

令和元年度 第1回 富山県道路安全・円滑化検討委員会

渋滞関係 説明資料

— 目 次 —

1. 渋滞対策の進め方	P 1
2. これまでの検討経緯	P 2
3. 渋滞状況のモニタリング	P 5
4. 解除箇所の選定	P 7
5. 追加箇所の選定	P 9
6. 渋滞対策について	P14
7. その他の視点	P15
8. 今後の進め方について	P22

令和元年7月26日(金)

1. 渋滞対策の進め方

■ 平成31年度 道路関係予算の概要

3 力強く持続的な経済成長の実現

(1) ネットワークを賢く使う — 官民連携による渋滞対策の推進 —

- **トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。**

<背景/データ>

- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(平成30年11月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- ・路上工事は、全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
(約201時間/km・年(平成14年度)→約82時間/km・年(平成29年度))

○ **渋滞対策協議会^{参25}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進**

○ 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要幹線道路の沿道において、大規模施設の立地者に対して、**交通アセスメント等の実施**を求めるなど、**接道承認時の審査強化**を導入

参25：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

【渋滞対策の流れ】



<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

2. これまでの検討経緯

(1) 検討委員会の議論のポイント

これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所公表
- 平成25年度 渋滞対策基本方針(案)の議論
- 平成26年度 渋滞対策基本方針の策定
- 平成27～28年度 モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証、解除方針案の提案
- 平成29年度 主要渋滞箇所の見直し・ピンポイント渋滞対策の実施(国道8号江尻高架橋接続部)
- 平成30年度 施策紹介(能越道料金変更に伴う交通状況の変化、交通アセスメントの取組事例)
・ピンポイント渋滞対策の実施(国道8号安楽寺西交差点)

沿道環境等の変化

道路・交通網の整備等

大型店舗出店

道路利用者のご意見

最新交通データ(ETC2.0等)

今回の議論のポイント

① 富山県の渋滞状況

- 渋滞状況のモニタリング
- 主要渋滞箇所の解除・追加箇所の見直し

② ピンポイント渋滞対策の推進

- 令和元年度対策実施予定箇所

③ その他の視点(施策紹介)

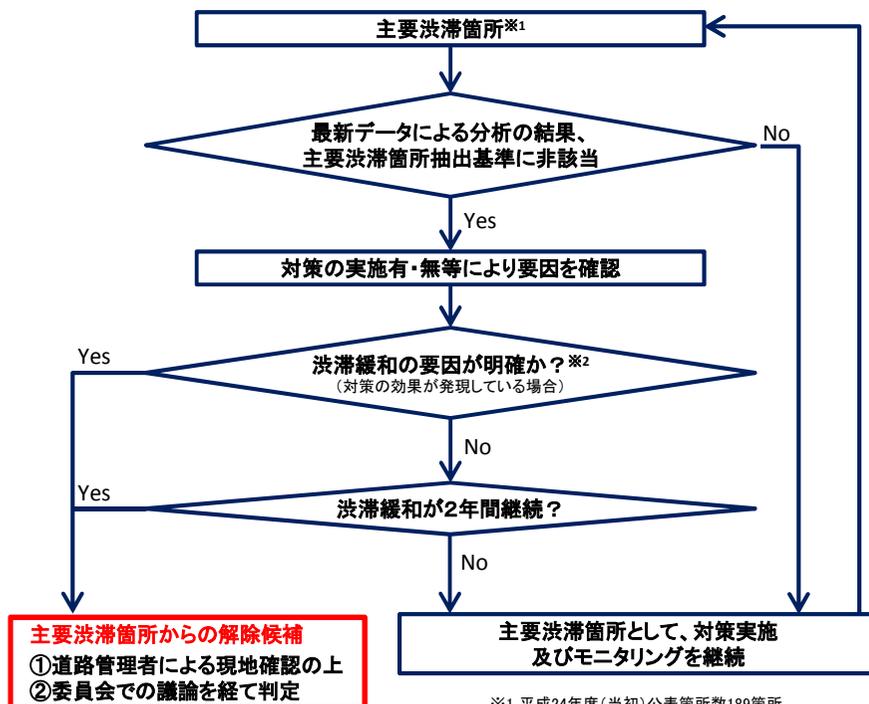
- 能越自動車道の料金変更に伴う交通状況の変化
- 国道8号富山市街地における混雑状況
- 道路交通アセスメントの取り組み

2. これまでの検討経緯

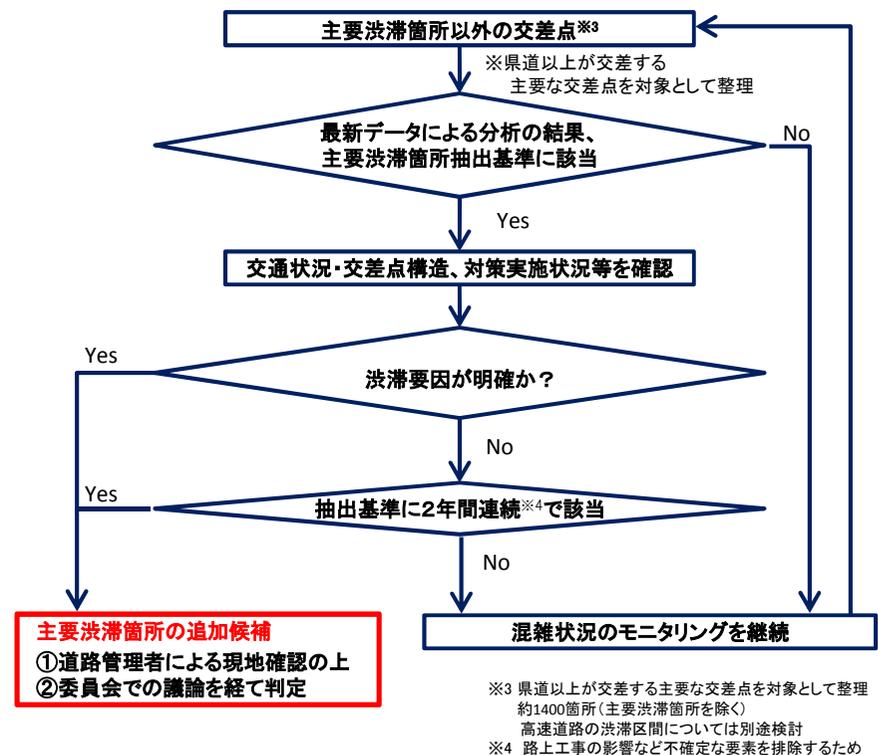
(2) 主要渋滞箇所 解除・追加箇所の考え方

- 富山県内の主要渋滞箇所の解除・追加は、解除・追加判定フローに基づき、最新データによる抽出基準の該当状況や交通状況を踏まえ、解除・追加候補箇所を選定。
- 道路管理者による現地確認のうえ、解除・追加箇所を選定する。

