

【渋滞】

平成27年度 第1回

富山県道路安全・円滑化検討委員会

渋滞対策 説明資料

— 目 次 —

1. これまでの検討経緯	P 1
2. 県内主要渋滞箇所の動向	P 3
3. ホームページでの意見聴取	P16
4. 今後の進め方について	P19

平成27年 10月14日

1. これまでの検討経緯

1-1. 富山県における渋滞対策検討マネジメントサイクル

これまでの取り組み

富山県道路
安全・円滑化検討委員会
における議論

【委員会構成】

富山国際大学、富山県商工会議所連合会、
富山県自動車会議所、富山県交通安全協会、
北日本新聞社、中日本高速道路株式会社、
県警本部、北陸信越運輸局、富山県、
北陸地方整備局

最新交通データによる渋滞の状況検証
民間プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する専門的見地からの検証
データ精査・現地確認等

“地域の声”の反映
アンケートの実施(H27.3～)

主要渋滞箇所の特定

- ① 委員会における議論で抽出
 - ・渋滞が多発している箇所
(平日ピーク時の速度低下)
 - ・休日・冬期に渋滞している箇所
 - ・道路管理者への意見照会
 - ② アンケートで抽出
- 県内で全189箇所を特定
(H25.1.24公表)

対応方針の策定

今後の取り組み

PDCAサイクル
により
渋滞対策を推進

Plan(計画)

渋滞対策の検討

- ・カルテを作成(データの更新)
- ・関係機関などが必要に応じて検討組織※1を設置し、対策検討
- ・ソフト・ハードを含めた対策方針を立案・策定

Action(改善)

主要渋滞箇所の検証

- ・モニタリング等の検証を踏まえて主要渋滞箇所の見直しを検討
- ・見直し結果や対策効果事例、実施予定箇所について公表

Do(実行)

ソフト・ハードを含めた
渋滞対策の推進

Check(評価)

モニタリング等による検証

- ・最新の交通データによる渋滞状況確認
- ・“地域の声”を反映するためアンケート※2をH27.3から実施

※1 検討組織は、対策を実施する区間や箇所を選定し、それぞれの箇所ごとの状況に応じて組織規模は検討していく
※2 アンケートは、交通データだけでは抽出しきれない渋滞箇所を把握するため道路を利用される皆様から意見をいただく

1. これまでの検討経緯

1-2. 前回委員会（平成26年8月開催）における主なご意見とその対応

(1) これまでの検討経緯について

ご意見	対応
・PDCAサイクルのなかで、データを集め、カルテを作成し、効果的な対策を実施するとあるが、効果的な対策は誰が決めるのか？	・カルテは、事務局が最新データ等の基礎情報をもとに作成し配布する。 ・これを参考に各道路管理者が主体となり対策を検討し、実施する。

(2) 渋滞対策の基本方針について

ご意見	対応
・将来的な交通に関する渋滞箇所については、新たなカルテ作成など、どう対応するのか？	・現在の渋滞箇所のモニタリングを進めつつ、新たな箇所の追加、削除するフォローアップルールを検討することが、今後の課題の一つ。
・アウトレットやコストコ等に対しては、ハード整備だけでなく、大規模店舗出店時の交通導線等をはじめから考慮したほうがよい。	・大規模小売店舗立地法に関する委員会や現地立ち合い等で意見を述べるようにし、状況を確認していく。
・渋滞は、曜日や天候で変化してしまうので、評価が難しい。天候を考慮した対策を検討しているか？	・主要渋滞箇所は、冬期の速度低下による箇所も含まれている。 ・国道41号では、冬期対策を実施している。今後その結果を検証する。

(3) 今後の進め方（案）について

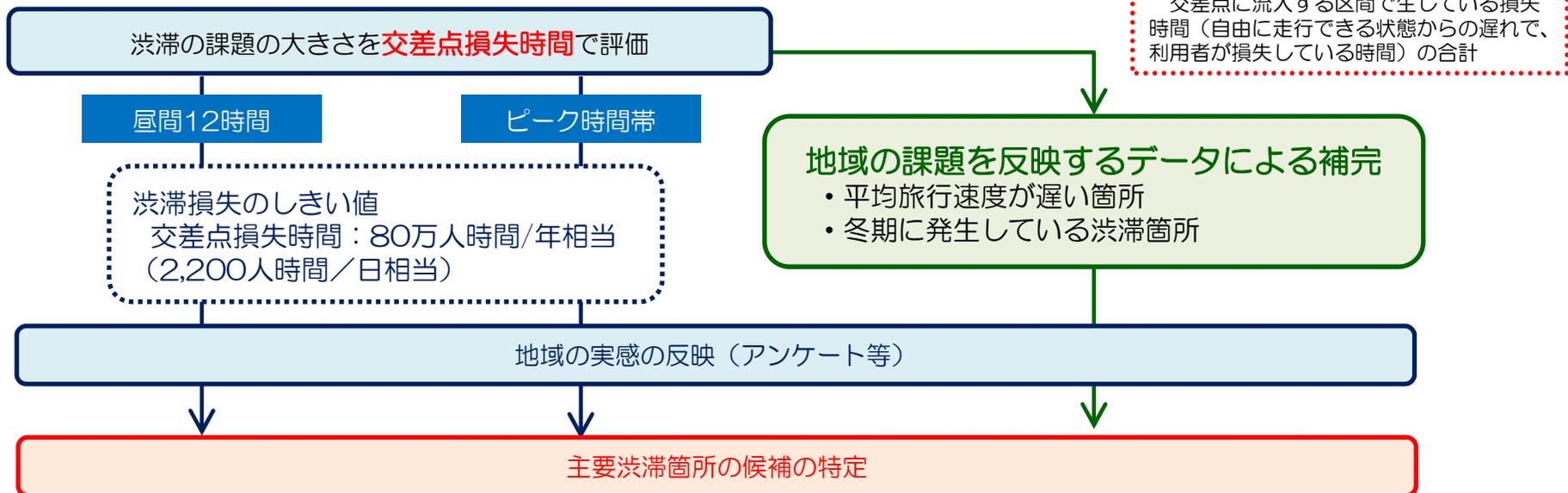
ご意見	対応
・アンケートはハード面だけでなく、ソフト面に関する意見の吸い上げ方も考慮する必要がある。	・アンケートで挙げられたソフト意見は、本委員会で意見を紹介し、議論できればと考えている。
・高速道路の渋滞箇所の状況はどうなっているのか？	・高速道路の渋滞箇所も一般道の主要渋滞箇所と同様に引き続きモニタリングをしていく。

2. 県内主要渋滞箇所の動向

2-1. 富山県の主要渋滞箇所の抽出基準

- 富山県の主要渋滞箇所は、交差点の**損失時間で全体を評価**した後に、地域の課題や地域の意見を加え、抽出基準を設定し189箇所を選定している。

■富山県の主要渋滞箇所選定の考え方



■富山県の渋滞対策における抽出基準

(1) 抽出要件

- 基準① 昼間12時間損失時間：80万人時間/年以上
(約2,200人時間/日以上)
- 基準② 朝・昼・夕の損失時間：182.6人時間/時以上
(損失累計上位50%相当)
- 基準③ 方向別ピーク時旅行速度：20km/h以下
- 基準④ 基準③かつ冬期速度低下率：0.8以下

(2) 抽出方法

- ① 渋滞損失時間 **H22道路交通センサスの交通量と旅行速度を用いて抽出**
 - 交通量…昼間12時間の車種別・上下線別・時間帯別交通量
 - 旅行速度…昼間12時間の上下線別・時間帯別旅行速度
 - 集計区間…交差点流入4方向の合計値
- ② 平均旅行速度 **一般車プローブデータ(平成22年度)より算出**
 - 平成22年度秋季(9-11月)に取得した混雑時(7-9時、17-19時)非混雑時(9-17時)の時間帯・上下線別の平均旅行時間より速度を算出

