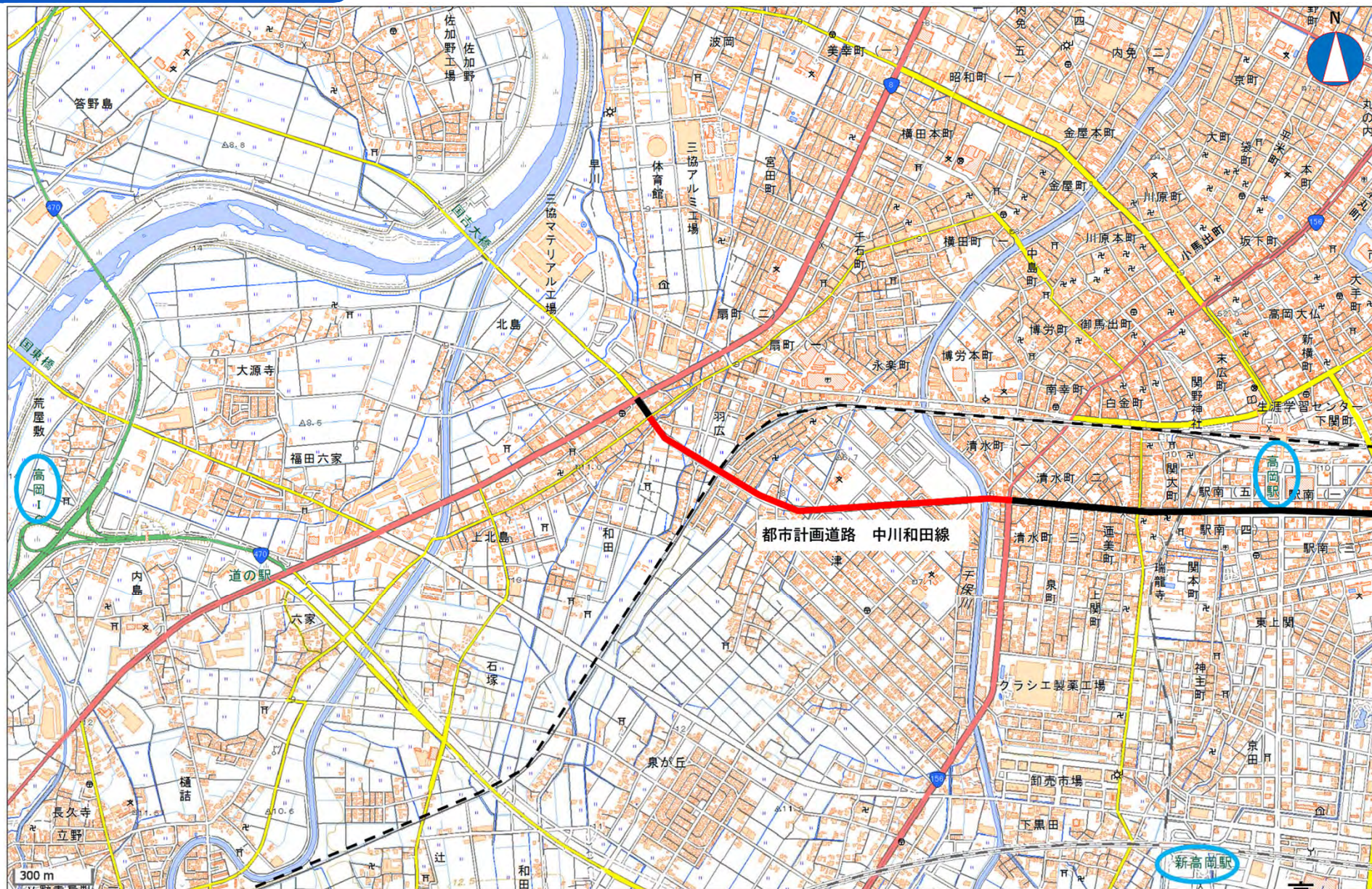


事業概要

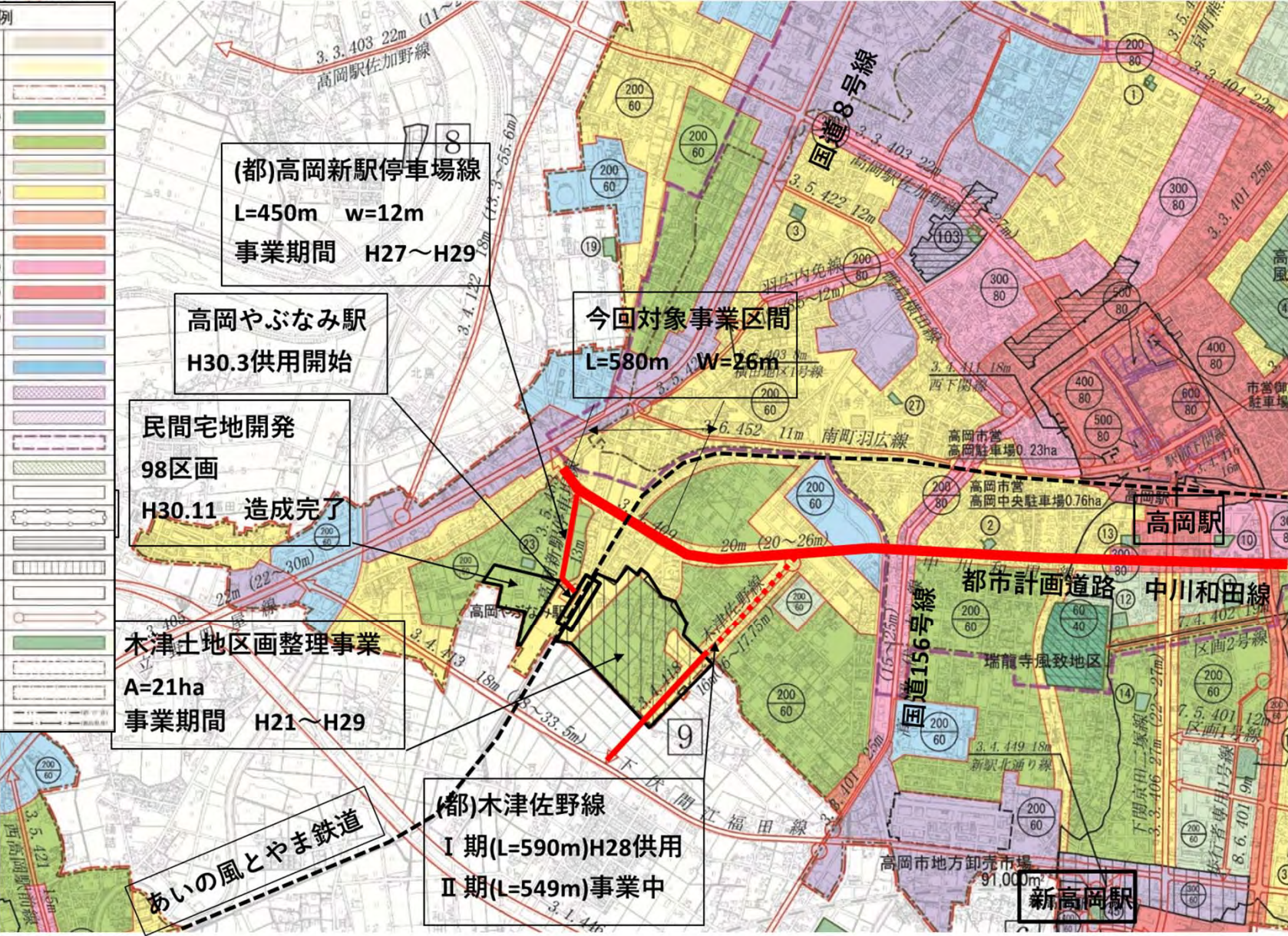
応募No.	10		
事業主体	高岡市	実施都市名	高岡市
応募者名	高岡市		
ふりがな 事業名称	としけいかくどうろ なかがわわだせん せいびじぎょう 都市計画道路中川和田線整備事業		
事業概要 (400字以内)	<p>本路線は、高岡市の幹線道路網である2環状5放射の中で、内環状道路に位置付けられた幹線道路で、東西を結ぶ当該区間の整備により、都心部の交通混雑の緩和・通過交通の排除、高岡駅び能越自動車道高岡ICへのアクセス向上など、大きな効果が期待できる。