

道路事業の事後評価説明資料

〔国道8号 なんごう 南郷拡幅〕

平成26年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	
(1) 事業の目的	P 1
(2) 計画の概要	P 2
2. 現在に至る経緯	P 3
3. 当該道路の役割・効果	
(1) 役割・効果の概要	P 4
(2) 役割・効果の詳細	P 5
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	
①交通量の変化	P 5
②旅行速度向上・走行時間の短縮	P 6
③交通事故の低減	P 7
2) その他の効果	
①歩行者の安全確保	P 8
②市街地の通過交通の転換	P 9
③災害時の代替路線の確保	P 10
4. 対応方針（原案）	
1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性	P 11
2. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	P 11
参考資料	P 12

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 慢性的な交通混雑の緩和
- 歩道整備による歩行者の安全確保

を目的とし、国道8号の石川県加賀市黒瀬町^{かがしくろせまち}～加賀市熊坂町^{くまさかまち}間の延長4.7kmについて拡幅整備を行ったものである。

【広域位置図】



【起点部から終点部を望む】



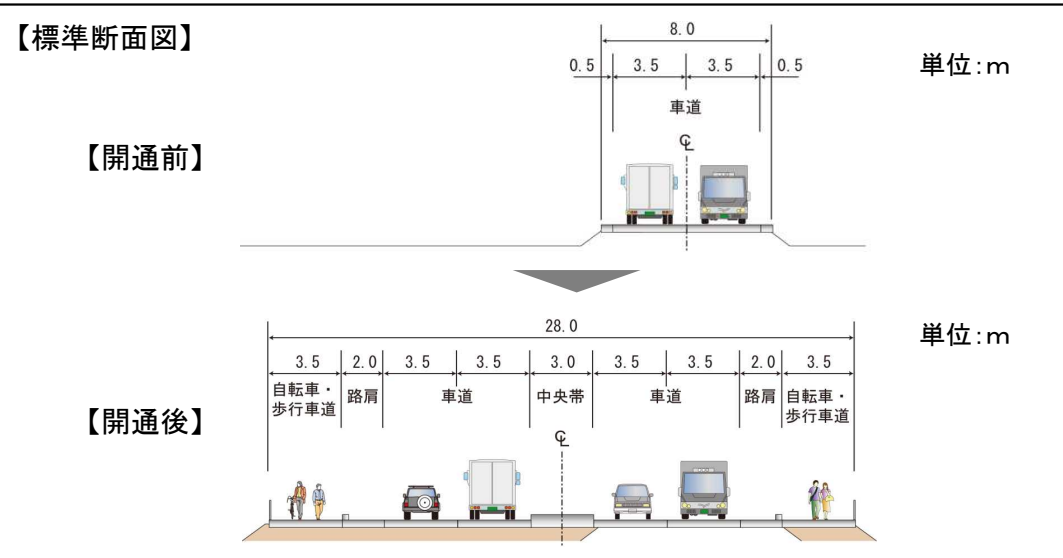
【位置図】



1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- 事業名: 国道8号 南郷拡幅
- 延長: 4.7km
- 起終点 (起) 石川県加賀市黒瀬町
(終) 石川県加賀市熊坂町
- 事業化 : 昭和51年度
- 用地着手 : 昭和54年度
- 工事着手 : 昭和55年度
- 都市計画決定 : 昭和57年度
- 全体事業費 : 181億円



【整備前の交通状況】



※交通量: H22年度道路交通センサス

2. 現在に至る経緯

- 昭和51年度:事業化 ●昭和54年度:用地着手 ●昭和55年度:工事着手
- 昭和57年度:都市計画決定 ●平成元年度:加賀市南郷町～細坪町 完成4車線開通(L=1.2km)
- 平成13年度:加賀市黒瀬町～南郷町 完成4車線開通(L=1.4km)
- 平成21年度:加賀市細坪町～熊坂町 完成4車線開通(L=2.1km)、全線開通(L=4.7km)



	新規採択時評価 ※	今回事後評価	備考
道路構造等	4車線拡幅	4車線拡幅	
総事業費	180億円	181億円	
交通量	21,500台/日 <H17センサH42推計>	20,300台/日 <実績(H26.9平日平均値)>	
事業期間	昭和51年度～平成20年度 <事業期間32年>	昭和51年度～平成21年度 <事業期間33年>	

※：新規採択時評価を実施していないため、再評価時（H17）の値を記載。

3. 当該道路の役割・効果

(1) 役割・効果の概要

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 交通量の変化 (P 5)

- 当該道路の交通量は増加傾向にある一方、加賀市街地を通過する国道305号の交通量は横ばい・減少傾向にある。
- 石川県新渋滞対策プログラム (H5) で指定されていた、黒瀬交差点における最大1,500mの渋滞は、当該道路の開通後に解消された。

② 旅行速度向上・走行時間の短縮 (P 6)

- 当該道路の旅行速度は改善傾向にある (昭和63年から平成25年で約4 km/hの改善)。
- 加賀IC間と山代温泉の所要時間は、部分開通後の平成11年から平成25年で約3分短縮した。

③ 交通事故の低減 (P 7)

- 当該道路の開通後において、死傷事故率は26.3件/億台キロとなり、ほぼ半減した。

2) その他の効果

① 歩行者の安全確保 (P 8)

- 当該道路周辺では、国道8号 (当該道路区間) を歩いて通学する児童・生徒が存在している。
- 当該道路は、開通前は歩道が1/4程度しか整備されていなかったが、開通後は歩道が整備され、歩行者の安全性が確保された。

② 市街地の通過交通の転換 (P 9)

- 当該道路の開通前後で、国道8号の交通量は大きく伸びている (41%増)。
- 一方で加賀市街地を通過する国道305号の交通量および大型車交通量は減少がみられており、国道8号へと交通が転換したことがうかがえる。

③ 災害時の代替路線の確保 (P 10)

- 北陸自動車道は年平均7回 (30時間) 通行止めが発生している。また、加賀市街地を通過する国道305号には多くの土砂災害危険箇所が存在するなど、災害時のネットワーク確保に課題あり。
- 当該道路は、北陸自動車道・国道305号の災害時の代替路線として機能するため、災害時のネットワークの確保が図られている。

