

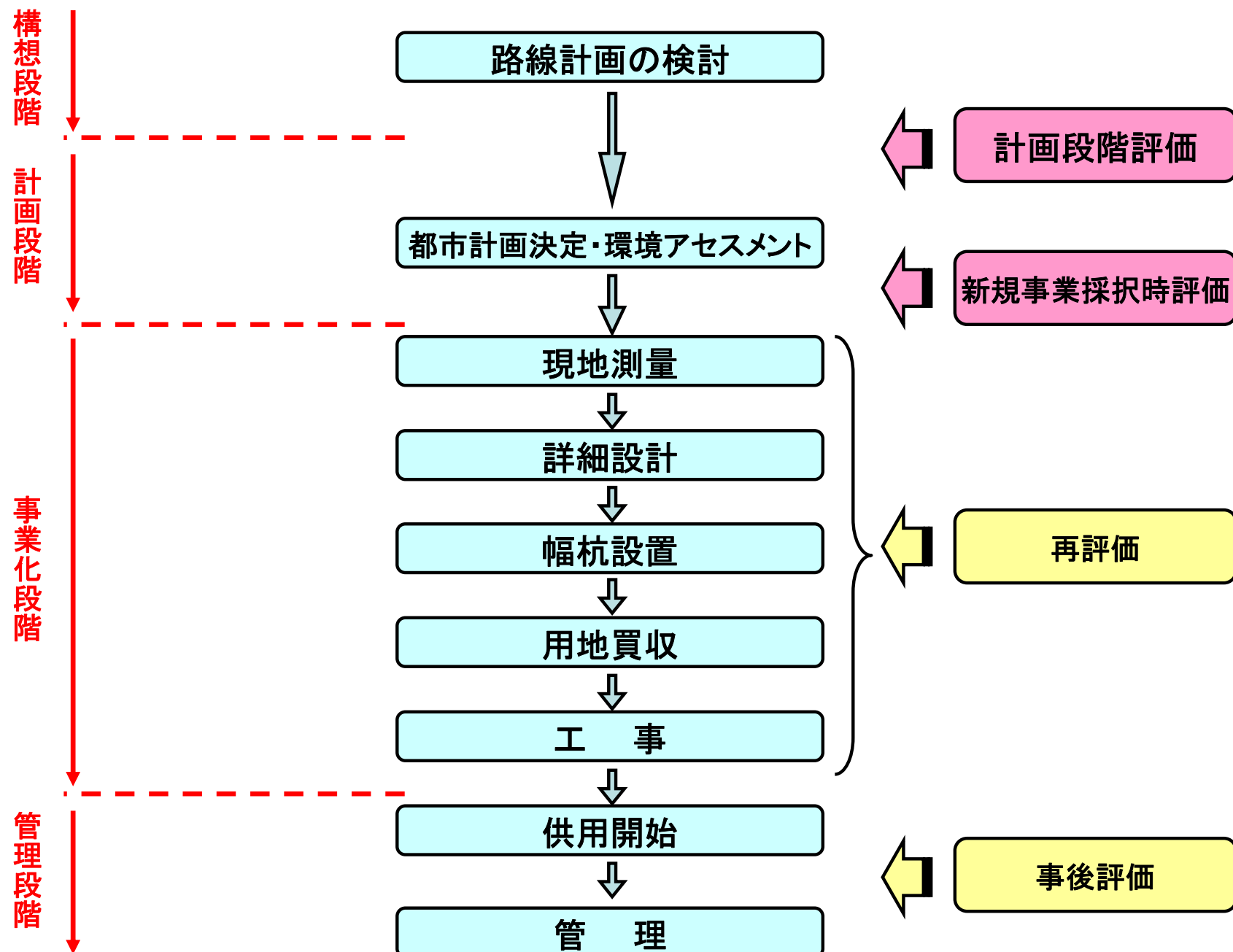
平成24年度 新規事業候補箇所の 新規事業採択時評価について

平成23年11月9日

国土交通省 北陸地方整備局

国土交通省所管の公共事業評価について

道路計画・事業のプロセス



国土交通省所管の公共事業評価と実施要領改定の概要

【事業評価の目的】

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る

【事業評価の位置付け】

政策評価法(平成14年4月1日施行)における政策評価制度の一環
全ての公共事業について各事業毎の事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施
(維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く)
○新規事業採択時評価(平成10年度～)
○再評価(平成10年度～)
○事後評価(平成15年度～)

【評価結果の積極的な公表】

- ・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表
- ・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表
- ・平成20年3月より再評価を行う際の視点(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)を記載し公表内容を充実

<事業評価の新たな取り組み>

○都道府県・政令市への意見聴取の導入

直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く

【(新規事業採択時評価)H21.12.24実施要領改定】

【(再評価)H22.4.1実施要領改定】

○第三者による事前審査の充実

直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。【H21.12.24実施要領改定】

○国会審議へ資するための取り組み

直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。【H21.12.24実施要領改定】

○再評価実施時期の短縮

事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮するほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。【H22.4.1実施要領改定】

	従 前	改 定(H22.4.1)
公共事業	<直轄事業等、補助事業等> 5年未着工・10年継続・5年毎	<直轄事業等、補助事業等> <u>3年未着工・5年継続・3年毎</u> <補助事業等> 5年未着工・ <u>5年継続</u> ・5年毎
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・ <u>5年継続</u> ・3年毎

国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入 についての基本方針(案)

第8 経過措置

平成23年度予算に係る新規事業採択時評価を実施する直轄事業等のうち、計画段階評価の対象とする事業については、計画段階評価を新規事業採択時評価と併せて実施するものとし、平成24年度及び平成25年度予算に係る新規事業採択時評価を実施する直轄事業等のうち、計画段階評価の対象とする事業については、計画段階評価を新規事業採択時評価と併せて実施することができるものとする。

平成26年度以降の予算に係る新規事業採択時評価を実施する道路局所管の新設・改築事業において、別表に掲げる都市計画や環境影響評価の手続きに入る前の段階を過ぎている事業については、新規事業採択時評価の前年度までに計画段階評価を実施することを原則とする。

国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入について②

公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう 評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入

1. 政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

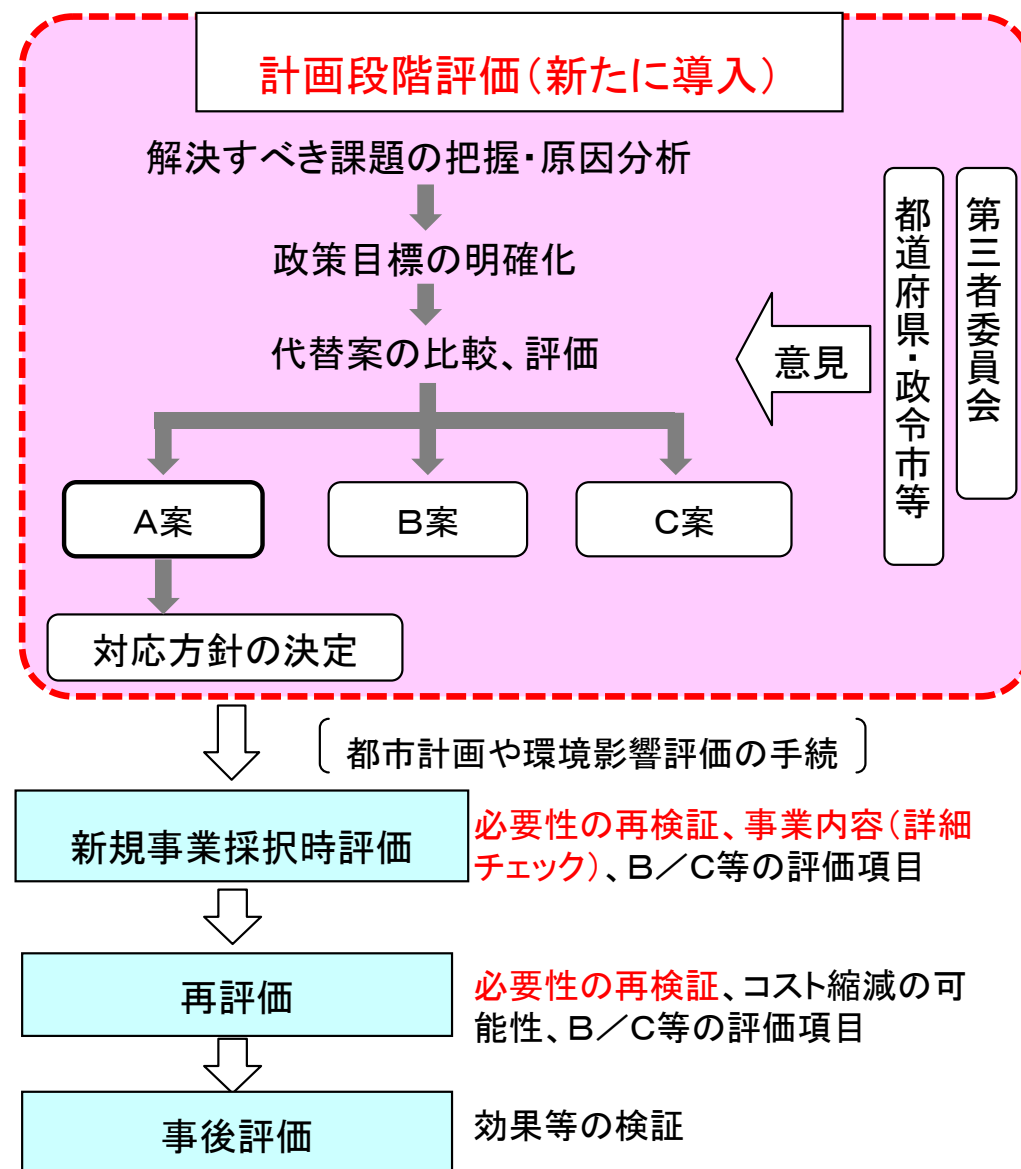
①事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善

