

道路事業の再評価説明資料

〔国道8号 こまつ小松バイパス〕

令和2年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	P	1
(2) 計画の概要	P	1
2. 現在に至る経緯		
(1) 事業の経緯	P	2
(2) 事業の進捗状況	P	2
(3) 今後の事業展開	P	2
3. 事業内容の変更		
(1) 事業費の見直し	P	3
(2) 見直し後の事業費	P	3
4. 事業の投資効果		
(1) 便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮	P	4
② 交通事故の減少	P	6
(2) その他の効果	P	7
① 日常生活圏の各都市間の連携強化	P	7
② 物流の円滑化	P	8
③ 主要な観光地へのアクセス向上	P	9
④ 緊急輸送道路ネットワークの強化	P	10
⑤ 地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援	P	11
事業の効果等	P	12
5. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	13
6. 費用対効果	P	14
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	15
8. 対応方針（原案）	P	17

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

1. 事業概要

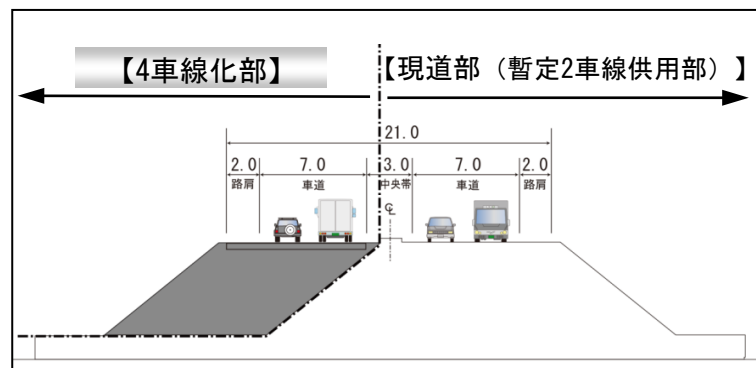
(1) 事業の目的

当事業は、

- 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、国道8号の能美市大長野～加賀市箱宮町（延長15.6km）について、4車線化整備を行うものである。

(2) 計画の概要

路線名	国道8号
事業名	国道8号 小松バイパス (4車線化)
延長	15.6km
起終点	(起)石川県能美市大長野 (終)石川県加賀市箱宮町
完成車線数	完成4車線
種級区分	3種1級
都市計画決定	昭和49年度
事業化	平成19年度
用地着手	—
工事着手	平成21年度
全体事業費	約100億円
令和元年度末までの投資額	79億円(進捗率79%)



2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年度	主な経緯
昭和49年度	事業化、都市計画決定
平成14年度	暫定2車線供用 (能美市大長野～加賀市箱宮町間 15.6km)
平成19年度	暫定2車線事後評価(指摘事項なし) 事業化(4車線)
平成21年度	工事着手
平成24年度	事業再評価(指摘事項なし 継続) 4車線化(小松市八幡～東山町間 2.2km)
平成26年度	4車線化(小松市東山町～津波倉町間 5.1km)
平成27年度	事業再評価(指摘事項なし 継続)
平成30年度	事業再評価(一括審議)(指摘事項なし) 4車線化(能美市大長野～小杉間 1.0km)

(2) 事業の進捗状況

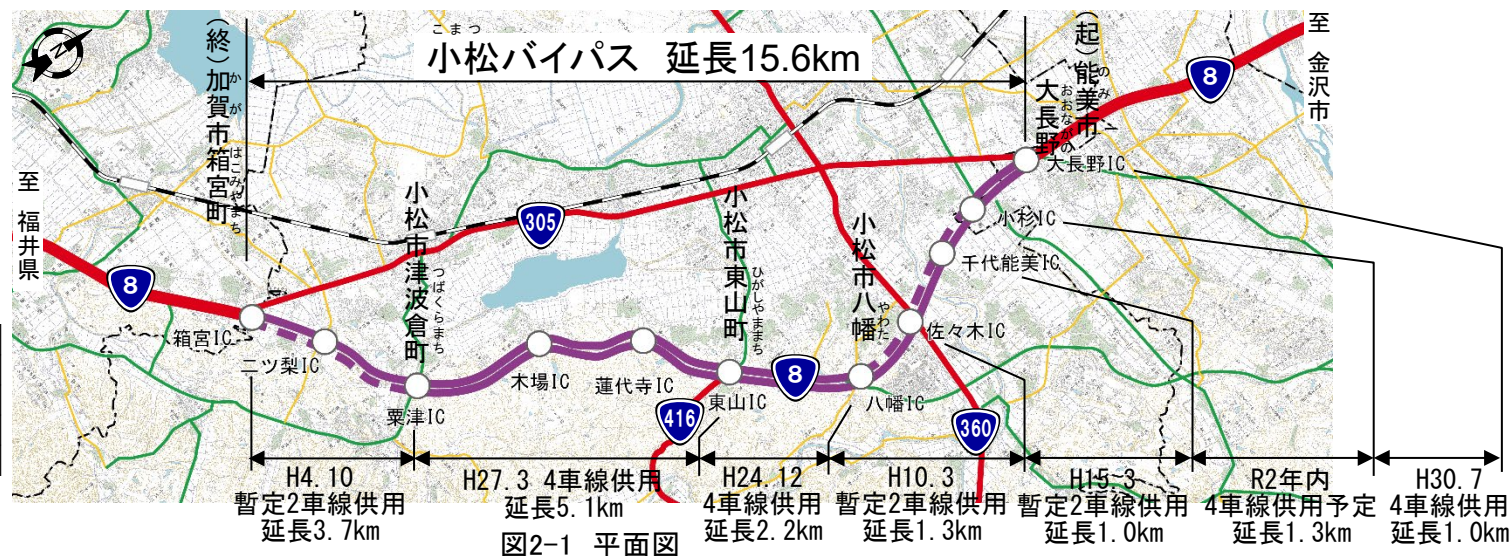
令和元年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約100億円	約79億円	79%	約21億円
うち用地費・補償費	—	—	100%	—

