

道路事業の事後評価資料

〔国道8号 金沢地区交通対策（^{しめの}示野地区6車線化）〕

平成25年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	
(1) 事業の目的	P 1
(2) 計画概要	P 1
2. 現在に至る経緯等	P 2
3. 当該道路の役割・効果	
(1) 役割・効果の概要	P 3
(2) 役割・効果	P 4
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	
① 渋滞の緩和	P 4
② 旅行速度の向上	P 5
③ 交通事故の低減	P 6
2) その他の効果	
① 円滑なモビリティの確保	P 7
② 都市の再生	P 8
4. 対応方針（原案）	
1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性	P 9
2. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	P 9

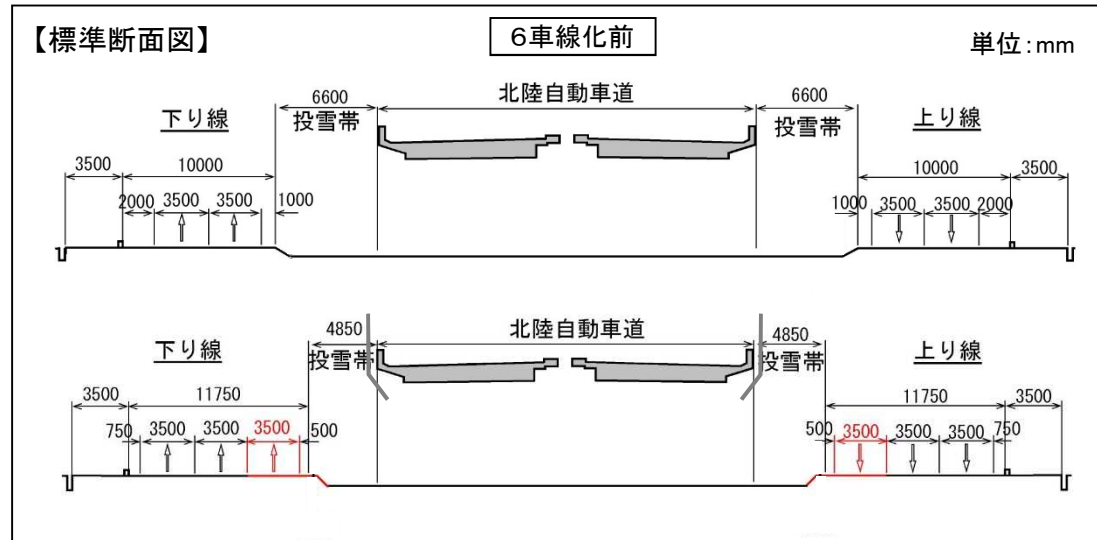
1. 事業の概要

(1) 事業の目的

- ・金沢市内の交通混雑の緩和

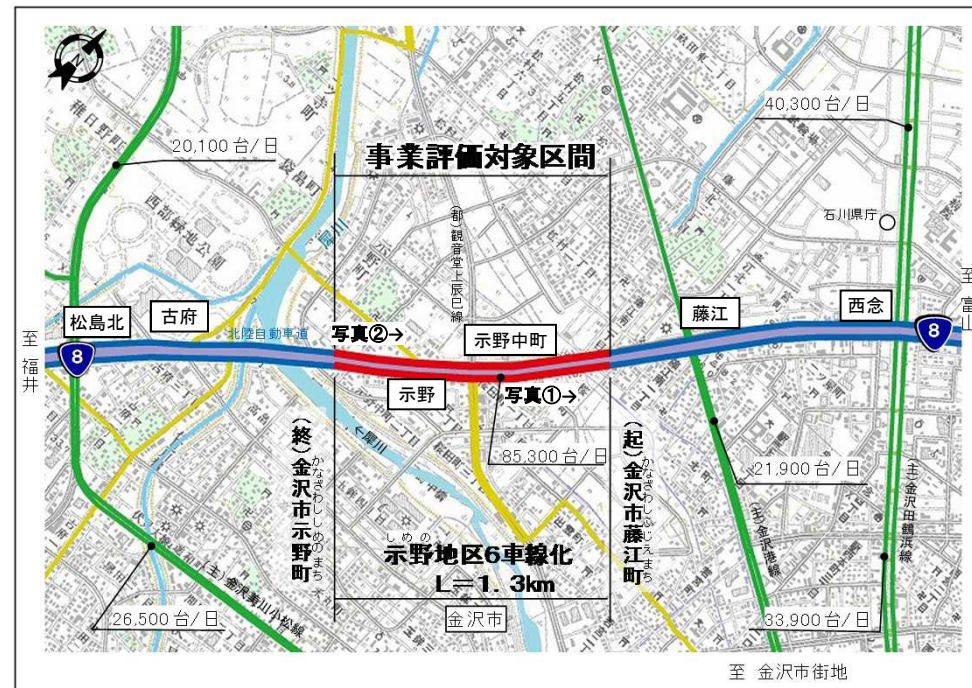
(2) 計画の概要

- 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 : 平成17年度
- 工事着手 : 平成17年度
- 全体事業費 : 14億円



