

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道１５９号 ^{ななお}七尾バイパス〕

令和６年１２月

北陸地方整備局

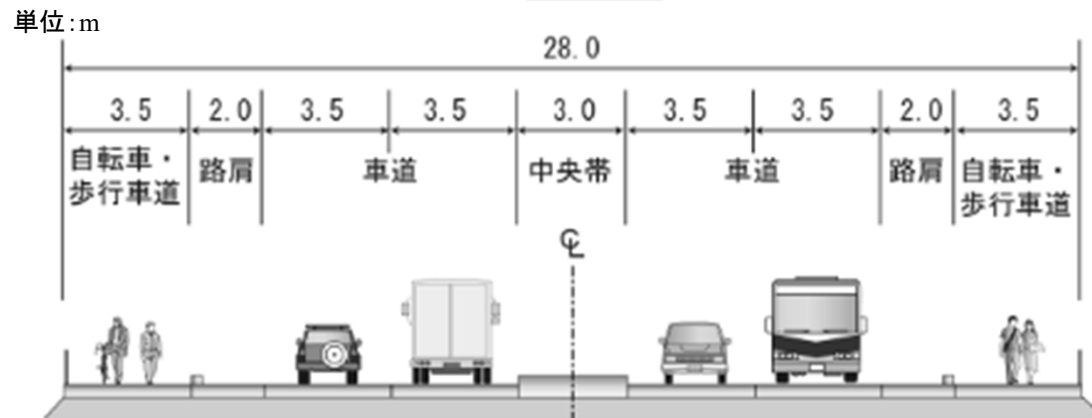
目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	・ ・ ・ ・ ・	P 1
(2) 計画の概要	・ ・ ・ ・ ・	P 2
2. 現在に至る経緯	・ ・ ・ ・ ・	P 3
(1) 事業の経緯	・ ・ ・ ・ ・	P 3
(2) 事業の進捗状況	・ ・ ・ ・ ・	P 3
(3) 今後の事業展開	・ ・ ・ ・ ・	P 3
3. 事業内容の変更	・ ・ ・ ・ ・	P 4
(1) 事業期間の見直し	・ ・ ・ ・ ・	P 4
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 5
② 交通事故の減少	・ ・ ・ ・ ・	P 6
(2) その他の効果	・ ・ ・ ・ ・	P 7
① 災害に強いネットワークの向上	・ ・ ・ ・ ・	P 7
② 重要港湾七尾港へのアクセス向上	・ ・ ・ ・ ・	P 8
③ 迅速な人命救助活動の支援	・ ・ ・ ・ ・	P 9
④ 広域的な観光周遊を促進	・ ・ ・ ・ ・	P 10
⑤ CO ₂ 排出量減少による環境負荷の低減	・ ・ ・ ・ ・	P 11
5. 費用対効果	・ ・ ・ ・ ・	P 12
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	・ ・ ・ ・ ・	P 13
7. 対応方針（原案）	・ ・ ・ ・ ・	P 14
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	・ ・ ・ ・	P 15

1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：国道159号 ^{なな お}七尾バイパス
- 起終点：(起)石川県七尾市川原町
(終)石川県七尾市 ^{なな お}下町 ^{しも まち}
- 延長：4.3km
- 事業化：平成12年度
- 都市計画決定：平成11年度
- 用地着手：平成12年度
- 工事着手：平成21年度
- 全体事業費：240億円（前回評価時点）
- 令和5年度末までの投資額
：126億円（進捗率約53%）



2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成11年度	都市計画決定
平成12年度	事業化、用地着手
平成21年度	工事着手
平成26年12月	(国道249号 七尾外環状道路(藤橋バイパス) 全線2車線供用)
平成27年2月	暫定2車線供用 [バイパス区間: 七尾市古府町~下町] (能越自動車道 七尾氷見道路 暫定2車線供用)
平成27年4月1日	現道移管 (国道159号→一般県道七尾鹿島羽咋線)
平成28年度	(能越自動車道田鶴浜七尾道路 事業化)
平成29年度	(七尾外環状道路 ((都)外環状線) 事業化)
令和2年度	(のと里山海道 志賀町上棚地内既設ゆずりレーン 1.9km延伸)
令和3年7月	国道159号が広域道路ネットワーク路線(北陸ブロック新広域道路交通計画)に位置付けられる。
令和3年12月	(のと里山海道 上棚ゆずりレーン南伸区間 完成)
令和4年度	(のと里山海道 羽咋市柳田町地内 4車線供用)
令和5年度	(のと里山海道 上棚矢駄IC~徳田大津JCT間4車線化推進)



※ () 沿線関連事業

(2) 事業の進捗状況

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約240億円	約126億円	53%	約114億円
うち用地費・補償費	約131億円	約67億円	51%	約64億円

