

再評価一括審議案件資料

1. 国営越後丘陵公園整備事業
2. 滝坂地区直轄地すべり対策事業
3. 一般国道116号吉田バイパス
4. 一般国道8号(金沢外環状道路)海側幹線(今町～鞍月)
5. 一般国道159号金沢東環状道路

令和6年12月
国土交通省 北陸地方整備局

令和6年度 第2回北陸地方整備局事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名 (事務所名)	実施箇所	事業期間等	前回評価	全体事業費 (億円)	事業全体 B/C	都道府県・政令市等の意見	対応方針 (原案)	備考
公園	国営越後丘陵公園整備事業 (国営越後丘陵公園事務所)	新潟県長岡市宮本東方町 地区	平成元年度 ～ 令和8年度	令和4年度	約554	2.7	【新潟県知事からの意見】 県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続望みます。 本事業において今後整備される箇所は、多様なレクリエーション空間の提供や地域社会との連携、広域防災に寄与することが見込まれていることから、地元地域からも開園が期待されており、当県にとって重要な区域と認識しております。 今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。	事業継続	
地すべり	滝坂地区直轄地すべり対策事業 (阿賀野川河川事務所)	福島県耶麻郡西会津町	平成8年度 ～ 令和12年度	令和元年度	約285	7.4	【福島県知事からの意見】 国の対応方針原案については異論ありません。 なお、近年の度重なる土砂災害の発生状況を踏まえ、早期の完成に努めて下さい。 【新潟県知事からの意見】 県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため、滝坂直轄地すべり対策事業の継続を望みます。 本事業は、地すべりにより一級河川阿賀野川が閉塞した場合、越流決壊により土石流氾濫が発生し、下流域にある東蒲原郡阿賀町において甚大な被害をもたらすため、その被害防止を図るものであり、本県にとって重要な事業であると認識しております。 今後もコスト縮減に努め、県民が安心して暮らせるよう一日も早い完成をお願い致します。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。	事業継続	

令和6年度 第2回北陸地方整備局事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業 区分	事業名 (事務所名)	実施箇所	事業期間等	前回評価	全体事業費 (億円)	事業全体 B/C	都道府県・政令市等の意見	対応方針 (原案)	備考
道路	一般国道116号吉田バイパス (新潟国道事務所)	自:新潟県燕市熊森 至:新潟県新潟市西蒲区 高橋	令和2年度 事業化 令和4年度 用地着手	—	約350	1.4	【新潟県知事からの意見】 県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。 本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、災害に強い幹線道路ネットワーク形成のための道路整備として、本県にとって重要な事業と認識しております。 今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。 【新潟市長からの意見】 国道116号吉田バイパスは、本市と県央地域との交流・連携の促進や混雑の緩和、防災機能の強化、そして企業活動の支援など多様な効果が期待されます。 事業継続にあたっては、全体事業費の抑制のため、更なるコスト縮減に努め、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いいたします。	事業継続	

令和6年度 第2回北陸地方整備局事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名 (事務所名)	実施箇所	事業期間等	前回評価	全体事業費 (億円)	事業全体 B/C	都道府県・政令市等の意見	対応方針 (原案)	備考
道路	一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～鞍月) (金沢河川国道事務所)	自:石川県金沢市今町 至:石川県金沢市鞍月	令和2年度 事業化 令和4年度 用地着手	—	約650	1.9	【石川県知事からの意見】 金沢外環状道路は、国道8号や北陸自動車道と連携して広域交流を促進するとともに、金沢都市圏の外郭を形成し、交通円滑化を図る重要な路線である。 このうち海側幹線(今町～鞍月)の事業区間については、並行する国道8号を含めた金沢市街地の渋滞解消や、日本海側の貨物・クルーズ・賑わいの拠点港である金沢港及び県庁周辺の駅西副都心へのアクセス向上など、高い効果が期待される。 また、沿道住民や関連市町からも早期整備を強く求める声が上がっている。 したがって、事業を継続し、早期の事業効果発現に向け、コスト縮減に努めながら着実に整備を進めていただきたい。	事業継続	
道路	一般国道159号金沢東部環状道路 (金沢河川国道事務所)	自石川県金沢市今町 至:石川県金沢市鈴見台	昭和62年度 事業化 昭和63年度 用地着手	令和2年度	約1,295	3.8	【石川県知事からの意見】 国道159号金沢東部環状道路は、金沢外環状道路山側幹線の一部を構成する極めて重要な幹線道路であり、平成18年の山側幹線全線開通により、中心市街地の渋滞が大幅に緩和されるとともに、沿道には商業施設の集積が進むなど大きな効果が現れている。 また、平成24年の鈴見台～東長江間及び平成29年の東長江～神谷内町間、令和5年8月の神谷内～月浦間の4車線供用により、当該区間の渋滞が大きく改善されたところである。 一方で、残る梅田町～月浦町間の2車線区間については、未だ慢性的な交通混雑や交通事故が発生していることから、金沢都市圏全体の交通の円滑化を図るとともに、北陸新幹線県内全線開業効果を持続・発展させていくためにも、早期の4車線化が必要である。 このため、金沢東部環状道路については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、残る区間の早期4車線化を図っていただきたい。	事業継続	

事業概要（国営越後丘陵公園整備事業）

（１）目的

○広域レクリエーション活動への対応を目的に平成元年度に事業化された本州日本海側唯一の国営公園

（２）事業概要

- ・事業箇所：新潟県長岡市宮本東方町地区
- ・事業化：平成元年度
- ・全体面積：約400ha（うち約340ha開園）
- ・全体事業費：（前回）約550億円（今回）約554億円

