

一般国道８号 小松バイパス

費用対便益算出資料

〔様式集〕

様式－１	P 1
様式－２	P 3
様式－３①	P 5
様式－３②	P 9
様式－４	P 1 2
様式－５	P 1 4
参考様式 1	P 1 6
参考様式 2	P 1 8

令和２年 1 0 月
北陸地方整備局

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名		一般国道8号 小松ハイパス
事業主体		北陸地方整備局
●事業採択の前提条件を確認するための指標		
前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	<p>全体：費用便益比 (B/C) = 4.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 732億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 16.8%) 別事業：費用便益比 (B/C) = 3.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 149億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 19.2%)</p>
●事業の効果や必要性を評価するための指標		
政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	<p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現運等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現運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 □ 現運又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される □ 現運等に、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 □ 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が向上 □ 現運等における、総重量25tの車両もしくは150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/km²以下である市街地内での事業である □ D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する □ 対象区間が現在環状道路がない住宅地開発(300戸以上又は10ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への環状道路となる □ 高速自動車国道と並行する自動車(A'路線)としての位置づけ有り □ 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 ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短路で連絡する路線を構成する □ 現運等における交通不能区間を解消する □ 現運等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	<p>現運区間およびハイパス区間の渋滞損失時間削減量 = 95.8万人時間/年 整備なし：106.8万人時間/年 一 整備あり：11.0万人時間/年 削減率：89.7%</p> <p>小松市および加賀市と金沢市をへと行き来する通勤者は30,000人/日(通勤調査)にのぼり、これらの市を連絡する小松ハイパスの整備により、各都市間の通勤などの利便性が向上する。</p>
1. 活力	<p>都市の再生</p> <p>物流効率化の支援</p>	

<p>隣接する地域の形成</p>	<p>□ 鉄道や河川等により一体的な開発が阻害されている地区を解消する</p> <p>□ 地産地消プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p>	<p>小松ハイパス周辺には山代温泉、片山津温泉や道の駅「こまつ木場町」などの多くの観光施設が存在しており、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。</p>
<p>2. 暮らし 歩行者、自転車などの生活空間の形成</p>	<p>□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合において、当該区間の歩行者・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</p> <p>□ バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線架地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 市街地又は歴史集積地区（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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p>□ 三次救急施設へのアクセス向上が図られる</p>	<p>自家用車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合において、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</p> <p>□ バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線架地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 市街地又は歴史集積地区（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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p>□ 三次救急施設へのアクセス向上が図られる</p>
<p>3. 安全 安全な生活環境の確保</p>	<p>□ 現況に死傷事故が50件/年台/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、歩道の設置又は防犯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</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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、通学児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急輸送道路整備事業計画に位置づけ有る</p> <p>■ 対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ有る路線（以下「緊急輸送道路」という。）として位置づけ有り</p> <p>□ 緊急輸送道路が通行止め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</p> <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）</p> <p>□ 現況等の防災拠点又は震災拠点対策箇所もしくは架橋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</p> <p>□ 現況等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通閉塞区間を解消する</p>	<p>「石川県地域防災計画」において当該道路は第一緊急輸送道路として指定されている。高盛土構造である小松ハイパスは洪水被害を受けにくい。ため、殊事業を整備することで緊急時のネットワークの更なる強化が期待できる</p>
<p>4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・保全</p>	<p>● 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</p> <p>● 現況等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現況等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 現況等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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図られる</p>	<p>費用対効果分析対象範囲のCO2排出量の削減量：約8,090t-CO2/年 整備なし：約1,376,070t-CO2/年 → 整備あり：約1,367,979t-CO2/年</p> <p>費用対効果分析対象範囲のNOx排出量の削減率：1.0% NOx排出削減量：約49.7t-NOx/年 整備なし：約5,152.5t-NOx/年 → 整備あり：約5,102.8t-NOx/年</p> <p>費用対効果分析対象範囲のSPM排出量の削減率：1.2% SPM排出削減量：約5,51t-SPM/年 整備なし：約468.9t-SPM/年 → 整備あり：約463.4t-SPM/年</p>
<p>5. その他 他のプロジェクトとの関係</p>	<p>□ 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図られる</p>	<p>石川県の新長崎線（「ダブルラダー線きの裏紙」整備構想）に位置付けられた道路であり、南北に亘り石川県の運搬向上が図られる。</p>