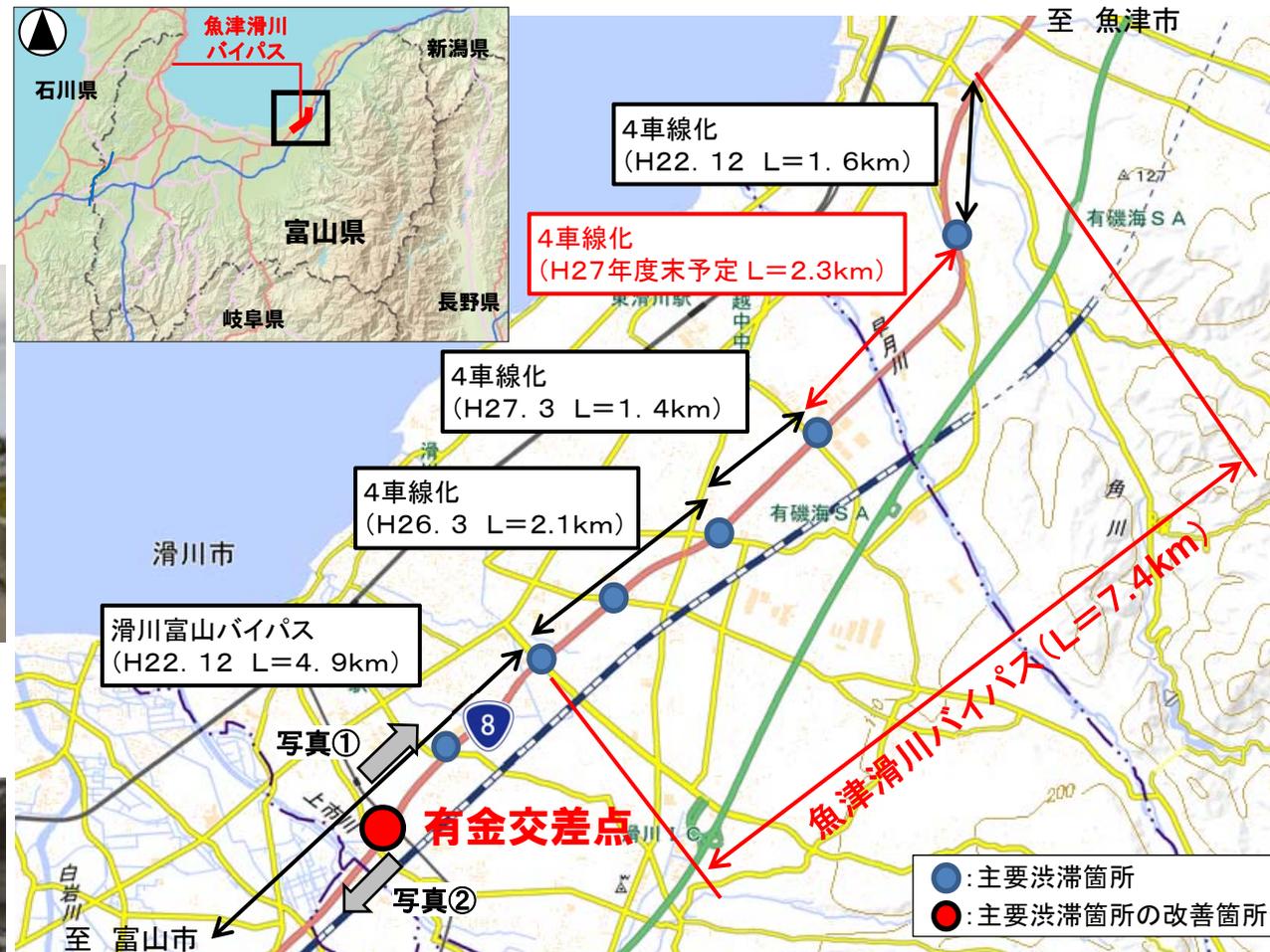
2. 県内主要渋滞箇所の動向

- 国道8号有金交差点は、魚津滑川バイパスの4車線化の部分開通により速度が改善
- 平成27年度に魚津滑川バイパスの全線開通を予定しており、交通流動の変化が見込まれるためモニタリングを継続

写真①
有金高架橋から新潟県方面を望む



写真②
新潟県方面から有金高架橋を望む

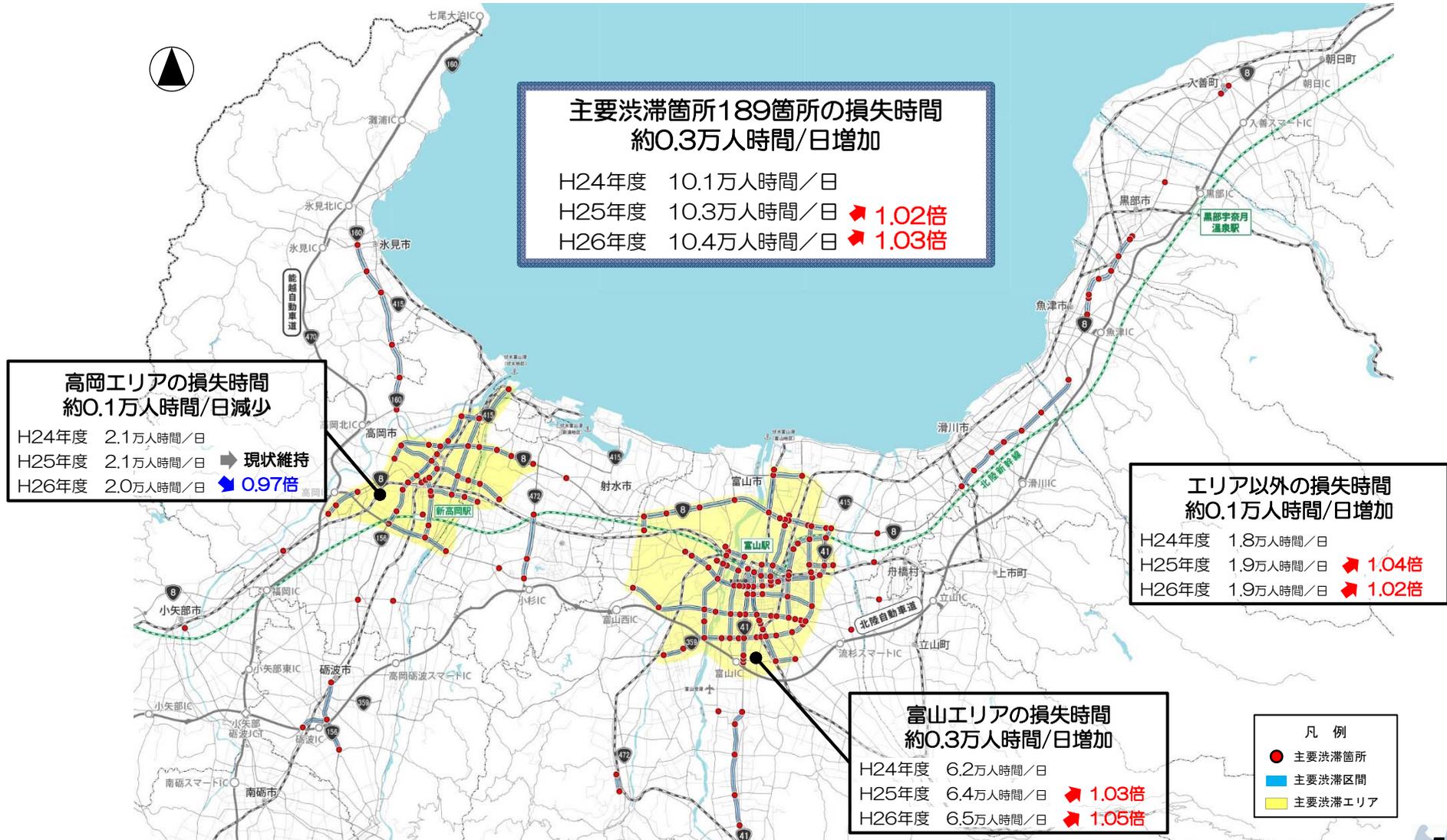


年度	基準① [80万人時間] 渋滞損失時間 (万人時間/年)	基準② [182.6人時間] ピーク損失時間 (人時間/h)	基準③ [20km/h] 秋期旅行速度 (km/h)	要件該当
H24	393	143	14.8	基準③該当
H26	123	45	33.3	該当しない