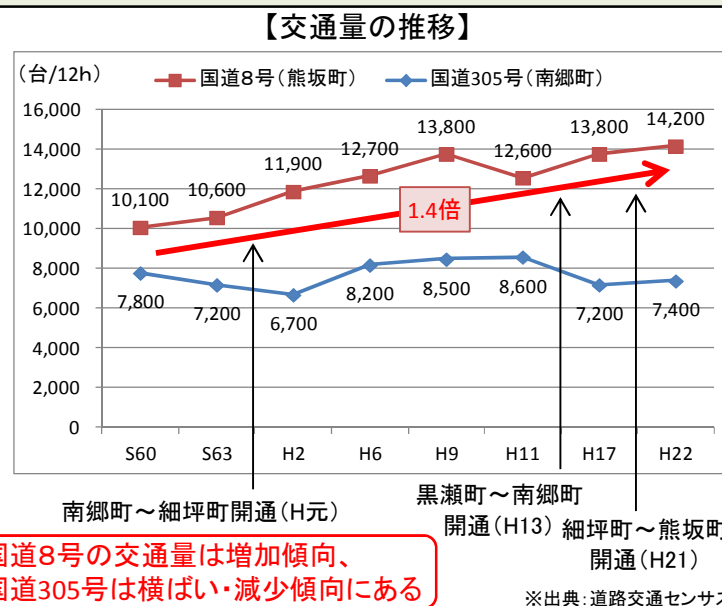
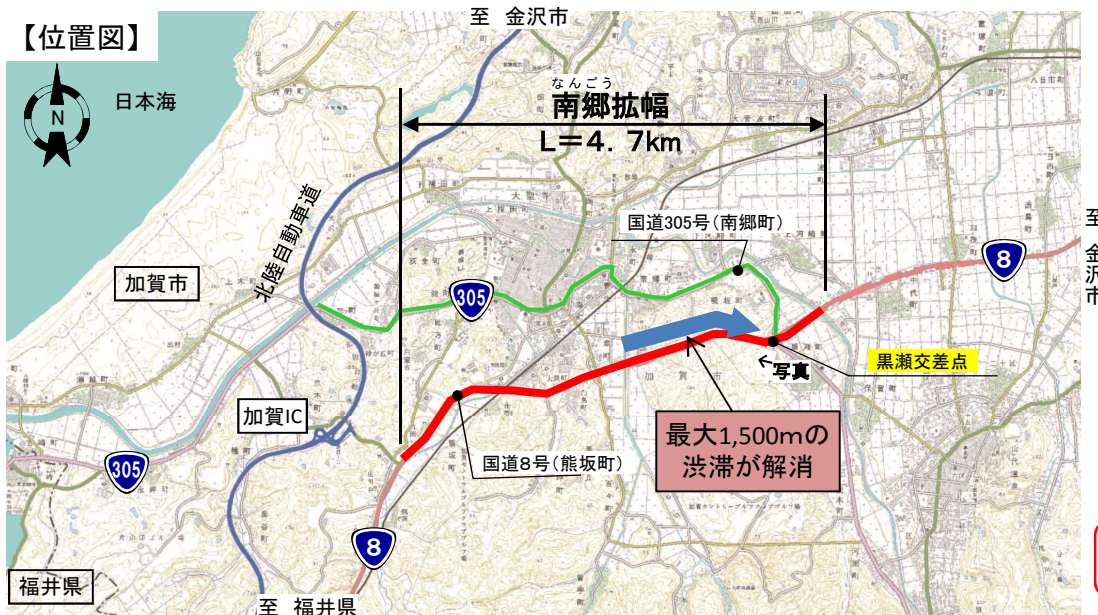
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 交通量の変化

- 当該道路の交通量は増加傾向にある一方、加賀市街地を通過する国道305号の交通量は横ばい・減少傾向にある。
- 石川県新渋滞対策プログラム(H5)で指定されていた、黒瀬交差点における最大1,500mの渋滞は、当該道路の開通後に解消された。

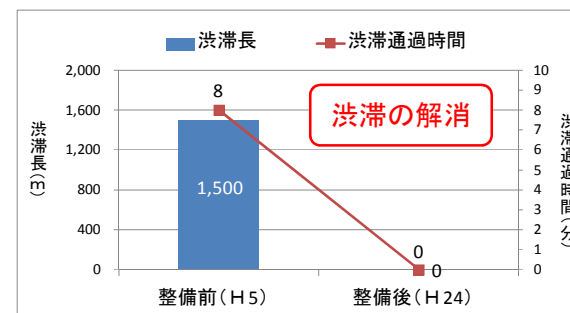


【渋滞状況の推移(黒瀬交差点付近)】



※拡幅事業によりトンネルは撤去

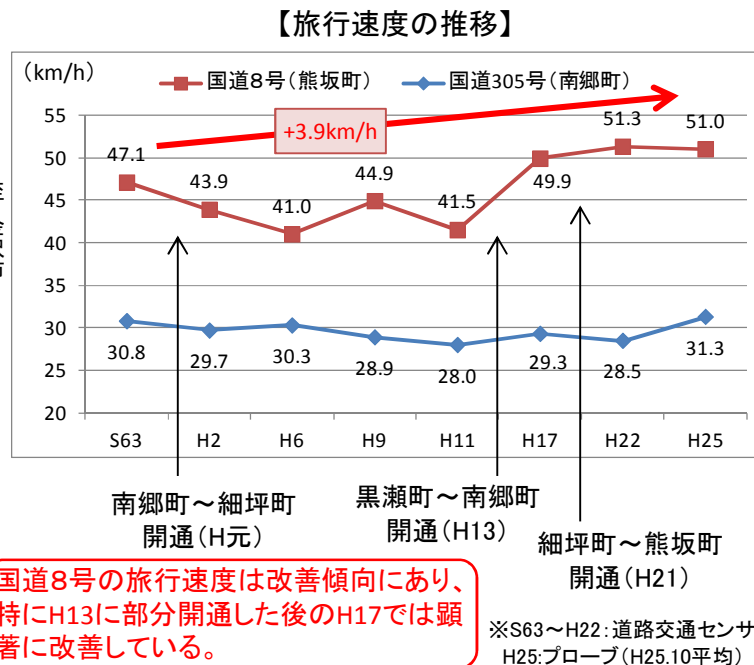
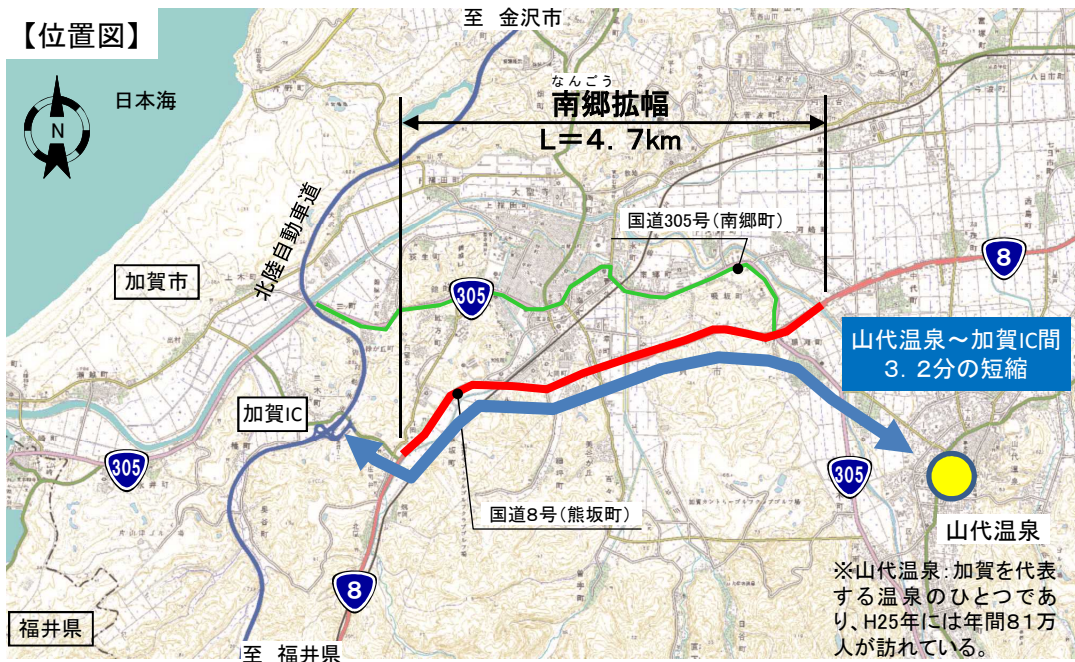
【渋滞長の推移(黒瀬交差点)】



