

港湾事業の再評価説明資料

〔伏木富山港（新湊地区）臨港道路整備事業〕

平成18年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 伏木富山港の概要	-----	1
2. 事業の概要	-----	3
1) 事業の目的	-----	3
2) 路線の位置づけ	-----	4
3) 事業の概要	-----	6
4) 事業の経緯	-----	7
5) 前回再評価での指摘事項等に関する改善	-----	8
3. 事業の必要性・効果	-----	9
1) 事業効果の分類	-----	9
2) 事業の投資効果	-----	21
3) 事業の進捗状況	-----	24
4. 事業の進捗の見込み	-----	24
5. コスト縮減や代替案等の可能性	-----	25
6. その他地方公共団体等の意見	-----	25
7. 対応方針（原案）	-----	26

1. 伏木富山港の概要

伏木富山港は日本海沿岸のほぼ中央に位置する特定重要港湾で、伏木地区の伏木港、富山地区の富山港、そして新湊地区の富山新港の3港から形成され、富山・高岡広域都市圏を背後に擁し、富山県の政治、経済、文化の中枢要地に近接する港湾である。本港は、環日本海では中国、韓国、ロシアの中間的な位置にあり、国内では背後地に東京、大阪、名古屋の3大都市圏を持つ扇の要として、富山県を中心に北陸地方の物流拠点として極めて重要な役割を果たしており、今後益々、対岸諸国等との貿易拠点として港勢を高めている。

【新湊地区】

富山高岡地区新産業都市地域ほうじょうづがたの中間に位置する放生津潟を利用した掘込港湾として整備され、伏木富山港で唯一、急増する外貿コンテナ貨物を扱うとともに国際貿易港として急速な発展を続けている。また、環日本海の交流をめざした「日本海ミュージアム構想」の一環である海王丸パークや旅客船バースなど人々に親しまれる魅力ある港づくりが進められ、富山県の海外物流・交流の拠点として重要な役割を担っている。

- ・昭和35年 富山新港計画港湾審議会承認
- ・昭和39年 富山高岡地区新産業都市地域指定
- ・昭和43年 富山新港開港
- ・昭和61年 特定重要港湾に指定
- ・平成4年 海王丸パーク完成
- ・平成14年 多目的国際ターミナル供用、臨港道路東西線現地着工
- ・平成15年 旅客船バース供用



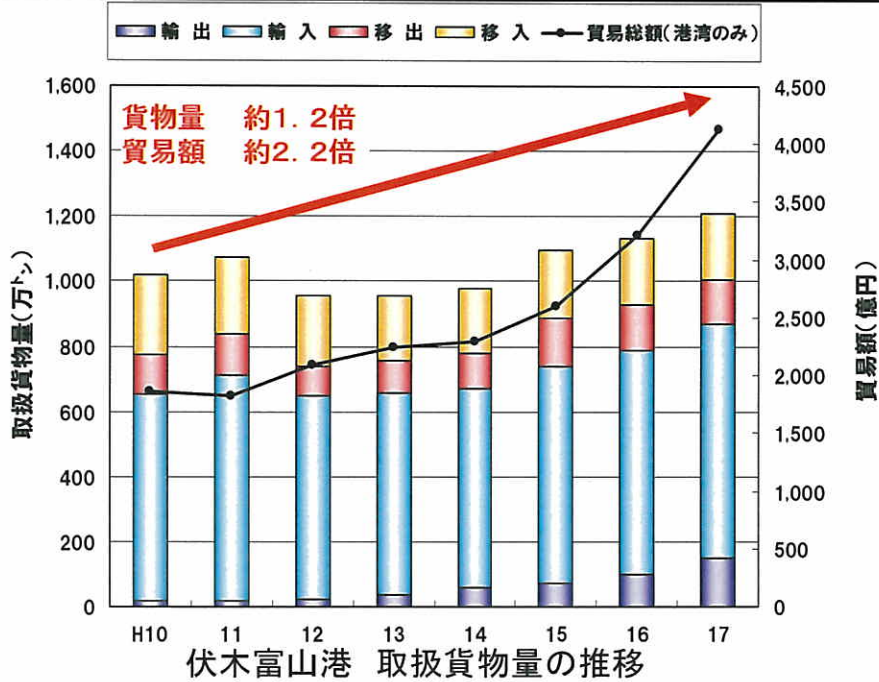
【位置図】



【新湊地区】



- ・伏木富山港における取扱貨物量は順調に増加している。
- ・近年は環日本海諸国との交易により、新湊地区で取り扱う外貿コンテナ貨物が飛躍的に増大し、国際貿易港として重要な役割を果たしている。
- ・外貿コンテナ貨物の著しい伸びに対応すべく、富山県による多目的国際ターミナルのコンテナヤード拡張工事が平成18年度末完成予定である。



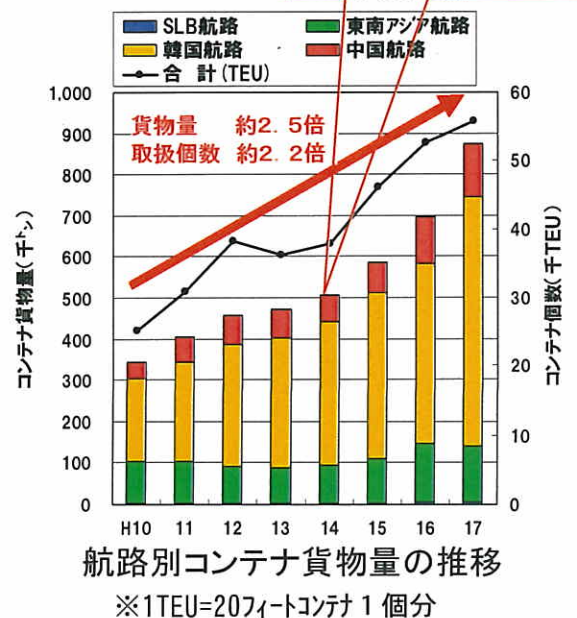
【多目的国際ターミナル】



【多目的国際ターミナル コンテナヤード拡張】



多目的国際ターミナル H14供用開始



2. 事業の概要

1) 事業の目的

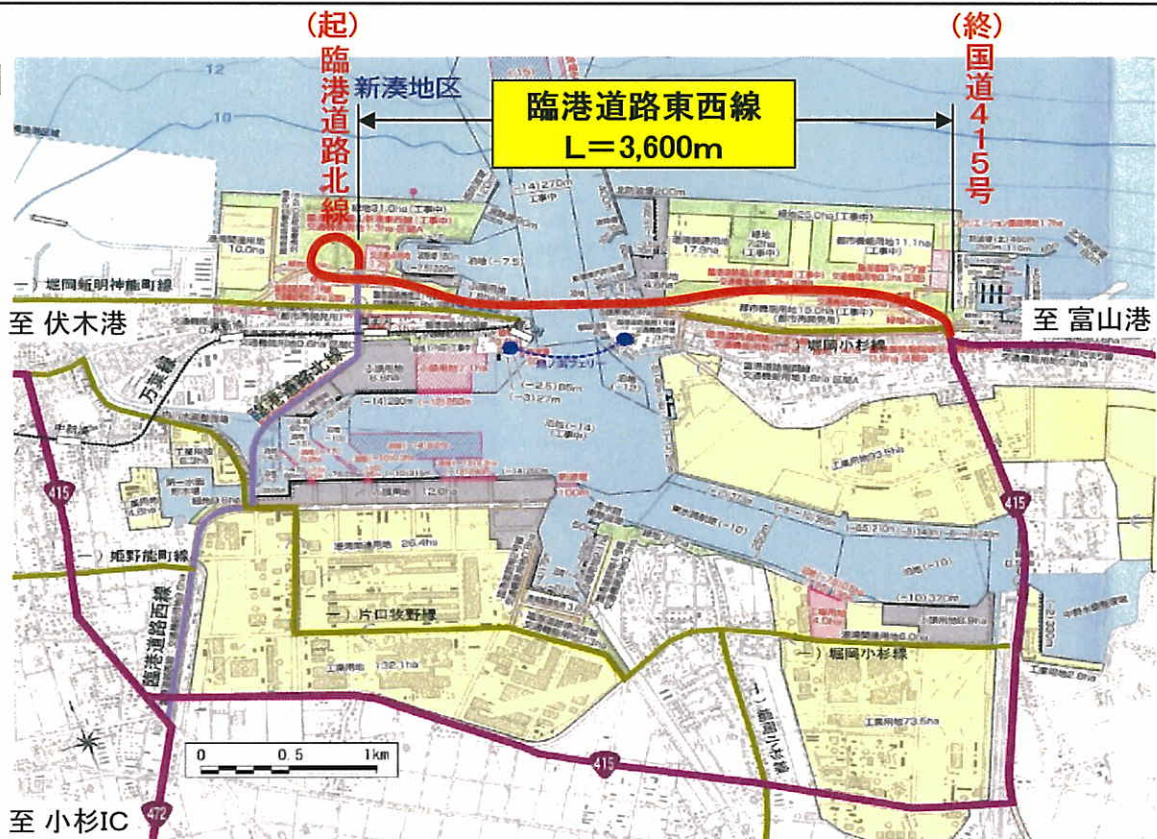
伏木富山港新湊地区は、新産業都市における臨海工業地帯の基幹的流通拠点として整備が計画され、富山地方鉄道射水線、主要地方道魚津・氷見線の港口部を開削し、昭和43年4月に掘込港湾として開港した。

その後、東西に分断されている港口部を結び、港湾貨物等の臨港交通を円滑に処理するため、昭和61年6月に改訂した港湾計画において本臨港道路が計画された。

当該事業は、

- 広域幹線道路との連結による物流の円滑化及び効率化
 - 港湾利用者の利便性の向上
 - 東西埋立地の一体的開発の促進と地域住民の利便性の向上 など
- を目的として、臨港道路北線～国道415号間について臨港道路整備を行うものである。

