

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道 8 号金沢東部環状道路〕

平成 1 8 年 1 2 月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 路線の位置づけ	2
3) 事業の概要	3
4) 事業の経緯	4
2. 事業の必要性・効果	5
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	5
a) 客観的評価指標	5
2) 事業の投資効果	21
3) 事業の進捗状況	24
3. 事業の進捗の見込み	24
4. コスト縮減や代替案等の可能性	25
5. その他地方公共団体等の意見	25
6. 対応方針（原案）	27

1. 事業の概要

1) 事業の目的

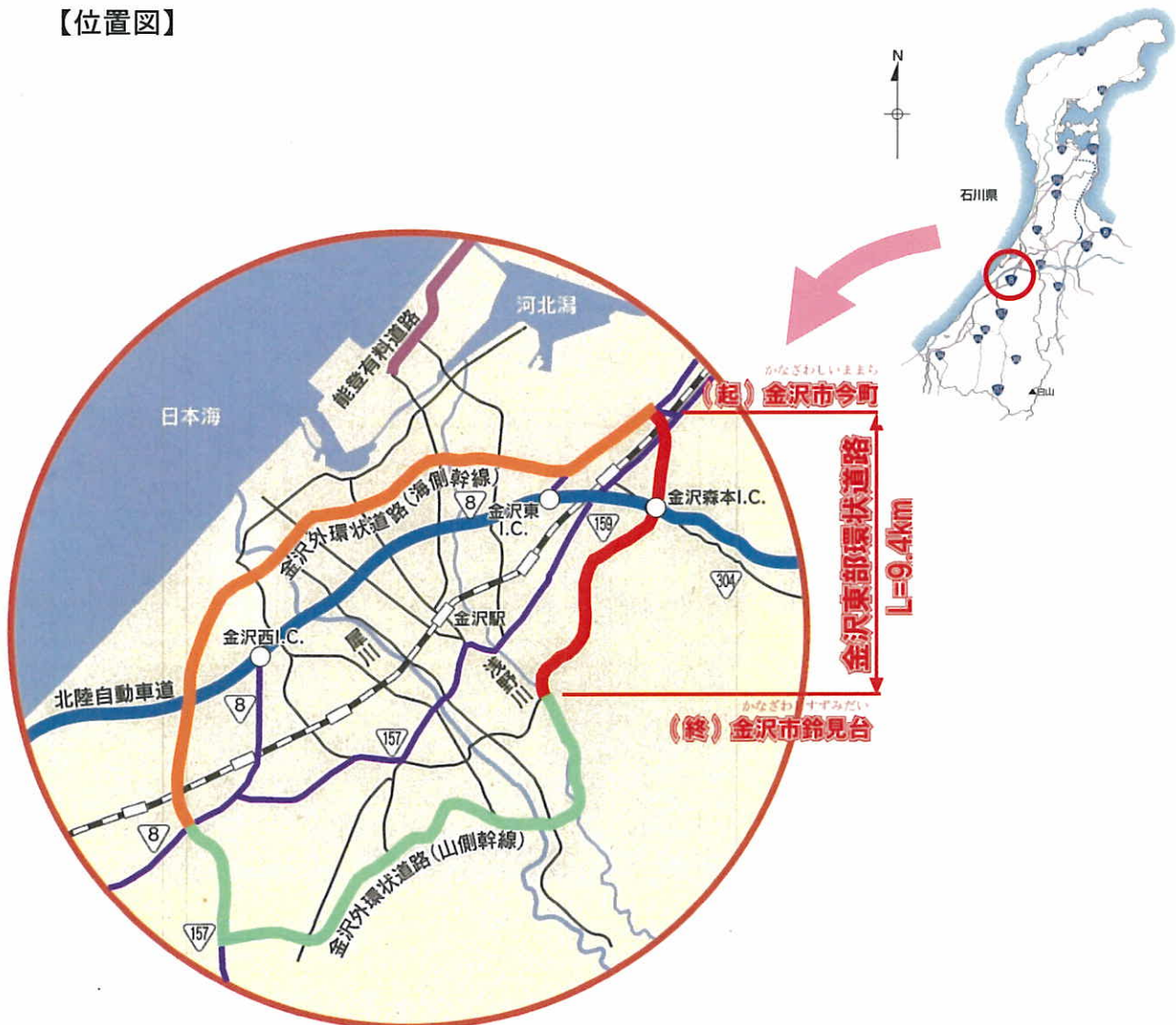
当該事業は、

- 交通混雑の緩和
- 広域幹線道路ネットワークの形成
- 都心部通過車両の分散機能

を目的として、国道8号のかなざわし いままち金沢市今町—かなざわし すずみだい金沢市鈴見台間について環状型幹線道路網計画の金沢外環状道路 山側幹線（通称：山側環状）の一部として整備を行うものである。

平成18年4月に全線暫定2車線供用し、並行する現道部の渋滞緩和など、大きな効果は得られたものの、都市内の一部に渋滞が見られている。また、山側環状全線26.4kmのうち当該事業区間のみが暫定2車線となっており、将来、山側環状のボトルネックとなる恐れが高い。よってこれらの残された課題を解決すべく、全線完成4車線供用に向けて事業を実施中である。

【位置図】



2) 路線の位置づけ

①広域幹線道路ネットワークの形成

「世界に開かれた文化のくにづくり構想(石川県：平成8年度)」で計画されている県土ダブルラダー構想において南北幹線として位置づけられており、北陸自動車道および東西道路と連絡することにより、地域連携の強化と観光面における周遊性、災害発生時の代替性の向上を図っている。

②都市の骨格を形成する環状道路

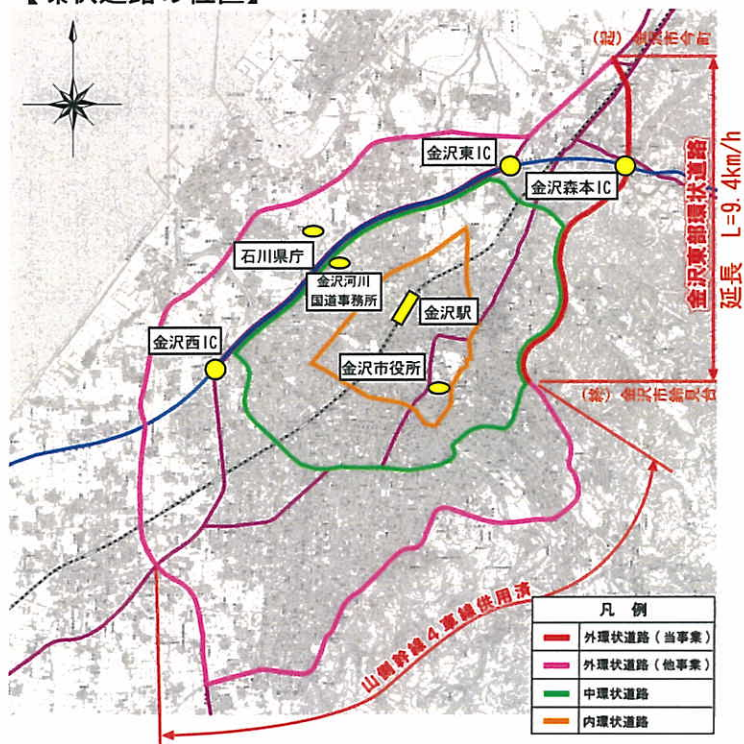
金沢東部環状道路は、「広域道路整備基本計画(石川県：平成10年度)」において、広域道路(交流促進型)に位置づけられている。また、「金沢都市圏総合都市交通計画(石川県：平成9年度)」および「金沢市都市計画マスタープラン(石川県：平成10年度)」においては、環状道路の一部として位置づけられており、通過交通の排除や都心部交通の分散導入が図られる。

