

道路事業の再評価説明資料

〔国道8号 豊田新屋立体〕

平成26年9月

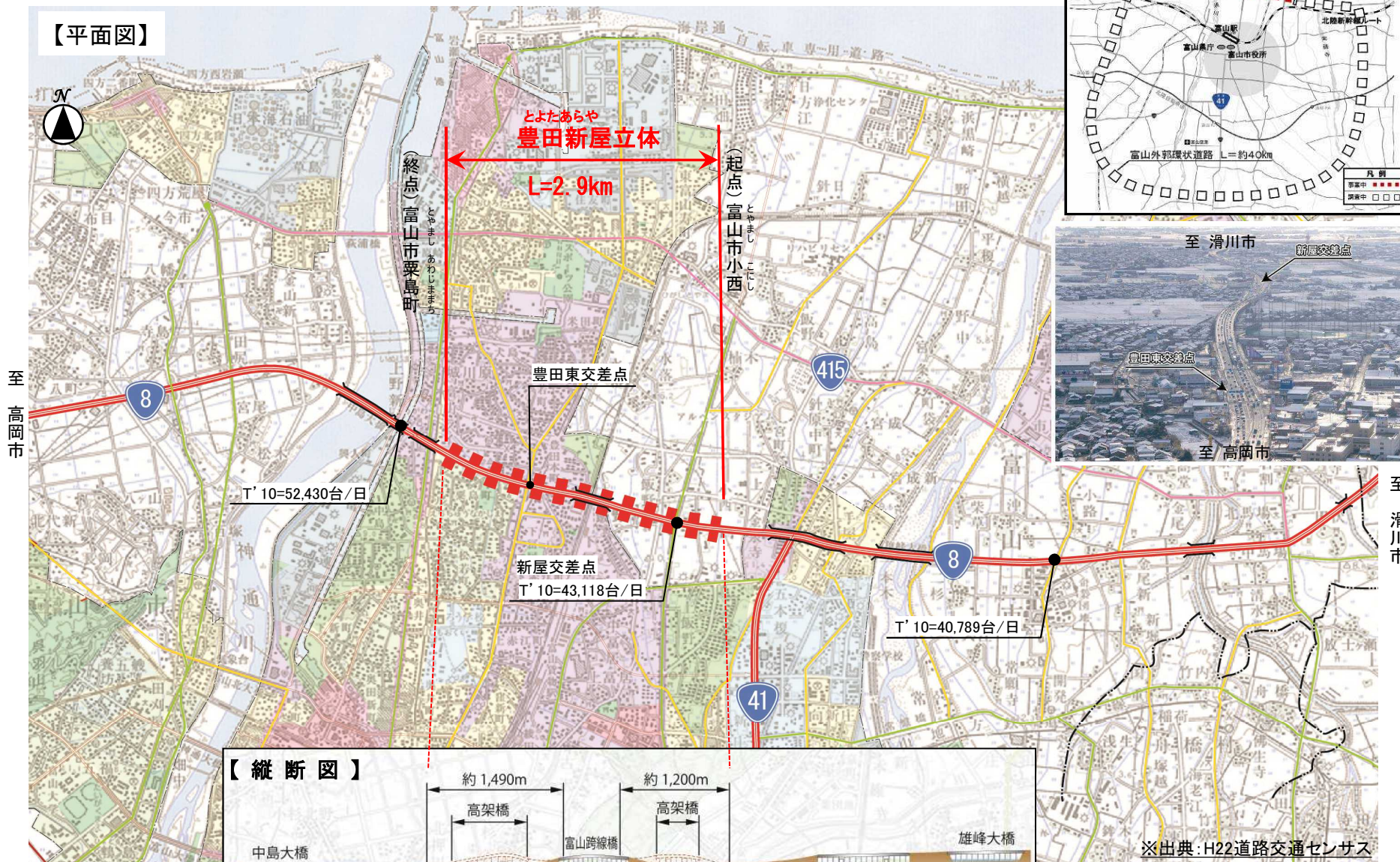
北陸地方整備局

事業概要図

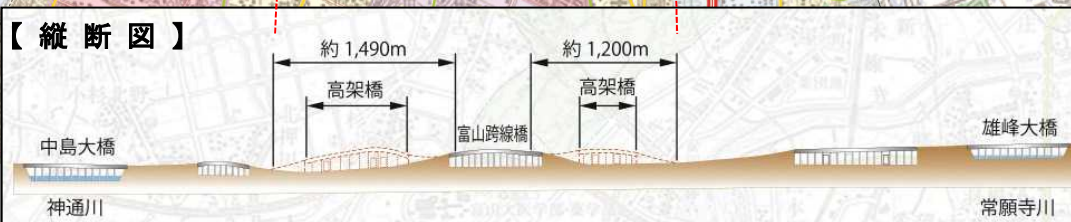
【地域高規格道路 富山外郭環状道路】



【平面図】



【縦断図】



※出典：H22道路交通センサス

1. 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）案

事業名	<small>とやまがいかくかんじょう</small> 地域高規格道路 富山外郭環状道路 <small>とよたあらやりつたい</small> 一般国道8号 豊田新屋立体						
起終点	自： <small>とやまし こにし</small> 富山県富山市小西 至： <small>とやまし あわじままち</small> 富山県富山市粟島町				延長	2.9km	
事業概要	豊田新屋立体は、地域高規格道路富山外郭環状道路を構成する一部として、「交通渋滞の解消」、「死傷事故の削減」、「幹線ネットワークの強化」などを目的とした、延長2.9kmの交差点立体化事業である。						
H21年度事業化	H20年度都市計画決定			H26年度用地着手		H 一 年度工事着手	
全体事業費	230億円	事業進捗率 (H26年度末予定)	6%	供用済延長	— km		
計画交通量	48,700～50,500台／日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 6.1	174/180億円		1,095/1,095億円		平成23年	
	(残事業) 6.3	事業費： 維持管理費：	161/167億円 13/ 13 億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	926/926億円 123/123億円 47/ 47億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	B/C=2.1～7.0(交通量±10%)		(残事業)	交通量：	B/C=2.2～7.3(交通量±10%)	
	事業費：	B/C=5.6～6.7(事業費±10%)			事業費：	B/C=5.8～6.9(事業費±10%)	
	事業期間：	B/C=5.8～6.5(事業期間±20%)			事業期間：	B/C=6.0～6.7(事業期間±20%)	

※ 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の。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成23年度評価時点。

1. 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）案

事業の効果等

- ① 旅行速度が向上することによる円滑な走行環境が確保
 - ・立体化により走行性が向上することで交通混雑の緩和や死傷事故等の減少が期待
- ② 新幹線駅である富山駅へのアクセス向上
 - ・富山市内唯一の新幹線駅である富山駅へのアクセス性が向上
- ③ 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上
 - ・富山市の工業集積地から伏木富山港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援
- ④ 日常活動圏中心都市間のアクセス向上
 - ・日常生活圏中心都市（富山市～滑川市間）のアクセス性が向上
- ⑤ 第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上
 - ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上
