

資料－9

平成25年度 第2回

北陸地方整備局

事業評価監視委員会

道路事業の再評価資料

〔国道8号 富山高岡バイパス〕

平成25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 ······	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 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上 ······	9
② 第三次医療施設へのアクセス向上 ······	10
③ 緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化 ······	11
④ 日常生活圏の各市町間の連携を強化 ······	12
4. 費用対効果 ······	13
5. 対応方針（原案） ······	14
客観的評価指標抽出資料 ······	15
費用対効果算出資料 ······	19

1. 事業の概要

1) 事業の目的

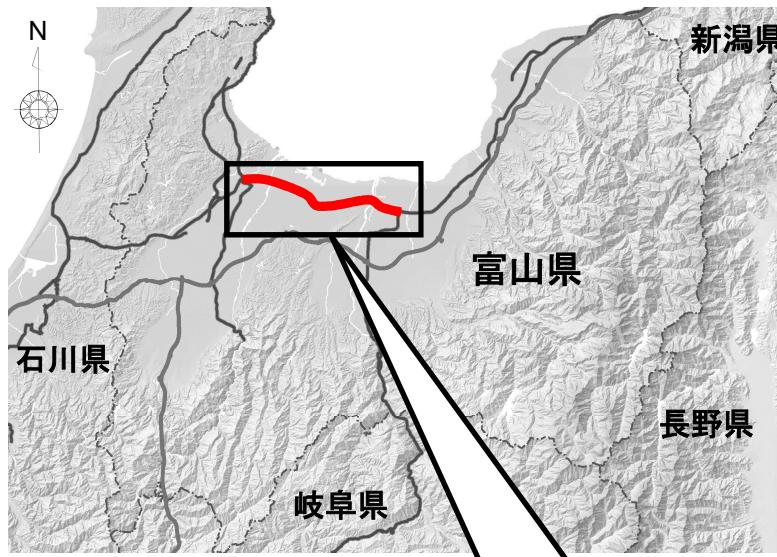
当事業は、

- 広域的な幹線道路ネットワークの充実強化
- 交通渋滞の解消
- 死傷事故の削減

を目的とし、国道8号の富山県富山市金泉寺～高岡市四屋間(延長約24.8km)についてバイパス整備を行うものである。

現在、富山県射水市沖塚原～同市川口(延長約1.1km)間の坂東交差点の立体化開通に向けて事業を実施中である。

【広域位置図】



写真：国道8号 坂東交差点
(富山市方向より高岡市方向を望む)



2) 事業の概要

● 事業名 : 国道8号 富山高岡バイパス
とやまたかおか

● 延長 : 24.8km

● 起終点 : (起) 富山県富山市金泉寺
とやまけん とやまし きんせんじ

(終) 富山県高岡市四屋
とやまけん たかおかし よつや

● 都市計画決定 : 昭和45年度

(変更) : 平成5年度(下田立体)

(変更) : 平成18年度(坂東立体)

● 事業化 : 昭和41年度

● 全体事業費 : 570億円

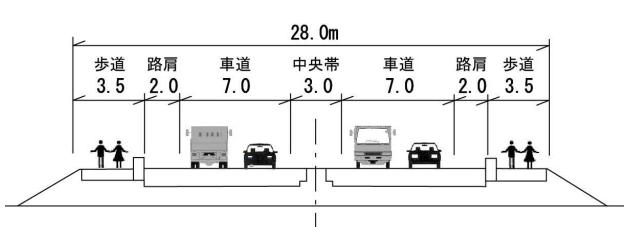
● 平成25年度末までの投資額(予定) : 510億円(進捗率約89%)

【路線図】

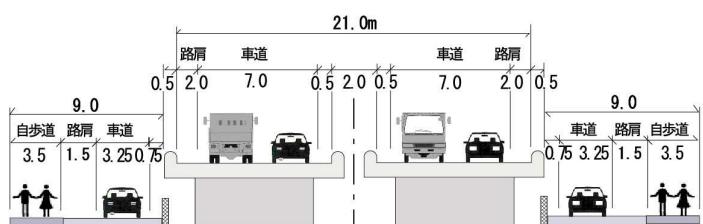


【標準横断図】

平面区間



坂東立体化区間



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和45年度	・都市計画決定
昭和49年度	・暫定2車線完成(富山市金泉寺～高岡市四屋)
昭和62年度	・全線4車線完成
平成 5年度	・都市計画変更(下田立体)
平成10年度	・地域高規格道路整備区間指定(下田立体)
平成12年度	・事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成17年度	・地域高規格道路整備区間指定(坂東立体)
平成18年度	・下田立体事業完成
平成18年度	・都市計画変更(坂東立体)
平成22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25年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	570億円	510億円	89%	60億円
うち用地費・補償費	100億円	100億円	99%	0.1億円

※ 金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 富山県射水市沖塚原～同市川口(L=1.1km)間における坂東交差点立体化の道路改良工事を平成27年度の開通を目指して推進中である。



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

- 坂東立体の整備により、事業区間の走行時間が約3分短縮する。
- 坂東立体の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の損失時間が年間約18万人時間削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間216.5億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると6,260億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用} && \text{※完成供用年次(H28年度)の便益} \\ &= 216.5(\text{億円/年}) \times \end{aligned}$$

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

↓
割引率等を考慮

6, 260億円 (残事業では58億円)

② 走行経費の減少

- 坂東立体の整備により、走行経費減少による年間31.4億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962億円と算出される。

【走行経費減少便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費} && \text{※完成供用年次(H28年度)の便益} \\ &= 31.4(\text{億円/年}) \times \end{aligned}$$

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

↓
割引率等を考慮

962億円 (残事業では42億円)

③ 交通事故の減少

- 坂東立体の整備により、年間約22件の死傷事故件数の削減が期待される。
- 坂東立体の整備による死傷事故件数の削減により、年間13.9億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370億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} \\ &= 13.9(\text{億円/年}) \times \end{aligned}$$

※完成供用年次(H28年度)の便益

↓
割引率等を考慮

370億円 (残事業では24億円)

<その他の効果>

① 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上 (9ページ)

- 北陸新幹線は平成27年3月の開業が予定されており、新高岡駅は富山県西部地域唯一の新幹線駅としてビジネスや観光の交通拠点となる。
- 国道8号は新高岡駅及び周辺観光地（高岡古城公園、瑞龍寺）と射水市の主要観光地（道の駅力モンパーク新湊、海王丸パーク等）を結ぶアクセスルートとなっている。
- 坂東立体の整備により、国道8号の円滑な交通が確保され、新高岡駅や観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周遊観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。

② 第三次医療施設へのアクセス向上 (10ページ)

- 厚生連高岡病院は、第三次医療施設の救命救急病院であるとともに、富山県の地域防災計画において災害拠点病院に指定されている。
- 射水市の救急搬送件数は近年増加傾向となっている一方、国道8号を利用する約40%の搬送は、坂東交差点の著しい渋滞により交差点通過に時間を要している。
- 坂東立体の整備により、沿線地域から第三次医療施設への搬送時間の短縮による救命救急活動支援に寄与することが期待される。

③ 緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化 (11ページ)

- 国道8号は、北陸地方を縦貫する大動脈であり、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位置づけられている。
- 並行路線である北陸自動車道は事故や気象による通行止（過去10年間で65回）、国道415号には津波浸水想定エリア（約2割）があり、緊急時に通行不能となる危険性が高い。
- 坂東立体の整備により、国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路としての安全性が期待される。

④ 日常生活圏の各市町村間の連携を強化 (12ページ)

- 富山高岡バイパスの沿線3市（富山市、射水市、高岡市）は、通勤通学動態や購買動向をみると結びつきが強い。
- 坂東立体の整備により、各都市間（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）のアクセスが向上し、連携の強化が期待される。

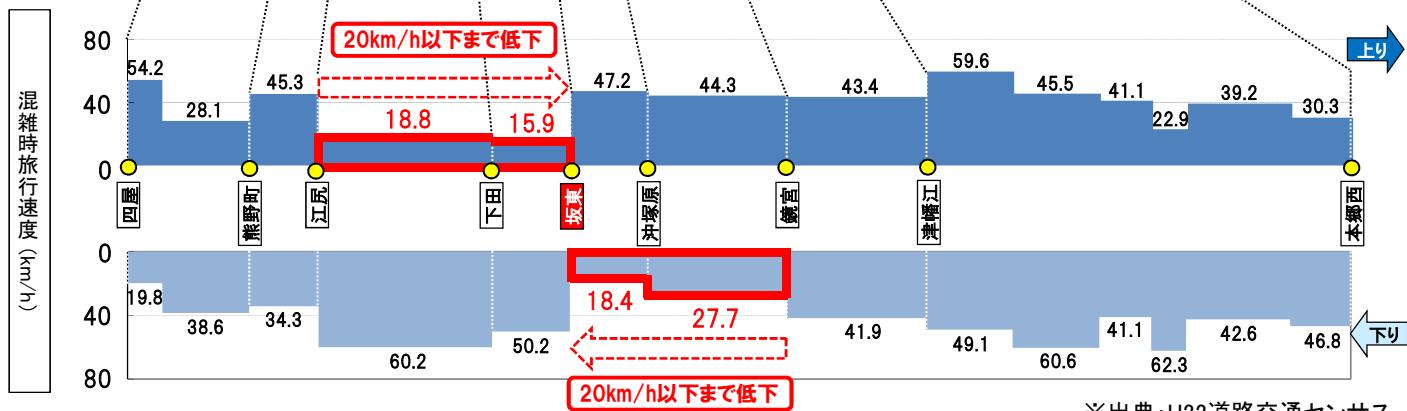
1) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

