

事後評価結果（平成27年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：東 佑亮

事業名	一般国道8号 <small>なめりかわとやま</small> 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： <small>なめりかわしいなみ</small> 富山県滑川市稲泉 至： <small>きんせんじ</small> 富山県富山市金泉寺	延長	10.5km 事業評価対象区間 4.9km			

事業概要

一般国道8号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車線供用している。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たが、平成19年度に事業再開している。

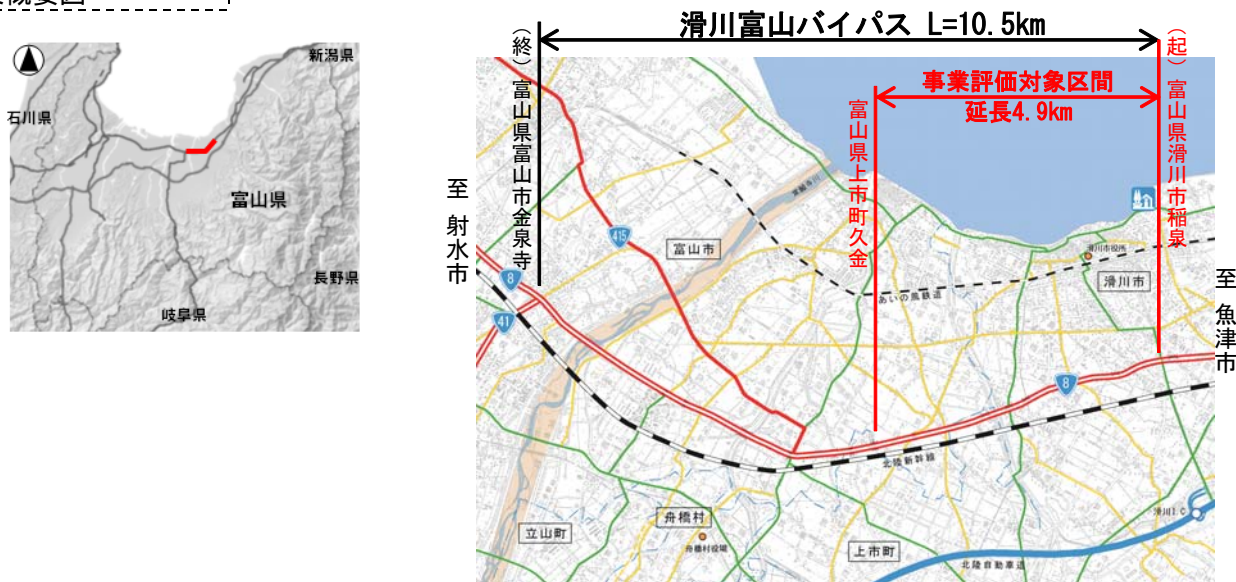
事業の目的・必要性

一般国道8号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。

当該区間では、近年交通量が増大し、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。

事業概要図



事業 の 効果 等	事業期間	事業化年度	S50, H19年度	用地着手	S52年度	供用年	(当初) — / H21 (実績) S63 / H22	変動	(事業再開後) 1.3倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 36 億円 (実質値) — / 33 億円	工事着手	S53年度	実績 (暫定/完成)	(名目値) — / 24 億円 (実質値) — / 31 億円	変動	(事業再開後) 0.9倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 44,000 台/日	実績 (暫定/完成)	11,400 / 32,500 台/日	変動	74%		
	旅行速度向上 (暫定2車→完成4車)	22.8 → 45.7 km/h (暫定2車) H17年度 (供用後年次) H26年度	交通事故減少 (暫定2車→完成4車)	75 → 56 件/年 (暫定2車時現道) H16~H19年度 (完成4車時現道) H23~H25年度					
	費用対効果 分析結果 (新規)	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 走行経費減少便益: 19 億円 交通事故減少便益: 14 億円)	基準年	平成18年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	10.6	総費用	52 億円 (事業費: 30 億円 維持管理費: 23 億円)	総便益	555 億円 (走行時間短縮便益: 523 億円 走行経費減少便益: 7.8 億円 交通事故減少便益: 23 億円)	基準年	平成27年

事業遅延によるコスト増	費用増加額： － 億円	便益減少額： 37 億円
事業遅延の理由		
客観的評価指標に対応する事後評価項目 I. 活力 (1) 円滑なモビリティの確保 ・ 事業区間の損失時間削減率＝約7.5% (約75.8万人時間/年) 整備なし：約1004.5万人時間/年 → 整備あり：約928.7万人時間/年 ・ 事業区間の旅行速度が改善 ・ 伏木富山港（重要港湾）へのアクセス利便性が向上 事業区間の所要時間 整備前：25.8分 → 整備後：14.0分（約11.8分短縮） ※ 整備前：道路交通センサス（H17）、整備後：プローブデータ（H26） (2) 物流効率化支援 ・ 国道8号沿線企業の物流効率が向上し、企業活動が活性化することにより、滑川市の工業製品出荷額が増加 (3) 国土・地域ネットワークの構築 ・ 滑川市から富山市へのアクセス性が向上したことにより通勤圏が拡大し、滑川市の人口増加 ・ 都市の住みやすさの評価が上昇 (4) 個性ある地域の形成 ・ 二次交通の利便性が向上し、北陸新幹線開業効果の波及や地域活性化に貢献 II. 暮らし (1) 安全で安心できる暮らしの確保 ・ 富山市郊外から救急医療施設（富山市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 病院までの所要時間 整備前：36.7分 → 整備後：28.2分（約8.5分短縮） ※ 整備前：道路交通センサス（H17）、整備後：プローブデータ（H26） III. 安全 (2) 災害への備え ・ 富山県の地域防災計画において、第一次救急通行確保路線としての位置づけあり IV. 環境 (1) 地球環境の保全 ・ 費用便益分析対象エリアのCO ₂ 排出量の削減量＝0.1万t-CO ₂ /年 （整備なし 72.9万t-CO ₂ /年 → 整備あり 72.8万t-CO ₂ /年） (2) 生活環境の改善・保全 ・ 費用便益分析対象エリアのNO ₂ 排出量の削減率＝0.4% （整備なし 1,487.4t-NO ₂ /年 → 整備あり 1,481.6t-NO ₂ /年） ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減率＝0.3% （整備なし 72.2t-SPM/年 → 整備あり 72.0t-SPM/年）		
その他評価すべきと判断した項目		
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし	
	その他評価すべきと判断した項目 特になし	
事業評価監視委員会の意見 事業について審議した結果、今後の事後評価及び措置の必要性、事業評価手法の見直しの必要性はないものと判断する。		
事業を巡る社会経済情勢等の変化 特になし		

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・国道8号滑川富山バイパスは、4車線整備による交通混雑の緩和、交通事故の減少による安全な走行環境の確保、通勤等の移動時における所要時間の短縮や沿線企業の業務効率向上など、様々な役割を果たしている。
- ・滑川富山バイパスにより、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通事故の減少」、「都市間のアクセス性の向上」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は、継続していくものとする。
- ・滑川富山バイパスについては、交差点の集約化など事業区間の大部分がアクセスコントロールされており、その他の事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないとする。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いとするが、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。

特記事項

特になし

※ 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。