

第31回 石川県道路安全・円滑化検討委員会

目 次

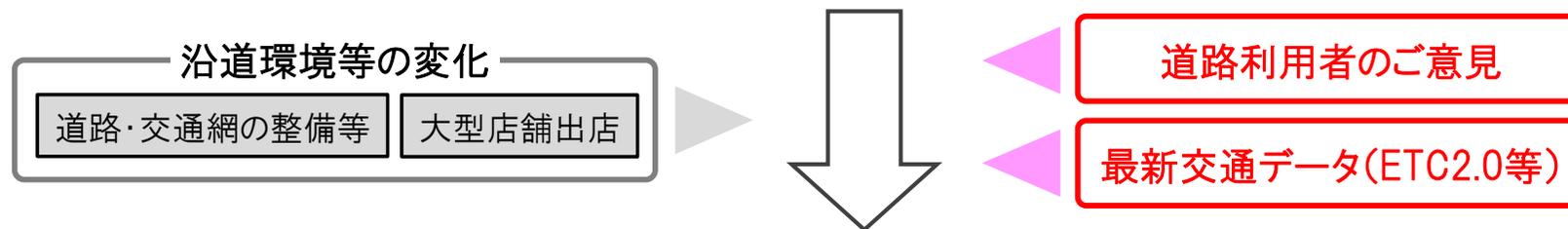
1. 主要渋滞箇所の見直しについて
2. 新規開通道路の交通状況について
3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性
4. 関係機関が連携した渋滞対策について
5. 今後の進め方

令和8年3月

これまでの検討経緯と議論のポイント

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26～28年度 対策の効果検証、主要渋滞箇所のモニタリング、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～令和元年度 主要渋滞箇所のモニタリング
- 令和2～4年度 解除・追加方針に基づく主要渋滞箇所の見直し
- 令和5年度 解除方針の変更による主要渋滞箇所の見直し
- 令和6年度 能登半島地震における交通マネジメントの報告



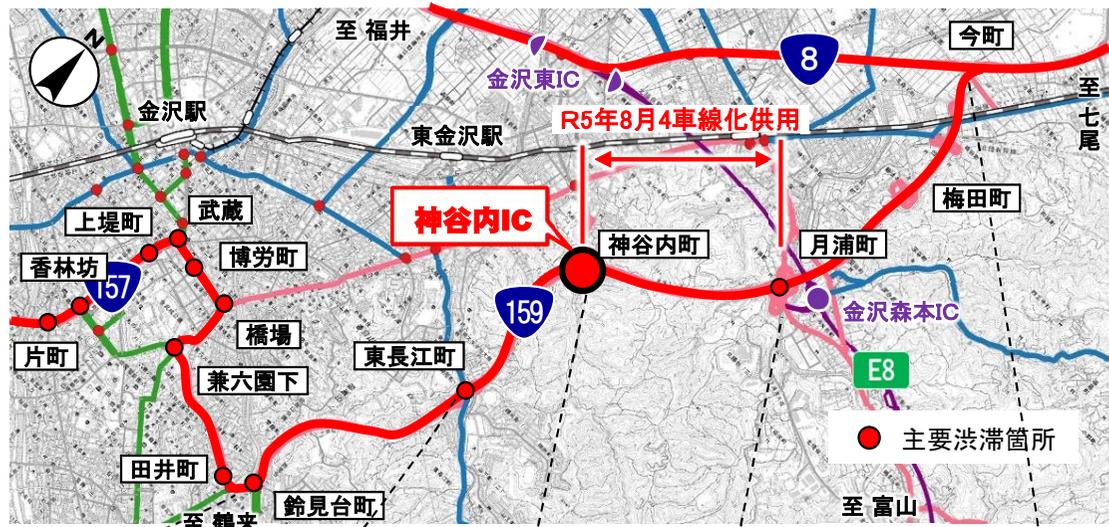
第31回 石川県道路安全・円滑化検討委員会議論のポイント

- ① 主要渋滞箇所の解除・追加
- ② 近年における金沢都市圏の変化と交通特性
- ③ 関係機関が連携した渋滞対策(二日市交差点・野代町交差点)について

1. 主要渋滞箇所の見直しについて

1-1 解除候補箇所: 神谷内IC(国道159号)

- 国道159号(金沢東部環状道路)では、月浦町～神谷内町間が、令和5年8月11日に4車線化完了。
- 令和4年(供用前)の平日・朝ピーク時(7～8時台)には、上りにおいて渋滞(20km以下)が発生。4車線化後は、**2年連続で旅行速度が上昇**。
- 主要渋滞箇所の解除要件に合致し、現地にて渋滞解消が確認されたことから、主要渋滞箇所から解除。

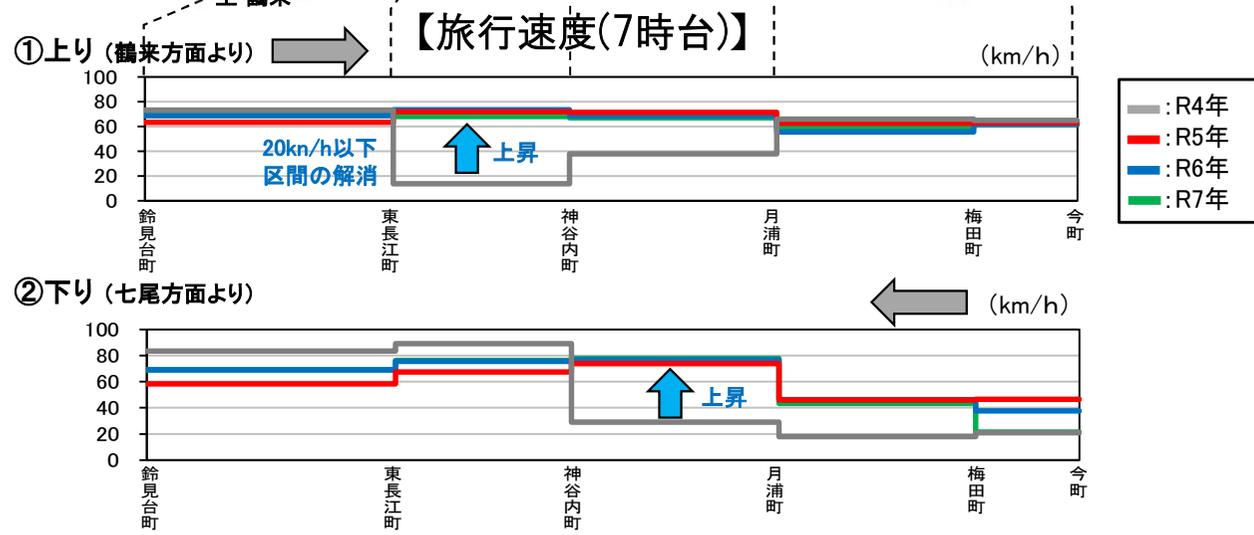


【車両走行状況】

4車線化前(神谷内町)



4車線化後(神谷内町 R8.3.11 午前8時頃)



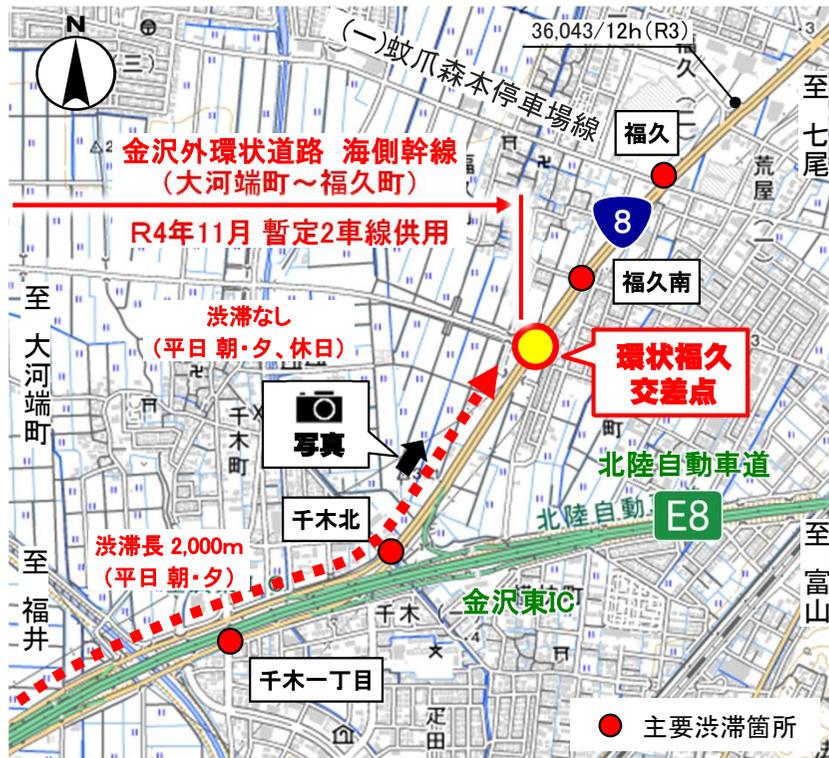
データ出典: ETC2.0プローブ情報 9～11月値

1. 主要渋滞箇所の見直しについて

1-2 追加候補箇所:環状福久交差点(国道8号)