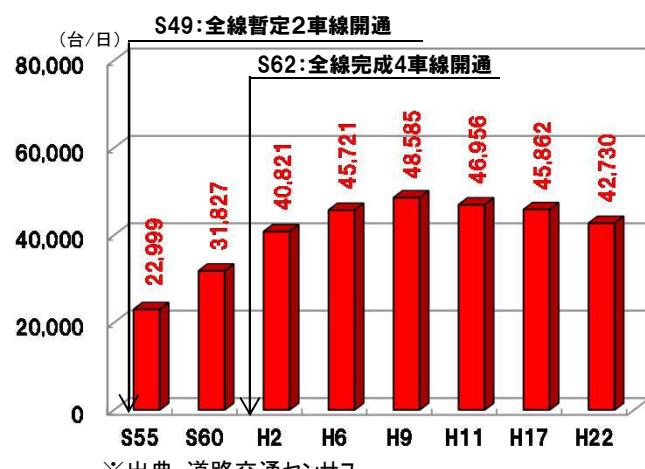
- 富山高岡バイパスの交通量は全線4車線開通に伴い大きく増加し、現在は約42,000台/日となっている。
- また混雑時旅行速度は、残事業区間となっている坂東交差点付近で最も低く約16km/hまで低下している。
- 坂東立体の整備により、事業区間の走行時間は約3分の短縮が見込まれる。



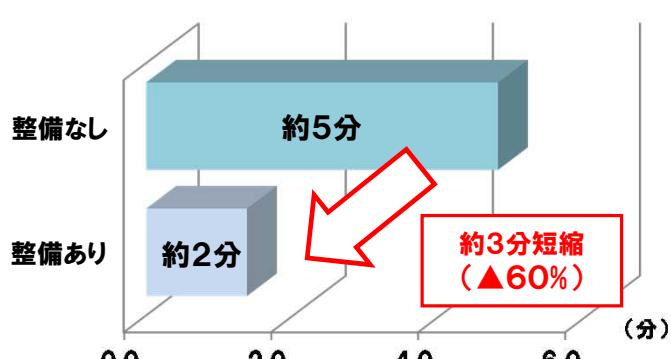
【富山高岡バイパスの混雑時旅行速度】(横軸はセンサス区間)



【金泉寺～四屋間平均日交通量の推移】



【坂東立体区間の所要時間(推計)】

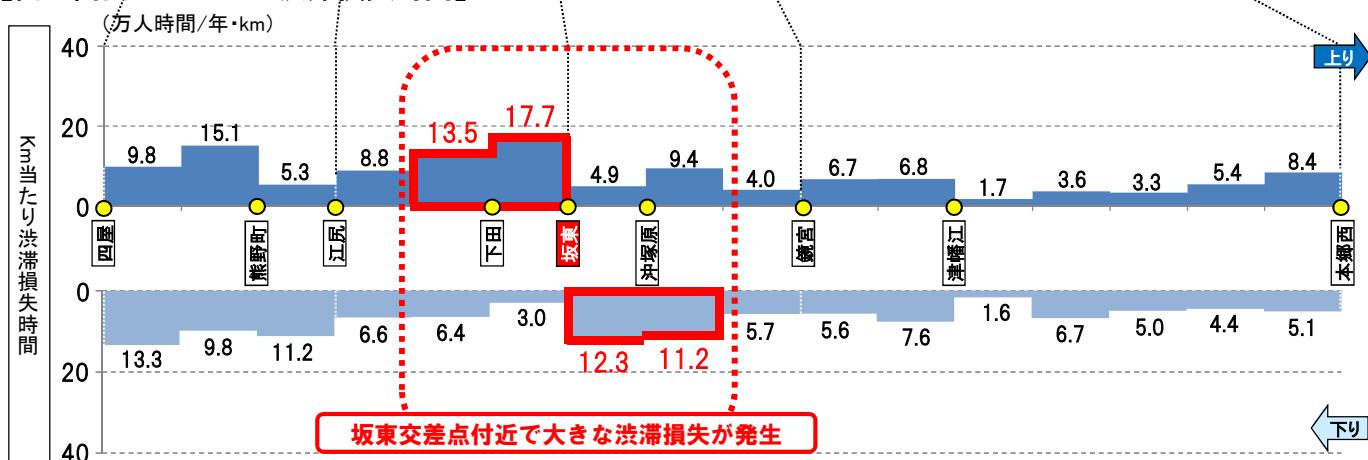


② 渋滞損失時間の減少

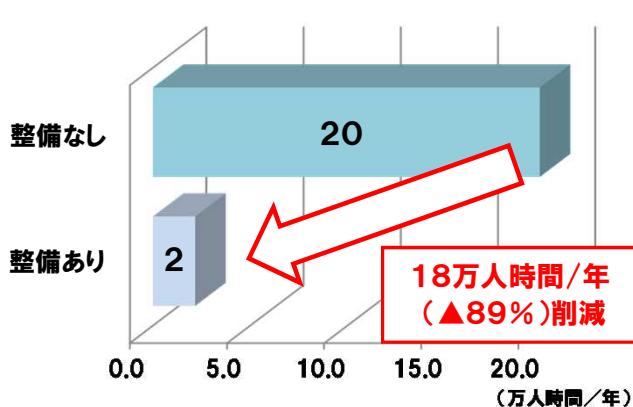
- 富山高岡バイパスの主要渋滞箇所のうち坂東交差点では、交差点を先頭に上下線で大きな渋滞損失時間が発生している。
- 坂東立体の整備により、事業区間全体の円滑な走行環境が確保され、年間約18万人時間の損失時間削減効果が見込まれる。



【富山高岡バイパスの渋滞損失時間】(横軸はセンサス区間1kmピッチ)



【坂東立体区間の渋滞損失時間(推計)】



※出典:H42将来推計値を用いて算出



写真：国道8号 坂東交差点の渋滞状況

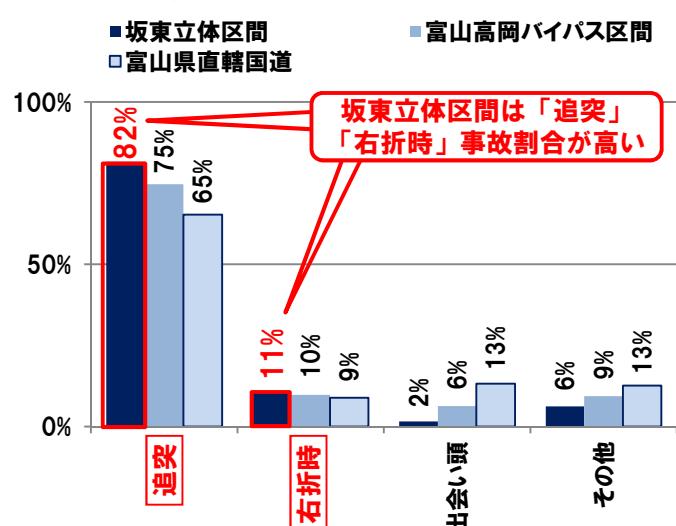
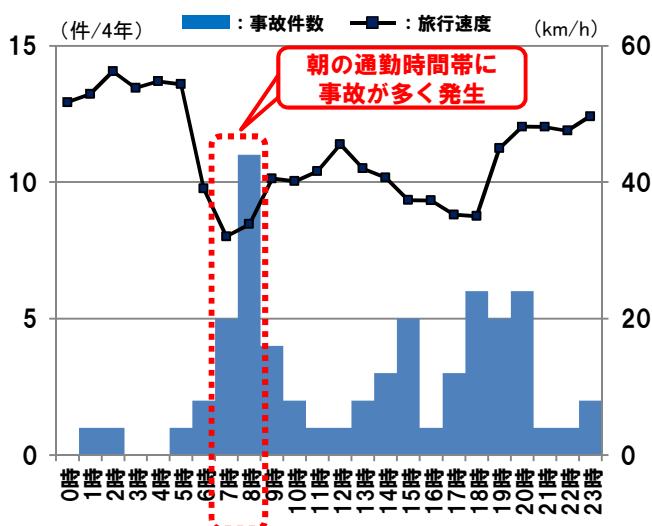
(金沢市方向より富山市方向を望む)

③交通事故件数の減少

- 富山高岡バイパスのうち、事故危険区間の1つとなっている坂東交差点は、朝夕の混雑時に発生する渋滞等によって、停止や減速をする車両に後続車両が追突する事故割合が高い。
- 坂東立体の整備により、交差点付近で多発している追突事故等が減少し、年間約22件の死傷事故削減が見込まれる。



