

- ・主要渋滞箇所の交差点立体化により、円滑な交通確保、交通事故削減、公共交通を軸としたまちづくりを支援
- ・国際拠点港湾伏木富山港を中心とした県内物流を支える国道8号の円滑化により、産業活性化を支援

1. 事業概要

起終点: 富山県富山市中島～富山県射水市白石

延長等: 7.4km

(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h) 図1 広域図

全体事業費: 約450億円

計画交通量: 約43,900～約68,600台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 約26,700台/日 ～約46,800台/日 | 約5,600台/日 ～約8,600台/日 | 約11,600台/日 ～約13,200台/日 |



図2 事業位置図

2. 課題

① 著しい交通集中による渋滞・事故多発、中心市街地の混雑誘発

- ・当該区間では慢性的な渋滞及びそれに起因する追突事故が多発、平面交差点6箇所が主要渋滞箇所、4箇所が事故危険区間に指定されており、隣接する豊田新屋立体供用後は更なる負荷が懸念される(図2、図3、図4)。
- ・富山市では公共交通を軸としたまちづくりが進められており、シェアサイクル導入(H22.3)、バス位置情報サービス(R1.11)、路面電車南北接続(R2.3)など公共交通の利便性向上が図られる一方、当該区間の渋滞を回避する通過交通の中心市街地への流入が課題であり、歩行者・自転車の安全性低下や路線バスの遅れなど、まちづくりを阻害している(図5)。

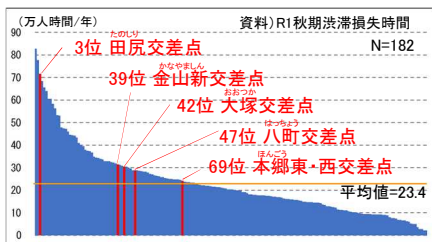


図3 渋滞損失時間(主要渋滞箇所)

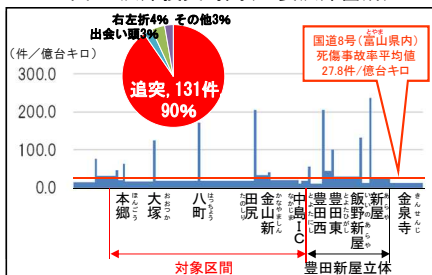


図4 死傷事故件数(県道以上交差点)



図5 富山市中心部の旅行速度分布



② 伏木富山港を中心とした物流交通の円滑性阻害

- ・国際拠点港湾である伏木富山港は、内外貿易の拠点港として、ガントリークレーンの増設や岸壁延伸など順次機能強化が進められており、今後も水深14m岸壁が整備されるなど(R4完成予定)、更なる需要増が見込まれるため、機能強化と合わせて、港へのアクセス強化が求められる。
- ・国道8号沿線には、世界シェアNo.1企業をはじめ、製造業が多数立地しており、原料や製品の輸出入には当該区間を経由して伏木富山港を利用している。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、新たな企業が沿線に進出し、物流需要が更に高まっている状況であるが、当該区間の渋滞が物流の円滑性を阻害している(図6、図7、図8)



図6 国道8号バイパス沿線の企業立地状況

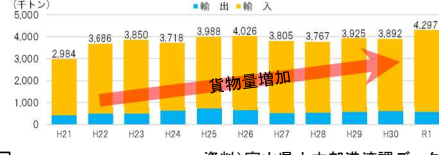


図7 新湊地区の海外取扱貨物量

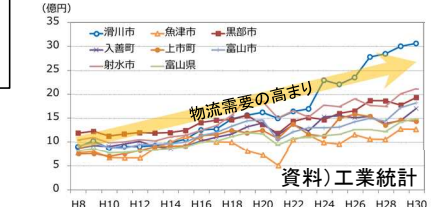


図8 沿線市町1事業所当たりの製造品出荷額

3. 整備効果

効果1 円滑な交通確保、交通事故削減[○]

