

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道３５９号砺波東バイパス〕

平成１８年１０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. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
2) 事業の投資効果	17
3) 事業の進捗状況	20
3. 事業の進捗の見込み	20
4. コスト縮減や代替案等の可能性	22
5. その他地方公共団体等の意見	22
6. 対応方針（原案）	23

1. 事業の概要

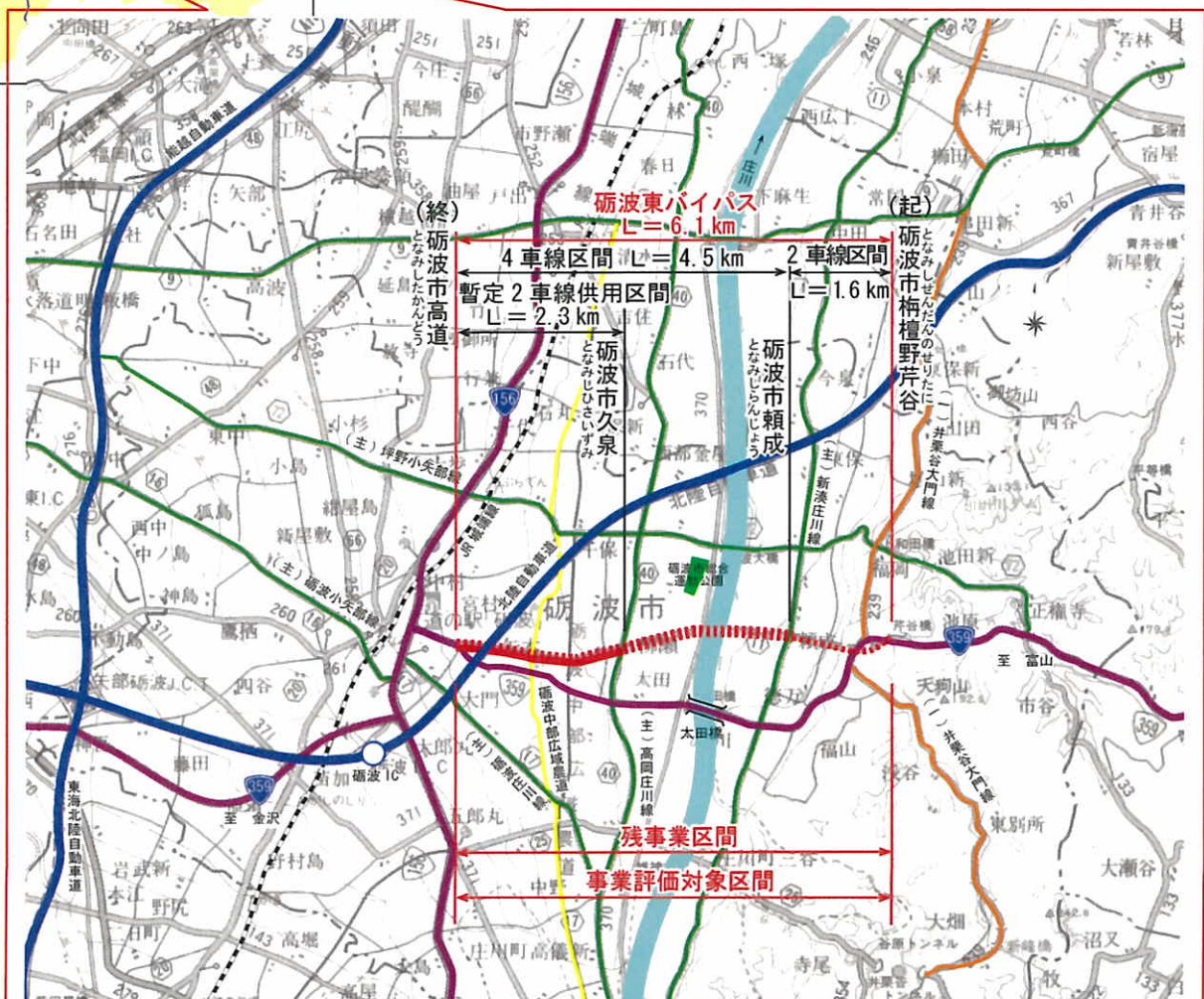
1) 事業の目的

当該事業は、

- 急カーブ区間、道路幅員狭隘区間の解消
- 冬期間の路肩堆雪による交通障害の解消
- 老朽橋梁（太田橋）の代替路確保 など

を目的として、国道359号の^{となみ}砺波市梅檀野^{せんだんのせりたに}芹谷から^{たかんどう}同市高道間についてバイパス整備を行うものである。現在、^{となみ}砺波市梅檀野^{せんだんのせりたに}芹谷～^{らんじょう}同市頼成間の完成2車線供用、^{となみ}砺波市頼成～^{たかんどう}同市高道間の完成4車線供用に向けて事業を実施中である。

