

新版第1号

名称が変わりました!!

大沢野・富山南道路瓦版は、大沢野・富山南道路計画におけるPI（パブリック・インボルブメント）活動の経過をご報告するためのパンフレットです。

# 大沢野・富山南道路かわら版

No. 9 2003年6月 編集／大沢野・富山南道路PI実行委員会

(問合せ先) ● 国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 調査第二課 TEL 076-424-9786 FAX 076-424-1772

● 富山市 建設部 道路課 TEL 076-443-2091(直通) FAX 076-443-2187

● 大沢野町 建設課 TEL 076-468-1111 FAX 076-468-2642

(今回のご報告内容)

国道41号に接続するまでのルート帯案をお示しします



「大沢野道路」改め、『大沢野・富山南道路』と呼ぶこととしました。

今年度から「大沢野道路」を『大沢野・富山南道路』と名称変更し、富山市側を含めた国道41号に接続するすべての区間について検討することになりました。

本号では、新たにPIに参加していただく富山市民のみなさんを含めて、『国道41号へ接続する区間』のルート帯について案をお示しいたします。

ご意見ください  
(アンケート在中)



# 大沢野・富山南道路について

## ■「大沢野・富山南道路」とは何のこと？

- 『大沢野・富山南道路』とは、昨年度までに検討した塩インターチェンジまでの区間に、新たに富山市側の国道41号に接続するまでの間を加えたものを指しています（1p図参照）。
- これに伴い、今年度は関係する富山市民も加えてPIにより検討していくこととなります。

## ■富山外郭環状道路とのかかわり

- 昨年度までの検討では、『富山外郭環状道路』の位置等が具体化した段階で、富山市側の検討を行うこととしていました。
- しかし現時点で、この『富山外郭環状道路』の計画が具体化するまでにはまだ時間がかかることから、先行して「大沢野・富山南道路」のルート帯やインターチェンジの検討を行うこととしました。

