

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔国道8号 加賀拡幅〕

平成25年11月

北陸地方整備局

# 目 次

1. 事業概要		
(1) 事業目的	.....	P 1
(2) 計画概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
3. 当該道路の役割・効果	.....	P 4
1) 3便益に係る整備効果	.....	P 6
① 走行時間の短縮	.....	P 6
② 渋滞損失時間の減少	.....	P 7
③ 交通事故件数の減少	.....	P 8
2) その他の効果	.....	P 9
① 沿道の賑わい創出	.....	P 9
② 主要観光地の連携向上	.....	P 10
③ 防災機能の向上	.....	P 11
④ 地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援	.....	P 12
⑤ 地域の医療施設へのアクセス性向上	.....	P 13
4. 費用対効果	.....	P 14
5. 対応方針（原案）	.....	P 15

# 1. 事業概要

## (1) 事業目的

当事業は、

- 交通渋滞の緩和
- 沿道の賑わい創出
- 快適な歩行者・自転車空間の確保 など

を目的とし、国道8号の石川県加賀市箱宮町～石川県加賀市黒瀬町、延長約6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。



【平面図】



【広域位置図】



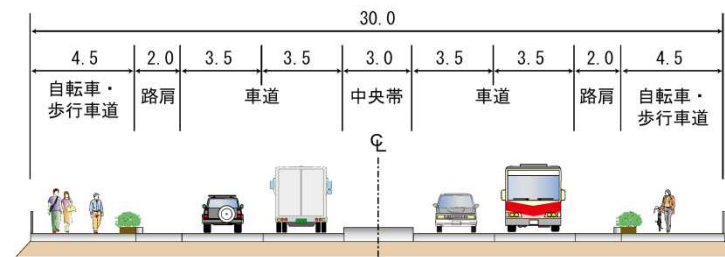
※交通量：H22道路交通センサス（平日）

# 1. 事業概要

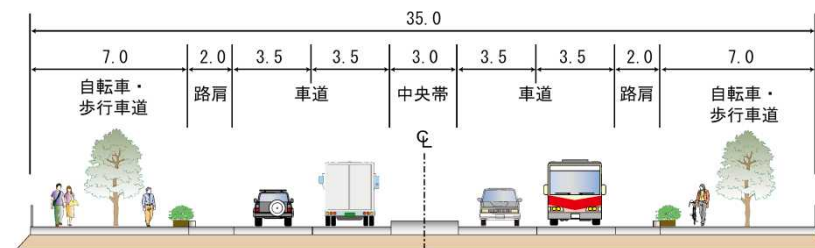
## (2) 計画概要

- 事業名：国道8号 <sup>かが</sup>加賀拡幅
- 起終点：(起) <sup>いしかわ かが はこみやまち</sup>石川県加賀市箱宮町  
(終) <sup>いしかわ かが くろせまち</sup>石川県加賀市黒瀬町
- 延長：6.4 km
- 事業化：平成15年度
- 都市計画決定：平成15年度
- 用地着手：平成16年度
- 工事着手：平成19年度
- 全体事業費：320億円
- 平成25年度末までの投資額（予定）  
：228億円（進捗率約71%）

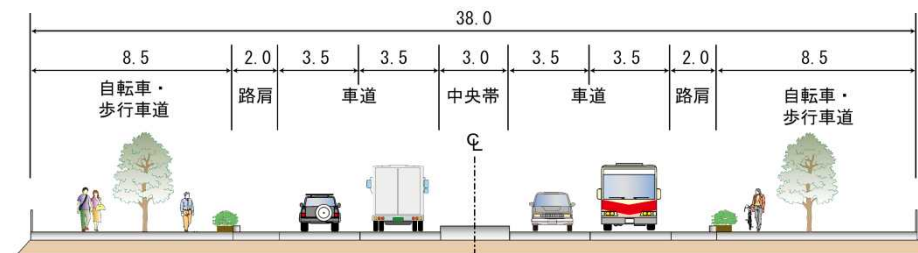
<箱宮町～松山交差点>



<松山交差点～庄跨道橋付近>

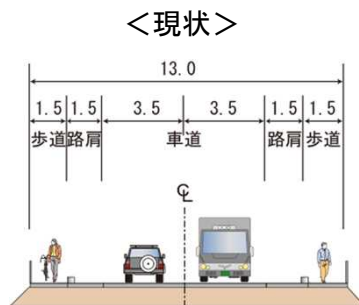


<庄跨道橋付近～黒瀬町>



【標準断面図】

単位：m





## 2. 現在に至る経緯

### (1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成14年度	都市計画決定
平成15年度	事業化
平成16年度	用地着手
平成19年度	工事着手
平成22年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成22年度	一部区間4車線供用（箱宮町～松山町 L=2.0km）

### (2) 事業の進捗状況

平成25年度末（予定）

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	320億円	228億円	71%	92億円
うち用地費・補償費	195億円	152億円	78%	43億円

※金額は税込み

### (3) 今後の事業展開

- 加賀市加茂町～黒瀬町間（1.9km）については、平成26年度の4車線供用に向け工事を推進する。
- 加賀市松山町～加茂町間（2.5km）については、平成27年度の4車線供用に向け事業を推進しているところであるが、用地取得にあたり当初の予定より時間を要する物件が判明したことなどから、一部区間で供用が遅延となる見込みである。



### 3. 当該道路の役割・効果

#### 〈3 便益に係る整備効果〉

##### ① 走行時間の短縮（P 6、7）

- 加賀拡幅の整備（4車線化）により、事業区間の走行時間が平日で約2分（18%）、休日で約3分（25%）短縮する。
- 加賀拡幅の整備（4車線化）により、円滑な走行環境が確保され、事業区間における損失時間が年間約12万人時間削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間37億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると630億円と算出される。

##### 【走行時間短縮便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用} && \text{※便益算定上の開通年次（H30年度）の便益} \\
 &= 37 \text{（億円/年）} \times \text{※} \\
 &\text{総走行時間費用} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量（台/日）} \times \text{路線別走行時間（分）} \\
 &\quad \times \text{車種別時間価値原単位（円/台・分）}] \times 365 \text{（日/年）}
 \end{aligned}$$

割引率  
等を考慮

630億円  
(残事業では  
371億円)

##### ② 走行経費の減少

- 加賀拡幅の整備（4車線化）により、走行経費減少による年間4.6億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78億円と算出される。

##### 【走行経費減少便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費} && \text{※便益算定上の開通年次（H30年度）の便益} \\
 &= 4.6 \text{（億円/年）} \times \text{※} \\
 &\text{総走行経費} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量（台/日）} \times \text{路線別延長（km）} \\
 &\quad \times \text{車種別走行経費原単位（円/台・km）}] \times 365 \text{（日/年）}
 \end{aligned}$$

割引率  
等を考慮

78億円  
(残事業では  
28億円)

##### ③ 交通事故の減少（P 8）

- 加賀拡幅の整備（4車線化）により、通過交通の安全性が確保される。
- 加賀拡幅の整備による1件/年の事故件数の減少により、年間0.66億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】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} && \text{※便益算定上の開通年次（H30年度）の便益} \\
 &= 0.66 \text{（億円/年）} \times \text{※} \\
 &\text{交通事故による社会的損失} = \sum \sum [\text{路線別平均事故件数（件/年）} \times \text{人身事故1件当たり損失額（円/件）}]
 \end{aligned}$$

割引率  
等を考慮

12億円  
(残事業では  
5.8億円)

## 3. 当該道路の役割・効果

### <その他の効果>

#### ①沿道の賑わい創出（P 9）

- 当該区間は、加賀市都市計画マスタープランにおいて、交通利便性を活かした沿道サービス型施設の立地を促進する「沿道サービスゾーン」に位置付けられている。
- 沿道サービスゾーンのサービス施設としては、レジャー・観光施設等の立地が進んでいる。
- 未整備区間の拡幅により、さらなるアクセス性の向上が図られることから、沿道サービスとしての賑わいが期待できる。

#### ②主要観光地の連携向上（P 10）

- 当該区間の周辺には、全国的にも有名な温泉地などの観光地や特産品販売店が多く存在しており、観光客の入り込み客数は近年増加傾向にある。
- 加賀市内の主要観光地を巡るコミュニティバスは、当該事業区間が通過ルートとして設定されており、コミュニティバスの定時性確保などが期待できる。
- 未整備区間の拡幅により、主要観光施設へのアクセス性向上が図られ、集客向上が期待される。

#### ③防災機能の向上（P 11）

- 当該区間は石川県の緊急輸送道路に位置付けられている一方で、昭和30年代に建設され、老朽化の進む橋梁が存在している。
- 拡幅整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間を確保し、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。
- 加賀大橋・湯の国橋では、老朽化対策を実施するとともに、拡幅部分を新設することで、緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待できる。

#### ④地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援（P 12）

- 石川県が取り組んでいる「ダブルラダー結いの道」整備構想の中において、加賀拡幅は南北幹線として位置づけられている。
- 当該区間の4車線化整備により、構想の実現に向けたネットワーク強化が図られる。