【6車線化前の交通状況(H17)】

【広域位置図】



2. 現在に至る経緯等

- 平成17年度: 用地及び工事着手
- 平成18年度: 事業再評価(指摘事項なし)
- 平成20年度: 6車線化供用(藤江町～示野町間 L=1.3km)
- 平成21年度: 事業完了(飛雪防止柵設置)



○当該事業における諸条件の変化

	H18再評価時 ※	今回事後評価時	備考
道路構造等	6車線拡幅	6車線拡幅	
総事業費	10億円	14億円	飛雪防止柵構造変更等による増
交通量	51,600～60,300台/日 <H11センサスに基づくH42推計>	69,800台/日 <実績(H25.10機械観測)>	
事業期間	平成17年度～平成19年度 <事業期間3年>	平成17年度～平成21年度 <事業期間5年>	H21.3.27供用 (並行する北陸自動車道排雪対策として飛雪防止柵設置に係る延長)

※: 新規採択時評価を実施していないため、再評価時(H18)の値を記載。

3. 当該道路の役割・効果

(1) 役割・効果の概要

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 渋滞の緩和 (P 4)

- 示野地区の6車線化整備により、示野中町交差点を先頭に上り線で発生していた最大3,920m(示野中町交差点～御経塚北交差点)の渋滞が解消したほか、下り線の渋滞長が2,020m(約84%)減少した。
- 渋滞通過時間は上り線で20分短縮、下り線で6.2分(約69%)短縮し、上下線ともに走行環境が改善された。

② 旅行速度の向上 (P 5)

- 示野地区の6車線化供用により、朝ピーク時における旅行速度が、上り線で37.3km/h(約112%)に、下り線で32.6km/h(約58%)に向上した。

③ 交通事故の低減 (P 6)

- 示野地区の6車線化供用により交通量は増加したものの、死傷事故件数は約12件/年(約26%)減少した。
- 特に渋滞に起因すると思われる追突事故の減少が顕著。

2) その他の効果

① 円滑なモビリティの確保 バス路線の利便性向上 (P 7)

- 示野地区6車線化区間を含む国道8号を經由し、金沢駅西口～小松空港間を結ぶ小松空港スーパー特急バスが29便/日運行している。
- 当該区間の整備により、特急バスの運転手から運行時間の短縮に関する意見が聞かれている。

② 都市の再生 沿道まちづくりとの連携 (P 8)

- 土地区画整理事業による人口増加を見据えて、平成17年度に左折レーンを整備し、円滑な交通を確保。
- 平成20年度に6車線化が完了し、平成15年と25年の比較では、当該区間周辺の人口が1,915人(約23%)、世帯数が973世帯(約31%)増加。
- 土地区画整理事業としての基盤整備も概ね完了しており、まちづくりを支援。

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 渋滞の緩和

- 示野地区の6車線化整備により、示野中町交差点を先頭に上り線で発生していた最大3,920m（示野中町交差点～御経塚北交差点）の渋滞が解消したほか、下り線の渋滞長が2,020m（約84%）減少した。
- 渋滞通過時間は上り線で20分短縮、下り線で6.2分（約69%）短縮し、上下線ともに走行環境が改善された。