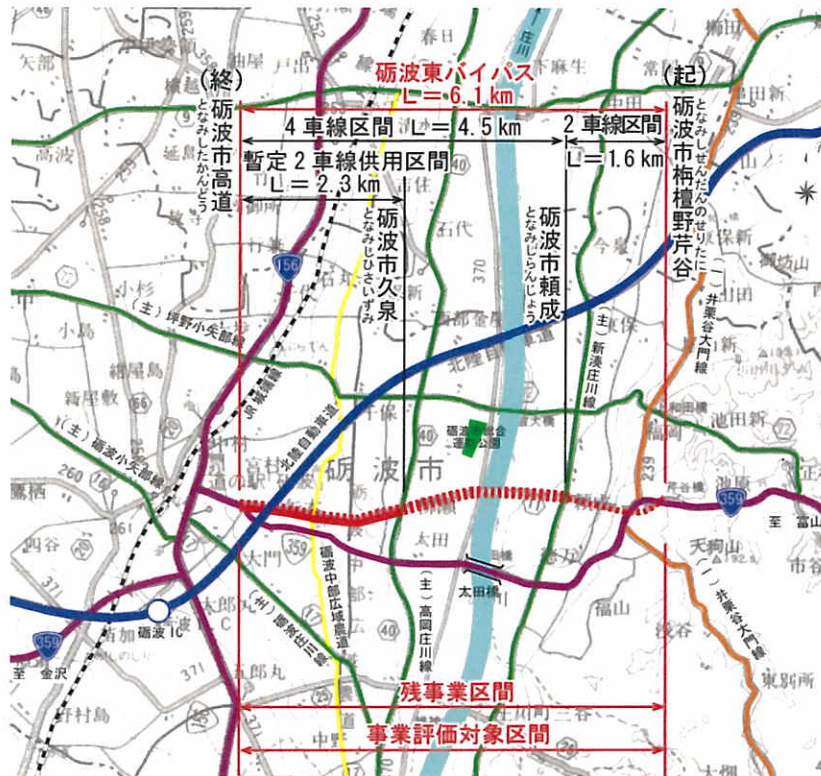
【位置図】



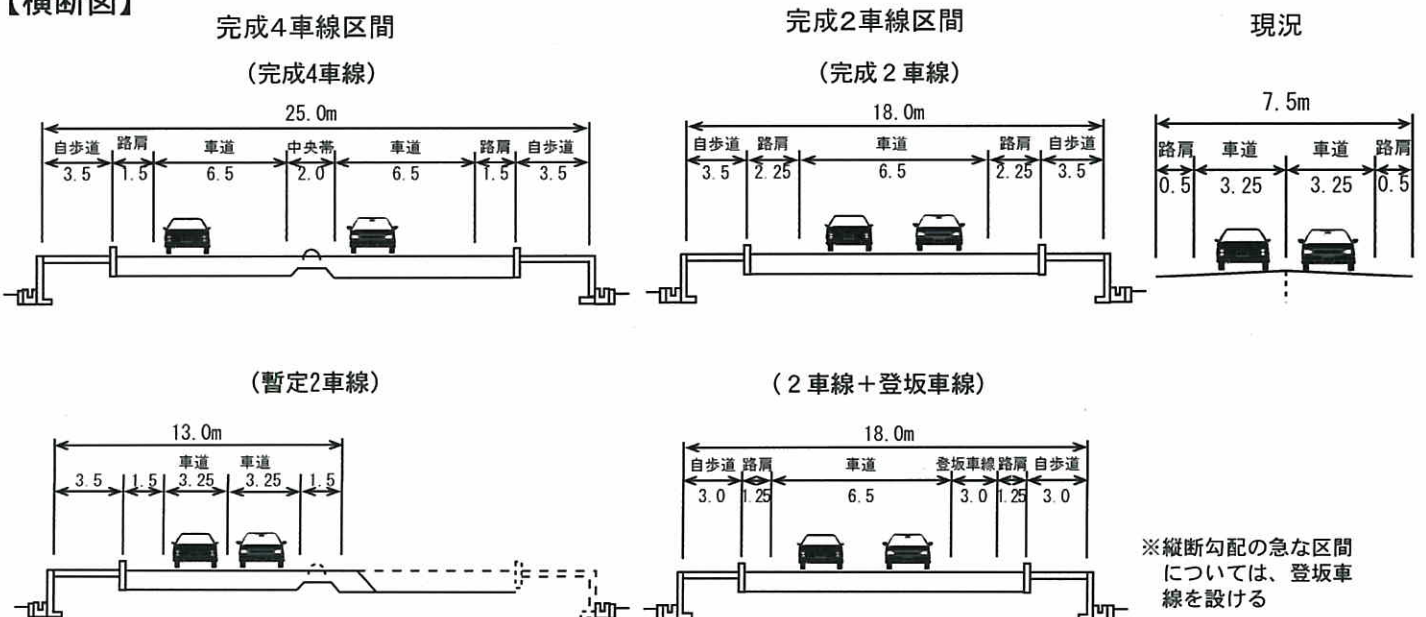
2) 事業の概要

- | | | | |
|-------|---|---------|----------|
| ●事業名 | となみひがし
砺波東バイパス | ●延長 | : 6.1km |
| ●起終点 | となみ せんだんのせりたに
(起) 富山県砺波市梅檀野芹谷
となみ たかんどう
(終) 富山県砺波市高道 | ●都市計画決定 | : 平成4年度 |
| ●事業化 | : 平成9年度 | ●全体事業費 | : 約210億円 |
| ●用地着手 | : 平成9年度 | | |
| ●工事着手 | : 平成10年度 | | |

【路線図】

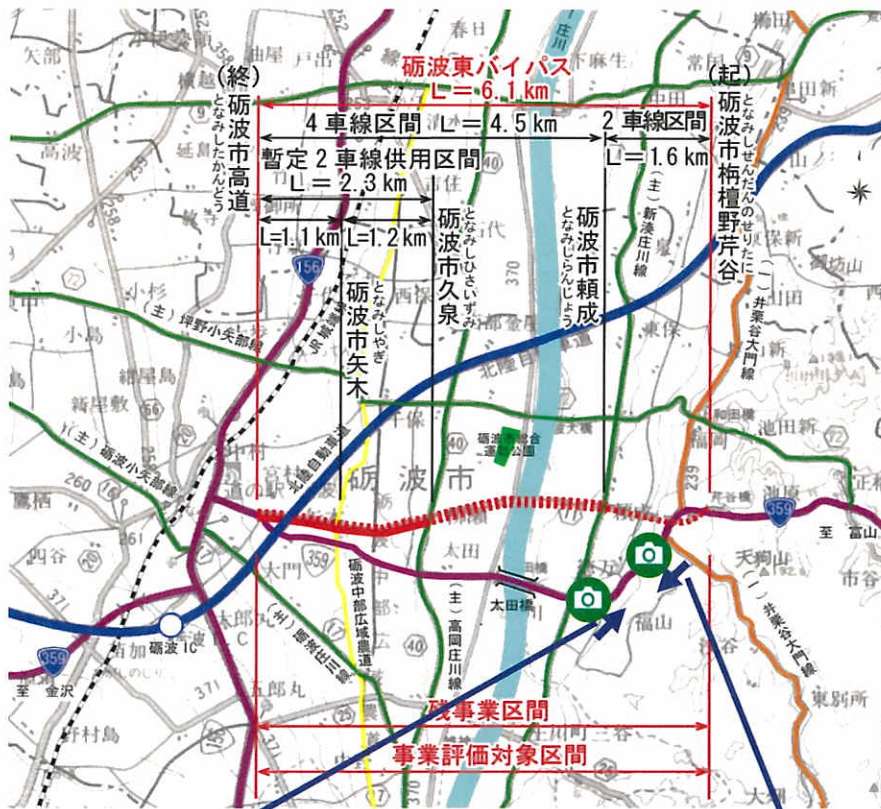


【横断面図】



3) 事業の経緯

平成4年度	都市計画決定	
平成9年度	事業化	
平成9年度	用地買収着手	
平成10年度	工事着手	
平成12年度	一部供用(砺波市矢木～同市高道間)	暫定2車線供用 L=1.1km
平成15年度	一部供用(砺波市久泉～同市矢木間)	暫定2車線供用 L=1.2km



現道の状況：安川地先の渋滞状況（富山方面を望む）



現道の状況：歩道が無く危険な状況（砺波方面を望む）

2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	● 便益が費用を上回っていること
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済 <input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 都市計画手続等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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
		<input type="checkbox"/> 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が期待される。
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断率が10,000台時/日以上以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される。
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
		■ 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が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上する。
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
	(3) 都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。
		<input type="checkbox"/> 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。
		<input type="checkbox"/> 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する。
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上または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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並列する専道（A'路線）としての位置づけ有り。
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。
		<input type="checkbox"/> 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に限る）
		<input type="checkbox"/> 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。
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。		
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。		
(5) 個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 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る。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り。 <input type="checkbox"/> 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する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭少な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 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を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止め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する。 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input checked="" type="checkbox"/> 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される。 <input type="checkbox"/> 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を解消する。
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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
	(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。
V. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	<input type="checkbox"/> 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が見込まれる。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.2 (事業全体の費用対効果)

B/C=2.5 (残事業の費用対効果)

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年間渋滞損失時間の削減量=約51万人・時間/年
(整備なし 約1,814万人・時間/年→整備あり 約1,763万人・時間/年)

・費用便益分析対象エリアの年間渋滞損失額の削減量=約15億円/年
(整備なし 約615億円/年 →整備あり 約600億円/年)

・バス路線(現道)の利便性向上が見込まれる。
(整備なし 約14分 → 整備あり 約12分 約2分短縮)

・富山空港へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約40分 → 整備あり 約35分 約5分短縮)

(2) 国土・地域ネットワークの構築

・砺波市から日常活動圏の中心都市である富山市へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約44分 → 整備あり 約39分 約5分短縮)

(3) 個性ある地域の形成

・主要な観光地(砺波チューリップ公園)へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約44分 → 整備あり 約39分 約5分短縮)

II. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

・現道の事故件数の削減率=約58%
(整備なし 12件 → 整備あり 5件 約7件減少)

(2) 災害への備え

・架替の必要のある老朽橋梁を迂回し、災害に強い道路ネットワークが確保される。

III. 環境

(1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象区間のCO2排出量の削減量=約1,700t-CO2/年
(整備なし 約1,256,800t-CO2/年→整備あり 約1,255,100t-CO2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

・現道のNO2排出削減率=約69%
(整備なし 約16t-NOX/年→整備あり 約5t-NOX/年)

・現道のSPM排出削減率=約50%
(整備なし 約2t-SPM/年→整備あり 約1t-SPM/年)

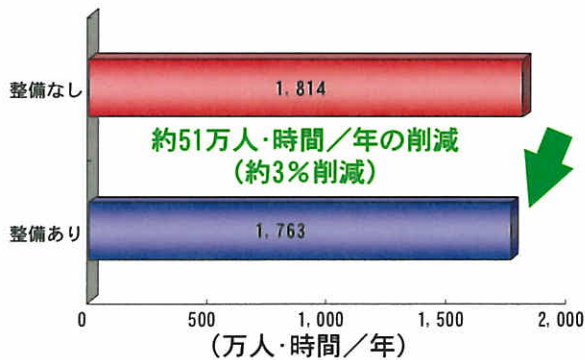
1. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

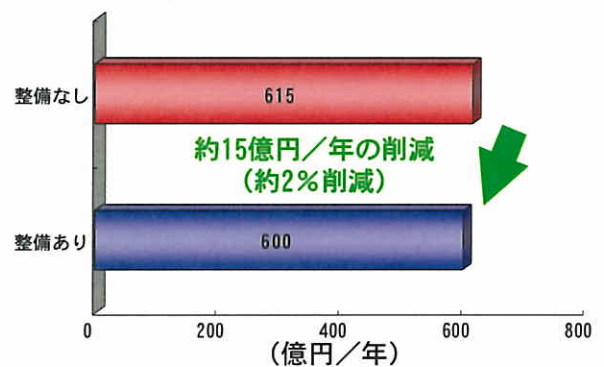
●現道等の年間渋滞損失時間及び損失額

費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間は約1,814万人・時間/年である。
 残事業により、約51万人・時間/年削減される（約3%削減）。

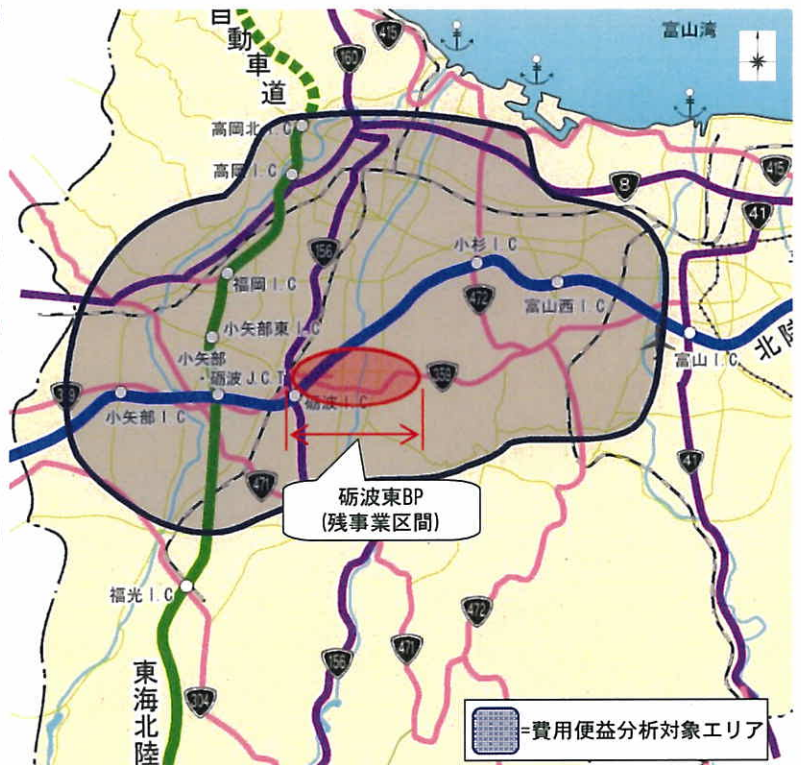
[費用便益分析対象エリアにおける
 渋滞損失時間]



[費用便益分析対象エリアにおける
 渋滞損失額]



【費用便益分析対象エリア】



渋滞状況



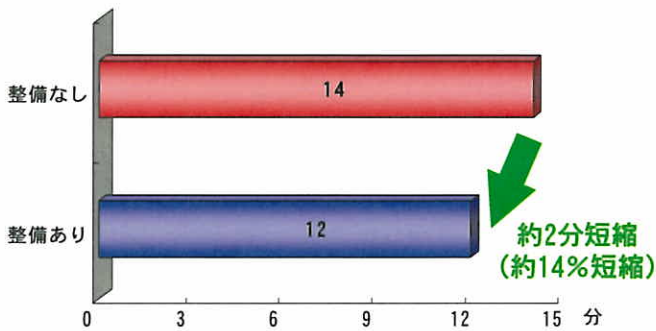
安川交差点付近 (富山方面を望む)

●バス路線（現道）の利便性の向上

残事業により、現道の交通量が^と砺波東バイパスに轉換し、現道の交通量減少に伴う旅行速度の向上により、^{らんじょうしん たかんどう}頼成新から高道間のバス路線（往復28便／日）の利便性が向上（約2分短縮）する。

※ピーク時には約7分短縮

[バス路線（現道）の所要時間]



