

# 『富山のみち』

平成16年度 達成度報告書  
平成17年度 業績計画書



平成17年 11月

富山県幹線道路協議会

# はじめに

## 1.とやまの新たな道路整備計画

富山県では、道路を「人とくらしを支える空間」、「地域の最も基礎的な社会基盤」として捉え、地域づくりや、まちづくりの視点から道路整備を進めることを基本理念とした道路整備計画「げんき！げんき！元気とやまのみちづくり」を策定しています。

富山県の道路整備は、この「げんき！げんき！元気とやまのみちづくり」で提案した4つの基本姿勢を基軸として、現状の課題を踏まえた8つの整備目標の実現を目指して事業を展開しています。

### げんき！げんき！元気とやまのみちづくり 元気に富山

とやまの道路整備の基本姿勢

#### 「人が主役」の道づくり

誰もが使いやすく利用しやすい歩行空間の確保など、人に視点をあいた道づくりを進めます。

#### 「活かし・使う」道づくり

道路をつくるだけでなく、今ある道路やシステムをより効率的に利用できるようにします。

#### 「整備効果が見える」道づくり

コスト削減に努めながら、重点投資を図るなど、スピーディーな整備に努め、早く効果を発揮させます。

#### 「県民とともに進める」道づくり

行政と県民がパートナーシップを形成し、道づくりに取り組みます。

とやまの道路整備8つの目標



高齢化社会にも対応した人にやさしい安全な道づくり



賑わいのあるまちづくりと一体となった道づくり



豊かな自然を守り地球環境にやさしい道づくり



安全で安心な暮らしを支える災害に強い道づくり



総合的な交通体系の形成を支援する道づくり



地域の活力を育むための道づくり



国内外の交流と連携を促進する道づくり



住民が主役の道づくり

[http://www.pref.toyama.jp/cms\\_cat/303010/kj00001859.html](http://www.pref.toyama.jp/cms_cat/303010/kj00001859.html)

## 2.とやまの道路行政マネジメント

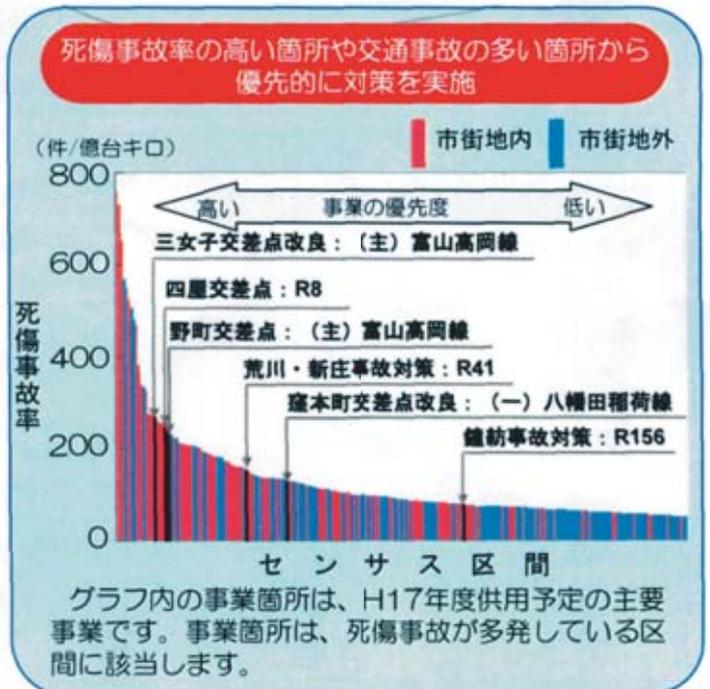
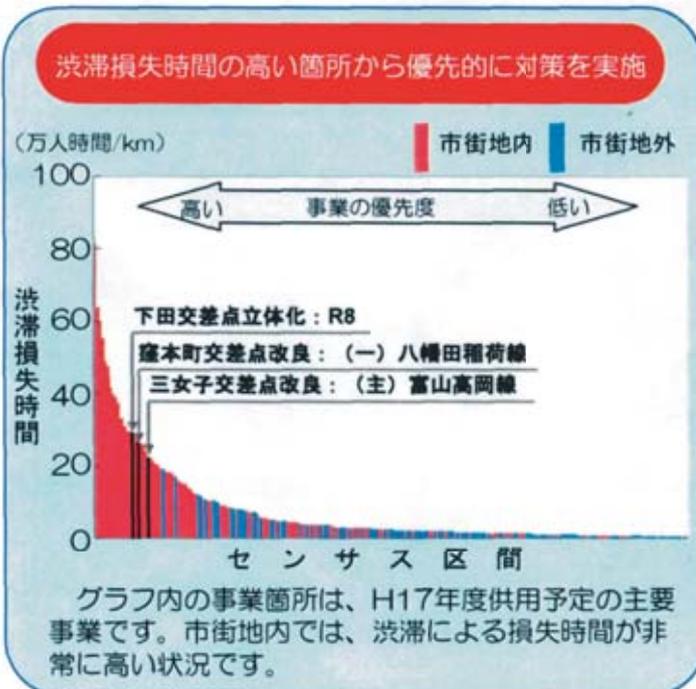
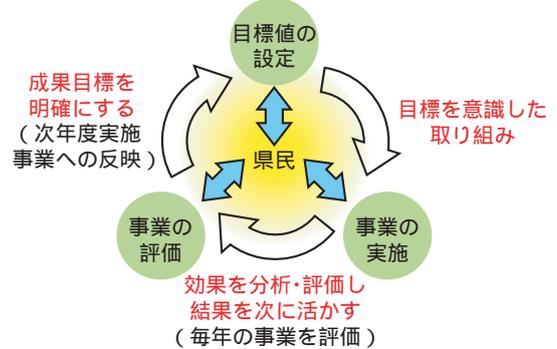
### 道路行政マネジメントサイクル

