

平成23年2月9日

記者発表

発表先 石川県政記者クラブ

扱い 発表を持って解禁



国道8号 金沢市示野地区（富山方面）走行車線切り替え

交通渋滞が全て解消！

国道8号金沢市示野地区の上り車線(富山方面)は、平成22年12月20日に、車線の切り替えを行いました。

この度、約1カ月経過後の交通状況等を調査し、確認された整備効果についてお知らせします。

【概要】

車線を切り替えた事により、切り替える前に比べ、
交通渋滞が解消され、車の流れがスムーズになりました。
3つの車線を走行する台数の偏りが改善され、走行性が向上しました。

交通渋滞の解消

示野中町交差点で発生していた、最大約1,200mの交通渋滞が解消されました。

示野中町交差点を通過する時間が、最大約5分短縮されました。

交通渋滞により生じていた損失額が、年間で約1億8千万円減少しました。

走行性の向上

北陸自動車道側の車線を走行する台数が約20%増加するなど、車線毎の走行台数の偏りが改善され、走行性が向上しました。

詳細なデータは次ページ以降を参照願います。

【調査箇所位置図】



石川の道を安全、快適にするための

北陸の道路整備
『選択と集中』

【お問い合わせ先】

国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所
調査第二課 吉田 英治
電話：076-264-9912(直通)

交通渋滞の解消(1)

示野中町交差点において、車線切り替え前に発生していた最大1,200mの交通渋滞が解消し、通過時間が約5分短縮されました。

示野中町交差点における富山方面の渋滞長(通過時間)の推移

交差点名	方向		6車線化前	6車線化1年後	切り替え前	切り替え後
示野中町	福井方面 富山方面 (上り車線)	平日朝	3,920m(20分)	840m(3.5分)	580m(3.6分)	解消!
		平日夕	1,680m(8分)	890m(3.5分)	1,150m(5.3分)	解消!
		休日	1,650m(8分)	1,000m(3.2分)	1,200m(4.8分)	解消!

調査実施日

平日 平成20年11月18日(火) 平成22年4月27日(火) 平成22年12月14日(火) 平成23年1月25日(火)

休日 平成20年11月16日(日) 平成22年4月25日(日) 平成22年12月12日(日) 平成23年1月23日(日)

調査時間帯(共通)

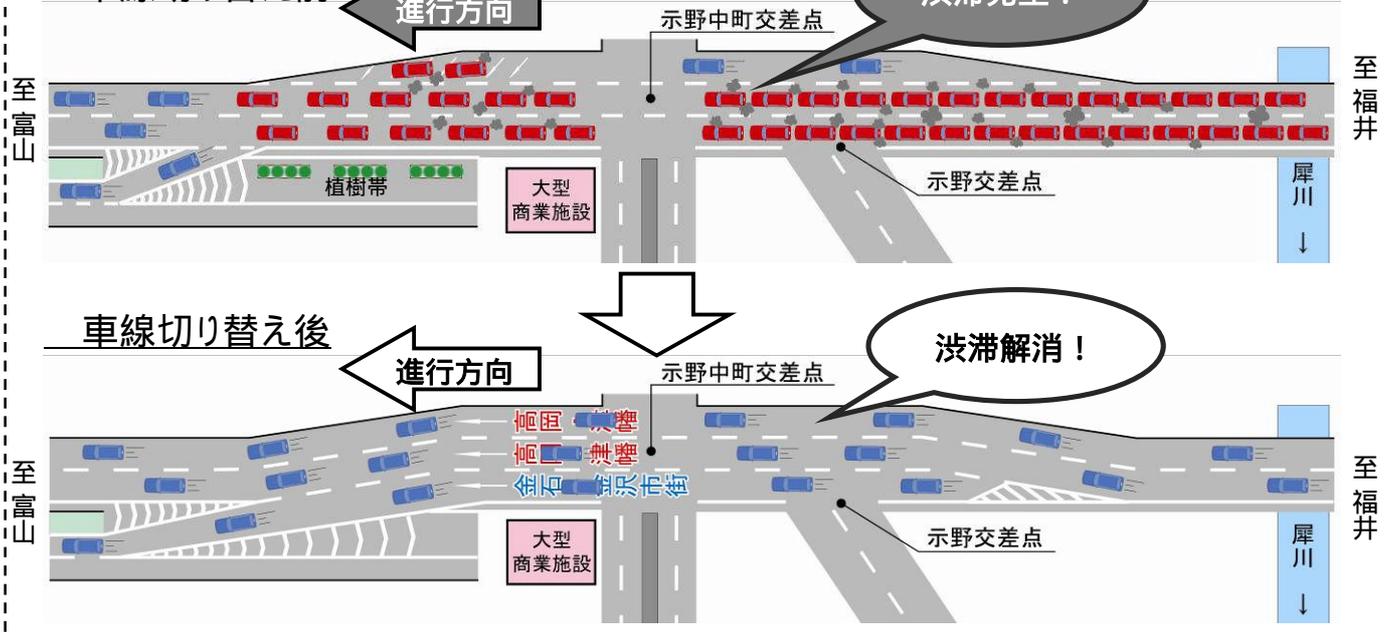
平日 朝7時~9時と、夕17時~19時、 休日 14時~18時

【交通渋滞の解消(イメージ)】

車線切り替え前

進行方向

渋滞発生!