○改良工事、橋梁工事、舗装工事等を推進している。

(3) 今後の事業展開

- 小杉IC～千代能美IC間について、令和2年内の4車線化供用に向けて工事を推進する。
- 残る区間について、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。



凡例	
—	事業中区間
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し

既設橋梁下部工の耐震補強の追加

- H29道路橋示方書改定(設計地震動の見直し等)を踏まえ、残事業区間の橋梁について、既設下部工の耐震性能を照査したところ、9橋中の7橋について耐震性能が不十分であることが判明。
- 対策として、橋台の増し杭、底版の増し厚、軽量盛土、橋脚のRC巻立て等が必要となった。

◆ 対策必要な7橋の工法内訳

	耐震補強工法			
	増し杭	底版増し厚	軽量盛土	RC巻立
小杉高架橋	○	○	○	
能美1号跨道橋		○	○	
千代高架橋	○	○	○	
八幡北跨道橋	○	○	○	
軽海跨道橋			○	
八幡高架橋			○	○
ニッ梨跨道橋	○	○	○	



写真3-1 増し杭工法



写真3-2 軽量盛土工法

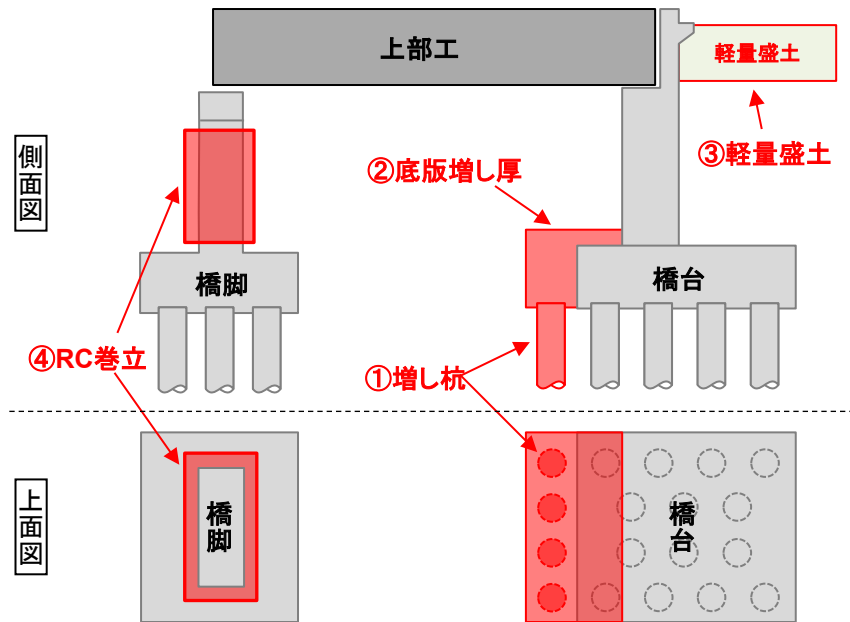


図3-1 対策工法イメージ図

- ①増し杭 …… 杭を新設し、既設杭と併せて断面力を分担する工法
- ②底版増し厚 …… 底盤の増し厚を行い耐力を向上させる工法
- ③軽量盛土 …… 橋台背面の裏込め土を軽量盛土に置き換え橋台に作用する土圧を軽減する工法
- ④RC巻立 …… 既設橋脚の周囲に鉄筋コンクリートを巻き立て、耐力を向上させる工法

(2) 見直し後の事業費

全体事業費： 約100億円 → 約125億円 (+約25億円、25%増)

4. 事業の投資効果

① 走行時間の短縮

- 小松バイパスの交通量は、H14年度の全線暫定2車線供用により大きく増加し、以降も増加傾向にある。
- 小松バイパスは、通勤時を中心にICの合流部などにおいて交通混雑が発生していたが、順次4車線化整備を進めてきた区間では渋滞が解消。残る暫定2車線区間も安定した走行環境の実現に向けて4車線化を推進。



図4-3 4車線化前後における渋滞長の変化

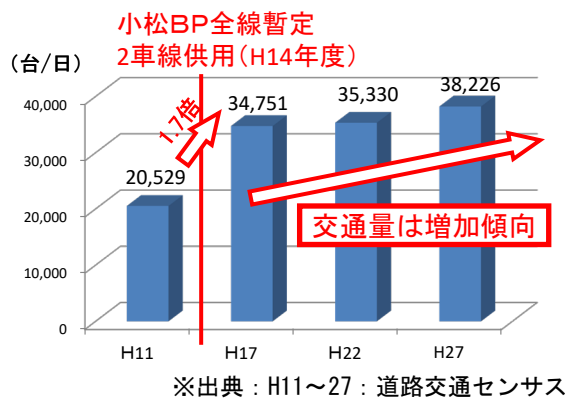


図4-4 日交通量の推移（八幡IC～東山IC）



4車線化後 (H27. 4. 21撮影)

