

一般国道８号 入善黒部バイパス
費用対便益算出資料
〔様式集〕

様式－１	P １
様式－２	P ４
様式－３①	P ６
様式－３②	P １０
様式－４	P １３
様式－５	P １５
参考様式 １	P １７
参考様式 ２	P １９

令和２年 ９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 入善黒部バイパス
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

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 154億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 529億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 16.2%)

●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 円滑なまびり ダイヤの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現運等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <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 checked="" 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"/> 拠点空港 (会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理空港へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 国際線略港湾、国際拠点港湾、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	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現状)：515万人・時間/年 (515万人・時間/年 = 337万人・時間/年) 渋滞損失削減時間：178万人・時間/年 (下新川郡入善町利山～魚津市江口 入善黒部バイパス及び県道魚津入善線) 区間b (当該区間/並行区間) について：(下新川郡入善町利山～魚津市江口 入善黒部バイパス及び県道魚津入善線) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：73万人・時間/年 (下新川郡入善町利山～魚津市江口 入善黒部バイパス及び県道魚津入善線) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約43%削減 (下新川郡入善町利山～魚津市江口/入善黒部バイパス及び県道魚津入善線)
物流効率化の支 援	<input type="checkbox"/> 対象駅：黒部宇奈月温泉駅 (北陸新幹線) 対象地：魚津市役所 <input type="checkbox"/> 対象駅：黒部宇奈月温泉駅～魚津市役所間のアクセス時間が約4分短縮 (約20分→約16分)	
	<input type="checkbox"/> 対象港湾：伏木富山港 対象地：入善町 <input type="checkbox"/> 対象港湾：伏木富山港～入善町間のアクセス時間が約1分短縮 (約56分→約55分)	

1. 活力	都市の再生	<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"/> 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 <input type="checkbox"/> 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専道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域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"/> 当該路線が降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能区間を解消する <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 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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を支援する <input checked="" 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"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	<p>・対象自治体：黒部市・入善町 日常生活圏中心都市：魚津市</p> <p>・魚津市役所～黒部市役所間のアクセス時間が約6分短縮(約16分→約10分)</p> <p>・魚津市役所～入善町役所間のアクセス時間が約9分短縮(約28分→約19分)</p> <p>・国道8号沿線の観光施設や温泉等へのアクセス性や回遊性の向上が期待できる。</p> <p>沿線の観光施設：①黒部峡谷 ②宇奈月温泉 ③黒部峡谷 ④宇奈月美術館 ⑤魚の駅「生地」 ⑥海の駅「盛気楼」</p>
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 自転車・自販車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 国道8号は自然環境等との調和を図りながら沿道施設の誘導を目指す「沿道利用誘導地区」に指定されている。入善黒部ハイバイパスの整備により、電柱の無い美しい町並みが形成される。

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等に死傷事故率が500件/億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</p> <p>□ 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児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い又は歩道が設置される</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、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</p> <p>□ 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</p>	<p>・国道8号が「富山県地域防災計画」の第1次緊急通行確保路線として指定されている。</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</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>□ 現道等の防災拠点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構築物における通行規制等が解消される</p> <p>□ 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</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>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>■ 現道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見込まれる</p>	<p>・費用便益分析対象区間のCO2排出量が削減(削減量=約1.7万t-CO2/年)</p> <p>・費用便益分析対象区間のNO2排出量が削減(削減量=約51t-NO2/年)</p> <p>・費用便益分析対象区間のSPM排出量が削減(削減量=約3t-SPM/年)</p> <p>・現道の夜間騒音レベル(黒部市天池)整備なし:73dB → 整備あり:64dB (黒部市萩生)整備なし:71dB → 整備あり:62dB</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</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見込まれる</p>	<p>・救命医療施設である黒部市民病院へのアクセス向上が見込まれる。 黒部市民病院～魚津市消防本部間のアクセス時間が約5分短縮(約16分→約11分)</p> <p>・事業区間周辺の大規模工場や文化拠点施設へのアクセス向上が見込まれる。</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	入善黒部バイパス	L=16.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,600~38,400	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	871億円	291億円	1,161億円
うち残事業分	178億円	212億円	390億円
基準年における 現在価値 (C)	1,268億円	142億円	1,410億円
うち残事業分	146億円	67億円	212億円

