

道路事業の再評価説明資料

とよたあらや なかじまほんごう
〔一般国道8号 豊田新屋立体・中島本郷立体〕

令和7年11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
(1) 事業の経緯	· · · · · P 3
(2) 事業の進捗状況	· · · · · P 3
(3) 今後の事業展開	· · · · · P 3
3. 事業内容の変更	· · · · · P 4
(1) 事業費の見直し〔豊田新屋立体〕	· · · · · P 4
(2) 事業費の見直し〔中島本郷立体〕	· · · · · P 10
(3) 見直し後の事業費〔豊田新屋立体・中島本郷立体〕	· · P 10
4. 事業の投資効果	
(1) 便益に係る整備効果	· · · · · P 11
①走行時間の短縮	· · · · · P 11
②交通事故件数の減少	· · · · · P 12
(2) その他の効果	· · · · · P 13
①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上	· · · · · P 13
②第三次医療施設へのアクセス向上	· · · · · P 14
③日常生活圏中心都市へのアクセス向上	· · · · · P 15
④CO ₂ 排出量減少による環境負荷の低減	· · · · · P 16
5. 広域ネットワークでの費用便益分析	· · · · · P 17
6. 費用対効果	· · · · · P 18
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	· · · · · P 19
8. 対応方針（原案）	· · · · · P 21
9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	· · · · · P 22

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、「富山外郭環状道路」の一部を構成する
国道8号の富山県富山市小西～富山市粟島町（延長2.9km）
富山県富山市中島～射水市白石（延長7.4km）において、
○ 交通渋滞の解消
○ 交通事故の削減
○ 幹線ネットワークの強化 など
を目的とし、交差点の立体化を行うものである。



図1-2 富山外郭環状道路



図1-1 広域図



図1-3 位置図

1. 事業概要

(2) 計画の概要

路線名	国道8号	
事業名	とよたあらや 豊田新屋立体	なかじま ほんごう 中島本郷立体
延長	2.9km	7.4km
起終点	(起)富山県富山市小西 (終)富山県富山市粟島町	(起)富山県富山市中島 (終)富山県射水市白石
	あわじまち 小杉IC	しらいし 富山西IC
都市計画 決定	平成20年度	令和2年度
事業化	平成21年度	令和3年度
全体事業費	約340億円 (前回評価時点)	約450億円 (前回評価時点)
令和6年度末 までの投資額	約290億円(進捗率85%)	約5億円(進捗率1%)



図1-4 富山外郭環状道路【再掲】

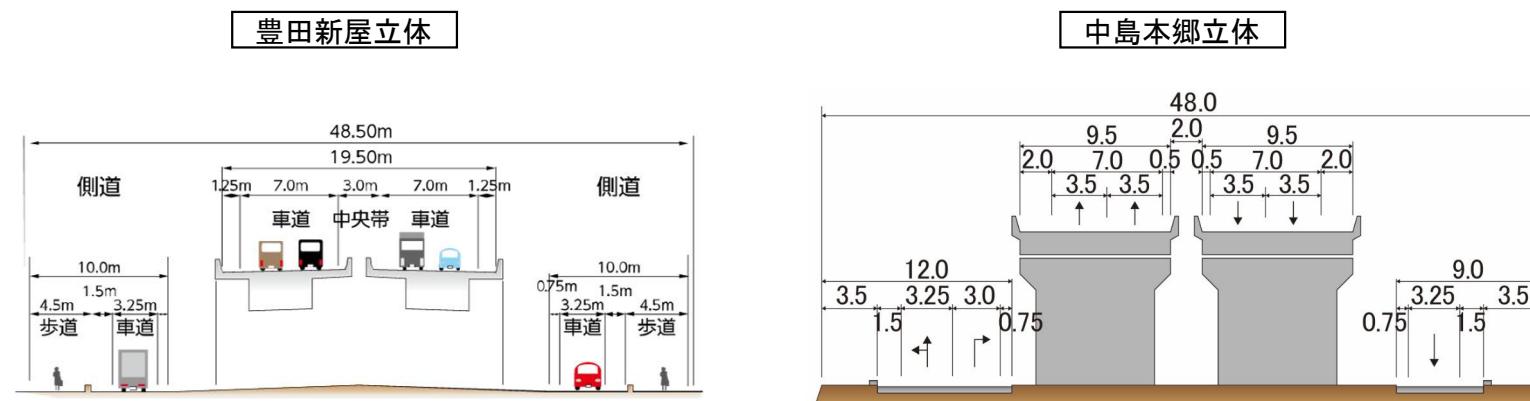


図1-5 標準横断図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成20年度	都市計画決定(豊田新屋立体)
平成21年度	事業化(豊田新屋立体)
平成23年度	事業再評価(豊田新屋立体)
平成26年度	用地着手(豊田新屋立体) 事業再評価(豊田新屋立体)
平成29年度	工事着手(豊田新屋立体) 事業再評価(豊田新屋立体)
平成30年度～ 令和元年度	計画段階評価(中島本郷立体)
令和2年度	都市計画決定(中島本郷立体)
令和3年度	事業化(中島本郷立体)
令和4年度	事業再評価(豊田新屋立体)

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

令和6年度末、金額は税込み

		全体	執行済額	進捗率	残事業費
豊田新屋立体	事業費	約340億円	約290億円	85%	約50億円
	うち用地費・ 補償費	約77億円	約77億円	99%	約1億円
中島本郷立体	事業費	約450億円	約5億円	1%	約445億円
	うち用地費・ 補償費	約47億円	約0億円	0%	約47億円
合 計	事業費	約790億円	約295億円	37%	約495億円
	うち用地費・ 補償費	約124億円	約77億円	62%	約48億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある



図2-1 豊田新屋立体完成イメージ



図2-2 中島本郷立体完成イメージ

(3) 今後の事業展開

- 豊田新屋立体及び中島本郷立体は、早期の立体化に向けて事業を推進する。

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し〔豊田新屋立体〕

①擁壁基礎工法の変更【+約24億円】

- 河川が並行する区間の道路拡幅にあたり、当初計画では河川を外側に付け替え、元の河川位置を地盤改良したうえで、擁壁を構築する計画であった。
- しかし、地盤改良の際、既設護岸を取り壊すため、仮設土留工（鋼矢板）により道路法面の崩壊を防止する必要があるが、玉石等の影響により鋼矢板を打設できないことが判明したことから、既設護岸の取り壊しが不要となる鋼管杭擁壁へ変更する。