- 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
- 政策目標の明確化
- 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較、評価

②計画段階の事業評価を導入

- 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入について③

2. 計画段階評価の基本的枠組み

○評価の対象

国土交通省所管公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除く、右表に掲げる直轄事業等

○評価の時期

右表に掲げる時期を原則とする

○都道府県・政令市及び第三者意見聴取

事業の内容について関係する都道府県・政令市等の意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く

※ 河川事業、ダム事業について

河川法に基づき、学識経験者等から構成される委員会等において、当該事業の代替案の比較評価を含めた審議等を経て、河川整備計画の策定・変更を行う場合は、計画段階評価の手続きが行われたものと位置付ける

3. 試行等について

○平成22年度においては、一部の直轄事業について計画段階評価を試行

※経過措置

平成24年度予算に係る新規事業採択時評価を実施する事業は、計画段階評価を併せて実施 等

計画段階評価の対象事業、実施時期

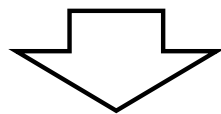
所管部局	計画段階評価の対象とする事業	計画段階評価の実施時期
河川局	河川事業	新規事業採択時評価の前年度まで
	ダム事業	
	砂防事業	
	地すべり対策事業	
河川局 港湾局	海岸事業	
道路局	新設・改築事業	都市計画や環境影響評価の手続きに入る前の段階 上記手続き対象外の場合は、新規事業採択時評価の前年度まで
港湾局	港湾整備事業	新規事業採択時評価の前年度まで
航空局	空港整備事業	
都市・地域整備局	都市公園事業	

新規事業候補箇所の選定について

直轄事業の新規事業化候補箇所の選定について

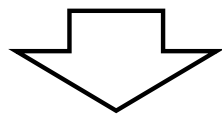
<対 象>

高規格幹線道路もしくは全体事業費250億円以上



<選定の考え方(案)>

北陸地方における高規格幹線道路の未事業化区間(ミッシングリンク)のうち、
事業実施環境(都市計画、環境影響評価等)が整っている箇所を抽出
(災害面からみた幹線道路ネットワークの課題などを勘案)



H24新規採択箇所としてお諮りするもの
一般国道470号 (能越自動車道) 輪島道路(Ⅱ期)

高規格幹線道路の整備状況と事業実施環境

・ミッシングリンクの解消、災害時のリダンダンシーの確保及び地域間の交流・連携の促進を目的として、高規格幹線道路として残る区間の日本海沿岸東北自動車道、能越自動車道の整備を推進する

北陸地整管内の高規格幹線道路 整備状況

日本海沿岸東北自動車道

計画延長 89km
供用延長(H23.4.1現在) 58km(約65%)

能越自動車道

計画延長 117km
供用延長(H23.4.1現在) 71km(約61%)

※能越自動車道の公称延長は100km

H24新規事業化 候補箇所

能越自動車道
(輪島～三井 7km)

都市計画決定
及び
環境影響評価済
(H11年5月)

能越自動車道(三井～穴水)

輪島道路(事業中)

用地買収中

能越自動車道
(田鶴浜～七尾 10km)

都市計画 及び
環境影響評価手続き中

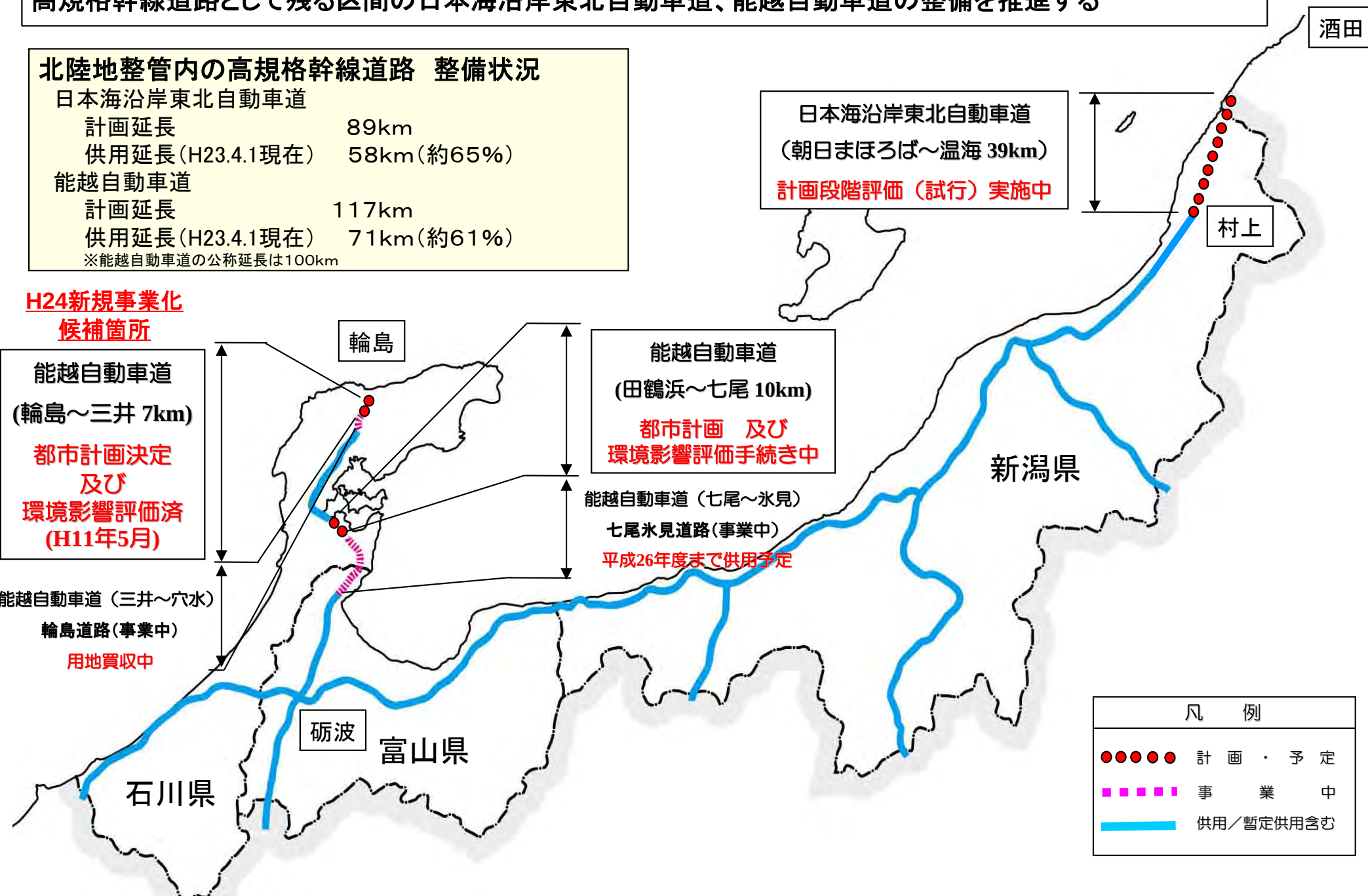
能越自動車道(七尾～氷見)

七尾氷見道路(事業中)

平成26年度まで供用予定

日本海沿岸東北自動車道
(朝日まほろば～温海 39km)

