

道路事業の事後評価説明資料 〔一般国道41号 大沢野拡幅〕

平成19年12月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業効果の発現状況	4
1) 客観的評価指標	4
2) 事業採択の前提条件に対する事後評価項目	6
3) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目	12
3. 社会経済情勢の変化	25
4. 今後の事業評価及び改善措置の必要性（案）	26
5. 同種事業の計画・調査のあり方や 事業評価手法の見直しの必要性（案）	27

1. 事業の概要

1)事業の目的

当該事業は、一般国道41号の富山市笹津～同市蜷川(延長L=9.84km)において、

- 交通渋滞の解消
- 幹線ネットワークの充実強化
- 地域開発支援 など

を目的として、拡幅整備を行ったものであり、平成12年6月までに富山市栗山～同市蜷川(延長L=2.1km)を供用している。

広域位置



整備前状況



地域内位置



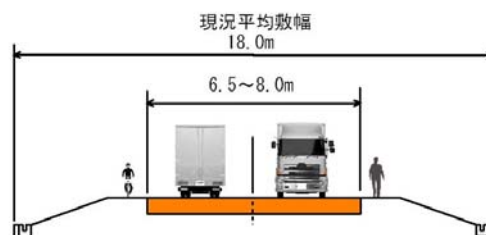
2) 事業の概要

- おおさわのかくふく
- 事業名:大沢野拡幅
 - 延長:9.84km(2.1km)
ささづ にながわ
 - 起終点:(起)富山県富山市笹津 ～ (終)富山県富山市蜷川
 - 都市計画決定:昭和38年8月16日、昭和58年2月19日、昭和59年12月25日
 - 事業化:昭和60年度 ●用地着手:昭和61年度 ●工事着手:昭和61年度
 - 全体事業費:約190億円(約118億円)

路線図

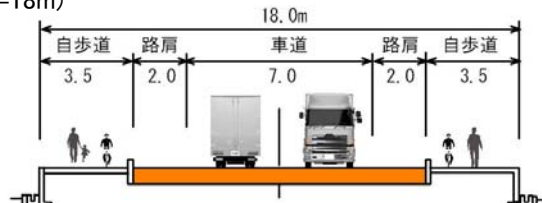


整備前 断面構成図

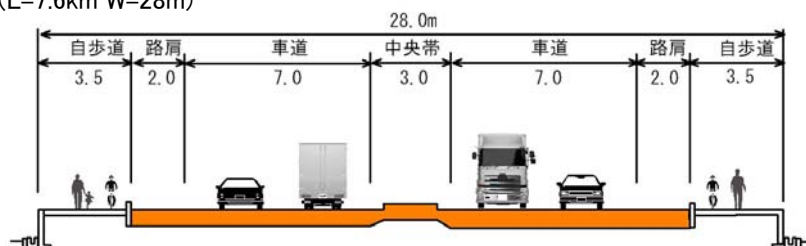


整備後 標準断面図

富山市笹津～富山市高内 (L=2.2km W=18m)



富山市高内～富山市蜷川 (L=7.6km W=28m)



3)事業の経緯

・昭和38年 8月16日	都市計画決定 おおさわの (旧大沢野町域)
・昭和55年度	調査開始
・昭和58年2月19日	都市計画決定 くりやま にながわ (富山市栗山～蜷川)
・昭和59年12月25日	都市計画決定 たかうち しもおおくぼ (富山市高内～下大久保)
・昭和60年度	事業化
・昭和61年度	用地着手、工事着手
・平成12年6月	部分供用 くりやま にながわ (富山市栗山～蜷川 L=2.1km完成供用)
・平成14年度～	事業休止

整備前後写真

[整備前]



[整備後]



安養寺地区から熊野橋方向

事業の休止について

本事業については2000年とやま国体に合わせ、富山空港から富山県総合運動公園(国体メイン会場)までの交通渋滞が著しい区間を優先して整備し、一定の整備効果が得られている。

なお、富山市笹津～同市栗山間が残事業区間となっているが、平成13年度より地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成する「大沢野・富山南道路」のルート検討について、PI方式にて残事業区間の整備を含めた計画づくりに取り組んでいるため、平成14年度より事業を休止している。

2. 事業の効果の発現状況

1)客観的評価指標【一般国道(二次改築)】

＜事業採択の前提条件に対応する事後評価項目＞

政策目標	評 価 項 目
Ⅰ 事業の効率性	● 交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較※1、乖離の要因等）
	● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較※1、乖離の要因等）
	● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較※1、乖離の要因等）
	○ 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較※2、乖離の要因等）
	○ 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）（便益増減額と費用増減額を計測）
Ⅱ 事業実施環境	● 費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）
	○ 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況

＜事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目＞

政策目標	評 価 項 目
Ⅰ 活力	(1) 円滑なモビリティの確保
	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況
	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
	○ 現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消
	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果
	○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
	○ 中心市街地内で行われたことによる効果
	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がない住宅宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる
	(4) 国土・地域ネットワークの構築
	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり
Ⅱ 暮らし	□ 地域高規格道路の位置づけあり
	□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
	□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
	□ 現道等における交通不能区間が解消
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況
	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
	● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
	○ 主要な観光地へのアクセス向上による効果
	● 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
Ⅲ 安全	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成
	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
	□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成
	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
	□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	(3) 安全で安心できるくらしの確保
	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況
	(1) 安全な生活環境の確保
	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
Ⅳ 環境	● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	(2) 災害への備え
	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消
	■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
	□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
	□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）
	□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消
	□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消
	(1) 地球環境の保全
	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
Ⅴ その他	(2) 生活環境の改善・保全
	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率
	○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
	○ その他、環境や景観上の効果
	(1) 他のプロジェクトとの関係
	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
	○ 他機関との連携プログラムに関する効果
	(2) その他
	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果

※ ○印：定量的または定性的な評価を行う指標 □印：定性的な評価を行う指標 ●・■：該当する指標

○事後評価実施時点における評価指標該当項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・交通量(道路交通センサス比較)
供用区間は事業前の138百台/12h(S60)が201百台/12h(H17)に増加(約46%増加)。
- ・旅行速度(道路交通センサス比較)
供用区間は供用前の26.4km/h(H11)が51.4km/h(H17)に向上(25.0km/h向上)。
- ・旅行時間(道路交通センサス比較)
供用区間は供用前の5分(H11)から3分(H17)に短縮(約4割短縮)。
- ・費用対効果
 $B/C=2.4$

事業の効果や必要性の評価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

- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間＝約41万人・時間/年削減
(整備なし 約521万人・時間/年→整備あり 約480万人・時間/年)
- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失額＝約14億円/年削減
(整備なし 約178億円/年→整備あり 約164億円/年)
- ・新幹線停車駅(北陸新幹線 富山駅)へのアクセス向上。
(大沢野総合行政センターから富山駅 整備前 約32分 → 整備後 約30分 約2分短縮)
- ・富山空港(第三種空港)へのアクセス向上
(大沢野総合行政センターから富山空港 整備前 約17分 → 整備後 約15分 約2分短縮)

(2) 物流効率化の支援

- ・富山インターへのアクセス向上
(富山八尾中核工業団地から富山IC 整備前 約24分 → 整備後 約22分 約2分短縮)

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市(旧大沢野町から富山市)へのアクセス向上
(整備前 約30分 → 整備後 約28分 約2分短縮)

(4) 個性ある地域の形成

- ・富山県総合運動公園(2000年とやま国体メイン会場)へのアクセス道路としても利用

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設(県立中央病院)へのアクセス向上
(大沢野総合行政センターと県立中央病院)整備前 約36分 → 整備後 約34分 約2分短縮)

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・通学路における歩道拡幅による安全性の向上

(2) 災害への備え

- ・富山県地域防災計画 第1次緊急通行道路確保路線

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・供用区間のCO2排出量の削減量＝約977t-CO2/年
(供用前 約4,291t-CO2/年→供用後 約3,314t-CO2/年)

