

(1) アウトカム指標にみる富山県のすがた

富山県の渋滞損失は、全国平均値と比較して、道路1kmあたりではあまり大きくありませんが、県民1人あたりが被る損失時間は全国平均を上回っています。

高速自動車国道などの規格の高い道路の利用割合が低く、市町村道などの生活道路に通過交通が入り込み、渋滞や交通事故の発生の原因となっており、生活環境の改善が過大になっています。

県内の直轄国道は、連続雨量規制などの通行規制区間の占める延長割合が高くなっています。また、積雪期の円滑な交通を確保するための十分な幅員を有する道路の整備率が低く、通年的に安全で安心できる暮らしを確保するための道路整備が全国に比べて遅れているといえます。

富山高岡広域都市圏では自動車の分担率が高く、公共交通の分担率が非常に低くなっています。

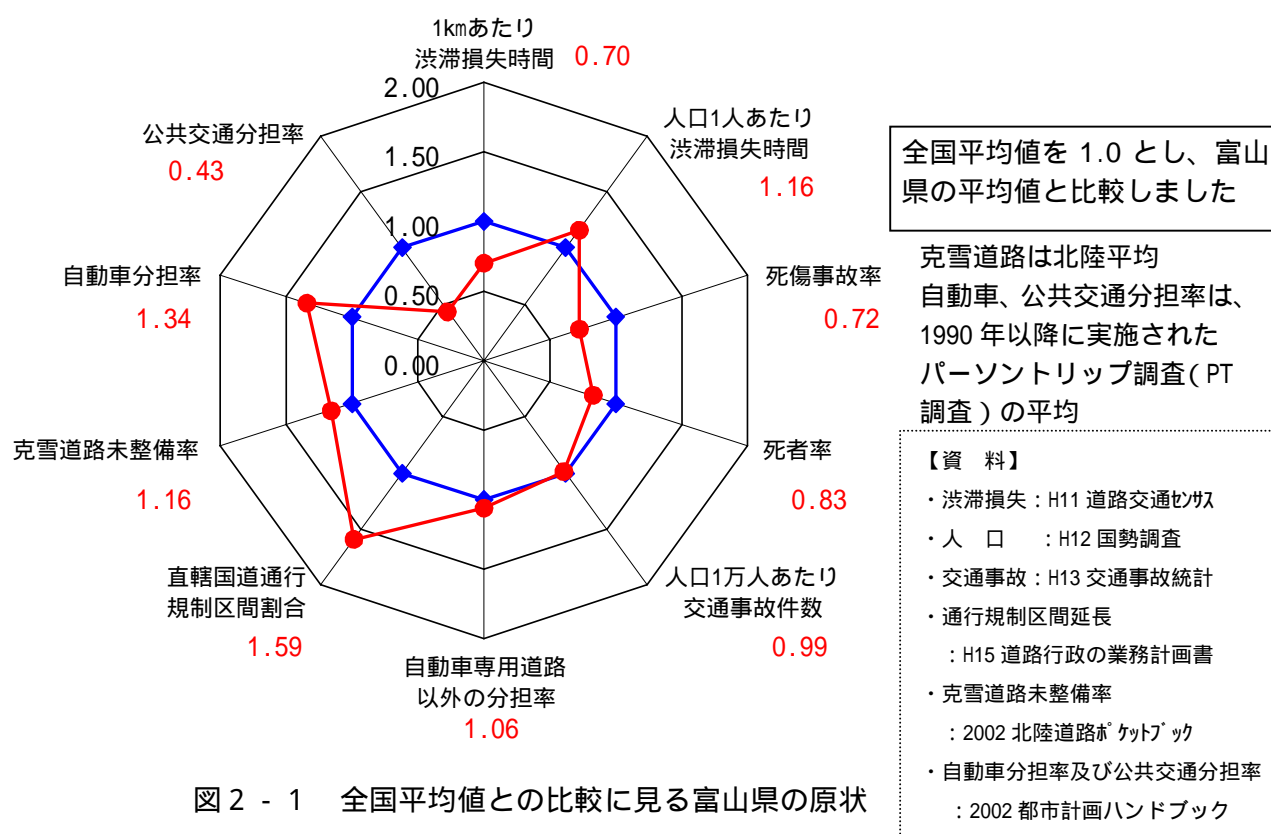


図2-1 全国平均値との比較に見る富山県の原状

【全国平均値より富山県が劣るアウトカム指標】

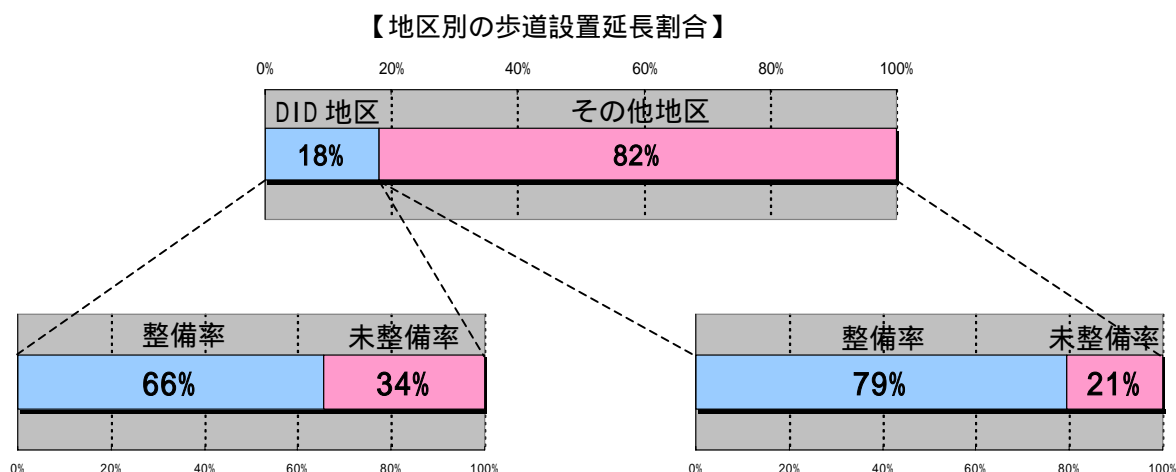
人口1人当たり渋滞損失時間	： 34.8時間/人・年	(全国の約1.2倍)
自動車専用道路以外の分担率	： 91.8%	(全国の約1.1倍)
直轄国道通行規制区間割合	： 10.0%	(全国の約1.6倍)
克雪道路未整備率	： 69.8%	(北陸の約1.2倍)
自動車分担率	： 72.2%	(全国の約1.3倍)

(2) 歩道の現状

D I D 地区におけるバリアフリー歩道整備が課題

富山県内の全道路（県道以上）の約18%が、歩行者の多いD I D地区内を通過しています。

