

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】

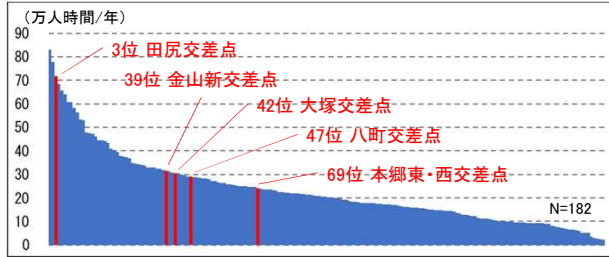


図1 富山県の主要渋滞箇所の渋滞損失時間 出典:R1秋期渋滞損失時間



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】

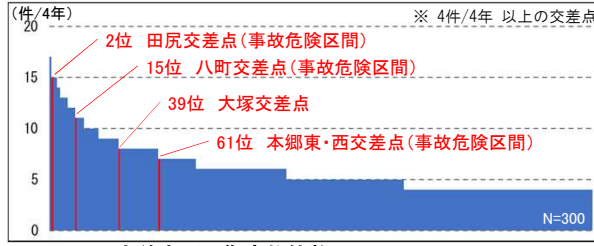


図3 交差点別死傷事故件数 出典:イタルダデータ(H27-30)

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】

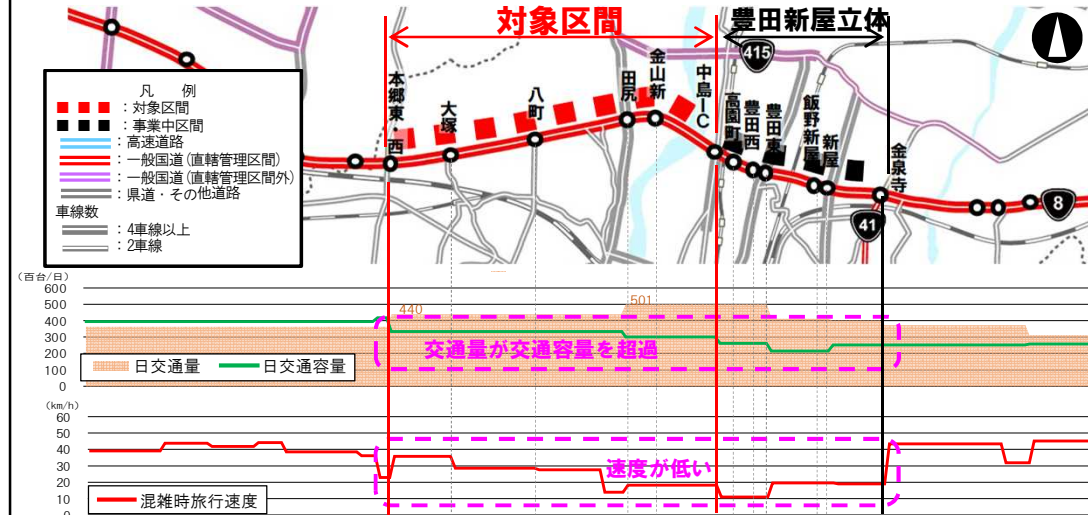


図5 国道8号の交通状況 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査

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】

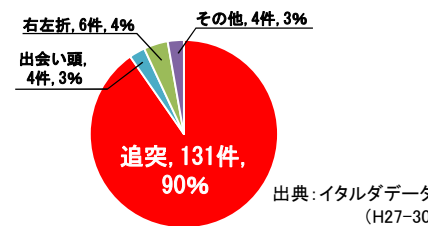


図6 国道8号(中島～本郷)の事故類型 出典:イタルダデータ(H27-30)



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

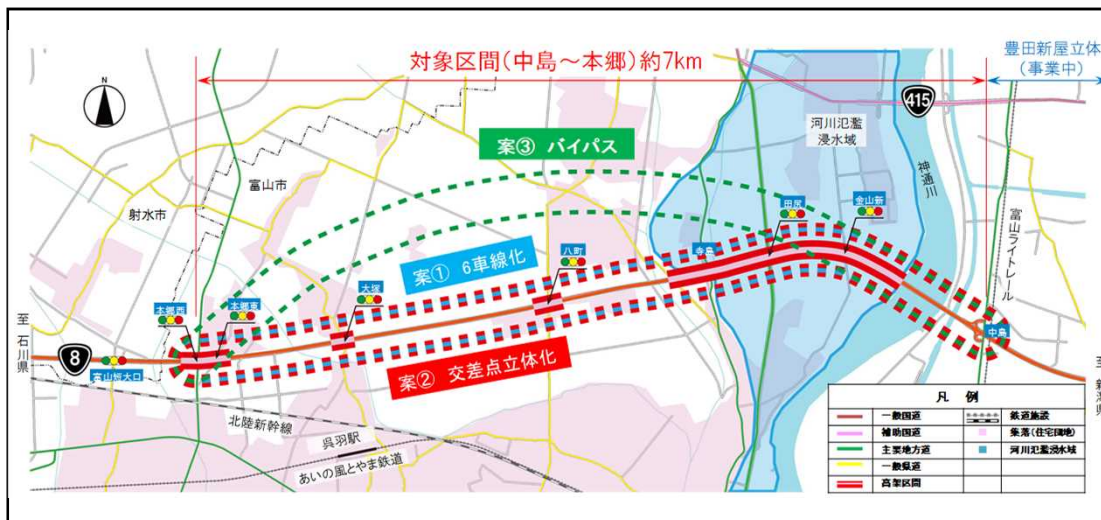
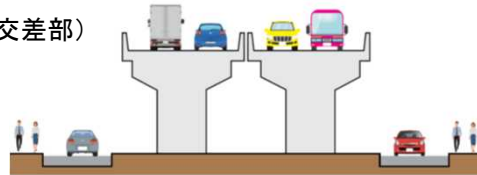
4. 対策案の検討

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	○ ・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	○ ・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
	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	○ ・移転等が必要な家屋数は少ない	△ ・移転等が必要な家屋数は多い
	工事の影響	△ ・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	○ ・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	△ ・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
	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