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
一般国道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
29,000~46,700	4	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	116億円	184億円	300億円
うち残事業分	36億円	63億円	99億円
基準年における 現在価値 (C)	137億円	81億円	217億円
うち残事業分	32億円	21億円	53億円

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	令和2年度			
供用年	令和元年度、令和3年度、令和9年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	2.5億円	0.74億円	24億円
基準年における 現在価値 (B)	798億円	110億円	41億円	949億円
うち残事業分	183億円	14億円	5.6億円	202億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	4.4
経済的純現在価値（事業全体）	732億円
経済的内部収益率（事業全体）	16.8%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	149億円
経済的内部収益率（残事業）	19.2%

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。

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	29,000～46,700	±10%	4.1～5.0
事業費	116億円	±10%	4.3～4.4
事業期間	20年	±20%	4.4～4.4

【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	29,000～46,700	±10%	3.5～4.2
事業費	36億円	±10%	3.6～4.0
事業期間	6年	±20%	3.8～3.9

交通状況の変化(事業全体)

様式-3①

事業名 一般国道8号 小松バイパス

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【小松バイパス】 L=15.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	26,900	38,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	21	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	99.67	110.66	
②主な周辺道路 ※4	A. 国道305号 L=13.4km	交通量	[台/日]	16,600	15,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	56.74	53.59
	B. (主)小松加賀線 L=15.0km	交通量	[台/日]	9,700	8,100
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	46.20	36.44
	C. (主)金沢美川小松線 L=10.7km	交通量	[台/日]	11,800	9,500
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	37.73	28.07
	D. (主)小松山中線 L=9.7km	交通量	[台/日]	8,200	5,900
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	27.38	17.72
	E. (一)串加賀線 L=12.1km	交通量	[台/日]	7,500	6,400
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	28.39	23.81
③その他道路合計 L=1,186.4km	走行時間費用	[億円/年]	3,168.28	3,153.20	
			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 : 1,262.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,464.39	3,423.49	40.90

