

国道159号^{はくい}羽咋道路
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 7
様式－4	P 1 0
様式－5	P 1 2
参考様式 1	P 1 3
参考様式 2	P 1 5

令和4年8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159号 羽咋道路
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 	全体：費用便益比 (B/C) = 0.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 22億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 3.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 54億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.4%)

●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 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上、踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD積付背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道 (A 路線) としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地味高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不飽和区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	費用便益対象範囲の渋滞損失時間削減量 = 22.1万人時間/年 整備なし：364.8万人時間/年 → 整備あり：342.7万人時間/年 削減率：6.1%
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である 	
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道 (A 路線) としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地味高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不飽和区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	

個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <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/日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合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・安全確保に効果的である <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <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）の幹線道路において新たに無電化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道等に整備事故率が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、歩道の設置又は歩道幅の確保等により、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/日以上（当該区間が通字路である場合は500台/日以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通字路である場合は半量）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が狭小又は歩道が確保されない <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する確率を解消する <input checked="" type="checkbox"/> ■ 対象区間が、新道開拓計画、緊急輸送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られている、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）として位置づけは本邦 <input checked="" 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路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災拠点線又は防災拠点線等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 <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input type="checkbox"/> 避震路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 職員0m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす <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 <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"/> 現道等や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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <input type="checkbox"/> 道路の整備に關するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる
2.暮らし	
歩行者・自転車のための生活空間の確保	
無電化による美しい街並みの確保	
安全で安心できる暮らしの確保	
3.安全	<ul style="list-style-type: none"> 安全で安心できる暮らしの確保 安全な生活環境の確保
災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ・羽咋市中心部～第三次救急医療施設（公立能登総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・並行区間（国道159号）が石川県緊急輸送ネットワークにおいて第一次緊急輸送道路として位置づけ。 ・並行区間（国道159号）が第一次緊急輸送道路に指定されており、通行止めの場合に代替路線となる。
4.環境	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析対象範囲のCO2排出量の削減量：約0.2万t-CO2/年 整備なし：約16.4万t-CO2/年 → 整備あり：約16.2万t-CO2/年 費用便益分析対象範囲のNOx排出量の削減量：約4.9t-NOx/年 整備なし：約316.6t-NOx/年 → 整備あり：約311.7t-NOx/年 費用便益分析対象範囲のSPM排出量の削減量：約0.3t-SPM/年 整備なし：約16.5t-SPM/年 → 整備あり：約16.2t-SPM/年
5.その他	
地球環境の保全	
生活環境の改善・保全	
他のプロジェクトとの関係	

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159号	羽咋道路	L=6.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,900～15,800	4	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	172億円	141億円		314億円
うち残事業分	106億円	141億円		247億円
基準年における 現在価値 (C)	160億円	50億円		209億円
うち残事業分	83億円	50億円		132億円

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4年度			
供用年	令和7年度、令和15年度			
単年便益 (初年便益)	3.6億円	0.77億円	0.13億円	4.5億円
基準年における 現在価値 (B)	154億円	25億円	6.7億円	186億円
うち残事業分	154億円	25億円	6.7億円	186億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.9
経済的純現在価値（事業全体）	-23億円
経済的内部収益率（事業全体）	3.3%
費用便益比（残事業）	1.4
経済的純現在価値（残事業）	54億円
経済的内部収益率（残事業）	7.4%

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	12,900~15,800	±10%	0.7~0.99
事業費	172億円	±10%	0.9~0.9
事業期間	25年	±20%	0.9~0.9

【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	12,900~15,800	±10%	1.2~1.6
事業費	106億円	±10%	1.3~1.5
事業期間	10年	±20%	1.4~1.4

交通状況の変化(事業全体・残事業)