バリアフリー歩道整備率は、幅員の狭い歩道が多いD I D地区で66%と低く、その他の地区に比べ整備が遅れている状況です。（図2 - 2）



【D I D 地区におけるバリアフリー歩道整備率】

【その他地区におけるバリアフリー歩道整備率】

D I D 地区（人口集中地区）

市町村の境界内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が 4,000 人/km²以上）が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域をいいます。

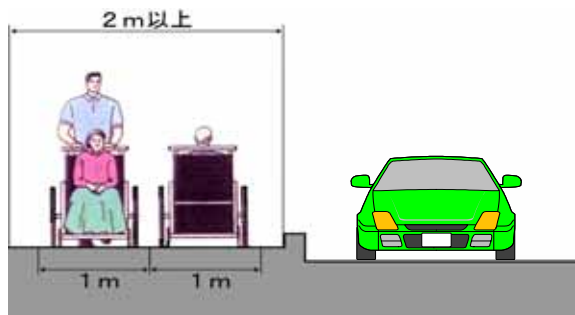
資料：富山県、富山河川国道事務所資料

図2 - 2 D I D地区におけるバリアフリー歩道整備率

バリアフリー歩道の定義

車いす等のすれ違い幅が確保され、段差の無い、誰もが安全・安心に利用できる歩道をバリアフリー歩道といいます。

歩道幅員



交差点部における車道部との段差



段差 2 cm 以内

図2 - 3 バリアフリー歩道概念図

(2) 歩道の現状

通学路における歩道の現状

通学路の安全・安心な歩行環境の整備が課題

富山県内の道路の約40%が、通学路指定区間になっています。この内、歩行者・自動車交通量が多く、特に児童の安全確保が必要な「重要通学路」の占める割合は、約17%を占めます。

重要通学路について、今までも歩道整備を重点的に進めてきましたが、依然として約30%が未整備です。このため、早急な歩道整備が必要な状況です。

重要通学路の死傷事故率は、北陸平均(81件/億台和)、富山県平均(87件/億台和)よりも高い99件/億台和!

