

一般国道８号 富山高岡バイパス

費用対便益算出資料

〔様式集〕

| | |
|--------|-------|
| 様式－１ | P １ |
| 様式－２ | P ４ |
| 様式－３① | P ５ |
| 様式－３② | P ７ |
| 様式－４ | P １ ０ |
| 様式－５ | P １ １ |
| 参考様式 １ | P １ ２ |
| 参考様式 ２ | P １ ３ |

令和２年 １ ０ 月
北陸地方整備局

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

| | |
|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道8号 富山高岡バイパス |
| 事業主体 | 北陸地方整備局 |

●事業の効果や必要性の評価評価面に対応する事後評価項目

| 政策目標 | 指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更) | 指標チェックの根拠 |
|------------------------------|--|---|
| 1. 活力 円滑な モビリティの 確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現道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未満であった区間の旅行速度の改善状況 ○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ○ 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 ● 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ○ 農林水産物を主体とする地域における農林水産物の流通の利便性向上の状況 □ 現道等における総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 ○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 ○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果 ○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ○ 中心市街地内で行われたことによる効果 □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である □ D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 □ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった | <p>区間(当該区間/並行区間)について：(射水市沖塚原～射水市川口) 当該区間の渋滞損失時間：18万人時間/年(射水市沖塚原～射水市川口) 当該区間の渋滞損失削減率：約5割削減(射水市沖塚原～射水市川口)</p> <p>対象区間(射水市沖塚原→坂東交差点)、改善状況(旅行速度 14.2km/h⇒57.6km/h) 対象区間(高岡市江口→坂東交差点)、改善状況(旅行速度 13.2km/h⇒43.3km/h)</p> <p>対象となる駅：新高岡駅(新幹線駅) 対象自治体：射水市 新高岡駅～海王丸パーク間 約1分短縮(約28.5分→約27.3分)</p> <p>対象港湾：国際拠点港湾伏木富山港 対象自治体：富山県高岡市 伏木富山港(新湊地区)～高岡市(市役所)間 約2分短縮(約17.4分→約15.9分)</p> |
| 物流効率化 の支援 | | |
| 都市の再生 | | |

| | | | | | |
|--------|--|--|---|--|--|
| 1. 活力 | 国土・地域ネットワークの構築 | <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A 路線）としての位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が中核中核都市間を連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への香与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果 | 計画名：富山高岡連絡道路（富山市金泉寺～高岡市四屋 L=24.8km） | 対象となる中核中核都市：富山市、高岡市 | |
| 2. 暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 無電柱化による美しい町並みの形成 安全で安心できるくらしの確保 | <input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <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 <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画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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況 | 主要観光地：海王丸パーク、所要時間（新高岡駅～海王丸パーク間 約1分短縮（約28.5分→約27.3分）） 海王丸パーク年間観光光入り込み数 H20（71万人）⇒H30（110万人） | 三次医療施設名称：厚生連高岡病院 アクセス向上が見込まれる自治体名：射水市 新湊市街地（新湊消防署）～厚生連高岡病院間 約4分短縮（約25.5分→約21.7分） | |

| | | | | |
|-------|------------|---|--|---|
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | <p>○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <p>○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消</p> <p>■ 対象区間が、郡道府県道防災計画、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</p> <p>□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p> | <p>対象区間：国道8号 「富山県地域防災計画」の第1次緊急通行確保路線に指定されている</p> | |
| | 災害への備え | <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消</p> | | |
| | 4. 環境 | 地球環境の保全 | <p>● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> | <p>費用便益分析対象範囲のCO2排出量の削減量：約67t-CO2/年 整備なし：約118万t-CO2/年 → 整備あり：約112万t-CO2/年</p> <p>費用便益分析対象範囲のNOx排出量の削減率：6%、NOx排出削減量：約157t-NOx/年 整備なし：約2460t-NOx/年 → 整備あり：約2303t-NOx/年</p> <p>費用便益分析対象範囲のSPM排出量の削減率：7%、SPM排出削減量：約8.7t-SPM/年 整備なし：約130.2t-SPM/年 → 整備あり：約121.5t-SPM/年</p> |
| | 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | ○ その他、環境や景観上の効果 | |
| | | | ○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 | |
| | | ○ 他機関との連携プログラムに関する効果 | | |
| | | ○ 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 | | |

