

令和5年度 第2回 福井県渋滞対策協議会

～福井森田丸岡線の開通効果のモニタリング～

令和6年3月

1. 開通1年後における分析方針

・福井森田丸岡線「新九頭竜橋」の開通1年後において、並行道路の交通量、旅行速度・所要時間の変化を継続的に把握し、主要渋滞箇所の特設解除、渋滞残存箇所の対策を検討する。

■ 道路開通効果のとりまとめと開通1年後の分析方針

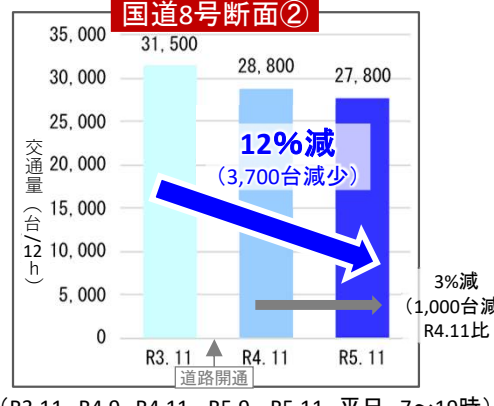
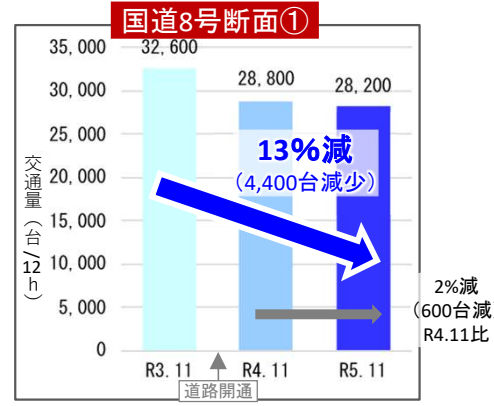
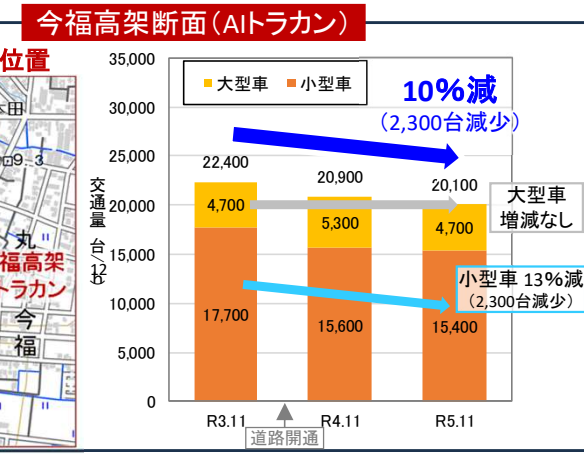
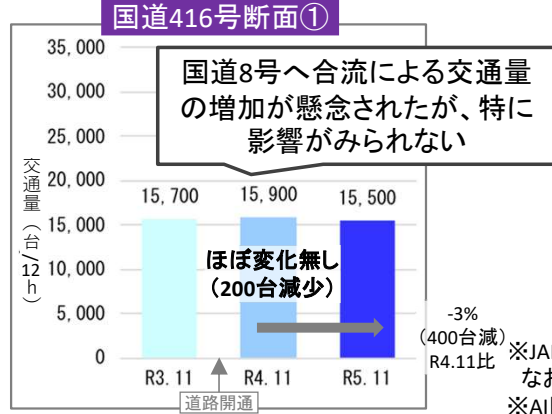
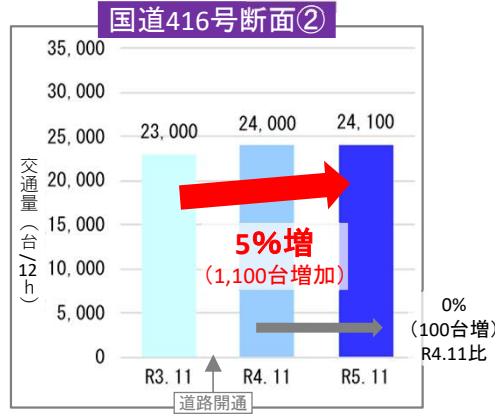
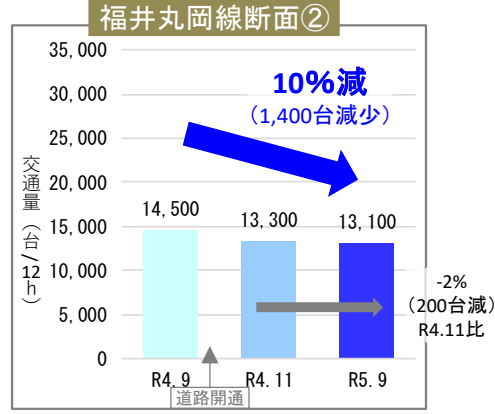
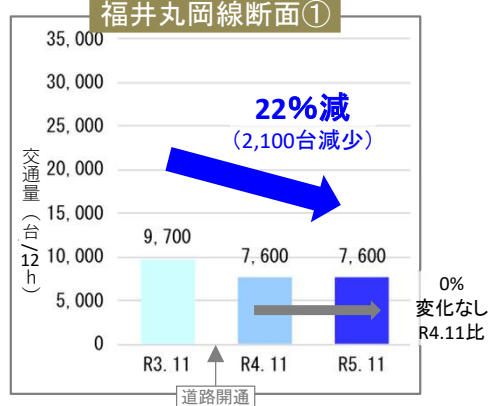
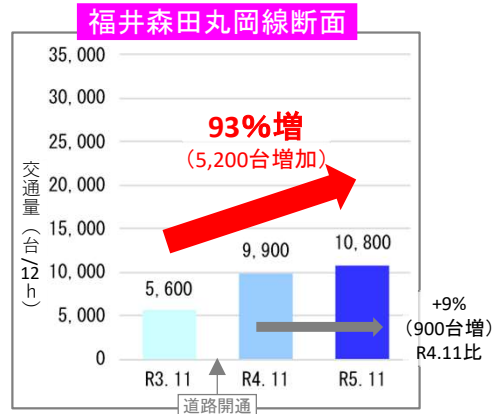
分析項目	R4第2回 福井・坂井WG	R5第1回 福井・坂井WG	R5第2回 福井・坂井WG
	開通直後	半年後	1年後
①交通量の転換	・並行道路の交通が1～2割減	・並行道路の交通が1～2割減	継続的にモニタリング
②周辺道路の旅行速度・所要時間の改善	・並行道路の所要時間が短縮	・渡河部の旅行速度が向上 ・福井森田丸岡線へのアクセス道路が若干速度低下 ・新たに渋滞している箇所はみられない	継続的にモニタリング
③主要渋滞箇所への影響	対象箇所： ・国道8号（羽崎、福井大橋北、大和田、大和田南） ・福井丸岡線（舟橋、高木、高木中央） ・国道8号側（羽崎、福井大橋北、大和田）は大幅に改善	対象箇所：羽崎 ・国道8号側はデータ上、速度向上しており、現地確認でも渋滞が確認されなかった	継続的にモニタリング
利用交通の特性分析	—	・短トリップの交通が多い ・利用交通の約2割が国道8号へ合流	並行する国道8号や福井丸岡線で渋滞が残存している場合は、福井森田丸岡線への転換を促す対策の検討
利用経路の転換	分析対象： 一本田交差点・丸岡IC周辺⇄国道416号（開発町西以西）の利用経路 ・国道8号から約1割の交通が経路転換	—	