【県土ダブルラダー構想】



注；県土ダブルラダー構想とは、南北・東西幹線を整備し2重のはしご状の道路ネットワークを形成しようとする構想

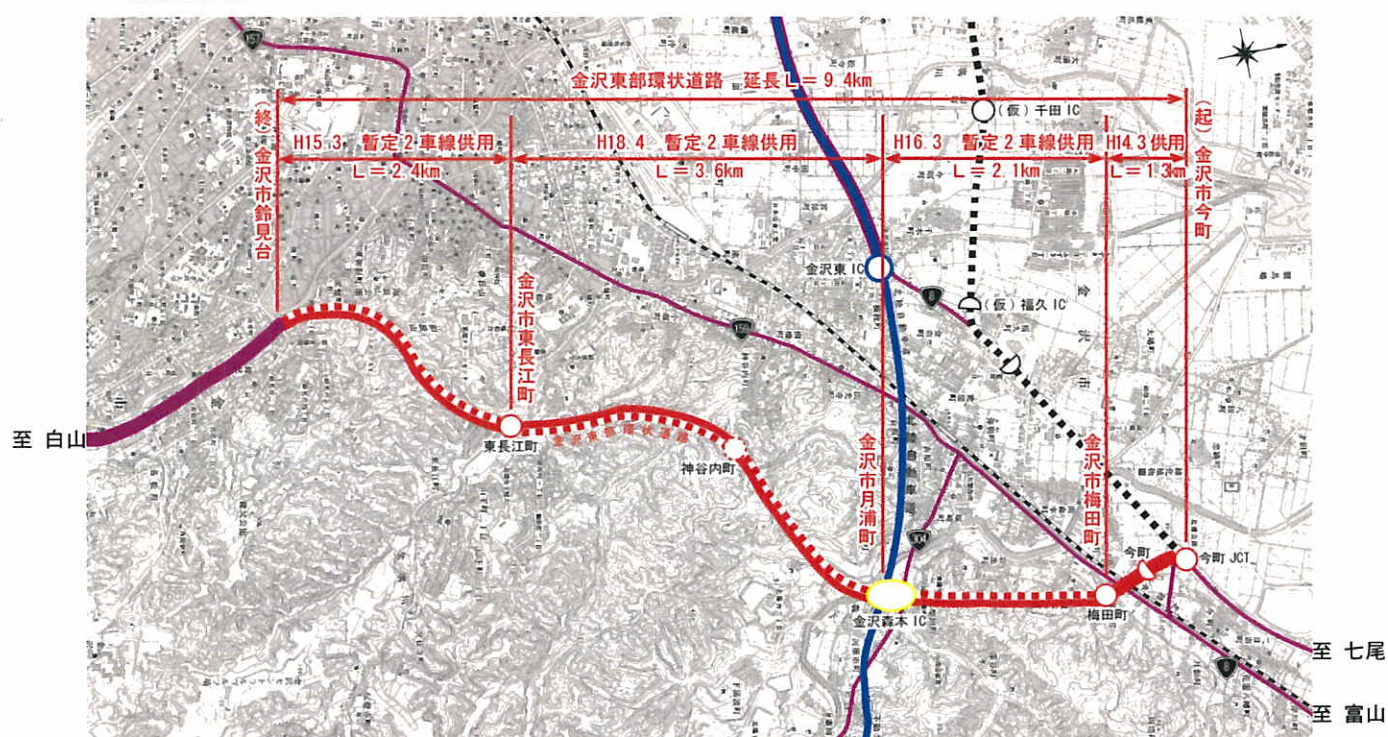
【環状道路の位置】



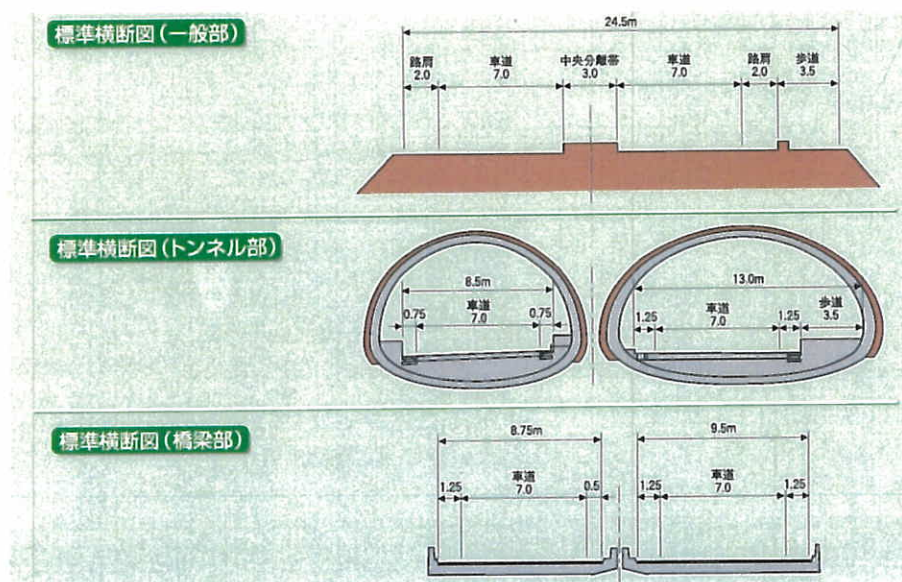
3) 事業の概要

- | | | |
|-------|-------------------------------|----------------------------------|
| ●事業名 | 金沢東部環状道路 | |
| ●起終点 | (起) 石川県金沢市今町
(終) 石川県金沢市鈴見台 | ●延長：9.4km |
| ●事業化 | 昭和62年度 | ●都市計画決定：昭和60年度 |
| ●用地着手 | 昭和63年度 | ●工事着手：平成3年度 |
| | | ●全体事業費：約1,200億円
(残事業費：約300億円) |

【路線図】



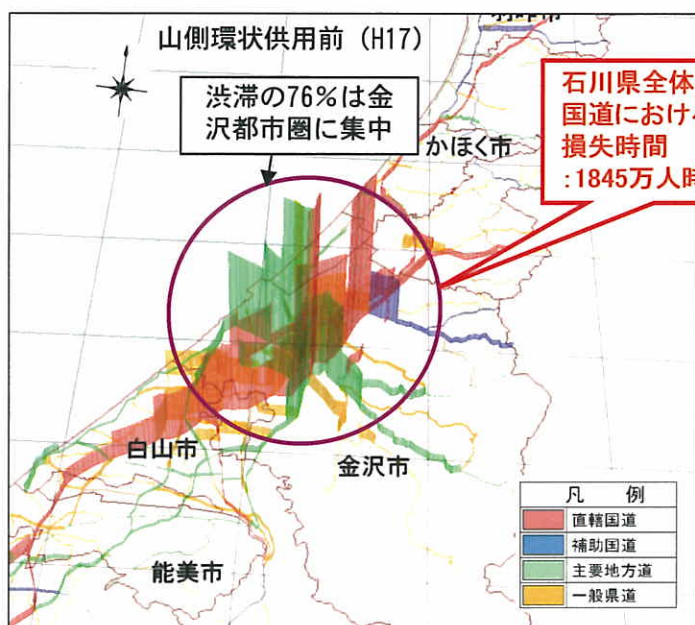
【横断面図】



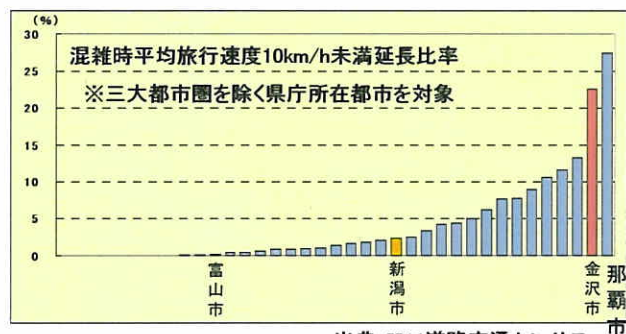
4) 事業の経緯

昭和57年度～昭和59年度	計画調査
昭和60年度～昭和61年度	実施調査
昭和60年度	都市計画決定
昭和62年度	事業化
昭和63年度	用地着手
平成3年度	工事着手
平成7年度	地域高規格道路整備区間の指定
平成13年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成13年度	一部供用（金沢市今町～梅田町 供用 L=1.3km）
平成14年度	一部供用（金沢市東長江町～鈴見台 暫定2車線供用 L=2.4km）
平成16年度	一部供用（金沢市梅田町～月浦町 暫定2車線供用 L=2.1km）
平成18年度	一部供用（金沢市月浦町～東長江町 暫定2車線供用 L=3.6km）
これにより、当該事業区間について全線暫定2車線供用	

【渋滞状況の変化】



【全国で2番目に渋滞が著しい金沢市】



現道159号 渋滞状況



①神谷内交差点付近 七尾進行方向



②百坂北交差点付近 金沢進行方向

・全線暫定2車供用後も残された課題

全線暫定2車供用により、並行する現道159号の渋滞が緩和され、大きな効果が得られた。しかし、橋場交差点などでは渋滞が残っており、金沢都心部の混雑解消には至っていない。また、金沢東部環状道路終点付近では、旅行速度が低下し、新たな渋滞が発生している。



