

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道 8 号 金沢地区交通対策
(示野町地区 6 車線化)〕

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
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	18
2) 事業の投資効果 -----	20
3) 事業の進捗状況 -----	23
3. 事業の進捗の見込み -----	23
4. コスト縮減や代替案等の可能性 -----	24
5. その他地方公共団体等の意見 -----	24
6. 対応方針（原案） -----	25

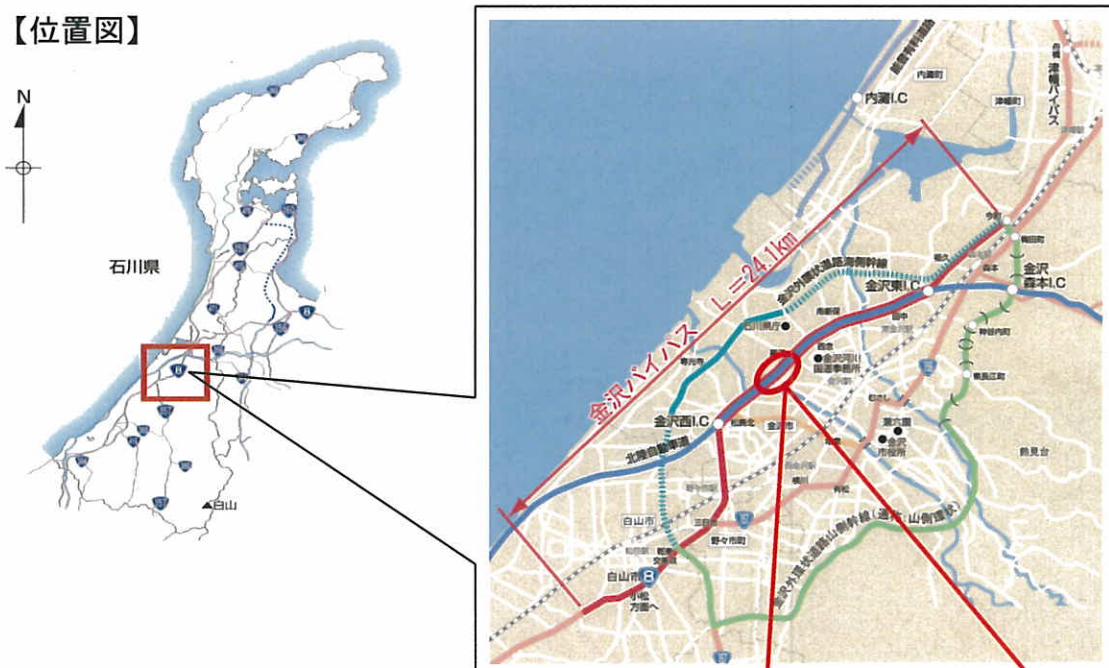
1. 事業の概要

1) 事業の目的

金沢バイパスは昭和54年度に全線供用したが、地域経済の成長および沿道での区画整理事業等の面的開発に伴い、増加した自動車交通により、近年示野中町において交通混雑・渋滞が慢性化しており、示野中町交差点付近の交通量は約8万台/日にも上っている。