事業名 一般国道159号 羽咋道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=6.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,300	13,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.69	17.79	
②主な 周辺道路 ※4	A. 現道 (国道 159号) L=5.6km	交通量	[台/日]	11,300	100
		走行時間	[分]	9	10
		走行時間費用	[億円/年]	19.66	0.24
	B. 国道 415号 L=1.5km	交通量	[台/日]	7,900	2,800
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.35	1.04
	C. (主) 金沢田 鶴浜線 L=12.3km	交通量	[台/日]	17,300	15,600
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	31.29	28.26
③その他道路合計 L=371.9km	走行時間費用	[億円/年]	443.76	441.12	

			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 : 398.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	498.75	488.45	10.30

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

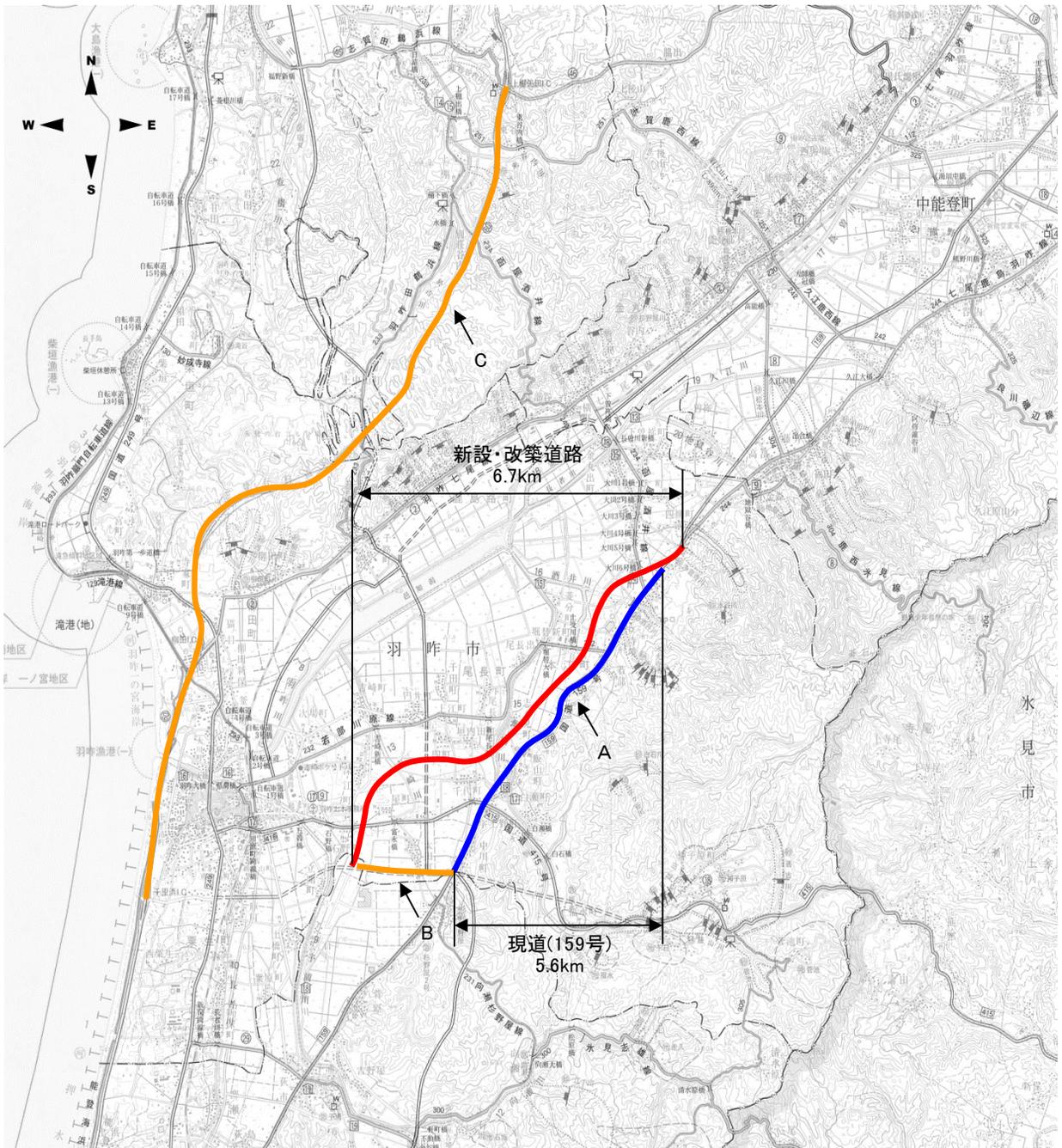
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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159号 羽咋道路