- ・渋滞損失時間が約7割削減 (35万人時間/年→12万人時間/年)【推計値】
- ・交通事故が約9割削減 (93件/年→13件/年)【推計値】

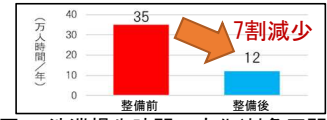


図9 渋滞損失時間の変化(対象区間)

効果2 公共交通を軸としたまちづくり支援[○]

- ・中心市街地からの通過交通排除により、道路空間の再配分や利活用が可能となり、公共交通を軸としたまちづくりを支援

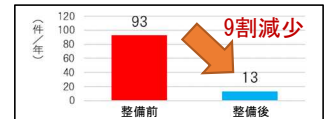


図10 死傷事故件数の変化(対象区間)

効果3 港とのアクセス性向上による産業活性化[○]

- ・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
- ・伏木富山港～県内東部企業の所要時間約1割短縮 (約72分→約62分)【H27全国道路・街路交通情勢調査、推計値】

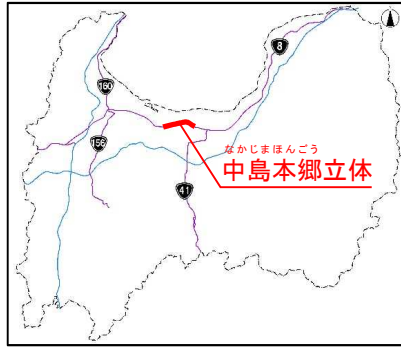


図11 伏木富山港から県内東部企業までの所要時間(図6中の青矢印)

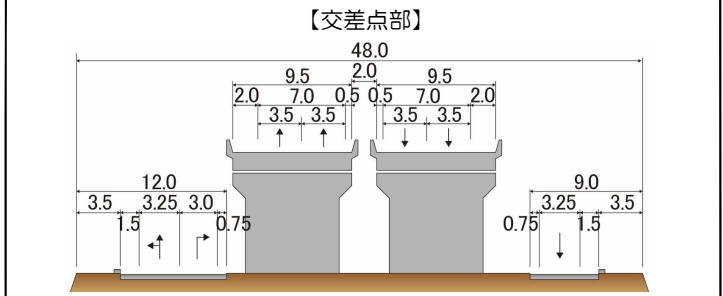
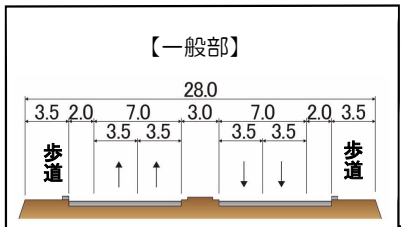
| B/C | EIRR※1 | 総費用 | 総便益 |
|-----|--------|---------|---------|
| 1.6 | 7.0% | 348億円※2 | 565億円※2 |

※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R2年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

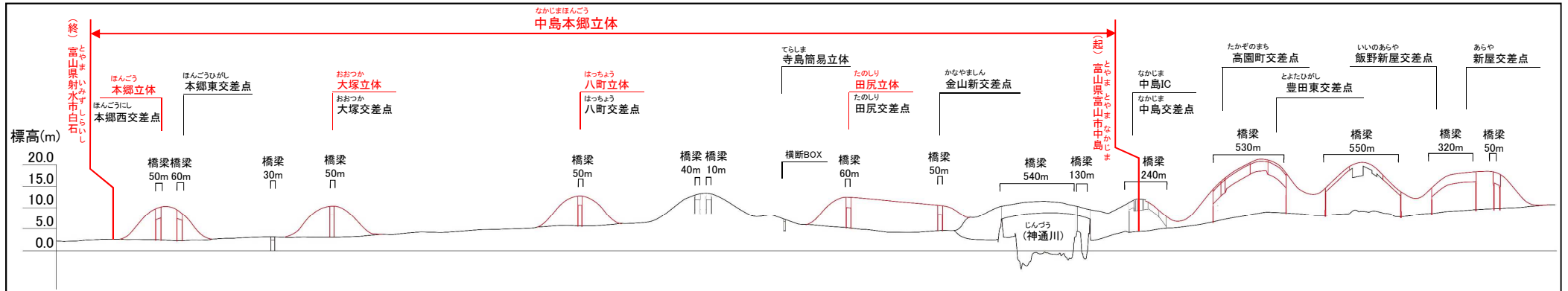
とやま なかじま ほんごう 富山外郭環状道路(中島本郷立体)に係る新規事業採択時評価