（３）事業の進捗状況 令和6年度末（予定）、金額は税込み

	全体	執行済額	残事業費	進捗率
事業費	約550億円	約546億円	約4億円	99%
うち用地費	約149億円	約149億円	約0億円	100%

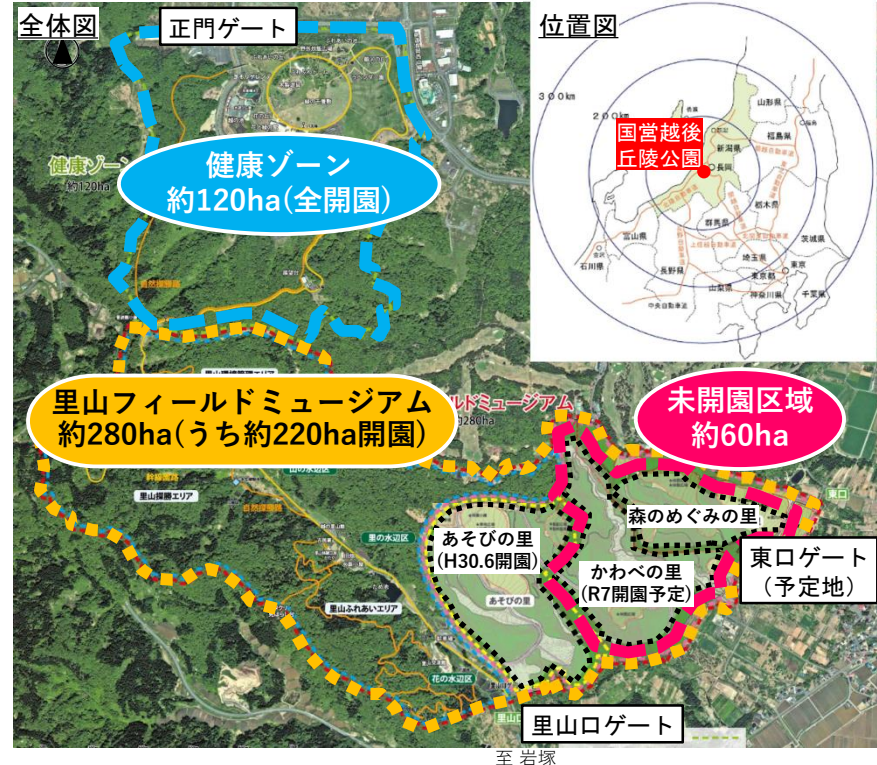
（４）前回事業評価からの変更点

○前回再評価後、盛土材の性状調査を行った結果、盛土材の改良が必要になったことから事業費を増額し、事業期間を見直し

（５）事業の進捗見込み

○今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている

（５）概要図



未開園区域の整備イメージ

かわべの里



森のめぐみの里



事業の投資効果・対応方針（国営越後丘陵公園整備事業）

（ 7 ） 事業の効果

- ひとつの都府県を越えるような広域の見地から設置された公園であり、多様なレクリエーション需要への対応、恵まれた自然資源の保全と活用など5つの基本方針に基づき、目標に照らして整備を行っている
- 利用者が快適に楽しむことのできる施設や参加・体験型イベントプログラムを提供し、広域レクリエーション施設として令和5年度には累計入園者数が1,000万人に達した
- 今後の事業で、里山環境の保全・活用、多様なレクリエーション空間の提供、自然を活かした教育プログラムの実施、地域社会との連携、広域防災への寄与など、事業実施による効果は十分見込まれる

（ 8 ） 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い

（ 9 ） 事業の投資効率性

	事業全体		残事業	
	（前回）	（今回）	（前回）	（今回）
総便益（B）	約4,787億円	約5,155億円	約10億円	約10億円
総費用（C）	約1,745億円	約1,910億円	約12億円	約12億円
B／C	2.7	2.7 2.9〔2%〕 3.0〔1%〕	0.8	0.8 1.0〔2%〕 1.2〔1%〕

（ 1 0 ） コスト縮減や代替案立案の可能性

- 森のめぐみの里において、駐車場の規模縮小、修景池周辺の防護柵をアジサイに変更、案内サインの基数削減により、建設コストを縮減

（ 1 1 ） 対応方針（原案）

- 事業継続とする
- 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする

（感度分析）

	事業全体 B/C	残事業 B/C
需要 （-10%～+10%）	2.6～2.8	0.8～0.9
事業費 （+10%～-10%）	2.7～2.7	0.8～0.9
事業期間 （+10%～-10%）	2.7～2.7	0.8～0.8

※〔 〕内は社会的割引率

再評価の重点化・効率化判定票（国営越後丘陵公園整備事業）

年度：令和6年度	事業名：国営越後丘陵公園整備事業
担当課：都市・住宅整備課	担当課長名：吹抜 祥平

項 目	判 定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	☒	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	森のめぐみの里の事業費が約4億円増加（約7億円→約11億円）	☐	☒
事業期間の増加	R8年度供用からR9年度供用へ1年延長	☐	☒
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	大規模公園費用対効果分析手法マニュアル一部改訂（R6.3）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量等の減少はない	☒	
新規の競合公園がない	新規はないが、面積変更が9公園	☒	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	左記の両方ともに非該当	☐	
前回評価で資料の作成を省略していない		☒	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		☒	
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—	
以上より、審議区分：一括 資料：省略 費用対効果分析：実施 とする。			

事業概要（滝坂地区直轄地すべり対策事業）

（１）目的

- 地すべり対策事業により、阿賀川の河道閉塞の危険性を低下させ、福島県耶麻郡西会津町、喜多方市、河沼郡会津坂下町、河沼郡湯川村及び新潟県東蒲原郡阿賀町の土砂災害に対する治水安全度の向上を図る。

（２）事業概要

地すべり防止区域：約150ha

主要施設：排水トンネル工、集排水工ボーリング工等

全体事業費：（前回）約268億円（今回）約285億円

（３）事業の進捗状況

令和6年度末（予定）

工種名	単位	全体計画数	完成数(R6末)	今後の計画数
排水トンネル工	箇所	4	4	0
集水井工	箇所	66	59	7
集排水ボーリング工	m	85,925	80,737	5,188
水路工	m	6,150	5,740	410
抑止工	本	99	99	0
護岸工	式	1	(1)	1

