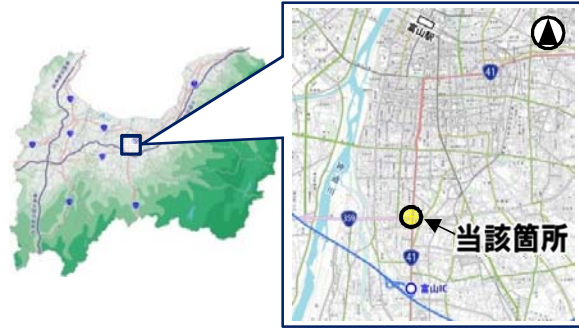


現地合同点検カルテ

基本データ	箇所名		掛尾町交差点		対象箇所図
	路線名		(主) 国道41号	(従) 国道359号	
	混雑時 旅行速度	上り	31.8 km/h	18.6 km/h	
		下り	12.4 km/h	19.0 km/h	
	大型車混入率		7.3 %	7.0 %	
	交通量	32,356 台/12h		35,549 台/12h	
		41,712 台/日		46,393 台/日	
	混雑度		1.47	2.62	
	死傷事故件数 (件/年)				
死傷事故率 (件/億台km)				361.3	



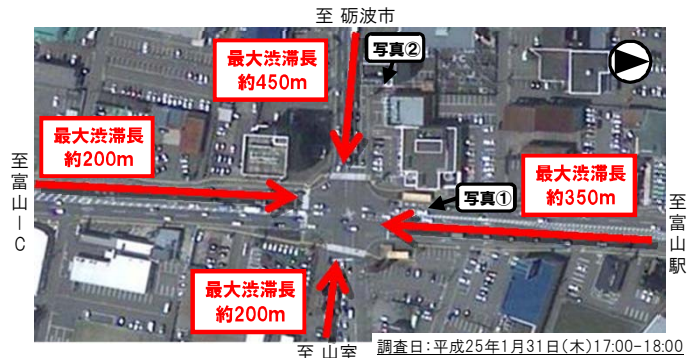
交通狀況

- 国道41号は、交通量が4万台/日を越え、富山県内で交通量が多い区間である。
- 朝夕ピーク時に交通が集中し、特に富山駅方面(下り)の旅行速度が低下している。
- ピーク時旅行速度が前後区間と比較して、著しく低くなっており、国道41号におけるボトルネック区間となっている。
- 従道路である国道359号は、国道41号よりも交通量が多く、上下線共に旅行速度が低く、混雑度も非常に高くなっている。

現況の課題

1. 渋滞に関する課題

- (主道路)国道41号
- ・ ピーク時の交通集中により、両方向で渋滞が発生
 - ・ 富山IC方面→砺波市方面への左折滞留長不足により、左折車が直進交通の円滑な走行を阻害
 - ・ 沿道商業施設への出入り交通、信号交差点が連続していることによる速度低下が渋滞を助長

