

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道8号（金沢外環状道路） 海側幹線（今町～鞍月）	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	今町～福久地区：石川県金沢市今町～石川県金沢市千木町 大河端～鞍月地区：石川県金沢市大河端西～石川県金沢市鞍月	延長	5.6 km		
事業概要	<p>金沢外環状道路は金沢都市圏の環状道路ネットワークを構築する地域高規格道路である。</p> <p>このうち、一般国道8号海側幹線（今町～鞍月）は、石川県金沢市今町から千木町及び金沢市大河端西から鞍月までの延長5.6 kmを4車線にて本線整備を行うものである。（これまでに金沢外環状道路は、金沢市大河端西から白山市乾町の延長12.7 kmが側道のみ供用している。）</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該事業の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通が海側幹線へ転換し、現道の死傷事故が減少することで、国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、金沢港へのアクセス性が向上し、物流の効率化支援に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約650億円	計画交通量	約35,900～44,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【石川県知事】

- 「一般国道8号（金沢外環状道路）海側幹線（今町～鞍月）」事業の予算化について、同意いたします。
- 海側幹線の事業化により、国道8号の渋滞緩和や交通事故削減に大きな効果が期待されるだけでなく、日本海側の拠点港である金沢港や県庁周辺の駅西副都心への更なるアクセス向上など、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。

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（H9.7）、一部都市計画変更済み（H24.4）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6 (1.2)	総費用：1,478億円 事業費：1,336億円 維持管理費：142億円	総便益：2,342億円 走行時間短縮便益：1,645億円 走行経費減少便益：485億円 交通事故減少便益：212億円	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間 +20%)	B/C=1.7 (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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 国道8号の交通が海側幹線へ転換し、渋滞が緩和され、円滑な交通ネットワークを形成 【国道8号（今町JCT～乾東）の所要時間】 [現況] 約27分→[整備後] 約19分（約8分短縮） 		
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和により、国道8号の安全性が向上し、死傷事故が減少 【死傷事故件数】 国道8号（今町JCT～乾東）の死傷事故件数： [整備無] 334.3件/年→[整備有] 320.3件/年（約4%削減） 		
	歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> 市街地へ流入する通過交通抑制により住環境や自転車歩行者の安全性が向上 			
	社会全体への影響	住民生活	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い。 		
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑の緩和により金沢港への物流の効率化を支援 【金沢都市圏北部の旭山工業団地～金沢港の所要時間】 [現況] 約31分→[整備後（国道8号経由）] 約23分（約8分短縮） [整備後（海側幹線経由）] 約20分（約11分短縮） 		
		災害	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 		
環境		—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 			
	地域社会	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（H9.7）、一部都市計画変更（H24.4） 				

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定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、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、死傷事故の減少による安全性向上、さらには物流効率化の支援など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。