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（地域高規格道路）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	● 便益が費用を上回っていること
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	■ ルート確定済 ■ 円滑な事業執行の環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	■ 都市計画手続等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断率が10,000台時/日以上踏切道の除去もしくは交通改善が期待される。
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上する。
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
	(3) 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		□ 中心市街地内で行う事業である。
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上または16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる。
		□ 高速自動車国道と並列する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。
		■ 地域高規格道路の位置づけあり。
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
		□ 現道等における交通不能区間を解消する。
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。
	(5) 個性ある地域の形成	□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
		□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。
		□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り。 ☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存ずる場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭少な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ☒ 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。 ☐ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） ☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	☒ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ☒ 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 ☐ その他、環境や景観上の効果が期待される。
V. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 ☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

$B/C=3.5$ (事業全体の費用対効果)

$B/C=6.5$ (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道の渋滞損失時間の削減量=約469万時間/年
(残事業なし 約1,027万人・時間/年→残事業あり 約558万人・時間/年)
- ・ 今町から橋場町の混雑時の旅行速度が改善される。
(現況 13.3km/h → 残事業あり21.5km/h)
- ・ 今町から小坂地区の混雑時におけるバス路線の利便性が向上する。
(残事業なし 約18.4分 → 残事業あり 約14.6分 約4分短縮)

(2) 都市の再生

- ・ 外環状道路の一部を形成する。

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 地域高規格道路「金沢外環状道路」の一部区間を構成する。

(4) 個性ある地域の形成

- ・ 金沢森本ICから兼六園へのアクセスが向上する。
(残事業なし 約15.9分 → 残事業あり 約13.0分 約3分短縮)

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 神谷内町から三次医療施設(金沢大学附属病院)へのアクセスが向上する。
(残事業なし 約15.1分 → 残事業あり 約10.4分 約5分短縮)

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・ 第1次緊急輸送道路として位置づけあり。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・ 費用便益分析対象区間のCO2排出量の削減量=約680t-CO2/年
(残事業なし 約70,890t-CO2/年→残事業あり 約70,210t-CO2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 平行区間のNO2排出削減率=約5%
(整備なし 約21.0t-NO2/年→残事業あり 約20.0t-NO2/年)
- ・ 平行区間のSPM排出削減率=約4%
(残事業なし 約1.98t-SPM/年→残事業あり 約1.90t-SPM/年)
- ・ 現道の夜間騒音レベルが71dB(A)である区間について、夜間要請限度を下回ることが期待される。
(現況 71dB(A) → 残事業あり 69dB(A))

1. 活力

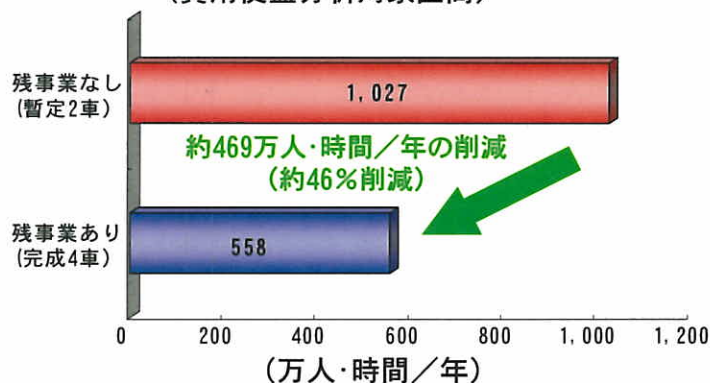
(1) 円滑なモビリティの確保

●現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

残事業により、影響エリアの渋滞損失時間が約469万人・時間／年（140億円／年）削減される。

[渋滞損失時間の削減]

(費用便益分析対象区間)



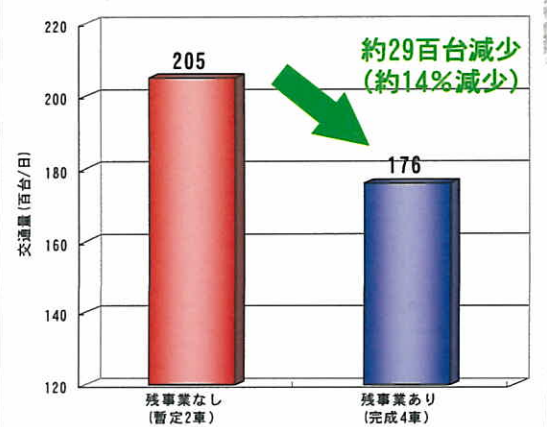
[残事業区間の整備による影響エリア図]



費用便益分析対象エリア



交通量の変化 (小坂町付近)



○国道159号の金沢市今町～橋場町間の混雑時の旅行速度は13.3km/hとなっている。
○残事業により、国道159号の交通が金沢東部環状道路に転換し、混雑時の旅行速度が向上（約8km/h）する。

混雑時旅行速度

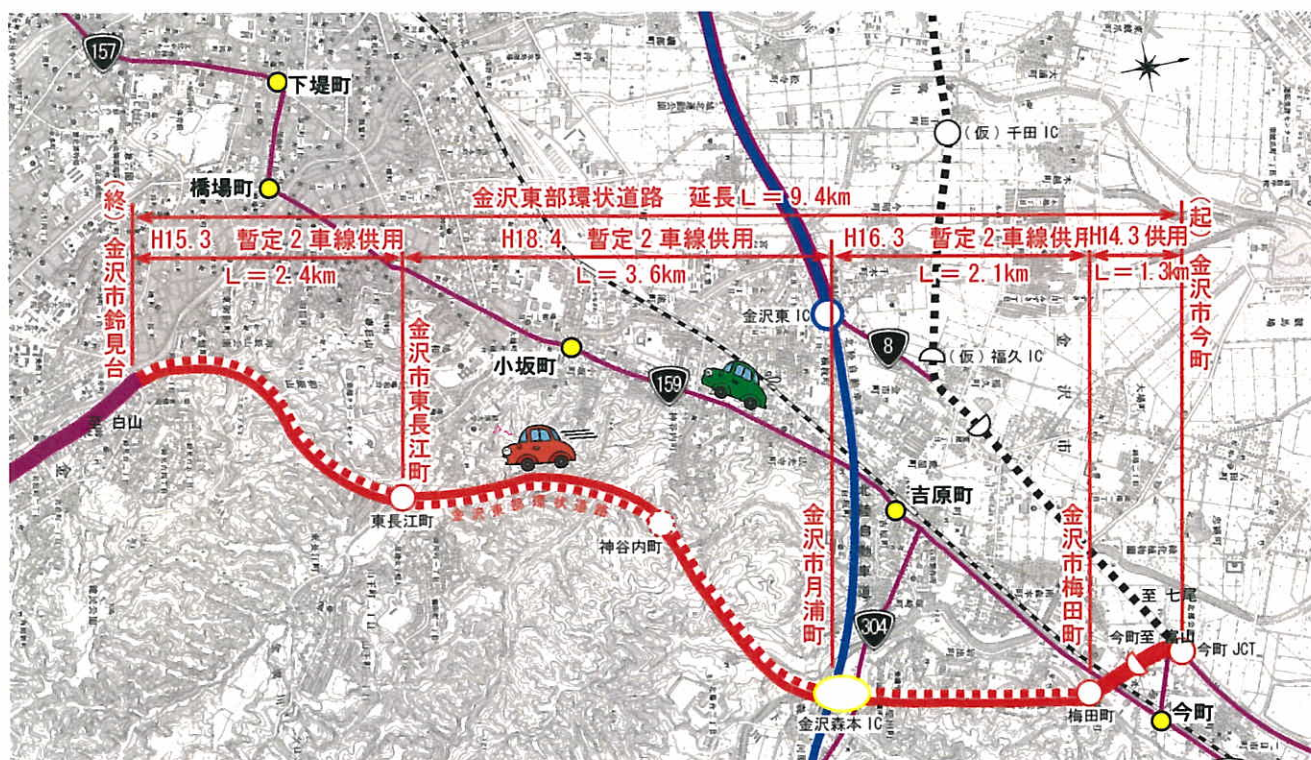
現況 (全線2車線供用後) 13.3

残事業あり (完成4車線) 21.5

約8km/h向上 (約62%向上)

