

国道157号 野々市拡幅 事後評価資料

平成 2 3 年 2 月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
3. 事業の必要性・効果	4
1) 客観的評価指標	4
2) 前回再評価との比較	7
3) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	8
①交通量の状況	8
②旅行速度向上の状況	9
③交通事故低減の状況	10
④冬期における円滑な交通の確保	11
⑤費用対効果分析の結果	12
4) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目	15
①渋滞交差点の解消	15
②当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	16
③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	17
④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	18
⑤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	19
⑥第一次緊急通行確保路線の強化	20
⑦良好な沿道景観の創出	21
4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性	22
5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	22
費用対効果算出資料	23
事業費の内訳	32

1. 事業の概要

1) 事業の目的

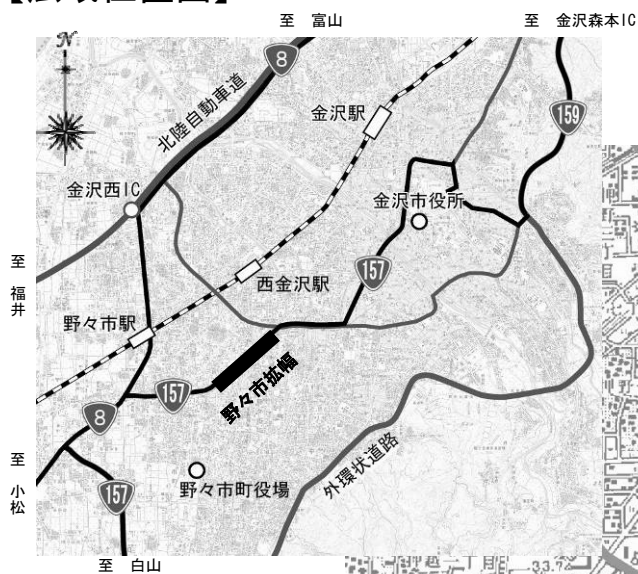
当該事業は、

○ 交通混雑の緩和

○ 歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上

を目的として、国道157号の金沢市横川5丁目～野々市町横宮町（延長L=1,300m）
かなざわし よこがわ ののいち まち よこみやまちについて現道拡幅を行ったものである。

【広域位置図】



【位置図】



※ 交通量：道路交通センサス（H17平日）



2) 事業の概要

●事業名：国道157号 野々市拡幅

●延長：1,300m

●起終点：(起)金沢市横川5丁目

(終)野々市町横宮町

●都市計画決定：昭和41年2月4日

●事業化：昭和62年度

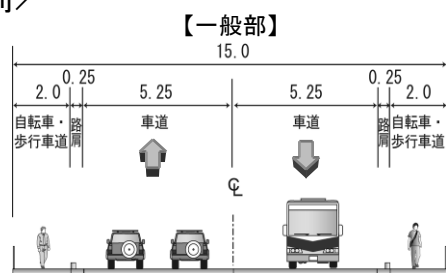
●用地着手：昭和62年度

●工事着手：昭和62年度

●全体事業費：34億円

【標準断面図】 単位：m

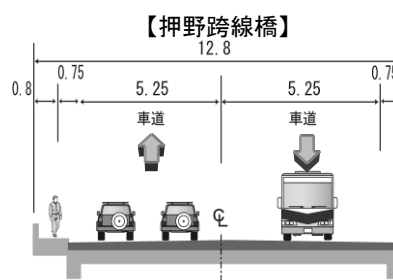
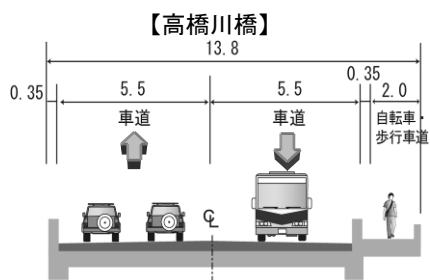
〈整備前〉



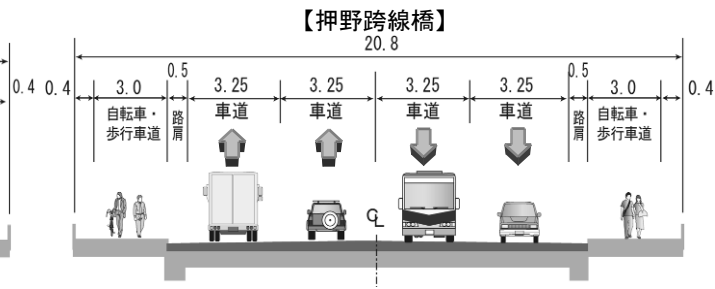
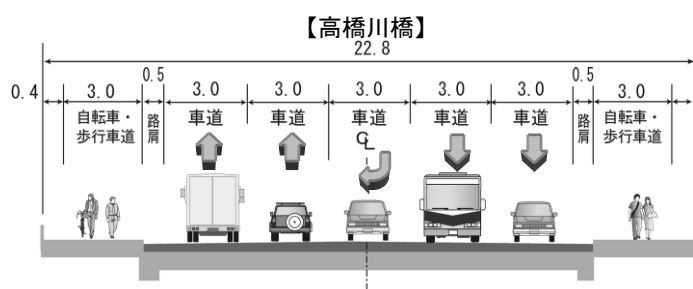
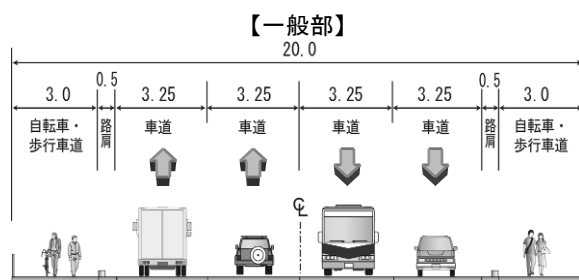
(設計車両の計画諸元)

設計車両	幅(m)
小型自動車	1.7
小型自動車等	2.0
普通自動車	2.5
セミトレーラ	2.5

※道路構造令P155より抜粋



〈整備後〉



2. 現在に至る経緯等

年 度	主な経緯
昭和40年度	都市計画決定((都)金沢駅・ ^{たへいじ} 太平寺線)
昭和46年度	都市計画変更((都)鳴和・ ^{なるわ みっかいち} 三日市線に名称変更)
昭和62年度	事業化
	用地着手
	工事着手
平成2年度	部分供用(金沢市横川6丁目～野々市町 ^{おしの} 押野4丁目 L=460m)
平成7年度	部分供用(野々市町 ^{おしの} 押野4丁目～横宮町 L=420m)
平成17年度	事業完成

【位置図】



3. 事業の必要性・効果

1) 客観的評価指標

※前回再評価 H13年度

〈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。

〈事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目〉

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
Ⅰ. 活力	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
	物流効率化の支援	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況
		○ 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
	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/km2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
	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付けあり
		□ 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が解消
		● 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の確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

政策目標		評価項目	
大項目	中項目		
Ⅰ. 活力	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と直結されたことによる効果
Ⅱ. 暮らし	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
		○	バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化された
	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保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
Ⅲ. 安全	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
	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
		□	並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線としての位置づけがある場合)
Ⅳ. 環境	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
		◆	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状況
Ⅴ. その他	他のプロジェクトとの関連	●	その他、環境や景観上の効果
		○	関連する大規模道路事業との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の確認する。

□印の指標については定性的に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

事後採択の前提条件に対応する事後評価項目

- (1) 交通量
 - ・整備前S60の交通量34,700台/日が、部分供用により増加し、H9年には45,500台/日となった。
 - ・H18年の全線供用後に他事業が整備されたことにより、交通が転換し、H22年は35,550台/日となった。
(平日 整備前(S60センサス)34,700台/日 → 整備後(H22)35,550台/日 1.02倍)
- (2) ピーク時旅行速度
 - ・旅行速度は平日・休日ともに改善
(平日 整備前(S60センサス)17.2km/h → 整備後(H22)23.5km/h 6.3km/h向上)
(休日 整備前(S60センサス)17.4km/h → 整備後(H22)21.5km/h 4.1km/h向上)
- (3) 交通事故
 - ・歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上
(歩行者・自転車の死傷事故件数:整備前 平均8件/年 → 整備後 平均4.5件/年 平均3.5件/年減少)
(自転車の死傷事故件数:整備前 平均1.9件/年 → 整備後 平均1.0件/年 平均0.9件/年減少) 11
- (4) 費用対効果
 - (B/C=1.4 (3便益に対する費用対効果))

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) 渋滞交差点の解消
 - ・渋滞対策プログラムに位置付けられていた横川交差点の渋滞が緩和した。(平日:750m→190m)
 - ・横川交差点の通過時間が、7分短縮した。
- (2) 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
 - ・金沢市中心部と主に野々市町、松任駅、新興住宅地を結ぶ県央南部地域の重要な路線バスの定時性及び利便性が向上した。
- (3) 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
 - ・野々市町の通勤者の約4割が金沢市への通勤している。
 - ・金沢市と野々市町を結ぶ重要な路線である当該区間の整備によりアクセス性が向上。

II. 暮らし

- (1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成
 - ・広幅員の自歩道整備により、快適性・安全性を確保。

III. 安 全

- (1) 安全な生活環境の確保
 - ・幅員3.0mを確保した安全かつ快適な自歩道を整備。
- (2) 災害への備え
 - ・石川県の第一次緊急輸送道路として、災害に強いネットワークの形成。

IV. 環 境

- (1) 地球環境の保全
 - ・CO2排出量の削減量＝約483t-CO2/年 (将来交通量(H42)推計値)
(整備なし 563,351t-CO2/年 → 整備あり 562,868t-CO2/年)
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・並行区間等でのNOx排出削減量＝1.4 t-NOx/年 (将来交通量(H42)推計値)
(整備なし 1,706.8 t-NOx/年 → 整備あり 1,705.4 t-NOx/年)
 - ・並行区間等でのSPM排出削減量＝0.1 t-SPM/年 (将来交通量(H42)推計値)
(整備なし 154.0 t-SPM/年 → 整備あり 153.9 t-SPM/年)
- (3) その他、環境や景観上の効果
 - ・無電柱化が推進され、良好な沿道景観が創出された。
- (4) 良好な沿道景観の創出
 - ・広幅員の歩道を有する当該事業の整備と無電柱化事業の2つの事業の相乗効果で、良好な沿道景観が連続的に形成された。

