

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道８号西高岡拡幅〕

平成１８年１０月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要 -----	1
1) 事業の目的 -----	1
2) 事業の概要 -----	2
3) 事業の経緯 -----	3
2. 事業の必要性・効果 -----	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化 -----	4
a) 客観的評価指標 -----	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等 -----	18
2) 事業の投資効果 -----	19
3) 事業の進捗状況 -----	22
3. 事業の進捗の見込み -----	22
4. コスト縮減や代替案等の可能性 -----	23
5. その他地方公共団体等の意見 -----	23
6. 対応方針（原案） -----	24

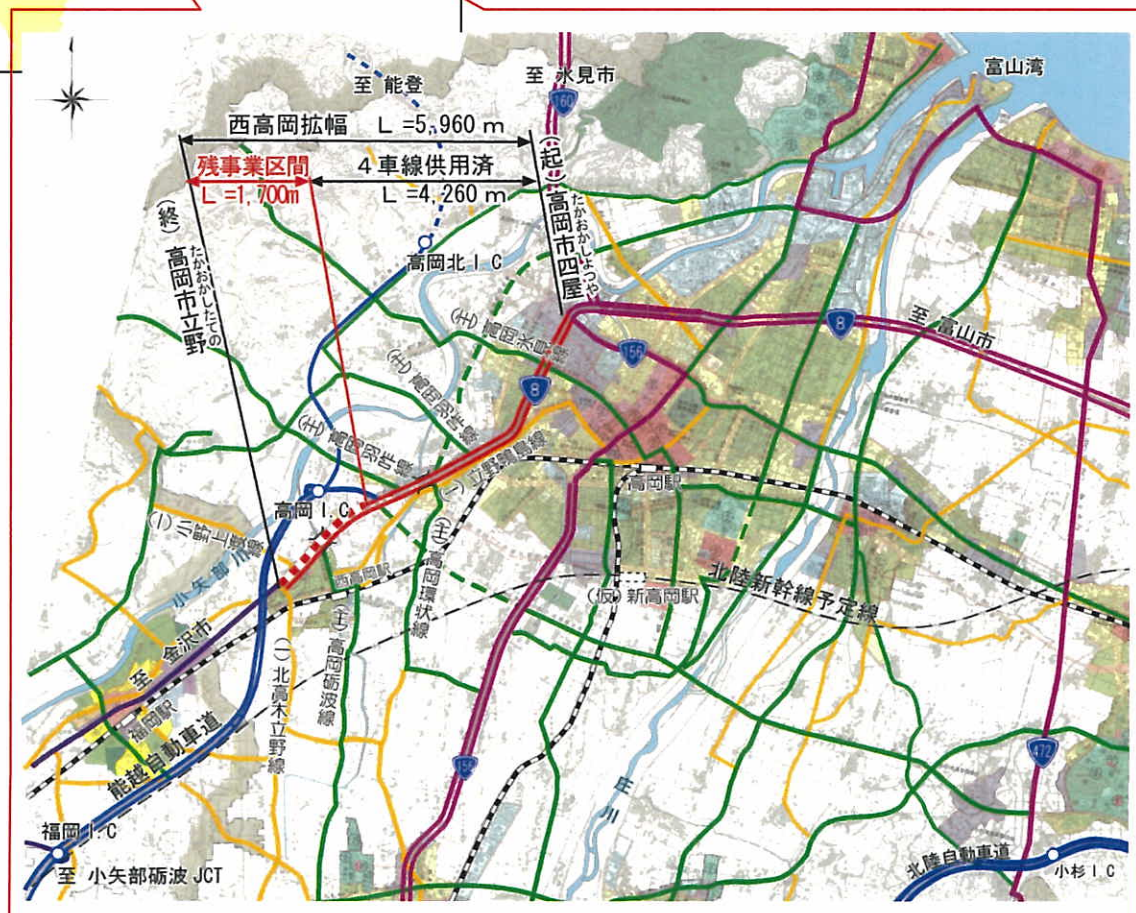
1. 事業の概要

1) 事業の目的

当該事業は、

- 交通渋滞の解消
- 幹線ネットワークの充実強化
- 地域開発支援 など

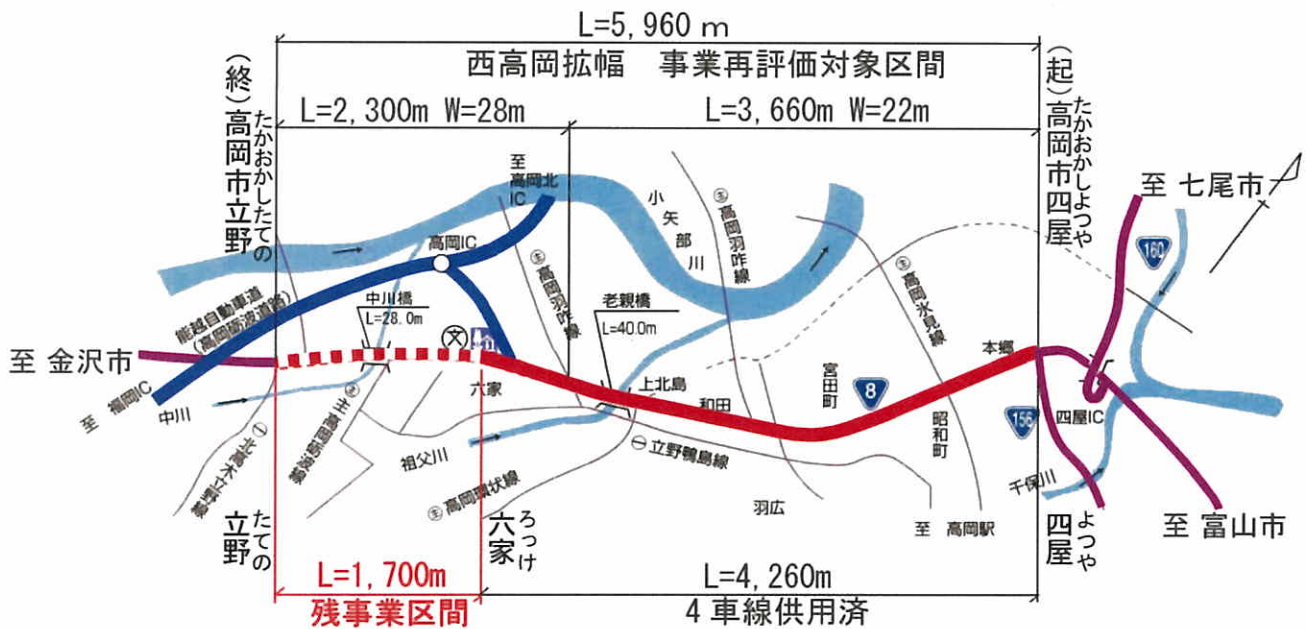
たかおかしよつや たかおかしたての
を目的として、国道8号の高岡市四屋から高岡市立野間について拡幅整備を行うも
たかおかしろっけ たかおかしたての
のである。現在、高岡市六家～高岡市立野間の4車線化に向けて事業を実施中である。



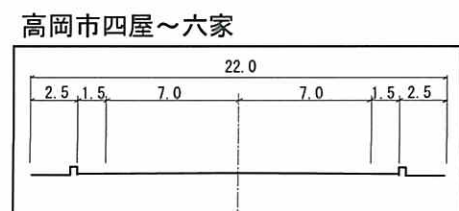
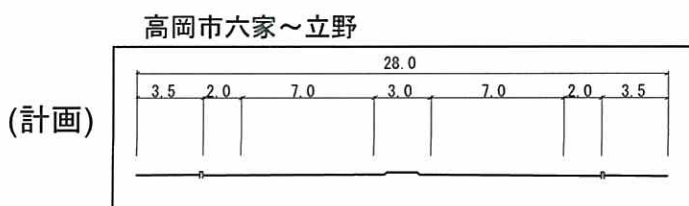
2) 事業の概要

●事業名	にしたかおかくふく 西高岡拡幅	●延長	: 5.96km
●起終点	とやまけんたかおかしよつや (起) 富山県高岡市四屋 とやまけんたかおかしたての (終) 富山県高岡市立野	●全体事業費	: 232億円
●事業化	: 昭和52年度		
●用地着手	: 昭和54年度		
●工事着手	: 昭和55年度		

