

令和5年度

富山県公共事業再評価事業

重点審査対象分 資料

令和5年10月16日

富山県

令和5年度富山県公共事業再評価調査書

整理番号	事業名			路線名・河川名等			事業箇所		
8	道路橋りょう改築費			主要地方道 <small>タカオカカンジョウセン</small> 高岡環状線			高岡市上伏間江 <small>カミフスマエ</small> ～高岡市佐野 <small>サノ</small>		
着手	完了	経過年数	残事業年数	再評価区分	総事業費(百万円)	前年度まで事業費(百万円)	R5事業費(百万円)	残事業費(百万円)	進捗率
H27	R11(R8)	9	6	2回目	14,382(9,800)	7,862	895	5,625	60.9%
全体計画									
道路改良(高架化) 延長 L=2,580m 幅員 W=65.0m(暫定2車線)									

事業費の単位は百万円、下段()書きは前回再評価時の数値である

事業概要の説明
<ul style="list-style-type: none"> 高岡環状道路は、能越自動車道と一体となって高岡市街地の環状道路を形成する総延長約20kmの高規格道路である。 このうち高岡市上伏間江から国道8号(六家)までの延長5.2kmは、平成26年度までに副道が全区間で開通し、副道を利用した暫定平面2車線で供用している。 しかし、新高岡駅や高岡市街地の大規模商業施設への交通集中等により、著しい渋滞が発生しており、また、二塚交差点においては、死傷事故が多発している。 本事業区間である主要地方道高岡環状線(高岡市上伏間江～佐野)の本線高架化整備により、著しい渋滞の緩和はもとより、高架化による交通事故の減少、高岡市街地等から能越自動車道高岡IC、北陸自動車道小杉ICへのアクセスの強化など、さらなる物流効率化、観光促進に寄与するものである。 また、本路線は富山と高岡を連絡する道路としての役割も担っており、国道8号を補完し、非常時における広域的な代替ルートが形成される。

評価の視点と自己評価内容

1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化				
指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
高岡市人口	人	172,125 (H27国勢調査)	162,018 (R5.6県統計)	約5.9%減少 (△ 10,107)
射水市人口	人	92,308 (H27国勢調査)	89,404 (R5.6県統計)	約3.1%減少 (△ 2,904)
交通量 (主要地方道高岡環状線 二塚高架橋～二塚交差点)	台/日	13,810 (H22センサス)	20,438 (H27センサス)	約48.0%増加 (+6,628)
交通量 (主要地方道高岡環状線 二塚交差点～南郷大橋)	台/日	21,402 (H22センサス)	29,386 (H27センサス)	約37.3%増加 (+7,984)
自己評価内容				評価結果
・高岡市、射水市の人口は減少しているものの、当路線の自動車交通量は増加している。これは、高岡市上伏間江から国道8号(六家)までの延長5.2kmについて、平成26年度までに副道が全区間で開通した影響と考えられる。				事業継続が妥当
2. 事業の投資効果				
指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
費用便益(B/C)	-	2.9 (H26算出)	1.2 (R5算出)	前回調査時 1.4 (R1算出)
数値化が困難な事業効果				
・高岡IC、小杉IC、県西部の工業団地、商業地、観光地へのアクセス向上による、広域的な物流・交流の拡大、雇用創出の拡大。 ・災害時における救急車両の通行や救援物資の輸送等、北陸自動車道、国道8号などを相互に補完する機能。				
自己評価内容				評価結果
・設計の見直しや労務費・資材費高騰等により事業費が増加したことから、費用便益比が1.2(R5算出)と、事業着手時と比較して減少している。 ・本路線は高岡IC、小杉ICへのアクセス道路であり、県西部の広域的な物流・交流を促進する上で、本事業の投資効果は高い。				事業継続が妥当

3. 事業の進捗状況、見込								
全体計画			令和5年度まで整備済		未整備内容		令和5年度までの進捗率 (%)	
主な工種(単位)	数量	事業費 (百万円)	数量	事業費 (百万円)	数量	事業費 (百万円)	事業量ベース	事業費ベース
橋梁工(m)	1,696	10,374	856	6,507	840	3,867	50.5%	62.7%
改良・舗装工(m)	449	4,008	249	2,250	200	1,758	55.5%	56.1%
合計	2,145	14,382	1,105	8,757	1,040	5,625	51.5%	60.9%

