

道路事業の再評価資料

〔国道470号 能越自動車道 輪島道路〕

平成23年11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) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	3
3. 当該道路の役割・効果	4
1) 3便益に係る整備効果	4
① 走行時間の短縮	6
② 渋滞損失時間の減少	6
③ 交通事故件数の減少	7
2) その他の効果	8
① 第一次緊急輸送道路の強化	8
② 迂回発生時の代替路線を形成	8
③ 第三次医療施設へのアクセス強化	9
④ バス路線の利便性向上	10
⑤ 能登空港へのアクセス向上	11
⑥ 輪島港との連携	12
⑦ 主要な観光地へのアクセス向上	13
⑧ 他機関との連携プログラムに関する効果	14
4. 費用対効果	15
5. 対応方針（原案）	16
客観的評価指標抽出資料	17
費用対効果算出資料	21

1. 事業の概要

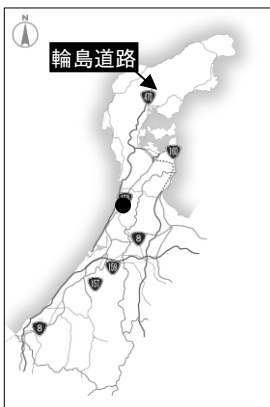
1) 事業の目的

当事業は、石川県輪島市から富山県砺波市に至る能越自動車道を構成する一部として、国道470号の能越自動車道の輪島市三井町本江～三井町洲衛（延長L=4.7km）について

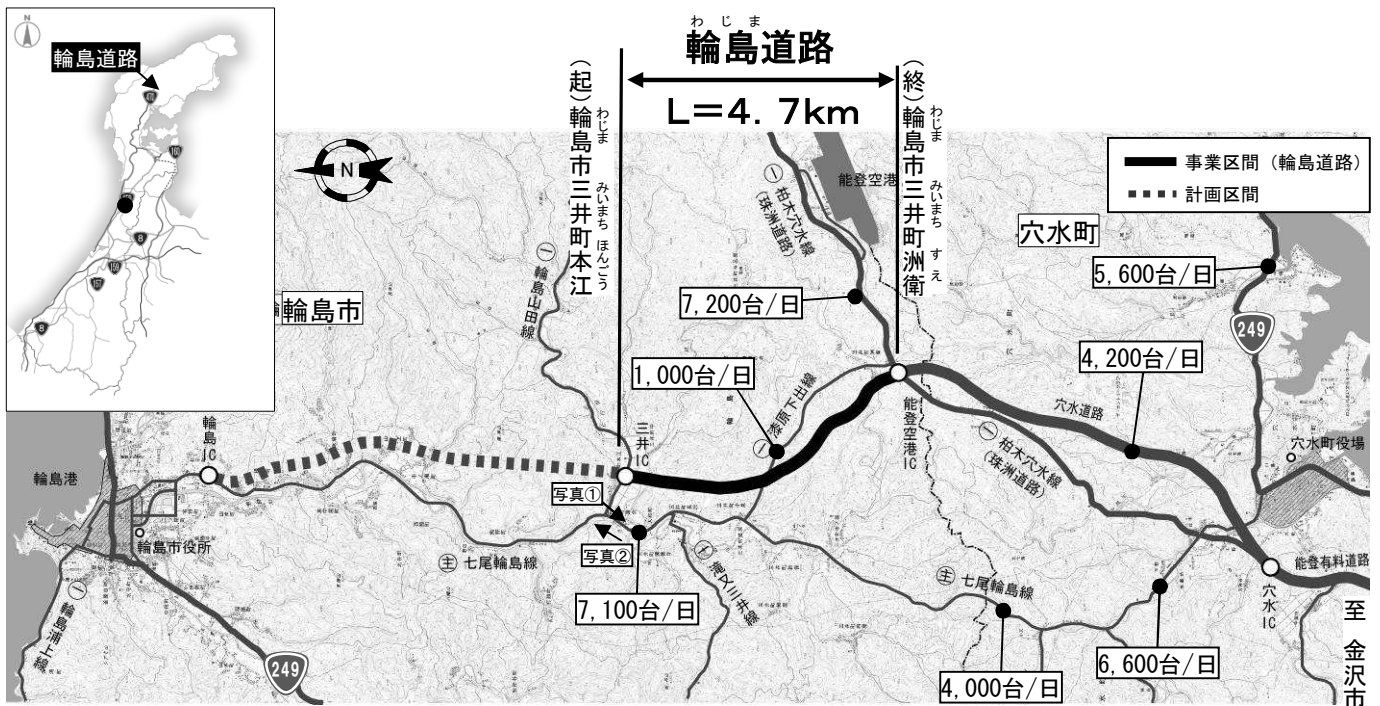
- 高規格幹線道路網の形成
- 災害に強いネットワークの形成
- アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大
- 第三次医療施設へのアクセス向上 など

を目的として高規格幹線道路の整備を行うものである。

【広域位置図】



【位置図】



※ 交通量：H22道路交通センサス（平日）



写真① 現道状況
（輪島市三井町本江）



写真② 現道状況
（輪島市三井町本江）

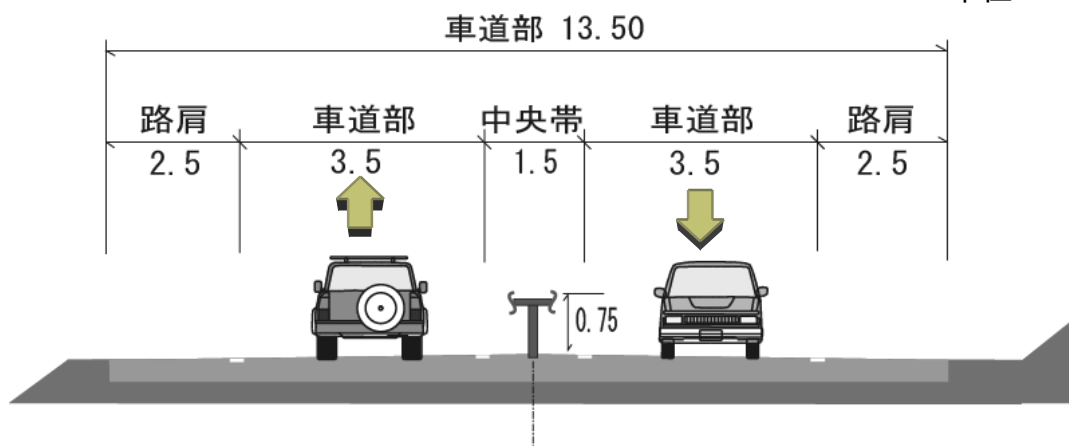
2) 事業の概要

- 事業名：国道470号 能越自動車道 輪島道路
- 延長：4.7 km
- 起終点：(起)石川県輪島市三井町本江
(終)石川県輪島市三井町洲衛
- 車線数：暫定2車線
- 都市計画決定：平成11年度（都市計画道路 能越自動車道線）
- 事業化：平成18年度
- 用地着手：平成22年度
- 全体事業費：150億円
- 平成23年度までの投資額（予定）：8億円（進捗率5%）

【標準断面図】

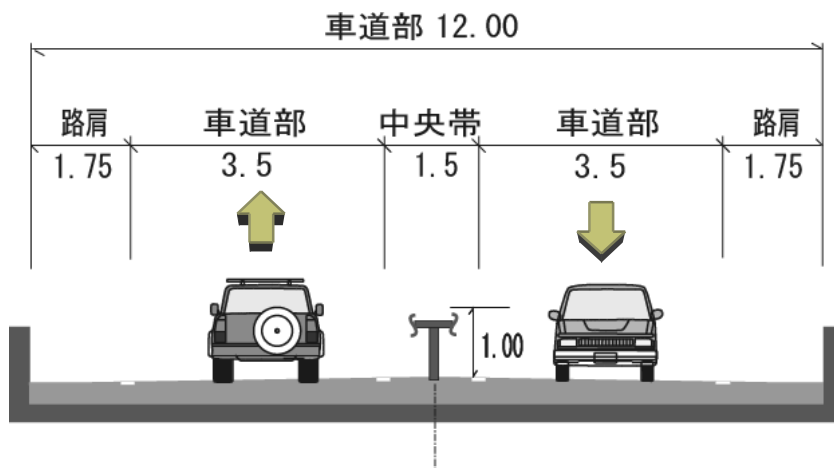
土工部

単位：m



長大橋

単位：m



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成11年5月14日	都市計画決定
平成18年度	事業化
平成18年度	道路予備設計・路線測量
平成19～21年度	地元との設計協議
平成22年度	用地買収着手

