

# 道路事業の事後評価説明資料

〔国道159号 <sup>つばた</sup>津幡バイパス〕

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. 現在に至る経緯等	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	P 5
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	
①渋滞の緩和	P 5
②旅行速度の向上と所要時間の短縮	P 6
③交通事故の低減	P 7
2) その他の効果	
①宅地開発の進展	P 8
②商業・産業の振興	P 9
③地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援	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、地域高規格道路「月浦白尾IC連絡道路」の一部であり、

○のと里山海道と北陸自動車道とのアクセス向上による能登地域と金沢都市圏との連携強化

○沿線地域の慢性的な交通混雑の解消及び旅行速度の向上

○沿道及び能登地域の地域経済や観光の活性化

を目的とし、国道159号の石川県かほく市<sup>うちひすみ</sup>内日角～金沢市<sup>いままち</sup>今町間の延長11.6kmについて道路整備を行ったものである。

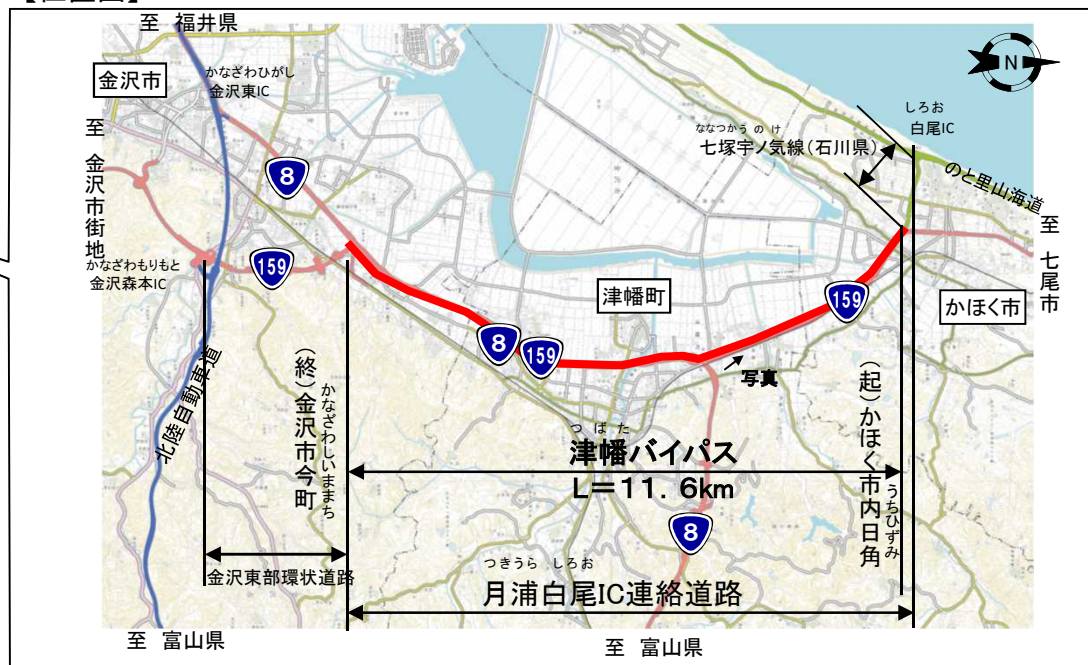
【広域位置図】



【舟橋JCTから起点側を望む】



【位置図】



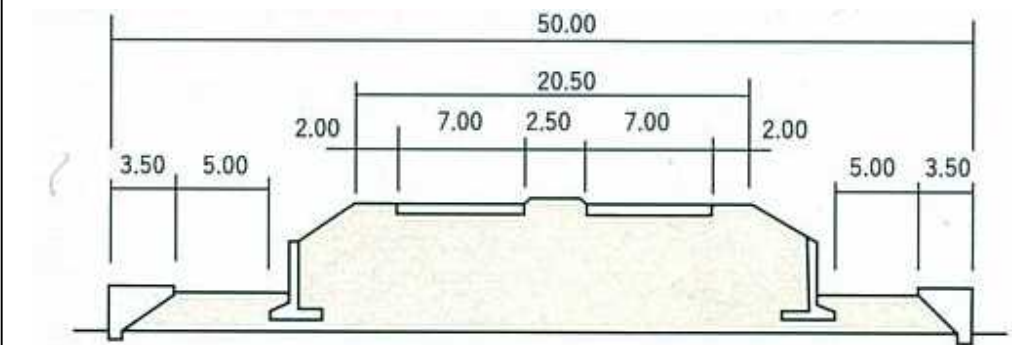
# 1. 事業の概要

## (2) 計画の概要

- 事業名: 国道159号 津幡<sup>つばた</sup>バイパス
- 延長: 11.6km
- 起終点: (起)石川県かほく市内日角<sup>うちひずみ</sup>  
(終)石川県金沢市今町<sup>いままち</sup>
- 都市計画決定 : 昭和46年度
- 事業化 : 昭和46年度
- 用地着手 : 昭和47年度
- 工事着手 : 昭和48年度
- 全体事業費 : 557億円

【標準断面図】

単位: mm



【整備前後の交通状況】



整備前



整備後



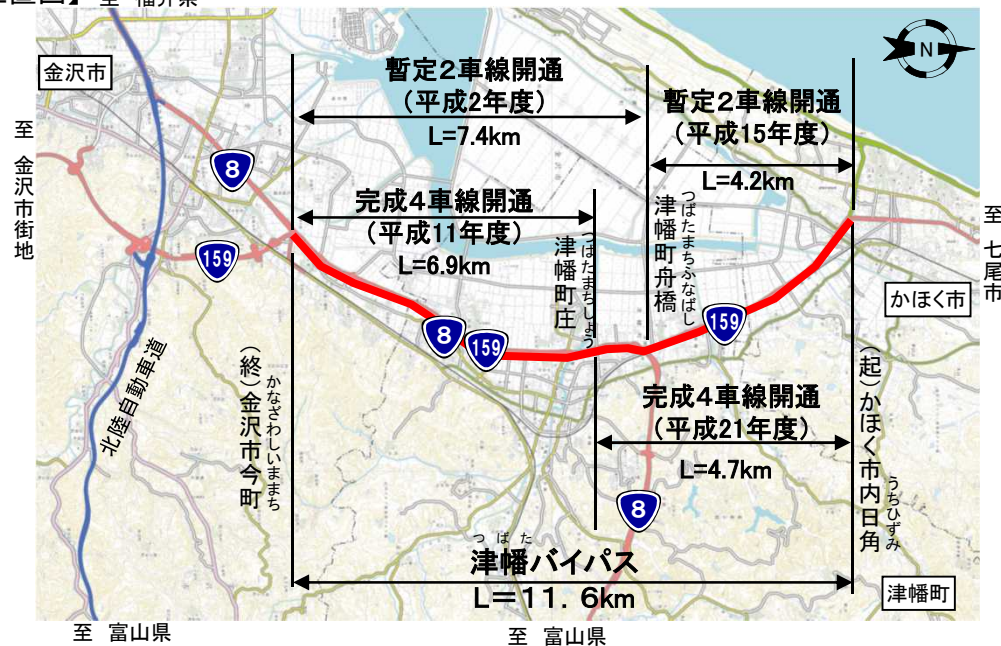
旧国道8号(一般県道森本津幡線)

