

道路事業の再評価資料

〔国道159号 羽咋道路〕

平成23年9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. 当該事業の役割・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	7
③ 交通事故件数の減少	8
2) その他の効果	9
① 現道等における交通量の減少、歩道の設置 及び線形不良区間の解消等による安全性向上	9
② 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上	10
③ 重要港湾七尾港へのアクセス向上	11
④ 災害時における円滑な移動の確保	12
⑤ 他機関との連携プログラムに関する効果	13
4. 費用対効果	14
5. 対応方針（原案）	15
客観的評価指標抽出資料	16
費用対効果算出資料	20

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、能登地方を縦貫する幹線道路である国道159号の羽咋市四柳町～羽咋郡宝達志水町二口（延長L=6.7km）について

- 慢性的な交通渋滞の緩和
 - 交通事故の低減および歩行者・自転車通行の安全性の向上 など
- を目的としてバイパス整備を行うものである。

【広域位置図】



【位置図】



※ 交通量：平成22年交通量調査結果（平日）



写真① 現道状況
(羽咋市飯山町)



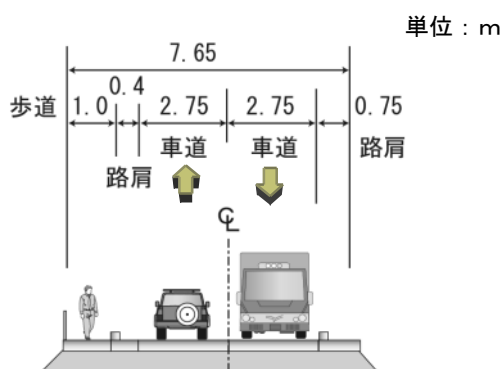
写真② 現道の通学状況
(羽咋市本江町)

2) 事業の概要

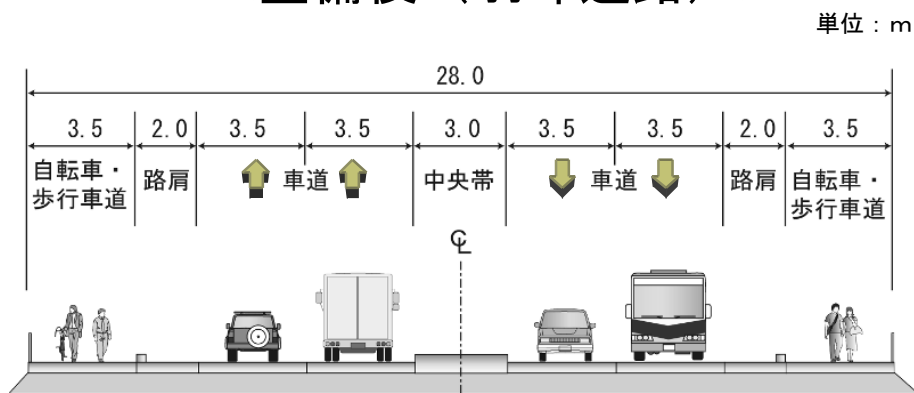
- 事業名：羽咋道路 はく い
- 延長：6.7 km
- 起終点：(起)石川県羽咋市四柳町 はく い よつやなぎまち
(終)石川県羽咋郡宝達志水町二口 はく い ほうだつしみずちようふたくち
- 都市計画決定：平成13年度（都市計画道路 東街道線） ひがしかいどう
- 事業化：平成20年度
- 全体事業費：150億円
- 平成23年度までの投資額（予定）：3億円（進捗率2%）

【標準断面図】

＜整備前（現道部）＞



＜整備後（羽咋道路）＞



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

平成13年5月29日	都市計画決定(L=3.4km)
平成20年度	事業化・航測図化
平成21年度	道路予備設計
平成22年度	路線測量・地質調査

2) 事業の進捗状況

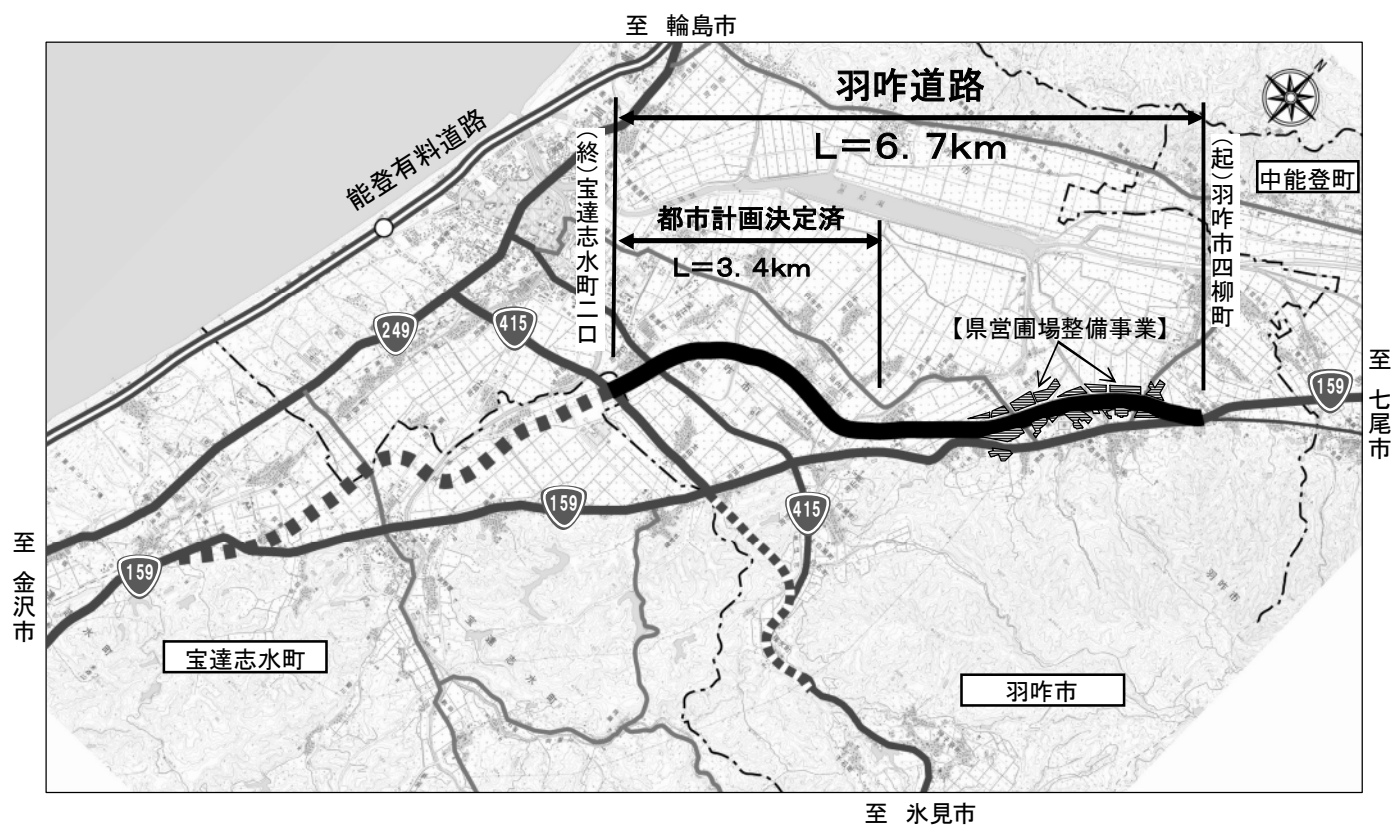
平成23年度末時点

	全体	執行済み額	進捗率	残事業費
事業費	150億円	3億円	2%	147億円
うち用地費・補償費	46億円	0億円	0%	46億円

※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。
- また、バイパス沿線では、平成23年度より県営圃場整備事業に着手されており、今後、事業調整を図りながら整備を進める。



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（6,7ページ）

- 現道での交通量は、年々増加傾向にあり、県都金沢と中能登を結ぶ幹線道路として物流路線の機能を有している。
- 羽咋道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、羽咋市と中能登町間の走行時間が6分（21%）短縮する。
- 現道における旅行速度が20km/h以下となる箇所が3箇所存在する。
- 羽咋道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間32万人時間削減される。
- 羽咋道路の整備により、走行時間短縮による年間10億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132億円と算出される。

【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

＝10(億円/年)※

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

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

132億円(事業全体・残事業)

② 走行経費の減少

- 羽咋道路の整備により、走行経費減少による年間1.7億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21億円と算出される。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝1.7(億円/年)※

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

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

21億円(事業全体・残事業)

③ 交通事故の減少（8ページ）

- 羽咋道路の並行区間（現道）では、過去4ヶ年における死傷事故率が300件/億台kmを超える箇所が1箇所、100件/億台kmを超える箇所が3箇所存在する。
- 羽咋道路の整備により、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6件の死傷事故件数の削減が期待できる。
- 羽咋道路の整備による事故件数の減少により、年間0.45億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5.7億円と算出される。

【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

＝0.45(億円/年)※

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

5.7億円(事業全体・残事業)

2) その他の効果

①現道等における交通量の減少、歩道の設置及び線形不良区間の解消等による安全性向上（9ページ）

- 現道には、歩道整備が不連続で幅員の狭い箇所が多数存在する。
- 羽咋道路の整備により、歩行者の安全性が確保され、また、線形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。

②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（10ページ）

- 能登地域の中核都市である羽咋市の日常活動圏は、主に七尾市、中能登町となっている。
- 羽咋道路の整備により、歩行者の安全性が確保され、また、線形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。

③重要港湾七尾港へのアクセス向上（11ページ）

- 羽咋道路の整備により、重要港湾「七尾港」や七尾マリニパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される。
- LPG搬送の大型車などの円滑な走行の確保とともに、羽咋市街地から七尾港への所要時間が6分短縮。