(3) 今後の事業展開

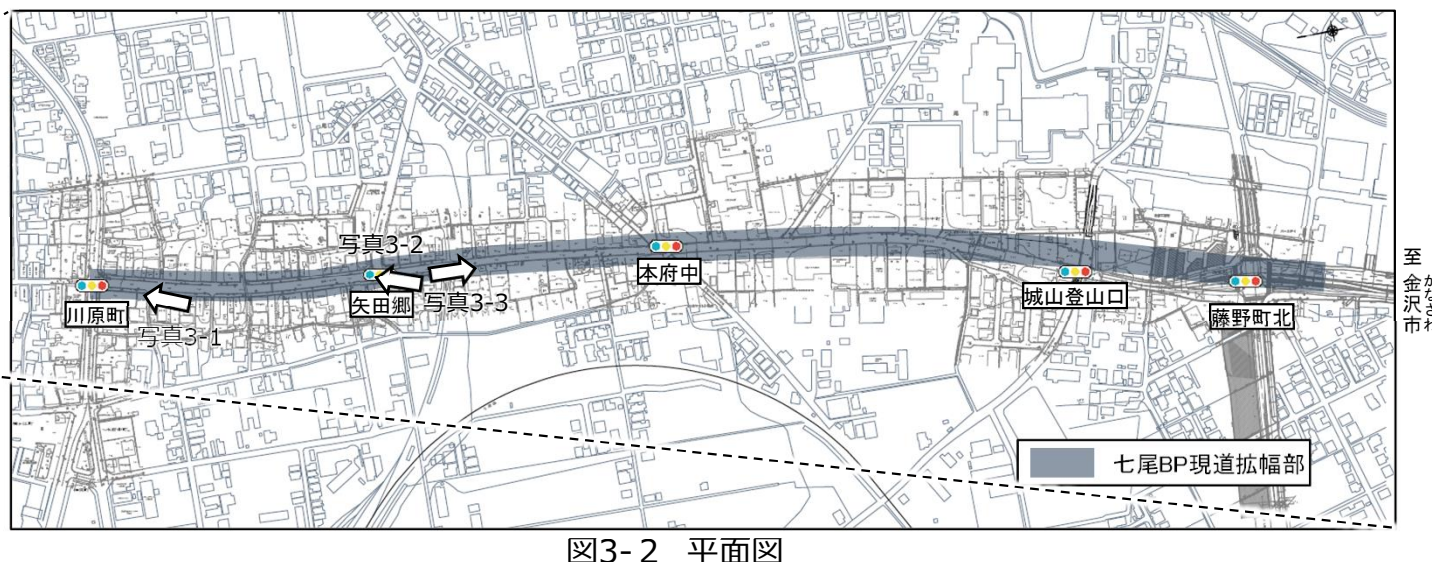
○現道拡幅部の測量や設計等を進め、地元協議を引き続き継続し、早期に用地買収、工事着手することにより、地震被災地の支援につなげる。

3. 事業内容の変更

(1) 事業期間の見直し

①地域住民との合意形成に関する期間の追加

- 七尾バイパスは、現在七尾市古府町～七尾市下町までH27.2に暫定2車線で供用し、以降周辺道路の事業化（七尾外環状道、能越自動車道田鶴浜七尾道路、のと里山の4車線化延伸）を含め、七尾バイパスの周辺環境の変化を踏まえながら調査設計を推進していたところ。令和6年1月1日発生した令和6年能登半島地震で現道拡幅部の沿線住宅にも被害が出ている他、災害後に支援車等で渋滞が発生。
- 災害に強い道路ネットワークを形成する観点で、地震による影響も踏まえ、当初計画していた道路構造を変更することを含め、地域住民との合意形成を図りながら道路設計を進めていく必要が生じた。



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

- 七尾市川原町～同市藤野町の現道拡幅区間は2車線のため交通容量が不足し、主要渋滞箇所が3か所存在。
- また、現道拡幅区間では旅行速度が20km/hを下回る区間が存在し、慢性的な速度低下が見られるほか、バイパス部に比べ時間信頼性が低くなっている。
- 現道拡幅により交通容量が拡大し、一般国道159号の渋滞が緩和され、円滑なネットワークを形成。

