

令和 8 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 8 年 7 月 3 0 日

富山県

令和8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		
2	道路橋りょう改築			一般県道 <small>クロカワナメリカワセン</small> 黒川滑川線			<small>ナメリカワシシモジマ</small> 滑川市下島		
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)	R8 事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	進捗率
H29	R11 (R6)	10年	3年	2回目	850 (490)	324	11	515	39.4%
全体計画									
歩道設置 延長 185m、幅員 11.7m									

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

- ・本路線は滑川市街地と一般県道富山滑川魚津線や国道8号を連絡する重要な幹線道路である。
- ・該当区間は田中小学校や滑川中学校の通学路として利用されているが、あいの風とやま鉄道及び富山地方鉄道の踏切には歩道がなく路肩も狭いことから、車両と通学児童等の歩行者が交錯し、危険な状態である。
- ・歩道の整備により安全で円滑な交通の確保を図るものである。

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
滑川市人口	人	32,584 (H29.10県統計)	31,543 (R7.10県統計)	約3.2%減少 (△ 1,041)
踏切道実態調査 ※鉄道事業者が踏切断面で計測	台/日	3,426 (H30)	3,489 (R6)	約1.8%増加 (+63)
田中小学校児童数	人	216 (H29)	217 (R7)	約0.5%増加 (+1)
滑川中学校生徒数	人	553 (H29)	489 (R7)	約11.6%減少 (△ 64)

自己評価内容

- ・滑川市の人口や交通量は事業着手時に比べてやや減少している。
- ・当該踏切を利用する車両の台数は事業着手時に比べて増加している。
- ・近傍にある滑川中学校の生徒数は減少しているものの、田中小学校の児童数は事業着手時に比べてやや増加しており、通学児童等の歩行者の安全確保のための重要性は高い。

評価結果

事業
継続
が妥当

2. 事業の投資効果

指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
—	—	—	—	—

数値化が困難な事業効果

- ・歩道設置による歩行者の安全で円滑な交通の確保。

自己評価内容

- ・事業効果の数値化は困難であるが、当該踏切を利用する車両の数は増加しており、歩行者にとって危険な状況であることに変わりないため、本事業の重要性は高い。

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8年度まで整備済		未整備内容		令和8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
踏切拡幅工(m)	20	600	0	126	20	474	－	21.0%
道路改良工(m)	165	75	0	36	165	39	－	48.0%
用地補償(式)	1	175	－	173	－	2	－	98.9%
合計		850		335		515		39.4%
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、踏切拡幅工 20m(474百万円)、道路改良工 165m(39百万円)、用地補償(2百万円)。 ・踏切道部着手に向け鉄道事業者との協定締結を進め、今年度から踏切拡幅工事に着手する。 ・事業費について、踏切拡幅工事期間中に歩行者や自転車を通して施工するため、仮踏切を設置することとしたため増額。								
自己評価内容								評価結果
・用地買収はほぼ完了しており、工事実施に向け支障もなく順調に進捗している。 ・鉄道事業者との実施協議が完了しており、今年度の踏切工事着手に向け支障もなく順調に進捗している。 ・事業は順調に進捗しており、来年度以降は鉄道事業者と調整しながら道路改良工事を進める予定としている。								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
・踏切拡幅工事にあたり、レールを切断する箇所に普通継目の設置が必要であったが、他事業で設置した伸縮継目を利用することで、普通継目の設置箇所数を減らしコスト縮減を図る。(約8百万円のコスト縮減)								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
・沿道地元からの要望が強く、滑川市からも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
・狭隘で歩道のない踏切である現道区間において、車両と通学児童等の歩行者が交錯する危険が解消されず、通学路の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