【路線図】

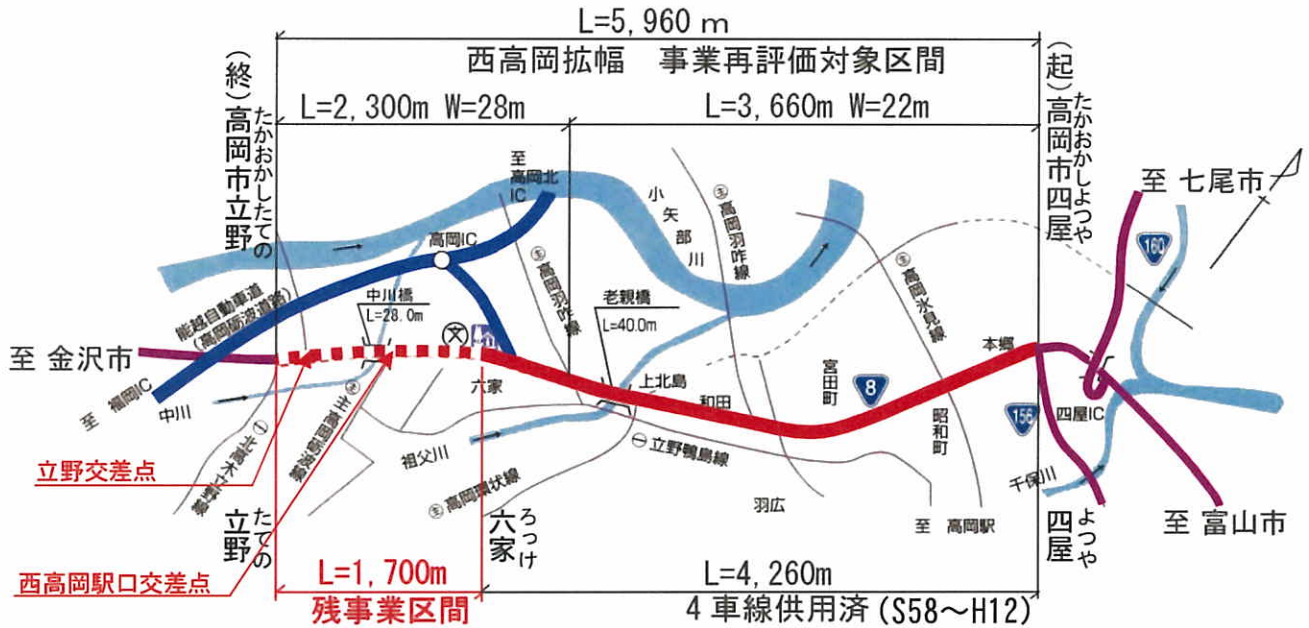


【横断面図】



3) 事業の経緯

- ・昭和47年度 調査開始
- ・昭和52年度 事業化
- ・昭和54年度 用地着手
- ・昭和55年度 工事着手
- ・昭和58年度～平成12年度 部分供用4/4 (四屋～六家 L=4, 260m供用)
- ・平成13年度 事業再評価 (指摘事項なし、継続)



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	● 便益が費用を上回っていること
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	■ ルート確定済 ■ 円滑な事業執行の環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	■ 都市計画手続等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 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
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断率が10,000台時/日以上踏切道の除去もしくは交通改善が期待される。
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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が見込まれる。
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上する。
	(3) 都市の再生	<input type="checkbox"/> 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を解消する。
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。
		<input type="checkbox"/> 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する。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上または16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる。
		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並列する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。
		<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（A'路線としての位置づけがある場合に限る）
		<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を解消する。		
(5) 個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <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る。
	(2) 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有り。 <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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 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が見込まれる。
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <input checked="" type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭少な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 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を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止め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する。 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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される。 <input type="checkbox"/> 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を解消する。
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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
	(2) 生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。
V. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> 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が見込まれる。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C = 1.7 (事業全体の費用対効果)

B/C = 14.1 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間＝約57万人・時間／年削減
(整備なし 約390万人・時間／年→整備あり 約333万人・時間／年)
- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失額＝約20億円／年削減
(整備なし約134億円／年→整備あり約114億円／年)
- ・バス路線(現道)の利便性向上が見込まれる。
(整備なし 約13分 → 整備あり 約11分 約2分短縮)
- ・新幹線駅(北陸新幹線 新高岡駅)へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約12分 → 整備あり 約10分 約2分短縮)

(2) 物流効率化の支援

- ・特定重要港湾(伏木富山港)へのアクセス向上が見込まれる。(約2分短縮)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市(旧福岡町から高岡市)へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約19分 → 整備あり 約17分 約2分短縮)

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(厚生連高岡病院)へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約13分 → 整備あり 約11分 約2分短縮)

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・通学路における歩行者の安全性が向上する。

(2) 災害への備え

- ・富山県地域防災計画の第1次緊急通行道路確保路線に位置付けられている。
- ・架替の必要のある老朽橋梁(中川橋)が解消される。
- ・防災拠点(道の駅「万葉の里 高岡」)へのアクセス向上が見込まれる。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象エリアのCO2排出量の削減量＝約1,900 t-CO2／年
(整備なし 約237,400t-CO2／年→整備あり 約235,500t-CO2／年)

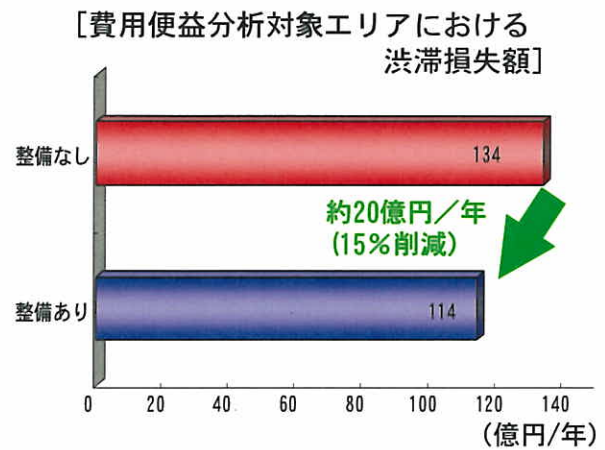
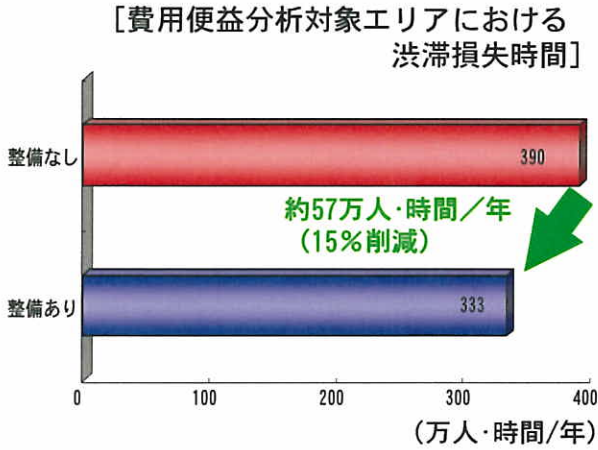
※定量的効果は残事業による効果について記述

1. 活力

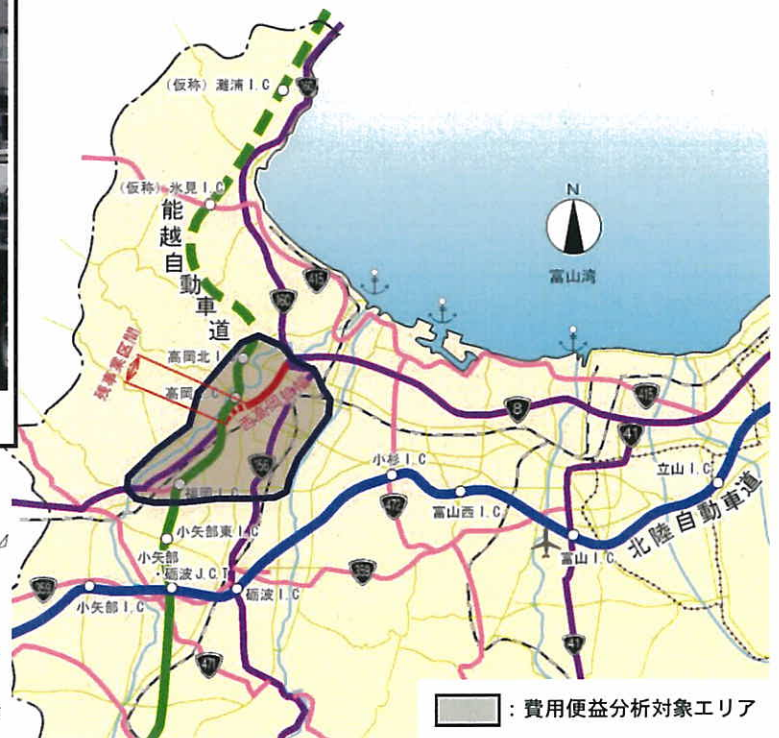
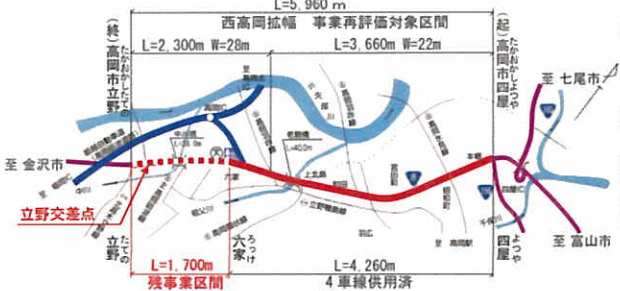
(1) 円滑なモビリティの確保