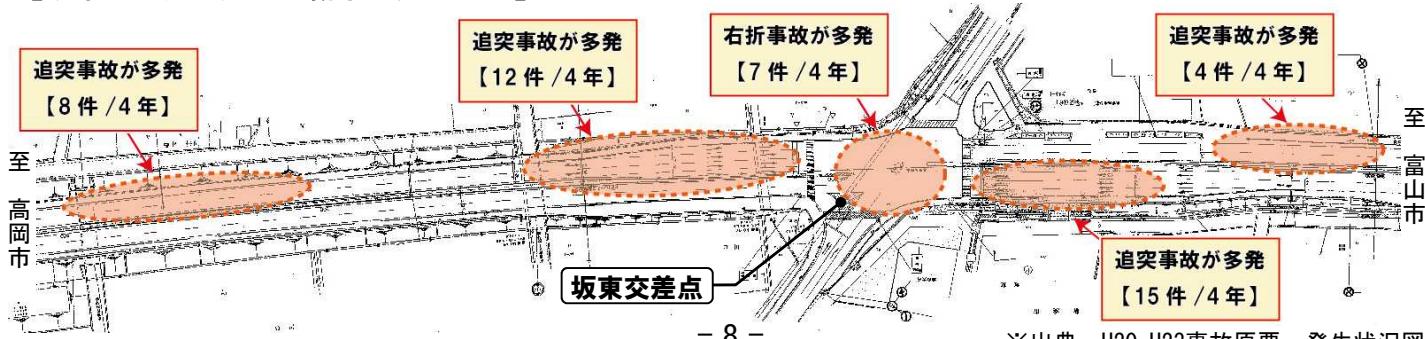
【坂東立体区間の時間帯別死傷事故件数及び旅行速度】【死傷事故類型割合】



※出典: H20-H23 ITARDA事故別データ、H24.4~H25.1(平日)民間プローブデータ

※出典: H20-H23 ITARDA事故別データ

【坂東交差点付近の死傷事故発生状況】



2) その他の効果

① 北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上

- 北陸新幹線は平成27年3月の開業が予定されており、新高岡駅は富山県西部地域唯一の新幹線駅としてビジネスや観光の交通拠点となる。
- 国道8号は新高岡駅及び周辺観光地(高岡古城公園、瑞龍寺)と射水市の主要観光地(道の駅カモンパーク新湊、海王丸パーク等)を結ぶアクセスルートとなっている。
- 坂東立体の整備により、国道8号の円滑な交通が確保され、新高岡駅や観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周遊観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。



【事業区間及び新高岡駅周辺の主要観光地と入込客数】

① 新湊きっとちと市場



(H24観光入込客数:44.6万人/年)

② 海王丸パーク



(H24観光入込客数:97.9万人/年)

③ 新湊大橋



(H24.9開通)

④ あいの風プロムナード



(H25.6開通)

⑤ 高岡古城公園



(H24観光入込客数:88.2万人/年)

⑥ 国宝 瑞龍寺



(H24観光入込客数:17.6万人/年)

⑦ おとぎの森公園

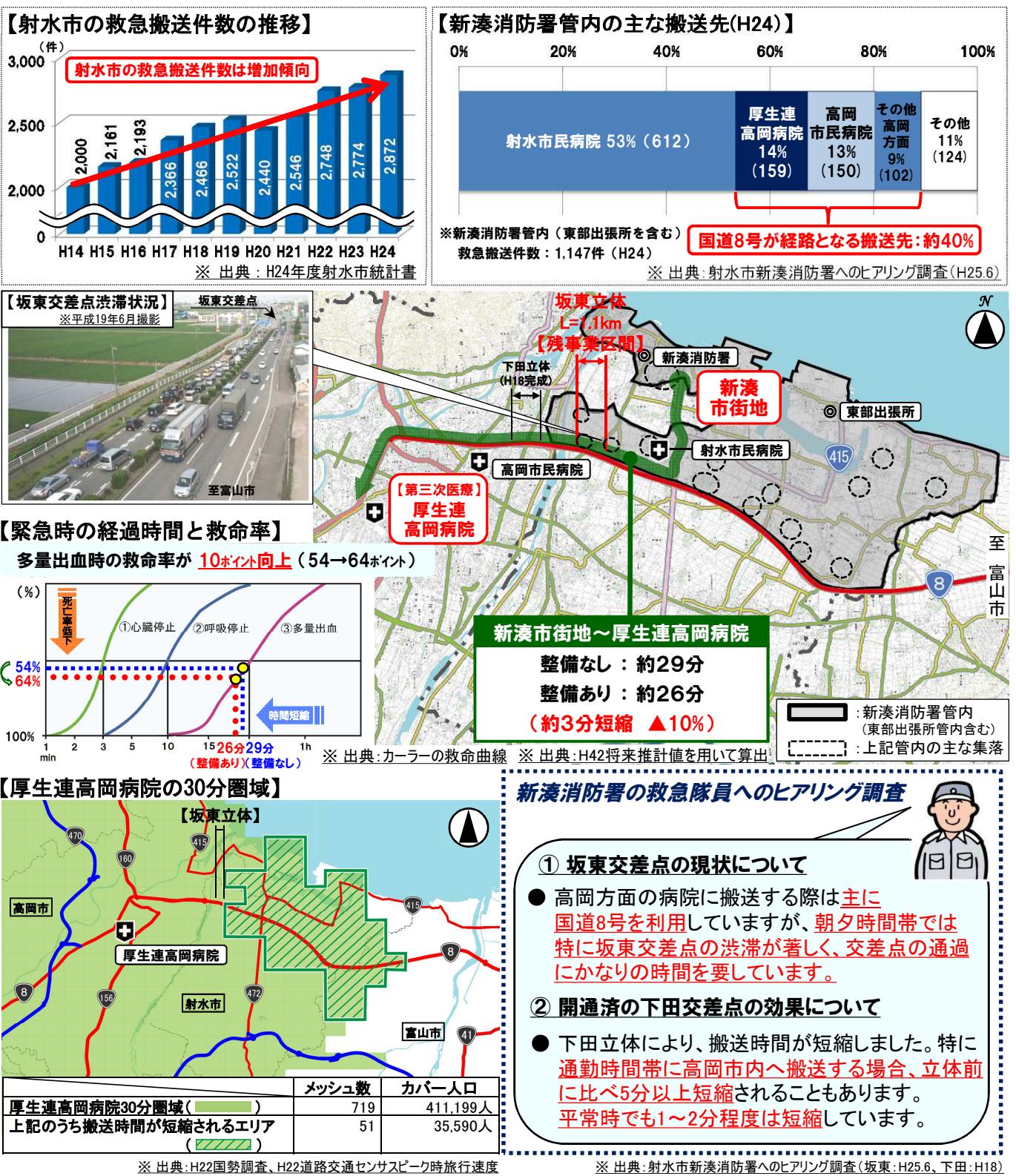


(H24観光入込客数:38.6万人/年)

※ 出典：平成24年富山県観光客入込数

② 第三次医療施設へのアクセス向上

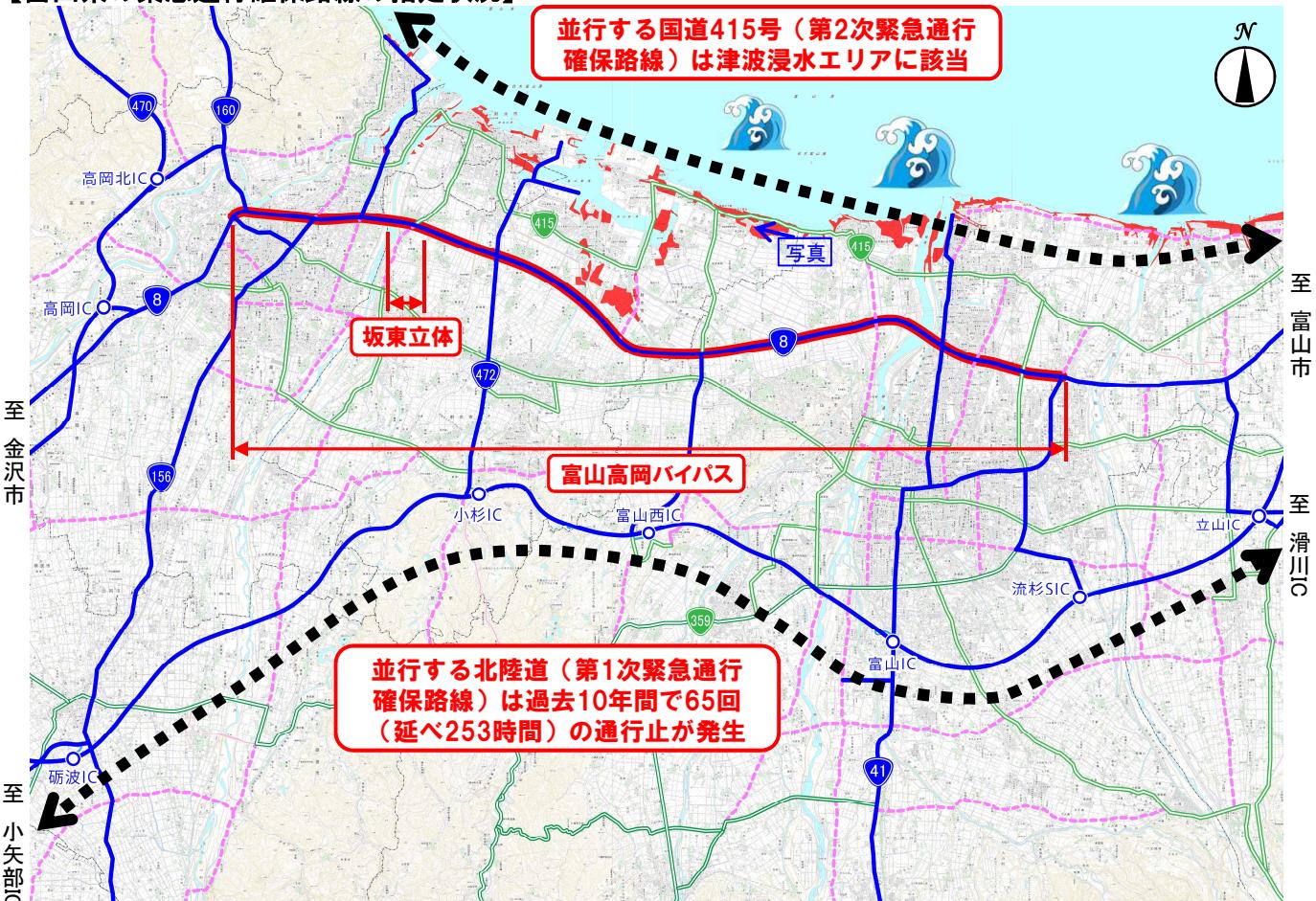
- 厚生連高岡病院は、第三次医療施設の救命救急病院であるとともに、富山県の地域防災計画において災害拠点病院に指定されている。
- 射水市の救急搬送件数は近年増加傾向となっている一方、国道8号を利用する約40%の搬送は、坂東交差点の著しい渋滞により交差点通過に時間要している。
- 坂東立体の整備により、沿線地域から第三次医療施設への搬送時間の短縮による救命救急活動支援に寄与することが期待される。