旧国道159号(主要地方道高松津幡線)

## 2. 現在に至る経緯等

- 平成2年度：津幡町舟橋～金沢市今町間 暫定2車線開通 (L=7.4km)
- 平成11年度：津幡町庄～金沢市今町間 完成4車線開通 (L=6.9km)
- 平成15年度：かほく市内日角～津幡町舟橋間 暫定2車線開通 (L=4.2km)
- 平成21年度：かほく市内日角～津幡町庄間 完成4車線開通 (全線完成4車線開通)

【位置図】 至 福井県



	新規採択時評価 ※	今回事後評価	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	475億円	557億円	内日角地区での構造(平面→高架)変更に伴う増 軟弱地盤対策としての地盤改良に伴う増
交通量	84,100台/日 <H6センサSH32推計値>	54,900台/日 <実績(H26.9平日平均値)>	
事業期間	昭和46年度～平成16年度 <事業期間33年>	昭和46年度～平成21年度 <事業期間38年>	

※新規採択時評価を実施していないため、再評価時 (H12) 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年々増加にある一方、旧8号の交通量はバイパス整備とともに減少傾向にある。
- 津幡町舟橋における渋滞は全線4車線開通後は渋滞が解消した。

###### ② 旅行速度の向上と所要時間の短縮（P 6）

- 当該道路の整備により、かほく市内日角北～金沢市今町間の平均所要時間は、整備前（昭和52年）の旧道経由19分から整備後の平成25年にはBP経由で11分と、8分（42%減）の時間短縮となった。
- また、旧8号・旧159号における同区間の所要時間も時間短縮した。

###### ③ 交通事故の低減（P 7）

- 当該道路の整備により、並行する旧国道8号（一般県道森本津幡線）の交通事故が大きく減少し、生活道路の安全性が向上した。

##### 2) その他の効果

###### ① 宅地開発の進展（P 8）

- 津幡町は金沢市のベッドタウンとして人口の増加が続いており、S60から人口は約1.5倍、世帯数は約2倍に増加している。当該道路の整備を契機として、沿道で多くの大規模な住宅団地の整備（区画整理）が挙げられる。
- 同地区においては、当該道路の整備時期と合わせ、飛躍的な人口の増加がみられている。

###### ② 商業の振興（P 9）

- 当該道路の沿道において北陸最大級のショッピングセンター等が開業し、年間商品販売額、売り場面積とも向上した。開業後は金沢市やかほく市のみならず、富山県西部からも買物客が訪れている。
- 同施設の立地選定に際しては、道路の利便性の高さなども選定要因として挙げられており、従業員の通勤の負担軽減にも寄与している。

