

令和2年度 第1回 富山県道路安全・円滑化検討委員会

渋滞関係 説明資料

— 目 次 —

1. 渋滞対策の進め方	P 1
2. これまでの検討経緯	P 2
3. 渋滞状況のモニタリング	P 5
4. 解除候補箇所の抽出	P 9
5. 追加候補箇所の抽出	P10
6. 渋滞対策について	P12
7. その他の視点	P18
8. 今後の進め方	P29

令和2年9月3日(木)

1. 渋滞対策の進め方

■ 令和2年度 道路関係予算の概要

4 生産性を向上する道路ネットワーク

(1) ネットワークを賢く使う – 官民連携による渋滞対策の推進 –

- トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者による対策など、官民連携による渋滞対策を推進します。

<背景/データ>

- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(令和元年11月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)

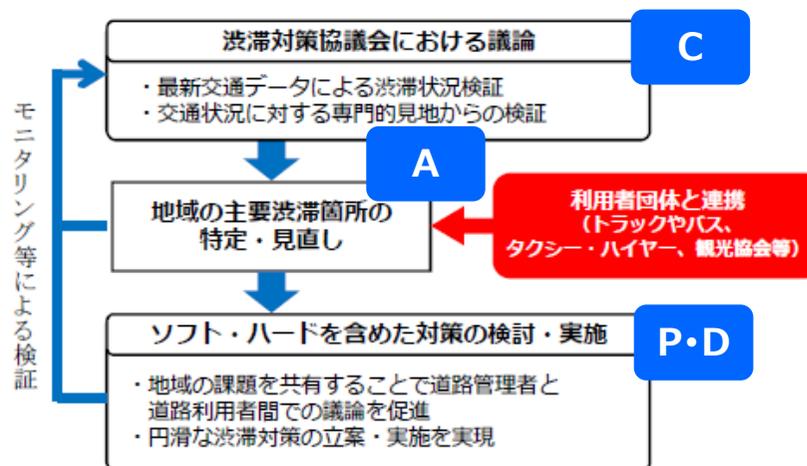
○渋滞対策協議会^{参19}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進
(利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施)

○重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{参20}の実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

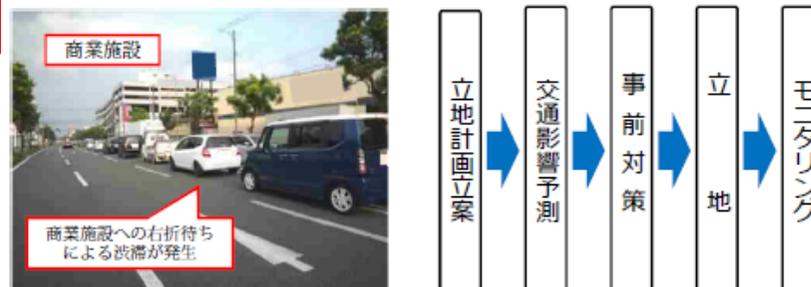
参19：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

参20：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

[渋滞対策の流れ]



[道路交通アセスメントの運用]



<商業施設周辺の渋滞の様子>

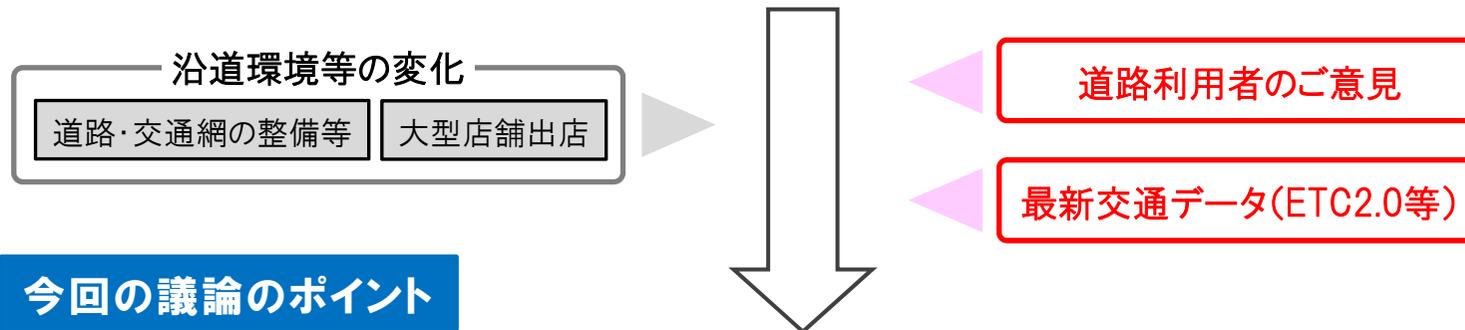
<道路交通アセスメントの流れ>

2. これまでの検討経緯

(1) 検討委員会の議論のポイント

これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所公表
- 平成25～26年度 渋滞対策基本方針の策定
- 平成27～28年度 モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証、解除方針案の提案
- 平成29年度 主要渋滞箇所の見直し・ピンポイント渋滞対策の実施(国道8号江尻高架橋接続部)
- 平成30年度 施策紹介(能越道料金変更に伴う交通状況の変化、交通アセスメントの取組事例)
 - ・ピンポイント渋滞対策の実施(国道8号安楽寺西交差点)
- 令和元年度 主要渋滞箇所の見直し・ピンポイント渋滞対策の実施(国道8号四屋交差点)



今回の議論のポイント

① 渋滞対策箇所の見直しに向けた議論

- 渋滞状況のモニタリング
- 主要渋滞箇所の解除候補箇所・追加候補箇所の抽出

② 渋滞対策の議論

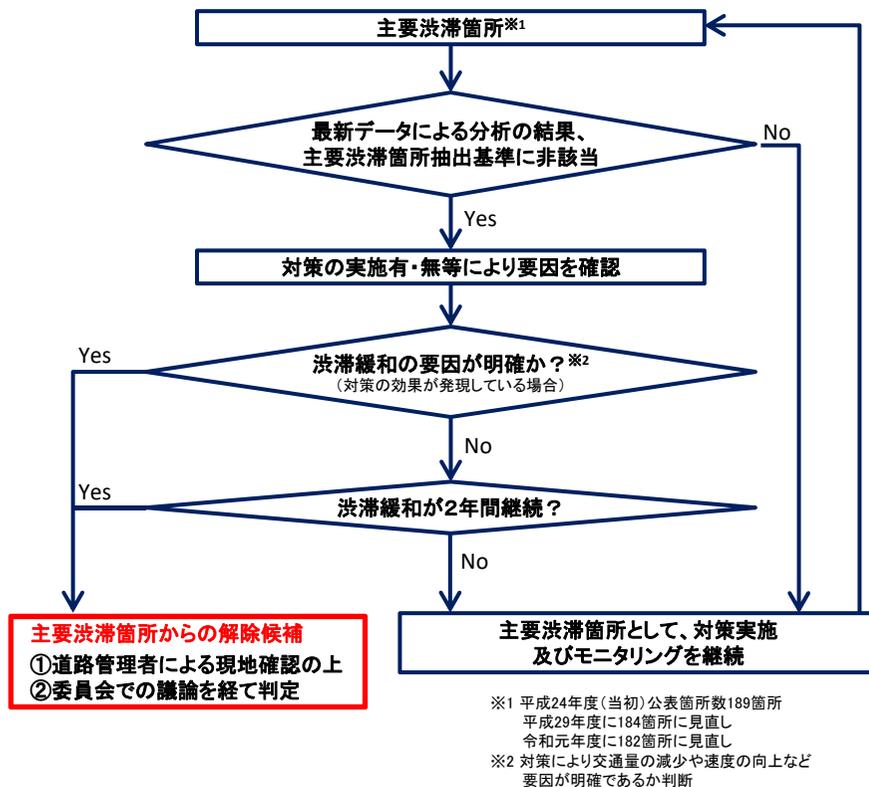
- ピンポイント渋滞対策(国道8号四屋交差点、国道41号掛尾町交差点)
- 渋滞要因の分析(国道8号江口交差点)
- コロナ情勢の分析
- 路上荷さばきに起因する渋滞対策

2. これまでの検討経緯

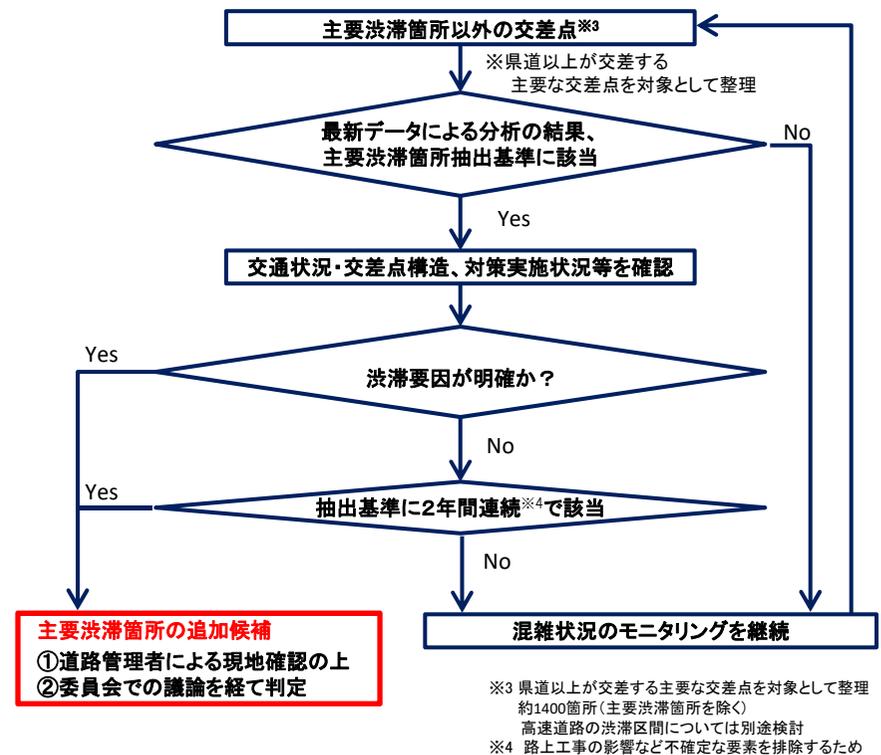
(2) 主要渋滞箇所 解除・追加箇所の考え方

- 富山県内の主要渋滞箇所の解除・追加は、解除・追加判定フローに基づき、最新データによる抽出基準の該当状況や交通状況を踏まえ、解除・追加候補箇所を選定。
- 道路管理者による現地確認のうえ、解除・追加箇所を選定。