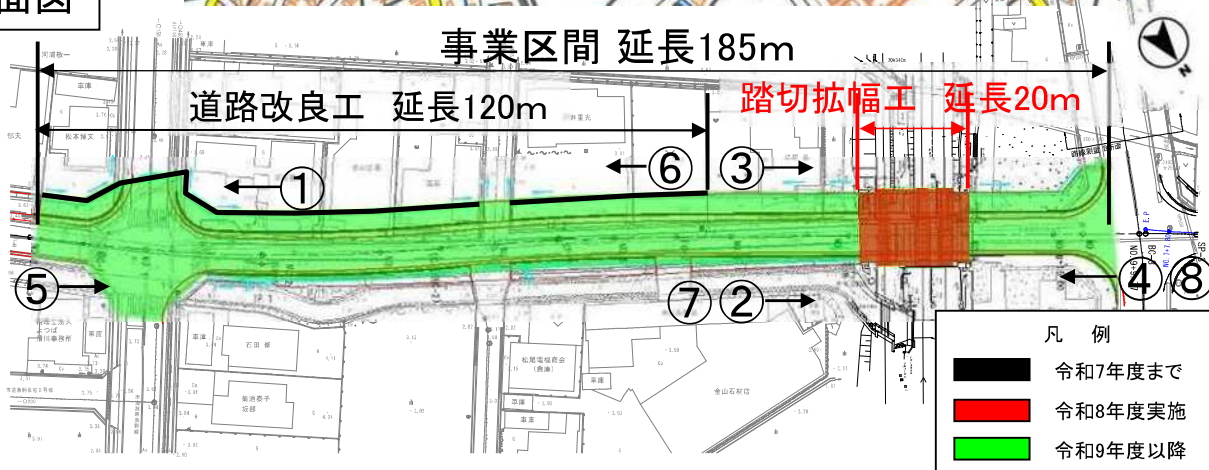
対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	・近隣の小学校の児童数は増加しており、通学路となっている沿道地域の安全で円滑な道路交通を確保する上で事業効果は高い。 ・コスト縮減に努めながら事業進捗を図り、早期事業効果発現を目指す。 ・地元からの要望も強く、用地買収も順調に進捗しており、事業の支障となるものはなく、事業継続が必要。

2 道路橋りょう改築費 一般県道黒川滑川線(滑川市下島)

位置図

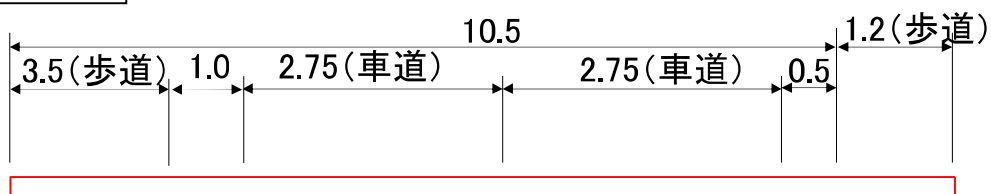


平面図



主な工種 (全体事業量)	事業区間 延長 185 m	R8までの進捗率	
		事業量 ベース	事業費 ベース
用地補償 (600m ²)		99.5%	98.9%
歩道設置 (185m)		32.4%	24.0%

断面図(m)



整備前の状況

①



③



②



④



小学校の通学路となっているが、歩道がないため非常に危険な状態となっている

現況写真

⑤



⑦



⑥



⑧



令和8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			主要地方道 <small>ニューザンウナヅキ セン</small> 入善宇奈月線			<small>ニューザンマチウダ カンバヤシ</small> 入善町上田～神林		
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)	R8 事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	進捗率
R4	R15 (R12)	5年	7年	再	700 (500)	37	75	588	16.0%
道路改良(歩道整備) 延長1,200m、幅員12.0m									

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

- ・本事業区間は、入善町の市街地と北陸自動車道入善SIC及び国道8号が接続する基幹道路であり、第1次緊急輸送道路に指定されている。
- ・本事業区間周辺には保育所・小学校・高校・総合体育館等の公共施設が多数立地している。
- ・さらに、沿線に入善町庁舎が移転されたこと、また、接続する国道8号入善黒部バイパスが4車線開通したことにより、今後、交通量の増大が想定される。
- ・しかしながら、車道及び歩道の幅員が狭く、特に通学時間帯には歩行者及び自転車が多く大変危険な状態である。
- ・このため、歩行者や自転車等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保し、かつ、災害に強い道路ネットワークを形成するものである。

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
入善町人口	人	22,904 (R4.10)	21,338 (R8.3)	約6.8%減少 (△1,566)
入善小学校 児童数	人	261 (R4)	231 (R8)	約11.4%減少 (△30)
入善高校 生徒数	人	533 (R4.5)	404 (R8.5)	約24.2%減少 (△129)
交通量	台/日	4,276 (H27センサス推定値)	4,409 (R3センサス推定値)	約3.1%増加 (+133)
入善IC利用者数(「高速道路と自動車」より)	台/日	1,061 (R4)	1,046 (R7)	約1.4%減少 (△15)