2. 「福井森田丸岡線」の部分開通による効果(①周辺交通量の変化)

・R4.10に、福井森田丸岡線「新九頭竜橋」が開通し、九頭竜川に新たな渡河道路ができた。
 ・開通直後(R4.11)、九頭竜川渡河部の国道8号や福井丸岡線に集中していた交通(ピンクルート)の分散がみられ、道路開通1年後はその傾向が継続していることを確認できた。

■ 並行道路の交通量の変化

《対策内容》

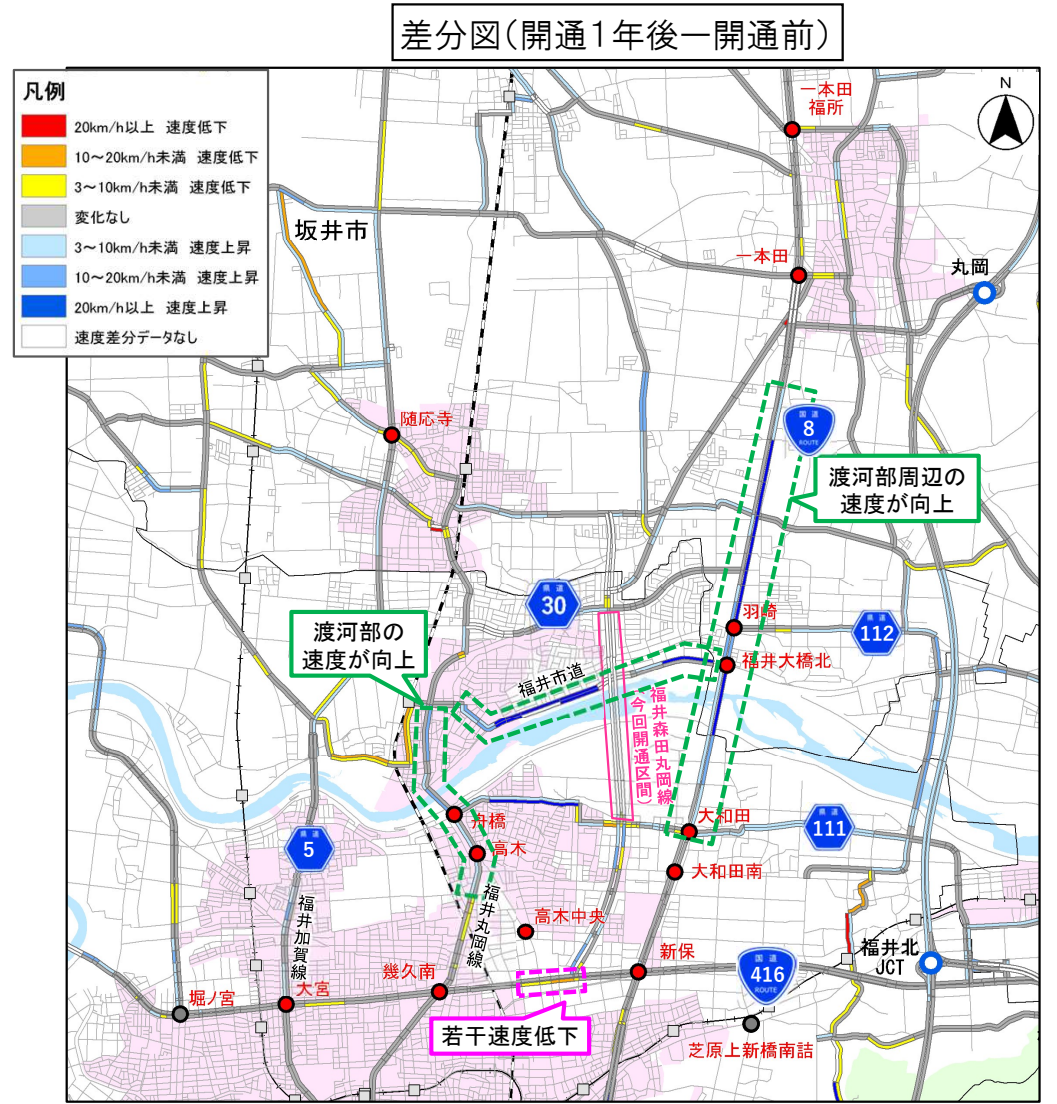
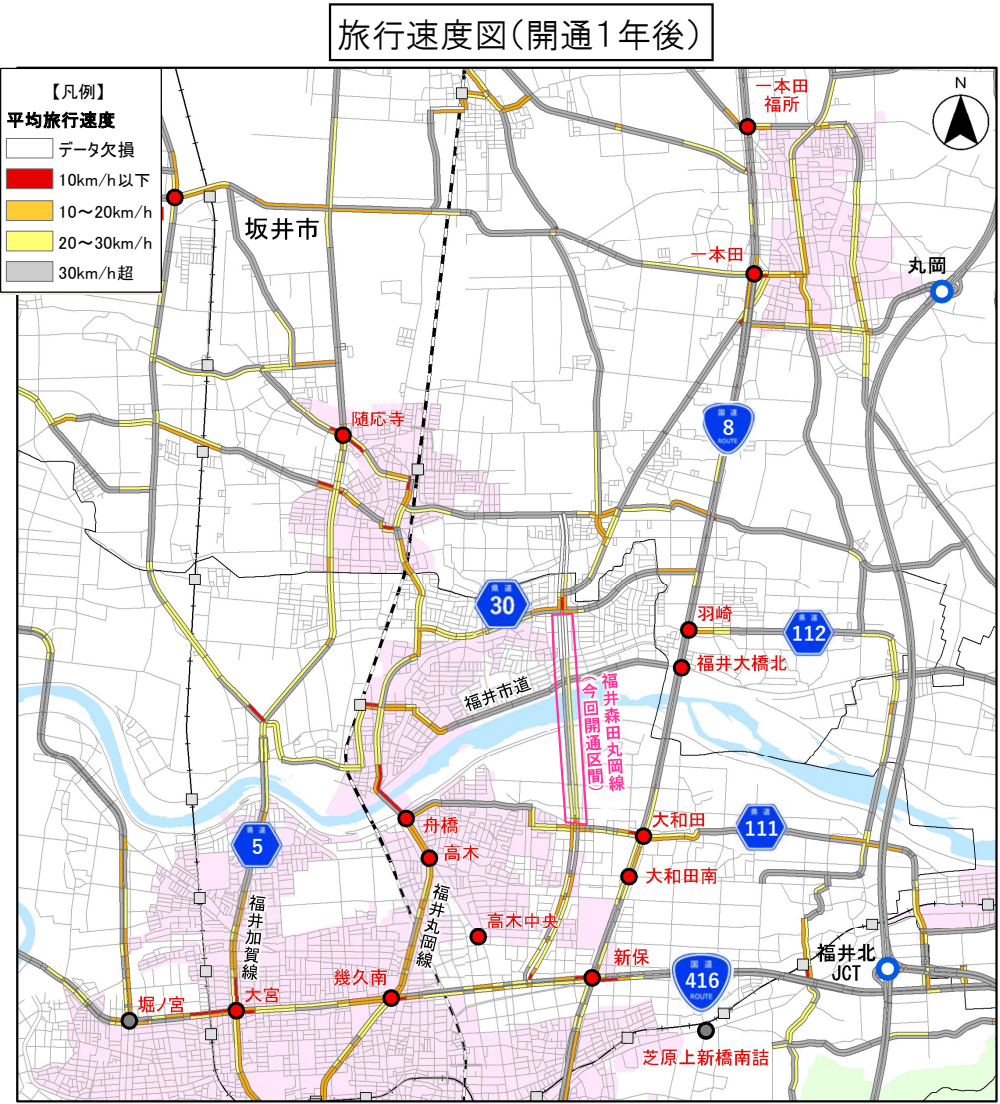