</p> <p>また、当該区間には鉄道との交差箇所があり、道路整備にあわせて跨線橋を整備する。これにより、鉄道で東西に分断された地域が結ばれ、地域の一体的な発展を促進する。</p> <p>さらに、跨線橋を含め、全線にわたり歩道を整備することで、歩行者の安全な通行を確保する。本事業の完了により内環状線が概成し、幹線ネットワークの拡充と強化が図られる。</p>		
事業規模	事業延長	1.48km	
	幅員	20～26m(4車線)	
	事業期間	平成元年～平成28年度	
	事業費	57.2億円	

事業位置図



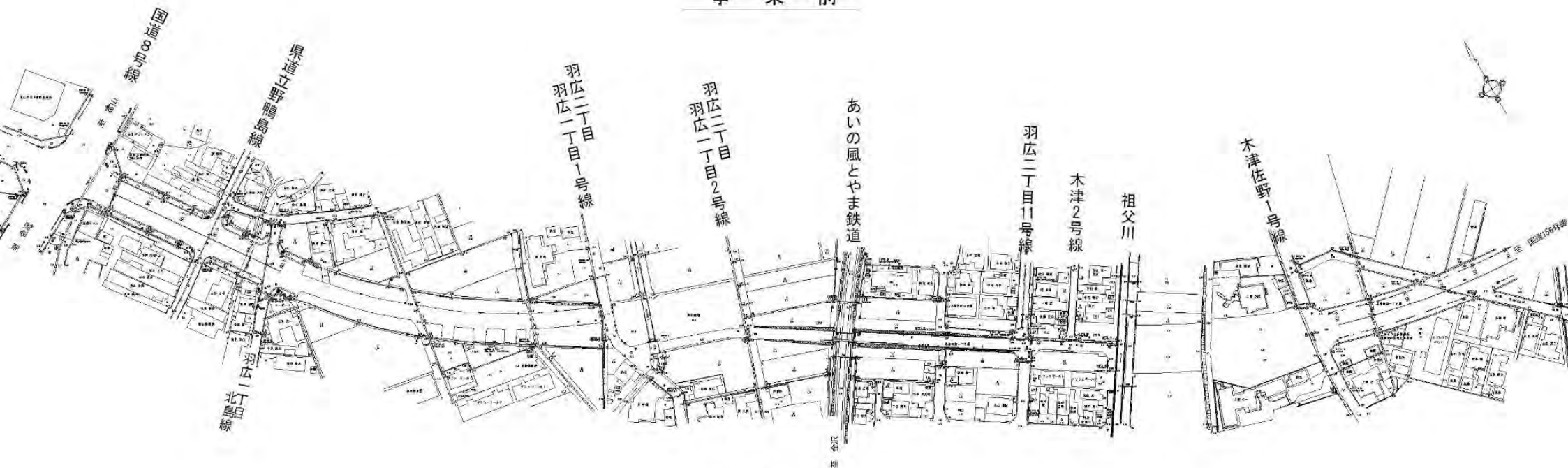
都市計画図(用途地域図)

