

再評価結果(令和8年度継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

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町 至:石川県加賀市箱宮町							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				-年度用地着手				H21年度工事着手		
全体事業費			約130億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)			約95%		供用済延長			3.7km 暫定2車 11.9km 完成4車	
計画交通量				約34,400～56,500台／日										
費用対効果分析	B/C		EIRR		総費用				総便益				基準年	
	(事業全体)		(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				(残事業)/(事業全体)					
	6.5				24/288 億円				120/1,884億円					
	8.1 [2%]		16.3%		事業費:4.8/181億円 維持管理費:20/107 億円				走行時間短縮便益:76/1,580億円 走行経費減少便益:33/237億円 交通事故減少便益:11/67億円				令和7年	
	9.0 [1%]													
	(残事業)		(残事業)											
	4.9		109.7%											
感度分析	5.1 [2%]													
	5.2 [1%]													
事業の効果等														
①物流の円滑化														
・暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により、物流ネットワークの強化を図ることで、企業誘致を促進するとともに、工業をはじめとした地域産業の更なる活性化が期待。														
②災害に強いネットワークの向上														
・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は、高盛土構造のため、浸水被害を受けない。令和4年8月豪雨では北陸自動車道通行止め発生後に利用が増加していることから、暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により緊急時の道路ネットワークのさらなる強化が期待。														
③迅速な人命救助活動の支援														
・暫定2車線区間(粟津～箱宮)の整備により、緊急輸送道路としての機能を向上させ、円滑な救急活動を支援。														
④日常生活圏の各都市間の連携強化														
・暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により、交通混雑が緩和され、加賀市と小松市・金沢方面間の通勤に要する時間が短くなることで、地域間の連携強化が期待できる。														
・小松バイパスの全線整備により、並行道路である国道305号の交通が小松バイパスに転換することで、並行道路でも交通混雑の緩和による通勤時間の短縮が期待される。														
⑤カーボンニュートラル実現への貢献														
・暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO ₂ 排出量を年間約8,771トン削減することが期待。														
⑥地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援														
・暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)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、「ダブルラダー輝きの美知」整備構想の実現に大きく貢献。														

国道8号は本県における物流や広域交流を支える大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図る上でも、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、南加賀地域の交通の円滑化や産業・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車線化が不可欠である。このため、コスト縮減に努めつつ、事業を継続し、北陸新幹線県内全線開業に伴う経済効果が更に波及するよう、早期の4車線化を図っていただきたい。

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。

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: 事業進捗率約95%、用地進捗率100%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 橋梁工事

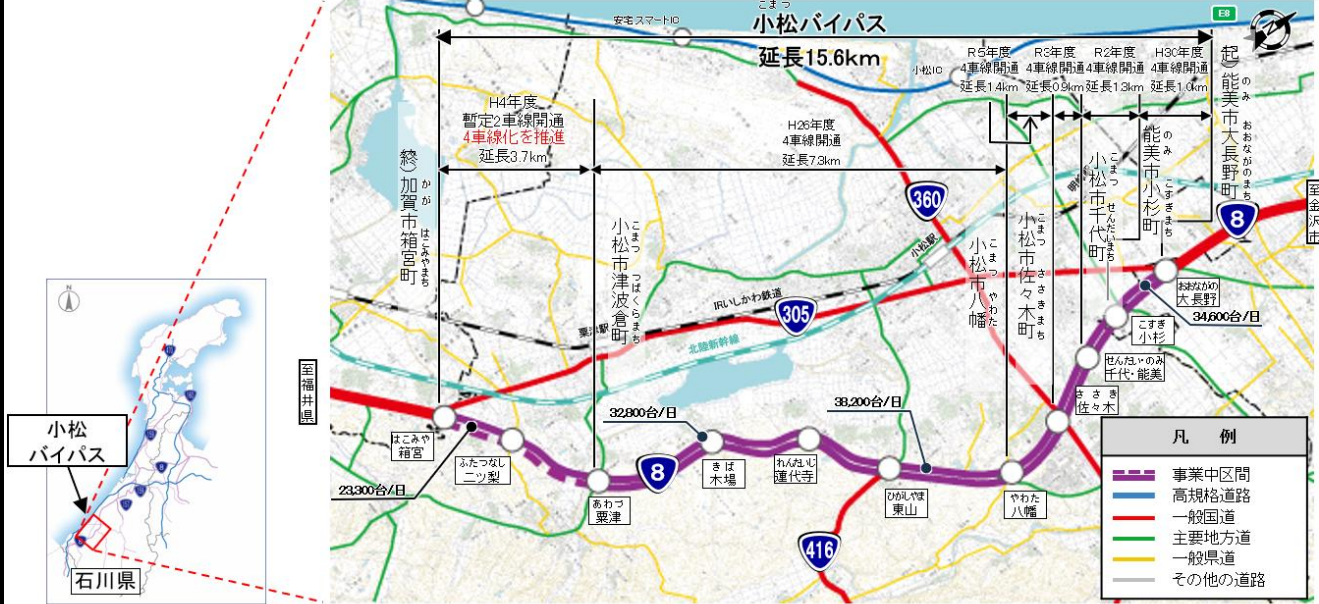
残る区間について、今年度橋梁工事を推進。早期の4車線化に向けて事業を推進する。

新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

対応方針決定の理由	
-----------	--

現時点に於いて、その重要性、重要性は変動してはいるが、事業進捗の状況はどうかという点と概して事業を継続することが妥当であると考える。

.....



※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)