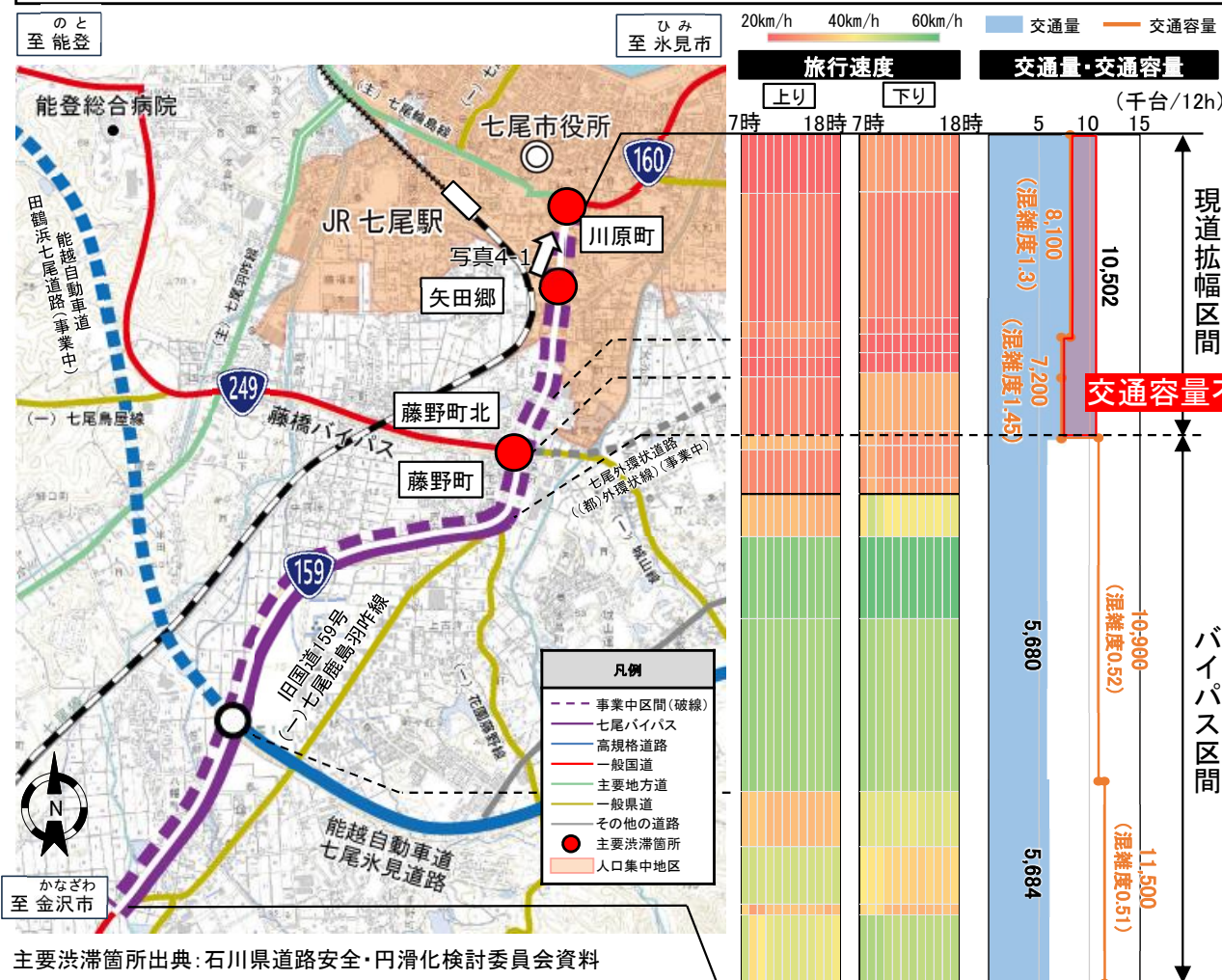


図4-1 七尾バイパスの旅行速度および交通量・交通容量

出典：ETC2.0 (R5.4～R6.3) 平日7時台～18時台平均
 出典：R3年度全国道路・5—街路交通情勢調査

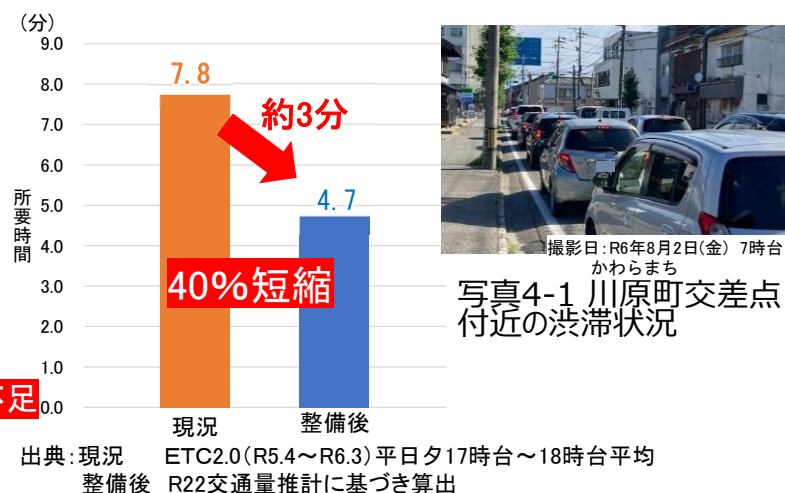


図4-2 七尾バイパス（現道拡幅+バイパス区間）の所要時間の变化

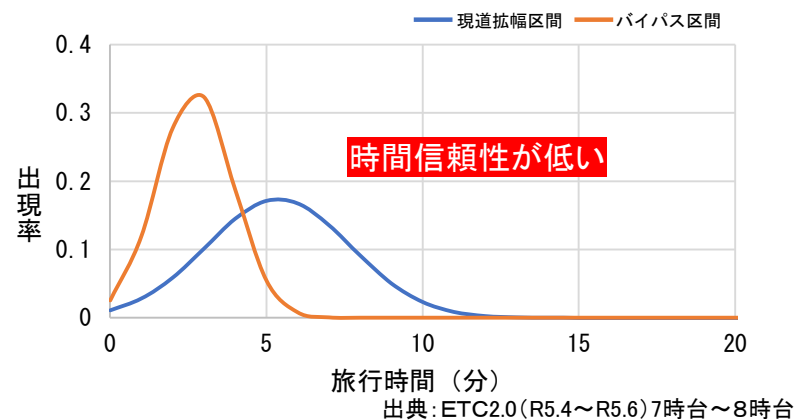


図4-3 七尾バイパスの時間信頼性

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

②交通事故の減少

- 川原町～藤野町の現道拡幅区間では死傷事故件数が多く、渋滞に起因する追突事故が約4割を占める。
- 七尾バイパスの一体的な整備により、渋滞の緩和が図られ、現道拡幅区間においても死傷事故の減少が期待。
- ※七尾バイパスと並行する旧国道159号区間においては、バイパス区間の整備により死傷事故件数が3件/年以下に減少。

