

道路事業の再評価資料

〔国道8号 柏崎バイパス〕

平成23年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	4
3) 今後の事業展開	4
3. 事業内容の見直し	5
4. 当該道路の役割・効果	6
1) 3便益に係る整備効果	8
① 走行時間の短縮	8
② 渋滞損失時間の減少	9
③ 交通事故件数の減少	10
2) その他の効果	11
① 災害時における交通の確保	11
② 救命救急施設へのアクセス向上	13
③ 日常活動圏の中心都市である柏崎市街へのアクセス向上	14
④ バス路線の利便性向上	15
⑤ 主要な観光地へのアクセス向上	16
⑥ 夜間交通騒音の改善	17
4. 費用対効果	18
5. 対応方針（原案）	19
客観的評価指標抽出資料	20
費用対効果算出資料	24

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、

- 柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保
- 広域幹線道路ネットワークの強化 など

を目的とし、一般国道8号の新潟県柏崎市大字長崎^{かしわざきし}～新潟県柏崎市大字鯨波間^{ながさき}についてバイパス整備を行うものである。

広域位置

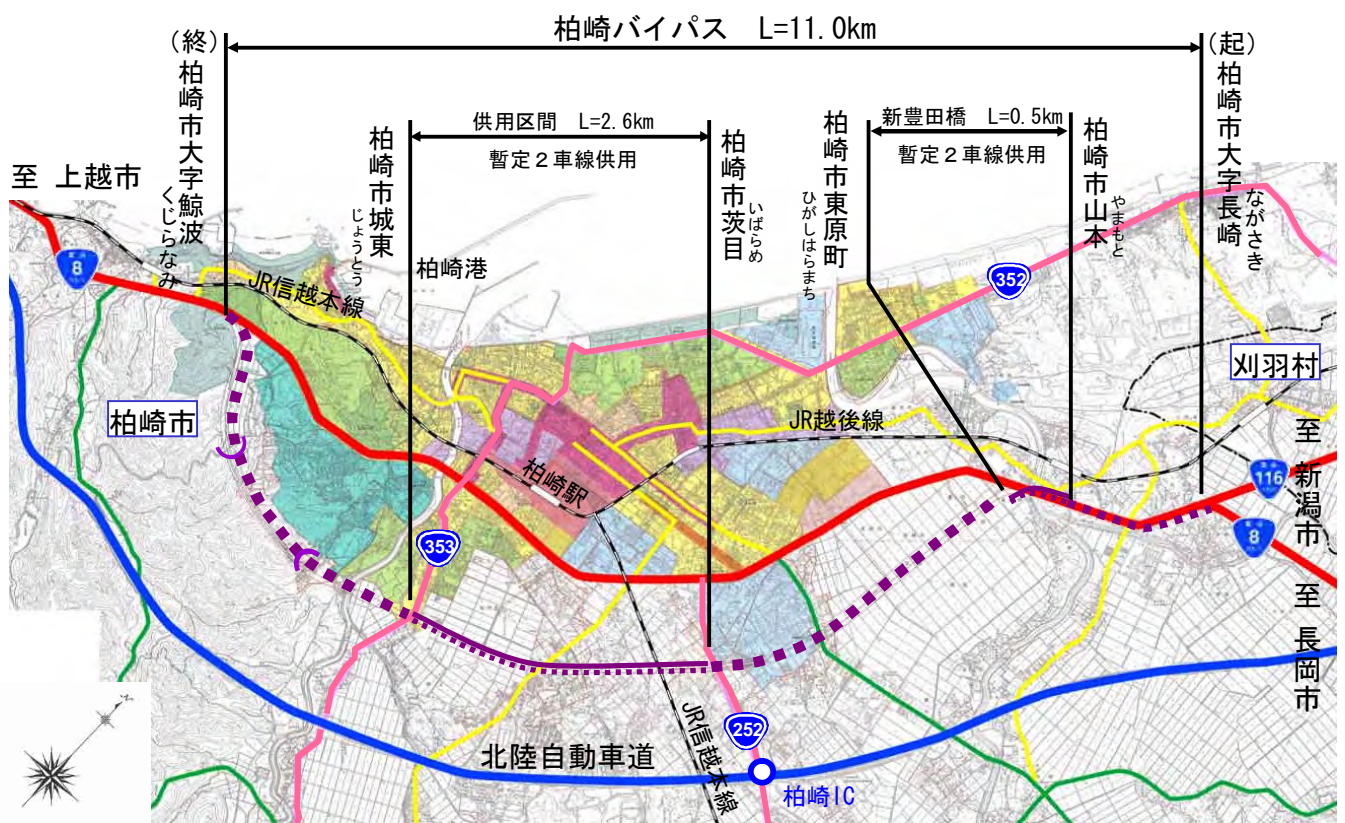


※交通量：H22道路交通センサス_平日

2) 事業の概要

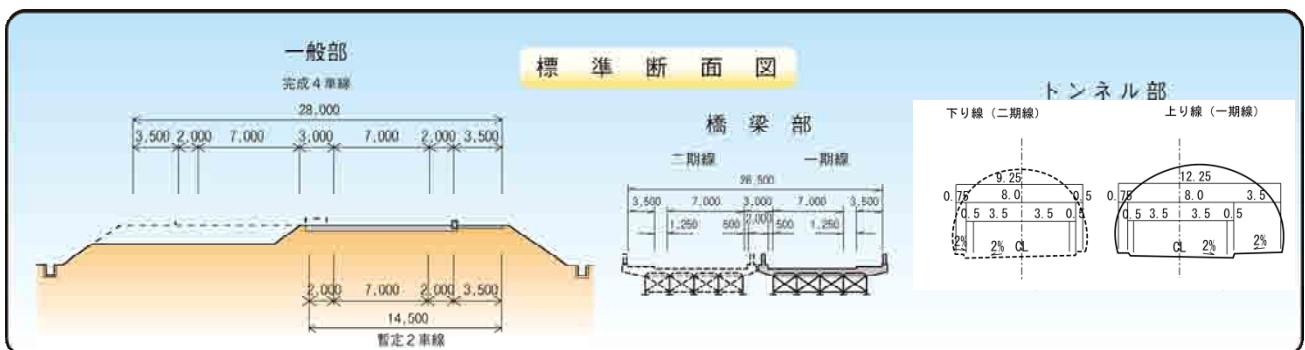
- 事業名：一般国道8号 ^{かしわぎ} 柏崎バイパス
- 起終点：(起) ^{かしわぎし} 柏崎市大字長崎
(終) ^{かしわぎし くじらなみ} 柏崎市大字鯨波
- 事業化：昭和62年度
- 都市計画決定：平成元年7月28日
- 用地着手：平成3年度
- 工事着手：平成5年度
- 全体事業費：740億円
- 平成23年度までの投資額：468億円（進捗率63%）

● 延 長：11.0km



【横断図】

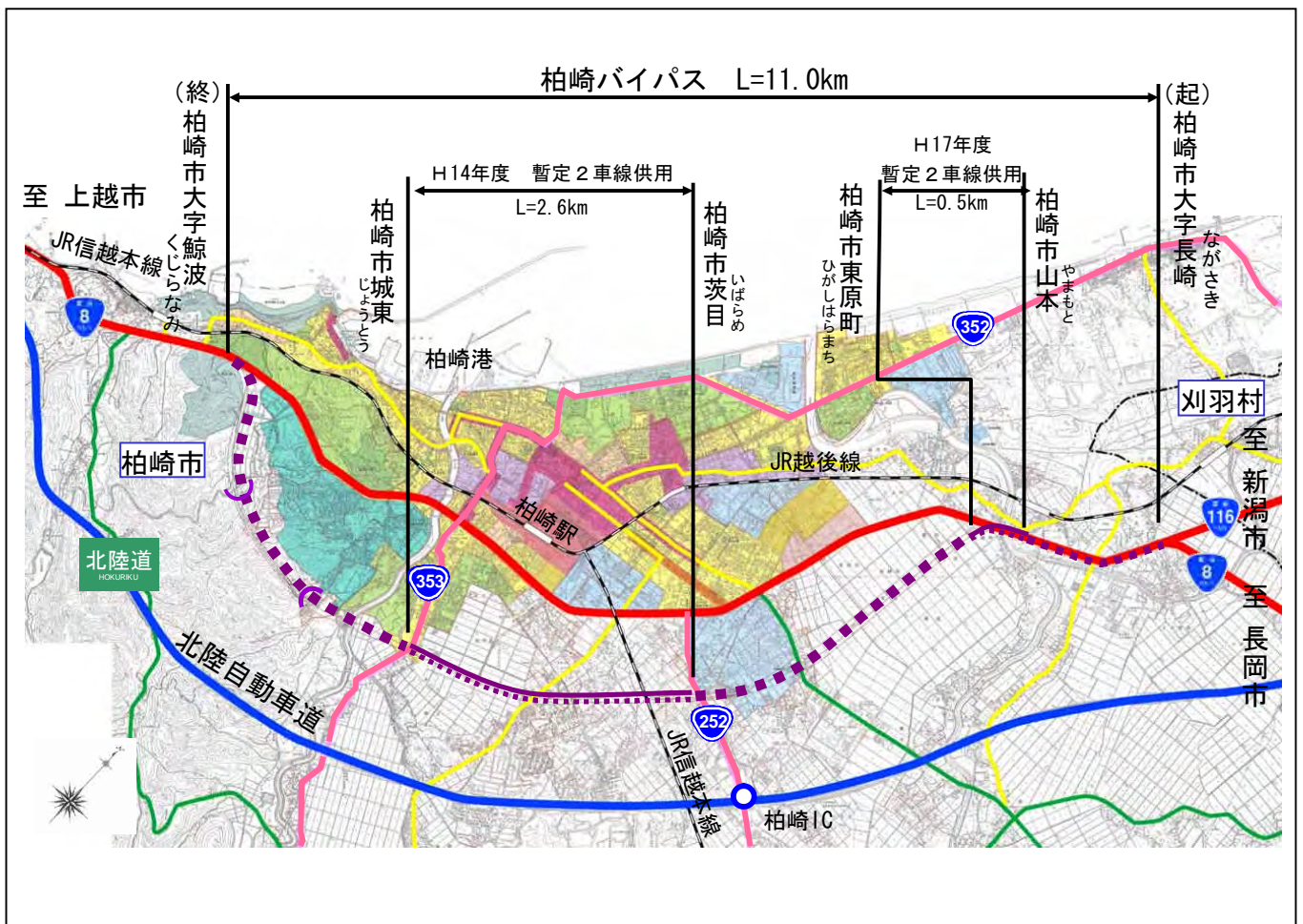
単位：m



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主 な 経 緯
昭和62年度	事業化
平成元年7月28日	都市計画決定
平成3年度	用地着手
平成5年度	工事着手
平成14年10月28日	<small>いばらめ じょうとう</small> 柏崎市茨目～同市城東(L=2.6km) 暫定2車線供用
平成14年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成17年12月25日	<small>やまもと ひがしはらまち しんとよたばし</small> 柏崎市山本～同市東原町(新豊田橋L=0.5km) 暫定2車線供用
平成19年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)



2) 事業の進捗状況

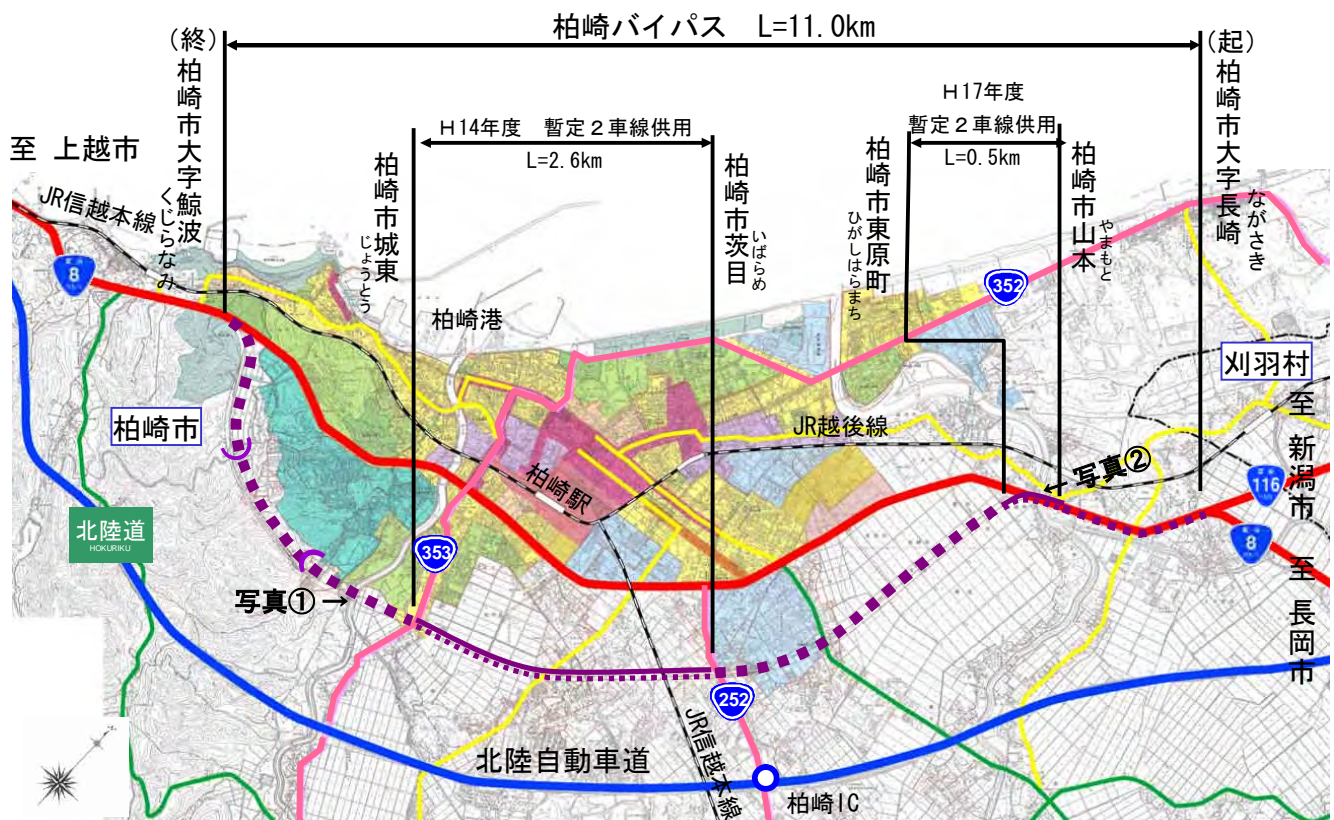
平成23年度末予定

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	740億円	468億円	63%	272億円
うち用地費・補償費	252億円	229億円	91%	23億円

