

道路事業の事後評価説明資料

〔国道8号 西高岡拡幅〕

平成29年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
(1) 事業の目的	P 1
(2) 整備内容	P 2
2. 事業の効果の発現状況	
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項	P 3
① 交通量の変化	P 3
② 走行時間の短縮	P 4
③ 交通事故件数の減少	P 5
(2) その他の効果	P 6
① 災害に強い道路ネットワークの形成	P 6
② 国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上	P 7
③ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上	P 8
④ 第三次医療施設へのアクセス向上	P 9
⑤ 土地区画整理事業など周辺地域開発の支援	P 10
3. 社会経済情勢の変化	
(1) 関連する計画や事業の状況変化	P 11
(2) 人口・産業等の社会経済情勢の変化	P 11
4. 事後評価結果	P 12
5. 対応方針（案）	P 14

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 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、国道8号の富山県高岡市四屋^{よつや}～高岡市柴野内島^{しばの うちじま}（延長5.1km）において4車線整備を行ったものである。



写真① 高岡インター入口より
金沢市方面を望む

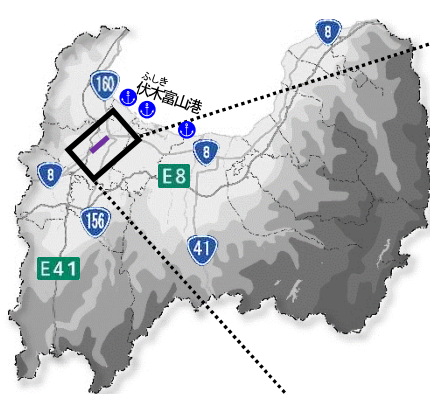


図1-1 広域図

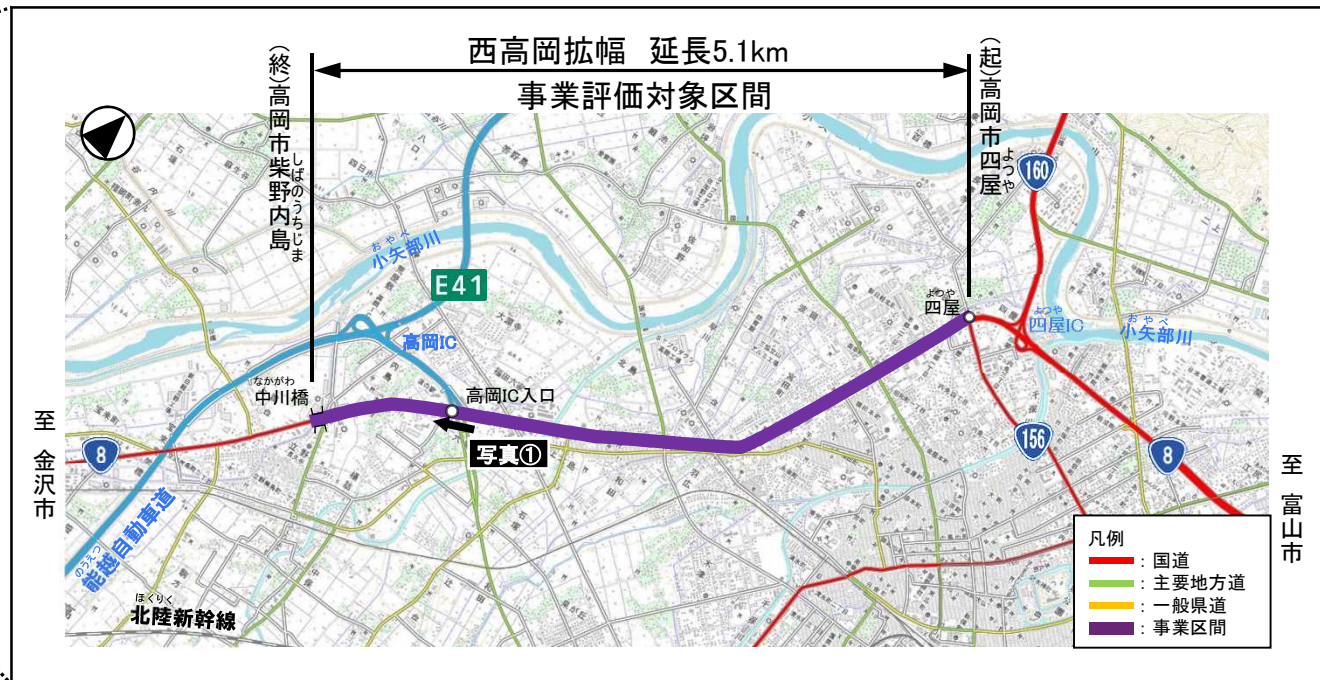
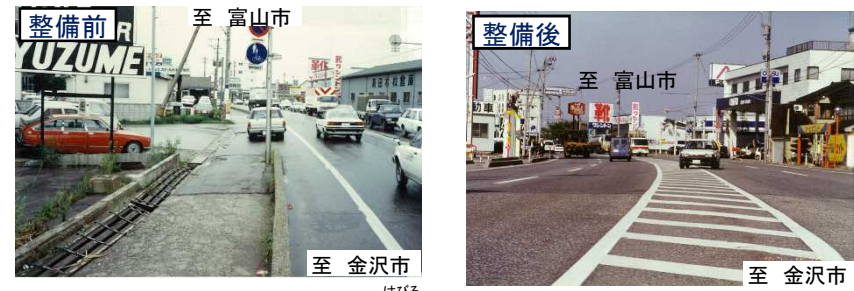
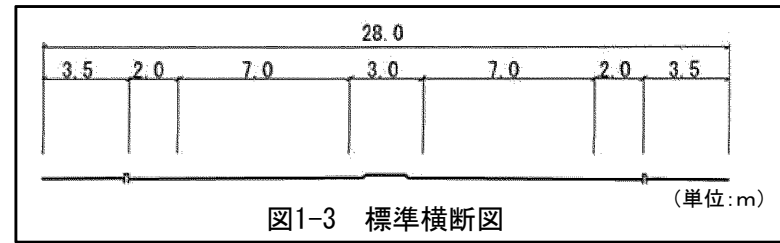