凡	例	
富山高岡広域都市計画区域界		
福岡都市計画区域界		
市街化区域		
用途地域 (特種車道) (建設車道)	第1種低層住居専用地域	
	第1種中高層住居専用地域	
	第2種中高層住居専用地域	
	第1種住居地域	
	第2種住居地域	
	準住居地域	
	近隣商業地域	
	商業地域	
	準工業地域 (特別用途地区)	
工業地域		
工業専用地域		
高度利用地区		
防火地域		
準防火地域		
風致地区		
駐車場整備地区		
臨港地区		
伝統的建造物群保存地区		
地区計画		
土地区画整理事業施行区域		
都市計画施設	道	
	公園・緑地	
	その他の施設	
公共下水道排水区域		
高岡市界		

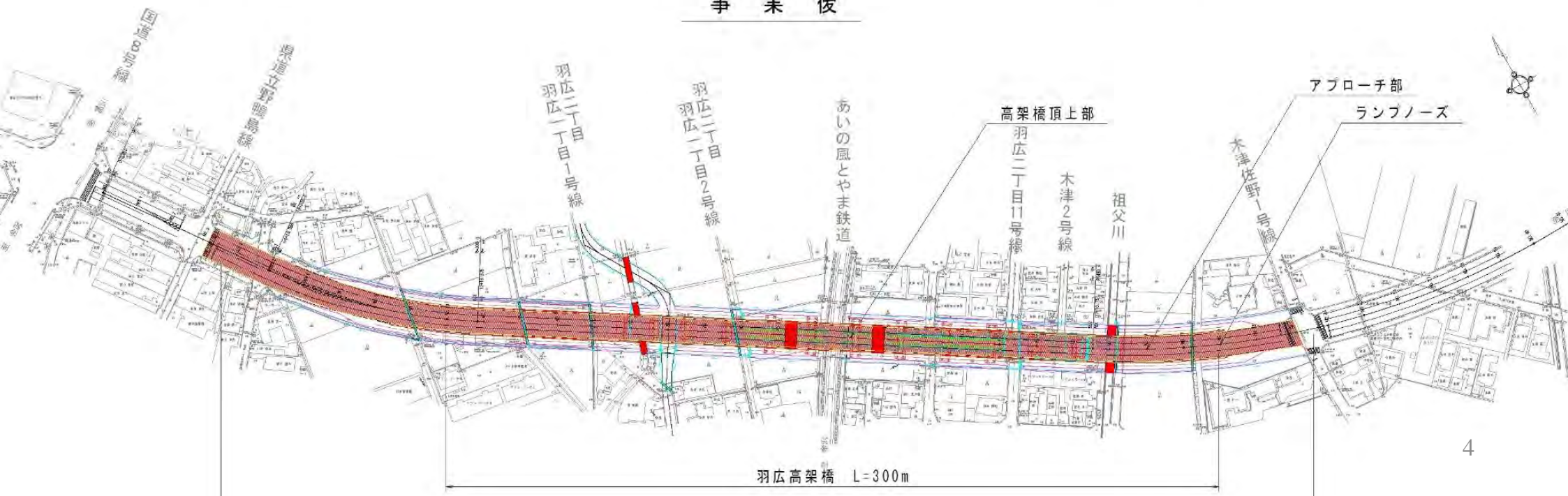


平面図

事業前



事業後

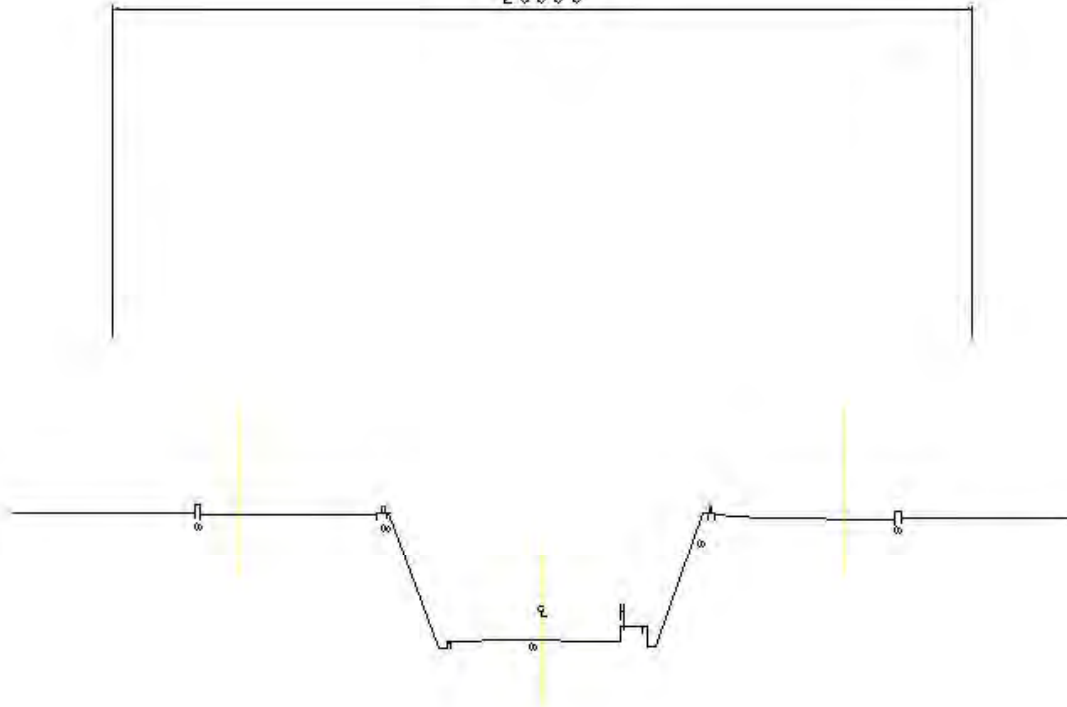


横断図

事業前

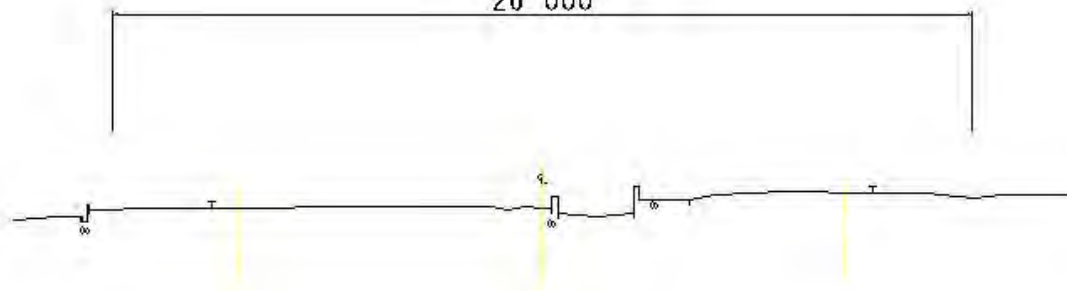
高架橋頂上部

26000



ランプノーズ部
(起点側)

