

道路事業の再評価説明資料

〔国道8号 加賀拡幅〕

平成28年9月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
(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. 事業費の見直し	P 4
4. 事業の効果	
(1) 3便益に係る整備効果	
① 走行時間の短縮	P 5
② 交通事故件数の減少	P 6
(2) その他の効果	
① 主要観光地の連携向上	P 7
② 緊急輸送道路の機能強化	P 8
③ 地域の医療施設へのアクセス性向上	P 9
④ 沿道のにぎわい創出	P 10
⑤ 地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援	P 11
5. 費用対効果	P 13
6. 対応方針（原案）	P 14
7. 費用対効果分析実施判定票	P 15
参考資料	P 16

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 交通渋滞の緩和と死傷事故の削減
- 主要観光地へのアクセス向上
- 沿道のにぎわい創出 など

を目的とし、国道8号の石川県加賀市箱宮町～
加賀市黒瀬町（延長約6.4km）について、現道
の拡幅を行うものである。



写真①: 加賀市桑原町付近

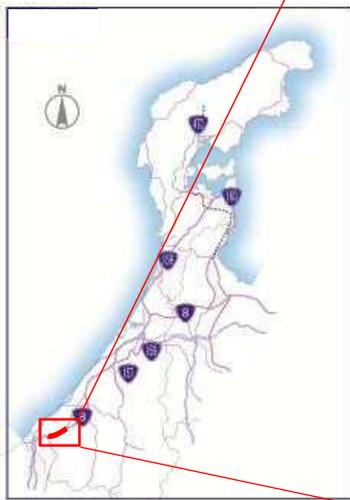


写真②: 加賀市松山町付近

【位置図】



【広域図】



出典：H22道路交通センサス

1. 事業概要

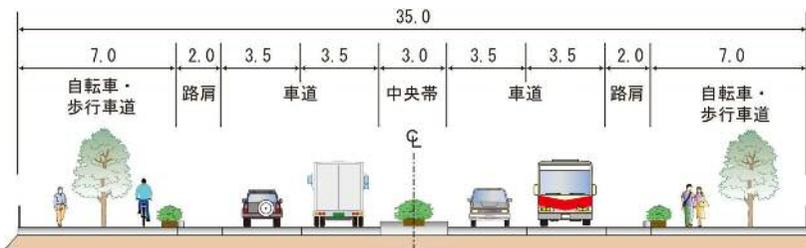
(2) 計画の概要

- 事業名：国道8号 加賀拡幅
- 起終点：(起)石川県加賀市箱宮町^{はこみやまち}
(終)石川県加賀市黒瀬町^{くろせまち}
- 延長：6.4km
- 都市計画決定：平成14年度
- 事業化：平成15年度
- 全体事業費：約320億円
- 平成28年度末までの投資額(予定)
：約288億円(進捗率90%)



まつやま しょう
＜松山交差点～庄跨道橋付近＞

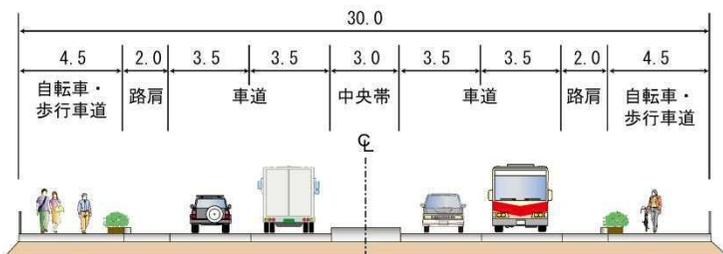
単位:m



【標準断面図】

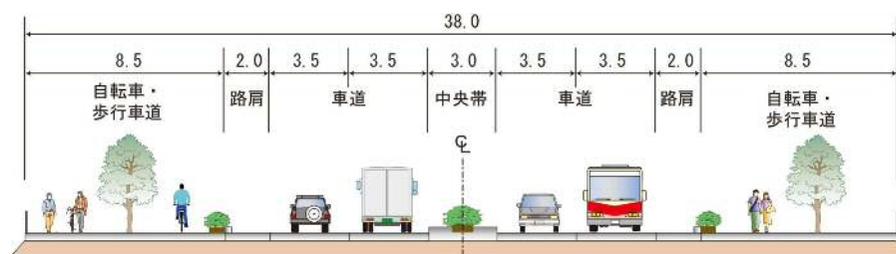
はこみや まつやま
＜箱宮交差点～松山交差点＞

単位:m



しょう くろせ
＜庄跨道橋付近～黒瀬交差点＞

単位:m



2. 現在に至る経緯

事業の経緯

年 度	主な経緯
平成14年度	都市計画決定
平成15年度	事業化
平成16年度	用地着手
平成19年度	工事着手
平成22年度	一部区間4車線供用 (箱宮町～松山町 L=2.0km)
平成22・25年度	事業再評価 (指摘事項なし、継続)
平成26年度	一部区間4車線供用 (加茂町～黒瀬町 L=1.9km)
平成27年度	一部区間4車線供用 (西島町～加茂町 L=0.3km)

事業の進捗状況

平成28年度末(予定)、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約320億円	約288億円	90%	約32億円
うち用地費・ 補償費	約195億円	約190億円	97%	約5億円

○前回再評価(平成25年度)以降、平成27年3月27日に加賀市加茂町～加賀市黒瀬町間の延長1.9kmを、平成28年3月18日に加賀市西島町～加賀市加茂町間の延長0.3kmを4車線供用した。

今後の事業展開

- 加賀市松山町～加賀市西島町間(2.2km)の早期4車線供用に向け、引き続き事業を推進する。



3. 事業費の見直し

[コスト増額内容:約30億円]

① 埋蔵文化財調査費の増加等【約13億円】

加賀市松山町～加賀市加茂町について、用地買収の進捗に合わせて試掘調査を実施した結果、当初想定より広範囲で本掘調査必要箇所が平成27年度に確認されたことから、調査に伴い事業期間の延長及び費用が増加した。



現道舗装のひび割れ状況



ひび割れ部のコンクリート版



平成28年度末(予定) 金額は税込み

② 路床改良に伴う舗装改修【約17億円】

加賀市松山町～加賀市加茂町の現道拡幅に伴う縦断、横断勾配の修正を既設コンクリート版にオーバーレイすることにより対応する計画であったが、現道下の支持力不足が懸念され、平成27年度の工事に伴う交通切り回しに合わせ、路床支持力を調査した結果、路床改良が必要となった。

○見直し後の事業費【コスト増額:約30億円】

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約350億円	約288億円	82%	約62億円
うち用地費・補償費	約195億円	約190億円	97%	約5億円

4. 事業の効果

(1) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 事業区間のうち、松山及び加茂、中代南交差点は主要渋滞箇所位置づけられており、朝・夕のピーク時に著しい渋滞が発生している。
- 事業中区間の拡幅により、円滑な走行環境が確保され、走行時間約2分の短縮及び年間約12万人時間の渋滞損失時間の削減効果が見込まれる。

