

道路事業の再評価説明資料

〔 一般国道 470 号
能越自動車道 七尾氷見道路 〕

平成 20 年 2 月

北陸地方整備局

目 次

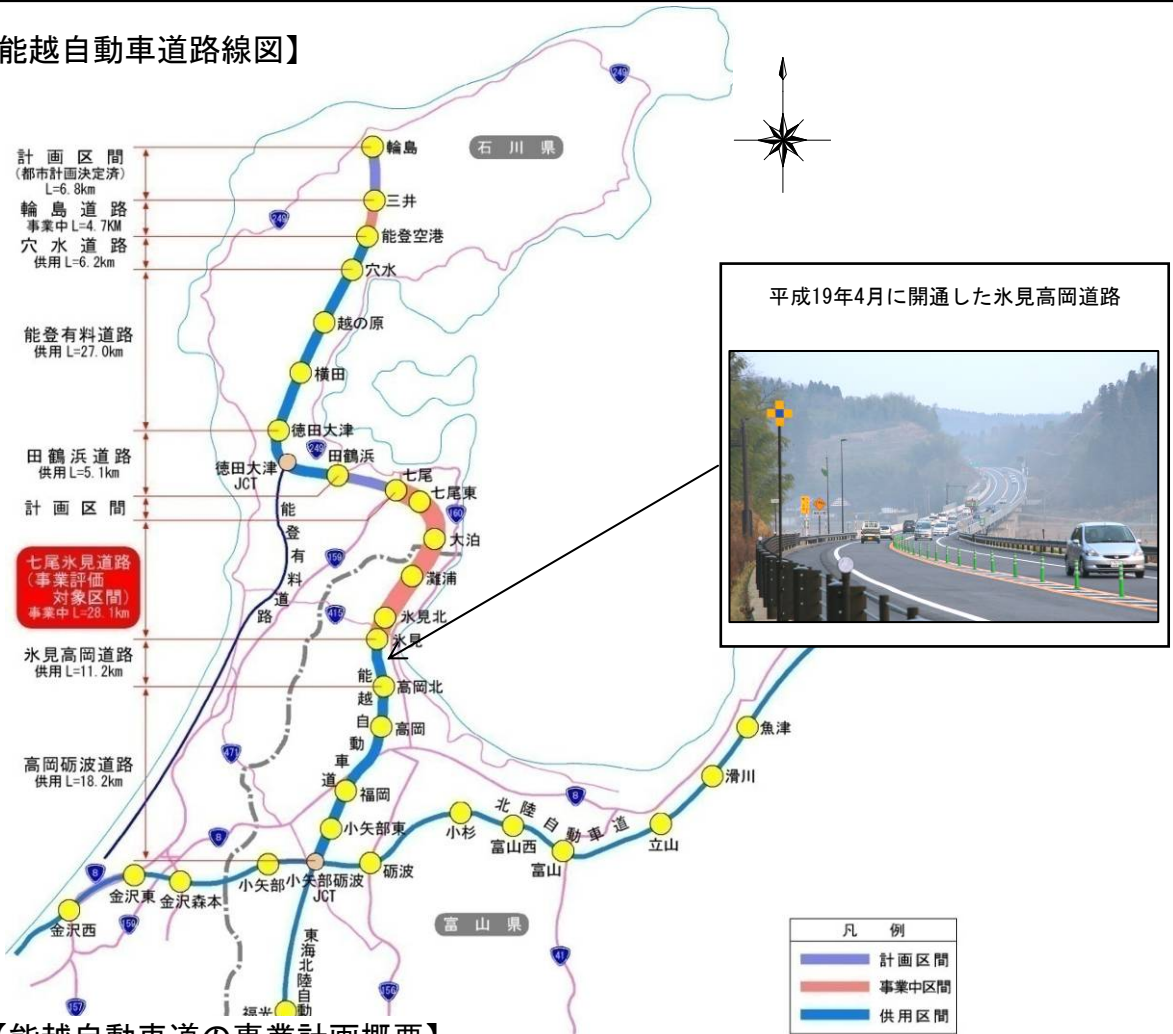
1. 事業の概要	1
1) 能越自動車道の目的	1
2) 事業の目的	2
3) 事業の概要	3
4) 事業の経緯	4
2. 事業の必要性・効果	5
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	5
a) 客観的評価指標	5
2) 事業の投資効果	19
3) 事業の進捗状況	22
3. 事業の進捗の見込み	22
4. コスト縮減や代替案等の可能性	23
5. その他地方公共団体等の意見	23
6. 対応方針（原案）	24

1. 事業の概要

1) 能越自動車道の概要

- ・七尾氷見道路は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る延長約100kmの高規格幹線道路「能越自動車道」の一部区間を構成している。
- ・能越自動車道は、能登半島地域及び富山県西部地域へ高速交通サービスを提供し、輪島市、七尾市、氷見市、高岡市等の拠点となる都市や重要港湾である七尾港から国土幹線軸へのアクセスを向上させるものである。

【能越自動車道路線図】



【能越自動車道の事業計画概要】

道路網	高岡砺波道路 18.2km	氷見高岡道路 11.2km	七尾氷見道路 28.1km	田鶴浜道路 5.1km	能登有料道路 27.0km	穴水道路 6.2km	輪島道路 4.7km													
基本計画決定 (年・月・日)	(H元. 8. 8)		(H2. 11. 1)	(H3. 12. 3)	(H9. 2. 5)	(H元. 8. 8)	(H5. 7. 30)													
整備計画決定 (年・月・日)	(H元. 8. 8)		(H2. 11. 1)	(H5. 7. 30)	(H12. 4. 3)	(H元. 8. 8)	能登有料道路													
都市計画決定 (年・月・日)	(H元. 3. 1)		(H5. 5. 10)	(H10. 7. 31)	(H12. 2. 22)	アクセスのみ (H元. 6. 16)	(H3. 5. 29)													
総延長 (約100km)	小矢部東 IC 2.4	小矢部東 IC 4.5	福岡 IC 6.8	高岡北 IC 4.5	高岡北 IC 11.2	氷見北 IC 2.8	氷見北 IC 5.7	灘浦 IC 7.1	大泊 IC 9.3	七尾東 IC 3.2	七尾 IC 12.5	田鶴浜 IC 5.1	徳田大津 IC 11.1	横田 IC 11.8	越の原 IC 4.1	穴水 IC 6.2	能登空港 IC 4.7	三井 IC 4.7	輪島 IC	
事業化年度	富山県 約45km											石川県 約55km								
有料許可 (年・月・日)	(H元)		(S63)	(H元)	(H2)	(H4)	(H8)	(H元)	(S47)	(H9)	(H18)	(H8. 10. 23)	(S48. 3. 9)	(H8. 10. 23)	(S48. 3. 9)	(H8. 10. 23)	(S48. 3. 9)	(H8. 10. 23)	(S48. 3. 9)	(H8. 10. 23)
併用区間 (年・月・日)	完成4車 6.9 km (H8. 3. 28)		完成4車 6.8 km (H12. 7. 19)	暫定2車 4.5 km (H16. 6. 13)	暫定2車 11.2 km (H19. 4. 15)							暫定2車 5.1 km (H10. 4. 19)	暫定2車 27 km (S66. 3. 29)	暫定2車 6.2 km (H18. 6. 10)						
現事業(管理)主体	富山県道路公社											国土交通省								