自己評価内容

- ・入善町の人口や入善小学校の児童数、入善高校の生徒数は減少しているが、通学路の安全性確保を図る上で重要性は高い。

評価結果

事業
継続
が妥当

2. 事業の投資効果

指標名	単位	事業着手時	今回評価時	備考
—	—	—	—	—

数値化が困難な事業効果

- ・本路線は入善小学校の通学路に指定されており、通学児童を含む歩行者の安全性の向上が図られる。
- ・道路の拡幅により、災害時における国道8号～入善SIC間の通行機能が強化され、緊急車両の通行および救援物資の輸送の円滑化が図られる。
- ・道路の拡幅により、入善駅や入善SIC等の交通拠点へのアクセス性が向上し、地域の経済活動の活性化が図られる。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> 歩道を含む道路幅員を拡幅することで、道路利用者の利便性が向上し、かつ、歩行者の安全性が向上する。 北陸自動車道及び国道8号を繋ぐ災害に強い道路ネットワークが形成される。 <p>以上により、本事業の投資効果は高い。</p>	事業継続が妥当

3. 事業の進捗状況、見込

全体計画			令和8年度まで整備済		未整備内容		令和8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)	1,200	542	50	99	1,150	443	4.2%	18.3%
用地補償(式)	1	158	-	13	-	145	-	8.2%
合計		700		112		588		16.0%

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1,150m(443百万円)、用地補償(145百万円)。
- 順次、用地補償を進め、工事に着手する。
- 事業費について、地質調査の結果、地盤改良工を増額。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> 地元要望が強いこと、また、地元説明会を経て地権者に対し概ね同意を得ており、順次、用地補償や補償の手続きを行う。 設計業務に時間を要したが、引き続き用地買収や物件補償を進めるとともに、工事用地が整った箇所から、順次工事着手する。 	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"> 路床盛土材について、管内の仮置き及び他工事の発生土を使用することで、コスト縮減を図る。(約500万円のコスト縮減) 本路線は北陸自動車道入善スマートICと国道8号を直接繋ぐ基幹道路であり、代替案の立案は困難である。 	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

- 主要地方道入善宇奈月線改良促進期成同盟会や入善町から早期完成の要望を受けている。
- 令和8年5月に、国道8号入善黒部バイパス(下新川郡入善町棚山～上野)の延長2.1km区間が4車線で開通し、国道8号とアクセスする本路線の交通量は、今後増加が見込まれる。
- 入善スマートICより以南は既に整備を終えている。
- 入善町役場新庁舎が令和6年5月に竣工した。

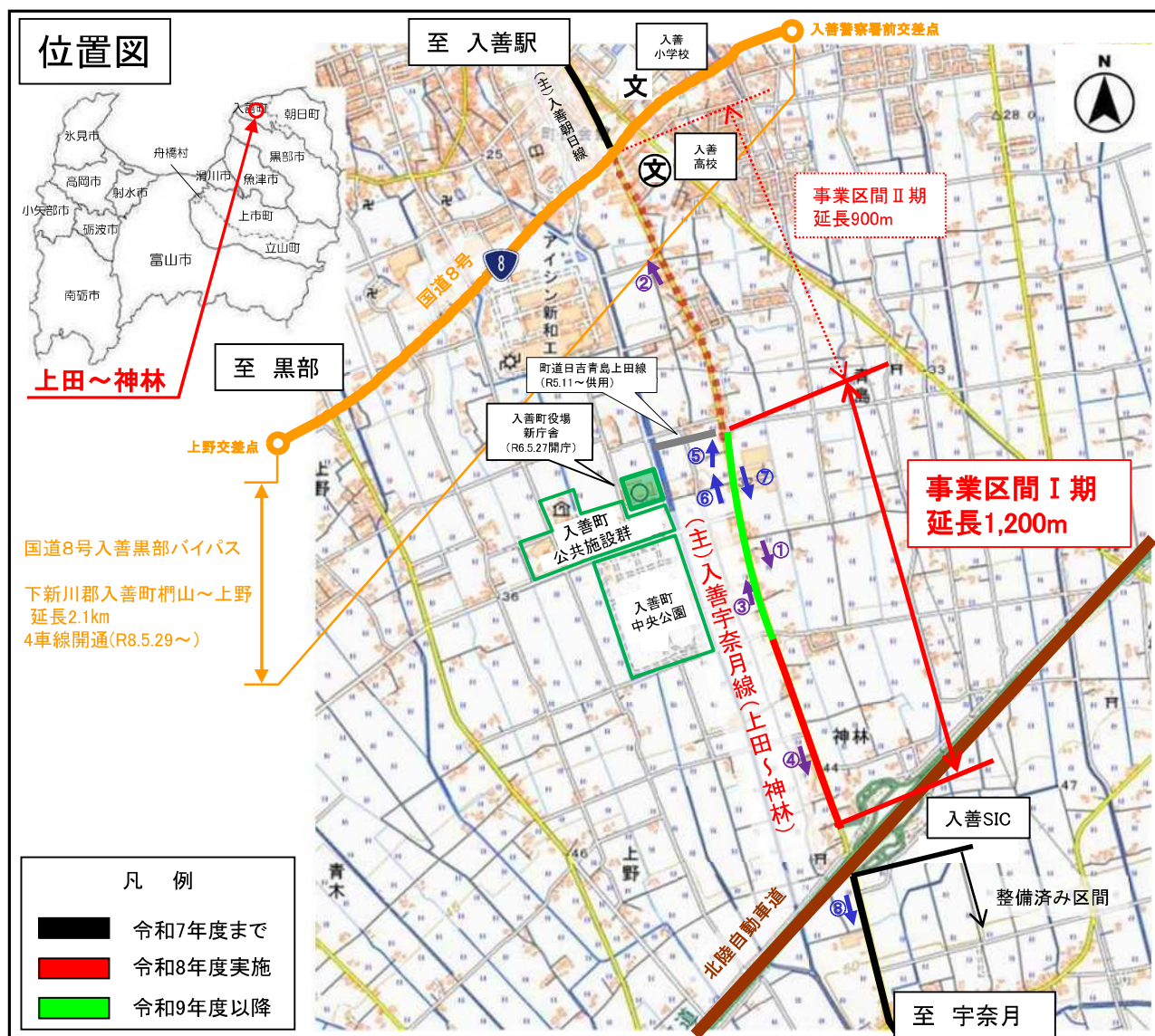
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