2) 事業の進捗状況

平成23年度末時点

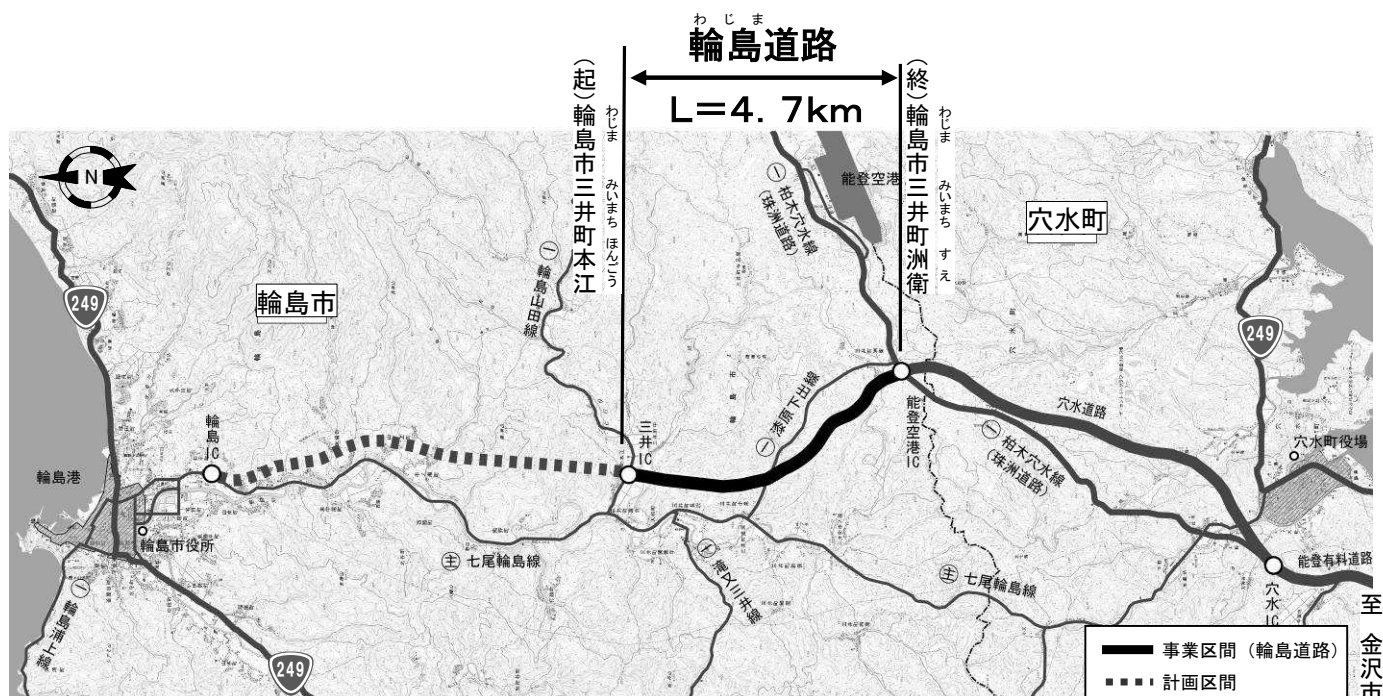
	全体	執行済み額	進捗率	残事業費
事業費	150億円	8億円	5%	142億円
うち用地費・補償費	16億円	2億円	13%	14億円

※金額は税込み

3) 今後の事業展開

● 今後は、引き続き地元との設計協議や用地調査等を進め、早期の完成を目指す。

【位置図】



3. 当該道路の役割・効果（詳細は6ページ以降に記載）

1) 3 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮（6ページ）

- 現道での交通量は、年々増加傾向にある。
- 輪島道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、輪島市と能登空港の走行時間が3分（13%）短縮する。
- 輪島道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間19万人時間削減される。
- 輪島道路の整備により、走行時間短縮による年間9.0億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると134億円と算出される。

【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

= 9.0(億円/年)※

※ 供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

134億円(事業全体・残事業)

② 走行経費の減少

- 輪島道路の整備により、走行経費減少による年間1.5億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると23億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 1.5(億円/年)※

※ 供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

23億円(事業全体・残事業)

③ 交通事故の減少（7ページ）

- 輪島道路の整備により、通過交通の安全性確保とともに、現道交通量の減少に伴い、年間約9件（現道および事業区間では年間約2件）の死傷事故件数の削減が期待できる。
- 輪島道路の整備による事故件数の減少により、年間0.81億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると12億円と算出される。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の交通事故による社会的損失

= 0.81(億円/年)※

※ 供用開始年次の便益

割引率等を考慮

12億円(事業全体・残事業)

2) その他の効果

①第一次緊急輸送道路の強化 (8ページ)

②迂回発生時の代替路線を形成 (8ページ)

- 並行する(主)七尾輪島線は穴水町と輪島市を直結する唯一の第一次緊急輸送道路であるが、輪島道路の整備により代替路線が確保されるため、災害に強いネットワークが形成される。
- 輪島道路の整備により、災害時の迂回路が形成されることで、リダンダンシーが確保され、緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化と信頼性の向上が期待される。

③第三次医療施設へのアクセス向上 (9ページ)

- 奥能登地域の救急搬送時間は県内全体に比べ長く、入院患者の半数が圏外の病院に入院。特に、三次医療施設は能登総合病院(輪島市街地から1時間以上)のみであり、同施設へのアクセス性の向上が求められる。

④バス路線の利便性向上 (10ページ)

- 輪島市では平成13年にのと鉄道が廃線となり、唯一の移動手段は自動車のみ。
- 特急バスは輪島から穴水町・和倉温泉・金沢市へと1日あたり50便が運行されている。輪島道路の整備により、特急バスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。

⑤能登空港へのアクセス向上 (11ページ)

- 能登空港はH15.7の開港以来、年間15万人以上の利用が続き、地元密着型の交流拠点としての役割も担っている。
- 能登空港を直結する輪島道路の整備により、空港の利便性向上や利用促進が期待できるとともに、増加する交通量の適正な分散なども図られる。

⑥輪島港との連携 (12ページ)

- 輪島港は「輪島マリンタウン構想」に基づき、整備が進められている。
- 輪島道路の整備により、輪島港と能登空港の連携がさらに向上。陸路だけでなく、輪島港や能登空港も活用した、観光ルートの広域化に貢献できる。

⑦主要な観光地へのアクセス向上 (13ページ)

- 輪島市には、朝市(年間79万人)や輪島温泉郷(年間16万人)など、豊富で特色のある観光資源に恵まれている。
- 輪島道路の整備により、観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。

⑧他機関との連携プログラムに関する効果 (14ページ)

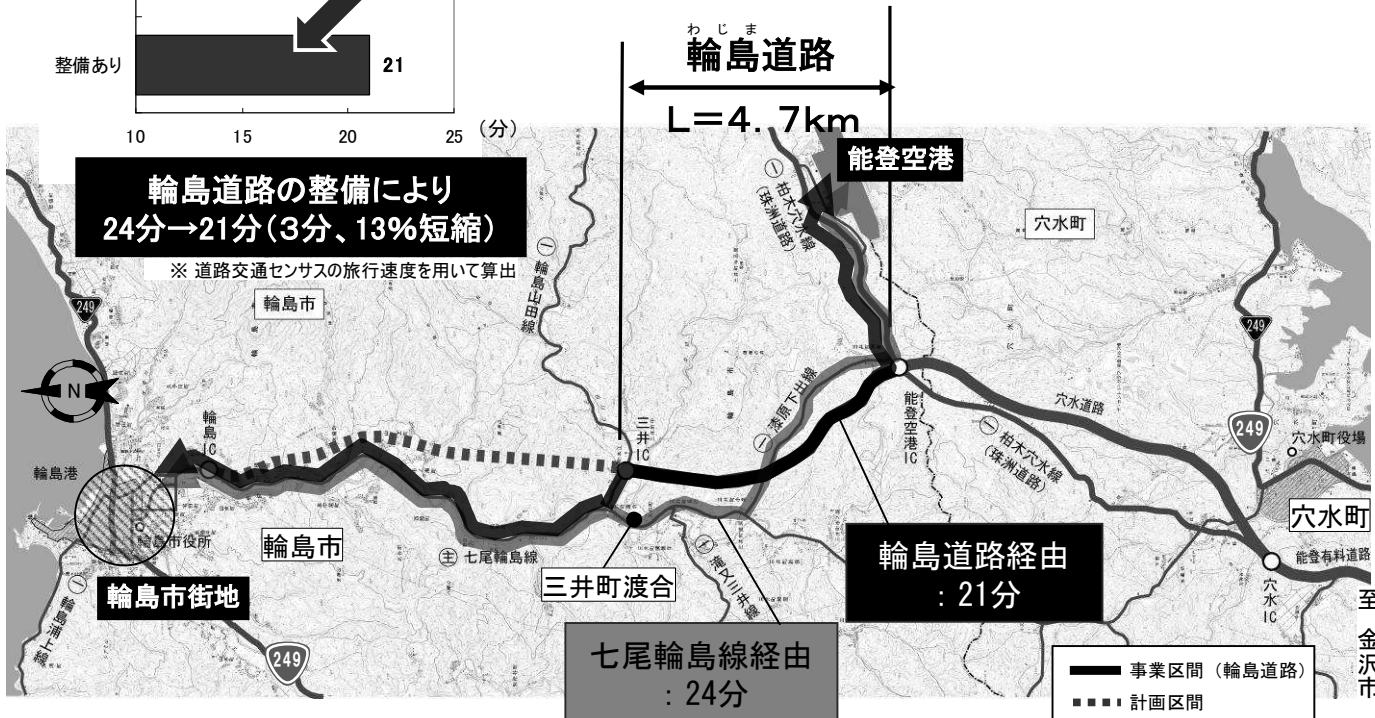
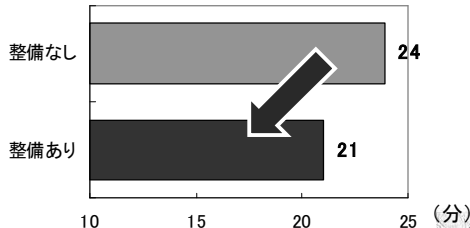
- 石川県の長期構想「県土ダブルラダー結いの道」整備構想などの実現に寄与。
- 金沢-輪島間を結ぶ自専道タイプの道路は、津幡BP・穴水道路と順次供用してきており、輪島道路の整備により広域ネットワークのさらなる延伸が図られる。

1) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

○金沢市から輪島市を結ぶ能登有料道路（能越自動車道）は輪島道路区間を除き供用済み。未供用の並行区間の旅行速度は低い（▲27km/h、40%減）。
 ○輪島道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、輪島市街地と能登空港間の走行時間が3分（13%）短縮する。

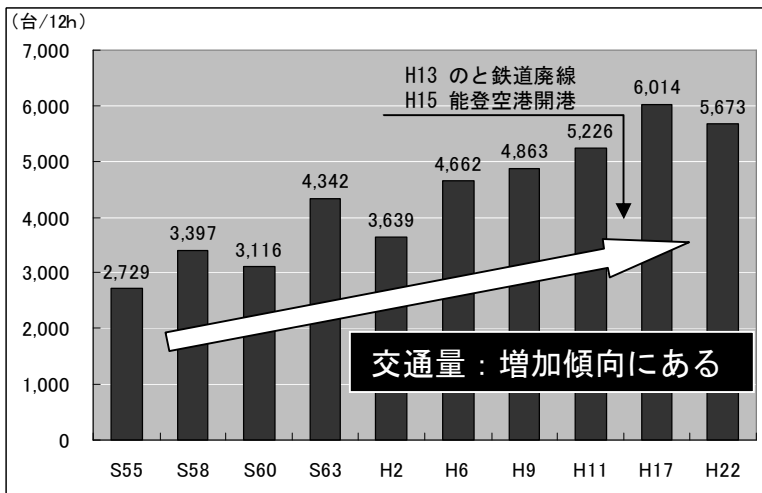
【輪島市街地～能登空港の所要時間】



② 渋滞損失時間の減少

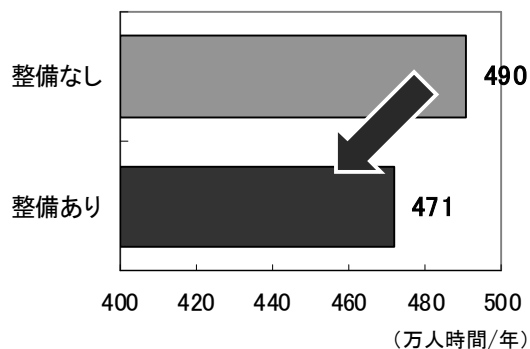
○輪島道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間19万人時間削減される。

【交通量（12h）の推移（輪島市三井町渡合）】



出典：道路交通センサス（平日）

【損失時間の削減】



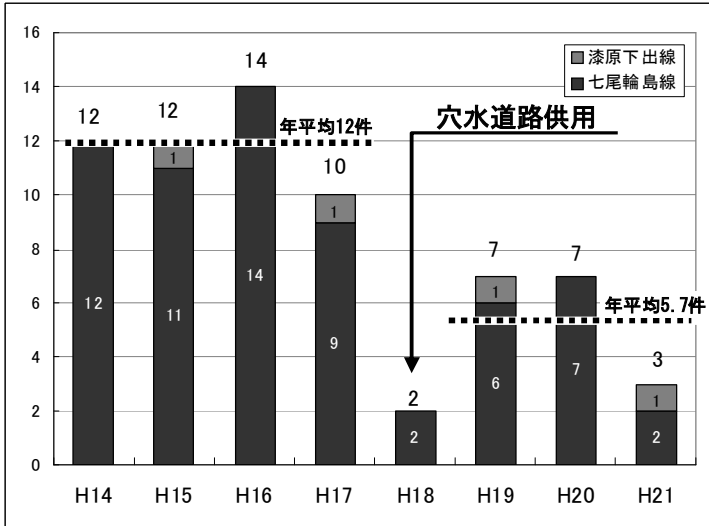
年間19万人時間（▲4%）削減

※費用便益分析対象エリア（H42推計値）

③ 交通事故件数の減少

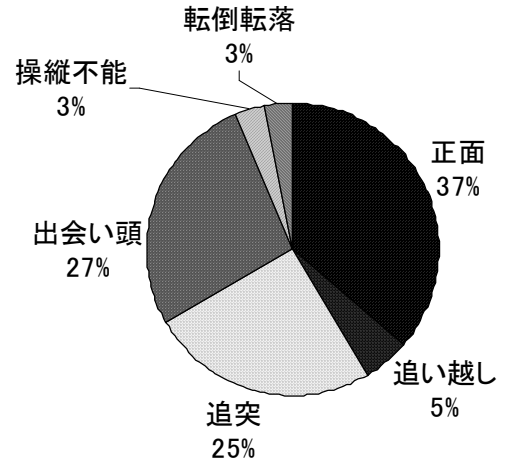
- 輪島道路の並行区間（現道）において過去に死亡事故が発生。
- 輪島道路の整備により、通過交通の安全性確保とともに、並行区間等の交通量減少に伴い、年間約9件の死傷事故件数の削減が期待できる。

【事故件数の推移（H14～H21）】



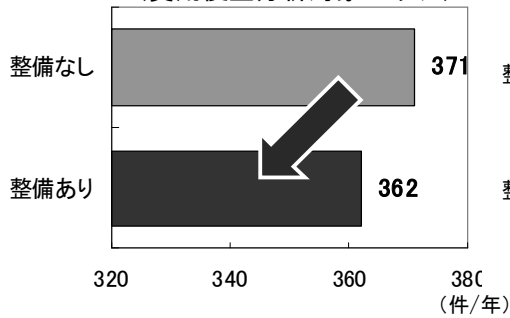
出典：事故図（H14～21）

【事故形態割合（H14～H21）】

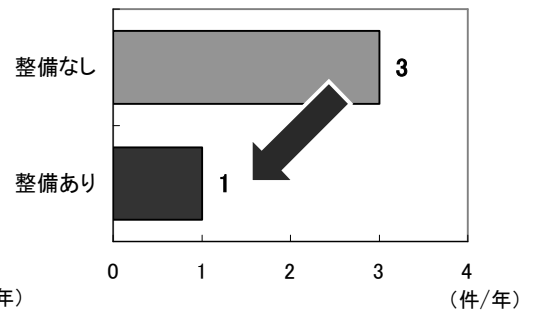


出典：事故図（H14～21）

【死傷事故件数の削減】
（費用便益分析対象エリア）



【死傷事故件数の削減】
（現道および事業区間）



年間9件（▲2%）の削減

年間2件（▲67%）の削減

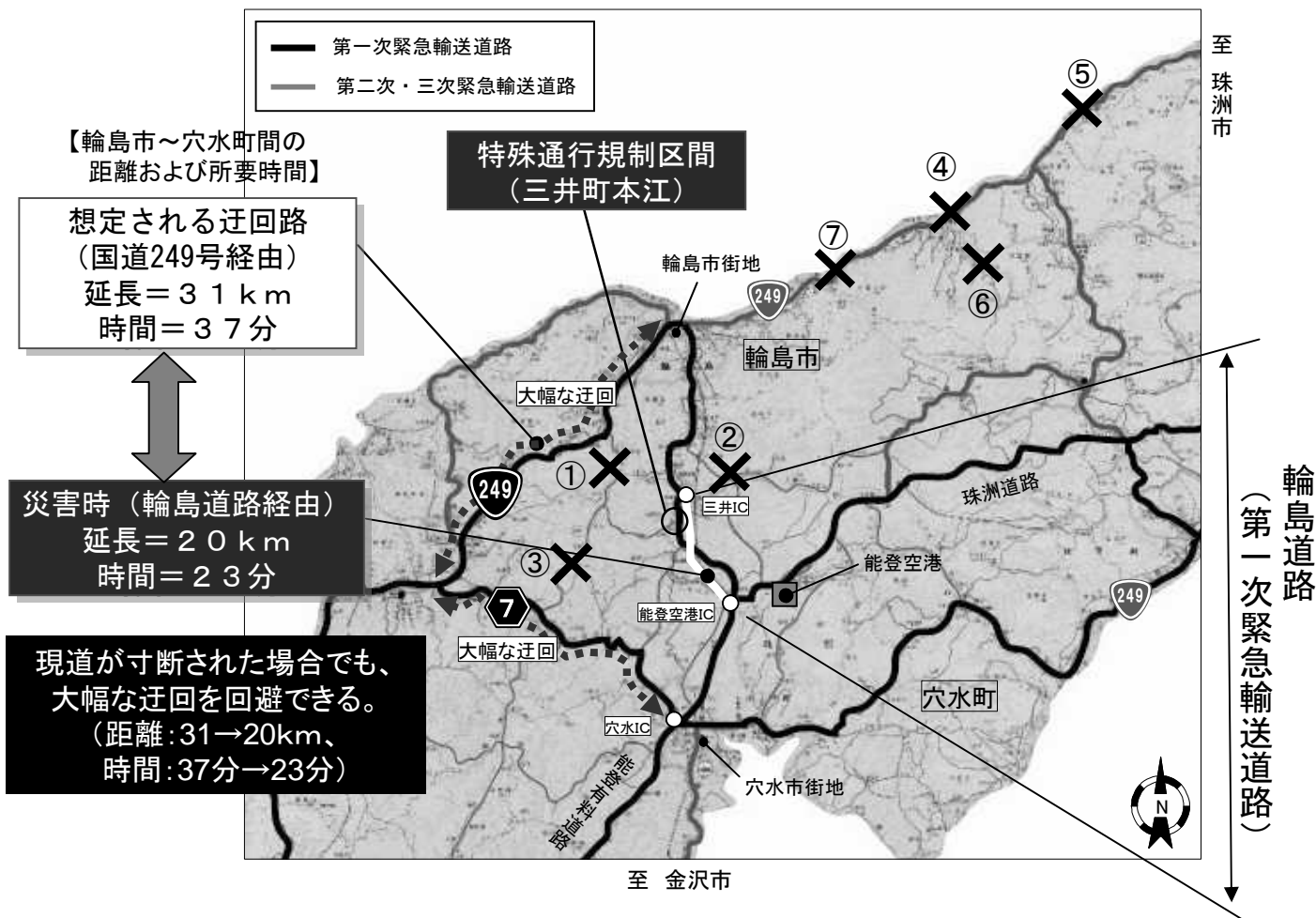


2) その他の効果

- ① 第一次緊急輸送道路の強化
- ② 迂回発生時の代替路線を形成

○(主)七尾輪島線は落石・法面崩落などの特殊通行規制区間※に指定されている箇所が存在するが、輪島道路の存在により、緊急輸送物資の円滑な輸送が可能となる。
 ○また、輪島道路により、リダンダンシーが確保されることで、穴水町と輪島市を連携する第一次緊急輸送道路の強化がなされる。