「道路行政マネジメント」は、事業の整備効果を示す指標を定め、事前に目標を設定します。

事業実施後には、目標に対する達成度を分析・評価し、次年度の事業に反映するシステムです。

この一連のサイクルにより、道路行政の効率性を高め、さらに県民の皆さんに公表することで、説明責任を果たし、行政の透明性向上を図っていきます。

また、富山県では、交通渋滞や交通事故について、優先的に対策を実施すべき箇所を明らかにし、効果的・効率的に事業を実施します。



# 3.平成16年度達成度報告書 平成17年度業績計画書

ここでは、昨年度に設定した富山県の11の成果指標の目標に対して、実施した事業の成果と、今後の目標を報告します。

成果指標	平成15年度 現況値	平成16年度		目標値	
		目標値	実績値	H17	H19
① 市街地ゆとり歩道割合(単位:%)	68.6	70.8	70.6	71.7	77
② 市街地の幹線道路における無電柱化率(単位:%)	6.1	6.1	6.1 (6.4)	6.4	8
③ 安全に通学できる歩道割合(単位:%)	71.1	73.0	73.2	74.7	79
④ 道路交通における死傷事故率(単位:件/億台キロ)	83.6	83.2	81.5	81.2	83
⑤ 冬期走行しやすさ割合(単位:%)	42.9	43.6	43.8	44.2	46
⑥ 渋滞による損失時間(単位:万時間/年)	3,810	3,762	3,756 (4,664)	4,630	4,590
⑦ 緊急輸送道路代替路の確保率(単位:%)	第1次緊急輸送道路	57.0	57.0	57.0	57
	第2,3次緊急輸送道路	55.6	55.6	55.6	67.0
⑧ 規格の高い道路を使う割合(単位:%)	8.1	8.2	8.3	8.3	9
⑨ 新幹線駅へのアクセス向上(参考指標)(単位:%)	84.1	—	84.3	—	—
⑩ 第3次医療施設へのアクセス向上(参考指標)(単位:%)	77.1	—	77.1	—	—
⑪ 安全安心観光周遊ルート確保率(参考指標)(単位:%)	16.0	—	16.0	—	—