④災害時における円滑な移動の確保（12ページ）

- 現道の国道159号の沿線には、石川県が指定する土石流危険区域が存在しており、豪雨時に土砂災害により、道路寸断の可能性がある。
- 緊急輸送道路（現159号）が通行止めになった場合、大幅な迂回（プラス10km）を強いられるが、羽咋道路の整備により、代替路線の形成が図られる。

⑤他機関との連携プログラムに関する効果（13ページ）

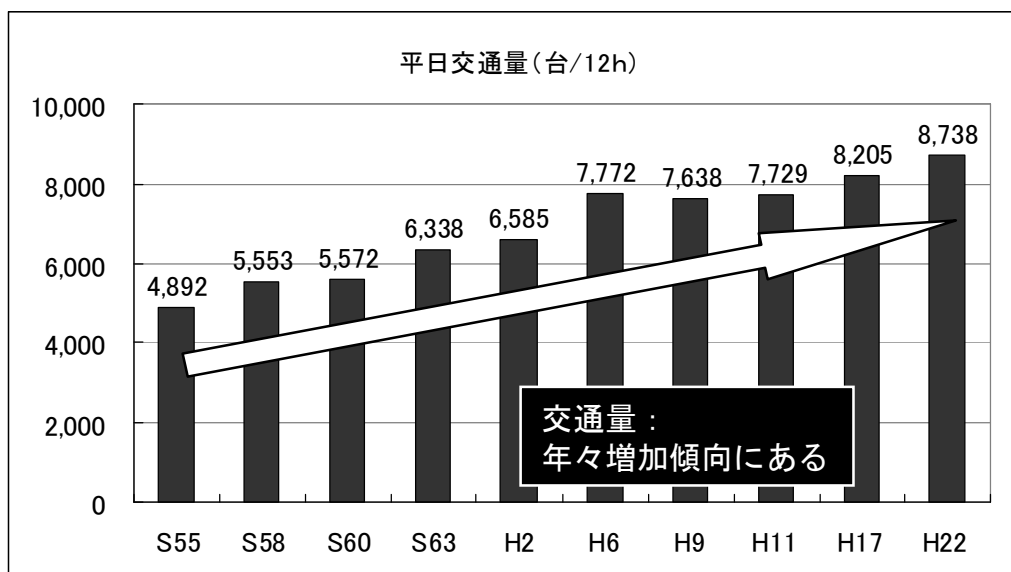
- 石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想などの実現にも寄与。南北に長い石川県の連携向上が図られる。
- 七尾と金沢を結ぶ国道159号は、狭隘な現道部のバイパス化を行うなどの道路整備を進めており、羽咋道路の整備により七尾・金沢間のネットワーク強化が図られる。

1) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

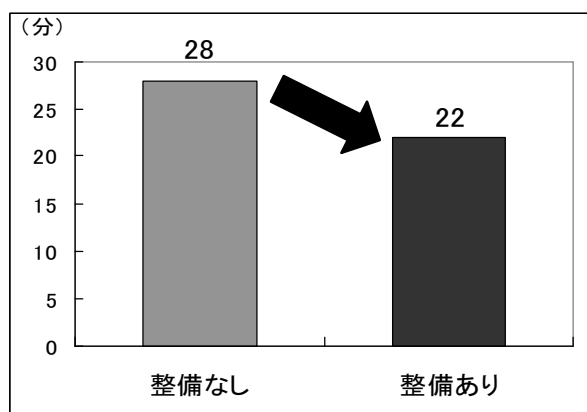
- 現道での交通量は、年々増加傾向にあり、県都金沢と中能登を結ぶ幹線道路として物流路線の機能を有している。
- 羽咋道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、羽咋市と中能登町間の走行時間が6分（21%）短縮する。

【交通量(12h)の推移(羽咋市本江町)】



※S60～H17：道路交通センサス（平日）
H22：平成22年交通量調査結果（平日）

＜羽咋市街地から中能登町への所要時間＞



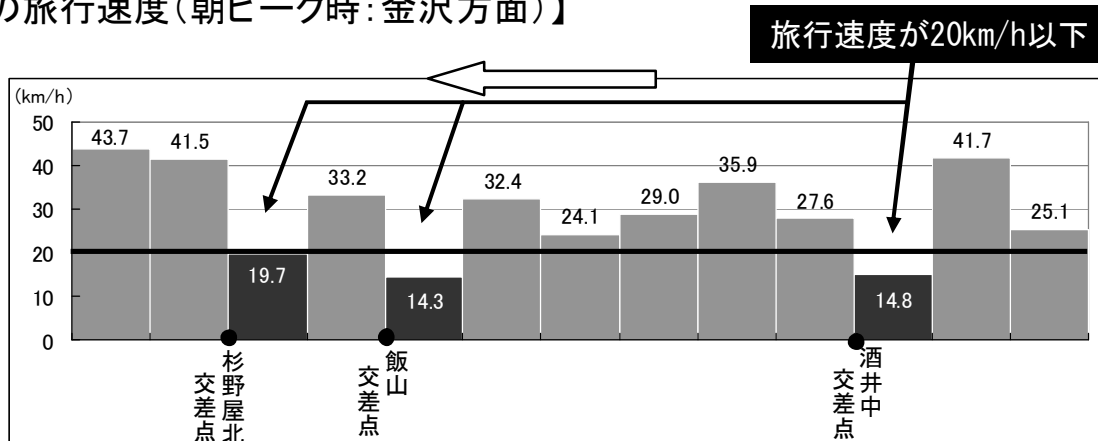
羽咋道路の整備により
28分→22分(6分、21%短縮)



② 渋滞損失時間の減少

- 現道における旅行速度が20km/h以下となる箇所が3箇所存在する。
- 羽咋道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間32万人時間削減される。

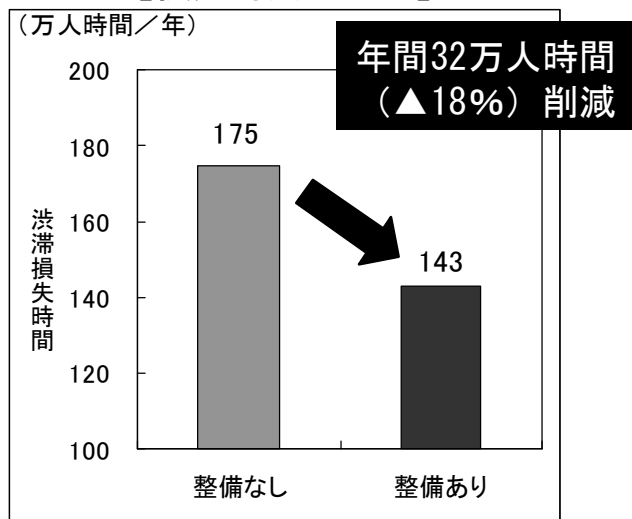
【現道の旅行速度(朝ピーク時:金沢方面)】



※H19. 10. 11旅行速度調査より



【損失時間の削減】



※羽咋市・宝達志水町エリア (H42推計値)



飯山交差点の渋滞(平日8時)

- 羽咋道路の並行区間（現道）では、過去４ヶ年における死傷事故率が300件/億台kmを超える箇所が１箇所、100件/億台kmを超える箇所が３箇所存在する。
- 羽咋道路の整備により、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６件の死傷事故件数の削減が期待できる。

[illegible]

死傷事故率(件/億台km)

死傷事故率300件/億台km以上
死傷事故率100~300件/億台km未満

飯山(8位)
573件/億台km

酒井(26位)
210件/億台km

本江町(28位)
191件/億台km

県知郵便局前(61位)
127件/億台km

直轄国道平均値 96件/億台km

順位	場所	死傷事故率(件/億台km)
8	飯山	573
26	酒井	210
28	本江町	191
61	県知郵便局前	127
-	直轄国道平均値	96

事故種別	割合 (%)	件数 (内訳)
追突	57%	58件 (5件)
正面	20%	20件 (1件)
出会い頭	15%	15件 (4件)
側面	6%	6件 (5件)
追い越し	3%	3件 (0件)
追いつき	0%	0件

※ () … 上段件数の内、歩行者・自転車関連の事故件数

(件／年)

整備状況	死傷事故件数(件／年)
整備なし	271
整備あり	265

年間6件の削減

死傷事故件数(件／年)