2) 前回再評価との比較

○主な相違点

・費用便益比算定の考え方

前回、今回ともに事業区間全体で費用便益比を算出

・便益に関する変更点

①将来交通量推計の見直し

②車種別時間価値原単位等の見直し

○ 比較表

		実測値		推計値	
		整備前 (S60)	完成供用後 (H22)	H13再評価 (H32推計)	事後評価 (H42推計)
交通量【台/日】 ※2		34,700	35,550	38,600※3	30,600※4
事業費	うち用地費 ・補償費	—	34億円	38億円	34億円
		—	14億円	—	14億円
費用対効果		—	—	2.7	1.4

※1 昭和62年度事業化のため、新規採択時評価は実施していない。

※2 交通量 : 整備前(S60センサス)、
完成供用後(H22.11.16実測)は、H17センサスの昼夜率を乗じたもの
H13再評価(H32推計)、事後評価(H42推計)

※3 H32推計はH6センサスデータを基に算出

※4 H42推計はH17センサスデータを基に算出

【評価区間図】



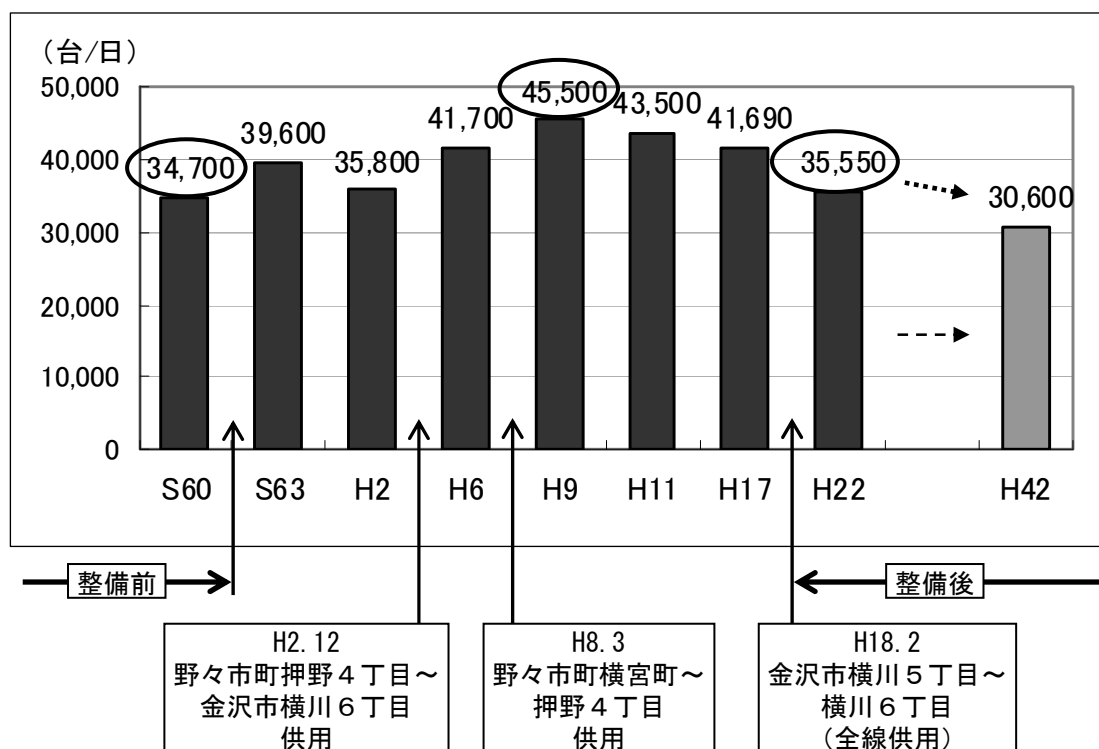
3) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 交通量の状況

- S60年の整備前交通量34,700台/日が、部分供用により増加し、H9年には45,500台/日となった。
- H18年の全線供用後に他事業が整備されたことにより、交通が転換し、H22年は35,500台/日となった。

【交通量(平日)の推移】

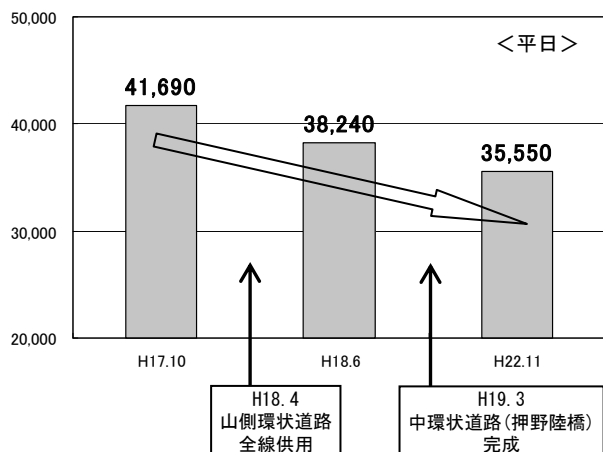
※S60～H17:道路交通センサス
H22: H22. 11. 16調査データ(H17昼夜率を使用し日交通量を算出)
H42: 交通配分による推計値



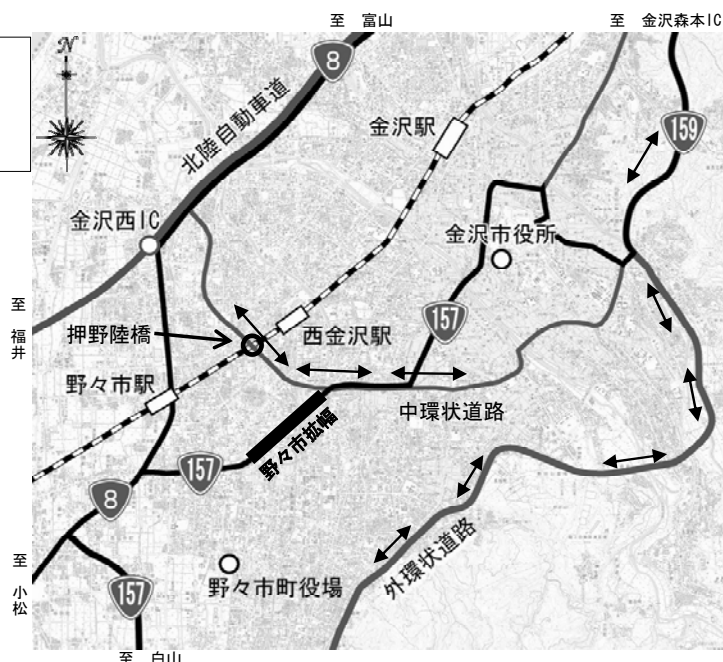
【他事業の供用による影響】

- ①H18. 4 山側環状道路全線供用
- ②H19. 3 中環状道路の完成 (押野陸橋供用)

(台/日)



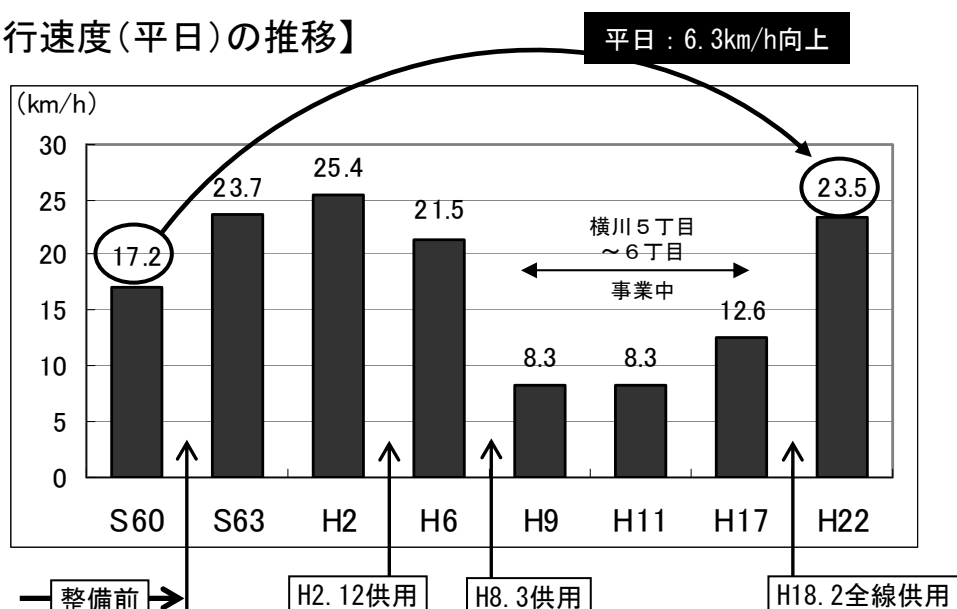
※H17:道路交通センサス
※H18・H22:実測(平日)にH17昼夜率を使用し、日交通量を算出