図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 整備内容

- 事業名 : 国道8号 西高岡拡幅
- 起終点 : (起) 富山県高岡市四屋^{よつや}
(終) 富山県高岡市柴野内島^{しばのうちのま}
- 延長 : 5.1km
- 全体事業費 : 約235億円
- 都市計画決定 : 昭和48年度、昭和56年度
- 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
- 事業完了 : 平成25年度



写真② 高岡市羽広より富山市方面を望む



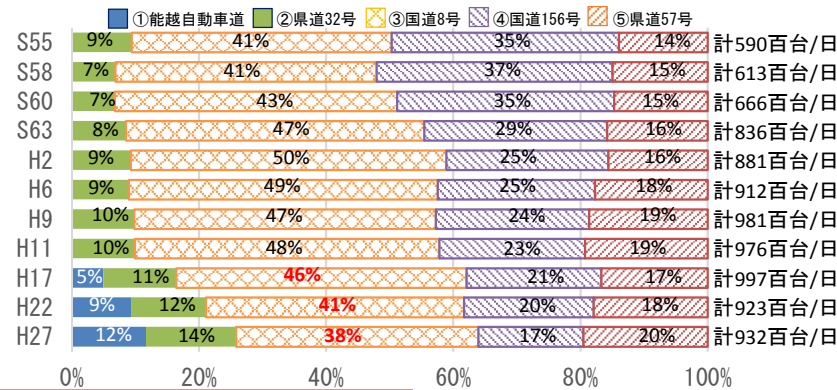
図1-4 計画概要図

2. 事業の効果の発現状況

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項

① 交通量の変化

- 国道8号は、県内の東西方向の交通を支える幹線道路であり、断面交通量の約4割を占める。
- 事業区間の交通量は、4車線整備が進むとともに増加傾向にあり、平成27年度時点においては、昭和55年度時点より約112百台/日（約1.5倍）増加した。



能越自動車道(高岡北IC~高岡IC)
開通後も約4割が国道8号を利用

出典：道路交通量調査(S55年度-H27年度)