整備なし 整備あり

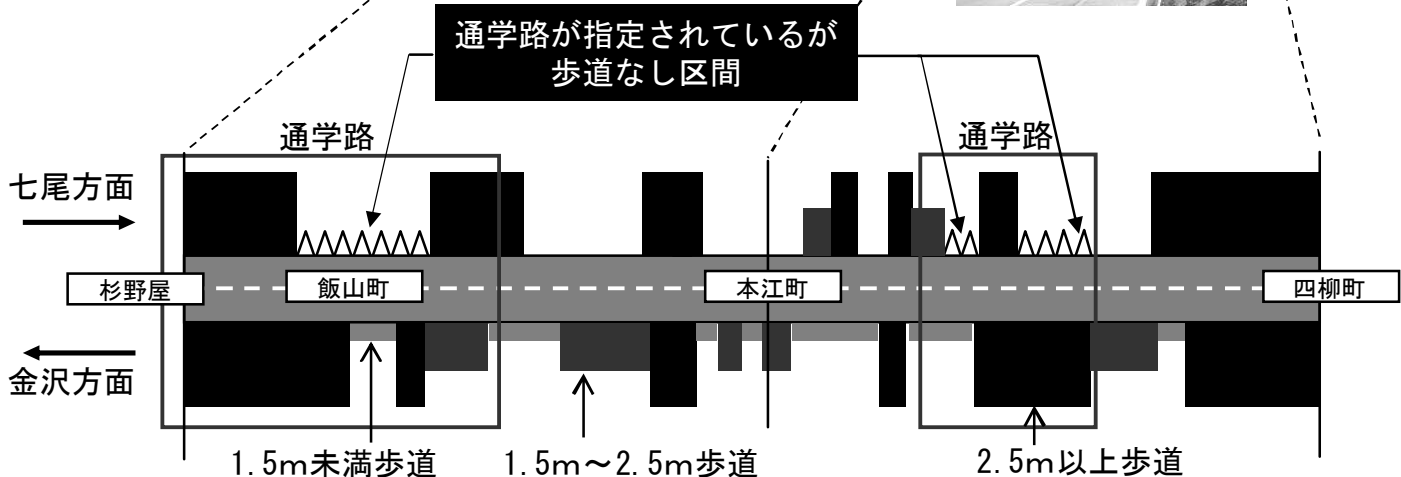
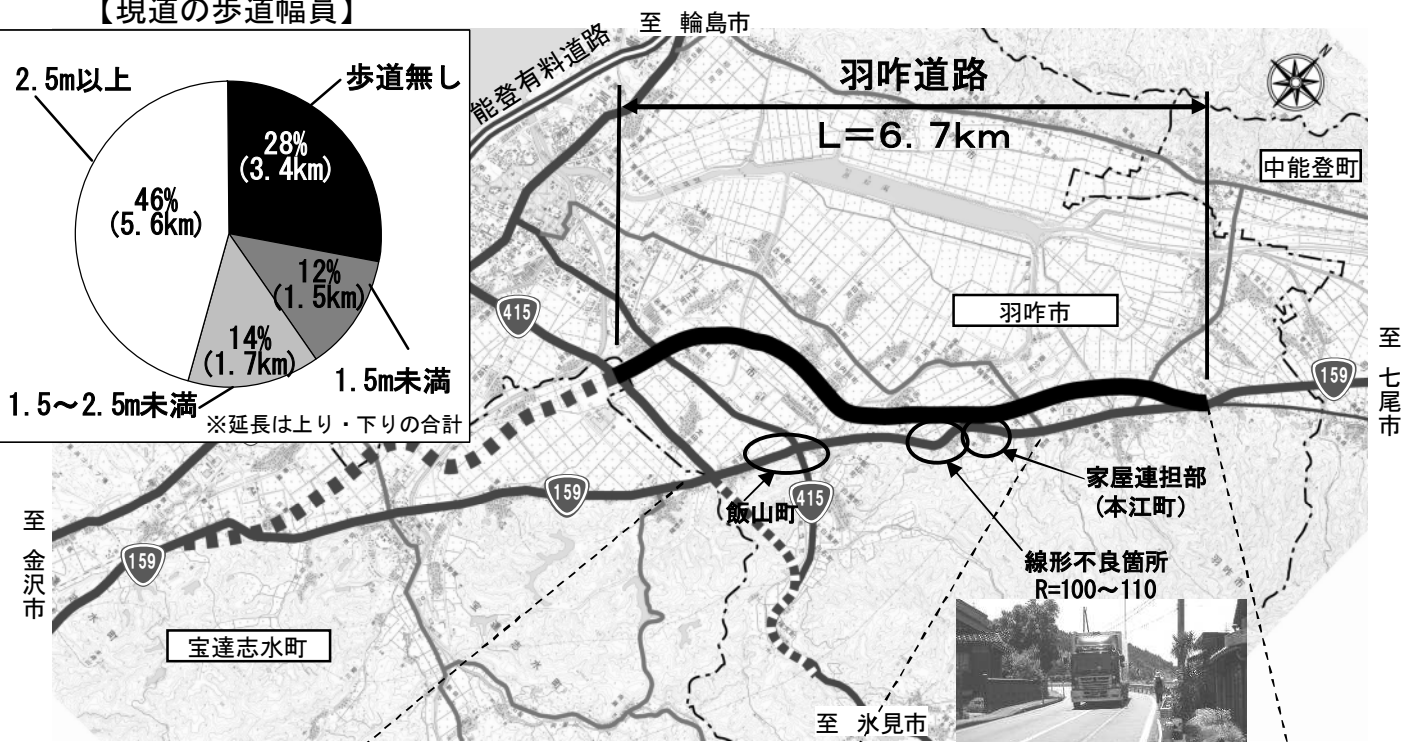
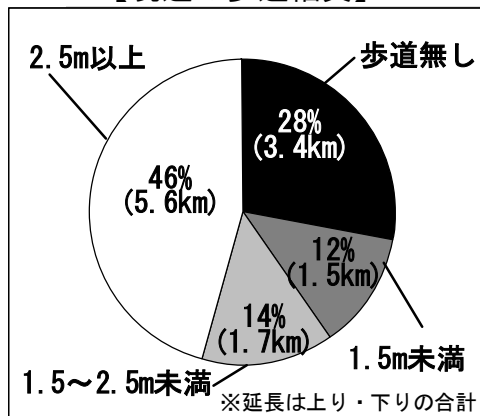
※羽咋市・宝達志水町エリア (H42推計値)

2) その他の効果

- ①現道等における交通量の減少、歩道の設置及び線形不良区間の解消等による安全性向上

○現道には、歩道整備が不連続で幅員の狭い箇所が多数存在する。
○羽咋道路の整備により、歩行者の安全性が確保され、また、線形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。

【現道の歩道幅員】



現道区間の通学時の状況
(羽咋市飯山町)



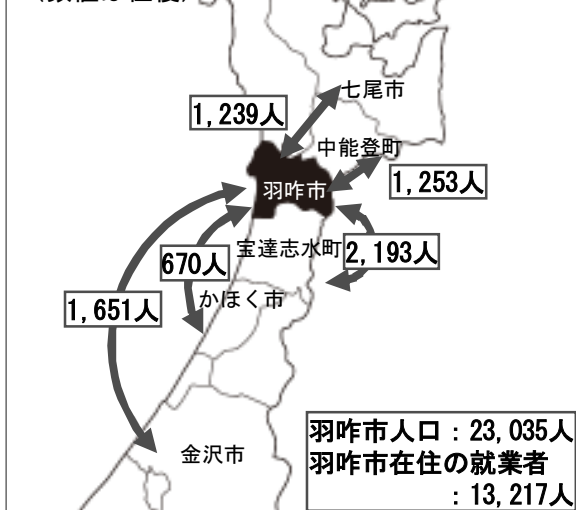
家屋連担部
(羽咋市本江町)

②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

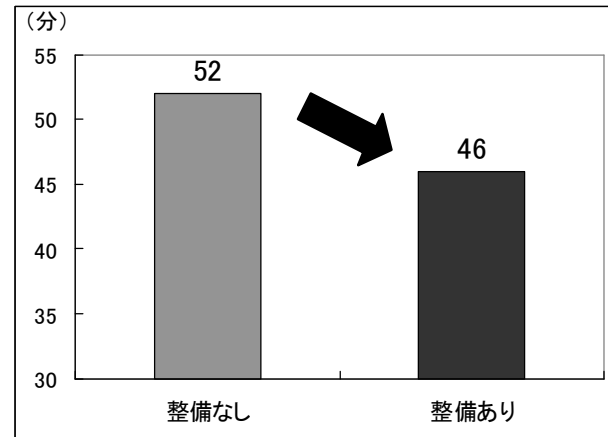
- 能登地域の中核都市である羽咋市の日常活動圏は、主に七尾市、中能登町となっている。
- 羽咋道路の整備により、通勤、観光施設及び第三次医療施設などへの所要時間が6分短縮され、また、地域間の物流や連携の向上が図られることが期待できる。

＜羽咋市の通勤者割合＞

※H17国勢調査
(数値は往復)



＜羽咋市役所から七尾市役所への所要時間＞

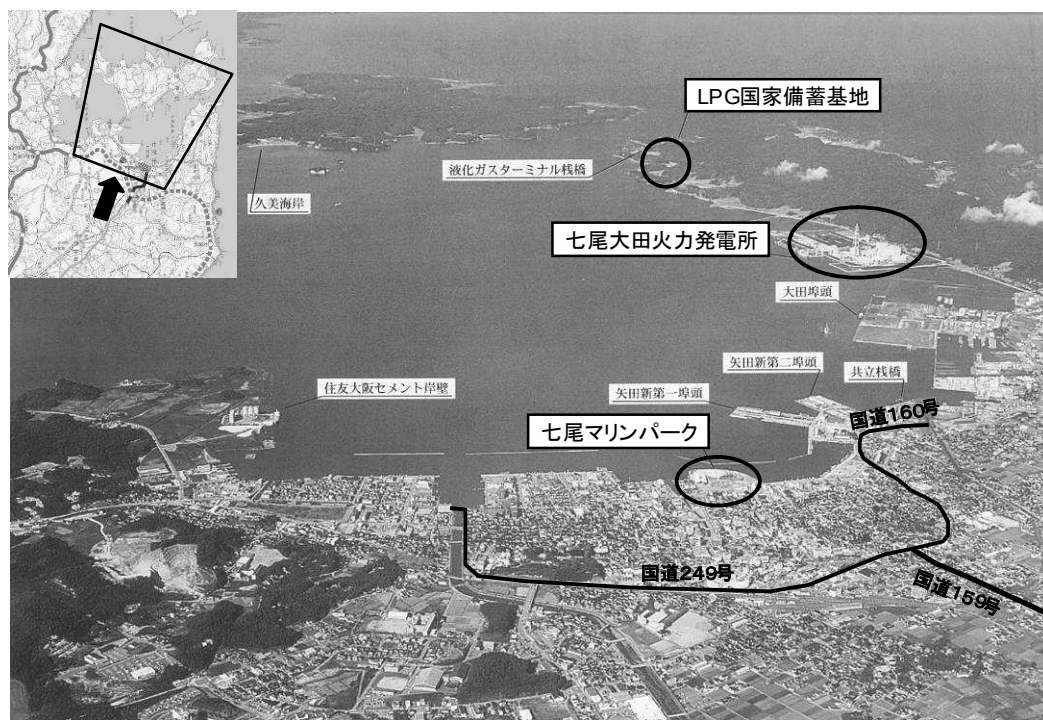


羽咋道路の整備により
52分→46分(6分、12%短縮)



