

令和3年度 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. 解除候補箇所の抽出	P 9
5. 追加候補箇所の抽出	P10
6. 渋滞対策について	P11
7. その他の視点	P12
8. 今後の進め方について	P17

令和3年8月4日(水)

1. 渋滞対策の進め方

■ 令和3年度 道路関係予算の概要

3 人流・物流を支えるネットワークの整備

(3) 効率的・効果的な渋滞対策

- 生産性向上による経済成長の実現の観点から、道路ネットワークの機能を最大限に発揮するため、ETC2.0等のビッグデータを活用して、道路ネットワークのボトルネック対策を推進します。
- トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定制、渋滞の原因者である大規模施設の立地者による対策など、官民連携による渋滞対策を推進します。

<背景/データ>

- ・ 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・ 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当
- ・ 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(令和2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)

○ 高速道路の渋滞対策・機能強化等の早期効果発現を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を機動的に実施(対策済11箇所、事業中13箇所)

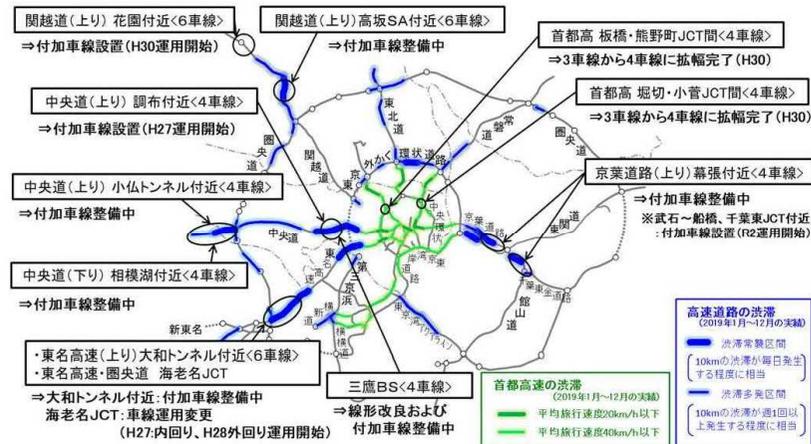
○ 渋滞対策協議会^{参1}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進(利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施)

○ 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{参2}の実施を求める運用を継続し、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

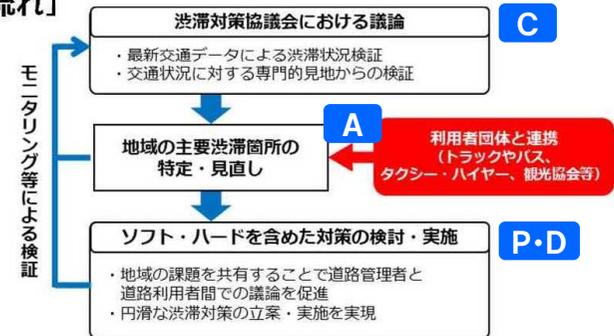
参1: 各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

参2: 立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

[首都圏の高速道路における主な交通集中箇所と対策について]



[渋滞対策の流れ]



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 主要渋滞箇所の公表
- 平成25～26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)
- 令和元年度 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号四屋交差点)
- 令和2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41号掛尾町交差点)
 - ・コロナ情勢における富山県内の交通分析

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 渋滞対策箇所の見直しに向けた議論

- 渋滞状況のモニタリング
- 主要渋滞箇所の解除候補箇所・追加候補箇所の抽出

② ピンポイント渋滞対策の推進

- R3対策実施予定箇所 (主要地方道 小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点)

③ その他の視点

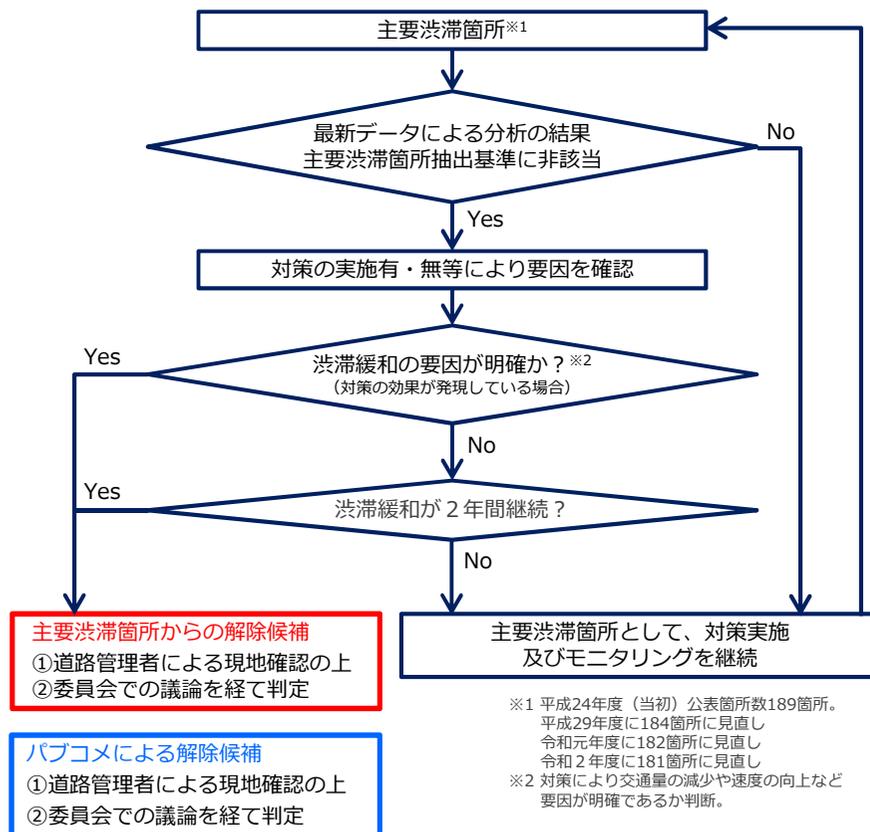
- 災害時の交通マネジメント
- TDM施策実施に向けた今年度以降の取り組み内容