残事業内容および今後の整備見込

- ・残事業の工種(事業費)は、橋梁工 840m(3,867百万円)、道路改良・舗装工 200m(1,758百万円)。
 - ・東側区間(南郷大橋～二塚高架橋)については、令和6年度の部分供用を見込む。
 - ・西側区間(二塚高架橋～国道156号佐野交差点)については、引き続き、高架橋工事を進める。
- ※本事業区間(高岡市上伏間江～佐野)の用地買収は完了している。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> ・東側区間の部分供用により、早期整備効果の発現が期待できる。 ・西側区間については、引き続き、高架橋工事を進める。 ・事業は順調に進捗している。 	事業継続が妥当

4. 今後のコスト縮減や代替案立案等の可能性(工法、計画の見直し等含む)

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> ・下部工掘削土の再利用により、コスト縮減を図る(約0.3億円のコスト縮減) ・4車線整備のための用地買収が完了しており、事業実施における支障はなく、代替案の立案は困難。 	事業継続が妥当

その他の視点

5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など

- ・高岡市などから早期完成の要望を受けている。
- ・能越道高岡IC～小矢部東IC間における料金所の統合や福岡PAICアクセス事業及び国道8号六家立体事業が今後供用することにより、高岡ICの利便性が高まり、本路線の交通量増加が見込まれる。

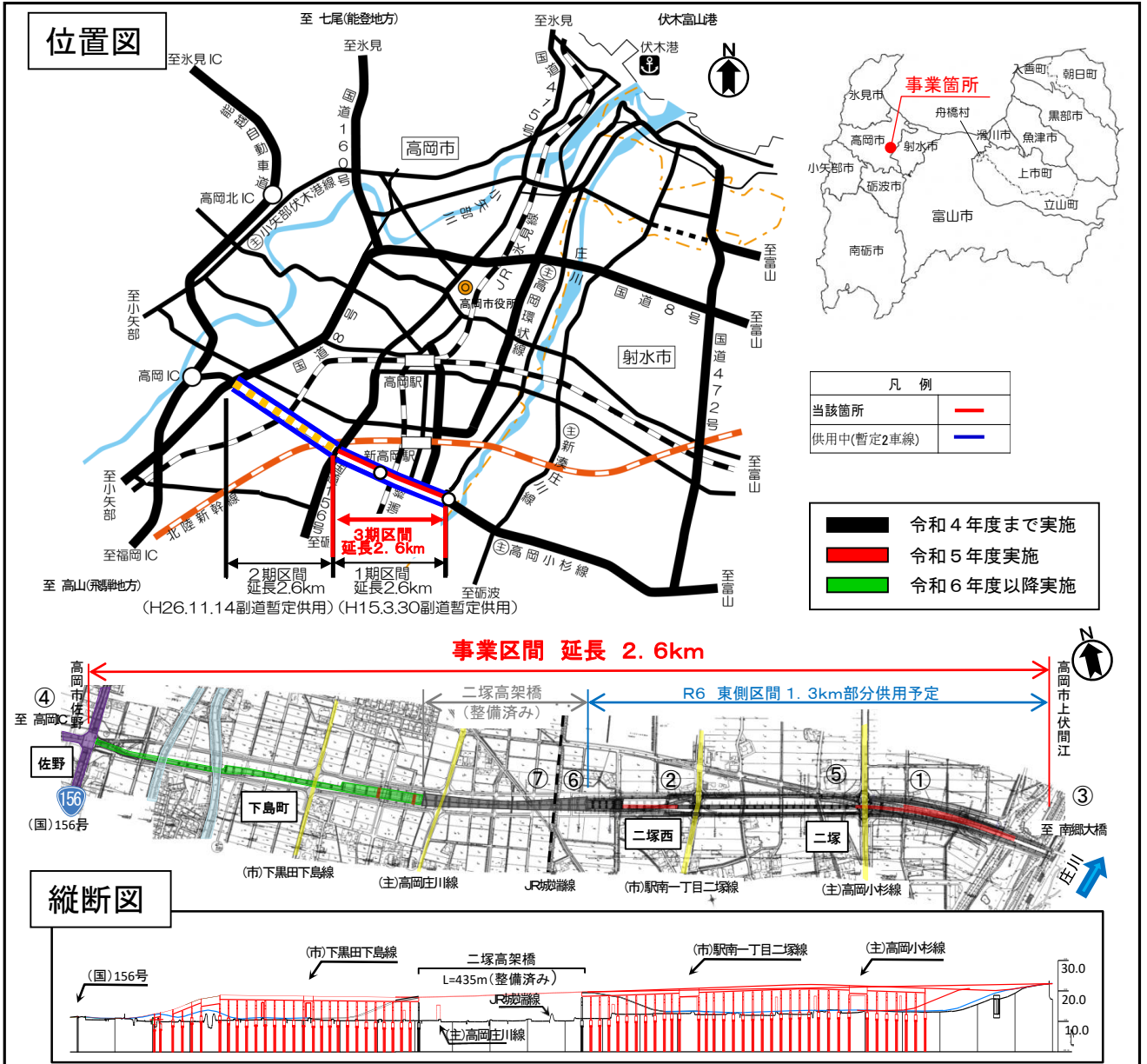
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

