

道路事業の事後評価説明資料

〔国道８号 富山高岡バイパス〕

令和２年１０月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 整備内容	.....	P 2
2. 事業の効果の発現状況		
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項	.....	P 3
① 走行時間の短縮	.....	P 3
② 交通事故件数の減少	.....	P 4
(2) その他の効果	.....	P 5
① 物流効率化による企業の生産性向上	.....	P 5
② 第三次救急医療施設へのアクセス向上	.....	P 6
③ 中枢中核都市間の交流・連携の強化	.....	P 7
④ 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間のアクセス向上	.....	P 8
3. 事後評価結果	.....	P 9
4. 対応方針（案）	.....	P 11
別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕		

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 交通渋滞の解消と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号の富山市金泉寺^{きんせんじ}～高岡市四屋間^{よつや}（延長24.8km）についてバイパス整備を行ったものである。



写真1-1 国道8号 坂東立体
(富山市方向より高岡市方向を望む)

撮影日：H29.12

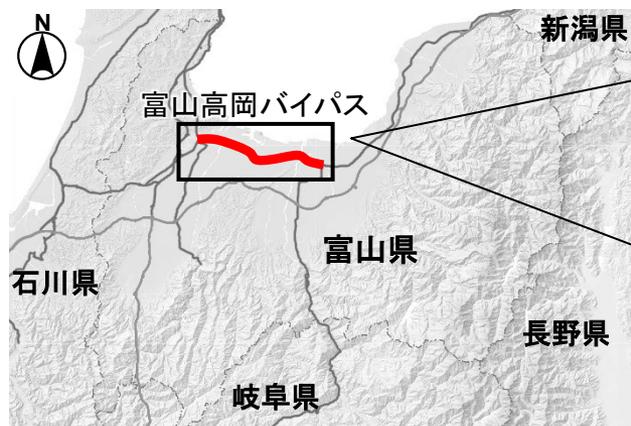


図1-1 広域図



図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 整備内容

- 事業名：国道8号 富山高岡バイパス
- 起終点：(起)富山県富山市金泉寺
(終)富山県高岡市四屋
- 延長：24.8km
- 全体事業費：約570億円
- 完成車線数：4車線
- 道路の区分：第3種第1級
- 都市計画決定：昭和45年度、平成5年度、平成18年度
- 事業化：昭和41年度
- 用地着手：昭和42年度
- 工事着手：昭和42年度
- 事業完了：平成27年度

(単位：m)

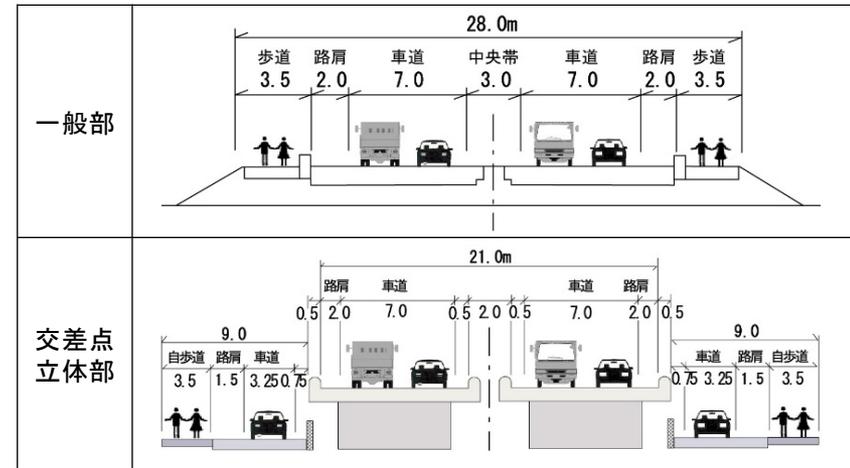


図1-4 標準横断面



写真1-2 坂東交差点立体化開通式(本線部開通)
(H28.3.19)



