

平成30年度 福井県渋滞対策協議会

～渋滞対策について～

平成31年3月

1. 福井県における渋滞対策の実施状況について

○H29、H30年度、主要渋滞箇所の渋滞緩和が期待される事業は5ヶ所整備完了。
○H31年度、羽崎交差点改良、産業会館交差点開業および(都)岡山松陵線の整備が完了する予定。



No.	事業名	完了時期 (予定)	緩和効果が期待される主要 渋滞箇所
①	大和田交差点改良 (右折レーン正対化)	H29.12	大和田
②	福井駅付近連続立体交差	H30.6	志比口、宝永、 四ツ井
③	松岡菅谷線	H30.9	芝原上新橋南詰
④	(都)河濯線	H30.9	万代橋東詰
⑤	河原市交差点改良 (右折レーン、バス停留所の設置)	H31.3	河原市
⑥	羽崎交差点改良 (右折導流線の設置)	H31年度予定	羽崎
⑦	産業会館交差点改良 (右折導流線の設置)	H31年度予定	産業会館
⑧	(都)岡山松陵線	H31年度予定	荻野

2. 実施済み対策の効果検証（国道8号 大和田交差点）

○大和田交差点では、平成29年12月23日に中央分離帯のズレ修正、右折レーンの正対化を実施。
○対策後、南行きは、全時間帯の速度向上が見られたが、夕のピーク時間帯において20km/h以下の時間帯が残る。北行きは、朝ピークに速度向上が見られたが、夕のピーク時間帯において20km/h以下の時間帯が残る。今後、福井森田丸岡線整備後に、効果検証を実施。

《位置図》



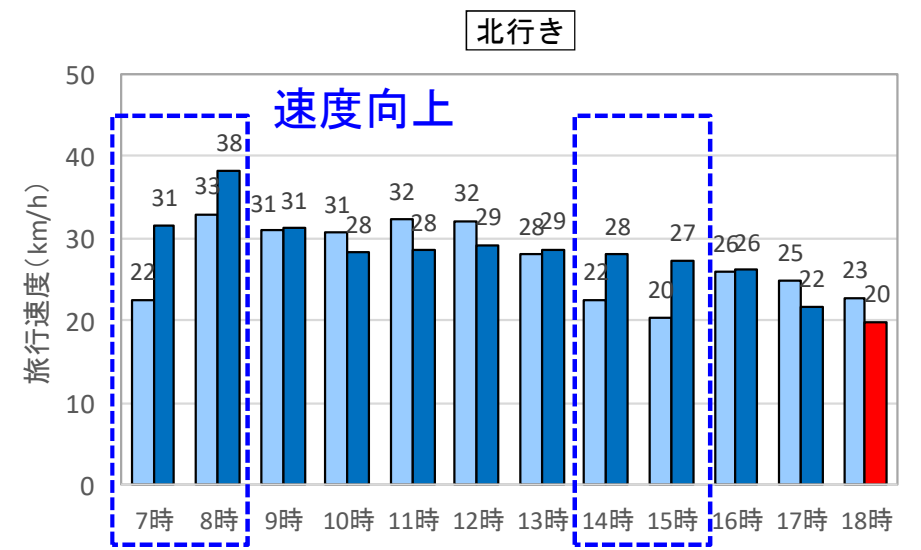
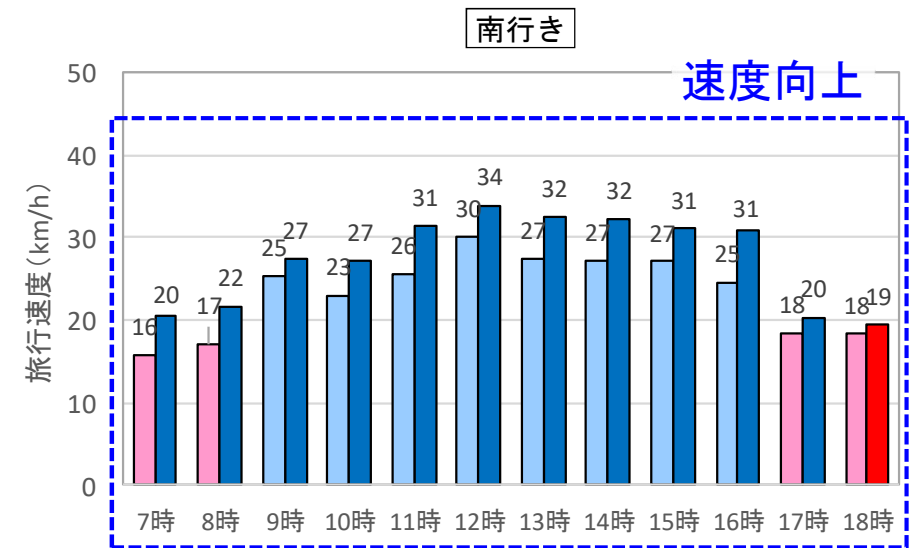
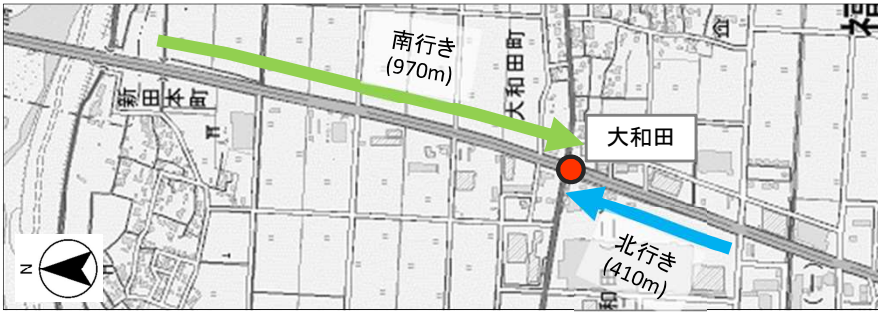
《広域図》



