

道路事業の再評価資料

〔国道8号 小松バイパス〕

平成24年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	3
3. 当該道路の役割・効果	4
1) 3 便益に係る整備効果	6
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 日常生活圏の各都市間の連携強化	9
② 物流の円滑化	10
③ 主要な観光地へのアクセス向上	11
④ 緊急輸送道路としての機能向上	12
⑤ 地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援	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

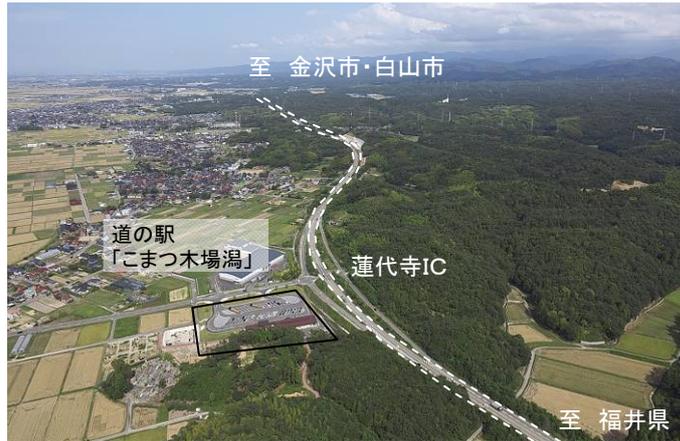
当事業は、

○ 交通混雑の解消、交通事故の低減

○ 広域幹線ネットワークの強化 など

を目的とし、国道8号の能美市大長野～加賀市箱宮町 (L=15.6km) について、4車線化整備を行うものである。現在、八幡IC (小松市八幡町) から東山IC (小松市東山) 間 (L=2.2km) で4車線化工事を実施中である。

【広域位置図】



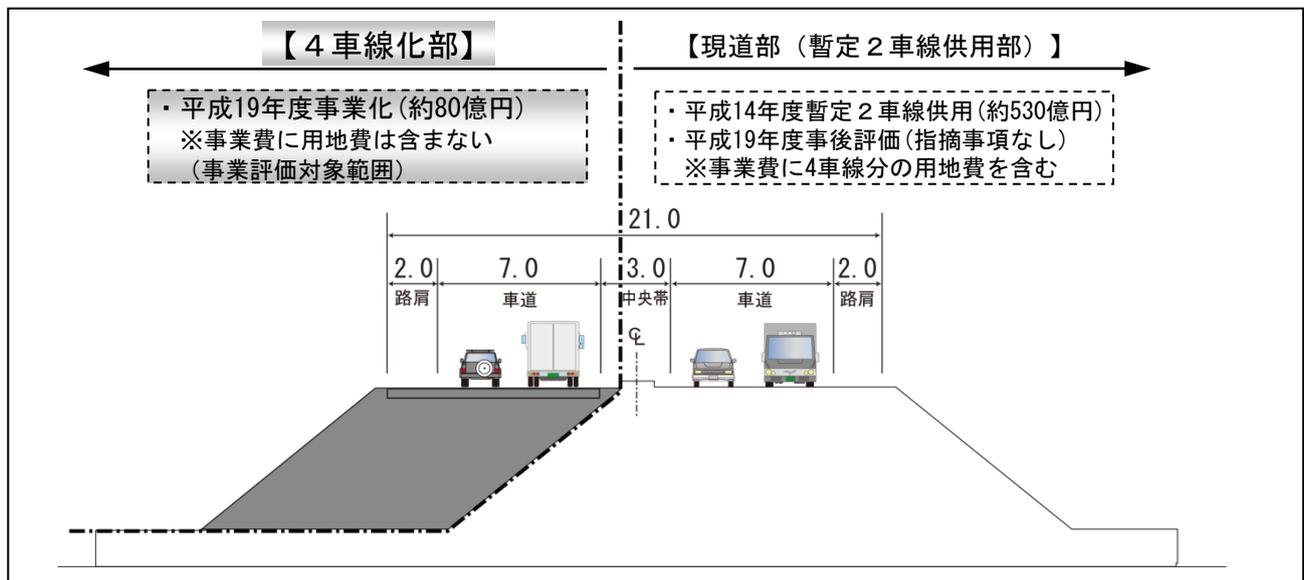
写真：蓮代寺ICより金沢方面を望む



2) 事業の概要

- 事業名：国道8号 ^{こまつ}小松バイパス（4車線化）
- 延長：15.6 km
- 起終点：(起)石川県能美市大長野 ^{のみし おおながの}
(終)石川県加賀市箱宮町 ^{かがし はこみやまち}
- 都市計画決定：昭和49年度
- 事業化（4車線化）：平成19年度
- 全体事業費：約80億円
- 平成24年度までの投資額（予定）：約37億円（進捗率46%）

【標準断面図】



写真：木場ICより福井方面を望む



写真：大長野ICより福井方面を望む

2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年度	主な経緯
昭和49年度	・事業化 ・都市計画決定
平成14年度	・暫定2車線供用(能美市大長野～加賀市箱宮町間 15.6km) <small>のみし おおながの かがし はこみやまち</small>
平成19年度	・暫定2車線事後評価(指摘事項なし) ・事業化(4車線化)
平成21年度	・工事着手

2) 事業の進捗状況

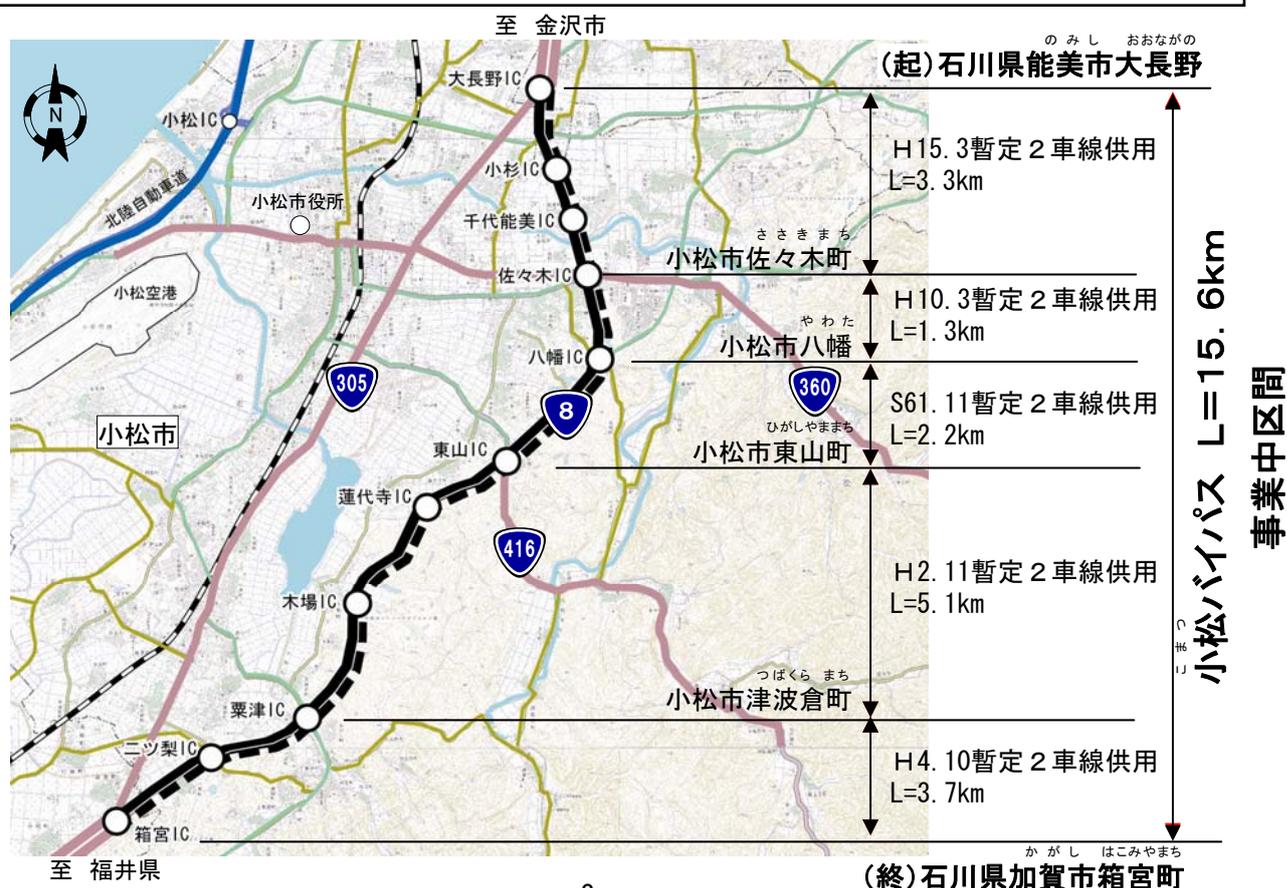
平成24年度末時点

	全体	執行済み額	進捗率	残事業費
事業費	80億円	37億円	46%	43億円
うち用地費・補償費	—	—	—	—

※金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 八幡IC～東山IC間 (2.2km) については、H24年度の4車線供用に向け工事を推進する。
- 東山IC～粟津IC間 (5.1km) については、H27年度の4車線供用に向け工事を推進する。
- 残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。



