

令和7年度 第1回事業評価監視委員会 資料訂正について

令和7年10月

国土交通省 北陸地方整備局

第1回事業評価監視委員会の資料訂正について

○令和7年8月29日に記者発表された『「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」における原単位及び算定式の訂正について』を受け、令和7年7月30日に開催した第1回事業評価監視委員会にて審議した事業について、便益額及び費用便益比（B/C）を再算定しましたので、下表のとおり結果を報告致します。

＜算定結果＞

第1回事業評価監視委員会 審議案件	便益額(全体)（億円）		便益額(残事業)（億円）		B／C(全体)		B／C(残事業)	
	訂正前	訂正後	訂正前	訂正後	訂正前	訂正後	訂正前	訂正後
一般国道8号 入善黒部バイパス	2,009	2,001	262	262	1.1	1.1	1.5	1.5
一般国道18号 上新バイパス	4,425	4,407	427	426	1.3	1.3	1.3	1.3
一般国道8号 小松バイパス	1,892	1,884	120	120	6.6	6.5	4.9	4.9

第1回事業評価監視委員会の資料訂正について

委員会資料訂正箇所【一般国道8号 入善黒部バイパス】

【訂正前】

【訂正後】

5. 費用対効果						
事業名	一般国道8号 にゅうぜんくわへ 入善黒部バイパス					
起終点	起：富山県下新川郡入善町棚山 終：富山県魚津市江口				延長	16.1km
事業概要	国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。					
平成2年度事業化	平成2年度都市計画決定		平成5年用地着手		平成6年度工事着手	
全体事業費	約959億円 (うち電線共同溝25億円)	事業進捗率 (令和6年度末)	84%	供用済延長	14.0km(暫定2車線)	
計画交通量	19,300～34,000 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 (残事業) / (全体事業)		総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体) 1.1 参考 [2%] 1.4 [1%] 1.7 (残事業) 1.5 参考 [2%] 1.8 [1%] 2.0	179 / 1,846億円 事業費：108 / 1,648億円 維持管理費：71 / 198億円		262 / 2,009億円 走行時間短縮便益：226 / 1,756億円 走行経費減少便益：19 / 233億円 交通事故減少便益：17 / 20億円		令和7年度
	感度分析の結果					
(事業全体)	交通量：(-10%～+10%) B/C=1.07～1.10 事業費：(+10%～-10%) B/C=1.08～1.09 事業期間：(+20%～-20%) B/C=1.07～1.10		(残事業)	交通量：(-10%～+10%) B/C=1.3～1.5 事業費：(+10%～-10%) B/C=1.4～1.6 事業期間：(+20%～-20%) B/C=1.4～1.5		
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。 ※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和7年度評価時点。 ※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。 ※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。 ※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。 ※費用対効果分析結果の〔 〕内は社会的割引率 ※費用便益分析等による評価を実施しない電線共同溝事業（無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの）の工事費（25億円）については、費用便益分析の費用に含めない。						

－11－

5. 費用対効果

事業名	一般国道8号 入善黒部バイパス						
起終点	起：富山県下新川郡入善町棚山 終：富山県魚津市江口				延長	16.1km	
事業概要	国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。						
平成2年度事業化		平成2年度都市計画決定		平成5年用地着手		平成6年度工事着手	
全体事業費	約959億円 (うち電線共同溝25億円)	事業進捗率 (令和6年度末)	84%	供用済延長	14.0km(暫定2車線)		
計画交通量	19,300~34,000 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度	
	(事業全体) 1.1 参考 [2%] 1.4 [1%] 1.7 (残事業) 1.5 参考 [2%] 1.8 [1%] 2.0	179 / 1,846億円 事業費：108 / 1,648億円 維持管理費：71 / 198億円		262 / 2,001億円 走行時間短縮便益：225 / 1,752億円 走行経費減少便益：18 / 230億円 交通事故減少便益：18 / 20億円		令和7年度	
感度分析の結果							
(事業全体)		交通量：(-10%~+10%) B/C=1.07~1.10 事業費：(+10%~-10%) B/C=1.08~1.09 事業期間：(+20%~-20%) B/C=1.07~1.10		(残事業)	交通量：(-10%~+10%) B/C=1.3~1.5 事業費：(+10%~-10%) B/C=1.4~1.6 事業期間：(+20%~-20%) B/C=1.4~1.5		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和7年度評価時点。

※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。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

※費用対効果分析結果の [] 内は社会的割引率

※費用便益分析等による評価を実施しない電線共同溝事業（無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの）の工事費（25億円）については、費用便益分析の費用に含めない。

-11-

委員会資料訂正箇所【一般国道18号 上新バイパス】

【訂正前】

事業の投資効果・対応方針（一般国道18号上新バイパス）

(7) 事業の効果

- 寺町北～市屋の朝ピーク時の走行時間が約4分短縮(16分→12分)
- 残事業区間の整備により中央分離帯設置され、重大事故発生リスクが低下
- 上信越自動車道、北陸自動車道とのダブルネットワークにより、災害時や冬期間において信頼性の高いネットワークを形成
- 妙高地域から第三次医療施設(新潟県立中央病院)、重要港湾(直江津港)、新幹線駅(北陸新幹線上越妙高駅)へのアクセス性が向上 など