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	平成27年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	28億円	5.9億円	1.1億円	35億円
基準年における 現在価値 (B)	1,286億円	221億円	56億円	1,563億円
うち残事業分	662億円	59億円	21億円	742億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	154億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	3.5
経済的純現在価値（残事業）	529億円
経済的内部収益率（残事業）	16.2%

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	18,600～38,400	±10%	1.001～1.2
事業費	871億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	42年	±20%	1.1～1.2

【 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	18,600～38,400	±10%	3.1～3.8
事業費	178億円	±10%	3.3～3.8
事業期間	8年	±20%	3.3～3.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道8号 入善黒部バイパス（事業全体）

（推計時点 R12 年）

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [入善黒部バイパス]	バイパス部： 14.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	28,700	
		走行時間 ^{※2}	[分]	—	16	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	86.90	
	現道拡幅部： 2.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	13,500	28,500	
		走行時間 ^{※2}	[分]	3.2	3.0	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	8.14	16.06	
②主な周辺道路 ^{※4}	A.(一)魚津入善線： 12.8km	交通量	[台/日]	12,100	6,300	
		走行時間	[分]	23	20	
		走行時間費用	[億円/年]	52.16	23.28	
	B.(一)沓掛魚津線： 10.2km	交通量	[台/日]	7,100	2,000	
		走行時間	[分]	21	17	
		走行時間費用	[億円/年]	26.85	5.91	
	C.(主)魚津生地入善線： 19.5km	交通量	[台/日]	7,300	1,100	
		走行時間	[分]	35	30	
		走行時間費用	[億円/年]	49.88	5.79	
	D.(主)黒部朝日公園線： 12.1km	交通量	[台/日]	5,200	2,300	
		走行時間	[分]	20	18	
		走行時間費用	[億円/年]	19.49	7.19	
	E.新川広域農道： 20.5km	交通量	[台/日]	4,700	800	
		走行時間	[分]	31	28	
		走行時間費用	[億円/年]	28.91	4.25	
③その他道路合計： 598.1km	走行時間費用	[億円/年]	716.23	678.97		
				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：689.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	901.65	828.35	73.30	