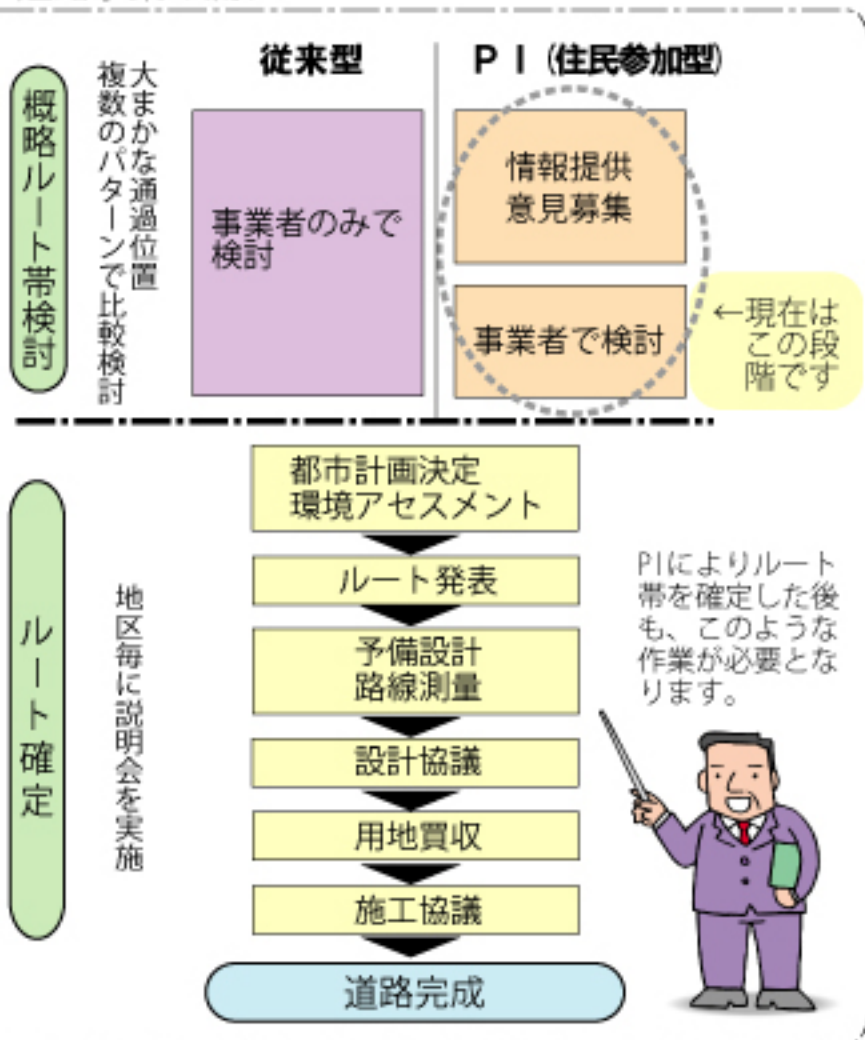


図. 塩IC～国道41号接続地までの範囲位置図  
(瓦版8号より)

## ■道路事業の流れは？いつできるの？

- 平成15年度内に、ある程度の具体的なルート帯を決定する予定にしております。ルート帯案は、PI活動によって住民の皆さんにお示しし、ご意見をいただくことにしております。（3p参照）
- 一般に道路が完成し実際に利用できるまでには、多くの作業や手続きが必要になります。順調に進んでも、ルート帯の決定後に環境影響評価や都市計画決定などの手続きがあり、その後に用地買収や工事等を行うこととなります（右図）。
- これからも「大沢野・富山南道路」の早期完成に向け努めて参りたいと考えています。ご理解とご協力をお願い致します。

## 図. 道路事業の流れ



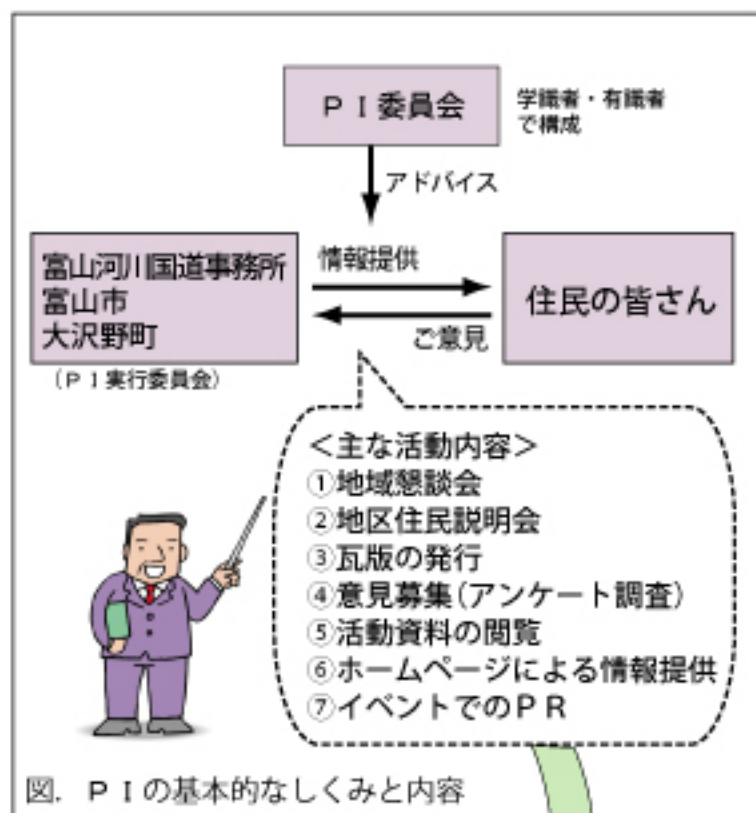
これまでに、細入村楡原～大沢野町塩までのルートを決めました。

今年度は、大沢野町塩～富山市現国道41号接続部までのルート帯とインターチェンジの位置を決定する予定です。

また、今年度からは富山市南部に住む皆さんにも参加していただくこととなります。



引き続き、皆さんの参加とご協力をお願いいたします。



■平成15年度は、以下に示す活動に取り組みます。

### ① 地域懇談会

- ・地域の代表者に事業内容の詳細を説明し、客観的な立場から、地域の即地的な情報や意向を提供してもらいます。
- ・今年度内に2回(6～7月、10～11月)を予定します。