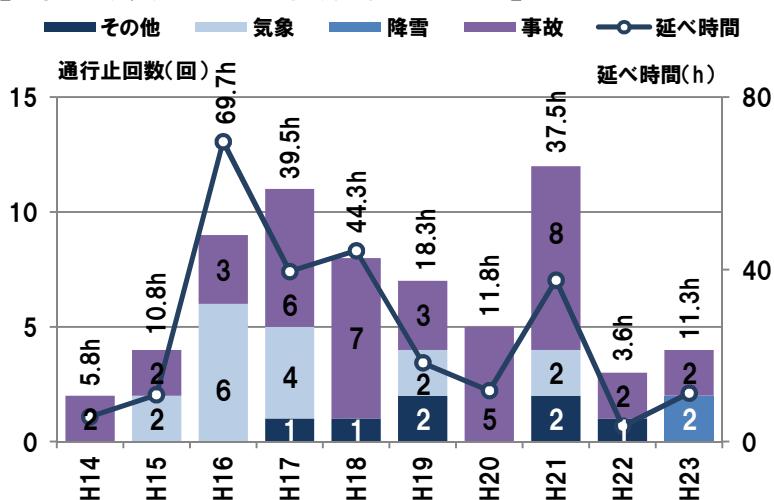
③緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化

- 国道8号は、北陸地方を縦貫する大動脈であり、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位置づけられている。
- 並行路線である北陸自動車道は事故や気象による通行止(過去10年間で65回)、国道415号には津波浸水想定エリア(約2割)があり、緊急時に通行不能となる危険性が高い。
- 坂東立体の整備により、国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路としての安全性が期待される。

【富山県の緊急通行確保路線の指定状況】



【北陸道(砺波～立山IC間)通行止め状況】



凡 例	
■	津波浸水エリア
—	第1次緊急通行確保路線
—	第2次緊急通行確保路線
—	第3次緊急通行確保路線

※出典：富山県地域防災計画(緊急通行確保路線指定状況)
津波シミュレーション調査の調査結果(津波浸水想定エリア)

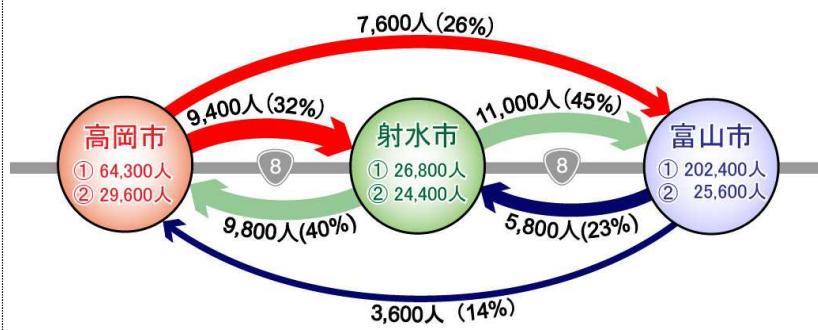


④ 日常生活圏の各市町村間の連携を強化

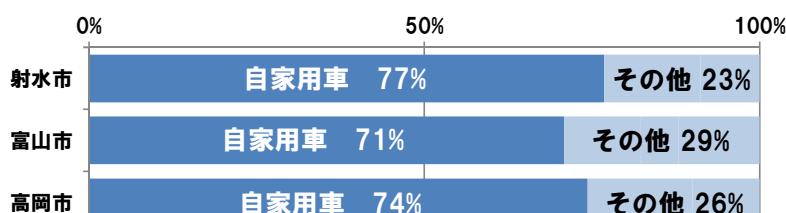
- 富山高岡バイパスの沿線3市（富山市、射水市、高岡市）は、通勤通学動態や購買動向をみると結びつきが強い。
- 坂東立体の整備により、各都市間（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）のアクセスが向上し、連携の強化が期待される。

【富山市・射水市・高岡市の通勤通学動態】

- 射水市は、富山県のほぼ中央に位置し、東には県都富山市、西は高岡市に挟まれた地域条件から、近年では富山市、高岡市のベットタウンとなっている。

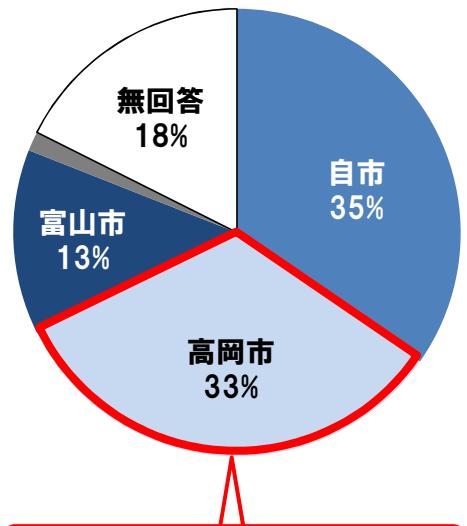


【通勤通学の利用交通手段】



3市ともに自家用車の依存率が高い

【射水市の主な買物先（買回り品）※】



射水市は自市町村の他、高岡市へ買物に出かける割合が33%と多い

※買回り品：その商品を買うために複数の店を見て回り価格、スペック、デザインなどを比較して決める商品（家具や電化製品など）

※ 出典：消費動向等商業実態調査（H24.1 富山県）

【アクセス時間の向上効果】



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25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25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	2, 323億円	2, 038億円	285億円
残事業	65億円	54億円	11億円

<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	7, 593億円	6, 260億円	962億円	370億円
残事業	123億円	58億円	42億円	24億円

<3便益による費用便益比>

※冬期の積雪の影響を考慮

費用便益比(B/C)	
事業全体	7, 593億円／2, 323億円 = 3. 3
残事業	123億円／65億円 = 1. 9

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

<その他の効果>

富山高岡バイパスの役割	具体的な内容
① 北陸新幹線 新高岡駅 ・主要観光地間へのアクセス向上	◆ 富山県西部地域唯一の新幹線新駅である北陸新幹線 新高岡駅へのアクセス向上、観光地間のアクセス時間が短縮することによる観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される
② 第三次医療施設への アクセス向上	◆ 第三次医療施設(厚生連高岡病院)への搬送時間が短縮し、救命救急活動支援に寄与することが期待される
③ 緊急通行確保路線 ネットワーク機能の強化	◆ 国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待される
④ 日常生活圏の各市町村間の 連携を強化	◆ 日常生活圏内(富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所)の所要時間が短縮し、各都市間のアクセス向上が期待される

5. 対応方針(原案)

① 事業の必要性等に関する視点

- ・国道8号は北陸地方を縦貫する重要な幹線道路であるが、当該事業区間では、朝夕ピーク時を中心に慢性的な混雑が発生している他、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。
- ・富山高岡バイパスは、広域的な幹線道路ネットワークの充実強化、交通渋滞の緩和、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、全体事業で3.3、残事業で1.9となる。

② 事業進捗の見込みの視点

- ・国道8号富山高岡バイパスは既に4車線で開通しており、現在、残事業区間である射水市沖塚原～同市川口間の立体化(L=1.1km)については、射水市から整備促進の要望も出され、平成27年度の開通を目指して事業を進めている。
- ・また、本事業区間は地元・関係機関との協議・了解により、用地取得はほぼ完了し、工事を推進している。

③ コスト縮減からの視点

- ・施工にあたっては、地盤改良工においては大口径搅拌工法、橋梁工においては下部工での固定ゴム支承の採用等、新技術の活用によりコスト縮減を考慮している。

④ 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・国道8号は北陸地方を縦貫する重要な幹線道路であり、広域的な通過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。しかし、坂東交差点では著しい渋滞や交通事故が発生している。
- ・坂東立体の整備により、広域的な幹線道路ネットワークの充実強化、交通渋滞の緩和や死傷事故の削減など期待される効果は大きい。

