

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7月27日

富山県

## 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			
4	道路橋りょう改築費	イッパンコクドウ 一般国道415号 ゴウ シンショウカワハシ 新庄川橋					イミズシ ショウセイマチ ショウガワホンマチ 射水市庄西町～庄川本町			
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	
H31	精査中 <small>(着手時:R20)</small>	5	精査中	再	精査中 <small>(着手時:14,000)</small>	320	50	精査中	精査中	

**全体計画**

道路改良(橋梁架替)

延長 L=1,100m(道路改良:L=700m、橋梁架替:L=400m)  
 幅員 道路改良区間:W=14.5m、橋梁架替区間:W=18.06m  
 ※設計中であり、変更となる可能性がある。

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**

当路線は、石川県羽咋市を起点とし、高岡市、射水市など県西部の湾岸部の主要都市を経て、富山市を終点とする延長約68kmの幹線道路で、第2次緊急輸送道路にも指定されている重要な道路である。  
 新庄川橋は、昭和13年に建設された旧橋(上流側)と昭和48年に建設された新橋(下流側)の2橋で構成されており、特に建設から85年が経過した旧橋は老朽化が著しい。  
 また、庄川水系河川整備計画には、2m程度の堤防の嵩上げと、これに伴う新庄川橋(旧橋)および隣接する万葉線橋梁の架け替え等が位置付けられている。  
 新庄川橋(旧橋、新橋)と万葉線橋梁を一体的に架け替えることにより、災害に強く安全な道路交通を確保するとともに、治水安全度の向上を図る。

**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
射水市人口 <small>※射水市HP</small>	人	92,884 (H31.4)	91,026 (R5.4)	2.0%減少 (△1,858)
交通量(一般国道415号 新庄川橋) <small>※道路交通センサス</small>	台/日	12,269 (H27)	11,066 (R3)	9.8%減少 (△1,203)
万葉線輸送人員	人/年	1,135,583 (H31)	1,002,000 (R4)	11.8%減少 (△133,583)

自己評価内容

・事業着手時に比べ、射水市の人口は減少している。  
 ・当該路線の交通量は減少しているが、1万台/日を超える交通量があり、災害に強く安全な道路交通を確保するため早期整備が必要である。  
 ・万葉線の輸送人員は減少しているが、年間100万人を超える利用があり、公共交通の維持のため一体的な整備が必要である。

評価結果

事業継続が妥当

**2. 事業の投資効果**

数値化が困難な事業効果

・橋梁の劣化の進行や、大規模地震により橋が損傷し、通行止めとなった場合の社会的損失を防ぐことができる。  
 ・洪水を安全に流下させる上でのボトルネック箇所が解消される。  
 ・道路の幅員が拡がることにより、自転車利用者の安全性が向上する。

自己評価内容

・老朽化が進行する橋梁の架け替えにより、耐震性も確保され、災害に強い道路ネットワークが形成されることから、事業投資効果は大きい。  
 ・橋梁の架け替えにより、洪水を安全に流下させる上でのボトルネック箇所が解消されることから、事業の投資効果は大きい。

評価結果

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)	400	精査中	0	0	400	精査中	0.0%	精査中
道路改良工(m)	700	精査中	0	0	700	精査中	0.0%	精査中
旧橋撤去	1式	精査中	0	0	1式	精査中	0.0%	精査中
用地補償	1式	精査中	0	0	1式	精査中	0.0%	精査中
調査設計	—	精査中	—	370	—	精査中	精査中	精査中
合計	1,100	精査中	0	370	1,100	精査中	精査中	精査中

残事業内容および今後の整備見込

・事業着手以来、調査や設計を進めてきたが、橋脚基礎工や仮設工等において、工事の規模が大きくなる見込みが生じた。  
 ・このままでは事業を進めることが困難であるため、これまでの設計について、施工の合理化やコスト削減を図り、事業計画の見直しを行うこととしている。

自己評価内容

・設計や事業計画の見直しを進めること、また、橋の老朽化の対応も検討するため、調査、設計の継続が必要である。

評価結果

調査の継続、設計の見直しが必要

4. 今後のコスト削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

・橋脚基層工の構造や仮設工の計画の見直しを軸に、検討を進めている。  
 ・一体橋の計画にあたっては、下記によりランニングコストの低減に努める予定。  
 高欄、検査路は、メンテナンスフリーで耐久性の高い「アルミ合金製」を採用  
 照明は、高輝度で長寿命の「LED照明」を採用