このため当該事業は、国道8号の金沢市藤江町から金沢市示野町間について、路肩・北陸自動車道の投雪敷等を活用した車線数の拡幅等の整備を行うものである。

【位置図】



2) 路線の位置づけ

○暮らしを支える大動脈

示野町地区6車線化は、北陸経済圏と関西経済圏および中京経済圏を連絡する陸上輸送の大動脈として大きな役割を担う一般国道8号の一部である。

○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。

○主要渋滞ポイント

「石川県新たな渋滞対策プログラム」において、示野中町交差点が主要渋滞ポイントになっており、示野町地区6車線化は渋滞対策事業として位置づけられている。

【国道8号の役割概要】



【県土ダブルラダー構想】

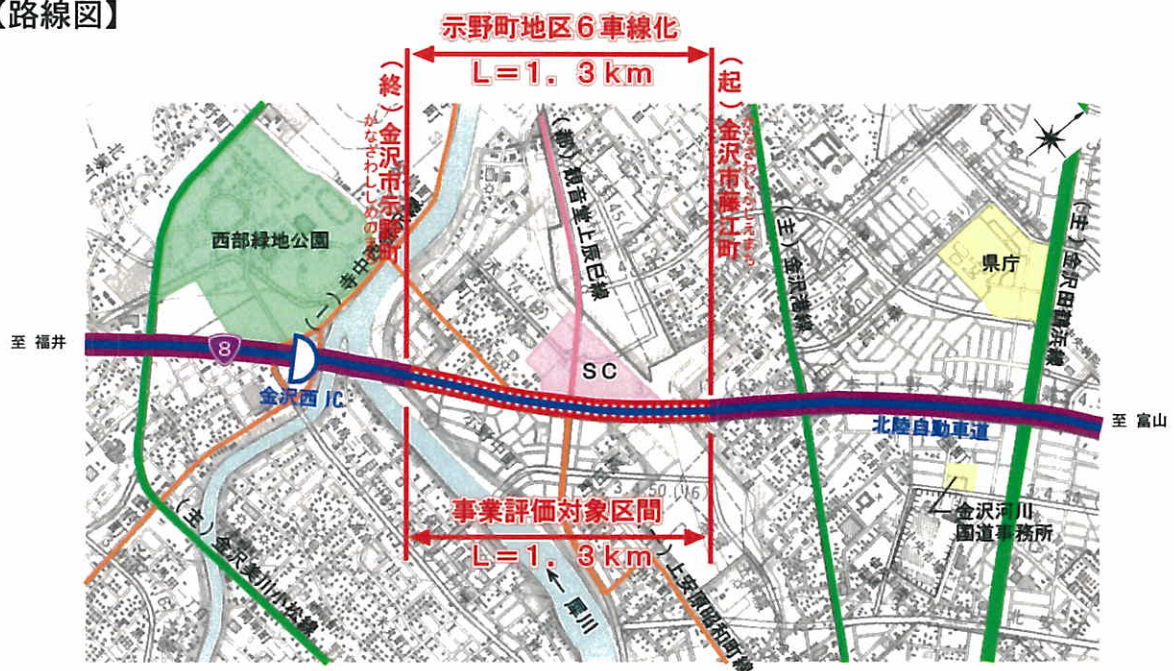


注；県土ダブルラダー構想とは、南北・東西幹線を整備し2重の
はしご状の道路ネットワークを形成しようとする構想

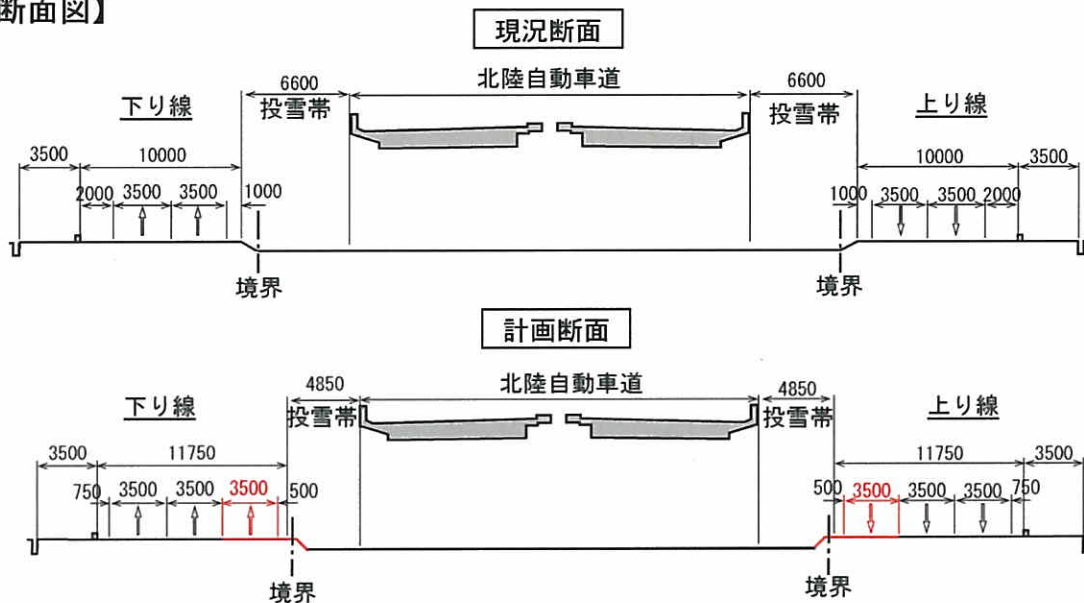
3) 事業の概要

- 事業名：示野町地区6車線化
- 延長：1.3km
- 起終点：(起) 石川県金沢市藤江町
(終) 石川県金沢市示野町
- 事業化：平成17年度
- 用地着手・工事着手：平成17年度
- 全体事業費：約10億円

【路線図】



【断面図】



4) 事業の経緯

平成17年度 用地着手・工事着手
平成17年度 示野中町交差点 左折車線新設(上り線)

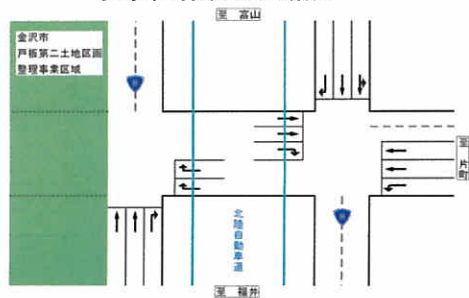


①渋滞状況

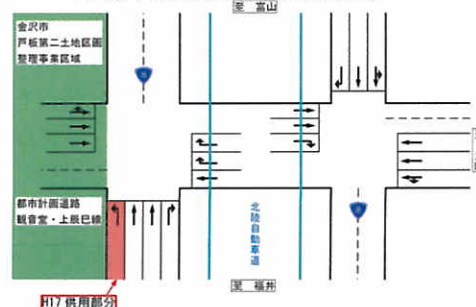


②左折車線設置状況(上り線)

示野中町交差点整備前



示野中町交差点H17整備状況



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（二次改築）】

●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

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（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/日以上以上の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。
	(2) 物流効率化の支援	□ 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。
		■ 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。
	(3) 都市の再生	□ 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。
		□ 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/km2以下である市街地内での事業である。
	(4) 国土・地域 ネットワークの構築	□ 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。
		□ 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。
	(5) 個性ある地域の形成	□ 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。
		□ 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/日以上全ての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5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あり。 ☐ 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

$B/C = 15.8$ (事業全体の費用対効果)

$B/C = 17.4$ (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・影響エリアの渋滞損失時間の削減率＝約14%
(整備なし 約314万人・時間/年→整備あり 約271万人・時間/年)
- ・混雑時旅行速度が13.8km/hである金沢市藤江町～示野町間の旅行速度の改善が期待される。(現況 約13.8km/h →整備後 約32.2km/h)
- ・新幹線駅(金沢駅)～金沢西IC間のアクセス向上が見込まれる。
(現況 約12分 → 整備後 約11分)

(2) 物流効率化の支援

- ・金沢港～金沢西IC間のアクセス向上が見込まれる。
(現況 約13分 → 整備後 約12分)

(3) 都市の再生

- ・中環状道路の一部を形成する。
- ・戸板第二土地区画整理事業との連携あり。

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保。

- ・松島町～三次医療施設(県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約9分 → 整備後 約8分)

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路としての位置づけあり。

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200 t-CO₂/年
(整備なし 約37,400t-CO₂/年→整備あり 約37,200t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・当該事業区間のNO₂排出削減率＝約7%
(整備なし 約16.7t-NO₂/年→整備あり 約15.6t-NO₂/年)
- ・当該事業区間のSPM排出削減率＝約6%
(整備なし 約1.61t-SPM/年→整備あり 約1.52t-SPM/年)

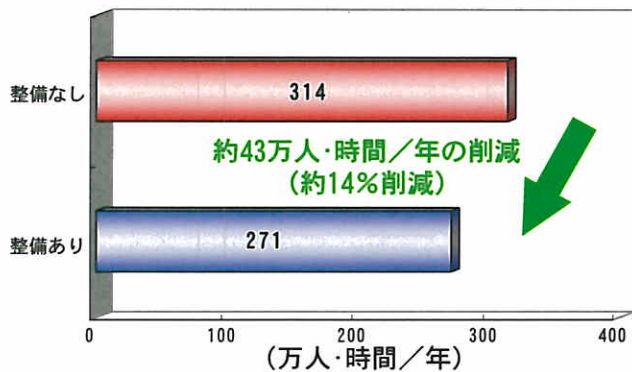
Ⅰ. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

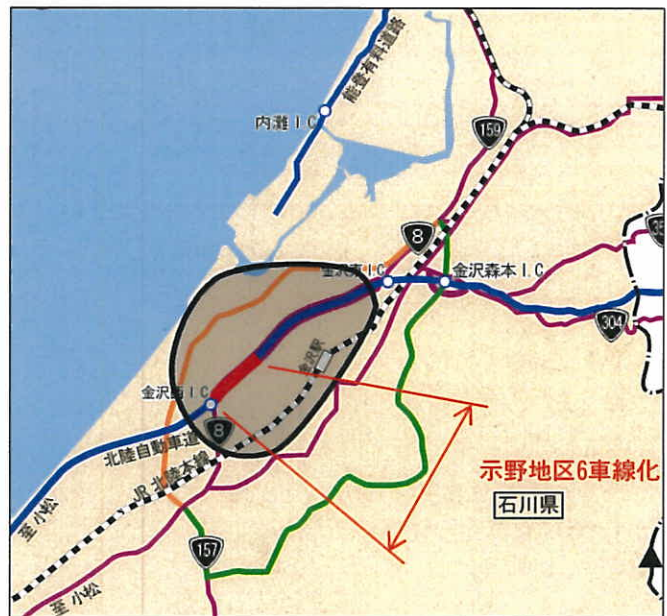
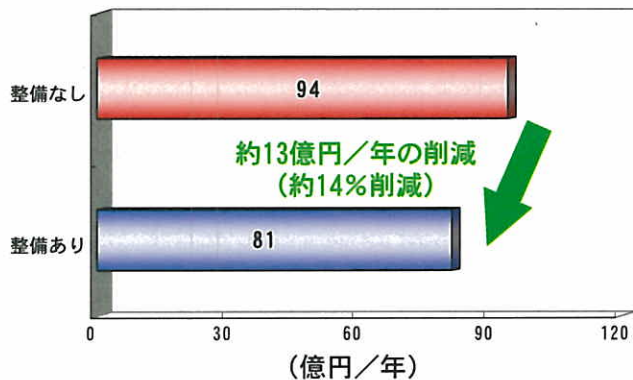
●現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

事業区間の整備により、影響エリアの渋滞損失時間が約43万人・時間／年削減される。
(約13億円／年削減)

[渋滞損失時間の削減]
(影響エリア)