計画段階評価(試行)実施中



凡 例

- 計 画 ・ 予 定
- 事 業 中
- 供用／暫定供用含む

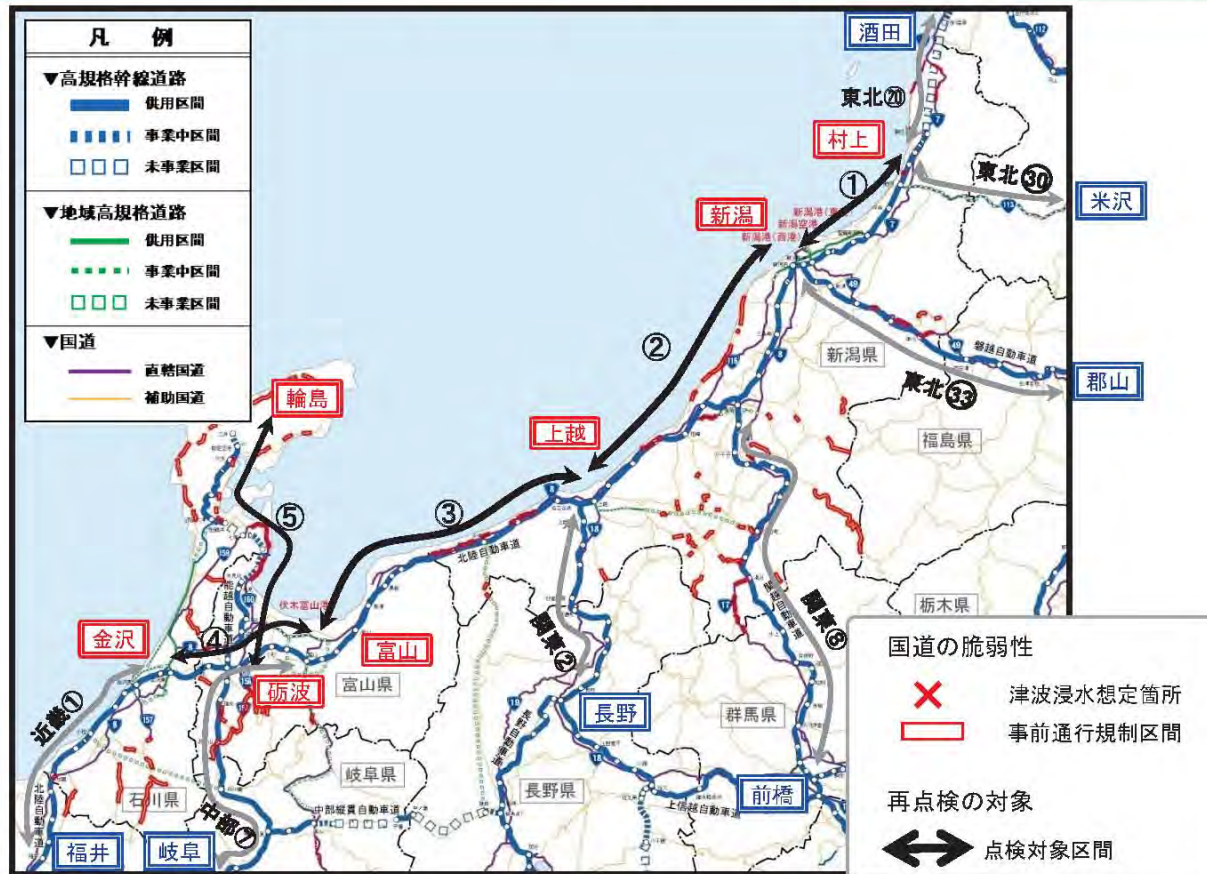
災害面の再点検(案) 北陸地方

精査中

番号	点検対象 都市間	概略 延長 (km)	到達困難性 (都市間の速達性)		耐災害性			多重性 迂回率 (代替路所要時間倍率)		事業の状況			災害危険性						
					直達する 高速道路 整備	国道の脆弱性 (高速道路未整備区間)				路線名	事業箇所名	状況	東海地震等 による		既往の災害				
			津波 浸水区間	事前通行 規制区間		代替路	津波 想定	強震 想定	豪雨 等				地滑 り	地震	火山	融雪 等			
1	村上-新潟	60	76.5	日沿道	○														
2	新潟-上越	120	83.7	北陸道	○										●		●		
3	上越-富山	120	82.8	北陸道	○										●	●			●
4	富山-金沢	60	72.7	北陸道	○										●				
5	輪島-砺波	100	53.3	能越道 能登有料道 R159 北陸道	△ (約6割)		●	迂回路なし	一	能越自動車道	輪島～三井 三井～能登空港 田鶴浜～七尾 七尾～氷見	- 事業中 - 事業中			●		●		

連絡速度

- 60km/h 以上
- 40 ～ 60km/h
- 40km/h 以下



「東日本大震災を踏まえた緊急提言」を受けた災害面からの再点検について、先行的に実施した関東、中部、近畿、中国、四国、九州以外の、北海道、東北、北陸、沖縄の4地域についても、今回新たに実施。

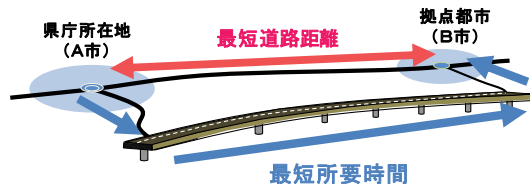
点検地域 北海道、東北、北陸、沖縄の高速道路網計画を点検。

点検対象 現行の高速道路ネットワークに沿う主要都市間

点検項目

1. 到達困難性(都市間の速達性) 『都市間が到達しやすいか?』

$$\text{連絡速度} = \frac{\text{最短道路距離 (一番短いルート)の距離}}{\text{最短所要時間 (最速ルートの所要時間)}}$$



2. 耐災害性 『経路が災害に強いのか?』

- (1) 直達する高速道路整備 都市間を直達する高速道路の整備状況
(通行止め実績等の高速道路の脆弱性については別途検討)
- (2) 国道の脆弱性 並行国道の津波浸水想定区間、事前通行規制区間の有無

3. 多重性 『代替路はあるか?』 迂回率 = 代替路※の所要時間 / 最短所要時間

※代替路 : 最短時間経路と重複せず脆弱性がない次点速達経路

(参考1) 事業の状況 都市間に関連する高速道路の事業の状況

(参考2) 災害危険性

- (1) 東海地震等による津波・強震想定 東海・東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝型地震等による津波または震度6強以上が想定されるリンク

※東北地方については、東北地方太平洋沖地震における津波被害・震度

- (2) 既往の災害 都市間市町村の激甚災害指定実績 (昭和44年～平成22年)

「東日本大震災を踏まえた緊急提言」(抜粋)

東日本大震災の被災地の早期復旧・復興とともに、今後の首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域の安全を確保するため、速やかに以下の対策を講ずることが必要である。

(3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

今後の高速道路ネットワークについては、以下の視点で重点化し、戦略的かつ効果的に強化していく必要がある。

[幹線道路ネットワークの弱点解消]

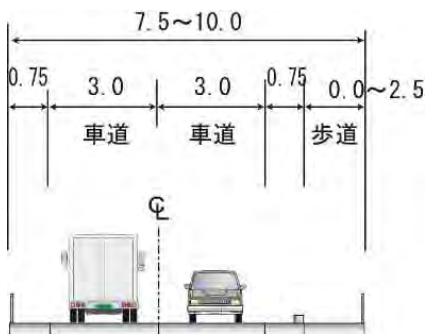
○広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。

[大震災が想定される地域等の再点検]

○首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域を中心に、現在調査中の事業を含め、災害面からの弱点の再点検と、必要な箇所の選択的かつ重点的な強化が必要である。なお、「くしの歯」の「歯」も「歯の根本となる部分」もない地域も存在していることに十分留意する必要がある。