- 通学児童を含めた歩行者の安全性が確保できない。
- 第1次緊急輸送道路としての機能を果たすことができず、災害に強い道路ネットワークが形成されない。

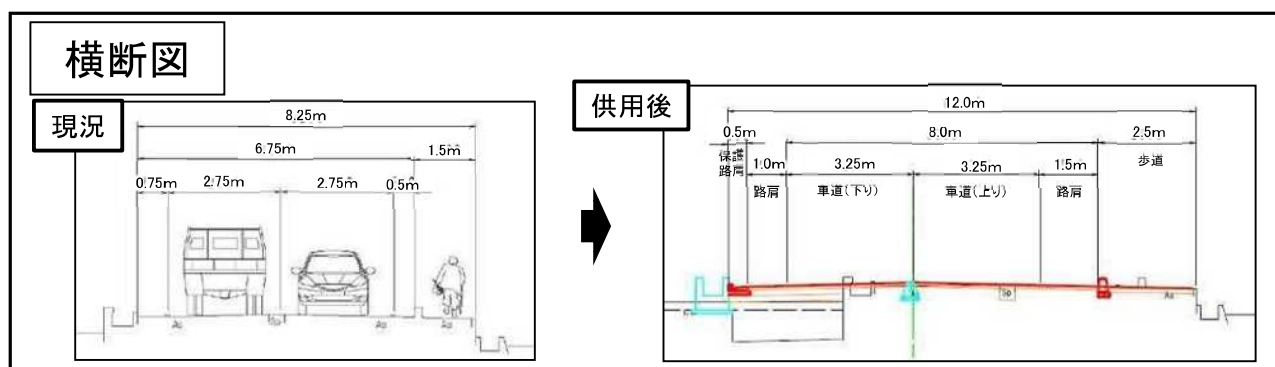
自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	<ul style="list-style-type: none"> 通学路の安全性確保や災害に強い道路ネットワークを形成する上で事業効果は高い。 コスト縮減に努めながら事業進捗を図り、早期事業効果発現を目指す。 地元からの要望も強く、用地補償も順調に進捗しており、事業の支障となるものはなく、事業継続が必要である。

4 道路橋りょう改築費 主要地方道入善宇奈月線(入善町上田～神林)



主な工種 (全体事業量)	至 国道8号 起点 事業区間 延長1,200m 至 入善SIC 終点	R8までの進捗率	
		事業量 ベース	事業費 ベース
用地補償 (5,000㎡)		—	18.3%
道路改良工 (1,200m)		4.2%	8.2%