#### ⑤地域の医療施設へのアクセス性向上（P 13）

- 加賀地域では、主要な病院として災害時に拠点となる「災害拠点病院」である二次医療施設の小松市民病院が存在している。
- 残事業の整備により、小松市民病院の30分圏域が拡大するほか、加賀市街地からの搬送時間では約2分の時間短縮が見込まれている。
- 搬送時間の短縮により、多量出血に係る救命率では約10%の改善が期待できる。



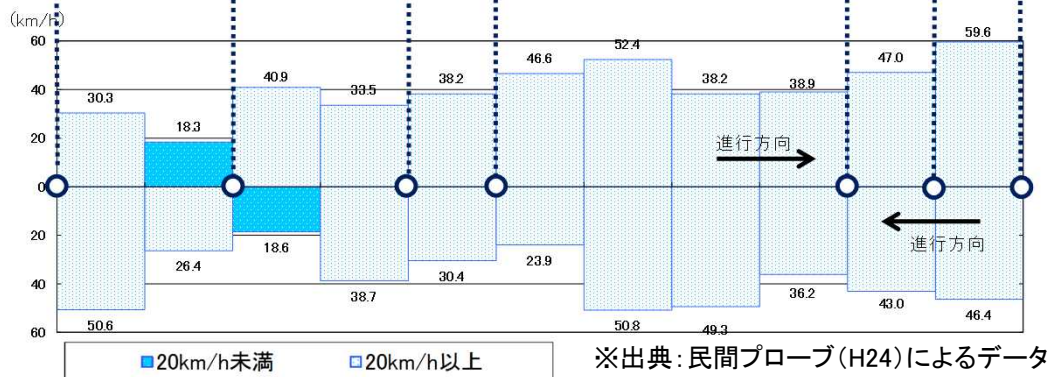
# 3. 当該道路の役割・効果

## (1) 3便益に係る整備効果

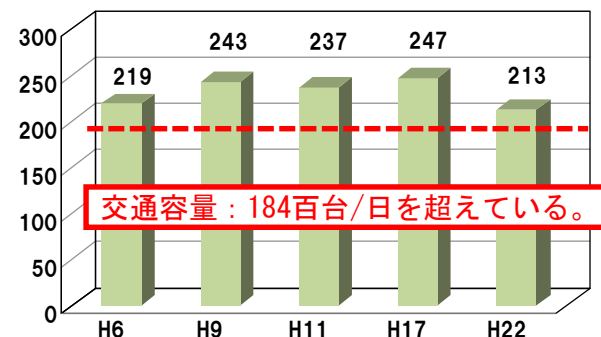
### ① 走行時間の短縮

- 当該区間には、旅行速度20km/h未満の区間が存在しており、特に未整備区間の旅行速度が低下している。
- 事業区間の交通量は、加賀市西島町で2万台/日を超え、交通容量を上回っている。
- 箱宮町～松山町間の4車線区間では、分校町付近で他区間に比べて旅行速度が高くなっており、未整備区間の拡幅により、円滑な走行環境が確保され、現況と比較すると走行時間約2分の短縮効果が見込まれる。

【国道8号のピーク時旅行速度】

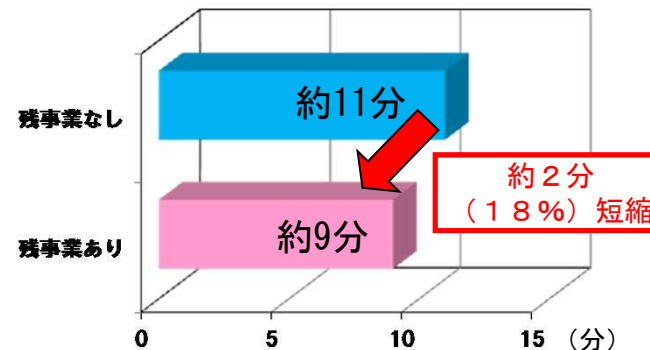


【平日交通量の推移（加賀市西島町）】



※出典：道路交通センサス

【事業区間(箱宮町～黒瀬町)の所要時間(推計)】



※ 出典：H42将来推計値を用いて算出



# 3. 当該道路の役割・効果

## ② 渋滞損失時間の減少

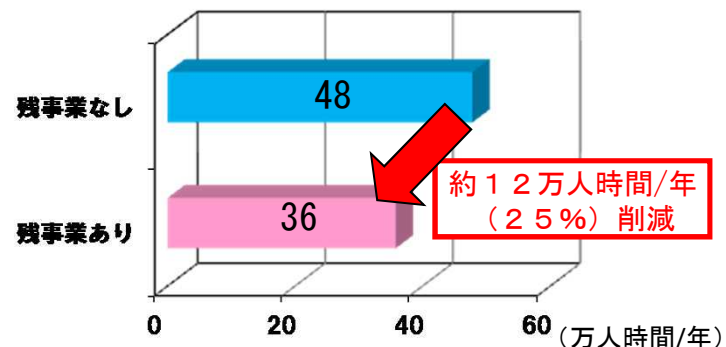
- 当該区間のうち、松山交差点及び加茂交差点、松山町から中代町の区間は主要渋滞箇所または区間に位置づけられている。
- 当該区間の整備により円滑な走行環境が確保され、年間の損失時間が約12万人時間/年の削減が見込まれる。
- 4車線化の整備により分校町での渋滞は改善しており、未整備区間の拡幅により同様の効果が期待できる。

【国道8号の渋滞区間】



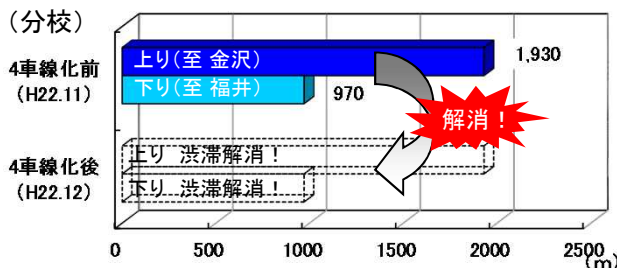
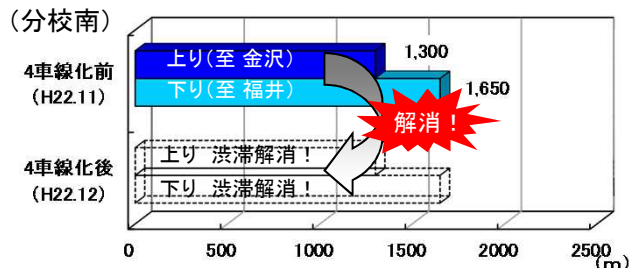
※出典：石川県道路安全・円滑化検討委員会資料

【加賀拡幅による渋滞損失の変化(推計)】



※ 出典：H42将来推計値を用いて算出

H22年度4車線化（加賀市箱宮町～松山町間）による渋滞長の変化（休日）



【中代南交差点の渋滞状況】



※出典：4車線化前：平成22年11月渋滞長調査結果  
 4車線化後：平成22年12月渋滞長調査結果

# 3. 当該道路の役割・効果

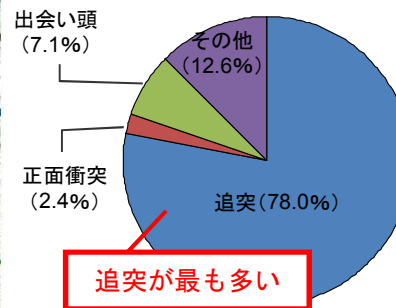
## ③ 交通事故件数の減少

- 当該区間には、石川県内の事故危険区間全75箇所のうち、未整備区間を中心に7箇所が存在している。
- 4車線化区間では事故が5件（約3割）減少し、未整備区間では追突が多数を占めている（78.0%）。
- 未整備区間の拡幅により、渋滞が緩和されることで追突事故の減少、ならびに中央分離帯や自転車歩行者道の整備による安全性の確保が期待でき、年間約1件の死傷事故の削減が見込まれる。

【国道8号の事故危険区間】



【松山町～黒瀬町区間の事故状況】 【事故危険区間の状況】



写真① 至金沢市  
歩道未整備箇所 (加茂町)

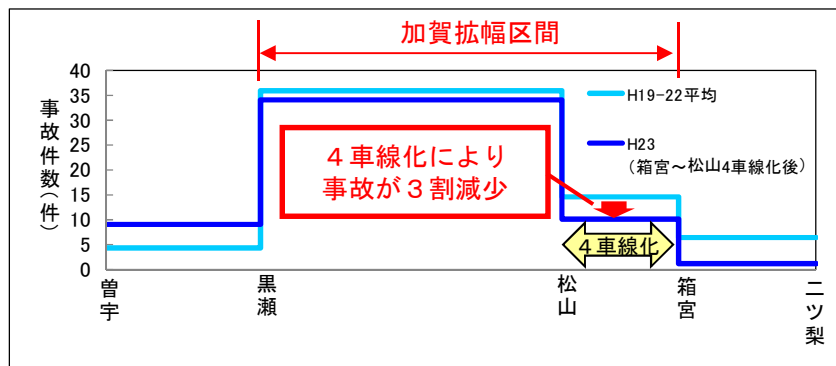


写真② 至福井県  
反対車線沿い施設への右折車 (加茂町付近)

※出典：ITARDAデータ (H23)