直轄事業の新規事業候補箇所の概要

事業名：輪島道路（Ⅱ期）
事業区間：石川県輪島市杉平町～輪島市三井町本江
延長：6.8km
事業費：240億円



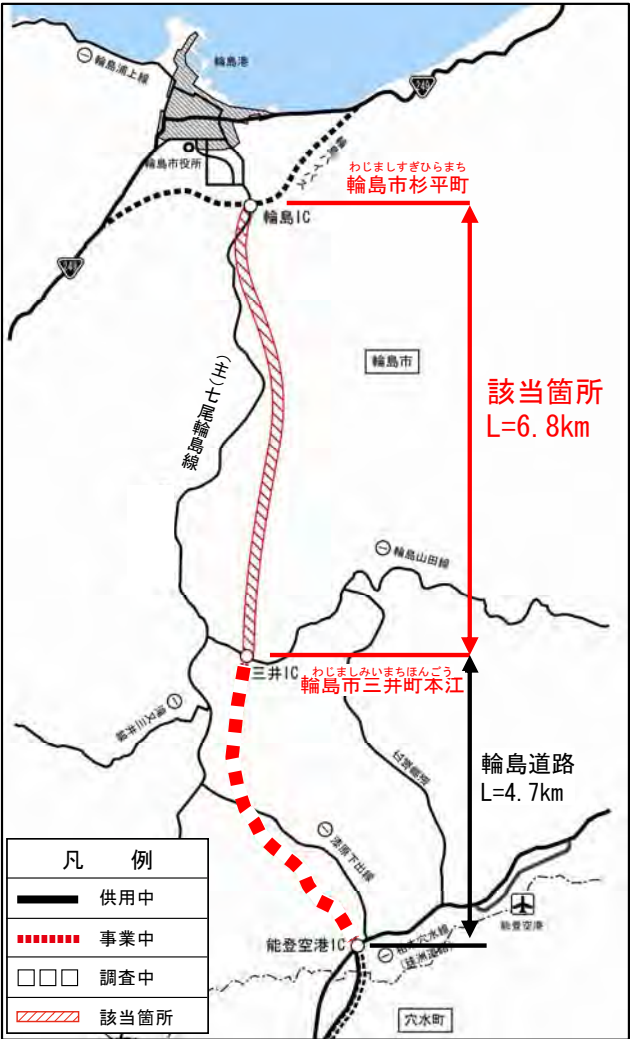
▲(主)七尾輪島線標準横断面図



▲並行する(主)七尾輪島線(①)



▲並行する(主)七尾輪島線(②)



凡	例
—	供用中
-----	事業中
□□□	調査中
▨▨▨	該当箇所

地域からの要望等

当該区間については、石川県知事や輪島市長などから国土交通大臣へ新規事業着手について要望がなされている。

最近の主な地域からの要望

年 月	内 容
平成23年7月	能越自動車道能登区間建設促進協議会（輪島市長含む）が国土交通大臣へ早期事業着手を要望
平成23年7月	能越自動車道建設促進期成同盟会（輪島市長含む）が国土交通大臣へ早期事業着手を要望
平成23年9月	石川県知事、七尾市長、輪島市長が国土交通大臣へ新規事業着手を要望
平成23年9月	石川県知事が国土交通副大臣へ能越自動車道の早期整備を要望

能越自動車道輪島区間建設促進協議会の提言書（抜粋）
（平成23年7月）



能登地域の現状と課題について

能登地域の現状と課題（広域ネットワークの形成①）

・能登と三大都市圏との交流が加速します

能越自動車道は、北陸自動車道・東海北陸自動車道・中部縦貫自動車道等と連携し、能登地域・富山県西部地域と東京・大阪・名古屋を中心とする三大都市圏との連絡時間を大幅に短縮することにより交流を深め、石川県・富山県の産業・経済・文化の発展等に大きく寄与し、環日本海時代を拓く未来へ向かう新しい道路です。

●高規格幹線道路利用の場合

← 高規格幹線道路利用の場合

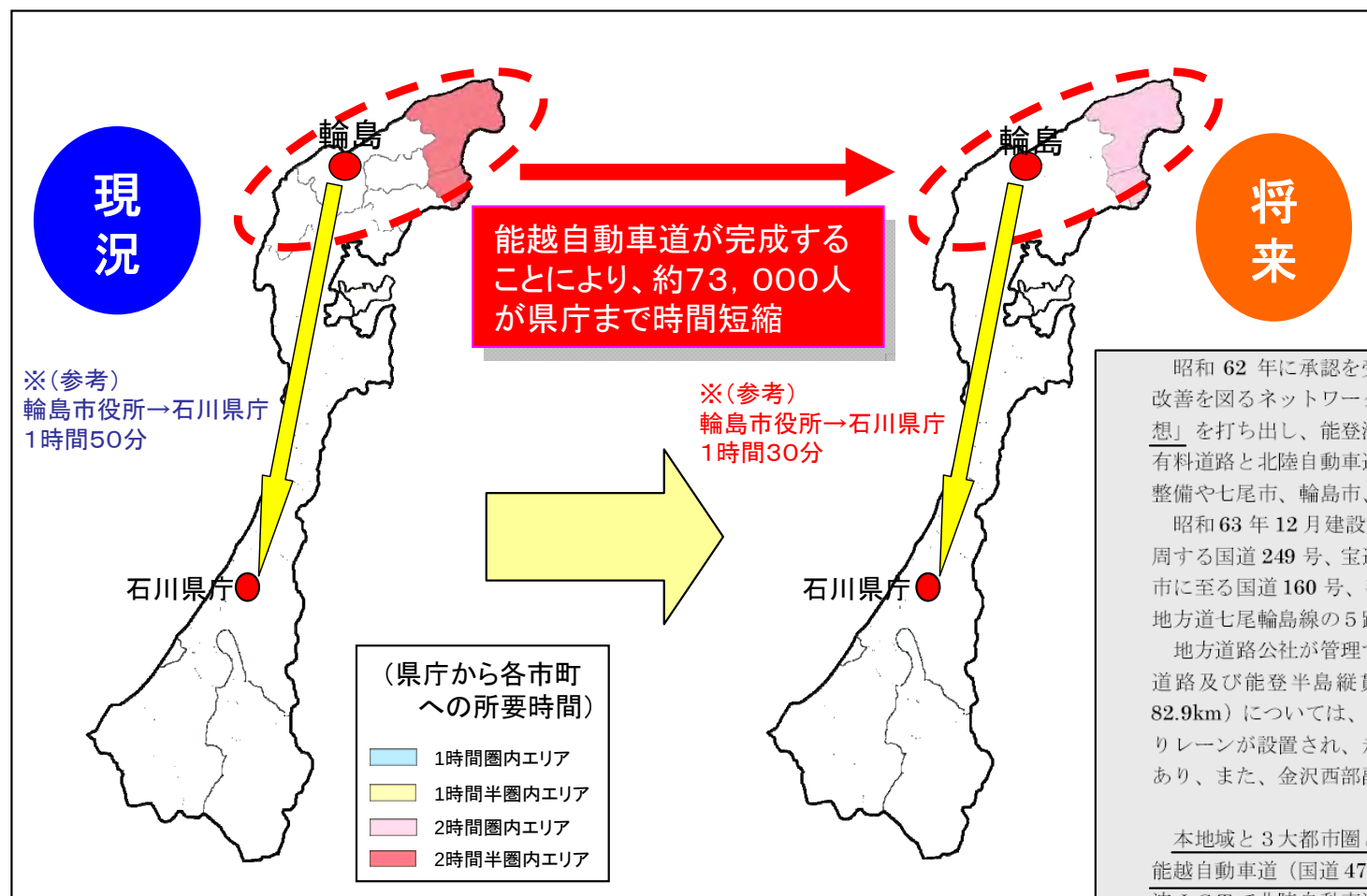
← 一般道路利用の場合



能登地域の現状と課題（広域ネットワークの形成②）

- ・能登半島には、当該地域の自立的発展及び地域住民の生活の向上を目的とした半島振興法に基づく「能登地域半島振興計画」が策定されている。
- ・この計画の中で、県都金沢と能登全域を2時間で結ぶ構想が記載されており、輪島道路は「金沢能登2時間構想」に不可欠な路線である。

▼金沢能登2時間圏構想



▼能登地域半島振興計画

昭和 62 年に承認を受けた半島振興計画において、国土幹線軸へのアクセス改善を図るネットワークの形成のため「金沢・能登2時間圏、七尾1時間圏構想」を打ち出し、能登海浜道路の白尾ICから柳田ICの間の4車線化、能登有料道路と北陸自動車道を連結する地域高規格道路月浦白尾IC連絡道路等の整備や七尾市、輪島市、珠洲市へのアクセス道路の整備を進めてきた。

昭和 63 年 12 月建設大臣の指定を受けた半島循環道路等としては、半島を一周する国道 249 号、宝達志水町から津幡町に至る国道 159 号、七尾市から氷見市に至る国道 160 号、半島基部の国道 8 号、及び輪島市から穴水町に至る主要地方道七尾輪島線の 5 路線がある。

地方道路公社が管理する有料道路として全国最長の能登有料道路（能登海浜道路及び能登半島縦貫有料道路、穴水町此木から金沢市栗崎まで全延長 82.9km）については、白尾ICから柳田ICの4車線化、さらに3箇所のゆずりレーンが設置され、走行性の向上が図られたが、まだ2車線対面交通区間があり、また、金沢西部副都心地域へのアクセスが未整備となっている。

