

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道8号 西高岡拡幅
事業主体	北陸地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	事業区間の年間渋滞損失時間の削減率37% 整備なし: 約166万人・時間/年 → 整備あり: 約105万人・時間/年
	● 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～六家間の旅行速度が20km/h以上に改善 整備なし: 19.9km/h → 整備あり: 28.4km/h 8.5km/h向上
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	事業区間は全線がバス路線に指定されており、当事業により事業区間の所要時間が約2分短縮し、バス路線の利便性が向上。 事業区間の所要時間 整備なし: 13分 → 整備あり: 約11分
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
物流効率化 の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	伏木富山港(新湊地区)(国際拠点港湾)～高岡IC入口交差点の所要時間が約2分短縮 整備なし: 約30分 → 整備あり: 約28分
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
	● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	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。
	○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
都市の再生	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	高岡市役所～高岡市役所福岡庁舎（旧福岡町）までの所要時間が約2分短縮 整備なし：約29分 → 整備あり：約27分
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	福岡消防署～厚生連高岡病院の所要時間が約2分短縮 整備なし：約12分 → 整備あり：約10分	

3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	高岡市立東五位小学校、五位中学校の通学路において歩道が設置され、安全な通行が確保された
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	国道8号が「富山県地域防災計画」の第1次緊急通行確保路線として指定されている
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	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
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	対象区域：費用便益分析対象範囲 CO2排出削減量：約0.4万t-CO2/年（整備なし：約62.6万t-CO2/年 ⇒ 整備あり：約62.2万t-CO2/年）
		● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：費用便益分析対象範囲 排出削減量：約9t-NOx/年、排出削減率：0.7%（整備なし：約1,303t-NOx/年 ⇒ 整備あり：約1,294t-NOx/年）
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：費用便益分析対象範囲 排出削減量：約0.5t-SPM/年、排出削減率：0.8%（整備なし：約66.5t-SPM/年 ⇒ 整備あり：約66.0t-SPM/年）	
	○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況		
	○ その他、環境や景観上の効果		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

(事後評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道8号	西高岡拡幅	L=5.1km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,400~43,900	4	北陸地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年度	平成29年度		
単純合計	230億円	55億円	285億円
基準年における 現在価値 (C)	523億円	29億円	552億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年度	平成29年度			
供用年度	平成19年度、平成25年度			
単年便益 (初年便益)	25億円	1.9億円	0.44億円	27億円
基準年における 現在価値 (B)	566億円	40億円	10億円	616億円

### ③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.1
経済的純現在価値 (事業全体)	64億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.3%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化（事業全体）

