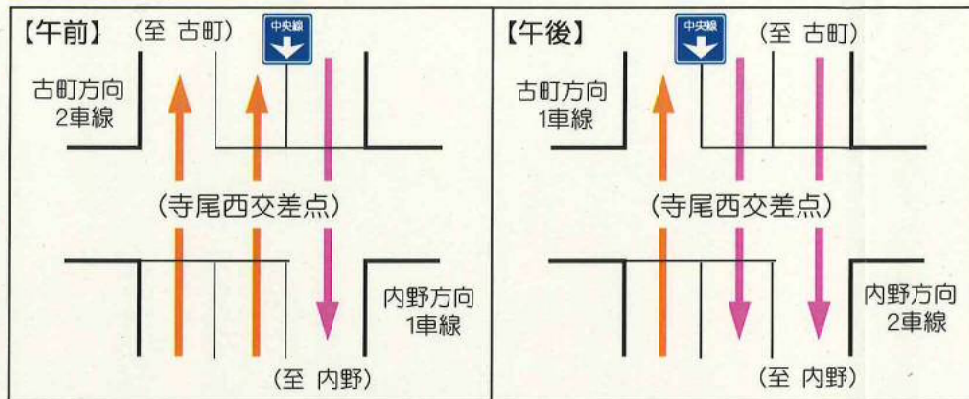


令和2年2月28日
西区自治協議会
(新潟県警察本部交通部交通規制課)

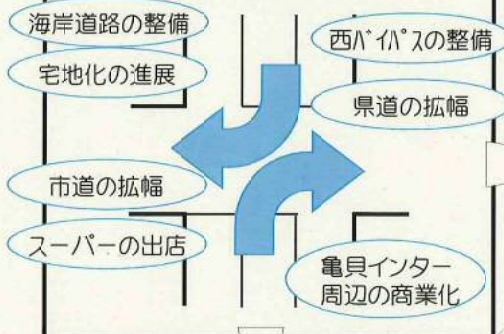
西大通の寺尾西交差点付近の車線構成の見直しについて

現状：午前と午後で車線運用を変えています。(中央線変移システムの区間内)



問題点等

○ 右折需要が増加した結果...



① 右折車が原因で渋滞します。



② 右折する時に危険があります。

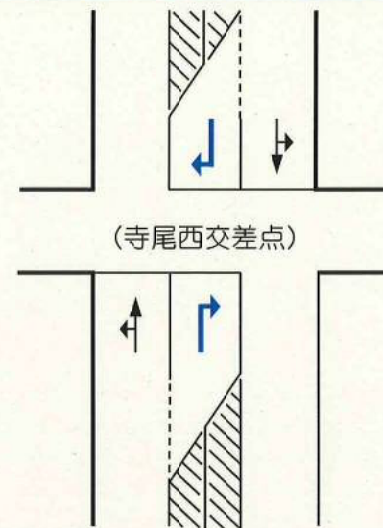


③ 歩行者等にも危険が及びます。



【改善案】

寺尾西交差点に右折車線を設置します(案)



【メリット】

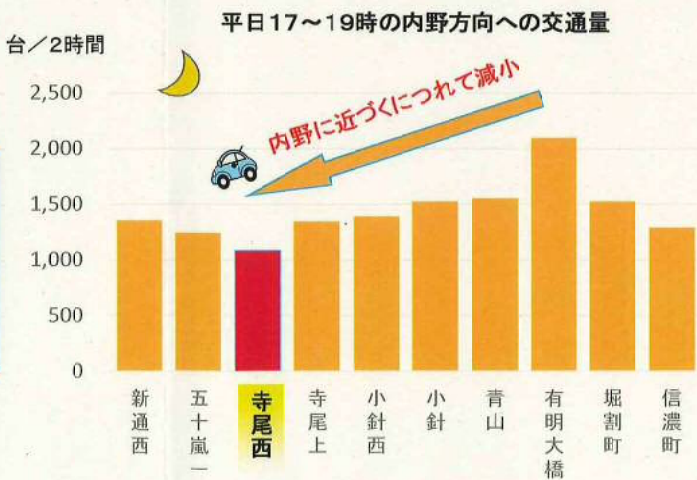
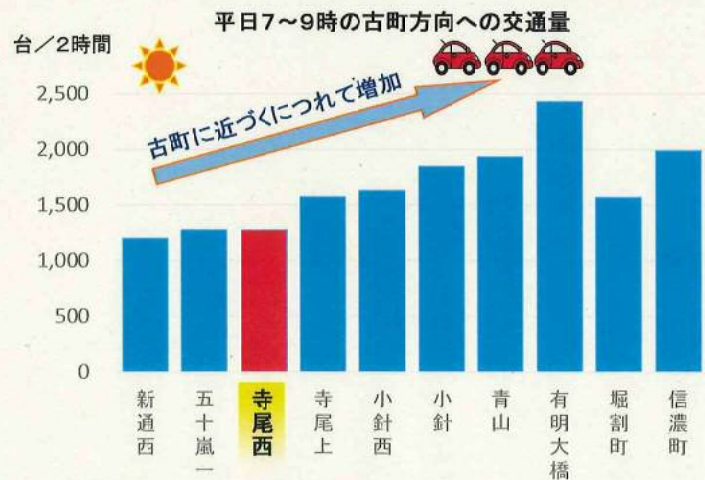
- 右折待ちの位置が明確になり、追突事故や無理な進路変更による事故の危険性が減ります。
- 右折待ちの際に、対向車や横断歩行者が確認しやすくなり、安全に右折することができます。
- 右折待ちの際に、後続の直進車が通り抜けできずに渋滞することがありません。
- 大規模な交差点改良ではなく、現在の道路幅での車線構成の見直しのみで改善できるため、比較的早期に実現可能です。

【デメリット】

- ・ 中央線変移システムの区間内であり、寺尾西交差点付近だけ、このシステムを解除すると、わかりにくく、安全性を欠くおそれがあります。

内野側の中央線変移システム約1.4kmを解除することでわかりにくさを解消し、安全性を保つことができます。

【西大通の位置図・交通量等】



【交通量の検証結果】

- 朝のピーク時間帯(7~9時)の古町方向への交通量は、古町に近づくにつれて増加しています。
- 夕のピーク時間帯(17~19時)の内野方向への交通量は、内野に近づくにつれて減少しています。
- 現在、中央線変移システムを導入している寺尾西の交通量は、システムを導入していない新通西や五十嵐一と比較すると、同程度かそれ以下です。

※ 交通量は、令和元年9月2~6日(平日)の平均

【中央線変移システムの歴史】

昭和52年に関屋昭和町から小針西間で導入しました。その後、昭和60年には寺尾上まで、平成2年には五十嵐東まで延伸し、総延長約7kmになりました。平成8年には関屋昭和町に右折車線が設置され、平成13年には有明大橋が拡幅されて右折車が滞留できる空間が増え、現在に至っています。

