

令和 7 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 7 年 1 0 月 1 6 日

富山県

令和7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		
1		道路橋りょう改築		一般県道 ^{ヒメノノウマチ} 姫野能町線			射水市 ^{ツクリミチ} 作道～高岡市中 ^{ナカソネ} 曽根		
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)	R7 事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	進捗率
H26	R12 (R8)	12年	5年	3回目	4,700 (3,400)	2,625	649	1,426	69.7%
全体計画									
道路改良(バイパス) 延長 L=1,800m 幅員 W=13.5m(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

本路線は、国道8号を北側に補完し、富山市、射水市、高岡市を結ぶ道路ネットワークを形成するとともに、能越自動車道高岡北ICや北陸自動車道小杉ICへのアクセス道路となっており、国際拠点港湾伏木富山港の伏木地区と新湊地区の連絡を強化するなど、地域の活性化や県西部の経済・産業の発展に寄与する重要な幹線道路である。

本路線と並行する国道8号や国道415号の庄川渡河部においては、通勤利用や伏木富山港への貨物輸送による慢性的な交通渋滞が発生していることから、これまでに、庄川の新設橋を含む区間(1期区間2.0km)の整備を進めてきたところであり、本区間(2期区間)を整備することにより、渋滞の緩和はもとより、伏木富山港から能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉ICへのアクセスの強化による三大都市圏との物流ネットワークの向上など、さらなる物流の効率化に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
高岡市人口 ※富山県HP	人	177,005 (H26.1)	159,358 (R7.4.1)	10.0%減少 (△17,647)
射水市人口 ※富山県HP	人	94,981 (H26.1)	88,180 (R7.4.1)	7.2%減少 (△6,801)
交通量 県道姫野能町線 高岡市中曽根(現道)	台/日	8,148 (H22センサス)	10,233 (R3センサス)	25.6%増加 (+2,085)
交通量 国道415号 射水市庄川本町(新庄川橋)	台/日	13,798 (H22センサス)	11,066 (R3センサス)	19.8%減少 (△2,732)
交通量 国道8号 高岡市石瀬(高新高橋)	台/日	39,674 (H22センサス)	36,242 (R3センサス)	8.7%減少 (△3,432)
伏木富山港(伏木・新湊地区) 取扱貨物量 ※富山県HP	t	5,314,236 (H25)	5,582,854 (R5)	5.1%増加 (+268,618)
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が、周辺路線の自動車交通量は一部増加している。 ・1期区間供用(H26. 3)後は並行する国道8号や国道415号の交通量は減少しており、渋滞緩和に効果が見られる。 ・本路線は能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉ICへのアクセス道路であり、富山県西部の広域的な経済・産業発展や観光交流を促進する上で、本バイパスの事業効果は大きい。				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)	—	4.6 (H25算出)	3.7	前回評価時3.6(R3)
数値化が困難な事業効果				
・能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉ICとのアクセス向上による地域の活性化や経済活動の促進。 ・災害時における緊急車両の通行や救援物資の輸送等、国道8号等を補完する機能。				

自己評価内容	評価結果
・用地・補償費の増加などにより、総事業費が増加し、費用便益比が事業着手時より減少しているが、1.0以上であり、事業投資効果がある。 ・本路線は、能越自動車道高岡IC、北陸自動車道小杉IC、国際拠点港湾である伏木富山港への広域的なネットワークを構成するアクセス道路であり、富山県の広域的な経済・産業発展や観光交流を促進するうえで事業効果が期待できる。	事業継続が妥当

3. 事業の進捗状況、見込

全体計画			令和7年度まで整備済		未整備内容		令和7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)	1,800	1,729	0	570	1,800	1,159	0.0%	33.0%
調査設計等	—	403	—	396	—	7	—	98.3%
用地・物件補償(m)	1,800	2,568	1,800	2,308	0	260	100.0%	89.9%
合計	3,600	4,700	1,800	3,274	1,800	1,426	50.0%	69.7%

残事業内容および今後の整備見込

- ・残事業の工種は、道路改良工1,800mである。
- ・これまで西側(高岡市側)から順次、用地補償および一部道路改良工(水路工)を進めてきた。
- ・本年度にて用地補償は完了の見込みであり、今後は残る道路改良工を進める。

自己評価内容	評価結果
・地元の協力を得て、用地補償は順調に進んでいる。 ・道路改良工事においても、事業の実施に障害はなく、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
・道路の盛土材に他工事で発生した土砂を利用することで、約1.5億円のコスト縮減となる。	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、射水市などから早期完成の要望を受けている。