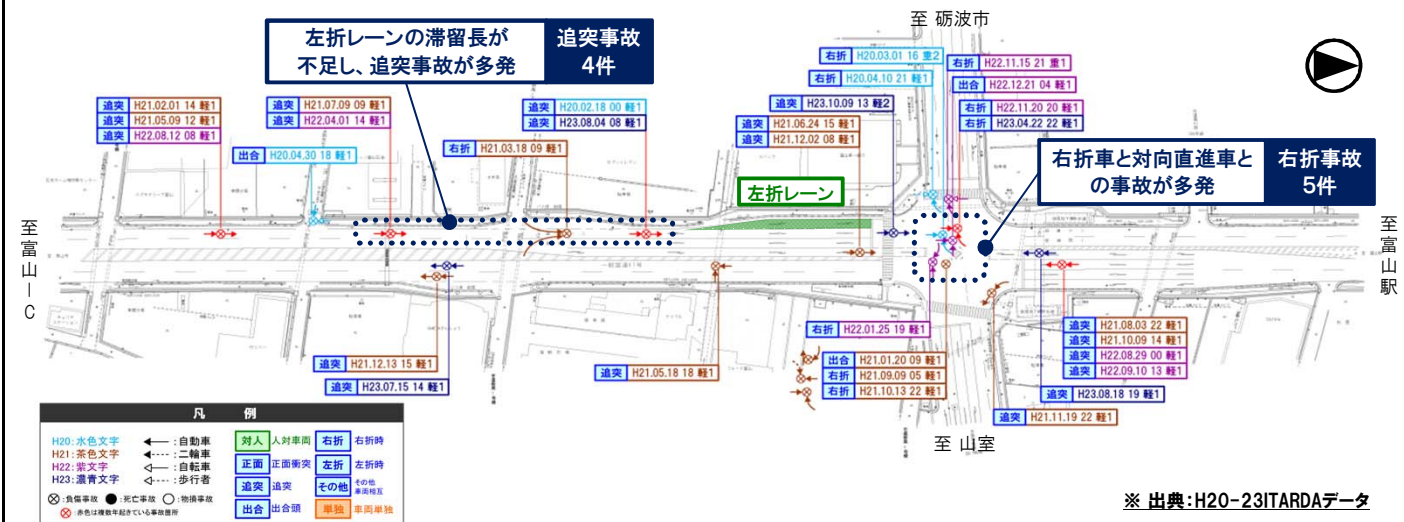


- **(従道路)国道359号**
- ・ 砺波市方面→富山駅方面への左折専用車線未設置による、左折車の滞留が直進車の円滑な交通を阻害し、速度低下を助長
 - ・ 沿道商業施設への出入り交通、信号交差点が連続していることによる速度低下が渋滞を助長

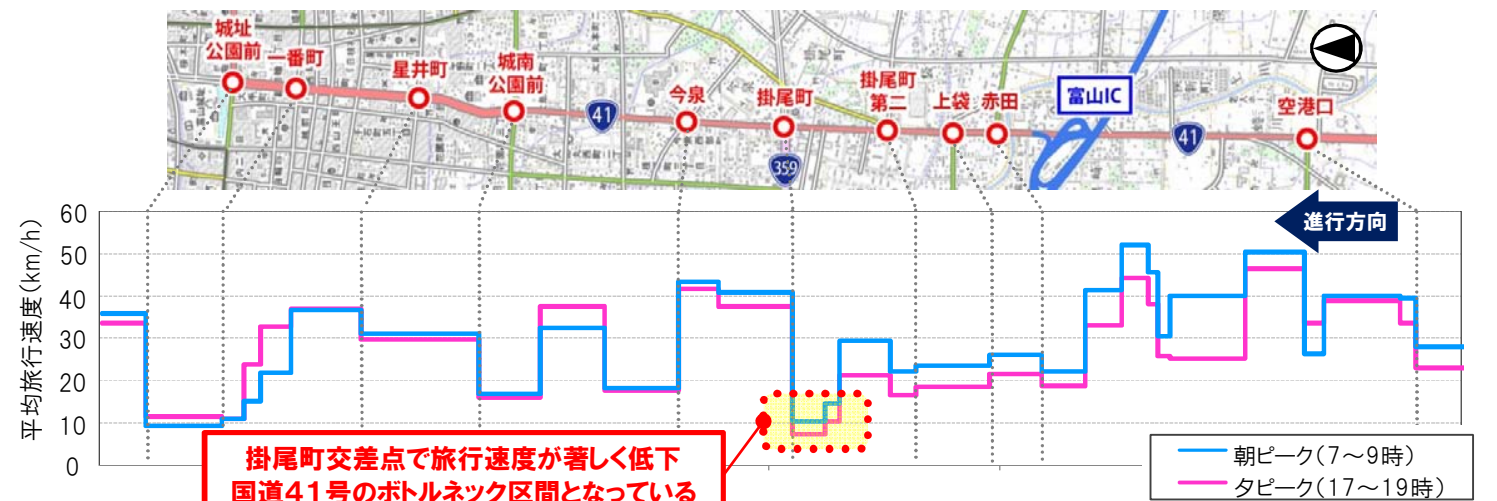


2. 死傷事故に関する課題

- ・当該交差点は、死傷事故件数5.5件/年、死傷事故率361件/億台kmと死傷事故が多発し、事故ゼロプランにおける事故危険区間に登録されている。特に下り線(富山駅方面)の追突事故と交差点内での右折事故が多発している。
- ・下り線の追突事故は、砺波市方面への左折滞留長不足により、左折車が直進車線にはみ出したことで、後続車の急な停止や無理な車線変更を誘発し、追突事故が発生している。
- ・交差点内の右折事故は、対向右折車が死角となり、対向直進車が見えづらく、右折判断を誤ることで事故が発生している。