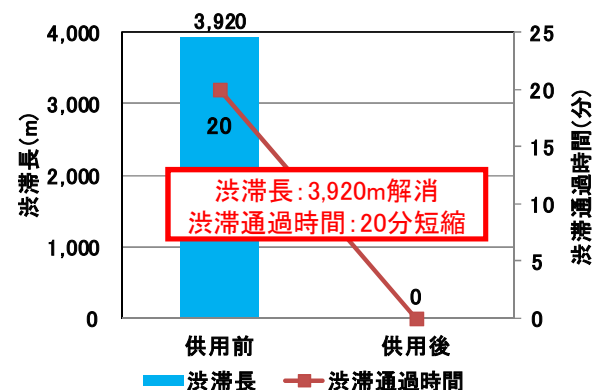


【6車線化供用前後での渋滞状況】

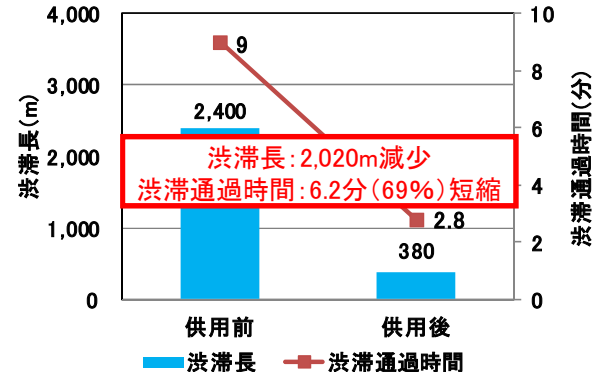


【示野中町交差点における渋滞長・渋滞通過時間】

《上り(福井→富山)朝ピーク(7:00~9:00)》



《下り(富山→福井)朝ピーク(7:00~9:00)》



※供用前: H20.11.18調査、供用後: H25.10.1調査

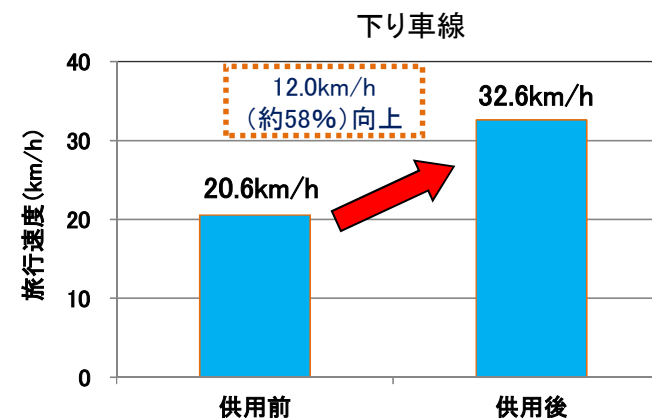
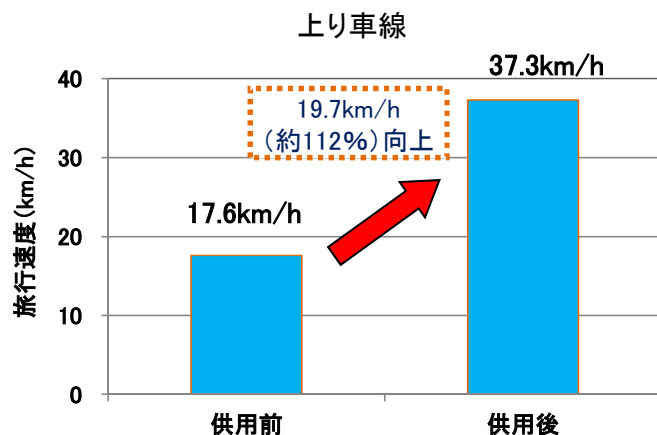
3. 当該道路の役割・効果

②旅行速度の向上

○ 示野地区の6車線化供用により、朝ピーク時における旅行速度が、上り線で37.3km/h(約112%)に、下り線で32.6km/h(約58%)に向上した。



【示野地区6車線化による旅行速度の変化(平日朝ピーク時)】



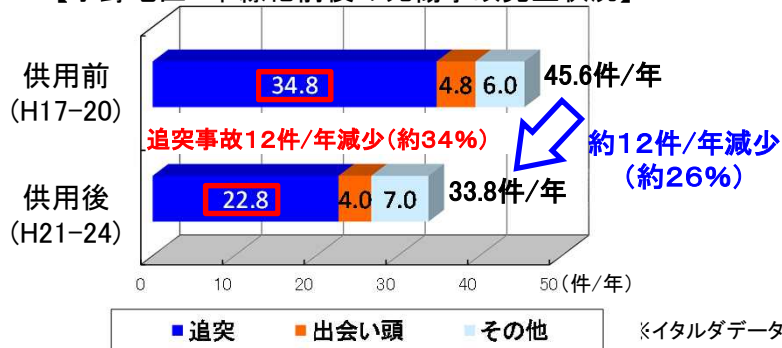
3. 当該道路の役割・効果

③交通事故の低減

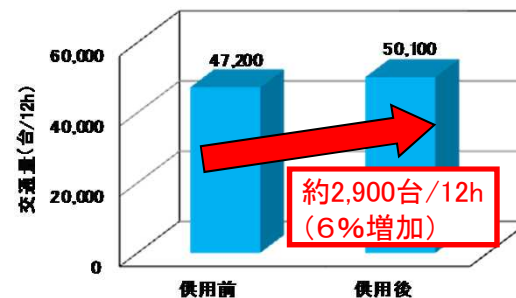
- 示野地区の6車線化供用により交通量は増加したものの、死傷事故件数は約12件/年(約26%)減少した。
- 特に渋滞に起因すると思われる追突事故の減少が顕著。



【示野地区6車線化前後の死傷事故発生状況】



【交通量の推移(7:00~19:00)】



※機械観測データ(金沢市西念)
供用前:H20.11.18、供用後:H25.10.1

3. 当該道路の役割・効果

2) その他の効果

①円滑なモビリティの確保 バス路線の利便性向上

- 示野地区6車線化区間を含む国道8号を經由し、金沢駅西口～小松空港間を結ぶ小松空港スーパー特急バスが29便/日運行している。
- 当該区間の整備により、特急バスの運転手から運行時間の短縮に関する意見が聞かれている。

【小松空港特急バス】

- ・金沢駅西口と小松空港を市内各所や北陸自動車道経由で結ぶ高速バスで、往復で63便/日以上が運行。
- ・このうち、29便がスーパー特急として、市内各所を經由せず、国道8号を經由して北陸自動車道へアクセス。
- ◆スーパー特急(所要時間:約40分)
金沢駅西口→国道8号・北陸道経由
→小松空港