( )内は、実績値の見直し後の数値

## 4.成果指標の説明

ここでは、富山県の11の成果指標の内容を説明します。

### ① 市街地ゆとり歩道割合

DID地区を通過する道路の既設歩道延長に占めるバリアフリー化された歩道延長割合を指標とします。

$$\text{市街地ゆとり歩道割合} = \frac{\text{DID地区におけるバリアフリー歩道整備された歩道延長}}{\text{DID地区における歩道延長}}$$

※バリアフリー歩道: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2m以上の歩道  
※DID地区(人口集中地区):市町村内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/km以上)が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域

### ⑤ 冬期走行しやすさ割合

県道以上の道路延長のうち、積雪に対応した冬期走行しやすい道路(堆雪可能な路肩確保、構造物対応、消融雪施設設置)の延長割合を指標とします。

$$\text{冬期走行しやすさ割合} = \frac{\text{道路延長のうち、冬期走行しやすい道路延長}}{\text{県道以上の道路延長}}$$

※重要道路: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  
①歩行者交通量:40人/12h  
②自動車交通量:1,000台/12h

### ⑨ 新幹線駅へのアクセス向上(参考指標)

整備が予定される新幹線駅(新黒部(仮称)・富山・新高岡(仮称))3駅と各種拠点(観光地・物流拠点)を連絡する道路ネットワークの整備・強化を図ります。道路ネットワーク整備効果を示すため、30分で新幹線駅に到達可能な圏域内の人口カバー割合を指標とします。

$$\text{新幹線駅への30分圏域人口カバー率} = \frac{\text{新幹線駅へ30分で到達可能な圏域内の総人口}}{\text{富山県内全人口}}$$

※人口:平成12年国勢調査

### ② 市街地の幹線道路における無電柱化率

市街地内を通過する幹線道路総延長のうち、電柱・電線の無い延長割合を指標とします。

$$\text{市街地の幹線道路における無電柱化率} = \frac{\text{無電柱化された幹線道路延長}}{\text{市街地の幹線道路全延長}}$$

※市街地:都市計画法における「市街化区域」に指定された区域  
富山県内では、富山市・高岡市・新湊市・小杉町・大門町・大島町を対象  
※幹線道路:一般国道及び都道府県道  
※無電柱化された幹線道路延長:道路の両側無電柱化されている延長

### ⑥ 渋滞による損失時間

渋滞のない場合の所要時間と実際にかかる所要時間の年間差を指標とします。

$$\text{渋滞損失時間} = (\text{距離/旅行速度}) - (\text{距離/基準旅行速度}) \times \text{交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

### ⑩ 第3次医療施設へのアクセス向上(参考指標)

富山県内にある第3次医療施設(富山県立中央病院・富山県厚生農業協同組合連合会高岡病院)へ連絡する道路ネットワークの整備・強化を図ります。これら道路ネットワーク整備効果を示すため、30分で第3次医療施設に到達可能な圏域内の人口カバー割合を指標とします。

$$\text{第3次医療施設への30分圏域人口カバー率} = \frac{\text{第3次医療施設へ30分で到達可能な圏域内の総人口}}{\text{富山県内全人口}}$$

※人口:平成12年国勢調査  
※第3次医療施設:脳卒中・心筋梗塞・頭部外傷等の重症救急患者を受け入れることができ、高度な診療機能を有する24時間体制の医療施設

### ③ 安全に通学できる歩道割合

通学路指定区間のうち、特に重要な通学路延長に占める歩道整備済み区間の延長割合を指標とします。

$$\text{安全に通学できる歩道割合} = \frac{\text{左右どちらかに歩道が整備されている延長}}{\text{特に重要な通学路歩道延長}}$$

※重要道路: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  
①歩行者交通量:40人/12h  
②自動車交通量:1,000台/12h

### ⑦ 緊急輸送道路代替路の確保率

第1~3次緊急輸送道路確保路線に存在する通行規制区間のうち、その区間の代替路としての機能を有する箇所を指標とします。

$$\text{緊急輸送道路代替路の確保率} = \frac{\text{第1~3次緊急輸送道路確保路線に存在する通行規制区間のうち、その区間の代替路としての機能を有する箇所数}}{\text{第1~3次緊急輸送道路確保路線に存在する通行規制区間数}}$$