###### ③ 地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援（P 10）

- 当該道路は、石川県が取り組んでいる「ダブルラダー結いの道」整備構想で南北幹線として位置づけられており、構想の実現に向けたネットワーク強化が図られた。

# 3. 当該道路の役割・効果

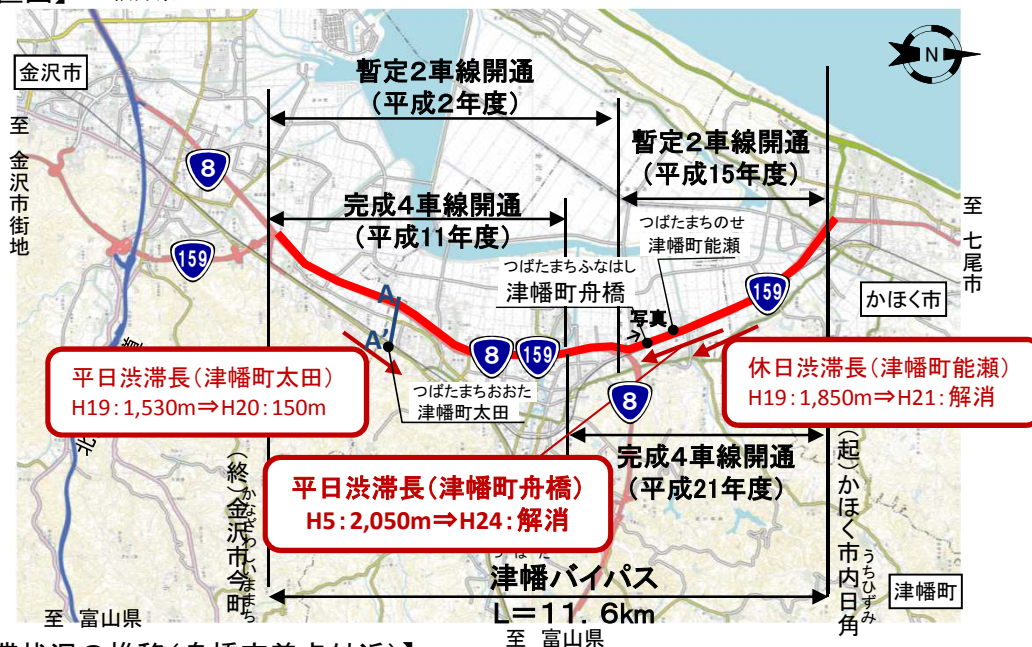
## (2) 役割・効果

### 1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

#### ① 交通量の変化

- 当該道路の交通量は年々増加にある一方、旧8号の交通量はバイパスの整備とともに減少傾向にある。
- 津幡町舟橋における渋滞は全線4車線開通後は渋滞が解消した。

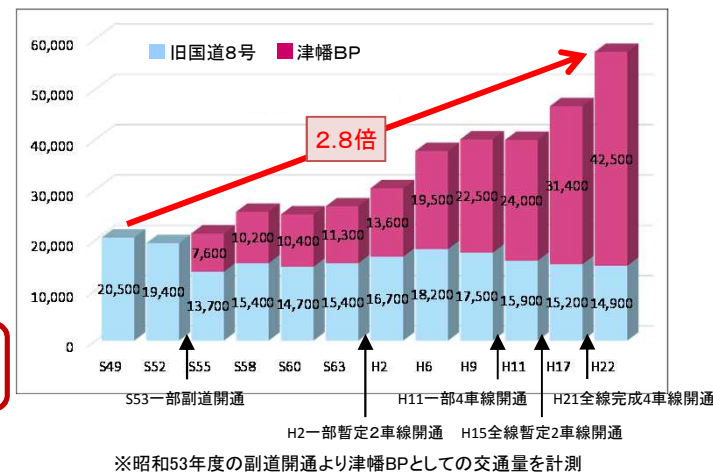
【位置図】 至 福井県



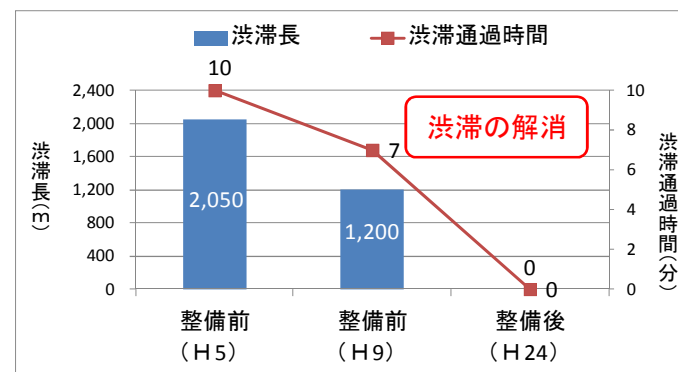
【渋滞状況の推移(舟橋交差点付近)】



【A-A' 断面交通量の推移】 ※出典: 道路交通センサス



【渋滞長の推移(旧国道8号津幡町舟橋)】



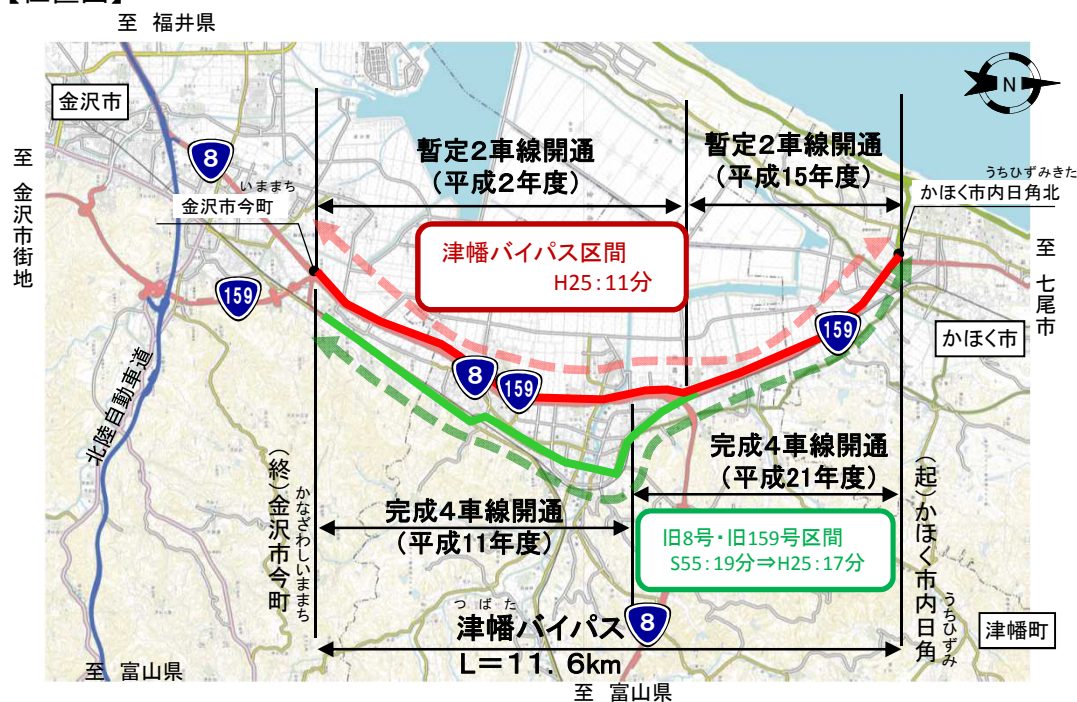
※石川県新渋滞対策プログラム(H5・H9)

### 3. 当該道路の役割・効果

#### ②旅行速度の向上と所要時間の短縮

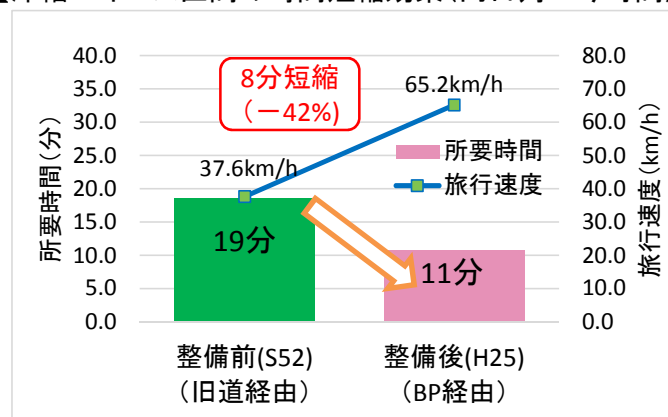
- 当該道路の整備により、信号の多い現道区間を通る必要がなくなり、かほく市内日角北～金沢市今町間の平均所要時間は、整備前(昭和52年)の旧道経由19分から整備後の平成25年にはBP経由で11分と、8分(42%減)の時間短縮となった。
- また、旧8号・旧159号における同区間の所要時間も時間短縮が実現した。