### ② 地区住民説明会

- ・ルート帯周辺地区の住民の皆さんへの情報提供と意見交換を行います。
- ・今年度内に1回(10～11月)を予定しています。

### ③ 瓦版の発行

- ・ルート帯周辺地区の各世帯に、P I活動の報告や詳細な情報提供を行います。
- ・今回を含め、今年度内に3回(6月、9月、11月)を予定しています。

### ④ 意見募集(アンケート調査)

- ・ルート帯やインターチェンジの配置などについて、皆さんの意見を徴収します。
- ・「はがき調査」「サンプリング調査」「ホームページによる調査」の3種類の調査を、それぞれ2回ずつ(6月、9月)を予定しています。

### ⑤ 活動資料の閲覧

- ・P Iの各種活動で作成した資料、記録を地区施設(公民館等)に常設します。
- ・継続的に最新情報を更新していきます。

### ⑥ ホームページによる情報提供

- ・既設の専用ホームページを用いて、活動記録などを情報発信します。
- ・継続的に最新情報を更新していきます。  
※アドレス(URL)は、10p参照。

### ⑦ イベントでのPR

- ・大沢野町で開催される春日温泉まつりにあわせて、この事業の概要とP I活動のPRを行います。

# ルート帯とインターチェンジの位置を検討します

平成15年1月に瓦版でお示した事業者ルート帯案に対して、意見募集や地域懇談会においていただいたご意見をふまえて検討した結果、最終的なルート帯を次のように決めました。

