



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第3回

一般国道8号
つるが
敦賀バイパス

【事後評価】

平成30年11月
近畿地方整備局

目次

1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の
算定基礎となった要因の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業全体図

一般国道8号 敦賀バイパス

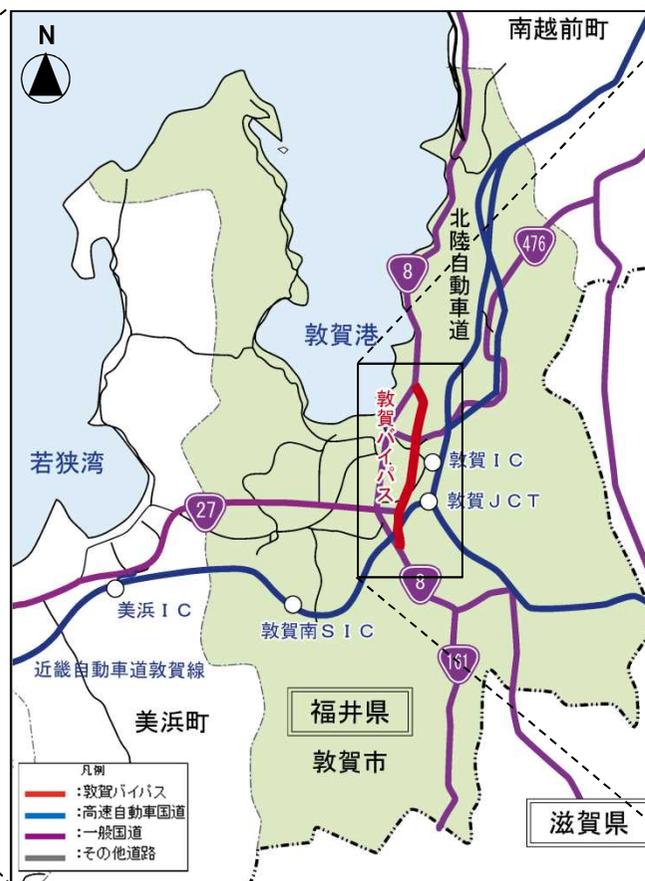
一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路です。

敦賀バイパスは、重要港湾へのアクセス強化、敦賀市内の交通混雑の緩和、沿道騒音の改善、交通安全の確保、冬期交通の確保を目的に計画された延長8.2kmのバイパスです。

広域図



拡大図



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道8号 敦賀バイパス

事業の目的

- 重要港湾へのアクセス強化
- 交通混雑の緩和
- 沿道騒音の改善
- 交通安全の確保
- 冬期交通の確保

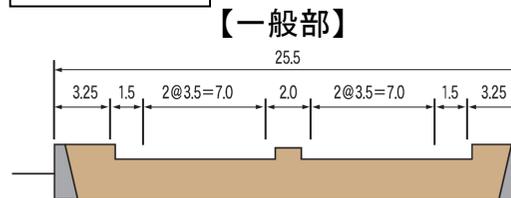
事業の概要、進捗状況

区間	(起) 福井県敦賀市田結 (終) 福井県敦賀市小河
道路延長	L=8.2km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=25.5m
全体事業費	482億円
事業化	昭和47年度
都市計画決定	昭和49年7月
用地着手	昭和50年度
工事着手	昭和51年度
開通	平成20年11月15日 (2・4車線)
事業完了	平成26年3月※

