

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道470号 わ じ ま 輪島道路(Ⅱ期)、た つ る は ま な な お 田鶴浜七尾道路〕

令和7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 2
2.	現在に至る経緯	
(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.	事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】	
(1)	事業費の見直し	P 4
(2)	コスト縮減	P 12
(3)	見直しの事業費	P 12
(4)	便益に係る整備効果	P 13
(5)	その他の効果	P 15
4.	事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】	
(1)	事業費の見直し	P 16
(2)	コスト縮減	P 19
(3)	見直しの事業費	P 19
(4)	便益に係る整備効果	P 20
(5)	その他の効果	P 22
5.	事業の投資効果【一体評価（能越自動車道）】	
(1)	その他の効果	P 24
(2)	地域の特殊性を考慮した便益の試算結果（参考値）	P 30
6.	広域ネットワーク（JCT間）での費用便益分析	P 31
7.	費用対効果	P 32
8.	事業の必要性、進捗の見込み等	P 33
9.	対応方針（原案）	P 34
10.	再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P 35
	（参考）費用対効果	P 37
	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

- 国道470号能越自動車道は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る延長約116.8kmの高規格道路である。このうち現在事業中の2事業（輪島道路（Ⅱ期）、田鶴浜七尾道路）は、輪島市杉平町～輪島市三井町本江（延長6.8km）及び七尾市赤浦町～七尾市千野町（延長3.4km）の自動車専用道路で、能越自動車道と一体となり、高規格幹線道路網を形成する道路である。
- 当事業は、復興活動を支援する道路ネットワークの形成、災害後の地域の発展、観光の活性化などを目的として整備を進めるものである。



写真1-1 のと三井ICより輪島IC(仮称)方面を望む



写真1-2 七尾ICより病院西IC(仮称)方面を望む



図1-1 広域図



至金沢市 至高岡市
日交通量出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 計画の概要

路線名	一般国道470号 能越自動車道	
事業名	輪島道路（Ⅱ期） わじま すぎひらまち	田鶴浜七尾道路 たつるはま ななお
延長	6.8km	3.4km
起終点	(起) 石川県輪島市 杉平町 すぎひらまち	(起) 石川県七尾市 赤浦町 あかうらまち
	(終) 石川県輪島市 三井町本江 みいまち ほんこう	(起) 石川県七尾市 千野町 ちのまち
都市計画決定	平成11年度	平成23年度
完成車線数	2車線（暫定）	
種級区分	第1種第3級	
事業化	平成24年度	平成28年度
全体事業費	約335億円	約135億円
令和6年度末 までの投資額	約238億円 (進捗率約71%)	約57億円 (進捗率約42%)

輪島道路（Ⅱ期）

田鶴浜七尾道路

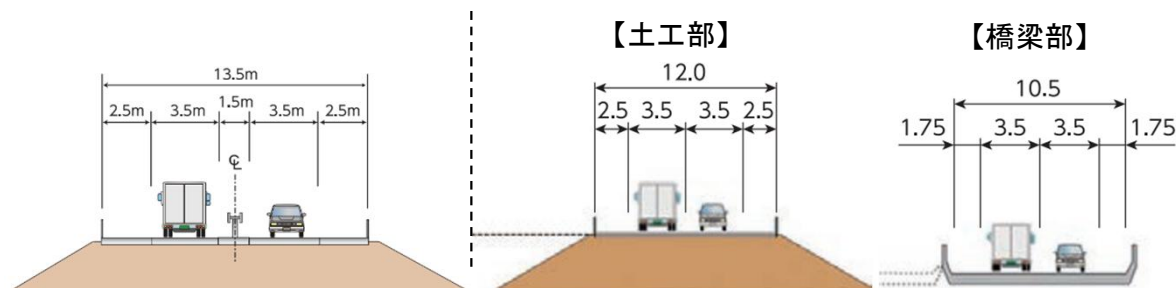


図1-3 標準横断面図



至金沢市 至高岡市
日交通量出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図1-4 位置図

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（輪島道路・輪島道路（Ⅱ期））
平成23年度	都市計画決定（田鶴浜七尾道路）
平成24年度	事業化（輪島道路（Ⅱ期））
平成26年度	事業再評価（輪島道路・輪島道路（Ⅱ期））
平成27年度	用地着手（輪島道路（Ⅱ期））
平成28年度	事業再評価（輪島道路・輪島道路（Ⅱ期））
平成28年度	事業化（田鶴浜七尾道路）
平成29年度	工事着手（輪島道路（Ⅱ期））
平成30年度	用地着手（田鶴浜七尾道路）
令和2年度	工事着手（田鶴浜七尾道路）
令和3年度	事業再評価（輪島道路・輪島道路（Ⅱ期）・田鶴浜七尾道路）
令和5年度	輪島道路開通
令和5年度	（令和6年能登半島地震）

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前） 令和6年度末、金額は税込み

		全体	執行 済額	進捗 率	残事業費
わじま 輪島 道路 (Ⅱ期)	事業費	約335億円	約238億円	約71%	約97億円
	うち用地費 ・補償費	約28億円	約24.4億円	約87%	約3.6億円
たつるはま 田鶴浜 七尾 道路	事業費	約135億円	約57億円	約42%	約78億円
	うち用地費 ・補償費	約7億円	約6.8億円	約97%	約0.2億円
合計	事業費	約470億円	約295億円	－	約175億円
	うち用地費 ・補償費	約35億円	約31.2億円	－	約3.8億円

- 輪島道路(Ⅱ期)は調査設計のほか、橋梁下部工事、改良工事、トンネル工事を推進している。
- 田鶴浜七尾道路は調査設計のほか、用地買収及び改良工、橋梁下部、上部工事を推進している。

(3) 今後の事業展開

- 令和6年能登半島地震を受け、輪島道路（Ⅱ期）・田鶴浜七尾道路の用地買収、工事を推進し早期開通することにより、地震被災地の支援につなげる。

事業内容の変更及び投資効果

〔一般国道470号 わじま 輪島道路(Ⅱ期)〕

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（1）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕（能登半島地震関連）

- 令和6年能登半島地震により、市ノ瀬地区において大規模な土砂崩落が発生し、道路計画線上に土砂が流出。
- 土砂崩壊箇所にて計画中の猿谷高架橋および鷹ノ巣山第1トンネルにおいては、崩壊した土砂への対策を踏まえた橋梁構造の変更やトンネル周辺の地すべり対策及び坑口補助工法の追加が必要となった。



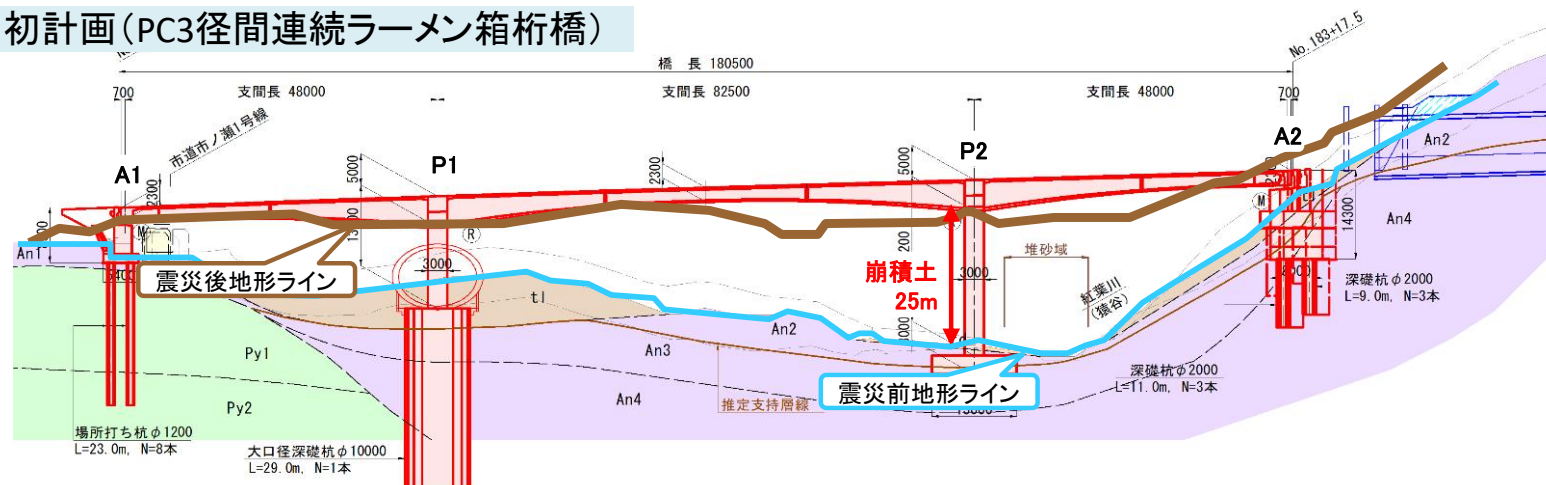
3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（１）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕（能登半島地震関連）

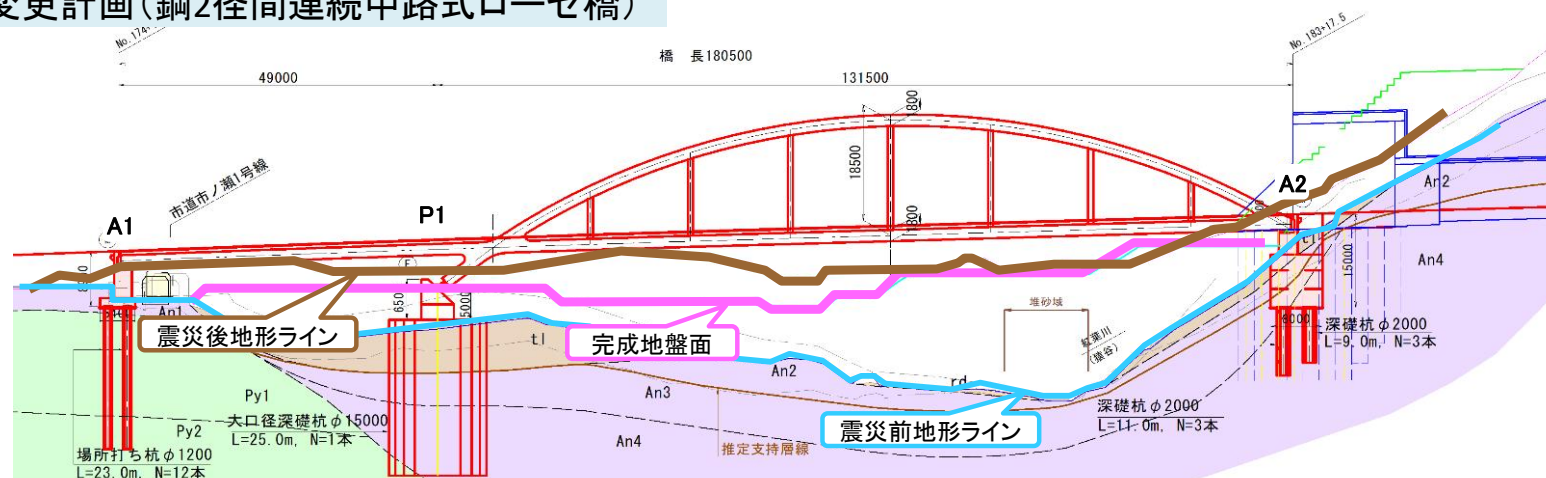
① 猿谷高架橋の橋梁形式変更【約42億円】

- 地震による土砂崩落により、猿谷高架橋のP2橋脚位置において最大25mの土砂が堆積した。
- 当初計画のP2橋脚を施工するためには大規模な掘削が必要となるが、崩落土上での作業となることから、沈下や再崩落のリスクを踏まえ、大規模な掘削を回避する橋梁形式への見直しを行う。
- 橋種選定の結果、経済性、施工性及びリスク管理に優れる鋼2径間ローゼ橋を選定した。

当初計画(PC3径間連続ラーメン箱桁橋)



変更計画(鋼2径間連続中路式ローゼ橋)



概算工事費(億円)

当初計画	12億円
変更計画	54億円
増額	42億円

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

(1) 事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕（能登半島地震関連）

② 鷹ノ巣山第1トンネル周辺地すべり対策工追加【約82億円】

- 地震による土砂崩落に伴い、地質調査及び地すべり解析を実施したところ、地すべりブロックの存在が判明。
- 安定解析の結果、トンネル施工の影響による地すべりブロックの安定確保ができないことから、トンネル施工に先立ち、地すべり対策として排土工や集水井等を追加する。

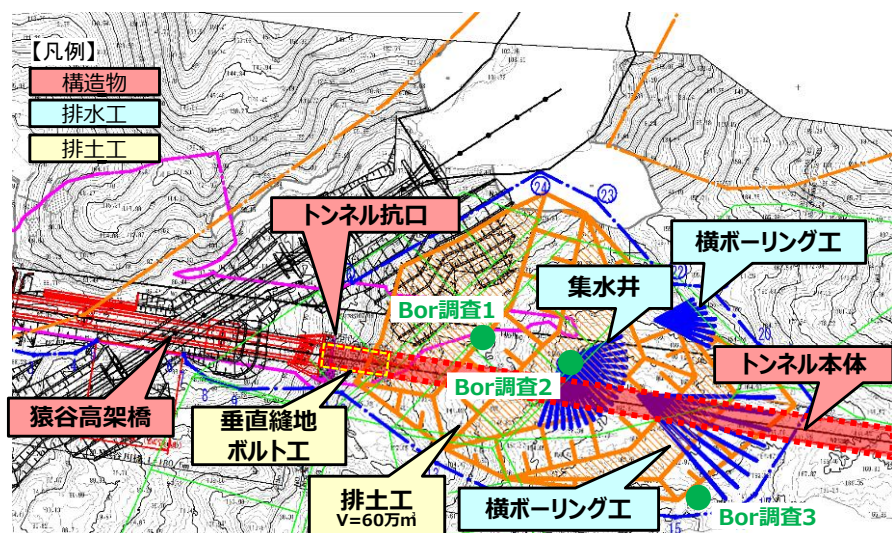


図3-1 対策平面図

■安定解析結果

<トンネル設置時 排土なし>

項目	説明	記号	単位	計算結果
安全率	安全率	Fs	-	0.931
抵抗力	計画安全率	p.Fs	-	1.150
安全率	計算値			0.981
許容値				1.200
結果				OUT

※計算値は横ボーリングによる安全率上昇(+0.05)を考慮

<トンネル設置時 排土あり>

項目	説明	記号	単位	計算結果
安全率	安全率	Fs	-	1.189
抵抗力	計画安全率	p.Fs	-	1.150
安全率	計算値			1.239
許容値				1.200
結果				OK

※計算値は横ボーリングによる安全率上昇(+0.05)を考慮

■計画安全率根拠

計画安全率Fs
仮設時 Fs ≥ 1.1
完成時 Fs ≥ 1.2

設計要領〔道路編〕,
北陸地方整備局,R4.4.P3-17

地すべり防止計画では、地すべり運動ブロック毎に計画安全率 (P.Fs) を定める。
一般的な地すべり防止工事としては、現在の滑動状況に応じて現況安全率を0.95～1.00に仮定し、地すべり発生・運動機構や保全対象の重要度、想定される被害の程度等を総合的に考慮して計画安全率 (P.Fs) を1.10～1.20に設定する。
また、応急対策などで当面の安全確保を図る場合であっても計画安全率 (P.Fs) 1.05以上を設定するものとする。
なお、ここで述べている安全率は、地すべり防止工事の量を決定するために用いられるものであり、工事後の斜面の安定性を示すものではないことに留意する。