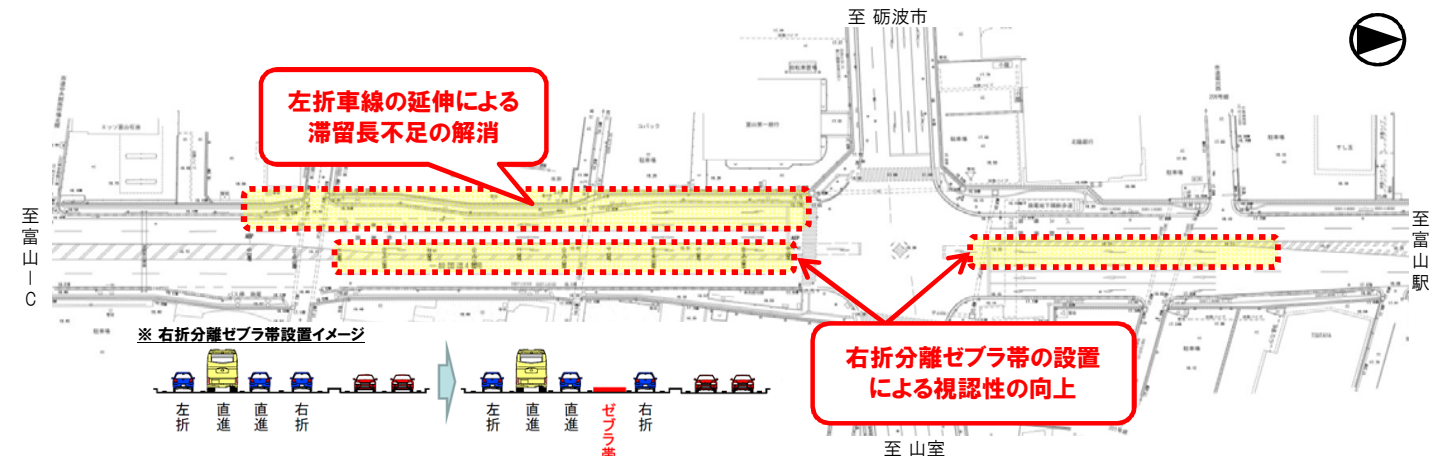
国道41号の旅行速度(民間プローブデータ)



※ 民間プローブデータ：下り方面(城址公園前交差点←空港口交差点)秋期平日ピーク時の平均旅行速度【平成24年4-10月】

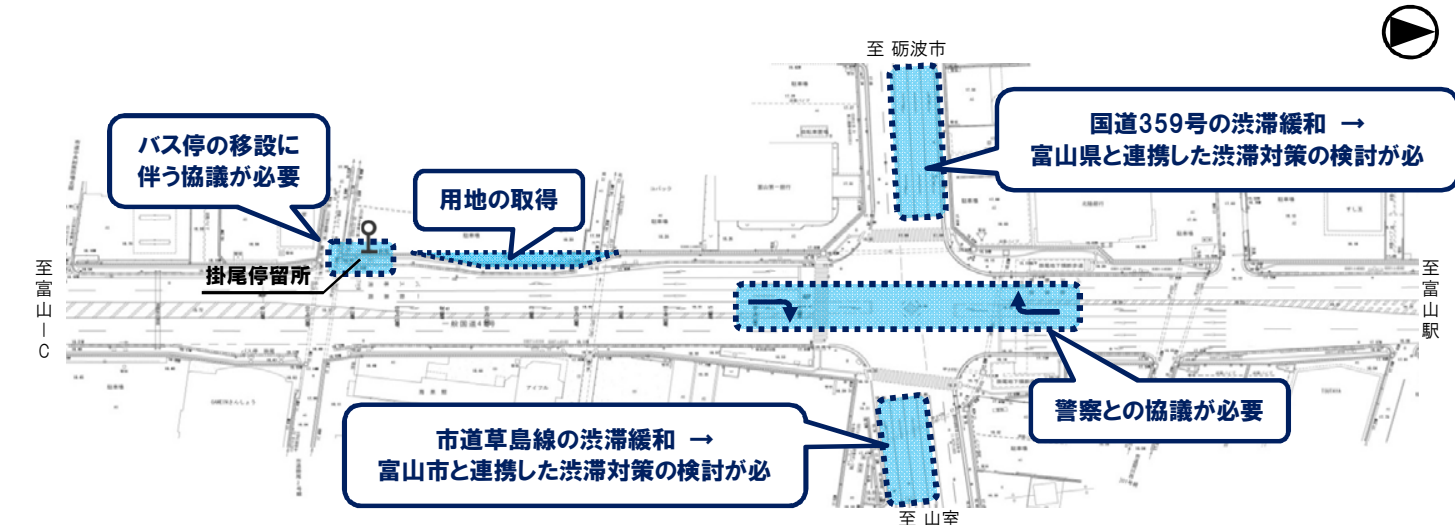
課題を踏まえた対策方針

- 【渋滞・事故に関する課題】 富山IC方面→砺波市方面への左折滞留長不足によって、左折車線をはみ出した車両が直進交通を阻害
⇒ 左折車線を延伸し、左折滞留長不足を解消する
- 【事故に関する課題】 右折時に対向右折車が死角となり、交差点内で右折事故が多発
⇒ 右折分離ゼブラ帯を設置し、右折車からの対向直進車の視認性を向上させる