※金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 城東じょうとう～鯨波くじらなみ間 (L=3.65 km)、及び東原町ひがしはらまち～茨目いばらめ間 (L=2.95 km) の暫定2車線での供用に向けて事業を推進する。
- 残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。



写真① 新鶴川橋 (H22上部工完成)



写真② 柏崎市東原町～茨目



3. 事業内容の見直し（案）

【コスト増額内容：+66億円】

- ① 軟弱地盤対策の追加 【+22億円】
ひがしはらまち いばらめ
 ・ 詳細な地質調査の結果、東原町～茨目間の地質状況が当初の想定よりも悪いことが明らかとなり、新たに軟弱地盤対策が必要となる。
- ② 埋蔵文化財調査の増加 【+9億円】
 ・ 試掘調査により、新たに埋蔵文化財調査が必要となり、調査費用が増加となる。
- ③ 新鷺川橋の構造見直し 【+7億円】
しんうかわばし
 ・ 新鷺川橋を含む周辺地区の詳細な地質調査の結果、軟弱地盤対策が必要となることが判明した。軟弱地盤対策工法を検討するなかで、新鷺川橋を延ばして当該区間を橋梁形式で越える方が経済的となったため、橋長を延ばす構造見直しを実施した。
- ④ 用地補償費の精査 【+28億円】
 ・ 物件調査の進展に伴い、物件補償に必要な費用が増加となる。

【コスト縮減内容：-16億円】

- ① 長崎交差点の構造見直し 【-16億円】
ながさき
 ・ 当面、平面交差とすることから、立体交差に必要な橋梁及び盛土の費用を縮減する。



○見直し後の事業費

平成23年度末（予定）

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	790億円	468億円	59%	322億円
うち用地費・補償費	276億円	229億円	83%	47億円

※金額は税込み

4. 当該道路の役割・効果（詳細は8ページ以降に記載）

1) 3便益に係わる整備効果

① 走行時間の短縮（P8, 9）

- 柏崎バイパスの整備により、旅行速度が最大約20km/h、現道区間平均で6km/h向上する。
- 柏崎バイパスの整備により、安全・円滑な走行環境が確保され、現道及びバイパスの渋滞損失時間が約52万人・時間/年、エリア全体では132万人・時間/年削減される。
- 柏崎バイパスの整備により、走行時間短縮による年間59.7億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると771億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 59.7（億円/年）※

※完成供用年次の便益

総走行時間費用 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日） × 路線別走行時間（分）
× 車種別時間価値原単位（円/台・分）] × 365（日/年）

割引率等を考慮

771億円（うち残事業では666億円）

② 走行経費減少便益

- 柏崎バイパスの整備により、走行経費減少として年間8.3億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると109億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 8.3（億円/年）※

※完成供用年次の便益

総走行経費 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日） × 路線別延長（km）
× 車種別走行経費原単位（円/台・km）] × 365（日/年）

割引率等を考慮

109億円（うち残事業では91億円）

③ 交通事故減少便益（P10）

- 現道区間は交差点や沿道乗り入れに起因する追突事故が多発。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数は年間約28件の削減が期待される。
- エリア全体では、平均事故件数が年間約36件減少し、年間2.9億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると34億円と算出される。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の交通事故による社会的損失

= 2.9（億円/年）※

※完成供用年次の便益

交通事故による社会的損失 = $\sum \sum$ [路線別平均事故件数（件/年） × 人身事故1件当たり損失額（円/件）]

割引率等を考慮

36億円（うち残事業では33億円）

2) その他の効果

①災害時における交通の確保 (P11、12)

- 平成19年新潟県中越沖地震では、柏崎市街地部の道路は甚大な被害を受け、国道8号柏崎バイパス現道区間においても2箇所が被災し合計で約80時間の通行規制を余儀なくされた。
- 全面通行止めとなった比角跨線橋^{ひすみこせんきょう}の迂回ルートとして、柏崎バイパスの供用区間が機能を発揮したが、未整備区間では長期間の片側交互通行や隘路への迂回を強いられた。
- 柏崎バイパスの全線供用により、安全性・代替機能が向上する。
- 柏崎市中心部を流れる「鵜川」^{うかわ}が洪水により氾濫すると、現国道8号は道路冠水し通行不能となる危険性がある。
- 柏崎バイパスは盛土構造で計画されており、冠水時の緊急避難路としての役割も期待される。
- また、豪雨・豪雪・事故等により高速道路が通行止めになった場合の、市街地を通過しない代替路として機能する。

②救命救急施設へのアクセス向上 (P13)

- 柏崎バイパスの整備により、救命救急アクセスが向上し、一刻を争う救急患者の救命活動を支援する。
- また、柏崎バイパス終点部の新潟病院（二次医療施設）から柏崎ICまでのアクセス性が向上し、三次医療施設となる長岡赤十字病院への救急搬送を支援する。（多量出血時の死亡率が11%改善）

③日常活動圏の中心都市である柏崎市街地へのアクセス向上 (P14)

- 柏崎二次生活圏と柏崎市中心市街地は、日常活動圏として密接なつながりを持つ。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、柏崎中心市街地(DID)を通過する現道の平均交通量が約3割減少し、柏崎周辺地域と柏崎市中心市街地とのアクセス性が向上する。
- 買い物、通勤、通院等の日常生活活動の利便性が向上する。

④バス路線及び鉄道の利便性向上 (P15)

- 当該区間の現道には、JR柏崎駅からJR西山駅間の路線バスが往復18便/日運行されている。
- また、JR柏崎駅は柏崎二次生活圏における特急停車駅となっている。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、中心市街地の交通混雑が緩和され、バスの定時性の確保やJR柏崎駅へのアクセス性が向上し、公共交通機関の利便性が向上する。

⑤主要な観光地へのアクセス向上 (P16)

- 柏崎市には多くの観光資源が存在しており、特に海岸線沿いに観光施設が集中している。
- 中でも、日本海フィッシャーマンズケープは入込客数94万人と多く、1年を通して賑わっている。
- また、柏崎市内の海水浴場への入込客数も67万人と多く、柏崎を訪れる観光客の半数近くは夏に訪れていることから、柏崎の「海」は重要な観光資源と位置づけられる。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、周辺の主要観光施設へのアクセス性が向上する。

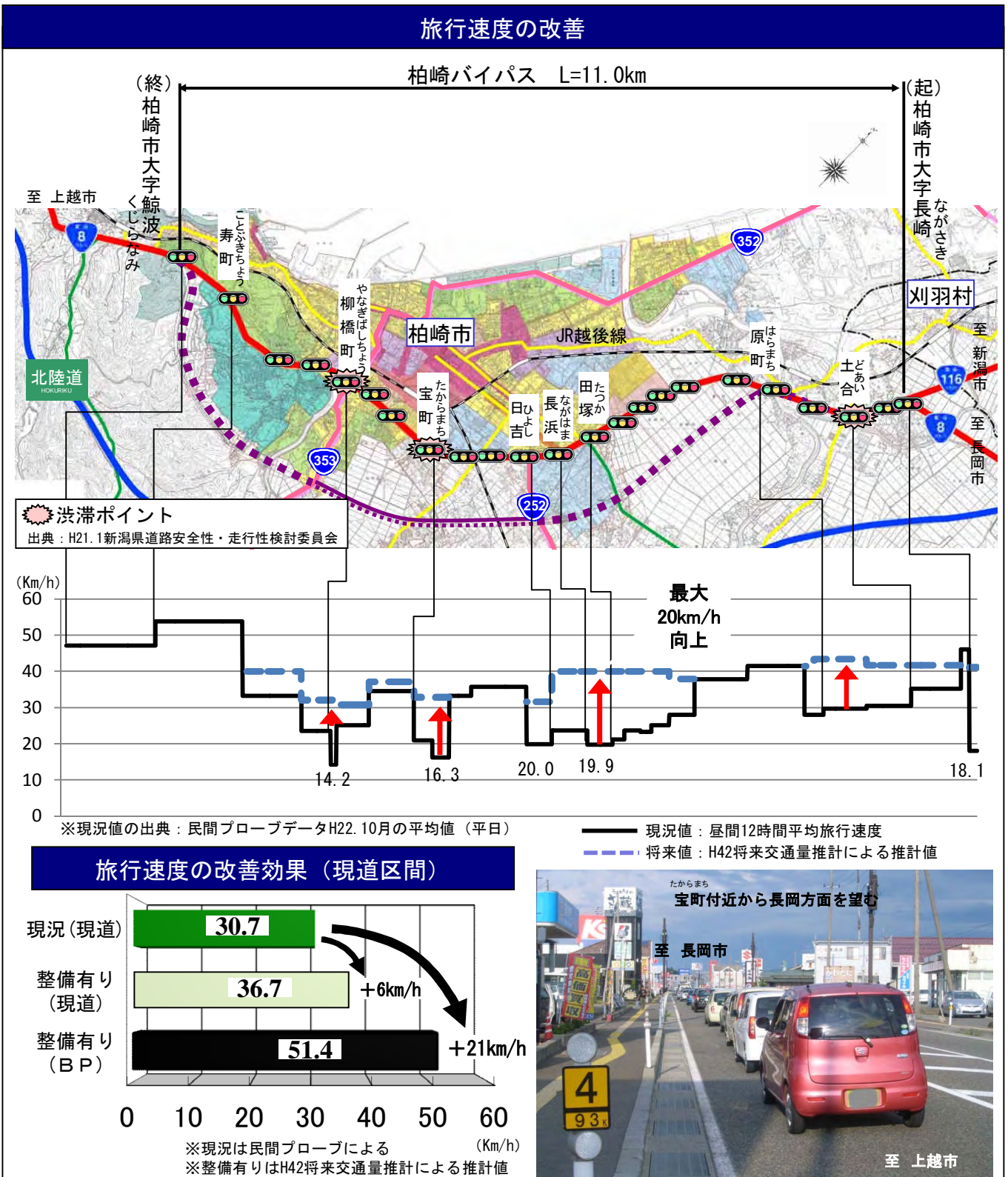
⑥夜間交通騒音の改善 (P17)

- 現道の夜間騒音は環境基準値を超過している。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、約10dB低減し、沿道環境が改善する。

1) 3 便益に係わる整備効果

① 走行時間の短縮

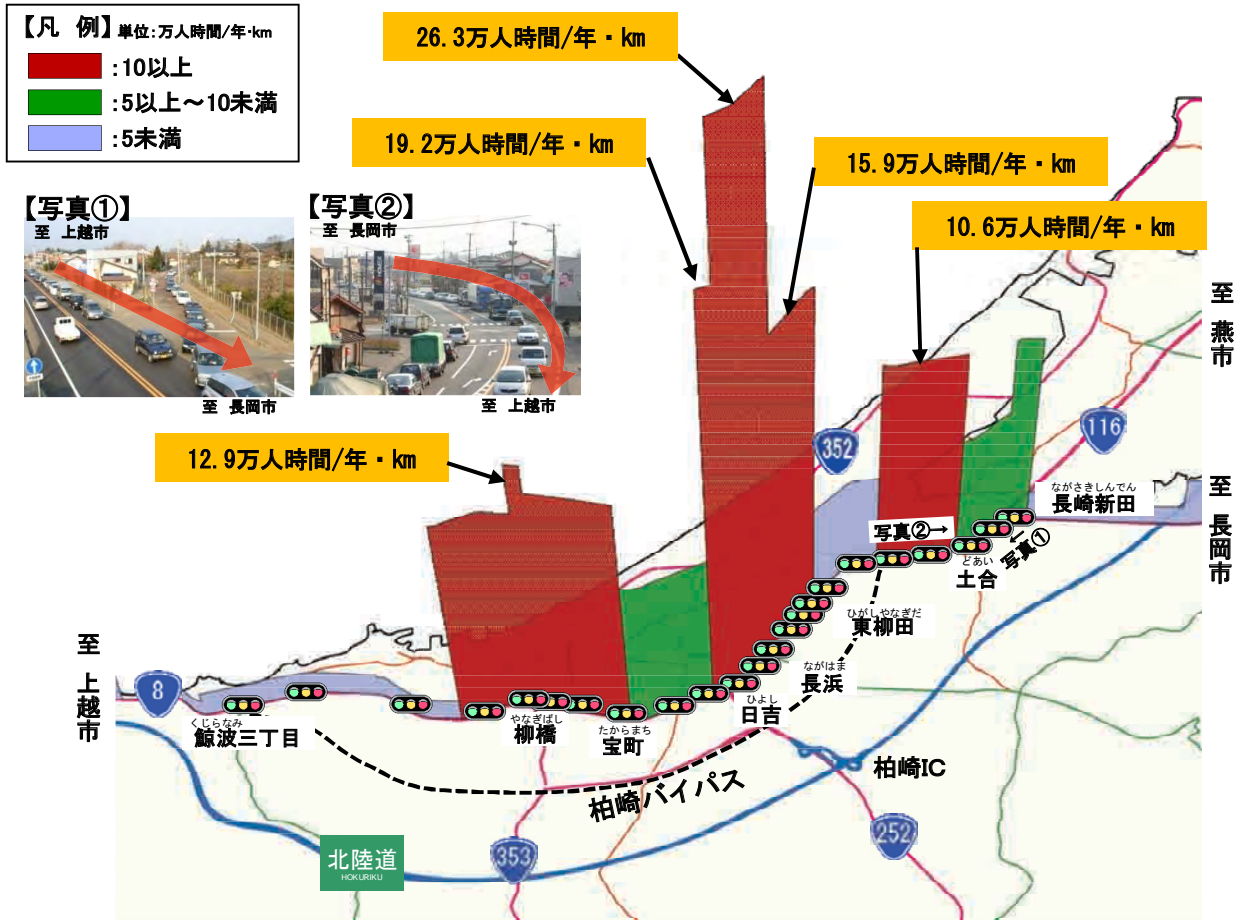
- 柏崎バイパス現道区間では慢性的な交通渋滞が発生しており、渋滞ポイントをはじめとする主な交差点間においては、昼間12時間で区間旅行速度が20km/hを下回る区間が存在する。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、旅行速度が最大で約20km/h、現道区間平均で約6km/hの向上が期待される。バイパス部では現況の現道と比べ21km/hの向上が期待される。