図2-1 事業区間および並行路線の断面交通量の変化

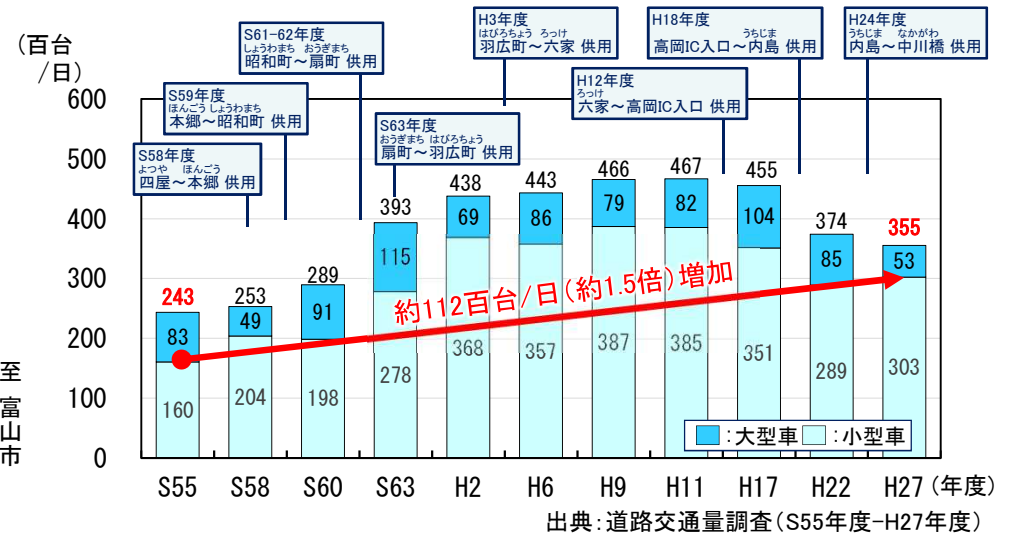


図2-2 西高岡拡幅事業区間の交通量の推移

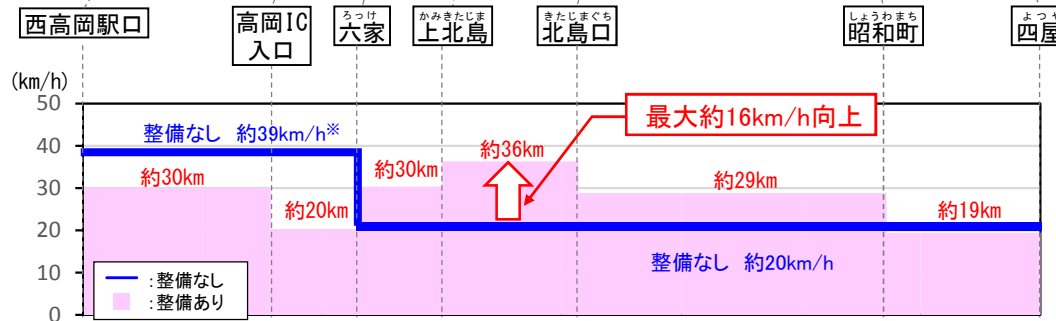


写真③ 高岡市六家より金沢市方面を望む

2. 事業の効果の発現状況

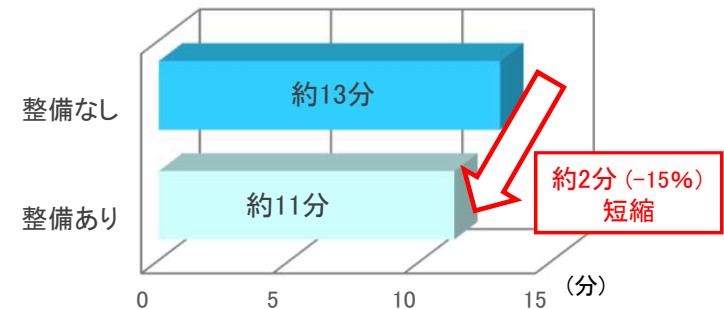
② 走行時間の短縮

- 事業区間の4車線化により、事業区間の走行時間が約2分短縮し、旅行速度は最大で約16km/h向上した。
- 事業区間の渋滞損失時間は、年間約61万人・時間削減し、混雑が緩和した。



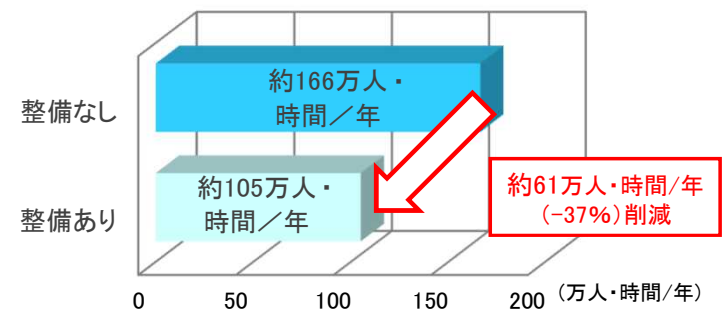
出典: 整備なし 旅行速度調査 (S55年度) 整備あり プローブデータ (H28.9-H28.11)
 ※ 六家から西高岡駅口間の旅行速度は、六家から芹川(小矢部市)間の測定値

図2-3 旅行速度の変化



出典: 整備なし 旅行速度調査 (S55年度) 整備あり プローブデータ (H28.9-H28.11)

図2-4 事業区間の走行時間



出典: 整備なし 旅行速度調査 (S55年度) 整備あり プローブデータ (H28.9-H28.11)

図2-5 事業区間の渋滞損失時間

2. 事業の効果の発現状況

③ 交通事故件数の減少

- 西高岡拡幅の整備により、事業区間の安全な走行環境が確保され、年間約21件の死傷事故件数が減少した。
- 中川橋は、歩道が片側のみだったため、歩行者の通行は危険であったが、歩道が両側に整備され、安全な通行が可能となった。



図2-6 位置図

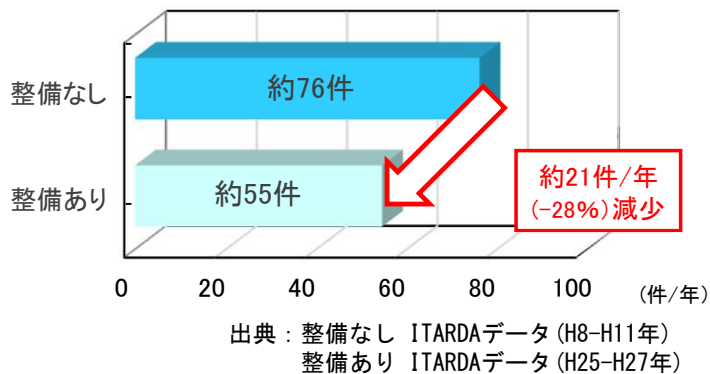


図2-7 事業区間の死傷事故件数

- ・徒歩で中川橋を通行し、センターへ来訪する利用者さんがおられます。
- ・中川橋の歩道が両側に整備され、安全に通行できるようになりました。

出典：高岡市西部老人福祉センターヒアリング (H26. 3)



【歩道の整備】



写真④ 国道8号中川橋(富山市方面を望む)

2. 事業の効果の発現状況

(2) その他の効果

① 災害に強い道路ネットワークの形成

- 国道8号は、第1次緊急通行確保路線に指定されている。本事業において防災機能を備えた道の駅「万葉の里高岡」を整備し、災害時の救援物資の輸送等、重要な役割を担っている。
- 事業区間にある中川橋は、架橋から64年が経過し、老朽化が著しく耐震上も問題があったが、橋梁の架替により問題が解消し、災害に強いネットワークが形成された。



