

道路事業の再評価説明資料

〔国道８号 小^こ松^{まつ}バイパス〕

（一括審議）

平成３０年１２月

北陸地方整備局

目 次

1. 前回事業評価からの進捗状況	P	1
2. 事業の投資効果	P	2
3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	3
4. 費用対効果	P	4
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	5
6. 対応方針（原案）	P	6

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

1. 前回事業評価からの進捗状況

(1) 前回事業評価から事業実施状況

年 度	主な経緯
平成24、27年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）

(2) 事業の進捗状況

平成30年度末（予定）、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約100億円	約72億円	72%	約28億円
うち用地費・補償費	—	—	—	—

○大長野IC～八幡IC間の工事を推進中。

(3) 今後の事業展開

- 大長野IC～八幡IC間の早期4車線開通を目指して事業を推進する。
- 栗津IC以南についても、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。



図1-1 広域図



写真①：東山ICより福井方面を望む



写真②：佐々木ICより福井方面を望む

2. 事業の投資効果

事業の効果等

(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- ・小松バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約11分短縮するとともに、渋滞損失時間は年間約145万人時間の削減が期待される。

② 交通事故の減少

- ・小松バイパスの整備により、安全な走行環境が確保され、年間約54件の死傷事故件数の削減が期待される。

(2) その他の効果

① 日常生活圏の各都市間の連携強化

- ・小松市及び加賀市と金沢方面と行き来する1日あたりの通勤者数は、1日あたり30,000人以上にのぼる。
- ・小松バイパスの整備により通勤者数の増加など、地域間の連携強化が期待できる。

② 物流の円滑化

- ・小松バイパス周辺では企業の進出がみられており、工業従業者数も全線暫定2車線開通後において1～2割伸びているなど、雇用の増加が確認されている。
- ・小松バイパスの整備により幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。

③ 主要な観光地へのアクセス向上

- ・小松バイパス周辺には山代温泉・片山津温泉や道の駅「こまつ木場潟」などの多くの観光施設が存在している。
- ・小松バイパスの整備により、各観光地や施設へのアクセス性・周遊性向上が期待される。

④ 緊急輸送道路としての機能向上

- ・石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスの整備により、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が図られる。

⑤ 地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援

- ・小松バイパスの整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。

3. 費用対効果分析実施判定票（道路・街路事業）

年度： 平成30年度 事業名： 国道8号 小松バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 御器谷 昭央

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加はない	■	□
事業期間の増加	事業期間の延長は13%(15年→17年) ※開通見通しは未公表	□	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂(H30.2)	□	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少はない	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がある(主要地方道 丸山加賀線)	□	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成27年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=4.9 〔残事業〕・交通量(-10%) B/C=4.4 ・事業費(+10%) B/C=5.0 ・事業費(+10%) B/C=4.8 ・事業期間(+20%) B/C=5.0 ・事業期間(+20%) B/C=4.9	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)	—	
以上より、審議区分： 一括 資料： 省略 費用対効果分析： 実施 とする。			

4. 費用対効果

事業名	国道 8 号 こまつ 小松バイパス						
起終点	自：石川県能美市大長野 至：石川県加賀市箱宮町					延長	15. 6km
事業概要	国道 8 号 こまつ 小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした延長15. 6kmの 4 車線化事業である。						
平成19年度事業化		昭和49年度都市計画決定		平成21年度工事着手			
全体事業費	約100億円	事業進捗率 (平成30年度末予定)	72%	開通済延長	7. 3km		
計画交通量	30, 100～48, 500台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	5. 0	52/180億円		412/897億円		平成30年度
	(残事業)	7. 9	事業費： 23/108億円 維持管理費： 29/ 72億円		走行時間短縮便益： 349/773億円 走行経費減少便益： 43/ 88億円 交通事故減少便益： 20/ 36億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=4. 9～5. 7		(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=7. 8～8. 4	
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=4. 9～5. 0			事業費：	(+10%～-10%) B/C=7. 5～8. 2	
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C=4. 9～5. 1			事業期間：	(+20%～-20%) B/C=7. 7～8. 0	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成30年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

5. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の必要性等に関する視点

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

【事業の投資効果】

- 本事業の整備により、「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「日常生活圏への各都市間の連携強化」「物流の円滑化」「主要な観光地へのアクセス向上」「緊急輸送道路としての機能向上」「地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援」などの効果が発揮される。

【事業の進捗状況】

- 事業の進捗状況：用地進捗率100%、事業進捗率72%（平成30年度末予定）
- 残事業の内容：改良工事、橋梁工事等

事業の進捗の見込みの視点

- 改良工事及び橋梁工事を推進し、おおながの大長野IC～やわた八幡IC間の早期4車線開通を目指して事業を推進する。
- あわづ栗津IC～はこみや箱宮IC間についても、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 新技術の活用等により、コスト縮減に努める。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 地域から頂いた主な意見等：地元首長および周辺市町から、小松バイパスの早期全線4車線化に向けた要望をいただいている。
- ・ 知 事 の 意 見：小松バイパスについては、加賀地域に波及している北陸新幹線金沢開業の効果を持続・発展させていくとともに、物流の円滑化による地域産業の活性化を図る観点からも、早期4車線整備が不可欠となっている。このため、本区間については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年度の北陸新幹線金沢敦賀間の開業を見据え、早期完成を図っていただきたい。

6. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・ 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。