

道路事業の再評価説明資料

〔国道８号 富山高岡バイパス〕

平成２８年９月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 計画の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
3. 事業の効果		
(1) 3便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮 ② 交通事故件数の減少	.....	P 4
(2) その他の効果		
① 物流の効率化により企業の生産性を向上	.....	P 5
② 第三次医療施設へのアクセス向上	.....	P 6
③ 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上	.....	P 7
4. 費用対効果	.....	P 9
5. 対応方針（原案）	.....	P 10
6. 費用対効果分析実施判定票	.....	P 11

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

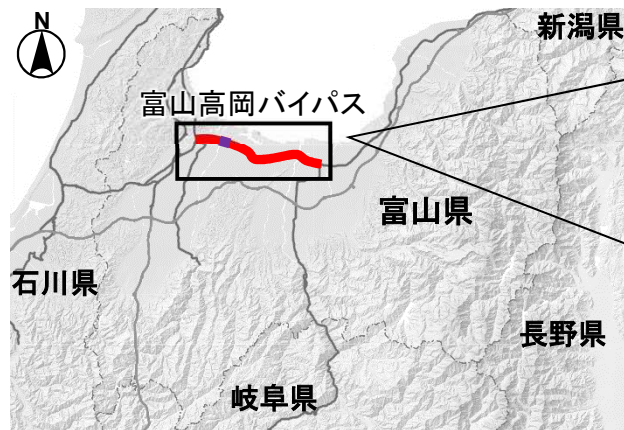
- 交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減
- 物流効率化による地域産業振興の支援
- 主要都市間のアクセス向上 など

を目的とし、国道8号の富山県富山市金泉寺～高岡市四屋間
(延長24.8km) についてバイパス整備を行うものである。



写真：国道8号 坂東交差点
(高岡市方向より富山市方向を望む)

【広域図】



【位置図】



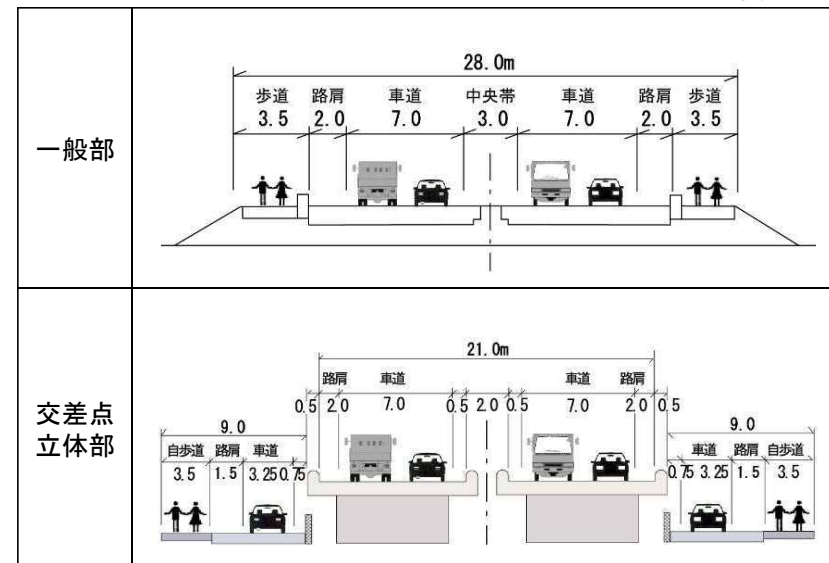
1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：国道8号 富山高岡バイパス
- 延長：24.8km
- 起終点：(起)富山県富山市^{きんせんじ}金泉寺
(終)富山県高岡市^{よつや}四屋
- 都市計画決定：昭和45年度
- 事業化：昭和41年度
- 全体事業費：約570億円
- 平成28年度末までの投資額(予定)
：約569億円(進捗率99.8%)

【標準横断面図】

(単位：m)



2. 現在に至る経緯

事業の経緯

年度	主な経緯
昭和42年度	用地着手、工事着手
昭和45年度	都市計画決定
昭和48年度	都市計画変更
昭和49年度	都市計画変更 暫定2車線完成(富山市金泉寺～高岡市四屋)
昭和62年度	全線4車線完成
平成5年度	都市計画変更(下田立体)
平成10年度	地域高規格道路整備区間指定(下田立体)
平成17年度	地域高規格道路整備区間指定(坂東立体) 下田立体事業供用
平成18年度	都市計画変更(坂東立体)
平成22、25年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成27年度	坂東立体化事業本線部供用(立体化)

事業の進捗状況

平成28年度末(予定)、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約570億円	約569億円	99.8%	約0.9億円
うち用地費・補償費	約100億円	約100億円	99.9%	約0.1億円※

