

事後評価結果（平成21年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：木村 康博

事業名 能越自動車道 <small>たかおかとなみどうろ</small> 一般国道470号 高岡砺波道路	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：富山県高岡市五十里 <small>とやまけんたかおかしいかり</small> 至：富山県砺波市鷹栖 <small>とやまけんとなみしたかのす</small>	延長 18.2km	

事業概要
 能越自動車道は、北陸自動車道、東海北陸自動車等の高速自動車国道網と有機的に結合し、富山県西部及び能登地域と三大都市圏との高速交通体系を確立し、地域間の連携強化、人・物流の円滑化、産業の拡大等地域の均衡ある発展を促し、地域の活性化を図る重要な路線である。
 高岡砺波道路は、能越自動車道の一部を形成する、高岡市五十里～砺波市鷹栖間の18.2kmの道路である。

事業の目的・必要性
 「広域幹線道路網の形成」、「アクセス時間の短縮による物流の活性化」、「第三次医療施設へのアクセス向上」、「観光施設へのアクセス支援」等を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S63年度 都市計画決定：S63年度	用地着手：H元年度 工事着手：H2年度	供用年：(当初) - / (暫定/完成) (実績) H16 /	変動	- 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 億円 (暫定/完成) (実質値) - / 億円	実績 (名目値) 1578億円 / 億円 (暫定/完成) (実質値) 1456億円 / 億円		変動	- 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / - 台/日	実績 (暫定/完成) 3,700~10,700 / - 台/日		変動	- %

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) : 34.7 → 39.5 km/h <small>(供用直前年次) H6年度 (供用後年次) H17年度</small>	交通事故減少 (死傷事故) : 71 → 56 件/億台キロ <small>(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) H6年度 (供用後年次) H17年度</small>
--	--

費用対効果分析結果 (当初)	B/C : -	総費用 : 億円 (事業費 : - 億円 維持管理費 : - 億円)	総便益 : 億円 (走行時間短縮便益 : - 億円 走行経費減少便益 : - 億円 交通事故減少便益 : - 億円)	基準年	- 年
-----------------------	---------	--	---	------------	-----

費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 2292億円 (事業費 : 2240億円 維持管理費 : 52億円)	総便益 : 2611億円 (走行時間短縮便益 : 1986億円 走行経費減少便益 : 426億円 交通事故減少便益 : 200億円)	基準年	H21年
-----------------------	-----------	--	---	------------	------

事業遅延によるコスト増	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円
-------------	--------------	--------------

事業遅延の理由 : -

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- I. 活力
- (1) 円滑なモビリティの確保
- ・ 並行区間の年間渋滞損失時間及び削減率
 - 整備なし192万人・時間/年→整備あり172万人・時間 (約20万人時間削減, 10.6%削減)

(2) 物流の効率化

- ・ 特定重要港湾へのアクセス向上
伏木富山港～小矢部砺波JCT間所要時間 供用前：42分→供用後：29分 約30%短縮(13分)
- ・ 水産業主体地域からの農林水産物の流通の利便性向上
氷見漁港～小矢部砺波JCT間所要時間 供用前：51分→供用後：33分 約36%短縮(19分)

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 隣接した日常活動圏中心都市（高岡市・金沢市）間を最短時間で連絡
高岡市役所～金沢市役所間所要時間 供用前：64分→供用後：54分 約17%短縮(11分)

(4) 個性ある地域の形成

- ・ 主要なICから主要な観光地へのアクセス向上による効果
小矢部砺波JCT～氷見フィッシャーマズワフ海鮮館間の所要時間 供用前：51分→供用後：33分 約36%短縮(19分)

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 三次医療施設へのアクセス向上
供用後、厚生連高岡病院から砺波市・南砺市法面へのアクセス性が向上、30分圏域人口が約35,000人増加

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・ 第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・ CO2排出量 整備なし：1156.1千t-CO2/年→整備あり：1147.6万t-CO2/年(約8,500t-CO2/年削減)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ NOx排出量 整備なし：292t-NOx/年→整備あり：260t-NOx/年(約33t-NOx/年削減)
- ・ SPM排出量 整備なし：28.1t-SPM/年→整備あり：25.0t-SPM/年(約3.1t-SPM/年削減)

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業による環境変化
環境影響評価に対応する項目
特になし

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業評価監視委員会の意見

- ・ 今後の事後評価及び改善措置、計画・調査のあり方、事業評価手法についての見直しの必要なし。
- ・ 事業の効果については、より多くのデータの活用に努め、より客観的な資料とすること。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 平成26年度に北陸新幹線が開業予定。
- ・ 高岡砺波道路の全線開通後、平成19年度に能越自動車道の先線となる氷見高岡道路が全線開通し、平成20年度には東海北陸自動車道が全線開通するなど、高速交通ネットワークが充実。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・ 高岡砺波道路の整備により、渋滞の緩和、所要時間の短縮、交通安全の向上、沿道環境の改善、観光施設へのアクセス向上など、整備に伴う効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。
- ・ 一部区間（高岡北IC～高岡IC）の完成4車線化については、交通量の推移を勘案し、4車線化の整備の必要性やその時期について検討を進めていく。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・ 現段階においては、特段の見直しの必要はない。

特記事項
特になし

※ 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。