図 2.1.7 現況安全率の設定
〔「地すべり防止技術指針及び同解説」H20. 4,
国土交通省砂防部独立行政法人土木研究所, P52〕

■対策イメージ



写真3-2 排土工の作業状況



写真3-3 横ボーリング工の作業状況



写真3-4 集水井の作業状況

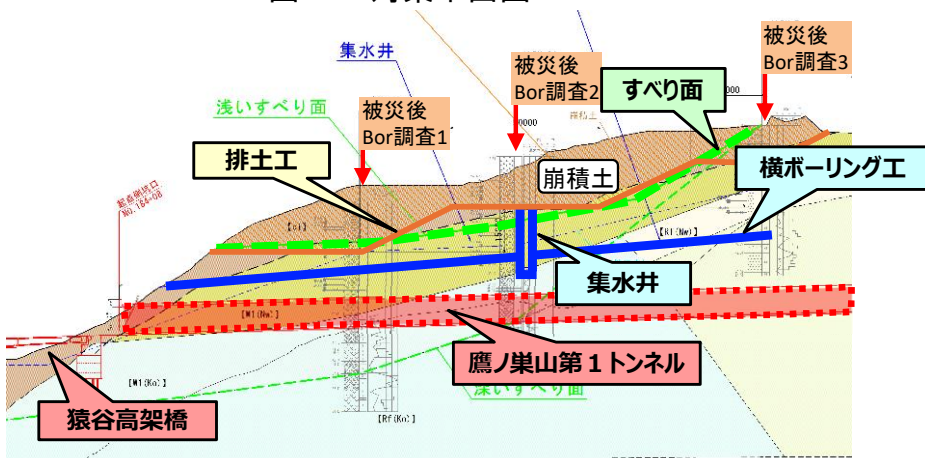


図3-2 対策断面図

※表示の構造物名称は全て仮称

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（1）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕（能登半島地震関連）

③ 鷹ノ巣山第1トンネル坑口補助工法追加【約14億円】

- 地震による土砂崩落に伴い、鷹ノ巣山第1トンネル起点側坑口部に約5～10mの不安定な崩落土が堆積。
- 崩落土砂内でトンネルを施工するため、不安定斜面やゆるみ抑制による安全性確保を目的とした垂直縫地ボルト工等の坑口部対策を追加する。

■地層縦断面図

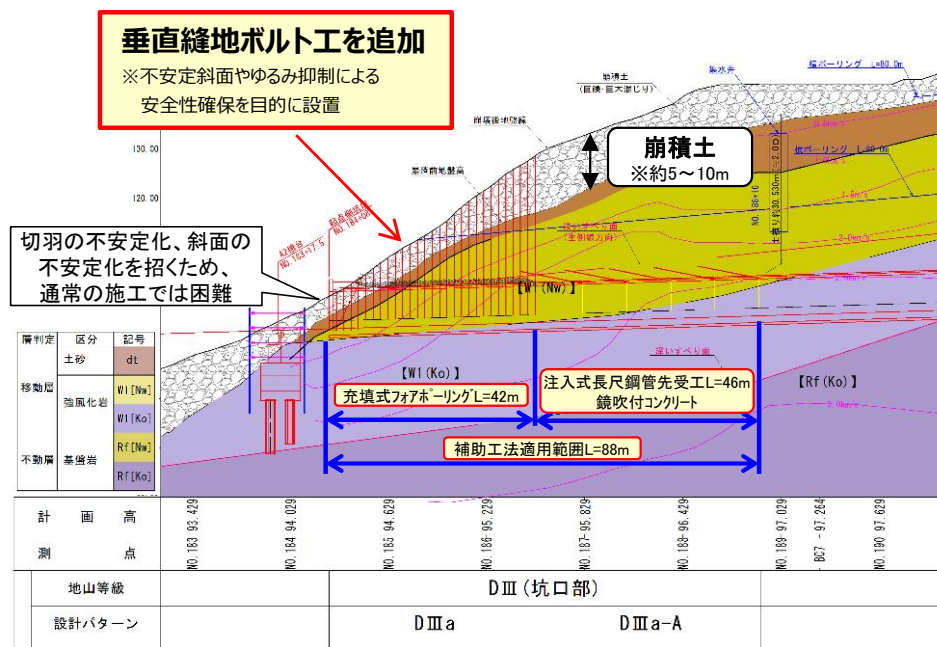
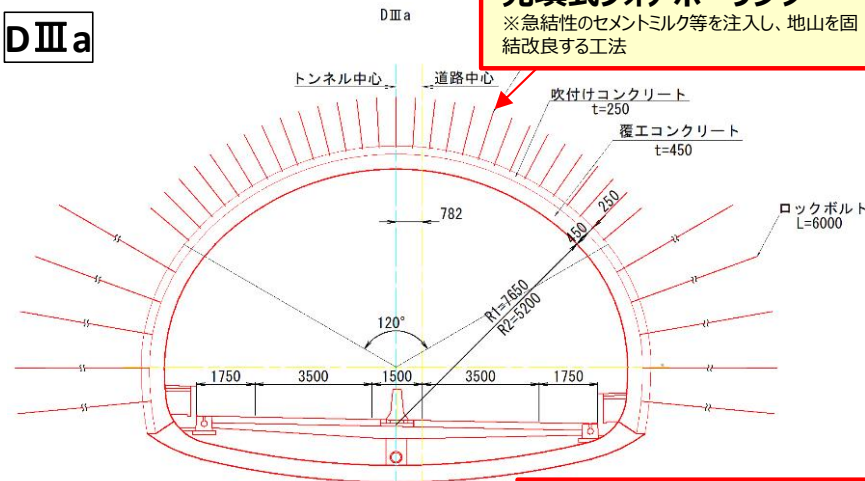


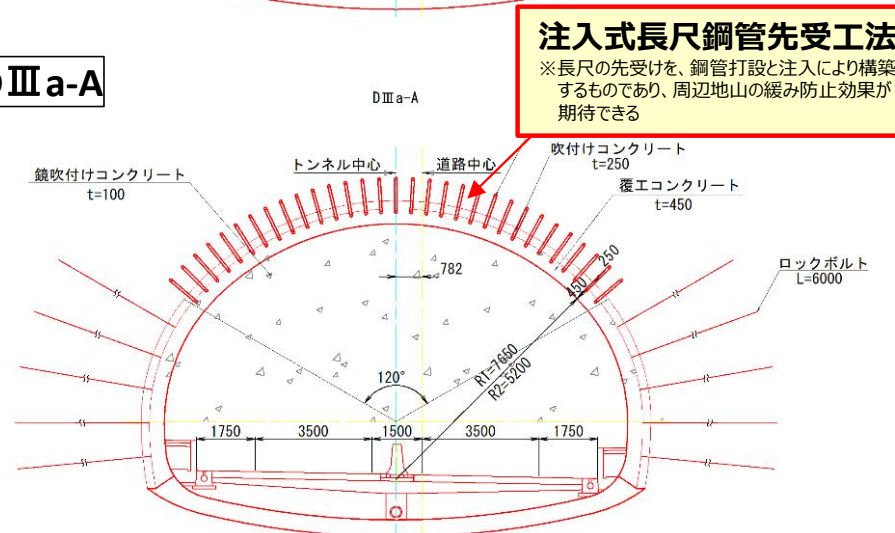
写真3-5 起終点坑口周辺状況

■断面図

DⅢ a



DⅢ a-A



※表示の構造物名称は全て仮称

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（1）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕

④ 盛土材改良【約72億円】

- 盛土材として使用する掘削土砂について、土質調査を実施したところ、当初想定したよりもコーン指数が低く、施工機械の走行に必要なトラフィカビリティを確保できないことが判明したため、土質改良を追加する。
- また、沢地形に構築された盛土は、地震動による盛土内の過剰間隙水圧上昇に伴う強度低下が懸念されるため、盛土内の地下排水対策を実施し、盛土の安定化を図る。

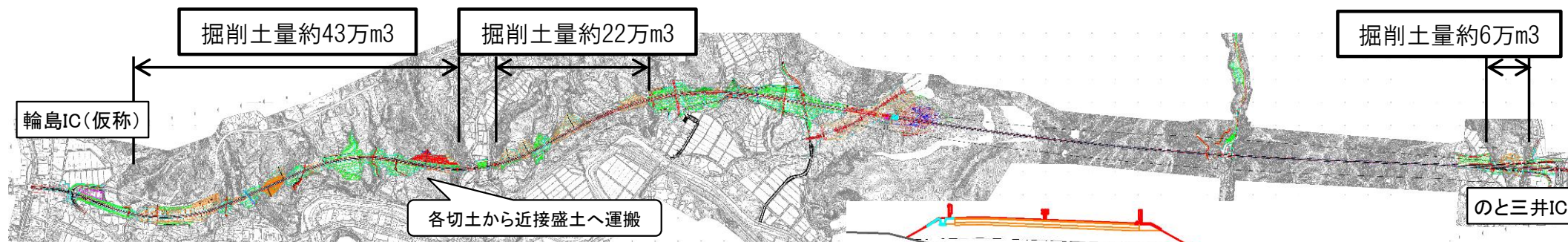


写真3-6 脆弱土上でキャタピラが埋まる建設機械



写真3-7 土質改良の作業状況

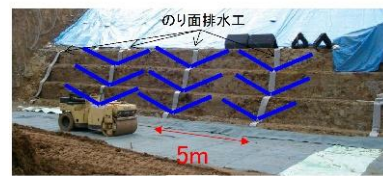


写真3-8 のり面排水工の作業状況

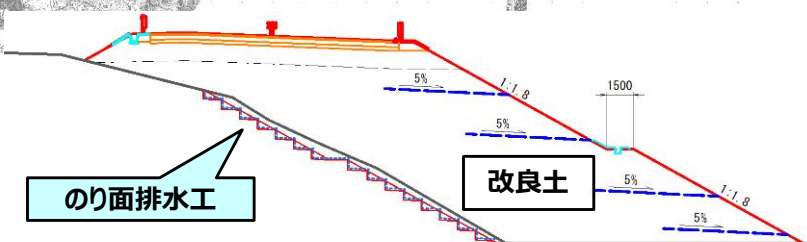


図3-3 横断面図(参考)

※固化材添加量根拠

解表 4-6-4 安定処理を行う場合の配合設計の考え方の例

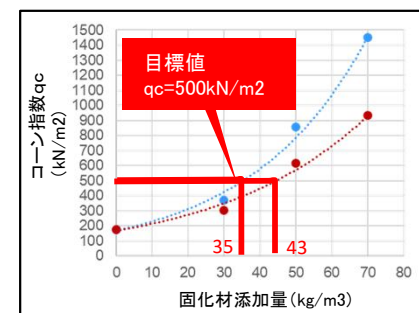
項目	必要性、目的	配合設計の指標	設計強度	施工管理の指標
躯体	トラフィカビリティの改善	コーン指数	$q_c \geq 400 \text{ kN/m}^2$	締固め度
安定性の確保	せん断強度	盛土の安定化に必要な強度	締固め度	一軸圧縮強度

出典：道路土工 盛土工指針

設計目標強度：コーン指数 $q_c = 400 \text{ kN/m}^2$
 室内目標強度：コーン指数 $q_c' = 500 \text{ kN/m}^2$
 現地強度/室内試験強度比：0.8と設定
 ($q_c = 400 \text{ kN/m}^2 \div 0.8 = 500 \text{ kN/m}^2$)
 ⇒ 必要添加量 35kg/m³、43kg/m³

<50kg/m³ ※最少添加量

※現場における均一な混合が確保できる最少添加量
 セメント系固化材による地盤改良マニュアル (社)セメント協会



3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（1）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕

⑤ 市ノ瀬地区軟弱地盤対策工追加【約46億円】

○市ノ瀬地区の盛土箇所について、詳細設計に伴う地質調査の結果、予備設計では確認できなかった陥没帯（一部粘性土が深く堆積）が確認された他、軟弱な粘性土層が広く分布することが判明したため、盛土の沈下対策及び安定対策を追加する。

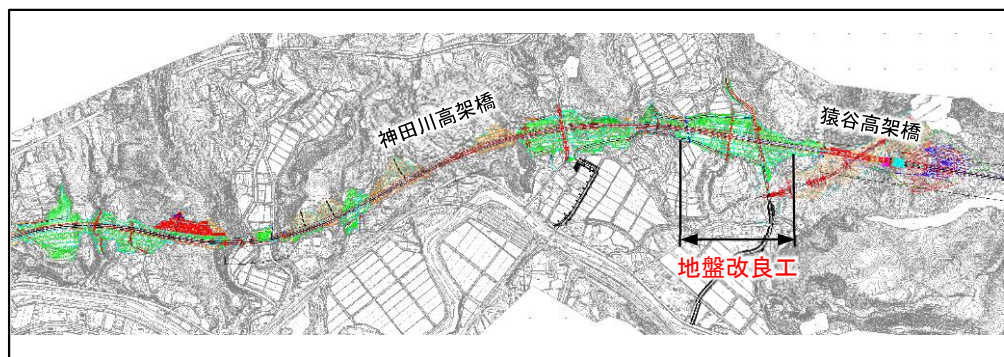


図3-4 対策工位置図

●沈下対策…カードボードドレーン工（設置ピッチ1.5m）

- ・沈下計算の結果、供用開始後3年間の残留沈下量が104cm（許容値10cm）となるため、沈下対策を実施
- ・比較検討の結果、経済性に優れるカードボードドレーン工を採用

●安定対策…深層混合処理工（φ1500×1軸）

- ・安定計算の結果、常時、地震時、液状化時の安定が確保できないため、安定対策を実施
- ・比較検討の結果、経済性に優れる法勾配1:1.8+深層混合処理工（φ1500×1軸）を採用

