

亀田バイパス 姥ヶ山 I Cの合流地点について

目次

1. 研究場所
2. 全体図
3. 合流方法
4. 混雑の原因
5. 今後の方針

研究場所

- ✓ 亀田バイパス49号線姥ヶ山ICの合流について

新潟都市圏のバイパス

1973年亀田バイパス・鶉ノ子交差点ー紫竹山IC間開通

スポーツ公園最寄りのIC、大型施設近辺あるため渋滞多い

紫竹山インター1個前のIC

研究場所

姥ヶ山ICは2つの合流地点が存在する

✓ 合流車線なし

今回の研究場所



✓ 合流車線あり

工事良く行われている



全体図



今回の研究場所



合流方法

1. バイパスの入り口まで進み
一回止まる
2. バイパスの流れを見てから
キックダウンして合流する



混雑の原因

混雑及び危険な場所の理由として三つの原因がある

1. バイパスに合流するまで
2. 合流後
3. バイパスの通行量の多さ

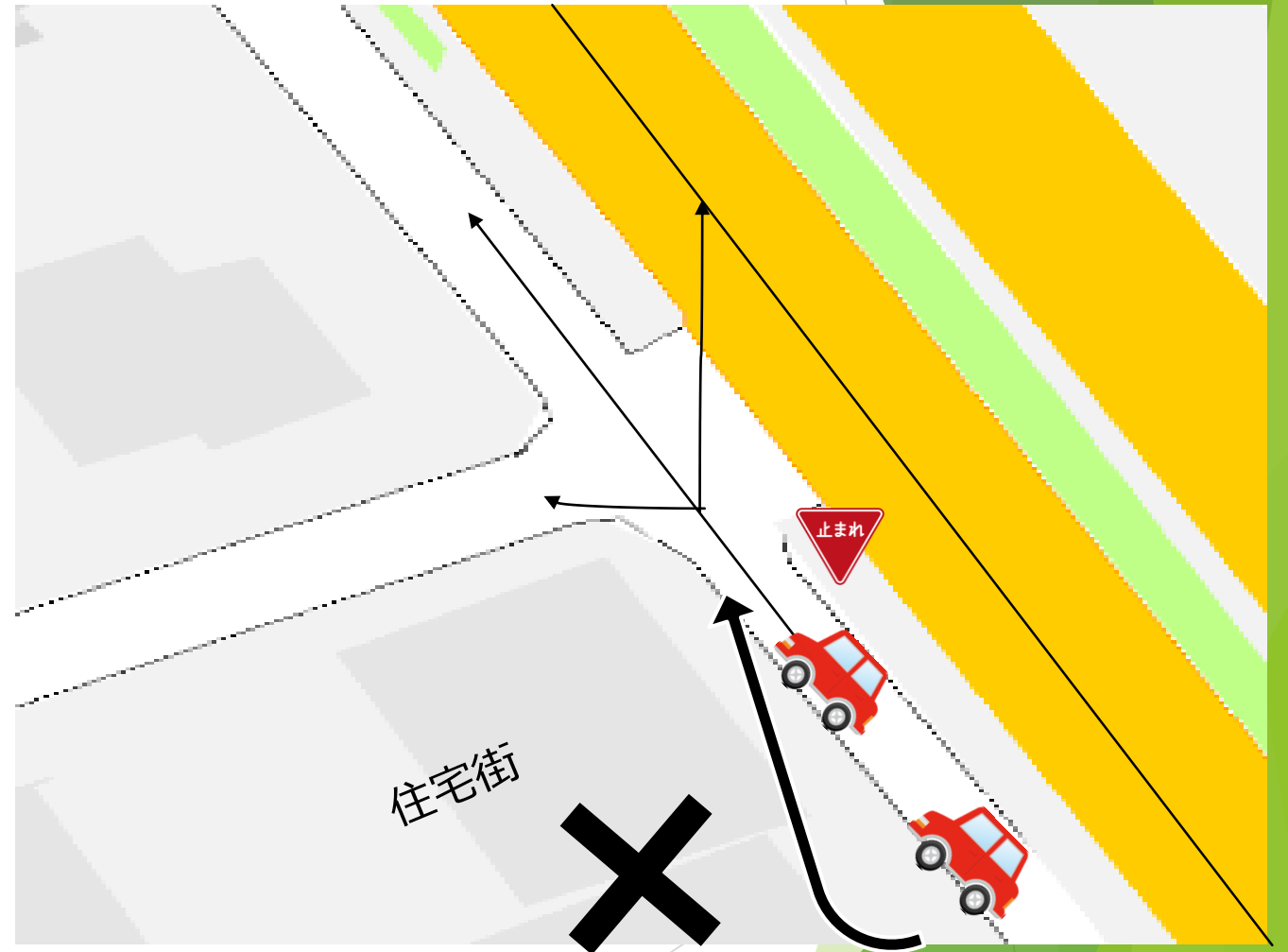
バイパスに合流するまで

道が狭い事や近くに住宅街もある
ことから速度がだせない



バイパスに合流するまで

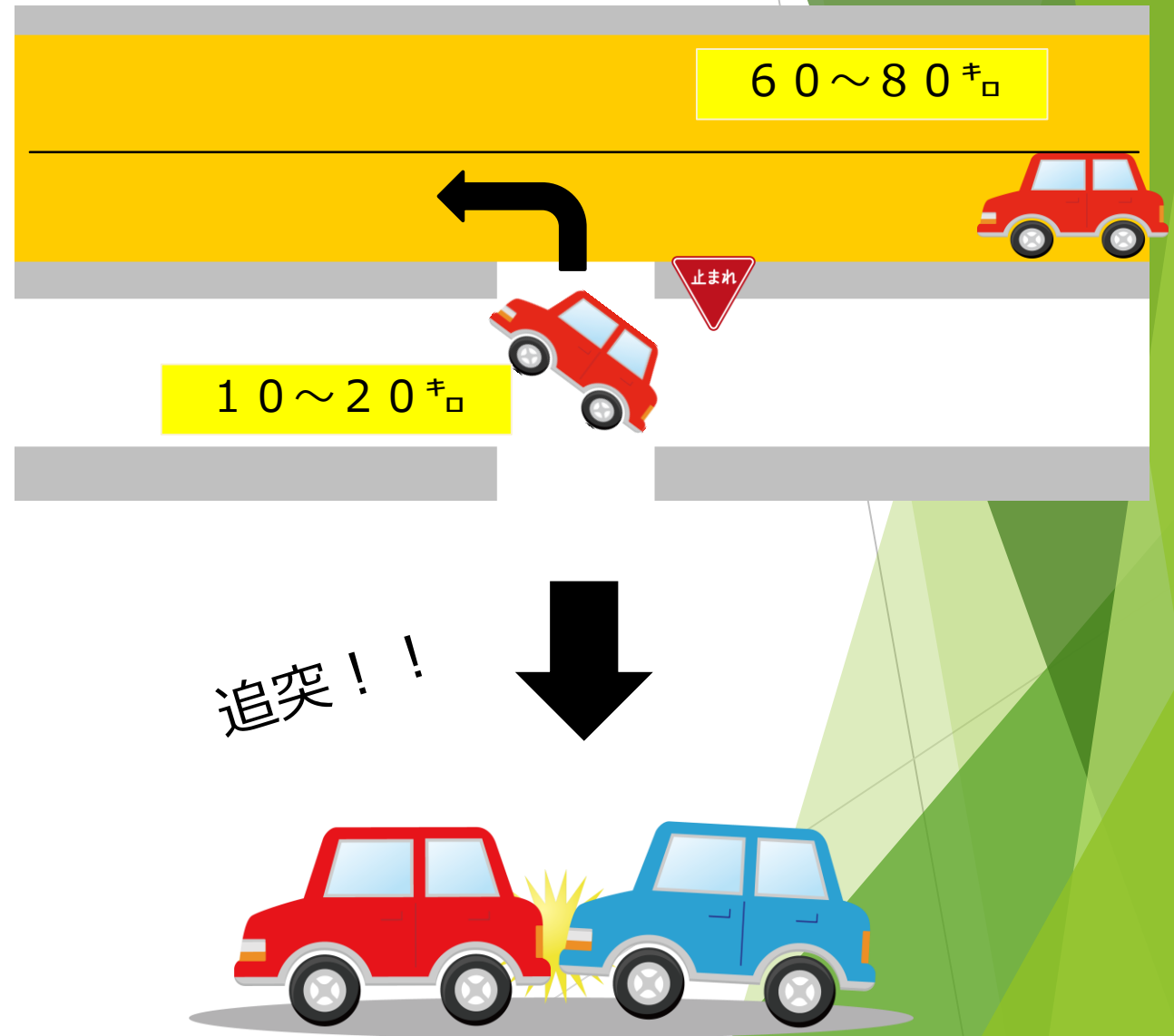
- ✓ バイパスへ合流以外に、住宅街や一般道路への道もあるので左折や直進する車もあり
⇒裏道としてもよく使われている
- ✓ 道が狭いため後続車が前の車を追い越すことができない
⇒前の車が進まないで後続車も進むことができない