写真4-1 蓮代寺ICにおける渋滞状況



4車線化後 (H27. 4. 21撮影)

写真4-2 東山ICにおける渋滞状況

4. 事業の投資効果

② 交通事故の減少

- 暫定2車線区間での事故は通行止めといった大きな交通障害を引き起こすことが多い。
- 平成27年までの一部4車線化供用により、死傷事故件数は約8割削減されており、残事業区間の整備によりさらなる事故減少効果が期待される。

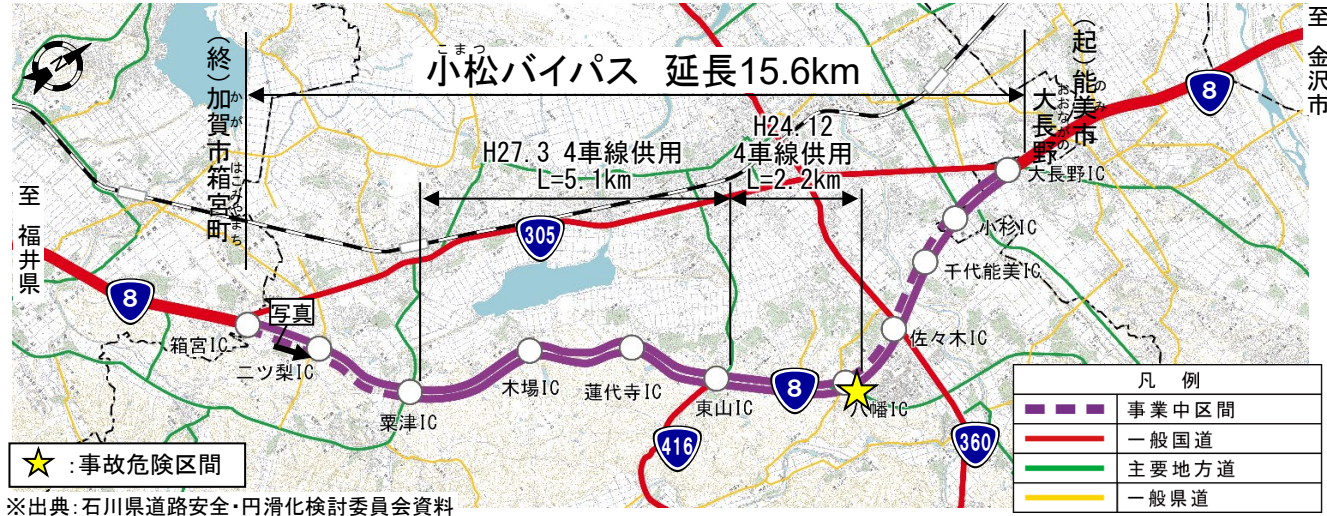
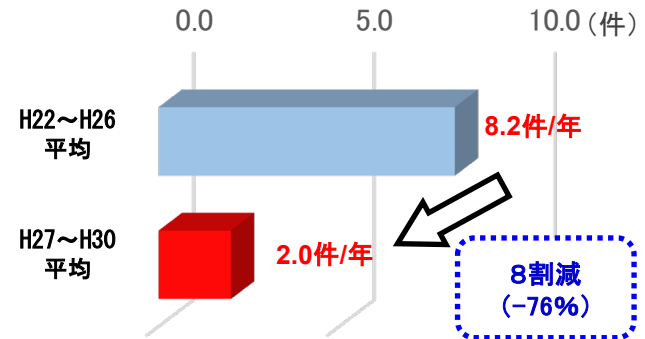


図4-5 事故危険区間の状況



写真4-3 ニツ梨IC付近での事故による渋滞状況

暫定2車線区間での事故は大きな交通障害を引き起こす



※出典：ITARDAデータ (H22~30)

図4-6 小松バイパス整備(4車線化)による整備効果(東山IC~粟津IC間の事例)