IC及びJCT名は、併用区間以外は仮称である。

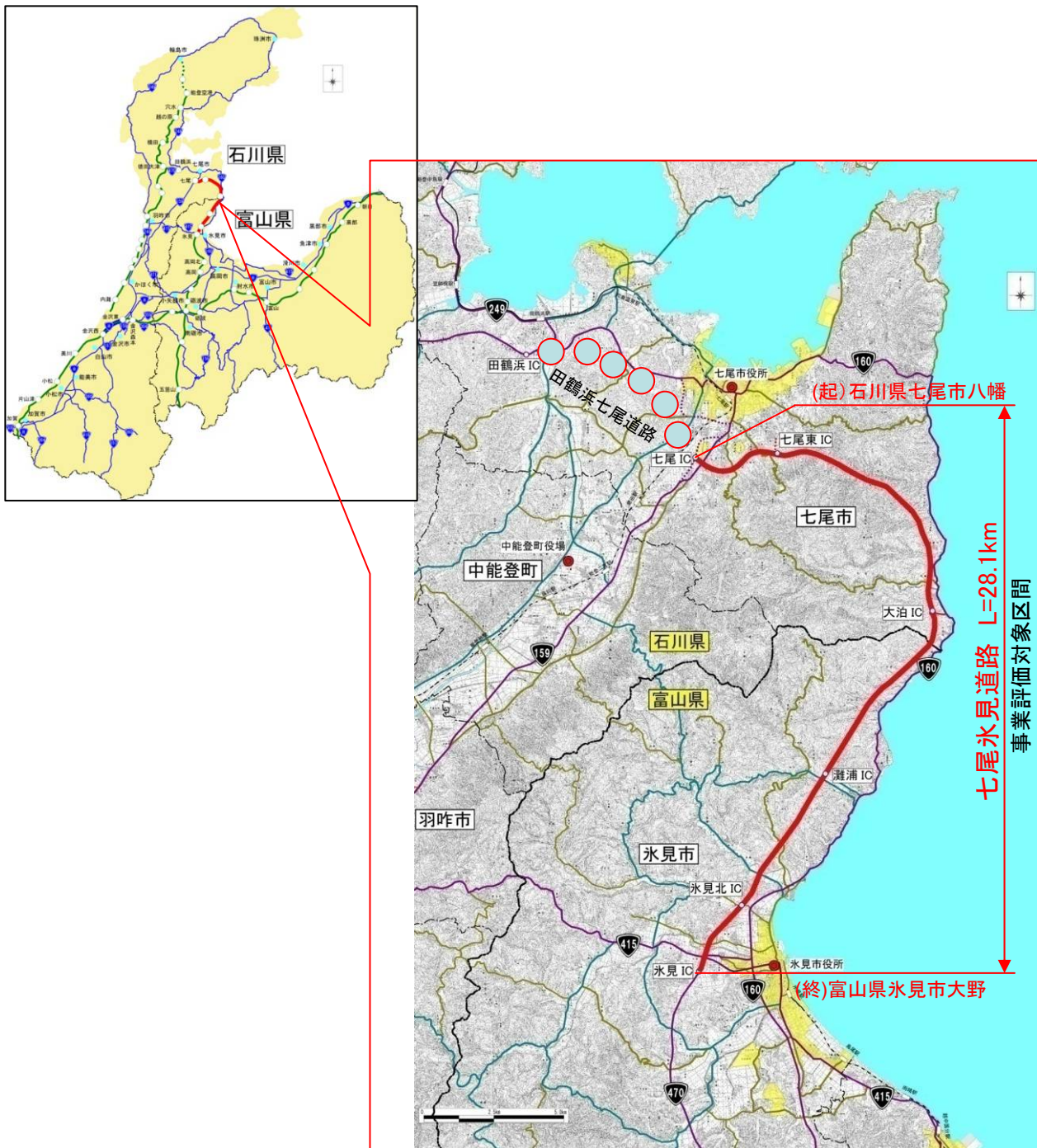
2) 事業の目的

当該事業は、

- 高規格幹線道路網の形成
- アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大
- 災害に強いネットワークの形成
- 第三次医療施設へのアクセス向上など

いしかわけん ななおし やわた とやまけん ひみし おおの

を目的として、石川県七尾市八幡から富山県氷見市大野間について整備を行うものである。



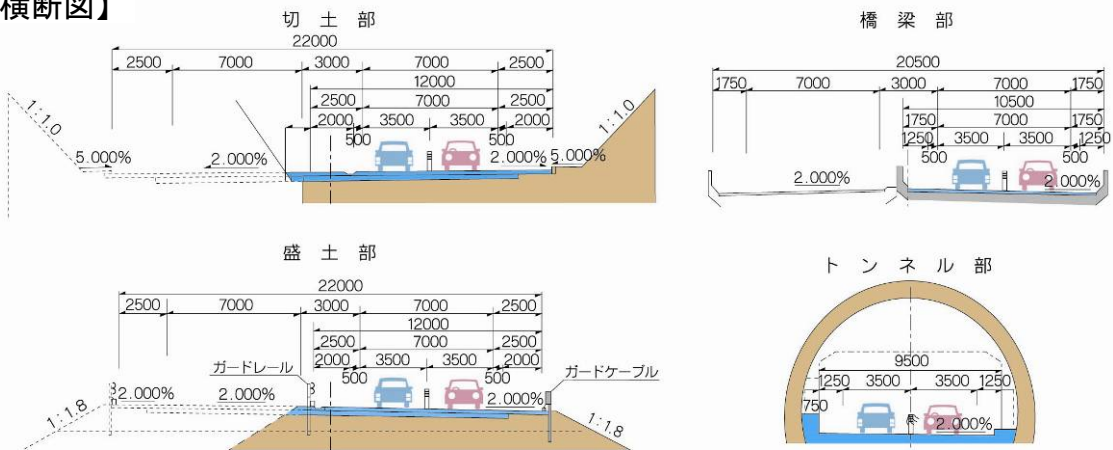
3) 事業の概要

●事業名	のうえつ ななおひみ 能越自動車道(七尾氷見道路)	●延長	: 約28.1km
●起終点	いしかわけん ななおし やわた (起)石川県七尾市八幡 とやまけん ひみし おおの (終)富山県氷見市大野	●都市計画決定	: 平成10~11年度
●事業化	: 平成8年度		
●用地着手	: 平成13年度		
●工事着手	: 平成15年度		
●全体事業費	: 約1,470億円		

【路線図】

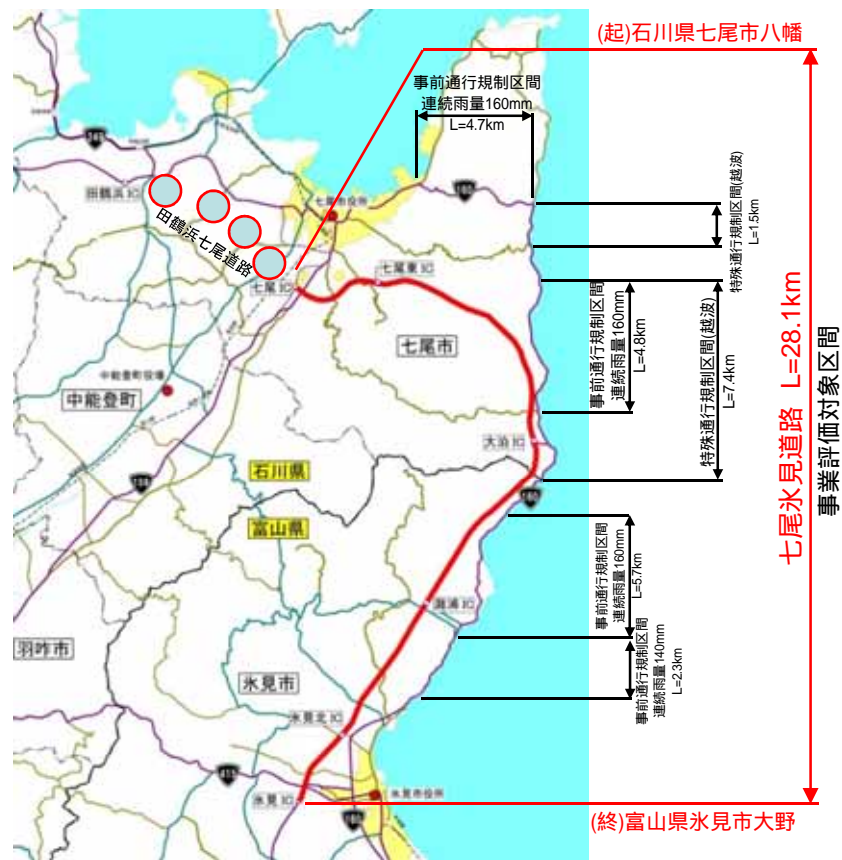


【横断図】



4) 事業の経緯

年度	主な経緯	年度	主な経緯
昭和63年度	調査開始	平成13年度	用地着手
平成3年度	基本計画決定	平成15年度	工事着手
平成8年度	事業化	平成17年度	計画変更(七尾東ICの追加)
平成10年度	都市計画決定(大泊IC~氷見IC)	平成18年度	計画変更(氷見北ICの追加)
平成11年度	都市計画決定(七尾IC~大泊IC)	平成19年度	都市計画変更(七尾東ICの追加)
平成12年度	整備計画決定	平成19年度	都市計画変更(氷見北ICの追加)



