

1. 道路混雑状況の把握

道路交通

渋滞状況

- ・平成 11～13 年度の渋滞実態調査結果、及び平成 12 年度の県警感知機データによると、金沢都市圏内の平面交差点のうち、45 交差点（D I D 内 33 交差点、D I D 外 12 交差点）が主要渋滞ポイントになっている。
- ・渋滞の方向は、そのほとんどが都心方向である。
- ・特に、国道 8 号は、都心部への流入交通と広域交通の輻輳により、激しい渋滞が生じている。

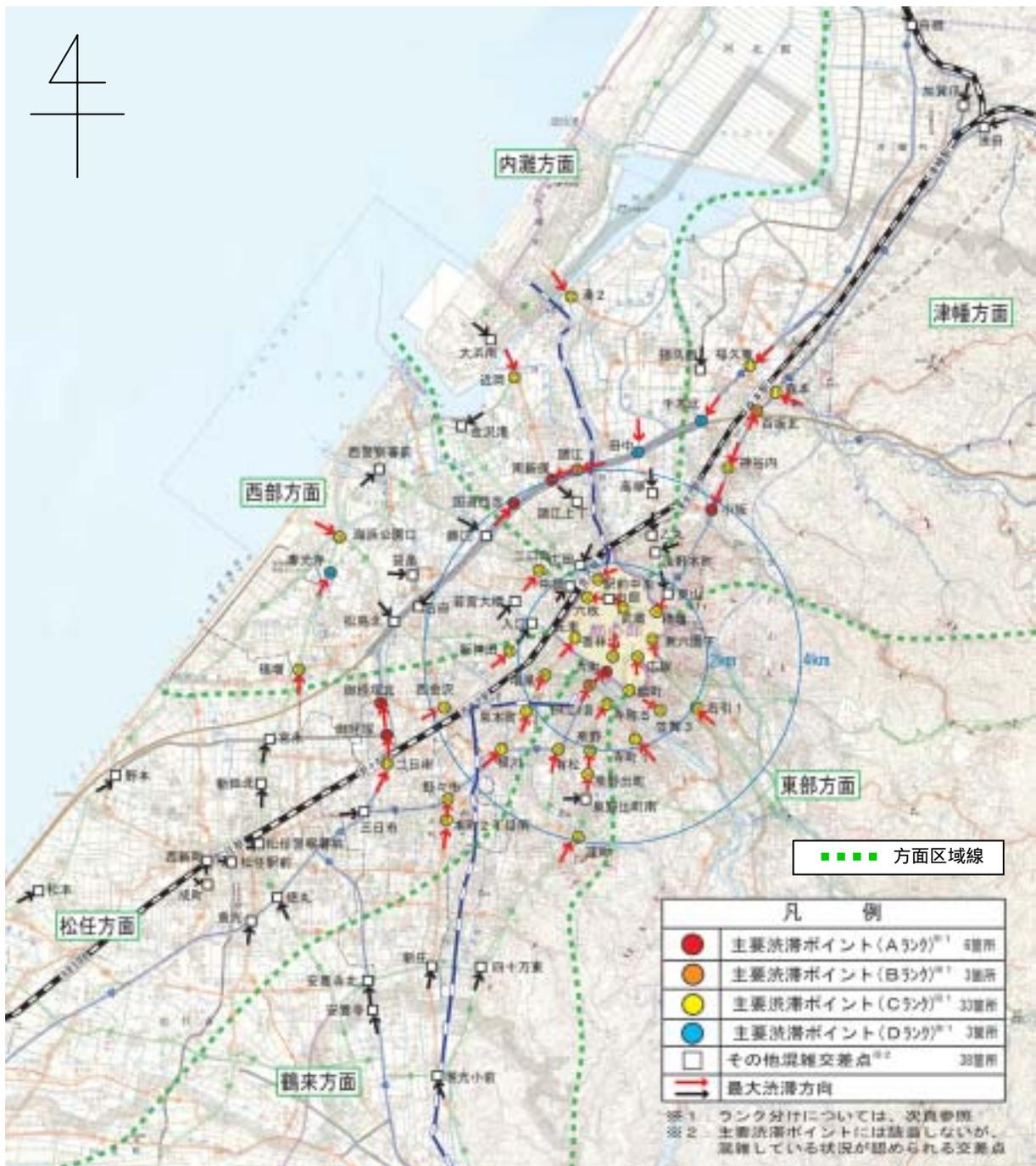


図 1 - 1 主要渋滞ポイント（出典：平成 13 年 10 月 国土交通省金沢工事事務所調べ）

表 1 - 1 金沢都市圏の主要渋滞ポイント

NO	交差点名	最大渋滞長 (点)	最大通過時間 (点)	総合ランク	DID	
1	御経塚北交差点	5	5	A		
2	御経塚交差点	5	4			
3	小坂町交差点	5	4			
4	南新保交差点	5	4			
5	西念交差点	5	3			
6	片町交差点	4	5			
7	諸江交差点	4	3			
8	野町広小路交差点	3	4	B		
9	百坂北交差点	2	4			
10	二日市交差点	3	3	C		
11	森本交差点	3	3			
12	元車交差点	3	3			
13	泉本町交差点	3	3			
14	西金沢交差点	3	3			
15	鱗町交差点	3	3			
16	橋場交差点	3	3			
17	横川交差点	3	2			
18	神谷内交差点	3	2			
19	寺町5丁目交差点	3	2			
20	泉野交差点	3	2			
21	寺町1丁目交差点	3	2			
22	湊2丁目交差点	3	2			
23	近岡交差点	3	2			
24	新神田交差点	3	2			
25	石引1丁目交差点	3	2			
26	広坂交差点	3	1			
27	武蔵交差点	3	-			
28	香林坊交差点	3	-			
29	有松交差点	3	-			
30	駅前中央交差点	3	-			
31	六枚交差点	3	-			
32	兼六園下交差点	3	-			
33	二口町交差点	3	-			
34	泉野出町交差点	3	-			
35	笠舞3丁目交差点	3	-			
36	海浜公園口交差点	3	-			
37	福久東交差点	3	-			
38	野々市交差点	3	-			
39	福増交差点	2	3			
40	増泉交差点	2	3			
41	本町2丁目南交差点	2	3			
42	窪町交差点	2	3			
43	千木北交差点	2	2		D	
44	専光寺交差点	2	1			
45	田中交差点	1	2			

主要渋滞ポイントとは、DID 内で最大渋滞長 1km 以上または最大通過時間 10 分以上、DID 外で最大渋滞長 500m 以上または、最大通過時間 5 分以上の渋滞の著しい箇所である。

最大通過時間の「-」については未計測。

各交差点の配点、混雑度ランクは以下の通りに行っている。

点	最大渋滞長 (a)	最大通過時間 (b)
1	500m未満	5分未満
2	500m以上 1000m未満	5分以上 10分未満
3	1000m以上 1500m未満	10分以上 15分未満
4	1500m以上 2000未満	15分以上 20分未満
5	2000m以上	20分以上

混雑度ランク	
A	aまたはbの最高点が5
B	aまたはbの最高点が4
C	aまたはbの最高点が3
D	aまたはbの最高点が2以下

道路交通状況

【都心部へのアクセス状況】

- ・ 郊外から都心へ向かう主要なルートにおけるピーク時のアクセス状況を示す。
- ・ いずれの方面でも都心部に近づくにつれて旅行速度が低下しており、特に、都心部では、旅行速度が10km/h前後となっている。
- ・ 特に、津幡方面、松任方面、東部方面は遅い状態である。