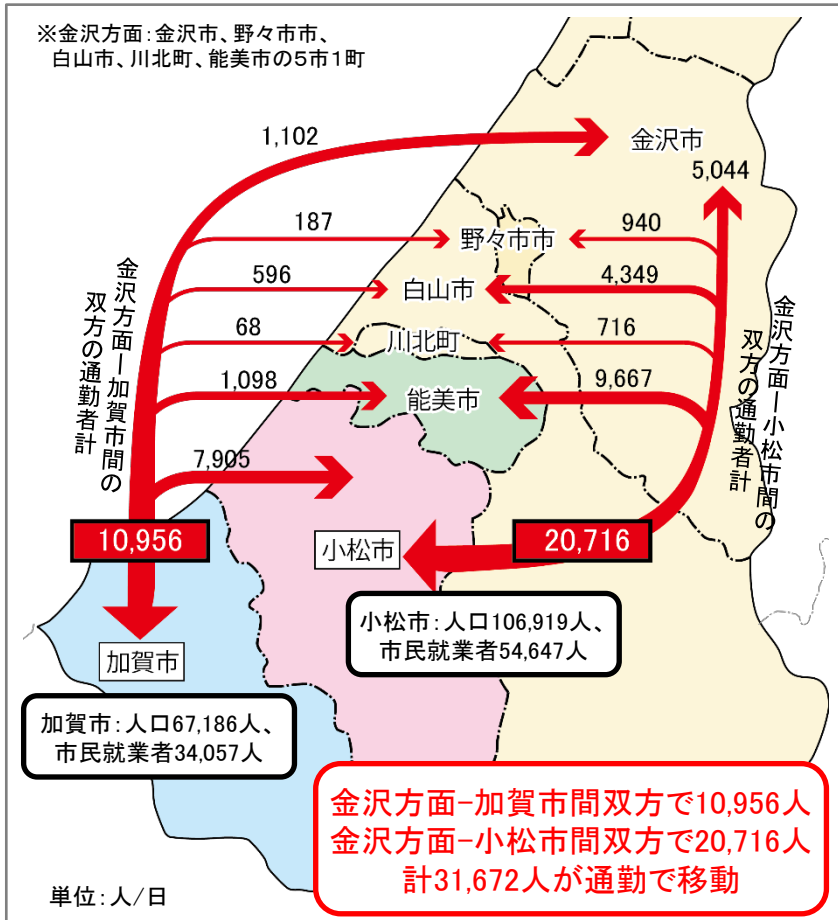
4. 事業の投資効果

(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通勤者は、1日当たり約30,000人以上にのぼる。（小松市民及び加賀市民の就業者数のうち約2割が金沢方面へ通勤）

○本事業の整備により、毎日の通勤に要する時間が最大5分短縮され、地域間の連携強化が期待できる。



※出典：H27国勢調査

(数値は小松市・加賀市からの通勤、小松市・加賀市への通勤の合計)

図4-7 小松市・加賀市と金沢市方面間の通勤状況

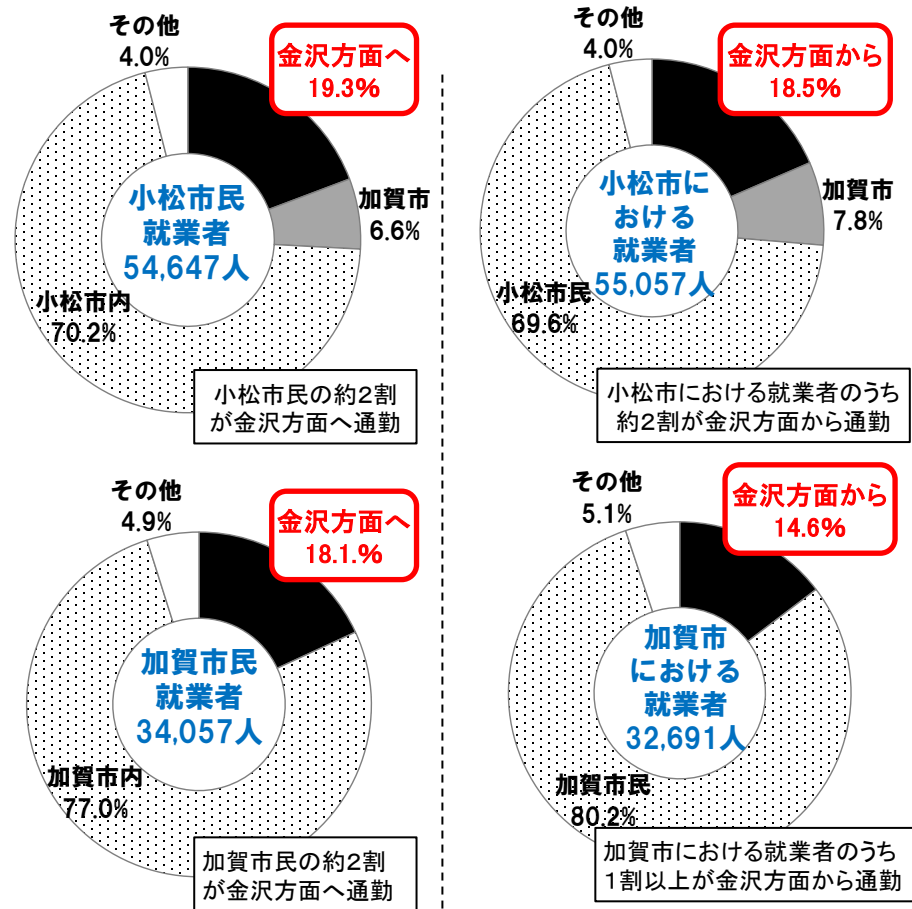


図4-8 小松市・加賀市民就業者の通勤先

図4-9 小松市・加賀市における就業者の住居

※出典：H27国勢調査

4. 事業の投資効果

②物流の円滑化

- 小松バイパスは大型車の交通が多く、加賀地域を通過する物流の大動脈となっている。
- 小松バイパス周辺市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車線供用後において約3割伸びているなど、雇用の増加が確認されている。
- 4車線化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。

