

道路事業の事後評価説明資料

〔国道8号 滑川富山バイパス〕

平成27年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 事業の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 当該事業における諸条件の変化	.....	P 3
3. 当該道路の役割・効果	.....	P 4
(1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	.....	P 5
① 交通量の変化	.....	P 5
② 旅行速度の向上・損失時間の削減	.....	P 6
③ 交通事故件数の低減	.....	P 7
(2) その他の効果	.....	P 8
① 主要都市間のアクセス性向上	.....	P 8
② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上	.....	P 9
③ 物流効率化による沿線企業の発展支援	.....	P 10
4. 対応方針（原案）	.....	P 11
参考資料	.....	P 12

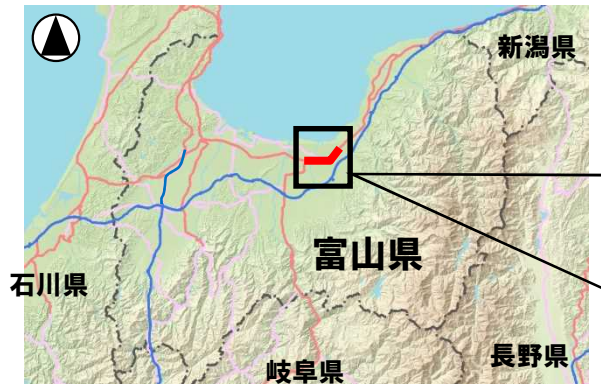
1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

○ 交通混雑の改善 ○ 交通事故の減少 ○ 都市間のアクセス性向上 など
を目的とし、国道8号の富山県滑川市稲泉から富山市金泉寺の延長10.5km（事業評価対象区間4.9km）について4車線整備を行ったものである。

【広域位置図】



【平面図】



【現況写真】



写真: 国道8号 事業区間の整備状況
(滑川市稲泉より富山市方面を望む)

1. 事業概要

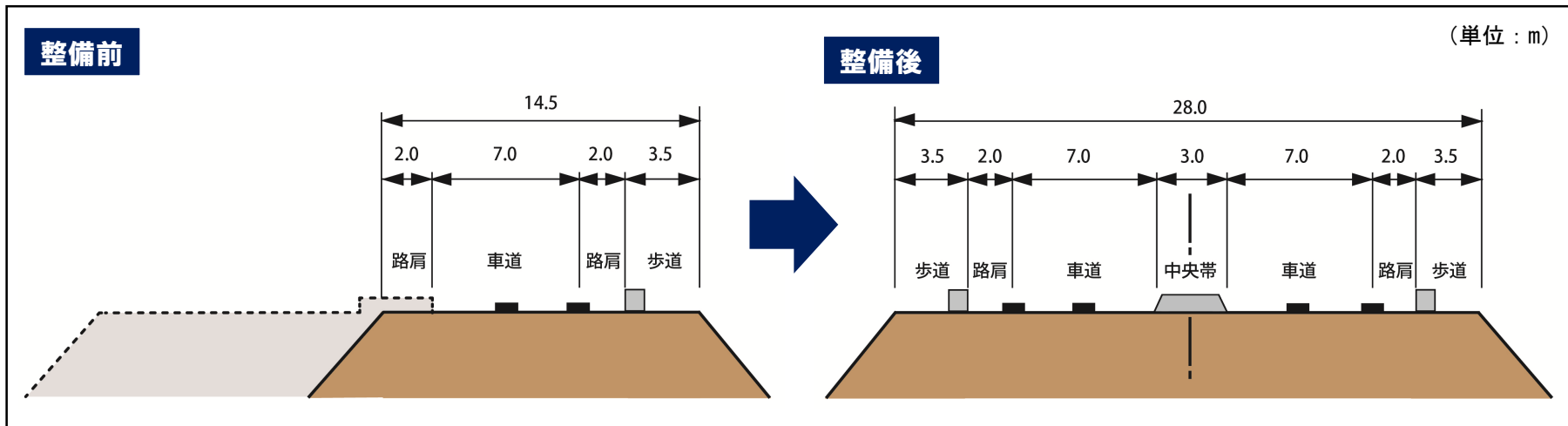
(2) 事業の概要

- 事業名 : 国道8号 なめりかわとやま 滑川富山バイパス
- 起終点 : (起) 富山県 なめりかわ いなはずみ 滑川市 稲泉
(終) 富山県 きんせんじ 富山市 金泉寺
- 延長 : 10.5 km
- 都市計画決定 : 昭和52年度
- 事業化 : 昭和50年度
- 用地着手 : 昭和52年度
- 工事着手 : 昭和53年度
- 事業化(事業評価対象) : 平成19年度
- 全体事業費 : 約24億円

【平面図】



【標準横断図】



2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和50年度	事業化
昭和52年度	都市計画決定、用地着手
昭和53年度	工事着手
昭和63年度	暫定2車線全線開通
平成元年度～平成13年度	ひさがね きんせんじ 富山市久金～金泉寺 4車線化 4車線化後事業休止
平成18年度	事後評価
平成19年度	いないずみ ひさがね 事業化(滑川市稲泉～上市町久金)
平成20年度	たけはな ひさがね 上市町竹鼻～久金 4車線化
平成22年度	いないずみ たけはな 滑川市稲泉～上市町竹鼻 4車線化

【平面図】



(2) 当該事業における諸条件の変化

	新規採択時評価 ※	今回事後評価	備考
道路構造等	完成4車線	完成4車線	
総事業費	約36億円	約24億円	建設発生土の有効活用等による縮減
交通量	44,000 台/日 〈H11センサスに基づくH42推計〉	33,200台/日 〈実績(H27.4機械観測)〉	
事業期間	平成19年度～平成21年度 〈事業期間3年〉	平成19年度～平成22年度 〈事業期間4年〉	

※ 平成19年度新規採択時評価の値を記載

3. 当該道路の役割・効果

＜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（5ページ）

- 滑川富山バイパス事業区間は、滑川市から県庁所在地である富山市間を結ぶ主要な幹線道路であり、全線暫定2車線整備(S63)から交通量が約2.9倍(H22)に増加している。
- 並行道路の交通量も増加傾向にあるものの、事業区間は断面交通量の4割以上を有すなど、交通需要が高い区間となっている。

② 旅行速度の向上・走行時間の短縮（6ページ）

- 滑川富山バイパスの整備により、交通量が大きく増加している中でも、混雑時で約46km/hと高い走行速度を確保することができ、渋滞交差点の交通混雑が緩和した。
- 4車線化の整備効果は、道路利用者も実感しており、国道8号における円滑な走行環境が確保された。

③ 交通事故件数の低減（7ページ）

- 滑川富山バイパスの整備により、バイパスに交通が転換することで、並行する県道の死傷事故件数が半減した。また、事業区間にある交通事故多発交差点5箇所平均事故発生件数も減少傾向にある。
- また、旅行速度の向上により、事業区間の追突事故が減少しており、バイパス区間の安全な交通が確保された。

(2) その他の効果

① 主要都市間のアクセス性向上（8ページ）

- 滑川市は、滑川富山バイパスの整備により、富山市への所要時間が短くなり、滑川市から富山市への通勤も選択可能になった。
- 滑川市から富山市への通勤者の割合は、バイパス整備の前後で27%にまで拡大。人口や世帯数も増加傾向にあり、住みよさランキングにおいても、順位が大きく上昇するなど、都市の魅力向上にも貢献している。

② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上（9ページ）

- 滑川富山バイパスの整備により、国際拠点港湾伏木富山港と企業間の搬送がスムーズになり、重要な物流経路として企業活動に貢献している。

③ 物流効率化による沿線企業の発展支援（10ページ）

- 滑川富山バイパス周辺は、富山県主要産業を支える国内シェアトップ企業が多数立地しており、物流路線として活用されている。
- 滑川富山バイパスの整備により拠点間の連携がスムーズになることで業務効率が向上するなど、道路整備が企業活動の効率化と発展に貢献している。

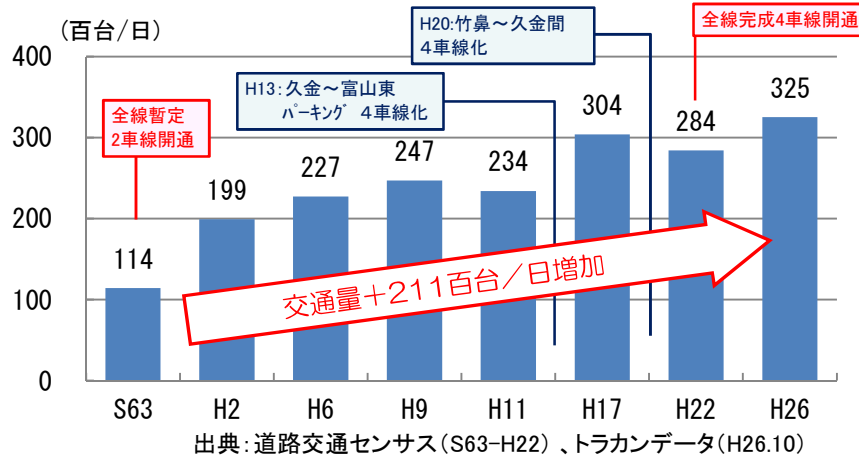
3. 当該道路の役割・効果

(1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

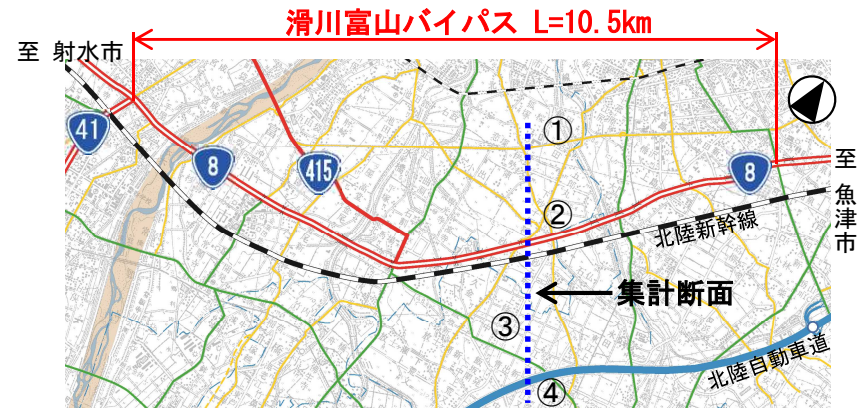
① 交通量の変化

- 滑川富山バイパスは、滑川市から県庁所在地である富山市間を結ぶ主要な幹線道路であり、全線暫定2車線整備(S63年度)の交通量とH26年の交通量を比較すると約2.9倍に増加している。
- 並行道路の交通量も増加傾向にあるものの、事業区間は断面交通量の4割以上を有するなど、交通需要が高い区間となっている。

【滑川富山バイパスの交通量の推移】

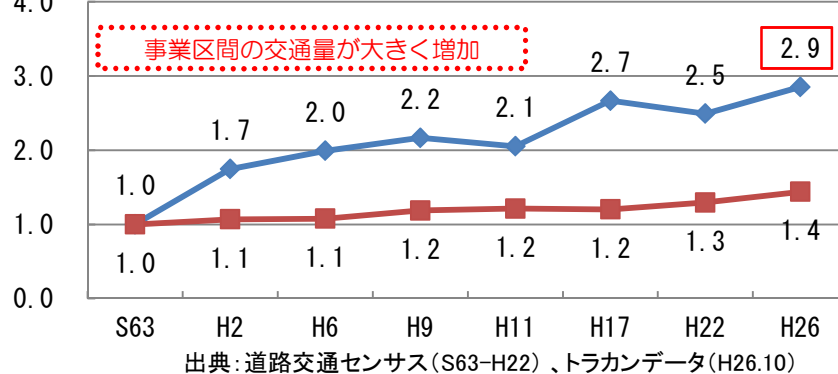


【事業区間周辺の断面交通量の内訳】

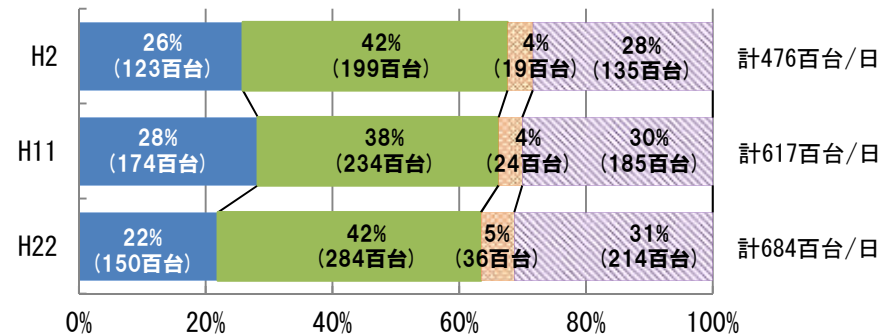


【事業区間と国道8号全体の

交通量(平均値)の伸び率】



■①県道富山滑川魚津線 ■②国道8号 ■③(主)上市北馬場線 ■④北陸自動車道



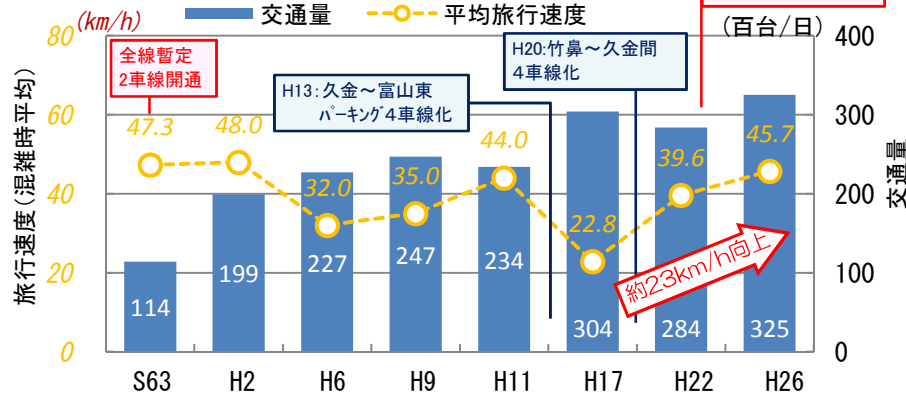
3. 当該道路の役割・効果

② 旅行速度の向上・走行時間の短縮

- 滑川富山バイパスの整備により、交通量が大きく増加している中でも、混雑時で約46km/h(新規事業採択時評価時点より約23km/h向上)と高い走行速度を確保することができ、渋滞交差点の交通混雑が緩和した。
- 4車線化の整備効果は、道路利用者も実感しており、国道8号における円滑な走行環境が確保された。