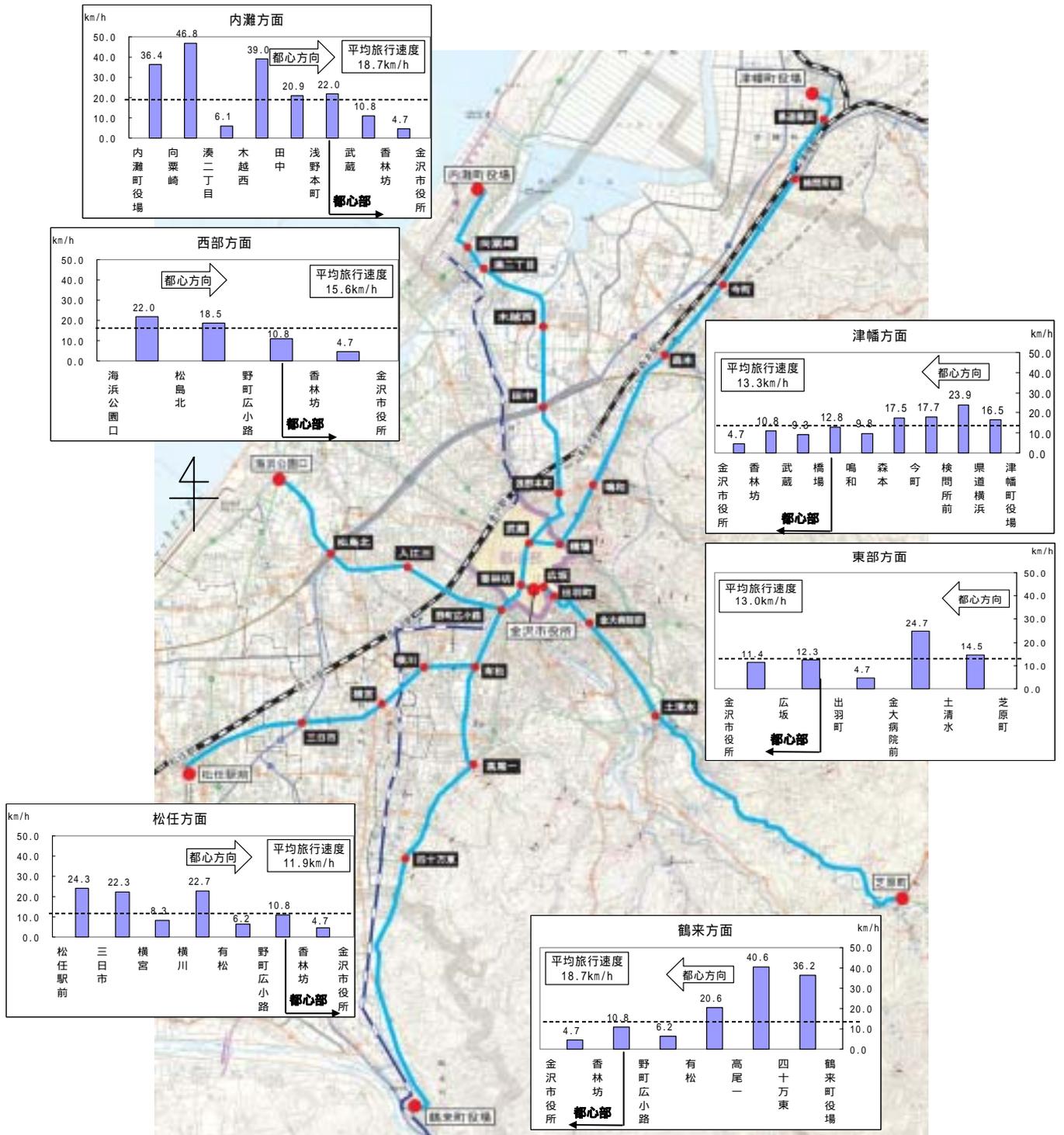


図1 - 2 ピーク時における都心部への旅行速度 (出典: 平成11年度道路交通センサス)

【都心部周辺の通過交通の状況】

- ・ 都心部を通過する土清水～金沢港について、金大病院前～武蔵間では 10km/h 前後となっている。
- ・ 都心部を迂回する国道 8 号の三日市～今町については、ほとんどの区間で 10km/h 台となっている。

