

令和5年度 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 3
3. 渋滞状況のモニタリング	P 8
4. 【令和4年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加判定結果	P 11
5. 【令和5年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加候補箇所	P 15
6. 主要渋滞箇所の評価手法の見直し	P 19
7. ピンポイント渋滞対策	P 23
8. TDM（交通需要マネジメント）の取り組み	P 27
9. 今後の進め方について	P 30

令和5年8月25日(金)

1. 渋滞対策の進め方

■ 本委員会の位置付け

資料:令和5年度道路関係予算概要(令和5年1月)国土交通省道路局・都市局 P26

3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備

(4) 効率的・効果的な渋滞対策

- 道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、自治体等との連携を強化するとともに、データ駆動型マネジメントにより、渋滞対策におけるEBPM^{※1}や、PDCAサイクルの迅速化を推進します。

＜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（R4年9月時点）
- ・一人あたり年間渋滞損失時間は約40時間であり、総乗車時間（約100時間）の約4割に相当

- データ駆動型マネジメントにより、渋滞の現状及び要因に合わせた効率的・効果的なソフト・ハード対策を推進

- 渋滞対策協議会※²において、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、速効対策を推進するとともに、モニタリング結果を踏まえ、より効率的・効果的な対策の検討を実施

- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント※³の実施を求める運用を継続

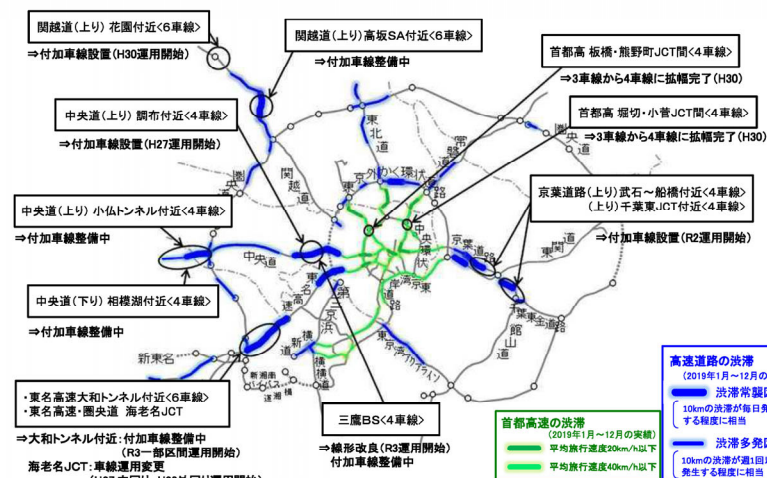
- 全ての都道府県において、ビッグデータ等を活用した交通需要マネジメント（TDM）による渋滞対策を推進

※1 : Evidence-based policy making (データに基づく政策の立案)

※2: 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・実施するために設置

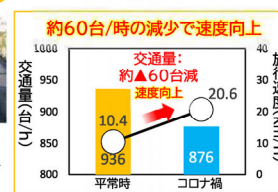
※3：立地前に周辺交通に与える影響を予測し対策を実施することで、既存の交通に支障なく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

[データ駆動型マネジメントによる渋滞対策の例]



首都圏の高速道路における、ビッグデータを用いたピンポイント対策の実施
(事業中12箇所)

データ分析



TDM実施



テレワークや
時差出勤等の
TDMによる
渋滞緩和を推進

PRパンフレット

コロナ禍前後の交通データから渋滞発生時の交通量の臨界点を分析し、ピーク時間交通量の削減台数ターゲットを定めた効果的なTDMを実施（福岡県）

2. これまでの検討経緯

2. これまでの検討経緯

(1) 検討委員会の議論のポイント

【これまでの主な議論内容】

主な議論内容	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 /R1	R2	R3	R4	今回 R5
① 渋滞対策方針関連												
主要渋滞箇所の特定期間および公表	→											
渋滞対策基本方針の策定		→										
渋滞状況のモニタリング				→	→	→	→	→	→	→	→	→ 継続
主要渋滞箇所の解除・追加方針(案)				→								
主要渋滞箇所の解除・追加検討					189箇所 (当初)	解除12箇所 追加7箇所	解除4箇所 追加2箇所	解除2箇所 追加1箇所			解除2箇所 追加0箇所	→ 継続
② ピンポイント渋滞対策												
対策実施予定および対策効果等の紹介						国道8号 江尻高架橋 接続部(西)	国道8号 安楽寺(西) 交差点	国道8号 四屋交差点	国道41号 掛尾町交差点	(主)小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点		→ 継続
③ その他の視点												
関連事業の紹介 (道路開通による整備効果 等)				→	→	道路開通による影響(入善黒部BP等) 大型商業施設の開業による影響 等	→	→	→			
道路交通アセスメント関連							→	→	→			
コロナ情勢における交通分析									→	→		
災害への対応 (被災状況、マネジメント方針 等)									→	→	→	
TDM(交通需要マネジメント)									→	→	→	→ 継続
主要渋滞箇所の評価手法の見直し												→ 新規

【今回の議論のポイント】

① 渋滞対策方針関連

- 渋滞状況のモニタリング
- 主要渋滞箇所の解除・追加検討
 - ・ R4年度 解除・追加候補箇所の判定結果
 - ・ R5年度 解除・追加候補箇所の新規抽出結果

② ピンポイント渋滞対策

- (主) 小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点の進捗状況

③ その他の視点

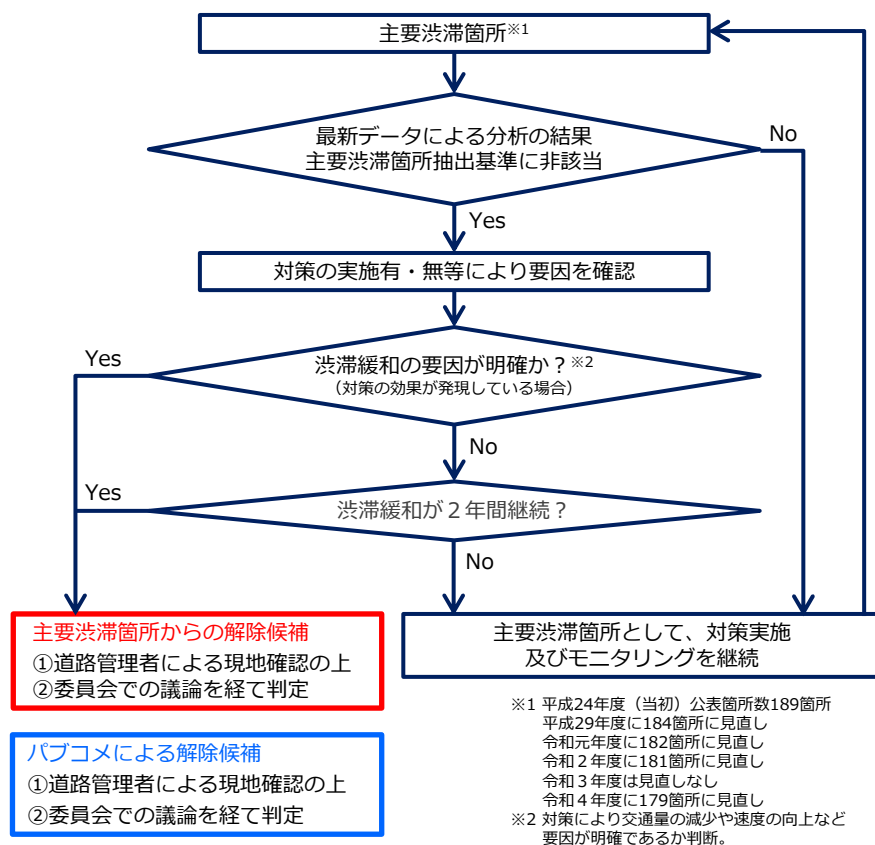
- TDM(交通需要マネジメント)に関する検討
- 主要渋滞箇所の評価手法の見直し

2. これまでの検討経緯

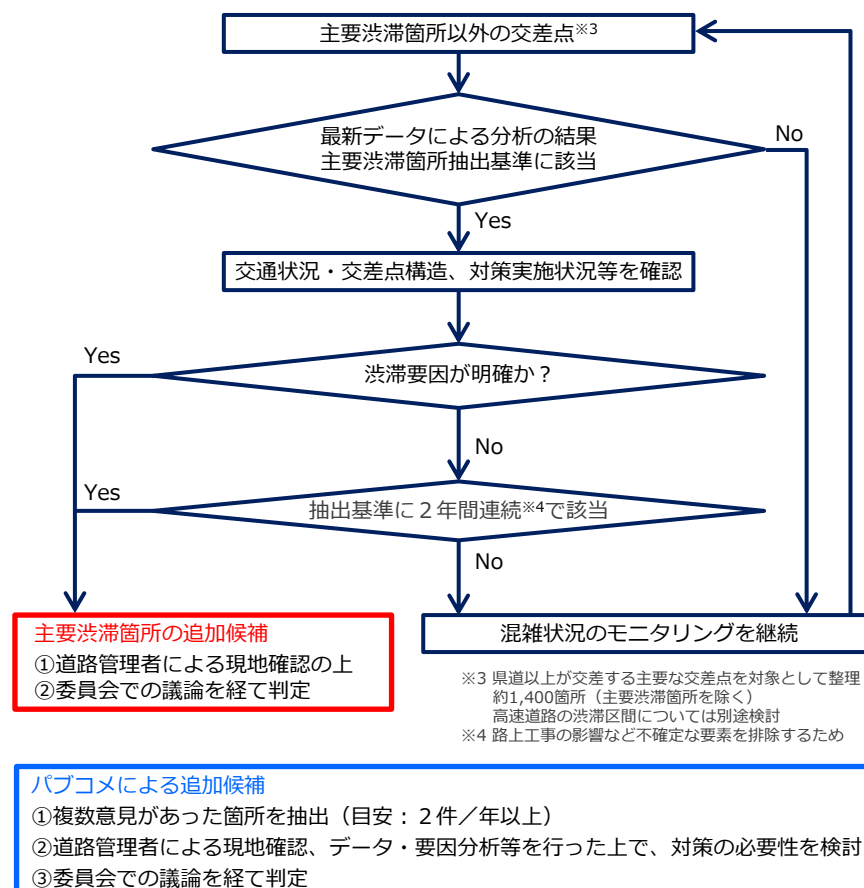
(2) 主要渋滞箇所 解除・追加箇所の考え方

- 富山県内の主要渋滞箇所の解除・追加は、各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・追加候補箇所を抽出。
- 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】