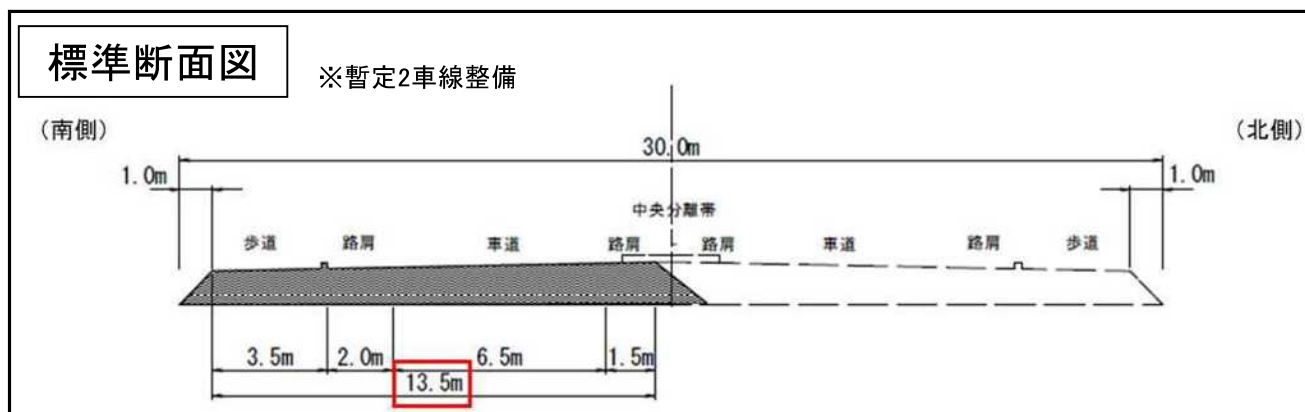
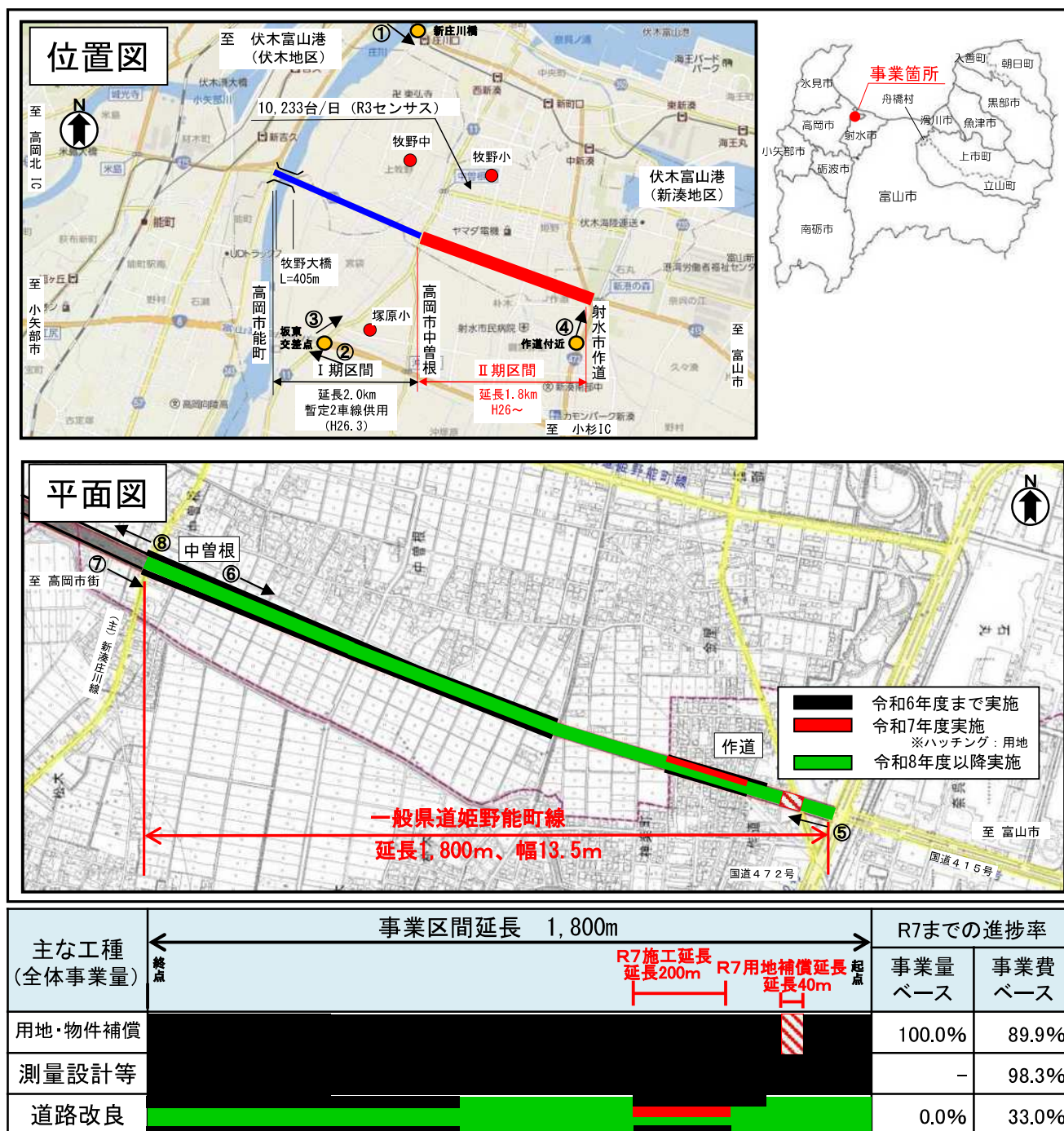
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