2. 県内主要渋滞箇所への動向

2-2. 主要渋滞箇所への動向

- 富山県の主要渋滞箇所189箇所の渋滞損失時間は、平成24年度に対し、平成26年度では1.03倍に増加。
- エリア別の損失時間は、高岡エリアでは減少傾向にあるが、富山エリアやエリア以外では、増加傾向にある。



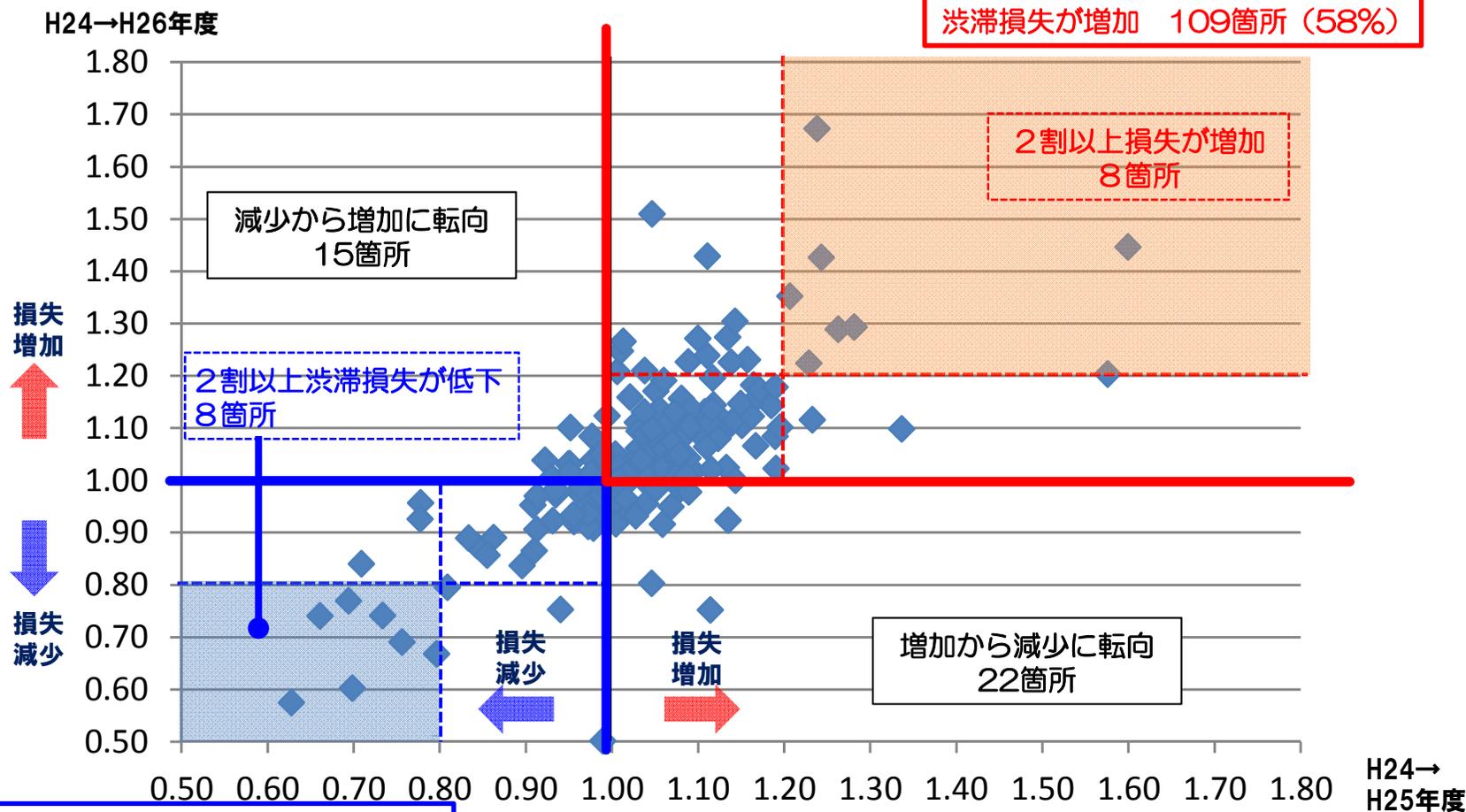
※平成24年度(民間プローブデータを用いた分析開始年次)に対する渋滞損失時間の増減率を整理

2. 県内主要渋滞箇所への動向

2-3. モニタリングによる渋滞状況分析

- 主要渋滞箇所189箇所のうち、H24年度に対しH25・H26年度共に渋滞損失が増加した箇所は109箇所(58%)
また、H25・H26年度共に渋滞損失が減少した箇所は43箇所(25%)
- このうち、H24年度に対し、2割以上渋滞損失が増減した変化の大きい主要渋滞箇所は、16箇所(増加8・減少8)

■秋期平日の渋滞損失時間の変化(H24に対する増減率)



※平成24年度(民間プローブデータを用いた分析開始年次)に対する渋滞損失時間の増減率を整理

2. 県内主要渋滞箇所の動向

■ 渋滞損失時間が大きく増加した主要渋滞箇所

主要渋滞箇所	抽出要件	渋滞損失時間（人時間／日）			増加率（H24=1.00）		増加要因
		H24	H25	H26	H25	H26	
田尻交差点	意見照会	1055	1688	1526	1.6	1.4	（主）富山八尾線の整備
八町交差点	速度低下	740	916	1238	1.2	1.7	国道8号朝夕ピークに交通集中
峠茶屋交差点	速度低下	343	427	489	1.2	1.4	H24富山大橋4車線化（当該交差点未改良）
婦中大橋東詰交差点	速度低下	328	420	424	1.3	1.3	国道359号朝夕ピークに交通集中
黒瀬交差点	速度低下	632	776	773	1.2	1.2	国道359号朝夕ピークに交通集中
千原崎交差点	速度低下	631	761	852	1.2	1.4	H18国道415号萩浦橋4車線化による交通集中
中田交差点	速度低下	431	545	556	1.3	1.3	国道415号への交通集中。大型車の右左折多い
太郎丸交差点	休日	327	515	393	1.6	1.2	国道156号沿道における休日商業施設への流出入交通

■ 渋滞損失時間が大きく減少した主要渋滞箇所

主要渋滞箇所	抽出要件	渋滞損失時間（人時間／日）			減少率（H24=1.00）		減少要因
		H24	H25	H26	H25	H26	
五本榎～金泉寺	速度低下	867	636	642	0.7	0.7	五本榎交差点改良
五福交差点	損失時間	1326	921	1021	0.7	0.8	H24富山大橋4車線化
安野屋交差点	速度低下	721	504	434	0.7	0.6	H24富山大橋4車線化
鏡宮交差点	速度低下	983	743	679	0.8	0.7	H26牧野大橋開通による交通流動変化
高新大橋西詰交差点	速度低下	854	680	570	0.8	0.7	H26牧野大橋開通による交通流動変化
江尻交差点	速度低下	1037	635	496	0.6	0.5	H26牧野大橋開通による交通流動変化
吉島西交差点	速度低下	500	330	370	0.7	0.7	隣接区間である入善黒部バイパス(H26右折車線設置)
有金交差点	速度低下	214	134	123	0.6	0.6	隣接区間である滑川富山バイパスの4車線化