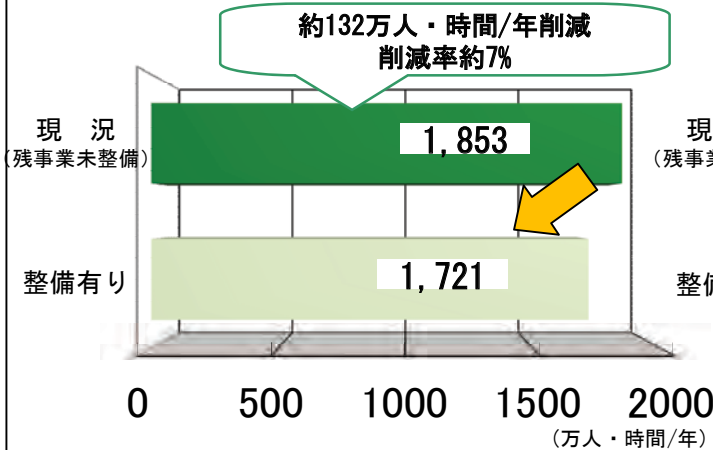
② 渋滞損失時間の減少

- 柏崎バイパスに並行する国道8号の区間では、信号交差点が連担し慢性的な交通渋滞が発生している。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により円滑な走行環境が確保され、現道及びバイパスの渋滞損失時間は、約52万人・時間/年削減され、渋滞が緩和する。

渋滞発生状況

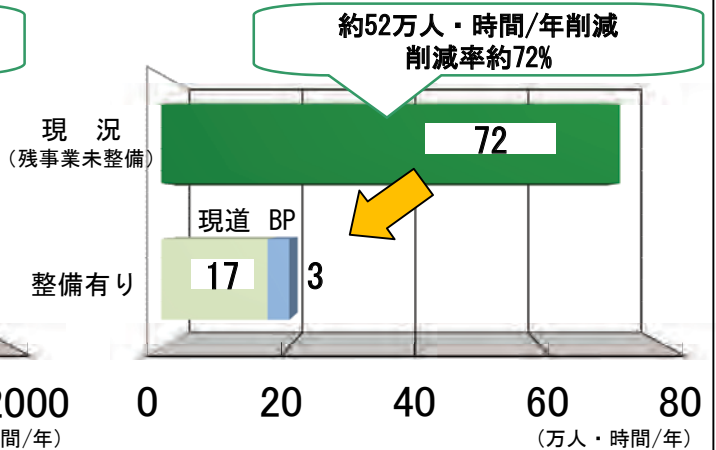


便益算定エリア全体



※現況、整備有りともにH42将来交通量推計に基づく推計値

現道+バイパス

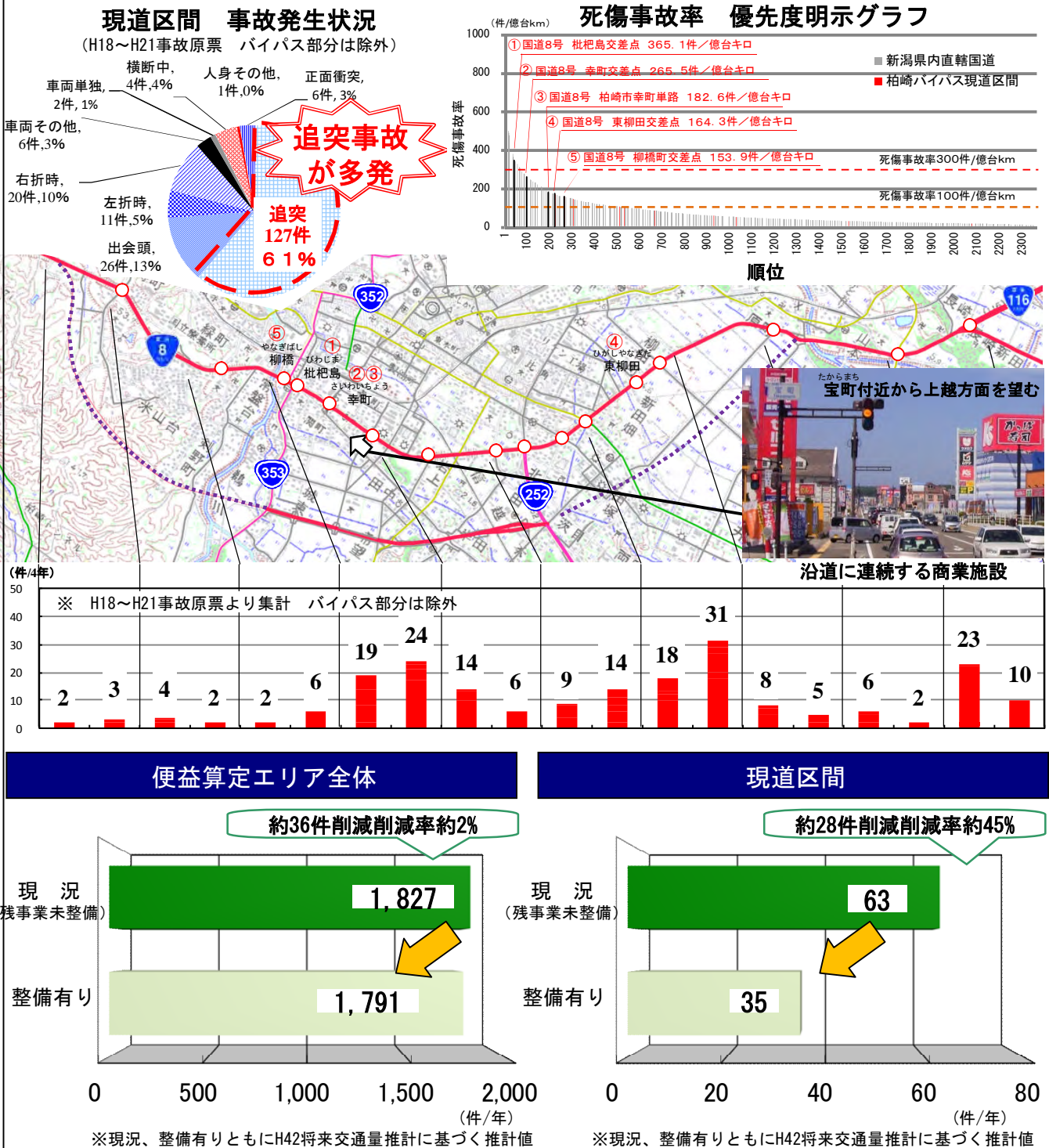


※現況、整備有りともにH42将来交通量推計に基づく推計値

③交通事故件数の減少

- 現道区間は、交差点や沿道乗り入れに起因する追突事故が多発し、死傷事故率が100件/億台kmを超える箇所が5箇所存在している。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、交差点や沿道乗り入れが少ない安全な走行環境が確保され、年間約36件の事故件数削減が見込まれる。

交通事故発生状況



2) その他の効果

①災害時における交通の確保

- 平成19年新潟県中越沖地震では、柏崎市街地部の道路は甚大な被害を受け、国道8号柏崎バイパス現道区間においても2箇所が被災し合計約80時間の通行規制を余儀なくされた。
- 全面通行止めとなった比角跨線橋^{ひすみこせんきょう}の迂回ルートとして、柏崎バイパスの供用区間が機能を発揮したが、未整備区間では長期間の片側交互通行や隘路への迂回を強いられた。
- 柏崎バイパスの全線供用により、安全性・代替機能が向上する。

平成19年新潟県中越沖地震時の交通状況



現道被災箇所の応急復旧に関わる交通規制時間

地先名	全面通行止	片側交互通行	規制延長
柏崎市扇町～宝町（比角跨線橋） <small>おうぎまちたからまち ひすみ</small>	9.8時間	9.9時間	0.1km
柏崎市大字鯨波 <small>くじらなみ</small>	-	58.7時間	0.6km
計	9.8時間	68.6時間	0.7km

- 柏崎市中心部を流れる「鵜川」が洪水により氾濫すると、現国道8号は道路冠水し通行不能となる危険性がある。
- 柏崎バイパスは盛土構造で計画されており、冠水時の緊急避難路としての役割も期待される。
- また、豪雨・豪雪・事故等により高速道路が通行止めになった場合の、市街地を通過しない代替路として機能する。

水害対策

H23. 7. 30豪雨 高速道路通行止による渋滞状況



ひよしちょう
国道8号 日吉町地先



**バイパス部は盛土構造
により冠水を回避**



昭和53年鵜川洪水による柏崎駅周辺の浸水被害（新潟県資料）



北陸自動車道（米山～西山IC間） 通行規制発生状況

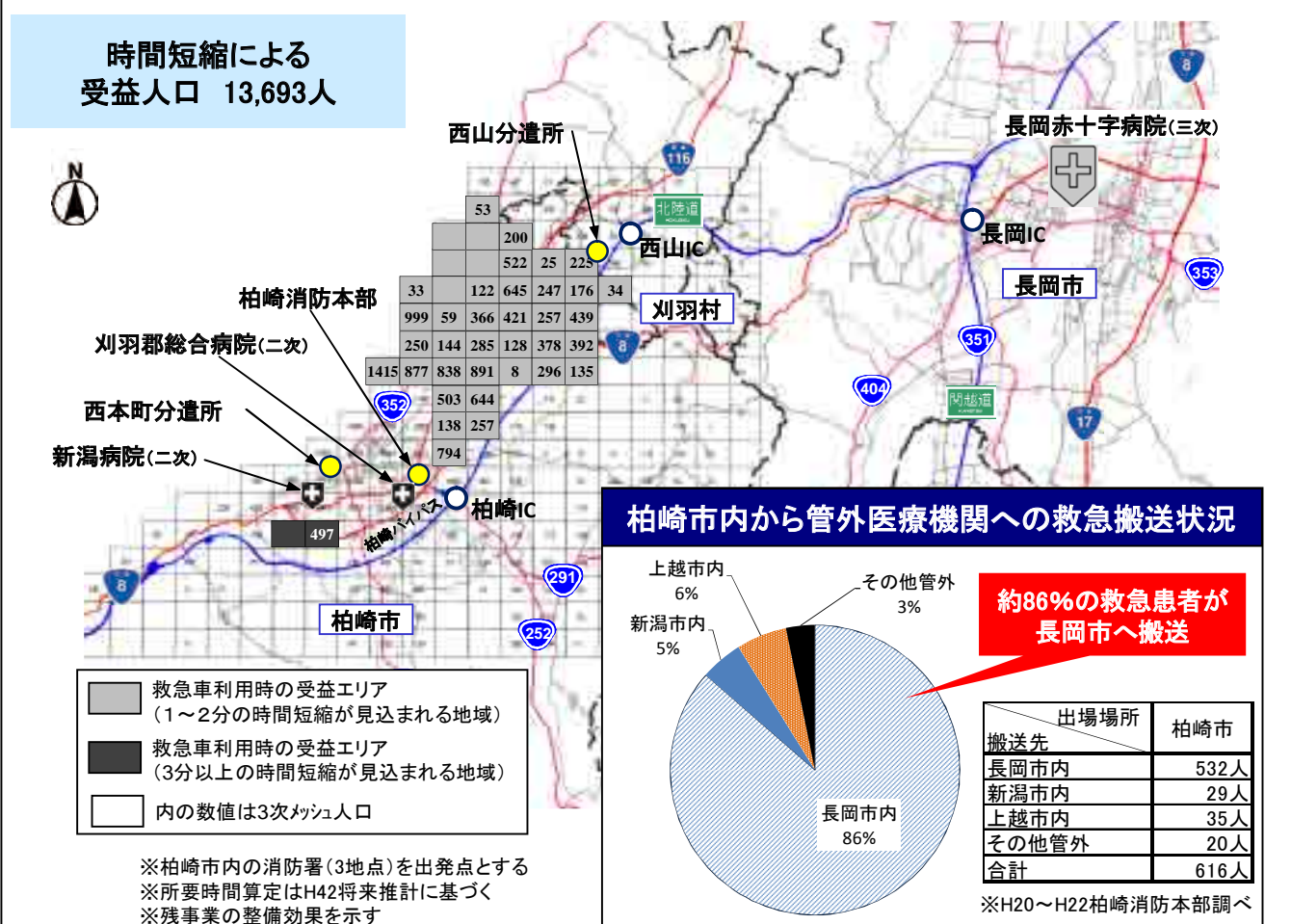
年度	通行止め規制時間(時)		
	上り	下り	合計 [※]
H18	8.4	1.4	9.2
H19	30.9	28.7	33.8
H20	3.1	10.1	10.1
H21	40.3	42.2	55.2
H22	14.4	10.9	15.2
5年平均	19.4	18.7	24.7