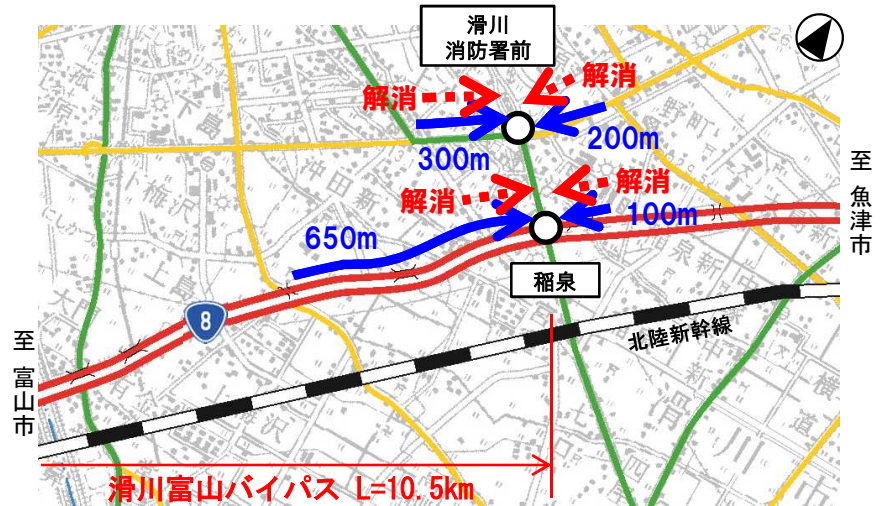
【滑川富山バイパスの旅行速度

(混雑時平均)と交通量の変化】

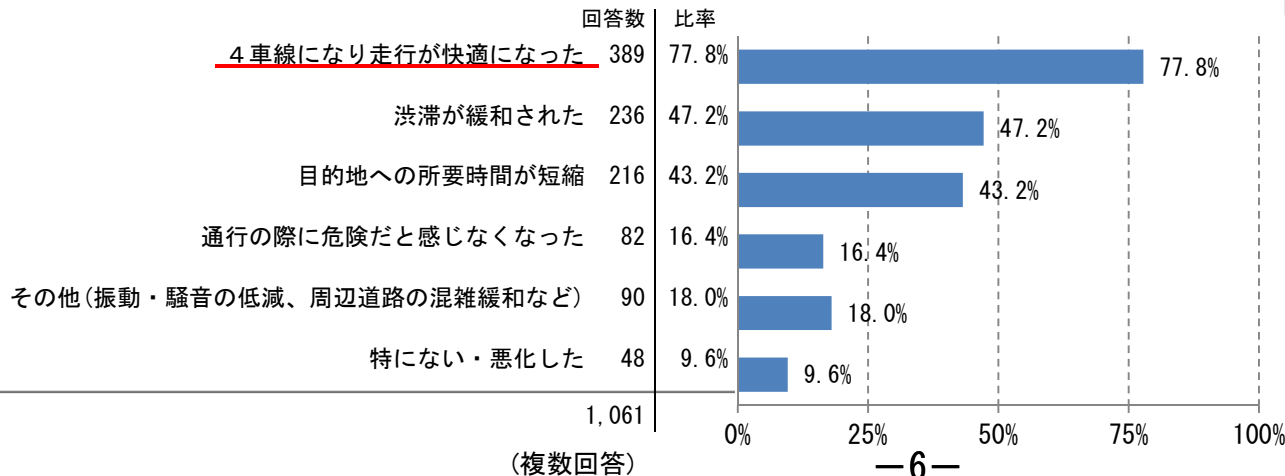


出典：道路交通センサス(S63-H22)、トラカンデータ(H26.10) プローブデータ(H26.10)旅行速度は混雑時平均を使用

【全線4車線整備による渋滞長の変化】



【滑川富山バイパス全線4車線開通によって感じた効果】



【観測日】開通前：H22年10月13日(水)7:00-9:00
開通1年後：H23年11月17日(木)7:00-9:00



稲泉交差点の交通状況(H27.10月撮影)
(魚津市側より富山市方面を望む)

3. 当該道路の役割・効果

③ 交通事故件数の低減

- 滑川富山バイパスの整備により、バイパスに交通が転換することで、並行する県道の死傷事故件数が半減した。また、事業区間にある交通事故多発交差点5箇所の平均事故発生件数も減少傾向にある。
- また、旅行速度の向上により、事業区間の追突事故が減少しており、バイパス区間の安全な走行環境が確保された。

【滑川富山バイパスにおける交通事故発生状況】

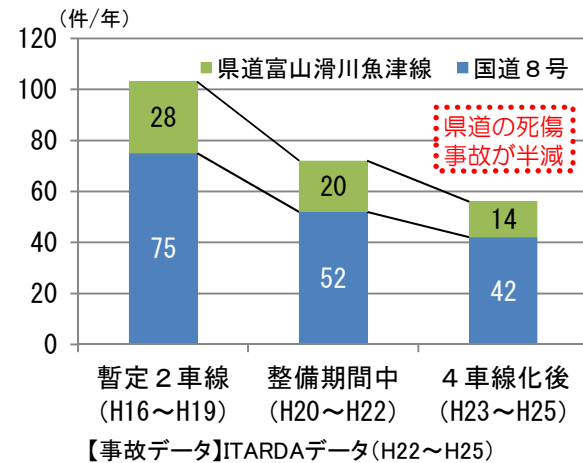


交通事故多発箇所: 事故ゼロプラン対象交差点を整理

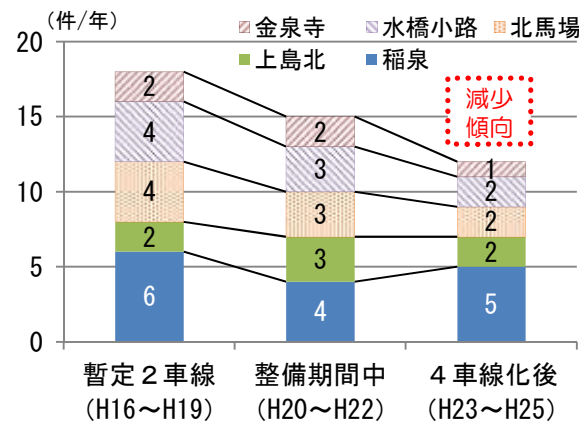
■ 水橋小路交差点の交通状況(H27.10月撮影)
(富山市方面より魚津市方面を望む)



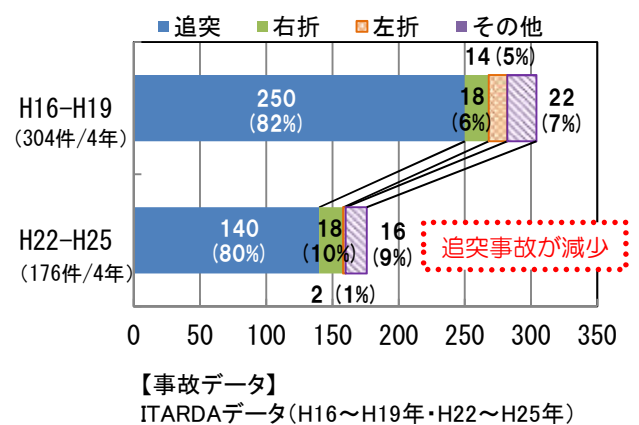
■ 事業区間及び並行路線の平均死傷事故件数



■ 交通事故多発交差点の平均事故発生件数



■ 事業区間の4車線化前後の事故類型 (4年間計)