《説明図》



■ 旅行速度の分析区間(モニタリング区間)



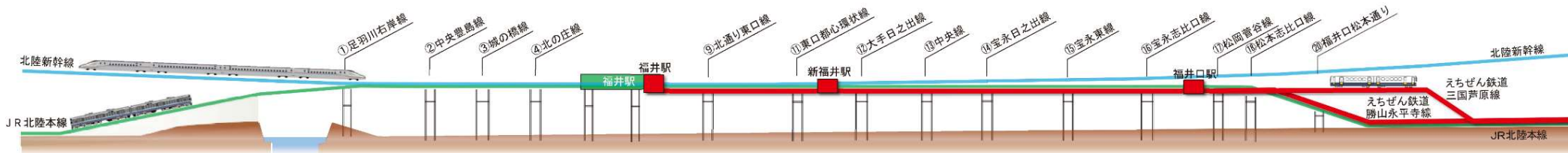
H28.9-H28.11 平日: 速度(20km/h超) 速度(20km/h以下)
H30.9-H30.11 平日: 速度(20km/h超) 速度(20km/h以下)

※民間プローブデータ (H28.9-H28.11 平日)
ETC2.0データ (H30.9-H30.11 平日)

3. 実施済み対策の効果検証 速報値（福井駅付近連続立体交差事業）

○平成30年6月に、えちぜん鉄道三国芦原線の0.7km、勝山永平寺線2.3km区間の高架化を完了した。
○当区間内の踏切除却によって、福井駅周辺での東西への行き来しやすくなり、渋滞緩和が期待される。