図1-3 富山高岡バイパス位置図

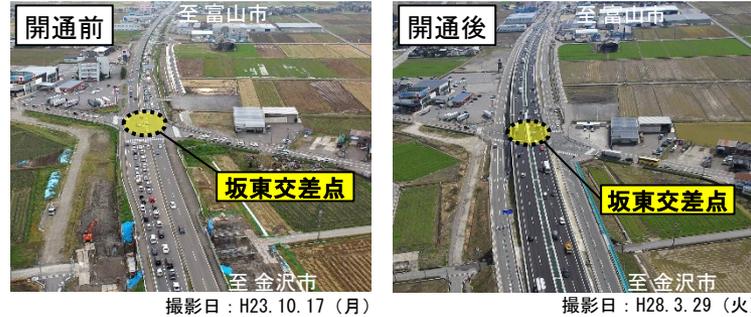
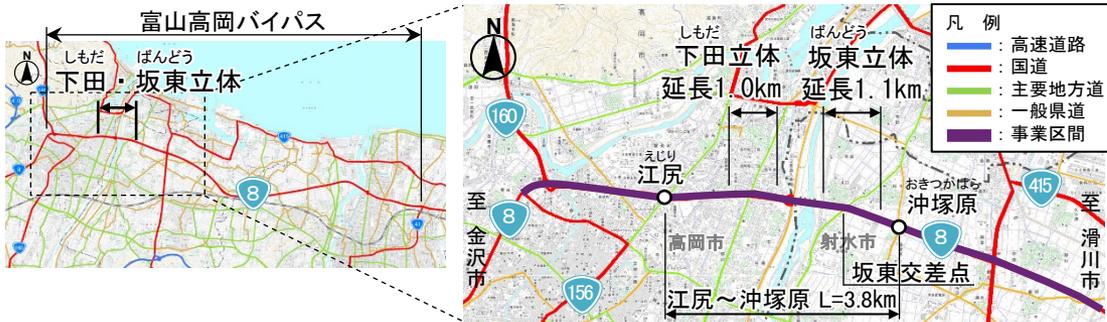
- 凡例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 主要地方道
 - : 一般県道
 - : 事業区間

2. 事業の効果の発現状況

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項

① 走行時間の短縮

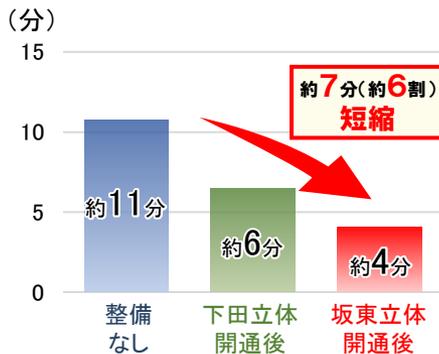
- 下田立体・坂東立体の整備により、江尻～沖塚原間の走行時間が約7分短縮。
- 坂東交差点では本線部の渋滞が解消。



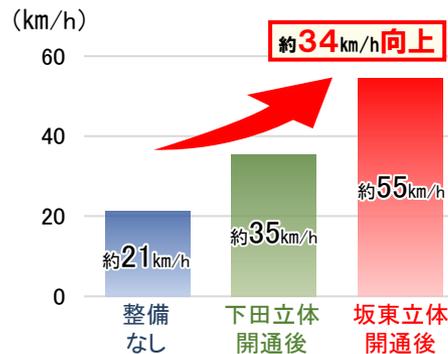
撮影日：H23. 10. 17 (月) 撮影日：H28. 3. 29 (火)

写真2-1 国道8号 坂東交差点
(高岡市方向より富山市方向を望む)

【所要時間(混雑時)】



【平均旅行速度(混雑時)】



出典：整備なし (H17 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度))
 下田立体開通後 (H27 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度))
 坂東立体開通後 (ETC2.0プローブ情報(R1.9-R1.11 平日7~9時、17~19時平均))

図2-1 旅行速度・所要時間の変化



出典：坂東立体開通前 H27.10.6(火)
 坂東立体開通後 H29.11.1(水)