※JARTIC交通量(R3.11、R4.9、R4.11、R5.9、R5.11 平日 7~19時)
 なお、データ欠損が多い日は集計対象から除外した。
 ※AITラカン交通量(R3.11、R4.11、R5.11 平日 7~19時)

2. 「福井森田丸岡線」の部分開通による効果(②旅行速度の変化)

- 福井森田丸岡線開通1年後、国道8号や福井丸岡線の渡河交通が福井森田丸岡線に転換することによって、国道8号(大和田～一本田)、福井丸岡線の渡河部、九頭竜川沿いの福井市道で速度が向上。
- 一方、福井森田丸岡線と接続する国道416号には若干速度低下がみられた。

■周辺道路の旅行速度(平日・朝ピーク)



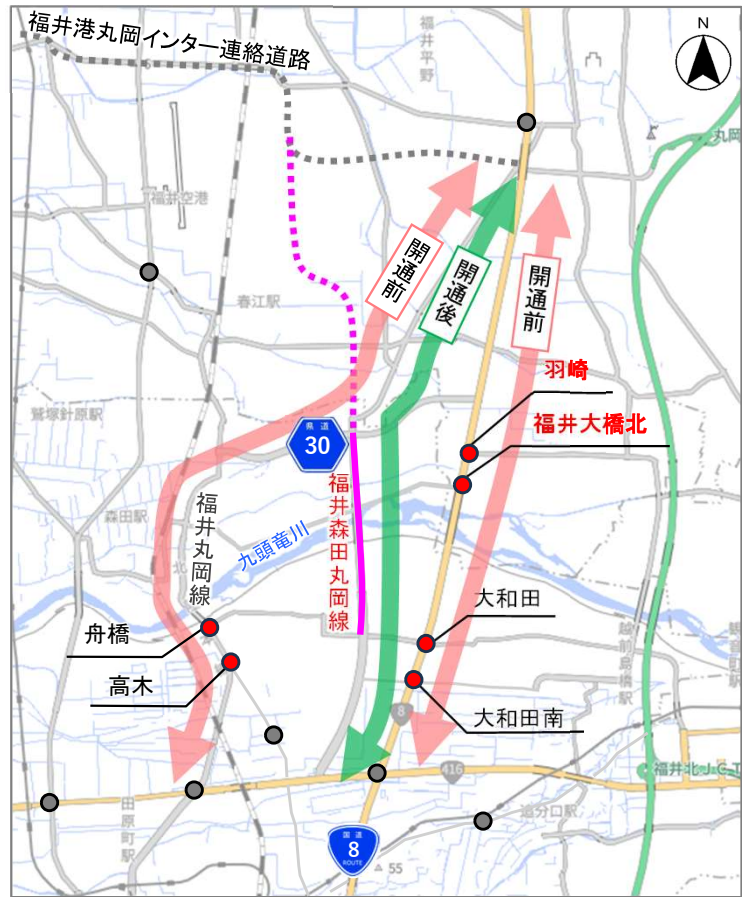
※旅行速度: ETC2.0データ(開通前:R3.11、開通1年後:R5.11 平日7、8時)

※下図: 地理院地図

2. 「福井森田丸岡線」の部分開通による効果(③主要渋滞箇所への影響)

・「福井森田丸岡線」の部分開通により、国道8号の主要渋滞箇所である羽崎交差点において、北行き(流入③)では朝タピーク、南行き(流入①)では朝ピークで速度向上がみられた。
 ・福井大橋北交差点については、北行き(流入③)では8時を除く全ての時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入①)では朝タピークで速度向上がみられた。

《対策箇所と主要渋滞箇所の位置図》

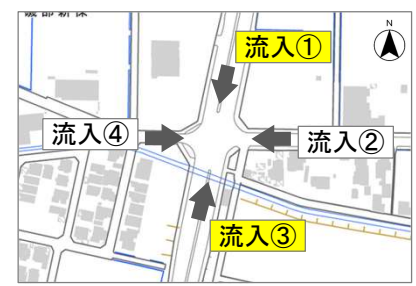


※下図:地理院地図

- : 対策効果が見込まれる主要渋滞箇所
- : その他主要渋滞箇所
- ← : 道路開通前の経路
- : 道路開通後の経路
- : 今回開通区間
- : 整備中区間