- ・事業区間内の二塚交差点～二塚西交差点間をはじめとする交通渋滞が解消されず、安全で円滑な道路交通が確保できない。

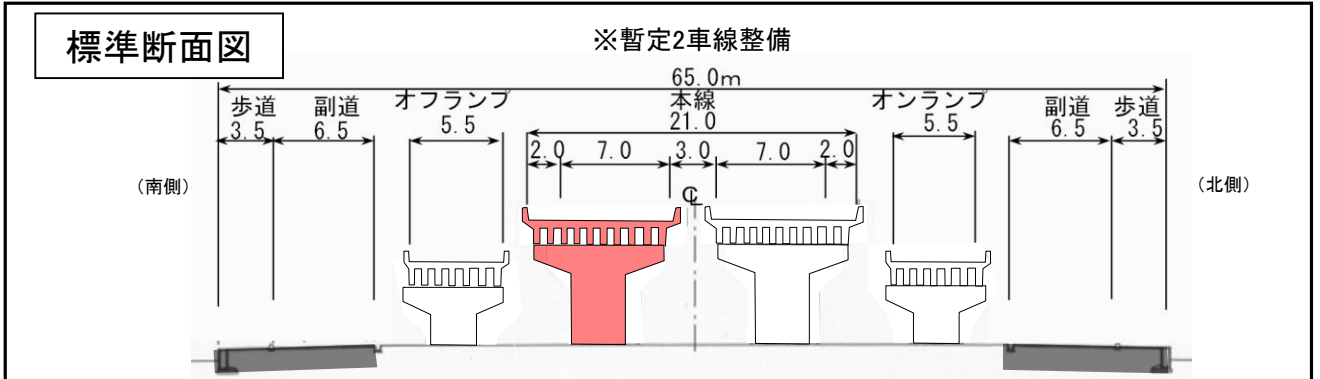
自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間においては、交通が集中し、慢性的な交通渋滞の発生や、交差点での交通事故が多発していることから、高架橋の早期供用が必要。 ・高岡IC及び小杉ICへのアクセス強化により、広域的な物流・交流を促進する上で事業効果は高い。 ・地元からの要望が強く、用地買収も完了しており、今後の事業進捗に向けて支障がない。 ・コスト縮減に努めながら、東側区間については部分供用を行い、早期に整備効果を発現させる。 ・更なる事業効果の発現のため、事業継続が必要となる。

8 道路橋りょう改築 主要地方道高岡環状線(高岡市上伏間江～佐野)



主な工種 (全体事業量)	事業区間延長 2,580 m					R5までの進捗率	
	終点	二塚高架橋	二塚西	二塚	起点	事業量ベース	事業費ベース
橋梁工(1,696m)	L=890m	L=435m	L=295m	L=450m	L=510m	50.5%	62.7%
改良・舗装(449m)						55.5%	56.1%



整備前の状況

高岡市街地への通勤や買い物等により、著しい渋滞が発生



現況写真(整備状況)



令和5年度富山県公共事業再評価調書

整理番号	事業名			路線名・河川名等			事業箇所		
25	都市計画街路事業			あいの風とやま鉄道線等			富山市明輪町～曙町		
着手	完了	経過年数	残事業年数	再評価区分	総事業費(百万円)	前年度まで事業費(百万円)	R5事業費(百万円)	残事業費(百万円)	進捗率
H17	R1412 (R8)	19	7 6	4回目	52,000 (42,100)	35,649	2,691	13,660	73.7%
全体計画									
鉄道高架化 事業延長: 1.8km (あいの風とやま鉄道線 延長: 約1.8km、JR高山本線 延長: 約0.7km、富山地方鉄道本線 延長: 約1.0km)									