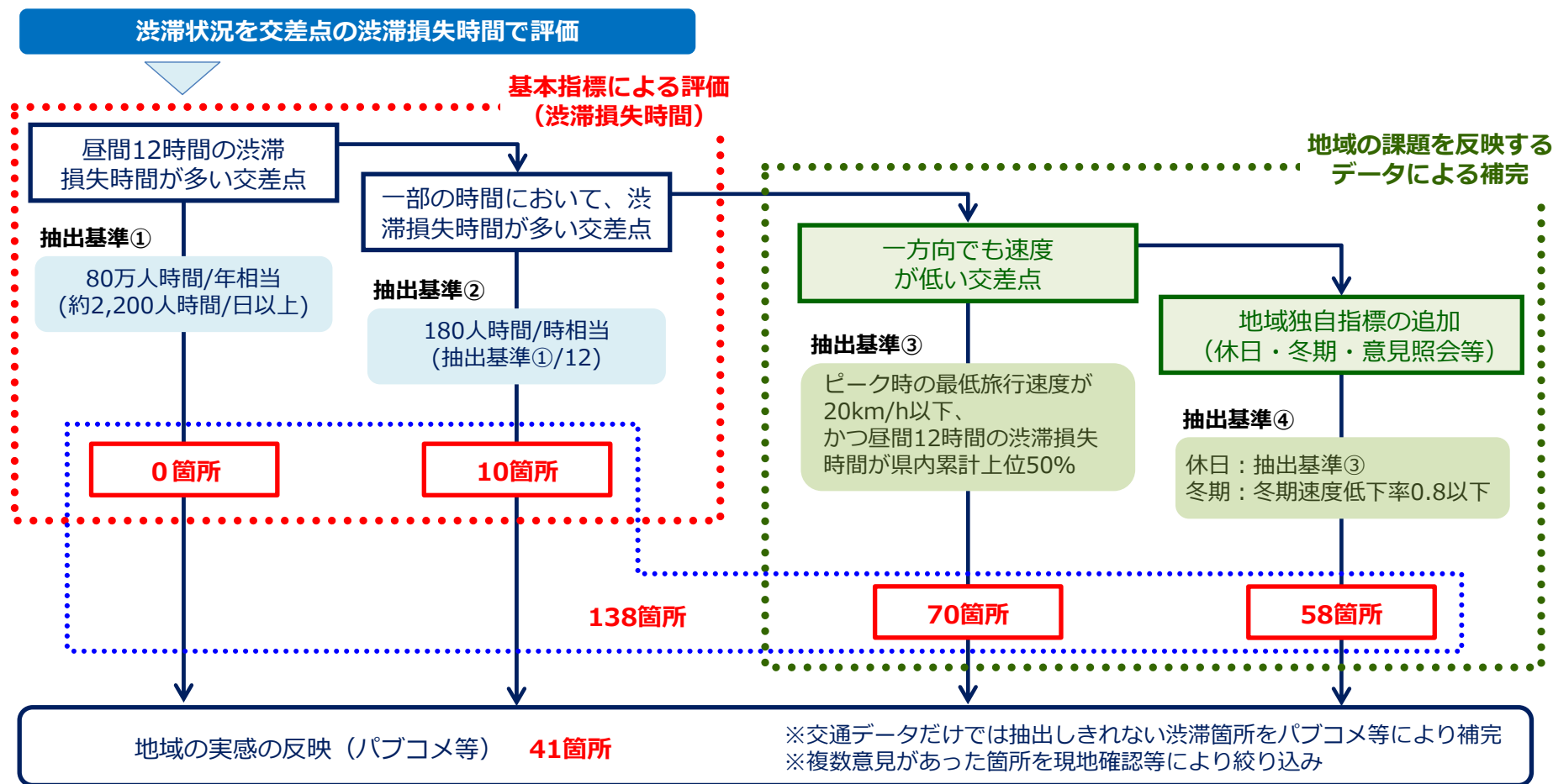


2. これまでの検討経緯

(3) 主要渋滞箇所の選定状況（令和4年度末時点）

- 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年度以降、主要渋滞箇所の見直しを実施しており、現在179箇所が登録されている。

【主要渋滞箇所 選定フロー】



富山県の主要渋滞箇所 179箇所を選定

※渋滞損失時間

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

※各抽出基準を判定するデータ

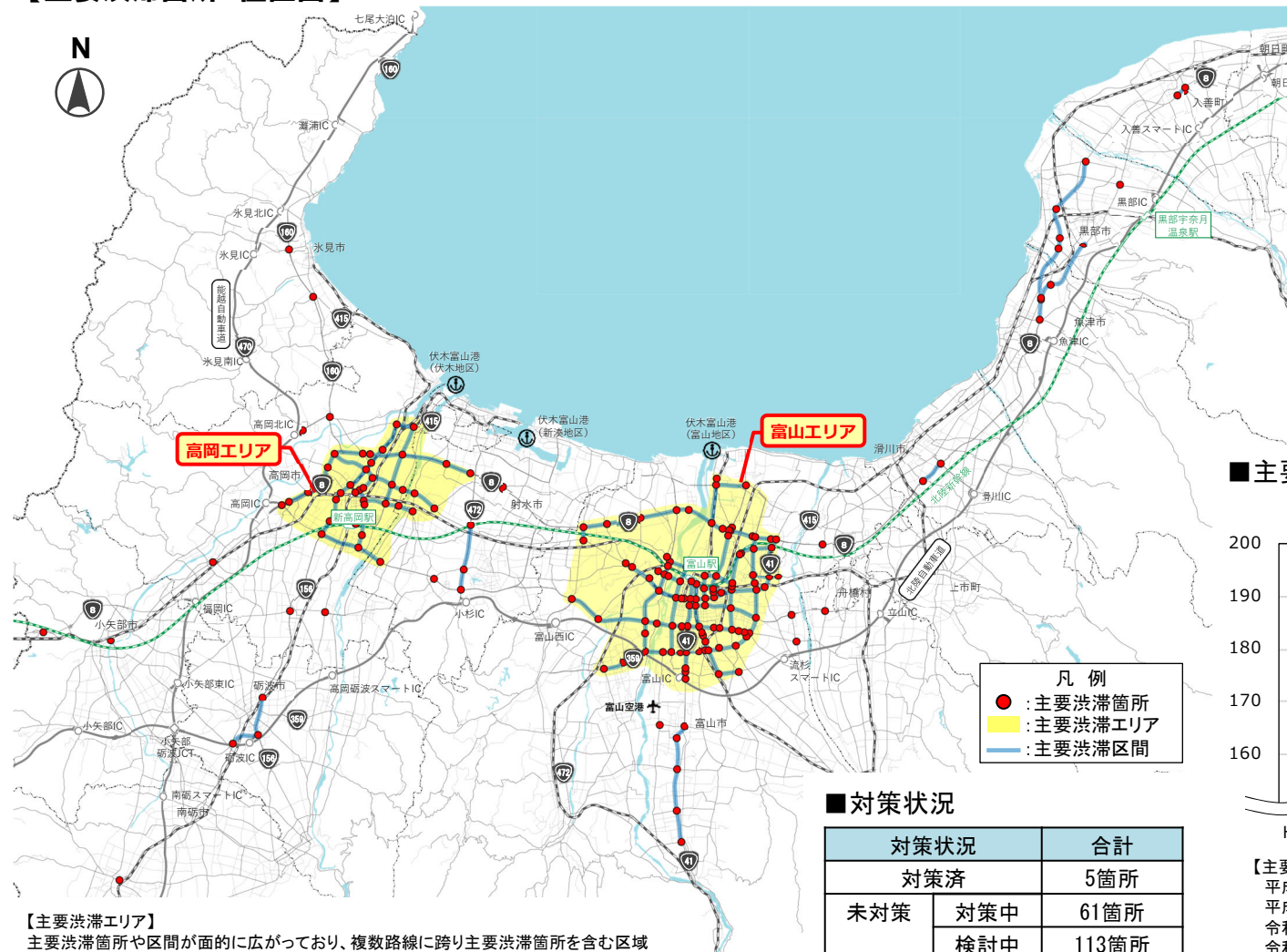
抽出基準①～③は秋期平日、抽出基準④の休日は秋期休日、冬期は冬期平日のデータを利用

2. これまでの検討経緯

(3) 主要渋滞箇所の選定状況（令和4年度末時点）

- 富山県内の主要渋滞箇所は、令和4年度末時点で179箇所が登録。
- 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く存在。

【主要渋滞箇所 位置図】



【主要渋滞エリア】

主要渋滞箇所や区間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域

【主要渋滞区間】

交差点が連坦するなど、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

■選定状況（令和4年度末時点）

抽出基準①：0箇所

抽出基準②：10箇所

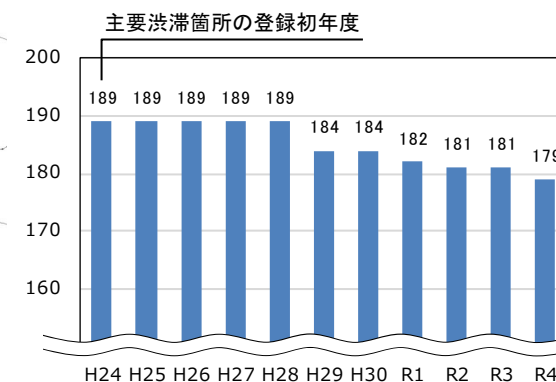
抽出基準③：70箇所

抽出基準④：58箇所

パプコメ：41箇所

主要渋滞箇所総数：179箇所

■主要渋滞箇所の登録箇所数



【主要渋滞箇所 解除・追加の経緯】

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

令和2年度：2箇所解除 1箇所追加 計181箇所

令和3年度：0箇所解除 0箇所追加 計181箇所

令和4年度：2箇所解除 0箇所追加 計179箇所

■対策状況

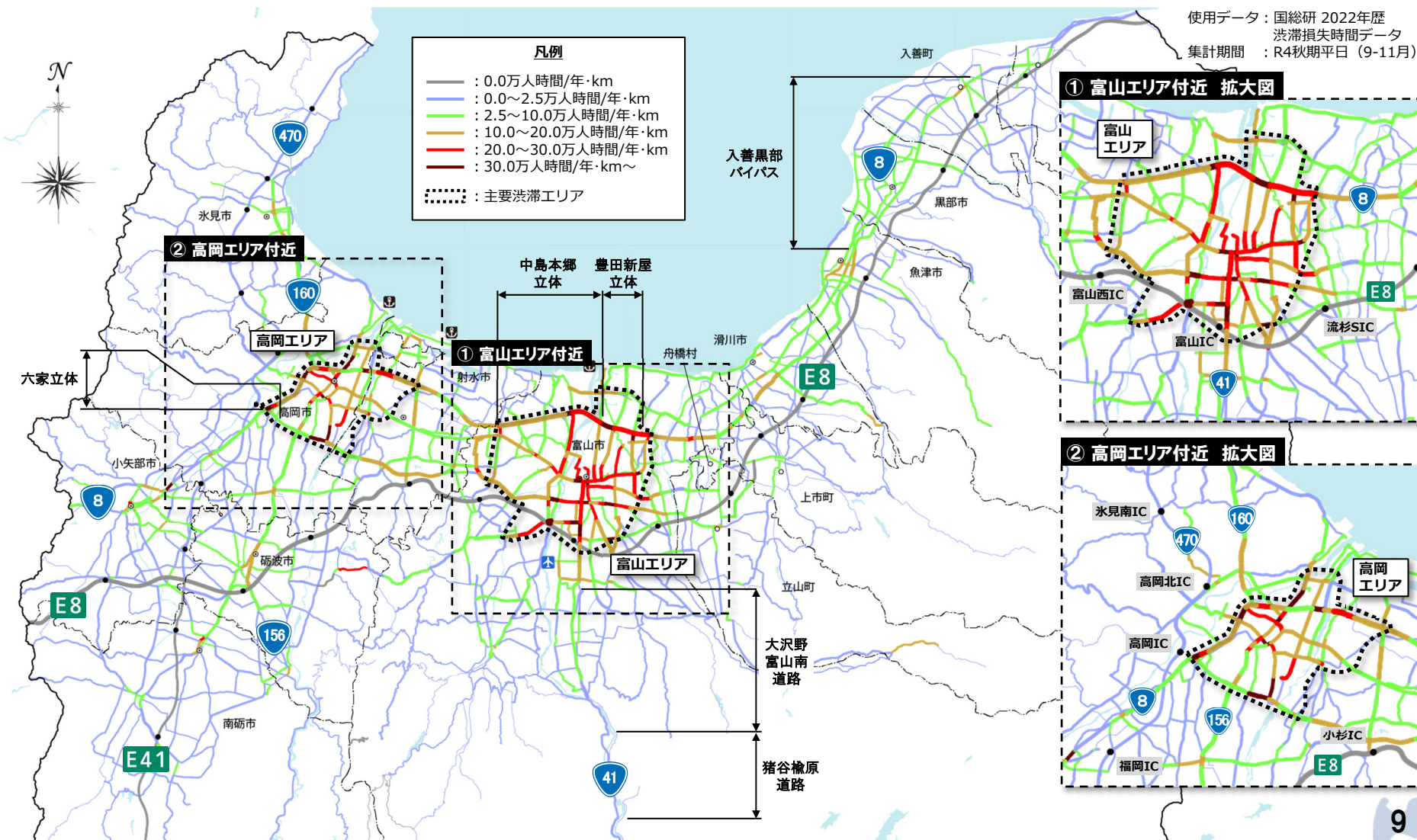
対策状況		合計
対策済		5箇所
未対策	対策中	61箇所
	検討中	113箇所
合計		179箇所