② 旅行速度向上の状況

○S60年の整備前に比べ、平日の旅行速度が6.3km/h向上した。
○休日の旅行速度も、4.1km/h向上した。

【旅行速度(平日)の推移】

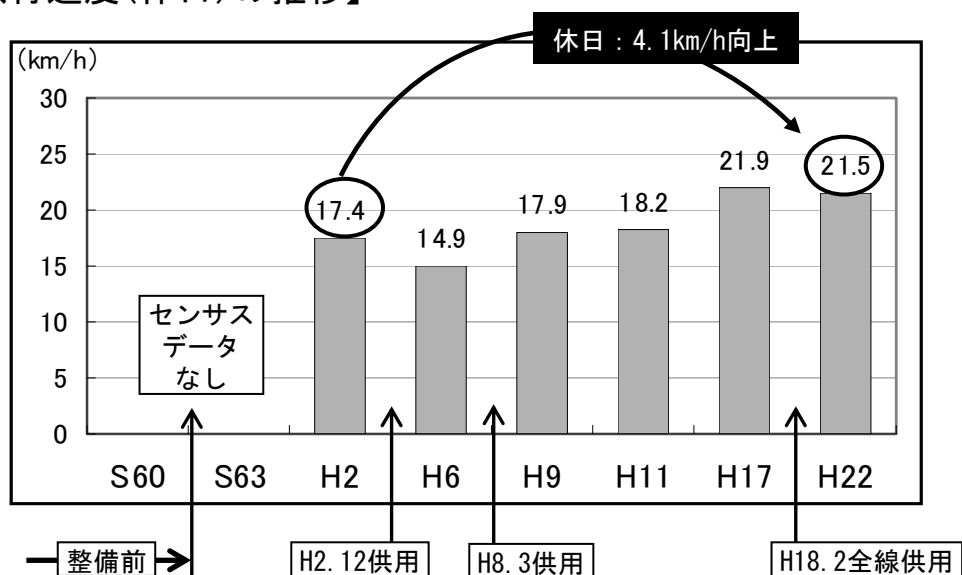


※S60～H17：道路交通センサス

H22：H22. 11. 16調査データにおけるピーク時旅行速度

※対象区間：センサス区間（野々市町本町～横川5丁目）

【旅行速度(休日)の推移】



※H2～H17：道路交通センサス

H22：H22. 11. 14調査データにおけるピーク時旅行速度

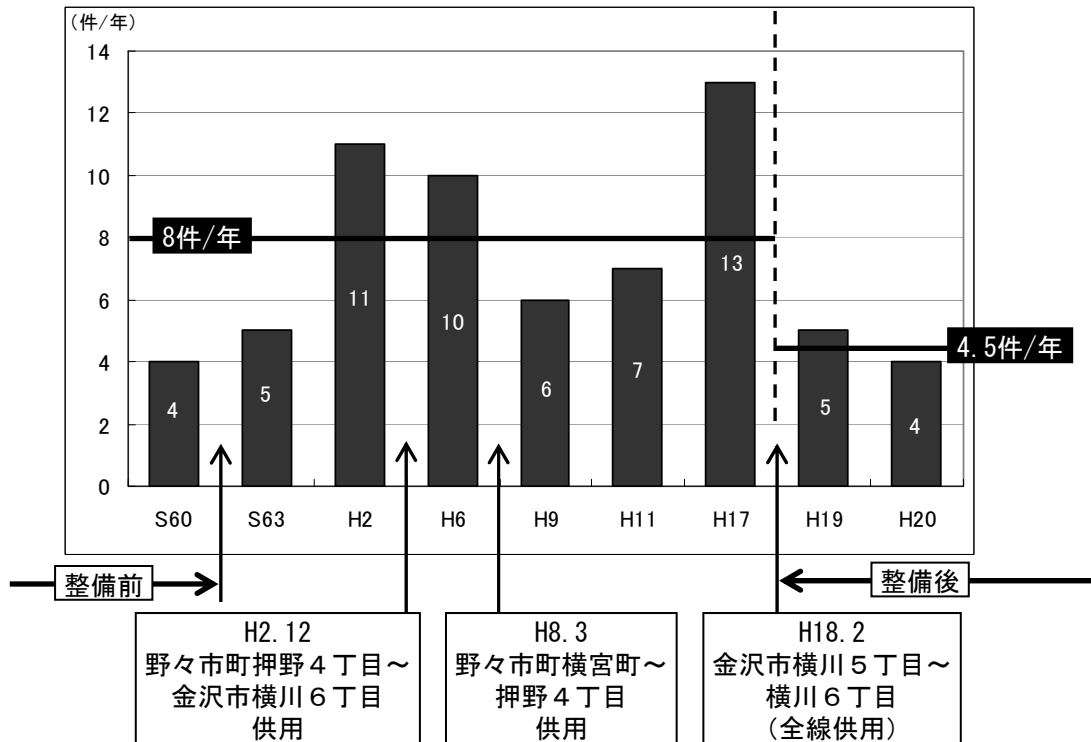
※対象区間：センサス区間（野々市町本町～横川5丁目）

③ 交通事故の低減の状況

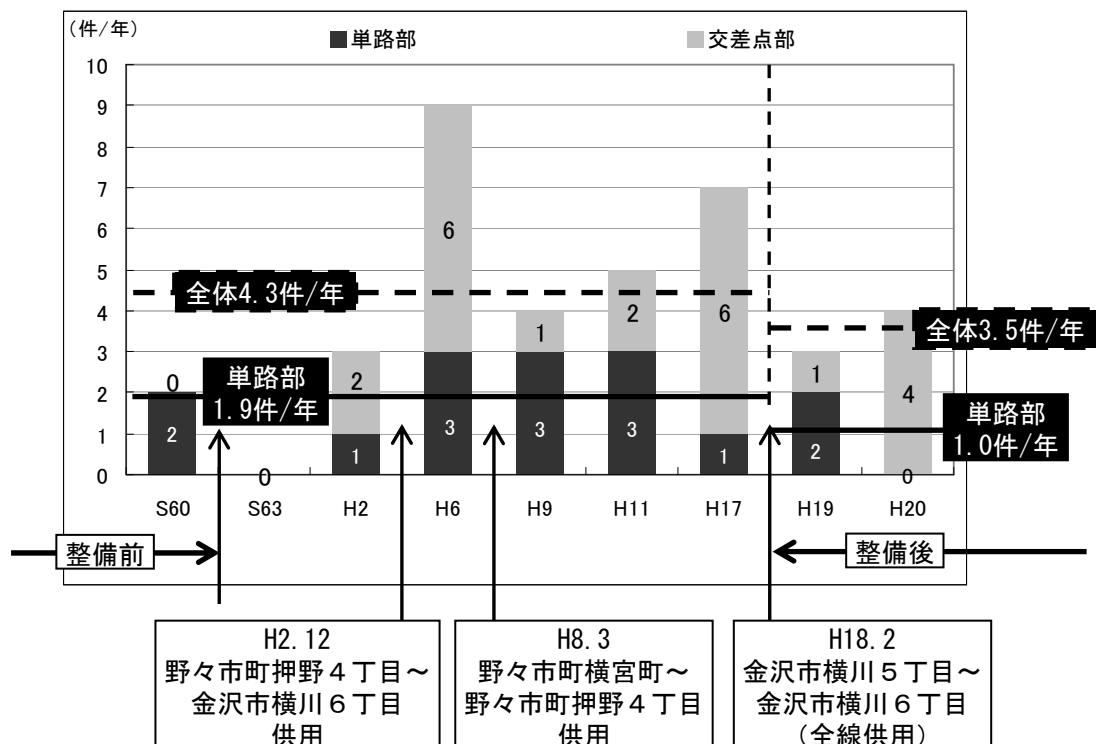
○H18年の整備後、歩行者及び自転車の事故件数が減少している。（全線供用前後で3.5件/年減少）。

○特に単路部における自転車の事故減少が顕著であり、歩行者・自転車の交通事故の低減が図られた。（全線供用前後で0.9件/年減少）。

【歩行者・自転車の死傷事故件数推移】



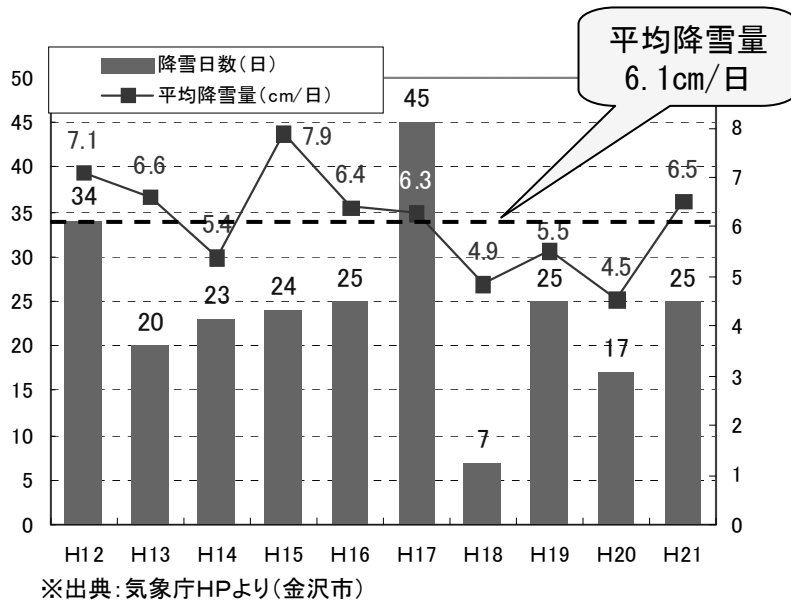
【自転車の死傷事故件数推移】



※出典：交通事故データベースより集計

④冬期における円滑な交通の確保

- 野々市町（金沢市）は「豪雪地帯」に指定されている多雪地帯であり、冬期の降雪は走行速度低下の原因となり、道路交通に影響を与えている。
- 当該事業の整備により、冬期間の円滑な交通の確保が可能となる。



【降雪時の国道157号横川南交差点付近】

野々市町(金沢市)の平均降雪日は、約25日/年、平均降雪量は6.1cm/日。

●野々市拡幅整備による、冬期の積雪による影響軽減効果

=【冬期の影響を考慮した走行時間短縮便益】-【冬期の影響を考慮しない走行時間短縮便益】

=2.92億円/年 - 2.88億円/年

=0.04億円/年 → (0.52億円/50年)

【冬期の積雪による影響の算出根拠】

冬期降雪日：通常期の87%(▲13%)の旅行速度

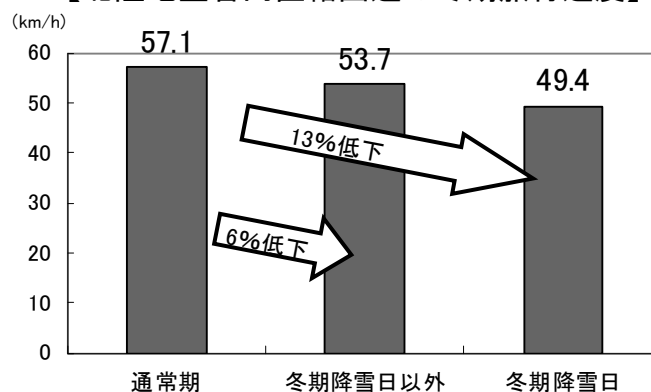
冬期降雪日以外：通常期の94%(▲6%)の旅行速度

金沢市の降雪日：

冬期降雪日：25日、

冬期降雪日以外：57日で算出。
(気象庁HPより)

【北陸地整管内直轄国道の冬期旅行速度】



※出典：北陸地方整備局 道路部
H18～20年の3カ年平均、全27箇所対象

⑤ 費用対効果分析の結果

i. 事業費の状況

- 全体事業費：33億円
- 昭和62年度に事業化し、割引率4%およびGDPデフレーターを考慮すると、費用は61億円と算出。

【事業費】

= 全体事業費 = 33 (億円/年)



54億円

【維持管理費】

= 0.25 (億円/年)



7億円

ii. 事業の投資効果

○ 便益算定根拠

< 走行時間短縮便益 >

- ・ 野々市拡幅の整備により、走行時間短縮による年間2.6億円の便益が発生。
- ・ これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益は、割引率4%およびGDPデフレーターを考慮すると、便益は63億円と算出。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 2.6 (億円/年)

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



63億円

(円/台・分)

車種	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

<走行経費減少便益>

- ・ 野々市拡幅の整備により、走行経費減少による年間 0.6 億円の便益が発生。
- ・ これに、費用便益分析マニュアルより供用後 50 年間の総便益は、割引率 4 %およびGDPデフレーターを考慮すると、便益は 1.4 億円と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 0.6 (億円/年)