【バス運転手の声(H25.11ヒアリング)】

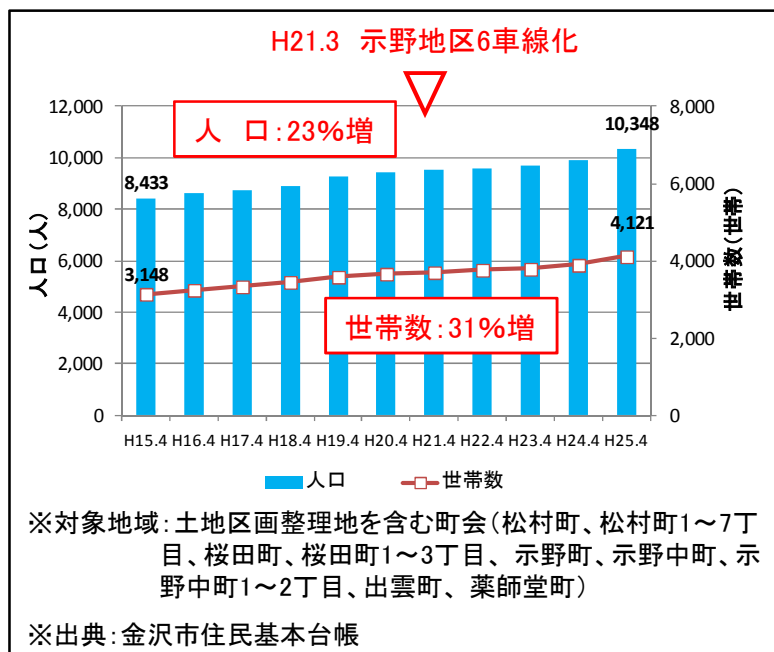
- ・示野地区で道路の車線数が増えたことで、混雑時間帯に小松空港へ向かう運行がスムーズになった。
- ・スーパー特急バスは、小松空港まで40分とPRしており、渋滞による時間ロスがなくなったことで、気持ちに余裕を持って北陸道を走行できるようになった。
- ・金沢西ICを下りた後も、金沢駅までの交通の流れが良くなったように感じている。

3. 当該道路の役割・効果

②都市の再生 沿道まちづくりとの連携

- 土地区画整理事業による人口増加を見据えて、平成17年度に左折レーンを整備し、円滑な交通を確保。
- 平成20年度に6車線化が完了し、平成15年と25年の比較では、当該区間周辺の人口が1,915人(約23%)、世帯数が973世帯(約31%)増加。
- 土地区画整理事業としての基盤整備も概ね完了しており、まちづくりを支援。

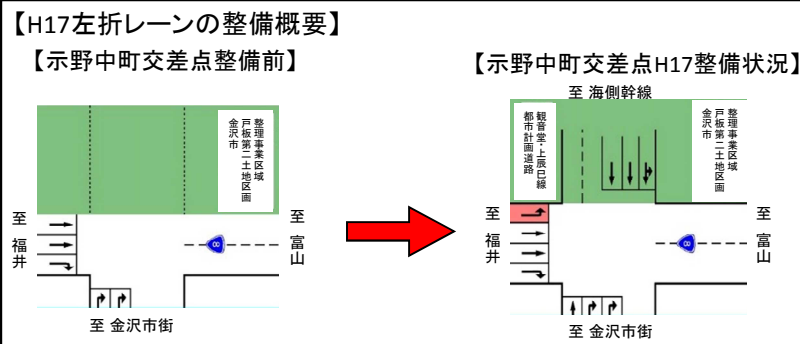
【沿道の人口・世帯数の推移】



【対象地域と金沢市の人口・世帯数の推移】

	H15		H25		増加割合	
	人口(人)	世帯数(世帯)	人口(人)	世帯数(世帯)	人口	世帯数
対象地域	8,433	3,148	10,348	4,121	22.7%	30.9%
金沢市	440,543	173,565	450,360	195,245	2.2%	12.5%

示野地区では、金沢市内の人口増加割合を大きく上回っている。



4. 対応方針（原案）

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・国道8号示野地区の6車線化区間は、金沢市中心部における主要幹線として渋滞緩和による交通の円滑化や死傷事故の減少、地域発展の支援など様々な役割を果たしている。
- ・示野地区の6車線化供用により、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「交通事故の低減」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。
- ・示野地区の6車線化事業については、周辺土地区画整理事業を考慮した上で事業を実施しており、その他、事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

飛雪防止柵の設計協議に時間を要し供用の遅れ、構造変更に伴う事業費の増加が生じたため、同種事業を実施する場合には、十分な協議期間を確保した上で、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。

なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。

(参考資料)

1) 客観的評価指標

＜事業採択の前提条件に対応する事後評価項目＞

項目	評価項目
I. 事業の効率性	◆ 交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失) (便益増減額と費用増減額を計測)
	◇ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※2、乖離の要因等)
	◇ 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)
II. 事業実施環境	○ 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい。

＜事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目＞

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
		● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		● 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の状況
	(2) 物流効率化支援	○ 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上の状況
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		□ 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が解消
	(3) 都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(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)への連絡道路となった
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		□ 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)
		□ 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が解消		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		

※○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇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効果の有無を確認する。

