

道路事業の再評価資料

〔国道8号 入善黒部バイパス〕

平成24年8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	3
3) 今後の事業展開	3
3. 当該道路の役割・効果	4
1) 3便益に係る整備効果	6
① 走行時間の短縮	6
② 渋滞損失時間の減少	7
③ 交通事故件数の減少	8
2) その他の効果	9
① 北陸新幹線（仮称）新黒部駅へのアクセス向上	9
② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上	10
③ 日常生活圏の各市町間の連携を強化	11
④ 主要な観光地へのアクセス向上	12
⑤ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上	13
⑥ 緊急輸送道路としての役割	14
⑦ 騒音の低減	15
⑧ 周辺企業等のアクセス利便性の向上	16
4. 費用対効果	17
5. 対応方針（原案）	18
客観的評価指標抽出資料	19
費用対効果算出資料	23

1. 事業の概要

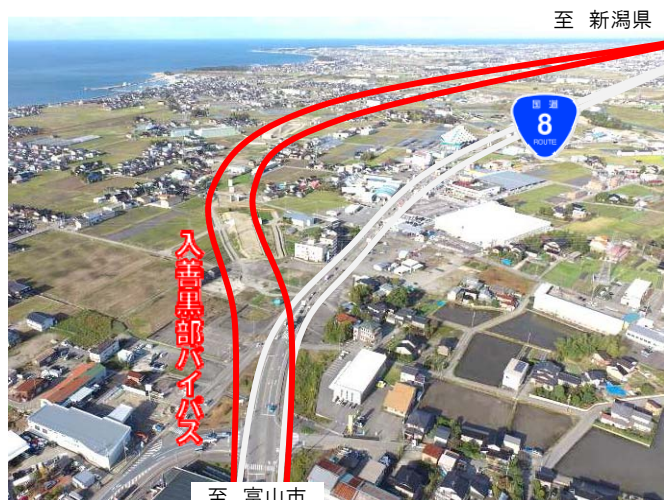
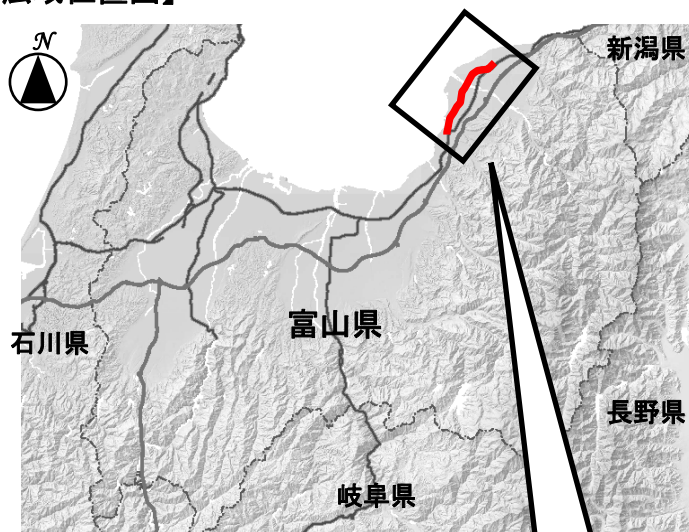
1) 事業の目的

当事業は、

- 交通渋滞の緩和
- 広域幹線ネットワークの充実強化 など

を目的とし、国道8号の富山県下新川郡入善町^{とやまけん しもにいかわぐん にゅうぜんまち くぬぎやま} 榎山^{うおづし えぐち}～富山県魚津市^{くろべし ふるみどう}江口間
(L=16.1km)についてバイパス整備を行うものである。現在、黒部市古御堂～魚津市江口間(L=7.3km)の暫定2車線供用に向けて事業を実施中である。

【広域位置図】



写真：終点部(魚津市江口)より新潟県方面を望む



※ 交通量：H22道路交通センサス(平日)

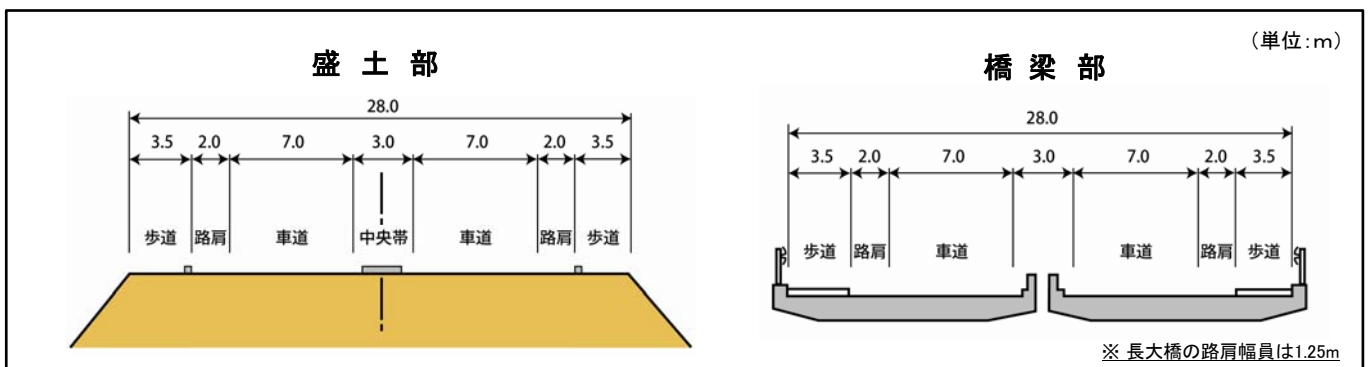
2) 事業の概要

- 事業名 : 国道8号 入善黒部バイパス にゅうぜんくろべ
- 延長 : 16.1km
- 起終点 : (起) 富山県下新川郡入善町柵山 しもにかわぐんにゅうぜんまちくめぎやま
(終) 富山県魚津市江口 うおづし えぐち
- 都市計画決定 : 平成2年度
- 事業化 : 平成2年度
- 全体事業費 : 約862億円
- 平成24年度末までの投資額(予定) : 約562億円(進捗率約65%)

【路線図】



【標準横断面図】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成2年度	・ 都市計画決定、事業化
平成5年度	・ 用地買収着手
平成6年度	・ 工事着手
平成13年度	・ 入善町東狐 ^{にゅうぜんまち とっこ} ～黒部市古御堂 ^{くろべし ふるみどう} 間 (L=3.2km) 暫定2車線供用
平成16年度	・ 事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成18年度	・ 入善町上野 ^{にゅうぜんまち うわの} ～入善町東狐 ^{にゅうぜんまち とっこ} 間 (L=3.5km) 暫定2車線供用
平成21年度	・ 事業再評価(指摘事項なし、継続)

2) 事業の進捗状況

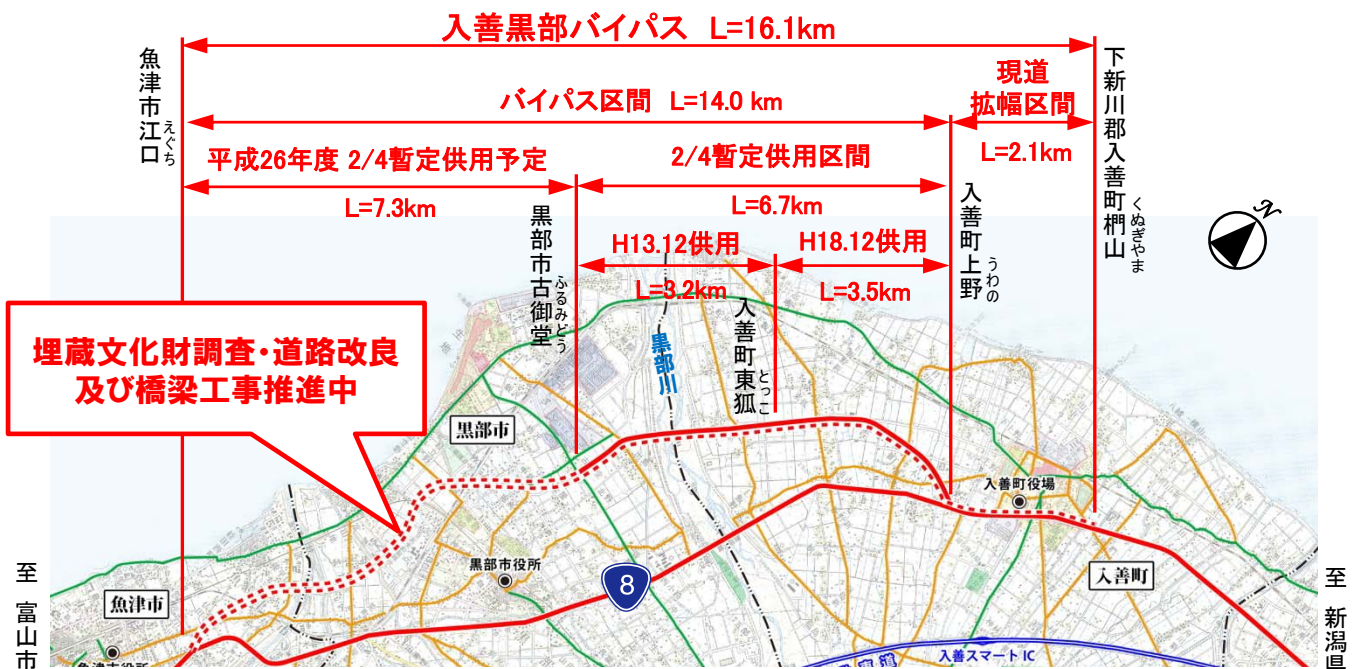
平成24年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	862億円	562億円	65%	300億円
うち用地費・補償費	252億円	213億円	85%	39億円

※ 金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 黒部市古御堂～魚津市江口間(L=7.3km)については、北陸新幹線の開業(平成26年度予定)を勘案し、早期のバイパス区間の暫定2車線供用に向け埋蔵文化財調査・道路改良及び橋梁工事を推進する。
- バイパス区間の暫定2車線供用後は、周辺道路からバイパス区間に交通が転換し、現道拡幅区間の交通量増加が予想されることから、現道拡幅区間の4車線拡幅整備を実施する。
- 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。



3. 当該道路の役割・効果

<3便益に係る整備効果>

① 走行時間の短縮

- 入善黒部バイパスの整備により、事業区間の走行時間が約10分短縮する。
- 入善黒部バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間及び現道区間の損失時間が年間約594万人時間削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間62.6億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると922億円と算出される。

【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 ※完成供用年次(H36年度)の便益
= 62.6(億円/年)※

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

割引率等を考慮

922億円 (残事業では676億円)

② 走行経費の減少

- 入善黒部バイパスの整備により、走行経費減少による年間8.9億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146億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費 ※完成供用年次(H36年度)の便益
= 8.9(億円/年)※

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

割引率等を考慮

146億円 (残事業では126億円)

③ 交通事故の減少

- 入善黒部バイパスの整備により、通過交通の安全性確保とともに、現道交通量の減少に伴い、年間約51件の死傷事故件数の削減が期待される。
- 入善黒部バイパスの整備による死傷事故件数の削減により、年間2.4億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38億円と算出される。

【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
= 2.4(億円/年)※

※完成供用年次(H36年度)の便益

割引率等を考慮

38億円 (残事業では36億円)

＜その他の効果＞

① 北陸新幹線(仮称)新黒部駅へのアクセス向上 (9ページ)