【主要渋滞箇所の解除フロー】



【主要渋滞箇所の追加フロー】

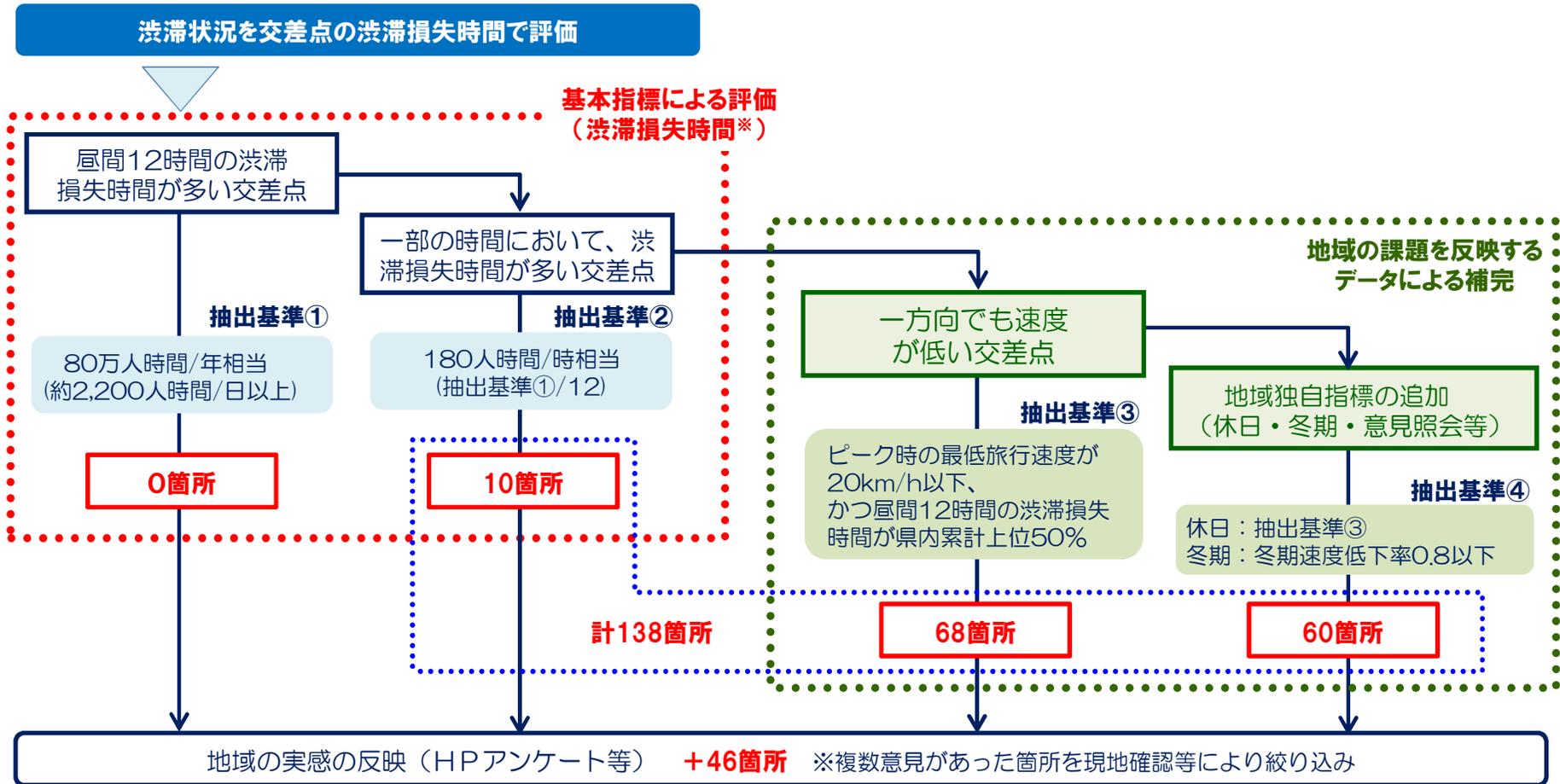


2. これまでの検討経緯

(3) 主要渋滞箇所の選定状況

- 主要渋滞箇所は、基本指標による評価に加え地域の課題を踏まえた抽出基準により選定
- 平成29年度で主要渋滞箇所の見直しを実施し、現在184箇所を登録している。(平成30年度は見直していない)

【平成29年度 主要渋滞箇所選定フロー】



富山県の主要渋滞箇所 184箇所を選定

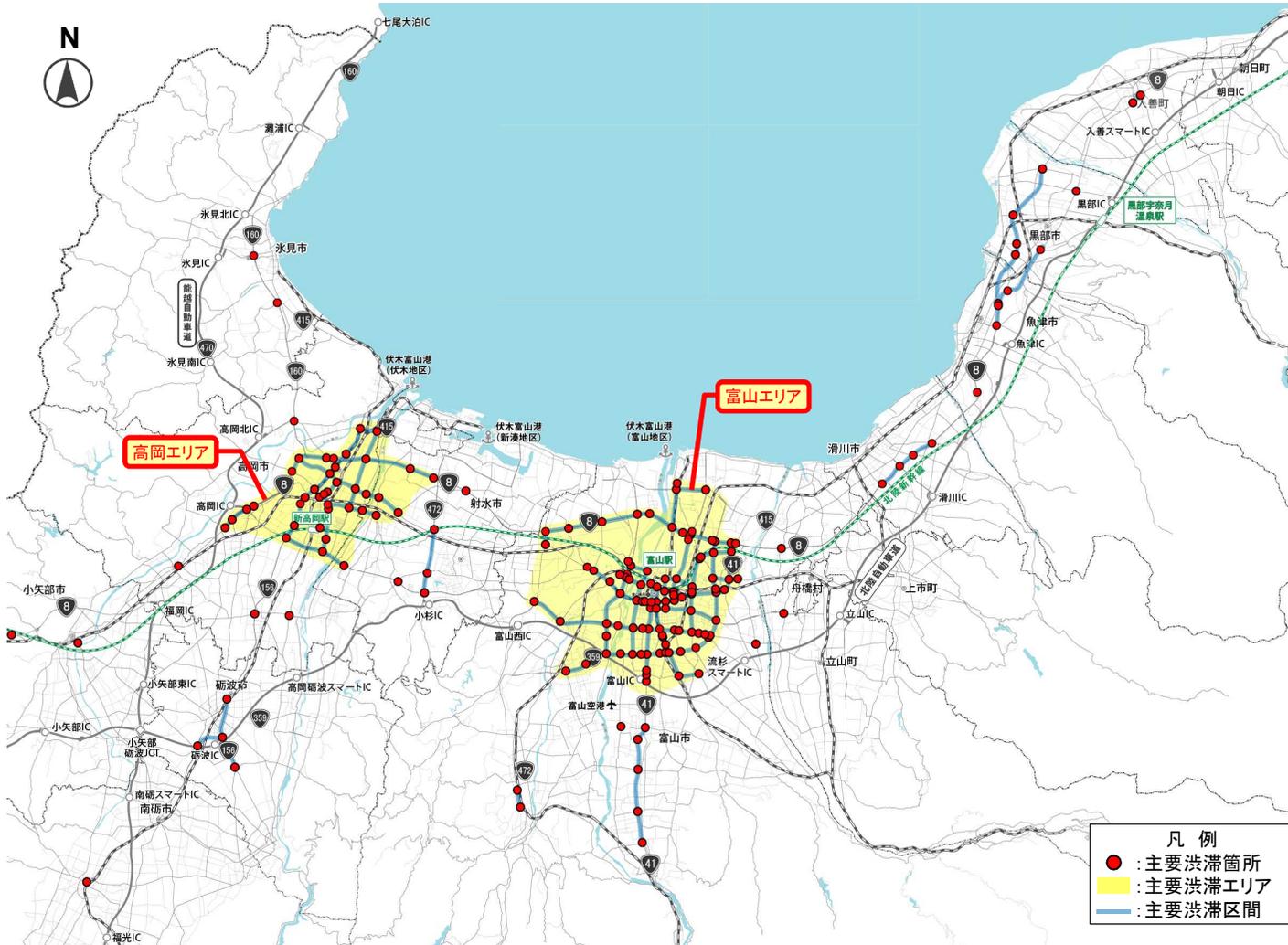
※ 渋滞損失時間

交差点に流入する区間で生じている損失時間 (自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間) の合計

3. 渋滞状況のモニタリング

(1) 主要渋滞箇所の指定状況

- 富山県内の主要渋滞箇所は、平成29年度時点で184箇所を指定している。
- 主要渋滞箇所は、富山エリア・高岡エリアを中心に多数存在している。



【平成30年度末時点 指定状況】

国道・県道・市道

【渋滞多発】
○渋滞損失が多い、または平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の箇所 **78箇所**

【特定日に混雑】
○休日または冬期における速度低下箇所 **60箇所**

【パブコメによる追加】 **46箇所**

主要渋滞箇所総数：184箇所

【主要渋滞箇所 追加・解除の経緯】
平成24年度：189箇所特定
平成29年度：12箇所解除 7箇所追加 計184箇所

- 凡例
- : 主要渋滞箇所
 - : 主要渋滞エリア
 - : 主要渋滞区間

【主要渋滞エリア】
主要渋滞箇所や区間が面的に広がっており、複数路線に跨り主要渋滞箇所を含む区域

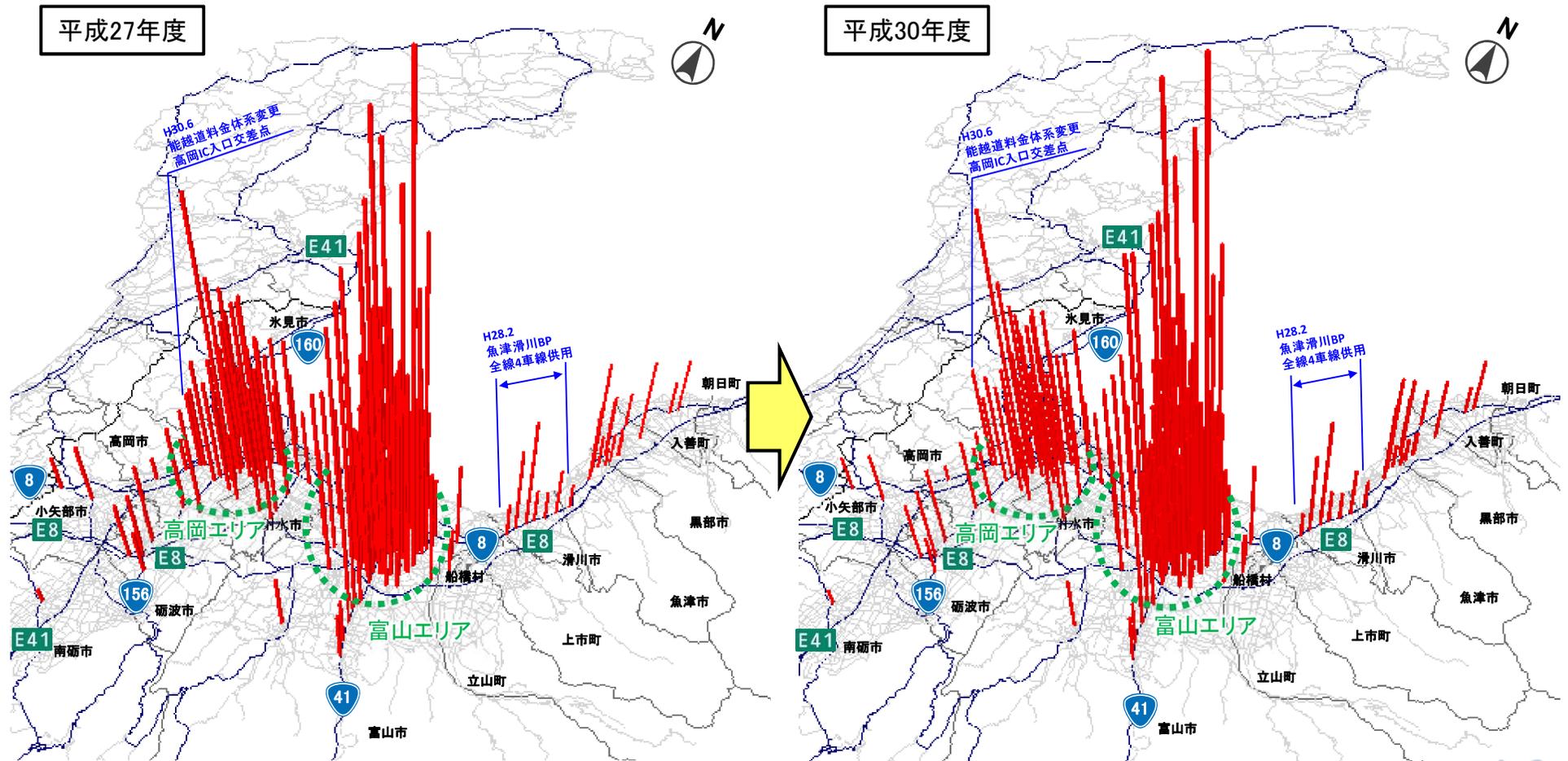
【主要渋滞区間】
交差点が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