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

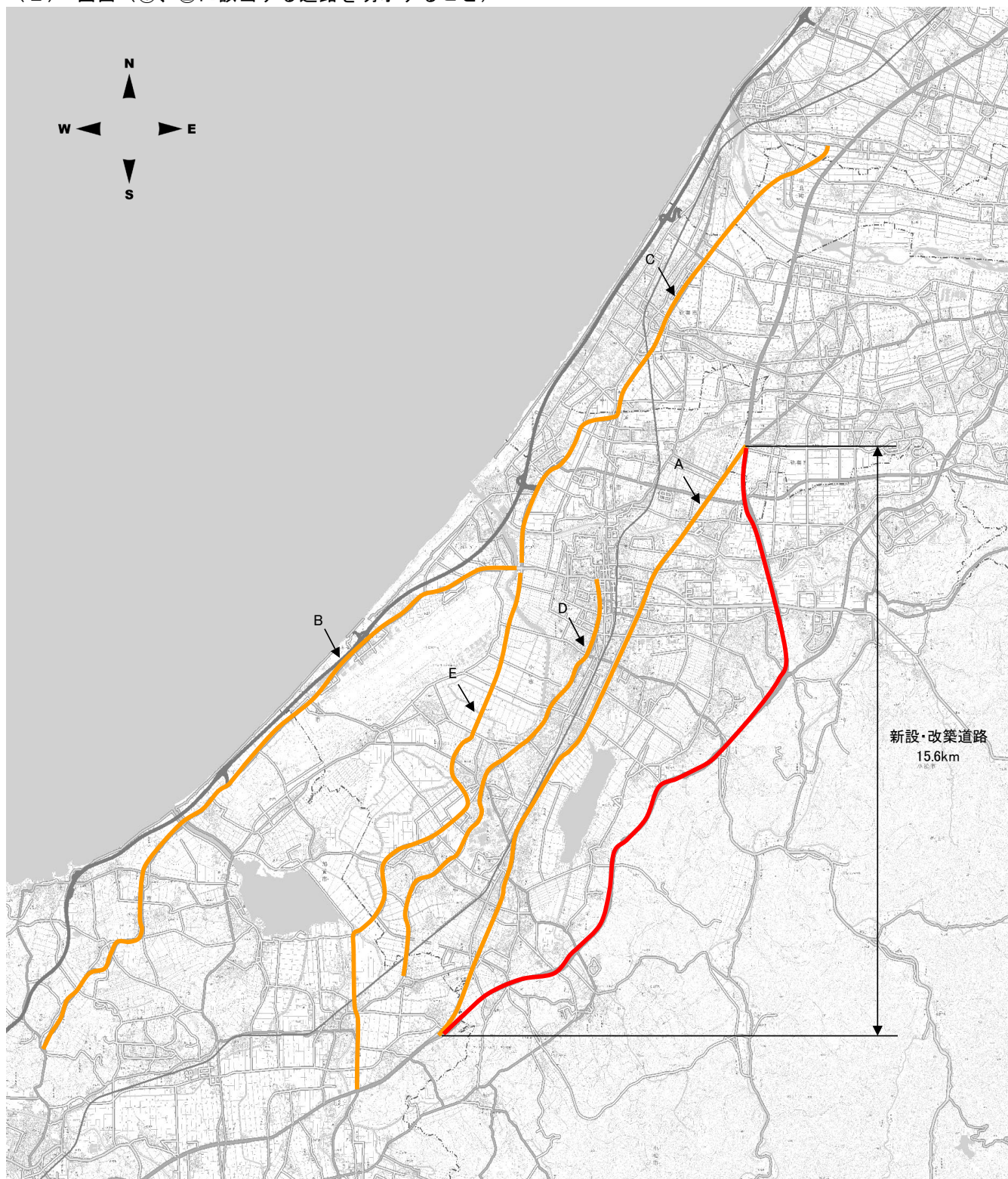
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



交通状況の変化(残事業)

様式-3①

事業名 一般国道8号 小松バイパス

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [小松バイパス] L=15.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	35,900	38,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	18	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	114.67	110.66	
②主な周辺道路 ※4	A. 国道305号 L=13.4km	交通量	[台/日]	16,000	15,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	53.98	53.59
	B. (主)小松加賀線 L=15.0km	交通量	[台/日]	8,400	8,100
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	38.16	36.44
	C. (主)金沢美川小松線 L=10.7km	交通量	[台/日]	9,700	9,500
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	28.97	28.07
	D. (主)小松山中線 L=9.7km	交通量	[台/日]	6,700	5,900
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	21.17	17.72
	E. (一)串加賀線 L=12.1km	交通量	[台/日]	6,600	6,400
		走行時間	[分]	19	20
		走行時間費用	[億円/年]	24.44	23.81
③その他道路合計 L=1,186.4km	走行時間費用	[億円/年]	3,153.90	3,153.20	
			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 : 1,262.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,435.29	3,423.49	11.80

