

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名： 下保 修

事業の概要

事業名	一般国道8号 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 至：石川県加賀市箱宮町	延長	15.6km		
事業概要	<p>一般国道8号は新潟市を起点として日本海側の主要都市を經由し、京都市に至る主要幹線道路であり、石川県内においても加賀地域と金沢都市圏を結ぶ重要な幹線道路となっている。</p> <p>小松バイパスは、金沢バイパス、金沢西バイパス並びに、加賀産業開発道路(主要地方道金沢小松線)、を結ぶ延長約15.6kmのバイパス事業であり、平成14年度に全線暫定2車線供用後、平成15年度より事業休止している。しかし、全線暫定2車線供用後の現道部の混雑度は、依然として1.43と高い状況であるため、4車線化を行うものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>小松バイパスは激増する交通需要をはじめとする諸問題に対応し、金沢バイパス、金沢西バイパス並びに、加賀産業開発道路(主要地方道金沢小松線)と接続することにより、主要幹線道路としての機能を十分発揮するとともに、小松加賀地方圏の更なる発展に大きく寄与する事を目的としている。</p> <p>●小松バイパス暫定2車線供用後の混雑度は、現道部混雑度 1.43、バイパス部混雑度 1.21 となっており、ともに混雑度 1.00 を超過している。</p> <p>●小松バイパスの交通量は 34,700 台/日であり、2車線運用ではすでに飽和状態である。また、現道の交通量をバイパスへさらに転換させる意味でも4車線整備が必要である。</p> <p>●小松バイパスの八幡IC付近の上り線で朝夕のピーク時に旅行速度が10km/h台まで低下しており、完成4車線化による早期の交通容量確保が急務である。</p>				
全体事業費	65億円	計画交通量	30,600台/日～42,400台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
 全線暫定2車線供用後も徐々に交通量が増加しており、交通混雑や玉突き、センターライン越えでの正面衝突事故が発生しており、早期の全線4車線化を石川県直轄国道整備促進部会（会長：白山市長）等より要望（平成19年9月）されている。

**事業採択の前提条件**  
 費用対便益：便益が費用を上回っている。  
 手続きの完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.5	総費用 110億円 (事業費: 51億円 維持管理費: 59億円)	総便益 610億円 (走行時間短縮便益: 573億円 走行経費減少便益: 17億円 交通事故減少便益: 20億円)	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=6.1 (交通量 +10%)	B/C=5.0 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=5.3 (事業費 +10%)	B/C=5.8 (事業費 -10%)		
事業期間変動		B/C=5.4 (事業期間 +20%)	B/C=5.7 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の削減が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 約841万人時間/年→約718万人時間/年（約123万人時間/年削減） 【1kmあたり渋滞損失時間】 約13.28万人時間/年・km（現況の現道） 石川県平均：約2.08万人時間/年・km（約6倍） 全国平均：約2.03万人時間/年・km（約7倍） 【渋滞度曲線】 石川県内区間の上位1割に含まれる 【その他特徴】 ・北浅井交差点（現道）で平日夕方ピーク時の混雑発生頻度が56.7%であり、中期計画における混雑多発交差点に位置付けられている。		
		事故対策	◎	死傷事故率比2を超える当該区間の事故が減少し、交通の安全性が向上する。 【死傷事故率】 (死傷事故率比: 9.2) 599.7件/億台km (事故率曲線における位置: 139位/10,350箇所) 【その他特徴】 ・事業区間には死傷事故率が県平均値の9倍以上の区間が存在する。		
	歩行空間	—				
	社会全体への影響	住民生活	○	加賀市から第三次医療施設である石川県立中央病院へのアクセス向上（約98分→約96分 約2分短縮） （小松バイパス起終点間の所要時間→未整備：24.0分(BP利用)、整備：21.8分(BP利用)）		
		地域経済	○	兼六園を代表する金沢の観光名所と加賀温泉郷などを結び、広域的な観光振興を支援		
		災害	○	石川県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定		
環境		○	【CO2排出量の削減】 約1,767百t-CO2/年→約1,734百t-CO2/年（約33百t-CO2/年削減）			
	地域社会	○	日常生活圏中心部へのアクセス向上			
事業実施環境	○	小松バイパスは、平成14年度に全線暫定2車線供用している。平成18年度に金沢外環状道路山側幹線（通称：山側環状）が全線供用したことにより、加賀産業開発道路を介して金沢都市圏と加賀地域を結ぶ主要なネットワークを形成している。				

採択の理由

費用便益比が5.5と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また当該事業箇所の渋滞損失時間、死傷事故率はともに高くまた、事業実施による改善効果が期待できることに加え、加賀地域と金沢都市圏のアクセス向上が図れることから事業効果は高いと判断される。

※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。