- ⑥ 緊急輸送道路としての役割
 - ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・国道8号は、北陸地方にとって人の交流や物流を支える大動脈であり、県、市の社会経済活動に必要不可欠な広域的な幹線道路であるが、豊田東、新屋交差点などで慢性的な交通渋滞が発生し広域幹線道路としての役割を十分に果たしていないことから、富山市や富山外郭環状道路整備促進期成同盟会より豊田新屋立体の整備促進の要望を受けている。

県知事の見解：

- ・事業継続に同意する。
- ・今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

1. 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）案

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・事業区間では、朝ピーク時に依然として交通渋滞が発生している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・地元と調整を図りつつ、現在まで路線測量、地質調査、道路予備設計、橋梁予備設計、幅杭打設を実施したところ。 ・今後は、用地買収を進め、早期の完成を目指す。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・富山県、富山市など、関係する地方公共団体から早期整備の要望を受けており、引き続き早期供用を目指して事業を実施する。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後実施する詳細設計において、新技術を積極的に活用することでコスト縮減を図る。	
対応方針(原案)：事業継続	
事業の効果及びコスト縮減等の内容、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度: 平成26年度

事業名: 国道8号 豊田新屋立体

担当課:

担当課長名:

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通渋滞の解消」「死傷事故の削減」「幹線ネットワークの強化」などに変更がない。	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	周辺に大規模開発や新たな道路ネットワーク等がない。	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	発生集中交通量の減少がない(H23:1,657,412[TE/日]に対し、H26:1,657,512[TE/日]である)。	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	H23年度事業費230億円から事業費の見直し(増加)がない。	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が20%*以内]	H23年度事業期間(H34完成)からの延長がない。	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている H23年度感度分析の下位値 [事業全体] ・交通量(-10%) B/C=2.1 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=2.2 ・事業費(+10%) B/C=5.6 ・事業費(+10%) B/C=5.8 ・事業期間(+20%) B/C=5.8 ・事業期間(+20%) B/C=6.0	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回評価で費用対効果分析を実施している	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		