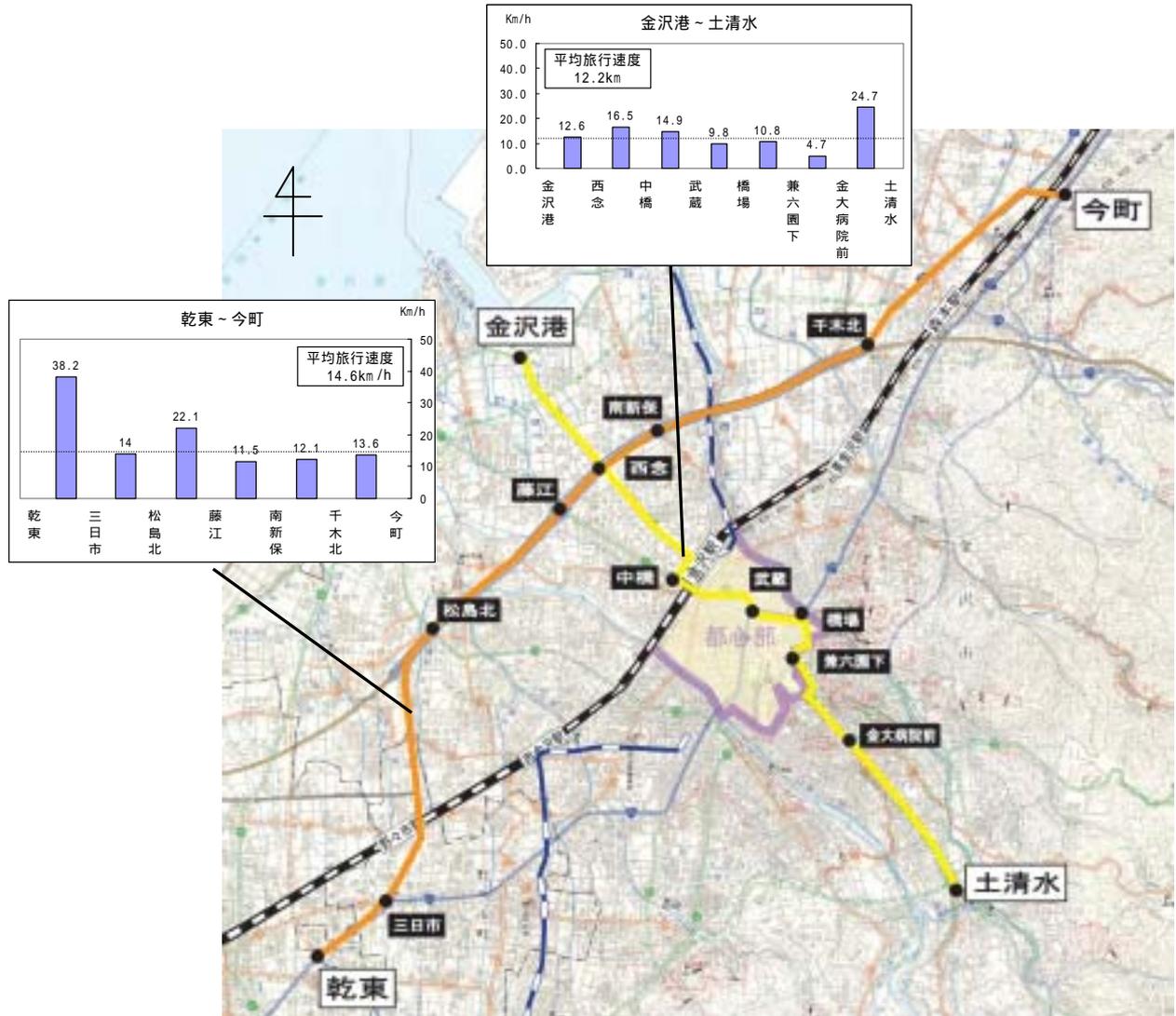


図 1 - 3 ピーク時における都心部周辺の通過旅行速度 (出典 : 平成 11 年度道路交通センサス)