現道の状況：国道160号藪田地先の土砂災害(H3.6月)



現道の状況：国道160号七尾市内渋滞状況(七尾方面を望む)

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（高規格B）】
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
------	------------	----------------

事業の効果や必要性を評価するための指標

. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		並行区間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。
		並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる。
		新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。
		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。
	(2) 物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる。
	(3) 都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		三大都市圏の環状道路を形成する。
		市街地再開発、区画整理等の沿道町づくりとの連携あり
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	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。
		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。
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
	(5) 個性ある地域の形成	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。
		IC等からのアクセスが向上する観光地が存在する。
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。
. 暮らし	(1) 安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。
	(2) 災害への備え	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。
		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。
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する
		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の代替路線を形成する。
. 環境	(1) 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
	(2) 生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		並行道路等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。
		その他、環境や景観上の効果が期待される。
. その他	他のプロジェクトとの関係	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	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期待される。

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=1.6 (事業全体の費用対効果)

B/C=2.4 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益対象エリアの渋滞損失時間=約194万人・時間/年削減(約68億円/年削減)
(整備なし 約1,982万人・時間/年→整備あり 約1,788万人・時間/年)
(整備なし約675億円/年→整備あり約607億円/年)
- ・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。
(七尾市役所→新高岡駅:整備なし 約84分 → 整備あり 約48分)
- ・能登空港へのアクセス向上が見込まれる。
(大泊地区→能登空港:整備なし 約83分 → 整備あり 約53分)

(2) 物流効率化の支援

- ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・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。
- ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
(大泊地区→七尾市役所:約13分短縮、脇地区→氷見市役所:約5分短縮)

(4) 個性ある地域の形成

- ・大規模イベント(青柏祭)を支援する。
- ・IC等からのアクセスが向上する観光地が存在する。

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
(大泊地区→能登総合病院:約21分短縮、脇方地区→厚生連高岡病院:約7分短縮)

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・規格の高い道路の利用による交通事故の低減(並行現道の事故件数が約15件削減)

(2) 災害への備え

- ・石川県・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。
- ・緊急輸送道路(国道160号)が通行止めになった時の代替路を形成する。
- ・国道160号の事前通行規制区間の代替路線を形成する。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益対象区間のCO2排出量の削減量=約6,700t-CO2/年

(2) 生活環境の改善・保全

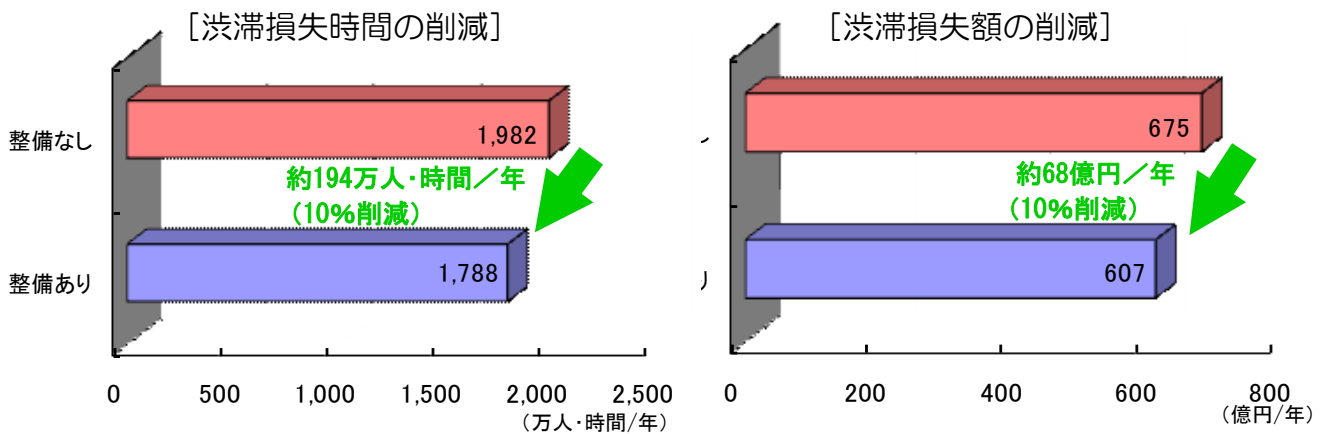
- ・並行区間の自動車からのNO2排出量の削減率=約59%
- ・並行区間の自動車からのSPM排出量の削減率=約60%