[渋滞損失額の削減]
(影響エリア)



：残事業区間の整備による影響エリア



渋滞状況

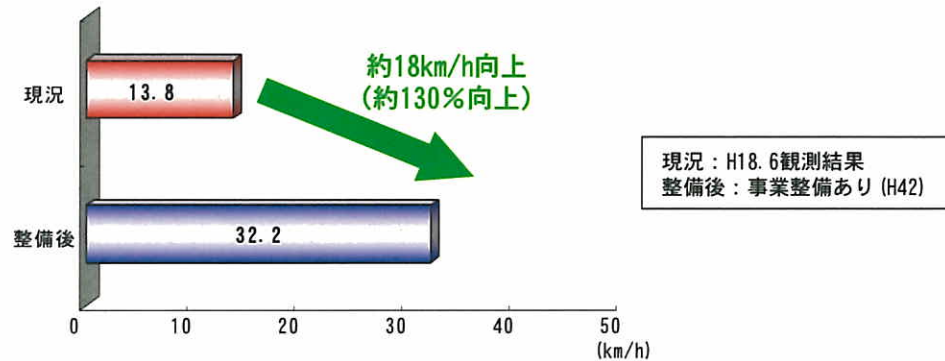


示野中町交差点付近（富山方面）

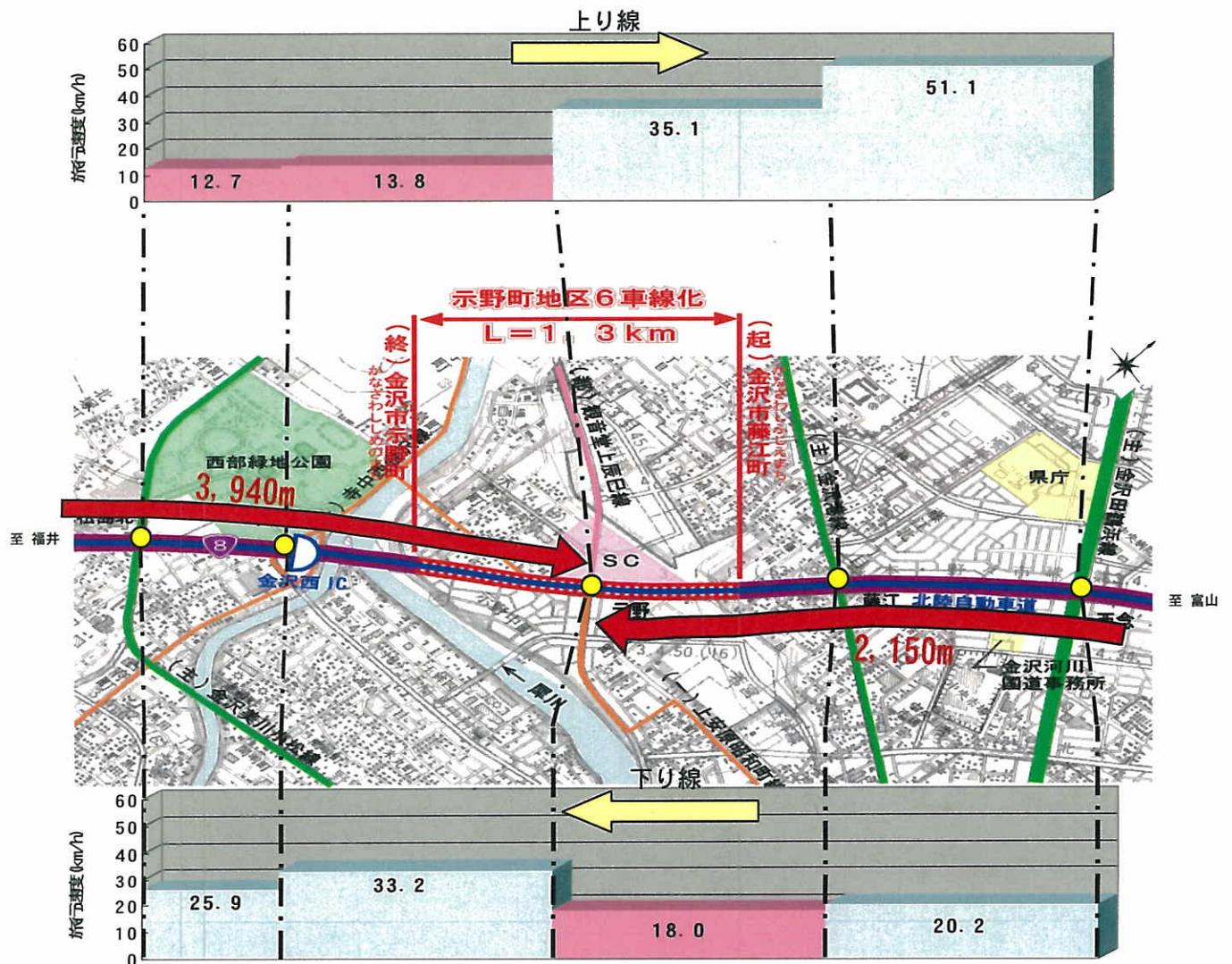
- 現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。

- 国道8号の金沢市藤江町～示野町間の混雑時の旅行速度は13.8km/hとなっている。
- 事業区間の完成により、旅行速度の改善(約18km/h)が期待される。

[藤江町～示野町間旅行速度の向上]



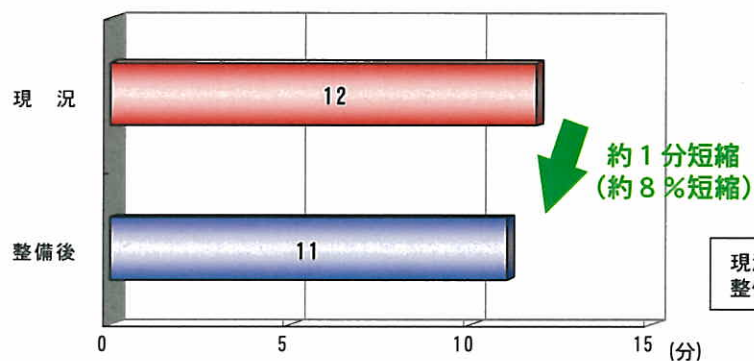
[H18.6プローブ走行調査時旅行速度]



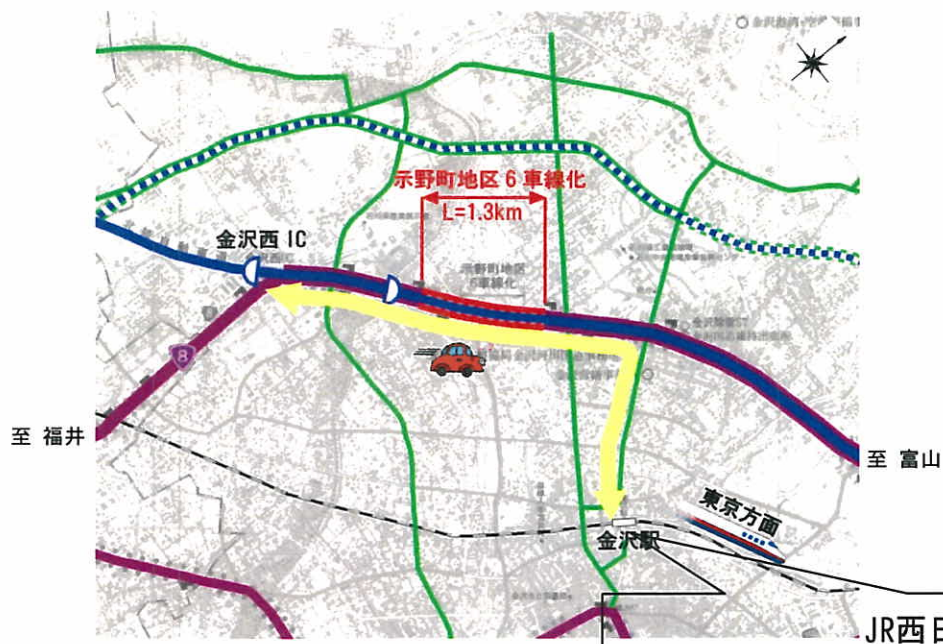
●新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。