客觀的評価指標抽出資料

【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		□第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
		□重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		□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
(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
		■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)
(5) 個性ある地域の形成		■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
		□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/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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
IV. 環境	(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
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		<input type="checkbox"/> 現道等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 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 = 3.3 (事業全体の費用対効果)

B/C = 1.9 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

・事業区間の損失時間削減率=約89% 【P7で詳述】

(整備なし 約20万人時間/年 → 整備あり 約2万人時間/年)

・混雑時の旅行速度の改善が期待される。 【P6で詳述】

(事業区間 整備なし 14km/h → 整備あり 48km/h 34km/h向上)

・北陸新幹線 新高岡駅へのアクセス向上が見込まれる。 【P9で詳述】

(新高岡駅～海王丸パーク 整備なし 31分 → 整備あり 28分 約3分短縮)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

・地域高規格道路『富山高岡連絡道路』としての位置づけあり。

・日常活動圏中心都市間のアクセス向上が見込まれる。 【P12で詳述】

(富山市役所～高岡市役所 整備なし 67分 → 整備あり 64分 約3分短縮)

(高岡市役所～射水市役所 整備なし 18分 → 整備あり 17分 約1分短縮)

(5) 個性ある地域の形成

・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 【P9で詳述】

(新高岡駅～海王丸パーク 整備なし 31分 → 整備あり 28分 約3分短縮)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

・第3次医療施設である厚生連高岡病院へのアクセス向上が見込まれる。 【P10で詳述】

(新湊市街地～厚生連高岡病院 整備なし 29分 → 整備あり 26分 約3分短縮)

III. 安全

(2) 災害への備え

・第1次緊急通行確保路線ネットワークとしての位置づけあり 【P11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3万t-CO₂/年

(整備なし 約174万t-CO₂/年 → 整備あり 約171万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2%

(整備なし 約3,794t-NOX/年 → 整備あり 約3,717t-NOX/年)

・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減率=約2%

(整備なし 約190t-SPM/年 → 整備あり 約186t-SPM/年)

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	富山高岡バイパス	L=24.8Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
40,000～55,300	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25年度		
単純合計	559億円	508億円	1,066億円
うち残事業分	57億円	29億円	86億円
基準年における 現在価値 (C)	2,038億円		
うち残事業分	54億円	11億円	65億円

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25年度			
開 通 年	平成19年度、平成28年度			
単年便益 (初年便益)	294億円	49億円	15億円	358億円
基準年における 現在価値 (B)	6,260億円	962億円	370億円	7,593億円
うち残事業分	58億円	42億円	24億円	123億円

③ 結 果

費用便益比(事業全体)	3.3
経済的純現在価値(事業全体)	5,270億円
経済的内部收益率(事業全体)	7.2%
費用便益比(残事業)	1.9
経済的純現在価値(残事業)	58億円
経済的内部收益率(残事業)	10.0%

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	40,000～55,300	±10%	3.1～3.6
事業費	559億円	±10%	3.3～3.3
事業期間	50年	±20%	—

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	40,000～55,300	±10%	1.9～2.2
事業費	57億円	±10%	1.7～2.1
事業期間	2年	±20%	—

交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道8号 富山高岡バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(A)
①新設・改築道路 [富山高岡バイパス] : 24.1km	交通量※1	[台/日]		46,700
	走行時間※2	[分]		37.3
	走行時間費用※3	[億円/年]		314.41
②主な周辺 道路※4	A[国道41 号他] : 27.8km	交通量	[台/日]	17,300
		走行時間	[分]	59.9
		走行時間費用	[億円/年]	123.48
	B[国道415 号他] : 32.9km	交通量	[台/日]	14,200
		走行時間	[分]	69.0
		走行時間費用	[億円/年]	84.81
	C[(一)姫野 能町線他] : 23.0km	交通量	[台/日]	12,000
		走行時間	[分]	33.5
		走行時間費用	[億円/年]	31.49
D[(主)富山 戸出小矢 部線] : 19.3km	交通量	[台/日]	8,800	7,500
		走行時間	[分]	44.3
		走行時間費用	[億円/年]	55.16
E[(主)富山 小杉線他] : 29.5km	交通量	[台/日]	19,500	15,900
		走行時間	[分]	56.9
		走行時間費用	[億円/年]	148.10
F[国道472 号他] : 33.3km	交通量	[台/日]	19,500	14,400
		走行時間	[分]	64.2
		走行時間費用	[億円/年]	148.67
G[(一)練合 宮尾線他] : 19.6km	交通量	[台/日]	10,900	4,400
		走行時間	[分]	39.6
		走行時間費用	[億円/年]	23.91
③その他道路合計: 2,738.0km	走行時間費用	[億円/年]	4,493.49	4,338.26

			整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (A - B)
合計: 2,894.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,460.14	5,268.29	191.85

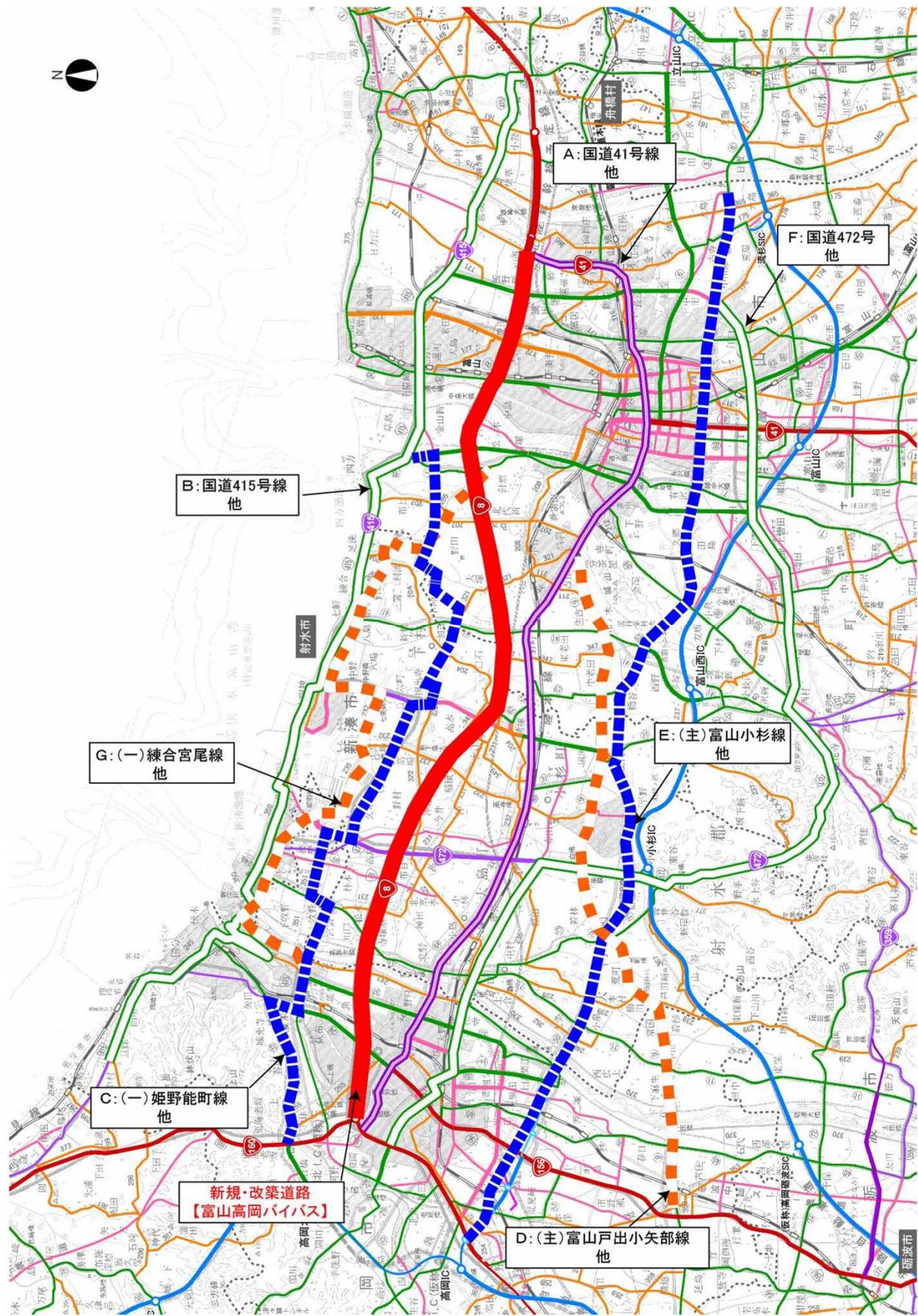
※1： 推計した所用時間と基準速度で走行した場合の所用時間との差。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：一般国道8号 富山高岡バイパス(事業全体)



交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道8号 富山高岡バイパス(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(A)
①新設・改築道路 [富山高岡バイパス] : 1.1km	交通量※1	[台/日]	48,500	52,000
	走行時間※2	[分]	1.9	1.4
	走行時間費用※3	[億円/年]	16.78	13.37
②主な周辺 道路※4	A[(主)富山 高岡線] : 1.4km	交通量	[台/日]	6,600
		走行時間	[分]	2.6
		走行時間費用	[億円/年]	3.06
	B[(主)高岡 青井谷線] : 1.5km	交通量	[台/日]	10,600
		走行時間	[分]	3.4
		走行時間費用	[億円/年]	6.36
	C[(一)姫野 能町線] : 1.6km	交通量	[台/日]	7,900
		走行時間	[分]	2.3
		走行時間費用	[億円/年]	3.32
D[国道415 号] : 3.8km	交通量	[台/日]	5,700	5,300
		走行時間	[分]	6.7
		走行時間費用	[億円/年]	6.86
③その他道路合計： 848..km	交通量	[台/日]		
	走行時間	[分]		
	走行時間費用	[億円/年]	2,017.94	2,019.76