※特殊通行規制区間
 パトロール等により気象や現地の状況等により判断して危険が予想される場合に、事前規制を実施する区間を指す。



【平成17年6月28日の豪雨による通行止め箇所】

	路線名	通行規制時間	備考
①	(主)輪島富来線	24時間	事前通行規制
②	(主)輪島山田線	28時間	崩土
③	(主)輪島富来線	8時間	路面冠水
④	国道249号	24時間	事前通行規制
⑤	国道249号	24時間	事前通行規制
⑥	(主)珠洲里線	24時間	事前通行規制
⑦	国道249号	6.5時間	崩土
	延べ通行時間	138.5時間	

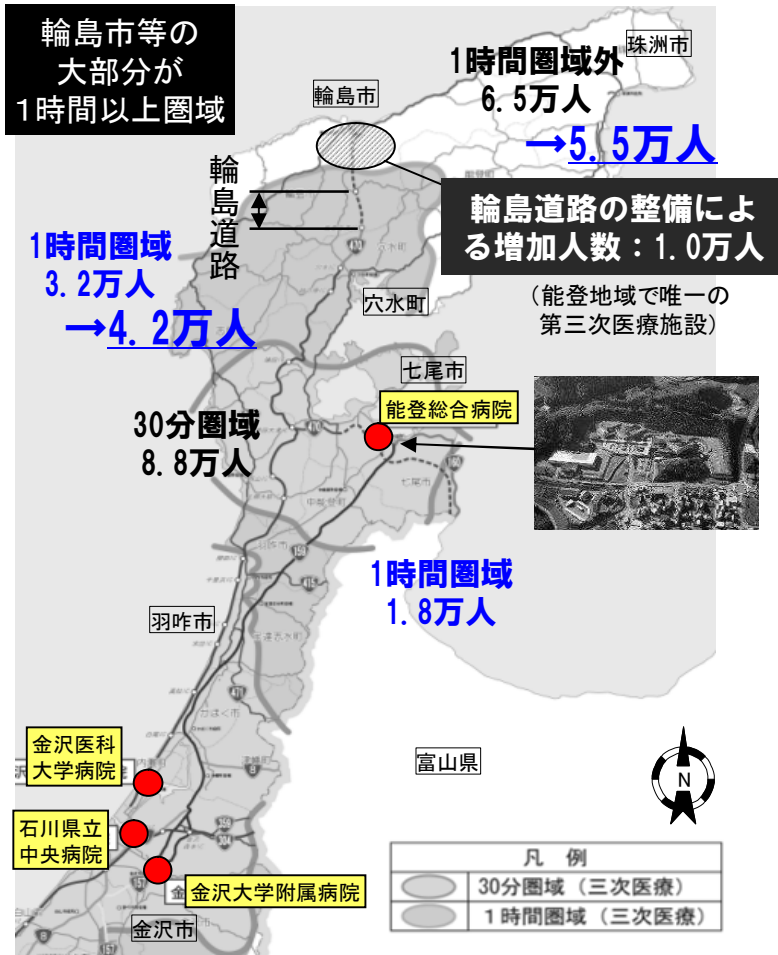
○七尾輪島線は能登半島地震時や上記の災害時には寸断することなく機能。輪島の孤立化を防いだ。(国道249号は寸断)

○ただし特殊通行規制を有する七尾輪島線が寸断した場合、輪島市街地の孤立化が懸念される。

③第三次医療施設へのアクセス向上

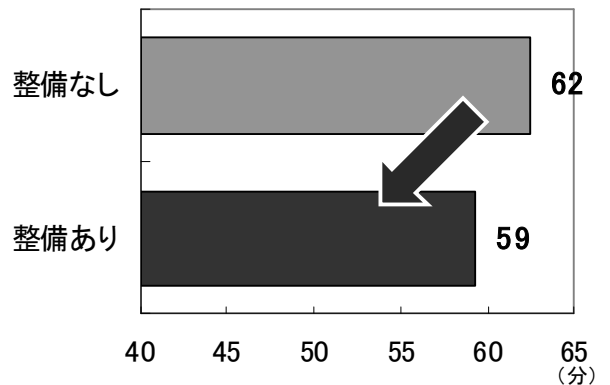
- 三次医療施設は輪島市街地から1時間以上の能登総合病院のみ。また、奥能登地域の救急搬送時間は県内全体に比べ長く、人口当たりの医師数も少ない。
- 輪島道路の整備により、能登総合病院への搬送時間の短縮や1時間圏域の拡大が図られる。

【能登総合病院への圏域および人口】



- 能登総合病院へは、輪島市街地から搬送に1時間以上を要している。
- 輪島道路の整備により、1時間圏域人口が約1万人増加。

【輪島市街地から能登総合病院への移動時間】

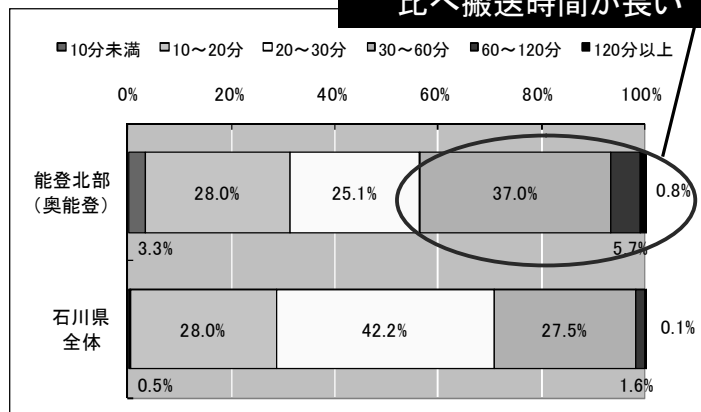


輪島道路の整備により
輪島市街地が1時間圏域に
62分→59分（▲3分、5%短縮）

※現道はH17センサス値で算出。

出典：圏域／H17センサスにより推計、
人口／H17国勢調査より図上計測

【県内の救急搬送時間実績】 奥能登地域は、石川県全体と比べ搬送時間が長い



出典：消防防災年報（H19）

【人口10万人当たりの医師数】

地域	医師数
奥能登地域（能登北部医療圏）	137人
石川中央医療圏	315人
全国平均	218人

出典：「石川県の医療圏域（H21）」、データ：H18

全国平均と比べ、医師数が不足している奥能登地域

④バス路線の利便性向上

- 輪島市では平成13年にのと鉄道が廃線となり、唯一の移動手段は自動車のみ。
- 「道の駅輪島」は廃線となった輪島駅を活用したバスステーションが整備されている。同施設から穴水町・和倉温泉・金沢市へと1日あたり50便が運行。輪島道路の整備により、特急バスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。



輪島駅舎(のと鉄道運行時)

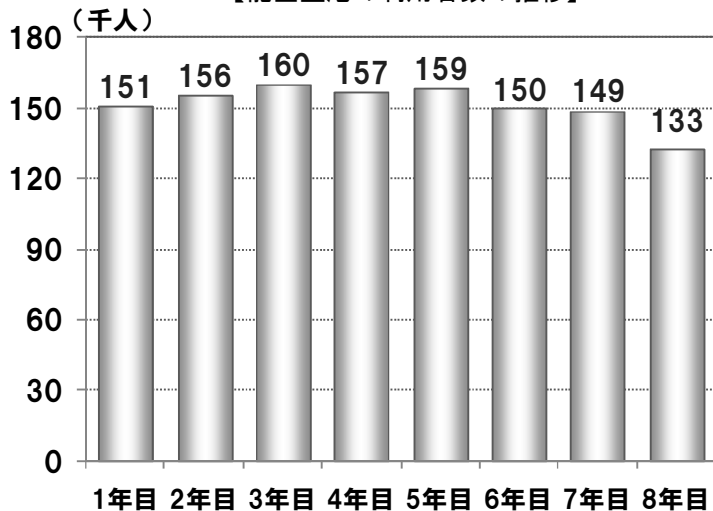


旧輪島駅を改修した道の駅「輪島」

⑤能登空港へのアクセス向上

- 能登空港は平成15年7月の開港以来、年間15万人程度の利用が続き、地域に根付いた空港として利用されている。
- 能登空港を直結する輪島道路の整備により、空港の利便性向上や利用促進が期待できるとともに、増加する交通量の適正な分散なども図られる。