| | |
|--|------------------------|
| --- | 対象区間 |
| --- | 高速道路 |
| --- | 一般国道 |
| --- | 主要地方道 |
| --- | 一般都道府県道 |
| | 橋梁構造 |
| ● | 主要渋滞箇所 |
| ☆ | 事故危険区間 |
| ☆ | 死亡事故発生箇所 |
| | 交通量 (E27全国道路・街路交通情勢調査) |
| | 市街地(集落) |
| | 工業団地 |
| --- · --- | 市町村境界線 |
| | 車線数(2車線/4車線) |



標準断面図 (単位: m)



富山外郭環状道路(一般国道8号 中島～本郷)における計画段階評価

1. 富山県富山市中島～本郷地区の課題

① 国道8号が渋滞

- 国道8号は、日本海側の大動脈であり、一般交通、物流交通いずれにおいても重要な路線であるが、対象区間内の全ての交差点が主要渋滞箇所指定。【図2】
- 対象区間の交差点はいずれも渋滞損失時間が県内ワースト上位。【図1】

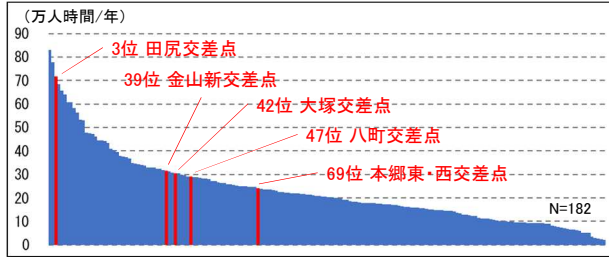


図1 富山県の主要渋滞箇所の渋滞損失時間 出典:R1秋期渋滞損失時間



出典:富山県道路安全・円滑化検討委員会資料
図2 位置図

② 交通事故が多発

- 対象区間の平面交差点4箇所が事故危険区間に指定。【図3】
- 田尻交差点は、死傷事故件数が県内ワースト1位であり、その他の交差点も上位。【図5】

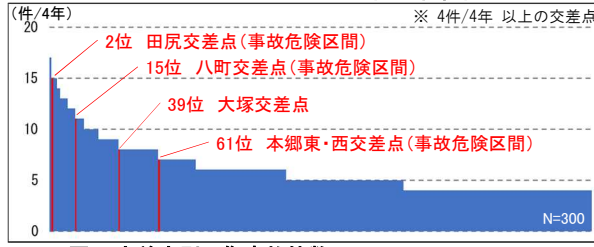


図3 交差点別死傷事故件数 出典:イタルダデータ(H27-30)