			整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (A - B)
合計: 857.4.km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,054.32	2,051.42	2.90

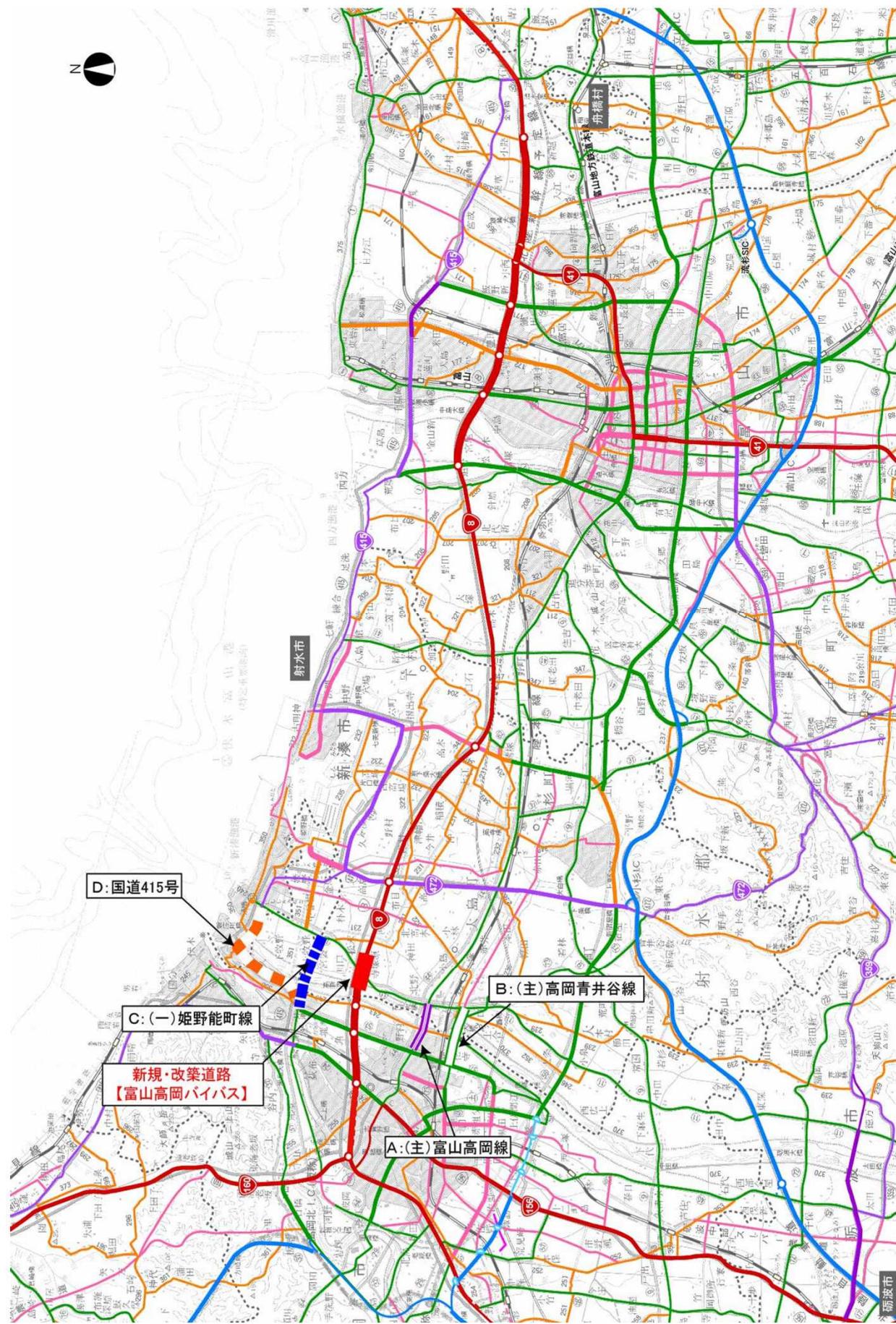
※1： 推計した所用時間と基準速度で走行した場合の所用時間との差。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名:一般国道8号 富山高岡バイパス(残事業)



費用便益分析の条件

事業名：一般国道8号 富山高岡バイパス

(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	H25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"/> (H17 H42)
	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
推計の状況	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"/> (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"/>
交通流推計	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
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
		山間部海岸部で併行道路が少ない
		その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他()	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けて設定	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
最終配分の速度	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他(最終配分でQoを超える場合、実速度と照合し設定。)		<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"/>
	災害等による通行止めの影響	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 休日係数1.1を超える月が年間で10ヶ月ある。現道における平成24年度常観交通量データにより平日休日比を集計。	
		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	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	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	考慮しない	<input type="checkbox"/>
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>
		採用した冬期日数(年あたり)	(88)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(88日)及び降雪日数(26日)を考慮	
	車種別時間価値原単位	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19%低下、降雪時以外10%低下)を考慮	
		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"/>
	車種別走行経費原単位	算出根拠を添付すること	
		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"/>
		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する	<input type="checkbox"/>
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)		
その他			

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	事業費	<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
	雪寒費	北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定 積雪地域または寒冷地域である
	その他	

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道8号 富山高岡バイパス（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)

年次	年度	割戻率	GDP デフレクト	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-41年目	S 41	6.3178	34.7	0.25	4.19		
-40年目	S 42	6.0748	36.6	2.26	34.55		
-39年目	S 43	5.8412	38.5	4.64	64.84		
-38年目	S 44	5.6165	40.8	7.54	95.60		
-37年目	S 45	5.4005	43.5	13.38	152.99		
-36年目	S 46	5.1928	45.6	16.42	172.21		
-35年目	S 47	4.9931	48.7	23.14	218.50		
-34年目	S 48	4.8010	56.1	24.84	195.79		
-33年目	S 49	4.6164	66.9	22.50	142.99		
-32年目	S 50	4.4388	70.7	18.84	108.94		
-31年目	S 51	4.2681	76.7	19.55	100.19		
-30年目	S 52	4.1039	81.3	9.78	45.47		
-29年目	S 53	3.9461	84.7	7.14	30.64		
-28年目	S 54	3.7943	86.9	11.70	47.05		
-27年目	S 55	3.6484	92.4	2.76	10.04		
-26年目	S 56	3.5081	94.8	3.60	12.27		
-25年目	S 57	3.3731	95.8	10.40	33.73		
-24年目	S 58	3.2434	96.8	12.40	38.27		
-23年目	S 59	3.1187	98.7	9.80	28.52		
-22年目	S 60	2.9987	99.5	16.70	46.35		
-21年目	S 61	2.8834	101.2	17.70	46.45		
-20年目	S 62	2.7725	101.0	26.20	66.24		
-19年目	S 63	2.6658	101.5	11.60	28.06		
-18年目	H 1	2.5633	104.2	1.46	3.31		
-17年目	H 2	2.4647	106.5	1.26	2.69		
-16年目	H 3	2.3699	109.1	0.49	0.98		
-15年目	H 4	2.2788	110.6	1.36	2.58		
-14年目	H 5	2.1911	110.9	4.27	7.77		
-13年目	H 6	2.1068	110.8	0.58	1.02		
-12年目	H 7	2.0258	109.9	0.49	0.83		
-11年目	H 8	1.9479	109.5	1.59	2.61		
-10年目	H 9	1.8730	110.4	0.19	0.30		
-9年目	H 10	1.8009	109.9	9.51	14.35		
-8年目	H 11	1.7317	108.4	19.17	28.20		
-7年目	H 12	1.6651	107.2	20.05	28.68		
-6年目	H 13	1.6010	105.7	20.62	28.77		
-5年目	H 14	1.5395	103.8	16.07	21.95		
-4年目	H 15	1.4802	102.3	21.89	29.17		
-3年目	H 16	1.4233	101.0	16.50	21.42		
-2年目	H 17	1.3686	99.6	12.73	16.11		
-1年目	H 18	1.3159	98.7	7.93	9.74		
供用開始年次	H 19	1.2653	97.6	9.25	11.04	10.16	12.13
1年目	H 20	1.2167	96.8	4.47	5.17	10.16	11.76
2年目	H 21	1.1699	95.6	4.65	5.24	10.16	11.45
3年目	H 22	1.1249	93.7	2.84	3.14	10.16	11.23
4年目	H 23	1.0816	92.1	3.63	3.93	10.16	10.98
5年目	H 24	1.0400	92.1	10.90	11.34	10.16	10.56
6年目	H 25	1.0000	92.1	16.19	16.19	10.16	10.16
7年目	H 26	0.9615	92.1	23.81	22.89	10.16	9.77
8年目	H 27	0.9246	92.1	33.52	30.99	10.16	9.39
9年目	H 28	0.8890	92.1			10.16	9.03
10年目	H 29	0.8548	92.1			10.16	8.68
11年目	H 30	0.8219	92.1			10.16	8.35
12年目	H 31	0.7903	92.1			10.16	8.03
13年目	H 32	0.7599	92.1			10.16	7.72
14年目	H 33	0.7307	92.1			10.16	7.42
15年目	H 34	0.7026	92.1			10.16	7.14
16年目	H 35	0.6756	92.1			10.16	6.86
17年目	H 36	0.6496	92.1			10.16	6.60
18年目	H 37	0.6246	92.1			10.16	6.34
19年目	H 38	0.6006	92.1			10.16	6.10
20年目	H 39	0.5775	92.1			10.16	5.86
21年目	H 40	0.5553	92.1			10.16	5.64
22年目	H 41	0.5339	92.1			10.16	5.42
23年目	H 42	0.5134	92.1			10.16	5.21
24年目	H 43	0.4936	92.1			10.16	5.01
25年目	H 44	0.4746	92.1			10.16	4.82
26年目	H 45	0.4564	92.1			10.16	4.64
27年目	H 46	0.4388	92.1			10.16	4.46
28年目	H 47	0.4220	92.1			10.16	4.29
29年目	H 48	0.4057	92.1			10.16	4.12
30年目	H 49	0.3901	92.1			10.16	3.96
31年目	H 50	0.3751	92.1			10.16	3.81
32年目	H 51	0.3607	92.1			10.16	3.66
33年目	H 52	0.3468	92.1			10.16	3.52
34年目	H 53	0.3335	92.1			10.16	3.39
35年目	H 54	0.3207	92.1			10.16	3.26
36年目	H 55	0.3083	92.1			10.16	3.13
37年目	H 56	0.2965	92.1			10.16	3.01
38年目	H 57	0.2851	92.1			10.16	2.90
39年目	H 58	0.2741	92.1			10.16	2.78
40年目	H 59	0.2636	92.1			10.16	2.68
41年目	H 60	0.2534	92.1			10.16	2.57
42年目	H 61	0.2437	92.1			10.16	2.47
43年目	H 62	0.2343	92.1			10.16	2.38
44年目	H 63	0.2253	92.1			10.16	2.29
45年目	H 64	0.2166	92.1			10.16	2.20
46年目	H 65	0.2083	92.1			10.16	2.12
47年目	H 66	0.2003	92.1			10.16	2.03
48年目	H 67	0.1926	92.1	-73.19	-16.53	10.16	1.96
49年目	H 68	0.1852	92.1			10.16	1.88
合 計				485.37	2037.74	507.81	285.15