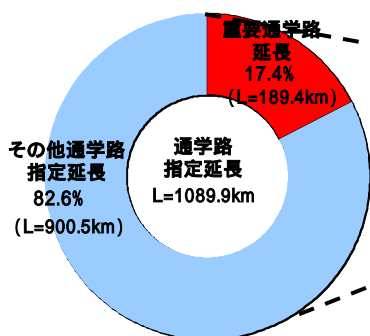
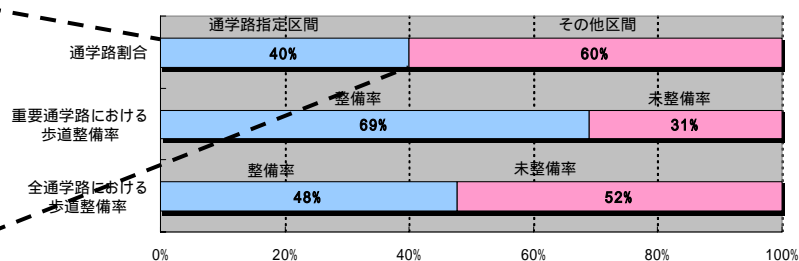


図2 4 通学路指定区間の内訳



資料：富山県、富山河川国道事務所資料

図2 5 重要通学路の歩道整備率



写真2 1 歩道のない通学路

重要通学路の定義

通学路指定区間のうち、交通安全上の観点から特に歩道整備が必要な区間として、以下の条件に該当する区間を抽出設定しました。

歩行者交通量：40人/12h

自動車交通量：1000台/12h以上、特定交通安全施設等整備事業補助採択基準に準拠

(3) 交通事故の現状

交通事故は、富山高岡広域都市圏で集中的に発生

富山県全体（全道路）の死傷事故率は、北陸（富山県、石川県、新潟県）平均を上回っています。特に、富山高岡広域都市圏の死傷事故率が非常に高くなっています。（図2-6）