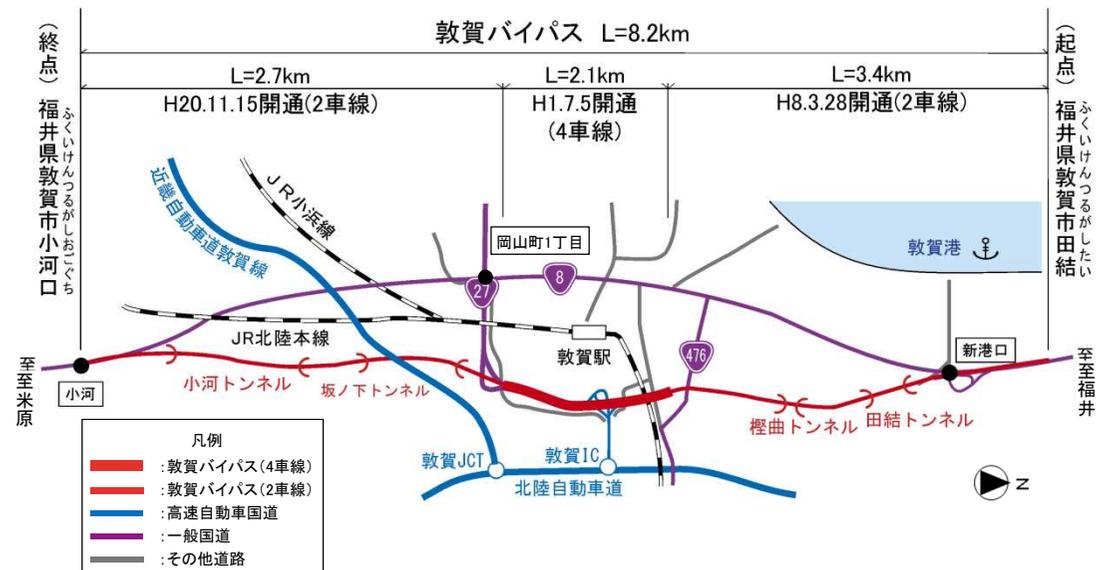
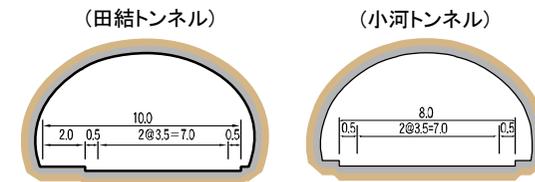
※沈下対策が完了



標準断面図 【単位:m】



【トンネル部】

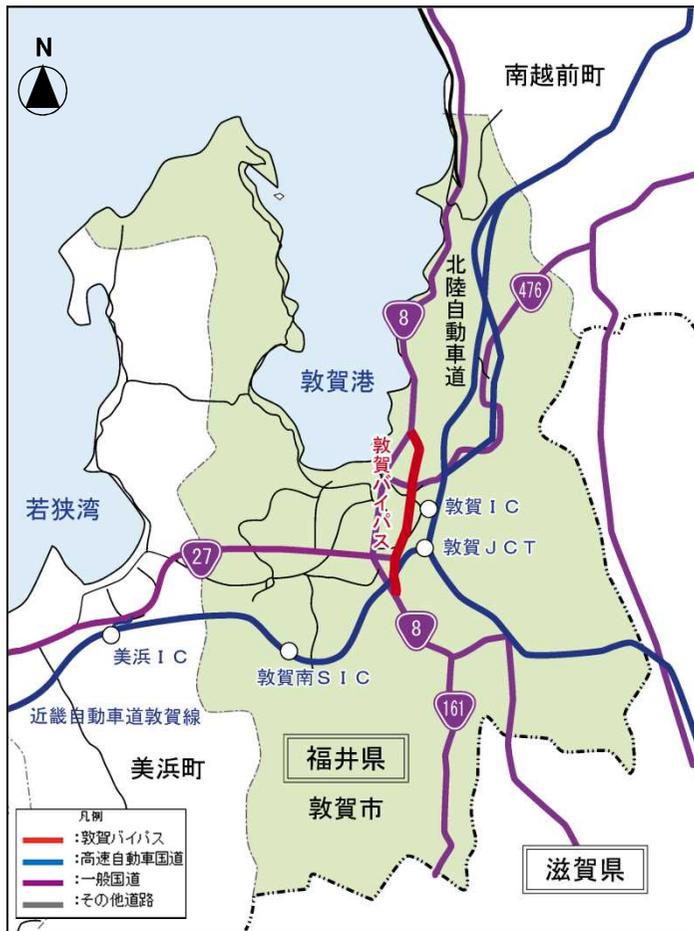


3. 社会経済情勢の変化

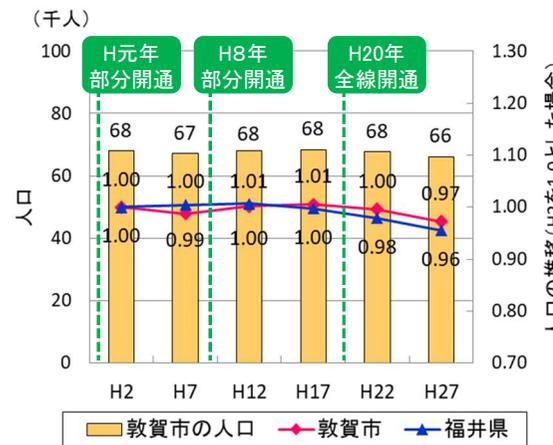
◆沿道地域の状況(人口、自動車保有台数)