【国道8号の渋滞区間】

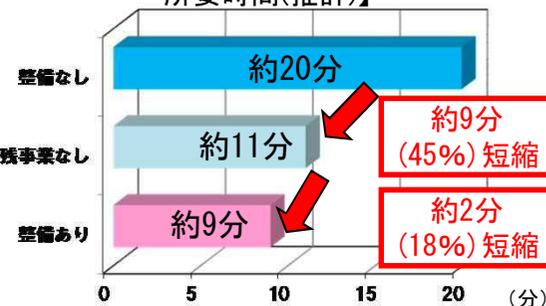


出典: 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料

【渋滞状況写真】

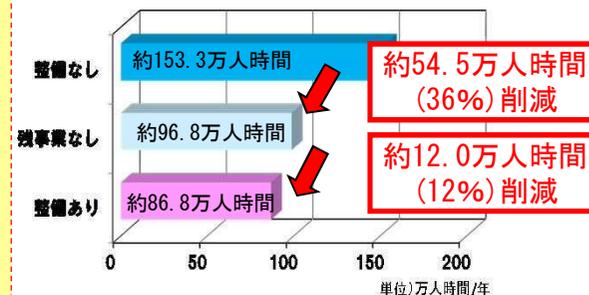


【事業区間(加賀市箱宮町～加賀市黒瀬町)の所要時間(推計)】



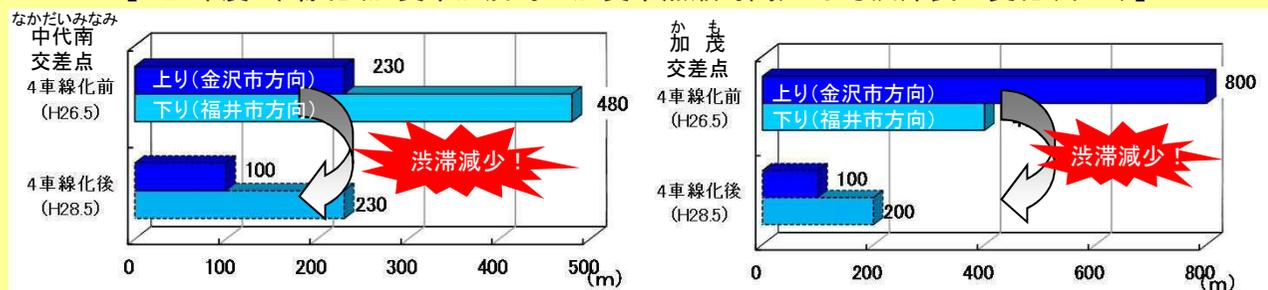
出典: 整備なし (H17道路交通センサス)
 残事業なし (プローブデータ (H28.4~6))
 整備あり (H42将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の変化(推計)】



出典: H42将来交通量推計値 (加賀市街地および沿線地域)

【H26年度4車線化(加賀市加茂町～加賀市黒瀬町間)による渋滞長の変化(平日)】

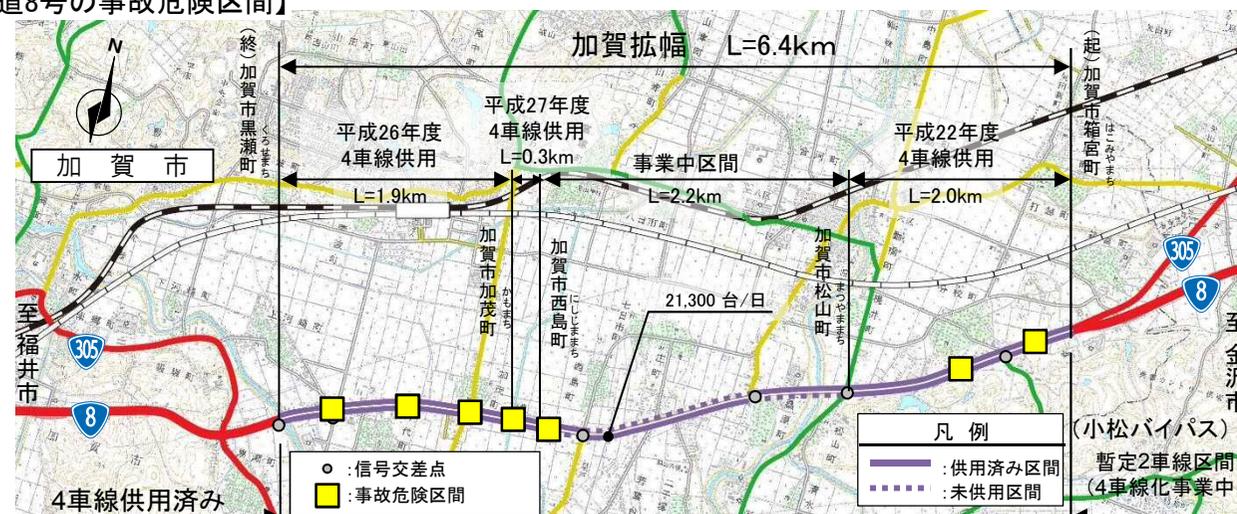


4. 事業の効果

② 交通事故件数の減少

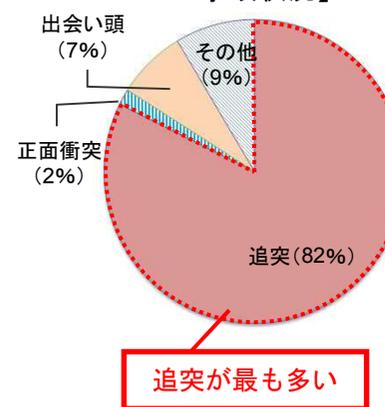
- 事業区間には石川県内の事故危険区間が7箇所存在しており、事故状況は渋滞に起因する追突事故が8割を占めている。
- 平成22年度の4車線供用区間では、事故が35%減少するなど交通事故件数の減少が確認された。
- 事業中区間の拡幅により、年間約11件の死傷事故の削減が見込まれる。

【国道8号の事故危険区間】



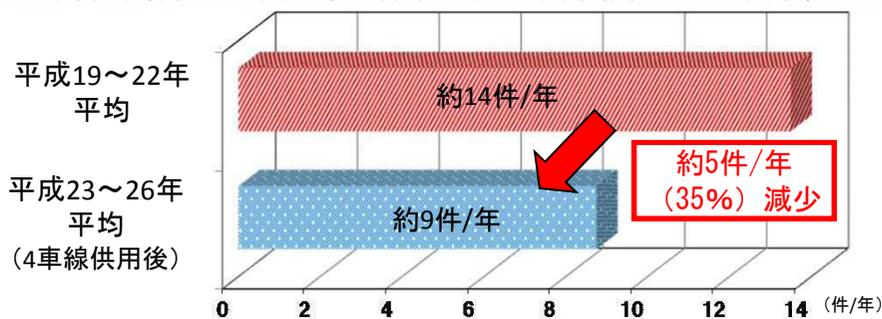
出典：石川県道路安全・円滑化検討委員会資料

【加賀市箱宮町～加賀市黒瀬町区間の事故状況】



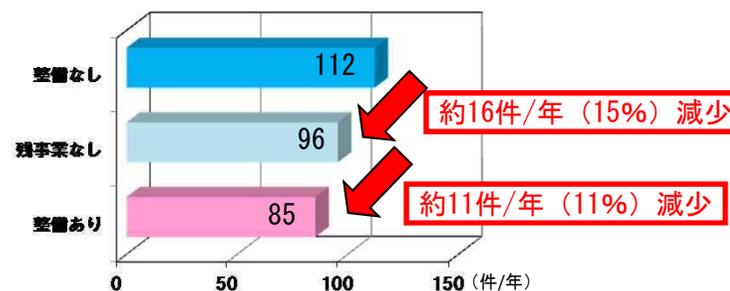
出典：ITARDAデータ (H23-H26)

【平成22年度4車線供用区間の事故件数比較(加賀市箱宮町～加賀市松山町間)】



出典：ITARDAデータ (H19～H26)

【死傷事故件数の変化(推計)】



出典：H42将来交通量推計値 (加賀市街地および沿線地域)

4. 事業の効果

(2) その他の効果

① 主要観光地の連携向上

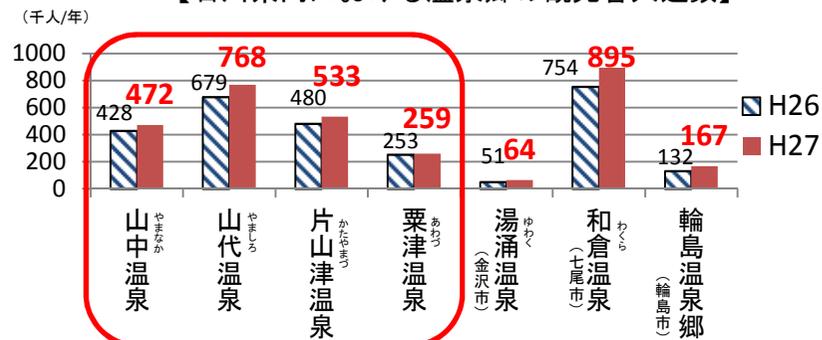
- 事業区間の周辺には、全国的にも有名な温泉地が多く立地しており、北陸新幹線開業後である平成27年度の石川県内における温泉地の観光客数は、加賀温泉郷全体で2,032千人/年となり増加している。
- 平成34年度の北陸新幹線敦賀延伸開業に伴い、加賀温泉駅を拠点とした二次交通の増加が予想されることから、事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。