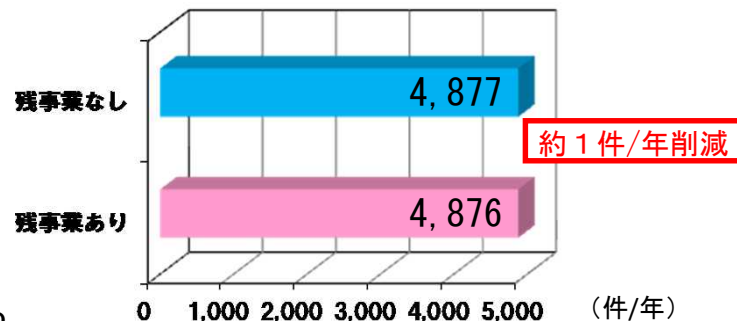
【事故件数】

※出典：石川県道路安全・円滑化検討委員会資料



※出典：ITARDAデータ (H19～H23)

【加賀拡幅による死傷事故件数の変化(推計)】



※出典：H42将来推計値を用いて算出



### 3. 当該道路の役割・効果

#### (2) その他の効果

##### ① 沿道の賑わい創出

- 当該区間は、加賀市都市計画マスタープランにおいて、交通利便性を活かした沿道サービス型施設の立地を促進する「沿道サービスゾーン」に位置付けられている。
- 沿道サービスゾーンのサービス施設としては、レジャー・観光施設等の立地が進んでいる。
- 未整備区間の拡幅により、さらなるアクセス性の向上が図られることから、沿道サービスとしての賑わいが期待できる。

【対象区間における沿道サービスゾーン】

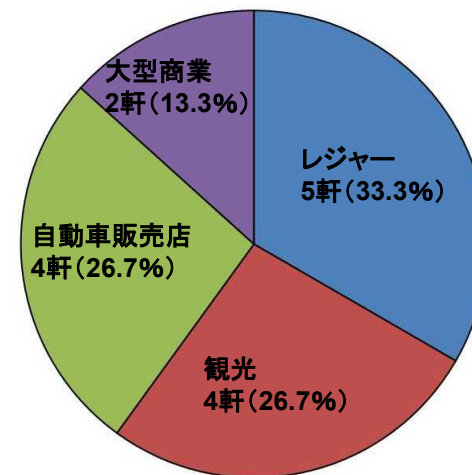


#### 沿道サービスゾーン

国道8号などの幹線道路沿道において、周辺住宅地と調和した適切な土地利用に配慮しつつ、交通利便性を活かした沿道サービス施設の立地を誘導しているエリア

※ 出典：加賀市都市計画マスタープラン(2011年)

【加賀拡幅沿道施設\*の内訳】



加賀市では、都市計画マスタープランに基づき、観光施設やレジャー施設、及び大型商業施設などの立地を国道8号などの幹線道路沿道に限定し、市街地の無秩序な拡散を抑制することにより、(既成市街地の空洞化の防止と) 特色のある個性豊かなまちづくりを推進している。

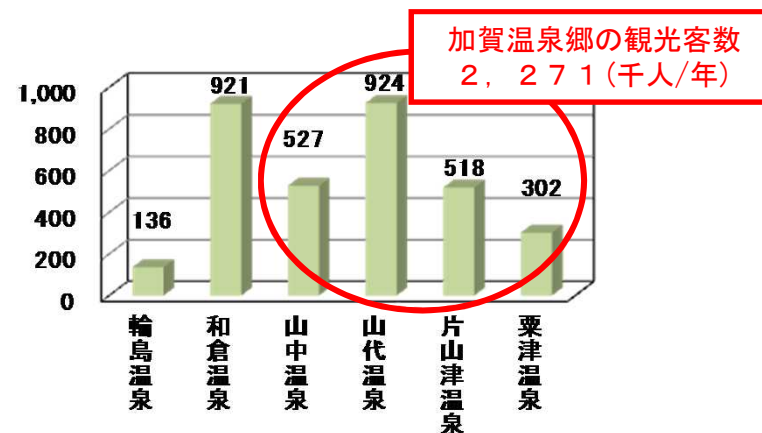
### 3. 当該道路の役割・効果

#### ②主要観光地の連携向上

- 当該区間の周辺には、全国的にも有名な温泉地などの観光地や特産品販売店が多く存在している。
- 平成23年度の石川県内における温泉地の観光客数について、山代温泉が924千人/年と最も多く、加賀温泉郷全体では2,271千人/年となっている。
- 未整備区間の拡幅により、主要観光施設への一層のアクセス性向上が期待できる。



【石川県内における温泉郷の観光客入込数】



※出典: 統計からみた石川県の観光(H23)



山中温泉(鶴仙溪)



片山津温泉



山代温泉



栗津温泉



### 3. 当該道路の役割・効果

#### ③防災機能の向上

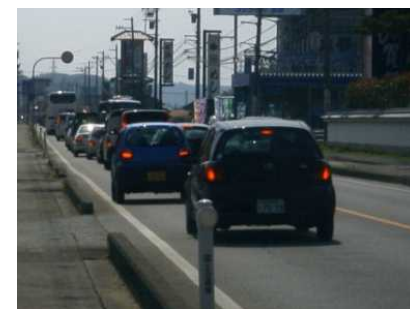
- 当該区間は石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている一方で、昭和30年代に建設され、老朽化の進む橋梁が存在している。
- 拡幅整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。
- 加賀大橋・湯の国橋では、老朽化対策を実施するとともに、拡幅部分を新設することで、緊急輸送道路としての機能強化が期待できる。



湯の国橋 (L=98.5m)  
S 35年架橋



加賀大橋 (L=64.9m)  
S 34年架橋



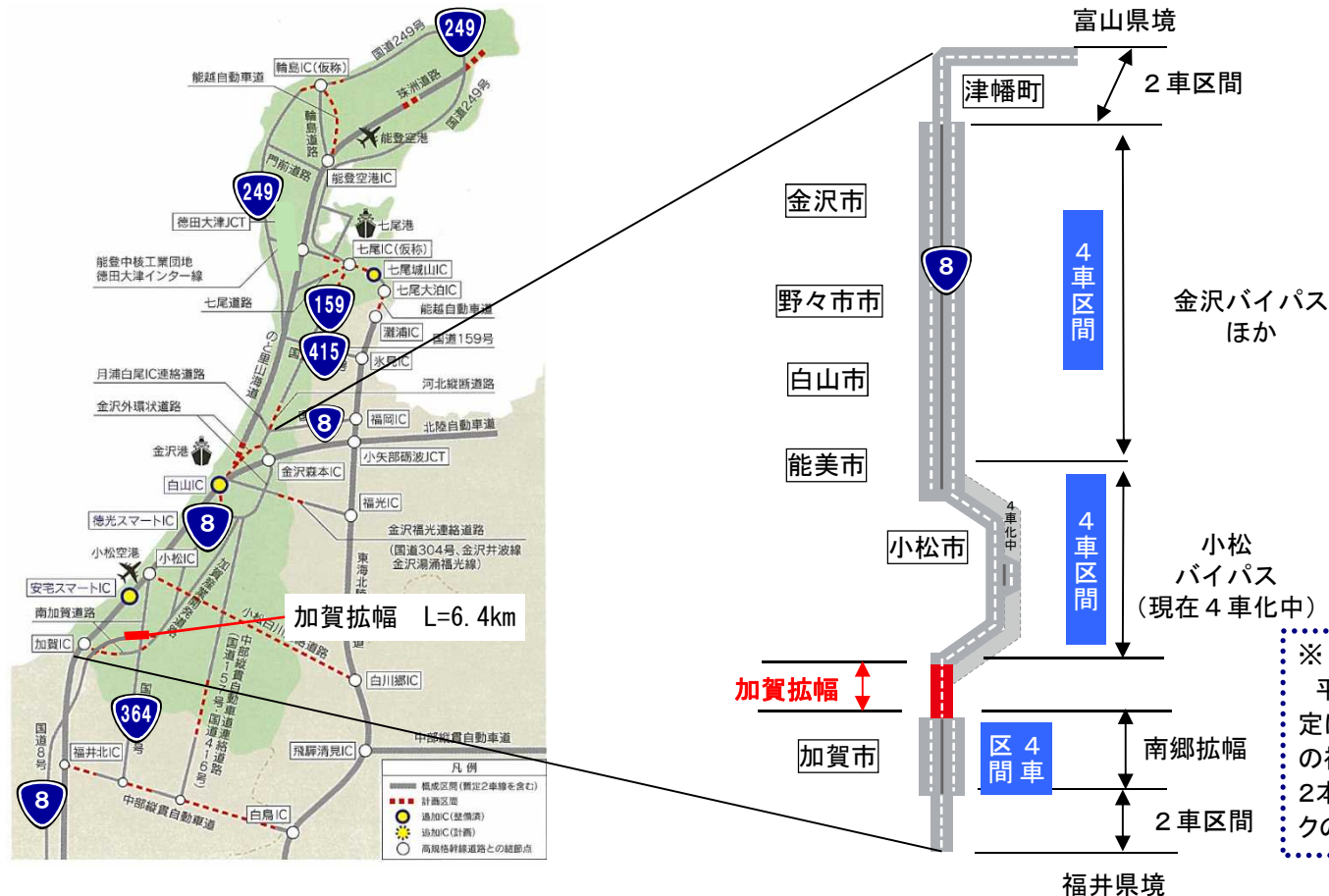
幅員の狭い区間が存在  
(加茂町地内)