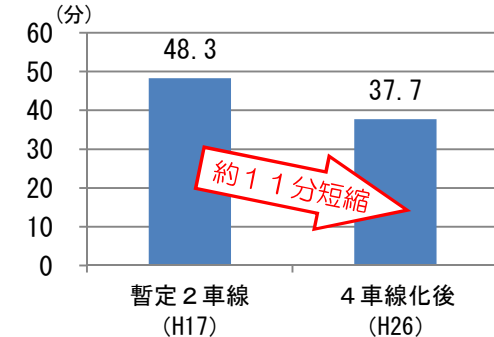
3. 当該道路の役割・効果

(2) その他の効果

① 主要都市間のアクセス性向上

- 滑川市は、滑川富山バイパスの整備により、富山市への所要時間が短くなり、滑川市から富山市への通勤も選択可能になった。
- 滑川市から富山市への通勤者の割合は、バイパス整備の前後で27%にまで拡大。人口や世帯数も増加傾向にあり、住みよさランキングにおいても、順位が大きく上昇するなど、都市の魅力向上にも貢献している。

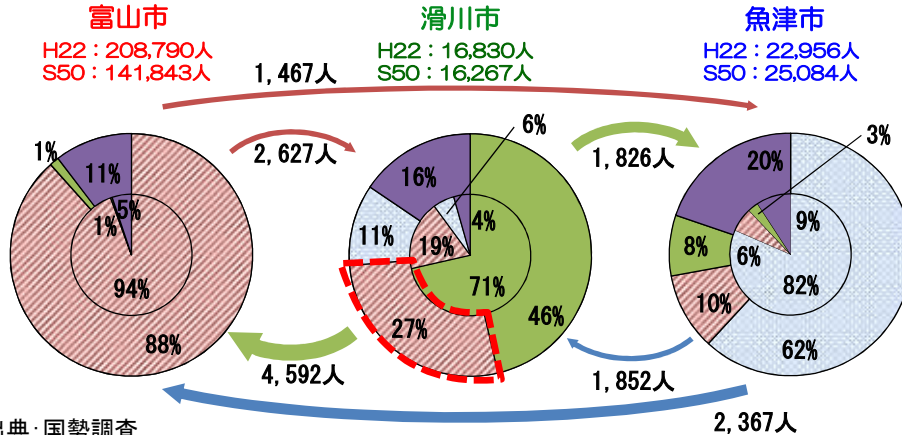
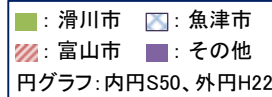
【滑川市役所～富山市役所の所要時間の変化】



出典：【暫定2車線】道路交通センサス
【4車線化後】H26プローブデータ

【滑川富山バイパス周辺市町村の通勤動態】

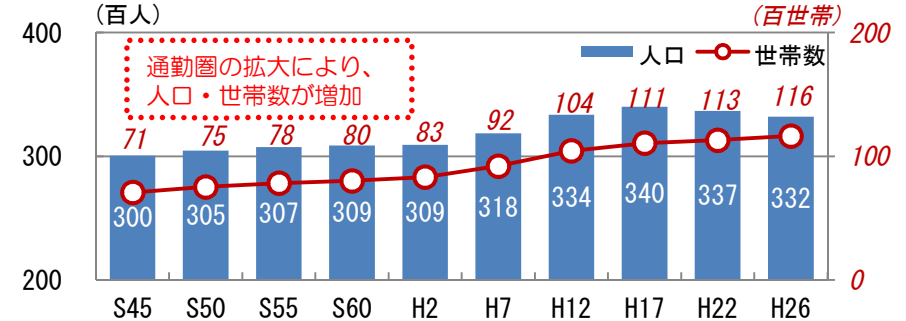
・バイパス整備により滑川市から富山市への通勤者が27%にまで増加 (+8%増)



出典：国勢調査

※常住地による市町村別就業者数を集計

【滑川市の人口・世帯数・住みよさの推移】



住みよさランキング	総合順位
H13(暫定2車線)	97位
H27(現在)	19位

4車線化の前後で住みよさの評価(順位)が上昇(+78位)

出典：都市データバック(東洋経済)

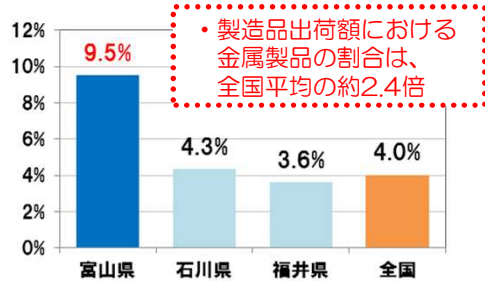
3. 当該道路の役割・効果

② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上

- 富山県の主要産業のひとつである金属製品製造は、伏木富山港を介して原材料の輸入や製品の出荷が行われている。
- 滑川富山バイパスの整備により、国際拠点港湾伏木富山港と企業間の搬送がスムーズになり、重要な物流経路として企業活動に貢献している。

【富山県の金属製品出荷状況】

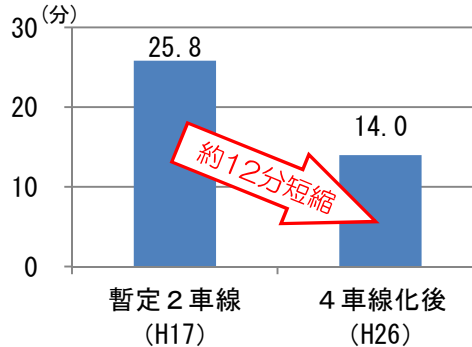
■ 製造品出荷額に占める金属製品の割合



※ 出典: H25工業統計調査

・ 製造品出荷額における金属製品の割合は、全国平均の約2.4倍

【バイパス区間の所要時間の変化】



出典: 【暫定2車線】道路交通センサス
【4車線化後】H26プローブデータ

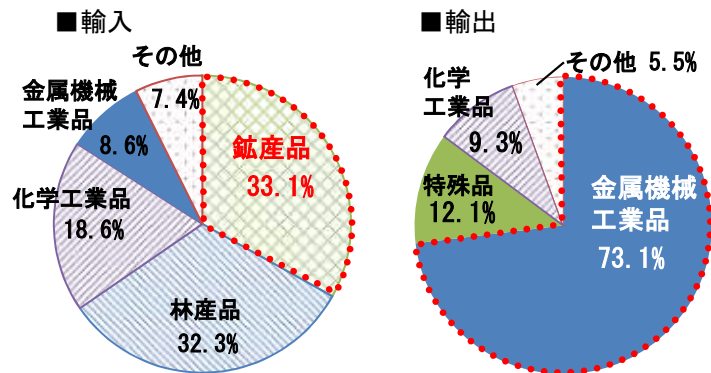
約12分短縮

当社は原材料の搬入、海外への製品輸出に伏木富山港を利用している。バイパスは工場までのアクセス道路として機能している。



【伏木富山港の外国貿易取扱貨物品目】

・ 伏木富山港から金属製品の原材料となる鉱産品を輸入し、製品を輸出



※ 取扱貨物輸入量: 361万トン

※ 取扱貨物輸出量: 159万トン
出典: 伏木富山港・港湾統計 (H25)

