

一般国道8号(金沢外環状道路)海側幹線(今町~鞍月)に係る新規事業採択時評価

- ・海側幹線の本線整備により、国道8号から海側幹線への交通転換を促し、円滑な交通ネットワークを形成
- ・渋滞緩和に伴う国道8号の安全性が向上し、死傷事故件数の減少が期待
- ・日本海側拠点港である金沢港へのアクセス性が向上し、物流効率化により地域の経済活動を支援

1. 事業概要

起終点:

- 今町~福久地区: 石川県金沢市今町~石川県金沢市福久地区
- 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

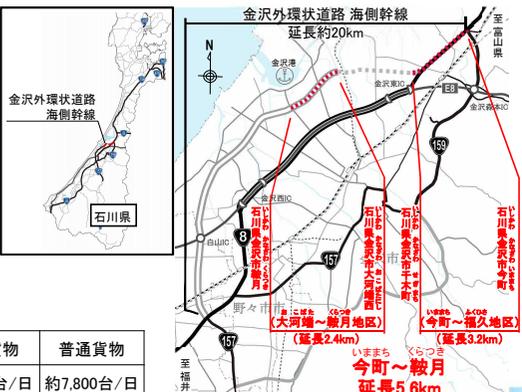
- 延長等: 5.6km 今町~福久地区: 3.2km 大河端~鞍月地区: 2.4km

(第3種第1級、4車線、設計速度 80km/h)

・全体事業費: 約650億円

・計画交通量: 約44,000台/日

	乗用車	小型貨物	普通貨物
約	30,500台/日	5,700台/日	7,800台/日



2. 課題

① 金沢都市圏における主要幹線道路の渋滞

- ・金沢都市圏の主要幹線である、国道8号では、朝夕ピーク時を中心に速度が10~20km/h台に低下。【図2】
- ・交通課題への対応として、金沢外環状道路海側幹線の整備が進むが、海側幹線の供用中区間は、平面構造の側道供用であり、信号交差点が連続し現状でも速度低下が発生するなど、環状機能の発現に課題。【写真1】【図2】



金沢外環状道路 海側幹線 延長約20km



② 渋滞に起因する追突事故が多発

- ・国道8号今町~乾町間では事故危険区間が21区間存在し、うち6区間の死傷事故率が石川県内直轄国道交差点の上位10%を超過。【図2】【表1】
- ・渋滞に起因すると考えられる追突事故の割合が約8割を占め、安全な通行に課題。【図3】

③ 円滑な物流活動を阻害

- ・金沢港エリアを発着する貨物車両の物流経路は、国道8号と海側幹線に集中し、渋滞により円滑な物流活動を阻害。【写真2】【写真3】【図4】

表1 国道8号の死傷事故率(石川県内直轄交差点上位10%)

おきょうづか	単位: 件/億台km
御経塚	276.3
乾東	203.0
福久南	200.4
諸江	199.3
示野中町	152.6
南新保	144.9
石川県内直轄上位10%	135.7

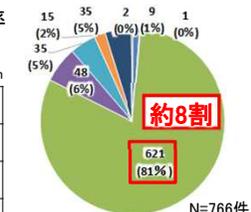
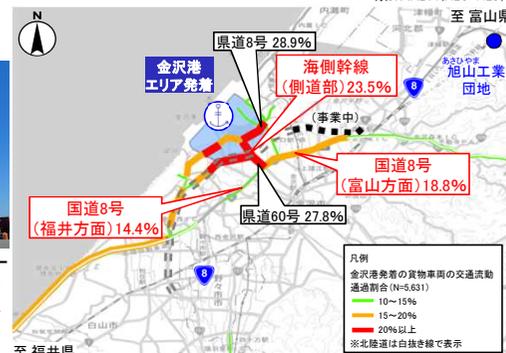


図3 国道8号の事故類型(今町JCT~乾東間)



出典: ETC2.0プローブ情報(H30.9~11平日)

3. 整備効果

効果1 円滑な交通ネットワークを形成

- ・海側幹線の本線整備により、国道8号の交通が海側幹線へ転換し、国道8号の渋滞が緩和され、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
※現況: ETC2.0プローブ(H30.4-H31.3平日)、整備後: R12推計値

効果2 安全性の向上

- ・渋滞緩和により、国道8号の安全性が向上し、死傷事故の減少が期待。

○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
※R12推計値

効果3 物流効率化による地域経済活動を支援

- ・渋滞緩和に伴い金沢港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援。

○金沢都市圏北部の旭山工業団地【図4】⇒ 金沢港: 【現況】約31分 ⇒ 国道8号【整備後】約23分 ⇒ 海側幹線【整備後】約20分
※現況: ETC2.0プローブ(H30.9~11平日)、整備後: R12推計値

費用便益分析結果

B/C	EIRR ^{*1}	総費用	総便益
1.6 (1.2)	7.3% (5.1%)	1,478億円 ^{*2} (476億円 ^{*2})	2,342億円 ^{*2} (566億円 ^{*2})

注) 上段の値は今町JCT~乾JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R1年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道8号(金沢外環状道路)海側幹線(今町~鞍月)に係る新規事業採択時評価

