

道路事業の事後評価説明資料

〔国道 4 7 0 号 能越自動車道 な な お ひ み 七尾氷見道路〕

令和元年 1 2 月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	P	1
(2) 整備内容	P	2
2. 事業の効果の発現状況		
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項	P	3
① 交通量の変化	P	3
② 走行時間の短縮	P	3
③ 交通事故件数の減少	P	4
(2) その他の効果	P	5
① 緊急輸送道路ネットワーク機能の強化	P	5
② 第三次医療施設へのアクセス向上	P	6
③ 北陸新幹線新高岡駅・主要観光地へのアクセス向上	P	7
④ 地域間交流の拡大	P	8
3. 社会経済情勢の変化	P	9
4. 事後評価結果	P	10
5. 対応方針（案）	P	12

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る国道470号能越自動車道として、石川県七尾市八幡町^{やわたまち}～富山県氷見市大野^{おおの}（延長L=28.1km）について

- 高規格幹線道路網の形成
- 災害に強いネットワークの形成
- 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
- 第三次医療施設へのアクセス向上 など

を目的とし、高規格幹線道路の整備を行ったものである。



写真① 灘浦IC 氷見市街地方面を望む

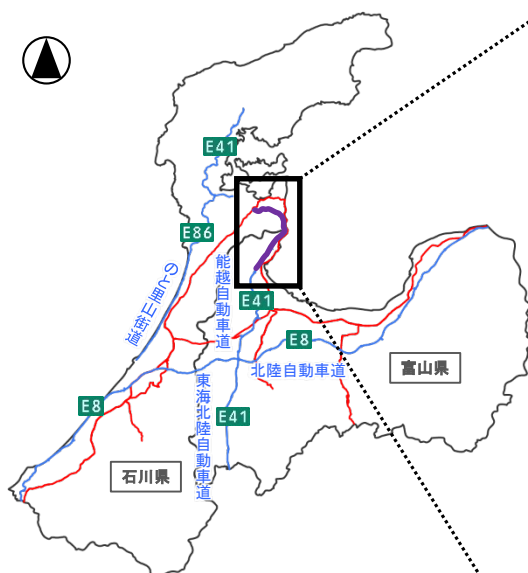


図1-1 広域図

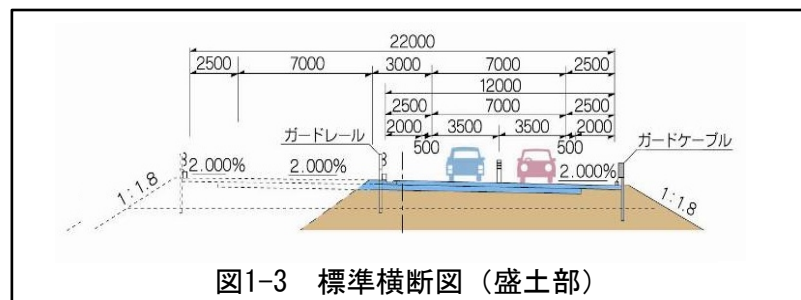


図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 整備内容

- 事業名 : 国道470号 能越自動車道 ^{ななお ひみ}七尾氷見道路
- 起終点 : (起) 石川県七尾市八幡町 ^{やわたまち}
(終) 富山県氷見市大野 ^{おおの}
- 延長 : 28.1km
- 全体事業費 : 約1,496億円 (暫定2車線)
- 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
- 事業完了 : 平成26年度



写真② 七尾大泊IC



写真③ 氷見北IC



2. 事業効果の発現状況

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因に関する事項

① 交通量の変化

- 新たな誘発交通も発生しており、全体交通量は約2.7倍に増加した。
- 国道160号の交通量が約6割減少、大型車混入率も約8割減少し、七尾氷見道路への交通転換が図られた。

② 走行時間の短縮

- 事業区間の開通により、石川県七尾市～富山県氷見市の走行時間が約26分短縮した。
- 国道160号の交通転換により、交通混雑が緩和し事業区間の渋滞損失時間は年間約4万人・時間削減した。