【滑川富山バイパスを利用した物流経路搬送例】

※ A社の事例

・ 原材料の搬入や海外への製品輸出のルートとして、滑川富山バイパスが機能



伏木富山港



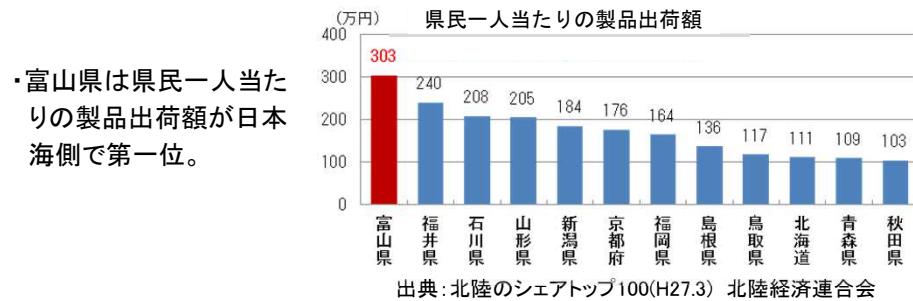
物流経路: 企業ヒアリング (H27.9)より作成

3. 当該道路の役割・効果

③物流効率化による沿線企業の発展支援

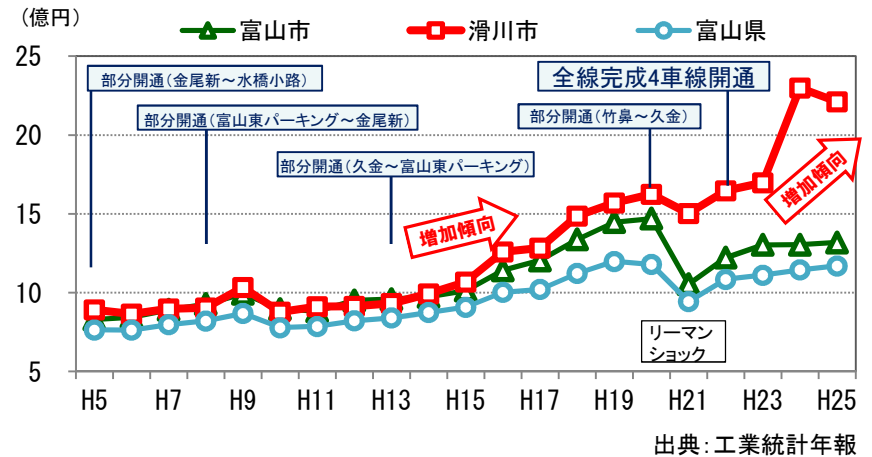
- 滑川富山バイパス周辺は、富山県主要産業を支える国内シェアトップ企業が多数立地しており、物流路線として活用されている。
- 滑川富山バイパスの整備により拠点間の連携がスムーズになることで業務効率が向上するなど、道路整備が企業活動の効率化と発展に貢献している。

【日本海沿岸主要県 1人当たりの製品出荷額】

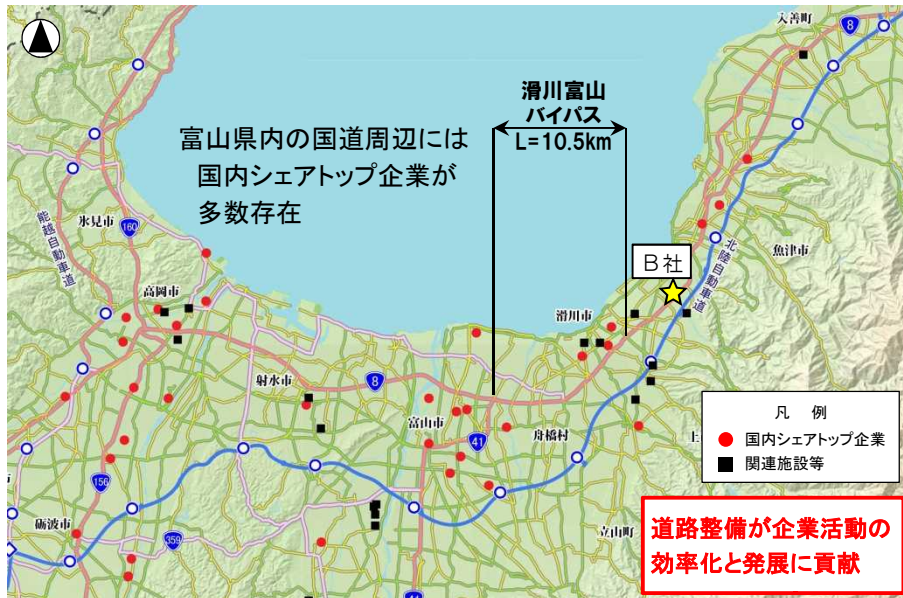


・富山県は県民一人当たりの製品出荷額が日本海側で第一位。

【事業所あたりの工業製造品出荷額の推移】



【国内シェアトップ企業の立地状況】



※ 出典：北陸のシェアトップ100(北陸経済連合会) 関連事業所・工場は、各社HPより整理

【滑川富山バイパスを利用した物流経路搬送例】 ※B社の事例



当社は魚津・滑川の両市に工場を立地しており、車での工場間の移動が部署によって多い。
 車の分散化により、移動時間が短縮され、効率がアップした。



4. 対応方針（原案）

（1）今後の事業評価及び改善措置の必要性

- ・ 国道8号滑川富山バイパスは、4車線整備による交通混雑の緩和、交通事故の減少による安全な走行環境の確保、通勤等の移動時における所要時間の短縮や沿線企業の業務効率向上など、様々な役割を果たしている。
- ・ 滑川富山バイパスにより、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通事故の減少」、「都市間のアクセス性向上」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考ええる。
- ・ 滑川富山バイパスについては、交差点の集約化など事業区間の大部分がアクセスコントロールされており、その他の事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。

（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

- ・ 同種事業の計画・調査にあたっては、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を活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。

(參考資料)

客觀的評價指標抽出資料

◆ 客観的評価指標抽出資料

1) 客観的評価指標

● 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

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
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
	(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が解消
		○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
□ 現道等における交通不能区間が解消		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		
(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	
		● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
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/日以上全て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 checked="" 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箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 <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 <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 <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(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のある老朽橋梁における通行規制等が解消 <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が解消
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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果
		<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

※ ○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に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 整備前：11,400 台/日 → 整備後：32,500 台/日（約2.9倍増）
※整備前：S63道路交通センサス、整備後：トラカンデータ(H26.10)【P5で詳述】
- ・ 旅行速度 整備前：22.8km/h → 整備後：45.7km/h（約23km/h向上）
※ 整備前：H17道路交通センサス(混雑時平均)、整備後：プローブデータ(H26.10混雑時平均) 【P6で詳述】
- ・ 交通事故【事故件数】 整備前：75件/年 → 整備後：42 件/年(33 件/年減少) 【P7で詳述】
【死傷事故率】整備前：48.7件/億台^キ → 整備後：42.0件/億台^キ (約14%減少)
※ 整備前：H16-H19平均、整備後：H23-25平均 ITARAデータより集計
- ・ 費用対効果 B/C = 10.6
※ 3便益による費用対効果 【参考資料】

