

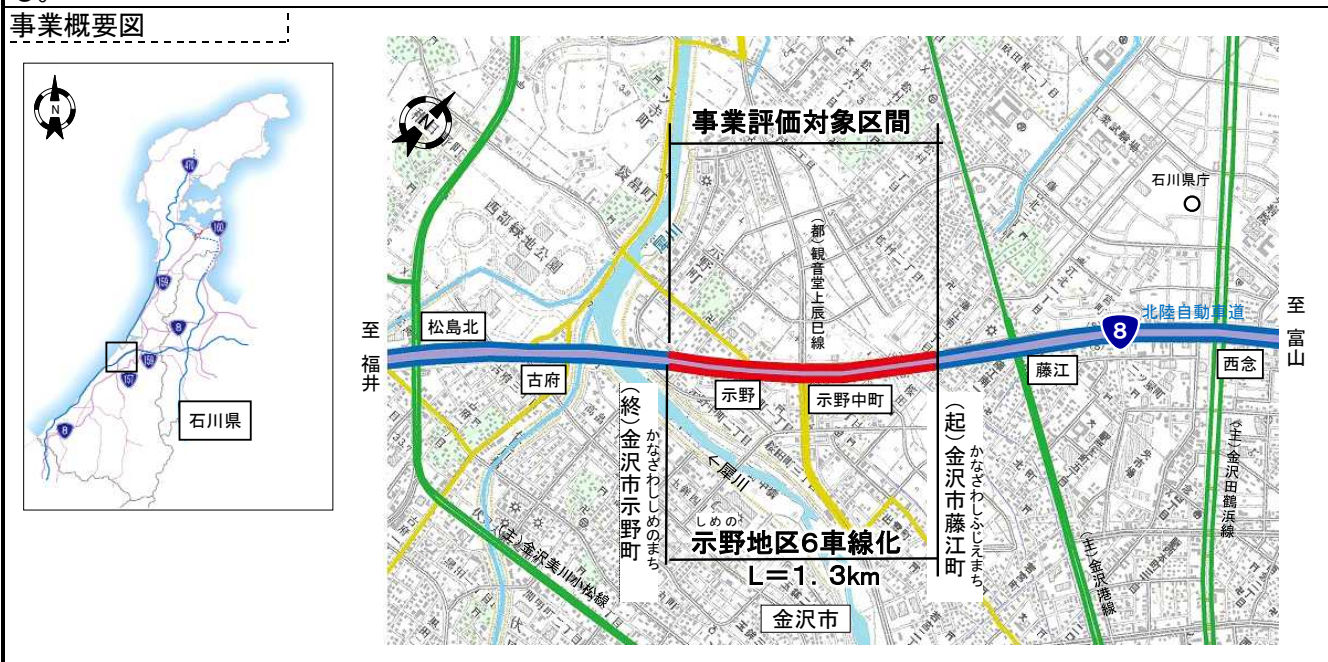
事後評価結果（平成25年度）

担当課：北陸地方整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：柴田 芳雄

事業名	一般国道8号 金沢地区交通対策 (示野地区6車線化)	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：石川県金沢市藤江町 至：石川県金沢市示野町	延長	1.3km			

事業概要
一般国道8号金沢地区交通対策（示野地区6車線化）は、石川県内における広域幹線道路の一部を構成するとともに、金沢中環状道路の一部を構成する区間のうち、延長L=1.3kmを拡幅する事業である。

事業の目的・必要性
一般国道8号金沢地区交通対策（示野地区6車線化）は、「金沢市内の交通混雑の緩和」を主な目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度： H17年度 都市計画決定： S46年度	用地着手： H17年度 工事着手： H17年度	供用年： (当初) — / H19 (暫定/完成) (実績) — / H20	変動	1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 10億円 (暫定/完成) (実績値) — / —億円	実績 (名目値) — / 14億円 (暫定/完成) (実績値) — / 13億円		変動	1.4倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / 60,300 台/日	実績 (暫定/完成) — / 69,800 台/日		変動	116%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	17.6 → 37.3 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	45.6 → 33.8 件/億台キロ (供用直前年次) H17~H20年度 (供用後年次) H21~H24年度		
費用対効果分析結果 (再評価)	B/C : 15.8	総費用 : 17億円 (事業費 : 9.6億円 維持管理費 : 7.4億円)	総便益 : 268億円 (走行時間短縮便益 : 262億円 走行経費減少便益 : 6.0億円 交通事故減少便益 : 0.48億円)	基準年 : 平成18年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 14.2	総費用 : 23億円 (事業費 : 16億円 維持管理費 : 6.7億円)	総便益 : 325億円 (走行時間短縮便益 : 276億円 走行経費減少便益 : 35億円 交通事故減少便益 : 14億円)	基準年 : 平成25年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 4.5億円	便益減少額 : 16.7億円				

事業遅延の理由
本事業は平成17年度に事業化され、同年に工事着手し平成19年度の供用を目指したが、施設の構造変更

	に伴う協議に時間を要し、事業が遅延したものである。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 I. 活力 (1) 円滑なモビリティの確保 ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約11万人時間/年 (整備前：2,703万人時間/年 → 整備後：2,693万人時間/年) (2) 都市の再生 ・ 供用前の平成15年から供用後の平成25年にかけて対象区間沿道の人口、世帯数が増加 人口 1,915人増加 (H15：8,433人 → H25：10,348人) 世帯数 973世帯増加 (H15：3,148世帯 → H25：4,121世帯) II. 環境 (1) 地球環境の保全 ・ 費用便益分析対象エリアのCO ₂ 排出量の削減量＝1,983t-CO ₂ /年 (整備前 852,204t-CO ₂ /年 → 整備後 850,221t-CO ₂ /年) (2) 生活環境の改善・保全 ・ 費用便益分析対象エリアのNO _x 排出量の削減量＝6.3t-NO _x /年 (整備前 2,753.8t-NO _x /年 → 整備後 2,747.6t-NO _x /年) ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝0.6t-SPM/年 (整備前 242.2t-SPM/年 → 整備後 241.7t-SPM/年)
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	事業評価監視委員会の意見 ・ 今後の事後評価及び改善措置、計画・調査のあり方、事業評価手法についての見直しの必要性なし。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・ 沿道では土地区画整理事業が進められ、供用後から現在まで、人口世帯数が増加。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・ 国道8号示野地区の6車線化区間は、金沢市中心部における主要幹線として渋滞緩和による交通の円滑化や死傷事故の減少、地域発展の支援など様々な役割を果たしている。 ・ 示野地区の6車線化供用により、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「交通事故の低減」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。 ・ 示野地区の6車線化事業については、周辺土地区画整理事業を考慮した上で事業を実施しており、その他、事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・ 飛雪防止柵の設計協議に時間を要し供用の遅れ、構造変更に伴う事業費の増加が生じたため、同種事業を実施する場合には、十分な協議期間を確保した上で、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。 なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果をj確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。
	特記事項 特になし

※ 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の。