3. 渋滞状況のモニタリング

3. 渋滞状況のモニタリング

■ 渋滞損失時間の発生分布

- 富山県内の渋滞損失時間が多い区間は、富山市や高岡市の市街地を中心に広がっている。
- これら市街地の主要渋滞エリアにおける渋滞緩和・解消に向けては、個別のハード対策だけでなく、TDM(交通需要マネジメント)等のソフト対策も含め、面的に対策を検討していく必要がある。

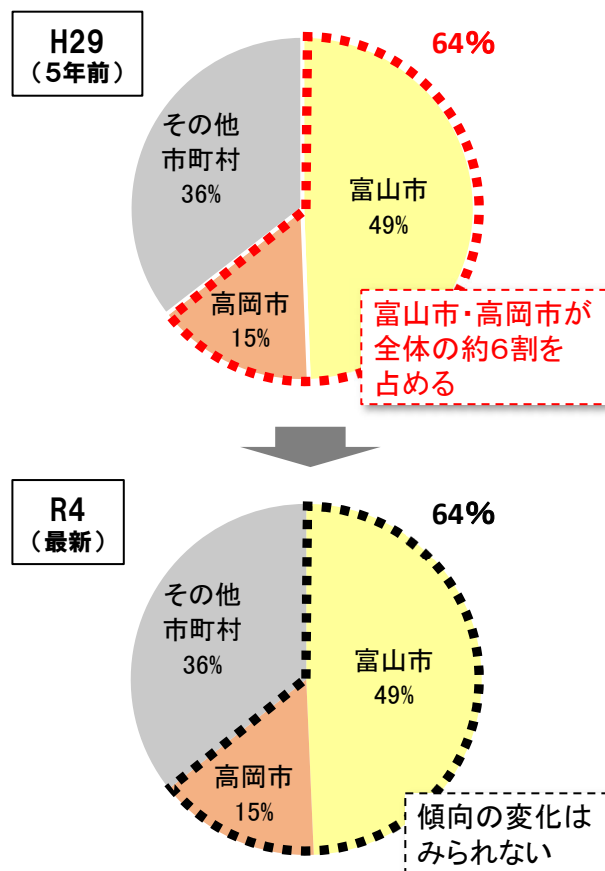


3. 渋滞状況のモニタリング

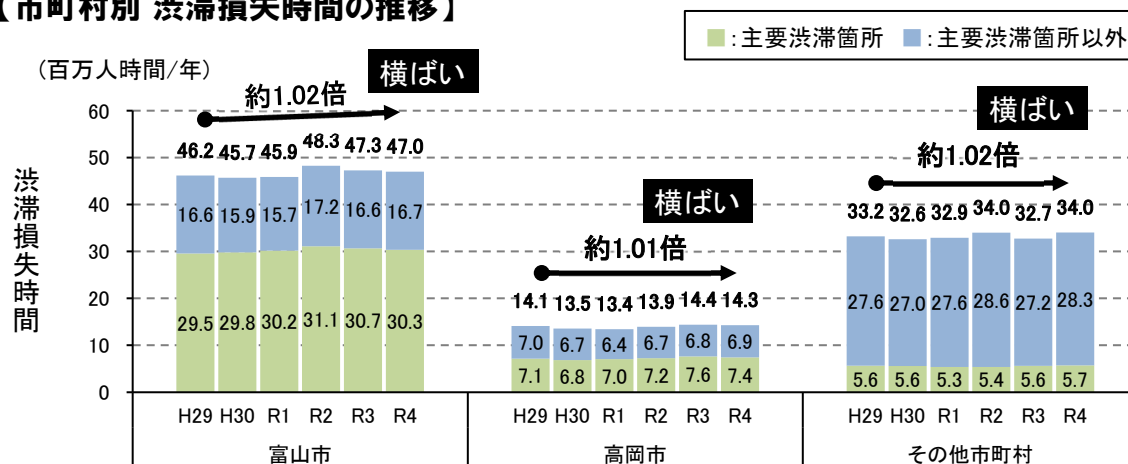
■ 富山県内の渋滞損失時間

- 富山県内の渋滞損失時間は、富山市および高岡市が全体の約6割を占め、5年前と比べて傾向の変化はみられない。
- 平成29年度以降、富山市、高岡市およびその他市町村ともに、渋滞損失時間は概ね横ばいで推移。
- 県全体の渋滞損失時間のうち、上位10%の交差点が約半分を占めており、その多くは主要渋滞箇所に登録済み。

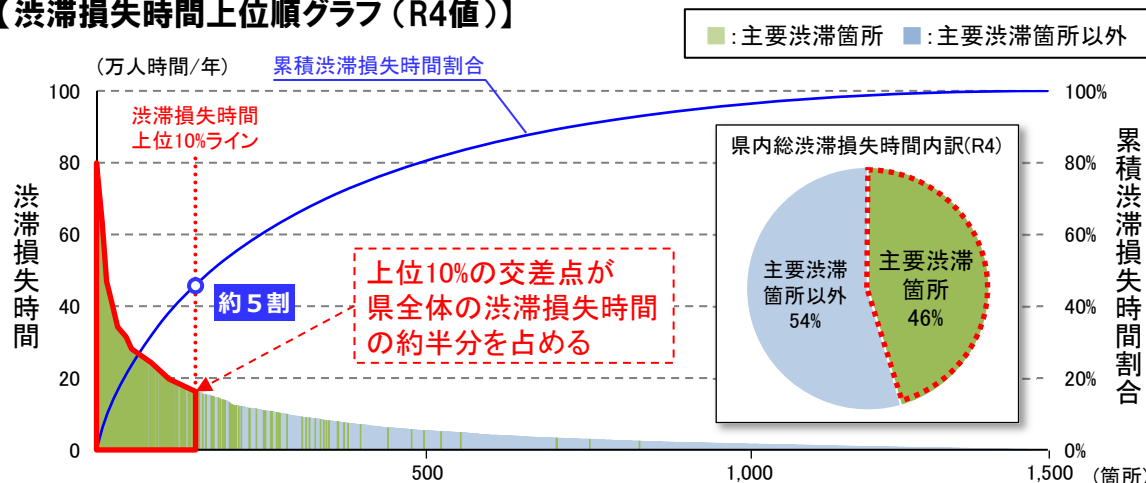
【市町村別 渋滞損失時間の割合】



【市町村別 渋滞損失時間の推移】



【渋滞損失時間上位順グラフ(R4値)】



【算定条件】

集計対象 : 富山県内主要交差点 約1,500箇所 (国土技術総合研究所定義交差点+その他主要交差点)

渋滞損失時間 : 各年秋期平日 (9-11月)

4.【令和4年度指定】主要渋滞箇所の 解除・追加判定結果

4.【令和4年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加判定結果

(1) 解除候補箇所の概要

※令和4年度委員会 資料P20に追記

- 京田(南)交差点は、渋滞損失時間の最新データで、主要渋滞箇所の抽出基準に非該当。
- 京田地下道が開通し、鉄道交差部における踏切が廃止されたことで、渋滞が緩和したものと想定される。
- 今後、データ分析結果を補完するため現地確認を行い、主要渋滞箇所の解除を検討。

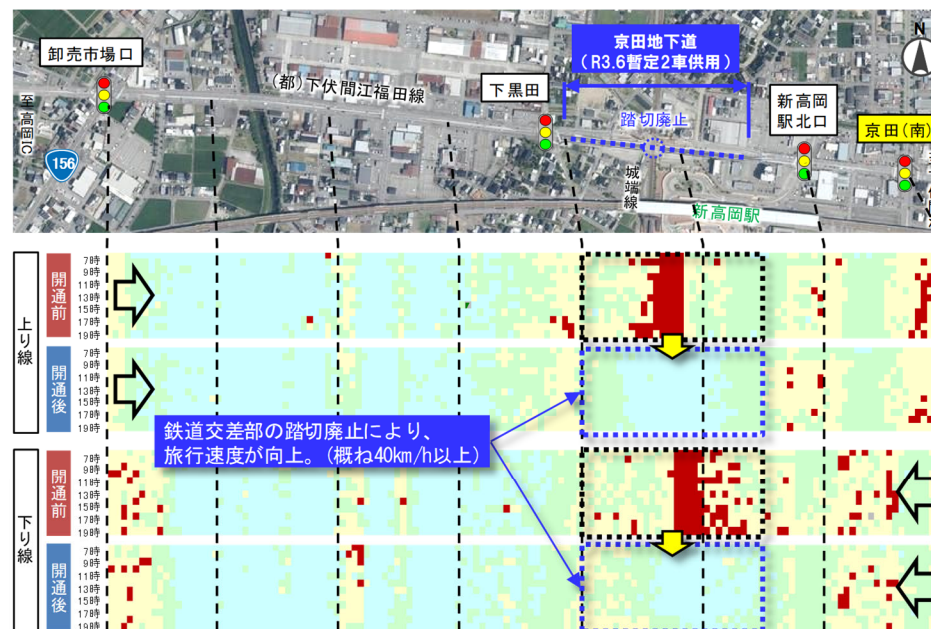
【最新データに基づく抽出基準該当状況(R3値)】 ➡ 今回報告

交差点名	路線	基準①		基準②		基準③			基準④(休日)			基準④(冬期)				解除理由
		検証データ:秋期平日		検証データ:秋期平日		検証データ:秋期平日			検証データ:秋期休日			検証データ:冬期平日				
		損失時間 (人時間/年)	該当 状況	最大 損失時間 (人時間/時)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	冬期速度 低下率	該当 状況	
京田(南) 交差点	市道	32.273	非該当	10.8	非該当	88.4	29.3	非該当	92.2	30.0	非該当	113.6	25.3	0.9	非該当	R3.6に京田地下道が開通したことにより、JR城端線の踏切が廃止され、渋滞が緩和したものと想定される。