- 環状福久交差点(国道8号)は、金沢外環状道路 海側幹線(大河端町～福久町)の開通(令和4年11月)により供用。
- **国道8号では、上り(福井方面より)において平日の朝・夕方ピーク時に渋滞(渋滞長2,000m、指標③:20km以下)が発生。**
- **海側幹線では、休日に速度低下(指標④:20km以下が6時間以上)。**
- 主要渋滞箇所の追加要件に合致し、現地にて渋滞状況が確認されたことから、主要渋滞箇所に追加。

【位置図】



渋滞長出典:現地調査 令和7年10月7日(火)



【旅行速度】

① 国道8号上り (福井方面より) (km/h)

	平日(セキス区間) L=0.9km			休日(DRM区間) L=493m		
	R5	R6	R7	R5	R6	R7
07時台	20.6	19.4	21.6	36.2	33.3	32.8
08時台	25.0	31.4	29.3	38.1	37.7	36.0
09時台	27.5	34.3	34.2	34.4	41.9	39.0
10時台	28.7	32.7	34.2	34.2	40.9	38.1
11時台	28.1	35.1	36.0	32.0	41.4	34.2
12時台	29.1	36.0	36.1	27.2	36.5	30.5
13時台	28.9	35.6	35.2	23.2	31.0	25.0
14時台	28.1	33.3	34.3	18.6	28.2	21.2
15時台	27.3	30.9	31.6	16.9	20.0	16.2
16時台	25.4	27.2	29.7	15.1	18.6	15.6
17時台	18.5	19.6	20.3	15.8	17.2	15.7
18時台	13.7	14.6	15.3	20.4	26.7	22.9

② 国道8号下り (富山方面より) (km/h)

	平日(セキス区間) L=0.9km			休日(DRM区間) L=491m		
	R5	R6	R7	R5	R6	R7
07時台	28.9	31.2	30.0	39.6	39.8	41.5
08時台	27.0	31.2	28.5	36.5	34.0	35.2
09時台	35.1	38.4	40.6	32.6	32.6	29.1
10時台	35.4	40.7	41.1	30.8	31.0	27.6
11時台	35.7	40.2	39.8	29.7	30.6	27.3
12時台	36.4	38.5	40.1	29.9	30.7	26.7
13時台	35.7	37.5	39.3	29.0	29.8	26.6
14時台	34.8	38.2	39.6	28.8	30.1	26.3
15時台	33.6	37.5	38.5	29.8	30.0	26.8
16時台	33.6	37.8	39.9	32.0	29.9	26.7
17時台	30.5	45.7	48.4	31.8	29.8	26.7
18時台	33.3	51.4	51.3	38.6	32.0	30.5

③ 海側幹線 (大河端町方面より) (km/h)

	参考 平日(DRM区間) L=400m			休日(DRM区間) L=400m		
	R5	R6	R7	R5	R6	R7
07時台	17.2	16.4	18.4	22.3	22.3	23.7
08時台	18.8	17.9	20.1	22.3	21.7	20.5
09時台	19.9	19.6	19.2	20.4	17.3	16.8
10時台	19.4	19.9	20.2	20.1	16.8	15.9
11時台	20.1	20.7	20.1	18.6	16.7	16.8
12時台	21.0	21.1	21.1	18.8	17.4	15.8
13時台	20.6	20.3	20.7	18.6	16.3	16.8
14時台	19.4	20.2	20.5	18.5	16.0	17.0
15時台	19.7	20.2	20.5	18.5	16.1	16.8
16時台	19.1	19.3	18.3	17.9	16.2	16.2
17時台	16.5	13.8	15.2	18.4	16.2	16.1
18時台	16.0	9.7	9.7	18.5	18.7	18.7

【現況写真】

国道8号上り



R7.10.7 午前8時頃

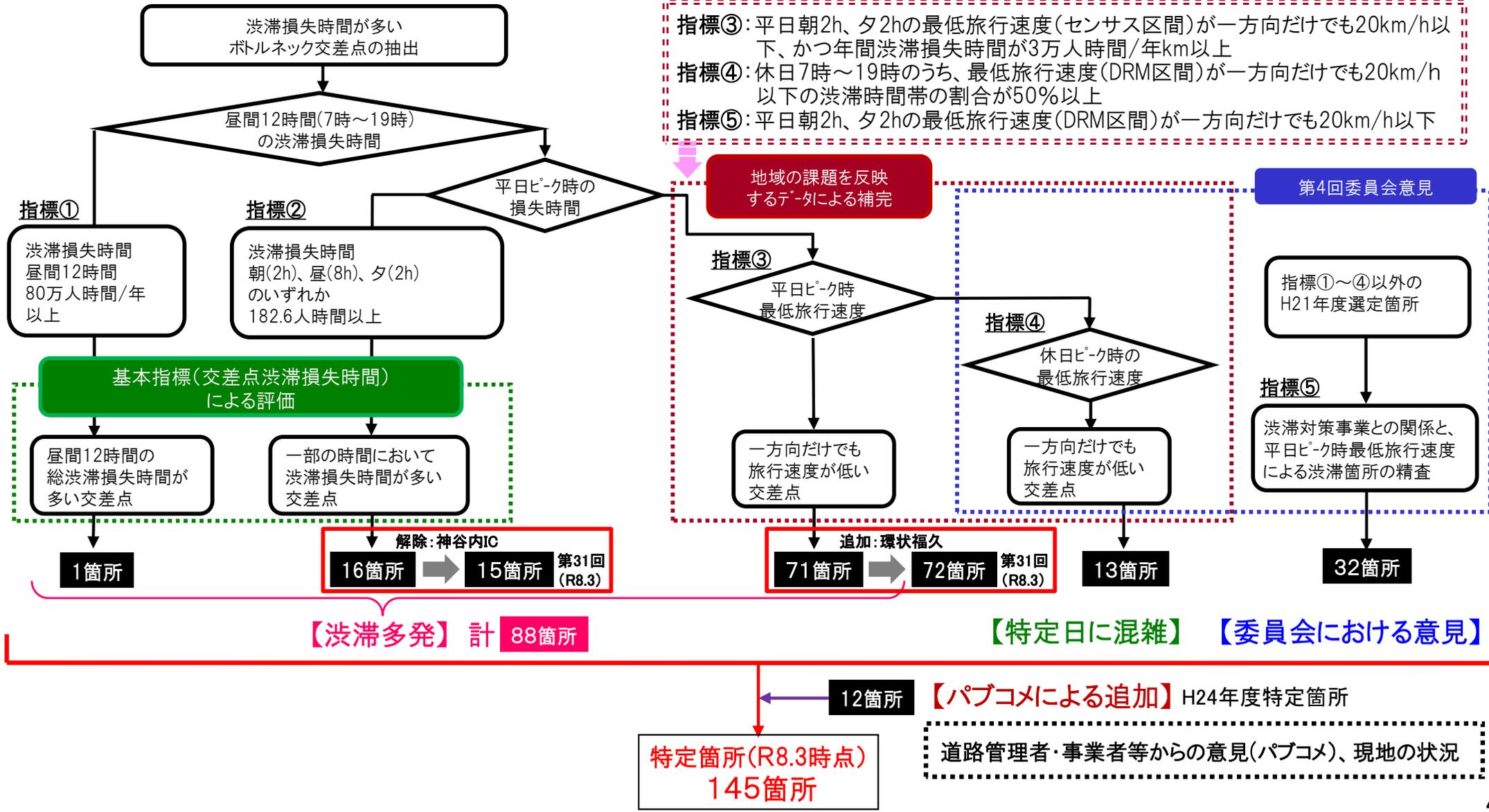
データ出典:ETC2.0プローブ情報 9~11月値

1. 主要渋滞箇所の見直しについて

1-3 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、H24年度(第6回委員会:H25年1月開催)に実施した以下のフローにより判定。
- 交通データによる渋滞状況の検証により、主要渋滞箇所は第31回委員会(R8年3月開催)で1減1増の145箇所を特定。