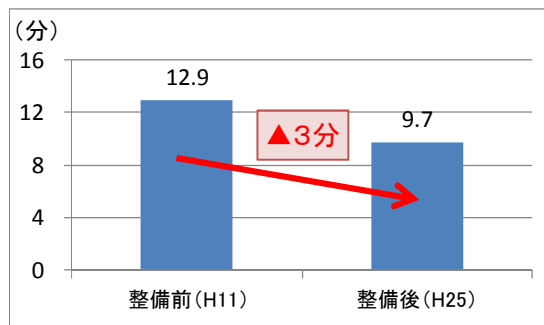
3. 当該道路の役割・効果

②旅行速度向上・走行時間の短縮

- 当該道路の旅行速度は改善傾向にある(昭和63年から平成25年で約4km/hの改善)。
- 加賀IC間と山代温泉の所要時間は、部分開通後の平成11年から平成25年で約3分短縮した。

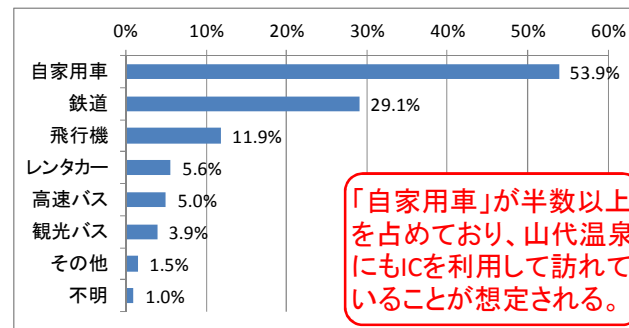


【加賀IC～山代温泉間の所要時間の推移】



※H11:道路交通センサス、H25:プローブ(H25.10平日平均)旅行速度より算出

【県外客の移動手段】



※統計からみた石川の観光(H25)より

3. 当該道路の役割・効果

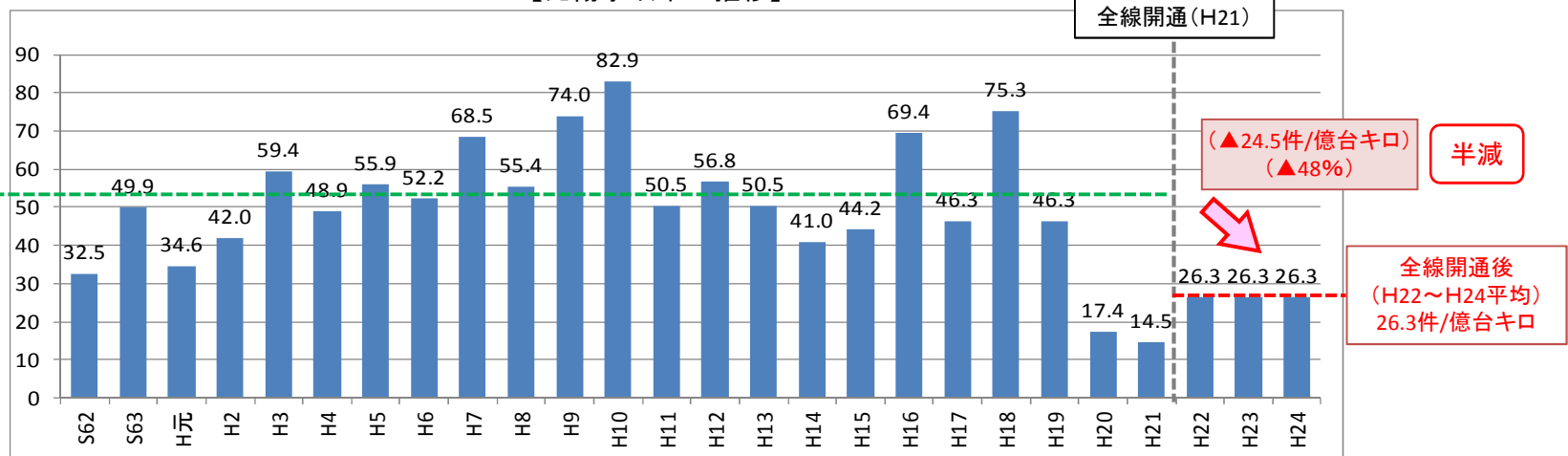
③交通事故の低減

○ 当該道路の開通後において、死傷事故率は26.3件/億台キロとなり、ほぼ半減した。



当該道路の全線開通後、事故率の減少がみられている

全線開通前
(S62~H21年平均)
50.8件/億台キロ



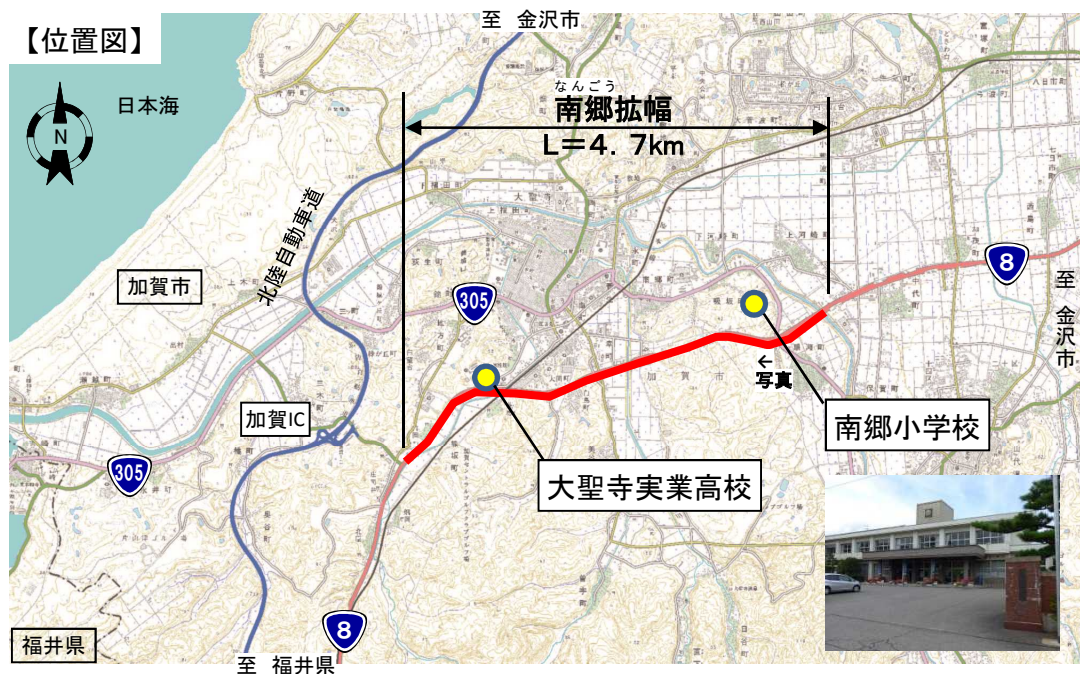
