

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	地域高規格道路 <small>とやまたかおか</small> 富山高岡連絡道路 一般国道8号 <small>とやましきんせんし</small> 富山高岡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県富山市金泉寺 至：富山県高岡市四屋			延長	24.8 km
事業概要					
国道8号富山高岡バイパスは、「広域ネットワークの形成」「交通渋滞の解消」「幹線ネットワークの充実強化」などを目的とした延長24.8kmの4車線のバイパス事業である。					
S 41 年度事業化	S 45 年度都市計画決定	S 42 年度用地着手	S 42 年度工事着手		
全体事業費	570 億円	事業進捗率	84 %	供用済延長	22.5km(完成4車線) 2.3km(完成6車線)
計画交通量	36,800~54,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 3.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 104 / 1995 億円 事業費：80 / 1782 億円 維持管理費：23 / 214 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 341 / 5883 億円 走行時間短縮便益：133/4595億円 走行経費減少便益：127/ 865億円 交通事故減少便益：81/ 424億円	基準年	平成22年
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1（交通量+10%）B/C=2.7（交通量-10%） 事業費変動：B/C=3.1（事業費+10%）B/C=3.6（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=3.2（事業期間+20%）B/C=3.4（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①新幹線駅へのアクセス向上 ・射水市役所新湊支所から北陸新幹線高岡駅（箇所）へのアクセス時間の短縮 ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・小杉ICから特定重要港湾伏木富山港へのアクセス時間が短縮 ③日常活動圏中心都市間のアクセス向上 ・富山市から高岡市間のアクセス時間が短縮 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である厚生連高岡病院へのアクセス時間が短縮 ⑤緊急輸送道路の信頼性向上 ・下田交差点、坂東交差点の立体化により、水害時の避難路としての活用 ⑥冬期間における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上					
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等： ・平成17年度に下田交差点の本線橋が開通し、高岡方面への所用時間が大幅に短縮された所であるが、坂東交差点については、いまだ混雑が続いている状況であり、平成21年度において一部工事着手されているが、市民の多くから早期立体化を望む声が高まっているため、射水市から坂東交差点立体化事業の整備促進の要望を受けている。					
県知事の意見：					
・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願いたい。					
事業評価監視委員会の意見					
・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
バイパス周辺の商業施設立地等がすすみ、全線供用後も交通混雑が生じている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
事業の進捗状況：平成22年度末(予定)で事業費570億円、進捗率84%、そのうち用地費は107億円で進捗率90%。 残事業の内容：坂東交差点区間L=1.1kmの立体化整備。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					

坂東交差点L=1.1kmを平成19年度に工事着手し、引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたり、地盤改良工においては大口径攪拌工法、橋梁工においては下部工での固定ゴム支承の採用等、新技術の活用によりコスト縮減を実施する。

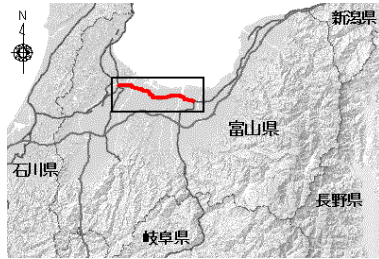
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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訳の合計と一致しないことがある。