2. これまでの検討経緯

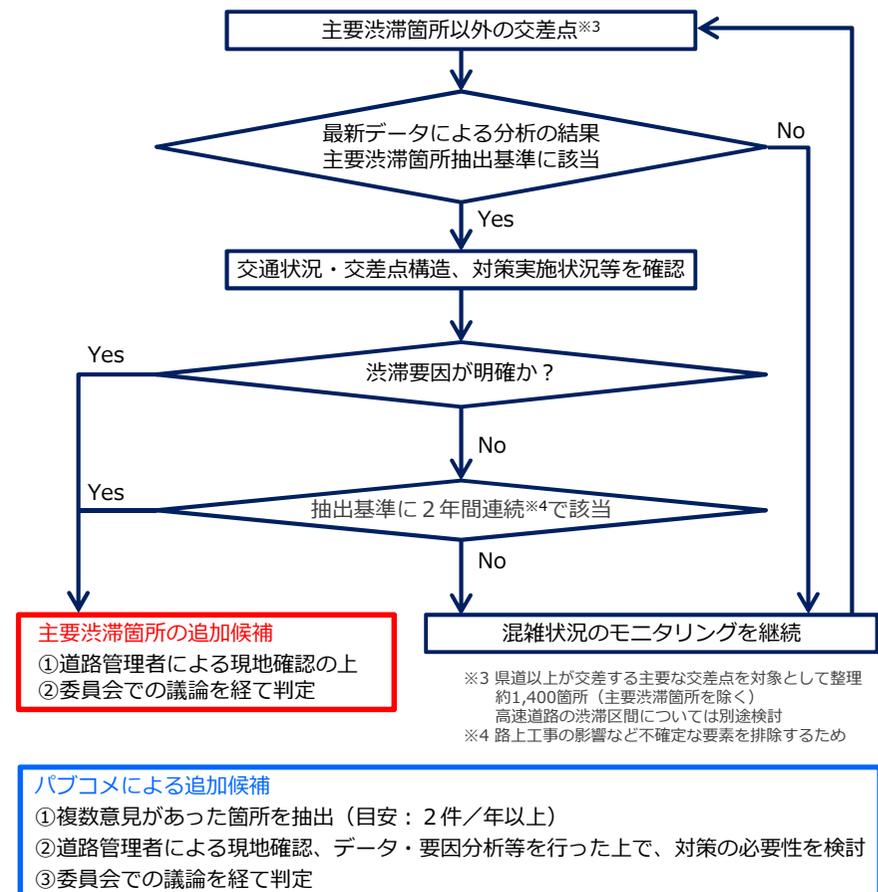
(2) 主要渋滞箇所 解除・追加箇所の考え方

- 富山県内の主要渋滞箇所の解除・追加は、各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。

【主要渋滞箇所の解除フロー】



【主要渋滞箇所の追加フロー】

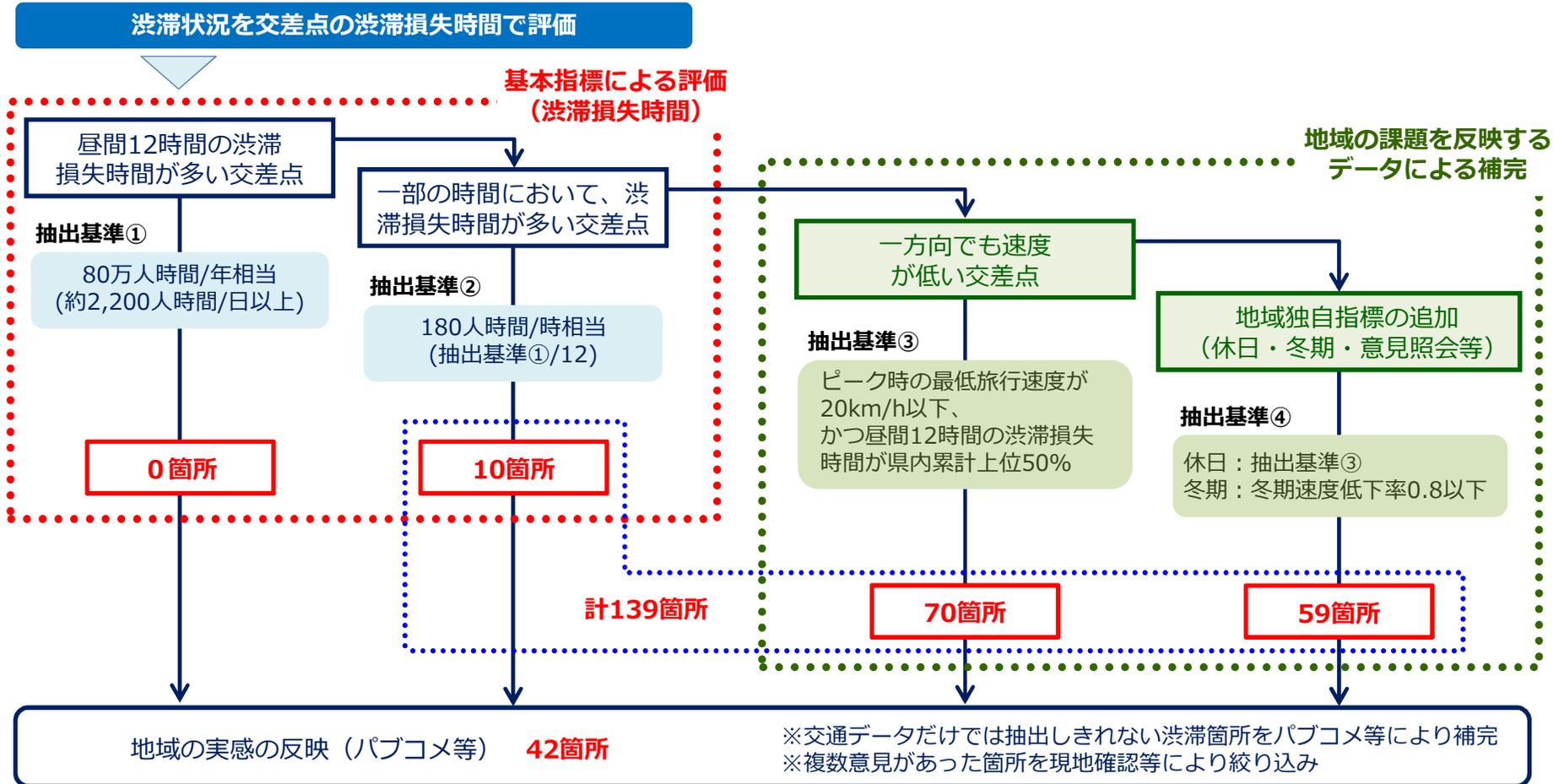


2. これまでの検討経緯

(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年度以降、主要渋滞箇所の見直しを実施しており、現在181箇所が登録されている。