【都心部周辺の自動車走行環境】

- ・ 都心部では、旅行速度は概ね 10km/h 前後となっている。
- ・ 都心流入部の犀川及び浅野川断面では、概ね 15km/h 未満となっている。

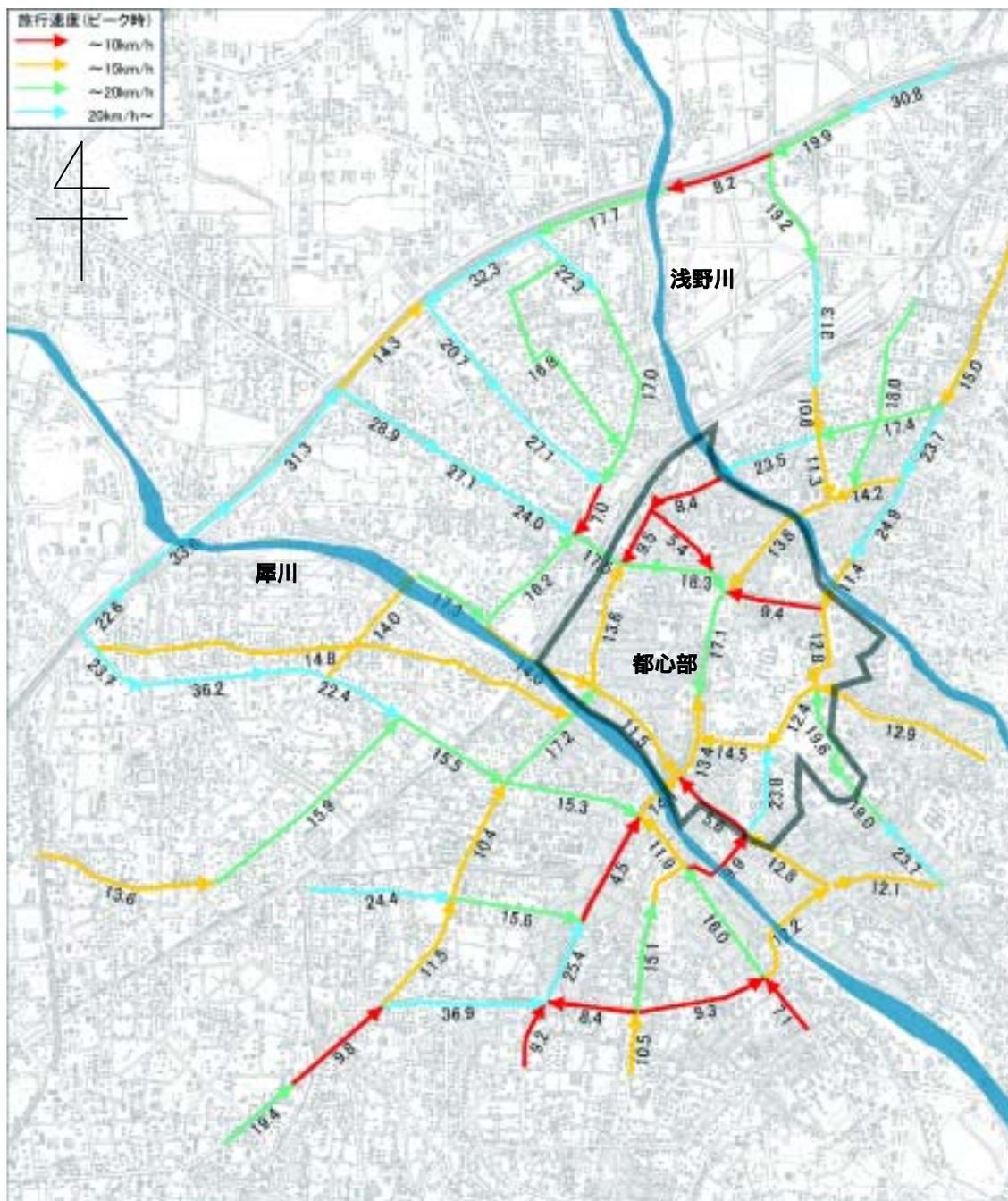


図1 - 4 都心部周辺の旅行速度（出典：平成13年10月 国土交通省金沢工事事務所調べ）

【渋滞による金沢都市圏内の時間損失額】

- ・ 渋滞による時間の損失を貨幣価値(渋滞による時間損失額)に換算し、金沢都市圏内の主要路線における状況を下図に示す。
- ・ 石川県内における時間損失額は年間約1270億円で、そのうち金沢都市圏での時間損失額は年間約860億円であり、県全体に占める割合は約68%となっている。
- ・ 金沢都市圏内における道路種別別の年間時間損失額と都市圏全体に対する割合を見ると、直轄国道で約 350 億円 (40%)、補助国道及び県道で約 350 億円 (約 40%)、市町村道で 160 億円 (約 20%) となっている。