※合計=上りのみ+下りのみ+全面通行止め時間 資料提供：東日本高速道路(株)

②救命救急施設へのアクセス向上

- 柏崎バイパスの整備により、消防署からの救急アクセスが向上し、一刻を争う救急患者の応急処置を支援する。（時間短縮による受益人口13,693人）
- 新潟県災害拠点病院にも指定されている刈羽郡総合病院（二次医療施設）は、柏崎バイパスにあわせバイパス脇に移転・立地しており、バイパス整備によりアクセス向上など病院機能が充実される。
- また、柏崎バイパス終点部の新潟病院（二次医療施設）から柏崎ICまでのアクセス性が向上し、三次医療施設となる長岡赤十字病院への救急搬送を支援する。（多量出血時の死亡率が11%改善）

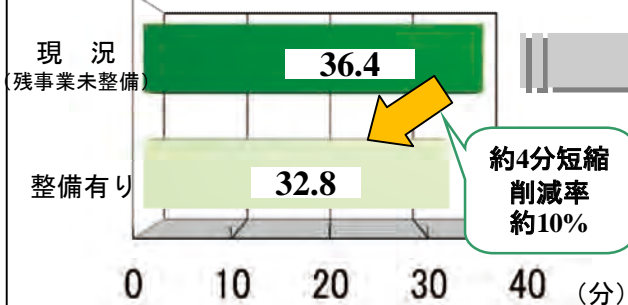
救急救命アクセスにおける受益者エリア(救急車利用時)



三次医療施設(長岡赤十字病院)へのアクセス向上

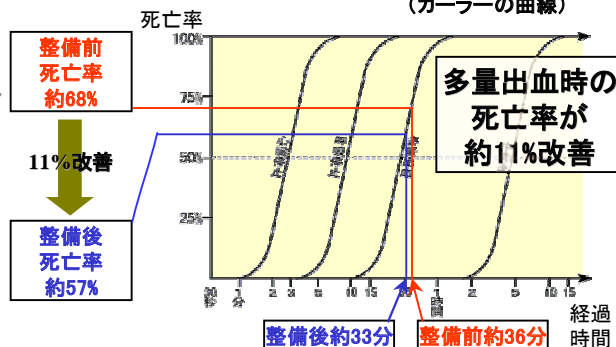
【新潟病院～長岡赤十字病院間の所要時間】

※H42推計値（高速道路利用・混雑時）



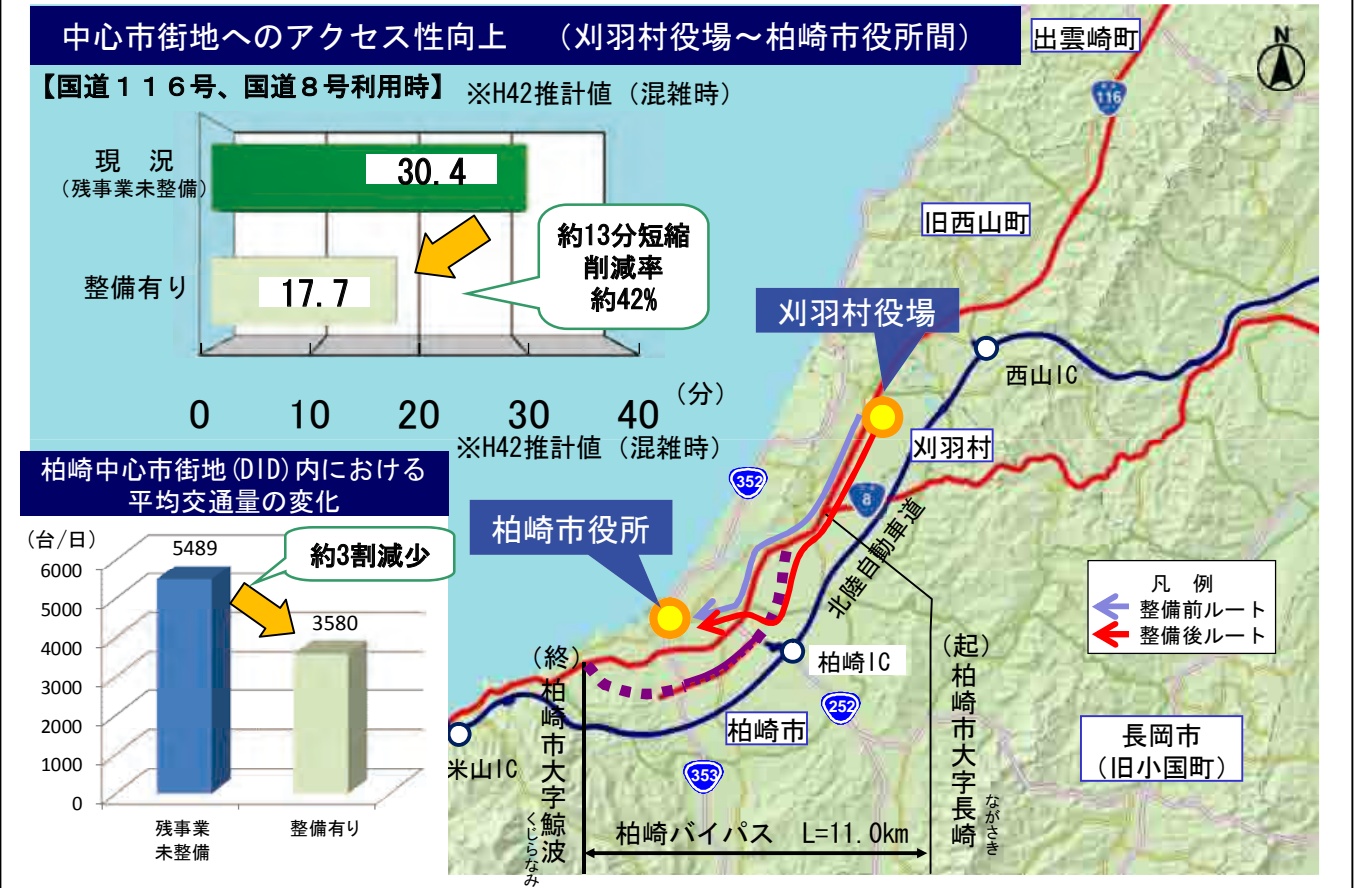
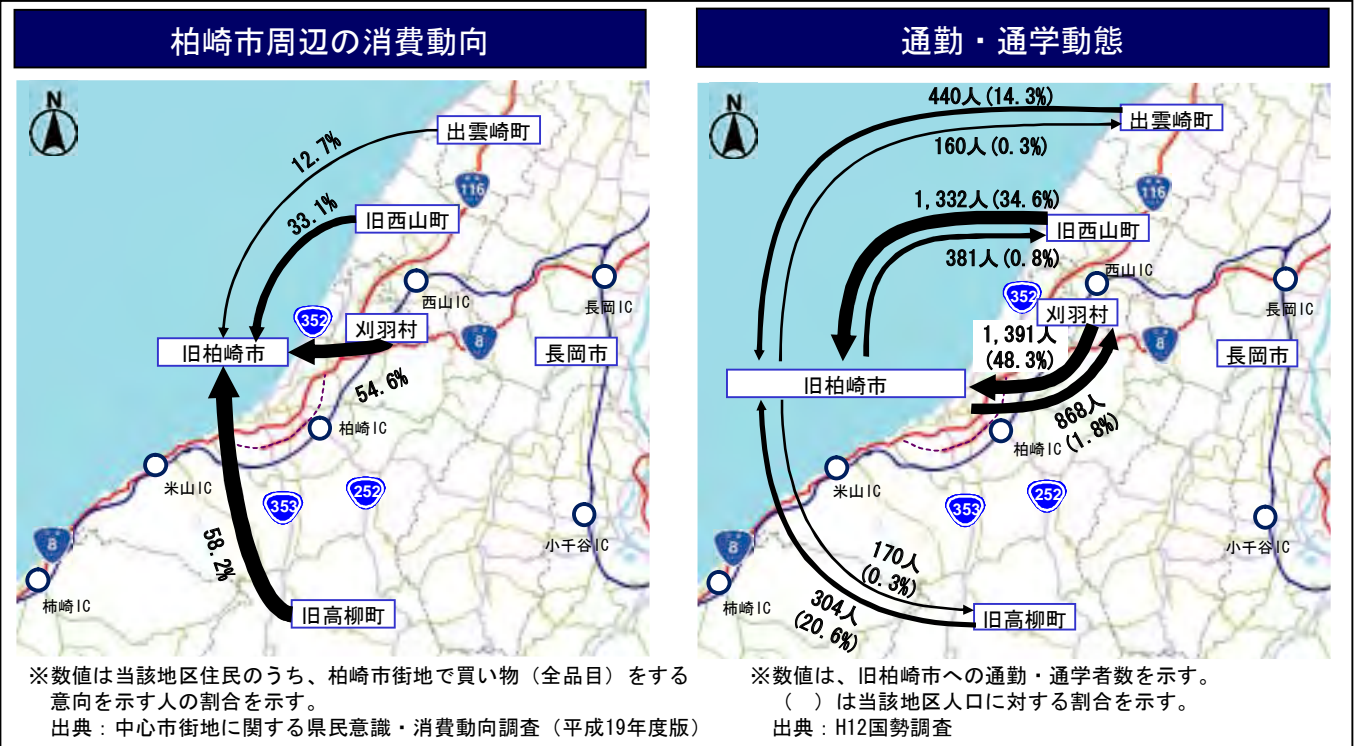
所要時間短縮による死亡率の改善

緊急事態における時間経過と死亡率の関係
(カーラーの曲線)



③日常活動圏の中心都市である柏崎市街地へのアクセス向上

- 柏崎二次生活圏と柏崎市中心市街地は、日常活動圏として密接なつながりを持つ。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、柏崎中心市街地内(DID)内を通過する現道の平均交通量が約3割減少し、柏崎周辺地域と柏崎市中心市街地とのアクセス性が向上する。
- 買い物、通勤、通院等の日常生活活動の利便性が向上する。



④バス路線の利便性向上

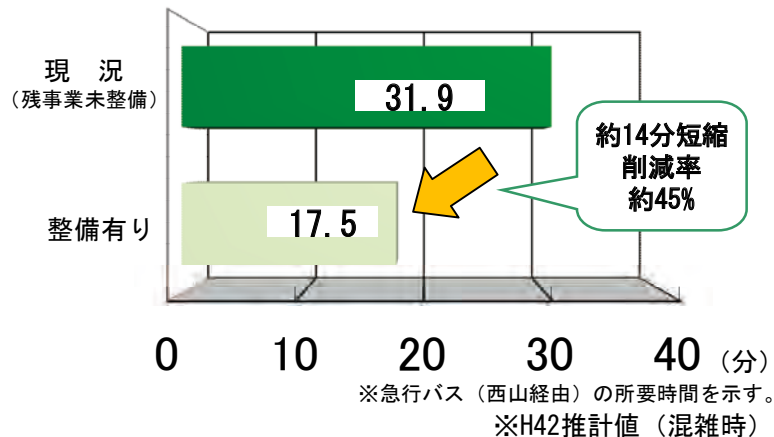
- 当該区間の現道には、JR柏崎駅からJR西山駅間の路線バスが往復18便/日運行されている。
- また、JR柏崎駅は柏崎二次生活圏における特急停車駅となっている。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、中心市街地の交通混雑が緩和され、バスの定時性の確保やJR柏崎駅へのアクセス性が向上し、公共交通機関の利便性が向上する。

公共交通機関の運行状況



現道バス路線の利便性向上

【JR柏崎~JR西山駅】



⑤ 主要な観光地へのアクセス向上

- 柏崎市には多くの観光資源が存在しており、特に海岸線沿いに観光施設が集中している。
- 中でも、日本海フィッシャーメンズケープは入込客数94万人と多く、1年を通して賑わっている。
- また、柏崎市内の海水浴場への入込客数も67万人と多く、柏崎を訪れる観光客の半数近くは夏に訪れていることから、柏崎の「海」は重要な観光資源と位置づけられる。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、周辺の主要観光施設へのアクセス性が向上する。

柏崎市の主な観光施設

やなぎぼしちょう
柳橋町交差点を先頭とする海水浴場への約1.7kmの渋滞が発生 (H23.8.14)

