

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道8号 滑川富山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県滑川市稲泉 至：富山県富山市金泉寺	延長	4.9km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道8号は新潟市を起点として日本海側の主要都市を經由し、京都市に至る主要幹線道路であり、富山県内においても県内の主要都市及び拠点間を結ぶ重要な幹線道路となっている。</p> <p>滑川富山バイパスは、滑川市から県庁所在地である富山市間を結ぶ、延長約10.5kmのバイパス事業であり、昭和63年度に全線暫定2車線供用後、引き続き一部区間を4車線化し平成5年度より事業休止している。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>滑川富山バイパスは渋滞・事故の改善等により滑川市等の県東部地域から県庁所在地である富山市とのアクセス性向上を目的とした事業である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●当該区間では、近年交通量が增大し、朝夕の交通渋滞と事故の多発が大きな課題となっており、このため、残る区間の4車線化を図る必要がある。 ●当該区間の整備により、富山県東部地域と富山市間のアクセスが向上し、地域間交流及び地域経済の活性化に寄与するものである。 					
全体事業費	36億円	計画交通量	44,000台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

暫定2車線供用区間の渋滞対策として、早期の4車線化を滑川富山バイパス建設促進期成同盟会（会長：滑川市長）等より要望（平成17年7月）されている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。
手続きの完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	13.1	総費用 58億円 （事業費：32億円 維持管理費：25億円）	総便益 767億円 （走行時間短縮便益：734億円 走行費用減少便益：19億円 交通事故減少便益：14億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=14.4 (交通量 +10%)	B/C=11.8 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=12.4 (事業費 +10%)	B/C=13.9 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=12.8 (事業期間 +20%)	B/C=13.8 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の削減が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 約40万人時間/年→約20万人時間/年（約20万人時間/年削減） 【1kmあたり渋滞損失時間】 約10.4万人時間/年・km（現況） 富山県平均：約1.7万人時間/年・km（約6倍） 全国平均：約2.0万人時間/年・km（約5倍） 【渋滞度曲線】 富山県内区間の上位2割に含まれる 【その他特徴】 ・下砂小坂交差点で朝夕ピーク時に約1.7kmの渋滞が発生している。		
		事故対策	◎	死傷事故率比2を超える当該区間の事故が減少し、交通の安全性が向上する。 【死傷事故率】 360件/億台km 【その他特徴】 ・事業区間には死傷事故率が県平均値の7倍以上の区間が存在する。		
	歩行空間	—				
	社会全体への影響	住民生活	○	第三次医療施設である富山県立中央病院へのアクセス向上（約30分→約26分 約4分短縮）		
		地域経済	○	伏木富山港（特定重要港湾）へのアクセス向上		
災害		○	富山県地域防災計画において第一次緊急通行確保路線に指定			
環境		○	【CO2排出量の削減】 約23,300t-CO2/年→約20,400t-CO2/年（約2,900t-CO2/年削減）			
	地域社会	○	日常生活圏中心部へのアクセス向上			
事業実施環境	○	富山滑川バイパスは、昭和63年度に全線暫定2車線供用し、平成4年度までに延長約5.6kmを完成4車線供用している。				

採択の理由

費用便益比が13.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。

また当該事業箇所の渋滞損失時間、死傷事故率はともに高くまた、事業実施による改善効果が期待できることに加え、県東部地域と富山市間のアクセス向上が図れることから事業効果は高いと判断される。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。