バス路線混雑状況



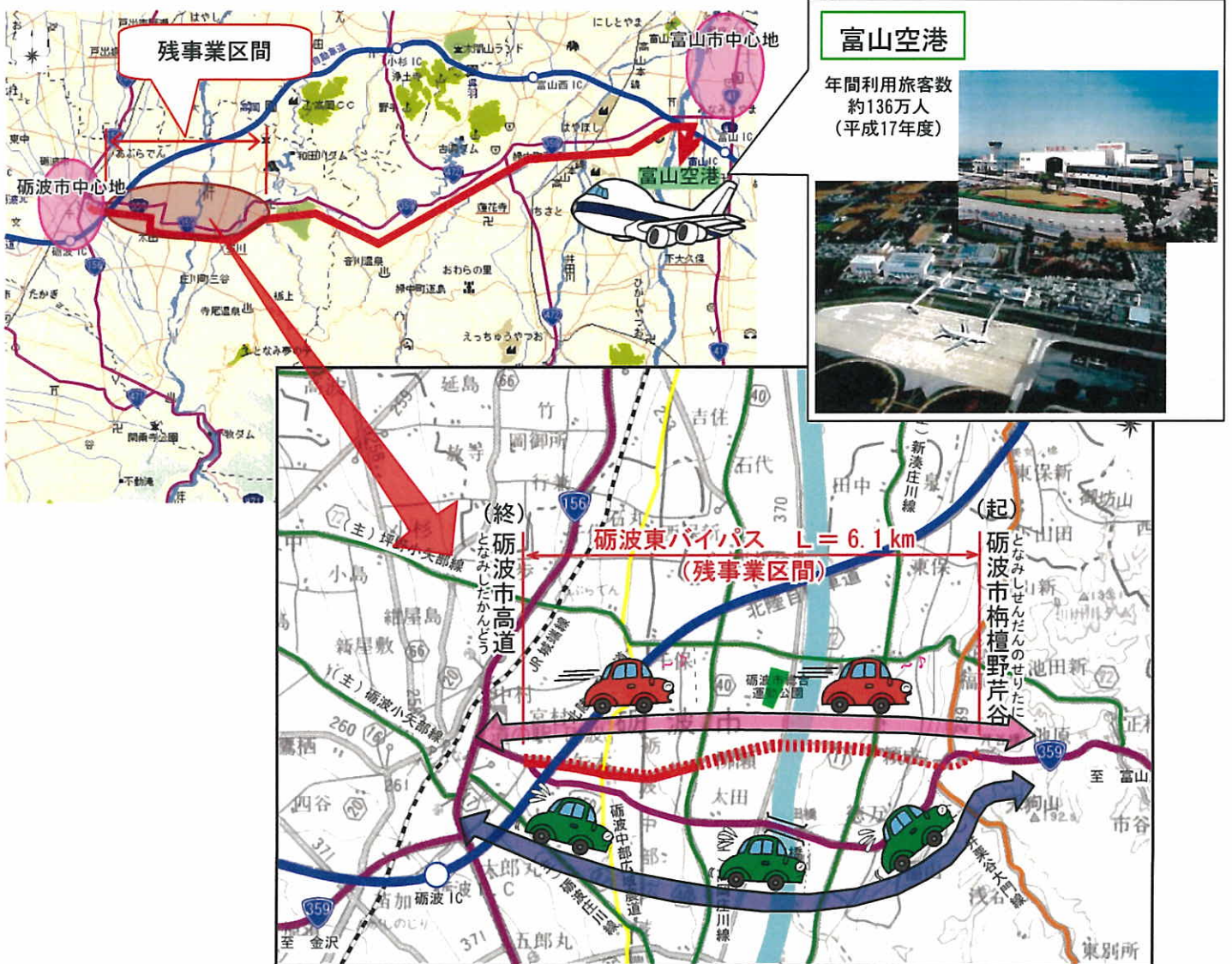
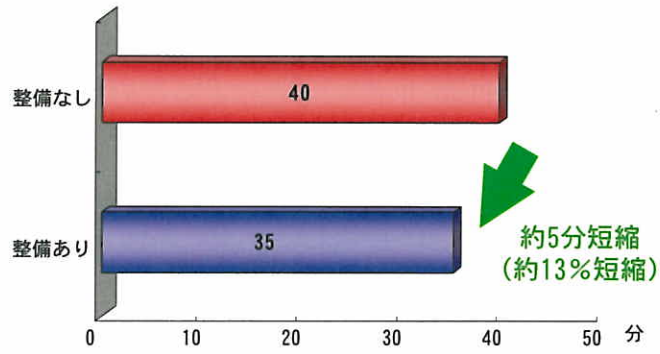
「幼稚園前」バス停付近



●富山空港へのアクセス向上

残事業により、砺波市～富山空港間のアクセスが向上（約5分短縮）する。
 ※ピーク時には約7分短縮

[砺波市～富山空港間の所要時間]



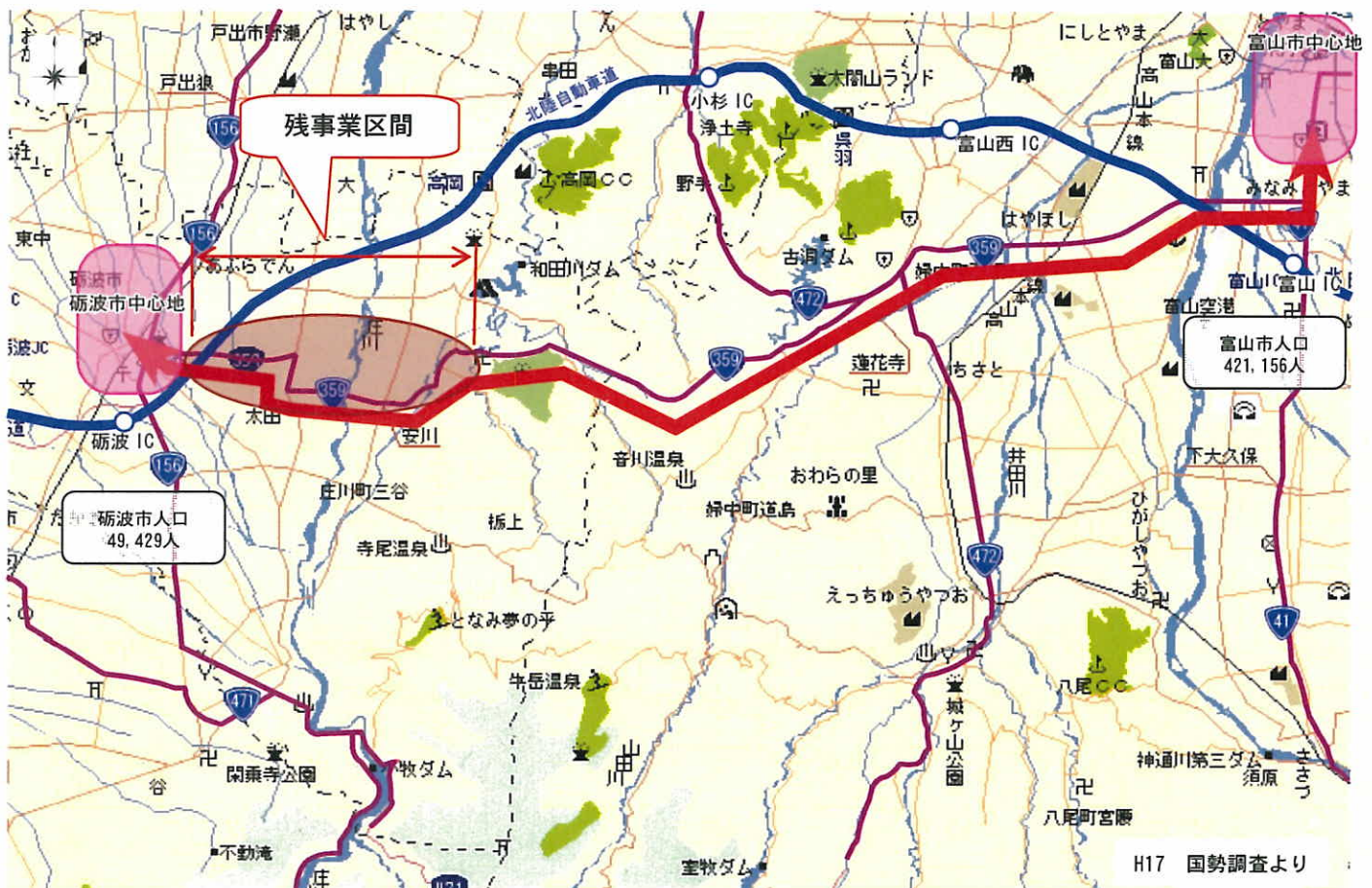
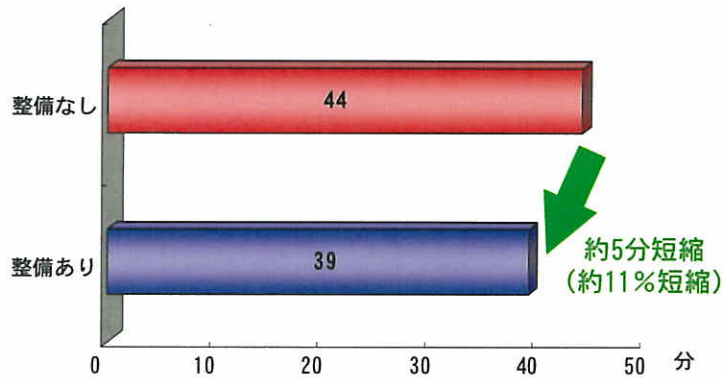
(2) 国土・地域ネットワークの構築