●年間渋滞損失時間及び削減率

費用便益対象エリアの渋滞損失時間は約390万人時間／年である。
 残事業により、約57万人時間／年削減される。(約20億円／年削減)



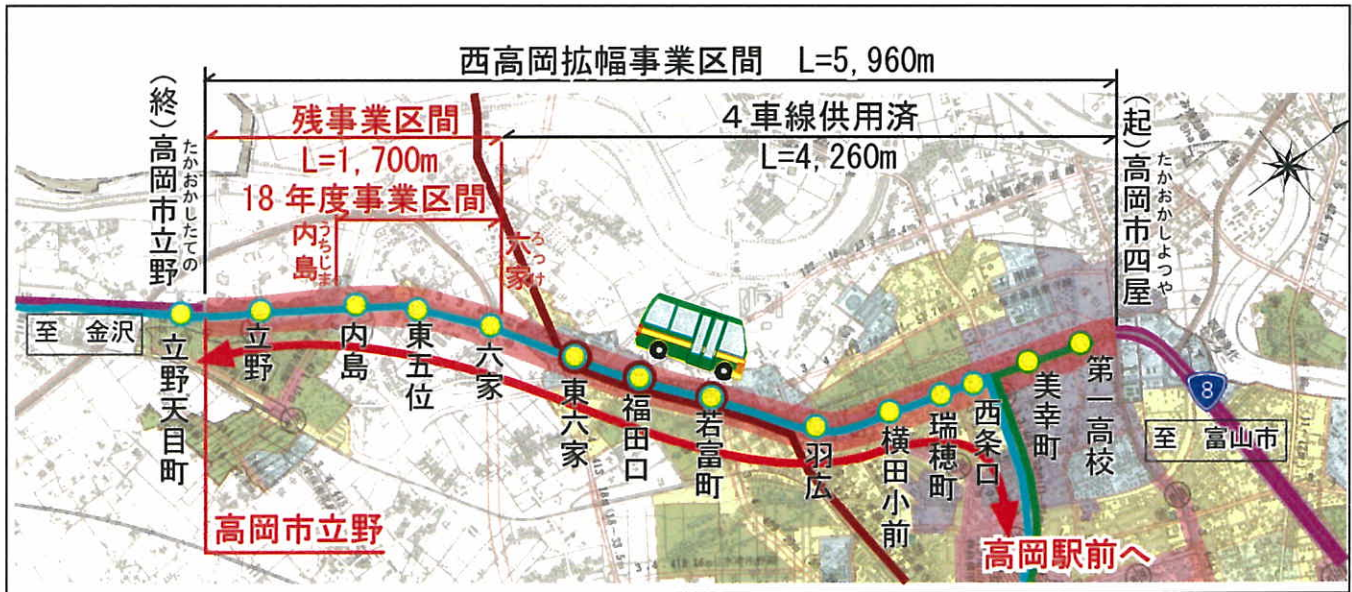
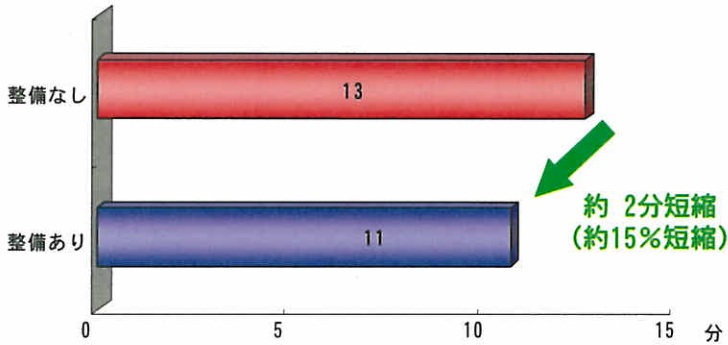
【費用便益分析対象エリア図】



●バス路線（現道）の利便性の向上

残事業により、バス路線（往復30便/日）の利便性が向上（約2分短縮）する。
 ※ピーク時には約5分短縮

[高岡市立野～高岡駅間の所要時間]

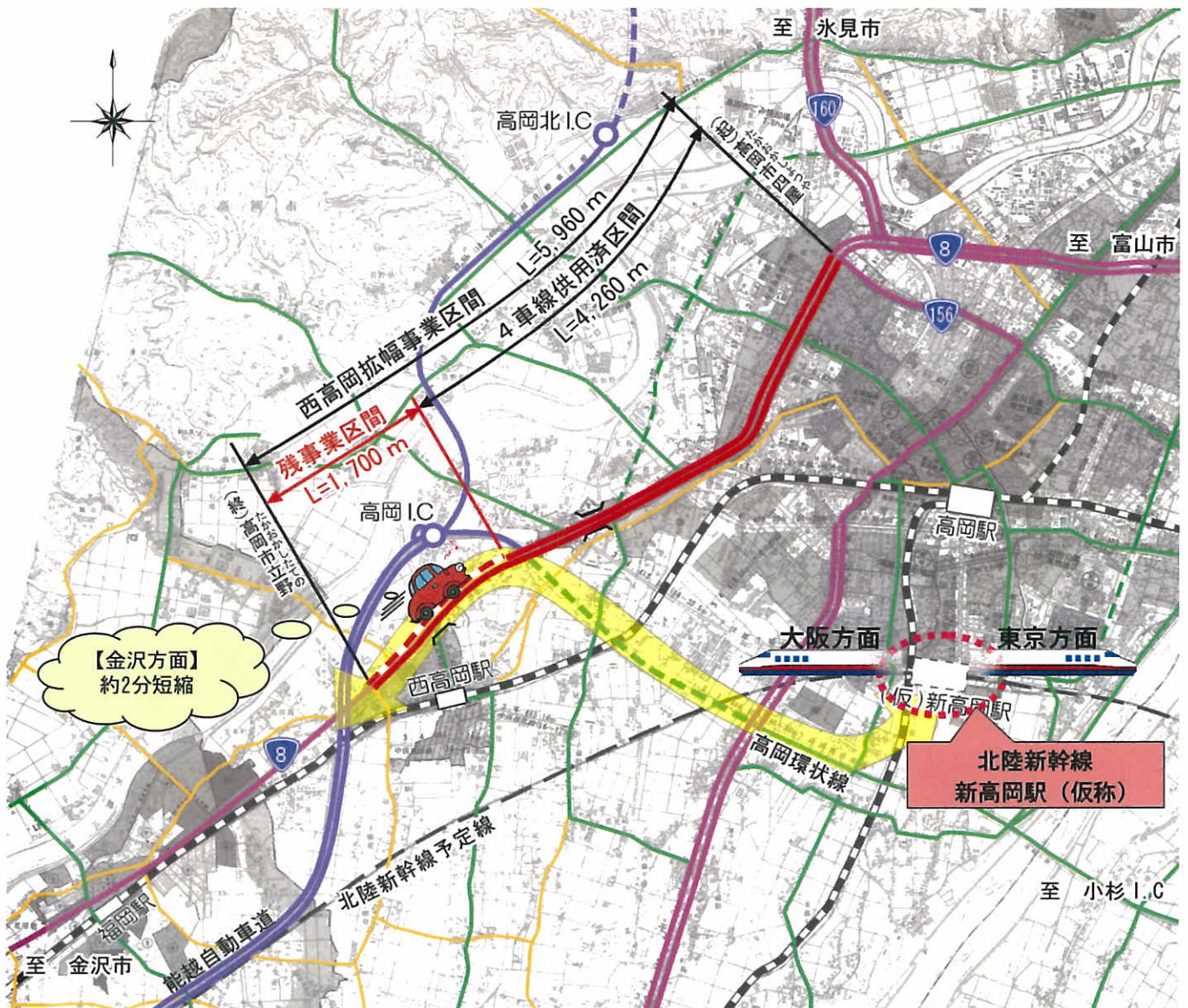
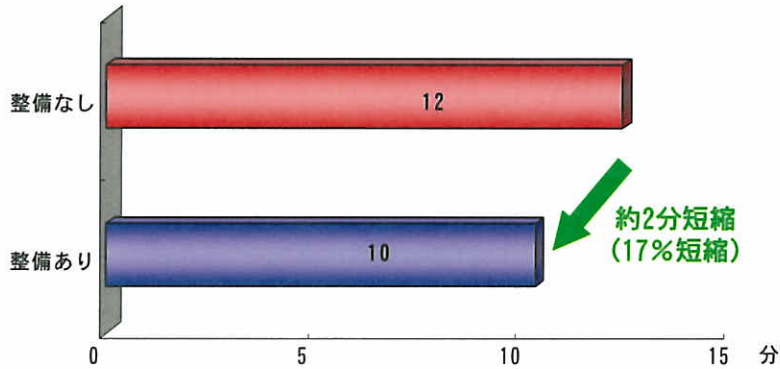


