

一般国道8号（金沢外環状道路）海側幹線（今町～鞍月）における計画段階評価

1. 石川県金沢地域の課題

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1）

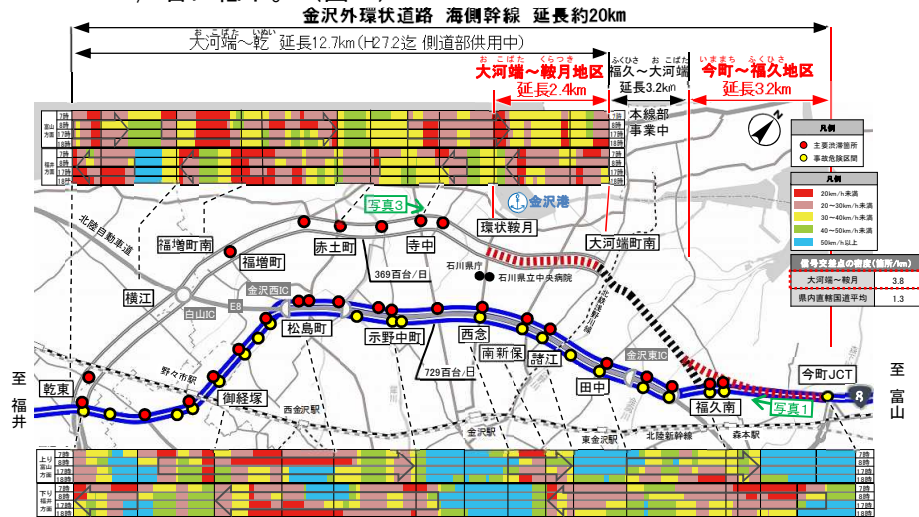


図1 国道8号及び金沢外環状道路海側幹線の交通状況 出典：ETC2.0プローブ情報 (H30.4～H31.3)

② 国道8号で多発する死傷事故

○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1、図2）

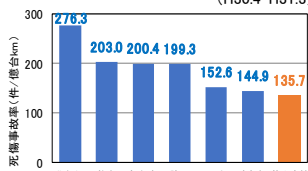


図2 国道8号の死傷事故率(石川県内直轄交差点上位10%) 出典：ITARDA (H26～H29)

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1、写真2、図3）



写真1 国道8号の渋滞状況(福久東下り) 撮影日：R2年1月31日(金) 7時台



写真2 金沢港のガントリークレーン(H30 二号機導入) 写真提供：石川県

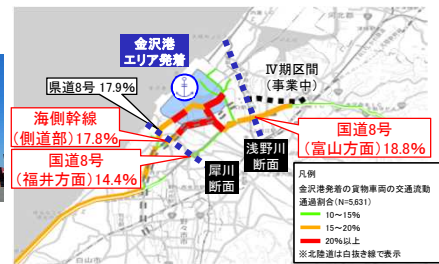


図3 金沢港発着の貨物車両の交通流動通過割合 出典：ETC2.0プローブ情報 (H30.9～11平日)

2. 原因分析

① 環状道路としての機能が脆弱

○金沢外環状道路海側幹線は、現状、福久～大河端間が未接続（事業中）のため、国道8号からの交通転換が、図られていない。（図1）
○福久～大河端間の供用により国道8号と接続するが、海側幹線の供用中区間は平面構造の側道供用であり、信号交差点が連担し現状でも速度低下が発生するなど、環状機能（交通の分散・導入効果）の発現に課題。（図1、写真3）



写真3 海側幹線側道部の状況

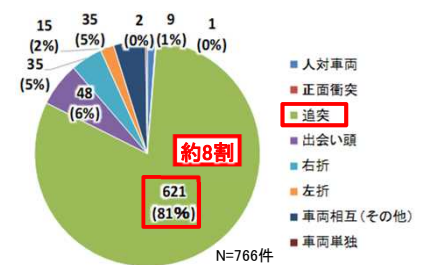


図4 国道8号の事故類型(今町JCT～乾東間) 出典：ITARDA (H26～H29)