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

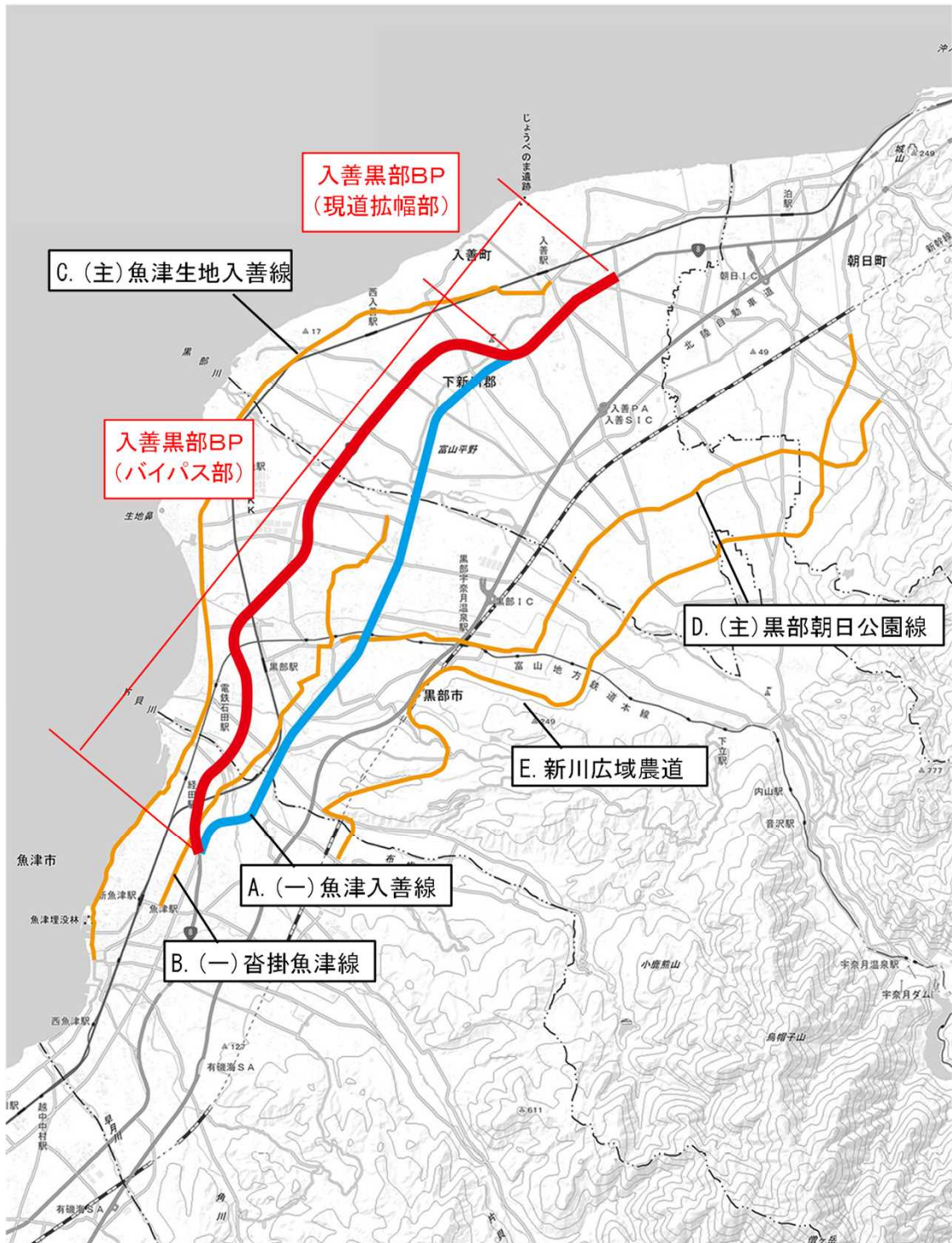
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道8号 入善黒部バイパス（残事業）