交通事故件数も、富山高岡広域都市圏に集中しており、県内全体の約64%を占めています。（図2-7）

これらの事故は、市町村道と主要地方道で多く発生しています。（図2-8）

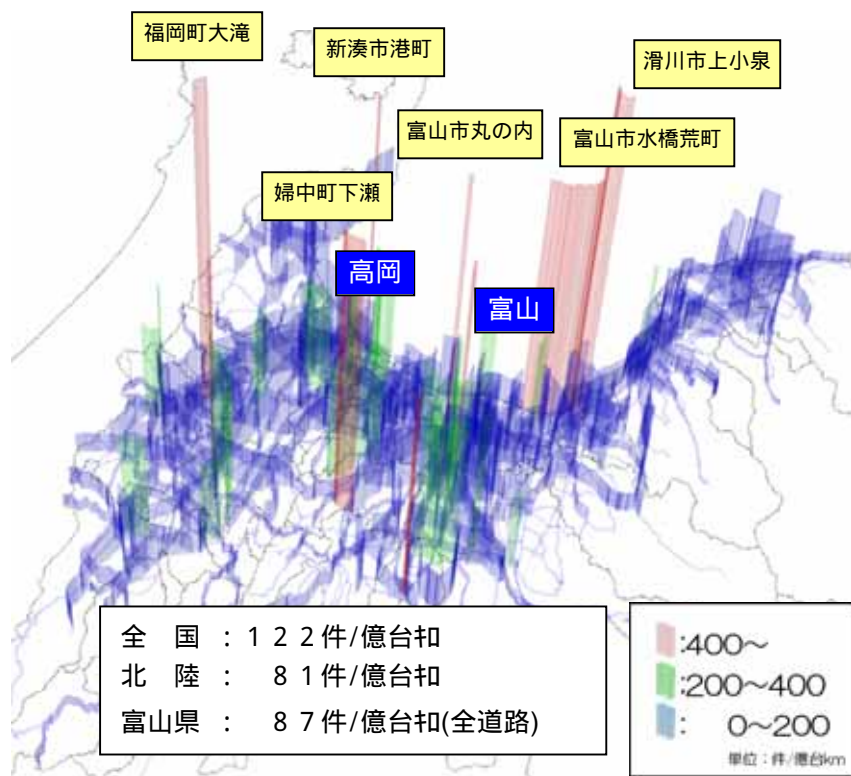


図2-6 死傷事故率3Dマップ

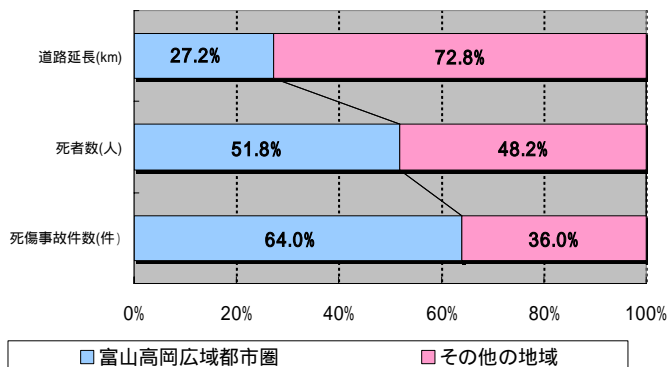


図2-7 地域別道路延長・交通事故割合

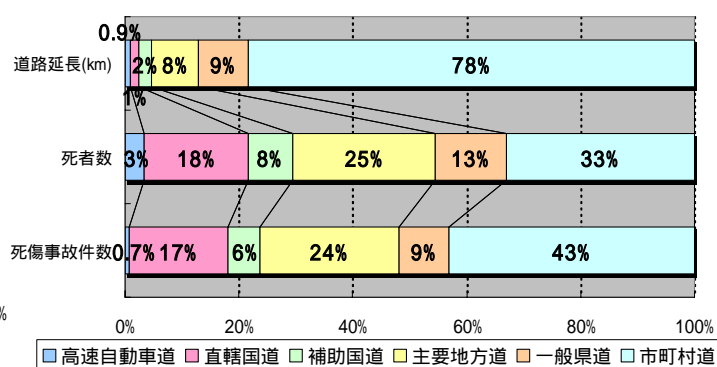


図2-8 道路種別々道路延長・交通事故割合

富山県では、交通死亡事故に占める高齢者（65歳以上）の死亡事故割合が、全国に比べ著しく高い状況となっています。（平成12年：全国ワースト1位）

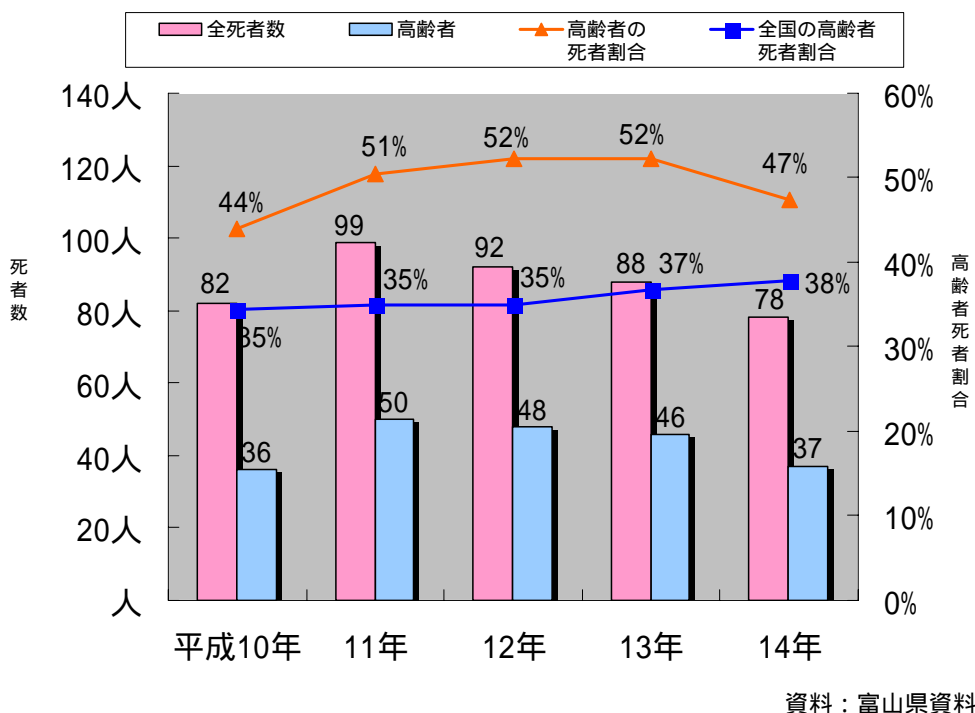


図2-9 交通死亡事故に占める高齢者の死亡事故割合

高齢者が外出時に不便・不安を感じる事項については、「交通事故」が「交通機関の便数」に次いで多く、高齢者の期待するやさしい道づくりが強く望まれています。

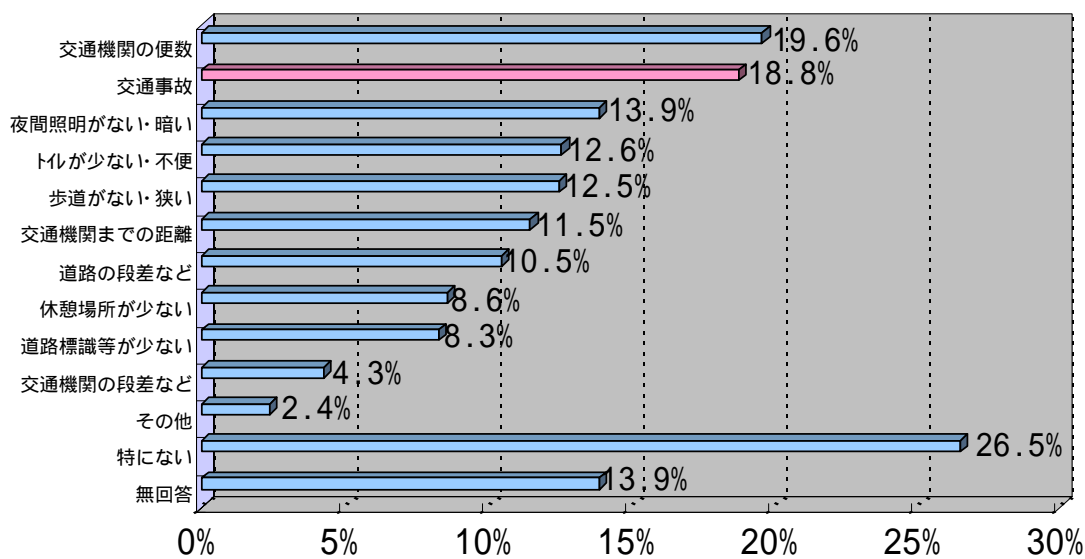


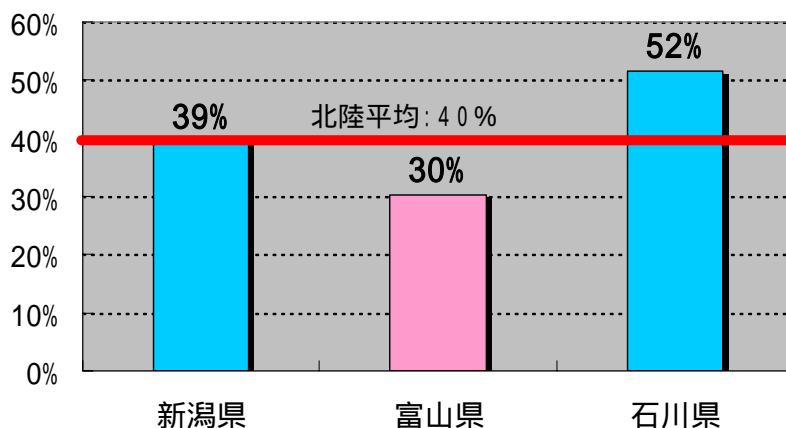