【位置図】



【完成イメージ】



2) 路線の位置づけ

- 富山県東部方面への貨物の輸送時間短縮
- 新湊地区周辺道路の混雑緩和
- 地域住民の利便性の向上と地域の活性化

【臨港道路東西線の広域的機能】



新伏木港大橋(仮称)、(都)北島牧野線、国道415号萩浦橋、富山東バイパスが事業中である。

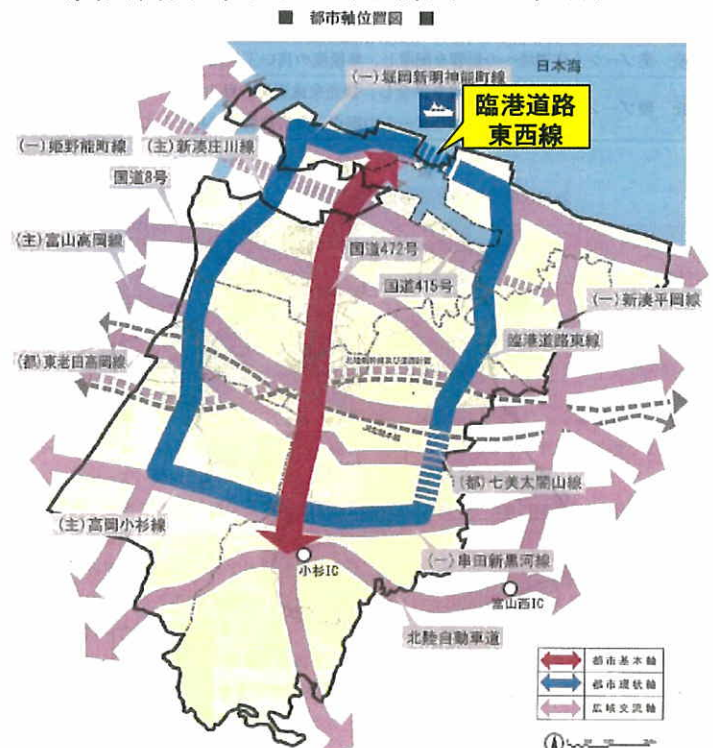
伏木富山港3地区の東西の連携が強化(一体化)され、港湾と国道8号、能越自動車道、北陸自動車道、東海北陸自動車道の広域幹線道路との連絡を行い、富山県における広域高速交通体系が整備される。

【地域の都市軸としての臨港道路東西線】

射水市においては、都市環状線の一部として位置づけられ、街づくりの重要な路線となっている。

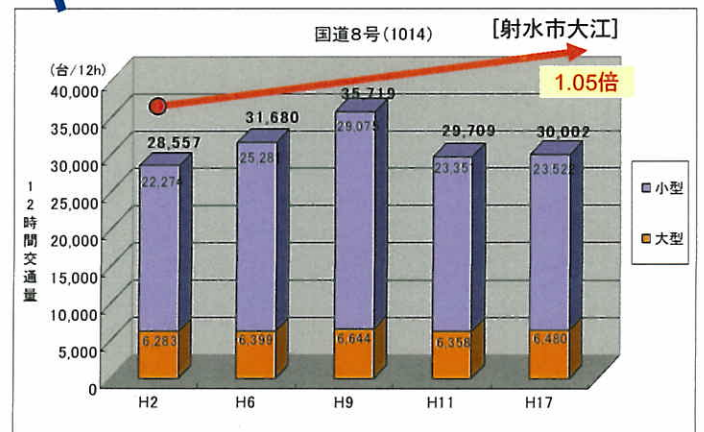
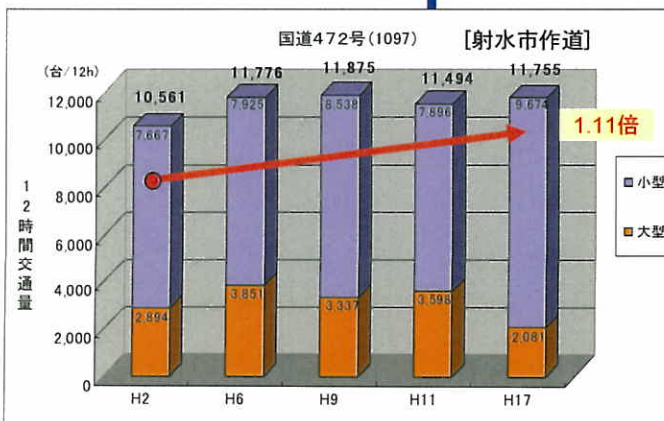
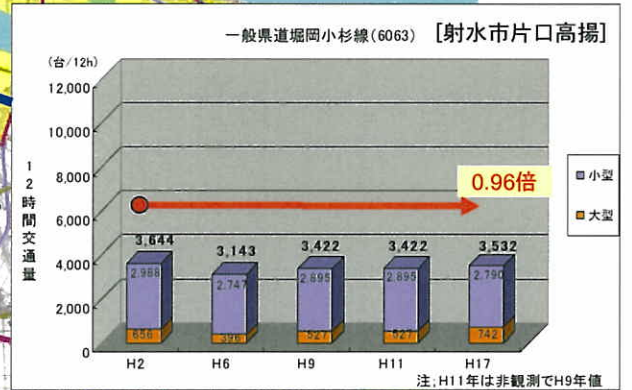
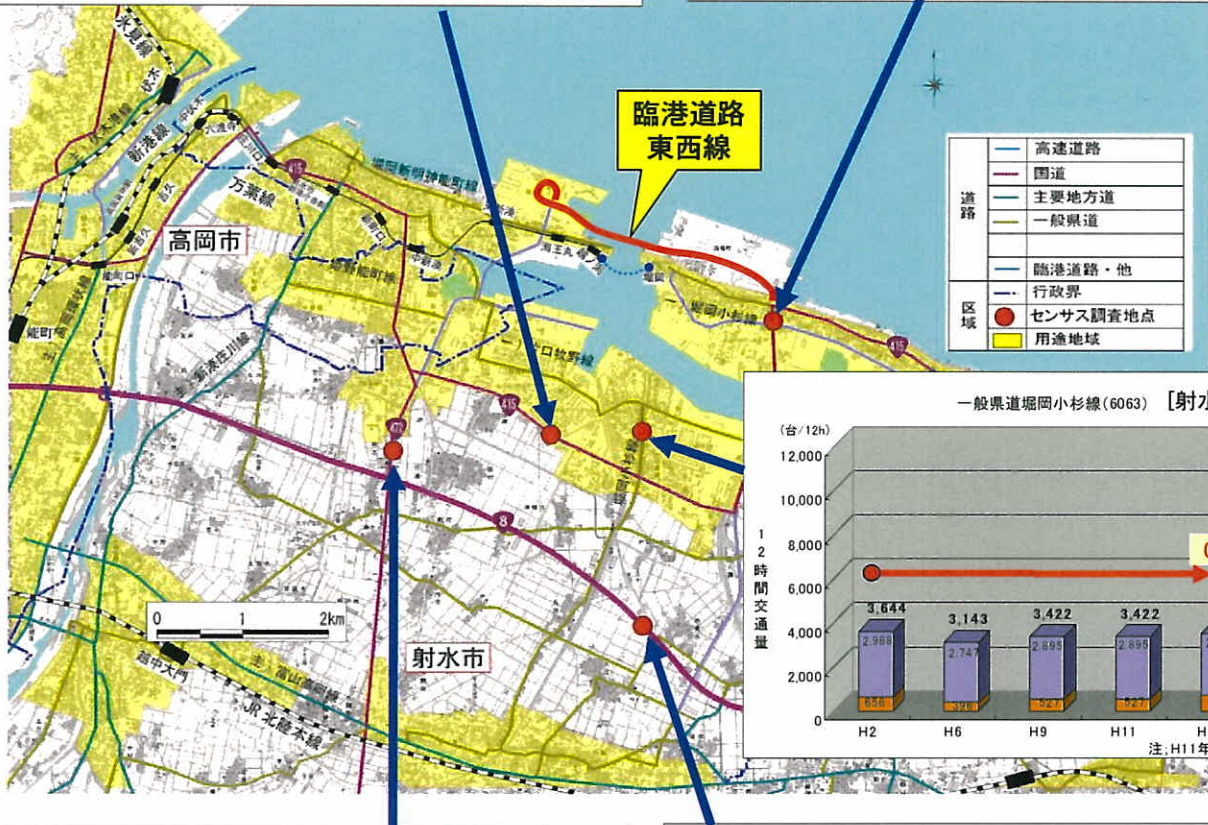
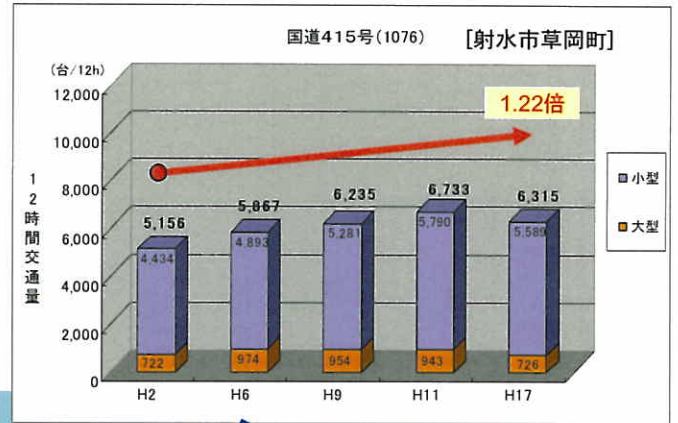
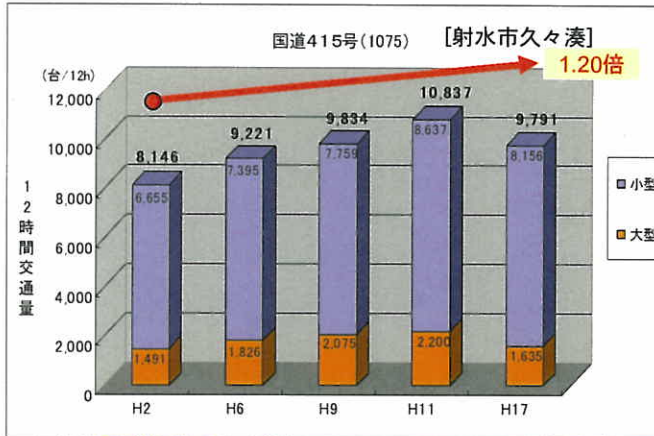
※射水市；平成17年10月、新湊市、小杉町、大門町、大島町、下村の合併で誕生。人口約9万5千人、県内第3位の規模