■国道8号の主要渋滞箇所

○羽崎交差点の速度状況

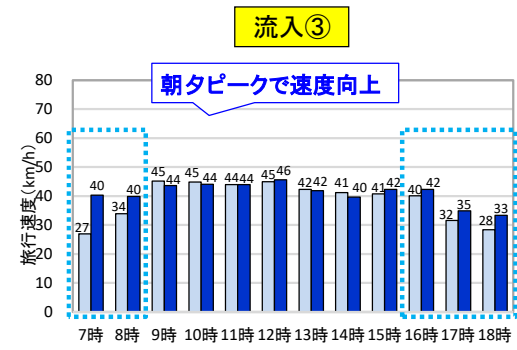


○福井大橋北交差点の速度状況

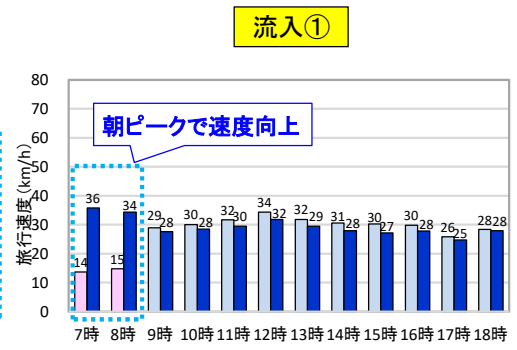


流入● : 対策効果が見込まれる流入方向

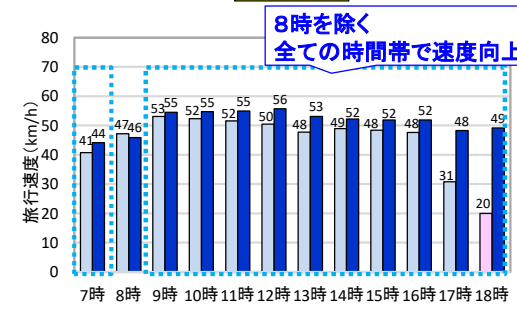
＜北行き＞



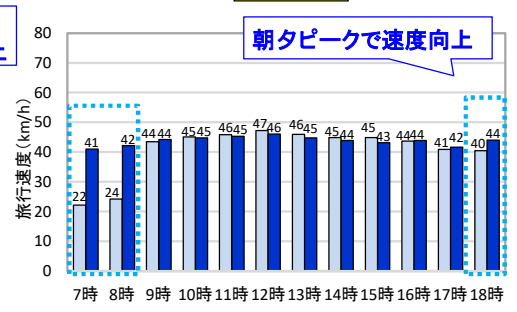
＜南行き＞



＜北行き＞



＜南行き＞



【旅行速度】

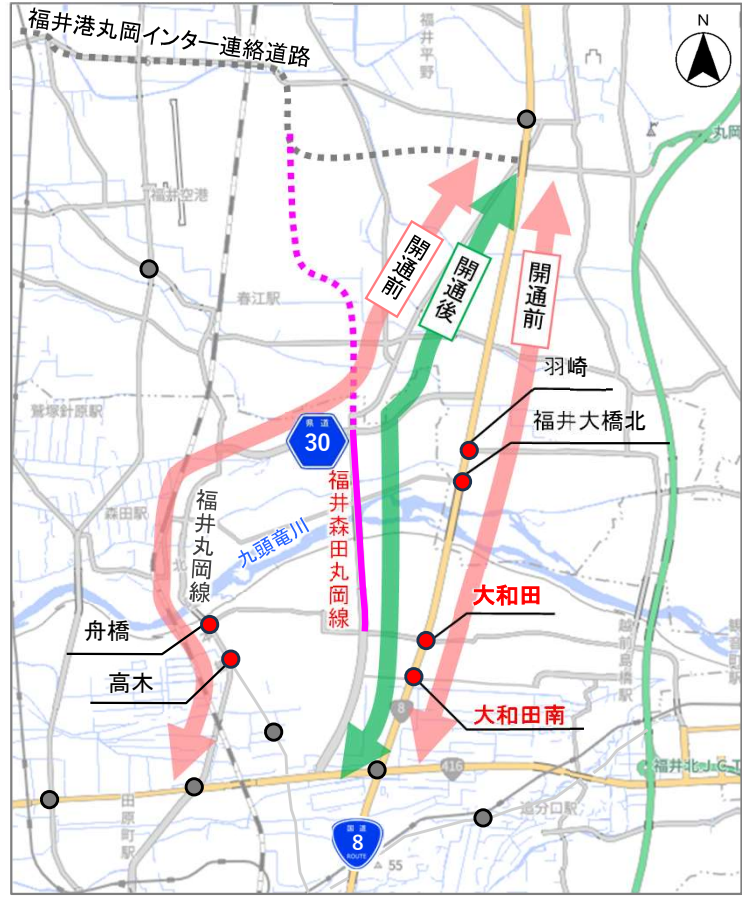
20km/h 超	20km/h 以下
開通前(R 3.9~11):	開通前(R 3.9~11):
開通後(R 5.9~11):	開通後(R 5.9~11):

※ ETC2.0データ (R3.9~11, R5.9~11平日)

2. 「福井森田丸岡線」の部分開通による効果(③主要渋滞箇所への影響)

・「福井森田丸岡線」の部分開通により、大和田交差点については、北行き(流入③)では13時以降速度向上がみられ、南行き(流入①)では全時間帯で速度向上がみられた。
 ・大和田南交差点については、北行き(流入③)では11時以降速度向上がみられ、南行き(流入①)では7時を除く全ての時間帯で速度向上がみられた。

《対策箇所と主要渋滞箇所の位置図》

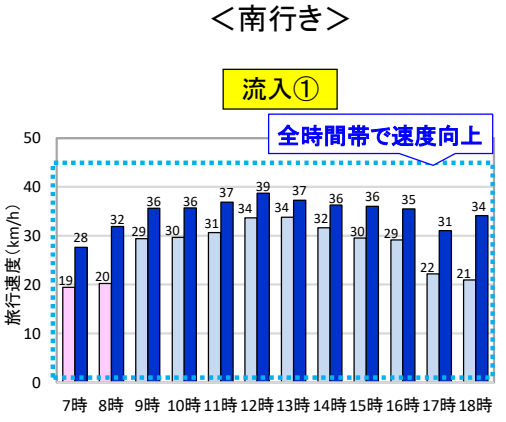
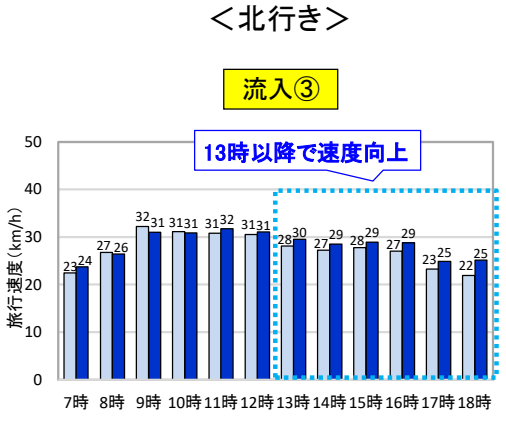
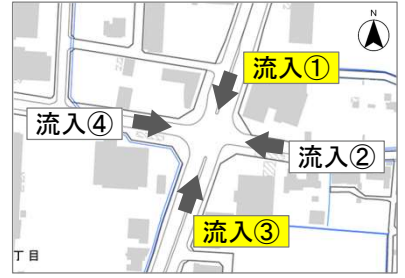