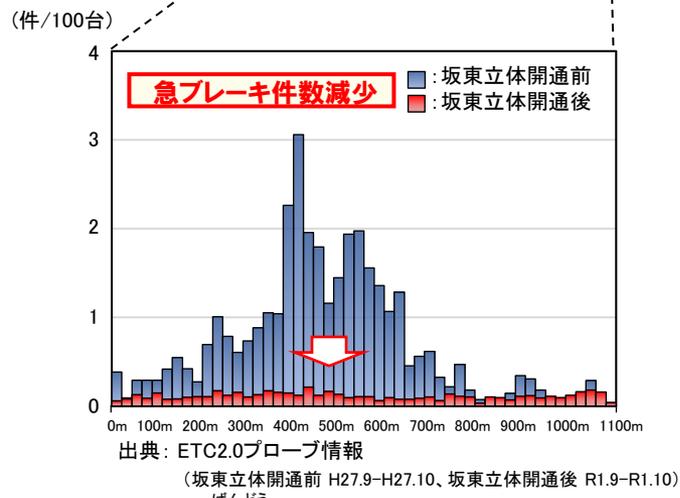
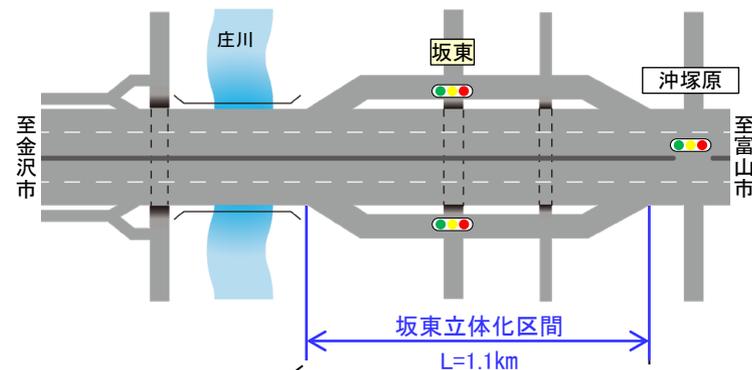
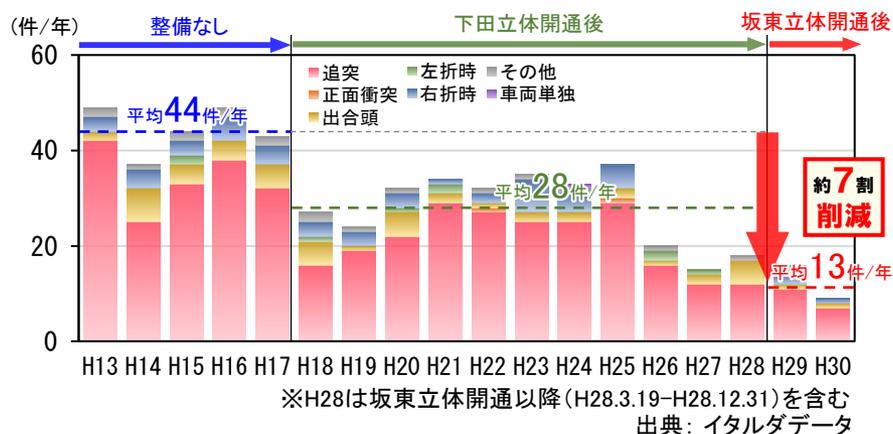
写真2-1 坂東立体開通前後の渋滞状況

2. 事業の効果の発現状況

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項

② 交通事故件数の減少

- 下田立体・坂東立体の整備により、死傷事故が年間約7割減少。
- 坂東交差点では立体化供用後、急ブレーキ発生回数が大幅に減少し、安心・安全な交通環境を確保。



2. 事業の効果の発現状況

(2) その他の効果

① 物流効率化による企業の生産性向上

- 国道8号は、工業団地から伏木富山港への重要なアクセスルートとなっている。
- 下田立体・坂東立体の整備により渋滞が緩和し、物流の効率化が図られることで企業の生産性が向上。
- 今後も国道8号沿線に企業団地の新設が予定されるなど、沿線企業のさらなる発展を支援。



