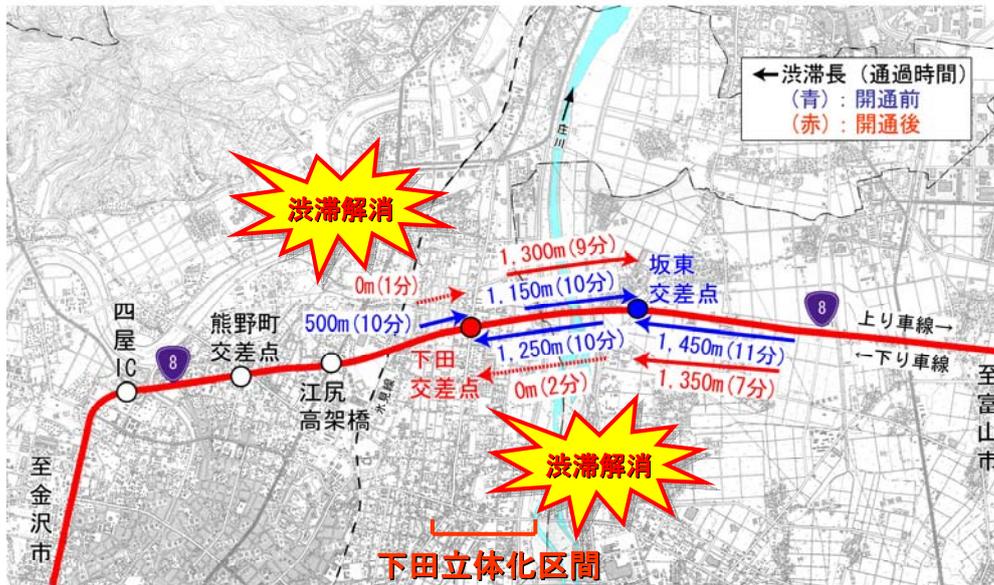


渋滞状況の変化

- 下田交差点を先頭とする渋滞は解消
- 下田交差点を通過する所要時間は最大12分短縮(富山方面から下田交差点)
- 渋滞損失時間は約18万人時間/年(60%)削減



下田立体の開通前後の状況(朝)

開通前



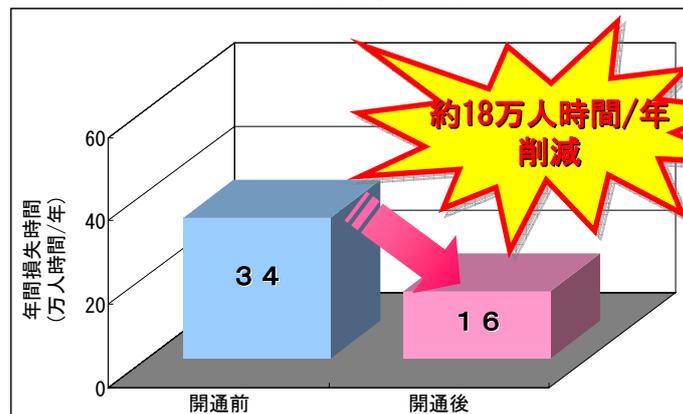
開通後



※写真は下田交差点(金沢から富山方向)の状況です

渋滞損失時間の状況

下田立体区間(高新大橋～角間)

