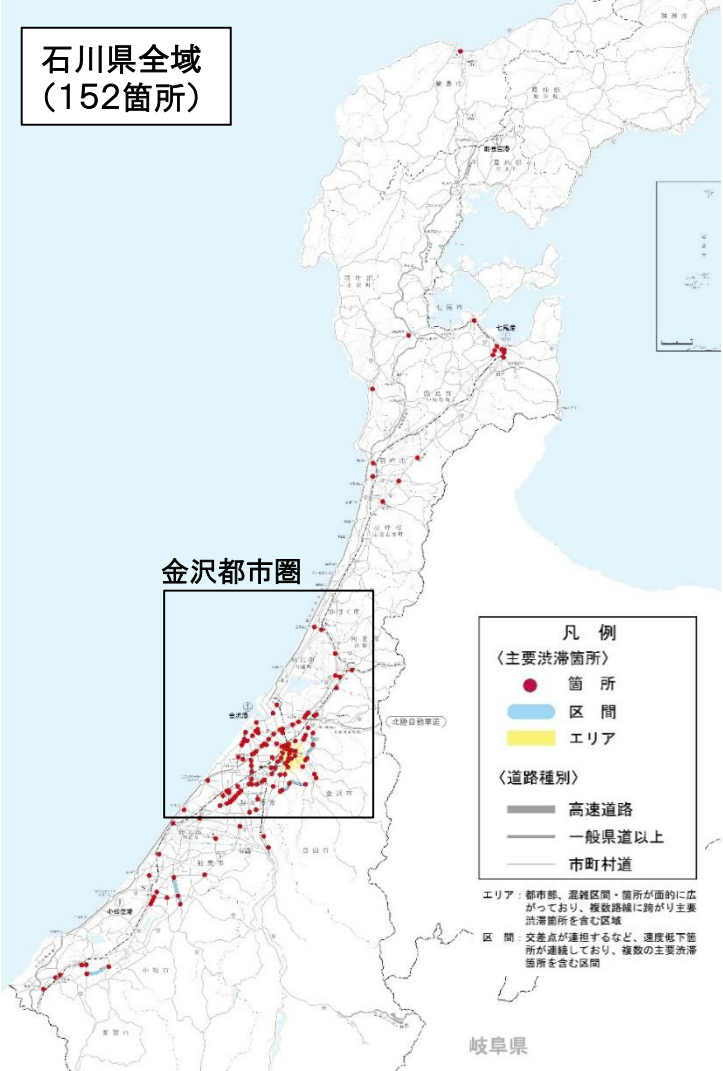


2. これまでの検討経緯

2-3 石川県の主要渋滞箇所について

- 主要渋滞箇所(152箇所)は、県中心部である金沢都市圏に集中。
- 特に、金沢市中心市街地エリアや国道8号に集中。

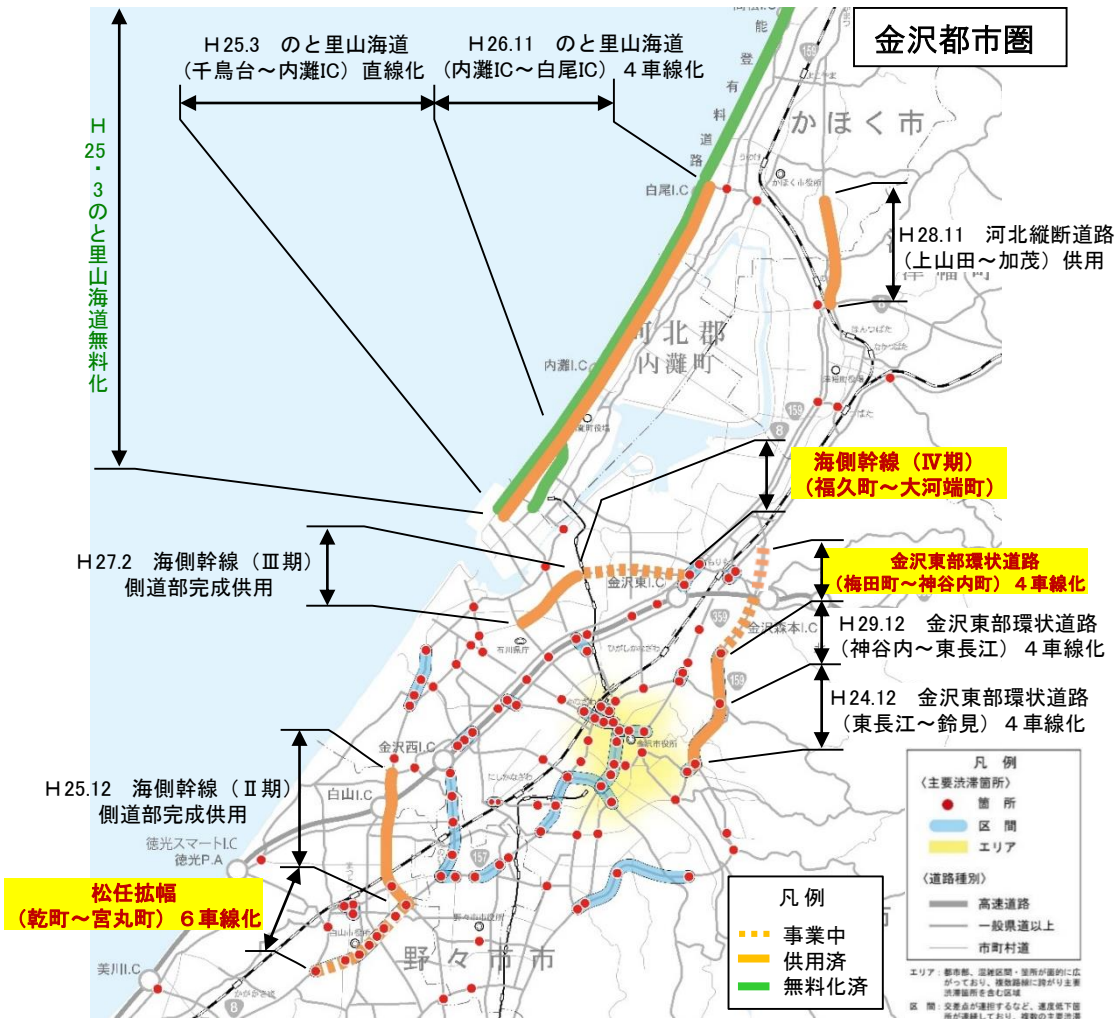
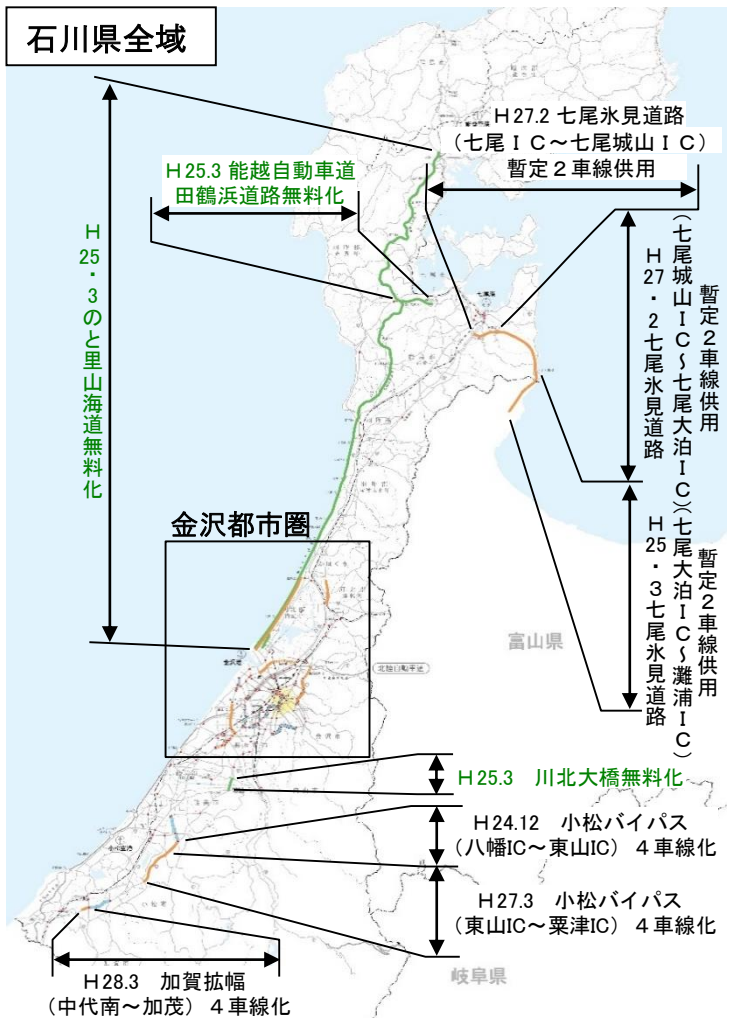
【主要渋滞箇所】