- 北陸新幹線は、入善黒部バイパスのバイパス区間の全線暫定2車線供用と同じ平成26年度の開業を目指して工事が進められており、(仮称)新黒部駅は富山県東部地域の唯一の新幹線駅となる。
- 当該事業により、国道8号の混雑が緩和し、事業区間の沿道地域と新幹線駅とのアクセス性向上が期待される。

② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 (10ページ)

- 国際拠点港湾伏木富山港は、富山県を含む北陸地域、ひいては環日本海圏の交易拠点として重要な役割を担っており、近年は、中国やロシア向けに自動車関連部品の輸出貿易額が増加しており、事業区間周辺には自動車関連企業が立地している。また、入善町の製造品出荷額は近年増加にあり、工場を新設する企業もある。
- 当該事業により、入善町や黒部市の工業施設から伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。

③ 日常生活圏の各市町間の連携を強化 (11ページ)

- 国道8号沿線市町間の通勤通学動態をみると、黒部市⇄入善町、黒部市⇄魚津市間のつながりが強く、通勤通学流動人口は増加傾向にある。
- 当該事業により、黒部市役所⇄魚津市役所、黒部市役所⇄入善町役場間の所要時間がそれぞれ短縮することから、各都市間の通勤通学等の利便性が向上する。

④ 主要な観光地へのアクセス向上 (12ページ)

- 事業区間沿線の新川広域圏は、富山湾・黒部峡谷・越中にかわ観光圏を形成しており、入善黒部バイパスは、観光圏整備計画のなかで、観光交流推進のための事業に位置づけられている。
- 事業区間周辺には多くの観光地や産業観光施設が立地し、黒部市の観光入込客数は、年間約265万人と増加傾向にある。入善黒部バイパスの整備により、主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。

⑤ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 (13ページ)

- 黒部市にある黒部市民病院は、富山県東部地域の第2.5次医療施設として、新川地域救命センターや周産期母子センター、災害拠点病院としての機能を持つ。
- 黒部市及び入善町、魚津市では、救急搬送件数が増加傾向にある。当該事業により、黒部市民病院までの搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。

⑥ 緊急輸送道路としての役割 (14ページ)

- 国道8号は、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※1に指定されている。しかし、事業区間周辺の国道8号の一部は、洪水時の浸水想定区域となっており、冠水する可能性がある。
- 当該事業により、災害時における緊急輸送道路としての信頼性向上が期待される。また、入善黒部バイパスは、盛土構造であるため浸水被害を受けづらく、事業区間周辺の避難所等へのアクセス経路としての活用が見込まれる。

⑦ 騒音の低減 (15ページ)

- 国道8号では、黒部市荻生、黒部市天池の2地点において、夜間の騒音レベルが夜間要請限度を上回っている。
- 当該事業により、国道8号の交通がバイパスに転換することで、現道の騒音レベルが改善され、2地点共に夜間要請限度を下回ることが予測される。

⑧ 周辺企業等のアクセス利便性の向上 (16ページ)

- 黒部市は、製造業を中心とした第2次産業の就業者割合が富山県平均よりも高く、入善黒部バイパスの事業区間周辺には工業施設が多く立地している。
- また、大規模小売店舗、黒部市総合公園やまちなか交流施設うらおい館など、文化活動拠点施設も多く立地している。
- 入善黒部バイパスの整備により、各産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。

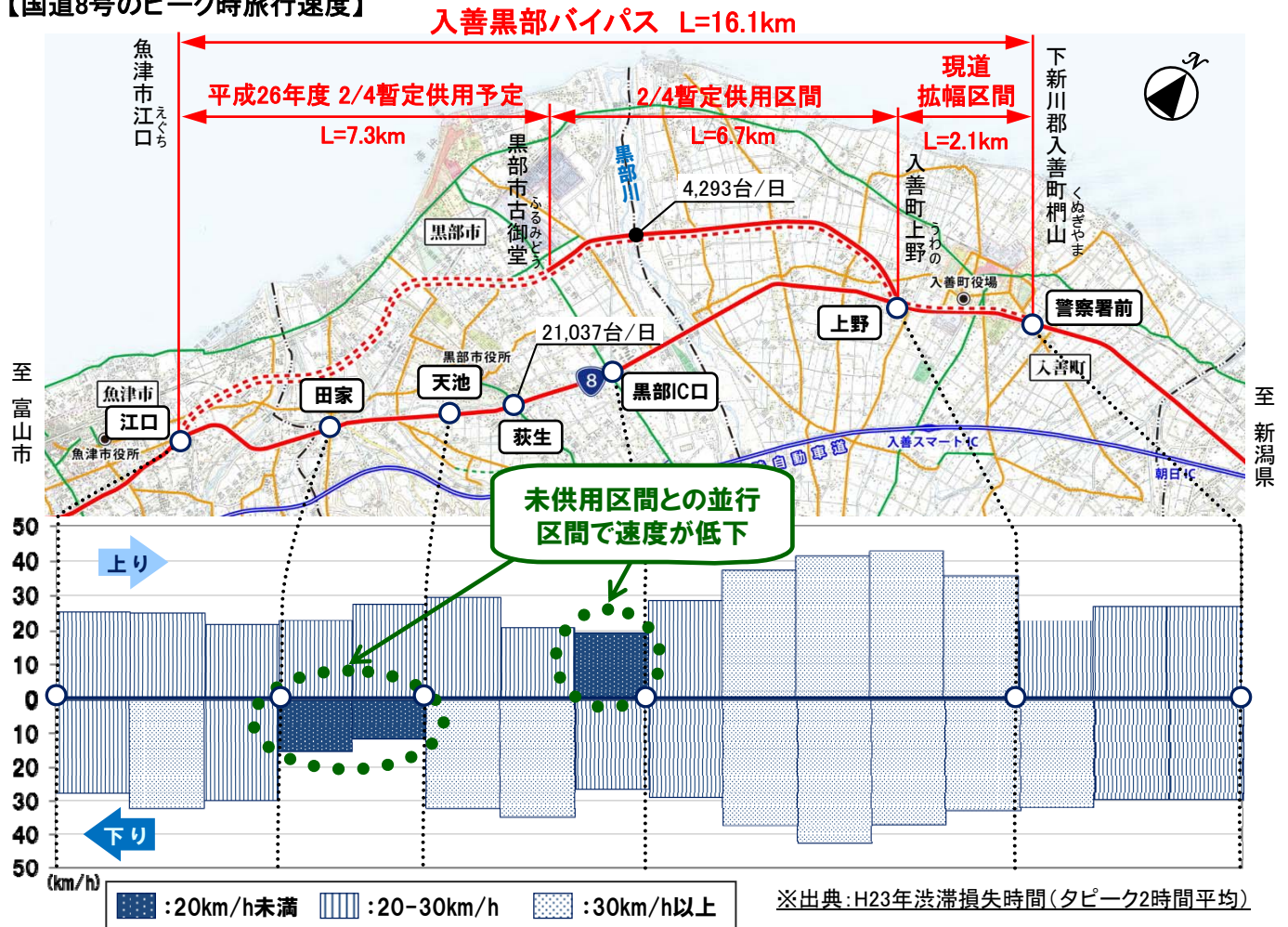
※1 緊急通行確保路線…都道府県において地震防災対策特別措置法に基づき、地震発生後の緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路ネットワーク計画等を策定し、地域防災計画で指定した道路。富山県においては、第1次～3次緊急通行確保路線を緊急輸送道路として地域防災計画で指定している。

1) 3便益に係る整備効果

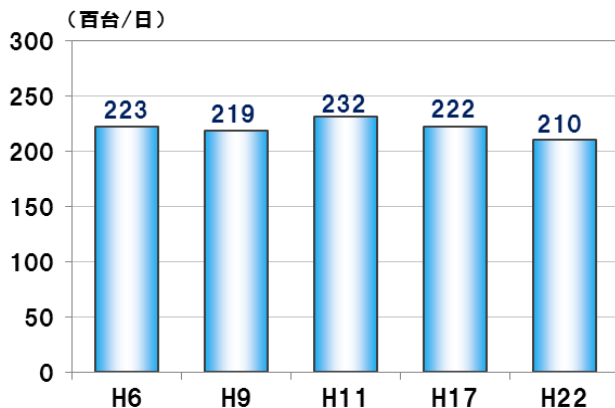
① 走行時間の短縮

- 入善黒部バイパスの現道である国道8号には、旅行速度が20km/h未満の区間があり、特に未供用区間との並行区間において旅行速度が低下している。
- 事業区間の交通量は、黒部市荻生で2万台/日を超え、横ばい傾向にある。
- 入善黒部バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、現況と比較すると走行時間約10分の短縮効果が見込まれる。

【国道8号のピーク時旅行速度】

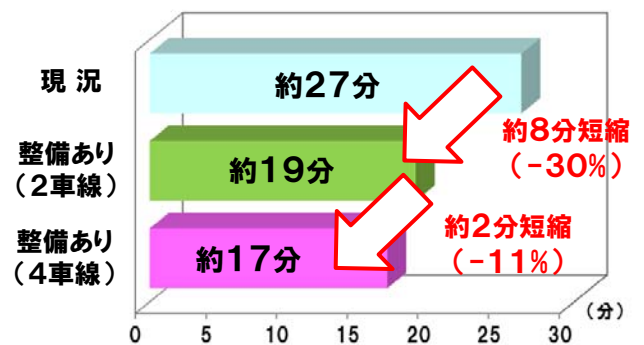


【事業区間の平日交通量の推移(黒部市荻生)】



※出典：道路交通センサス(平均値はH22道路交通センサスより算出)

【事業区間(柵山～江口)の所要時間】



※出典：現況→H22道路交通センサスの昼間12時間旅行速度 整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

② 渋滞損失時間の減少

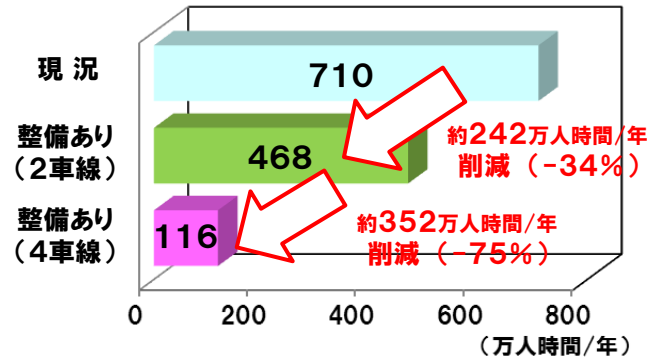
- 入善黒部バイパスの現道である国道8号には、道路改善計画の円滑走行阻害箇所が全7箇所あり、朝夕ピーク時には慢性的な混雑が発生している。
- 入善黒部バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、年間の損失時間が事業区間及び並行区間で約594万人時間の削減が見込まれる。
- 入善黒部バイパスの既供用区間（入善町上野～古御堂）では、交通転換効果が発現し、未供用区間の整備により同様の効果が期待出来る。

【国道8号の円滑走行阻害箇所】



※ 円滑走行阻害箇所…富山県内の渋滞箇所(国、県管理)について指標(渋滞損失時間3万人時間/年・km以上または混雑発生頻度50%以上)やパブリックコメントの実施により94箇所をH22年度に選定