本地域と3大都市圏とのアクセスの改善を図るため、高規格幹線道路として能越自動車道（国道 470 号、輪島市から七尾市、氷見市を経て域外の小矢部砺波JCTで北陸自動車道に接続、延長約 100km）があるが、これまでに田鶴浜道路、高岡砺波道路など 23km が完成しており、現在、穴水道路、七尾氷見道路、氷見高岡道路の約 46km で整備が進められている。残りの輪島から能登空港IC間の早期事業化、田鶴浜IC～七尾市ICの早期ルート決定及び事業化が望まれている。

※現況ルートについては、
七尾輪島線－穴水道路－能登有料道路－R159－県庁

※将来ルートについては、
能越自動車道（輪島IC～能登空港IC）－穴水道路－能登有料道路－R159－県庁

※走行時間の算出は法定速度による。

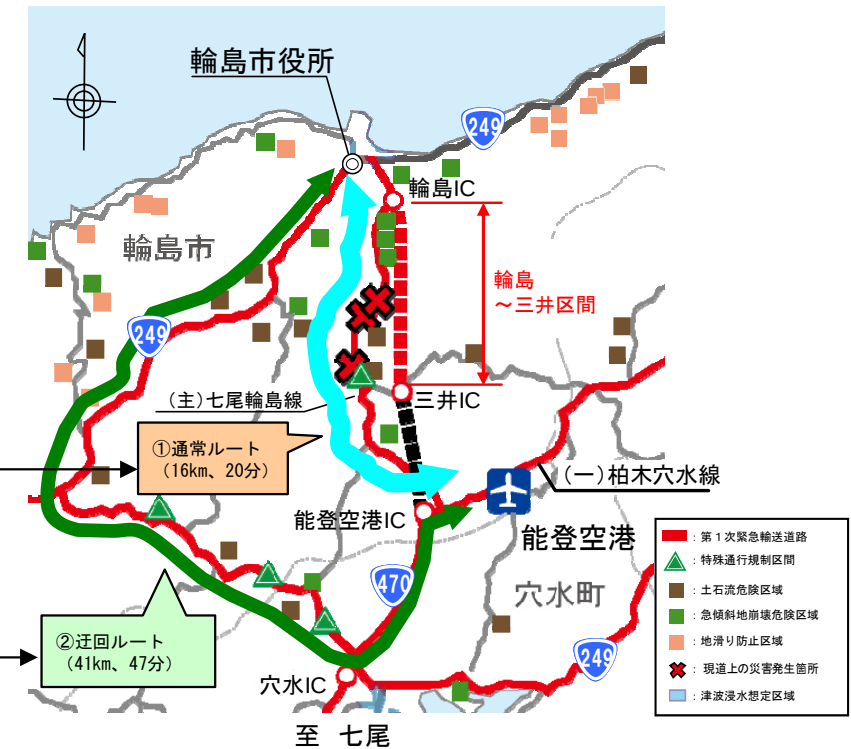
能登地域の現状と課題（自然災害：地形・地質条件）

- ・奥能登地域（輪島市、珠洲市、穴水町、能登町）は災害に弱い脆弱な地形・地質を有しており、至るところで急傾斜地崩壊危険箇所、地すべり危険箇所、土石流危険区域に指定されている。また、日本海側に突出した地形から、沿岸部において津波浸水区域に指定されている。
- ・輪島市につながる幹線道路（（主）七尾輪島線）沿線でも同様に各種危険箇所等に指定されているとともに、落石、法面崩壊、路肩欠落の恐れがある特殊通行規制区間となっており、幹線道路の寸断による地域の孤立を防ぐため、代替路線の確保が求められる。



能登地域の現状と課題（自然災害：地震・大雨）

- ・H19年3月の能登半島地震の際には、脆弱の地形・地質から能登半島全域で通行止め等の被害が多数発生。
- ・輪島市をはじめとする奥能登地域では大雨等による災害も頻発しており、平成17年6月の豪雨の際には奥能登地域の各所で路線が通行止めとなった。また、平成23年の台風15号の際には、法面崩壊などの道路災害が発生した。
- ・（主）七尾輪島線は法面崩落等の危険性がある特殊通行規制区間や災害危険区域を通過する為、落石等の災害が発生。災害が発生した場合、輪島市街地が孤立もしくは、輪島市街地まで大幅な迂回を強いられる。



（主）七尾輪島線 通行止め時の迂回ルート



能登半島地震(H19.3.25)の被害写真

輪島市街地から能登空港まで、①通常の場合と、②（主）七尾輪島線が災害で通行止めになった場合の「距離」と「所要時間」

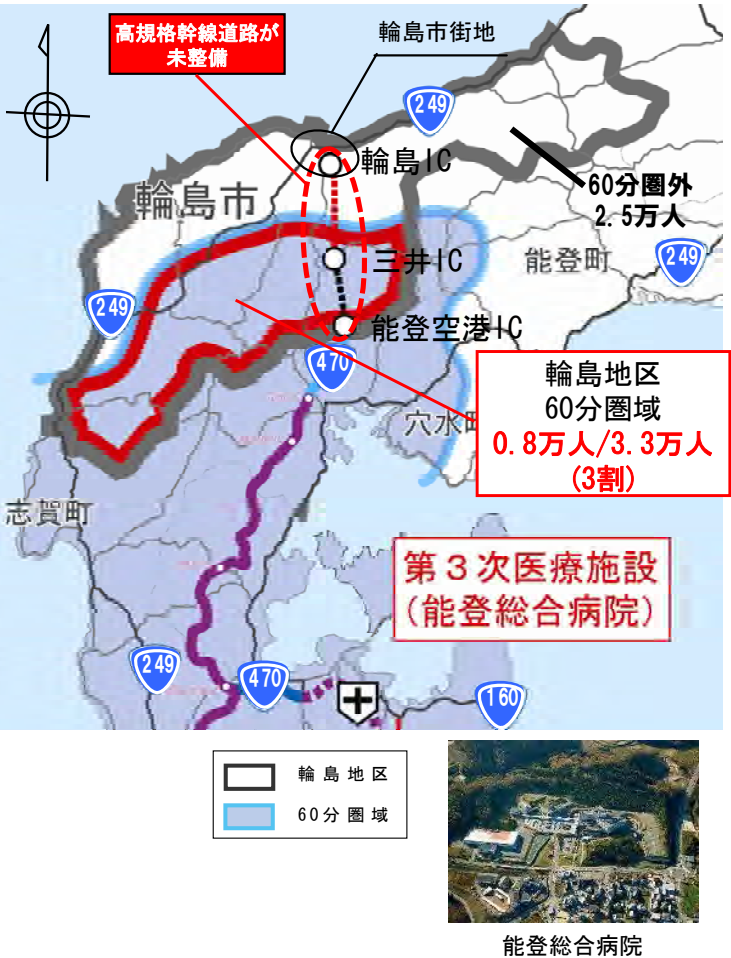


台風15号(H23.9)による法面崩壊写真

能登地域の現状と課題（高次医療）

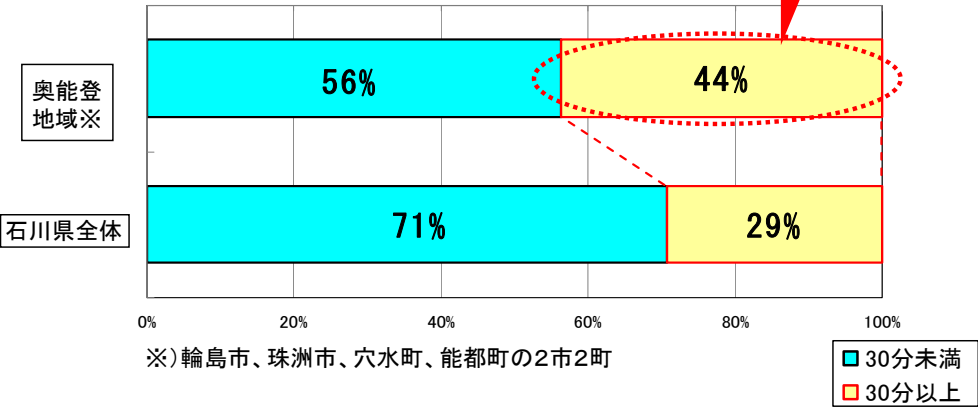
- ・輪島市をはじめとする奥能登地域は、全国もしくは石川県全体と比べ人口当たりの医師数が不足し、このため医療機関が少なく救急搬送時間に長時間を要している。
- ・輪島市街地から最寄りの第3次救急医療機関へ現状では1時間以上要する。
- ・また、救急搬送時間が長いほか、災害の影響を受けやすい路線が多く、高規格幹線道路の整備により医療に関する安全・安心の確立が期待されている。