3. 近年における金沢都市圏の変化

3-1 新たな道路の開通、無料化(H24年度:主要渋滞箇所公表以降)

- 平成24年度以降、海側幹線(側道)などの供用や「のと里山海道」等の無料化など、石川県内の道路状況が大きく変化。
- 金沢都市圏では、金沢東部環状道路(梅田町～神谷内)の4車線化、海側幹線(Ⅳ期)などの整備が進行中。平成31年度には、松任拡幅が新規事業化。
- 金沢都市圏を中心に未だ多くの主要渋滞箇所が残っており、ソフト・ハードを含めた渋滞対策が必要。



3. 近年における金沢都市圏の変化

3-2 市街地開発と大型店舗開店による都市環境の変化

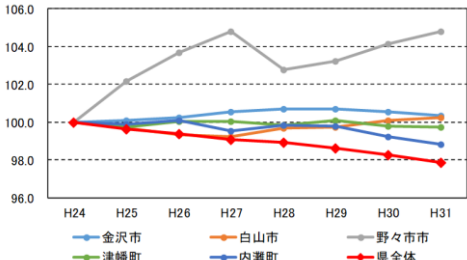
- 平成31年度の人口は、石川県全体では減少しているなか、金沢市近郊では土地区画整理事業による宅地化が進行しており、金沢市・白山市・野々市市では平成24年度に対して人口が増加している。
- 大型店舗は、北陸新幹線金沢開業(H27.3)前後の平成25～28年度に13施設が開店、今後も3施設(下図○)が開店予定。
- 都市環境の変化により、金沢近郊において、更なる交通の集中が予測される。

《金沢市近郊の区画整理事業》

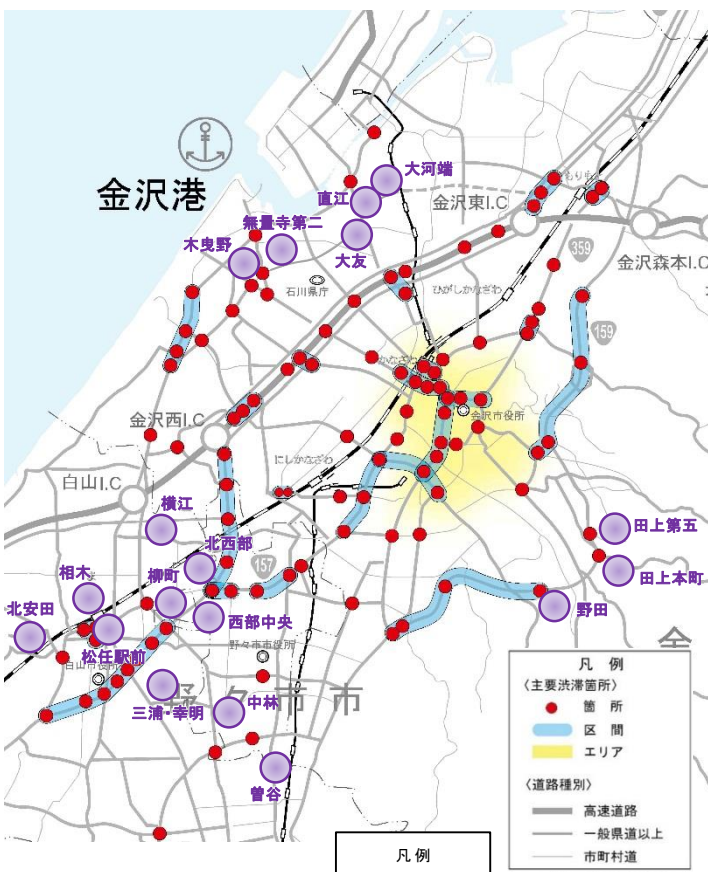
市町	地区名	施行面積 (ha)	施行年度
金沢市	田上第五	43.3	H8 ~ H27
	田上本町	54.2	H8 ~ H27
	野田	33.5	H10 ~ H28
	戸板第二	51.0	H13 ~ H27
	木曳野	24.5	H13 ~ H27
	無量寺第二	19.0	H16 ~ H26
	副都心北部直江	42.8	H18 ~ H29
	副都心北部大河端	16.6	H19 ~ H29
	副都心北部大友	10.7	H20 ~ H28
白山市	松任駅前	7.5	H24 ~ H28
	松任駅北相木	17.9	H16 ~ R2
	曾谷	10.1	H24 ~ H29
	三浦・幸明	11.3	H25 ~ H29
	松任北安田南部	13.7	H27 ~ R2
	横江	48.4	H27 ~ R2
野々市市	北西部	65.5	H11 ~ H29
	柳町	8.9	H26 ~ H30
	中林	31.1	H27 ~ R6
	西部中央	21.0	H27 ~ R6

出典：いしかわの区画整理
(H25年以降事業中、工業系を除く)

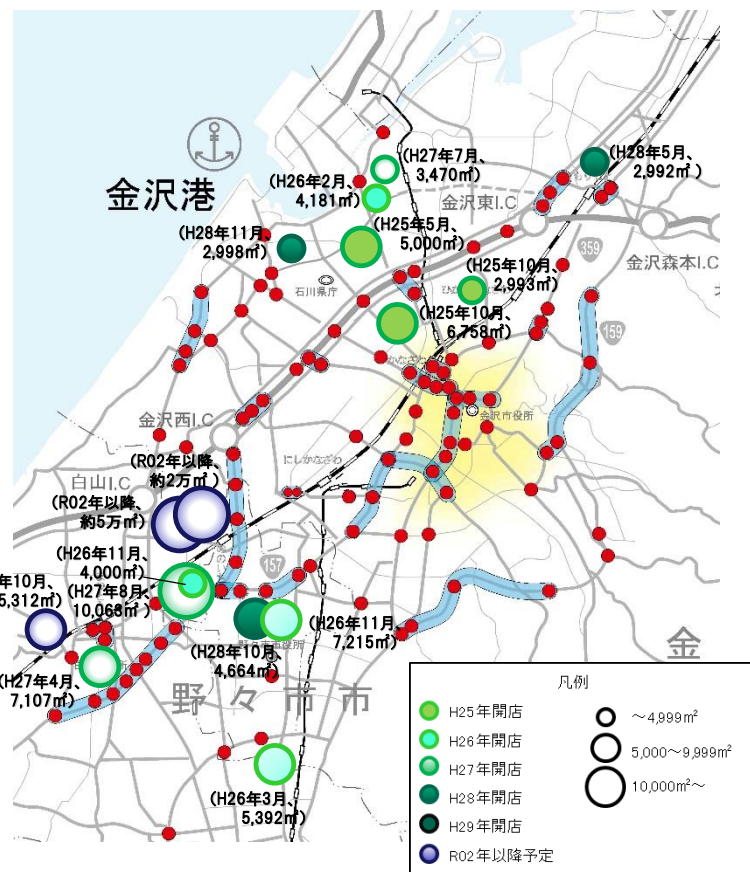
《金沢近郊の人口推移》



出典：石川県の人口と世帯
(石川県県民交流課統計情報室)
毎年4月1日時点の推計値



《金沢近郊の大型店舗の立地》



出典：石川県商工労働部経営支援課資料
(店舗面積 概ね3千㎡以上を掲載)