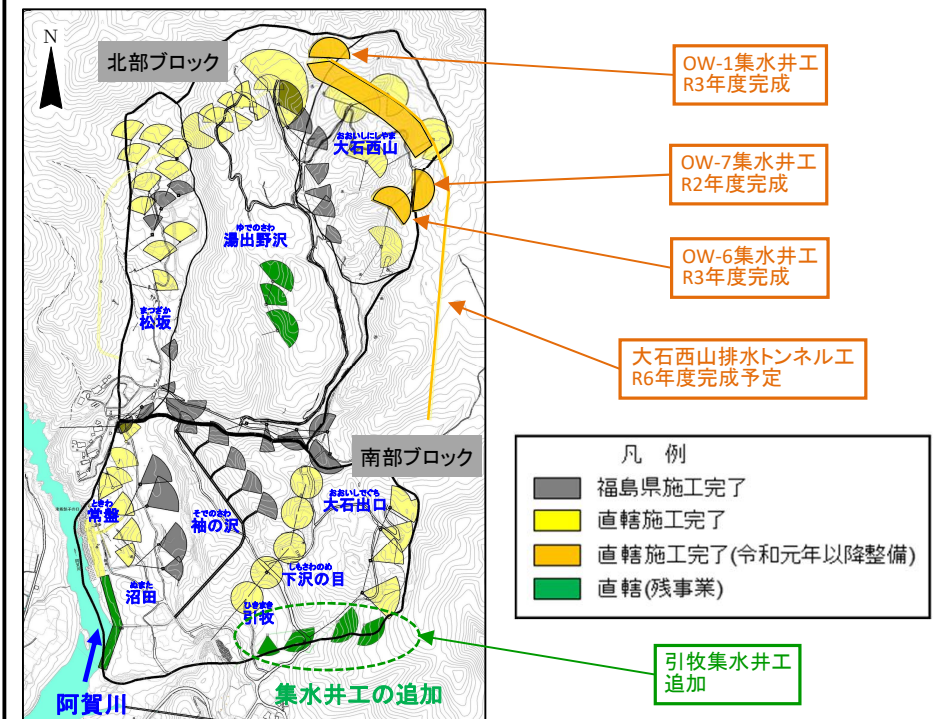
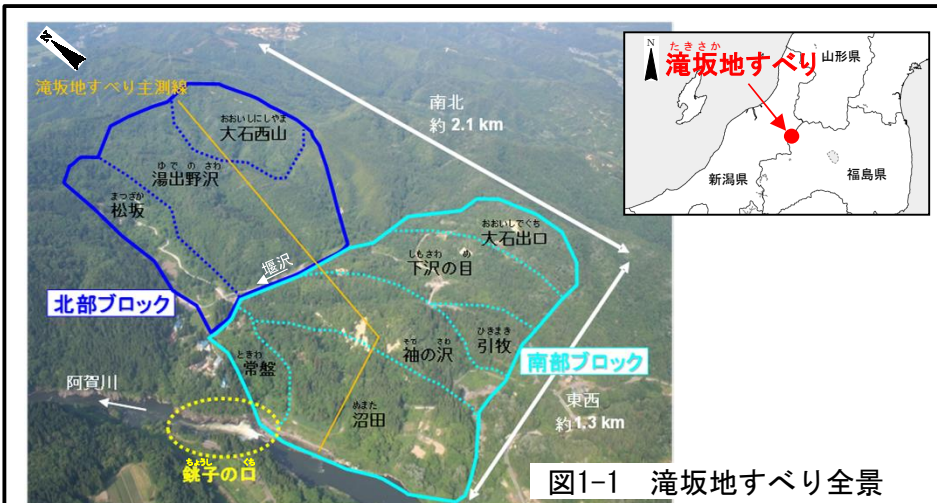
（４）前回事業評価からの変更点

- 南部ブロック引牧地区で集水井工の追加を行い、近年の労務費・物価上昇も考慮して全体事業費を見直した。
- 対策工の追加に伴い、事業期間を延長した。
- 「地すべり対策事業の費用便益分析マニュアル」が令和3年1月に改訂された

（５）事業の進捗見込み

- 対策工による効果をモニタリングにより評価しつつ、効果的、効率的に事業を進めていく。

（６）概要図



事業の投資効果・対応方針（滝坂地区直轄地すべり対策事業）

（ 7 ） 事業の効果

- ・集水井工等の地すべり対策工の完了により、地すべりの滑動が収まり、河道閉塞に伴う上流域への湛水や、河道閉塞部の決壊に伴う下流域への土砂流出による被害が解消される。
- ・これまでの直轄地すべり対策事業の進捗により、地すべりを引き起こす要因である地下水位の大幅な低下が認められ、地表移動量が大きく減少している。

（ 8 ） 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

（ 9 ） 事業の投資効率性

	全体事業		残事業	
	（前回）	（今回）	（前回）	（今回）
総便益B	約5,749億円	約5,698億円	約461億円	約202億円
総費用C	約573億円	約771億円	約37億円	約20億円
B／C	10.0	7.4	12.4	9.9
		参考 [2%] 9.1 [1%] 10.6		参考 [2%] 14.5 [1%] 18.1

（ 1 0 ） コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により、コスト縮減や環境負荷低減を図る。

（ 1 1 ） 対応方針（原案）

- ・事業継続とする。
- ・現時点においても、その必要性および重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

（感度分析）

	全体事業 (B/C)	残事業 (B/C)
事業費 (+10%～-10%)	7.4～7.4	8.9～11.0
事業期間 (-10%～+10%)	7.4～7.4	9.7～10.0
資産 (-10%～+10%)	6.8～8.0	9.1～10.6

再評価の重点化・効率化判定票（滝坂地区直轄地すべり対策事業）

費用対効果分析実施判定票

年 度：令和6年度	事 業 名：滝坂地区直轄地すべり対策事業
担当課：河川計画課	担当課長名：板倉 舞

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項 目	判 定	
	判断根拠	チェック欄
(ア)前回事業評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
	・事業目的に変更がない	・事業目的に変更がない
外的要因		
	・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない。
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.～4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
	1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	治水経済調査マニュアル(案)が、令和2年4月及び令和6年4月に改定された。地すべり対策事業の費用便益分析マニュアル(案)が令和3年1月に改定された。
	2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	各需要量の減少はすべて10%以内。
	3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加は6% (約268億円 → 約285億円)
	4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間の延長は6% (33年間 → 35年間)
(イ)費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
	・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 令和元年度の感度分析の下位 [全体事業] 残事業費(+10%) B/C=10.0 [残事業] 残事業費(+10%) B/C=11.3 残工期(-10%) B/C=10.0 残工期(-10%) B/C=12.3 資産(-10%) B/C=9.2 資産(-10%) B/C=11.3
前回評価で費用対効果分析を実施している		前回評価で費用対分析を実施している

以上より、費用対効果分析を実施するものとする。

事業概要（一般国道116号 吉田バイパス）

（１）目的

- ・ 交通の円滑化、交通安全の確保、物流の円滑化

（２）事業概要

事業化：令和2年度
計画交通量：16,700～32,900台/日
全体事業費：(前回)約350億円（今回）約350億円

（３）事業の進捗状況

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約350億円	約6億円	2%	約344億円
うち用地費・補償費	約73億円	約1億円	1%	約72億円