【主要渋滞箇所選定フロー】



富山県の主要渋滞箇所 181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

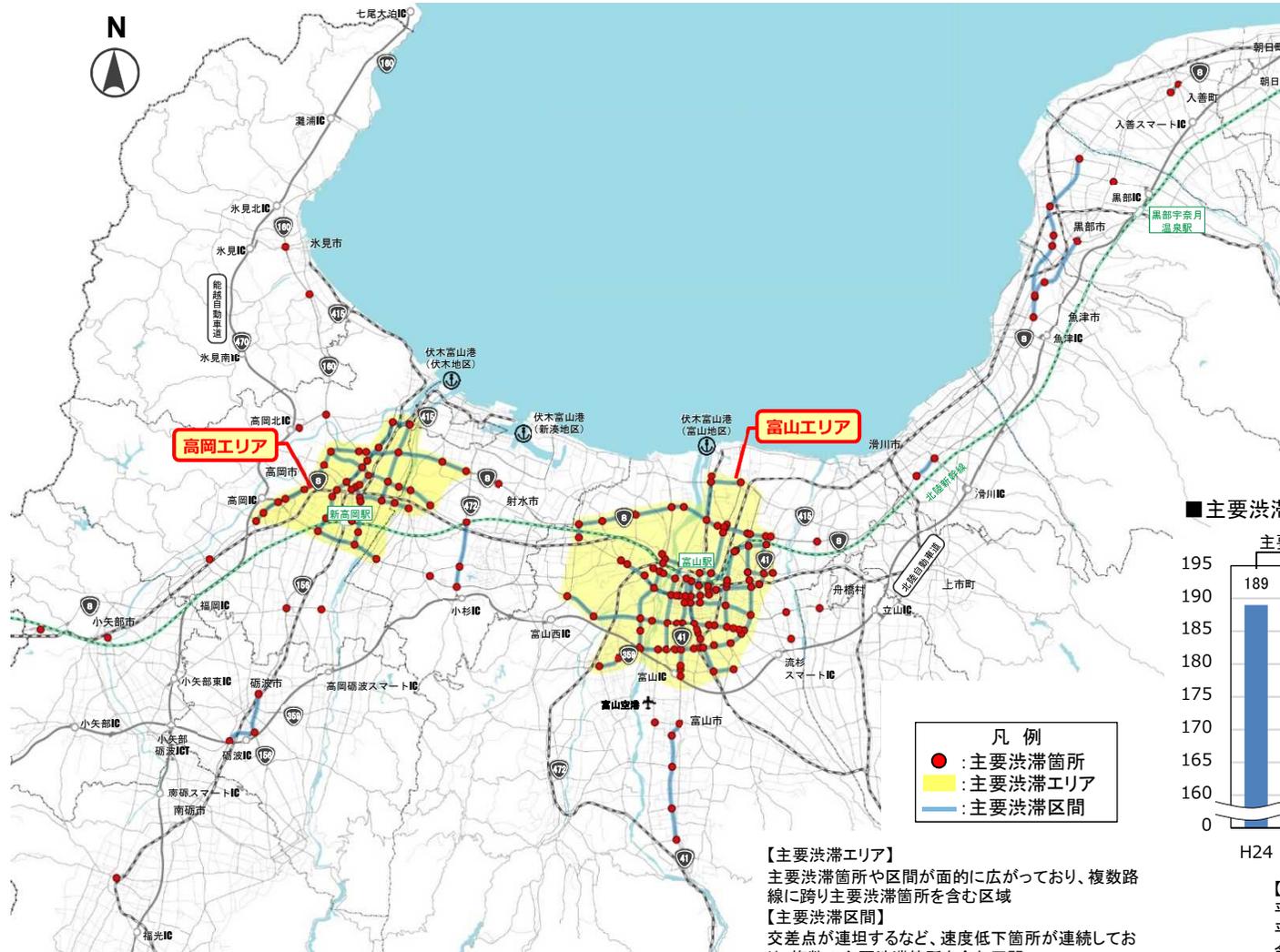
※各抽出基準を判定するデータ

抽出基準①～③は秋期平日、抽出基準④の休日は秋期休日、冬期は冬期平日のデータを利用

3. 渋滞状況のモニタリング

(1) 主要渋滞箇所の選定状況

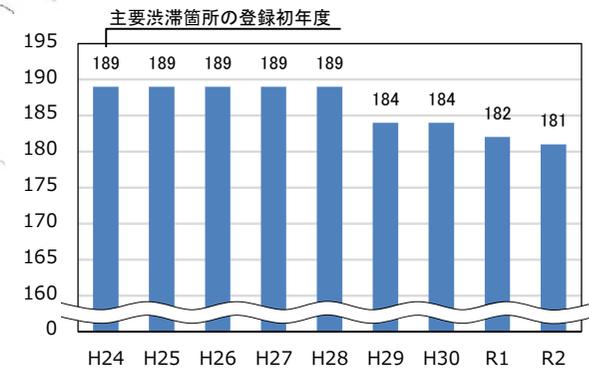
- 富山県内の主要渋滞箇所は、令和3年3月の時点で181箇所を指定。
- 主要渋滞箇所は、富山エリア・高岡エリアの両市街地部を中心に多数存在している。



令和2年度時点 指定状況

抽出基準①：0箇所
 抽出基準②：10箇所
 抽出基準③：70箇所
 抽出基準④：59箇所
 パブコメ：42箇所
 主要渋滞箇所総数：181箇所

主要渋滞箇所の登録箇所数



【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
 令和元年度：4箇所解除 2箇所追加 計182箇所
 令和2年度：2箇所解除 1箇所追加 計181箇所

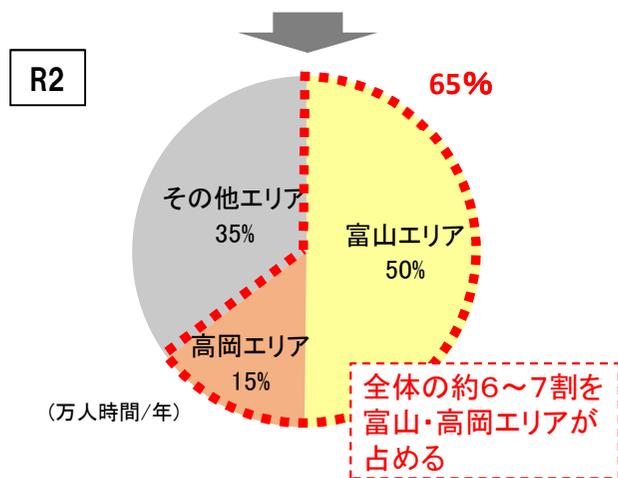
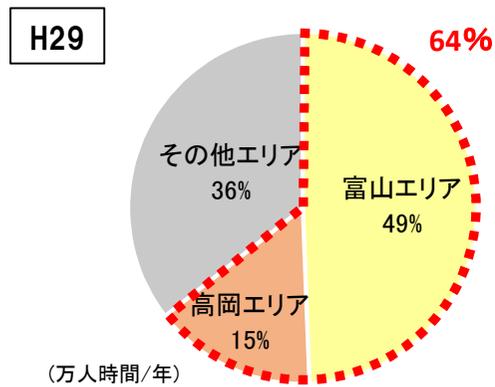
【主要渋滞エリア】
 主要渋滞箇所や区間が面的に広がっており、複数路線に跨り主要渋滞箇所を含む区域
 【主要渋滞区間】
 交差点が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