③ 円滑な物流が阻害

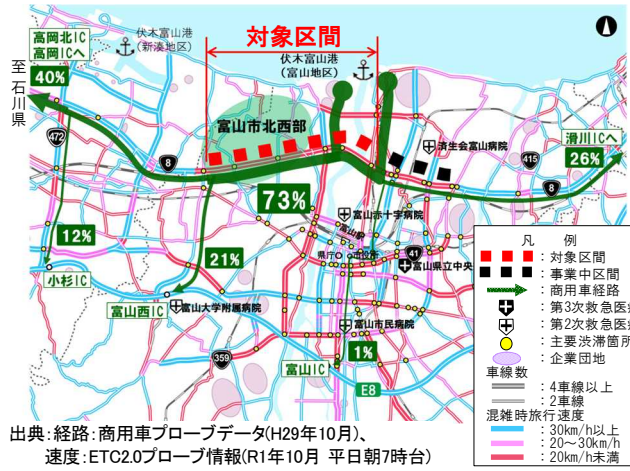
- 対象区間は大型車等の物流関連の交通が集中しているが、渋滞に伴う速度低下により円滑な物流が阻害。【図4】

④ 迅速な救急搬送が阻害

- 富山市北西部から高次医療施設が集中する中心部への搬送には、速度が低い幹線道路の走行が必要。【図4】

⑤ 洪水発生時の道路寸断が懸念

- 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、対象地域には洪水浸水想定区域が存在しており、洪水発生時には道路の寸断が懸念。



出典: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)
図4 伏木富山港(富山地区)～高速道路ICの商用車の走行経路

2. 原因分析

① 交通集中による速度低下

- 対象区間の日交通量は約44,000～50,100台/日と県内最多。【図5】
- 交通量が交通容量を上回っており、混雑時には旅行速度が著しく低下。【図5】

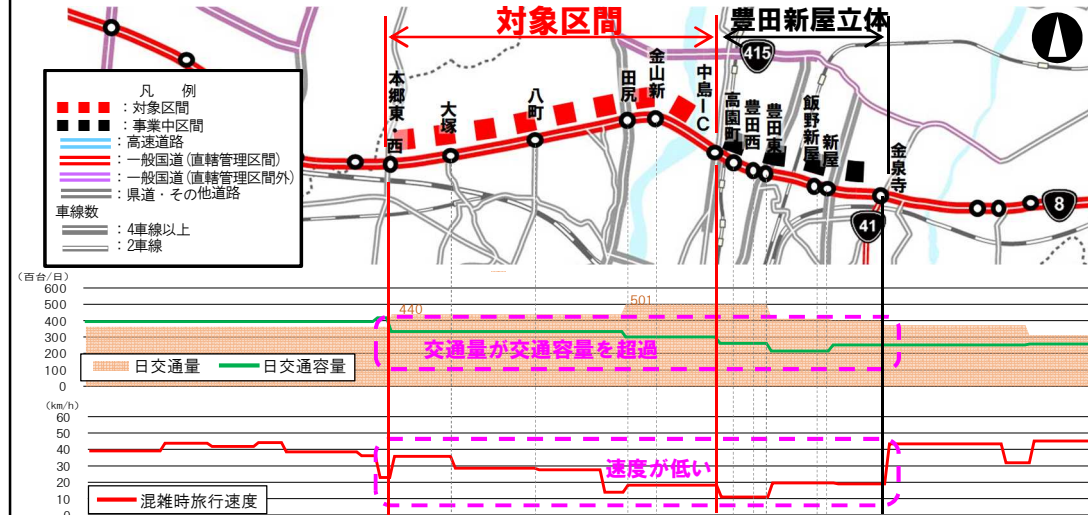


図5 国道8号の交通状況 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査

② 渋滞に起因する追突事故が発生

- 事故類型別死傷事故件数をみると、追突事故の割合が県内平均値(60%)に比べて高く、渋滞が事故多発の一因と考えられる。【図6】

③ 浸水域における平面交差点

- 対象区間の神通川左岸付近には、浸水想定区域内に平面交差点が複数存在しており、洪水時には交差点の通行が不可能となる。【図7】

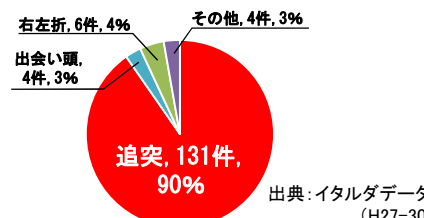


図6 国道8号(中島～本郷)の事故類型 出典:イタルダデータ(H27-30)