3. 当該道路の役割・効果

2) その他の効果

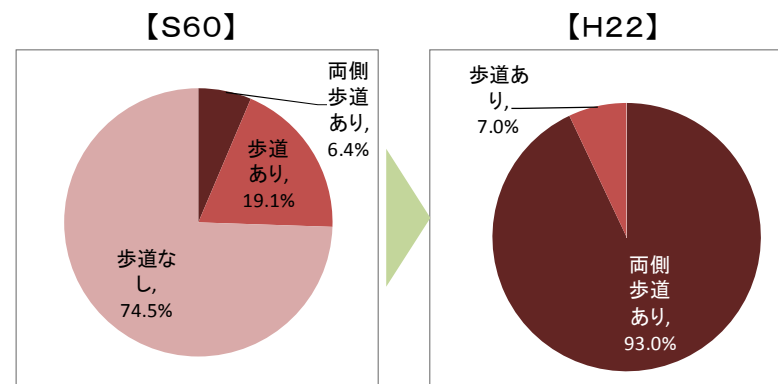
① 歩行者の安全確保

- 当該道路周辺では、国道8号(当該道路区間)を歩いて通学する児童・生徒が存在している。
- 当該道路は、開通前は歩道が1/4程度しか整備されていなかったが、開通後は歩道が整備され、歩行者の安全性が確保された。

【位置図】



【歩道整備状況】



※開通前：道路交通センサス及び航空写真、開通後：道路管理図より把握

未開通時(S60)では歩道整備率は1/4程度であったが、南郷拡幅によりほぼ両側歩道が整備され、歩行者の安全が確保された

【開通前後の歩道状況(黒瀬交差点付近)】



※拡幅事業によりトンネルは撤去

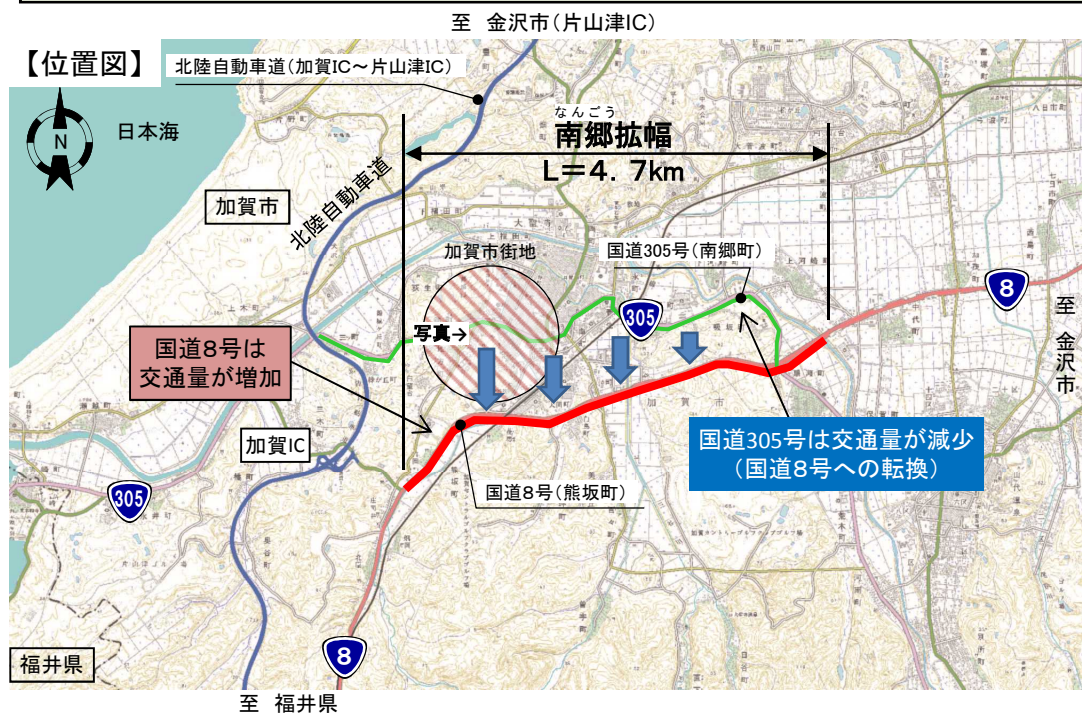
【南郷小学校教諭の声(H26.9.2ヒアリング)】

- ・現在も国道8号側から登校している児童がいる。かつては歩道が狭いなど、児童の安全について心配であったが、現在はしっかりした歩道が整備されているので安心している。