(10) コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用、コンクリート二次製品の活用等によりコスト縮減に努める。

(11) 対応方針（原案）

- 事業継続とする。
- 現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

(8) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない

(9) 事業の投資効率性

	事業全体		残事業	
	(前回)	(今回)	(前回)	(今回)
総便益B	約3,792億円	約4,425億円	約403億円	約427億円
総費用C	約2,610億円	約3,283億円	約326億円	約321億円
B/C	1.5	1.3 1.7 [2%] 2.0 [1%]	1.2	1.3 1.9 [2%] 2.3 [1%]

(感度分析)

	事業全体(B/C)	残事業(B/C)
交通量(-10%~+10%)	1.1~1.6	1.1~1.4
事業費(+10%~-10%)	1.3~1.4	1.2~1.5
事業期間(+20%~-20%)	1.3~1.4	1.3~1.4

※ [] 内は社会的割引率

3

【訂正後】

事業の投資効果・対応方針（一般国道18号上新バイパス）

(7) 事業の効果

- 寺町北～市屋の朝ピーク時の走行時間が約4分短縮(16分→12分)
- 残事業区間の整備により中央分離帯設置され、重大事故発生リスクが低下
- 上信越自動車道、北陸自動車道とのダブルネットワークにより、災害時や冬期間において信頼性の高いネットワークを形成
- 妙高地域から第三次医療施設(新潟県立中央病院)、重要港湾(直江津港)、新幹線駅(北陸新幹線上越妙高駅)へのアクセス性が向上 など

(10) コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用、コンクリート二次製品の活用等によりコスト縮減に努める。

(11) 対応方針（原案）

- 事業継続とする。
- 現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

(8) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない

(9) 事業の投資効率性

	事業全体		残事業	
	(前回)	(今回)	(前回)	(今回)
総便益B	約3,792億円	約4,407億円	約403億円	約426億円
総費用C	約2,610億円	約3,283億円	約326億円	約321億円
B/C	1.5	1.3 1.7 [2%] 2.0 [1%]	1.2	1.3 1.9 [2%] 2.3 [1%]

(感度分析)

	事業全体(B/C)	残事業(B/C)
交通量(-10%~+10%)	1.1~1.6	1.1~1.4
事業費(+10%~-10%)	1.3~1.4	1.2~1.5
事業期間(+20%~-20%)	1.3~1.4	1.3~1.4

※ [] 内は社会的割引率

3

第1回事業評価監視委員会の資料訂正について

委員会資料訂正箇所【一般国道8号 小松バイパス】

【訂正前】

事業の投資効果・対応方針（一般国道8号 小松バイパス）

（7）事業の効果

- ・小松バイパスの残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約1.4分短縮。
- ・小松バイパスの全線整備により並行道路の交通混雑が緩和し、並行道路において年間約4.6件の死傷事故削減が期待。
- ・幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業の活性化が期待。

（10）対応方針（原案）

- ・事業継続とする。
- ・現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

（8）事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

（9）事業の投資効率性

	事業全体		残事業		
	(前回)	(今回)	(前回)	(今回)	
総便益B	約949億円	約1,892億円	約202億円	約120億円	(感度分析)
総費用C	約217億円	約288億円	約53億円	約24億円	
B／C	4.4	6.6	3.8	4.9	
		参考 [2%] 8.1 [1%] 9.0		参考 [2%] 5.1 [1%] 5.2	
</					

【訂正後】

事業の投資効果・対応方針（一般国道8号 小松バイパス）

（7）事業の効果

- ・小松バイパスの残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約1.4分短縮。
- ・小松バイパスの全線整備により並行道路の交通混雑が緩和し、並行道路において年間約4.6件の死傷事故削減が期待。
- ・幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業の活性化が期待。

（10）対応方針（原案）

- ・事業継続とする。
- ・現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

（8）事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

（9）事業の投資効率性

	事業全体		残事業														
	(前回)	(今回)	(前回)	(今回)													
総便益B	約949億円	約1,884億円	約202億円	約120億円	（感度分析） <table><tr><th></th><th>事業全体 (B/C)</th><th>残事業 (B/C)</th></tr><tr><td>交通量 (-10%~+10%)</td><td>6.1~7.2</td><td>4.3~5.5</td></tr><tr><td>事業費 (+10%~-10%)</td><td>6.5~6.6</td><td>4.8~5.0</td></tr><tr><td>事業期間 (+20%~-20%)</td><td>6.5~6.5</td><td>4.9~4.9</td></tr></table>		事業全体 (B/C)	残事業 (B/C)	交通量 (-10%~+10%)	6.1~7.2	4.3~5.5	事業費 (+10%~-10%)	6.5~6.6	4.8~5.0	事業期間 (+20%~-20%)	6.5~6.5	4.9~4.9
	事業全体 (B/C)	残事業 (B/C)															
交通量 (-10%~+10%)	6.1~7.2	4.3~5.5															
事業費 (+10%~-10%)	6.5~6.6	4.8~5.0															
事業期間 (+20%~-20%)	6.5~6.5	4.9~4.9															
総費用C	約217億円	約288億円	約53億円	約24億円													
B/C	4.4	6.5	3.8	4.9													
		参考 [2%] 8.1 [1%] 9.0		参考 [2%] 5.1 [1%] 5.2													