事業費の単位は百万円、下段()書きは前回再評価時の数値である

事業概要の説明

- ・富山駅周辺地区では、鉄道と交差する道路において交通渋滞が発生しており、また、鉄道による地区の分断で効率的な土地利用等に支障をきたしている。
- ・鉄道の高架化とともに、道路の拡幅や新設、駅南北の一体的なまちづくりを図り、県都の玄関口にふさわしい魅力ある都市空間を創出する。
- ・あいの風とやま鉄道線等の高架化は平成31年3月に完了しており、現在、仮線の撤去を進めている。
- ・富山地方鉄道本線の高架化は、令和2年度から工事着手し、令和4年12月に仮線への切替を行った。今年度より計画線高架化工事に着工し、順次整備を進めていくこととしている。

評価の視点と自己評価内容

1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
交通量((都)牛島蛭川線)	台/日	20,216 (H17センサス)	19,111 (H27センサス)	約5.5%減少 (△1,105)
富山市人口	人	421,239 (H17国勢調査)	407,790 (R5.4市統計)	約3.2%減少 (△13,449)
富山駅周辺(芝園小校区)人口	人	10,984 (H17.4市統計)	11,440 (R5.4市統計)	約4.2%増加 (+456)

自己評価内容

- ・交通量は若干減少しているものの、19,111台/日と多い。
- ・鉄道の高架化による地域交通の円滑化、渋滞解消等、重要性は高い。
- ・富山市全体の人口は減少しているが、中心市街地の居住者は増加している。

評価結果

事業継続が妥当

2. 事業の投資効果

指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
費用便益比	-	1.6 (H16算出)	1.1 (R5算出)	前回調査時 1.2 (R1算出)

便益は、道路事業の基本3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)に加え、連立事業の費用便益分析マニュアルに基づき、歩行者移動時間短縮便益を計上している。このうち、時間短縮にかかる便益は、短縮時間×時間の価値×交通量の総和である。

(前回からの変化について)

- ・費用便益分析マニュアルの改訂により、前回評価時に比べ時間の価値が上がった。
 - ・交通量推計に使用する交通量やOD表がH27年版(新幹線開業後)に更新されて交通の流れが変化し、交通量や通過速度の推定値が変化した結果、全体として基本3便益を押し上げる結果となった。
 - ・R5実測調査に基づき、歩行者通行量が増加した。
- これらにより、B/Cは微減に留まっている。

数値化が困難な事業効果

- ・路面電車の南北接続、バス・タクシーロータリー整備による乗換時間の短縮(交通結節点機能の向上)。
- ・自由通路整備による歩行環境の向上、交流機会の増大(地下歩道→地上自由通路、駅舎や駅前広場の改修)。
- ・高架下空間によるにぎわい創出。高架下への施設導入(駐輪場等)による利便性の向上。
- ・南北一体的なまちづくりによる土地利用・市街地構造の変化(地価や人口分布等の変化)。連立事業に伴う開発等による経済効果。
- ・交差道路(アンダーパス)の平面化による、大雨時の冠水通行止めの解消。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> ・労務費や資材価格の高騰により事業費が増加したこと等から費用便益費が+141.09(R5年時)と、事業着手時と比較し減少しているものの、引き続き事業投資効果は確保している。 ・駅周辺の関連事業との一体的な整備により、数値化が困難であるが多くの事業効果が期待できる。 ・平成31年3月には、あいの風とやま鉄道が上下線とも高架化するなど順調に整備が進捗している。 ・富山地方鉄道本線も今年度より計画線高架化工事に着手したことから、継続して事業を進め、事業効果の発現を図りたい。 	事業継続が妥当

3. 事業の進捗状況、見込

全体計画		令和5年度まで整備済		未整備内容		令和5年度までの進捗率 (%)		
主な工種(単位)	数量	事業費 (百万円)	数量	事業費 (百万円)	数量	事業費 (百万円)	事業量ベース	事業費ベース
あいの風とやま鉄道線等の高架化	1式	31,500		30,128		1,372		95.6%
富山地方鉄道本線の高架化	1式	20,500		8,212		12,288		40.1%
合計		52,000		38,340		13,660		73.7%