3. 当該道路の役割・効果

②市街地の通過交通の転換

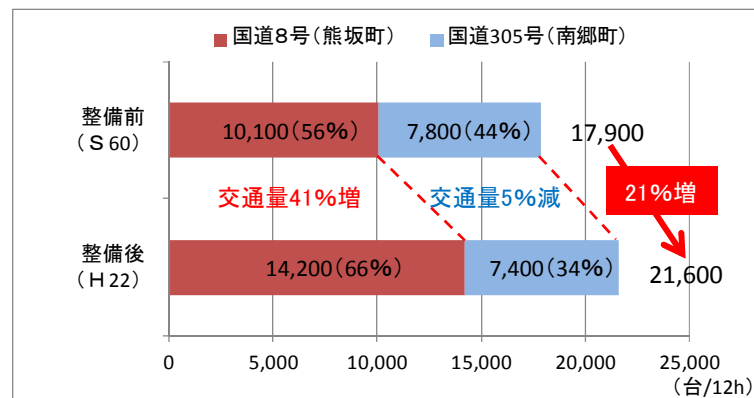
- 当該道路の開通前後で、国道8号の交通量は大きく伸びている(41%増)。
- 一方で加賀市街地を通過する国道305号の交通量および大型車交通量は減少がみられており、国道8号へと交通が転換したことがうかがえる。



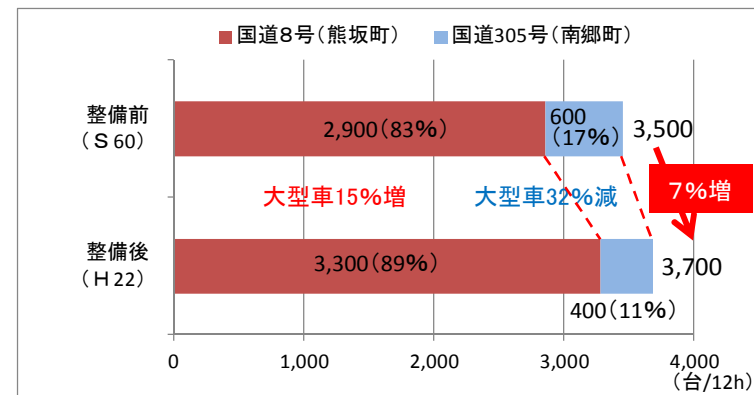
【開通前後の加賀市街地状況(加賀市大聖寺)】



【交通量の推移】



【大型車交通量の推移】



※出典: 道路交通センサス

交通量の増加にともない、大型車数も増加しているが、加賀市街地を通過する国道305号は交通量・大型車数共に減少がみられる

3. 当該道路の役割・効果

③災害時等の代替路線の確保

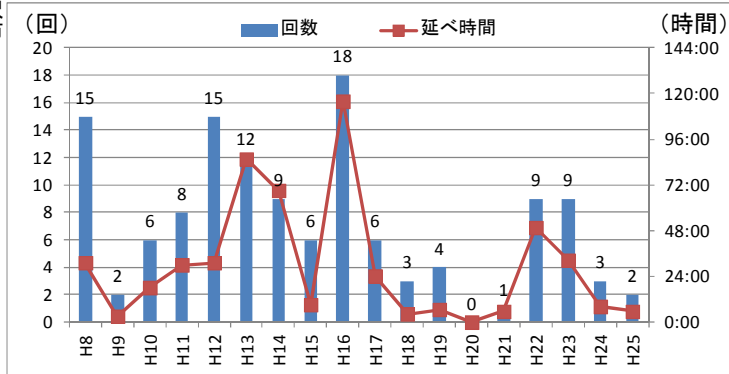
- 北陸自動車道は年平均7回(30時間)通行止めが発生している。また、加賀市街地を通過する国道305号には多くの土砂災害危険箇所が存在するなど、災害時等のネットワーク確保に課題あり。
- 当該道路は、北陸自動車道・国道305号の通行止め時に代替路線として機能するため、災害時等のネットワークの確保が図られている。

【当該道路周辺の土砂災害危険箇所の分布】



※加賀市土砂災害ハザードマップより(一部加筆)

【北陸自動車道の通行止め状況(加賀IC～片山津IC間)】



※NEXCO中日本提供データ

頻発する北陸自動車道の通行止め
(年平均7回、30時間の通行止め)

4. 対応方針（原案）

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・国道8号南郷拡幅は、加賀市における主要な幹線道路として、交通混雑の緩和、事故の低減、歩道整備による歩行者の安全性確保、市街地の通過交通の転換など、様々な役割を果たしている。
- ・南郷拡幅の整備により、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「歩行者の安全確保」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。
- ・南郷拡幅については、事業実施による環境の大きな変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の効果や対策の必要性等を確認していきたい。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・当該事業及び隣接事業区間において渋滞の発生が認められていた中で、当該事業は観光地への入口に位置し、休日での渋滞が顕著という特殊性が見られたものの、当該事業により渋滞解消が図られた。
- ・隣接事業区間についても同時に、渋滞の実態や原因を把握・分析のうえ、渋滞解消に向け事業実施中である。
- ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

(参考資料)

◆客観的評価指標項目

<事業採択の前提条件に対応する事後評価項目>

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

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

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

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目>

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		● 拠点空港(会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上の状況
	(2) 物流効率化支援	○ 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上の状況
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消
	(3) 都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
□ 現道等における交通不能区間が解消		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
	○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	

※○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は効果の有無を確認する。

※●、◆、■は該当する指標を示す。

I. 活力	(5) 個性ある地域の形成	○鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		●主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○新規整備の公共公益施設へと直結されたことによる効果
II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	●自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	□対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物群保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
(3) 安全で安心できる暮らしの確保	○三次医療施設へのアクセス向上の状況	
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	●現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		●歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	(2) 災害への備え	□近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消
		■対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり
		□緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
		■並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線として位置づけがある場合)
□現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消		
□現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消		
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	◇対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	◇現道等における自動車からのNO2排出削減率
		◇現道等における自動車からのSPM排出削減率
		◇現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
○その他、環境や景観上の効果		
V. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	□関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		■他機関との連携プログラムに関する効果
		□その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果