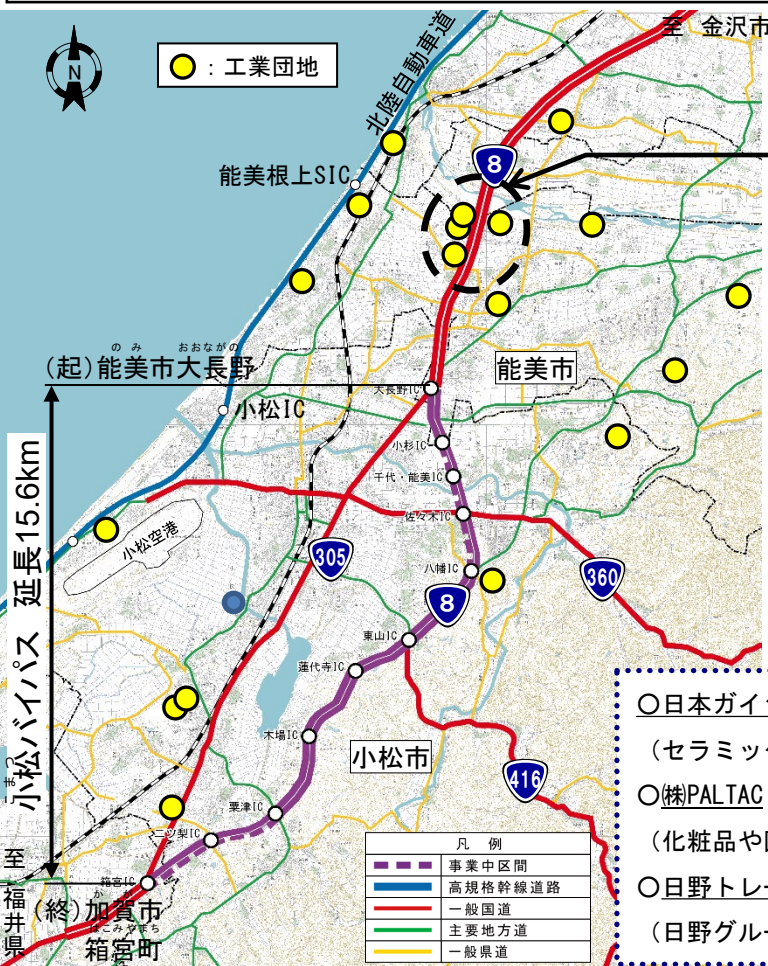


図4-10 小松BP周辺の工業団地



図4-11 8号沿線の企業立地状況

【8号沿線の立地企業の概要】

- 日本ガイシ(株)：平成23年操業開始、10.9ha
(セラミック技術のグローバル会社、国内2店目)
- (株)PALTAC：平成25年操業開始、3.1ha
(化粧品や医療品を扱う業界最大手の卸売事業者)
- 日野トレーディング(株)：平成29年操業開始、0.7ha
(日野グループの商社、北陸内の機能を統合)