図2-8 緊急通行確保路線指定状況



写真⑤ 道の駅「万葉の里高岡」の防災機能

【4車線整備により感じた効果】

- ・西高岡拡幅により、道の駅「万葉の里高岡」や指定避難所（横田小学校）等の防災拠点へのアクセス性が強化され、防災機能の向上につながっています。

出典：高岡市ヒアリング(H28.10)

【中川橋の架替】



整備前



写真⑥ 架替前



整備後

写真⑦ 架替後

2. 事業の効果の発現状況

②国際拠点港湾(伏木富山港)へのアクセス向上

- 事業区間周辺には、高岡市の中核を成す産業であるアルミ製品の関連工場が数多く立地している。アルミが関連する金属製品等の製造品出荷額は、高岡市全体の同出荷額の約1/4を占めている。
- 西高岡拡幅の整備により、高岡IC入口交差点～伏木富山港(新湊地区)間の走行時間が約2分短縮した。港湾へのアクセス性の向上が、物流の効率化に貢献し、企業活動を支援している。

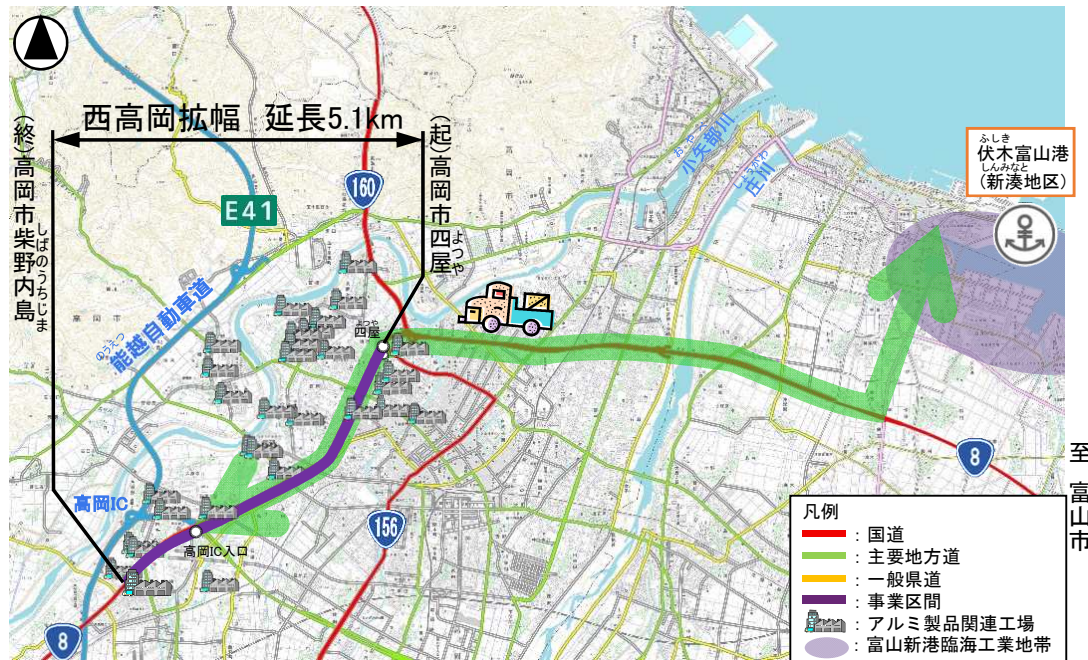


図2-9 事業区間周辺のアルミ製品関連工場立地状況

【4車線整備により感じた効果】

- ・射水市の工場から高岡市内の工場へ原料を運ぶ際に国道8号を多く利用しています。
- ・原料の輸入には、伏木富山港(新湊地区)を利用しています。
- ・国道8号が2車線だった頃と比べると、4車線化により混雑が緩和して通行しやすくなったと感じます。工場間の移動時にも、定時性が向上したと感じています。

出典：企業ヒアリング(H29.11)

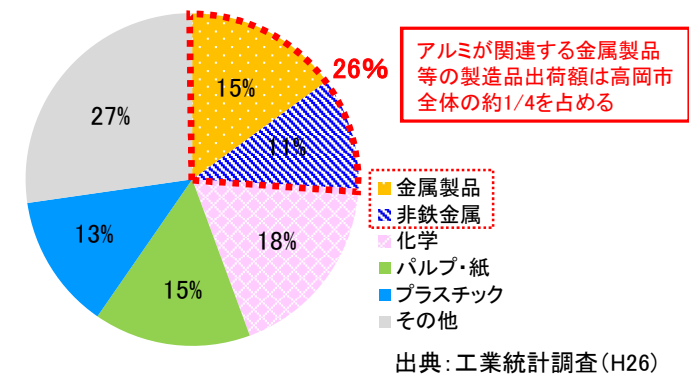
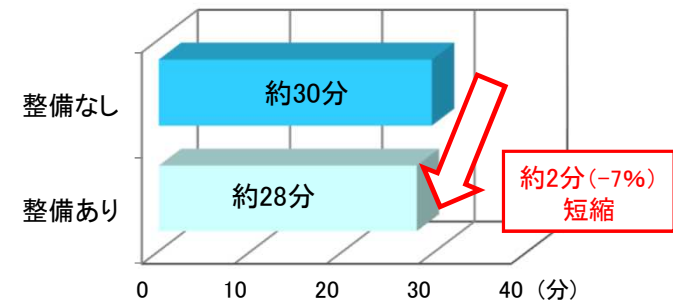


