

事後評価結果（平成19年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：信太 啓貴

事業名	一般国道41号 <small>おおさわのかくふく</small> 大沢野拡幅	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：富山県富山市笹津 <small>とやまけん とやまし さつ</small> 至：同 県同 市 蜷川 <small>にながわ</small>	延長	9.84km (事後評価対象) (2.1km)		

事業概要

一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。大沢野拡幅は、富山市笹津から同市蜷川間の9.84kmにおける拡幅整備事業であり、平成12年度までに富山市栗山から同市蜷川間の2.1kmを完成供用している。

事業の目的・必要性

当該区間は、交通量の増加及び旅行速度の低下により著しい交通渋滞が慢性化し、地域交通及び広域交通に支障を来していた。本事業は、交通混雑の解消、幹線ネットワークの充実強化を図るとともに、2000年とやま国体のメイン会場へのアクセス道路となるなど、地域開発の支援を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S60年度 都市計画決定：S58, 59年度	用地着手：S61年度 工事着手：S61年度	供用年：(当初) - / - (暫定/完成) (実績) - / H12年度	変動	- 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / - 億円 暫定/完成 (実質値) - / - 億円	実績 (名目値) - / 118 億円 暫定/完成 (実質値) - / - 億円		変動	- 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	実績 (暫定/完成)	- / 27,081台/日	変動	- %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26.4 → 51.4 km/h (供用直前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	91.6 → 87.5 件/億台キロ (供用直前年次) H7~H11年度 (供用後年次) H13~H17年度		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C: -	総費用: - 億円 (事業費: - 億円, 維持管理費: - 億円)	総便益: - 億円 (走行時間短縮便益: - 億円, 走行経費減少便益: - 億円, 交通事故減少便益: - 億円)	基準年: - 年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 2.4	総費用: 183億円 (事業費: 166億円, 維持管理費: 17億円)	総便益: 442億円 (走行時間短縮便益: 418億円, 走行経費減少便益: 13億円, 交通事故減少便益: 11億円)	基準年: H19年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額: - 億円	便益減少額: - 億円				

事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

●活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間 約41万人・時間/年削減
(整備なし 約521万人・時間/年 整備あり 約480万人・時間/年)

	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失額 約14億円/年削減 (整備なし 約178億円/年 整備あり 約164億円/年) ・新幹線停車駅 (H26頃開業予定)・特急停車駅へのアクセス向上 大沢野総合行政センターから富山駅: 整備前 約32分 整備後 約30分 (約2分短縮) ・富山空港 (第三種空港) へのアクセス向上 大沢野総合行政センターから富山空港: 整備前 約17分 整備後 約15分 (約2分短縮) <p>(2) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山インターへのアクセス向上 富山八尾中核工業団地から富山IC: 整備前 約24分 整備後 約22分 (約2分短縮) <p>(3) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上。 大沢野総合行政センターから富山市役所: 整備前 約30分 整備後 約28分 (約2分短縮) <p>(4) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山県総合運動公園 (2000年とやま国体のメイン会場) へのアクセス道路しても利用 <p>●暮らし</p> <p>(1) 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 大沢野総合行政センターから県立中央病院: 整備前 約36分 整備後 約34分 (約2分短縮) <p>●安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学路における歩道拡幅による安全性の向上 <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路の位置付け (富山県地域防災計画 第1次緊急通行道路確保路線) <p>●環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量削減: 整備前 4,291t-CO2/年 整備後 3,314t-CO2/年 (約977t-CO2/年削減) <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量削減: 整備前 16.1t/年 整備後 9.7t/年 (約6.4t/年削減) ・SPM排出量削減: 整備前 1.5t/年 整備後 0.9t/年 (約0.6t/年削減)
	<p>その他評価すべきと判断した項目.....</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目.....</p> <p>環境影響評価対象外の事業である</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目.....</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化.....</p> <p>・平成17年4月に富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村および細入村の7市町村が合併し、新市「富山市」となった。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性.....</p> <p>・大沢野拡幅の整備により、旅行速度・安全性の向上、物流の効率化など整備に伴う効果は発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>・休止区間については、地域高規格道路の富山高山連絡道路「大沢野・富山南道路」として残事業区間の整備を含めた計画づくりをPI方式にて行い、バイパスルートでとりまとめられている。 このため、大沢野拡幅の残事業区間については、今後バイパス計画が具体化していく中で検討していくこととしている。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性.....</p> <p>・現段階においては、事業の効果が発現されており特段の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項.....</p> <p>特になし</p>

※ 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の。