※電柱移設等、公共補償のみ

○坂東立体化事業区間(延長1.1km)については、平成28年3月19日に本線部を供用した。

今後の事業展開

○坂東立体化事業区間(延長1.1km)の側道部の完成に向けて、整備を進める。

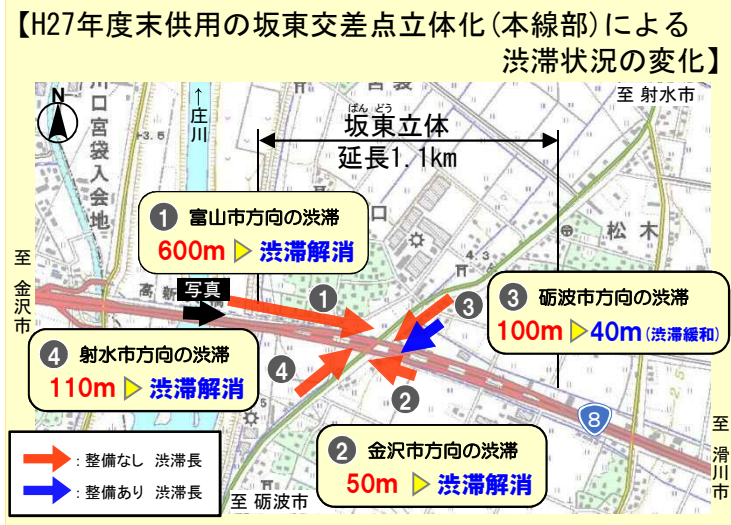
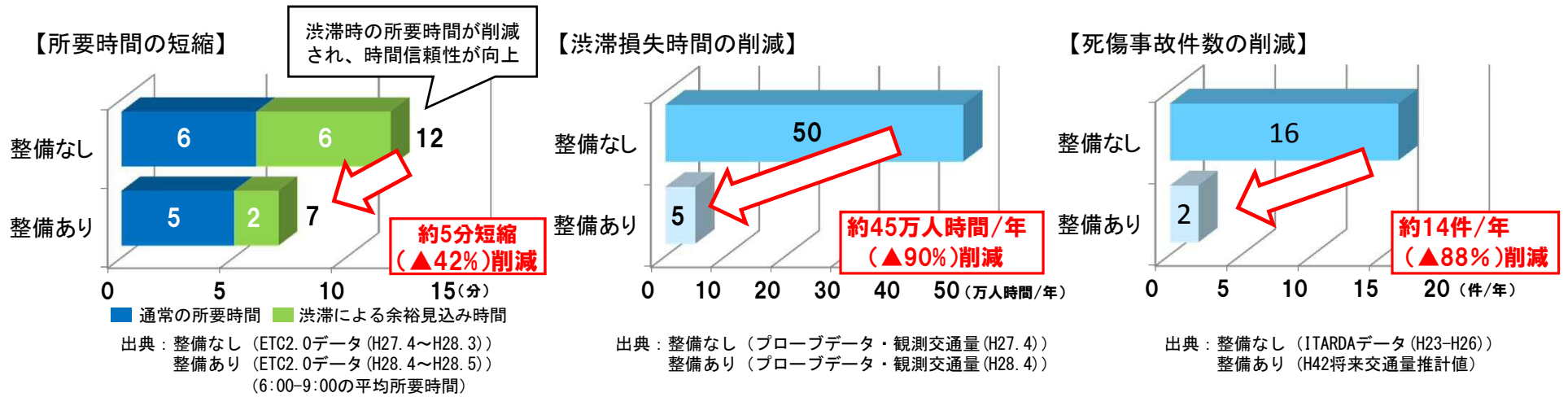


写真：坂東交差点立体化開通式(本線部供用)
(H28. 3. 19)

3. 事業の効果

(1) 3便益に係る整備効果 ①走行時間の短縮、②交通事故件数の減少

- 坂東交差点の立体化により円滑な走行環境が確保され、渋滞時の走行時間は約5分短縮し時間信頼性が向上するとともに、年間の渋滞損失時間は約45万人時間の削減効果が見込まれる。
- 坂東交差点の立体化や渋滞緩和により、当該交差点で多発している追突事故の減少が期待される。



写真：国道8号 坂東交差点の交通状況 (金沢市方向より富山市方向を望む)

