

一般国道8号 富山県高岡市六家地区における計画段階評価

1. 富山県高岡市六家地区の課題

① 混雑による日常生活への影響

- 高岡インター入口交差点は、国道8号と能越自動車道、(主)高岡環状線の主要幹線道路が接続し、交通が集中しやすく、交差点需要率が1.0と飽和状態。【図1】
- 高岡市を通過する国道8号は、日交通量が36,000台、混雑度も1.3と高く、朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生し、日常生活における交通の円滑性が阻害。【図2】
- また、四屋～高岡インター入口交差点間は沿道出入りや渋滞に起因した追突事故も多く、主要渋滞箇所、事故危険区間が連続して存在。【図2】



図1 国道8号の渋滞状況 (高岡インター入口交差点付近)



図2 主要渋滞箇所・事故危険区間
出典：道路交通調査(H30.10)、H27全国道路・街路交通情勢調査

② 円滑な物流が阻害

- 高岡市北部には伏木富山港が立地し、総輸入金額の約3割をアルミ関連原材料が占めている。【図3】
- 国道8号沿線には、全国トップシェアの企業をはじめ、主要なアルミ関連工場が立地し、原材料及び製品の輸送経路として利用。【図3、4】
- 国道8号の混雑により、円滑な物流が阻害。【図3】



図3 アルミ関連工場の物流経路
出典：商用車プローブデータ(H29.10)、企業ヒアリング(H30.9)

図4 伏木富山港の輸入金額内訳
出典：大阪税関伏木税関支署(H27)

2. 原因分析

① 東西方向の交通が多い

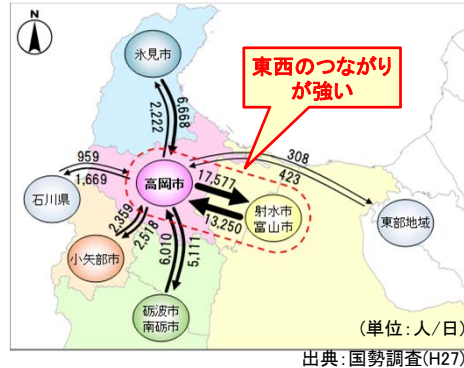


図5 高岡市の通勤通学流動
出典：国勢調査(H27)

- 高岡市は、富山県西部地域の中心都市。
- 日常生活の中でも代表的な通勤通学流動は、東西方向のつながりが強く、特に富山市・射水市との流動が全体の半数以上。【図5】
- 高岡市内外の、通勤通学における自動車の利用割合が高い。【図6】

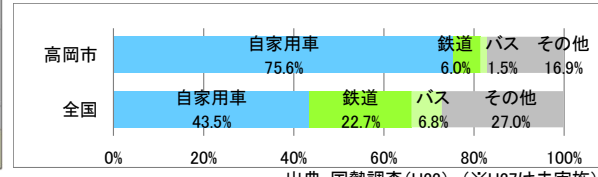


図6 通勤通学流動の自動車分担率
出典：国勢調査(H22) (※H27は未実施)

② 東西通過交通が国道8号に集中

- 高岡市中心部の東西通過交通の利用経路は、国道8号が約6割を分担。【図7】
- 特に、四屋～高岡インター入口交差点は信号交差点が連続し、沿道施設が多く立地。日交通量が交通容量を超過しており、日中を通じて旅行速度が低い。【図8】



図7 高岡市周辺の東西交通の利用経路内訳
※中心部：高岡市中心部地域 出典：現況交通量推計に基づき算出

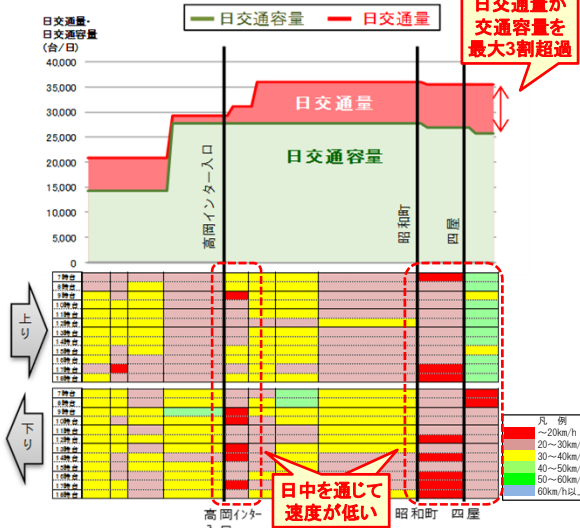


図8 国道8号の交通量・旅行速度
出典：H27全国道路・街路交通情勢調査、ETC20(H29.10平日)