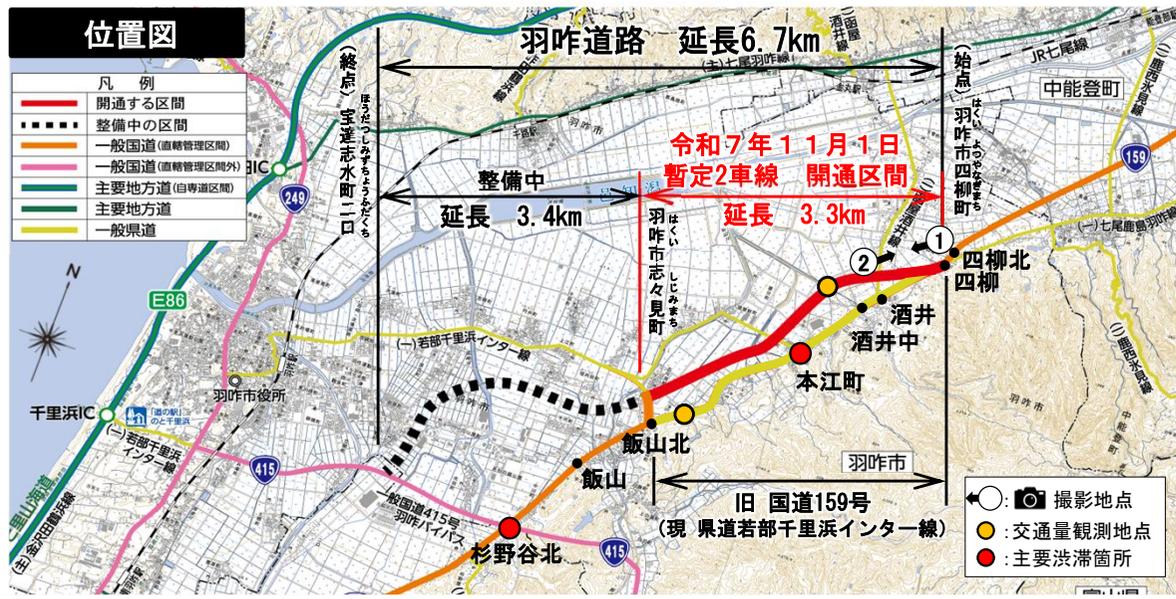
(※)『渋滞損失時間』とは、渋滞が無い場合の所要時間と実際にかかる所要時間の差の年間合計値



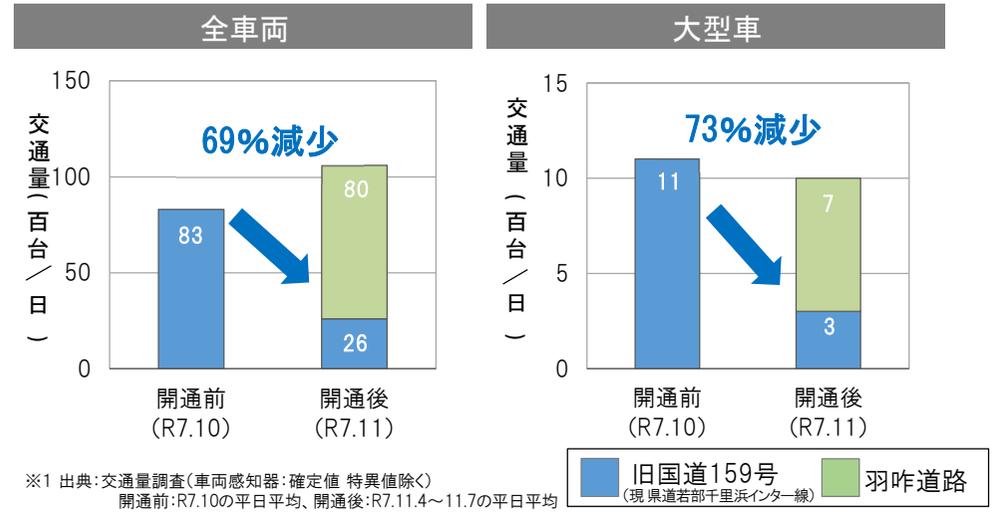
2. 新規開通道路の交通状況について

2-1 国道159号羽咋道路(四柳町～志々見町) 令和7年11月1日開通

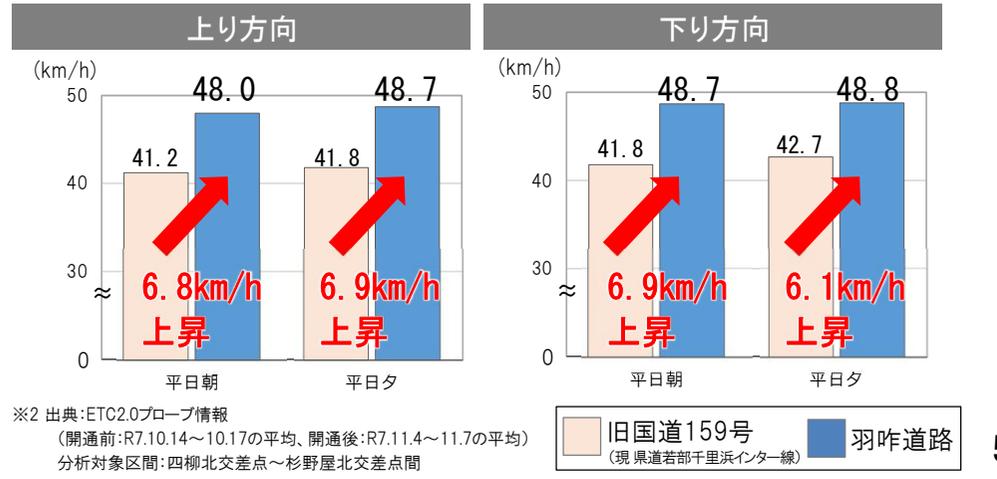
- 国道159号羽咋道路(四柳町～志々見町)が令和7年11月1日に開通。
- 開通後、現道の交通量は全車両で約69%(約5,700台)、大型車で約73%(約800台)低下し、羽咋道路へ交通が転換。
- 羽咋道路は、旧国道159号よりも高い旅行速度で移動できていることを確認。
- 旧国道159号の主要渋滞箇所である本江町交差点の交通状況について、モニタリングを継続し、主要渋滞箇所の解除可否について検討。