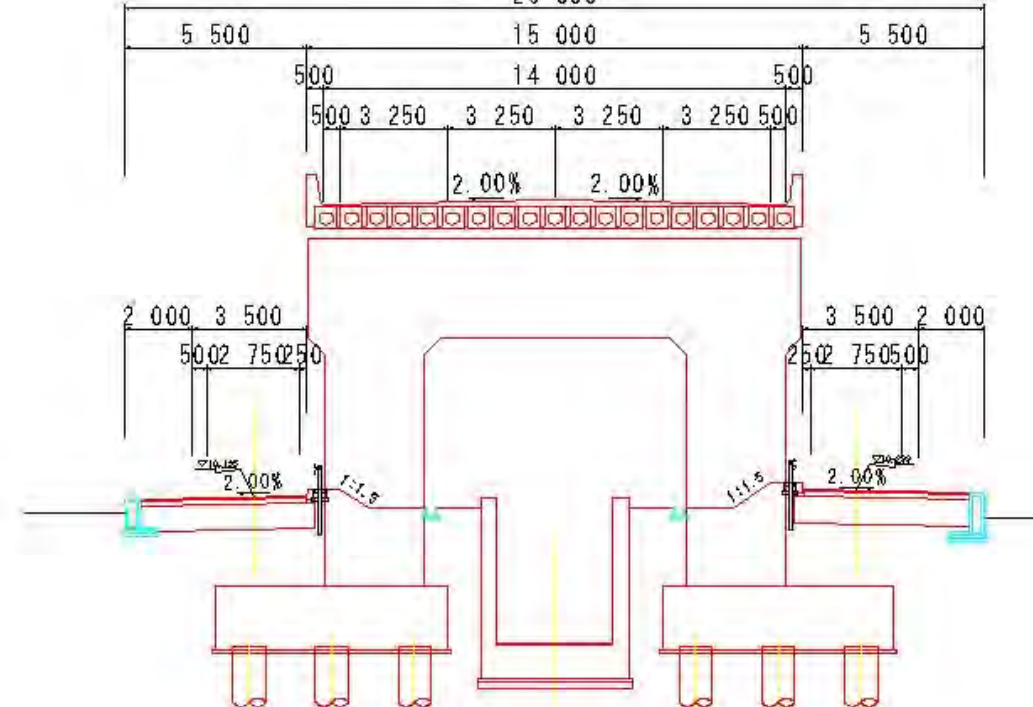
26000



事業後

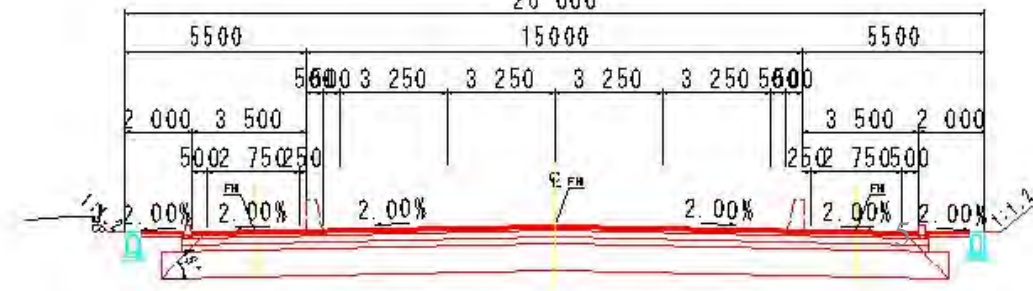
高架橋頂上部

26000



ランプノーズ部
(起点側)

26000



路線全体の進捗状況



事業前写真



① 平成19年7月撮影



② 平成23年4月撮影

事業後写真

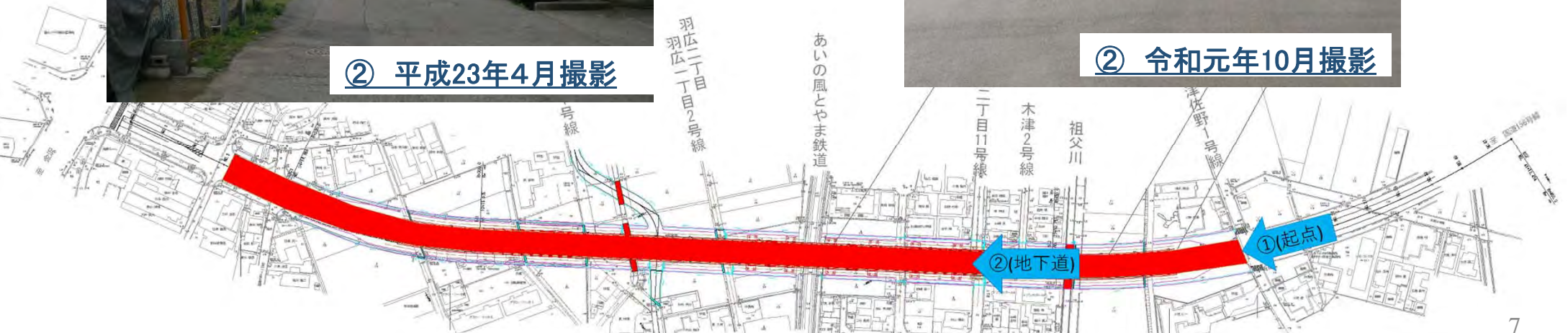