3. 当該道路の役割・効果（詳細は6ページ以降に記載）

< 3 便益に係る整備効果 >

① 走行時間の短縮（6、7ページ）

- 小松バイパスの整備（4車線化）により、事業区間の走行時間が約7分（29%）短縮する。
- 小松バイパスの整備（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118万人時間削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間7.1億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると721億円と算出される。

【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

= 7.1(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

721億円(事業全体・残事業)

② 走行経費の減少

- 小松バイパスの整備（4車線化）により、走行経費減少による年間0.9億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75億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 0.9(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

75億円(事業全体・残事業)

③ 交通事故の減少（8ページ）

- 小松バイパスの整備（4車線化）により、通過交通の安全性が確保される。
- 小松バイパスの整備による事故件数の減少により、年間0.2億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31億円と算出される。

【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

= 0.2(億円/年)※

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

31億円(事業全体・残事業)

<その他の効果>

①日常生活圏の各都市間の連携強化（9ページ）

- 小松バイパスおよびその前後区間における国道8号沿線市間の通勤通学動態をみると、能美市・小松市・加賀市のそれぞれの繋がりが強い。
- 当該事業により、能美市役所と加賀市役所間の所要時間が短縮されるなど、各都市間の通勤通学などの利便性が向上する。

②物流の円滑化（10ページ）

- 小松バイパスの大型車混入率は、全ての区間で8号平均を上回っているなど、大型車が多く存在している路線であり、加賀地域を通過する物流の大動脈となっている。
- 一方、小松市・能美市・加賀市では、小松バイパスの暫定2車線供用後における工業の伸びがみられており、特に能美市では多くの工業団地が立地している。
- 当該事業により、広域幹線ネットワークの強化が図られることで、地域産業のさらなる活性化が期待される。

③主要な観光地へのアクセス向上（11ページ）

- 小松バイパス周辺は、温泉や各種施設等多くの観光資源に恵まれている。
- 当該事業により、山代温泉といしかわ動物園間における所要時間が短縮するなど、各観光地へのアクセス性や周遊性のさらなる向上が期待される。

④緊急輸送道路としての機能向上（12ページ）

- 小松バイパスは石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている。
- 梯川・前川が氾濫した場合、並行する国道305号は水没の恐れがある。
- 当該事業は、高盛土構造であるため浸水被害を受けずに機能を維持でき、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。

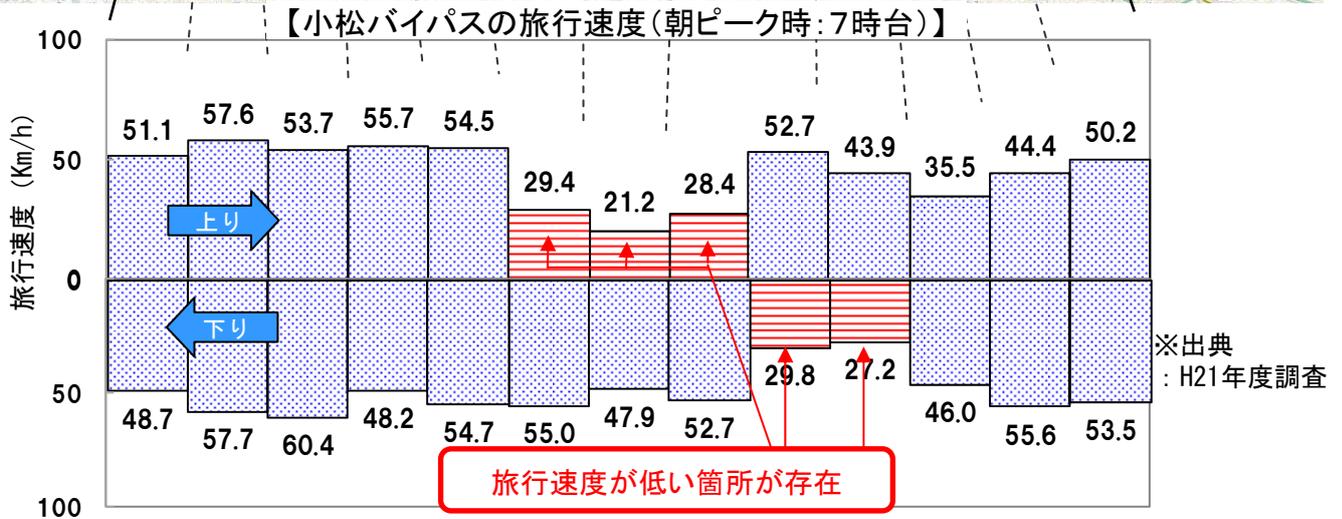
⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援（13ページ）

- 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、小松バイパスは南北幹線として位置づけられている。
- 当該事業により、構想の実現に向けたネットワーク強化が図られる。

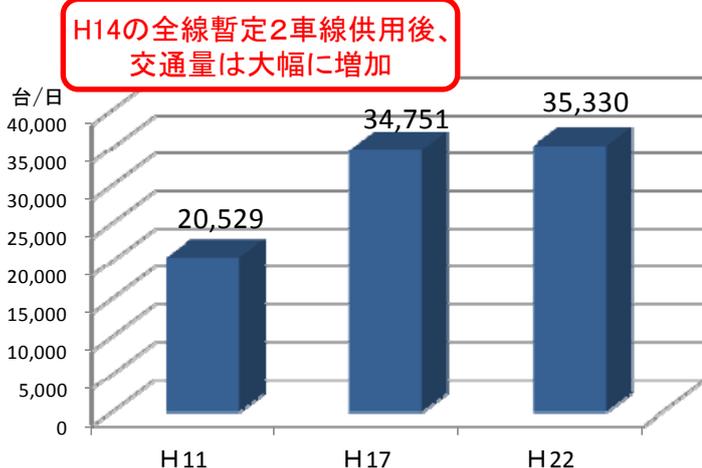
1) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 小松バイパスの事業区間の交通量は、H14年度の全線暫定2車線供用以降、八幡IC～東山IC間で35,000台/日を超え、横ばい傾向にある。また、旅行速度が低い箇所も存在している。
- 小松バイパスの整備（4車線化）により、円滑な走行環境が確保され、現況の暫定2車線と比較すると約7分の走行時間の短縮効果が見込まれる。

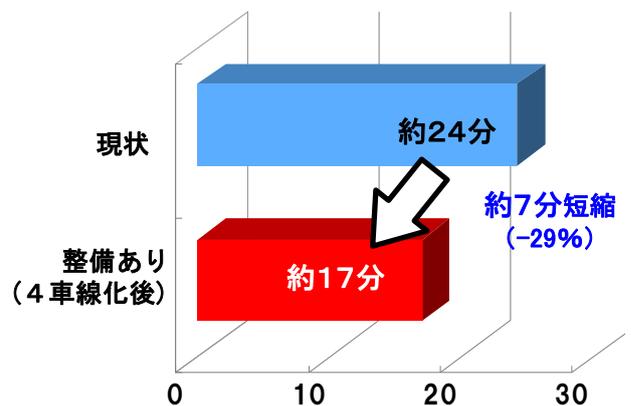


【日交通量の推移(八幡IC～東山IC)】



※出典: 道路交通センサス

【小松バイパス4車線化時の時間短縮効果】
(大長野IC～箱宮IC間)



※出典: 現状→H21年度調査の旅行速度を用いて算出
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

② 渋滞損失時間の減少

- 小松バイパスはアクセスコントロールされた道路にもかかわらず、ICの合流部などにおいて交通混雑が慢性化している。
- 小松バイパスの整備（4車線化）により、円滑な走行環境が確保され、事業区間において、年間約118万人時間の損失時間の削減効果が見込まれる。



【八幡ICにおける渋滞状況】

【蓮代寺ICからの連続的な渋滞】

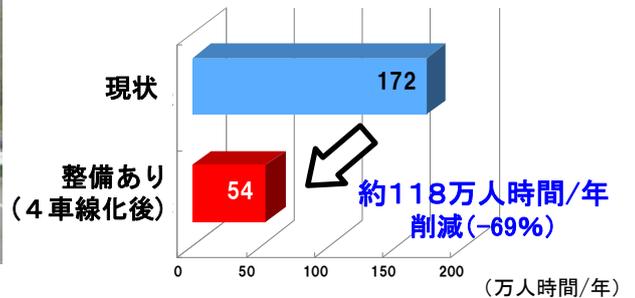
【小松バイパス整備による損失時間の変化】
(大長野IC～箱宮IC間)



