

『富山のみち』

平成18年度 達成度報告書

平成19年度 業績計画書



【 概 要 版 】

平成19年6月

富山県幹線道路協議会

はじめに

とやまの新たな道路整備計画

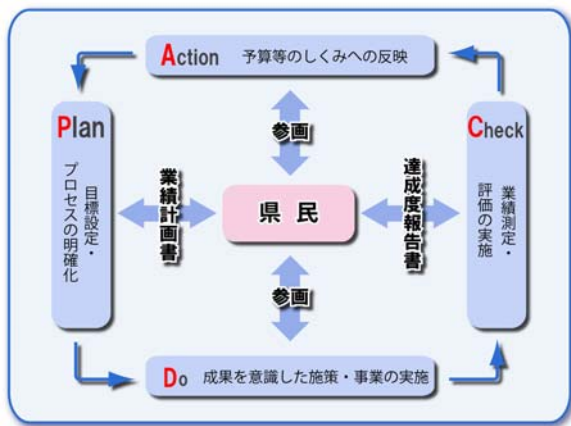
- 富山県では、道路を「人とくらしを支える空間」、「地域の最も基礎的な社会基盤」として捉え、地域づくりや、まちづくりの視点から道路整備を進めることを基本理念とした道路整備計画「げんき！げんき！元気とやまのみちづくり」を策定しています。
- 富山県の道路整備は、この「げんき！げんき！元気とやまのみちづくり」で提案した4つの基本姿勢を基軸として、現状の課題を踏まえた8つの整備目標の実現を目指して事業を展開しています。



とやまの道路行政マネジメント

- 「道路行政マネジメント」は、道路利用者の視点に立ったより効果的、効率的で透明性の高い道路行政へと転換を図るためのシステムです。まず事業の整備効果を示す指標を定め、事前に整備の目標を設定し県民の皆様の意見を伺いながら事業を実施し、供用後に目標に対してどの程度達成できたのかを分析・評価し、次年度の道路事業に反映します。
- また、富山県では、交通渋滞や交通事故について、県内道路を1km間隔で渋滞による損失時間や死傷事故率（交通事故の発生する確率）の高い箇所順に並べて、問題の大きい区間を抽出する優先度明示方式を用いて、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。

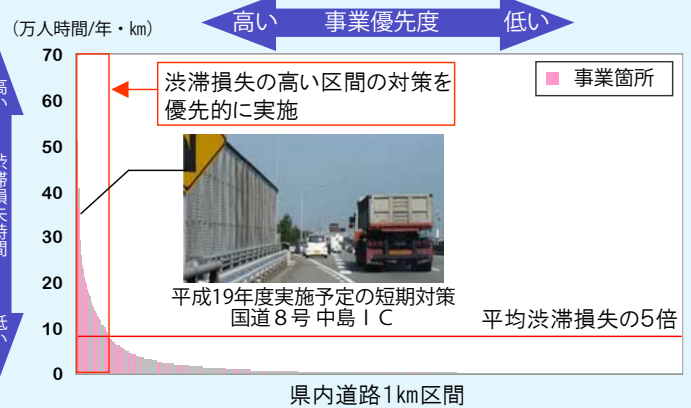
道路行政マネジメントシステム



優先度明示方式を用いて対策実施箇所を選定

事業優先度の高い箇所から優先的に対策を実施

● 渋滞損失時間ワーストグラフ（県道以上）



成果指標の成果・今後の方針をご覧いただく前に

見開きの成果指標の成果・方針をご覧いただく前に、成果指標の説明は、以下のような構成となっています。

ピクトマーク

道路整備8つの目標

成果指標名 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)ために、どこを整備するのか）

H18 成果 事業箇所名

供用前 供用前の状況説明です。

供用後 供用後の状況説明です。

H19 方針 事業箇所名

供用前の状況説明です。整備後の効果などを説明しています。

現在の状況写真

達成度評価・業績評価をグラフで示しています。

達成 おおむね達成 未達成

H18 成果 平成18年度に完成した箇所の整備事例です。

H19 方針 平成19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年少女で表現しました。



高齢化社会にも対応した人にやさしい安全な道づくり

市街地ゆとり歩道割合 ゆとりのある歩道を確保するため、段差や急なすりつけを解消し歩道を拡幅します。

H18 成果 段差解消などにより、ゆとりある歩行空間を確保
(一) 滑川停車場線 (滑川市常盤町地内)