【位置図】

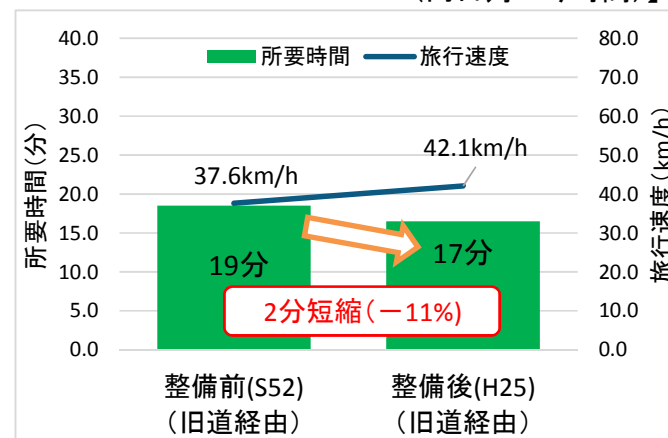


出典: S52:道路交通センサス 平均(非混雑時)旅行速度をもとに算出  
H25:プローブデータ 昼間(9~16時台)旅行速度をもとに算出

【津幡バイパス区間の時間短縮効果(内日角～今町間)】



【旧8号・旧159号区間の時間短縮効果(内日角～今町間)】



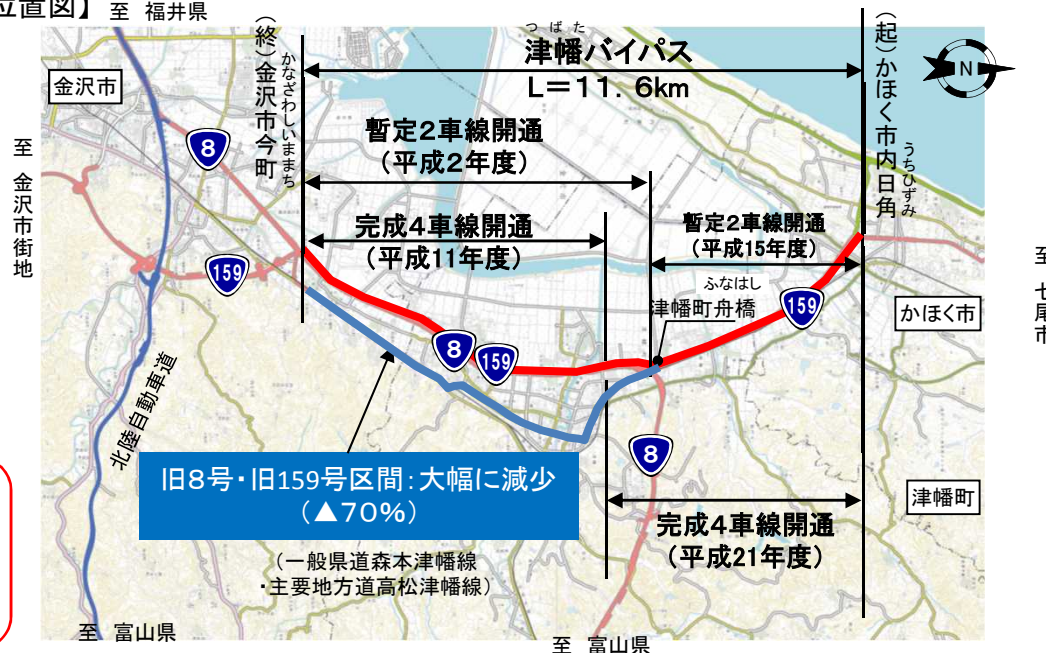


# 3. 当該道路の役割・効果

## ③交通事故の低減

○当該道路の整備により、当該道路区間及び並行する旧国道8号(一般県道森本津幡線)・旧国道159号(主要地方道高松津幡線)の交通事故が大きく減少し、生活道路の安全性が向上した。

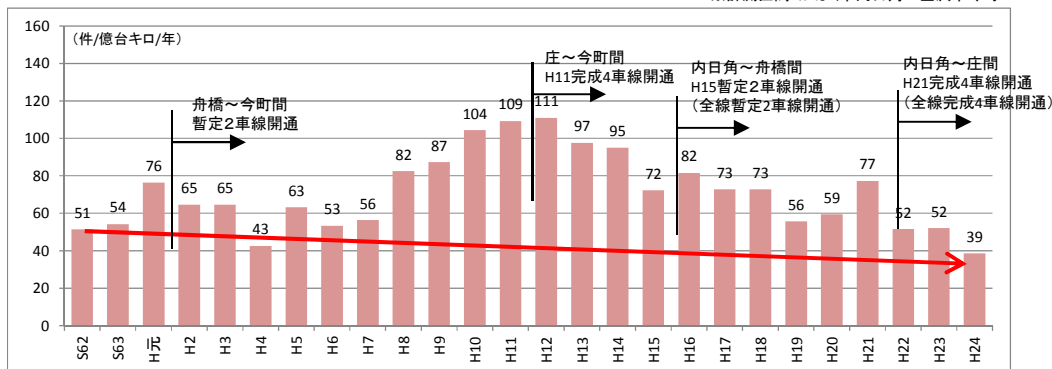
【位置図】 至 福井県



津幡バイパス区間の死傷事故率  
 S62年: 51件/億台キロ・年  
 ⇒H24年: 39件/億台キロ・年  
 (-12件/億台キロ・年、25%減)

【津幡バイパス区間の事故発生状況(死傷事故率)】

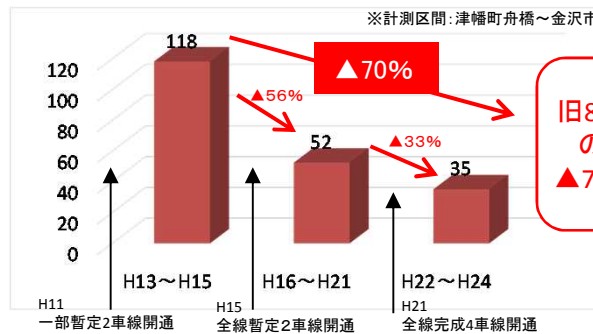
※計測区間: かほく市内日角～金沢市今町



※出典: 事故原票

【旧8号・旧159号区間の死傷事故率】

※計測区間: 津幡町舟橋～金沢市今町



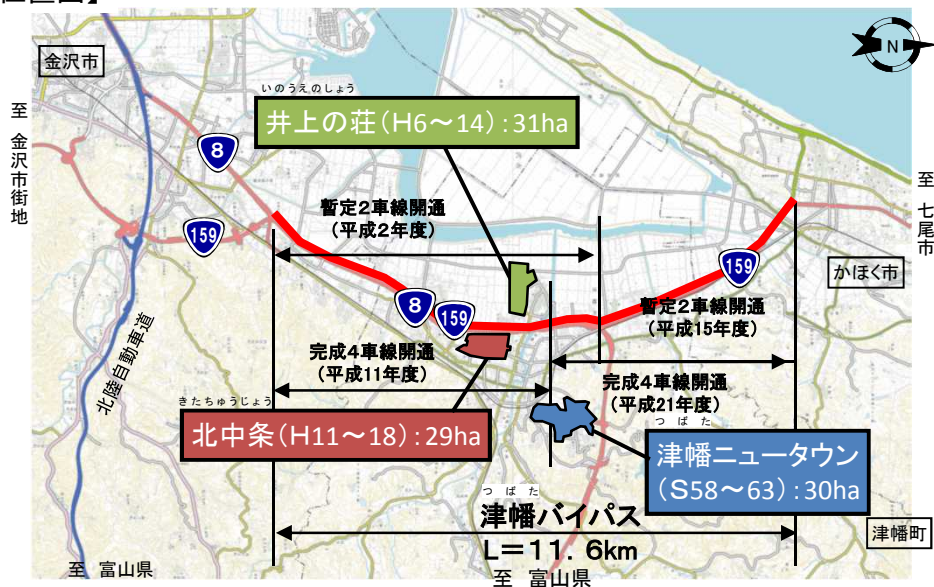
旧8号・旧159号区間の死傷事故率は  
 ▲70%と大幅に減少

# 3. 当該道路の役割・効果

## 2) その他の効果 ① 宅地開発の進展

- 当該道路の整備をきっかけとして、沿道で大規模な住宅団地の整備(区画整理)が進められた結果、S60から世帯数は約2倍、人口は約1.5倍に増加した。
- 津幡町は金沢市のベッドタウンとして人口の増加が続いており、当該道路の整備時期と合わせ、区画整理地区では飛躍的な人口の増加がみられている。