縦断面図



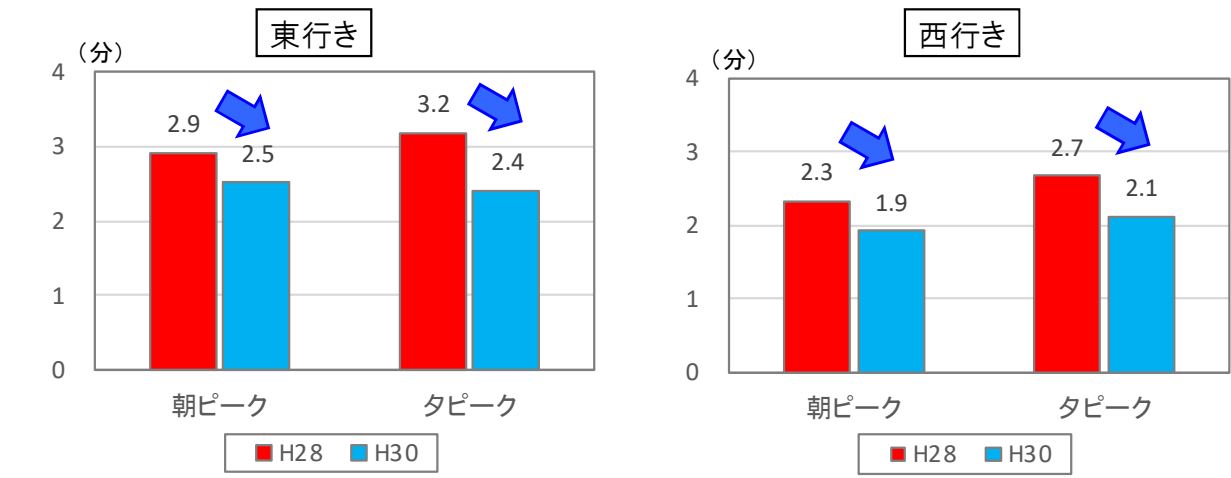
平面図



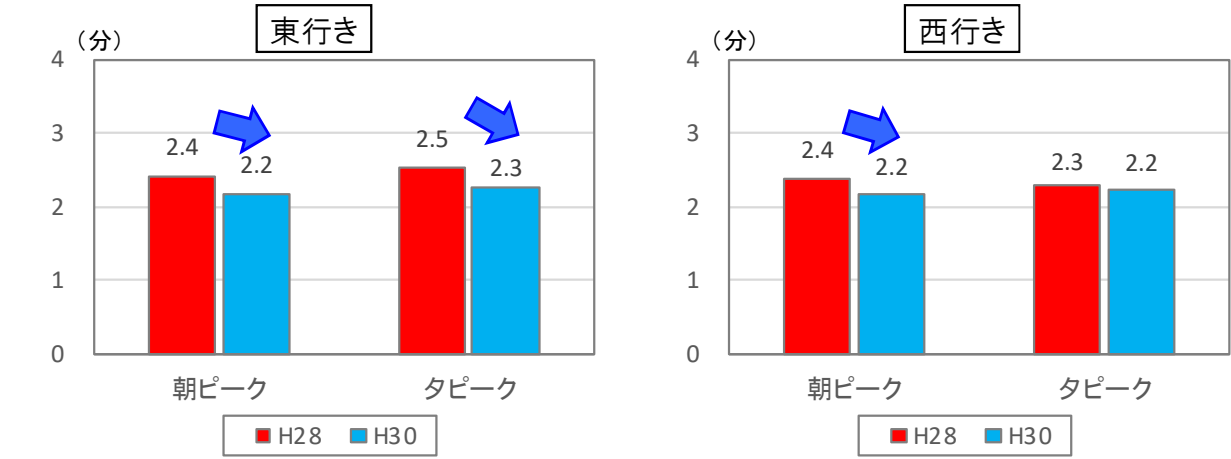
3. 実施済み対策の効果検証 速報値（福井駅付近連続立体交差事業）

○沿線踏切の除却によって、【松本～志比口】、【宝