（４）事業の進捗見込み

- ・ 事業の早期完成に向けて、用地取得を促進し、早期工事着手を目指す。

（５）概要図

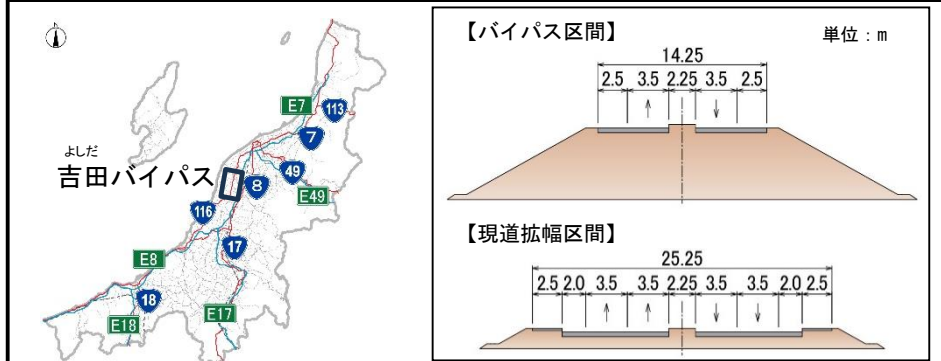


図1-1 広域図

図1-2 標準横断面図



日交通量・混雑度出典：R3年度全国道路・街路交通情勢調査

図1-3 位置図



写真1-1：現道区間の混雑状況 (R6.9撮影)



写真1-2：大型車の通行状況 (R6.9撮影)

事業の投資効果・対応方針（一般国道１１６号 吉田バイパス）

（６）事業の効果

①渋滞の緩和

- ・ 吉田バイパスの整備により、現道市街地部の渋滞が緩和され、走行速度が向上。
（整備なし：30km/h→整備あり：41km/h 11km/h向上）
- ・ またバイパスを利用することで、市街地部の通過時間が短縮。
（整備なし：22分→整備あり：13分 9分短縮）

②事故の減少

- ・ 現道部では渋滞に起因した追突事故が多く発生。
- ・ 現道部の渋滞緩和および通過交通がバイパスを利用することで、事故が約１割減少。

③物流支援・地域産業の活性化

- ・ 当該地域には多くの工業団地が立地し、約６割が国道１１６号を利用。
- ・ 吉田バイパスの整備により、物流の効率化が向上し、地域産業を支援。

（７）事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 事業化以降、大きな社会経済情勢等の変化はない。

（８）事業の投資効率性

※ □ 内は社会的割引率

	事業全体		残事業	
	（前回）	（今回）	（前回）	（今回）
総便益B	約406億円	約504億円	—	約504億円
総費用C	約308億円	約371億円	—	約364億円
B／C	1.3	1.4	—	1.4
		参考 〔2%〕 1.8 〔1%〕 2.2		参考 〔2%〕 1.9 〔1%〕 2.2

（感度分析）

	事業全体 (B/C)	残事業 (B/C)
交通量 (−10%〜+10%)	1.2〜1.5	1.2〜1.5
事業費 (+10%〜−10%)	1.3〜1.5	1.3〜1.5
事業期間 (+20%〜−20%)	1.3〜1.4	1.4〜1.4

（９）コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 周辺の大規模事業での発生土の有効活用によりコスト縮減を図る。

（１０）対応方針（原案）

- ・ 事業継続とする。
- ・ 現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

再評価の重点化・効率化判定票（一般国道116号 吉田バイパス）

年度：	令和6年度	事業名：	一般国道116号 よしだ 吉田バイパス
担当課：	道路計画課	担当課長名：	北出 一雅

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	事業費の増加はない	■	□
事業期間の増加	事業期間の延長はない	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R5. 12）	□	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の変化:0.1%増 前回評価:2,385,917 → 今回評価:2,387,405	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 令和2年度新規事業採択時の感度分析の下位値 〔全体事業〕 ・交通量 (-10%) B/C=1.2 ・事業費 (+10%) B/C=1.2 ・事業期間 (+20%) B/C=1.3	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—	
以上より、審議区分：一括 資料：省略 費用対効果分析：実施 とする。			