図2-10 高岡市の製造品出荷額に占める金属製品等出荷額の割合



出典：整備なし 旅行速度調査(S55年度)
整備あり プローブデータ(H28.9-H28.11)

図2-11 高岡IC入口交差点～伏木富山港(新湊地区)間の走行時間

2. 事業の効果の発現状況

③ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上

- 国道8号が横断する高岡市～小矢部市間の通勤通学者数は、平成27年において、西高岡拡幅整備前の昭和55年と比較して約1.5倍に増加した。
- 西高岡拡幅の整備により高岡市～小矢部市間のアクセスが向上し、市を跨いだ広域的移動の活性化に繋がっている。

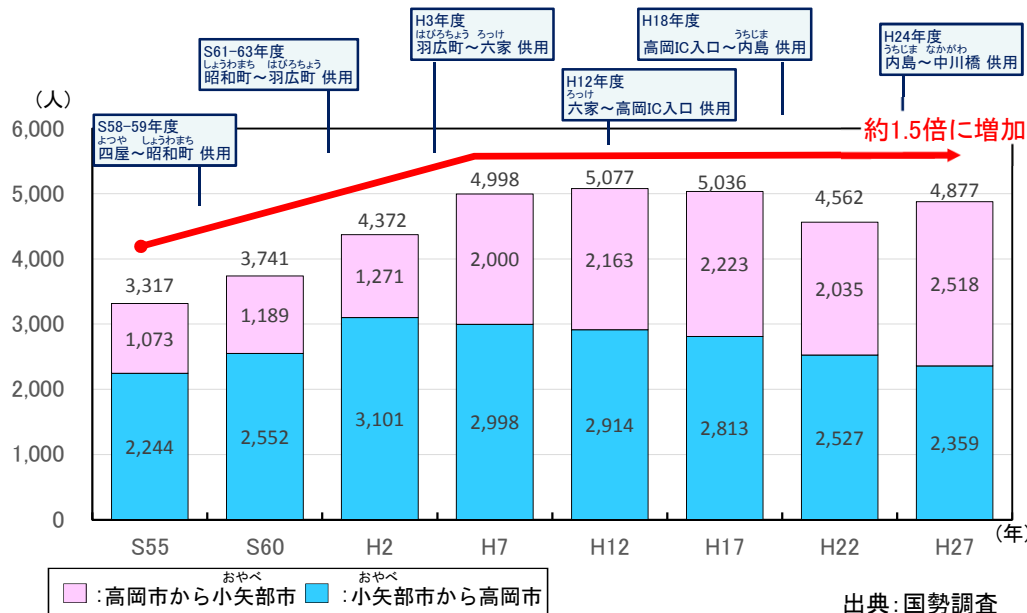


図2-12 高岡市～小矢部市間の通勤通学者動態の推移

【4車線整備により感じた効果】

- ・西高岡拡幅の整備以前と比べてスムーズになり、渋滞等は改善しているように感じます。
- ・片側2車線整備により追い越しが容易になり、バスペイの無い箇所でも後続車への影響が少なくなったと思います。



出典: 路線バス事業者ヒアリング(H26.3)

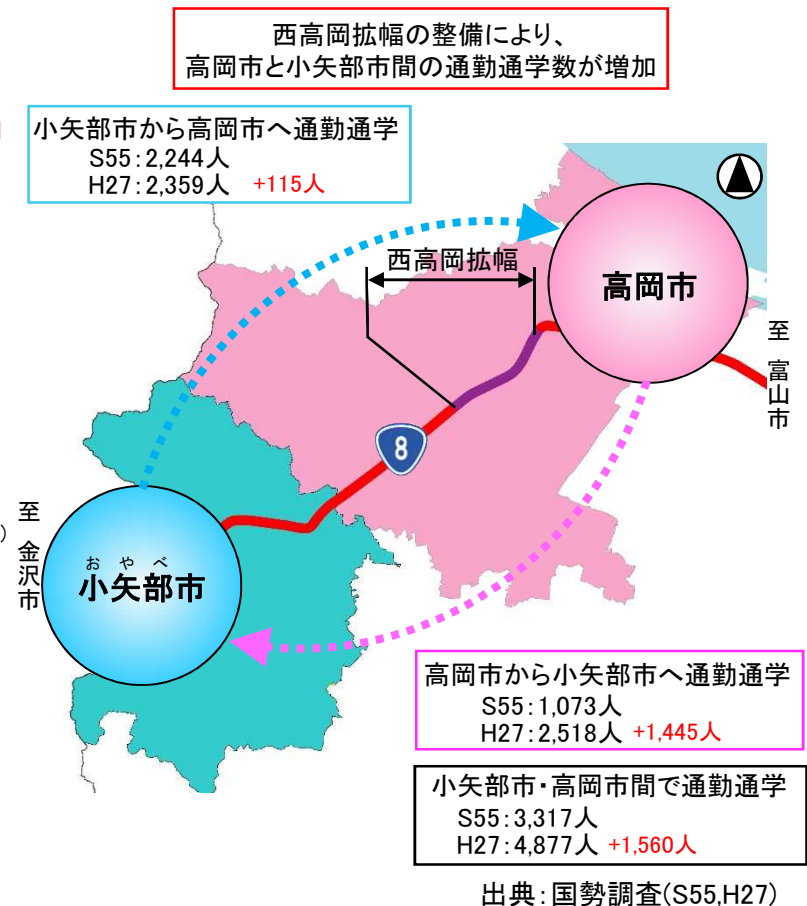


図2-13 高岡市～小矢部市間の通勤通学者動態

2. 事業の効果の発現状況

④第三次医療施設へのアクセス向上

- 厚生連高岡病院は、第三次医療施設に指定されており、富山県西部における高度な救急医療を24時間提供している。
- 高岡市では、急病による救急搬送件数が増加傾向にあり、迅速な救急救命活動が必要である。
- 西高岡拡幅の整備により2車線から4車線となったことで、混雑時においても救急車が通行可能なスペースが確保でき、円滑な救急救命活動を支援している。