【事業区間周辺の観光施設および観光入込客数】



出典: 統計からみた石川県の観光(H27)

【石川県内における温泉郷の観光客入込数】



加賀温泉郷の観光客数
2,032(千人/年) (H27)

出典: 統計からみた石川県の観光(H26~H27)



やまなか
山中温泉



かたやまづ
片山津温泉

4. 事業の効果

②緊急輸送道路の機能強化

- 事業区間は石川県の地域防災計画の第1次緊急輸送道路に位置付けられている一方で、昭和30年代に建設され、老朽化の進む橋梁が存在している。
- 拡幅整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。
- 加賀大橋・湯の国橋では、老朽化対策を実施するとともに、拡幅部分を新設することで、第1次緊急輸送道路としての機能強化が期待できる。



4. 事業の効果

③地域の医療施設へのアクセス性向上

- 加賀市中心市街地に立地していた「加賀市民病院」は、加賀拡幅（国道8号の4車線化）の整備効果を理由のひとつに挙げ、平成28年4月に移転した（現、加賀市医療センター）。
- 加賀拡幅の整備により、加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が約29.0千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。



加賀市医療センター
(H28.4移転)

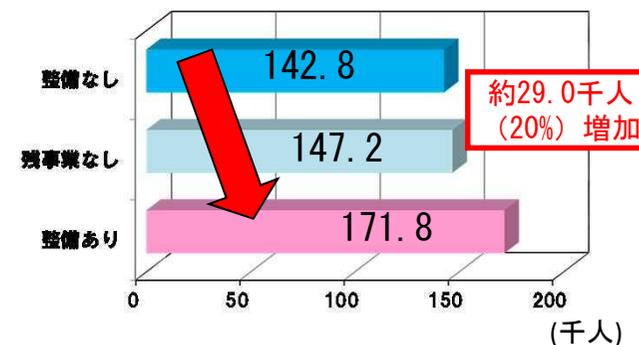
【加賀市医療センターの立地に関して】

【新病院の候補地の問題点について】

- 現在の道路状況では渋滞が発生する可能性があるが、**現在進められている国道8号の4車線化及び県道のバイパス工事により病院予定地前の道路の交通量は相当減少することが予想される。**

出典：「加賀市統合新病院建設計画における健全な病院経営についての意見」
(H26.3 加賀市統合新病院建設計画検証委員会)

【加賀市医療センターの30分圏域カバー人口の増加】



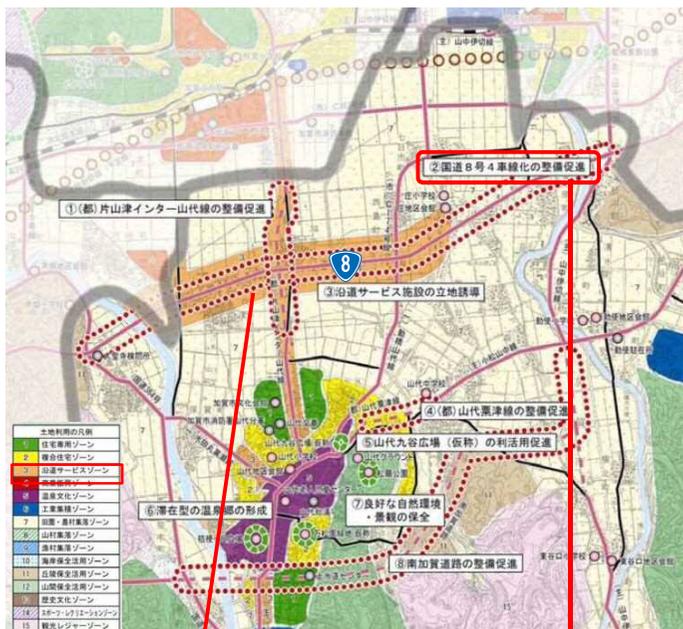
出典：整備なし (H17道路交通センサス)
残事業なし (プローブデータ (H28.4~6))
整備あり (H42将来交通量推計値)
人口 (H22国勢調査 (石川県・福井県))

4. 事業の効果

④沿道のにぎわい創出

- 加賀市都市計画マスタープランでは、国道8号沿線が交通利便性を活かして沿道サービス施設の立地を誘導する「沿道サービスゾーン」に位置づけられている。
- 近年、一部区間の4車線供用に合わせて沿道サービス施設の立地が進んでおり、事業中区間の拡幅により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。

【加賀市都市計画マスタープランにおける位置づけ】

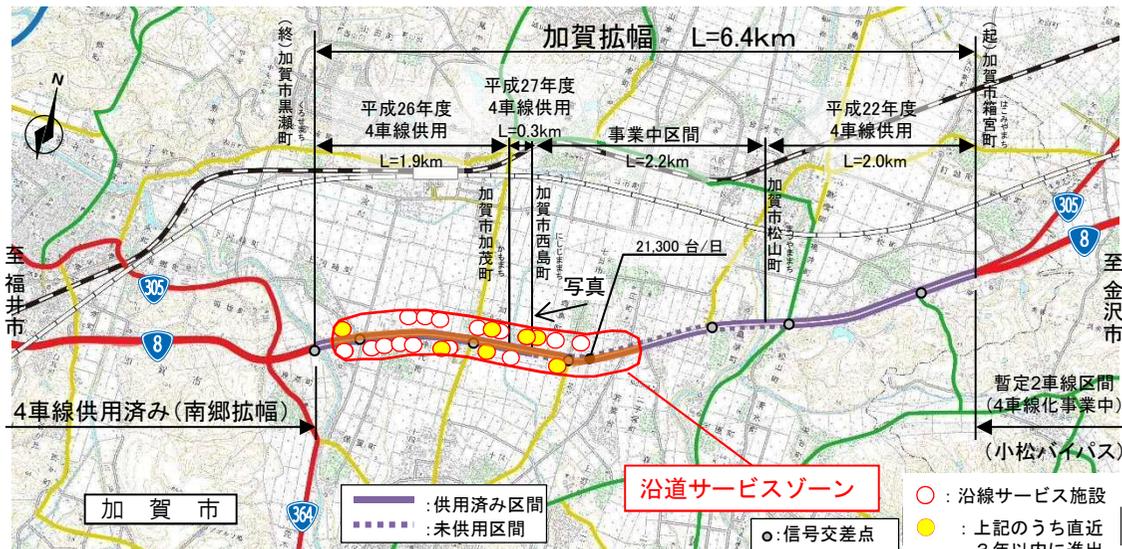


「沿道サービスゾーン」

「国道8号4車線化の整備促進」

出典：加賀市都市計画マスタープラン

【事業区間における沿道サービスゾーンの店舗立地状況】



沿道サービスゾーン
国道8号などの幹線道路沿道において、周辺住宅地と調和した適切な土地利用に配慮しつつ、交通利便性を活かした沿道サービス施設の立地を誘導しているエリア