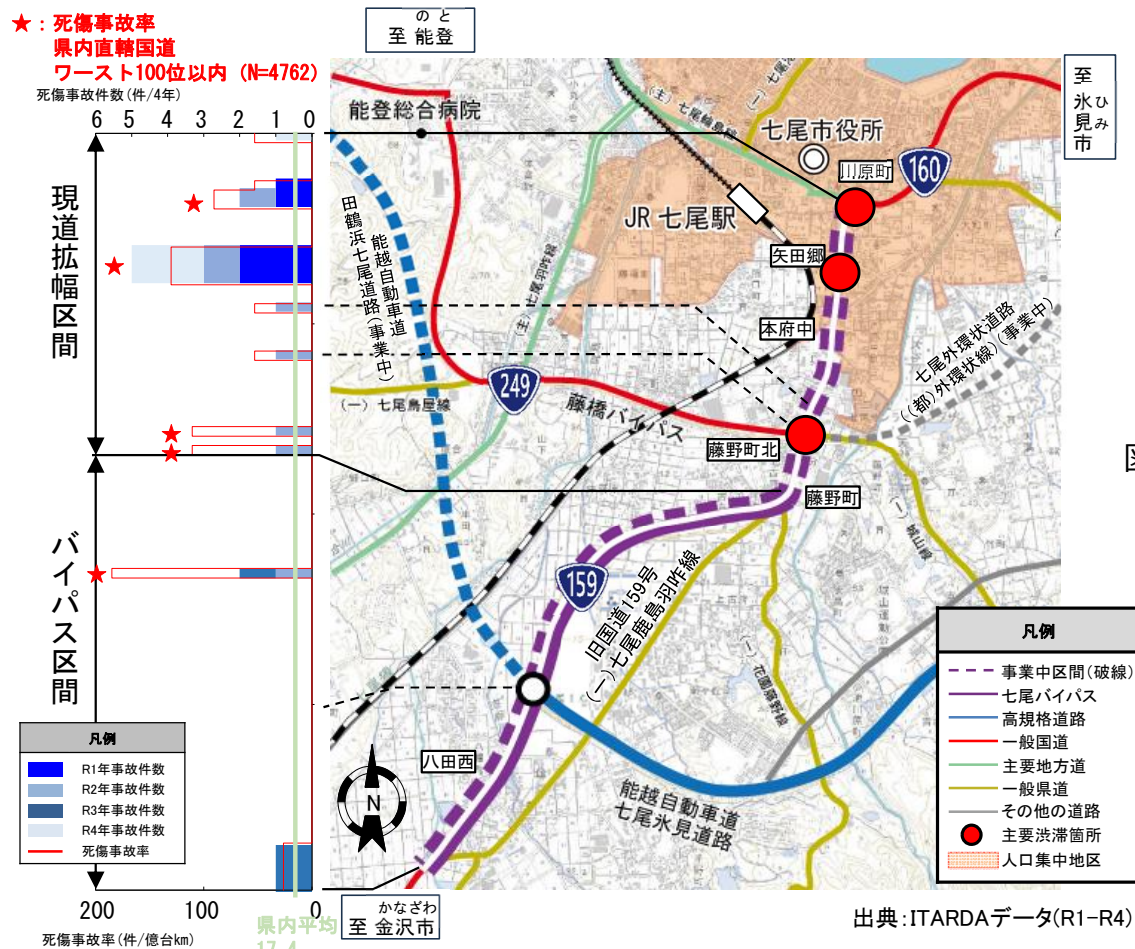


図4-4 七尾バイパスおよび旧国道159号区間の死傷事故率

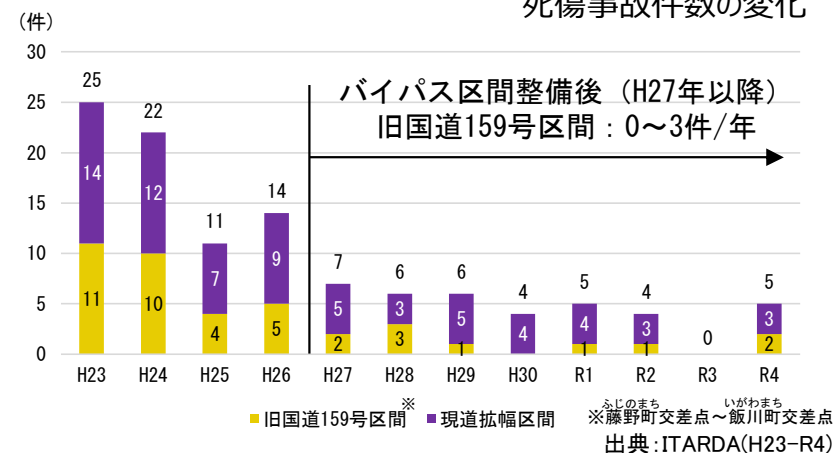
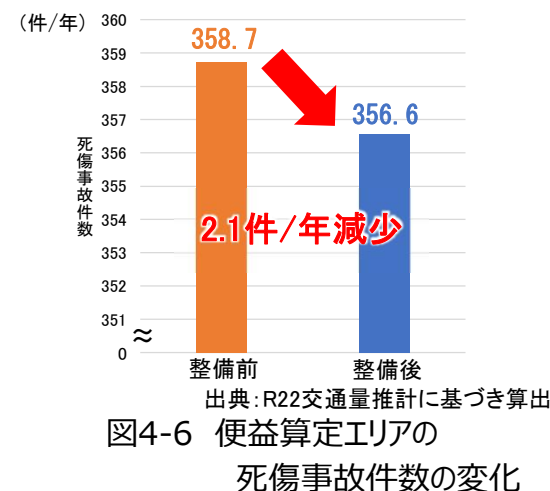
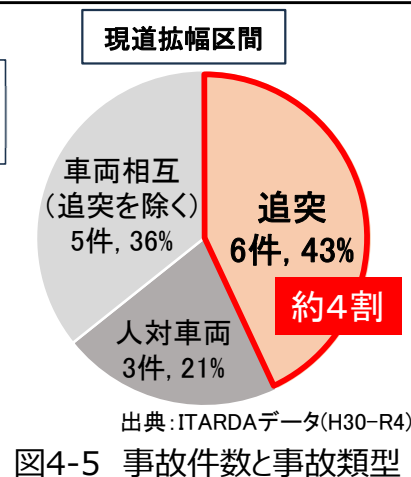


