

## (1) 市街地ゆとり歩道割合

高齢者や障害者も使いやすく、安全安心して通行できるように、人口が集中している地区内(D I D地区)の歩道のバリアフリー化を重点的に進め、「市街地ゆとり歩道割合」をH15年度までに1.7ポイント増(L 5km増)とすることを目標に事業を進めていきます。

既設歩道の段差解消を重点的に事業を進めます。

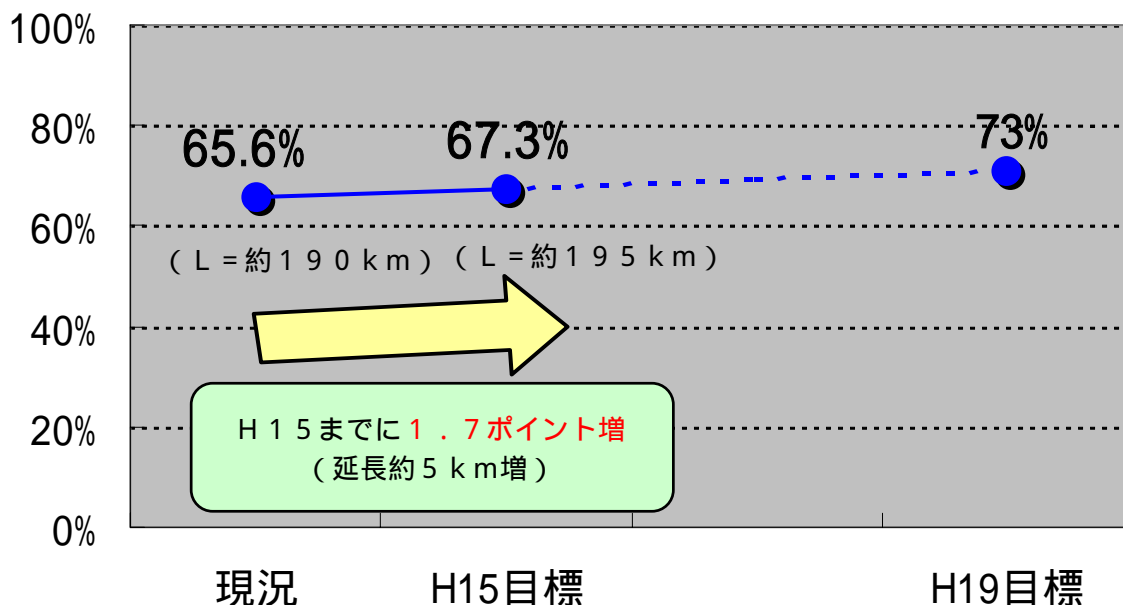


図4 1 市街地ゆとり歩道割合の目標

表4 1 主なバリアフリー歩道整備対象事業

対象路線名	事業名称	事業種別	整備延長 (km)
(主)小矢部福光線	交通安全事業	自歩道設置・橋梁設置	0.2
(一)藪田下田子線	県単独事業	段差解消	0.3



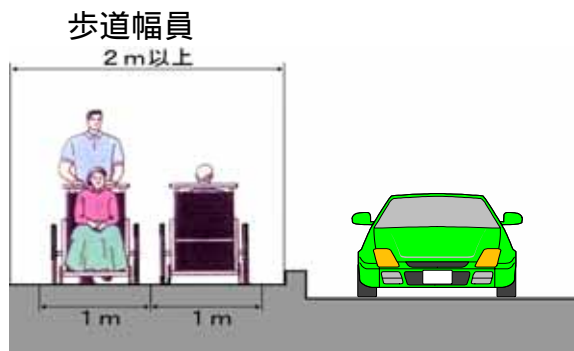
写真4 - 1  
バリアフリー化された歩道

資料：富山県 HP より抜粋

### 市街地ゆとり歩道割合の定義

人口が集中している地区内(D I D地区)にある歩道のうちバリアフリー化された歩道 延長の割合

：バリアフリー化された歩道



### 交差点部における車道部との段差



段差 2 cm 以内

## ゆとりある歩道空間の創造(例)

### 「公共空間の活用による市街地の活性化」実証実験 富山駅北ブルバールへのオープンカフェ

富山市は、今年8月30日～10月26日までの約2ヶ月間、「富山駅北ブルバール」に公共空間を利用したゆとりある歩行空間を創造して、出店形式のオープンカフェを実施し、賑わいのある街づくりの可能性を探ります。



#### ～ 概要 ～

##### 実証実験位置：

富山駅北ブルバール

##### 実証実験期間：

平成15年8月30日～

10月26日

(午前10時～午後7時)