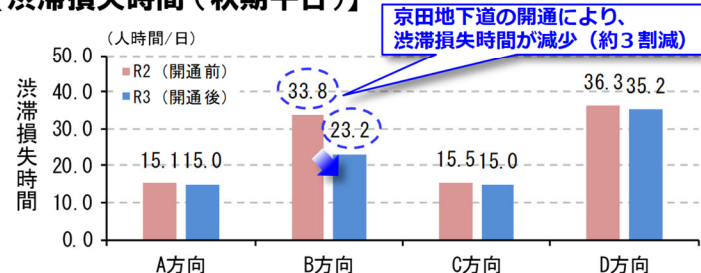
【位置図】



【参考:京田地下道の開通による交通状況の変化】



【渋滞損失時間(秋期平日)】



【平均旅行速度】
 赤: ~20km/h
 黄: 20~30km/h
 緑: 30~40km/h
 青: 40km/h~
 【データ出典】開通前: R2.9~R2.11 (秋期平日) ETC2.0データ 様式1-2
 開通後: R3.9~R3.11 (秋期平日) ETC2.0データ 様式1-2

4.【令和4年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加判定結果

(2) 解除候補箇所の判定結果

【データ分析】“京田地下道が開通し、鉄道交差点における踏切が廃止”されたことで渋滞が緩和したものと推察。

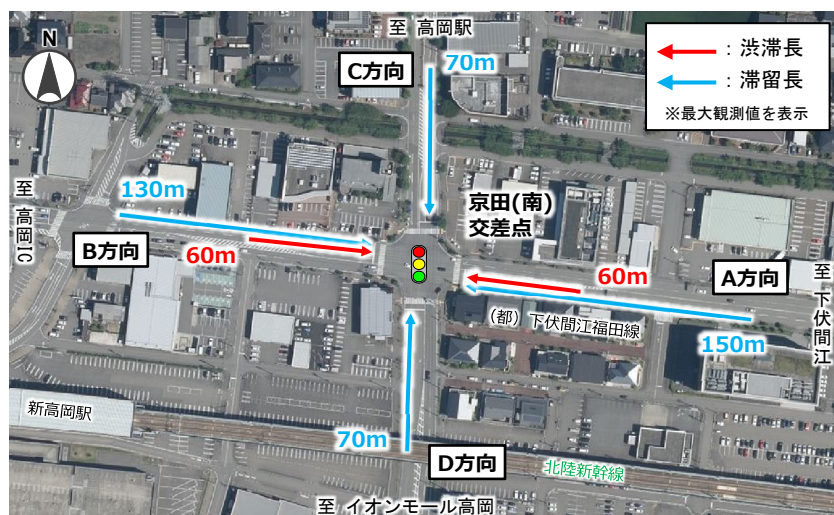
【現地確認】現地確認の結果、「A方向」および「B方向」において渋滞の発生を確認。

【対応方針】鉄道交差点における交通状況の改善はみられるものの、現段階では渋滞解消には至っていない。

京田地下道が完成4車線開通することで渋滞緩和が見込まれるため、現段階での**解除の判断を保留**。

【渋滞調査結果】

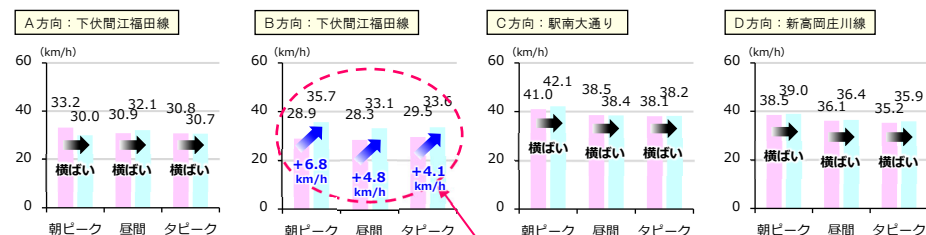
＜調査日＞平日：R5.6.6（火）7:00～9:00および17:00～19:00
休日：R5.6.4（日）10:00～18:00



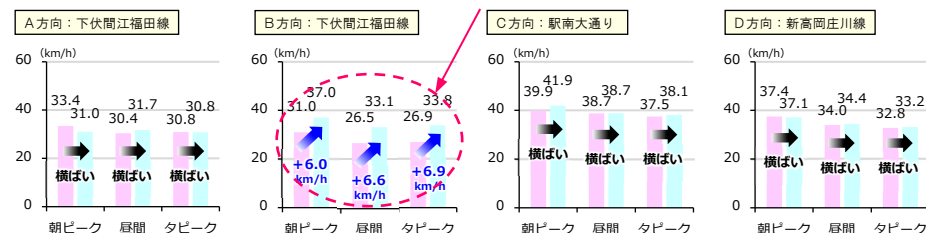
【データ分析（方向別 平均旅行速度）】

■：「京田地下道」開通前（R2.9～11平均）
■：「京田地下道」開通後（R3.9～11平均）

＜平日＞



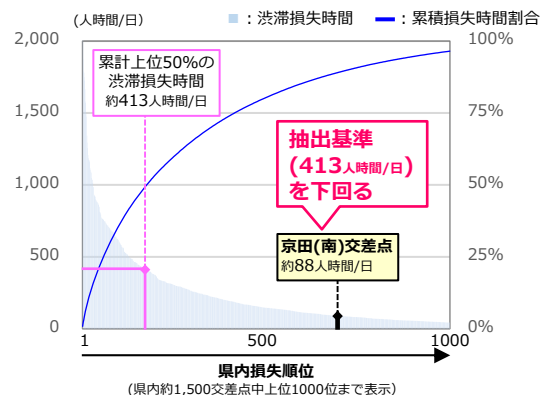
＜休日＞



B方向では、全時間帯で平均旅行速度が向上。
その他の方向は、概ね横ばい。

【渋滞損失時間】

データ期間：令和3年秋期（9～11月）平日



【現地状況】

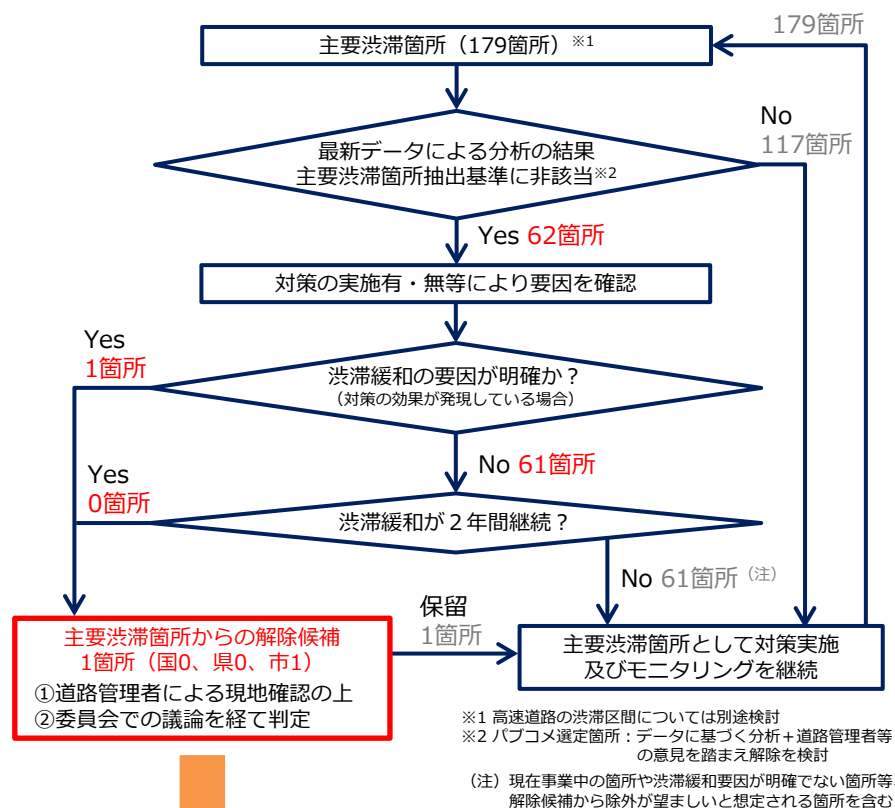


4.【令和4年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加判定結果

(3) 主要渋滞箇所の見直し結果

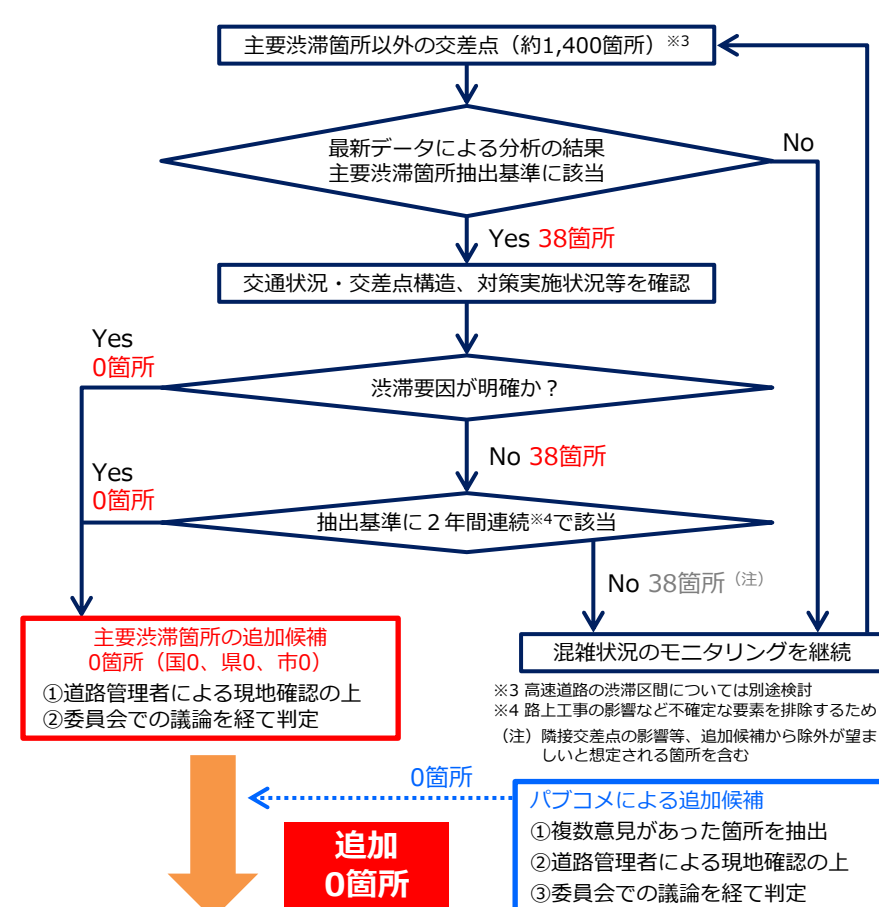
- 現地確認結果を踏まえ、今年度は主要渋滞箇所の解除・追加は行わない。
- 今後も引き続き渋滞対策を推進し、渋滞損失時間の削減に努める。