I. 活力

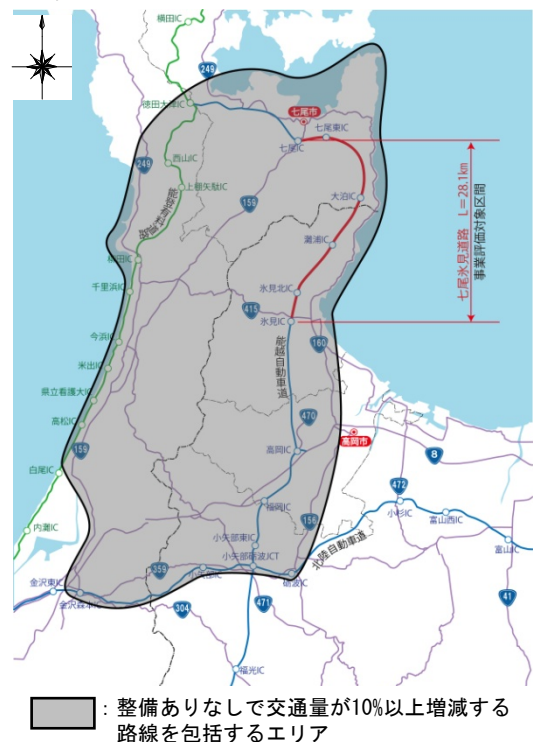
(1) 円滑なモビリティの確保

●年間渋滞損失時間及び削減率

○事業の完成により費用便益対象エリアの渋滞損失時間が約194万人時間／年（約68億円／年）削減される。



【費用便益分析対象エリア図】



渋滞状況

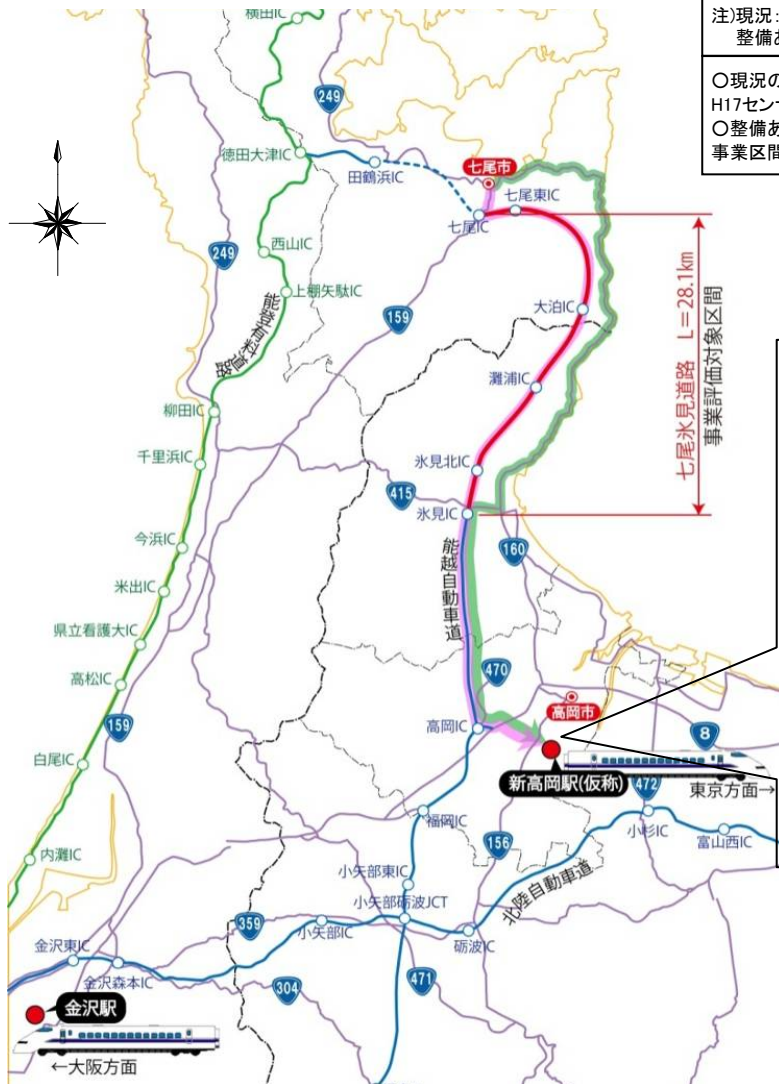
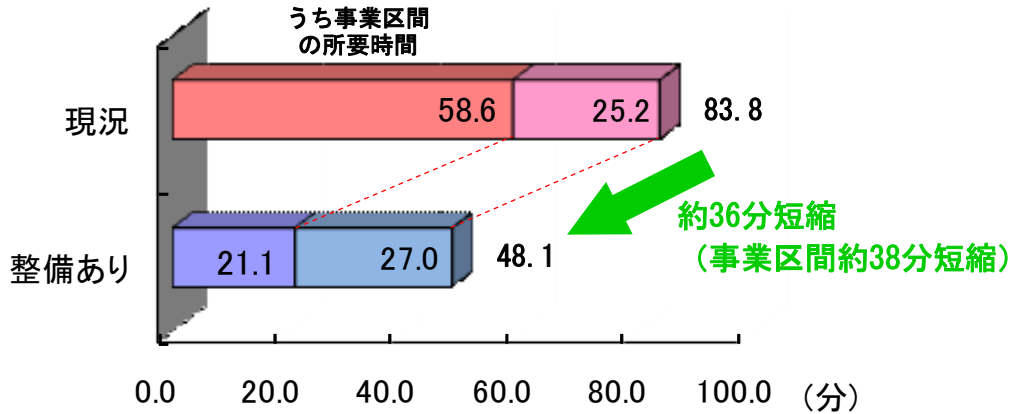


七尾市川原町地内

●北陸新幹線へのアクセス向上

- 平成20年代半ばに北陸新幹線が開業を予定している。
- 当該事業の整備により七尾市の最寄りの新幹線駅は新高岡駅（仮称）となる。
- 当該事業の整備により七尾市役所から新高岡駅（仮称）への所要時間が約36分短縮される。（事業区間では約38分短縮）

[七尾市～北陸新幹線 新高岡駅(仮称)間の所要時間]



注)現況：七尾市役所-R160-R415-氷見IC-高岡IC-高岡環状線-新高岡駅
整備あり：七尾市役所-七尾BP-七尾IC-高岡IC-高岡環状線-新高岡駅

- 現況の所要時間：
H17センサス旅行速度より算定
- 整備ありの所要時間：
事業区間を配分結果の最終速度、他区間をH17センサス旅行速度より算定

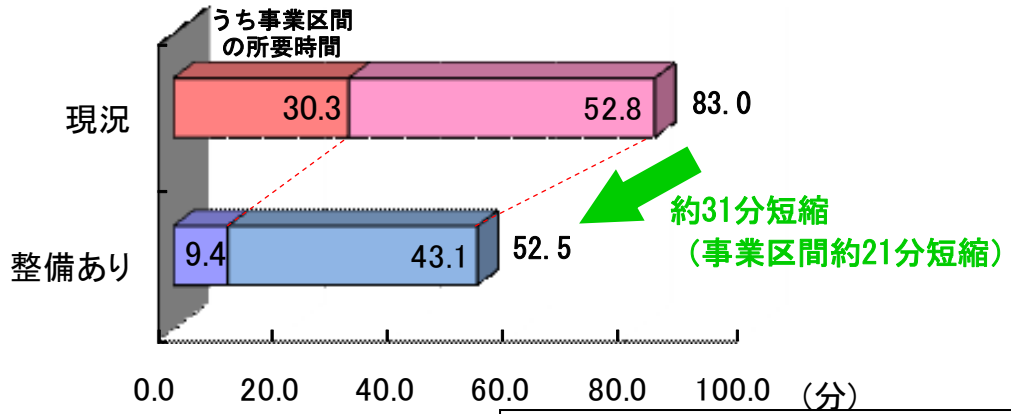


- ・新高岡駅から東京駅間の所要時間
現行（特急利用）： 200分
新幹線供用後： 130分
約70分の短縮

●能登空港へのアクセス向上

○当該事業の整備により大泊地区から能登空港への所要時間が約31分短縮される。
(事業区間では約21分短縮)

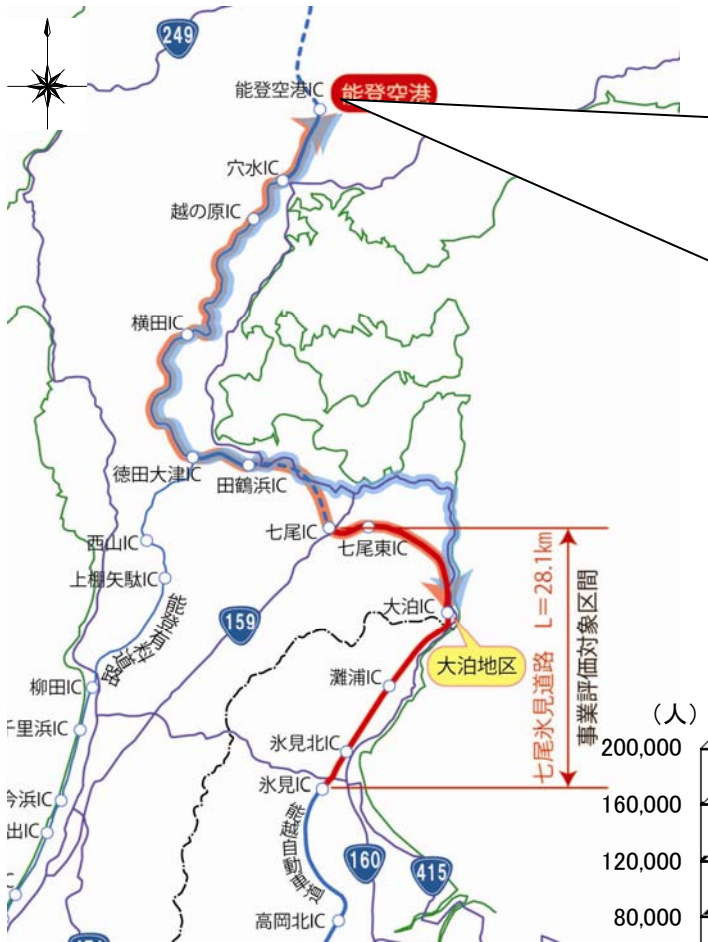
[能登空港～大泊地区間の所要時間]