- バス停留所
- 石堤線 3便/日
- 福岡・石動方面 30便/日
- 高岡第一高校線 6便/日

●北陸新幹線へのアクセス向上

残事業により、北陸新幹線 新高岡駅（仮称）へのアクセスが向上（約2分短縮）する。 ※ピーク時には約5分短縮

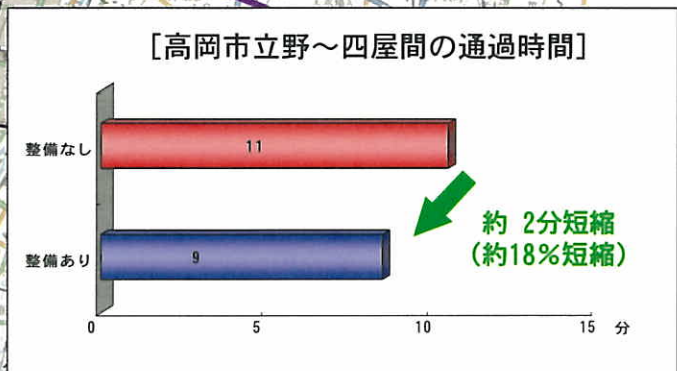
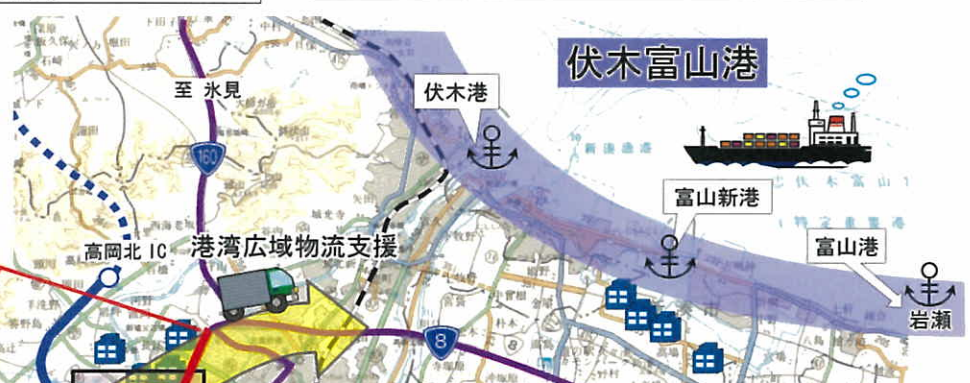
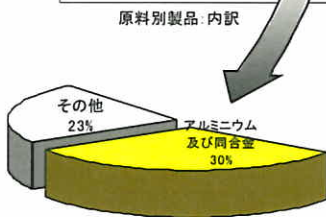
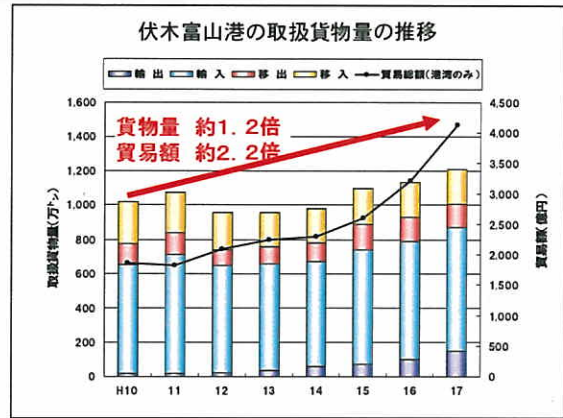
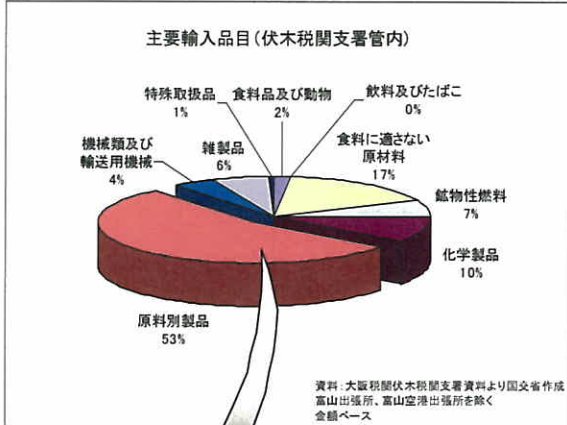
[高岡市立野～北陸新幹線 新高岡駅（仮称）間の所要時間]



(2) 物流効率化の支援

●特定重要港湾へのアクセス向上

当該事業の周辺にはアルミ工場等が多く立地している。
一方、環日本海交流の拠点である特定重要港湾伏木富山港の輸入品目のうち、アルミニウムやアルミニウム合金が30%を占めており、残事業により物流効率化が図られる。

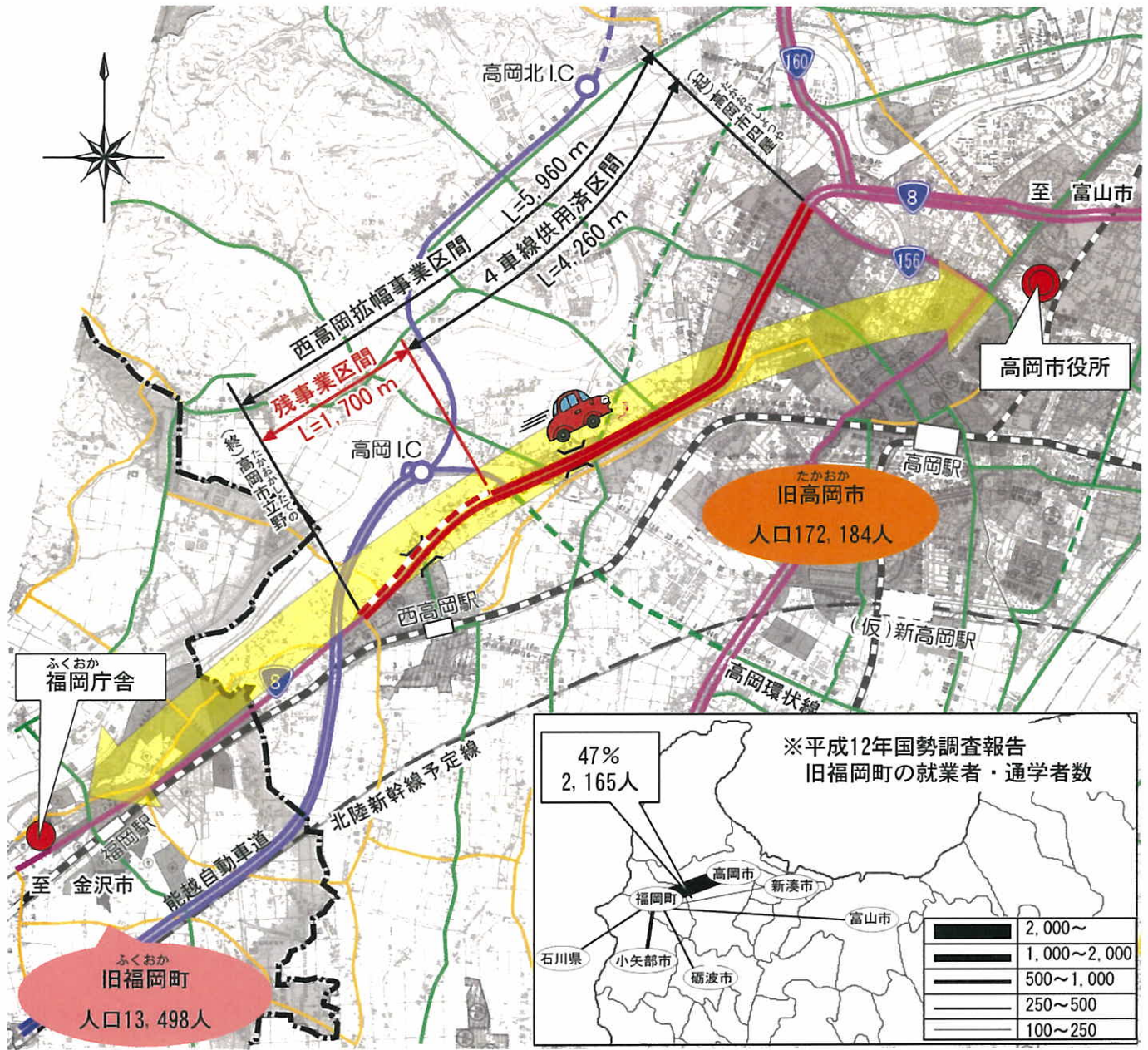


(3) 国土・地域ネットワークの構築

●日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

残事業により、日常活動圏の中心都市（^{ふくおか}福岡庁舎～^{ふくおか}高岡市役所）へのアクセスが向上（約2分短縮）する。 ※ピーク時には約5分短縮

^{ふくおか}旧福岡町における高岡市内での就業・通学者数は、全体（他市町村で就業・通学）の約47%を占める。



市町村合併の支援；^{ふくおか}高岡市役所と^{ふくおか}福岡庁舎（^{ふくおか}旧福岡町役場）を結ぶ

- ・市町村合併：H17年11月1日（^{ふくおか}旧高岡市、^{ふくおか}旧福岡町）
- ・人口：182,146人（^{ふくおか}高岡市住民基本台帳H18.7）