※下図: 地理院地図

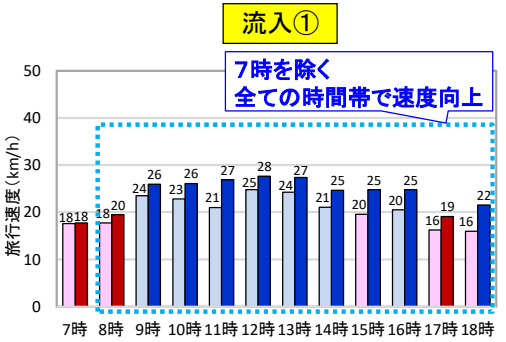
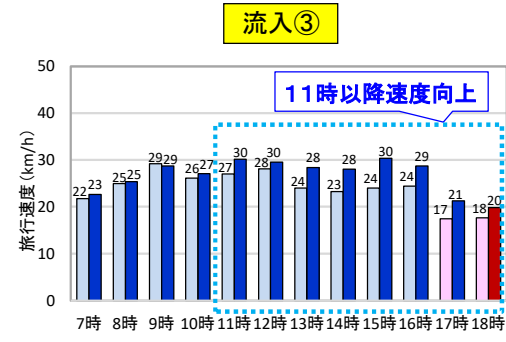
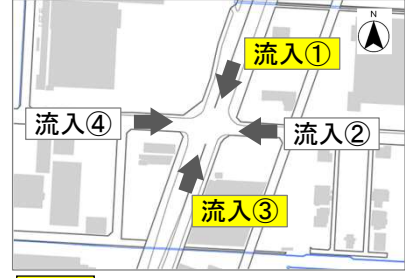
- : 対策効果が見込まれる主要渋滞箇所
- : その他主要渋滞箇所
- ← : 道路開通前の経路
- : 道路開通後の経路
- : 今回開通区間
- : 整備中区間

■ 国道8号の主要渋滞箇所

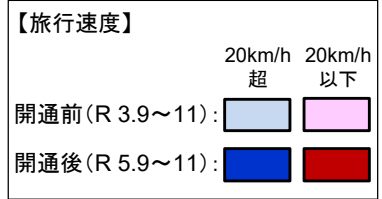
○ 大和田交差点の速度状況



○ 大和田南交差点の速度状況



流入● : 対策効果が見込まれる流入方向



※ ETC2.0データ (R3.9~11, R5.9~11平日)

2. 「福井森田丸岡線」の部分開通による効果(④とりまとめ)

- 福井森田丸岡線「新九頭竜橋」の開通1年後においても、国道8号の交通量、旅行速度、主要渋滞箇所の状況は、大幅に改善されていることを確認できた。
- 福井丸岡線は、対策前より断面交通量が1割程減少したが、旅行速度の改善が少ない状況であることがわかった。
- 福井森田丸岡線の交通量は1万台/12h程度であり交通容量にも余裕がある。
- このため、福井丸岡線を利用する交通の特性を分析し、福井森田丸岡線へ交通転換の可能性を検討する。

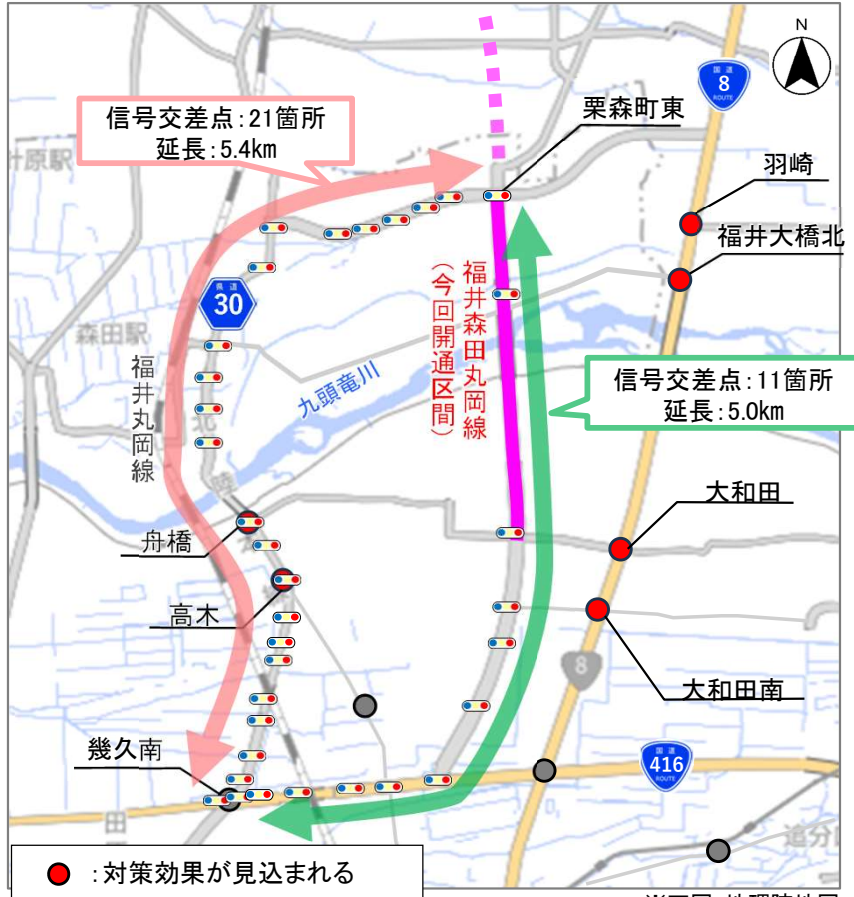
■ 道路開通効果のとりまとめ

分析項目	R4第2回 福井・坂井WG	R5第1回 福井・坂井WG	R5第2回 福井・坂井WG
	開通直後	半年後	1年後
①交通量の転換	・並行道路(国道8号、福井丸岡線)の交通量が1～2割減	・並行道路(国道8号、福井丸岡線)の交通量が1～2割減	・並行道路(国道8号、福井丸岡線)の交通量が1～2割減
②周辺道路の旅行速度・所要時間の改善	・並行道路の所要時間が短縮	・渡河部の旅行速度が向上 ・福井森田丸岡線へのアクセス道路が若干速度低下 ・新たに渋滞している箇所はみられない	・国道8号: 大幅に改善 ・福井丸岡線: 若干改善
③主要渋滞箇所への影響	対象箇所: ・国道8号(羽崎、福井大橋北、大和田、大和田南) ・福井丸岡線(舟橋、高木) ・国道8号側(羽崎、福井大橋北、大和田)は大幅に改善	対象箇所:羽崎 ・国道8号側はデータ上、速度向上しており、現地確認でも渋滞が確認されなかった	・国道8号(羽崎、福井大橋北、大和田): 20km/h以上に改善 ・福井丸岡線(舟橋、高木): 20km/h以下の時間帯が残存
利用交通の特性分析	—	・短トリップの交通が多い ・利用交通の約2割が国道8号へ合流	福井丸岡線で速度低下していることから福井森田丸岡線へさらに交通転換できるかを検討
利用経路の転換	分析対象: 一本田交差点・丸岡IC周辺⇄国道416号(開発町西以西)の利用経路 ・国道8号から約1割の交通が経路転換	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福井丸岡線の時間帯別交通量と削減率 ・ 転換ルートとの所要時間の比較 ・ 転換可能性の高い交通の割合 ・ 転換ルートの課題