※上記交差点は、渋滞損失時間減少後も抽出要件をクリアしていないため、引き続きモニタリングを実施する。

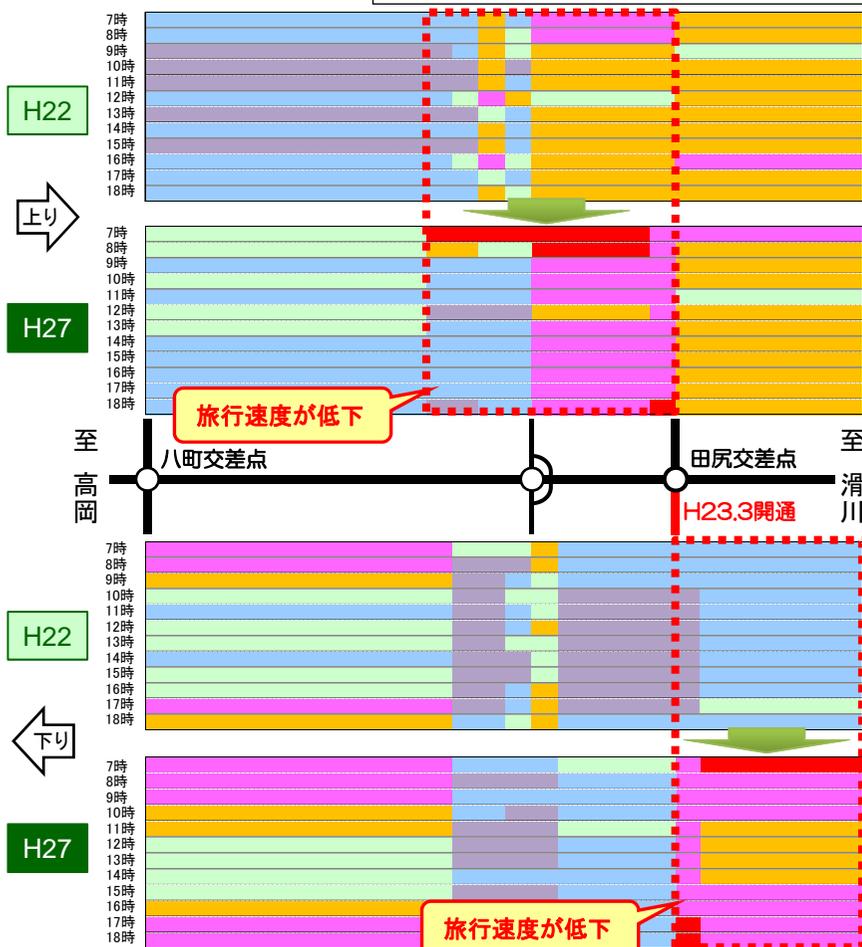
2. 県内主要渋滞箇所の動向

【事例】 渋滞損失時間増加箇所の要因分析（国道8号 田尻交差点）

- H23年3月に(主)富山八尾線(草島西線)が開通した田尻交差点は、新たに富山都市圏への出入り交通が集中したことにより、交差点流入部側で旅行速度が低下し、渋滞損失時間が大きく増加。

■国道8号の旅行速度

【旅行速度】
 ■ : 20km/h以下 ■ : 20~30km/h ■ : 30~40km/h
 ■ : 40~50km/h ■ : 50~60km/h ■ : 60km/h以上



※民間プローブデータ(H22.9-11)、ETC2.0プローブ情報活用システム(H27.04~05)より集計

■田尻交差点におけるピーク時の渋滞発生状況（滞留長）



※ 調査日:平成26年11月07日(金) 7:00-9:00, 17:00-19:00

【田尻交差点渋滞状況】

田尻交差点(国道8号)



新潟県方面より交差点を望む

田尻交差点(従道路)



五福方面より交差点を望む

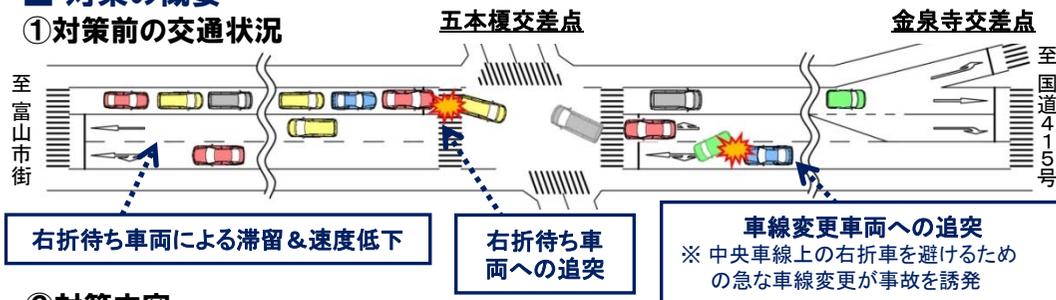
2. 県内主要渋滞箇所の動向

【事例】 渋滞損失時間減少箇所の要因分析（国道41号金泉寺～五本榎交差点改良）

- 五本榎交差点は右折レーンが無く、後続車の滞留や速度低下、急な車線変更による事故も発生。
- H24.8に3車線を2車線に減らし、右折専用レーン及び中央ゼブラ帯を設置した結果、走行速度が向上し、急ブレーキ件数が約半分まで減少、死傷事故件数も減少傾向
- 抽出要件(交差点全体損失時間と最低旅行速度)はクリアしていないため、引き続きモニタリングを実施する。

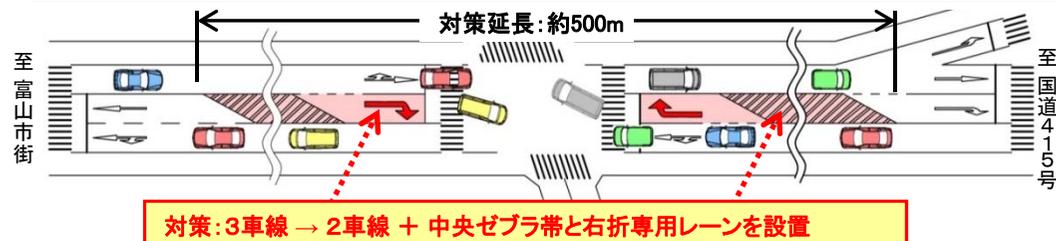
■ 対策の概要

①対策前の交通状況



②対策内容

直進交通と右折交通を分離することで右折を待つ交通への追突事故や速度低下を抑制
→ 車線を減らし空間を再配分することで走行環境と安全性を向上



■ 位置図



■ 交差点改良後の走行速度変化



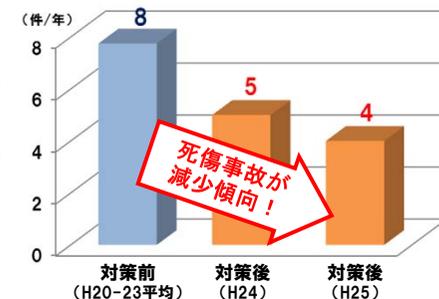
※ 出典: 民間プローブデータ (9-16)平均 対策前:H24.10 対策後:H26.10

