



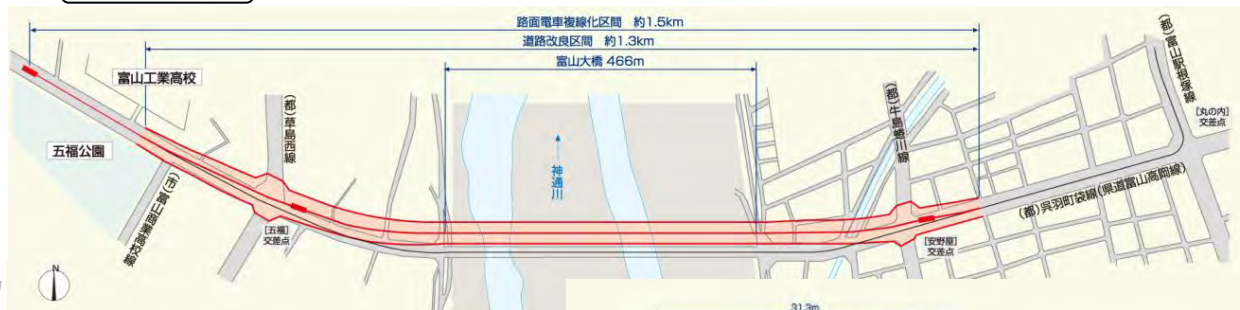
富山大橋架替事業が遺したものの

○富山大橋架替事業とは、そしてその成果とは

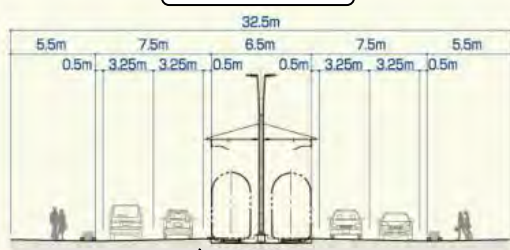
昭和11年に架けられた富山大橋は、2車線道路にもかかわらず1日あたりの自動車交通量が約2万6千台にもものぼり、朝夕はもとより日常的に交通渋滞が発生していました。また、橋自体の老朽化が進行し、近年の車両の大型化に対する通行の安全性を確保することが難しい状況でした。このため、富山県では平成10年度から富山大橋を含む約1.3km区間を4車線に拡幅する事業を進め、平成26年度に完成しました。

本事業は、富山市中心部において十数年の時間をかけ、多くの方々の協力を得て進めてきたわけですが、この事業によって、どのような量的・質的な成果が得られたのか、事業完了に当たり、あらためてふり返ってみたいと思います。