事業名：一般国道8号 西高岡拡幅

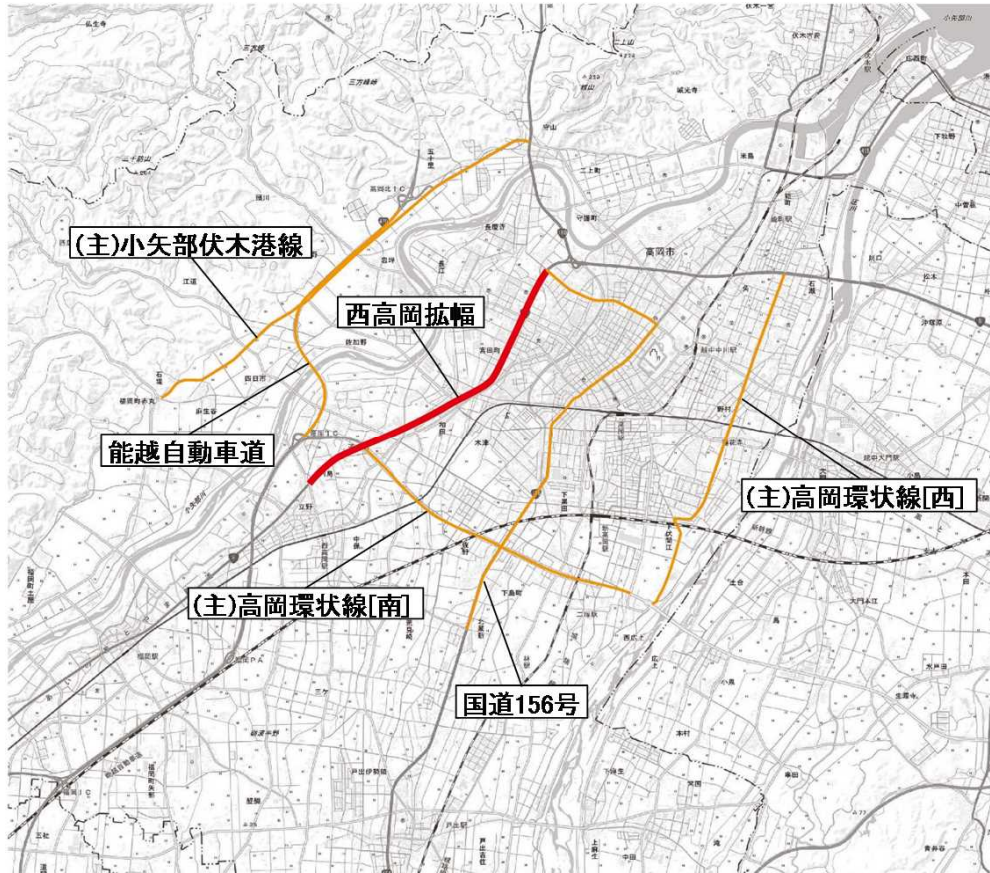
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔西高岡拡幅〕： 5.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	16,800	28,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	9	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	28.05	38.08	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(主)小矢部伏木港線：6.9km	交通量	[台/日]	7,600	6,000
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	15.70	11.53
	能越自動車道：4.5km	交通量	[台/日]	13,000	9,100
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	13.66	7.64
	国道156号：7.9km	交通量	[台/日]	16,300	15,000
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	32.24	28.36
	(主)高岡環状線〔西〕：5.4km	交通量	[台/日]	18,700	17,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	33.78	30.24
	(主)高岡環状線〔南〕：5.0km	交通量	[台/日]	13,400	12,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	16.67	15.97
③その他道路合計：907.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,868.69	1,855.79	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：942.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,008.79	1,987.61	21.18

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



## 費用便益分析の条件

事業名：一般国道8号 西高岡拡幅

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/> ( )	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他( )		<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他(最終配分でQ <sub>0</sub> を超える場合、実速度に照合し設定)		<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	(110) 日	
		降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(110日)及び降雪日数(53日)を考慮。		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 通常期と冬期の速度比(降雪日15%低下、降雪日以外4%低下)を考慮。		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				