■ 急ブレーキ発生件数と死傷事故件数の変化

① 急ブレーキ発生件数



② 死傷事故件数



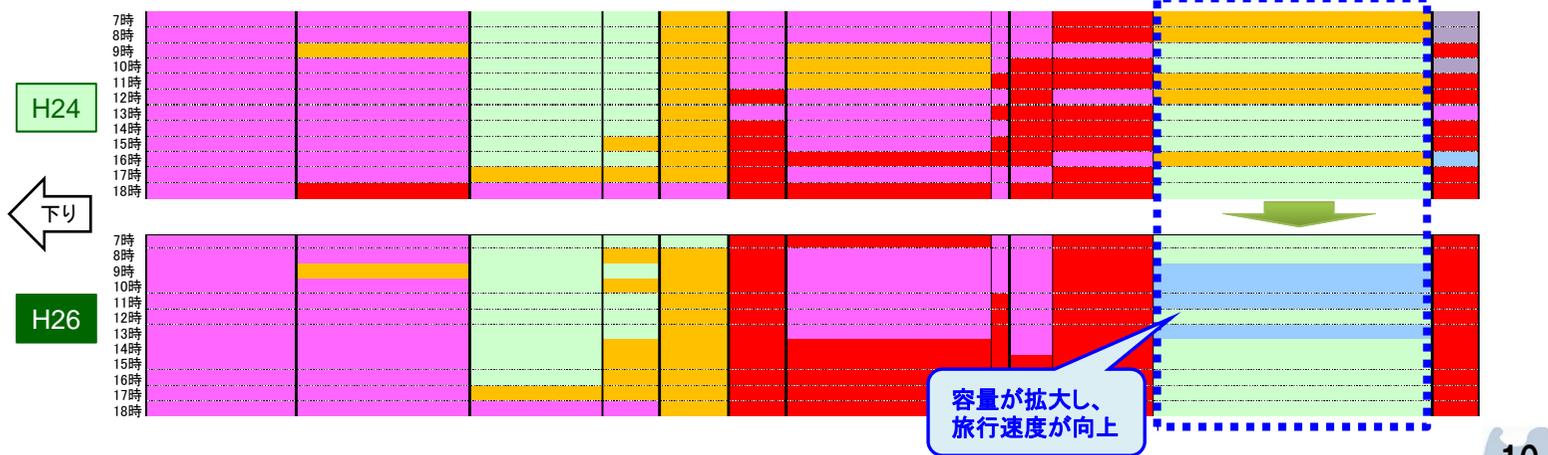
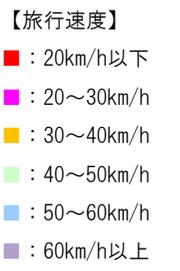
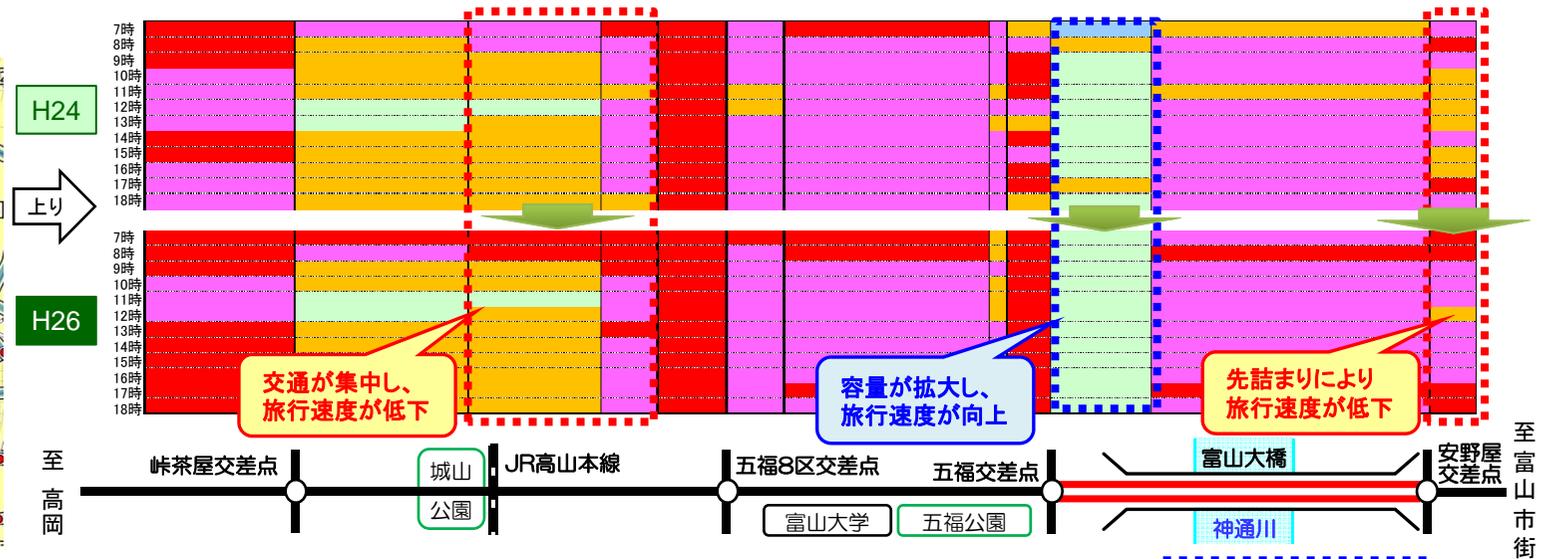
※ 出典 急ブレーキ: 民間プローブデータ データ統計情報
(対策前:H22.7-9月 対策後:H25.7-9月平均)
死傷事故件数: ITARDAデータ事故別データより集計

2. 県内主要渋滞箇所の動向

【事例】 渋滞損失時間減少箇所の要因分析（安野屋～峠茶屋 富山大橋4車線化）

- H24.3に富山大橋が2→4車線となり開通し容量が拡大したため、安野屋～五福間で旅行速度が向上。
- 上り線は、4車線化により手前の五福・五福8区交差点流入部に交通が集中し、旅行速度が低下。また、安野屋交差点では、富山市街部が2車線のため、旅行速度が低下。