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

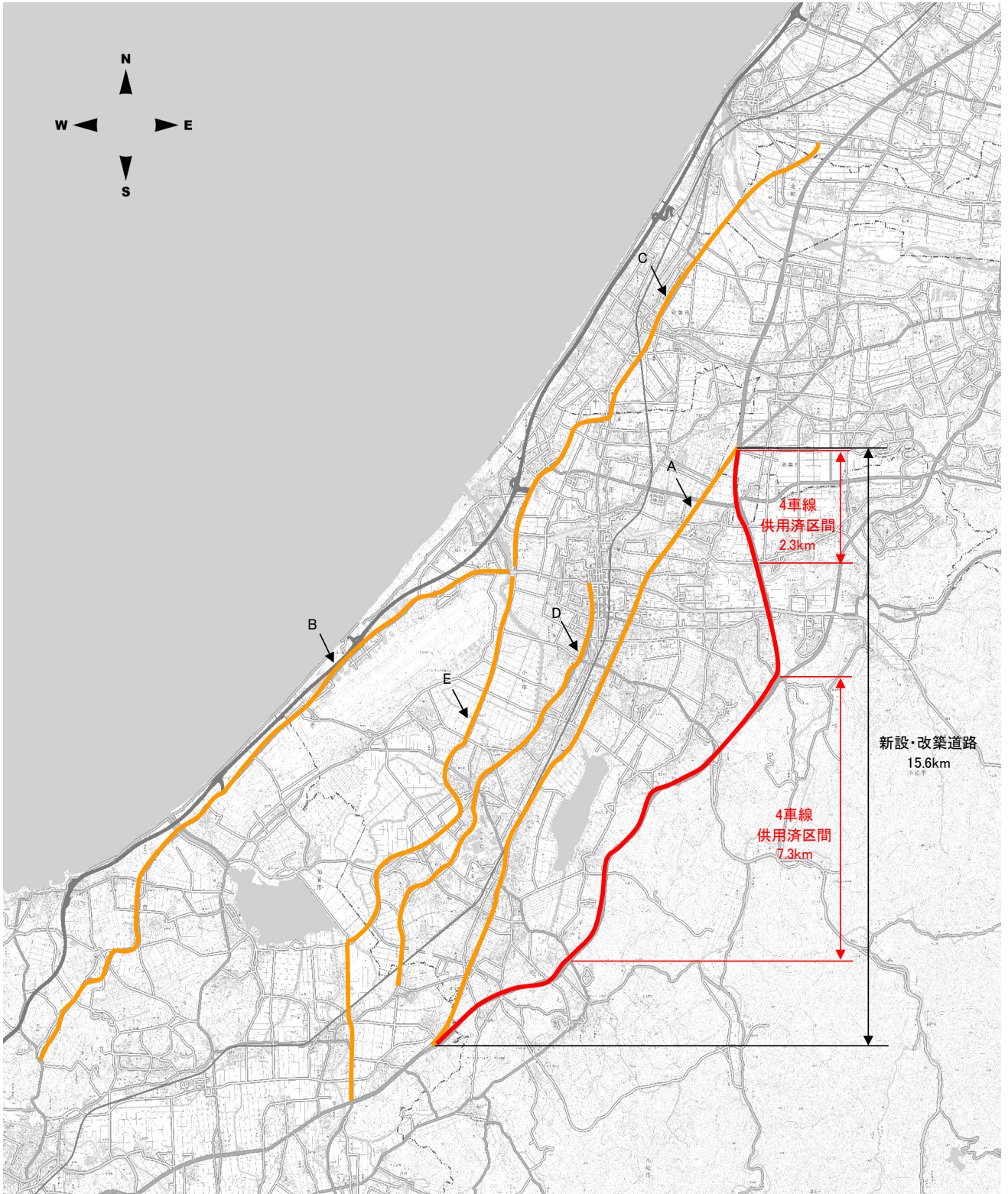
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：一般国道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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H22、R12)	
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"/> (H22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)			
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	
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(年あたり) (84) 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(84日)及び降雪日数(27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15%低下、降雪時以外7%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：一般国道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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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"/>	
	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: 一般国道8号 小松バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	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)	
				0.28	15.6	4.29	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 19	1.6651	105.0	0.19	0.31		
-11年目	H 20	1.6010	104.4	2.48	3.91		
-10年目	H 21	1.5395	103.0	6.62	10.17		
-9年目	H 22	1.4802	101.3	6.81	10.23		
-8年目	H 23	1.4233	99.8	7.33	10.75		
-7年目	H 24	1.3686	99.0	17.81	25.31		
-6年目	H 25	1.3159	99.0	4.86	6.64		
-5年目	H 26	1.2653	101.5	4.26	5.46		
-4年目	H 27	1.2167	103.0	0.74	0.90		
-3年目	H 28	1.1699	102.8	6.67	7.80		
-2年目	H 29	1.1249	102.9	4.44	4.99		
-1年目	H 30	1.0816	102.8	5.28	5.71		
部分供用開始	R 1	1.0400	102.8	7.00	7.28	2.21	2.30
1年目	R 2	1.0000	102.8	5.45	5.45	2.21	2.21
部分供用(2年目)	R 3	0.9615	102.8	6.36	6.12	2.65	2.55
3年目	R 4	0.9246	102.8	6.82	6.31	2.65	2.45