永～四ツ井】間は、朝タピークの所要時間が短縮。

■【松本～志比口】間の所要時間（850m）



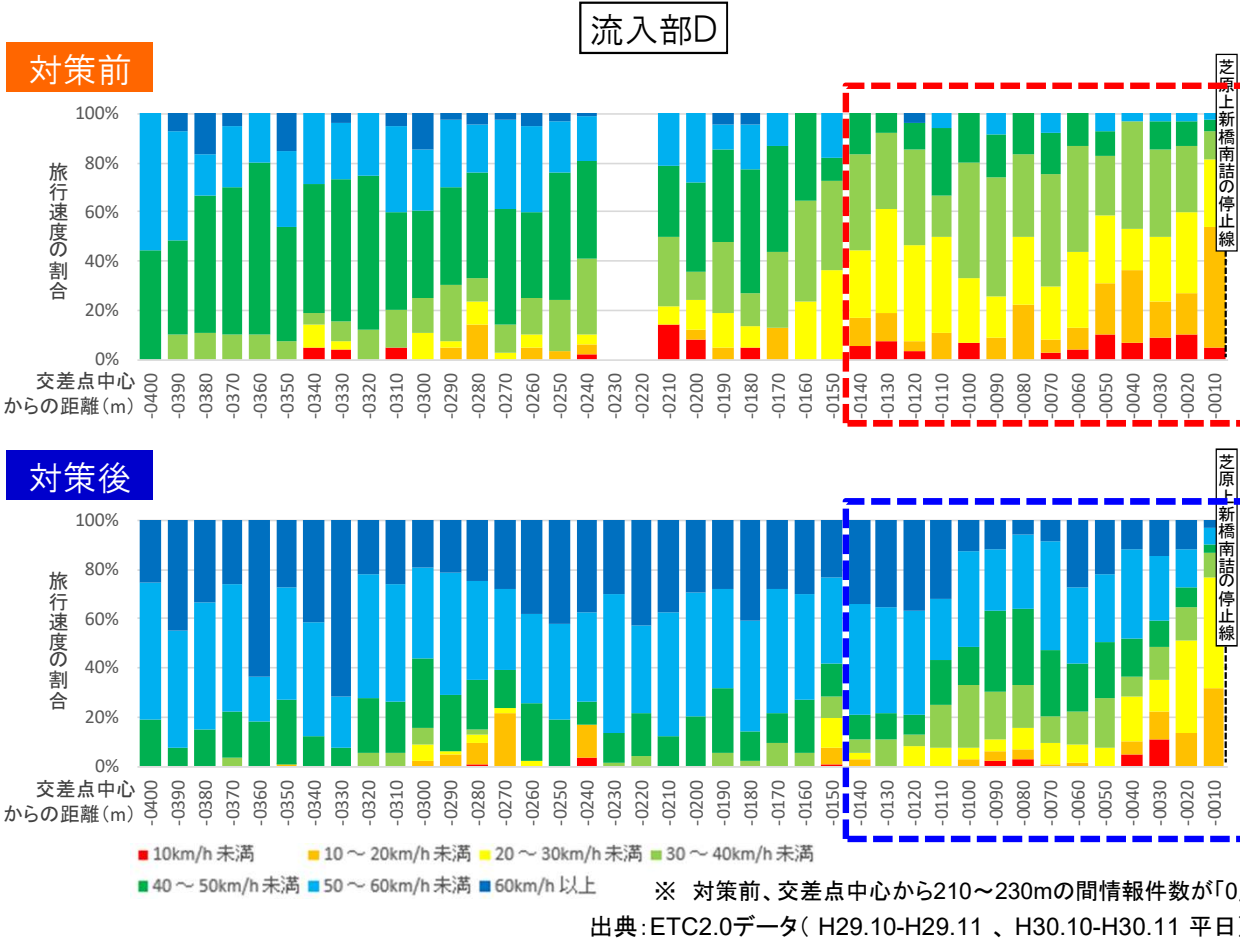
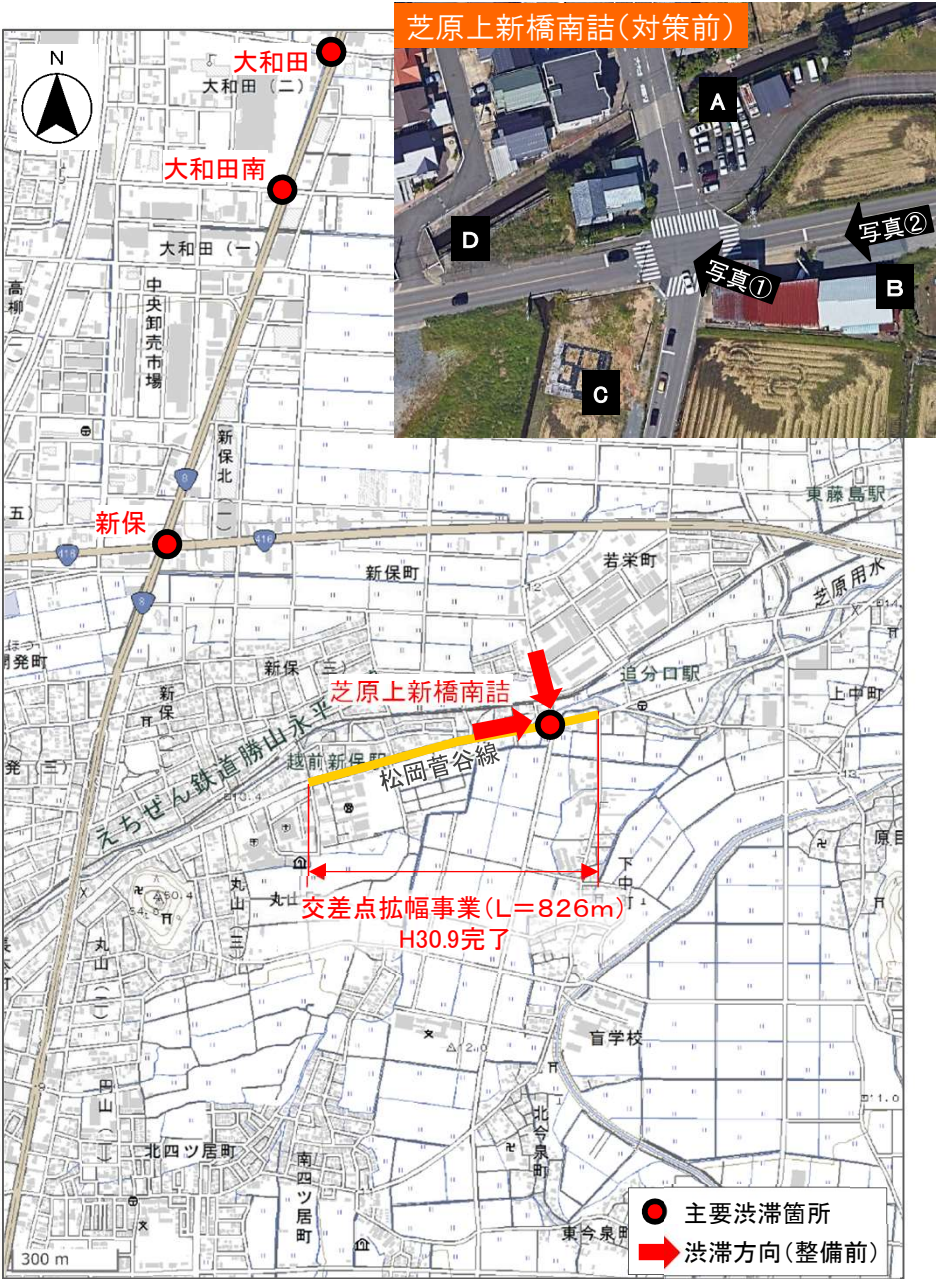
■【宝永～四ツ井】間の所要時間（900m）