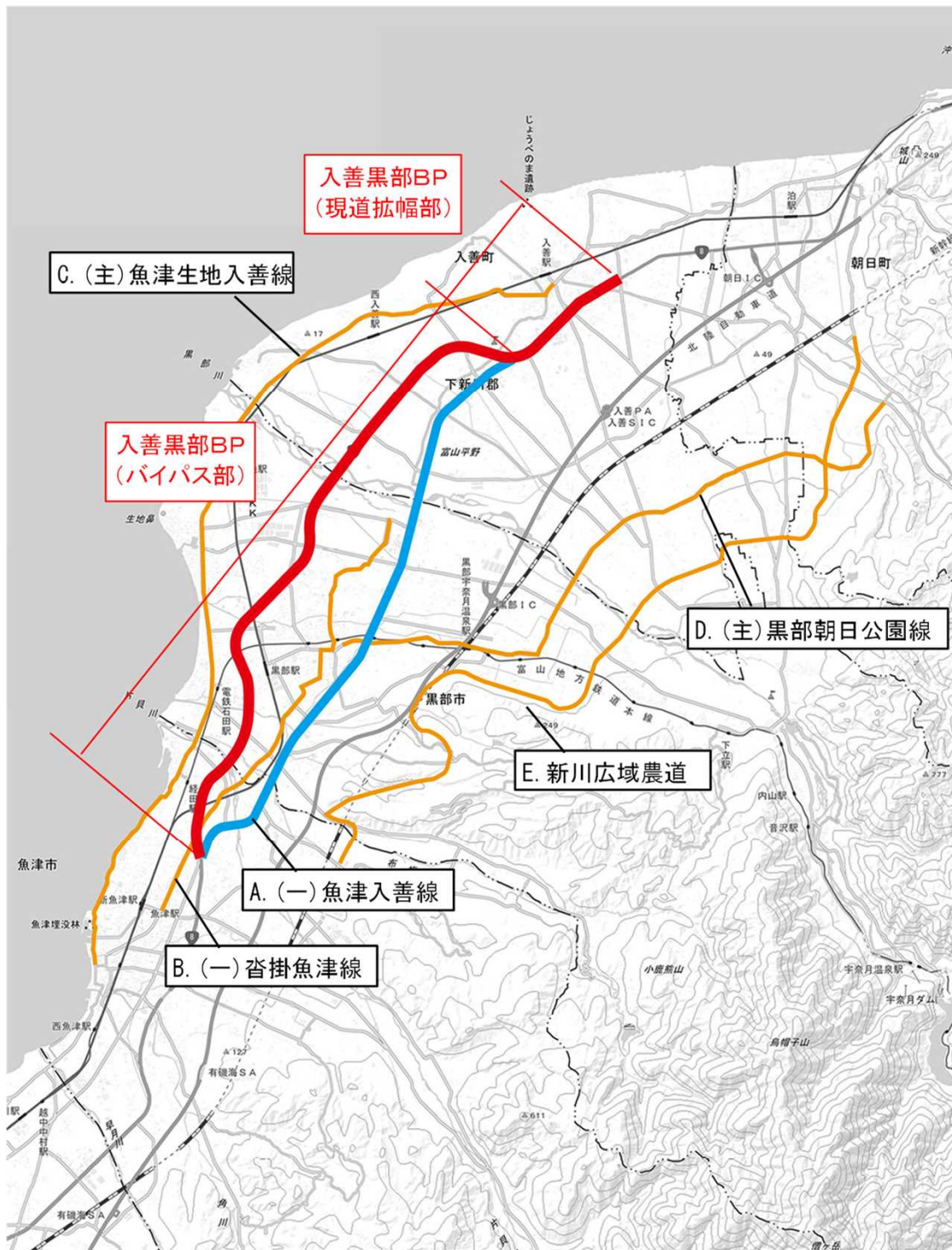
（推計時点 R12 年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・ 改築道路 [入善黒 部バイパ ス]	バイパス 部： 14.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	12,100	28,700
		走行時間 ^{※2}	[分]	22	16
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	50.18	86.90
	現道拡幅 部： 2.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,600	28,500
		走行時間 ^{※2}	[分]	3.2	3.0
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	9.39	16.06
②主な周 辺道路 ^{※4}	A.(一)魚津 入善線： 12.8km	交通量	[台/日]	9,400	6,300
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	38.67	23.28
	B.(一)沓掛 魚津線： 10.2km	交通量	[台/日]	9,000	2,000
		走行時間	[分]	20	17
		走行時間費用	[億円/年]	34.94	5.91
	C.(主)魚 津生地入 善線： 19.5km	交通量	[台/日]	3,600	1,100
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	20.59	5.79
	D.(主)黒 部朝日公 園線： 12.1km	交通量	[台/日]	5,100	2,300
		走行時間	[分]	20	18
		走行時間費用	[億円/年]	20.34	7.19
	E.新川広 域農道： 20.5km	交通量	[台/日]	1,200	800
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	5.88	4.25
③その他道路合計 ：598.1km	走行時間費用	[億円/年]	695.64	678.97	

			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：689.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	875.64	828.35	47.29

- ※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 入善黒部バイパス

(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年間	
	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 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"/> (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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
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、実速度に照合し設定)	<input checked="" type="checkbox"/>	

事業名：一般国道8号 入善黒部バイパス

(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 採用した冬期日数の考え方を記載	(102) 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冬期日数(102日)及び降雪日数(46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(降雪日15%低下、降雪日以外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	<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 (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 入善黒部バイパス