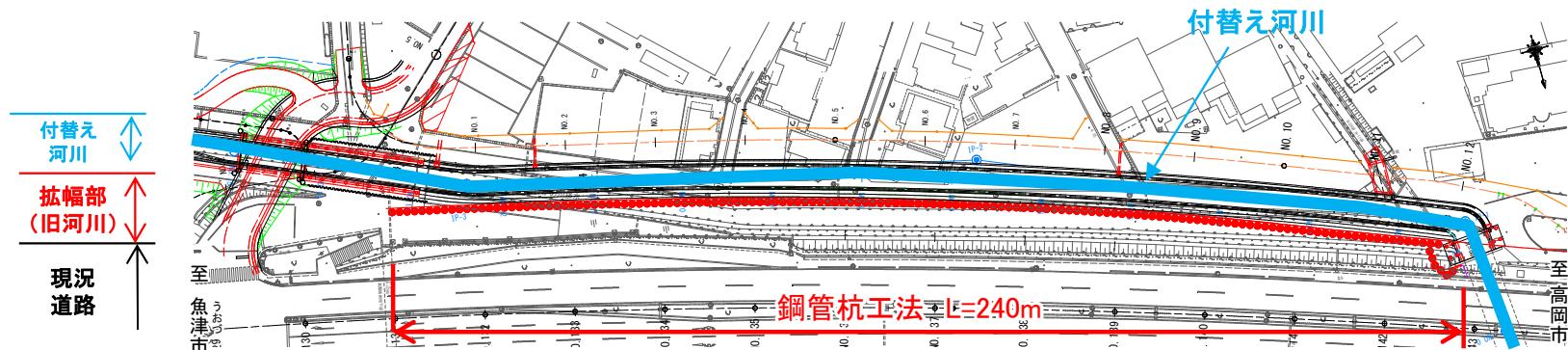


図3-2 地盤改良工法（当初計画）

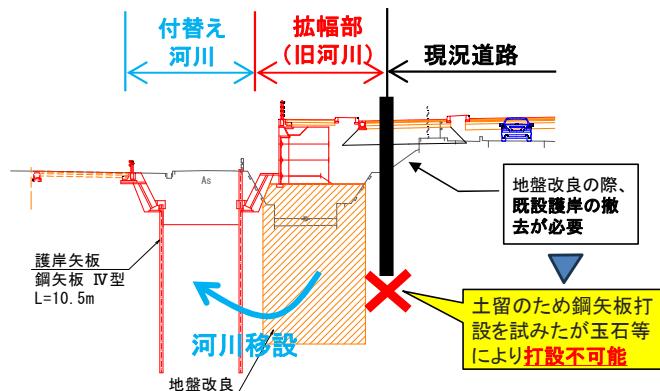


図3-3 鋼管杭工法（変更計画）

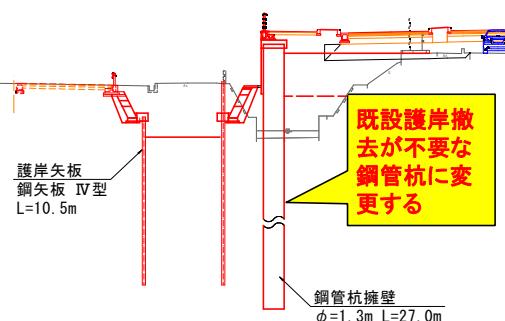


図3-4 鋼矢板打設状況

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し【豊田新屋立体】

(2) 改良工・仮設工の追加【+約72億円】

- 盛土に利用する発生土及び迂回路設置箇所の路床について、土質試験の結果、当初想定よりも軟弱であることが判明したため、盛土材及び路床の改良を追加する。
- 橋梁下部工等の施工の際、現況交通を迂回させたうえで、オープン掘削による施工を想定していたが、関係機関協議の結果、迂回期間が長期となることを踏まえ、迂回路幅員を見直す必要が生じたことから、幅員確保のため土留工法に変更する。
- 構造物施工の際、近隣住宅地への騒音が基準値を超える恐れがあることが判明したことから、騒音を低減するため、防音施設を追加する。

■ 盛土材及び路床部の改良

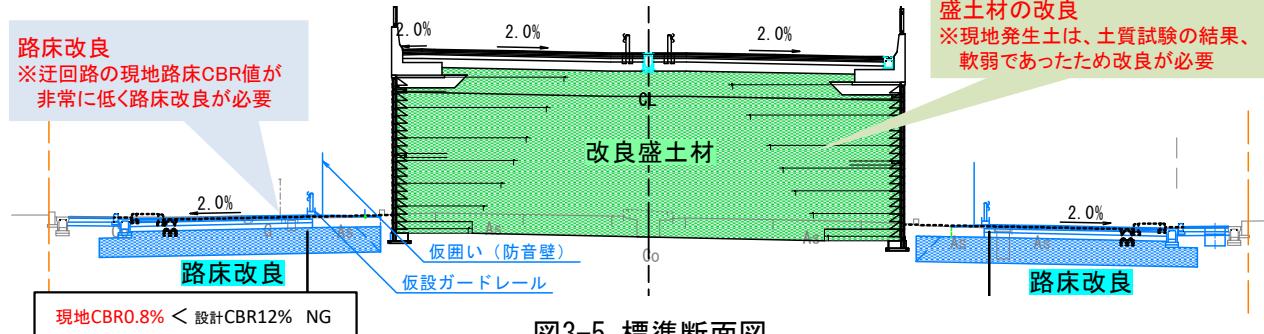


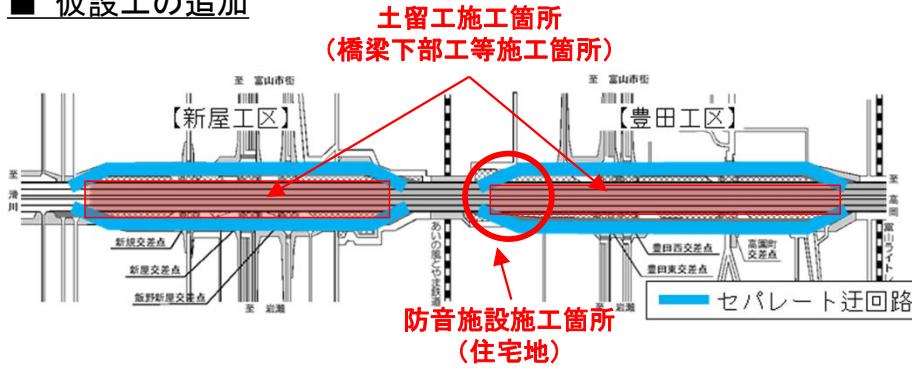
図3-5 標準断面図

■ 防音施設の追加

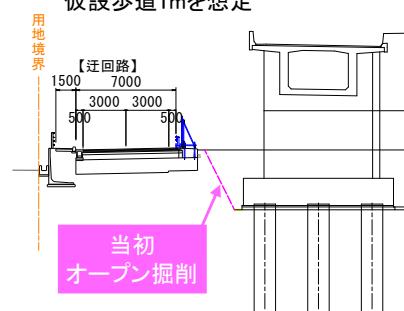


図3-6 橋梁下部工（防音施設工）

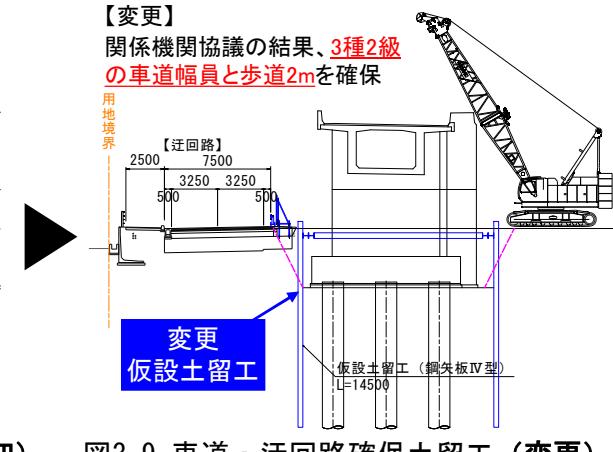
■ 仮設工の追加



【当初】
迂回路は3種3級の車道幅員と
仮設歩道1mを想定



【変更】
関係機関協議の結果、3種2級
の車道幅員と歩道2mを確保



3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し〔豊田新屋立体〕

③ 鉄道横断箇所の構造変更〔+約30億円〕

- 現在、あいの風とやま鉄道を歩行者が横断する際は、国道脇の階段から跨線橋を利用して横断しており、自転車や車椅子利用者については周辺道路を迂回している状況である。
- 当初事業計画においても、既設階段を活用する計画としていたが、令和4年に新駅が開業したことに伴い、周辺エリアの開発が進み、鉄道横断利用者の増加が見込まれることから、地元要望を踏まえた協議の結果、アクセス性や安全性の向上、バリアフリー対応を目的として、階段を斜路構造に変更する。