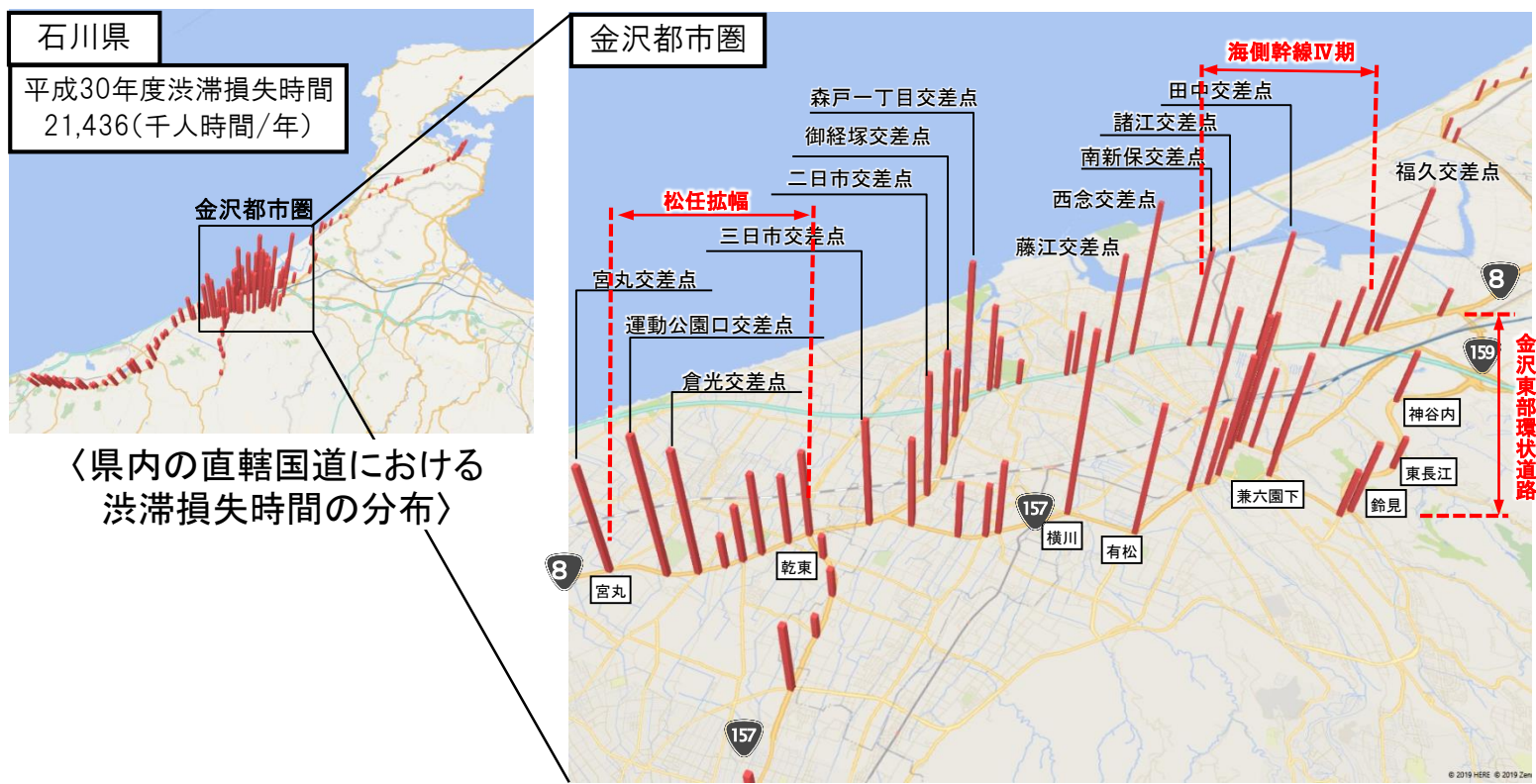
4. 金沢都市圏の交通特性

4-1 直轄国道の渋滞損失時間の推移

(※)『渋滞損失時間』とは、渋滞が無い場合の所要時間と実際にかかる所要時間の差の年間合計値

- 平成30年度の直轄国道(石川県全体)の渋滞損失時間は、主要渋滞箇所を初めて選定した平成24年度と比較して4%減少。
(H24:22,373千人時間/年 → H30:21,436千人時間/年)
- 金沢都市圏における渋滞損失時間は依然として高く(県内の約8割程度)、上位20箇所が金沢都市圏に集中。
その内、13箇所を国道8号が占め、金沢都市圏の交通課題の大きなシェアを占めている。

【石川県内直轄国道 交差点渋滞損失時間分布図】



管内直轄国道の渋滞損失時間(上位20箇所)

順位	交差点名	渋滞損失時間 (人時間/年)
1	横川交差点	671,965
2	野町広小路交差点	670,870
3	西念交差点	606,630
4	森戸一丁目交差点	580,715
5	福久交差点	579,620
6	運動公園口交差点	531,805
7	下堤町南交差点	514,285
8	武蔵交差点	500,050
9	有松交差点	491,655
10	田中交差点	478,880
11	二日市交差点	473,405
11	倉光交差点	473,405
13	兼六園下交差点	472,675
14	香林坊交差点	462,455
15	御経塚交差点	445,665
16	藤江交差点	440,920
17	三日市交差点	411,355
18	宮丸交差点	410,260
19	南新保交差点	405,880
20	諸江交差点	371,570