3. 渋滞状況のモニタリング

(2) 渋滞損失時間の変化

- 平成27年度以降、魚津滑川バイパス等の整備完了や、能越自動車道の料金体系変更により、周囲の交通流動が変化しているが、依然として、富山・高岡の主要渋滞エリアでは渋滞損失時間が高い状況である。

【主要渋滞箇所の渋滞損失時間の変化】



4. 解除箇所を選定

(1) 解除箇所の選定

- 主要渋滞箇所184箇所について、平成29・30年度渋滞損失時間により主要渋滞箇所抽出基準への該当状況を検証。
- 解除候補となる箇所について、現地確認を実施し、4箇所では混雑緩和を確認したため、主要渋滞箇所を解除。
妙川寺交差点、水谷交差点は、引き続きモニタリングを継続する。

【平成29年度渋滞損失時間に基づく解除箇所の選定(案)】

解除フロー 該当状況	No.	路線名	交差点名	市町村	H24年度(当初) 抽出基準	混雑が緩和した理由	解除 判定
渋滞緩和が 2年継続	1	国道8号	佐伯交差点	魚津市	パブコメ	4車線化(魚津滑川バイパス)により交通容量が拡大し、走行速度が向上	○
	2	国道8号	北野第一交差点	滑川市	パブコメ		○
	3	国道8号	野町東交差点	滑川市	パブコメ		○
	4	国道156号	五郎丸交差点	砺波市	パブコメ	交通量の減少により、混雑緩和を確認	○
	5	(一)千里八尾線	妙川寺交差点	富山市	抽出基準④	対策未実施のため、引き続きモニタリングを継続	×
	6	(一)千里八尾線	水谷交差点	富山市	パブコメ		×

【解除箇所(案)位置図】



【解除保留箇所(案)位置図】



4箇所解除

2箇所保留

4. 解除箇所を選定

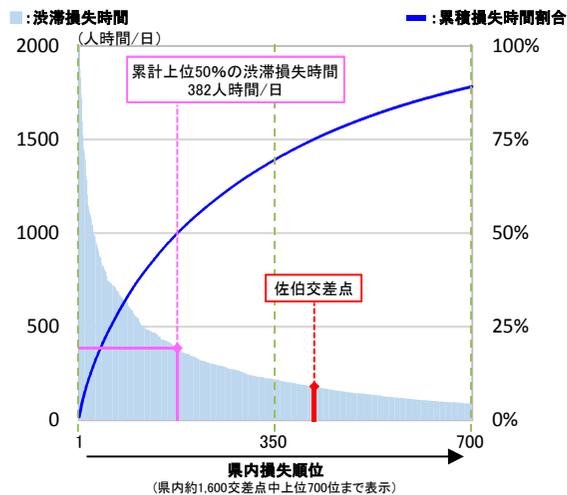
【解除箇所】 国道8号 佐伯交差点(魚津滑川バイパス)

【混雑緩和要因】4車線化により交通容量が拡大し、走行速度が向上したため。(2年連続で基準非該当)
 【状況確認】区間全体にわたり、高い速度で走行が可能。従道路側も問題なく交通が捌けている。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《渋滞損失状況》



【渋滞損失時間】 平成30年秋季(9月~11月)平日

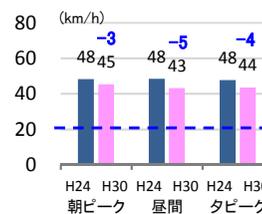
《現地状況写真》



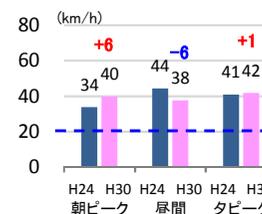
【写真撮影日】 平成28年9月27日(火) 7:00~9:00

《旅行速度》

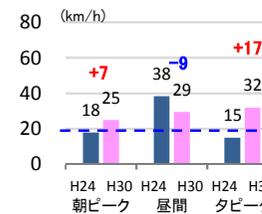
①国道8号石川県側



②国道8号新潟県側



③市道



朝・夕ピークの旅行速度が抽出基準の20km/h以上まで向上

【速度出典】 プローブデータ 平成30年秋季(9月~11月)平日

※方向④は交通量が少なく、速度が算定出来ないため、データの取得可能な3流入部で評価している。

5. 追加箇所を選定

(1) 追加箇所を選定

- 主要渋滞箇所以外の交差点について、平成29・30年度渋滞損失時間より抽出基準の該当状況を検証。
- 追加候補となる箇所について、現地確認を実施し、2箇所を主要渋滞箇所へ追加。

【平成29年度渋滞損失時間に基づく追加箇所の選定(案)】

追加フロー 該当状況	No.	路線名	交差点名	市町村	抽出基準	混雑の発生要因	追加 判定
渋滞要因が 明確	1	国道8号	北島口交差点	高岡市	抽出基準③	平成27年3月の(都)中川和田線の開通により、交通量が増加し、混雑が発生。	○
抽出基準に 2年連続 で該当	2	(主)富山 立山公園線	藤木(南)交差点	富山市	抽出基準③	常願寺川を渡河する富立大橋への交通集中により、左岸交差点部で混雑悪化。	○

【追加箇所(案)位置図】



**2箇所
追加**

5. 追加箇所の選定

抽出基準③※

【追加箇所】 国道8号 北島口交差点

※ピーク時の最低旅行速度が20km/h以下
かつ昼間12時間の渋滞損失時間が県内の累計上位50%

【混雑要因】平成27年3月の(都)中川和田線の開通により、交通量が増加し、混雑が発生。

【現地確認】従道路の(都)中川和田線側で渋滞が発生しており、国道8号側も旅行速度が慢性的に低い。

《交差点概要・写真撮影位置》

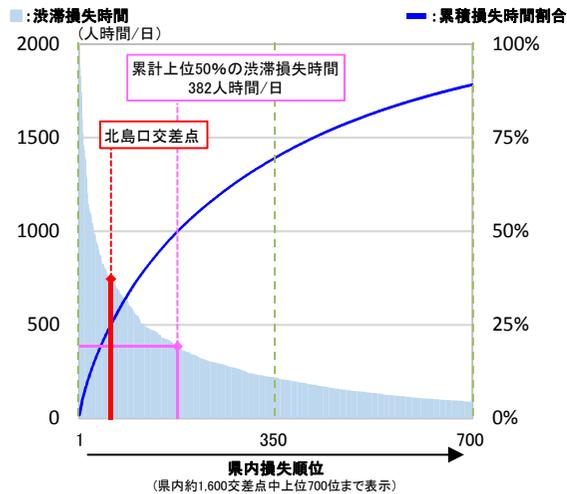


《現地状況写真》



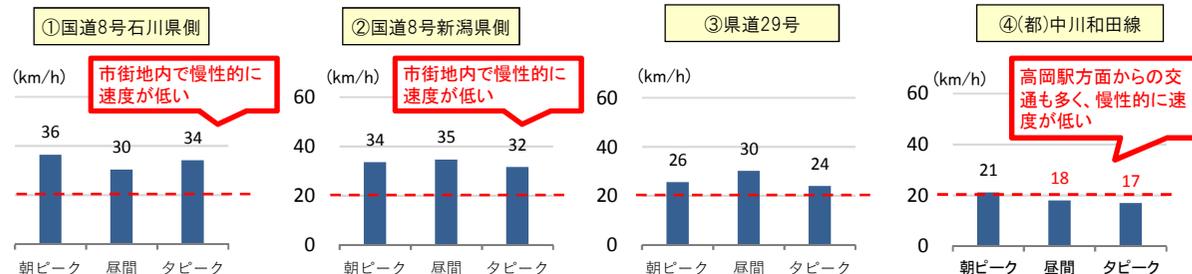
【写真撮影日】平成29年10月31日(火)

