

新規事業採択時評価結果(平成18年度新規事業化箇所)

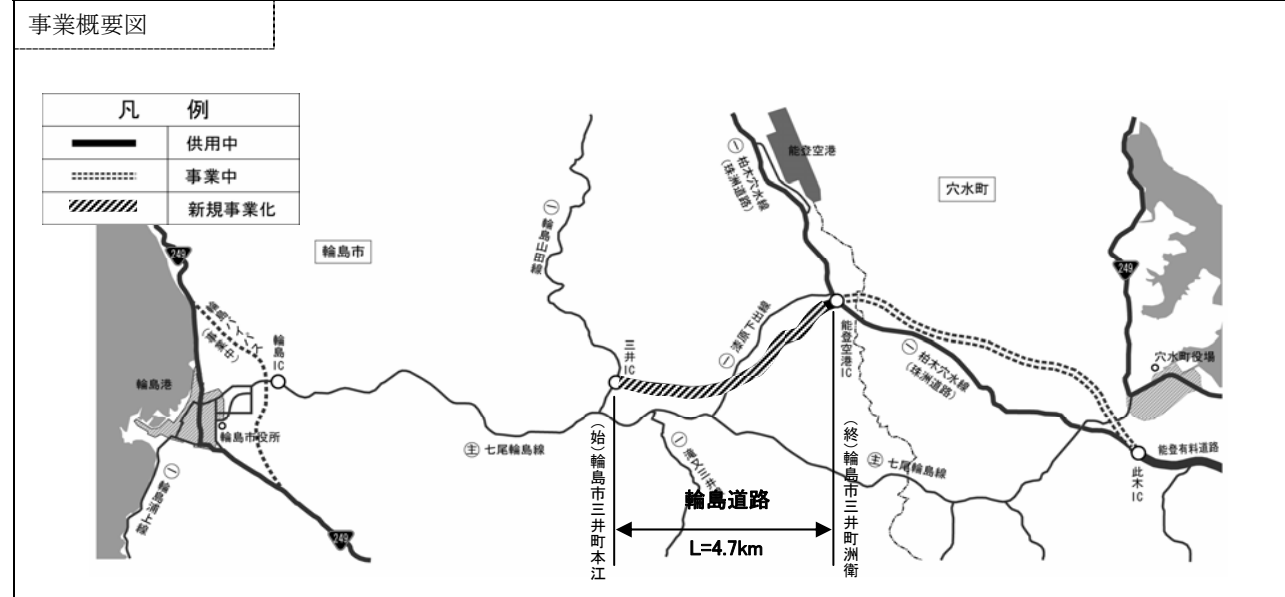
事業の概要

事業名	一般国道 470 号 (能越自動車道) 輪島道路	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：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛	延長	4.7km		

**事業概要**  
輪島道路は、高規格幹線道路の一般国道自動車専用道路として整備を進めている「能越自動車道」(石川県輪島市～富山県砺波市・延長約100km)の一部であり、石川県輪島市三井町本江(三井IC)から同市三井町洲衛(能登空港IC)に至る延長約4.7kmの道路である。

**事業の目的、必要性**  
国道470号能越自動車道は、高規格幹線道路の一般国道自動車専用道路として整備を進めており、県土の骨格を形成し、広域交流の促進を図るものである。  
その一部を形成する輪島道路は、鉄道廃線により車が唯一の移動手段となった奥能登地域の地域の発展を支え、事故の減少や高度医療施設へのアクセス性向上を図ると共に、能登空港へのアクセス強化など地域活性化に大きく寄与するものである。

全体事業費	150億円	計画交通量	6,500台/日
-------	-------	-------	----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
輪島道路は、半島振興法に基づく法定計画である「能登地域半島振興計画」及び「金沢能登2時間圏構想」に位置づけられた道路である。当該区間は「金沢能登2時間圏構想」の実現に不可欠な路線であり、「能越自動車道輪島区間建設促進同盟会」「奥能登みちづくりフォーラム実行委員会」「石川県直轄国道整備促進協議会」等より早期整備の要望を受けている。