##### 協力店

オックスカナルパークホテル

カフェド・クロワッサン

テイクアウト方式

調査結果及び今後の取り組みについて  
とりまとめ中です。

図4 2 「公共空間の活用による市街地の活性化」実証実験位置図

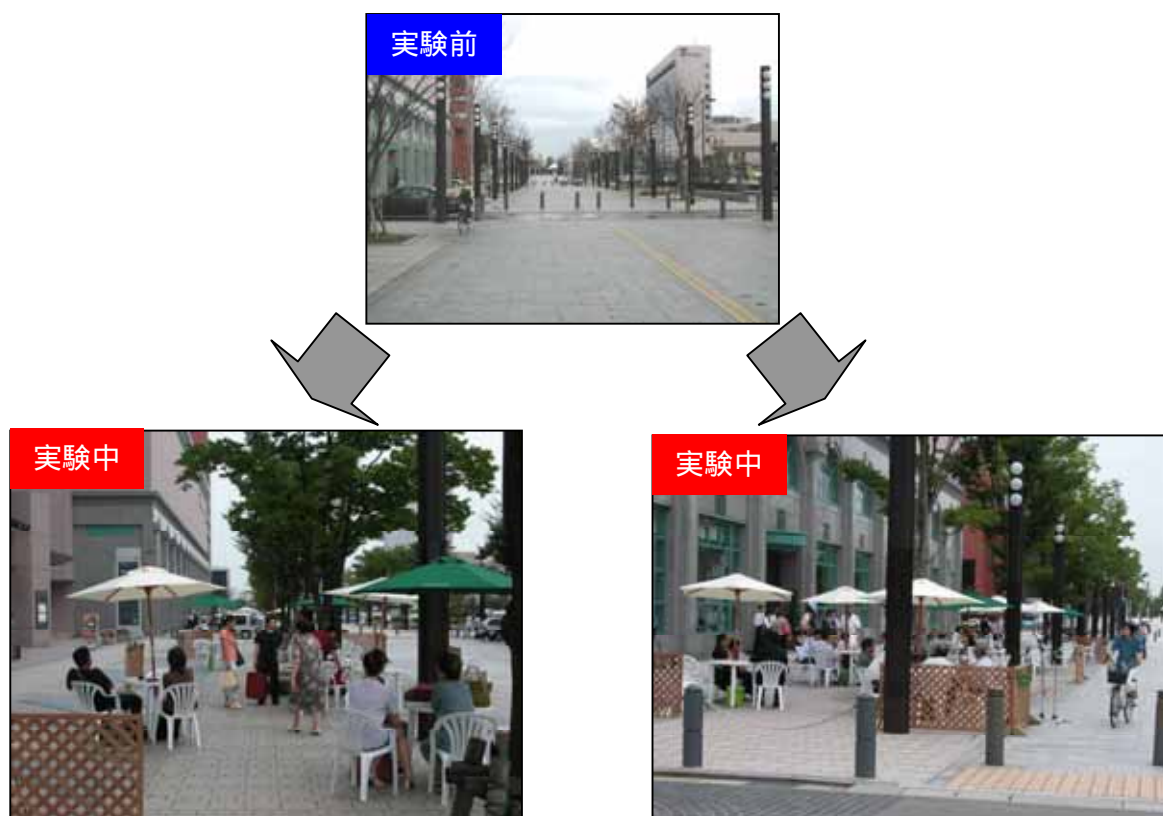


写真4 2 オープンカフェ出店前後の様子

## (2) 安全に通学できる歩道割合

歩行者・自動車交通が多く、歩行者の安全確保が必要な重要通学路を重点的に整備し、「安全に通学できる歩道割合」をH15年度までに1.8ポイント増(L5km増)とすることを目標に事業を進めていきます。

概ね10年後に概成することを目標に事業を進めます。

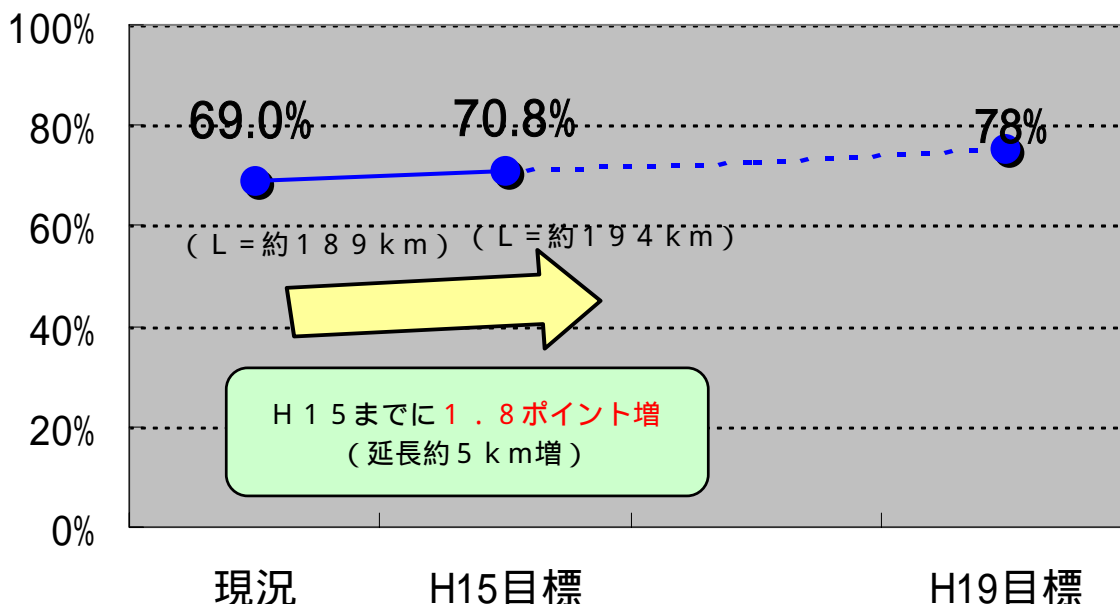


図4 3 安全に通学できる歩道割合の目標

表4 2 主な通学路指定区間の歩道設置対象事業

対象路線名	事業名称	事業種別	整備延長 (km)
国道471号	交通安全事業	交差点改良	0.4
(主)新湊庄川線	道路改良事業	現道拡幅	0.8
(主)朝日宇奈月線	道路改良事業	2車バイパス	0.5

## 重要通学路割合の定義

通学路指定区間の中で特に重要な通学路のうち歩道が設置済み延長の割合

: 重要な通学路

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



写真4-3 安全で快適に通学できる歩道

### (3) 道路交通における死傷事故率

富山高岡都市圏に集中する死傷事故と地方部の死亡事故の対策事業を重点的に進め、**富山県全体の死傷事故率をH15年度には約0.4ポイント削減**することを目標とします。

事故の割合が多い安心歩行エリアや事故多発地点で重点的に進めます。

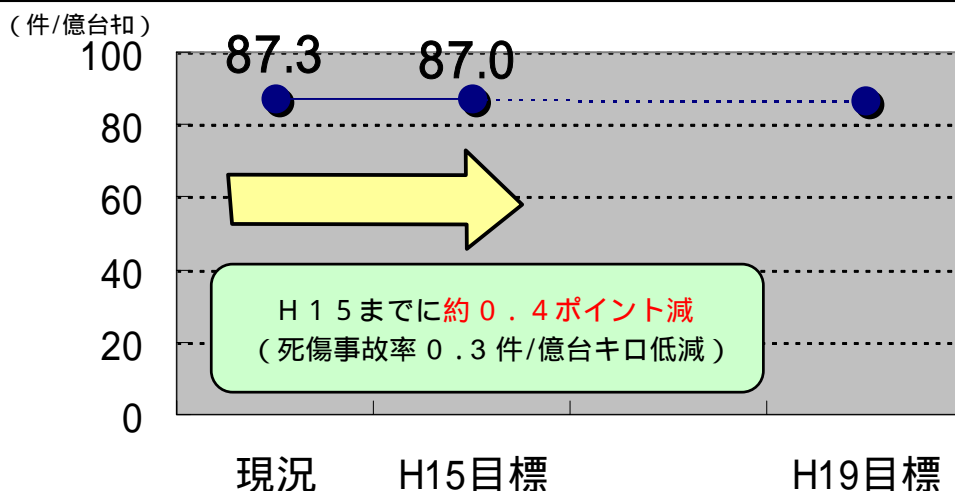


図4 4 死傷事故率の目標値

#### 死傷事故率の定義

自動車が1kmあたり1億台走行したときに発生する可能性のある死傷事故件数

一般国道156号：103.7件/億台扣 102.9件/億台扣  
0.7件/億台扣減(約0.7%低減)

