

令和3年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道8号
(富山外郭環状道路)
中島本郷立体

1. 事業の概要
2. 課題と整備効果
3. 費用便益分析結果
4. とりまとめ

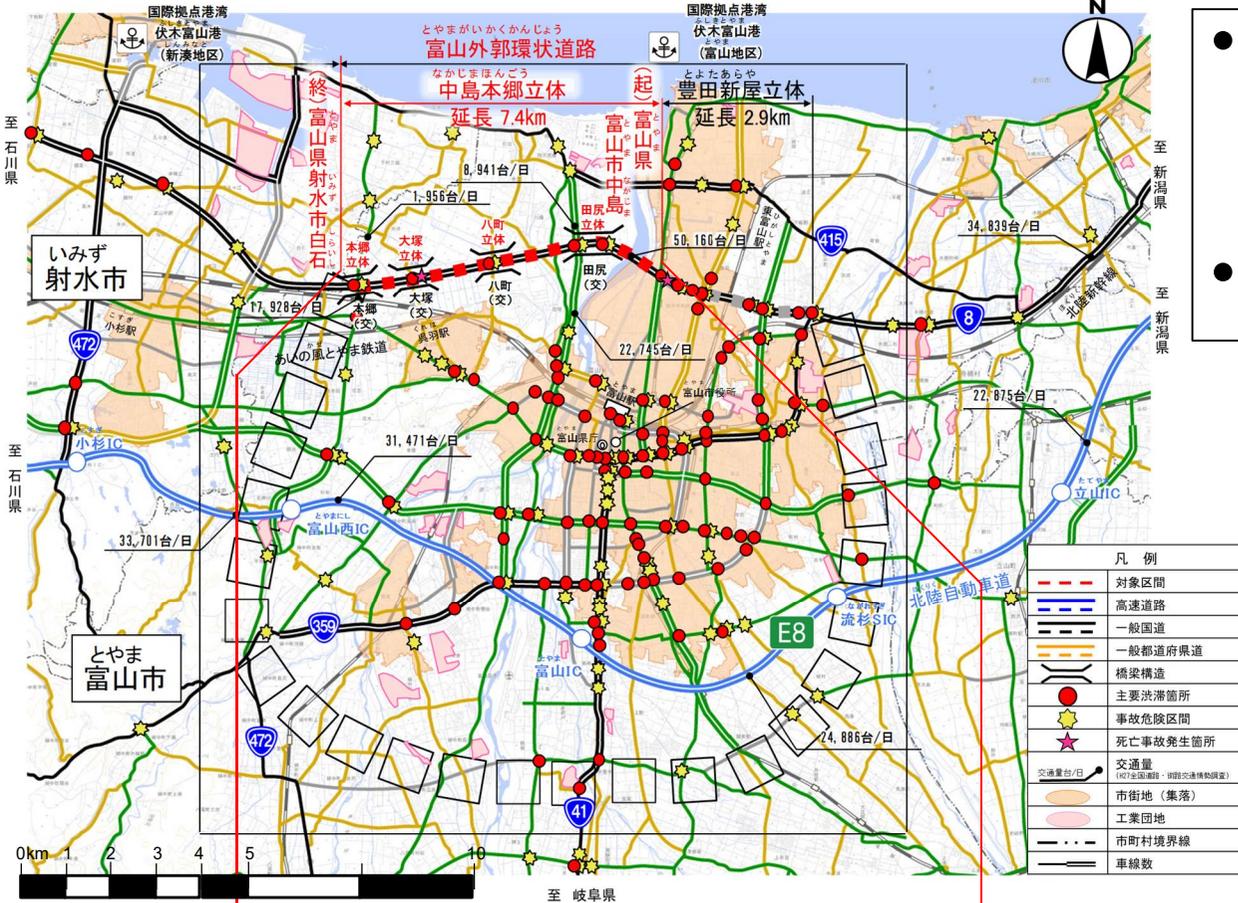
1. 事業の概要

一般国道8号(富山外郭環状道路)中島本郷立体の概要

【事業概要】

- 事業名：一般国道8号(富山外郭環状道路)中島本郷立体
- 起終点：富山県富山市中島 ~ 富山県射水市白石
- 延長：7.4km (第3種第1級、設計速度80km/h)
- 車線数：4車線
- 全体事業費：約450億円
- 計画交通量：約43,900~68,600台/日