(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	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				
<p>4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>				

費用の現在価値算定表

箇所名:一般国道8号 入善黒部バイパス(事業全体)				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)	
				0.45	16.1	7.25	
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
-28年目	S 62	3.6484	107.3	0.20	0.70		
-27年目	S 63	3.5081	107.9	0.20	0.67		
-26年目	H 1	3.3731	110.8	0.60	1.88		
-25年目	H 2	3.2434	113.3	0.29	0.85		
-24年目	H 3	3.1187	116.0	0.39	1.08		
-23年目	H 4	2.9987	117.6	1.98	5.19		
-22年目	H 5	2.8834	117.9	3.41	8.57		
-21年目	H 6	2.7725	117.8	5.39	13.04		
-20年目	H 7	2.6658	117.1	12.18	28.50		
-19年目	H 8	2.5633	116.6	14.58	32.95		
-18年目	H 9	2.4647	117.5	11.98	25.83		
-17年目	H 10	2.3699	116.9	29.12	60.69		
-16年目	H 11	2.2788	115.2	41.75	84.90		
-15年目	H 12	2.1911	113.8	27.48	54.39		
-14年目	H 13	2.1068	112.4	33.96	65.44		
-13年目	H 14	2.0258	110.5	36.24	68.30		
-12年目	H 15	1.9479	109.0	15.74	28.92		
-11年目	H 16	1.8730	107.9	22.49	40.13		
-10年目	H 17	1.8009	106.7	25.84	44.83		
-9年目	H 18	1.7317	105.9	31.89	53.61		
-8年目	H 19	1.6651	105.0	37.26	60.74		
-7年目	H 20	1.6010	104.4	37.35	58.88		
-6年目	H 21	1.5395	103.0	47.66	73.23		
-5年目	H 22	1.4802	101.3	44.38	66.66		
-4年目	H 23	1.4233	99.8	28.15	41.27		
-3年目	H 24	1.3686	99.0	49.05	69.71		
-2年目	H 25	1.3159	99.0	41.76	57.06		
-1年目	H 26	1.2653	101.5	21.20	27.17		
供用開始年次	H 27	1.2167	103.0	6.05	7.35	3.82	4.64
1年目	H 28	1.1699	102.8	9.43	11.03	3.82	4.47
2年目	H 29	1.1249	102.9	11.86	13.33	3.82	4.29
3年目	H 30	1.0816	102.8	11.87	12.84	3.82	4.13
4年目	R 1	1.0400	102.8	17.94	18.66	3.82	3.97
5年目	R 2	1.0000	102.8	13.31	13.31	3.82	3.82
6年目	R 3	0.9615	102.8	12.83	12.34	3.82	3.67
7年目	R 4	0.9246	102.8	13.18	12.19	3.82	3.53
8年目	R 5	0.8890	102.8	14.18	12.61	3.82	3.39
9年目	R 6	0.8548	102.8	24.55	20.99	3.82	3.26
10年目	R 7	0.8219	102.8	28.18	23.16	3.82	3.14
11年目	R 8	0.7903	102.8	30.91	24.43	3.82	3.02
12年目	R 9	0.7599	102.8	29.09	22.11	3.82	2.90
13年目	R 10	0.7307	102.8	24.75	18.08	3.82	2.79
14年目	R 11	0.7026	102.8			6.59	4.63
15年目	R 12	0.6756	102.8			6.59	4.45
16年目	R 13	0.6496	102.8			6.59	4.28
17年目	R 14	0.6246	102.8			6.59	4.11
18年目	R 15	0.6006	102.8			6.59	3.96
19年目	R 16	0.5775	102.8			6.59	3.80
20年目	R 17	0.5553	102.8			6.59	3.66
21年目	R 18	0.5339	102.8			6.59	3.52
22年目	R 19	0.5134	102.8			6.59	3.38
23年目	R 20	0.4936	102.8			6.59	3.25
24年目	R 21	0.4746	102.8			6.59	3.13
25年目	R 22	0.4564	102.8			6.59	3.01
26年目	R 23	0.4388	102.8			6.59	2.89
27年目	R 24	0.4220	102.8			6.59	2.78
28年目	R 25	0.4057	102.8			6.59	2.67
29年目	R 26	0.3901	102.8			6.59	2.57
30年目	R 27	0.3751	102.8			6.59	2.47
31年目	R 28	0.3607	102.8			6.59	2.38
32年目	R 29	0.3468	102.8			6.59	2.28
33年目	R 30	0.3335	102.8			6.59	2.20
34年目	R 31	0.3207	102.8			6.59	2.11
35年目	R 32	0.3083	102.8			6.59	2.03
36年目	R 33	0.2965	102.8			6.59	1.95
37年目	R 34	0.2851	102.8			6.59	1.88
38年目	R 35	0.2741	102.8			6.59	1.81
39年目	R 36	0.2636	102.8			6.59	1.74
40年目	R 37	0.2534	102.8			6.59	1.67
41年目	R 38	0.2437	102.8			6.59	1.61
42年目	R 39	0.2343	102.8			6.59	1.54
43年目	R 40	0.2253	102.8			6.59	1.48
44年目	R 41	0.2166	102.8			6.59	1.43
45年目	R 42	0.2083	102.8			6.59	1.37
46年目	R 43	0.2003	102.8			6.59	1.32
47年目	R 44	0.1926	102.8			6.59	1.27
48年目	R 45	0.1852	102.8			6.59	1.22
49年目	R 46	0.1780	102.8	-168.20	-29.94	6.59	1.17
合計				702.45	1,267.66	290.56	142.02
単純事業費計				870.65		290.56	