【交通量観測地点の交通量※1の変化】



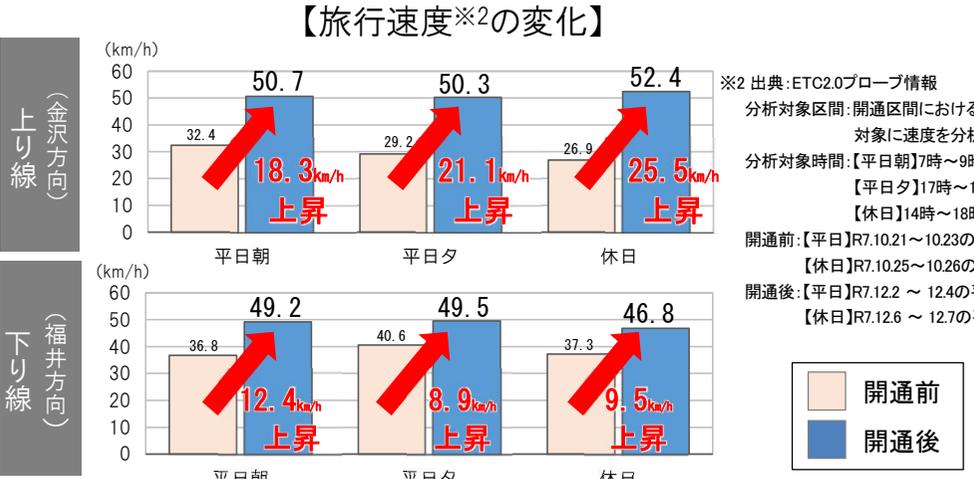
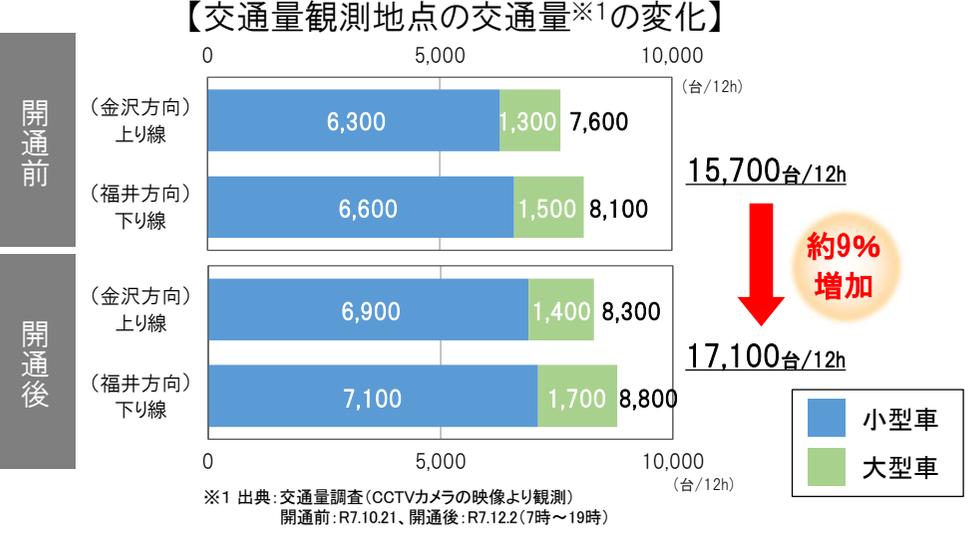
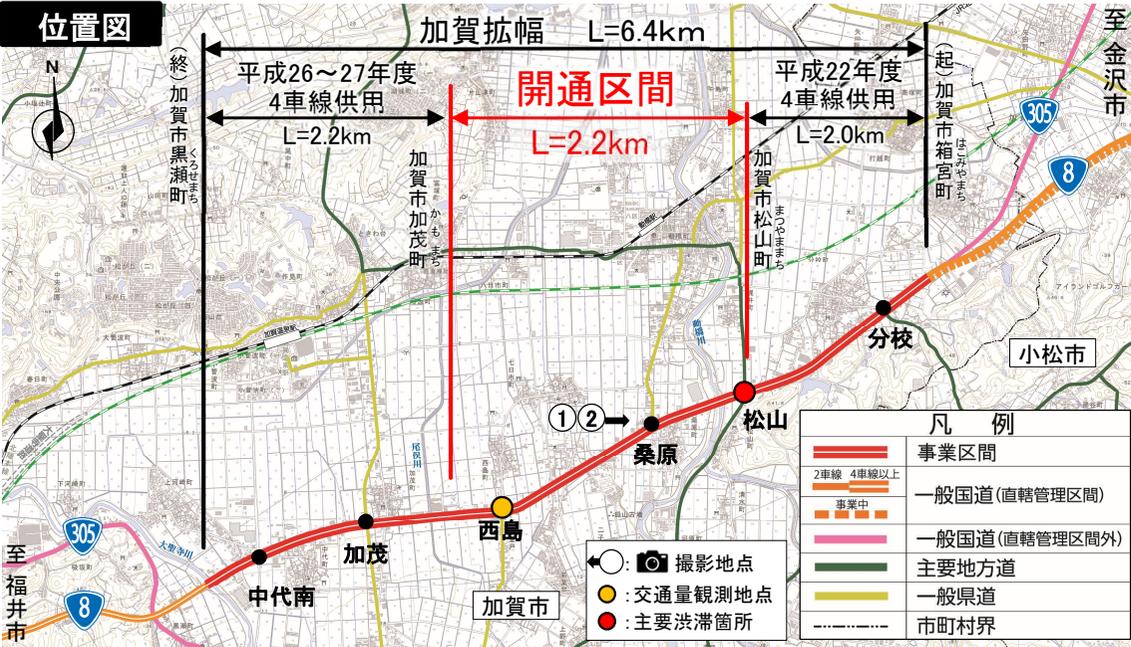
【旅行速度※2の変化】



2. 新規開通道路の交通状況について

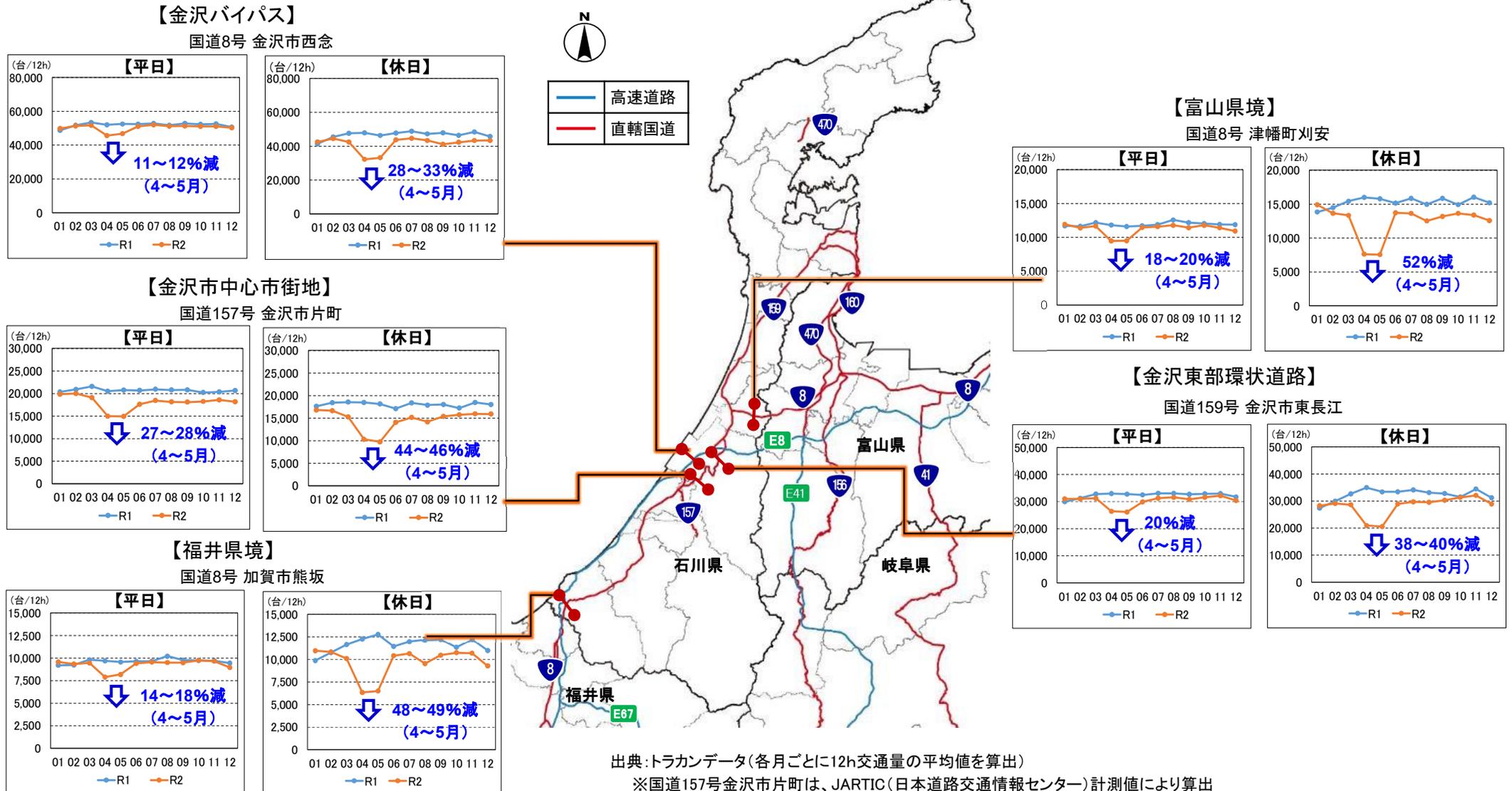
2-2 国道8号加賀拡幅(松山町~加茂町) 令和7年12月1日開通

- 国道8号加賀拡幅(松山町~加茂町)が令和7年12月1日(月)に開通し、全線4車線開通。
- 開通後の日中12時間(7時から19時まで)の断面交通量は約17,100台/12hであり、開通前に比べ約1,400台/12h(約9%)増加。
- 開通区間において、開通前と比較して、高い旅行速度で移動できていることを確認。
- 開通区間内の主要渋滞箇所である松山交差点(加賀市松山町)の交通状況について、モニタリングを継続し、主要渋滞箇所の解除可否について検討。