※緊急輸送道路:富山県地域防災計画で指定されている第1次~3次緊急通行確保路線  
第1次:緊急時の広域ネットワーク確保  
第2,3次:市町村間の連携  
※第2,3次緊急輸送道路確保路線は、当該区間の改築事業も対象とします。

### ⑪ 安全安心観光周遊ルート確保率(参考指標)

富山県内にある観光地を観光テーマに沿って観光周遊ルートとして19ルート設定し、それらルートの道路幅員が5.5m以上確保されているルートを観光周遊ルート確保済みと判断し、確保済みルート数割合を指標とします。

$$\text{安全安心観光周遊ルート確保率} = \frac{\text{道路幅員が5.5m以上確保されている観光周遊ルート数}}{\text{富山県内の観光周遊ルート総数}}$$

※道路幅員5.5m以上:大型車(バス(観光バスも含む))、貨物車 相互がすれ違い可能な幅員

### ④ 道路交通における死傷事故率

自動車区間1kmを1億台走行した場合に発生する可能性のある死傷事故件数を指標とします。

$$\text{道路交通における死傷事故率} = \frac{\text{年間死傷事故件数} \times 1 \text{億}}{\text{自動車走行台キロ}}$$

※対象道路:高速道路、国道、県道、市町村道  
※自動車走行台キロ:「走行台数×走行距離」(日当たり)に365日をかけて算出

### ⑧ 規格の高い道路を使う割合

全道路(市町村道以上)の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合を指標とします。

$$\text{規格の高い道路を使う割合} = \frac{\text{自動車専用道路の走行台キロ}}{\text{全道路の走行台キロ}}$$

※走行台キロ:「走行台数×走行距離」(日当たり)に365日をかけて算出  
※自動車専用道路:「高速自動車道+能越自動車道+猪谷線原道路」を足し合わせたもの  
※全道路:「高速自動車道+一般国道+一般県道+市町村道」を足し合わせたもの



# 成果指標の成果・今後の方針をご覧ください前に

・成果指標の成果・方針をご覧ください前に、成果指標の説明は、以下のような構成となっています。

**成果指標〇 成果指標名** ピクトマーク ピクトマーク → 「成果指標」と「道路整備8つの目標」との関連を示しています。

**キャッチフレーズ** → どんな指標なのかを一言で表現しました。(何を(得る)のために、どこを整備するのか)

**H16成果** **事業箇所名**

整備前 整備後

・整備前の状況説明です。

・整備後の状況説明です。

**H17方針** **事業箇所名**

・整備前の状況説明です。  
・整備後の効果などを説明しています。

現在の整備状況写真

達成度評価・業績計画をグラフで示しています。

達成!! 現状維持 未達成

**H16成果**

・平成16年度に完成した箇所の整備事例です。

**H17方針**

・平成17年度に完成予定、または現在整備中の箇所の事例です。

・目標値に対する達成状況を少年少女で表現しました。

**成果指標1 市街地ゆとり歩道割合** 笑顔 歩道 歩道

**ゆつりのある歩道を確保し、段差や急な勾配を無くします。**

**H16成果** くつかけうおづ  
県道 **沓掛魚津線**(魚津市吉島地内)の歩道が完成しました。

整備前 整備後

・歩道に段差や勾配、さらに蓋のない側溝があるなど、安心して歩くことができませんでした。

・安全で歩きやすい歩道として整備することで、ゆつりのある歩行空間を確保しました。

**H17方針** ほりかわしんみょうじんのうち  
県道 **堀川新明神能町線**(新湊市八幡町地内)の整備を進めています。

・歩道と車道の間段差があり、歩行中につまづいたり、手押し車などの通行に支障をきたしています。  
・整備後は、この段差が解消され、つまづくこともなく、楽に通行できるようになります。

年度	項目	達成率
平成16年度	現況	68.6%
	目標	70.8%
	実績	70.6%
平成17年度	H17年度目標	71.7%

70.6%から1.1ポイント向上を目指します。

達成!!