出典：加賀市都市計画マスタープラン

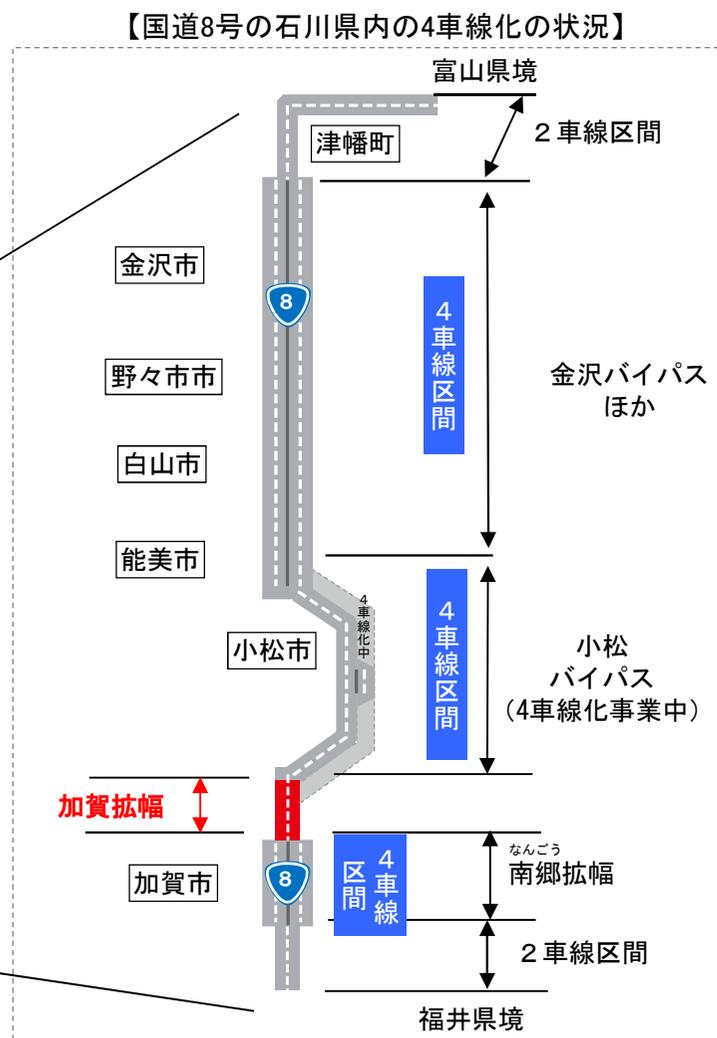


写真：整備済み区間の沿道状況

4. 事業の効果

⑤地域連携プロジェクト(石川県新長期構想)の支援

- 石川県が取り組んでいる「ダブルラダー輝きの美知（平成28年3月）」構想において、加賀拡幅は南北幹線に位置づけられている。
- 加賀拡幅の整備は、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。



4. 事業の効果

事業の効果等

①主要観光地の連携向上 (P. 7参照)

- ・事業区間の周辺には、全国的にも有名な温泉地が多く立地しており、北陸新幹線開業後である平成27年度の石川県内における温泉地の観光客数は、加賀温泉郷全体で2,032千人/年となり増加している。
- ・平成34年度の北陸新幹線敦賀延伸開業に伴い、加賀温泉駅を拠点とした二次交通の増加が予想されることから、事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。

②緊急輸送道路の機能強化 (P. 8参照)

- ・事業区間は石川県の地域防災計画の第1次緊急輸送道路に位置付けられている一方で、昭和30年代に建設され、老朽化の進む橋梁が存在している。
- ・拡幅整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。
- ・加賀大橋・湯の国橋では、老朽化対策を実施するとともに、拡幅部分を新設することで、第1次緊急輸送道路としての機能強化が期待できる。

③地域の医療施設へのアクセス性向上 (P. 9参照)

- ・加賀市中心市街地に立地していた「加賀市民病院」は、加賀拡幅（国道8号の4車線化）の整備効果を理由のひとつに挙げ、平成28年4月に移転した（現、加賀市医療センター）。
- ・加賀拡幅の整備により、加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が約29.0千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。

④沿道のにぎわい創出 (P. 10参照)

- ・加賀市都市計画マスタープランでは、国道8号沿線が交通利便性を活かして沿道サービス施設の立地を誘導する「沿道サービスゾーン」に位置づけられている。
- ・近年、一部区間の4車線供用に合わせて沿道サービス施設の立地が進んでおり、事業中区間の拡幅により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。

⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 (P. 11参照)

- ・石川県が取り組んでいる「ダブルラダー輝きの美知（平成28年3月）」構想において、加賀拡幅は南北幹線に位置づけられている。
- ・加賀拡幅の整備は、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。

5. 費用対効果

事業名	国道8号 加賀拡幅						
起終点	起：石川県加賀市箱宮町 至：石川県加賀市黒瀬町				延長	6.4km	
事業概要	国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和や死傷事故の削減」「主要観光地へのアクセス向上」「沿道のにぎわい創出」などを目的とした延長6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。						
平成14年度都市計画決定	平成15年度事業化			平成16年度用地着手	平成19年度工事着手		
全体事業費	約350億円	事業進捗率 (平成28年度末予定)	82%	供用済延長	4.2km		
計画交通量	27,000～34,000 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(全体事業)	総便益	(残事業)/(全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.8	59/407億円		248/723億円		平成28年度
	(残事業)	4.2	事業費：51/379億円 維持管理費：8/28億円		走行時間短縮便益：220/645億円 走行経費減少便益：25/65億円 交通事故減少便益：3/13億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.6～1.9	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=3.4～4.4		
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.8～1.8		事業費：	(+10%～-10%) B/C=3.9～4.6		
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.8～1.8		事業期間：	(+20%～-20%) B/C=4.1～4.4		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用及び便益額は整数止めとする。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

6. 対応方針（原案）

事業の必要性等に関する視点

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成27年3月 北陸新幹線の開業、加賀市加茂町～加賀市黒瀬町間（延長1.9km）を4車線供用
- 平成28年3月 加賀市西島町～加賀市加茂町間（延長0.3km）を4車線供用
- 事業中区間の松山交差点では朝・夕のピーク時に著しい渋滞が発生しており、早期の4車線供用が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 事業の進捗状況：用地進捗率97%、事業進捗率82%（平成28年度末予定）
- 残事業の内容：加賀市松山町～西島町間（延長2.2km）の4車線供用

事業の進捗の見込みの視点

- 加賀市松山町～加賀市西島町間（延長2.2km）の早期4車線供用に向け、引き続き事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

関係する地方公共団体等の意見

- 地域から頂いた主な意見：加賀市から加賀拡幅事業の整備促進の要望を頂いている。
- 知事の意見：引き続き事業を継続し、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年度の北陸新幹線敦賀延伸を見据え、早期完成を図っていただきたい。

対応方針（原案）：事業継続

- 国道8号は北陸地方の主要都市を結ぶ重要な幹線道路であり、広域的な交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。
- 加賀拡幅により、交通渋滞の緩和や死傷事故の削減、主要観光地へのアクセス向上、沿道のにぎわいの創出など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

7. 費用対効果分析実施判定票

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道8号 加賀拡幅

担当課：道路計画課

担当課長名：東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	発生集中交通量の減少がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加は9%(約320億円→約350億円)	<input checked="" type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	事業期間の延長は25%(16年間→20年間)	<input type="checkbox"/>
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 H25年度感度分析の下位値 [全体事業]・交通量(-10%) B/C=2.0 [残事業]・交通量(-10%) B/C=3.7 ・事業費(+10%) B/C=2.0 ・事業費(+10%) B/C=3.7 ・事業期間(+20%) B/C=2.0 ・事業期間(+20%) B/C=4.0	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施するものとする。		

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

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未満である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 の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。
		□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	□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。
		□重要港湾もしくは特定重要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である。
		□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 が向上する。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□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。		
□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
□日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。		
(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へ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	<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。
Ⅲ. 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カ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箇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。
Ⅳ. 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。
Ⅴ. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<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。
	(2) その他	<input checked="" 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期待される。

※○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=1.8 (事業全体の3便益による費用対効果)

B/C=4.2 (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

- ・費用便益対象エリアにおける損失時間削減量=約12.0万人時間

(3) 都市の再生

- ・交通利便性を活かした沿道サービス型施設の立地を誘導するゾーンとして位置づけられ、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待される。

【P10で詳述】

(5) 個性ある地域の形成

- ・事業区間の周辺には、全国的にも有名な温泉地が多く立地しており、事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。

【P7で詳述】

III. 安全

(2) 災害への備え

- ・拡幅整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。

【P8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=8,957.7t-co₂/年
(整備なし1,526,008.8t-co₂/年 → 整備あり1,517,051.1t-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=53.7t-NO_x/年
(整備なし 5,895.3t-NO_x/年 → 整備あり5,841.6t-NO_x/年)
- ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=4.1t-SPM/年
(整備なし 489.5t-SPM/年 → 整備あり485.4t-SPM/年)

V. その他

(1) 他のプロジェクトとの関連

- ・石川県の新長期構想(「ダブルラダー^{みち}輝きの美知」構想)に位置付けられた道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。

【P11で詳述】

(2) 対象地域特有の効果

- ・加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が増加。
(事業なし 約142.8千人 → 残事業なし 約147.2千人 → 残事業あり 約171.8千人)

【P9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・その他別
国道8号	加賀拡幅	L=6.4km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,000~34,000	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28年度		
単純合計	335億円	65億円	400億円
うち残事業分	57億円	24億円	81億円
基準年における 現在価値 (C)	379億円	28億円	407億円
うち残事業分	51億円	8億円	59億円