写真①：八幡ICより
福井方面を望む



写真②：蓮代寺ICより
金沢方面を望む



※出典：H42年将来推計値を用いて算出

【国道8号加賀拡幅の4車線化による交通渋滞の解消(実績)】

平成22年12月に国道8号加賀拡幅の加賀市箱宮町～松山間 (L=2.2km) が4車線化供用し、暫定2車線時に発生していた交通渋滞が解消。

■国道8号 分校交差点の混雑状況

【渋滞が慢性的に発生】



暫定2車線時

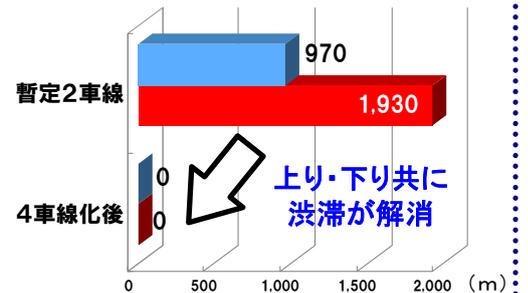
【渋滞が解消】



4車線化供用直後

【加賀拡幅による渋滞長の変化】
(休日:分校交差点)

■ 上り(金沢方面) ■ 下り(福井方面)

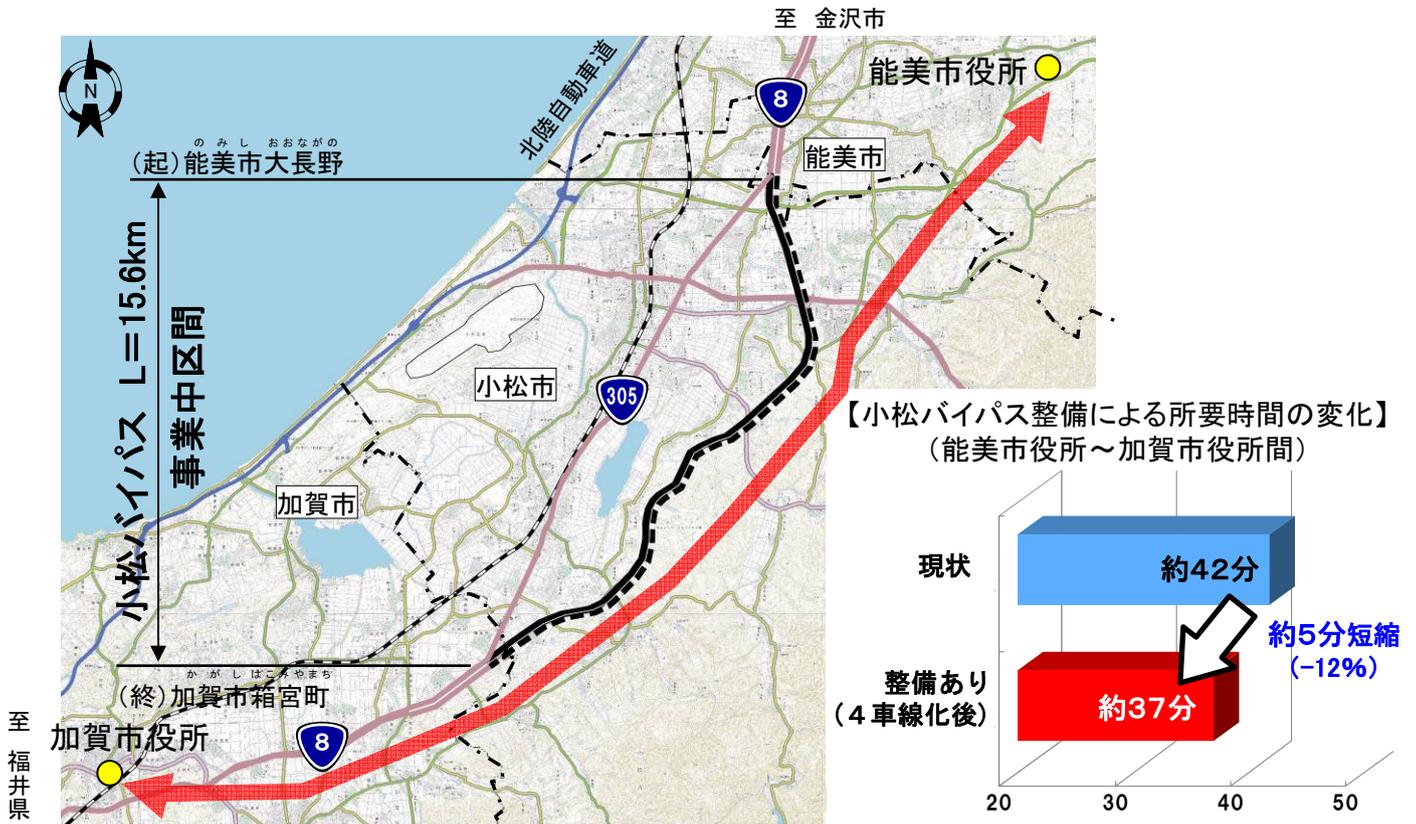


※出典：2車線時：平成22年11月調査 (14～18時)
4車線化後：平成22年12月調査 (14～18時)

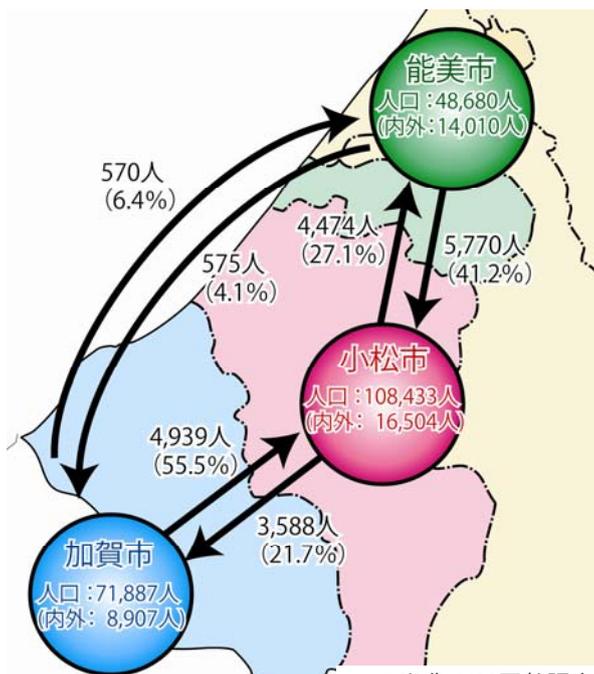
2) その他の効果

①日常生活圏の各都市間の連携強化

- 小松バイパスおよびその前後における国道8号沿線市間の通勤通学動態をみると、能美市・小松市・加賀市のそれぞれの繋がりが強い。
- 小松バイパスの4車線化により、能美市役所と加賀市役所間の所要時間が約5分短縮するなど、各都市間の通勤通学などの利便性が向上する。