(事後評価)

様式-2

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 |
|--------|----------|----------|------|-------------|
| 一般国道8号 | 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 |
|----------------|-----|---------|
| 19,400~51,700 | 4 | 北陸地方整備局 |

① 費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|---------|-------|---------|
| 基準年 | 令和2年度 | | |
| 単純合計 | 557億円 | 571億円 | 1,128億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 2,813億円 | 426億円 | 3,240億円 |

② 便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|----------|
| 基準年 | 令和2年度 | | | |
| 供用年 | 平成19年度、平成28年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 210億円 | 46億円 | 11億円 | 267億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 8,167億円 | 1,685億円 | 443億円 | 10,295億円 |

③ 結果

| | |
|-----------------|---------|
| 費用便益比 (B/C) | 3.2 |
| 経済的純現在価値 (B-C) | 7,056億円 |
| 経済的内部収益率 (EIRR) | 7.7% |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道8号 富山高岡バイパス

(推計時点 R12 年)

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------|---------|---------|--------|
| ①新設・改築道路 [富山高岡バイパス] :24.8km | 交通量 ^{※1} | [台/日] | — | 41,581 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | — | 33 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | — | 261.04 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | A.旧道 [(主)富山高岡線外]: 27.7km | 交通量 | [台/日] | 18,551 | 13,452 |
| | | 走行時間 | [分] | 51 | 49 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 166.62 | 114.77 |
| | B.国道415号外: 42.9km | 交通量 | [台/日] | 10,037 | 6,495 |
| | | 走行時間 | [分] | 76 | 71 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 136.97 | 84.89 |
| | C.(主)高岡環状線外: 23.5km | 交通量 | [台/日] | 12,770 | 7,718 |
| | | 走行時間 | [分] | 38 | 36 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 85.22 | 47.04 |
| | D.(主)高岡青井谷線外: 14.8km | 交通量 | [台/日] | 23,560 | 15,408 |
| | | 走行時間 | [分] | 28 | 27 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 58.35 | 35.94 |
| | E.(主)富山小杉線外: 28.9km | 交通量 | [台/日] | 25,799 | 24,550 |
| | | 走行時間 | [分] | 47 | 46 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 217.06 | 201.20 |
| | F.(主)富山戸出小矢部線: 19.2km | 交通量 | [台/日] | 23,266 | 18,781 |
| | | 走行時間 | [分] | 37 | 35 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 76.82 | 59.89 |
| ③その他道路合計: 1,797.3km | 走行時間費用 | [億円/年] | 2917.01 | 2627.60 | |

| | | | 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: 1,979.1km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 3,658.04 | 3,432.37 | 225.67 |

※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。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

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30年2月 国土交通省 道路局 都市局) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | その他 | <input type="checkbox"/> | |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 | |
| | 社会的割引率 | 4% | |
| | 基準年次 | 令和2年 | |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | <input type="checkbox"/> () | |
| | 複数時点での推計 | <input checked="" type="checkbox"/> (H22,R12) | |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 | <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 | |
| | いずれかのみ の推計の場合 | いずれかのみ推計とした理由を記載 | |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | <input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス) | |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> | |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 有 | <input type="checkbox"/> | |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) 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) | | | |
| その他() | <input type="checkbox"/> | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> | |
| | 最終配分の速度 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> | |
| | その他(最終配分でQ ₀ を超える場合、実速度に照合し設定) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

(3)

| 項目 | | チェック欄 | |
|------------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------|
| 休日交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | 考慮する場合のみ | 面的に考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | 対象路線のみ考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | 採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載 | () % |
| 災害等による通行止めの影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | 考慮する場合のみ | 採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 | () 日 |
| | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 | <input type="checkbox"/> |
| 冬期交通の影響 | 考慮しない | <input type="checkbox"/> | |
| | 考慮する | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 考慮する場合のみ | 採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 | (103) 日 |
| | | 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(103日)及び降雪日数(46日)を考慮。 | |
| | | 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 | |
| 通常期と冬期の速度比(降雪日15%低下、降雪日以外7%低下)を考慮。 | | | |
| 交通流推計の時点以外の便益の算定 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | その他 () | <input type="checkbox"/> | |
| 車種別時間価値原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | <input type="checkbox"/> | |
| 車種別走行経費原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | <input type="checkbox"/> | |
| 交通事故減少便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | <input type="checkbox"/> | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること) | <input type="checkbox"/> | |
| その他 | | | |