●日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

残事業により、日常活動圏の中心都市（砺波市～富山市）へのアクセスが向上（約5分短縮）する。

※ピーク時には約7分短縮

[砺波市～富山市間の所要時間]



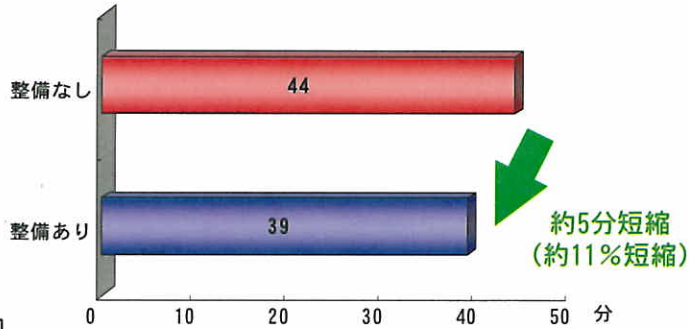
(3) 個性ある地域の形成

● 主要な観光地へのアクセス向上

残事業により、砺波市内の主要な観光地へのアクセスが向上し、当該地域の観光産業の発展が期待される。

- ・ 砺波チューリップ公園から富山方面のアクセスが向上（約5分短縮）
- ※ピーク時には約7分短縮

〔富山市～砺波チューリップ公園間の所要時間〕



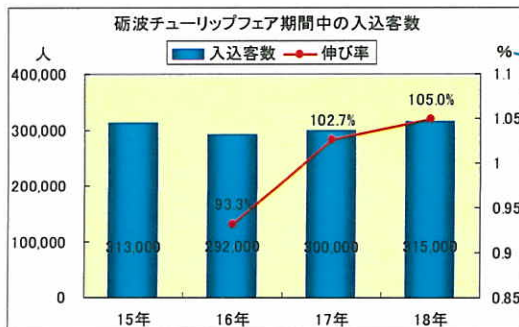
砺波チューリップ公園



となみ散居村ミュージアム



県民公園頼成の森



砺波市の観光名所である「砺波チューリップ公園」では、毎年チューリップフェアが開催され、入込み客数はH18に過去最高であった。当該事業によりアクセス性が向上し、さらなる入込み客数の増加が期待される。

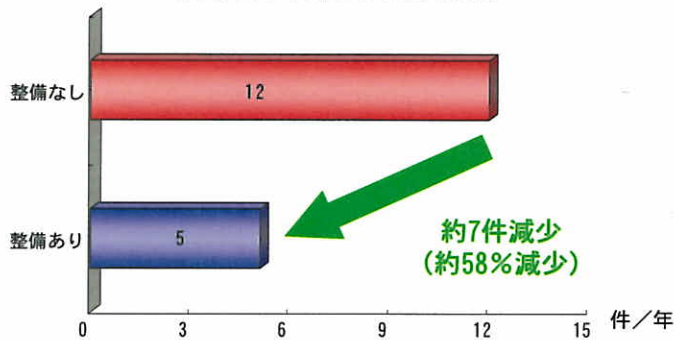
II. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

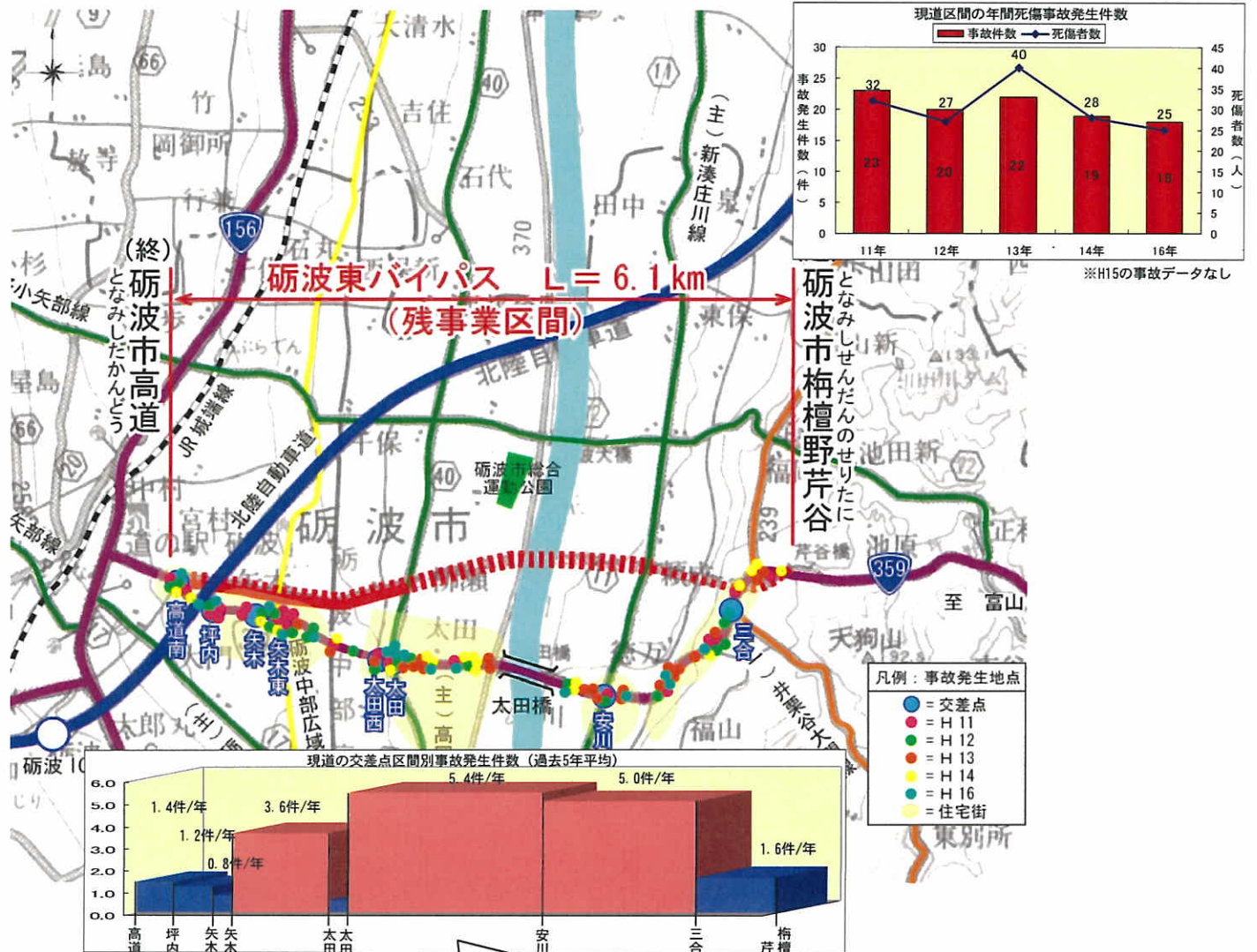
●事故の減少

残事業により、現道の交通量がバイパスに転換し、現道の交通量減少に伴い死傷事故件数が減少（約7件減少）し、交通環境の改善が期待される。

[現道の死傷事故件数]