事業区間の整備により旅行速度が向上し、金沢西ICから新幹線・特急停車駅である金沢駅へのアクセス向上（混雑時約1分短縮）が見込まれる。

〔金沢西ICから金沢駅間の所要時間〕



現況：H17センサ混雑時旅行速度より算出
整備後：事業整備あり (H42)



・1日の乗降客数 4.3万人

【北陸新幹線】

- ・平成26年度末；長野～金沢間完成予定
- ・東京～金沢間の所要時間；2時間28分

(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

事業区間の整備により旅行速度が向上し、金沢西ICから重要港湾金沢港へのアクセス向上(混雑時約1分短縮)が見込まれる。

【金沢港】

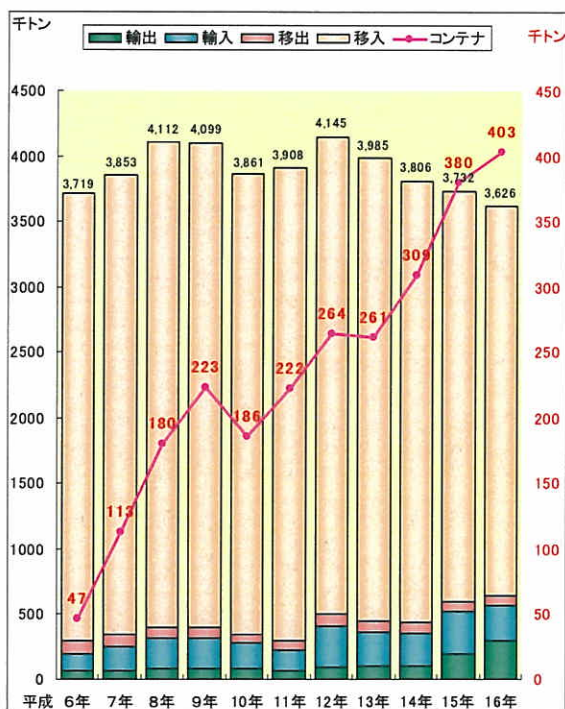
金沢港は冬季間の燃料確保や日本海沿岸航路の避難港としての利用等の諸要請に応えるために昭和29年に建設されました。昭和63年に韓国との間に定期コンテナ航路が、平成12年には日本海側で唯一の北米航路が建設されるなど、国際流通港湾として地域産業の発展に大きな役割を果たしています。



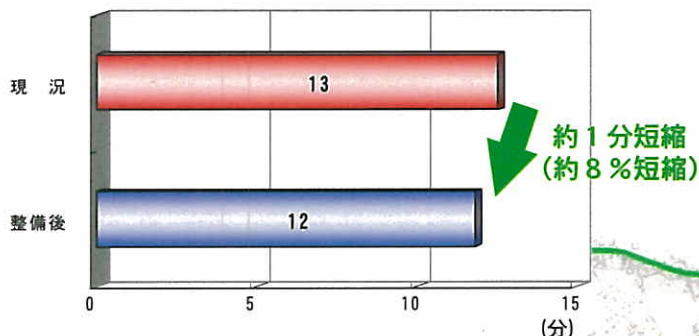
【金沢港入港船舶種別年次表】

年別	外航船舶		内航船舶		計		漁船	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
平成9年	291	1,281,475	1,498	2,366,129	1,789	3,647,604	18,931	533,817
平成10年	288	1,183,912	1,368	2,377,225	1,656	3,561,137	24,018	701,361
平成11年	297	1,301,992	1,258	2,338,862	1,555	3,640,854	26,656	774,973
平成12年	344	1,472,029	1,289	2,482,461	1,633	3,954,490	27,504	806,060
平成13年	326	1,291,853	1,227	2,306,079	1,553	3,597,932	25,863	756,682
平成14年	298	1,342,294	1,170	2,408,249	1,468	3,749,543	24,276	672,919
平成15年	230	1,544,862	1,088	2,354,949	1,318	3,899,811	26,409	776,044
平成16年	252	1,539,541	1,094	2,269,637	1,346	3,809,178	26,863	775,962

【金沢港取扱貨物量の推移】



【金沢西ICから金沢港間の所要時間】



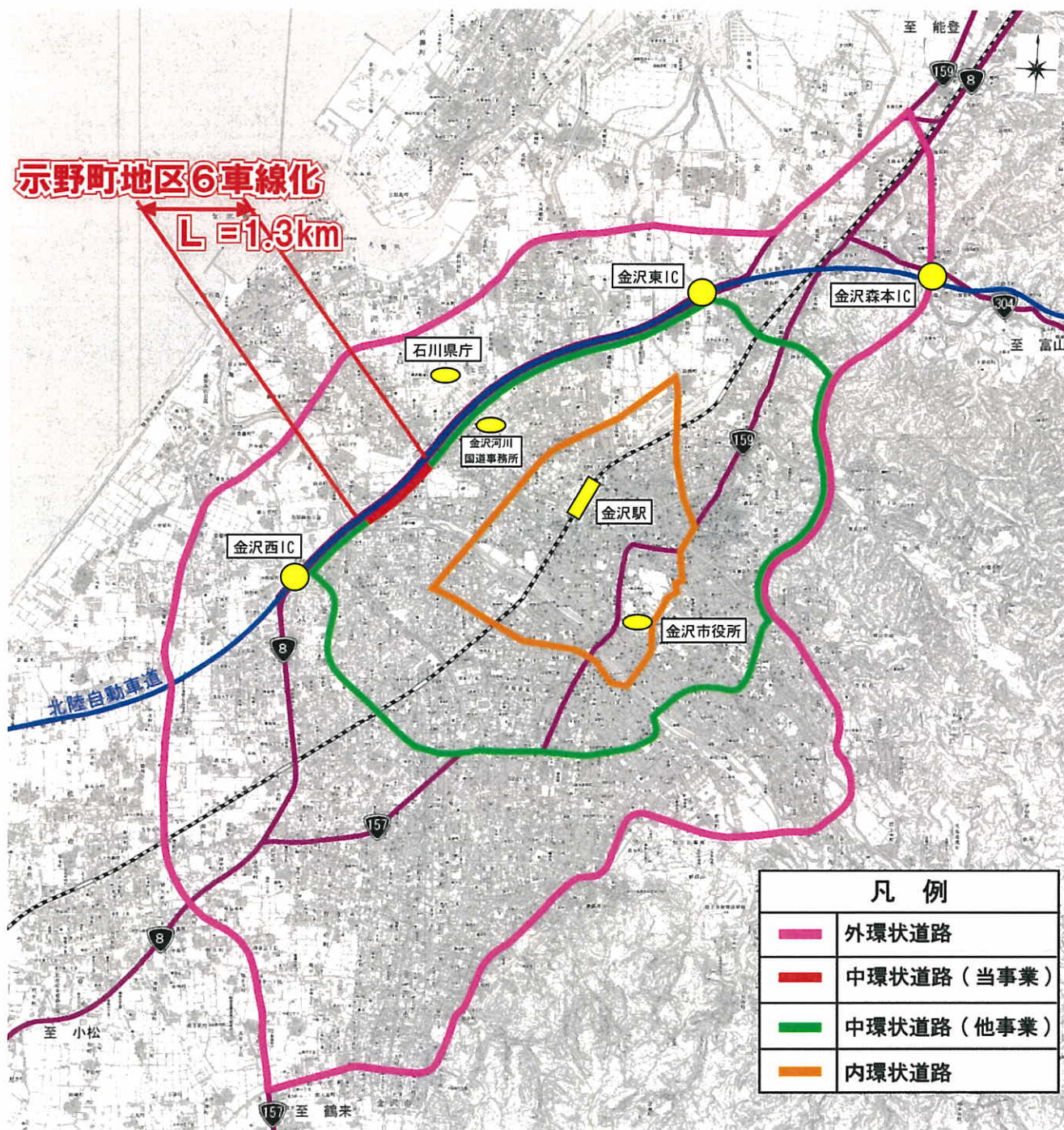
現況：H17センサ混雑時旅行速度より算出
整備後：事業整備あり (H42)