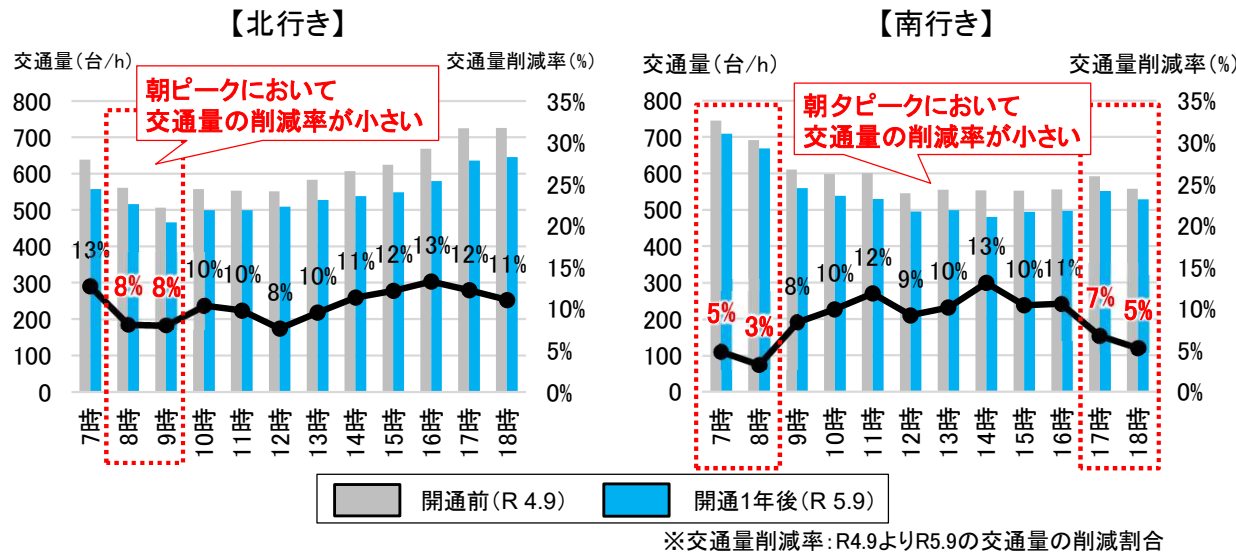
3. 福井森田丸岡線への交通転換の可能性検討(①交通量削減率と所要時間の把握)

- 福井丸岡線は、対策前と比べて1割前後の交通量が削減したが、**朝夕ピーク時間帯の交通は、削減率が低くやや転換しにくい傾向がみられている。**
- 福井森田丸岡線と福井丸岡線の所要時間をみると、福井森田丸岡線は信号交差点が10箇所少なく、朝夕ピークで3~5分の時間短縮ができ、転換先の道路として**快適性・円滑性が確保されていると考えられる。**

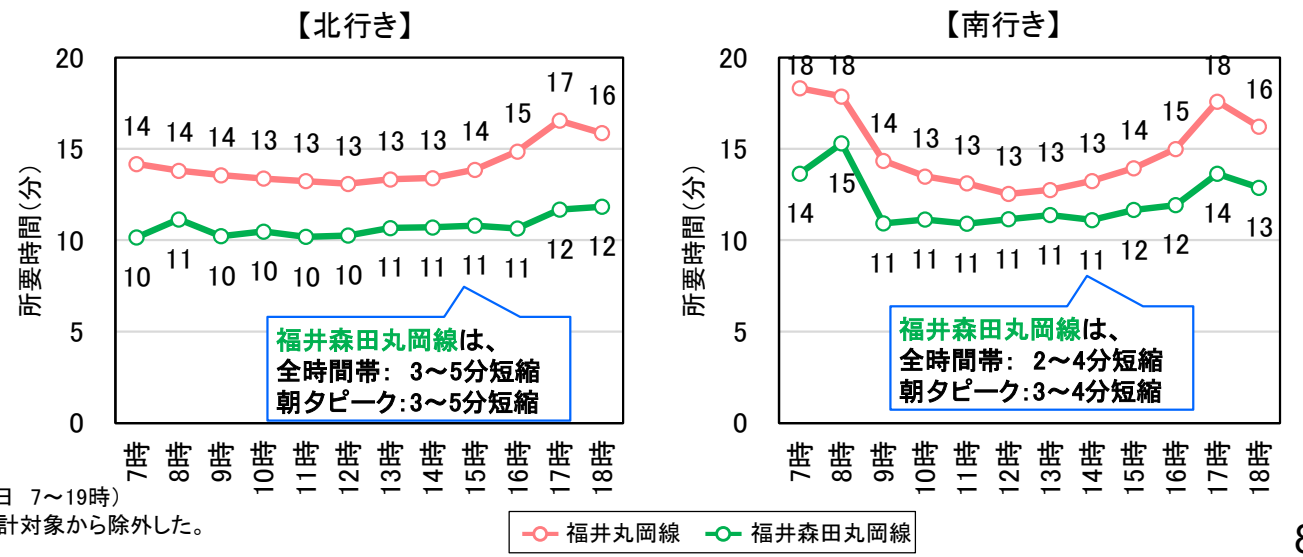
位置図



福井丸岡線の時間帯別交通量と削減率



2路線の時間帯別所要時間の比較(栗森町東~幾久南間)