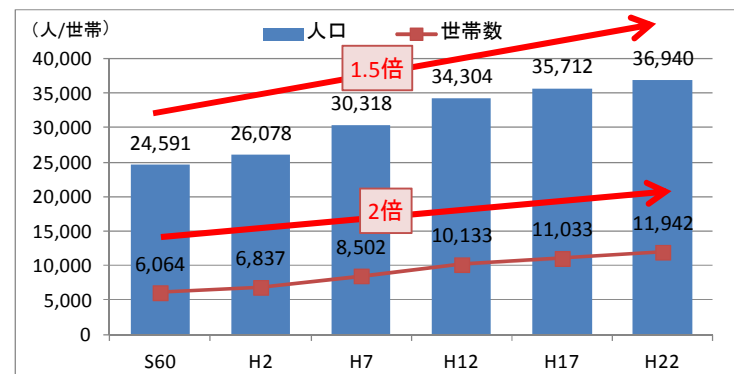
【位置図】



井上の荘 (井上地区住宅団地土地区画整理事業)  
 北中条 (北中条地区土地区画整理事業)  
 津幡ニュータウン (名鉄第一土地区画整理事業)

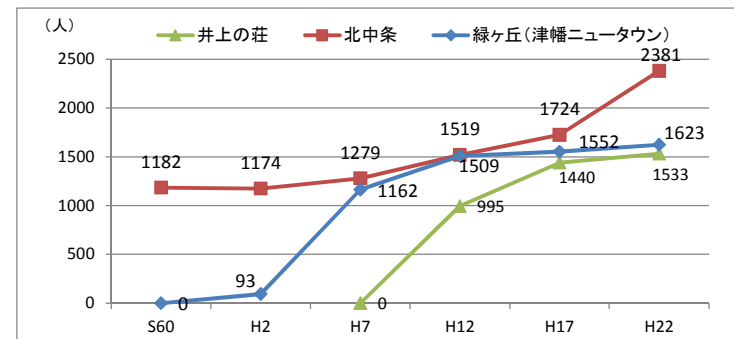


【津幡町の人口・世帯数の推移】



人口はS60から1.5倍、世帯数は倍増

【住宅団地整備地区(区画整理地区)の人口の推移】



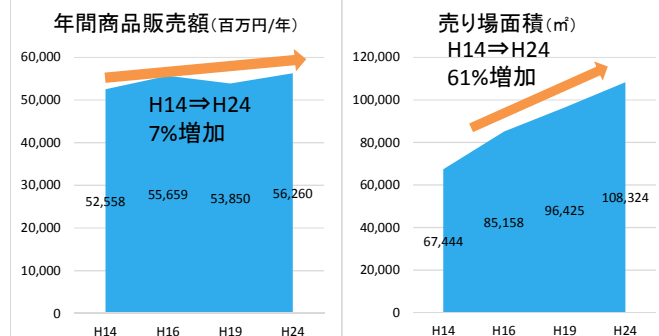
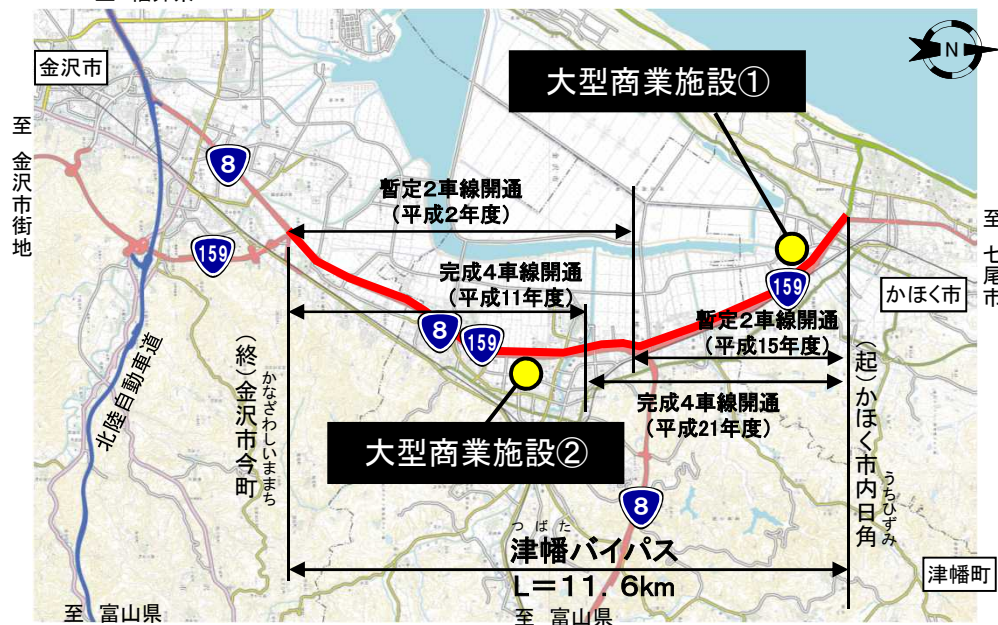
それぞれの区画整備により人口が1,000~1,500人増加

### 3. 当該道路の役割・効果

#### ②商業の振興

- 当該道路の沿道において北陸最大級のショッピングセンター等が開業し、沿線市町の年間商品販売額、売り場面積とも向上。開業後は津幡町、かほく市、金沢市のみならず、富山県西部からも買物客が訪れている。
- 同施設の立地選定に際しては、道路の利便性の高さなども選定要因として挙げられており、従業員の通勤の負担軽減にも寄与している。

【位置図】 至 福井県



出典：商業統計・経済センサス活動調査  
沿線市町：津幡町、かほく市を対象

商品販売額及び  
売り場面積が増加

#### 【商業施設①に関する事業者(デベロッパー)の声】

(H24.11 大型商業施設開発担当者へのヒアリング)

- ・平成15年頃より立地構想があったが、郊外においてこれだけの規模の商業施設を立地するためには、道路の利便性の高さも相当に考慮した。
- ・商圈については、金沢市はもちろん、富山県西部も想定しており、実際に富山県西部の旧福岡町や南砺市からも多くの客が訪れている。
- ・従業員の配置に関しても、富山西部に居住している者も雇用しているが、毎日の通勤が非常に楽である。
- ・同施設は数百名規模での雇用を創出しており、立地するかほく市だけでなく、周辺市町の雇用促進・活力維持にも大きく寄与していると考えている。