(3) 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。

示野町地区6車線化は、「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。



●市街地再開発、区画整理等のまちづくりと連携あり。

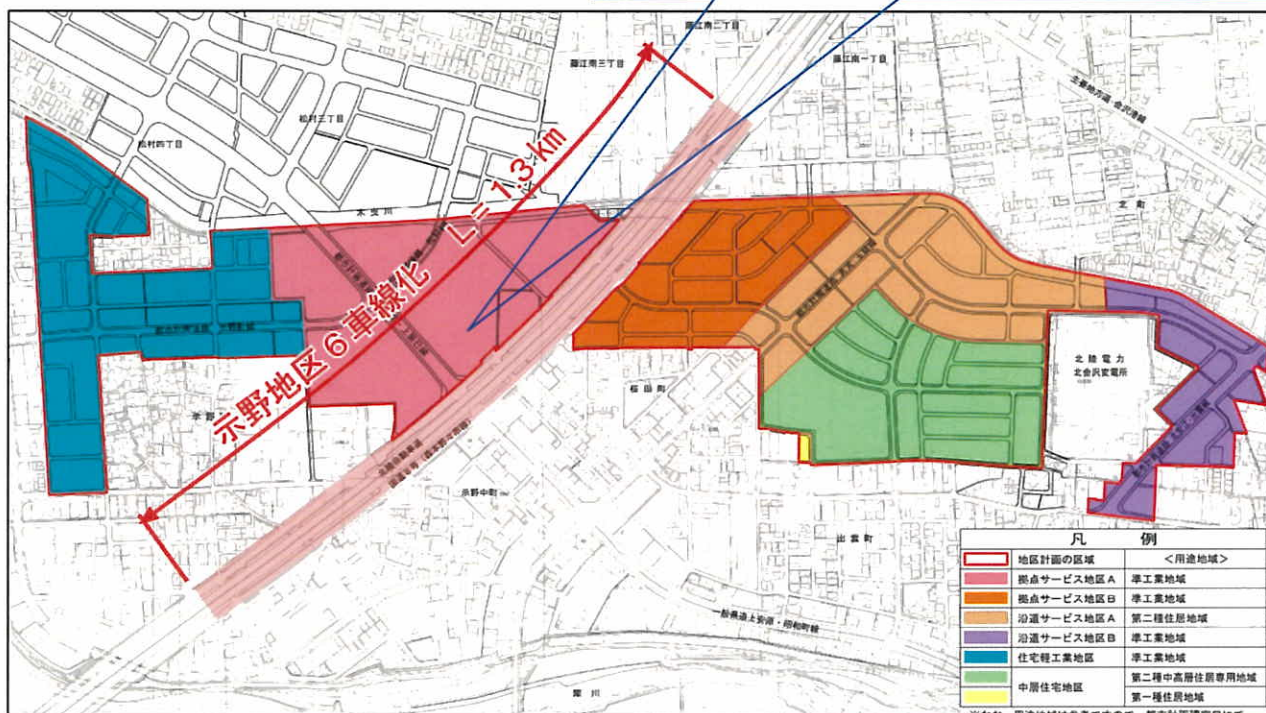
事業区間の沿線に戸板第二土地区画整理事業が事業中である。

平成18年3月の都市計画道路^{かんのんどうかみたちみせん}観音堂上辰巳線の供用に合わせ、示野中町交差点の上り線に左折レーンの設置を行った。

戸板第二土地区画整理事業の概要

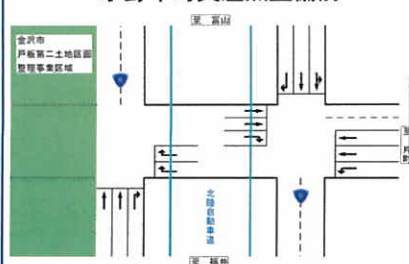
- 地区面積 50.7ha
- 事業期間 平成13年度～平成22年度
- 都市計画道路
観音堂上辰巳線他5路線L=2.5km
(観音堂上辰巳線；国道8号～海側幹線間
H18.10.28供用)
- 区画道路 L=11.2km
- 公園 5箇所
- 商業施設 イオン金沢示野S C 8.7ha
(H18.8.1開店)

イオン金沢示野ショッピングセンター

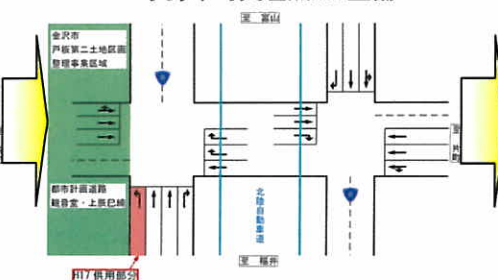


示野中町交差点左折レーン設置

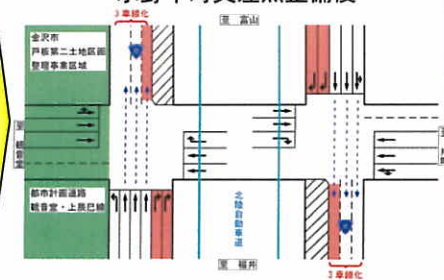
示野中町交差点整備前



示野中町交差点H17整備



示野中町交差点整備後



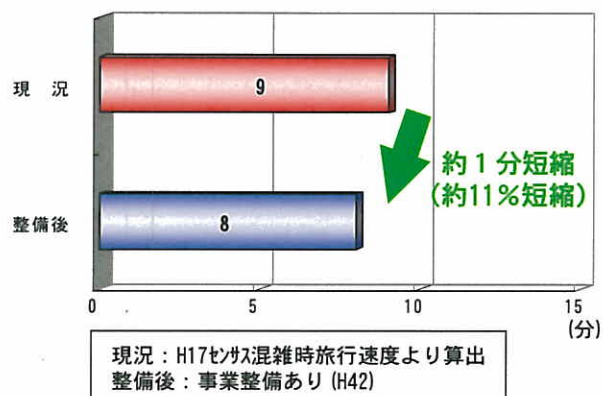
II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