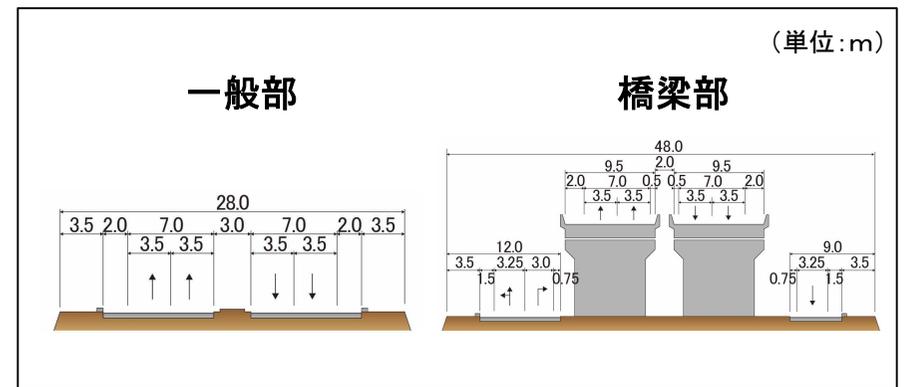
【事業位置図】



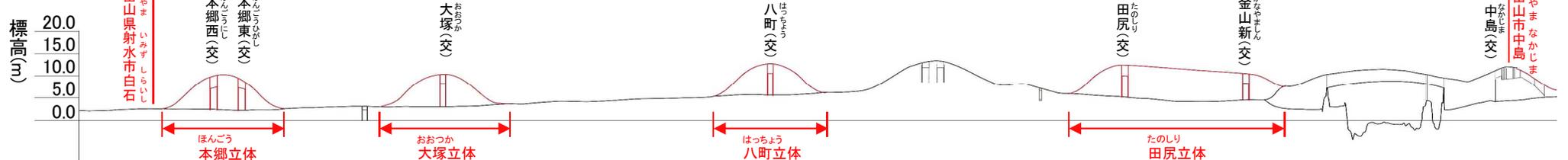
【事業の経緯等】

- 計画段階評価
 - 平成31年 2月 第1回北陸地方小委員会
 - 令和 1年 6月 第1回意見聴取
 - 令和 1年10月 第2回北陸地方小委員会
 - 令和 1年11月 第2回意見聴取
 - 令和 2年 3月 第3回北陸地方小委員会
- 都市計画変更
 - 令和 3年 2月 都市計画決定