評価結果

調査の継続、設計の見直しが必要

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

・射水市から、道路橋と万葉線橋梁の一体的な架け替え事業の整備促進について要望を受けている。

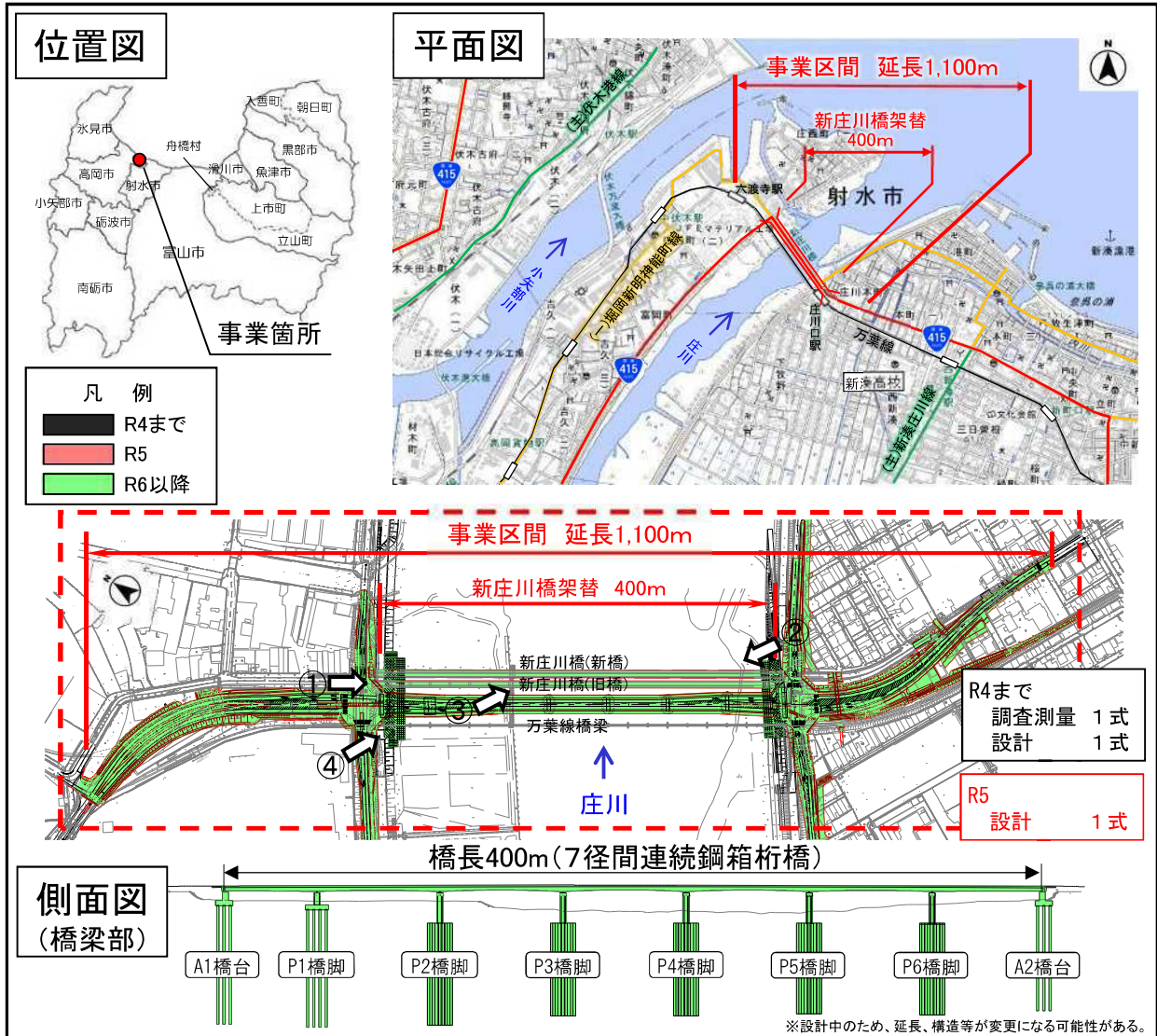
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

・新庄川橋(旧橋)は特に老朽化が著しく、災害に強く安全な道路交通の確保のため、早急な架け替えが必要である。  
 ・新庄川橋(旧橋)および隣接する万葉線橋梁が洪水を安全に流下させる上でのボトルネック箇所となっており、早急な架け替えが必要である。

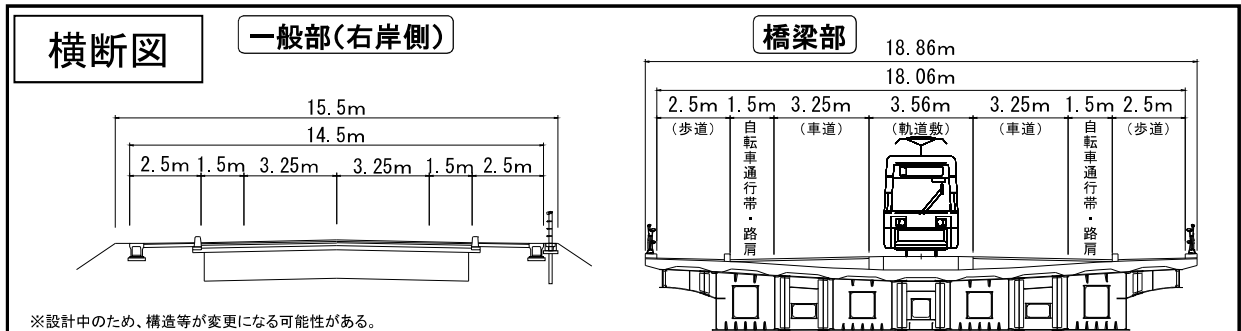
自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続して審議	「1. 事業をめぐる社会経済情勢等の変化」や「2. 事業の投資効果」については、事業継続が妥当と認められるが、工事の規模が大きくなる見込みが生じたことから、調査を継続し設計や事業計画の見直しを行い、これらの見直し結果が出た段階で、改めて再評価の審議をいただきたい。

4 道路橋りょう改築費 一般国道415号 新庄川橋(射水市庄西町～庄川本町)