注)現況:能登空港-空港IC-田鶴浜IC-R249-R160-大泊地区
整備あり:能登空港-空港IC-大泊IC-大泊地区

○現況の所要時間:
H17センサス旅行速度より算定

○整備ありの所要時間:
事業区間を配分結果の最終速度、他区間をH17センサス旅行速度より算定

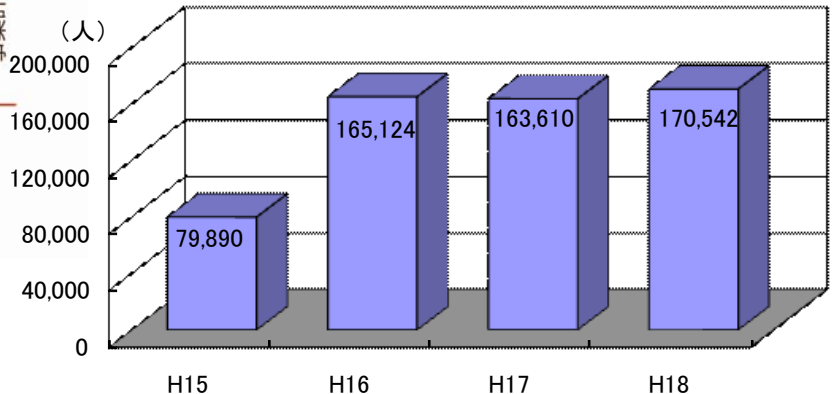


能登空港の概要



- 滑走路:2000m
- 定期便:東京便(往復2便)
- その他:道の駅「能登空港」が併設、空港ビルと行政機関が合築されている。

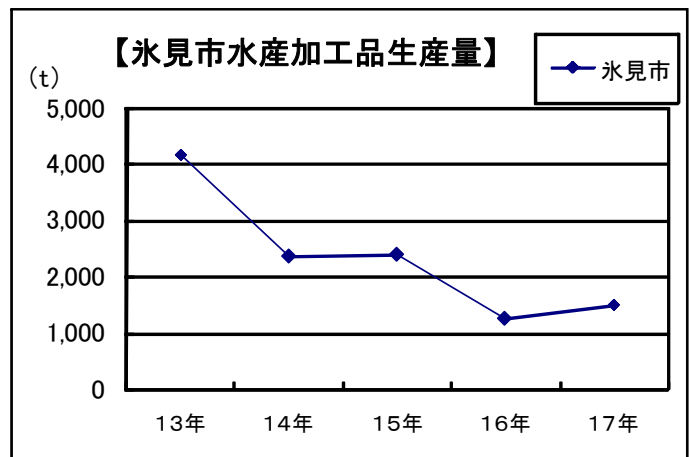
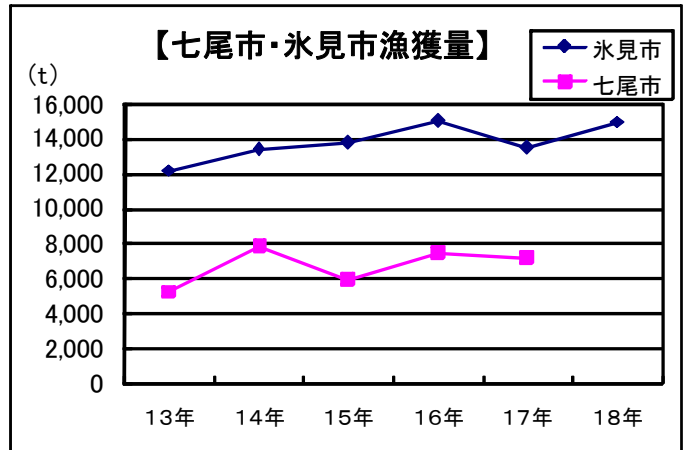
能登空港年間利用客数の推移



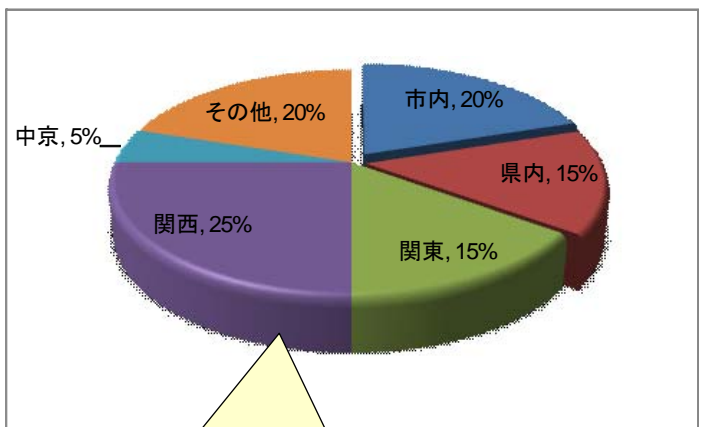
(2) 物流効率化の支援

- 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる

- 事業の完成により、輸送の確実性向上や円滑な走行環境が確保され、三大都市圏への流通活性化の寄与が見込まれる。
- 当該事業の整備により、七尾港から三大都市圏への玄関口である北陸自動車道小矢部JCTまでの所要時間が約28分短縮される。(事業区間では約31分短縮)

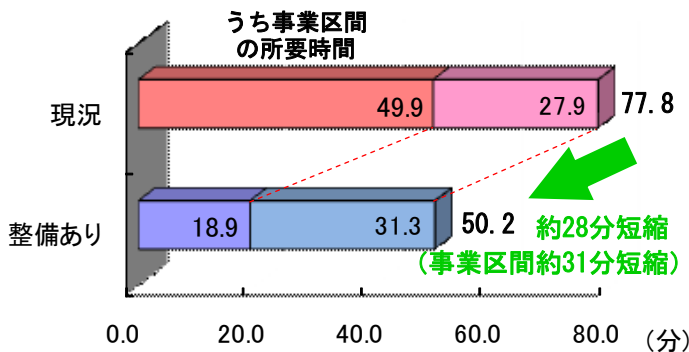


【水産加工品出荷先別割合】



全体の65%が県外に出荷

[七尾漁港～小矢部JCTの所要時間]



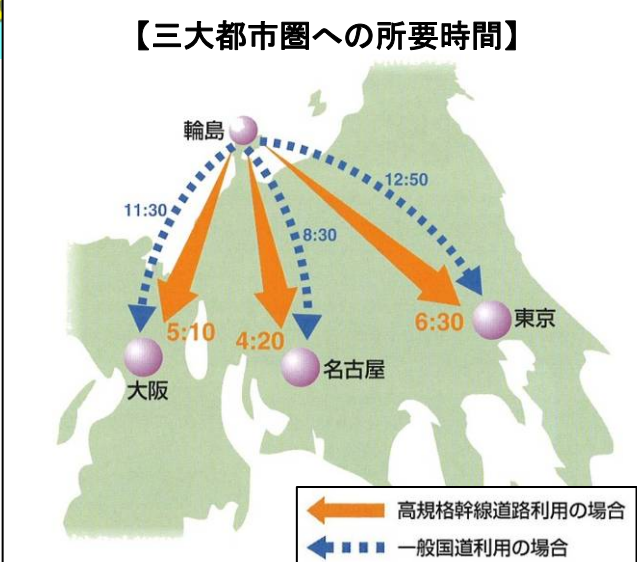
注) 現況: 七尾漁港-R160-R415-氷見IC-小矢部JCT
整備あり: 七尾漁港-七尾東インター線-七尾東IC-小矢部JCT

(3) 国土・地域ネットワークの構築

● 拠点都市間を結ぶ高規格幹線道路の形成

・能越自動車道は、北陸自動車道・東海北陸自動車道・中部縦貫自動車道等と連携し、能登地域・富山県西部地域と三大都市圏（東京・大阪・名古屋）との時間を大幅に短縮することにより交流を深め、石川県・富山県の産業・経済・文化の発展等に大きく寄与することが期待される。 そのうち、七尾氷見道路は「能越自動車道」の一部区間を構成している。

【高規格幹線道路網図】

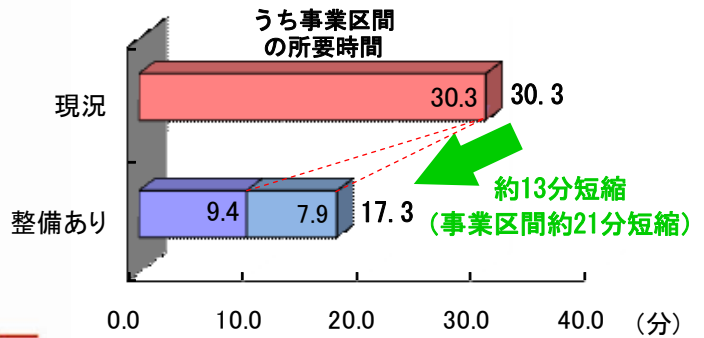


●日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

○当該路線整備することにより、大泊地区から七尾市役所への所要時間が約13分短縮される。（事業区間では約21分短縮）また、脇地区から氷見市役所への所要時間が約5分短縮される。（事業区間では約10分短縮）