3. 政策目標

- ① 円滑な東西交通ネットワークの形成
- ② 物流効率化による地域産業の支援

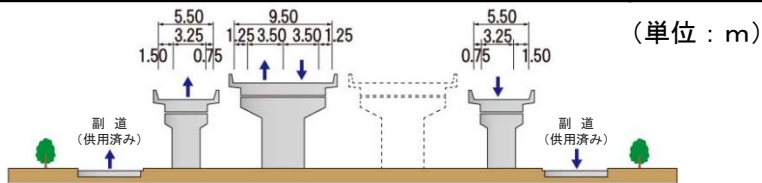
一般国道8号 富山県高岡市六家地区における計画段階評価

たかおか ろっけ

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】立体化案（東西方向）	【案②】立体化案（南北方向）	【案③】平面改良案（右左折レーン増設）
①交差点の混雑の緩和 (指標：交差点需要率)	◎ 高岡IC⇄(主)高岡環状線の、交差点への流入交通が減少し、需要率0.9未満を確保。 [高岡インター入口交差点] 【現況】1.0 →【整備後】0.8	◎ 国道8号直進方向の、交差点への流入交通が減少し、需要率0.9未満を確保。 [高岡インター入口交差点] 【現況】1.0 →【整備後】0.8	△ 国道8号⇒高岡ICの右折、高岡IC⇒国道8号の左折レーンを増設しても、需要率0.9未満を満足せず。 [高岡インター入口交差点] 【現況】1.0 →【整備後】0.9
②東西交通ネットワークの形成 (指標：渋滞損失時間、旅行速度)	○ 国道8号の東西通過交通が(主)高岡環状線へ分散され、渋滞損失時間が減少し、旅行速度が向上。 [四屋交差点～高岡インター入口交差点] (渋滞損失時間)【現況】202 →【整備後】145万人時間/年 (旅行速度)【現況】18.4 →【整備後】25.8km/h	△ 高架部の旅行速度は向上するが、前後区間に交通が集中するため、区間全体の渋滞損失時間の減少は小さい。 [四屋交差点～高岡インター入口交差点] (渋滞損失時間)【現況】202 →【整備後】191万人時間/年 (旅行速度)【現況】18.4 →【整備後】23.3km/h	△ 高岡インター入口交差点の混雑はやや改善されるが、東西通過交通の分散は少なく、国道8号の混雑緩和効果は小さい。 [四屋交差点～高岡インター入口交差点] (渋滞損失時間)【現況】202 →【整備後】198万人時間/年 (旅行速度)【現況】18.4 →【整備後】18.8km/h
③円滑な物流の確保 (指標：所要時間)	◎ 国道8号の混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待。 [伏木富山港～アルミ関連工場(高岡市福岡)] 【現況】41分 →【整備後】31分	○ 高架部での速度向上は図られるが、国道8号へ更なる交通集中が進み、所要時間の短縮効果は小さい。 [伏木富山港～アルミ関連工場(高岡市福岡)] 【現況】41分 →【整備後】37分	△ 国道8号の混雑緩和効果が小さいため、所要時間の短縮効果も小さい。 [伏木富山港～アルミ関連工場(高岡市福岡)] 【現況】41分 →【整備後】40分
④周辺環境への影響 (指標：支障物件)	◎ 立体化整備に必要な用地取得、物件補償は生じない 補償物件数:0件	△ 立体化整備に必要な用地取得、物件補償が発生 補償物件数:54件	○ 平面改良に必要な用地取得は発生するが、物件補償は生じない 補償物件数:0件
コスト	約80億円	約240億円	約5億円
総合評価	◎	△	△

■ 案① 標準断面図



■ 概要図



対応方針（案）：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道8号（高岡環状道路）六家立体
とやま たかおか いしづか ろっけ
- ・区間：富山県高岡市石塚～六家
- ・概略延長：1.3km
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：暫定2車線
- ・概ねのルート：左下図の概要図のとおり

（参考）当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

平成 7年10月 都市計画決定 (W=65m)

地方の要望等

- 平成30年11月 富山県知事が国土交通省に新規事業化要望
- 平成31年 2月 富山県知事が国土交通省に新規事業化要望
- 平成31年 2月 高岡市長が国土交通省に新規事業化要望