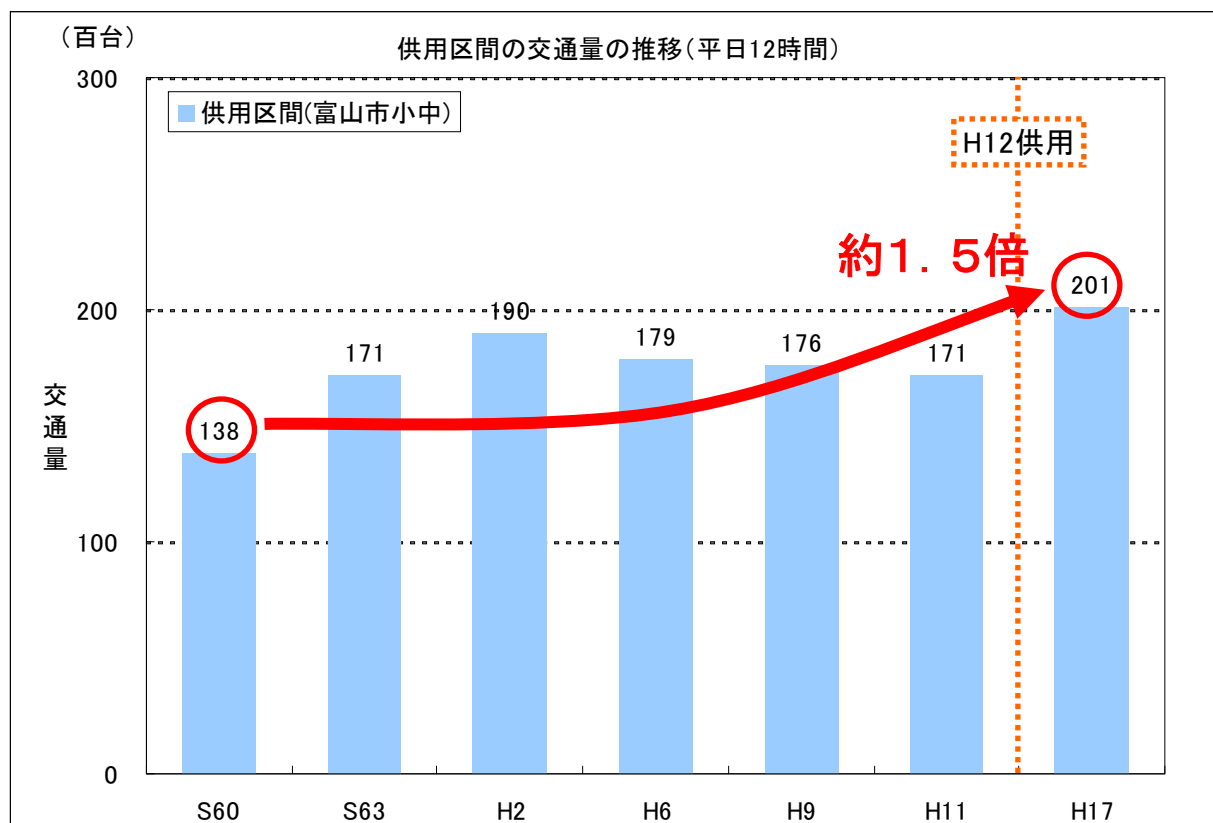
(2) 地球環境の保全

- ・供用区間のNO2排出量の削減量＝約6.4t/年
(供用前 約16.1t/年→供用後 約9.7t/年)
- ・供用区間のSPM排出量の削減量＝約0.6t/年
(供用前 約1.5t/年→供用後 約0.9t/年)

2)事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

(1)交通量の状況

・供用区間の交通量は増加傾向にあり、事業化時(昭和60年)に比べ約46% (138→201百台/12h)増加。



※S60～H17道路交通センサス調査結果より作成。

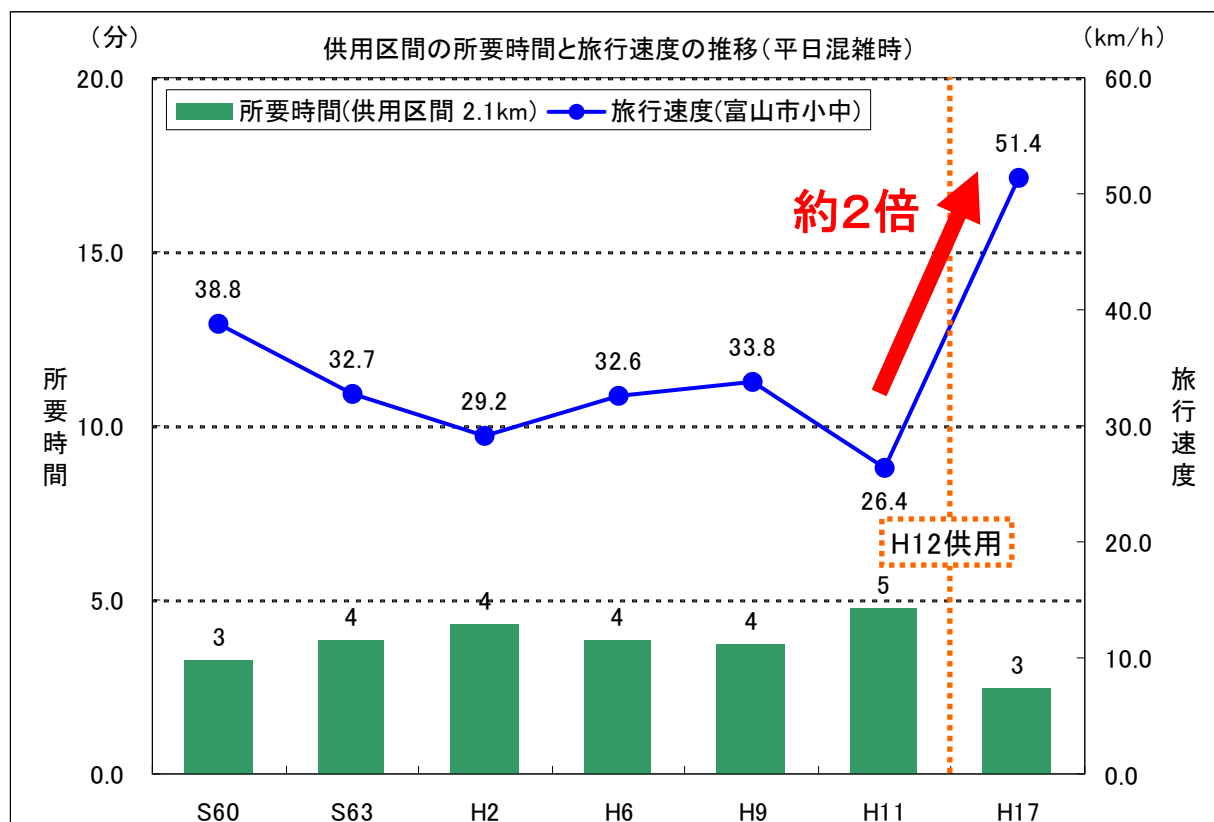
観測地点は下図の通り。

交通量観測地点



(2)渋滞状況の変化

- ・供用区間の旅行速度は供用前(平成11年)に比べ約2倍(26.4→51.4km/h)に向上。
- ・供用区間の所要時間は供用前に比べ、約2分(約5分→約3分)短縮。



※S60～H17道路交通センサス調査結果より作成。

観測地点は下図の通り。

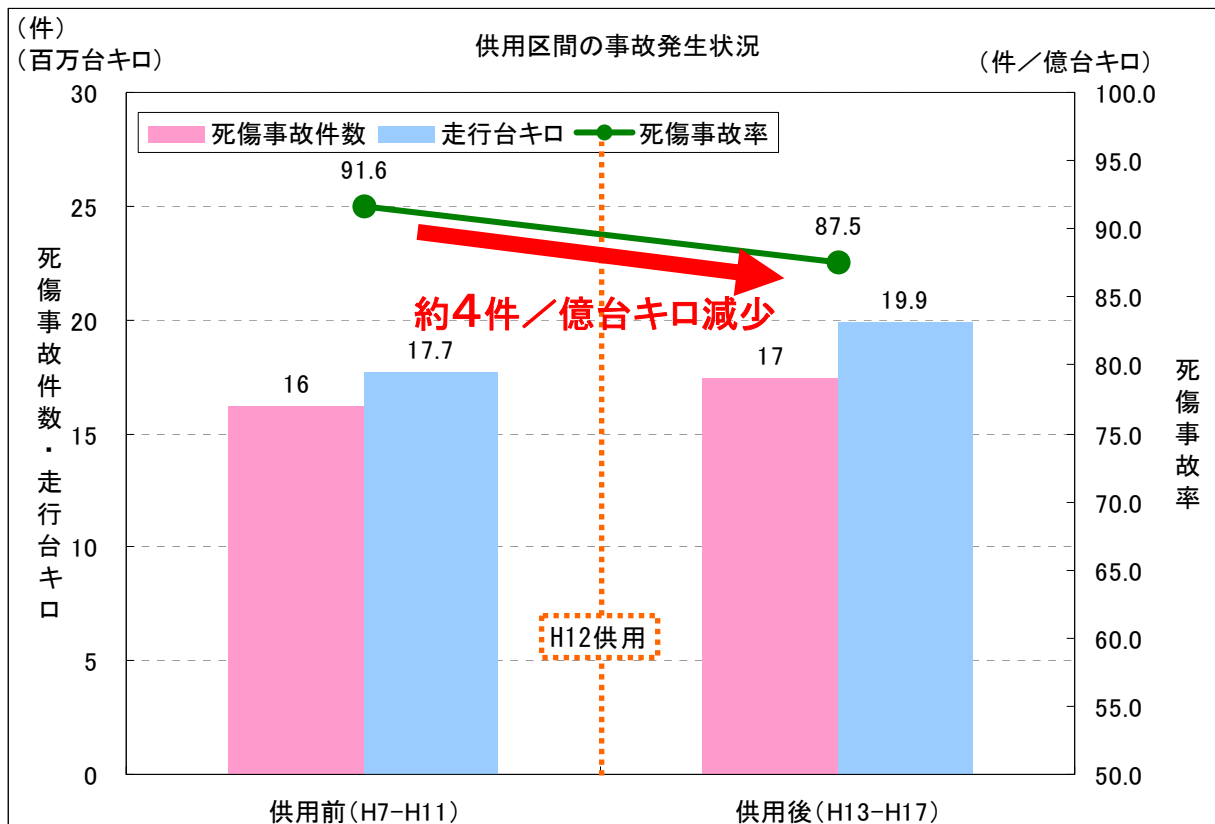
所要時間は該当するセンサス区間の旅行速度を用い、対象区間(L=2.1km)について算出。