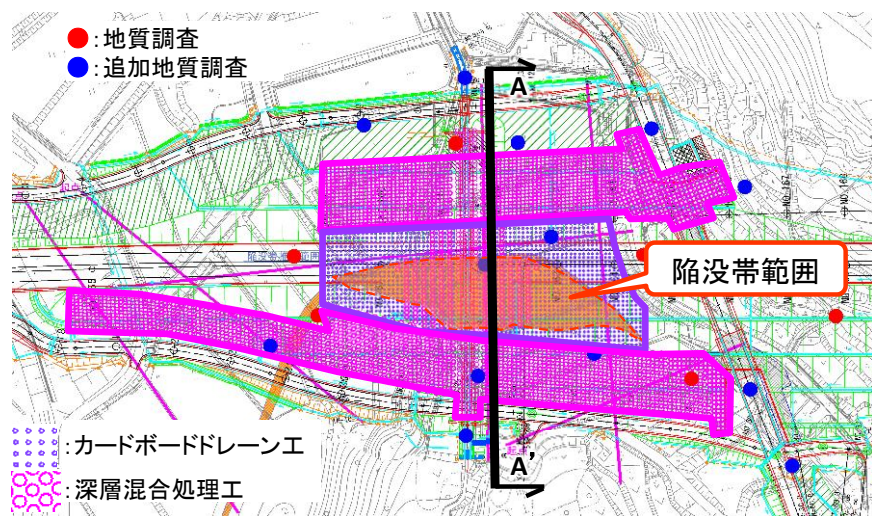


図3-5 計画平面図

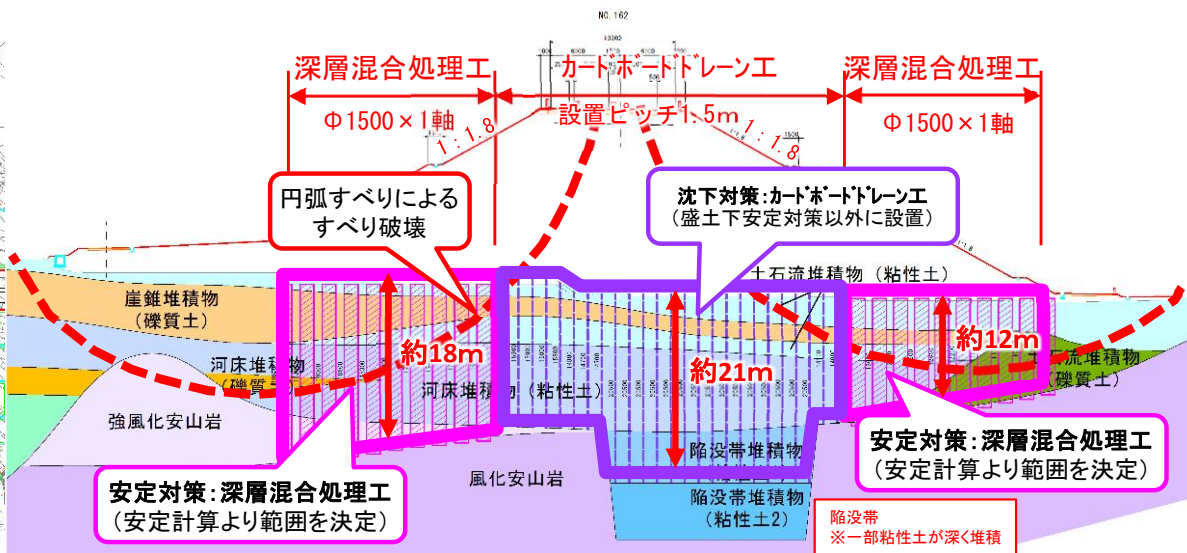


図3-6 地層断面図(A-A')

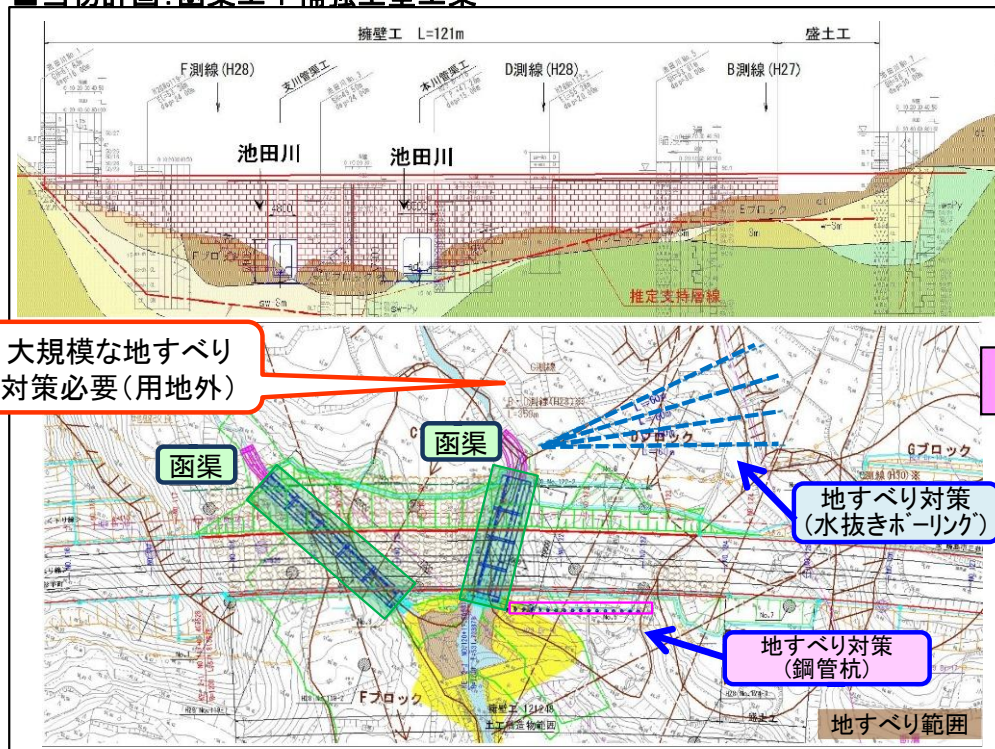
3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（１）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕

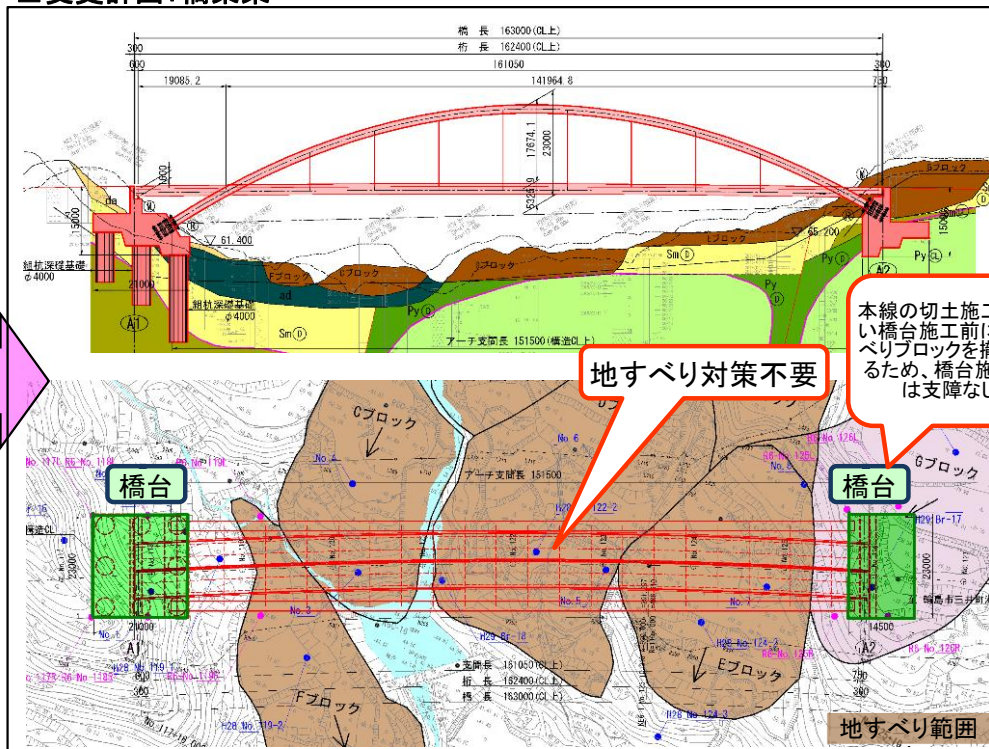
⑥ 池田川周辺の橋梁構造への変更【約31億円】

- 当初計画は、大規模な地すべりブロック上に函渠と補強土壁による土工を計画していたが、地すべり対策は通常時及び降雨時に対して要求性能を満足する設計であり、地震動に対しては地震後の点検及び補修を前提としていた。
- 令和6年能登半島地震を踏まえ、大規模災害時のリスクを軽減するために地すべり区間を避けた橋梁形式に計画の見直しを行う。

■当初計画：函渠工＋補強土壁工案



■変更計画：橋梁案



概算工事費(億円)

当初計画	7億円
変更計画	38億円
増額	31億円

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

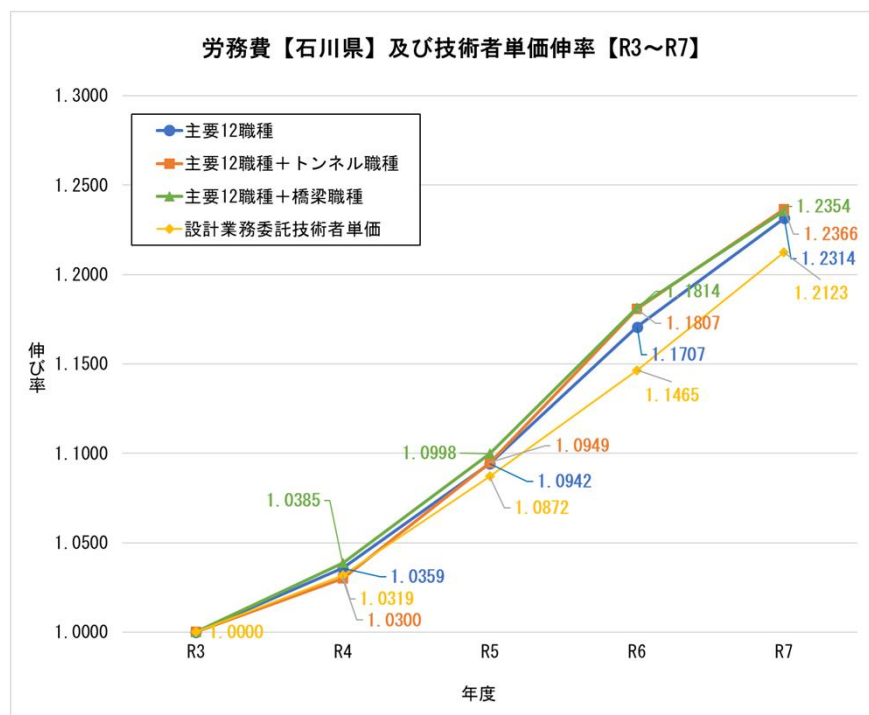
（1）事業費の見直し〔輪島道路（Ⅱ期）〕

⑦ 機労材の高騰【約31億円】

○前回再評価（令和3年度）後の労務費及び資機材単価の上昇によって増額の必要が生じた。

○労務費は約1.2倍、資機材費は約1.4倍に増加している。

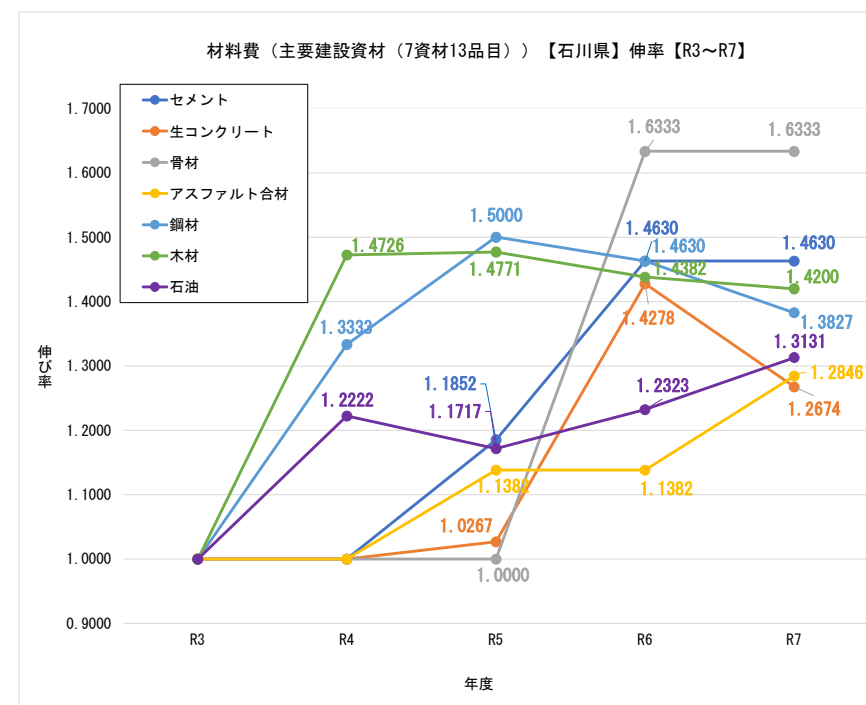
▼労務単価の伸び率



■計算方法

- 工種毎に、工事实績から資機材・労務費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和7年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、上昇による事業費増分を算出。

▼建設資材単価の伸び率



■増額の内訳

	R 4 年度	R 5 年度	R6年度	R7年度以降	合計
労務費	+0.3億円	+0.6億円	+1.3億円	+6.4億円	+9億円
材料費	+2.5億円	+3.7億円	+4.4億円	+11.4億円	+22億円
合計	+2.8億円	+4.3億円	+5.7億円	+17.8億円	+31億円

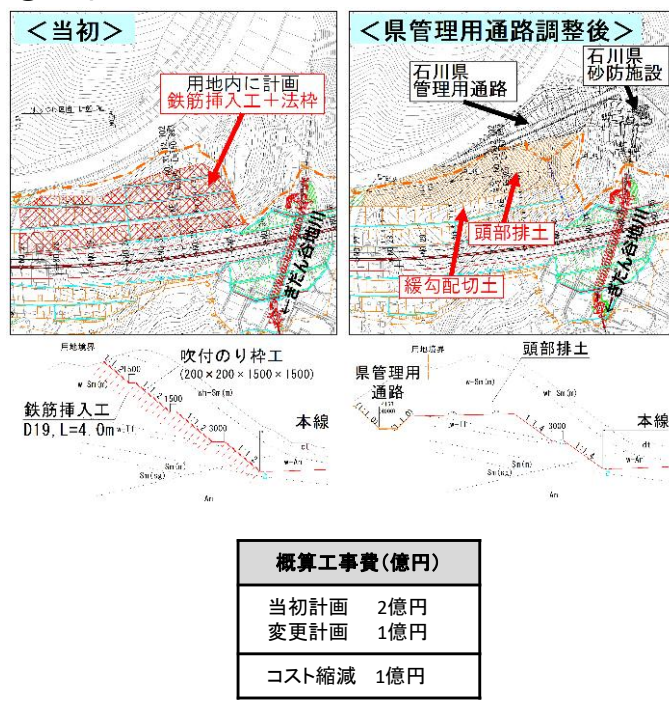
3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】

（2）コスト削減〔輪島道路（Ⅱ期）〕

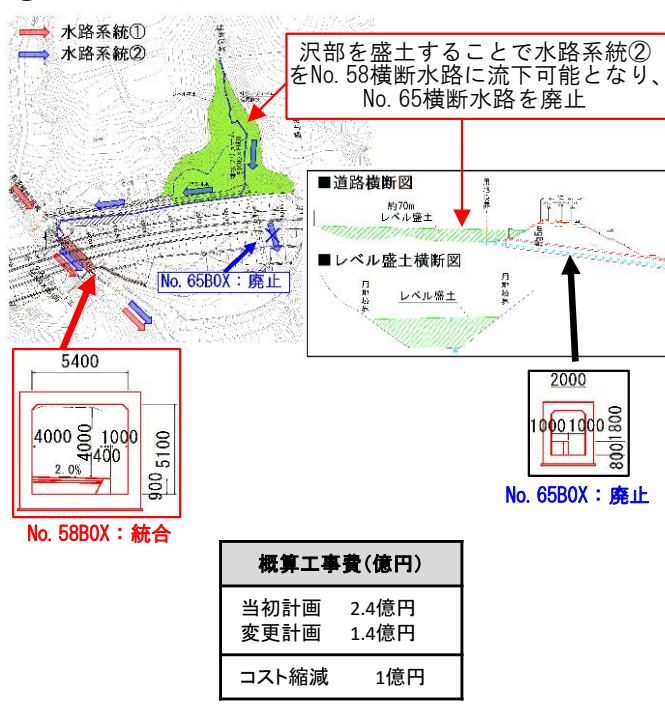
①法面对策の計画変更、②横断施設統合、③地すべり対策の回避により、3億円のコスト削減を図った。