対策実施における課題

- 【左折車線の延伸】・富山地方鉄道のバス停(掛尾停留所)の移設が必要となるため、管理者との協議が必要
・用地の取得が必要
- 【右折分離セブラ帯の設置】・警察との協議が必要
- 【その他】・国道359号の管理者である富山県及び市道草島線の管理者である富山市と連携し、従道路における渋滞対策を検討する

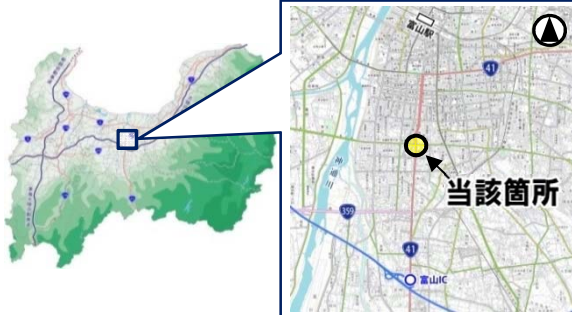


現 地 合 同 点 検 カ ル テ

基本データ

箇所名		城南公園前交差点	
路線名		(主) 国道41号	(従) 富山小杉線
混雑時 旅行速度	上り	18.4 km/h	16.5 km/h
	下り	22.2 km/h	17.3 km/h
大型車混入率		7.6 %	4.4 %
交通量		32,356 台/12h	29,969 台/12h
		41,739 台/日	39,158 台/日
混雑度		1.67	0.84
死傷事故件数 (件/年)		2.75	
死傷事故率 (件/億台km)		180.5	

対象箇所図



交通状況

- 国道41号は、交通量が4万台/日を越え、富山県内でも交通量が多い区間である。
- 朝タピーク時に交通が集中し、旅行速度が低下している。
- 朝タピーク時の旅行速度が前後区間と比較して、低くなっており、国道41号におけるボトルネック区間となっている。
- 従道路である富山小杉線は、富山市と高岡市を結ぶ主要な幹線道路として機能し、神通川を渡河する有沢橋に至り、神通川断面の交通を分担している。また、交通量は約4万台/日と県内主要地方道で最も多い。

現況の課題

1. 渋滞に関する課題

■ (主道路)国道41号

- ・ピーク時の交通集中により、両方向で渋滞が発生
- ・沿道施設への出入り交通多く、速度低下を助長

■ (従道路)富山小杉線・富山立山魚津線

- ・ピーク時の交通集中により、両方向で渋滞が発生
- ・高岡市方面→富山IC方面の右折滞留長不足により、右折車が直進車の円滑な走行を阻害
- ・高岡市側の流入部(直左車線)及び立山町側の流出部の幅員が狭くなっているため、左折車や直進車の速度低下を助長