《渋滞損失状況》



【渋滞損失時間】平成30年秋期(9月~11月)平日

《旅行速度》



【速度出典】プローブデータ 平成30年秋期(9月~11月)平日

5. 追加箇所を選定

抽出基準③※

【追加箇所】(主)富山立山公園線 藤木(南)交差点

※ピーク時の最低旅行速度が20km/h以下
かつ昼間12時間の渋滞損失時間が県内の累計上位50%

【混雑要因】常願寺川を渡河する富立大橋への交通集中により、左岸交差点部で混雑悪化。
【現地確認】従道路側の旅行速度が特に低く、ピーク時には渋滞が発生している。

《交差点概要・写真撮影位置》

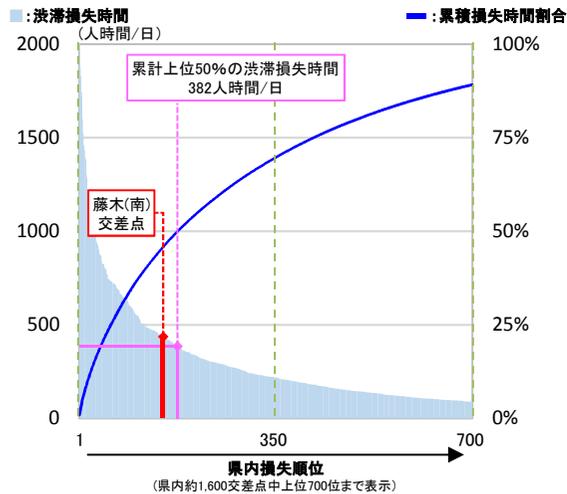


《現地状況写真》

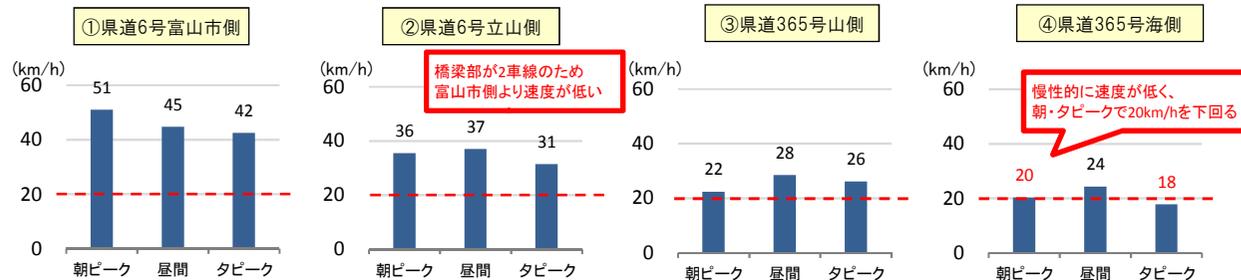


【写真撮影日】平成30年12月10日(月) 7:00~9:00

《渋滞損失状況》



《旅行速度》



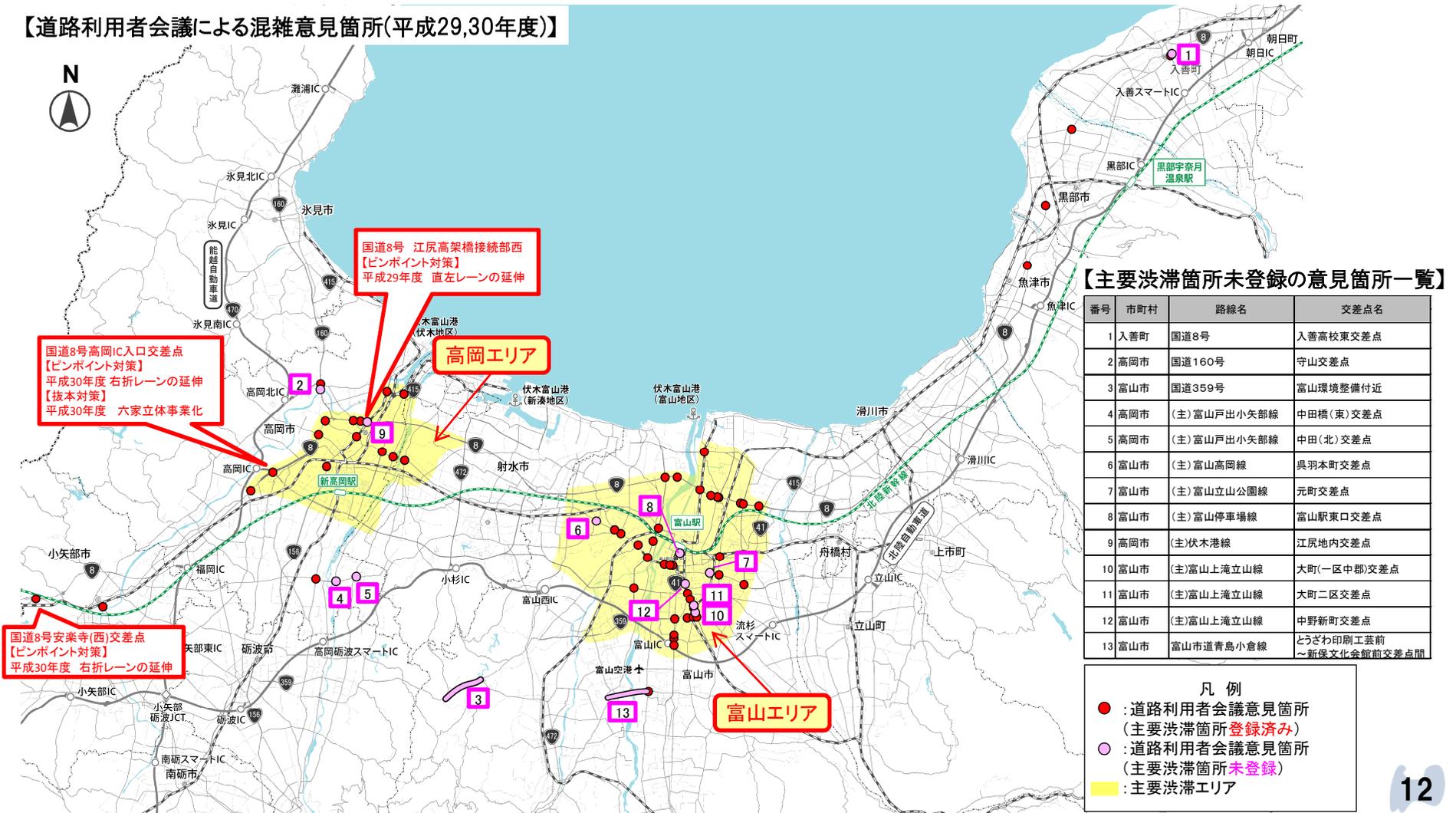
【速度出典】プローブデータ 平成30年秋季(9月~11月)平日

5. 追加箇所を選定

【参考】道路利用者会議による混雑意見箇所

- バス協会・トラック協会等により構成される道路利用者会議より、平成29年度・平成30年度に混雑意見のあった箇所は、富山エリア・高岡エリアに集中。
- 過年度までに3箇所ピンポイント渋滞対策(速攻対策)を実施済みである。
- 主要渋滞箇所未登録の箇所についても、データ分析・現地確認による検証を引き続き実施する予定。