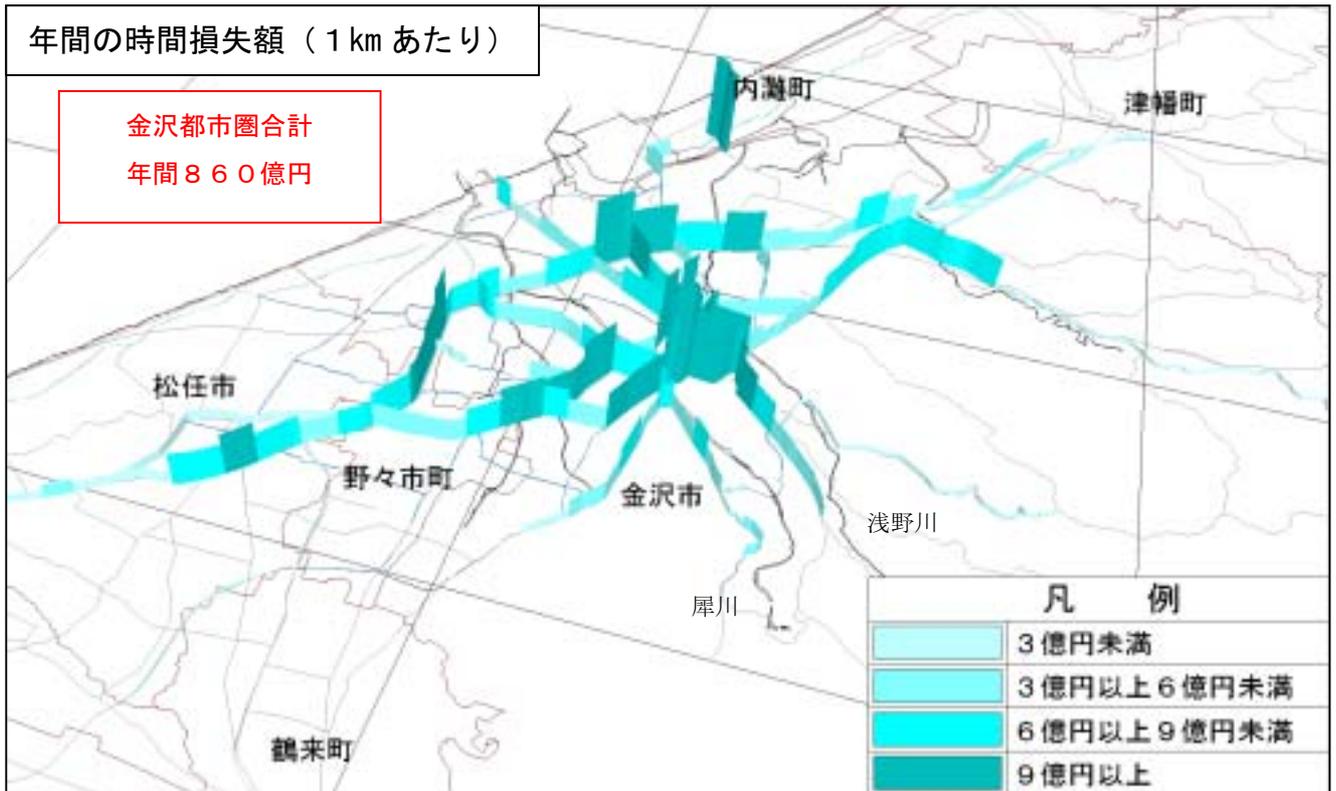


図 1-5 渋滞による金沢都市圏内の経済的損失 (出典：国土交通省金沢工事事務所調べ)

時間損失額の考え方

- ・ 時間損失額は、渋滞による時間損失を貨幣価値に換算したものです。
- ・ 渋滞がない場合において、道路のある区間を通過するために必要となる時間を「基準時間」とします。

「渋滞による損失時間」(右図中の赤の斜線部分)

$$= \text{「実際の所要時間」} - \text{「基準時間」}$$

- ・ 「渋滞による損失時間」に、自動車を持つ時間賃金と走行台数を加味して、地域内で足上げたものをその地域の「時間損失額」とします。
- ・ 「自動車を持つ時間賃金」は、一人あたりの時間労働賃金、自動車1台あたりの乗車人員及び自動車の使用料相当額を考慮して設定しています。(例; 乗用車=55.82円/台・分)