※○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は効果の有無を確認する。

※●、◆、■は該当する指標を示す。

○事後評価実施時点における評価指標該当項目の内容

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

・交通量

事業区間の交通量は1.4倍に増加（国道8号（熊坂町））

整備前 10,079台/12h →整備後14,203台/12h

※整備前：S60年度道路交通センサス、整備後：H22年度道路交通センサス

国道305号の交通量が減少

整備前 7,772台/12h →整備後7,400台/12h

※整備前：S60年度道路交通センサス、整備後：H22年度道路交通センサス

・旅行速度

事業区間の旅行速度は4.2km/h改善（国道8号（熊坂町））

整備前 47.1km/h →整備後51.0km/h

※整備前：H11道路交通センサス、整備後：H25プローブデータ

・交通事故

事業区間の死傷事故件数が24.5件/億台キロ減少

整備前 50.8件/億台キロ →整備後 26.3件/億台キロ

※整備前：S62～H21年平均、事故原票等より 整備後：H22～24年平均、事故原票等より

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

・事業区間で発生していた渋滞が解消。

【P5で詳述】

（黒瀬交差点：整備前：1500m・8分 → 整備後：0m、0分）

(2) 個性ある地域の形成

・加賀IC～山代温泉間の所要時間が3分改善。

【P6で詳述】

（整備前（H11）：12.9分 → 整備後（H25）：9.7分）

II. 暮らし

(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成

・歩道の整備率が100%に改善。

【P8で詳述】

（整備前（S60）：25.5% → 整備後（H22）：100%）

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

・歩道の整備率が100%に改善。

【P8で詳述】

（整備前（S60）：25.5% → 整備後（H22）：100%）

(2) 災害への備え

・石川県の第一次緊急輸送道路として位置付けあり。

【P10で詳述】

・通行止めが頻発する北陸自動車道や、土砂災害の危険性がある
国道305号の代替路線として機能する。

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「ダブルラダー結いの道」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ている。

◆ 費用対効果算出資料

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他 の別
国道8号	南郷拡幅	L=4.7km	二次改築	現拓

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,600~28,500	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26年度		
単純合計	176億円	25億円	201億円
基準年における 現在価値 (C)	337億円	13億円	351億円

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26年度			
供用年	平成21年度			
単年便益 (初年便益)	21億円	0.30億円	0.30億円	22億円
基準年における 現在価値 (B)	481億円	7.1億円	7.1億円	495億円

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)	145億円
経済的内部収益率 (事業全体)	5.2%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道8号南郷拡幅

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [南郷拡幅] :4.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	12,300	26,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8.2	6.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	19.59	32.14	
②主な周辺道路 ^{※4}	①国道305号 :6.7km	交通量	[台/日]	8,400	3,200
		走行時間	[分]	12.3	9.6
		走行時間費用	[億円/年]	20.71	5.29
	②(一)荒木田原町線 :5.0km	交通量	[台/日]	4,900	1,900
		走行時間	[分]	11.7	7.8
		走行時間費用	[億円/年]	10.80	2.58
	③(主)小松加賀線 :7.0km	交通量	[台/日]	4,900	4,400
		走行時間	[分]	13.0	12.6
		走行時間費用	[億円/年]	11.83	10.23
	④(主)小松山中線 :5.7km	交通量	[台/日]	3,600	3,200
		走行時間	[分]	9.7	9.7
		走行時間費用	[億円/年]	7.19	6.19
③その他道路合計 :1512.2km	走行時間費用	[億円/年]	2,841.68	2,838.88	

			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：1543.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,911.80	2,895.31	16.49

- ※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号南郷拡幅

(2)

		項目	チェック欄
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
		その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項		分析対象期間	50年
		社会的割引率	4%
		基準年次	H26年
交通流推計	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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17年センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
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	<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	(81) 日	
		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(81日)及び降雪日数(28日)を考慮		
冬期の走行速度と交通容量の関係	設定の考え方を記載			
通常期と冬期の速度比(降雪時18%低下、降雪時以外10%低下)を考慮				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
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号南郷拡幅

(4)

		項目	チェック欄
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単価算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.11	4.7	0.53	
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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-33年目	S 51	4.4388	76.7	0.10	0.53		
-32年目	S 52	4.2680	81.3	0.10	0.48		
-31年目	S 53	4.1039	84.7	0.10	0.44		
-30年目	S 54	3.9460	86.9	1.28	5.15		
-29年目	S 55	3.7943	92.4	2.90	10.97		
-28年目	S 56	3.6483	94.8	1.70	5.99		
-27年目	S 57	3.5080	95.8	1.10	3.68		
-26年目	S 58	3.3731	96.8	4.40	14.01		
-25年目	S 59	3.2434	98.7	8.20	24.61		
-24年目	S 60	3.1186	99.5	8.10	23.19		
-23年目	S 61	2.9987	101.2	3.00	8.15		
-22年目	S 62	2.8833	101.0	3.00	7.82		
-21年目	S 63	2.7724	101.5	5.60	14.41		
-20年目	H 1	2.6658	104.2	5.73	13.44		
-19年目	H 2	2.5633	106.5	5.16	12.69		
-18年目	H 3	2.4647	109.1	1.38	3.17		
-17年目	H 4	2.3699	110.6	4.65	10.34		
-16年目	H 5	2.2788	110.9	7.36	14.85		
-15年目	H 6	2.1911	110.8	8.50	16.13		
-14年目	H 7	2.1068	109.9	6.24	11.20		
-13年目	H 8	2.0258	109.5	8.39	14.60		
-12年目	H 9	1.9479	110.4	4.40	7.18		
-11年目	H 10	1.8730	109.9	16.53	26.70		
-10年目	H 11	1.8009	108.4	12.95	20.75		
-9年目	H 12	1.7317	107.2	6.60	9.89		
-8年目	H 13	1.6651	105.7	1.53	2.24		
-7年目	H 14	1.6010	103.8	0.89	1.41		
-6年目	H 15	1.5395	102.3	3.08	4.58		
-5年目	H 16	1.4802	101.0	3.12	4.27		
-4年目	H 17	1.4233	99.6	3.25	4.24		
-3年目	H 18	1.3686	98.7	13.23	16.93		
-2年目	H 19	1.3159	97.6	9.33	11.49		
-1年目	H 20	1.2653	96.8	14.59	17.41		
供用開始年次	H 21	1.2167	95.6			0.51	0.59
1年目	H 22	1.1699	93.7			0.51	0.58
2年目	H 23	1.1249	92.1			0.51	0.56
3年目	H 24	1.0816	91.3			0.51	0.55
4年目	H 25	1.0400	91.3			0.51	0.53
5年目	H 26	1.0000	91.3			0.49	0.49
6年目	H 27	0.9615	91.3			0.49	0.47
7年目	H 28	0.9246	91.3			0.49	0.45
8年目	H 29	0.8890	91.3			0.49	0.44
9年目	H 30	0.8548	91.3			0.49	0.42
10年目	H 31	0.8219	91.3			0.49	0.40
11年目	H 32	0.7903	91.3			0.49	0.39
12年目	H 33	0.7599	91.3			0.49	0.37
13年目	H 34	0.7307	91.3			0.49	0.36
14年目	H 35	0.7026	91.3			0.49	0.35
15年目	H 36	0.6756	91.3			0.49	0.33
16年目	H 37	0.6496	91.3			0.49	0.32
17年目	H 38	0.6246	91.3			0.49	0.31
18年目	H 39	0.6006	91.3			0.49	0.30
19年目	H 40	0.5775	91.3			0.49	0.28
20年目	H 41	0.5553	91.3			0.49	0.27
21年目	H 42	0.5339	91.3			0.49	0.26
22年目	H 43	0.5134	91.3			0.49	0.25
23年目	H 44	0.4936	91.3			0.49	0.24
24年目	H 45	0.4746	91.3			0.49	0.23
25年目	H 46	0.4564	91.3			0.49	0.22
26年目	H 47	0.4388	91.3			0.49	0.22
27年目	H 48	0.4220	91.3			0.49	0.21
28年目	H 49	0.4057	91.3			0.49	0.20
29年目	H 50	0.3901	91.3			0.49	0.19
30年目	H 51	0.3751	91.3			0.49	0.18
31年目	H 52	0.3607	91.3			0.49	0.18
32年目	H 53	0.3468	91.3			0.49	0.17
33年目	H 54	0.3335	91.3			0.49	0.16
34年目	H 55	0.3207	91.3			0.49	0.16
35年目	H 56	0.3083	91.3			0.49	0.15
36年目	H 57	0.2965	91.3			0.49	0.15
37年目	H 58	0.2851	91.3			0.49	0.14
38年目	H 59	0.2741	91.3			0.49	0.13
39年目	H 60	0.2636	91.3			0.49	0.13
40年目	H 61	0.2534	91.3			0.49	0.12
41年目	H 62	0.2437	91.3			0.49	0.12
42年目	H 63	0.2343	91.3			0.49	0.12
43年目	H 64	0.2253	91.3			0.49	0.11
44年目	H 65	0.2166	91.3			0.49	0.11
45年目	H 66	0.2083	91.3			0.49	0.10
46年目	H 67	0.2003	91.3			0.49	0.10
47年目	H 68	0.1926	91.3			0.49	0.09
48年目	H 69	0.1852	91.3			0.49	0.09
49年目	H 70	0.1780	91.3	-32.66	-5.81	0.49	0.09
合計				143.83	337.13	24.66	13.38
単純事業費計				176.49		24.66	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (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: 国道8号 南郷坂橋