図2-6 射水市・高岡市の工業団地と伏木富山港へのアクセスルート

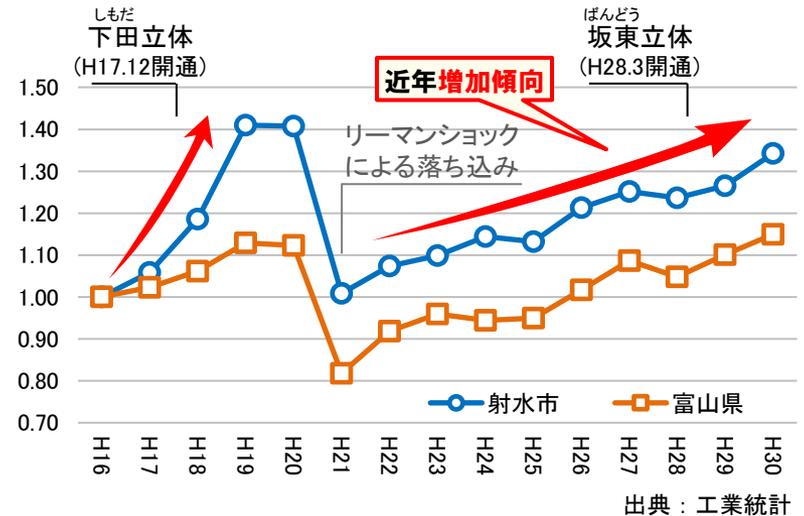


図2-8 射水市と富山県の製造品出荷額の伸び率(H16=1.0)

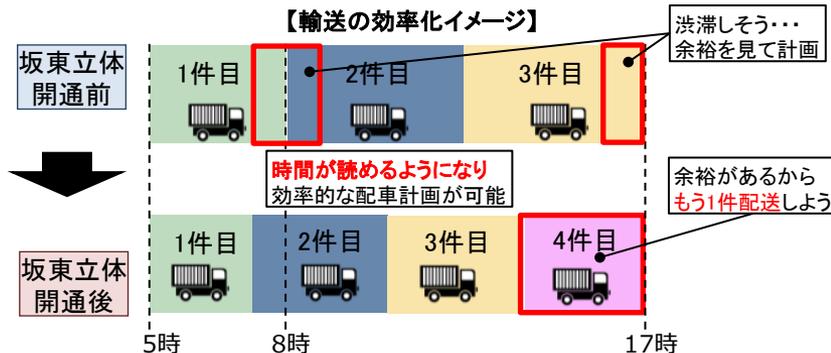


図2-7 企業の生産性向上事例 出典：企業ヒアリング(H29.6)

【国道8号沿線企業の声】



- ・遠方への輸送は、坂東交差点の渋滞時間が読めず、ゆとりを持って出発する必要があった。
- ・時間が読めるようになったことで、効率的な稼働が可能となり、配車計画が立てやすくなった。 出典：企業ヒアリング(H29.6)



- ・製品製造の過程で下処理したものを搬送する際に、国道8号を利用しています。
- ・1日何十往復往復と利用しますが、坂東立体の開通でとても便利になりました。 出典：企業ヒアリング(H30.9)

2. 事業の効果の発現状況

(2) その他の効果

② 第三次救急医療施設へのアクセス向上

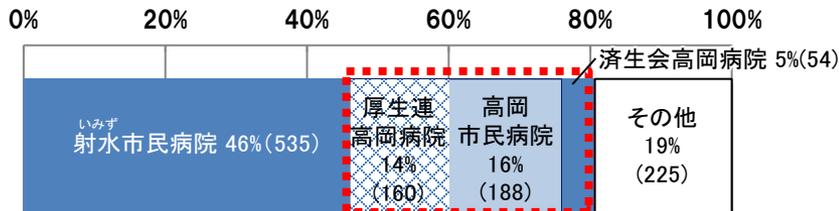
- ^{しんみなと}新湊消防署管内の救急搬送先は、県西部唯一の第三次医療施設である厚生連高岡病院をはじめとし、高岡市内への搬送が約3割を占め、市街地からの搬送には主に国道8号の利用が想定される。
- 下田立体・坂東立体の整備により、対象区間の搬送時間が短縮され、救命救急活動を支援。



図2-9 厚生連高岡病院へのアクセス

【^{しんみなと}新湊消防署管内の主な搬送先】

【^{しんみなと}新湊消防署の救急隊員の声】



※新湊消防署管内
救急搬送人数: 1,162件(R1年)

国道8号利用が想定される搬送先: 35%

出典: 新湊消防署へのヒアリング調査 (R2. 7)

・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: ヒアリング調査 (R2. 7)