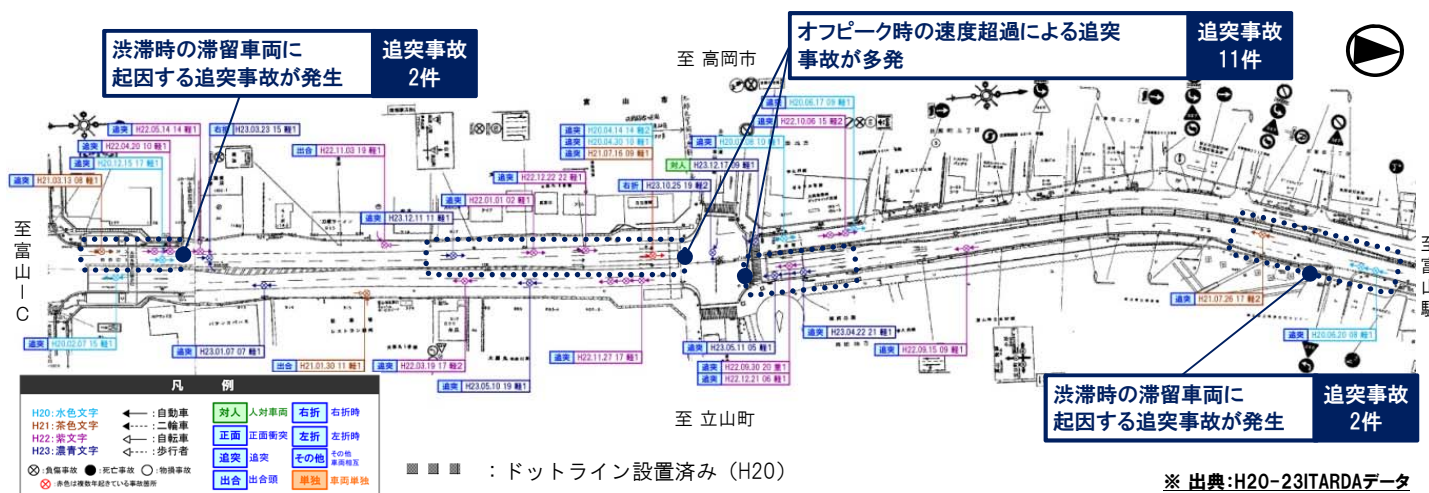


写真①:高岡市方面から立山町方面を望む
(主)富山小杉線 上り線

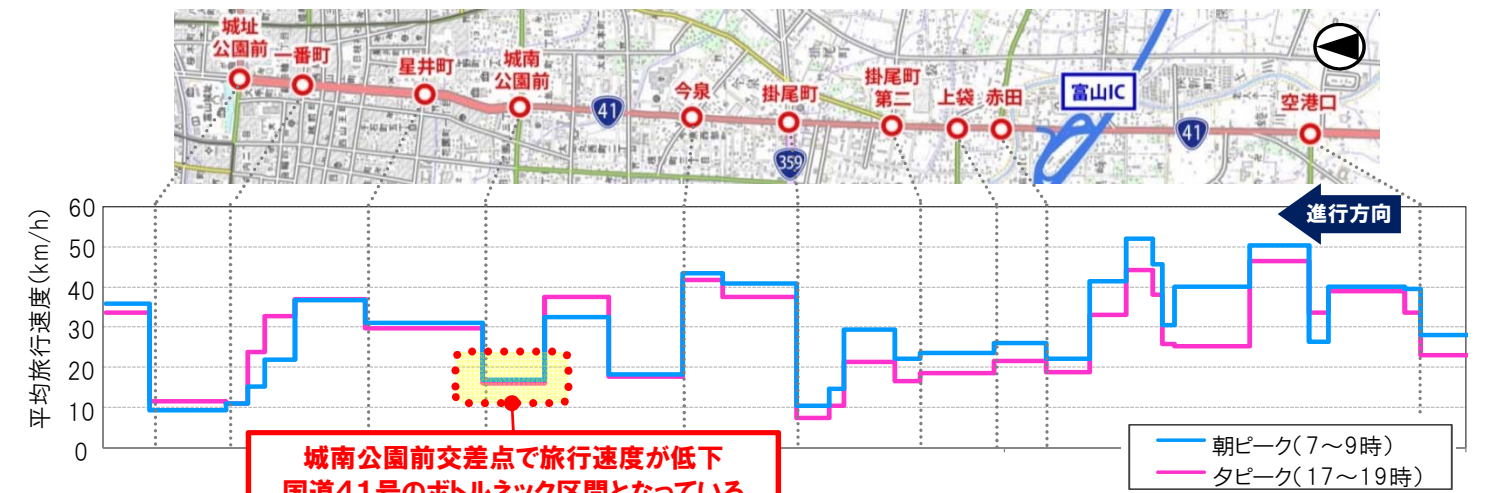
写真②:富山駅方面から富山IC方面を望む
(国道41号 上り線)

2. 死傷事故に関する課題

- ・当該交差点は、死傷事故件数2.75件/年、死傷事故率181件/億台kmと死傷事故が多発し、事故ゼロプランにおける事故危険区間に登録されている。特に隣接する単路部や交差点手前の追突事故が多発している。
- ・隣接する単路部での追突事故は、渋滞による不規則な車両挙動に後続車が対応できなかったことが要因と考えられる。
- ・交差点手前の追突事故は、オフピーク時の速度超過が要因と考えらる。



国道41号の旅行速度(民間プローブデータ)



