

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局環境安全課
担当課長名：吉崎 収

事業の概要

事業名	地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道 金沢田鶴浜線（大根布～白尾）	事業区分	地方道	事業主体	石川県
起終点	起点：石川県河北郡内灘町大根布 終点：石川県かほく市白尾	延長	8.5 km		
事業概要	<p>金沢能登連絡道路は、金沢市と能登地域を連絡する地域高規格道路である。</p> <p>金沢田鶴浜線は、金沢能登連絡道路の一部を構成する道路であり、加賀能登地域の均衡ある発展の支援、渋滞緩和および地域の活性化に大きく寄与する自動車専用道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>金沢田鶴浜線は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 能登有料道路の無料解放（H25年4月予定）に伴う交通混雑の緩和 対面交通の自動車専用道路における事故の低減 <p>を目的とする4車線化事業である。</p>				
全体事業費	33億円	計画交通量	37,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 地元自治体で構成する「能登総合開発促進協議会」「能越商工観光懇談会」「石川県市長会」などから要望されている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 -

事業採択の前提条件
 便益が費用を上回っている。
 地元自治体から早期整備の要望をうけており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	7.9	総費用：47億円 （事業費：29億円 維持管理費：18億円）	総便益：373億円 （走行時間短縮便益：336億円 走行費用減少便益：20億円 交通事故減少便益：17億円）	基準年 平成22年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=6.7 (交通量 -10%)	B/C=8.9 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=8.4 (事業費 -10%)	B/C=7.5 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=8.1 (事業期間 -1年)	B/C=7.7 (事業期間 +1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	◎	無料解放に伴う交通混雑の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】約1,661万人時間/年→約1,587万人時間/年（約74万人時間/年削減） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約1.9万人時間/年・km→約1.8万人時間/年・km（約0.1万人時間/年・km削減）		
		事故対策	◎	正面衝突等の死亡事故の解消が見込まれ、能登有料道路の事故多発区間の解消が期待できる。 【能登有料道路の延長比10%の区間に全体の35%が集中する死亡事故を解消】 H7～H21の死亡事故件数：9件（うち7件が正面衝突による） 〔延長 当該区間/能登有料道路 8.5/83km=約10%〕 〔死亡事故 当該区間/能登有料道路 9/26件=約35%〕 【死傷事故率】約9.2件/億台km（4車線化区間） （死傷事故率（県内自専道平均）約2.8件/億台km）		
	歩行空間	-				
	社会全体への影響	住民生活	○	三次救急医療施設（金沢医科大学病院、石川県立中央病院）へのアクセスの確保 【搬送速度水準の維持】現況(H17) 約57km/h→(H25.4) 無料化後 約46km/h→4車線化 約63km/h		
		地域経済	○	重要港湾金沢港へのアクセス向上、物流の効率化 能登地域と金沢・加賀地域の地域間交流人口の拡大		
災害		○	第1次緊急輸送道路の機能強化			
環境		-				
	地域社会	○	県都金沢市と能登地域の連絡強化			
事業実施環境	○	高規格幹線道路（能越自動車道）と一体となった高速交通体系の構築 金沢能登2時間圏構想を支える道路として的高速サービスの維持 「ダブルラダー結いの道」整備構想に位置づけ				

採択の理由

事業主体である石川県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が7.9と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、渋滞対策及び事故対策として高い効果が見込まれるとともに、交流人口の拡大や重要港湾へのアクセス向上、緊急輸送道路の機能強化、沿道環境の改善、広域ネットワークの形成による地域間の連絡強化など、当該事業の整備の必要性、社会全体への効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を平成23年度新規事業箇所として採択した。

※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。