

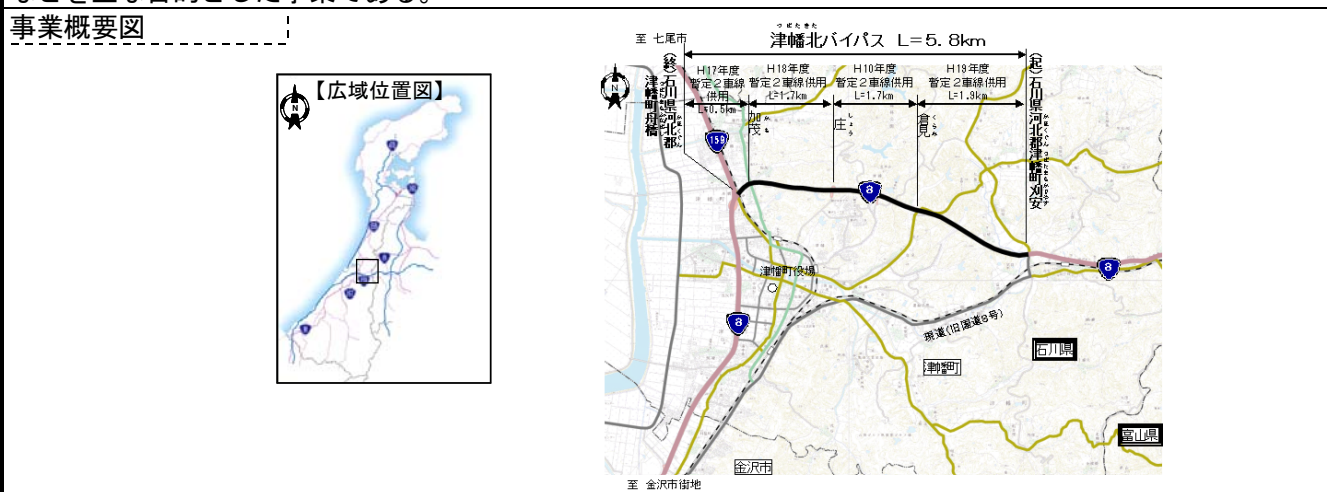
# 事後評価結果（平成24年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課  
担当課長名：柴田 芳雄

事業名	一般国道8号 津幡北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県河北郡津幡町刈安 至：石川県河北郡津幡町舟橋	延長	5.8km		

**事業概要**  
一般国道8号津幡北バイパスは、くりからバイパス、津幡バイパスと併せ広域幹線道路ネットワークを構成する、延長5.8kmの4車線道路のバイパスを整備する事業である。

**事業の目的・必要性**  
一般国道8号津幡北バイパスは、「交通混雑の緩和」、「交通事故の低減」、「広域幹線ネットワークの強化」などを主な目的とした事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	S59年度	用地着手	S61年度	供用年	(当初) — / —	変動	倍
		都市計画決定	S58年度	工事着手	H3年度	(暫定/完成)	(実績) H19 / —		
	事業費	計画時 (名目値)	— / — 億円	実績 (名目値)	291 / — 億円	変動	倍		

交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	/ 27,800 台/日	実績 (暫定/完成)	17,500 / — 台/日	変動	%
------------	-------------	--------------	------------	----------------	----	---

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	29.2 → 54.4 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	50.1 → 33.1 件/億台キロ
---------------------	------------------	---------------------------	--------------------

費用対効果分析結果 (再評価)	B/C : 2.8	総費用 : 250 億円 (事業費: 227 億円, 維持管理費: 23 億円)	総便益 : 708 億円 (走行時間短縮便益: 694 億円, 走行経費減少便益: 6 億円, 交通事故減少便益: 8 億円)	基準年 : 平成15年
-----------------	-----------	--	---	-------------

費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 448 億円 (事業費: 412 億円, 維持管理費: 36 億円)	総便益 : 483 億円 (走行時間短縮便益: 297 億円, 走行経費減少便益: 140 億円, 交通事故減少便益: 46 億円)	基準年 : 平成24年
----------------	-----------	--	--	-------------

事業遅延によるコスト増	費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円
-------------	--------------	--------------

事業遅延の理由  
—

客観的評価指標に対応する事後評価項目  
I. 活力  
(1) 円滑なモビリティの確保  
・ 現道等の渋滞損失時間の削減量 = 約5万人時間/年  
(整備前: 2,903万人時間/年 → 整備後: 2,898万人時間/年)

	<p>(2) 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津幡ニュータウンへのアクセスが向上し、地域の発展に寄与。</li> </ul> <p>(3) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石川県森林公園の来場者数が年間3.2万人増加。 (整備前：11.8万人/年 → 整備後：15.0万人/年)</li> </ul> <p>II. 暮らし</p> <p>(1) 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢医科大学病院（第三次救急医療施設）等への搬送時間が短縮。</li> </ul> <p>III. 安全</p> <p>(1) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり</li> <li>・北陸自動車道の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析対象エリアのCO<sub>2</sub>排出量の削減量=5,784t-co<sub>2</sub>/年 (整備前 1,009,163t-co<sub>2</sub>/年 → 整備後 1,003,379t-co<sub>2</sub>/年)</li> </ul> <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析対象エリアのNO<sub>x</sub>排出量の削減量=23.5t-NO<sub>x</sub>/年 (整備前 3,284.8t-NO<sub>x</sub>/年 → 整備後 3,261.3t-NO<sub>x</sub>/年)</li> <li>・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=1.6t-SPM/年 (整備前 287.5t-SPM/年 → 整備後 285.9t-SPM/年)</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事後評価及び改善措置、計画・調査のあり方、事業評価手法についての見直しの必要性なし。</li> </ul>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津幡北バイパスの整備計画に併せ、昭和53年～63年にかけて津幡ニュータウン（面積30ha、人口1,700人）が整備された。</li> <li>・平成20年10月に北陸最大級のショッピングセンターがかほく市内日角に開業。</li> </ul>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津幡北バイパスは、ニュータウン等の地域発展の支援、物流の円滑化、商業の活性化、第三次医療施設へのアクセス向上など様々な役割を果たしている。</li> <li>・また、北陸自動車道の代替道路としての機能が強化され、災害に強い道路ネットワークが形成された。</li> <li>・津幡北バイパスの整備により、「渋滞の減少」、「旅行速度の改善」、「死傷事故件数の減少」等の実績から、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「交通事故の低減」「広域幹線道路ネットワークの強化」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</li> </ul>	
<p>特記事項 特になし</p>	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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。