③重要港湾七尾港へのアクセス向上

- 羽咋道路の整備により、重要港湾「七尾港」や七尾マリンパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される。
- LPG搬送の大型車などの円滑な走行の確保とともに、羽咋市役所から七尾港への所要時間が6分短縮。



七尾港の鳥瞰(「七尾港統計年報」(石川県七尾港湾事務所)より引用)



北国新聞撮影
LPG国家備蓄基地



石川県HPより
七尾大田火力発電所

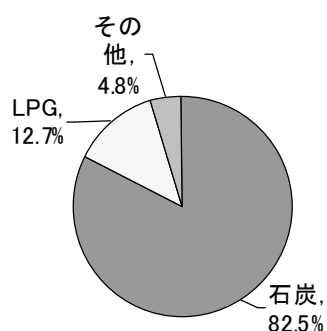
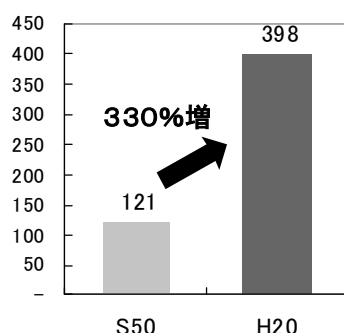


七尾市HPより
七尾マリンパーク

■七尾港の概況

- 七尾港の取扱貨物量は、S50年からH20年までに121万トンから398万トンに大幅増(3.3倍)。

(万トン/年)



- 七尾港の主要取扱品のひとつであるLPGは、七尾市街地に北陸3県で最大であるターミナルが存在しており、主に国道159号を経由し金沢方面などに運搬されている。

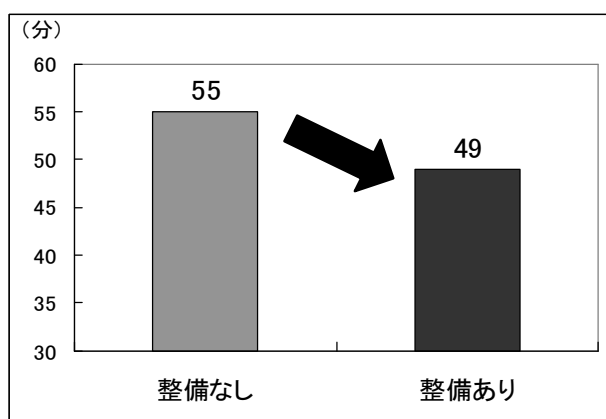


羽咋道路の整備により、LPG搬送などの大型車の円滑な走行や安全性が確保される。

←羽咋市街地(国道159号現道)を走行するLPG運搬車
(羽咋市本江町)

■羽咋道路の整備による輸送時間

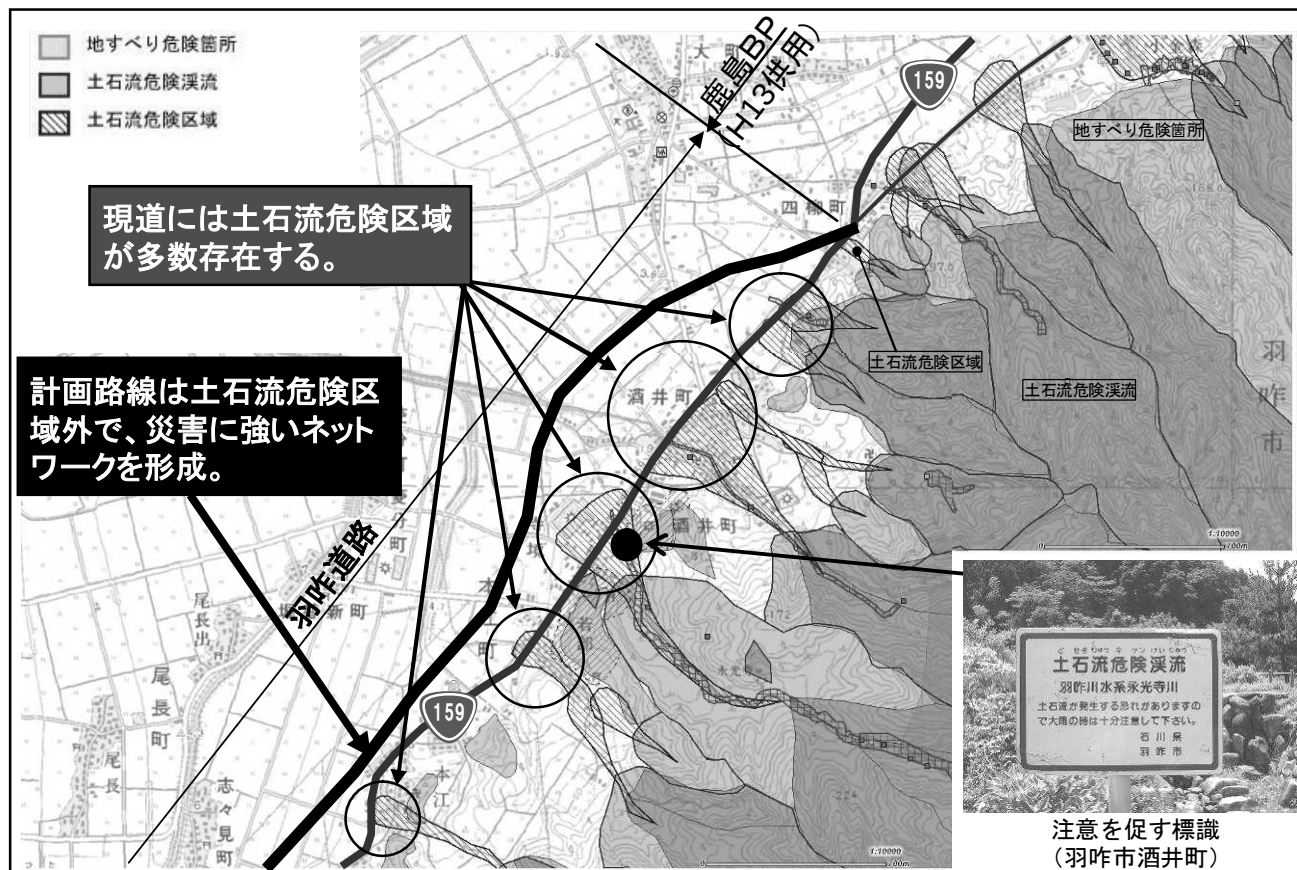
〈羽咋市役所から七尾港への所要時間〉



羽咋道路の整備により
55分→49分(6分、11%短縮)

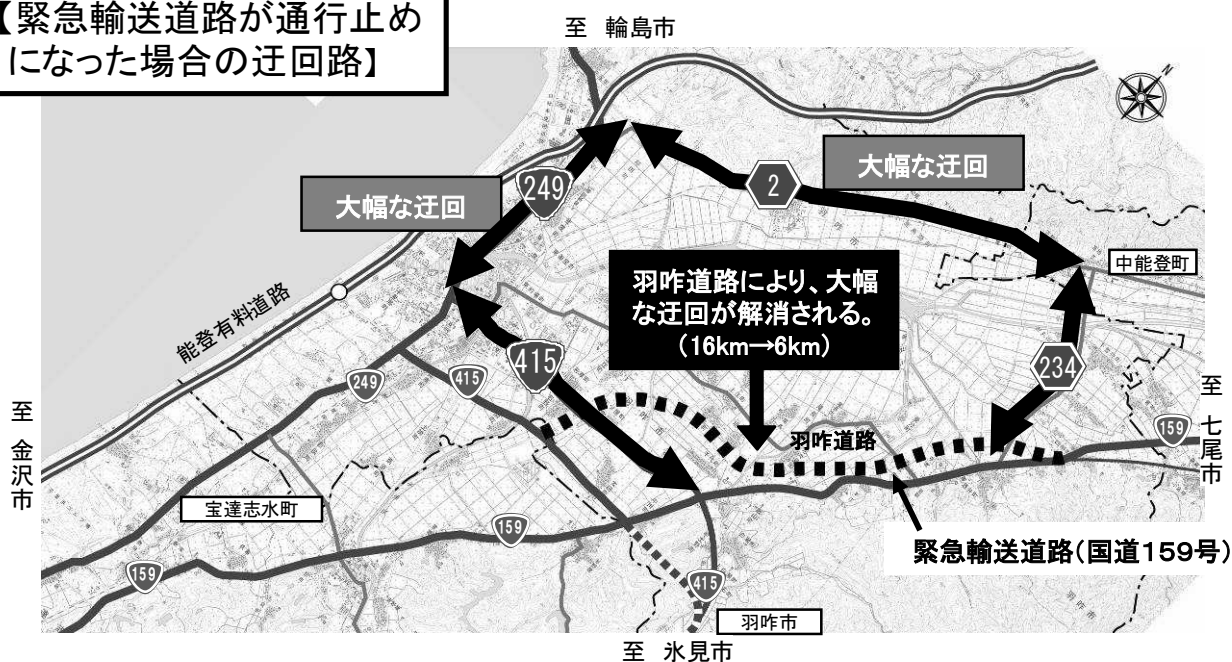
④災害時における円滑な移動の確保

- 現道の国道159号の沿線には、石川県が指定する土石流危険区域が存在しており、豪雨時に土砂災害により、道路寸断の可能性がある。
- 緊急輸送道路（現159号）が通行止めになった場合、大幅な迂回（プラス10km）を強いられるが、羽咋道路の整備により、代替路線の形成が図られる。