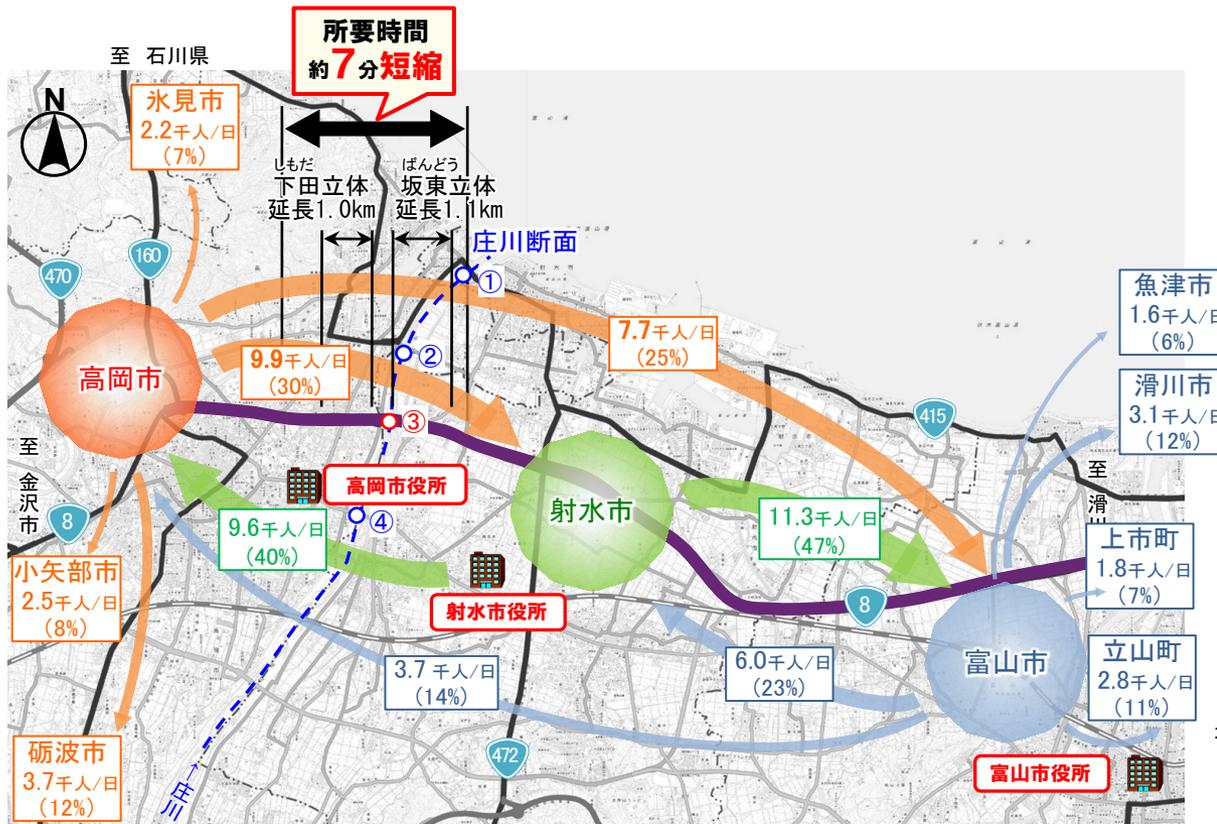
図2-10 新湊消防署管内の主な搬送先(H31・R1年)

2. 事業の効果の発現状況

(2) その他の効果

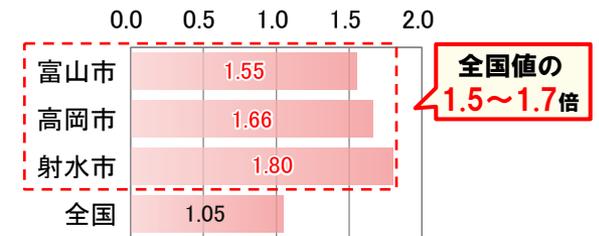
③ 中枢中核都市間の交流・連携の強化

- 国道8号が通過する富山市、高岡市、射水市は通勤通学による繋がりが強く、自家用車の保有率が高い。
- 下田立体・坂東立体の整備により、国道8号のアクセス性が向上し、各都市間の交流・連携を促進。