〈金沢都市圏の直轄国道における渋滞損失時間の分布〉

出典：国総研集計データ
※着色箇所が国道8号上の交差点

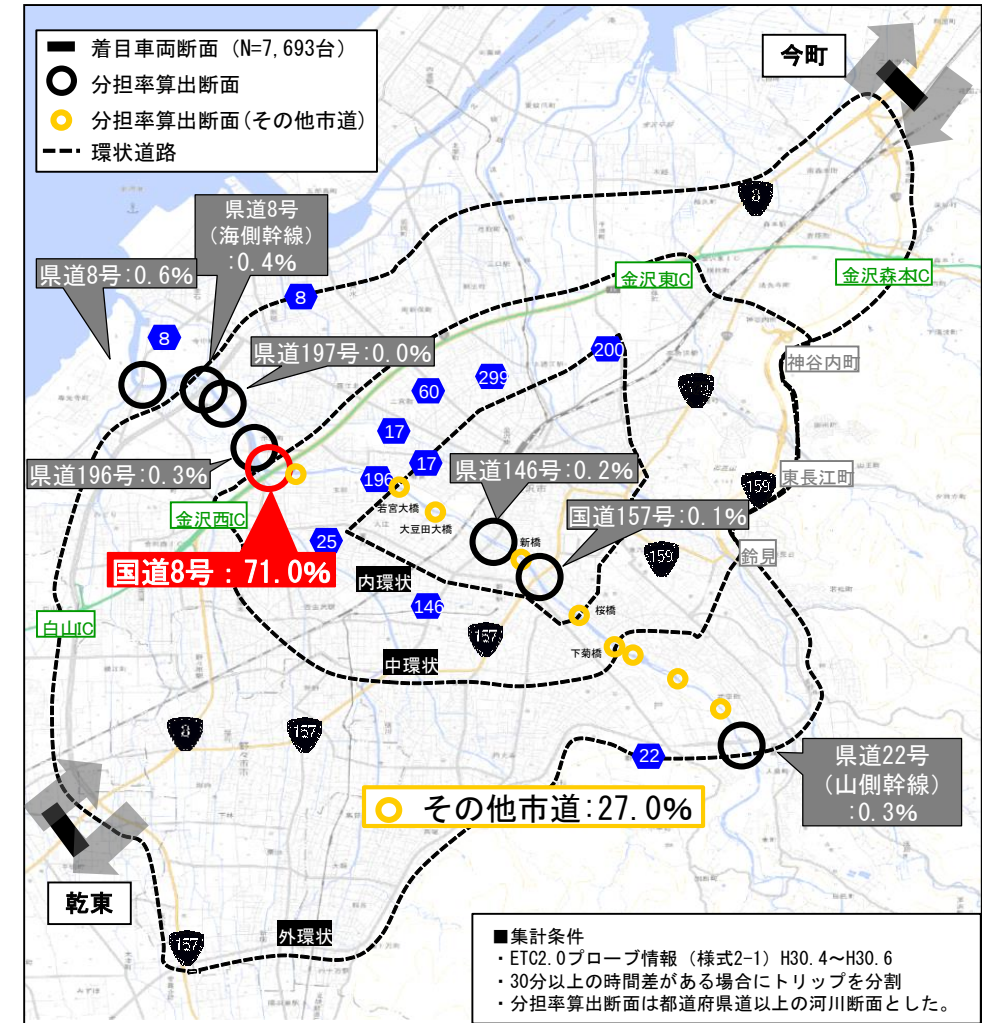
4. 金沢都市圏の交通特性

4-2 金沢都市圏の通過交通の分析(ETC2.0プローブ情報)

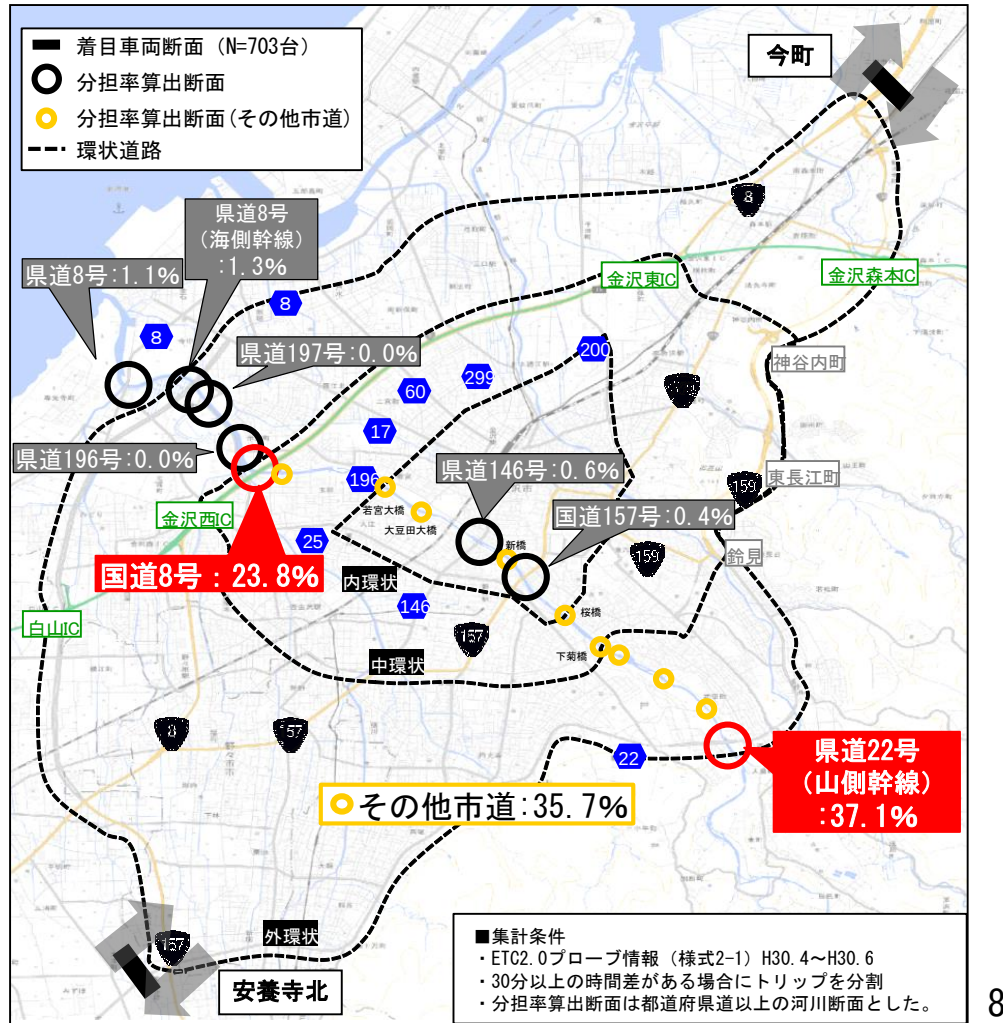
金沢都市圏を南北に通過する交通経路の分担率をETC2.0プローブ情報により分析。

- 乾東、今町を起・終点とする流出入車両の経路分担率は、国道8号が71.0%と最も高い割合を占めている。
- 安養寺北、今町を起・終点とする流出入車両の経路分担率は、県道22号(山側幹線)が37.1%と最も高く、次いで国道8号が23.8%の割合を占めている。
- 一方で、中心市街地をその他市道等で抜ける通過交通も、約3割程度の割合を占めている。

《乾東、今町を起・終点として南北に通過する交通の割合》



《安養寺北、今町を起・終点として南北に通過する交通の割合》



4. 金沢都市圏の交通特性

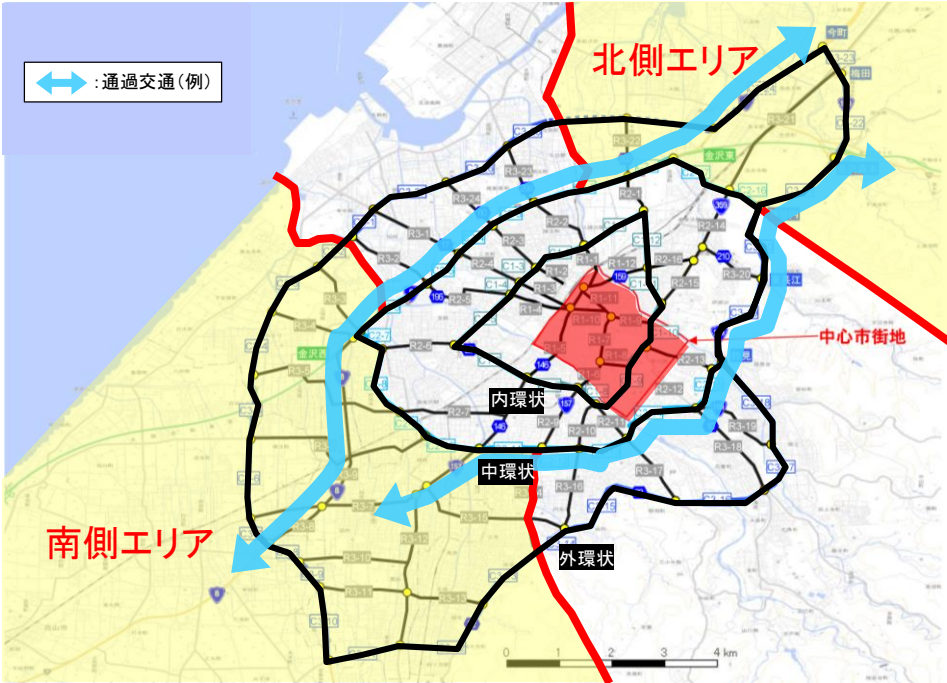
4-3 金沢都市圏の通過交通の分析(ETC2.0プローブ情報)