図4-7 現道拡幅区間および旧国道159号区間の死傷事故件数の推移

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

①災害に強いネットワークの向上

○令和6年能登半島地震においては、能登地方で多数の通行止めが発生。奥能登地域へ向かう国道249号やのと里山海道などで多数の通行止めが発生したことにより、奥能登地域へのメインの通行可能ルートとして第1次緊急輸送道路である国道159号の利用が増加。

○慢性的な渋滞が発生している七尾バイパスの整備により、災害時においても能越自動車道及びのと里山海道と連携して、金沢と奥能登を結ぶアクセスルートとして第1次緊急輸送道路ネットワークが強化。

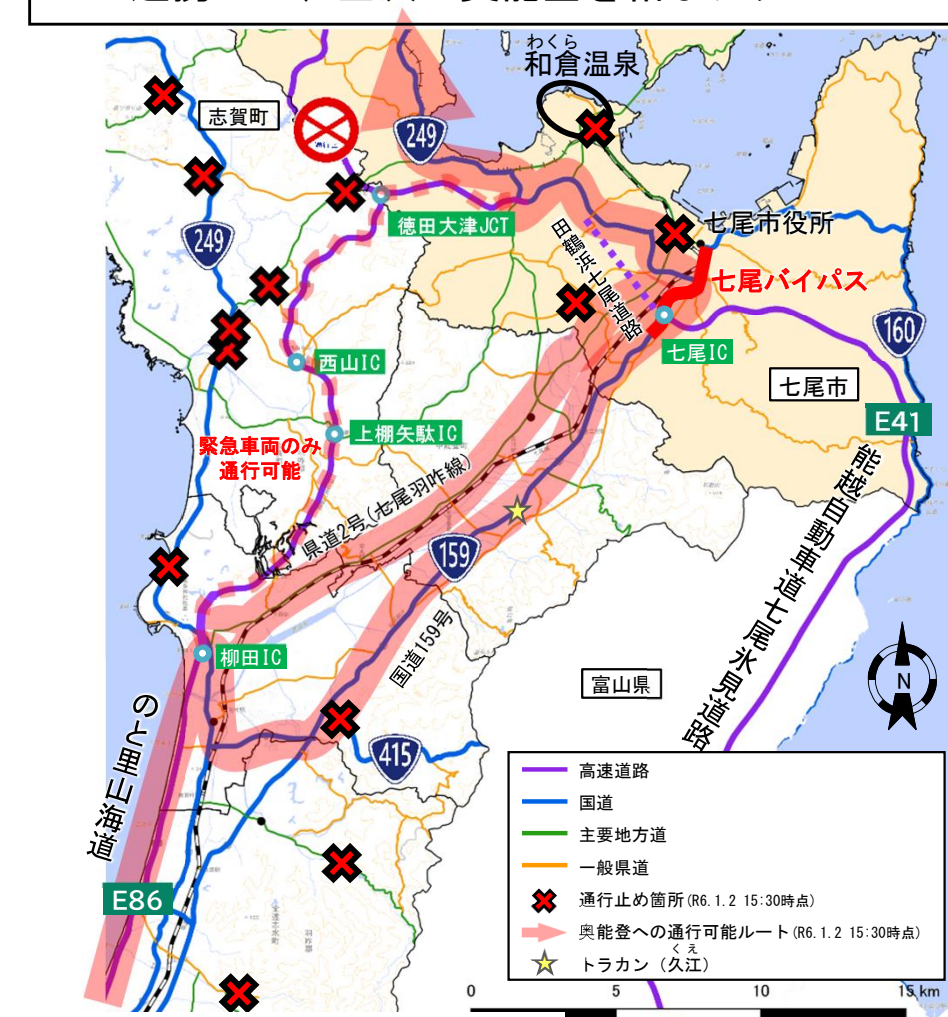


図4-8 令和6年能登半島地震発生直後の通行状況



写真4-3 桜川大橋付近

写真4-5 矢田郷交差点付近

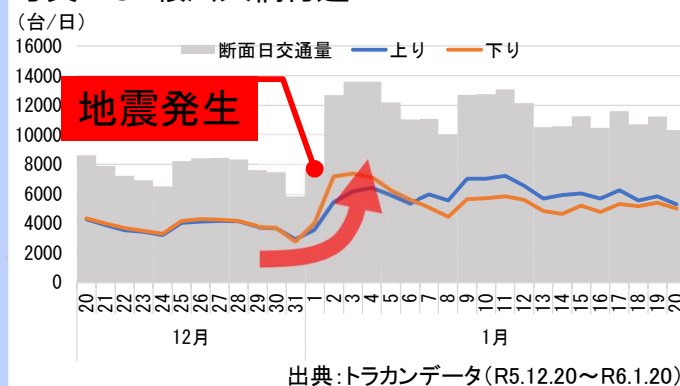


図4-9 能登半島地震発災前後における
—7— 国道159号(久江)交通量の推移

- ・ 国道159号、県道七尾羽咋線は、発災直後でも通行可能であった。
- ・ 他の路線についても、数日で通行可能となり、人的・物的支援を受けることができた。

出典：第64回国土幹線道路部会(R6.5.16)

図4-10 国土幹線道路部会に