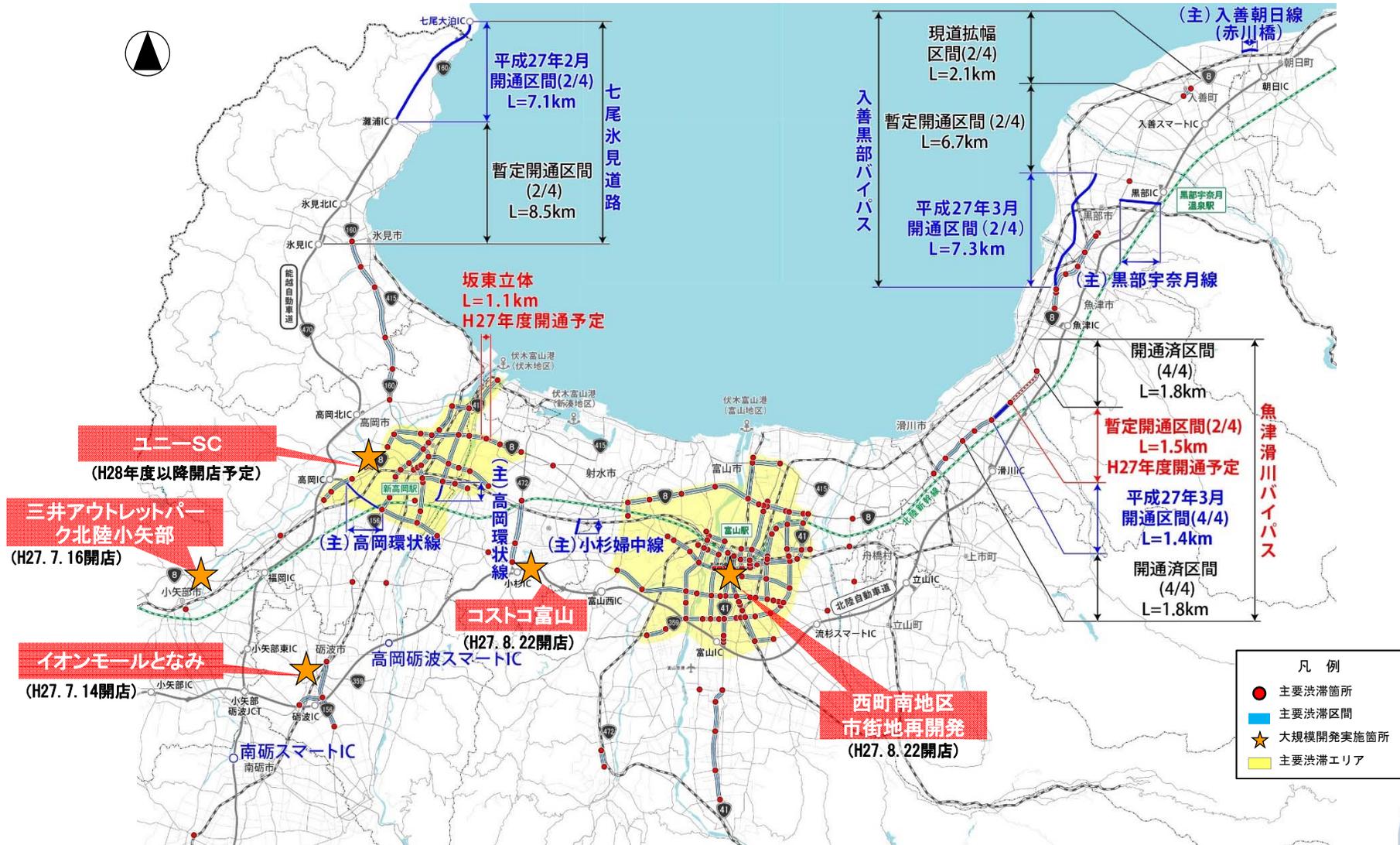
位置図



2. 県内主要渋滞箇所の動向

2-4. H26年度開通箇所の交通状況

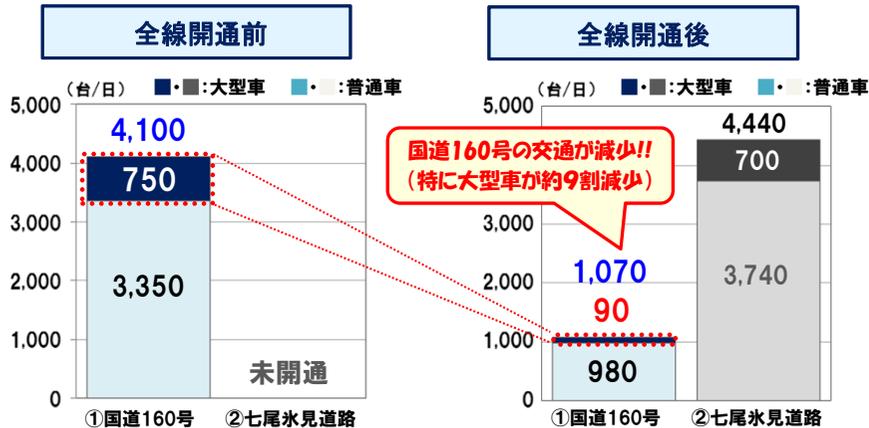
- 平成26年度は、北陸新幹線開業に合わせ県内各地で道路が開通。
- 平成27年度は、大規模小売店舗が開業しており、交通状況の変化に伴う渋滞箇所の動向を注視する必要がある。



2. 県内主要渋滞箇所の動向

① 富山県西部の交通状況

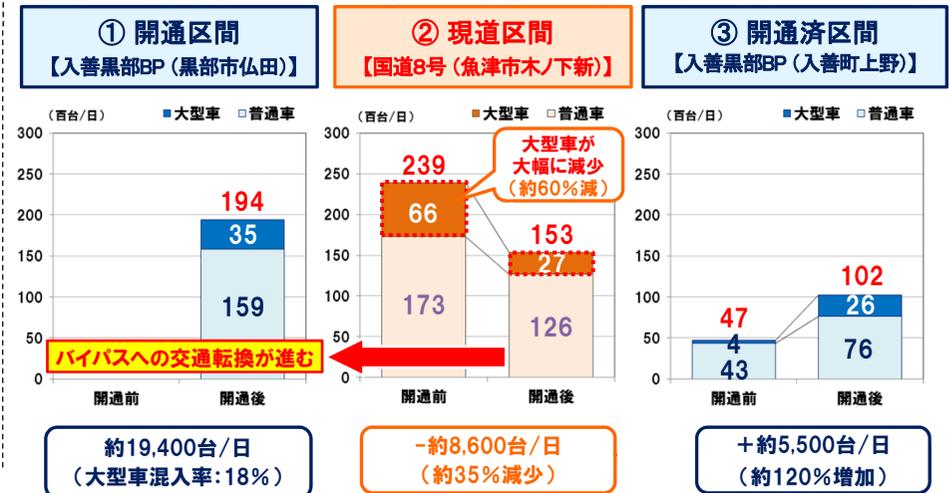
- 七尾氷見道路の開通により能越道に交通が転換し、160号の交通量が減少。現道の混雑緩和が期待される。



※ 交通量データ: 開通前→H24・25・26の各8月平日平均・開通後→H27.8月平日平均
 国道160号→県境部(氷見市脇)・七尾氷見道路→七尾大泊IC～灘浦IC間(氷見市姿)

② 富山県東部の交通状況

- 入善黒部バイパスの開通により、大型車等の交通がバイパスに転換し、スムーズな走行環境が確保された。



※ 交通量データ: 開通前→H26.4.1-8.31平日平均 開通後→H27.4.1-8.31平日平均

■ 今年度の取組方針

- 七尾氷見道路や入善黒部バイパスの開通による交通状況の変化を引き続き調査し、カルテに反映。
- 効果検証とフォローアップを実施。

2. 県内主要渋滞箇所の動向

【参考】小矢部バイパスの交通状況

平成27年7月19日(日)11時頃撮影



至 金沢市

写真①：国道8号西中野交差点から富山方面を望む

2. 県内主要渋滞箇所の動向

③大規模小売店舗開店に伴う交通状況 国道8号小矢部バイパス

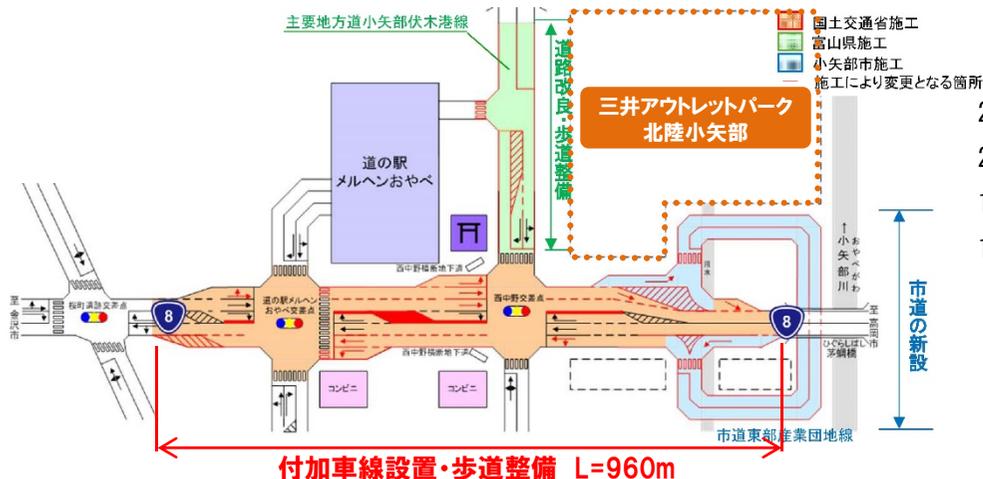
- アウトレットの開業直後は、高岡・金沢両方面で交通量が大きく増加し、3kmを超える渋滞が発生。
- アウトレット周辺の渋滞は、お盆休みやシルバーウィークにも発生している。

■ アウトレット開業後の国道8号の交通状況

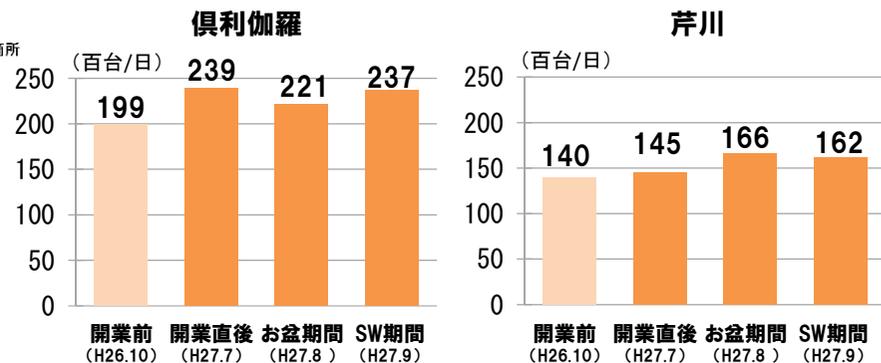


※ 渋滞長データ:【開業時】H27.7.19(日)10:00~16:00 【お盆期間】H27.8.13~16(道路パトロール時確認)【SW】H27.9.20~22(小矢部署確認)