【事業区間及び並行区間の損失時間】



※出典：H42年将来推計値を用いて算出



写真①：富山市方面より
田家交差点を望む
※平成23年10月撮影



写真②：江口交差点より
新潟県方面を望む
※平成23年10月撮影

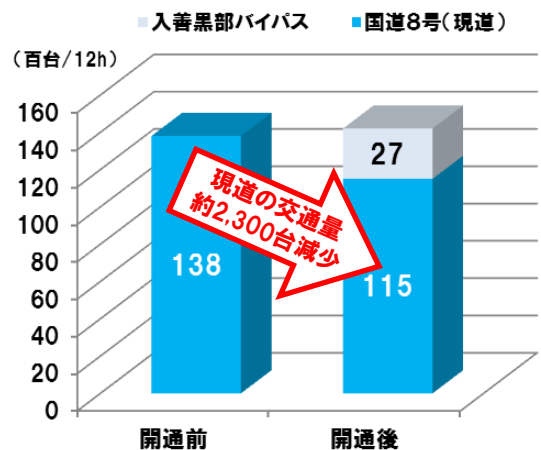
【バイパス整備による交通転換効果 (入善町上野～東狐)】

平成18年12月に入善町上野～東狐間(L=3.5km)が暫定2車線で供用。通過交通等がバイパスに転換したことで現道である国道8号の交通量が供用前後で約2,300台/12h減少し、混雑が緩和

■ 国道8号上飯野(東)交差点の混雑状況



■ 現道・バイパス区間の12時間交通量



③ 交通事故件数の減少

- 入善黒部バイパスの並行区間である国道8号には、死傷事故率の高い交差点や事故ゼロプランの事故危険区間が未供用区間を中心に点在している。
- 事故類型をみると、朝夕ピーク時の混雑による旅行速度の低下が要因と考えられる追突事故が多発している。
- 入善黒部バイパスの整備により、現道の通過交通や大型車がバイパスに転換することで、現道の安全な走行環境が確保され、4車線整備によって約51件の死傷事故件数の削減効果が期待され、特に混雑の緩和による追突事故の削減が期待される。

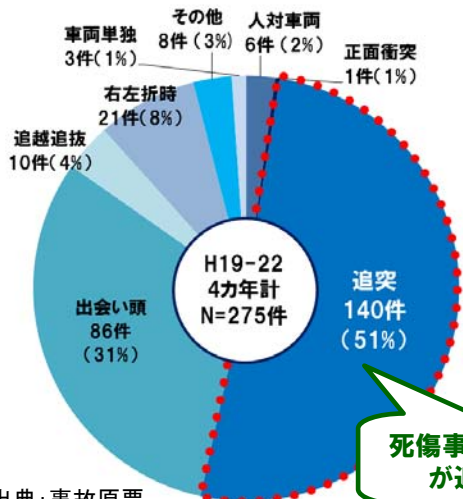
【国道8号の死傷事故率と事故危険区間】



※ 事故ゼロプラン…国が管理する道路区間において道路利用者に交通事故が起こりやすい危険な箇所との認識を持っていただきながら、集中的・重点的に交通事故の撲滅を目的とした取組み。富山県においては事故危険区間(63箇所)をH23年度に選定。

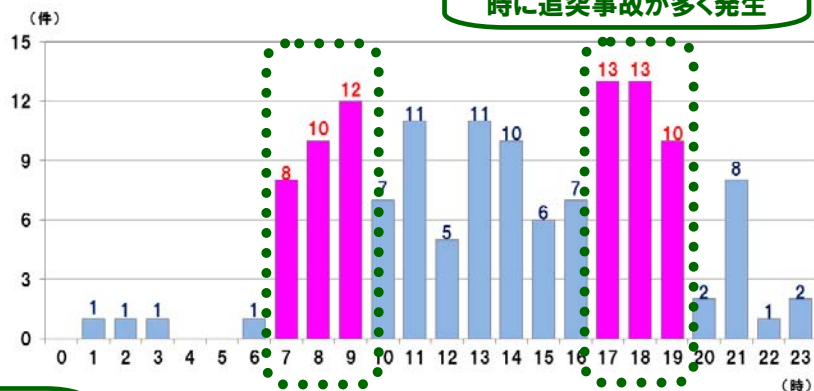
※出典: H19-22 ITARDAデータ

【事故類型別の死傷事故発生状況(H19-22)】

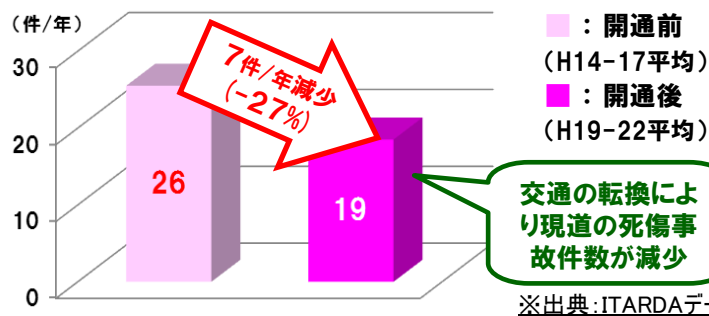


※出典: 事故原票

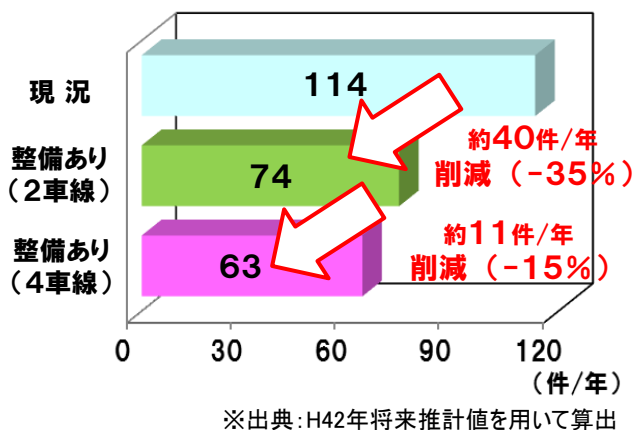
【時間帯別の追突事故発生状況】



【バイパス整備による現道(国道8号)の死傷事故件数減少効果(入善町上野～東狐)】



【国道8号(現道)の死傷事故件数】

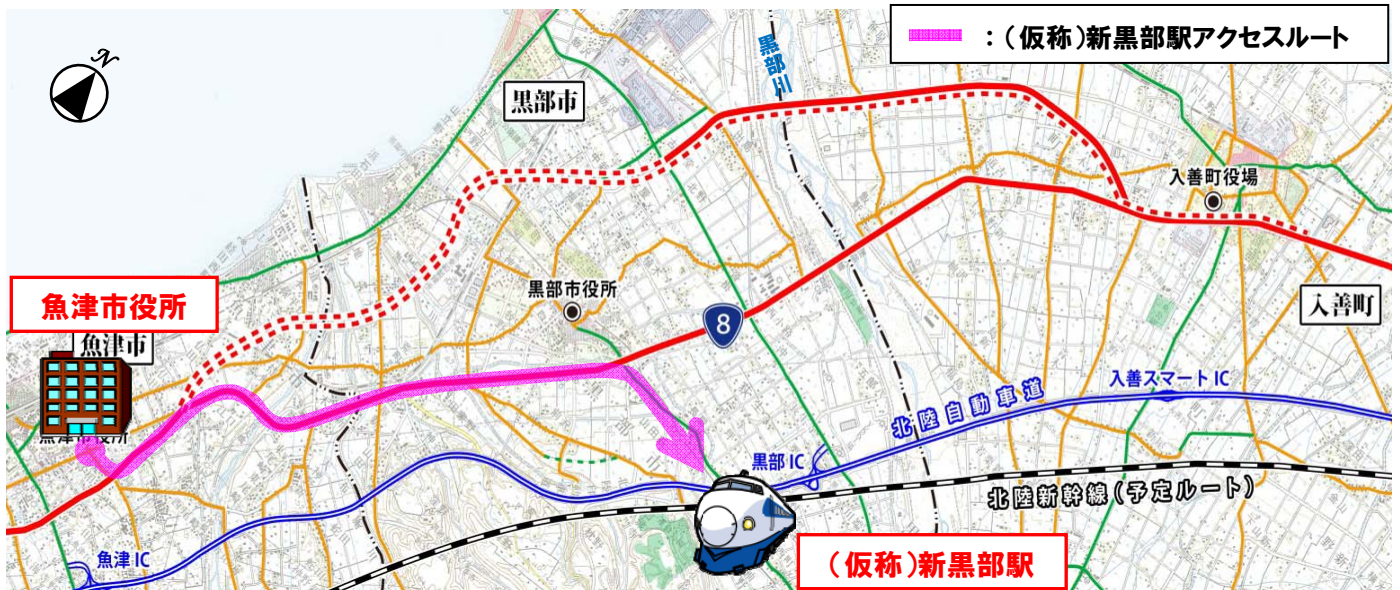


2) その他の効果

① 北陸新幹線（仮称）新黒部駅へのアクセス向上

- 北陸新幹線は、入善黒部バイパスのバイパス区間の全線暫定2車線供用と同じ平成26年度の開業を目指して工事が進められており、（仮称）新黒部駅は、富山県東部地域の唯一の新幹線駅となる。
- 入善黒部バイパスの整備により、現道である国道8号の交通混雑が緩和し、事業区間周辺の沿道地域と新幹線駅とのアクセス性の向上が期待される。

【魚津市役所～北陸新幹線（仮称）新黒部駅への所要時間とアクセスルート（国道8号現道利用）】



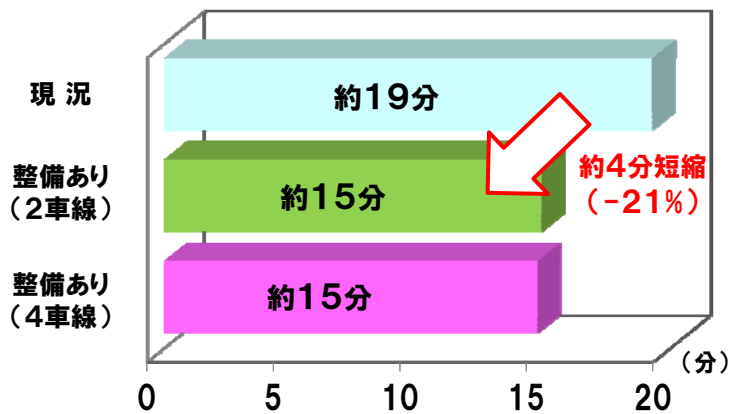
【北陸新幹線及び（仮称）新黒部駅について】

北陸新幹線は、東京都から長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を經由し、大阪市に至る延長約600kmの路線である。長野～金沢間は平成26年度末の完成を目指し工事が進められている。

黒部市では、北陸新幹線（仮称）新黒部駅周辺整備計画において、「来訪者を魅了する観光と交流の拠点」をコンセプトに新駅を景観にも配慮した交通拠点、広域観光の交流拠点として整備する方針としている。

（仮称）新黒部駅は、平成24年5月に駅舎の工事が県内三駅で最初に着工し、平成26年6月の完成を目指している。

出典：「北陸新幹線新駅（仮称：新黒部駅）周辺整備計画の概要」黒部市HP



※出典：現況→H22道路交通センサスの昼間12時間旅行速度
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出



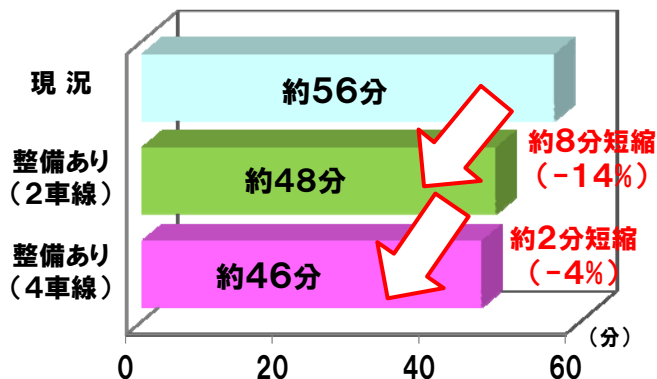
② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上

