

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和07年09月30日

計画の名称	富山駅周辺地区におけるアクセス道路整備											
計画の期間	平成31年度～令和05年度(5年間)											
交付対象	富山市											
計画の目標	鉄道との結節点となる富山駅周辺において、富山駅へのアクセスや駅南北市街地の一体化を支える都市計画道路及び駅前広場を整備し、交通結節機能の強化、人流の効率化を図り、民間投資を喚起する。											
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	4,954	A	4,746	B	0	C	208	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	4.19%

番号	計画の成果目標(定量的指標)				定量的指標の現況値及び目標値		
	定量的指標の定義及び算定式				当初現況値	中間目標値	最終目標値
					(H29末)	(R3末)	(R5末)
1	富山駅南口駅前広場から北口駅前広場への自動車での平均アクセス時間を52%短縮させる。 自家用車における富山駅南口駅前広場から北口駅前広場への移動距離(1,300mから700mへ短縮)から、平均アクセス時間を算出する。 (平均アクセス時間)=(自家用車での移動距離)/(自家用車の旅行速度(31.6km/h))	0%	52%	52%			
2	富山駅周辺における平日の歩行者通行量を38,924人(H26基準値)を維持・向上させる。 富山駅周辺地区(調査地点:6地点)における平日の歩行者通行量を集計する。	42379人	40000人	40000人			
3	富山駅周辺における休日の歩行者通行量を30,420人(H26基準値)を維持・向上させる。 富山駅周辺地区(調査地点:6地点)における休日の歩行者通行量を集計する。	36246人	32000人	32000人			

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靭化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	<input checked="" type="checkbox"/>	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-
富山広域連携中枢都市圏ビジョンに基づき実施される要素事業:A全て												

A 基幹事業																			
基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用便益比	個別施設計画 策定状況
		一體的に実施することにより期待される効果											H31	R02	R03	R04	R05		
		備考																	
道路事業	A01-001	街路	一般	富山市	直接	富山市	区画	改築	富山駅周辺地区((都) 県庁線外)	区画整理、A=10.4ha	富山市						4,111		-
																		4,111	
市街地整備事業	A13-002	都市交通	一般	富山市	直接	富山市	-	-	路面電車南北接続第2期 事業	路面電車施設整備、90m	富山市						635		-
																		635	
																	合計		
																		4,746	

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	富山市
事後評価の実施時期	令和7年9月
事業効果の発現状況	
定量的指標に関する 交付対象事業の効果の発現状況	富山駅付近連続立体交差事業と調整を図りながら交通結節機能の強化と併せて駅前広場や都市計画道路の整備を進めたことで、バリアフリー化された賑わい創出空間と歩行空間が確保された。 今期では、路面電車の南北接続や富山駅南北自由通路（在来線側）・北口駅前広場の開業、（都）富山駅南北線・西口交通広場の供用開始により、富山駅南北のアクセス性が格段に向上した。 富山駅周辺地区の歩行者数については、新型コロナウィルスの前後による評価となり、以前の数値まで回復しなかった。
定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況（必要に応じて記述）	路面電車南北接続事業の完成により、路面電車の南北直通運行や富山駅高架下において他の公共交通機関との乗り継ぎが可能になったことで、交通結節機能が大幅に強化され、路面電車利用者が増加した。
特記事項（今後の方針等）	
今後も、富山駅付近連続立体交差事業と調整を図りながら、富山駅周辺地区の駅南北市街地の一体化を支える都市計画道路の整備を行い、交通結節機能の強化及び歩行空間のバリアフリー化を進め、歩行者の安全・安心の確保を推進する。	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因	
1	最終目標値	52%	(都) 富山駅南北線の供用開始により、富山駅南北のアクセス性が格段に向上した。
	最終実績値	52%	
2	最終目標値	40000人	令和2年度以降新型コロナウィルスの影響を大きく受け減少していたところ、令和5年5月に5類感染症に移行したことで人々の外出が増加したが、以前の数値にまでは回復しなかった。
	最終実績値	30188人	
3	最終目標値	32000人	令和2年度以降新型コロナウィルスの影響を大きく受け減少していたところ、令和5年5月に5類感染症に移行したことで人々の外出が増加したが、以前の数値にまでは回復しなかった。
	最終実績値	26328人	

参考図面