現況: H18.6°ロープ走行調査
ピーク時旅行速度

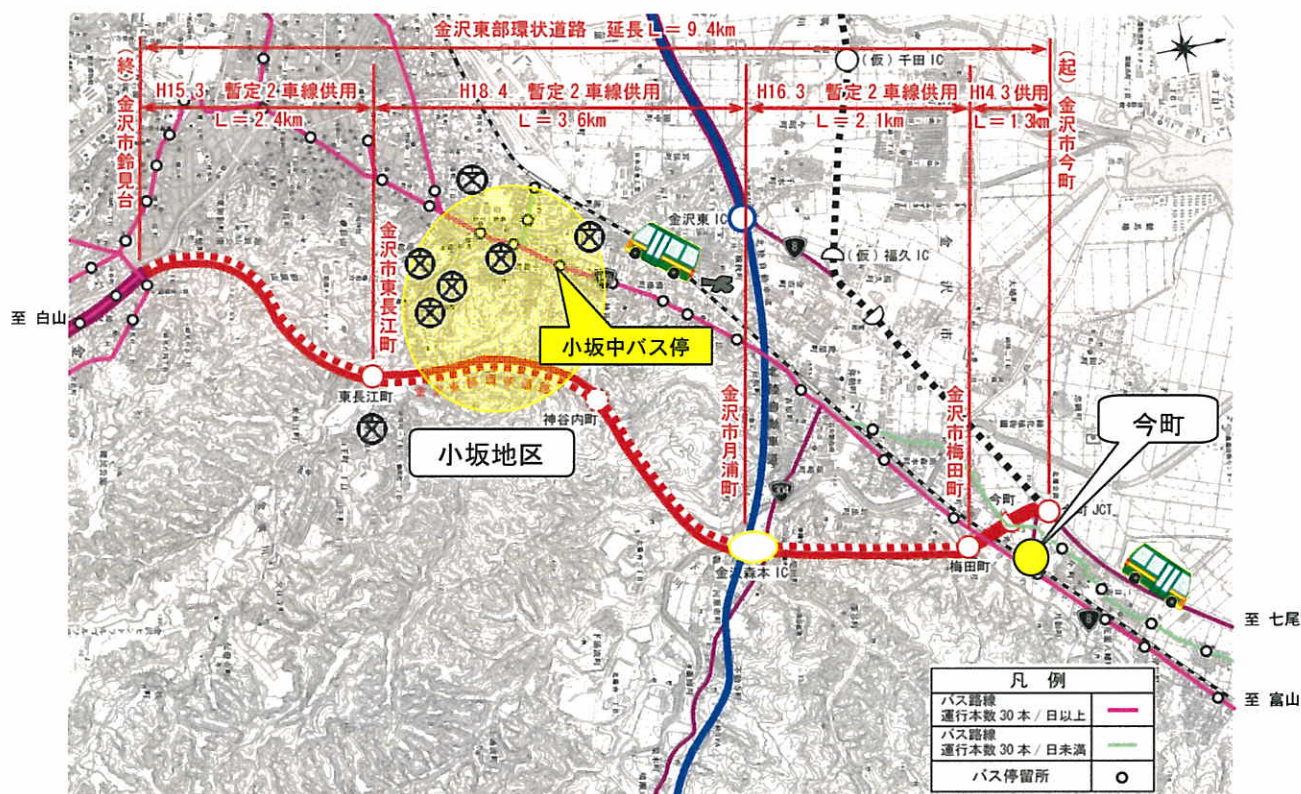
0 5 10 15 20 25 (km/h)



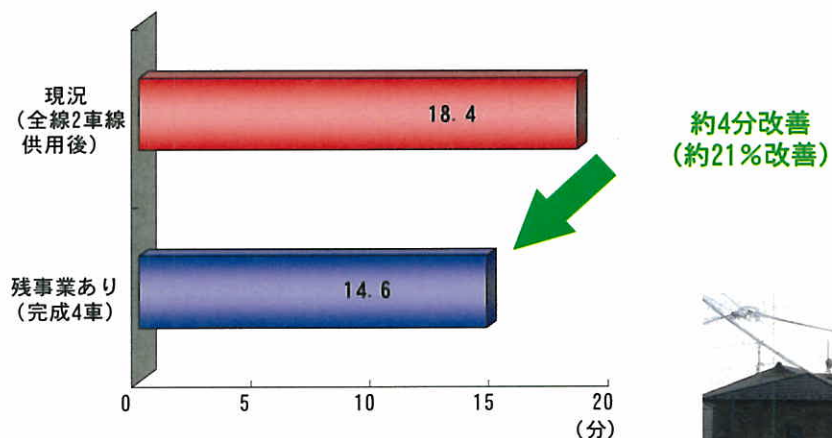
●バス路線の利便性の向上

残事業により、並行する現道159号の交通量が金沢東部環状道路に転換し、交通量の減少に伴い混雑時のバス路線の所要時間が短縮される。(約4分)

金沢星陵大学等、高等教育機関が集中する小坂地区への通勤・通学に要する時間が大きく改善される。



[混雑時における国道159号バス路線の所要時間]



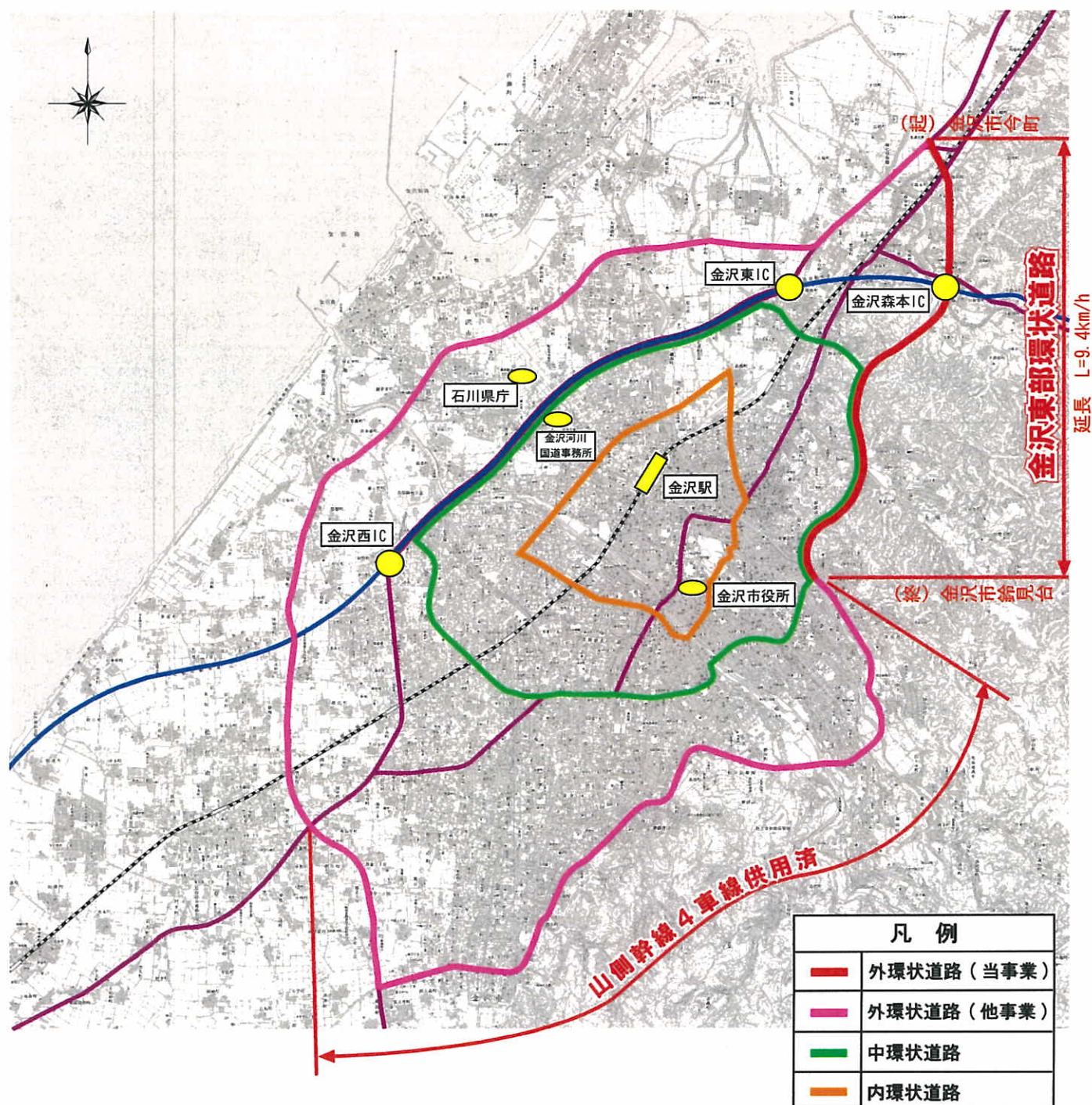
小坂中バス停付近

(2) 都市の再生

●広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。

金沢都市圏は、都心部へ流出する交通のうち、都心部を目的地とする交通よりも都心部を通過する長距離トラック等の交通が多い。これにより、慢性的な渋滞が発生しているため、環状道路を通して他の道路へアクセスすることで、交通渋滞が緩和される。