単純事業費計 558.56

507.81

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

箇所名:一般国道8号 富山高岡バイパス(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	GDP テーブレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-3年目	H 25	1.0000	92.1				
-2年目	H 26	0.9615	92.1	23.81	22.89		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	33.52	30.99		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1			0.58	0.51
1年目	H 29	0.8548	92.1			0.58	0.49
2年目	H 30	0.8219	92.1			0.58	0.47
3年目	H 31	0.7903	92.1			0.58	0.46
4年目	H 32	0.7599	92.1			0.58	0.44
5年目	H 33	0.7307	92.1			0.58	0.42
6年目	H 34	0.7026	92.1			0.58	0.40
7年目	H 35	0.6756	92.1			0.58	0.39
8年目	H 36	0.6496	92.1			0.58	0.37
9年目	H 37	0.6246	92.1			0.58	0.36
10年目	H 38	0.6006	92.1			0.58	0.35
11年目	H 39	0.5775	92.1			0.58	0.33
12年目	H 40	0.5553	92.1			0.58	0.32
13年目	H 41	0.5339	92.1			0.58	0.31
14年目	H 42	0.5134	92.1			0.58	0.30
15年目	H 43	0.4936	92.1			0.58	0.28
16年目	H 44	0.4746	92.1			0.58	0.27
17年目	H 45	0.4564	92.1			0.58	0.26
18年目	H 46	0.4388	92.1			0.58	0.25
19年目	H 47	0.4220	92.1			0.58	0.24
20年目	H 48	0.4057	92.1			0.58	0.23
21年目	H 49	0.3901	92.1			0.58	0.22
22年目	H 50	0.3751	92.1			0.58	0.22
23年目	H 51	0.3607	92.1			0.58	0.21
24年目	H 52	0.3468	92.1			0.58	0.20
25年目	H 53	0.3335	92.1			0.58	0.19
26年目	H 54	0.3207	92.1			0.58	0.18
27年目	H 55	0.3083	92.1			0.58	0.18
28年目	H 56	0.2965	92.1			0.58	0.17
29年目	H 57	0.2851	92.1			0.58	0.16
30年目	H 58	0.2741	92.1			0.58	0.16
31年目	H 59	0.2636	92.1			0.58	0.15
32年目	H 60	0.2534	92.1			0.58	0.15
33年目	H 61	0.2437	92.1			0.58	0.14
34年目	H 62	0.2343	92.1			0.58	0.13
35年目	H 63	0.2253	92.1			0.58	0.13
36年目	H 64	0.2166	92.1			0.58	0.12
37年目	H 65	0.2083	92.1			0.58	0.12
38年目	H 66	0.2003	92.1			0.58	0.12
39年目	H 67	0.1926	92.1			0.58	0.11
40年目	H 68	0.1852	92.1			0.58	0.11
41年目	H 69	0.1780	92.1			0.58	0.10
42年目	H 70	0.1712	92.1			0.58	0.10
43年目	H 71	0.1646	92.1			0.58	0.09
44年目	H 72	0.1583	92.1			0.58	0.09
45年目	H 73	0.1522	92.1			0.58	0.09
46年目	H 74	0.1463	92.1			0.58	0.08
47年目	H 75	0.1407	92.1			0.58	0.08
48年目	H 76	0.1353	92.1			0.58	0.08
49年目	H 77	0.1301	92.1	0.00	0.00	0.58	0.07
合 計				57.33	53.89	28.81	11.44
単純事業費計				57.33		28.81	

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。

表定算値の現在価値の便益

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道3号 富山高岡ハイバス(残事業)