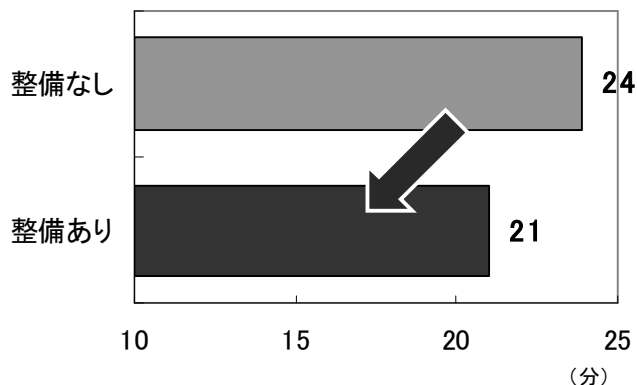
【能登空港の利用者数の推移】



出典：能登空港HP

開港以降利用者の変動が小さく
毎年概ね15万人程度が利用

【輪島市街地～能登空港の所要時間】



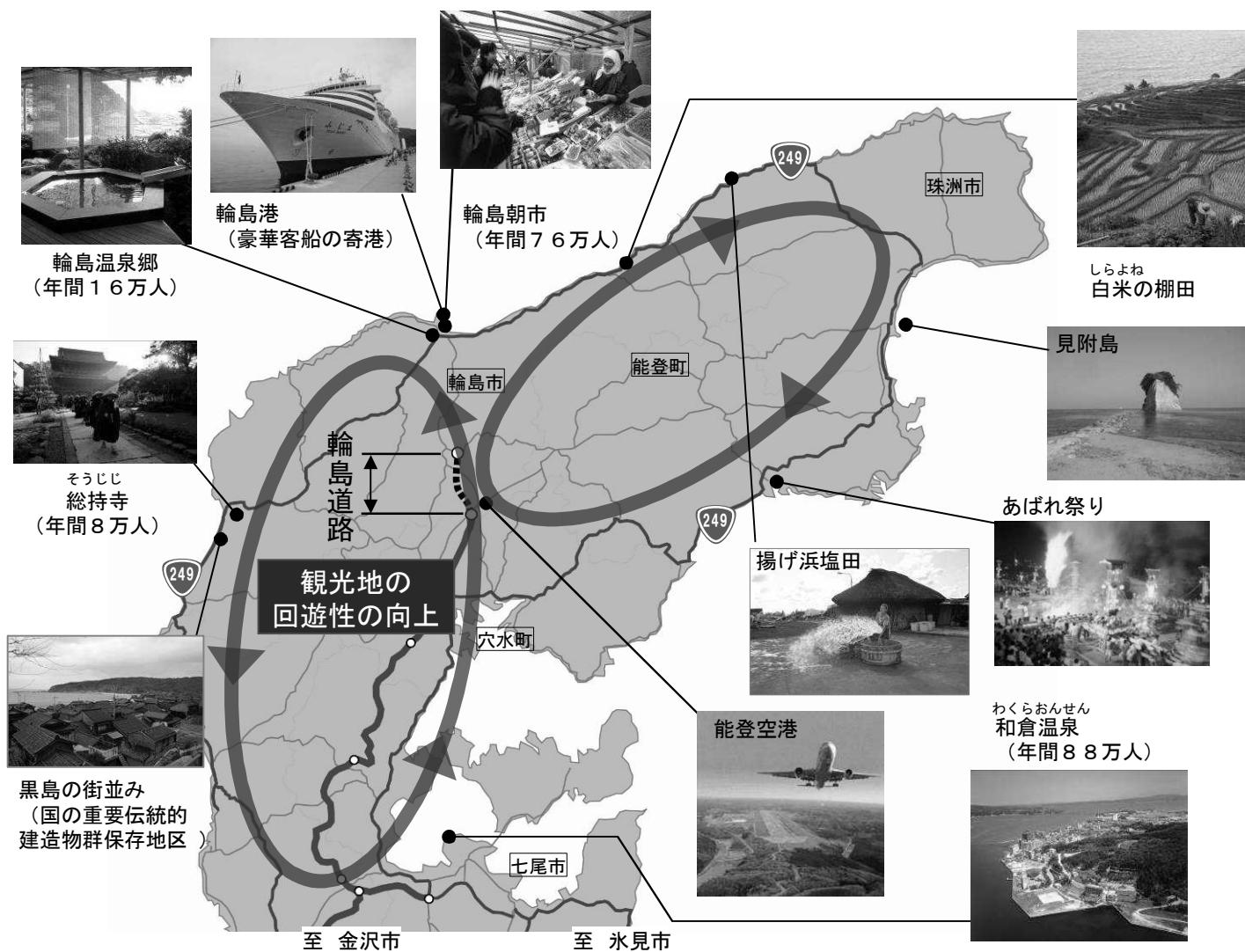
輪島道路の整備により
24分→21分(3分、13%短縮)

※現道はH17センサス値で算出。

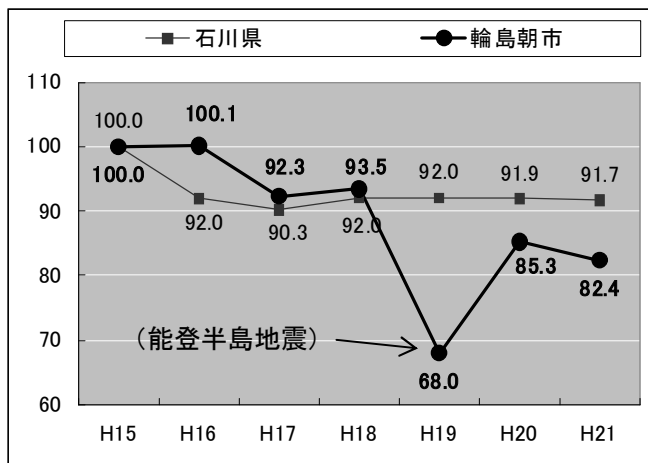


⑦主要な観光地へのアクセス向上

○輪島市は、朝市（年間76万人）や輪島温泉郷（年間16万人）など、全国的にも有名な、豊富で特色のある観光資源に恵まれているが、近年観光客は減少傾向にある。
○輪島道路の整備により、観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。

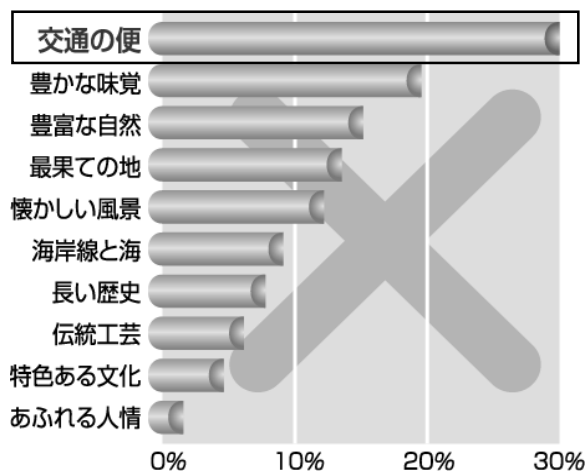


【観光客入込数の伸び(輪島朝市、H15=100)】



出典：統計からみた石川県の観光

【期待していたイメージよりも悪かった点】



出典：石川県観光推進室：
新世紀観光ニーズ調査概要版

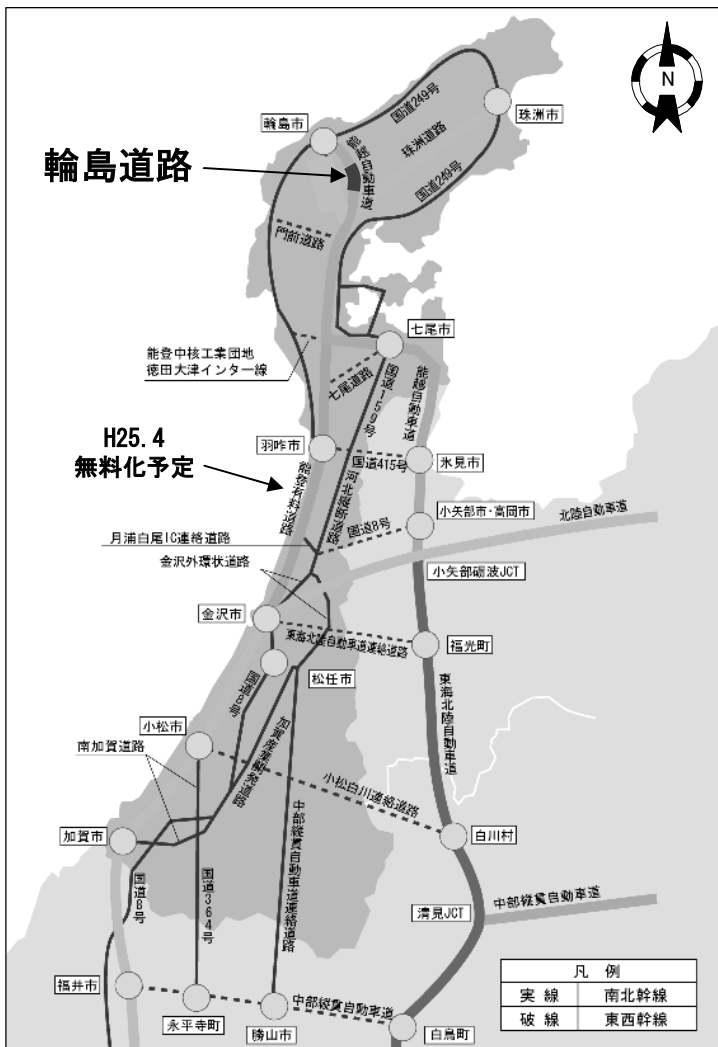
⑧他機関との連携プログラムに関する効果
 (地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援)