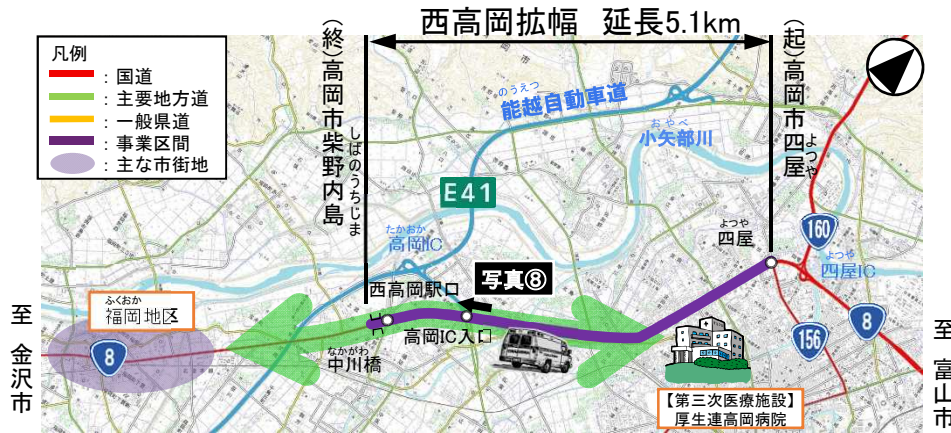


図2-14 厚生連高岡病院の位置図

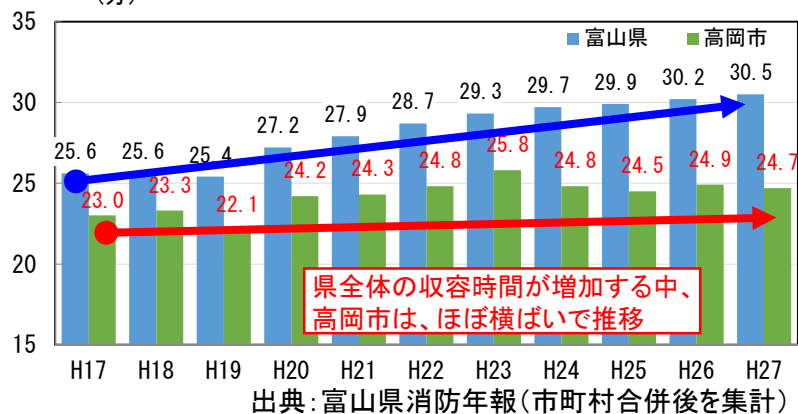


図2-16 救急の收容平均所要時間の比較

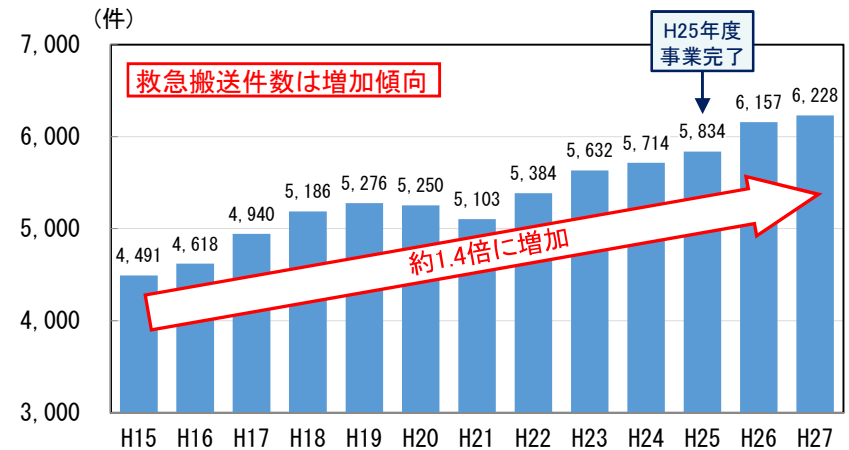


図2-15 高岡市の救急搬送件数の推移



写真⑧ 救急車両の通行
(高岡IC入口交差点より
金沢市方面を望む)