※民間プローブデータ(H28.9-H28.11 平日 7-9時、17-19時)
ETC2.0データ(H30.9-H30.11 平日 7-9時、17-19時)

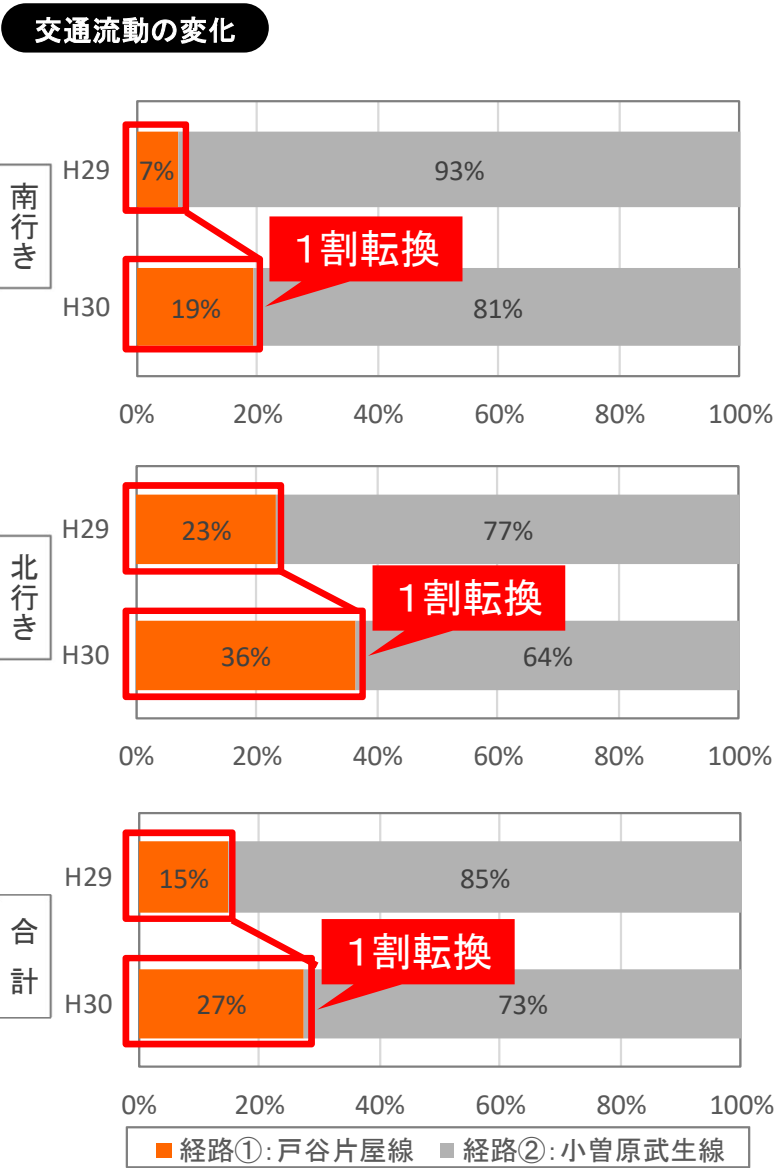
3. 実施済み対策の効果検証 速報値 (松岡菅谷線)