- 国際拠点港湾伏木富山港は、富山県を含む北陸地域、ひいては環日本海圏の交易拠点として重要な役割を担っている。
- 伏木富山港では、中国やロシア向けに自動車関連部品の輸出貿易額が増加しており、事業区間周辺には自動車関連企業が立地している。
また、入善町の製造品出荷額は近年増加にあり、工場を新設する企業もある。
- 入善黒部バイパスの整備により、入善町や黒部市の工業施設から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。

【伏木富山港へのアクセスルート】

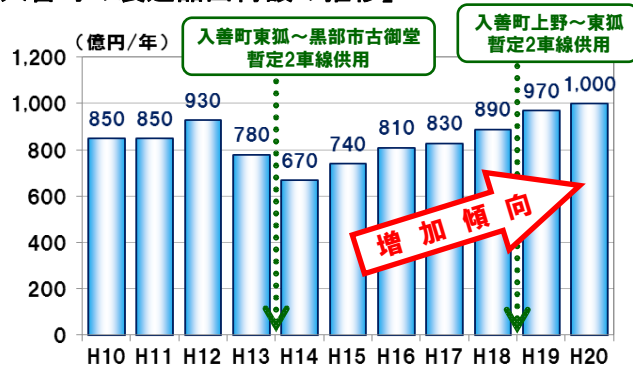


【入善町工業施設～伏木富山港間の所要時間】



※出典：現況→H22道路交通センサスの昼間12時間旅行速度
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

【入善町の製造品出荷額の推移】



※出典：入善町都市計画マスタープラン

【事業区間周辺の自動車関連企業】

入善町の自動車関連企業 (輸送用機器製造業)	黒部市の自動車関連企業 (ゴム製品製造業)
 <p>【業務概要】 ・富山県内に複数の工場を持ち、小物鍛造部品の生産は、日本でトップクラスである。 ・自動車部品を主体とする鋳鉄の鍛造・機械加工製品を製造。 ・自動車部品のほかにも、家電製品、農機部品等の幅広い分野の製品を生産。</p>	 <p>【業務概要】 ・自動車関連、建材関連、土木・交通関連、電気・電子機器関連、化学薬品関連等 総合的な工業用ゴム部品の配合設計から製造までを一貫して行う。 ・黒部市の本社工場の他にも、入善町に工場を持つ。</p>

【貿易額が増加している輸出品目 (2010対前年比)】

ロシア		
順位	品目	増加額 (億円)
1位	輸送用機器	3,003
2位	一般機械	346
3位	鉄鋼	236
4位	電気機器	150
5位	ゴム製品	63

中国		
順位	品目	増加額 (億円)
1位	一般機械	11,230
2位	電気機器	5,065
3位	輸送用機器	3,929
4位	精密機器類	1,703
5位	プラスチック	1,367

■ ■ ■ : 自動車関連部品の品目

※出典：日本海側拠点港の形成に向けた計画書

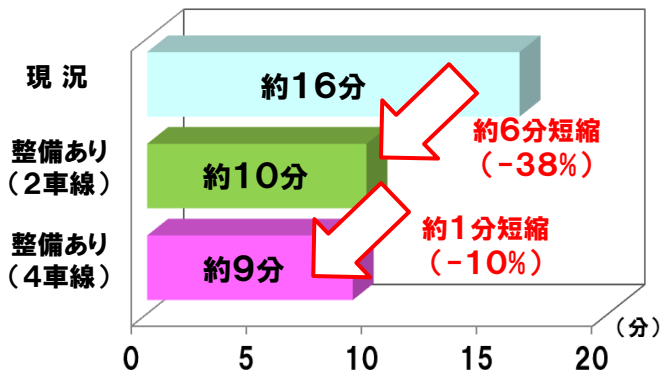
③ 日常生活圏の各市町間の連携を強化

- 国道8号沿線市町間の通勤通学動態をみると、黒部市⇔入善町、黒部市⇔魚津市間のつながりが強く、通勤通学流動人口は増加傾向にある。
- 入善黒部バイパスの整備により、黒部市役所⇔魚津市役所間、黒部市役所⇔入善町役場間の所要時間がそれぞれ短縮することから、各都市間の通勤通学等の利便性が向上する。

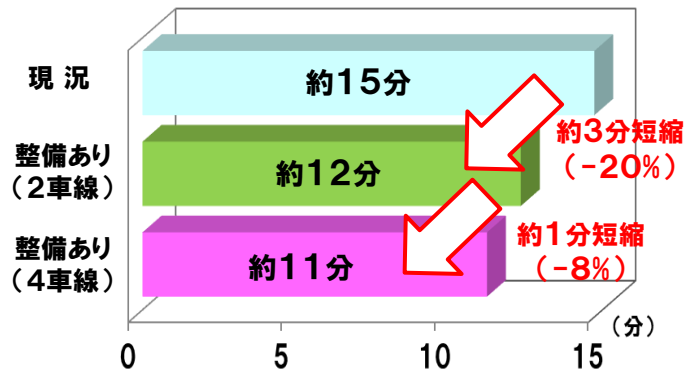
【黒部市 ⇔ 魚津市, 入善町のアクセスルート】



【黒部市役所～魚津市役所間の所要時間】

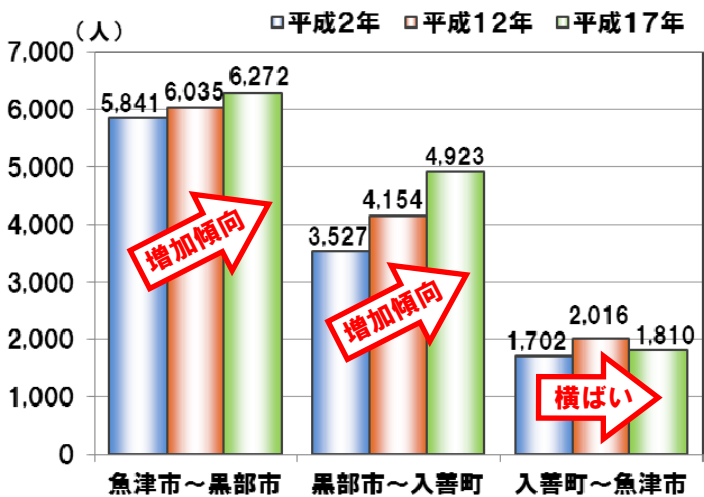


【入善町役場～黒部市役所間の所要時間】

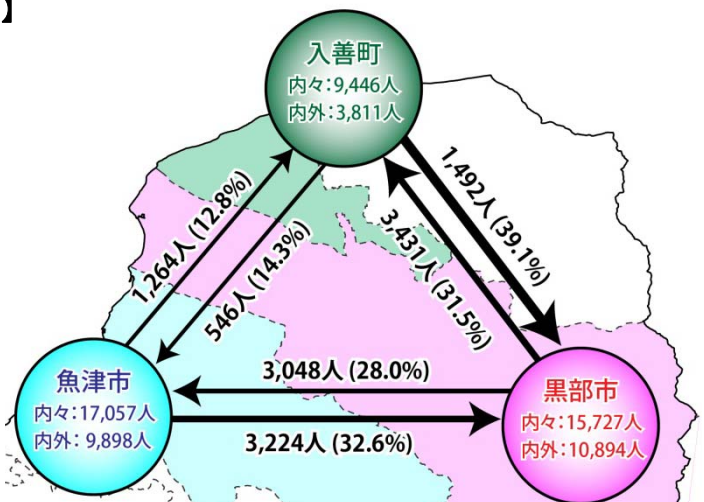


※出典: 現況→H22道路交通センサスの昼間12時間旅行速度
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

【3市町間の通勤通学流動人口の推移及び通勤通学動態】



※出典: H2.12.17年国勢調査



※出典: H17年国勢調査

④ 主要な観光地へのアクセス向上

- 事業区間沿線の市町村を含む新川広域圏は、富山湾・黒部峡谷・越中にいかわ観光圏を形成しており、入善黒部バイパスは、観光圏整備計画のなかで観光交流推進のための事業に位置づけられている。
- 事業区間周辺には多くの観光地や産業観光施設が立地し、黒部市の観光入込客数は年間約265万人と増加傾向にある。入善黒部バイパスの整備により、主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。

【にいかわ観光圏の主要観光地（抜粋）】

① 黒部峡谷



(H22観光入込客数:44.6万人)

② 宇奈月温泉



(H22観光入込客数:33.6万人)

③ 黒部市総合公園



(H22観光入込客数:46.3万人)

④ 宇奈月麦酒館



(H22観光入込客数:14.4万人)

⑤ 魚の駅「生地」

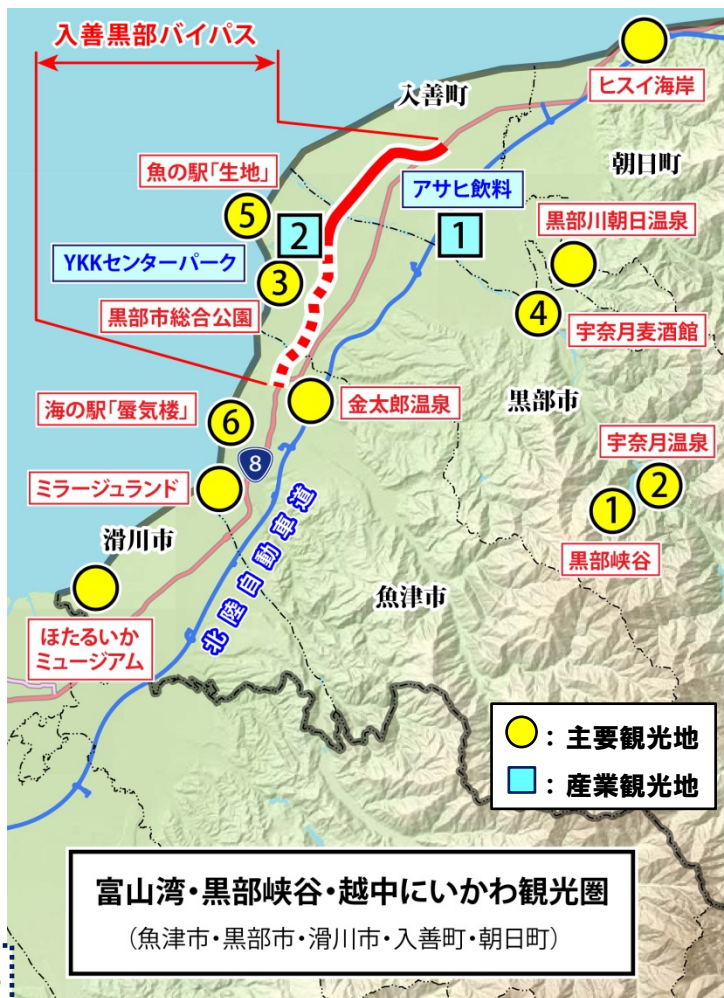


(H22観光入込客数:23.3万人)

⑥ 海の駅「蟹気楼」



(H22観光入込客数:33.2万人)