【主要渋滞箇所の解除フロー】



【主要渋滞箇所の追加フロー】

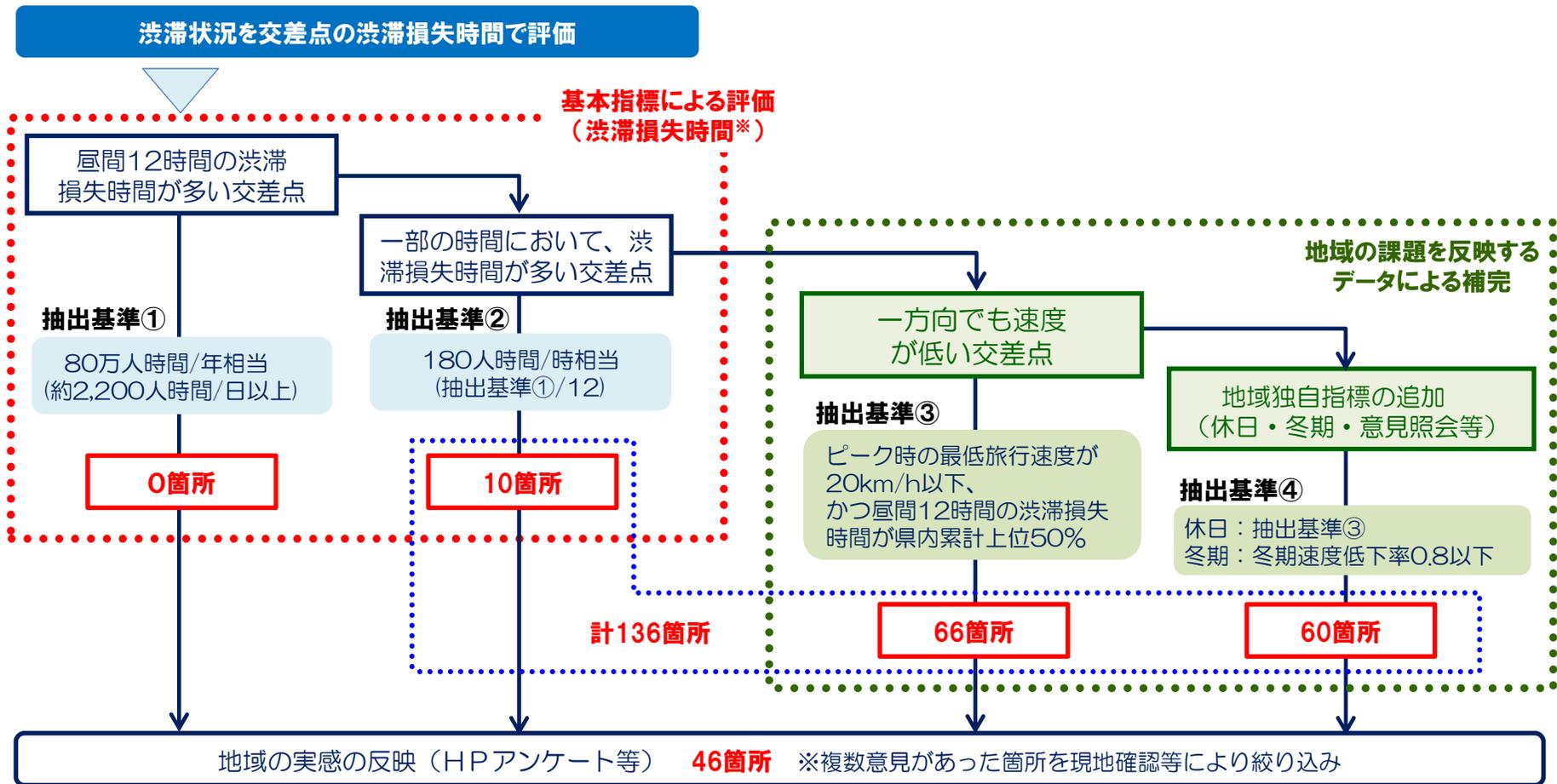


2. これまでの検討経緯

(3) 主要渋滞箇所の選定状況

- 主要渋滞箇所は、基本指標による評価に加え地域の課題を踏まえた抽出基準により選定。
- 平成29年度と令和元年度に主要渋滞箇所の見直しを実施し、現在182箇所を登録。

