

# 事後評価対象事業の概要

平成20年2月

北陸地方整備局

平成19年度 事後評価対象事業の概要

事業名	金沢西バイパス	事業区分	二次改築
事業箇所	自：石川県白山市福留町 至：石川県能美市大長野	延長 供用済	8.6km 8.6km(事後評価対象)
事業採択	昭和45年度	都市計画決定	昭和46年6月6日
用地着手	昭和46年度	工事着手	昭和47年度
完成に至る経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和49年度～57年度 暫定2車線供用(L=8.6km)</li> <li>・昭和62年度～平成14年度 完成4車線供用(L=8.6km)</li> </ul>		
事後評価該当基準	事業完了後一定期間（概ね5年）を経過した事業		
全体事業費	約220億円		
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量増加への対応</li> <li>・慢性的な交通渋滞の解消</li> <li>・交通事故の減少</li> </ul>		
<p>1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス) <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前現道(S43) 138百台/12h → 整備後現道+バイパス(H17) 414百台/12h (約3倍)</li> </ul> </li> <li>・旅行速度(道路交通センサス) <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(S43) 41.0km/h 整備後(H17) 42.0km/h (1.0km/h向上)</li> <li>バイパス部:整備後(H17) 58.8km</li> </ul> </li> <li>・交通事故(死傷事故率) <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(S46) 145.5件/億台キロ (現道)</li> <li>整備後(H15～H17平均) 13.7件/億台キロ (現道+バイパス)</li> <li>(約131.8件/億台キロ減少)</li> </ul> </li> </ul> <p>2. 事業の効果の発現状況</p> <p>I. 活 力</p> <p>(1)円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・影響エリアの交通渋滞損失の解消 約115万人・時間/年 (整備なし:2,501.4万時間/年 → 整備あり:2,386.8万時間/年)</li> <li>・現道におけるバス路線の利便性の向上 S59当時に比べてH17現在の所要時間が最大2分短縮(約1割短縮)</li> </ul> <p>(2)個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトの支援 <small>あお</small> 企業進出(石川工業団地、粟生工業団地)、宅地開発 <small>ふくどめ</small> (福留グリーンシティ地区)</li> <li>・広域交流幹線軸(「ダブルラダー結いの道」整備構想)において南北幹線に位置づけられている</li> </ul> <p>II. 安全</p> <p>(1)災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石川県地域防災計画一般災害対策編において、緊急輸送道路ネットワーク(第1次緊急輸送道路)に位置づけられている</li> <li>・手取川(てどりがわ)氾濫時に現道で浸水区間が生じるが、バイパス(高盛土)が機能を補完</li> </ul>			

### Ⅲ. 環境

#### (1) 地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減量=4,443t-CO2/年（削減率0.8%）  
整備なし 547,482t-CO2/年 → 整備あり 543,039t-CO2/年

#### (2) 生活環境の改善・保全

- ・ 現道でのNOx排出削減率=0.1%（整備なし1,795t-NOx/年→整備あり1,792t-NOx/年）
- ・ 現道でのSPM排出削減率=0.9%（整備なし163.8t-SPM/年→整備あり 162.4t-SPM/年）

### Ⅳ. その他

#### (1) 他のプロジェクトとの関係

- ・ 一般国道8号金沢バイパスおよび同小松バイパスとともに、「ダブルラダー結いの道」整備構想の南北幹線に位置づけられる重要路線であり、金沢都市圏や周辺市町との連携強化を図るため、これら大規模事業との一体的整備の必要性が高い。

### 3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成17年2月に寺井町、根上町および辰口町の3町が合併して「能美市」の誕生及び、まつとう、みかわ、つるぎ、かわら、よしのたに、とりこえ、おぐち、しらみね、松任市、美川町、鶴来町、河内村、吉野谷村、鳥越村、尾口村および白峰村の1市2町5村が合併して「白山市」が誕生した。

### 4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

旅行速度および交通事故件数などの実績をはじめ、整備後における広域交流幹線軸（「ダブルラダー結いの道」整備構想）や緊急輸送道路ネットワークの重要路線への位置づけからも、事業の目的である「交通量増加への対応」「慢性的な渋滞の解消」「交通事故の減少」が図られており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。