【射水市都市軸】 (出典；射水市まちづくり計画：H17年1月)



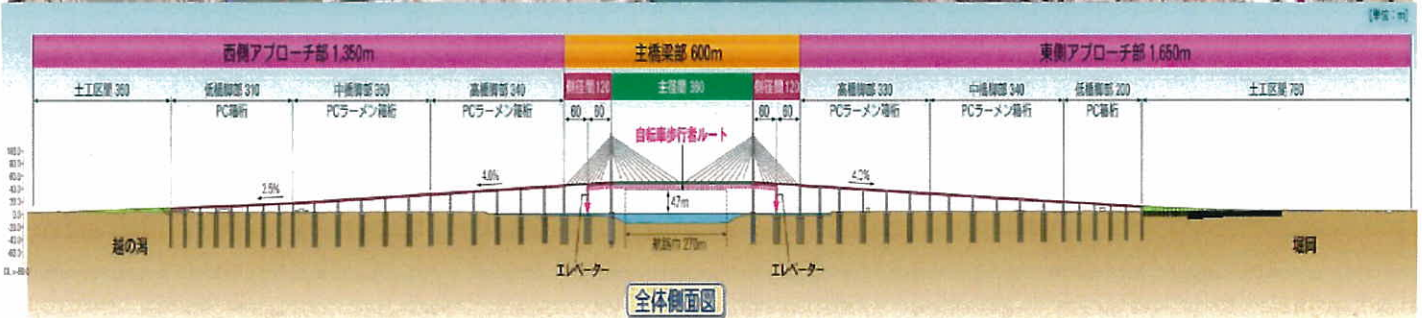
【周辺道路の交通状況】

- ・臨港道路と平行する国道415号の交通量は平成2年以降増加傾向にあり、約1.2倍に増加している。
平成17年では約9,800台/12hで大型車混入率は約17%である。（射水市久々湊）
- ・国道8号の交通量は微増となっているが、増加傾向にあり、大型車混入率は約21%である。（射水市大江）

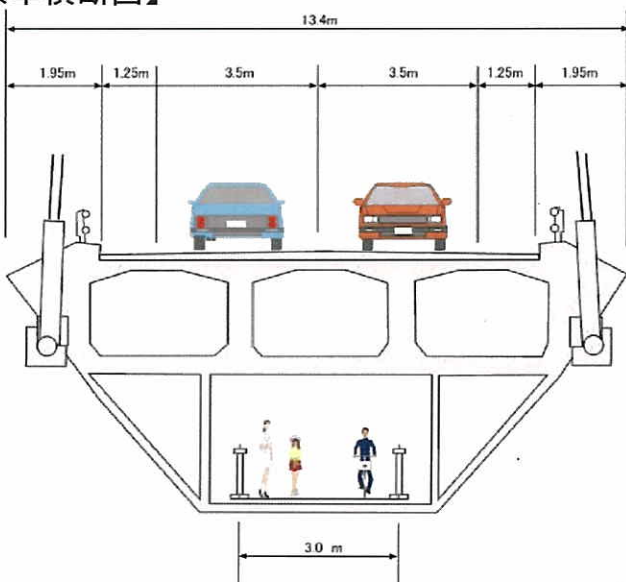


3) 事業の概要

- ふしきとやまこう しんみなとちく どうろ とうざいせん
- 事業名：伏木富山港（新湊地区）道路（東西線）
 - 計画延長：3,600m
 - 計画交通量：約10,030台/日、うち港湾関連交通量：約4,930台/日
 - 車線数：2車線（車道幅員3.5m×2+路肩幅員1.25m×2）
 - 起終点：（起）臨港道路北線（終）国道415号
 - 主橋梁部構造：5径間連続複合斜張橋
 - 設計車両：セミトレーラ連結車
 - 設計速度：50km/h
 - 桁下空間：最高水面+47m
 - 事業化：平成9年度（実施設計調査）
 - ルート承認：平成14年度
 - 工事着手：平成14年度
 - 全体事業費：413.5億円
 - 平成18年度末時点での投資額：約245億円



【標準横断面図】

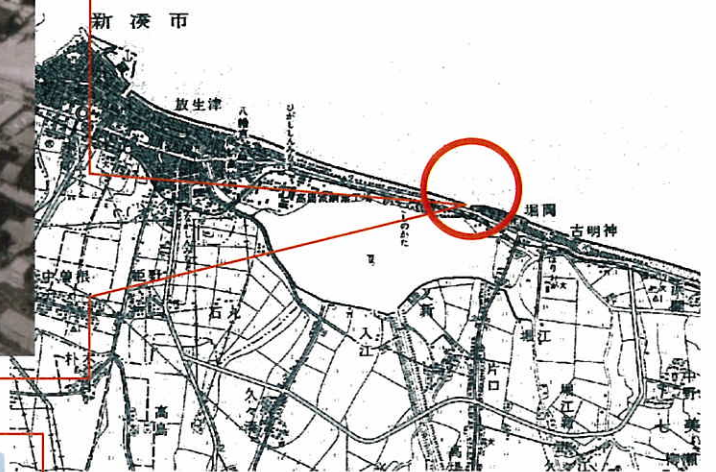


【富山湾や立山連峰を一望できる全天候型自歩道】

4) 事業の経緯

昭和42年度 富山新港主航路整備のため港口部の開削
 昭和61年度 港湾計画の改訂により臨港道路東西線が計画
 平成9年度 事業化（実施設計調査着手）
 平成13年度 事業評価監視委員会（5年未着手；事業継続）
 平成14年度 港湾計画の一部変更によりルート承認
 平成14年度 工事着手

こしのかた
【開削前の越の潟】



【現在の道路状況】

臨港道路北線



国道415号



5) 前回再評価での指摘事項等に関する改善

平成13年度第1回

北陸地方整備局事業評価監視委員会 議事概要（抜粋）

伏木富山港 道路（東西線）事業

○対応方針（原案）

- ・事業継続
- ・伏木富山港で増加が見込まれる港湾発生車輛の円滑な流通を図るため、本臨港道路の早期整備が必要である。なお、現地着工にあたっては、建設コスト縮減を図るとともに港湾計画の変更等、必要な手続きを完了すること。

○意見

- ・増加する車両交通量だけでなく、歩行者等の利便性を配慮して欲しい。

●改善事項等

○建設コスト縮減

- ・建設コスト 493.5億円(H13)→413.5億円(H18)
- ・現地着工にあたり構造形式、道路幅員等の見直しを行い、建設コスト縮減を図った。

○港湾計画の変更等、必要な手続きの完了

- ・港湾計画の一部変更（平成14年7月）
- ・臨港道路法線の変更
起点側（西埋立地側）では、主要港湾施設へのアクセスをより円滑にするため、他道路と交差することなく臨港道路北線と直結出来るように平面交差をループ形状へ変更した。

終点側（東埋立地側）では、交差する臨港道路海老江船だまり線及び堀岡線との交差点内で直進可能な法線へ変更した。

・橋梁桁下空間の変更

既定計画で対象としていた入港船舶に変化が見られた。

桁下空間を5.2m→4.7mに小さくすることにより、道路アプローチ長が短くなり建設コスト縮減を図るとともに、沿道利用可能部分が増え、埋立地の土地利用にも資する。

- ・上記臨港道路法線及び橋梁桁下空間の変更に伴う、土地利用計画の変更
道路法線及び幅員等の変更に伴い、交通機能（道路）用地を緑地・ふ頭用地へ変更した。

○歩行者等への利便性の配慮

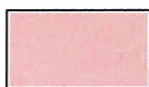
- ・自転車歩行者道については、主橋梁部桁下に全天候型の自転車歩行者道を整備し、利用者が安心していつでも通れるように耐風・耐震対策を行い、ユニバーサルデザインに配慮したウォークインスルー方式のエレベーターの採用、眺望スペースの設置、自歩道内の採光性、通気性の向上を図るなど快適な空間形成を目指している。

3. 事業の必要性・効果

1) 事業効果の分類

本事業の効果は下表のとおりに分類される。

効果の分類		効果の項目
利用者	輸送・移動	輸送コストの削減(貨物) 移動コストの削減(旅客)
	交流・レクリエーション	利便性の向上
	環境	—
	安全	交通事故の減少
	業務	—
地域社会	環境	排出ガスの減少
		沿道騒音等の軽減
	地域経済	建設工事による雇用・所得の増大
		地域産業の安定・発展
	地域形成	地域プロジェクトの支援
防災	防災拠点施設への連絡、避難経路	
公共部門	租税	地方税、国税の増加



評価指標として該当する項目



本事業特有な効果として、追加した項目

○再評価実施時点における評価指標項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C = 4.3 (事業全体の費用対効果)

B/C = 11.1 (残事業の費用対効果)

I. 輸送・移動

(1) 輸送時間の短縮

- ・多目的国際ターミナルと富山県東部方面とのアクセス向上

(多目的国際ターミナル～国道415号堀岡古明神交差点

整備なし 約12.4分 → 整備あり 約4.9分 約8分短縮)

II. 交流・レクリエーション

(1) 地域の利便性の向上

- ・地域住民の中心市街地へのアクセス向上

(旧新湊市東部地区～旧新湊市中心市街地

整備なし 約16.6分 → 整備あり 約11.3分 約5分短縮)

(2) 歩行者・自転車のための移動空間の形成

- ・確実な移動手段の確保

(全天候型自転車歩行者道の設置)

- ・ユニバーサルデザインに配慮した人にやさしい橋梁の整備

(3) 個性ある地域の形成

- ・臨港道路を活用した地域の活性化

- ・海洋性レクリエーション施設へのアクセス向上

III. 安全・防災

(1) 安全な生活環境の確保

- ・死傷事故率の改善

(事故件数 約26件/年、事故率 約17件/億台kmの改善)