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



1.4 億円

走行経費原単位：高速・地域高規格				(円/台・分)	
速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	11.00	41.19	11.51	15.04	35.25
35	10.51	39.88	11.01	14.55	33.22
40	10.15	38.85	10.64	14.14	31.50
45	9.87	38.05	10.35	13.82	30.11
50	9.67	37.46	10.14	13.58	29.04
55	9.54	37.08	10.00	13.41	28.28
60	9.46	36.90	9.93	13.32	27.85
65	9.44	36.91	9.90	13.30	27.75
70	9.47	37.10	9.94	13.35	27.97
75	9.55	37.49	10.03	13.48	28.52
80	9.69	38.08	10.17	13.69	29.41
85	9.89	38.86	10.38	13.97	30.65
90	10.15	39.84	10.65	14.34	32.25

<交通事故減少便益>

- ・ 野々市拡幅の整備により平均事故件数の減少により、年間 0.3 億円の便益が発生。
- ・ これに、費用便益分析マニュアルより供用後 50 年間の総便益は、割引率 4 %およびGDPデフレーターを考慮すると、便益は 7.2 億円と算出。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失

= 0.3 (億円/年)



7.2 億円

○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２２年度

検討年数：５０年

<費用>

基準年における現在価値	事業費	維持管理費
61億円	54億円	7.3億円

<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
85億円	63億円	14億円	7.2億円

※走行時間短縮便益及び走行経費減少便益には、冬期の交通状況を考慮している。

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)
85億円/61億円＝ 1.4

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

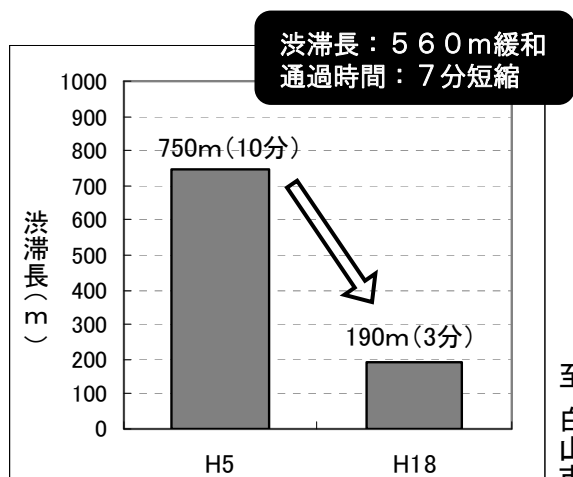
① 渋滞交差点の緩和

○H5年の「石川県新渋滞対策プログラム」で位置付けられていた横川交差点の渋滞が、560m緩和され、通過時間が、7分短縮した。

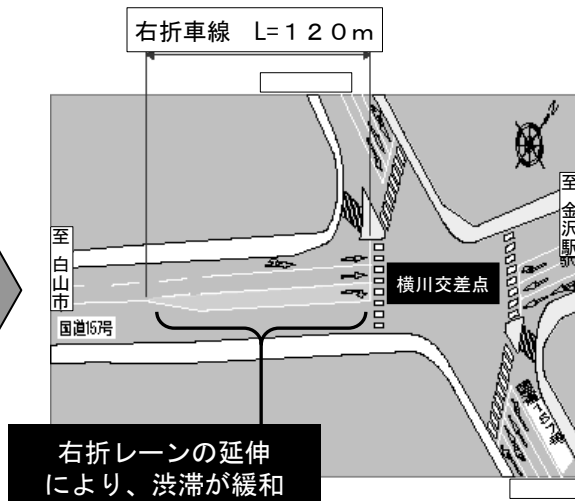
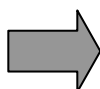
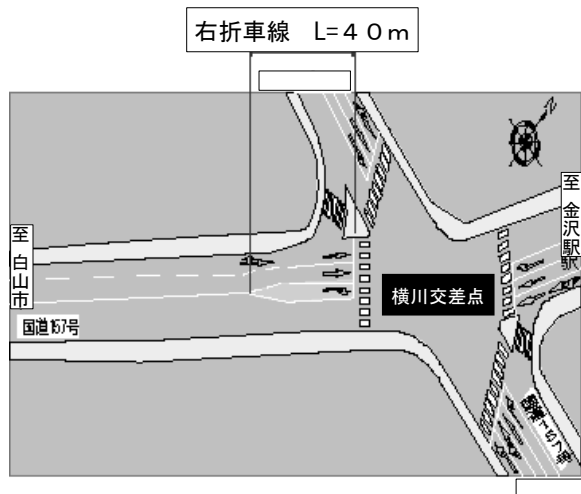
渋滞長 : 750m → 190m (560m減少)

通過時間 : 10分 → 3分 (7分短縮) ※平日

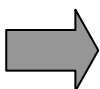
【渋滞長の推移】



※調査日時 : H5. 4. 16、H18. 6. 29



整備前



整備後

②当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況

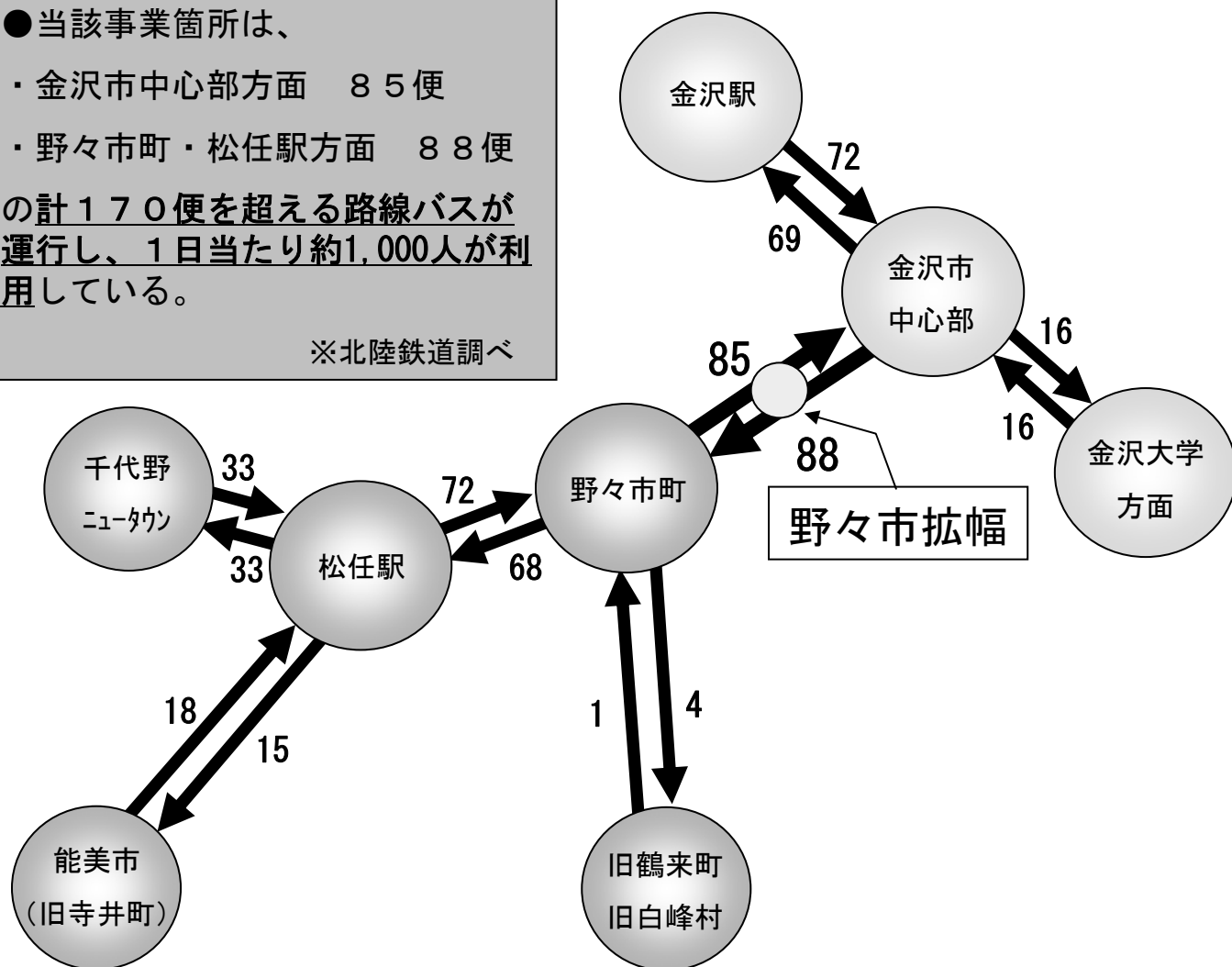
○当該事業の整備により、金沢市中心部と主に野々市町、松任駅、新興住宅地を結ぶ県央南部地域の重要な路線バスの定時性及び利便性が向上した。

●当該事業箇所は、

- ・金沢市中心部方面 85便
- ・野々市町・松任駅方面 88便

の計170便を超える路線バスが運行し、1日当たり約1,000人が利用している。

※北陸鉄道調べ



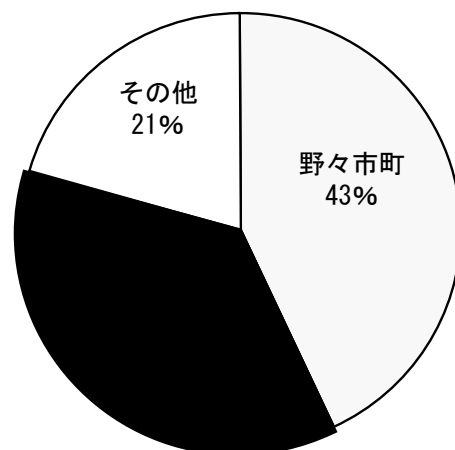
冬期でも障害なく運行する路線バス（横川南交差点）

③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

- 野々市町民の36%は、金沢市への通勤・通学している。
- 国道157号は、金沢市と野々市町を結ぶ重要な路線であり、野々市拡幅の整備により両市町の連携・アクセス向上に大きく寄与した。