■ 国道8号小矢部バイパスの付加車線設置



■ 国道8号の交通状況



※ 交通量データ:【開業前】H26.10.19(日) 【開業直後】H27.7.19(日) 【お盆期間】H27.8.6(木)~16(日) 【SW期間】H27.9.19(土)~23(水)

2. 県内主要渋滞箇所の動向

④大規模小売店舗開店に伴う交通状況 北陸自動車道

- コストコ開業により近接する北陸自動車道や周辺道路の交通量が増加。
- 駐車出入口付近において駐車待ち車両による渋滞が発生したものの、周辺道路では特に渋滞は発生しなかった。

■ アウトレット開業後の国道8号の交通状況



【コストコホールセール射水倉庫店】



- ・ 射水市上野(小杉)に8月22日(土)に開業
- ・ 売場面積約1万m²・半径50キロを商圈に設定
- ・ 開業初日は、約500人の列が出来たため予定より1時間半前倒して、午前6時半に開店



写真①: 小杉IC方面よりコストコを望む

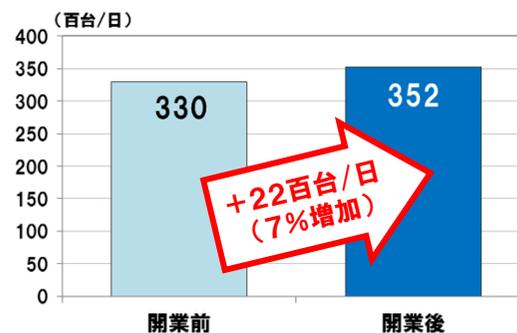
写真②: 小杉IC方面より臨時駐車場・コストコを望む

コストコ開業前後の北陸自動車道の交通量

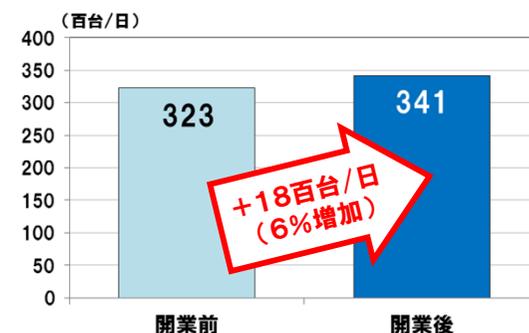
① 小杉IC出入り交通量



② 富山西IC～小杉IC間断面交通量



③ 小杉IC～砺波IC間断面交通量



※ 交通量データ: 開業前→H26.8.23(土)・24(日)平均 / 開業後→H27.8.22(土)・23(日)平均

3. ホームページでの意見聴取

3-1. ホームページによる意見聴取（アンケート）について

- 平成27年3月より、事務所HP内で“富山県道路安全・円滑化検討委員会ホームページ”の運用を開始
- これまでに開催された委員会資料の公表、委員会の概要、主要渋滞箇所・事故危険区間の概要や考え方を説明

■ トップページ

目に留まるイラストのついたバナーやF型でメニューを配置することで、多くの情報を見やすくするように配慮



事務所HPのトップ画面にバナーを設置

■ 主要渋滞箇所 & 事故危険区間の概要説明ページ

主要渋滞箇所と事故危険区間の概要を説明するページのレイアウトを統一し、一体的に取り組んでいることをPR（これまでは事務所ホームページ内の別サイトで運営）

富山県の主要渋滞箇所

地域の主要渋滞箇所の選定

富山県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、道路利用者や富山県道路安全・円滑化検討委員会の双方の意見を踏まえて、地域全体として実感している渋滞箇所を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。

素案の選定(委員会での検討)

- 客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- 地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

パブリックコメントの実施(道路利用者等の意見)

- 道路利用者が実感している渋滞箇所の抽出
- 最新データや現地状況により渋滞状況を確認

「地域の主要渋滞箇所」の選定

- 集中する渋滞箇所は、効果的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

最新のITS技術を有効活用

- 道路利用者の移動情報(プローブデータ)を収集・分析
- 速度低下等の道路交通状況を客観的かつ効率的に把握

一般道の主要渋滞箇所: 189箇所 (2エリア^{※1}・9区間^{※2}・13箇所^{※3})

富山県・石川県・新潟県内高速道路の主要渋滞箇所: 23箇所 (うち、富山県内9箇所)

※1 エリア: 都市部、混雑区間・箇所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間
 ※2 区間: 交差点が連続するなど、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 箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成する箇所

富山県の事故危険区間(事故ゼロプラン)

富山県の事故危険区間について

富山河川国道事務所では、道路利用者や交通事故が起りやすい危険な箇所との認識を持っていただきながら、集中的・重点的に交通事故の撲滅に取り組むため、事故危険区間(115区間)を決定しました。

事故危険区間リスト・位置図

<p>1. 事故多発 (事故の発生割合が高い区間)</p> <p>【抽出条件】 死傷事故率 100件/億台km以上 重大事故率 10件/億台km以上 死傷事故件数 1件/億台km以上</p> <p style="text-align: center; background-color: #e91e63; color: white; padding: 2px;">52箇所 2 対策事例</p>	<p>2. 事故危険 (死亡事故・重傷事故が発生している区間)</p> <p>【抽出条件】 死傷事故率 100件/億台km以上 重大事故率 10件/億台km以上 死傷事故件数 1件/億台km以上</p> <p style="text-align: center; background-color: #e91e63; color: white; padding: 2px;">32箇所 2 対策事例</p>	<p>3. アンケートによる抽出指標</p> <p>【抽出条件】 アンケートで複数回答(2件以上)であり、アンケートの内容と実際の事故の発生要因が整合している箇所</p> <p style="text-align: center; background-color: #e91e63; color: white; padding: 2px;">31箇所 2 対策事例</p>
---	---	---

事故危険区間: 115箇所

道路

その他の道路の情報はこちら

3. ホームページでの意見聴取

3-2. アンケートの開始

- ホームページの運用開始に合わせて、富山県の主要渋滞箇所に関するアンケートを開始
- パブコメは、“主要渋滞箇所の混雑状況の確認”や“対策完了箇所の効果の確認”などの4項目で構成

■ アンケートの設問

- ① **個人属性** … 回答者の住所、性別、年齢、職業、運転の目的、頻度を調査
- ② **富山県の主要渋滞箇所における混雑箇所の確認** … 富山県の主要渋滞箇所のうち、渋滞・混雑している箇所と混雑の内容を調査
- ③ **富山県の主要渋滞箇所における対策完了箇所の効果の確認**
富山県の主要渋滞箇所のうち、対策が完了した箇所における整備効果の有無、対策後の交通状況の変化について調査
- ④ **自由回答** … 主要渋滞箇所(全189箇所)以外での渋滞・混雑によるお困り箇所、その他道路行政に関する意見・要望を調査

問2 主要渋滞箇所について

富山県の主要渋滞箇所について、渋滞・混雑していると感じる箇所はありますか？
(※地図上の箇所名をクリックしてください。)
また、お選び頂いた箇所で発生している渋滞・混雑状況の内容やコメント等ありましたらご自由にお書きください。

主要渋滞箇所	渋滞・混雑の内容やコメント
181:新保文化会館前交差点	小学生の通学時間帯に混雑が発生している
13:田尾町交差点	ピーク時に渋滞が発生している
46:本郷新交差点	
96:本郷町(西)交差点	
48:中川原(南)交差点	商業施設への乗り入れ交通が多く、速度が低下している