- ① 輪島地区から最も近い七尾市に位置する第3次医療施設（能登総合病院）まで60分で到達できない地域が広く存在。（輪島市人口の約7割（約2.5万人）が60分圏外）
- ② 輪島地区を含む奥能登地域では医師数が大幅に不足しており、救急搬送時間も県全体と比較し、長い搬送時間を要している。また、高齢化も進んでおり医療に対する安全・安心の確立が必要。



【石川県内の救急搬送時間実績】

奥能登地域は、石川県全体と比べ搬送時間が長い

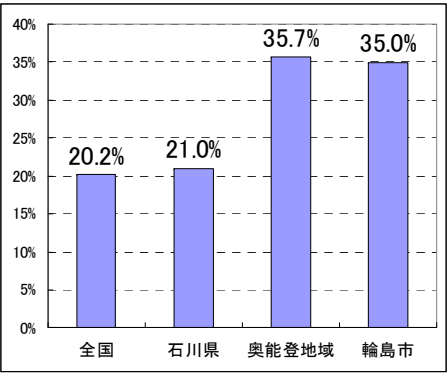


【人口10万人当たりの医師数】

地域	医師数
【能登北部医療圏】 ・奥能登地域（輪島市含む）	137人
【石川中央医療圏】	315人
全国平均	218人

出典：「石川県の医療圏域（H21）」
データ：H18

【高齢化率（65歳以上割合）】

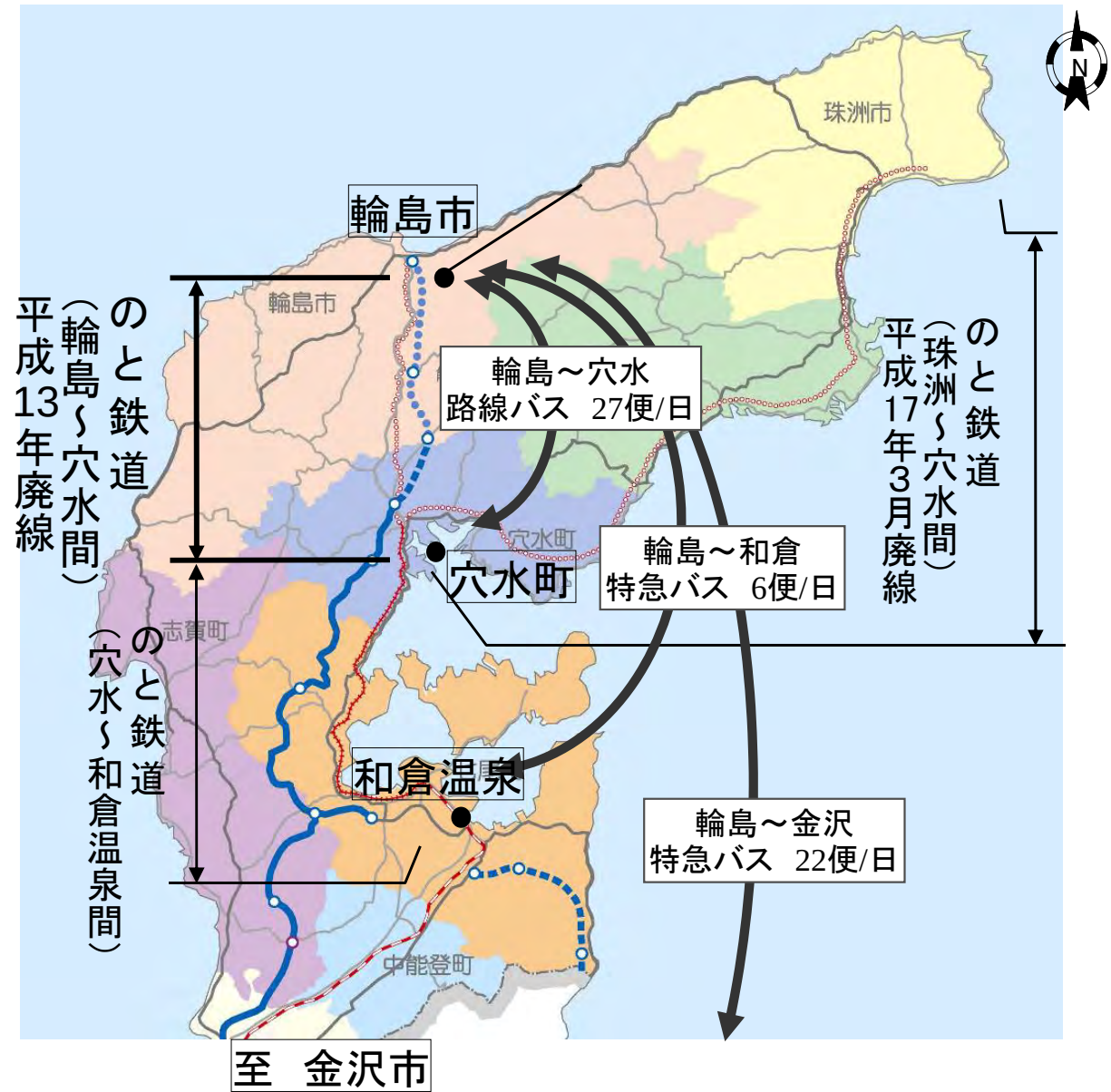


能登地域の現状と課題（公共交通）

- ・平成13年に輪島から穴水の区間ののと鉄道が廃線となり、公共交通は特急バス・路線バスのみ。
- ・現在、輪島市街地を発着する特急バス・路線バスが1日あたり55便が運航し、その他観光バスなども多数運航している。
- ・バスの安全な通行と定時性の確保のため、高規格幹線道路の整備が期待されている。



図：並行区間を走る観光バス



能登地域の現状と課題（周辺道路の状況）

- ・(主)七尾輪島線には、急カーブ等の線形不良箇所等が存在。
- ・線形不良箇所を中心に高い死傷事故率がみられ、幹線道路としての安全・安心な道路整備が望まれる。
- ・冬期においては除雪した雪を堆雪する路肩幅がなく、実質の道路幅が狭くなる。