- ・本路線と並行する国道8号や国道415号における慢性的な交通渋滞が緩和されない。
- ・能越自動車道高岡北ICや北陸自動車道小杉ICへのアクセスが強化されず、さらなる物流の効率化が図られない。

自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	・費用便益費は1.0を上回っており、十分な投資効果がある。 ・本路線と並行する国道8号や国道415号における慢性的な交通渋滞の緩和が図られる。 ・能越自動車道高岡北IC及び北陸自動車道小杉ICへのアクセス強化により、広域的な経済・産業発展や観光交流が促進される。 ・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。

5 道路橋りょう改築 一般県道姫野能町線(射水市作道～高岡市中曽根)



整備前の状況

周辺道路にて通勤利用や貨物輸送による慢性的な渋滞が発生

①



(国)415号 新庄川橋付近

②



(国)8号 沖塚原交差点付近

③



(主)新湊庄川線 坂東交差点付近

④



(国)472号 作道付近

現況写真(整備状況)

⑤



現況写真(射水市作道地区)
【起点側より望む】

⑥



道路改良整備状況(高岡市中曽根地区)

⑦



現況写真(高岡市中曽根地区)
【終点側より望む】

⑧



整備済み区間(高岡市上牧野地区)

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

評価の視点と自己評価内容

5

自己評価内容								評価結果
・費用便益比が1.0以上であり、事業投資効果 がある。 ・本路線は、能越自動車道高岡IC、北陸自動車道小杉IC、国際拠点港伏木富山港への広域的なネットワークを構成するアクセス道路であり、富山県の広域的な経済・産業発展や観光交流を促進するうえで事業効果が期待できる。								事業継続が妥当
3. 事業の進捗状況、見込								
全体計画			令和7年度まで整備済		未整備内容		令和7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
橋梁上部工(m)	429	3,850	0	0	429	3,850	0.0%	0.0%
橋梁下部工(基)	15	3,045	8	1,452	7	1,593	53.3%	47.7%
道路改良工(m)	751	2,148	108	946	643	1,202	14.4%	44.0%
調査設計等	－	357	－	357	－	0	100.0%	100.0%
合計	1,195	9,400	116	2,755	1,079	6,645	9.7%	29.3%
残事業内容および今後の整備見込 ・令和6年度までに調査設計(道路詳細設計、橋梁詳細設計)、高架化に伴う市道の函渠工事、埋文調査、橋梁下部工5基の施工を完了した。 ・令和7年度は橋梁下部工3基の施工を実施し、順次整備を進めているところ。 ・今後は、引き続き橋梁下部工を進めると共に、上部工・道路改良の工事を推進し、令和15年度の供用を目指す。								
自己評価内容								評価結果
事業の実施に障害は少なく、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
現地調査の結果、土工区間の地盤改良が必要となり、それに合わせて舗装構成を見直すことで、約1,000万円のコスト縮減を図る。								事業継続が妥当