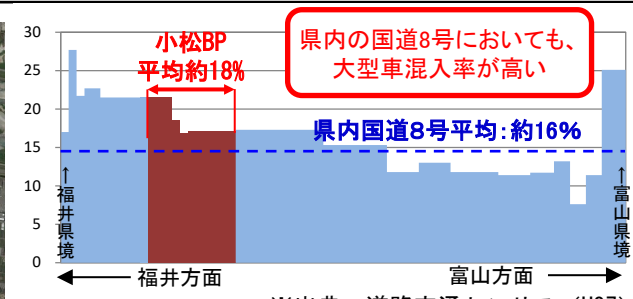


図4-12 国道8号における大型車混入率の比較

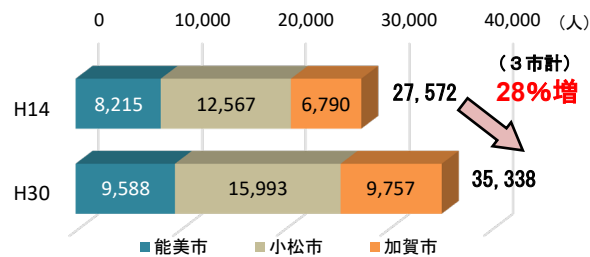


図4-13 全線暫定2車線供用後の小松バイパス周辺市における工業従業者数の比較

【行政（企業誘致関連）の声】



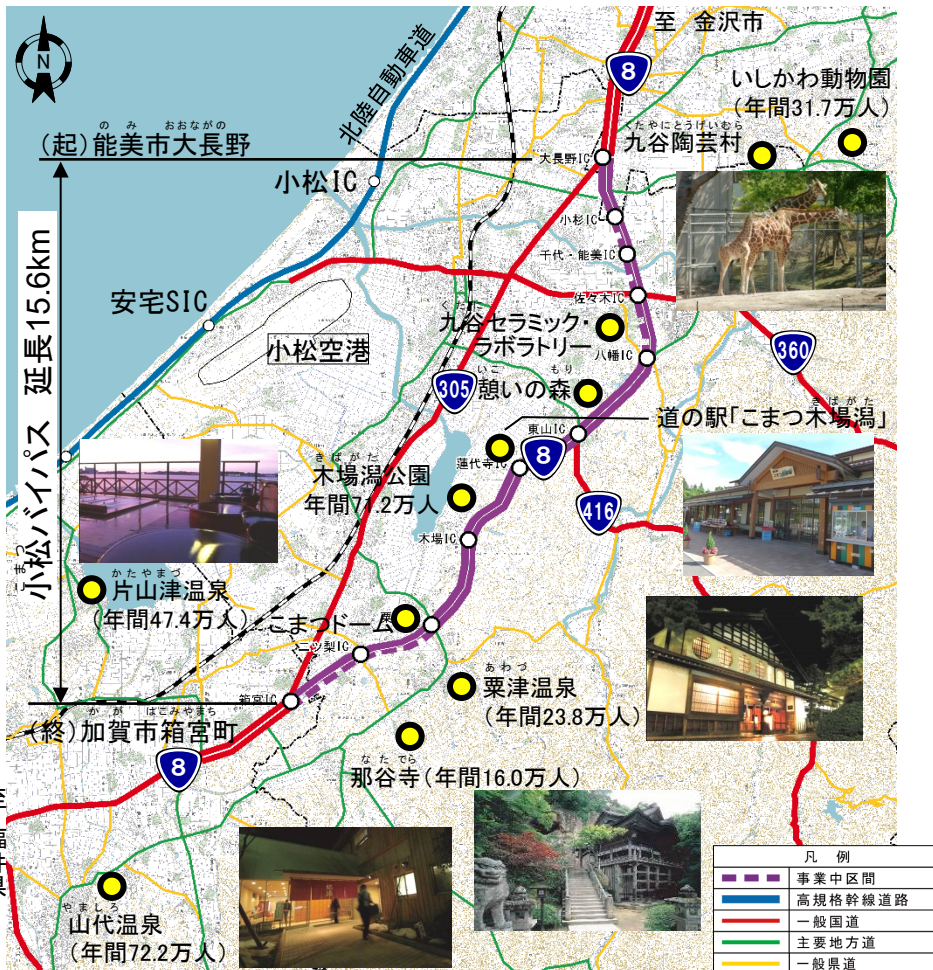
能美市の企業は関西圏・中京圏と取引が多く、8号沿いの工場・倉庫は小松バイパス経由で搬送するルートが多い。誘致企業の関心は交通便利性に対するものが多く、今後の企業誘致においても小松バイパスの整備は重要である。

※能美市企業誘致推進室ヒアリング結果 (R2.9.2) より

4. 事業の投資効果

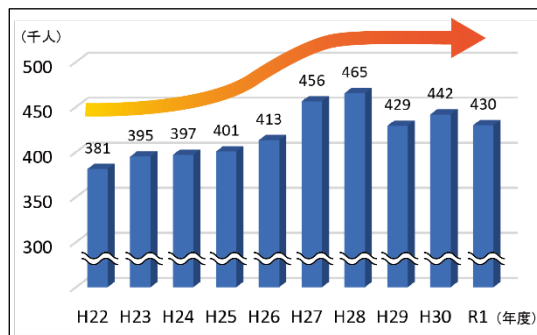
③主要な観光地へのアクセス向上

- 小松バイパス周辺には、山代温泉・片山津温泉や道の駅「こまつ木場湯」などの多くの観光施設が存在。
- 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。
- また、小松バイパス沿線に分散して立地する九谷焼関連の交流施設等が、産業ツーリズムとして連携しており、小松バイパスの整備により更なる充実が期待される。



※出典：データ：統計からみた石川の観光(H30)、写真：石川県観光連盟提供の素材集より

図4-14 小松BP周辺の主要観光施設



※出典：小松市経済観光文化部農林水産課より

図4-15 道の駅「こまつ木場湯」における入込客数の推移

小松バイパスに隣接する道の駅「こまつ木場湯」では、H22年4月完成以降入込客数が増加し、近年は43万人程度で推移。今後も安定した集客が期待できる。

【九谷焼を学び、体験する産業ツーリズムの形成】

日本を代表する磁器である九谷焼は、小松市や能美市の山間部に製造・制作拠点が立地。分業化した製造拠点を訪問する産業ツアーや広域的に開催される総合芸術祭の関連施設は、小松BP沿道に立地するものが多い。

製土工場・ギャラリー・工房等を設置した交流施設

約1.2万人の集客
(R1秋の1ヵ月間)

九谷セラミック・ラボラトリー
(小松市若杉町、令和元年5月開館)

総合芸術祭「KUTANism」の開催
(小松市、能美市共催)

4. 事業の投資効果

④緊急輸送道路としての機能向上

- 小松バイパスは第一次緊急輸送道路に位置付けられている。
- かけはしがわ梯川が氾濫した場合、並行する国道305号は水没の恐れがあるが、高盛土構造である小松バイパスは浸水被害を受けないため、第一次緊急輸送道路としての機能が確保される。
- 小松バイパスの整備（4車線化）により、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。