図2-1 事業区間位置図

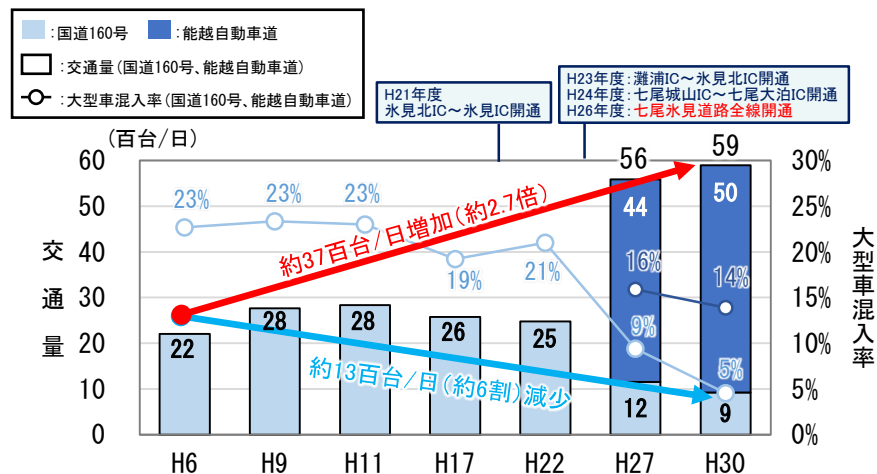


図2-2 富山・石川県境区間の交通量の推移

出典：道路交通調査 (H6-H22年度)、トラカンデータ (H27、H30年度) —3—

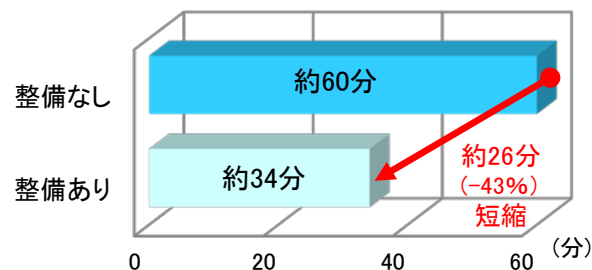


図2-3 事業区間の走行時間 (七尾市役所～氷見市役所間)

出典：整備なし 道路交通調査 (H6年度)

整備あり ETC2.0プローブ情報 (H30.9-H30.11)



図2-4 事業区間の渋滞損失時間

(国道160号、能越自動車道)

出典：整備なし 道路交通調査 (H6年度)

整備あり ETC2.0プローブ情報 (H30.9-H30.11)

2. 事業効果の発現状況

③ 交通事故件数の減少

- 事業区間の整備により、急カーブや幅員狭小区間が連続する国道160号から七尾氷見道路への交通転換が図られ、事業区間の死傷事故件数が約7割減少した。
- 特に大型車が七尾氷見道路に転換（約9割減少）したことで、幅員の狭い歩道（通学路）の安全性が向上した。

ななお ひみ



図2-5 国道160号の線形不良・事故危険区間

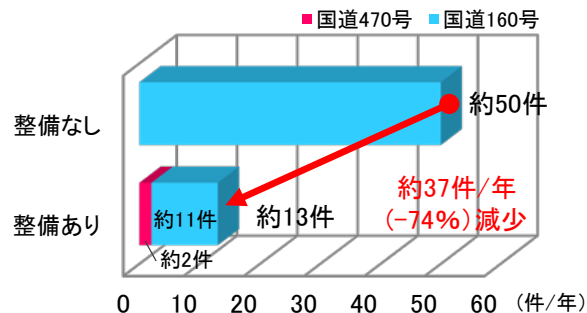


図2-6 事業区間の死傷事故件数

評価区間 国道470号: 七尾IC～氷見IC

国道160号: 川原町交差点～幸町交差点

出典: 整備なし ITARDAデータ (H13～H20年平均)
整備あり ITARDAデータ (H27～H29年平均)

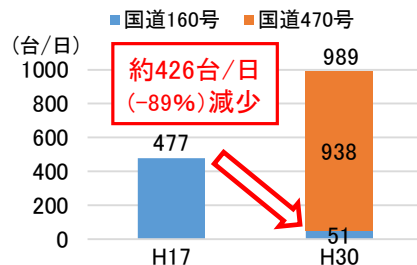


図2-7 県境部の大型車交通量

出典: 道路交通調査 (H17年度)
トラカンデータ (H30年9月)