② 渋滞に起因する追突事故の発生

○対象区間は、速度のばらつきが大きく、渋滞の先頭交差点を中心に追突事故が多発。追突事故の割合は約8割を占め安全な走行に課題。（図1、図4）

③ 物流経路が特定路線に偏在

○金沢港周辺の主要幹線道路である北陸自動車道、国道8号及び海側幹線のうち、交通量の5割以上が国道8号に集中。（図5）
○また、大型車の利用についても特定路線（北陸自動車道、国道8号）に偏在。（図6）



図5 図3河川断面の自動車分担率(主要3路線)



図6 図3河川断面の大型車分担率(主要3路線) 出典：H27一般交通量調査

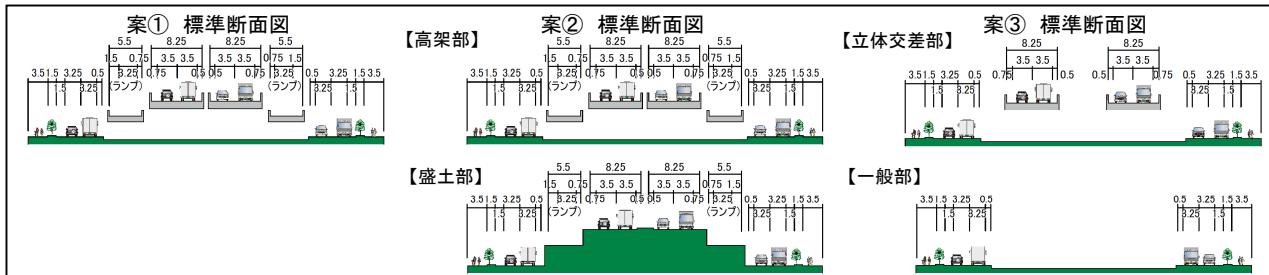
3. 政策目標

- ① 金沢都市圏における円滑な交通ネットワークの形成
- ② 安全性の向上
- ③ 物流効率化による地域経済活動の支援

一般国道8号（金沢外環状道路）海側幹線（今町～鞍月）における計画段階評価

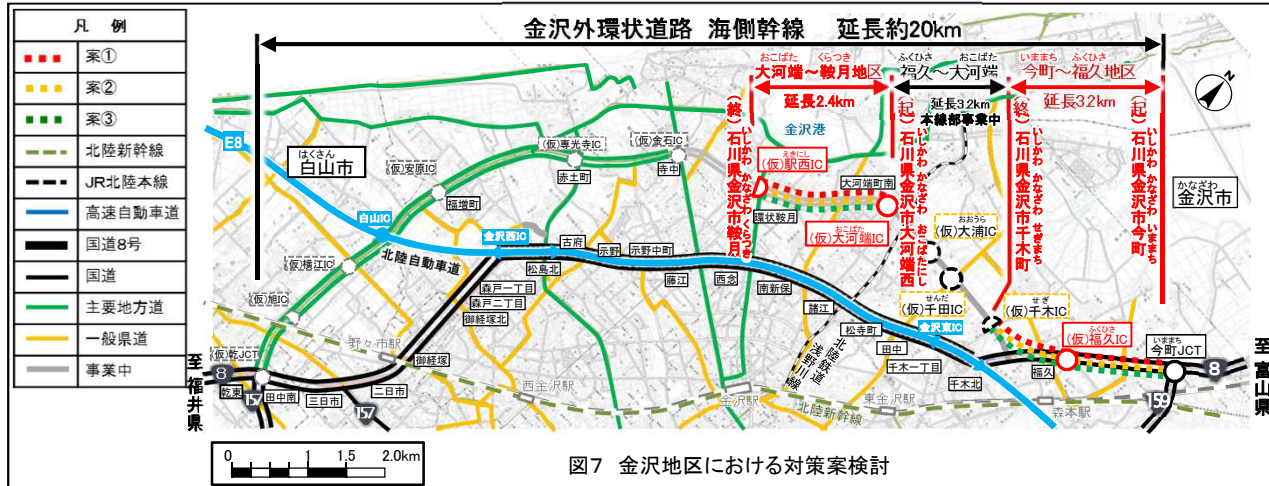
4. 対策案の検討

ルート概要	【案①】アクセスコントロール構造（連続高架）	【案②】アクセスコントロール構造（高架・盛土）	【案③】部分立体構造
	全て連続高架橋構造とする案	盛土区間を設けることで、コスト縮減を図る案	主要交差点（従道路4車線以上）を立体構造とする案
延長	5.6km(今町-福久:3.2km 大河端-鞍月:2.4km)	5.6km(今町-福久:3.2km 大河端-鞍月:2.4km)	5.6km(今町-福久:3.2km 大河端-鞍月:2.4km)
交通ネットワークの形成 ・指標：渋滞損失時間 (万人時間/年)	国道8号や市街地への通過交通が海側幹線本線部へ転換し、渋滞損失時間が66.3万人時間/年減少する。(361.1万人時間/年→294.8万人時間/年)	◎ 国道8号や市街地への通過交通が海側幹線本線部へ転換し、渋滞損失時間が66.3万人時間/年減少する。(361.1万人時間/年→294.8万人時間/年)	◎ 海側幹線の混雑緩和が期待できる一方、平面交差点が残るため、他案に比べて渋滞損失の削減効果が小さい。(361.1万人時間/年→327.4万人時間/年) △