【標準断面図】



【縦断図】



2. 課題と整備効果

課題と整備効果

1. 円滑な交通確保

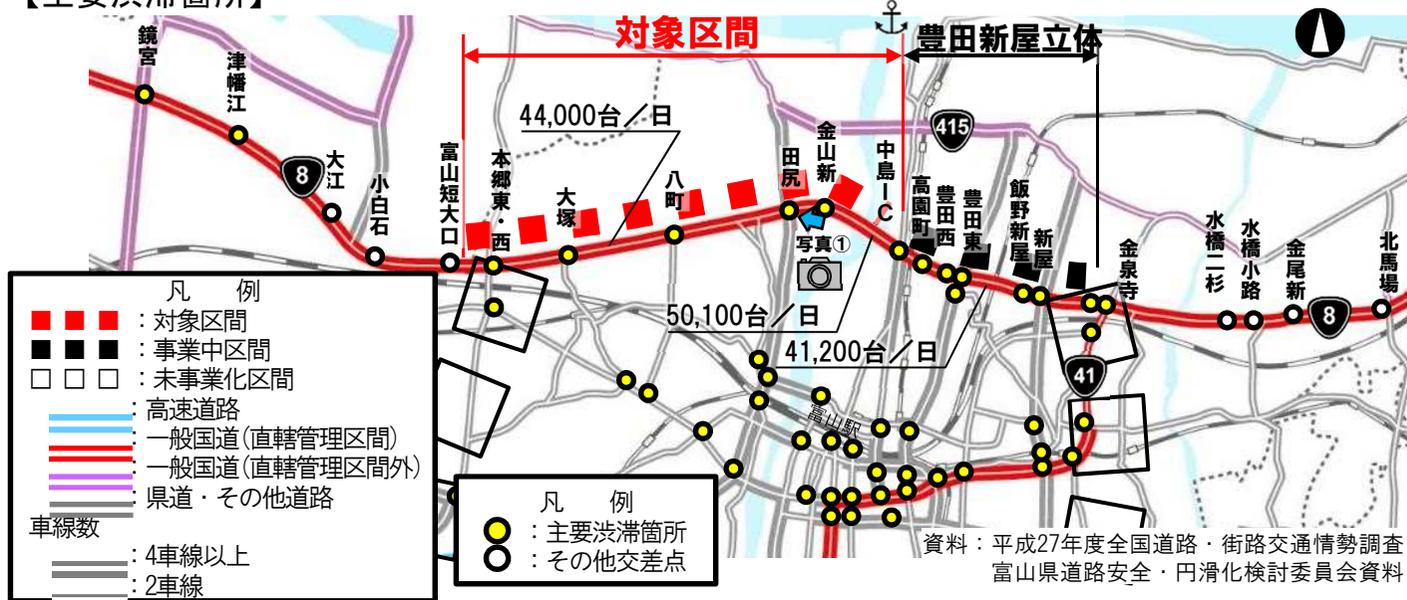
【課題】

- 対象区間に存在する平面交差点6箇所は全てが主要渋滞箇所指定されている。
- 隣接する豊田新屋立体事業区間と同様に混雑時旅行速度は低く、豊田新屋立体供用後は更に負荷が大きくなることが想定される。

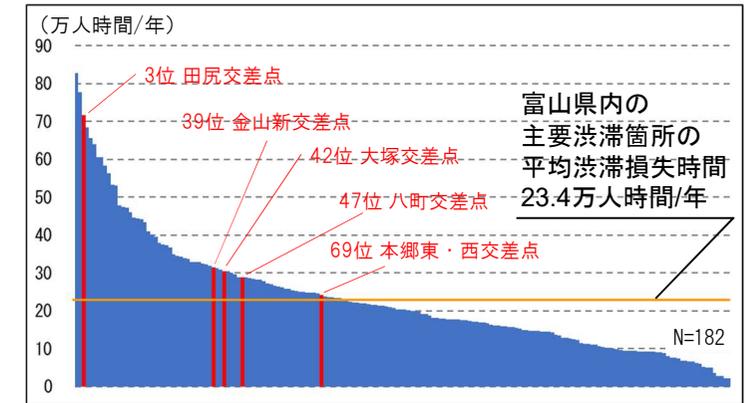
【整備効果】

- 交差点立体化により渋滞が緩和され、円滑な交通を確保。

【主要渋滞箇所】



【主要渋滞箇所の渋滞損失時間】



資料：R1秋期渋滞損失時間

【対象区間の混雑状況】



【国道8号沿線事業者の声】

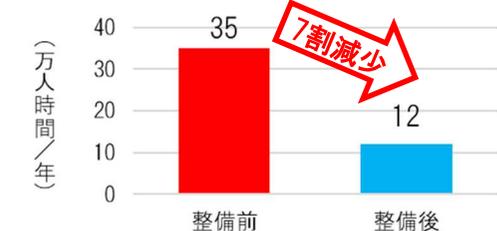
- 国道8号は幹線道路なのに交差点が多く混雑していて到着時間が読めない。



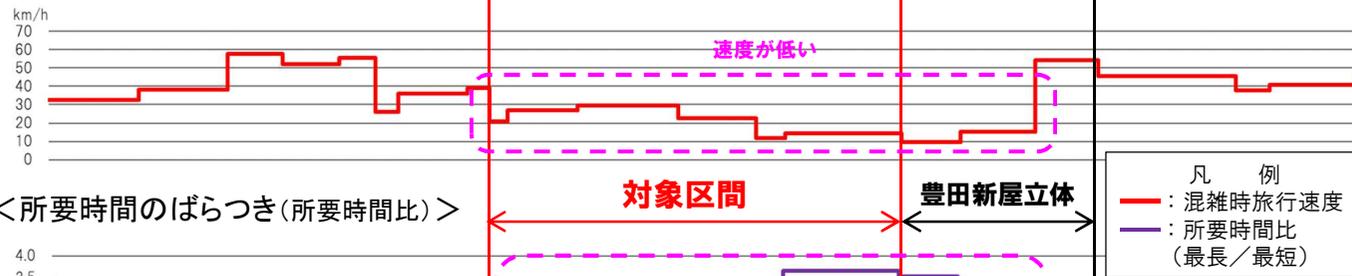
企業ヒアリング
(H30年8月)

