

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

事業の概要

事業名	一般国道8号（高岡環状道路）六家立体	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：富山県高岡市石塚 至：富山県高岡市六家	延長	1.3km		
事業概要	<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点に日本海に沿って北陸地方の主要都市を結び、京都府京都市へ至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、一般国道8号六家立体は、国道8号と能越自動車道、（主）高岡環状線が平面で接続する、高岡インター入口交差点を立体化する延長約1.3kmの事業である。（高岡環状道路は、能越自動車道と一体となって高岡市街地の環状機能を形成する延長約20kmの地域高規格道路である。）</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該交差点の立体化整備により、交通集中により混雑する国道8号から（主）高岡環状線への交通分散を促し、円滑な東西交通ネットワークの形成や、物流効率化による地域産業の支援を図るものである。</p>				
全体事業費	約80億円	計画交通量	14,500台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【富山県知事】
六家立体により、当該交差点の渋滞緩和や交通事故削減に大きな効果が期待されるだけでなく、接続する能越自動車道や高岡環状道路と一体となって、飛越能の玄関口である北陸新幹線「新高岡駅」周辺のまちづくりの促進など、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

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。
■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H7.10）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：71億円 （事業費：65億円 維持管理費：6.1億円）	総便益：112億円 （走行時間短縮便益：83億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年：平成30年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.9（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.4（事業費 +10%）	B/C=1.7（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.5（事業期間 +20%）	B/C=1.6（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の交通環境改善により、日常生活を支援 ・国道8号等の利用交通が（主）高岡環状線へ分散、国道8号の混雑を緩和し、円滑な東西交通ネットワークを形成 【高岡インター入口交差点の交差点需要率】 現況 1.0 → 整備後 0.8 【国道8号（四屋交差点～高岡インター入口交差点）の渋滞損失時間】 現況 202万人・時間/年 → 整備後 145万人・時間/年（約3割削減） 【国道8号（四屋交差点～高岡インター入口交差点）の旅行速度】 現況 18.4km/h → 整備後 25.8km/h（約4割向上）	
		事故対策	—	・注目すべき影響はない	
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない	
	社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない	
		地域経済	◎	・国道8号の渋滞が緩和することで、伏木富山港から産業拠点までの原材料輸送等に係る物流を効率化し、地域産業を支援 【伏木富山港（新湊地区）～アルミ関連工場（高岡市福岡）の所要時間】 現況 41分 → 整備後 31分（10分短縮）	
		災害	—	・注目すべき影響はない	
		環境	—	・注目すべき影響はない	
	地域社会	○	・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の混雑緩和により、能越自動車道と市街地内のアクセス性が向上し、広域観光を支援		
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（H7.10） ・富山県知事、高岡市長より、早期事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、国道8号の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。