

一般国道8号(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

- ・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)。

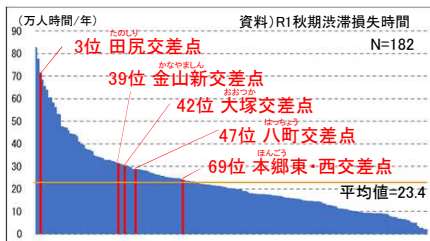


図3 渋滞損失時間(主要渋滞箇所)

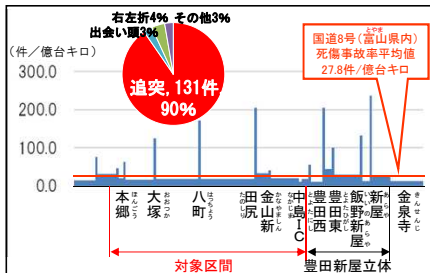


図4 死傷事故件数(県道以上交差点)



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)

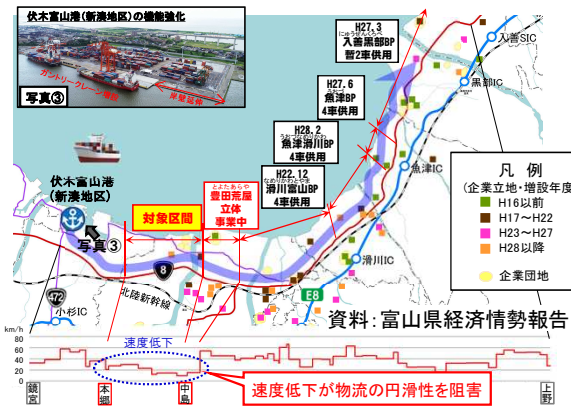


図6 国道8号バイパス沿線の企業立地状況

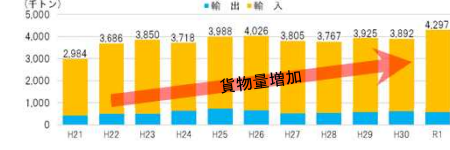


図7 新潟地区の海外取扱貨物量

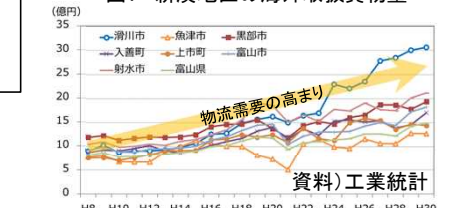


図8 沿線市町1事業所当たりの製造品出荷額

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】

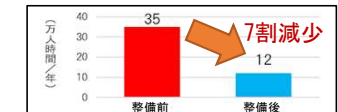


図9 渋滞損失時間の変化(対象区間)

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

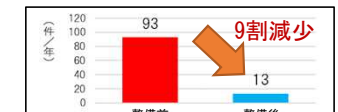


図10 死傷事故件数の変化(対象区間)

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】

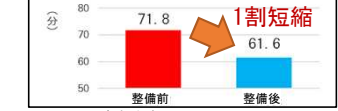


図11 伏木富山港から県内東部企業までの所要時間(図6中の青矢印)

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%)

