

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 環境安全・防災課

担当課長名:水野 宏治

事業名	地高ICアクセス 金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 一般県道 蚊爪森本停車場線		事業区分	地方道	事業主体	石川県
起終点	自:石川県金沢市千木町 至:石川県金沢市福久町				延長	0.7km
事業概要						
一般県道蚊爪森本停車場線は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市千木町～金沢市福久町までの延長約0.7kmを整備するものである。						
H24年度事業化		H24年度都市計画決定		H24年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費		91億円		事業進捗率		67%
計画交通量		8,500台～52,500台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	2.4	6.9%	126/793 億円		1568/1900 億円	
	3.6 [2%]		事業費: 106/771 億円		走行時間短縮便益: 1298/1567億円	
	4.5 [1%]		維持管理費: 20/23 億円		走行経費減少便益: 220/271 億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: / 億円		交通事故減少便益: 51/62 億円	
12.4	15.9%	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
15.4 [2%]		交通量 B/C=2.2～2.6(±10%)		交通量 B/C=11.2～13.7 (±10%)		
17.3 [1%]		事業費 B/C=2.0～3.0(±10%)		事業費 B/C=10.4～15.5 (±10%)		
		事業期間 B/C=2.4～2.4(±20%)		事業期間 B/C=12.1～12.7 (±20%)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成</li> <li>加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成</li> <li>国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏における交通分散が図られる</li> <li>北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸海空の交流基盤を連結</li> <li>周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める</li> <li>並行路線の災害時による通行規制時の代替路を形成</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画決定の手続きにおいて、周辺住民と合意形成を図っている。</li> <li>金沢外環状道路海側幹線等整備促進協議会(会長:金沢市長)から早期4車線化について要望を受けている。</li> </ul>						
事業評価監視委員会の意見						
事業継続を妥当と認める。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
周辺環境に特に変化はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>用地進捗率100%、事業進捗率67%</li> <li>令和4年11月金沢市大河端町～福久町について暫定2車線供用</li> </ul>						

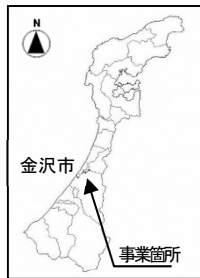
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 早期の4車線供用を目指し、海側の橋梁工事を促進する

施設の構造や工法の変更等  
 工法の変更等は特になし

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 事業の必要性、重要性に変化は無く、費用対効果などの投資効果も確保されているため。

事業概要図



Ⅲ期区間

L=2.4km, H19~H26

Ⅳ期区間 L=3.2km, H24~



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※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)