【主要渋滞箇所の解除フロー】



解除
0箇所

【主要渋滞箇所の追加フロー】



令和4年度指定 主要渋滞箇所

見直し前179箇所 → 見直し後179箇所

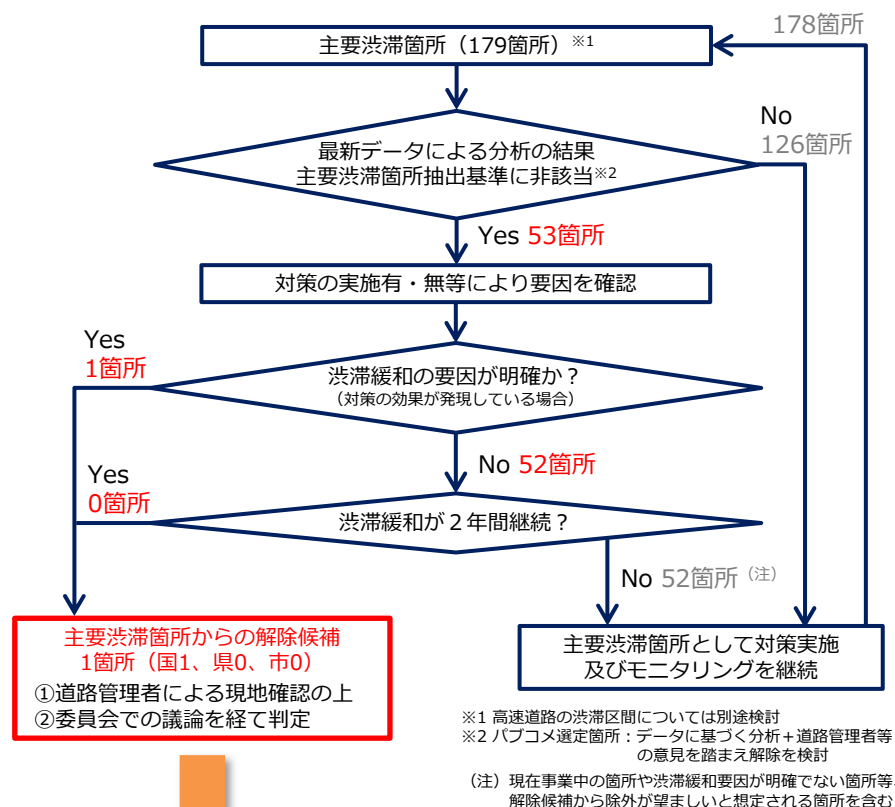
5.【令和5年度指定】主要渋滞箇所の 解除・追加候補箇所

5.【令和5年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加候補箇所

(1) 解除・追加候補箇所の抽出結果

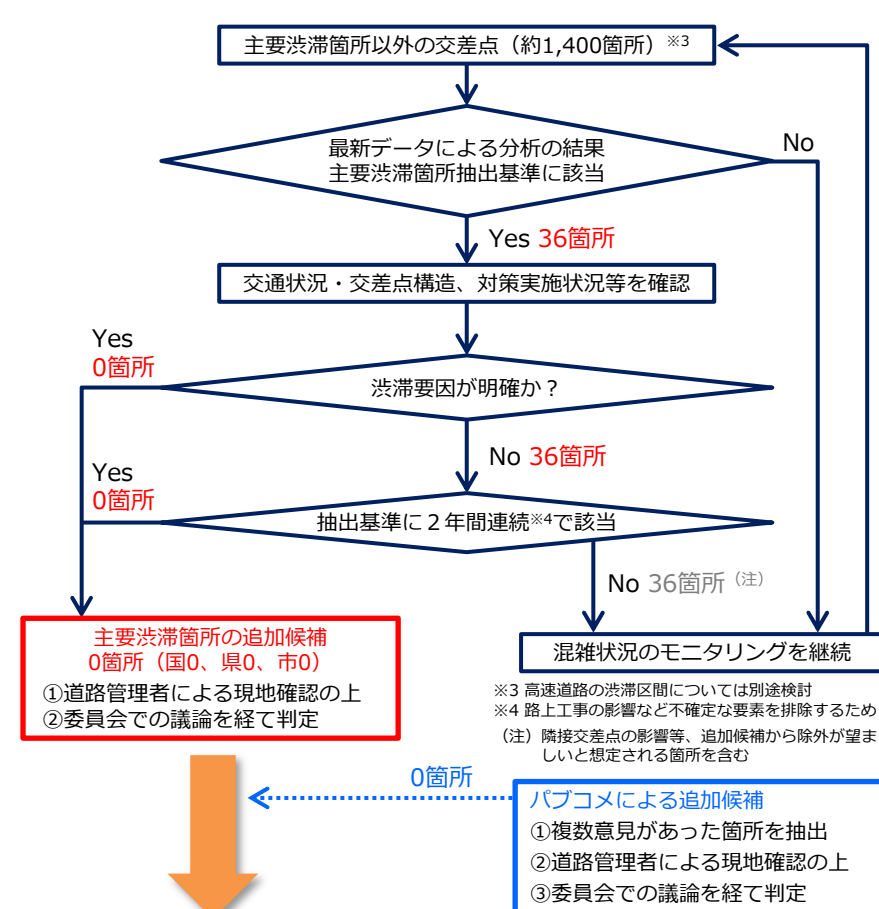
- 主要渋滞箇所の解除・追加フローに基づき、最新データ(令和4年)を用いて、解除候補箇所1箇所を抽出。
(追加フローに該当する箇所が無い場合、追加候補箇所は、「0箇所」。)

【主要渋滞箇所の解除フロー】



令和5年度指定 解除候補箇所：1箇所
 【小矢部市 一般国道8号 安楽寺(西)交差点】

【主要渋滞箇所の追加フロー】



令和5年度指定 追加候補箇所：0箇所
 【追加フロー該当箇所なし】

5.【令和5年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加候補箇所

(2) 解除候補箇所の概要

- 安楽寺(西)交差点は、渋滞損失時間の最新データにおいて主要渋滞箇所の抽出基準に非該当。
- H27年に開業した大規模商業施設へのアクセス交通が落ち着いてきたことに加え、H30年度に実施したピンポイント渋滞対策(右折レーン延伸)により、交通混雑が緩和したものと想定される。
- 今後、データ分析結果を補完するため現地確認を行い、主要渋滞箇所の解除を検討。

【最新データに基づく抽出基準該当状況(R4値)】

【主要渋滞箇所の抽出条件】

基準①：渋滞損失時間80万人時間/年以上

基準②：渋滞損失時間180人時間/日以上

基準③：渋滞損失時間410人時間/日以上 かつ 最低旅行速度20km/h以下

基準④：休日または冬期データで基準③に該当 かつ 冬期速度低下率0.8以下

交差点名	路線	基準①		基準②		基準③			基準④(休日)			基準④(冬期)				渋滞緩和要因
		検証データ:秋期平日		検証データ:秋期平日		検証データ:秋期平日			検証データ:秋期休日			検証データ:冬期平日				
		損失時間 (人時間/年)	該当 状況	最大 損失時間 (人時間/時)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	該当 状況	損失時間 (人時間/日)	最低旅行 速度 (km/h)	冬期速度 低下率	該当 状況	
安楽寺(西) 交差点	国道8号	69,923	非該当	11	非該当	192	25.8	非該当	249	23.0	非該当	205	29.7	1.2	非該当	H30年にピンポイント渋滞対策を実施し、渋滞が緩和。 H27年に当該交差点近隣に開業した大規模商業施設の休日における交通混雑も落ち着いてきたものと想定されるため、解除を検討。

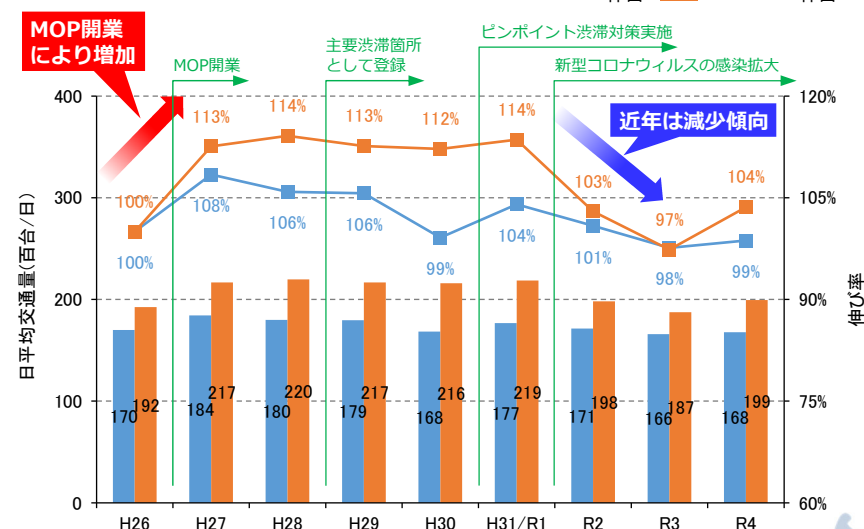
【位置図】

選定年度：H29年度 選定要件：抽出基準④(休日)



【参考】国道8号の交通量の推移

日平均交通量：平日 伸び率：平日
休日 伸び率：休日



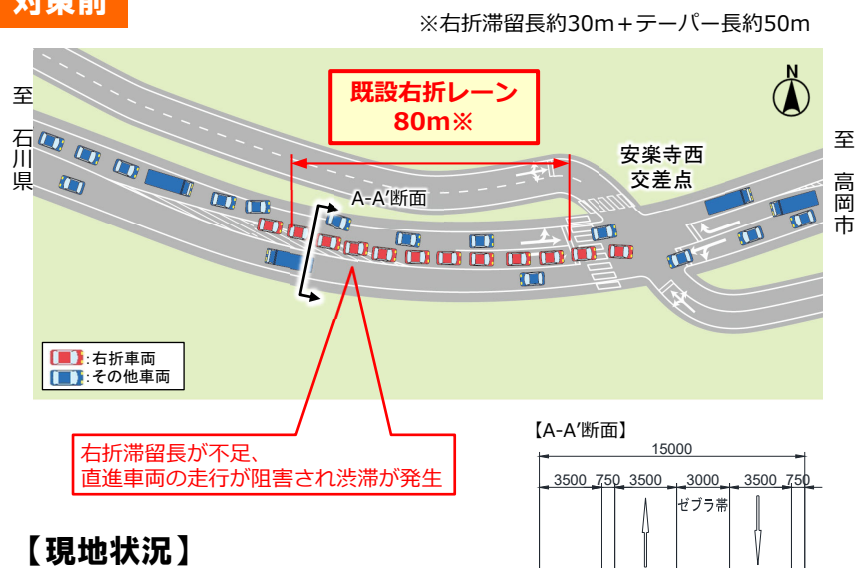
※交通量：各年9～11月平均、伸び率：H26=100% 出典：トラカン交通量(観測地点：倶利伽羅)

5.【令和5年度指定】主要渋滞箇所の解除・追加候補箇所

【参考】安楽寺(西)交差点におけるピンポイント渋滞対策の概要

- 安楽寺(西)交差点では、H30年度にピンポイント渋滞対策(右折レーン延伸)を実施。
- ピンポイント渋滞対策の実施により、右折車両の滞留スペースが確保され、直進車両の通行が円滑化。