- 石川県内の主要幹線道路における緊急事態宣言中(R2.4.16~5.14)の交通量は、前年に比べ大きく減少。
- 全地点で6月以降は変化が小さい。

【石川県内の交通量変化(断面交通量)】

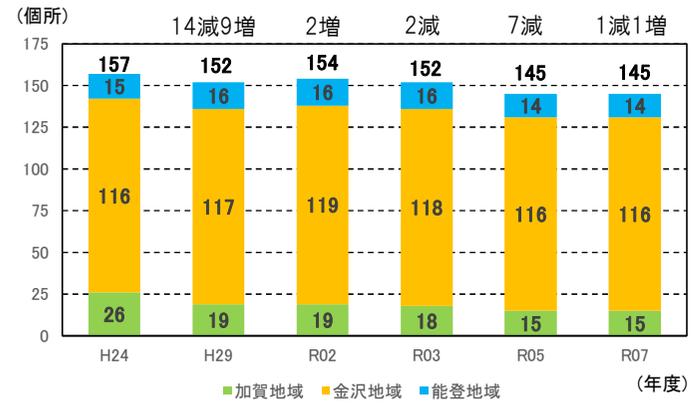


3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

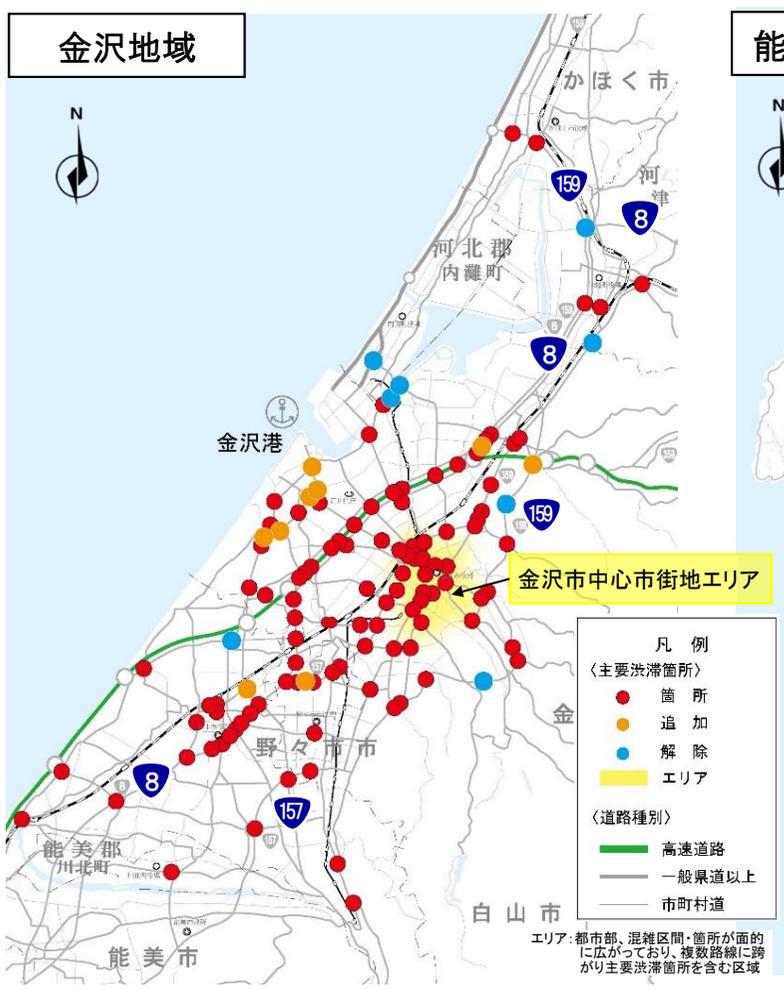
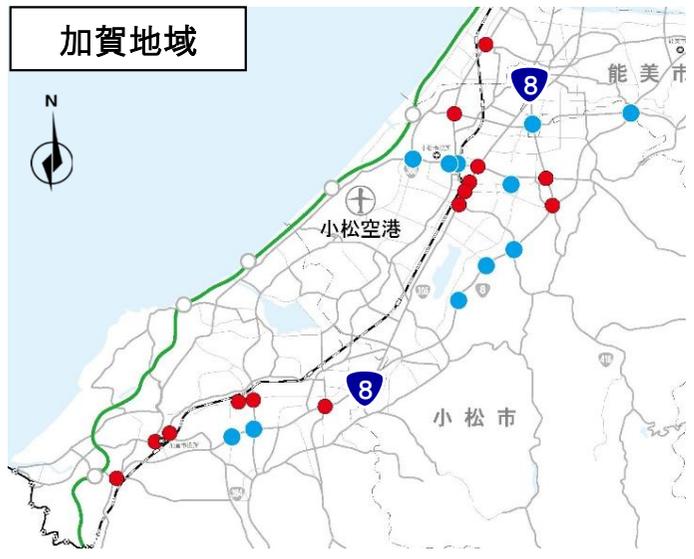
3-2 主要渋滞箇所の推移

- 主要渋滞箇所は、H24年度に157箇所であったが、H29年度・R2年度・R3年度・R5年度・R7年度に見直しを実施し、R8年3月時点で145箇所へ減少。
- 主要渋滞箇所は、県中心部である金沢地域に集中(116箇所、80%)しており、特に金沢市中心市街地エリアや国道8号に集中。

【主要渋滞箇所数の推移】



【主要渋滞箇所(位置図)】 令和8年3月時点



凡例
 〈主要渋滞箇所〉
 ● 箇所
 ● 追加
 ● 解除
 ■ エリア
 〈道路種別〉
 高速道路
 一般県道以上
 市町村道
 エリア: 都市部、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨がり主要渋滞箇所を含む区域

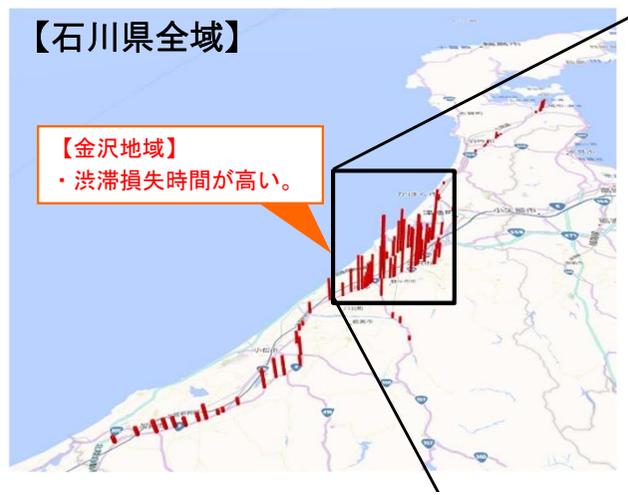
3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