3. 渋滞状況のモニタリング

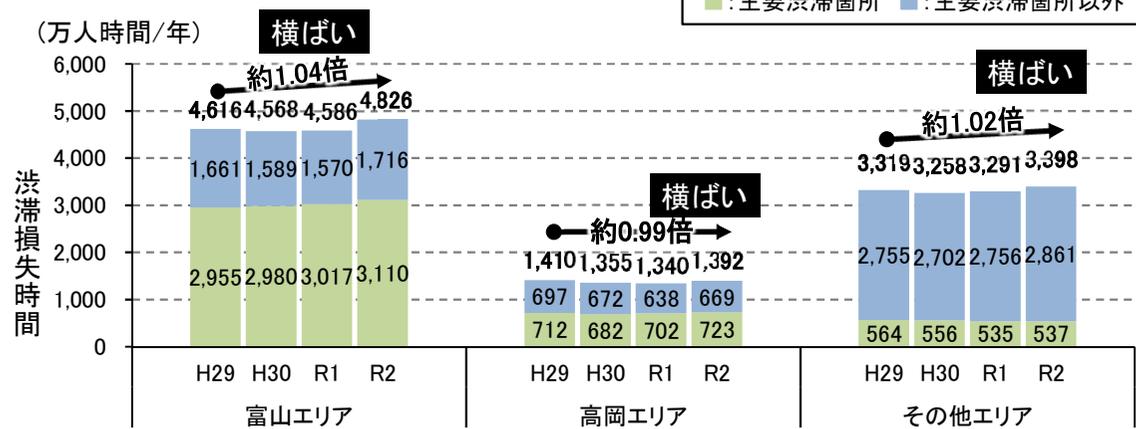
(2) 富山県内の渋滞損失時間

- 富山県内の渋滞損失時間は、富山・高岡エリアが全体の約6割を占める。
- 平成29年度以降、富山・高岡・その他エリアともに、渋滞損失時間は概ね横ばいで推移。
- 主要交差点の約1割(181箇所/1,500箇所)に総渋滞損失時間の半分が集中し、その上位は主要渋滞箇所が多く占める。

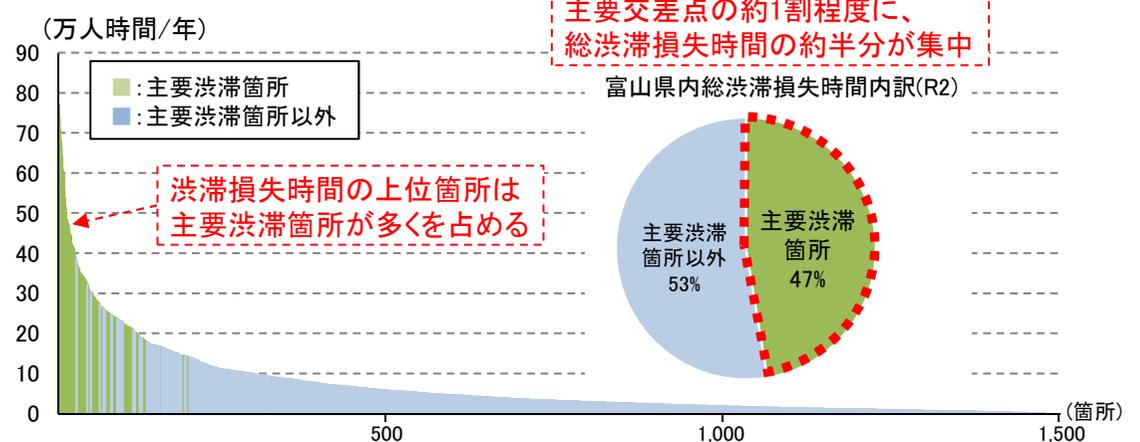
【エリア別渋滞損失時間】



【エリア別渋滞損失時間の推移】



【渋滞損失時間上位順グラフ (R2)】



【算定条件】

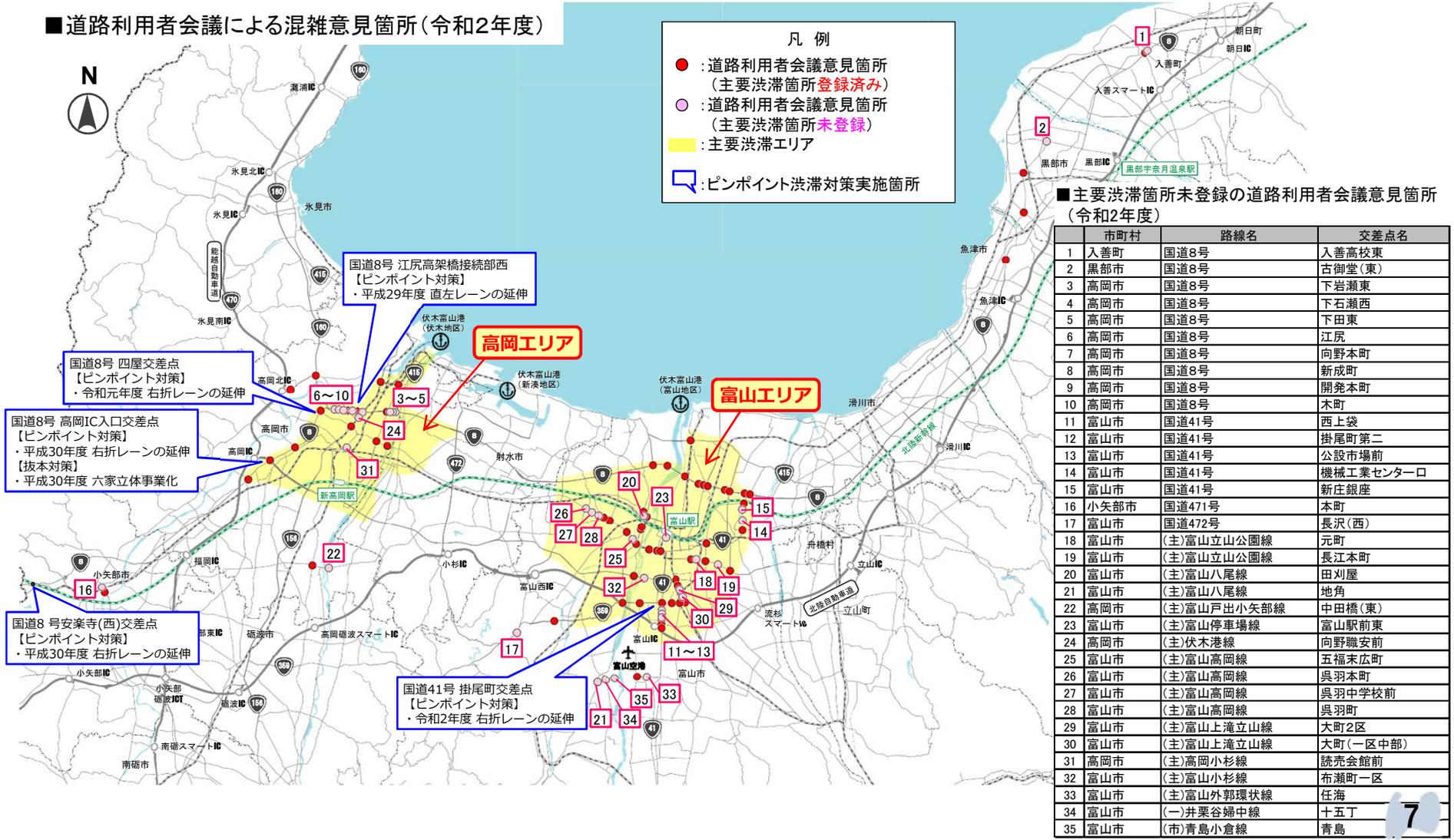
集計対象 : 富山県内主要交差点 約1,500箇所 (国土技術総合研究所定義交差点+その他主要交差点)
 渋滞損失時間 : 各年秋期平日 (9-11月)