平成30年9月に、松岡菅谷線の交差点拡幅事業が完了。
交差点拡幅により、芝原上新橋南詰交差点の流入部Dは、速度向上が見られた。



4. (都)河渇線の開通による周辺効果

- H30.9.8に(都)河渇線が開通。
- 主要渋滞箇所[※]に直接、接続する路線の整備予定は無いが、(都)河渇線の開通により、県道2号武生美山線と県道190号小曾原武生線を結ぶ新たな経路が構築された。
(都)河渇線の開通後、越前市中心部に発着する交通は、1割が小曾原武生線から戸谷片屋線・河渇線に転換した。
- 流動が変化し「万代橋東詰」、「横市」交差点の交通量減少が期待される。H31に最新データで効果検証を実施し、渋滞解消要因が明らかである箇所があれば、H32年度渋滞協議会に諮り、「解除」を行う予定。



※ETC2.0データ (H29.10、H29.11、H30.10、H30.11)

5. 渋滞対策済み箇所の説明（国道27号 河原市交差点）

- 河原市交差点では、右折レーンの設置、東方面行きバス停留所の設置はH31.3に実施完了。
- 右折車両、および車道上で停車するバスによる後続の直進車両の阻害状況が解消されると期待され、H31渋滞協議会に効果検証を実施する予定。