#### 【大型商業施設①】

・平成20年10月開業、店舗面積67,000㎡の北陸最大級のショッピングセンター。



#### 【大型商業施設②】

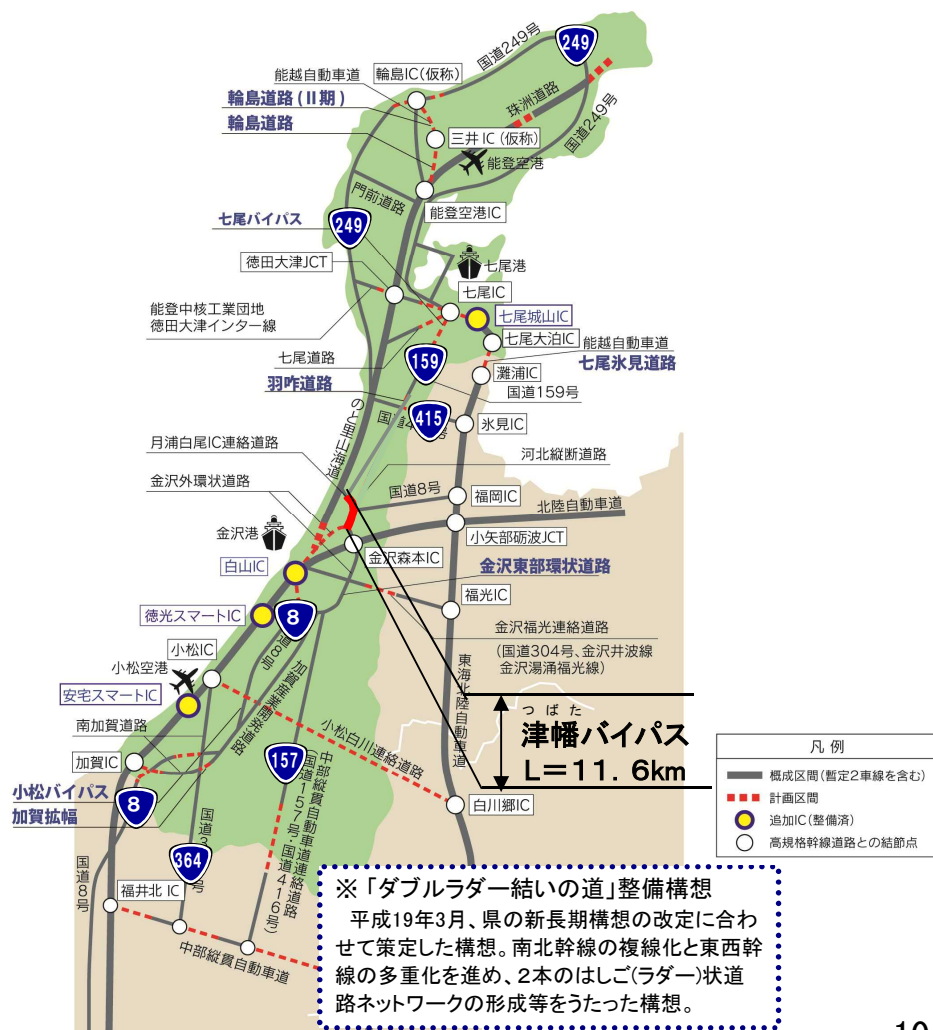
・平成14年6月開業、店舗面積21,000㎡のショッピングセンター。



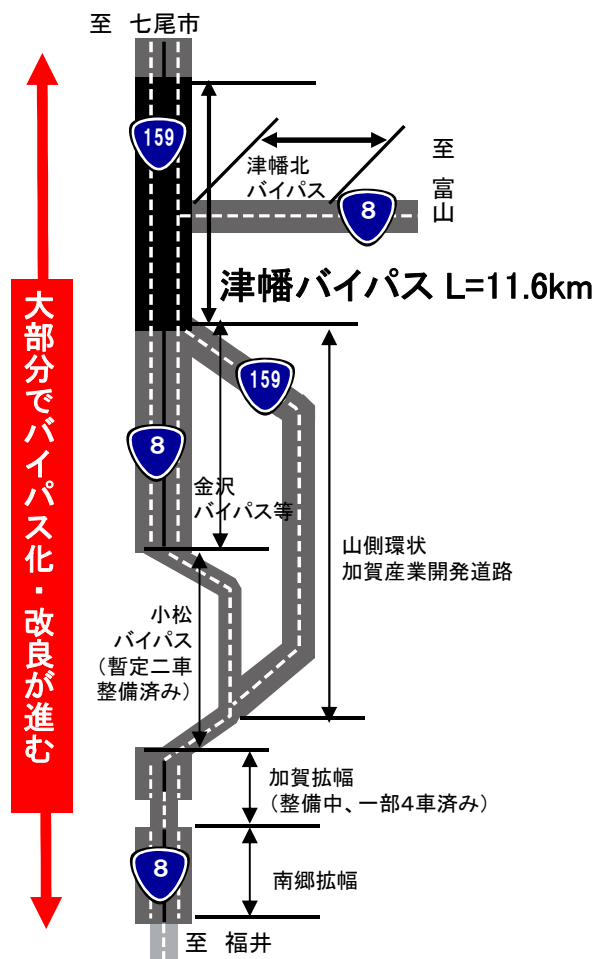
### 3. 当該道路の役割・効果

#### ③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、津幡バイパスは月浦白尾IC連絡道路の一部として、南北幹線として位置づけられており、当該区間の整備により、構想の実現に向けたネットワーク強化が図られた。



【国道8号・159号の整備(バイパス化)の状況】



## 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159号津幡バイパスは、金沢都市圏と能登を結ぶ主要な幹線道路として、渋滞緩和による交通の円滑化や死傷事故の減少、地域発展の支援など様々な役割を果たしている。
- ・全線4車線開通により、事業の目的である「金沢都市圏と能登地域の連携強化」「交通混雑の緩和」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。
- ・津幡バイパスについては、事業実施による環境の大きな変化、また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

- ・当該事業は、地域経済の活性化等を目的とした事業であるが、商業の振興効果など一部において、定性的、マクロ的な整備効果となった。
- ・同種事業の計画・調査にあたっては、事業着手前から経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・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 <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
		■ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
□ 現道等における交通不能区間が解消		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		

※○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は効果の有無を確認する。

※●、◆、■は該当する指標を示す。

I. 活力	(5) 個性ある地域の形成	○鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		●主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○新規整備の公共公益施設へと直結されたことによる効果
II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	○自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	□対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
		□市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物群保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	(3) 安全で安心できる暮らしの確保	○三次医療施設へのアクセス向上の状況
	III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保
○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2.8倍に増加

整備前 20,500台/12h →整備後57,400台/12h

※整備前：S49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27.6km/h改善

整備前 37.6km/h →整備後65.2km/h

※整備前：S52年度道路交通センサス、整備後：H22年度道路交通センサス

#### ・交通事故

事業区間の死傷事故件数が12件/年減少

整備前 51件/年 →整備後 39件/年

※整備前：S62年、事故原票より 整備後：H24年、事故原票より

### 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) 都市の再生

・沿道において多くの大規模な住宅団地の整備が進められた。

(井上の荘：31ha、北中条：29ha、津幡ニュータウン：30ha)