おける七尾市長の発言

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

②重要港湾七尾港へのアクセス向上

- 七尾バイパス周辺には重要港湾七尾港や火力発電所などが存在し、七尾港の取扱貨物量は近年増加傾向。
- 七尾港物流エリアを発着する貨物車両の物流経路は、金沢市方面で国道160号や国道159号が主に利用されており、渋滞により円滑な物流活動を阻害。
- 能越自動車道と一体になり、七尾港や火力発電所などへのアクセスが強化。
- 能登半島地震時には、一時避難場所や給水活動の拠点としても七尾港が活用された。
- 道路拡幅・バイパス化により道路幅員が確保され、LPG搬送の大型車などの円滑な走行や安全性を確保。

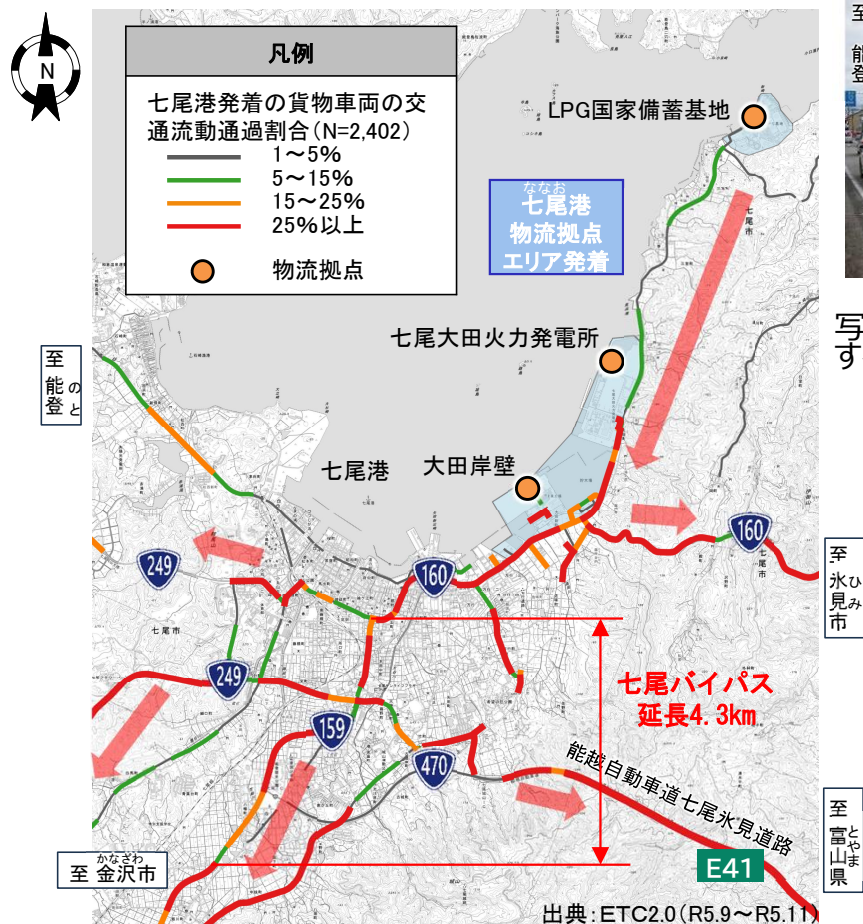


図4-11 七尾港物流拠点発着の貨物車両の交通流動通過割合



写真4-6 七尾市街地を走行するLPG運搬車



写真4-7 道路の狭隘・渋滞状況



写真4-8 七尾港で巡視船から給水する給水車

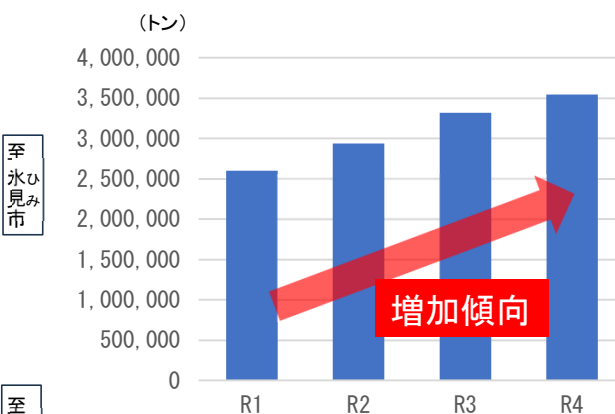


図4-12 七尾港の輸入量の推移

- ・金沢市から派遣された給水車(釧路市からの応援)に、七尾港に停泊した巡視船「いず」から給水。
- ・給水車が七尾市内の施設(病院、避難所、老人ホームなど)へと、5日間で839tの水を配給した。



