

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>こまつ</small> 小松バイパス	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：石川県能美市大長野 <small>のみしおおながの</small> 至：石川県加賀市箱宮町 <small>かがしほみやまち</small>			延長	15.6km

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。小松バイパスは、そのうち能美市大長野～加賀市箱宮町間の15.6km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

現道である小松市街の国道8号は、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



事業の果	事業期間	事業化年度： S49年度 都市計画決定： S49年度	用地着手： S57年度 工事着手： S57年度	供用年： (当初) / (暫定/完成) (実績) H14年度/—	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / — 億円 (実質値) — / — 億円	実績	(名目値) 533億円 / — 億円 (実質値) 548億円 / — 億円	変動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / — 台/日	実績 (暫定/完成)	34,751 / — 台/日	変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26.8 → 44.0 km/h (供用直前年次) S60年度 (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	90.1 → 43.7件/億台キロ (供用直前年次) S46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 (事業費： — 億円 維持管理費： — 億円)	総便益 : 億円 (走行時間短縮便益： — 億円 走行経費減少便益： — 億円 交通事故減少便益： — 億円)	基準年 : — 年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.5	総費用 : 1,056億円 (事業費： 949億円 維持管理費： 107億円)	総便益 : 1,629億円 (走行時間短縮便益： 1,497億円 走行経費減少便益： 100億円 交通事故減少便益： 32億円)	基準年 : H19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

1. 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126万人・時間/年

(整備なし：1,198.5万人・時間/年 → 整備あり：1,072.4万人・時間/年)

	<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12分短縮(約3割短縮) ・住宅宅地開発への連絡道路を形成 軽海地区土地区画整理事業(49.3ha)をはじめ、計6地区79.6haの宅地への連絡道路として機能 <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・大規模イベントの支援 こまつドーム(H9整備：コンベンション・スポーツ等の多目的施設) カヌー世界大会招致(H14：カヌーワールドカップ小松大会、H15：世界ジュニアカヌー選手権大会) ・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 ・梯川(かけはしがわ)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=6,309t-CO2/年(削減率3.0%) 整備なし 213,123t-CO2/年 → 整備あり 206,814t-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=3.4%(整備なし 639.5t-NOx/年 → 整備あり 617.7t-NOx/年) ・現道でのSPM排出削減率=3.1%(整備なし 60.5t-SPM/年 → 整備あり 58.7t-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・西バイパスおよび加賀産業開発道路(主要地方道金沢小松線)とともに、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9年にはバイパス沿線に、展示会、博覧会、コンサートやスポーツなど多目的に利用可能なこまつドームが完成し、加賀地域のコンベンションの拠点として利用されている。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・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、本バイパスの暫定2車線供用の効果が発現している。</p> <p>・完成4車線化については、交通量の推移等を勘案し、適切な方策について検討を進めていく。</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>現段階において、暫定2車線供用の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の。