3. 渋滞状況のモニタリング

(3) 道路利用者会議による混雑意見

- 道路利用者会議により寄せられた混雑意見97箇所のうち、62箇所は主要渋滞箇所に登録されている。
- 令和2年度までに5箇所でピンポイント渋滞対策(速攻対策)を実施済みであり、効果が確認されている。
- 主要渋滞箇所未登録の35箇所については、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(令和2年度)



3. 渋滞状況のモニタリング

(4) その他意見要望

- HPアンケートなど、道路利用者の意見を幅広く収集。
- 今年度は、複数意見が寄せられた箇所が無かったため、パブコメによる追加候補箇所の検討は行わない。

■ その他意見要望箇所



HPアンケート期間:R2.4~R3.5

4. 解除候補箇所の抽出

解除候補箇所の抽出

- 主要渋滞箇所181箇所について、令和元・2年度の渋滞損失時間により抽出基準への該当状況を検証。
- 解除フローに基づき、主要渋滞箇所2箇所を解除候補箇所として抽出。
- 今後、データ分析結果を補完するため現地確認を行い、主要渋滞箇所2箇所について解除を検討。

【解除候補箇所の抽出】

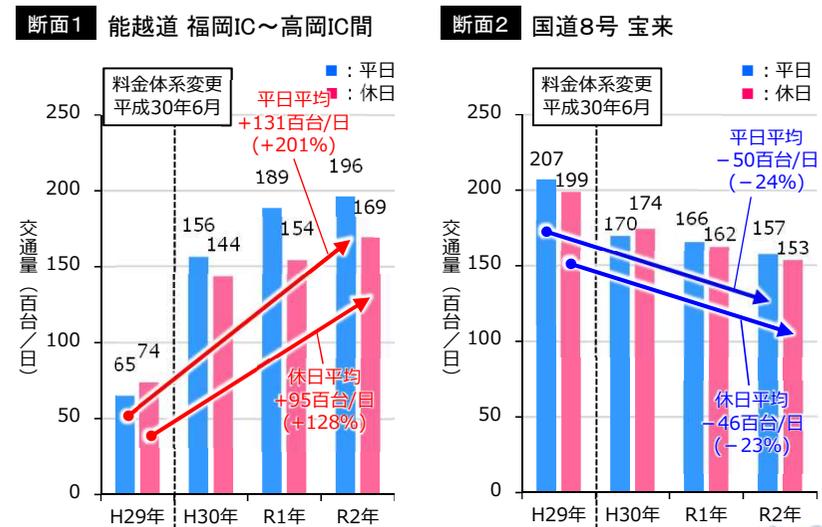
No.	路線名	交差点名	基準①				基準②				基準③				基準④(休日)				基準④(冬期)				解除フロー該当状況				
			データ	年度	損失時間(人時間/年)	抽出基準該当状況	データ	年度	最大損失時間(人時間/時)	抽出基準該当状況	データ	年度	損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	抽出基準該当状況	データ	年度	損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	抽出基準該当状況	データ	年度		損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	冬期速度低下率	抽出基準該当状況
1	国道8号	西高岡駅口交差点	秋期平日	R1年度	92,170	該当しない	秋期平日	R1年度	29	該当しない	秋期平日	R1年度	253	15	該当しない	秋期平日	R1年度	227	13	該当しない	冬期平日	R1年度	245	15	1.0	該当しない	渋滞緩和が2年間継続
			R2年度	104,527	秋期平日	R2年度	35	秋期平日	R2年度	286	14	秋期平日	R2年度	243	15	冬期平日	R2年度	275	13	0.9							
2	国道8号	立野交差点	秋期平日	R1年度	50,422	該当しない	秋期平日	R1年度	15	該当しない	秋期平日	R1年度	138	29	該当しない	秋期平日	R1年度	137	28	該当しない	冬期平日	R1年度	134	27	0.9	該当しない	
			R2年度	60,166	秋期平日	R2年度	21	秋期平日	R2年度	165	23	秋期平日	R2年度	142	28	冬期平日	R2年度	136	25	1.1							

⇒両交差点ともに、能越道の料金体系変更後(H30.6)、並行する当該路線の交通量の減少により、渋滞が緩和したと想定される。

【解除候補箇所位置図】



【参考】能越道の料金変更に伴う交通状況の変化



出典：トラカン交通量 (各年10月の平均交通量)

5. 追加候補箇所の抽出

追加候補箇所の抽出（最新データによる抽出）

- 主要渋滞箇所以外の交差点について、令和元・2年度の渋滞損失時間により、抽出基準への該当状況を検証。
- 追加フローに基づき、主要渋滞箇所の追加候補箇所を1箇所抽出。
- 今後、データによる分析や現地確認を行い、主要渋滞箇所へ追加するべきかを検討。

【追加候補箇所の抽出】

路線名	交差点名	基準①				基準②				基準③				基準④(休日)				基準④(冬期)				追加フロー該当状況				
		データ	年度	損失時間(人時間/年)	抽出基準該当状況	データ	年度	最大損失時間(人時間/時)	抽出基準該当状況	データ	年度	損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	抽出基準該当状況	データ	年度	損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	抽出基準該当状況	データ	年度		損失時間(人時間/日)	最低旅行速度(km/h)	冬期低下率	抽出基準該当状況
国道8号	四屋南交差点	秋期平日	R1年度	243,296	該当しない	秋期平日	R1年度	99	該当しない	秋期平日	R1年度	667	13	該当する	秋期平日	R1年度	530	16	該当する	冬期平日	R1年度	658	14	1.1	1.1	該当しない
		R2年度	244,510	R2年度		98	R2年度	670		13	R2年度	543	15		R2年度	646	14									