(2) 災害への備え

- ・災害時海上輸送拠点施設(伏木富山港)と緊急輸送道路(国道415号)を連絡

- ・災害時の避難経路の確保と救急・消防活動の支援

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象範囲のCO2排出量の削減量=約2,145t-C/年

(整備なし 約627,475t-C/年 → 整備あり 約625,330t-C/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・費用便益分析対象範囲のNOx排出量の削減量=約28t/年

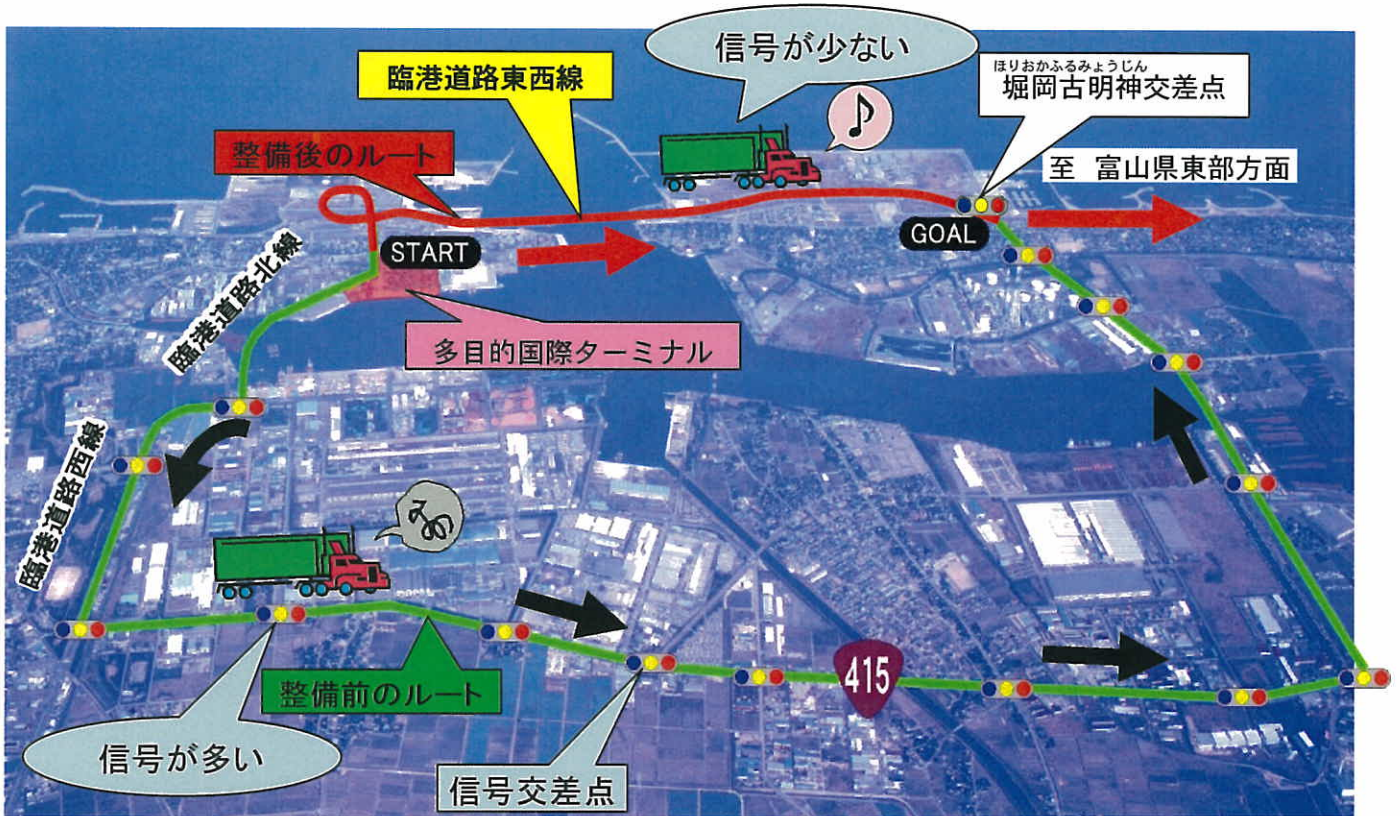
(整備なし約8,071t/年 → 整備あり約8,043t/年)

1. 輸送・移動

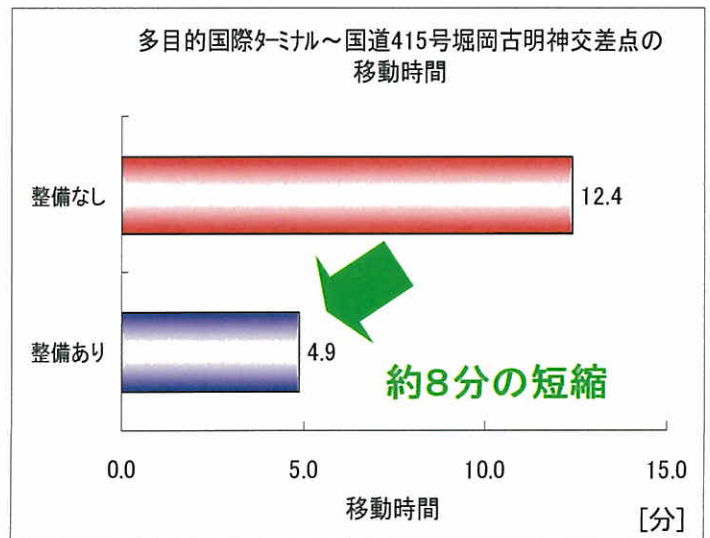
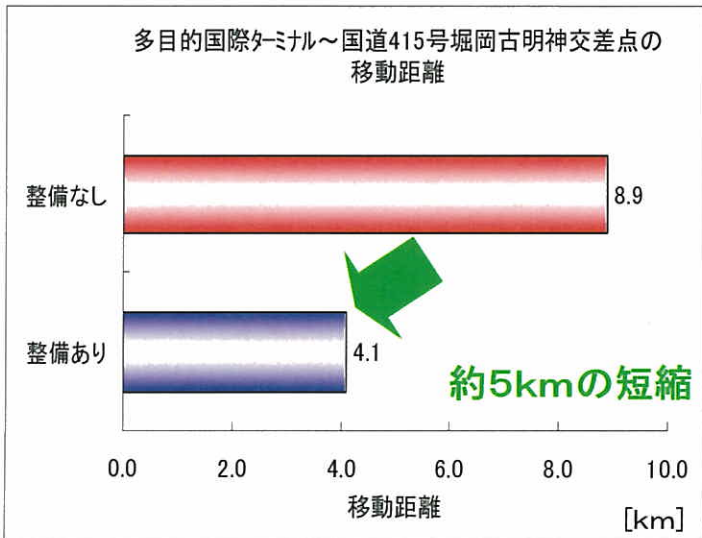
(1) 輸送時間の短縮

●多目的国際ターミナルと富山県東部方面とのアクセス向上

- ・臨港道路整備により、多目的国際ターミナルと富山港や県東部方面とのアクセス性が向上し、輸送時間短縮による外貿コンテナ貨物を中心とした港湾貨物物流の円滑化及び効率化が見込まれる。
- ・臨港道路には信号交差点が1箇所となり、更に輸送時間短縮が期待できる。



整備前の輸送ルートには信号交差点が14箇所。一方、臨港道路に信号交差点は1箇所。
(起終点の交差点を除く)