宝町交差点から上越方面を望む

【アクアパーク】
161千人

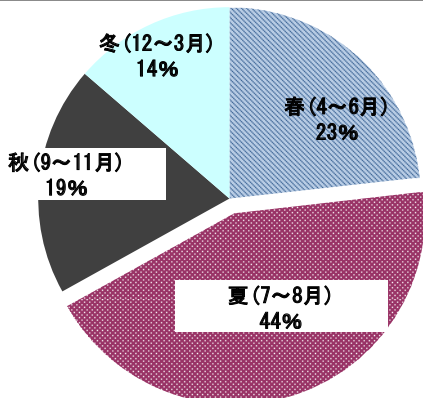
【フィッシャーメンズケープ】
937千人

くじらなみ
【鯨波海水浴場周辺の混雑状況】

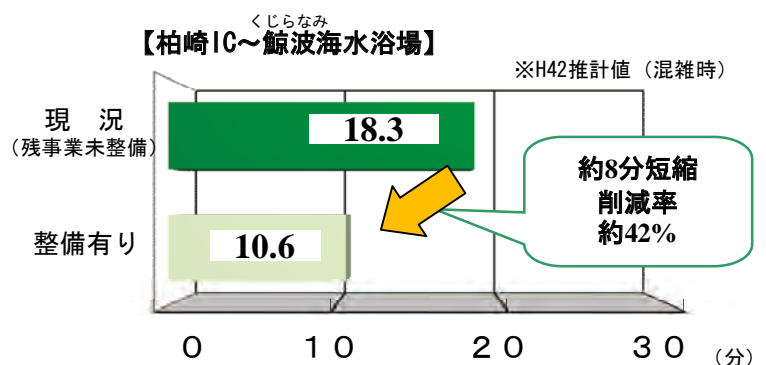
くじらなみ
【鯨波海水浴場】
168千人

出典：H21新潟県観光動態

柏崎市 季節別観光入込客の割合

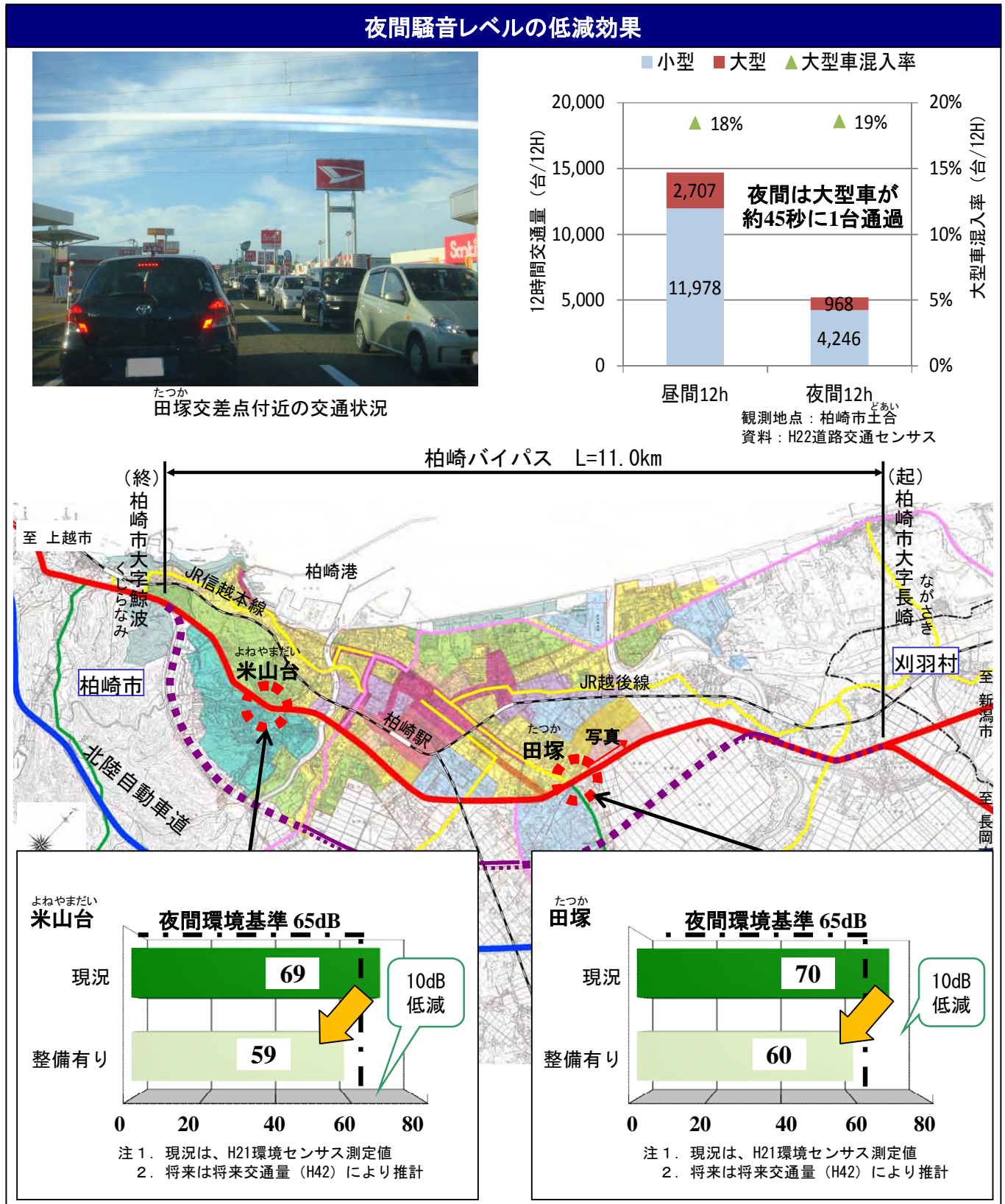


主要観光地へのアクセス向上



⑥夜間交通騒音の改善

- 現道の夜間騒音は環境基準値を超過している。
- 柏崎バイパス残事業区間の整備により、騒音値が約10dB低減し、沿道環境が改善する。



4. 費用対効果

- ・基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成23年度
 検討年数：50年
- ・将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成23年4月時点で事業化済みの計画路線を対象に設定した道路網である。

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	897億円	825億円	72億円
残事業	290億円	233億円	57億円

<便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	916億円	771億円	109億円	36億円
残事業	790億円	666億円	91億円	33億円

※冬期の積雪等の影響を考慮

<費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	916億円/897億円=1.0
残事業	790億円/290億円=2.7

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

<その他の便益>

柏崎町バイパスの役割	具体的内容
①災害時における交通の確保	◇H19新潟県中越沖地震の際にも、バイパスが有効に機能 ◇水害発生時の緊急避難路としての機能 緊急輸送道路ネットワークとしての更なる信頼性向上
②救命救急施設へのアクセス向上	◇救急救命施設へのアクセス向上 (時間短縮エリア人口 13,700人) ◇三次医療施設へのアクセス向上 (新潟病院(二次医療)～長岡赤十字病院 約4分短縮)
③日常生活圏の中心都市へのアクセス向上	◇柏崎中心市街地へのアクセス向上 (刈羽村役場～柏崎市役所 約13分短縮)
④バス路線の利便性向上	◇公共交通機関の利便性向上 ・現道のバス路線の利便性向上 (JR柏崎駅～JR西山駅間 約14分短縮)
⑤主要な観光地へのアクセス向上	◇主要観光施設へのアクセス性の向上 (柏崎IC～鯨波海水浴場 約8分短縮)
⑥夜間交通騒音の改善	◇国道8号現道部の騒音が夜間環境基準値を下回る (柏崎市田塚付近 70dB→60dB 10dB低減)

5. 対応方針（原案）

①事業の必要性に関する視点

- ・ 柏崎市内の国道8号は、市街地部で慢性的な交通渋滞が発生し、旅行速度が20km/hを下回る区間が存在しているため円滑な走行環境の確保が必要である。
- ・ また、現道区間は交差点や沿道乗り入れに起因する追突事故が多発していることから、安全性・信頼性の向上が必要とされる。
- ・ この他、災害時における代替路の確保、地域開発の支援や沿道環境の改善など、その整備効果は多岐にわたっている。

②事業進捗の見込みの視点

- ・ 事業については、平成14年度の茨目^{いばらめ}～城東間^{じょうとう}、平成17年度の山本^{やまもと}～東原町間^{ひがしはらまち}の暫定2車線での部分供用を順次行っている。
- ・ 引き続き、東原町^{ひがしはらまち}～茨目^{いばらめ}間及び、城東^{じょうとう}～鯨波^{くじらなみ}間の暫定2車線供用に向け、関係機関との調整等を踏まえながら事業を進めているところである。
- ・ 残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。
- ・ 柏崎市からは、新潟県中越沖地震からの復興に向け、整備推進の要望をいただいている。

③コスト縮減からの視点

- ・ 長崎^{ながさき}交差点を当面、平面交差とすることから、立体交差に必要な費用を縮減するなど、コスト縮減に努める。

④対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- ・ 国道8号は、新潟市を起点とし、北陸地方の主要都市を結び京都市に至る主要幹線道路である。柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し、円滑な交通を確保するとともに、交通事故削減などの安全性向上に加え、広域幹線ネットワークの強化、救急医療施設へのアクセス強化など、期待される効果は大きい。
- ・ 3便益の費用便益比は、事業全体が1.0、残事業が2.7となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評價指標抽出資料

5. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（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

大項目	中項目	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/日以上かつ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	□ 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が見込まれる。
		□ 重要港湾もしくは国際拠点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。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 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。
		□ 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。	

大項目	中項目	指 標
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 checked="" 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 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 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

前提条件

(1) 事業の効率性 (P18)

B/C = 1.0 (事業全体の費用対効果)

B/C = 2.7 (残事業区間の完成供用を行った場合の費用対効果)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益分析対象エリアの年間渋滞損失時間の削減率 = 約7% (P9)
(整備なし 約1853万人・時間/年 → 整備あり 約1721万人時間/年)
- ・混雑時旅行速度が20km/hである区間の旅行速度の改善が期待される。(P8)
(整備なし 約19.9km/h → 整備あり 約40km/h)
- ・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。(P15)
(JR柏崎駅～JR西山駅 整備なし 31.9分 → 整備あり 17.5分 約45%短縮)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・刈羽村から日常生活圏中心都市である柏崎市とのアクセス向上が見込まれる。(P14)
(柏崎市役所～刈羽村役場 整備なし 30.4分 → 整備あり 17.7分 約42%短縮)

(5) 個性ある地域の形成

- ・主要な観光地へのアクセスが期待される。(P16)
(鯨波海水浴場～柏崎IC間 整備なし 18.3分 → 整備あり 10.6分 約42%短縮)

II. 暮 ら し

(3) 安全で安心できるくらしの確保 (P13)

- ・第三次医療施設である長岡赤十字病院へのアクセス向上が見込まれる。
(新潟病院～長岡赤十字病院 整備なし 36.4分 → 整備あり 32.8分 約10%短縮)

III. 安 全

(2) 災害への備え (P11)

- ・「新潟県地域防災計画」、「地震防災緊急事業5ヶ年計画」の第一次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり。

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8,979t-CO₂/年
(整備なし 約91.4万t-CO₂/年 → 整備あり 約90.5万t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道におけるNO₂排出削減率 = 約51.68%
(整備なし 約66.6t-NO_x/年 → 整備あり 約32.2t-NO_x/年)

- ・現道路におけるSPM排出削減率 = 約51.4%
(整備なし 約6.4t-SPM/年 → 整備あり 約3.1t-SPM/年)

- ・現道の交通騒音レベルが夜間環境基準(65dB)を下回る。(P17)
(柏崎市田塚付近 70dB→60dB 10dB低減)

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・その他の別
一般国道８号	柏崎バイパス	L=11.0Km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,500~33,100	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２３年度		
単純合計	766億円	166億円	932億円
うち残事業分	309億円	205億円	513億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	825億円	72億円	897億円
うち残事業分	233億円	57億円	290億円

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２３年度			
供用年	平成１５年度、平成３５年度			
単年便益 (初年便益)	9.0億円	1.3億円	0.30億円	11億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	771億円	109億円	36億円	916億円
うち残事業分	666億円	91億円	33億円	790億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.0
経済的純現在価値（事業全体）	18.7億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	500億円
経済的内部収益率（残事業）	11.1%

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。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,500~33,100	±10%	2.5~2.9
事業費	309億円	±10%	2.5~3.0
事業期間	11年	±20%	2.5~2.8