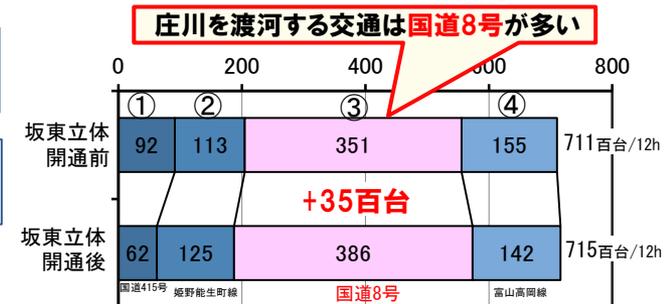
所要時間出典：整備なし (H17 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度))
 整備あり (ETC2.0プローブ情報 (R1.9-R1.11 平日7~9時、17~19時の平均旅行時間より算定))
 通勤通学動態出典：H27国勢調査
 ※()内数値は、他市町村で従業・通学者のうち占める割合 (5%以上の市町村を表示)

図2-11 通勤通学動態



出典：富山県運輸概況、住民基本台帳

図2-12 1世帯あたり自動車保有台数(H31.3)



[交通量データ] 開通前：H27.10.6 (火) 7:00~19:00
 開通後：H29.11.1 (水) 7:00~19:00

図2-13 庄川断面交通量

2. 事業の効果の発現状況

(2) その他の効果

④ 北陸新幹線各駅から主要観光地へのアクセス向上

- 下田立体・坂東立体の整備により定時性が確保されることで、県内新幹線駅からのレンタカーを利用した周遊モデルコースの所要時間が読みやすくなるなど、県内観光振興を支援。
- 特に、新高岡駅から新湊方面へのアクセス性が向上し、海王丸パークなどの周辺観光地の観光客入込客数は近年増加傾向。