供用前



波打ち歩道となっており、お年寄りや体の不自由な方が使いにくい歩道でした。

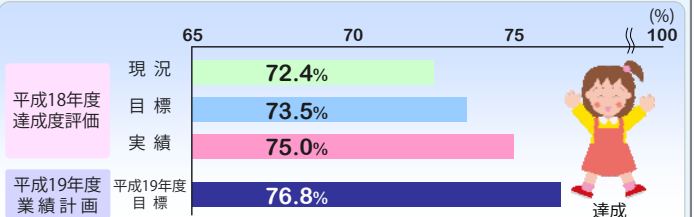
供用後



段差をなくし、側溝に蓋をかけ、歩道を広げたことにより、ゆとりのある歩行空間を確保しました。

H19 方針 歩道の段差解消を行います
(一) 大海寺新本町線 (魚津市友道地内)

乗り入れ部が多く、波打ち形状のため、歩行者や自転車にとって使いにくい歩道となっています。改良後は段差解消により、歩きやすい歩道になります。



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に歩道を新設・改良します。

H18 成果 自転車歩行者道を設置し、通学児童の安全を確保
(一) 古鹿熊滑川線 (滑川市野町地内)

供用前



歩道が整備されていないため、歩行者と自動車とが混在して危険な状態でした。

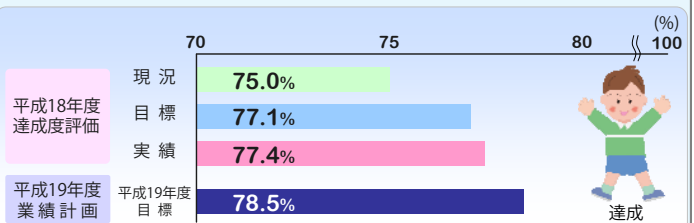
供用後



歩道の設置により安全な通学路が確保され、自転車も快適に走行できるようになりました。

H19 方針 歩道拡幅により、歩行者の安全を確保します
国道415号 中央町拡幅 (氷見市中央町地内)

道路が狭く、歩道もないことから、自転車、歩行者と自動車とが混在し、通学児童が危険な状態となっています。歩道を拡幅することで、通学児童の安全を確保します。



道路交通における死傷事故率 交通事故を削減するため、事故多発箇所の安全対策を集中的に進めます。

H18 成果 交差点改良により、自動車の流れを適正化
(主) 富山高岡線 三女子交差点 (高岡市三女子地内)

供用前



右折レーンが無いことが要因となって朝夕に渋滞が発生していました。この右折待ちの車への後続車の追突事故が多発していました

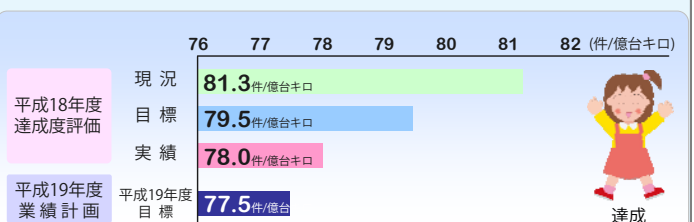
供用後



右折レーンを設置して交通の円滑化を図りました。

H19 方針 交差点改良による交通動線の見直し
国道8号 四屋交差点 (高岡市四屋地内)

交差点形状や車線構成が要因と考えられる追突事故、右折事故が多発しているため、交差点のコンパクト化(レイアウト見直し)を行い、交通事故の削減を図ります。





賑わいのあるまちづくりと一体となった道づくり

市街地の幹線道路における無電柱化率

H18
成果

無電柱化により良好な歩道空間を創出

(一) 堀岡新明神能町線 (射水市八幡町地内)