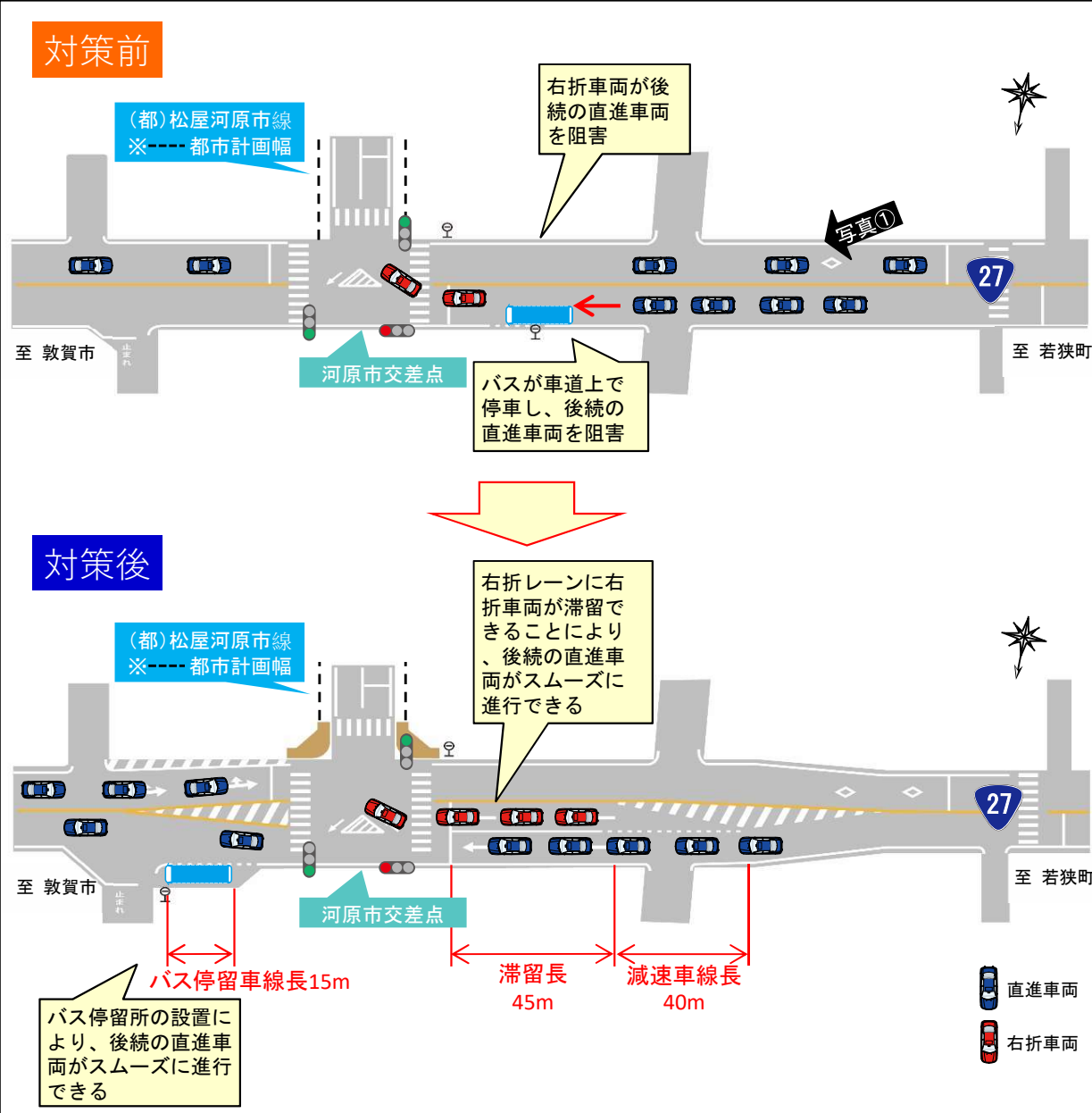
《位置図》



《広域図》



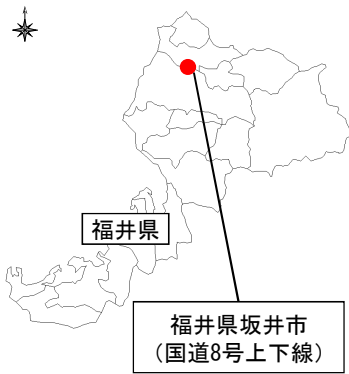
《説明図》



6. ピンポイント渋滞対策予定箇所の説明「国道8号 羽崎交差点」

- 羽崎交差点では、交差点内の案内が不明瞭なため、右折車両が右折レーンをはみ出し、直進車両を阻害している。
- 右折導流線の設置はH31年度に実施する予定。

《位置図》



《広域図》



《説明図》

対策前

交差点内の導線が不明確であるため、右折車両が手前で停止し、右折待機車両が滞留し、直進車両を阻害している

写真①
至 米原
至 金沢

対策後

右折レーンを移動し、対向車の見通しを改善。また、導流線を設置し、交差点内の停止位置を前出しさせることで、右折車両のさばきが向上

右折レーンの移動

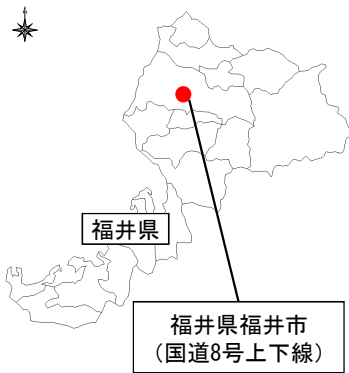
右折導流線の設置

直進車両
右折車両

6. ピンポイント渋滞対策予定箇所の説明 「国道8号 産業会館交差点」

- 産業交差点では、交差点内の案内が不明瞭なため、右折車両が右折レーンをはみ出し、直進車両を阻害している。
- 右折導流線の設置はH31年度に実施する予定。

《位置図》