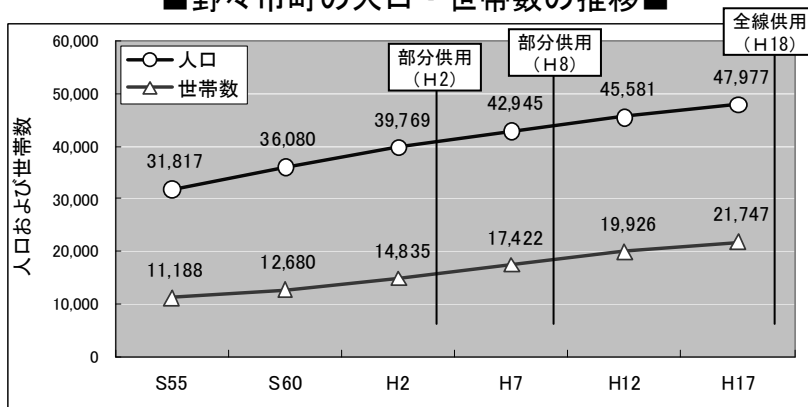


＜野々市町民の通勤・通学先＞



※ 出典：国勢調査（H17）

■野々市町の人口・世帯数の推移■



人口1.51倍（H17／S55）

（参考）人口伸び率（同比）
石川県全体：1.05、金沢市：1.09

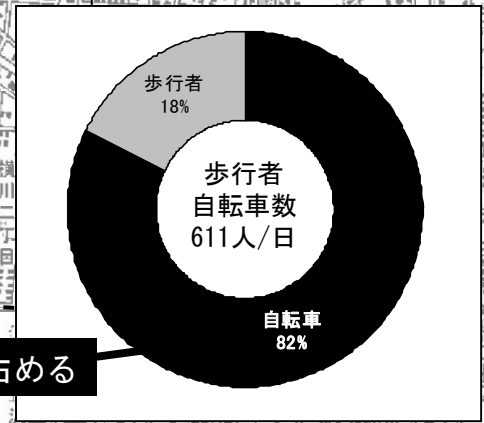
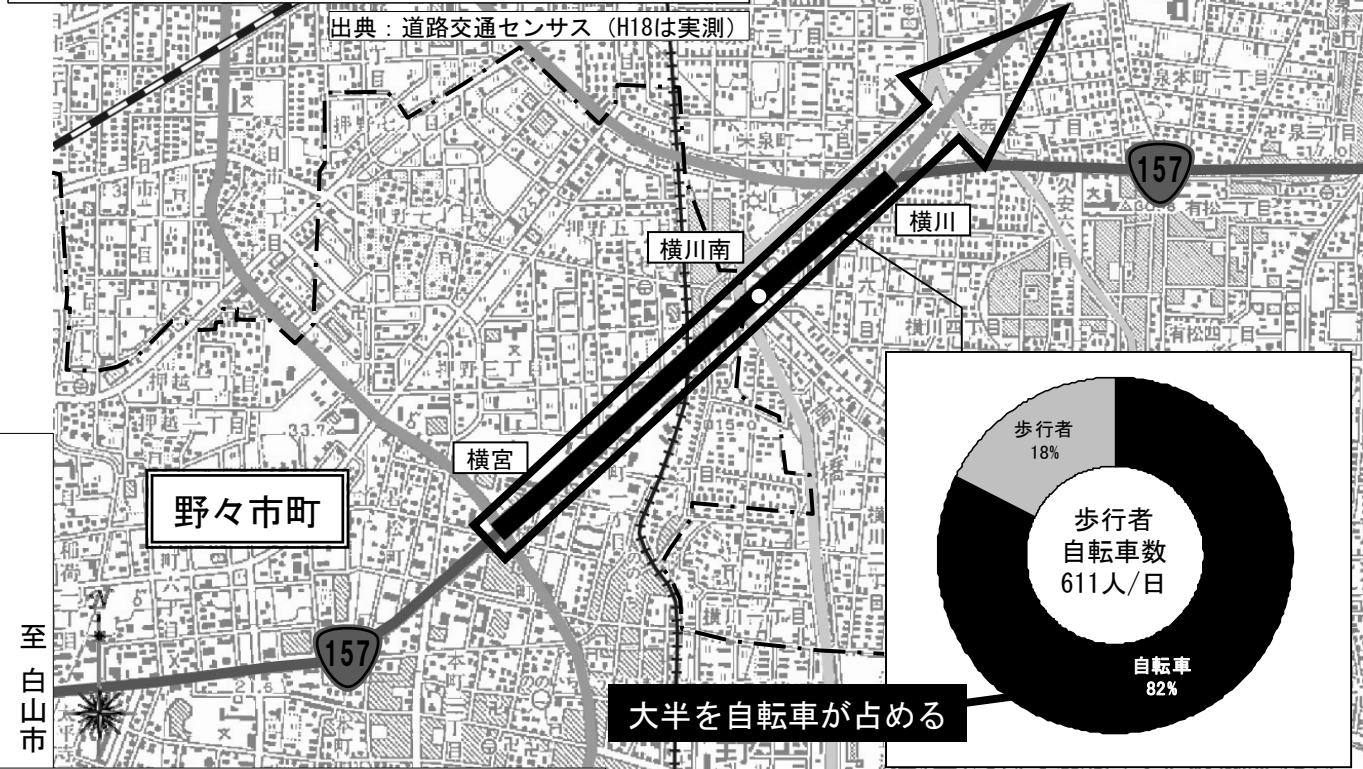
世帯数1.94倍（H17／S55）

（参考）世帯数伸び率（同比）
石川県全体：1.32、金沢市：1.35

※ 出典：国勢調査（H17）

○当該区間の近隣に、学校が点在していることから、歩行者・自転車が多く利用され、特に野々市町からの自転車通学者が多く存在する。（自転車歩行者総数のうち、8割が自転車）

○広幅員の自歩道整備により、快適性・安全性が向上した。

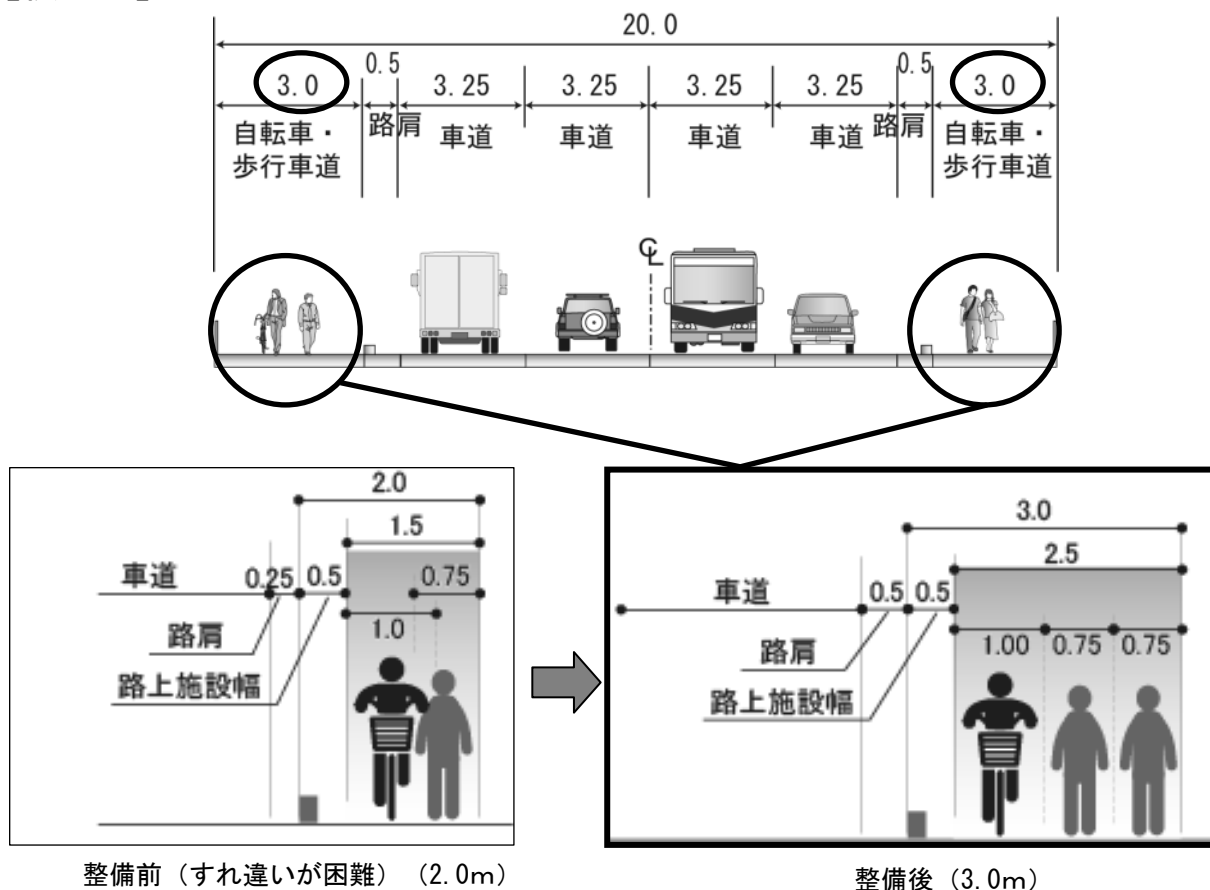


- 18 -

⑤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

○幅員3.0mの両側歩道の整備により、すれ違いが容易かつ安全な自歩道となった。

【横断図】



すれ違いが容易かつ安全な幅員確保



整備前 (横川交差点付近)

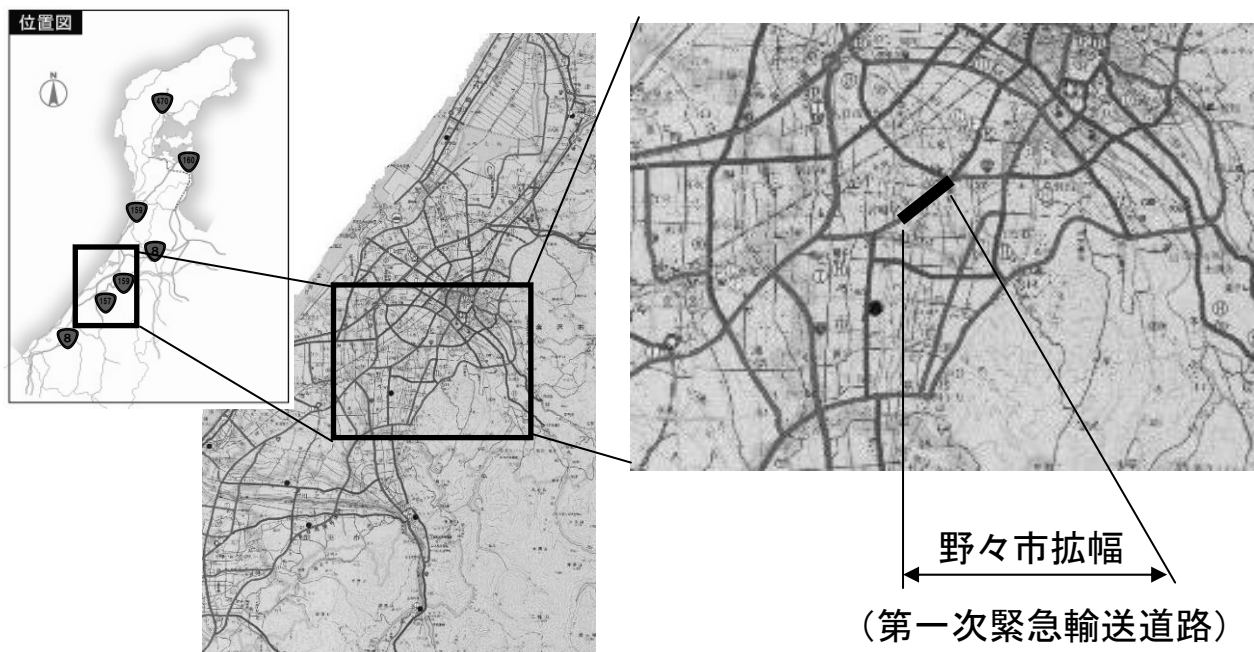


整備後 (横川交差点付近)