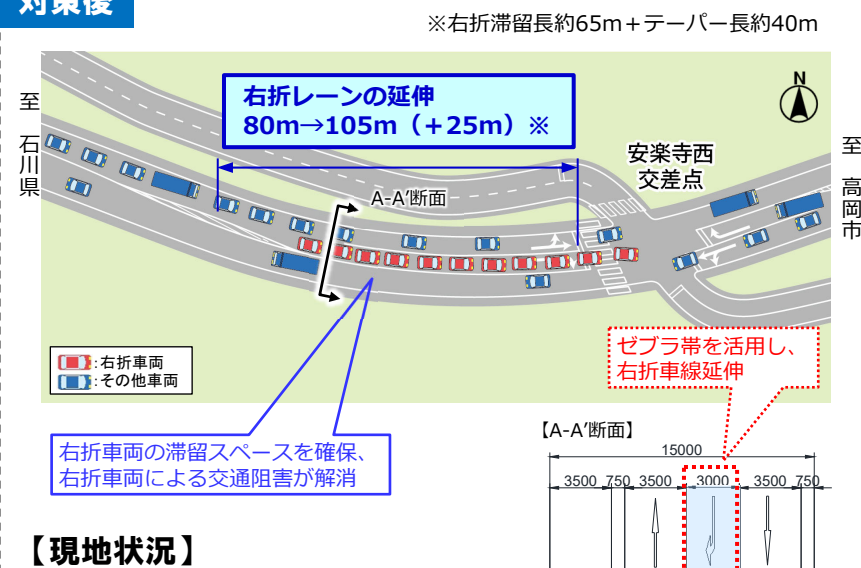
対策前



【現地状況】



対策後



【現地状況】



6. 主要渋滞箇所の評価手法の見直し

6. 主要渋滞箇所の評価手法の見直し

(1) 背景・目的

- 令和4年8月2日の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会において、「今、道路の景色を変えていく～2040年道路政策ビジョンへのロードマップ～」が示されたところであり、「日本全国どこにいても、だれもが自由に移動、交流、社会参加できる社会」を目指すなか、渋滞の心配がない自由な移動の実現に向けた取り組みの更なる加速が必要となっている。
- 富山県では、設立当初189箇所から比べると着実に減ってはいるが、現状179箇所残存している状況である。

【今、道路の景色を変えていく ～2040年道路政策ビジョンへのロードマップ～】

R2年6月

2040年道路政策ビジョン 「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」

- 道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性をまとめたもの
 - ビジョンの目標として「人々の幸せの実現」を設定し「進化」と「回帰」をテーマに提言をとりまとめ
 - 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
- ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決 ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～



R3年12月

第76～79回 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会

～
R4年8月

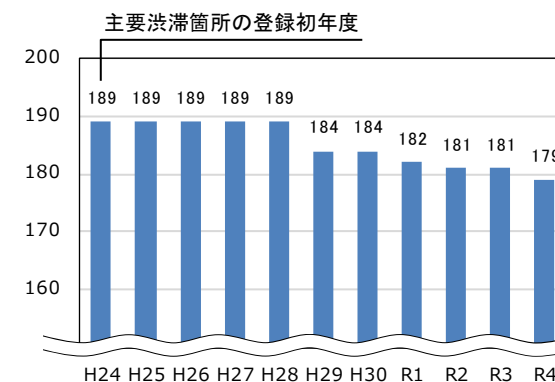
- 道路政策ビジョンの実現に向け、特に「進化」と「回帰」に関する以下のテーマについて議論
 - (12/24) ICT交通マネジメント、自動運転、拠点施策
 - (2/17) 道路空間利活用、自転車利用環境
 - (3/11) グリーン社会の実現、新たなモビリティ
 - (8/2) 自動運転時代のITS、BRTの今後の展開、人中心の道路の実現

R4年8月

今、道路の景色を変えていく ～2040年道路政策ビジョンへのロードマップ～

- デジタル化の急速な進展、カーボンニュートラルの実現に向けた動きなど、道路政策を取り巻く昨今の状況もふまえ、ビジョンの実現に向けた委員の意見をとりまとめ
- 委員の意見をふまえた道路施策の取組みとその進捗や予定を時系列でまとめたロードマップを策定

■富山県における主要渋滞箇所数の推移



6. 主要渋滞箇所の評価手法の見直し

(2) 現状の評価方法

- 富山県の主要渋滞箇所については、毎年、最新のETC2.0データ等を用いて算出した「渋滞損失時間」および「平均旅行速度」を指標値として抽出基準の該当状況を確認し、解除の可能性について検討を行っている。
- 指標値となる「渋滞損失時間」および「平均旅行速度」の評価区間は、一般交通量調査区間単位で集計を行っており、主要渋滞箇所ごとに評価範囲が異なる。

【指標値の算出方法】

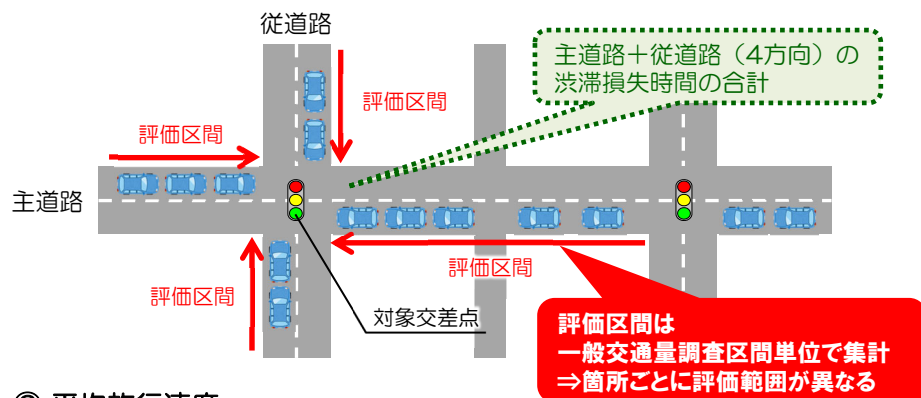
① 渋滞損失時間

…「ETC2.0プローブデータ」および「交通量データ」により算出

渋滞損失時間

$$= (\text{平均旅行時間} - \text{基準旅行時間}) \times \text{交通量} \times \text{平均乗車人員}$$

- 平均旅行時間：ETC2.0プローブデータより（時間帯別・上下線別）
- 基準旅行時間：ETC2.0プローブデータより（10%タイル旅行時間）
- 交通量：常時観測交通量 または H27一般交通量調査より
- 平均乗車人員：H27一般交通量調査より
- 評価区間：交差点流入4方向（一般交通量調査区間単位）の合計値

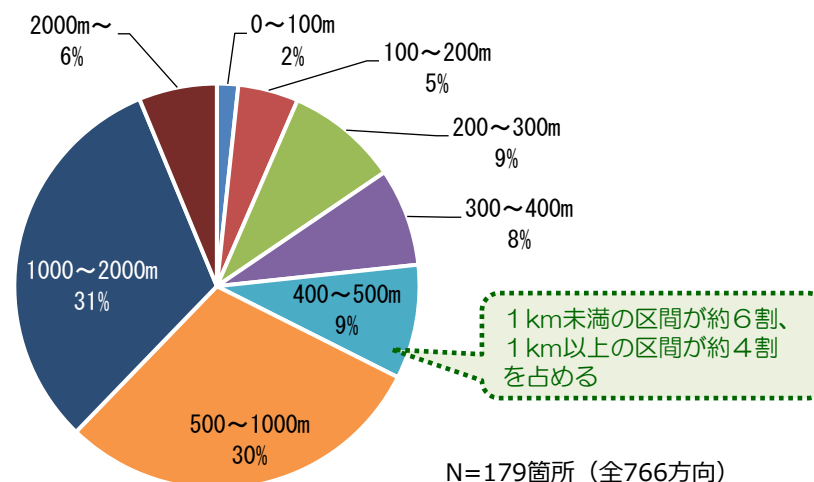


② 平均旅行速度

…「ETC2.0プローブデータ」により算出

- ETC2.0プローブデータを用いて、評価区間（一般交通量調査区間）ごとに時間帯別・上下線別の平均旅行速度を算出。

【主要渋滞箇所(179箇所)の評価区間延長割合】



【参考】一般交通量調査区間（交通調査基本区間）の区間割りについて

交通調査基本区間は、枝路線を以下のいずれかに該当する箇所で分割した区間である。

- ① 他の枝路線が接続する箇所（幹線道路同士の交差点、IC 等）
- ② 大規模施設のアクセス点
- ③ 管理区分が異なる箇所
- ④ 自動車専用道路に指定されている区間の起点終点
- ⑤ 市区町村境と交差する箇所

枝路線とは、路線を都道府県別、新道旧道等のルート別に区分したものをいう。

出典：箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料（抜粋）

6. 主要渋滞箇所の評価手法の見直し

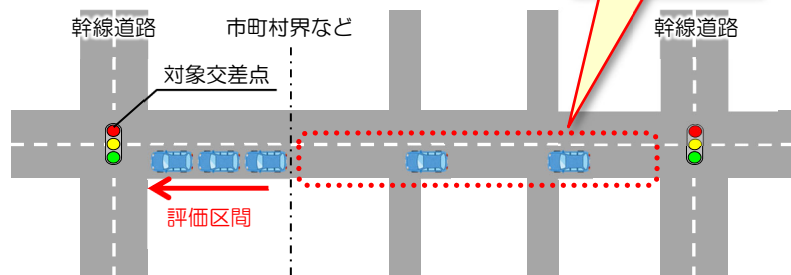
(3) 現状の課題と今後の対応方針

- 主要渋滞箇所の中には、現地を確認した結果、実際には渋滞が発生していない箇所が複数見受けられ、データと実態に乖離が生じている可能性がある。
- 一部の主要渋滞箇所では、評価区間が極端に短い場合や長い場合があり、実際の渋滞状況を適切に評価できていないことが一つの要因と想定される。
- 今後、各箇所の評価区間の設定状況を詳細に確認するとともに、見直し方針(案)を検討予定。

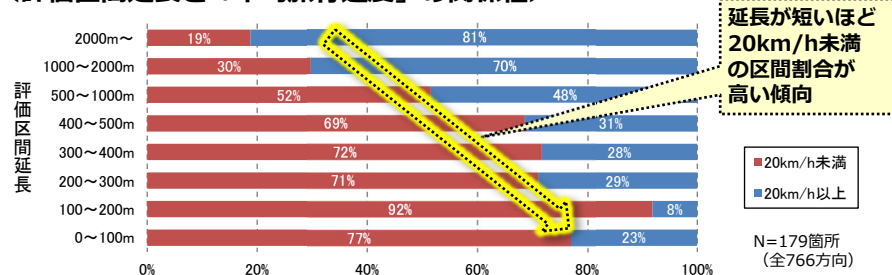
● 評価区間が極端に短い場合

- ・ 評価区間が短い場合、交差点直近の信号待ちによる速度低下のみが評価の対象となることで、平均旅行速度が過大評価されている可能性がある。
- ・ 特に従道路側は、信号停止の確率が高く、信号待ち時間も長いため、過大評価される可能性が高い。

<評価イメージ>



<評価区間延長と「平均旅行速度」の関係性>



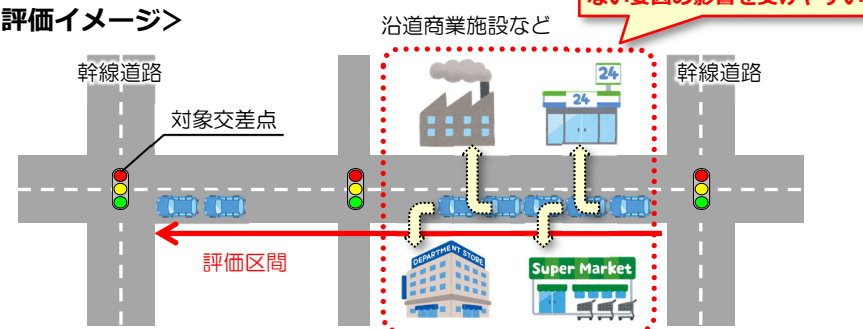
【今後の対応方針】

- ・ 現地の渋滞状況を適切に評価するため、指標値(渋滞損失時間および平均旅行速度)の評価区間を再設定する必要がある。
- ・ 今後、各箇所の評価区間の設定状況を詳細に確認するとともに、見直し方針(案)を検討し、次回委員会にて報告予定。

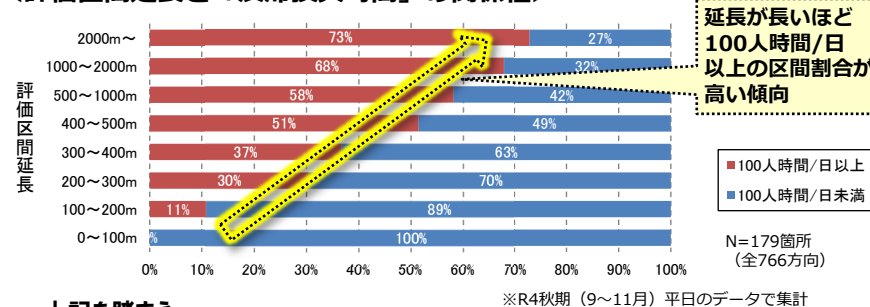
● 評価区間が極端に長い場合

- ・ 評価区間が長い場合、本来評価すべき交差点の渋滞とは関係のない要因(沿道施設設出入り、路上駐停車等)の影響を受け易くなることで、渋滞損失時間が過大評価されている可能性がある。

<評価イメージ>



<評価区間延長と「渋滞損失時間」の関係性>



上記を踏まえ、...