- 各路線毎の交通台数に占める南北を通過する交通の割合を、ETC2.0プローブ情報により分析。
- 国道8号は、全体的に20～30%台と高く、交通全体に占める南北方向の通過交通の割合が高い。
 - 海側幹線は、赤土町～五歩市南間は20%台と高く、環状鞍月～直江町中は8%と低く、区間毎のバラつきが大きい。
 - 山側幹線は、南北方向の通過交通の割合は10～20%台で、山側幹線全体で一定の割合。

《中心市街地を通過しない南北の通過交通》



《南北通過交通のイメージ》

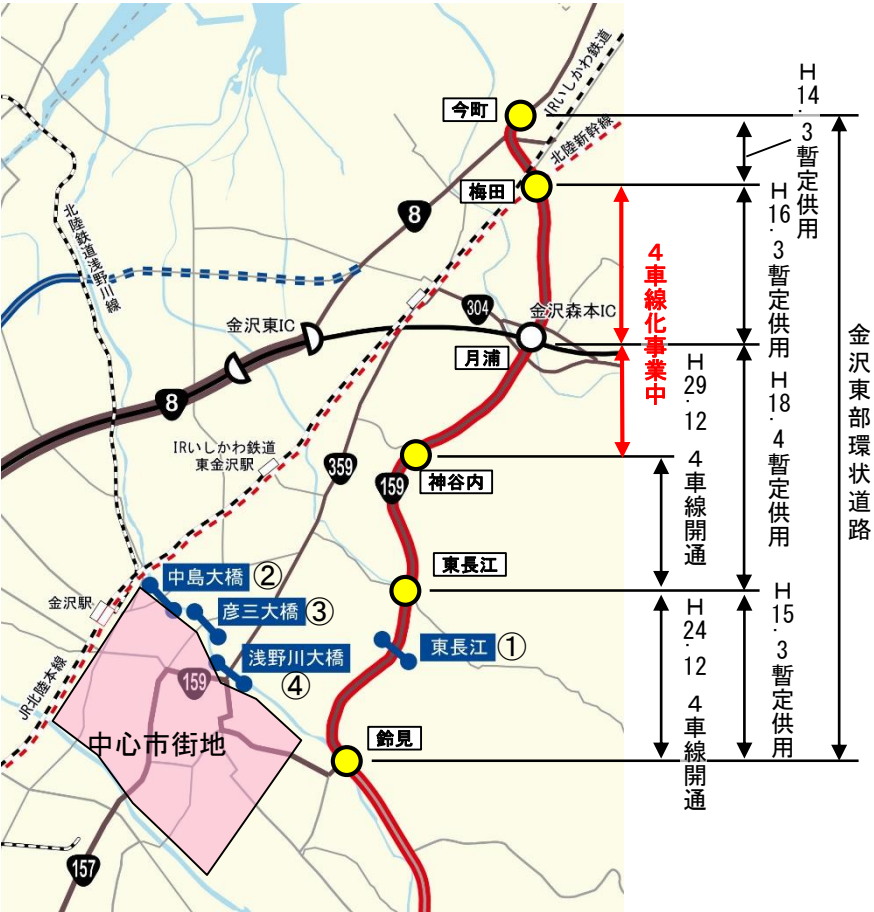


5. 山側幹線と海側幹線の交通状況

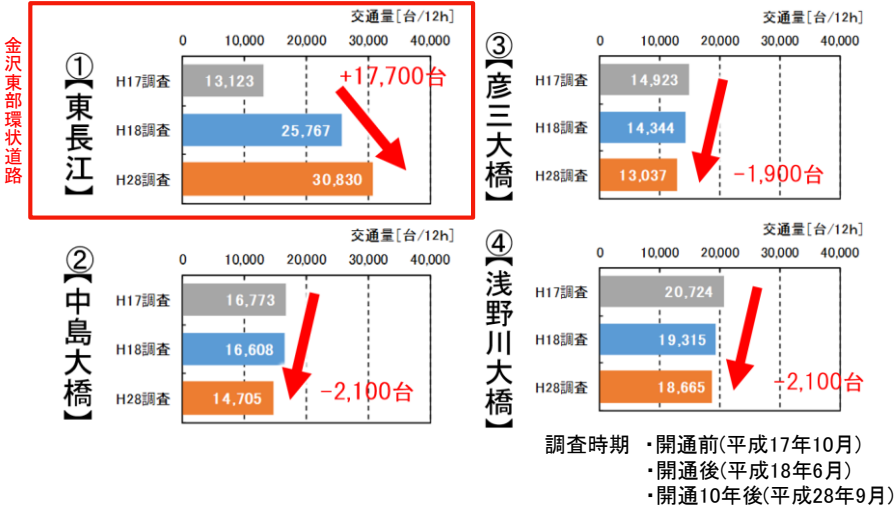
5-1 金沢東部環状道路開通前後の交通量の変化

- 平成18年に金沢東部環状道路が全線開通し、金沢市中心部の通過交通が環状道路へ転換。
- 開通10年後においても交通量が減少傾向で推移しており、環状道路による整備効果が継続している。