年度 (基準年)	年次 利用開始年次	総走行台中の年次別伸び率 (北陸7Dof)				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	普通貨物	全車		割合率 (A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	現在価値 ①×(A)	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	現在価値 (A)×②	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (1)~(4)
H 26	H 21	0.99477	0.98359	0.97737	0.99077	91.3	11.29	3.02	6.91	21.22	24.66	0.20	0.09	0.01	0.30	0.35	0.30	0.35	0.30	0.35	21.82	25.36
H 27	H 22	0.99475	0.98361	0.97684	0.99069	91.3	11.23	2.97	6.75	20.95	23.88	0.20	0.09	0.01	0.30	0.34	0.30	0.34	0.30	0.34	21.55	24.56
H 28	H 23	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	92.1	11.17	2.92	6.59	20.68	23.06	0.20	0.09	0.01	0.30	0.33	0.30	0.33	0.30	0.33	21.27	23.72
H 29	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	91.3	11.11	2.87	6.43	20.41	22.08	0.20	0.09	0.01	0.30	0.32	0.29	0.32	0.29	0.32	21.00	22.71
H 30	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	91.3	11.05	2.82	6.27	20.14	20.95	0.20	0.09	0.01	0.30	0.30	0.29	0.30	0.29	0.30	20.72	21.55
H 31	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	91.3	10.99	2.77	6.11	19.87	19.87	0.19	0.08	0.01	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29	20.45	20.45
H 32	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	91.3	10.93	2.72	5.95	19.67	18.85	0.19	0.08	0.01	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	20.17	19.39
H 33	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	91.3	10.88	2.67	5.79	19.33	17.87	0.19	0.08	0.01	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	19.90	18.40
H 34	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	91.3	10.82	2.62	5.63	19.06	16.95	0.19	0.08	0.01	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	19.62	17.44
H 35	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	91.3	10.76	2.57	5.47	18.79	16.06	0.19	0.08	0.01	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	19.34	16.54
H 36	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	91.3	10.70	2.52	5.31	18.52	15.22	0.19	0.08	0.01	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	19.07	15.67
H 37	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	91.3	10.64	2.47	5.15	18.25	14.42	0.19	0.07	0.01	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	18.79	14.85
H 38	H 33	0.99442	0.97960	0.96949	0.98960	91.3	10.59	2.43	5.05	18.08	13.74	0.19	0.07	0.01	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	18.61	14.14
H 39	H 34	0.99439	0.97923	0.96912	0.98943	91.3	10.55	2.40	4.95	17.90	13.08	0.19	0.07	0.01	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	18.43	13.47
H 40	H 35	0.99436	0.97886	0.96875	0.98924	91.3	10.51	2.36	4.86	17.72	12.45	0.19	0.07	0.01	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	18.25	12.82
H 41	H 36	0.99433	0.97849	0.96838	0.98903	91.3	10.46	2.33	4.76	17.55	11.86	0.18	0.07	0.01	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	18.07	12.21
H 42	H 37	0.99430	0.97812	0.96801	0.98884	91.3	10.42	2.29	4.66	17.37	11.28	0.18	0.07	0.01	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	17.89	11.62
H 43	H 38	0.99427	0.97775	0.96774	0.98865	91.3	10.37	2.26	4.56	17.19	10.74	0.18	0.07	0.01	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	17.71	11.06
H 44	H 39	0.99424	0.97738	0.96737	0.98846	91.3	10.33	2.22	4.47	17.02	10.22	0.18	0.07	0.01	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	17.53	10.53
H 45	H 40	0.99421	0.97701	0.96700	0.98827	91.3	10.29	2.19	4.37	16.84	9.73	0.18	0.07	0.01	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	17.35	10.02
H 46	H 41	0.99418	0.97664	0.96663	0.98808	91.3	10.24	2.15	4.27	16.67	9.25	0.18	0.07	0.01	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	17.17	9.54
H 47	H 42	0.99415	0.97627	0.96626	0.98789	91.3	10.20	2.12	4.17	16.49	8.80	0.18	0.06	0.01	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	16.99	9.07
H 48	H 43	0.99412	0.97590	0.96589	0.98770	91.3	10.16	2.09	4.08	16.32	8.41	0.18	0.06	0.01	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	16.83	8.67
H 49	H 44	0.99409	0.97553	0.96552	0.98751	91.3	10.11	2.06	3.99	16.15	8.04	0.18	0.06	0.01	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	16.78	8.28
H 50	H 45	0.99406	0.97516	0.96515	0.98732	91.3	9.92	2.02	3.90	16.00	7.68	0.18	0.06	0.01	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	16.68	7.92
H 51	H 46	0.99403	0.97479	0.96478	0.98713	91.3	9.82	2.00	3.82	15.85	7.34	0.17	0.06	0.01	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	16.58	7.57
H 52	H 47	0.99400	0.97442	0.96441	0.98694	91.3	9.73	2.05	3.75	15.69	7.02	0.17	0.06	0.01	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	16.47	7.23