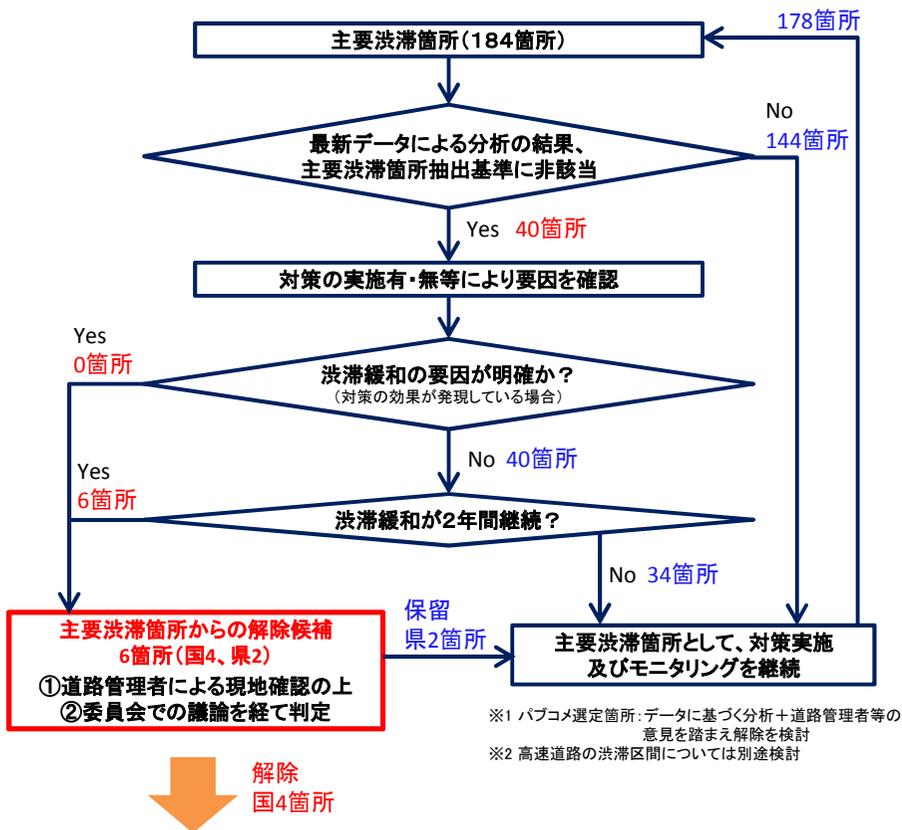
【道路利用者会議による混雑意見箇所(平成29,30年度)】



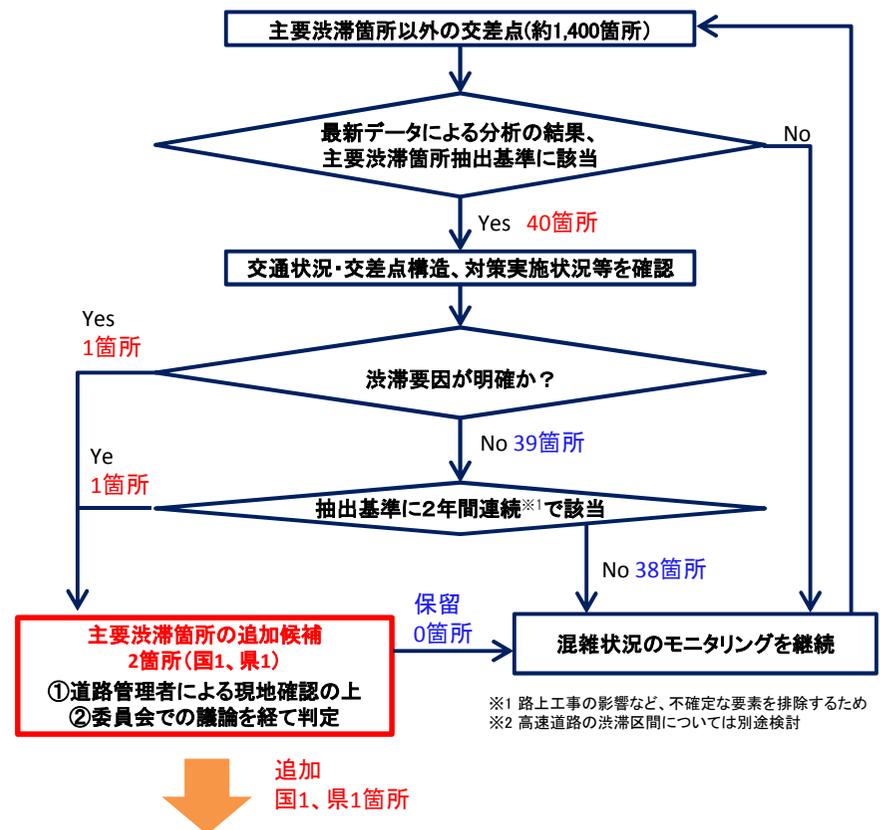
5. 追加箇所を選定

- 平成29年度渋滞損失結果を踏まえ、主要渋滞箇所184箇所から、182箇所に見直し(解除4箇所、追加2箇所)。
- 今後も引き続き渋滞対策を推進し、渋滞損失時間の削減に努める。

【主要渋滞箇所の解除フロー】



【主要渋滞箇所の追加フロー】



見直し前 184箇所 → 見直し後182箇所

6. 渋滞対策について

R元年度 ピンポイント渋滞対策予定箇所【国道8号 四屋交差点】

- 道路利用者会議による混雑意見箇所である四屋交差点では、国道8号小矢部市側流入部で最大550mの渋滞（タピーク時）が発生。国道156号への右折レーンの滞留長不足により、レーンの末尾付近で低速車の増加や急ブレーキが多発している。⇒ 今年度対策予定（右折滞留長の延伸等を検討中）

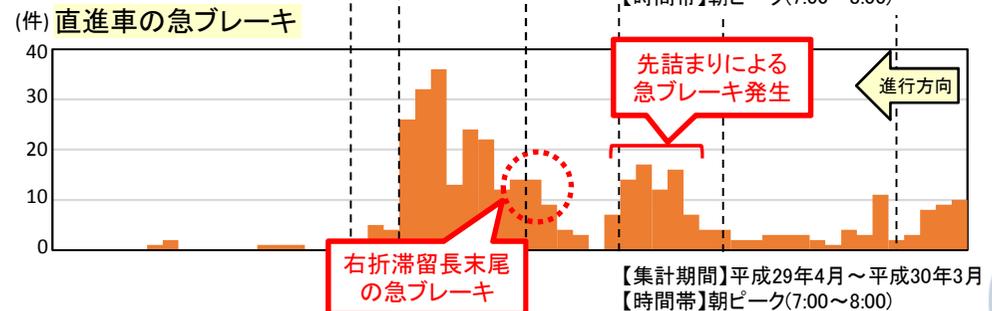
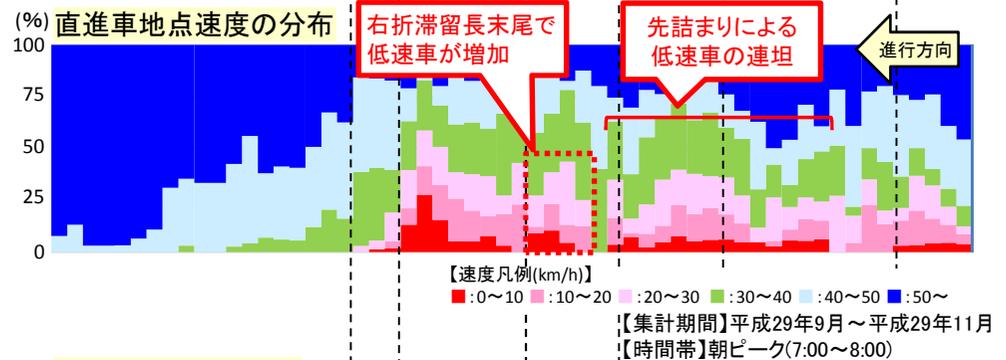
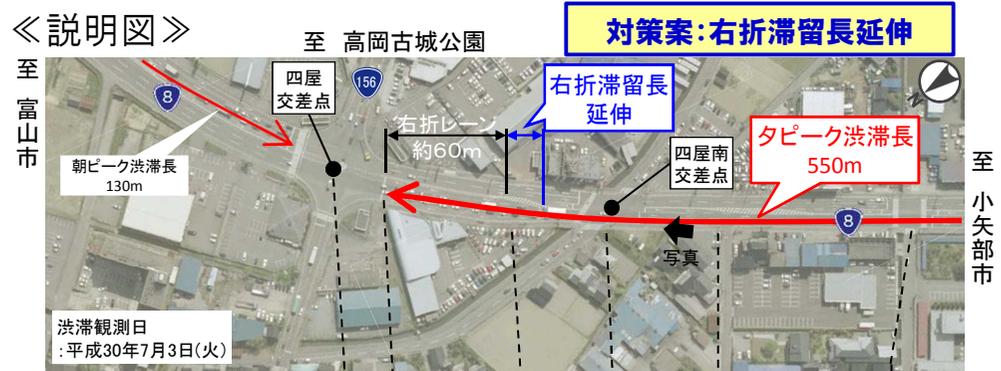
《位置図》