- ①横地地区の法面对策について、石川県との調整により安定勾配での切土が可能となったことから、法面对策として計画していた鉄筋挿入及び法枠が不要となった（-1億）。
- ②横地地区の横断水路について、当初想定していた水路2系統を1系統に統合することにより、横断水路BOXを1箇所削減した（-1億）。
- ③石休場地区の横断水路について、当初地すべり対策が必要であったが、横断水路位置を現況水路沿いに見直すことにより、地すべり対策を回避することが可能となった（-1億）。

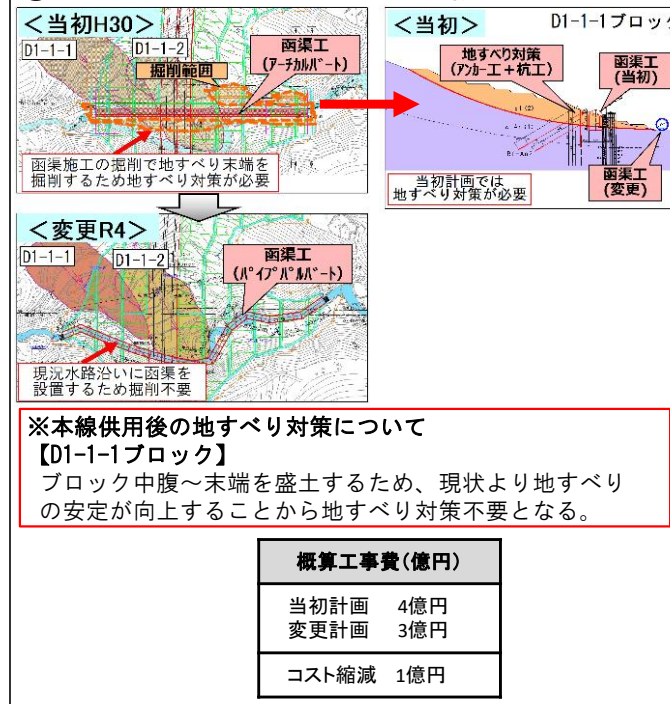
① 隣接施設との調整による法面对策削減



② 横断施設統合による横断施設削減



③ 地すべり対策を回避した水路構造見直し



（3）見直し後の事業費〔輪島道路（Ⅱ期）〕

全体事業費： 約335億円 → 約650億円 （+約315億円、94%増）

3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】



② 交通事故の減少〔輪島道路（Ⅱ期）〕

- 輪島道路（Ⅱ期）の並行区間では道路線形の悪さなどにより、危険な箇所が存在している。
- 輪島道路（Ⅱ期）の整備により、並行する道路から安全性の高い輪島道路（Ⅱ期）へ交通が転換することから、年間約21.6件の死傷事故件数の削減が期待できる。

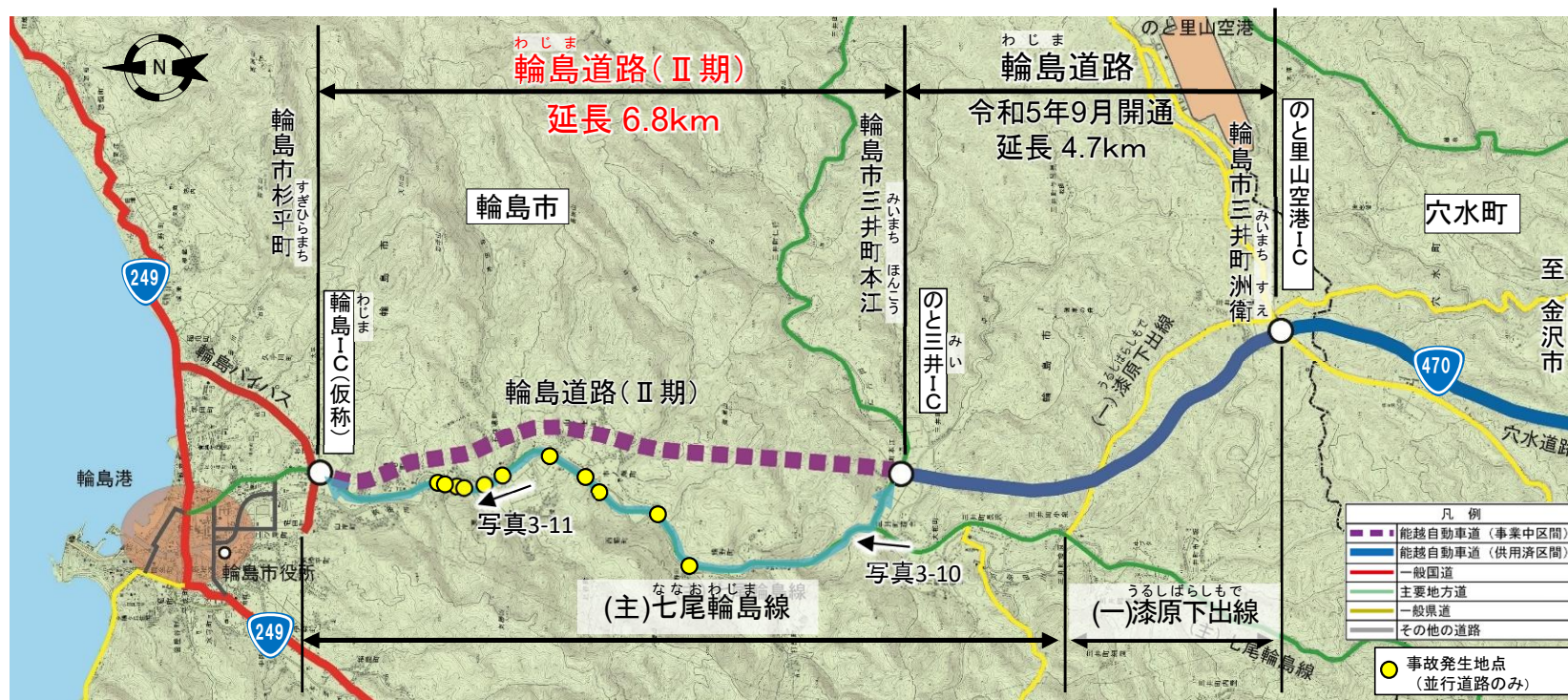


図3-11 位置図

出典: ITARDA(R1~R5)



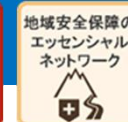
写真3-10 九十九折とスリップ注意の道路標識
(三井町本江)



写真3-11 カーブしており、R2年に事故が発生した地点(石休場町)



3. 事業内容の変更及び投資効果【輪島道路（Ⅱ期）】



（５）その他の効果

①復興活動を支援する道路ネットワークの確保・強化〔輪島道路（Ⅱ期）〕

- 令和6年能登半島地震の際、代替路線となった七尾輪島線や国道249号では、落石や土砂崩れ等により円滑な通行が阻害され、深刻な渋滞が発生した。
- その後、能越自動車道の段階的な復旧により、被災地へのアクセスの大きな助けとなった。（メディア等でも、能越自動車道の開通により、被災地の復旧に向けた取組の加速が期待と報道※）
- 特に輪島道路は、のと三井IC～徳田大津ICの中で最も早く復旧し災害への支援に貢献した。輪島道路（Ⅱ期）の整備により、復興活動を支援する道路ネットワーク機能の確保・強化が期待される。



図3-13 能越自動車道通行止め解除の経緯



図3-14 令和6年能登半島地震後の速度調査結果（左：1/6、右：2/3）

図3-15 徳田大津IC～輪島市役所の所要時間の変化

事業内容の変更及び投資効果

たつるはまなお

〔一般国道470号 田鶴浜七尾道路〕

4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】

(1) 事業費の見直し

- 前回再評価時点において一部埋蔵文化財の未調査箇所が存在。
- 令和6年に調査未実施区間において試掘調査を実施したところN0. 166～N0. 177の切土区間において埋蔵文化財を発見したため、本掘調査にかかる調査費用を追加する。

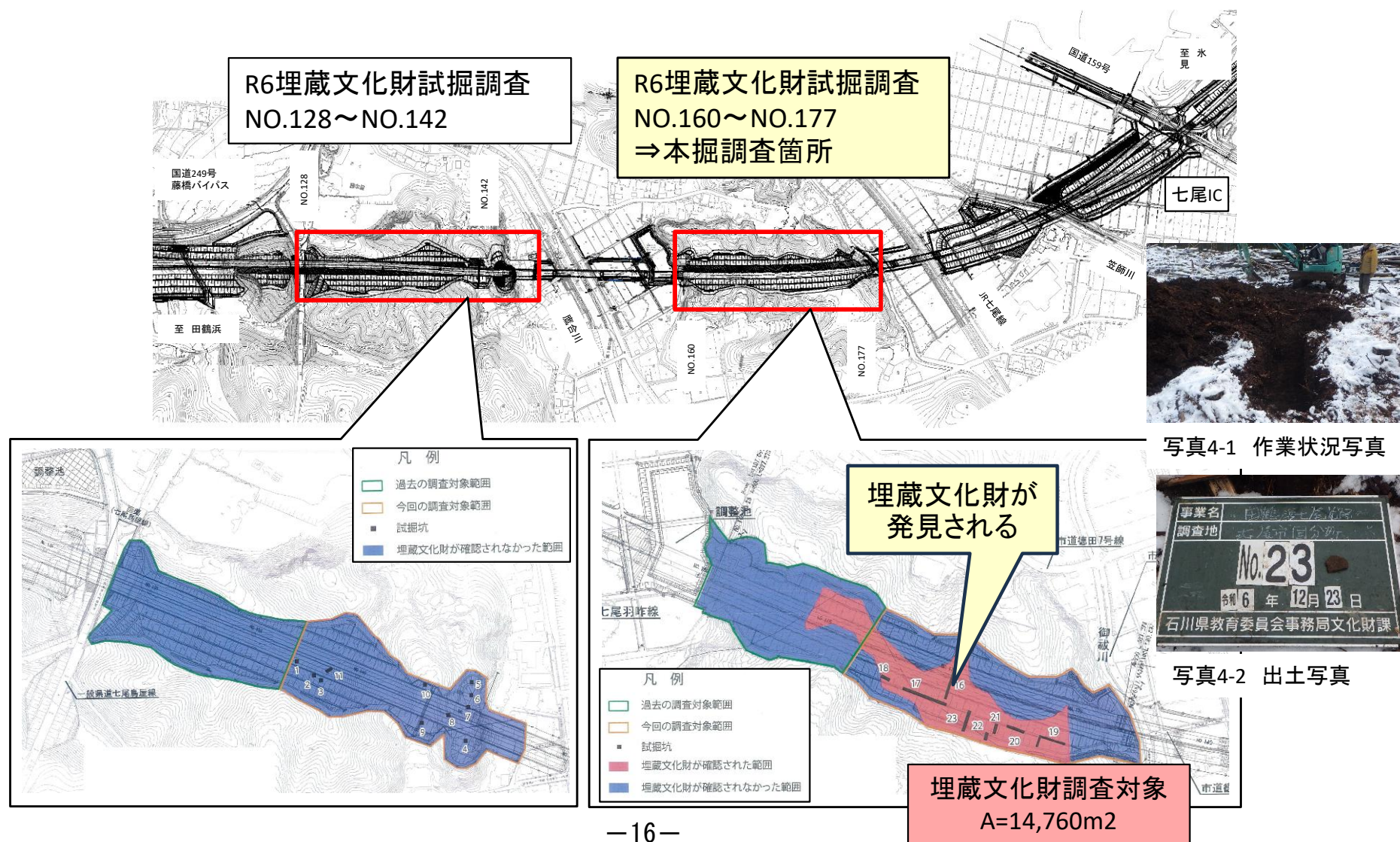


写真4-1 作業状況写真



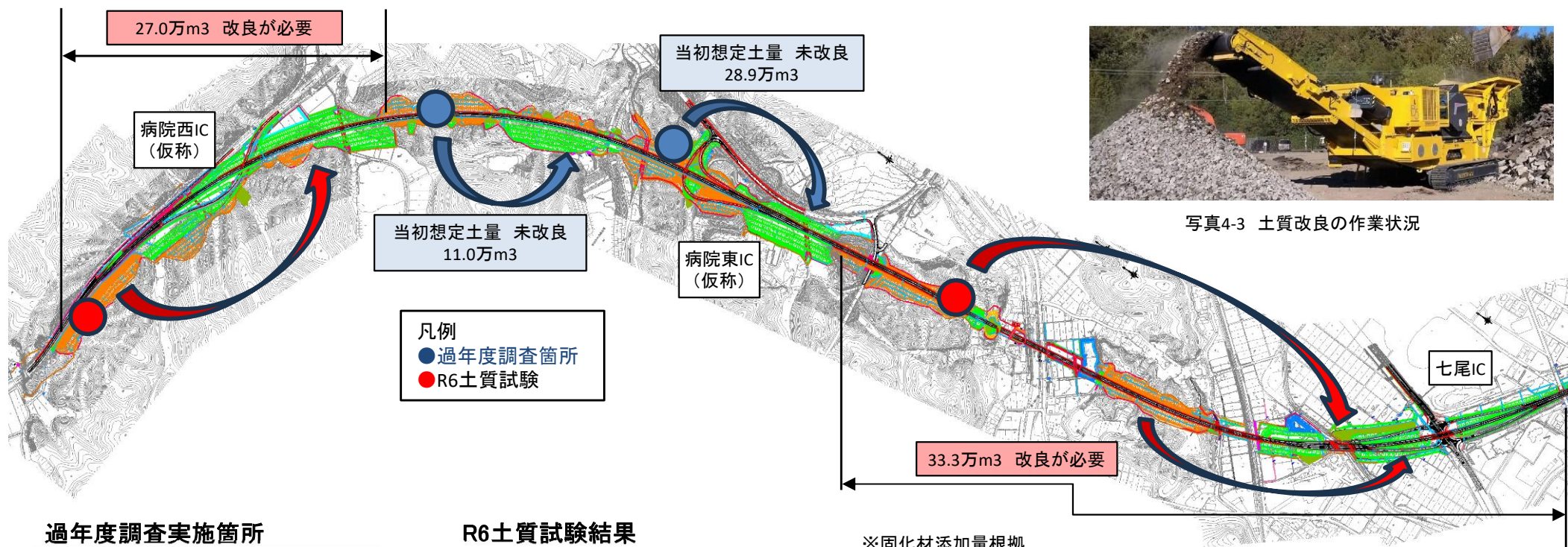
写真4-2 出土写真

4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】

(1) 事業費の見直し〔田鶴浜七尾道路〕

② 盛土材の土質改良【約75億円】

- 盛土材として使用する掘削土砂について、令和6年度に追加の土質調査を実施したところ、当初想定したよりもコーン指数が低く、施工機械の走行に必要なトラフィカビリティが確保できない状態であった。
- また、自然含水比も、最適含水比（約20%）より大きいため十分な締固めができない状態が確認された。
- 上記を踏まえ、当初切土を利用する盛土箇所において一部土質改良工を追加で実施する。