※出典:黒部市観光情報ガイド・黒部市の統計など

【にいかわ観光圏の産業観光施設】

事業区間周辺には、歴史的・文化的に価値のある工場や機械などの産業文化財や産業製品を通じて、ものづくりの心にふれることを目的とした産業観光施設が立地。

① アサヒ飲料



国内飲料事業を行う北陸工場では、店頭に並ぶ缶コーヒーやお茶が、どのようにしてできているか、各工程をガイドが詳しく説明してくれる。

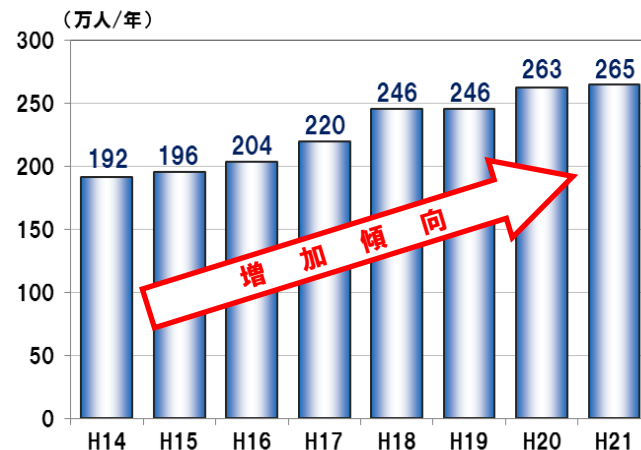
② YKKセンターパーク



ファスナーやアルミサッシで世界的に有名なYKK株式会社では、黒部事業所の一部を産業観光施設として一般公開している。

※出典:富山湾・黒部峡谷・越中にいかわ観光圏整備計画

【黒部市の観光入込客数の推移】



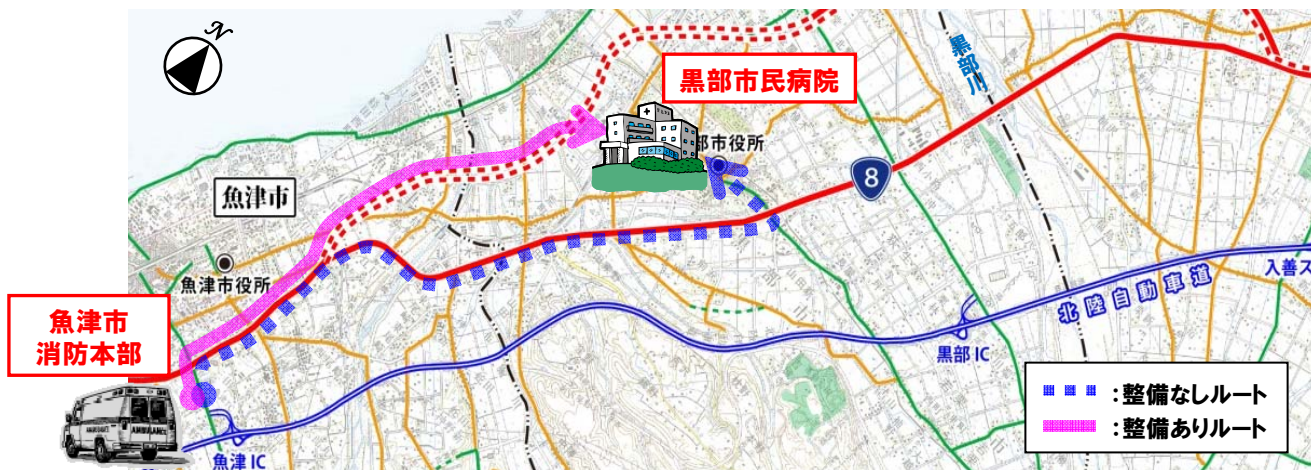
※出典:黒部市ホームページ(黒部市の概要)

⑤ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上

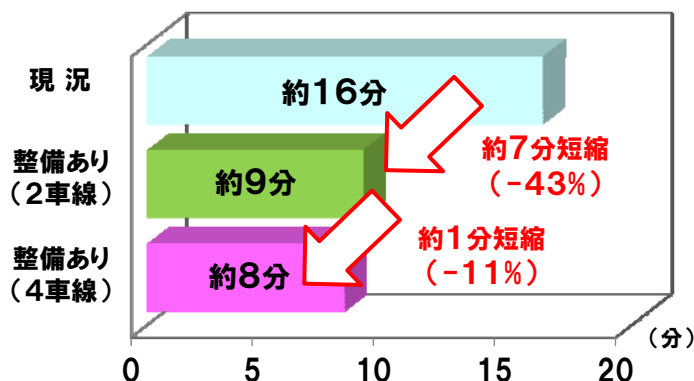
- 黒部市にある黒部市民病院は、富山県東部地域の第2.5次医療施設※として、新川地域救命センターや周産期母子センター、災害拠点病院としての機能を持つ。
- 黒部市民病院周辺の黒部市及び入善町、魚津市では、救急搬送件数が増加傾向にある。入善黒部バイパスの整備により、黒部市民病院までの搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。

※ 第2.5次医療施設…第3次医療に準じた機能を持ち、休日・夜間の24時間救急医療機能を持つ

【黒部市民病院へのアクセスルート】

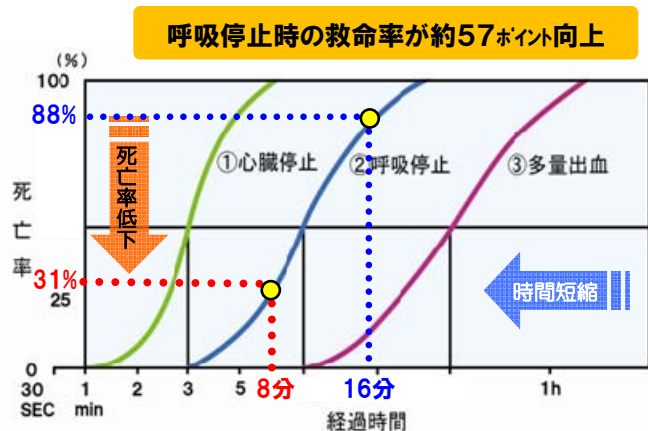


【魚津市消防本部～黒部市民病院の所要時間】



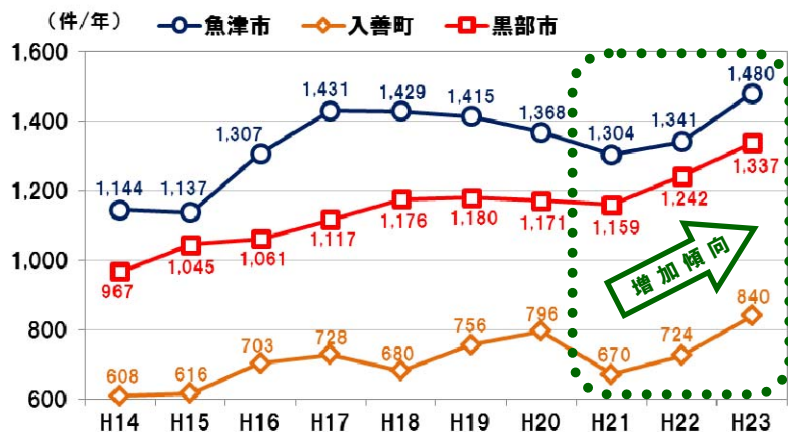
※出典：現況→H22道路交通センサスの昼間12時間旅行速度
整備あり→H42年将来推計値の速度を用いて算出

【緊急時における経過時間と死亡率(救命率)】



※出典：カーラーの救命曲線

【魚津市・入善町・黒部市の救急搬送件数の推移】



※出典：平成23年火災・救急・救助統計(魚津市、入善町、黒部市)

【黒部市民病院の概要】

富山県東部の新川医療圏の第2.5次救急医療機関として、新川地域救命センターを設置し、重篤患者の24時間受け入れ態勢を確保。



■ 指定医療機関

- ・周産期母子センター
- ・災害拠点病院
- ・小児急患センター
- ・僻地中核病院

※ 出典：黒部市民病院HP

⑥ 緊急輸送道路としての役割

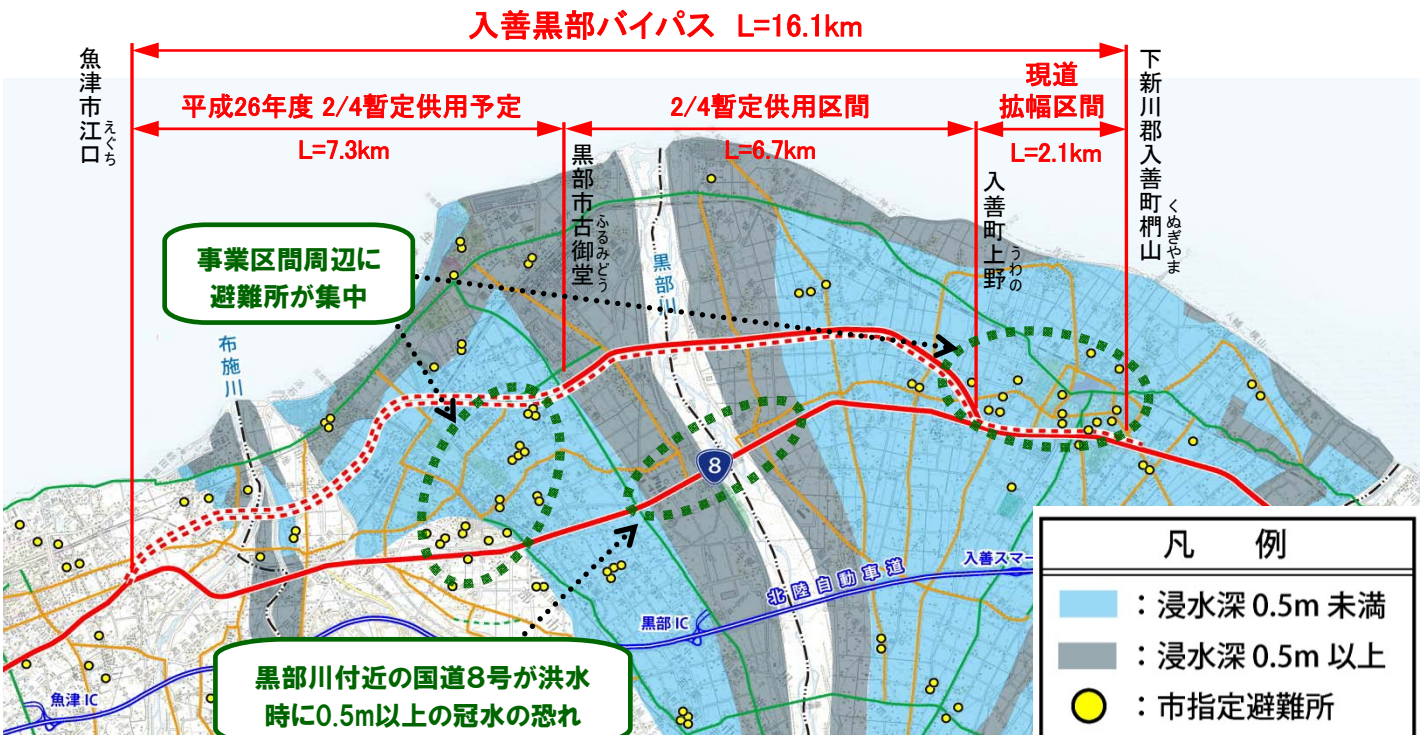
- 入善黒部バイパスの現道である国道8号は、富山県の地域防災計画において、第1次緊急通行確保路線に指定されている。しかし、国道8号は、浸水想定区域にあり、冠水する恐れがある。
- 入善黒部バイパスは、盛土構造であるため洪水等による浸水被害を受けづらく、事業区間周辺に集中する避難所等へのアクセス経路としての活用が見込まれる。
- さらに、並行する北陸自動車道（朝日IC～魚津IC間）においては、平成10年から平成23年までの間で17回強風や雪害による通行止めを行っており、高速自動車道の代替機能も期待される。（国道8号においては気象に起因する通行止めは0）