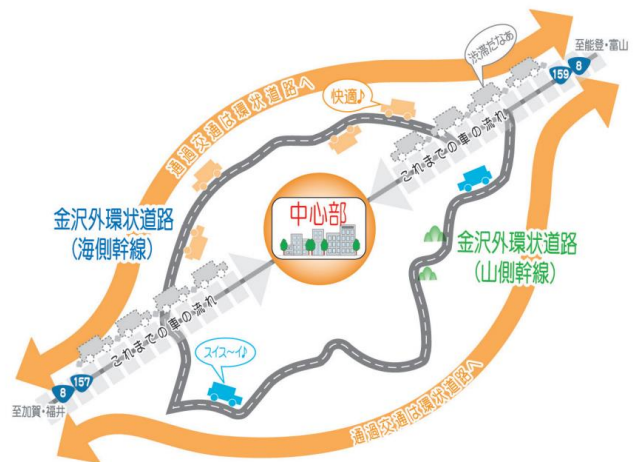
《金沢東部環状道路の整備状況》



《全線開通前後と開通10年後の交通量変化(平日)》



《通過交通の迂回イメージ図》

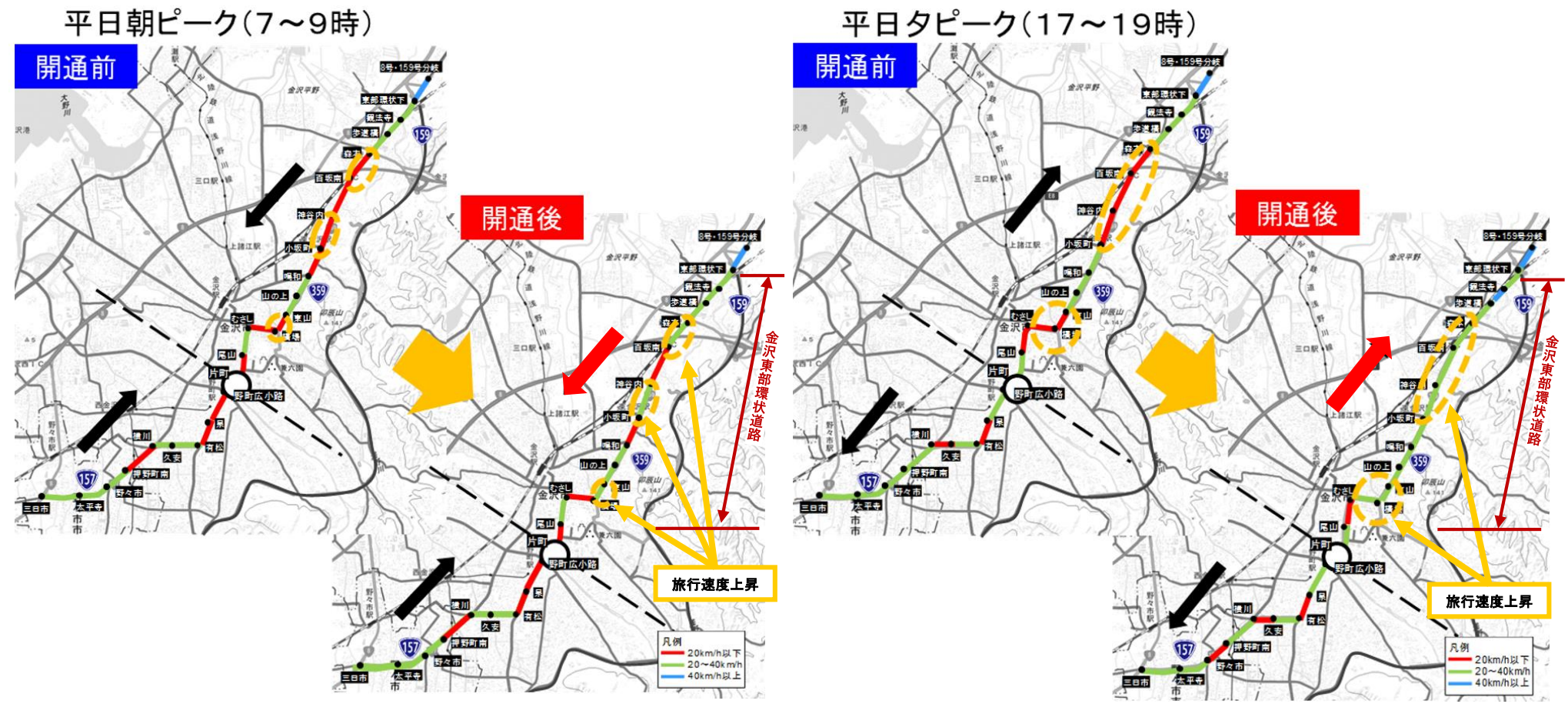


5. 山側幹線と海側幹線の交通状況

5-2 金沢東部環状道路開通前後の国道359号の旅行速度の変化

- 金沢市中心部に向かう車両(朝ピーク)と中心部から離れる車両(タピーク)の旅行速度等を分析
- 金沢東部環状道路開通(H18.4)後、通過交通が金沢東部環状道路へ転換したことで、並行する国道359号の旅行速度が21.7km/h→27.4km/hに上昇(平日朝・タピーク時)

《開通前後の旅行速度変化》

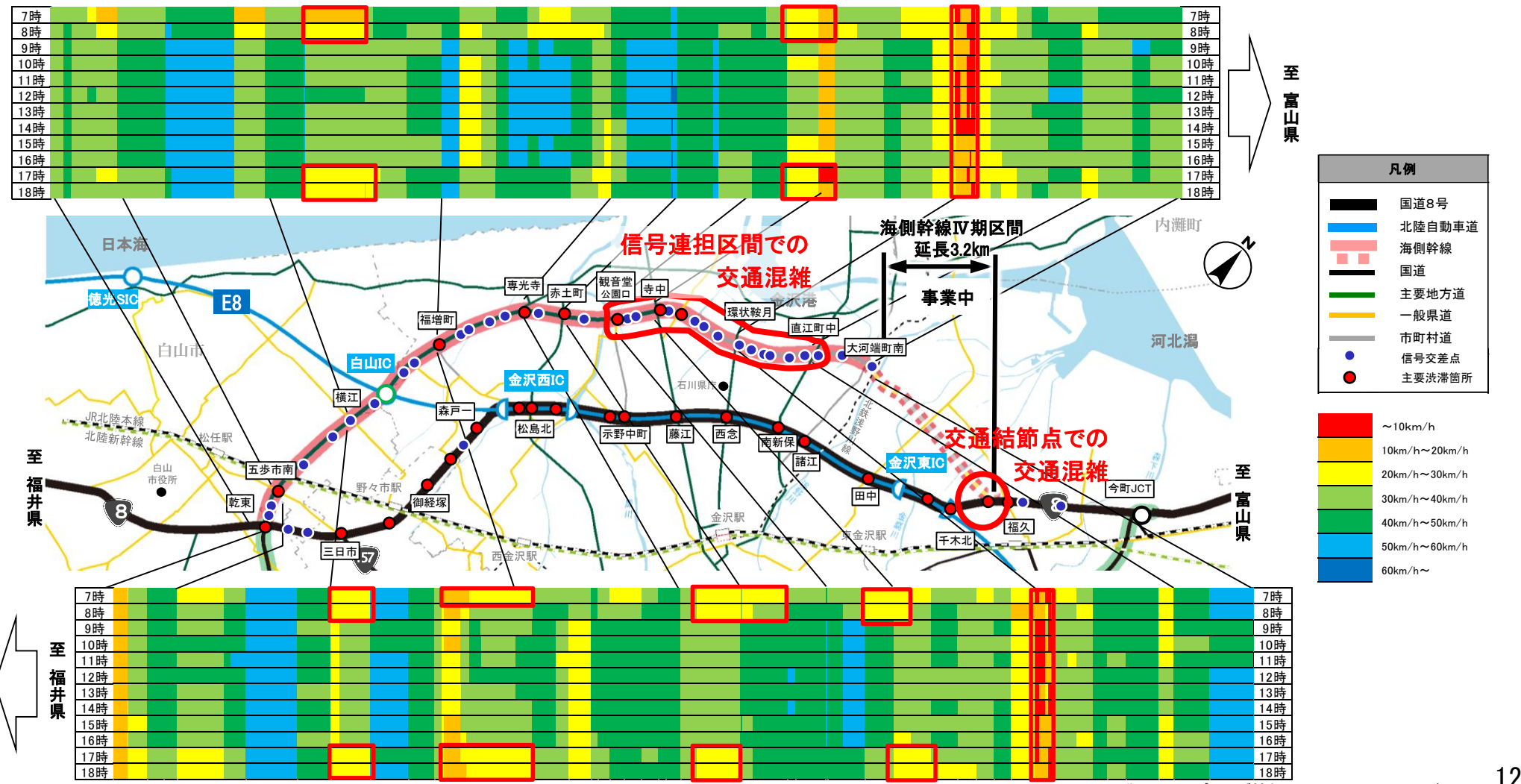


※ 開通前: H17センサス調査
開通後: 供用後調査 (H18.6～7)