【主要渋滞箇所選定フロー】



富山県の主要渋滞箇所 182箇所を選定

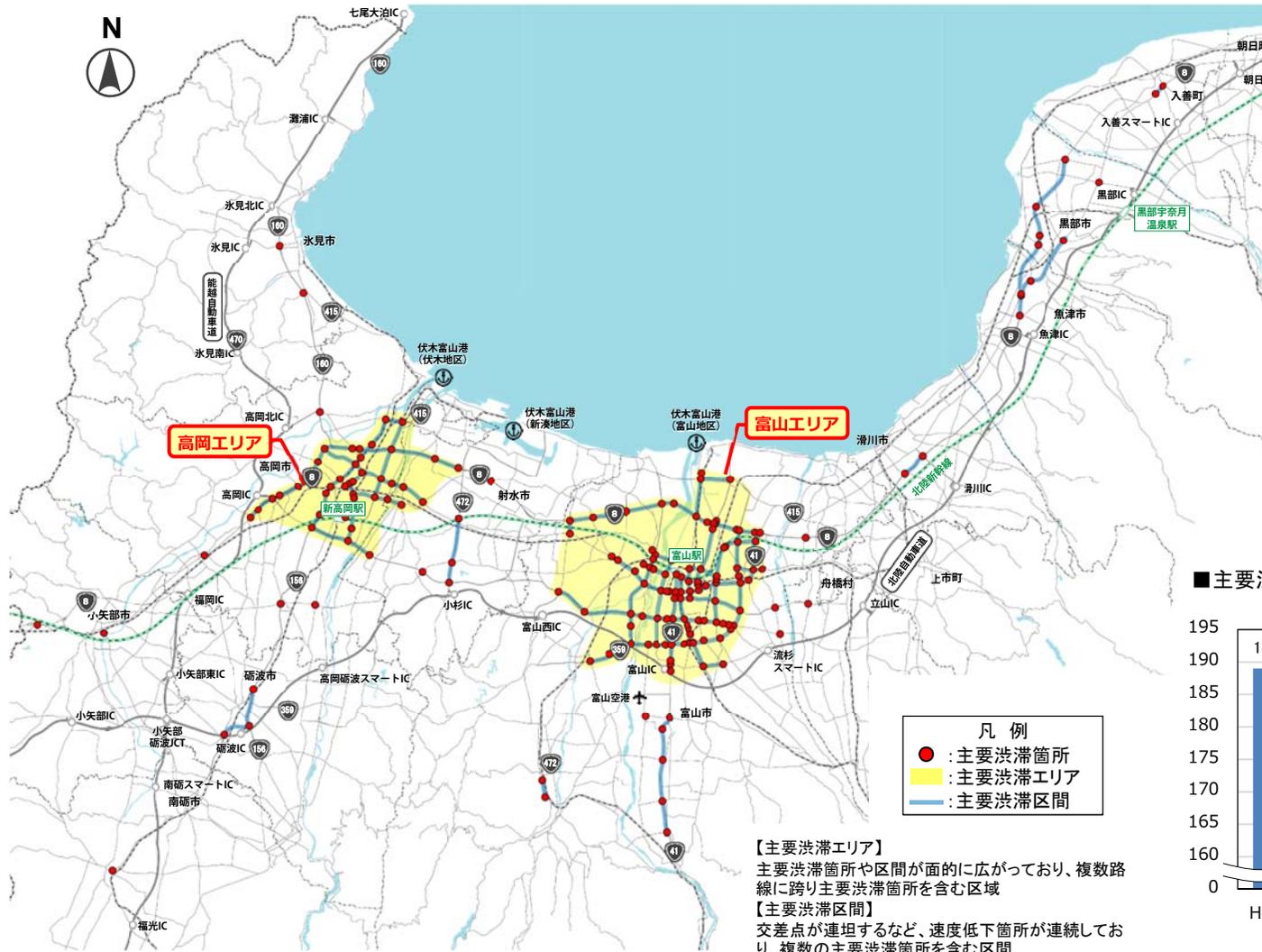
※ 渋滞損失時間

交差点に流入する区間で生じている損失時間（自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間）の合計

3. 渋滞状況のモニタリング

(1) 主要渋滞箇所の選定状況

- 富山県内の主要渋滞箇所は、令和元年7月の時点で182箇所を指定。
- 主要渋滞箇所は、富山エリア・高岡エリアの両市街地部を中心に多数存在している。



令和元年度時点 指定状況

国道・県道・市道

【渋滞多発】

○ 渋滞損失が多い、または平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の箇所

76箇所

【特定日に混雑】

○ 休日または冬期における速度低下箇所

60箇所

【パプコメによる追加】

46箇所

主要渋滞箇所総数：**182箇所**

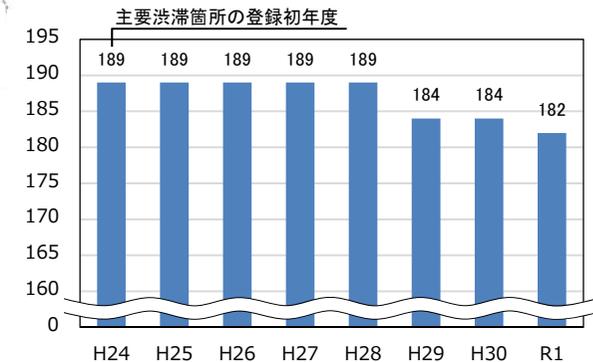
【主要渋滞箇所 追加・解除の経緯】

平成24年度：189箇所特定

平成29年度：12箇所解除 7箇所追加 計184箇所

令和元年度：4箇所解除 2箇所追加 計182箇所

主要渋滞箇所の登録箇所数

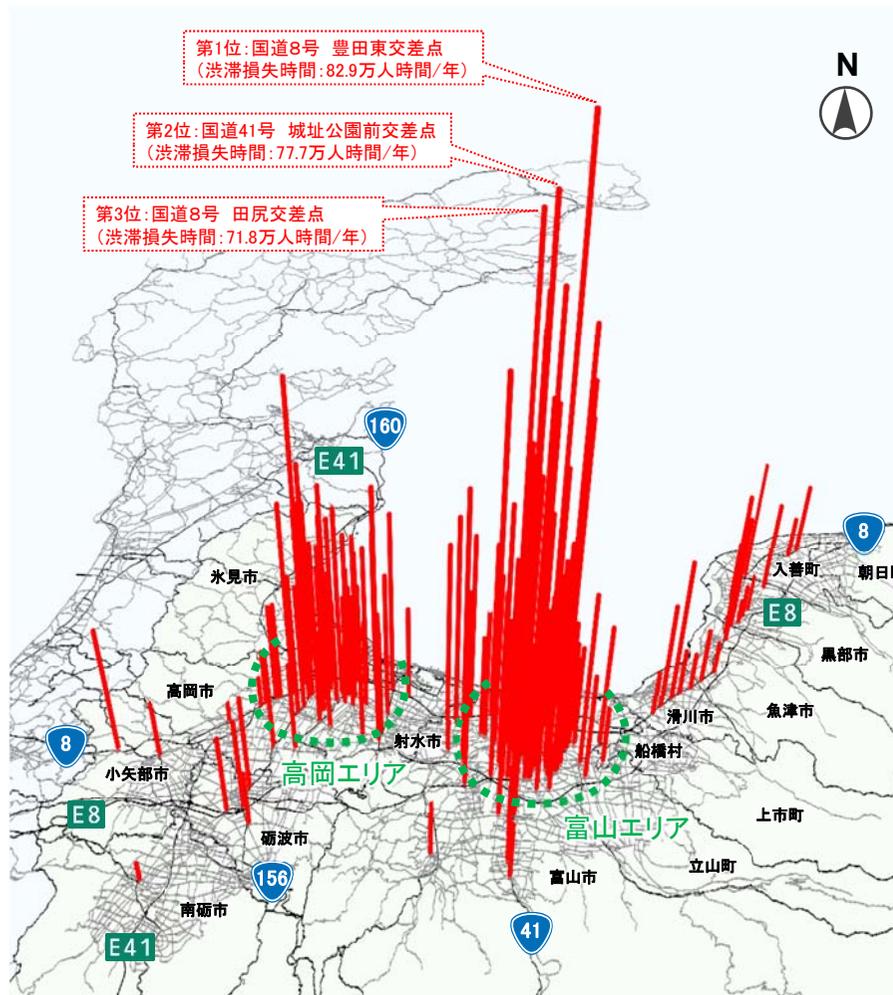


3. 渋滞状況のモニタリング

(2) 富山県内の渋滞損失時間

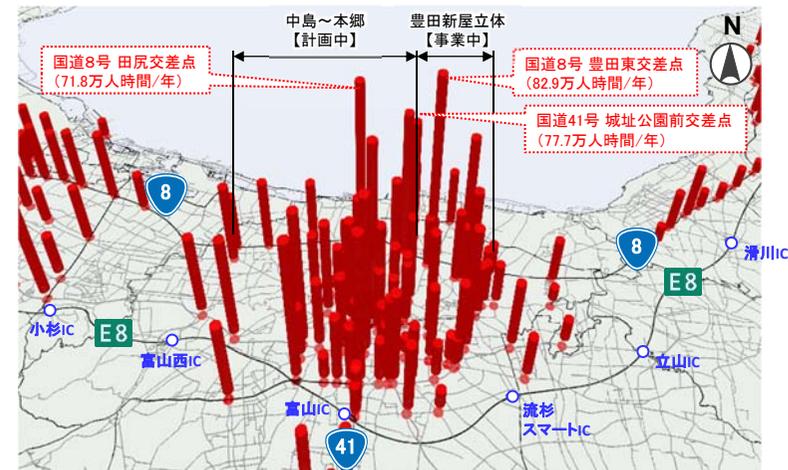
- 県内の渋滞損失時間が高い交差点は、富山・高岡の両市街地部に集中している。
- 富山エリアでは豊田新屋立体(事業中)、中島～本郷(計画中)の事業が進められている。
- 高岡エリアでは六家立体(事業中)、(主)高岡環状線[3期区間](事業中)の事業が進められている。

【主要渋滞箇所の渋滞損失時間】

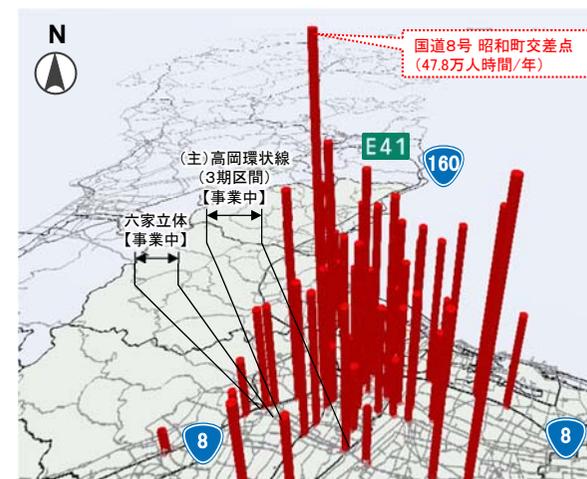


【渋滞損失時間】 主要渋滞箇所の各流入部の合計値
データ年次: R元年度秋期(9月～11月)

《富山エリア拡大》



《高岡エリア拡大》



3. 渋滞状況のモニタリング

(3) 道路利用者会議による混雑意見

- 道路利用者会議より寄せられた混雑意見箇所は、富山エリア・高岡エリアに集中。
- 過年度までに4箇所ピンポイント渋滞対策(速攻対策)を実施済み。
- 主要渋滞箇所未登録の箇所についても、データ分析・現地確認による検証を引き続き実施する予定。

■ 道路利用者会議による混雑意見箇所(令和元年度)



3. 渋滞状況のモニタリング

(4) その他意見要望

- HPアンケートなど、地域の道路利用者の意見を幅広く収集。
- 意見要望箇所のうち、主要渋滞箇所[※]に未登録の箇所は、データ分析・現地確認により登録の可否を検討。

■ その他意見要望箇所



HPアンケート期間：H30.3～R2.3

■ 意見要望箇所

No	路線名	交差点名	混雑要因	主要渋滞箇所の登録状況	対応
1	能越自動車道 高岡北IC	高岡北IC 入口	・能越道料金変更により交通量が増加し、高岡北ICランプ部の信号待ち渋滞が発生 ・特に国道160号方面に向かう左折車がランプ内で錯綜	未登録	主要渋滞箇所追加候補として抽出
2	国道8号	田尻	・バイパスなどの合流部で交通が集中する ・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・右折車線から車が溢れ、後続車に影響する ・信号の青時間が短い	登録済み	
3	国道8号	高園町	・バイパスなどの合流部で交通が集中する ・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・車線数が減少する区間で交通が集中する	登録済み	
4	国道8号	大塚	・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・バイパスなどの合流部で交通が集中する	登録済み	
5	国道8号	豊田東	・バイパスなどの合流部で交通が集中する ・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・信号の青時間が短い	登録済み	
6	(主)富山 高岡線	茶屋町	・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・車線数が減少する区間で交通が集中する ・商業施設や公共施設など特定施設に出入りする車両が集中する	登録済み	
7	(一)八幡田 稻荷線	豊田2丁目	・右折車線から車が溢れ、後続車に影響する ・バイパスなどの合流部で交通が集中する	登録済み	
8	国道8号	八町	・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・信号の青時間が短い	登録済み	
9	国道8号	沖塚原	・朝夕の通勤時間帯に交通が集中する ・バイパスなどの合流部で交通が集中する	登録済み	
10	(一)小竹 諏訪川原線	牛島本町	・車線数が減少する区間で交通が集中する	登録済み	

4. 解除候補箇所の抽出

(1) 解除候補箇所の抽出

- 主要渋滞箇所182箇所について、平成30・令和元年度渋滞損失時間により抽出基準への該当状況を検証。
- 解除フローに基づき、2箇所について主要渋滞箇所の解除候補箇所として抽出。
- 今後、データ分析結果を補完するため現地確認を行い、第2回委員会において主要渋滞箇所から解除を議論予定。

【渋滞損失時間に基づく解除候補箇所の抽出】

解除フロー 該当状況	No.	路線名	交差点名	市町村	H24年度(当初) 抽出基準	H30		R1	
						渋滞損失時間 (人時間/日)	最低速度 (km/h)	渋滞損失時間 (人時間/日)	最低速度 (km/h)
渋滞緩和が 2年継続	1	(一)千里八尾線	水谷交差点	富山市	パブコメ	81.0	16.6	57.9	25.6
	2	(一)千里八尾線	妙川寺交差点	富山市	抽出基準④	310.2	13.1	252.4	13.1

【解除候補箇所位置図】



両交差点は、昨年度も解除候補箇所として抽出。ここ数年、**渋滞損失時間が減少**しているため、対策未実施の状況。

5. 追加候補箇所の抽出

(1) 追加候補箇所の抽出（最新データによる抽出）

- 主要渋滞箇所以外の交差点について、平成30・令和元年度渋滞損失時間により抽出基準への該当状況を検証。
- 追加フローに基づき、2箇所について主要渋滞箇所の追加候補箇所として抽出。
- 今後、データによる分析や現地確認を行い、第2回委員会において主要渋滞箇所への追加を議論予定。

【令和元年度渋滞損失時間に基づく追加候補箇所の抽出】

追加フロー 該当状況	No.	路線名	交差点名	市町村	抽出基準	H30		R1	
						渋滞損失時間 (人時間/日)	最低速度 (km/h)	渋滞損失時間 (人時間/日)	最低速度 (km/h)
抽出基準に 2年連続で該当	1	国道8号	小白石交差点	射水市	抽出基準③	459.6	7.6	423.6	5.0
抽出基準に 2年連続で該当	2	国道8号	上北島交差点	高岡市	抽出基準④ (休日)	598.1 (休日)	4.6 (休日)	408.6 (休日)	5.4 (休日)

【追加候補箇所位置図】



6. 渋滞対策について

(1) ピンポイント渋滞対策の実施 【国道8号 四屋交差点】

右折レーンの延伸(R2年3月実施)