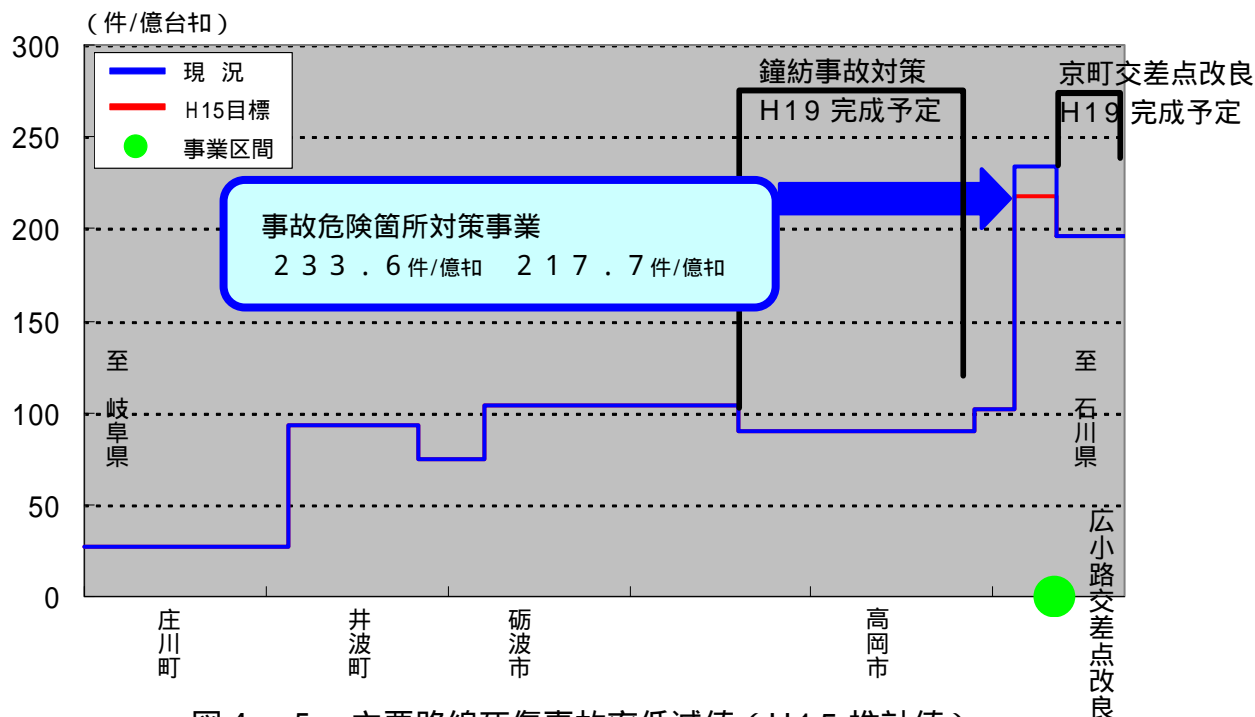


図4 5 主要路線死傷事故率低減値 (H15推計値)



## 富山県の主な事故対策事業(例)

「事故危険箇所」対策事業および

「安心歩行エリア」、「くらしのみちゾーン」形成事業

交通事故が多発する「事故危険箇所」の対策を進めるとともに、交通事故が多発している、外周を幹線道路に囲まれた住居地区や中心市街地などにおいて、ゾーン全体の交通安全の確保や生活環境の質の向上を図る「安心歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」形成事業を推進します。

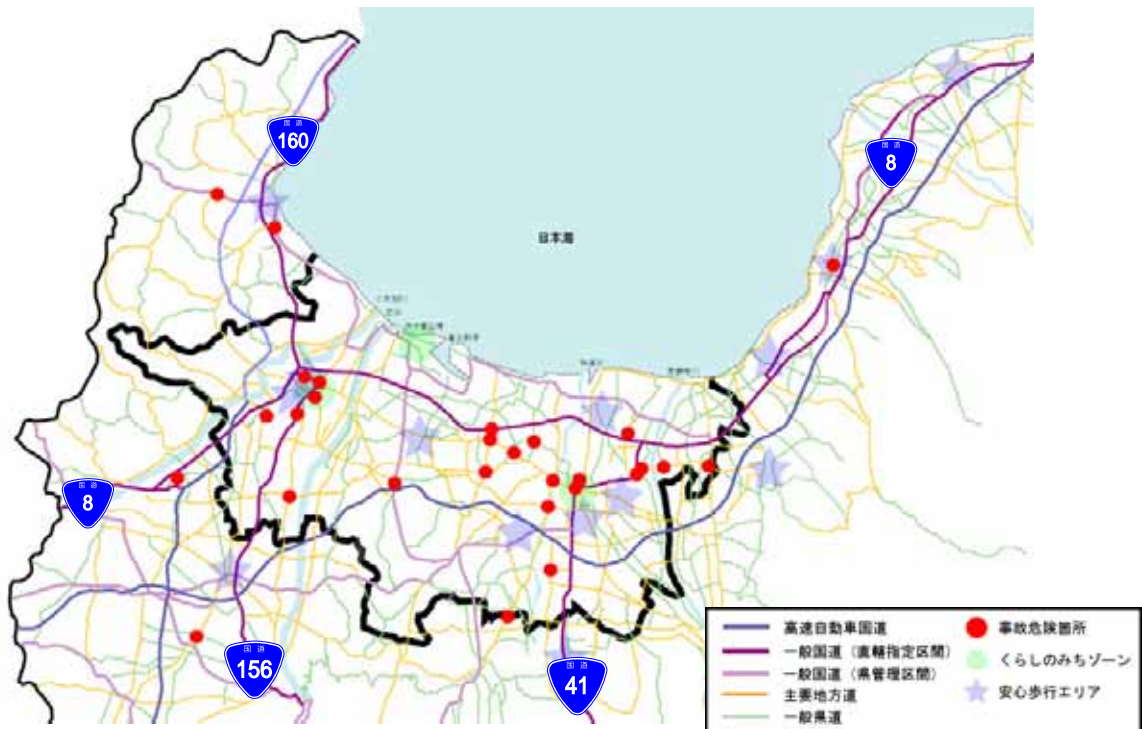
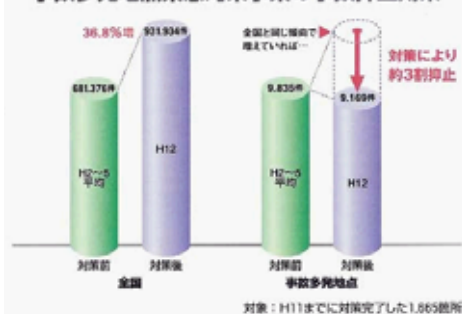