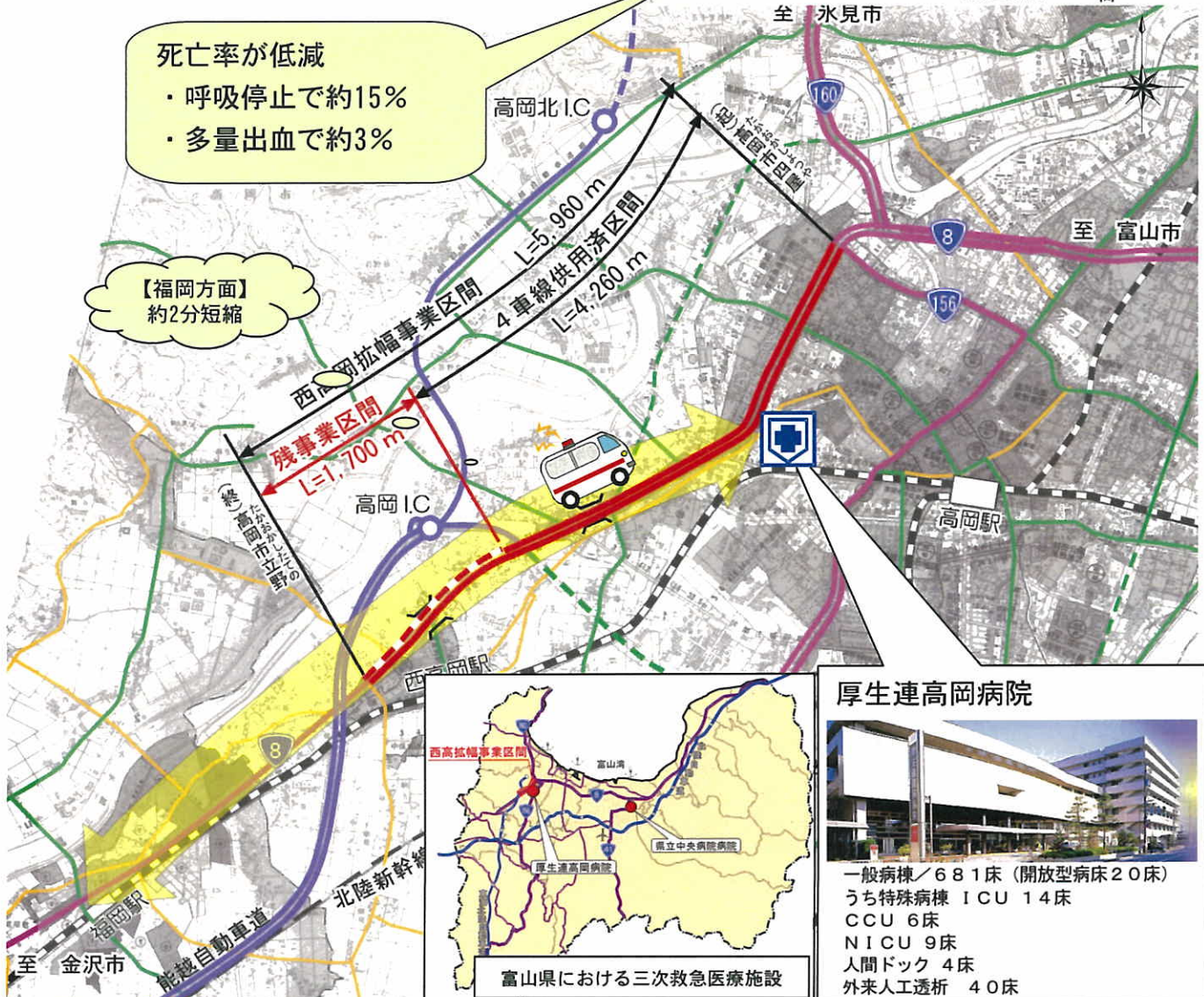
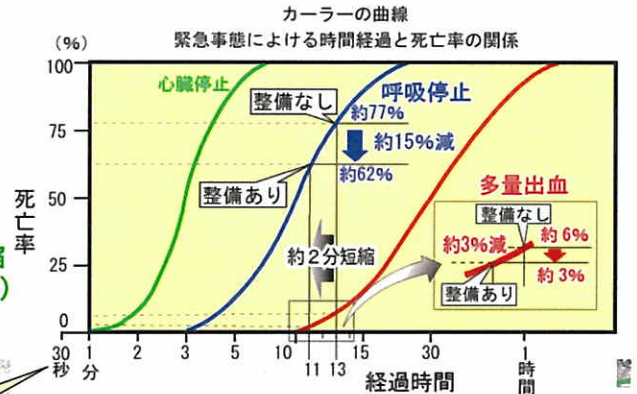
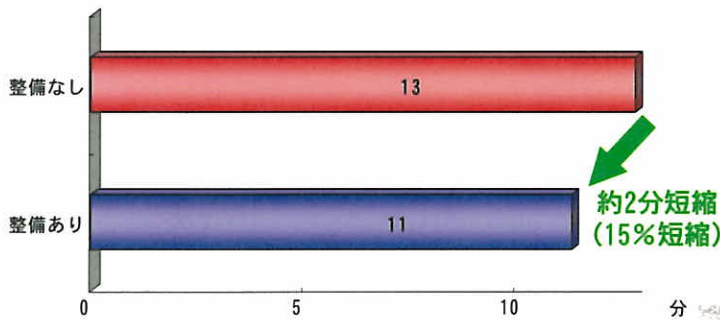
II. 暮らし

(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

残事業により、第三次医療施設の厚生連高岡病院へのアクセスが向上（約2分短縮）し、呼吸停止時の生存率が約15%向上する。
※ピーク時には約5分短縮

[旧福岡町役場～厚生連高岡病院間の所要時間]



III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

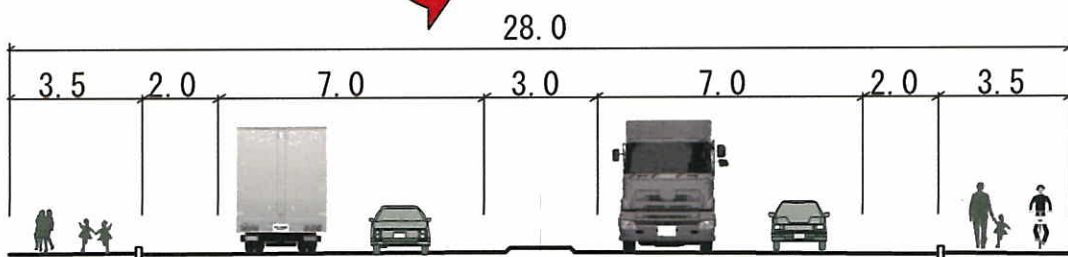
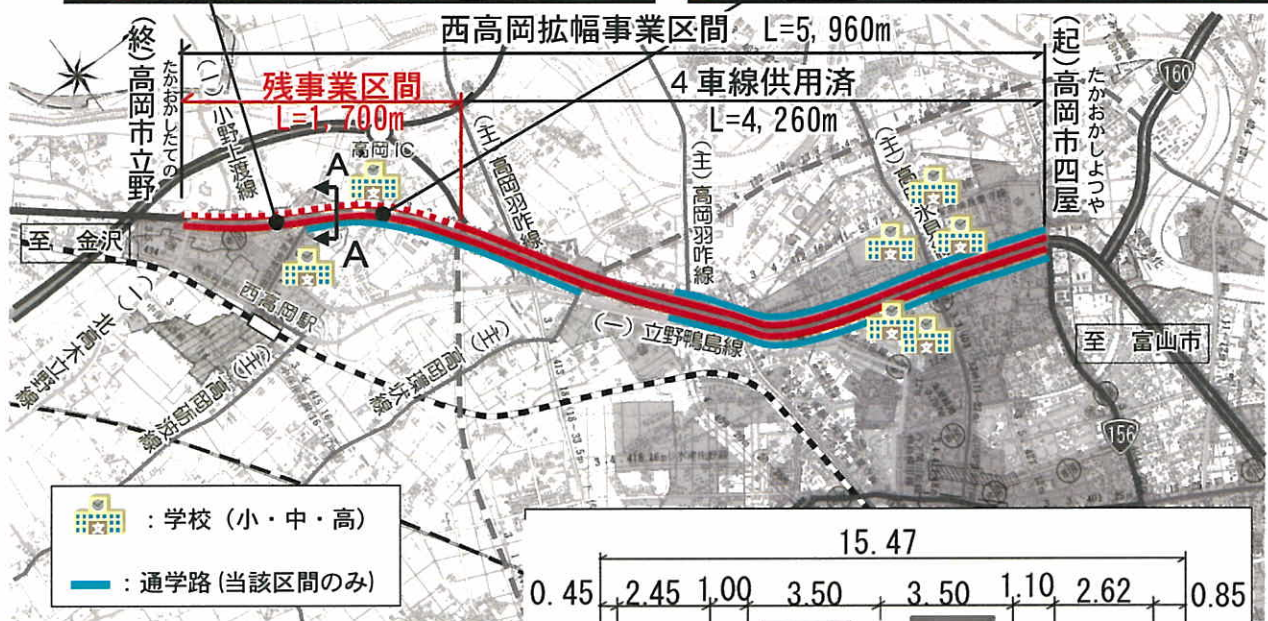
●通学路における歩道拡幅による安全性の向上