車線切り替え後

進行方向

渋滞解消!

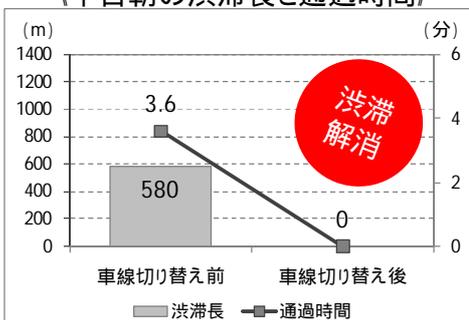


車線切り替え前の状況

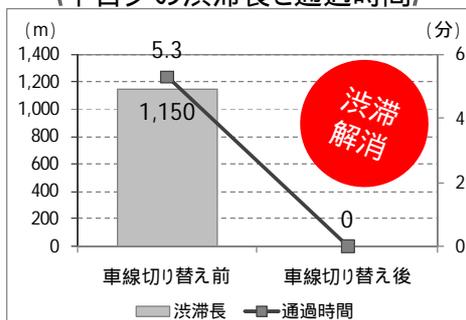


車線切り替え後の状況

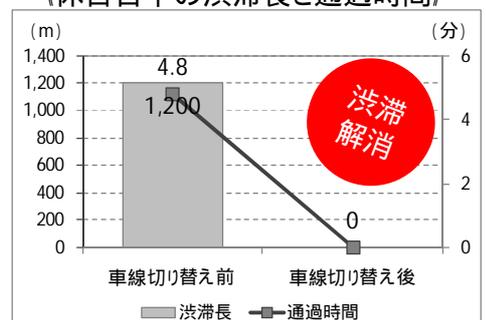
(平日朝の渋滞長と通過時間)



(平日夕の渋滞長と通過時間)



(休日日中の渋滞長と通過時間)



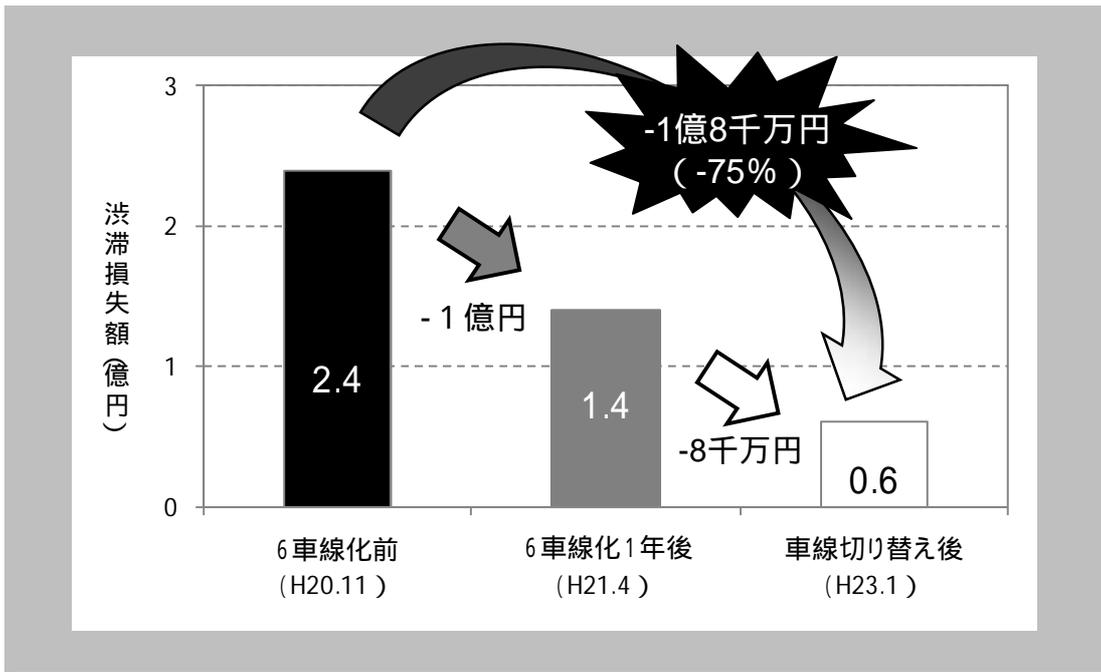
交通渋滞の解消(2)

