

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

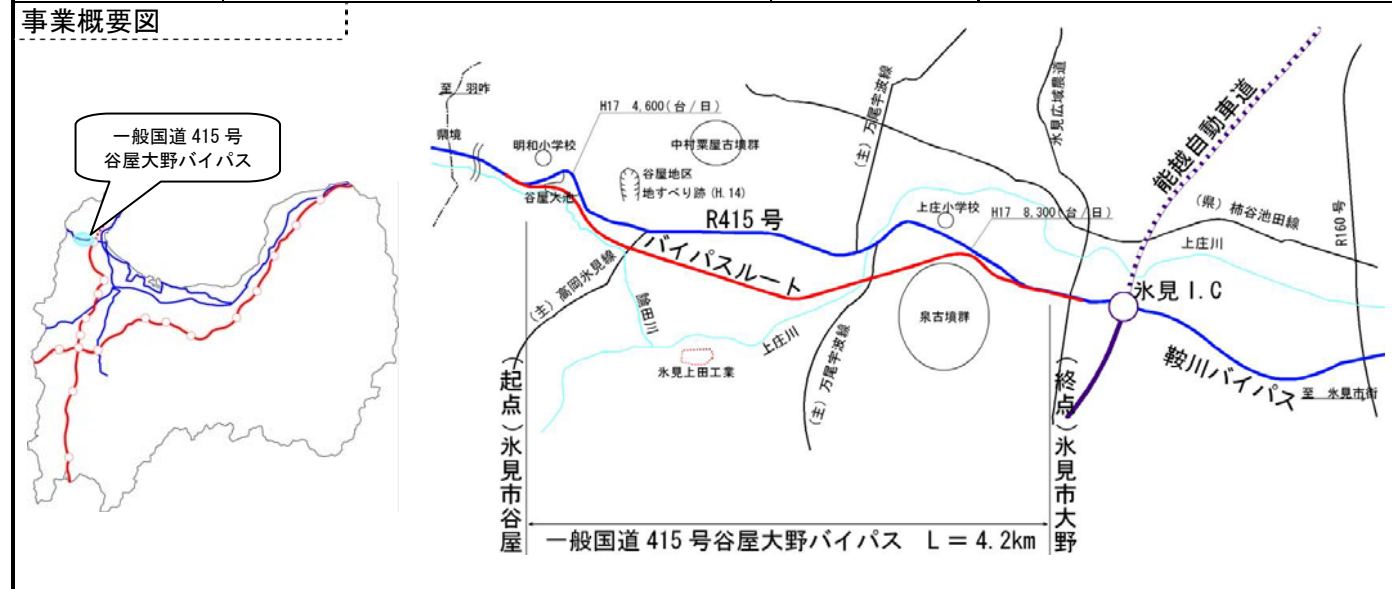
事業の概要

事業名	一般国道415号谷屋大野バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	富山県
起終点	自：富山県氷見市谷屋 至：富山県氷見市大野	延長	4.2km		

事業概要
一般国道415号は、石川県羽咋市を起点とし、富山県氷見市・高岡市・射水市を経て、富山市を終点とする総延長68kmの幹線道路である。当該道路は富山県と石川県を連絡し、物流促進や交流促進を深める重要な広域道路である。このうち、415号谷屋大野バイパスは、氷見市谷屋地内から氷見市大野地内を結ぶ延長4.2kmの2車線道路である。

事業の目的、必要性
一般国道415号谷屋大野バイパスの現道は、石川県羽咋市と氷見市を最短で結ぶ道路であり大型車の交通量が多く、狭幅員の道路では安全なすれ違いが困難な状況にある。さらに、軟弱地盤上に形成された沿線の民家は、大型車の通行によって振動・騒音を伴っている。このため、415号谷屋大野バイパス整備によって、交通の円滑化・沿線住人の安全確保を図るものである。

全体事業費：40億円 計画交通量：8,700台/日（平均交通量）



関係する地方公共団体等の意見
沿線住人および氷見市ならびに国道415号整備促進期成同盟会、国道160号及び国道415号氷見区間整備促進期成同盟会、国道415号大野谷屋区間整備促進協議会から、本区間の整備について強い要望がある。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.9	総費用：35億円 （事業費：31億円 維持管理費：4.3億円）	総便益：68億円 （走行時間短縮便益：68億円 走行経費減少便益：0.1億円 交通事故減少便益：-0.4億円）	基準年：平成19年
	感度分析の結果				
			交通量変動 B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=2.1 (交通量 +10%)	
			事業費変動 B/C=1.8 (事業費 +10%)	B/C=2.1 (事業費 -10%)	
			事業期間変動 B/C=1.8 (事業期間 +25%)	B/C=2.0 (事業期間 -25%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○
事故対策		○	平行する現道の事故率減少 【死傷事故率】61.2件/億台キロ(現況) 〔富山県平均：約81.3件/億台キロ(約0.8倍) 全国平均：約118.4件/億台キロ(約0.5倍)〕 【事故率曲線】富山県内センサス区間の上位3割に含まれる 【その他の特徴】富山県内国道415号中第11位の死傷事故率区間である。
歩行空間		○	現道は、沿線にある2校の小学校の通学路となっており、バイパス整備により通過交通が排除され(大型車含む)、安全な歩行区間が確保される。
社会全体への影響	住民生活	○	第三次医療施設である厚生連高岡病院までのアクセス時間が短縮され、安全で安心できる暮らしが確保される。(谷屋地区～厚生連高岡病院の所要時間30.7分→29.0分(5.5%の時間短縮))
	地域経済	○	主要な観光地である道の駅「氷見」(年間観光客入込数約600千人)までのアクセスが向上し、地域振興の促進が期待される。 氷見ICへの所要時間が短縮され、利便性が向上する。(谷屋地区～氷見ICまでの所要時間9.0分→7.2分(20.0%の時間短縮))
	災害	○	H14に発生した谷屋地すべりによって、現道が2週間程度、通行止めとなった。バイパス整備により、現道災害時でも迂回が可能となり、地域の孤立化が解消される。
	環境	○	CO2排出量の削減(氷見市内) 約107,140t-CO2/年→約107,000t-CO2/年 約140t-CO2/年削減 NO2、SPM削減により、現道の沿線環境が改善される。(NO2→89%削減、SPM→89%削減)
	地域社会	○	谷屋地区および熊無地区から、生活の中心である氷見市中心市街地までのアクセス時間が短縮され、快適な暮らしが確保できる。(谷屋地区～氷見漁港までの所要時間13.0分→11.3分)
事業実施環境		-	

採択の理由

当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び死傷事故率は高く、渋滞対策・事故対策の面から事業実施の必要性・効果は高いと判断できる。
また、沿線小学校の通学路としての安全確保及び平成19年4月15日に開通した能越自動車道氷見ICへのアクセス向上を図るとともに、地すべり地域(平成14年に大規模地すべり発生)である谷屋地区におけるリダンダンシー確保を図るため早期完成が求められている。

※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。