図4 6 「事故危険箇所」及び「安心歩行エリア」、「くらしのみちゾーン」位置図

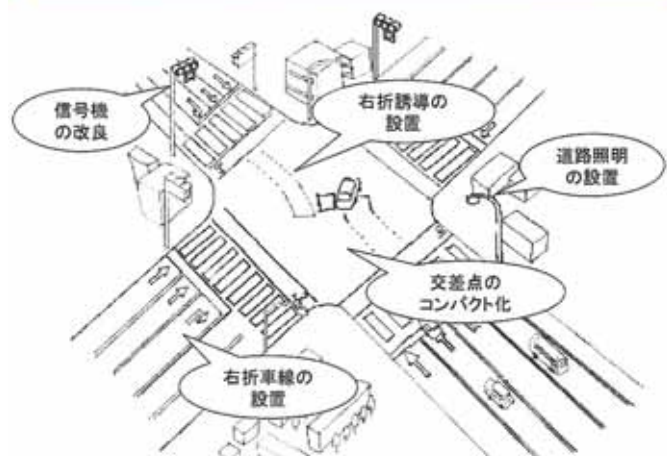
～事故対策の効果～

平成8年を初年度として実施してきた「事故多発地点緊急対策事業」では、対策を実施しない場合に比べて約3割(全国値)の事故抑制効果が得られました。

### 事故多発地点緊急対策事業の事故抑制効果



### 事故危険箇所対策のイメージ図



## 「くらしのみちゾーン」、「安心歩行エリア」とは

「くらしのみちゾーン」は、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区などにおいて、道路管理者と警察が連携して一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行って、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取り組みです。

また、「安心歩行エリア」は、緑化等の環境整備は含みませんが、「くらしのみちゾーン」と同様に、交通事故が多発している住居系、商業系地区を対象として面的に交通環境整備を行う取り組みです。



### 安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

#### ① 一方通行

交通の円滑化が目的ですが、扶輪員の道路で通行方向を限定することにより、歩道等のスペースを確保できます。



#### ② 速度規制

ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。



#### ③ クランク

車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりして、ドライバーに左右のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。



#### ④ ハンプ

道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙います。



#### ⑤ 歩行空間のバリアフリー化

広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。



### 美しい景観と環境への配慮

#### ① ゆとりや美しい街並みを創出

植栽やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上にはりめぐらされた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や住民の協力などにより、沿道の緑化を図り、美しい街並みを形成します。



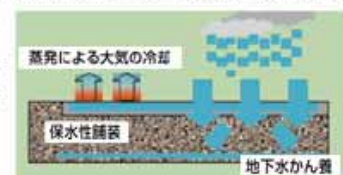
無電柱化・緑化等



たまりスペース

#### ② 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な生活空間を形成します。



(4) 冬期走行しやすさ割合

H15年度までに、「冬期走行しやすさ割合」を全体で0.9ポイント増(L26km増)とすることを目標に堆雪拡幅事業を進めていきます。  
 緊急通行確保路線(災害時の緊急交通路の候補路線)を中心に整備を進めます。  
 H15除雪計画では歩道除雪延長割合を51.7%(延長28km増)としています。

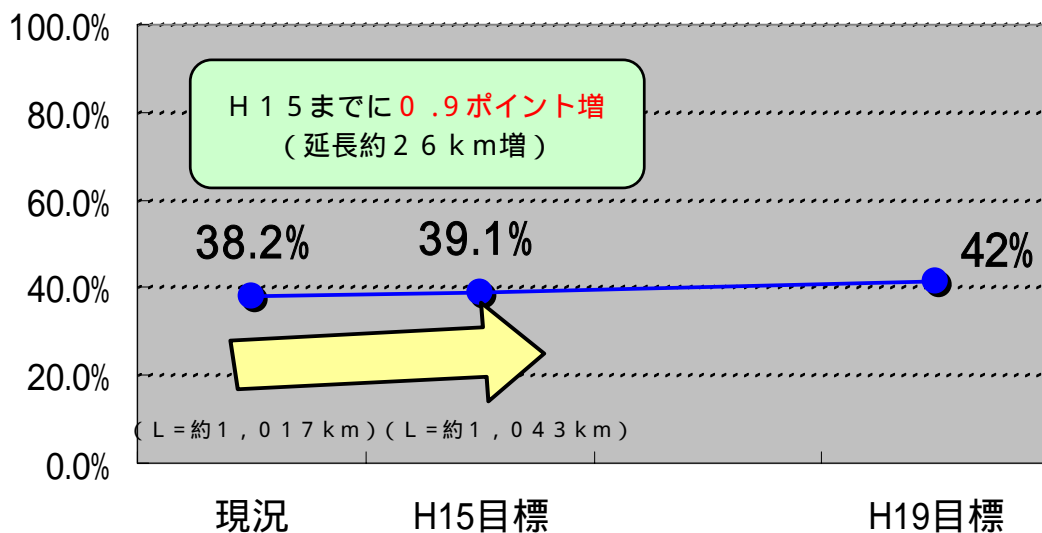


図4 7 冬期走行しやすさ割合(直轄国道+県管理道路)の目標

表4 3 主な堆雪幅確保対象事業

対象路線名	事業名称	事業種別	整備延長(km)
一般国道156号	井波堆雪余裕幅拡幅事業	堆雪幅確保	0.2
一般国道156号	砺波除雪拡幅	現道拡幅	0.4
一般国道160号	藪田自歩道	自歩道設置	0.9
(主) 砺波福光線	道路改築事業	現道拡幅	1.8
(主) 朝日宇奈月線	道路改築事業	2車バイパス	0.7

冬期走行しやすさ割合の定義

県道以上の道路のうち、積雪に対応した道路(堆雪路肩確保、トンネル、洞門、スノーシェッドなど構造物設置、消融雪施設設置)の延長割合

: 冬期走行しやすい道路

- 直轄国道(一般国道8,41,156,160号)
- 堆雪帯として利用できる路肩が整備された道路。
- 補助国道、主要地方導、一般県道
- 路肩幅員1.5m以上、構造物対応(トンネル、洞門、スノーシェッド)された道路及び消融雪施設が設置された道路。