- 敦賀市の人口は減少傾向。一方で、高齢者は増加しており、高齢化が進展。
- 敦賀市の自動車保有台数は増加傾向にあり、地域として自動車に依存。

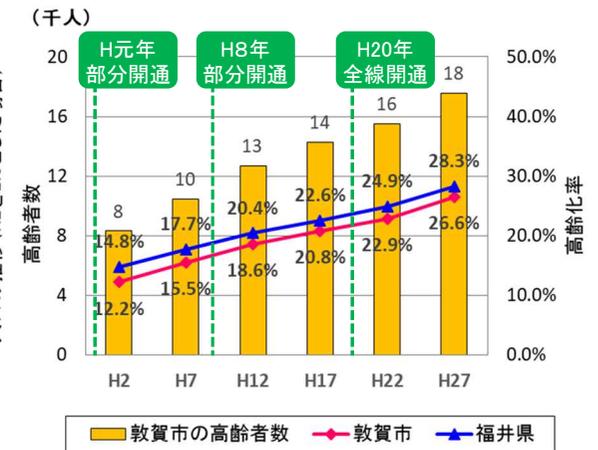
●敦賀バイパスの位置



●敦賀市の人口の推移

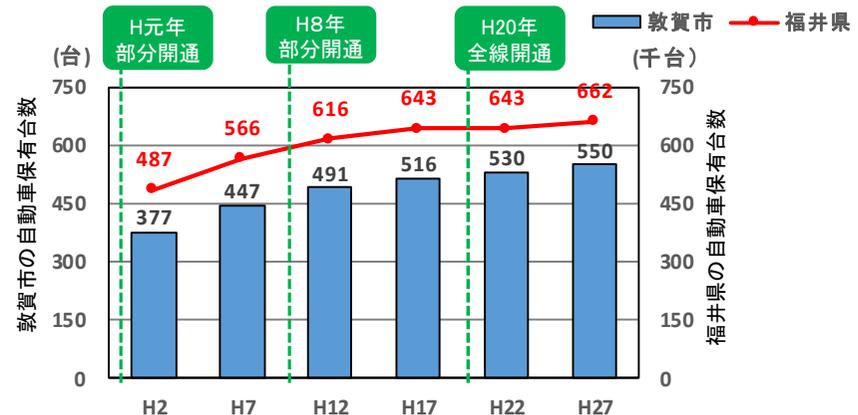


●敦賀市の高齢化率の推移



出典: 国勢調査

●敦賀市の自動車保有台数の推移



出典: 福井県統計年鑑

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H13再評価時) ^{※1}	現在	備考
道路構造等	4車線	2・4車線 ^{※3}	
総事業費	約480億円	約340億円	
交通量	20,800台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	8,800～25,100台/日 <実績(2・4車線)>	実績:H27全国道路・街路交通情勢調査
事業期間	-	昭和47年度～平成25年度 (事業期間:38年)	H元年.7.5 4車線開通(2.1km) H8.3.28 2車線開通(3.4km) H20.11.15 2車線開通(2.7km)

※1 昭和47年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている再評価時(H13)の値等を記載。

※2 計画交通量は推計条件がH6全国道路・街路交通情勢調査ベースH32将来ODで、フルネットワークでの推計値。

※3 2車線区間については、敦賀港の国際ターミナル本格供用後の交通量の動向、近畿自動車道敦賀線供用後の交通量の動向等を踏まえ、2車線供用としている。

◆現道の状況

	開通前	開通後	開通前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (国道8号)	13,900台/日 【H18再評価】	9,426台/日 【H22全国道路・街路 交通情勢調査】	4,474台/日減少	交通量転換
旅行速度 ^{※2} (国道8号)	32.1km/h 【H17全国道路・街路 交通情勢調査】	33.0km/h 【H22全国道路・街路 交通情勢調査】	0.9km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※3} (国道8号)	66件/億台キロ 【H16-H19】	42件/億台キロ 【H21-H24】	24件/億台キロ減少	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量観測地点:国道8号敦賀市道口

※2 旅行速度:混雑時旅行速度上下平均(国道8号新港口交差点～小河交差点)

※3 死傷事故率:交通事故総合分析センター(国道8号岡山町1丁目交差点～小河交差点)