●三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。

事業区間の整備により旅行速度が向上し、松島町から県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる。

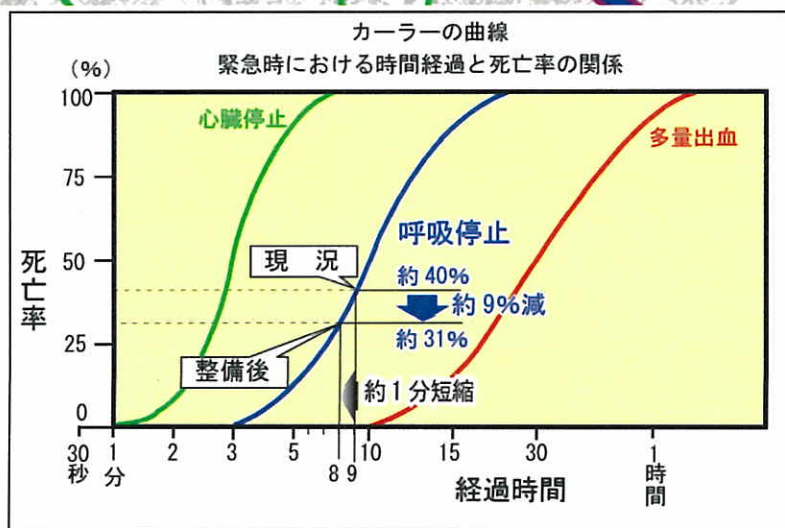
[松島町から県立中央病院間の所要時間]



石川県立中央病院



診療科：内科、外科、脳神経外科
心臓血管外科 など22科
病床数：662床
患者数：入院195,399人
外来258,854人 (H17年データ)



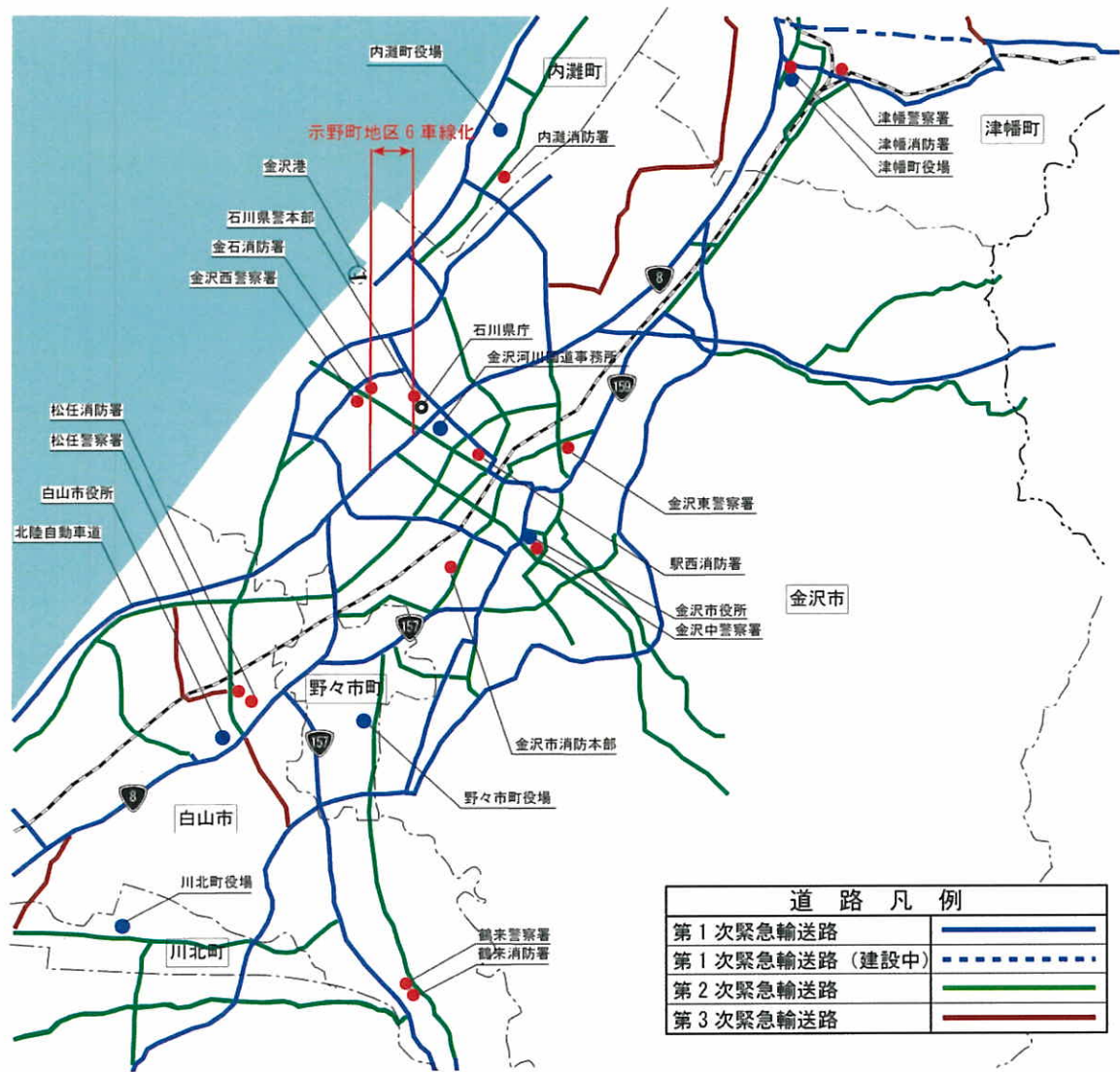
Ⅲ．安全

(1) 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

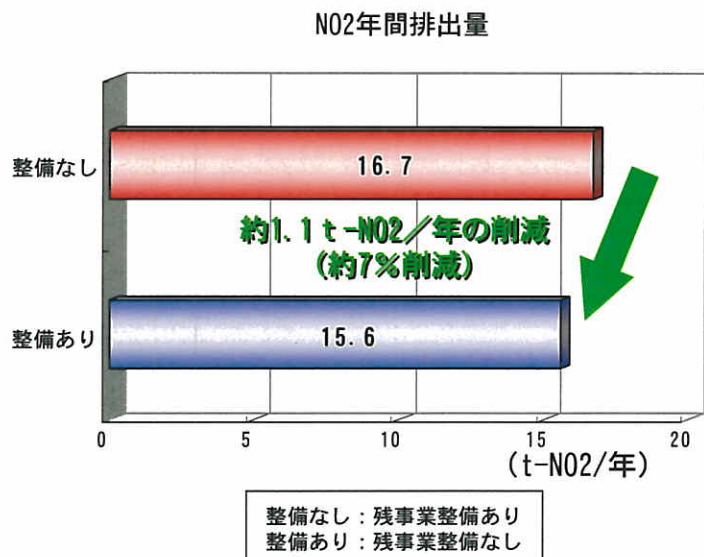
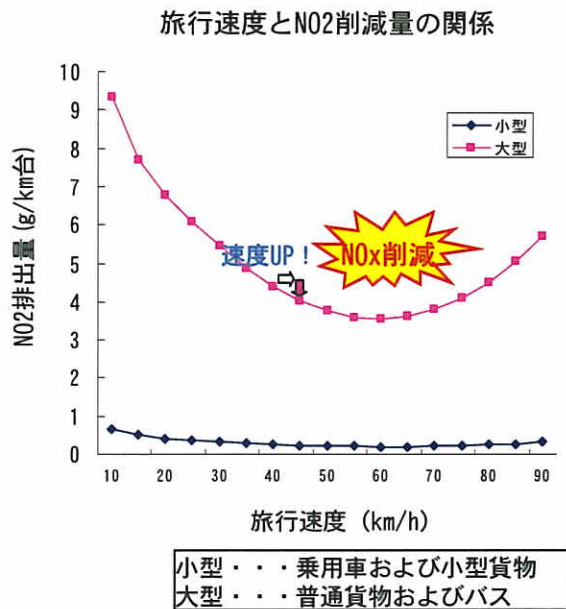