※ 民間プローブデータ：下り方面(城址公園前交差点←空港口交差点)秋期平日ピーク時の平均旅行速度【平成24年4-10月】

課題を踏まえた対策方針

【事故に関する課題】

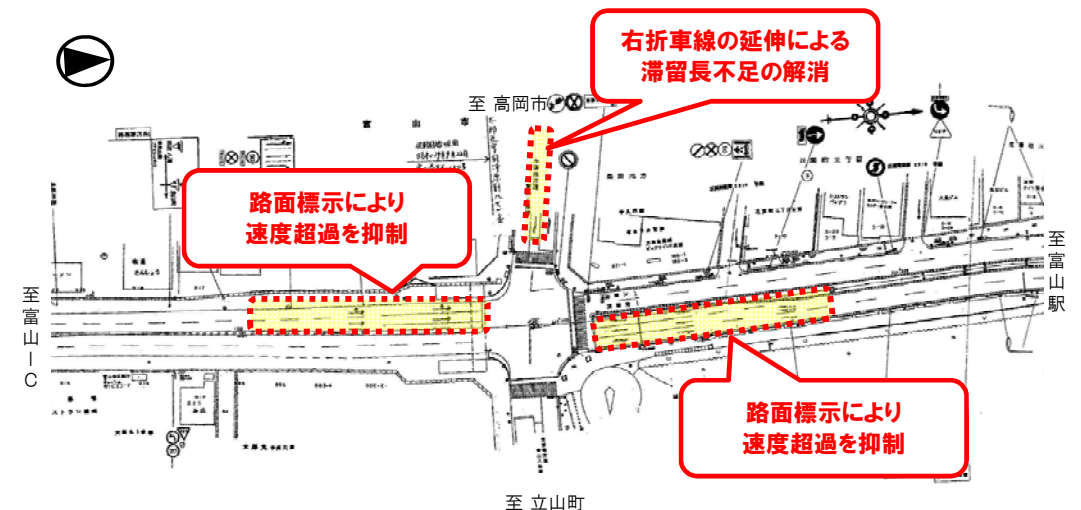
- ・オフピーク時に速度超過と思われる追突事故が多発

⇒ドットラインの路面標示により、速度超過を抑制する。

【渋滞に関する課題】

- ・従道路側高岡市方面の流入部で右折車線の滞留長不足が要因となり、右折車線をはみ出した車両が直進交通を阻害

⇒右折車線を延伸し、右折滞留長不足を解消する



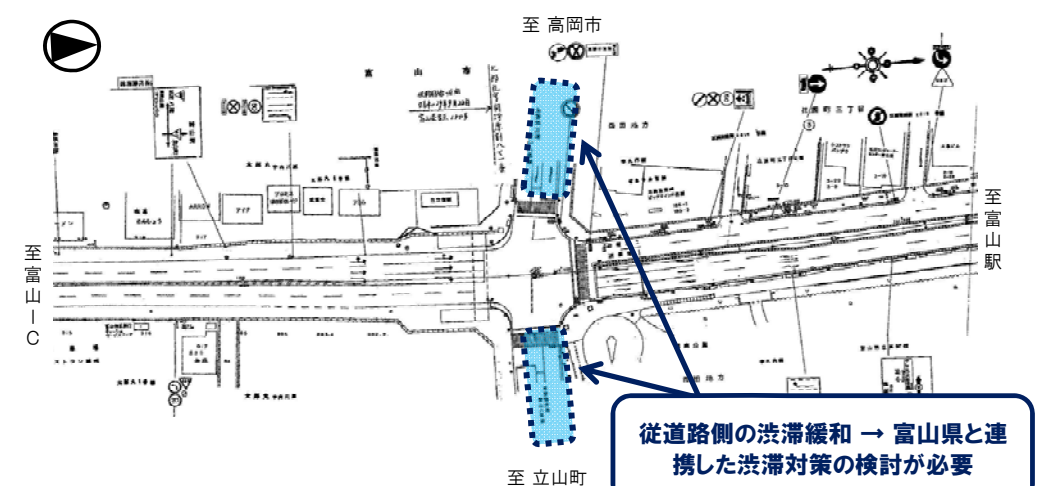
対策実施における課題

【右折車線の延伸(従道路)】

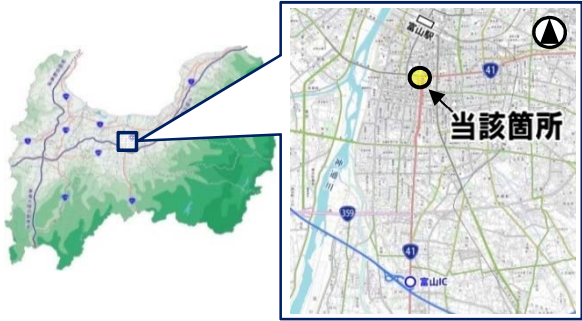
- ・交差点に接続する従道路(主)富山小杉線の右折レーン延伸等の渋滞対策も必要

【その他】

- ・従道路である(主)富山小杉線・(主)富山立山魚津線の渋滞対策は、管理者である富山県と連携して検討する必要がある



現 地 合 同 点 検 カ ル テ				
基本データ	箇所名		城址公園前交差点	
	路線名		(主) 国道41号	(従) 富山高岡線
	混雑時 旅行速度	上り	24.8 km/h	14.0 km/h
		下り	16.8 km/h	16.0 km/h
	大型車混入率		6.6 %	4.4 %
	交通量	27,823 台/12h		18,914 台/12h
		35,738 台/日		24,210 台/日
	混雑度		1.10	1.30
	死傷事故件数 (件/年)		5.8	
死傷事故率 (件/億台km)		440.8		
対象箇所図				
				