4年目	R 5	0.8890	102.8	6.36	5.65	2.65	2.36
5年目	R 6	0.8548	102.8	5.91	5.05	2.65	2.27
6年目	R 7	0.8219	102.8	5.45	4.48	2.65	2.18
7年目	R 8	0.7903	102.8	5.26	4.16	2.65	2.09
供用開始(8年目)	R 9	0.7599	102.8			3.90	2.96
9年目	R 10	0.7307	102.8			3.90	2.85
10年目	R 11	0.7026	102.8			3.90	2.74
11年目	R 12	0.6756	102.8			3.90	2.63
12年目	R 13	0.6496	102.8			3.90	2.53
13年目	R 14	0.6246	102.8			3.90	2.44
14年目	R 15	0.6006	102.8			3.90	2.34
15年目	R 16	0.5775	102.8			3.90	2.25
16年目	R 17	0.5553	102.8			3.90	2.17
17年目	R 18	0.5339	102.8			3.90	2.08
18年目	R 19	0.5134	102.8			3.90	2.00
19年目	R 20	0.4936	102.8			3.90	1.93
20年目	R 21	0.4746	102.8			3.90	1.85
21年目	R 22	0.4564	102.8			3.90	1.78
22年目	R 23	0.4388	102.8			3.90	1.71
23年目	R 24	0.4220	102.8			3.90	1.65
24年目	R 25	0.4057	102.8			3.90	1.58
25年目	R 26	0.3901	102.8			3.90	1.52
26年目	R 27	0.3751	102.8			3.90	1.46
27年目	R 28	0.3607	102.8			3.90	1.41
28年目	R 29	0.3468	102.8			3.90	1.35
29年目	R 30	0.3335	102.8			3.90	1.30
30年目	R 31	0.3207	102.8			3.90	1.25
31年目	R 32	0.3083	102.8			3.90	1.20
32年目	R 33	0.2965	102.8			3.90	1.16
33年目	R 34	0.2851	102.8			3.90	1.11
34年目	R 35	0.2741	102.8			3.90	1.07
35年目	R 36	0.2636	102.8			3.90	1.03
36年目	R 37	0.2534	102.8			3.90	0.99
37年目	R 38	0.2437	102.8			3.90	0.95
38年目	R 39	0.2343	102.8			3.90	0.91
39年目	R 40	0.2253	102.8			3.90	0.88
40年目	R 41	0.2166	102.8			3.90	0.84
41年目	R 42	0.2083	102.8			3.90	0.81
42年目	R 43	0.2003	102.8			3.90	0.78
43年目	R 44	0.1926	102.8			3.90	0.75
44年目	R 45	0.1852	102.8			3.90	0.72
45年目	R 46	0.1780	102.8			3.90	0.69
46年目	R 47	0.1712	102.8			3.90	0.67
47年目	R 48	0.1646	102.8			3.90	0.64
48年目	R 49	0.1583	102.8			3.90	0.62
49年目	R 50	0.1522	102.8			3.90	0.59
合計				116.10	136.68	184.12	80.60
単純事業費計				116.10		184.12	