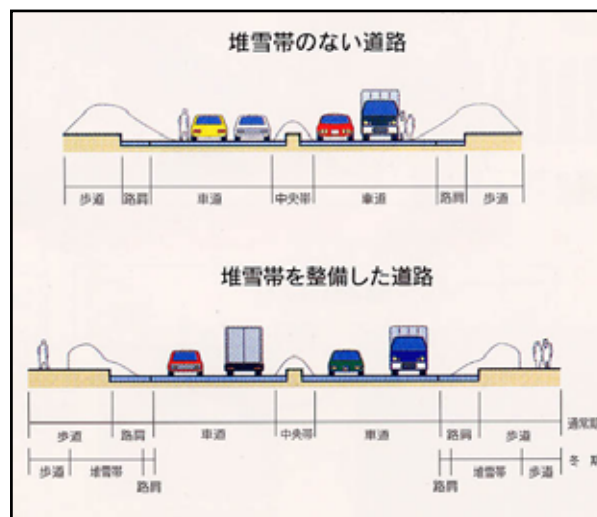


図4 8 冬期走行しやすい道路のイメージ



## 富山県の主な堆雪幅確保事業による整備効果(例)

一般国道156号

砺波除雪拡幅・井波堆雪余裕幅拡幅事業

拡幅により、冬期の円滑な交通及び歩行者の安全を確保します。



図4 9 位置図

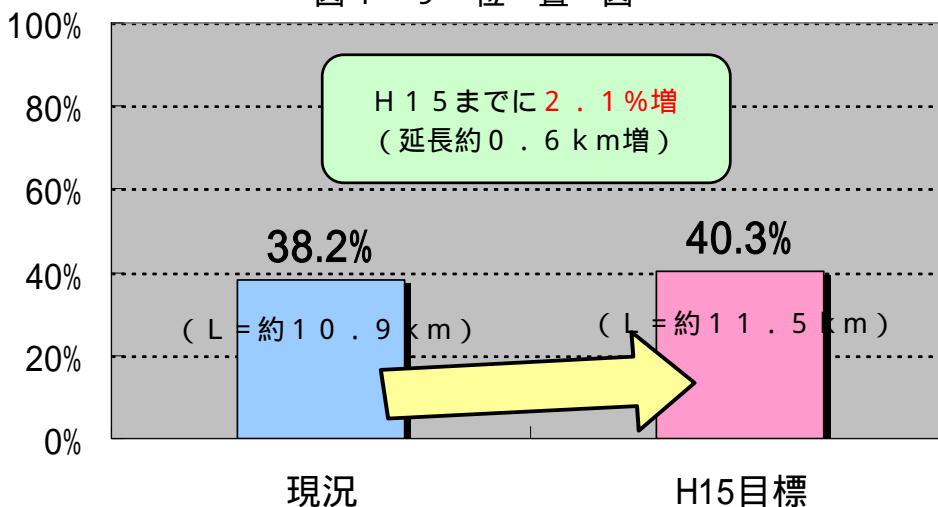


図4 10 事業実施による冬期走行しやすさ割合の向上  
(一般国道156号全線)



このような状況を無くします

写真4 4 冬期交通障害の状況



## 確実な道路ネットワーク確保の効果(例)

### 血液輸送ルート確保や救命救急活動の支援

市町村間を結ぶ幹線道路や災害など緊急時にも確実に通行が確保される緊急確保路線の整備により、富山市に1箇所しかない血液センターから県内の医療施設への血液輸送ルートについて確実性や速達性などの充実が図られます。

また、多量出血の場合、治療を受けるまでの経過時間が30分以内になることで死亡率が半減するなど、救命救急活動の支援にも大きく寄与します。

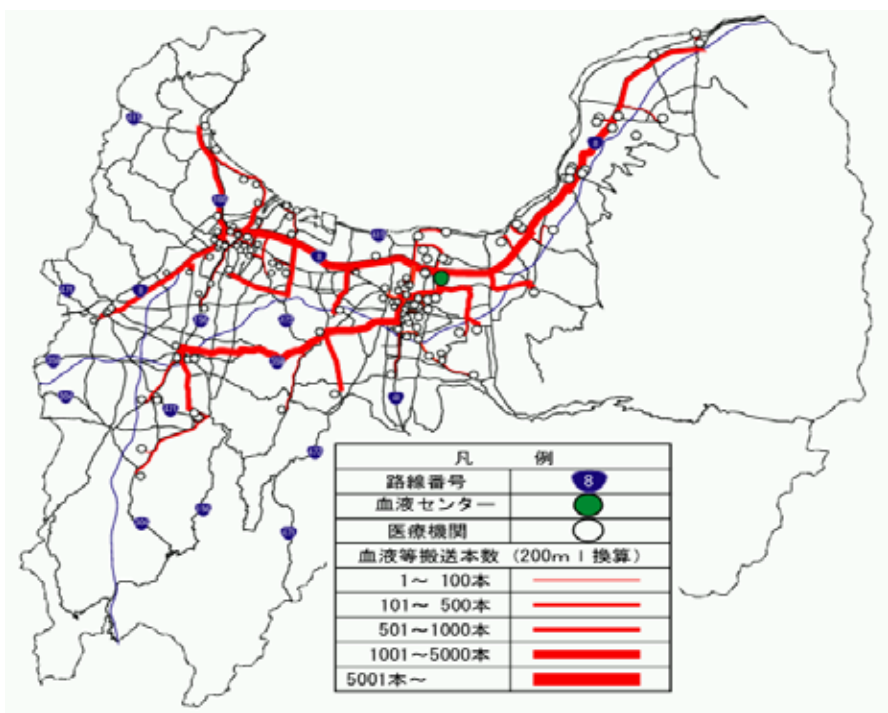
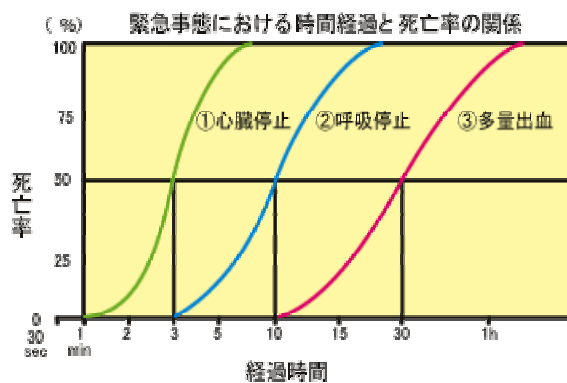


図4 11 富山県内の血液輸送状況



写真4 - 5 富山市内の救命救急センター



資料：カーラーの曲線  
30分以内の治療により、多量出血の死亡率が50%になる。

(5) 渋滞による損失時間

交通の集中する富山高岡広域都市圏及びその周辺地域の渋滞対策事業を行うことにより、H15年度で約4ポイントの渋滞損失時間を低減させることを目標に事業を進めます。(富山県全体：現況 H15年度 168万時間/年 約4%減) 富山高岡広域都市圏内の主要渋滞ポイントでの対策を重点的に行います。