富山県平均死傷事故率 40件/億台km
 当該区間の死傷事故率 70件/億台km
 ↓
 県平均の約1.8倍の死傷事故率

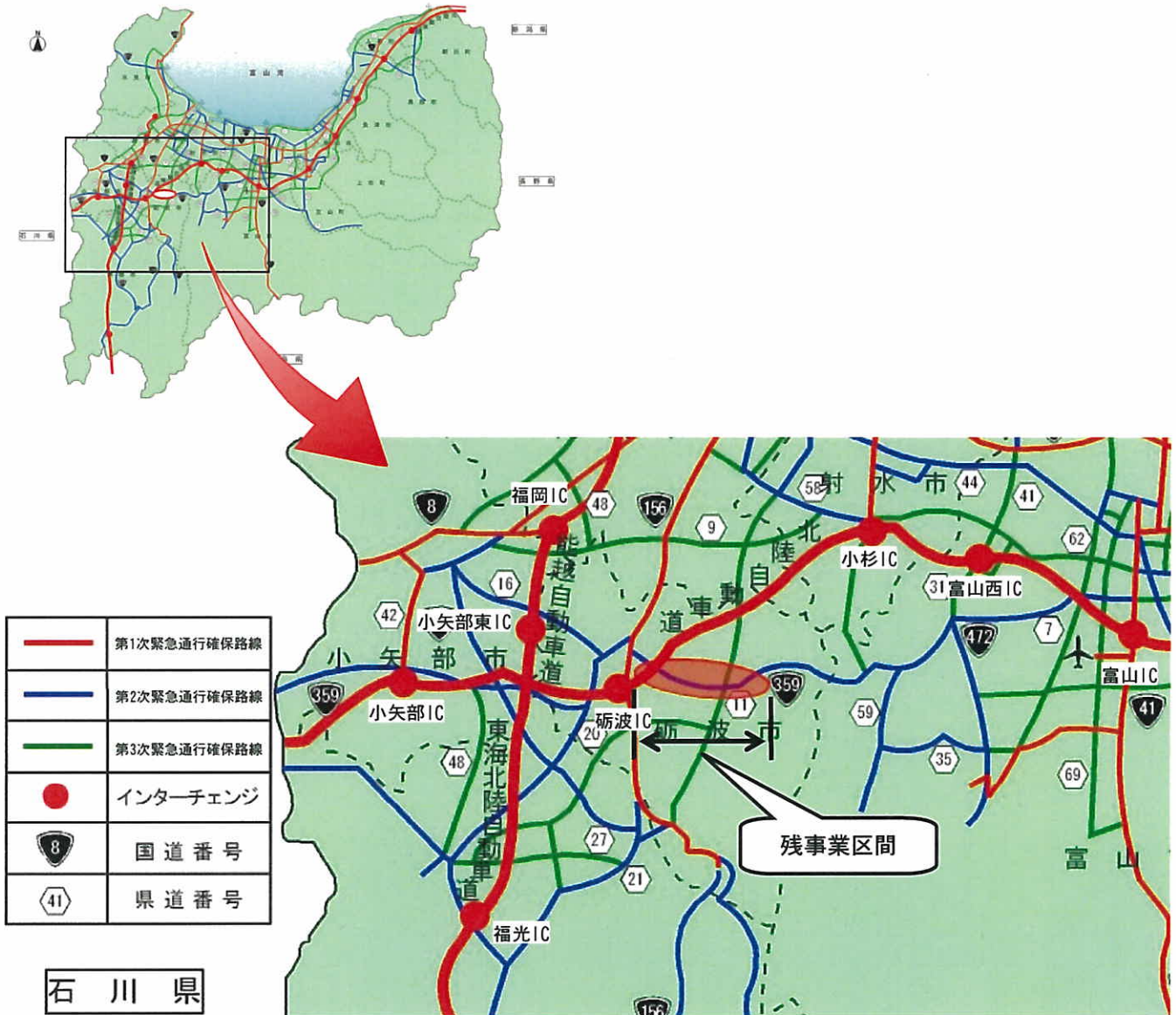


狭幅員・線形不良・集落密集箇所等における事故が多い

(2) 災害への備え

●緊急輸送道路の位置づけ

一般国道359号線は、「富山県地域防災計画」より第2次緊急通行確保路線として位置づけられており、当該事業区間の完成により災害時における緊急通行確保路線ネットワークの更なる強化、信頼性の向上が期待できる。

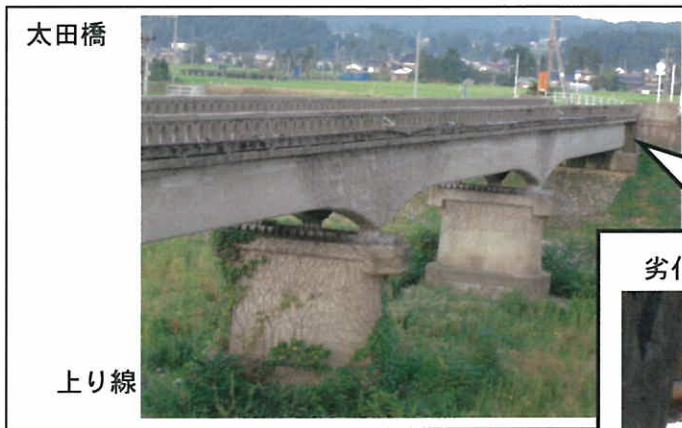
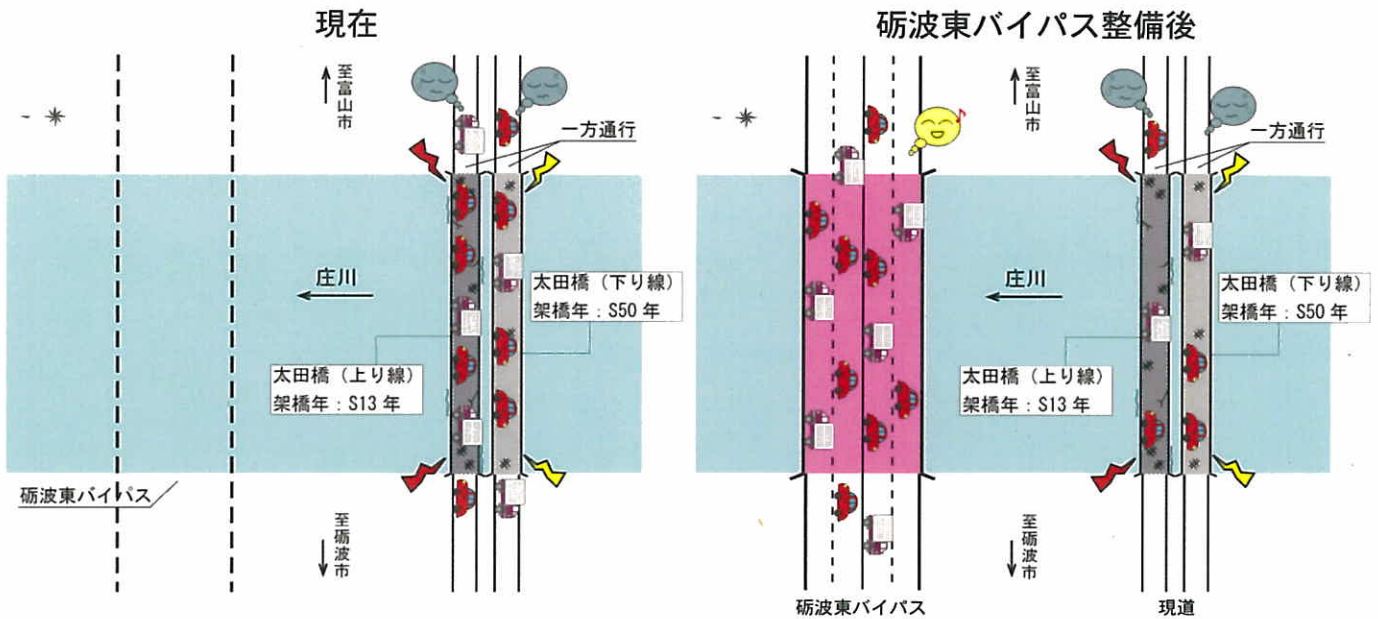