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28年度			
供用年	平成28年度、平成35年度			
単年便益 (初年便益)	23億円	2.0億円	0.99億円	26億円
基準年における 現在価値 (B)	645億円	65億円	13億円	723億円
うち残事業分	220億円	25億円	3.1億円	248億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	316億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.4%
費用便益比（残事業）	4.2
経済的純現在価値（残事業）	190億円
経済的内部収益率（残事業）	16.3%

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

【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	27,000～34,000	±10%	1.6～1.9
事業費	335億円	±10%	1.8～1.8
事業期間	20年	±20%	1.8～1.8

【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	27,000～34,000	±10%	3.4～4.4
事業費	57億円	±10%	3.9～4.6
事業期間	6年	±20%	4.1～4.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名 国道8号 加賀拡幅

(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [加賀拡幅] :6.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	17,800	31,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	12	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	39.24	52.72	
②主な周辺道路 ^{※4}	A.(主)小松山中線 :11.4km	交通量	[台/日]	7,900	3,700
		走行時間	[分]	24	19
		走行時間費用	[億円/年]	35.40	14.32
	B.(主)山中伊切線 :8.0km	交通量	[台/日]	6,700	6,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	19.11	17.45
	C.(一)串加賀線 :9.6km	交通量	[台/日]	4,700	3,100
		走行時間	[分]	17	15
		走行時間費用	[億円/年]	15.23	8.69
	D.(主)小松加賀線 :10.1km	交通量	[台/日]	7,300	6,300
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	26.40	21.33
	E.大規模農道 :5.1km	交通量	[台/日]	8,700	4,600
		走行時間	[分]	11	8
		走行時間費用	[億円/年]	16.53	6.22
③その他道路合計 L=1983.1km	走行時間費用	[億円/年]	3,885.98	3,884.45	

			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: 2033.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,037.89	4,005.18	32.71

※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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名 国道8号 加賀拡幅

(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 [加賀拡幅] :6.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	23,900	31,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	42.06	52.72	
②主な周辺道路 ^{※4}	A.(主)小松山中線 :11.4km	交通量	[台/日]	5,300	3,700
		走行時間	[分]	21	19
		走行時間費用	[億円/年]	22.80	14.32
	B.(主)山中伊切線 :8.0km	交通量	[台/日]	6,800	6,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	19.34	17.45
	C.(一)串加賀線 :9.6km	交通量	[台/日]	3,400	3,100
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	9.92	8.69
	D.(主)小松加賀線 :10.1km	交通量	[台/日]	6,900	6,300
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	24.52	21.33
	E.大規模農道 :5.1km	交通量	[台/日]	6,700	4,600
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	10.53	6.22
③その他道路合計 L=1071.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,283.21	2,278.06	

			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: 1122.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,412.38	2,398.79	13.60

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

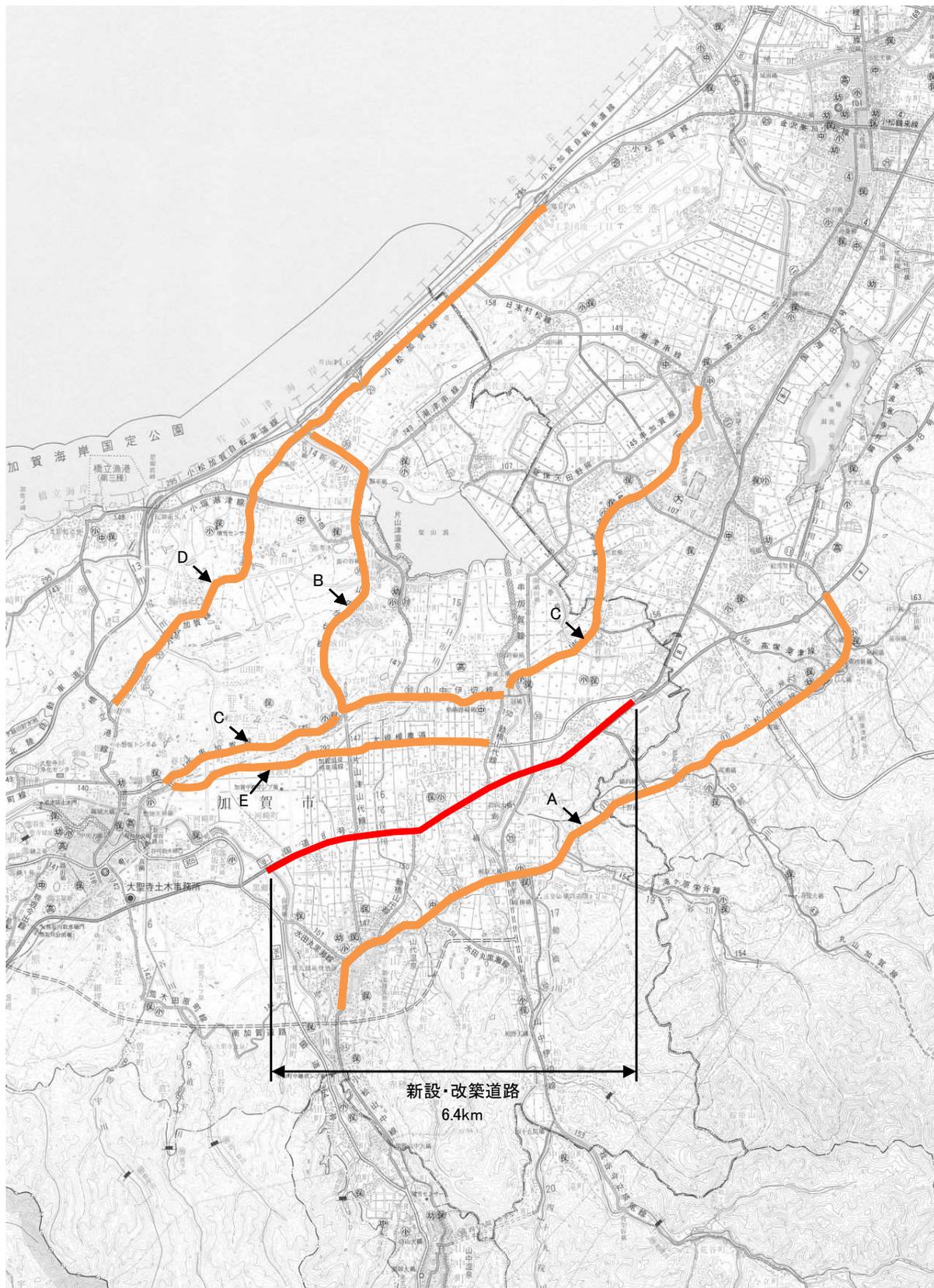
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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 加賀拡幅

(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	H28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) 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"/>
	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 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 ₀ を超える場合、実態に即した速度で補正)	<input checked="" type="checkbox"/>	

事業名： 国道8号 加賀拡幅

(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(年あたり) 採用した冬期日数の考え方を記載	(81) 日
			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(26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14%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 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 加賀拡幅