## 費用の現在価値算定表(事業全体)

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 一般国道8号 西高岡拡幅				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.233	5.1	1.19	
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-36年目	S 52	4.8010	86.4	0.10	0.57		
-35年目	S 53	4.6164	90.0	0.10	0.53		
-34年目	S 54	4.4388	92.4	1.20	5.93		
-33年目	S 55	4.2681	98.2	2.10	9.39		
-32年目	S 56	4.1039	100.7	4.30	18.02		
-31年目	S 57	3.9461	101.9	5.60	22.32		
-30年目	S 58	3.7943	102.9	4.80	18.21		
-29年目	S 59	3.6484	105.0	7.60	27.19		
-28年目	S 60	3.5081	105.7	7.40	25.26		
-27年目	S 61	3.3731	107.6	6.70	21.62		
-26年目	S 62	3.2434	107.3	10.30	32.03		
-25年目	S 63	3.1187	107.9	7.10	21.11		
-24年目	H 1	2.9987	110.8	8.77	24.43		
-23年目	H 2	2.8834	113.3	5.98	15.67		
-22年目	H 3	2.7725	116.0	8.91	21.92		
-21年目	H 4	2.6658	117.6	12.34	28.79		
-20年目	H 5	2.5633	117.9	8.65	19.35		
-19年目	H 6	2.4647	117.8	8.49	18.28		
-18年目	H 7	2.3699	117.1	6.27	13.06		
-17年目	H 8	2.2788	116.6	8.96	18.02		
-16年目	H 9	2.1911	117.5	8.44	16.20		
-15年目	H 10	2.1068	116.9	19.76	36.65		
-14年目	H 11	2.0258	115.2	13.00	23.52		
-13年目	H 12	1.9479	113.8	5.20	9.16		
-12年目	H 13	1.8730	112.4	5.78	9.91		
-11年目	H 14	1.8009	110.5	5.76	9.66		
-10年目	H 15	1.7317	109.0	10.67	17.44		
-9年目	H 16	1.6651	108.0	7.76	12.31		
-8年目	H 17	1.6010	106.7	5.56	8.58		
-7年目	H 18	1.5395	105.9	5.72	8.56		
-6年目	H 19	1.4802	105.0	3.07	4.45		
-5年目	H 20	1.4233	104.4	0.13	0.18		
-4年目	H 21	1.3686	103.0	1.15	1.57		
-3年目	H 22	1.3159	101.3	1.96	2.62		
-2年目	H 23	1.2653	99.8	4.94	6.44		
-1年目	H 24	1.2167	99.0	5.61	7.09		
供用開始年次	H 25	1.1699	99.0			1.10	1.34
1年目	H 26	1.1249	101.5			1.10	1.25
2年目	H 27	1.0816	102.9			1.10	1.19
3年目	H 28	1.0400	102.9			1.10	1.14
4年目	H 29	1.0000	102.9			1.10	1.10
5年目	H 30	0.9615	102.9			1.10	1.06
6年目	H 31	0.9246	102.9			1.10	1.02
7年目	H 32	0.8890	102.9			1.10	0.98
8年目	H 33	0.8548	102.9			1.10	0.94
9年目	H 34	0.8219	102.9			1.10	0.90
10年目	H 35	0.7903	102.9			1.10	0.87
11年目	H 36	0.7599	102.9			1.10	0.84
12年目	H 37	0.7307	102.9			1.10	0.80
13年目	H 38	0.7026	102.9			1.10	0.77
14年目	H 39	0.6756	102.9			1.10	0.74
15年目	H 40	0.6496	102.9			1.10	0.71
16年目	H 41	0.6246	102.9			1.10	0.69
17年目	H 42	0.6006	102.9			1.10	0.66
18年目	H 43	0.5775	102.9			1.10	0.64
19年目	H 44	0.5553	102.9			1.10	0.61
20年目	H 45	0.5339	102.9			1.10	0.59
21年目	H 46	0.5134	102.9			1.10	0.56
22年目	H 47	0.4936	102.9			1.10	0.54
23年目	H 48	0.4746	102.9			1.10	0.52
24年目	H 49	0.4564	102.9			1.10	0.50
25年目	H 50	0.4388	102.9			1.10	0.48
26年目	H 51	0.4220	102.9			1.10	0.46
27年目	H 52	0.4057	102.9			1.10	0.45
28年目	H 53	0.3901	102.9			1.10	0.43
29年目	H 54	0.3751	102.9			1.10	0.41
30年目	H 55	0.3607	102.9			1.10	0.40
31年目	H 56	0.3468	102.9			1.10	0.38
32年目	H 57	0.3335	102.9			1.10	0.37
33年目	H 58	0.3207	102.9			1.10	0.35
34年目	H 59	0.3083	102.9			1.10	0.34
35年目	H 60	0.2965	102.9			1.10	0.33
36年目	H 61	0.2851	102.9			1.10	0.31
37年目	H 62	0.2741	102.9			1.10	0.30
38年目	H 63	0.2636	102.9			1.10	0.29
39年目	H 64	0.2534	102.9			1.10	0.28
40年目	H 65	0.2437	102.9			1.10	0.27
41年目	H 66	0.2343	102.9			1.10	0.26
42年目	H 67	0.2253	102.9			1.10	0.25
43年目	H 68	0.2166	102.9			1.10	0.24
44年目	H 69	0.2083	102.9			1.10	0.23
45年目	H 70	0.2003	102.9			1.10	0.22
46年目	H 71	0.1926	102.9			1.10	0.21
47年目	H 72	0.1852	102.9			1.10	0.20
48年目	H 73	0.1780	102.9			1.10	0.20
49年目	H 74	0.1712	102.9	-76.17	-13.04	1.10	0.19
合計				154.01	523.00	55.00	28.81
単純事業費計				230.18		55.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