様式-5

年次	年度 (基準年) H25	終走行台+0年の年別伸び率 (北陸7市)						割戻率 (A)	テクレタ	走行時間短縮便益(億円)						現在価値 (①×(A))	現在価値 (A)×(2)	事故減少便益(億円) (③)	現在価値 (③×(A))	便益合計 ((1)～(3))	割引率4% (%)	現在価値 (億円) 合計		
		乗用車			小型貨物					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 合計	現在価値 (A)×(2)				
		乗用車	小型貨物	普通貨物	全車	乗用車類	小型貨物			現在価値 (①×(A))	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 合計	現在価値 (A)×(2)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	③	現在価値 (③×(A))				
供用開始年次	H 28	0.984454	0.98110	0.97236	0.980004	0.88348	0.921000	0.205	0.42	0.90	0.87	0.85	0.90	3.37	2.99	1.70	0.20	0.54	2.44	2.17	1.38	1.23	7.18	
1年目	H 29	0.984451	0.98017	0.97157	0.980004	0.88348	0.921000	0.204	0.41	0.90	0.87	0.85	0.90	3.32	2.84	1.69	0.20	0.52	2.41	2.06	1.36	1.17	7.10	
2年目	H 30	0.984451	0.980174	0.97157	0.980004	0.88348	0.921000	0.203	0.41	0.90	0.87	0.85	0.90	3.28	2.70	1.68	0.19	0.51	2.38	1.96	1.35	1.11	7.01	
3年目	H 31	0.984448	0.98036	0.97174	0.980004	0.88348	0.921000	0.202	0.40	0.89	0.86	0.84	0.89	3.24	2.56	1.67	0.19	0.49	2.35	1.86	1.34	1.06	6.93	
4年目	H 32	0.984445	0.97997	0.96986	0.980004	0.88348	0.921000	0.200	0.39	0.89	0.86	0.84	0.89	3.19	2.43	1.66	0.18	0.48	2.33	1.77	1.32	1.01	6.84	
5年目	H 33	0.98588	0.98583	0.98106	0.98265	0.921000	0.200	0.38	0.78	0.75	0.73	0.78	0.71	2.31	1.66	0.18	0.47	2.31	1.69	1.31	0.96	6.78		
6年目	H 34	0.985886	0.98563	0.98070	0.98280	0.921000	0.2026	0.726	0.92	1.99	0.38	0.77	0.71	3.13	2.20	1.65	0.18	0.46	2.29	1.61	1.30	0.92	6.73	
7年目	H 35	0.985885	0.98542	0.98032	0.98275	0.921000	0.6756	0.95339	0.921000	1.93	0.37	0.75	0.71	3.08	2.10	1.64	0.18	0.45	2.27	1.53	1.30	0.87	6.67	
8年目	H 36	0.985883	0.98552	0.98100	0.98242	0.921000	0.6496	0.95270	0.921000	1.97	0.37	0.74	0.70	3.00	2.00	1.63	0.17	0.44	2.25	1.46	1.29	0.84	6.61	
9年目	H 37	0.985881	0.98498	0.97961	0.98264	0.921000	0.6246	0.95226	0.921000	1.96	0.36	0.72	0.69	3.05	1.90	1.63	0.17	0.43	2.23	1.39	1.28	0.80	6.56	
10年目	H 38	0.98579	0.98475	0.97908	0.98259	0.921000	0.6006	0.95225	0.921000	1.96	0.36	0.71	0.71	3.02	1.81	1.62	0.17	0.42	2.21	1.33	1.21	0.76	6.50	
11年目	H 39	0.98578	0.98442	0.97864	0.98253	0.921000	0.5775	0.95225	0.921000	1.95	0.35	0.69	0.69	2.99	1.73	1.61	0.17	0.42	2.20	1.27	1.26	0.73	6.44	
12年目	H 40	0.98578	0.98442	0.97817	0.98242	0.921000	0.5553	0.95224	0.921000	1.94	0.35	0.68	0.68	2.96	1.70	1.61	0.16	0.41	2.18	1.21	1.25	0.69	6.39	
13年目	H 41	0.98574	0.984402	0.97768	0.98242	0.921000	0.5339	0.95224	0.921000	1.93	0.34	0.66	0.66	2.93	1.57	1.60	0.16	0.40	2.16	1.15	1.24	0.66	6.33	
14年目	H 42	0.98572	0.98376	0.97717	0.98236	0.921000	0.5134	0.95223	0.921000	1.92	0.33	0.65	0.65	2.90	1.49	1.59	0.16	0.39	2.14	1.10	1.23	0.63	6.27	
15年目	H 43	0.98077	0.98335	1.002200	0.98205	0.921000	0.4936	0.952205	0.921000	1.90	0.33	0.65	0.65	2.88	1.42	1.58	0.16	0.39	2.12	1.05	1.22	0.60	6.23	
16年目	H 44	0.980669	0.983330	1.002200	0.98199	0.921000	0.4746	0.952203	0.921000	1.89	0.33	0.65	0.65	2.87	1.36	1.56	0.16	0.39	2.11	1.00	1.21	0.57	6.19	
17年目	H 45	0.980660	0.983226	1.002200	0.98193	0.921000	0.4564	0.952202	0.921000	1.87	0.33	0.65	0.65	2.85	1.30	1.55	0.15	0.39	2.09	0.96	1.20	0.55	6.14	
18年目	H 46	0.980501	0.98321	1.001199	0.98186	0.921000	0.4388	0.952201	0.921000	1.85	0.33	0.65	0.65	2.83	1.24	1.53	0.15	0.39	2.08	0.91	1.19	0.52	6.10	
19年目	H 47	0.980422	0.98316	1.001199	0.98179	0.921000	0.4220	0.952200	0.921000	1.83	0.32	0.65	0.65	2.81	1.19	1.52	0.15	0.39	2.06	0.87	1.18	0.50	6.06	
20年目	H 48	0.98033	0.98312	1.001198	0.98173	0.921000	0.4057	0.95220	0.921000	1.82	0.32	0.65	0.65	2.79	1.13	1.51	0.15	0.39	2.05	0.83	1.17	0.47	6.01	
21年目	H 49	0.98023	0.98307	1.001198	0.98166	0.921000	0.38901	0.95220	0.921000	1.80	0.32	0.66	0.66	2.77	1.08	1.49	0.15	0.39	2.03	0.79	1.16	0.45	5.97	
22年目	H 50	0.98022	0.98302	1.001198	0.98159	0.921000	0.3751	0.95220	0.921000	1.78	0.32	0.66	0.66	2.75	1.03	1.48	0.15	0.39	2.02	0.76	1.15	0.43	5.92	
23年目	H 51	0.980204	0.98297	1.001197	0.98152	0.921000	0.3607	0.95220	0.921000	1.76	0.31	0.66	0.66	2.74	0.99	1.46	0.15	0.40	2.01	0.72	1.14	0.41	5.88	
24年目	H 52	0.980194	0.98292	1.001197	0.98144	0.921000	0.3468	0.95220	0.921000	1.74	0.31	0.66	0.66	2.72	0.94	1.45	0.15	0.40	1.99	0.69	1.13	0.39	5.84	
25年目	H 53	0.980184	0.98287	1.001196	0.98137	0.921000	0.3335	0.95220	0.921000	1.73	0.31	0.66	0.66	2.70	0.90	1.43	0.15	0.40	1.98	0.66	1.12	0.37	5.79	
26年目	H 54	0.980173	0.98282	1.001196	0.98129	0.921000	0.3207	0.95220	0.921000	1.71	0.31	0.66	0.66	2.68	0.86	1.42	0.15	0.40	1.96	0.63	1.11	0.36	5.75	
27年目	H 55	0.980163	0.98277	1.001196	0.98122	0.921000	0.3083	0.95220	0.921000	1.69	0.31	0.66	0.66	2.66	0.82	1.40	0.14	0.40	1.95	0.60	1.10	0.34	5.71	
28年目	H 56	0.980152	0.98272	1.001195	0.98114	0.921000	0.2966	0.95220	0.921000	1.67	0.30	0.66	0.66	2.64	0.78	1.39	0.14	0.40	1.93	0.57	1.09	0.32	5.66	
29年目	H 57	0.980141	0.98266	1.001195	0.98106	0.921000	0.2851	0.95220	0.921000	1.66	0.30	0.67	0.67	2.62	0.75	1.37	0.14	0.40	1.92	0.55	1.08	0.31	5.62	
30年目	H 58	0.980139	0.98261	1.001194	0.980988	0.921000	0.2741	0.95220	0.921000	1.64	0.30	0.67	0.67	2.60	0.71	1.36	0.14	0.40	1.90	0.52	1.07	0.29	5.58	
31年目	H 59	0.980138	0.98255	1.001194	0.980981	0.921000	0.2636	0.95220	0.921000	1.62	0.30	0.67	0.67	2.59	0.68	1.34	0.14	0.40	1.89	0.50	1.06	0.28	5.53	
32年目	H 60	0.980136	0.98250	1.001194	0.980981	0.921000	0.2534	0.95220	0.921000	1.60	0.29	0.67	0.67	2.57	0.65	1.31	0.14	0.40	1.87	0.47	1.05	0.27	5.49	
33年目	H 61	0.980135	0.98244	1.001193	0.980973	0.921000	0.2437	0.95220	0.921000	1.59	0.29	0.67	0.67	2.55	0.62	1.31	0.14	0.40	1.86	0.45	1.04	0.25	5.45	
34年目	H 62	0.980134	0.98238	1.001193	0.980964	0.921000	0.2343	0.95220	0.921000	1.57	0.29	0.67	0.67	2.53	0.59	1.30	0.14	0.40	1.84	0.43	1.03	0.24	5.40	
35年目	H 63	0.980133	0.98233	1.001193	0.980956	0.921000	0.2253	0.95220	0.921000	1.55	0.29	0.67	0.67	2.51	0.57	1.28	0.14	0.40	1.83	0.41	1.02	0.23	5.36	
36年目	H 64	0.980132	0.98227	1.001192	0.980948	0.921000	0.2168	0.95220	0.921000	1.53	0.29	0.67	0.67	2.49	0.54	1.27	0.13	0.40	1.81	0.39	1.01	0.22	5.32	
37年目	H 65	0.980131	0.98222	1.001192	0.980940	0.921000	0.2083	0.95220	0.921000	1.51	0.28	0.68	0.68	2.47	0.52	1.26	0.13	0.40	1.80	0.37	1.00	0.21	5.27	
38年目	H 66	0.980130	0.98216	1.001192	0.980932	0.921000	0.2003	0.95220	0.921000	1.50	0.28	0.68	0.6											

路線名	箇所名	車線数	延長
富山高岡バイパス	富山市金泉寺～高岡市四屋	4	24.8

■事業費内訳【全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					38,277	
	改良費				9,299	
		土工	m ³	976,346	3,171	切土(162,572m ³)、盛土(808,865m ³)
		軟弱地盤改良工	式	1	2,422	
		法面工	m ²	38,103	47	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	988	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	2,016	
		排水工	式	1	238	
		中央分離帯工	m	24,800	417	
	橋梁費				18,355	
		100m以上	式	1	10,827	
		100m未満	式	1	7,528	
	舗装費				6,788	
		車道舗装	m ²	506,058	6,202	
		歩道舗装	m ²	173,600	586	
	付帯施設費				3,835	
		交通管理施設工	式	1	3,835	標識工、防護柵工、道路照明、ITV、道路情報板、トラカン等
②用地及補償費					10,608	
	用地費		m ²	852,400	7,227	
			m ²	852,400	7,227	
	補償費		式	1	3,381	
③間接経費			式	1	8,115	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					57,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
富山高岡バイパス	富山市金泉寺～高岡市四屋	4	24.8

■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					5,152	
	改良費				2,567	
		土工	m³	50,687	116	切土(19,666m³)、盛土(41,311m³)
		軟弱地盤改良工	式	1	1,269	
		法面工	m³			
		擁壁工	式	1	870	補強土壁、重力式擁壁等
		函渠工	式	1	133	
		排水工	式	1	165	
		中央分離帯工	m	946	14	
	橋梁費				1,248	
		100m以上	式			
		100m未満	式	1	1,248	
	舗装費				563	
		車道舗装	m²	31,028	526	
		歩道舗装	m²	6,873	37	
	付帯施設費				774	
		交通管理施設工	式	1	774	標識工、防護柵工、道路照明等
②用地及補償費					10	
	用地費		m²			
			m²			
	補償費		式	1	10	
③間接経費			式	1	857	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					6,019	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	富山高岡BP	4	24.8km

■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	24.8	191	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	878	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			1,069	

【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。