図2-10 高齢者が外出時に不便・不安を感じる事項

(4) 冬期交通の現状

通年的に安定した交通の確保が課題

富山県の直轄国道の克雪道路整備率は、北陸地整管内3県中最も低い30%となっています。(図2-11)

冬期降雪時等に十分な堆雪幅が確保されていないため、交通障害を招いています。(写真2-2)



資料：2002 北陸道路ポケットブック（H14年度当初の克雪道路整備率）

図2-11 北陸地整管内の克雪道路整備率（直轄国道）

克雪道路の定義

幅員対応(下図)、構造物対応(トンネル、洞門、スノーシェッド)された道路をいいます。

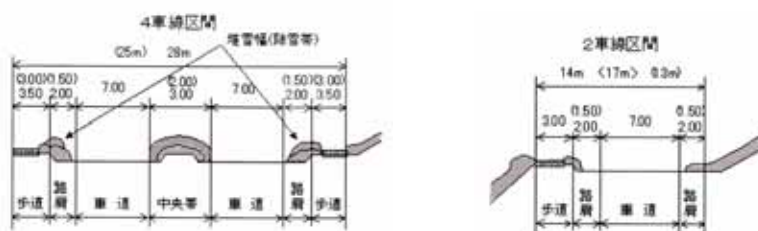


図2-12 克雪道路幅員



写真2-2 冬期交通障害の状況

(5) 渋滞の現状

富山・高岡広域都市圏に著しい渋滞が発生

富山市、高岡市を中心にトリップが集中しており、周辺地域とのトリップが増加しています。(図2-13)

これにより、富山高岡広域都市圏で著しい渋滞が発生し、渋滞損失時間も際立って高くなっています。(図2-14, 15)

富山県全体の渋滞損失時間 : 3, 899万時間/年

富山高岡広域都市圏の渋滞損失時間 : 2, 760万時間/年 (全体の約70%)