石川県緊急輸送道路

(2) 生活環境の改善・保全

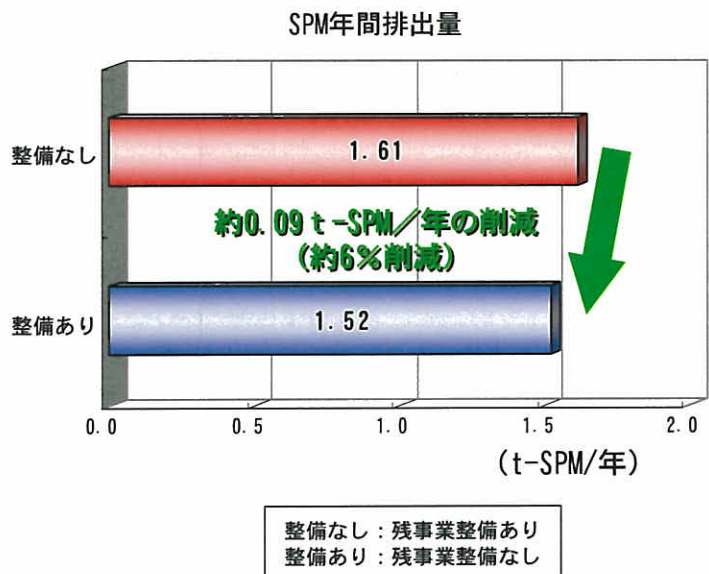
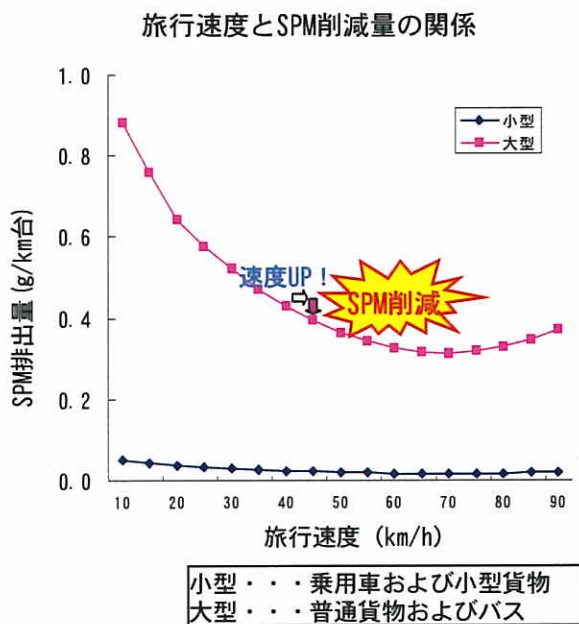
●自動車からのNO₂排出量の削減

当該事業により、示野地区 6 車線化区間のNO₂排出量が約 7 %削減する。



●自動車からのSPM排出量の削減

当該事業により、示野地区 6 車線化区間のSPM排出量が約 6 %削減する。



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、県庁の移転、区画整理事業や大規模小売店舗など発生集中交通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。

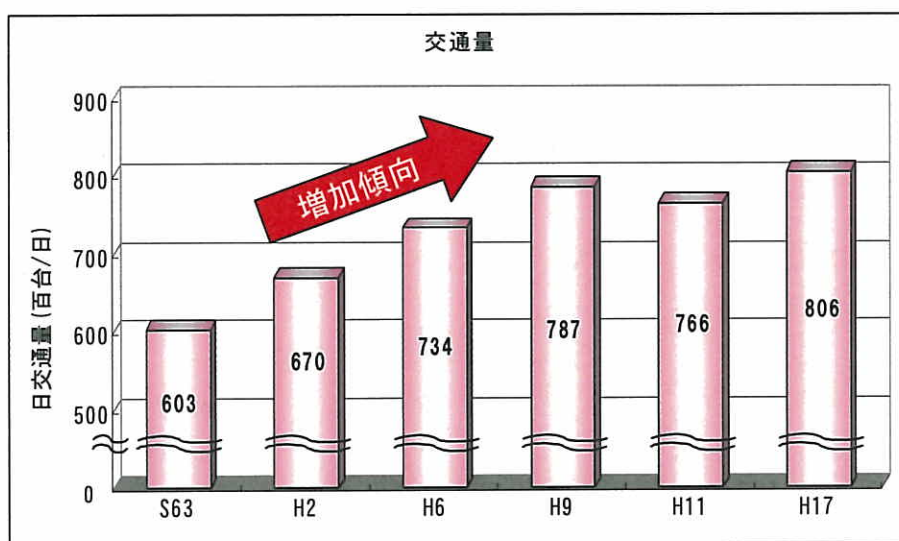
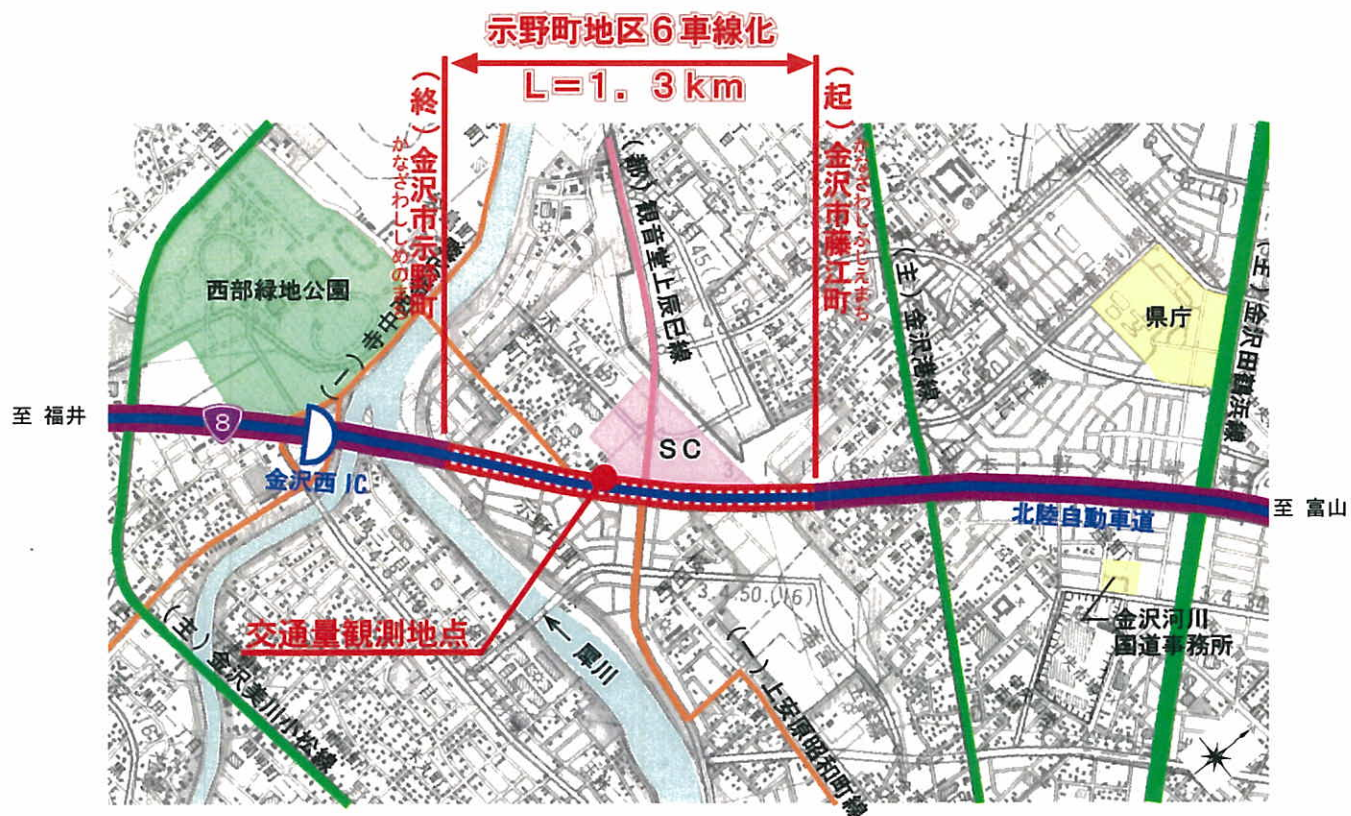