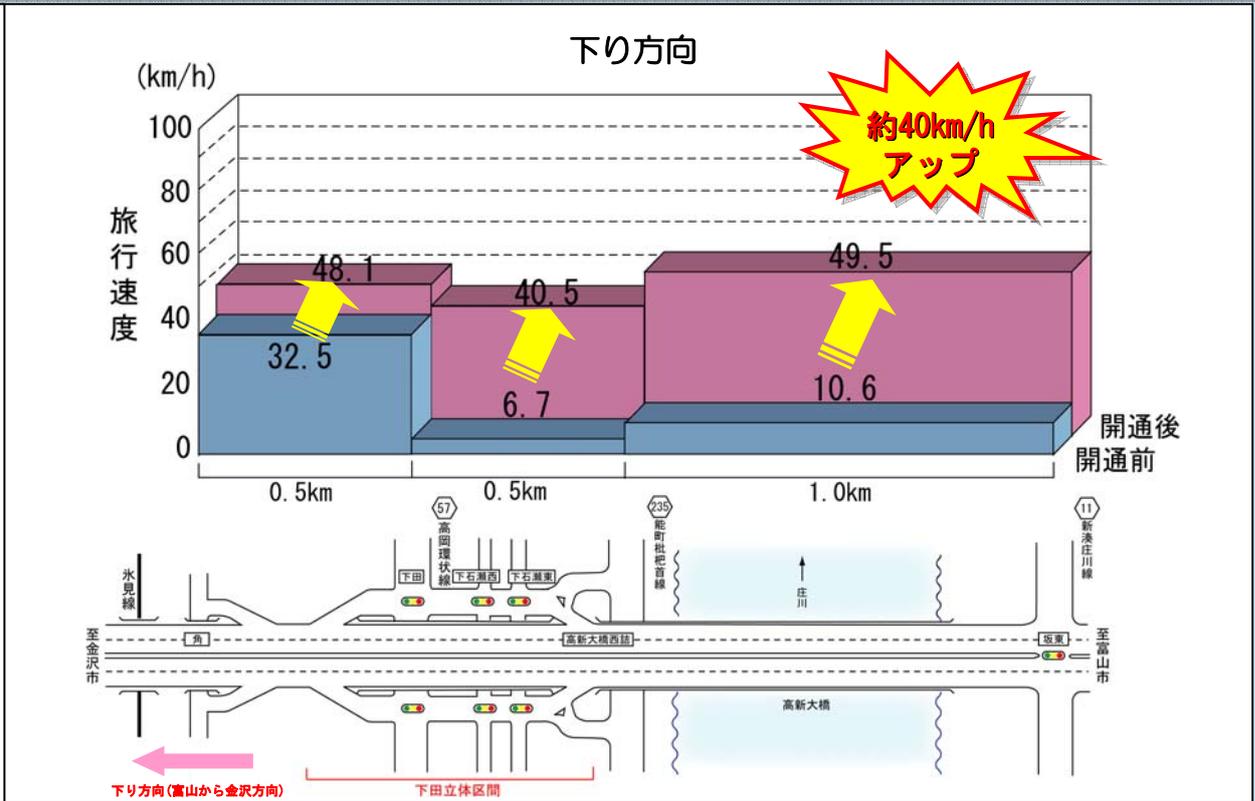


注) 渋滞損失時間：渋滞の無い時間帯の所要時間と実際に要する所要時間の年間差

旅行速度の変化（朝ラッシュ時）

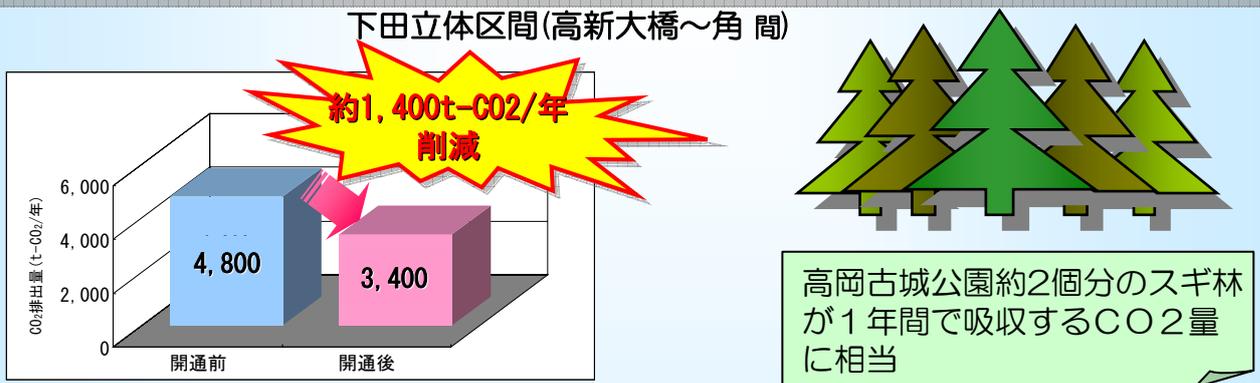
●朝ラッシュ時の旅行速度は最大で約40km/hアップ

旅行速度の変化（7時～8時）



CO₂排出量の変化

●下田立体化：渋滞解消でCO₂は約1,400t-CO₂/年削減



利用者の声

■会社員（50歳代）

富山市から高岡市に25年間通勤しています。以前は朝の通勤に多くの時間を費やしていました。特に下田交差点を通過するのに苦労していましたが、立体化後は通勤時間が短縮され、たいへんありがたいです。