また、金沢東部環状道路は、「広域道路整備基本計画(石川県：平成10年度)」において、広域道路(交流促進型)に位置づけられている。また、「金沢都市圏総合都市交通計画(石川県：平成9年度)」および「金沢市都市計画マスタープラン(石川県：平成10年度)」においては、環状道路の一部として位置づけられている。



●地域高規格道路の位置づけあり

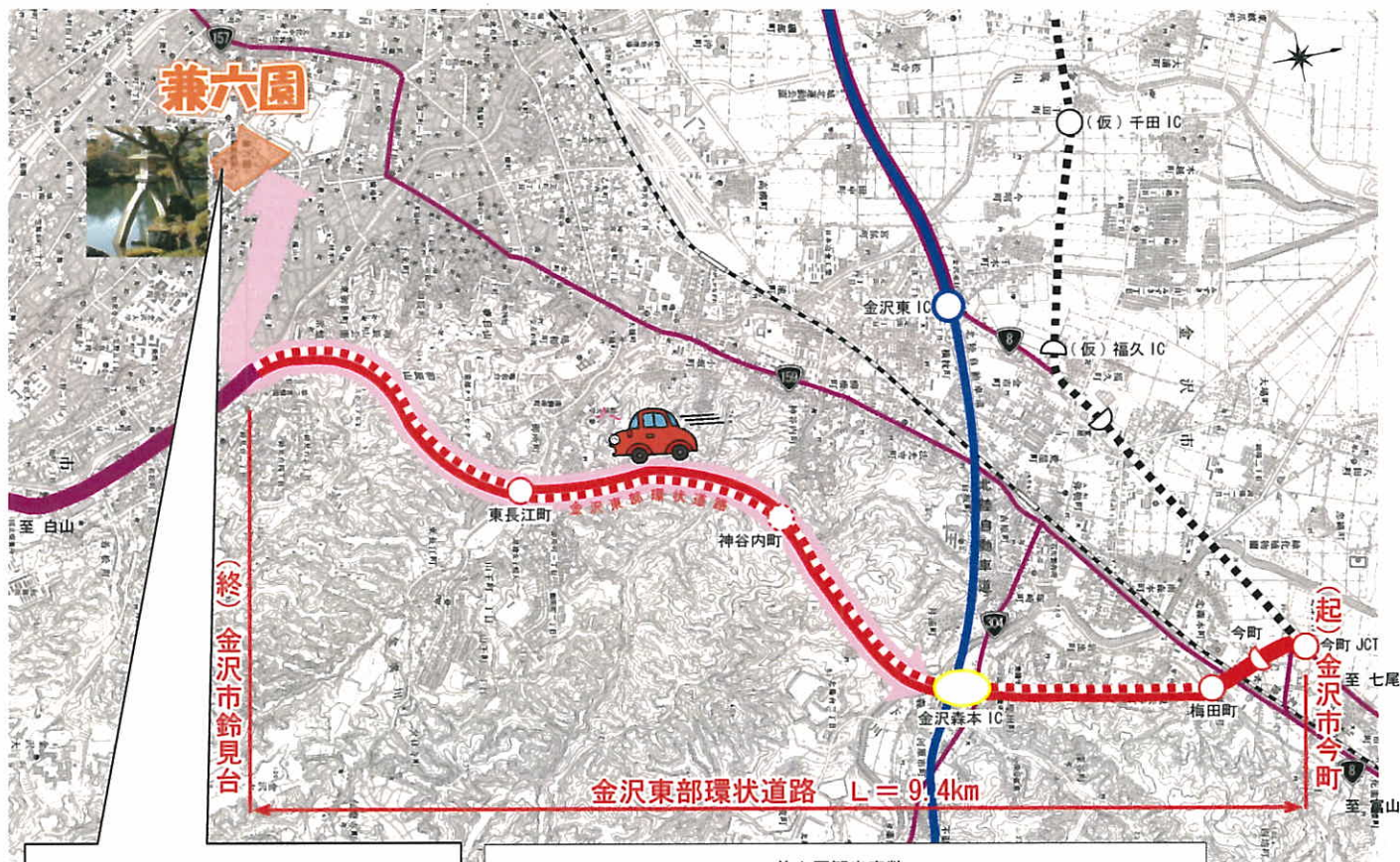
石川県の地域高規格道路位置図



(4) 個性ある地域の形成

●兼六園へのアクセスの向上

残事業により、金沢森本ICから兼六園への所要時間が約3分短縮される。



兼六園

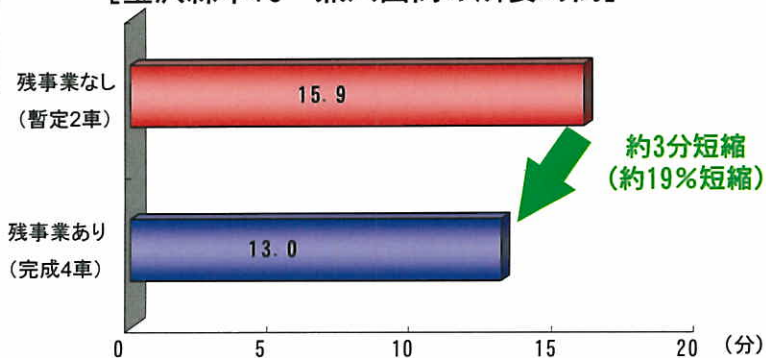


兼六園は、日本三名園のひとつであり、江戸時代の代表的な大名庭園として、加賀歴代藩主より、長い歳月をかけて形づくられてきました。四季折々の美しさを楽しむ庭園として、多くの県民や世界各国の観光客に親しまれています。



資料 石川県交流政策課

[金沢森本IC～兼六園間の所要時間]