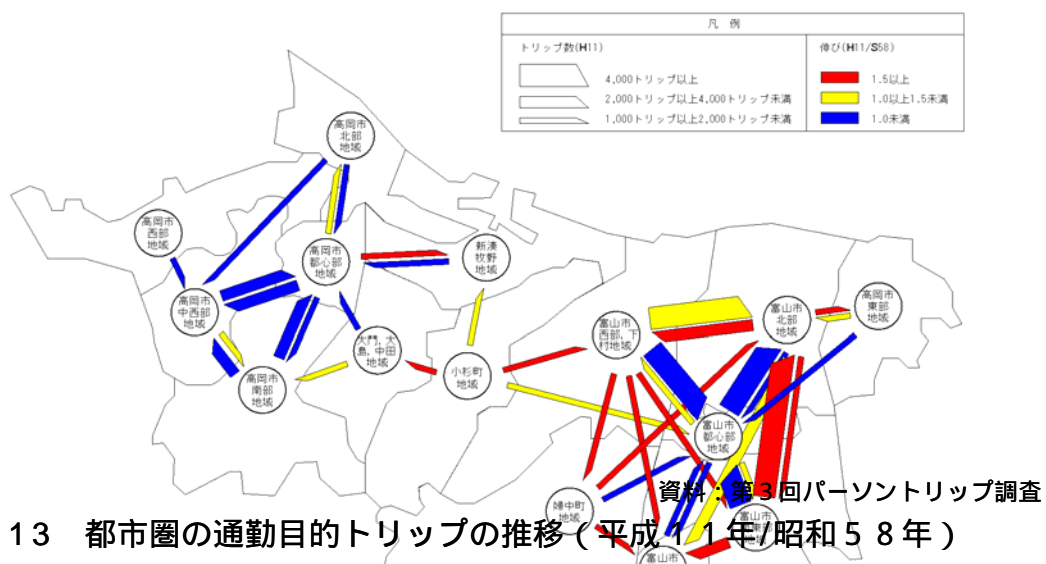


図2-13 都市圏の通勤目的トリップの推移(平成11年/昭和58年)

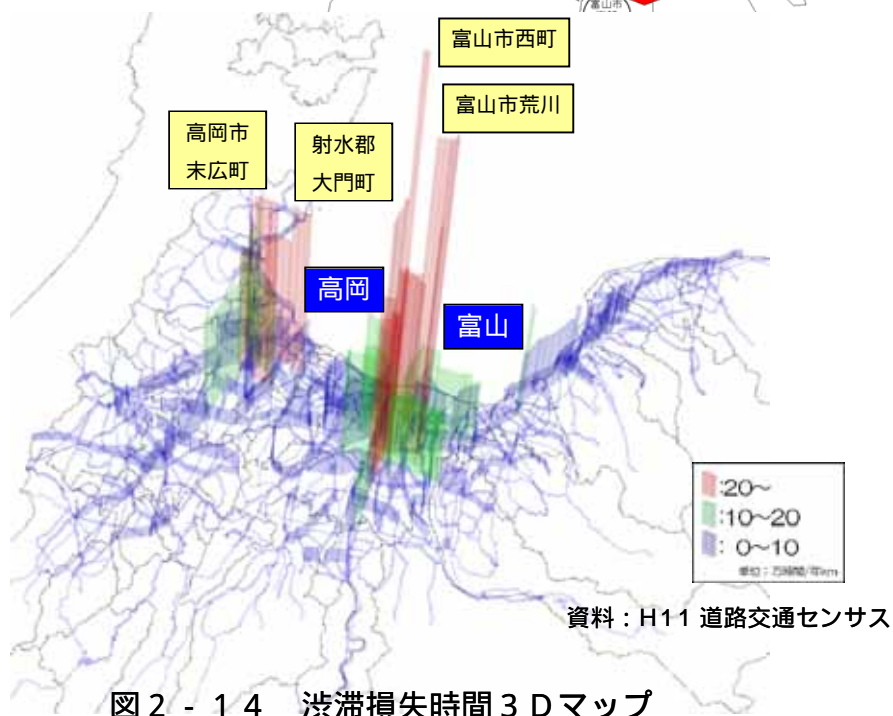
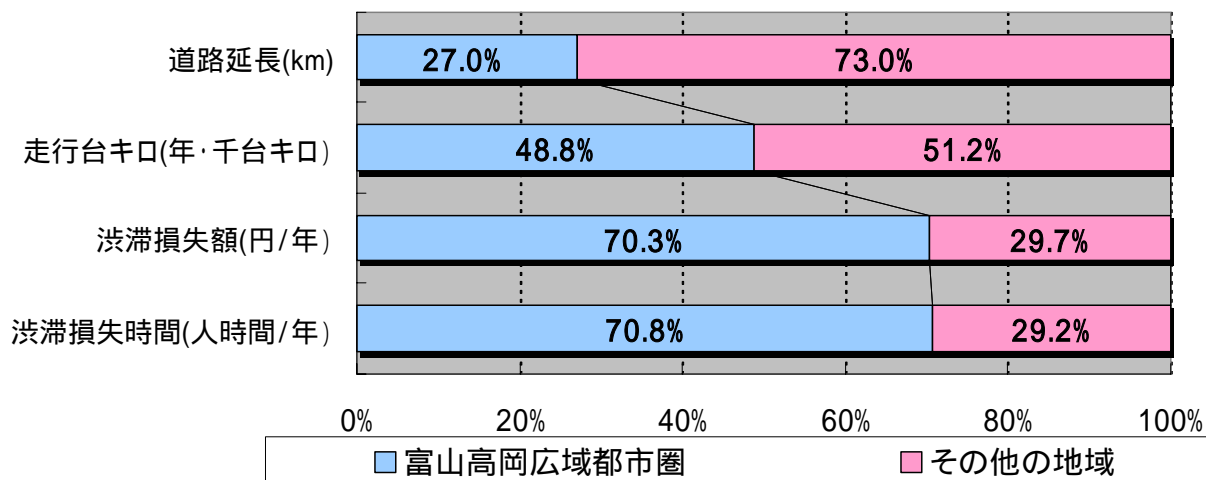