【富山県の緊急通行確保路線の指定状況】



※出典：富山県地域防災計画

【事業区間周辺の浸水想定エリアと市指定避難所】



※出典：黒部川流域洪水ハザードマップ・入善町防災マップ・魚津市洪水ハザードマップより作成

⑦ 騒音の低減

- 入善黒部バイパスの現道である国道8号は、黒部市荻生、黒部市天池の2地点における騒音レベルが夜間要請限度を上回っている。
- 入善黒部バイパスの整備により、国道8号の通過交通等がバイパスに転換することで、現道の騒音レベルが改善され、夜間要請限度を下回ることが予測される。

【騒音レベル評価箇所】

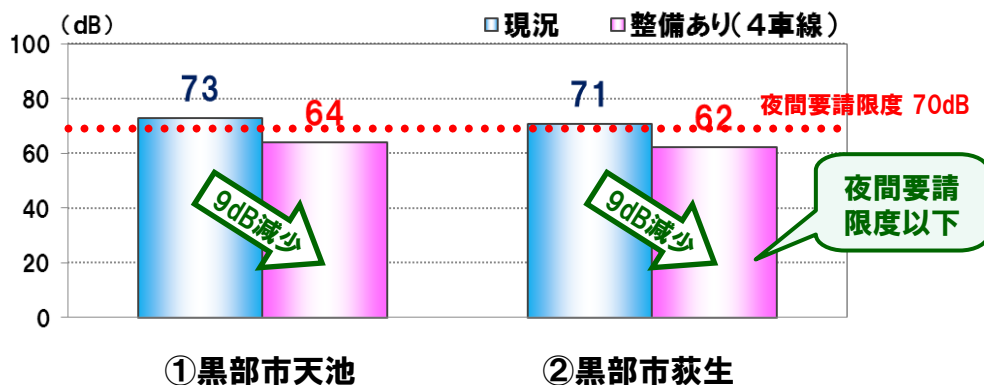


① 黒部市天池付近



② 黒部市荻生付近

【現道における夜間騒音レベルの改善効果】



- ※ 現道区間 【現況値】 ① 黒部市天池:H19環境センサ ② 黒部市荻生:H19環境センサ
- 【整備後】 最新モデル式(ASJ RTN-Model 2008)及びH42将来推計値より算出
- ※ 上下線別の評価結果のうち、2階高さの最大値を採用

⑧ 周辺企業等のアクセス利便性の向上

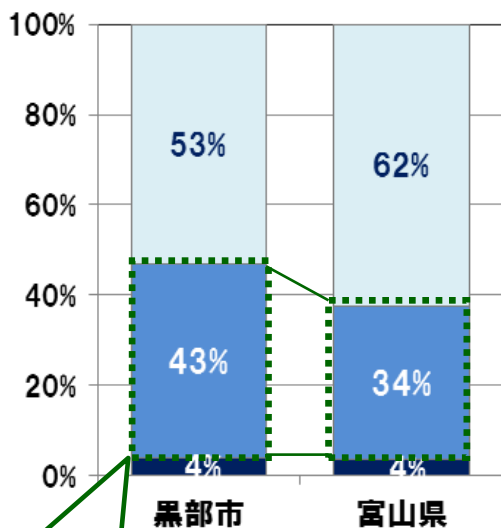
- 黒部市は、製造業を中心とした第2次産業の就業者割合が富山県平均よりも高く、入善黒部バイパスの事業区間周辺には工業施設が多く立地している。
- また、大規模小売店舗、黒部市総合公園やまちなか交流施設うるおい館など、文化活動拠点施設も多く立地している。
- 入善黒部バイパスの整備により、各産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。

【事業区間周辺の工業施設及び大規模小売店舗、文化活動拠点】



【富山県と黒部市の産業別人口比率】

□ 第3次産業 ■ 第2次産業 ■ 第1次産業



第2次産業の割合が富山県平均よりも高い

※出典：H22国勢調査

【事業区間周辺の工業施設】

・ 入善町の主要企業 (衣料繊維製造業)



【業務概要】

- ・ 明治15年創業の日本の紡績業界の名門として、国内外に複数の製造拠点工場を持つ。
- ・ 高級エジプト綿、スーダン綿を使った高級糸、複合重層糸やポリエステル綿混糸を生産。
- ・ 海外売上高が全体の約2割を占めている。

・ 黒部市の主要企業 (アルミ加工業)



【業務概要】

- ・ 国内外に複数の製造拠点工場を持つ住宅建材・ビル建材の主要企業。
- ・ 黒部市内に3製造所を擁し、製造と技術の中核拠点としての役割を担う。
- ・ 東日本大震災の影響で本社機能の一部を黒部市に移転。

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24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24年4月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<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	996億円	891億円	105億円
残事業	313億円	220億円	93億円

<3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	1,107億円	922億円	146億円	38億円
残事業	838億円	676億円	126億円	36億円

※冬期の積雪の影響を考慮

<3便益による費用便益比>

費用便益比 (B/C)	
事業全体	1,107億円 / 996億円 = 1.1
残事業	838億円 / 313億円 = 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。

<その他の効果>

入善黒部バイパスの役割	具体的内容
① 北陸新幹線（仮称）新黒部駅へのアクセス向上	◆ 富山県東部地域唯一の新幹線新駅へのアクセス性が向上（魚津市役所～新黒部駅（仮称）間 約4分短縮（-21%））
② 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上	◆ 入善町工業施設から伏木富山港へのアクセス性が向上（入善町工業集積地～伏木富山港間 約10分短縮（-18%））
③ 日常生活圏の各市町間の連携を強化	◆ 日常生活圏内のアクセス性が向上（黒部市役所～魚津市役所間 約7分短縮（-44%）） （黒部市役所～入善町役場間 約4分短縮（-27%））
④ 主要な観光地へのアクセス向上	◆ 黒部市、入善町の主要観光地へのアクセス性・回遊性が向上
⑤ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上	◆ 救急医療施設への搬送時間が短縮し、救命率が向上（魚津市消防本部～黒部市民病院間 約8分短縮（-50%））
⑥ 緊急輸送道路としての役割	◆ 国道8号の緊急輸送道路としての信頼性が向上
⑦ 騒音の低減	◆ 国道8号の騒音レベルが夜間要請限度以下に改善（黒部市天池 73dB → 64dB / 黒部市荻生 71dB → 62dB）
⑧ 周辺企業等のアクセス利便性の向上	◆ 事業区間周辺の産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動を支援

5. 対応方針(原案)

① 事業の必要性等に関する視点

- ・ 入善黒部バイパスの現道である国道8号は、朝夕ピーク時を中心に慢性的な混雑が発生しているほか、速度の低下に起因した死傷事故も発生しており、安全かつ快適な走行環境を確保する必要がある。
- ・ 入善黒部バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路の接続などを勘案した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化、渋滞の緩和、死傷事故の削減など期待される効果は大きい。

② 事業進捗の見込みの視点

- ・ 平成26年度の全線暫定2車線供用を目指して事業を進めており、周辺市町村からも整備の要望が強い。
また、本事業区間は地元・関係機関との協議・了解により、既に約9割の用地取得が完了している。バイパス区間の一部残件は、任意による用地取得及び土地収用法に基づく手続きにより取得する見込み。
- ・ 全線暫定2車線供用後は、ボトルネックとなる現道拡幅区間の4車線化の推進を図り、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。

③ コスト縮減からの視点

- ・ 施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化(長尺化)、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用、JR北陸新幹線工事での現場発生残土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。

④ 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・ 国道8号は北陸地方の主要都市を結ぶ主要幹線道路であり、その一部を構成する入善黒部バイパスは広域的な交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。
- ・ 入善黒部バイパスの整備により、広域幹線ネットワークの充実強化、渋滞の緩和、死傷事故の削減など期待される効果は大きい。
- ・ 3便益の費用便益比は、全体事業が1.1、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

【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

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/日以上以上の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
		□ 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
	(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
		□ 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
	(3) 都市の再生	□ 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
		□ 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
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 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
		□ 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		
□ 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		
(5) 個性ある地域の形成	□ 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	

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/日以上全ての間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
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
		<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 checked="" 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の内容

前提条件

(1) 事業の効率性

$B/C = 1.1$ (事業全体の費用対効果)

$B/C = 2.7$ (残事業の費用対効果)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

・ 現道及び事業区間の損失時間削減率=約84% 【P7で詳述】

(整備なし 約710万人時間/年 → 整備あり 約116万人時間/年)

・ 事業区間における混雑時の旅行速度の改善が期待される。 【P6で詳述】

(整備なし 約34km/h → 整備あり 約58km/h)

・ 北陸新幹線(仮称)新黒部駅へのアクセス向上が見込まれる。 【P9で詳述】

(魚津市役所~新黒部駅 整備なし 19分 → 整備あり 15分 約4分短縮(-21%))

(2) 物流効率化の支援

・ 国際拠点港湾「伏木富山港」へのアクセス向上が見込まれる。 【P10で詳述】

(入善町~伏木富山港 整備なし 56分 → 整備あり 46分 約10分短縮(-18%))

(4) 国土・地域ネットワークの構築

・ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 【P11で詳述】

(魚津市役所~黒部市役所 整備なし 16分 → 整備あり 9分 約7分短縮(-44%))

(入善町役場~黒部市役所 整備なし 15分 → 整備あり 11分 約4分短縮(-27%))

(5) 個性ある地域の形成

・ 主要な観光地へのアクセス性及び回遊性の向上が期待される。 【P12で詳述】

II. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

・ 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。 【P13で詳述】

(魚津市消防本部~黒部市民病院 整備なし 16分 → 整備あり 8分 約8分短縮(-50%))

III. 安 全

(2) 災害への備え

・ 緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり。 【P14で詳述】

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2.6万t-CO₂/年

(整備なし 約36.6万t-CO₂/年 → 整備あり 約34.0万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9.0%

(整備なし 約799t-NOX/年 → 整備あり 約727t-NOX/年)

・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減率=約11.8%

(整備なし 約42t-SPM/年 → 整備あり 約37t-SPM/年)

・ 現道区間の夜間騒音改善効果 【P15で詳述】

(黒部市天池 73dB → 64dB (-9dB) / 黒部市荻生 71dB → 62dB (-9dB))

V. そ の 他

・ 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支援が見込まれる。 【P16で詳述】

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
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
18,500~33,300	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24年度		
単純合計	829億円	217億円	1,046億円
うち残事業分	291億円	240億円	531億円
基準年における 現在価値(C)	891億円	105億円	996億円
うち残事業分	220億円	93億円	313億円

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24年度			
供用年	平成19年度、平成27年度、平成36年度			
単年便益 (初年便益)	13億円	0.97億円	0.12億円	14億円
基準年における 現在価値(B)	922億円	146億円	38億円	1,107億円
うち残事業分	676億円	126億円	36億円	838億円

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）	111億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	524億円
経済的内部収益率（残事業）	16.4%

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

（全事業）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,500～33,300	±10%	1.0～1.2
事業費	829億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	11年	±20%	1.0～1.2

