

一般国道8号松任拡幅に係る新規事業採択時評価

- ・6車線化整備により、主要渋滞箇所が連続する渋滞区間の解消を図る
- ・当該区間の渋滞解消に伴い、死傷事故件数の減少、および迂回交通の抑制による周辺地域の安全性が向上
- ・石川県南部の工業団地から日本海側拠点港である金沢港への速達性が向上

1. 事業概要

- ・起 終 点: 石川県白山市乾町
～石川県白山市宮丸町
- ・延長等: 3.5km
(第3種第1級、6車線、設計速度 80km/h)
- ・全体事業費: 約120億円
- ・計画交通量: 約63,100台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|-----------|-----------|-----------|
| 約46,200/日 | 約7,400台/日 | 約9,500台/日 |

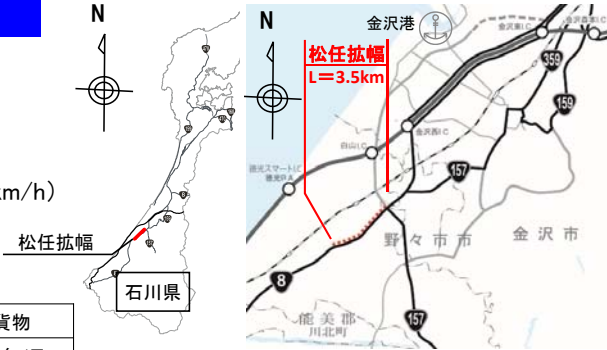


図1 事業位置図

2. 課題

① 金沢市への主要幹線道路における渋滞

- ・石川県南部と金沢市を結ぶ国道8号は、日交通量が49,900台と多く、混雑度も1.7と高い状況。【写真1】
- ・白山市乾町～宮丸町間では、主要渋滞箇所が8箇所存在しており、上り車線で速度低下による渋滞が発生。【図2】
- ・国道8号の渋滞の影響を受けて、従道路側の市道でも渋滞が発生しており、交通環境の改善が課題。【図3】



写真1 国道8号の渋滞状況

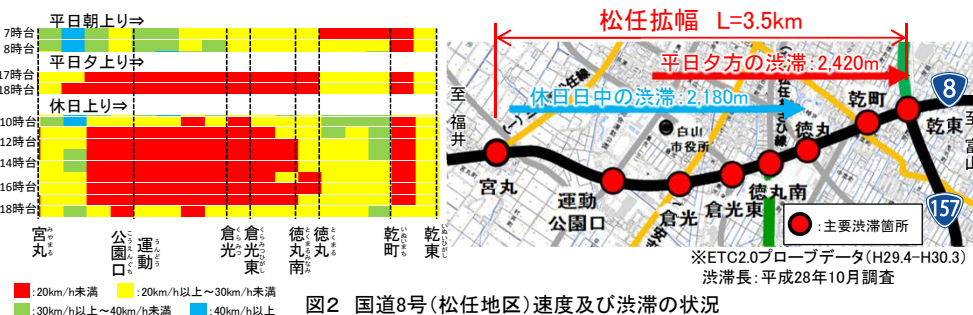


図2 国道8号(松任地区)速度及び渋滞の状況



図3 従道路側の渋滞状況

② 道路交通の安全性が低下

- ・松任地区は、死傷事故率が国道8号の県内平均を超過し、かつ県内の国道8号のワースト第1位区間が存在。【図4】
- ・周辺地域では当該区間を迂回する交通が通学路を含む区間に流入し、死傷事故率が県道平均を上回る区間が複数存在。【図5】

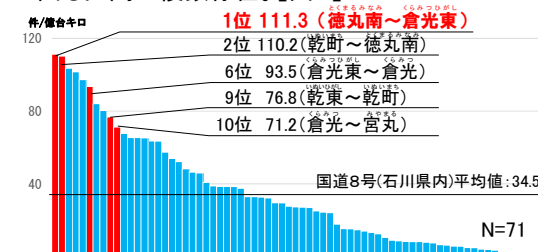


図4 国道8号(石川県内)センサス区間別死傷事故率順位

③ 金沢港への物流経路を阻害

- ・金沢港では、ガントリークレーンやコンテナターミナル整備により総取扱貨物量が平成29年度には平成20年度年比で1.7倍に増加。(H20: 72万トン⇒H29: 122万トン(金沢港港湾統計年報))
- ・県南部から金沢港への主な物流経路である国道8号の渋滞により、円滑な物流を阻害。【図6】



図5 松任地区の主要渋滞箇所と通過交通の状況 ※ETC2.0データ(2018年4月～6月)



図6 石川県南部⇄金沢港発着の大型車両のトリップ割合 ※ETC2.0データ(2018年3月～7月)

3. 整備効果

効果1 円滑な交通の確保[◎]

- ・拡幅整備により、交通容量の拡大が図られ、国道8号の渋滞が解消。

○混雑度:【現況】1.70 ⇒【整備後】0.96
○旅行速度:【現況】17.4km/h ⇒【整備後】45.5km/h

効果2 周辺地域の安全性向上[◎]

- ・3車線整備済みの下り車線では、死傷事故件数が減少しており、上り車線においても同様に死傷事故の減少が期待。
- ・市街地内への通過交通の抑制により安全性が向上。

○下り車線の死傷事故件数:
【整備前】54件 ⇒【整備後】38件
整備前:H18-H21※ 整備後:H25-H28※
※ITARDA

効果3 物流の効率化を支援[◎]

- ・渋滞解消に伴う速達性の向上により、物流の効率化を支援。

○石川県南部の石川工業団地【図6】⇄金沢港:
【現況】約49分 ⇒【整備後】約41分(8分短縮)

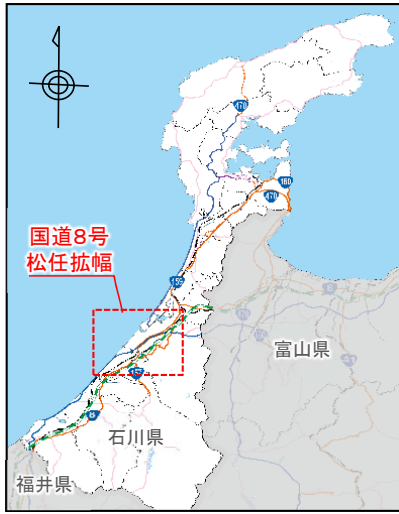
■費用便益分析結果

| B/C | EIRR※1 | 総費用 | 総便益※2 |
|-----|--------|--------|---------|
| 1.2 | 4.9% | 90億円※2 | 104億円※2 |

※1:EIRR:経済的內部収益率
※2:基準年(H30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号松任拡幅に係る新規事業採択時評価

まっとう



| 凡例 | |
|----|--------------|
| | 対象区間 |
| | 高速道路 |
| | 一般道 |
| | 主要地方道 |
| | 一般都道府県道 |
| | 主要渋滞箇所 |
| | 事故危険区間 |
| | 交通量(H27センサス) |
| | 市街地 |
| | 信号 |