交通状況の変化（全体）

様式-3①

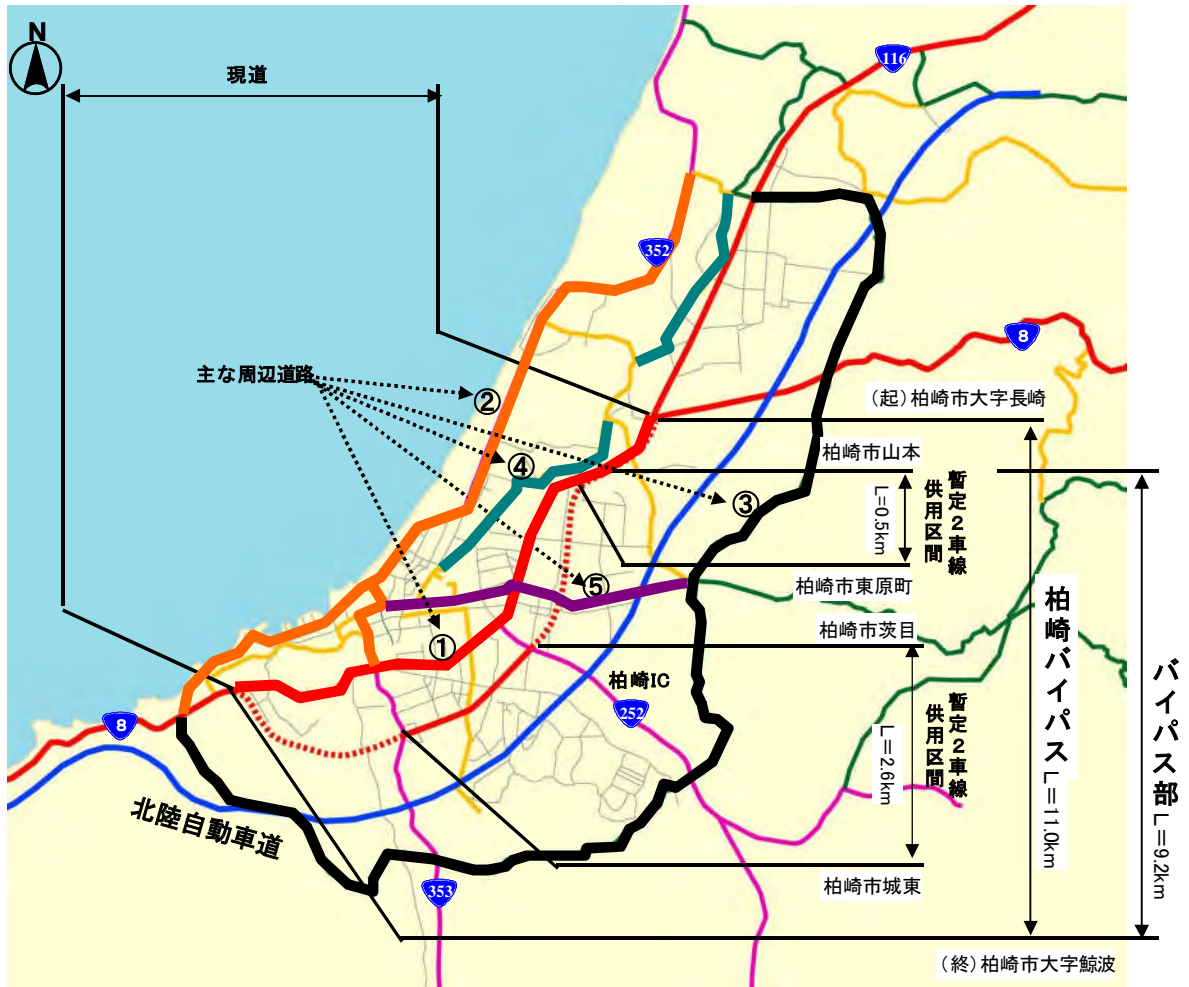
事業名：一般国道8号 柏崎バイパス

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔バイパス等〕 :9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	19,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.0	10.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	39.91	
②主な周辺道路 ^{※4}	①現道 〔一般国道8号〕 :9.5km	交通量	[台/日]	15,500	9,700
		走行時間	[分]	17.8	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	50.31	27.56
	②国道352号線等 :15.6km	交通量	[台/日]	6,900	4,200
		走行時間	[分]	33.3	28.0
		走行時間費用	[億円/年]	42.84	20.68
	③(主)鯨波宮川 :25.2km	交通量	[台/日]	2,100	400
		走行時間	[分]	43.4	41.5
		走行時間費用	[億円/年]	18.32	2.68
	④(一)黒部柏崎線 :8km	交通量	[台/日]	2,200	400
		走行時間	[分]	19.7	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	10.58	1.35
	⑤(主)柏崎小国線等 :4.8km	交通量	[台/日]	7,000	3,800
		走行時間	[分]	10.5	9.5
		走行時間費用	[億円/年]	14.55	7.94
③その他道路合計 :1975.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,192.01	2,172.80	
			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：2047.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,328.61	2,272.91	55.70

- ※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 柏崎バイパス

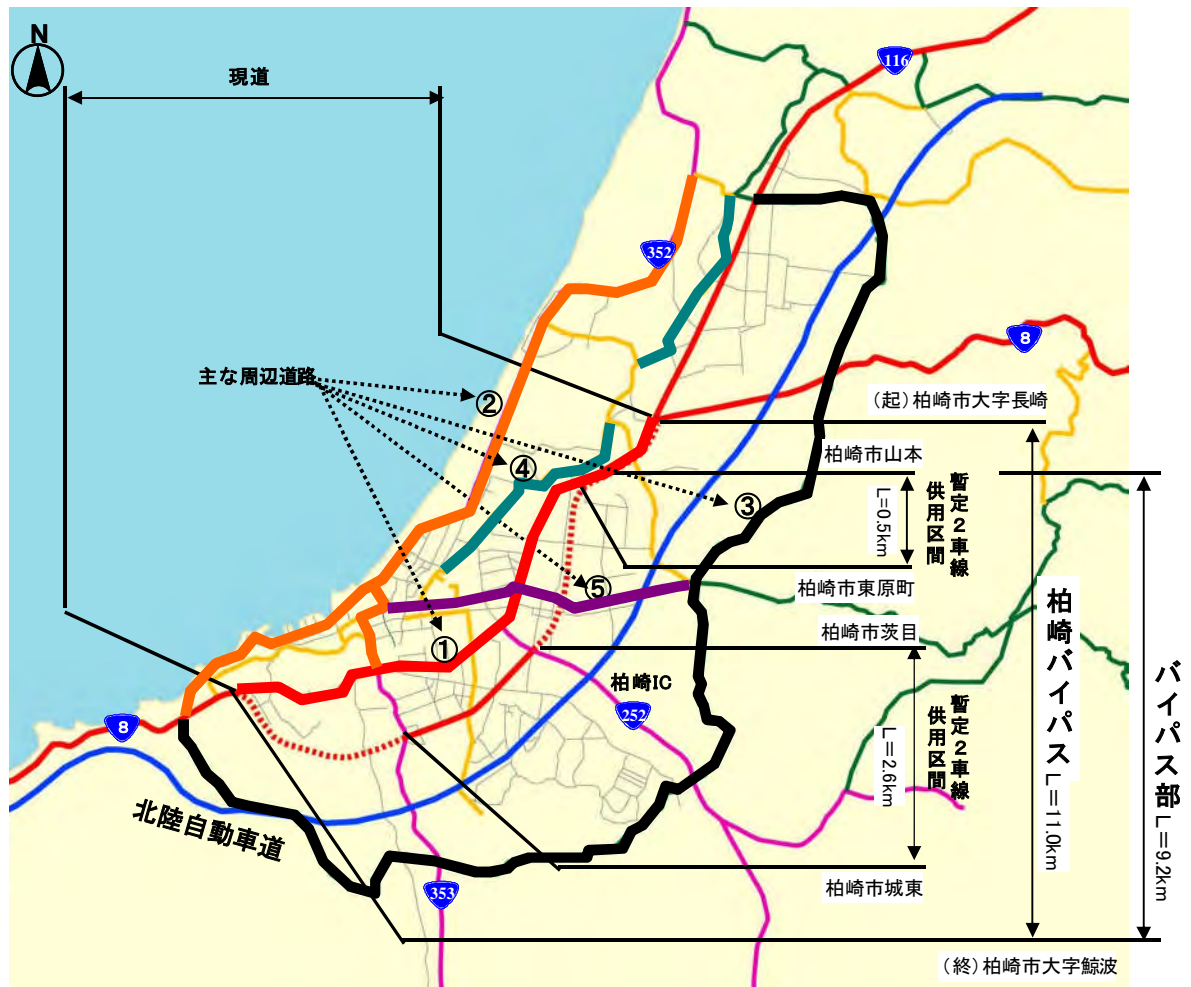
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔バイパス等〕 :9.2km	交通量※ ¹	[台/日]	5,100	19,600	
	走行時間※ ²	[分]	3.2	10.6	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	2.81	39.91	
②主な周辺道路※ ⁴	①現道 〔一般国道8号〕 :9.5km	交通量	[台/日]	15,500	9,700
		走行時間	[分]	17.9	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	50.62	27.58
	②国道352号線等 :15.6km	交通量	[台/日]	6,800	4,200
		走行時間	[分]	33.4	28.0
		走行時間費用	[億円/年]	42.65	20.67
	③(主)鯨波宮川 :25.2km	交通量	[台/日]	1,900	400
		走行時間	[分]	43.3	41.5
		走行時間費用	[億円/年]	16.62	2.68
	④(一)黒部柏崎線 :8km	交通量	[台/日]	2,200	400
		走行時間	[分]	19.6	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	10.35	1.35
	⑤(主)柏崎小国線等 :4.8km	交通量	[台/日]	6,300	3,800
		走行時間	[分]	10.1	9.5
		走行時間費用	[億円/年]	12.22	7.94
③その他道路合計 :1975.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,188.08	2,172.80	

			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：2047.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,323.35	2,272.92	50.43

- ※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：柏崎バイパス

(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年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成23年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17・H42)	
	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"/>	
		無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	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
		無	<input checked="" type="checkbox"/>	
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	<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(最終配分後の交通量とQ-V条件式との関係から設定。 この際、Vminは実態に即した速度で設定。)	<input checked="" type="checkbox"/>		

(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)	(97) 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冬期日数(97日)及び降雪日数(45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13%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	<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： 柏崎バイパス

(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(全体)

				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 柏崎バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.473	11	5.20	
年次	年度	割引率 4.0%	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
-16年目	S 62	2.5633	94.4	0.20	0.49		
-15年目	S 63	2.4647	94.9	0.30	0.70		
-14年目	H 1	2.3699	97.4	0.49	1.07		
-13年目	H 2	2.2788	99.6	1.17	2.41		
-12年目	H 3	2.1911	102.0	7.93	15.33		
-11年目	H 4	2.1068	103.4	22.50	41.26		
-10年目	H 5	2.0258	103.7	20.37	35.81		
-9年目	H 6	1.9479	103.6	21.11	35.72		
-8年目	H 7	1.8730	103.0	20.84	34.11		
-7年目	H 8	1.8009	102.4	20.44	32.35		
-6年目	H 9	1.7317	103.4	19.98	30.12		
-5年目	H 10	1.6651	102.8	38.23	55.73		
-4年目	H 11	1.6010	101.3	41.20	58.60		
-3年目	H 12	1.5395	99.7	38.53	53.55		
-2年目	H 13	1.4802	98.4	34.98	47.36		
-1年目	H 14	1.4233	96.6	27.59	36.59		
供用開始年次	H 15	1.3686	95.4	17.31	22.35	0.86	1.11
1年目	H 16	1.3159	94.4	20.33	25.51	0.86	1.08
2年目	H 17	1.2653	93.2	15.26	18.65	0.86	1.05
3年目	H 18	1.2167	92.5	9.29	11.00	0.86	1.02
4年目	H 19	1.1699	91.7	10.17	11.68	0.86	0.99
5年目	H 20	1.1249	91.2	12.00	13.32	0.86	0.95
6年目	H 21	1.0816	90.0	17.58	19.01	0.86	0.93
7年目	H 22	1.0400	90.0	18.85	19.60	0.86	0.89
8年目	H 23	1.0000	90.0	20.77	20.77	0.86	0.86
9年目	H 24	0.9615	90.0	16.95	16.30	0.86	0.83
10年目	H 25	0.9246	90.0	14.29	13.21	0.86	0.80
11年目	H 26	0.8890	90.0	16.26	14.46	0.86	0.76
12年目	H 27	0.8548	90.0	21.28	18.19	0.86	0.74
13年目	H 28	0.8219	90.0	28.31	23.27	0.86	0.71
14年目	H 29	0.7903	90.0	34.17	27.00	0.86	0.68
15年目	H 30	0.7599	90.0	44.97	34.17	0.86	0.65
16年目	H 31	0.7307	90.0	33.89	24.76	0.86	0.63
17年目	H 32	0.7026	90.0	18.57	13.05	0.86	0.60
18年目	H 33	0.6756	90.0	41.43	27.99	0.86	0.58
19年目	H 34	0.6496	90.0	38.57	25.06	0.86	0.56
20年目	H 35	0.6246	90.0			4.95	3.09
21年目	H 36	0.6006	90.0			4.95	2.97
22年目	H 37	0.5775	90.0			4.95	2.86
23年目	H 38	0.5553	90.0			4.95	2.75
24年目	H 39	0.5339	90.0			4.95	2.64
25年目	H 40	0.5134	90.0			4.95	2.54
26年目	H 41	0.4936	90.0			4.95	2.44
27年目	H 42	0.4746	90.0			4.95	2.35
28年目	H 43	0.4564	90.0			4.95	2.26
29年目	H 44	0.4388	90.0			4.95	2.17
30年目	H 45	0.4220	90.0			4.95	2.09
31年目	H 46	0.4057	90.0			4.95	2.01
32年目	H 47	0.3901	90.0			4.95	1.93
33年目	H 48	0.3751	90.0			4.95	1.86
34年目	H 49	0.3607	90.0			4.95	1.79
35年目	H 50	0.3468	90.0			4.95	1.72
36年目	H 51	0.3335	90.0			4.95	1.65
37年目	H 52	0.3207	90.0			4.95	1.59
38年目	H 53	0.3083	90.0			4.95	1.53
39年目	H 54	0.2965	90.0			4.95	1.47
40年目	H 55	0.2851	90.0			4.95	1.41
41年目	H 56	0.2741	90.0			4.95	1.36
42年目	H 57	0.2636	90.0			4.95	1.30
43年目	H 58	0.2534	90.0			4.95	1.25
44年目	H 59	0.2437	90.0			4.95	1.21
45年目	H 60	0.2343	90.0			4.95	1.16
46年目	H 61	0.2253	90.0			4.95	1.12
47年目	H 62	0.2166	90.0			4.95	1.07
48年目	H 63	0.2083	90.0			4.95	1.03
49年目	H 64	0.2003	90.0	-276.43	-55.37	4.95	0.99
合計				489.68	825.18	165.70	72.03
単純事業費計				766.11		165.70	

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。
 (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(残事業)