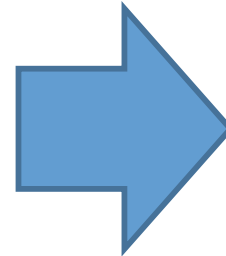
(都市計画道路中川和田線整備事業)



① 令和元年10月撮影



② 令和元年10月撮影



事業前写真



③ 平成23年4月撮影



④ 平成23年4月撮影

事業後写真

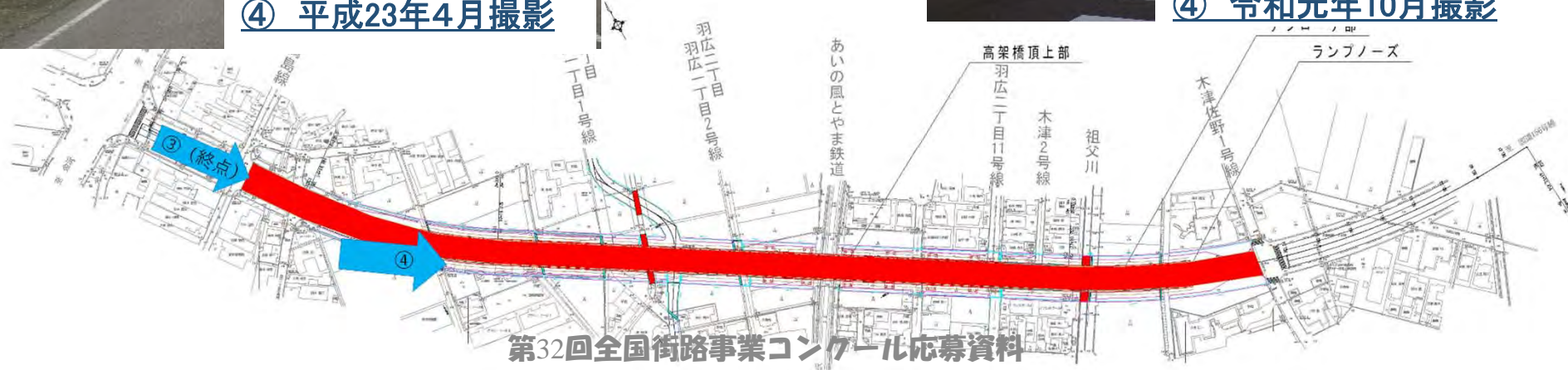
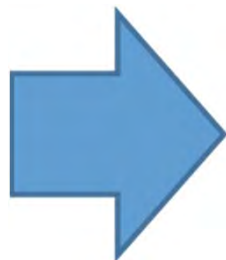
(都市計画道路中川和田線整備事業)