**成果指標2 市街地の幹線道路における無電柱化率** 笑顔 歩道 歩道

**道路の「防災空間」「生活環境空間」としての機能向上のため、電柱・電線を無くします。**

**H16成果** しもげききょうでん  
都市計画道路 **下関京田線**(高岡市駅南地内)の無電柱化を実施しました。

整備前 整備後

・歩道上の電柱や道路上空に張り巡らされた電線により、道路空間を圧迫し、また、都市景観を損ねていました。

・電柱と電線がなくなり、開放感のある道路空間、統一感のある都市景観になりました。

**H17方針** そうがわ  
都市計画道路 **総曲輪線**(富山市石金地内)の無電柱化整備を進めています。

・電柱が歩道を狭めているうえ、電線により都市景観が損なわれています。  
・無電柱化されると、安全で快適な道路空間となるだけでなく、防災活動で電柱が支障となりません。

年度	項目	達成率
平成16年度	現況	6.1%
	目標	現状維持
	実績	6.4% に見直しました。
平成17年度	H17年度目標	6.4% の現状維持

現状維持

## 成果指標3 安全に通学できる歩道割合



より安全に、安心して通学できるよう、歩道を新設・改良します。

### H16成果

県道 高岡庄川線(高岡市上黒田地内)の歩道を新設しました。

#### 整備前



・通学中の児童のすぐ脇を車が通り、危険な状況でした。

#### 整備後

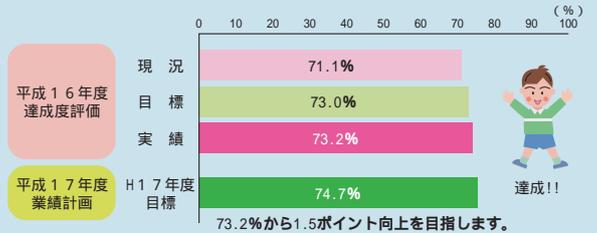


・歩道の新設により、児童の安全を確保できました。

### H17方針

県道 高岡青井谷線(大門町錦町地内)の歩道を整備します。(平成17年度完成予定)

- ・朝夕の車の交通量が多いうえ、歩道がないため、危険な状況です。
- ・歩道を新設することで、安心して通学でき、事故の危険性が低下します。



達成!!

## 成果指標4 道路交通における死傷事故率

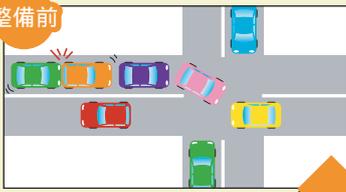


交通事故を削減するため、死傷事故の多い箇所の安全対策を集中的に進めます。

### H16成果

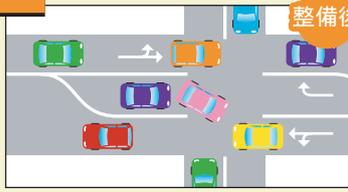
【交差点における対策イメージ】

#### 整備前



・右折車線の無い交差点では、右折車に後続の車が追突する事故が多く発生しています。

#### 整備後



・右折レーンの設置により、交差点内の交通の流れがスムーズになり、事故の危険性が低下します。

### H17方針

国道160号 朝日丘交差点改良(氷見市)を整備します。(平成17年度完成予定)

- ・ドライバーの注意不足などによる追突事故が多発しており、特に夜間事故が全体の3割を占めています。(全32件中11件)
- ・注意喚起標識や視線誘導錐を設置し、交差点を分かり易くすることで事故を減らします。



達成!!