残事業区間の大半が通学路指定されており、歩道の安全性確保は重要な課題である。

歩道のない区間（片側歩道）



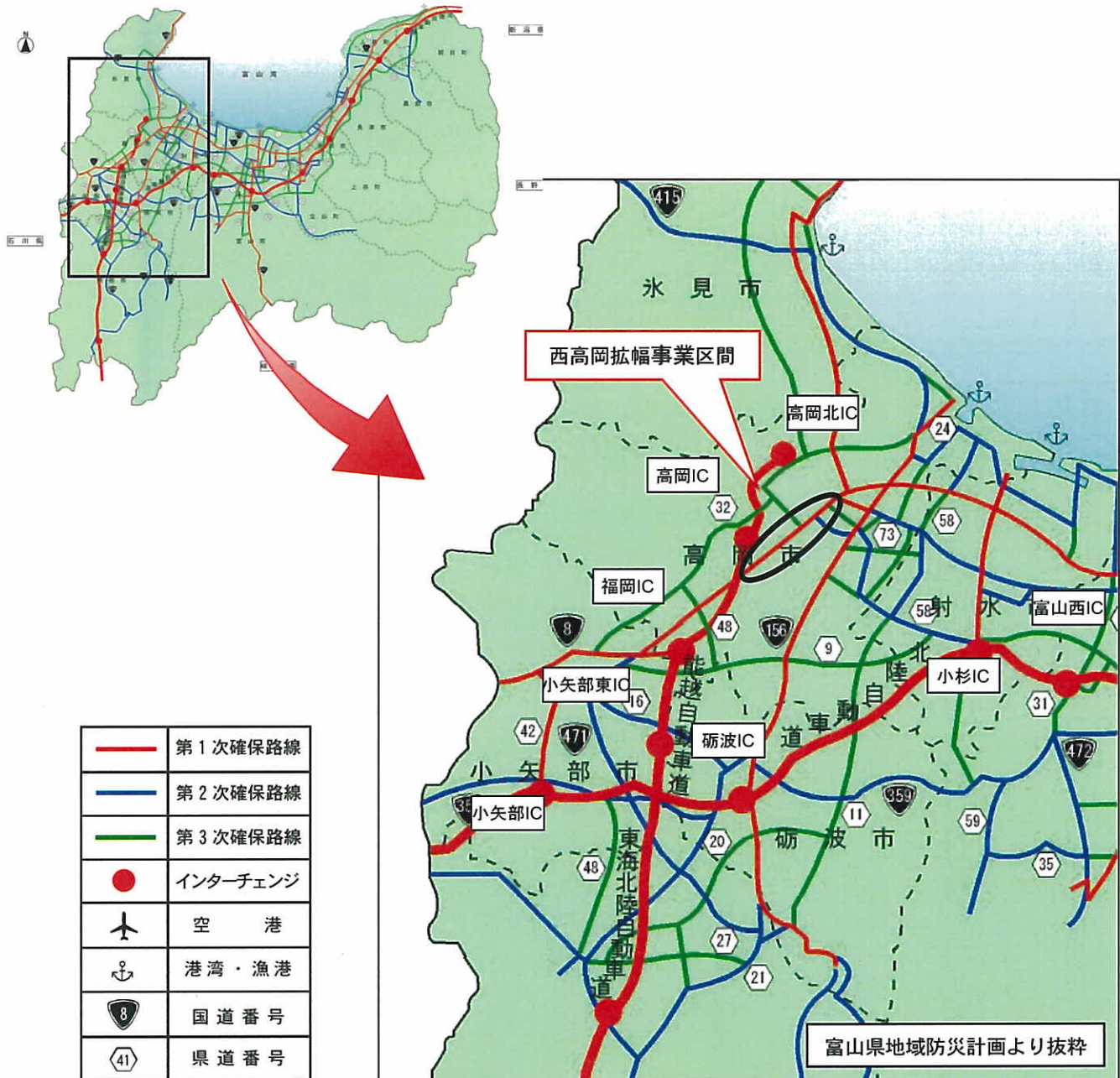
通学状況（整備中区間）



(2) 災害への備え

●緊急輸送道路の位置づけ

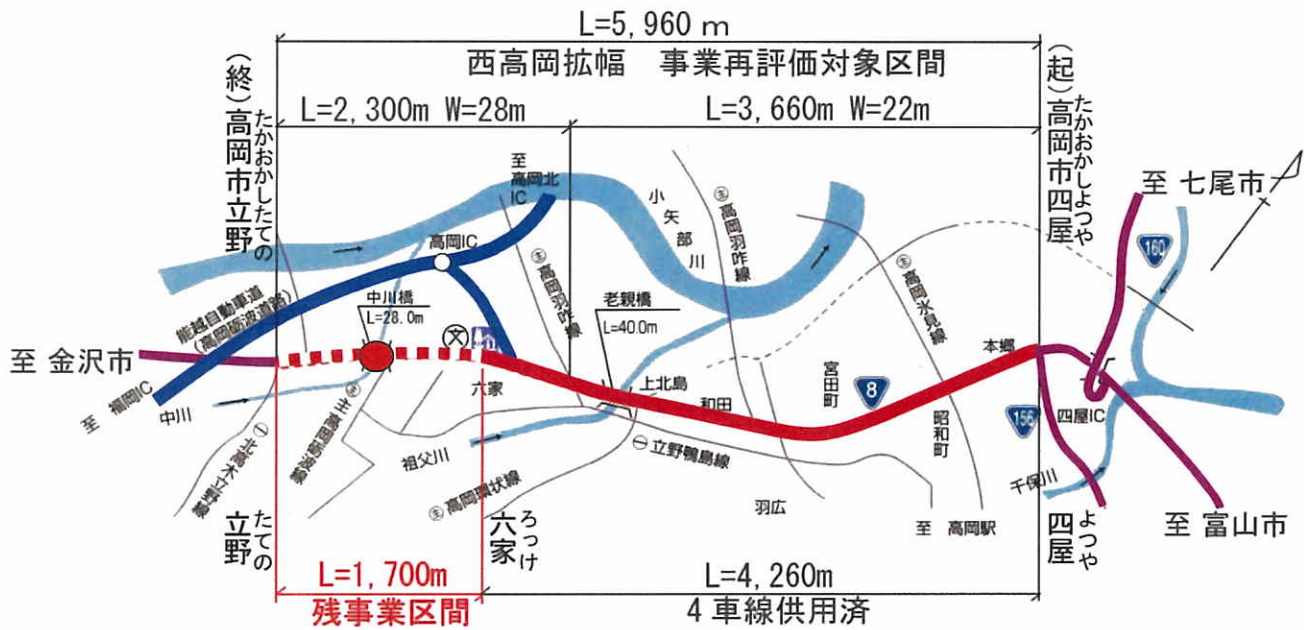
一般国道8号は、「富山県地域防災計画」において第1次緊急通行確保路線として位置づけられており、残事業により、災害時の緊急通行確保路線ネットワークの更なる強化、信頼性の向上が期待できる。



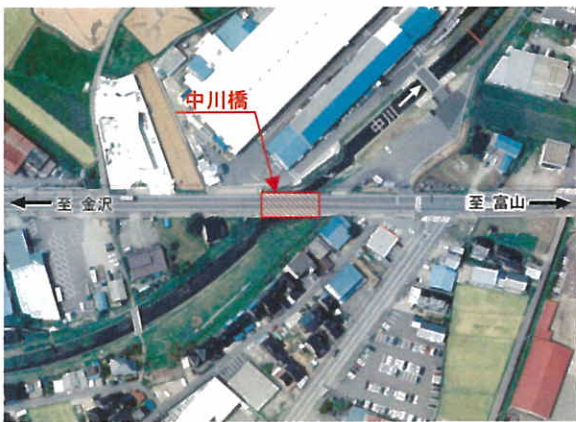
第1次確保路線：広域的な輸送に必要な主要幹線道路と輸送拠点とを接続する幹線道路
 第2次確保路線：第1次路線とネットワークを形成し、市町村対策本部、警察署、消防署等の市町村の防災活動拠点となる施設を相互に接続する幹線道路
 第3次確保路線：上記路線を相互に補完する幹線道路