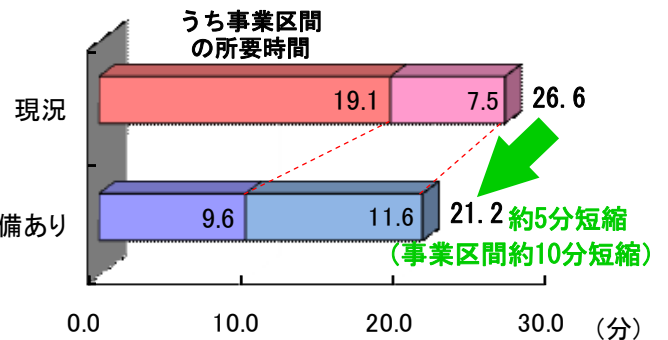


[七尾市役所～大泊地区間の所要時間]



注)現況:七尾市役所-R160-大泊地区
整備あり:七尾市役所-七尾BP-七尾IC-大泊IC-大泊地区

[氷見市役所～脇地区間の所要時間]



注)現況:氷見市役所-R415-R160-脇地区
整備あり:氷見市役所-R415-R160-氷見北IC-大泊IC-R160-脇地区

○現況の所要時間:
H17センサス旅行速度より算定
○整備ありの所要時間:
事業区間を配分結果の最終速度、他区間をH17センサス旅行速度より算定

(4) 個性ある地域の形成

- I C等からのアクセスが向上する観光地が存在
- 大規模イベントを支援

○当該事業の整備により I Cから30分内にアクセス可能な観光地が増大し、青柏祭などの大規模イベントを支援する。

①七尾フラワーパーク



②ひょっこり温泉島の湯



③七尾美術館



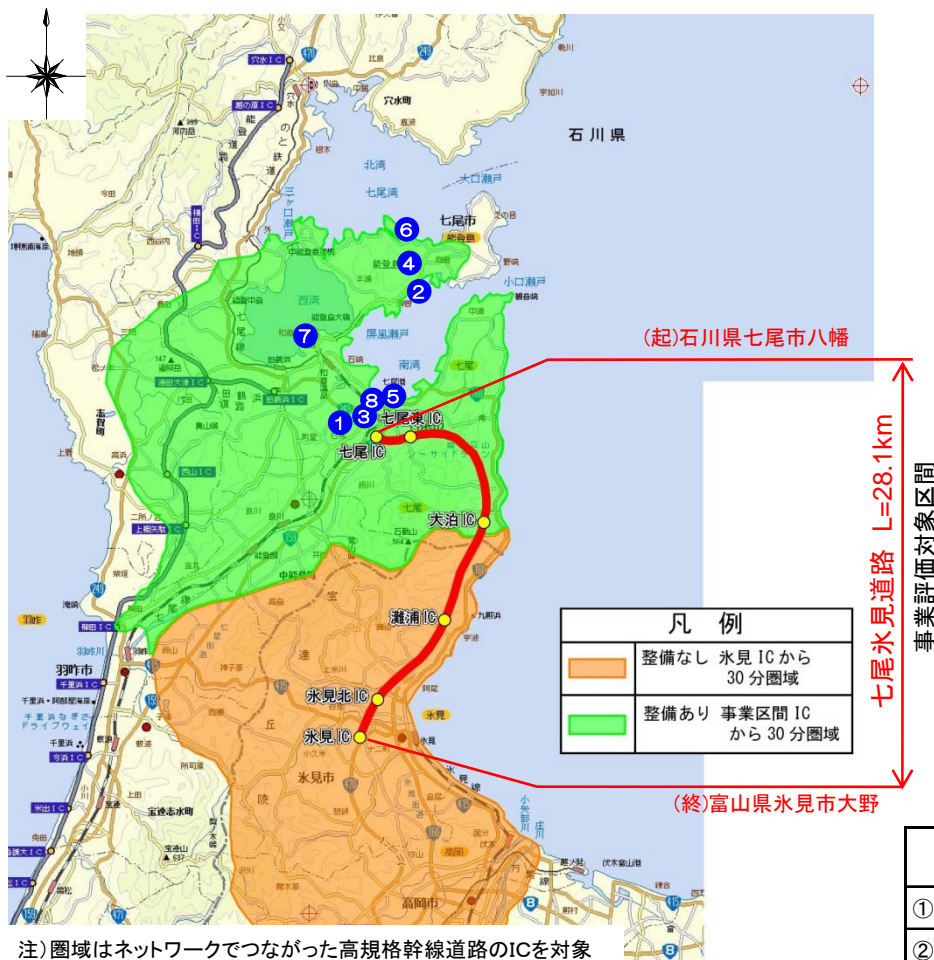
④能登島ガラス美術館



⑤七尾フィッシャーメンズワーフ



⑥のとじま水族館

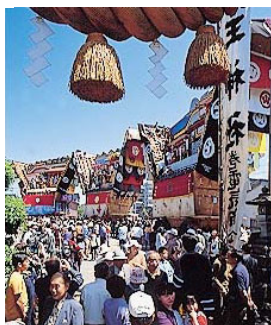


注) 圏域はネットワークでつながった高規格幹線道路のICを対象

⑦和倉温泉



⑧青柏祭



	主な観光地	年間観光客数 (人)
①	七尾フラワーパーク のと欄の国	47,000
②	ひょっこり温泉島の湯	156,000
③	七尾美術館	37,000
④	石川県能登島ガラス美術館 たくみの里(交流市場)	81,000
⑤	七尾フィッシャーメンズワーフ 七尾マリンパーク	852,000
⑥	のとじま水族館	340,000
⑦	和倉温泉	1,035,000
⑧	青柏祭	110,000

※出典: 統計からみた石川県の観光(H18)
石川県観光交流局交流政策課

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

七尾市の大泊地区と第三次医療施設公立能登総合病院間の所要時間が約21分短縮（事業区間では約21分短縮）し、多量出血時の生存率が約50%向上する。

氷見市の脇方地区と第三次医療施設高岡市厚生連高岡病院の所要時間が約7分短縮（事業区間では約8分短縮）し、多量出血時の生存率が約20%向上する。

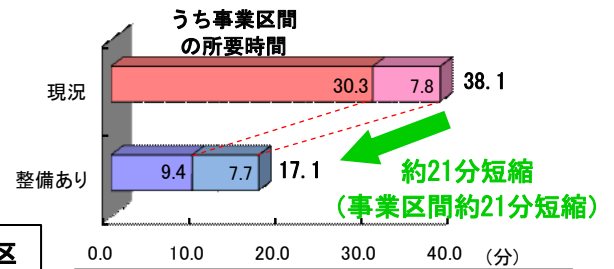


【第三次医療施設への30分到達圏】

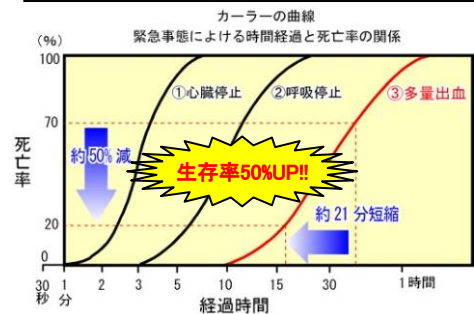


※圏域人口：H12国勢調査人口より算出

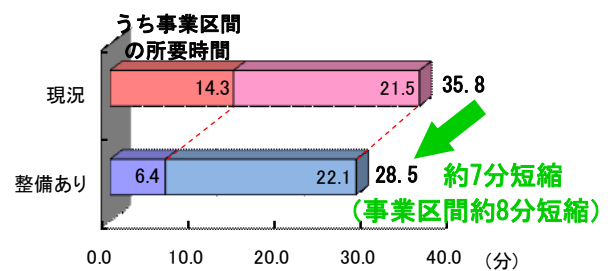
[大泊地区～公立能登総合病院間の所要時間]



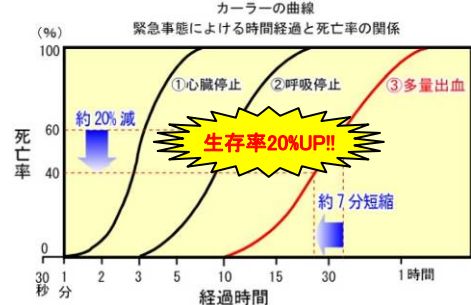
注)現況:大泊地区-R160-R249-能登総合病院
整備あり:大泊地区-大泊IC-七尾IC-七尾BP-R249-能登総合病院