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

◆重要港湾へのアクセス強化

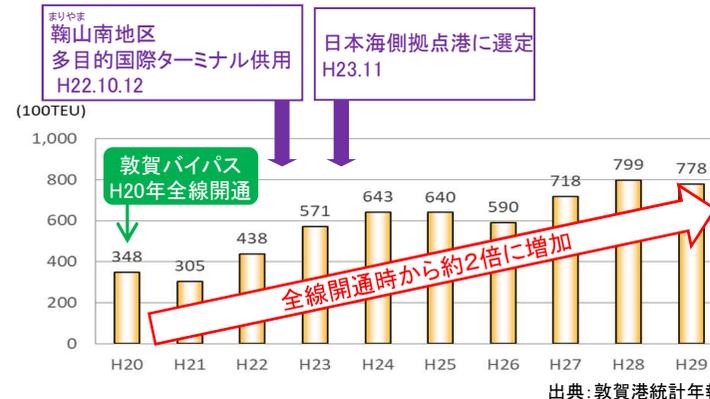
- 敦賀港は、平成23年11月に「国際フェリー・国際RORO船」の航路の充実を図る日本海側拠点港として選定され、経済発展や災害に強い物流ネットワークの構築にも資する重要な港湾である。
- 敦賀バイパスの開通により、阪神・中京の二大経済圏から一番近い敦賀港へのアクセス性が向上。平成20年の全線開通時から全コンテナ取扱量が約2倍に増加、外貨実入りコンテナ取扱量は約5倍に増加する等、海上輸送が進展している。



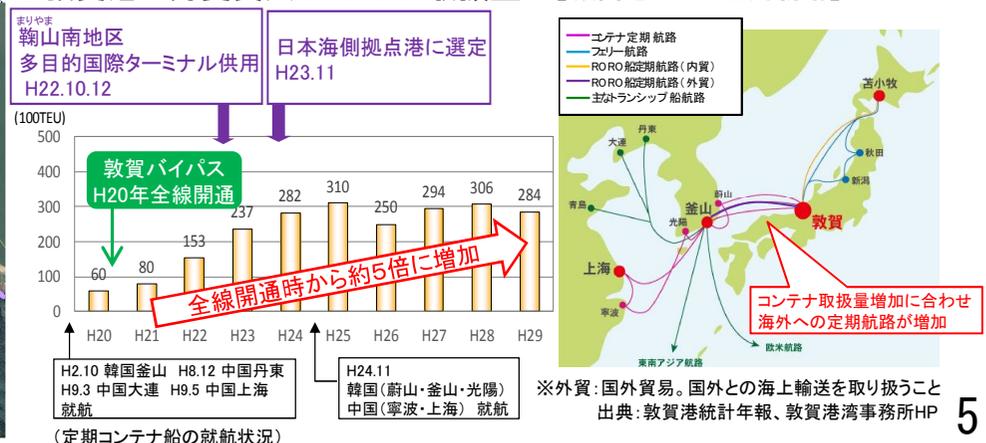
敦賀港は北海道等と関西・中京との物流を主とした国内海上輸送機能を備えた拠点港として、物流機能を飛躍的に向上させます。(中略)平成22年の多目的国際ターミナルの全面供用開始により、敦賀港は大型船舶に対応した国内有数の貿易港となります。また、**一般国道8号敦賀バイパス**により市外から港への**直接アクセスも可能**になっており、物流拠点としての条件整備は整いつつあります。
出典：敦賀市勢要覧2010



