

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

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 おおながの</small> 至：石川県加賀市箱宮町 <small>かが はこみやまち</small>			延長	15.6km	
事業概要	一般国道8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした、延長約15.6kmの4車線化事業である。					
H19年度事業化	S49年度都市計画決定	用地着手：-			H21年度工事着手	
全体事業費	約125億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約79%	供用済延長	7.3km (暫定2車線) 8.3km (完成4車線)	
計画交通量	29,000～46,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.4 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 53/217億円 (事業費：32/137億円 維持管理費：21/81億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 202/949億円 (走行時間短縮便益：183/798億円 走行経費減少便益：14/110億円 交通事故減少便益：5.6/41億円)	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=4.1～5.0(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.5～4.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.3～4.4(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.6～4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.4～4.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.8～3.9(事業期間±20%)					
事業の効果等	①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・小松市及び加賀市と金沢方面と行き来する通勤者は、1日当たり約30,000人以上にのぼる。 ・小松バイパスの整備により、毎日の通勤に要する時間が最大5分短縮され、地域間の連携強化が期待できる。 ②物流の円滑化 ・小松バイパス周辺では企業の進出がみられており、工業従業者数も全線暫定2車線供用後において2割以上伸びているなど、雇用の増加が確認されている。 ・小松バイパスの整備により幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・小松バイパス周辺には山代温泉・片山津温泉や道の駅「こまつ木場湯」などの多くの観光施設が存在している。 ・小松バイパスの整備により、各観光地や施設へのアクセス性・周遊性向上が期待される。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスの整備により、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が図られる。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・小松バイパスの整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、石川県の新長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。					

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：

地元首長および周辺市町から、小松バイパスの早期全線4車線化に向けた要望をいただいている。

知事の意見：

国道8号は本県における物流や広域交流の大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図る上で、極めて重要な路線である。

このうち、小松バイパスについては、南加賀地域の産業や経済の発展に大きく寄与するとともに、交通安全対策にもつながることから、早期全線4車線化が不可欠となっている。

このため、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、令和5年春の北陸新幹線敦賀開業を見据え、早期4車線化を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率79%、用地進捗率100%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地は取得済みであり、現在までに事業は約79%が完了。平成26年度までに小松市八幡～同市津波倉町間（延長7.3km）、平成30年度までに大長野～小杉（延長1.0km）において4車線で供用済みである。
- ・小杉IC～千代能美IC間について、令和2年内の4車線化供用に向けて工事を推進する。
- ・残る区間については、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

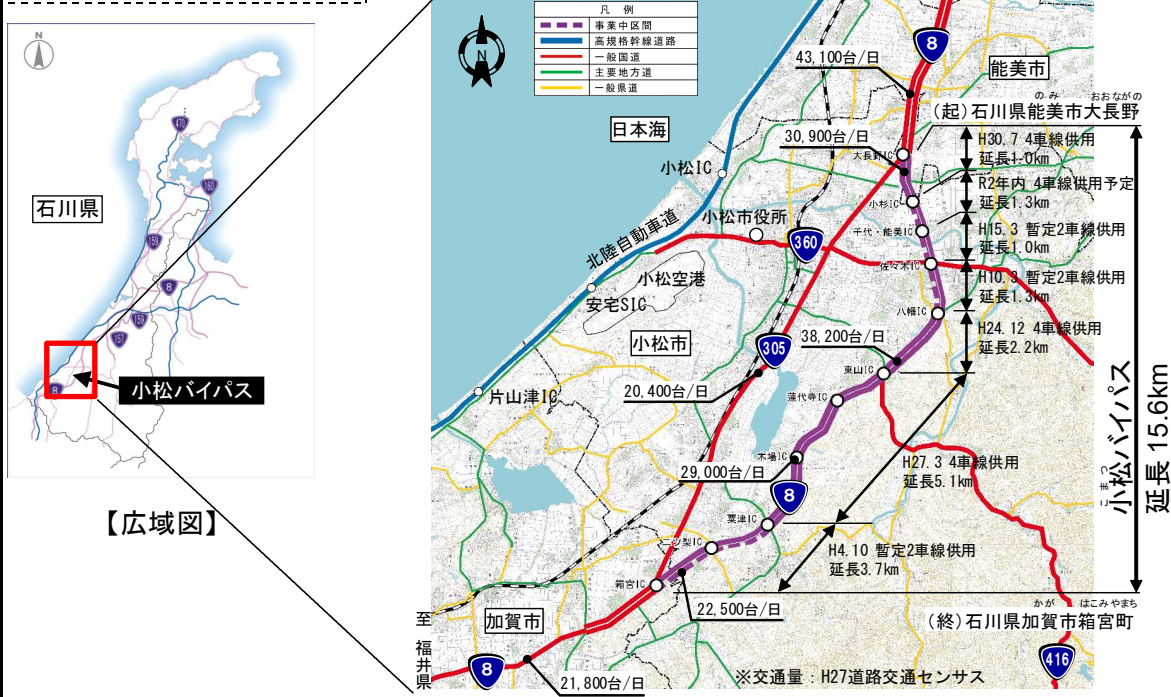
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。