交通量観測地点



(3)交通事故の変化

- ・供用区間の交通事故は、交通量の増加の割合に対して死傷事故件数の増加の割合が小さく、死傷事故率は約4件／億台キロ減少。



対象区間：供用区間 2.1km

死傷事故件数：「交通事故統計原票」・「事故発生状況図」より集計

交通量：平成7年～平成9年：平成9年道路交通センサス（富山市小中 平日・休日別日交通量）

平成10年・平成11年：平成11年道路交通センサス（富山市小中 平日・休日別日交通量）

平成13年～平成17年：平成17年道路交通センサス（富山市小中 平日・休日別日交通量）

※供用年（平成12年）の前後5年間の平均値で比較

位置図



(4) 事業の投資効果

○便益算定根拠

「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)に準拠。

<走行時間短縮便益>

- ・当該区間の供用により日約61万台の車に効果が発現し、年間約15.7億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約417.7億円と算出。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 1,574,000,000 (円/年)

総走行時間費用 = $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$
(円/台・分)

割引率等を考慮

約417.7億円

車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<走行経費減少便益>

- ・当該区間の供用により1日約61万台の車に効果が発現し、年間約0.5億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約13.0億円と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 49,000,000 (円/年)

総走行経費 = $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$

走行経費原単位: 一般道(市街地)

(円/台・km)

割引率等を考慮

約13.0億円

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

<交通事故減少便益>

- ・当該区間の供用により平均事故件数が年間約4件減少し、年間約0.4億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約10.8億円と算出。

【交通事故減少便益】

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失
 ＝40,000,000（円/年）

交通事故による社会的損失＝ $\sum \sum$ [路線別平均事故件数（件/年）
 × 人身事故1件当り損失額（円/件）]

人身事故1件当り損失額 (千円)



約10.8億円

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

(5) 費用対効果分析結果

○ 便益算定根拠

・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率: 4%

基準年次: 平成19年度

検討年数: 40年

< 便 益 >	基準年における 現在価値	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益
	441.6億円	417.7億円	13.0億円	10.8億円

< 費 用 >	基準年における 現在価値	事 業 費	維持管理費
	183.3億円	166.2億円	17.0億円

< 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (CBR)
$B/C = 2.4$

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

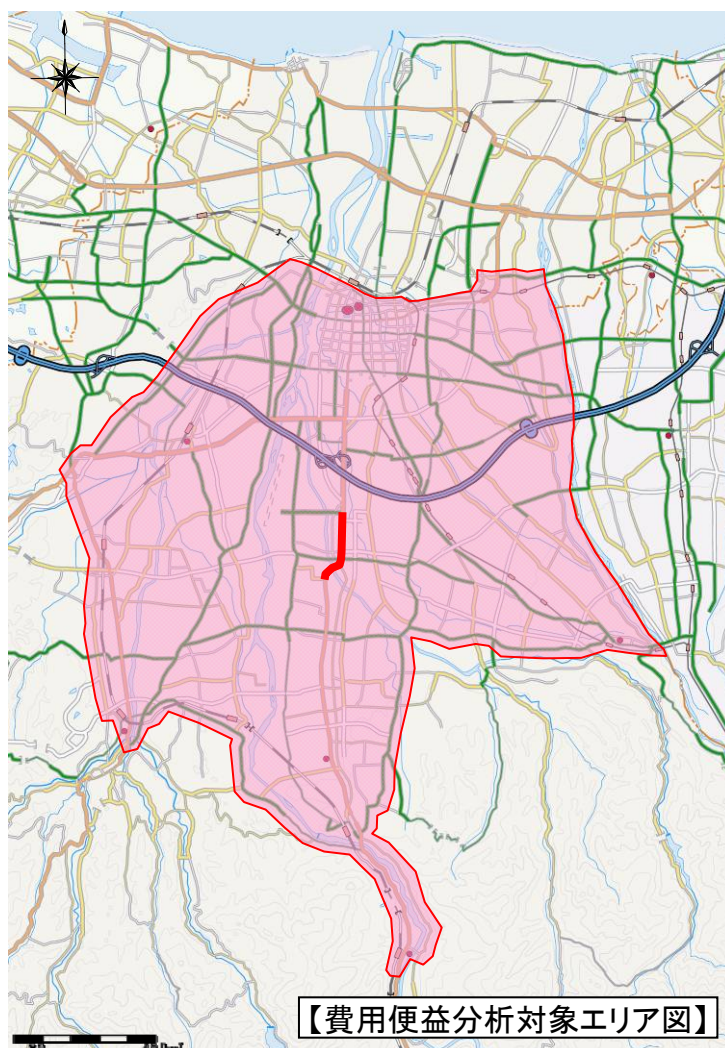
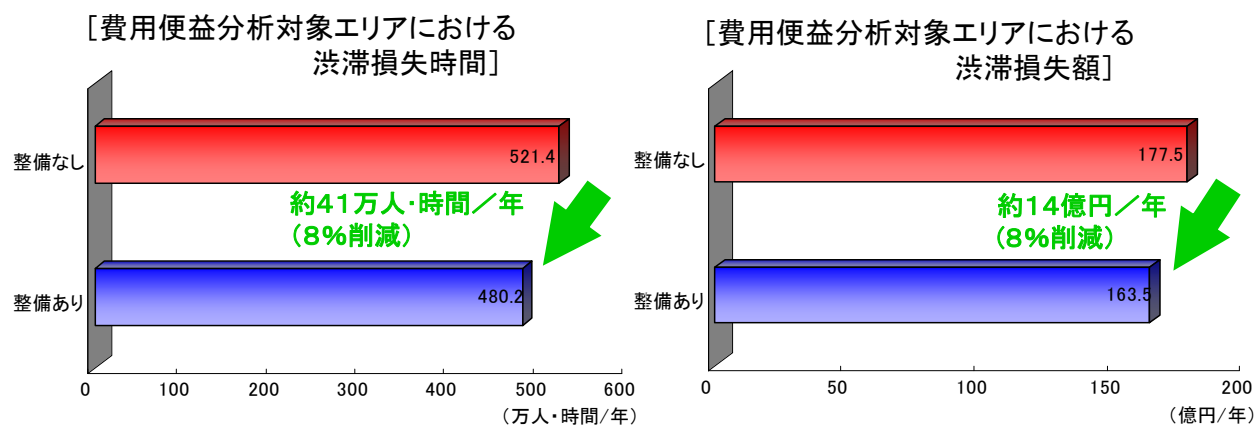
3)事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