バリアフリー化されていないため、手押し車などの通行に支障をきたしていました。
また、電線により景観が損なわれていました。



歩道のバリアフリー化、電線類の地中化が完了し、安全な歩行空間が確保されました。

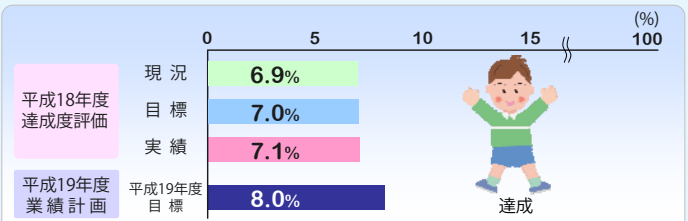
通信情報ネットワークの形成と、都市景観及び都市防災機能向上のため、電柱や電線を無くします。

H19
方針

バリアフリー整備と無電柱化により良好な道路空間を創出

国道156号 片原町電線共同溝 (高岡市片原横町～大手町地内)

歩道およびバス停留所のバリアフリー整備とあわせて無電柱化を行い、景観に配慮した道路空間を確保します。
平成19年度は電柱や電線の撤去を行い、事業完了を目指します。



地域の活力を育むための道づくり

渋滞による損失時間 円滑な交通を確保するため、渋滞が著しい箇所の対策を重点的に進めます。

H18
成果

バイパス整備により黒部市街地の渋滞が緩和

国道8号 入善黒部バイパス (入善町上野～東弧地内)



上飯野(東)交差点では、新潟方面からの右折車により混雑していました。



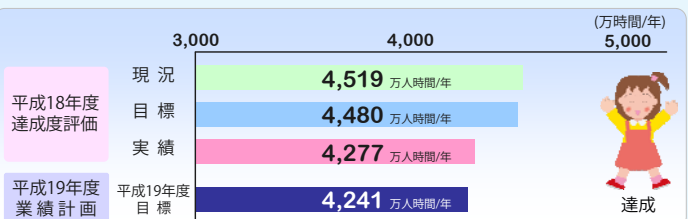
現国道8号からバイパスに交通が転換したことにより、上飯野(東)交差点の混雑が解消(新潟方面からの右折車が約7割減少)しました。

H19
方針

4車線化により、渋滞を緩和し円滑な交通を確保

国道8号 魚津滑川バイパス角川大橋 (魚津市住吉地内)

角川渡河部のミラージュホール前交差点では、朝夕の混雑時間帯において、住吉(旧国道8号)方面への右折車が要因となり約1kmの渋滞が発生しています。
平成19年度は、この渋滞を改善し円滑な交通を確保するため、ミラージュホール前交差点の4車線化を実施します。



安全安心観光周遊ルート確保率 (参考指標)

【現 状】

県内の主な観光地に向かう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。

*富山観光ナビゲーターのHP上で紹介されている主要な観光地を連絡するルート
富山観光ナビゲーター (<http://kanko.toyamaken.jp/>)

立山黒部アルペンルート(雪の大谷)





安全で安心な暮らしを支える災害に強い道づくり

❑❑❑ 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。

H18 成果

現道拡幅により、冬期間の円滑な交通を確保
国道8号 八町堆雪幅確保 (富山市本郷~射水市白石地内)



4車線で整備されていますが、路肩が非常に狭く降雪時には路肩に収まり切らなかった雪が車道にはみ出し、除雪車の作業時間が増加し、走行速度が低下していました。

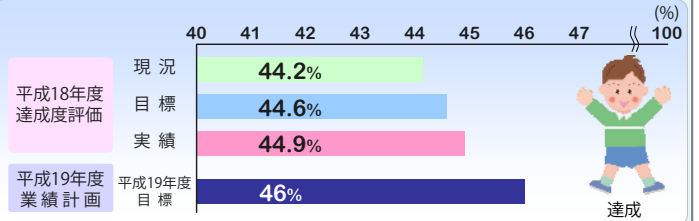


平成18年度は、富山市本郷~射水市白石間の0.5km区間の堆雪幅を確保しました。これにより、堆雪幅が十分に確保され、冬期間の交通の円滑化が期待されます。

H19 方針

現道拡幅により、冬期間の円滑な交通を確保
国道472号 正間茗ヶ島道路 (富山市八尾町茗ヶ島地内)