※●、◆、■は該当する指標を示す。

I. 活力	(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た地区の一体的発展への寄与の状況
		○拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		○主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○新規整備の公共公益施設へと直結されたことによる効果
II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	○自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□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た
	(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あり □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群保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	(3) 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の状況
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	○現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		○歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	(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が解消
		■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
		□並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線として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
□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が解消		
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
		◇現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
		○その他、環境や景観上の効果
V. その他	(1) 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整備の必要性または一体的整備による効果
		□他機関との連携プログラムに関する効果
		□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

※○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇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効果の有無を確認する。

※●、◆、■は該当する指標を示す。

○事後評価実施時点における評価指標該当項目の内容

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・ 渋滞の発生状況 【P4で詳述】
 - 上下線ともに渋滞が概ね解消
 - 上り車線：供用前 3,920m → 供用後 0m（解消） 20分短縮
 - 下り車線：供用前 2,400m → 供用後 380m（2,020m減少） 6.2分短縮
 - ※供用前：H20.11.18調査、供用後：H25.10.1調査
- ・ 旅行速度 【P5で詳述】
 - 上下線ともに旅行速度が改善
 - 上り車線：供用前 17.6km/h → 供用後 37.3km/h
 - 下り車線：供用前 20.6km/h → 供用後 32.6km/h
 - ※供用前：H20.11.18調査、供用後：H25.7調査
- ・ 交通事故 【P6で詳述】
 - 死傷事故件数が約12件/年減少
 - 供用前 45.6件/年 → 供用後 33.8件/年（約3割減少）
 - ※供用前：H17～20年平均、事故原票より
 - 供用後：H21～24年平均、事故原票より
- ・ 費用対効果 $B/C = 1.4.2$ 【参考資料】
 - ※3便益による費用対効果

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 金沢駅西口と小松空港を結ぶバス路線の利便性が向上 【P7で詳述】
- ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約11万人時間/年
（供用前：2,703.9万人時間/年 → 供用後：2,693.3万人時間/年）

(3) 都市の再生

- ・ 沿道の土地区画整理事業との連携あり。 【P8で詳述】
- ・ 供用前の平成15年から供用後の平成25年にかけて対象区間沿道の人口、世帯数が増加
人口 1,915人増加（H15：8,433人 → H25：10,348人）
世帯数 973世帯増加（H15：3,148世帯 → H25：4,121世帯）

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・ 費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量＝1,983t-co₂/年
（供用前 852,204t-co₂/年 → 供用後 850,221t-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＝6.3t-NO_x/年
（供用前 2,753.8t-NO_x/年 → 供用後 2,747.6t-NO_x/年）
- ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝0.6t-SPM/年
（供用前 242.2t-SPM/年 → 供用後 241.7t-SPM/年）

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	金沢地区交通対策 (示野地区6車線化)	L=1.3km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,800~67,300	6	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	14億円	13億円	26億円
基準年における 現在価値 (C)	16億円	6.7億円	23億円

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21年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	1.5億円	0.62億円	14億円
基準年における 現在価値 (B)	276億円	35億円	14億円	325億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	14.2
経済的純現在価値 (事業全体)	302億円
経済的内部収益率 (事業全体)	57.3%