整備前の状況



①

自転車と車両が近接し危険な状況



③

現道は歩道幅員が狭い(幅員1.5m)



②



④

現況写真(現在の状況)



⑤



⑦



⑥



⑧

整備済区間

令和8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		
5	道路橋りょう改築費			イッパンコクトウ ゴウ シンショウガワバン 一般国道415号 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)	R8 事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	進捗率
H31	R33 (R20)	8年	25年	再	29,000 (14,000)	420	145	28,435	1.9%
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									

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88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、約2m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 ※射水市HP	人	92,884 (H31.4)	89,074 (R8.4)	4.1%減少 (△3,810)
交通量(一般国道415号 新庄川橋) ※全国道路・街路情勢交通調査	台/日	12,269 (H27)	11,066 (R3)	9.8%減少 (△1,203)
交通量(大型車) (一般国道415号 新庄川橋) ※全国道路・街路情勢交通調査	台/日	1,241 (H27)	1,326 (R3)	0.07%増加 (+85)
万葉線輸送人員 ※北陸信越運輸局HP	人/年	1,136,000 (H31)	1,090,000 (R6)	4.0%減少 (△46,000)

自己評価内容	評価結果
・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、大型車の交通量は増加している。このため、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。	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。

自己評価内容	評価結果
<ul style="list-style-type: none"> ・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、本事業の投資効果は高い。 ・治水上の安全性を高めるうえで、事業投資効果は高い。 	事業継続が妥当

3. 事業の進捗状況、見込

全体計画			令和8年度まで整備済		未整備内容		令和8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	19,400	0	0	400	19,400	0.0%	0.0%
道路改良工(m)	700	2,800	0	0	700	2,800	0.0%	0.0%
旧橋撤去(式)	1	3,800	0	0	1	3,800	0.0%	0.0%
用地補償(式)	1	2,000	0	0	1	2,000	0.0%	0.0%
調査設計(式)	1	1,000	－	565	－	435	－	56.5%
合計	－	29,000	－	565	－	28,435	－	1.9%

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 400m(19,400百万円)、道路改良工 700m(2,800百万円)、旧橋撤去(3,800百万円)、用地補償(2,000百万円)、調査設計(435百万円)。
- ・事業費について、地質調査の結果、支持層が当初の想定以上に深いことが判明し、主に杭基礎の延長を大きくしたことにより増額。
- ・今後、設計、用地補償を順次進め、工事に着手する。

自己評価内容	評価結果
・関係機関(河川管理者、鉄道事業者など)との協議も進んでおり、事業推進の目的が立っている。	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
・旧橋・新橋ともに老朽化が著しいことから、橋梁補修等では維持が難しく、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

- ・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。
- ・庄川水系河川整備計画において新庄川橋(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。