急カーブ連続区間
写真④ 国道160号富山県氷見市泊地先



幅員の狭い通学路区間を通る大型車
写真⑤ 国道160号 石川県七尾市佐々波町地先

2. 事業効果の発現状況

(2) その他の効果

①緊急輸送道路ネットワーク機能の強化

- 富山湾沿岸部を通過する国道160号は、約4割が津波浸水エリアに該当し、津波発生時には通行できない。
- 国道160号には事前通行規制区間があり、通行規制時には国道159号への迂回が発生。
- 七尾氷見道路の整備により代替路が形成され、災害時においても安全・安定的な輸送が可能となった。

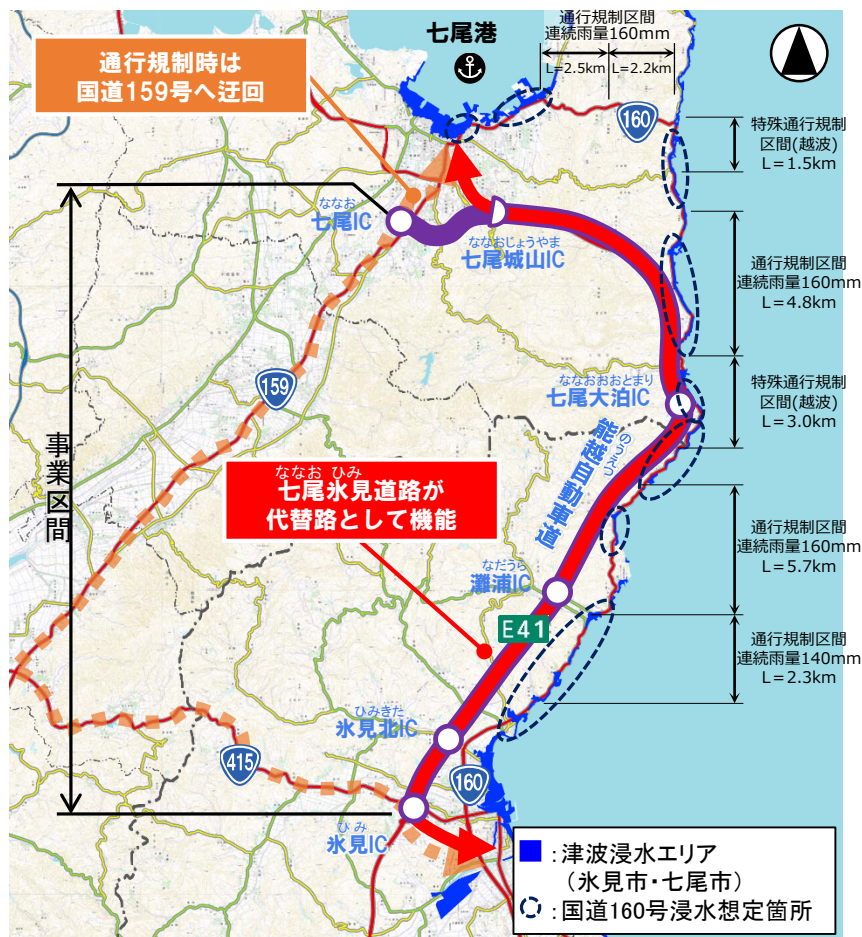


図2-8 国道160号の事前通行規制区間

出典：石川県津波浸水想定区域図、富山県津波浸水想定図

<国道160号通行止め状況>



写真⑥：大雨による事前通行規制
(氷見市中波：平成25年6月19日発生)



写真⑦：落石による通行止め
(氷見市中田：平成3年6月30日発生)

【企業の声】

- ・物流として、いざというときに下道を使うことや安全性が重要。
- ・七尾氷見道路はトンネルが多いため、積雪の影響が少なく、物流面から助かっています。

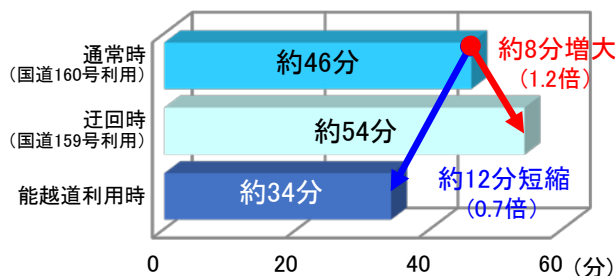


図2-9 迂回時の走行時間

出典：道路交通調査 (H27)

出典：ヒアリング調査 (H29.1)