●架替の必要のある老朽橋梁

なかがわ
 残事業区間の中川橋（昭和28年竣工）が老朽化しており、耐震上も架替が必要である。
 また、川の流れに対し橋脚が鋭角に交差しており、川の流れを妨げている。



中川と鋭角に交差する中川橋



中川橋の橋脚と中川の流れ



●防災拠点へのアクセス向上

「新潟県中越地震」を教訓に防災機能を備えた道の駅「万葉の里 高岡」が整備されている。残事業により、地域防災拠点へのアクセスが向上する。



- 駐車場の活用** 災害時には、緊急避難場所として駐車場を活用（テント・仮設住宅・緊急物資搬入）
- 消雪装置の有効利用** 消雪用井戸水を手洗い水などとして利用するための「濾過装置」の配備
- 防災備蓄倉庫** 停電時の道路休憩施設内、消雪装置、トイレ内の電源を供給できる発電機の配備
- 防災トイレ** 断水時にでも利用可能なトイレ
- 非常時の通信施設の確保** 衛星携帯電話・専用回線（マイクロ回線）の常備、無線LANによるインターネット接続



IV. 環境

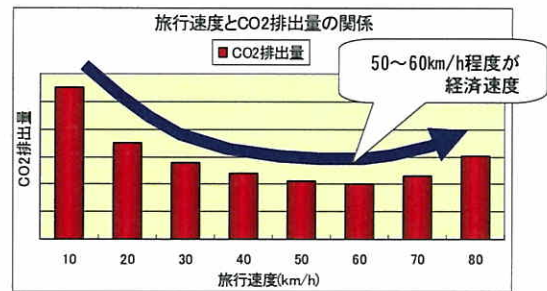
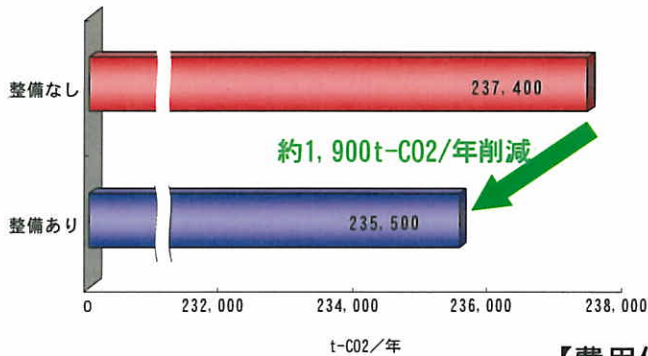
(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO2排出量の削減

残事業により、約1,900t-CO₂/年のCO₂排出量が削減される。

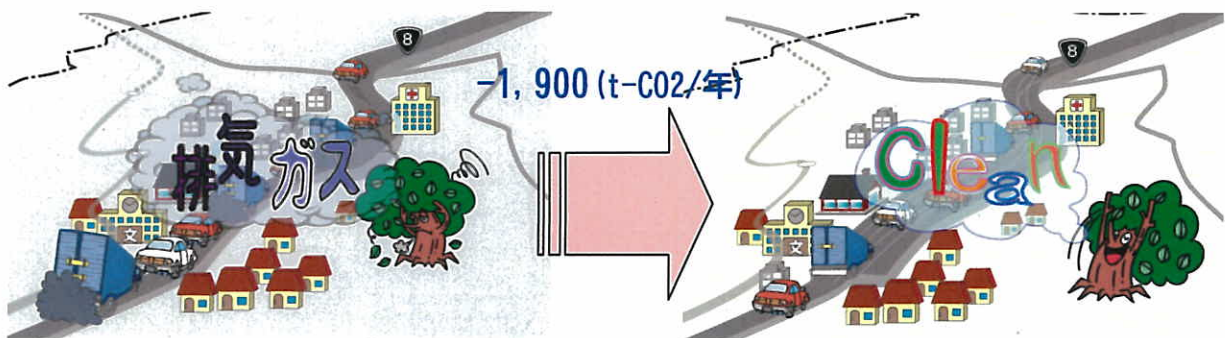
この削減量は、アルペンスタジアムの敷地面積約18個分の森林が1年間に吸収するCO₂に相当する。

【費用便益分析対象エリアにおけるCO₂年間排出量】



アルペンスタジアムの敷地面積9.7ha
 森林のCO₂吸収量10.6t-CO₂/ha
 アルペンスタジアム1個当たりのCO₂吸収量
 $9.7 \times 10.6 = 102.8 \text{ t-CO}_2$ $1,900 \div 102.8 = 18$
アルペンスタジアム18個相当

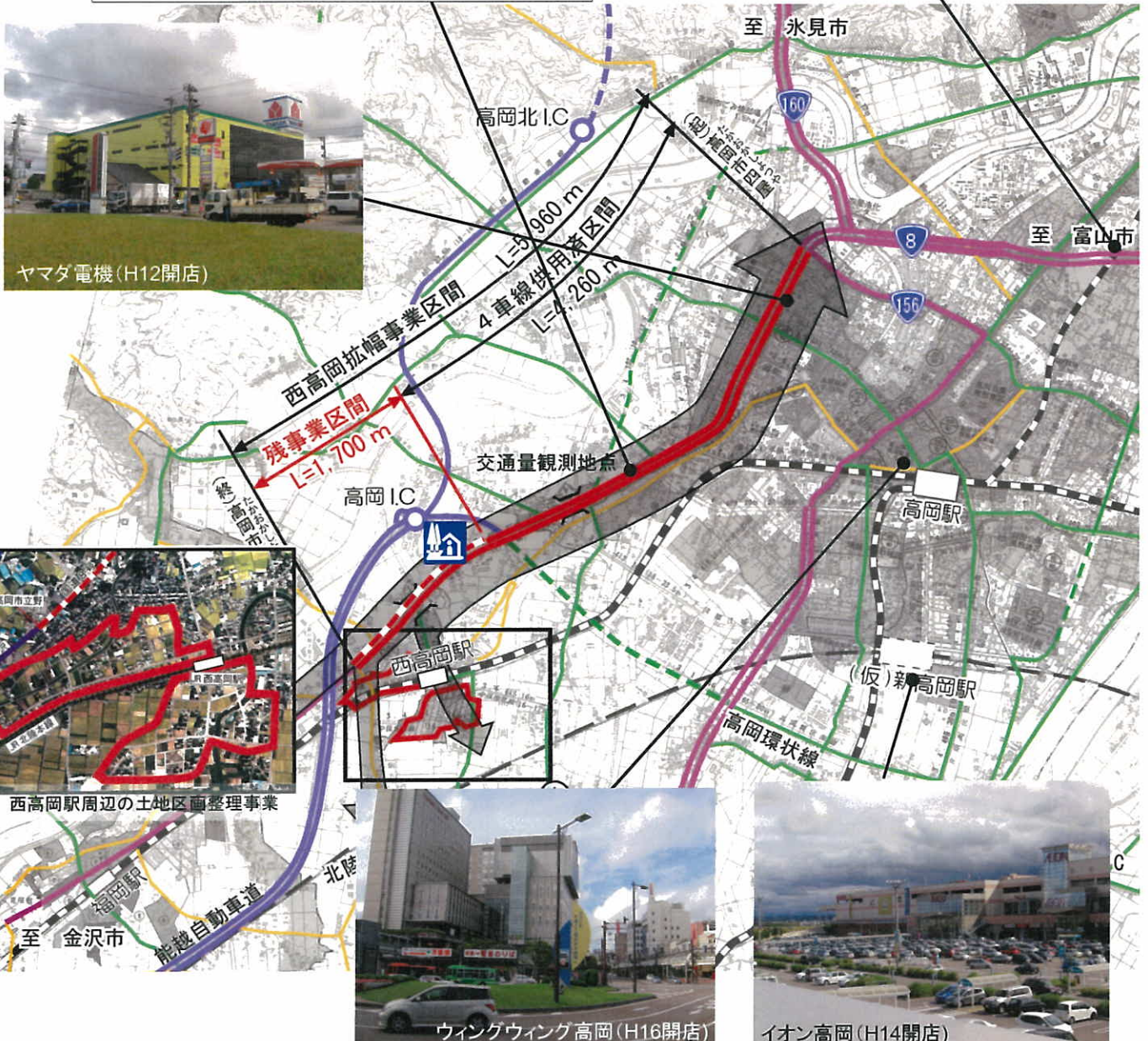
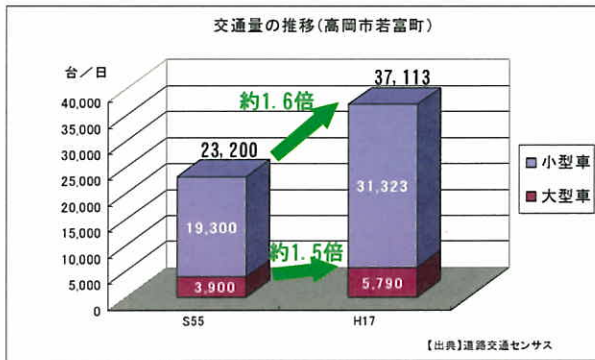
【費用便益分析対象エリア図】



b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

＜周辺環境の変化＞

交通量は、工事着手当時から約1.6倍に増加し、約3.7万台／日に達している。
 また、大型車交通量も約1.5倍に増加している。
 当該事業により、利用交通の円滑化と地域開発の支援を行う。