《広域図》



《説明図》

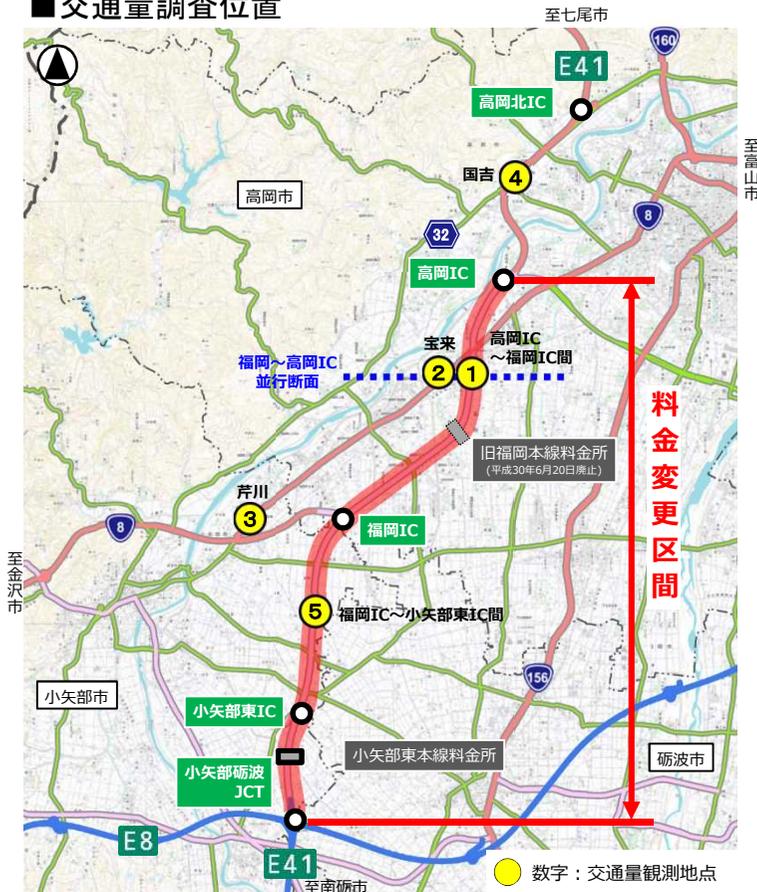


7. その他の視点

(1) 能越自動車道の料金変更に伴う交通状況の変化【交通量】

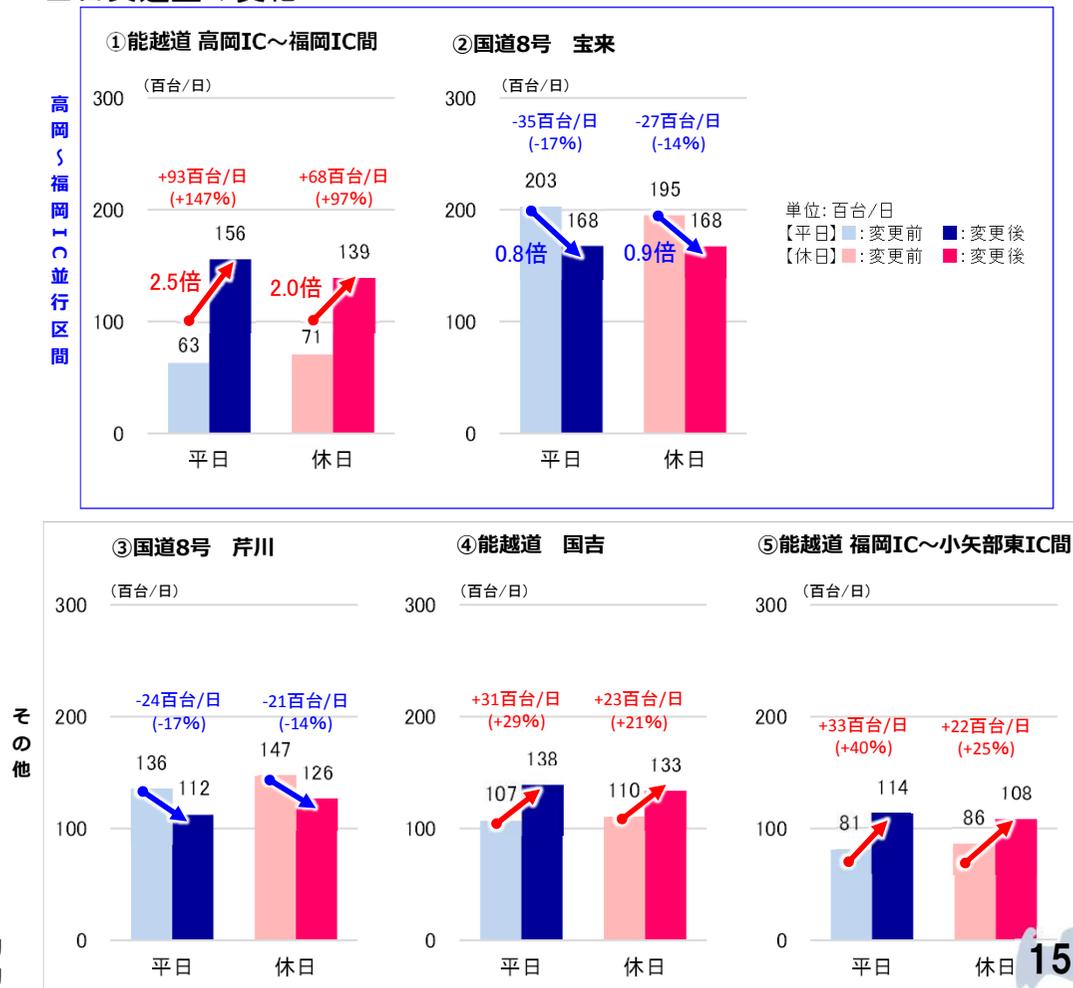
- 平成30年6月20日に能越自動車道の料金所が小矢部東料金所に統合され、通行料金に変更。
- 料金変更後の年間日交通量は、高岡IC～福岡IC間で平日約2.5倍、休日約2倍に増加。
- 並行する国道8号(高岡市宝来)では、平日約0.8倍、休日約0.9倍に減少しており、能越自動車道への交通転換が推察される。

■ 交通量調査位置



■ 交通量データ：トラカンデータ
 ■ 集計期間：【変更前】平成29年6月20日～平成30年6月19日平均
 【変更後】平成30年6月20日～令和元年6月19日平均

■ 日交通量の変化



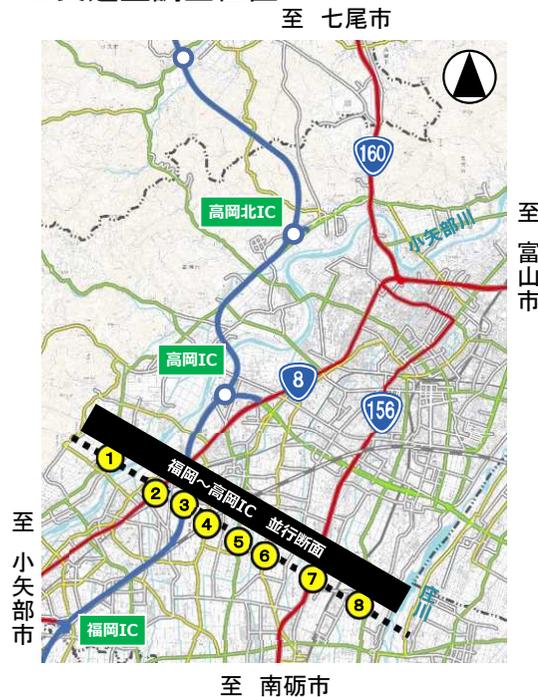
7. その他の視点

(1) 能越自動車道の料金変更に伴う交通状況の変化【周辺道路の利用割合】

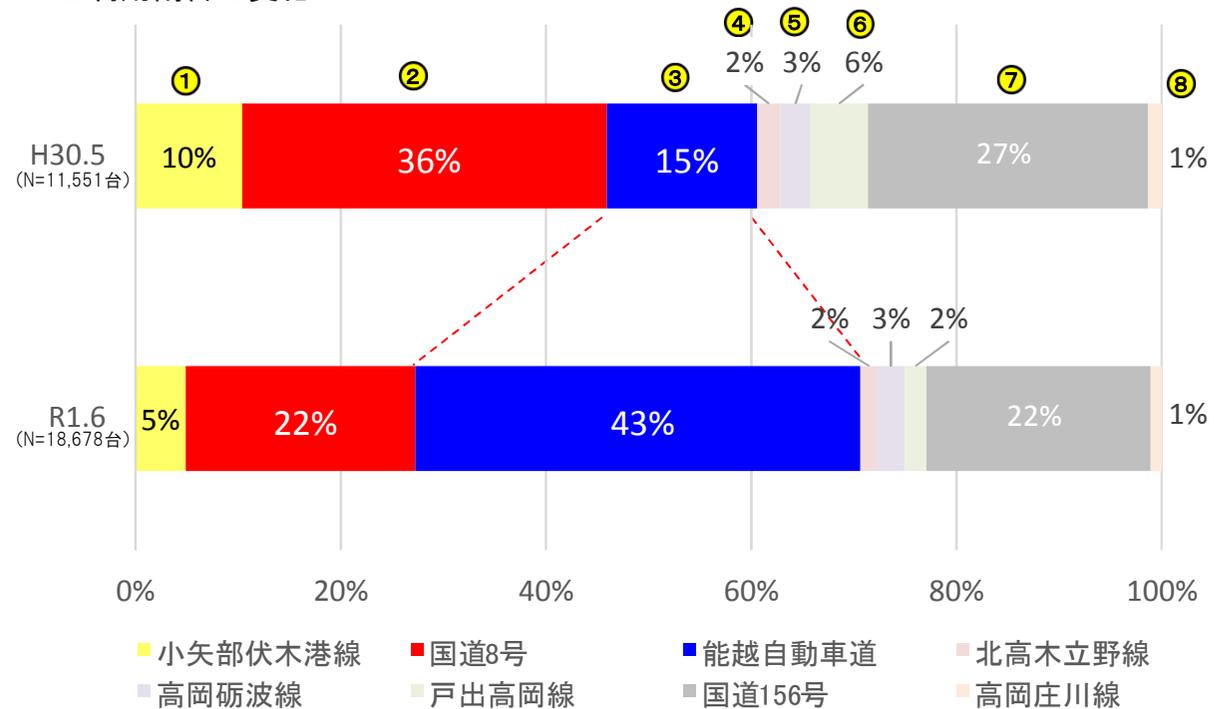
- ETC2.0プローブデータを用いて、料金変更前後における庄川以西の南北方向の利用経路割合を調査。
- 料金変更により、能越自動車道の利用割合が29%増加、平行する国道8号の利用割合は13%減少、その他平行路線も1%～6%減少しており、能越自動車道へ交通が転換していると推察される。

【能越道平行路線の利用割合の変化】

■交通量調査位置



■利用割合の変化



<評価区間(西から順に掲載)>

- ①(主)小矢部伏木港線：高岡市福岡町三日市
- ②国道8号：高岡市福岡町下老子
- ③能越道：高岡IC～福岡IC間
- ④(一)北高木立野線：高岡市上開発
- ⑤(主)高岡砺波線：高岡市本保
- ⑥(一)戸出高岡線：高岡市本保
- ⑦国道156号：高岡市西藤平蔵
- ⑧(主)高岡庄川線：高岡市戸出春日