田尻交差点付近

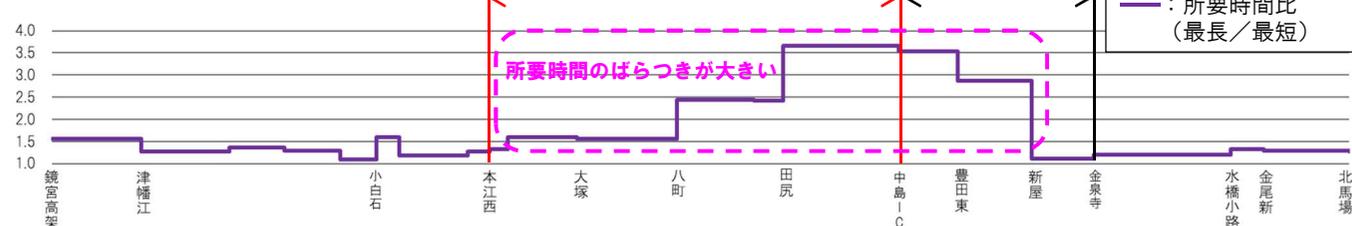
【整備効果(渋滞損失時間)】 ※推計により算出



<混雑時旅行速度>



<所要時間のばらつき(所要時間比)>



資料：ETC2.0プローブ情報

2. 交通事故の削減

【課題】

- 対象区間に存在する交差点の死傷事故件数は県内平均値以上と多く、4箇所が事故危険区間に指定されている。
- 事故類型は追突事故が約9割を占め、渋滞が事故多発の一因と考えられる。

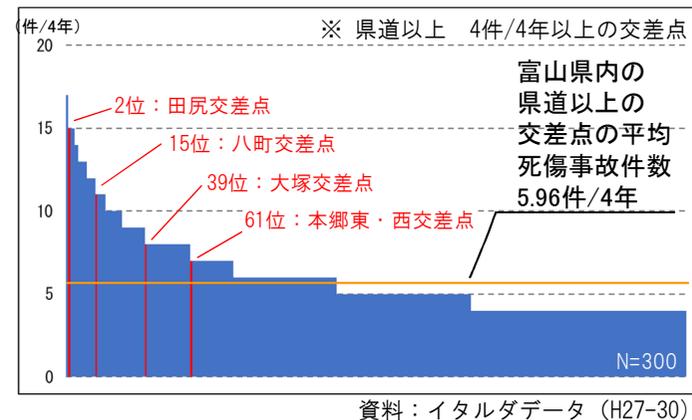
【整備効果】

- 渋滞緩和により国道8号の安全性が向上し、死傷事故が減少。

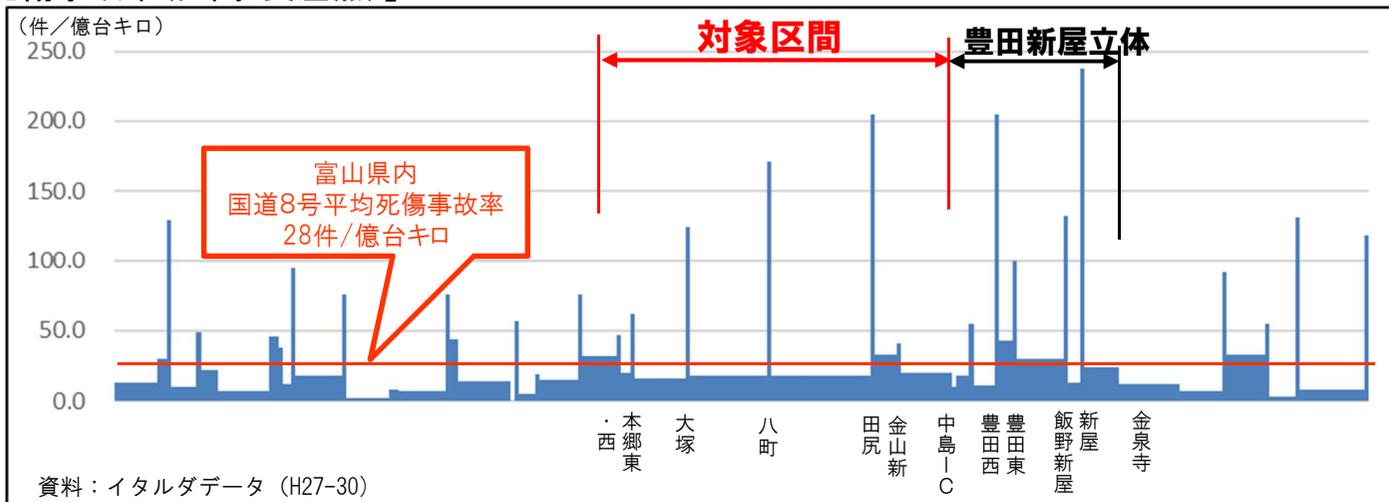
【事故危険区間】



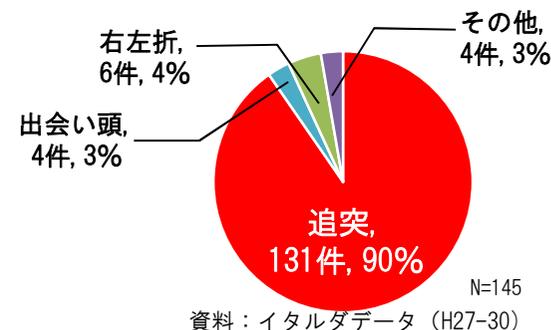
【交差点別死傷事故件数】



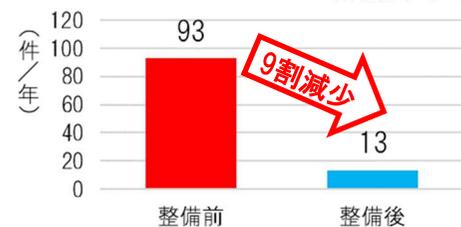
【死傷事故率(区間・交差点)】



【国道8号の事故類型】 (対象区間)