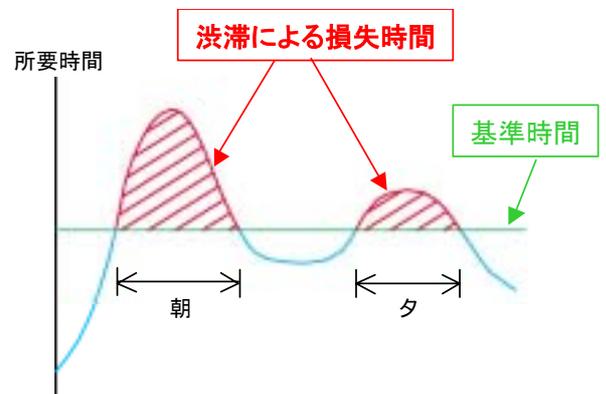


図. 時間損失額の考え方

2) 公共交通

路線網

- ・ 基幹的な鉄道路線として J R 北陸本線が北東から南西方向へ計画地域を貫いており、その他、北部方面へは J R 金沢駅から北陸鉄道浅野川線が、南部方面へは北鉄野町駅から北陸鉄道石川線が伸びている。
- ・ バス路線は都心部を中心として放射状に伸びているため、バス交通が都心部に集中するネットワークとなっている。

J R 金沢駅への列車乗り入れ本数 (平日)

福井方面		富山・七尾方面	
発車	到着	発車	到着
45本	44本	55本	56本

北陸鉄道の列車運行本数(平日)

北鉄浅野川線	42往復(84本)
北鉄石川線	36往復(72本)