残事業内容および今後の整備見込

- ・あいの風とやま鉄道線は、平成31年3月4日に高架切換えが完了し、現在、仮線の撤去や高架下の整備を進めている。(旧JR北陸本線の橋梁の一部は、富山地方鉄道線工事の進入路として利用していることから、撤去は富山地方鉄道線高架化完了後となる。)
- ・富山地方鉄道本線は、令和4年12月4日に仮線への切換えを行い、今年度から計画線高架化工事に着手した。
- ・今後は、富山地方鉄道本線高架化工事、交差道路の平面化及び拡幅整備を進めることとしている。

自己評価内容

- ・あいの風とやま鉄道線等連立事業の進捗率は95.6%となり、順調に整備が進んでいる。
- ・令和2年3月21日に路面電車の南北接続や南北自由通路が完成し、歩行者の利便性が向上するとともに、路面電車の利用者が増加するなど、部分的な事業効果が発現してきている。
- ・今後は、富山地方鉄道本線高架化、交差道路の平面化及び拡幅整備を進め、早期に事業効果の発現を図りたい。

評価結果

事業継続が妥当

4. 今後のコスト縮減や代替案立案等の可能性(工法、計画の見直し等含む)

自己評価内容

- ・次のとおり、コスト縮減を図ることとしている。
- ・都市計画道路大泉線(東田地方地下道)との交差部について、橋梁形式で計画していたところ、地下道に載る「中空構造の軌道ボックス」形式に変更する。
- ・発生残土を国土交通省施行の道路工事(国道41号大沢野富山南道路)の盛土材に転用する。(約4億円のコスト縮減)

評価結果

事業継続が妥当

その他の視点

5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など

- ・富山駅周辺整備事業、街路事業等の関連する事業が多数あり、事業用地、工事用進入路やストックヤード等限られたスペースの中で工程調整をしながら鋭意工事を進めてきている。
- ・令和2年3月に、路面電車南北接続や南北自由通路が完成した。(富山市施行)
- ・令和3年11月に、都市計画道路富山駅南北線が全線開通した。(富山市施行)
- ・北陸新幹線に近接した工事となることから、列車運行に支障が生じないよう、夜間工事も行いつつ、安全確保に十分配慮して施工する必要がある。