- 道路利用者会議による混雑意見箇所である四屋交差点において、渋滞対策として右折レーンの延伸を実施。
- 対策後、レーン末尾での低速車の低減や、急ブレーキ発生率の減少など、一定の渋滞緩和効果を確認。
- 対策後のデータは新型コロナウイルスによる交通変化の影響が想定されるため、引き続きモニタリングを予定。

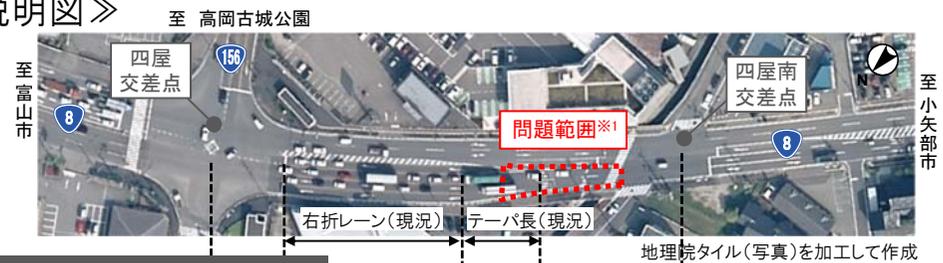
《位置図》



《広域図》



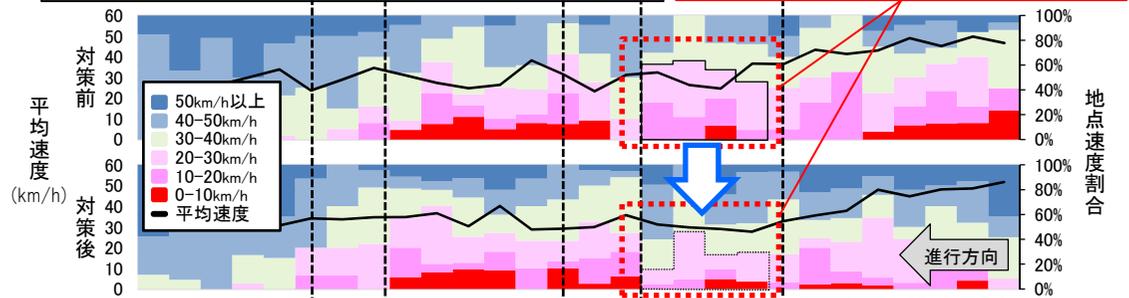
《説明図》



直進車の平均速度と地点速度割合

対策前：右折滞留車列はみ出しの影響で、低速車の割合が増加
 対策後：右折レーン延伸により、滞留車両のはみ出しが軽減され、低速車の発生割合が減少

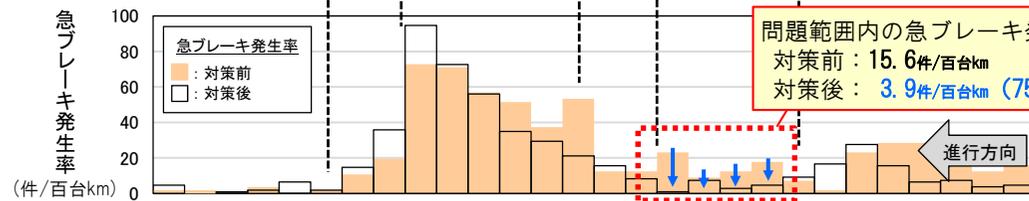
問題範囲内の30km/h未満走行車両の割合
 対策前：56%
 対策後：28% (28ポイント減少)



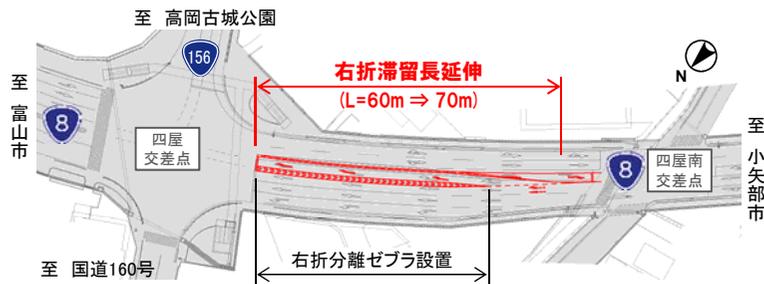
直進車の急ブレーキ(減速度0.3G以上)発生率

対策前：右折滞留車列はみ出しの影響で、急ブレーキが発生
 対策後：右折レーン延伸により、滞留車両のはみ出しが軽減され、急ブレーキ発生率が減少

問題範囲内の急ブレーキ発生率※2
 対策前：15.6件/百台km
 対策後：3.9件/百台km (75%減少)



《対策概要》



※1 問題範囲：右折滞留車による直進車の交通阻害が想定される範囲

※2 急ブレーキ発生率：急ブレーキ件数 / (区間直進走行台数 × 問題範囲延長)

【使用データ】ETC2.0 様式1-2
 【集計期間】対策前：H30.10(平日18時台)
 対策後：R2.5(平日18時台)

6. 渋滞対策について

(3) 国道8号 江口交差点 ①概要

- 国道8号江口交差点は**主要渋滞箇所及び安全走行阻害箇所に指定**されている。
- 入善黒部バイパス開通後も渋滞が発生している他、江口交差点では**バイパス開通後に事故が増加傾向**。
- これまで区画線や案内標識など対策を実施しているが、**渋滞・事故の解消には至っていない**。

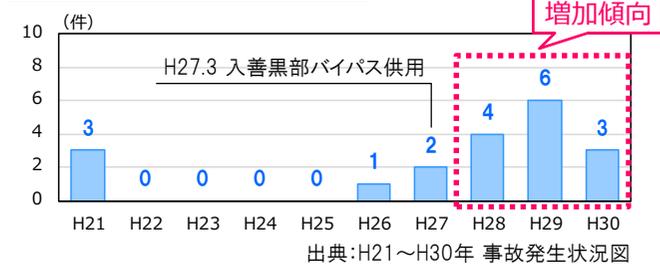
《広域図》



事業経緯

- 平成27年3月 入善黒部バイパス全線供用
- 平成28年3月 ドットライン+案内路面標示設置
- 平成29年7月 案内標識連携のカラーライン設置
- 平成30年8月 (一)魚津入善線に左折車線設置

江口交差点の死傷事故件数の推移



《渋滞・事故発生状況》

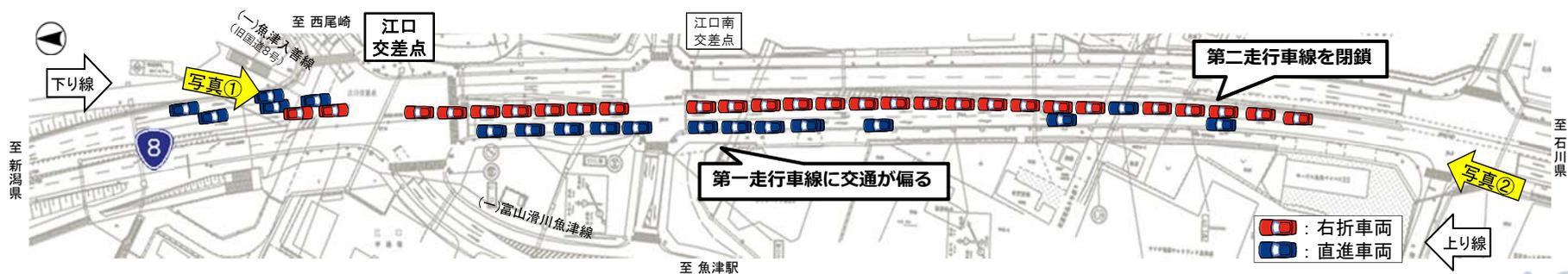


次ページより、渋滞・事故要因分析結果を紹介

6. 渋滞対策について

(3) 国道8号 江口交差点 ② 渋滞要因

- 交通量が多く、交通容量がひっ迫している(交差点需要率 $0.81 \leq 0.9$)。
- 4車線から2車線へ車線減少する区間のため、直進車が第一走行車線に偏っている。
- 江口交差点と江口南交差点が近接しているため、江口交差点で1回に捌ける右折交通に限られ、右折車は江口南交差点を超えて滞留し、第二走行車線を閉鎖している。



6. 渋滞対策について

(3) 国道8号 江口交差点 ③事故要因

【対向直進車が視認しづらい】 (江口交差点内の右折事故)

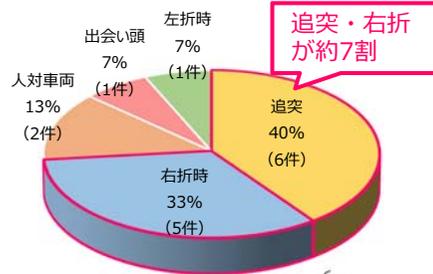
- 対向する右折車が死角となり、対向する直進車が認識しづらい。

【急な車線変更が多い】 (江口交差点の追突事故)

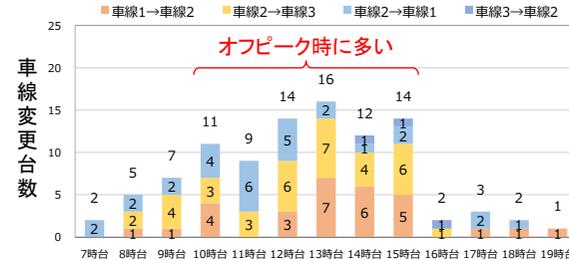
- 江口交差点手前から第一走行車線側に直進車が偏るため、渋滞に起因した追突事故が発生し易い。
- 特にオフピーク時は車線変更が多く、事故の危険性が高い。



■江口交差点発生事故の事故類型



■江口交差点手前の車線変更台数



6. 渋滞対策について

(3) 国道8号 江口交差点 ④今後の展開

- 江口交差点が終点部となる入善黒部バイパスでは、現在、入善町において4車線拡幅事業が実施中である。
- 堀切交差点の周辺では、**今秋に大型商業施設の開業、2022年春に道の駅および温浴施設を含む商業施設が開業予定**であり、バイパス終点部である**江口交差点の負荷が今後さらに増加**する可能性がある。
- 渋滞・事故の要因分析結果や、今後の開発状況を見据え、当該区間の課題解消に向けた対策を検討する。



TOPIC PLANT 黒部店の開業

黒部市立野に2020年10月に開業予定であるPLANT黒部店は、店舗面積が1,000㎡を超え、かつ施設直近の国道8号上に主要渋滞箇所が存在しているため「重要物流道路における交通アセスメント※」の対象となる。