道路幅員が5m程度と狭いうえカーブが多く、雪崩などにより被災した場合、救援活動、緊急物資輸送に支障をきたし、南砺市利賀村地区等が孤立するおそれがあります。平成19年度は、カーブの解消と道路を拡幅する改良事業を進めています。



❑❑❑ 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。

H18 成果

氷見高岡道路により、緊急時の代替性を確保
国道470能越自動車道氷見高岡道路 (氷見IC~高岡北IC)

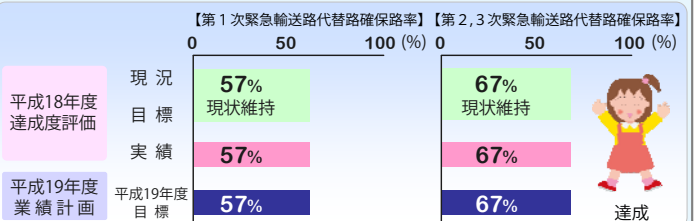
国道160号は第1次緊急輸送道路に指定されているものの、通行規制区間が存在し、緊急輸送道路としての信頼性が低い状況でした。能越自動車道(氷見IC~高岡北IC)の供用及び国道160号と能越自動車道・氷見ICを連絡する鞍川バイパスの整備により、代替性を持った信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークが形成されました。



H19 方針

能越自動車道と一体となって、緊急輸送路を確保
国道41号猪谷楡原道路 (富山市小糸~楡原地内)

猪谷楡原道路の整備により連続雨量120mmの事前通行規制区間を迂回する信頼性の高い道路ネットワークの形成を図ります。



❑❑❑ 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】

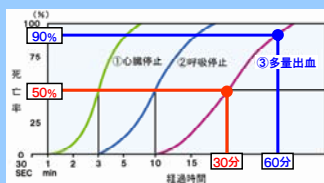
平成17年度末の第3次医療施設へ30分で到達可能な人口割合は、富山県全人口※に対して77.5%でした。平成18年度に供用した事業により、第3次医療施設への30分圏域人口カバー率が向上し77.8%になりました。

※県全人口：1,120,851人(平成12年国勢調査より)

【今後の方針】

今後も第3次医療施設へのアクセスが不便な地域と第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。

・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





国内外の交流と連携を促進する道づくり

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に、能越道の整備推進やスマートIC整備、ETCの利用を促進します。

H18 成果 北陸自動車道入善スマートIC本格運用開始

北陸自動車道 入善パーキングエリア

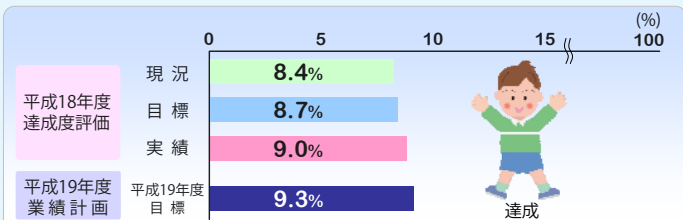
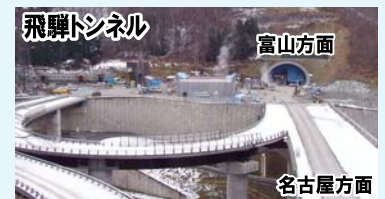
北陸自動車道入善PAでは、平成17年4月25日よりスマートIC社会実験を実施し、平成18年10月1日に本格運用が決定しました。平成19年7月1日から、これまでの富山市方面アクセスに加えて、新潟県方面へのアクセスも可能となるほか、運用時間も16時間(AM6時～PM10時)から24時間に拡大され、さらに便利で利用しやすいインターチェンジになります。



H19 方針 県内の観光客増加に大きな期待

東海北陸自動車道 白川郷IC～飛騨清見IC開通(全線開通)

平成19年度に白川郷IC～飛騨清見IC間が供用し、東海北陸自動車道が全線開通することにより、高岡市、氷見市、五箇山等の観光客増加が期待されます。



総合的な交通体系の形成を支援する道づくり

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、建設中の北陸新幹線駅へのアクセス道路を整備します。

【現状】

建設中の北陸新幹線(3駅)へ30分で到達可能な人口割合は、県全人口*に対して約86%です。

平成18年度に供用した能越自動車道氷見高岡道路などにより渋滞が緩和し、新幹線駅への30分圏域人口カバー率が向上しました。

*県全人口:1,120,851人(平成12年国勢調査より)