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 事業区間の損失時間削減率 = 約7.5% (約75.8万人時間/年)
整備なし 約1004.5万人時間/年 → 整備あり 約928.7万人時間/年
- ・ 事業区間の旅行速度が改善 【P6で詳述】
- ・ 伏木富山港(重要港湾)へのアクセス利便性が向上
事業区間の所要時間 整備前：25.8分 → 整備後：14.0分(約11.8分短縮)
※ 整備前：道路交通センサス(H17)、整備後：プローブデータ(H26)

(2) 物流効率化支援

- ・ 国道8号沿線企業の物流効率が向上し、企業活動が活性化することにより、
滑川市の工業製品出荷額が増加 【P10で詳述】

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 滑川市から富山市へのアクセス性が向上したことにより通勤圏が拡大し、滑川市の人口増加
- ・ 都市の住みやすさの評価が上昇 【P8で詳述】

(4) 個性ある地域の形成

- ・ 二次交通の利便性が向上し、北陸新幹線開業効果の波及や地域活性化に貢献

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・ 富山市郊外から救急医療施設(富山市民病院)への搬送時間が短縮し、救命率が向上
病院までの所要時間 整備前：36.7分 → 整備後：28.2分(約8.5分短縮)
※ 整備前：道路交通センサス(H17)、整備後：プローブデータ(H26)

Ⅲ. 安全

(2) 災害への備え

- ・ 富山県の地域防災計画において、第1次緊急通行確保路線としての位置づけあり

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＝約0.1万t-CO₂/年
(整備なし 約72.9万t-CO₂/年 → 整備あり 約72.8万t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 費用便益分析対象エリアのNO₂排出量の削減率＝約0.4%
(整備なし 約1487.4t-NO₂/年 → 整備あり 約1481.6t-NO₂/年)
- ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝約0.3%
(整備なし 約72.2t-SPM/年 → 整備あり 約72.0t-SPM/年)

費用対効果算出資料

◆ 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・その他の別
一般国道8号	滑川富山バイパス	L=4.9Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
28,200~39,200	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27年度		
単純合計	24億円	43億円	67億円
基準年における 現在価値(C)	30億円	23億円	52億円

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27年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	23億円	0.10億円	1.0億円	24億円
基準年における 現在価値(B)	523億円	7.8億円	23億円	555億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	10.6
経済的純現在価値(事業全体)	502億円
経済的内部収益率(事業全体)	46.1%

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: 一般国道8号 滑川富山バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [一般国道8号 滑川富山BP] :4.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	19,800	35,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7.90	5.69	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	29.3	37.14	
②主な周辺道路 ^{※4}	A[(一)富山滑川魚津線] :4.9km	交通量	[台/日]	15,500	9,800
		走行時間	[分]	9.77	7.63
		走行時間費用	[億円/年]	27.3	13.61
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計: 1,065.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,114.11	2,100.05	

			整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (A - B)
合計: 1,075.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,170.72	2,150.80	19.92

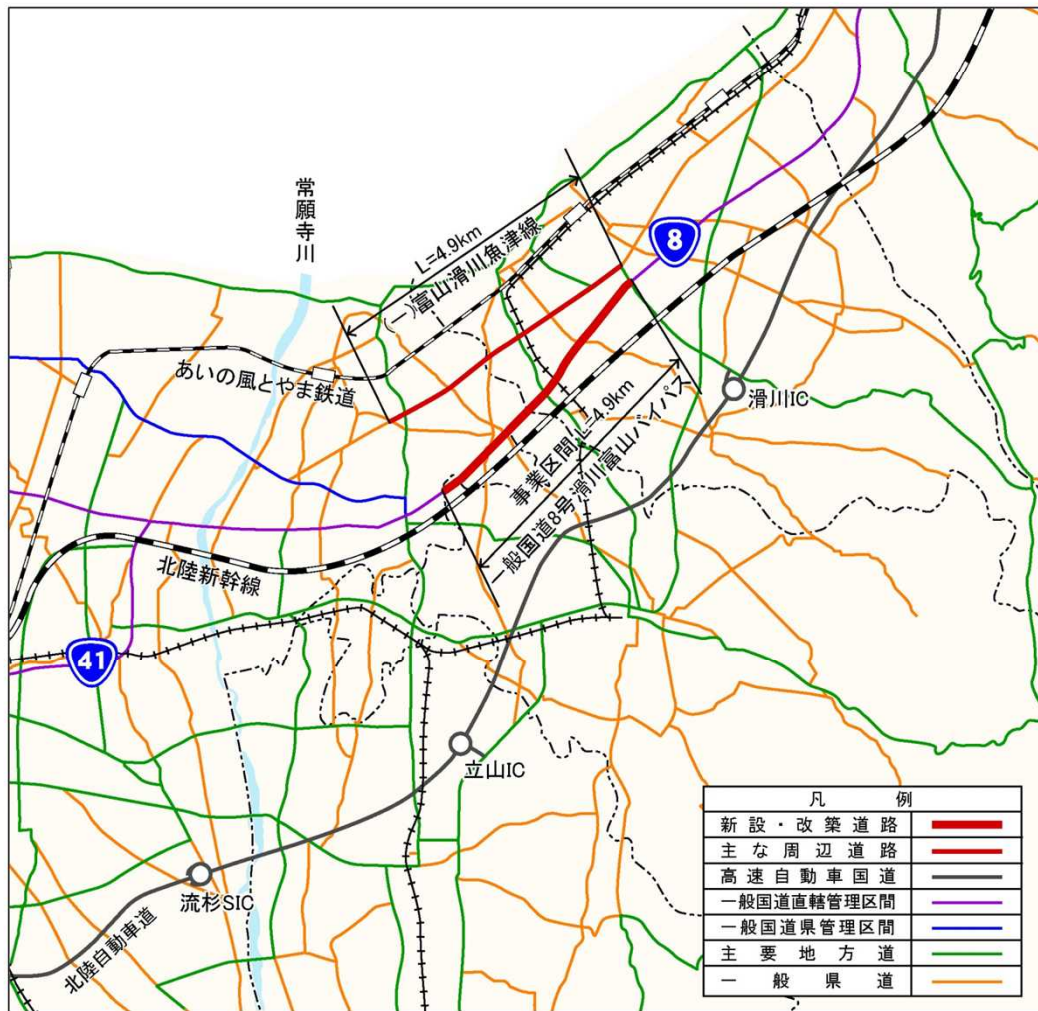
※1: 推計した所用時間と基準速度で走行した場合の所用時間との差。

※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。

事業名：一般国道8号 滑川富山バイパス



算出の条件

事業名:一般国道8号 滑川富山バイパス

(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	H27年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17年センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
速度設定の考え方	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"/>	
	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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通容量未満・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる加重平均速度を用いた	
最終配分の速度	採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名：一般国道8号 滑川富山バイパス