# これまでに検討した結果は以下のとおりです。(大沢野道路瓦版8号より)

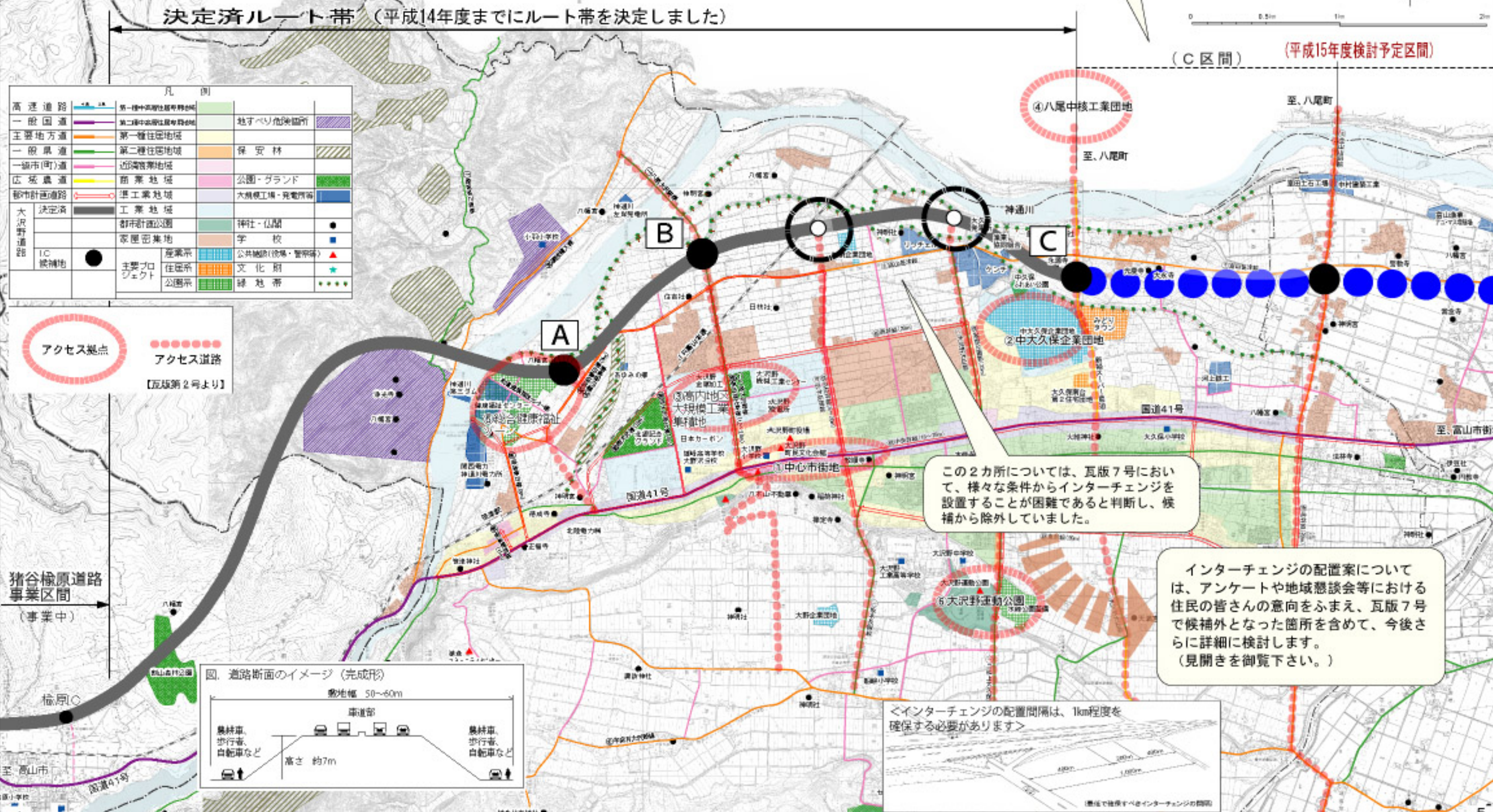
・これまでは、P1において大沢野町塩地区までのルート帯を定めています。

瓦版8号(平成15年3月発行)では、以下の図をお示しました。



C区間は、外郭環状道路との位置関係を考慮して、平成15年度より具体的に検討を行います。検討内容については、見開きを御覧ください。

(ルート帯とは?)  
 ルート帯は、概略の位置を示したもので、今後の検討により多少の位置変更も考えられます。また、ルート帯は、おおむね100mの敷地幅で示しています。(最終的な敷地幅は、50~80m程度となります。)



凡 例			
高速道路	第一種中規模住居集積地	地すべり危険箇所	
一般国道	第二種中規模住居集積地	保安林	
主要地方道	第一種住居地域	公園・グラウンド	
一般県道	第二種住居地域	大規模工場・発電所等	
一級市(町)道	近隣商業地域	神社・仏閣	●
広域農道	商業地域	学校	■
都市計画道路	準工業地域	公共施設(役場・警察署)	▲
大沢野道路	工業地域	文化財	★
IC候補地	都市計画公園	緑地帯	☆☆☆☆
	家屋密集地		
	主要プロジェクト		
	産業系		
	住居系		
	公園系		



## ルート帯とインターチェンジの位置を検討します

平成15年1月に瓦版でお示した事業者ルート帯案に対して、意見募集や地域懇談会においていただいたご意見をふまえて検討した結果、最終的なルート帯を次のように決めました。

(ルート帯とは?)  
 ルート帯は、概略の位置を示したもので、今後の検討により多少の位置変更も考えられます。また、ルート帯は、おおむね100mの敷地幅で示しています。(最終的な敷地幅は、50~60m程度となります。)

## 今年度検討するルート帯の案を以下に提案します

C区間は、ルート帯の通過する位置と、国道41号との接続箇所により、以下の4つの組み合わせが考えられます。

- ① ①-I ~ ②-I  
 ② ①-I ~ ②-II  
 ③ ①-II ~ ②-I  
 ④ ①-II ~ ②-II

C区間の事業者ルート帯(案)の組み合わせ

	①ルート帯の通過位置	②ルート帯と国道41号(現道)の接続
パターン	I. ①富山笹津線寄りルート	I. 熊野橋手前で接続する
	II. はば(崖線緑地)寄りルート	II. ②富山外郭環状線をこえてから接続する

次のページに各パターンの比較を行っています。ここで示したルート帯案に対するご意見をお聞かせ下さい。(アンケート)



決定済ルート帯 (平成14年度までにルート帯を決定しました)

今回ルートを検討する区間(大沢野町塩地区~国道41号接続)

凡 例

高速道路	第一種中規模住居地域	第一種中規模住居地域	第一種中規模住居地域
一般国道	第二種中規模住居地域	第二種中規模住居地域	第二種中規模住居地域
主要地方道	第一種住居地域	第一種住居地域	第一種住居地域
一般県道	第二種住居地域	第二種住居地域	第二種住居地域
一級市(町)道	近隣商業地域	近隣商業地域	近隣商業地域
広域農道	商業地域	商業地域	商業地域
都市計画道路	準工業地域	準工業地域	準工業地域
大沢野道路	工業地域	工業地域	工業地域
決定済	工業地域	工業地域	工業地域
IC候補地	主要プロジェクト	主要プロジェクト	主要プロジェクト

