

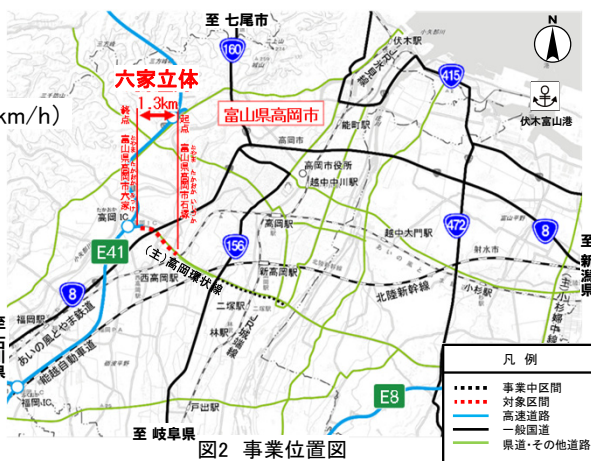
一般国道8号(高岡環状道路)六家立体に係る新規事業採択時評価

- 高岡インター入口交差点の立体化整備により、国道8号の通過交通の分散を促し、円滑な東西交通ネットワークを形成
- 国際拠点港湾の伏木富山港からアルミ関連工場への主要経路である国道8号の円滑化により、地域産業を支援

1. 事業概要

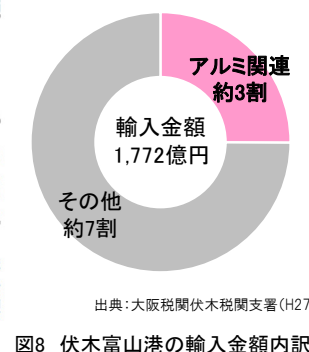
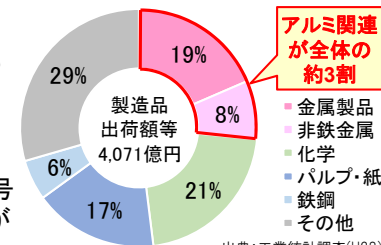
- 起 終 点: 富山県高岡市石塚 ~ 富山県高岡市六家
- 延長等: 1.3km
(第3種第1級、暫定2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約80億円
- 計画交通量: 約14,500台/日

乗用車	小型貨物車	普通貨物車
約10,200台/日	約2,000台/日	約2,300台/日



② 円滑な物流が阻害

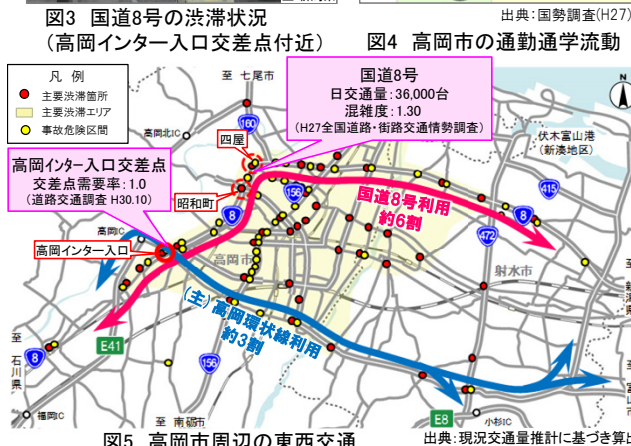
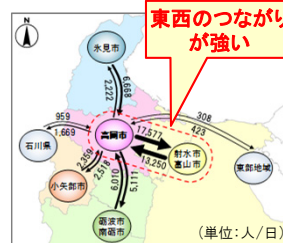
- 国道8号沿線には、高岡市の製造品出荷額の約3割を占めるアルミ産業の関連工場が多数立地。【図6、7】
- 伏木富山港のアルミ関連原材料の輸入金額は、総輸入金額の約3割を占めている。【図8】
- 伏木富山港からの原材料の輸送や、製品の輸送に国道8号が利用されているが、国道8号の渋滞により、円滑な物流が阻害。【図7】



2. 課題

① 通過交通の集中による日常生活への影響

- 高岡市の交通流動は、富山市・射水市との結びつきが強く、東西方向の主要経路である国道8号は、交通量が約36,000台/日で、交通容量を超過。【図4、5】
- このうち高岡インター入口交差点は、国道8号と能越自動車道、(主)高岡環状線が平面で接続し、交通集中により混雑が発生。【図3、5】
- 当該交差点の混雑により、東西通過交通の分担が適切になされず、国道8号が約6割を分担するなど、交通負荷の分散が課題。【図5】
- このため、主要渋滞箇所である、高岡インター入口、昭和町、四屋交差点付近では朝夕を中心に20km/h以下に速度が低下。【図3、5】
- また、高岡インター入口～四屋交差点間は、渋滞等に起因した追突事故が発生。【図5】



3. 整備効果

効果1 円滑な東西交通ネットワークの形成 [◎]

- 高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の交通環境改善により、日常生活を支援。
〔高岡インター入口交差点の交差点需要率 【現況】1.0 → 【整備後】0.8 出典: 道路交通調査(H30.10)、H42交通量推計に基づき算出〕
- 立体化整備により、国道8号等の利用交通が(主)高岡環状線へ分散、国道8号の混雑を緩和し、円滑な東西交通ネットワークを形成。
〔国道8号(四屋～高岡インター入口) 渋滞損失時間 【現況】202万人・時間/年 → 【整備後】145万人・時間/年(約3割削減) 旅行速度 【現況】18.4km/h → 【整備後】25.8km/h(約4割向上) 出典: ETC2.0(H29.9)～H29.11 平日、H27全国道路・街路交通情勢調査、H42交通量推計に基づき算出〕