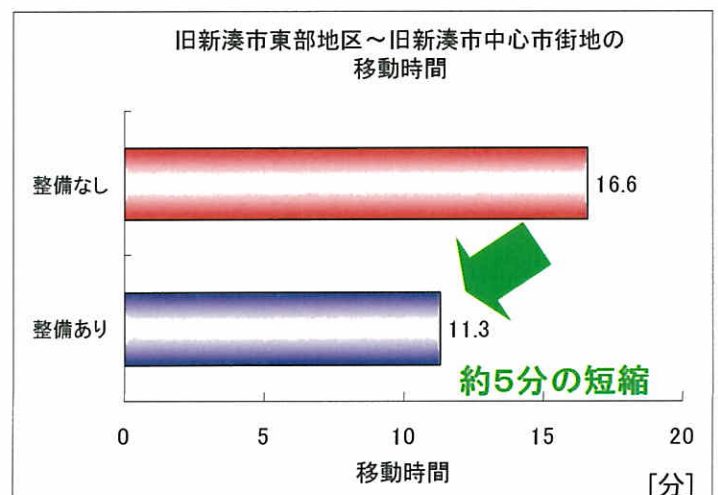
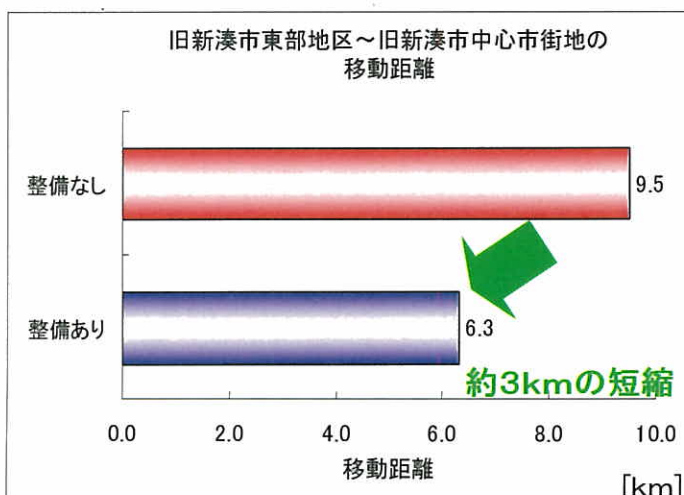
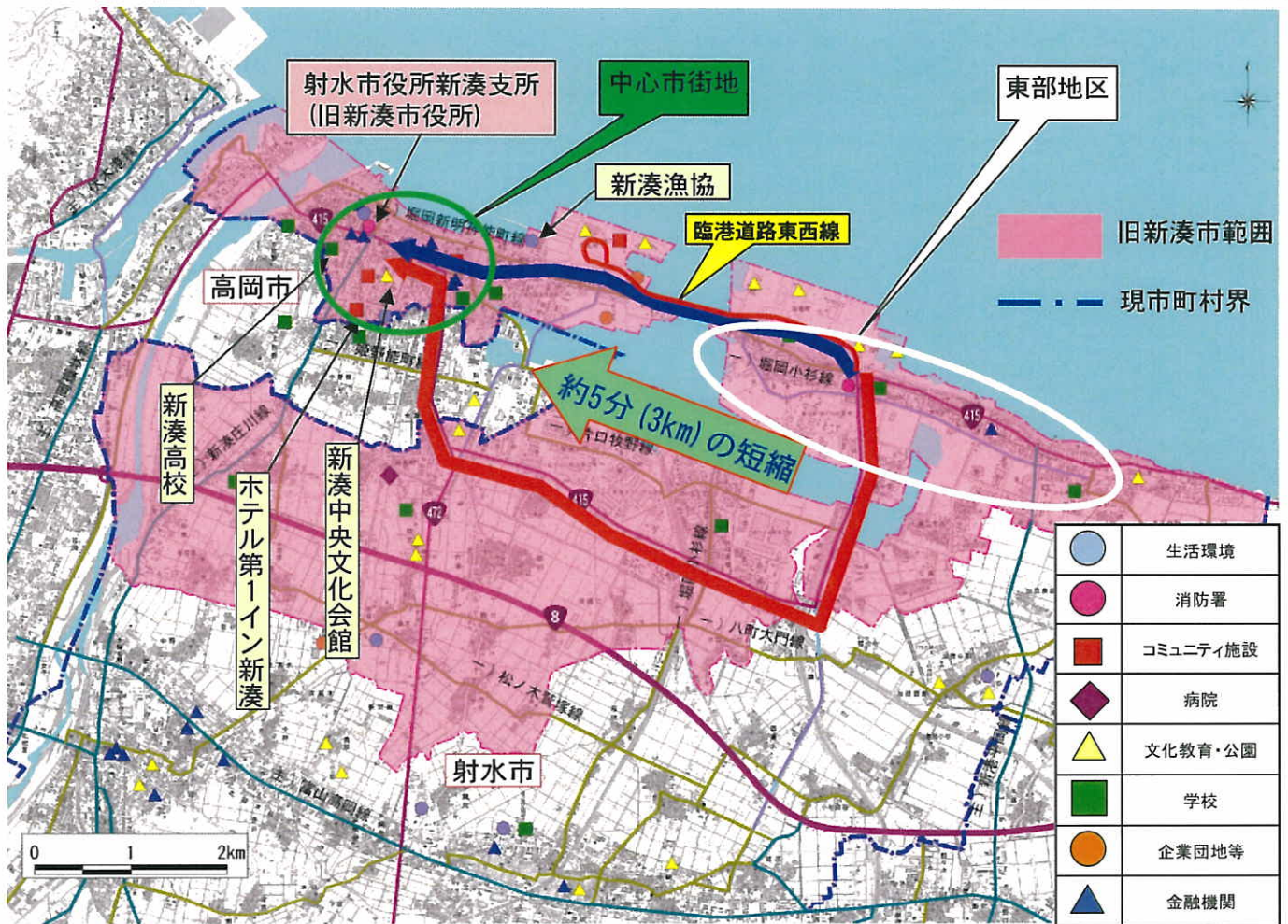
臨港道路 50km/h (設計速度)
国道415号 H17年センサ混雑時旅行速度で算定

II. 交流・レクリエーション

(1) 地域の利便性の向上

●地域住民の中心市街地へのアクセス向上

- ・射水市（旧新湊市）は、主要施設が富山新港の西部地区に集中し、堀岡など東部地区の住民は通勤・通学・買い物等日常生活に不便が生じている。
- ・臨港道路整備により、移動時間が約5分（約3km）短縮される。中心市街地へのアクセス性が向上し、地域住民の利便性の向上とともに東西地域の連携が強化される。



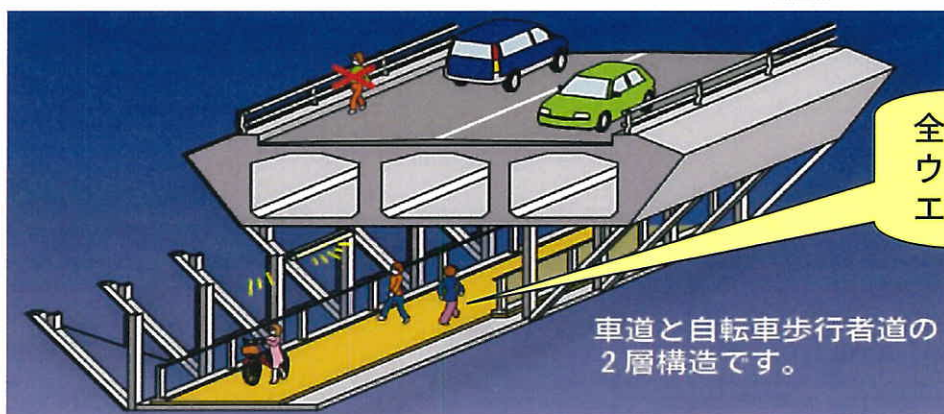
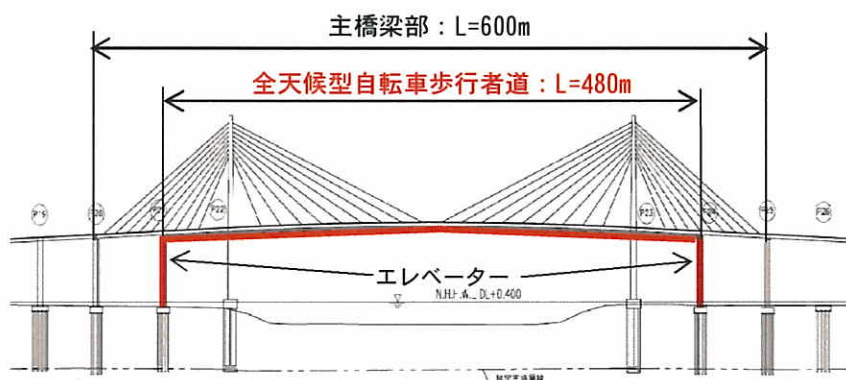
臨港道路 50km/h (設計速度)
 国道415号 (H17年センサ混雑時旅行速度) で算定

(2) 歩行者・自転車のための移動空間の形成

● 確実な移動手段の確保

- ・ 富山新港の港口部を結ぶ渡船は、朝の通勤・通学時は学生等により利用されている。
- ・ 渡船は、夜間(22:30~6:00)は運行されておらず、タクシーによる代替輸送を行っている。また、荒天等により運休が発生する。
- ・ 臨港道路は主橋梁部桁下に全天候型の自転車歩行者道が整備され、確実な移動手段が確保される。

【臨港道路の自転車歩行者道】



全天候型の自転車歩行者道とウォークインスルー形式のエレベーターを設置。

車道と自転車歩行者道の2層構造です。

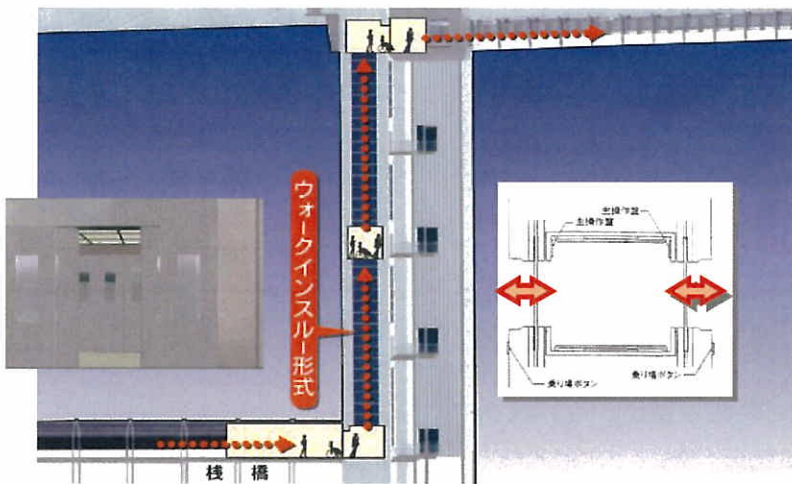
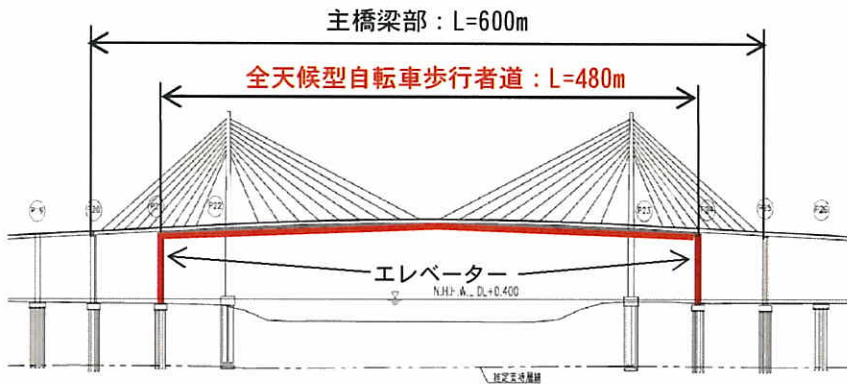
【渡船利用実績(平成17年度)】

利用者数(人・台)			
人	自転車	バイク	合計
142,606	60,245	5,127	207,978

●ユニバーサルデザインに配慮した人にやさしい橋梁の整備

- ・ 高低差が40mもあるエレベーターは、ウォークインスルー形式で自転車等も向きを変えずに乗降が可能となる。
- ・ 全天候型自転車歩行者道は快適性や防犯性にも配慮している。
- ・ ユニバーサルデザインに配慮し、誰でも安心かつ快適に橋が渡れる。