③ 令和元年10月撮影



④ 令和元年10月撮影

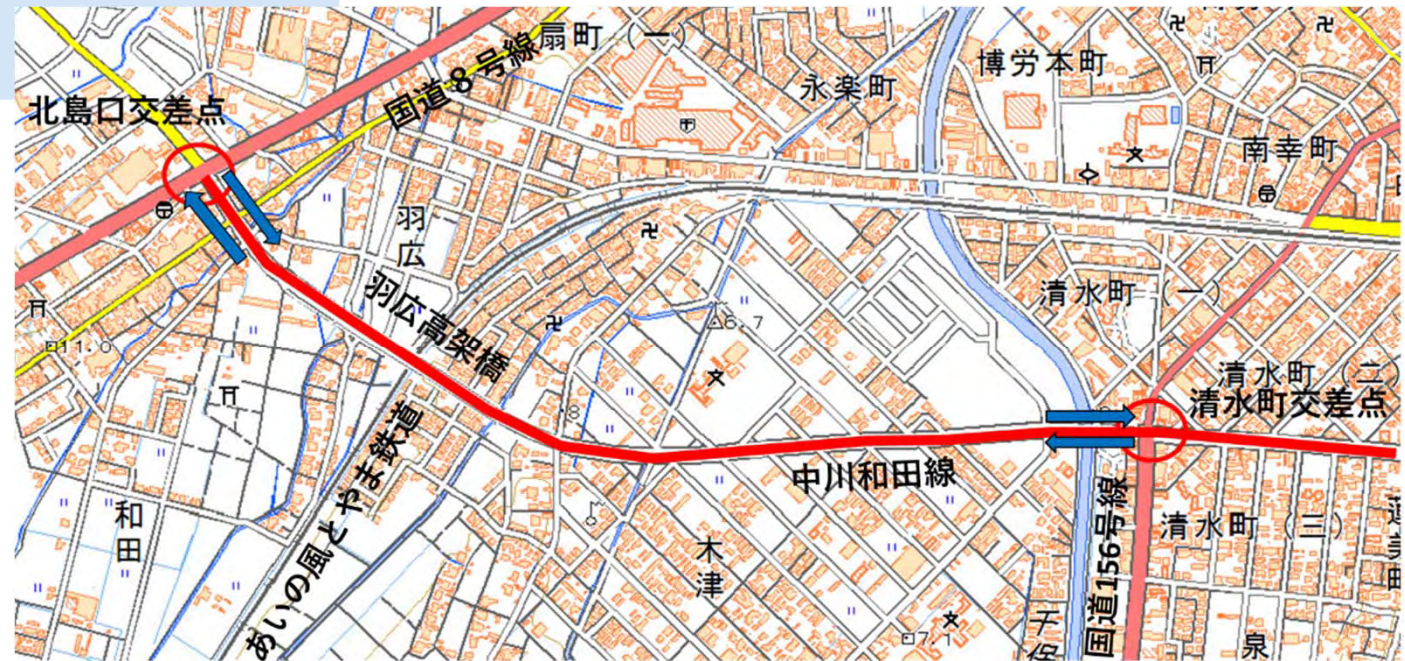


事業効果アピール資料

交通量調査結果

供用前（平成26年10月）

供用後（平成27年10月）



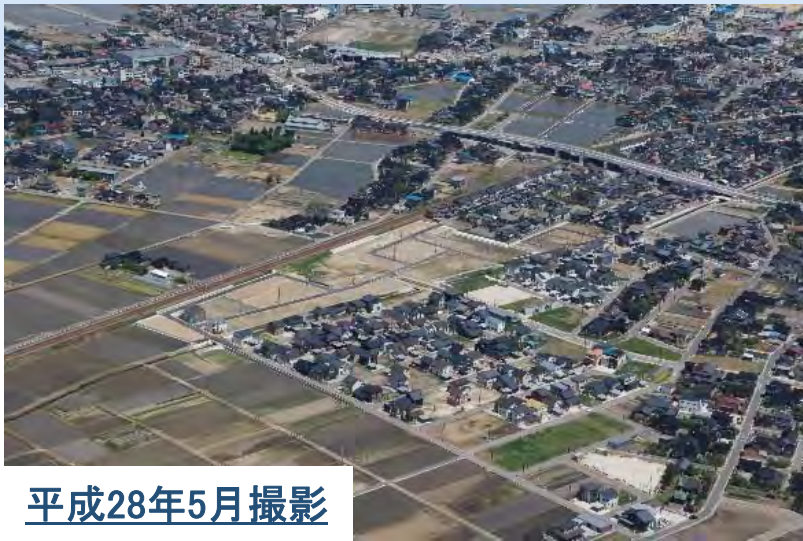
国土交通省が実施した道路交通量調査結果から、当該路線の交通量の変動を把握する。

		平成26年度	平成27年度
北島口交差点	平日	4,211台 →	6,839台 (62.4%増)
	休日	2,798台 →	5,906台 (111.1%増)
清水町交差点	平日	10,015台 →	10,051台
	休日	8,138台 →	9,544台 (17.2%増)