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。

交通状況の変化

様式-3①

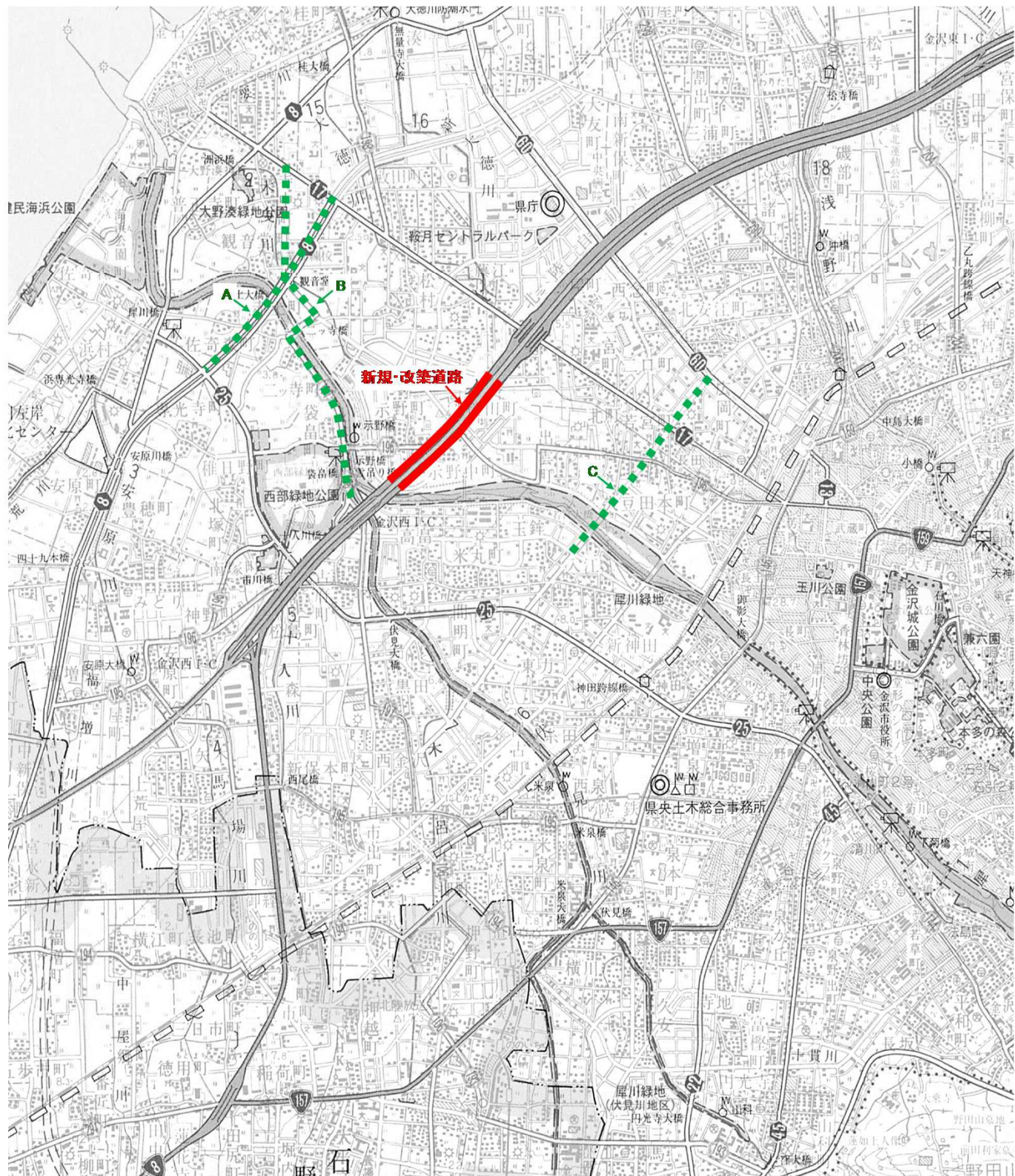
事業名 国道8号金沢地区交通対策(示野地区6車線化) (事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [示野地区6車線化] :1.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,300	60,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	2	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	19.20	20.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	A.(主)松任宇ノ気線 :1.9km	交通量	[台/日]	24,000	23,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	14.99	14.76
	B.(一)寺中西金沢線 :2.9km	交通量	[台/日]	10,300	7,100
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	11.61	7.11
	C.市道 :2.2km	交通量	[台/日]	18,200	14,200
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	12.01	8.58
③その他道路合計 L=773.2km	走行時間費用	[億円/年]	2,752.06	2,748.25	
			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:781.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,809.87	2,799.62	10.25

- ※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8号金沢地区交通対策(示野地区6車線化)

(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 checked="" type="checkbox"/>	
	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) 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)			
その他()		<input type="checkbox"/>	
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 ₀ を超える場合、実態に即した速度で補正)	<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(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	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：国道8号金沢地区交通対策(示野地区6車線化)

(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 checked="" 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 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: 国道8号金沢地区交通対策(示野地区6車線化)(事業全体)

					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.208	1.3	0.27
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
-4年目	H 17	1.3686	99.6	2.75	3.52		