便益の算定

事業名:一般国道8号 富山高岡バイパス

(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(概略事業計画による値を採用) | <input type="checkbox"/> | |
| | 維持管理費 | 維持管理費の設定根拠を記載 | | |
| | | 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定 | | |
| | 雪寒費 | 積雪地域または寒冷地域である | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 当該道路整備が行われない場合の費用 | 考慮しない | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | 考慮する | | <input type="checkbox"/> |
| | | 考慮する場合のみ | 事業費を考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 維持管理費を考慮 | <input type="checkbox"/> |
| 当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、) | | | | |
| 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:一般国道8号 富山高岡バイパス | | | | 0.51 | | 24.8 | | 12.56 | |
| 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 | 現在単価 | 単純単価 | 現在単価 | 単純単価 | 現在単価 |
| -41年目 | S 41 | 8.3138 | 36.9 | 0.25 | 5.79 | | | | |
| -40年目 | S 42 | 7.9941 | 38.9 | 2.26 | 47.77 | | | | |
| -39年目 | S 43 | 7.6866 | 41.0 | 4.64 | 89.46 | | | | |
| -38年目 | S 44 | 7.3910 | 43.3 | 7.54 | 132.23 | | | | |
| -37年目 | S 45 | 7.1067 | 46.3 | 13.38 | 211.34 | | | | |
| -36年目 | S 46 | 6.8333 | 48.5 | 16.42 | 237.94 | | | | |
| -35年目 | S 47 | 6.5705 | 51.8 | 23.14 | 301.99 | | | | |
| -34年目 | S 48 | 6.3178 | 59.6 | 24.84 | 270.68 | | | | |
| -33年目 | S 49 | 6.0748 | 71.1 | 22.50 | 197.69 | | | | |
| -32年目 | S 50 | 5.8412 | 75.2 | 18.84 | 150.49 | | | | |
| -31年目 | S 51 | 5.6165 | 81.5 | 19.55 | 138.50 | | | | |
| -30年目 | S 52 | 5.4005 | 86.4 | 9.78 | 62.83 | | | | |
| -29年目 | S 53 | 5.1928 | 90.0 | 7.14 | 42.33 | | | | |
| -28年目 | S 54 | 4.9931 | 92.4 | 11.70 | 65.00 | | | | |
| -27年目 | S 55 | 4.8010 | 98.2 | 2.76 | 13.87 | | | | |
| -26年目 | S 56 | 4.6164 | 100.7 | 3.60 | 16.96 | | | | |
| -25年目 | S 57 | 4.4388 | 101.9 | 10.40 | 46.58 | | | | |
| -24年目 | S 58 | 4.2681 | 102.9 | 12.40 | 52.87 | | | | |
| -23年目 | S 59 | 4.1039 | 105.0 | 9.80 | 39.39 | | | | |
| -22年目 | S 60 | 3.9461 | 105.7 | 16.70 | 64.06 | | | | |
| -21年目 | S 61 | 3.7943 | 107.6 | 17.70 | 64.18 | | | | |
| -20年目 | S 62 | 3.6484 | 107.3 | 26.20 | 91.55 | | | | |
| -19年目 | S 63 | 3.5081 | 107.9 | 11.60 | 38.77 | | | | |
| -18年目 | H 1 | 3.3731 | 110.8 | 1.46 | 4.57 | | | | |
| -17年目 | H 2 | 3.2434 | 113.3 | 1.26 | 3.71 | | | | |
| -16年目 | H 3 | 3.1187 | 116.0 | 0.49 | 1.35 | | | | |
| -15年目 | H 4 | 2.9987 | 117.6 | 1.36 | 3.57 | | | | |
| -14年目 | H 5 | 2.8834 | 117.9 | 4.27 | 10.73 | | | | |
| -13年目 | H 6 | 2.7725 | 117.8 | 0.58 | 1.40 | | | | |