主な工種 (全体事業量)	事業区間 L = 1,100m	R5までの進捗率	
		事業量ベース	事業費ベース
橋梁工(400m)		0%	0%
道路改良(700m)		0%	0%
旧橋撤去(1式)		0%	0%
用地補償(1式)		0%	0%
調査設計		精査中	精査中





整備前の状況

①



②



③



④



⑤



老朽化状況

⑥



⑦



## 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			
13	海岸総合交付金事業	トヤマ カイガン 富山海岸					トヤマシ カイガンドリ ハマクロサキ 富山市海岸通～浜黒崎			
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	
S41	R13	58	8	6回目	13,850 (13,700)	10,148	150	3,552	74.4%	
<b>全体計画</b> 緩傾斜護岸 3,823m、離岸堤 30基、副離岸堤 7基、人工リーフ4基、養浜92,000㎡										

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

富山海岸は、富山湾の中央に位置し、背後には人家が集積しており、学校、下水処理場もある。さらに、レクリエーション施設として、富山湾岸サイクリングコース、キャンプ場、海水浴場等があり広く県民に親しまれている。しかし、富山湾特有の寄り回り波や冬季風浪により海岸の侵食が著しく、一部では砂浜が消失しつつあることから侵食防止及び背後地への越波防止を図るとともに、景観、海浜の利用及びアクセスの向上を目指した施設を配置し、背後地の利用にも考慮した海岸の整備を取り組んでいるものである。

### 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	前回評価時	今回評価時	備考
富山市の人口 (富山市HPより)	人	417,227 (H30.3)	407,542 (R5.3)	約2.3%減少 (△9,685)
浜黒崎の人口 (富山市HPより)	人	2,584 (H30.3)	2,426 (R5.3)	約6.1%減少 (△158)

#### 自己評価内容

富山市の人口、浜黒崎の人口は共に前回評価時よりもやや減少しているが、背後には人家が集積しており、学校、下水処理場もある。さらにレクリエーション施設として、富山湾岸サイクリングコース、キャンプ場、海水浴場等があることから、人命及び財産を守るという観点から侵食対策の重要性は高い。

#### 評価結果

事業継続が妥当

#### 2. 事業の投資効果

指標名	単位	前回評価時	今回評価時	備考
費用便益比(B/C)	-	2.0 (H30算出)	1.7 (R5算出)	

#### 数値化が困難な事業効果

- ・人命被害の軽減
- ・砂浜の回復による海辺へのアクセスの向上。
- ・美しい砂浜が保全されることによって生じる住環境の快適性。

#### 自己評価内容

費用便益比は、前回評価時から減少しているが、1.0を上回り、現状においても事業の投資効果がある。また、人命被害の軽減や砂浜の回復によるアクセスの向上、美しい砂浜が保全されることによって生じる住環境の快適性など数値化が困難なこれらの効果も期待できる。

#### 評価結果

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
緩傾斜護岸(m)	3,823	2,596	3,823	2,596	0	0	100.0%	100.0%
離岸堤(基)	30	2,384	30	2,384	0	0	100.0%	100.0%
副離岸堤(基)	7	3,750	2	766	5	2,984	28.6%	20.4%
養浜工(m <sup>2</sup> )	92,000	584	4,800	84	87,200	500	5.2%	14.4%
人工リーフ(基)	4	3,744	4	3,744	0	0	100.0%	100.0%
測量試験費等	1	792		724	1	68	0.0%	91.4%
合計		13,850		10,298		3,552		74.4%

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、副離岸堤5基(2,984百万円)、養浜87,200m<sup>2</sup>(500百万円)、深淺測量等1式(68百万円)。これまでに、緩傾斜護岸および離岸堤、人工リーフの整備が完了しており、今後海岸侵食及び越波の著しい箇所を中心に整備を進めていく。

自己評価内容	評価結果
これまでに、緩傾斜護岸および離岸堤、人工リーフの整備が完了しており、残るは副離岸堤の整備、養浜のみとなっている。地元からも強く要望のある箇所であり、残る区間の副離岸堤の整備を進め、侵食を防止する効果を早期に発現させる必要がある。	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
養浜材について、河川事業の河口浚渫材を活用するなど、他事業と連携を図る。(約60百万円のコスト縮減)	事業継続が妥当