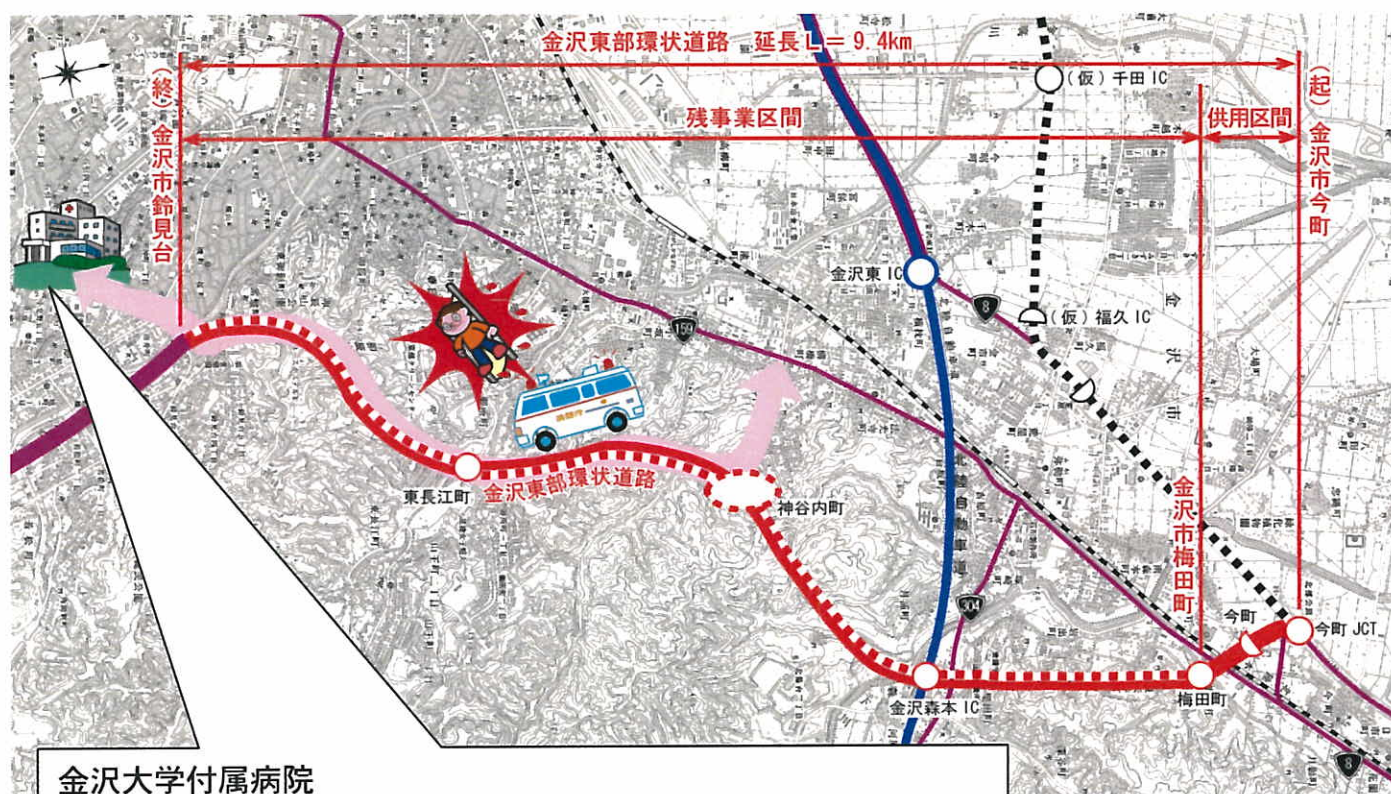
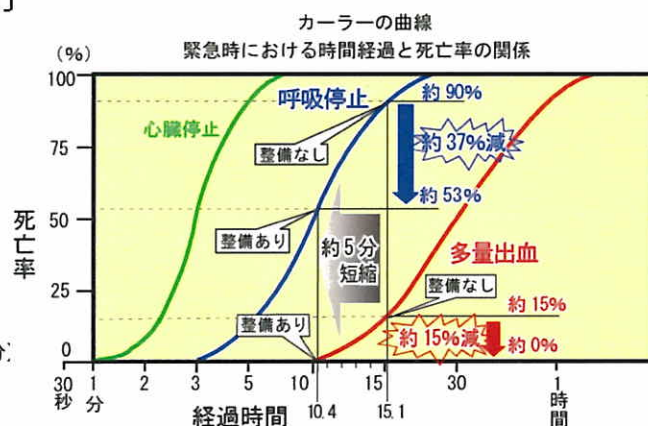
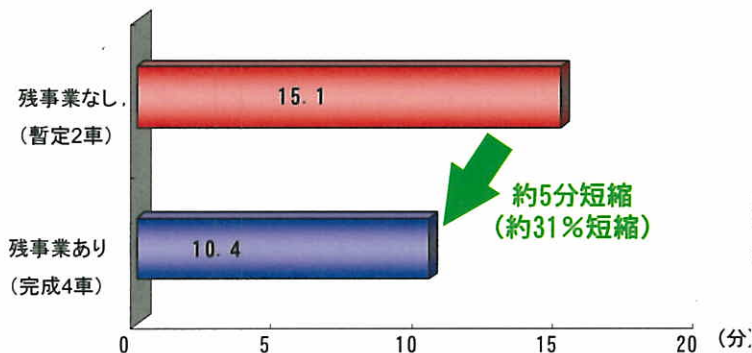
II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

●三次医療施設へのアクセス向上

残事業により、神谷内町地内から第三次医療施設の金沢大学付属病院へのアクセスが向上(約5分短縮)し、呼吸停止時の生存率が約40%向上する。(多量出血時の死亡率は0%に向上)

[神谷内町地内～金沢大学付属病院間の所要時間]



金沢大学付属病院



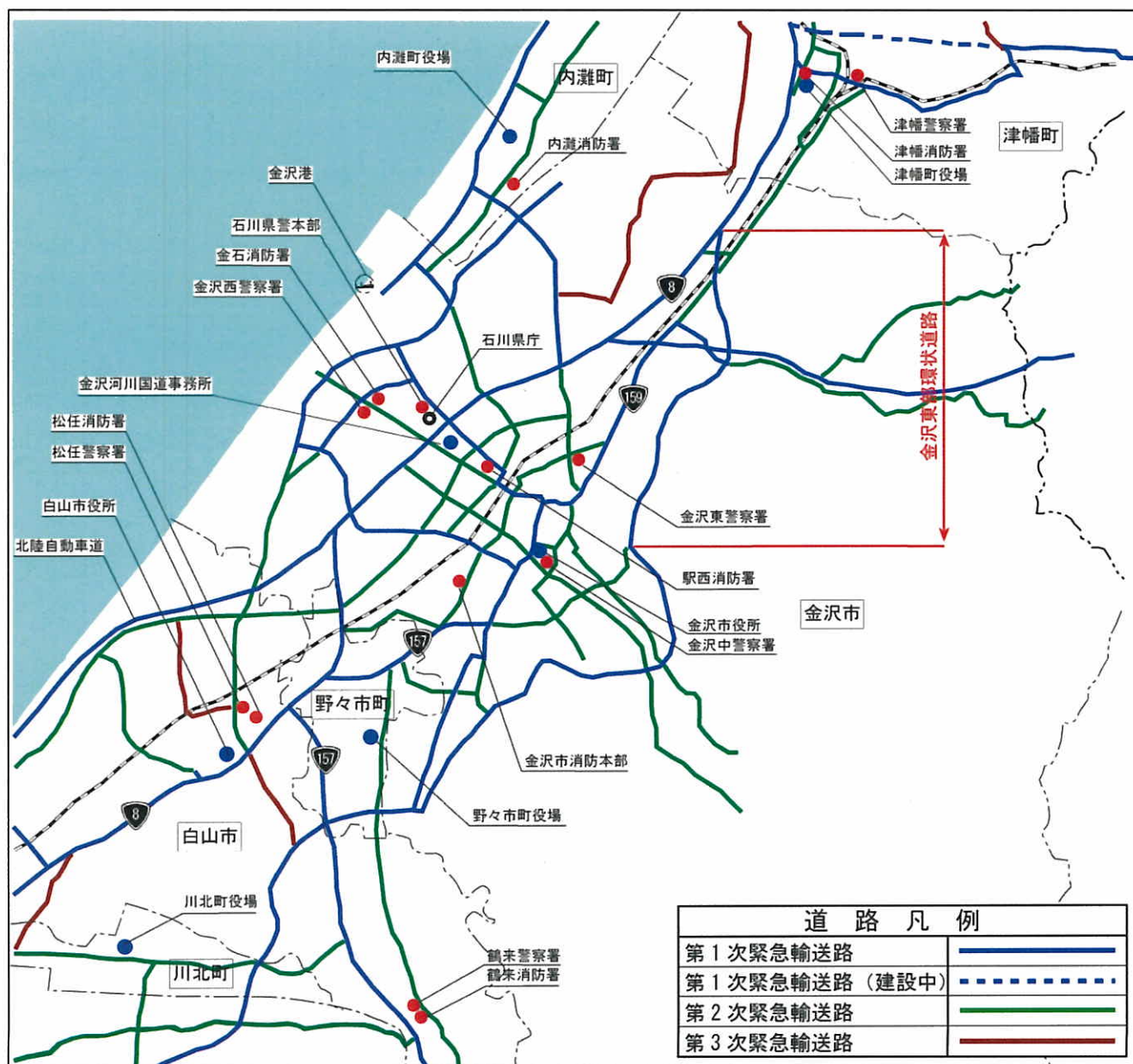
診療科：内科、外科、脳神経外科
耳鼻咽喉科 など18科
病床数：832床
患者数：入院260,976人
外来400,196人
(H17年データ)

(2) 災害への備え

●緊急輸送道路の位置づけ

事業区間は石川県の第1次緊急輸送道路として位置づけられており、事業により災害時における救助・救援活動や緊急物資輸送の確実性が向上。

区分	設定基準	接続される防災拠点等
第1次緊急輸送道路	地域間相互の連携等に対応する路線	県庁、土木総合事務所、地方生活中心都市の役場、国土交通省、公団等の出先機関、空港、重要港湾
第2次緊急輸送道路	飲料水・食料品等の最低限必要な物資の供給確保、救急活動等の地域相互の支援体制の確保に対応する路線	地方港湾、中心都市駅、広域物流拠点、漁港、臨時離着陸場適地、市町村役場、自衛隊基地、現地医療班派遣病院、消防署・消防本部、警察署、テレビ・ラジオ放送局
第3次緊急輸送道路	復旧活動、路線の多重化・迂回路確保等に対応する路線	火葬場、斎場