| -12年目 | H 7 | 2.6658 | 117.1 | 0.49 | 1.15 | | | | |
| -11年目 | H 8 | 2.5633 | 116.6 | 1.59 | 3.59 | | | | |
| -10年目 | H 9 | 2.4647 | 117.5 | 0.19 | 0.41 | | | | |
| -9年目 | H 10 | 2.3699 | 116.9 | 9.51 | 19.82 | | | | |
| -8年目 | H 11 | 2.2788 | 115.2 | 19.17 | 38.98 | | | | |
| -7年目 | H 12 | 2.1911 | 113.8 | 20.05 | 39.69 | | | | |
| -6年目 | H 13 | 2.1068 | 112.4 | 20.62 | 39.73 | | | | |
| -5年目 | H 14 | 2.0258 | 110.5 | 16.07 | 30.29 | | | | |
| -4年目 | H 15 | 1.9479 | 109.0 | 21.89 | 40.21 | | | | |
| -3年目 | H 16 | 1.8730 | 107.9 | 16.50 | 29.44 | | | | |
| -2年目 | H 17 | 1.8009 | 106.7 | 12.73 | 22.09 | | | | |
| -1年目 | H 18 | 1.7317 | 105.9 | 7.93 | 13.33 | | | | |
| 部分供用開始 | H 19 | 1.6651 | 105.0 | 9.25 | 15.08 | 11.42 | 18.61 | | |
| 1年目 | H 20 | 1.6010 | 104.4 | 4.47 | 7.05 | 11.42 | 18.00 | | |
| 2年目 | H 21 | 1.5395 | 103.0 | 4.65 | 7.14 | 11.42 | 17.54 | | |
| 3年目 | H 22 | 1.4802 | 101.3 | 2.83 | 4.25 | 11.42 | 17.15 | | |
| 4年目 | H 23 | 1.4233 | 99.8 | 3.63 | 5.32 | 11.42 | 16.74 | | |
| 5年目 | H 24 | 1.3686 | 99.0 | 10.85 | 15.42 | 11.42 | 16.23 | | |
| 6年目 | H 25 | 1.3159 | 99.0 | 16.05 | 21.93 | 11.42 | 15.60 | | |
| 7年目 | H 26 | 1.2653 | 101.5 | 18.52 | 23.73 | 11.42 | 14.63 | | |
| 8年目 | H 27 | 1.2167 | 103.0 | 26.30 | 31.94 | 11.42 | 13.87 | | |
| 供用開始 | H 28 | 1.1699 | 102.8 | 10.19 | 11.92 | 11.42 | 13.36 | | |
| 10年目 | H 29 | 1.1249 | 102.9 | 0.65 | 0.73 | 11.42 | 12.83 | | |
| 11年目 | H 30 | 1.0816 | 102.8 | 0.23 | 0.25 | 11.42 | 12.35 | | |
| 12年目 | R 1 | 1.0400 | 102.8 | | | 11.42 | 11.87 | | |
| 13年目 | R 2 | 1.0000 | 102.8 | | | 11.42 | 11.42 | | |
| 14年目 | R 3 | 0.9615 | 102.8 | | | 11.42 | 10.98 | | |
| 15年目 | R 4 | 0.9246 | 102.8 | | | 11.42 | 10.56 | | |
| 16年目 | R 5 | 0.8890 | 102.8 | | | 11.42 | 10.15 | | |
| 17年目 | R 6 | 0.8548 | 102.8 | | | 11.42 | 9.76 | | |
| 18年目 | R 7 | 0.8219 | 102.8 | | | 11.42 | 9.38 | | |
| 19年目 | R 8 | 0.7903 | 102.8 | | | 11.42 | 9.02 | | |
| 20年目 | R 9 | 0.7599 | 102.8 | | | 11.42 | 8.68 | | |
| 21年目 | R 10 | 0.7307 | 102.8 | | | 11.42 | 8.34 | | |
| 22年目 | R 11 | 0.7026 | 102.8 | | | 11.42 | 8.02 | | |
| 23年目 | R 12 | 0.6756 | 102.8 | | | 11.42 | 7.71 | | |
| 24年目 | R 13 | 0.6496 | 102.8 | | | 11.42 | 7.42 | | |
| 25年目 | R 14 | 0.6246 | 102.8 | | | 11.42 | 7.13 | | |
| 26年目 | R 15 | 0.6006 | 102.8 | | | 11.42 | 6.86 | | |
| 27年目 | R 16 | 0.5775 | 102.8 | | | 11.42 | 6.59 | | |
| 28年目 | R 17 | 0.5553 | 102.8 | | | 11.42 | 6.34 | | |
| 29年目 | R 18 | 0.5339 | 102.8 | | | 11.42 | 6.10 | | |