その他の視点

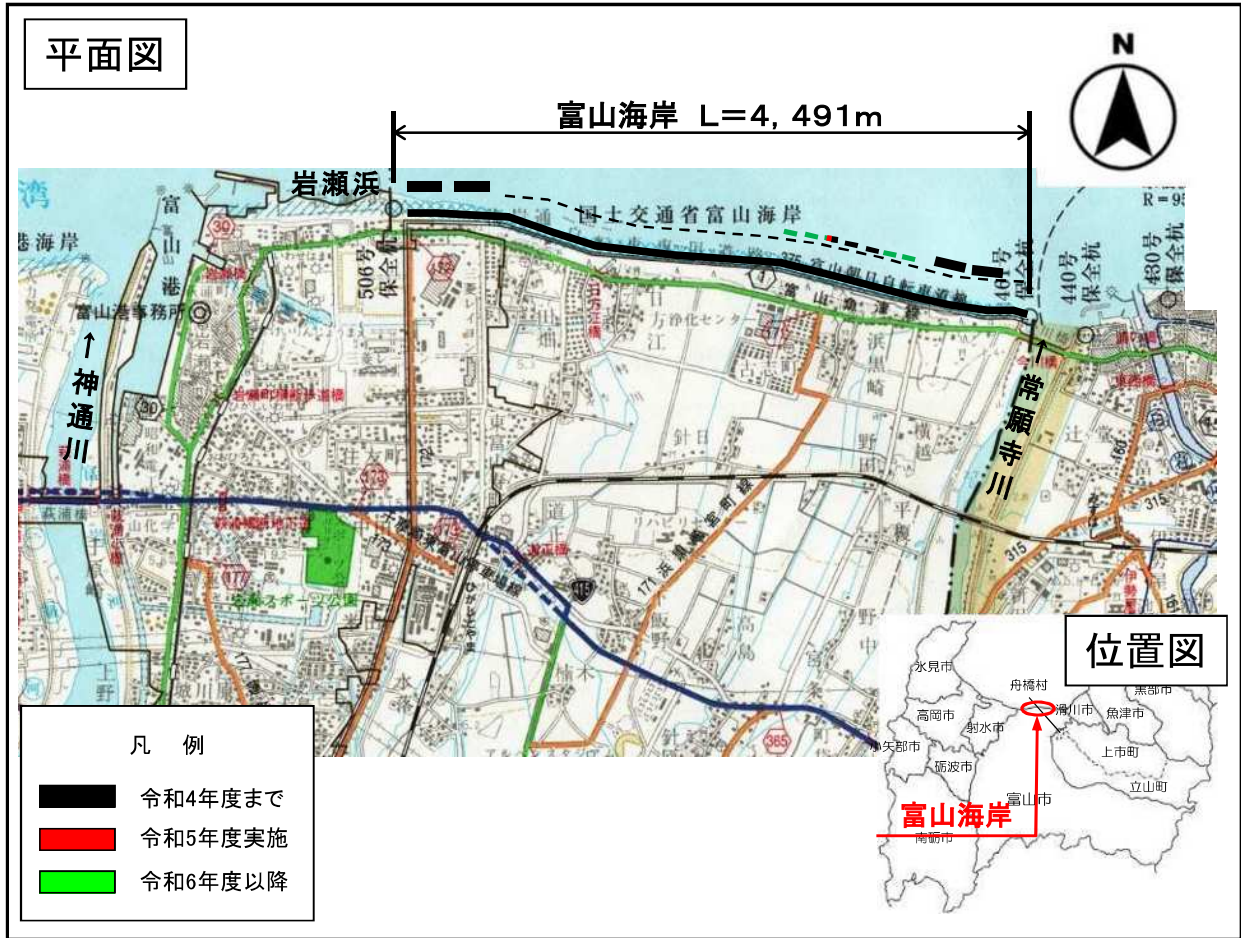
5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など
毎年「浜黒崎海岸保全促進期成同盟会」の総会が行われる等地元から強い要望がある。
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響
海岸侵食が進行することで、離岸堤の沈下や、護岸の基礎の露出による倒壊、砂浜の消波効果が発揮されないことによる越波の発生が懸念される。

自己評価内容の総括

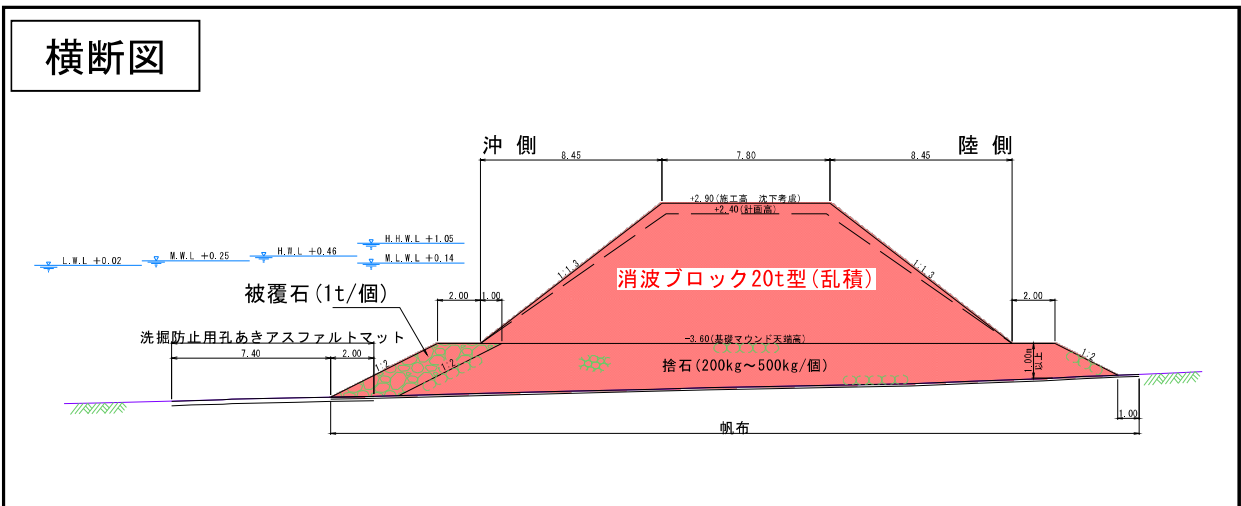
対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・B/Cは減少しているものの、1.0以上あり事業投資効果は高い。また、人命被害の軽減や、海岸に親しみやすい環境の創出など数値では表すことができない事業効果が期待できる。</li> <li>・これまでに、緩傾斜護岸及び離岸堤、人工リーフの整備が完了しており、残りの副離岸堤、養浜の整備を進め、侵食を防止する効果を早期に発現させる必要がある。</li> <li>・越波災害や海岸侵食から国土の保全や背後地域の人命と財産を守り、安全性を確保する必要がある。</li> </ul>