(1)円滑なモビリティの確保

●年間渋滞損失時間及び削減率

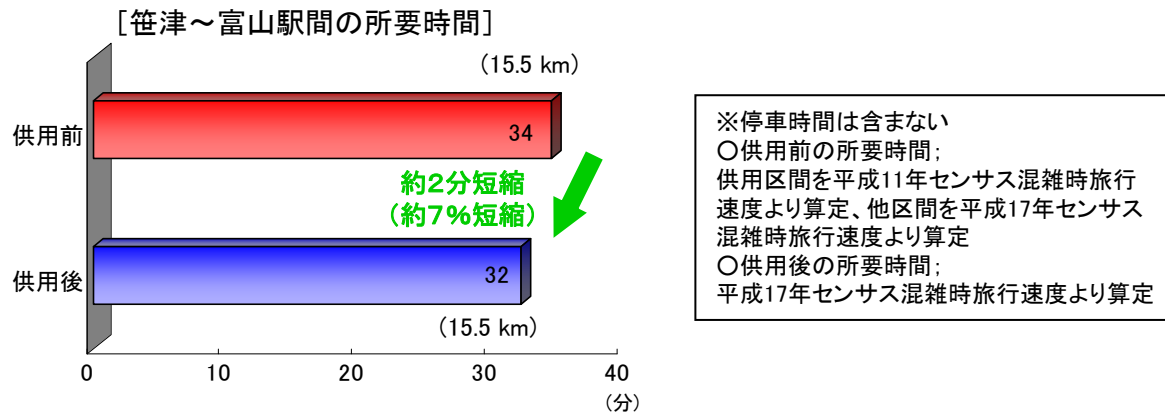
・当該区間の供用により、費用便益対象エリアの渋滞損失時間は約41万人時間／年の削減。(渋滞損失額では約14億円／年を削減)



平成42年推計
部分供用区間の整備の有無で比較

●バス路線(現道)の利便性の向上

・混雑時の渋滞による運行の遅れが減少し、定時性が向上。



国道41号は、多くの路線バスが通行しており、供用区間の小中バス停では平日1日112便が運行されている。

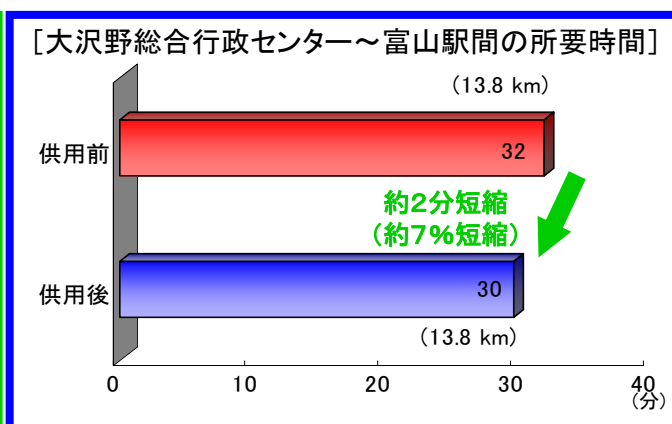
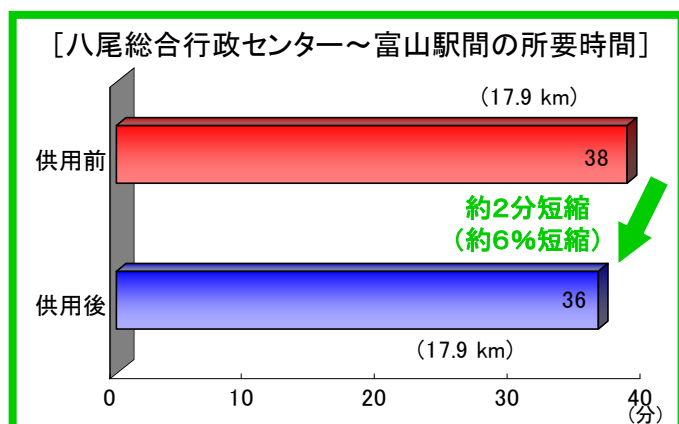


旧大沢野町域と富山駅を結ぶ公共交通は、バスの他にJR高山本線があるが、笹津駅に停車する本数が少なく、笹津駅が旧大沢野町の中心部から離れていることから、バスが主要な公共交通となっている。バスは、混雑時に大幅な遅れを生じていたが、大沢野拡幅が供用され、南富山拡幅の整備が進んだことにより、渋滞による運行の遅れが減少し、定時性が向上している。



●新幹線停車駅・特急停車駅へのアクセス向上

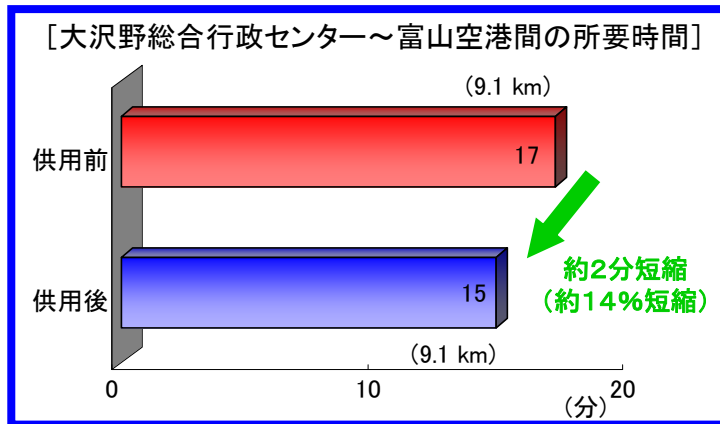
・富山駅(特急停車駅・北陸新幹線(平成26年頃開業予定)停車駅)への所要時間が約2分短縮し、富山駅へのアクセスが向上。



○供用前の所要時間;
供用区間を平成11年センサス混雑時旅行
速度より算定、他区間を平成17年センサス
混雑時旅行速度より算定
○供用後の所要時間;
平成17年センサス混雑時旅行速度より算定

●富山空港(第三種空港)へのアクセス向上

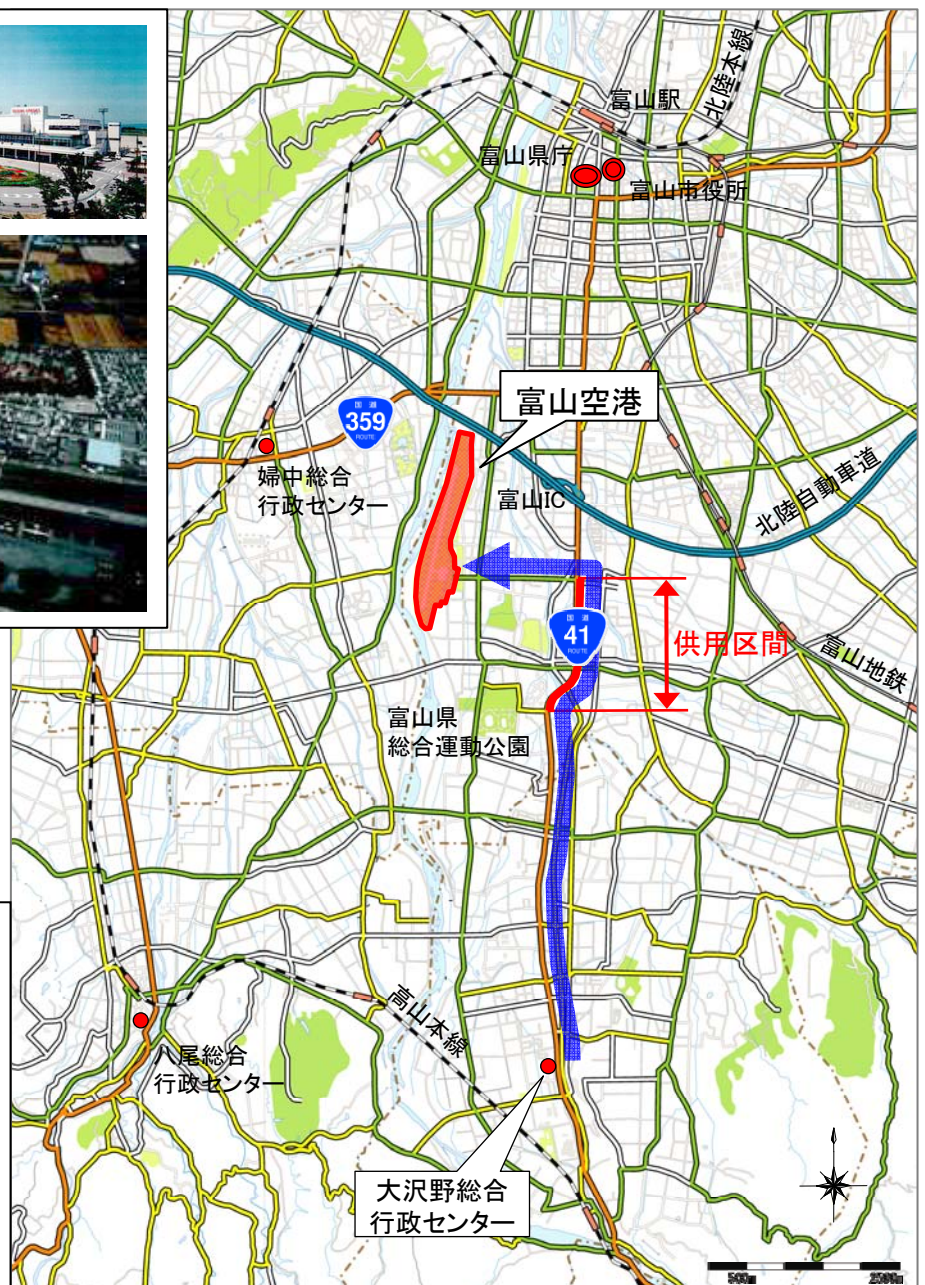
- ・富山市南部地区から富山空港への所要時間が約2分短縮し、富山空港へのアクセスが向上。