出典：石川県HP「砂防アイ」

【緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路】



⑤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)

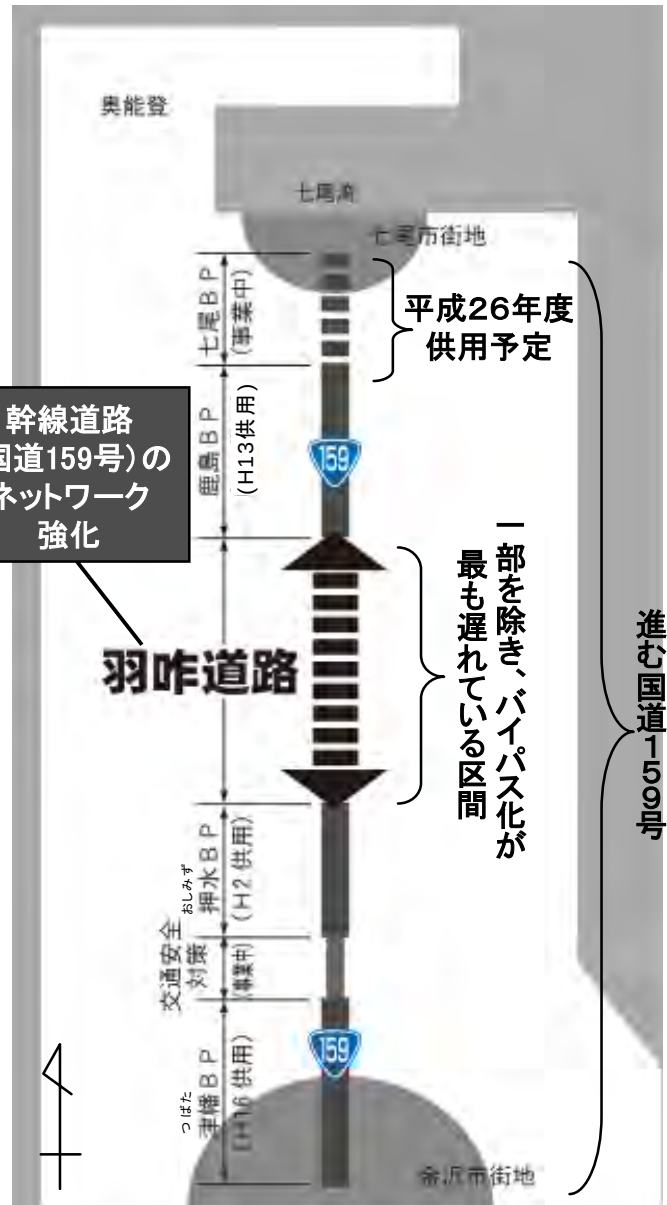
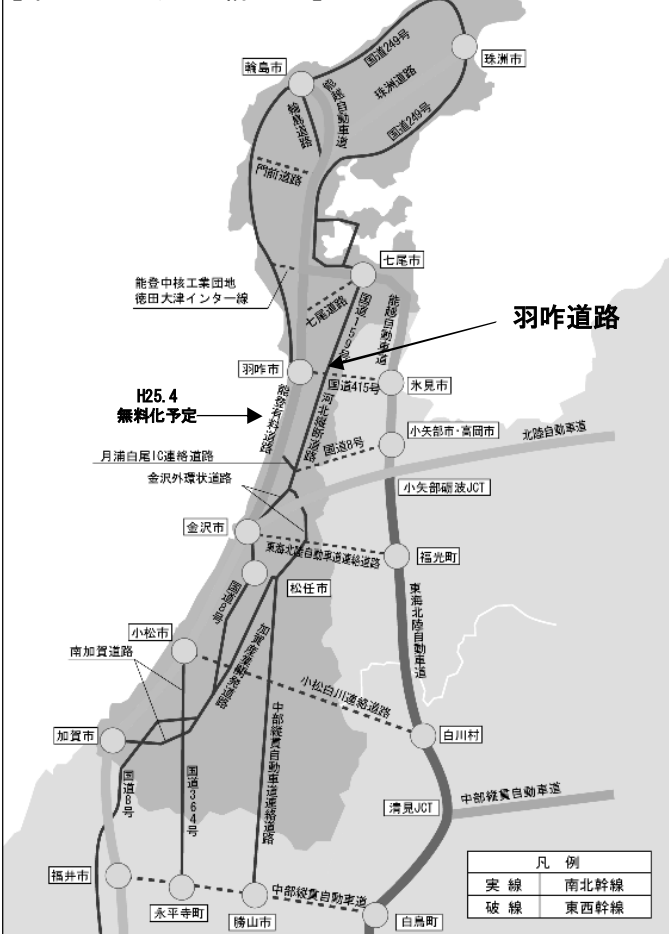
- 石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想などの実現にも寄与。
南北に長い石川県の連携向上が図られる。
- 七尾と金沢を結ぶ国道159号は、狭隘な現道部のバイパス化を行うなどの道路整備を進めており、羽咋道路の整備により七尾・金沢間のネットワーク強化が図られる。

■石川県の長期構想の実現

石川県は南北に長く(約175km)、縦方向の道路ネットワークの充実が重要である。国道159号および能越自動車道は、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(南北の複数の幹線道路整備を目指す構想)で位置づけられており、羽咋道路はダブルラダー指定路線の一部を構成する。

また、「七尾金沢1時間圏構想」や「中能登地方拠点の地域間20分圏構想」の実現にも大きく寄与する。

【県土ダブルラダー構想図】



■幹線道路ネットワークの形成

七尾と金沢を結ぶ国道159号では一部を除き、ほぼ全区間でバイパス化が進められており、羽咋道路はその中間部に位置する。羽咋道路の整備により、狭隘な現道部のバイパス化が図られ、七尾と金沢の連携向上が図られる。

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	146億円	109億円	37億円
残事業	143億円	106億円	37億円

<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	160億円	132億円	22億円	5.7億円
残事業	160億円	132億円	22億円	5.7億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
事業全体	160億円/146億円＝ 1.1
残事業	160億円/143億円＝ 1.1

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>

羽咋道路の役割	具体的内容
①現道等における交通量の減少、歩道の設置及び線形不良区間の解消等による安全性向上	●歩行者の安全が確保され、また、線形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。
②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上	●通勤、観光施設及び第三次医療施設などへの所要時間が6分短縮され、また、地域間の物流や連携の向上が図られることが期待できる。
③重要港湾七尾港へのアクセス向上	●重要港湾「七尾港」や七尾マリニパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される
④災害時における円滑な移動の確保	●土砂災害の影響を受けない計画位置であるため、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。
⑤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

- ・ 当事業の並行区間である国道159号は、車道幅員が狭小で線形不良区間が存在し、交通事故也多発している。また、歩道が十分整備されておらず、安全性の向上が緊急の課題となっている。
- ・ また、県都金沢と中能登を結ぶ主要な幹線道路、さらに緊急輸送道路としての機能も有するなど、地域にとって非常に重要な路線である。
- ・ その他、観光振興や災害時のネットワーク確保など、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

- ・ 羽咋道路は、都市計画決定後に地元が中心となったまちづくり構想を策定し、その後、懇談会を実施するなど当該事業における早期完成要望が強い。
- ・ 平成20年度の事業化から3年が経過しているが、現在まで航測図化・路線測量・地質調査・道路予備設計の基礎的な調査・設計を実施している。
- ・ 今後は、地元と設計協議を行い、各詳細設計や用地調査などを進め、早期の完成を目指す。



③コスト縮減からの視点

- ・ 石川県で整備予定の国道415号バイパスからの建設発生土を盛土材に転用するなど、コスト縮減を図る。

④対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- ・ 国道159号羽咋道路は、現道区間の渋滞緩和・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や救命搬送時間の短縮による安心・安全性の向上など、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1.1となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評估指標抽出資料

【一般国道（二次改築）】

●事業採択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	■ 費用が便益を上回っている。
------	------------	-----------------

●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未満であった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、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) 物流効率化の支援	☐ 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。
		■ 重要港湾もしくは国際拠点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。
	(3) 都市の再生	☐ 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。
		☐ 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。
		☐ 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。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	☐ 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。
		☐ 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を解消する。
	(5) 個性ある地域の形成	☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
		☐ 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と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	☐ 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/日以上全ての区間において、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。 ☐ 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	☐ 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する。
	(3) 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	☒ 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。 ☐ 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/日以上)の場合、又は歩行者交通量が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	☐ 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を解消する。 ☒ 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(A'路線としての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される。 ☐ 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	☒ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO ₂ 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NO ₂ 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連	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 ☒ 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ている。

※ ○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

$B/C=1.1$ （事業全体の費用対効果）

$B/C=1.1$ （残事業の費用対効果）

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・羽咋市、宝達志水町エリアの渋滞損失時間削減量＝32万人時間/年【P7で詳述】
整備なし 175万人時間/年 → 整備あり143万人時間/年

(2) 物流効率化の支援

- ・重要港湾「七尾港」へのアクセス向上が見込まれる。【P11で詳述】

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市である七尾市へのアクセス向上が見込まれる。【P10で詳述】

(4) 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。【P10で詳述】

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設である能登総合病院へのアクセス向上が見込まれる。【P10で詳述】