円滑な物流の確保 ・指標：今町～乾東間の所要時間(分)	所要時間の短縮が期待される。 ・国道8号経由：27分→19分 ・海側幹線経由：-→23分	◎ 所要時間の短縮が期待される。 ・国道8号経由：27分→19分 ・海側幹線経由：-→23分	◎ 所要時間の短縮効果は他案に比べ、やや劣る。 ・国道8号経由：27分→20分 ・海側幹線経由：-→25分 ○
安全性 ・指標：今町～乾東間の死傷事故(件/年)	周辺道路からの交通転換により、死傷事故の減少が見込まれる。 ・国道8号+海側幹線：547.6→522.8件/年	◎ 周辺道路からの交通転換により、死傷事故の減少が見込まれる。 ・国道8号+海側幹線：547.6→522.8件/年	◎ 死傷事故の低減が期待できるが、平面交差や沿道アクセスの影響が残るため、他案に比べて効果が小さい。 ・国道8号+海側幹線：547.6→533.6件/年 △
事業費	710～750億円 △	630～670億円 ○	500～540億円 ◎
評価	○	◎	△



対応方針(案)：案②による対策が妥当

- ・路線名：金沢外環状道路 海側幹線
いしかわ かなざわ いままち かなざわ くらつき
- ・区間：石川県金沢市今町～金沢市鞍月
- ・概略延長：5.6km
- ・道路規格：第3種第1級
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図7 案②の通り



(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H9.7：都市計画決定（本線部 W=33m）
- ・H24.4：都市計画決定の変更（起終点、延長、路線名の変更）

地方の要望等

- ・R1.5：石川県直轄国道整備促進部会が早期事業化を要望
- ・R1.8：石川県道路整備促進協会が早期事業化を要望
- ・R1.8：金沢開発協議会が早期事業化を要望
- ・R1.9：金沢外環状道路海側幹線等整備促進協議会が早期事業化を要望
- ・R1.10：石川県道路整備促進協会が早期事業化を要望
- ・R1.11：石川県直轄国道整備促進部会が早期事業化を要望
- ・R1.12：金沢市城北地区開発促進同盟会が早期事業化を要望
- ・R2.1：金沢開発協議会が早期事業化を要望
- ・R2.1：石川県建設業協会が早期事業化を要望
- ・R2.2：石川県が早期事業化を要望