(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	
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	(106)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			
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冬期日数(106日)及び降雪日数(43日)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:一般国道8号 滑川富山バイパス

(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 checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input 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"/>
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道8号 滑川富山バイパス				維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）					
				単価（億円）		延長（km）		単純単価（億円）	
				0.19		4.9		0.93	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）			
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価		
-4年目	H 19	1.3686	97.6	5.9	7.5	0.0	0.0		
-3年目	H 20	1.3159	96.8	7.4	9.1	0.0	0.0		
-2年目	H 21	1.2653	95.6	8.7	10.5	0.0	0.0		
-1年目	H 22	1.2167	93.7	2.1	2.5	0.0	0.0		
供用開始年次	H 23	1.1699	92.1	0.0	0.0	0.9	1.0		
1年目	H 24	1.1249	91.3	0.0	0.0	0.9	1.0		
2年目	H 25	1.0816	91.1	0.0	0.0	0.9	0.9		
3年目	H 26	1.0400	91.1	0.0	0.0	0.9	0.9		
4年目	H 27	1.0000	91.1	0.0	0.0	0.9	0.9		
5年目	H 28	0.9615	91.1	0.0	0.0	0.9	0.8		
6年目	H 29	0.9246	91.1	0.0	0.0	0.9	0.8		
7年目	H 30	0.8890	91.1	0.0	0.0	0.9	0.8		
8年目	H 31	0.8548	91.1	0.0	0.0	0.9	0.7		
9年目	H 32	0.8219	91.1	0.0	0.0	0.9	0.7		
10年目	H 33	0.7903	91.1	0.0	0.0	0.9	0.7		
11年目	H 34	0.7599	91.1	0.0	0.0	0.9	0.7		
12年目	H 35	0.7307	91.1	0.0	0.0	0.9	0.6		
13年目	H 36	0.7026	91.1	0.0	0.0	0.9	0.6		
14年目	H 37	0.6756	91.1	0.0	0.0	0.9	0.6		
15年目	H 38	0.6496	91.1	0.0	0.0	0.9	0.6		
16年目	H 39	0.6246	91.1	0.0	0.0	0.9	0.5		
17年目	H 40	0.6006	91.1	0.0	0.0	0.9	0.5		
18年目	H 41	0.5775	91.1	0.0	0.0	0.9	0.5		
19年目	H 42	0.5553	91.1	0.0	0.0	0.9	0.5		
20年目	H 43	0.5339	91.1	0.0	0.0	0.9	0.5		
21年目	H 44	0.5134	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
22年目	H 45	0.4936	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
23年目	H 46	0.4746	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
24年目	H 47	0.4564	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
25年目	H 48	0.4388	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
26年目	H 49	0.4220	91.1	0.0	0.0	0.9	0.4		
27年目	H 50	0.4057	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
28年目	H 51	0.3901	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
29年目	H 52	0.3751	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
30年目	H 53	0.3607	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
31年目	H 54	0.3468	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
32年目	H 55	0.3335	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
33年目	H 56	0.3207	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
34年目	H 57	0.3083	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
35年目	H 58	0.2965	91.1	0.0	0.0	0.9	0.3		
36年目	H 59	0.2851	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
37年目	H 60	0.2741	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
38年目	H 61	0.2636	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
39年目	H 62	0.2534	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
40年目	H 63	0.2437	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
41年目	H 64	0.2343	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
42年目	H 65	0.2253	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
43年目	H 66	0.2166	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
44年目	H 67	0.2083	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
45年目	H 68	0.2003	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
46年目	H 69	0.1926	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
47年目	H 70	0.1852	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
48年目	H 71	0.1780	91.1	0.0	0.0	0.9	0.2		
49年目	H 72	0.1712	91.1	0.0	0.0	0.9	0.1		
合計				24.1	29.7	43.1	22.5		
単純事業費計				24.1		43.1			

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標準的な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。
 （投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。）