出典：富山県地域防災計画

第1次緊急通行確保路線：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次緊急通行確保路線：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次緊急通行確保路線：上記路線を相互に補充する幹線道路

●架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等の解消

一級河川庄川を渡る現道の太田橋は上下線が分離した橋の構造になっている。そのうち、上り線（富山方面）橋梁の整備年次は昭和13年であり老朽化が著しい。砺波東バイパスの整備により、代替路線が確保できることから災害に強い道路ネットワークが構築され、道路利用者の安全性が向上する。



太田橋（旧橋）の諸元

橋梁名	太田橋
橋種型式	三径間連続鉄筋コンクリート橋
橋長	443.0m
路面位置	上路橋
巾員	W=0.5+3.0+0.5+1.5=5.5m
施工年月	昭和10年～13年

太田橋（旧橋）の補修履歴

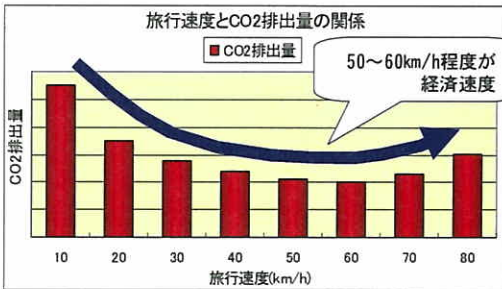
S44.3	補強井筒
S62.8	ジョイント補修 7箇所
H 4.3	沓座拡幅、移動制限装置
H 6.3	橋脚補強
H 9	橋脚根固
H15	地覆補修 L=150m

III. 環境

(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO2排出量の削減

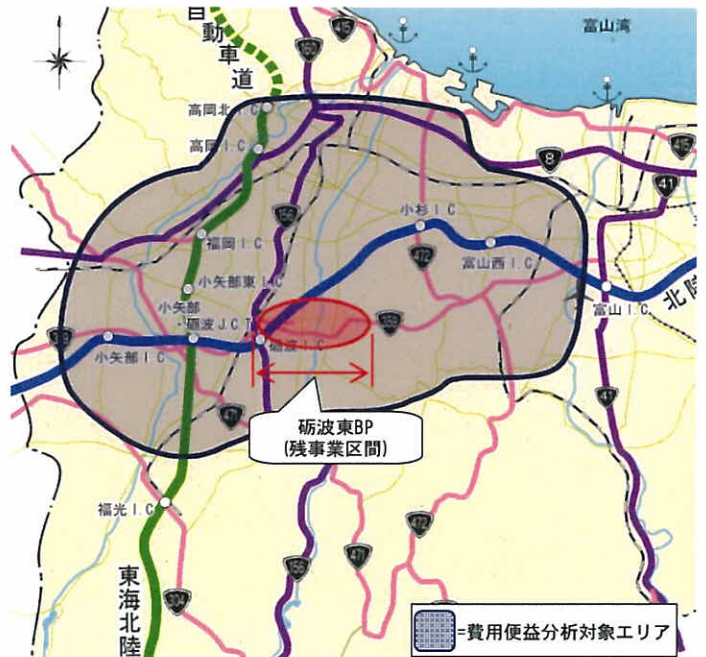
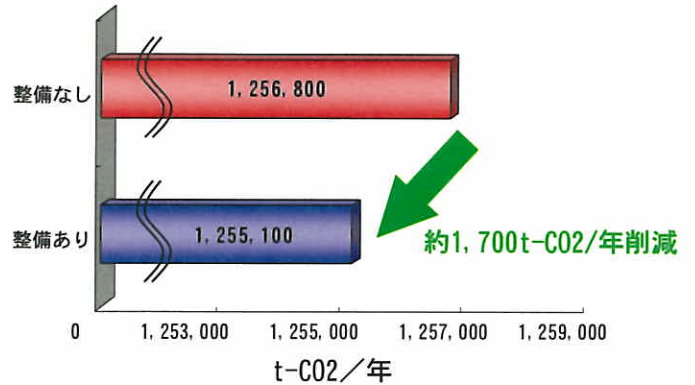
当該事業により、約1,700t-CO2/年のCO2排出量が削減される。
この削減量は、アルペンスタジアムの敷地面積約17個分の森林が1年間に吸収するCO2量に相当する。



アルペンスタジアムの敷地面積9.7ha
森林のCO2吸収量10.6t-CO2/ha
アルペンスタジアム1個当たりのCO2吸収量
 $9.7 \times 10.6 = 102.8 \text{ t-CO}_2$
 $1,700 \div 102.8 = 17$

アルペンスタジアム敷地面積約17個相当

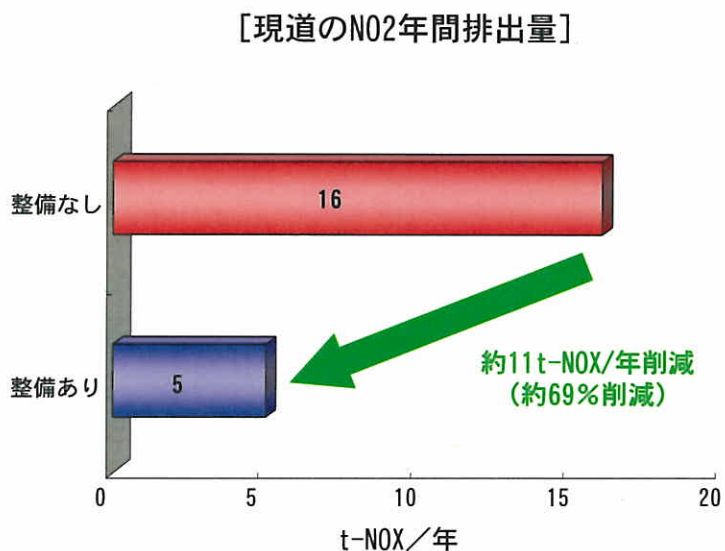
【費用便益分析対象エリアにおけるCO2年間排出量】



(2) 生活環境の改善・保全

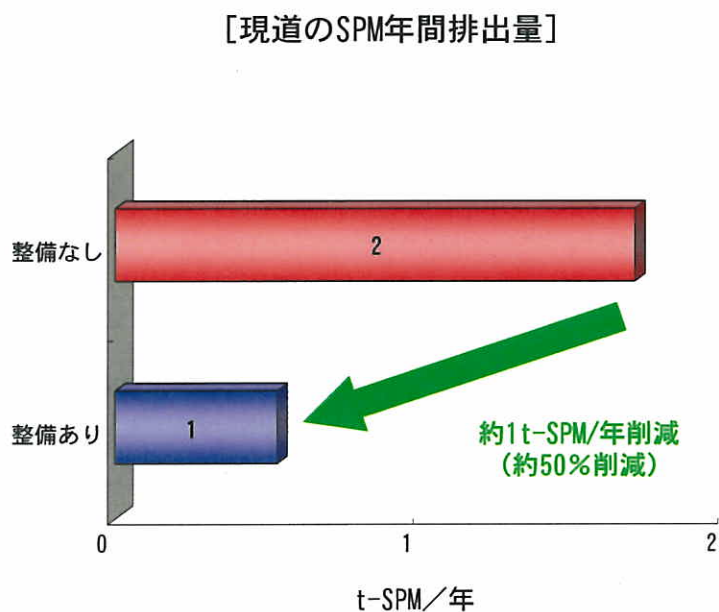
●自動車からのNO₂排出量の削減

残事業により、現道のNO₂排出量が約69%削減する。



●自動車からのSPM排出量の削減

残事業により、現道のSPM排出量が約50%削減する。



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・^と砺波東バイパスにより1日約128万台の車に効果が発現し、年間約20億円の便益が発生。
- ・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247億円（残事業区間の整備では約211億円）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
= 1,984,000,000 (円/年)