5. 山側幹線と海側幹線の交通状況

5-3 海側幹線(側道)の交通状況(ETC2.0プローブ情報)

- 海側幹線(側道)は沿道開発が進み、信号交差点が連続しており、環状鞍月や寺中で慢性的な速度低下が発生。
- 一方、海側幹線(Ⅳ期区間)の開通後、国道8号との接続で環状ネットワークが形成されるが、国道8号との新たな交通結節点(交差点)での交通混雑や、通過交通等の信号連担区間への流入による更なる混雑の発生が懸念される。
- 山側幹線のように環状道路機能を発揮させるためには、海側幹線の機能強化が課題。



6. 金沢都市圏の交通課題

<近年の交通・都市環境等を踏まえた課題>

金沢都市圏の交通特性

- 県内渋滞の約8割が金沢都市圏に集中。
- 南北方向の通過交通の経路分担率
 - ・主に国道8号に集中(約7割)。
 - ・中心市街地を通過する市道等の交通分担も3割程度が存在。
- 路線毎の交通台数に占める南北方向の通過交通の割合
 - ・国道8号が高く20～30%台。
 - ・山側幹線は10～20%台で一定。
 - ・海側幹線は、区間毎のバラつきが大きい。

山側幹線と海側幹線の交通状況

- 山側幹線
 - ・金沢東部環状道路の開通で、通過交通が環状道路へ転換。
- 海側幹線
 - ・IV期区間の開通で環状道路が繋がるが、信号連担区間や交通結節点での課題を抱える。



今後検討すべき対策(案)

- 環状道路(海側幹線)の機能強化を検討
- 金沢都市圏の環状道路ネットワークの課題を引き続き分析

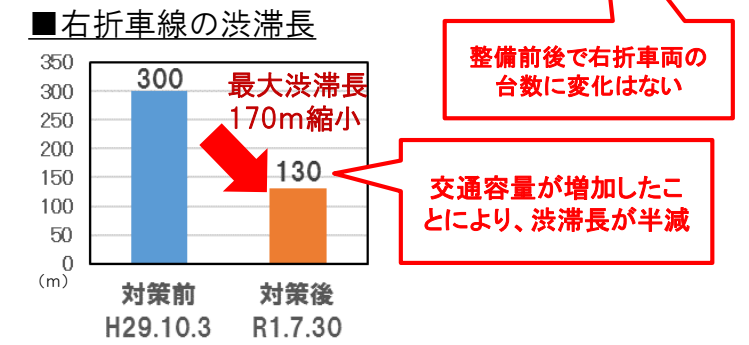
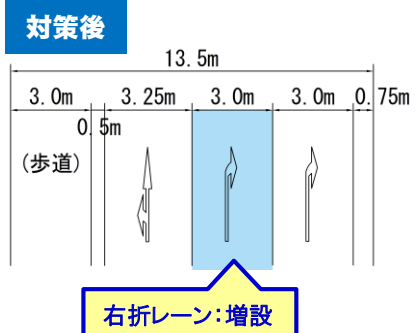
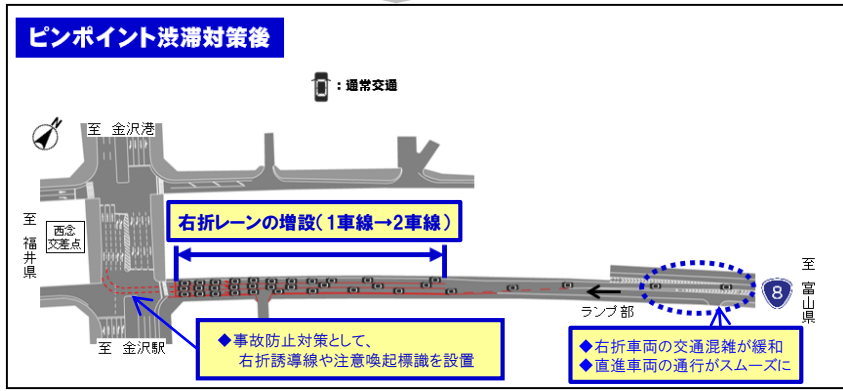
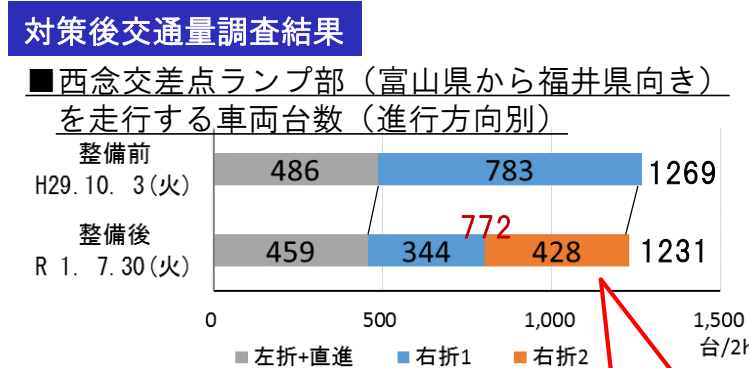
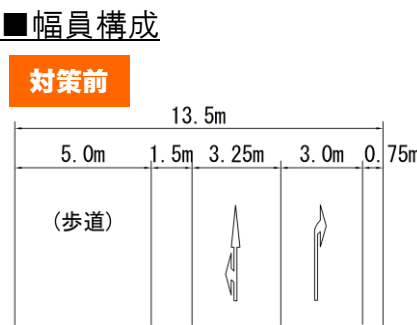
《金沢都市圏の環状道路網と主要渋滞箇所》



