

事後評価結果（平成19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：信太 啓貴

事業名	一般国道8号 <small>かなざわにし</small> 金沢西バイパス	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：石川県白山市福留町 <small>はくさんしふくどめまち</small> 至：石川県能美市大長野 <small>の み し おおながの</small>			延長	8.6km

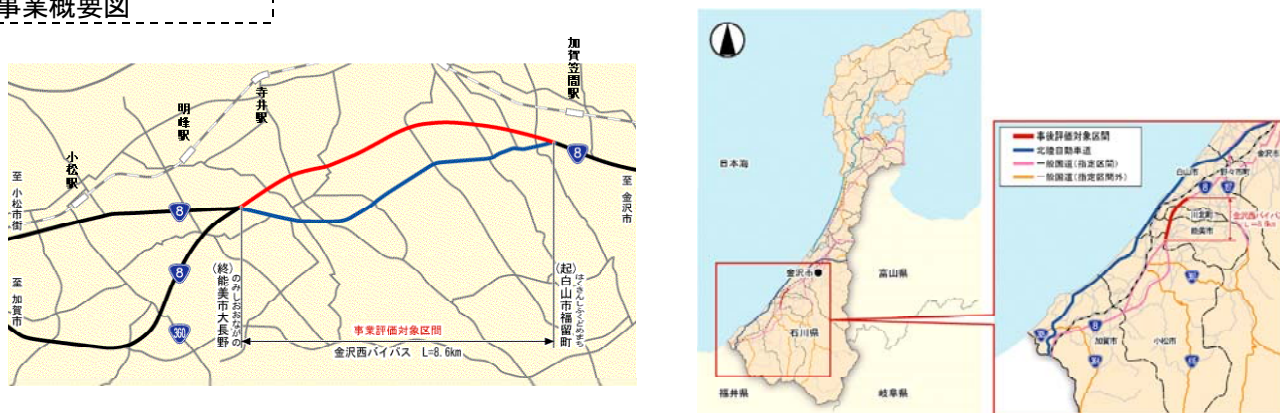
事業概要

一般国道8号は、新潟市を起点として京都市に至る北陸地方の重要な幹線道路である。金沢西バイパスは、そのうち白山市福留町～能美市大長野間の8.6kmにおいて、バイパスを整備する事業である。

事業の目的・必要性

金沢西バイパスの現道は、交通量の増加により慢性的な渋滞や沿道環境の悪化、交通事故の増加等の様々な問題を抱えている。これら問題に対処し、交通量増大への対応、慢性的な渋滞の解消、交通事故減少などを目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S45年度	用地着手	S46年度	供用年	(当初) / (実績) S57/H14年度	変動	— 倍
		都市計画決定	S46年度	工事着手	S47年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時 (名目値)	— / 一億円	実績 (名目値)	— / 218億円			変動	— 倍
		暫定/完成 (実質値)	— / 一億円	暫定/完成 (実質値)	— / 291億円				
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 一台/日	実績 (暫定/完成)	— / 49,464台/日			変動	— %

旅行速度向上 (供用前→供用後)	40.9 → 56.0 km/h	交通事故減少 (供用前→供用後)	37.2 → 14.5件/億台キロ
	(供用前年次) S60年度 (供用後年次) H17年度		(供用前年次) S58~60年度 (供用後年次) H15~H17年度

費用対効果分析結果 (当初)	B/C : —	総費用 (億円)	—	総便益 (億円)	—	基準年	— 年
		(事業費 : — 億円)		(走行時間短縮便益 : — 億円)			
		(維持管理費 : — 億円)		(走行経費減少便益 : — 億円)			
				(交通事故減少便益 : — 億円)			

費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 2.2	総費用 (億円)	821億円	総便益 (億円)	1,805億円	基準年	H19年
		(事業費 : 762億円)		(走行時間短縮便益 : 1,559億円)			
		(維持管理費 : 59億円)		(走行経費減少便益 : 149億円)			
				(交通事故減少便益 : 97億円)			

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

- 活 力
 - (1)円滑なモビリティの確保
 - ・影響エリアの交通渋滞損失の解消 約115万人・時間/年

	<p>(整備なし : 2,501.4万人・時間/年 → 整備あり : 2,386.8万人・時間/年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道におけるバス路線の利便性の向上 S59当時に比べてH17現在の所要時間が最大2分短縮(約1割短縮) <p>(2) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 企業進出(石川工業団地、粟生工業団地)、宅地開発(福留グリーンシティ地区) ・広域交流幹線軸(「ダブルラダー結いの道」整備構想)において南北幹線に位置づけられている <p>2. 安全</p> <p>(1) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石川県地域防災計画一般災害対策編において、緊急輸送道路ネットワーク(第1次緊急輸送道路)に位置づけられている ・手取川(てどりがわ)氾濫時に現道で浸水区間が生じるが、バイパス(高盛土)が機能を補完 <p>3. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減量=4,443t-CO2/年(削減率0.8%) 整備なし 547,482t-CO2/年 → 整備あり 543,039t-CO2/年 <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道でのNOx排出削減率=0.1%(整備なし 1,795t-NOx/年 → 整備あり 1,792t-NOx/年) ・現道でのSPM排出削減率=0.8%(整備なし 163.8t-SPM/年 → 整備あり 162.4t-SPM/年) <p>4. その他</p> <p>(1) 他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道8号金沢バイパスおよび同小松バイパスとともに、「ダブルラダー結いの道」整備構想の南北幹線に位置づけられる重要路線であり、金沢都市圏や周辺市町との連携強化を図るため、これら大規模事業との一体的整備の必要性が高い。 <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 環境影響評価対象外の事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>平成17年2月に寺井町、根上町および辰口町の3町が合併して「能美市」の誕生及び、松任市、美川町、鶴来町、河内村、吉野谷村、鳥越村、尾口村および白峰村の1市2町5村が合併して「白山市」が誕生した。</p> <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"> ・事業の目的である「交通量増加への対応」「慢性的な渋滞の解消」「交通事故の減少」に対して、本バイパスの効果が発現している。 ・現在は、広域交流・地域連携の強化や観光面における周遊性、災害発生時の代替性の向上など、本バイパスが担うべき機能を十分に発現している
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>現段階において、事業効果は発現されており、特段の見直しの必要性はない</p>
特記事項	<p>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。