地図上から渋滞箇所を選択し、コメントも合わせて記載

問3 対策が完了した箇所について

富山県の主要渋滞箇所のうち、対策が完了した箇所について、対策による効果はありましたか？
(※地図上の箇所名をクリックし、効果の有無を選択してください。)
また、お選び頂いた箇所について、対策後の交通状況に関するコメント等ありましたらご自由にお書きください。
※地図上の赤丸(●)をクリックすると対策完了箇所の概要がご覧いただけます。

対策が完了した主要渋滞箇所の概要と整備効果

箇所名: 国道359号 婦中大橋西口交差点

交通状況

- 国道359号は、富山市と富山県西部を結ぶ幹線道路として機能している。
- 朝夕ピーク時に婦中大橋(神通川渡河部)に交通が集中し、交通量は約4万台/日を越える。
- 富山市南(方向①)からの交通集中や国道8号方面(方向③)への右折交通が直進交通の円滑な走行を阻害することによって、走行速度が低下し、渋滞が発生している。

対策の内容

富山市南方面(方向①)からの右折交通による直進交通の阻害を解消するために右折車線を2車線に増設(※:対策実施後(平成26年12月))

対策による効果

【対策前後の方向別右折割合(対向車線別)】

右折車線を増やしたことで、右折交通が車線ごとに入線し、方向別の混雑が緩和され、全体的な通行速度が向上し、特に婦中大橋から夕陽町にかけて渋滞が減少した。

右折車の車線が直進車線と併走し、直進交通の速度が低下した。

右折車の交通がスムーズになり、全体の混雑が緩和された。

写真:対策前後の婦中大橋西口交差点の交通状況(富山市南方面から交差点を望む)

【対策効果の例】

- : パイパスに交通が移動し、現場の渋滞や混雑が緩和した
- : 交通量が改善されたことで、安全に走行できるようになった
- : 渋滞がなくなり、通過時間が短縮した
- : 道路が広くなり通行しやすくなった
- × : 対策後も変わらずに渋滞が続いている
- × : 交通量が増えて混雑が悪化した

対策完了箇所	効果の有無	対策後の交通状況に関するコメント
	● 効果があった	
	○ 変わらない	
	○ 悪化した	

対策完了箇所における整備効果を説明

3. ホームページでの意見聴取

【参考】 これまでに寄せられたアンケートについて

- アンケートには、これまでに3件の意見が寄せられている。(平成27年8月末現在)
- 魚津滑川BPや富山大橋4車線化などの対策が評価される一方、入善黒部バイパスの問題点を指摘する意見も寄せられている。

■主要渋滞箇所の評価

※各設間に対してコメントが寄せられた箇所のみ紹介

【国道8号 江口交差点】

- ・入善黒部バイパスの黒部方面から来る際、右折が危険。(反対車線が2車線なので)

【国道8号坂東交差点】

- ・庄川わたる前から並んでいるとうんざりする。

■対策完了箇所の効果評価

【国道8号 稲泉交差点】

- 対策:魚津滑川バイパス 効果あり
- コメント:スイスイ走れる

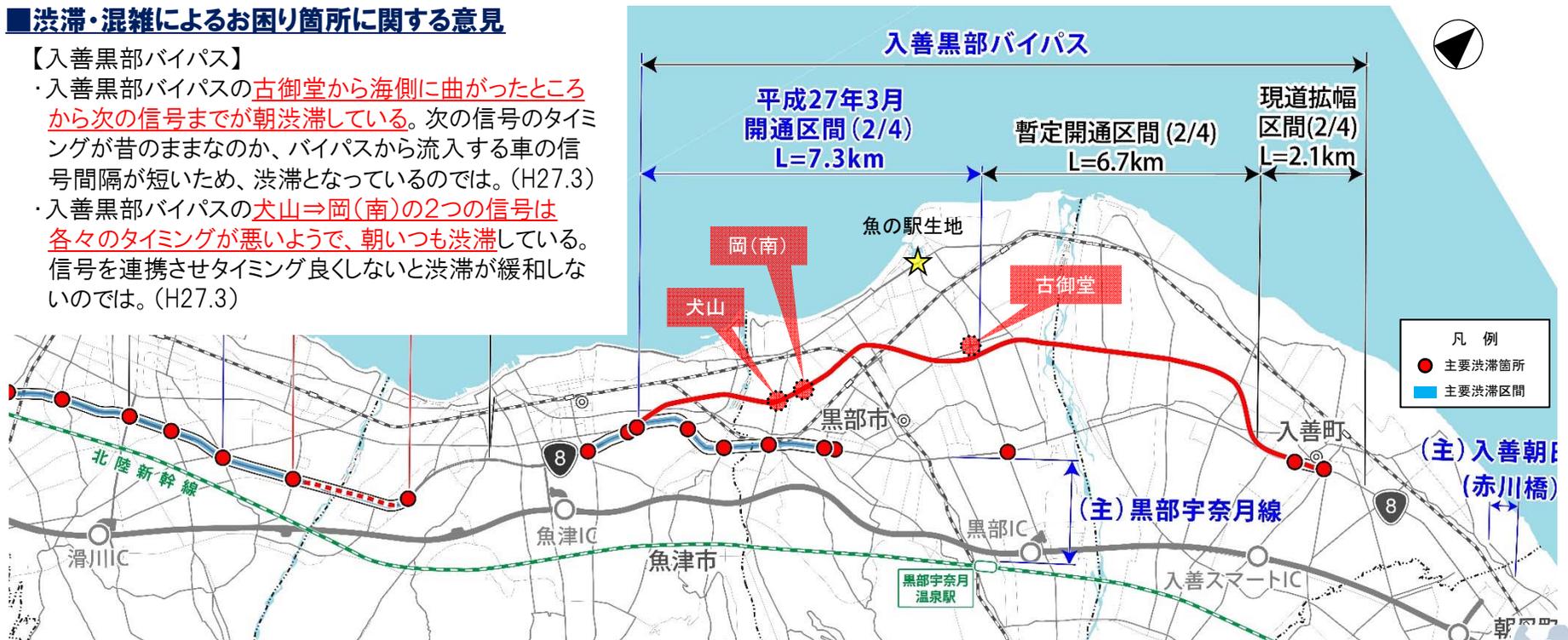
【(主)富山高岡線 安野屋交差点】

- 対策:富山大橋4車線化 効果あり

■渋滞・混雑によるお困り箇所に関する意見

【入善黒部バイパス】

- ・入善黒部バイパスの古御堂から海側に曲がったところから次の信号までが朝渋滞している。次の信号のタイミングが昔のままなのか、バイパスから流入する車の信号間隔が短いため、渋滞となっているのでは。(H27.3)
- ・入善黒部バイパスの犬山⇒岡(南)の2つの信号は各々のタイミングが悪いようで、朝いつも渋滞している。信号を連携させタイミング良くしないと渋滞が緩和しないのでは。(H27.3)



4. 今後の進め方について

- 「渋滞対策検討マネジメントサイクル」を基本に、各種道路開通及び新幹線開業による影響を分析、対策を検討

平成27年度 第1回 富山県道路安全・円滑化検討委員会（平成27年10月14日）

- これまでの検討経緯
- 県内主要渋滞箇所の動向
- ホームページでの意見聴取

本日の
議事内容

今後の取り組み

PDCAサイクル
により
渋滞対策を推進

Plan(計画)

渋滞対策の検討

- ・主要渋滞箇所カルテの作成・更新
(H27道路交通センサスへの対応を含む)
- ・各道路管理者との情報共有・対策検討

Action(改善)

主要渋滞箇所の検証

- ・H26年度の新幹線開業および道路事業の対策効果などを検証
(新たな問題箇所は現地確認を実施し、要因を分析)
- ・見直し結果や対策効果事例、実施予定箇所について公表

Do(実行)

ソフト・ハードを含めた
渋滞対策の推進

Check(評価)

モニタリング等による検証

- ・最新の交通データによる渋滞状況確認
- ・“地域の声”を反映するためアンケートを継続実施し、
意見を集約・分析