【整備効果(死傷事故件数)】 ※推計により算出



課題と整備効果

3. 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス強化による産業活性化支援（高速道路アクセス）

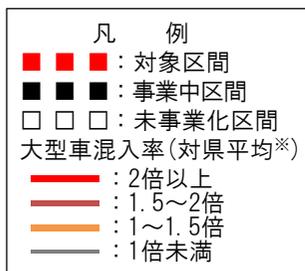
【課題】

- 当該区間の大型車混入率は県内平均の2倍以上と高く、伏木富山港（富山地区）に発着し、北陸自動車道を利用する商用車の約7割が利用している。
- 一方で、当該区間の渋滞による速度低下が課題であり、物流の円滑性を阻害している。

【整備効果】

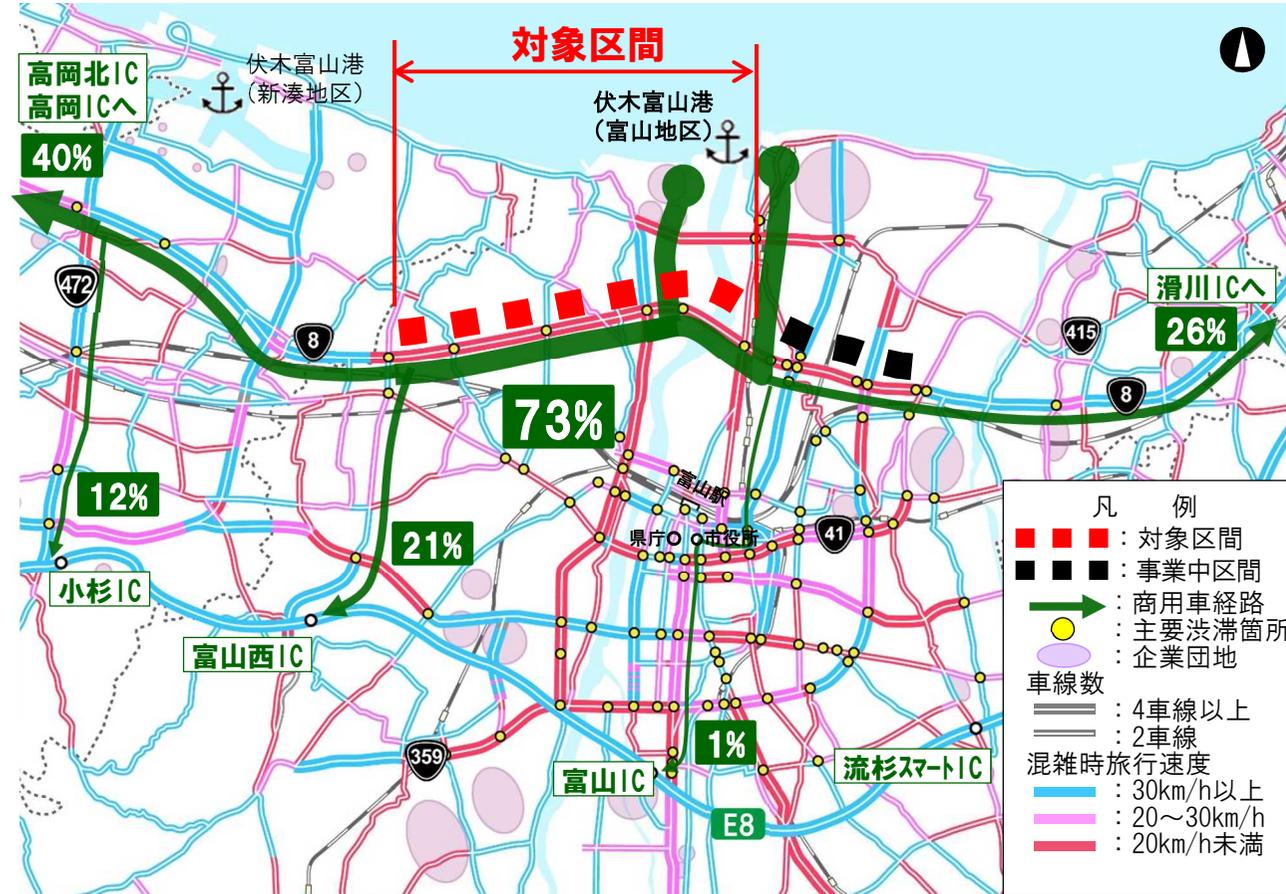
- 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上により、産業活性化を支援。