3-3 直轄国道の渋滞損失時間の推移

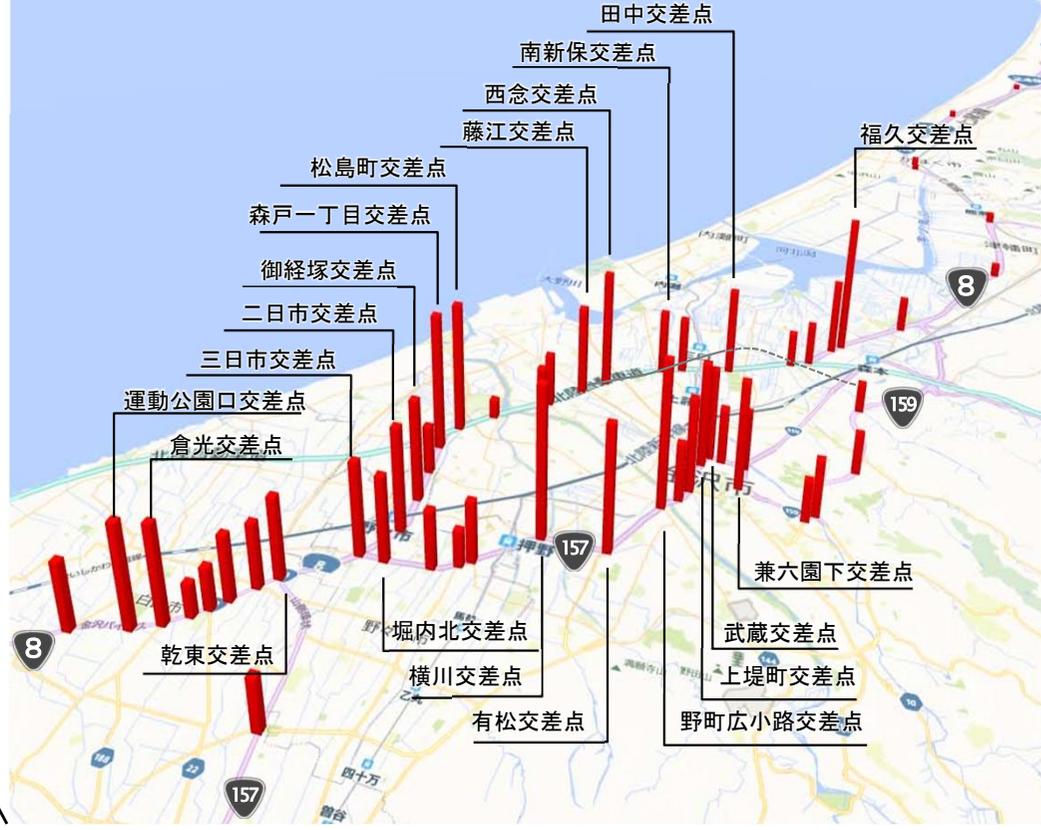
(※)『渋滞損失時間』とは、渋滞が無い場合の所要時間と実際にかかる所要時間の差の年間合計値

- 石川県の直轄国道の渋滞損失時間上位20箇所は、金沢地域(金沢市～白山市)であり、金沢地域が県内渋滞損失時間の約8割を占める。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。
- 金沢地域における直轄国道の渋滞損失時間は、緊急事態宣言が出された令和2年に減少し、以降は微増傾向。
※能登半島地震の影響などにより令和6年度は16,700千人時間/年で前年比約13%減少

【石川県内直轄国道 交差点損失時間分布図】



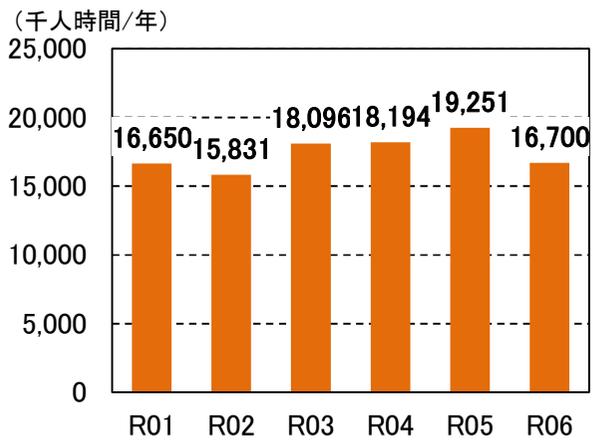
【金沢地域拡大図(上位20箇所)】



管内直轄国道の渋滞損失時間 (上位20箇所)

順位	交差点	渋滞損失時間 (人時間/年)
1	森戸一丁目交差点	731,431
2	福久交差点	631,499
3	西念交差点	624,971
4	横川交差点	581,626
5	野町広小路交差点	560,767
6	二日市交差点	530,571
7	御経塚交差点	514,764
8	南新保交差点	490,382
9	運動公園前交差点	478,208
10	松島町交差点	471,601
11	兼六園下交差点	467,875
12	藤江交差点	466,583
13	三日市交差点	426,641
14	倉光交差点	411,981
15	田中交差点	401,758
16	有松交差点	399,419
17	上堤町交差点	378,394
18	乾東交差点	378,015
19	堀内北交差点	374,911
20	武蔵交差点	363,729

【金沢地域の交差点損失時間の推移】



金沢都市圏の交通課題について検討する必要

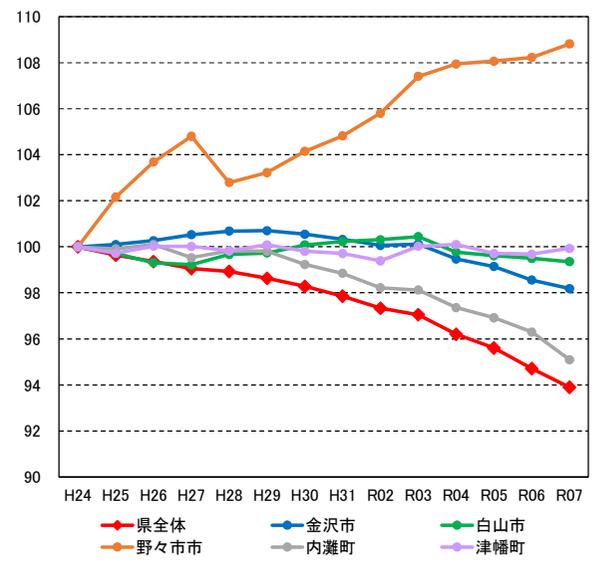
出典: 損失時間データ(国総研)
※着色箇所が国道8号上の交差点

3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

3-4 市街地開発

- 令和7年度の人口は、石川県全体では減少しているなか、金沢市郊外や白山市・野々市市では土地区画整理事業による宅地化が進行しており、野々市市では平成24年度に対して人口が約10%増加。
- 近年の市街地開発の拡大により、更なる交通の集中が予測。

【金沢近郊の人口推移】

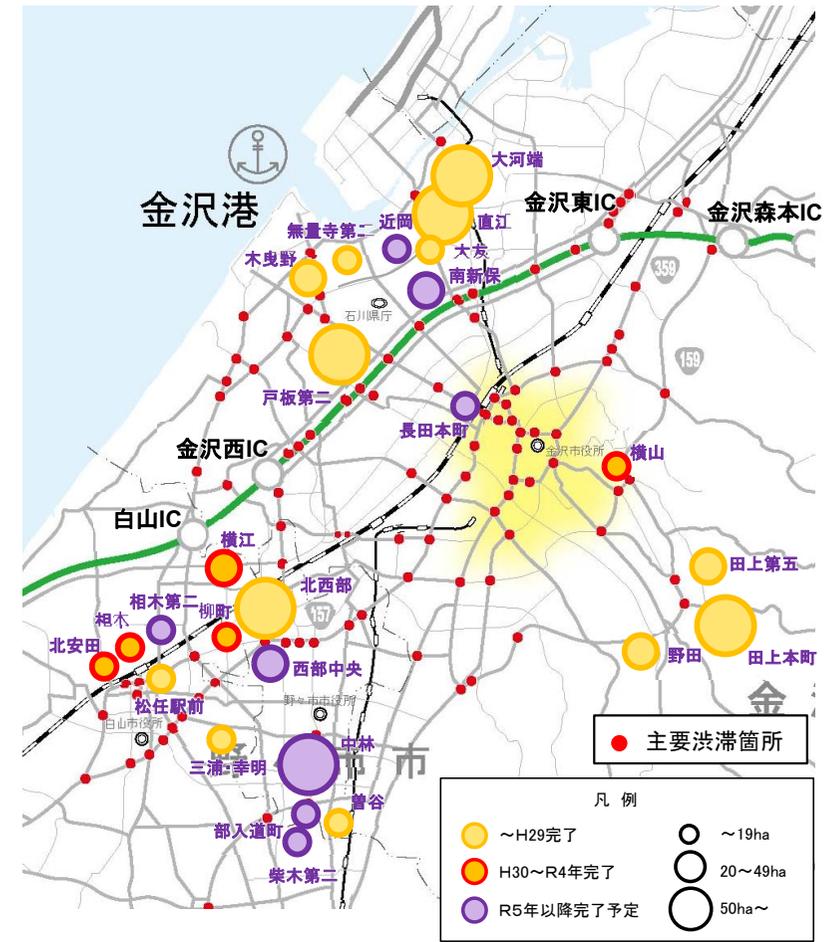


出典: 石川県の人口と世帯
(石川県県民交流課統計情報室)
毎年4月1日時点の推計値

【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
	横山町	0.3	H27 ~ H30
	南新保	41.0	R1 ~ R11
	近岡町	1.2	R5 ~ R7
白山市	長田本町	0.5	R5 ~ R7
	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
	松任駅北相木第二	13.2	R1 ~ R8
	部入道町	9.6	R4 ~ R10
	柴木第二	14.5	R4 ~ R10
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、工業系を除く)