【追加候補箇所位置図】

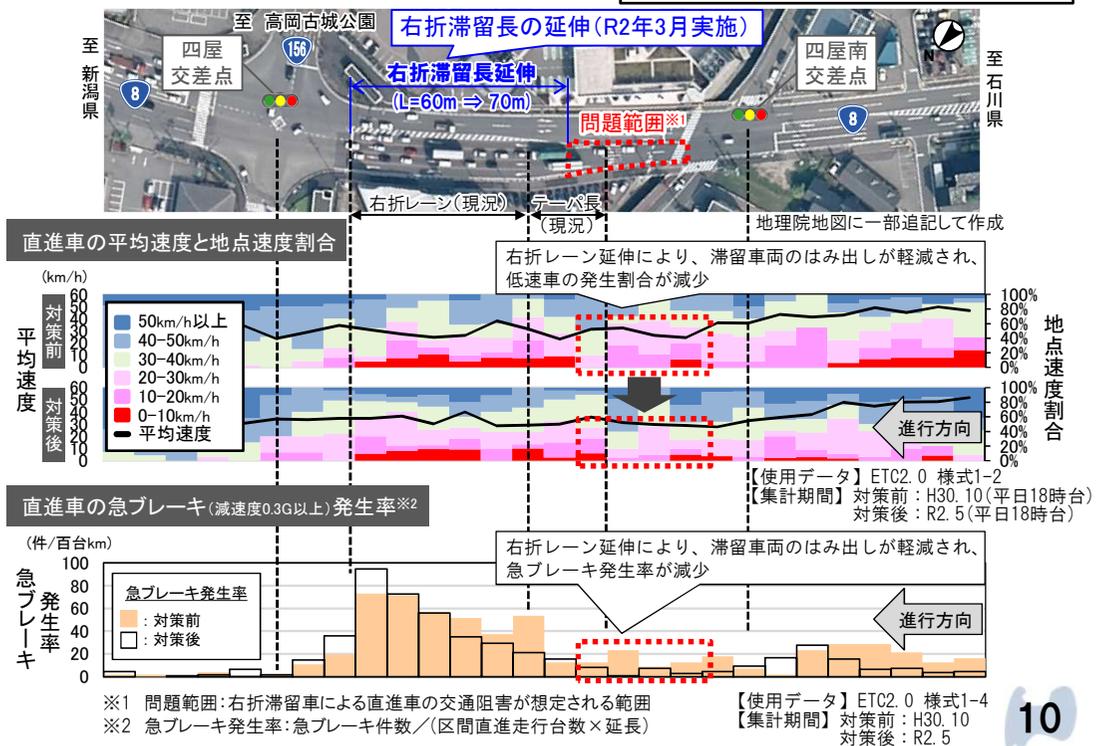


混雑時旅行速度※
R1秋期平日(対策前): 17.2km/h
R2秋期平日(対策後): 18.0km/h(+0.8km/h)

※: 朝ピーク(7~9時)、夕ピーク(17~19時)の平均

四屋南交差点の指標は抽出基準超過が継続中
今年度、渋滞要因の検証・現地確認を行い、
主要渋滞箇所へ追加するべきかを検討

≪ 隣接交差点(四屋交差点)のピンポイント渋滞対策 ≫ 令和2年度 第1回委員会にて紹介済



6. 渋滞対策について

■ ピンポイント渋滞対策の実施予定箇所 【(主)小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点】

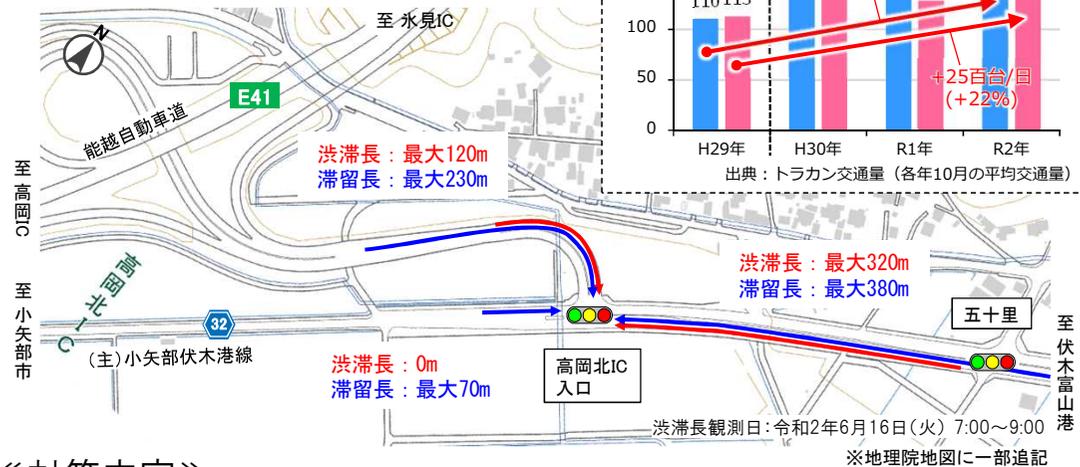
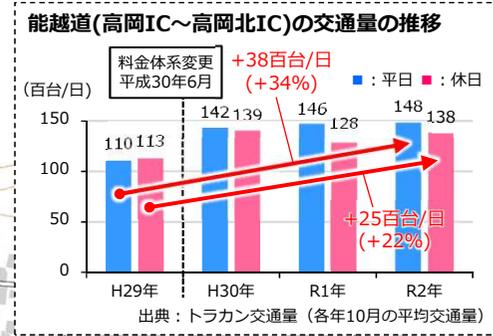
- 道路利用者会議による混雑意見箇所である(主)小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点では、朝の通勤ピーク時に能越自動車道側と小矢部伏木港線の伏木富山港側の流入部において渋滞が発生。
- 今年度、ピンポイント渋滞対策として、交差点改良へ着手予定。

《位置図》



《説明図》

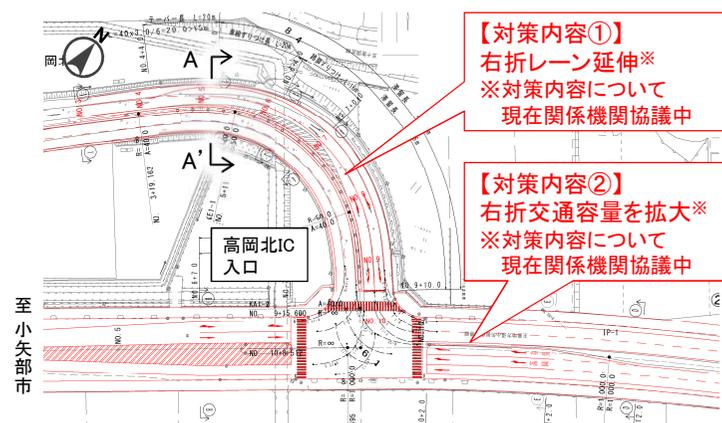
令和2年度データ(秋期平日)	
渋滞損失時間 (人時間/日)	最低速度 (km/h)
130.9	18.1