## 成果指標5 冬期走行しやすさ割合



冬期の円滑な走行を確保するため、路肩を広くしたり消雪パイプを設置します。

### H16成果

国道8号 魚津市東尾崎地内の整備が完成しました。

#### 整備前



・堆雪スペースが無いと、道路幅が狭まり、対向車とのすれ違いが困難になるとともに、歩行者にとっても歩行スペースがなく危険でした。

#### 整備後

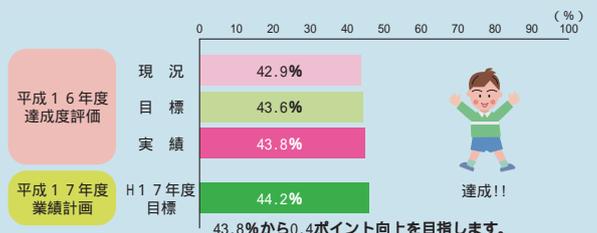


・路肩を広げ、堆雪スペースを確保するとともに、歩道を設置し、冬期の円滑な走行と歩行者の安全を確保しました。

### H17方針

国道156号 砺波市金屋地内を整備します。(平成17年度完成予定)

- ・堆雪により、自動車や歩行者にとって危険な状況です。
- ・堆雪スペースを確保することで、冬期においても円滑な走行と歩行者の安全が確保できます。



達成!!



## 成果指標6 渋滞による損失時間



通勤時間などを短縮するため、渋滞が著しい箇所の対策を進めます。

H16成果

県道 富山立山公園線 富立大橋  
(富山市天正寺～立山町利田)が完成しました。

整備前



・富山県東部地域と富山市を結ぶ常願寺川渡河部の大日橋、常盤橋で慢性的な渋滞が発生していました。(写真:大日橋交通状況)

整備後



・富立大橋の整備により、大日橋、常盤橋の渋滞が緩和され、円滑な交通が確保されました。

H17方針

国道8号 下田交差点(高岡市下田地内)を立体化します。(平成17年度完成予定)

- ・渋滞時は、車の旅行速度が約10 km/hまで低下します。
- ・立体化すると渋滞が緩和され富山市方面への所要時間は約9分短縮されます。



## 成果指標7 緊急輸送道路代替路の確保率



災害時の迅速な救援や物資輸送を支援するルートを確認します。

H16成果

能越自動車道の高岡北IC～七尾IC間の整備を促進しました。

整備前



・国道160号は、雨量通行規制があるため、豪雨時は物資輸送が遅れが生じます。

整備後

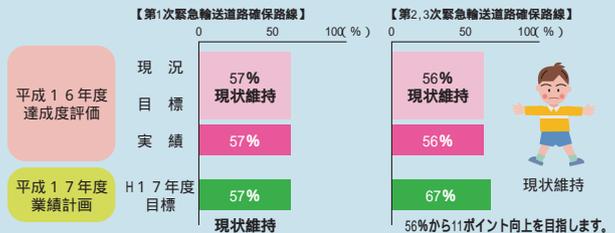


・能越自動車道の整備により、代替路が確保され、物資輸送の信頼性が向上します。

H17方針

国道304号 高窪バイパス(南砺市(富山・石川県境))を整備します。(平成17年度完成予定)

- ・現道は、急勾配・急カーブが連続していることや、雨量通行規制区間があるなど、交通に支障をきたしています。
- ・バイパスの整備により、急勾配・急カーブ箇所が解消されるとともに緊急輸送道路としての機能が強化されます。



## 成果指標8 規格の高い道路を使う割合



もっと高速道路を利用しやすくするため、能越道の整備推進、スマートICやETCの利用を促進します。

H16成果

能越自動車道 高岡砺波道路の高岡IC～高岡北IC間が完成しました。

整備前



・国道160号は、朝夕の通勤時間帯に交通渋滞が発生していました。(写真:国道160号西海老坂交差点交通状況)