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・歩行者の安全性及び線形不良区間解消による安全性の向上。【P9で詳述】

(2) 災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路としての位置付けあり。
- ・大幅な迂回路を強いられる区間の代替路線を形成する。【P12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CO₂排出量の削減量＝1,077t-co₂/年
(整備なし876,752t-co₂/年 → 整備あり875,675t-co₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・費用便益分析対象エリアのNOx排出量の削減量＝5.3t-NOx/年
(整備なし 2741.2t-NOx/年 → 整備あり2735.9t-NOx/年)
- ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝0.5t-NOx/年
(整備なし 245.1t-SPM/年 → 整備あり244.6t-SPM/年)

V. その他

(1) 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。【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159号	羽咋道路	L=6.7km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,300～13,900	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23年度		
単純合計	145億円	126億円	271億円
うち残事業分	142億円	126億円	268億円
基準年における 現在価値（C）	109億円	37億円	146億円
うち残事業分	106億円	37億円	143億円

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34年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	1.7億円	0.45億円	13億円
基準年における 現在価値（B）	132億円	22億円	5.7億円	160億円
うち残事業分	132億円	22億円	5.7億円	160億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	14億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	1.1
経済的純現在価値（残事業）	17億円
経済的内部収益率（残事業）	4.8%

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	9,300～13,900	±10%	1.0～1.1
事業費	142億円	±10%	1.0～1.2
事業期間	10年	±20% (±2年)	1.1～1.2

交通状況の変化

様式－ 3 ①

事業名：国道159号羽咋道路

(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 [羽咋道路] : 6.7km		交通量 ^{※1}	[台/日]		12,000
		走行時間 ^{※2}	[分]		6.8
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		14.10
②主な周辺道路 ^{※4}	①現道 (国道159号) : 5.4km	交通量	[台/日]	10,500	800
		走行時間	[分]	8.6	8.3
		走行時間費用	[億円/年]	15.73	1.18
	②(主)七尾羽咋線 : 9.2km	交通量	[台/日]	3,700	2,700
		走行時間	[分]	17.5	15.9
		走行時間費用	[億円/年]	11.53	7.95
	③国道249号 : 3.5km	交通量	[台/日]	8,800	8,100
		走行時間	[分]	6.8	6.5
		走行時間費用	[億円/年]	10.52	9.19
	④(一)若部川原線 : 6.4km	交通量	[台/日]	3,100	2,400
		走行時間	[分]	11.6	11.1
		走行時間費用	[億円/年]	6.72	4.93
	⑤能登有料道路 : 12.4km	交通量	[台/日]	10,200	10,000
		走行時間	[分]	16.6	16.6
		走行時間費用	[億円/年]	30.07	29.33
③その他道路合計 : 1764.9km		走行時間費用	[億円/年]	2,699.76	2,697.86

			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 : 1808.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,774.33	2,764.54	9.79

※ 1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

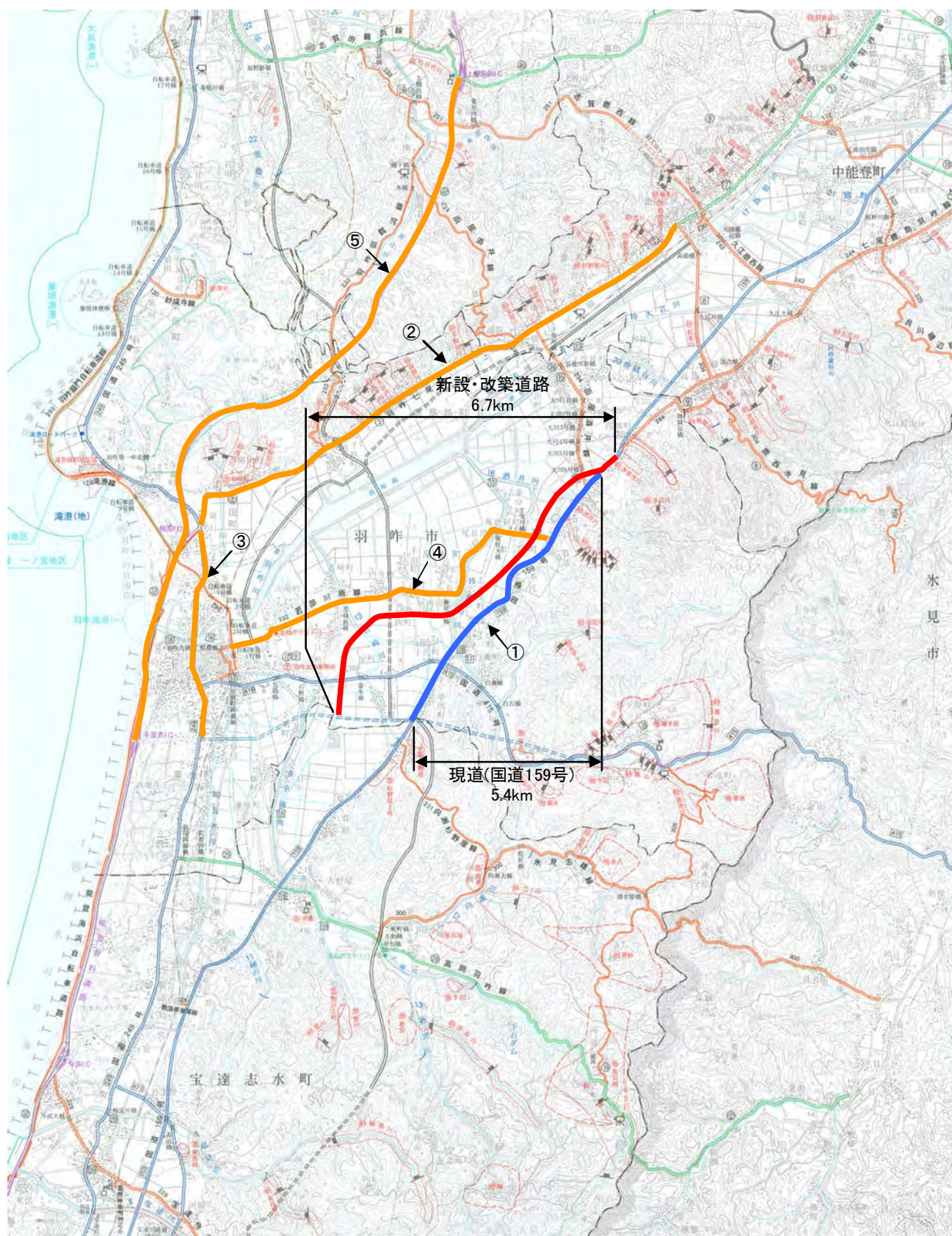
※ 2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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：羽咋道路

(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	H23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) 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		☐
		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)				
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)		☒	

事業名：羽咋道路

(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	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			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	■	
		考慮する	□	
		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	□
	冬期交通の影響	考慮しない	□	
		考慮する	■	
		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を考慮	(76) 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	■	
		その他 ()	□	
	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	■	
独自に設定した値を使用 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	■		
	独自に設定した値を使用 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	□		
	中央分離帯の有無を考慮しない	■		
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	■		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	□		
	その他			

事業名：羽咋道路

(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表(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:羽咋道路