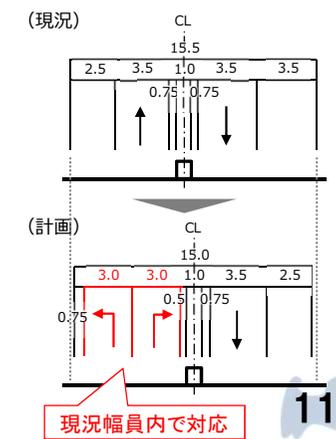
《広域図》



《対策内容》



【横断面(A-A'断面)】 [単位: m]



7. その他の視点

(1) 災害時の交通マネジメント

■ 令和3年度 道路関係予算の概要

1 防災・減災、国土強靱化

(1) 大規模自然災害からの復旧・復興 ②

■ 令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨の被災地の1日も早い復旧・復興にむけて、道路の災害復旧事業等を推進します。

【豪雨等による災害からの復旧】

＜背景/データ＞

- 令和元年東日本台風では、広範囲で河川氾濫や土砂災害、浸水害が発生
・国道349号や国道144号等、6路線において大規模災害復興法に基づく国による権限代行を実施
- 令和2年5月、改正道路法の施行により、国が地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度を拡充
- 令和2年7月豪雨では、梅雨前線の停滞による記録的な大雨により、河川の氾濫および橋梁の流失、河川隣接区間の道路崩壊等が発生
・流失した橋梁10橋を含む国道219号や熊本県道等の約100kmの権限代行を実施
(令和2年改正道路法に基づく、地方道の災害復旧代行の初適用)
- 令和2年7月豪雨からの復旧・復興を加速化するため、「八代復興事務所」を新設

○令和2年7月豪雨で大規模な被害を受けた国道219号や熊本県道等については、国の権限代行による災害復旧事業により、応急復旧を行い、緊急車両の通行が可能に

○護岸洗掘により、国道41号と並行するJR高山本線が不通となったが、鉄道、河川と連携し、通勤・通学の交通手段の確保を優先して、JR高山本線を被災から15日で復旧

【鉄道・河川・道路の連携した復旧】



＜護岸洗掘による国道41号の被災状況＞



＜JR高山本線擁壁部分補強工事＞

【地方管理道路の災害復旧代行】

＜令和元年東日本台風（国道349号（宮城県伊具郡丸森町））＞



＜令和2年7月豪雨（国道219号や熊本県道等）＞



【災害時の交通マネジメントの推進】

○災害時交通マネジメントについては、全国各地で地域防災計画に位置付け、行政、学識経験者、交通事業者、経済団体からなる体制を事前に構築

○発災後には、災害時交通マネジメント検討会^{参1,2}を直ちに開催し、案内誘導などの対策を速やかに実施

参1：国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、関連業界団体で構成

参2：事例：広島・呉・東広島(平成30年7月豪雨)、関西国際空港連絡橋(平成30年台風21号)、熊本県人吉市(令和2年7月豪雨)等

7. その他の視点

(1) 災害時の交通マネジメント

- 令和2年度は、国道41号法面崩落による通行止めや記録的大雪などにより、日常生活や通勤・通学、物流、経済活動等に大きな影響を及ぼした。
- 今後の災害対応に活かすため、災害時の交通状況や課題等の分析が必要。

■ 国道41号(富山市片掛地区)法面崩落による通行止め

- ・国道41号(富山市片掛地区)において法面崩落したため、通行止を実施(R2.4.10 14:00~R2.5.27 15:00)
 - ・通行止め期間中には、並行する東海北陸自動車道の無料措置を実施(R2.4.13 17:00~R2.5.27 15:00)
 - ・国道41号の通行止めにより、岐阜県飛騨市や長野県大町市の企業では東海北陸道への迂回が発生し、運行距離が増大するなど、企業活動の効率が低下。
- ※交通量等その他の影響については、令和2年度第2回委員会で紹介

■ 通行止め状況(道の駅細入から岐阜県側を望む)



■ 令和2年度の記録的大雪

- ・令和3年1月7日から10日にかけて日本付近は強い冬型の気圧配置となり、特に北陸地方では断続的に強い雪が降った。
- ・富山市、高岡市では24時間降雪量が統計開始以降最大の値を観測。
- ・国道8号に交通が集中し、県内の国道8号全線にわたり渋滞が発生するなど、富山市中心部や県内の国道、幹線道路では大規模な渋滞が多発。
- ・観測史上最大を記録した1月8日(金)は、県内全域で速度低下が発生。交通が集中した幹線道路だけではなく、幹線道路に接続する支線においても速度低下が発生。

■ 全県旅行速度図R3.1.8(金)(7時~19時平均)



出典:ETC2.0 様式2-3(速報値)

■ 大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ(R3.3改定)

- ・道路管理者は、大雪時における道路交通の確保のために、…広範囲の計画的・予防的な通行規制や除雪能力を超える降雪に対し、高速道路と並行する国道等の同時通行止めを行い、集中的な除雪作業を実施すべきである。
- ・計画的・予防的な通行規制や同時通行止めにあたっては、広域移動の抑制のためのUターン場所や広域迂回地点も踏まえ、通行止めの可能性のある区間を予め定めるとともに、通行止め区間や予定日時を繰り返し周知する必要がある。
- ・道路管理者は、各地域の降雪の特性等を踏まえ、…立ち往生等の発生が懸念されるリスク箇所を予め把握しつつ、計画的・予防的な通行規制区間を想定しておくべきである。

出典:国土交通省 冬期道路交通確保対策検討委員会「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」R3.3改定

大雪等災害時の道路交通への影響を最小限に抑制するなど、今後の災害対応に活かすため、大雪時の交通状況や課題についての検討が必要(今年度は大雪について分析予定)

7. その他の視点

(2) TDM(交通需要マネジメント)の今後の進め方

■ 令和3年度 道路関係予算の概要

5 道路システムのDX

(4) データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント(TDM)により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

<背景/データ>

- ・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及

- 新技術を用いてETC2.0(車両の走行履歴および挙動履歴)や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ(交差点形状や区画線等の地物の空間情報)の収集を一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

<背景/データ>

- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施

- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討によりロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求