■ 大型車混入率



※富山県内の交通調査基本区間の
 平均値 (10.4%)
 資料：平成27年度全国道路・街路
 交通情勢調査

■ 伏木富山港(富山地区)～高速道路ICの走行経路



資料：経路：商用車プローブデータ(H29年10月)、
 速度：ETC2.0プローブ情報(R1年10月 平日朝7時台)

課題と整備効果

3. 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス強化による産業活性化支援

【課題】

- 国道8号は伏木富山港と県内企業を結ぶ重要なアクセスルート役割を担っているが、近年、4車線バイパスの順次供用に伴いアクセス性が向上したことで、沿線に新たな企業が進出するなど、物流需要が高まっている。
- 一方で、当該区間の渋滞による速度低下が課題であり、物流の円滑性を阻害している。

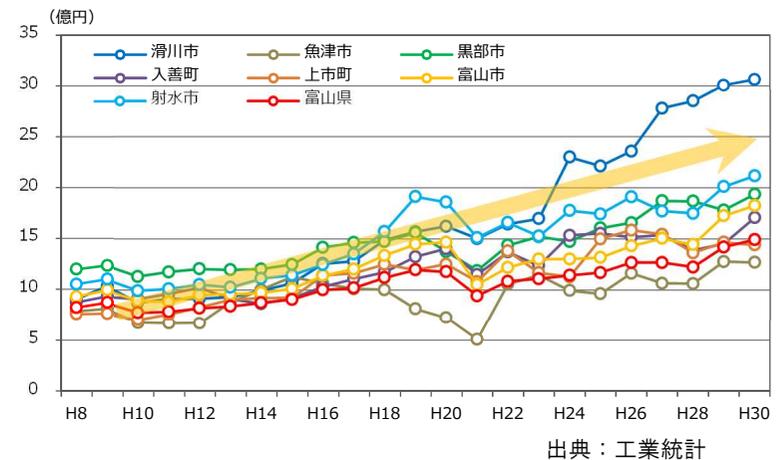
【整備効果】

- 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上により、産業活性化を支援。