箇名:羽咋道路				単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)	
				0.396		6.7		2.65	
年次	年度	割戻率	GDP デフレ-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		
-14年目	H 20	1.1249	91.2	0.10	0.11	0.00	0.00		0.00
-13年目	H 21	1.0816	90.0	0.41	0.44	0.00	0.00		0.00
-12年目	H 22	1.0400	90.0	1.40	1.46	0.00	0.00		0.00
-11年目	H 23	1.0000	90.0	1.03	1.03	0.00	0.00		0.00
-10年目	H 24	0.9615	90.0	0.95	0.92	0.00	0.00		0.00
-9年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88	0.00	0.00		0.00
-8年目	H 26	0.8890	90.0	2.95	2.62	0.00	0.00		0.00
-7年目	H 27	0.8548	90.0	16.82	14.38	0.00	0.00		0.00
-6年目	H 28	0.8219	90.0	17.80	14.63	0.00	0.00		0.00
-5年目	H 29	0.7903	90.0	29.13	23.02	0.00	0.00		0.00
-4年目	H 30	0.7599	90.0	29.43	22.36	0.00	0.00		0.00
-3年目	H 31	0.7307	90.0	14.29	10.44	0.00	0.00		0.00
-2年目	H 32	0.7026	90.0	16.19	11.38	0.00	0.00		0.00
-1年目	H 33	0.6756	90.0	13.25	8.95	0.00	0.00		0.00
供用開始年次	H 34	0.6496	90.0	0.00	0.00	2.52	1.64		
1年目	H 35	0.6246	90.0	0.00	0.00	2.52	1.58		
2年目	H 36	0.6006	90.0	0.00	0.00	2.52	1.52		
3年目	H 37	0.5775	90.0	0.00	0.00	2.52	1.46		
4年目	H 38	0.5553	90.0	0.00	0.00	2.52	1.40		
5年目	H 39	0.5339	90.0	0.00	0.00	2.52	1.35		
6年目	H 40	0.5134	90.0	0.00	0.00	2.52	1.30		
7年目	H 41	0.4936	90.0	0.00	0.00	2.52	1.25		
8年目	H 42	0.4746	90.0	0.00	0.00	2.52	1.20		
9年目	H 43	0.4564	90.0	0.00	0.00	2.52	1.15		
10年目	H 44	0.4388	90.0	0.00	0.00	2.52	1.11		
11年目	H 45	0.4220	90.0	0.00	0.00	2.52	1.07		
12年目	H 46	0.4057	90.0	0.00	0.00	2.52	1.02		
13年目	H 47	0.3901	90.0	0.00	0.00	2.52	0.98		
14年目	H 48	0.3751	90.0	0.00	0.00	2.52	0.95		
15年目	H 49	0.3607	90.0	0.00	0.00	2.52	0.91		
16年目	H 50	0.3468	90.0	0.00	0.00	2.52	0.88		
17年目	H 51	0.3335	90.0	0.00	0.00	2.52	0.84		
18年目	H 52	0.3207	90.0	0.00	0.00	2.52	0.81		
19年目	H 53	0.3083	90.0	0.00	0.00	2.52	0.78		
20年目	H 54	0.2965	90.0	0.00	0.00	2.52	0.75		
21年目	H 55	0.2851	90.0	0.00	0.00	2.52	0.72		
22年目	H 56	0.2741	90.0	0.00	0.00	2.52	0.69		
23年目	H 57	0.2636	90.0	0.00	0.00	2.52	0.67		
24年目	H 58	0.2534	90.0	0.00	0.00	2.52	0.64		
25年目	H 59	0.2437	90.0	0.00	0.00	2.52	0.62		
26年目	H 60	0.2343	90.0	0.00	0.00	2.52	0.59		
27年目	H 61	0.2253	90.0	0.00	0.00	2.52	0.57		
28年目	H 62	0.2166	90.0	0.00	0.00	2.52	0.55		
29年目	H 63	0.2083	90.0	0.00	0.00	2.52	0.53		
30年目	H 64	0.2003	90.0	0.00	0.00	2.52	0.51		
31年目	H 65	0.1926	90.0	0.00	0.00	2.52	0.49		
32年目	H 66	0.1852	90.0	0.00	0.00	2.52	0.47		
33年目	H 67	0.1780	90.0	0.00	0.00	2.52	0.45		
34年目	H 68	0.1712	90.0	0.00	0.00	2.52	0.43		
35年目	H 69	0.1646	90.0	0.00	0.00	2.52	0.42		
36年目	H 70	0.1583	90.0	0.00	0.00	2.52	0.40		
37年目	H 71	0.1522	90.0	0.00	0.00	2.52	0.38		
38年目	H 72	0.1463	90.0	0.00	0.00	2.52	0.37		
39年目	H 73	0.1407	90.0	0.00	0.00	2.52	0.36		
40年目	H 74	0.1353	90.0	0.00	0.00	2.52	0.34		
41年目	H 75	0.1301	90.0	0.00	0.00	2.52	0.33		
42年目	H 76	0.1251	90.0	0.00	0.00	2.52	0.32		
43年目	H 77	0.1203	90.0	0.00	0.00	2.52	0.30		
44年目	H 78	0.1157	90.0	0.00	0.00	2.52	0.29		
45年目	H 79	0.1112	90.0	0.00	0.00	2.52	0.28		
46年目	H 80	0.1069	90.0	0.00	0.00	2.52	0.27		
47年目	H 81	0.1028	90.0	0.00	0.00	2.52	0.26		
48年目	H 82	0.0989	90.0	0.00	0.00	2.52	0.25		
49年目	H 83	0.0951	90.0	-39.00	-3.71	2.52	0.24		
合 計				105.71	108.91	126.19	36.69		
単純事業費計				144.71		126.19			

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(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:羽咋道路

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	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
—11年目	H 23	1.0000	90.0				
—10年目	H 24	0.9615	90.0	0.95	0.92	0.00	0.00
—9年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88	0.00	0.00
—8年目	H 26	0.8890	90.0	2.95	2.62	0.00	0.00
—7年目	H 27	0.8548	90.0	16.82	14.38	0.00	0.00
—6年目	H 28	0.8219	90.0	17.80	14.63	0.00	0.00
—5年目	H 29	0.7903	90.0	29.13	23.02	0.00	0.00
—4年目	H 30	0.7599	90.0	29.43	22.36	0.00	0.00
—3年目	H 31	0.7307	90.0	14.29	10.44	0.00	0.00
—2年目	H 32	0.7026	90.0	16.19	11.38	0.00	0.00
—1年目	H 33	0.6756	90.0	13.25	8.95	0.00	0.00
供用開始年次	H 34	0.6496	90.0	0.00	0.00	2.52	1.64
1年目	H 35	0.6246	90.0	0.00	0.00	2.52	1.58
2年目	H 36	0.6006	90.0	0.00	0.00	2.52	1.52
3年目	H 37	0.5775	90.0	0.00	0.00	2.52	1.46
4年目	H 38	0.5553	90.0	0.00	0.00	2.52	1.40
5年目	H 39	0.5339	90.0	0.00	0.00	2.52	1.35
6年目	H 40	0.5134	90.0	0.00	0.00	2.52	1.30
7年目	H 41	0.4936	90.0	0.00	0.00	2.52	1.25
8年目	H 42	0.4746	90.0	0.00	0.00	2.52	1.20
9年目	H 43	0.4564	90.0	0.00	0.00	2.52	1.15
10年目	H 44	0.4388	90.0	0.00	0.00	2.52	1.11
11年目	H 45	0.4220	90.0	0.00	0.00	2.52	1.07
12年目	H 46	0.4057	90.0	0.00	0.00	2.52	1.02
13年目	H 47	0.3901	90.0	0.00	0.00	2.52	0.98
14年目	H 48	0.3751	90.0	0.00	0.00	2.52	0.95
15年目	H 49	0.3607	90.0	0.00	0.00	2.52	0.91
16年目	H 50	0.3468	90.0	0.00	0.00	2.52	0.88
17年目	H 51	0.3335	90.0	0.00	0.00	2.52	0.84
18年目	H 52	0.3207	90.0	0.00	0.00	2.52	0.81
19年目	H 53	0.3083	90.0	0.00	0.00	2.52	0.78
20年目	H 54	0.2965	90.0	0.00	0.00	2.52	0.75
21年目	H 55	0.2851	90.0	0.00	0.00	2.52	0.72
22年目	H 56	0.2741	90.0	0.00	0.00	2.52	0.69
23年目	H 57	0.2636	90.0	0.00	0.00	2.52	0.67
24年目	H 58	0.2534	90.0	0.00	0.00	2.52	0.64
25年目	H 59	0.2437	90.0	0.00	0.00	2.52	0.62
26年目	H 60	0.2343	90.0	0.00	0.00	2.52	0.59
27年目	H 61	0.2253	90.0	0.00	0.00	2.52	0.57
28年目	H 62	0.2166	90.0	0.00	0.00	2.52	0.55
29年目	H 63	0.2083	90.0	0.00	0.00	2.52	0.53
30年目	H 64	0.2003	90.0	0.00	0.00	2.52	0.51
31年目	H 65	0.1926	90.0	0.00	0.00	2.52	0.49
32年目	H 66	0.1852	90.0	0.00	0.00	2.52	0.47
33年目	H 67	0.1780	90.0	0.00	0.00	2.52	0.45
34年目	H 68	0.1712	90.0	0.00	0.00	2.52	0.43
35年目	H 69	0.1646	90.0	0.00	0.00	2.52	0.42
36年目	H 70	0.1583	90.0	0.00	0.00	2.52	0.40
37年目	H 71	0.1522	90.0	0.00	0.00	2.52	0.38
38年目	H 72	0.1463	90.0	0.00	0.00	2.52	0.37
39年目	H 73	0.1407	90.0	0.00	0.00	2.52	0.36
40年目	H 74	0.1353	90.0	0.00	0.00	2.52	0.34
41年目	H 75	0.1301	90.0	0.00	0.00	2.52	0.33
42年目	H 76	0.1251	90.0	0.00	0.00	2.52	0.32
43年目	H 77	0.1203	90.0	0.00	0.00	2.52	0.30
44年目	H 78	0.1157	90.0	0.00	0.00	2.52	0.29
45年目	H 79	0.1112	90.0	0.00	0.00	2.52	0.28
46年目	H 80	0.1069	90.0	0.00	0.00	2.52	0.27
47年目	H 81	0.1028	90.0	0.00	0.00	2.52	0.26
48年目	H 82	0.0989	90.0	0.00	0.00	2.52	0.25
49年目	H 83	0.0951	90.0	-39.00	-3.71	2.52	0.24
合 計				102.78	105.87	126.19	36.69
単純事業費計				141.78		126.19	

