

事後評価結果（平成26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：掛井 孝俊

事業名	一般国道41号 南富山拡幅	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	白：富山県富山市蜷川 至：富山県富山市掛尾	延長	2.71km			

事業概要
一般国道41号南富山拡幅は、富山県富山市蜷川から同県同市掛尾における、延長L=2.71kmについて現道を拡幅する事業である。

事業の目的・必要性
一般国道41号南富山拡幅は、交通混雑の改善、交通安全対策、都市景観整備などを主な目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度： S48年度 都市計画決定： S41年度	用地着手： S48年度 工事着手： S50年度	供用年 (暫定/完成)： (当初) — / H17 (実績) — / H21	変動	1.3倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 153 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 363 億円	実績 (名目値) — / 180 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 404 億円		変動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / 52,300 台/日	実績 (暫定/完成) — / 40,600 台/日		変動	78%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	17.6 → 37.3 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	45.6 → 33.8 件/億台キロ (供用直前年次) H17~H20年度 (供用後年次) H21~H24年度		
	費用対効果分析結果 (再評価)	B/C : 2.5	総費用 : 101 億円 (事業費: 98 億円, 維持管理費: 8 億円)	総便益 : 238 億円 (走行時間短縮便益: 238 億円, 走行経費減少便益: 9 億円, 交通事故減少便益: 2 億円)	基準年	平成15年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.4	総費用 : 384 億円 (事業費: 380 億円, 維持管理費: 4.1 億円)	総便益 : 533 億円 (走行時間短縮便益: 518 億円, 走行経費減少便益: 5.7 億円, 交通事故減少便益: 9.5 億円)	基準年	平成26年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 37.3億円	便益減少額 : 116.3億円			
	事業遅延の理由 本事業は平成17年度に事業化され、同年に工事着手し平成19年度の供用を目指したが、施設の構造変更に伴う協議に時間を要し、事業が遅延したものである。					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>I. 活力</p> <p>(1) 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減量＝約15.1万人時間/年 (整備前：18.4万人時間/年 → 整備後：3.3万人時間/年) ・事業区間の旅行速度（20km/h以下）が改善 ・バス路線としての定時性が確保され、特急バスも新設 ・北陸新幹線富山駅へのアクセス性が向上 ・富山空港へのアクセス性が向上 <p>(3) 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業と連携し、沿道まちづくりを支援（堀川西地区土地区画整理事業等） ・DID区域内の都市計画道路整備であり、事業の開通に合わせてDID地区が拡大し、沿線の人口が1.5倍に増加 <p>(4) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部区間を形成 ・高山市等の岐阜県市町村との広域連携や相互連携に関するつながりが強化 <p>(5) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立山黒部アルペンルートや飛騨・高山地方へのアクセスルートとして機能 ・高山市へのアクセス利便性が向上したことで北陸地方からの観光客数が増加 <p>II. 暮らし</p> <p>(2) 無電柱化により美しい街並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけられ、市街地の幹線道路において新たに無電柱化整備を実施 <p>(3) 安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が拡幅され、近隣小学校の通学路としての安全性が向上 ・富山市郊外から救急医療施設である富山市民病院への救急搬送ルートとして機能 <p>III. 安全</p> <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山県の地域防災計画において、第一次救急通行確保路線としての位置づけあり ・老朽橋（土川橋）の架け替えにより、安全な道路ネットワークを形成 <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象エリアのCO₂ 排出量の削減量＝0.2万t-CO₂ /年 (整備前 58.7万t-CO₂ /年 → 整備後 58.5万t-CO₂ /年) <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象エリアのNO_x排出量の削減量＝5t-NO_x/年 (整備前 1,124t-NO_x/年 → 整備後 1,119t-NO_x/年) ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝0.3t-SPM/年 (整備前 55.1t-SPM/年 → 整備後 54.8t-SPM/年) <p>V. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道に大規模小売店舗や企業団地、公設地方卸売市場が立地し、物流の効率化を支援 ・北陸自動車道富山ICへのアクセス性が向上 <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>特になし</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>

事業評価監視委員会の意見

・事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

・沿道では土地区画整理事業が進められ、供用後から現在まで、人口世帯数が増加。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

・国道41号南富山拡幅は、容量拡大による旅行速度の向上及び損失時間の削減、死傷事故の減少による安全な走行環境の確保、無電柱化による良好な景観整備、沿道まちづくりの支援など、様々な役割を果たしている。
・南富山拡幅により、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通安全対策」、「都市景観整備」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものと考ええる。
・但し、富山IC周辺では交通の集中により、冬期において度々混雑が発生していることから、各道路管理者・警察と連携しハード・ソフト両面で対策を講じているところ。
・南富山拡幅については、周辺土地区画整理事業を考慮したうえで事業を実施しており、その他、事業実施による環境の大きな変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の効果や対策の必要性等を確認していきたい。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・当該事業は事業途中において、地域と連携し無電柱化を実施しており、防災面・景観面の向上を図っている。
・都市部において沿道に多数の商業施設が存在している事業は、地元との協議に時間を要することから、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ協議期間等を考慮した事業計画とする必要がある。
・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

特記事項

特になし

※ 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。