石川県緊急輸送道路

IV. 環境

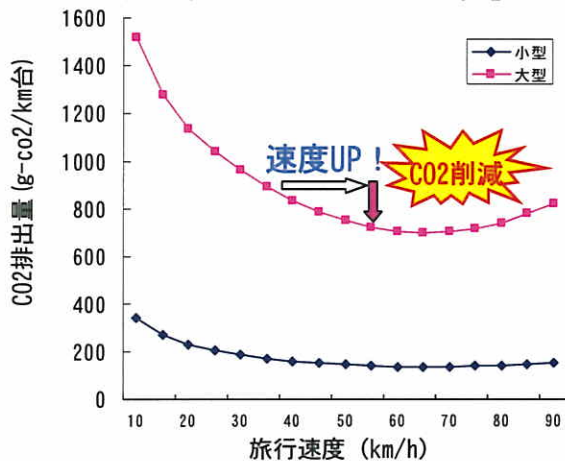
(1) 地球環境の保全

●自動車からのCO2排出量の削減

残事業により、約680t-CO2/年のCO2排出量が削減する。

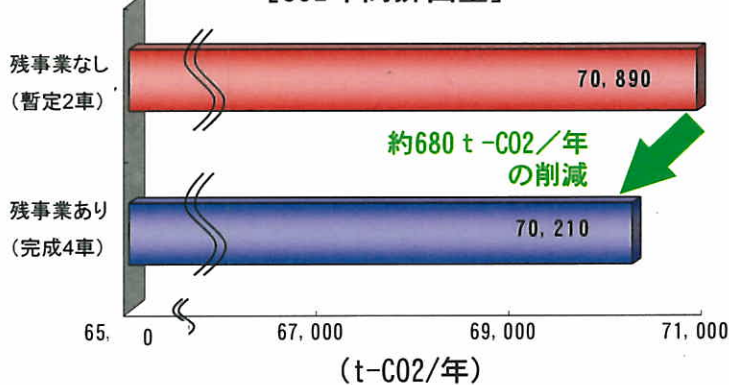
残事業によるCO2排出削減量は、兼六園約11個分の森林の吸収量に相当する。

[旅行速度とCO2削減量の関係]

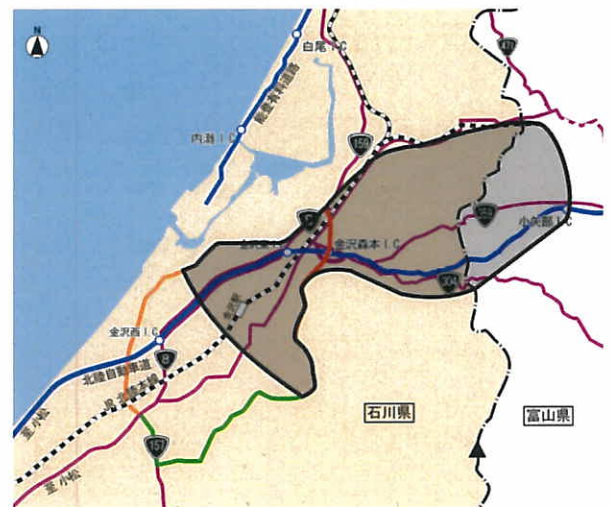


小型・・・乗用車および小型貨物
大型・・・普通貨物およびバス

[CO2年間排出量]

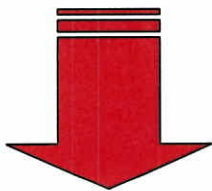


[残事業区間の整備による影響エリア図]



費用便益分析対象エリア

CO2削減量 約680t-co2/年



**兼六園
約11個分の森林
の吸収量に相当**

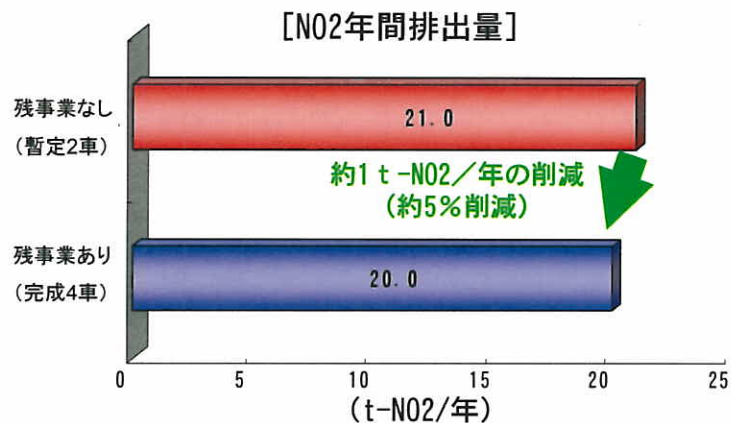
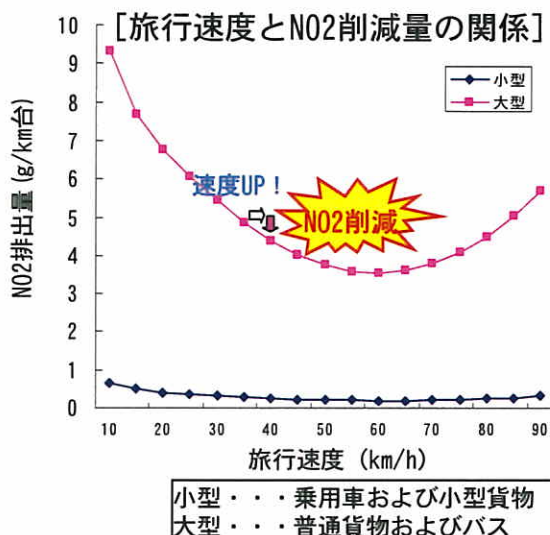
森林のCO₂吸収量；10.6t-CO₂/ha (COP9より)
兼六園の森林面積；5.8ha
 $10.6 \times 5.8 = 61.5$