過年度調査実施箇所

試料番号 (深さ)	No. 2 (1.60~10.00m)	No. 12
湿潤密度 ρ_w g/cm ³		
乾燥密度 ρ_d g/cm ³		
土粒子の密度 ρ_s g/cm ³	2.64	2.64
自然含水比 w_o %	21.7	12.7
間隙比 e		
飽和度 S_r %		
突固め回数 回/層	25	25
コーン指数 q_c kN/m ²	2217.0	5712.3

R6土質試験結果

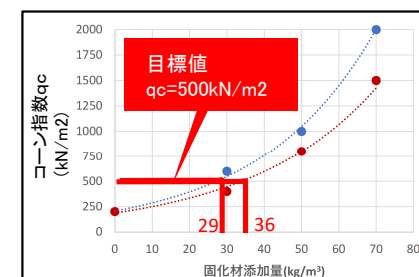
試料番号 (深さ)	No. 12R (5.45~23.00m)	No. 139CL (5.45~26.00m)
湿潤密度 ρ_w Mg/m ³		
乾燥密度 ρ_d Mg/m ³		
土粒子の密度 ρ_s Mg/m ³	2.684	2.656
自然含水比 w_o %	26.2	44.2
間隙比 e		
飽和度 S_r %		
突固め回数 回/層	25/3	25/3
コーン指数 q_c kN/m ²	188.0	102.2

※固化材添加量根拠

路体	必要性、目的	配合設計の指標	設計強度	施工管理の指標
トラフィカビリティの改善	安定性の確保	コーン指数	$q_c > 400 \text{ kN/m}^2$	締固め度
		せん断強度	盛土の安定化に必要な強度	締固め度 → 動圧増強

出典：道路土工 盛土工指針

設計目標強度：コーン指数 $q_c = 400 \text{ kN/m}^2$
 室内目標強度：コーン指数 $q_c = 500 \text{ kN/m}^2$
 現地強度/室内試験強度比：0.8と設定
 ($q_c = 400 \text{ kN/m}^2 \div 0.8 = 500 \text{ kN/m}^2$)
 ⇒ 必要添加量 29kg/m³、36kg/m³
<50kg/m³ ※最少添加量



※現場における均一な混合が確保できる最少添加量
 セメント系固化材による地盤改良マニュアル (社)セメント協会

4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】

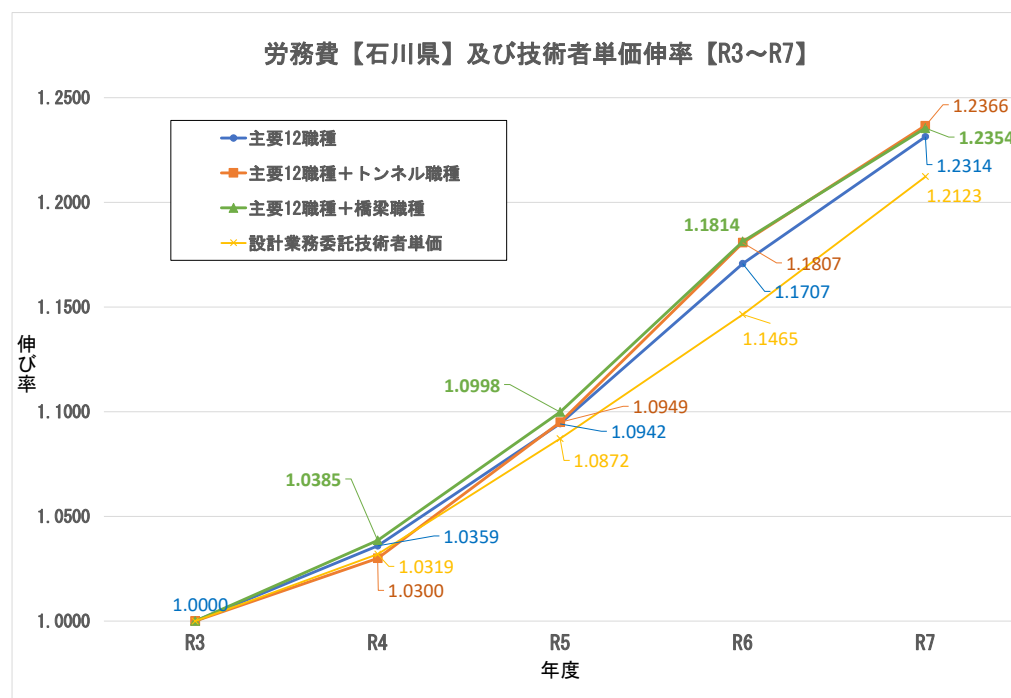
(1) 事業費の見直し〔田鶴浜七尾道路〕

③ 物価上昇による労務費および資材費の増【約26億円】

○前回再評価(令和3年度)後の労務費及び資機材単価の上昇によって増額の必要が生じた。

○労務費は約1.2倍、資機材費は約1.4倍に増加している。

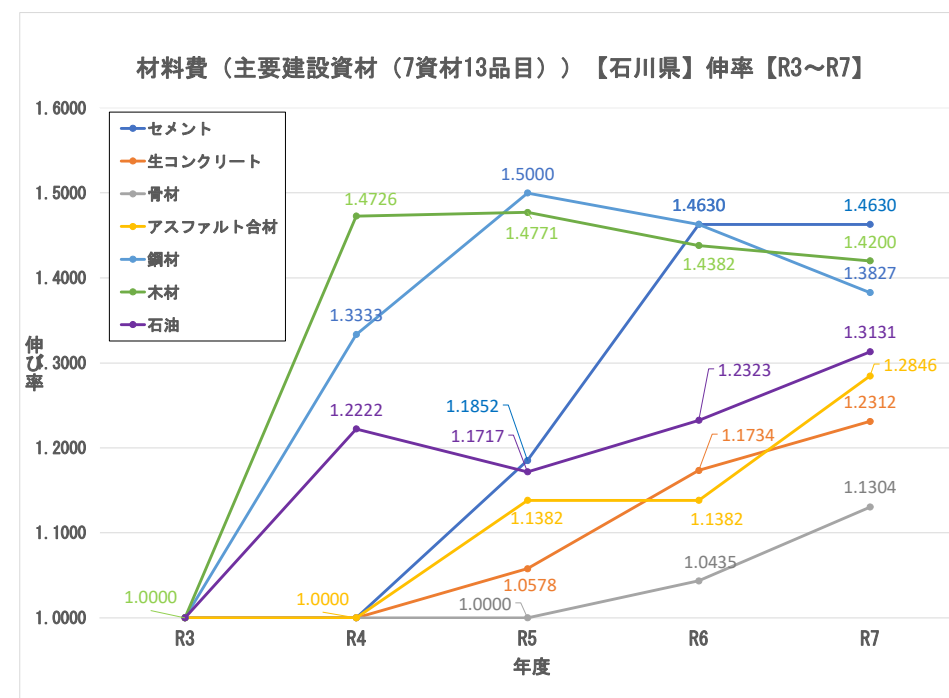
▼労務単価の伸率



■ 計算方法

- 工種毎に、工事実績から資機材・労務費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和7年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

▼建設資材単価の伸率



■ 増額の内訳

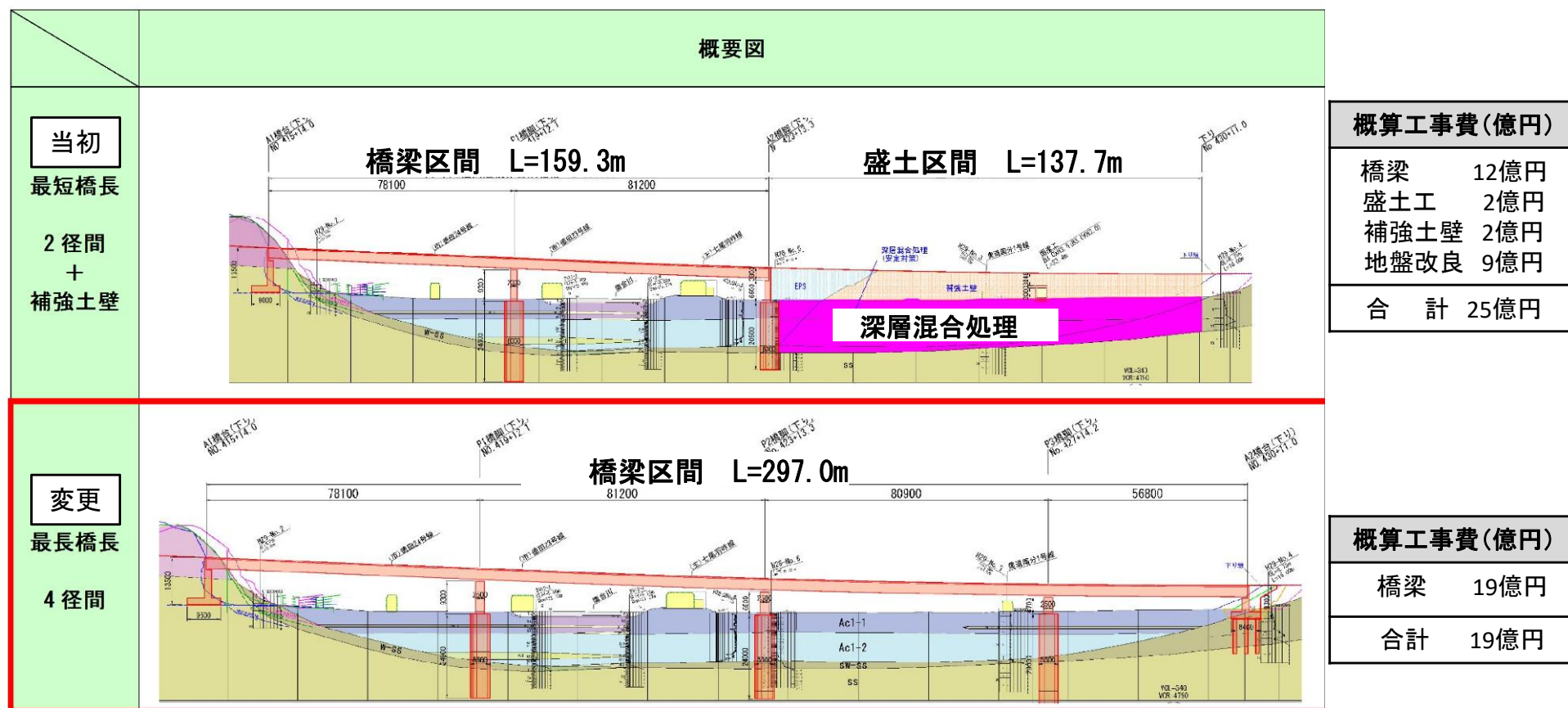
	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度以降	合計
労務費	+0.1億円	+0.4億円	+1.1億円	+5.4億円	+7.0億円
材料費	+0.8億円	+1.3億円	+3.0億円	+13.9億円	+19.0億円
合計	+0.9億円	+1.5億円	+4.0億円	+19.7億円	+26.0億円

4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】

(2) コスト縮減〔田鶴浜七尾道路〕

鷹合川橋梁の構造見直しによるコスト縮減【-6億円】

- 当初計画は鷹合川橋梁の延長を最短とし盛土区間（軽量盛土+地盤改良）として計画。
- 盛土区間の軟弱地盤対策工法や圧密沈下による周辺への影響を考慮した結果、構造の見直しにより4径間の橋梁構造とすることで、コスト縮減を図る。



(3) 見直し後の事業費〔田鶴浜七尾道路〕

全体事業費： 約135億円 → 約235億円 （+約100億円、74%増）

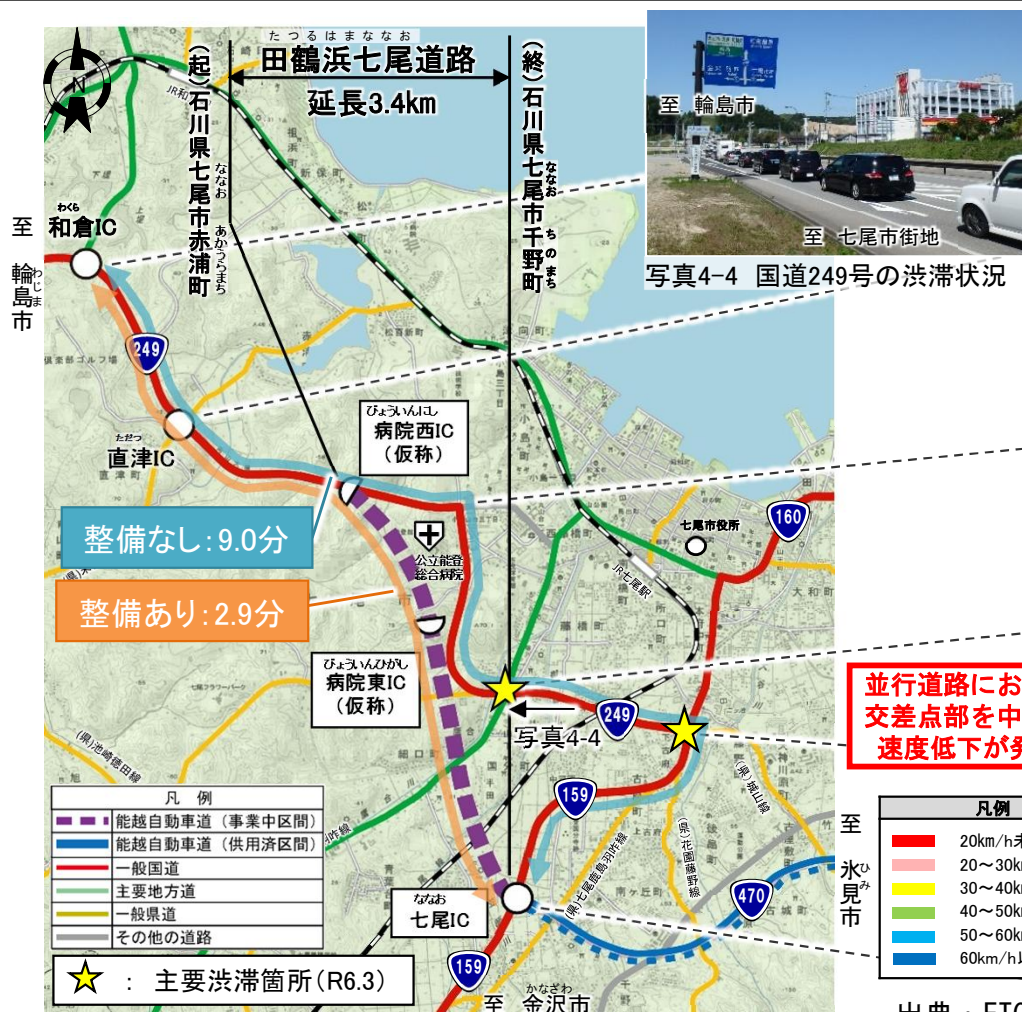
4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】