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



約247億円

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
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>

- ・^と砺波東バイパスにより1日約128万台の車に効果が発現し、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5億円（残事業区間の整備では約4億円）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
= 37,367,000 (円/年)

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



約5億円

走行経費原単位: 一般道(市街地) (円/台・km)

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>

- ・ 砺波東バイパスにより平均事故件数が年間約9件減少し、年間約1千万円の便益が発生。
- ・ 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1億円（残事業区間の整備では約1億円）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

= 8,361,000 (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件当たり損失額 (円/件)]

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額	
			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	-

割引率等を考慮

約1億円

○費用便益

- ・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18年度

検討年数：40年

<便 益>	基準年における現在価値			
	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
	253億円 (216億円)	247億円 (211億円)	5億円 (4億円)	1億円 (1億円)

<費 用>	基準年における現在価値		
	基準年における 現在価値	事業費	維持管理費
	211億円 (86億円)	205億円 (80億円)	6億円 (6億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (CBR)
B/C=1.2 (2.5)

- 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. () : 残事業に対する費用便益

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額			
事業費	: 99億円	(進捗率	47%)
うち用地費	: 43億円	(進捗率	77%) ※平成17年度末時点

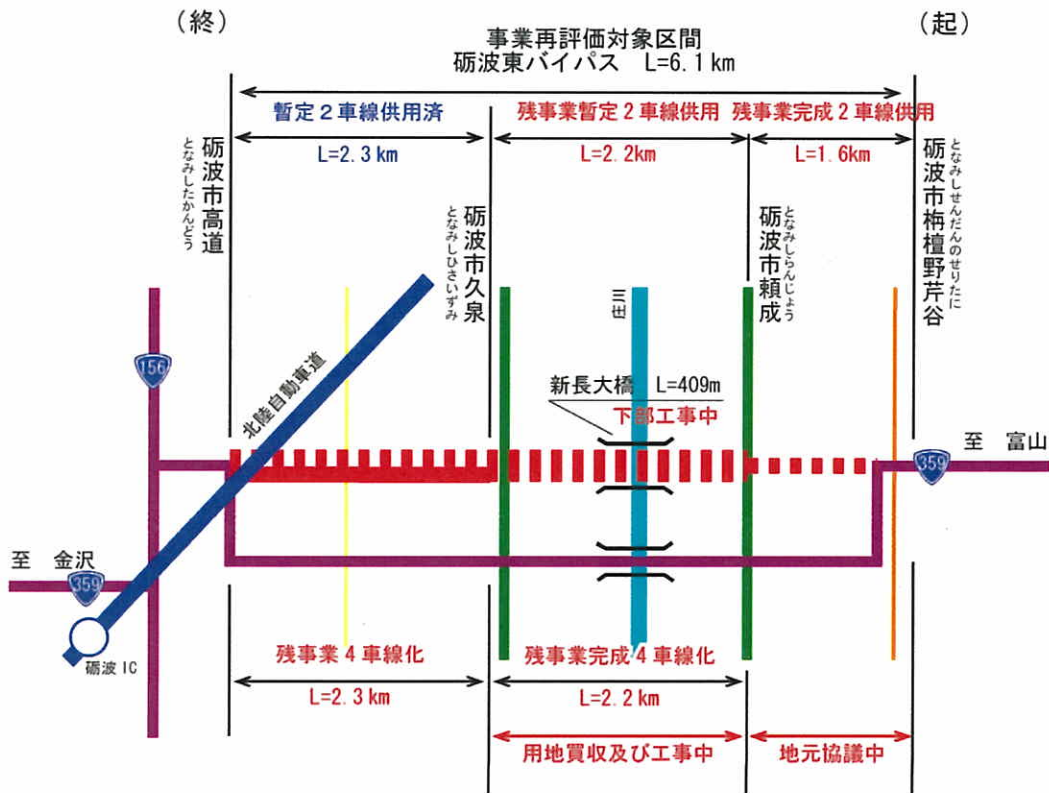
○残事業の内容

と な み	せんだんのせりたに	らんじょう	完成2車線の用地買収及び工事
砺波市	梅檀野芹谷	～	砺波市
と な み	らんじょう	ひさいずみ	暫定2車線供用及び完成4車線の用地買収及び工事
砺波市	頼成	～	砺波市
と な み	ひさいずみ	たかんどう	完成4車線化の工事
砺波市	久泉	～	砺波市
			高道間

3. 事業の進捗の見込み

○今後の事業の見通し等

- ・ 砺波市頼成から久泉 (L=2.2km) 間については、用地買収及び工事中であり、平成20年代前半の暫定2車線供用を目指し事業を推進する。
- ・ 砺波市梅檀野芹谷から頼成 (L=1.6km) 間について、地元協議中であり、引き続き協議を推進する。





4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・^{となみ}砺波東バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、渋滞損失時間の削減や地域道路ネットワークの強化など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に事業費ベースで77%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・H9～『国道359号砺波東バイパスの整備促進を要望』
砺波広域圏事務組合
^{となみ}（砺波市、^{なんと}南砺市）

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・一般国道359号は、富山市と金沢市の交流を支える幹線道路であるとともに、^{となみ}砺波市と富山市を結ぶ生活道路として重要な役割を担う路線である。
- ・バイパス整備により急カーブ区間や狹隘区間の解消、冬期交通障害の解消及び災害に強い道路ネットワーク構築される。
- ・また、渋滞損失時間の削減、現道の交通事故減少、日常活動圏の中心都市へのアクセス向上など様々な効果が期待できる。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・^{となみ}砺波市^{らんじょう}頼成から^{ひさいずみ}久泉間（L=2.2km）は、用地買収及び工事に着手しており、平成20年代前半の暫定2車線供用を目指している。
- ・^{となみ}砺波市^{せんだんのせりたに}梅檀野^{らんじょう}芹谷から^{らんじょう}頼成間（L=1.6km）は、地元協議中である。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・^{となみ}砺波東バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、渋滞損失時間の削減や地域道路ネットワークの強化など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に事業費ベースで77%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・渋滞損失時間の削減、地域ネットワークの強化のほか、急カーブ区間や隘路区間の解消、冬期交通障害の解消及び災害に強い道路ネットワーク構築など期待される効果が大きい。
- ・また、残事業に対する費用便益比は2.5（全体事業=1.2）となり、投資効率性は十分確保されている。
- ・現在、^{となみ}砺波市^{らんじょう}頼成～^{ひさいずみ}久泉間については平成20年代前半の暫定2車線供用を目指しており、残る区間についても地元協議を推進していることから、事業の効果を発揮するためには事業の継続が妥当である。