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（事業全体・残事業）

箇所名：羽咋道路

様式-5

年次 (基準年)	年度 H 23 採用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7Dv/c)				GDP 7%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)				事故減少便益(億円)				合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)×(A)	現在価値 (A)×(2)	③			
H 34	0.99585	0.99542	0.99032	0.99275	90.0	0.6496	7.96	1.44	0.98	10.38	6.74	0.19	1.72	1.12	0.29	12.55	8.15				
H 35	0.99583	0.99520	0.97992	0.99270	90.0	0.6246	7.92	1.42	0.96	10.31	6.44	0.19	1.71	1.07	0.44	12.46	7.78				
H 36	0.99581	0.99498	0.97951	0.99264	90.0	0.6006	7.89	1.40	0.94	10.24	6.15	0.19	1.69	1.02	0.44	12.37	7.43				
H 37	0.99579	0.99475	0.97908	0.99259	90.0	0.5775	7.86	1.38	0.92	10.16	5.87	0.18	1.68	0.97	0.44	12.28	7.09				
H 38	0.99578	0.99452	0.97864	0.99253	90.0	0.5553	7.82	1.36	0.90	10.09	5.60	0.18	1.67	0.93	0.43	12.19	6.77				
H 39	0.99576	0.99427	0.97817	0.99248	90.0	0.5339	7.79	1.34	0.89	10.02	5.35	0.17	1.66	0.89	0.43	12.10	6.46				
H 40	0.99574	0.99402	0.97768	0.99242	90.0	0.5134	7.76	1.32	0.87	9.94	5.10	0.17	1.65	0.85	0.43	12.02	6.17				
H 41	0.99572	0.99376	0.97717	0.99236	90.0	0.4936	7.72	1.30	0.85	9.87	4.87	0.17	1.64	0.81	0.42	11.93	5.89				
H 42	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	90.0	0.4746	7.69	1.28	0.83	9.79	4.65	0.16	1.62	0.77	0.42	11.84	5.62				
H 43	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	90.0	0.4564	7.62	1.27	0.83	9.72	4.43	0.16	1.61	0.74	0.42	11.74	5.36				
H 44	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	90.0	0.4388	7.55	1.26	0.83	9.64	4.23	0.16	1.60	0.70	0.41	11.65	5.11				
H 45	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	90.0	0.4220	7.48	1.25	0.83	9.56	4.03	0.16	1.59	0.67	0.41	11.56	4.88				
H 46	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	90.0	0.4057	7.41	1.24	0.83	9.48	3.85	0.16	1.57	0.64	0.41	11.46	4.65				
H 47	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	90.0	0.3901	7.34	1.23	0.84	9.41	3.67	0.16	1.56	0.61	0.40	11.37	4.44				
H 48	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	90.0	0.3751	7.27	1.23	0.84	9.33	3.50	0.16	1.55	0.58	0.40	11.28	4.23				
H 49	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	90.0	0.3607	7.19	1.22	0.84	9.25	3.34	0.16	1.53	0.55	0.40	11.18	4.03				
H 50	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	90.0	0.3468	7.12	1.21	0.84	9.17	3.18	0.16	1.52	0.53	0.39	11.09	3.85				
H 51	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	90.0	0.3335	7.05	1.20	0.84	9.09	3.03	0.17	1.51	0.50	0.39	10.99	3.67				
H 52	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	90.0	0.3207	6.98	1.19	0.84	9.02	2.89	0.17	1.50	0.48	0.39	10.90	3.50				
H 53	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	90.0	0.3083	6.91	1.18	0.85	8.94	2.76	0.17	1.48	0.46	0.38	10.81	3.33				
H 54	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	90.0	0.2965	6.84	1.17	0.85	8.86	2.63	0.17	1.47	0.44	0.38	10.71	3.18				
H 55	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	90.0	0.2851	6.77	1.17	0.85	8.78	2.50	0.17	1.46	0.42	0.38	10.62	3.03				
H 56	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	90.0	0.2741	6.70	1.16	0.85	8.71	2.39	0.17	1.44	0.40	0.37	10.52	2.88				
H 57	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	90.0	0.2636	6.63	1.15	0.85	8.63	2.27	0.17	1.43	0.38	0.37	10.43	2.75				
H 58	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	90.0	0.2534	6.56	1.14	0.85	8.55	2.17	0.17	1.42	0.36	0.37	10.34	2.62				
H 59	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	90.0	0.2437	6.49	1.13	0.86	8.47	2.06	0.17	1.41	0.34	0.36	10.24	2.50				
H 60	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	90.0	0.2343	6.41	1.12	0.86	8.39	1.97	0.17	1.39	0.33	0.36	10.15	2.38				
H 61	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	90.0	0.2253	6.34	1.11	0.86	8.32	1.87	0.17	1.38	0.31	0.36	10.05	2.27				
H 62	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	90.0	0.2166	6.27	1.11	0.86	8.24	1.78	0.17	1.37	0.30	0.35	9.96	2.16				
H 63	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	90.0	0.2083	6.20	1.10	0.86	8.16	1.70	0.17	1.36	0.28	0.35	9.87	2.06				
H 64	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	90.0	0.2003	6.13	1.09	0.86	8.08	1.62	0.17	1.34	0.27	0.35	9.77	1.96				
H 65	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	90.0	0.1926	6.06	1.08	0.87	8.01	1.54	0.17	1.33	0.26	0.34	9.68	1.86				
H 66	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	90.0	0.1852	5.99	1.07	0.87	7.93	1.47	0.17	1.32	0.24	0.34	9.59	1.78				
H 67	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	90.0	0.1780	5.92	1.06	0.87	7.85	1.40	0.17	1.30	0.23	0.34	9.49	1.69				
H 68	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	90.0	0.1712	5.85	1.06	0.87	7.78	1.33	0.17	1.29	0.22	0.33	9.40	1.61				
H 69	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	90.0	0.1646	5.78	1.05	0.87	7.70	1.27	0.17	1.28	0.21	0.33	9.31	1.53				
H 70	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	90.0	0.1583	5.71	1.04	0.87	7.62	1.21	0.17	1.27	0.20	0.33	9.22	1.46				
H 71	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	90.0	0.1522	5.64	1.03	0.88	7.55	1.15	0.17	1.25	0.19	0.32	9.12	1.39				
H 72	0.98760	0.99183	1.00193	0.98976	90.0	0.1463	5.57	1.02	0.88	7.47	1.09	0.17	1.24	0.18	0.32	9.03	1.32				
H 73	0.98749	0.99178	1.00193	0.98968	90.0	0.1407	5.50	1.01	0.88	7.39	1.04	0.17	1.23	0.17	0.32	8.94	1.26				
H 74	0.98738	0.99173	1.00193	0.98960	90.0	0.1353	5.43	1.01	0.88	7.32	0.99	0.17	1.22	0.16	0.31	8.85	1.20				
H 75	0.98727	0.99168	1.00193	0.98952	90.0	0.1301	5.36	1.00	0.88	7.24	0.94	0.17	1.20	0.16	0.31	8.76	1.14				
H 76	0.98716	0.99163	1.00193	0.98944	90.0	0.1251	5.30	0.99	0.88	7.17	0.90	0.17	1.19	0.15	0.31	8.67	1.08				
H 77	0.98705	0.99158	1.00193	0.98936	90.0	0.1203	5.23	0.98	0.89	7.09	0.85	0.17	1.18	0.14	0.30	8.58	1.03				
H 78	0.98694	0.99153	1.00193	0.98928	90.0	0.1157	5.16	0.97	0.89	7.02	0.81	0.17	1.17	0.14	0.30	8.49	0.98				
H 79	0.98683	0.99148	1.00193	0.98920	90.0	0.1112	5.09	0.96	0.89	6.95	0.77	0.17	1.16	0.13	0.30	8.40	0.93				
H 80	0.98672	0.99143	1.00193	0.98912	90.0	0.1069	5.03	0.96	0.89	6.87	0.73	0.18	1.14	0.12	0.29	8.31	0.89				
H 81	0.98661	0.99138	1.00193	0.98904	90.0	0.1028	4.96	0.95	0.89	6.80	0.70	0.18	1.13	0.12	0.29	8.22	0.85				
H 82	0.98650	0.99133	1.00193	0.98896	90.0	0.0989	4.89	0.94	0.89	6.73	0.67	0.18	1.12	0.11	0.29	8.13	0.80				
H 83	0.98639	0.99128	1.00193	0.98888	90.0	0.0951	4.83	0.93	0.90	6.65	0.63	0.18	1.11	0.11	0.28	8.05	0.77				
合計						324.97	57.28	49.49	425.74	132.15	55.69	6.44	8.55	70.67	21.92	18.26	56.7	159.74			

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
羽咋道路	石川県羽咋市四柳町～羽咋郡宝達志水町二口	4	6.7km

■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					9,470	
	改良費				6,392	
		土工	m ³	617,172	176	切土(150,157m ³)、盛土(281,566m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	130,000	2,882	
		法面工	m ²	22,399	18	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	684	補強土壁、L型擁壁
		函渠工	m	521	124	
		横断地下道工	式	1	1,509	
		排水工	m	13,000	614	
		中央分離帯工	m	7,909	205	
		雑工	式	1	179	縁石、防護柵
	橋梁費				1,095	
		100m以上	m	145	518	
		100m未満	m	73	577	
	舗装費				1,984	
		車道舗装	m ²	150,780	1,761	
		歩道舗装	m ²	53,468	222	
②用地及補償費					4,546	
	用地費		m ²	223,209	3,636	
		宅地	m ²	11,506	460	
		田畑	m ²	211,703	3,176	
	補償費		式		910	
		一般家屋	件	4	100	
		商店	件	10	500	
		小屋	件	4	20	
		鉄塔移設	件	3	90	
		可動堰移設	件	1	200	
③間接経費			式	1	984	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	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
羽咋道路	石川県羽咋市四柳町～羽咋郡宝達志水町二口	4	6.7km

■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					9,470	
	改良費				6,392	
		土工	m3	617,172	176	切土(150,157m3)、盛土(281,566m3)
		軟弱地盤改良工	m3	130,000	2,882	
		法面工	m ²	22,399	18	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	684	補強土壁、L型擁壁
		函渠工	m	521	124	
		横断地下道工	式	1	1,509	
		排水工	m	13,000	614	
		中央分離帯工	m	7,909	205	
		雑工	式	1	179	縁石、防護柵
	橋梁費				1,095	
		100m以上	m	145	518	
		100m未満	m	73	577	
	舗装費				1,984	
		車道舗装	m ²	150,780	1,761	
		歩道舗装	m ²	53,468	222	
②用地及補償費				4,546		
	用地費	m ²	223,209	3,636		
		宅地	m ²	11,506	460	
		田畑	m ²	211,703	3,176	
	補償費	式		910		
		一般家屋	件	4	100	
		商店	件	10	500	
		小屋	件	4	20	
		鉄塔移設	件	3	90	
		可動堰移設	件	1	200	
③間接経費		式	1	684	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				14,700		

路線名	箇所名	車線数	延長
159号	羽咋道路	4	6.7km

■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	6.7	48	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	217	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			265	

【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。