その他の視点

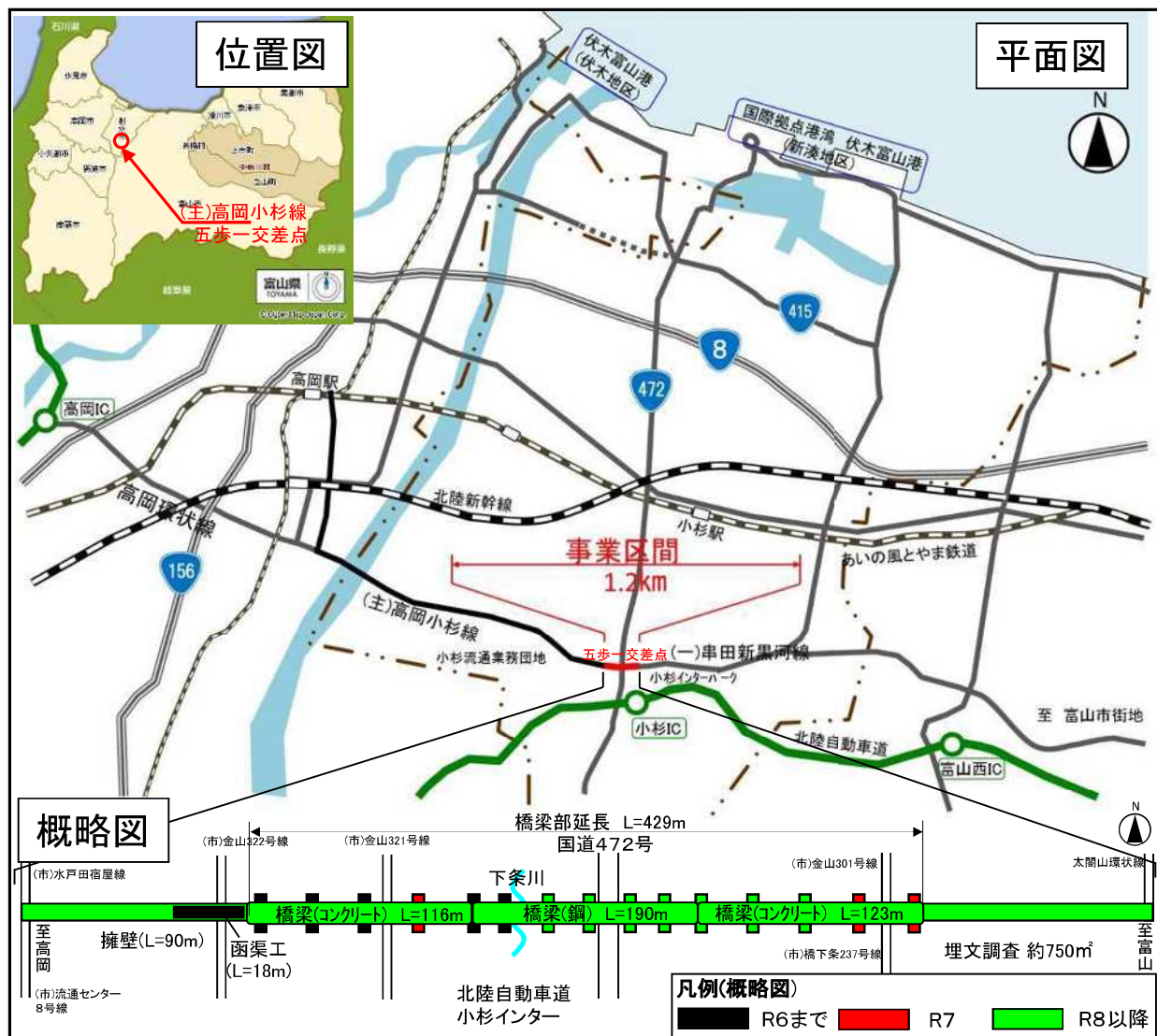
5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など
・七美太閤山・太閤山高岡線建設促進期成同盟会(会長:射水市長)などから早期整備を要望されている。 ・地域住民説明会を通じ、周辺住民との合意形成に努めている。
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響
・朝夕の時間帯を中心に渋滞が発生しており、その解消が求められている。 ・現道では人身事故が発生しており、安全な交通環境を確保することが求められている。 ・沿線には工業団地(小杉インターパークなど)が立地しており、物流面からも伏木富山港、小杉ICとのアクセス向上が求められている。