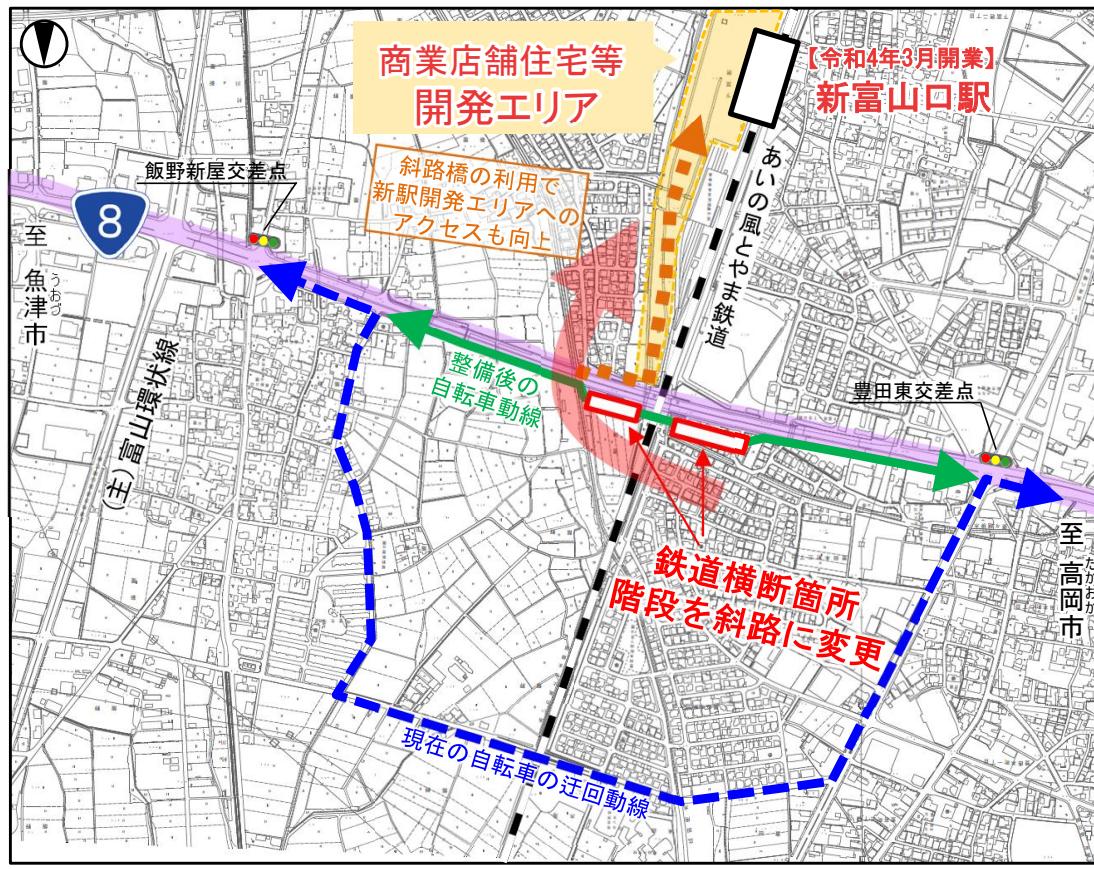


図3-10 新駅整備に伴う周辺開発



図3-11 現況階段工



図3-12 東西歩道橋側面図

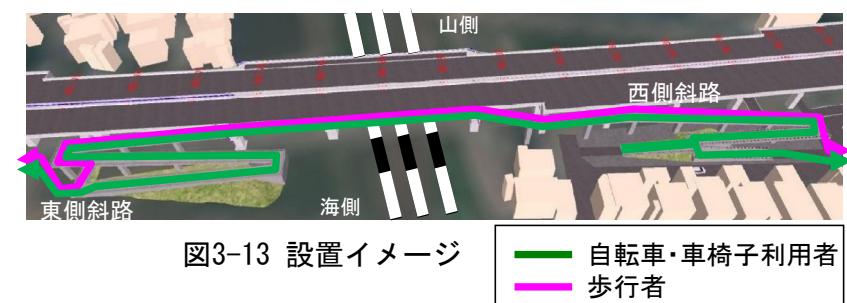


図3-13 設置イメージ

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し [豊田新屋立体]

④ 交差点構造の変更 【+約32億円】

- 新屋・飯野地区は、国道8号により集落や農地が南北に分断されていることから、農耕車等の地域内移動は交通量の多い新屋交差点を利用して日々行き来している状況であり、安全性に課題がある。
 - そのため、安全で円滑な地域内移動の機能を確保するため、新屋交差点の東側にある市道交差点（現況丁字交差点）を十字交差点（国道8号立体化）に変更することで、令和2年度に都市計画変更を行っているところであり、今回詳細設計を経て計画変更する。