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:一般国道8号 柏崎バイパス				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.473	11	5.20	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-36年目	S 62	2.5633	94.4				
-35年目	S 63	2.4647	94.9				
-34年目	H 1	2.3699	97.4				
-33年目	H 2	2.2788	99.6				
-32年目	H 3	2.1911	102.0				
-31年目	H 4	2.1068	103.4				
-30年目	H 5	2.0258	103.7				
-29年目	H 6	1.9479	103.6				
-28年目	H 7	1.8730	103.0				
-27年目	H 8	1.8009	102.4				
-26年目	H 9	1.7317	103.4				
-25年目	H 10	1.6651	102.8				
-24年目	H 11	1.6010	101.3				
-23年目	H 12	1.5395	99.7				
-22年目	H 13	1.4802	98.4				
-21年目	H 14	1.4233	96.6				
-20年目	H 15	1.3686	95.4				
-19年目	H 16	1.3159	94.4				
-18年目	H 17	1.2653	93.2				
-17年目	H 18	1.2167	92.5				
-16年目	H 19	1.1699	91.7				
-15年目	H 20	1.1249	91.2				
-14年目	H 21	1.0816	90.0				
-13年目	H 22	1.0400	90.0				
-12年目	H 23	1.0000	90.0				
-11年目	H 24	0.9615	90.0	16.95	16.30		
-10年目	H 25	0.9246	90.0	14.29	13.21		
-9年目	H 26	0.8890	90.0	16.26	14.45		
-8年目	H 27	0.8548	90.0	21.28	18.19		
-7年目	H 28	0.8219	90.0	28.31	23.27		
-6年目	H 29	0.7903	90.0	34.17	27.01		
-5年目	H 30	0.7599	90.0	44.97	34.17		
-4年目	H 31	0.7307	90.0	33.89	24.76		
-3年目	H 32	0.7026	90.0	18.57	13.05		
-2年目	H 33	0.6756	90.0	41.43	27.99		
-1年目	H 34	0.6496	90.0	38.57	25.06		
供用開始年次	H 35	0.6246	90.0			4.09	2.55
1年目	H 36	0.6006	90.0			4.09	2.46
2年目	H 37	0.5775	90.0			4.09	2.36
3年目	H 38	0.5553	90.0			4.09	2.27
4年目	H 39	0.5339	90.0			4.09	2.18
5年目	H 40	0.5134	90.0			4.09	2.10
6年目	H 41	0.4936	90.0			4.09	2.02
7年目	H 42	0.4746	90.0			4.09	1.94
8年目	H 43	0.4564	90.0			4.09	1.87
9年目	H 44	0.4388	90.0			4.09	1.79
10年目	H 45	0.4220	90.0			4.09	1.73
11年目	H 46	0.4057	90.0			4.09	1.66
12年目	H 47	0.3901	90.0			4.09	1.60
13年目	H 48	0.3751	90.0			4.09	1.53
14年目	H 49	0.3607	90.0			4.09	1.48
15年目	H 50	0.3468	90.0			4.09	1.42
16年目	H 51	0.3335	90.0			4.09	1.36
17年目	H 52	0.3207	90.0			4.09	1.31
18年目	H 53	0.3083	90.0			4.09	1.26
19年目	H 54	0.2965	90.0			4.09	1.21
20年目	H 55	0.2851	90.0			4.09	1.17
21年目	H 56	0.2741	90.0			4.09	1.12
22年目	H 57	0.2636	90.0			4.09	1.08
23年目	H 58	0.2534	90.0			4.09	1.04
24年目	H 59	0.2437	90.0			4.09	1.00
25年目	H 60	0.2343	90.0			4.09	0.96
26年目	H 61	0.2253	90.0			4.09	0.92
27年目	H 62	0.2166	90.0			4.09	0.89
28年目	H 63	0.2083	90.0			4.09	0.85
29年目	H 64	0.2003	90.0			4.09	0.82
30年目	H 65	0.1926	90.0			4.09	0.79
31年目	H 66	0.1852	90.0			4.09	0.76
32年目	H 67	0.1780	90.0			4.09	0.73
33年目	H 68	0.1712	90.0			4.09	0.70
34年目	H 69	0.1646	90.0			4.09	0.67
35年目	H 70	0.1583	90.0			4.09	0.65
36年目	H 71	0.1522	90.0			4.09	0.62
37年目	H 72	0.1463	90.0			4.09	0.60
38年目	H 73	0.1407	90.0			4.09	0.58
39年目	H 74	0.1353	90.0			4.09	0.55
40年目	H 75	0.1301	90.0			4.09	0.53
41年目	H 76	0.1251	90.0			4.09	0.51
42年目	H 77	0.1203	90.0			4.09	0.49
43年目	H 78	0.1157	90.0			4.09	0.47
44年目	H 79	0.1112	90.0			4.09	0.45
45年目	H 80	0.1069	90.0			4.09	0.44
46年目	H 81	0.1028	90.0			4.09	0.42
47年目	H 82	0.0989	90.0			4.09	0.40
48年目	H 83	0.0951	90.0			4.09	0.39
49年目	H 84	0.0914	90.0	-46.80	-4.28	4.09	0.37
合計				261.89	233.18	204.50	57.07
単純事業費計				308.69		204.50	

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。
 (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。

箇所名：一般国道8号 柏崎バイパス

便益の現在価値算定表(全体)

年次 (暦年)	年度 H23 H24	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7道分)				GDP アフレタ	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				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)~(3)
供用開始年次	H15	1.01049	0.98494	0.99603	1.00589	93.4	4.94	1.34	2.75	9.03	11.66	0.72	0.16	0.43	1.31	1.69	0.30	0.38	10.63	13.73
1年目	H16	1.01038	0.98465	0.99601	1.00585	94.4	4.99	1.32	2.74	9.05	11.35	0.72	0.16	0.43	1.31	1.65	0.30	0.37	10.66	13.38
2年目	H17	0.99485	0.98436	0.97880	0.99102	93.2	5.04	1.30	2.653	8.96	11.08	0.73	0.16	0.43	1.30	1.61	0.30	0.37	10.69	13.06
3年目	H18	0.99483	0.98411	0.97835	0.99094	92.5	5.01	1.28	2.67	8.97	10.61	0.73	0.16	0.42	1.30	1.54	0.30	0.35	10.57	12.51
4年目	H19	0.99480	0.98385	0.97787	0.99086	91.7	4.99	1.26	2.61	8.86	10.17	0.72	0.15	0.41	1.29	1.48	0.29	0.34	10.44	11.99
5年目	H20	0.99477	0.98359	0.97737	0.99077	91.2	4.96	1.24	2.55	8.75	9.72	0.72	0.15	0.40	1.27	1.41	0.29	0.32	10.32	11.45
6年目	H21	0.99475	0.98331	0.97684	0.99069	90.0	4.94	1.22	2.49	8.65	9.35	0.71	0.15	0.39	1.26	1.36	0.29	0.31	10.19	11.03
7年目	H22	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	90.0	4.91	1.20	2.43	8.54	8.88	0.71	0.15	0.38	1.24	1.29	0.29	0.30	10.07	10.47
8年目	H23	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	90.0	4.88	1.18	2.38	8.43	8.43	0.71	0.14	0.37	1.23	1.23	0.28	0.28	9.94	9.94
9年目	H24	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	90.0	4.86	1.16	2.32	8.33	8.01	0.70	0.14	0.36	1.21	1.16	0.28	0.27	9.82	9.44
10年目	H25	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	90.0	4.83	1.13	2.26	8.22	7.60	0.70	0.14	0.36	1.19	1.10	0.28	0.26	9.70	8.97
11年目	H26	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	90.0	4.81	1.11	2.20	8.12	7.22	0.70	0.14	0.35	1.18	1.05	0.28	0.24	9.57	8.51
12年目	H27	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	90.0	4.78	1.09	2.14	8.01	6.85	0.69	0.13	0.34	1.16	0.99	0.27	0.23	9.45	8.08
13年目	H28	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	90.0	4.75	1.07	2.08	7.91	6.50	0.69	0.13	0.33	1.15	0.94	0.27	0.22	9.32	7.66
14年目	H29	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	90.0	4.73	1.05	2.02	7.80	6.16	0.68	0.13	0.32	1.13	0.89	0.27	0.21	9.20	7.27
15年目	H30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	90.0	4.70	1.03	1.96	7.69	5.85	0.68	0.13	0.31	1.12	0.85	0.26	0.20	9.08	6.90
16年目	H31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	90.0	4.67	1.01	1.90	7.59	5.54	0.68	0.12	0.30	1.10	0.80	0.26	0.19	8.95	6.54
17年目	H32	0.99438	0.98583	0.98106	0.99285	90.0	4.66	1.00	1.87	7.52	5.28	0.67	0.12	0.29	1.09	0.77	0.26	0.18	8.87	6.23
18年目	H33	0.99436	0.98563	0.98070	0.99280	90.0	4.64	0.98	1.83	7.45	5.03	0.67	0.12	0.29	1.08	0.73	0.26	0.17	8.79	5.94
19年目	H34	0.99435	0.98542	0.98032	0.99275	90.0	4.62	0.97	1.79	7.38	4.79	0.67	0.12	0.28	1.07	0.70	0.26	0.17	8.71	5.66
20年目	H35	0.99431	0.98520	0.97992	0.99270	90.0	4.60	0.96	1.77	7.31	4.57	0.67	0.11	0.28	1.06	0.69	0.26	0.17	8.63	5.38
21年目	H36	0.99428	0.98498	0.97951	0.99264	90.0	4.58	0.95	1.75	7.24	4.35	0.66	0.11	0.27	1.05	0.68	0.26	0.17	8.55	5.10
22年目	H37	0.99425	0.98475	0.97908	0.99259	90.0	4.56	0.94	1.73	7.17	4.13	0.66	0.11	0.27	1.04	0.67	0.26	0.17	8.47	4.82
23年目	H38	0.99422	0.98452	0.97864	0.99253	90.0	4.54	0.93	1.71	7.10	3.91	0.65	0.11	0.26	1.03	0.66	0.26	0.17	8.39	4.54
24年目	H39	0.99419	0.98429	0.97821	0.99248	90.0	4.52	0.92	1.69	7.03	3.69	0.65	0.11	0.26	1.02	0.65	0.26	0.17	8.31	4.26
25年目	H40	0.99416	0.98402	0.97778	0.99242	90.0	4.50	0.91	1.67	6.96	3.47	0.64	0.11	0.25	1.01	0.64	0.26	0.17	8.23	3.98
26年目	H41	0.99413	0.98375	0.97735	0.99236	90.0	4.48	0.90	1.65	6.89	3.25	0.64	0.11	0.25	1.00	0.63	0.26	0.17	8.15	3.70
27年目	H42	0.99410	0.98348	0.97692	0.99230	90.0	4.46	0.89	1.63	6.82	3.03	0.63	0.11	0.24	0.99	0.62	0.26	0.17	8.07	3.42
28年目	H43	0.99407	0.98321	0.97649	0.99224	90.0	4.44	0.88	1.61	6.75	2.81	0.63	0.11	0.24	0.98	0.61	0.26	0.17	7.99	3.14
29年目	H44	0.99404	0.98294	0.97606	0.99218	90.0	4.42	0.87	1.59	6.68	2.59	0.62	0.11	0.23	0.97	0.60	0.26	0.17	7.91	2.86
30年目	H45	0.99401	0.98267	0.97563	0.99212	90.0	4.40	0.86	1.57	6.61	2.37	0.62	0.11	0.23	0.96	0.59	0.26	0.17	7.83	2.58
31年目	H46	0.99398	0.98240	0.97520	0.99206	90.0	4.38	0.85	1.55	6.54	2.15	0.61	0.11	0.22	0.95	0.58	0.26	0.17	7.75	2.30
32年目	H47	0.99395	0.98213	0.97477	0.99200	90.0	4.36	0.84	1.53	6.47	1.93	0.61	0.11	0.22	0.94	0.57	0.26	0.17	7.67	2.02
33年目	H48	0.99392	0.98186	0.97434	0.99194	90.0	4.34	0.83	1.51	6.40	1.71	0.60	0.11	0.21	0.93	0.56	0.26	0.17	7.59	1.74
34年目	H49	0.99389	0.98159	0.97391	0.99188	90.0	4.32	0.82	1.49	6.33	1.49	0.60	0.11	0.21	0.92	0.55	0.26	0.17	7.51	1.46
35年目	H50	0.99386	0.98132	0.97348	0.99182	90.0	4.30	0.81	1.47	6.26	1.27	0.59	0.11	0.20	0.91	0.54	0.26	0.17	7.43	1.18
36年目	H51	0.99383	0.98105	0.97305	0.99176	90.0	4.28	0.80	1.45	6.19	1.05	0.59	0.11	0.20	0.90	0.53	0.26	0.17	7.35	0.90
37年目	H52	0.99380	0.98078	0.97262	0.99170	90.0	4.26	0.79	1.43	6.12	0.83	0.58	0.11	0.19	0.89	0.52	0.26	0.17	7.27	0.62
38年目	H53	0.99377	0.98051	0.97219	0.99164	90.0	4.24	0.78	1.41	6.05	0.61	0.58	0.11	0.19	0.88	0.51	0.26	0.17	7.19	0.34
39年目	H54	0.99374	0.98024	0.97176	0.99158	90.0	4.22	0.77	1.39	5.98	0.39	0.57	0.11	0.18	0.87	0.50	0.26	0.17	7.11	0.06
40年目	H55	0.99371	0.98000	0.97133	0.99152	90.0	4.20	0.76	1.37	5.91	0.17	0.56	0.11	0.18	0.86	0.49	0.26	0.17	7.03	-0.22
41年目	H56	0.99368	0.97973	0.97090	0.99146	90.0	4.18	0.75	1.35	5.84	-0.05	0.55	0.11	0.17	0.85	0.48	0.26	0.17	6.95	-0.50
42年目	H57	0.99365	0.97946	0.97047	0.99140	90.0	4.16	0.74	1.33	5.77	-0.27	0.54	0.11	0.17	0.84	0.47	0.26	0.17	6.87	-0.78
43年目	H58	0.99362	0.97919	0.97004	0.99134	90.0	4.14	0.73	1.31	5.70	-0.49	0.53	0.11	0.16	0.83	0.46	0.26	0.17	6.79	-1.06
44年目	H59	0.99359	0.97892	0.96959	0.99128	90.0	4.12	0.72	1.29	5.63	-0.71	0.52	0.11	0.16	0.82	0.45	0.26	0.17	6.71	-1.34
45年目	H60	0.99356	0.97865	0.96914	0.99122	90.0	4.10	0.71	1.27	5.56	-0.93	0.51	0.11	0.15	0.81	0.44	0.26	0.17	6.63	-1.62
46年目	H61	0.99353	0.97838	0.96869	0.99116	90.0	4.08	0.70	1.25	5.49	-1.15	0.50	0.11	0.15	0.80	0.43	0.26	0.17	6.55	-1.90
47年目	H62	0.99350	0.97811	0.96824	0.99110	90.0	4.06	0.69	1.23	5.42	-1.37	0.49	0.11	0.14	0.79	0.42	0.26	0.17	6.47	-2.18
48年目	H63	0.99347	0.97784	0.96779	0.99104	90.0	4.04	0.68	1.21	5.35	-1.59	0.48	0.11	0.14	0.78	0.41	0.26	0.17	6.39	-2.46
49年目	H64	0.99344	0.97757	0.96734	0.99098	90.0	4.02	0.67	1.19	5.28	-1.81	0.47	0.11	0.13	0.77	0.40	0.26	0.17	6.31	-2.74
合計							1,091.23	201.01	472.31	1,764.55	771.40	175.87	31.87	39.61	247.36	108.83	84.51	35.66	2,096.42	915.89