事業効果アピール資料

人口動態

(平成27年3月) → (平成31年3月)



平成28年5月撮影



令和元年9月撮影

本事業のみならず、当該地域では、木津土地区画整理事業や富山あいの風鉄道新駅（高岡やぶなみ駅）整備）、本事業と新駅をつなぐアクセス道路（都）高岡新駅停車場線事業など、一体的な面的整備が実施されたため、生活利便性の向上が図られた。現在も民間による宅地開発や（都）木津佐野線2期が事業中であり、今後さらなる人口の集積が見込まれる。

	平成26年度末		平成30年度末
人口	6284人	→	6668人（10%増）
世帯数	2330世帯	→	2556世帯（6%増）

※市全体では人口2.5%減、世帯数3%増となっており、当該地域に人口が集積している状況がみれる。

事業効果アピール資料

再評価の該当項目による事業効果の確認
再評価（平成20年度）→現在（平成30年度）

事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上のため、平成20年度に行った国土交通量所管再評価実施細目に基づく再評価における該当項目について、現在の状況を確認した。

- 1 円滑なモビリティの確保：高岡駅、新高岡駅へのアクセス向上した
国道8号線→新高岡駅＝4分短縮、国道8号線→高岡駅＝2分短縮
- 2 物流効率化の支援：
総重量25Tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消した。
- 3 国土・地域ネットワークの構築：現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消した。
- 4 安全な生活環境の確保：
歩道がない又は狭小な区間に歩道を設置した。また、現地下道の通過交通が減少した。
- 5 災害への備え：緊急車両の移動性が向上した。

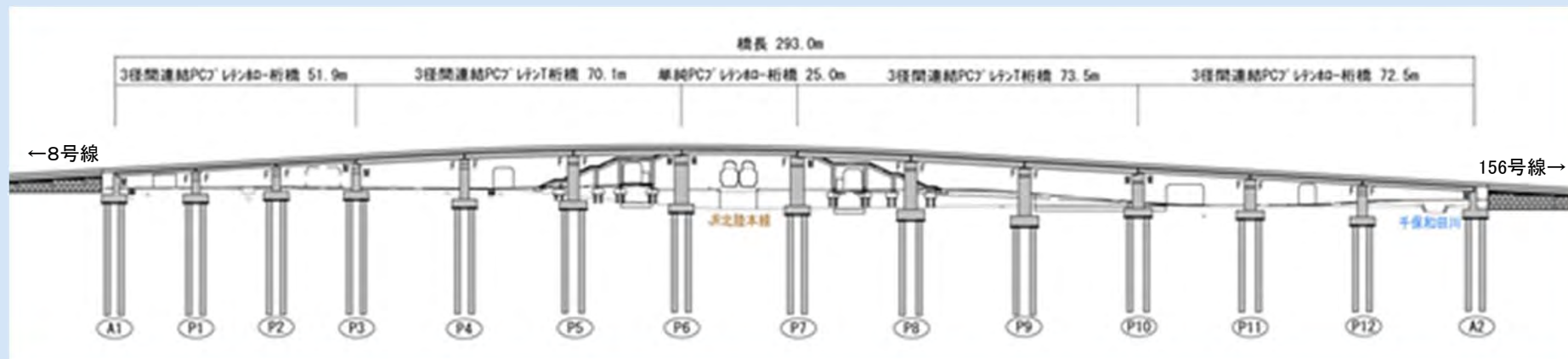


苦労や工夫等アピール資料

縦断計画と上部工形式の選定

～高架橋の特徴～

橋桁は、すべて工場製作したT桁とホロー桁の2種類を使用し、工事費の削減に努めた。
縦断計画におけるコントロールポイントは、現在のあいの風とやま鉄道を横断するP6-P7間と、市道を横断するA1-P3間とP10-A2間であり、それぞれで建築限界を確保する必要があった。
建築限界を確保し高架橋総高を抑えるため、市道の横断部には桁高の低いプレテンホロー桁を採用し、残りの区間については、ホロー桁より安価で桁高の高いT桁を採用した。