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:一般国道8号 小松バイパス

					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.23	6.0	1.39
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
-6年目	R 3	0.9615	102.8	6.36	6.12		
-5年目	R 4	0.9246	102.8	6.82	6.31		
-4年目	R 5	0.8890	102.8	6.36	5.65		
-3年目	R 6	0.8548	102.8	5.91	5.05		
-2年目	R 7	0.8219	102.8	5.45	4.48		
-1年目	R 8	0.7903	102.8	5.26	4.16		
供用開始	R 9	0.7599	102.8			1.26	0.96
1年目	R 10	0.7307	102.8			1.26	0.92
2年目	R 11	0.7026	102.8			1.26	0.89
3年目	R 12	0.6756	102.8			1.26	0.85
4年目	R 13	0.6496	102.8			1.26	0.82
5年目	R 14	0.6246	102.8			1.26	0.79
6年目	R 15	0.6006	102.8			1.26	0.76
7年目	R 16	0.5775	102.8			1.26	0.73
8年目	R 17	0.5553	102.8			1.26	0.70
9年目	R 18	0.5339	102.8			1.26	0.67
10年目	R 19	0.5134	102.8			1.26	0.65
11年目	R 20	0.4936	102.8			1.26	0.62
12年目	R 21	0.4746	102.8			1.26	0.60
13年目	R 22	0.4564	102.8			1.26	0.58
14年目	R 23	0.4388	102.8			1.26	0.55
15年目	R 24	0.4220	102.8			1.26	0.53
16年目	R 25	0.4057	102.8			1.26	0.51
17年目	R 26	0.3901	102.8			1.26	0.49
18年目	R 27	0.3751	102.8			1.26	0.47
19年目	R 28	0.3607	102.8			1.26	0.45
20年目	R 29	0.3468	102.8			1.26	0.44
21年目	R 30	0.3335	102.8			1.26	0.42
22年目	R 31	0.3207	102.8			1.26	0.40
23年目	R 32	0.3083	102.8			1.26	0.39
24年目	R 33	0.2965	102.8			1.26	0.37
25年目	R 34	0.2851	102.8			1.26	0.36
26年目	R 35	0.2741	102.8			1.26	0.35
27年目	R 36	0.2636	102.8			1.26	0.33
28年目	R 37	0.2534	102.8			1.26	0.32
29年目	R 38	0.2437	102.8			1.26	0.31
30年目	R 39	0.2343	102.8			1.26	0.30
31年目	R 40	0.2253	102.8			1.26	0.28
32年目	R 41	0.2166	102.8			1.26	0.27
33年目	R 42	0.2083	102.8			1.26	0.26
34年目	R 43	0.2003	102.8			1.26	0.25
35年目	R 44	0.1926	102.8			1.26	0.24
36年目	R 45	0.1852	102.8			1.26	0.23
37年目	R 46	0.1780	102.8			1.26	0.22
38年目	R 47	0.1712	102.8			1.26	0.22
39年目	R 48	0.1646	102.8			1.26	0.21
40年目	R 49	0.1583	102.8			1.26	0.20
41年目	R 50	0.1522	102.8			1.26	0.19
42年目	R 51	0.1463	102.8			1.26	0.18
43年目	R 52	0.1407	102.8			1.26	0.18
44年目	R 53	0.1353	102.8			1.26	0.17
45年目	R 54	0.1301	102.8			1.26	0.16
46年目	R 55	0.1251	102.8			1.26	0.16
47年目	R 56	0.1203	102.8			1.26	0.15
48年目	R 57	0.1157	102.8			1.26	0.15
49年目	R 58	0.1112	102.8			1.26	0.14
合計				36.16	31.77	63.00	21.39
単純事業費計				36.16		63.00	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	小松バイパス	4	15.6km

■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					11,465	
	改良費				4,106	
		土工	m ³	609,466	1,510	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	1,515	
		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				5,020	
		100m以上	m	796	2,966	
		100m未満	m	524	2,053	
	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				848	
		交通管理施設工	式	1	848	
		遮音壁	m			
③間接経費			式	1	1,035	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					12,500	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	小松バイパス	4	6.0km

■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					3,778	
	改良費				525	
		土工	m ³	51,419	365	盛土(34,680m ³)、切土(16,739m ³)
		法面工	m ²	3,310	3	盛土法面(3,310m ²)
		擁壁工	式	1	17	
		管渠工	m	1,518	16	
		函渠工	m			
		排水工	m	5,521	57	
		中央分離帯工	m	2,770	47	
		雑工	式	1	20	
	橋梁費				2,296	
		100m以上	m	306	961	
		100m未満	m	187	1,335	
	IC・JCT費				27	
		IC	箇所		27	
	舗装費				390	
		車道舗装	m ²	39,380	390	
	付帯施設費				539	
		交通管理施設工	式	1	539	
③間接経費			式	1	201	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					3,979	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	小松バイパス	4	15.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.6	4,658	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	15,592	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			20,250	

【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
一般国道8号	小松バイパス	4	6.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.0	1,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,950	

【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。