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。

箇所名：一般国道8号 柏崎バイパス

便益の現在価値算定表(残事業)

年次 (基準年)	年度 H23	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸プロバ)			GDP テラレタ	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			合計 (億円)					
		乗用車種	小型貨物	貨物車種 全車		乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	現在価値 ①×(A)	現在価値 ②計	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率%	
採用開始年次	H 35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	32.62	6.07	15.90	54.19	33.85	1.15	7.47	4.67	2.68	1.67	64.34	40.19
1年目	H 36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	32.35	5.98	15.19	52.65	32.22	1.13	7.41	4.45	2.66	1.60	63.72	38.27
2年目	H 37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	32.08	5.89	14.88	51.12	30.67	1.11	7.35	4.25	2.64	1.52	63.10	36.44
3年目	H 38	0.99576	0.98452	0.97864	0.99253	32.21	5.80	14.56	52.58	29.20	1.08	7.29	4.05	2.62	1.45	62.49	34.70
4年目	H 39	0.99574	0.98427	0.97817	0.99248	32.08	5.71	14.25	52.04	27.78	1.06	7.23	3.86	2.60	1.39	61.87	33.03
5年目	H 40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	31.94	5.62	13.94	51.50	26.44	1.04	7.17	3.68	2.58	1.32	61.25	31.45
6年目	H 41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	31.81	5.53	13.63	50.97	25.16	1.01	7.11	3.51	2.56	1.26	60.64	29.93
7年目	H 42	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	31.67	5.44	13.32	50.43	23.83	0.99	7.05	3.35	2.54	1.21	60.02	28.49
8年目	H 43	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	31.38	5.40	13.35	50.13	22.88	0.90	7.00	3.19	2.52	1.15	59.60	27.22
9年目	H 44	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	31.08	5.37	13.37	49.82	21.86	0.89	6.95	3.05	2.50	1.10	59.27	26.01
10年目	H 45	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	30.79	5.33	13.40	49.52	20.90	1.00	6.89	2.91	2.48	1.05	58.89	24.85
11年目	H 46	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	30.49	5.29	13.43	49.21	19.96	1.00	6.84	2.78	2.46	1.00	58.51	23.74
12年目	H 47	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	30.20	5.26	13.45	48.91	19.08	1.00	6.79	2.65	2.44	0.95	58.13	22.68
13年目	H 48	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	29.90	5.22	13.48	48.60	18.23	1.00	6.74	2.53	2.42	0.91	57.76	21.66
14年目	H 49	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	29.61	5.18	13.51	48.30	17.42	1.00	6.69	2.41	2.40	0.86	57.38	20.70
15年目	H 50	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	29.31	5.15	13.53	47.99	16.64	1.01	6.63	2.30	2.38	0.82	57.00	19.77
16年目	H 51	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	29.02	5.11	13.56	47.69	15.90	1.01	6.58	2.19	2.36	0.79	56.63	18.88
17年目	H 52	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	28.72	5.08	13.59	47.38	15.20	1.01	6.53	2.09	2.34	0.75	56.25	18.04
18年目	H 53	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	28.43	5.04	13.61	47.08	14.51	1.01	6.48	2.00	2.32	0.71	55.87	17.23
19年目	H 54	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	28.13	5.00	13.64	46.77	13.87	1.01	6.43	1.91	2.30	0.68	55.49	16.45
20年目	H 55	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	27.84	4.97	13.67	46.47	13.25	1.02	6.37	1.82	2.28	0.65	55.12	15.71
21年目	H 56	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	27.54	4.93	13.69	46.16	12.65	1.02	6.32	1.73	2.26	0.62	54.74	15.00
22年目	H 57	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	27.25	4.89	13.72	45.86	12.09	1.02	6.27	1.65	2.23	0.59	54.36	14.33
23年目	H 58	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	26.95	4.86	13.75	45.56	11.54	1.02	6.22	1.58	2.21	0.56	53.99	13.68
24年目	H 59	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	26.66	4.82	13.77	45.25	11.03	1.02	6.16	1.50	2.19	0.53	53.61	13.06
25年目	H 60	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	26.36	4.78	13.80	44.95	10.53	1.03	6.11	1.43	2.17	0.51	53.23	12.47
26年目	H 61	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	26.07	4.75	13.83	44.64	10.06	1.03	6.06	1.37	2.15	0.49	52.86	11.91
27年目	H 62	0.98871	0.99233	1.00193	0.99057	25.77	4.71	13.85	44.34	9.60	1.03	6.01	1.30	2.13	0.46	52.48	11.37
28年目	H 63	0.98860	0.99228	1.00192	0.99049	25.48	4.67	13.88	44.03	9.17	1.03	5.96	1.24	2.11	0.44	52.10	10.85
29年目	H 64	0.98849	0.99222	1.00192	0.99041	25.19	4.64	13.91	43.73	8.76	1.03	5.91	1.18	2.09	0.42	51.73	10.36
30年目	H 65	0.98837	0.99217	1.00191	0.99033	24.89	4.60	13.93	43.43	8.36	1.04	5.85	1.13	2.07	0.40	51.35	9.89
31年目	H 66	0.98826	0.99211	1.00191	0.99025	24.60	4.57	13.96	43.13	7.99	1.04	5.80	1.07	2.05	0.38	50.98	9.44
32年目	H 67	0.98815	0.99206	1.00191	0.99017	24.31	4.53	13.99	42.82	7.62	1.04	5.75	1.02	2.03	0.36	50.61	9.01
33年目	H 68	0.98803	0.99201	1.00190	0.99008	24.02	4.49	14.01	42.52	7.28	1.04	5.70	0.98	2.01	0.34	50.23	8.60
34年目	H 69	0.98792	0.99195	1.00190	0.99000	23.73	4.46	14.04	42.22	6.95	1.04	5.65	0.93	1.99	0.33	49.86	8.21
35年目	H 70	0.98780	0.99190	1.00190	0.98992	23.44	4.42	14.07	41.93	6.64	1.05	5.60	0.89	1.97	0.31	49.49	7.83
36年目	H 71	0.98769	0.99184	1.00189	0.98984	23.15	4.39	14.09	41.63	6.34	1.05	5.55	0.84	1.95	0.30	49.12	7.48
37年目	H 72	0.98758	0.99179	1.00189	0.98976	22.86	4.35	14.12	41.33	6.05	1.05	5.49	0.80	1.93	0.28	48.76	7.13
38年目	H 73	0.98746	0.99173	1.00188	0.98968	22.58	4.31	14.15	41.03	5.77	1.05	5.44	0.77	1.91	0.27	48.39	6.81
39年目	H 74	0.98735	0.99168	1.00188	0.98960	22.29	4.28	14.17	40.74	5.51	1.05	5.39	0.73	1.89	0.26	48.02	6.50
40年目	H 75	0.98723	0.99163	1.00188	0.98952	22.01	4.24	14.20	40.45	5.26	1.06	5.34	0.70	1.87	0.24	47.66	6.20
41年目	H 76	0.98712	0.99157	1.00187	0.98944	21.72	4.21	14.23	40.15	5.02	1.06	5.29	0.66	1.85	0.23	47.30	5.92
42年目	H 77	0.98701	0.99152	1.00187	0.98936	21.44	4.17	14.25	39.86	4.80	1.06	5.24	0.63	1.83	0.22	46.94	5.65
43年目	H 78	0.98689	0.99146	1.00187	0.98928	21.16	4.13	14.28	39.57	4.58	1.06	5.19	0.60	1.81	0.21	46.58	5.39
44年目	H 79	0.98678	0.99141	1.00186	0.98919	20.88	4.10	14.30	39.28	4.37	1.06	5.14	0.57	1.79	0.20	46.22	5.14
45年目	H 80	0.98666	0.99135	1.00186	0.98911	20.60	4.06	14.33	39.00	4.17	1.07	5.09	0.54	1.77	0.19	45.86	4.90
46年目	H 81	0.98655	0.99130	1.00185	0.98903	20.32	4.03	14.36	38.71	3.98	1.07	5.05	0.52	1.75	0.18	45.51	4.68
47年目	H 82	0.98644	0.99124	1.00185	0.98895	20.05	3.99	14.38	38.43	3.80	1.07	5.00	0.49	1.73	0.17	45.16	4.47
48年目	H 83	0.98632	0.99119	1.00185	0.98887	19.77	3.96	14.41	38.14	3.63	1.07	4.95	0.47	1.72	0.16	44.81	4.26
49年目	H 84	0.98621	0.99114	1.00184	0.98879	19.50	3.92	14.44	37.86	3.46	1.07	4.90	0.45	1.70	0.16	44.46	4.06
合計						1,322.63	241.70	698.76	2,263.09	665.97	51.93	307.44	91.42	109.26	32.66	2,679.79	790.04

様式記入上の留意点
1. 再評価の場合、事業全体分、事業分それぞれ作成する。

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
柏崎バイパス	柏崎市大字長崎～柏崎大字鯨波	4	11.0km

■事業費内訳【全体事業費】

	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				40,109	
	改良費				13,800	
		土工	m ³	1,484,169	3,092	掘削(386,952m ³)、盛土(1,069,867m ³)、残土処理(27,350m ³)
		軟弱地盤改良工	式	1	4,623	
		法面工	式	1	254	切土法面、盛土法面、種子吹付等
		擁壁工	式	1	417	
		函渠工	m	6,868	3,912	横断BOX、上屋等
		排水工	m	52,532	697	
		集水柵工	基	518	89	
		管渠工	m	3,619	42	
		縁石工	m	25,373	262	
		防護柵工	式	13,037	213	
		雑工	式	1	197	
	橋梁費				8,975	
		高架橋	m	1,143	5,350	2本(上下線)
		橋梁	m	362	3,625	2本(上下線)
	トンネル費				11,029	
		山岳トンネル	m	2,256	9,599	2本(上下線) L=1,128m×2
		開削トンネル	m	440	1,430	2本(上下線) L=220m×2
	舗装費				3,110	
		車道舗装	m ²	296,573	2,970	
		歩道舗装	m ²	41,752	134	
		区画線工	m	17,540	6	
	付帯施設費				675	
		交通管理施設工	式	1	535	照明、標識
		情報BOX工	式	1	140	
	その他費用				2,520	
		埋蔵文化財調査	式	1	2,520	
②	用地及補償費				27,643	
	用地費		m ²	420,700	16,326	
		宅地	m ²	155,000	8,680	
		田畑	m ²	254,000	6,858	
		山林・原野	m ²	11,700	788	
		その他	m ²			
	補償費		式	-	11,317	
③	間接経費		式	1	11,248	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				79,000	

【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

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
柏崎バイパス	柏崎市大字長崎～柏崎大字鯨波	4	11.0km

■事業費内訳【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費						22,917
改良費						6,310
		土工	m ³	774,752	1,296	掘削(166,765m ³)、盛土(607,988m ³)
		軟弱地盤改良工	式	1	2,620	
		法面工	式	1	75	切土法面、盛土法面、種子吹付
		擁壁工	式	1	78	
		函渠工	m	4,714	1,390	横断BOX等
		排水工	m	31,537	366	
		集水柵工	基	307	33	
		管渠工	m	270	8	
		縁石工	m	22,833	249	
		防護柵工	式	1	195	
橋梁費						2,450
		高架橋	m	415	1,500	2本(上下線)
		橋梁	m	362	950	2本(上下線)
トンネル費						11,029
		山岳トンネル	m	2,256	9,599	2本(上下線) L=1,128m×2
		開削トンネル	m	440	1,430	2本(上下線) L=220m×2
舗装費						2,107
		車道舗装	m ²	195,215	2,033	本線、ランプ、側道、市道等
		歩道舗装	m ²	23,433	74	
付帯施設費						311
		交通管理施設工	式	1	257	照明、標識
		情報BOX工	式	1	54	
その他費用						710
		埋蔵文化財調査	式	1	710	
②用地及補償費						4,680
用地費						1,046
		宅地	m ²	12,400	638	
		田畑	m ²	17,000	408	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
補償費						3,634
			式	-	3,634	
③間接経費						4,581
			式	1	4,581	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費						32,178

【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

参考様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	柏崎バイパス	4	11.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	11.0	158	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1.0	362	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			520	暫定2車線では、384百万円/年

【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。