事業概要（一般国道8号 金沢外環状道路海側幹線）

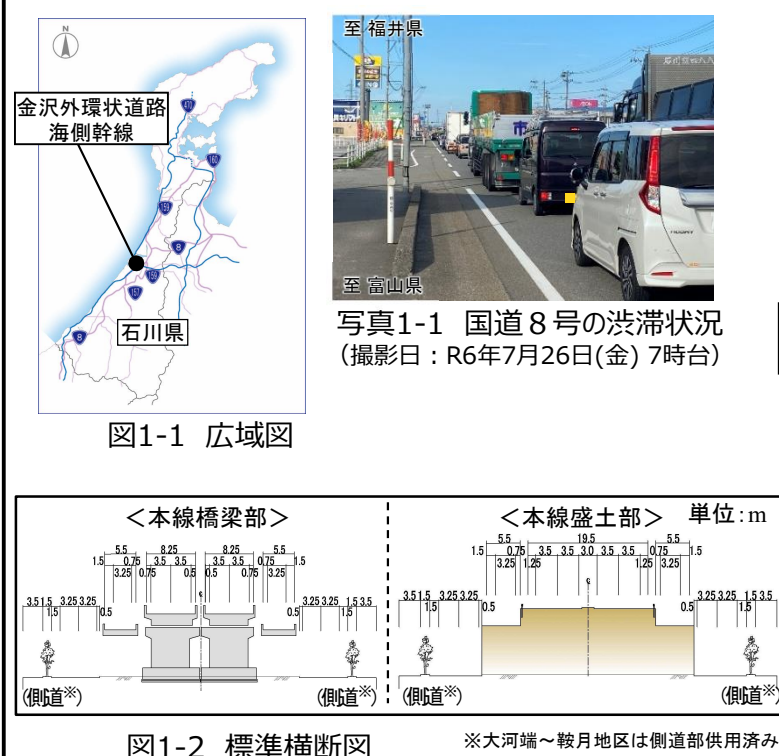
（1）目的

- ・交通混雑の解消、交通事故の低減、^{かなざわ}金沢港エリアを発着する物流の効率化など

（2）事業概要

事業化：令和2年度
計画交通量：約52,600～82,800台/日
全体事業費：（新規）約650億円（今回）約650億円

（5）概要図



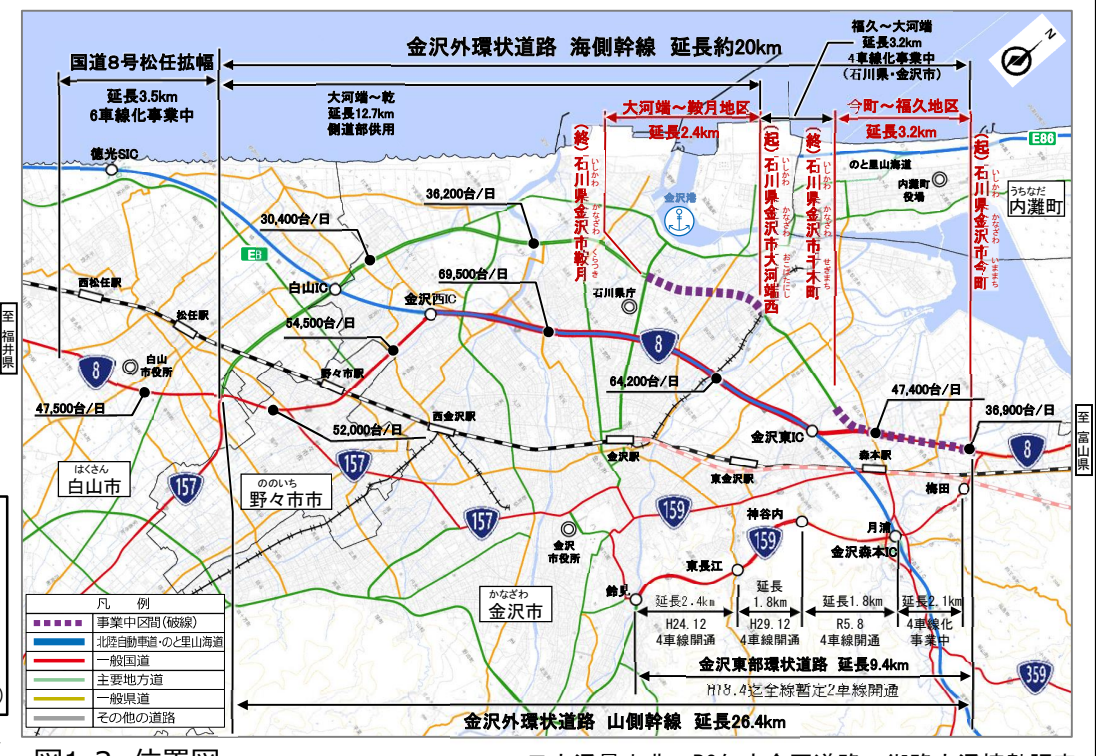
（3）事業の進捗状況

令和5年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約650億円	8億円	1%	約642億円
うち用地費・補償費	約85億円	0.6億円	1%	約84億円

（4）事業の進捗見込み

- ・^{かなざわ}金沢市今町～^{かなざわ}金沢市鞍月間の調査設計を推進する
他、^{かなざわ}金沢市福久地区他において用地買収を推進するとともに早期供用に向けて事業を推進する。



事業の投資効果・対応方針（一般国道8号 金沢外環状道路海側幹線）

（6）事業の効果

- ・海側幹線の本線整備により、いままち いぬいひがし今町～乾東間の渋滞が緩和され、海側幹線経由で17.8分、国道8号経由で6.3分短縮。
- ・渋滞緩和により国道8号いままち いぬいひがし今町～乾東間の安全性が向上し、年間約101件の死傷事故削減が期待。
- ・かなざわ金沢港から工業団地までの所要時間が海側幹線経由で8分短縮し、物流の効率化を支援。その他円滑な観光周遊や、救命活動の支援に寄与。

（7）事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない

（8）事業の投資効率性

	事業全体		残事業	
	（前回）	（今回）	（前回）	（今回）
総便益B	約2,342億円	約4,199億円	—	約3,697億円
総費用C	約1,478億円	約2,269億円	—	約1,682億円
B/C	1.6	1.9	—	2.2
		参考 〔2%〕 2.8 〔1%〕 3.5		参考 〔2%〕 3.2 〔1%〕 3.9

※「C」内は社会的割引率
値は今町JCT～乾JCTを対象とした場合の費用便益分析結果

（9）コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・今後実施する詳細設計において最適な構造形式の選定や、発生残土の有効活用などを行いコスト縮減を図る。

（10）対応方針（原案）

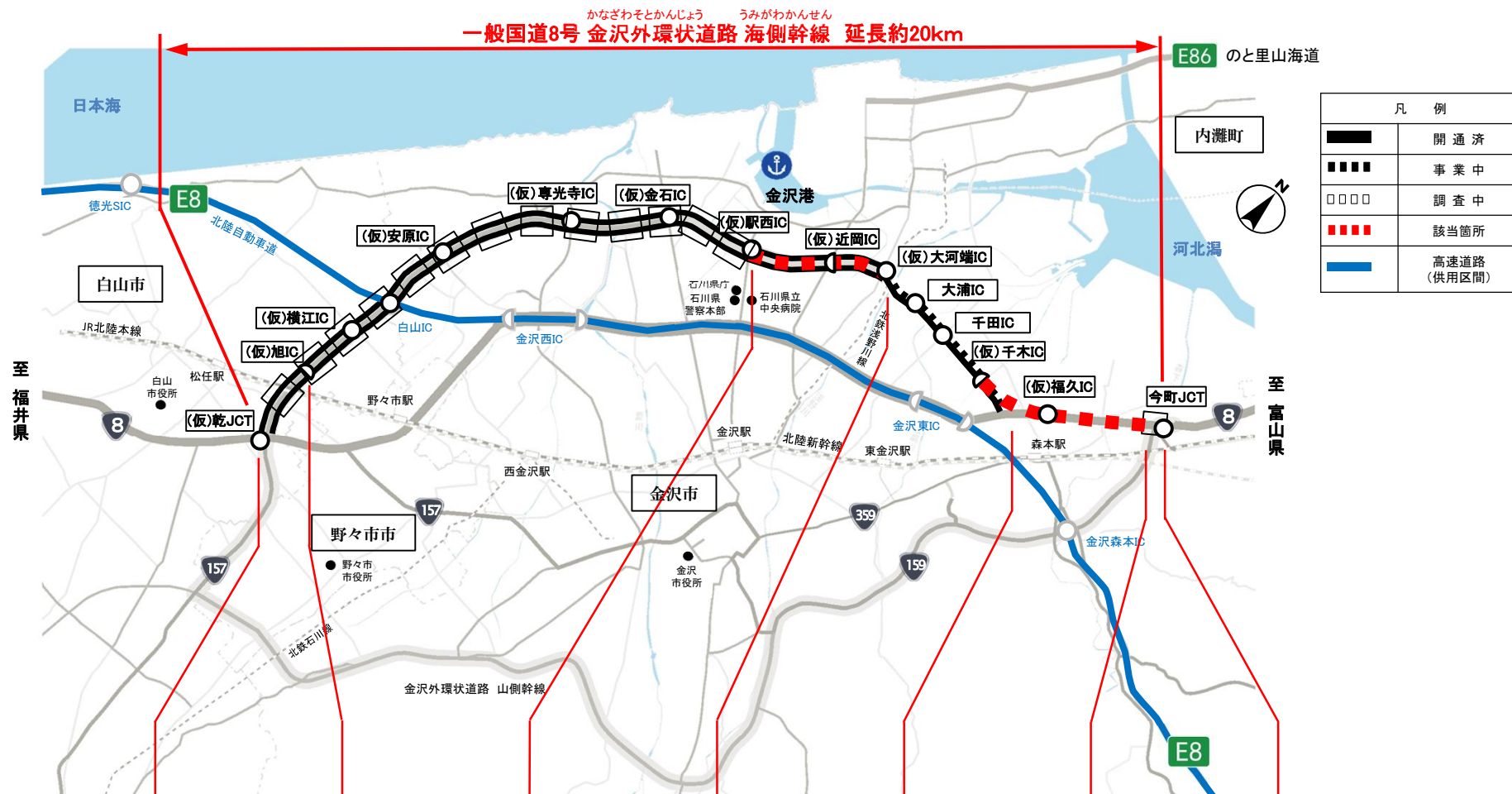
- ・事業継続とする。
- ・現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