○石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想の実現に寄与。
 ○輪島道路は金沢と輪島間を結ぶ自専道タイプの道路の最後の区間。輪島道路の整備により、県都金沢と能登半島が広域ネットワークで結ばれる。

■幹線道路ネットワークの形成

能越自動車道は、石川県の長期構想である「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想で位置づけられており、輪島道路はダブルラダー指定路線の一部を構成する。

【県土ダブルラダー構想図】



■幹線道路ネットワークの形成

金沢－輪島間を結ぶ自専道タイプの道路は、津幡BP・穴水道路と順次供用しており、輪島道路が完成すれば広域ネットワークのさらなる延伸が図られる。



4. 費用対効果

- ・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23年度

検討年数：50年

- ・将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成23年4月時点で事業化済みの計画路線を対象に設定した道路網である。

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	147億円	122億円	25億円
残事業	137億円	112億円	25億円

<3便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	169億円	134億円	23億円	12億円
残事業	169億円	134億円	23億円	12億円

※冬期の積雪等の影響を考慮

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
事業全体	169億円/147億円 = 1.2
残事業	169億円/137億円 = 1.2

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。

<その他の効果>

輪島道路の役割	具体的内容
① 第一次緊急輸送道路の強化	● 石川県の第一次緊急輸送道路としての位置付けがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。
② 迂回発生時の代替路線を形成	● 第一次緊急輸送道路である(主)七尾輪島線が通行止めになった時の代替路が形成されることでリダンダンシーが確保される。
③ 第三次医療施設へのアクセス向上	● 能登唯一の第三次医療機関(能登総合病院)へのアクセス性が向上する。
④ バス路線の利便性向上	● 輪島市と金沢市や能登空港などを連絡するバスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。
⑤ 能登空港へのアクセス向上	● 輪島道路の整備により、輪島市と能登空港のアクセス性向上が期待される。
⑥ 輪島港との連携	● 輪島港と能登空港の連携がさらに向上し、観光ルートの広域化に貢献。
⑦ 主要な観光地へのアクセス向上	● 輪島朝市や輪島温泉郷などの観光地へのアクセスが強化されるとともに、和倉温泉などを結ぶ観光周遊ルートが強化される。
⑧ 他機関との連携プログラムに関する効果	● 石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想に位置付けられている道路であり、南北に長い石川県の連携向上が図られる。

5. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・ 輪島道路の並行区間である(主)七尾輪島線は、特殊通行規制区間が存在し、災害時には大幅な迂回を余儀なくされる。
- ・ 当事業の整備により、災害時の迂回路を形成することでリダンダンシーを確保し、第一次緊急輸送道路としての信頼性を向上させる必要がある。
- ・ 併せて、第三次医療施設への搬送時間の短縮や、能登空港、輪島港、能登地域を中心とした主要観光地等へのアクセス向上など、整備効果は多岐にわたっている。

②事業進捗の見込みの視点

- ・ 輪島道路は、地元商工会などが主催する「みちづくりフォーラム（H18.2）」などを開催するなど、当該道路における早期完成要望が強い。
- ・ 今後は、地元と設計協議を行い、各詳細設計や用地買収などを進め、早期の工事着手を図る。

③コスト縮減からの視点

- ・ 施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を考慮している。

④対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- ・ 能越自動車道輪島道路は、能登空港に直結する道路であり、供用により並行区間等の交通事故削減などの安全性確保が見込まれるとともに、広域幹線道路ネットワークの充実や観光振興などにもつながり、さらに災害に強い道路ネットワークの確保など、期待される効果は大きい。
- ・ 3便益の費用便益比は、全体事業・残事業ともに1.2となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評價指標抽出資料

【一般国道（高規格B）】

● 事業採択時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
------	------------	------------------

● 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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率
		□ 並行区間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
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる
		■ 拠点空港(会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流効率化の支援	□ 国際拠点港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	(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
		□ 三大都市圏の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
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 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
		□ 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
		□ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5) 個性ある地域の形成	□ 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
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する
		□ 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	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	□ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在 する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上 が期待できる
	(2) 災害への備え	■ 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
	□ 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通 障害区間の代替路を形成する	
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	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 並行区間等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	■ 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 効果が期待される

※○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の内容

前提条件

(1) 事業の効率性

- B/C = 1.2 (事業全体の費用対効果)
- B/C = 1.2 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 便益算定エリアの渋滞損失時間削減量 = 19.0万人時間/年 整備なし 490.4万人時間/年 → 整備あり 471.4万人時間/年 【P6で詳述】
- ・ 輪島市街地と能登空港の所要時間が3分短縮 整備なし 24分 → 整備あり 21分 【P11で詳述】

(2) 物流効率化の支援

- ・ 輪島市街地（輪島港）と能登空港の所要時間が3分短縮 整備なし 24分 → 整備あり 21分 【P12で詳述】

(3) 個性ある地域の形成

- ・ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 【P13で詳述】

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・ 三次医療施設である能登総合病院へのアクセス時間が3分短縮。 整備なし 62分 → 整備あり 59分 【P9で詳述】

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。 【P8で詳述】
- ・ 現道のリダンダンシーが確保される。 【P8で詳述】

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・ 費用便益算定エリアのCO₂排出量の削減量 = 1,123.5t-co₂/年 (整備なし 129,054.6t-co₂/年 → 整備あり 127,931.1t-co₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 費用便益分析対象エリアのNO_x排出量の削減量 = 3.6t-NO_x/年 (整備なし 359.6t-NO_x/年 → 整備あり 356.0t-NO_x/年)
- ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量 = 0.4t-SPM/年 (整備なし 34.3t-SPM/年 → 整備あり 33.9t-SPM/年)

V. その他

(1) 他のプロジェクトとの関連

- ・ 石川県の長期構想に位置づけられている道路であり、南北に長い石川県の連携向上が図られる。 【P14で詳述】

費用対効果算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道470号 (能越自動車道)	輪島道路 (暫定2車)	L=4.7km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,500	2	北陸地整

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	144億円	74億円	217億円
うち残事業分	135億円	74億円	208億円
基準年における 現在価値 (C)	122億円	25億円	147億円
うち残事業分	112億円	25億円	137億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	9.0億円	1.5億円	0.81億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	134億円	23億円	12億円	169億円
うち残事業分	134億円	23億円	12億円	169億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	22億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	1.2
経済的純現在価値（残事業）	32億円
経済的内部収益率（残事業）	5.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	6,500	±10%	1.0～1.5
事業費	135億円	±10%	1.1～1.3
事業期間	6年	±20% (±1年)	1.2～1.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道470号輪島道路（暫定2車（事業全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [輪島道路] :4.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]		6,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]		4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		4.59	
②主な周辺道路 ^{※4}	①(主)輪島七尾線 :9.6km	交通量	[台/日]	4,100	1,800
		走行時間	[分]	17	15
		走行時間費用	[億円/年]	13.37	4.63
	②(主)輪島富来線 :11.5km	交通量	[台/日]	1,300	400
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	3.89	1.24
	③(主)輪島山田線 :9.9km	交通量	[台/日]	800	600
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	2.90	2.57
③その他道路合計 :901.6km	走行時間費用	[億円/年]	433.32	432.22	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：937.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	453.48	445.25	8.23

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：国道470号(能越自動車道)輪島道路(暫定2車)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	H23年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17年センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	現状旅行速度を比較し、実態感と合うと判断したため。	
	その他(最終配分でQ ₀ を超える場合、実態に即した速度で補	<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(84日)及び降雪日数(26日)を考慮	(84) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 通常期と冬期の速度比(降雪時13%低下、降雪時以外6%低下)を考慮		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道470号(能越自動車道)輪島道路(暫定2車)

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	■
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道470号(能越自動車道)輪島道路(暫定2車)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.330	4.7	1.55