区画整理事業概要

	名称	面積	計画決定
①	金沢西部区画整理	52.6ha	H2.7 H14.6
②	金沢西部第二区画整理	35.2ha	H13.6
③	鞍月区画整理	47.5ha	H9.11
④	松村第二区画整理	27.6ha	H14.8 H17.6
⑤	戸板第二区画整理	49.4ha	H17.6

②交通量の変化

○当事業区間の交通量が増加傾向であることから、当該事業により更なる交通処理能力の向上を図る。



資料：道路交通センサス

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・当該事業により1日約40万台の車に効果が発現し、年間約14億円の便益が発生。
- ・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262億円と算出。

【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

＝1,352,000,000 (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)

割引率等を考慮

約262億円

(円/台・分)

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>

- ・当該事業により1日約40万台の車に効果が発現し、年間約0.3億円の便益が発生。
- ・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6億円と算出。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝32,000,000 (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)

割引率等を考慮

約6億円

走行経費原単位:一般道(市街地)

(円/台・km)

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>

- ・当該事業により平均事故件数が年間約0.6件減少し、年間約0.2千万円の便益が発生。
- ・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0.5億円と算出。

【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
=2,500,000 (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0.5億円

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	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
	268億円 (268億円)	262億円 (262億円)	6億円 (6億円)	1億円 (1億円)

<費 用>	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
	17億円 (15億円)	10億円 (8億円)	7億円 (7億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (C B R)
B / C = 1 5 . 8 (1 7 . 4)

- 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比

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

執行済み額

事業費	:	1.6億円	(進捗率 16%)	
うち用地費	:	0.5億円	(進捗率 100%)	※平成17年度末時点

○残事業の内容

金沢市藤江町～金沢市示野間

公共補償（中日本高速道路株式会社）、及び完成6車線（L=1.3km）の工事

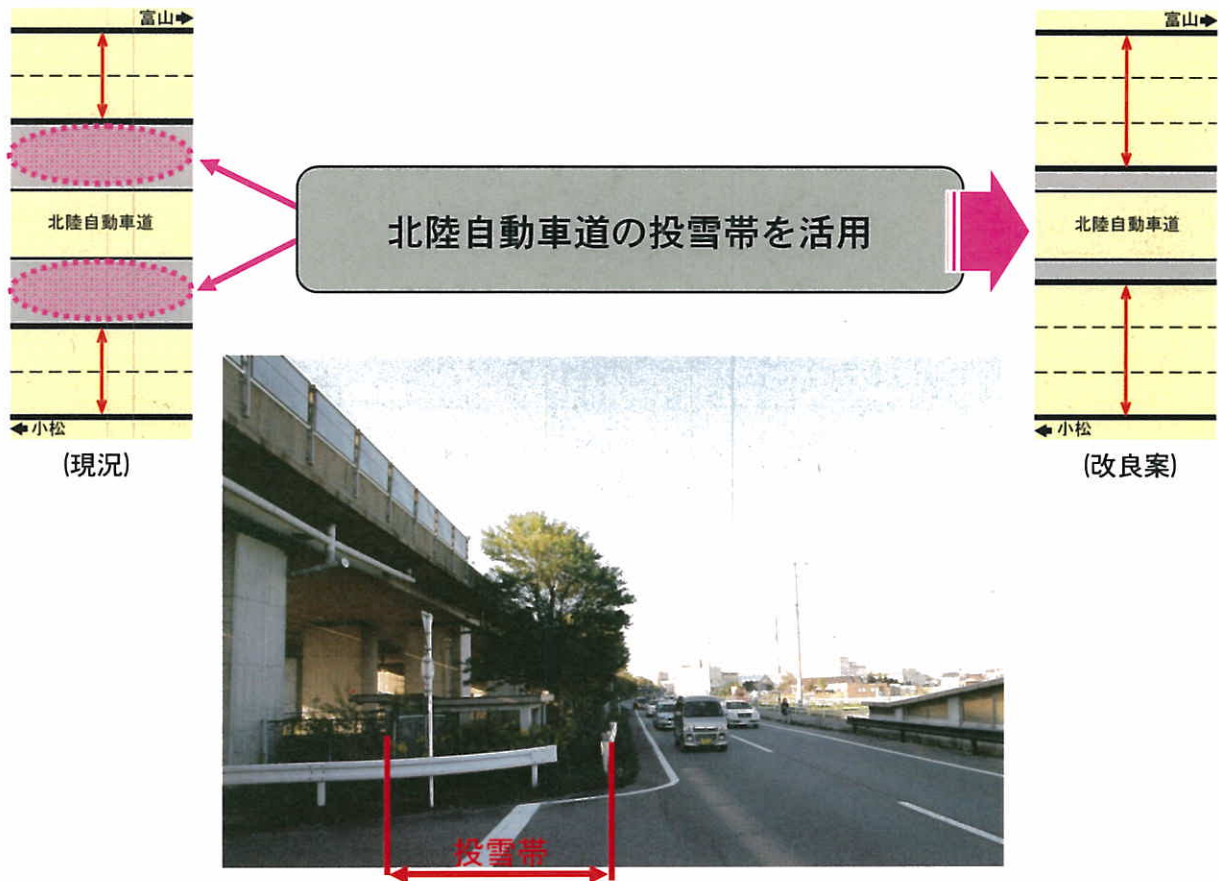
3. 事業の進捗の見込み

平成19年度末に上下線共に1車線増設し6車線化供用を予定している。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・示野地区6車線化は、並行する北陸自動車道の投雪帯を利用することにより建設コストと事業期間の削減を行っている。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。



5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・H16～ 石川県直轄国道整備促進部会(金沢市、白山市、野々市町)が金沢地区交通対策事業の促進、示野地区6車線化の促進を要望

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・示野中町において交通混雑渋滞が慢性化している。
- ・示野中町交差点周辺部において、ＳＣの開店、土地区画整理事業が進展している。また、完成６車線供用を行った場合の費用対効果（Ｂ／Ｃ）は１７．４となる。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・平成１９年度末に上下線共に１車線増設し６車線化供用を目指している。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・示野地区６車線化は、並行する北陸自動車道の投雪帯を利用することにより建設コストと事業期間の削減を行っている。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品を積極的に活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・示野地区６車線化は、短期間・低コストで、渋滞損失の削減など期待される効果は大きい。
- ・また、残事業費に対する費用便益比は１７．４（全体事業費に対する費用便益比は１５．８）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。