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。

費用の現在価値算定表

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 入善黒部バイパス(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.29	16.1	4.67

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	R 3	0.9615	102.8	12.83	12.34		
-7年目	R 4	0.9246	102.8	13.18	12.19		
-6年目	R 5	0.8890	102.8	14.18	12.61		
-5年目	R 6	0.8548	102.8	24.55	20.99		
-4年目	R 7	0.8219	102.8	28.18	23.16		
-3年目	R 8	0.7903	102.8	30.91	24.43		
-2年目	R 9	0.7599	102.8	29.09	22.11		
-1年目	R 10	0.7307	102.8	24.75	18.08		
供用開始年次	R 11	0.7026	102.8			4.24	2.98
1年目	R 12	0.6756	102.8			4.24	2.87
2年目	R 13	0.6496	102.8			4.24	2.76
3年目	R 14	0.6246	102.8			4.24	2.65
4年目	R 15	0.6006	102.8			4.24	2.55
5年目	R 16	0.5775	102.8			4.24	2.45
6年目	R 17	0.5553	102.8			4.24	2.36
7年目	R 18	0.5339	102.8			4.24	2.27
8年目	R 19	0.5134	102.8			4.24	2.18
9年目	R 20	0.4936	102.8			4.24	2.10
10年目	R 21	0.4746	102.8			4.24	2.01
11年目	R 22	0.4564	102.8			4.24	1.94
12年目	R 23	0.4388	102.8			4.24	1.86
13年目	R 24	0.4220	102.8			4.24	1.79
14年目	R 25	0.4057	102.8			4.24	1.72
15年目	R 26	0.3901	102.8			4.24	1.66
16年目	R 27	0.3751	102.8			4.24	1.59
17年目	R 28	0.3607	102.8			4.24	1.53
18年目	R 29	0.3468	102.8			4.24	1.47
19年目	R 30	0.3335	102.8			4.24	1.42
20年目	R 31	0.3207	102.8			4.24	1.36
21年目	R 32	0.3083	102.8			4.24	1.31
22年目	R 33	0.2965	102.8			4.24	1.26
23年目	R 34	0.2851	102.8			4.24	1.21
24年目	R 35	0.2741	102.8			4.24	1.16
25年目	R 36	0.2636	102.8			4.24	1.12
26年目	R 37	0.2534	102.8			4.24	1.08
27年目	R 38	0.2437	102.8			4.24	1.03
28年目	R 39	0.2343	102.8			4.24	0.99
29年目	R 40	0.2253	102.8			4.24	0.96
30年目	R 41	0.2166	102.8			4.24	0.92
31年目	R 42	0.2083	102.8			4.24	0.88
32年目	R 43	0.2003	102.8			4.24	0.85
33年目	R 44	0.1926	102.8			4.24	0.82
34年目	R 45	0.1852	102.8			4.24	0.79
35年目	R 46	0.1780	102.8			4.24	0.76
36年目	R 47	0.1712	102.8			4.24	0.73
37年目	R 48	0.1646	102.8			4.24	0.70
38年目	R 49	0.1583	102.8			4.24	0.67
39年目	R 50	0.1522	102.8			4.24	0.65
40年目	R 51	0.1463	102.8			4.24	0.62
41年目	R 52	0.1407	102.8			4.24	0.60
42年目	R 53	0.1353	102.8			4.24	0.57
43年目	R 54	0.1301	102.8			4.24	0.55
44年目	R 55	0.1251	102.8			4.24	0.53
45年目	R 56	0.1203	102.8			4.24	0.51
46年目	R 57	0.1157	102.8			4.24	0.49
47年目	R 58	0.1112	102.8			4.24	0.47
48年目	R 59	0.1069	102.8			4.24	0.45
49年目	R 60	0.1028	102.8	-1.08	-0.11	4.24	0.44
合計				176.59	145.78	212.23	66.63
単純事業費計				177.67		212.23	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	入善黒部バイパス	4	16.1km