【国道8号沿線の企業立地状況】



【沿線市町村の1事業所当たりの製造品出荷額】



【所要時間(伏木富山港～黒部市企業)】



※ H27全国道路・街路交通情勢調査、推計により算出

4. 公共交通を軸としたまちづくり支援

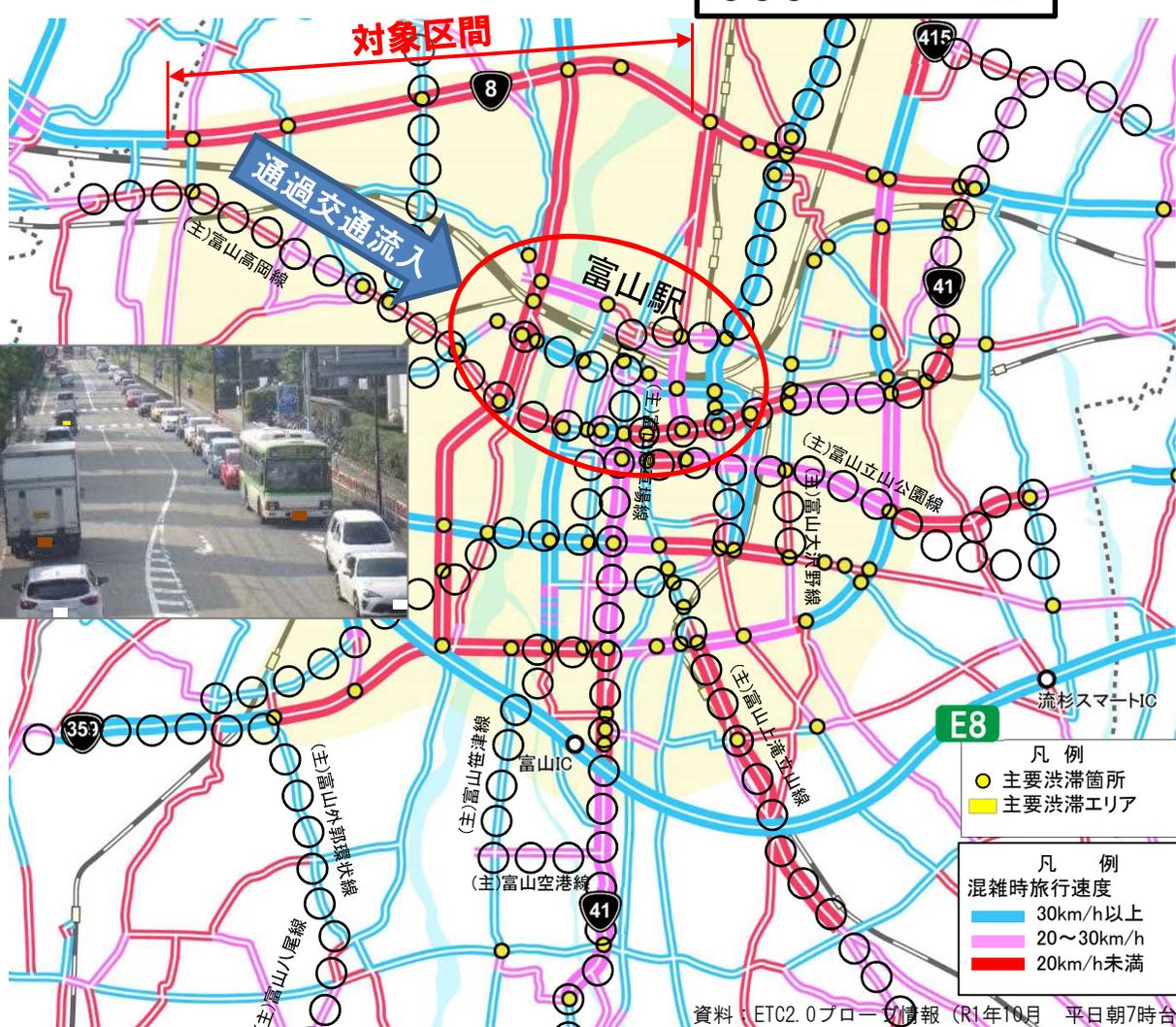
【課題】

- 公共交通を軸としたまちづくりが進められている一方、通過交通の流入により、富山駅周辺では慢性的な渋滞が継続しており、公共交通の軸であるバス路線の多くで旅行速度が低下。
- 細街路にも多くの交通が流入することで、歩行者や自転車と接触の危険性が高く、徒歩圏の安全性が損なわれている。

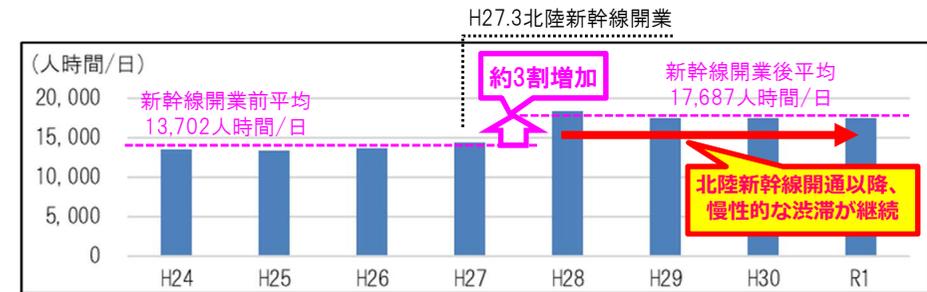
【整備効果】

- 中心市街地からの通過交通排除により、歩行者や自転車の安全性が向上。
- 路線バスの定時性向上や、道路空間の再配分・利活用が可能となることで、公共交通を軸としたまちづくりを支援。