アクセス拠点  
 アクセス道路  
 【瓦版第2号より】

猪谷楡原道路事業区間 (事業中)



「②-I 熊野橋手前で接続する場合」  
 ・現道(国道41号)等と平面交差するため、信号機の設置により、交通の流れが制限されます。



「②-II 富山外郭環状線をこえてから接続する場合」  
 ・高山方面から富山外郭環状線をこえるまで立体構造であり、交通の流れは確保できます。



① ~ ⑤ の6つのIC候補地について、次回までに、望ましい配置案(組み合わせ案)を提示する予定です。(すべての候補地にICを整備するとは限りません)

## インターチェンジ設置候補地の概要

- A 春日インターチェンジ(仮称)**
- 総合健康福祉ゾーン付近にあり、将来のまちづくりを支援することができる。
  - 公有地の利用により、インターチェンジ設置にかかる用地費用が節約できる。
  - 主要地方道 富山笹津線に比較的近く、アクセス道路の整備が最小限です。
- B 稲代インターチェンジ(仮称)**
- 一般県道八尾大沢野線が整備されており、アクセス道路を新たに整備する必要がない。
  - 但し、JR高山線交差部の立体化を検討する必要があります。
  - 高内地区工業集積地への連絡が容易となる。
  - 小羽地区住民も利用しやすい。(大沢野大橋に接続する)
- B' 加納インターチェンジ(仮称)**
- 地元からの設置要望がある。
  - 加納企業団地や中心部への連絡が容易となる。
  - アクセス道路を新たに整備する必要があります。
  - はば(崖線緑地)やJRに近いことなどから、構造が複雑になり、他のICと比べ費用がかかる。
- C 塩インターチェンジ(仮称)**
- 新婦スーパー農道が整備されており、アクセス道路を新たに整備する必要がない。
  - 中大久保企業団地への連絡が容易となる。
  - 八尾中核工業団地など、神通川左岸地区との連絡に便利である。
  - はば(崖線緑地)に近く、地形条件に配慮する必要があります。
- D 福居インターチェンジ(仮称)**
- 主要地方道立山山田線が整備されており、アクセス道路を新たに整備する必要がない。
  - 八尾町など、神通川左岸との連絡に便利である。
  - Dは、はば(崖線緑地)に近く、地形条件に配慮する必要があります。
- E 熊野インターチェンジ(仮称)**
- 主要地方道富山外郭環状線が整備されており、アクセス道路を新たに整備する必要がない。
  - 福中町など、神通川左岸との連絡に便利である。
  - 現道(国道41号)と重なり、設計上配慮する必要があります。