3. 事業の効果

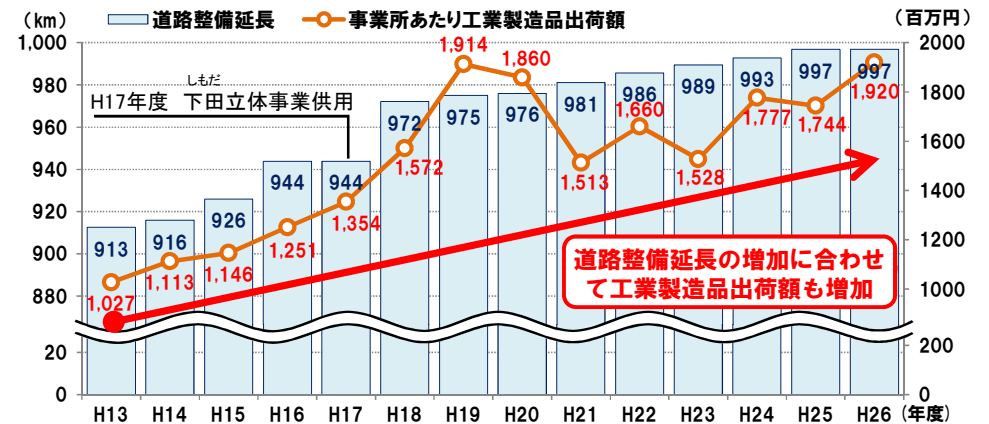
(2) その他の効果

①物流の効率化により企業の生産性を向上

- 富山高岡バイパスは、物流ルートや伏木富山港、工業地帯へのアクセスルートとして活用されており、高岡市や射水市の工業の発展に貢献してきた。
- 坂東交差点の立体化による渋滞緩和により、物流効率化が図られ企業の生産性が向上するとともに、企業立地を促進し、高岡市や射水市の更なる産業振興が期待される。



いみず 【射水市の道路整備延長と製造品出荷額】



出典：道路整備延長（いみず市の統計）
工業製造品出荷額（富山県の工業統計）

【国道8号沿線企業の声】

■自動車部品製造業

- ・アルミ原材料を富山新港、糸魚川、大阪より毎日輸入しており、大阪以外は国道8号で運搬しています。
- ・通勤で国道8号を利用している社員が多く、通勤時間の短縮も期待しています。



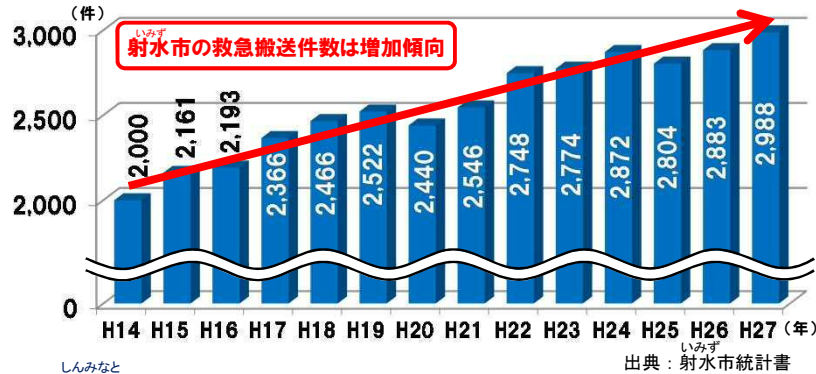
出典：企業ヒアリング調査（H27.12）

3. 事業の効果

②第三次医療施設へのアクセス向上

- 厚生連高岡病院は、県西部唯一の第三次医療施設の救命救急病院であるとともに、富山県の地域防災計画において災害拠点病院に指定されている。
- 射水市の救急搬送件数は近年増加傾向であり、搬送件数の31%は国道8号を利用している。
- 坂東交差点の立体化により、沿線地域から第三次医療施設への搬送時間の短縮による救命救急活動支援に寄与することが期待される。

【射水市の救急搬送件数の推移】



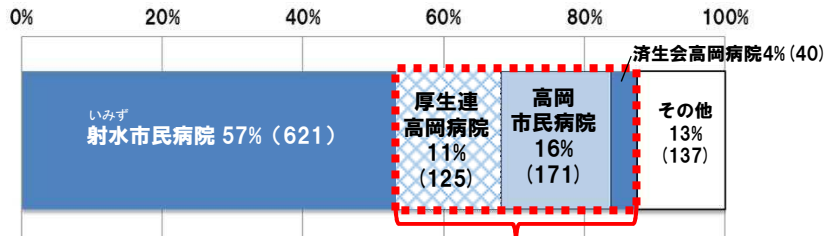
【新湊消防署の救急隊員へのヒアリング調査】

● 高岡方面の病院に搬送する際は主に国道8号を利用しています。朝夕時間帯では特に坂東交差点の渋滞が著しく、交差点の通過にかなりの時間を要していましたが、立体化により渋滞が改善しました。



出典：新湊消防署へのヒアリング調査 (H28.6)

【新湊消防署管内の主な搬送先(H27年)】



※新湊消防署管内
救急搬送件数：1,094件 (H27年)

【国道8号が経路となる搬送先:31%】

出典：新湊消防署へのヒアリング調査 (H28.6)