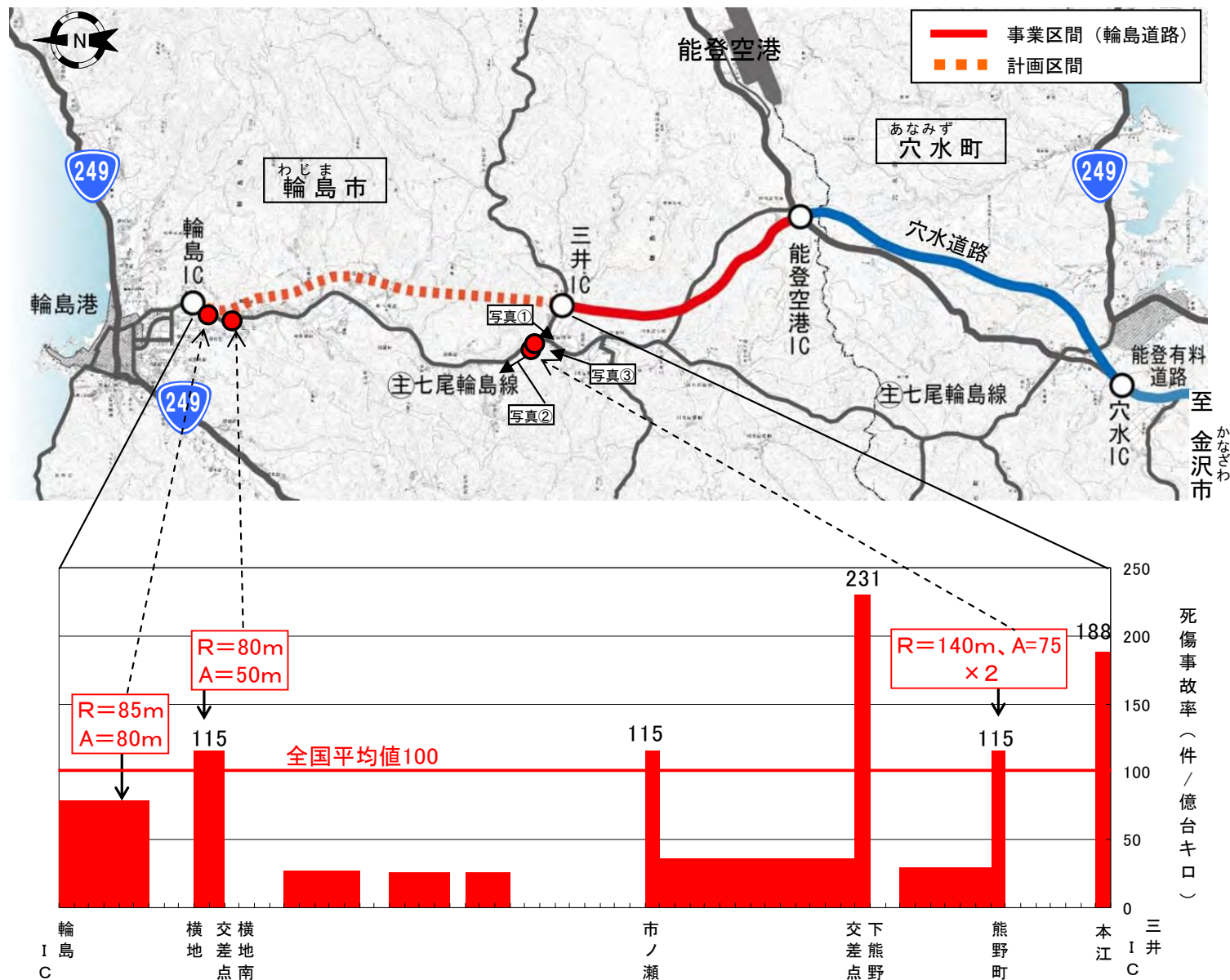
写真① 現道状況（輪島市三井町本江）



写真② 現道状況（輪島市三井町本江）



写真③ 冬の現道状況（輪島市熊野町）



平成24年度新規事業採択時評価について

石川県輪島地区における計画段階評価

1. 石川県輪島地区の課題

①災害に弱い緊急輸送道路

○輪島地区を含む奥能登地域は、豪雨やH19年能登半島地震等の災害により、法面崩壊等で第1次緊急輸送道路である国道249号等において通行止が多発。（写真1、図1）

○災害時の緊急輸送路が未確保。



写真1 国道249号の被災状況（能登半島地震時）



図1 近年の災害発生時における道路の通行止状況及び地震による津波浸水想定区域



図2 第3次医療施設からの60分圏域図（現況）

②第3次医療施設へのアクセス

○輪島地区から最も近い七尾市に位置する第3次医療施設（能登総合病院）まで60分で到達できない地域が広く存在。（輪島市人口の約7割（約2.5万人）が60分圏域外）（図2）

2. 原因分析

①緊急輸送道路が脆弱

○該当箇所の現道である七尾輪島線は、緊急輸送路であるが、法面崩壊等の危険性のある特殊通行規制区間や、急傾斜地崩壊危険区域、土石流危険区域の災害危険箇所を多数通過。（図3）

○現道区間は、落石等の災害で通行規制が発生。

また、線形の厳しい区間が連続。

○災害発生時に空路拠点となる能登空港から、輪島市まで大幅な迂回が発生。



図3 (主)七尾輪島線 通行止め時の迂回ルート

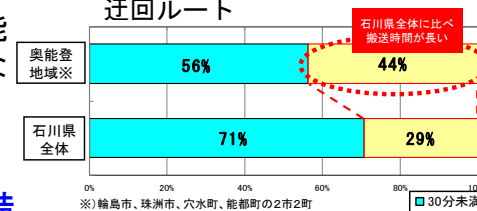


図4 救急搬送の所要時間

②高速ネットワークが未整備

○能登空港IC以北の高速ネットワークが未整備のため、輪島地区を含む奥能登地域の救急搬送時間は、石川県全体に比べて長く、速達性の確保が困難。（図4）

○輪島地区には第3次医療施設がなく、七尾市への長時間搬送を強いられ、輪島地区人口の約3割（0.8万人）しか60分で到達できない。（図5）

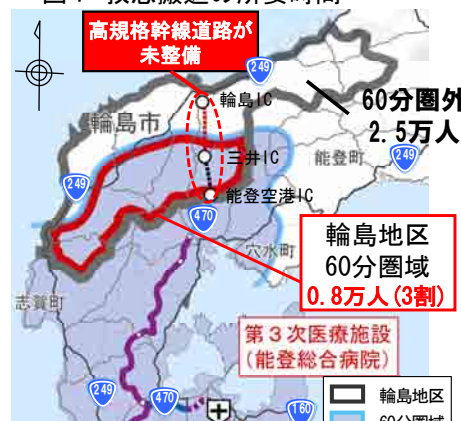


図5 第3次医療施設からの60分圏域図（現況）

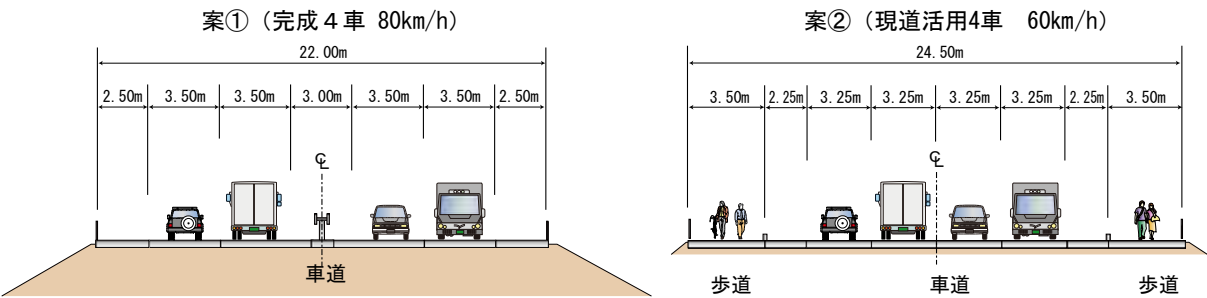
3. 政策目標

①災害時における緊急輸送道路の確保

②第3次医療施設への速達性の向上

4. 対策案の検討

評価軸		【案①】 高規格道路整備	【案②】 現道活用整備
整備概要 道路構造等		自動車専用道路（高規格）による別線ルートを整備 道路規格：第1種第3級 車線数：4車（完成） 設計速度：80km/h	現道改良（拡幅、一部バイパス、防災対策、線形改良等）による一般国道整備 道路規格：第3種第2級 車線数：4車（完成） 設計速度：60km/h
政策目標に対する指標	輪島地区における緊急輸送路（代替路）の確保	・高規格道路の整備により、現道の代替路となり防災ネットワークを確保	・現道を活用するため、代替路がなく、防災ネットワークが十分に確保できない
	指標：災害危険区域（急傾斜地崩壊危険区域、土石流危険区域）の回避	○ 災害危険区域（6箇所）を回避 急傾斜地崩壊危険区域：【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所 土石流危険区域：【現況】2箇所 → 【整備後】0箇所	× 災害危険区域（6箇所）を回避できない箇所あり 急傾斜地崩壊危険区域：【現況】4箇所 → 【整備後】4箇所 土石流危険区域：【現況】2箇所 → 【整備後】0箇所
	指標：特殊通行規制区間の回避	特殊通行規制区間を回避 【現況】1箇所 → 【整備後】0箇所	特殊通行規制区間の解消 【現況】1箇所 → 【整備後】0箇所
	第3次医療施設へ速達性、走行性、定時性の向上	・高規格の自動車専用道路の整備により、速達性、走行性、定時性が改善し、第3次医療施設へのアクセスが向上	・第3次医療施設への速達性は向上するが、平面交差点を有する等自動車専用道路で無いため、走行性、定時性に劣る
	指標：第3次医療施設への所要時間の改善（能登総合病院～輪島市役所 間）	○ 高速走行により速達性が向上 【現況】63分 → 【整備後】53分（▲10分）	△ 現況より走行速度は向上し、速達性も改善。 【現況】63分 → 【整備後】56分（▲7分）
	指標：輪島地区（人口約3.3万人）における第3次医療施設60分圏域の人口（カバー率）	第3次医療施設60分圏域人口が改善 【現況】約0.8万人（26%）→ 【整備後】約2.6万人（79%）	第3次医療施設60分圏域人口が改善 【現況】約0.8万人（26%）→ 【整備後】約2.4万人（73%）
コスト		概ね420億円	概ね250億円
総合評価		○	△



- 対応方針（案）：案①による対策が妥当
- 【計画概要】
- ・路 線 名：一般国道470号
 - ・区 間：輪島市杉平町～三井町本江
 - ・概略延長：6.8km
 - ・設計速度：80km/h
 - ・車線数：完成4車線
 - ・概ねのルート：図6 案①の通り