【小松バイパス周辺の通勤者等の状況】



()内の%：内外全数のうち、各都市間の移動が占める割合

【能美市の人口の推移】



※出典：国勢調査

能美市は平成16年に3町が合併。その後も人口は増加を続けており、近隣市への通勤・通学者においても増加がみられている。

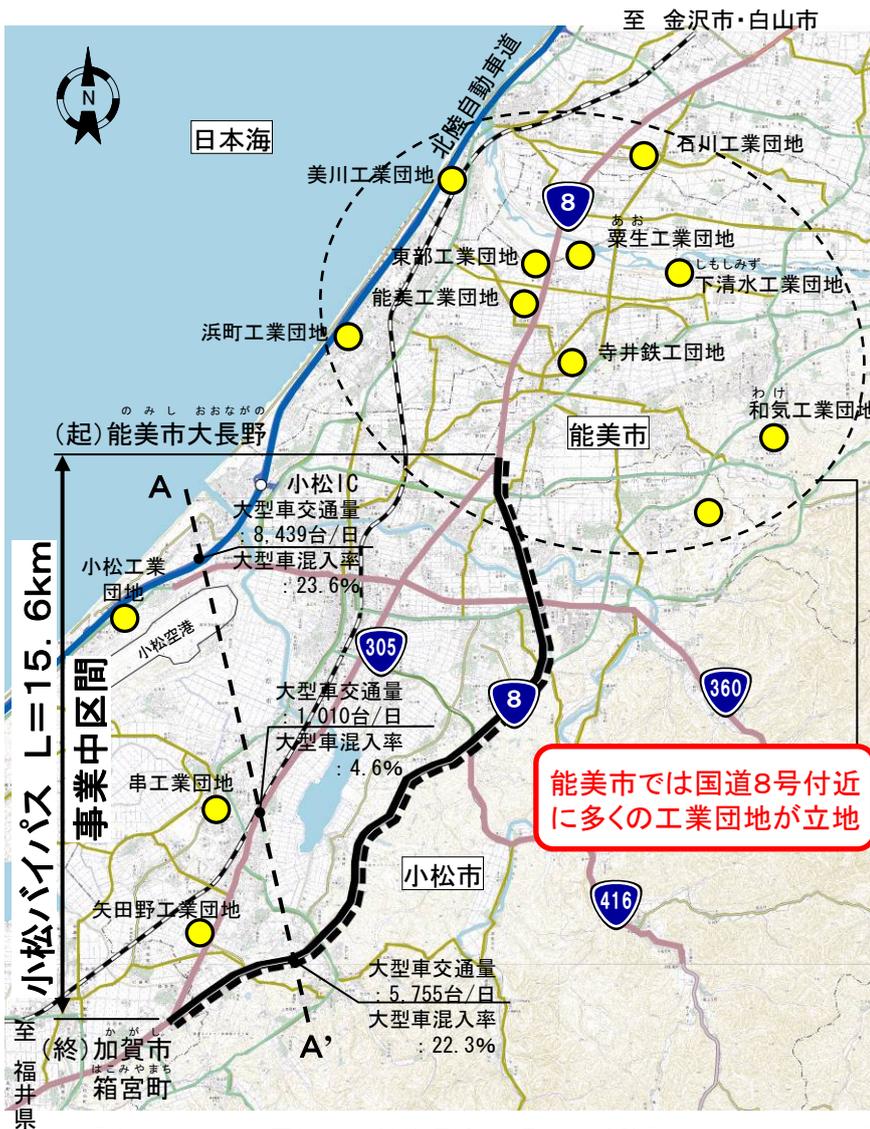
なお、能美市では平成24年5月より、小松バイパスからのアクセス性に優れる辰口庁舎を本庁舎として運用している。



能美市役所本庁舎 (辰口庁舎)
(H24.5より本庁舎として運用開始)

②物流の円滑化

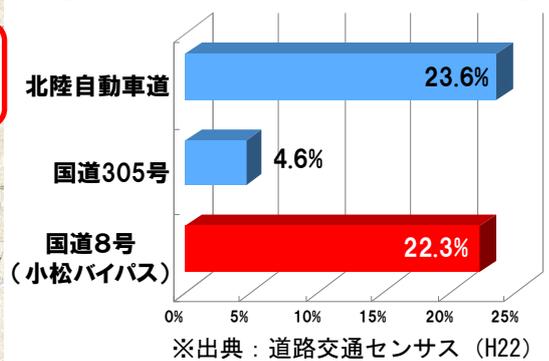
- 小松バイパスの大型車混入率は、全ての区間で国道8号の平均を上回っているなど、大型車が多く存在している路線であり、加賀地域を通過する物流の大動脈となっている。
- 一方、小松市・能美市・加賀市では、小松バイパスの暫定2車線供用後における工業の伸びがみられている。
- 特に能美市では、国道8号沿いをはじめとして、多くの工業団地が立地しており、小松バイパスの4車線化により幹線道路ネットワークの強化が図られることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。



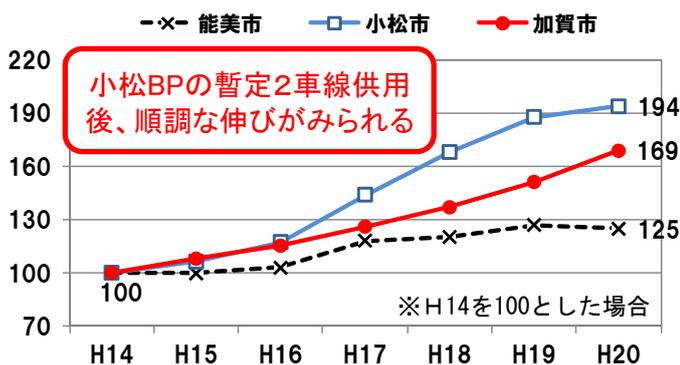
【能美工業団地周辺の状況】



【大型車混入率の比較 (A-A' 断面)】

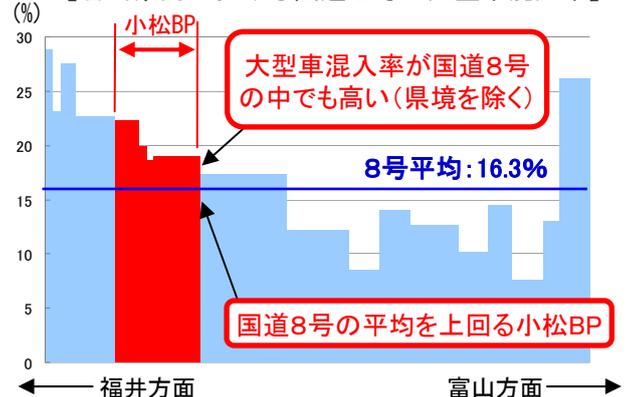


【小松バイパス周辺市の製造品出荷額等の推移】



※出典：工業統計 (H21以降はリーマンショック等の影響により変動が大きいため対象外とした)

【石川県内における国道8号の大型車混入率】



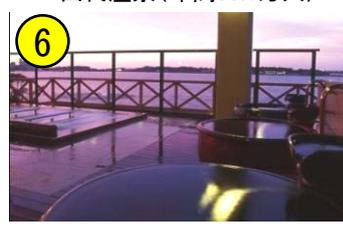
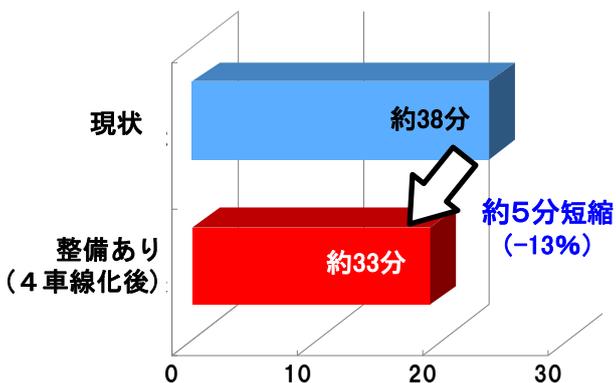
※出典：道路交通センサス (H22)

③主要な観光地へのアクセス向上

- 小松バイパス周辺には温泉、各種施設等の多くの観光資源に恵まれている。
- 小松バイパスの整備（4車線化）により、山代温泉といしかわ動物園間における所要時間の約5分の短縮が見込まれるなど、各観光地へのアクセス性・周遊性のさらなる向上が期待される。



【小松バイパス4車線化時の時間短縮効果】
(山代温泉→いしかわ動物園)