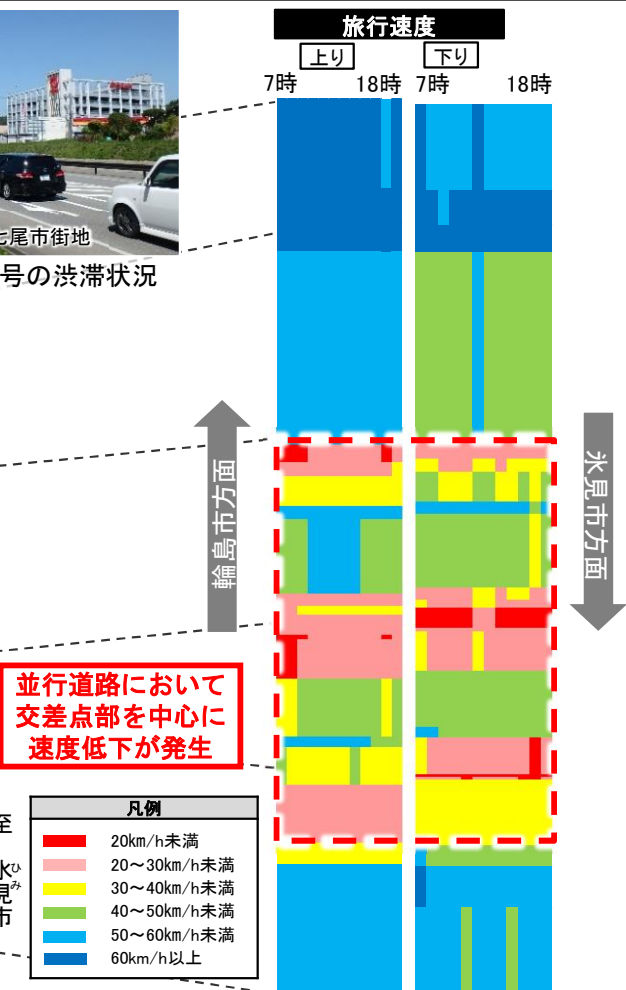
(4) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮〔田鶴浜七尾道路〕

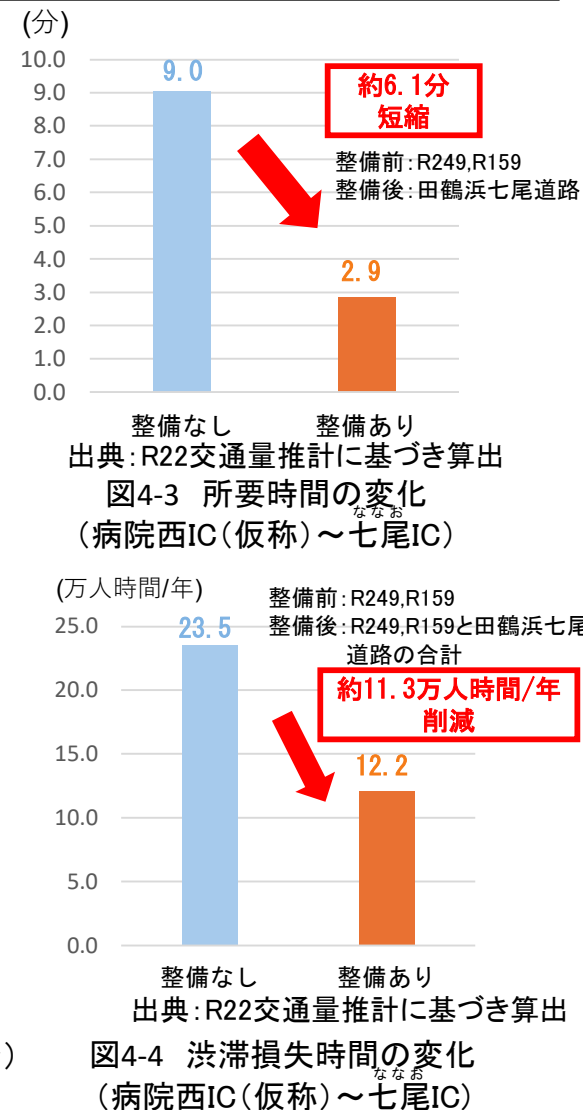
- 田鶴浜七尾道路の並行区間は渋滞が慢性的に発生し、主要渋滞箇所が2箇所存在するなど、地域内の円滑な移動に制限があり、朝のピーク時には旅行速度が20km/h以下の箇所が存在。
- 田鶴浜七尾道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、七尾IC～病院西IC間の走行時間は約6.1分短縮、また渋滞状況も改善され、渋滞損失時間が年間約11.3万人時間削減される。



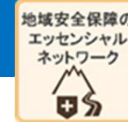
出典: 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料
図4-1 田鶴浜七尾道路付近の主要渋滞箇所



出典: ETC2.0プローブデータ (R6.9~R6.11)
図4-2 並行区間の旅行速度 (7時台~18時台)



4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】



② 交通事故の減少〔田鶴浜七尾道路〕

- 田鶴浜七尾道路の並行道路は公立能登総合病院周辺を中心に事故が多くなっており、特に混雑に起因すると思われる追突事故の割合が約5割を占め、安全な通行に課題。
- 当事業を整備することで、並行道路の混雑緩和等により年間6件の死傷事故削減が期待される。

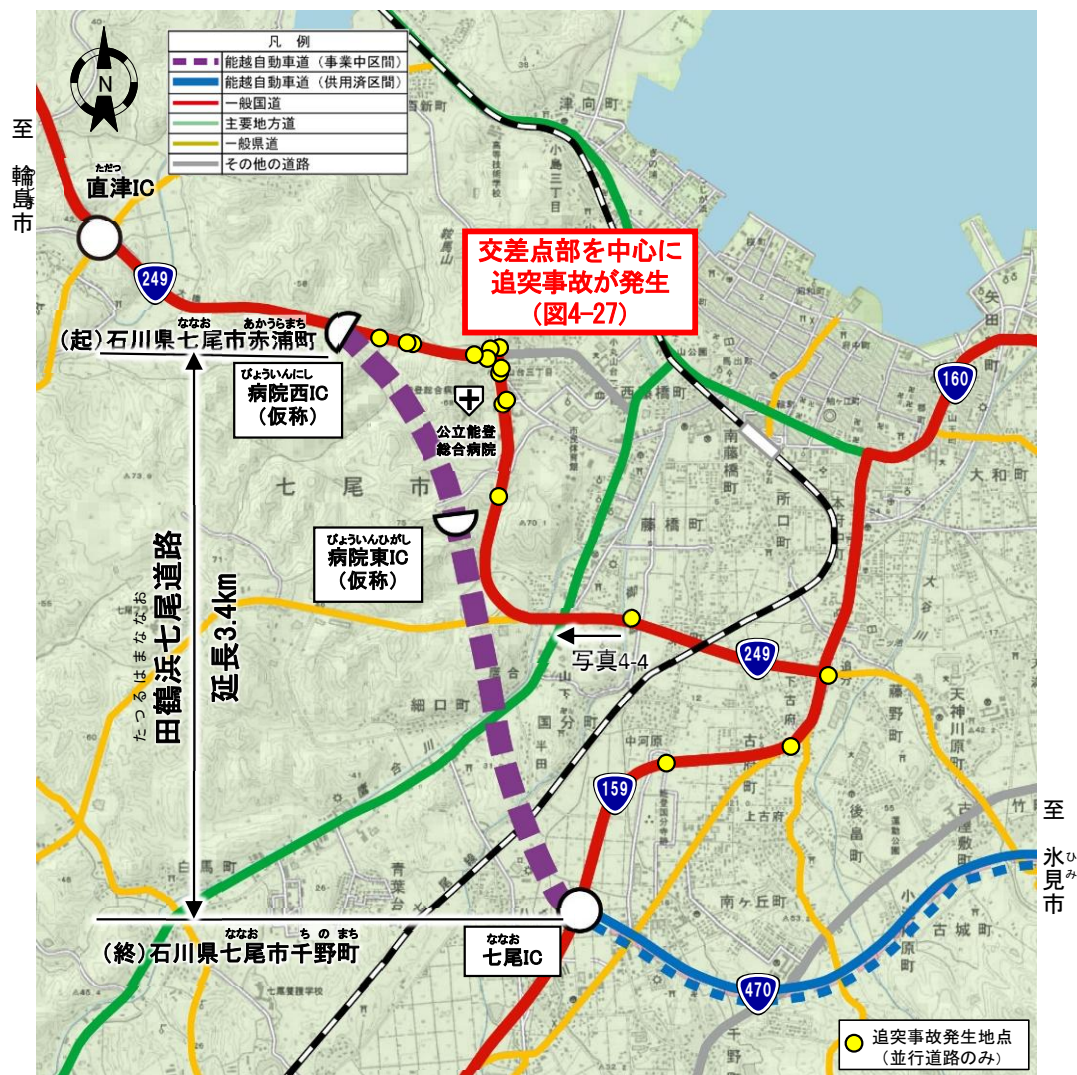


図4-5 田鶴浜七尾道路の並行道路の事故発生地点

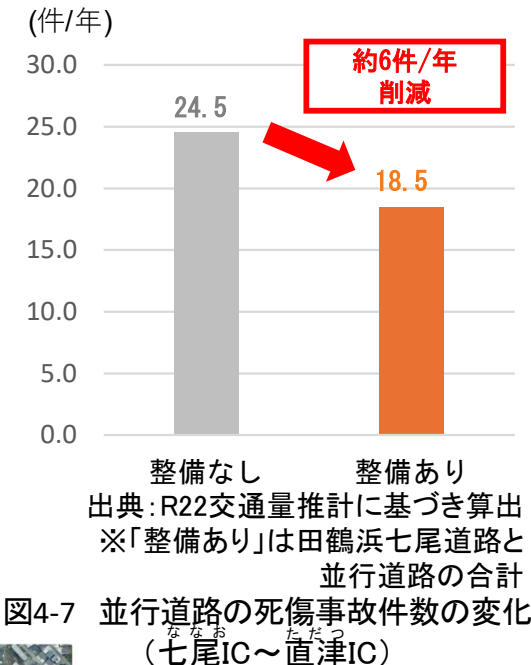
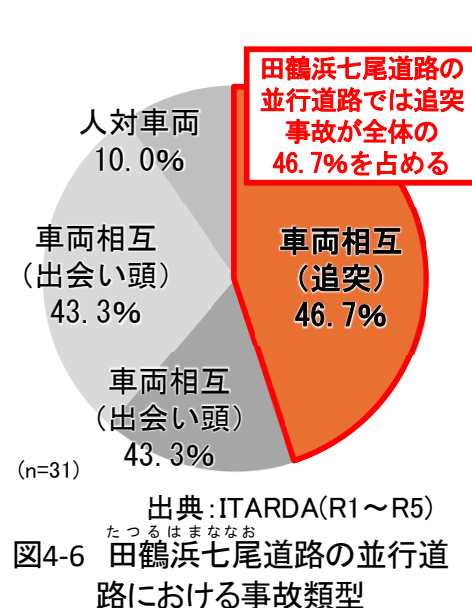
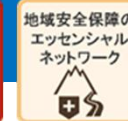


図4-8 公立能登総合病院周辺の状況

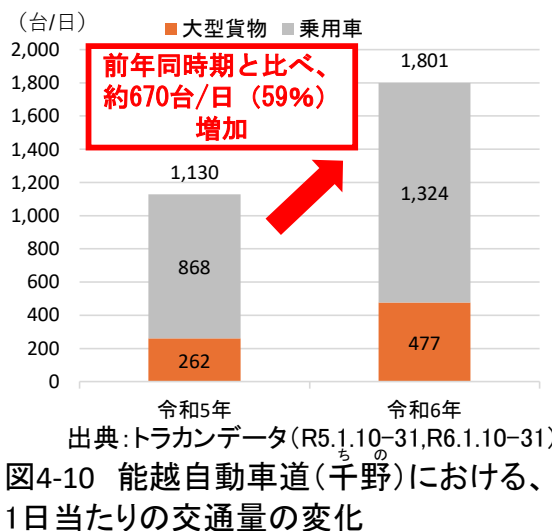


た つ る は ま な な お



①復興活動を支援する道路ネットワークの確保・強化〔田鶴浜七尾道路〕

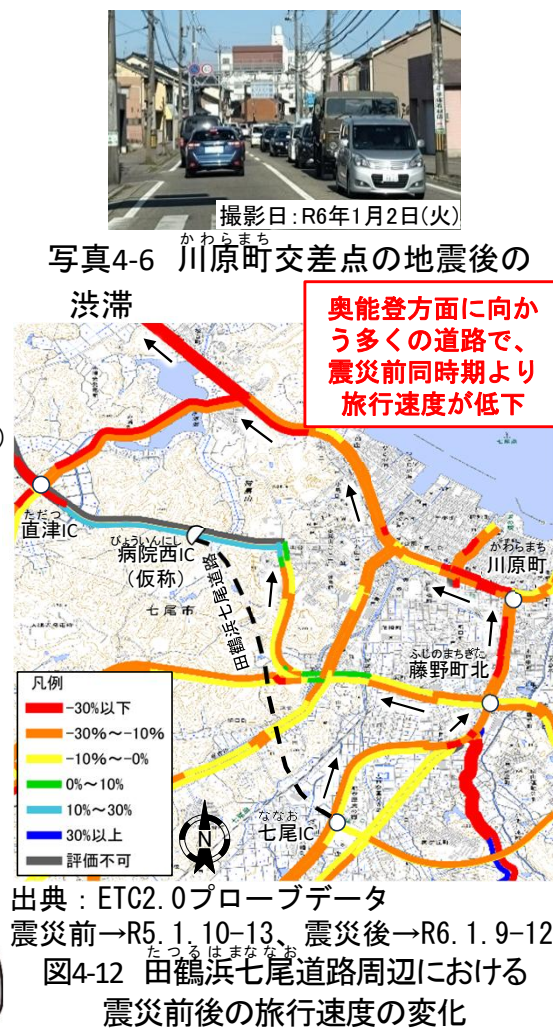
- 令和6年能登半島地震において、富山県側から災害支援で奥能登地域へ向かう通行ルートとして、能越自動車道が利用され、交通量が増加。
- しかし、田鶴浜七尾道路の並行道路（国道159号、国道249号）への交通の集中により渋滞が発生し、奥能登方面に向かう際の所要時間が増加。
- ミッシングリンクである田鶴浜七尾道路の整備により、並行道路での渋滞を軽減し、復興活動を支援する道路ネットワーク機能の強化が期待される。



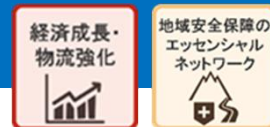
のと里山海道が通行止めとなり、輸送時間が延びただけでなく、4トン車両までの通行に制限されたため、運行回数も増加した。

国道249号が通行可能だったため、物流は機能したものの、**のと里山海道を補完する道路は必要であり、安心して通行できる広い道路を整備してほしい。**

出典:令和6年能登半島地震に関するヒアリング(国土交通省)
(一社)石川県トラック協会への
—22— ヒアリング結果



4. 事業内容の変更及び投資効果【田鶴浜七尾道路】

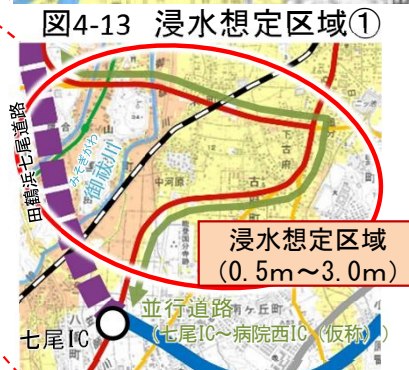


②災害時に強い道路ネットワークの形成〔田鶴浜七尾道路〕

- 田鶴浜七尾道路の並行道路では御祓川の氾濫により、緊急輸送道路（国道249号、（主）七尾輪島線）の浸水が想定される箇所（浸水実績あり）があり、大雨時には通行が不能となる可能性がある。
- また、令和6年能登半島地震において一部現道が被災したことで、公立能登総合病院（第三次医療施設）へのアクセスが制限されるなど災害時の道路ネットワークに課題。
- 高盛土構造である田鶴浜七尾道路は浸水想定区域が冠水した場合にも浸水の被害を受けないため、水害や地震など、災害に強い道路ネットワークの形成が可能。