(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 (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	■	
	その他	□	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R22)
		複数時点での推計	□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■
		整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (H27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)	□
		その他()	□
	開発交通量の 考慮	無	■
		有	□
		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	□
転換率式を用いた配分		□	
Q-V式と転換率式の併用による配分		■	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		□	
簡易手法		□	
簡易手法の 採択理由		小規模事業である	□
		山間部海岸部で併行道路が少ない	□
		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()	□		
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	□	
	最終配分の速度 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)	■	

(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(年あたり)	(63) 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(63日)及び降雪日数(22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11%低下、降雪時以外4%低下)を考慮			
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(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		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	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159号 羽咋道路				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)			
				0.52	6.7	3.49			
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 20	1.7317	101.6	0.10	0.17				
-16年目	H 21	1.6651	100.3	0.41	0.69				
-15年目	H 22	1.6010	98.6	1.30	2.15				
-14年目	H 23	1.5395	97.2	0.95	1.53				
-13年目	H 24	1.4802	96.4	2.95	4.62				
-12年目	H 25	1.4233	96.4	1.19	1.79				
-11年目	H 26	1.3686	98.7	1.16	1.64				
-10年目	H 27	1.3159	100.2	1.80	2.41				
-9年目	H 28	1.2653	100.3	3.73	4.79				
-8年目	H 29	1.2167	100.5	9.73	12.00				
-7年目	H 30	1.1699	100.4	8.21	9.75				
-6年目	R 1	1.1249	101.2	8.96	10.15				
-5年目	R 2	1.0816	101.9	9.49	10.26				
-4年目	R 3	1.0400	101.9	8.20	8.53				
-3年目	R 4	1.0000	101.9	8.05	8.05				
-2年目	R 5	0.9615	101.9	10.14	9.75				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	10.27	9.50				
供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	10.45	9.29	1.03	0.92		
1年目	R 8	0.8548	101.9	10.43	8.92	1.03	0.88		
2年目	R 9	0.8219	101.9	9.82	8.07	1.03	0.85		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.82	7.76	1.03	0.81		
4年目	R 11	0.7599	101.9	9.82	7.46	1.03	0.78		
5年目	R 12	0.7307	101.9	11.64	8.51	1.03	0.75		
6年目	R 13	0.7026	101.9	11.64	8.18	1.03	0.72		
7年目	R 14	0.6756	101.9	11.92	8.05	1.03	0.70		
供用開始年次	R 15	0.6496	101.9			3.17	2.06		
9年目	R 16	0.6246	101.9			3.17	1.98		
10年目	R 17	0.6006	101.9			3.17	1.90		
11年目	R 18	0.5775	101.9			3.17	1.83		
12年目	R 19	0.5553	101.9			3.17	1.76		
13年目	R 20	0.5339	101.9			3.17	1.69		
14年目	R 21	0.5134	101.9			3.17	1.63		
15年目	R 22	0.4936	101.9			3.17	1.56		
16年目	R 23	0.4746	101.9			3.17	1.50		
17年目	R 24	0.4564	101.9			3.17	1.45		
18年目	R 25	0.4388	101.9			3.17	1.39		
19年目	R 26	0.4220	101.9			3.17	1.34		
20年目	R 27	0.4057	101.9			3.17	1.29		
21年目	R 28	0.3901	101.9			3.17	1.24		
22年目	R 29	0.3751	101.9			3.17	1.19		
23年目	R 30	0.3607	101.9			3.17	1.14		
24年目	R 31	0.3468	101.9			3.17	1.10		
25年目	R 32	0.3335	101.9			3.17	1.06		
26年目	R 33	0.3207	101.9			3.17	1.02		
27年目	R 34	0.3083	101.9			3.17	0.98		
28年目	R 35	0.2965	101.9			3.17	0.94		
29年目	R 36	0.2851	101.9			3.17	0.90		
30年目	R 37	0.2741	101.9			3.17	0.87		
31年目	R 38	0.2636	101.9			3.17	0.84		
32年目	R 39	0.2534	101.9			3.17	0.80		
33年目	R 40	0.2437	101.9			3.17	0.77		
34年目	R 41	0.2343	101.9			3.17	0.74		
35年目	R 42	0.2253	101.9			3.17	0.71		
36年目	R 43	0.2166	101.9			3.17	0.69		
37年目	R 44	0.2083	101.9			3.17	0.66		
38年目	R 45	0.2003	101.9			3.17	0.63		
39年目	R 46	0.1926	101.9			3.17	0.61		
40年目	R 47	0.1852	101.9			3.17	0.59		
41年目	R 48	0.1780	101.9			3.17	0.56		
42年目	R 49	0.1712	101.9			3.17	0.54		
43年目	R 50	0.1646	101.9			3.17	0.52		
44年目	R 51	0.1583	101.9			3.17	0.50		
45年目	R 52	0.1522	101.9			3.17	0.48		
46年目	R 53	0.1463	101.9			3.17	0.46		
47年目	R 54	0.1407	101.9			3.17	0.45		
48年目	R 55	0.1353	101.9			3.17	0.43		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-34.22	-4.45	3.17	0.41		
合計				137.96	159.57	141.38	49.62	0.00	0.00
単純事業費計				172.18		141.38		0.00	