[脇方地区～厚生連高岡病院間の所要時間]



注)現況:脇方地区-R160-R8-桜馬場長慶寺線-高岡病院
整備あり:脇方地区-万尾宇波線-瀬浦IC-高岡北IC-R8-桜馬場長慶寺線-高岡病院



○現況の所要時間:
H17センサス旅行速度より算定
○整備ありの所要時間:
事業区間を配分結果の最終速度、他区間をH17センサス旅行速度より算定

Ⅲ. 安全

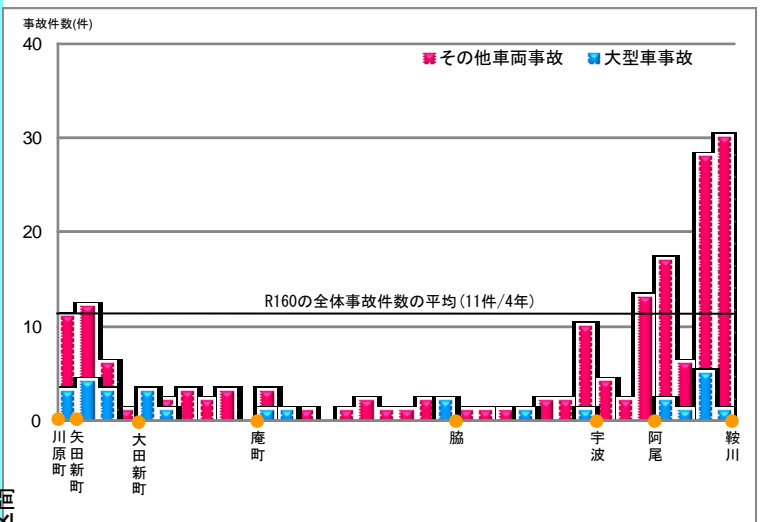
(1) 安全な生活環境の確保

●規格の高い道路の利用による交通事故の低減

現道の国道160号は狭幅員や線形不良などの事故要因が点在している。
 バイパスの能越自動車道は自動車専用道路で、現道に比べ事故率が大きく低下する。
 当該事業により、現道の交通量がバイパスに転換することで、現道の死傷事故件数が減少（約15件減少）し、交通環境の改善が期待される。

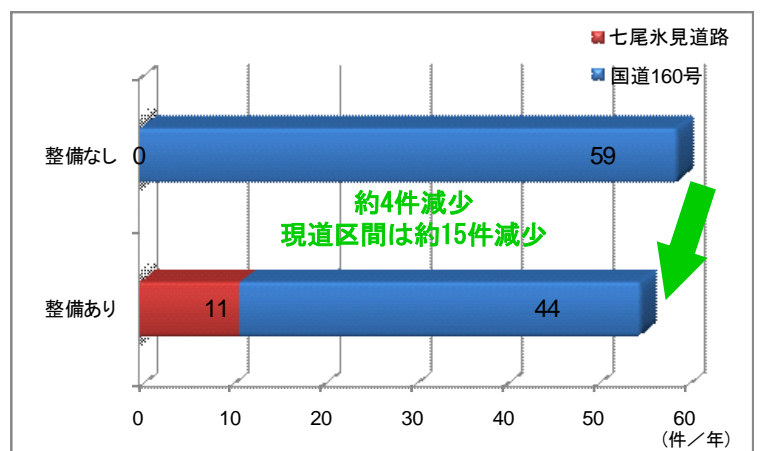


[国道160号の事故発生状況]



※事故件数はH13～H17年事故原票を用いて集計

[氷見ICから七尾IC間の死傷事故件数]



(2) 災害への備え

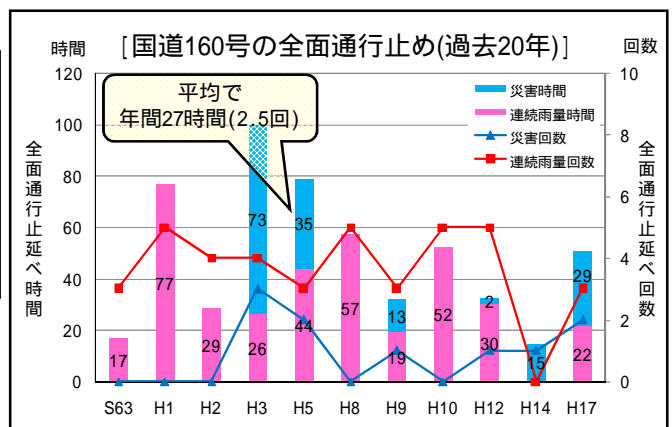
緊急輸送道路の位置づけ

事前通行規制区間、特殊通行規制区間の代替路を形成

国道160号は、「富山県地域防災計画」「石川県地域防災計画」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いるが、通行規制区間があり信頼性が乏しい。当該事業により、リダンダンシーが確保され、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



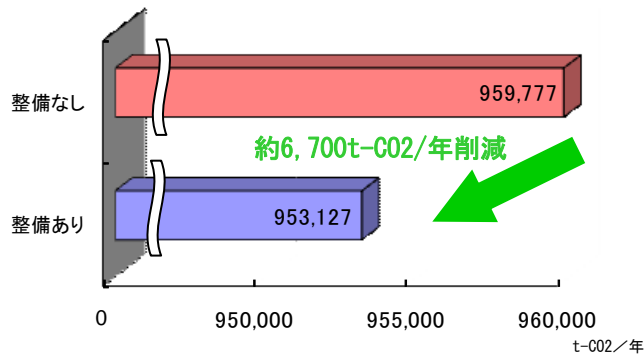
IV. 環境

(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO2排出量の削減

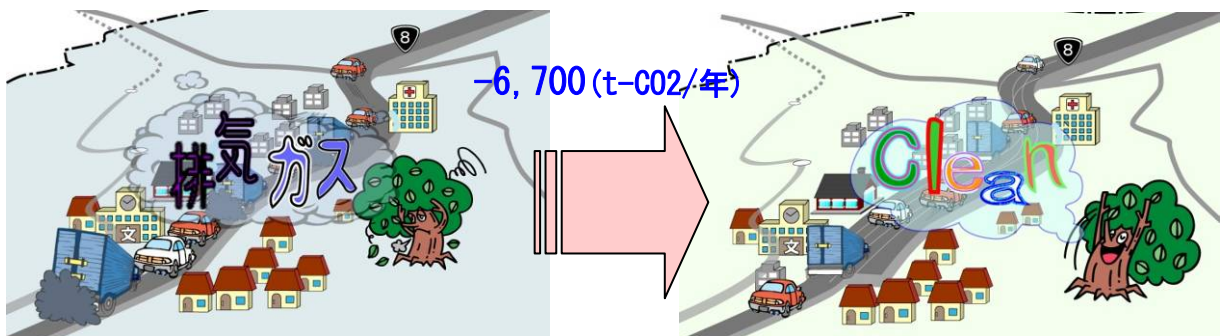
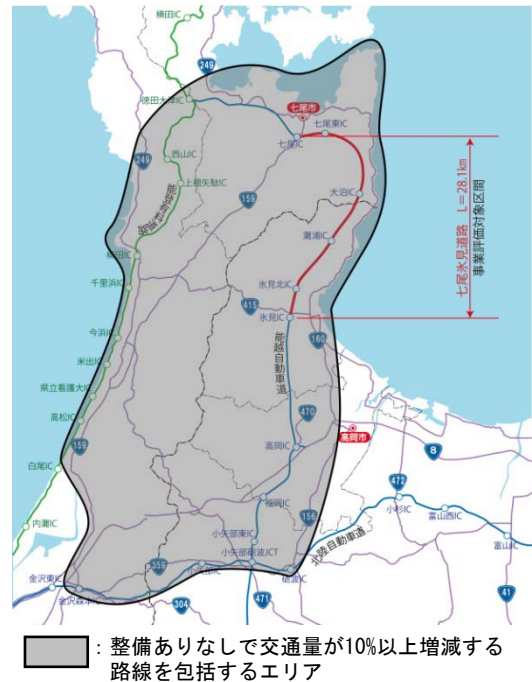
当該事業により、約6,700t-CO2/年のCO2排出量が削減される。
 この削減量は、アルペンスタジアム（のグラウンド面積）約416個分の森林が1年間に吸収するCO2に相当する。