2. 事業効果の発現状況

②第三次医療施設へのアクセス向上

- 能越道沿線の第三次医療施設は、高岡市の厚生連高岡病院や七尾市の公立能登総合病院の2つが存在する。
- 七尾氷見道路の整備により、第三次医療施設への搬送時間が短縮。また、国道160号利用時と比較し、救急搬送時の振動や揺れが軽減し、患者の安定搬送が可能になるなど、救命救急活動を支援している。



図2-10 第三次医療施設への搬送時間短縮効果

出典：整備前 道路交通調査 (H6年度)

整備後 ETC2.0プローブ情報 (H30.9-H30.11)

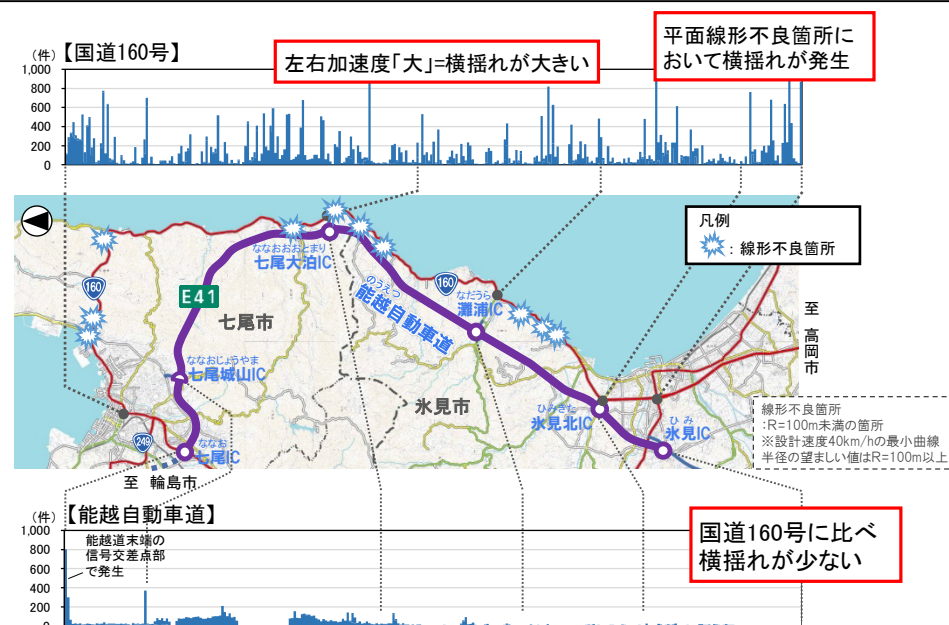


図2-11 七尾氷見道路開通前後の横揺れの発生状況

出典：ETC2.0プローブ情報 (H30.4-H31.3)

閾値：左右加速度±0.25G以上

【氷見市救急隊員の声】

- ・能越道は国道160号と比べて、線形が厳しくないため、**振動や揺れの軽減**といった効果があります。
- ・県境に近い灘浦地区の搬送は、**ほぼ全て能越道を利用しており、時間短縮に繋がっています。**

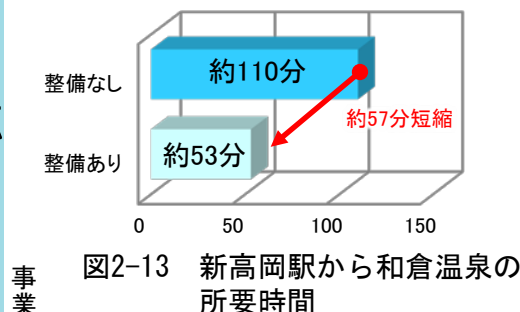
出典：ヒアリング調査 (H28.1)



2. 事業効果の発現状況

③北陸新幹線新高岡駅・主要観光地へのアクセス向上

- 七尾氷見道路の全線開通により、新高岡駅から和倉温泉間の所要時間が約57分短縮。
- 富山県有数の観光地である「ひみ番屋街」では、利用者が年々増加しており全線開通後も高水準で推移。
- バス路線新設や周遊観光プランにより北陸トライアングルが形成、3地域を訪れる重複訪問者が47%増加。



※氷見高岡道路、高岡砺波道路供用区間の利用を含む
出典：整備なし 道路交通調査(H6年度)
整備あり ETC2.0プローブ情報(H30.9-H30.11)