| 30年目 | R 19 | 0.5134 | 102.8 | | | 11.42 | 5.86 | | |
| 31年目 | R 20 | 0.4936 | 102.8 | | | 11.42 | 5.64 | | |
| 32年目 | R 21 | 0.4746 | 102.8 | | | 11.42 | 5.42 | | |
| 33年目 | R 22 | 0.4564 | 102.8 | | | 11.42 | 5.21 | | |
| 34年目 | R 23 | 0.4388 | 102.8 | | | 11.42 | 5.01 | | |
| 35年目 | R 24 | 0.4220 | 102.8 | | | 11.42 | 4.82 | | |
| 36年目 | R 25 | 0.4057 | 102.8 | | | 11.42 | 4.63 | | |
| 37年目 | R 26 | 0.3901 | 102.8 | | | 11.42 | 4.45 | | |
| 38年目 | R 27 | 0.3751 | 102.8 | | | 11.42 | 4.28 | | |
| 39年目 | R 28 | 0.3607 | 102.8 | | | 11.42 | 4.12 | | |
| 40年目 | R 29 | 0.3468 | 102.8 | | | 11.42 | 3.96 | | |
| 41年目 | R 30 | 0.3335 | 102.8 | | | 11.42 | 3.81 | | |
| 42年目 | R 31 | 0.3207 | 102.8 | | | 11.42 | 3.66 | | |
| 43年目 | R 32 | 0.3083 | 102.8 | | | 11.42 | 3.52 | | |
| 44年目 | R 33 | 0.2965 | 102.8 | | | 11.42 | 3.39 | | |
| 45年目 | R 34 | 0.2851 | 102.8 | | | 11.42 | 3.26 | | |
| 46年目 | R 35 | 0.2741 | 102.8 | | | 11.42 | 3.13 | | |
| 47年目 | R 36 | 0.2636 | 102.8 | | | 11.42 | 3.01 | | |
| 48年目 | R 37 | 0.2534 | 102.8 | | | 11.42 | 2.89 | | |
| 49年目 | R 38 | 0.2437 | 102.8 | -72.27 | -17.61 | 11.42 | 2.78 | | |
| 合計 | | | | 484.65 | 2,813.50 | 570.91 | 426.11 | | |
| 単純事業費計 | | | | 556.92 | | 570.91 | | | |

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道8号 富山高岡バイパス

Table with columns for Year (年度), Annual Benefit Rate (年次別伸び率), GDP, Interest Rate (割引率), and various Benefit Values (現在価値, 現在便益, etc.). Rows include years from 1999 to 2008 and a total row.

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|----------|-----|--------|
| 一般国道8号 | 富山高岡バイパス | 4 | 24.8km |

■事業費内訳

| 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)、埋戻し工(4,909m 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 | m | 7,671 | 2,016 | |
| | | 排水工 | m | 1 | 238 | 側溝、ASカーブ、管渠、集水柵 |
| | | 中央分離帯工 | m | 24,800 | 417 | |
| | 橋梁費 | | | | 18,355 | |
| | | 100m以上 | m | 3,844 | 10,827 | |
| | | 100m未満 | m | 106 | 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 | |

全事業 / 残事業

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|----------|-----|--------|
| 一般国道8号 | 富山高岡バイパス | 4 | 24.8km |

■維持管理費内訳

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|------|-------------|-----------------|
| 維持費 | km | 24.8 | 12,750 | 巡回、清掃、除草、除雪等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 50,050 | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| 維持管理費合計 | | | 62,800 | |

【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。