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・西高岡拡幅により1日約32万台の車に効果が発現し、年間約40億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約623億円（残事業区間の整備では約326億円）と算出。

【走行時間短縮便益】

＝整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

＝4,000,000,000(円/年)

総走行時間費用＝ $\Sigma \Sigma$ [路線別車種別交通量(台/日) × 路線別走行時間(分) × 車種別時間価値原単位(円/台・分)] × 365日(日/年)



(円/台・分)	
車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<走行経費減少便益>

- ・西高岡拡幅により1日約32万台の車に効果が発現し、年間約2億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約24億円（残事業区間の整備では約15億円）と算出。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝200,000,000(円/年)

総走行経費＝ $\Sigma \Sigma$ [路線別車種別交通量(台/日) × 路線別延長(km) × 車種別走行経費原単位(円/台・km)] × 365日(日/年)



走行経費原単位:一般道(市街地)					
速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

<交通事故減少便益>

- ・西高岡拡幅により平均事故件数が年間約3件減少し、年間約0.3億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約4.3億円（残事業区間の整備では約3.6億円）と算出。

【交通事故減少便益】

=整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失
 =30,000,000（円/年）

交通事故による社会的損失 = $\sum \sum$ [路線別平均事故件数（件/年）
 ×人身事故1件当り損失額（円/件）]


割引率等を考慮

約4億円

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額 (千円)	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

○費用便益

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%

基準年次：平成18年度

検討年数：40年

<便 益>	基準年における現在価値			
	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益	
	651億円 (345億円)	623億円 (326億円)	24億円 (15億円)	4億円 (4億円)

<費 用>	基準年における現在価値		
	事業費	維持管理費	
	388億円 (25億円)	360億円 (17億円)	28億円 (8億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (CBR)
B/C=1.7 (14.1)

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
3. () : 残事業区間に対する費用便益費

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額			
事業費	:206億円	(進捗率	89%)
うち用地費	:123億円	(進捗率	84%) ※平成17年度末時点

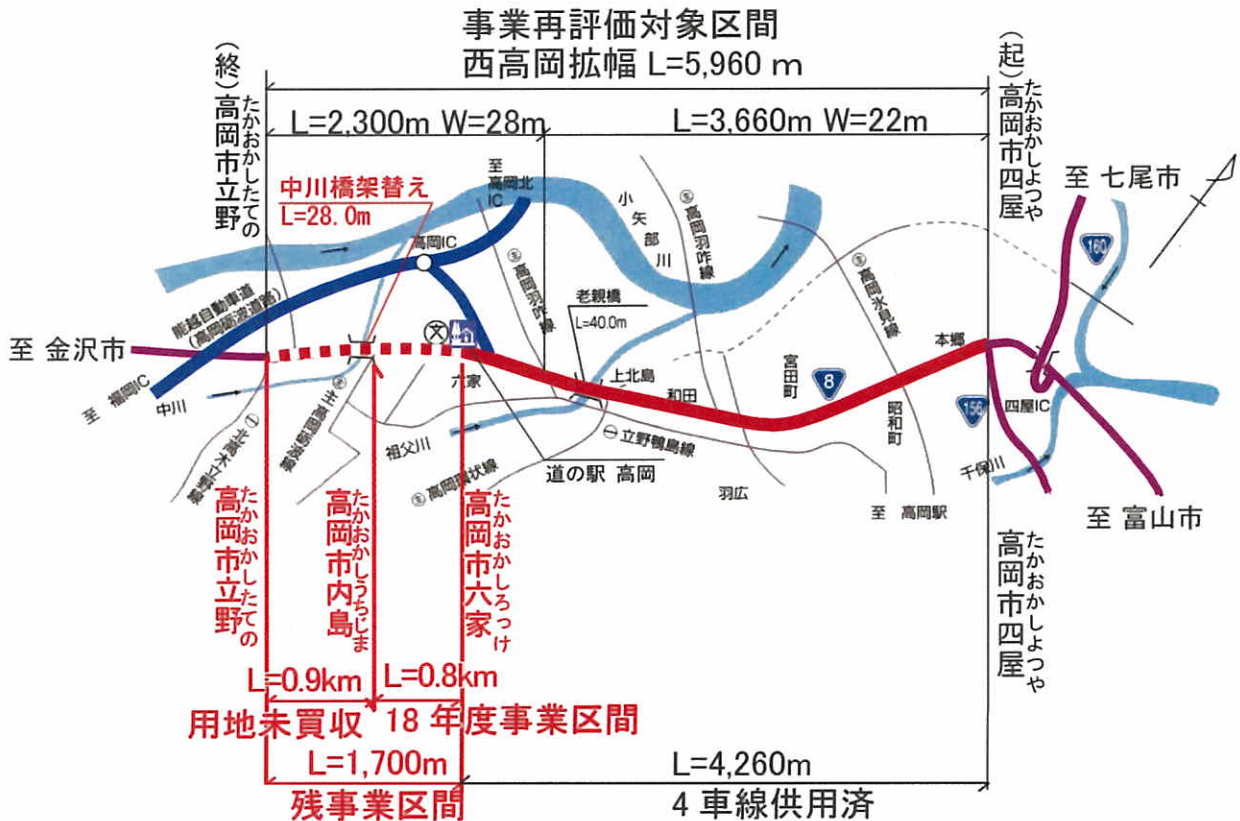
○残事業の内容

高岡市六家^{たかおかし}～高岡市内島^{うちしま} 完成4車線 (L=0.8km) の工事
 高岡市内島^{うちしま}～高岡市立野^{たての} 用地買収、
 及び完成4車線 (L=0.9km^{なかがわ}中川橋架替含む) の工事

3. 事業の進捗の見込み

○今後の事業の見通し等

- 高岡市六家^{たかおかし}～内島^{うちしま} (L=800m) 間について、今年度末の完成4車線供用に向け事業を推進する。
- 高岡市内島^{うちしま}～立野^{たての} (L=900m) 間については、老朽化している中川橋の架替えを優先し平成20年代前半までに行い、その後地元の合意を得ながら事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・西高岡拡幅は、地形、土地利用状況などに配慮した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化など期待される効果は大きい。
- ・また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に84%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・ H9～H17
一般国道8号整備促進期成同盟会が整備促進を要望（会長；高岡市長）
- ・ H9～H18
高岡市（高岡市長）が整備促進を要望

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・西高岡拡幅は、高岡市内の渋滞損失を削減し、バス路線の利便性向上、物流効率化支援、地域ネットワーク構築等、様々な効果が期待される。
- ・また、三次医療施設への時間短縮や安全な歩行環境の確保、老朽橋梁の架け替え等、安全で安心な社会・生活環境を創造する上でも、大きな効果が得られる。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・高岡市六家^{たかおかしろっけ}～内島^{うちじま}（L=800m）間について、今年度末の完成4車線供用に向け事業を推進する。
- ・高岡市内島^{うちじま}～立野^{たての}（L=900m）間については、老朽化している中川橋^{なかがわ}の架替えを優先し平成20年代前半までに行い、その後地元の合意を得ながら事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・西高岡拡幅は、地形、土地利用状況などに配慮した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化など期待される効果は大きい。
- ・また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に84%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・西高岡拡幅は、渋滞損失の削減、物流効率化、地域ネットワーク構築、3次医療施設へのアクセス向上等、期待される効果は大きい。
- ・また、残事業に対する費用便益比は14.1（全体事業比=1.7）となり、投資効率性は十分確保されている。
- ・高岡市六家^{ろっけ}～高岡市内島^{うちじま}間については今年度末の完成4車線供用、高岡市内島^{うちじま}～高岡市立野^{たての}間については、老朽化している中川橋^{なかがわ}の架替えを優先し平成20年代前半までに行い、その後地元の合意を得ながら事業を推進することとしており、事業効果発現のためには事業の継続が妥当である。