【今後の方針】

今後も新幹線駅周辺や観光地などの地域から、新幹線へ連絡する道路を中心に30分圏域の拡大を目指します。

北陸新幹線(3駅)への30分圏域図



豊かな自然を守り地球環境にやさしい道づくり

渋滞対策などを進め、地球にやさしい道づくりを進めます。

橋梁の4車線化により、神通川渡河部の交通渋滞を緩和

国道415号 萩浦橋4車線化(富山市四方荒屋～千原崎地内)

国道415号の萩浦橋は、富山市の環状道路の一部を形成する重要な路線ですが、朝夕通勤時の慢性的な渋滞が発生していました。

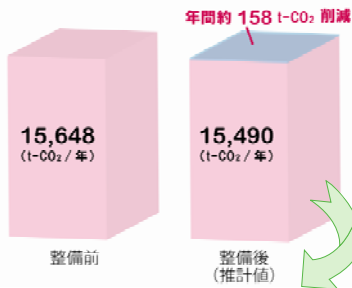
平成18年度に萩浦橋の4車線化が完成し、千原崎交差点の渋滞緩和と二酸化炭素排出量削減効果が得られました。

CO₂排出量の削減効果

供用前



供用後



アルペンスタジアム約1.5個分に相当する森林面積が吸収する二酸化炭素の量に相当



住民が主役の道づくり

アンケート、モニター、懇談会など、住民の皆さんと協働で道づくりを進めています。

●「母親モニター」プロジェクト



子供の教育など生活に身近な問題に携わる母親の視点から道路整備のあり方を考える「母親モニター(ハハモニ)プロジェクト」を実施しています。

●ボランティアサポートプログラム



地域や企業の皆さんに道路の美化清掃に参加していただき、地域と協働で快適なまちづくりを進めています。

●広報モニター



モニターを活用して、一般の方が欲しい情報を行政が十分に発信しているかなどを総合的に分析し、利用者の望む情報を把握し、継続的に改善を行っています。

とやまの道路行政マネジメントを報告します。

富山県では、「道路整備8つの目標」を評価する11の指標を定めています。平成18年度は、「道路整備8つの目標」に関連する11指標にそれぞれ目標値を設定し、目標達成に向けて事業を進めました。ここでは、目標に対して実施した事業の成果と、平成19年度の目標を報告します。

成果指標

平成17年度
現況値

平成18年度
目標値

実績値

平成19年度
目標値

高齢化社会にも対応したやさしい道づくり

① 市街地ゆとり歩道割合(単位:%)	71.2	72.3	75.0 達成	77
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。				
② 安全に通学できる歩道割合(単位:%)	75.0	77.1	77.4 達成	79
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。				
③ 道路交通における死傷事故率(単位:件/億台キロ)	81.3	79.5	78.0 達成	77.5* (79)
自動車が区間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。				

賑わいのあるまちづくりと一体となった道づくり

④ 市街地の幹線道路における無電柱化率(単位:%)	6.9	6.9	7.1 達成	8
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。				

安心で安全な暮らしを支える災害に強い道づくり

⑤ 冬期走行しやすさ割合(単位:%)	44.2	44.6	44.9 達成	46	
県道以上の道路延長のうち、積雪に対応した冬期に走行しやすい道路(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。					
⑥ 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	57	57 達成	57
	第2,3次緊急輸送道路	67	67	67 達成	67
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道路の確保された箇所を指標とします。					
⑦ 第3次医療施設へのアクセス向上(単位:%)	77.5	—	77.8	—	
県内にある第3次医療施設(県立中央病院・厚生連高岡病院)に30分で到達可能な圏域内の県全体人口に占める割合を指標とします。					