今後、施設開業による交通状況の悪化が生じていないかを確認するため、開業後の交通状況調査を実施予定。

※重要物流道路における交通アセスメント (P28参照)

- ・令和2年1月1日より運用開始。
- ・大店立地法の事業者と連携し、沿道立地者に対し事前の交通影響評価や渋滞対策を求めるほか、開業後の交通状況に関して影響が大きな案件に関しては、道路管理者がモニタリング評価を行い、渋滞対策協議会へ報告。

7. その他の視点

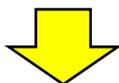
(1) コロナ情勢の分析 ①分析の流れ(案)

- 新型コロナウイルスによる緊急事態宣言が影響し、不要不急の外出が抑制され、県内の交通にも影響。
- 今後、コロナ情勢の影響も踏まえた分析を行い、必要に応じて渋滞対策方針の見直し等を検討していく。

【分析の流れ(案)】

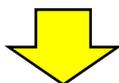
1. 富山県内の交通分析

- ・トラカンデータで県内の交通量の推移を分析
- ・プローブデータなどから、県内に来訪する交通の分析や、県内の地域間流動を分析



2. 主要渋滞箇所への影響分析

- ・主要渋滞箇所ごとに速度分布の割合の変化を分析
- ・昨年度と今年度のデータを比較し、速度変化率を算定
- ・速度が向上した箇所、低下した箇所などの傾向を分析



3. 個別箇所における交通状況変化の分析

- ・主要渋滞箇所への影響分析において、特異な状況が見受けられた箇所において、個別に交通状況を分析

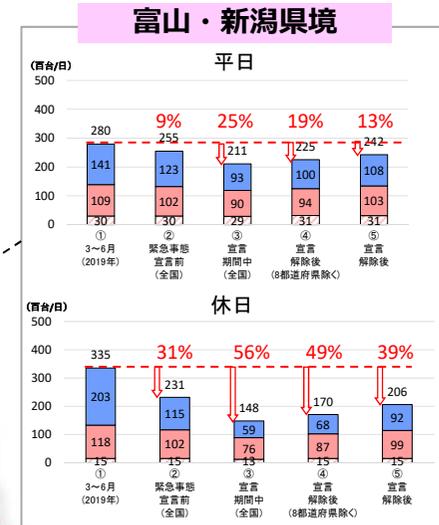
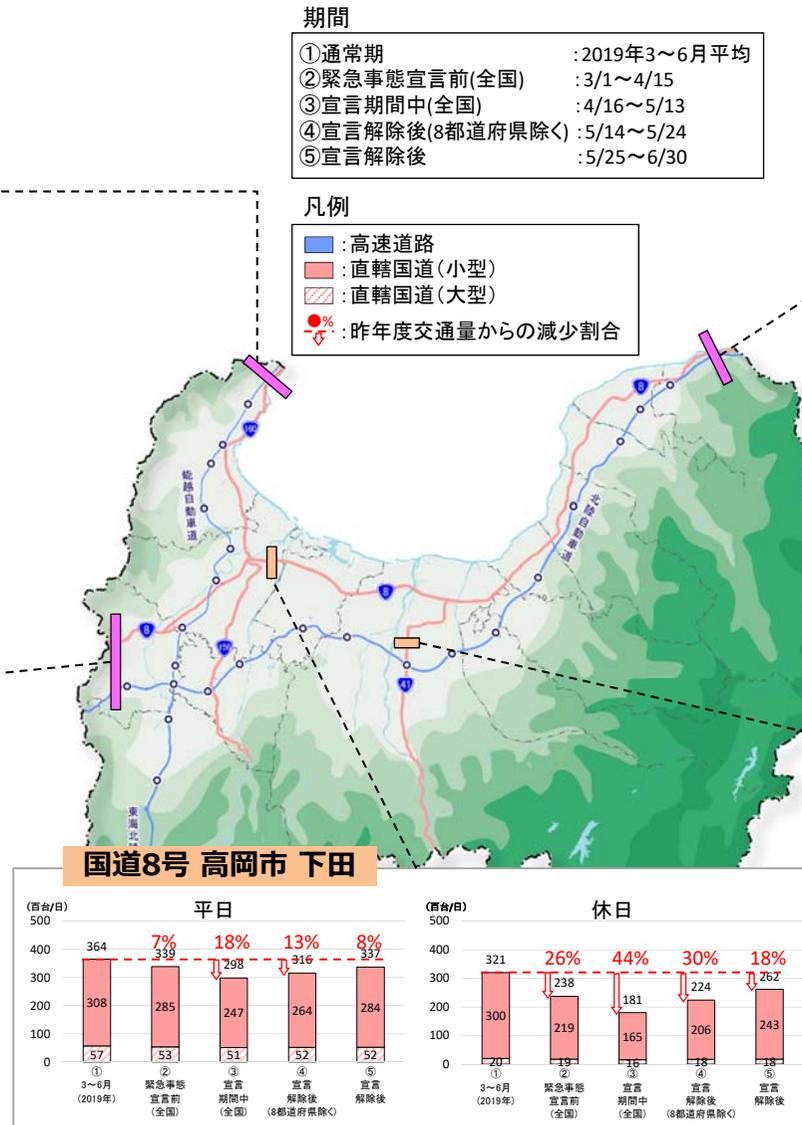
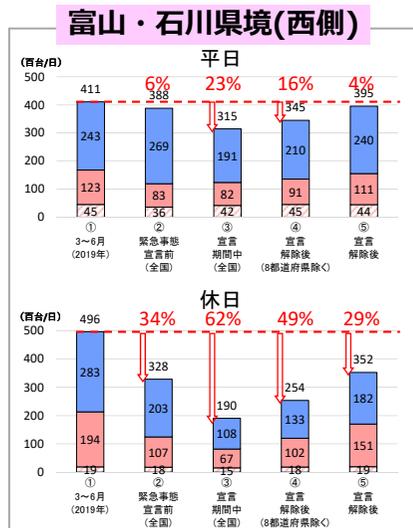
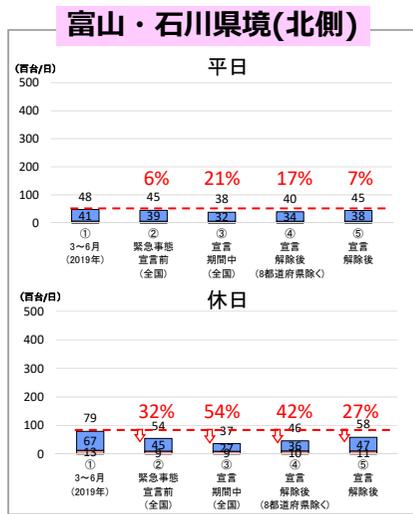