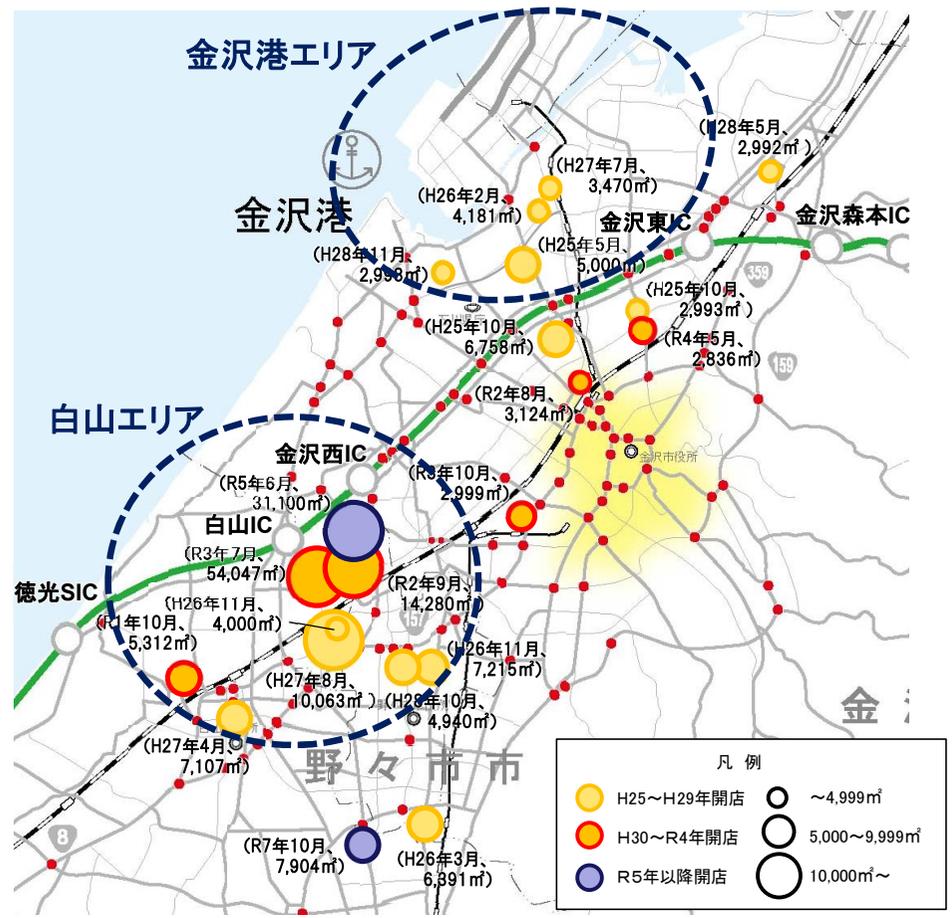


3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

3-5 大型店舗の開店と工業団地整備

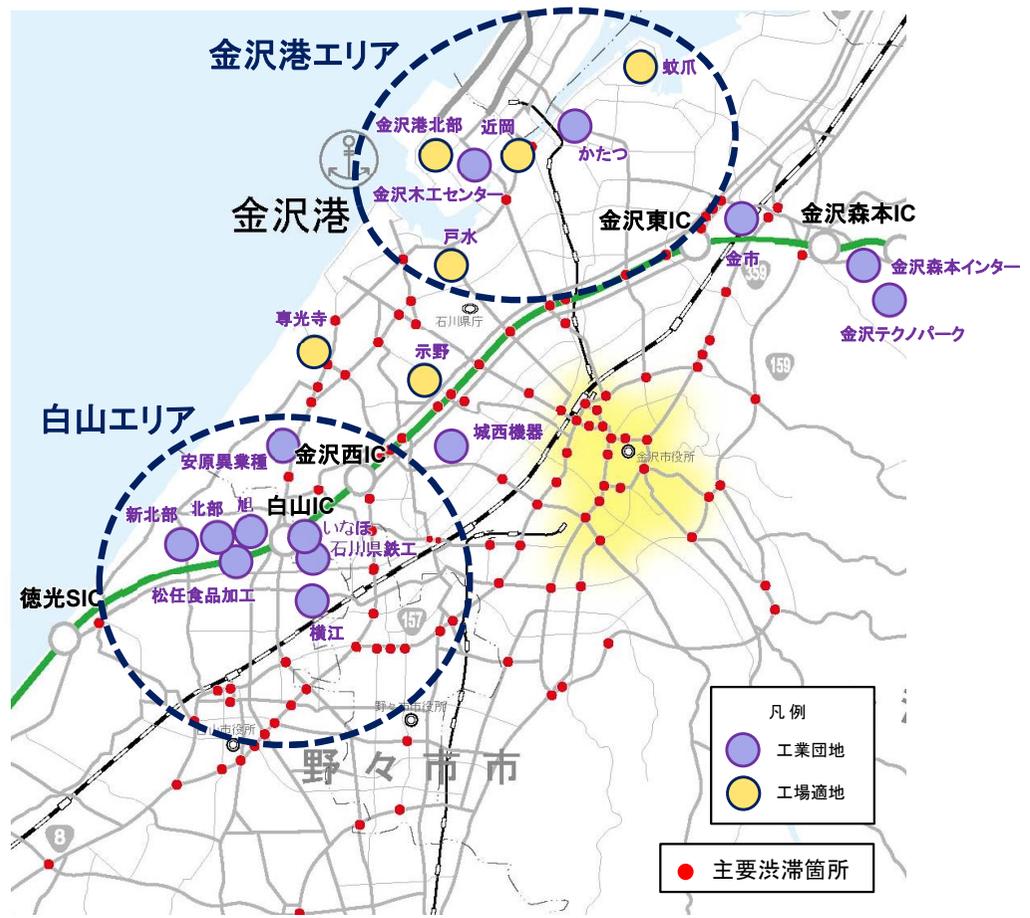
- 大型店舗は、北陸新幹線金沢開業(H27.3)前後の平成25~29年度に13施設が開店、令和5年以降には2施設が開店。
- 工業団地・工場適地は、港やICなどの交通結節点周辺に整備。金沢市では新たな工業団地整備を検討中。
- 近年の大型店舗の開店や更なる工業団地整備により、金沢港エリア、白山エリアに大型店舗、工業団地が集積し、交通集中の加速化が想定。

【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)

【金沢市近郊の工業団地・工場適地】



出典:第二期石川県基本計画(地域未来投資促進法)
(石川県商工労働部産業政策課)

工場適地:工場立地法に基づき、工業の立地に適した条件が整った一団の土地

3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

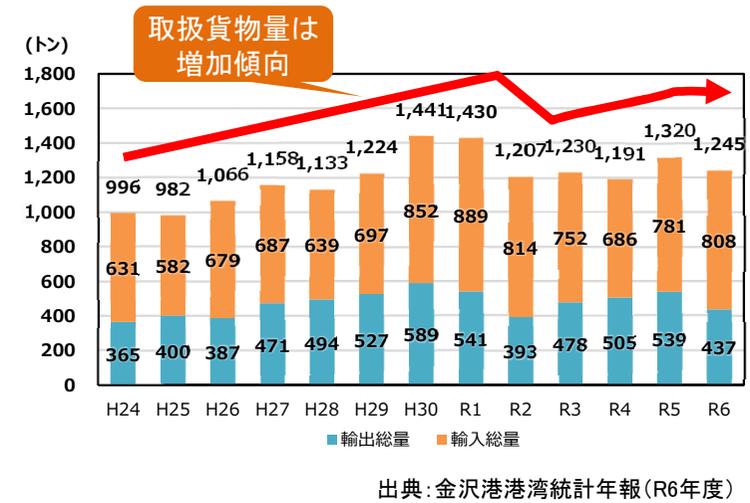
3-6 金沢港エリアを発着する交通

- 大型商業店舗や工業団地等が集積する金沢港エリア、白山エリアに着目し、発着交通を分析。
- 金沢港エリアを発着する貨物車両の物流経路は、国道8号に集中し、渋滞により円滑な物流活動を阻害。
- なお、金沢港の取扱貨物量は増加傾向であり、物流拠点への更なるアクセス向上が課題。