総合的な交通体系の形成を支援する道づくり

⑧ 新幹線駅へのアクセス向上(単位:%)	85.7	—	85.9	—
平成26年度末供用予定の北陸新幹線の新幹線駅(新黒部(仮称)・富山・新高岡(仮称))3駅に30分で到達可能な圏域内の県全体人口に占める割合を指標とします。				

地域の活力を育むための道づくり

⑨ 渋滞による損失時間(単位:万人時間/年)	4,519	4,480	4,277 達成	4,241* (4,445)
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。				
⑩ 安全安心観光周遊ルート確保率(単位:%)	16	—	16	—
県内にある主要な観光地に向かう道路の幅員が5.5m以上確保されている割合を指標とします。				

国内外の交流と連携を促進する道づくり

⑪ 規格の高い道路を使う割合(単位:%)	8.4	8.7	9.0 達成	9.3* (9)
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。				

豊かな自然を守り地球環境にやさしい道づくり

渋滞対策を行い、CO₂の排出量を削減します。

住民が主役の道づくり

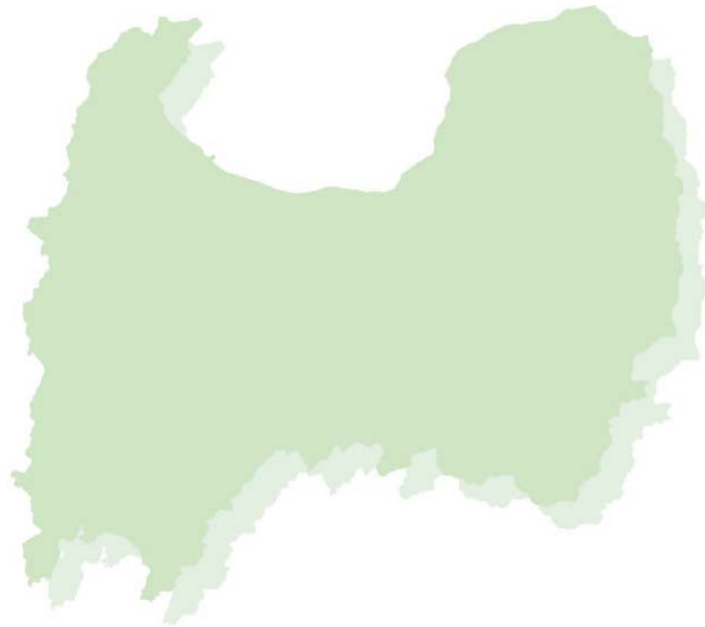
住民のみなさんといっしょに道づくりを進めます。

*1道路交通における死傷事故率、渋滞による損失時間、規格の高い道路を使う割合は平成19年度目標を達成したため、目標値を見直しました。

用語の説明

- **バリアフリー歩道** : 車いす等のすれ違い幅が確保され、段差が無く、誰もが安全・安心に利用できる2m以上の歩道
- **DID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/km²以上)が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域
- **重要通学路** : 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
①歩行者交通量: 40人/12h ②自動車交通量: 1,000台/12h
- **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(旧富山市、旧婦中町)、高岡市(旧高岡市)、射水市が対象
- **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** : 道路の両側が無電柱化されている延長
- **死傷事故率** : ある1km区間を自動車1億台が走行した時に、その区間で発生する死傷事故の件数(平成17年全国平均値 119.5件/億台キロ)

- **緊急輸送道路** : 大規模地震時における救助・救急活動や緊急物資輸送を担う路線で、富山県地域防災計画では第1次~3次救急通行確保路線と指定
- **人口** : 平成12年国勢調査人口(富山県の総人口: 1,120,851人)
- **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
- **旅行速度** : 区間距離の合計を移動時間の合計で割ったもので、信号や渋滞で停止している時間も含まれた自動車の運行速度
- **基準旅行速度** : 渋滞が無い時の旅行時間、旅行速度を算出したもの
- **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
- **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、猪谷輪原道路
- **全道路** : 県内にあるすべての道路(高速自動車道、一般国道、一般県道、市町村道)



パレットとやま



『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 富山市奥田新町2番1号
TEL 076-443-4717 調査第二課

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

富山県 土木部道路課

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

富山県 土木部道路課HP
http://www.pref.toyama.jp/cms_cat/303010/index.html