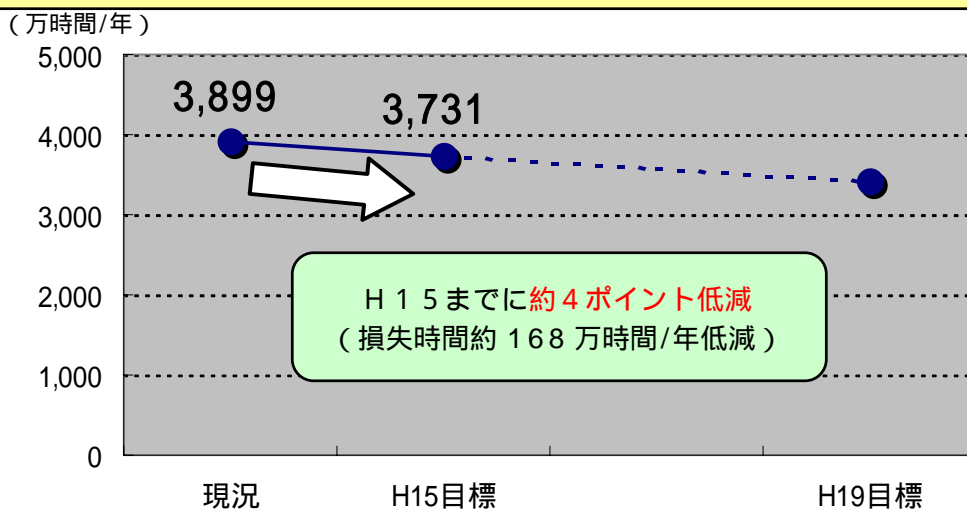


図4 12 渋滞損失時間 H15 目標値

一般国道8号: 615万時間/年 510万時間/年で105万時間/年減(約17%低減)

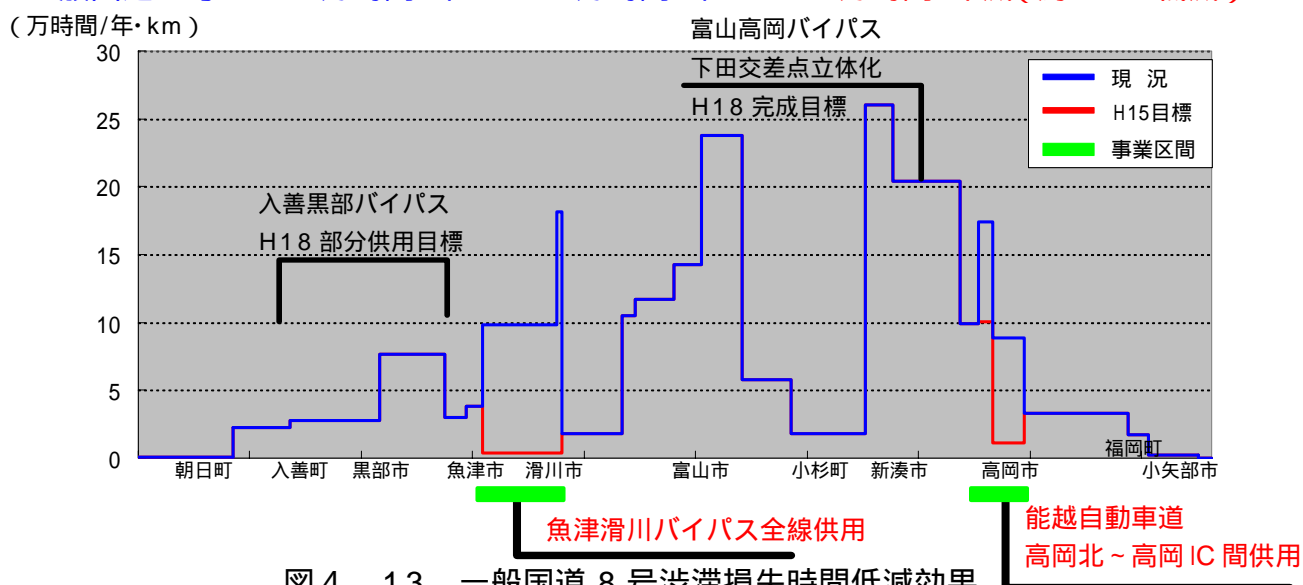


図4 13 一般国道8号渋滞損失時間低減効果

渋滞による損失時間の定義  
 渋滞のない場合の所要時間と実際にかかる所要時間の1年間トータルの差

表4 4 主要事業における渋滞損失時間低減効果

路線名	事業名称	整備効果 (H15 目標)	
		渋滞損失低減時間 万時間/年	渋滞損失低減額 億円/年
一般国道8号	魚津滑川バイパス	74	24
能越自動車道	高岡砺波道路	35	12
主要地方道	小矢部伏木線	6	2
主要地方道	富山魚津線	5	1
主要地方道	富山小杉線	36	11

## 主な渋滞対策事業による整備効果(例)

### 一般国道8号 魚津滑川バイパス

バイパス整備により、周辺道路網の渋滞緩和が期待されます。



図4 14 位置図

(万時間/年)

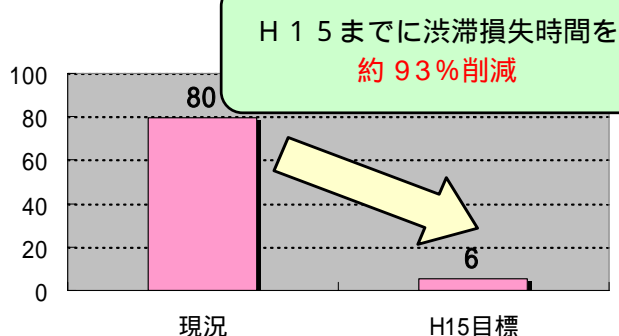


図4 15 渋滞損失低減効果



写真4 6 渋滞状況写真

## 総合的な渋滞対策計画の策定について(例)

### 富山高岡広域都市圏交通円滑化総合計画

「都市圏交通円滑化総合計画」は、都市圏の交通円滑化を図るとともに、環境問題等交通に起因するさまざまな課題を解決するために、従来からの交通容量拡大策(道路の4車線化やバイパスの整備)に加え、交通需要マネジメント(パークアンドライドなど)及びマルチモーダル施策(交通結節点の整備)を組み合わせる総合的な対策を推進する計画です。現在、富山高岡広域都市圏を対象として計画を策定中です。

## (6) 規格の高い道路を使う割合

自動車専用道路の整備を進めることで、一般国道、県道などから交通を転換して「規格の高い道路を使う割合」を高め、交通渋滞や交通事故の減少を図ります。  
 また、既存社会資本の有効活用を図るため、高速道路を対象とした料金割引の社会実験を実施し、一般国道や県道などから高速道路への交通転換の可能性を検証します。  
 自動車専用道路のネットワーク化を図ることとします。

