

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 環境安全・防災課  
担当課長名：渡辺 学

事業名	地域高規格道路 <small>たかおか</small> 高岡環状道路 主要地方道 <small>たかおか</small> 高岡環状線（上伏間江～佐野）	事業区分	地方道	事業主体	富山県
起終点	自：富山県 <small>たかおか</small> 高岡市上伏間江 至：富山県 <small>たかおか</small> 高岡市佐野			延長	2.6 km
事業概要					
<p>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道路を形成する総延長約20kmの地域高規格道路である。このうち高岡市上伏間江から国道8号（六家）までの延長5.2kmは、平成26年度までに副道が全区間で開通済みであり、暫定平面2車線で供用が開始されている。</p> <p>主要地方道高岡環状線（高岡市上伏間江～佐野）は、高岡環状道路の一部を構成する区間であり、本線の高架化整備により、高岡市街地に集中する交通を効率よく分散、導入することで交通混雑の緩和や地域観光・経済の活性化に大きく寄与する。</p>					
H27年度事業化		H7年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約98億円	事業進捗率	32%	供用済延長	— km
計画交通量	23,600 台/日				
費用対効果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体) 1.3	54/93億円		123/123億円	基準年
	(残事業) 2.3	事業費：45/84億円 維持管理費：8.7/8.7億円		走行時間短縮便益：95/95億円 走行経費減少便益：20/20億円 交通事故減少便益：8.7/8.7億円	令和元年度
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量±10%)		(残事業) 交通量：B/C=1.9~2.5 (交通量±10%)			
事業費：B/C=1.2~1.4 (事業費±10%)		事業費：B/C=2.1~2.5 (事業費±10%)			
事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%)		事業期間：B/C=2.2~2.3 (事業期間±20%)			
事業の効果等					
①高速道路へのアクセス向上					
・能越自動車道高岡 IC 及び北陸自動車道小杉 IC へのアクセス強化により、広域的な経済・産業発展や観光交流促進が期待される。					
②交通混雑の緩和					
・新高岡駅や高岡市街地の大規模商業施設への交通集中等により著しい渋滞が発生しており、交通分離により、交通混雑の緩和や旅行速度の向上が期待される。					
③交通安全性の向上					
・二塚交差点においては、死傷事故が多発しており、本線高架化による現道の交通安全性の向上が期待される。					
④代替ネットワークの形成					
・国道8号を補完し、非常時における広域的な代替ルートが形成される。					
関係する地方公共団体等の意見					
・高岡環状線建設促進期成同盟会（会長：高岡市長）などから早期完成の要望を受けている。					
事業評価監視委員会の意見					
事業継続を妥当と認める。					
事業採択より再評価実施までの周辺環境変化等					
・平成30年6月に能越道高岡 IC～福岡 IC 間の実質無料化、平成31年に国道8号の立体交差事業化により、高岡 IC 利便性の高まり、本路線の利用台数の増加が見込まれる。					
・平成30年7月に小杉婦中線（戸破高架橋）供用により、国道8号の代替ルートとしての役割が期待される中、当該区間のみ副道2車線であり、さらなる渋滞が懸念される。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
用地取得率100%、事業進捗率32%					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・用地取得が完了していることから、今後は早期完成を目指し、高架橋の整備を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

・新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。

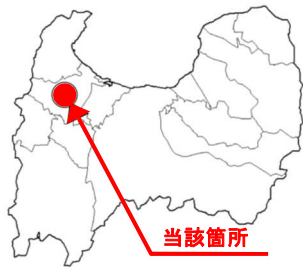
対応方針

事業継続

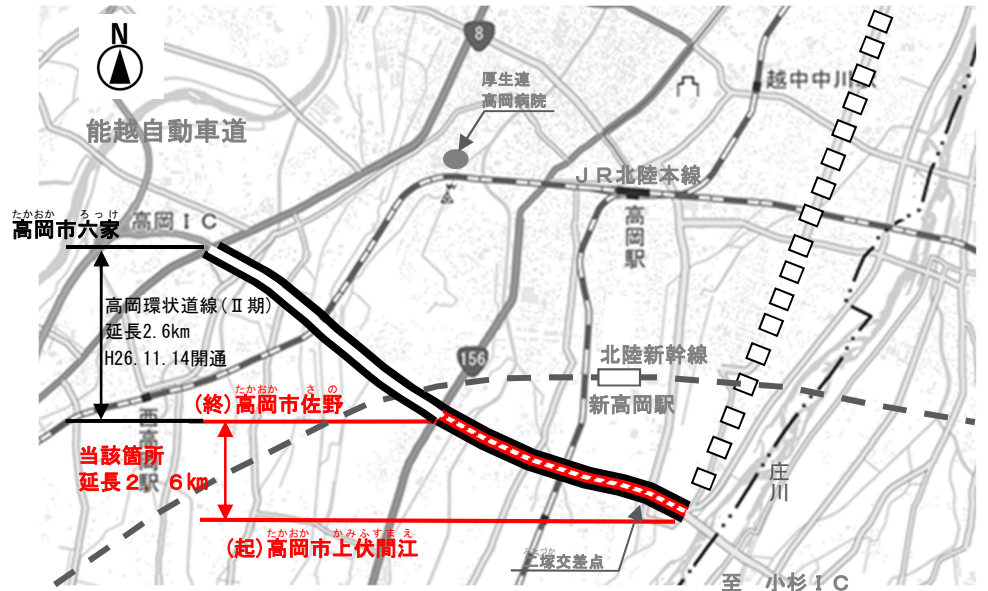
対応方針決定の理由

・事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
当該箇所	
供用中	
調査中	



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。