13 海岸総合交付金事業 富山海岸(富山市海岸通～浜黒崎)

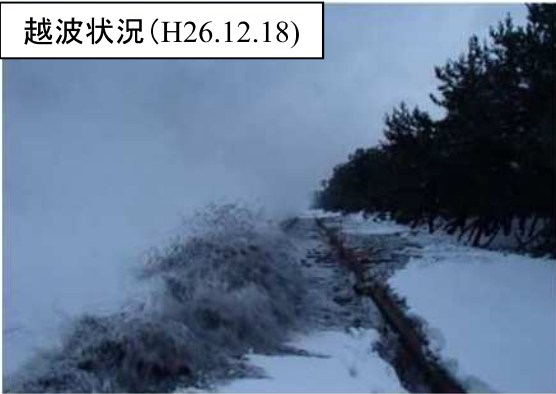


主な工種 (全体事業量)	事業区間 L = 4,491 m	R5までの進捗率	
		事業量 ベース	事業費 ベース
離岸堤 (30基:2,737m)		100%	100%
副離岸堤 (7基:590m)		29%	20%
養浜 (92,000m <sup>3</sup> )		5%	14%

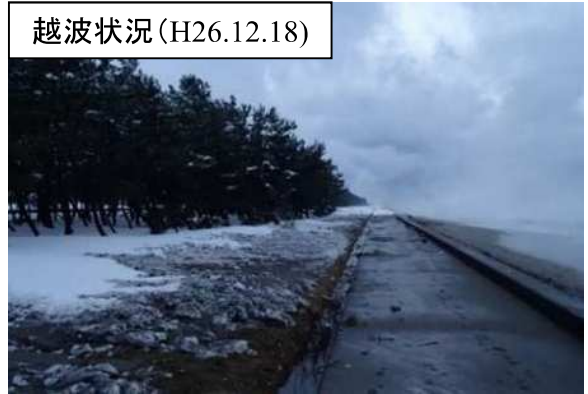




越波状況 (H26.12.18)



越波状況 (H26.12.18)



侵食状況



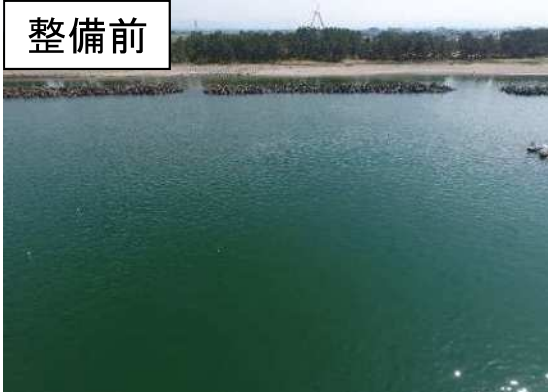
侵食状況



砂浜状況



整備前



整備後



## 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		
15	港湾総合交付金			フキトヤマ コウ トヤマ 港 伏木富山港(富山地区)			フガンウナガ ストモ ウナガ 富岩運河・住友運河		
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
H20	R10(R6)	16年	5年	3回目	1,943 (1,910)	1,584	33	326	83.2%
全体計画									
富岩運河 緑地整備 延長L=約1.8km 住友運河 緑地整備 延長L=約2.1km									

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

・本事業は、重要文化財に指定されている中島閘門周辺をはじめとした富岩運河・住友運河に沿った箇所において、遊歩道、植栽等を備えた緑地を整備し、運河を中心とした賑わいある地域づくりを促進するものである。

## 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
富山市人口 ※富山市HP	人	417,282 (H20.3.31)	407,542 (R5.3.31)	約2.3%減少 (△9,740)
富岩運河来訪者数 (水上ライン利用者数※観光課資料)	人	6,257 (H21実績(H21運航開始))	53,437 (R4実績)	約754.0%増加 (+47,180)

## 自己評価内容

富山市の人口は減少しているものの、富岩運河を中心とした来訪者数は増加しており、事業効果は高い。

## 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(B/C)	—	1.2 (H20算出)	1.1 (R5算出)	前回調査時 1.1 (H30算出)
富岩運河来訪者数 (水上ライン利用者数)	人	6,257 (H21実績(H21運航開始))	53,437 (R4実績)	約754.0%増加 (+47,180)

## 数値化が困難な事業効果

- ・緑地利用者の健康増進効果。
- ・植栽の二酸化炭素吸収による温暖化の軽減。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な便益は、CVM法(利用環境の改善に対する支払い意思額の計測)を利用したアンケート調査により計測。</li> <li>・費用便益費が1.1と1.0以上であり、事業投資効果は高い。</li> </ul>	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
富岩運河緑地(km)	1.8	559	1.4	399	0.4	160	77.8%	71.4%
住友運河緑地(km)	2.1	1,384	1.6	1,218	0.5	166	76.2%	88.0%
合計	3.9	1,943	3.0	1,617	0.9	326	76.9%	83.2%