規格の高い道路を使う割合の定義

全道路の自動車走行台キロのうち自動車専用道路の自動車走行台キロ

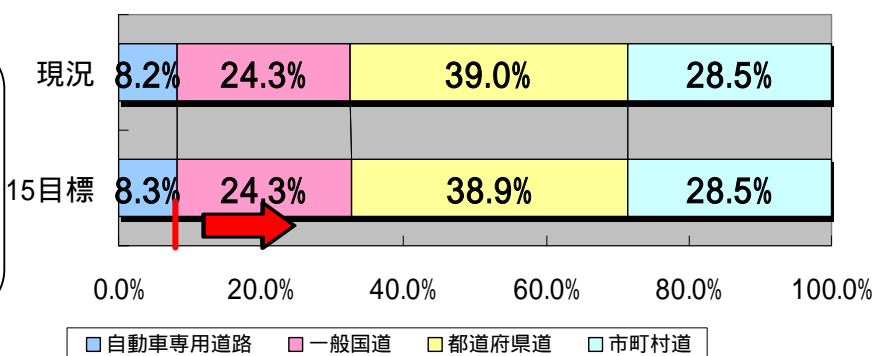


図4 16 規格の高い道路を使う割合の目標

### 富山県における自動車専用道路の整備(例)

能越自動車道(一般国道470号七尾氷見・氷見高岡・高岡砺波道路)

能越自動車道の整備により、一般国道8号・160号の交通渋滞緩和や、交通事故の減少が期待されます。



小矢部砺波JCT



高岡IC

図4 17 地域高規格道路 能越自動車道位置図



# 富山県における高速自動車国道料金割引社会実験(例)

## 北陸自動車道 滑川IC~朝日IC間 料金割引社会実験

規格が高く、安全性に優れる北陸自動車道への交通転換により、一般国道8号の交通渋滞緩和と交通事故削減が期待されます。

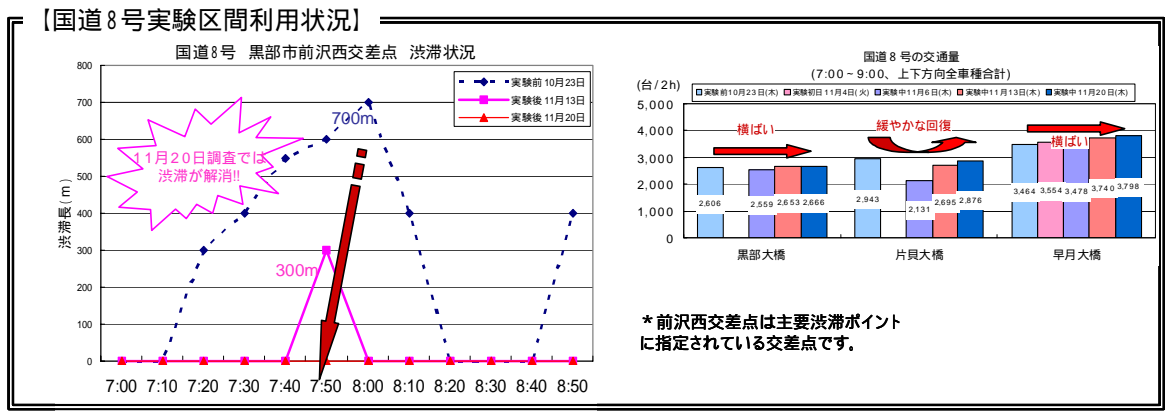
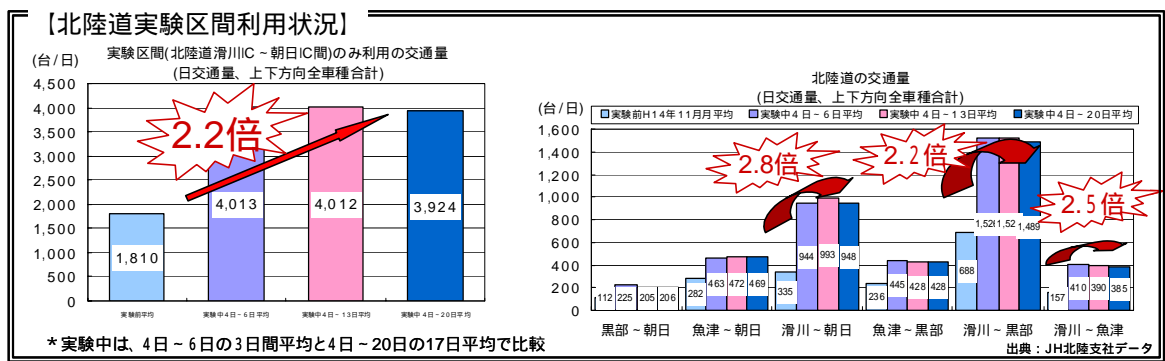


図 4 18 北陸自動車道料金割引実験概要図

### 【実験結果概要】

**国道8号滑川~朝日間の走行速度が約10%UP。(国道8号前沢西交差点の渋滞が解消。)**

北陸道(滑川~朝日間)の利用交通量は、昨年度11月平均に対して2.2倍が継続。



(7) 緊急輸送路線代替路確保率

富山県の第1次緊急通行確保路線には、7箇所<sup>※</sup>の通行規制区間が存在します。

このうち、一般国道8号と156号の通行規制区間は、それぞれ北陸自動車道と東海北陸自動車道が第1次緊急通行確保路線の代替路として機能しており、現状の「緊急輸送路代替確保率」は57% (4/7) であり、平成19年度には71% (5/7) を目標とします。

通行規制区間が存在していながら代替路がない一般国道160号と41号は、能越自動車道(一般国道160号と並行)と猪谷楡原道路(一般国道41号と並行)の整備により各路線が代替路として機能し、将来的に「緊急輸送路代替確保率」を100%とすることを目標とします。