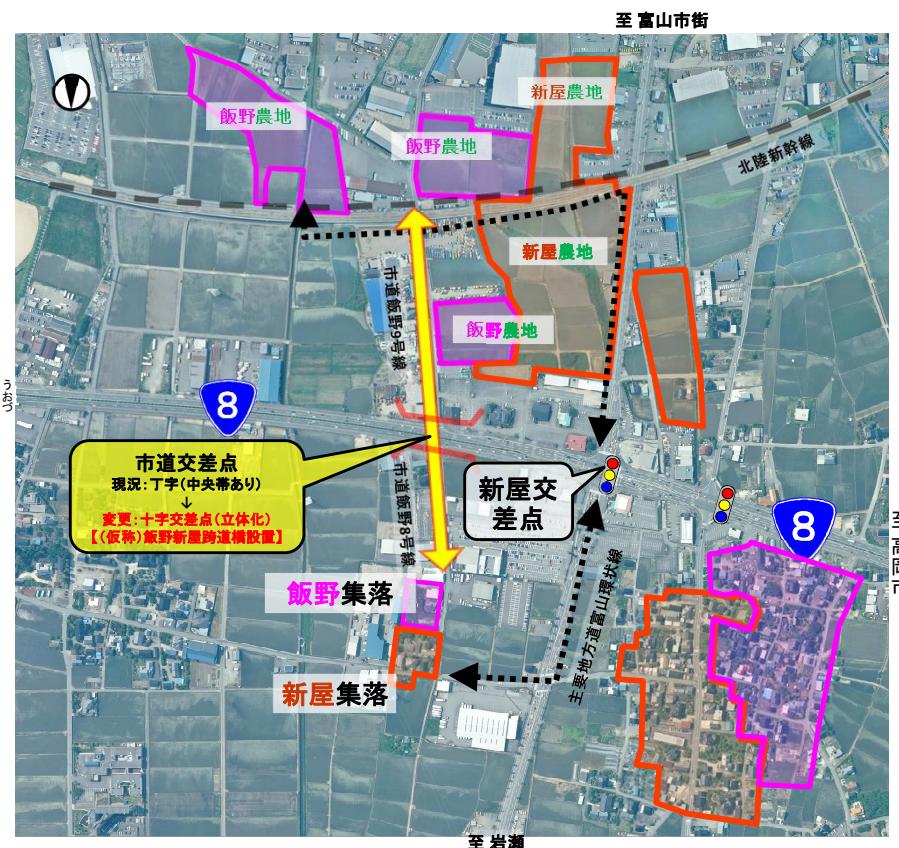


図3-14 地域内交通状況

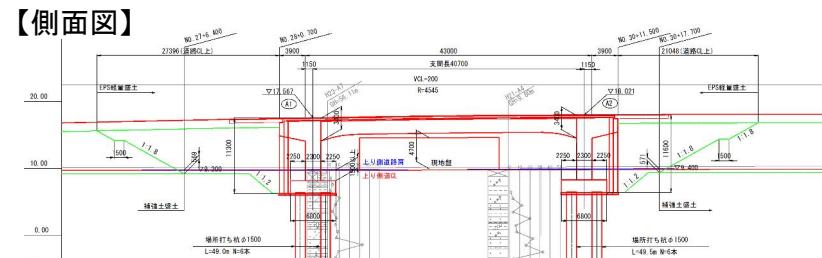


図3-15 (仮称) 飯野新屋跨道橋一般図

【施工状況写真】

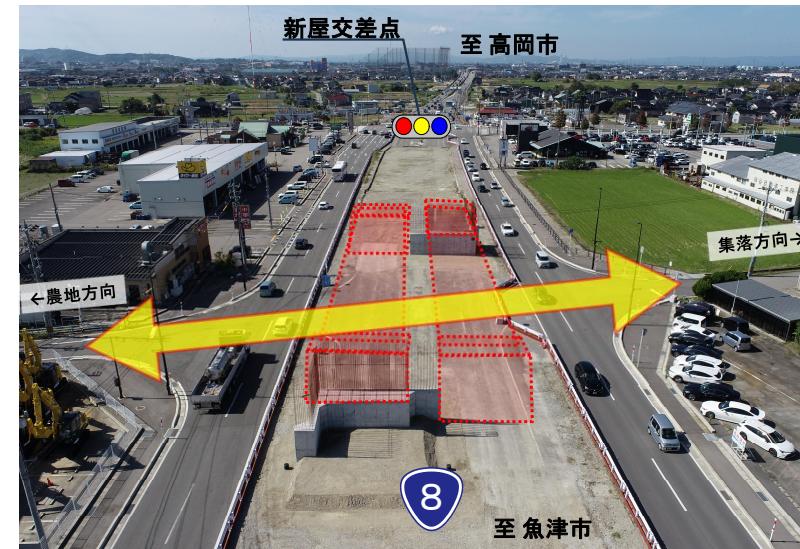


図3-16 施工状況

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し【豊田新屋立体】

⑤ 物価上昇による労務費及び資機材の増加【+約13億円】

○ 前回再評価時(令和4年度)後の労務費・資機材単価の上昇によって、増額の必要が生じた。

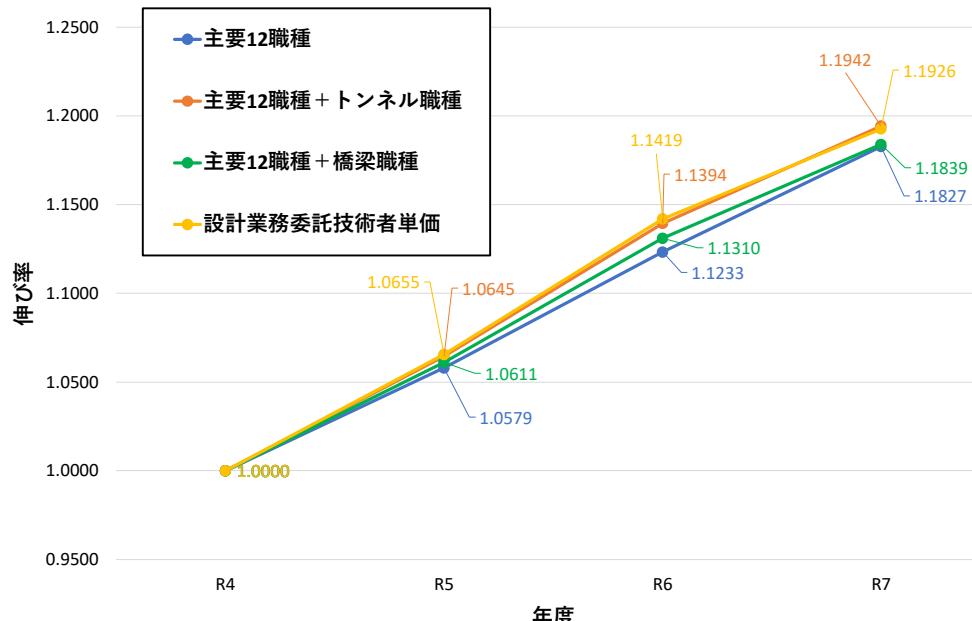


図3-17 富山県の単価の伸び率

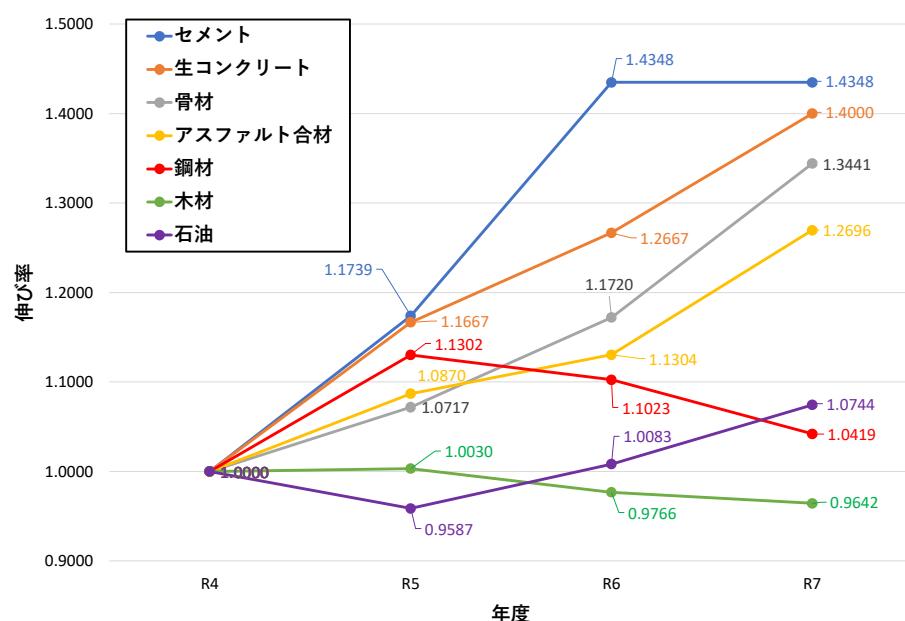


図3-18 富山県の材料費(主要建設資材:7資材13品目)の伸び率

■計算方法

- 工種毎に、工事実績から資機材・労務費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和7年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇による事業費増分を算出。

表3-1 事業費増額の内訳

	R5年度	R6年度	R7年度以降	合計(百万円)	合計(億円)
労務費	56	116	253	425	約4億円
材料費	87	228	588	903	約9億円
合計	143	344	841	1,328	約13億円

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し〔豊田新屋立体〕

⑥ 橋梁排水装置見直しにおけるコスト縮減【-約1.0億円】

- 当該高架区間は曲線部の片勾配により、従来の路肩内 (0.50m) での排水処理では通水断面が狭く、多数の排水枠と長い横引き管延長が必要となる。
- そこで、排水枠数の削減と横引き管を省略できる鋼製排水溝を採用し、コスト縮減を図った。