資料:とやまの洪水浸水想定区域図(H31年3月)
図7 神通川洪水浸水想定区域と緊急通行確保路線

3. 政策目標

- ① 交通の円滑化
- ② 交通安全の確保
- ③ 地域産業の活性化

- ④ 快適・安心な暮らしづくり
- ⑤ 災害に強い道路の確保

とやま なかじま ほんごう
富山外郭環状道路(一般国道8号 中島～本郷)における計画段階評価

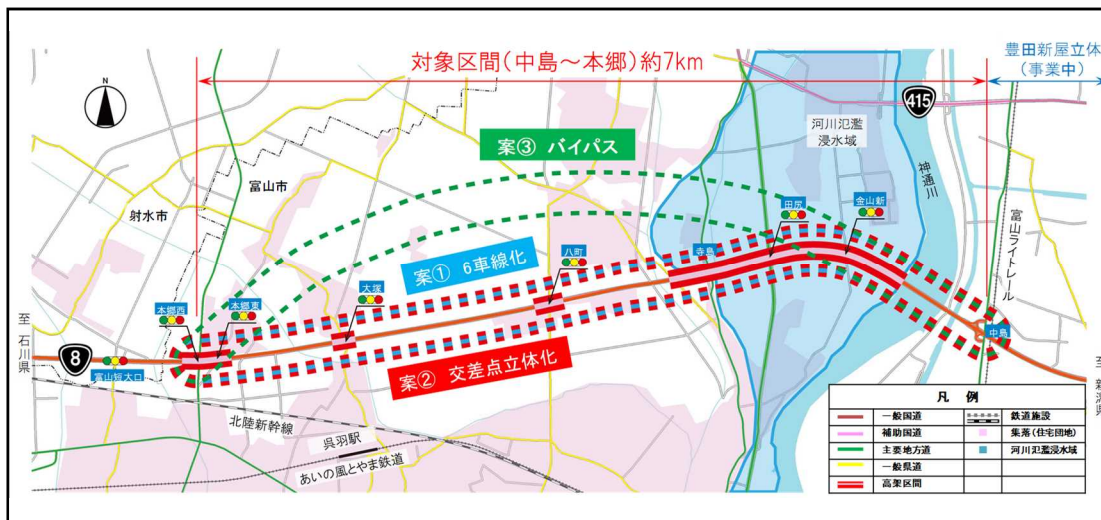
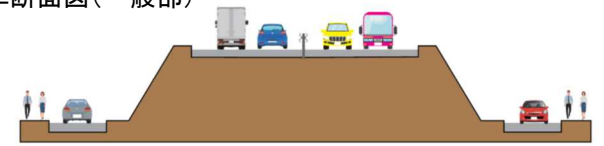
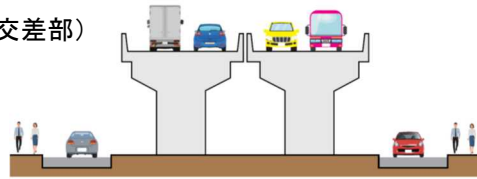
4. 対策案の検討