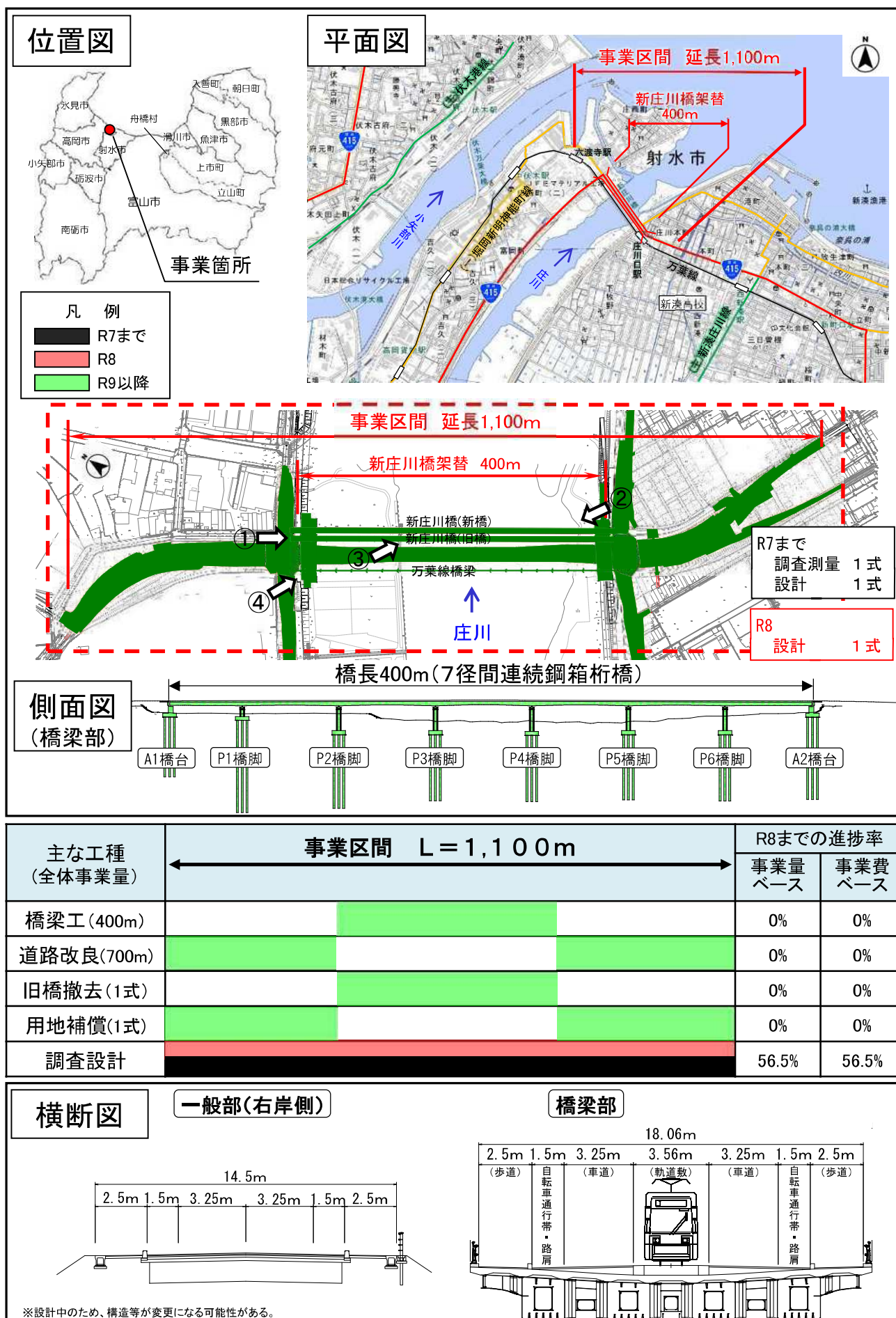
6. 事業の緊急性(適時性)および事業を見直した場合に想定される影響

- ・新庄川橋は老朽化が著しく、長期利用が見込めないため、通行不可になることで交通網が遮断される。
- ・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"> ・沿線人口および交通量は減少傾向であるが、1万台/日を超える交通量があり、災害に強く安全な交通を確保するうえで、事業効果は高い。 ・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が解消される。 ・関係機関(河川管理者、鉄道事業者など)との協議も進んでおり、事業推進の目的が立っている。 ・新庄川橋は老朽化が著しく、長期利用が見込めないため、代替案の立案は困難。

5 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)



整備前の状況



老朽化状況



令和8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		
6	道路総合交付金			一般県道 ^{ネリヤミヤオ} 総合宮尾線			富山市 ^{ウチイデ} 打出～射水市 ^{ホンゴウキタ} 本江北		
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)	R8 事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	進捗率
R4	R15 (R13)	5年	7年	再	1,640 (1,470)	160	8	1,472	10.2%
全体計画									
道路改良(バイパス) 延長1,180m、幅員12.0m									

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
<p>・富山港と富山新港を結ぶなど、湾岸部の各都市、観光拠点等を連絡する道路としては、海沿いの国道415号があるが、現道は幅員が狭く、大型車両の通行に支障をきたしている上、人家が連担し、歩道が無いことから、歩行者・自転車と車両が交錯し、危険な状態となっている。</p> <p>・これらの対策として、バイパス整備を行っているところであり、富山市四方荒屋から打出にいたる約1.7kmを整備済みである。引き続き、富山市打出から射水市内の県道小杉本江線までの約1.2kmの事業を新たに進めることで、更なる事業効果を発現し、当該地区の安全で円滑な交通を確保するものである。</p>

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	409,097 (R4.10県統計)	400,221 (R8.4県統計)	約2.2%減少 (△ 8,876)
射水市人口	人	89,897 (R4.10県統計)	87,605 (R8.4県統計)	約2.5%減少 (△ 2,292)
交通量 (国)415号 打出地内)	台/日	5,593 (H27センサス)	6,678 (R3センサス)	約19.4%上昇 (+1,085)