- ・七尾バイパスが整備されることにより、工事車両等の走行時間が短縮する効果があると思われます。
- ・ガス需要家へ供給する際に七尾バイパスが整備されていれば利便性が向上すると想定されます。

出典: 独立行政法人 エネルギー・金属鉱物資源機構 (R6.9.20)

図4-13 LPG国家備蓄基地関係者の声

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

③迅速な人命救助活動の支援

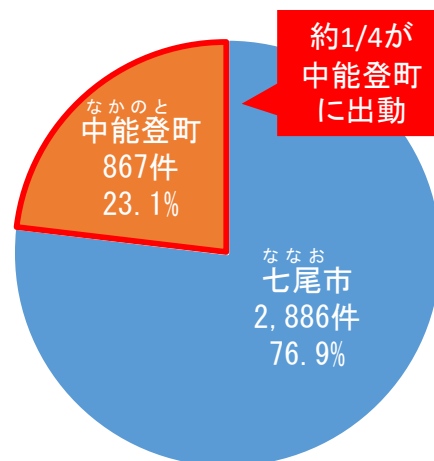
- 現道拡幅区間は片側1車線であり、渋滞時には救急車両等の走行スペースが確保できず、七尾消防署から中能登町方面への迅速な出動を阻害。
- 現道拡幅により、救急車両等の走行スペースが確保され、中能登町方面の迅速な人命救助活動を支援。



図4-14 七尾消防署から中能登町方面への出動のイメージ



写真4-9 七尾消防署
(七尾市および中能登町を管轄)



出典：令和5年度版
消防の概要

図4-16 七尾消防署の出動件数



- ・七尾バイパスは搬送ルートとしてよく利用するものの、朝夕ピーク時には現道拡幅区間が非常に渋滞し、通行が困難です。
- ・現道拡幅部が整備されれば緊急車両がスムーズに通行することができ、1分1秒を争う救命救急活動の重要な支援となります。

出典：七尾消防署ヒアリング(R6.9.18)

図4-15 七尾消防署職員の声

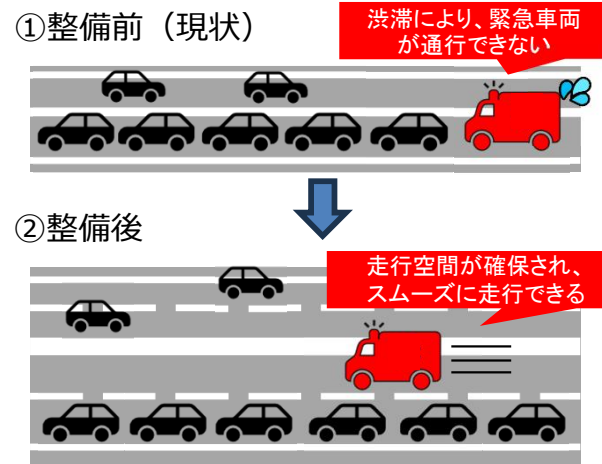


図4-17 現道拡幅区間の整備前後のイメージ図



写真4-10 川原町交差点付近の渋滞状況

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

⑤CO₂排出量減少による環境負荷の低減

○七尾バイパスでは慢性的な渋滞が発生しており、環境に負荷がかかっているが、現道拡幅やバイパス区間の4車線化による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO₂排出量を年間約2,500トン削減することが期待できる。