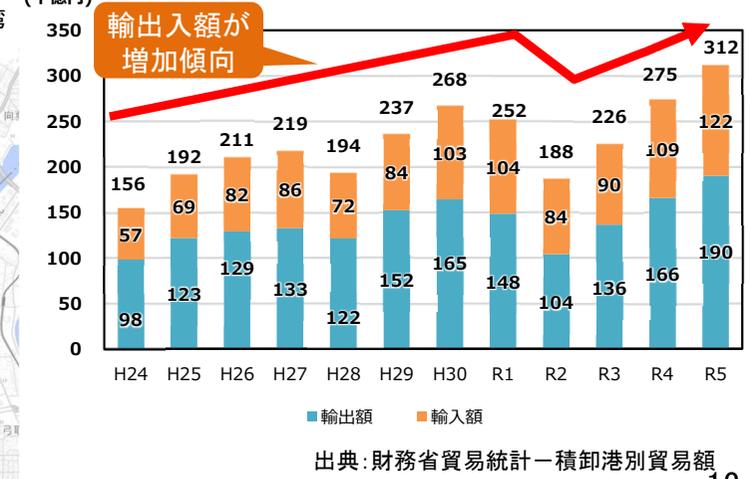
【金沢港発着の貨物車両の交通流動通過割合】



【金沢港の取扱貨物量推移】



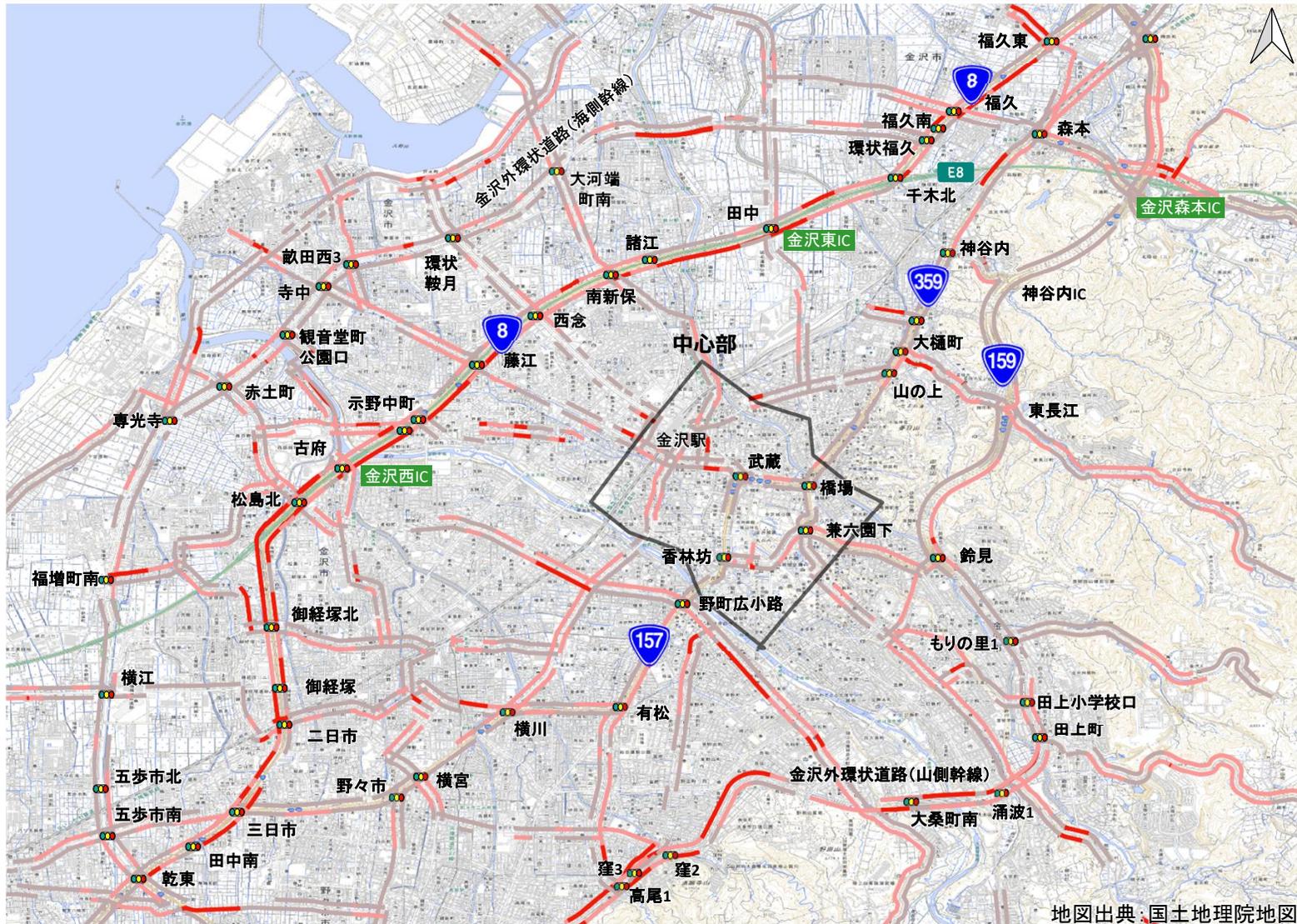
【金沢港の輸出入額推移】



3. 近年における金沢都市圏の変化と交通特性

3-7 金沢都市圏の面的な道路パフォーマンス

- 金沢都市圏について、閑散時と昼間12時間平均の旅行速度の差分(改善余地)を見える化。
- 国道8号や金沢外環状道路(山側幹線)をはじめ、金沢都市圏内に速度差が大きい区間が点在。



※改善余地は閑散時旅行速度と昼間12時間旅行速度の差。なお、閑散時旅行速度は、午前4時台の旅行速度としている

※集計データ: ETC2.0プローブデータ (R7.5月 平日)

改善余地

- 0~10km/h
- 10~20km/h
- 20km/h~
- 主な幹線道路の信号交差点

地図出典: 国土地理院地図

引き続き、金沢都市圏の交通課題を分析

4. 関係機関が連携した渋滞対策について

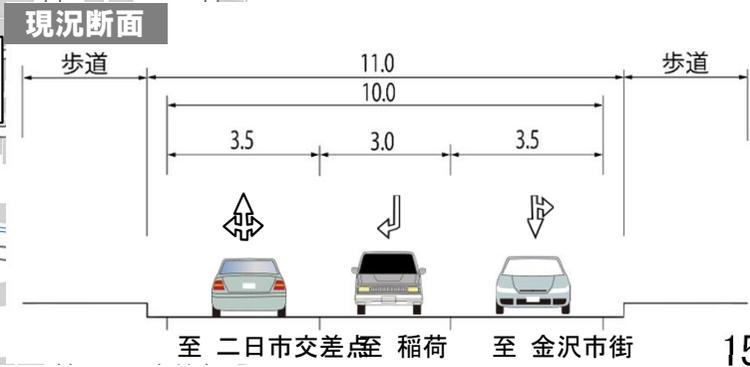
4-1 現地状況(二日市交差点・野代町交差点の渋滞調査結果)

- 主要渋滞交差点である二日市交差点と近接している野代交差点はいずれも渋滞が発生しており、連携した対策が必要。
- 二日市交差点では、主に平日朝に国道8号の福井側において、顕著な渋滞(渋滞長1,200m)が発生している。
- また、(都)泉野々市線の金沢市街側では、二日市交差点に隣接する野代町交差点を超える渋滞(渋滞長410m)が発生。
- 今後、区画線改良など短期的な対策を検討予定。

【位置図】



【平日朝(7~9時)の渋滞状況と交差点への流入交通量】



5. 今後の進め方

検討委員会の進め方(案)