#### 残事業内容および今後の整備見込

- ・残事業として、富岩運河緑地、住友運河緑地の一部区間が未整備である。
- ・これまで着実に事業を進めており、残りの区間についても同様に整備を進め、周遊性のある緑地空間を完成させる。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・中島閘門から一連の緑地整備が望まれており、地元要望が強い。</li> <li>・過年度より着実に整備を進めてきたところであり、引き続き残りの区間の整備を推進し、富岩運河環水公園から中島閘門を経由し、馬場記念公園や岩瀬スポーツ公園に至る周遊空間の構築を図る必要がある。</li> </ul>	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"> <li>・緑地盛土に他工事から、工事残土を受入れ予定。(約4百万円のコスト縮減)</li> </ul>	事業継続が妥当

#### その他の視点

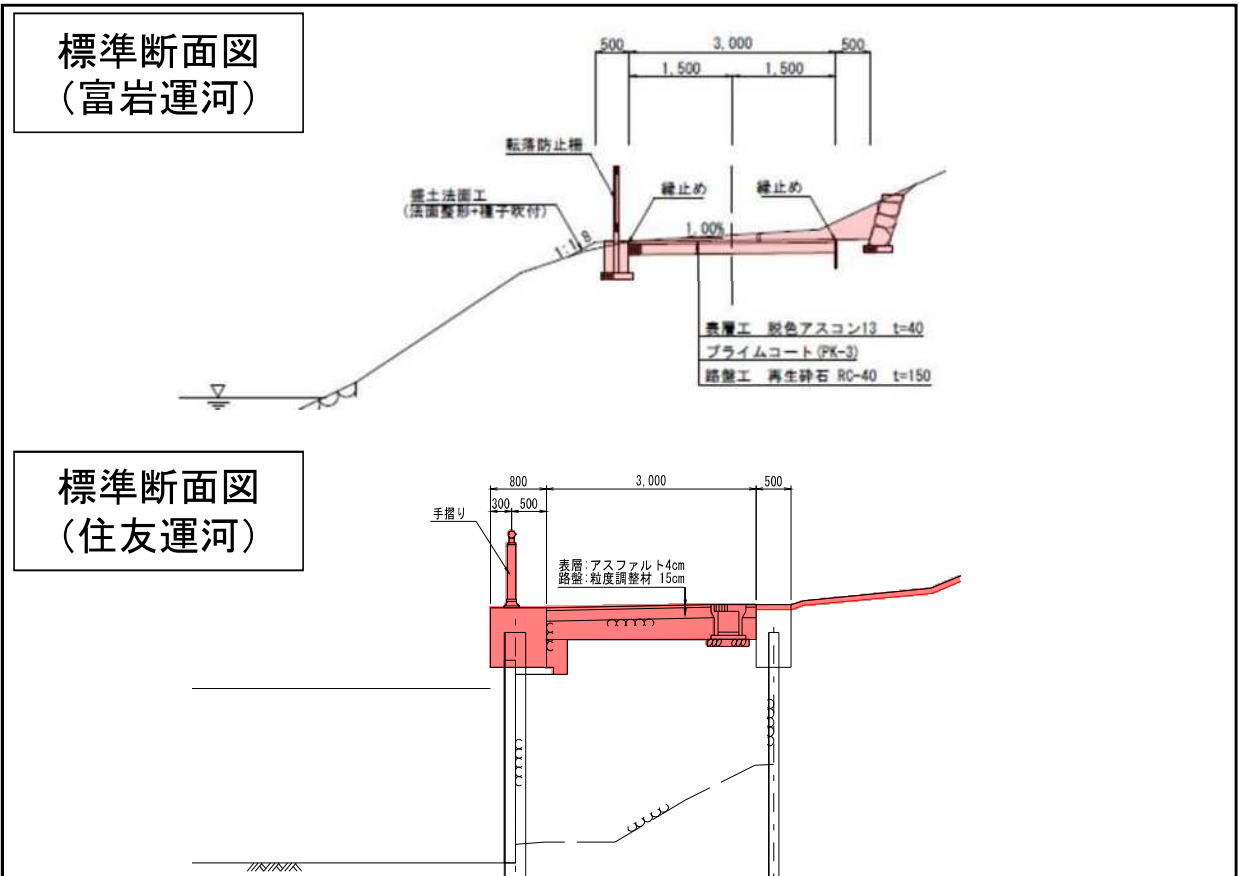
<b>5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など</b> 運河沿いの緑地整備に関して、地元から強い要望がある。
<b>6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富岩運河を中心とした賑わい創出のための取り組みが実施されており、必要な施設整備を行う必要がある。</li> <li>・残りの事業区間を整備することで、運河に沿った一連の周遊ルートが完成し、更なる賑わいの創出につながることから、事業の継続が必要である。</li> </ul>

#### 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"> <li>・費用便益比は、ほぼ横ばいであり、事業着手時と同程度の投資効果がある。</li> <li>・地元からの要望も強く、周辺住民の憩いの場や、富岩運河来訪者の賑わい創出に大きく寄与するものであり、事業継続が必要である。</li> </ul>









## 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 <small>カゼ テツドウセントウ</small>					富山市明輪町～曙町 <small>トヤマシ メイリンチョウ アケボノチョウ</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	
H17	R11 (R8)	19	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)牛島蛸川線)	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"> <li>・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1.14(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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	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	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	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"> <li>・次のとおり、コスト縮減を図ることとしている。</li> <li>・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。</li> <li>・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)</li> </ul>	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>