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表（事業全体）

箇所名：国道8号加賀拡幅				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.23	6.4	1.48	
年次	年度	割戻率	GDP デフレート	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
-13年目	H 15	1.6651	102.3	0.19	0.29		
-12年目	H 16	1.6010	101.0	5.27	7.88		
-11年目	H 17	1.5395	99.6	1.90	2.75		
-10年目	H 18	1.4802	98.7	18.11	26.51		
-9年目	H 19	1.4233	97.6	27.06	37.33		
-8年目	H 20	1.3686	96.8	20.87	27.75		
-7年目	H 21	1.3159	95.6	35.75	46.09		
-6年目	H 22	1.2653	93.7	23.94	30.20		
-5年目	H 23	1.2167	92.1	11.74	14.30		
-4年目	H 24	1.1699	91.3	39.05	46.33		
-3年目	H 25	1.1249	91.1	39.66	45.44		
-2年目	H 26	1.0816	93.3	17.90	19.36		
-1年目	H 27	1.0400	93.3	23.07	23.99		
供用開始年次	H 28	1.0000	93.3	13.27	13.27	0.90	0.90
1年目	H 29	0.9615	93.3	12.42	11.94	0.90	0.86
2年目	H 30	0.9246	93.3	12.78	11.81	0.90	0.83
3年目	H 31	0.8890	93.3	11.76	10.45	0.90	0.80
4年目	H 32	0.8548	93.3	9.63	8.23	0.90	0.77
5年目	H 33	0.8219	93.3	6.20	5.10	0.90	0.74
6年目	H 34	0.7903	93.3	4.44	3.51	0.90	0.71
7年目	H 35	0.7599	93.3			1.37	1.04
8年目	H 36	0.7307	93.3			1.37	1.00
9年目	H 37	0.7026	93.3			1.37	0.96
10年目	H 38	0.6756	93.3			1.37	0.93
11年目	H 39	0.6496	93.3			1.37	0.89
12年目	H 40	0.6246	93.3			1.37	0.86
13年目	H 41	0.6006	93.3			1.37	0.82
14年目	H 42	0.5775	93.3			1.37	0.79
15年目	H 43	0.5553	93.3			1.37	0.76
16年目	H 44	0.5339	93.3			1.37	0.73
17年目	H 45	0.5134	93.3			1.37	0.70
18年目	H 46	0.4936	93.3			1.37	0.68
19年目	H 47	0.4746	93.3			1.37	0.65
20年目	H 48	0.4564	93.3			1.37	0.63
21年目	H 49	0.4388	93.3			1.37	0.60
22年目	H 50	0.4220	93.3			1.37	0.58
23年目	H 51	0.4057	93.3			1.37	0.56
24年目	H 52	0.3901	93.3			1.37	0.53
25年目	H 53	0.3751	93.3			1.37	0.51
26年目	H 54	0.3607	93.3			1.37	0.49
27年目	H 55	0.3468	93.3			1.37	0.48
28年目	H 56	0.3335	93.3			1.37	0.46
29年目	H 57	0.3207	93.3			1.37	0.44
30年目	H 58	0.3083	93.3			1.37	0.42
31年目	H 59	0.2965	93.3			1.37	0.41
32年目	H 60	0.2851	93.3			1.37	0.39
33年目	H 61	0.2741	93.3			1.37	0.38
34年目	H 62	0.2636	93.3			1.37	0.36
35年目	H 63	0.2534	93.3			1.37	0.35
36年目	H 64	0.2437	93.3			1.37	0.33
37年目	H 65	0.2343	93.3			1.37	0.32
38年目	H 66	0.2253	93.3			1.37	0.31
39年目	H 67	0.2166	93.3			1.37	0.30
40年目	H 68	0.2083	93.3			1.37	0.29
41年目	H 69	0.2003	93.3			1.37	0.27
42年目	H 70	0.1926	93.3			1.37	0.26
43年目	H 71	0.1852	93.3			1.37	0.25
44年目	H 72	0.1780	93.3			1.37	0.24
45年目	H 73	0.1712	93.3			1.37	0.23
46年目	H 74	0.1646	93.3			1.37	0.23
47年目	H 75	0.1583	93.3			1.37	0.22
48年目	H 76	0.1522	93.3			1.37	0.21
49年目	H 77	0.1463	93.3	-91.80	-13.43	1.37	0.20
合計				243.22	379.10	65.21	27.67
単純事業費計				335.02		65.21	

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。
 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号加賀拡幅				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.23	2.2	0.51	
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	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 28	1.0000	93.3				
-6年目	H 29	0.9615	93.3	12.42	11.94		
-5年目	H 30	0.9246	93.3	12.78	11.81		
-4年目	H 31	0.8890	93.3	11.76	10.45		
-3年目	H 32	0.8548	93.3	9.63	8.23		
-2年目	H 33	0.8219	93.3	6.20	5.10		
-1年目	H 34	0.7903	93.3	4.44	3.51		
供用開始年次	H 35	0.7599	93.3			0.47	0.36
1年目	H 36	0.7307	93.3			0.47	0.35
2年目	H 37	0.7026	93.3			0.47	0.33
3年目	H 38	0.6756	93.3			0.47	0.32
4年目	H 39	0.6496	93.3			0.47	0.31
5年目	H 40	0.6246	93.3			0.47	0.29
6年目	H 41	0.6006	93.3			0.47	0.28
7年目	H 42	0.5775	93.3			0.47	0.27
8年目	H 43	0.5553	93.3			0.47	0.26
9年目	H 44	0.5339	93.3			0.47	0.25
10年目	H 45	0.5134	93.3			0.47	0.24
11年目	H 46	0.4936	93.3			0.47	0.23
12年目	H 47	0.4746	93.3			0.47	0.22
13年目	H 48	0.4564	93.3			0.47	0.22
14年目	H 49	0.4388	93.3			0.47	0.21
15年目	H 50	0.4220	93.3			0.47	0.20
16年目	H 51	0.4057	93.3			0.47	0.19
17年目	H 52	0.3901	93.3			0.47	0.18
18年目	H 53	0.3751	93.3			0.47	0.18
19年目	H 54	0.3607	93.3			0.47	0.17
20年目	H 55	0.3468	93.3			0.47	0.16
21年目	H 56	0.3335	93.3			0.47	0.16
22年目	H 57	0.3207	93.3			0.47	0.15
23年目	H 58	0.3083	93.3			0.47	0.15
24年目	H 59	0.2965	93.3			0.47	0.14
25年目	H 60	0.2851	93.3			0.47	0.13
26年目	H 61	0.2741	93.3			0.47	0.13
27年目	H 62	0.2636	93.3			0.47	0.12
28年目	H 63	0.2534	93.3			0.47	0.12
29年目	H 64	0.2437	93.3			0.47	0.12
30年目	H 65	0.2343	93.3			0.47	0.11
31年目	H 66	0.2253	93.3			0.47	0.11
32年目	H 67	0.2166	93.3			0.47	0.10
33年目	H 68	0.2083	93.3			0.47	0.10
34年目	H 69	0.2003	93.3			0.47	0.09
35年目	H 70	0.1926	93.3			0.47	0.09
36年目	H 71	0.1852	93.3			0.47	0.09
37年目	H 72	0.1780	93.3			0.47	0.08
38年目	H 73	0.1712	93.3			0.47	0.08
39年目	H 74	0.1646	93.3			0.47	0.08
40年目	H 75	0.1583	93.3			0.47	0.07
41年目	H 76	0.1522	93.3			0.47	0.07
42年目	H 77	0.1463	93.3			0.47	0.07
43年目	H 78	0.1407	93.3			0.47	0.07
44年目	H 79	0.1353	93.3			0.47	0.06
45年目	H 80	0.1301	93.3			0.47	0.06
46年目	H 81	0.1251	93.3			0.47	0.06
47年目	H 82	0.1203	93.3			0.47	0.06
48年目	H 83	0.1157	93.3			0.47	0.05
49年目	H 84	0.1112	93.3	-2.66	-0.30	0.47	0.05
合計				54.56	50.74	23.61	7.99
単純事業費計				57.22		23.61	

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。

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)