【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グラウンド面積1.4ha
 スギ林のCO2吸収量11.5t-CO2/ha
 アルペンスタジアム1個当たりのCO2吸収量
 $1.4 \times 11.5 = 16.1 \text{ t-CO}_2$ $6,700 \div 16.1 = 416$
アルペンスタジアム416個相当

【費用便益分析対象エリア図】

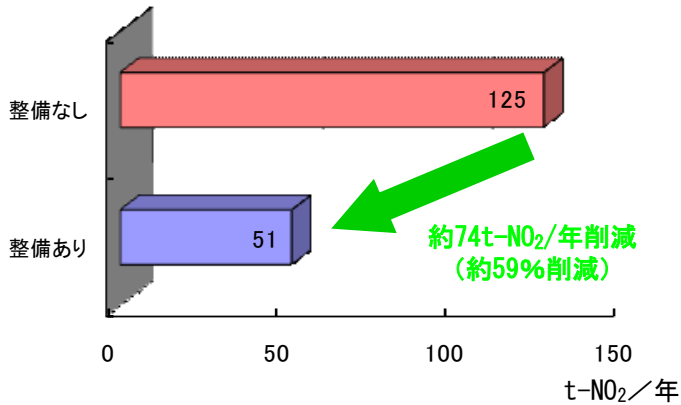


(2) 生活環境の改善・保全

●自動車からのNO₂排出量の削減

当該事業により、並行現道部のNO₂排出量が約59%削減する。

[並行現道部のNO₂年間排出量]



大型車約18,900台が富山～東京間を往復して排出されるNO₂量に相当

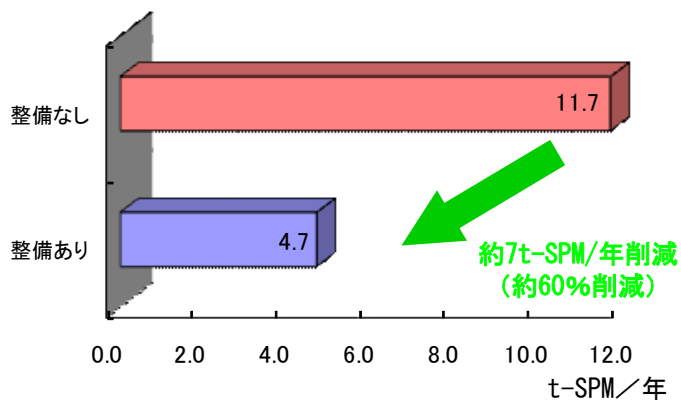


富山～東京間往復866km
(北陸道富山IC～長岡JCT～関越道練馬IC)
大型車80km/h走行時の排出量4.52g/km・台
出典:「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法」

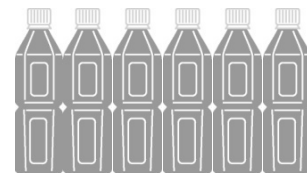
●自動車からのSPM排出量の削減

当該事業により、並行現道部のSPM排出量が約60%削減する。

[並行現道部のSPM年間排出量]



500mlペットボトルに換算して約7万本分のSPM量に相当



500mlペットボトル1本当たり
SPM約100gで換算

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・事業区間整備により日約60万台の車に効果が発現し、年間約167億円の便益が発生。
- ・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2,100億円と算出。

【走行時間短縮便益】

$$= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用}$$

$$= 16,660,000,000 \text{ (円/年)}$$

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


 割引率等を考慮

約2,100億円

(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>

- ・事業区間整備により1日約60万台の車に効果が発現し、年間約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32億円と算出。

【走行経費減少便益】

$$= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費}$$

$$= 250,000,000 \text{ (円/年)}$$

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


 割引率等を考慮

約32億円

走行経費原単位: 一般道(市街地) (円/台・km)

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>

- ・事業区間整備により平均事故件数が年間約29件減少し、年間約1億円の便益が発生。
- ・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16億円と算出。

【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
 ＝ 130,000,000 (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)]

人身事故1件当り損失額 (千円)



約16億円

道路・沿道区分		人身事故1件当り損失額		
		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19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
		2155億円 (2155億円)	2108億円 (2108億円)	32億円 (32億円)

<費 用>	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
		1361億円 (898億円)	1258億円 (795億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (C B R)
B / C = 1 . 6 (2 . 4)

- 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.()：残事業費に対する費用便益比

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額

事業費	: 283億円	(進捗率 19%)	
うち用地費	: 96億円	(進捗率 56%)	※平成18年度末時点

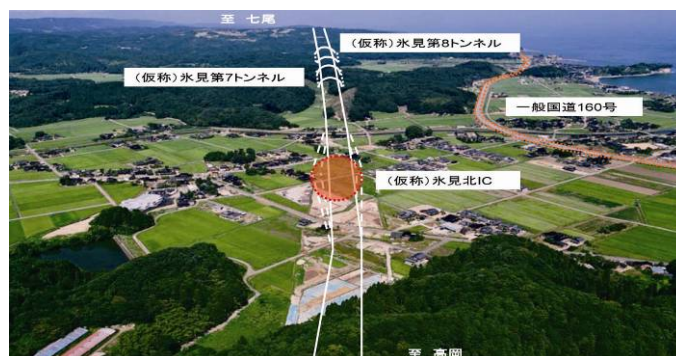
○残事業の内容

石川県七尾市八幡～富山県氷見市大野 用地買収、及び工事

3. 事業の進捗の見込み

○今後の事業の見通し等

- ・平成20年代の暫定2車線供用を目指し事業を推進する。全線供用後、早期整備効果が期待できる区間から優先して完成4車線化に向け事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・七尾氷見道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案して所定の手続きを経て都市計画決定したものであり、広域幹線ネットワークの拡充を目的とし、物流の活性化や観光圏域の拡大など期待される効果は大きい。また、地元・関係機関との協議・了解により既に56%の用地買収が完了しており、計画の変更は困難である。
- ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的な活用、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

・ H 6 ～ H 1 9

能越自動車道建設促進期成同盟会が整備促進を要望

・ H 6 ～ H 1 9

能越自動車道商工観光懇談会が整備促進を要望

・ H 8 ～ H 1 9

能登総合開発促進協議会が整備促進を要望

・ H 1 2 ～ H 1 9

能越自動車道七尾区間建設促進協議会が整備促進を要望

・ H 1 2 ～ H 1 9

能越自動車道能登区間建設促進協議会が整備促進を要望

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・七尾氷見道路は、能越自動車道、北陸自動車道、東海北陸自動車道と連携し、能登地域・富山西部地域と東京・大阪・名古屋を中心とする三大都市圏との時間を大幅に短縮することにより交流の拡大が期待される。
- ・七尾氷見道路の整備により、国道160号の雨量規制や土砂災害等による全面通行止め時の迂回路が確保され集落の孤立化の解消が期待される。また、渋滞損失時間の削減、現道の交通事故減少、日常活動圏の中心都市へのアクセス向上など様々な効果が期待できることから当該事業が必要である。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・平成20年代の暫定2車線供用を目指し事業を推進する。全線供用後、早期整備効果が期待できる区間から優先して完成4車線化に向け事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・七尾氷見道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案して所定の手続きを経て都市計画決定したものであり、広域幹線ネットワークの拡充を目的とし、物流の活性化や観光圏域の拡大など期待される効果は大きい。また、地元・関係機関との協議・了解により既に56%の用地買収が完了しており、計画の変更は困難である。
- ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的な活用、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）

- ・七尾氷見道路は、高規格幹線道路網の形成、渋滞損失の削減、災害時の迂回路確保、3次医療施設アクセス向上等、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2.4(全事業費に対する費用便益比は1.6)となり、投資効率性は十分確保されている。
- ・以上の観点から当該事業の継続は妥当である。