■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				53,375	
	改良費				18,043	
		土工	m ³	1,858,353	11,186	切土(77,218m ³)、盛土(1,721,875m ³)、置換盛土(28,960m ³)
		法面工	m ²	161,080	636	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	746	重力式擁壁、L型擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	3,497	道路、水路等、横断地下道
		排水工	式	1	1,751	
		中央分離帯工	m	13,491	227	
	橋梁費				24,664	
		100m以上	m	4,348	18,428	14橋(上下線)
		100m未満	m	635	6,236	14橋(上下線)
	舗装費				5,774	
		車道舗装	m ²	291,433	5,183	
		歩道舗装	m ²	96,265	356	
		側道舗装	m ²	67,430	235	
	付帯施設費				4,894	
		交通管理施設工	式	1	4,894	標識工、防護柵工、道路照明、電線共同溝等
②	用地及補償費				25,232	
	用地費		m ²	602,790	16,820	
		宅地	m ²	219,740	7,782	
		田畑	m ²	383,050	9,038	
	補償費		式		8,412	
③	間接経費		式	1	13,093	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				91,700	

【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する

○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

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	入善黒部バイパス	4	16.1km

■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				19,048	
	改良費				1,964	
		土工	m ³	560,316	288	切土(24,830m ³)、盛土(538,851m ³)
		法面工	m ²	90,290	358	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	73	重力式擁壁、L型擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	1,003	道路、水路等、横断地下道
		排水工	式	1	16	
		中央分離帯工	m	13,491	227	
	橋梁費				12,951	
		100m以上	m	2,174	8,588	14橋(上下線)
		100m未満	m	317	4,363	14橋(上下線)
	舗装費				3,509	
		車道舗装	m ²	152,250	3,442	
		歩道舗装	m ²	11,419	64	
		側道舗装	m ²	1,000	3	
	付帯施設費				623	
		交通管理施設工	式	1	623	標識工、防護柵工、道路照明、電線共同溝等
②	用地及補償費				108	
	用地費		m ²	2,640	108	
		宅地	m ²	1,870	77	
		田畑	m ²	770	32	
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	376	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,532	

【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する

○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	入善黒部バイパス	4	16.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	16.1	7,650	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,750	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			36,400	

【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	入善黒部バイパス	4	16.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	16.1	5,800	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	17,650	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			23,450	

【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。