富山県における渋滞対策基本方針の見直し

7. その他の視点

(1) コロナ情勢の分析 ② 県内交通量

- 富山県を含む全国で緊急事態宣言が発令された期間は通常期に比べ交通量が減少。
- 緊急事態宣言解除後、交通は徐々に回復しつつある。



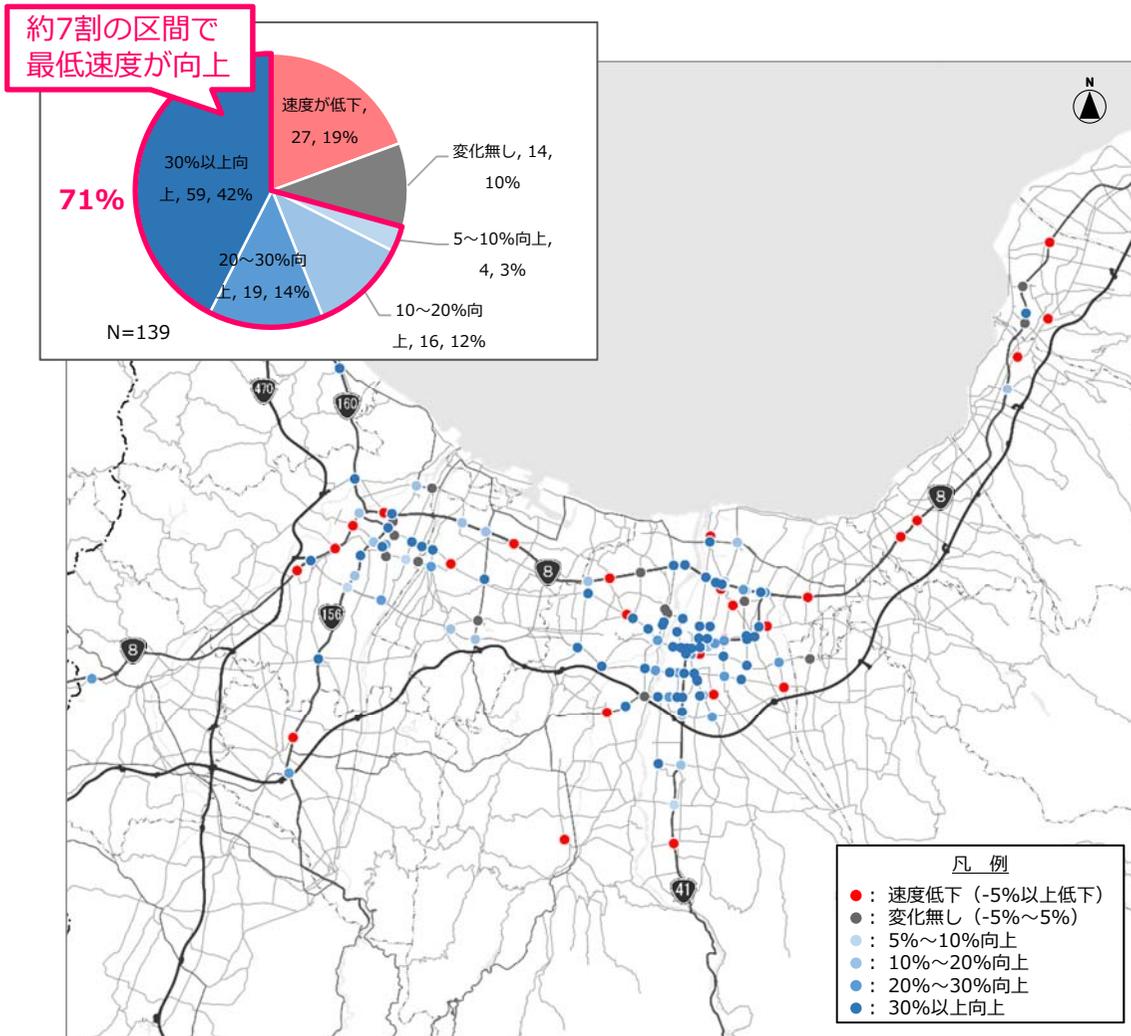
交通量出典 直轄国道:常時観測データ
高速道路:NEXCO中日本より提供

7. その他の視点

(1) コロナ情勢の分析 ③主要渋滞箇所

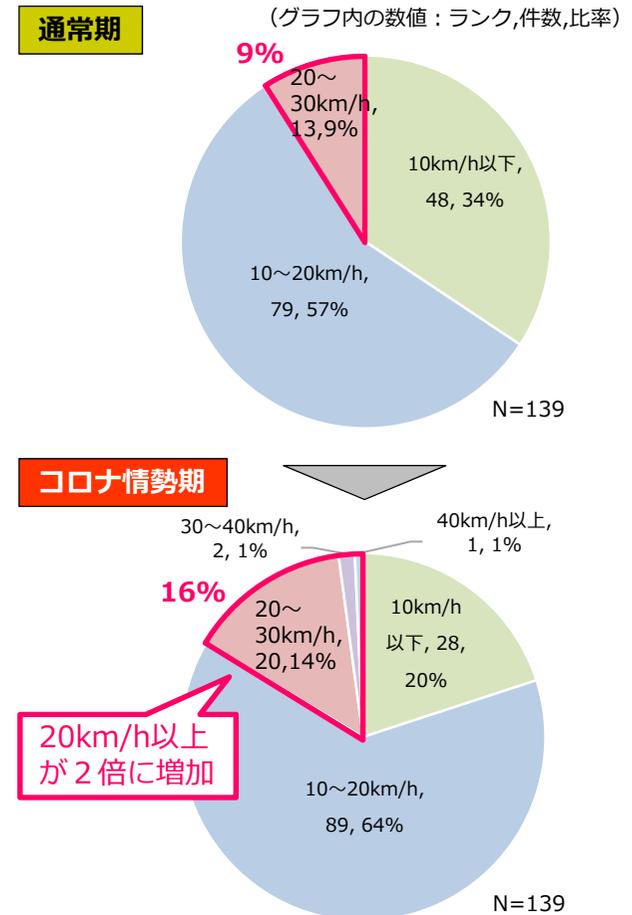
- 緊急事態宣言期間中は主要渋滞箇所でも約7割の区間で最低速度が向上(20km/h以上の割合は約2倍増)
- 今後、各主要渋滞箇所の傾向を把握し、交通・渋滞状況の変化を分析していく。

【主要渋滞箇所の速度変化率】



※指標での抽出箇所、通常期とコロナ情勢期のデータが両方ある箇所を対象に集計

【主要渋滞箇所の最低速度のランク別割合の変化】



集計期間：通常期 令和元年9月~11月 平日
 コロナ情勢期 令和2年4月16日(木)~5月13日(水) 平日
 出典：ETC2.0プローブ情報(様式2-3,2-4)

7. その他の視点

(1) コロナ情勢の分析 ③主要渋滞箇所（国道8号 豊田東交差点 ※平日の渋滞箇所）

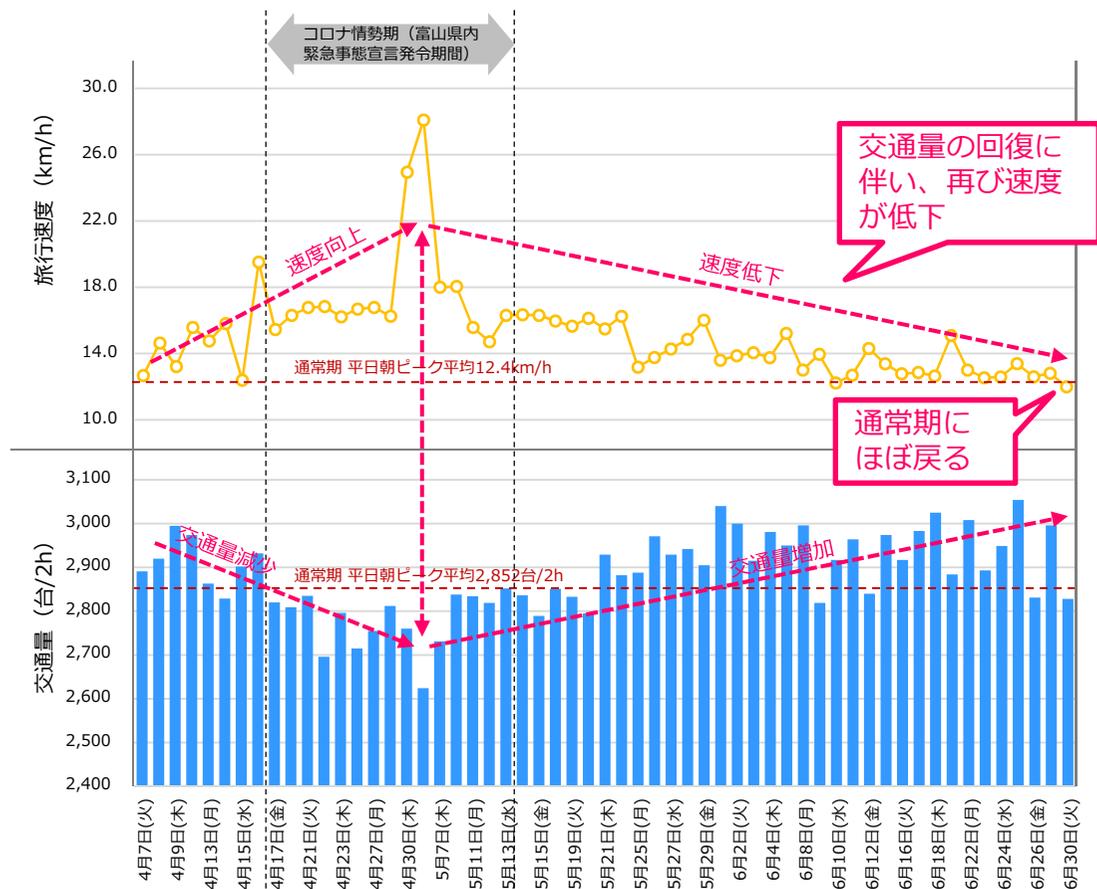
- 県内で最も渋滞損失時間が高い国道8号豊田東交差点でも、朝の通勤時間帯の速度低下が緩和。
- ただし、一時的なものであり、緊急事態宣言解除後は交通量の回復に伴い再び速度が低下。

【平日朝ピークの平均旅行速度の変化】



国道8号および(一)八幡田稲荷線のみ旅行速度を表示
 図中数値は、隣接する交差点間の旅行速度を図示

【コロナ期間の旅行速度・交通量の日変動状況】



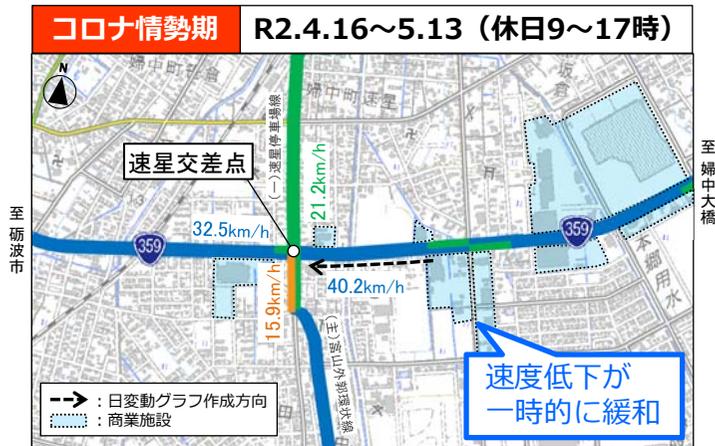
出典: 旅行速度 ETC2.0プローブ情報 交通量 一般道路の「断面交通量情報」(JARTIC)
 期間 通常期 令和元年9月~11月(平日平均) コロナ情勢期 令和2年4月16日~5月13日(平日平均)
 時間帯 朝ピーク 7時~9時

7. その他の視点

(1) コロナ情勢の分析 ③主要渋滞箇所（国道359号 速星交差点 ※休日の渋滞箇所）

- 沿道に商業施設が連担し、休日に速度低下が発生している国道359号速星交差点でも、速度低下が緩和。
- 緊急事態宣言解除後は徐々に交通量が回復しているが、平日に比べ交通量の戻りは少ない。