○「客観的評価指標の定量的表現指標の算出方法（案）」により便益換算を行うと、約1.18億円相当の効果を発揮。

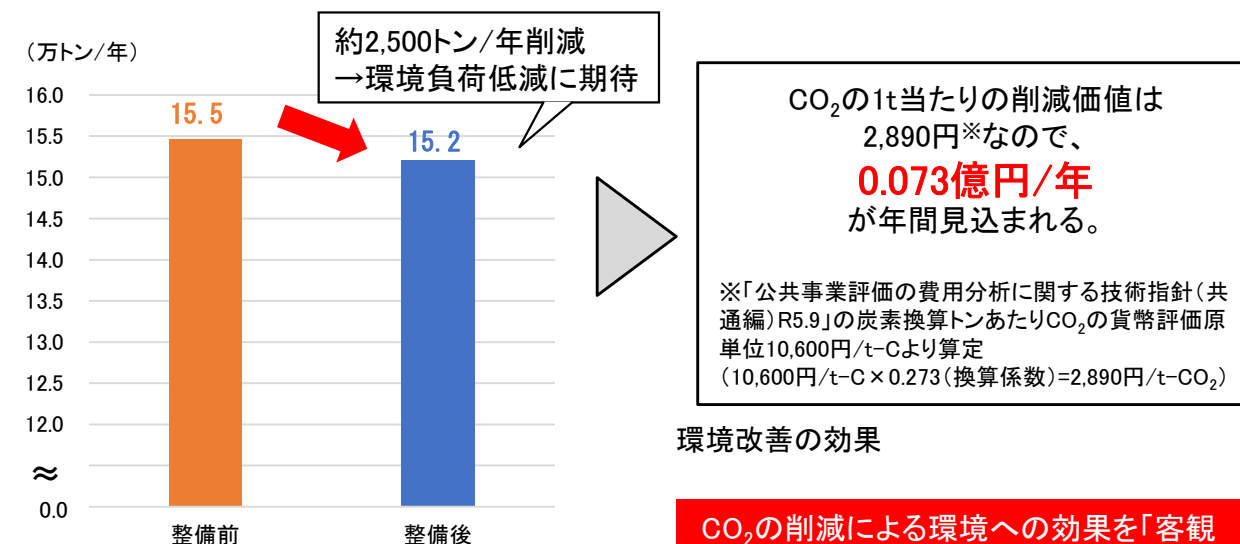


図4-21 便益エリアにおけるCO₂排出量の変化

表4-1 環境改善便益算出結果

	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (t-CO ₂ /年) ①—②	④ 貨幣換算 (億円/年)	⑤ 現在価値 換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
一般国道159号 七尾バイパス	154,595	152,066	2,529	0.073	1.18

5. 費用対効果

事業名	国道159号 七尾バイパス						
起終点	自：石川県 ななお 七尾市 かわらまち 川原町 至：石川県 ななお 七尾市 しもまち 下町				延長	4.3km	
事業概要	国道159号七尾バイパスは、交通環境の改善、救急搬送や災害時の代替性の確保、物流や観光産業の活性化などを目的とした延長4.3kmのバイパス事業である。						
平成12年度事業化		平成11年度都市計画決定		平成12年度用地着手		平成21年度工事着手	
全体事業費	約240億円	事業進捗率 (令和5年度末)	53%	供用済延長	2.7km（暫定2車線）		
計画交通量	13,100～23,600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) 0.9 参考〔2%〕1.1 〔1%〕1.3		116/358億円		172/309億円		令和6年度
	(残事業) 1.5 参考〔2%〕2.0 〔1%〕2.5		事業費：88/296億円 維持管理費：28/62億円		走行時間短縮便益：163/281億円 走行経費減少便益：8.3/24億円 交通事故減少便益：0.53/3.8億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：(-10%～+10%) B/C=0.8～0.9 事業費：(+10%～-10%) B/C=0.8～0.9 事業期間：(+20%～-20%) B/C=0.9～0.9			(残事業)	交通量：(-10%～+10%) B/C=1.3～1.6 事業費：(+10%～-10%) B/C=1.4～1.6 事業期間：(+20%～-20%) B/C=1.5～1.5		

※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令和4年度評価時点。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

※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。

※費用対効果分析結果の〔〕内は社会的割引率

6. 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】

- 令和4年度、のと里山海道（柳田IC～上棚矢駄IC間）の4車線化が完成。
- 令和5年度に、のと里山海道（上棚矢駄IC～徳田大津JCT間）の4車線化に着手。

【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」「安全性の向上」「第三次救急医療施設へのアクセス向上」「災害に強い道路ネットワークの形成」「観光産業の活性化・物流効率化」などの効果が発揮される。
- 能越自動車道や七尾外環状道路と接続し、七尾市街地のネットワークが形成される。

【事業の進捗状況】

- 事業の進捗状況：用地進捗率51%、事業進捗率53%（令和5年度末）
- 残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・現道拡幅区間（七尾市川原町～古府町）の調査設計を推進中。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後実施する詳細設計において課題解決に向け効率的な施工となるよう検討、コスト縮減を図る。

7. 対応方針（原案）

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：国道159号建設促進期成同盟会から七尾バイパスの早期完成に向けた要望をいただいている。
- ・ 知 事 の 意 見 ：国道159号は、七尾市を起点として、中能登地域の主要都市を通過し、金沢市に至る幹線道路であり、このうち七尾バイパスは、能越自動車道と一体となって広域交流を拡大するとともに、中心市街地や物流拠点となる七尾港へのアクセス機能の向上を図る上でも重要な路線である。

北陸新幹線県内全線開業や能越自動車道 七尾氷見道路の全線供用による交通量増加に伴い、川原町から古府町間で新たな交通混雑が発生していることから、早期の4車線整備が必要である。

このため、七尾バイパスについては、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、早期完成を図っていただきたい。

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る。

8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和6年度 事業名： 国道159号 ^{ななお}七尾バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 北出 一雅

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11%（29年⇒33年）	□	□
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（R5.12）	□	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の変化：5%減 前回評価：432,773 → 今回評価：410,903	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	^{うわだなやだ} のと里山海道（上棚矢駄IC～徳田大津JCT間）4車線化 ^{とくだおおつ}	□	
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。 令和元年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量（-10%）B/C=1.0 〔残事業〕・交通量（-10%）B/C=1.4 ・事業費（+10%）B/C=1.1 〔残事業〕・事業費（+10%）B/C=1.6 ・事業期間（+20%）B/C=1.2 〔残事業〕・事業期間（+20%）B/C=1.7	■	
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）	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。			