使用データ ETC2.0 様式2-4
 料金変更前：平成30年5月(平日計)
 料金変更後：令和元年6月(平日計)
 ※全通過交通のサンプルによる集計

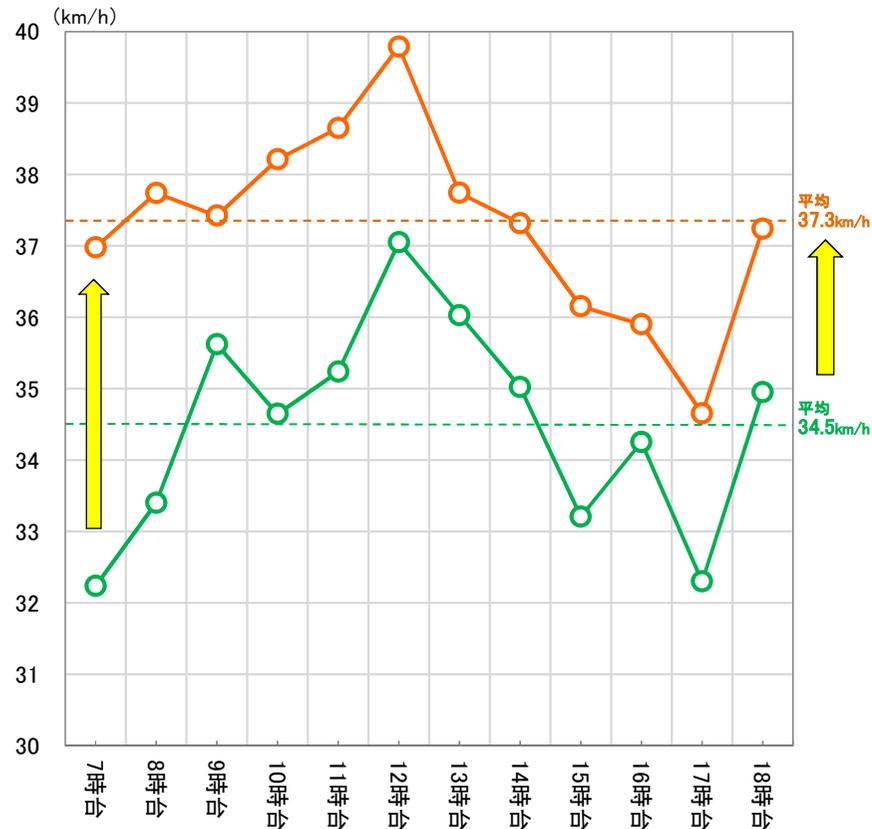
7. その他の視点

(1) 能越自動車道の料金変更に伴う交通状況の変化【旅行速度】

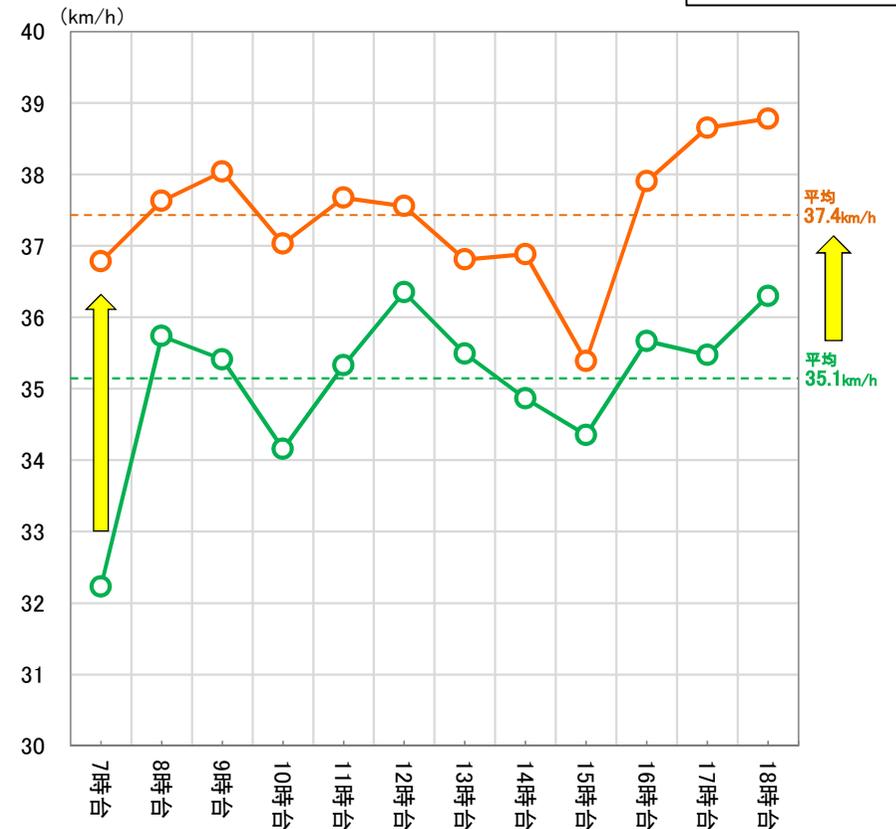
- 能越道の料金体系変更に伴い、能越道に並行する国道8号の平均旅行速度が向上。
- 上り線、下り線ともに7時台～19時台の全時間帯において速度が向上。

【料金体系変更前後の国道8号の平均旅行速度】

上り線（芹川(東)交差点 → 高岡IC入口交差点）



下り線（高岡IC入口交差点 → 芹川(東)交差点）



使用データ

料金変更前：平成30年5月（平日平均）

料金変更後：令和元年6月（平日平均）

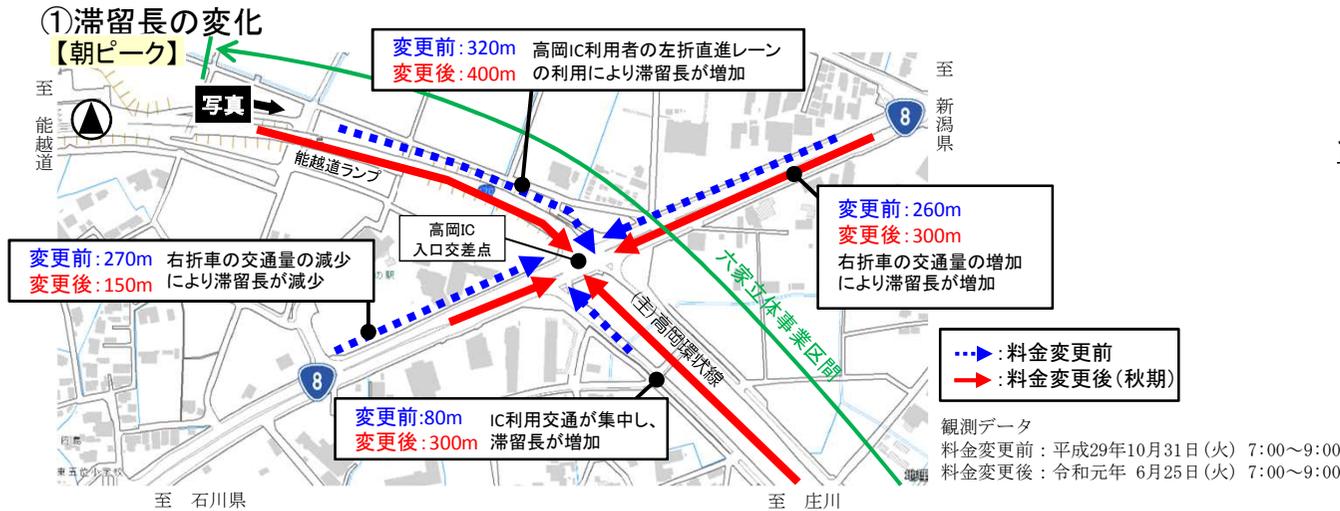
評価区間（能越道並行路線）

国道8号：高岡IC入口交差点～芹川（東）交差点

7. その他の視点

(1) 能越自動車道の料金変更に伴う交通状況の変化【高岡IC入口交差点】

- 国道8号の交通量が減少した一方、インターへアクセスする交差点には交通が集中し混雑が確認される。
- 特に国道8号高岡IC入口交差点では、(主)高岡環状線側及び能越道ランプ側流入部で、旅行速度が低下。
- 今年度より事業化された六家立体事業の整備を推進し、渋滞緩和を目指す。
- 料金変更の影響等について、引き続き、分析・評価を実施していく。



能越道ランプの滞留状況(朝ピーク)



【写真撮影日】平成29年10月31日(火)

②旅行速度の変化(料金変更前後の速度差)



【写真撮影日】令和元年6月25日(火)

7. その他の視点

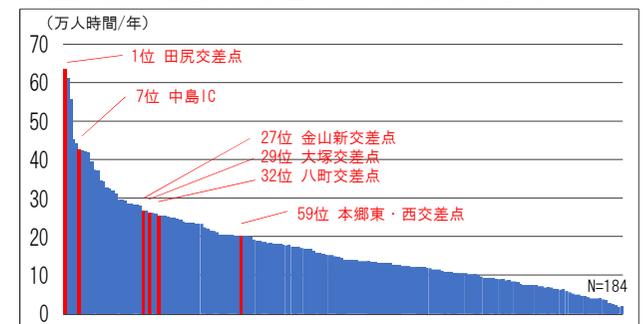
(2) 国道8号富山市街地における混雑状況

- 富山市街地を通過する国道8号は、主要渋滞箇所が多く存在する。
- 特に田尻交差点は、県内の主要渋滞箇所の中で渋滞損失時間ワースト1であり、その他の交差点も上位。
- 国道8号富山市街地部の混雑時の旅行速度は低い。
- 中島～本郷間については、現在、計画段階評価の手続きを進めている。