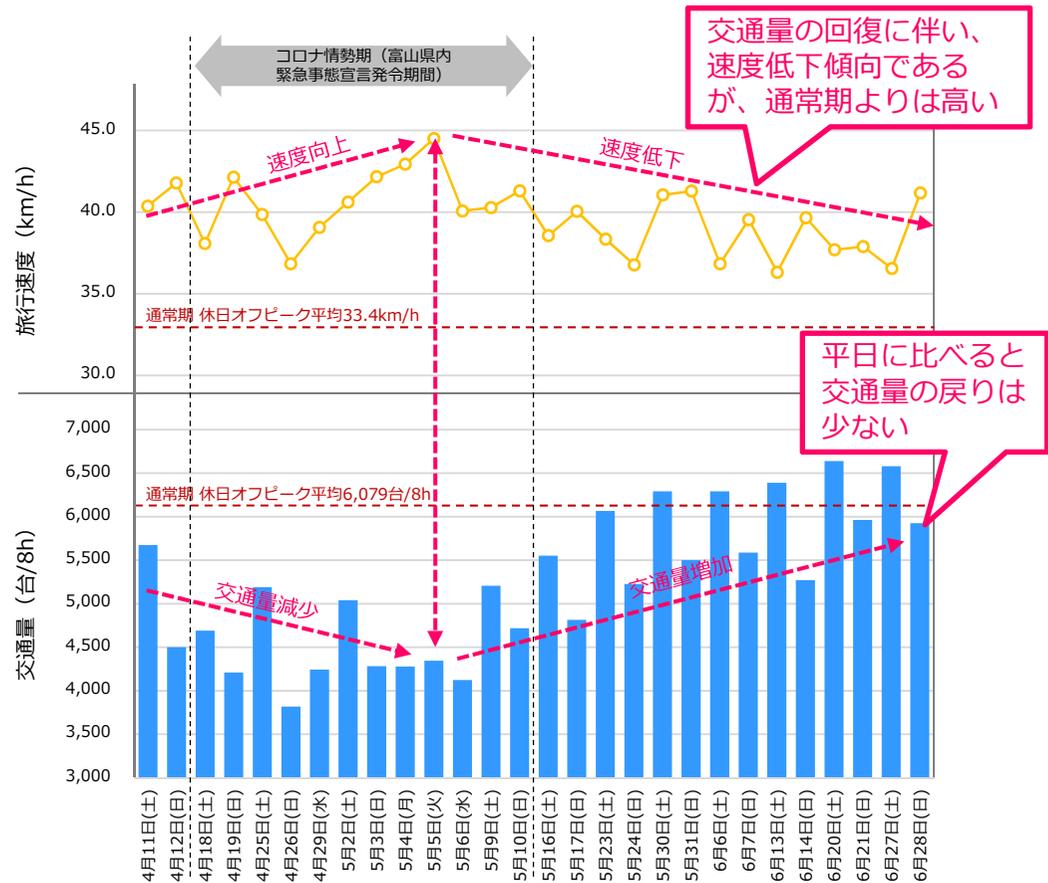
【休日オフピークの平均旅行速度の変化】



■ ~10km/h ■ ~20km/h ■ ~30km/h ■ 30km/h~ ○: 主要渋滞箇所

国道359号および(一)速星停車場線、(主)富山外郭環状線のみ旅行速度を表示
 図中数値は、隣接する交差点間の旅行速度を図示

【コロナ期間の旅行速度・交通量の日変動状況】

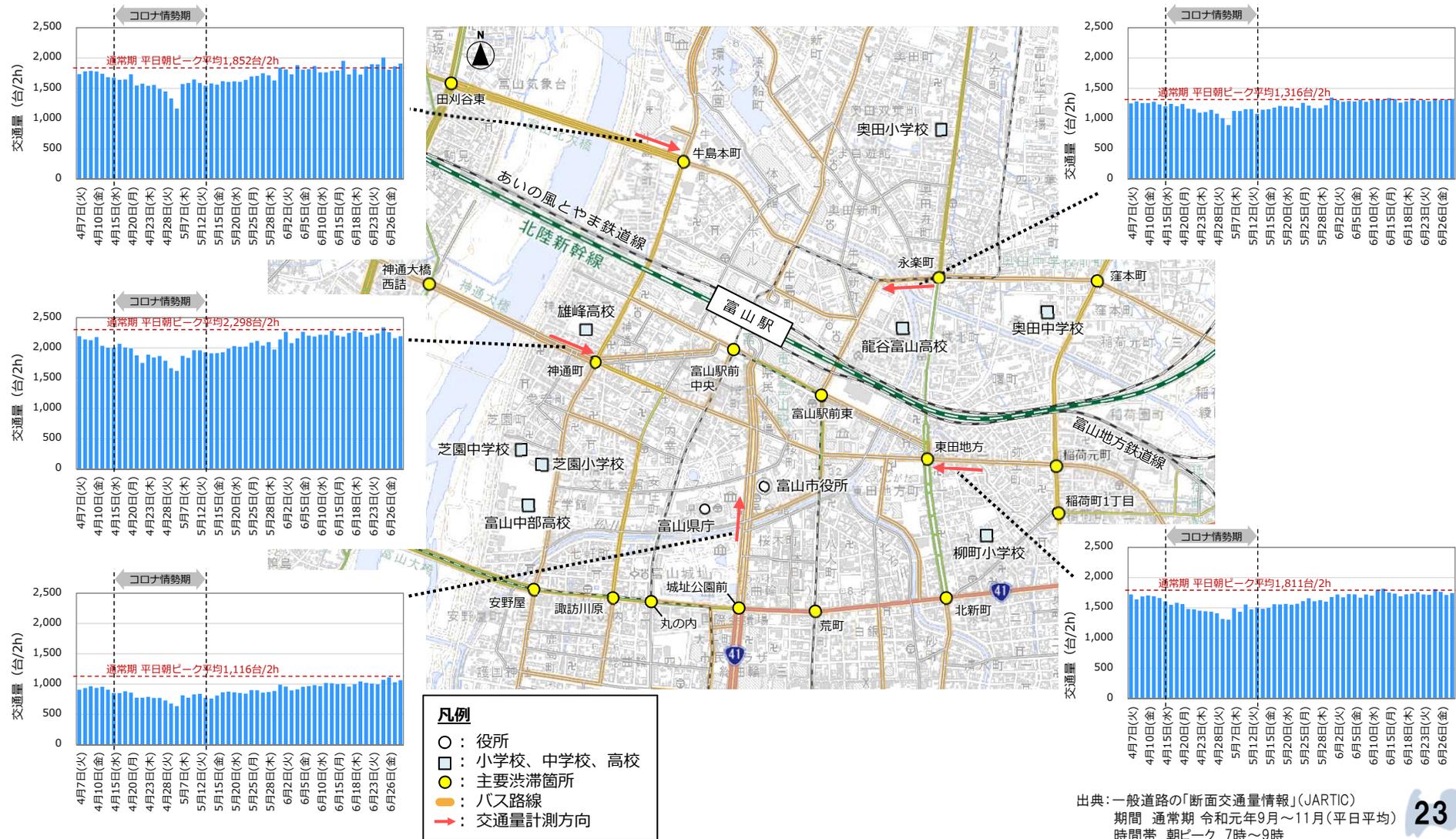


出典: 旅行速度 ETC2.0プローブ情報 交通量 一般道路の「断面交通量情報」(JARTIC)
 期間 通常期 令和元年9月~11月(休日平均) コロナ情勢期 令和2年4月16日~5月13日(休日平均)
 時間帯 オフピーク 9時~17時

7. その他の視点

(1) コロナ情勢の分析 ④ 富山駅周辺

- 新型コロナウイルスによる情勢変化をきっかけとして、通勤・通学方法が公共交通機関から自家用車へ転換することも想定され、富山駅を中心に渋滞悪化が懸念される。
- 現時点において、富山駅周辺の交通量は通常期に比べて減少傾向であるが、引き続きモニタリングを行う。



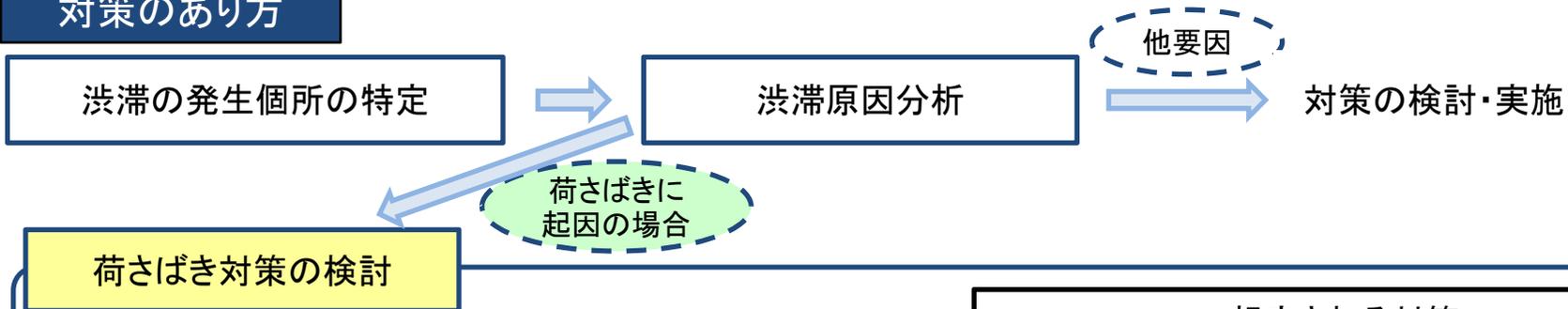
7. その他の視点

(2) 路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルールへの運用等)

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)

想定される対策

ソフト対策

地域ルール
の周知(例)



吉祥寺商店街
(東京都武蔵野市)

ハード対策

路外共同
荷さばき施設(例)



吉祥寺商店街
共同集配送センター
(東京都武蔵野市)

停車帯
(貨物車専用)(例)



花園町通り
(愛媛県松山市)

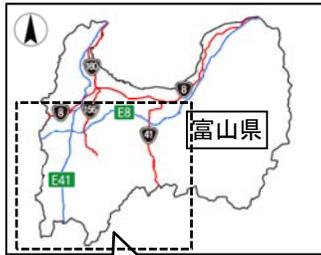
※出典:第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

7. その他の視点

(3) 国道41号通行止めの影響について ①通行止めの概要

- 令和2年4月10日(金)12:35頃 国道41号(富山市片掛地区)の道路下法面が崩落(幅約20m、斜面長さ約40m)。
- 令和2年4月10日(金)14:00 全面通行止めを実施(13:20 警戒体制発令)。
- 令和2年5月27日(水)15:00 応急組立橋等による応急復旧完了に伴い、48日ぶりに全面通行止めを解除。
- 現在、有識者による対策検討委員会で、法面恒久対策の対応方針を決定し、工事中の新橋について対応を検討中。

■ 広域図



■ 被災状況

- ・通行止め区間(約2.7km) : 猪谷地区(国道360号交差点) ~ 片掛地区(「道の駅」細入)
- ※周辺迂回路なし(東海北陸自動車道・北陸自動車道の一部区間を利用する車両を対象に国道41号の代替路(無料)措置)
- ※人的、通行車両被害なし ※孤立集落なし
- ・被災規模 幅:約20m、斜面長さ:約40m



「道の駅」細入から岐阜県側を望む R360交差点から富山市街地側を望む

■ 通行止めの状況



■ 被災状況 (対岸より撮影: R2.4.10)

■ 応急復旧



■ 応急組立橋の架設状況 (撮影: R2.5.11)



■ モルタル吹付完了 (撮影: R2.4.24)