○供用前の所要時間;
供用区間を平成11年センサス混雑時旅行速度より算定、他区間を平成17年センサス混雑時旅行速度より算定
○供用後の所要時間;
平成17年センサス混雑時旅行速度より算定

富山空港

年間利用旅客数
約126万人
(平成18年度)



第一種空港

成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港及び国際航空路線に必要な飛行場であって政令で定めるもの

第二種空港

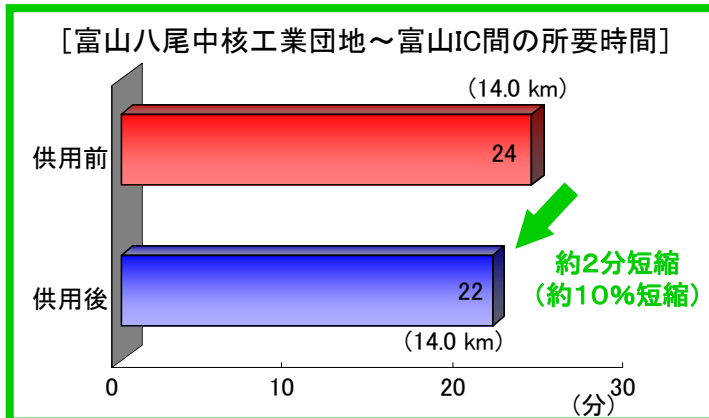
主要な国内航空路線に必要な飛行場であって、政令で定めるもの

第三種空港

地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場であって、政令で定めるもの
【空港整備法 第二条】

●富山ICへのアクセス向上

- ・北陸最大級の富山八尾中核工業団地と北陸自動車道富山インターとの所要時間が約2分短縮し、高速道路へのアクセスが向上。



○供用前の所要時間;
供用区間を平成11年センサス混雑時旅行速度より算定、他区間を平成17年センサス混雑時旅行速度より算定
○供用後の所要時間;
平成17年センサス混雑時旅行速度より算定

富山八尾中核工業団地



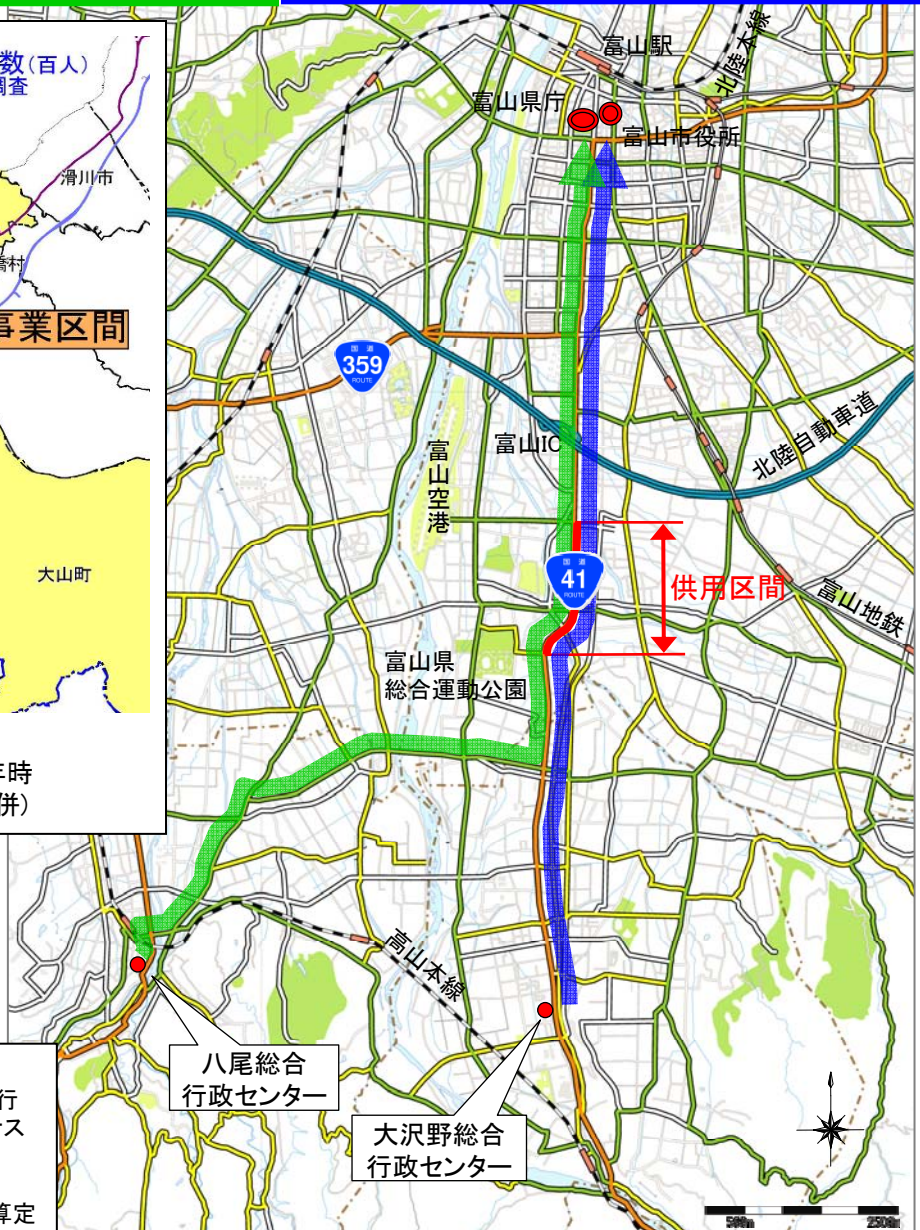
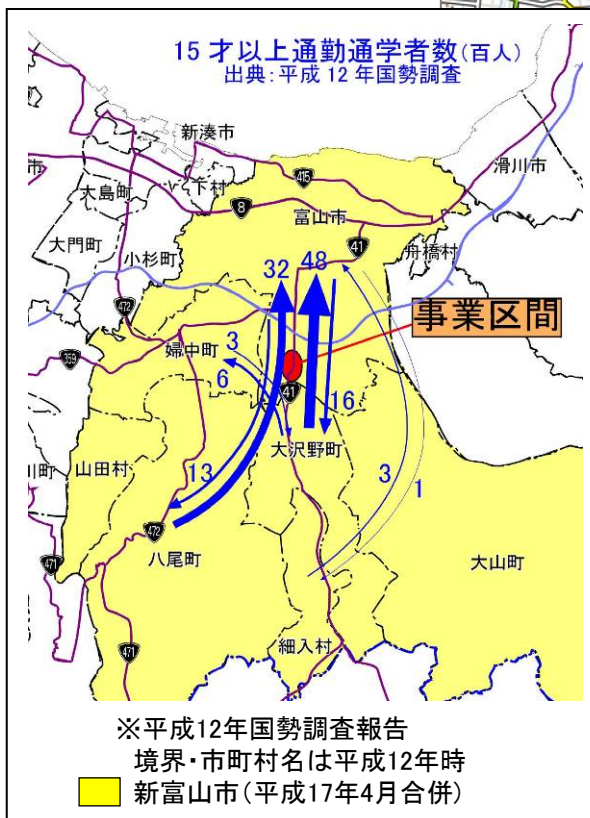
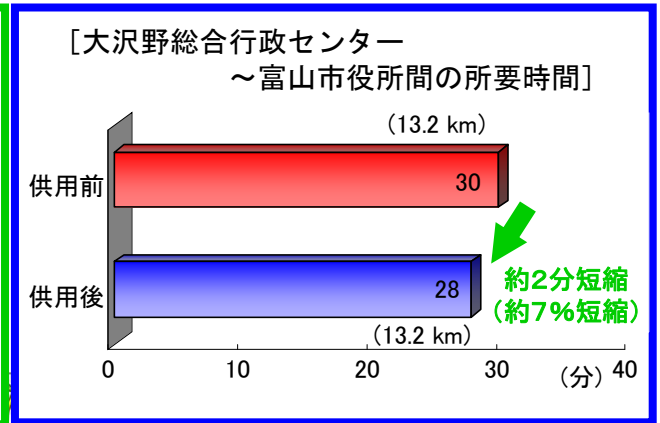
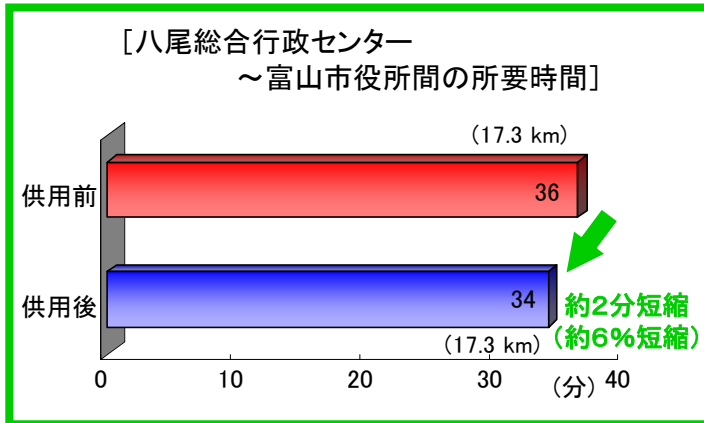
富山テクノポリスの中心を担う北陸最大の内陸型工業団地。先端技術産業の集積地として30社が進出。(平成19年5月現在)