### 3. 当該道路の役割・効果

#### ④地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援

- 石川県が取り組んでいる「ダブルラダー結いの道」整備構想の中において、加賀拡幅は南北幹線として位置づけられている。
- 当該区間の4車線化整備により、構想の実現に向けたネットワーク強化が図られる。

【「ダブルラダー結いの道」整備構想図】





### 3. 当該道路の役割・効果

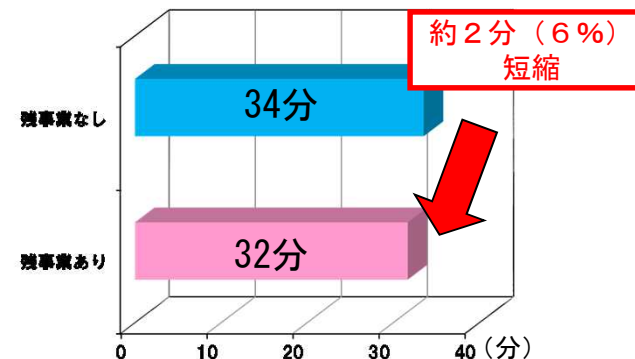
#### ⑤地域の医療施設へのアクセス性向上

- 加賀地域では、主要な病院として災害時に拠点となる「災害拠点病院」である二次医療施設の小松市民病院が存在している。
- 残事業の整備により、小松市民病院の30分圏域が拡大するほか、加賀市街地からの搬送時間では約2分の時間短縮が見込まれている。
- 搬送時間の短縮により、多量出血に係る救命率では約10%の改善が期待できる。



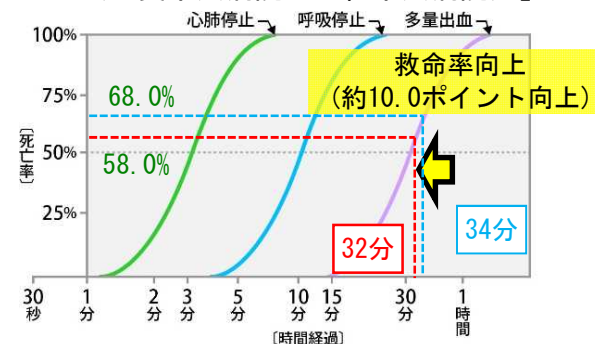
※災害拠点病院：災害時における初期救急医療体制の充実強化を図るための医療機関

【残事業の整備による搬送時間の変化(推計)】  
 <加賀市街地～小松市民病院(推計)>



※ 出典：残事業なし…民間プローブ(H24)を用いて算出  
 残事業あり…H42将来推計値を用いて算出

【搬送時間短縮による救命率向上  
 (加賀市民病院～小松市民病院)】



※資料：M. Cara:1981.「カーラーの曲線」

## 4. 費用対効果

- ・事業費:320億円
- ・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25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25年6月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

### <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	349億円	314億円	35億円
残事業	101億円	79億円	22億円

### <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	630億円	78億円	12億円
残事業	371億円	28億円	5.8億円

### <3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
事業全体	720億円/349億円 = 2.1
残事業	405億円/101億円 = 4.0

- 注)1.便益・費用については、基準年における現在価値後の値である。  
2.費用及び便益額は正数止めとする。  
3.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。  
4.便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

### <その他の効果>

加賀拡幅の役割	具体内容
①沿道の賑わい創出	◆アクセス性の向上により、沿道の利便性が向上し、新たな賑わいを創出する店舗等の立地が期待
②主要観光地の連携向上	◆加賀温泉郷を中心とする加賀市周辺の主要観光地における回遊性や集客の向上が期待
③防災機能の向上	◆橋梁の老朽化対策などにより、緊急輸送道路として災害に強いネットワークを形成するなど災害時の信頼性が向上
④地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援	◆石川県の長期構想である「ダブルラダー 結いの道」整備構想と連携し、石川県内の南北幹線軸の強化を支援。
⑤地域の医療施設へのアクセス性向上	◆日常の通院や災害時・緊急時の搬送において、加賀地域における災害拠点病院である第二次医療施設の小松市民病院へのアクセス性が向上(加賀市街地～小松市民病院 約2分短縮)



## 5. 対応方針（原案）

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は平日の朝や休日のピーク時を中心に渋滞が発生しているほか、渋滞が主な要因と考えられる追突事故も多く発生しているが、加賀拡幅の整備により安全かつ快適な走行環境を確保
- 加賀拡幅の整備により、渋滞緩和に加え、沿道の賑わい創出、主要な観光地へのアクセスが向上
- 3便益の費用便益比は、事業全体で2.1、残事業で4.0

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- 当該計画は、土地利用状況を勘案して現道拡幅を行うものあり、用地買収は約8割、事業は約7割が完了。
- 加茂町～黒瀬町間については、H26年度供用に向け事業を推進。
- 松山町～加茂町間については、平成27年度の供用を目指し用地買収及び工事を推進しているところであるが、用地買収において当初の予定より時間を要しており、一部区間で供用が遅延となる見込み。

### (3) コスト縮減からの視点

- 〇施工にあたっては、新技術の活用により、コスト縮減に努力。

### (4) 対応方針（原案）

対応方針（原案）      事業継続  
（理由）

- 国道8号は北陸地方の主要都市を結ぶ重要な幹線道路であり、広域的な交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。
- その一部を構成する加賀拡幅は、平成22年度の分校町から松山町の部分供用により交通事故及び交通渋滞は改善しており、更に沿道の賑わいの創出、自転車歩行者道整備による安全性確保など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

# 客觀的評價指標抽出資料

【国道（二次改築）】

● 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	● 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量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却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向 上が見込まれる。
		□ 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。
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である。
	(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。
		■ 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 <sup>2</sup> 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。
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は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行する自専道(A'路線)の位置づけあり。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 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'路線として位置づけがある場合)
		□ 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。		
□ 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	□ 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	<input type="checkbox"/> 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/日以上の全て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。 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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在する場合において、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。 <input type="checkbox"/> 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、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2カ箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 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箇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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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'路線として位置づけがある場合) <input type="checkbox"/> 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ある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間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。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。
Ⅴ. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	(2) その他	<input checked="" type="checkbox"/> 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=2.1 (事業全体の3便益による費用対効果)

B/C=4.0 (残事業の3便益による費用対効果)

### I. 活 力

#### (1) 円滑なモビリティの確保

・事業区間における損失時間削減率=約25%

(残事業なし:47.8万人時間/年 → 残事業あり:35.8万人時間/年)

#### (3) 都市の再生

・当該区間は、交通利便性を活かした沿道サービス型施設の立地を促進することとしており、沿道の店舗立地が期待できる。

【P9で詳述】

#### (5) 個性ある地域の形成

・加賀温泉郷などの豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる。

【P10で詳述】

### III. 安全

#### (2) 災害への備え

・「石川県地域防災計画」の第一次緊急輸送道路ネットワークとして位置付けがある。また、事業推進の際に、橋梁の耐震補強の実施により災害に強いネットワークの形成が図られる。

【P11で詳述】

### IV. 環境

#### (1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象エリアのCO<sub>2</sub>排出量の削減量=9,845.8t-CO<sub>2</sub>/年

(整備なし1,319,035.7t-CO<sub>2</sub>/年 → 整備あり1,309,189.9t-CO<sub>2</sub>/年)

#### (2) 生活環境の改善・保全

・費用便益分析対象エリアのNO<sub>x</sub>排出量の削減量=58.1t-NO<sub>x</sub>/年

(整備なし 4,767.9t-NO<sub>x</sub>/年 → 整備あり4,709.8t-NO<sub>x</sub>/年)

・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=4.6t-SPM/年

(整備なし 404.5t-SPM/年 → 整備あり399.8t-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(「ダブルラダー結いの道」整備構想)に位置付けられた道路であり、南北に長い石川県の連携向上が図られる。

【P12で詳述】

#### (2) 対象地域特有の効果

・災害拠点病院である小松市民病院へのアクセス時間が短縮。

(残事業なし 36.8分 → 残事業あり 34.7分)

【P13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8号	加賀拡幅	L=6.4km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,100~34,000	4	北陸地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	309億円	80億円	389億円
うち残事業分	88億円	57億円	145億円
基準年における 現在価値 (C)	314億円	35億円	349億円
うち残事業分	79億円	22億円	101億円

## 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25年度			
供用年	平成23年度、平成27年度、平成31年度			
単年便益 (初年便益)	6.2億円	1.4億円	0.26億円	7.9億円
基準年における 現在価値 (B)	630億円	78億円	12億円	720億円
うち残事業分	371億円	28億円	5.8億円	405億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.1
経済的純現在価値（事業全体）	371億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.7%
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	304億円
経済的内部収益率（残事業）	19.7%

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

#### 【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	27,100~34,000	±10%	2.0~2.2
事業費	309億円	±10%	2.0~2.1
事業期間	16年	±20%	2.0~2.1