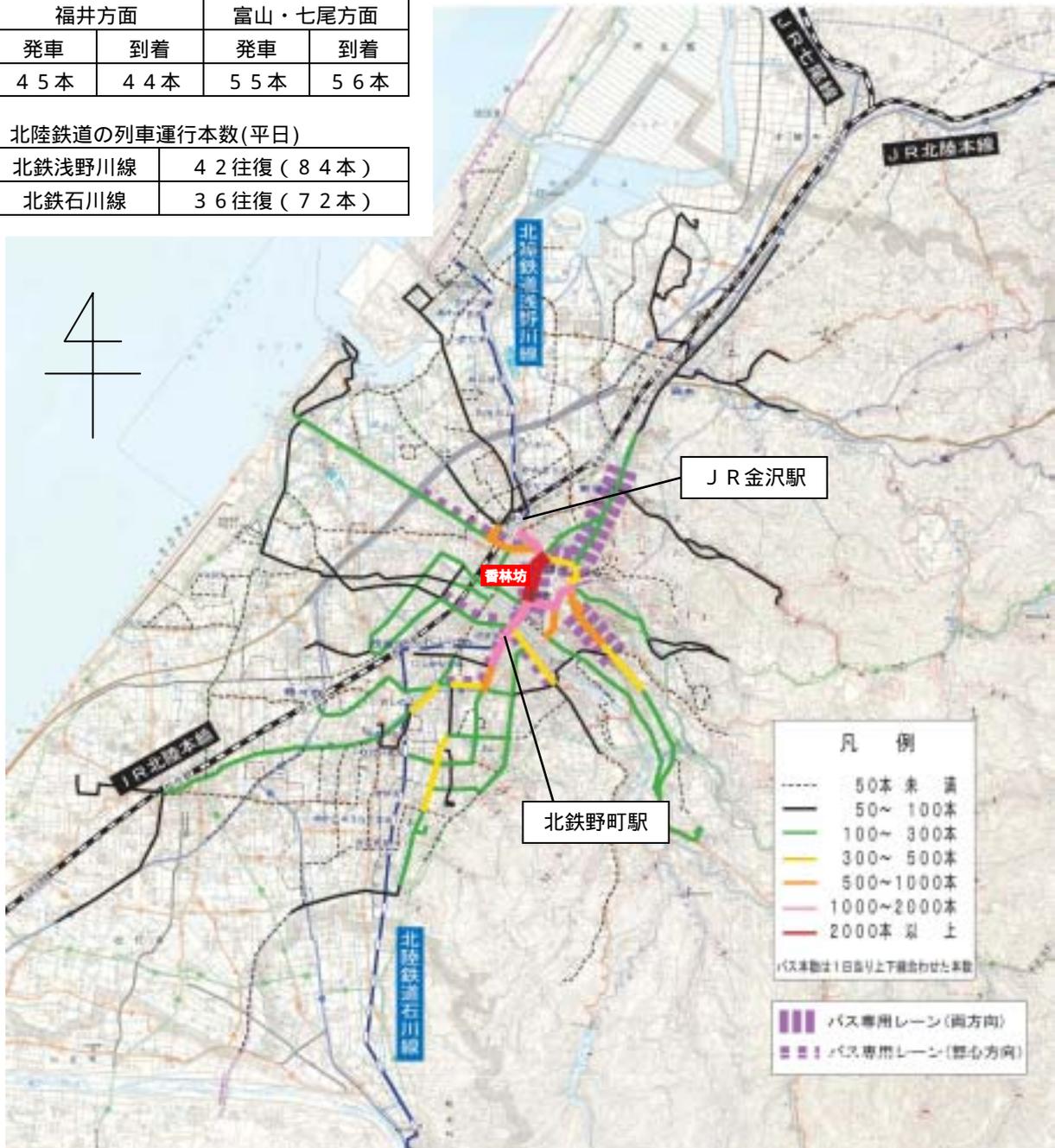


図1-5 公共交通路線網及びバス運行本数
(出典：H13年3月 新金沢市総合交通計画)

利用状況

- ・ 路線バスの利用者は、昭和49年を100とすると平成11年では45.7%に減少している。
- ・ 鉄道の利用者も、昭和49年を100とすると平成11年では69.0%に減少している。

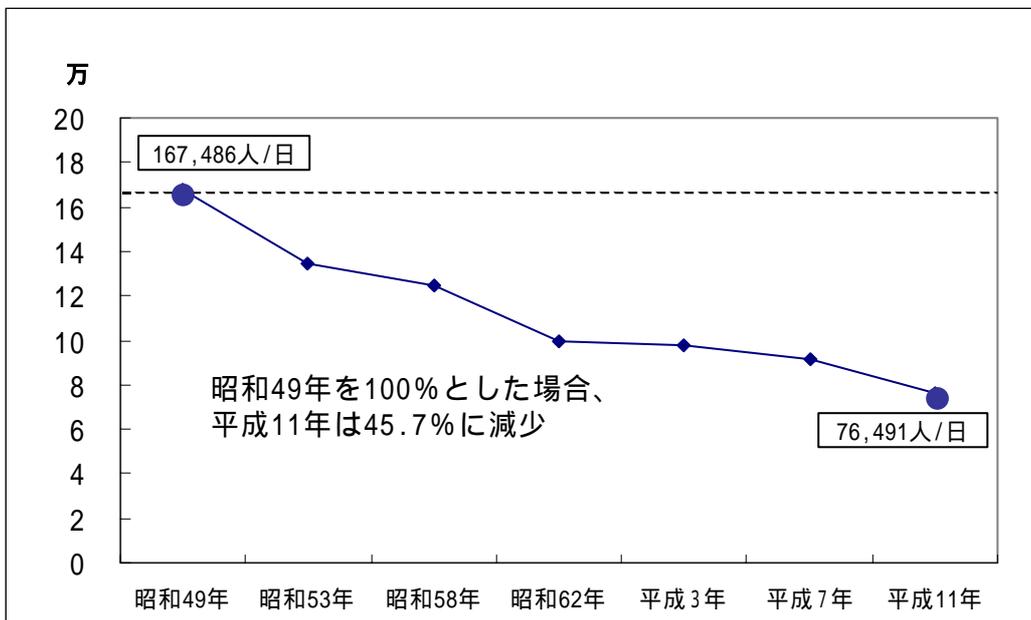


図1 - 6 路線バス利用者数(日平均)¹の推移(出典:石川県統計書)

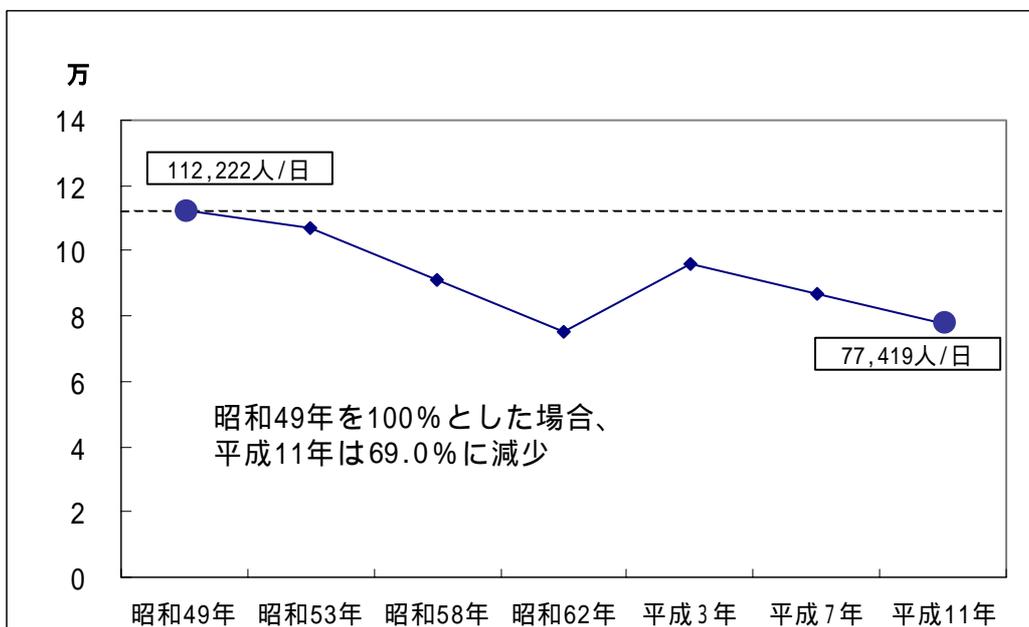


図1 - 7 鉄道利用者数(日平均)²の推移(出典:石川県統計書)