（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	18,500～33,300	±10%	2.5～3.1
事業費	291億円	±10%	2.5～2.8
事業期間	11年	±20%	2.5～2.8

様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止（費用・便益の額によって小数点以下2桁）とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益（初年便益）は4月1日供用を前提として算出

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道8号入善黒部バイパス (事業全体)

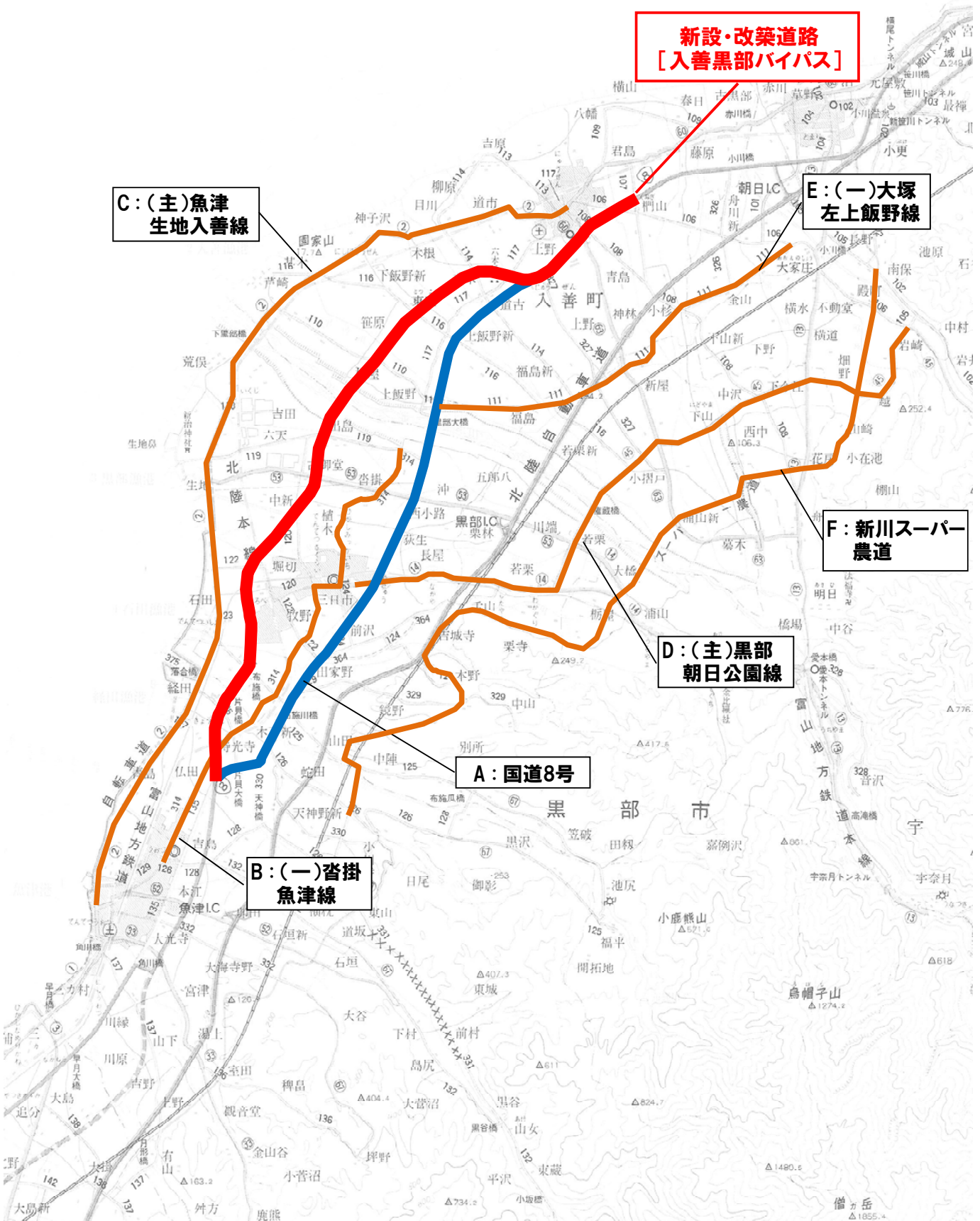
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [入善黒部バイパス] :16.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,800	26,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4.2	19.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	12.78	93.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	A現道(国道8号) :12.7km	交通量	[台/日]	17,000	7,700
		走行時間	[分]	23.9	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	74.06	30.21
	B(一)沓掛魚津線 :9.9km	交通量	[台/日]	8,300	3,000
		走行時間	[分]	21.4	16.1
		走行時間費用	[億円/年]	32.80	8.61
	C(主)魚津生地入善線 :18.2km	交通量	[台/日]	7,700	3,900
		走行時間	[分]	37.6	30.6
		走行時間費用	[億円/年]	51.58	21.38
	D(主)黒部朝日公園線 :14.5km	交通量	[台/日]	4,000	2,500
		走行時間	[分]	25.9	23.4
		走行時間費用	[億円/年]	20.65	10.50
	E(一)大塚左上飯野線 :8.3km	交通量	[台/日]	3,700	2,300
		走行時間	[分]	14.6	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	10.00	5.78
	F新川スーパ―農道 :19.9km	交通量	[台/日]	3,200	1,100
		走行時間	[分]	32.2	30.8
		走行時間費用	[億円/年]	18.68	5.87
③その他道路合計 663.2km	走行時間費用	[億円/年]	791.93	777.62	

			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：761.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,012.48	953.17	59.31

- ※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。

事業名：国道8号入善黒部バイパス（事業全体）



交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道8号入善黒部バイパス

(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [入善黒部バイパス] :16.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	10,100	26,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	13.5	19.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	26.16	93.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	A現道(国道8号) :12.7km	交通量	[台/日]	16,700	7,700
		走行時間	[分]	23.3	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	71.58	30.21
	B(一)沓掛魚津線 :9.9km	交通量	[台/日]	8,500	3,000
		走行時間	[分]	21.7	16.1
		走行時間費用	[億円/年]	33.68	8.61
	C(主)魚津生地入善線 :18.2km	交通量	[台/日]	6,500	3,900
		走行時間	[分]	35.2	30.6
		走行時間費用	[億円/年]	42.68	21.38
	D(主)黒部朝日公園線 :14.5km	交通量	[台/日]	3,500	2,500
		走行時間	[分]	25.1	23.4
		走行時間費用	[億円/年]	16.80	10.50
	E(一)大塚左上飯野線 :8.3km	交通量	[台/日]	3,500	2,300
		走行時間	[分]	14.2	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	8.94	5.78
	F新川スーパ―農道 :19.9km	交通量	[台/日]	1,700	1,100
		走行時間	[分]	30.9	30.8
		走行時間費用	[億円/年]	9.24	5.87
	③その他道路合計 1,265.1km	走行時間費用	[億円/年]	1,657.35	1,643.52

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1,348.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,866.43	1,819.07	47.36

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

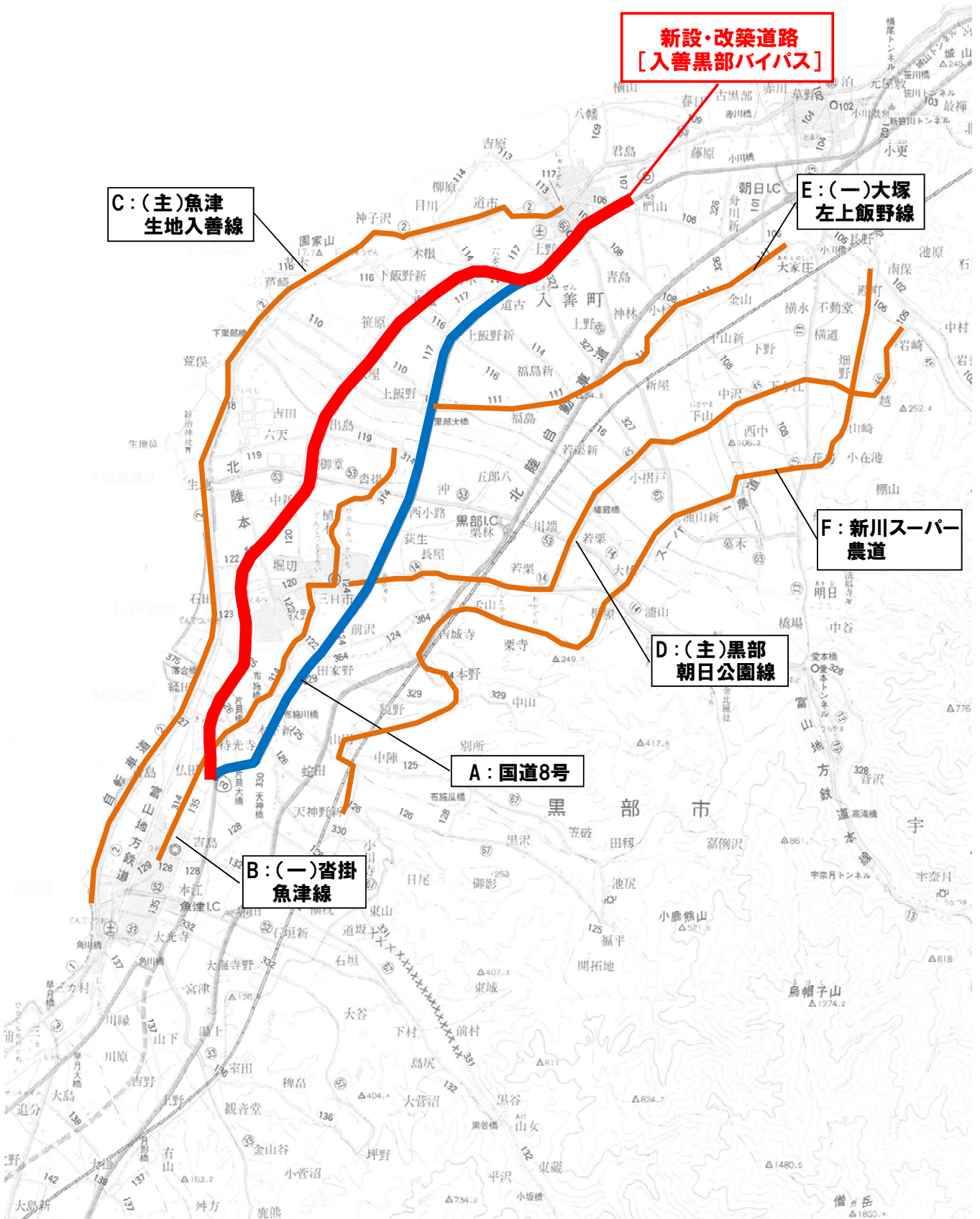
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

事業名：国道8号入善黒部バイパス（残事業）



費用便益分析の条件

事業名: 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		H24年	
交通流推計	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"/> (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()				
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
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 checked="" type="checkbox"/>	
	その他()		<input type="checkbox"/>	
	その他()		<input 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)	(84) 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(84日)及び降雪日数(41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	<input type="checkbox"/>		
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)				
その他				

事業名：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	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	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	■
その他			
4. その他			