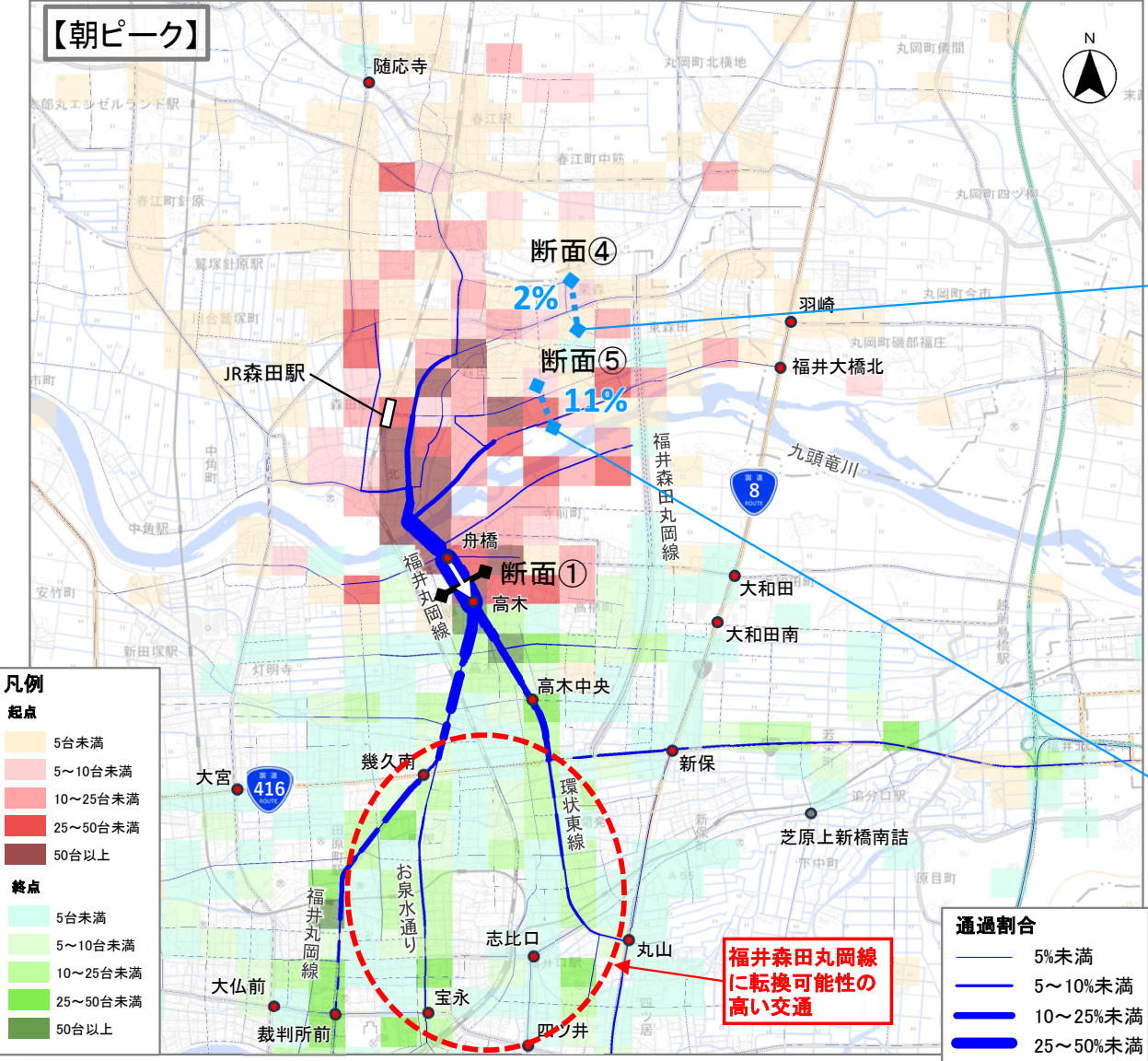


3. 福井森田丸岡線への交通転換の可能性検討(②転換可能性の高い交通の分析)

- 福井丸岡線の断面①(舟橋～高木間)を南行利用する交通は、JR森田駅周辺、九頭竜川沿い地域から出発する交通が多い。福井丸岡線～国道8号間(赤点線)を目的地とする交通は、福井森田丸岡線に転換する可能性が高いと想定される。
- 福井森田丸岡線に転換可能性の高い交通は、断面①を南行利用する交通の約8%を占める。

■福井丸岡線 断面①(舟橋～高木間)を利用した交通(南行き)の経路・OD

N=2,709

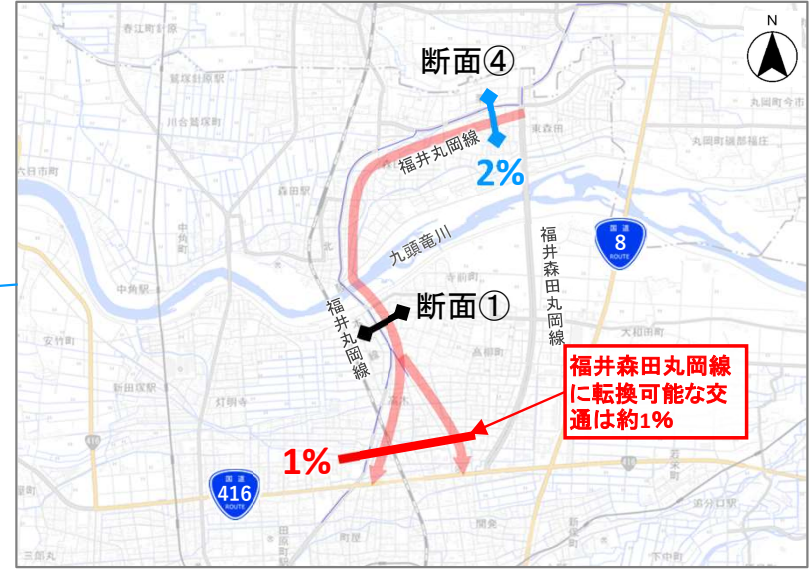


※ETC2.0データ(R5.9～11平日 朝ピーク7、8時台)
分析断面を通過した車両の走行経路、起点終点(OD)を図化した。
通過割合は、断面①の利用交通(北行き)を母数として算出した。