⑥第一次緊急輸送道路の強化

○国道157号は石川県の緊急輸送道路の第一次緊急輸送道路としての位置付けがあり、野々市拡幅の供用により災害に強いネットワークが形成される。

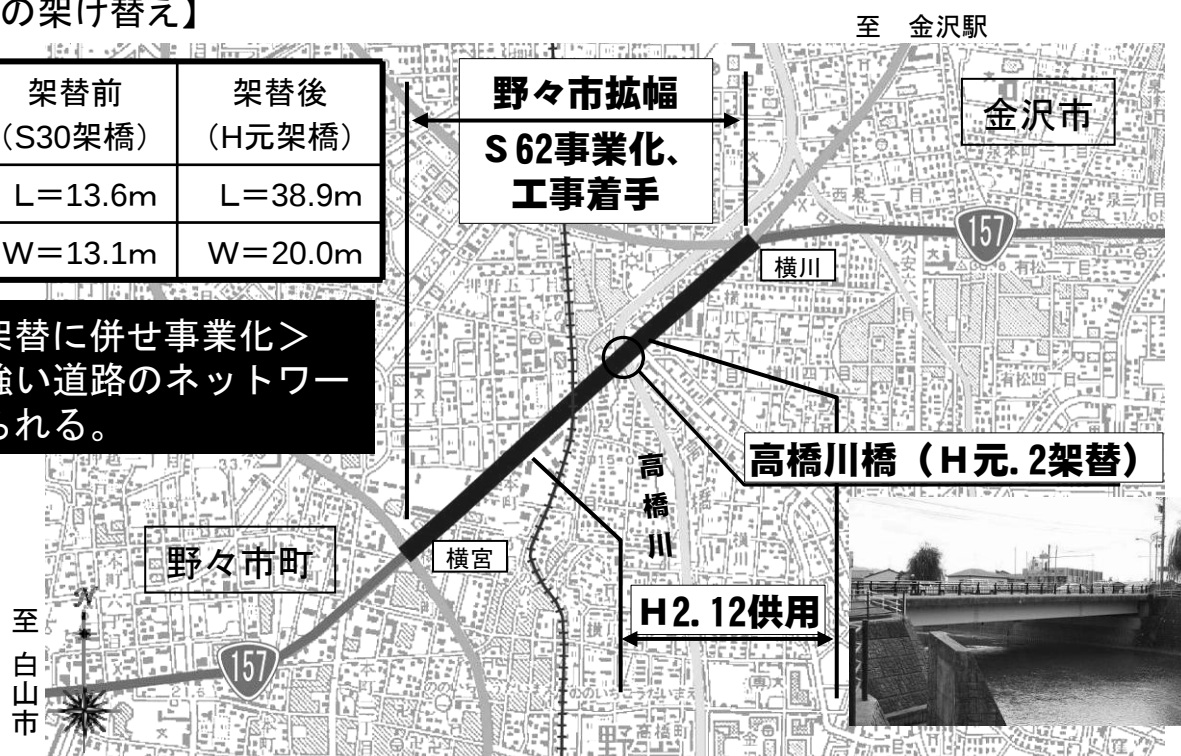
【緊急輸送道路網図】



【高橋川橋の架け替え】

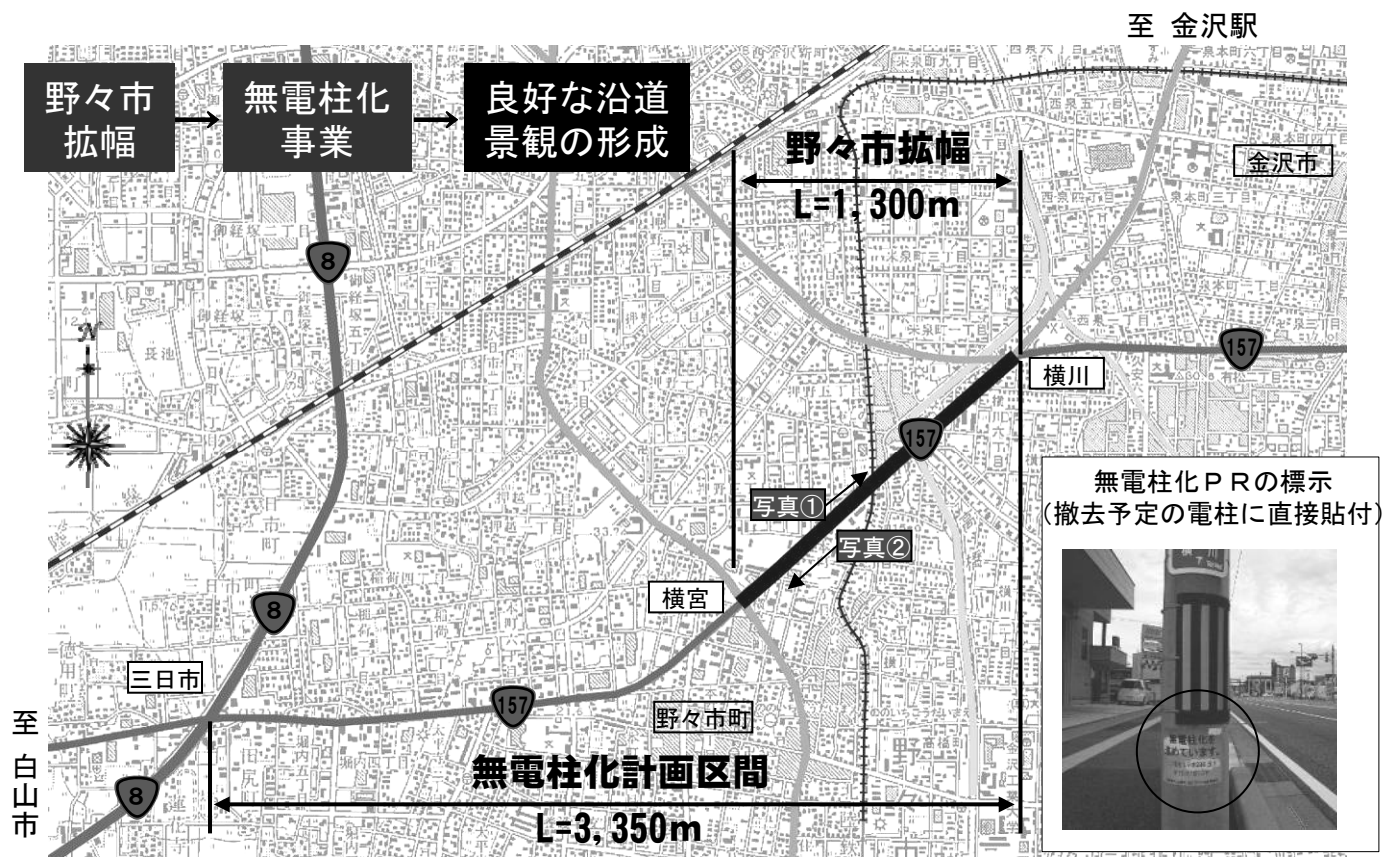
	架替前 (S30架橋)	架替後 (H元架橋)
橋長	L=13.6m	L=38.9m
幅員	W=13.1m	W=20.0m

＜橋梁の架替に併せ事業化＞
→災害に強い道路のネットワーク化が図られる。



⑦良好な沿道景観の創出

- 当該区間は大型店舗の立地に伴い、電柱及び電線が多く存在しており、沿道景観の阻害要因となっていた。
- 広幅員の歩道が整備されたことにより、無電柱化事業が推進された。



4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・ 野々市拡幅は、沿線の商業施設の立地や定住人口の増加による土地利用の高度化に重要な役割を果たしている。
- ・ 交通量、旅行速度及び交通事故の実績などから、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上」は、今回の整備により概ね効果が発現されており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。

5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・ 野々市拡幅は、国道１５７号の交通円滑かつ歩行者空間の確保を目的とした事業であるとともに、沿道の商業施設の集積など、地域の活力創出にも貢献するなど、金沢市及び野々市町の発展に大きく寄与している。
- ・ ただし、事業が長期にわたっていることから、今後の同種事業においては、ＰＩなどの整備手法を用い、早期に事業を完成させられるような取り組みが必要である。
- ・ また、費用対効果の算出にあたっては、出来るだけ最新の交通状況を踏まえ将来交通量推計を行うことが望ましい。

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157号	野々市拡幅	L=1.3km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
28,600～35,200	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22年度		
単純合計	33億円	13億円	46億円
基準年における 現在価値 (C)	54億円	7.3億円	61億円

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22年度			
供 用 年	平成17年度			
単年便益 (初年便益)	2.6億円	0.61億円	0.31億円	3.6億円
基準年における 現在価値 (B)	63億円	14億円	7.2億円	85億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	1.4
経済的純現在価値 (事業全体)	24億円
経済的内部収益率 (事業全体)	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。