効果2 物流効率化による地域産業の支援 [◎]

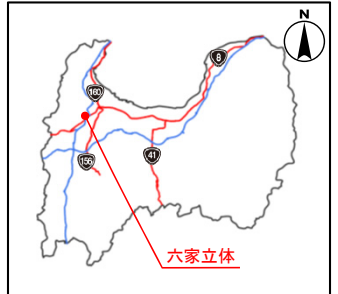
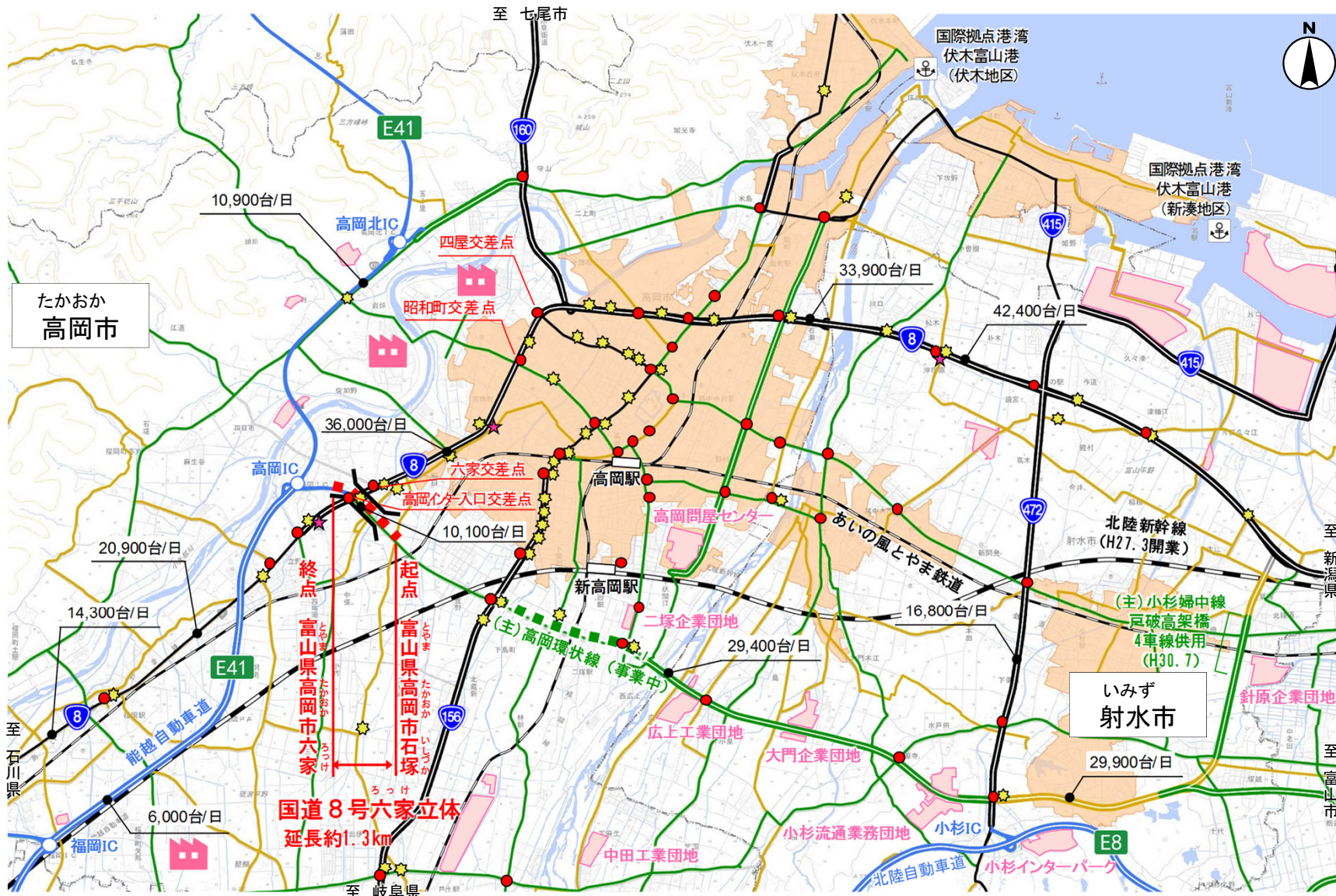
- 国道8号の円滑化により、伏木富山港から産業拠点までの原材料輸送等に係る物流を効率化し、地域産業を支援。
〔伏木富山港～アルミ関連工場(高岡市福岡)の所要時間 【現況】41分 → 【整備後】31分(10分短縮) 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査、H42交通量推計に基づき算出〕

■費用便益分析結果

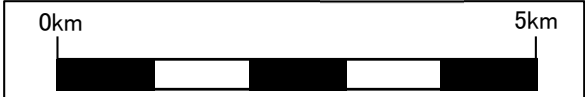
B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
1.6	7.1%	71億円	112億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(H30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%)

ろっけ 一般国道8号(高岡環状道路) 六家立体に係る新規事業採択時評価



凡例	
	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
	交通量台/日 交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
	市街地(集落)
	工業団地
	アルミ関連工場
	市町村境界線
	車線数(2車線/4車線)



全体延長: 1.3 km
 土工延長: 0.5 km (38%)
 橋梁延長: 0.8 km (62%)