自己評価内容	評価結果
・事業着手時に比べ、富山市、射水市の人口は減少している。 ・国道415号の交通量は事業着手時に比べ増加しており、依然として歩行者・自転車と車両が交錯し危険な状態となっているため、事業の継続が必要。	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 (R3算出)	1.1 (R8算出)	—

数値化が困難な事業効果

・危険箇所の解消(安全で円滑な交通の確保)、緊急時における交通ルートの確保等への寄与。
・富山湾沿岸部の各都市、観光拠点等の連携強化による地域の活性化
・交通の円滑化による産業、経済活動の促進

自己評価内容	評価結果
・今回評価を行い、費用便益比は1.0を上回っている。 ・交通量が増加している(国)415号にかわるバイパス整備事業であり、整備済みの区間と併せ、当該地区の安全で円滑な交通を確保するものである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8年度まで整備済		未整備内容		令和8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)	1,180	1,038	0	0	1,180	1,038	0.0%	0.0%
測量設計(式)	1	145	1	145	0	0	100.0%	100.0%
用地補償(式)	1	457	0	23	1	434	0.0%	5.0%
合計		1,640		168		1,472		10.2%
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 1,180m(1,038百万円)、用地補償1式(434百万円)。 ・今後、用地補償を順次進め、用地取得箇所から工事に着手する。								
自己評価内容								評価結果
・用地交渉に時間を要してきたが、令和7年度に地元の理解をいただけたところであり、引き続き用地補償を進めるとともに、令和10年度以降は用地取得箇所から工事を進めていく予定。								事業の継続が妥当
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
・道路盛土の盛土材について、他現場からの流用土を使用することによりコスト縮減を図る。 ・現道の国道415号は沿線に人家が連担していることから拡幅整備する場合は巨額の費用を要するが、本事業は物件補償を極力避け、既存の田園部を通過するルートとしたバイパス道路事業として整備することにより、補償費等の大幅なコストの縮減が図られている。								事業の継続が妥当