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。

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:一般国道159号 羽咋道路

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	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-2年目	R 5	0.9615	101.9	10.14	9.75				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	10.27	9.50				
供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	10.45	9.29	1.03	0.92		
1年目	R 8	0.8548	101.9	10.43	8.92	1.03	0.88		
2年目	R 9	0.8219	101.9	9.82	8.07	1.03	0.85		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.82	7.76	1.03	0.81		
4年目	R 11	0.7599	101.9	9.82	7.46	1.03	0.78		
5年目	R 12	0.7307	101.9	11.64	8.51	1.03	0.75		
6年目	R 13	0.7026	101.9	11.64	8.18	1.03	0.72		
7年目	R 14	0.6756	101.9	11.92	8.05	1.03	0.70		
供用開始年次	R 15	0.6496	101.9			3.17	2.06		
9年目	R 16	0.6246	101.9			3.17	1.98		
10年目	R 17	0.6006	101.9			3.17	1.90		
11年目	R 18	0.5775	101.9			3.17	1.83		
12年目	R 19	0.5553	101.9			3.17	1.76		
13年目	R 20	0.5339	101.9			3.17	1.69		
14年目	R 21	0.5134	101.9			3.17	1.63		
15年目	R 22	0.4936	101.9			3.17	1.56		
16年目	R 23	0.4746	101.9			3.17	1.50		
17年目	R 24	0.4564	101.9			3.17	1.45		
18年目	R 25	0.4388	101.9			3.17	1.39		
19年目	R 26	0.4220	101.9			3.17	1.34		
20年目	R 27	0.4057	101.9			3.17	1.29		
21年目	R 28	0.3901	101.9			3.17	1.24		
22年目	R 29	0.3751	101.9			3.17	1.19		
23年目	R 30	0.3607	101.9			3.17	1.14		
24年目	R 31	0.3468	101.9			3.17	1.10		
25年目	R 32	0.3335	101.9			3.17	1.06		
26年目	R 33	0.3207	101.9			3.17	1.02		
27年目	R 34	0.3083	101.9			3.17	0.98		
28年目	R 35	0.2965	101.9			3.17	0.94		
29年目	R 36	0.2851	101.9			3.17	0.90		
30年目	R 37	0.2741	101.9			3.17	0.87		
31年目	R 38	0.2636	101.9			3.17	0.84		
32年目	R 39	0.2534	101.9			3.17	0.80		
33年目	R 40	0.2437	101.9			3.17	0.77		
34年目	R 41	0.2343	101.9			3.17	0.74		
35年目	R 42	0.2253	101.9			3.17	0.71		
36年目	R 43	0.2166	101.9			3.17	0.69		
37年目	R 44	0.2083	101.9			3.17	0.66		
38年目	R 45	0.2003	101.9			3.17	0.63		
39年目	R 46	0.1926	101.9			3.17	0.61		
40年目	R 47	0.1852	101.9			3.17	0.59		
41年目	R 48	0.1780	101.9			3.17	0.56		
42年目	R 49	0.1712	101.9			3.17	0.54		
43年目	R 50	0.1646	101.9			3.17	0.52		
44年目	R 51	0.1583	101.9			3.17	0.50		
45年目	R 52	0.1522	101.9			3.17	0.48		
46年目	R 53	0.1463	101.9			3.17	0.46		
47年目	R 54	0.1407	101.9			3.17	0.45		
48年目	R 55	0.1353	101.9			3.17	0.43		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-22.23	-2.89	3.17	0.41		
合計				83.72	82.60	141.38	49.62	0.00	0.00
単純事業費計				105.95		141.38		0.00	

