

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：高松 諭

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>					
H31年度事業化	H7年度都市計画決定		—		R2年度工事着手	
全体事業費	115億円		事業進捗率 （令和5年3月末時点）	43%	供用済延長	— km
計画交通量	8,100～14,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.1 （残事業） 1.8	総費用 （残事業）/（事業全体） 66/108 億円 〔事業費：58/100 億円 維持管理費：8.2/8.2 億円〕	総便益 （残事業）/（事業全体） 121/121 億円 〔走行時間短縮便益：95/95 億円 走行経費減少便益：19/19 億円 交通事故減少便益：7.4/7.4 億円〕	基準年 令和5年		
感度分析の結果	<p>（事業全体）</p> <p>交通量：B/C=1.1～1.2（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）</p> <p>（残事業）</p> <p>交通量：B/C=1.7～1.9（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.7～1.9（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>① 主要な観光地および新幹線駅へのアクセス向上</p> <p>高岡市では、北陸新幹線新高岡駅を軸として、県西部地域や飛騨・能登地域と連携した観光誘客を推進。六家立体の整備により、能越道～新高岡駅間のアクセス機能の強化や市内の混雑緩和による走行性や安全性向上が図られ、高岡市の観光振興を支援する。</p> <p>② 地域産業の活性化・物流効率化</p> <p>富山県の基幹産業の一つであるアルミ産業は、高岡市及び射水市が県全体の約5割を占めており、アルミ関連企業が伏木富山港（新湊地区）や国道8号沿線に集積している。六家立体の整備による国道8号の混雑緩和により物流効率化が図られ、アルミ産業の更なる発展を支援。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見</p> <p>高岡市や高岡環状線建設促進期成同盟会より六家立体の整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見</p> <p>事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・新規事業化以降、大きな社会情勢などの変化はない。</p>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率43%（令和5年3月）
- ・残事業の内容：道路設計、改良・橋梁工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・道路設計および改良・橋梁工事を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

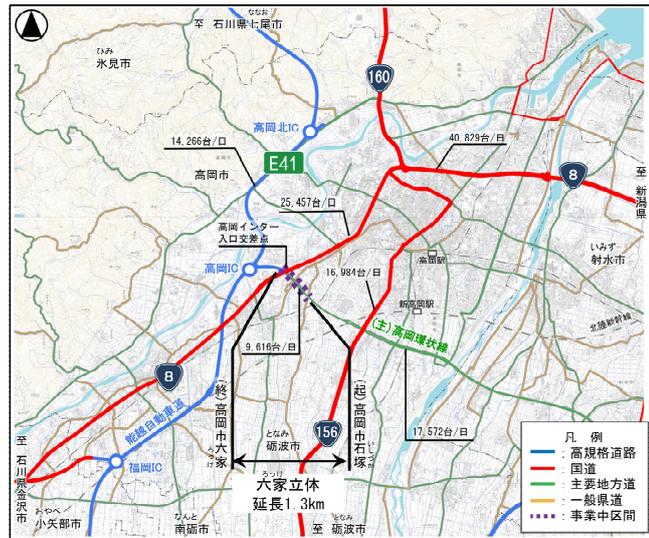
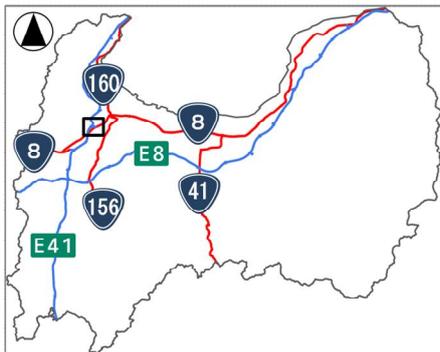
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

事業概要図



※ 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。