

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課：道路局 環境安全・防災課

担当課長名：水野 宏治

事業の概要

| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|------|-----|------|-------|
| 事業名 | 地域高規格道路 高岡環状道路 主要地方道 高岡環状線(佐野～石塚) | 事業区分 | 地方道 | 事業主体 | 富山県 |
| 起終点 | 自：富山県高岡市佐野 至：富山県高岡市石塚 | | | 延長 | 1.7km |

事業概要

高岡環状道路は、高岡市六家から能越自動車道高岡北ICを結ぶ高規格道路である。このうち本事業は、主要渋滞箇所である「佐野交差点」を含む1.7kmを暫定2車線で高架橋を整備することにより、高岡市内の主要な道路を相互に連結させ、市街地を通過する交通の分散導入を促すものである。

事業の目的、必要性

当該路線では、新高岡駅の開業、大型商業施設の増床、宅地開発などが行われており、令和7年3月には本区間の東側で事業中である3期事業区間ににおいて部分供用も図られたことから、利用者のさらなる増加が見込まれ、渋滞の悪化が懸念される。

本区間の整備により、一連区間全てが高架で繋がることから主要渋滞箇所や高岡市街地の渋滞緩和をはじめ、富山都市圏と高規格道路を円滑に結ぶ東西の広域ネットワークの形成により、緊急輸送道路の強化や緊急搬送時間の短縮、アクセス性の向上も期待される。

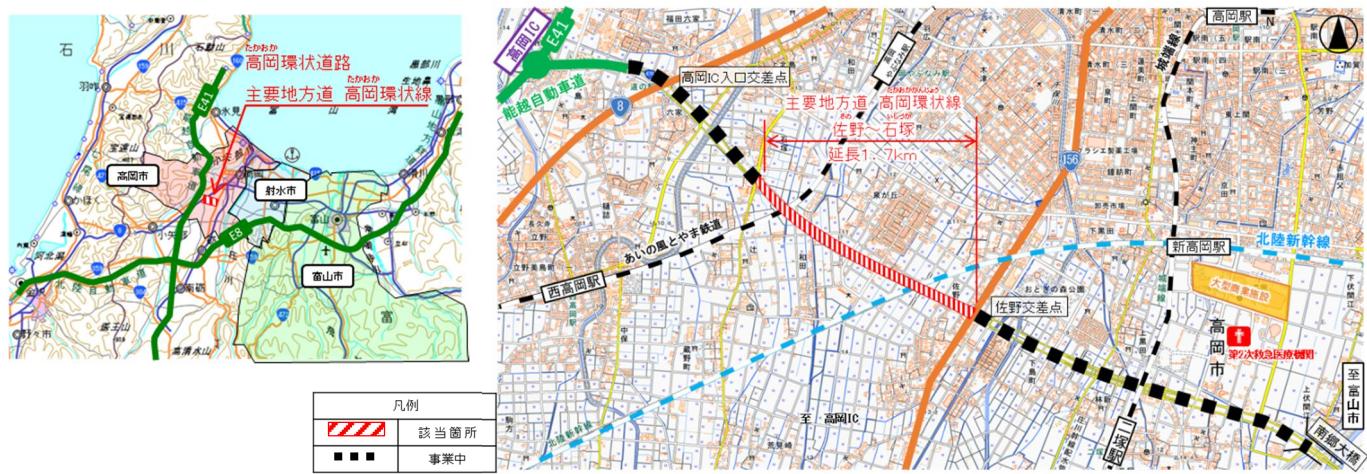
全体事業費

約210億円

計画交通量

14,800台／日

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

高岡環状線建設促進期成同盟会(会長:高岡市長)などから早期整備を要望されている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

特に意見無し

対応方針(採択理由)

事業主体である富山県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が2.1と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、周辺の渋滞緩和、北陸新幹線新高岡駅及び高次医療施設へのアクセス向上が図られるなど、当該事業の整備の必要性、効果は高いものと判断される。

以上により、本事業は令和7年度新規事業箇所として妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件

- 便益が費用を上回っている
- 事業実施環境が整っている

| 費用 便益 分析 | B/C | | (参考) | EIRR | 総費用 | 143億円 | 総便益 | 302億円 | (参考) 時間信頼性向上便益: 億円 CO2排出削減便益: 億円 | 感度分析 | 基準年 |
|----------------|------|-----|------|------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|-------------------------------------|------|
| | [4%] | 2.1 | | | 事業費: 維持管理費: 更新費: | 142億円 0.78億円 -億円 | 走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益: | 277億円 20億円 4.5億円 | | 交通量変動 B/C=1.9~2.3 (変動ケース: ±10%) | 令和6年 |
| | [2%] | 3.3 | | 8.7% | | | | | | 事業費変動 B/C=1.9~2.4 (変動ケース: ±10%) | |
| | [1%] | 4.2 | | | | | | | | 事業期間変動 B/C=2.0~2.3 (変動ケース: ±20%) | |

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cは
を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考すべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値)

| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 |
|----------|-------------|----|---|
| | 自動車や歩行者への影響 | | |
| 社会全体への影響 | 渋滞対策 | ◎ | 主要渋滞箇所である「佐野交差点」との平面交差が解消される。 【交差点需要率】 ・佐野交差点の需要率（令和22年交通量推計） 整備前：0.95→整備後：0.69 |
| | 事故対策 | - | ・注目すべき影響はない。 |
| | 歩行空間 | - | ・注目すべき影響はない。 |
| | 住民生活 | ◎ | 氷見市から当該路線沿いにある第2次救急医療機関への緊急搬送時間の短縮に加え、災害時における避難路としても期待される。 |
| | 地域経済 | ◎ | 一連区間全てが高架で繋がることで、能越自動車道や新高岡駅等へのアクセス性向上が図られ、産業や経済活動の促進が期待される。 |
| | 災害 | ◎ | 第二次緊急輸送道路として位置づけられており、輸送路としての強靭化が図られる。 |
| | 環境 | - | ・注目すべき影響はない。 |
| | 地域社会 | ○ | ・高岡市街地へのアクセス性及び東西方向の道路ネットワークが強化される。 |

事業実施環境

都市計画決定手続きが完了(平成7年10月3日)

高岡市や高岡環状線建設促進期成同盟会等より要望を受けている。