《広域図》



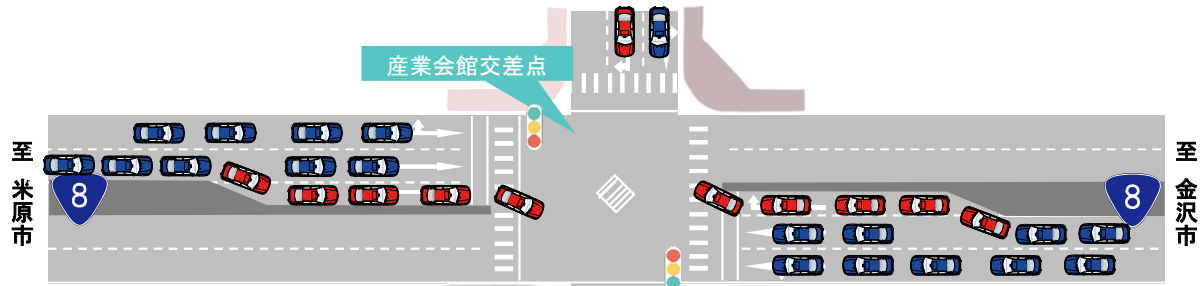
至米原市

● 主要渋滞ポイント

《説明図》

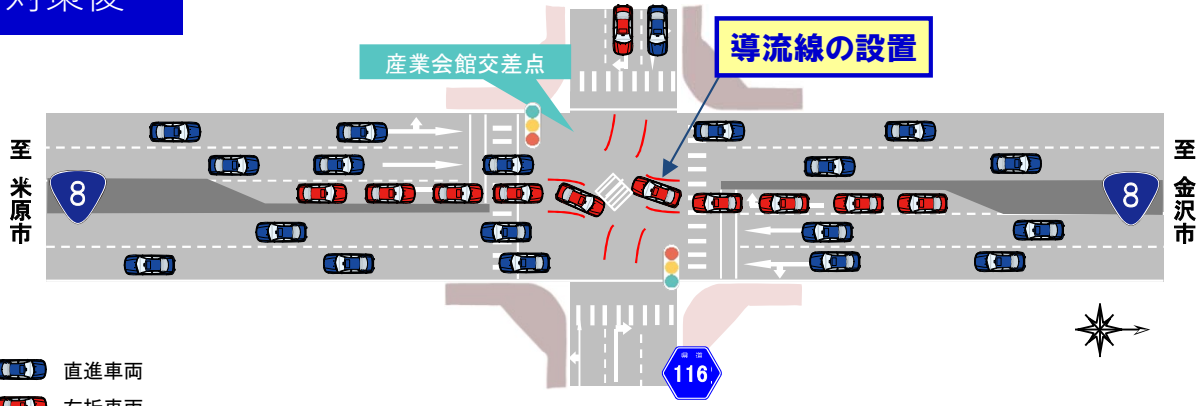
対策前

交差点内の案内が不明瞭なため、右折車両が右折レーンをはみ出し直進車両を阻害している



対策後

導流線の設置

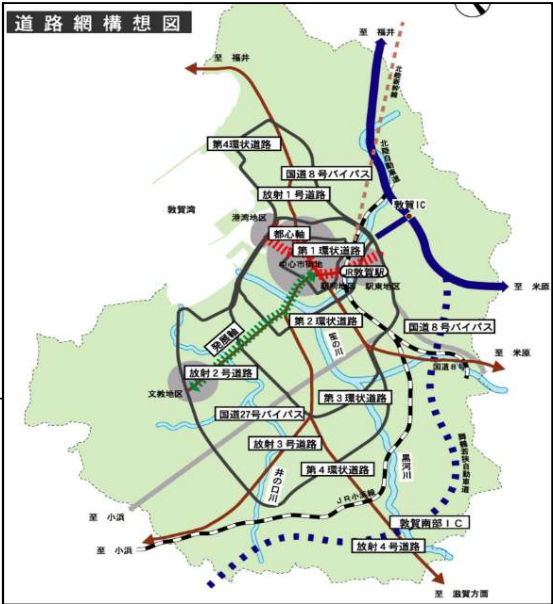


- 直進車両
- 右折車両

7. 渋滞対策予定箇所の説明 「(都)岡山松陵線」

○(都)岡山松陵線が全線整備された場合、市道木崎線の利用交通(青ルート)は岡山松陵線(赤ルート)に転換することが予測される。主要渋滞箇所である萩野交差点の渋滞緩和が期待されている。

■ 敦賀市 道路網構想図



事業の概要

- 事業延長: 0.6km
幅員16m
- 車線数: 2車線
- 完了予定: 平成31年度
- 事業目的: 敦賀市街地の骨格を形成する環状道路の未整備区間である当事業区間を整備することで、環状道路としてのネットワーク効果に加え、敦賀南スマートインターチェンジとのアクセス道路としての機能が確保される。
また、歩道を新設することで通学児童や生徒をはじめ歩行者および自転車の安全性の確保を図る。

標準横断面図