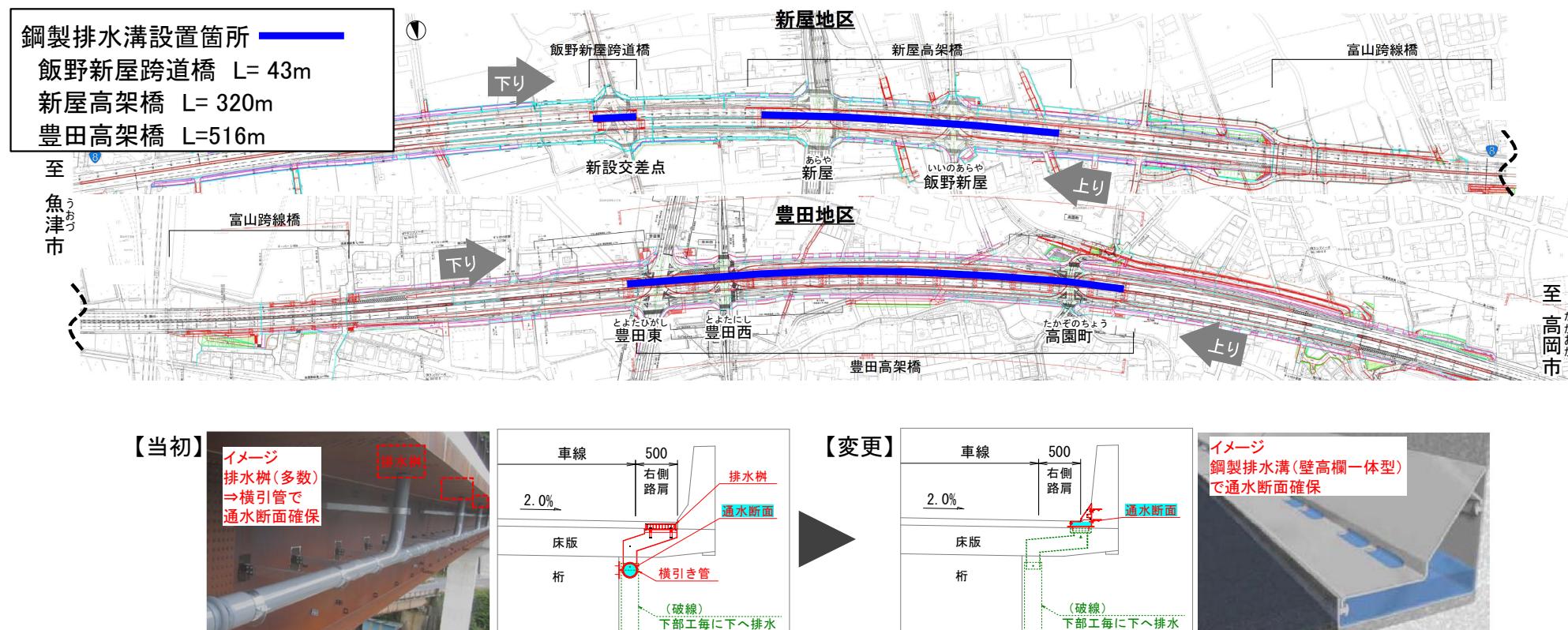


図3-19 鋼製排水溝設置概要

3. 事業内容の変更

(2) 事業費の見直し〔中島本郷立体〕

- 中島本郷立体は、令和3年度に事業化し、現在調査設計を進めている段階（工事未着手）であることから、今回再評価では労務費・資機材の物価変動に伴う事業費の見直しは行わない。
- 詳細な設計が完了した段階において、物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮ることとする。なお、物価変動による追加計上が必要となる場合は、新規事業化時からの変動額を追加計上することを検討する。

(3) 見直し後の事業費〔豊田新屋立体・中島本郷立体〕

	全体事業費	見直し事業費	増減
豊田新屋立体	約340億円	約510億円	約170億円
中島本郷立体	約450億円	約450億円	0
合計	約790億円	約960億円	約170億円 (約22%増)

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 事業区間の混雑時旅行速度は、20km/h以下に低下するなど、走行性が著しく低下している。
- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、事業区間の走行時間は約13分短縮、渋滞損失時間は年間約127万人・時間の削減が見込まれる。

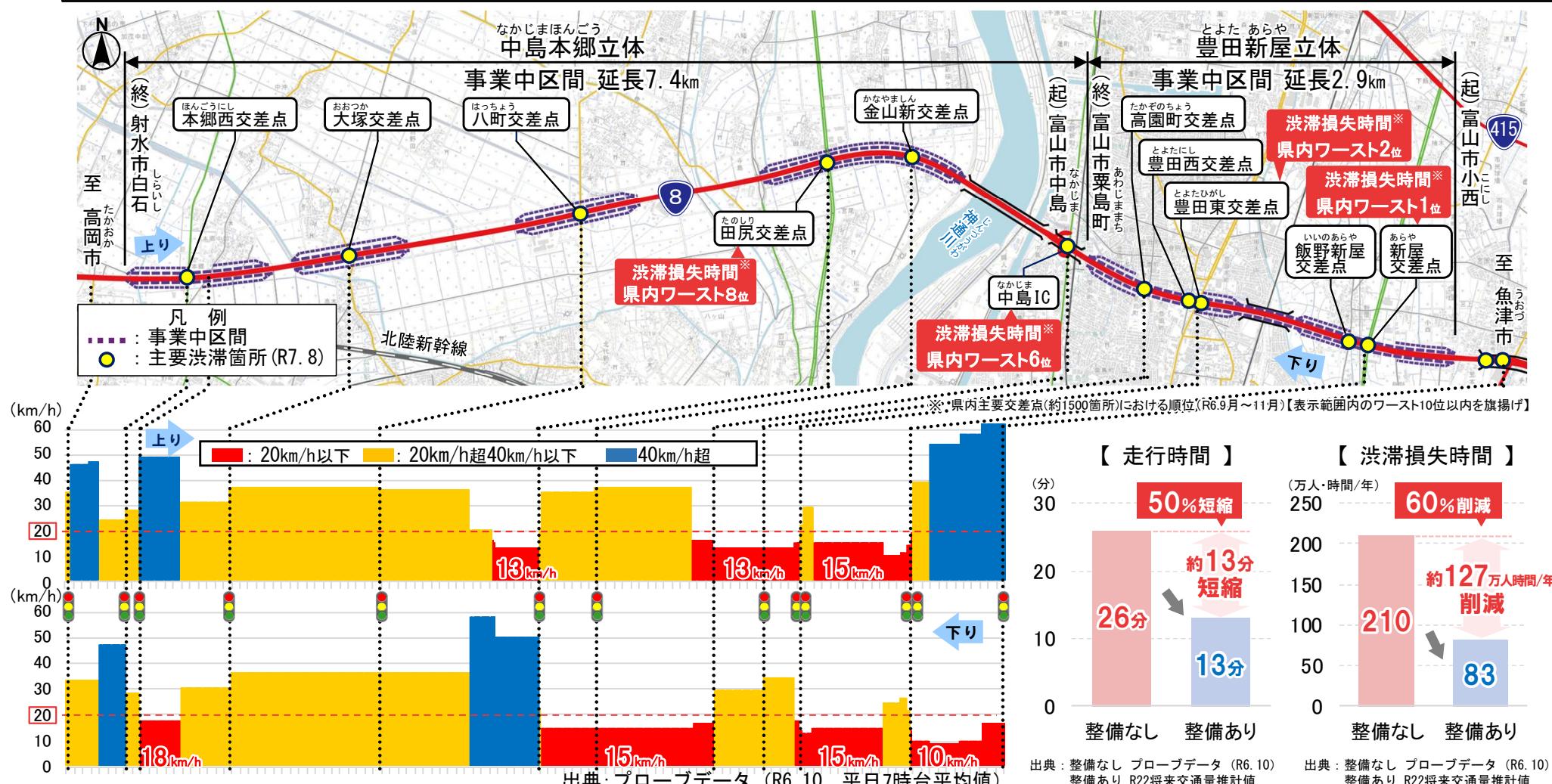


図4-1 事業区間周辺の朝の混雑時旅行速度

4. 事業の投資効果

② 交通事故件数の減少

- 事業区間には、死傷事故率が高い交差点等が多く点在している。（事故危険区間：8区間）類型別の死傷事故発生状況をみると、追突事故の占める割合が約8割と非常に高い。
- 朝夕の混雑時に新屋交差点等で発生する渋滞によって、停止や減速をする車両に後続車両が追突する事故が多発し、新屋交差点は管内国道8号でワースト1位の死傷事故率となっている。
- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による交通混雑緩和に伴い、渋滞に起因する追突事故等の事故減少が期待される。