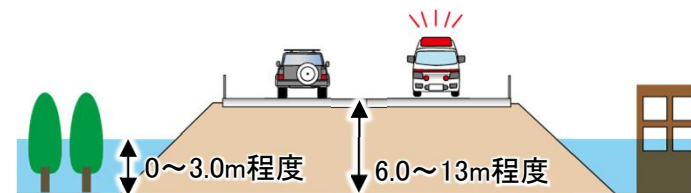
出典：R7.3公表 七尾市洪水ハザードマップ
(千年以上に1度の洪水を想定)



小丸山大橋の通行止めにより七尾市街地から、能越自動車道の崩落により奥能登方面から公立能登総合病院(第3次医療施設)へのアクセスが制限



高盛土構造の田鶴浜七尾道路は0.5~3.0mの浸水でも冠水せず道路機能を維持できる



事業の投資効果（一体評価）

〔一般国道470号 のうえつ 能越自動車道〕

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】



(1) その他の効果

①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上〔能越一体〕

- 輪島市や七尾市は、全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれているが、令和6年能登半島地震により、能登地域の多くの観光施設が被災し、観光客数が大幅に減少。
- 能越自動車道の交通量は震災前の約9割まで回復しており、当事業の整備により、災害にも強い広域的なネットワークを構築することで、観光地までのアクセス性を向上させ、観光産業を道路整備の面から支援。



図5-1 能登地域へのアクセス

<被災前>



和倉温泉 (年間59万人)



能登食祭市場 (年間72万人)



輪島朝市 (年間21万人)



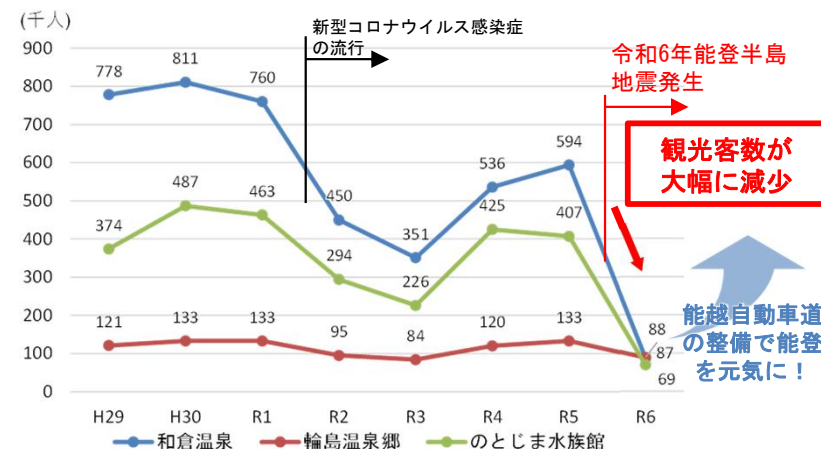
出典(被災前後): 総持寺祖院HP
総持寺祖院 (年間4万人)

写真5-1 能登地域の観光地の被災前後の様子
観光客数出典: 統計からみた石川県の観光(R5)

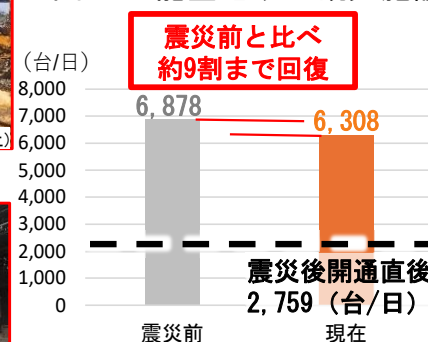
<被災後>



出典(被災前後): 総持寺祖院HP
総持寺祖院 (年間4万人)



出典: 統計からみた石川県の観光(H29~R6)
図5-2 能登地域の観光施設における観光客数の推移



出典: トラカンデータ
(R5.7, R6.2, R7.7各一週間)
図5-3 能越自動車道(穴水)における、1日当たりの交通量の変化

能登地域の観光はクルマの利用率が高く、道路の重要性が高い。昇竜道を利用して能登へ向かう観光は和倉温泉が拠点のため、能越自動車道で繋がっていない区間を早くつなげてほしい。



出典: 令和6年能登半島地震に関するヒアリング(国土交通省)

(公社)石川県観光連盟へのヒアリング結果

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】

②時間信頼性の向上〔能越一体〕

- 当事業の並行道路は交通信号機の存在や道路線形の悪さにより、所要時間にばらつきが生じている。
- 令和5年9月に輪島道路が開通したことにより、のと里山空港IC～輪島市本江の所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上。
- 能越自動車道路の整備により、同様に所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上することで、50年間現在価値換算すると約175億円の効果が期待される。

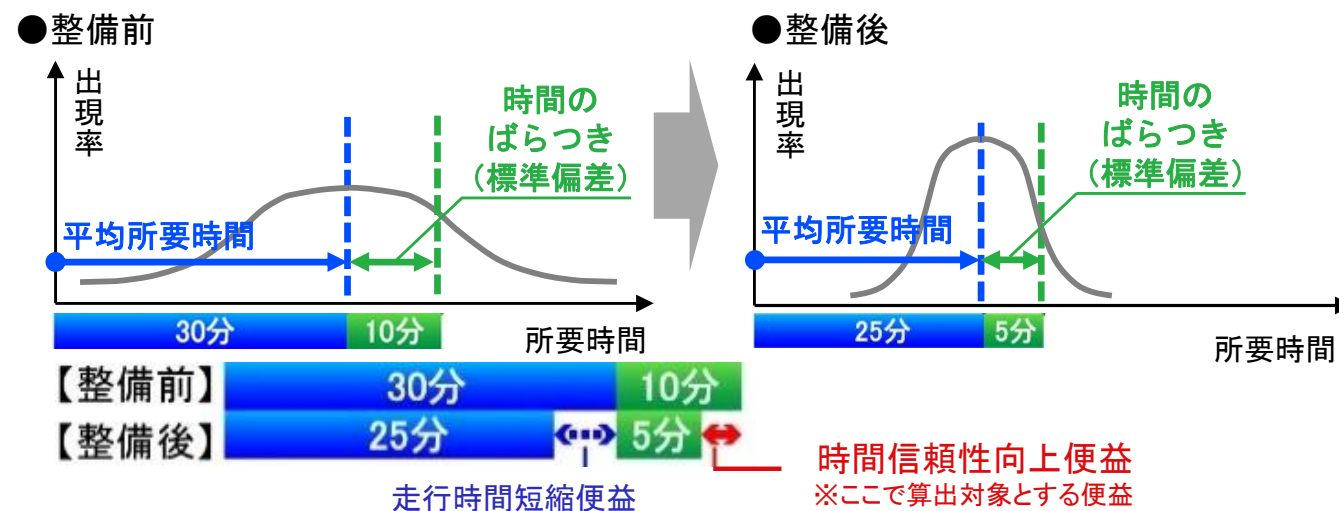


図5-5 時間信頼性向上便益の概念図

	総余裕時間費用 (億円/年)		③ 時間信頼性 向上効果 (億円/年) ①—②	④ 時間信頼性 向上効果 (億円/50年)	社会的割引率		
	① 整備前	② 整備後			4%	2%	1%
一般国道470号 能越自動車道	711	700	11	175	約175億円	約281億円	約366億円

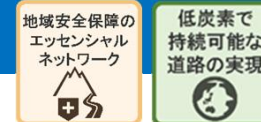
出典：R22交通量推計に基づき算出

図5-6 時間信頼性向上便益試算結果

※「整備前」と「整備後」での
50年間現在価値換算削減額

「時間信頼性向上便益算定マニュアル
(案)」に基づき、
50年間現在価値換算※した結果、
約175億円の効果が見込まれる。

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】



③カーボンニュートラル実現への貢献「能越一体」

- 当事業区間では、混雑時に旅行速度が低下しており、運転の効率低下はCO₂排出量の増加に繋がっている。
- 能越自動車道の整備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12,431トン削減することが期待され、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法(案)」により便益換算を行うと、約7億円相当の効果を発揮できる。



図5-7 位置図

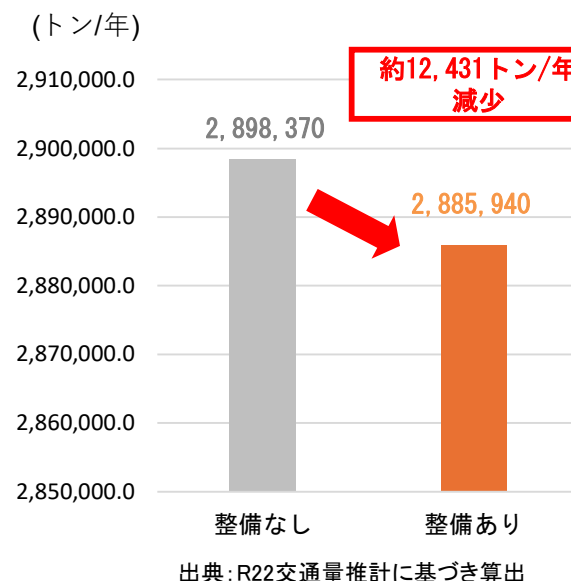


図5-8 便益算定エリアにおけるCO₂排出量の変化

CO₂の1t当たりの削減価値は2,890円※なので、
約3,592万円/年
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用分析に関する技術指針(共通編)R6.9」の炭素換算トンあたりCO₂の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数) = 2,890円/t-CO₂)

CO₂の削減による環境への効果を「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき便益換算した結果、
約7億円の効果が見込まれる。

	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (t-CO ₂ /年) ①—②	④ 貨幣換算 (万円/年)	⑤ 現在価値換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
一般国道470号 能越自動車道	2,898,370	2,885,940	12,431	3592	6.85

出典: R22交通量推計に基づき算出

図5-9 温室効果ガス低減便益試算結果

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】



④災害時の不安感軽減への貢献〔能越一体〕

- 令和6年能登半島地震の際、落石や土砂崩れ等により円滑な通行が阻害され、深刻な渋滞が発生したことで、様々な移動に影響が生じ、市民等の間で不安感が発生。
- 災害直後の移動で想定される4つの目的別に通常時の移動時間に対する災害時の移動時間シナリオと負担金を提示したSP調査を実施し、災害に対する不安感が軽減する世帯の割合の把握および支払い意思額を推定した。
- 災害時の不安感便益を、「再評価における多様な便益の算定方法(案)」に基づき計測した結果、約69億円の効果が見込まれる。

■計測方法（利己的便益）

$$B = aN^w \times \sum_k (D_k^w - D_k^0) \omega_k$$

- α : 沿線地域に居住する世帯のうち、
評価対象事業によって災害に対する不安感が軽減する世帯の割合
 N^w : 沿線地域の居住世帯数（世帯）
 D_k^w, D_k^0 : 属性 k の整備有無（ 0 =整備無、 w =整備有）の水準
 ω_k : 自身の利用を想定した属性 k に対する支払意思額（円/分・世帯・年）

α （不安感が軽減する世帯の割合）	P（支払い意思額）
0.541（全体）	212円/分・世帯・年

図5-10 SP調査結果

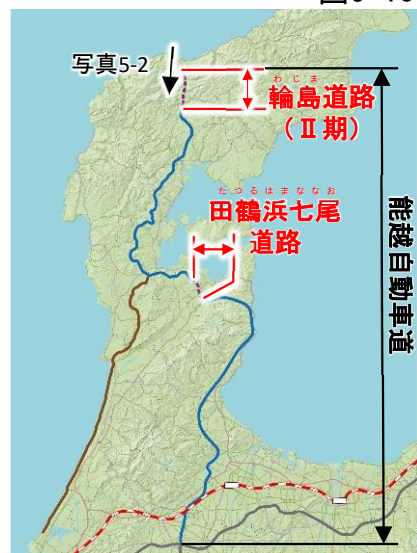


写真5-2 七尾輪島線で渋滞が発生している様子（輪島市市ノ瀬町）

図5-11 国道470号能越自動車道位置図



救急医療施設への移動



日用品の買い物や食事を行う近隣都市への移動



家族や友人に会うための移動



周辺の災害対策拠点から近隣の避難所までの支援物資の移動

図5-12 災害時の移動時間シナリオ

災害時の不安感軽減便益

災害時の不安感便益を、「再評価における多様な便益の算定方法(案)」に基づき計測した結果

約69億円の効果が見込まれる。

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】

⑤能登地域における生産性向上への貢献〔能越一体〕

- 能越自動車道の整備により、労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性が向上。
- 生産性向上便益を、「再評価における多様な便益の算定方法(案)」に基づき計測した結果、約117億円の効果が見込まれる。

■計測方法

道路整備の有無によるアクセシビリティの変化とパラメータ(ρ)、各地域のGRPから便益を算定

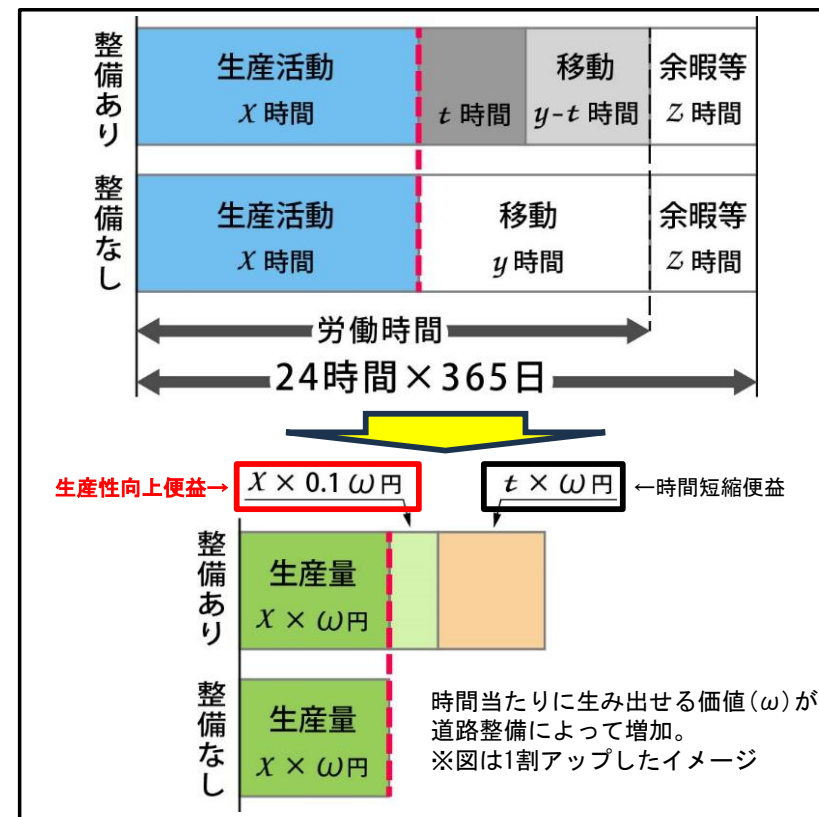
$$\Delta GRP = \sum_i \sum_s \left[\left(\frac{MA_i^w}{MA_i^{wo}} \right)^{\rho^s} - 1 \right] \frac{GRP_i^s}{\text{域内総生産}}$$