交通状況の変化

様式－3①

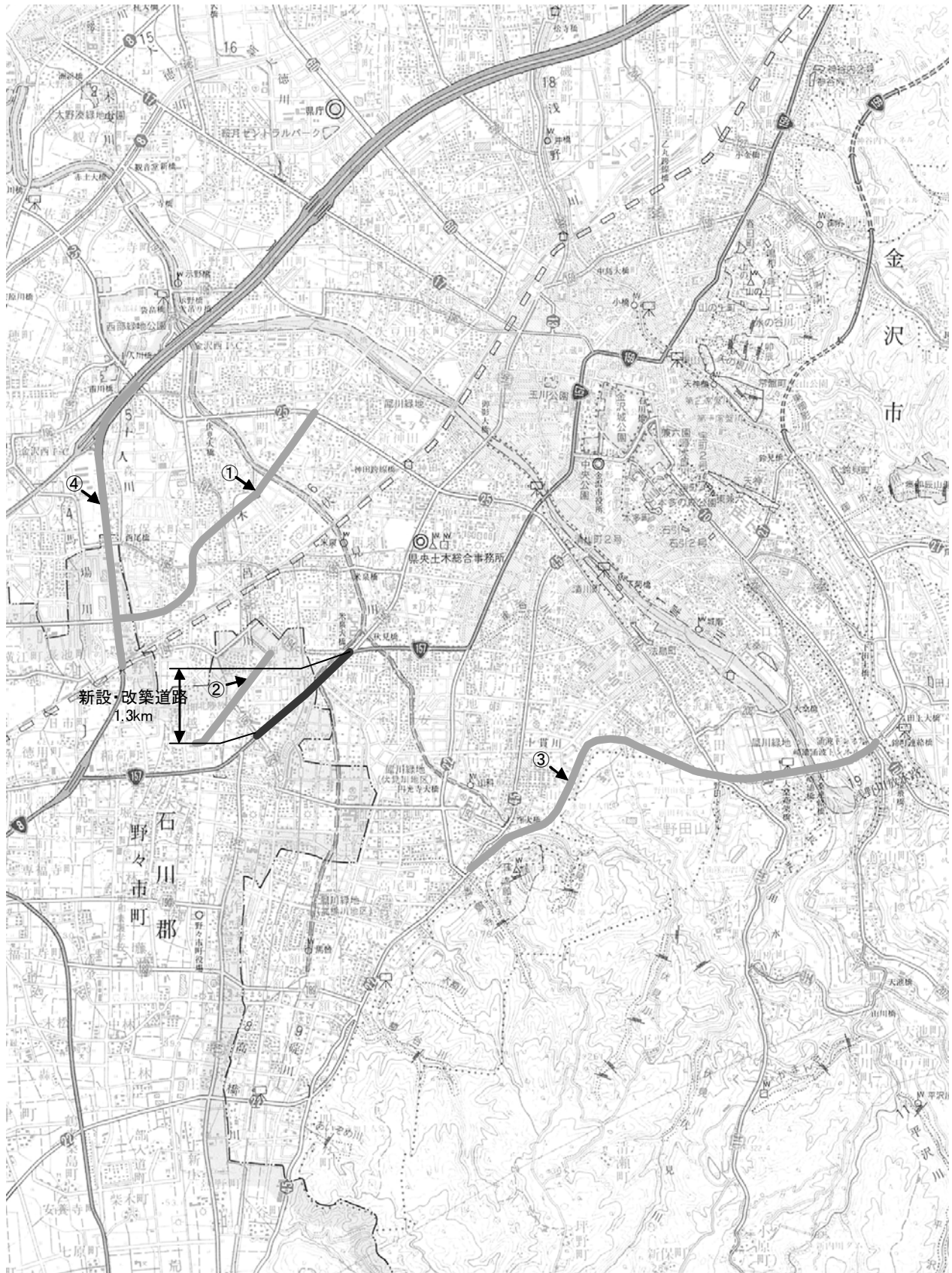
事業名：野々市拡幅

(推計時点 H42年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 〔野々市拡幅〕 :1.3km		交通量	[台/日]	28,600	30,600
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	12.01	12.72
②主な周 辺道路	①(都) 疋 田上荒屋 線 :3.6km	交通量	[台/日]	15,800	15,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	15.81	14.99
	②(都) 押 野稻荷線 :1.2km	交通量	[台/日]	10,500	9,900
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	4.79	4.47
	③(主) 金 沢小松線 :4.7km	交通量	[台/日]	32,000	31,700
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	37.02	36.59
	④国道8 号 :3.0km	交通量	[台/日]	45,800	45,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	39.76	39.50
③その他道路合計 : 502.5km		走行時間費用	[億円/年]	1,854.44	1,853.38

			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 : 516.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,963.83	1,961.65	2.18

(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：野々市拡幅

(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)	☒		
	その他	☐		
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	H22年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (H42年)	
		複数時点での推計	☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 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)	☒ (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)	☐	
		その他()	☐	
		開発交通量の考慮	無 ☒ 有 ☐ 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	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			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()	☐		
	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	☐	
最終配分の速度		☐		
採用理由を記載				
その他(最終配分でQoを超える場合、実態に即した速度で補正)		☒		

(3)

- 28 -

事業名：野々市拡幅

(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	☒
		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	
		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	
	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表

箇所名：野々市拡幅

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割合率	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
					0.215	1.3	0.28
単価(億円)						延長(km)	単価(億円)
―18年目	S 62	2.4647	94.4	1.00	2.38	0.00	0.00
―17年目	S 63	2.3699	94.9	2.20	5.06	0.00	0.00
―16年目	H 1	2.2788	97.4	2.72	5.81	0.00	0.00
―15年目	H 2	2.1911	99.6	3.40	6.83	0.00	0.00
―14年目	H 3	2.1068	102	0.19	0.37	0.00	0.00
―13年目	H 4	2.0258	103.4	0.49	0.91	0.00	0.00
―12年目	H 5	1.9479	103.7	2.78	5.28	0.00	0.00
―11年目	H 6	1.8730	103.6	1.57	2.75	0.00	0.00
―10年目	H 7	1.8009	103	2.04	3.25	0.00	0.00
―9年目	H 8	1.7317	102.4	0.19	0.30	0.00	0.00
―8年目	H 9	1.6651	103.4	1.81	2.66	0.00	0.00
―7年目	H 10	1.6010	102.8	0.67	0.99	0.00	0.00
―6年目	H 11	1.5395	101.3	2.18	3.30	0.00	0.00
―5年目	H 12	1.4802	99.7	0.97	1.35	0.00	0.00
―4年目	H 13	1.4233	98.4	2.49	3.31	0.00	0.00
―3年目	H 14	1.3686	96.6	2.08	2.73	0.00	0.00
―2年目	H 15	1.3159	95.4	4.63	5.88	0.00	0.00
―1年目	H 16	1.2653	94.4	1.51	1.85	0.00	0.00
供用開始年次	H 17	1.2167	93.2	0.00	0.00	0.27	0.32
1年目	H 18	1.1699	92.5	0.00	0.00	0.27	0.31
2年目	H 19	1.1249	91.7	0.00	0.00	0.27	0.30
3年目	H 20	1.0816	91.3	0.00	0.00	0.27	0.29
4年目	H 21	1.0400	91.3	0.00	0.00	0.27	0.28
5年目	H 22	1.0000	91.3	0.00	0.00	0.27	0.27
6年目	H 23	0.9615	91.3	0.00	0.00	0.27	0.26
7年目	H 24	0.9246	91.3	0.00	0.00	0.27	0.25
8年目	H 25	0.8890	91.3	0.00	0.00	0.27	0.24
9年目	H 26	0.8548	91.3	0.00	0.00	0.27	0.23
10年目	H 27	0.8219	91.3	0.00	0.00	0.27	0.22
11年目	H 28	0.7903	91.3	0.00	0.00	0.27	0.21
12年目	H 29	0.7599	91.3	0.00	0.00	0.27	0.20
13年目	H 30	0.7307	91.3	0.00	0.00	0.27	0.19
14年目	H 31	0.7026	91.3	0.00	0.00	0.27	0.19
15年目	H 32	0.6756	91.3	0.00	0.00	0.27	0.18
16年目	H 33	0.6496	91.3	0.00	0.00	0.27	0.17
17年目	H 34	0.6246	91.3	0.00	0.00	0.27	0.17
18年目	H 35	0.6006	91.3	0.00	0.00	0.27	0.16
19年目	H 36	0.5775	91.3	0.00	0.00	0.27	0.15
20年目	H 37	0.5553	91.3	0.00	0.00	0.27	0.15
21年目	H 38	0.5339	91.3	0.00	0.00	0.27	0.14
22年目	H 39	0.5134	91.3	0.00	0.00	0.27	0.14
23年目	H 40	0.4936	91.3	0.00	0.00	0.27	0.13
24年目	H 41	0.4746	91.3	0.00	0.00	0.27	0.13
25年目	H 42	0.4564	91.3	0.00	0.00	0.27	0.12
26年目	H 43	0.4388	91.3	0.00	0.00	0.27	0.12
27年目	H 44	0.4220	91.3	0.00	0.00	0.27	0.11
28年目	H 45	0.4057	91.3	0.00	0.00	0.27	0.11
29年目	H 46	0.3901	91.3	0.00	0.00	0.27	0.10
30年目	H 47	0.3751	91.3	0.00	0.00	0.27	0.10
31年目	H 48	0.3607	91.3	0.00	0.00	0.27	0.10
32年目	H 49	0.3468	91.3	0.00	0.00	0.27	0.09
33年目	H 50	0.3335	91.3	0.00	0.00	0.27	0.09
34年目	H 51	0.3207	91.3	0.00	0.00	0.27	0.09
35年目	H 52	0.3083	91.3	0.00	0.00	0.27	0.08
36年目	H 53	0.2965	91.3	0.00	0.00	0.27	0.08
37年目	H 54	0.2851	91.3	0.00	0.00	0.27	0.08
38年目	H 55	0.2741	91.3	0.00	0.00	0.27	0.07
39年目	H 56	0.2636	91.3	0.00	0.00	0.27	0.07
40年目	H 57	0.2534	91.3	0.00	0.00	0.27	0.07
41年目	H 58	0.2437	91.3	0.00	0.00	0.27	0.06
42年目	H 59	0.2343	91.3	0.00	0.00	0.27	0.06
43年目	H 60	0.2253	91.3	0.00	0.00	0.27	0.06
44年目	H 61	0.2166	91.3	0.00	0.00	0.27	0.06
45年目	H 62	0.2083	91.3	0.00	0.00	0.27	0.06
46年目	H 63	0.2003	91.3	0.00	0.00	0.27	0.05
47年目	H 64	0.1926	91.3	0.00	0.00	0.27	0.05
48年目	H 65	0.1852	91.3	0.00	0.00	0.27	0.05
49年目	H 66	0.1780	91.3	-7.69	-1.37	0.27	0.05
合 計				25.24	53.64	13.33	7.26
単純事業費計				32.93		13.33	