様式 3 - 2

整備前の状況



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



## 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			
27	街路事業	トシ ケイカドコロ ヒガシワセ セン 都市計画道路東岩瀬線					トヤマシ ウツノシマチ 富山市上野新町			
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	
H29	R7 (R5)	7	2	2回目	1,614 (1,420)	1,292	77	245	84.8%	

**全体計画**  
 道路改良(拡幅)  
 延長L=495m  
 幅員W=27.0m(4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**

・本路線は富山市中心市街地から富山市北部地域を経由し、国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)を結ぶ幹線道路であるとともに、JR富山駅および富山地方鉄道富山港線城川原駅へのアクセス道路となる重要な路線である。  
 ・本区間は一般国道8号及び415号を連結しており、朝夕の交通渋滞や大型車の混入による自転車・歩行者の安全確保が問題となっていることから、4車線化及び歩道等の整備を行っている。本区間を整備することにより渋滞の緩和および自転車・歩行者の安全確保はもとより、国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)から一般国道8号及び415号、富山市中心市街地へのアクセスの強化による道路ネットワークの向上などにも寄与するものである。

**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
富山市人口	人	418,304 (H29.1)	408,612 (R5.1)	約2.3%減少 (△9,692)
交通量 県道富山港線 国道8号北側(中島地内)	台/日	14,717 (H22センサス)	21,180 (H27センサス)	約43.9%増加 (+6,463)
交通量 県道富山港線 国道8号南側(中島地内)	台/日	18,314 (H22センサス)	26,583 (H27センサス)	約45.2%増加 (+8,269)
交通量 県道富山港線 国道415号より北側(千原崎地内)	台/日	14,717 (H22センサス)	17,748 (H27センサス)	約20.6%増加 (+3,031)
交通量 国道415号 (千原崎地内)	台/日	19,336 (H22センサス)	23,015 (H27センサス)	約19.0%増加 (+3,679)

<p style="text-align: center;"><b>自己評価内容</b></p> <p>・富山市の人口は減少しているが、当該路線の交通量は増加している。                  ・本路線は、一般国道8号及び415号を連結しており、朝夕を中心とした交通渋滞の緩和や自転車・歩行者の安全性の確保に寄与するものであり、4車線化及び歩道等の整備による道路拡幅は事業効果が高い。                  ・用地補償は順調に進んでおり、今後の事業実施に向けて特に支障はなく、事業の継続が必要。</p>	<p>評価結果</p> <p style="font-weight: bold;">事業継続が妥当</p>
--	---

**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(B/C)	—	1.1 (H28算出)	1.4 (R5算出)	前回評価時1.4 (R3算出)

**数値化が困難な事業効果**

・自転車歩行者道の拡幅整備による自転車・歩行者の安全性の向上  
 ・国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)へのアクセス向上による経済の活性化



自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地・補償費の増加などにより、総事業費が増加したが、費用便益比は前回と同程度で1.0以上あり、事業投資効果がある。</li> <li>・本区間を整備することにより、渋滞緩和や自転車・歩行者の安全確保、国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)からのアクセス強化による道路ネットワークの向上などが図られ、事業効果が期待できる。</li> </ul>	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
道路改良工(m)	495	426	295	251	200	175	59.6%	59.0%
調査設計等	—	129	—	127	—	2	—	98.4%
用地・物件補償(m)	495	1,059	445	991	50	69	89.9%	93.5%
合計	990	1,614	740	1,369	250	245	74.7%	84.8%

#### 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、道路改良工200m(175百万円)、調査設計等(2百万円)、用地・物件補償50m(69百万円)。  
 ・これまで南側(一般国道8号側)から用地補償及び道路改良工を実施しており、事業の実施に障害は少なく、順調に進捗している。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下埋設物の補償に関する調整に不測の時間を要したが、用地補償は順調に進んでおり現時点で残り2件である。</li> <li>・道路改良工事においても、事業の実施に障害は少なく、順調に進捗している。</li> </ul>	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"> <li>・適切な路床改良を行い工事コストの縮減に努めていく。(地盤強度の調査について、設計時のみでなく、施工時にもより細分化して実施し、路床改良に必要なセメント量をより細分化した範囲ごとに適切に設定することにより、約1百万円のコスト縮減)</li> </ul>	事業継続が妥当