図2-14 渋滞損失時間3Dマップ

富山高岡広域都市圏は、県内全域に占める道路延長比率に比べて、受け持つ交通が多く、その結果、渋滞損失も際だって高くなっています。

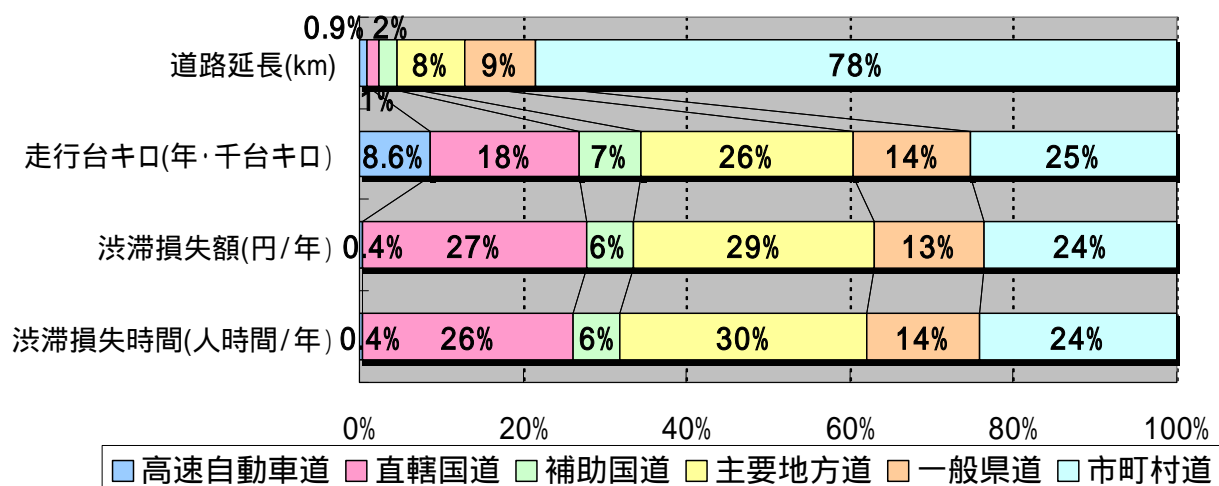


資料：H11 道路交通センサス

図2 - 15 富山県の地域別道路延長、走行台キロ、渋滞損失額及び時間

道路の種類別では、直轄国道が、道路延長比率に比べて渋滞損失が著しく高くなっています。

また、主要地方道の渋滞損失が、全道路の内、最も高くなっています。



資料：H11 道路交通センサス

図2 - 16 道路種別々道路延長、走行台キロ、渋滞損失額及び時間

富山県の地域区分

- ・富山高岡広域都市圏 : 富山市、高岡市、新湊市、婦中町、小杉町、大門町、大島町、下村
- ・その他の地域 : 氷見市、滑川市、砺波市、小矢部市、大沢野町、大山町、上市町、立山町、八尾町、福岡町、舟橋村、魚津市、黒部市、宇奈月町、入善町、朝日町、城端町、庄川町、井波町、福野町、福光町、山田村、細入村、平村、上平村、利賀村、井口村

(6) 緊急輸送路の現状

災害等の非常時における緊急輸送路の信頼性が欠如

富山県の第一次緊急通行確保路線をみると、一般国道8号と156号は、それぞれ連続雨量規制による通行規制区間を抱えているものの、北陸自動車道と東海北陸道が代替路線として機能し、非常時の輸送路としての信頼性が確保されています。