【富山駅周辺の混雑状況】



【富山駅周辺の渋滞損失時間】



資料：～H27：民間プローブデータ H28～：ETC2.0プローブ情報

【細街路における歩行者・自転車の利用状況】



5. 緊急通行路線の確保

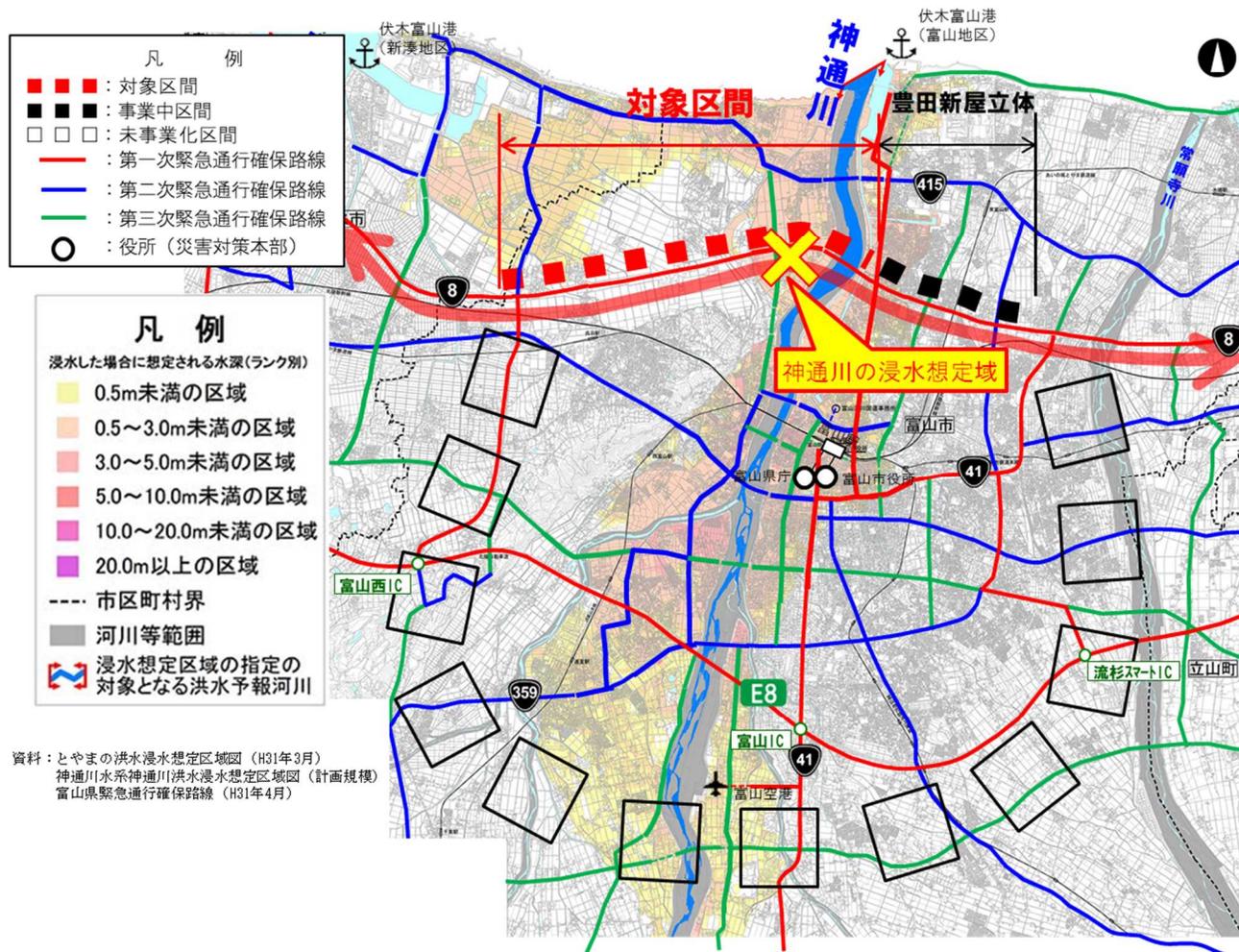
【課題】

- 国道8号は第1次緊急通行確保路線に指定されているが、神通川氾濫時の浸水想定域に対象区間が含まれており、道路の寸断が懸念される。
- 令和3年1月の大雪の際には、交差点部の路面悪化に伴うスタック車両の発生により、除雪作業に支障をきたし、著しい渋滞発生を招いた。

【整備効果】

- 交差点立体化により、神通川氾濫時においても国道8号の通行を確保。
- 交差点を回避することにより、交通の円滑化を図り、スタック車両発生の危険性を低減。冬期の道路交通ネットワークを確保。

【神通川洪水浸水想定区域と緊急通行確保路線】



【R3. 1大雪時の交通状況】



路面悪化によるスタック車両発生
（八町交差点）



渋滞状況（本郷西交差点）

3. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

便 益				B/C	
				※現在価値化後	
走行時間短縮便益		約349億円		合計 約565億円	
走行経費減少便益		約172億円			
交通事故減少便益		約44億円			
事 業 費				※上段:単純合計(税込) 下段:現在価値化後	
事業費	改良費	約252億円		合計 約547億円 (約348億円)	
	橋梁費	約40億円			
	その他工事費	約45億円			
	用地補償費	約47億円			
	間接費	約64億円			
維持管理費	約109億円 (約29億円)				

$1.6 = \frac{565 \text{ 億円}}{348 \text{ 億円}}$

[]書き上段:現在価値化後の便益
 下段:現在価値化後のコスト

注)費用および便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致していない。

4. とりまとめ

○ 一般国道8号（富山外郭環状道路）

中島本郷立体の新規事業化は、妥当である。