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	27,100~34,000	±10%	3.7~4.4
事業費	88億円	±10%	3.7~4.4
事業期間	5年	±20%	4.0~4.1

#### 様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止（費用・便益の額によって小数点以下2桁）とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益（初年便益）は4月1日供用を前提として算出



# 交通状況の変化

様式-3①

事業名 加賀拡幅

(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [加賀拡幅] :6.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	17,900	31,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	12	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	39.77	53.24	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	A.(主)小松山中線 :11.4km	交通量	[台/日]	8,000	3,700
		走行時間	[分]	24	20
		走行時間費用	[億円/年]	36.04	14.49
	B.(主)山中伊切線 :8.0km	交通量	[台/日]	6,800	6,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	19.78	17.68
	C.(一)串加賀線 :12.0km	交通量	[台/日]	5,400	3,500
		走行時間	[分]	22	19
		走行時間費用	[億円/年]	22.60	12.08
	D.(主)小松加賀線 :10.1km	交通量	[台/日]	7,400	6,200
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	27.22	21.45
③その他道路合計 L=1747.3km	走行時間費用	[億円/年]	3,704.71	3,698.48	

			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 : 1795.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,850.12	3,817.42	32.70

※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。

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名 加賀拡幅 (残事業)

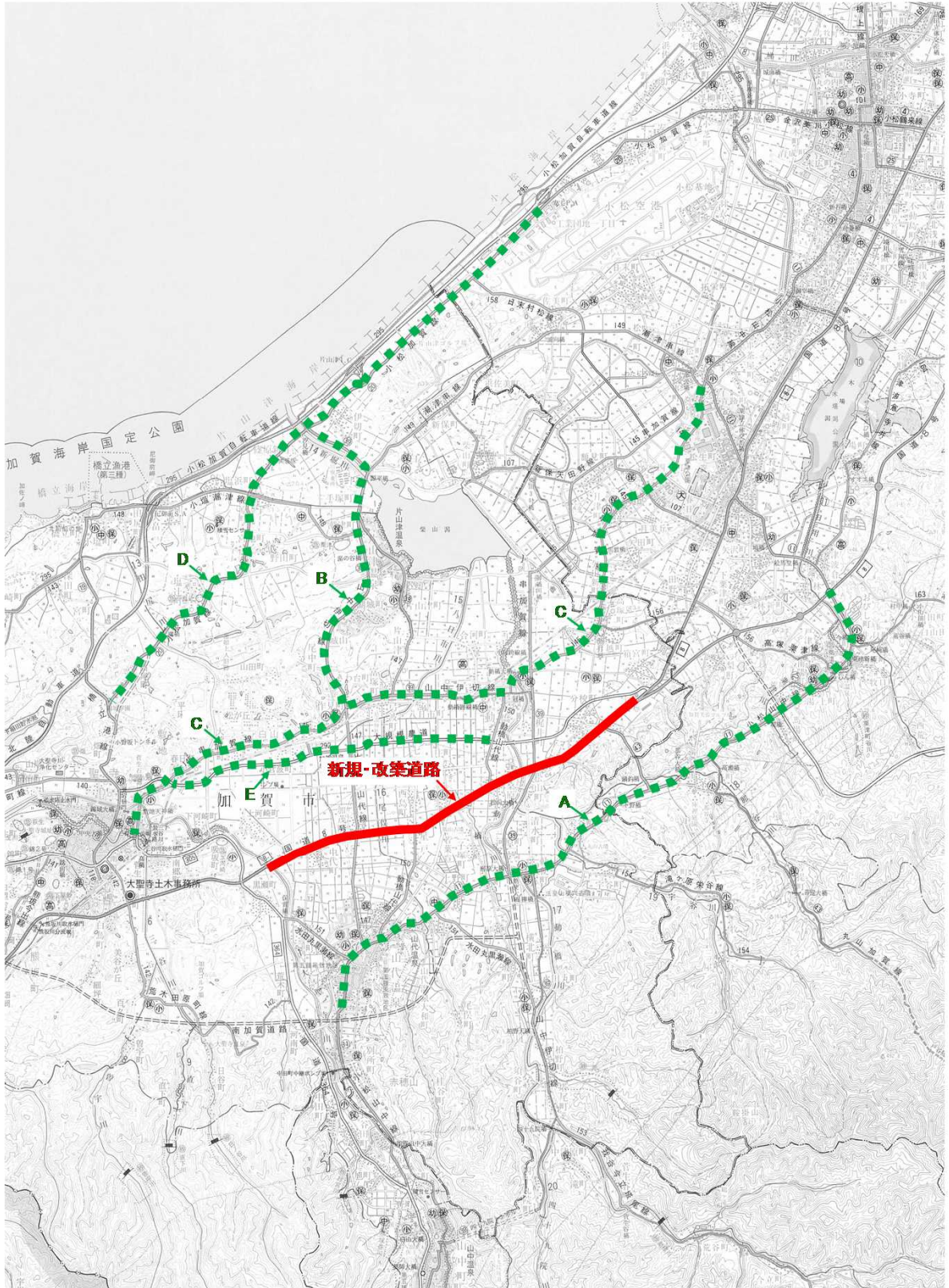
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [加賀拡幅] :6.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	21,400	31,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	11	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	42.59	53.24	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	A.(主)小松山中線 :11.4km	交通量	[台/日]	5,500	3,700
		走行時間	[分]	22	20
		走行時間費用	[億円/年]	24.50	14.49
	B.(主)山中伊切線 :8.0km	交通量	[台/日]	6,800	6,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	19.35	17.68
	C.(一)串加賀線 :12.0km	交通量	[台/日]	4,500	3,500
		走行時間	[分]	21	19
		走行時間費用	[億円/年]	17.04	12.08
	D.(主)小松加賀線 :10.1km	交通量	[台/日]	7,000	6,200
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	25.01	21.45
	E.大規模農道 :5.1km	交通量	[台/日]	9,000	4,700
		走行時間	[分]	11	8
		走行時間費用	[億円/年]	17.58	6.63
③その他道路合計 L=1292.4km	走行時間費用	[億円/年]	3,018.77	3,018.73	

			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: 1345.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,164.84	3,144.30	20.54

- ※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: 加賀拡幅

(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	H25年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、42)	
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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分でQ <sub>0</sub> を超える場合、実態に即した速度で補正)	<input checked="" type="checkbox"/>	

事業名: 加賀拡幅

(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(年あたり) 採用した冬期日数の考え方を記載	(82) 日
			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(82日)及び降雪日数(28日)を考慮	
			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19%低下、降雪時以外10%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: 加賀拡幅

(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	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用 )	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			



## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:加賀拡幅(事業全体)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-8年目	H 15	1.4802	102.3	0.19	0.25		
-7年目	H 16	1.4233	101.0	5.27	6.93		
-6年目	H 17	1.3686	99.6	1.90	2.41		
-5年目	H 18	1.3159	98.7	18.11	23.51		
-4年目	H 19	1.2653	97.6	27.06	32.90		
-3年目	H 20	1.2167	96.8	20.87	24.42		
-2年目	H 21	1.1699	95.6	35.75	40.53		
-1年目	H 22	1.1249	93.7	23.94	26.60		
供用開始年次	H 23	1.0816	92.1	11.74	12.70	0.54	0.59
1年目	H 24	1.0400	92.1	39.05	40.61	0.54	0.56
2年目	H 25	1.0000	92.1	36.95	36.95	0.54	0.54
3年目	H 26	0.9615	92.1	32.40	31.15	0.54	0.52
4年目	H 27	0.9246	92.1	22.87	21.15	1.06	0.98
5年目	H 28	0.8890	92.1	16.70	14.84	1.06	0.94
6年目	H 29	0.8548	92.1	10.76	9.20	1.06	0.90
7年目	H 30	0.8219	92.1	5.58	4.59	1.06	0.87
8年目	H 31	0.7903	92.1			1.74	1.38
9年目	H 32	0.7599	92.1			1.74	1.32
10年目	H 33	0.7307	92.1			1.74	1.27
11年目	H 34	0.7026	92.1			1.74	1.22
12年目	H 35	0.6756	92.1			1.74	1.18
13年目	H 36	0.6496	92.1			1.74	1.13
14年目	H 37	0.6246	92.1			1.74	1.09
15年目	H 38	0.6006	92.1			1.74	1.05
16年目	H 39	0.5775	92.1			1.74	1.01
17年目	H 40	0.5553	92.1			1.74	0.97
18年目	H 41	0.5339	92.1			1.74	0.93
19年目	H 42	0.5134	92.1			1.74	0.89
20年目	H 43	0.4936	92.1			1.74	0.86
21年目	H 44	0.4746	92.1			1.74	0.83
22年目	H 45	0.4564	92.1			1.74	0.80
23年目	H 46	0.4388	92.1			1.74	0.76
24年目	H 47	0.4220	92.1			1.74	0.74
25年目	H 48	0.4057	92.1			1.74	0.71
26年目	H 49	0.3901	92.1			1.74	0.68
27年目	H 50	0.3751	92.1			1.74	0.65
28年目	H 51	0.3607	92.1			1.74	0.63
29年目	H 52	0.3468	92.1			1.74	0.60
30年目	H 53	0.3335	92.1			1.74	0.58
31年目	H 54	0.3207	92.1			1.74	0.56
32年目	H 55	0.3083	92.1			1.74	0.54
33年目	H 56	0.2965	92.1			1.74	0.52
34年目	H 57	0.2851	92.1			1.74	0.50
35年目	H 58	0.2741	92.1			1.74	0.48
36年目	H 59	0.2636	92.1			1.74	0.46
37年目	H 60	0.2534	92.1			1.74	0.44
38年目	H 61	0.2437	92.1			1.74	0.42
39年目	H 62	0.2343	92.1			1.74	0.41
40年目	H 63	0.2253	92.1			1.74	0.39
41年目	H 64	0.2166	92.1			1.74	0.38
42年目	H 65	0.2083	92.1			1.74	0.36
43年目	H 66	0.2003	92.1			1.74	0.35
44年目	H 67	0.1926	92.1			1.74	0.34
45年目	H 68	0.1852	92.1			1.74	0.32
46年目	H 69	0.1780	92.1			1.74	0.31
47年目	H 70	0.1712	92.1			1.74	0.30
48年目	H 71	0.1646	92.1			1.74	0.29
49年目	H 72	0.1583	92.1			1.74	0.28
合計				-91.80	-14.53	79.60	34.83
単純事業費計				309.14		79.60	

