

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名：一般国道159号 <small>ななお</small> 七尾バイパス	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： <small>ななお</small> 石川県七尾市川原町 至： <small>ななお</small> 石川県七尾市下町	延長：4.3 km	
事業概要：国道159号七尾バイパスは、金沢市から七尾市に至る主要な幹線道路の一部を形成し、地域拠点（七尾市中心市街地）へのアクセス向上や交通混雑の緩和、ネットワークの充実強化などを図る重要な路線である。また、能越自動車道の七尾IC（仮称）で接続し、広域ネットワークを形成する役割も担う、延長4.3 kmの4車線道路の事業である。		
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H12年度用地着手
H21年度工事着手		
全体事業費：約240億円	事業進捗率：17%	供用済延長：0.0 km
計画交通量：11,600～22,700台/日		
費用対効果分析結果	B/C： （事業全体）1.1 （残事業）1.4	総費用：（残事業）/（事業全体） 151/197億円 （事業費：140/186億円） （維持管理費：11/11億円）
	総便益：（残事業）/（事業全体） 210/210億円 （走行時間短縮便益：162/162億円） （走行費用減少便益：31/31億円） （交通事故減少便益：17/17億円）	基準年：平成21年
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.5（交通量+10%） B/C=1.3（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.3（事業費+10%） B/C=1.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.3（事業期間+20%） B/C=1.5（事業期間-20%）		
事業の効果等		
①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道や藤橋バイパス（外環状線）と接続する他、能登国分寺公園の整備計画の実現などに大きく寄与する		
②地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「県土ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に寄与		
③大規模公園計画との連携 ・当該路線の沿道において能登国分寺公園の整備が進められており、同公園の外郭を形成する		
④地域の活性化への貢献 ・七尾市および周辺の主要な商業施設へのアクセス性が向上（4.6分、25%短縮）		
⑤重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・重要港湾「七尾港」や七尾港マリンパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される		
⑥第三次医療施設へのアクセス向上 ・中能登町から能登総合病院へのアクセス性が向上（4.6分、15%短縮）		
⑦七尾市周辺の主要観光地へのアクセス性向上 ・豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる （千里浜～七尾フィッシャーマンズワーフ：4.6分、10%短縮）		
⑧冬期における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約3.5億円※】		
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）		
関係する地方公共団体等の意見		
地域から頂いた主な意見等： ・高規格幹線道路能越自動車道との接続による広域交流の促進、重要港湾七尾港へのアクセス機能向上、中能登拠点都市としての七尾市街地の骨格軸形成のため、国道159号建設促進期成同盟会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。 ・安全で円滑な交通の確保と地域の活性化を支援するため、能越商工観光懇談会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。		
県知事の意見： ・一般国道159号七尾バイパスの対応方針については、事業継続で異論はない。 なお、今後の事業執行に際しては、早期完成を図るため、更なるコスト縮減に努めていただきたい。		

事業評価監視委員会の意見

- ・完成4車線計画では、完成までの年数に不確定要因が多いと思われるので、参考として当面の整備計画（暫定2車線等）についても費用便益分析を実施した方が事業の妥当性についても議論しやすくなるのではないかと。
- ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成13年度に鹿島バイパスが全線供用を開始したことなどにより、七尾市街地の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

バイパス部は一部地区を除き、用地買収は完了している。また、工事は今年度より着手。現道拡幅部は、用地・工事とも未着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

バイパス区間は七尾IC(仮称)で能越自動車道七尾氷見道路と接続することから、七尾氷見道路の進捗に合わせて暫定2車線供用を目指し整備を進める。

現道拡幅区間及びバイパス区間の4車線化については、交通状況を勘案しつつ推進する。

施設の構造や工法の変更等

新技術、プレキャスト製品の積極的な活用や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る予定。

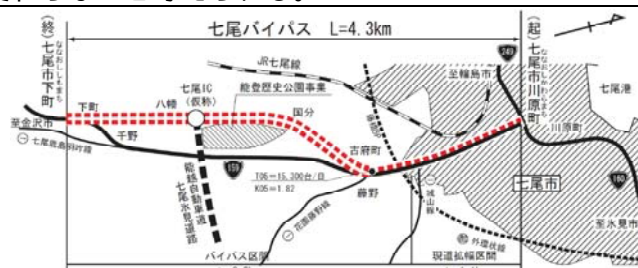
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。