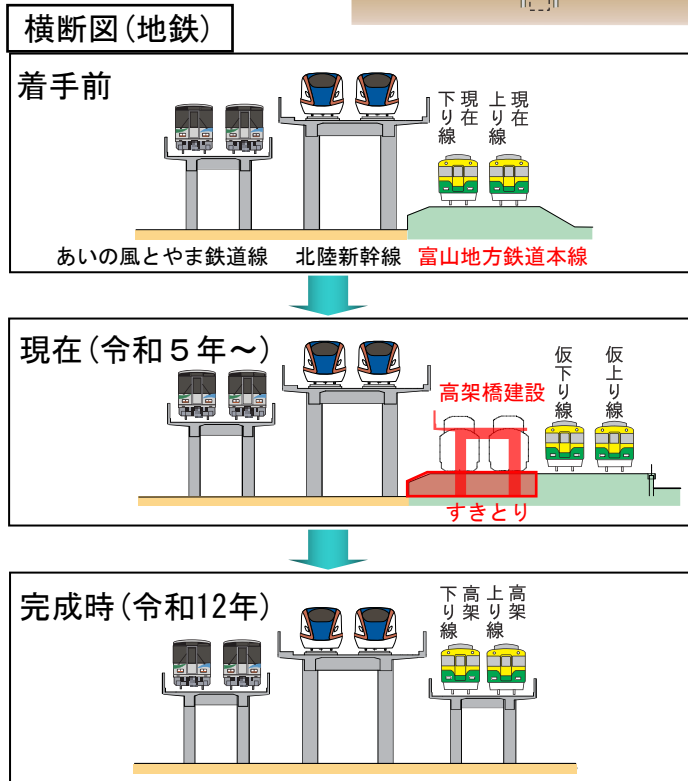
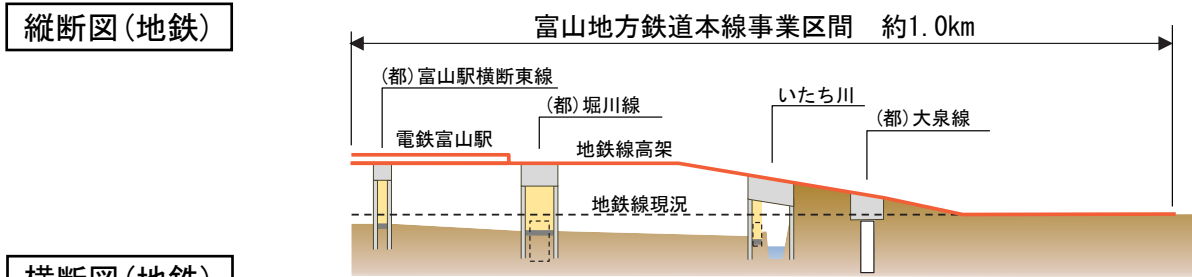
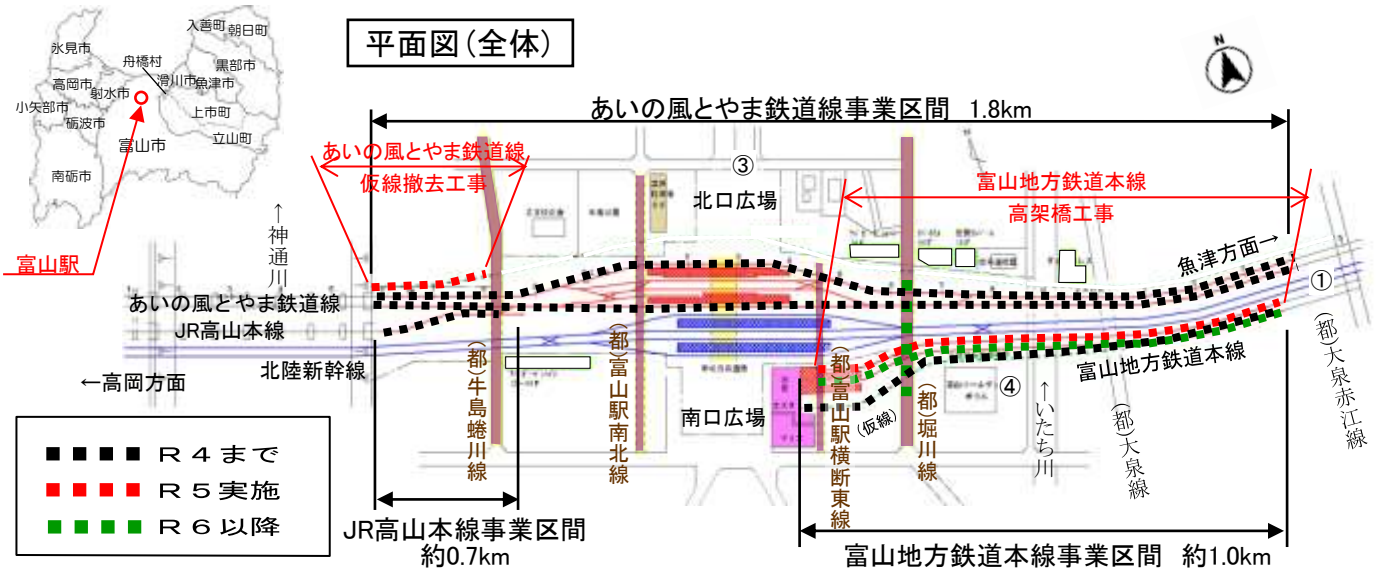
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

- ・連立事業の整備は順調に進捗しているが、交差道路の一部は未整備であり、現在も通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生している。
- ・富山地方鉄道本線の高架化はこれからであり、継続して事業を進め、交通渋滞の解消やにぎわいの創出など、事業効果の発現を図る。

自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を南北に横断する道路の交通量は若干減少しているものの依然として多い。 ・路面電車の南北接続等による利便性の向上、自由通路の整備による歩行環境の改善や交流機会の増大、さらには高架下空間のにぎわい創出、土地利用の向上や開発等の誘発など、南北一体的なまちづくりには、数値化は困難であるが、多くの効果がある。 ・連立事業は順調に進捗しており、鉄道の高架化及び南北横断道路を平面化することによる事業効果を発現させるため、事業継続が必要である。

25 都市計画街路事業 あいの風とやま鉄道線等



(都)富山駅横断東線及び新駅舎整備イメージ

整備前の状況



①H11事業着手前の富山駅全景

近年の整備状況

②R2. 3. 20 路面電車南北接続開通式



③R4. 4. 1 北口駅前広場供用



④R4. 12. 4 地鉄仮線切換完了



⑤R5. 5. 20 地鉄高架化起工式