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道6号 清川富山バイパス

年度 (基準年)	年次	総走行台キロの年次別中心率 (北陸7号)			削減率 (A)	GDP 7ルーラー	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (億円)		合計		
		乗用車	小型貨物	普通貨物			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	② 計	③	現在価値 (A)×(2)	現在価値 (3)×(A)			
使用開始年次	H 23	0.90469	0.98273	0.97572	0.99051	11699	92,1000	18.7	3.5	0.5	0.0	22.7	26.3	0.1	1.0	23.8	27.6
1年目	H 24	0.90466	0.98243	0.97511	0.99042	11249	91,3000	18.6	3.5	0.5	0.0	22.5	25.3	0.1	1.0	23.7	26.6
2年目	H 25	0.90463	0.98212	0.97448	0.99033	10816	91,1000	18.5	3.4	0.4	0.0	22.3	24.2	0.2	1.0	23.5	25.4
3年目	H 26	0.90460	0.98179	0.97381	0.99023	10400	91,0000	18.3	3.3	0.4	0.0	22.2	23.1	0.2	1.0	23.4	24.3
4年目	H 27	0.90454	0.98145	0.97310	0.99014	10000	91,0000	18.3	3.3	0.4	0.0	22.2	22.0	0.2	1.0	23.2	23.2
5年目	H 28	0.90454	0.98110	0.97236	0.99004	9615	91,0000	18.2	3.2	0.4	0.0	21.8	21.0	0.2	1.0	22.9	22.2
6年目	H 29	0.90451	0.98074	0.97157	0.98994	9246	91,0000	18.1	3.2	0.4	0.0	21.7	20.0	0.3	1.0	22.9	21.2
7年目	H 30	0.90448	0.98036	0.97074	0.98984	8890	91,0000	18.0	3.1	0.4	0.0	21.5	19.1	0.3	1.0	22.7	20.2
8年目	H 31	0.90445	0.97997	0.96986	0.98973	8548	91,0000	17.9	3.0	0.4	0.0	21.3	18.2	0.3	1.0	22.6	19.3
9年目	H 32	0.90588	0.98583	0.98106	0.99285	8219	91,0000	17.8	3.0	0.4	0.0	21.1	17.4	0.3	0.9	22.4	18.4
10年目	H 33	0.90586	0.98563	0.98070	0.99280	7903	91,0000	17.7	2.9	0.4	0.0	20.9	16.6	0.4	0.9	22.3	17.6
11年目	H 34	0.90585	0.98542	0.98022	0.99275	7599	91,0000	17.6	2.9	0.4	0.0	20.8	15.9	0.4	0.8	22.2	16.9
12年目	H 35	0.90583	0.98520	0.97992	0.99270	7307	91,0000	17.6	2.9	0.3	0.0	20.8	15.2	0.4	0.8	22.1	16.1
13年目	H 36	0.90581	0.98498	0.97951	0.99264	7026	91,0000	17.5	2.8	0.3	0.0	20.7	14.5	0.4	0.8	22.0	15.4
14年目	H 37	0.90579	0.98475	0.97908	0.99259	6756	91,0000	17.4	2.8	0.3	0.0	20.5	13.9	0.4	0.8	21.9	14.8
15年目	H 38	0.90576	0.98452	0.97864	0.99253	6496	91,0000	17.3	2.7	0.3	0.0	20.4	13.3	0.4	0.8	21.7	14.1
16年目	H 39	0.90574	0.98427	0.97817	0.99248	6246	91,0000	17.2	2.7	0.3	0.0	20.3	12.7	0.4	0.8	21.6	13.5
17年目	H 40	0.90574	0.98402	0.97768	0.99242	6006	91,0000	17.2	2.6	0.3	0.0	20.2	12.1	0.4	0.8	21.5	12.9
18年目	H 41	0.90572	0.98376	0.97717	0.99236	5775	91,0000	17.1	2.6	0.3	0.0	20.0	11.6	0.4	0.8	21.4	12.4
19年目	H 42	0.90571	0.98355	0.97666	0.99230	5553	91,0000	17.1	2.6	0.3	0.0	19.9	11.1	0.3	0.9	21.3	11.8
20年目	H 43	0.90569	0.98330	0.97616	0.99224	5339	91,0000	16.9	2.5	0.3	0.0	19.7	10.5	0.3	0.9	21.1	11.3
21年目	H 44	0.90566	0.98326	0.97600	0.99218	5134	91,0000	16.7	2.5	0.3	0.0	19.6	10.0	0.3	0.9	21.0	10.7
22年目	H 45	0.90565	0.98321	0.97584	0.99216	4936	91,0000	16.6	2.5	0.3	0.0	19.4	9.6	0.3	0.9	20.9	10.2
23年目	H 46	0.90562	0.98316	0.97568	0.99214	4746	91,0000	16.4	2.5	0.3	0.0	19.2	9.1	0.3	0.9	20.8	9.7
24年目	H 47	0.90563	0.98312	0.97552	0.99213	4564	91,0000	16.3	2.5	0.3	0.0	19.0	8.7	0.3	0.9	20.7	9.3
25年目	H 48	0.90563	0.98307	0.97536	0.99212	4388	91,0000	16.1	2.5	0.3	0.0	18.9	8.3	0.3	0.9	20.6	8.8
26年目	H 49	0.90564	0.98302	0.97520	0.99211	4220	91,0000	16.0	2.4	0.3	0.0	18.7	7.9	0.3	0.9	20.5	8.4
27年目	H 50	0.90564	0.98297	0.97504	0.99210	4057	91,0000	15.8	2.4	0.3	0.0	18.5	7.5	0.3	0.9	20.4	8.0
28年目	H 51	0.90564	0.98292	0.97488	0.99209	3901	91,0000	15.6	2.4	0.3	0.0	18.4	7.2	0.3	0.9	20.3	7.6
29年目	H 52	0.90564	0.98287	0.97472	0.99208	3751	91,0000	15.5	2.4	0.3	0.0	18.2	6.8	0.3	0.9	20.2	7.2
30年目	H 53	0.90563	0.98282	0.97456	0.99207	3607	91,0000	15.3	2.4	0.3	0.0	18.0	6.5	0.3	0.9	20.1	6.9
31年目	H 54	0.90563	0.98277	0.97440	0.99206	3468	91,0000	15.2	2.4	0.3	0.0	17.8	6.2	0.3	0.9	20.0	6.6
32年目	H 55	0.90562	0.98272	0.97424	0.99205	3335	91,0000	15.0	2.3	0.3	0.0	17.7	5.9	0.3	0.9	19.9	6.2
33年目	H 56	0.90561	0.98266	0.97408	0.99204	3207	91,0000	14.9	2.3	0.3	0.0	17.5	5.6	0.3	0.9	19.8	5.9
34年目	H 57	0.90561	0.98261	0.97392	0.99203	3083	91,0000	14.7	2.3	0.3	0.0	17.3	5.3	0.3	0.9	19.7	5.7
35年目	H 58	0.90561	0.98255	0.97376	0.99202	2965	91,0000	14.5	2.3	0.3	0.0	17.1	5.1	0.3	0.9	19.6	5.4
36年目	H 59	0.90560	0.98250	0.97360	0.99201	2851	91,0000	14.4	2.3	0.3	0.0	17.0	4.8	0.3	0.9	19.5	5.1
37年目	H 60	0.90560	0.98244	0.97344	0.99200	2741	91,0000	14.2	2.3	0.3	0.0	16.8	4.6	0.3	0.9	19.4	4.9
38年目	H 61	0.90560	0.98238	0.97328	0.99199	2636	91,0000	14.1	2.2	0.3	0.0	16.6	4.4	0.3	0.9	19.3	4.6
39年目	H 62	0.90560	0.98232	0.97312	0.99198	2534	91,0000	13.9	2.2	0.3	0.0	16.4	4.2	0.3	0.9	19.2	4.4
40年目	H 63	0.90559	0.98227	0.97296	0.99197	2437	91,0000	13.8	2.2	0.3	0.0	16.3	4.0	0.3	0.9	19.1	4.2
41年目	H 64	0.90559	0.98222	0.97280	0.99196	2344	91,0000	13.6	2.2	0.3	0.0	16.1	3.8	0.3	0.9	19.0	4.0
42年目	H 65	0.90559	0.98216	0.97264	0.99195	2253	91,0000	13.4	2.2	0.3	0.0	15.9	3.6	0.3	0.9	18.9	3.8
43年目	H 66	0.90558	0.98211	0.97248	0.99194	2166	91,0000	13.3	2.2	0.3	0.0	15.7	3.4	0.3	0.9	18.8	3.6
44年目	H 67	0.90558	0.98205	0.97232	0.99193	2083	91,0000	13.1	2.1	0.3	0.0	15.6	3.2	0.3	0.9	18.7	3.4
45年目	H 68	0.90558	0.98200	0.97216	0.99192	2003	91,0000	13.0	2.1	0.3	0.0	15.4	3.1	0.3	0.9	18.6	3.2
46年目	H 69	0.90558	0.98194	0.97200	0.99191	1926	91,0000	12.8	2.1	0.3	0.0	15.2	2.9	0.3	0.9	18.5	3.1
47年目	H 70	0.90558	0.98188	0.97184	0.99190	1852	91,0000	12.7	2.1	0.3	0.0	15.1	2.8	0.3	0.9	18.4	2.9
48年目	H 71	0.90557	0.98182	0.97168	0.99189	1780	91,0000	12.5	2.1	0.3	0.0	14.9	2.7	0.3	0.9	18.3	2.8
49年目	H 72	0.90555	0.98176	0.97152	0.99188	1712	91,0000	12.3	2.1	0.3	0.0	14.7	2.5	0.3	0.9	18.2	2.6
合計						794.7	129.1	16.8	8.2	0.0	0.0	940.6	923.4	14.1	7.8	956.8	954.6

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
滑川富山バイパス	滑川市稲泉～中新川郡上市町久金	4	4.9km

■事業費内訳【全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					2,264	
	改良費				178	
		土工	m ³	23,000	80	盛土
		法面工	m ²	11,500	15	盛土法面
		函渠工	式	1	10	水路等
		排水工	m	1,560	21	
		中央分離帯工	m	4,500	52	
	橋梁費				1,507	
		100m以上	m	318	1,158	1橋
		100m未満	m	113	349	3橋
	舗装費				567	
		車道舗装	m ²	45,000	439	
		歩道舗装	m ²	17,500	128	
	付帯施設費				12	
		交通管理施設工	式	1	12	標識工、防護柵工等
②用地及補償費						
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
	補償費		式			
③間接経費			式	1	136	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					2,400	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	滑川富山バイパス	2	4.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.9	650	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			4,650	

【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。