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。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:加賀拡幅(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.284	4.4	1.25	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
ー1年目	H 26	0.9615	92.1	32.40	31.15		
供用開始年次	H 27	0.9246	92.1	22.87	21.15	0.52	0.48
1年目	H 28	0.8890	92.1	16.70	14.84	0.52	0.47
2年目	H 29	0.8548	92.1	10.76	9.20	0.52	0.45
3年目	H 30	0.8219	92.1	5.58	4.59	0.52	0.43
4年目	H 31	0.7903	92.1			1.19	0.94
5年目	H 32	0.7599	92.1			1.19	0.90
6年目	H 33	0.7307	92.1			1.19	0.87
7年目	H 34	0.7026	92.1			1.19	0.84
8年目	H 35	0.6756	92.1			1.19	0.80
9年目	H 36	0.6496	92.1			1.19	0.77
10年目	H 37	0.6246	92.1			1.19	0.74
11年目	H 38	0.6006	92.1			1.19	0.72
12年目	H 39	0.5775	92.1			1.19	0.69
13年目	H 40	0.5553	92.1			1.19	0.66
14年目	H 41	0.5339	92.1			1.19	0.64
15年目	H 42	0.5134	92.1			1.19	0.61
16年目	H 43	0.4936	92.1			1.19	0.59
17年目	H 44	0.4746	92.1			1.19	0.57
18年目	H 45	0.4564	92.1			1.19	0.54
19年目	H 46	0.4388	92.1			1.19	0.52
20年目	H 47	0.4220	92.1			1.19	0.50
21年目	H 48	0.4057	92.1			1.19	0.48
22年目	H 49	0.3901	92.1			1.19	0.46
23年目	H 50	0.3751	92.1			1.19	0.45
24年目	H 51	0.3607	92.1			1.19	0.43
25年目	H 52	0.3468	92.1			1.19	0.41
26年目	H 53	0.3335	92.1			1.19	0.40
27年目	H 54	0.3207	92.1			1.19	0.38
28年目	H 55	0.3083	92.1			1.19	0.37
29年目	H 56	0.2965	92.1			1.19	0.35
30年目	H 57	0.2851	92.1			1.19	0.34
31年目	H 58	0.2741	92.1			1.19	0.33
32年目	H 59	0.2636	92.1			1.19	0.31
33年目	H 60	0.2534	92.1			1.19	0.30
34年目	H 61	0.2437	92.1			1.19	0.29
35年目	H 62	0.2343	92.1			1.19	0.28
36年目	H 63	0.2253	92.1			1.19	0.27
37年目	H 64	0.2166	92.1			1.19	0.26
38年目	H 65	0.2083	92.1			1.19	0.25
39年目	H 66	0.2003	92.1			1.19	0.24
40年目	H 67	0.1926	92.1			1.19	0.23
41年目	H 68	0.1852	92.1			1.19	0.22
42年目	H 69	0.1780	92.1			1.19	0.21
43年目	H 70	0.1712	92.1			1.19	0.20
44年目	H 71	0.1646	92.1			1.19	0.20
45年目	H 72	0.1583	92.1			1.19	0.19
46年目	H 73	0.1522	92.1			1.19	0.18
47年目	H 74	0.1463	92.1			1.19	0.17
48年目	H 75	0.1407	92.1			1.19	0.17
49年目	H 76	0.1353	92.1	-17.30	-2.34	1.19	0.16
合計				71.01	78.59	56.86	22.26
単純事業費計				88.31		56.86	