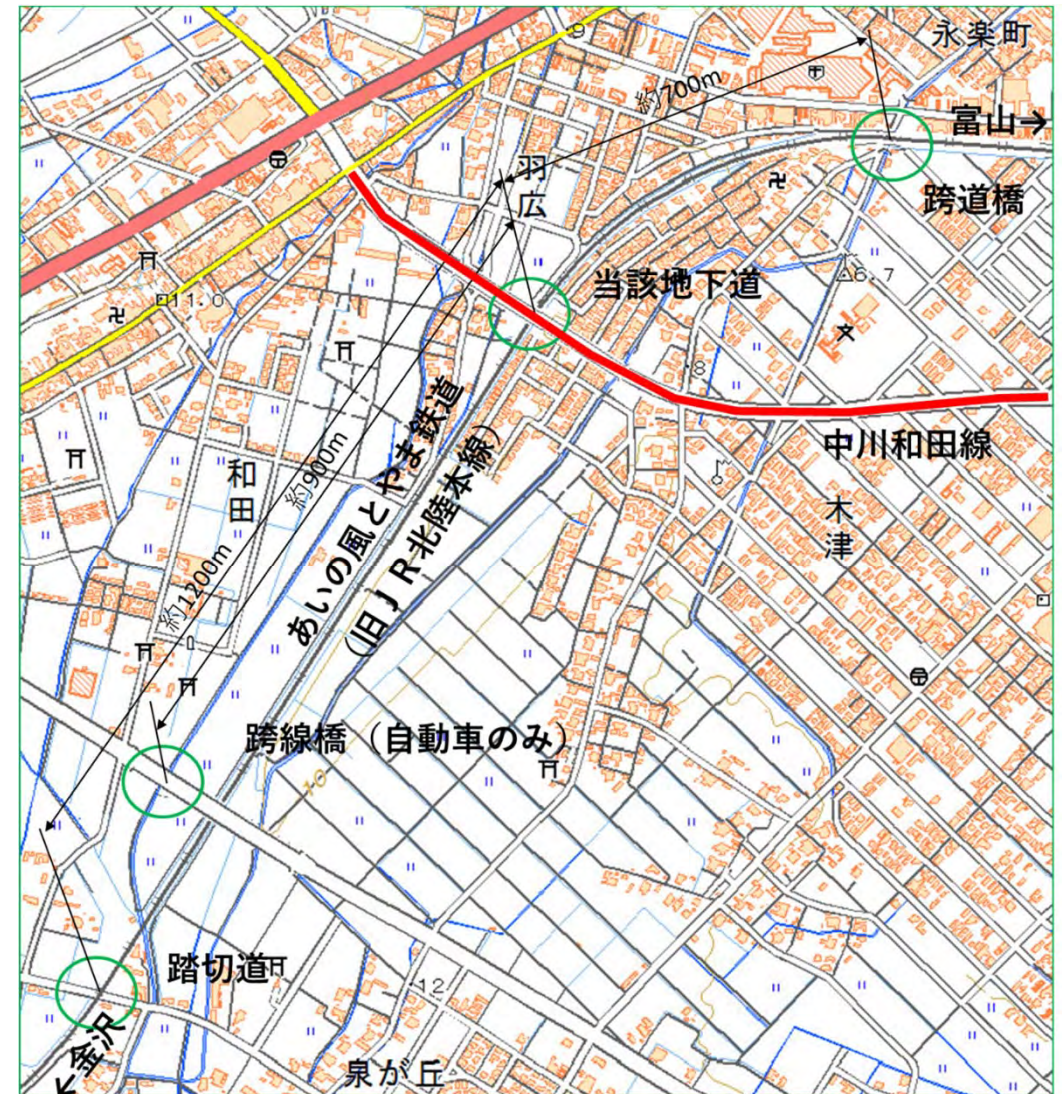
苦勞や工夫等アピール資料

生活道路を確保しての施工

当該地下道はあいの風とやま鉄道（旧JR北陸本線）を横断する道路で、通行止めとなると、自動車は700m以上、歩行者自転車に至っては1.2km以上の迂回が必要となり、住民生活に甚大な影響を及ぼすと考えられた。

そのため、施工条件についての住民との合意形成により、現況の生活道路である地下道は施工中も通行止にしないこととした。

P8、P9、P10橋脚施工時には地下道を通行止にした方が効率よく施工できたが、生活道路の確保のため、P8～P9間に仮設道路を設置することで、通行止にせず、かつ3基の橋脚を並行して施工することができた。



受賞歴・報道資料

新高岡駅へアクセス向上 中川和田線、羽広高架橋が開通

2015.03.08 02:44



高岡市の都市計画道路中川和田線の羽広高架橋区間（0・5キロ）が7日開通した。国道156号から県道立野鴨島線までの延長1480メートルがつながり、市中心部の混雑緩和、羽広方面と北陸新幹線の新高岡駅間のアクセス向上が期待される。

中川和田線は、同市中川の県道富山・高岡線から、JR高岡駅南を通り、清水町で国道156号と交差した後、同市北島の国道8号へ至る全長4780メートル。今回開通した羽広高架橋は長さ293メートル、幅15メートルの片側1車線で、JR北陸線をまたぐ。これまで能越自動車道高岡インターチェンジとJR高岡駅南口間は車で14分かかったが、高架橋の完成で10分に短縮される。



開通式が同市羽広の現地で行われ、高橋市長の式辞に続き、橘慶一郎衆院議員、柴田巧参院議員、山本徹県議、酒井立志市議会議長らが祝辞を述べた。同市選出の県議や地元関係者らが加わり、テープカットやくす玉割りをした。

和田保育園の園児が、元気に鼓笛隊の演奏を披露。地元住民らが高架橋の渡り初めをして完成を祝った。

H27.3.9北日本新聞