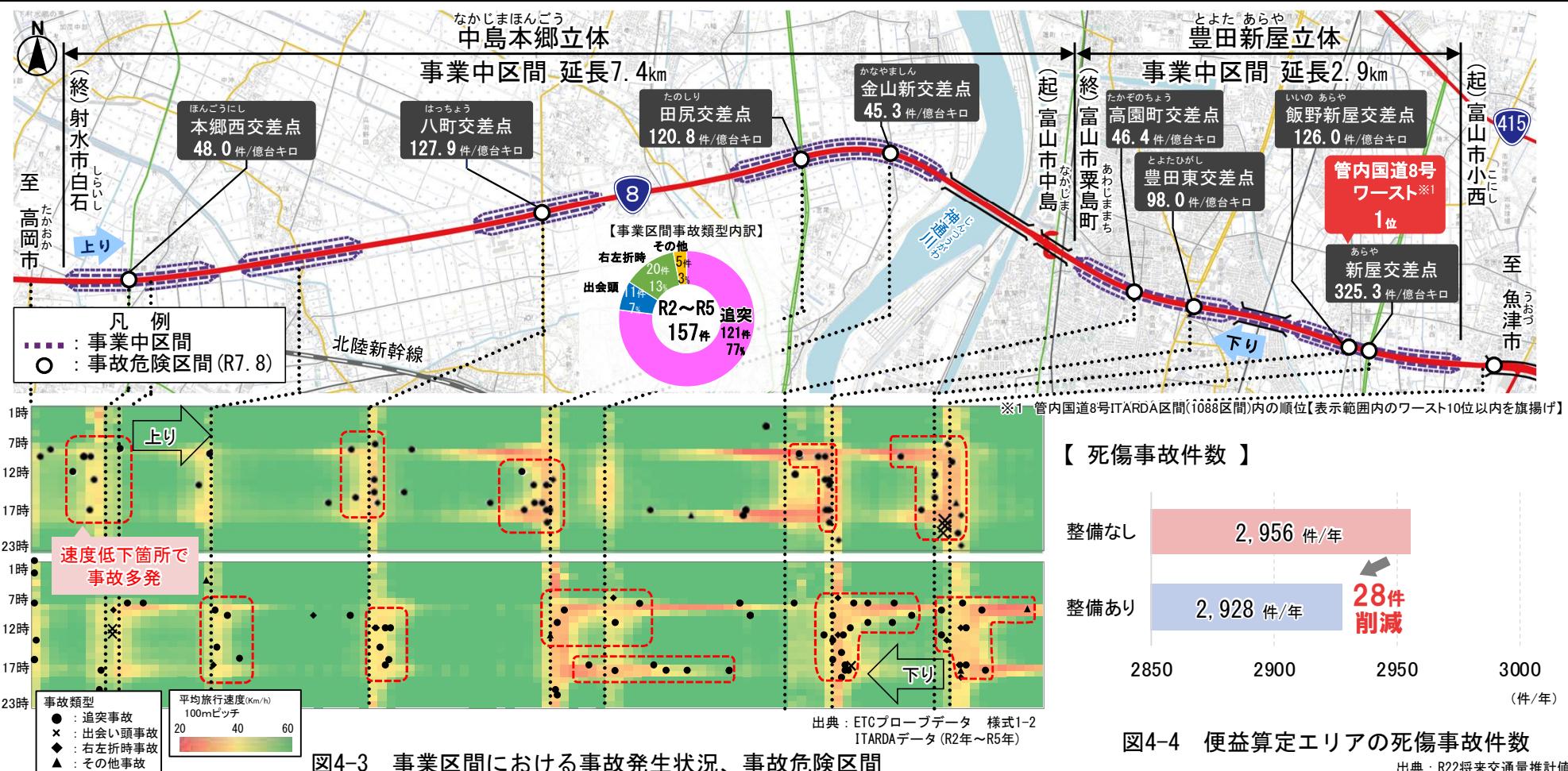


図4-3 事業区間における事故発生状況、事故危険区間

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

① 国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上

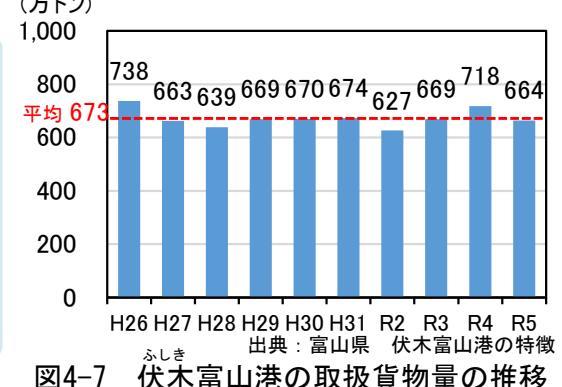
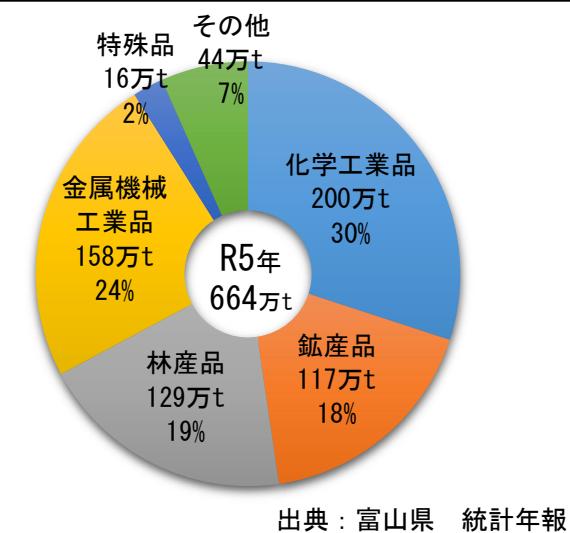
- 国道8号の周辺には、伏木富山港から原材料の輸入や製品の輸出を行う企業や加工された資材を扱う化学工業関連企業が多数立地しており、国道8号が伏木富山港等へのアクセス道路として利用されている。
- 伏木富山港は、県内の産業を支える化学工業品や鉱産品など、年平均で約670万トンの取扱量がある。
- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、国道8号沿線の工業団地等から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。



国道8号沿線企業（化学工業関連）の声

- 製品・原材料の入荷・出荷で国道8号をほぼ毎日利用しています。
- 国道8号当該区間は、時間帯を問わず混雑することが多く、入荷・出荷に支障をきたしています。沿線企業
- 当該事業により渋滞が緩和し、搬入・搬出がスムーズになることで、生産性の向上が期待されます。

出典：令和7年8月ヒアリング調査



4. 事業の投資効果

② 第三次医療施設へのアクセス向上

- 富山市では年々救急搬送件数が増加しており、令和5年度には約219百件の救急搬送を実施。その約1割を事業区間沿線の富山北消防署が占めている。
- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。