- 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。

便益の現在価値算定表

年次 (暦年)	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸/ノック)			GDP テラトク	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×(2)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物			①計	①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	③	③×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率%				
																		乗用車類		小型貨物	普通貨物
供用開始年次	H 23	0.99472	0.98303	0.97629	0.90060	1.0816	92.1	2.39	1.16	2.70	6.25	6.76	0.62	0.22	0.53	1.38	1.49	0.26	0.28	7.89	8.53
1年目	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.90051	1.0400	92.1	2.38	1.14	2.67	6.15	6.39	0.62	0.22	0.52	1.36	1.42	0.26	0.27	7.77	8.08
2年目	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.90042	1.0000	92.1	2.37	1.12	2.57	6.05	6.35	0.62	0.22	0.51	1.34	1.42	0.26	0.26	7.65	7.95
3年目	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.90033	0.9615	92.1	2.36	1.10	2.50	5.95	5.72	0.61	0.21	0.50	1.32	1.27	0.25	0.24	7.53	7.24
4年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.90023	0.9246	92.1	9.70	2.08	6.39	18.17	16.80	0.84	0.17	0.96	1.98	1.83	0.26	0.24	20.41	18.87
5年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.90014	0.8890	92.1	9.65	2.04	6.22	17.91	15.92	0.84	0.17	0.93	1.94	1.73	0.26	0.23	20.11	17.88
6年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.90004	0.8548	92.1	9.60	2.01	6.05	17.65	15.09	0.83	0.17	0.91	1.91	1.63	0.26	0.22	19.81	16.94
7年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.88994	0.8219	92.1	9.54	1.97	5.87	17.38	14.29	0.83	0.16	0.88	1.88	1.54	0.25	0.21	19.51	16.04
8年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.88984	0.7903	92.1	18.55	4.32	14.47	37.34	29.51	1.05	0.36	3.23	4.64	3.67	0.66	0.53	42.64	33.70
9年目	H 32	0.99445	0.97977	0.96986	0.88973	0.7599	92.1	18.44	4.24	14.03	36.71	27.90	1.04	0.35	3.13	4.53	3.44	0.66	0.50	41.90	31.84
10年目	H 33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.7077	92.1	18.37	4.18	13.77	36.31	26.53	1.04	0.35	3.08	4.46	3.29	0.65	0.48	41.42	30.27
11年目	H 34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.7026	92.1	18.29	4.12	13.50	35.91	25.23	1.03	0.34	3.02	4.39	3.08	0.65	0.46	40.95	28.77
12年目	H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.6756	92.1	18.22	4.06	13.24	35.51	23.99	1.03	0.34	2.96	4.32	2.92	0.64	0.44	40.47	27.34
13年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.6496	92.1	18.14	4.00	12.97	35.11	22.81	1.02	0.33	2.90	4.25	2.76	0.64	0.42	40.00	25.98
14年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6246	92.1	18.06	3.94	12.71	34.70	21.68	1.02	0.33	2.84	4.18	2.61	0.63	0.40	39.52	24.69
15年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.6006	92.1	17.99	3.88	12.44	34.30	20.60	1.01	0.32	2.78	4.12	2.47	0.63	0.38	39.05	23.45
16年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.5775	92.1	17.91	3.82	12.17	33.90	19.58	1.01	0.32	2.72	4.05	2.34	0.63	0.36	38.57	22.28
17年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.5553	92.1	17.84	3.76	11.91	33.50	18.60	1.01	0.31	2.66	3.98	2.21	0.62	0.34	38.10	21.16
18年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5339	92.1	17.76	3.70	11.64	33.10	17.67	1.00	0.31	2.60	3.91	2.09	0.62	0.33	37.62	20.09
19年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.5134	92.1	17.68	3.64	11.38	32.70	16.79	1.00	0.30	2.54	3.84	1.97	0.61	0.31	37.15	19.07
20年目	H 43	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	0.4936	92.1	17.62	3.61	11.40	32.53	16.06	1.00	0.30	2.55	3.84	1.89	0.61	0.30	36.97	18.25
21年目	H 44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.4746	92.1	17.36	3.59	11.42	32.37	15.36	0.98	0.30	2.55	3.83	1.82	0.60	0.29	36.80	17.46
22年目	H 45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.4564	92.1	17.19	3.56	11.45	32.20	14.70	0.97	0.30	2.56	3.82	1.74	0.60	0.27	36.62	16.71
23年目	H 46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.4388	92.1	17.03	3.54	11.47	32.04	14.06	0.96	0.30	2.56	3.82	1.67	0.59	0.26	36.45	15.99
24年目	H 47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4220	92.1	16.87	3.51	11.49	31.87	13.45	0.95	0.29	2.57	3.81	1.61	0.59	0.25	36.27	15.31
25年目	H 48	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.4057	92.1	16.70	3.49	11.51	31.71	12.86	0.94	0.29	2.57	3.80	1.54	0.58	0.24	36.10	14.64
26年目	H 49	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.3901	92.1	16.54	3.47	11.54	31.54	12.31	0.93	0.29	2.58	3.80	1.48	0.58	0.23	35.92	14.01
27年目	H 50	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.3751	92.1	16.38	3.44	11.56	31.38	11.77	0.92	0.29	2.58	3.79	1.42	0.57	0.21	35.74	13.41
28年目	H 51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.3607	92.1	16.22	3.42	11.58	31.21	11.26	0.91	0.29	2.59	3.79	1.37	0.57	0.20	35.57	12.83
29年目	H 52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.3468	92.1	16.05	3.39	11.60	31.05	10.77	0.90	0.28	2.59	3.78	1.31	0.56	0.20	35.39	12.27
30年目	H 53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3335	92.1	15.89	3.37	11.63	30.89	10.30	0.90	0.28	2.60	3.77	1.26	0.56	0.19	35.22	11.75
31年目	H 54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3207	92.1	15.73	3.35	11.65	30.72	9.85	0.89	0.28	2.60	3.77	1.21	0.55	0.18	35.04	11.24
32年目	H 55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.3083	92.1	15.56	3.32	11.67	30.56	9.42	0.88	0.28	2.61	3.76	1.16	0.55	0.17	34.87	10.75
33年目	H 56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.2965	92.1	15.40	3.30	11.70	30.39	9.01	0.87	0.28	2.61	3.76	1.11	0.54	0.16	34.69	10.29
34年目	H 57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.2851	92.1	15.24	3.27	11.72	30.23	8.62	0.86	0.27	2.62	3.75	1.07	0.54	0.15	34.52	9.84
35年目	H 58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.2741	92.1	15.07	3.25	11.74	30.06	8.24	0.85	0.27	2.62	3.74	1.03	0.53	0.15	34.34	9.41
36年目	H 59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.2636	92.1	14.91	3.22	11.76	29.90	7.88	0.84	0.27	2.63	3.74	0.99	0.53	0.14	34.16	9.01
37年目	H 60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2534	92.1	14.75	3.20	11.79	29.73	7.53	0.83	0.27	2.63	3.73	0.95	0.52	0.13	33.99	8.61
38年目	H 61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2437	92.1	14.58	3.18	11.81	29.57	7.21	0.82	0.27	2.64	3.73	0.91	0.52	0.13	33.81	8.24
39年目	H 62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2343	92.1	14.42	3.15	11.83	29.41	6.89	0.81	0.26	2.64	3.72	0.87	0.51	0.12	33.64	7.88
40年目	H 63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2253	92.1	14.26	3.13	11.86	29.24	6.59	0.80	0.26	2.65	3.71	0.84	0.51	0.11	33.46	7.54
41年目	H 64	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	0.2166	92.1	14.10	3.10	11.88	29.08	6.30	0.79	0.26	2.65	3.71	0.80	0.50	0.11	33.29	7.21
42年目	H 65	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	0.2083	92.1	13.93	3.08	11.90	28.91	6.02	0.79	0.26	2.66	3.70	0.77	0.50	0.10	33.11	6.90
43年目	H 66	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	0.2003	92.1	13.77	3.06	11.92	28.75	5.76	0.78	0.26	2.66	3.69	0.74	0.49	0.10	32.94	6.60
44年目	H 67	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	0.1926	92.1	13.61	3.03	11.95	28.59	5.51	0.77	0.25	2.67	3.69	0.71	0.49	0.09	32.77	6.31
45年目	H 68	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	0.1852	92.1	13.45	3.01	11.97	28.43	5.26	0.76	0.25	2.67	3.68	0.68	0.48	0.09	32.59	6.04
46年目	H 69	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	0.1780	92.1	13.29	2.98	11.99	28.26	5.03	0.75	0.25	2.68	3.68	0.65	0.48	0.09	32.42	5.77
47年目	H 70	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	0.1712	92.1	13.13	2.96	12.02	28.10	4.81	0.74	0.25	2.68	3.67	0.63	0.47	0.08	32.25	5.52
48年目	H 71	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	0.1646	92.1	12.97	2.94	12.04	27.94	4.60	0.73	0.25	2.69	3.67	0.60	0.47	0.08	32.08	5.28
49年目	H 72	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	0.1583	92.1	12.81	2.91	12.06	27.78	4.40	0.72	0.24	2.69	3.66	0.58	0.47	0.07	31.91	5.05
合計								719.96	158.03	541.07	1,419.05	629.73	43.69	13.70	118.78	176.18	78.49	25.78	11.76	1,621.01	719.98