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 18	1.2167	92.5	0.48	0.56	0.00	0.00
-11年目	H 19	1.1699	91.7	3.52	4.05	0.00	0.00
-10年目	H 20	1.1249	91.2	0.23	0.25	0.00	0.00
-9年目	H 21	1.0816	90.0	0.30	0.33	0.00	0.00
-8年目	H 22	1.0400	90.0	1.99	2.07	0.00	0.00
-7年目	H 23	1.0000	90.0	2.44	2.44	0.00	0.00
-6年目	H 24	0.9615	90.0	2.41	2.32	0.00	0.00
-5年目	H 25	0.9246	90.0	12.33	11.40	0.00	0.00
-4年目	H 26	0.8890	90.0	16.68	14.83	0.00	0.00
-3年目	H 27	0.8548	90.0	36.82	31.47	0.00	0.00
-2年目	H 28	0.8219	90.0	37.71	31.00	0.00	0.00
-1年目	H 29	0.7903	90.0	28.67	22.66	0.00	0.00
供用開始年次	H 30	0.7599	90.0	0.00	0.00	1.48	1.12
1年目	H 31	0.7307	90.0	0.00	0.00	1.48	1.08
2年目	H 32	0.7026	90.0	0.00	0.00	1.48	1.04
3年目	H 33	0.6756	90.0	0.00	0.00	1.48	1.00
4年目	H 34	0.6496	90.0	0.00	0.00	1.48	0.96
5年目	H 35	0.6246	90.0	0.00	0.00	1.48	0.92
6年目	H 36	0.6006	90.0	0.00	0.00	1.48	0.89
7年目	H 37	0.5775	90.0	0.00	0.00	1.48	0.85
8年目	H 38	0.5553	90.0	0.00	0.00	1.48	0.82
9年目	H 39	0.5339	90.0	0.00	0.00	1.48	0.79
10年目	H 40	0.5134	90.0	0.00	0.00	1.48	0.76
11年目	H 41	0.4936	90.0	0.00	0.00	1.48	0.73
12年目	H 42	0.4746	90.0	0.00	0.00	1.48	0.70
13年目	H 43	0.4564	90.0	0.00	0.00	1.48	0.67
14年目	H 44	0.4388	90.0	0.00	0.00	1.48	0.65
15年目	H 45	0.4220	90.0	0.00	0.00	1.48	0.62
16年目	H 46	0.4057	90.0	0.00	0.00	1.48	0.60
17年目	H 47	0.3901	90.0	0.00	0.00	1.48	0.58
18年目	H 48	0.3751	90.0	0.00	0.00	1.48	0.55
19年目	H 49	0.3607	90.0	0.00	0.00	1.48	0.53
20年目	H 50	0.3468	90.0	0.00	0.00	1.48	0.51
21年目	H 51	0.3335	90.0	0.00	0.00	1.48	0.49
22年目	H 52	0.3207	90.0	0.00	0.00	1.48	0.47
23年目	H 53	0.3083	90.0	0.00	0.00	1.48	0.46
24年目	H 54	0.2965	90.0	0.00	0.00	1.48	0.44
25年目	H 55	0.2851	90.0	0.00	0.00	1.48	0.42
26年目	H 56	0.2741	90.0	0.00	0.00	1.48	0.40
27年目	H 57	0.2636	90.0	0.00	0.00	1.48	0.39
28年目	H 58	0.2534	90.0	0.00	0.00	1.48	0.37
29年目	H 59	0.2437	90.0	0.00	0.00	1.48	0.36
30年目	H 60	0.2343	90.0	0.00	0.00	1.48	0.35
31年目	H 61	0.2253	90.0	0.00	0.00	1.48	0.33
32年目	H 62	0.2166	90.0	0.00	0.00	1.48	0.32
33年目	H 63	0.2083	90.0	0.00	0.00	1.48	0.31
34年目	H 64	0.2003	90.0	0.00	0.00	1.48	0.30
35年目	H 65	0.1926	90.0	0.00	0.00	1.48	0.28
36年目	H 66	0.1852	90.0	0.00	0.00	1.48	0.27
37年目	H 67	0.1780	90.0	0.00	0.00	1.48	0.26
38年目	H 68	0.1712	90.0	0.00	0.00	1.48	0.25
39年目	H 69	0.1646	90.0	0.00	0.00	1.48	0.24
40年目	H 70	0.1583	90.0	0.00	0.00	1.48	0.23
41年目	H 71	0.1522	90.0	0.00	0.00	1.48	0.22
42年目	H 72	0.1463	90.0	0.00	0.00	1.48	0.22
43年目	H 73	0.1407	90.0	0.00	0.00	1.48	0.21
44年目	H 74	0.1353	90.0	0.00	0.00	1.48	0.20
45年目	H 75	0.1301	90.0	0.00	0.00	1.48	0.19
46年目	H 76	0.1251	90.0	0.00	0.00	1.48	0.18
47年目	H 77	0.1203	90.0	0.00	0.00	1.48	0.18
48年目	H 78	0.1157	90.0	0.00	0.00	1.48	0.17
49年目	H 79	0.1112	90.0	-15.20	-1.69	1.48	0.16
合計				128.38	121.69	73.81	25.04
単純事業費計				143.58		73.81	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、

費用の現在価値算定(残事業)

箇所名: 国道470号(能越自動車道)輪島道路(暫定2車)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.330	4.7	1.55	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-7年目	H 23	1.0000	90.0				
-6年目	H 24	0.9615	90.0	2.41	2.32	0.00	0.00
-5年目	H 25	0.9246	90.0	12.33	11.40	0.00	0.00
-4年目	H 26	0.8890	90.0	16.68	14.83	0.00	0.00
-3年目	H 27	0.8548	90.0	36.82	31.47	0.00	0.00
-2年目	H 28	0.8219	90.0	37.71	31.00	0.00	0.00
-1年目	H 29	0.7903	90.0	28.67	22.66	0.00	0.00
供用開始年次	H 30	0.7599	90.0	0.00	0.00	1.48	1.12
1年目	H 31	0.7307	90.0	0.00	0.00	1.48	1.08
2年目	H 32	0.7026	90.0	0.00	0.00	1.48	1.04
3年目	H 33	0.6756	90.0	0.00	0.00	1.48	1.00
4年目	H 34	0.6496	90.0	0.00	0.00	1.48	0.96
5年目	H 35	0.6246	90.0	0.00	0.00	1.48	0.92
6年目	H 36	0.6006	90.0	0.00	0.00	1.48	0.89
7年目	H 37	0.5775	90.0	0.00	0.00	1.48	0.85
8年目	H 38	0.5553	90.0	0.00	0.00	1.48	0.82
9年目	H 39	0.5339	90.0	0.00	0.00	1.48	0.79
10年目	H 40	0.5134	90.0	0.00	0.00	1.48	0.76
11年目	H 41	0.4936	90.0	0.00	0.00	1.48	0.73
12年目	H 42	0.4746	90.0	0.00	0.00	1.48	0.70
13年目	H 43	0.4564	90.0	0.00	0.00	1.48	0.67
14年目	H 44	0.4388	90.0	0.00	0.00	1.48	0.65
15年目	H 45	0.4220	90.0	0.00	0.00	1.48	0.62
16年目	H 46	0.4057	90.0	0.00	0.00	1.48	0.60
17年目	H 47	0.3901	90.0	0.00	0.00	1.48	0.58
18年目	H 48	0.3751	90.0	0.00	0.00	1.48	0.55
19年目	H 49	0.3607	90.0	0.00	0.00	1.48	0.53
20年目	H 50	0.3468	90.0	0.00	0.00	1.48	0.51
21年目	H 51	0.3335	90.0	0.00	0.00	1.48	0.49
22年目	H 52	0.3207	90.0	0.00	0.00	1.48	0.47
23年目	H 53	0.3083	90.0	0.00	0.00	1.48	0.46
24年目	H 54	0.2965	90.0	0.00	0.00	1.48	0.44
25年目	H 55	0.2851	90.0	0.00	0.00	1.48	0.42
26年目	H 56	0.2741	90.0	0.00	0.00	1.48	0.40
27年目	H 57	0.2636	90.0	0.00	0.00	1.48	0.39
28年目	H 58	0.2534	90.0	0.00	0.00	1.48	0.37
29年目	H 59	0.2437	90.0	0.00	0.00	1.48	0.36
30年目	H 60	0.2343	90.0	0.00	0.00	1.48	0.35
31年目	H 61	0.2253	90.0	0.00	0.00	1.48	0.33
32年目	H 62	0.2166	90.0	0.00	0.00	1.48	0.32
33年目	H 63	0.2083	90.0	0.00	0.00	1.48	0.31
34年目	H 64	0.2003	90.0	0.00	0.00	1.48	0.30
35年目	H 65	0.1926	90.0	0.00	0.00	1.48	0.28
36年目	H 66	0.1852	90.0	0.00	0.00	1.48	0.27
37年目	H 67	0.1780	90.0	0.00	0.00	1.48	0.26
38年目	H 68	0.1712	90.0	0.00	0.00	1.48	0.25
39年目	H 69	0.1646	90.0	0.00	0.00	1.48	0.24
40年目	H 70	0.1583	90.0	0.00	0.00	1.48	0.23
41年目	H 71	0.1522	90.0	0.00	0.00	1.48	0.22
42年目	H 72	0.1463	90.0	0.00	0.00	1.48	0.22
43年目	H 73	0.1407	90.0	0.00	0.00	1.48	0.21
44年目	H 74	0.1353	90.0	0.00	0.00	1.48	0.20
45年目	H 75	0.1301	90.0	0.00	0.00	1.48	0.19
46年目	H 76	0.1251	90.0	0.00	0.00	1.48	0.18
47年目	H 77	0.1203	90.0	0.00	0.00	1.48	0.18
48年目	H 78	0.1157	90.0	0.00	0.00	1.48	0.17
49年目	H 79	0.1112	90.0	-13.47	-1.50	1.48	0.16
合計				121.15	112.18	73.81	25.04
単純事業費計					134.62		73.81

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

箇所名：国道470号(能越自動車道)輪島道路(暫定2車)

便益の現在価値算定表(事業全体・残事業)