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

箇所名：野々市拡幅

年次 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸70%)				GDP デフレーター	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)		
	年度 (基準年)	乗用車種・小型貨物・普通貨物・全車				割引率 (A)	現在価値 (1)×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (A)×(2)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×(2)		③	現在価値 (3)×(A)
年次	H 22	乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車															
供用開始年次	H 17	0.99485	0.98436	0.97880	0.99102	93.2	1.2167	2.06	0.35	0.24	2.64	3.22	0.46	0.07	0.08	0.61	0.74	0.31	4.33	3.56
1年目	H 18	0.99483	0.98411	0.97835	0.99094	92.5	1.1689	2.05	0.34	0.23	2.62	3.07	0.45	0.07	0.08	0.60	0.71	0.31	4.13	3.53
2年目	H 19	0.99480	0.98385	0.97787	0.99086	91.7	1.1249	2.04	0.33	0.23	2.60	2.93	0.45	0.07	0.08	0.60	0.71	0.30	3.94	3.50
3年目	H 20	0.99477	0.98359	0.97737	0.99077	91.3	1.0816	2.03	0.33	0.22	2.58	2.79	0.45	0.07	0.08	0.59	0.64	0.30	3.76	3.47
4年目	H 21	0.99475	0.98331	0.97684	0.99069	91.3	1.0400	2.02	0.32	0.22	2.56	2.66	0.45	0.07	0.08	0.59	0.61	0.30	3.58	3.44
5年目	H 22	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	91.3	1.0000	2.01	0.32	0.21	2.54	2.54	0.45	0.06	0.07	0.58	0.58	0.29	3.42	3.42
6年目	H 23	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	91.3	0.9615	1.99	0.31	0.21	2.52	2.42	0.44	0.06	0.07	0.58	0.56	0.29	3.26	3.39
7年目	H 24	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	91.3	0.9246	1.98	0.31	0.20	2.50	2.31	0.44	0.06	0.07	0.57	0.53	0.29	3.06	3.36
8年目	H 25	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	91.3	0.8890	1.97	0.30	0.20	2.47	2.20	0.44	0.06	0.07	0.57	0.50	0.29	2.96	3.33
9年目	H 26	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	91.3	0.8548	1.96	0.30	0.19	2.45	2.10	0.44	0.06	0.07	0.56	0.48	0.28	2.82	3.30
10年目	H 27	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	91.3	0.8219	1.95	0.29	0.19	2.43	2.00	0.43	0.06	0.06	0.56	0.46	0.28	2.69	3.27
11年目	H 28	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	91.3	0.7903	1.94	0.29	0.18	2.41	1.91	0.43	0.06	0.06	0.55	0.44	0.28	2.56	3.24
12年目	H 29	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	91.3	0.7599	1.93	0.28	0.18	2.39	1.82	0.43	0.06	0.06	0.55	0.42	0.27	2.44	3.21
13年目	H 30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	91.3	0.7307	1.92	0.28	0.17	2.37	1.73	0.43	0.06	0.06	0.54	0.40	0.27	2.33	3.18
14年目	H 31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	91.3	0.7026	1.91	0.27	0.17	2.35	1.65	0.42	0.05	0.06	0.54	0.38	0.27	2.22	3.15
15年目	H 32	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	91.3	0.6756	1.90	0.26	0.16	2.33	1.57	0.42	0.05	0.06	0.53	0.36	0.27	2.11	3.12
16年目	H 33	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	91.3	0.6496	1.89	0.26	0.16	2.31	1.50	0.42	0.05	0.05	0.53	0.34	0.26	2.17	3.10
17年目	H 34	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	91.3	0.6246	1.88	0.26	0.16	2.30	1.44	0.42	0.05	0.05	0.52	0.33	0.26	2.08	3.08
18年目	H 35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	91.3	0.6006	1.88	0.25	0.15	2.28	1.37	0.42	0.05	0.05	0.52	0.31	0.26	1.84	3.06
19年目	H 36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	91.3	0.5775	1.87	0.25	0.15	2.27	1.31	0.41	0.05	0.05	0.52	0.30	0.26	1.76	3.04
20年目	H 37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	91.3	0.5553	1.86	0.25	0.15	2.25	1.25	0.41	0.05	0.05	0.51	0.29	0.26	1.68	3.02
21年目	H 38	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	91.3	0.5339	1.85	0.24	0.14	2.24	1.20	0.41	0.05	0.05	0.51	0.27	0.26	1.60	3.00
22年目	H 39	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	91.3	0.5134	1.84	0.24	0.14	2.22	1.14	0.41	0.05	0.05	0.51	0.26	0.25	1.53	2.98
23年目	H 40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	91.3	0.4936	1.84	0.23	0.14	2.21	1.09	0.41	0.05	0.05	0.50	0.25	0.25	1.46	2.96
24年目	H 41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	91.3	0.4746	1.83	0.23	0.14	2.20	1.04	0.41	0.05	0.05	0.50	0.24	0.25	1.40	2.94
25年目	H 42	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	91.3	0.4564	1.82	0.23	0.13	2.18	1.00	0.40	0.05	0.05	0.50	0.23	0.25	1.33	2.92
26年目	H 43	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	91.3	0.4388	1.80	0.23	0.13	2.16	0.95	0.40	0.05	0.05	0.49	0.22	0.25	1.27	2.90
27年目	H 44	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	91.3	0.4220	1.79	0.22	0.13	2.14	0.90	0.40	0.05	0.05	0.49	0.21	0.24	1.21	2.88
28年目	H 45	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	91.3	0.4057	1.77	0.22	0.13	2.13	0.86	0.39	0.05	0.05	0.48	0.20	0.24	1.16	2.85
29年目	H 46	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	91.3	0.3901	1.75	0.22	0.13	2.11	0.82	0.39	0.04	0.05	0.48	0.19	0.24	1.10	2.83
30年目	H 47	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	91.3	0.3751	1.74	0.22	0.13	2.09	0.78	0.39	0.04	0.05	0.48	0.18	0.24	1.05	2.80
31年目	H 48	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	91.3	0.3607	1.72	0.22	0.13	2.07	0.75	0.38	0.04	0.05	0.47	0.17	0.24	1.00	2.78
32年目	H 49	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	91.3	0.3468	1.70	0.22	0.13	2.05	0.71	0.38	0.04	0.05	0.47	0.16	0.23	0.96	2.76
33年目	H 50	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	91.3	0.3335	1.69	0.22	0.13	2.04	0.68	0.37	0.04	0.05	0.46	0.15	0.23	0.91	2.73
34年目	H 51	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	91.3	0.3207	1.67	0.21	0.13	2.02	0.65	0.37	0.04	0.05	0.46	0.15	0.23	0.87	2.71
35年目	H 52	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	91.3	0.3083	1.65	0.21	0.14	2.00	0.62	0.37	0.04	0.05	0.46	0.14	0.23	0.83	2.68
36年目	H 53	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	91.3	0.2965	1.64	0.21	0.14	1.98	0.59	0.36	0.04	0.05	0.45	0.13	0.23	0.79	2.66
37年目	H 54	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	91.3	0.2851	1.62	0.21	0.14	1.96	0.56	0.36	0.04	0.05	0.45	0.13	0.22	0.75	2.64
38年目	H 55	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	91.3	0.2741	1.60	0.21	0.14	1.95	0.53	0.36	0.04	0.05	0.44	0.12	0.22	0.72	2.61
39年目	H 56	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	91.3	0.2636	1.59	0.20	0.14	1.93	0.51	0.35	0.04	0.05	0.44	0.12	0.22	0.68	2.59
40年目	H 57	0.98929	0.99261	1.00194	0.99104	91.3	0.2534	1.57	0.20	0.14	1.91	0.48	0.35	0.04	0.05	0.44	0.11	0.22	0.65	2.56
41年目	H 58	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	91.3	0.2437	1.55	0.20	0.14	1.89	0.46	0.34	0.04	0.05	0.43	0.11	0.22	0.62	2.54
42年目	H 59	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	91.3	0.2343	1.54	0.20	0.14	1.87	0.44	0.34	0.04	0.05	0.43	0.10	0.21	0.59	2.52
43年目	H 60	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	91.3	0.2253	1.52	0.20	0.14	1.86	0.42	0.34	0.04	0.05	0.42	0.10	0.21	0.56	2.49
44年目	H 61	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	91.3	0.2166	1.50	0.20	0.14	1.84	0.40	0.33	0.04	0.05	0.42	0.09	0.21	0.53	2.47
45年目	H 62	0.98870	0.99238	1.00193	0.99056	91.3	0.2083	1.48	0.20	0.14	1.82	0.38	0.33	0.04	0.05	0.42	0.09	0.21	0.51	2.44
46年目	H 63	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	91.3	0.2003	1.47	0.20	0.14	1.80	0.36	0.33	0.04	0.05	0.41	0.08	0.21	0.48	2.42
47年目	H 64	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	91.3	0.1926	1.45	0.19	0.14	1.78	0.34	0.32	0.04	0.05	0.41	0.08	0.20	0.46	2.40
48年目	H 65	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	91.3	0.1852	1.43	0.19	0.14	1.77	0.33	0.32	0.04	0.05	0.40	0.07	0.20	0.44	2.37
49年目	H 66	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	91.3	0.1780	1.42	0.19	0.14	1.75	0.31	0.31	0.04	0.05	0.40	0.07	0.20	0.42	2.35
合計							88.88	12.32	7.95	109.15	63.07	19.73	2.50	2.72	24.95	14.44	12.50	7.25	146.60	84.76

事業費の内訳

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
野々市拡幅	石川県金沢市横川5丁目～ 野々市町横宮町	4	1.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					1,350	
	改良費				616	
		土工	m ³	8,377	10	切土(4,026m ³)、盛土(3,161m ³)、捨土(1,189m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	－	－	
		法面工	m ²	154	0.1	切土法面
		擁壁工	式	1	341	逆T式擁壁、重力式擁壁
		管渠工	m	22	3	
		函渠工	m	385	32	
		排水工	m	1,412	32	
		集水柵工	箇所	43	3	
		旧橋撤去工	式	1	116	既存高橋川橋、既存押野跨線橋
		雑工	式	1	80	縁石、取壊し等
	橋梁費				615	
		100m以上	m	－	－	
		100m未満	m	53	615	高橋川橋、押野跨線橋
	トンネル費				－	
		NATM	m	－	－	
		シールド	m	－	－	
	IC・JCT費				－	
		IC	箇所	－	－	
		JCT	箇所	－	－	
	舗装費				119	
		車道舗装・歩道舗装	m ²	23,660	119	
	付帯施設費				0.1	
		交通管理施設工	式	1	0.1	防護柵工
		遮音壁	m	－	－	
②用地及補償費					1,399	
	用地費		m ²	3,525	769	
		宅地	m ²	3,525	769	
	補償費	式	1	630	630	補償物件62件
③間接経費			式	1	636	地質調査、測量、設計にかかる費用等
全体事業費					3,385	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、実績単価を使用