-3年目	H 18	1.3159	98.7	1.71	2.10		
-2年目	H 19	1.2653	97.6	4.86	5.80		
-1年目	H 20	1.2167	96.8	0.12	0.14		
供用開始年次	H 21	1.1699	95.6	4.15	4.68	0.26	0.29
1年目	H 22	1.1249	93.7			0.26	0.28
2年目	H 23	1.0816	92.1			0.26	0.28
3年目	H 24	1.0400	92.1			0.26	0.27
4年目	H 25	1.0000	92.1			0.26	0.26
5年目	H 26	0.9615	92.1			0.26	0.25
6年目	H 27	0.9246	92.1			0.26	0.24
7年目	H 28	0.8890	92.1			0.26	0.23
8年目	H 29	0.8548	92.1			0.26	0.22
9年目	H 30	0.8219	92.1			0.26	0.21
10年目	H 31	0.7903	92.1			0.26	0.20
11年目	H 32	0.7599	92.1			0.26	0.20
12年目	H 33	0.7307	92.1			0.26	0.19
13年目	H 34	0.7026	92.1			0.26	0.18
14年目	H 35	0.6756	92.1			0.26	0.17
15年目	H 36	0.6496	92.1			0.26	0.17
16年目	H 37	0.6246	92.1			0.26	0.16
17年目	H 38	0.6006	92.1			0.26	0.15
18年目	H 39	0.5775	92.1			0.26	0.15
19年目	H 40	0.5553	92.1			0.26	0.14
20年目	H 41	0.5339	92.1			0.26	0.14
21年目	H 42	0.5134	92.1			0.26	0.13
22年目	H 43	0.4936	92.1			0.26	0.13
23年目	H 44	0.4746	92.1			0.26	0.12
24年目	H 45	0.4564	92.1			0.26	0.12
25年目	H 46	0.4388	92.1			0.26	0.11
26年目	H 47	0.4220	92.1			0.26	0.11
27年目	H 48	0.4057	92.1			0.26	0.10
28年目	H 49	0.3901	92.1			0.26	0.10
29年目	H 50	0.3751	92.1			0.26	0.10
30年目	H 51	0.3607	92.1			0.26	0.09
31年目	H 52	0.3468	92.1			0.26	0.09
32年目	H 53	0.3335	92.1			0.26	0.09
33年目	H 54	0.3207	92.1			0.26	0.08
34年目	H 55	0.3083	92.1			0.26	0.08
35年目	H 56	0.2965	92.1			0.26	0.08
36年目	H 57	0.2851	92.1			0.26	0.07
37年目	H 58	0.2741	92.1			0.26	0.07
38年目	H 59	0.2636	92.1			0.26	0.07
39年目	H 60	0.2534	92.1			0.26	0.07
40年目	H 61	0.2437	92.1			0.26	0.06
41年目	H 62	0.2343	92.1			0.26	0.06
42年目	H 63	0.2253	92.1			0.26	0.06
43年目	H 64	0.2166	92.1			0.26	0.06
44年目	H 65	0.2083	92.1			0.26	0.05
45年目	H 66	0.2003	92.1			0.26	0.05
46年目	H 67	0.1926	92.1			0.26	0.05
47年目	H 68	0.1852	92.1			0.26	0.05
48年目	H 69	0.1780	92.1			0.26	0.05
49年目	H 70	0.1712	92.1	-0.40	-0.07	0.26	0.04
合計				13.20	16.17	12.86	6.72
単純事業費計				13.60		12.86	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