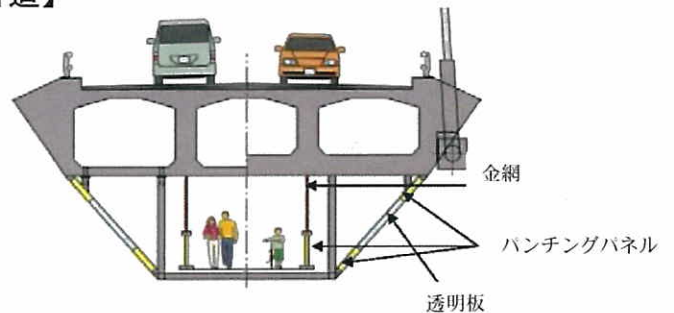
【ウォークインスルー形式のエレベーター】



【魅力ある眺望スペースの設置】



【快適・安心を配慮した全天候型自転車歩行者道】



外壁は、透明板(アクリル素材等)によって日中の採光性を確保するとともにパンチングパネルの併用によって通気性にも配慮している。夜間照明や防犯対策についても配慮している。

(3) 個性ある地域の形成

●臨港道路を活用した地域の活性化

○景観形成考慮

- ・環日本海交流のゲートウェイとしてのシンボル性とともに経済性も考慮しながら、海王丸パークや立山連峰など周囲の景観資源と調和した景観形成に配慮した検討を行っている。

「臨港道路技術検討調査委員会」で検討。(委員長；長岡技術科学大学 長井教授)

- ・美しい国づくり・地域づくりの景観形成事業として、関係機関や地域との連携を図りながら景観形成に取り組んでいる。

「北陸地方管内景観評価試行事業」に選定。(景観アドバイザーによる助言)

- ・射水市は臨港道路のライトアップによる夜間景観整備の検討も進めており、富山新港のランドマークとしてさらなる魅力の向上を図り、観光産業への効果も期待している。

○みなとを中心としたまちづくりへの寄与

- ・射水市は臨港道路を活用した「みなとを中心とした新しいまちづくり」による地域の活性化方策を進めている。

「新湊みなとまちづくり方策」(H17.3月策定)

「新湊みなとまちづくり戦略会議」(委員長；前富山大学教授 雨宮氏)



地域の景観と調和する、
まとまりのあるデザイン



新湊みなとまちづくり方策
(市民ワークショップの様子)



【「新湊みなとまちづくり方策」イメージ】

●海洋性レクリエーション施設へのアクセス向上

- ・新湊地区では「日本海ミュージアム構想」の下、年間約80万人の来訪者がある海王丸パークをはじめとする各種海洋性レクリエーション施設等が整備されている。
- ・臨港道路整備により、各施設へのアクセス性が向上するとともに東西各施設間の連携が強化され、来訪者の利便性が向上する。
- ・富山湾臨海部における海洋観光ゾーンの観光拠点として、観光産業への効果も期待される。



③④海王丸パーク



⑬海老江海浜公園（海水浴場）
平成18年7月オープン



⑫元気の森公園（パ・ゴルフ場等）
平成17年11月オープン

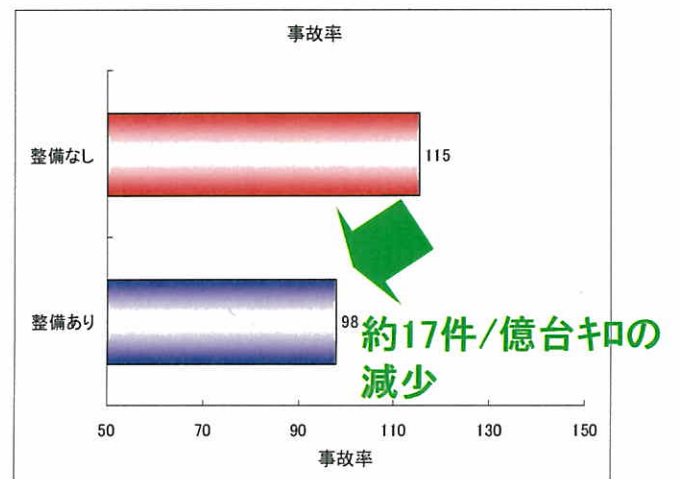
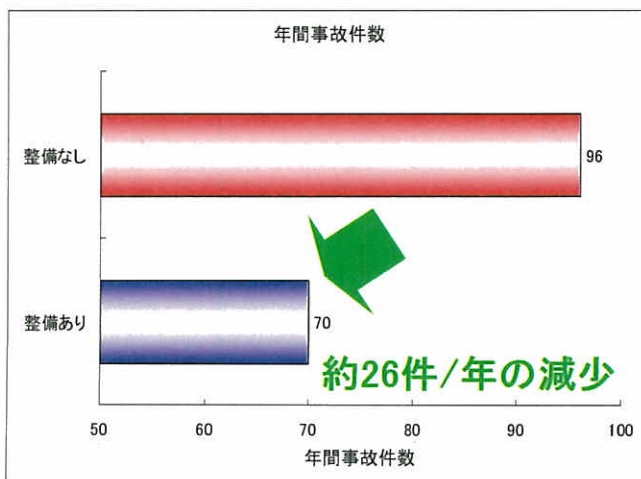
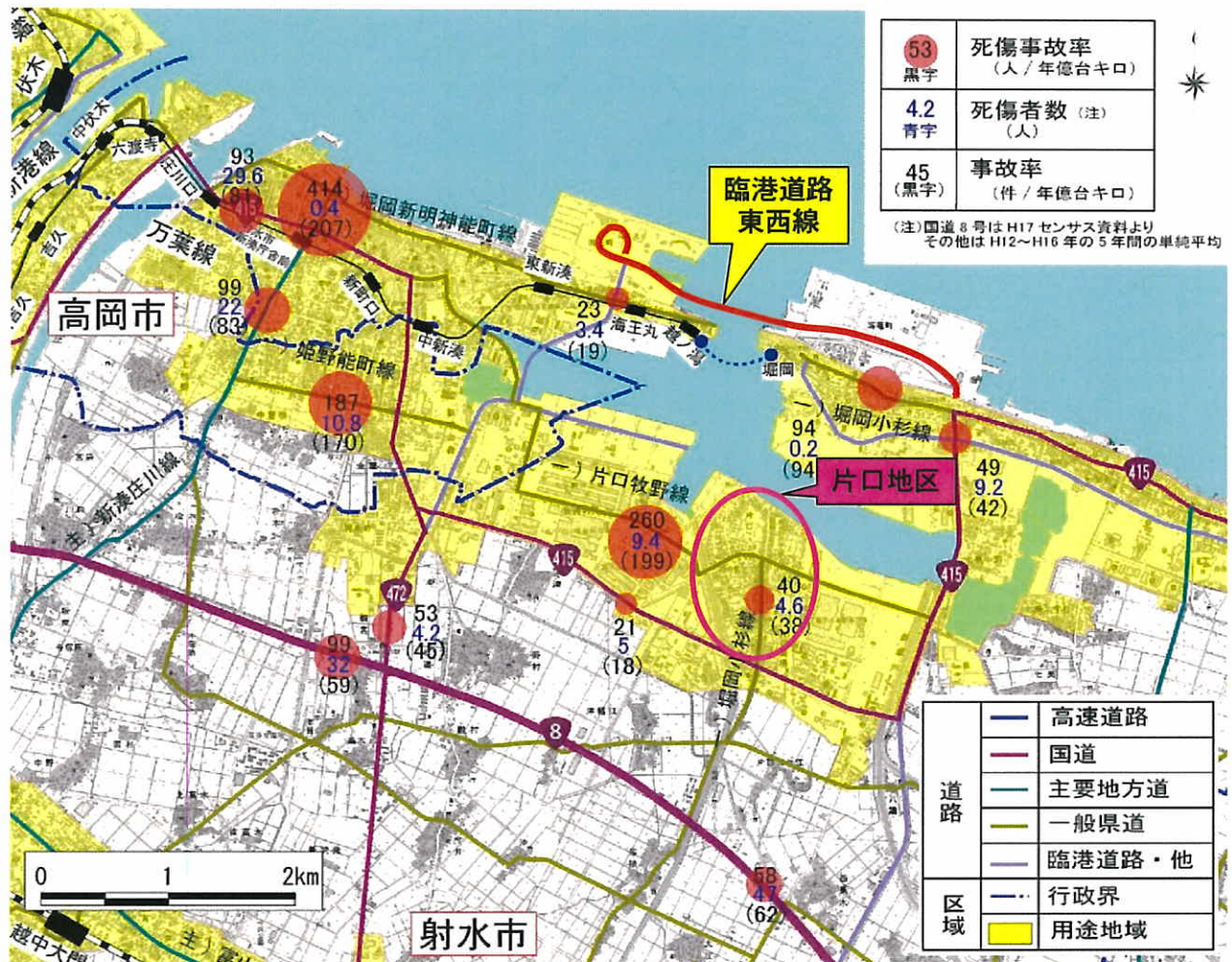


III. 安全防災

(1) 安全な生活環境の確保

●死傷事故率の改善

- ・新湊地区臨港部を通過する片口牧野線は、片口地区の住宅地を通過するなど、死傷事故率は他路線に比べ高い。代替する臨港道路は歩車分離が完全に行われ、交差点も少ない、安全性が高い道路となっている。
- ・臨港道路整備により、背後周辺道路の交通が臨港道路に転換し、国道415号、片口牧野線、臨港道路東西線全体の死傷事故率が約17件/億台キロ減少する。