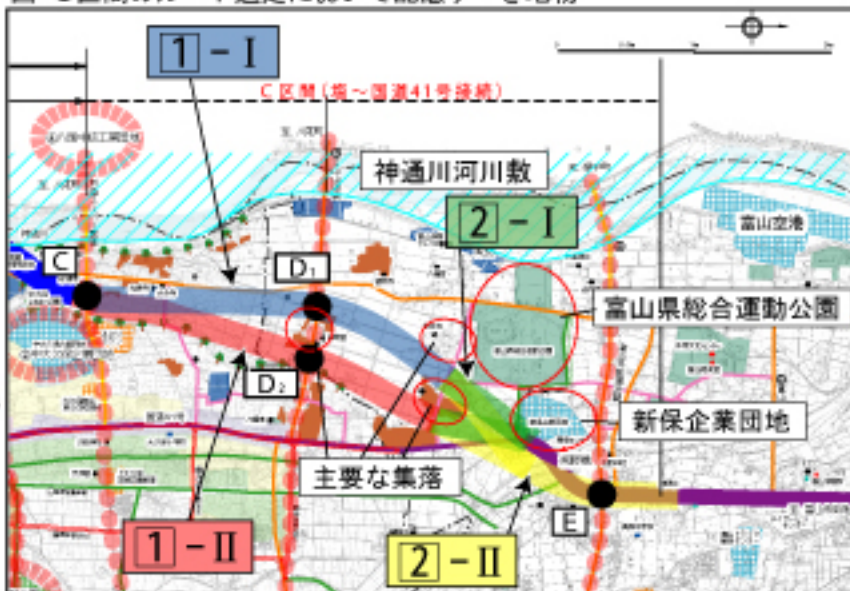
## C区間における事業者ルート帯案の選定について

C区間のルート帯に関しては、右図に示す事項について配慮することとしました。

7ページでお示したルート帯について、各々の特性を比較すると、以下のようになります。



図 C区間のルート選定において配慮すべき地物



### ① 「ルート帯の通過位置」によるパターンの比較

評価項目		事業者の評価	比較模式図 (高い位置にある方が、より優れていると判断しています)
分類	細目		
広域的な利用	走りやすさ・安全性	道路延長が短く、直線的な①-Ⅱが望ましい。	
まちづくり支援	将来的な土地利用	①-Ⅰは段丘面の中央を通過するため分断要素となる。 ①-Ⅱは、はば(崖線緑地)との間に残地が発生する。	
身近な生活環境	家屋の移転	家屋移転はどちらの案も大きな差はみられない。	
	営農への影響	どちらの案も農地の斜め分断が生じる。	
	自然環境、景観への配慮	どちらの案も詳細な調査が今後必要となる。 ※はば(崖線緑地)等の自然調査が必要	
経済性	経済性	①-Ⅱは直線的で延長がやや短い、施工費に大きな差はない。(①-Ⅰは約90億円、①-Ⅱは約85億円。)	
これまでの住民説明会等で出された意見		住民の皆さんから、できる限りはば(崖線緑地)へ近づけてほしいという意見がある。	

### ② 「国道41号(現道)との接続」によるパターンの比較

評価項目		事業者の評価	比較模式図 (高い位置にある方が、より優れていると判断しています)
分類	細目		
広域的な利用	走りやすさ・安全性	②-Ⅰは信号交差点となり、②-Ⅱに比べ走行性は低い。一方、②-Ⅱは立体構造であり走行性・安全性も高い。	
施工性・経済性	施工のしやすさ	どちらの案も国道41号(現道)とつながる部分において施工上の工夫が必要となるが、どちらも大きな差はない。	
	経済性	②-Ⅱは立体構造となるため、施工費は②-Ⅰに比べ約3倍かかる。(②-Ⅰが約25億円、②-Ⅱが約90億円。)	

## IC配置の考え方について

事業者として、今後のインターチェンジ配置位置の選定については、右のような流れで進めることとします。

7pでお示した6つのIC候補地の中から、望ましい組み合わせを考え、次回の瓦版において事業者の案として具体的に提案させて頂く予定です。

ICの配置にあたり配慮すべき条件は、これまでにお示ししておりましたが、改めて以下に整理します。これらの条件を考慮しながら、事業者案を検討することとします。

### ① 「大沢野・富山南道路」への出入り

本道路への出入りは、インターチェンジに限られます。自動車専用道路であることから、インターチェンジ以外の箇所から出入りすることは出来ません。

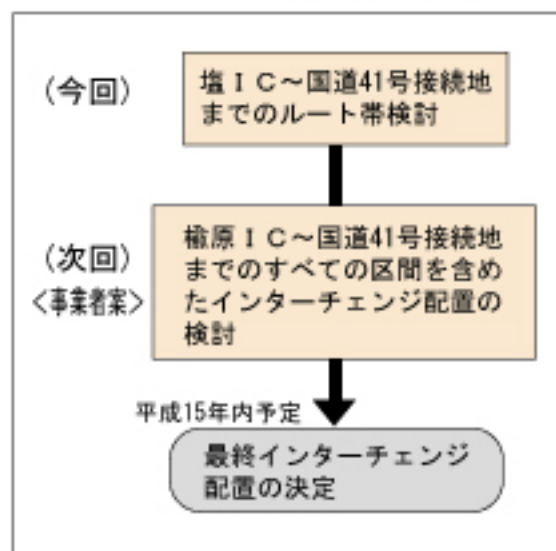
### ② インターチェンジの間隔は1kmが目安

道路の構造上、インターチェンジの間隔は1km程度必要となります。本道路に乗る車と降りる車とが接触しないよう、安全に通れる最低の間隔の目安が1kmです。

### ③ 交差する道路の機能から判断

インターチェンジ設置箇所は、交差する道路のもつ機能に応じて検討します。例えば、交差する道路が本線に乗り降りする交通を処理できる幅員を備えているか、市街地や主要な施設へ直結しているか、あるいは周辺市町村へ至る広域的な機能を有しているかなどの点を評価します。