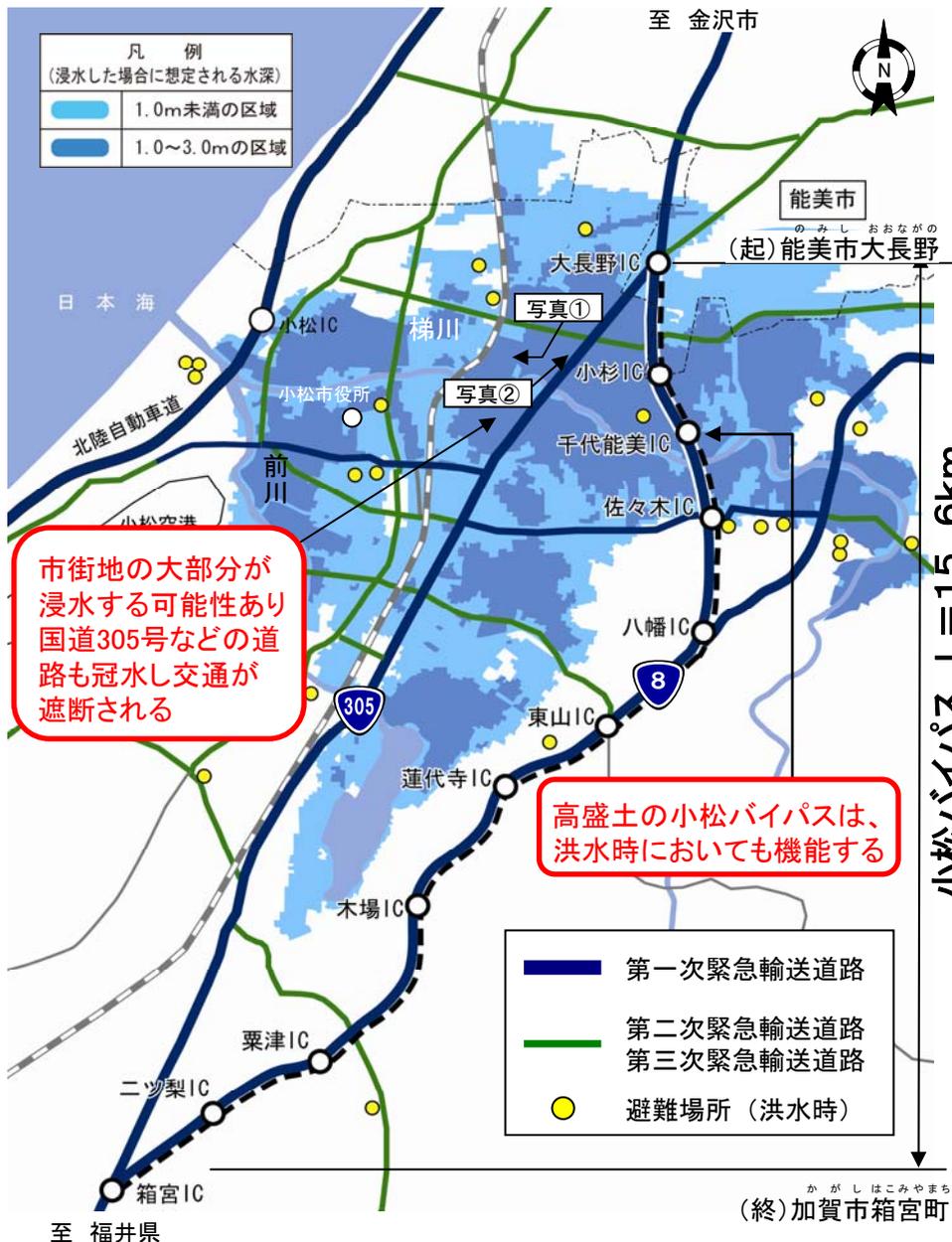


※出典：現状→事業区間はH21年度調査、他はH22道路交通センサスの旅行速度を用いて算出
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

※出典：観光客入込数：統計からみた石川の観光(H22)

④緊急輸送道路としての機能向上

- 小松バイパスは石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている。
- 梯川・前川が氾濫した場合、並行する国道305号は水没の恐れがあるが、高盛土構造である小松バイパスは浸水被害を受けずに機能を維持できる。
- 小松バイパスの整備（4車線化）により、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。

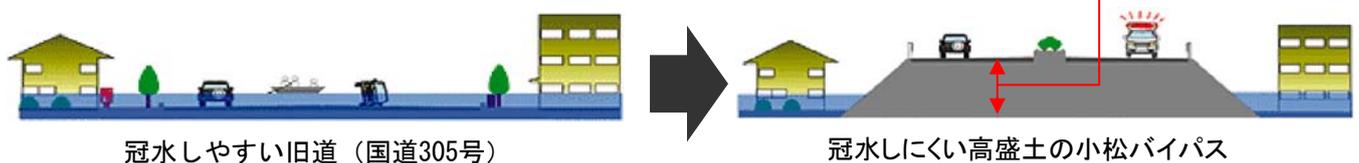


写真①:平成10年9月の梯川の氾濫



写真②:平成16年10月の梯川の氾濫

高盛土:5.5m以上
1.0~3.0mの浸水でも
冠水せず道路機能を
維持できる

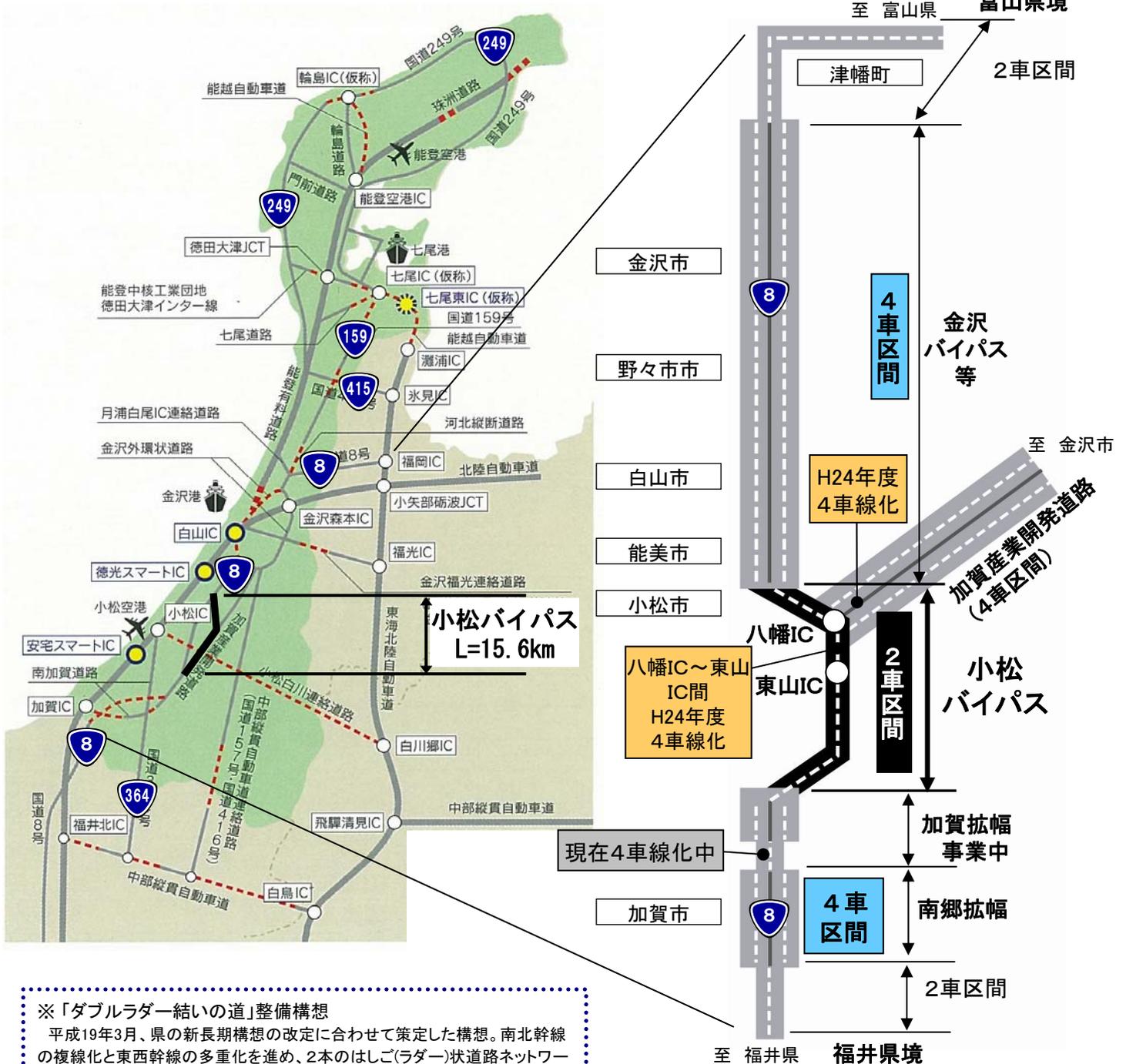


⑤地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援

○ 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、小松バイパスは南北幹線として位置づけられており、本区間の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】

【国道8号の4車線化の状況】



※「ダブルラダー結いの道」整備構想
平成19年3月、県の新長期構想の改定に合わせて策定した構想。南北幹線の複線化と東西幹線の多重化を進め、2本のはしご(ラダー)状道路ネットワークの形成等をうたった構想。

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24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24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	136億円	72億円	65億円
残事業	100億円	35億円	65億円

<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	827億円	721億円	75億円	31億円
残事業				

※冬期の積雪等の影響を考慮

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
事業全体	827億円 / 136億円 = 6.1
残事業	827億円 / 100億円 = 8.3

- 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>

小松バイパスの役割	具体的内容
① 日常生活圏の各都市間の連携強化	● 日常生活圏の各都市間のアクセス性が向上。 (加賀市役所～能美市役所間 約5分短縮(-12%))
② 物流の円滑化	● 周辺の工業団地へのアクセス性が向上。
③ 主要な観光地へのアクセス向上	● 豊富な観光施設へのアクセス性が向上。 (山代温泉～いしかわ動物園間 約5分短縮(-13%))
④ 緊急輸送道路としての機能向上	● 国道8号の緊急輸送道路としての機能向上。
⑤ 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」整備構想を支援。

5. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・小松バイパスは、平成14年度までに全線暫定2車線で整備されたアクセスコントロールされた道路であるが、朝のピーク時を中心に混雑が発生しているほか、中央分離帯が存在しないことに起因する正面衝突事故も多く発生しており、安全かつ快適な走行環境を確保する必要がある。
- ・小松バイパス（4車線化）は、交通混雑の解消、交通事故の削減、広域幹線ネットワークの充実強化など期待される効果は大きい。

②事業進捗の見込みの視点

- ・平成24年度の八幡IC～東山IC間及び、平成27年度の東山IC～粟津IC間の4車線化供用を目指して事業を進めており、周辺市町からも整備の要望が強い。
- ・残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。

③コスト縮減からの視点

- ・施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っていく。

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主要幹線道路であり、その一部を構成する小松バイパス（4車線化）は広域的な交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。
- ・小松バイパスの4車線化により、交通混雑の解消、交通事故の削減、広域幹線ネットワークの充実強化など、期待される効果は大きい。
- ・3便益の費用便益比は、事業全体が6.1、残事業が8.3となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評價指標抽出資料

【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

1. 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾(国際拠点港湾に名称変更 2011. 4) へのアクセス向上が見込まれる
		<input type="checkbox"/> 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が 向上
	(3) 都市の再生	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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。
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルート を構成する
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路 線を構成する
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
(5) 個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事実である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整 備等、特色あるまちづくりに資する事業である	

2. 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(バリアフリー新法に変更2006)における道路特定事業に位置づけがある、または、交通バリアフリー法(バリアフリー新法に変更2006)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
3. 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 <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の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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消化活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
4. 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
5. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路整備に関連するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <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 <input 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見込まれる

※○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=6.1 (事業全体の3便益による費用対効果)

B/C=8.3 (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69% 【P7で詳述】
(現状:172万人時間/年 → 整備あり:54万人時間/年)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常生活圏の各都市間のアクセスが向上が見込まれる。 【P9で詳述】
(加賀市役所~能美市役所 現状:約42分 → 整備あり:約37分 約5分短縮(-12%))
- ・周辺の工業団地をはじめとした、地域産業のさらなる活性化が期待される。 【P10で詳述】

(5) 個性ある地域の形成

- ・主要な観光地へのアクセス性及び周遊性の向上が期待される。 【P11で詳述】
(山代温泉~いしかわ動物園 現状:約38分 → 整備あり:約33分 約5分短縮(-13%))

III. 安全

(2) 災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり。 【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=5,680.7t-co₂/年
(整備なし1,277,853.5t-co₂/年 → 整備あり1,272,172.8t-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=37.5t-NO_x/年
(整備なし 4,497.2t-NO_x/年 → 整備あり4,459.7t-NO_x/年)
- ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=3.5t-SPM/年
(整備なし 389.9t-SPM/年 → 整備あり386.4t-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。 【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	小松バイパス	L=15.6km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,200~38,700	4	北陸地整

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	76億円	165億円	241億円
うち残事業分	41億円	165億円	207億円
基準年における 現在価値 (C)	72億円	65億円	136億円
うち残事業分	35億円	65億円	100億円

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24年度			
供用年	平成25年度、平成28年度、平成31年度			
単年便益 (初年便益)	7.1億円	0.94億円	0.21億円	8.3億円
基準年における 現在価値 (B)	721億円	75億円	31億円	827億円
うち残事業分	721億円	75億円	31億円	827億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	6.1
経済的純現在価値（事業全体）	691億円
経済的内部収益率（事業全体）	27.6%
費用便益比（残事業）	8.3
経済的純現在価値（残事業）	728億円
経済的内部収益率（残事業）	—

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）

【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	27,200～38,700	±10%	5.8～6.4
事業費	76億円	±10%	5.9～6.2
事業期間	12年	±20% (±1年)	6.0～6.1

【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	27,200～38,700	±10%	8.0～8.7
事業費	41億円	±10%	8.0～8.6
事業期間	6年	±20% (±1年)	8.3～8.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道8号小松バイパス

(事業全体・残事業)

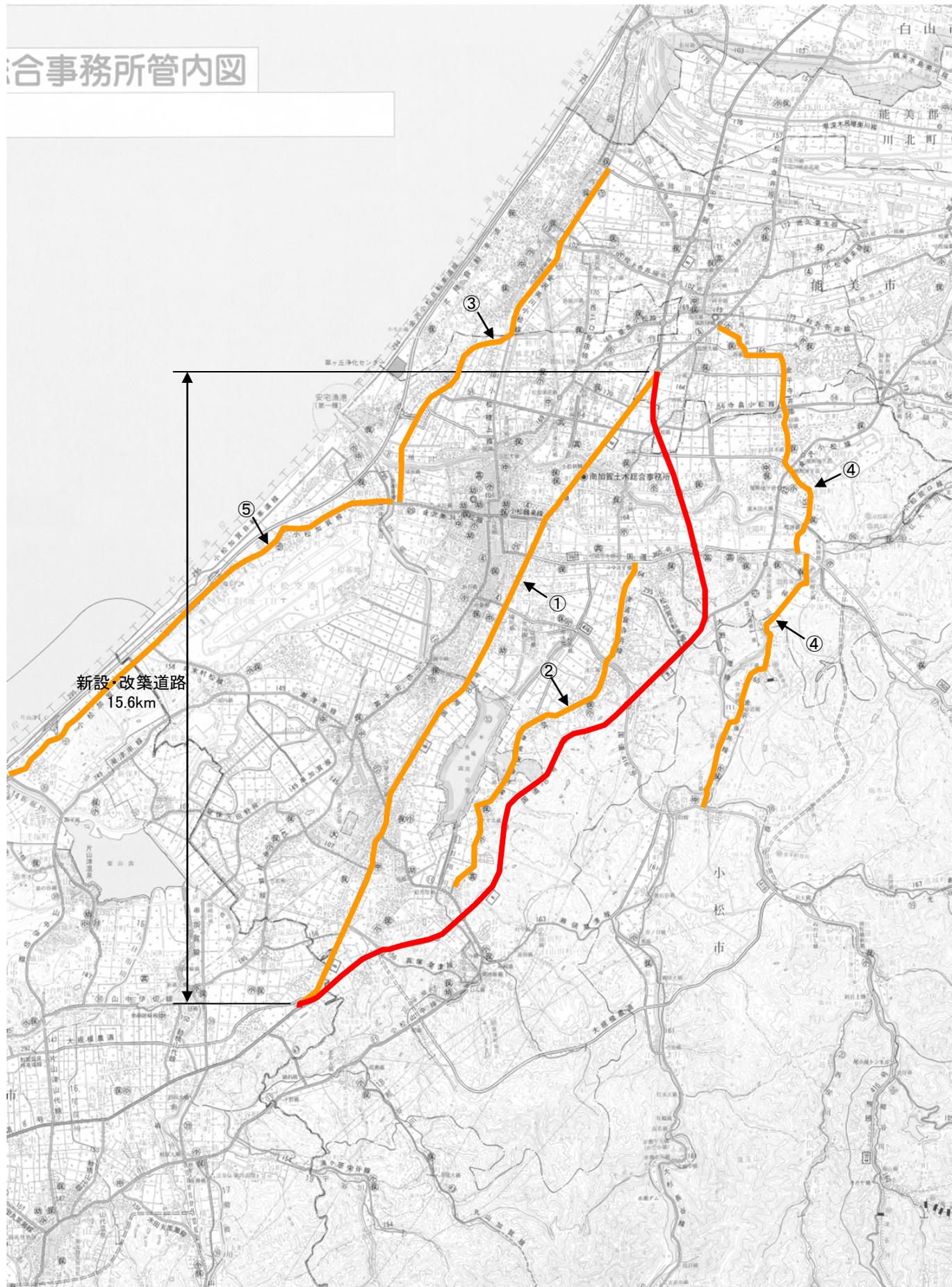
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [小松バイパス] : 15.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	25,300	32,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	24	18	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	113.27	106.13	
②主な周辺道路 ^{※4}	①国道 305号 : 13.7km	交通量	[台/日]	13,900	13,400
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	62.47	59.57
	②(一)津 波倉寺井 線 : 5.6km	交通量	[台/日]	8,700	3,000
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	19.95	5.07
	③(主)金 沢美川小 松線 : 7.9km	交通量	[台/日]	10,000	9,300
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	24.65	22.42
	④(一)金 平寺井線 : 10.6km	交通量	[台/日]	4,600	3,200
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	18.10	11.59
	⑤(主)小 松加賀線 : 8.9km	交通量	[台/日]	12,900	11,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	32.87	28.11
③その他道路合計 : 1854.0km	走行時間費用	[億円/年]	3,518.78	3,516.59	

