

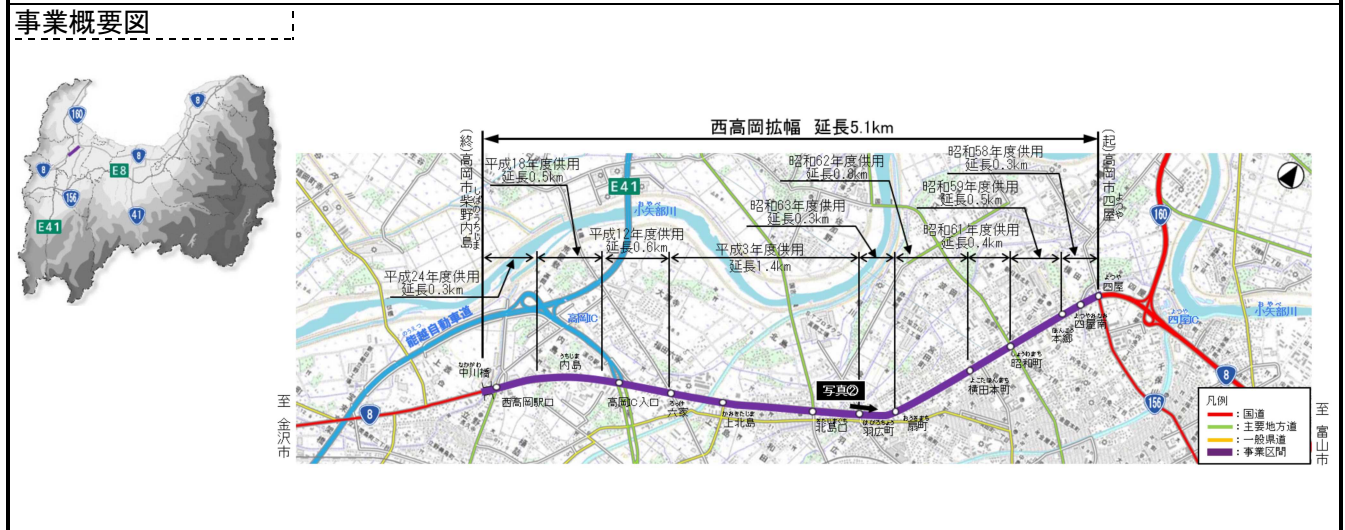
事後評価結果（平成29年度）

担当課：北陸地方整備局道路部道路計画課
担当課長名：御器谷 昭央

事業名	一般国道8号 <small>にしたがおか</small> 西高岡拡幅	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： <small>たかおか よつや</small> 富山県高岡市四屋 至： <small>たかおか しばのうちのま</small> 富山県高岡市柴野内島	延長	5.1km		

事業概要
一般国道8号西高岡拡幅は、富山県高岡市四屋～高岡市柴野内島（延長5.1km）において4車線整備を行ったものである。

事業の目的・必要性
西高岡拡幅は、交通渋滞の緩和、幹線ネットワークの強化、地域開発など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：S52年度 都市計画決定：S48, 56年度	用地着手：S54年度 工事着手：S55年度	供用年：(当初) —/H17 (暫定/完成) (実績) —/H25	変動	1.3倍
	事業費	計画時 (名目値) —/200億円 (暫定/完成) (実質値) —/278億円	実績 (名目値) —/230億円 (暫定/完成) (実質値) —/523億円		変動	1.9倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	—/39,200台/日		実績 (暫定/完成)	—/28,900台/日	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	20	→	28 km/h (供用直前年次) S55年度 (供用後年次) H28年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	76	→ 55 件/年 (供用直前年次) H8-H11年度 (供用後年次) H25-H27年度
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 3.3	総費用 : 304 億円 (事業費 : 278 億円 維持管理費 : 26 億円)	総便益 : 1,003 億円 (走行時間短縮便益 : 980 億円 走行経費減少便益 : 23 億円 交通事故減少便益 : 0 億円)	基準年 : 平成13年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 552 億円 (事業費 : 523 億円 維持管理費 : 29 億円)	総便益 : 616 億円 (走行時間短縮便益 : 566 億円 走行経費減少便益 : 40 億円 交通事故減少便益 : 10 億円)	基準年 : 平成29年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額	—億円		便益減少額	251 億円	

事業遅延の理由
事業区間は、沿道に住宅、店舗、業務施設等が連担しており、国道に直接出入りするなど、生活道路としても機能している。このような状況下での4車線化において、中央分離帯による利便性の低下や移転先の問題など様々な問題が発生し、用地買収に期間を要したため、事業が遅延したものである。また、地下横断道路を追加したことで、道路の切り回しが発生し、その分の工事期間を延長した。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ○円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 高岡市四屋～六家 整備なし：19.9km/h → 整備あり：28.4km/h 8.5km/h向上 ○都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺に市街化区域編入や大規模小売店舗の出店が計画されるなど、周辺地域の開発を支援している ○災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・中川橋の架替により震災点検要対策箇所が解消し、災害に強い道路ネットワークの形成が期待できる <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>事業区間周辺では、能越自動車道、主要地方道 高岡環状線、都市計画道路が整備されるなど、当該事業を介した交通ネットワークが形成されている。</p> <p>事業着手時から人口は減少傾向にあり、世帯数は増加傾向にあるが、事業実施に伴う大きな社会経済情勢などの変化はない。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。</p> <p>費用便益比 (B/C) は1.1で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査にあたっては、事業区間周辺の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握を随時実施・公表していくことが重要である。</p> <p>事業中に判明した事業費増加や事業期間の延長、並行する高規格幹線道路の整備に伴う事業区間の見直しについては、他事業に反映していくことで、効率的な事業展開に努める。</p> <p>事業評価手法の見直しの必要性については、事業目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はないと考えるが、今後もビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</p>
<p>特記事項</p>	<p>特になし</p>

※ 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。