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8号金沢地区交通対策(示野地区6車線化)(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次	年度 (暦年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ノカ)			GDP テフレート	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	小型貨物	普通貨物		① 計	① × (A)	現在価値 (A) × ②	② 計	現在価値 (A) × ③	③ × (A)	現在価値 (A) × ④	④ × (A)		
供用開始年次	H 21	0.93477	0.97737	0.99077	95.6	1.84	1.20	12.16	13.70	1.54	1.73	0.62	0.70	16.13	
1年目	H 22	0.93475	0.98331	0.99069	93.7	9.07	1.81	12.05	13.32	1.52	1.69	0.62	0.68	14.19	
2年目	H 23	0.93472	0.98303	0.99060	92.1	9.02	1.78	11.94	12.92	1.51	1.63	0.61	0.66	14.06	
3年目	H 24	0.93469	0.98273	0.99051	92.1	8.97	1.74	11.84	12.31	1.49	1.55	0.60	0.63	13.93	
4年目	H 25	0.93466	0.98243	0.99042	92.1	8.93	1.71	11.73	11.73	1.48	1.48	0.60	0.60	13.81	
5年目	H 26	0.93463	0.98212	0.99033	92.1	8.88	1.68	11.62	11.18	1.46	1.41	0.59	0.57	13.68	
6年目	H 27	0.93460	0.98179	0.99023	92.1	8.83	1.65	11.52	10.65	1.45	1.34	0.59	0.54	13.55	
7年目	H 28	0.93457	0.98145	0.99014	92.1	8.78	1.62	11.41	10.14	1.43	1.28	0.58	0.52	13.43	
8年目	H 29	0.93454	0.98110	0.99004	92.1	8.73	1.59	11.30	9.66	1.42	1.21	0.57	0.49	13.30	
9年目	H 30	0.93451	0.98074	0.98994	92.1	8.69	1.56	11.20	9.20	1.41	1.15	0.57	0.47	13.17	
10年目	H 31	0.93448	0.98036	0.98984	92.1	8.64	1.53	11.09	8.77	1.39	1.10	0.56	0.45	13.05	
11年目	H 32	0.93445	0.97997	0.98973	92.1	8.59	1.50	10.99	8.35	1.38	1.09	0.56	0.42	12.92	
12年目	H 33	0.93442	0.97958	0.98963	92.1	8.55	1.48	10.91	7.97	1.37	1.00	0.55	0.40	12.83	
13年目	H 34	0.93439	0.97919	0.98953	92.1	8.52	1.46	10.84	7.61	1.36	0.95	0.55	0.39	12.74	
14年目	H 35	0.93436	0.97880	0.98943	92.1	8.48	1.44	10.76	7.27	1.35	0.91	0.55	0.37	12.66	
15年目	H 36	0.93433	0.97841	0.98933	92.1	8.45	1.41	10.69	6.94	1.34	0.87	0.54	0.35	12.57	
16年目	H 37	0.93430	0.97802	0.98923	92.1	8.41	1.39	10.62	6.63	1.33	0.83	0.54	0.34	12.48	
17年目	H 38	0.93427	0.97763	0.98913	92.1	8.38	1.37	10.54	6.33	1.31	0.79	0.53	0.32	12.39	
18年目	H 39	0.93424	0.97724	0.98903	92.1	8.34	1.35	10.47	6.05	1.30	0.75	0.53	0.31	12.30	
19年目	H 40	0.93421	0.97685	0.98893	92.1	8.31	1.33	10.40	5.77	1.29	0.72	0.53	0.29	12.22	
20年目	H 41	0.93418	0.97646	0.98883	92.1	8.27	1.31	10.32	5.51	1.28	0.74	0.52	0.28	12.13	
21年目	H 42	0.93415	0.97607	0.98873	92.1	8.24	1.29	10.25	5.26	1.27	0.65	0.52	0.27	12.04	
22年目	H 43	0.93412	0.97568	0.98863	92.1	8.21	1.28	10.17	5.02	1.26	0.62	0.51	0.25	11.94	
23年目	H 44	0.93409	0.97529	0.98853	92.1	8.18	1.27	10.10	4.79	1.25	0.60	0.51	0.24	11.85	
24年目	H 45	0.93406	0.97490	0.98843	92.1	8.15	1.26	10.03	4.56	1.25	0.57	0.51	0.23	11.75	
25年目	H 46	0.93403	0.97451	0.98833	92.1	8.12	1.25	9.96	4.35	1.24	0.54	0.50	0.22	11.65	
26年目	H 47	0.93400	0.97412	0.98823	92.1	8.09	1.24	9.89	4.15	1.23	0.52	0.50	0.21	11.56	
27年目	H 48	0.93397	0.97373	0.98813	92.1	8.06	1.23	9.82	3.96	1.22	0.49	0.49	0.20	11.46	
28年目	H 49	0.93394	0.97334	0.98803	92.1	8.03	1.22	9.75	3.77	1.21	0.47	0.49	0.19	11.36	
29年目	H 50	0.93391	0.97295	0.98793	92.1	8.00	1.21	9.68	3.60	1.20	0.45	0.48	0.18	11.27	
30年目	H 51	0.93388	0.97256	0.98783	92.1	7.97	1.20	9.61	3.43	1.19	0.43	0.48	0.17	11.17	
31年目	H 52	0.93385	0.97217	0.98773	92.1	7.94	1.19	9.54	3.27	1.18	0.41	0.48	0.17	11.07	
32年目	H 53	0.93382	0.97178	0.98763	92.1	7.91	1.18	9.47	3.11	1.17	0.39	0.47	0.16	10.97	
33年目	H 54	0.93379	0.97139	0.98753	92.1	7.88	1.17	9.40	2.97	1.16	0.37	0.47	0.15	10.88	
34年目	H 55	0.93376	0.97100	0.98743	92.1	7.85	1.16	9.33	2.83	1.15	0.35	0.46	0.14	10.78	
35年目	H 56	0.93373	0.97061	0.98733	92.1	7.82	1.15	9.26	2.69	1.14	0.34	0.46	0.14	10.68	
36年目	H 57	0.93370	0.97022	0.98723	92.1	7.79	1.14	9.19	2.57	1.13	0.32	0.46	0.13	10.59	
37年目	H 58	0.93367	0.96983	0.98713	92.1	7.76	1.13	9.12	2.44	1.12	0.31	0.45	0.12	10.49	
38年目	H 59	0.93364	0.96944	0.98703	92.1	7.73	1.12	9.05	2.33	1.11	0.29	0.45	0.12	10.39	
39年目	H 60	0.93361	0.96905	0.98693	92.1	7.70	1.11	8.98	2.22	1.10	0.28	0.44	0.11	10.30	
40年目	H 61	0.93358	0.96866	0.98683	92.1	7.67	1.10	8.91	2.11	1.09	0.27	0.44	0.11	10.20	
41年目	H 62	0.93355	0.96827	0.98673	92.1	7.64	1.09	8.84	2.01	1.08	0.25	0.44	0.10	10.10	
42年目	H 63	0.93352	0.96788	0.98663	92.1	7.61	1.08	8.77	1.92	1.07	0.24	0.43	0.10	10.00	
43年目	H 64	0.93349	0.96749	0.98653	92.1	7.58	1.07	8.70	1.82	1.06	0.23	0.43	0.09	9.91	
44年目	H 65	0.93346	0.96710	0.98643	92.1	7.55	1.06	8.63	1.74	1.05	0.22	0.42	0.09	9.81	
45年目	H 66	0.93343	0.96671	0.98633	92.1	7.52	1.05	8.56	1.65	1.04	0.21	0.42	0.08	9.72	
46年目	H 67	0.93340	0.96632	0.98623	92.1	7.49	1.04	8.49	1.57	1.03	0.20	0.42	0.08	9.62	
47年目	H 68	0.93337	0.96593	0.98613	92.1	7.46	1.03	8.42	1.50	1.02	0.19	0.41	0.08	9.52	
48年目	H 69	0.93334	0.96554	0.98603	92.1	7.43	1.02	8.35	1.43	1.01	0.18	0.41	0.08	9.43	
49年目	H 70	0.93331	0.96515	0.98593	92.1	7.40	1.01	8.28	1.36	1.00	0.17	0.40	0.07	9.33	
合計						389.96	66.41	49.90	276.44	46.10	7.95	34.68	25.26	585.57	