(4) 国土・地域ネットワークの構築

● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

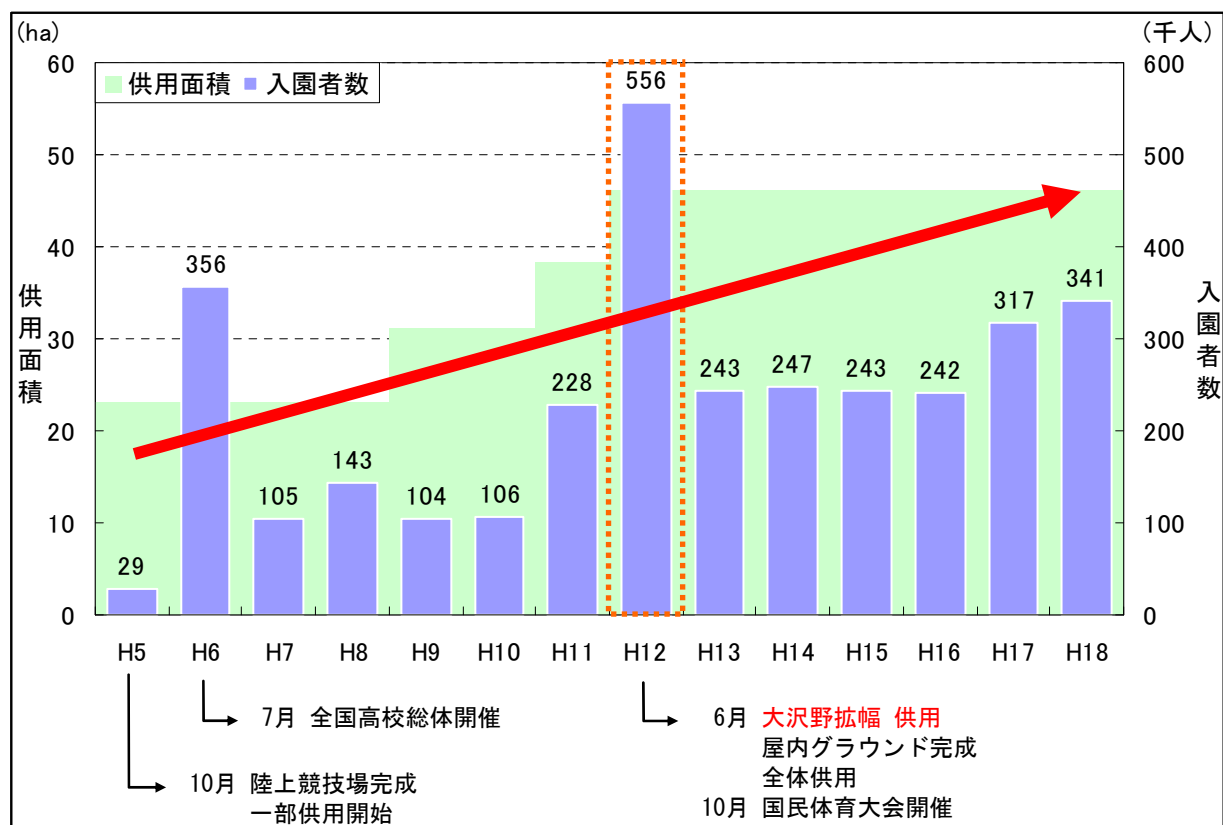
- ・供用区間は大沢野地区・八尾地区から富山市中心部への主要通勤ルートであり、時間短縮により日常生活活動の利便性が向上。
- ・平成17年に合併した旧大沢野町・八尾町・細入村と富山市中心部との連携強化に寄与する。



○ 供用前の所要時間;
供用区間を平成11年センサス混雑時旅行速度より算定、他区間を平成17年センサス混雑時旅行速度より算定
○ 供用後の所要時間;
平成17年センサス混雑時旅行速度より算定

(5)個性ある地域の形成

- ・供用区間沿道には、富山県総合運動公園、富山県国際健康プラザ(とやま健康パーク)、富山県総合体育センター(スポーツパレス)、富山能楽堂、富山産業展示館(テクノホール)等の施設が立地しており、国道41号は、これらの主要なアクセス路線となっている。
- ・富山県総合運動公園は、2000年とやま国体のメイン会場となり、国体後も、Jリーグ公式戦、コンサート等の会場としても使用され、県内外から多くの人々が訪れている。



国道41号に近接する富山県総合運動公園



富山県総合運動公園の概要

規模

総面積 約46ヘクタール
 総事業費 約300億円

施設

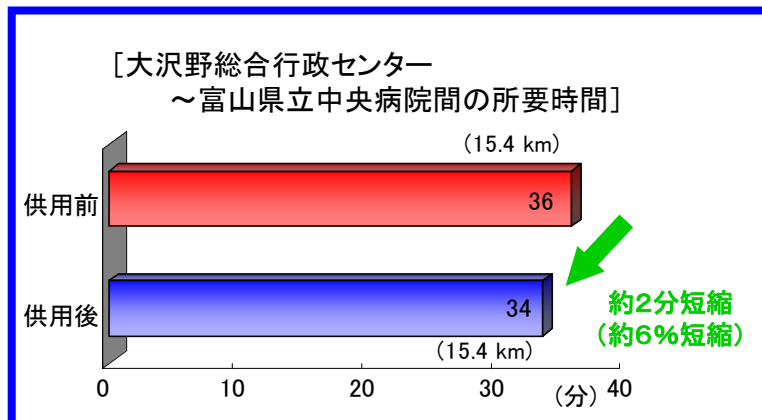
「陸上競技場」
 第1種公認陸上競技場
 37,344m² 約30,000人収容
 「補助競技場」
 第3種公認陸上競技場
 「屋内グラウンド」
 6,354m² 高さ 25m
 クレイグラウンド 70m×65m
 「多目的広場」
 37,580m²
 軟式野球2面 ソフトボール4面
 「芝生スポーツ広場」
 13,600m²
 「のびのび広場」
 「アルペン広場」
 「クロスカントリーコース」 他

Ⅱ.暮らし

(1)安全で安心できる暮らしの確保

●三次医療施設へのアクセス向上

- ・当該事業により、第三次医療施設である富山県立中央病院への所要時間が2分短縮し、高度医療機関へのアクセスが向上。
また、二次医療施設である富山市民病院でも同様の時間短縮が生じる。



富山県立中央病院

診療科:内科、外科、
脳神経外科
呼吸器外科
など19科
病床数:810床
患者数:入院267,476人
外来410,145人
(平成18年度実績)

※富山県立中央病院は、富山県内に2つしかない
第三次医療施設の1つである。

地域の声

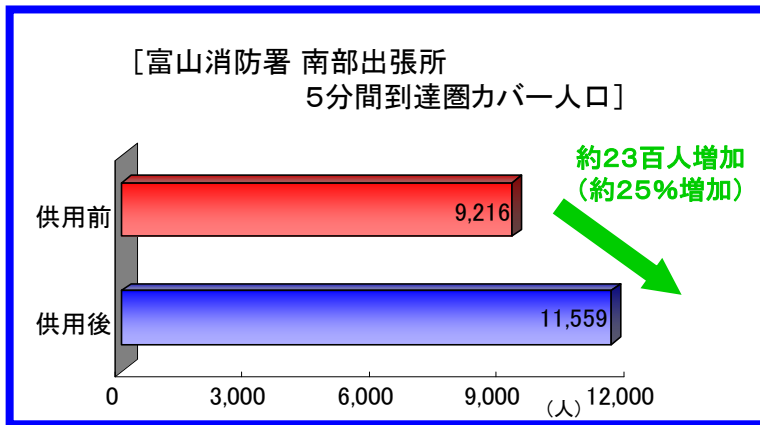
- ・車線数が増えたことによって一般車両が
避譲しやすくなり、通行しやすくなった。
- ・搬送先、災害現場への所用時間も、普段
は大きな違いはないが、混雑時には相当の違
いが出ていると思われる。(近隣消防署員)