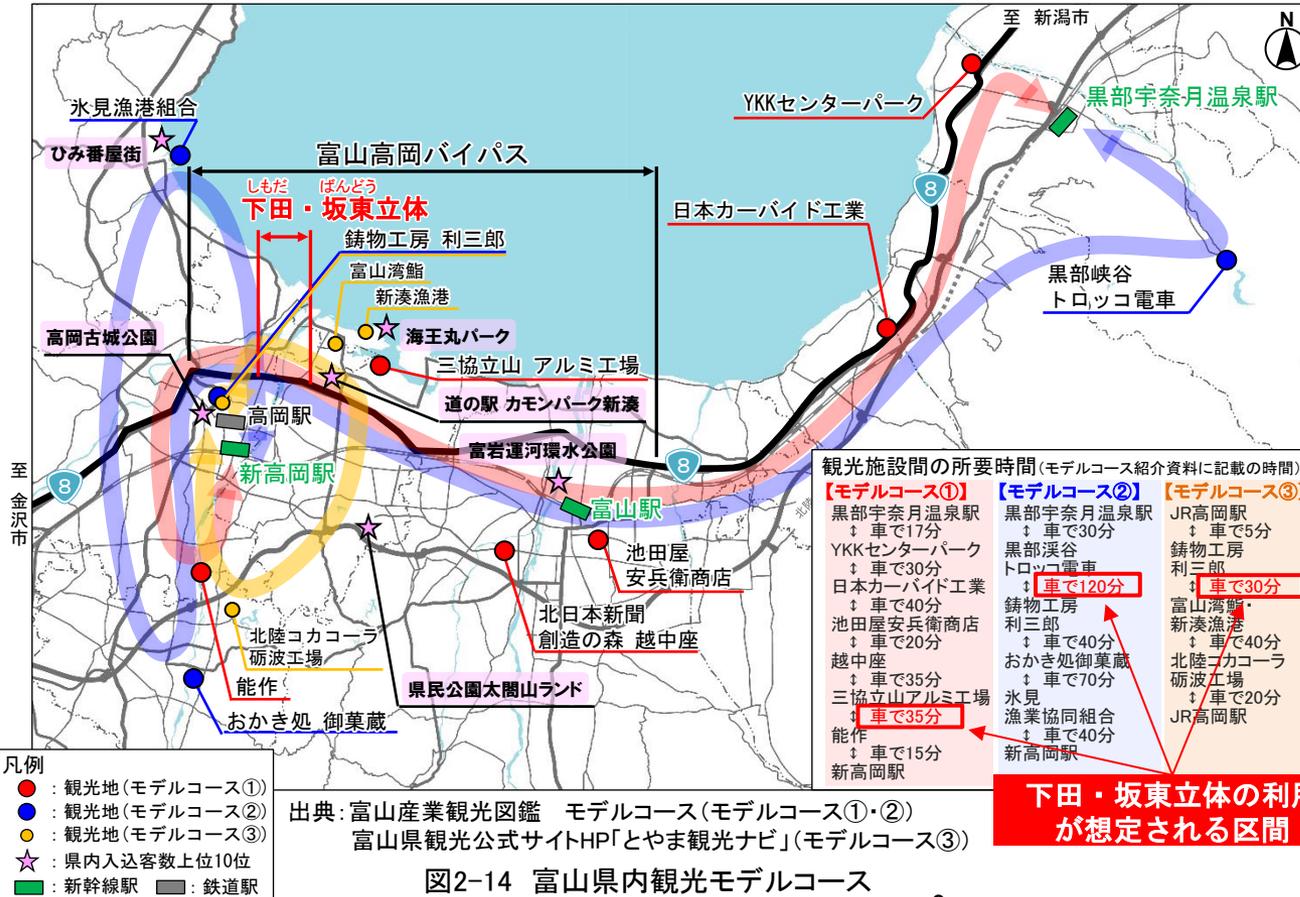


図2-14 富山県内観光モデルコース



写真出典: 富山県観光公式サイト とやま観光ナビHP



図2-15 主要観光地入込客数推移

下田・坂東立体の利用
が想定される区間

3. 事後評価結果

費用対効果分析の算定基礎となった要因

事業名	国道8号 富山高岡バイパス				
起終点	(起点) 富山県富山市金泉寺 ^{きんせんじ} ~ (終点) 富山県高岡市四屋 ^{よつや}				
事業概要	国道8号富山高岡バイパスは、富山市金泉寺 ^{きんせんじ} ~高岡市四屋 ^{よつや} 間 (延長24.8km) についてバイパス整備を行ったものである。				
事業の目的・必要性	国道8号富山高岡バイパスは、交通渋滞の解消と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事業である。				
事業期間	昭和41年度 (1966年度) ~平成22年度 (2010年度) (平成12年度再評価)	→	昭和41年度 (1966年度) ~平成30年度 (2018年度) (令和2年度事後評価)		
事業費	約660億円 (平成12年度再評価)	→	約570億円 (令和2年度事後評価)		
交通量	66,800台/日 (H32) (平成12年度再評価)	→	19,400~51,700台/日 (R12) (令和2年度事後評価)		
旅行速度向上	31.3km/h (S49) (整備なし: 旧国道8号)	→	40.1km/h (R1) (整備あり: 国道8号)		
交通事故減少	44件/年 (H13-H17平均) (下田・坂東立体整備なし)	→	13件/年 (H29-H30平均) (下田・坂東立体整備あり)		
費用対効果分析結果		B: 総便益	C: 総費用	B/C	基準年度
	再評価	総便益: 12,667億円	総費用: 1,170億円	10.8	平成12年度
	事後	総便益: 10,295億円	総費用: 3,240億円	3.2	令和2年度

3. 事後評価結果

事業の効果の発現状況

- ・ 本事業の整備により、走行時間の短縮、交通事故件数の減少、物流効率化による企業の生産性向上、第三次救急医療施設へのアクセス向上、中枢中核都市間の交流・連携の強化、北陸新幹線各駅から主要観光地へのアクセス向上等の効果が得られている。

事業実施による環境の変化

- ・ 事業実施中及び事業完了後において、環境の変化に関する問題は認められない。

社会経済情勢の変化

- ・ 事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。

今後の事後評価の必要性

- ・ 事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。
- ・ 費用便益比（B/C）は、3.2で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。

改善措置の必要性

- ・ 本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。

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

- ・ 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。

4. 対応方針（案）

対応なし

（理由）

- ・ 投資効果が確認されており、今後の事業評価および改善措置の必要性がないと判断される。