

再評価結果（令和6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：伊藤 高

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	2.6km																						
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し、副道を利用した暫定平面2車線で供用している。</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144億円	事業進捗率	約80%	供用済延長	— km																						
計画交通量	17,300台/日																										
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6</td> </tr> </table>	B / C	(事業全体) 1.2	(残事業)	2.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">65/150億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費：54/138億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：12/12億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	65/150億円		事業費：54/138億円		維持管理費：12/12億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">172/172億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：148/148億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：20/20億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：4.3/4.3億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	172/172億円		走行時間短縮便益：148/148億円		走行経費減少便益：20/20億円		交通事故減少便益：4.3/4.3億円		基準年	令和5年
B / C	(事業全体) 1.2																										
(残事業)	2.6																										
総費用	(残事業)/(事業全体)																										
65/150億円																											
事業費：54/138億円																											
維持管理費：12/12億円																											
総便益	(残事業)/(事業全体)																										
172/172億円																											
走行時間短縮便益：148/148億円																											
走行経費減少便益：20/20億円																											
交通事故減少便益：4.3/4.3億円																											
感度分析の結果																											
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.4～2.9（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）	(残事業) 交通量：B/C=2.4～2.9（交通量±10%）	事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%）	事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）																
(事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.3（交通量±10%）	(残事業) 交通量：B/C=2.4～2.9（交通量±10%）																										
事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%）																										
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）																										
事業の効果等																											
<p>①高速道路へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>③交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>④代替ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は富山と高岡の両市街地を連絡する道路としての役割も担っており、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																											
<ul style="list-style-type: none"> 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。																											
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等																											
<ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道高岡IC～小矢部東IC間における料金所の統合や、福岡PAICアクセス事業及び国道8号六家立体事業が今後供用することにより、高岡ICの利便性が高まり、本路線の利用台数の増加が見込まれる。 																											
事業の進捗状況、残事業の内容等																											
用地取得率100%、事業進捗率約80%																											
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																											
<ul style="list-style-type: none"> 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

- ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

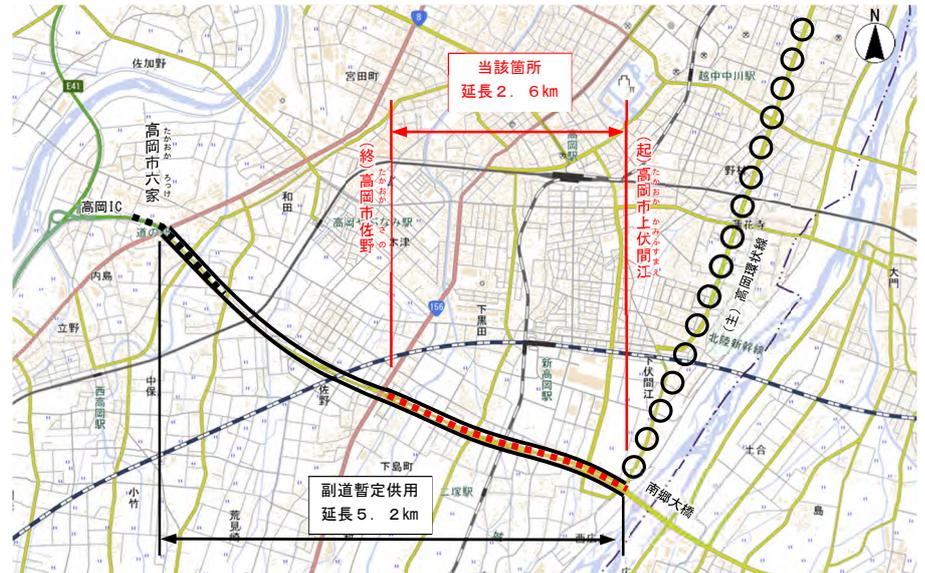
対応方針決定の理由

- ・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 |
| | 事業中(六家立体) |
| —— | 供用中(副道) |
| ○○○○ | 調査中 |



国土地理院の電子地形図（タイル）に名称等を追記して掲載

※ 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の。