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。

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道159号	羽咋道路	4	6.7km

■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				13,247	
	改良費				10,548	
		土工	m ³	608,224	173	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	125,000	6,963	軟弱地盤対策(中層混合)
		法面工	m ²	22,399	18	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	684	補強土壁、L型擁壁
		函渠工	m	521	223	酒井川橋⇒函渠
		横断地下道工	式	1	1,489	
		排水工	m	13,000	614	
		中央分離帯工	m	7,909	205	
		雑工	式	1	179	縁石、防護柵
	橋梁費			-	828	
		100m以上	m	145	481	
		100m未満	m	73	346	飯山川橋、吉崎川橋、(酒井川橋⇒函渠)
	舗装費			-	1,871	
		車道舗装	m ²	141,120	1,648	
		歩道舗装	m ²	53,468	222	
②	用地及補償費			-	4,332	
	用地費		m ²	213,549	3,422	
		宅地	m ²	11,506	460	
		田畑	m ²	202,043	2,962	
	補償費		式		910	
		一般家屋	件	4	100	
		可動堰移設	件	1	200	
③	間接経費		式	1	953	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
③	調査設計費		式	1	679	①+②の5%
④	間接費		式	1	136	①+②の1%(通信施設の維持修繕費等)
⑤	予備費		式	1	138	①+②+③+④の1%
	全体事業費				18,532	

【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、近接事業箇所直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道159号	羽咋道路	4	6.7km

■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				8,922	
	改良費				6,224	
		土工	m ³	315,957	1,190	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	85,000	2,519	軟弱地盤対策(中層混合)
		法面工	m ²	12,469	8	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	435	補強土壁、L型擁壁
		函渠工	m	495	79	酒井川橋⇒函渠
		横断地下道工	式	1	1,489	
		排水工	m	3,467	120	
		中央分離帯工	m	7,909	205	
		雑工	式	1	179	縁石、防護柵
	橋梁費			-	828	
		100m以上	m	145	481	
		100m未満	m	73	346	飯山川橋、吉崎川橋、(酒井川橋⇒函渠)
	舗装費			-	1,871	
		車道舗装	m ²	141,120	1,648	
		歩道舗装	m ²	53,468	222	
②	用地及補償費			-	2,435	
	用地費		m ²	142,863	2,273	
		宅地	m ²	5,222	209	
		田畑	m ²	137,641	2,065	
	補償費		式	-	162	
		一般家屋	件	-	0	
		可動堰移設	件	1	162	
③	間接経費	式	1		953	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
③	調査設計費	式	1		679	①+②の5%
④	間接費	式	1		136	①+②の1%(通信施設の維持修繕費等)
⑤	予備費	式	1		138	①+②+③+④の1%
	全体事業費				12,311	

【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、近接事業箇所直近実績単価を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道159号	羽咋道路	4	6.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.7	3,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	13,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			17,450	

【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。