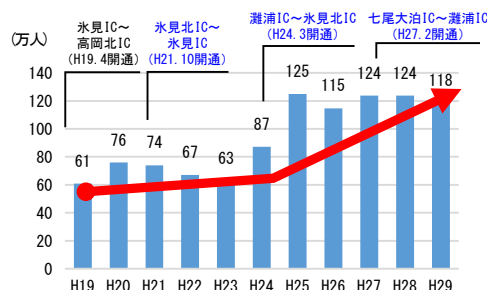
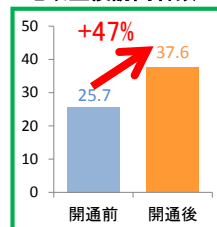
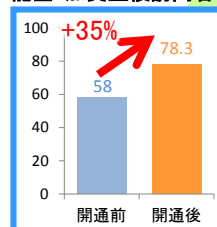


図2-14 「ひみ番屋街」利用者数の推移

3地域重複訪問者数



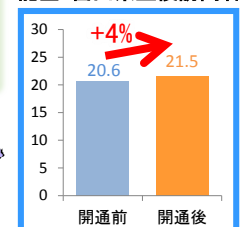
能登-加賀重複訪問者



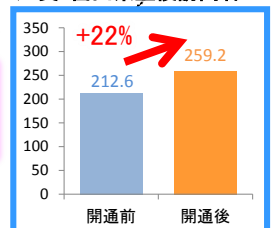
【兼六園(金沢市)】

データ提供：(株)ゼンリンデータコム
開通前：平成26年4月～平成27年2月
開通後：平成27年4月～平成28年2月

能登-富山県重複訪問者



加賀-富山県重複訪問者



【立山(立山町)】

写真：立山町HP

図2-15 七尾氷見道路開通による観光周遊の変化

2. 事業効果の発現状況

④地域間交流の拡大

- 能越自動車道の開通により、富山や新潟、中京方面からの利便性が向上。
- 全国規模の大会やスポーツ合宿が多数開催され、遠方からの利用者も増え、地域間交流が拡大。
- 北陸新幹線の金沢開業の相乗効果で、施設利用者は年々増加。



図2-16 地域間交流の拡大

【和倉温泉多目的グラウンド】



【和倉温泉運動公園テニスコート】



【和倉温泉運動公園ヨットハーバー】

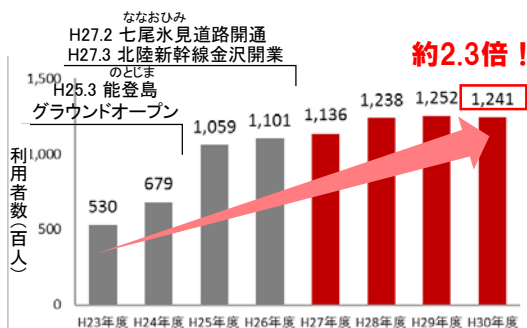


図2-17 和倉温泉運動公園・能登島グラウンド利用者数

出典：和倉温泉旅館協同組合

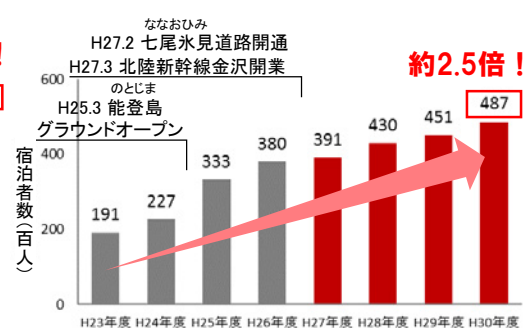


図2-18 和倉温泉運動公園・能登島グラウンド利用者の宿泊者数

出典：和倉温泉旅館協同組合

【施設管理者の声】

- ・七尾氷見道路の開通により、新潟や岐阜方面からの利便性が大きく向上した。
- ・富山県内の高校の利用頻度が増加しており、平日放課後も利用が増えている。

出典：ヒアリング調査 (H27. 5)



3. 社会経済情勢の変化

- 事業区間周辺では、氷見南ICの開通（平成27年度）、田鶴浜七尾道路の事業化（平成28年度）など、当該事業も含めた高規格幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。
- 平成30年6月20日には、さらなる利便性向上を目的に、有料区間（小矢部砺波JCT～高岡IC）の通行料金が変更となり、交通量に増加が見られる。