7. ピンポイント渋滞対策

7-1 今年度対策完了箇所の事業紹介(西念交差点) ※トラック協会の意見による渋滞抽出箇所

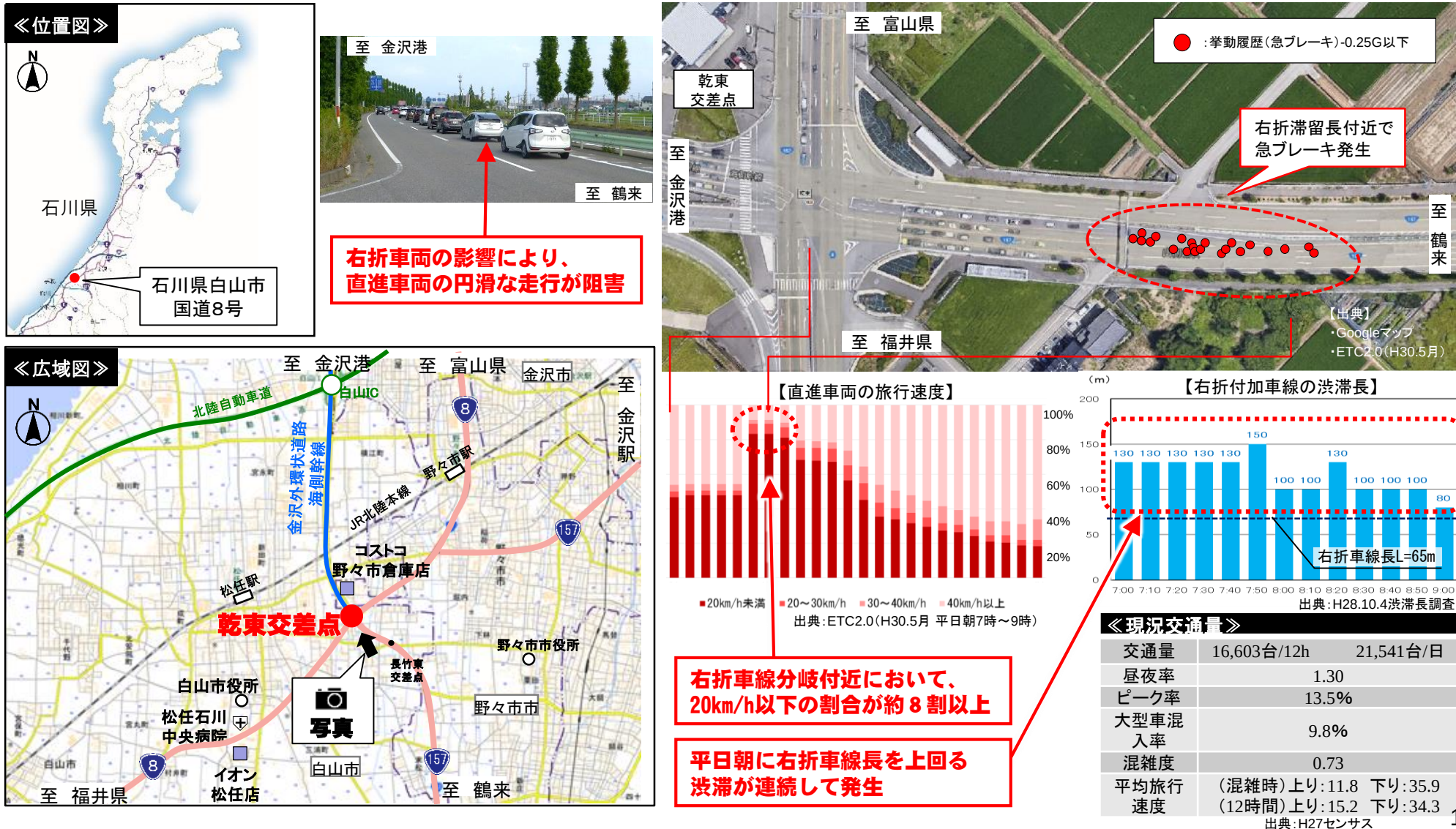
- 金沢市の国道8号西念交差点では、ランプ部(富山県から福井県向き)で金沢港方面への右折車両が滞留して、直進・左折車両を阻害し、交通混雑や急ブレーキが発生していた。
- 令和元年7月23日供用。ランプ右折レーンの増設(1車線→2車線)により、渋滞が改善(渋滞長300m → 130m)。
- 事故防止対策として、交差点内に右折誘導線や注意喚起標識を設置。



7. ピンポイント渋滞対策

7-2 今年度実施する事業箇所の紹介(乾東交差点) ※トラック協会の意見による渋滞抽出箇所

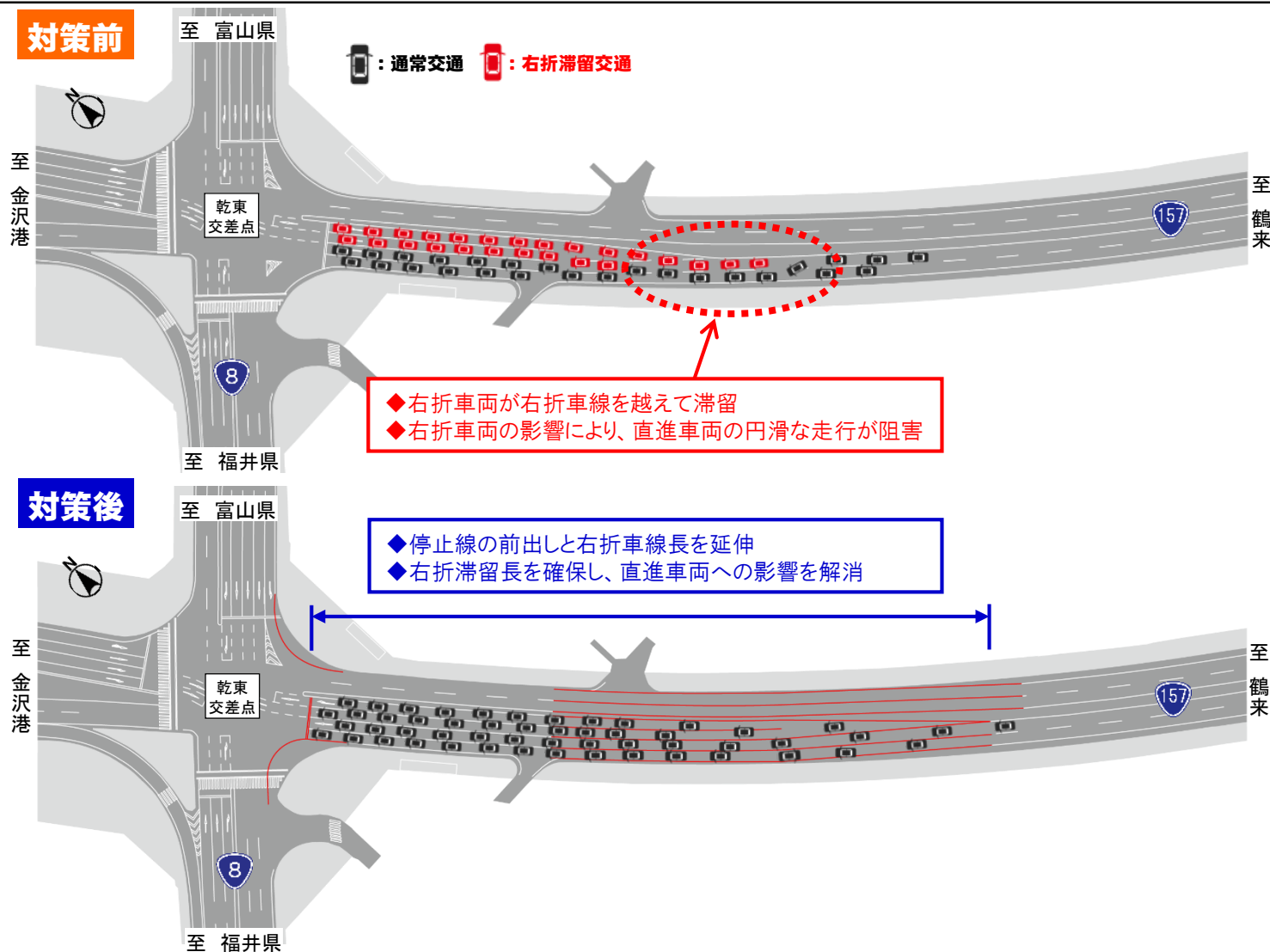
- 国道157号乾東交差点においては、朝ピーク時に右折車線長(65m)を上回る渋滞が連続して発生しており、右折車両が直進車両(第2走行車線)の円滑な走行を阻害し、速度低下や急ブレーキが発生。
- 右折付加車線の確保(右折付加車線の延伸と停止線の前出し)を検討



7. ピンポイント渋滞対策

7-2 今年度実施する事業箇所の紹介(乾東交差点) 【対策】

◆ 停止線の前出しと右折レーンの延伸(滞留長 65m → 135m)



8. 今後の進め方

検討委員会の進め方(案)

■最新プローブデータによる検証

令和元年8月

■検討委員会の開催

- ・金沢都市圏の交通課題について
- ・ピンポイント渋滞対策について

■各道路管理者による現地確認

- ・追加・解除候補の確認(国・県)
- ・ピンポイント渋滞対策案の検討(国)

令和元年12月(予定)

■検討委員会の開催

- ・金沢都市圏の交通課題への対策
- ・主要渋滞箇所の見直し(該当がある場合)
- ・ピンポイント渋滞対策について

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