自己評価内容の総括

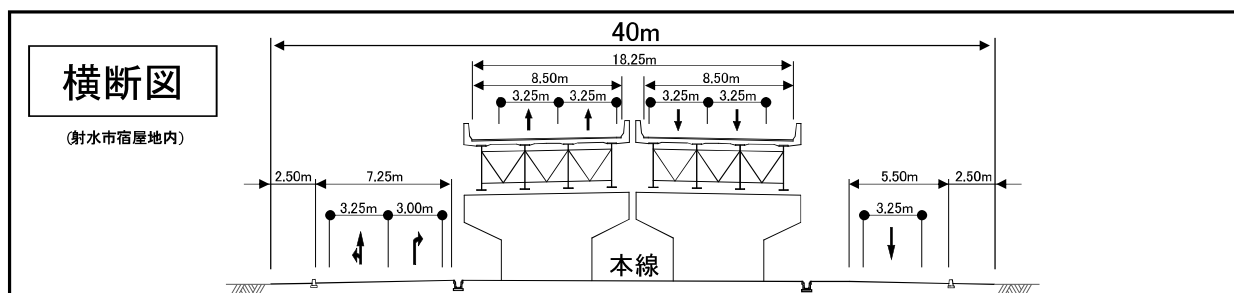
対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	・本事業により、交通量が多い交差点を立体化することで、交通事故の減少と混雑緩和を図り、安全で円滑な交通を確保できる。 ・能越自動車道高岡IC及び北陸自動車道小杉IC、国際拠点港富山伏木港へのアクセス強化により、快適な道路ネットワークが形成され、人、モノの交流を促進が図られる。

様式3-1

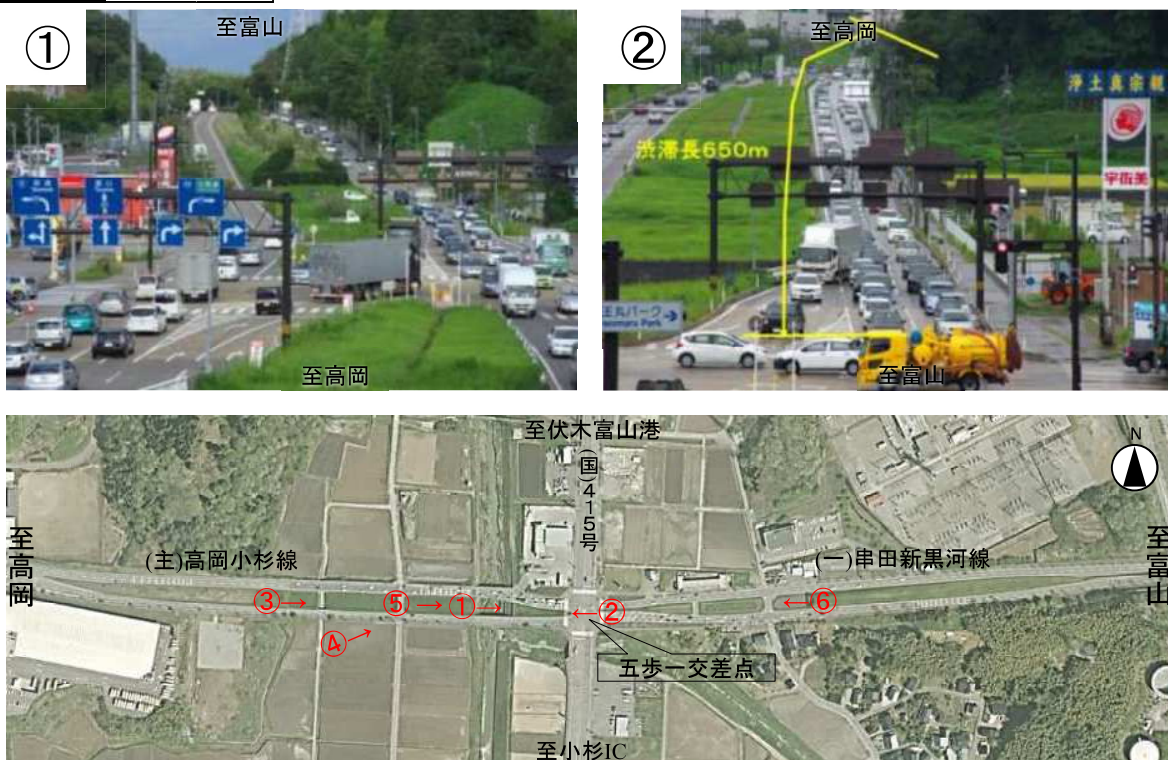
2 道路橋りょう改築事業 高岡小杉線(射水市橋下条～南太閤山)



主な工種 (全体事業量)	事業区間 L = 1.2 km	R7までの進捗率	
		事業量 ベース	事業費 ベース
上部工(429m) 下部工(15基)		0.0%	0.0%
道路改良工 (751m)		14.4%	44.0%
調査設計等 (1,180m)		100.0%	100.0%



整備前の状況



現況写真