渋滞による損失額(1)が、1年間で約1億8千万円減少！(推計)

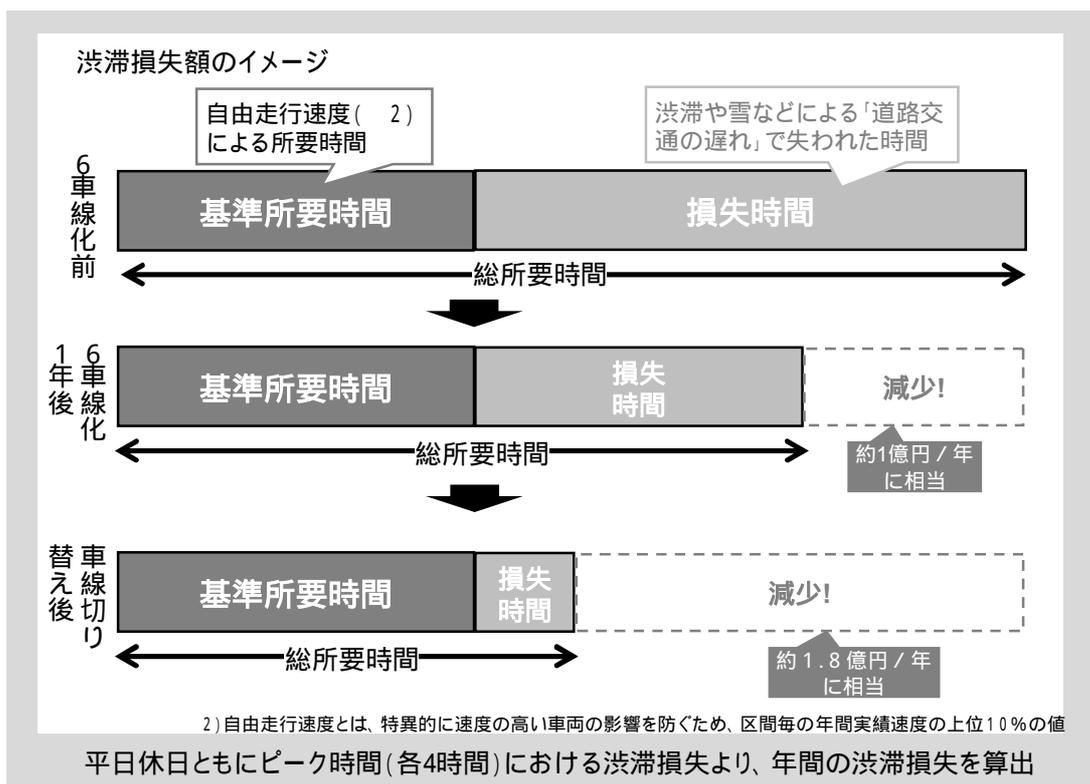
金沢市古府～藤江間の上り線(富山方面)において

6車線化整備と、今回の車線切り替えにより、渋滞による損失額が段階的に減少し、車線切り替え後では、6車線化前の約1/4にまで減少しました。

1) 渋滞による損失額とは
 渋滞等による走行速度の低下によって生ずる、時間の損失や、経費の損失を金銭に換算した額です。
 平日と休日のピーク時間帯(平日朝7:00～9:00と夕17:00～19:00、休日日中14:00～18:00)を対象に試算した結果です。



古府～藤江間 上り線(富山方面)における渋滞損失の変化



古府～藤江間 上り線(富山方面)における渋滞損失の変化と渋滞損失のイメージ

走行性の向上

車線切り替え前は第1走行車線(一番左側の車線)を走行していた車両が、車線切り替え後は、最大約20%第3走行車線に転換し、車線別の走行台数の偏りが改善されました。

第3走行車線(北陸自動車道側)を走行する車両の割合が約13~20%増加。

第1走行車線(一番左側)を走行する車両の割合は約13~19%減少。

車線切り替え前後における、第1走行車線と第3走行車線の走行台数割合の比較

	切り替え前		切り替え後	
	第1走行車線を走行する割合	第3走行車線を走行する割合	第1走行車線を走行する割合	第3走行車線を走行する割合
平日朝	42.3%	20.3%	24.3% (-18.0%)	34.8% (+14.5%)
平日夕	44.9%	15.1%	26.4% (-18.5%)	35.2% (+20.1%)
休日日中	48.6%	11.7%	36.0% (-12.6%)	24.8% (+13.1%)

利用割合の差は各車線の利用割合の最大値と最小値の差

【走行性の向上(イメージ)】