| 評価項目 | | 【案①】6車線化(走行車線を6車線に拡幅) | 【案②】交差点立体化(信号交差点を立体化) | 【案③】バイパス(別線バイパスを整備) |
|-----------|---------------|--|---|---|
| 政策目標 | ①交通の円滑化 | △ ・走行車線が増えるが、信号交差点は残るため、渋滞緩和の効果は小さい (混雑時の所要時間が約1分短縮) | ○ ・交差点の立体化により、渋滞が緩和 (混雑時の所要時間が約5分短縮) | ◎ ・バイパスへ交通が転換し、渋滞が大幅に緩和 (混雑時の所要時間が約7分短縮) |
| | ②交通安全の確保 | △ ・信号交差点が残るため、交通事故減少の効果はない | ◎ ・交通事故が大幅に減少 (約9割削減) | ○ ・交通事故が減少 (約3割削減) |
| | ③地域産業の活性化 | △ ・信号交差点が残るため、輸送時間を短縮できず、移動に必要な時間を想定できない | ○ ・信号交差点を通過しないため、輸送時間を短縮でき、移動に必要な時間を想定しやすい | ○ ・信号交差点を通過しないため、輸送時間を短縮でき、移動に必要な時間を想定しやすい |
| | ④快適・安心な暮らしづくり | △ ・信号交差点が残るため、交通転換によるバス路線の混雑緩和は期待できない △ ・信号交差点が残るため、救急車の搬送時間を短縮できない | ○ ・国道8号への交通転換により、バス路線の混雑緩和が期待できる ○ ・信号交差点を通過しないため、救急車の搬送時間が短縮 | ○ ・国道8号への交通転換により、バス路線の混雑緩和が期待できる △ ・搬送距離が延びるため、救急車の搬送時間を短縮できない |
| | ⑤災害に強い道路の確保 | △ ・平面構造のため、河川氾濫時において緊急通行確保路線を確保できない | ○ ・高架・盛土構造により、河川氾濫時においても緊急通行確保路線の確保が可能 | ○ ・盛土構造により、河川氾濫時においても緊急通行確保路線の確保が可能 |
| 道路整備による影響 | 環境等への影響 | ○ ・現道を拡幅するため、影響は小さい | ○ ・交差点前後区間の整備のため、影響は小さい | △ ・新たに道路を整備するため、影響は大きい |
| | 生活への影響 | ○ ・移転等が必要な家屋数は少ない △ ・信号交差点が残るため、現道沿線の生活環境(大気騒音等)の改善は期待できない | ○ ・移転等が必要な家屋数は少ない ○ ・渋滞の緩和に伴い、現道沿線の大気の改善が期待できる ・騒音対策及び景観への配慮が必要 | △ ・移転等が必要な家屋数は多い △ ・交通がバイパスに転換するため、バイパス沿線の大気への影響が大きい |
| | 工事の影響 | △ ・現道を工事するため、交通規制が最も多い | △ ・交差点前後区間で工事するため、交通規制が多い | ○ ・新たに道路を整備するため、交通規制は少ない |
| | 建設費 | ◎ ・約200～250億円 | ○ ・約400～450億円 | △ ・約700～750億円 |
| 総合評価 | | △ | ◎ | ○ |

【案①】標準断面図(一般部)

【案②】標準断面図(交差点部)

【案③】標準断面図(一般部)



対応方針(案)：案②による対策が妥当

- 【計画概要】
- ・ 地域高規格道路 富山外郭環状道路
 - ・ 計画区間 富山市中島～富山市本郷
 - ・ 概略延長 約7.5km
 - ・ 標準車線数 4車線
 - ・ 設計速度 本線：80km/h ランプ：40km/h

(参考) 当該事業の経緯等

■都市計画決定等の状況

- ・平成31年 2月：第1回計画段階評価(着手) 北陸地方小委員会
- ・令和元年 6月：第1回地域意見聴取 北陸地方小委員会
- ・令和元年10月：第2回計画段階評価 北陸地方小委員会
- ・令和元年11月：第2回地域意見聴取 北陸地方小委員会
- ・令和2年 3月：第3回計画段階評価(完了) 北陸地方小委員会 対応方針(案)決定
- ・令和3年 2月：都市計画決定(変更)

■地域の要望等

- ・令和2年 9月：富山県が早期事業化を要望
- ・令和2年11月：富山県道路整備促進協会が早期事業化を要望
- ・令和3年 1月：富山県が早期事業化を要望
- ・令和3年 2月：富山市が早期事業化を要望