【厚生連高岡病院へのアクセス】



3. 事業の効果

③北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上

- 平成27年3月に北陸新幹線が開業し、新高岡駅は富山県西部の新幹線駅としてビジネスや観光の交通拠点として活用されている。
- 国道8号は新高岡駅と高岡市、射水市いみずの主要観光地を結ぶアクセスルートとなっている。
- 坂東交差点の立体化により、国道8号の円滑な交通が確保され、新高岡駅や主要観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周遊観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。

【主要観光地間へのアクセス】

至 石川県



至 金沢市

至 滑川市

【主要観光地の観光客入込数】

<p>① かいおうまる 海王丸パーク</p>  <p>97.9万人/年</p>	<p>② 道の駅 カモンパーク新湊 <small>しんみなと</small></p>  <p>70.9万人/年</p>
<p>③ 高岡古城公園 <small>こじょう</small></p>  <p>82.2万人/年</p>	<p>④ 国宝瑞龍寺 <small>ずいりゅうじ</small></p>  <p>15.9万人/年</p>

出典：H26富山県観光客入込数

3. 事業の効果

事業の効果等

- ① 物流の効率化により企業の生産性を向上（P. 5参照）
 - ・坂東交差点の立体化による渋滞緩和により、物流効率化が図られ企業の生産性が向上するとともに、企業立地促進を支援し、高岡市や射水市の更なる産業振興支援が期待される。
- ② 第三次医療施設へのアクセス向上（P. 6参照）
 - ・第三次医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命救急活動支援に寄与することが期待される。
- ③ 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上（P. 7参照）
 - ・富山県西部の新幹線新駅である北陸新幹線 新高岡駅や主要観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周遊観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。
- ④ 緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化等
 - ・国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待される。
- ⑤ 日常生活圏の各都市間の連携を強化
 - ・日常生活圏（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）の所要時間が短縮し、各都市間のアクセスが向上することにより、連携強化が期待される。

4. 費用対効果

事業名	国道8号 富山高岡バイパス						
起終点	自：富山県富山市金泉寺 至：富山県高岡市四屋				延長	24.8km	
事業概要	国道8号富山高岡バイパスは、交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減、物流効率化による地域産業振興の支援、主要都市間のアクセス向上などを目的とした、延長24.8kmのバイパス事業である。						
昭和41年度事業化	昭和42年度用地着手		昭和42年度工事着手		昭和45年度都市計画決定 (昭和48,49年度、平成5,18年度変更)		
全体事業費	約570億円	事業進捗率 (平成28年度末予定)	99.8%	供用済延長	24.8km	平成27年度末 坂東交差点の本線部立体化供用	
計画交通量	40,000～55,300 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(全体事業)	総便益	(残事業)/(全体事業)	基準年度
	(事業全体)	3.3	65/2,323億円		123/7,593億円		平成25年度
	(残事業)	1.9	事業費： 維持管理費：	54/2,038億円 11/285億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	58/6,260億円 42/ 962億円 24/ 370億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=3.1～3.6	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.9～2.2		
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=3.3～3.3		事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.7～2.1		
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C= —		事業期間：	(+20%～-20%) B/C= —		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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容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25年度評価時点。

※費用及び便益額は整数止めとする。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

5. 対応方針（原案）

事業の必要性等に関する視点

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
○昭和62年度までに全線4車線完成 ○平成17年11月新湊市、小杉町、大門町、大島町、下村が射水市として合併 ○平成17年12月下田交差点の立体化事業が供用 ○平成28年3月に坂東交差点の本線部立体化が完成	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
○事業の進捗状況：用地進捗率99.9%、事業進捗率99.8%（平成28年度末予定） 残事業の内容：坂東立体化事業区間(延長1.1km)側道部の歩道整備	

事業の進捗の見込みの視点

○坂東立体化事業区間(延長1.1km)側道部の完成に向けて、整備を進める。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

○舗装の再生材利用等によりコスト縮減を図る。

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：射水市よりH28年度の重点事項として歩道等の残事業を含めた坂東交差点立体化の早期完成についての要望を頂いている。
○知事の意見：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。

対応方針（原案）：事業継続

○国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。
○富山高岡バイパスの整備により、交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減、物流効率化による地域産業振興の支援、主要都市間のアクセス向上など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

6. 費用対効果分析実施判定票

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度: 平成28年度

事業名: 富山高岡バイパス

担当課: 道路計画課

担当課長名: 東 佑亮

※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	事業目的に変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
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]	地元情勢等の変化がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
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。	<input checked="" type="checkbox"/>
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。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	事業期間の延長は2%(50年→51年)。	<input checked="" type="checkbox"/>
(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力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。 H25年度感度分析の下位値 [全体事業]・交通量(-10%) B/C=3.1 [残事業]・交通量(-10%) B/C=1.9 ・事業費(+10%) B/C=3.3 ・事業費(+10%) B/C=1.7 ・事業期間(+20%) B/C=- ・事業期間(+20%) B/C=-	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		