（感度分析）

	事業全体 (B/C)	残事業 (B/C)
交通量 (-10%～+10%)	1.6～2.0	2.0～2.4
事業費 (+10%～-10%)	1.7～2.0	2.0～2.4
事業期間 (+20%～-20%)	1.8～2.0	2.1～2.3

※値は今町JCT～乾JCTを対象とした場合の費用便益分析結果

広域ネットワークでの費用便益分析（一般国道8号 金沢外環状道路海側幹線）



	事業中区分 (乾JCT) L=1.3km	調査中区分 (鞍月～五歩市) L=9.0km	事業中箇所 (大河端～鞍月) L=2.4km	事業中区分 (福久～大河端) L=2.6km	事業中箇所 (今町～福久) L=3.2km	調査中区分 (今町JCT) L=0.5km	B/C	EIRR
一体評価区分	○	○	○	○	○	○	1.9	7.3%
再評価区分	※1		○	※1	○		1.6	7.3%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象(全区間)

※1: B/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む ※2: 基準年をR6として計算

再評価の重点化・効率化判定票（一般国道8号金沢外環状道路海側幹線）

年度：	令和6年度	事業名：	一般国道8号 海側幹線 いままち くらつき （今町～鞍月）
担当課：	道路計画課	担当課長名：	北出 一雅

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	事業費の増加はない	■	□
事業期間の増加	事業期間の延長はない	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R5.12）	□	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の変化：2%増 前回評価：4,567,117 → 今回評価：4,667,594	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない	■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 令和2年度新規事業採択時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=1.4 (1.04) ・事業費(+10%) B/C=1.5 (1.1) ・事業期間(+20%) B/C=1.6 (1.1) ※左の値は今町JCT～乾JCTを対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—	