## <インターチェンジ配置の決定までの流れ>



なお、本瓦版に差し込んでいるアンケートに、ICに関する質問を設けております。検討の参考にさせていただきますので、ご協力ください。

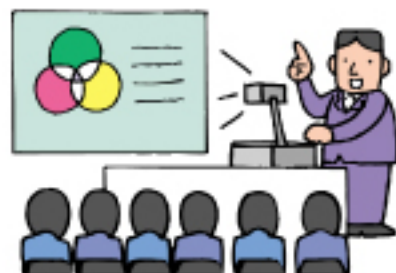


## 当面の活動予定

今回の瓦版でお示した内容について、地域懇談会を開催いたします。詳細は、後日改めてお知らせいたします。

### > 地域懇談会

- 開催日時：平成15年6月下旬～7月上旬の平日  
※開催時間は19:00
- 参加者と会場：  
対象者：・総代さん  
・地元経済団体等の代表者の方々  
会場：大沢野町民文化会館(予定)
- ご説明内容：今回の瓦版の内容について



## 皆さんから寄せられた質問にお答えします (Q&A)

これまでに住民の皆さんから多く寄せられた質問に対して事業者の考えをご説明します。また、今回の瓦版にはアンケートを添付しました。アンケートには自由意見欄を設けておりますので、ご質問等ご自由にお書き下さい。

A. 北陸道、中部縦貫道、東海北陸道とあわせて規格の高い幹線道路網を形成します。これにより、経路の選択性や代替性が生まれます。この道路網を利用して、観光、医療、教育、文化、物流などの様々な連携交流活動が促進され、地域の活性化を図ることができます。

Q. 富山高山連絡道路は必要なのですか。

Q. 本当に投資効果があるのですか？

A. 走行費用の低減や所要時間の短縮、交通事故の軽減などの効果が期待されます。投資効果については、ルート案などが具体的にまとまった段階で、より詳細な事業費の試算を行い、ご説明させていただきます。

A. 現在の国道41号は、信号交差点が多いため旅行速度が遅く、生活圏や商圏の拡大あるいは、通過交通を効率よく処理するためにも、交差点のないアクセスコントロールされた道路が必要と考えます。

Q. 国道41号のほかにもう1本道路は必要ですか

Q. 大沢野・富山南道路は、有料ですか？

A. 今のところ有料の予定はありません。無料で通行できる道路となります。

A. 大沢野・富山南道路の整備は、直轄事業（国の行う事業）として道路特定財源を用いて行われます。従って、町税からの費用負担はありません。

Q. 市税や町税からの費用負担があるのですか？

Q. 具体的なルートはいつ頃決まるのですか？

A. 平成15年度内にある程度の具体的なルート帯を決定する予定にしております。このルート帯案は、PI活動によって住民の皆さんにお示しし、ご意見をいただくことにより行います。その後、環境影響評価を行い、都市計画決定という手続きを行うことにより、正式なルートとして決定されることとなります。

A. 具体的に何件の家が移転の対象になるのかについては、今後、皆さんからのご意見をふまえて、より詳細なルート位置の検討を行う中で明らかになります。現時点では、具体的な数字はできません。

Q. どの家が移転の対象となるのですか？

## 本パンフレットに対するご意見・ご質問をお待ちしております

(問合せ先)

- 国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 調査第二課  
TEL 076-424-9786 FAX 076-424-1772
- 富山市建設部道路課 TEL 076-443-2091(直通) FAX 076-443-2187
- 大沢野町 建設課 TEL 076-468-1111 FAX 076-468-2642

<ホームページアドレス>

<http://www.hrr.mlit.go.jp/toyama/osawa-road/index.html>

ホームページでもご意見を募集しております。お気軽にアクセスしてください♪

(このパンフレットは再生紙を使用しています。)