交通状況

- 国道41号は、交通量が3万5千台/日を越え、富山県内でも交通量が多い区間である。
- 朝タピーク時に交通が集中し、特に富山駅方面(下り)の旅行速度が低下している。
- 富山市街地の中心部に位置する交差点のため、歩行者や自転車等の横断交通が多い。
- ピーク時旅行速度が前後区間と比較して、著しく低くなっており、国道41号におけるボトルネック区間となっている。
- 従道路である富山高岡線は、上下線共に旅行速度が20km/h以下と低く、混雑度も高い。

現況の課題

1. 渋滞に関する課題

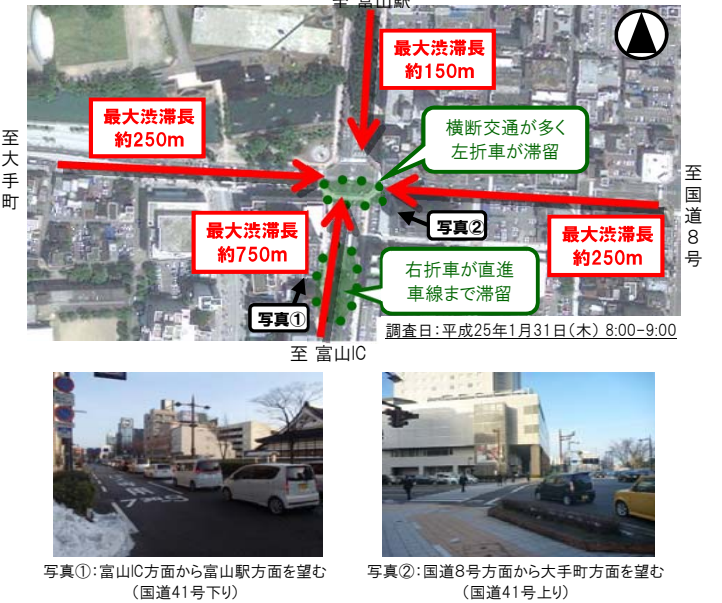
■ 国道41号(下り)

- ・ ピーク時の交通集中と国道8号方面への右折滞留長不足により、右折車が直進交通を阻害し、朝ピーク時に最大約750mの渋滞が発生(右折交通処理が不十分で右折車を捌ききれない)
- ・ 信号交差点が連続していることによる速度低下が渋滞の発生を助長

■ 国道41号(上り)

- ・ 国道41号の歩行者、自転車横断が多いため、富山IC方面への左折車が滞留し、直進交通などの後続車の旅行速度低下を助長し、渋滞が発生

写真①: 富山IC方面から富山駅方面を望む(国道41号下り) 写真②: 国道8号方面から大手町方面を望む(国道41号上り)



2. 死傷事故に関する課題

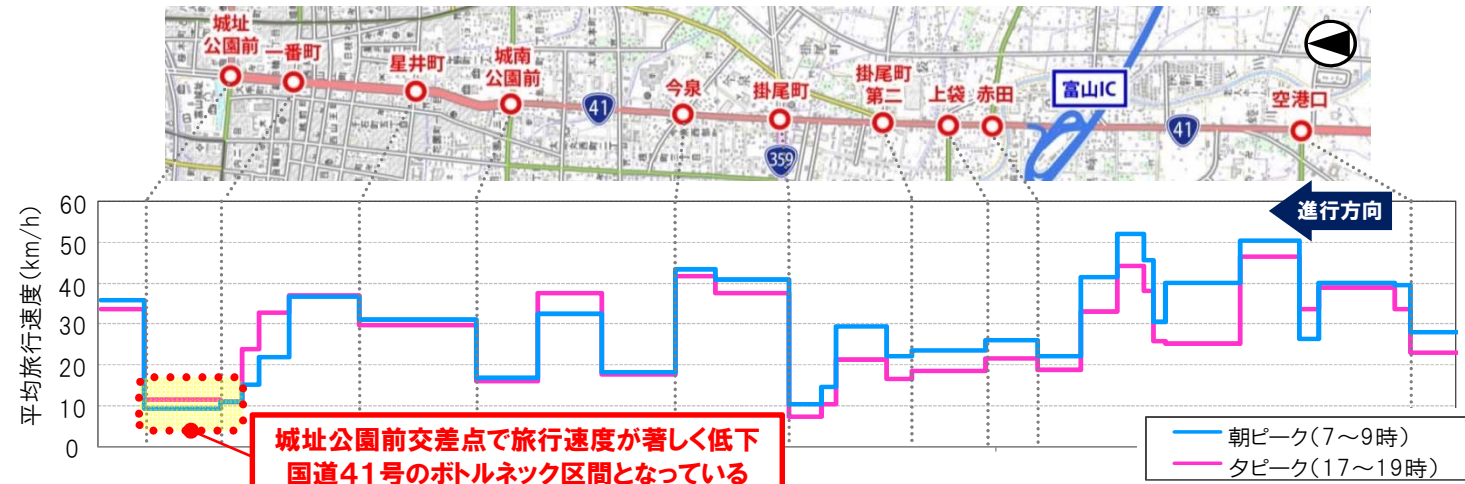
- ・ 当該交差点は、死傷事故件数5.8件/年、死傷事故率441件/億台kmと死傷事故が多発し、事故ゼロプランにおける事故危険区間に登録されている。特に交差点手前における追突事故が、上下線共に多発している。
- ・ 下り線(富山駅方面)は、ピーク時の国道8号方面への右折滞留長不足により、右折車が直進車線にはみ出したことで後続車の急な停止や無理な車線変更を誘発し、追突事故が発生している。
- ・ 上り線(富山IC方面)は、国道41号を横断する歩行者や自転車が多く、滞留した富山IC方面への左折車が急な減速・停止を行うことにより、後続車の追突事故や無理な車線変更を誘発している。