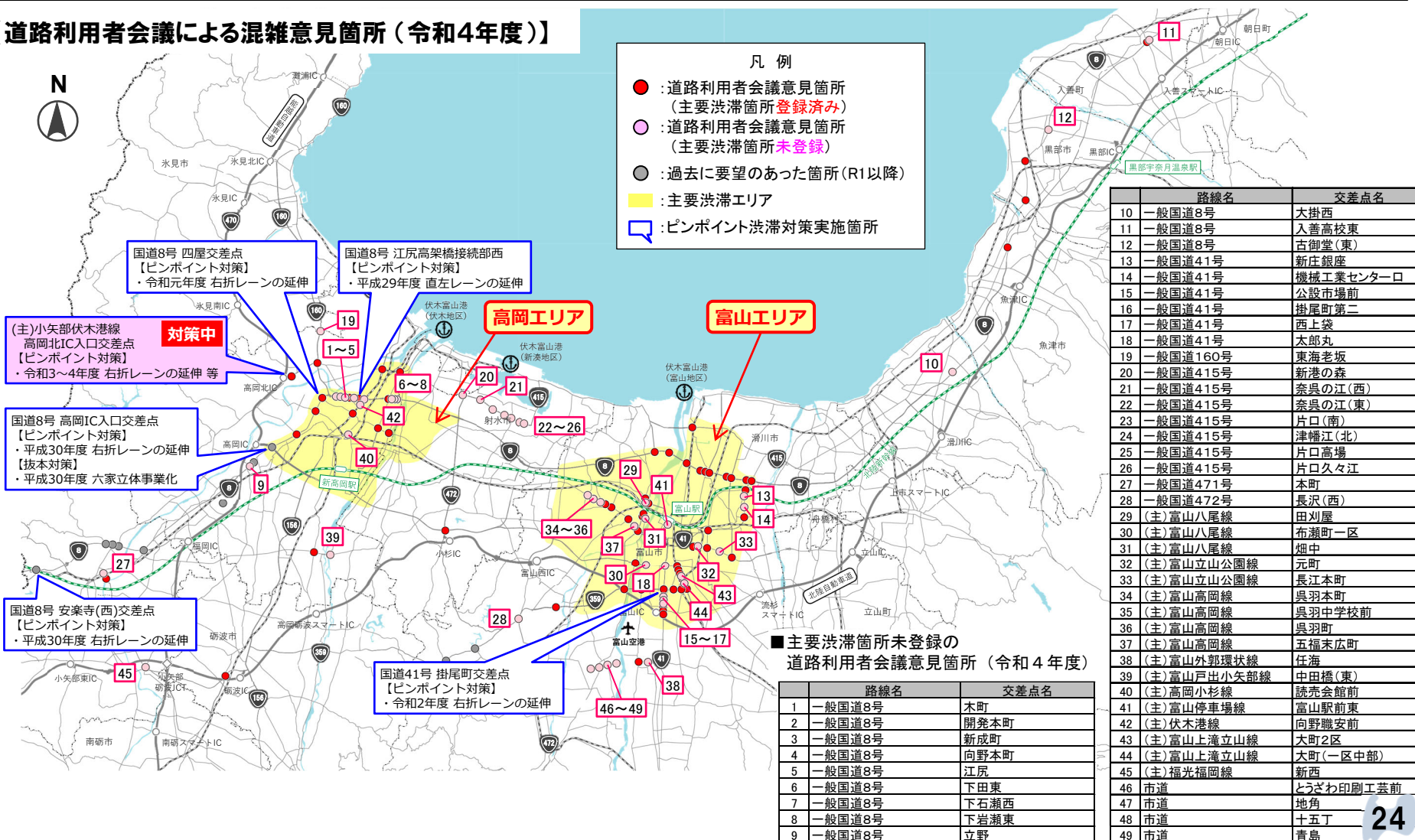
7. ピンポイント渋滞対策

7. ピンポイント渋滞対策

(1) 道路利用者会議による混雑意見箇所

- 道路利用者会議により寄せられた混雑意見116箇所のうち、67箇所は主要渋滞箇所に登録されている。
- 令和4年度までに6箇所でピンポイント渋滞対策(速効対策)を実施済みであり、対策効果が確認されている。
- 主要渋滞箇所に未登録の49箇所については、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4年度)】



7. ピンポイント渋滞対策

(2) 令和5年度 対策実施予定箇所

1) 対象箇所【(一)小矢部伏木港線 高岡北IC入口交差点】

※令和4年度委員会 資料P24に追記

- 高岡北IC入口交差点では、昨年度から継続してピンポイント渋滞対策の検討を行っており、これまでに現地測量、道路予備設計を実施し、県警と協議済み。
- 今後は、対策(右折レーン延伸)を実施し、今年度内の対策完了を目指す。(必要に応じて追加対策を検討)

【広域図】



高岡北入口交差点

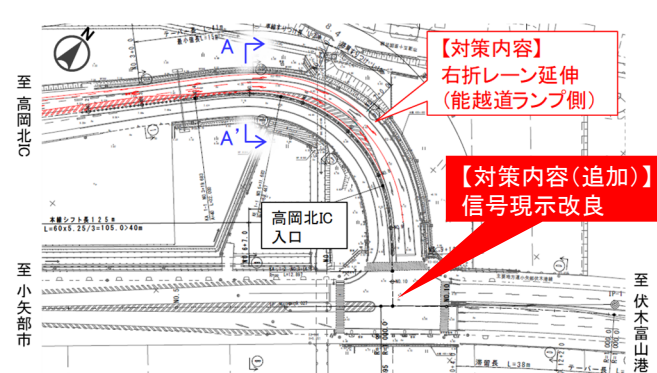


写真撮影日: 令和2年6月16日(火) 7:00~9:00

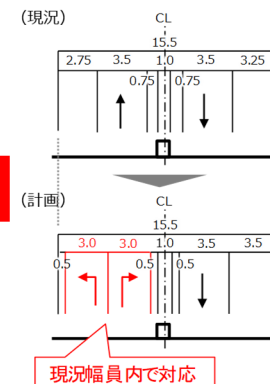
【位置図】



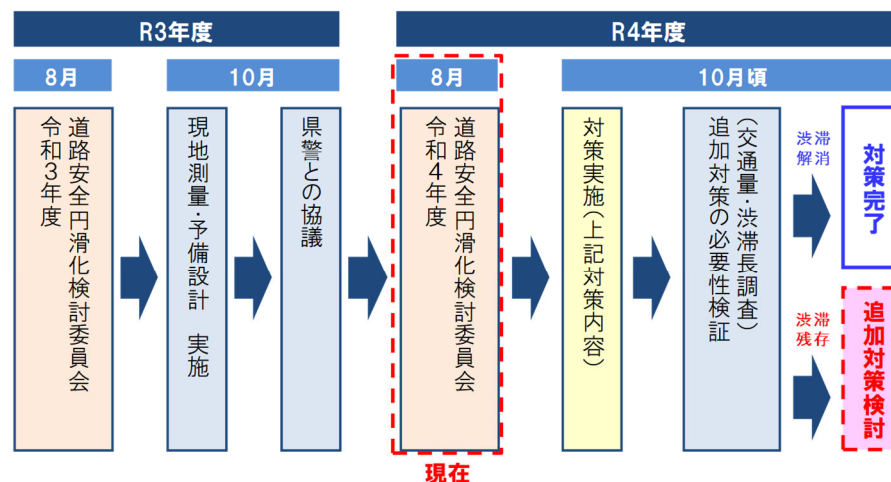
【対策内容】



【横断面(A-A'断面)】 [単位: m]



【これまでの経緯と今後の進め方】



7. ピンポイント渋滞対策

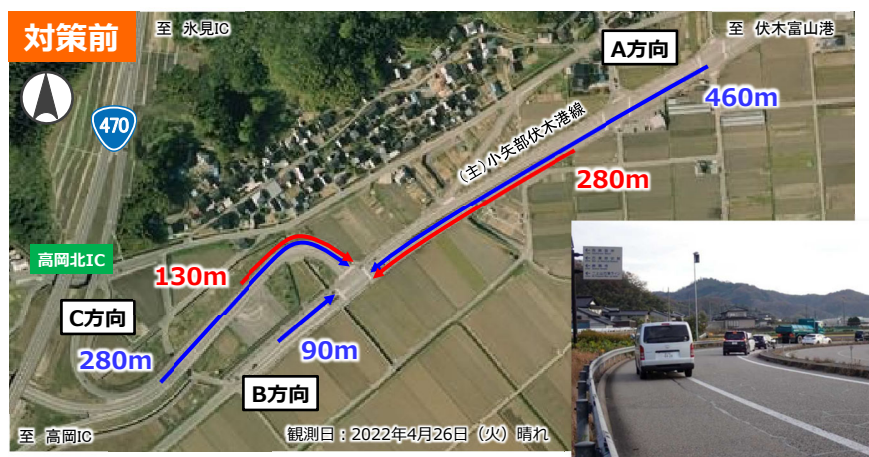
(2) 令和5年度 対策実施予定箇所

2) 対策後の交通状況と今後の予定

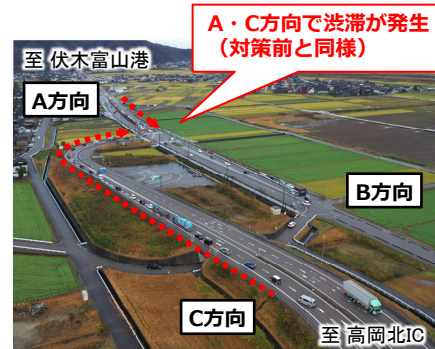
- 令和4年度は、「右折レーン延伸(能越道ランプ側)」および「信号現示改良」を実施。
- 対策後、渋滞長は縮小したものの、依然として「A方向」および「C方向」において渋滞の発生を確認。
- 今後、引き続き関係機関と連携しながら、信号現示の再調整等の追加対策を検討・実施予定。