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: 入善黒部バイパス(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.32	16.1	5.15	
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
-20年目	S 62	2.6658	101.0	0.20	0.50		
-19年目	S 63	2.5633	101.5	0.20	0.47		
-18年目	H 1	2.4647	104.2	0.60	1.43		
-17年目	H 2	2.3699	106.5	0.34	0.71		
-16年目	H 3	2.2788	109.1	0.39	0.76		
-15年目	H 4	2.1911	110.6	1.98	4.07		
-14年目	H 5	2.1068	110.9	3.41	6.25		
-13年目	H 6	2.0258	110.8	5.39	9.81		
-12年目	H 7	1.9479	109.9	12.18	21.68		
-11年目	H 8	1.8730	111.0	13.60	22.57		
-10年目	H 9	1.8009	110.4	11.98	19.86		
-9年目	H 10	1.7317	109.9	29.12	44.46		
-8年目	H 11	1.6651	108.4	41.75	61.25		
-7年目	H 12	1.6010	107.2	24.00	34.82		
-6年目	H 13	1.5395	105.7	33.96	47.99		
-5年目	H 14	1.4802	103.8	36.24	50.63		
-4年目	H 15	1.4233	102.3	15.74	21.33		
-3年目	H 16	1.3686	101.0	22.49	29.61		
-2年目	H 17	1.3159	99.6	25.84	33.20		
-1年目	H 18	1.2653	98.7	31.89	39.03		
供用開始年次	H 19	1.2167	97.6	37.26	44.35	2.04	2.39
1年目	H 20	1.1699	96.8	37.35	42.68	2.04	2.31
2年目	H 21	1.1249	95.6	47.66	52.78	2.04	2.25
3年目	H 22	1.0816	93.8	47.98	51.89	2.04	2.21
4年目	H 23	1.0400	93.8	30.38	31.60	2.04	2.12
5年目	H 24	1.0000	93.8	26.77	26.77	2.04	2.04
6年目	H 25	0.9615	93.8	28.92	27.81	2.04	1.96
7年目	H 26	0.9246	93.8	20.56	19.01	2.04	1.89
8年目	H 27	0.8890	93.8	21.49	19.11	4.29	3.82
9年目	H 28	0.8548	93.8	21.14	18.07	4.29	3.67
10年目	H 29	0.8219	93.8	11.39	9.36	4.29	3.53
11年目	H 30	0.7903	93.8	10.30	8.14	4.29	3.39
12年目	H 31	0.7599	93.8	15.24	11.58	4.29	3.26
13年目	H 32	0.7307	93.8	22.13	16.17	4.29	3.14
14年目	H 33	0.7026	93.8	27.49	19.31	4.29	3.02
15年目	H 34	0.6756	93.8	61.26	41.39	4.29	2.90
16年目	H 35	0.6496	93.8	50.84	33.02	4.29	2.79
17年目	H 36	0.6246	93.8			4.91	3.06
18年目	H 37	0.6006	93.8			4.91	2.95
19年目	H 38	0.5775	93.8			4.91	2.83
20年目	H 39	0.5553	93.8			4.91	2.72
21年目	H 40	0.5339	93.8			4.91	2.62
22年目	H 41	0.5134	93.8			4.91	2.52
23年目	H 42	0.4936	93.8			4.91	2.42
24年目	H 43	0.4746	93.8			4.91	2.33
25年目	H 44	0.4564	93.8			4.91	2.24
26年目	H 45	0.4388	93.8			4.91	2.15
27年目	H 46	0.4220	93.8			4.91	2.07
28年目	H 47	0.4057	93.8			4.91	1.99
29年目	H 48	0.3901	93.8			4.91	1.91
30年目	H 49	0.3751	93.8			4.91	1.84
31年目	H 50	0.3607	93.8			4.91	1.77
32年目	H 51	0.3468	93.8			4.91	1.70
33年目	H 52	0.3335	93.8			4.91	1.64
34年目	H 53	0.3207	93.8			4.91	1.57
35年目	H 54	0.3083	93.8			4.91	1.51
36年目	H 55	0.2965	93.8			4.91	1.45
37年目	H 56	0.2851	93.8			4.91	1.40
38年目	H 57	0.2741	93.8			4.91	1.34
39年目	H 58	0.2636	93.8			4.91	1.29
40年目	H 59	0.2534	93.8			4.91	1.24
41年目	H 60	0.2437	93.8			4.91	1.20
42年目	H 61	0.2343	93.8			4.91	1.15
43年目	H 62	0.2253	93.8			4.91	1.11
44年目	H 63	0.2166	93.8			4.91	1.06
45年目	H 64	0.2083	93.8			4.91	1.02
46年目	H 65	0.2003	93.8			4.91	0.98
47年目	H 66	0.1926	93.8			4.91	0.95
48年目	H 67	0.1852	93.8			4.91	0.91
49年目	H 68	0.1780	93.8	-168.20	-32.24	4.91	0.87
合計				661.26	891.23	216.90	104.50
単純事業費計				829.46		216.90	

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

				維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 入善黒部バイパス(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.32	16.1	5.15	
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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-28年目	S 62	2.6658	101.0				
-27年目	S 63	2.5633	101.5				
-26年目	H 1	2.4647	104.2				
-25年目	H 2	2.3699	106.5				
-24年目	H 3	2.2788	109.1				
-23年目	H 4	2.1911	110.6				
-22年目	H 5	2.1068	110.9				
-21年目	H 6	2.0258	110.8				
-20年目	H 7	1.9479	109.9				
-19年目	H 8	1.8730	109.5				
-18年目	H 9	1.8009	110.4				
-17年目	H 10	1.7317	109.9				
-16年目	H 11	1.6651	108.4				
-15年目	H 12	1.6010	107.2				
-14年目	H 13	1.5395	105.7				
-13年目	H 14	1.4802	103.8				
-12年目	H 15	1.4233	102.3				
-11年目	H 16	1.3686	101.0				
-10年目	H 17	1.3159	99.6				
-9年目	H 18	1.2653	98.7				
-8年目	H 19	1.2167	97.6				
-7年目	H 20	1.1699	96.8				
-6年目	H 21	1.1249	95.6				
-5年目	H 22	1.0816	93.8				
-4年目	H 23	1.0400	93.8				
-3年目	H 24	1.0000	93.8				
-2年目	H 25	0.9615	93.8	28.92	27.81		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	20.56	19.01		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	21.49	19.11	4.29	3.82
1年目	H 28	0.8548	93.8	21.14	18.07	4.29	3.67
2年目	H 29	0.8219	93.8	11.39	9.36	4.29	3.53
3年目	H 30	0.7903	93.8	10.30	8.14	4.29	3.39
4年目	H 31	0.7599	93.8	15.24	11.58	4.29	3.26
5年目	H 32	0.7307	93.8	22.13	16.17	4.29	3.14
6年目	H 33	0.7026	93.8	27.49	19.31	4.29	3.02
7年目	H 34	0.6756	93.8	61.26	41.39	4.29	2.90
8年目	H 35	0.6496	93.8	50.84	33.02	4.29	2.79
9年目	H 36	0.6246	93.8			4.91	3.06
10年目	H 37	0.6006	93.8			4.91	2.95
11年目	H 38	0.5775	93.8			4.91	2.83
12年目	H 39	0.5553	93.8			4.91	2.72
13年目	H 40	0.5339	93.8			4.91	2.62
14年目	H 41	0.5134	93.8			4.91	2.52
15年目	H 42	0.4936	93.8			4.91	2.42
16年目	H 43	0.4746	93.8			4.91	2.33
17年目	H 44	0.4564	93.8			4.91	2.24
18年目	H 45	0.4388	93.8			4.91	2.15
19年目	H 46	0.4220	93.8			4.91	2.07
20年目	H 47	0.4057	93.8			4.91	1.99
21年目	H 48	0.3901	93.8			4.91	1.91
22年目	H 49	0.3751	93.8			4.91	1.84
23年目	H 50	0.3607	93.8			4.91	1.77
24年目	H 51	0.3468	93.8			4.91	1.70
25年目	H 52	0.3335	93.8			4.91	1.64
26年目	H 53	0.3207	93.8			4.91	1.57
27年目	H 54	0.3083	93.8			4.91	1.51
28年目	H 55	0.2965	93.8			4.91	1.45
29年目	H 56	0.2851	93.8			4.91	1.40
30年目	H 57	0.2741	93.8			4.91	1.34
31年目	H 58	0.2636	93.8			4.91	1.29
32年目	H 59	0.2534	93.8			4.91	1.24
33年目	H 60	0.2437	93.8			4.91	1.20
34年目	H 61	0.2343	93.8			4.91	1.15
35年目	H 62	0.2253	93.8			4.91	1.11
36年目	H 63	0.2166	93.8			4.91	1.06
37年目	H 64	0.2083	93.8			4.91	1.02
38年目	H 65	0.2003	93.8			4.91	0.98
39年目	H 66	0.1926	93.8			4.91	0.95
40年目	H 67	0.1852	93.8			4.91	0.91
41年目	H 68	0.1780	93.8			4.91	0.87
42年目	H 69	0.1712	93.8			4.91	0.84
43年目	H 70	0.1646	93.8			4.91	0.81
44年目	H 71	0.1583	93.8			4.91	0.78
45年目	H 72	0.1522	93.8			4.91	0.75
46年目	H 73	0.1463	93.8			4.91	0.72
47年目	H 74	0.1407	93.8			4.91	0.69
48年目	H 75	0.1353	93.8			4.91	0.66
49年目	H 76	0.1301	93.8	-22.26	-3.12	4.91	0.72
合計				268.48	219.85	239.81	93.30
単純事業費計				290.75		239.81	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名:入善黒部/バイパス(事業全体)

様式-5

Table with columns for Year (年度), Benefit Type (便益の種類), GDP, Expansion Rate (割戻率), Present Value (現在価値), and Total (合計). Rows include annual data from H19 to H68 and a total row.

便益の現在価値算定表

箇所名：入善黒部ハイバス(廃事業)

Table with columns: 年度, 年次, 総走行台キロの年次別伸び率, 削減率, GDP, 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. Rows include years from H24 to H75 and a total row (合計).

路線名	箇所名	車線数	延長
入善黒部バイパス	下新川郡入善町栲山～魚津市江口	4	16.1

■ 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					48,698	
	改良費				16,803	
		土工	m ³	1,828,053	10,946	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	2,497	道路、水路等
		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				4,181	
		車道舗装	m ²	291,433	3,646	
		歩道舗装	m ²	89,065	299	
		側道舗装	m ²	67,430	235	
	付帯施設費				3,049	
		交通管理施設工	式	1	3,049	標識工、防護柵工、道路照明等
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	12,271	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					86,200	

路線名	箇所名	車線数	延長
入善黒部バイパス	下新川郡入善町櫛山～魚津市江口	4	16.1

■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				25,685	
	改良費				7,066	
		土工	m ³	771,241	4,670	切土(29,110m ³)、盛土(742,131m ³)
		法面工	m ²	96,641	383	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	346	重力式擁壁、L型擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	542	道路、水路等
		排水工	式	1	906	
		中央分離帯工	m	13,067	220	
	橋梁費				13,151	
		100m以上	m	3,159	8,588	11橋(上下線)
		100m未満	m	615	4,563	13橋(上下線)
	舗装費				3,113	
		車道舗装	m ²	221,276	2,769	
		歩道舗装	m ²	67,646	227	
		側道舗装	m ²	33,715	118	
	付帯施設費				2,354	
		交通管理施設工	式	1	2,354	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				2,837	
	用地費		m ²	30,498	827	
		宅地	m ²	14,510	476	
		田畑	m ²	15,988	350	
	補償費		式		2,011	
③	間接経費		式	1	1,399	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				29,922	

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/年)	備考
維持費	km	16.1	109	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	413	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			522	

【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。