- 1: 路線バスは JR 金沢駅へ乗り入れている北陸鉄道、JR 西日本バスの合計
 2: 鉄道は JR 金沢駅の乗降客数及び、北陸鉄道石川線、北陸鉄道浅野川線の利用者数合計

バスの走行環境

- ・ 香林坊を中心にバスの各方面別の所要時間を図に示すと以下の通りである。
- ・ 津幡方面、内灘方面については、その他の方面に比べて等時間分布線が密になっており、混雑による旅行速度の低下が顕著である。

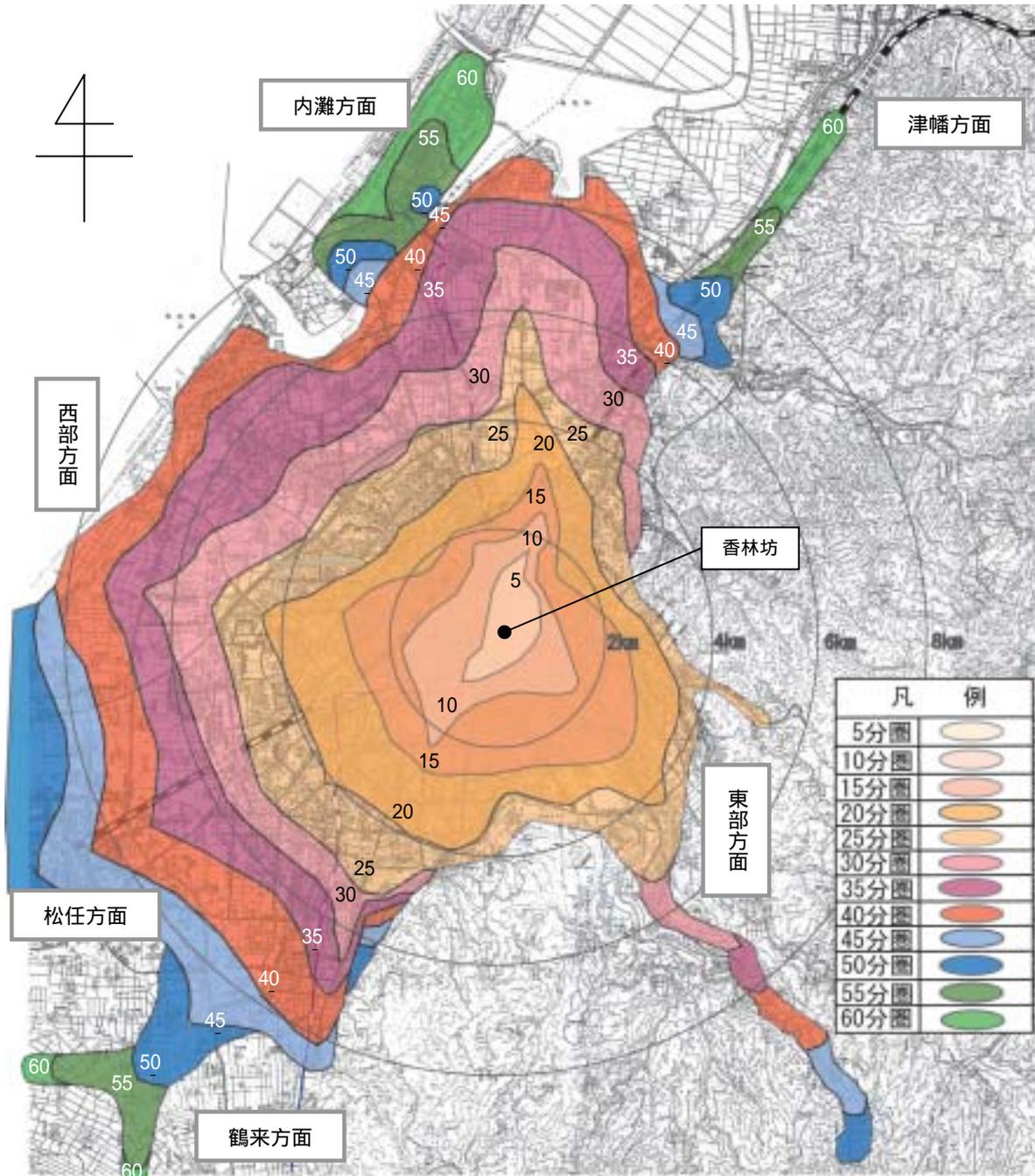


図 1 - 8 通勤時におけるバスの所要時間分布
 (出典：国土交通省金沢工事事務所調べ)