7. その他の視点

(2) TDM(交通需要マネジメント)の今後の進め方

令和2年度 第2回委員会資料再掲

- 緊急事態宣言中に速度が向上した箇所は、TDMなど交通量を減らす取り組みにより、渋滞解消に繋がる可能性がある。
- 次年度以降、TDMによる対策を検討し、代表箇所において効果検証を行っていく。
- 代表検証箇所は、富山市中心部に位置する3箇所(国道41号館出交差点、一番町交差点、富山IC出入口)を想定している。

緊急事態宣言中に速度向上効果が大きかった箇所

主要渋滞箇所の基本情報				路線名				R1秋 波滞損 失時間	路線別の速度向上率				ピーク時交通量 の減少率※
番号	路線	主要渋滞箇所	管理	路線1	路線2	路線3	路線4		路線1	路線2	路線3	路線4	
1	(主)富山庄川線	安田	富山県	(主)富山庄川線	(主)富山庄川線	(主)富山小杉線	(主)富山小杉線	1,188	1.26	1.25	0.97	1.96	-38%
2	(主)新湊平岡線	古沢	富山県	(主)新湊平岡線	(主)新湊平岡線	(主)富山小杉線	(主)富山小杉線	929	1.46	1.07	1.32	2.38	-42%
3	一般国道41号	一番町	国	国道41号	国道41号	市道	市道	779	1.21	1.18	1.23	1.24	-31%
4	一般国道8号	沖塚原	国	国道8号	国道8号	(-)松ノ木鷲塚線	(-)松ノ木鷲塚線	707	1.28	1.61	1.43	0.86	-31%
5	一般国道8号	下田	国	(主)高岡環状線	(主)高岡環状線	市道	市道	524	1.11	1.28	0.94	0.95	-29%
6	(主)富山立山 魚津線	大島一丁目	富山県	(主)富山立山 魚津線	(主)富山立山 魚津線	(-)流杉町袋線	(-)流杉町袋線	482	1.07	1.20	0.81	1.04	-42%
7	(主)富山戸出 小矢部線	大清水	富山県	(主)富山戸出 小矢部線	(主)富山戸出 小矢部線	(主)高岡庄川線	(主)高岡庄川線	403	1.12	1.32	1.04	1.09	-32%
8	一般国道41号	富山IC出入口	国	国道41号	国道41号	-	-	340	1.16	1.07	-	-	-34%
9	一般国道41号	館出	国	国道41号	国道41号	市道	市道	337	1.18	1.23	1.07	1.04	-14%
10	一般国道359号	婦中大橋接続部(東)	富山県	国道359号	国道359号	(主)富山笹津線	-	275	1.62	1.32	1.08	-	-31%
11	(主)富山八尾線	神通大橋西詰	富山県	(主)富山八尾線	(主)富山八尾線	市道	市道	209	1.68	1.91	1.09	0.91	-19%

※交通量は常時観測交通量等を基にした推定値(市道は除く)



コロナ禍における交通量減少に伴う速度向上を踏まえ、富山県においてもTDM(交通需要マネジメント)について検討を進める

7. その他の視点

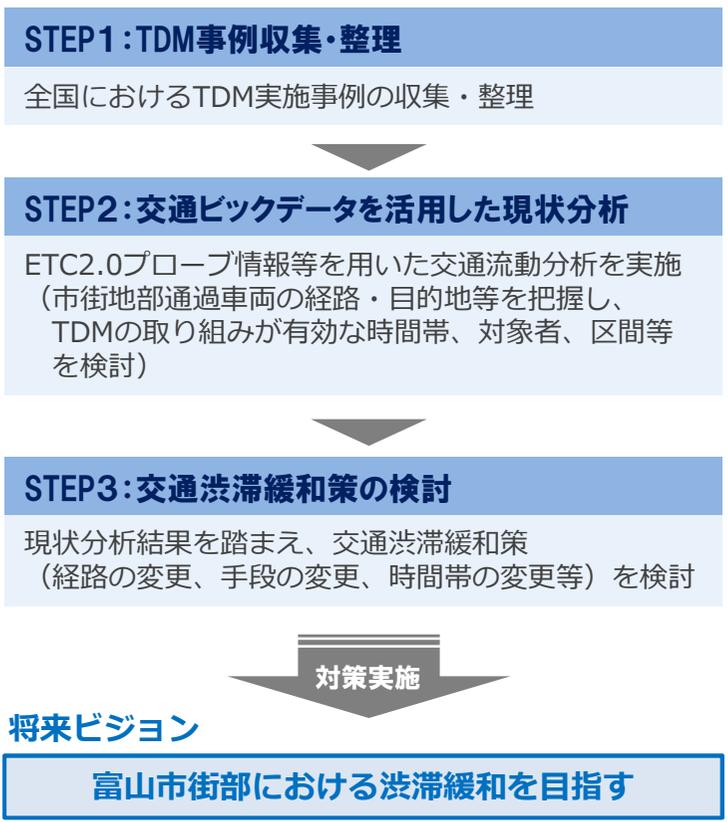
(2) TDM(交通需要マネジメント)の今後の進め方

- 全国におけるTDM実施事例を収集・整理。(STEP1)
- 交通ビックデータを活用し、富山市街部に流入する車両の交通流動分析を実施。(STEP2)
- 現状分析結果を踏まえ、具体的な渋滞緩和策を検討(STEP3)し、富山市街部における渋滞緩和を目指していく。

※TDM(交通需要マネジメント)とは

- ・ 自動車の効率的利用や公共交通機関への転換など、交通行動の変更を促し、発生交通量の抑制など、「交通需要の調整」を図り、道路交通混雑を緩和する取組みのこと。
- ・ 海外では、Transportation Demand Managementと呼ばれ、その頭文字のTDMが国際的に用いられています。

【今後の進め方(案)】



R3年度

R4年度以降

<富山県及び全国のTDM取り組み事例>

- 【実施箇所】富山県
 【実施主体】富山県公共交通利用促進協議会
 【参加対象】ノーマイカー運動に参加申込した県内事業所・学校の勤務・通学者
 【内容】ノーマイカー期間の指定による自動車交通量抑制
 参加特典
 ・参加者は、富山駅など駅周辺の協賛店舗で特典が受けられる
 ・参加者がアンケートに答えると抽選で交通ICカード等をプレゼント
 ・富山県公式アプリ「元気とやま かがやきウォーク」の利用者や「とやま健康企業宣言」事業所が運動に参加した場合に、協賛店で使用できるクーポン券を抽選でプレゼント



- 【実施箇所】一般国道56号及び大洲道路(愛媛県)
 【実施主体】国土交通省
 【内容】立看板、HP、ポスター・チラシ、SNSを用いた大洲道路への経路誘導



出典: 令和元年度 愛媛県渋滞対策協議会(第2回)資料

8. 今後の進め方について

■ 今後の検討委員会の進め方