			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 : 1916.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,790.09	3,749.48	40.61

- ※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号小松バイパス

(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	H24年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17年センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 採用した冬期日数の考え方を記載 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(84日)及び降雪日数(27日)を考慮	(84) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
		通常期と冬期の速度比(降雪時13%低下、降雪時以外6%低下)を考慮		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道8号小松バイパス

(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(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道8号小松バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.242	15.6	3.77

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
-6年目	H 19	1.2167	97.6	0.19	0.22		
-5年目	H 20	1.1699	96.8	2.48	2.81		
-4年目	H 21	1.1249	95.6	6.62	7.31		
-3年目	H 22	1.0816	93.8	6.81	7.37		
-2年目	H 23	1.0400	93.8	7.33	7.63		
-1年目	H 24	1.0000	93.8	11.43	11.43		
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	1.14	1.10	0.67	0.64
1年目	H 26	0.9246	93.8	4.29	3.96	0.67	0.62
2年目	H 27	0.8890	93.8	8.86	7.87	0.67	0.59
3年目	H 28	0.8548	93.8	9.33	7.98	1.77	1.51
4年目	H 29	0.8219	93.8	7.81	6.42	1.77	1.46
5年目	H 30	0.7903	93.8	9.90	7.83	1.77	1.40
6年目	H 31	0.7599	93.8			3.59	2.73
7年目	H 32	0.7307	93.8			3.59	2.62
8年目	H 33	0.7026	93.8			3.59	2.52
9年目	H 34	0.6756	93.8			3.59	2.43
10年目	H 35	0.6496	93.8			3.59	2.33
11年目	H 36	0.6246	93.8			3.59	2.24
12年目	H 37	0.6006	93.8			3.59	2.16
13年目	H 38	0.5775	93.8			3.59	2.07
14年目	H 39	0.5553	93.8			3.59	1.99
15年目	H 40	0.5339	93.8			3.59	1.92
16年目	H 41	0.5134	93.8			3.59	1.84
17年目	H 42	0.4936	93.8			3.59	1.77
18年目	H 43	0.4746	93.8			3.59	1.70
19年目	H 44	0.4564	93.8			3.59	1.64
20年目	H 45	0.4388	93.8			3.59	1.58
21年目	H 46	0.4220	93.8			3.59	1.52
22年目	H 47	0.4057	93.8			3.59	1.46
23年目	H 48	0.3901	93.8			3.59	1.40
24年目	H 49	0.3751	93.8			3.59	1.35
25年目	H 50	0.3607	93.8			3.59	1.30
26年目	H 51	0.3468	93.8			3.59	1.25
27年目	H 52	0.3335	93.8			3.59	1.20
28年目	H 53	0.3207	93.8			3.59	1.15
29年目	H 54	0.3083	93.8			3.59	1.11
30年目	H 55	0.2965	93.8			3.59	1.06
31年目	H 56	0.2851	93.8			3.59	1.02
32年目	H 57	0.2741	93.8			3.59	0.98
33年目	H 58	0.2636	93.8			3.59	0.95
34年目	H 59	0.2534	93.8			3.59	0.91
35年目	H 60	0.2437	93.8			3.59	0.87
36年目	H 61	0.2343	93.8			3.59	0.84
37年目	H 62	0.2253	93.8			3.59	0.81
38年目	H 63	0.2166	93.8			3.59	0.78
39年目	H 64	0.2083	93.8			3.59	0.75
40年目	H 65	0.2003	93.8			3.59	0.72
41年目	H 66	0.1926	93.8			3.59	0.69
42年目	H 67	0.1852	93.8			3.59	0.66
43年目	H 68	0.1780	93.8			3.59	0.64
44年目	H 69	0.1712	93.8			3.59	0.61
45年目	H 70	0.1646	93.8			3.59	0.59
46年目	H 71	0.1583	93.8			3.59	0.57
47年目	H 72	0.1522	93.8			3.59	0.55
48年目	H 73	0.1463	93.8			3.59	0.53
49年目	H 74	0.1407	93.8			3.59	0.51
合計				76.20	71.93	165.30	64.54
単純事業費計				76.20		165.30	

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: 国道8号小松バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.242	15.6	3.77

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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H 24	1.0000	93.8				
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	1.14	1.10	0.67	0.64
1年目	H 26	0.9246	93.8	4.29	3.96	0.67	0.62
2年目	H 27	0.8890	93.8	8.86	7.87	0.67	0.59
3年目	H 28	0.8548	93.8	9.33	7.98	1.77	1.51
4年目	H 29	0.8219	93.8	7.81	6.42	1.77	1.46
5年目	H 30	0.7903	93.8	9.90	7.83	1.77	1.40
6年目	H 31	0.7599	93.8			3.59	2.73
7年目	H 32	0.7307	93.8			3.59	2.62
8年目	H 33	0.7026	93.8			3.59	2.52
9年目	H 34	0.6756	93.8			3.59	2.43
10年目	H 35	0.6496	93.8			3.59	2.33
11年目	H 36	0.6246	93.8			3.59	2.24
12年目	H 37	0.6006	93.8			3.59	2.16
13年目	H 38	0.5775	93.8			3.59	2.07
14年目	H 39	0.5553	93.8			3.59	1.99
15年目	H 40	0.5339	93.8			3.59	1.92
16年目	H 41	0.5134	93.8			3.59	1.84
17年目	H 42	0.4936	93.8			3.59	1.77
18年目	H 43	0.4746	93.8			3.59	1.70
19年目	H 44	0.4564	93.8			3.59	1.64
20年目	H 45	0.4388	93.8			3.59	1.58
21年目	H 46	0.4220	93.8			3.59	1.52
22年目	H 47	0.4057	93.8			3.59	1.46
23年目	H 48	0.3901	93.8			3.59	1.40
24年目	H 49	0.3751	93.8			3.59	1.35
25年目	H 50	0.3607	93.8			3.59	1.30
26年目	H 51	0.3468	93.8			3.59	1.25
27年目	H 52	0.3335	93.8			3.59	1.20
28年目	H 53	0.3207	93.8			3.59	1.15
29年目	H 54	0.3083	93.8			3.59	1.11
30年目	H 55	0.2965	93.8			3.59	1.06
31年目	H 56	0.2851	93.8			3.59	1.02
32年目	H 57	0.2741	93.8			3.59	0.98
33年目	H 58	0.2636	93.8			3.59	0.95
34年目	H 59	0.2534	93.8			3.59	0.91
35年目	H 60	0.2437	93.8			3.59	0.87
36年目	H 61	0.2343	93.8			3.59	0.84
37年目	H 62	0.2253	93.8			3.59	0.81
38年目	H 63	0.2166	93.8			3.59	0.78
39年目	H 64	0.2083	93.8			3.59	0.75
40年目	H 65	0.2003	93.8			3.59	0.72
41年目	H 66	0.1926	93.8			3.59	0.69
42年目	H 67	0.1852	93.8			3.59	0.66
43年目	H 68	0.1780	93.8			3.59	0.64
44年目	H 69	0.1712	93.8			3.59	0.61
45年目	H 70	0.1646	93.8			3.59	0.59
46年目	H 71	0.1583	93.8			3.59	0.57
47年目	H 72	0.1522	93.8			3.59	0.55
48年目	H 73	0.1463	93.8			3.59	0.53
49年目	H 74	0.1407	93.8			3.59	0.51
合計				41.33	35.16	165.30	64.54
単純事業費計				41.33		165.30	