##### (2) 国土・地域ネットワークの構築

・「月浦白尾IC連絡道路」として、地域高規格道路の位置付けあり。

##### (3) 個性ある地域の形成

・能登半島に多く存在する観光施設へのアクセス性が向上。

#### III. 安全

##### (1) 災害への備え

・第一次緊急輸送道路として位置付けあり。

## ◆ 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	現拡・BP・その他別
国道159号	津幡バイパス	L=11.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
33,700~69,000	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	543億円	306億円	849億円
基準年における 現在価値 (C)	1,193億円	160億円	1,353億円

#### 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22年度			
単年便益 (初年便益)	144億円	28億円	18億円	190億円
基準年における 現在価値 (B)	3,270億円	519億円	416億円	4,205億円

#### ③ 結果

費用便益比 (事業全体)	3.1
経済的純現在価値 (事業全体)	2,852億円
経済的内部収益率 (事業全体)	7.7%

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号津幡北バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [津幡バイパス] :11.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		50,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		11.5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		104.89	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	①現道 :13.0km	交通量	[台/日]	9,900	3,500
		走行時間	[分]	28.1	22.0
		走行時間費用	[億円/年]	49.69	14.74
	②河北周 辺広域農 道 :13.5km	交通量	[台/日]	6,800	400
		走行時間	[分]	27.0	20.9
		走行時間費用	[億円/年]	34.89	1.32
	③のと里 山海道 :13.2km	交通量	[台/日]	30,300	15,700
		走行時間	[分]	14.3	12.3
		走行時間費用	[億円/年]	73.82	35.20
	④(-)森 本津幡線 :7.5km	交通量	[台/日]	12,100	1,900
		走行時間	[分]	17.3	12.3
		走行時間費用	[億円/年]	36.67	5.14
	⑤(主)高 松津幡線 :5.5km	交通量	[台/日]	4,700	1,700
		走行時間	[分]	10.9	8.8
		走行時間費用	[億円/年]	8.91	2.74
③その他道路合計 :3527.9km	走行時間費用	[億円/年]	7,652.42	7,570.67	

			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：3592.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,856.40	7,734.70	121.70

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

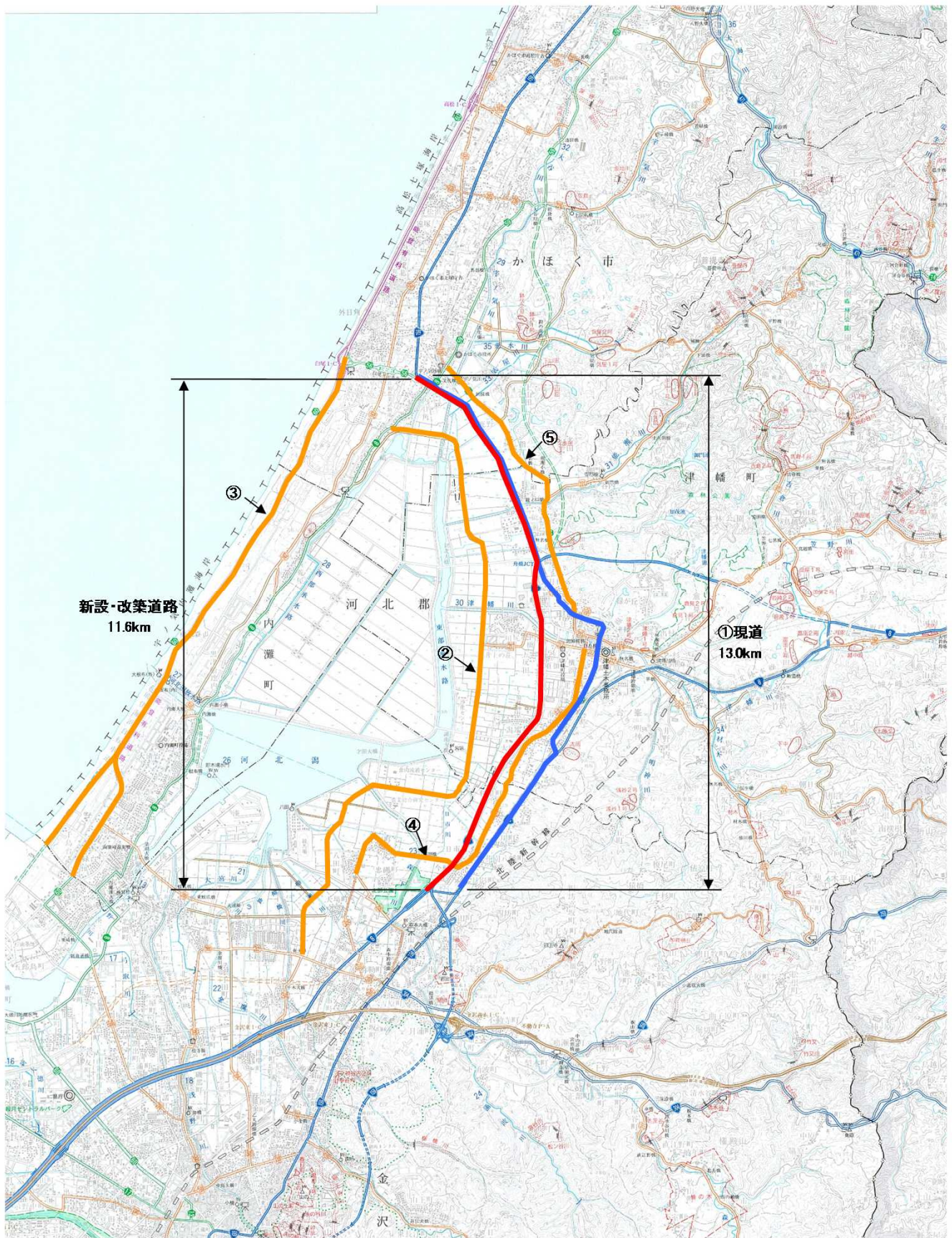
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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159号津幡バイパス

(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	H26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) ( )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)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分でQ <sub>0</sub> 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	
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(81日)及び降雪日数(28日)を考慮	(81) 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			

便益の算定

事業名：国道159号津幡バイパス

(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 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