箇所名: 国道8号 加賀拓幅

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸プロダ)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					交通事故減少便益(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	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~④)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	1.0000	93.3	14.41	3.57	5.01	22.98	22.98	1.31	0.37	0.36	2.05	2.05	0.99	0.99	26.02	26.02
1年目	H 29	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.9615	93.3	14.33	3.50	4.87	22.70	21.82	1.31	0.36	0.35	2.03	1.95	0.98	0.95	25.70	24.71
2年目	H 30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.9246	93.3	14.25	3.43	4.73	22.41	20.72	1.30	0.36	0.34	2.00	1.85	0.97	0.90	25.39	23.47
3年目	H 31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.8890	93.3	14.17	3.36	4.59	22.13	19.67	1.29	0.35	0.33	1.98	1.76	0.96	0.86	25.07	22.28
4年目	H 32	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.8548	93.3	14.09	3.30	4.45	21.84	18.67	1.28	0.34	0.32	1.95	1.67	0.95	0.82	24.75	21.15
5年目	H 33	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.8219	93.3	14.03	3.25	4.37	21.65	17.80	1.28	0.34	0.32	1.94	1.59	0.95	0.78	24.54	20.17
6年目	H 34	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.7903	93.3	13.98	3.20	4.29	21.46	16.96	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
7年目	H 35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.7599	93.3	13.96	3.16	4.26	21.44	16.92	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
8年目	H 36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.7307	93.3	13.93	3.13	4.23	21.41	16.88	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
9年目	H 37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.7026	93.3	13.90	3.10	4.20	21.37	16.84	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
10年目	H 38	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.6756	93.3	13.87	3.07	4.17	21.34	16.80	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
11年目	H 39	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.6496	93.3	13.84	3.04	4.14	21.31	16.76	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
12年目	H 40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.6246	93.3	13.81	3.01	4.11	21.28	16.72	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
13年目	H 41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.6006	93.3	13.78	2.98	4.08	21.25	16.68	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
14年目	H 42	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	0.5775	93.3	13.75	2.95	4.05	21.22	16.64	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
15年目	H 43	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.5553	93.3	13.72	2.92	4.02	21.19	16.60	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
16年目	H 44	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.5339	93.3	13.69	2.89	3.99	21.16	16.56	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
17年目	H 45	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.5134	93.3	13.66	2.86	3.96	21.13	16.52	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
18年目	H 46	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4936	93.3	13.63	2.83	3.93	21.10	16.48	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
19年目	H 47	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.4746	93.3	13.60	2.80	3.90	21.07	16.44	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
20年目	H 48	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.4564	93.3	13.57	2.77	3.87	21.04	16.40	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
21年目	H 49	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.4388	93.3	13.54	2.74	3.84	21.01	16.36	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
22年目	H 50	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.4220	93.3	13.51	2.71	3.81	20.98	16.32	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
23年目	H 51	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.4057	93.3	13.48	2.68	3.78	20.95	16.28	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
24年目	H 52	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3901	93.3	13.45	2.65	3.75	20.92	16.24	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
25年目	H 53	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3751	93.3	13.42	2.62	3.72	20.89	16.20	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
26年目	H 54	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.3607	93.3	13.39	2.59	3.69	20.86	16.16	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
27年目	H 55	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.3468	93.3	13.36	2.56	3.66	20.83	16.12	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
28年目	H 56	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.3335	93.3	13.33	2.53	3.63	20.80	16.08	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
29年目	H 57	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.3207	93.3	13.30	2.50	3.60	20.77	16.04	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
30年目	H 58	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.3083	93.3	13.27	2.47	3.57	20.74	16.00	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
31年目	H 59	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2965	93.3	13.24	2.44	3.54	20.71	15.96	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
32年目	H 60	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2851	93.3	13.21	2.41	3.51	20.68	15.92	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
33年目	H 61	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2741	93.3	13.18	2.38	3.48	20.65	15.88	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
34年目	H 62	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2636	93.3	13.15	2.35	3.45	20.62	15.84	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
35年目	H 63	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	0.2534	93.3	13.12	2.32	3.42	20.59	15.80	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
36年目	H 64	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	0.2437	93.3	13.09	2.29	3.39	20.56	15.76	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
37年目	H 65	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	0.2343	93.3	13.06	2.26	3.36	20.53	15.72	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
38年目	H 66	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	0.2253	93.3	13.03	2.23	3.33	20.50	15.68	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
39年目	H 67	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	0.2166	93.3	13.00	2.20	3.30	20.47	15.64	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
40年目	H 68	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	0.2083	93.3	12.97	2.17	3.27	20.44	15.60	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
41年目	H 69	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	0.2003	93.3	12.94	2.14	3.24	20.41	15.56	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
42年目	H 70	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	0.1926	93.3	12.91	2.11	3.21	20.38	15.52	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
43年目	H 71	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	0.1852	93.3	12.88	2.08	3.18	20.35	15.48	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
44年目	H 72	0.98760	0.99183	1.00193	0.98976	0.1780	93.3	12.85	2.05	3.15	20.32	15.44	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
45年目	H 73	0.98749	0.99178	1.00193	0.98968	0.1712	93.3	12.82	2.02	3.12	20.29	15.40	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
46年目	H 74	0.98738	0.99173	1.00193	0.98960	0.1646	93.3	12.79	2.00	3.10	20.26	15.36	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
47年目	H 75	0.98727	0.99168	1.00193	0.98952	0.1583	93.3	12.76	1.97	3.07	20.23	15.32	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
48年目	H 76	0.98716	0.99163	1.00193	0.98944	0.1522	93.3	12.73	1.94	3.04	20.20	15.28	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
49年目	H 77	0.98705	0.99158	1.00193	0.98936	0.1463	93.3	12.70	1.91	3.01	20.17	15.24	1.27	0.33	0.31	1.92	1.52	0.94	0.74	24.32	19.22
合計								804.39	177.16	477.22	1,458.77	645.23	42.88	14.78	93.06	150.73	64.68	23.48	12.62	1,632.98	722.52

便益の現在価値算定表 (残事業)