現在は、広域交流・地域連携の強化や観光面における周遊性、災害発生時の代替性の向上など、本バイパスが担うべき機能を十分に発現している

### 5. 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

- ・ 現段階において、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性は無い。

平成19年度 事後評価対象事業の概要

事業名	小松バイパス		事業区分	二次改築
事業箇所	自：石川県能美市大長野 至：石川県加賀市箱宮町		延長 供用済	15.6km 15.6km(事後評価対象)
事業採択	昭和49年度	都市計画決定	昭和50年3月31日	
用地着手	昭和57年度	工事着手	昭和57年度	
完成に至る経緯	・昭和49年度～平成14年度 暫定2車線供用(15.6km)			
事後評価該当基準	事業完了後一定期間(概ね5年)を経過した事業			
全体事業費	約530億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量増加への対応</li> <li>・慢性的な渋滞の解消</li> <li>・交通事故の減少</li> </ul>			
<p>1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス) <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前現道(S60) 206百台/12h</li> <li>→ 整備後現道+バイパス(H17) 410百台/12h (約2倍に増加)</li> </ul> </li> <li>・旅行速度(道路交通センサス) <ul style="list-style-type: none"> <li>現道部: 整備前(S60) 26.8km/h 整備後(H17) 29.1km/h (2.3km/h向上)</li> <li>バイパス部: 整備後(H17) 44.0km/h</li> </ul> </li> <li>・交通事故(死傷事故率) <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(S58~H60 3ヶ年平均) 90.1件/億台キロ (現道)</li> <li>整備後(H15~H17 3ヶ年平均) 43.7件/億台キロ (現道+バイパス)</li> <li>(平均46.4件/億台キロ減少)</li> </ul> </li> </ul> <p>2. 事業の効果の発現状況</p> <p>I. 活力</p> <p>(1) 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間 約126万人・時間/年削減 (整備前 約1198.5万人・時間/年 整備後 約1072.4万人・時間/年)</li> <li>・現道におけるバス路線の利便性の向上 S59当時に比べてH17現在の所要時間が最大12分短縮(約3割短縮)</li> <li>・住宅地開発への連絡道路を形成 軽海地区土地区画整理事業(49.3ha)をはじめ、6地区約80haの宅地への連絡道路として機能</li> </ul> <p>(2) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト・大規模イベントの支援 こまつドーム(H9整備: コンベンション・スポーツ等の多目的施設) カヌー世界大会招致(H14: カヌーワールドカップ、H15: 世界ジュニアカヌー選手権大会)</li> <li>・広域交流幹線軸(「ダブルラダー結いの道」整備構想)において南北幹線に位置づけられている</li> </ul>				

## Ⅱ.安全

### (1) 災害への備え

- ・石川県地域防災計画一般災害対策編において、緊急輸送道路ネットワーク(第1次緊急輸送道路)に位置づけられている
- ・梯川(かけはしがわ)氾濫時に現道で浸水区間が生じるが、バイパス(高盛土)が機能を補完

## Ⅲ. 環境

### (1)地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減量=6,309t-CO2/年(削減率3.0%)  
整備なし 213,123t-CO2/年 → 整備あり 206,814t-CO2/年

### (2)生活環境の改善・保全

- ・現道でのNOx排出削減率=3.4%(整備なし 639.5t-NOx/年 → 整備あり 617.7t-NOx/年)
- ・現道でのSPM排出削減率=3.1%(整備なし 60.5t-SPM/年 → 整備あり 58.7t-SPM/年)

## Ⅳ. その他

### (1)他のプロジェクトとの関係

- ・一般国道8号金沢バイパス・西バイパスおよび加賀産業開発道路(主要地方道金沢小松線)とともに、金沢都市圏や周辺市町との連携強化を図るため、これら大規模事業との一体的整備の必要性が高い。

## 3. 事業評価を巡る社会経済情勢等の変化

- ・平成9年にはバイパス沿線に、展示会、博覧会、コンサートやスポーツなど多目的に利用可能なこまつドームが完成し、加賀地域のコンベンションの拠点として利用されている。

## 4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・旅行速度および交通事故件数などの実績をはじめ、整備後における広域交流幹線軸(「ダブルラダー結いの道」整備構想)や緊急輸送道路ネットワークの重要路線への位置づけからも、事業の目的である「交通量増加への対応」「慢性的な渋滞の解消」「交通事故の減少」に対して、本バイパスの暫定2車線供用の効果が発現している。  
しかし、現道およびバイパスは、現在も混雑度1.00を超過しており、「慢性的な渋滞の解消」については、バイパスの完成4車線化などによる交通容量の拡大といったさらなる改善措置を講じる必要がある。

## 5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・現段階において、暫定2車線供用の事業効果は発現されており、特段の見直しの必要性はない。