【4車線整備により感じた効果】

- ・渋滞が緩和してスムーズになったと感じています。
- ・救急搬送の際、拡幅部の交差点の通過がしやすくなりました。

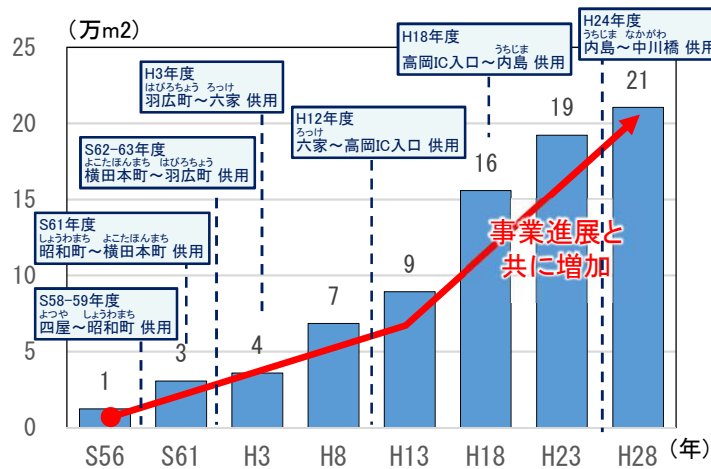


出典：高岡市福岡消防署ヒアリング(H26.3)

2. 事業の効果の発現状況

⑤ 土地区画整理事業など周辺地域開発の支援

- 高岡市の大規模小売店舗売場面積は西高岡拡幅の事業進展と共に増加しており、事業区間沿線では事業期間中及び開通後においても、合計70.7haの土地区画整理事業が施行されるなど、西高岡拡幅が周辺地域の開発を支援している。
- 事業完了後も、平成28年に池田地区を市街化区域（工業地域）に編入した他、上北島地区の大規模小売店舗の出店が計画されるなど、事業区間周辺の開発が進んでおり、西高岡拡幅が周辺地域の開発を支援している。



出典：富山県 大規模小売店舗の概要

図2-17 高岡市の大規模小売店舗の売場面積*1推移

*1…H29.4現在で営業している店舗を集計

No.	地区名	施行年度	施行面積 (ha)
①	立野	S54-H4	14.5
②	立野東部	S62-H5	6.8
③	笹川	S63-H4	2.3
④	中保	H4-H14	25.0
⑤	北島	H3-H5	1.1
⑥	木津	H21-H29	21.0
合計			70.7ha

