

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名： 木村昌司

事業の概要

事業名	一般国道305号 金沢外環状道路（Ⅲ期）	事業区分	国道改築	事業主体	石川県
起終点	起点 石川県金沢市大河端町地内 終点 石川県金沢市鞍月地内	延長	2.4km		
<p>事業概要</p> <p>金沢外環状道路海側幹線（L=18.5km）は、能登・金沢・加賀を連結し、広域交流を促進するとともに、金沢港、北陸自動車道、小松空港などいわゆる物流拠点間の連結やアクセス強化を図り、さらには国道8号や主要地方道松任宇ノ気線の慢性的な渋滞解消等を図る極めて重要な幹線道路である。</p> <p>また、山側幹線（L=26.4km）と一体となって金沢の都心部と西部副都心の両地域を核とする金沢都市圏の外郭を形成し、21世紀における金沢都市圏の飛躍の基盤となる道路でもある。</p> <p>海側幹線（Ⅲ期）は、金沢外環状道路の一部を構成するL=2.4kmの道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>金沢駅西地区の区画整理が進み、平成15年の石川県庁を始めとしてNTTドコモ北陸などの駅西地区への移転に加えて、平成18年には金沢港周辺地域にコマツが工場進出を決定するなど、海側幹線沿いには予測を上回る急速な施設の集積が進んでいる。</p> <p>平成18年度に金沢能登連絡道路直線化に新規着手し、能登有料道路の無料化（H26予定）及び既に事業化された直江地区土地区画整理事業等の周辺開発支援などにより、金沢能登連絡交通が大幅に増加し、また国道8号及び（主）松任宇ノ気線の慢性的な渋滞を解消するため、平成19年度に新規事業要望するものである。</p>					
全体事業費	235億円	計画交通量	51,800台/日		
<p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.8	総費用：199.9億円 （事業費：189.5億円 維持管理費：10.4億円）	総便益：1,160.5億円 （走行時間短縮便益：1,047.6億円 走行費用減少便益：86.7億円 交通事故減少便益：26.2億円）	基準年 平成18年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)	
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	金沢駅西地区、金沢能登連絡の交通アクセス改善 【渋滞損失時間の改善】金沢都市圏 11,932万人時/年 ⇒ 11,082万人時/年（△7.1%） 【1km（台キロ）あたり渋滞損失時間】国道8号（西念～福久）約47.4万人時/年キロ 松任宇ノ気線（金沢港～北間）約96.8万人時/年キロ （石川県平均：約2.1万人時/年キロ 全国平均：約2.0万人時/年キロ 平成14年度の道路行政の業績計画書より） ※データは県内平均・全国平均と比較すること	
	事故対策	◎	事故頻発箇所での事業である 【死傷事故率】金沢都市圏 約57.7件/億台キロ ⇒ 約56.6件/億台キロ 【事故暦】H15～H16 8号（示野～福久間）442件		
	歩行空間	—			
	社会全体への影響	住民生活	◎	3次医療施設（石川県立中央病院）へのアクセス向上を図る 渋滞解消による定時制の確保	
		地域経済	◎	金沢港国際物流拠点整備の支援 土地区画整理事業（直江・大河端地区・大友）の支援	
災害		◎	第1次緊急輸送路		
環境		◎	金沢都市圏のCO2削減（7,200t-CO2/年削減） 生活環境の改善（NO2 19.6t-Nox/年削減、SPM 1.84t-SPM/年削減）		
	地域社会	◎	県都金沢と能登地区のアクセス向上、連携強化		
事業実施環境	◎	広域道路整備基本計画（地域高規格道路計画路線）に位置付け有り 「ダブルラダー結いの道」構想の位置付け有り			

関係する地方公共団体等の意見

金沢外環状道路（海側幹線）整備促進期成同盟会（会長：白山市長）、金沢地区外環状道路海側幹線等整備促進協議会（会長：金沢市長）会及び地元住民からの陳情多数あり。
県議会においても、多数早期事業化の要望あり。

事業採択の前提条件

円滑な事業の執行環境が整っている。

採択の理由

金沢外環状道路（Ⅲ期）は、広域的な交通を円滑に処理し、国道8号及び主要地方道松任宇ノ気線の慢性的な混雑解消、及び金沢と能登のアクセス向上を図り地域間の連携を強化することなどから、早急な整備を求められている。

また、金沢駅西地区では、平成15年の石川県庁を始めとして、平成18年には金沢港周辺地域にコマツが工場進出を決定するなど、海側幹線沿いには予測を上回る急速な施設の集積及び平成26年の能登有料道路無料化に伴い交通量の増大が予測され、また、直江・大河端などの区画整理事業も着手されており、交通改善対策に加え、産業支援・地域支援などから、平成19年度からの整備が必要である。

※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。