計画平面図

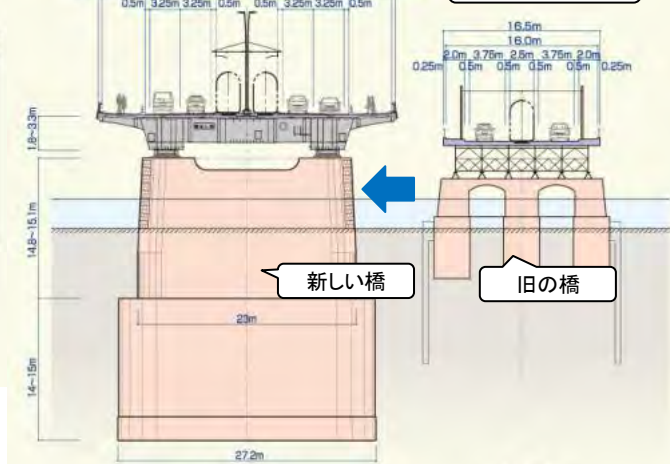


標準横断面図



橋の前後の道路部

橋梁横断面図



新しい橋

旧の橋



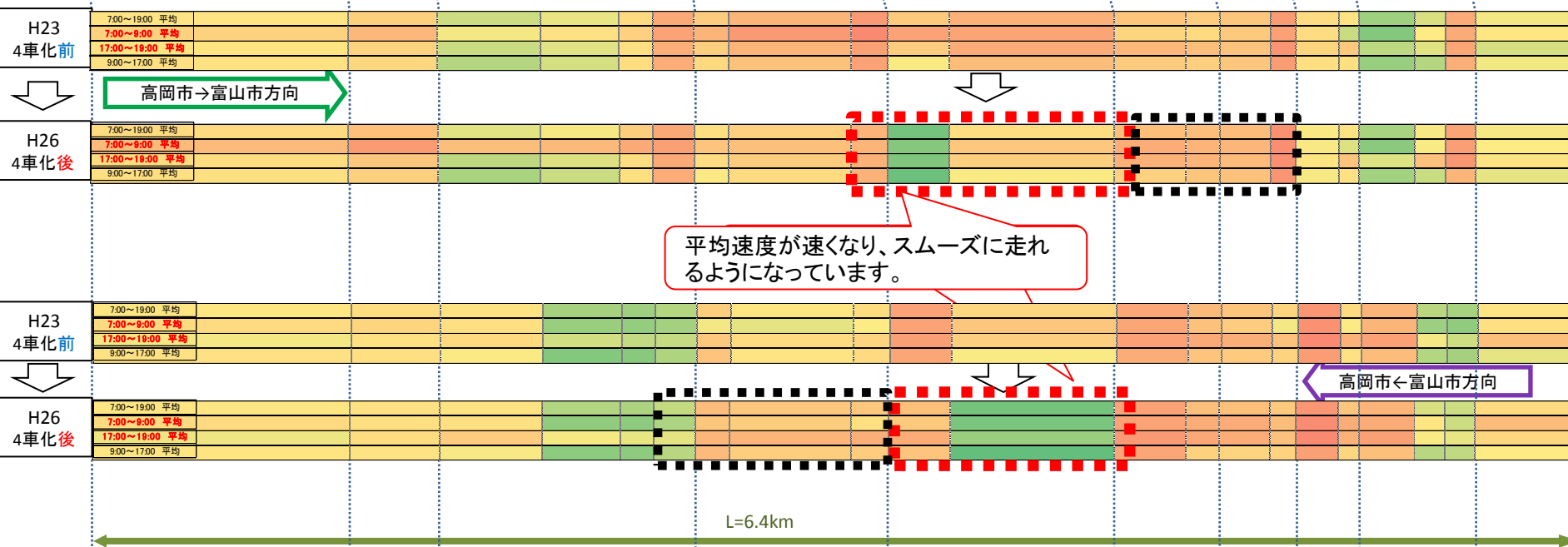
○車道4車線化により、事業区間内を走行する自動車の平均速度が改善されました。

- 本事業の完成により、赤実線区間が4車線化された。青実線区間は既に4車線化済み。
- 事業区間(赤実線)は4車線化の効果により、速度が向上(赤点線枠)。
- 一方、事業区間の前後の2車線区間(黒実線)では、逆に速度が低下(黒点線枠)。特に、安野屋～丸の内間は、朝夕ピーク時には依然10km/h前後で渋滞が発生。



【時間帯別】 平成23年度(富山大橋4車線化前)と平成26年度(4車線化後)の比較

富山大橋



※数字は平均旅行速度(km/h)
 ※城址公園前以西は(主)富山高岡線、城址公園前以东は国道41号

※HONDAのインターナビ装着車から得られる、時刻・位置などの走行データを利用して、平均速度を求めています。
 ※出典: 本田技研工業(株)インターナビ統計データ(H23.4~H24.3、H26.4~H27.3)

○車道4車線化により、朝夕のピーク時間帯で、大きく所要時間が短縮されました。

五福末広町交差点～諏訪川原交差点の所要時間の変化

高岡市→富山市方向

所要時間
(秒)



朝ピーク時 168秒短縮(37%減少)
夕ピーク時 108秒短縮(29%減少)

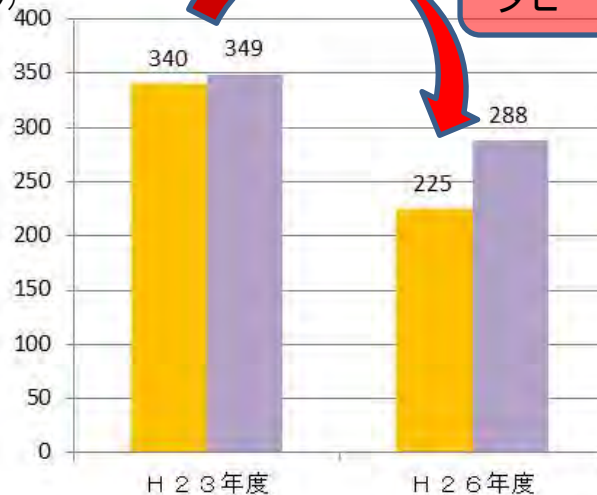
■朝(7:00~9:00)
■夕(17:00~19:00)

4車化前

4車化後

高岡市←富山市方向

所要時間
(秒)



朝ピーク時 115秒短縮(34%減少)
夕ピーク時 61秒短縮(17%減少)

■朝(7:00~9:00)
■夕(17:00~19:00)

4車化前

4車化後

※「本田技研工業(株)インターナビ統計データ」より算出