

4. 考察

一般国道230号の渋滞は夏期と冬期で異なり、夏期は交通量が非常に多く、容量を超えるために2車線区間で渋滞が起きる。特に定山溪交差点を過ぎ、信号サイクルの非常に短い押しボタン式の信号機が3カ所続くことは、連動性に乏しく容量を低下させている。また篠舞中央線との交差点では、篠舞中央線が裏道的存在であるために、左折車が多く、左折時の走行速度は、直進時よりも約10～30%低下するので、混雑している時には直進車両にも影響を与え、渋滞を助長している。また渋滞の度合いが大きくなるほど左折車の割合が高くなり、それが増々渋滞を

助長するという悪循環を起こしている。冬期は交通量が夏期に比べ少ないにもかかわらず渋滞が4車線区間で起き、これは4車線区間の沿道条件がDID区間であるために、信号密度が高く、歩行者や駐車車両も多いので発進停止回数が多く

なり、さらに滑り易い冬期路面の影響により容量の低下が著しく、大きな渋滞要因となっている。

今回の調査により、適確渋滞ポイントと渋滞要因が抽出され、それらを踏まえ渋滞対策

を検討すると、2車線区間は車線拡幅や信号機の連動性の確保、十分な左折車線の導入といった対策が効果的であり、4車線区間の対策としては、現実に進めている川沿交差点の立体交差化ならびに抜本的にはバイパスが望まれる。今後は、ミクロな要因に着目し、ミクロな観点から交通流シミュレーションを構築して、さらに詳しい渋滞対策とその効果を検討する予定である。

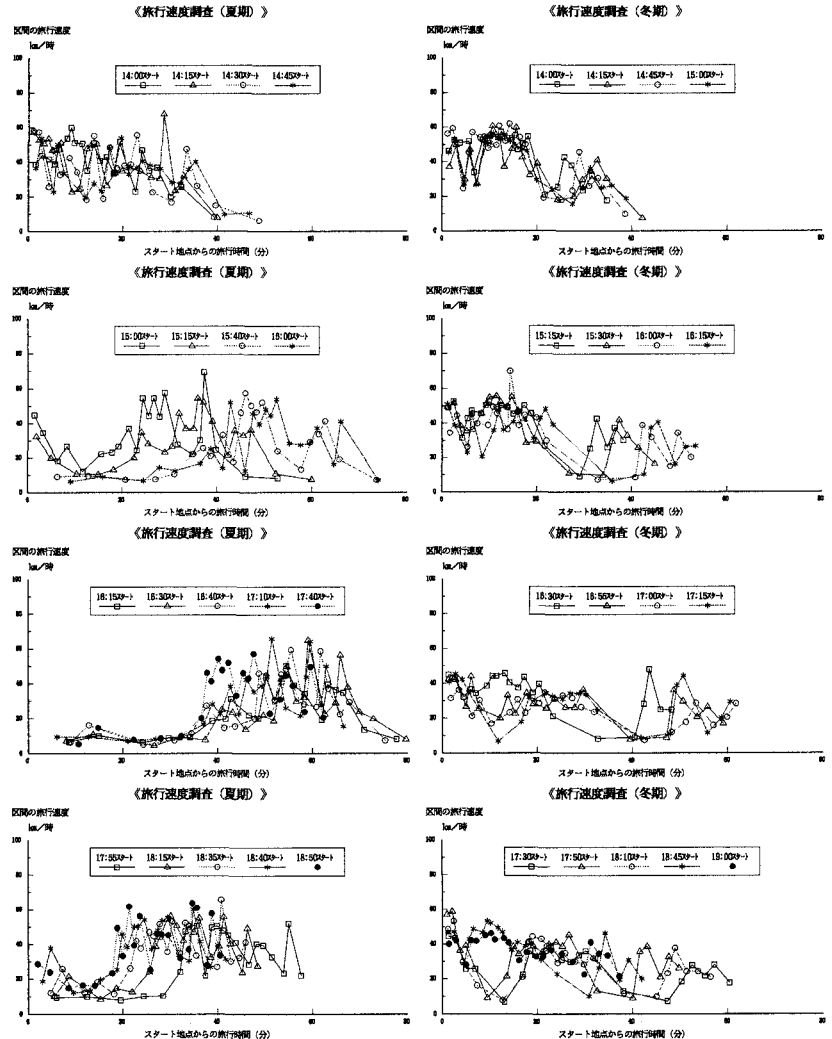


図-2. 旅行速度調査結果

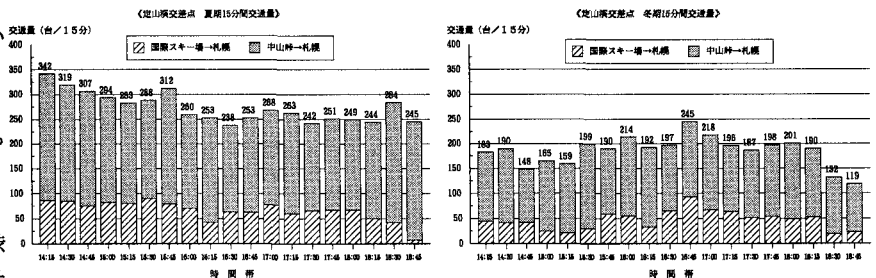


図-3. 交差点交通量調査結果（定山溪交差点）