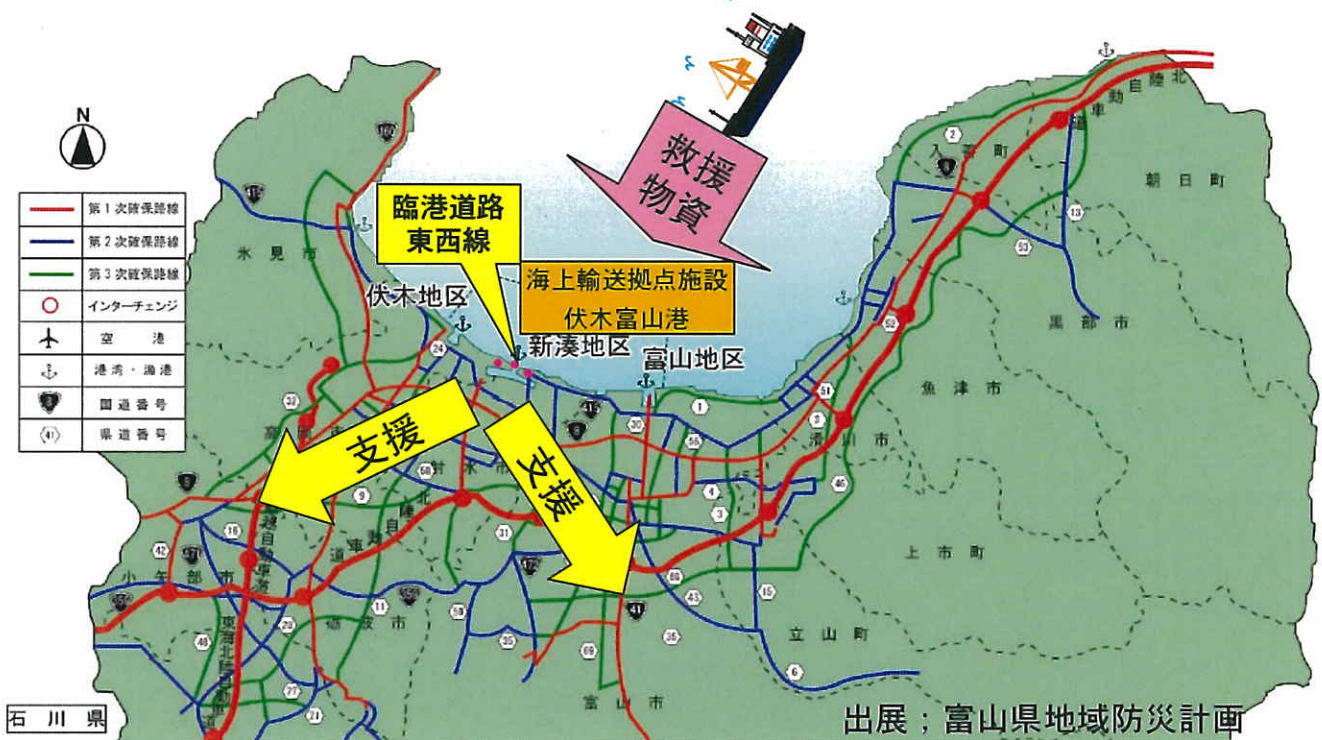


国道415号、(一)片口牧野線、臨港道路東西線の将来交通量で推計

(2) 災害への備え

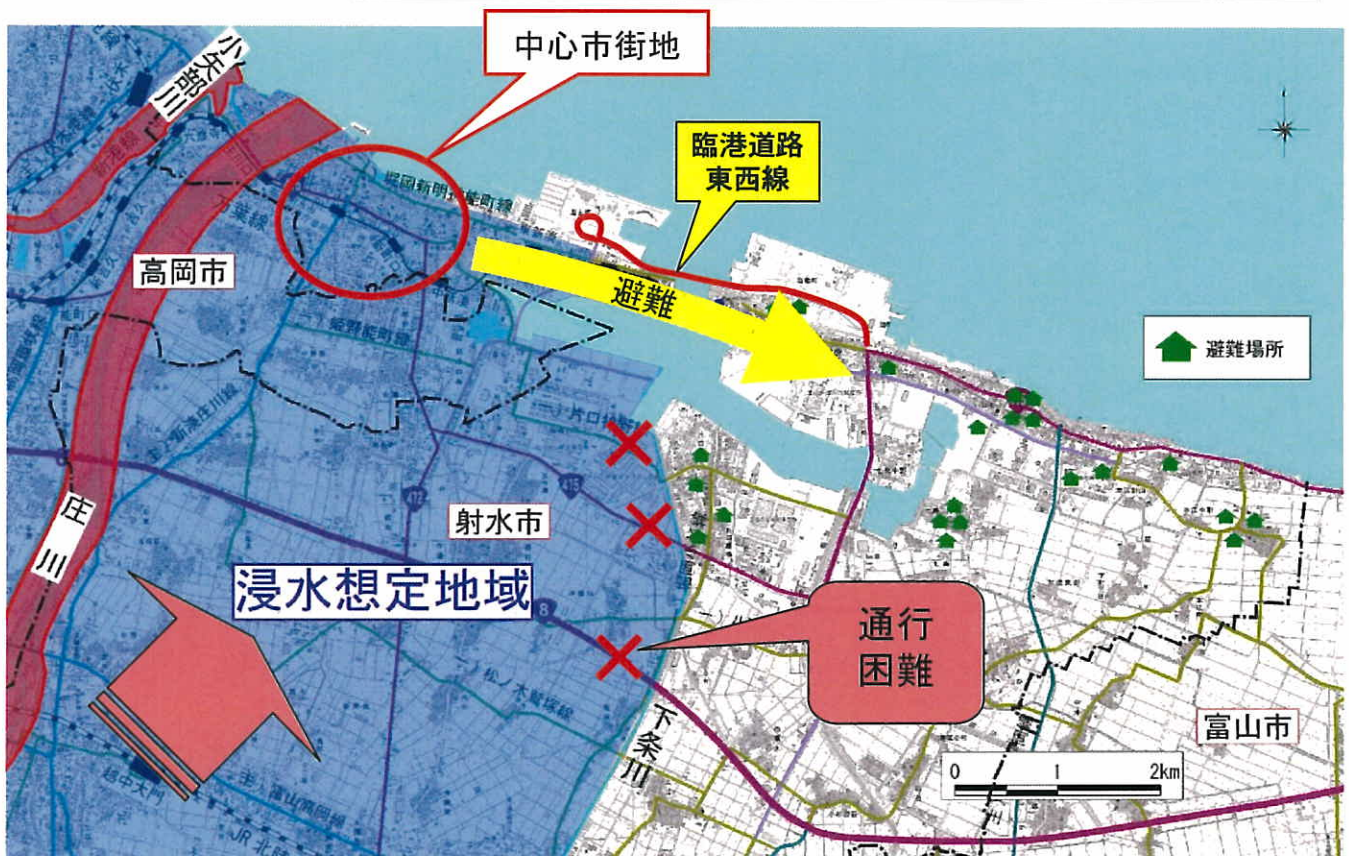
●災害時海上輸送拠点施設と緊急輸送道路を連絡

- ・ 富山県は伏木富山港などを災害時における物資の海上輸送拠点施設としており、災害時には救援物資、応急復旧資材及び人員の広域輸送基地または物流拠点として役割を担う。
- ・ 臨港道路整備により、海上輸送拠点施設(伏木富山港)と緊急輸送道路ネットワーク(第2次緊急通行確保路線；国道415号)が連絡され、緊急輸送体制が強化される。
- ・ 富山県内唯一の耐震強化岸壁である新湊地区「多目的国際ターミナル(-14m岸壁)」との連絡も強化される。
- ・ 本事業実施地域の東西両埋立地は、避難地として位置づけられ整備が進められている。臨港道路整備により、東西避難地の連絡が強化され、一体的に機能することも見込まれる。
- ・ 臨港道路は、耐風・耐震・耐久性が考慮され災害に強い設計となっている。

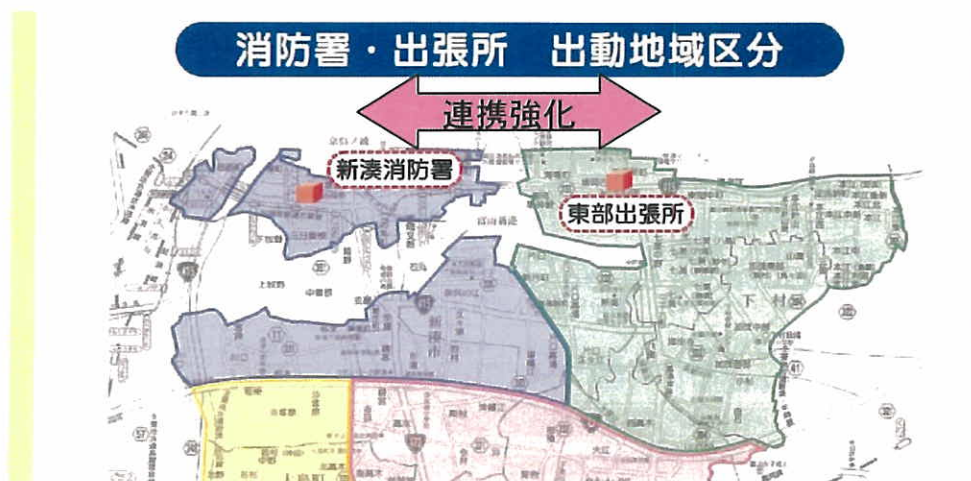


●災害時の避難経路の確保と救急・消防活動の支援

- ・庄川と小矢部川が氾濫した場合、旧新湊市の西側と高岡市の一部が浸水地域と想定されている。
- ・臨港道路整備により、旧新湊市西側の浸水想定地域から東側の非浸水地域の避難場所への避難経路となり、浸水時における避難場所での孤立解消も見込まれる。特に、中心市街地からの唯一の避難経路となる。
- ・臨港道路整備により、新湊消防署と新湊消防署東部出張所の連携が強化され、相互応援時における現地到着時間の短縮が見込まれる。