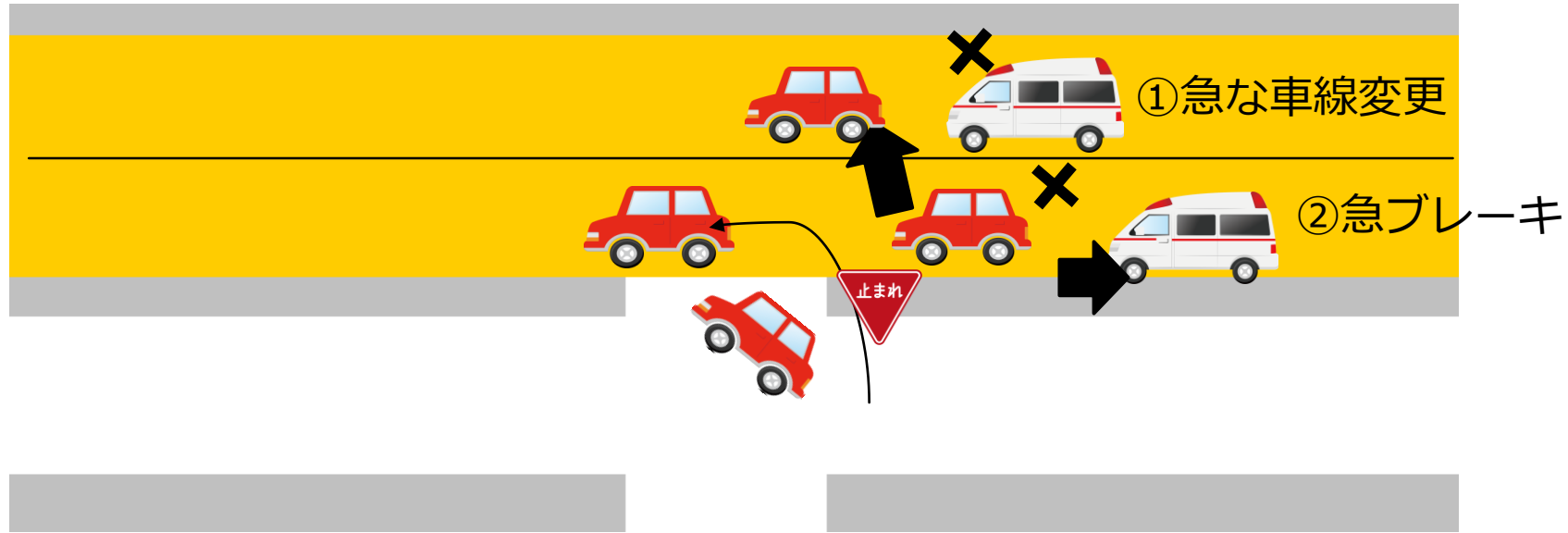
合流後

- ✓ 十分な距離を確保して合流しても最初は10~20^{km/h}の速度しかだせない
- ✓ バイパスで走行している車は約60~80^{km/h}で走行している