緊急輸送路線代替路確保率

緊急時にも確保すべき道路で、通行規制がある箇所うち、他に代替路として機能する道路がある箇所の割合



図4 19 第1次緊急通行路線図及び高規格道路事業区間

## 参考 - 1 バス情報対策路線数

とやまバス*i*で情報を提供するバス路線を増やすことにより、路線バスを利用しやすい環境を整え、**バスの利用増加を支援**します。

路線バスの運行上の妨げとなっている箇所を改善し、路線バスの運行状況を改善するため、バス事業者に対してアンケートを実施中です。

パークアンドライドの推進やノーマイカーデーなどソフト施策を進め、公共交通利用を促進します。

みちづくりからの公共交通の支援についてより適切に表せる指標がないか、今後とも検討していきます。

### バス情報の提供(例)

#### とやまバス*i*

とやまバス*i*では、バスの運行状況を携帯電話から確認することができます。

現在、富山エリアで2方向、高岡エリアで5方向の情報を提供しており、平成15年度末には富山エリアで下図のとおり9方向の運行状況の情報提供を拡大する予定です。



写真 4 7 とやまバス*i*のポスター及び情報提供画面

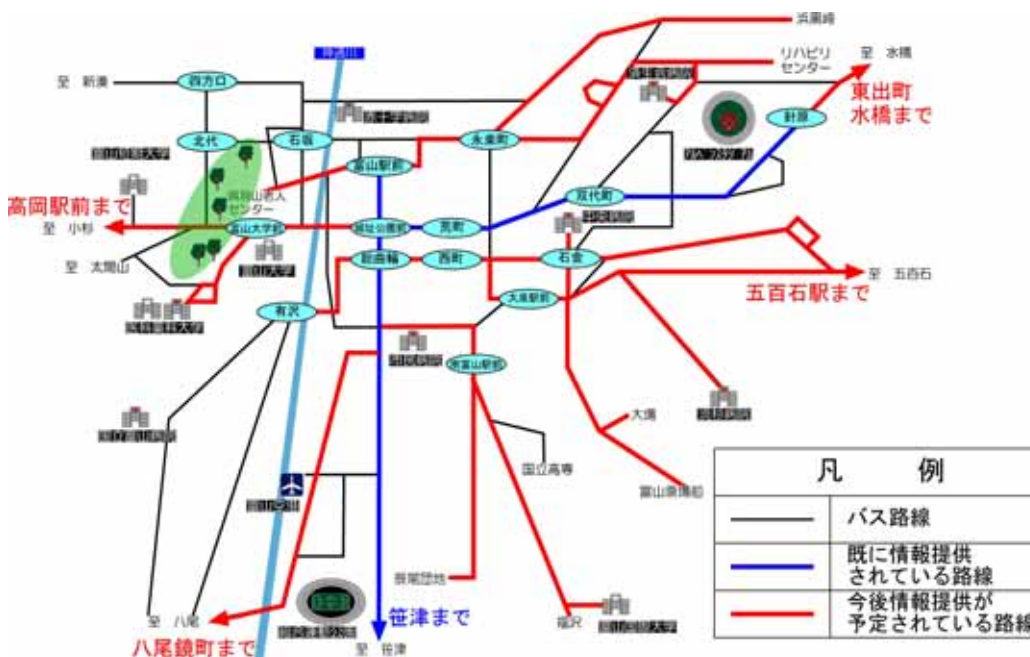


図 4 20 バス情報提供バス路線図(富山エリア)

#### 【拡大エリア】

- 富山駅前より、
- 高岡・小杉・短期大方面
- 医薬大・朝日方面
- 山田・空港・八尾方面
- 笹津・猪谷方面
- 福沢・国際大・辰尾団地方面
- 藤の木・五百石・流杉方面
- 針原・荏原・水橋・滑川方面
- 下赤江・東高校方面
- 浜黒崎方面

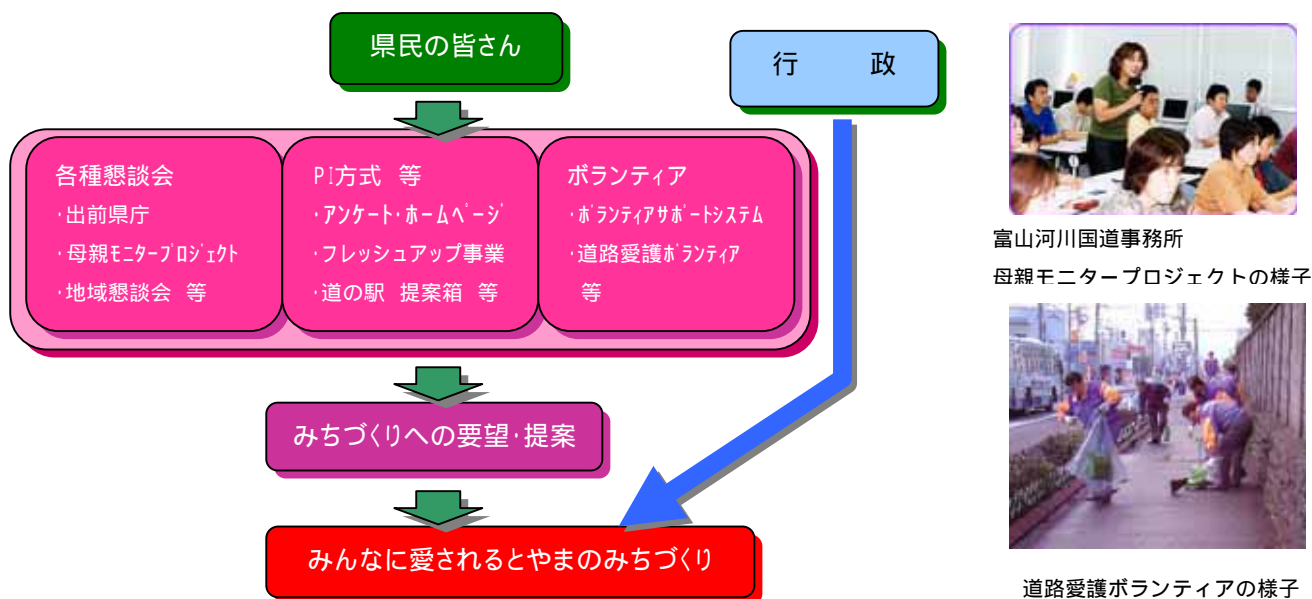


## 参考 - 2 県民との直接交流人数

各種懇談会やアンケート等、県民から直接意見を聞く機会を多く設け、**県民の方々とともにみちづくりを進めていきます。**

また、道路愛護ボランティアなどを通して、**県民の方々にみちに対して愛着や興味を持っていただけるように努めます。**

みちづくりへの県民参加の状況をより適切に表せる指標がないか、今後も検討していきます。



## 富山県における住民参画型のみちづくり（例）

### 「あんしん歩行エリア」の交通事故防止対策の策定

歩行者、自転車の安全な通行のため緊急に対策が必要とされる「あんしん歩行エリア」の交通事故防止対策の立案にあたっては、警察、道路管理者だけでなく計画段階から**地元住民に加わってもらい、綿密に協働を図りながら進めたいと考えています。**



写真 4 8 住民も参画しての計画や現地調査