【対策前後の渋滞状況】

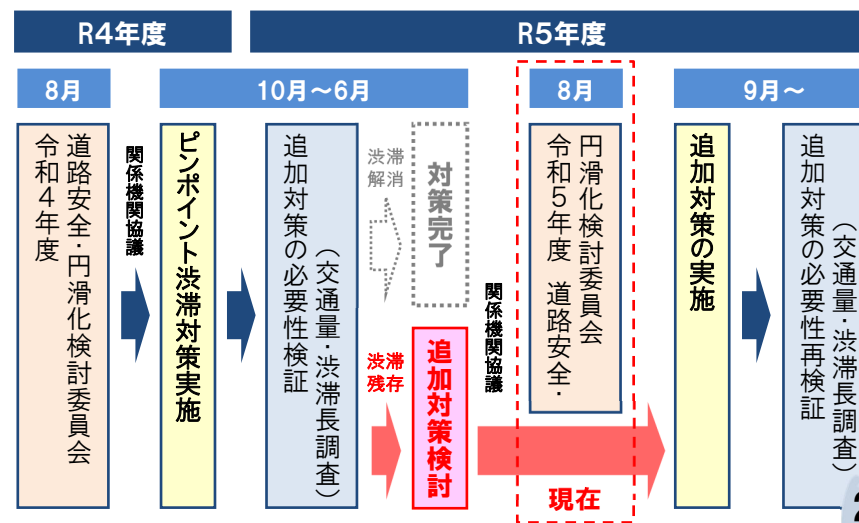
→ : 最大滞留長 → : 最大渋滞長



【対策後の現地状況】



【これまでの経緯と今後のスケジュール】



8. TDM(交通需要マネジメント)の取り組み

8. TDM(交通需要マネジメント)の取り組み

(1) これまでの検討経緯

※令和4年度委員会 資料P26に追記

- 今年度は、交通ビッグデータを活用し、富山市街部に流入する車両の交通流動分析を実施予定。(STEP2)
- 分析結果を基に、経路誘導等による交通分散の可能性を検討する。
- 次年度以降は、本分析結果を踏まえ、具体的な交通渋滞緩和策の検討を行っていく。

⇒ R4実施

【検討フロー】

STEP1:TDM事例収集・整理

全国におけるTDM実施事例の収集・整理

STEP2:交通ビッグデータを活用した現状分析 (今年度継続)

ETC2.0プローブ情報等を用いた交通流動分析を実施
(市街地部通過車両の経路・目的地等を把握し、
TDMの取り組みが有効な時間帯、対象者、区間等
を検討)

STEP3:交通渋滞緩和策の検討

現状分析結果を踏まえ、交通渋滞緩和策
(経路の変更、手段の変更、時間帯の変更等)を検討

対策実施

将来ビジョン

富山市街部における渋滞緩和を目指す

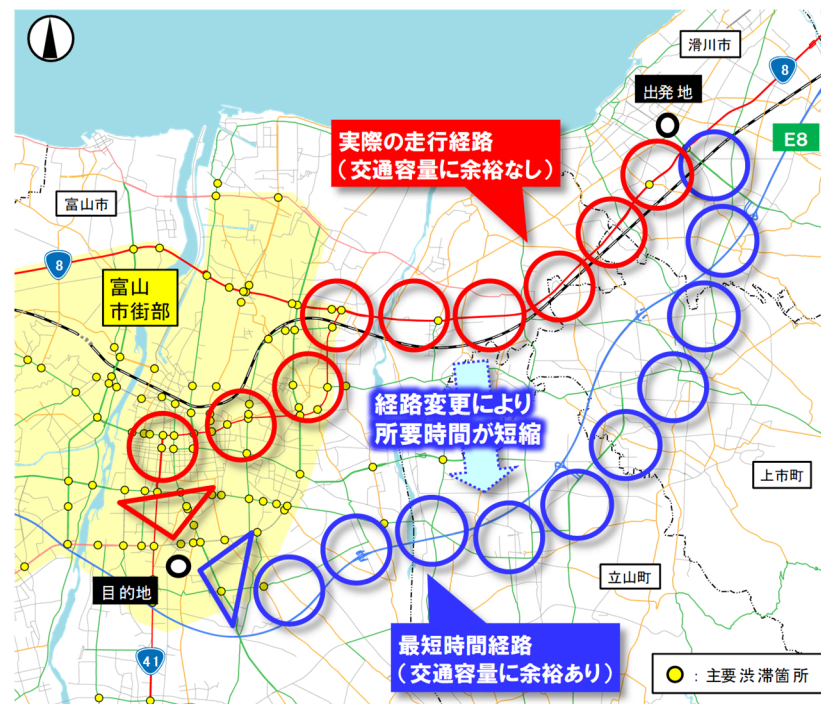
※TDM(交通需要マネジメント)とは

- ・自動車の効率的利用や公共交通機関への転換など、交通行動の変更を促し、発生交通量の抑制など、「交通需要の調整」を図り、道路交通混雑を緩和する取組みのこと。
- ・海外では、Transportation Demand Managementと呼ばれ、その頭文字のTDMが国際的に用いられています。

今年度の具体的な検討内容

- ・今後の渋滞緩和策の検討に向け、ETCプローブデータを用いて、富山市街部に流入する車両の走行経路を分析する。
- ・分析結果を基に、経路誘導等により転換が期待される交通(所要時間が短縮する交通)がどの程度存在するか把握する。

≪検討イメージ:経路誘導等の渋滞緩和策により転換が期待される車両の例≫

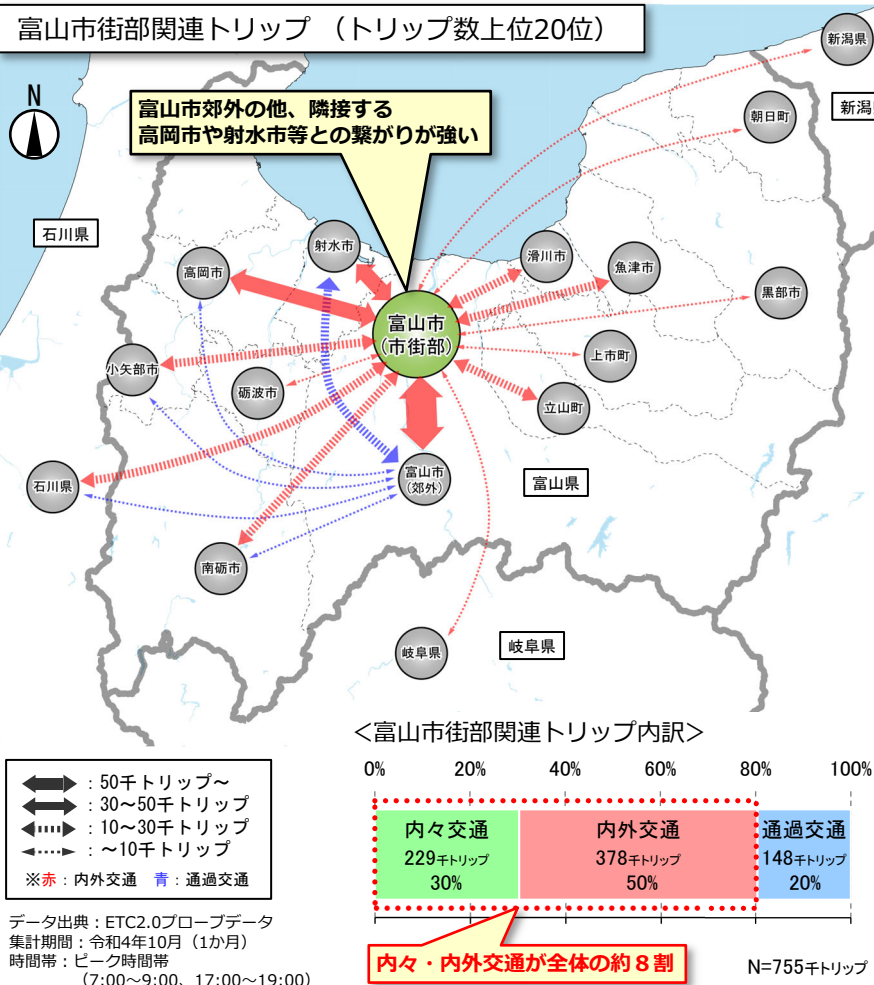


8. TDM(交通需要マネジメント)の取り組み

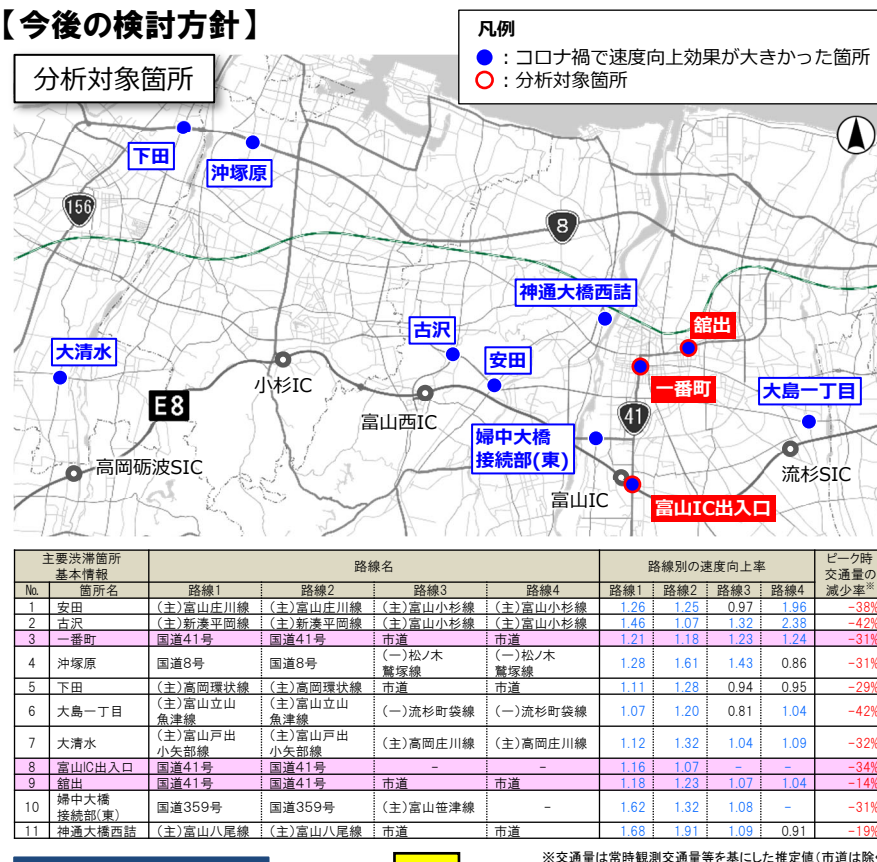
(2) 昨年度分析結果と今後の検討方針

- 昨年度は、交通渋滞緩和策の検討に向けて、富山市街部に関連する車両の交通特性を分析した。
- 分析の結果、内々・内外交通が約8割と多いため、今後は、市街地内でのTDM施策を対象に検討を進める。
- 効果的なTDM施策とするため、昨年度に引き続き交通特性分析を行い、経路分散等のTDM手法やTDMのターゲットなど施策を具体化するための検討を進める。

【交通特性分析結果の概要(R4実施)】



【今後の検討方針】



具体的な検討内容

- 今後、TDM施策をより効率的・効果的に進めていくため、コロナ禍で交通量が削減し旅行速度の変化が顕著であった箇所を対象に、走行時刻別に車両の出発地や目的地、走行経路を分析し、行動変容を促す対象を検討するなど、施策具体化に向けた検討を進める。

9. 今後の進め方について

9. 今後の進め方について

■ 今後の検討委員会の進め方