整備後

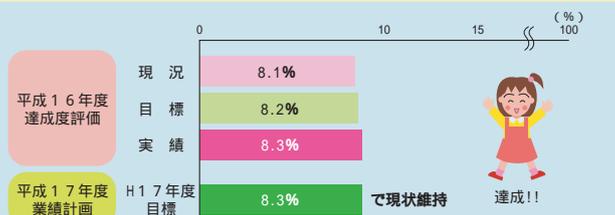


・能越自動車道の整備により160号の渋滞が緩和されました。

H17方針

スマートICの社会実験が北陸自動車道 入善PAで実施中です。

- ・スマートICを設置することで、目的地への時間短縮が図られています。また、高速道路の利用が増加したことで、周辺道路の交通渋滞緩和が確認されています。





成果指標9

## 新幹線駅へのアクセス向上（参考指標）



### 社会経済活動支援のため、北陸新幹線駅へのアクセス道路を整備します。

#### 【現状】

現状の北陸新幹線新駅へ30分で到達可能な人口割合は、富山県全人口に対して約84%（約94.4万人）です。

#### 【今後の方針】

- 今後は、新幹線駅周辺や観光地などの地域から、新幹線駅へ連絡する道路を中心に整備を推進し30分圏域の拡大を目指します。
- これにより、新幹線駅周辺への新たな企業立地や富山県内の観光地への県外観光客の増加などが期待できます。

北陸新幹線駅(3駅)への30分圏域図



新幹線計画ルート
 新幹線駅への30分圏域

新幹線駅
 30分圏域拡大イメージ

• 例えば、東北・上越新幹線の沿線県では、観光客数が新幹線の開業を機に大幅に伸びており、**富山県でも北陸新幹線が開業することにより、観光客の増加に繋がると期待**しています。



※北陸：富山・石川・福井県の3県を示します。  
※1980年の観光入り込み客数を100とします。



成果指標10

## 第3次医療施設へのアクセス向上（参考指標）



### 医療サービス向上のため、第3次医療施設へのアクセス道路を整備します。

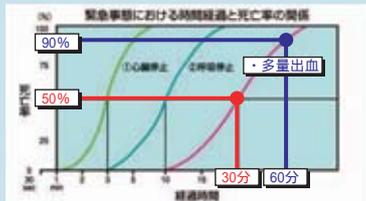
#### 【現状】

現状の第3次医療施設へ30分で到達可能な人口割合は、富山県全人口に対して約77%（約86.5万人）です。

#### 【今後の方針】

- 今後は、第3次医療施設へ30分でアクセスできない地域と第3次医療施設を連絡する道路を中心に整備を推進するなど、30分圏域の拡大を目指します。
- これにより、医療サービスの地域格差を少なくし、富山県の全県民が安心して暮らせる医療環境となります。

• 例えば、多量出血の場合は、経過時間60分で救命率10%ですが、経過時間30分になると救命率は50%となり、**40%の救命率UP**に繋がることが期待できます。



第3次医療施設への30分圏域図



第3次医療施設
 第3次医療施設への30分圏域

30分圏域拡大イメージ



成果指標11

## 安全安心観光周遊ルート確保率（参考指標）



### 広域交流活性化支援のため、観光周遊ルートの道路幅を大型車でもすれ違えるようにします。

#### 【現状】

現状の富山県内にある観光周遊ルート19ルートのうち、観光バスなどの大型車でもすれ違い可能な観光周遊ルートは、3ルート（16%）です。

#### 【今後の方針】

- 今後は、残りの16ルートにおいて、道路整備を推進し大型車相互のすれ違いが可能な道路幅員5.5mを確保していきます。
- これにより、富山県内の観光地へ多くの方が訪れ、富山県の観光を安全に楽しんで頂くことができます。

• 例えば、富山県内の観光地へ訪れる観光客は、県内の方が7割を占めています**が観光周遊ルートを確保することにより、県外の観光客を誘致することに繋がると期待**しています。



立山黒部アルペンルート(雪の大谷)





## 『富山のみち』

### 問い合わせ先



国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所

〒930-8537 富山市石金3-2-37  
TEL.076-424-9786 調査第二課



富山県 土木部道路課

〒930-8501 富山市新総曲輪1-7  
TEL.076-444-3319 計画係(内線4074)

国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所HPアドレス  
<http://www.hrr.mlit.go.jp/toyama/>

富山県 道路課HPアドレス  
[http://www.pref.toyama.jp/cms\\_cat/303010/index.html](http://www.pref.toyama.jp/cms_cat/303010/index.html)