図6 輪島市杉平町～同市三井町本江における対策案検討

- （参考）当該事業の経緯等
- 都市計画決定等の状況
- ・H11年 5月：都市計画決定 能越自動車道線（輪島～能登空港）
- 地方の要望等
- ・H23年 7月：能越自動車道能登区間建設促進協議会（輪島市長含む）が国土交通大臣へ早期事業着手を要望
 - ・H23年 7月：能越自動車道建設促進期成同盟会（輪島市長含む）が国土交通大臣へ早期事業着手を要望
 - ・H23年 9月：石川県知事・七尾市長・輪島市長が国土交通大臣へ新規事業着手を要望
 - ・H23年 9月：石川県知事が国土交通副大臣へ早期整備を要望

一般国道470号（能越自動車道）輪島道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：石川県輪島市杉平町（いしかわ わじま すぎひらまち）～ 輪島市三井町本江（みいまち ほんごう）
- 延 長 等：6.8 km 2車線（暫定）、設計速度80 km/h
- 全体事業費：約240億円
- 計画交通量：約9,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,200台/日	約1,400台/日	約500台/日

- 総費用(C)：約189億円
- 総便益(B)：約336億円

走行時間短縮	走行費用減少	交通事故減少
約279億円	約36億円	約21億円

- B/C：1.8
- 経済的内部収益率(EIRR)：8.0%

※1：総費用、総便益については、基準年（H23年）における現在価値を記入。

※2：便益には、3便益（走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益）を計上。



2. 地元調整の経緯等

都市計画決定の状況

- H11年 5月：都市計画決定 能越自動車道線（輪島～能登空港）

地方の要望等

- H23年 7月：能越自動車道能登区間建設促進協議会（輪島市長含む）が国交大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 7月：能越自動車道建設促進期成同盟会（輪島市長含む）が国土交通大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 9月：石川県知事・七尾市長・輪島市長が国土交通大臣へ新規事業着手を要望
- H23年 9月：石川県知事が国土交通副大臣へ能越自動車道の早期整備を要望

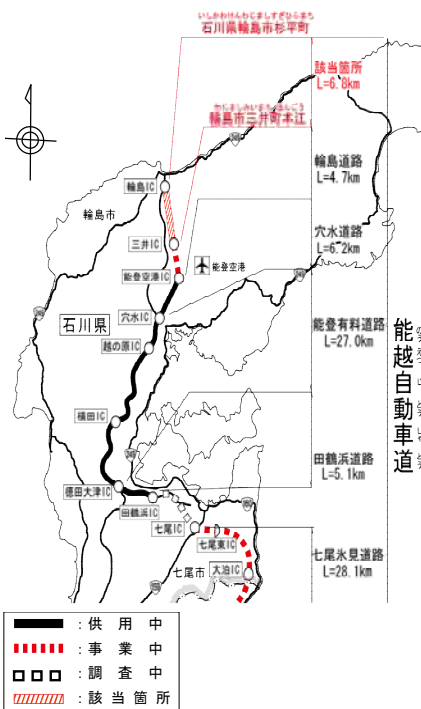


図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

①災害に弱い緊急輸送道路

- 該当箇所の現道である七尾輪島線は、法面崩落等の危険性がある特殊通行規制区間や災害危険区域を通過する為、落石等の災害が発生。災害時の緊急輸送路が未確保。
- 災害発生時には、空路拠点となる能登空港から輪島市まで、大幅な迂回が発生。（図2）

②第3次医療施設へのアクセス性

- 輪島地区には救命救急を担う第3次医療施設が無い為、60分で到達できない圏域人口が約2.5万人存在。（図3）



図2 (主)七尾輪島線 通行止め時の迂回ルート

4. 整備効果

効果1 災害に強い

高速ネットワークの形成

- 輪島道路(Ⅱ期)の整備により、国道249号や(主)七尾輪島線などの特殊通行規制区間等を回避する。
- 災害時においても第1次緊急輸送道路を確保出来ることで、地域の安全性・信頼性を確保。

効果2 第3次医療施設への

アクセス性向上

- 高速ネットワークが延伸することで、輪島市から最寄りの第3次医療施設への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大。（図3）

- 輪島市役所～能登総合病院間：63分→53分（10分短縮）
- 輪島市における60分圏人口：約0.8万人/3.3万人→約2.6万人/3.3万人（約3割→約8割）

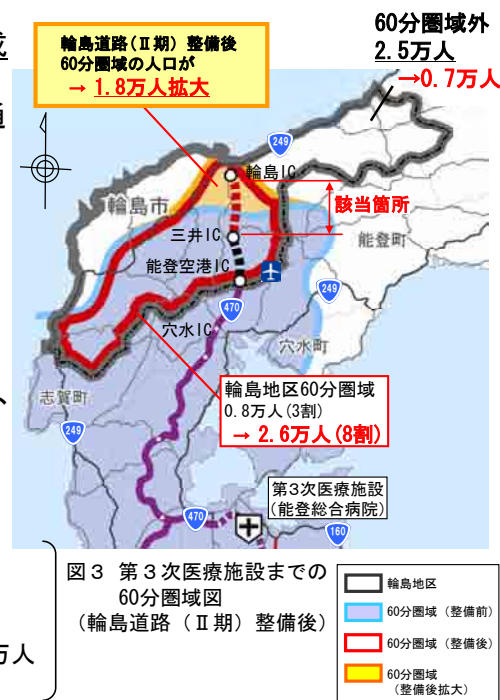


図3 第3次医療施設までの60分圏域図（輪島道路(Ⅱ期)整備後）

一般国道470号（能越自動車道）輪島道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

凡 例	
対象区間	■■■■■■■■
事業中区間	■■■■■■■■
一般国道	—
主要地方道	—
一般県道	—
市道	—
線形不良箇所 (R=150未満)	●
市街地	■
津波浸水区域	○
神社・仏閣・学校	●
土石流危険区域	■
急傾斜地崩壊危険区域	■
特殊通行規制区間	〰〰〰〰

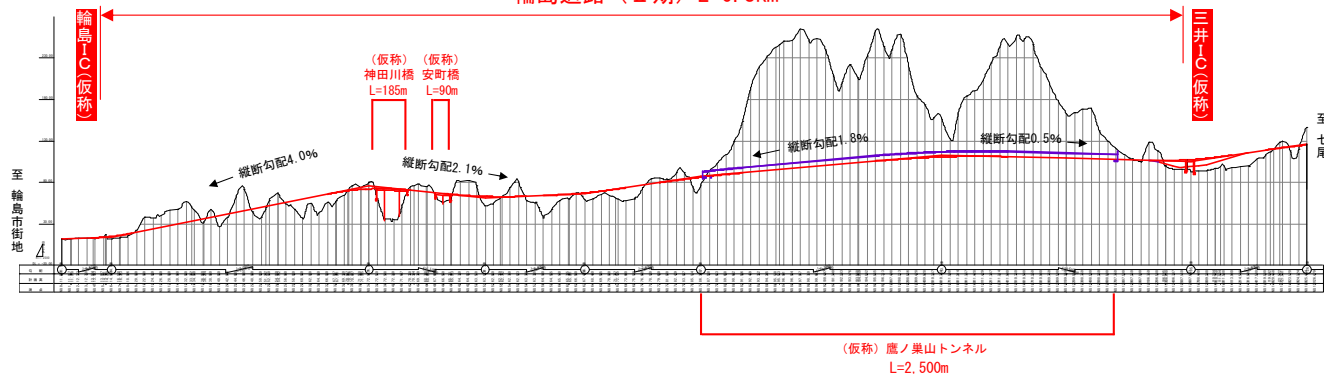
輪島道路（Ⅱ期） L=6.8km

輪島道路 事業中
L=4.7km



縦断面図

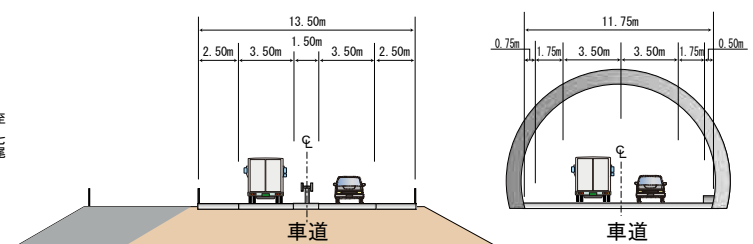
輪島道路（Ⅱ期）L=6.8km



標準断面図

【土工部】

【トンネル部】



3便益 B/C	1.8	総費用：189億円	総便益：336億円	基準年 平成23年
		・事業費：165億円 ・維持管理費：24億円	・走行時間短縮便益：279億円 ・走行費用減少便益：36億円 ・交通事故減少便益：21億円	

※費用対便益算定上の事業期間は11年としている