右折レーンの滞留長が不足し、追突事故5件

左折車の急な減速・停止により、追突事故や無理な車線変更を誘発 3件

※ 出典:H20-23ITARDAデータ

国道41号の旅行速度(民間プローブデータ)



※ 民間プローブデータ：下り方面(城址公園前交差点←空港口交差点)秋期平日ピーク時の平均旅行速度【平成24年4-10月】

課題を踏まえた対策方針

【渋滞・事故に関する課題】

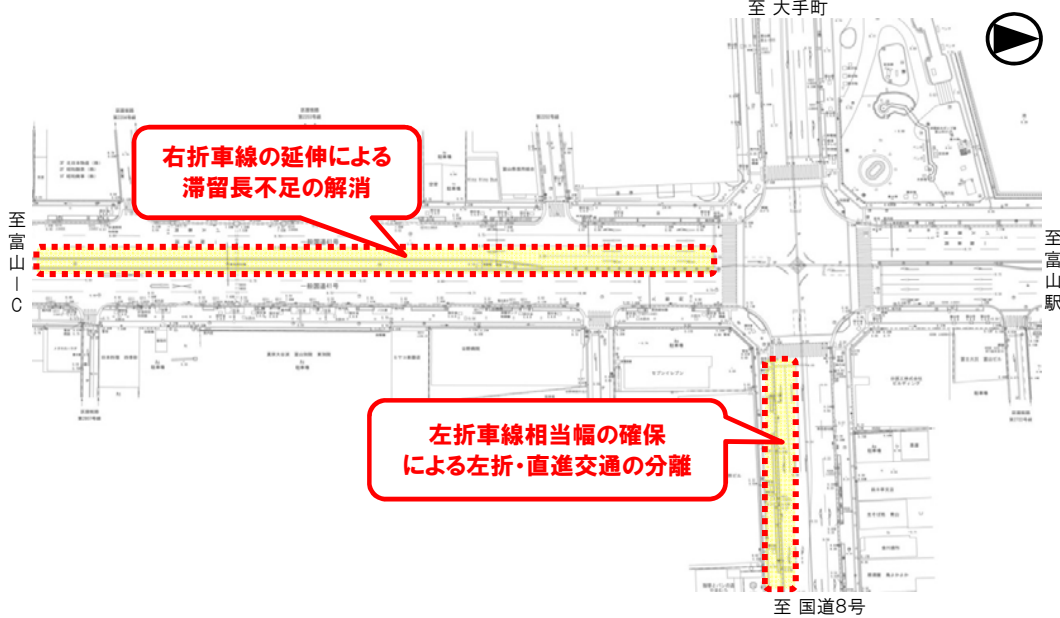
- ・ 富山IC方面→国道8号方面への右折車線の滞留長不足が要因となり、右折車線をはみ出した車両が直進交通を阻害

⇒右折車線を延伸し、右折滞留長不足を解消する

【渋滞・事故に関する課題】

- ・ 歩行者や自転車交通の影響により富山IC方面への左折車が滞留することで直進交通を阻害

⇒左折車線相当幅を確保し、左折交通と直進交通を分離する



対策実施における課題

【右折車線の延伸】

- ・ 門型標識や照明柱の移設撤去等による、管理者との協議が必要

【左折車線相当幅の確保】

- ・ 照明柱及び歩行者用信号の移設による、管理者との協議が必要
- ・ 車線の拡幅に伴い、対向する(主)富山高岡線との車線のするつげが必要となることから、管理者である富山県と連携し、対策を検討する。

【その他】

- ・ (主)富山高岡線の管理者である富山県及び富山市と連携し、従道路における渋滞対策を検討する。