出典：高岡市ホームページ

表2-1 土地区画整理事業施行箇所一覧



図2-18 事業区間周辺の土地区画整理事業・大規模小売店舗の立地状況

3. 社会経済情勢の変化

(1) 関連する計画や事業の状況変化

- 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。

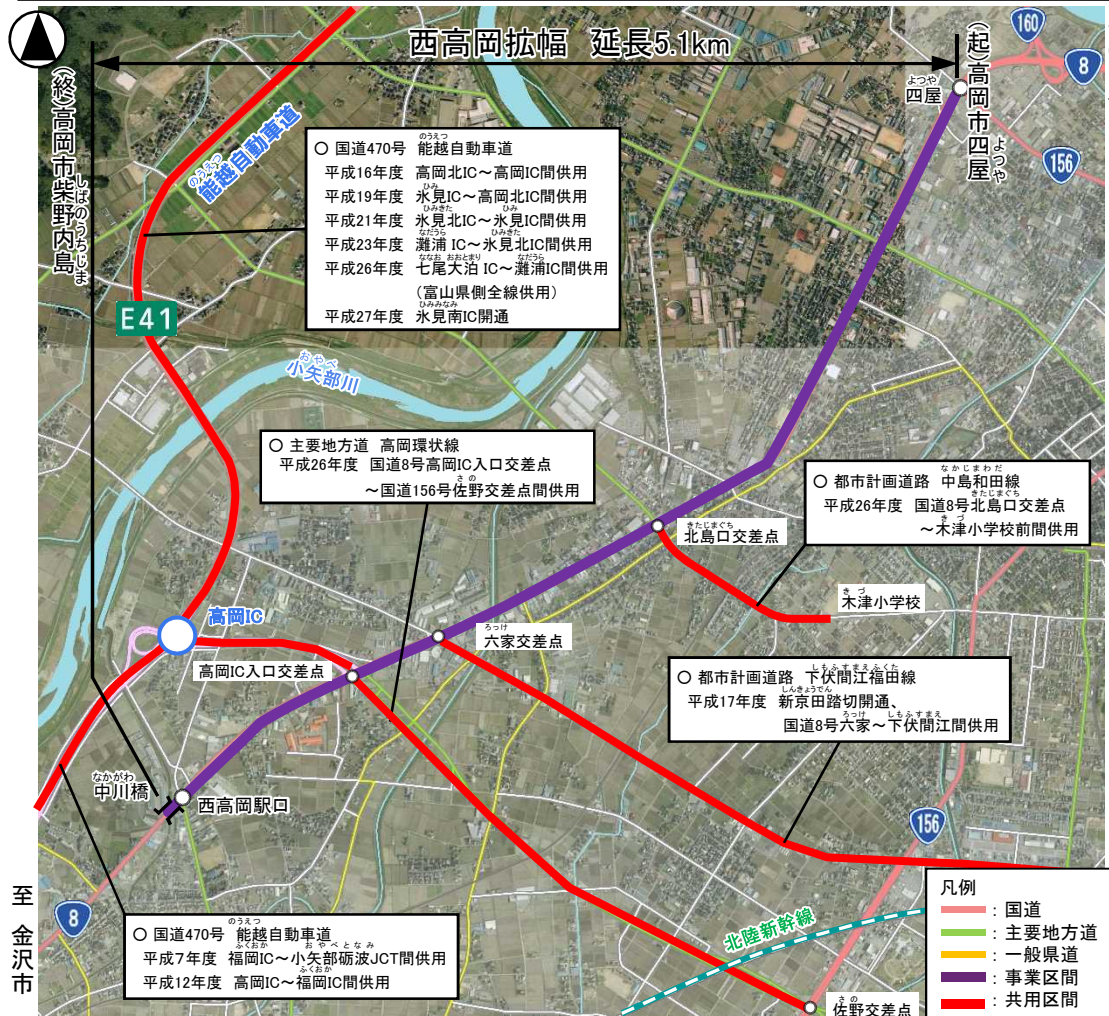


図3-1 事業区間周辺の道路整備状況

(2) 人口・産業等の社会経済状況の変化

- 人口は昭和60年をピークに減少傾向であるが、世帯数は増加傾向にある。
- 人口集中地区の面積は、増加傾向にあるが、市街化区域面積は横ばいである。

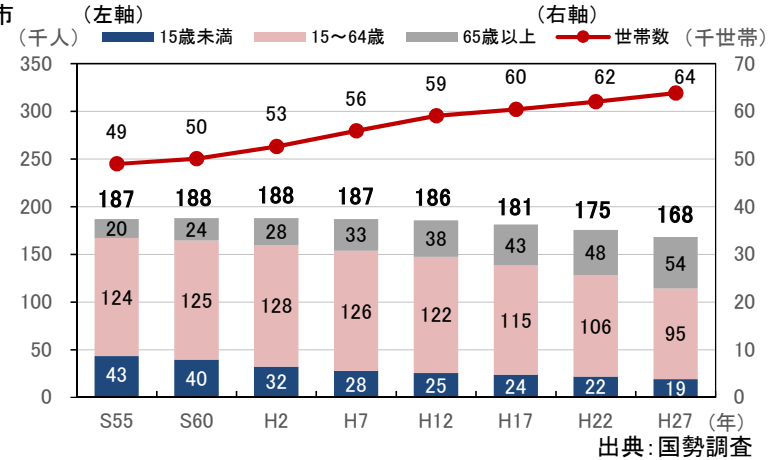


図3-2 高岡市の人口・世帯数の推移

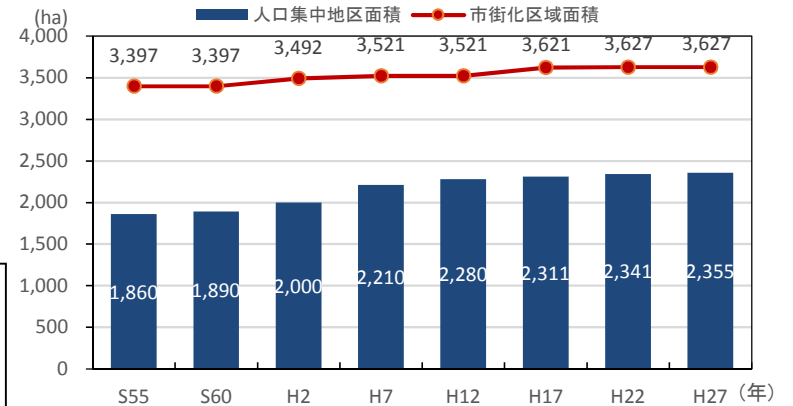


図3-3 人口集中地区・市街化区域面積の推移

4. 事後評価結果

費用対効果分析の算定基礎となった要因

事業名	国道8号 西高岡拡幅				
起終点	(起点) 富山県高岡市 ^{よつや} 四屋～(終点) 高岡市 ^{しばのうちじま} 柴野内島				
事業概要	国道8号西高岡拡幅は、富山県高岡市 ^{よつや} 四屋～高岡市 ^{しばのうちじま} 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、交通渋滞の解消、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。				
事業期間	昭和52年度～平成17年度 (平成13年度再評価時)	→	昭和52年度～平成25年度 (平成29年度事後評価)		
事業費	約200億円 (平成13年度再評価時)	→	約235億円 (平成29年度事後評価)		
交通量	39,200台/日(H32) (平成13年度再評価時)	→	28,900台/日(H42) (平成29年度事後評価)		
旅行速度向上	約20km/h(S55) (整備なし)	→	約28km/h(H28) (整備あり)		
交通事故減少	約76件/年(H8-H11) (整備なし)	→	約55件/年(H25-H27) (整備あり)		
費用対効果分析結果		B : 総便益	C : 総費用	B / C	基準年度
	再評価	総便益 : 1,003億円	総費用 : 304億円	3.3	平成13年度
	事後	総便益 : 616億円	総費用 : 552億円	1.1	平成29年度

4. 事後評価結果

事業の効果の発現状況

- 本事業の整備により、走行時間の短縮、交通事故件数の減少、災害に強い道路ネットワークの形成、国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上、日常活動圏中心都市へのアクセス向上、第三次医療施設へのアクセス向上、土地区画整理事業など周辺地域開発の支援等の効果は得られている。
- 事業前に比べて交通量は約1.5倍に増加し、また、渋滞や交通事故件数は減少しているなど、効果は得られている。

事業実施による環境の変化

- 事業実施中及び事業完了後において、環境の変化に関する問題は認められない。

社会経済情勢の変化

- 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的変化はないと考えられる。

今後の事後評価の必要性

- 事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。
- 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。

改善措置の必要性

- 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。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 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に今後も努める。
- 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。
- 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。

5. 対応方針（案）

対応なし

（理由）

- ・ 投資効果が確認されており、今後の事業評価および改善措置の必要性がないと判断される。