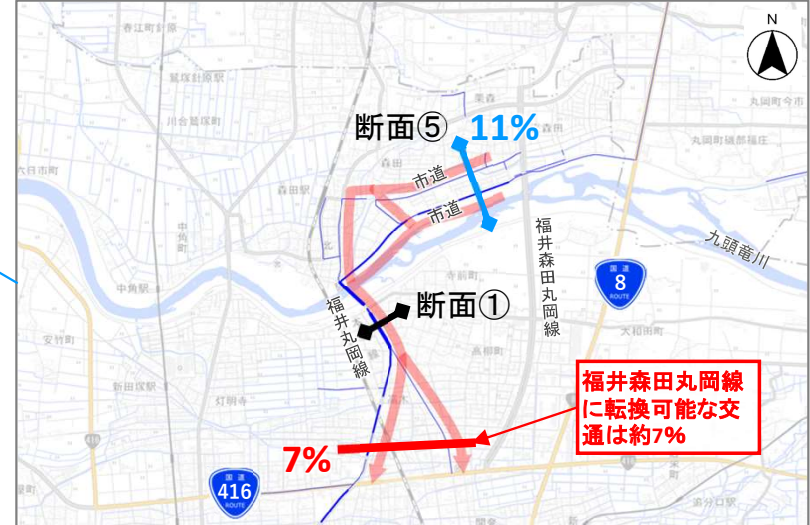
※下図:地理院地図

■福井森田丸岡線に転換可能性の高い交通

—断面①、断面④(福井丸岡線)の利用交通—



—断面①、断面⑤(福井市道)の利用交通—



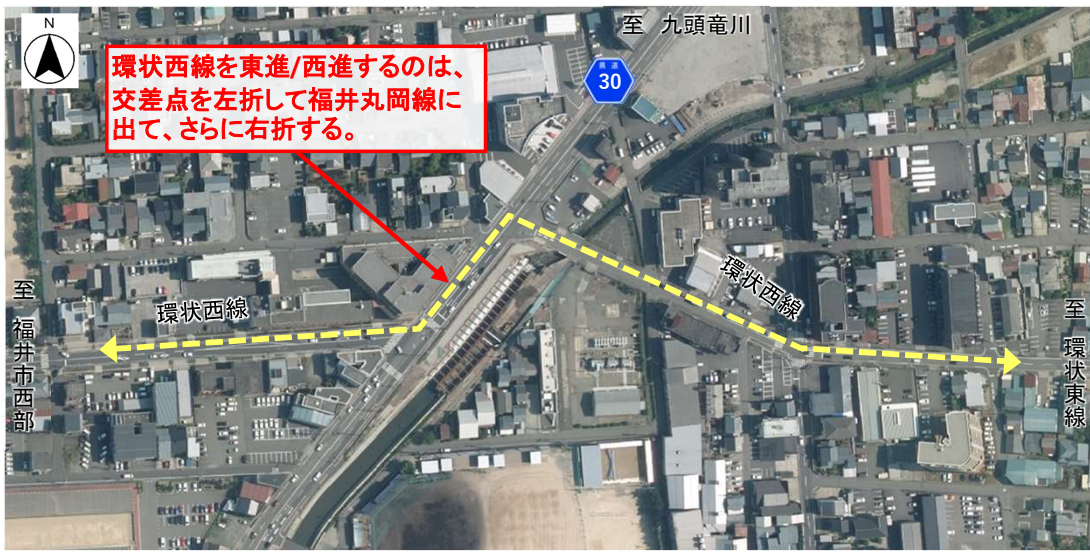
→ 福井森田丸岡線に転換可能性の高い交通

※0.5%未満の箇所は非表示

3. 福井森田丸岡線への交通転換の可能性検討(③今後の検討方針)

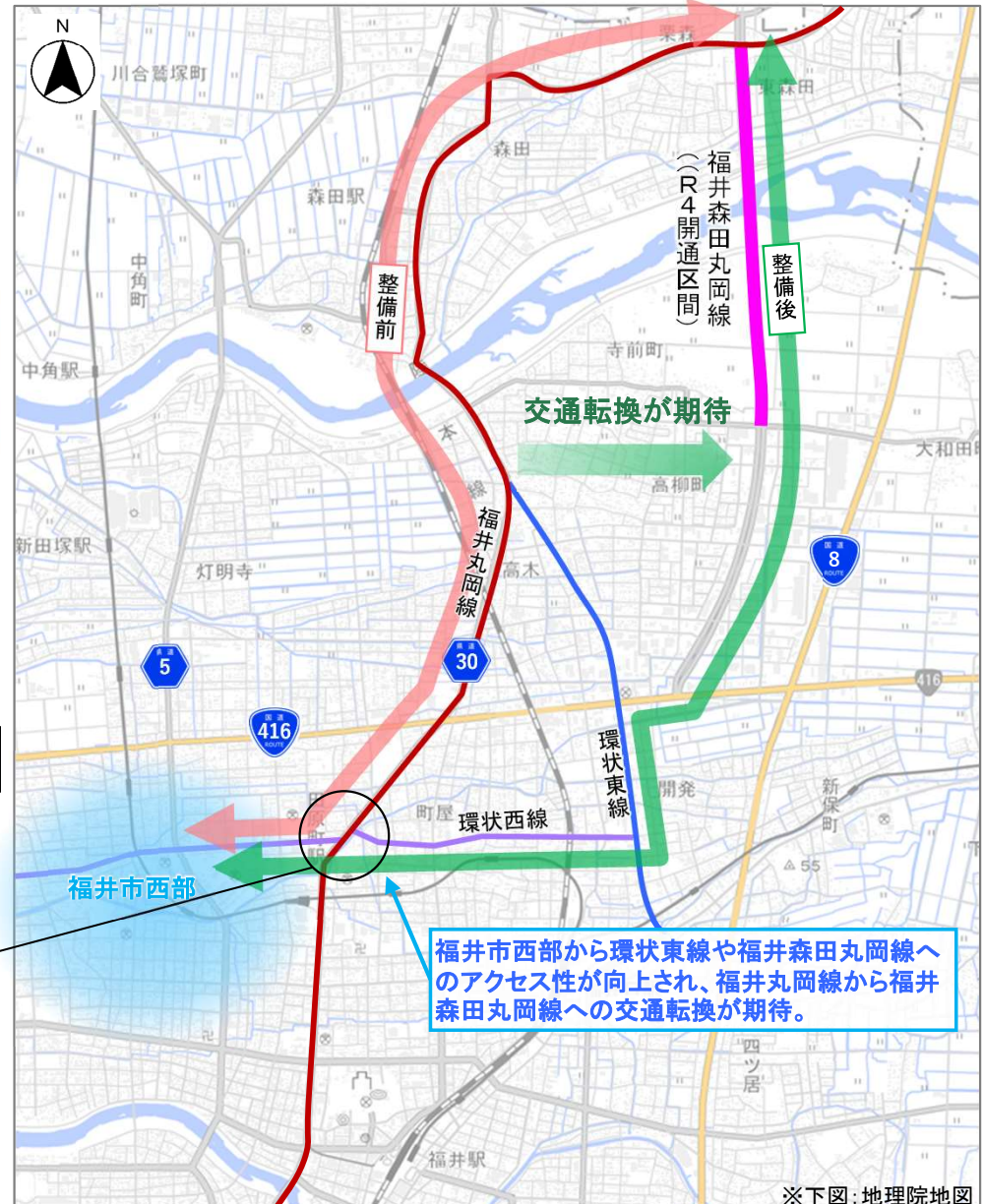
- 福井丸岡線から福井森田丸岡線に転換ができる交通は1割弱存在することがわかった。福井森田丸岡線に交通転換を図るには東西方向の道路ネットワークや交通状況を分析した上で適切な経路に誘導することが重要である。
- 今後、環状西線の町屋橋の架け替えにより変則交差点が解消されることから、東西方向の強化が図られ福井市内の交通の流れも変わることが期待される。
- そのため、次年度は引き続き交通状況や流動の変化等をモニタリングし、交通転換対策の必要性を検討していく。

■環状西線の交通課題



※下図: 地理院地図「空中写真」

■道路整備による交通流れの変化(想定)



※下図: 地理院地図

■対策内容

