

事後評価対象事業の概要

平成 1 9 年 1 2 月
北陸地方整備局

平成19年度 事後評価対象事業の概要

事業名	大沢野拡幅		事業区分	二次改築
事業箇所	自：富山県富山市笹津 至：富山県富山市蜷川		延長 供用済	9.84km 2.1km(事後評価対象)
事業採択	昭和60年度	都市計画決定	昭和38、57、59年度	
用地着手	昭和61年度	工事着手	昭和61年度	
完成に至る経緯	・平成12年度－富山市栗山～蜷川間(L=2.1km)－4車線完成供用 ・平成14年度－事業休止 ※今回の事後評価は平成12年度までに完成4車線供用したL=2.1kmを対象としている。			
事後評価該当基準	事業完了後一定期間（概ね5年）を経過した事業			
全体事業費	約190億円（約118億円）			
事業の目的	・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			

1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因

- 交通量(道路交通センサス)
供用区間： 事業前(S60) 138百台/12h 供用後(H17) 201百台/12h （約46%増加）
- 旅行速度(道路交通センサス)
供用区間： 供用前(H11) 26.4km/h 供用後(H17) 51.4km/h （25.0km/h向上）
- 交通事故(死傷事故率)
供用区間： 供用前(H7～H11平均) 91.6件/億台キロ
供用後(H13～H17平均) 87.5件/億台キロ （平均4.1件/億台キロ減少）

2. 事業の効果の発現状況

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(H26頃開業予定)・特急停車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へのアクセス向上。
大沢野総合行政センターから富山市役所： 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年とやま国体のメイン会場）へのアクセス道路しても利用

Ⅱ.暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 三次医療施設へのアクセス向上

大沢野総合行政センターから県立中央病院:

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

- ・ 緊急輸送道路の位置づけ

(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

- ・ CO2排出量削減

供用区間: 整備前 4,291t-CO2/年 整備後 3,314t-CO2/年 (約977t-CO2/年削減)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量削減

供用区間: 整備前 16.1t/年 整備後 9.7t/年 (約6.4t/年削減)

- ・ SPM排出量削減

供用区間: 整備前 1.5t/年 整備後 0.9t/年 (約0.6t/年削減)

3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 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。

4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・ 大沢野拡幅の整備により、旅行速度・安全性の向上、物流の効率化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P I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

- ・ 特になし。

※当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該区間を含むセンサス区間における整備前後(H11・H17)の旅行速度より算出している。

平成19年度 事後評価対象事業の概要

事業名	伏木富山港（新湊地区）旅客船ターミナル整備		事業区分	直轄港湾改修
事業箇所	富山県射水市		整備内容	岸壁、泊地、海王丸パーク等
事業採択	平成2年度	都市計画決定	平成元年度	
用地着手		工事着手	平成2年度	
完成に至る経緯	平成2年 事業採択 平成4年 海王丸パーク供用開始 平成15年 旅客船ターミナル整備事業完了			
事後評価該当基準	事業完了後一定期間（概ね5年）を経過した事業			
全体事業費	113億円			
事業の目的	・「日本海ミュージアム構想」に基づく魅力的なマリソフットの形成 ・海王丸パークと一体となった交流拠点の創出 ・旅客・クルージングのニーズに応じた観光・レクリエーション拠点の形成			
1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因 （1）海王丸パークの入場者数 H19事業評価：701,735人/年 （2）旅客船利用者数 港湾計画：101,000人/年（船舶利用21,000人＋イベント利用80,000人） ↓ H19事後評価：29,371人/年（船舶利用5,060人＋イベント利用24,311人）				
2. 事業の効果の発現状況 （1）旅客船ターミナルの利用状況 当該ターミナルの接岸隻数はH18年で25隻。 旅客船の寄港時には歓迎イベント等が行われ、多くの人が集まり賑わっている。 また、旅客船のみならず、漁業実習船等の船舶も利用している。 （2）旅客船ターミナルを取り巻く状況 当該ターミナルは、海王丸パークと一体となり、大きな賑わいを創出している。 また、臨港道路東西線「新湊大橋」の完成により、周辺施設との連携による更なる交流機会の増加が期待されており、地元自治体も積極的な旅客船誘致を実施している。				
3. 事業実施による環境の変化 特になし。				
4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 特になし。				
5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 事業目的である「日本海ミュージアム構想に基づく魅力的なマリソフットの形成」、「海王丸パークと一体となった交流拠点の創出」「旅客・クルージングのニーズに応じた観光・レクリエーション拠点の形成」が図られており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はない。				
6. 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 現段階においては、事業の効果が十分に発現されているところであるが、今後、定量的な評価について、より信頼性のある手法を引き続き検討する必要がある。				

平成19年度 事後評価対象事業の概要

事業名	七尾第2地方合同庁舎整備事業		事業区分	官庁営繕事業
事業箇所	石川県七尾市		整備内容	合同庁舎
事業採択	平成15年度	都市計画決定		
用地着手		工事着手	平成15年度	
完成に至る経緯	平成16年 3月 事業着手 平成17年 3月 完成			
事後評価該当基準	事業完了後一定期間（概ね3年）を経過した事業			
全体事業費	1,352百万円			
事業の目的	・分散施設の合同集約化による施設利用者への利便性の向上及び立体化による国有地の有効利用 ・法務支局及び法務出張所の統廃合による狭隘の解消 ・税務署の老朽化・狭隘の解消、耐震安全性の確保			
1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・事業着手時と完成時を比較した事業期間、事業費等の要因の変化は無い。				
2. 事業の効果の発現状況 (1) 事業の合理性：費用対効果（B/C）＝1.01 割引率4%、耐用年数50年で算定 (2) 事業の効果： ①官庁施設の基本的性能項目については満足している。 ②利用者（来庁者及び職員）に対するアンケート調査の結果 来庁者：駐車場利用、清掃に関して高い満足度が得られた。 職員：明快な平面計画による施設内移動が容易、大部屋事務室が開放的等、駐車場確保について高い満足度が得られた。 環境対策のための空調停止、消灯等施設運用面での評価は低いものとなった。				
3. 事業実施による環境の変化 ・日照障害、電波障害等の周辺環境への影響はない。				
4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特に無し。				
5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 ・民間ビル借用が期待できない地域であり事業は妥当である。 官庁施設の基本的性能項目は満足できている。また定性的な評価では、利用者の満足が得られており、今後の事後評価の必要性はない。改善措置の必要性はない。				
6. 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 ・今回営繕事業における事業の効果について見直しを行い、定性的評価を主体とした事業評価手法とした。今後の事業について同様に行う。				