○供用前の所要時間;
供用区間を平成11年センサス混雑時旅行
速度より算定、他区間を平成17年センサス
混雑時旅行速度より算定
○供用後の所要時間;
平成17年センサス混雑時旅行速度より算定



●緊急車両の移動性の向上

- ・当該事業により、富山消防署南部出張所からの5分間到達圏が拡大し、カバー人口が約25%増加。



Ⅲ. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

● 通学路における歩道拡幅による安全性の向上

- ・供用区間は通学路に指定されており、自転車歩行者道整備により、歩道の安全性、快適性が向上。

通学路指定状況



歩道の状況

[整備前]

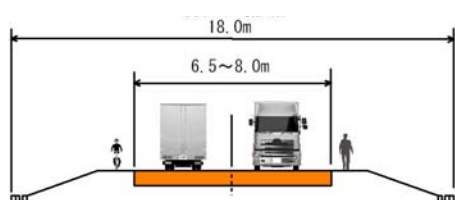


[整備後]



小中地区から下熊野地区方向

整備前 断面構成図



整備後 標準断面図



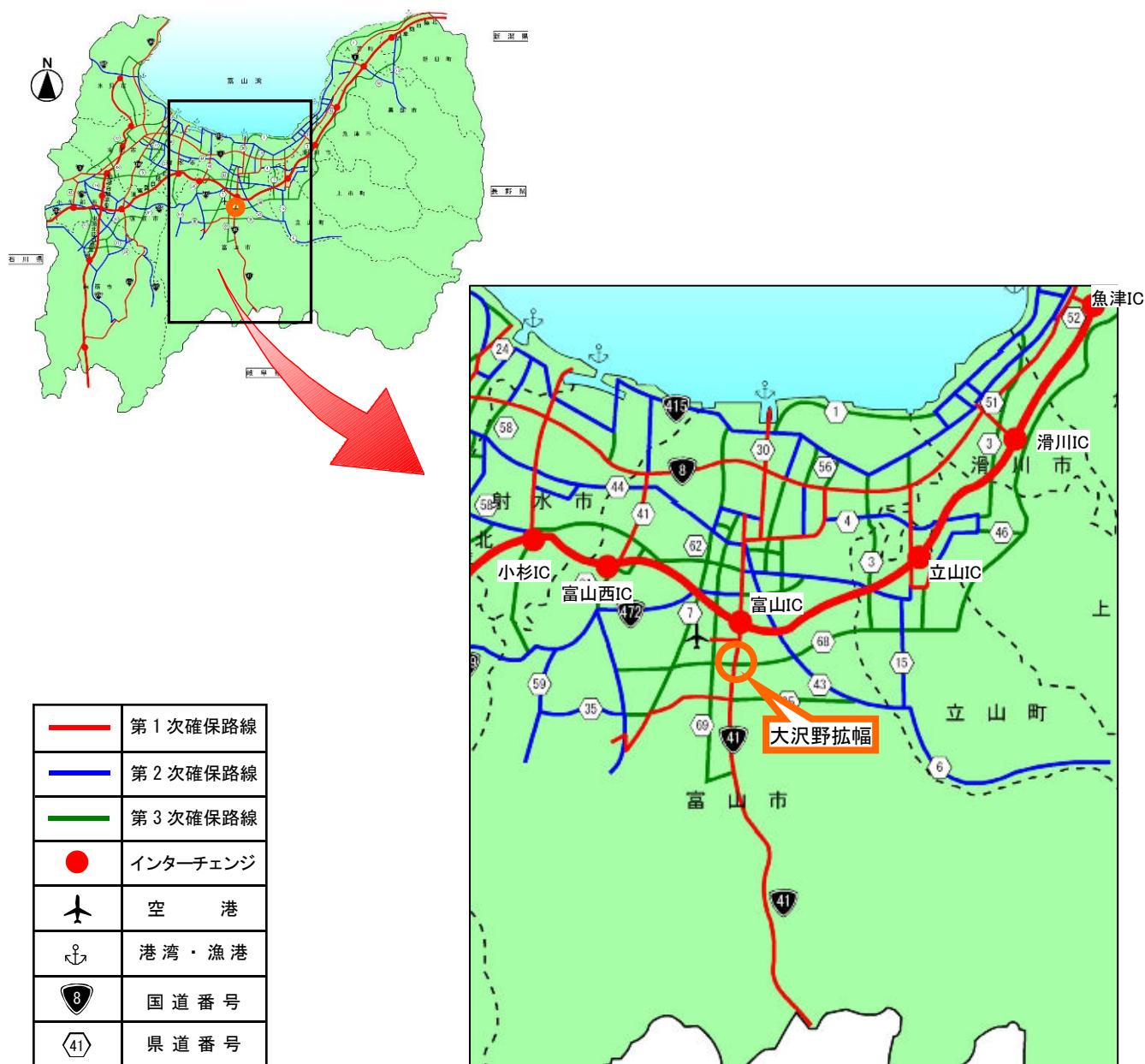
地域の声

- ・歩道が広くなり、安全になったと思います。
- ・車の流れがスムーズになったので、交通量は増えたと思いますが、渋滞していたための騒音や排気ガスは減ったと思います。
(近隣小・中学校教員)

(2)災害への備え

●緊急輸送道路の位置づけ

・一般国道41号は、「富山県地域防災計画」において第1次緊急通行確保路線として位置付けられており、当該事業により災害時の緊急通行確保路線ネットワークが強化され、信頼性が向上。



富山県地域防災計画より抜粋・修正(H18.4.1現在)

第1次確保路線：広域的な輸送に必要な主要幹線道路と輸送拠点とを接続する幹線道路
 第2次確保路線：第1次路線とネットワークを形成し、市町村対策本部、警察署、消防署等の市町村の防災活動拠点となる施設を相互に接続する幹線道路
 第3次確保路線：上記路線を相互に補完する幹線道路

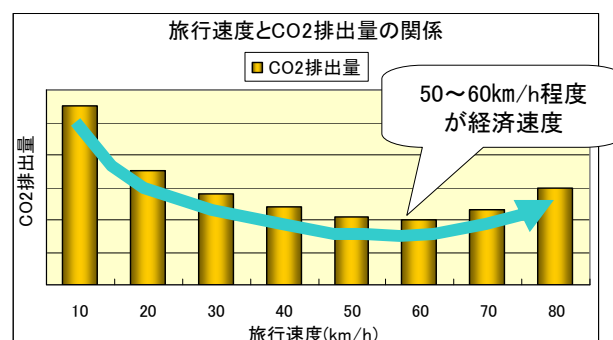
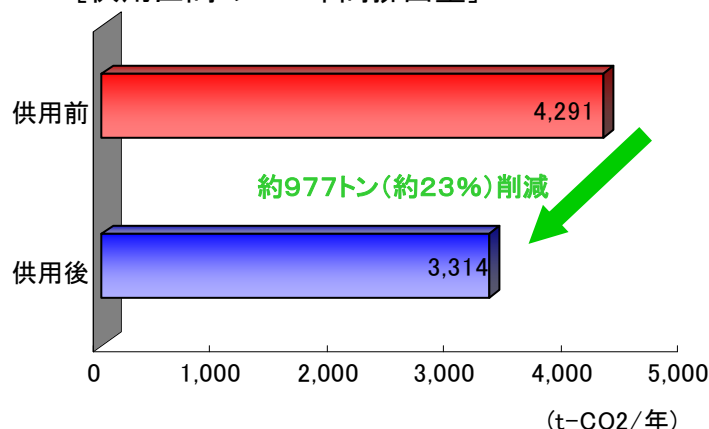
IV. 環境

(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO₂排出量の削減

- ・当該事業により、CO₂排出量が約977t-CO₂/年削減。
- ・この削減量は、富山県総合運動公園の敷地面積約2個分の森林が1年間に吸収するCO₂に相当。

[供用区間のCO₂年間排出量]



