

【実験結果の概要と今後の課題】

実験結果の概要

<効果>

実験区間の北陸自動車道の交通量は、朝夕ともに、加賀地域 金沢間を中心に2割増加。(詳しくはP3)

交通量のうち、国道8号など一般道路の占める割合は軒並み減少。
(詳しくはP4)

金沢西IC以南では、朝夕ともに、国道8号の渋滞が緩和。(詳しくはP5~6)
(朝の例:古府交差点 2,350m 1,430m)

(夕の例:御経塚交差点 2,950m 560m)

金沢郊外(金沢東IC以北、金沢西IC以南)の国道8号の旅行速度が改善。(例:松任地区、金沢市福久周辺など) (詳しくはP7)

<問題点>

実験参加者から料金所とインターチェンジ付近の混雑に対する不満が見受けられた。(詳しくはP9)

実験参加者の8割が満足と答えているものの、一般道利用のドライバーが実感するレベルまで渋滞の緩和がなされなかった。(詳しくはP9~10)

(御経塚付近の朝の渋滞状況)



今後の課題

<今後の課題>

IC出口の料金所とアクセス道路の混雑緩和

ETC利用率の向上(平成17年1月現在、石川県内では約27%)

<今後の施策>

日本道路公団が実施している“ETC通勤割引”の利用動向、ETC利用率の推移などを見ながら、より使えるハイウェイ施策を検討。

(金沢西IC(古府三丁目)の朝の混雑状況)