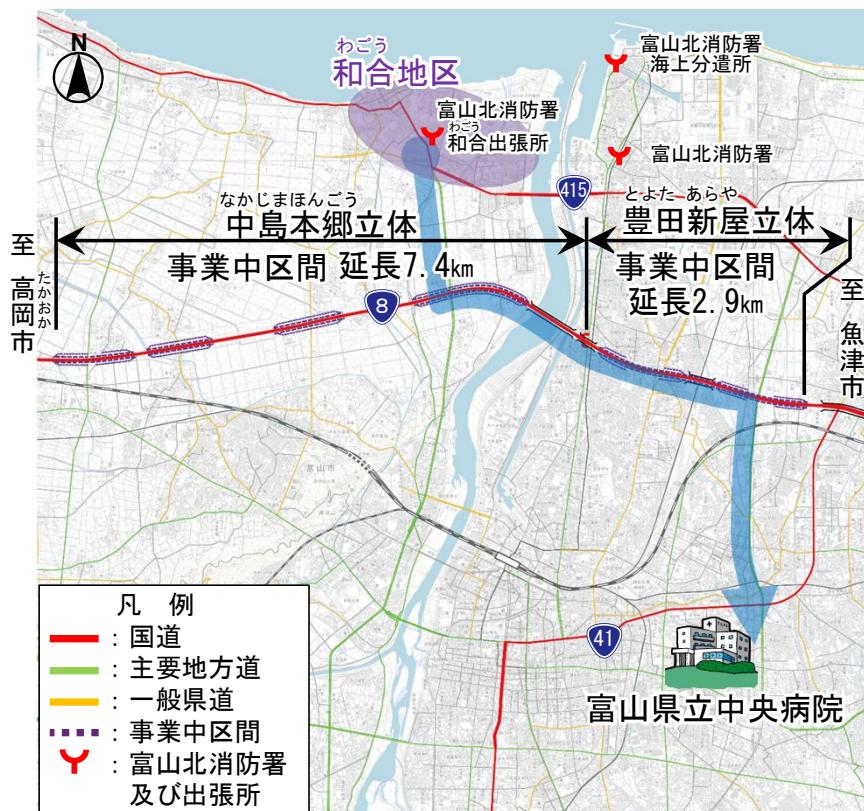


図4-8 富山市和合地区～富山県立中央病院の位置図

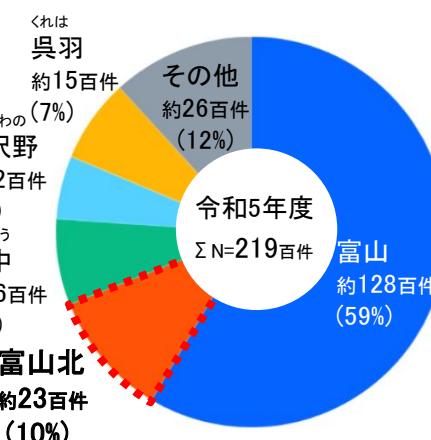
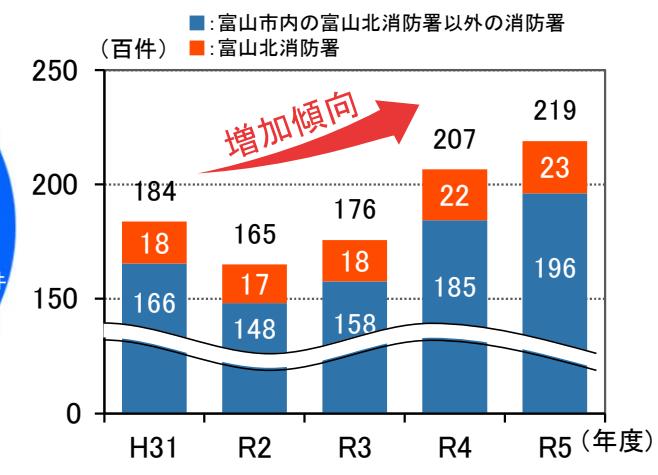


図4-9 富山市内の消防署別救急搬送件数 (R5年度)



出典:富山市統計書(R5年度版)

図4-10 富山市の救急搬送件数

救急搬送に関する声

- 国道8号は、朝夕の慢性的な渋滞のため、徐行や停止・発進を繰り返さざるを得ない状況です。そのため、緊急時でも別ルートで現場や病院に向かっています。
- 事業区間の整備により、慢性的な渋滞が解消されれば、緊急走行への支障がなくなると思います。また、交差点通過時の安全確認時間の減少が期待できます。



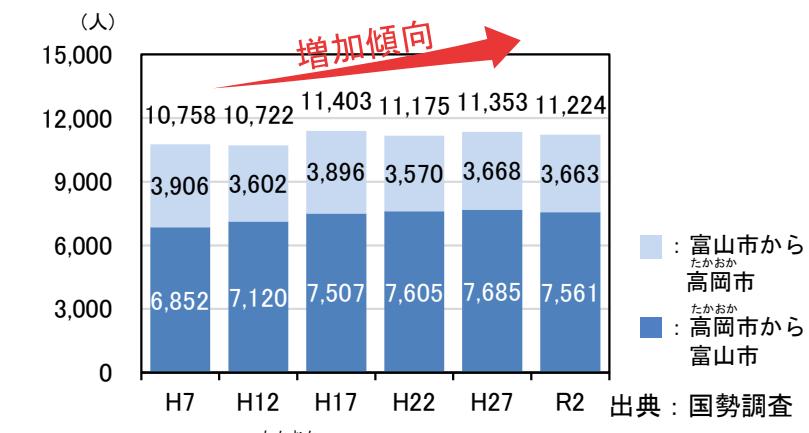
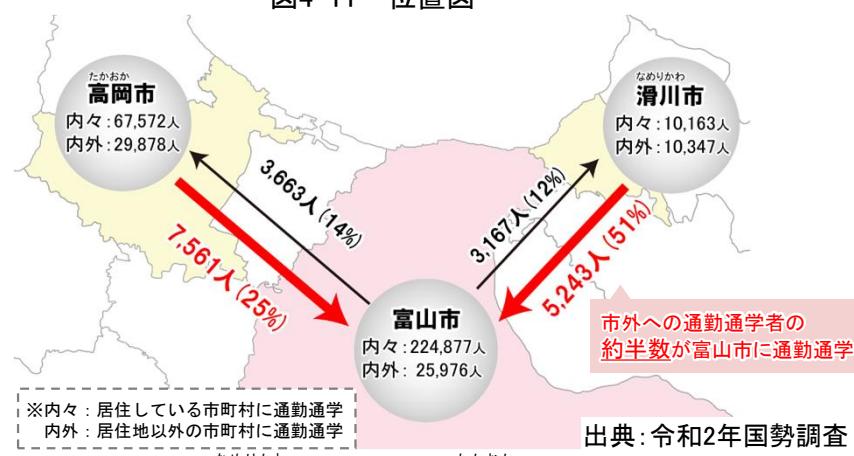
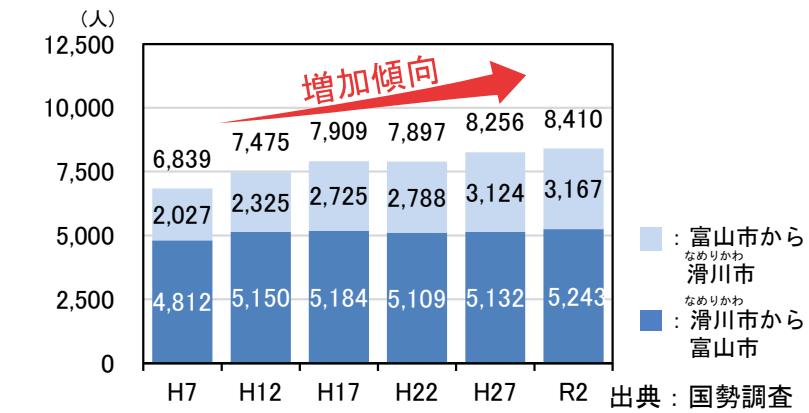
富山北消防署

出典:令和7年8月ヒアリング調査

4. 事業の投資効果

③ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上

- 富山市と滑川市、富山市と高岡市は日常活動において結びつきが強く、滑川市では市外通勤通学者の約半数、高岡市では市外通勤通学者の4分の1が富山市に通勤通学している。両市との間の通勤・通学者数も増加傾向にある。
- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、富山市街地～滑川、富山市街地～高岡市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。



4. 事業の投資効果

④ CO₂排出量減少による環境負荷の低減

- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO₂排出量を年間約1.1万トン削減することが期待され、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」により便益換算を行うと、約4.6億円相当の効果を発揮できる。



図4-15 位置図

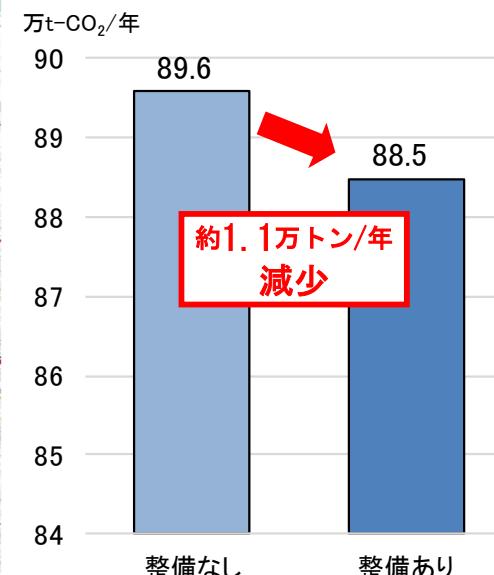


図4-16 便益算定エリアにおけるCO₂排出量の変化

出典：R22交通量推計に基づき算出

CO₂の1t当たりの削減価値は
2,890円※なので、
約3,200万円/年
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用分析に関する技術指針
(共通編)R6.9」の炭素換算トンあたりCO₂の貨幣評
価原単位10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数)=2,890円/t-CO₂)

	CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (万t-CO ₂ /年) ①-②	④ 貨幣換算 (億円/年)	⑤ 現在価値 換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
豊田新屋立体、 中島本郷立体	89.6	88.5	1.1	0.32	4.6

図4-17 温室効果ガス低減便益試算結果

出典：R22交通量推計に基づき算出

CO₂の削減による環境への効果を「客観的
評価指標の定量的評価指標の算出方法
(案)」に基づき便益換算した結果、
約4.6億円の効果が見込まれる。

5. 広域ネットワークでの費用便益分析



	再評価区間 (中島本郷立体) 延長7.4km	再評価区間 (豊田新屋立体) 延長2.9km	B/C 事業全体 (残事業)	EIRR 事業全体 (残事業)
再評価区間 (中島本郷立体)	○	※1	1.7 (1.7)	7.2% (7.4%)
再評価区間 (豊田新屋立体)	※1	○	1.5 (4.9)	5.6% (16.7%)
再評価区間 (一体評価区間)	○	○	1.6 (2.7)	6.1% (11.0%)

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1: B/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

6. 費用対効果

事業名	一般国道8号 豊田新屋立体・中島本郷立体				
起終点	起：富山県富山市小西 終：富山県射水市白石			延長	10.3km
計画交通量	49,900～72,800 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 参考 [2%] 2.5 [1%] 3.2 (残事業) 2.7 参考 [2%] 3.9 [1%] 4.9	総費用 539 / 917億円 事 業 費： 488 / 867億円 維持管理費： 51 / 51億円	総便益 1451 / 1451億円 走行時間短縮便益： 1327 / 1327億円 走行経費減少便益： 105 / 105億円 交通事故減少便益： 19 / 19億円	(残事業) / (全体事業)	基準年度 令和7年度
感度分析の結果	交通量：(-10%～+10%) B/C=1.5～1.7 (事業全体) 事 業 費：(+10%～-10%) B/C=1.5～1.7 事業期間：(+20%～-20%) B/C=1.4～1.7 交通量：(-10%～+10%) B/C=2.6～2.9 (残事業) 事 業 費：(+10%～-10%) B/C=2.5～3.0 事業期間：(+20%～-20%) B/C=2.5～2.8				

※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。

※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令和7年度評価時点。

※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。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

※費用対効果分析結果の〔〕内は社会的割引率

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の必要性等に関する視点

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- 豊田新屋立体については、前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。
- 中島本郷立体については、新規事業化以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

【事業の投資効果】

- 豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、「走行時間の短縮」「交通事故件数の減少」「国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上」「第三次医療施設へのアクセス向上」「日常活動圏中心都市へのアクセス向上」などの効果が期待される。

【事業の進捗状況（豊田新屋立体）】

- 事業の進捗状況：用地進捗率99%、事業進捗率57%（令和6年度末）
- 残事業の内容：改良工事、橋梁工事等

【事業の進捗状況（中島本郷立体）】

- 事業の進捗状況：用地進捗率0%、事業進捗率1%（令和6年度末）
- 残事業の内容：道路設計、用地買収、改良工事、橋梁工事等

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の進捗の見込みの視点

- ・豊田新屋立体については、改良工事・橋梁工事等を推進し、早期開通を目指して事業を推進する。
- ・中島本郷立体については、道路設計および用地買収を推進し、早期開通を目指して事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・新技術の活用等により、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：富山市等から整備促進の要望を受けている。
- ・知事の意見：事業継続に同意する。なお、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お願いしたい。

8. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和7年度 事業名： 一般国道8号 豊田新屋立体

担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部 啓太朗

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回評価時(令和4年度)からの事業費の増加は50%(約340億円→約510億円)	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は32%(19年間→25年間) ※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂(R7.8)	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少がない(前回評価:142万TE/日→今回評価142万TE/日)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	新規事業がない	<input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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。 令和4年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕 ・交通量(-10%) B/C=2.0 ・事業費(+10%) B/C=1.8 ・事業期間(+20%) B/C=1.6	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和7年度 事業名： 一般国道8号 中島本郷立体

担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部 啓太朗

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回評価時(令和2年度)からの事業費の増加はない	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は30.0%(10年間→13年間) ※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂(R7.8)	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少がない(前回評価:177万TE/日→今回評価191万TE/日)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	新規事業がない	<input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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。 令和2年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕 ・交通量(-10%) B/C=1.1 ・事業費(+10%) B/C=1.5 ・事業期間(+20%) B/C=1.5	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

(参考) 費用対効果

事業名	一般国道8号 豊田新屋立体						
起終点	起：富山県富山市小西 終：富山県富山市粟島町				延長	2.9km	
事業概要	国道8号豊田新屋立体は、「富山外郭環状道路」の一部を構成しており、「交通渋滞の解消」、「交通事故の削減」、「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。						
平成21年度事業化		平成20年度都市計画決定		平成26年用地着手		平成29年度工事着手	
全体事業費	約510億円	事業進捗率 (令和6年度末)	57%	供用済延長	—		
計画交通量	56,600～72,800 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) 参考 [2%] 2.5 (残事業) 参考 [2%] 7.1	1.5 [1%] 3.2 4.9 [1%] 8.7	165 / 538億円 事 業 費： 150 / 523億円 維持管理費： 15 / 15億円	807 / 807億円 走行時間短縮便益： 732 / 732億円 走行経費減少便益： 59 / 59億円 交通事故減少便益： 16 / 16億円	807 / 807億円 走行時間短縮便益： 732 / 732億円 走行経費減少便益： 59 / 59億円 交通事故減少便益： 16 / 16億円	令和7年度	
感度分析の結果							
(事業全体)		交 通 量： (-10%～+10%) B/C=1.4～1.6 事 業 費： (+10%～-10%) B/C=1.5～1.5 事業期間： (+20%～-20%) B/C=1.4～1.6	(残事業) 交 通 量： (-10%～+10%) B/C=4.7～5.1 事 業 費： (+10%～-10%) B/C=4.5～5.4 事業期間： (+20%～-20%) B/C=4.5～5.1				

※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。

※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令和7年度評価時点。

※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。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

※費用対効果分析結果の〔〕内は社会的割引率

(参考) 費用対効果

事業名	一般国道8号 中島本郷立体						
起終点	起：富山県富山市中島 終：富山県射水市白石			延長	7.4km		
事業概要	国道8号中島本郷立体は、「富山外郭環状道路」の一部を構成しており、「交通渋滞の解消」、「交通事故の削減」、「幹線ネットワークの強化」などを目的とした延長7.4kmの交差点立体化事業である。						
令和3年度事業化		令和2年度都市計画決定					
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和6年度末)	1%	供用済延長	—		
計画交通量	49,900～71,600 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) 参考 [2%] 2.5 (残事業) 参考 [2%] 2.5	1.7 [1%] 3.1	374 / 380億円 事 業 費： 338 / 344億円 維持管理費： 36 / 36億円	639 / 639億円 走行時間短縮便益： 593 / 593億円 走行経費減少便益： 38 / 38億円 交通事故減少便益： 6.7 / 6.7億円	639 / 639億円 走行時間短縮便益： 593 / 593億円 走行経費減少便益： 38 / 38億円 交通事故減少便益： 6.7 / 6.7億円	令和7年度	
感度分析の結果							
(事業全体)		交 通 量： (-10%～+10%) B/C=1.5～2.0 事 業 費： (+10%～-10%) B/C=1.5～1.8 事 業 期 間： (+20%～-20%) B/C=1.5～1.7	(残事業) 交 通 量： (-10%～+10%) B/C=1.5～2.0 事 業 費： (+10%～-10%) B/C=1.6～1.9 事 業 期 間： (+20%～-20%) B/C=1.6～1.8				

※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。

※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令和7年度評価時点。

※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。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

※費用対効果分析結果の〔〕内は社会的割引率