便益の現在価値算定表

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ロー)			GDP テラレタ	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×(2)	事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)			現在価値 (3)×(A)		現在価値 (3)×(A)		割引率4%					
		乗用車種	小型貨物	普通貨物			乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	② 計				③				
供用開始年次	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	0.8246	92.1	2.93	0.70	2.54	6.17	5.71	0.04	0.02	0.32	0.38	0.85	0.07	6.62
1年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.8890	92.1	2.91	0.69	2.47	6.07	5.40	0.04	0.02	0.31	0.37	0.83	0.07	6.51
2年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.8548	92.1	2.90	0.67	2.41	5.98	5.11	0.04	0.02	0.30	0.36	0.81	0.06	6.41
3年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.8219	92.1	2.88	0.66	2.34	5.88	4.83	0.04	0.02	0.29	0.35	0.79	0.06	6.30
4年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.7903	92.1	11.95	2.87	8.57	23.39	18.48	0.16	0.14	1.55	1.86	1.47	0.36	22.91
5年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.7599	92.1	11.88	2.81	8.32	23.01	17.48	0.16	0.14	1.50	1.80	1.37	0.36	22.57
6年目	H 33	0.99388	0.98583	0.98106	0.98285	0.7307	92.1	11.83	2.77	8.16	22.76	16.63	0.16	0.14	1.48	1.77	1.30	0.36	24.89
7年目	H 34	0.99385	0.98563	0.98030	0.98280	0.7026	92.1	11.78	2.73	8.00	22.51	15.82	0.16	0.14	1.45	1.74	1.22	0.36	24.61
8年目	H 35	0.99385	0.98542	0.98032	0.99275	0.6756	92.1	11.74	2.69	7.84	22.27	15.04	0.16	0.14	1.42	1.71	1.16	0.35	24.33
9年目	H 36	0.99383	0.98520	0.97992	0.99270	0.6496	92.1	11.69	2.65	7.69	22.02	14.30	0.16	0.13	1.39	1.68	1.09	0.35	24.05
10年目	H 37	0.99381	0.98498	0.97951	0.99264	0.6246	92.1	11.64	2.61	7.53	21.77	13.60	0.16	0.13	1.36	1.65	1.03	0.35	23.77
11年目	H 38	0.99379	0.98475	0.97908	0.99259	0.6006	92.1	11.59	2.57	7.37	21.53	12.83	0.16	0.13	1.33	1.62	0.97	0.35	23.49
12年目	H 39	0.99378	0.98452	0.97864	0.99253	0.5775	92.1	11.54	2.53	7.21	21.28	12.29	0.15	0.13	1.30	1.59	0.92	0.34	23.21
13年目	H 40	0.99376	0.98427	0.97817	0.99248	0.5538	92.1	11.49	2.49	7.06	21.04	11.68	0.15	0.13	1.28	1.56	0.86	0.34	22.93
14年目	H 41	0.99374	0.98402	0.97768	0.99242	0.5332	92.1	11.44	2.45	6.90	20.79	11.10	0.15	0.12	1.25	1.52	0.81	0.34	22.65
15年目	H 42	0.99372	0.98376	0.97717	0.99236	0.5134	92.1	11.39	2.41	6.74	20.54	10.55	0.15	0.12	1.22	1.49	0.77	0.33	22.37
16年目	H 43	0.99370	0.98355	0.97666	0.99230	0.4936	92.1	11.29	2.39	6.58	20.29	10.09	0.15	0.12	1.22	1.49	0.74	0.33	22.26
17年目	H 44	0.99369	0.98330	0.97617	0.99224	0.4746	92.1	11.18	2.38	6.42	20.03	9.65	0.15	0.12	1.22	1.49	0.71	0.33	22.15
18年目	H 45	0.99368	0.98326	0.97600	0.99219	0.4564	92.1	11.08	2.36	6.27	20.22	9.23	0.15	0.12	1.23	1.49	0.68	0.33	22.04
19年目	H 46	0.99365	0.98321	0.97599	0.99216	0.4388	92.1	10.97	2.35	6.11	20.11	8.83	0.15	0.12	1.23	1.49	0.66	0.32	21.93
20年目	H 47	0.99362	0.98316	0.97591	0.99213	0.4220	92.1	10.87	2.33	6.81	20.01	8.44	0.15	0.12	1.23	1.49	0.63	0.32	21.82
21年目	H 48	0.99360	0.98312	0.97588	0.99210	0.4057	92.1	10.76	2.31	6.82	19.90	8.07	0.14	0.12	1.23	1.49	0.61	0.32	21.71
22年目	H 49	0.99358	0.98307	0.97584	0.99207	0.3901	92.1	10.66	2.30	6.84	19.79	7.72	0.14	0.12	1.24	1.50	0.58	0.32	21.60
23年目	H 50	0.99356	0.98302	0.97580	0.99204	0.3751	92.1	10.55	2.28	6.85	19.68	7.38	0.14	0.11	1.24	1.50	0.56	0.31	21.49
24年目	H 51	0.99354	0.98297	0.97576	0.99201	0.3607	92.1	10.45	2.27	6.86	19.58	7.06	0.14	0.11	1.24	1.50	0.54	0.31	21.38
25年目	H 52	0.99352	0.98292	0.97572	0.99198	0.3468	92.1	10.34	2.25	6.88	19.47	6.75	0.14	0.11	1.24	1.50	0.52	0.31	21.27
26年目	H 53	0.99350	0.98287	0.97568	0.99195	0.3335	92.1	10.24	2.23	6.89	19.36	6.46	0.14	0.11	1.25	1.50	0.50	0.31	21.16
27年目	H 54	0.99348	0.98282	0.97564	0.99192	0.3207	92.1	10.13	2.22	6.90	19.25	6.17	0.14	0.11	1.25	1.50	0.48	0.30	21.05
28年目	H 55	0.99346	0.98277	0.97560	0.99189	0.3083	92.1	10.03	2.20	6.92	19.14	5.90	0.13	0.11	1.25	1.50	0.46	0.30	20.94
29年目	H 56	0.99344	0.98272	0.97556	0.99186	0.2965	92.1	9.92	2.19	6.93	19.04	5.64	0.13	0.11	1.25	1.50	0.44	0.30	20.83
30年目	H 57	0.99342	0.98266	0.97552	0.99183	0.2851	92.1	9.81	2.17	6.94	18.93	5.40	0.13	0.11	1.26	1.50	0.43	0.29	20.72
31年目	H 58	0.99340	0.98261	0.97548	0.99180	0.2741	92.1	9.71	2.15	6.96	18.82	5.16	0.13	0.11	1.26	1.50	0.41	0.29	20.61
32年目	H 59	0.99338	0.98255	0.97544	0.99177	0.2636	92.1	9.61	2.14	6.97	18.71	4.93	0.13	0.11	1.26	1.50	0.39	0.29	20.50
33年目	H 60	0.99336	0.98250	0.97540	0.99174	0.2534	92.1	9.50	2.12	6.98	18.61	4.71	0.13	0.11	1.26	1.50	0.38	0.29	20.39
34年目	H 61	0.99334	0.98244	0.97536	0.99171	0.2437	92.1	9.40	2.11	7.00	18.50	4.51	0.13	0.11	1.27	1.50	0.36	0.28	20.28
35年目	H 62	0.99332	0.98238	0.97532	0.99168	0.2343	92.1	9.29	2.09	7.01	18.39	4.31	0.12	0.10	1.27	1.50	0.35	0.28	20.17
36年目	H 63	0.99330	0.98232	0.97528	0.99165	0.2253	92.1	9.19	2.07	7.02	18.28	4.12	0.12	0.10	1.27	1.50	0.34	0.28	20.06
37年目	H 64	0.99328	0.98226	0.97524	0.99162	0.2166	92.1	9.08	2.06	7.04	18.18	3.94	0.12	0.10	1.27	1.50	0.32	0.28	19.95
38年目	H 65	0.99326	0.98220	0.97520	0.99159	0.2083	92.1	8.98	2.04	7.05	18.07	3.76	0.12	0.10	1.28	1.50	0.31	0.27	19.84
39年目	H 66	0.99324	0.98214	0.97516	0.99156	0.2003	92.1	8.87	2.03	7.07	17.96	3.60	0.12	0.10	1.28	1.50	0.30	0.27	19.73
40年目	H 67	0.99322	0.98208	0.97512	0.99153	0.1926	92.1	8.77	2.01	7.08	17.86	3.44	0.12	0.10	1.28	1.50	0.29	0.27	19.62
41年目	H 68	0.99320	0.98202	0.97508	0.99150	0.1852	92.1	8.66	1.99	7.09	17.75	3.29	0.12	0.10	1.28	1.50	0.28	0.27	19.52
42年目	H 69	0.99318	0.98196	0.97504	0.99147	0.1780	92.1	8.56	1.98	7.11	17.64	3.14	0.11	0.10	1.29	1.50	0.27	0.26	19.41
43年目	H 70	0.99316	0.98190	0.97500	0.99144	0.1712	92.1	8.46	1.96	7.12	17.54	3.00	0.11	0.10	1.29	1.50	0.26	0.26	19.30
44年目	H 71	0.99314	0.98184	0.97496	0.99141	0.1646	92.1	8.35	1.95	7.13	17.43	2.87	0.11	0.10	1.29	1.50	0.25	0.26	19.19
45年目	H 72	0.99312	0.98178	0.97492	0.99138	0.1583	92.1	8.25	1.93	7.15	17.33	2.74	0.11	0.10	1.29	1.50	0.24	0.26	19.08
46年目	H 73	0.99310	0.98172	0.97488	0.99135	0.1522	92.1	8.15	1.91	7.16	17.22	2.62	0.11	0.10	1.30	1.50	0.23	0.25	18.98
47年目	H 74	0.99308	0.98166	0.97484	0.99132	0.1463	92.1	8.05	1.90	7.17	17.12	2.50	0.11	0.10	1.30	1.50	0.22	0.25	18.87
48年目	H 75	0.99306	0.98160	0.97480	0.99129	0.1407	92.1	7.95	1.88	7.19	17.02	2.39	0.11	0.09	1.30	1.50	0.21	0.25	18.77
49年目	H 76	0.99304	0.98154	0.97476	0.99126	0.1353	92.1	7.84	1.87	7.20	16.91	2.29	0.11	0.09	1.30	1.50	0.20	0.24	18.66
合計								476.52	106.71	338.38	921.60	371.08	6.41	5.29	60.66	72.36	28.38	14.28	1,008.24

路線名	箇所名	車線数	延長
加賀拡幅	石川県加賀市箱宮町～石川県加賀市黒瀬町	4	6.4km

## ■事業費内訳【全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					9,218		
	改良費					5,592	
		土工	m <sup>3</sup>	399,594	882	切土(161,356m <sup>3</sup> )、盛土(94,331m <sup>3</sup> )、捨土(123,857m <sup>3</sup> )	
		軟弱地盤改良工	m <sup>2</sup>	131,384	727		
		法面工	m <sup>2</sup>	5,238	22	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	175	L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		管渠工	m	534	9		
		函渠工	m	519	1,980		
		排水工	m	34,006	1,061		
		中央分離帯工	式	1	104		
	雑工	式	1	633	付帯工、区画線工、構造物撤去工		
	橋梁費					1,200	
		100m以上	m	101	628	鋼3径間連続非合成箱桁(2BOX)1橋	
		100m未満	m	80	572	PC単純プレテンションWホロー桁橋1橋、連続非合成箱桁橋1橋	
	舗装費					2,404	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	157,255	1,791		
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	52,603	613		
付帯施設費					23		
	交通管理施設工	式	1	23	防護柵工		
②用地及補償費					19,457		
	用地費	m <sup>2</sup>	152,796	9,180			
	補償費	式	1	10,277			
③間接経費					3,325	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					32,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
加賀拡幅	石川県加賀市松山町～石川県加賀市加茂町	4	2.6km

■事業費内訳【残】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					4,154		
	改良費					2,500	
		土工		m <sup>3</sup>	149,082	435	切土(49,985m <sup>3</sup> )、盛土(55,222m <sup>3</sup> )、捨土(32,051m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工		m <sup>2</sup>	42,239	230	
		法面工		m <sup>2</sup>	601	8	盛土法面
		擁壁工		式	1	95	L型擁壁、重力式擁壁
		函渠工		m	273	1,052	
		排水工		m	10,833	400	
		中央分離帯工		式	1	85	
	雑工		式	1	195	付帯工、区画線工、構造物撤去工	
	橋梁費					692	
		100m以上		m	101	529	鋼3径間連続非合成箱桁(2BOX)1橋
		100m未満		m	14	163	PC単純プレテンションWホロー桁橋1橋
	舗装費					951	
		車道舗装		m <sup>2</sup>	89,213	737	
歩道舗装			m <sup>2</sup>	24,119	214		
付帯施設費					11		
	交通管理施設工		式	1	11	防護柵工	
②用地及補償費					4,298		
	用地費		m <sup>2</sup>	42,950	1,718		
	補償費		式	1	2,580		
③間接経費			式	1	733	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
残事業費					9,185		



路線名	箇所名	車線数	延長
8号	加賀拡幅	4	6.4km

### ■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	6.4	43	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	140	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			183	

#### 【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。