平日12時間交通量、混雑時旅行速度より算定
(※夜間12時間は削減量がゼロと仮定)
供用後;平成17年センサス
供用前;平成11年センサス

旅行速度が26.4km/hから51.4km/hへ向上し、経済速度での走行が可能となったため、交通量は増加しているものの、CO₂排出量は大幅に減少している。

富山県総合運動公園の敷地面積約46ha
森林のCO₂吸収量10.6t-CO₂/ha
富山県総合運動公園1個当たりのCO₂吸収量
 $46 \times 10.6 = 487.6 \text{ t-CO}_2$ $977 \div 487.6 = 2.00$

富山県総合運動公園 2個相当

富山県総合運動公園

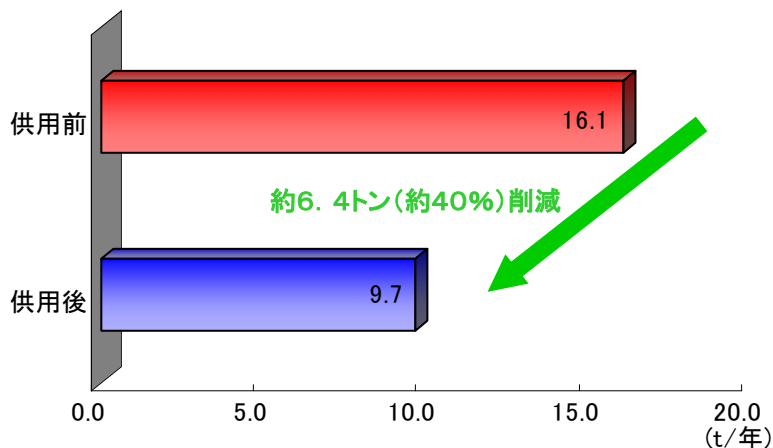


(2) 生活環境の改善・保全

●自動車からのNO₂排出量の削減

・当該事業により、NO₂排出量が約6.4t/年削減。

[供用区間のNO₂年間排出量]



大型車約1,643台が富山～東京間を往復して排出されるNO_x量に相当



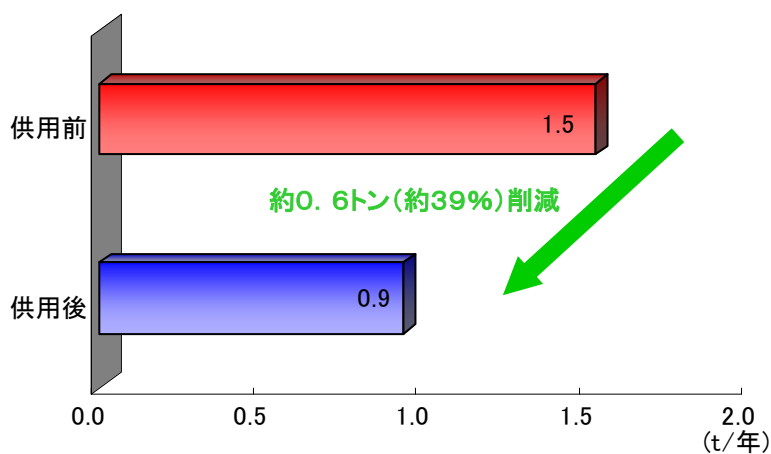
富山～東京間往復866km
(北陸道富山IC～長岡JCT～関越道練馬IC)
大型車80km/h走行時の排出量4.52g/km・台
出典:「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法」

平日12時間交通量、混雑時旅行速度より算定
(※夜間12時間は削減量がゼロと仮定)
供用後;平成17年センサス
供用前;平成11年センサス

●自動車からのSPM排出量の削減

・当該事業により、SPM排出量が約0.6t/年削減。

[供用区間のSPM年間排出量]



500mlペットボトルに換算して
約6,000本分のSPM量に相当



500mlペットボトル1本当たり
SPM約100gで換算

平日12時間交通量、混雑時旅行速度より算定
(※夜間12時間は削減量がゼロと仮定)
供用後;平成17年センサス
供用前;平成11年センサス

3. 社会経済状況の変化

1) 市町村合併

- 平成17年4月に富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村および細入村の7市町村が合併し、新市「富山市」となった。

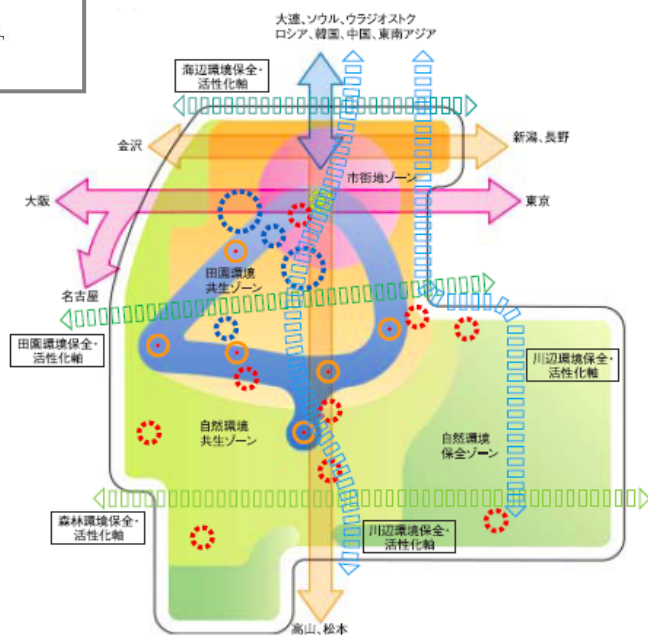


富山市の人口推移

	平成17年	平成12年	平成7年
富山県	1,111,729	1,120,851	1,123,125
新富山市	421,239	420,804	417,595
旧富山市	325,347	325,700	325,375
旧大沢野町	22,631	22,642	21,816
旧大山町	11,355	11,652	11,147
旧八尾町	21,811	22,322	22,313
旧婦中町	36,448	34,528	32,579
旧山田村	1,962	2,037	2,200
旧細入村	1,685	1,923	2,165

出典：国勢調査

- 国道41号、地域高規格道路富山高山連絡道路は、新市の南北方向の広域連携軸を担う。



軸整備・土地利用の考え方・方針

海辺環境保全・活性化軸 都市部・海岸部の環境整備と活性化 田園環境保全・活性化軸 市街地周辺の保全および農業の活性化と適正な土地利用誘導 川辺環境保全・活性化軸 神通川、荒瀬川、新川の保全と新たな魅力の創出と活用 森林環境保全・活性化軸 森林資源を保全し、ふれあい、手が届く空間の創出	新市内連携軸 新市内の広域拠点及び生活拠点を結ぶ交通軸を強化し、様々な機能を連携させ、施設・資源の相互利用、円滑な地域間の交流を促進します。 市街地ゾーン 都市環境の整備、特に市街地の整備を推進し、中核市にふさわしい、高度都市機能の形成・整備を進め、広域拠点としての利便性・快適性の確保や、中心市街地としての役割を担います。 田園環境共生ゾーン 良好な田園環境・景観を保全しながら、農業振興を図るとともに、生活環境の充実を図るほか優良農地の保全と同時に適正な土地利用の誘導を図ります。 自然環境共生ゾーン 豊かな自然を保全しつつ、自然とふれあい、心と体の健康を増進させる場として整備し、体験学習やレクリエーション活動を展開します。 自然環境保全ゾーン 良好な自然環境を有する中部山岳国立公園などの地域は、水源涵養機能や優れた景観を有する貴重な自然環境として積極的な保全を図ります。 広域拠点 日本海の中核都市としてふさわしい都市機能の充実を図る一方、生活拠点との連携を促進し、新市の利便性を向上させます。 生活拠点 環境との共生に配慮しながら生活基盤の整備、魅力ある商店街の形成、既存施設の有効利用、伝統文化を育んできたまち並みの保全・活用を促進します。 観光・交流拠点 地域資源の連携と再構築により新たな魅力を創出し、市民や来訪者の憩いや交流のネットワーク化を促進します。 産業拠点 積極的な企業誘致活動、地域産業との連携、雇用促進を図ります。
--	---

出典：「新市のすがた」富山地域合併協議会 平成16年12月

4. 今後の事業評価及び改善措置の必要性(案)

- ・大沢野拡幅の整備により、旅行速度・安全性の向上、地域開発支援など整備に伴う効果は発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないと考えられる。
- ・休止区間については、地域高規格道路の富山高山連絡道路「大沢野・富山南道路」として残事業区間の整備を含めた計画づくりをPI方式にて行い、バイパスルートでとりまとめられている。

このため、大沢野拡幅の残事業区間については、今後バイパス計画が具体化していく中で検討していくこととしている。

5. 同種事業の計画・調査のあり方や

事業評価手法の見直しの必要性(案)

- ・現段階においては、事業の効果が発現されており特段の見直しの必要性はない。