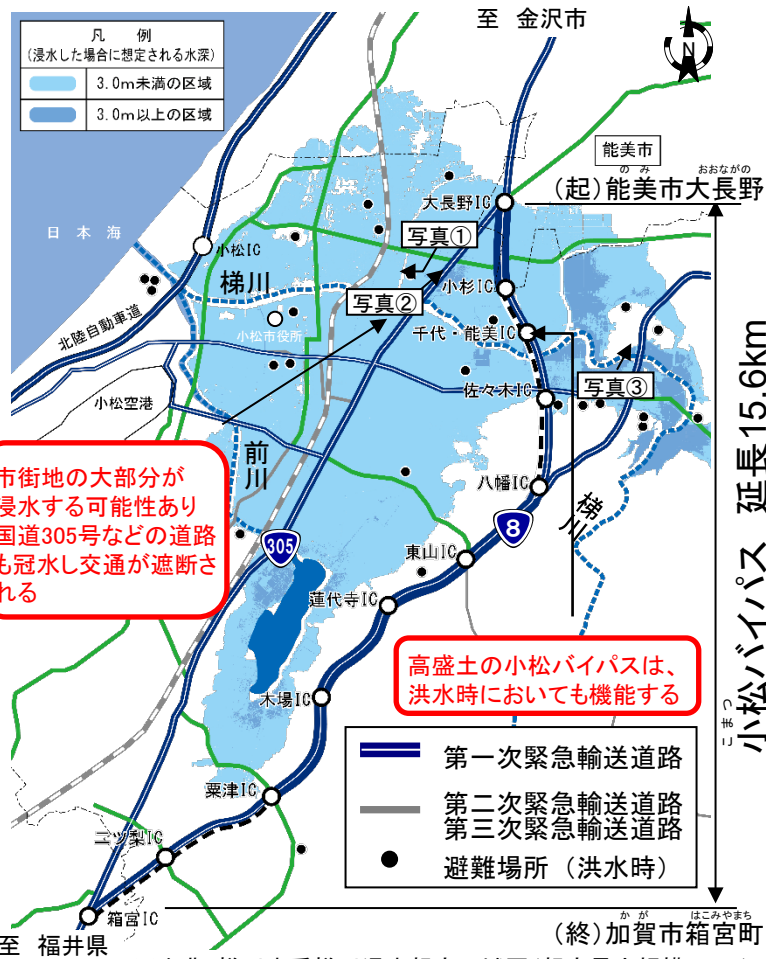


図4-16 小松BP周辺の浸水想定区域



写真4-4 平成10年9月の梯川の増水状況



冠水しやすい旧道（国道305号）

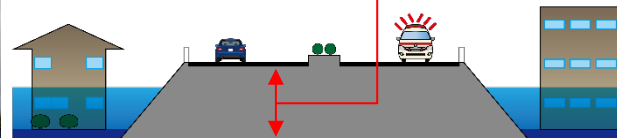


写真4-5 平成16年10月の梯川の内水氾濫

高盛土：5.5m以上
 1.0～3.0mの浸水でも冠水せず道路機能を維持できる



写真4-6 平成25年7月の梯川の内水氾濫



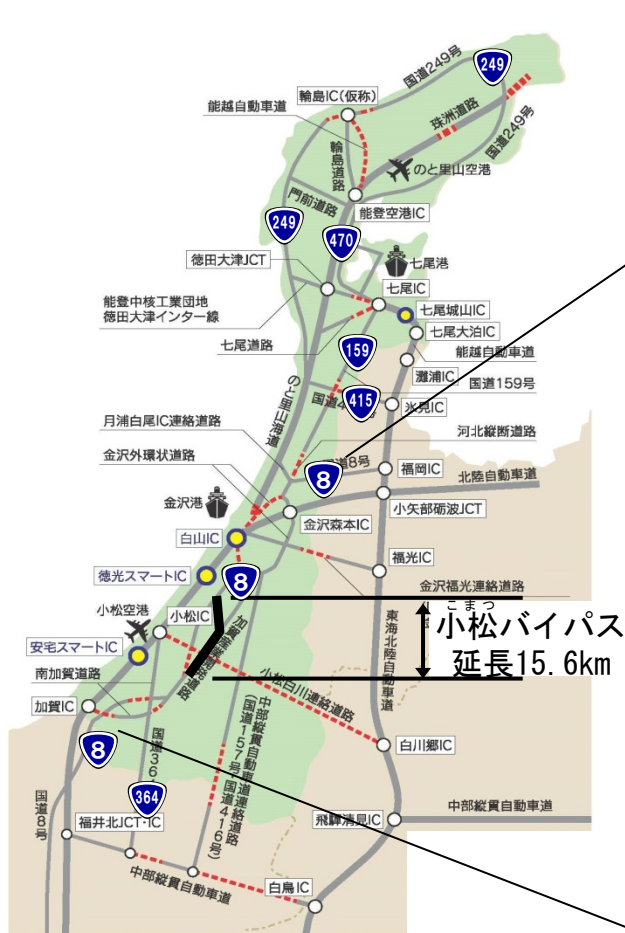
冠水しにくい高盛土の小松バイパス

図4-17 洪水時の小松BPのイメージ

4. 事業の投資効果

⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）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、石川県の新長期構想「ダブルラダー輝きの美知」整備構想の実現に大きく貢献。



※「ダブルラダー輝きの美知」整備構想
 平成28年3月、県の新長期構想の改定に合わせて策定した構想。南北幹線の複線化と東西幹線の多重化を進め、2本のはしご(ラダー)状道路ネットワークの形成等をうたった構想。