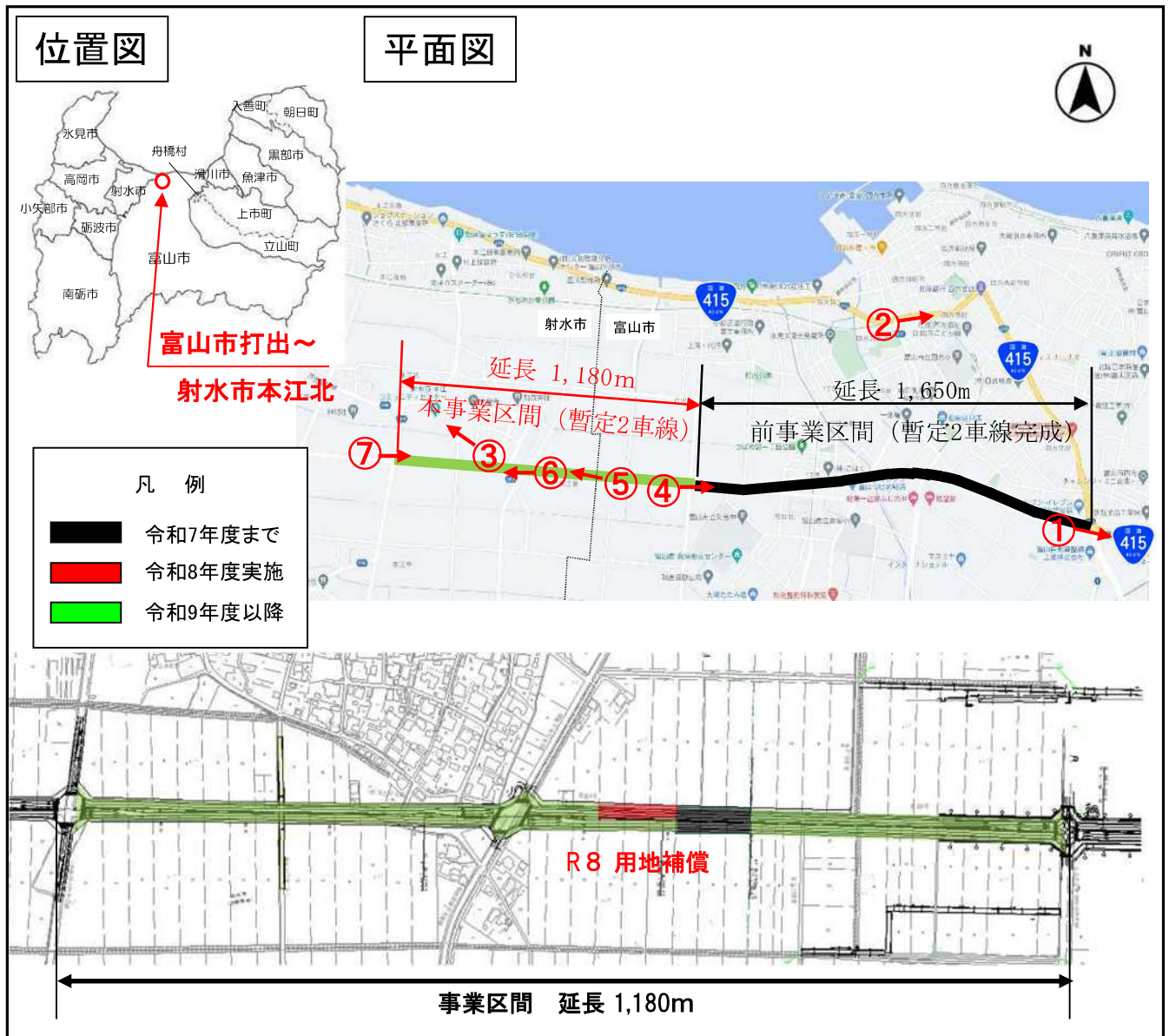
その他の視点

5. 関係機関との調整状況、他事業との関連など	
・七美四方荒屋間県道建設促進期成同盟会や射水市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	
・道路幅員の狭い国道415号に自動車が流れ、歩道が無い人家連担部にて歩行者・自転車と車両が交錯している問題が解消されず、地域の安全で円滑な道路交通が確保できない。	

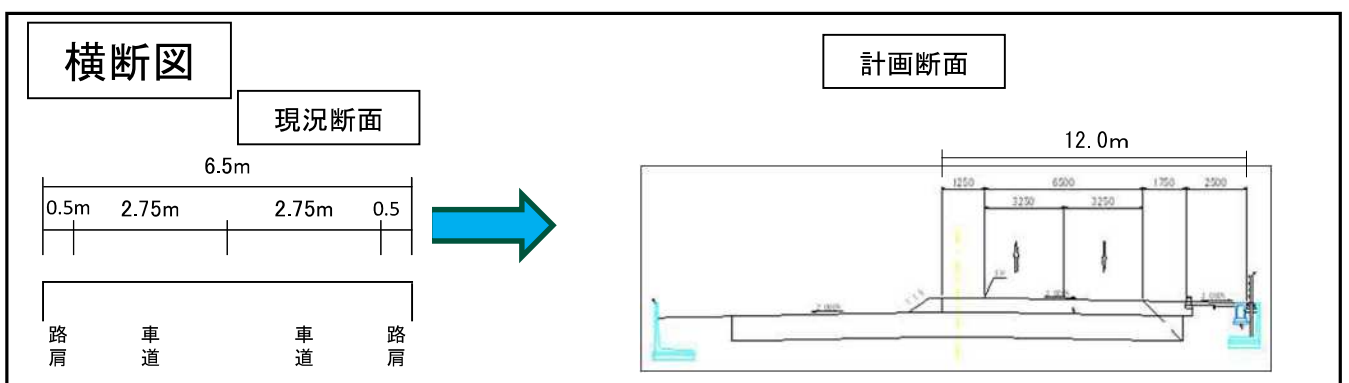
自己評価内容の総括

対応方針(案)	対応方針(案)の説明
継続	・交通量が増加している(国)415号の交通を切り回すためのバイパス整備であり、(国)415号の交通量が減ることによって当該地区の安全を確保するものである本事業の投資効果は高い。 ・費用便益比は事業着手時と同様に1.0を上回っており、事業効果が期待できる。 ・コスト縮減に努めながら事業進捗を図り、早期事業効果発現を目指す。

6 道路総合交付金事業 練合宮尾線(富山市打出～射水市本江北)



主な工種 (全体事業量)	事業区間 延長 1,180m	R8までの進捗率	
		事業量 ベース	事業費 ベース
用地補償 (38,700㎡)		7.1%	5.0%
道路改良工 (1,180m)		0%	0%



整備前の状況

①



③



②



事業区間現況

④



前事業区間

⑥



⑤



⑦