年次 (年度)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ロウ)			GDP テラータ	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)
	乗用車類 0.99448	小型貨物 0.98036	普通貨物 0.97074			乗用車類 0.905	小型貨物 0.880	普通貨物 0.870	①計 (1)×(A)	乗用車類 0.657	小型貨物 1.168	普通貨物 0.800	②計 (A)×②	③	
採用開始年次	H 30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.75939	900	6.57	1.68	0.80	1.52	1.16	0.81	1.138	8.64
1年目	H 31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.73071	900	6.54	1.65	0.77	1.51	1.10	0.80	1.126	8.23
2年目	H 32	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.70226	900	6.50	1.61	0.75	1.49	1.05	0.79	1.114	7.83
3年目	H 33	0.99586	0.98563	0.98070	0.99275	0.67596	900	6.47	1.59	0.73	1.48	1.00	0.78	1.106	7.47
4年目	H 34	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.64946	900	6.45	1.57	0.72	1.47	0.95	0.78	1.109	7.13
5年目	H 35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.62446	900	6.42	1.55	0.71	1.46	0.91	0.77	1.109	6.81
6年目	H 36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.60006	900	6.39	1.52	0.69	1.45	0.87	0.77	1.106	6.50
7年目	H 37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.57715	900	6.37	1.50	0.68	1.44	0.83	0.76	1.104	6.20
8年目	H 38	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.55553	900	6.34	1.48	0.66	1.43	0.79	0.75	1.106	5.92
9年目	H 39	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.53339	900	6.31	1.45	0.65	1.42	0.76	0.75	1.108	5.65
10年目	H 40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.51334	900	6.29	1.43	0.64	1.41	0.72	0.74	1.110	5.39
11年目	H 41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.49336	900	6.26	1.41	0.62	1.40	0.69	0.74	1.112	5.14
12年目	H 42	0.99570	0.98350	0.97666	0.99230	0.47446	900	6.23	1.39	0.61	1.38	0.66	0.73	1.114	4.91
13年目	H 43	0.99069	0.98333	0.97600	0.99199	0.45664	900	6.18	1.38	0.61	1.37	0.63	0.73	1.116	4.68
14年目	H 44	0.99060	0.98326	0.97520	0.99193	0.43888	900	6.12	1.37	0.61	1.36	0.60	0.72	1.118	4.47
15年目	H 45	0.99042	0.98312	0.97436	0.99186	0.42220	900	6.06	1.36	0.61	1.35	0.57	0.71	1.120	4.26
16年目	H 46	0.99024	0.98301	0.97344	0.99179	0.40571	900	6.00	1.35	0.61	1.34	0.54	0.71	1.122	4.06
17年目	H 47	0.99033	0.98312	0.97351	0.99173	0.39011	900	5.95	1.34	0.61	1.33	0.52	0.70	1.124	3.87
18年目	H 48	0.99023	0.98307	0.97300	0.99166	0.37511	900	5.89	1.32	0.61	1.32	0.50	0.70	1.126	3.69
19年目	H 49	0.99014	0.98302	0.97244	0.99159	0.36071	900	5.83	1.32	0.62	1.31	0.47	0.69	1.128	3.52
20年目	H 50	0.99004	0.98297	0.97187	0.99152	0.34688	900	5.77	1.31	0.62	1.30	0.45	0.69	1.130	3.36
21年目	H 51	0.98994	0.98292	0.97130	0.99144	0.33335	900	5.72	1.30	0.62	1.29	0.43	0.68	1.132	3.20
22年目	H 52	0.98984	0.98287	0.97073	0.99137	0.32071	900	5.66	1.29	0.62	1.28	0.41	0.67	1.134	3.05
23年目	H 53	0.98973	0.98282	0.97016	0.99129	0.30883	900	5.60	1.28	0.62	1.27	0.39	0.67	1.136	2.91
24年目	H 54	0.98963	0.98277	0.96959	0.99122	0.29651	900	5.54	1.28	0.62	1.25	0.37	0.66	1.138	2.77
25年目	H 55	0.98952	0.98272	0.96902	0.99114	0.28511	900	5.49	1.27	0.62	1.24	0.35	0.66	1.140	2.64
26年目	H 56	0.98941	0.98266	0.96845	0.99106	0.27411	900	5.43	1.26	0.62	1.23	0.34	0.65	1.142	2.52
27年目	H 57	0.98929	0.98261	0.96788	0.99098	0.26316	900	5.37	1.25	0.63	1.22	0.32	0.65	1.144	2.40
28年目	H 58	0.98918	0.98255	0.96731	0.99090	0.25244	900	5.31	1.24	0.63	1.21	0.31	0.64	1.146	2.29
29年目	H 59	0.98906	0.98250	0.96674	0.99081	0.24371	900	5.26	1.23	0.63	1.20	0.29	0.63	1.148	2.18
30年目	H 60	0.98894	0.98244	0.96617	0.99073	0.23443	900	5.20	1.22	0.63	1.19	0.28	0.63	1.150	2.08
31年目	H 61	0.98881	0.98238	0.96560	0.99064	0.22533	900	5.14	1.21	0.63	1.18	0.27	0.62	1.152	1.98
32年目	H 62	0.98870	0.98233	0.96503	0.99056	0.21666	900	5.08	1.20	0.63	1.17	0.25	0.62	1.154	1.88
33年目	H 63	0.98859	0.98228	0.96446	0.99048	0.20883	900	5.03	1.19	0.63	1.16	0.24	0.61	1.156	1.80
34年目	H 64	0.98848	0.98223	0.96389	0.99040	0.20033	900	4.97	1.18	0.63	1.15	0.23	0.60	1.158	1.71
35年目	H 65	0.98837	0.98218	0.96332	0.99032	0.19266	900	4.91	1.17	0.63	1.14	0.22	0.60	1.160	1.63
36年目	H 66	0.98826	0.98213	0.96275	0.99024	0.18521	900	4.85	1.16	0.64	1.12	0.21	0.59	1.162	1.55
37年目	H 67	0.98815	0.98208	0.96218	0.99016	0.17801	900	4.80	1.15	0.64	1.11	0.20	0.59	1.164	1.48
38年目	H 68	0.98804	0.98203	0.96161	0.99008	0.17121	900	4.74	1.15	0.64	1.10	0.19	0.58	1.166	1.41
39年目	H 69	0.98793	0.98198	0.96104	0.99000	0.16446	900	4.68	1.14	0.64	1.09	0.18	0.58	1.168	1.34
40年目	H 70	0.98782	0.98193	0.96047	0.98992	0.15833	900	4.63	1.13	0.64	1.08	0.17	0.57	1.170	1.27
41年目	H 71	0.98771	0.98188	0.95990	0.98984	0.15222	900	4.57	1.12	0.64	1.07	0.16	0.56	1.172	1.21
42年目	H 72	0.98760	0.98183	0.95933	0.98976	0.14633	900	4.51	1.11	0.64	1.06	0.16	0.56	1.174	1.15
43年目	H 73	0.98749	0.98178	0.95876	0.98968	0.14071	900	4.46	1.10	0.64	1.05	0.15	0.55	1.176	1.10
44年目	H 74	0.98738	0.98173	0.95819	0.98960	0.13533	900	4.40	1.09	0.65	1.04	0.14	0.55	1.178	1.05
45年目	H 75	0.98727	0.98168	0.95762	0.98952	0.13011	900	4.35	1.08	0.65	1.03	0.13	0.54	1.180	0.99
46年目	H 76	0.98716	0.98163	0.95705	0.98944	0.12511	900	4.29	1.07	0.65	1.02	0.13	0.54	1.182	0.95
47年目	H 77	0.98705	0.98158	0.95648	0.98936	0.12033	900	4.24	1.06	0.65	1.01	0.12	0.53	1.184	0.90
48年目	H 78	0.98694	0.98153	0.95591	0.98928	0.11571	900	4.18	1.06	0.65	1.00	0.12	0.52	1.186	0.86
49年目	H 79	0.98683	0.98148	0.95534	0.98920	0.11121	900	4.13	1.05	0.65	0.99	0.11	0.52	1.188	0.82
合計								273.47	64.64	32.33	134.31	22.62	32.98	465.90	168.88

路線名	箇所名	車線数	延長
能越道 輪島道路	三井IC～能登空港IC	2	4.7km

■事業費内訳【事業全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,224	
	改良費				4,612	
		土工	m ³	2,029,297	1,385	切土(1,041,261m ³)、盛土(942,323m ³)、捨土(45,713m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	458,156	1,402	
		法面工	m ²	165,109	201	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	429	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,405	118	
		函渠工	式	1	643	
		排水工	m	32,042	322	
		中央分離帯工	m	5,568	85	
		雑工	式	1	26	機能補償道路(1,112m)・水路(103m)等
	橋梁費				4,608	
		100m以上	m	653	3,821	3橋
		100m未満	m	156	715	2橋
		跨道橋	m	51	71	1橋
	IC・JCT費				701	
		IC	箇所	2	701	ダイヤモンド型(1)、平面Y型(1)
	舗装費				827	
		車道舗装	m ²	82,884	827	
	付帯施設費				477	
		交通管理施設工	式	1	477	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				1,640	
	用地費		m ²	1,882,851	1,520	
		宅地	m ²	10,682	107	
		田畑	m ²	316,339	791	
		山林・原野	m ²	1,555,830	622	
	補償費		式	1	120	
③	間接経費		式	1	2,136	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				15,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
能越道 輪島道路	三井IC～能登空港IC	2	4.7km

■事業費内訳【残事業】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,224	
	改良費				4,612	
		土工	m ³	2,029,297	1,385	切土(1,041,261m ³)、盛土(942,323m ³)、捨土(45,713m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	458,156	1,402	
		法面工	m ²	165,109	201	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	429	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,405	118	
		函渠工	式	1	643	
		排水工	m	32,042	322	
		中央分離帯工	m	5,568	85	
		雑工	式	1	26	機能補償道路(1,112m)・水路(103m)等
	橋梁費				4,608	
		100m以上	m	653	3,821	3橋
		100m未満	m	156	715	2橋
		跨道橋	m	51	71	1橋
	IC・JCT費				701	
		IC	箇所	2	701	ダイヤモンド型(1)、平面Y型(1)
	舗装費				827	
		車道舗装	m ²	82,884	827	
	付帯施設費				477	
		交通管理施設工	式	1	477	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				1,430	
	用地費		m ²	1,622,725	1,310	
		宅地	m ²	9,207	92	
		田畑	m ²	272,630	682	
		山林・原野	m ²	1,340,888	536	
	補償費		式	1	120	
③	間接経費		式	1	1,572	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				14,226	

路線名	箇所名	車線数	延長
470号	輪島道路	2	4.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	4.7	34	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	121	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			155	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。