■会社員（40歳代）

射水市（小杉）から高岡市に通勤しています。朝の通勤時間が短くなり、通勤が楽になりました。まだ混雑している箇所も、早くこのように整備してほしいです。

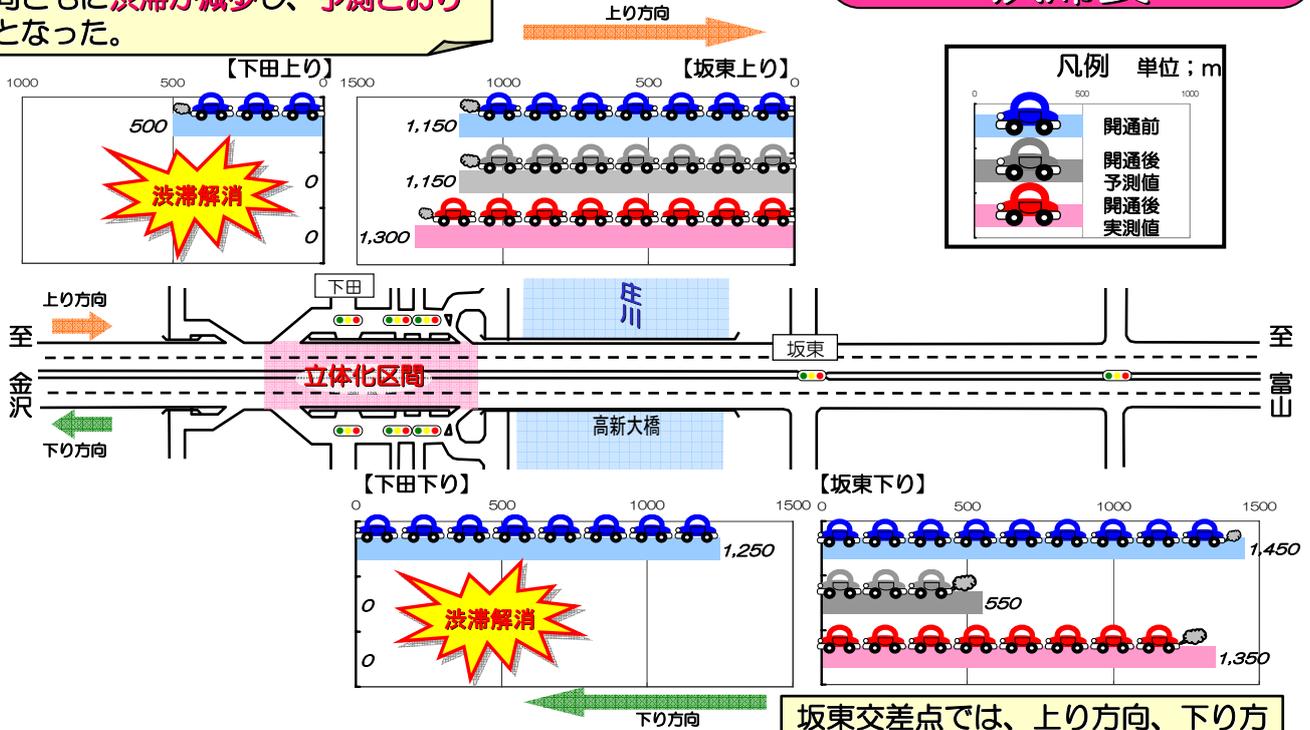
※一般利用者への聞き取り調査による

予測値との比較

- 渋滞長；下田交差点は事前の**予測どおり渋滞が減少**
- 渋滞損失時間；予測14万人時間/年に対し16万人時間/年と**ほぼ予測どおり**
- CO2排出量；予測3,800 t-CO2/年に対し3,400 t-CO2/年と**ほぼ予測どおり**

下田交差点では、上り方向、下り方向ともに**渋滞が減少し、予測どおり**となった。

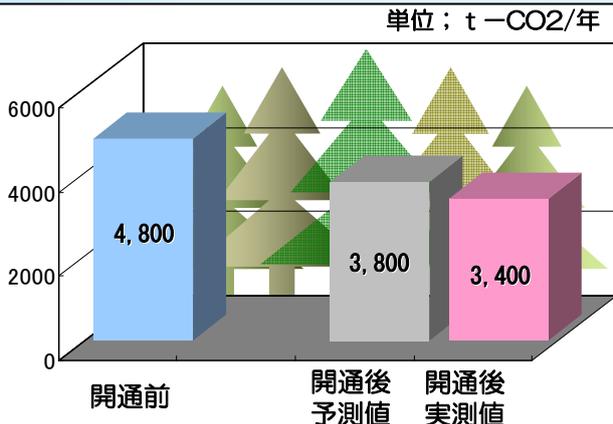
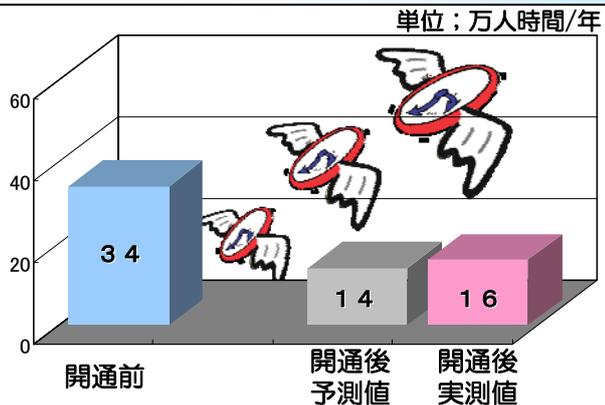
渋滞長



坂東交差点では、上り方向、下り方向ともに**実測値が予測値を上回り、渋滞が残った**。

渋滞損失時間

開通後に調査した交通量等により算出した渋滞損失時間は、予測値14万人時間/年に対し、16万人時間/年となり、**ほぼ等しい値**となった。



CO2排出量

開通後に調査した交通量等により算出したCO2排出量は、予測値3,800 t-CO2/年に対し、3,400 t-CO2/年となり、**ほぼ等しい値**となった。