一方、一般国道41号と160号は、県境付近に通行規制区間が存在し、過去の災害等による全面通行止め回数が他の規制区間よりも際立って多いにもかかわらず、平行する他の第1次緊急通行確保路線が存在せず、非常時の信頼性が欠如しています。



【緊急通行確保路線】

・災害時の緊急交通路の候補となる路線で、富山県地域防災計画において第1次から3次まで指定されています。

第1次

・県内外の広域的な輸送に不可欠な、北陸、東海北陸及び能越自動車道、一般国道（指定区間）、一般国道とI.C及び輸送拠点(空港、港湾等)とを結ぶ道路。

第2次

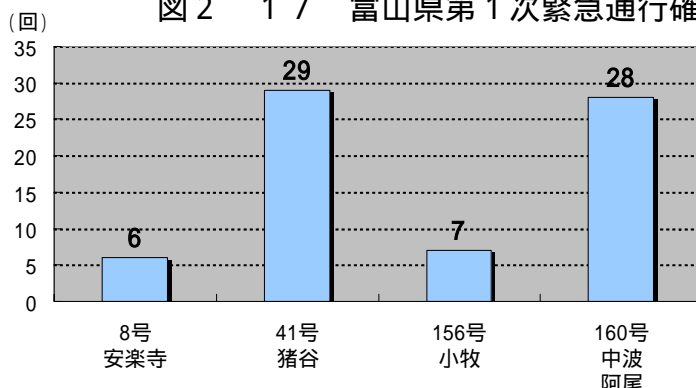
・第1次とネットワークを構成し、市町村対策本部、警察署、消防署等の市町村の防災活動拠点となる施設を相互に接続する幹線道路。

第3次

・上記路線を相互に補完する道路。

資料：富山県地域防災計画 資料編 H13.1 富山県防災会議

図2 17 富山県第1次緊急通行確保路線図



資料：富山河川国道事務所資料

図2 18 主要な通行規制区間における全面通行止め回数(S49～H14)

(7) 交通体系の現状

自動車への依存度が高く、公共交通の利活用が課題

富山高岡広域都市圏では、自動車の分担率が72.2%と高く、他の都市圏(1990年以降にPT調査を実施した都市圏)に比べ高くなっています。一方、公共交通機関の分担率は4.2%しかなく、他の都市圏に比べ低くなっています。(図2-19)
 渋滞対策や高齢者社会、環境問題への対応の面からも、公共交通を利用しやすい環境の整備が求められています。

【他都市圏との比較】

【富山高岡都市圏の経年変化】

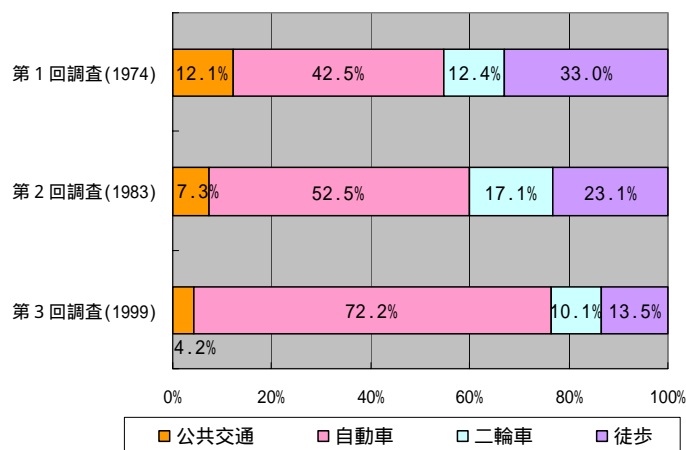
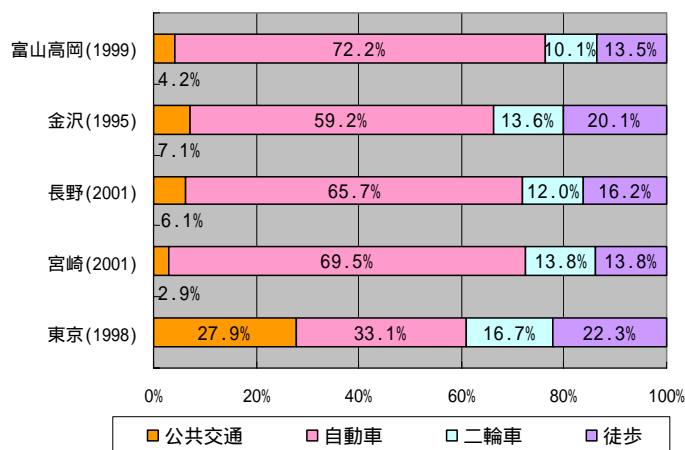


図2 19 交通手段別の分担率



写真2 3 渋滞に巻き込まれているバスの状況