

## 事後評価結果（平成24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：柴田 芳雄

事業名 一般国道470号 <small>ひみとかおかどうろ</small> 氷見高岡道路	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：富山県氷見市大野 <small>とやまけんひみしおおの</small> 至：富山県高岡市五十里 <small>とやまけんたかおかしいかり</small>		延長 11.2 km

### 事業概要

一般国道470号氷見高岡道路は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る能越自動車道の一部として、富山県氷見市大野～富山県高岡市五十里(延長L=11.2km)について、高規格幹線道路の整備する事業である。

### 事業の目的・必要性

一般国道470号氷見高岡道路は、「高速交通サービス提供による三大都市圏と連携」、「連絡時間短縮による産業活動支援」、「広域観光による地域振興支援」等を目的とした事業である。

### 事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H4年度 都市計画決定：H5年度	用地着手：H12年度 工事着手：H12年度	供用年：(当初) — / (実績) H19 / (暫定/完成)	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) 584億円 / 億円 暫定/完成 (実質値) 584億円 / 億円		変動：— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成 — / 9,900台/日	実績 (暫定/完成) 6,700 / — 台/日		変動：— %

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	37.4 → 62.6 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	56.6 → 42.5件/億台キロ (供用直前年次) H15-H18年度 (供用後年次) H20-H22年度
---------------------	--	---------------------------	---

費用対効果分析結果 (再評価)	B/C : 2.2	総費用 : 669億円 (事業費: 605億円, 維持管理費: 64億円)	総便益 : 1,500億円 (走行時間短縮便益: 1,432億円, 走行経費減少便益: 49億円, 交通事故減少便益: 20億円)	基準年 : 平成14年
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 778億円 (事業費: 720億円, 維持管理費: 58億円)	総便益 : 858億円 (走行時間短縮便益: 673億円, 走行経費減少便益: 110億円, 交通事故減少便益: 75億円)	基準年 : 平成24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

- ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約69万人時間/年  
(整備なし 約1,726万人時間/年 → 整備あり 約1,657万人時間)
- ・ 新幹線駅へのアクセス向上  
氷見市役所～新高岡駅(仮称)間所要時間 供用前：30分→供用後：24分 約20%短縮(6分)

- (2) 物流の効率化
  - ・ 漁業・水産関連品の流通利便性向上  
氷見漁港～北陸自動車道間所要時間 供用前：33分→供用後：26分 約21%短縮(7分)
- (3) 個性ある地域の形成
  - ・ 主要な観光施設へのアクセス利便性が向上し、観光客数の増加及び地域産業の発展に寄与
  - ・ 氷見市民病院が氷見IC付近に移転したことで、搬送ルートとしての機能が向上

II. 暮らし

- (1) 安全で安心できる暮らしの確保
  - ・ 三次医療施設へのアクセス向上  
氷見市役所～厚生連高岡病院間所要時間 供用前：24分→供用後：20分 約17%短縮(4分)  
氷見市から厚生連高岡病院への搬送件数が大幅に増加

III. 安全

- (1) 災害への備え
  - ・ 国道160号が富山県の地域防災計画において、第一次緊急輸送道路への位置づけあり
  - ・ 第一次緊急輸送道路である国道160号が通行止めになった場合の代替路線として機能

IV. 環境

- (1) 地球環境の保全
  - ・ CO2排出量 整備なし：22.29万t-CO2/年→整備あり：22.18万t-CO2/年(約1,100t-CO2/年削減)
- (2) 生活環境の改善・保全
  - ・ NOx排出量 整備なし：351.2t-NOx/年→整備あり：349.0t-NOx/年(約2.3t-NOx/年削減)
  - ・ SPM排出量 整備なし：20.2t-SPM/年→整備あり：20.0t-SPM/年(約0.2t-SPM/年削減)

V. その他

- (1) その他
  - ・ 高速道路へのアクセスが向上により、氷見市内へ新規企業が進出

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
	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  
・ 今後の事業評価及び改善措置、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性なし。

事業を巡る社会経済情勢等の変化  
・ 氷見高岡道路の開通後、能越自動車道の先線となる七尾氷見道路の氷見IC～氷見北ICが平成21年10月に、氷見北IC～灘浦ICが平成24年3月に開通し、平成26年度には全線供用予定。  
・ また、平成20年7月に東海北陸自動車道が全線開通するなど、周辺の高速交通ネットワークが充実。  
・ 平成17年11月に高岡市が隣接する福岡町と合併。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性  
・ 氷見高岡道路は、観光地へのアクセス向上、漁業・水産関連品の流通利便性向上、工場誘致の促進、第三次医療施設へのアクセス性向上など重要な役割を果たしている。  
・ また、災害時に代替路が形成されることでりダンダンシーが確保され、緊急輸送道路としてのネットワーク機能が強化された。  
・ 氷見高岡道路の整備により、「旅行速度の改善」「渋滞の減少」「死傷事故件数の減少」「観光入込客数の増加」等の実績などから、事業の目的である「連絡時間短縮による産業活動支援」「広域観光による地域振興支援」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。

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、客観的評価指標において事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要性はない。

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の。