兼六園のCO₂吸収量；61.5t/年

(2) 生活環境の改善・保全

●自動車からのNO2排出量の削減

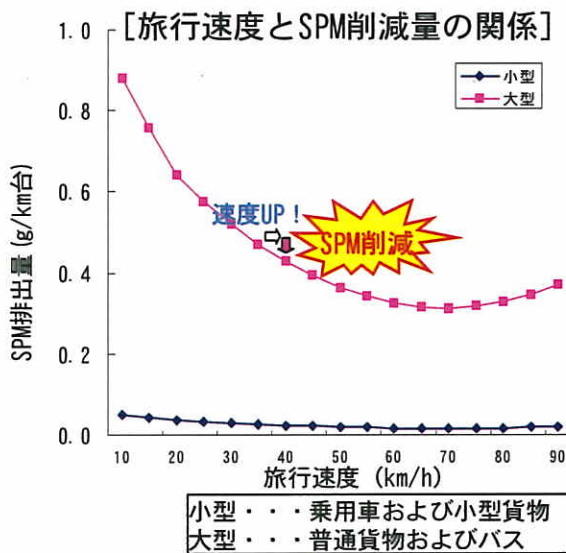
残事業により、並行区間 (国道159号) のNO₂排出量が約5%削減する。



整備なし：残事業整備なし
整備あり：残事業整備あり

●自動車からのSPM排出量の削減

残事業により、並行区間 (国道159号) のSPM排出量が約4%削減する。



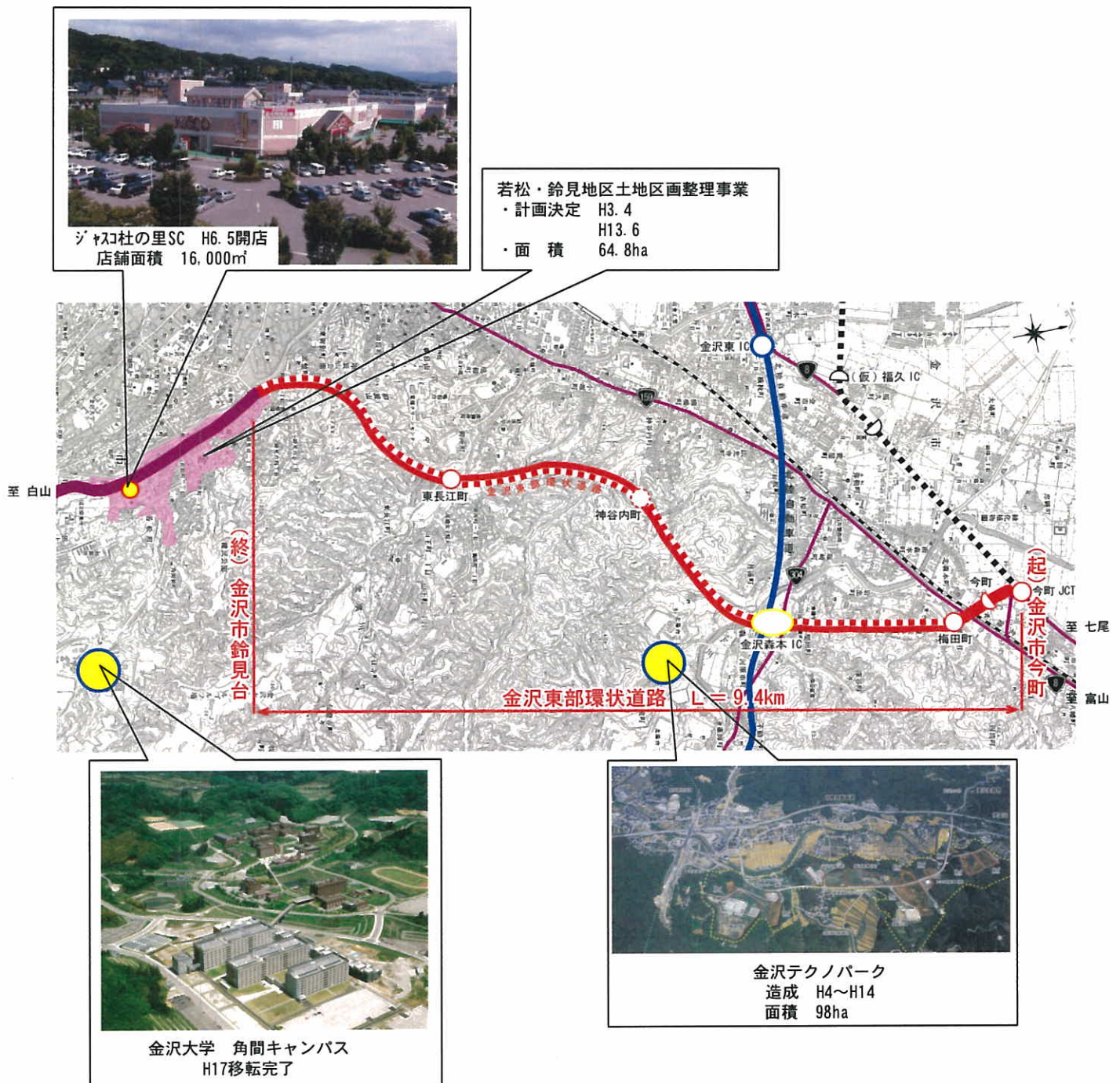
整備なし：残事業整備なし
整備あり：残事業整備あり



b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

①周辺環境の変化

○当該事業の周辺では、若松・鈴見地区土地区画整理事業、金沢テクノパークの整備や大規模小売店舗、金沢大学の移転など発生集中量の多い施設立地が進んでおり、これら施設へのアクセス向上が見込まれる。



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・全事業により1日約80万台の車に効果が発現し、年間約445億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約4,900億円（残事業区間の整備では約1,646億円）と算出。

【走行時間短縮便益】

=整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

=44,460,000,000 (円/年)

総走行時間費用 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別走行時間 (分)
× 車種別時間価値原単位 (円/台・分)] × 365日 (日/年)
(円/台・分)

割引率等を考慮

約4,900億円

車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<走行経費減少便益>

- ・全事業により1日約80万台の車に効果が発現し、年間約11億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約123億円（残事業区間の整備では約20億円）と算出。

【走行経費減少便益】

=整備前総走行経費－整備後総走行経費

=1,110,000,000 (円/年)

総走行経費 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別延長 (km)
× 車種別走行経費原単位 (円/台・km)] × 365日 (日/年)

走行経費原単位: 一般道(市街地)

(円/台・km)

割引率等を考慮

約123億円

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

<交通事故減少便益>

- ・ 全事業により平均事故件数が年間約59件減少し、年間約3億円 の便益が発生。
- ・ これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約36億円（残事業区間の整備では約4億円）と算出。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失

= 330,000,000 (円/年)

交通事故による社会的損失 = $\sum \sum$ [路線別平均事故件数 (件/年)
× 人身事故 1 件当たり損失額 (円/件)]

割引率等を考慮
約36億円

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

○費用便益

- ・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：４％

基準年次：平成１８年度

検討年数：４０年

<便 益>	基準年における現在価値			
	基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
	5,059億円 (1,669億円)	4,900億円 (1,646億円)	123億円 (20億円)	36億円 (4億円)

<費 用>	基準年における現在価値		
	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
	1,448億円 (258億円)	1,416億円 (226億円)	32億円 (32億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (C B R)
$B / C = 3.5$ (6.5)

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
3. () : 残事業費に対する費用便益

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額

事業費	: 8 9 5 億円	(進捗率 7 5 %)	
うち用地・補償費	: 2 3 4 億円	(進捗率 9 9 %)	※平成17年度末時点

○残事業の内容

- ・ 金沢市梅田町～鈴見台間の完成 4 車線整備（工事）

3. 事業の進捗の見込み

H20年代以降のできるだけ早期の全区間完成 4 車線化に向け、事業を推進する。
なお、早期整備効果が期待できる区間から優先して 4 車線化し、順次供用を図る。



4. コスト縮減や代替案の可能性

◆計画路線は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定し、地元や埋蔵文化財など関係機関等との協議によって、了解が得られたものである。用地買収の際に行った地元説明については、各地区に十分な計画内容を説明し、度重なる地元説明の後に了承を得ている。

現在、約99%の用地取得が完了しており、計画の変更は困難である。また、当該道路は環状機能を有しており、都市内交通の分散に寄与しているため、他の代替路線はない。

◆4車線化にあたっては、早期の効果発言を得るべく、順次供用を図る。

◆施工におけるコスト縮減

施工にあたっては、コストが高いトンネル部において、新技術・新工法を積極的に採用するとともに、トンネル掘削土を他事業に提供する事により、有効活用を図る。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- | | |
|--------|---|
| ・ H8～ | 石川県直轄国道整備促進部会 (金沢市他) が金沢東部環状道路の早期整備を要望 |
| ・ H10～ | 金沢開発協議会 (金沢市) が金沢東部環状道路の4車線化整備を要望 |
| ・ H8～ | 東部環状道路建設促進協議会 (金沢市) が金沢東部環状道路の早期4車線化整備を要望 |
| ・ H17～ | 石川県道路整備促進協会 (白山市) が金沢東部環状道路の4車線化整備を要望 |

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・金沢東部環状道路の整備により、金沢市内の渋滞損失を削減し、バス路線の利便性向上、地域ネットワーク構築等、様々な効果が期待される。
- ・現況交通量は33,500台／日であり、2車線運用ではすでに飽和状態である。（道路構造令上においても3種1級道路の運用は4車線）都市内交通を排除する意味でも整備が必要である。
- ・また、渋滞損失時間の削減、現道の交通事故減少、日常活動圏の中心都市へのアクセス向上など様々な効果が期待できることから当該事業が必要である。

②事業の進捗の見込みの視点

H20年代以降のできるだけ早期の全区間完成4車線化に向け、事業を推進する。
なお、早期整備効果が期待できる区間から優先して4車線化し、順次供用を図る

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ◆計画路線は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定し、地元や埋蔵文化財など関係機関等との協議によって、了解が得られたものである。用地買収の際に行った地元説明については、各地区に十分な計画内容を説明し、度重なる地元説明の後に了承を得ている。

現在、約99%の用地取得が完了しており、計画の変更は困難である。また、当該道路は環状機能を有しており、都市内交通の分散に寄与しているため、他の代替路線はない。

- ◆4車線化にあたっては、早期の効果発言を得るべく、順次供用を図る。

- ◆施工におけるコスト縮減

施工にあたっては、コストが高いトンネル部において、新技術・新工法を積極的に採用するとともに、トンネル掘削土を他事業に提供する事により、有効活用を図る。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業の継続が妥当

（理由）

- ・金沢東部環状道路は、渋滞損失の削減、地域ネットワーク構築、3次医療施設へのアクセス向上等、期待される効果は大きい。
- ・また、残事業に対する費用便益比は6.5（全事業費に対する費用便益比は3.5）となり、投資効率性は十分確保されている。
- ・以上の観点から当該事業の継続は妥当である。