箇所名: 国道159号津幡バイパス				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.568	11.6	6.59	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-39年目	S 46	5.4004	45.6	0.10	1.08		
-38年目	S 47	5.1927	48.7	0.10	0.97		
-37年目	S 48	4.9930	56.1	2.20	17.89		
-36年目	S 49	4.8010	66.9	8.01	52.52		
-35年目	S 50	4.6163	70.7	8.98	53.53		
-34年目	S 51	4.4388	76.7	12.00	61.91		
-33年目	S 52	4.2680	81.3	19.80	89.42		
-32年目	S 53	4.1039	84.7	17.50	75.39		
-31年目	S 54	3.9460	86.9	5.10	20.14		
-30年目	S 55	3.7943	92.4	5.90	22.38		
-29年目	S 56	3.6483	94.8	2.70	9.85		
-28年目	S 57	3.5080	95.8	0.10	0.33		
-27年目	S 58	3.3731	96.8	1.50	4.77		
-26年目	S 59	3.2434	98.7	2.00	6.00		
-25年目	S 60	3.1186	99.5	5.70	16.32		
-24年目	S 61	2.9987	101.2	9.90	27.10		
-23年目	S 62	2.8833	101.0	19.80	52.77		
-22年目	S 63	2.7724	101.5	14.80	37.18		
-21年目	H 1	2.6658	104.2	16.34	38.47		
-20年目	H 2	2.5633	106.5	10.32	22.99		
-19年目	H 3	2.4647	109.1	0.99	2.37		
-18年目	H 4	2.3699	110.6	4.17	8.17		
-17年目	H 5	2.2788	110.9	7.33	13.82		
-16年目	H 6	2.1911	110.8	9.12	17.66		
-15年目	H 7	2.1068	109.9	20.19	38.58		
-14年目	H 8	2.0258	109.5	31.35	58.44		
-13年目	H 9	1.9479	110.4	28.95	49.56		
-12年目	H 10	1.8730	109.9	51.74	85.14		
-11年目	H 11	1.8009	108.4	28.73	46.22		
-10年目	H 12	1.7317	107.2	42.73	66.98		
-9年目	H 13	1.6651	105.7	69.23	101.52		
-8年目	H 14	1.6010	103.8	34.56	49.76		
-7年目	H 15	1.5395	102.3	28.83	40.19		
-6年目	H 16	1.4802	101.0	2.32	3.43		
-5年目	H 17	1.4233	99.6	1.86	2.42		
-4年目	H 18	1.3686	98.7	0.76	0.96		
-3年目	H 19	1.3159	97.6	5.90	7.27		
-2年目	H 20	1.2653	96.8	3.13	3.74		
-1年目	H 21	1.2167	95.6	8.08	9.39		
供用開始年次	H 22	1.1699	93.7			6.28	7.15
1年目	H 23	1.1249	92.1			6.28	7.00
2年目	H 24	1.0816	91.3			6.28	6.79
3年目	H 25	1.0400	91.3			6.28	6.53
4年目	H 26	1.0000	91.3			6.10	6.10
5年目	H 27	0.9615	91.3			6.10	5.87
6年目	H 28	0.9246	91.3			6.10	5.64
7年目	H 29	0.8890	91.3			6.10	5.42
8年目	H 30	0.8548	91.3			6.10	5.21
9年目	H 31	0.8219	91.3			6.10	5.01
10年目	H 32	0.7903	91.3			6.10	4.82
11年目	H 33	0.7599	91.3			6.10	4.64
12年目	H 34	0.7307	91.3			6.10	4.46
13年目	H 35	0.7026	91.3			6.10	4.29
14年目	H 36	0.6756	91.3			6.10	4.12
15年目	H 37	0.6496	91.3			6.10	3.96
16年目	H 38	0.6246	91.3			6.10	3.81
17年目	H 39	0.6006	91.3			6.10	3.66
18年目	H 40	0.5775	91.3			6.10	3.52
19年目	H 41	0.5553	91.3			6.10	3.39
20年目	H 42	0.5339	91.3			6.10	3.26
21年目	H 43	0.5134	91.3			6.10	3.13
22年目	H 44	0.4936	91.3			6.10	3.01
23年目	H 45	0.4746	91.3			6.10	2.90
24年目	H 46	0.4564	91.3			6.10	2.78
25年目	H 47	0.4388	91.3			6.10	2.68
26年目	H 48	0.4220	91.3			6.10	2.57
27年目	H 49	0.4057	91.3			6.10	2.48
28年目	H 50	0.3901	91.3			6.10	2.38
29年目	H 51	0.3751	91.3			6.10	2.29
30年目	H 52	0.3607	91.3			6.10	2.20
31年目	H 53	0.3468	91.3			6.10	2.12
32年目	H 54	0.3335	91.3			6.10	2.03
33年目	H 55	0.3207	91.3			6.10	1.96
34年目	H 56	0.3083	91.3			6.10	1.88
35年目	H 57	0.2965	91.3			6.10	1.81
36年目	H 58	0.2851	91.3			6.10	1.74
37年目	H 59	0.2741	91.3			6.10	1.67
38年目	H 60	0.2636	91.3			6.10	1.61
39年目	H 61	0.2534	91.3			6.10	1.55
40年目	H 62	0.2437	91.3			6.10	1.49
41年目	H 63	0.2343	91.3			6.10	1.43
42年目	H 64	0.2253	91.3			6.10	1.37
43年目	H 65	0.2166	91.3			6.10	1.32
44年目	H 66	0.2083	91.3			6.10	1.27
45年目	H 67	0.2003	91.3			6.10	1.22
46年目	H 68	0.1926	91.3			6.10	1.18
47年目	H 69	0.1852	91.3			6.10	1.13
48年目	H 70	0.1780	91.3			6.10	1.09
49年目	H 71	0.1712	91.3	-137.67	-23.57	6.10	1.04
合計				405.14	1193.06	305.73	159.98
単純事業費計				542.82		305.73	

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

Table with columns: 年度 (Year), 総走行台年の年次別伸び率 (北陸7pp) (Annual growth rate of total running platforms), GDP テラワット (GDP Tera-watt), 割引率 (A) (Discount rate), 走行時間短縮便益 (徳円) (Benefit of travel time reduction), 走行経費減少便益 (徳円) (Benefit of operating cost reduction), 事故減少便益 (徳円) (Benefit of accident reduction), 合計 (徳円) (Total benefit). Rows include years from H22 to H71 and a total row.

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

参考様式－1

路線名	箇所名	車線数	延長
津幡バイパス	石川県かほく市内日角～金沢市今町	4	11.6km

■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				38,281	
	改良費				22,294	
		土工	m <sup>3</sup>	1,756,070	6,644	切土(44,840m <sup>3</sup> )、盛土(1,711,230m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	580,000	8,700	
		法面工	m <sup>2</sup>	100,330	56	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	234	ブロック積み擁壁、逆T型擁壁
		函渠工	m	5,411	2,571	
		管渠工	m	6,607	713	
		排水工	m	60,563	2,861	
		中央分離帯工	m	9,458	245	
		雑工	式	1	269	縁石、防護柵
	橋梁費			－	10,975	
		100m以上	m	1,300	7,565	
		100m未満	m	586	3,410	
	舗装費			－	5,012	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	374,180	4,730	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	65,429	283	
②	用地及補償費			－	13,767	
	用地費		m <sup>2</sup>	539,354	11,457	
		宅地	m <sup>2</sup>	79,471	3,179	
		田畑	m <sup>2</sup>	459,883	8,278	
	補償費		式		2,310	
③	間接経費		式	1	3,652	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				55,700	

参考様式－2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道159号	津幡バイパス	4	11.6km

■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	11.6	122	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	537	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			659	

【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。