【出典；射水市新湊地区 庄川・小矢部川洪水ハザードマップ】
 ※浸水想定地域の色は、ハザードマップの浸水深とは一致しない



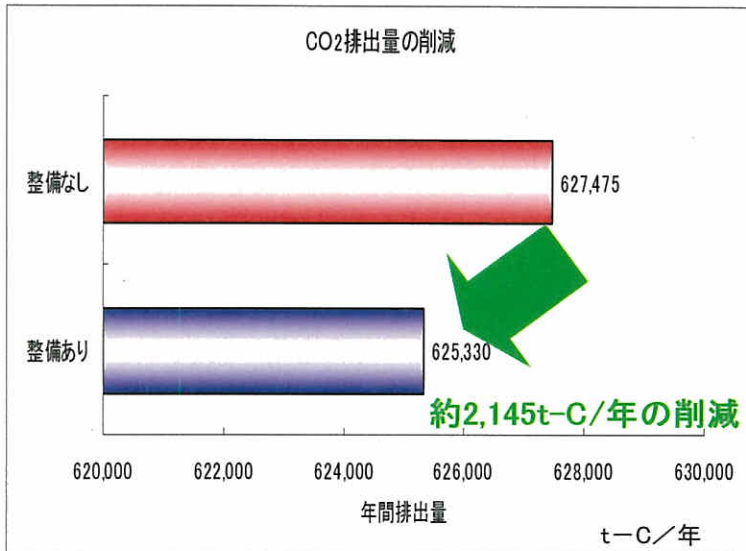
【出典；新湊消防署ホームページ 出動地域区分】

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO₂排出量の削減

・臨港道路整備により、CO₂排出量は約2,145t-C/年削減される。



富山県陸上競技場約198個分の森林が1年間に吸収するCO₂量に相当



富山県陸上競技場37,344m²

1t-C = 1t-CO₂ × (12/44) = 約0.27t-CO₂ (林野庁HP)

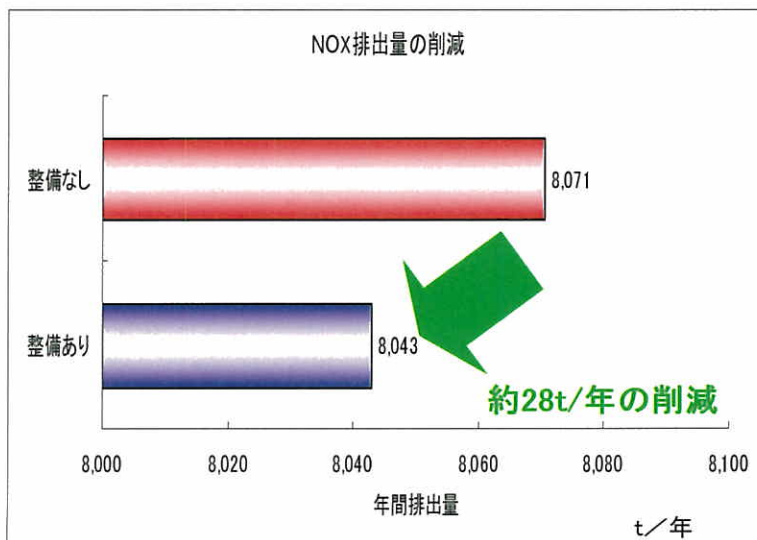
森林のCO₂吸収量2.89t-c/ha/年(10.6t-CO₂/ha/年)

出典:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッドプラティクス・ガイダンス(優良手法指針)」

(2) 生活環境の改善・保全

●自動車からのNO_x排出量の削減

・臨港道路整備により、NO_x排出量は約28 t /年削減される。



大型車約7,150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」

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<輸送時間削減便益>

- ・臨港道路整備により1日約401万台の車に効果が発現し、年間約103.9億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約1,717億円（残事業整備では約1,717億円）と算出。

【輸送時間削減便益】

$$= \text{整備前総輸送時間費用} - \text{整備後総輸送時間費用} = 103.9 \text{ (億円/年)}$$

$$\text{総輸送時間費用} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別輸送時間 (分)} \\ \times \text{車種別時間費用原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{ (日/年)}$$

割引率等を考慮

約1,717億円

単位：円/台・分

車種(j)	時間費用原単位
乗用車類	72.45
乗用車	62.86
バス	519.74
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<輸送費用削減便益>

- ・臨港道路整備により1日約401万台の車に効果が発現し、年間約1.3億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約22億円（残事業整備では約22億円）と算出。

【輸送費用削減便益】

$$= \text{整備前総輸送費用} - \text{整備後総輸送費用} = 1.3 \text{ (億円/年)}$$

$$\text{総輸送費用} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \\ \times \text{車種別走行費用原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{ (日/年)}$$

走行費用原単位：一般道路（市街地）

単位：円/台・km

割引率等を考慮

約22億円

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

<交通事故減少便益>

- ・臨港道路整備により平均事故件数が年間約8件減少し、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50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約9億円（残事業整備では約9億円）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
 = 0.5 (億円/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)]


 割引率等を考慮

約9億円

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	-	

○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

便益評価期間：50年

<便益>

基準年における 現在価値	輸送時間 削減便益	輸送費用 削減便益	交通事故 減少便益
1,748億円 (1,748億円)	1,717億円 (1,717億円)	22億円 (22億円)	9億円 (9億円)

<費用>

基準年における 現在価値	建設費	管理運営費
411億円 (158億円)	397億円 (144億円)	14億円 (14億円)

<費用便益効果分析>

費用便益比 (CBR)
B/C= 4.3 (11.1)

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

(参考) 便益評価期間:40年

費用便益比 (CBR)
B/C= 3.9 (10.3)

<前回評価時(平成13年7月)>

評価該当基準	総便益	総費用	費用便益比
5年未着手	1,748億円	420億円	4.2

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額

事業費 : 約 245 億円 (進捗率 59%)
うち用地費 : 約 1 億円 (進捗率 94%) ※平成18年度末時点

○残事業の内容

残事業の主な内容は次のとおり。

- ・臨港道路の橋脚部上部工事、主塔工事及び土工区間工事。
- ・終点側（東側）の未買収用地（1筆）については地権者と協議中。
平成18年度中に用地取得予定である。

4. 事業の進捗の見込み

- ・事業の進捗率は平成18年度末時点で59%である。
- ・また、地元からの早期完成への大きな期待と強い整備要請もあり、事業推進を妨げる要因は特になく、事業は順調に進捗している。

○今後の事業の見通し等

- ・臨港道路（東西線：L=3,600m）について、平成20年代前半の供用に向け引き続き事業を推進する。

【工事区間現況】



5. コスト縮減や代替案の可能性

◆コスト縮減の状況

- ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の長尺化、プレキャスト製品の積極的活用、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。

◆代替案等の可能性

- ・平成14年港湾計画の変更により、現時点における最適な計画であると判断している。また、構造形式、道路規格や施設規模等は適切に計画しており、道路基本構造等の見直しの必要はない。

6. その他

1) 地方公共団体等の意見（要望）

・富山県

本臨港道路は富山県の長期道路網計画に位置づけられており、また21世紀初頭における県づくりの指針である「富山県民新世紀計画」の中でも、広域高速交通体系の整備における、環日本海地域の中央拠点として、本臨港道路を含む伏木富山港の整備の必要性が強調され、富山県重点事業として要望している。

・射水市

富山新港東西両埋立地を結ぶ臨港道路の完成を地域活性化の大きなチャンスと捉え、本臨港道路を核とする、みなとを中心とした新しいまちづくりの指針として「新湊みなとまちづくり方策」を策定、同方策の実現に向けた「新湊みなとまちづくり戦略会議」を開催するなどし、射水市重点事業として要望している。

・臨港道路富山新港東西線整備促進同盟会（会長：射水市長 会員38団体）

S57～「富山新港の港湾機能の充実と東西地域間の輸送確保を図るため、整備促進を要望」

S57. 12月「富山新港港口連絡橋建設促進期成同盟会」設立

S62. 6月「新湊大橋建設期成同盟会」改名

H15. 2月 現名称に改名

7. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・伏木富山港では外貿コンテナ貨物を中心に増大する取扱貨物より発生する港湾関連車両のスムーズな物流、伏木富山港3地区の東西連携を強化し、港と背後企業を結ぶ臨港交通体系の強化が求められている。
- ・東海北陸自動車道の平成19年開通により、伏木富山港(新湊地区)をめぐる物流需要の増大が見込まれる。※ ※ 事業評価監視委員会の付帯意見に基づき追加
- ・年間約80万人の集客を誇る海王丸パークをはじめとする海洋性レクリエーション施設利用者のアクセス向上を図る必要がある。
- ・また、射水市(旧新湊市)は地域が東西に分断されており、地域住民の日常生活においても不便が生じているため、東西両地域を結ぶ本事業の果たす役割は大きい。
- ・地域の防災対策および救急・消防活動体制の強化など期待される役割は大きい。
- ・このような諸問題の改善を図る上で本事業の果たす役割は大きいことから、臨港道路整備を推進する必要がある。
- ・臨港道路整備を行った場合の事業全体の費用対効果は4.3(残事業では11.1)と十分な効果が認められる。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・事業の進捗率は平成18年度末時点で59%である。
- ・また、地元からの早期完成への大きな期待と強い整備要請もあることから、平成20年代前半の供用を目指し引き続き事業を推進する必要がある。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・残事業の施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の長尺化、プレキャスト製品の積極的活用、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、コスト縮減に努める。
- ・本事業は土地利用、環境や景観への影響等も総合的に勘案し計画を定めており、現時点における最適な計画であると判断している。また、構造形式、道路規格や施設規模等は適切に計画しており、道路基本構造等の見直しの必要はない。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・本事業は、広域幹線道路との連結による増大している外貿コンテナ貨物を中心とした物流の円滑化及び効率化、海王丸パークをはじめとする海洋性レクリエーション施設利用者及び港湾利用者の利便性の向上、分断されている東西両地域を連携し地域における通勤・通学・買い物等日常生活活動の利便性の向上、災害・救急・消防活動への支援、観光産業の向上などに重要な役割を担っている。
- ・また、本事業は「みなとを中心とした新しいまちづくり」を進める地域の方策とも合致し、地域の活性化にもつながる。
- ・平成20年代前半の供用を目指して事業を推進しており、費用対効果も認められる。
- ・従って、事業効果を発揮させるためには事業の継続が妥当である。