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: 国道8号 小松ハイパス

年次 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (七位・ロツク)			GDP テラート	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	小型貨物	全車		乗用車	小型貨物	普通貨物	乗用車	小型貨物	普通貨物	現在価値 (A)×(2)	現在価値 (3)×(A)	現在価値 (1)×(A)	
供用開始年次	H 24	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	93.8	3.57	0.79	2.76	7.13	6.85	0.91	0.21	8.28
1年目	H 25	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	93.8	3.55	0.78	2.69	7.02	6.49	0.93	0.21	8.15
2年目	H 26	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	93.8	3.53	0.76	2.62	6.91	6.15	0.91	0.20	8.03
3年目	H 27	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	93.8	15.31	3.07	4.66	23.04	19.70	2.80	1.27	27.12
4年目	H 28	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	93.8	15.23	3.02	4.53	22.77	18.72	2.78	1.26	26.82
5年目	H 29	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	93.8	15.14	2.96	4.40	22.50	17.78	2.76	1.25	26.51
6年目	H 30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	93.8	28.93	5.47	10.71	45.12	34.28	4.53	1.92	51.56
7年目	H 31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	93.8	28.77	5.36	10.39	44.52	32.53	4.48	1.90	50.90
8年目	H 32	0.99442	0.97958	0.96895	0.98963	93.8	28.65	5.29	10.19	44.13	31.01	4.44	1.89	50.46
9年目	H 33	0.99438	0.97919	0.96804	0.98952	93.8	28.54	5.21	9.99	43.74	29.55	4.41	1.87	50.02
10年目	H 34	0.99435	0.97879	0.96713	0.98941	93.8	28.42	5.14	9.80	43.35	28.16	4.38	1.86	49.58
11年目	H 35	0.99432	0.97838	0.96622	0.98930	93.8	28.30	5.06	9.60	42.96	26.83	4.34	1.85	49.15
12年目	H 36	0.99429	0.97797	0.96531	0.98919	93.8	28.18	4.98	9.40	42.57	25.57	4.31	1.83	48.71
13年目	H 37	0.99426	0.97756	0.96441	0.98908	93.8	28.06	4.91	9.21	42.17	24.36	4.27	1.82	48.27
14年目	H 38	0.99423	0.97715	0.96351	0.98897	93.8	27.94	4.83	9.01	41.78	23.20	4.24	1.81	47.83
15年目	H 39	0.99420	0.97674	0.96261	0.98886	93.8	27.82	4.76	8.81	41.39	22.10	4.21	1.79	47.39
16年目	H 40	0.99417	0.97633	0.96171	0.98875	93.8	27.71	4.68	8.62	41.00	21.05	4.17	1.78	46.95
17年目	H 41	0.99414	0.97592	0.96080	0.98864	93.8	27.59	4.60	8.42	40.61	20.05	4.14	1.76	46.51
18年目	H 42	0.99411	0.97551	0.95989	0.98853	93.8	27.33	4.57	8.44	40.34	19.15	4.11	1.75	46.20
19年目	H 43	0.99408	0.97510	0.95898	0.98842	93.8	27.08	4.54	8.45	40.07	18.29	4.08	1.74	45.89
20年目	H 44	0.99405	0.97469	0.95807	0.98831	93.8	26.82	4.51	8.47	39.81	17.47	4.05	1.72	45.58
21年目	H 45	0.99402	0.97428	0.95716	0.98820	93.8	26.57	4.48	8.49	39.54	16.68	4.02	1.71	45.26
22年目	H 46	0.99399	0.97387	0.95625	0.98809	93.8	26.31	4.45	8.50	39.27	15.93	3.99	1.69	44.95
23年目	H 47	0.99396	0.97346	0.95534	0.98798	93.8	26.06	4.42	8.52	39.00	15.21	3.96	1.68	44.64
24年目	H 48	0.99393	0.97305	0.95443	0.98787	93.8	25.81	4.39	8.54	38.73	14.53	3.93	1.67	44.32
25年目	H 49	0.99390	0.97264	0.95352	0.98776	93.8	25.55	4.36	8.55	38.46	13.87	3.90	1.65	44.01
26年目	H 50	0.99387	0.97223	0.95261	0.98765	93.8	25.30	4.33	8.57	38.20	13.25	3.87	1.64	43.70
27年目	H 51	0.99384	0.97182	0.95170	0.98754	93.8	25.04	4.30	8.59	37.93	12.65	3.83	1.62	43.39
28年目	H 52	0.99381	0.97141	0.95079	0.98743	93.8	24.79	4.27	8.60	37.66	12.08	3.80	1.61	43.07
29年目	H 53	0.99378	0.97100	0.94988	0.98732	93.8	24.53	4.24	8.62	37.39	11.53	3.77	1.60	42.76
30年目	H 54	0.99375	0.97059	0.94897	0.98721	93.8	24.28	4.21	8.64	37.12	11.01	3.74	1.58	42.45
31年目	H 55	0.99372	0.97018	0.94806	0.98710	93.8	24.02	4.17	8.66	36.85	10.51	3.71	1.56	42.14
32年目	H 56	0.99369	0.96977	0.94715	0.98699	93.8	23.77	4.14	8.67	36.59	10.03	3.68	1.55	41.82
33年目	H 57	0.99366	0.96936	0.94624	0.98688	93.8	23.52	4.11	8.69	36.32	9.57	3.65	1.54	41.51
34年目	H 58	0.99363	0.96895	0.94533	0.98677	93.8	23.26	4.08	8.71	36.05	9.13	3.62	1.53	41.20
35年目	H 59	0.99360	0.96854	0.94442	0.98666	93.8	23.01	4.05	8.72	35.78	8.72	3.59	1.51	40.88
36年目	H 60	0.99357	0.96813	0.94351	0.98655	93.8	22.75	4.02	8.74	35.51	8.32	3.56	1.50	40.57
37年目	H 61	0.99354	0.96772	0.94260	0.98644	93.8	22.50	3.99	8.76	35.24	7.94	3.53	1.48	40.26
38年目	H 62	0.99351	0.96731	0.94169	0.98633	93.8	22.24	3.96	8.77	34.98	7.58	3.50	1.47	39.95
39年目	H 63	0.99348	0.96690	0.94078	0.98622	93.8	21.99	3.93	8.79	34.71	7.23	3.47	1.46	39.64
40年目	H 64	0.99345	0.96649	0.93987	0.98611	93.8	21.74	3.90	8.81	34.44	6.90	3.44	1.44	39.32
41年目	H 65	0.99342	0.96608	0.93896	0.98600	93.8	21.48	3.87	8.82	34.18	6.58	3.41	1.43	39.01
42年目	H 66	0.99339	0.96567	0.93805	0.98589	93.8	21.23	3.84	8.84	33.91	6.28	3.38	1.41	38.70
43年目	H 67	0.99336	0.96526	0.93714	0.98578	93.8	20.98	3.81	8.86	33.65	5.99	3.35	1.40	38.39
44年目	H 68	0.99333	0.96485	0.93623	0.98567	93.8	20.73	3.78	8.88	33.38	5.71	3.32	1.39	38.09
45年目	H 69	0.99330	0.96444	0.93532	0.98556	93.8	20.48	3.75	8.89	33.12	5.45	3.29	1.37	37.78
46年目	H 70	0.99327	0.96403	0.93441	0.98545	93.8	20.23	3.72	8.91	32.86	5.20	3.26	1.36	37.47
47年目	H 71	0.99324	0.96362	0.93350	0.98534	93.8	19.98	3.69	8.93	32.59	4.96	3.23	1.35	37.17
48年目	H 72	0.99321	0.96321	0.93259	0.98523	93.8	19.73	3.66	8.94	32.33	4.73	3.20	1.33	36.86
49年目	H 73	0.99318	0.96280	0.93168	0.98512	93.8	19.49	3.63	8.96	32.07	4.51	3.17	1.32	36.56
合計							1,143.84	202.83	414.13	1,760.81	721.37	132.73	75.56	2,015.81

路線名	箇所名	車線数	延長
小松バイパス	石川県能美市大長野町～加賀市箱宮町	4	15.6km

■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					7,170		
	改良費					1,686	
		土工	m ³	609,466	350	盛土(72,974m ³)、切土(284,001m ³)、捨土(252,491m ³)	
		法面工	m ²	45,281	111	盛土法面(15,427m ²)、切土法面(29,854m ²)	
		擁壁工	式	1	255		
		管渠工	m	1,677	20		
		函渠工	m	334	14		
		排水工	m	34,045	524		
		中央分離帯工	m	12,352	300		
		雑工	式	1	112		
	橋梁費					3,679	
		100m以上	m	796	2,325		
		100m未満	m	524	1,354		
	IC・JCT費					102	
		IC	箇所	10	102		
	舗装費					1,388	
		車道舗装	m ²	139,564	1,388		
		歩道舗装	m ²	198	1		
	付帯施設費					314	
		交通管理施設工	式	1	314		
③間接経費				式	1	830	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					8,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
小松バイパス	石川県能美市大長野町～加賀市箱宮町	4	15.6km

■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					4,155	
	改良費				432	
		土工	m ³	53,520	17	盛土(36,781m ³)、切土(16,739m ³)
		法面工	m ²	6,502	6	盛土法面(6,502m ²)
		擁壁工	式	1	68	
		管渠工	m	1,518	16	
		函渠工	m	249	9	
		排水工	m	10,910	142	
		中央分離帯工	m	8,685	148	
		雑工	式	1	26	
	橋梁費				2,530	
		100m以上	m	796	1,564	
		100m未満	m	524	967	
	IC・JCT費				38	
		IC	箇所		38	
	舗装費				961	
		車道舗装	m ²	99,348	961	
	付帯施設費				194	
		交通管理施設工	式	1	194	
③間接経費			式	1	145	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					4,300	

路線名	箇所名	車線数	延長
8	小松バイパス	2	15.6km

■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	15.6	92	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	285	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			377	

【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。