以上より、審議区分： **一括** 資料： **省略** 費用対効果分析： **実施** とする。

事業概要（一般国道159号 金沢東部環状道路）

(1) 目的

- ・金沢市中心部の交通渋滞緩和、広域的な幹線道路ネットワークの形成、中心部における通過交通の排除など

(2) 事業概要

事業化：昭和62年度
計画交通量：約25,700～48,200台/日
全体事業費：（前回）約1,270億円（今回）約1,295億円

(6) 概要図

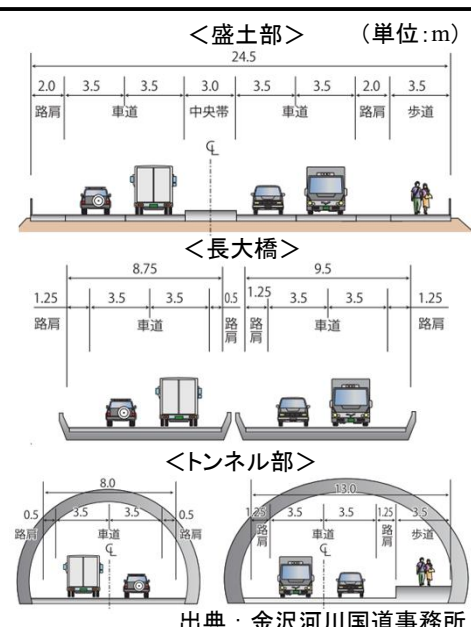


図1-1 標準横断面図

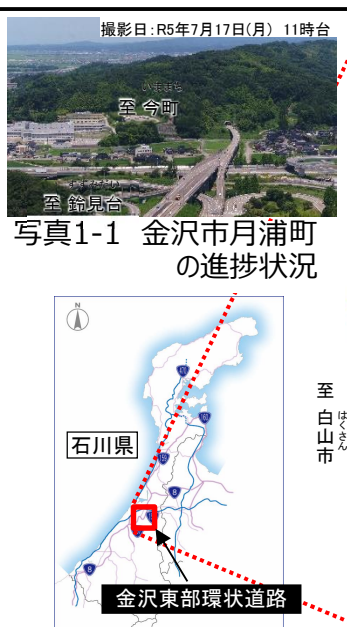


図1-2 広域図

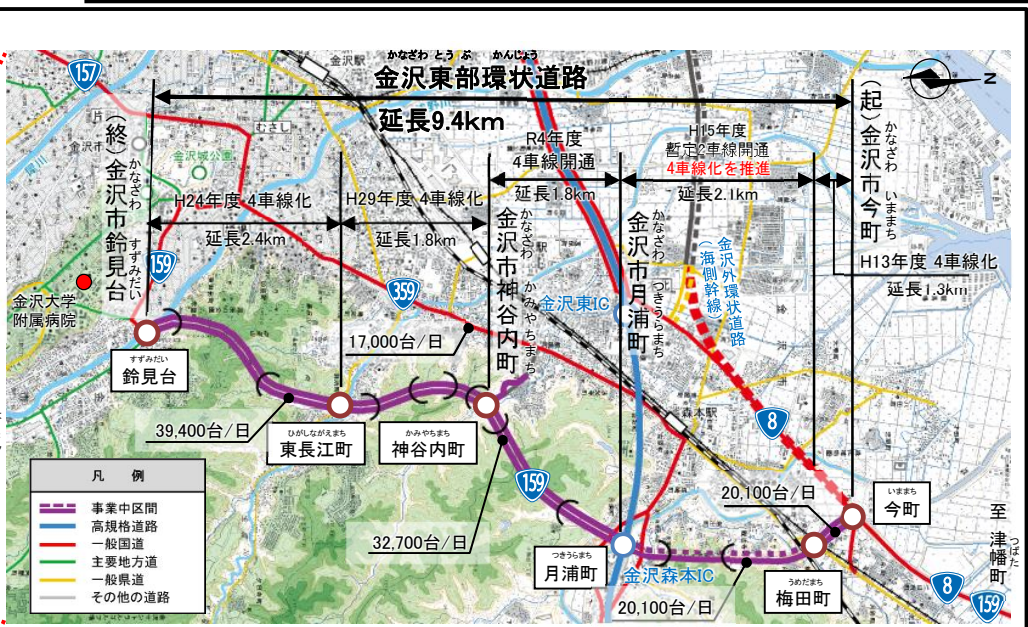


図1-3 位置図

(3) 事業の進捗状況

令和5年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約1,270億円	約1,214億円	96%	約55億円
うち用地費・補償費	約158億円	約158億円	100%	約0億円

(4) 前回事業評価からの変更点

- ・労務費・資材費の高騰や道路橋示方書の改訂に伴う事業費の見直し、及び関連する耐震補強工事に伴う事業期間の見直し

(5) 事業の進捗見込み

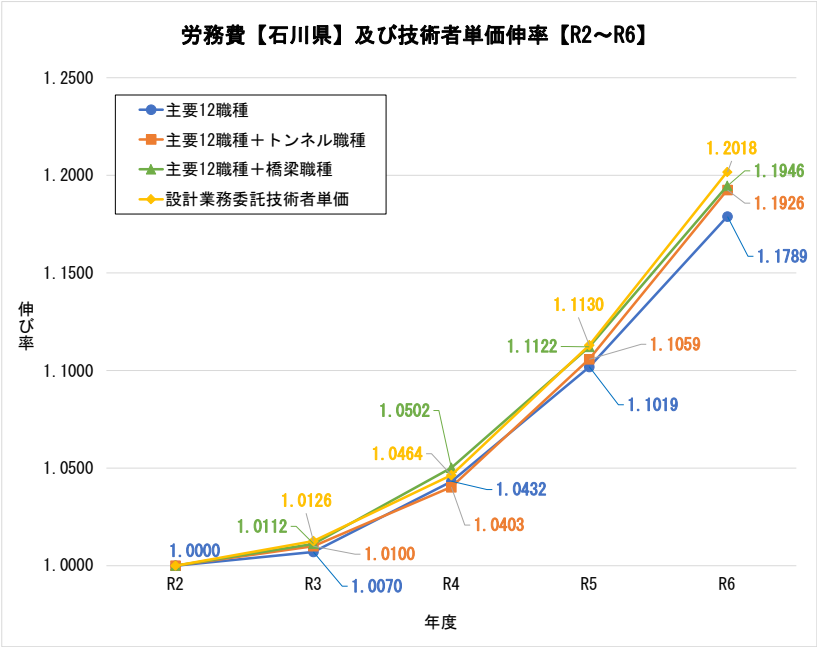
- ・金沢市月浦町～梅田町間（2.1km）の早期4車線開通を目指して、今年度より森本トンネル（Ⅱ期線）のトンネル工事に着手し、事業を推進予定。

前回再評価からの変更点（一般国道159号 金沢東部環状道路）

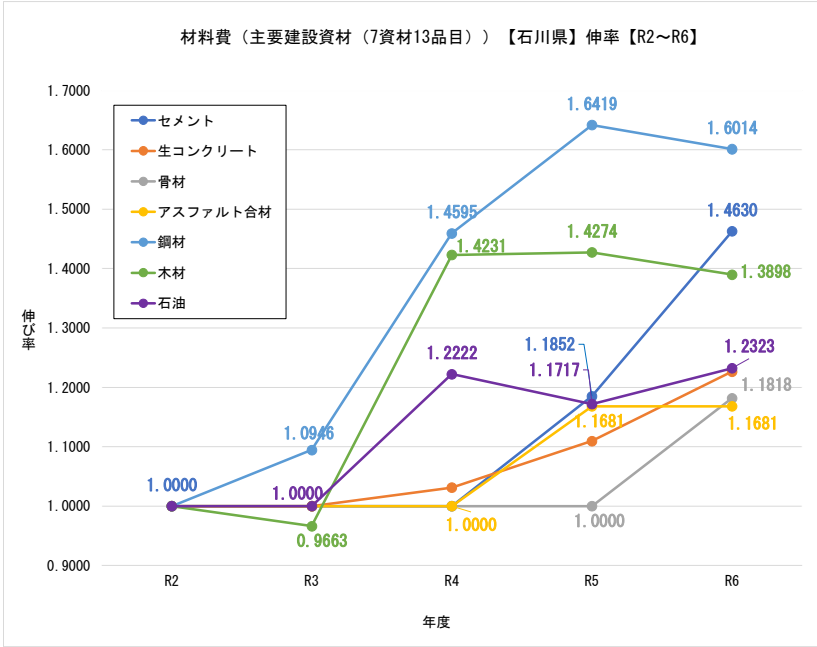
① 物価上昇による労務費及び資機材の増（＋ 23.0億円）

■ 前回再評価時(R2年度)後の労務費及び資機材単価の上昇によって増額の必要が生じた。

▼ 労務単価の伸率



▼ 建設資材単価の伸率



■ 計算方法

- 工種毎に、工事実績から資機材・労務費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和6年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

■ 増額の内訳

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R6年度以降	合計
労務費	0億円	+0.2億円	+0.4億円	+2.5億円	+3億円
材料費	+0.6億円	+2.4億円	+2.0億円	+14.7億円	+20億円
合計	+0.6億円	+2.6億円	+2.4億円	+17.2億円	+23億円

