

事後評価対象事業の概要

平成19年2月

北陸地方整備局

平成18年度 事後評価対象事業の概要

事業名	鹿島バイパス		事業区分	二次改築
事業箇所	自：石川県七尾市八幡町 至：石川県羽咋市四柳町		延長 供用済	13.62km 13.62km
事業採択	昭和48年度	都市計画決定	—	
用地着手	昭和49年度	工事着手	昭和50年度	
完成に至る経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和58年度—鹿島郡鳥屋町黒氏～同郡鹿島町小竹—2車線供用 ・昭和60年度—七尾市下町～鹿島郡鳥屋町黒氏—2車線供用 ・昭和61年度—七尾市八幡町～同市下町—2車線供用 ・昭和63年度—鹿島郡鹿島町小竹～同郡鹿島町久江—2車線供用 ・平成7年度—鹿島郡鹿島町久江～同郡鹿島町高畠—2車線供用 ・平成13年度—鹿島郡鹿島町高畠～羽咋市四柳町—2車線供用 			
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115億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量増大への対応 ・狭隘区間の回避 ・地域の開発・発展への寄与 			
<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"> ・交通量 整備前（S58） 5,354台/12h → 整備後（H17） 11,757台/12h（2.2倍） ・旅行速度 現道部：整備前（S58） 42.6km/h → 整備後（H17） 43.9km/h（1.3km/h向上） バイパス部：整備後（H17） 39.9km/h ・交通事故 現道部：整備前 平均63.5件/億台扣 → 整備後 平均58.9件/億台扣 （平均4.7件/億台扣減少） バイパス部：整備後 平均51.4件/億台扣 <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"> ・現道の年間渋滞損失時間および削減率 整備前：約52.8万人時間/年 → 整備後：約34.1万人時間/年 （約18.7万人時間削減、約35%削減） ・バス路線の利便性向上 飯川停留所～小金森停留所間路線バス所要時間（中能登町地内） 整備前：24分 → 整備後：19分（約5分短縮、約2割短縮） <p>(2) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中能登町誕生（H17に3町合併）に伴い、活発化する町内移動の交通を集散同町における道路網の骨格をなす重要路線 ・現道における大型車のすれ違い困難区間（最小車道幅員5.75m）を解消するバイパス（車道幅員7.0m）における冬期の除雪幅の確保による交通の円滑化 				

(3) 個性ある地域の構成

- ・拠点開発プロジェクトの支援
バイパス沿線に北部工業団地(2社進出)や中部工業団地(5社進出)などを支援
- ・主要な観光地へのアクセス向上
「県土ダブルラダー構想※」における南北幹線に位置づけあり
「新ほっと石川観光プラン※」における広域・観光周遊ルートの形成を支援

※石川県策定の構想および計画

II. 安全

- ・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり

3. 事業実施による環境の変化

- ・地球環境の保全
CO2排出量 整備前 192,961t/年→整備後 185,123t/年(約7,838t/年削減)
- ・生活環境の改善・保全
NO2排出量 整備前 16.6t/年 → 整備後 11.3t/年(約5.3t/年削減)
SPM排出量 整備前 1.6t/年 → 整備後 1.1t/年(約0.5/年削減)

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・近年の能登地区の開発や観光交通量の増大に伴い、昭和58年度に対して当該事業の整備後には交通量が2.2倍まで増加。

5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・事業の目的である「交通量増大への対応」「狭隘区間の解消」「地域の開発・発展への寄与」等が図られており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はない。

6. 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

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