⇒十分な距離で合流したとしても追突してしまう恐れがある
⇒距離感が掴みにくい



またこんなことも、、、



走っている車が、合流してくる車と追突を避けるため、急ブレーキや急な車線変更が起こる

- ①急な車線変更→隣の車線での走行車に追突
- ②急ブレーキ→後続車との追突

バイパスの通行量の多さ

- ✓ 亀田バイパスは会津若松方面から新潟方面へと続いている
- ✓ 亀田バイパスから新潟バイパス、栗ノ木バイパス、新新バイパスへと行くことができる

⇒新潟方面へ行く車は多い

平日の昼や週末になると交通量が多くなる

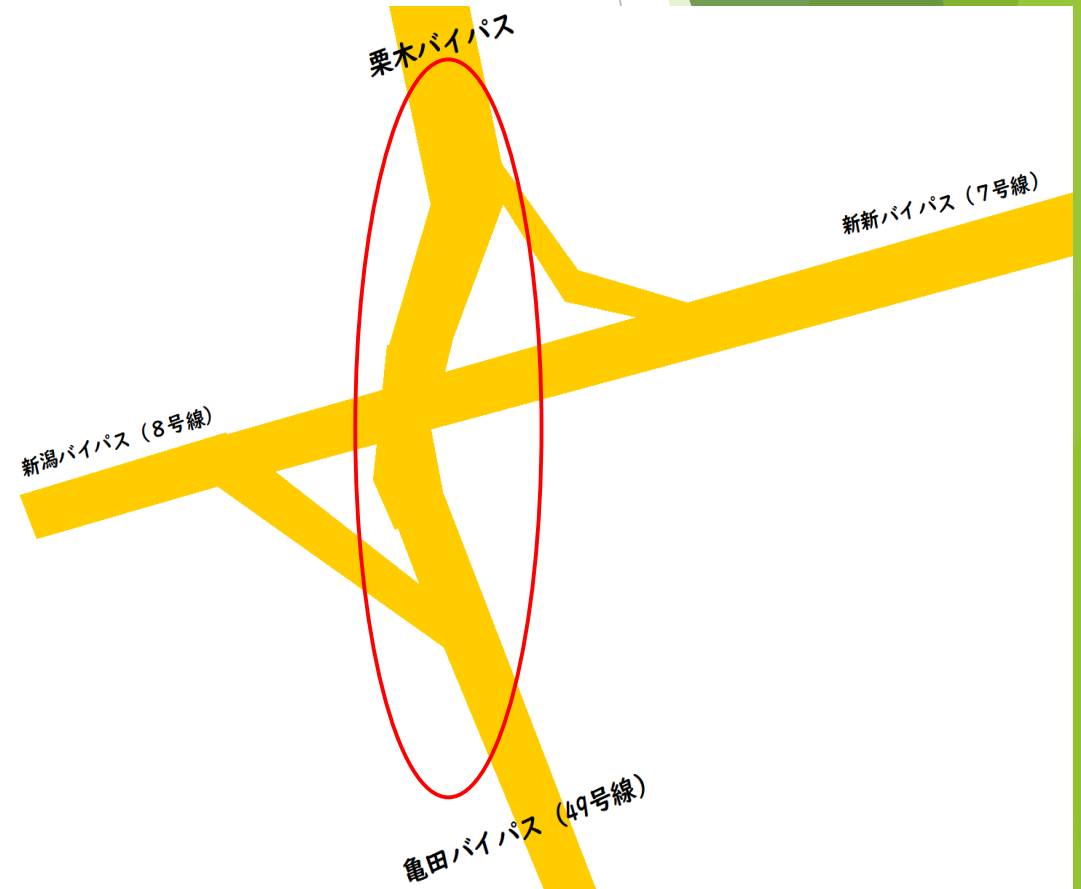


亀田バイパスの通行量

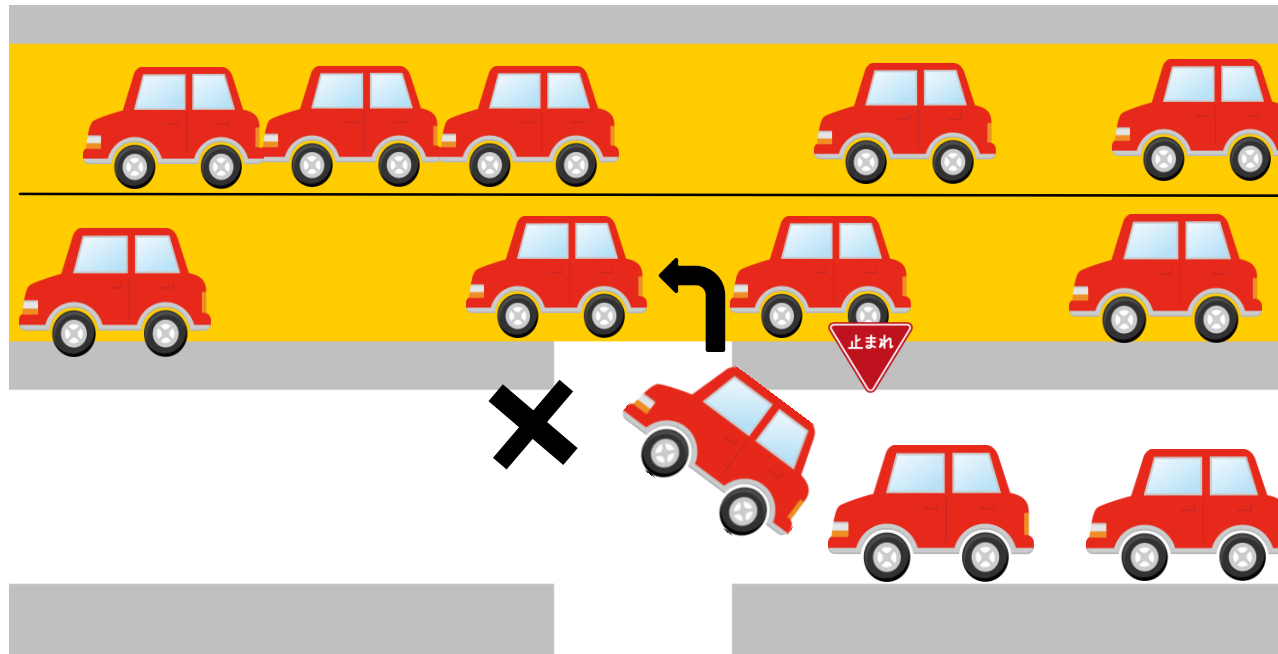
平成27年度：新潟県内の一般道路における平日昼間12時間交通量の調査

全国上位には乗らないが、
交通量の多さは申し分ない

順位	通称名	交通量	備考
1	一般国道8号 (新潟バイパス弁天IC～桜木IC)	103,616量	全国2位
2	一般国道7号 (新潟バイパス紫竹山IC～竹尾IC)	85,478量	全国4位
3	一般国道116号 (新潟西バイパス 新潟西IC～黒崎IC)	68,860量	全国7位
4	一般国道49号 (亀田バイパス 姥ヶ山IC～紫竹山IC)	54,510量	なし



バイパスでの交通量が多い結果



交通量が多いため合流に時間がかかる
⇒後続車がでてきて渋滞になってしまう

今後の方針

- 現地調査
- Arena作成
- 過去に事故はあったのか
- 改善案