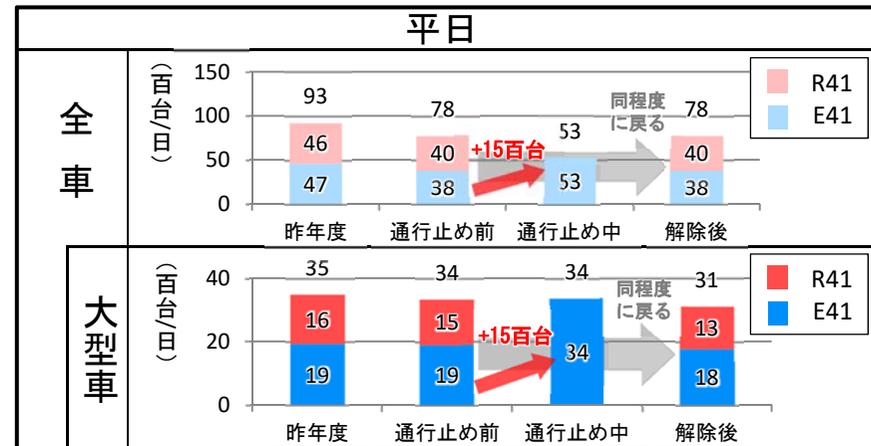


■ 通行止め解除後の状況 (撮影: R2.5.29)

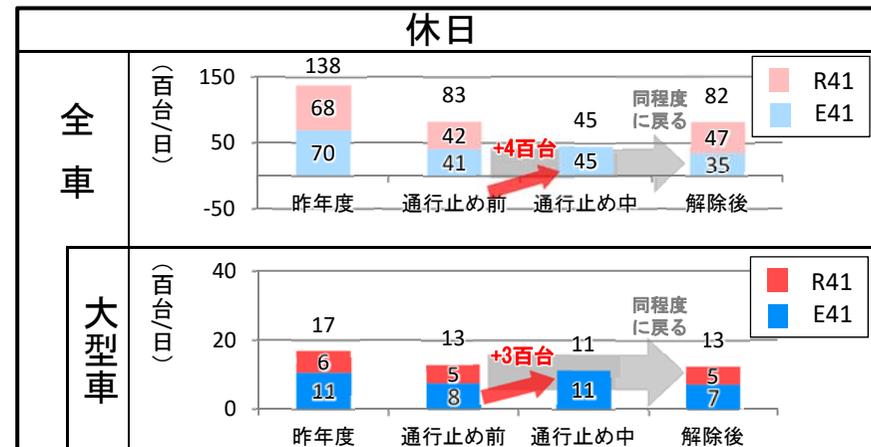
7. その他の視点

(3) 国道41号通行止めの影響について ②交通の影響(富山・岐阜県境)

- 富山、岐阜県境を通過する大型車交通は、東海北陸自動車道を代替路として利用。
- 通行止め解除後、国道41号は本来の物流路線としての機能を回復し、大型車交通が同程度に戻る。



【平日】 昨年度 : H31. 4. 9 (火) ~4. 11 (木) 平均
 通行止め前 : R 2. 4. 7 (火) ~4. 9 (木) 平均
 通行止め中 : R 2. 5. 19 (火) ~5. 21 (木) 平均
 解除後 : R 2. 6. 2 (火) ~6. 4 (木) 平均



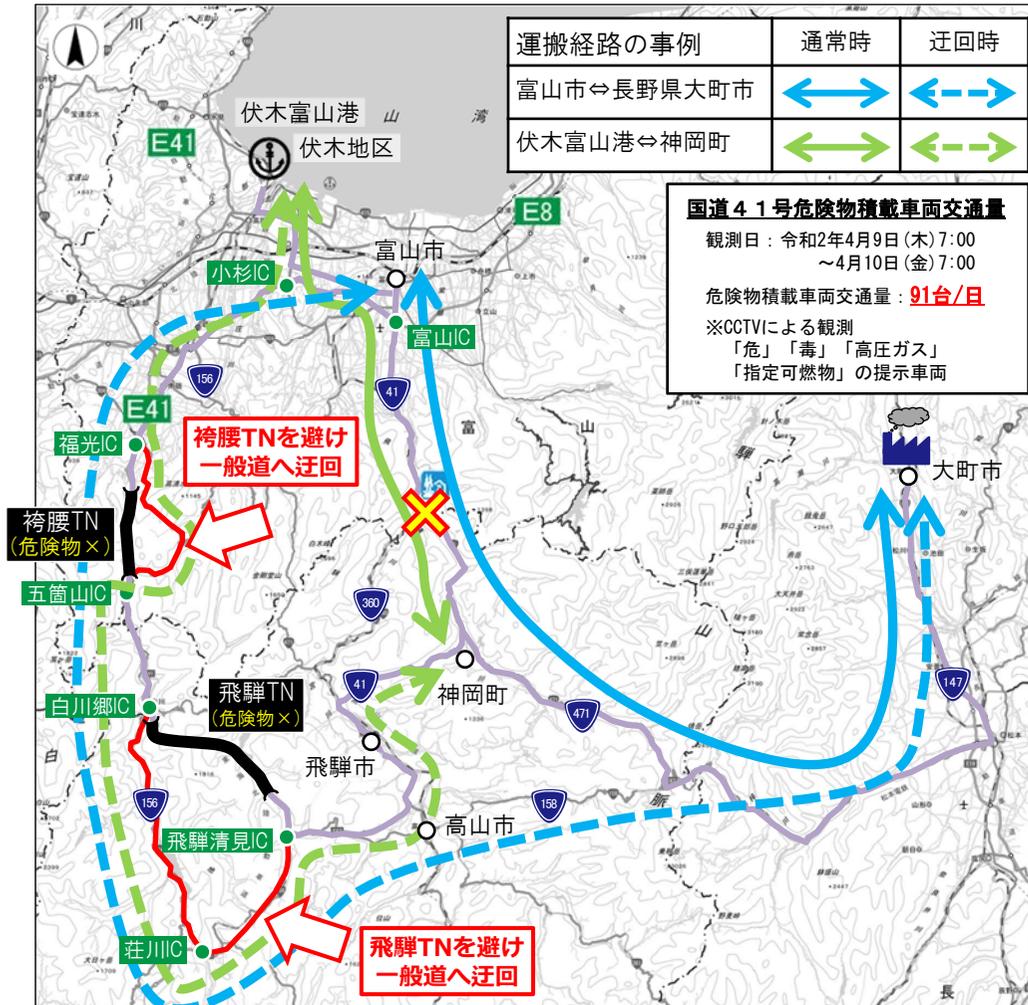
【休日】 昨年度 : H31. 4. 6 (土) ~4. 7 (日) 平均
 通行止め前 : R 2. 4. 4 (土) ~4. 5 (日) 平均
 通行止め中 : R 2. 5. 23 (土) ~5. 24 (日) 平均
 解除後 : R 2. 5. 30 (土) ~5. 31 (日) 平均

7. その他の視点

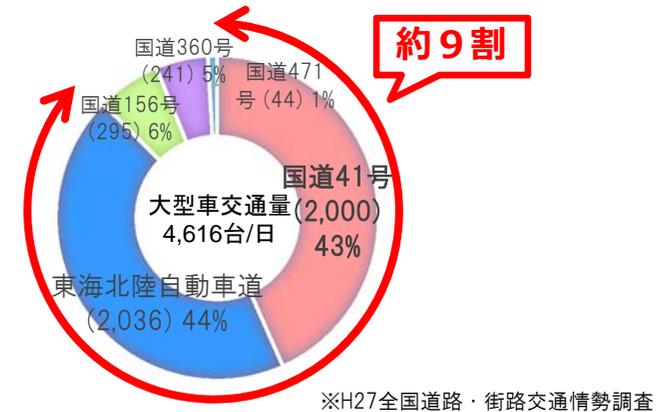
(3) 国道41号通行止めの影響について ③ 物流への影響

- 富山・岐阜県境を通過する物流貨物車両は国道41号と東海北陸自動車道で約9割を担う。
- 東海北陸自動車道等への迂回により、所要時間増による減便や輸送コスト増など物流の効率性が低下。
- また、東海北陸自動車道は危険物積載車両の通行禁止区間があり、一般道へ迂回が必要なため大幅な時間ロスとなる。

■ 運搬経路の事例



■ 富山・岐阜県境通過大型車交通量



国道41号利用者の声

- 富山市⇔長野県大町市
・ 輸送距離が長くなり、**輸送コストが増加**した。
- 伏木富山港⇔神岡町
・ 東海北陸道は危険物積載車両が通行できないため、他の**一般道の通行を余儀なくされ、運送距離と時間が大幅に増加**した。



R2.4～5ヒアリング調査

7. その他の視点

(4) 重要物流道路における交通アセスメントの概要

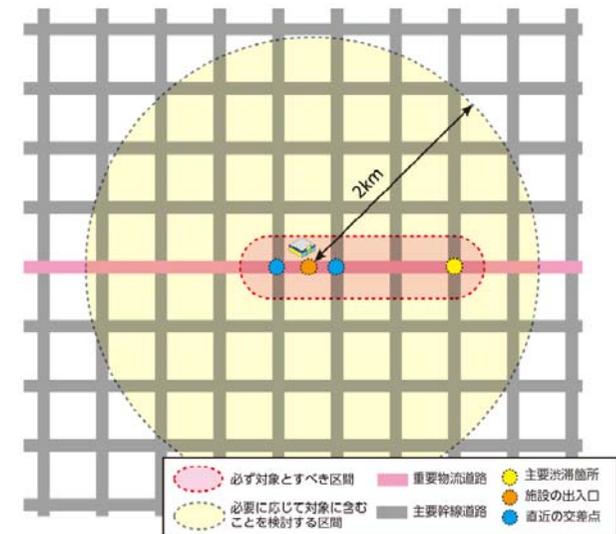
- 令和2年1月1日より、「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」に基づき、全国的に道路交通アセスメント制度の運用が開始。
- 大店立地法の担当者や事業者と連携し、必要な案件については沿道立地者に対し、事前の交通影響評価や渋滞対策を求めるほか、開業後の交通状況に関して影響が大きな案件に関しては、モニタリング評価を行い、渋滞対策協議会へ報告。

【概要】

重要物流道路のうち、直轄国道の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすものについては、沿道立地者に対して事前の交通影響評価やこれに基づく渋滞対策検討結果を求める。

- (1) 当該施設が次のアまたはイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
ア 小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む）を行うための店舗であって、その店舗面積が1,000㎡を超えるもの
イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの（集合住宅を除く）
- (2) 当該施設の立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき道路管理者に対する協議が必要とされていること
- (3) 当該施設から半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 当該施設の立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

■ 予測範囲イメージ



8. 今後の進め方

■ 今後の検討委員会の進め方