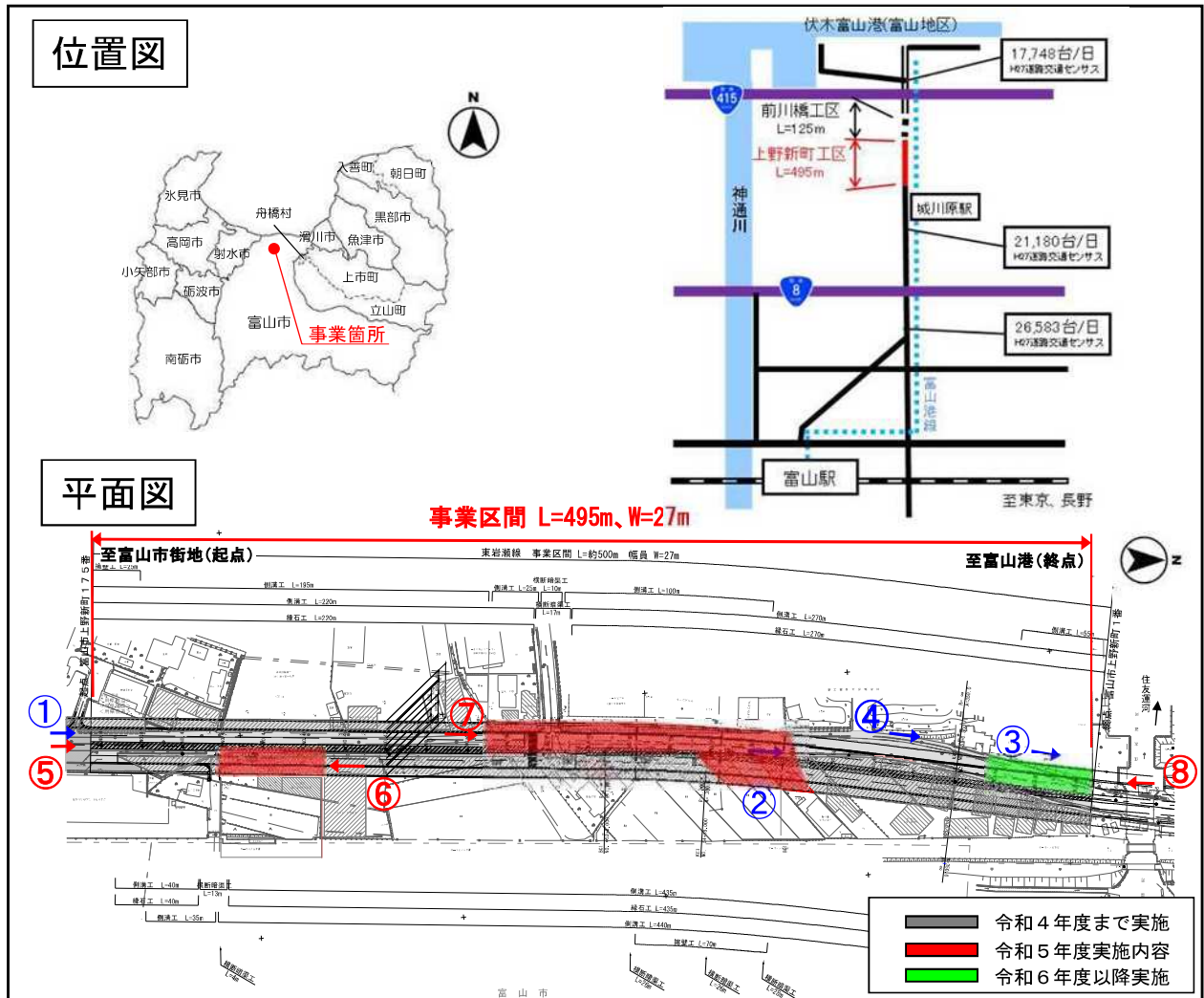
#### その他の視点

<h4>5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山市から早期完成の要望を受けている。</li> </ul>
<h4>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</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の朝夕を中心とした交通渋滞が解消されない。</li> <li>・自転車および歩行者の快適な歩行及び走行空間が確保されない。</li> </ul>

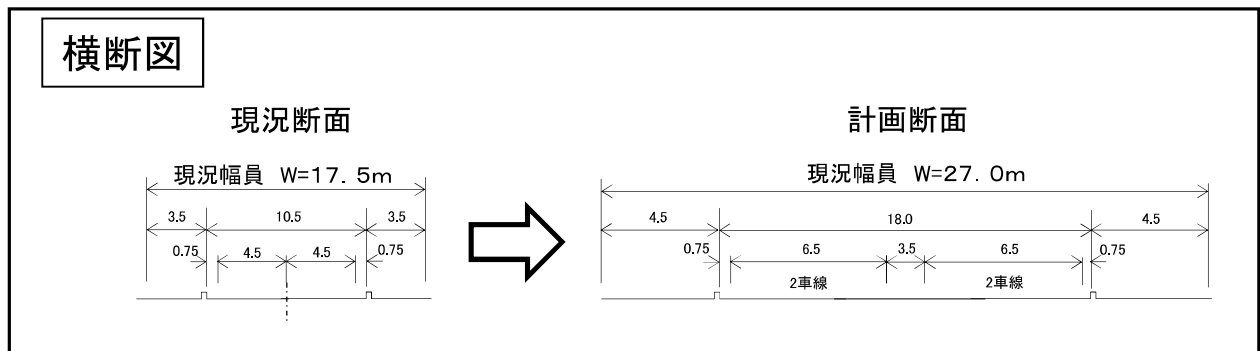
#### 自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比は、1.0を上回っており、十分な投資効果がある。</li> <li>・交通渋滞解消により、車両走行時間、走行経費、交通事故の減少が図られ、事業効果は大きい。</li> <li>・国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)から一般国道8号及び415号へのアクセス強化により、道路ネットワークの向上が図られ、事業効果は大きい。</li> <li>・地元からの要望も強く、用地買収も順調に進んでおり、安全で円滑な交通を確保するため事業継続が必要。</li> </ul>

27 街路事業 都市計画道路東岩瀬線(上野新町工区)(富山市上野新町)



主な工種 (全体事業量)	事業区間 L=495m		R5までの進捗率	
	起点	終点	事業量ベース	事業費ベース
用地補償			90%	94%
道路改良工			60%	59%
舗装工			60%	59%



整備前の状況



現況写真(整備中の状況)