**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。  
○円滑な事業執行の環境：H5.7：基本計画策定、H11.5：環境影響評価、都市計画決定

事業評価結果

担当課:道路局国道・防災課

担当課長名:鈴木 克宗

費用対便益	B/C	1.5	総費用 138億円 事業費:116億円 維持管理費:22億円	総便益 205億円 走行時間短縮便益:189億円 走行費用減少便益:12億円 交通事故減少便益:4億円	基準年 平成17年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.3 (交通量-10%)	B/C= 1.6 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C= 1.6 (事業費-10%)	B/C= 1.4 (事業費+10%)		
	事業期間変動	B/C= 1.5 (事業期間-2年)	B/C= 1.4 (事業期間+2年)			
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	△	並行する現道について渋滞損失時間の減少が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】 ・約330万人時/年⇒約310万人時/年(約6%削減)		
		事故対策	◎	並行する現道について事故の減少が見込まれる 【死傷事故件数】 ・並行する(主)七尾輪島線で年間約7件の死傷事故数の低減が期待できる。 ※石川県死傷事故率の平均5.5倍の区間が存在している(並行区間:最大死傷事故率217件/億台キロ、石川県単路部の平均死傷事故率:39.4件/億台キロ)。 ・(主)七尾輪島線のうち32.8%の区間が歩道未整備であり、歩行者が関係している事故の割合は16%と石川県内平均の9%を大幅に上回る。		
		歩行空間	-	・自専道のため、歩行空間には直接影響しない		
	社会全体への影響	住民生活	○	・輪島市から能登で唯一の3次医療施設(公立能登総合病院)への搬送時間が7分短縮(72分から65分)する。 ※市立輪島病院から他病院(金沢及び七尾)への緊急搬送回数は132回/年、27日に1回の頻度で緊急搬送されている(H16実績)		
		地域経済	◎	・輪島市は、観光産業関連の就業人口比率が36%を占めており、観光産業が重要な収入源となっている地域である。 ・輪島市への観光客は、バス・マイカーで訪れる方が約9割(バス60%、マイカー32%)を占めている。 ・輪島市へ訪れる観光客のうち約4割は三大都市圏から来ている。(関東18.5%、関西12.7%、中部11.6%) ・当該区間の供用により、能登空港から輪島市へのアクセス時間が2割短縮する。(33分→26分)		
		災害	◎	・現道の一部が災害等により寸断された場合のインター間所要時間(輪島ICから能登空港IC)が31分→6分(25分短縮、約81%短縮) ・1,700万円/日の迂回交通費用の損失が不要になる		
		環境	○	・沿道のCO2排出量:96,272t-CO2/年→95,659t-CO2/年(613t/年削減、約1%削減) ・沿道のNO2排出量:338t-NOx/年→335t-NOx/年(3t/年削減、約1%削減) ・沿道のSPM排出量:31.9t-SPM/年→31.5t-SPM/年(0.4t/年の削減、約1%削減)		
		地域社会	◎	・能登半島地域の穴水町以北においては、平成17年3月までに全ての鉄道が廃線となり、中長距離移動の手段は、ほとんどが自動車交通である(のと鉄道輪島～穴水間:平成13年3月廃線、珠洲～穴水間:平成17年3月廃線)。		
	事業実施環境	◎	・既成同盟会・建設促進協議会等で毎年要望が出されている。また、基本計画決定・環境影響評価・都市計画決定がなされており、今後、早急な事業実施が可能である。			

採択の理由

費用便益が1.5と、便益が費用を上回っていると同時に、地元の推進体制も整っており、都市計画決定も行われ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現道における事故の低減効果は大きく、また地域経済や災害・環境に対する改善効果も大きいと判断できる。  
以上より本事業を判断できる。