H 53	H 48	0.99397	0.97405	0.96404	0.98675	91.3	9.63	2.03	3.67	15.53	6.71	0.17	0.06	0.01	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	16.37	6.91
H 54	H 49	0.99394	0.97368	0.96367	0.98656	91.3	9.54	2.02	3.60	15.39	6.41	0.17	0.06	0.01	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	16.26	6.60
H 55	H 50	0.99391	0.97331	0.96330	0.98637	91.3	9.45	2.00	3.53	15.25	6.12	0.17	0.06	0.01	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	16.16	6.30
H 56	H 51	0.99388	0.97294	0.96293	0.98618	91.3	9.35	1.99	3.46	15.10	5.85	0.17	0.06	0.01	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	16.06	6.02
H 57	H 52	0.99385	0.97257	0.96256	0.98599	91.3	9.26	1.98	3.39	14.95	5.59	0.16	0.06	0.01	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	15.95	5.75
H 58	H 53	0.99382	0.97220	0.96219	0.98580	91.3	9.16	1.96	3.32	14.80	5.34	0.16	0.06	0.01	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	15.85	5.50
H 59	H 54	0.99379	0.97183	0.96182	0.98561	91.3	9.07	1.95	3.25	14.65	5.10	0.16	0.06	0.01	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	15.75	5.25
H 60	H 55	0.99376	0.97146	0.96145	0.98542	91.3	8.98	1.93	3.18	14.50	4.87	0.16	0.06	0.01	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	15.64	5.02
H 61	H 56	0.99373	0.97109	0.96108	0.98523	91.3	8.88	1.92	3.11	14.35	4.65	0.16	0.06	0.01	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	15.54	4.79
H 62	H 57	0.99370	0.97072	0.96071	0.98504	91.3	8.79	1.91	3.04	14.20	4.45	0.16	0.06	0.01	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	15.43	4.58
H 63	H 58	0.99367	0.97035	0.96034	0.98485	91.3	8.69	1.89	2.97	14.05	4.25	0.15	0.06	0.01	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	15.33	4.37
H 64	H 59	0.99364	0.97000	0.96000	0.98466	91.3	8.60	1.88	2.90	13.90	4.05	0.15	0.06	0.01	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	15.23	4.17
H 65	H 60	0.99361	0.96963	0.95962	0.98447	91.3	8.51	1.86	2.83	13.75	3.87	0.15	0.06	0.01	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	15.12	3.99
H 66	H 61	0.99358	0.96926	0.95925	0.98428	91.3	8.41	1.85	2.76	13.60	3.70	0.15	0.06	0.01	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	15.02	3.81
H 67	H 62	0.99355	0.96889	0.95888	0.98409	91.3	8.32	1.84	2.69	13.45	3.53	0.15	0.06	0.01	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	14.91	3.63
H 68	H 63	0.99352	0.96852	0.95851	0.98390	91.3	8.22	1.82	2.62	13.30	3.37	0.15	0.06	0.01	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	14.81	3.47
H 69	H 64	0.99349	0.96815	0.95814	0.98371	91.3	8.11	1.81	2.55	13.15	3.22	0.14	0.05	0.01	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	14.71	3.31
H 70	H 65	0.99346	0.96778	0.95777	0.98352	91.3	8.04	1.79	2.48	13.00	3.07	0.14	0.05	0.01	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	14.60	3.16
H 71	H 66	0.99343	0.96741	0.95740	0.98333	91.3	7.94	1.78	2.41	12.85	2.94	0.14	0.05	0.01	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	14.50	3.02
H 72	H 67	0.99340	0.96704	0.95703	0.98314	91.3	7.85	1.77	2.34	12.70	2.80	0.14	0.05	0.01	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	14.40	2.88
H 73	H 68	0.99337	0.96667	0.95666	0.98295	91.3	7.76	1.75	2.27	12.55	2.68	0.14	0.05	0.01	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	14.29	2.75
H 74	H 69	0.99334	0.96630	0.95629	0.98276	91.3	7.66	1.74	2.20	12.40	2.56	0.14	0.05	0.01	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	14.19	2.63
H 75	H 70	0.99331	0.96593	0.95592	0.98257	91.3	7.57	1.72	2.13	12.25	2.44	0.13	0.05	0.01	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	14.09	2.51
合計							482.93	109.24	238.71	830.88	481.09	8.53	3.30	0.38	12.21	7.06	12.21	7.06	12.21	7.08	855.95	495.23

参考様式－1

路線名	箇所名	車線数	延長
南郷拡幅	石川県加賀市黒瀬町～加賀市熊坂町	4	4.7km

■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				12,722	
	改良費				7,950	
		土工	m ³	628,780	4,519	
		軟弱地盤改良工	m ³	68,613	1,073	
		法面工	m ²	32,019	762	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	154	L型擁壁、ブロック積等
		函渠工	m	516	312	
		排水工	m	19,190	907	
		中央分離帯工	m	3,769	98	
		雑工	式	1	126	縁石、防護柵
	橋梁費			-	3,069	
		100m以上	m	667	2,958	
		100m未満	m	25	111	
	舗装費			-	1,703	
		車道舗装	m ²	135,730	1,585	
		歩道舗装	m ²	28,305	118	
②	用地及補償費			-	4,191	
	用地費		m ²	150,052	3,186	
		宅地	m ²	23,784	951	
		田畑	m ²	126,268	2,235	
	補償費		式		1,005	
③	間接経費		式	1	1,187	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					18,100	

参考様式－2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	南郷拡幅	4	4.7km

■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	4.7	8	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	45	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			53	

【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。