■主要渋滞箇所



■富山県の主要渋滞箇所の渋滞損失時間

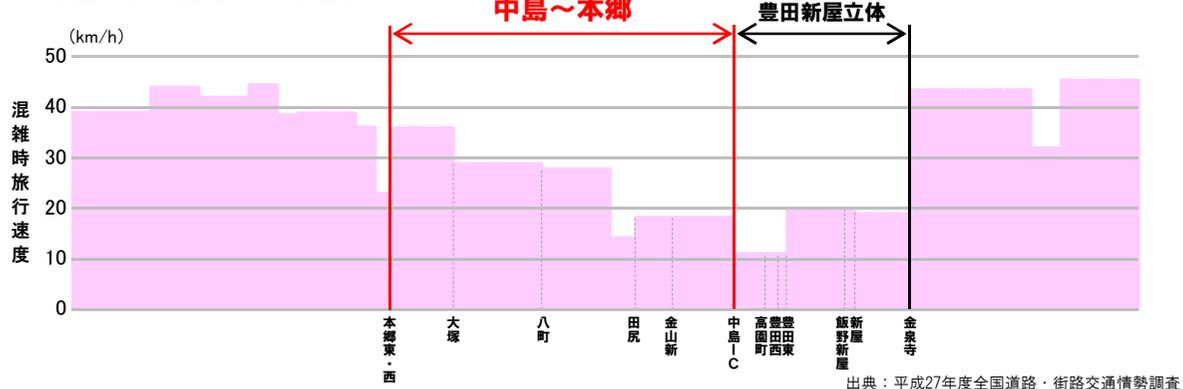


資料：平成29年秋期渋滞損失時間

■対象区間の混雑状況



<国道8号の混雑時旅行速度>



【国道8号沿線の製菓業者の声】

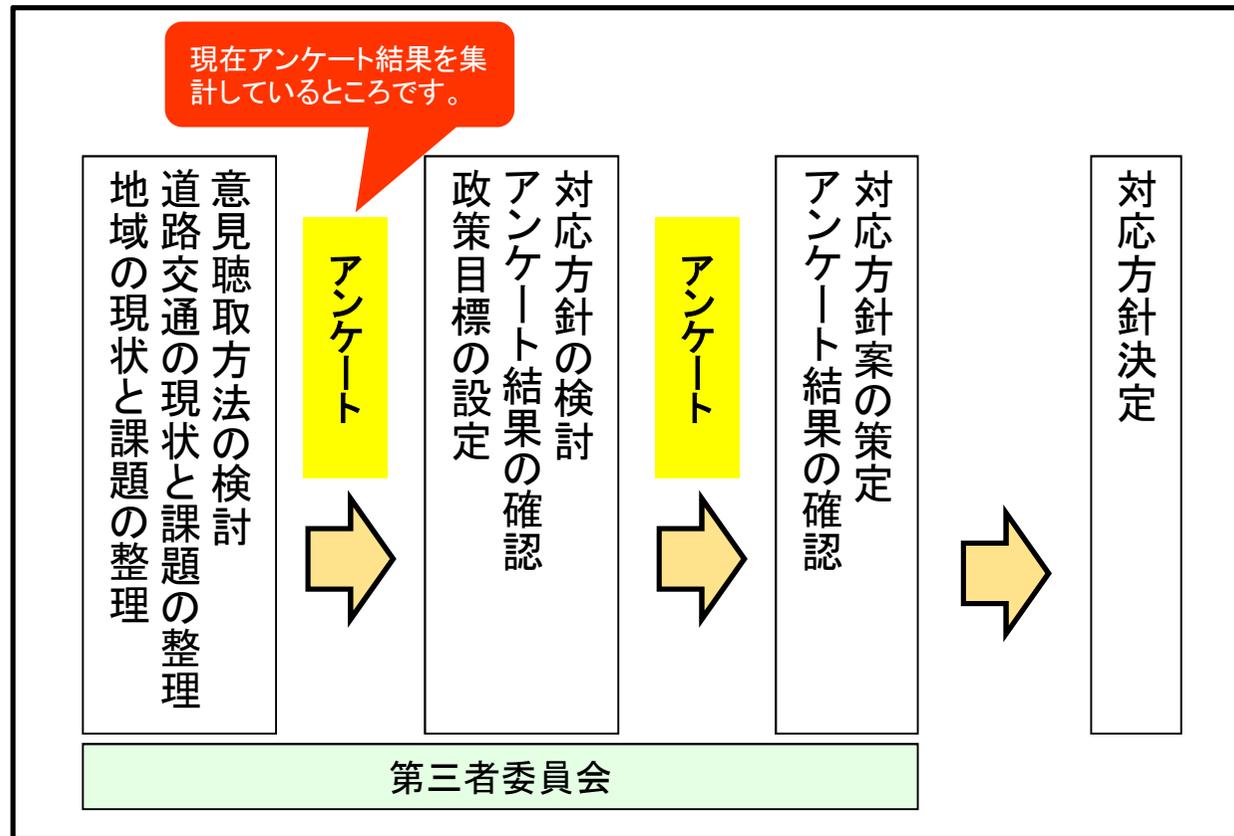
- 国道8号は幹線道路なのに平面交差点が多く混雑していて、到着時間が読めない。
- 企業ヒアリング結果(平成30年8月)



7. その他の視点

(参考) 国道8号中島～本郷 計画段階評価について

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、「計画段階評価」の取り組みを導入しています。国道8号中島～本郷では、道路の整備方針について、地域のご意見(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会で審議していく予定です。

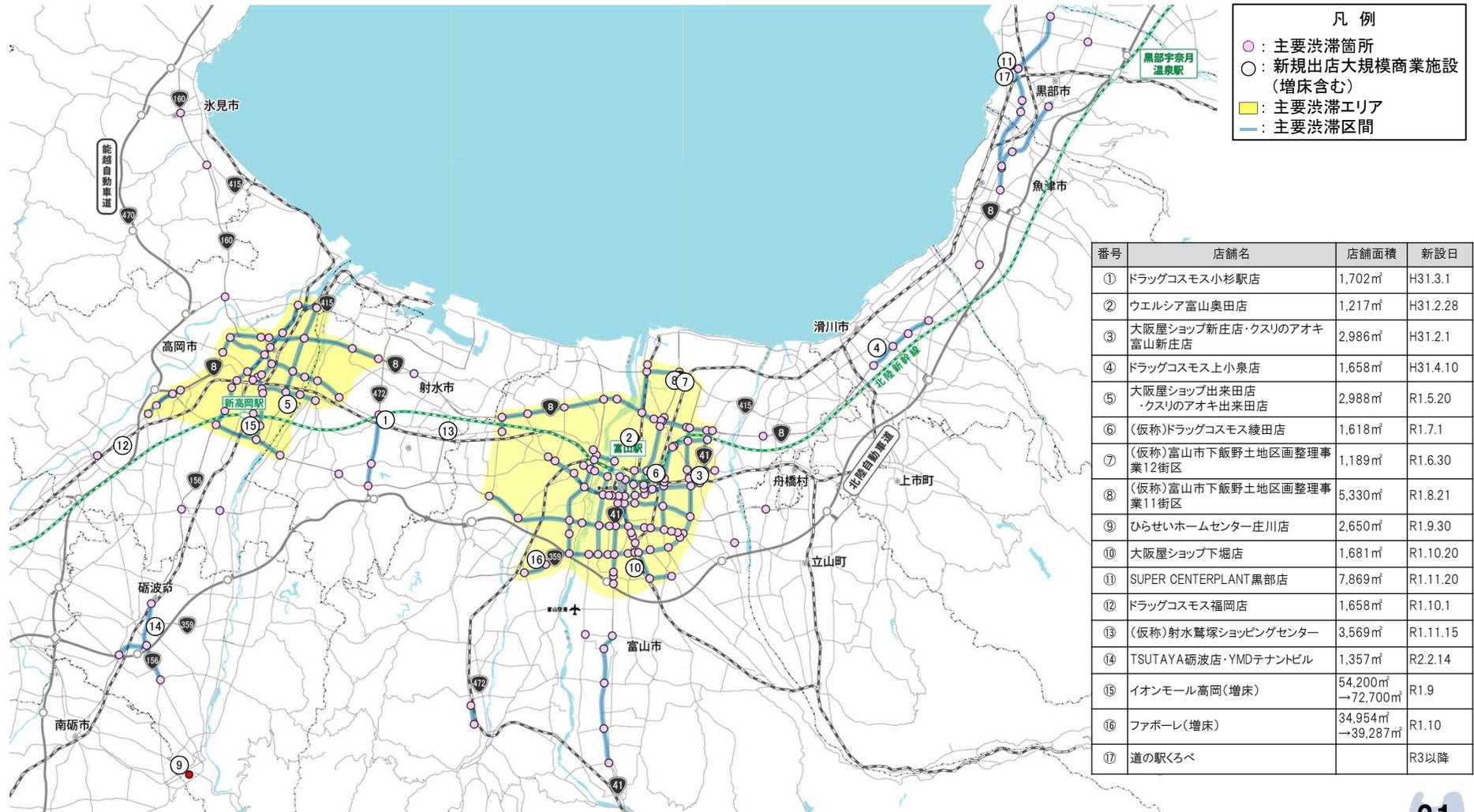


7. その他の視点

(3) 道路交通アセスメントの取組み

- 今後、主要渋滞箇所周辺で、新たな大規模商業施設の開店や増床が予定。
- 事業者と連携し、事前の交通影響評価・渋滞対策を検討するほか、開業後の交通状況についてもモニタリング評価を行う。

【平成31年(令和元年)に開業する(及び増床予定)の大規模商業施設等】



8. 今後の進め方について

■ 今後の検討委員会の進め方