前回再評価からの変更点（一般国道159号 金沢東部環状道路）

② 堅田高架橋下部工の耐震補強による増（+2.0億円）

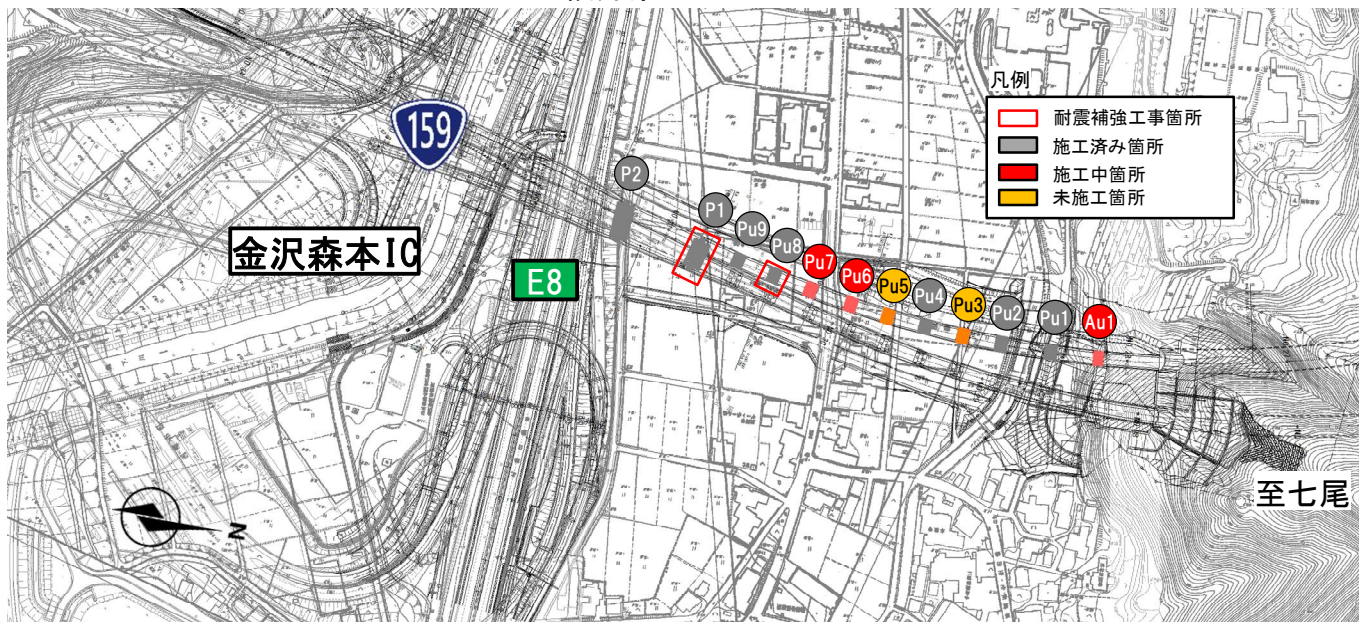
- 堅田高架橋は、H8道路橋示方書に準拠して詳細設計（H10～H11）が実施され、Ⅰ期線及びⅡ期線の下部工の一部（Pu8・Pu9・P1）が施工済みとなっている。
- 前回再評価と同年次にて旧基準で設計された橋脚に対して取り扱いに関する方針が示された。方針に基づき照査を実施したところ、すでに施工済みであったPu8及びP1について耐震補強工事が必要となった。

■ 道路橋示方書の改定を踏まえた耐震補強の実施 【2.0億円】

現在の設計条件を踏まえて、改定後の道路橋示方書に基づく照査を実施したところ、施工済み下部工のうち、Pu8及びP1で耐震補強工事が必要となった。

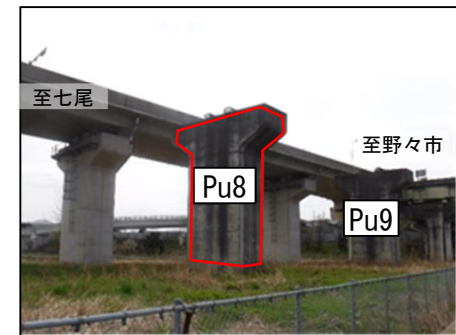
至野々市

至福井県

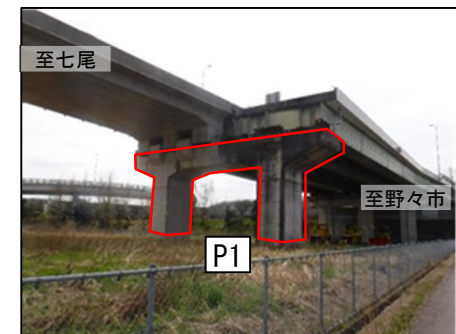


至富山県

※その他橋脚については確認の結果耐震対策工事不要



Pu8・Pu9橋脚



P1橋脚

（7）事業の効果

- かなざわとうぶかんじょう
- ・ 金沢東部環状道路の残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約5.4分短縮。
 - ・ 金沢東部環状道路の全線整備により並行道路の交通混雑が緩和し、年間約22.5件の死傷事故削減が期待。
 - ・ 主要観光地へのアクセス向上や、物流効率化による地域経済活動の支援が期待。

（8）事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 一般国道8号海側幹線（今町～鞍月間）が令和2年度に事業化

（9）事業の投資効率性

	事業全体		残事業	
	（前回）	（今回）	（前回）	（今回）
総便益B	約7,352億円	約10,655億円	約1,346億円	約568億円
総費用C	約2,329億円	約2,803億円	約112億円	約78億円
B／C	3.2	3.8	12.0	7.3
		参考 〔2%〕 5.4 〔1%〕 6.7		参考 〔2%〕 9.5 〔1%〕 10.8

（10）コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 今後実施するトンネル工事の発残土の有効活用などを行いコスト縮減を図る。

（11）対応方針（原案）

- ・ 事業継続とする。
- ・ 現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

（感度分析）

	事業全体 (B/C)	残事業 (B/C)
交通量 (-10%～+10%)	3.5～4.1	6.6～8.1
事業費 (+10%～-10%)	3.8～3.8	6.8～7.8
事業期間 (+20%～-20%)	3.8～3.8	7.1～7.5

再評価の重点化・効率化判定票（一般国道159号 金沢東部環状道路）

かなざわとうぶかんじょう

年度：	令和6年度	事業名：	一般国道159号 金沢東部環状道路
担当課：	道路計画課	担当課長名：	北出 一雅

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	事業費の増加は1.9%。(1,270億円→1,295億円)	□	■
事業期間の増加	事業期間の延長は7.5%。(40年間→43年間)※開通見通しは未公表	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R5. 12）	□	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の変化：2%増 前回評価：5,937,553 → 今回評価：6,027,423		■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道8号海側幹線(今町～鞍月間)	□	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 令和2年度再評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(−10%) B/C=2.8 〔残事業〕・交通量(−10%) B/C=9.5 ・事業費(+10%) B/C=3.1 　・事業費(+10%) B/C=11.2 ・事業期間(+20%) B/C=3.1 　・事業期間(+20%) B/C=11.8		■
前回評価で資料の作成を省略していない			■
前回評価で費用対効果分析を省略していない			■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—	
以上より、審議区分：一括 資料：省略 費用対効果分析：実施 とする。			