箇所名: 国道8号 加賀拡幅

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸707)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				交通事故減少便益(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	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~④)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.7599	93.3	7.84	1.88	5.00	14.72	11.19	0.26	0.16	1.21	1.63	1.24	0.21	0.16	16.56	12.59
1年目	H 36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.7307	93.3	7.81	1.85	4.90	14.56	10.64	0.26	0.16	1.18	1.60	1.17	0.21	0.15	16.37	11.96
2年目	H 37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.7026	93.3	7.77	1.82	4.80	14.40	10.12	0.26	0.16	1.16	1.57	1.11	0.21	0.15	16.18	11.37
3年目	H 38	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.6756	93.3	7.74	1.80	4.70	14.24	9.62	0.26	0.15	1.13	1.55	1.05	0.21	0.14	15.99	10.80
4年目	H 39	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.6496	93.3	7.71	1.77	4.60	14.08	9.15	0.26	0.15	1.11	1.52	0.99	0.20	0.13	15.80	10.26
5年目	H 40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.6246	93.3	7.68	1.74	4.50	13.92	8.69	0.26	0.15	1.08	1.49	0.93	0.20	0.13	15.61	9.75
6年目	H 41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.6006	93.3	7.64	1.71	4.40	13.76	8.26	0.26	0.15	1.06	1.46	0.88	0.20	0.12	15.42	9.26
7年目	H 42	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	0.5775	93.3	7.61	1.68	4.30	13.60	7.85	0.26	0.15	1.04	1.44	0.83	0.20	0.12	15.23	8.80
8年目	H 43	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.5553	93.3	7.54	1.67	4.31	13.52	7.51	0.25	0.14	1.04	1.43	0.80	0.20	0.11	15.15	8.42
9年目	H 44	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.5339	93.3	7.47	1.66	4.32	13.45	7.18	0.25	0.14	1.04	1.43	0.77	0.20	0.10	15.08	8.05
10年目	H 45	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.5134	93.3	7.40	1.65	4.33	13.38	6.87	0.25	0.14	1.04	1.43	0.74	0.19	0.10	15.00	7.70
11年目	H 46	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4936	93.3	7.33	1.64	4.33	13.30	6.57	0.25	0.14	1.04	1.43	0.71	0.19	0.10	14.93	7.37
12年目	H 47	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.4746	93.3	7.26	1.63	4.34	13.23	6.28	0.24	0.14	1.05	1.43	0.68	0.19	0.09	14.85	7.05
13年目	H 48	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.4564	93.3	7.19	1.62	4.35	13.16	6.01	0.24	0.14	1.05	1.43	0.65	0.19	0.09	14.78	6.74
14年目	H 49	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.4388	93.3	7.12	1.61	4.36	13.09	5.74	0.24	0.14	1.05	1.43	0.63	0.19	0.08	14.70	6.45
15年目	H 50	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.4220	93.3	7.05	1.59	4.37	13.01	5.49	0.24	0.14	1.05	1.43	0.60	0.19	0.08	14.63	6.17
16年目	H 51	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.4057	93.3	6.98	1.58	4.38	12.94	5.25	0.23	0.14	1.05	1.42	0.58	0.18	0.08	14.55	5.90
17年目	H 52	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3901	93.3	6.91	1.57	4.39	12.87	5.02	0.23	0.14	1.06	1.42	0.56	0.18	0.07	14.47	5.65
18年目	H 53	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3751	93.3	6.84	1.56	4.39	12.79	4.80	0.23	0.13	1.06	1.42	0.53	0.18	0.07	14.40	5.40
19年目	H 54	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.3607	93.3	6.77	1.55	4.40	12.72	4.59	0.23	0.13	1.06	1.42	0.51	0.18	0.07	14.32	5.17
20年目	H 55	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.3468	93.3	6.70	1.54	4.41	12.65	4.39	0.22	0.13	1.06	1.42	0.49	0.18	0.06	14.25	4.94
21年目	H 56	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.3335	93.3	6.63	1.53	4.42	12.58	4.19	0.22	0.13	1.06	1.42	0.47	0.18	0.06	14.17	4.73
22年目	H 57	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.3207	93.3	6.56	1.52	4.43	12.50	4.01	0.22	0.13	1.07	1.42	0.45	0.18	0.06	14.10	4.52
23年目	H 58	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.3083	93.3	6.49	1.50	4.44	12.43	3.83	0.22	0.13	1.07	1.42	0.44	0.17	0.05	14.02	4.32
24年目	H 59	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2965	93.3	6.42	1.49	4.45	12.36	3.66	0.22	0.13	1.07	1.41	0.42	0.17	0.05	13.94	4.13
25年目	H 60	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2851	93.3	6.35	1.48	4.45	12.28	3.50	0.21	0.13	1.07	1.41	0.40	0.17	0.05	13.87	3.95
26年目	H 61	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2741	93.3	6.28	1.47	4.46	12.21	3.35	0.21	0.13	1.08	1.41	0.39	0.17	0.05	13.79	3.78
27年目	H 62	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2636	93.3	6.21	1.46	4.47	12.14	3.20	0.21	0.13	1.08	1.41	0.37	0.17	0.04	13.72	3.62
28年目	H 63	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	0.2534	93.3	6.14	1.45	4.48	12.07	3.06	0.21	0.12	1.08	1.41	0.36	0.17	0.04	13.64	3.46
29年目	H 64	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	0.2437	93.3	6.07	1.44	4.49	11.99	2.92	0.20	0.12	1.08	1.41	0.34	0.16	0.04	13.57	3.31
30年目	H 65	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	0.2343	93.3	6.00	1.43	4.50	11.92	2.79	0.20	0.12	1.08	1.41	0.33	0.16	0.04	13.49	3.16
31年目	H 66	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	0.2253	93.3	5.93	1.42	4.51	11.85	2.67	0.20	0.12	1.09	1.41	0.32	0.16	0.04	13.42	3.02
32年目	H 67	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	0.2166	93.3	5.86	1.40	4.51	11.78	2.55	0.20	0.12	1.09	1.41	0.30	0.16	0.03	13.34	2.89
33年目	H 68	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	0.2083	93.3	5.79	1.39	4.52	11.71	2.44	0.19	0.12	1.09	1.40	0.29	0.16	0.03	13.27	2.76
34年目	H 69	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	0.2003	93.3	5.72	1.38	4.53	11.63	2.33	0.19	0.12	1.09	1.40	0.28	0.16	0.03	13.19	2.64
35年目	H 70	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	0.1926	93.3	5.65	1.37	4.54	11.56	2.23	0.19	0.12	1.09	1.40	0.27	0.16	0.03	13.12	2.53
36年目	H 71	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	0.1852	93.3	5.58	1.36	4.55	11.49	2.13	0.19	0.12	1.10	1.40	0.26	0.15	0.03	13.04	2.42
37年目	H 72	0.98760	0.99183	1.00193	0.98976	0.1780	93.3	5.51	1.35	4.56	11.42	2.03	0.18	0.12	1.10	1.40	0.25	0.15	0.03	12.97	2.31
38年目	H 73	0.98749	0.99178	1.00193	0.98968	0.1712	93.3	5.44	1.34	4.57	11.35	1.94	0.18	0.12	1.10	1.40	0.24	0.15	0.03	12.90	2.21
39年目	H 74	0.98738	0.99173	1.00193	0.98960	0.1646	93.3	5.38	1.33	4.58	11.28	1.86	0.18	0.11	1.10	1.40	0.23	0.15	0.02	12.83	2.11
40年目	H 75	0.98727	0.99168	1.00193	0.98952	0.1583	93.3	5.31	1.32	4.59	11.21	1.77	0.18	0.11	1.10	1.40	0.22	0.15	0.02	12.75	2.02
41年目	H 76	0.98716	0.99163	1.00193	0.98944	0.1522	93.3	5.24	1.30	4.59	11.14	1.70	0.18	0.11	1.11	1.39	0.21	0.15	0.02	12.68	1.93
42年目	H 77	0.98705	0.99158	1.00193	0.98936	0.1463	93.3	5.17	1.29	4.60	11.07	1.62	0.17	0.11	1.11	1.39	0.20	0.14	0.02	12.61	1.84
43年目	H 78	0.98694	0.99153	1.00193	0.98928	0.1407	93.3	5.11	1.28	4.61	11.00	1.55	0.17	0.11	1.11	1.39	0.20	0.14	0.02	12.54	1.76
44年目	H 79	0.98683	0.99148	1.00193	0.98920	0.1353	93.3	5.04	1.27	4.62	10.93	1.48	0.17	0.11	1.11	1.39	0.19	0.14	0.02	12.47	1.69
45年目	H 80	0.98672	0.99143	1.00193	0.98912	0.1301	93.3	4.97	1.26	4.63	10.86	1.41	0.17	0.11	1.12	1.39	0.18	0.14	0.02	12.39	1.61
46年目	H 81	0.98661	0.99138	1.00193	0.98904	0.1251	93.3	4.91	1.25	4.64	10.80	1.35	0.16	0.11	1.12	1.39	0.17	0.14	0.02	12.32	1.54
47年目	H 82	0.98650	0.99133	1.00193	0.98896	0.1203	93.3	4.84	1.24	4.65	10.73	1.29	0.16	0.11	1.12	1.39	0.17	0.14	0.02	12.25	1.47
48年目	H 83	0.98639	0.99128	1.00193	0.98888	0.1157	93.3	4.78	1.23	4.66											

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	加賀拡幅	4	6.4km

■事業費内訳【事業全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				12,218	
	改良費				8,296	
		土工	m ³	399,594	882	
		軟弱地盤改良工	m ²	161,384	957	
		法面工	m ²	5,238	22	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	175	L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	534	9	
		函渠工	m	519	1,980	
		排水工	m	34,006	1,061	
		中央分離帯工	式	1	104	
		雑工	式	1	3,107	付帯工、区画線工、構造物撤去工、埋蔵文化財調査
	橋梁費				1,200	
		100m以上	m	101	628	鋼3径間連続非合成箱桁(2BOX)1橋
		100m未満	m	80	572	PC単純プレテンションWホロー桁橋1橋、連続非合成箱桁橋1橋
	舗装費				2,699	
		車道舗装	m ²	157,255	2,086	
		歩道舗装	m ²	52,603	613	
	付帯施設費				23	
		交通管理施設工	式	1	23	防護柵工
②	用地及補償費				19,457	
	用地費		m ²	152,796	9,180	
	補償費		式	1	10,277	
③	間接経費		式	1	3,325	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				35,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	加賀拡幅	4	2.2km

■事業費内訳【残事業】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				5,121	
	改良費				3,599	
		土工	m ³	114,756	326	
		軟弱地盤改良工	m ²	29,600	173	
		法面工	m ²	501	6	盛土法面
		擁壁工	式	1	95	L型擁壁、重力式擁壁
		函渠工	m	256	966	
		排水工	m	9,631	354	
		中央分離帯工	式	1	62	
		雑工	式	1	1,618	付帯工、区画線工、構造物撤去工、埋蔵文化財調査
	橋梁費				430	
		100m以上	m	101	430	鋼3径間連続非合成箱桁(2BOX)1橋
	舗装費				1,081	
		車道舗装	m ²	53,052	871	
		歩道舗装	m ²	22,473	210	
	付帯施設費				11	
		交通管理施設工	式	1	11	防護柵工
②	用地及補償費				520	
	用地費		m ²	6,650	266	
	補償費		式	1	254	
③	間接経費		式	1	518	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				6,159	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	加賀拡幅	4	6.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.4	1,809	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,234	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			7,043	

【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。

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	加賀拡幅	4	2.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.2	650	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,550	

【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。