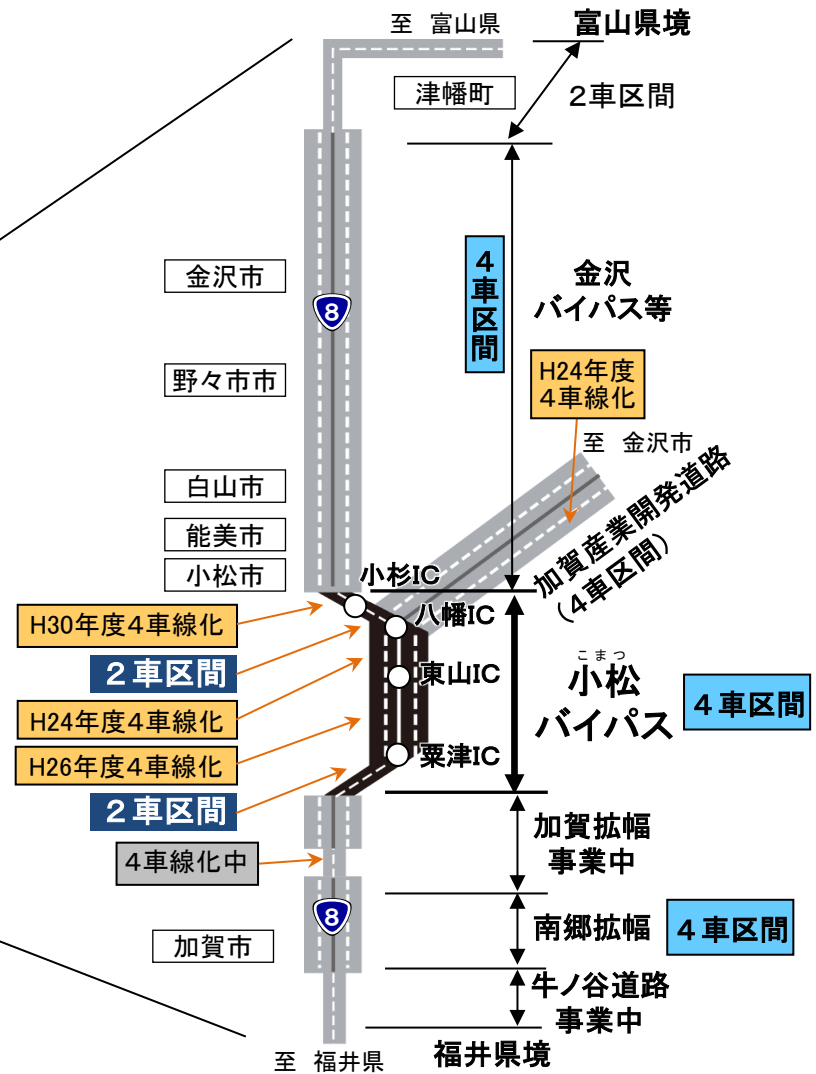


図4-18 「ダブルラダー輝きの美知」整備構想図

図4-19 国道8号の4車線化の状況

4. 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(4車線化)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5分短縮するとともに、渋滞損失時間は年間約95.8万人時間の削減が期待される。

② 交通事故の減少

・平成27年までの一部4車線化供用により、死傷事故件数は約8割削減されており、残事業区間の整備によりさらなる事故減少効果が期待される。

(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通勤者は、1日当たり約30,000人以上にのぼる。
・小松バイパスの整備により、毎日の通勤に要する時間が最大5分短縮され、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車線供用後において2割以上伸びているなど、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「こまつ木場湯」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(石川県新長期構想)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、石川県の新長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。

5. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和2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： 一木 慎太郎

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			
事業費の増加	事業費の増加は25% (100億円→125億円)	増加無し <input type="checkbox"/>	10%以内増加 <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は18% (17年→20年) ※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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)	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化 (需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少は無い	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化されたものはない	■	
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。 H30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=7.8 ・事業費 (+10%) B/C=4.9 ・事業費 (+10%) B/C=7.5 ・事業期間 (+20%) B/C=4.9 ・事業期間 (+20%) B/C=7.7	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>	
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)	なし	-	
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。			

6. 費用対効果

事業名	一般国道8号 ^{こまつ} 小松バイパス						
起終点	起点： ^{のみ} 石川県能美市大長野 終点： ^{かが} 石川県加賀市箱宮町				延長	15.6km	
事業概要	国道8号小松バイパスは、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125億円	事業進捗率 (令和元年度末)	79%	供用済延長	7.3km（暫定2車線）、8.3km（4車線）		
計画交通量	29,000～46,700台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	4.4 3.8	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)		53/217億円	202/949億円	令和2年度		
	(残事業)	事業費： 維持管理費：	32/137億円 21/81億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	183/798億円 14/110億円 5.6/41億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=4.1～5.0	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=3.5～4.2
	事業費：	(+10%～-10%)	B/C=4.3～4.4		事業費：	(+10%～-10%)	B/C=3.6～4.0
	事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=4.4～4.4		事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=3.8～3.9

※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令和2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。

7. 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交通混雑の緩和、交通事故の低減、日常生活圏の連携強化、物流の円滑化、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（石川県新長期構想）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79%（令和元年度末）

○残事業の内容：改良工事、橋梁工事、舗装工事等

事業の進捗の見込みの視点

○用地は取得済みであり、現在までに事業は約79%が完了。平成26年度までに小松市八幡～同市津波倉町間（延長7.3km）、平成30年度までに大長野～小杉（延長1.0km）において4車線で供用済みである。

○小杉IC～千代能美IC間について、令和2年内の4車線化供用に向けて工事を推進する。

○残る区間については、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

・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

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： 国道8号は本県における物流や広域交流の大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図る上で、極めて重要な路線である。
このうち、小松バイパスについては、南加賀地域の産業や経済の発展に大きく寄与するとともに、交通安全対策にもつながることから、早期全線4車線化が不可欠となっている。
このため、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、令和5年春の北陸新幹線敦賀開業を見据え、早期4車線化を図っていただきたい。

8. 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、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。