図3-1 事業区間周辺の道路整備状況

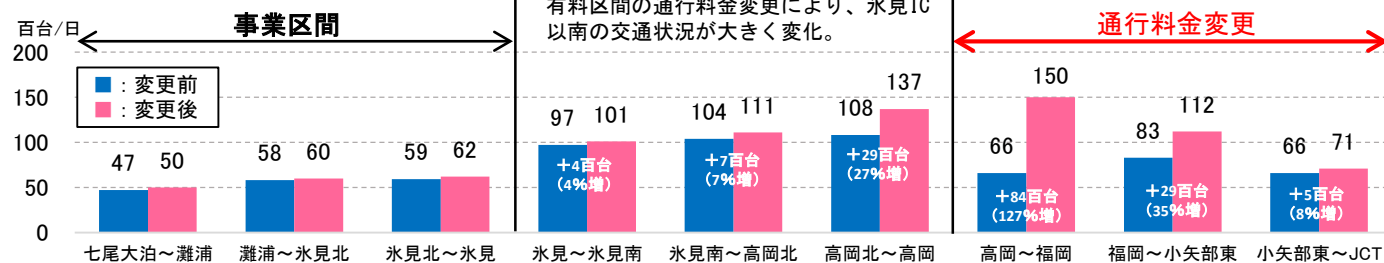


図3-2 料金体系変更前後における交通量の推移

4. 事後評価結果

費用対効果分析の算定基礎となった要因

事業名	国道470号 能越自動車道 ^{ななお ひみ} 七尾氷見道路		
起終点	(起点) 石川県七尾市八幡町 ^{やわたまち} ～(終点) 富山県氷見市大野 ^{おおの}		
事業概要	国道470号 能越自動車道 ^{ななお ひみ} 七尾氷見道路は、石川県七尾市八幡町 ^{やわたまち} ～富山県氷見市大野 ^{おおの} (延長28.1km)において、高規格幹線道路の整備(暫定2車線整備)を行ったものである。		
事業の目的・必要性	国道470号 能越自動車道 ^{ななお ひみ} 七尾氷見道路は、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、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、第三次医療施設へのアクセス向上を目的とした事業である。		
事業期間	平成8年度～平成26年度 (平成23年度再評価時)	→ 平成8年度～平成26年度 (令和元年度事後評価)	—
事業費	約1,470億円 (平成23年度再評価時)	→ 約1,496億円 (令和元年度事後評価)	約26億増加
交通量	5,100～8,700台/日(推計) (平成23年度再評価時)	→ 3,800～7,300台/日(推計) (令和元年度事後評価)	約1,400台 減少
旅行速度向上	34.3km/h(H6) (整備前:国道160号)	→ 54.7km/h(H30) (整備後:国道470号)	20.3km/h 増加
交通事故減少	50件/年(H13-H20平均) (整備前)	→ 13件/年(H27-H29平均) (整備後)	37件/年 減少
費用対効果 分析結果	B:総便益 C:総費用 B/C		基準年度
	再評価	総便益:1,890億円 総費用:1,611億円	1.2 平成23年度
	事後	総便益:2,862億円 総費用:2,285億円	1.3 令和元年度

4. 事後評価結果

事業の効果の発現状況

- ・ 本事業の整備により、走行時間の短縮、交通事故件数の減少、大規模災害発生時における周辺地域の安全確保、緊急輸送道路ネットワーク機能の強化、第三次医療施設へのアクセス向上、北陸新幹線新高岡駅・主要観光地へのアクセス向上、地域間交流の拡大等の効果は得られている。

事業実施による環境の変化

- ・ 事業実施中及び事業完了後において、環境の変化に関する問題は認められない。

社会経済情勢の変化

- ・ 周辺路線の新規事業化や有料区間の通行料金変更等があるが、事業効果発現を妨げるものではない。

今後の事後評価の必要性

- ・ 暫定2車線整備として事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。
- ・ 費用便益比（B/C）は1.3で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。

改善措置の必要性

- ・ 本事業を介した高規格道路網が形成されており、今後も事業効果の発現が期待されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。

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

- ・ 残土処理方法や地質条件の変化に伴い事業費が増加している。同種事業の計画・調査にあたっては、土砂収支や残土処理方法の検討（運搬先、関係機関との協議）、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。
- ・ 事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられるが、今後もビックデータ等の詳細なデータを活用し、道路の持つ多様な効果を適切に評価できるよう、検討を進める。

5. 対応方針（案）

対応なし

（理由）

- ・ 投資効果が確認されており、今後の事業評価および改善措置の必要性がないと判断される。