マーケットアクセス1%向上に
対するTFPの変化率(弾力性)

マーケットアクセス
の変化

域内総生産

■生産性向上便益のイメージ



生産性向上便益

生産性向上便益を、「再評価における多様な便益の算定方法(案)」に基づき計測した結果
約117億円の効果が見込まれる。



図5-13 能越自動車道概略図

■生産性向上効果の弾力性(ρ^s)

産業分類	推定結果
産業計	0.043
C.鉱業、採石業、砂利採取業	-
D.建設業	0.118
E.製造業	0.050
F.電気・ガス・熱供給・水道業	-
G.情報通信業	0.023
H.運輸業、郵便業	0.064
I.卸売業、小売業	0.064
J.金融業、保険業	0.021
K.不動産業、物品賃貸業	0.021
L.学術研究、専門・技術サービス業	0.032
M.宿泊業、飲食サービス業	0.114
N.生活関連サービス業、娯楽業	0.064
O.教育、学習支援業	0.063
P.医療、福祉	0.045
Q.複合サービス事業	0.042
R.サービス業(他に分類されないもの)	0.080

5. 事業の投資効果【一体評価(能越自動車道)】

経済成長・
物流強化

観光立国
の推進

⑥幹線道路ネットワークの強化（石川県成長戦略）の支援〔能越一体〕

- 石川県成長戦略（令和5年9月策定）において、能越自動車道は、人やものの交流を一層盛んにすることを目的とした、幹線道路ネットワークに位置付けられている。
- 輪島道路（Ⅱ期）・田鶴浜七尾道路の整備は、細長い県土のさらなる一体化・高速化の促進につながるとともに、緊急時の救急・支援活動を支える骨太で多重な幹線道路ネットワークの強化に貢献する。



図5-14 石川県の幹線道路網

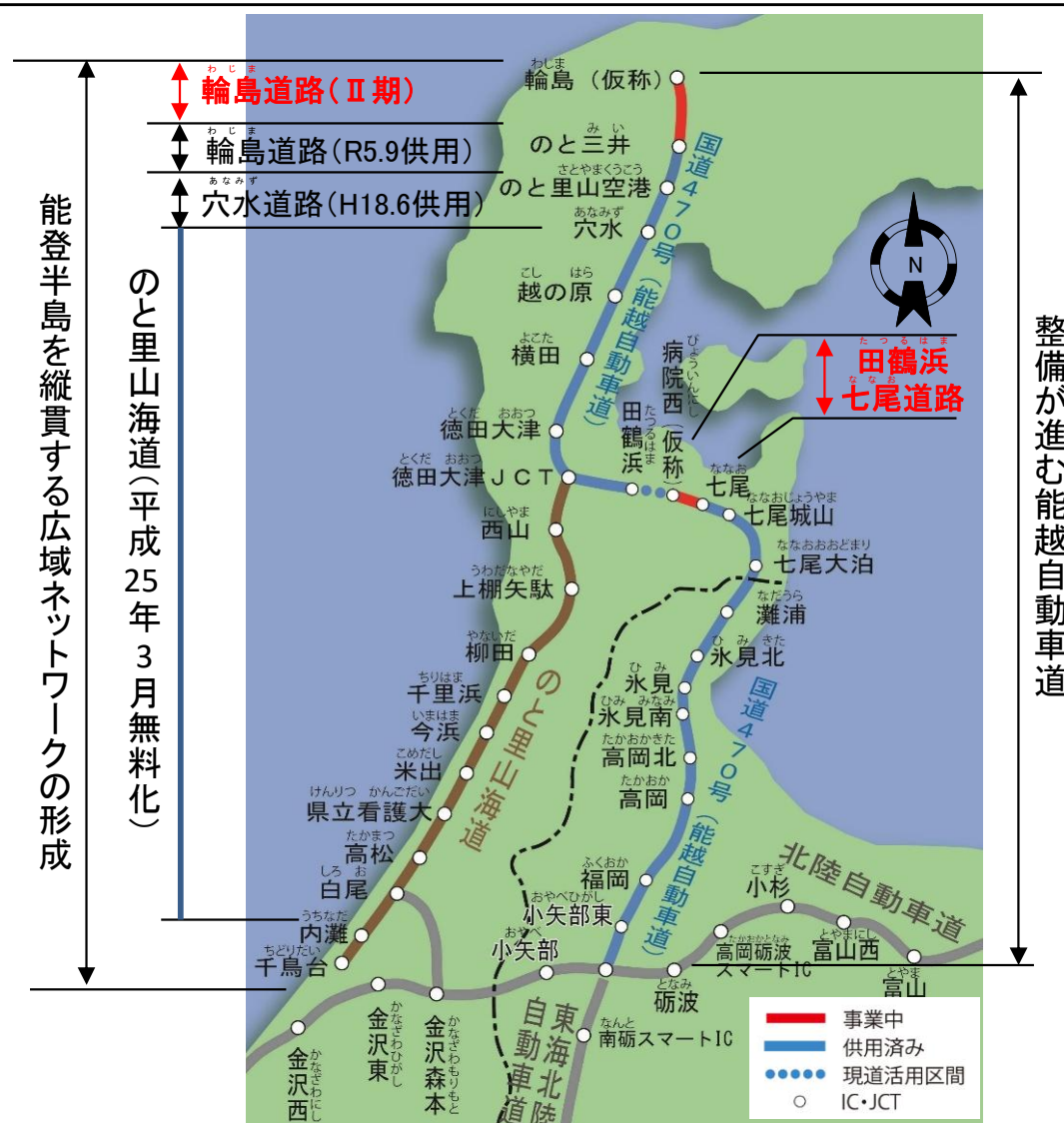


図5-15 能越自動車道概略図

5. 事業の投資効果【一体評価（能越自動車道）】

（２）地域の特殊性を考慮した便益の試算結果（参考値）

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B / C)	総費用 C	C = 15,836億円	C = 485億円
	総便益 B	B = 15,482億円	B = 497億円
	B / C	B / C = 0.98	B / C = 1.03
【参考値】 地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	【参考値】 総便益 B	B = 368億円	B = 52億円
	時間信頼性の向上	B = 175億円	B = 29億円
	カーボンニュートラル実現への貢献	B = 7億円	B = 1億円
	災害時の不安感軽減への貢献	B = 69億円	B = 10億円
	能登地域における生産性向上への貢献	B = 117億円	B = 12億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※費用(事業費及び維持管理費)・便益については、基準年における現在価値化後の値

6. 広域ネットワーク（JCT間）での費用便益分析

能越自動車道 L=116.8km



	再評価区間 (輪島道路Ⅱ期) L=6.8km	供用区間(暫定2車) L=49.1km	再評価区間 (田鶴浜七尾道路) L=3.4km	供用区間(暫定2車) L=57.5km	B/C	EIRR
再評価区間 (輪島道路Ⅱ期)	○		※1		0.5	0.8%
再評価区間 (田鶴浜七尾道路)	※1		○		0.8	3.1%
JCT間※2 (一体評価区間)(事業全体)	○	○	○	○	0.98	3.8%
JCT間※2 (一体評価区間)(残事業)	○		○		1.03	4.1%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1: B/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

※2: 基準年をR7として計算

7. 費用対効果

〔能越一体〕

事業名	一般国道470号 能越自動車道（輪島IC～小矢部砺波JCT）						
起終点	自：石川県輪島市杉平町 至：富山県砺波市鷹栖					延長	116.8km
計画交通量	2,700～27,500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） 0.98 参考〔2%〕 1.1 〔1%〕 1.2		485/15,836億円		497/15,482億円		令和7年度
	（残事業） 1.03 参考〔2%〕 1.5 〔1%〕 1.8		事業費： 438/13,081億円 維持管理費： 47/ 2,643億円 更新費： 0/ 111億円		走行時間短縮便益： 402/12,768億円 走行経費減少便益： 73/ 2,002億円 交通事故減少便益： 22/ 713億円		
感度分析の結果							
（事業全体）		交通量： （-10%～+10%）B/C=0.8～1.1		（残事業）		交通量： （-10%～+10%）B/C=0.9～1.2	
		事業費： （+10%～-10%）B/C=0.97～0.98				事業費： （+10%～-10%）B/C=0.9～1.1	
		事業期間： （+20%～-20%）B/C=0.98～0.98				事業期間： （+20%～-20%）B/C=1.01～1.1	

※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5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

8. 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5年度、輪島道路が供用。
- 令和6年1月に能登半島地震、令和6年9月に豪雨災害が発生し、能登地域の経済活動に甚大な被害が発生。

【事業の投資効果】

- 輪島道路（Ⅱ期）、田鶴浜七尾道路の整備により、「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「復興活動を支援する道路ネットワークの確保・強化」「災害に強い道路ネットワークの形成」「観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上」などの効果が発揮される。

【事業の進捗状況（輪島道路（Ⅱ期））】

- 事業の進捗状況：用地進捗率87%、事業進捗率37%（令和6年度末）
- 残事業の内容：改良工事、橋梁下部工事、橋梁上部工事、トンネル工事、舗装工事

【事業の進捗状況（田鶴浜七尾道路）】

- 事業の進捗状況：用地進捗率97%、事業進捗率24%（令和6年度末）
- 残事業の内容：埋蔵文化財調査、改良工事、橋梁下部工事、橋梁上部工事、舗装工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・輪島道路（Ⅱ期）、田鶴浜七尾道路の早期の全線暫定2車線開通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

- ・隣接施設との調整による法面対策縮減や横断施設統合、地すべり対策の回避、構造の見直しにより、コスト縮減を図る。

9. 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：

- ・ 能越自動車道建設促進期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。
- ・ 能越自動車道輪島区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。
- ・ 能越自動車道七尾区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。

- ・ 知事の意見： 国道470号能越自動車道は、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築するとともに、災害時には緊急輸送道路として避難・救援活動を支援する役割を担っており、能登地域の活性化および安全・安心に寄与する大変重要な道路である。

また、令和6年能登半島地震・奥能登豪雨では、本道路を含めた多くの道路が被災し、三方を海に囲まれた能登半島における能越自動車道の重要性が浮き彫りとなったところである。

石川県内においては、令和5年に輪島道路が開通したところであるが、引き続き、現在事業中の輪島道Ⅱ期、田鶴浜七尾道路についても、災害に強い強靱な道路として、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。

10. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和7年度 事業名： 国道470号 ^{わじま} 輪島道路（Ⅱ期）
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部 啓太郎

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	令和6年1月に能登半島地震が発生	☐
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94%（335億⇒650億）	☐ ☐
事業期間の増加	事業期間の延長18%（17年⇒20年）※開通時期は未公表	☐ ☐
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（令和7年8月）	☐
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の変化：35%減 前回評価：178,474 → 今回評価：115,272	☒
周辺ネットワークで新規事業化がない	のと里山海道（上棚矢駄IC～徳田大津JCT間）4車線化	☒
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下回っている。 令和3年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量（-10%）B/C=0.99 〔残事業〕・交通量（-10%）B/C=2.0 ・事業費（+10%）B/C=1.02 ・事業費（+10%）B/C=2.0 ・事業期間（+20%）B/C=1.02 ・事業期間（+20%）B/C=2.1	☐
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。		

10. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和7年度 事業名： 国道470号 たつるはまななお 田鶴浜七尾道路

担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部 啓太郎

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	令和6年1月に能登半島地震が発生	☐	
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74%（135億円⇒235億円）	☐	☐
事業期間の増加	事業期間の延長は45%（11年⇒16年）※開通時期は未公表	☐	☐
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（令和7年8月）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の変化：9%減 前回評価：1,100,816 → 今回評価：1,005,712	☒	
周辺ネットワークで新規事業化がない	のと里山海道（上棚矢駄IC～徳田大津JCT間）4車線化	☐	
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下回っている。 令和3年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量（-10%）B/C=0.9 〔残事業〕・交通量（-10%）B/C=1.01 ・事業費（+10%）B/C=0.9 〔残事業〕・事業費（+10%）B/C=1.03 ・事業期間（+20%）B/C=0.9 〔残事業〕・事業期間（+20%）B/C=1.1	☐	
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。			

(参考) 費用対効果

〔輪島道路(Ⅱ期)〕

事業名	一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期）						
起終点	起点：石川県輪島市杉平町 終点：石川県輪島市三井町本江					延長	6.8km
事業概要	国道470号輪島道路（Ⅱ期）は、高規格幹線道路網の形成、復興活動を支援する道路ネットワークの形成、災害後の地域の発展・観光の活性化などを目的とした、延長6.8kmのバイパス事業である。						
平成24年度事業化		平成11年度都市計画決定		平成27年度用地着手		平成29年度工事着手	
全体事業費	約650億円	事業進捗率 （令和6年度末）	約37%	供用済延長	—		
計画交通量	7,600 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） 0.5 参考〔2%〕0.7〔1%〕0.9 （残事業） 0.9 参考〔2%〕1.3〔1%〕1.6		339/641億円 事業費： 310/612億円 維持管理費： 29/ 29億円		303/303億円 走行時間短縮便益： 242/242億円 走行経費減少便益： 47/ 47億円 交通事故減少便益： 14/ 14億円		令和7年度
感度分析の結果							
（事業全体）		交通量：（-10%～+10%） B/C=0.4～0.6 事業費：（+10%～-10%） B/C=0.5～0.5 事業期間：(+20%～-20%） B/C=0.5～0.5		（残事業） 交通量：（-10%～+10%） B/C=0.8～1.1 事業費：（+10%～-10%） B/C=0.8～0.98 事業期間：(+20%～-20%） B/C=0.9～0.9			

※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。

※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7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。

(参考) 費用対効果

〔田鶴浜七尾道路〕

事業名	一般国道470号 たつる はま なな お 田鶴浜七尾道路						
起終点	起点： なな お 石川県七尾市赤浦町 終点： なな お 石川県七尾市千野町					延長	3.4km
事業概要	国道470号田鶴浜七尾道路は、高規格幹線道路網の形成、復興活動を支援する道路ネットワークの形成、災害後の地域の発展・観光の活性化などを目的とした、延長3.4kmのバイパス事業である。						
平成28年度事業化		平成23年度都市計画決定		平成30年度用地着手		令和2年度工事着手	
全体事業費	約235億円	事業進捗率 (令和6年度末)	約24%	供用済延長	—		
計画交通量	7,800～10,200 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) 0.8 参考〔2%〕1.2 〔1%〕1.5		146/221億円		186/186億円		令和7年度
	(残事業) 1.3 参考〔2%〕1.8 〔1%〕2.1	事業費：	128/203億円		走行時間短縮便益：	154/154億円	
		維持管理費：	18/18億円		走行経費減少便益：	25/25億円	
					交通事故減少便益：	7.5/7.5億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=0.8～0.9	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=1.2～1.4
	事業費：	(+10%～-10%)	B/C=0.8～0.9		事業費：	(+10%～-10%)	B/C=1.2～1.4
	事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=0.8～0.9		事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=1.2～1.3

※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7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。