●敦賀港の全コンテナ取扱量



●敦賀港の外貨実入りコンテナ取扱量 【敦賀港からの定期航路】

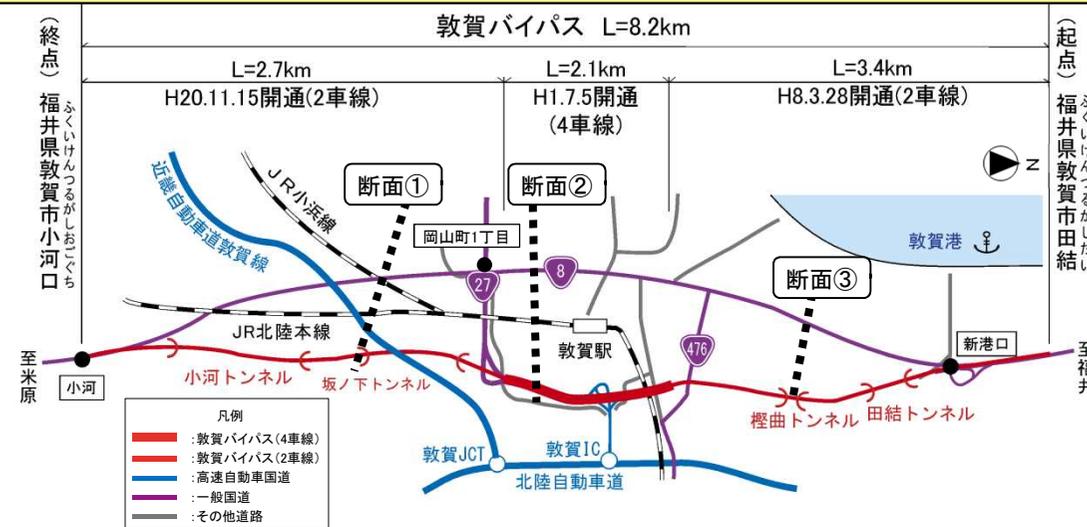


5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

◆交通混雑の緩和

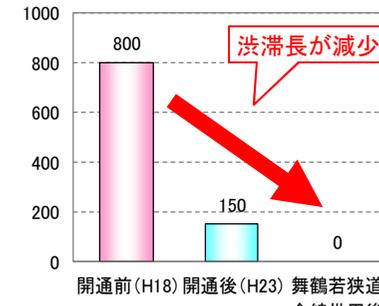
- 敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通量が減少し敦賀バイパスに交通が転換。
- 国道8号における小河交差点～岡山町1丁目交差点では、慢性的な渋滞が発生していたものの、交通が敦賀バイパスに転換し、旅行速度が向上。



●国道8号の渋滞長・平均旅行速度の変化

【渋滞長の変化】

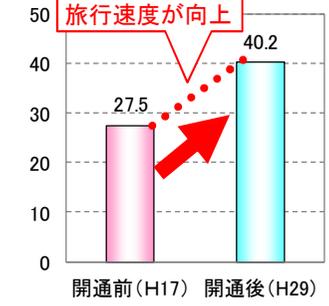
(岡山町交差点 南側流入部)



出典: 渋滞長調査結果

【平均旅行速度の変化】

(国道8号小河交差点～岡山1丁目交差点)



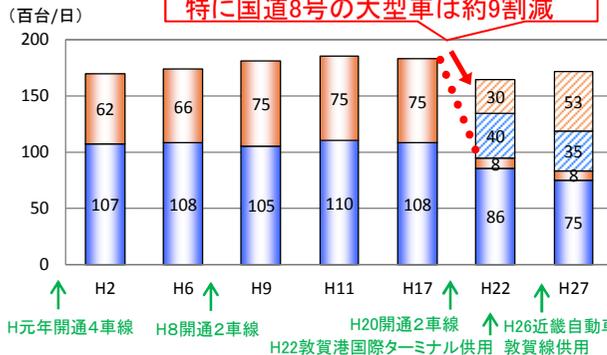
※平日混雑時

出典: H17全国道路・街路交通情勢調査 ETC2.0データ(H29.10)

●敦賀バイパス及び国道8号の交通量の変化

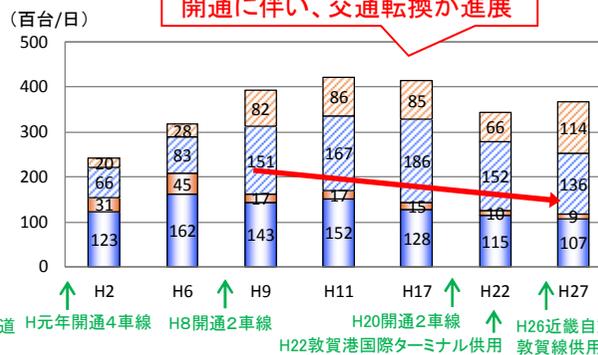
【断面①】

開通後に敦賀バイパスに転換
特に国道8号の大型車は約9割減



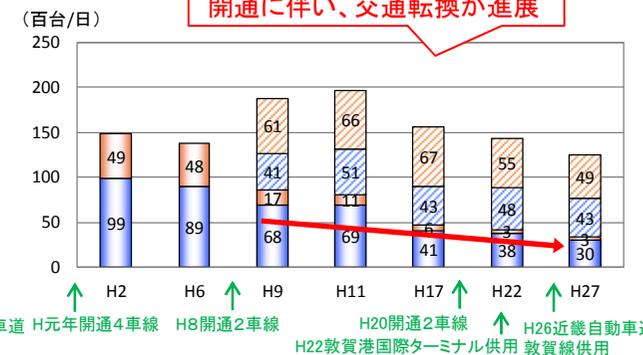
【断面②】

開通に伴い、交通転換が進展



【断面③】

開通に伴い、交通転換が進展



□ 国道8号 小型車 □ 国道8号 大型車 □ 敦賀バイパス 小型車 □ 敦賀バイパス 大型車

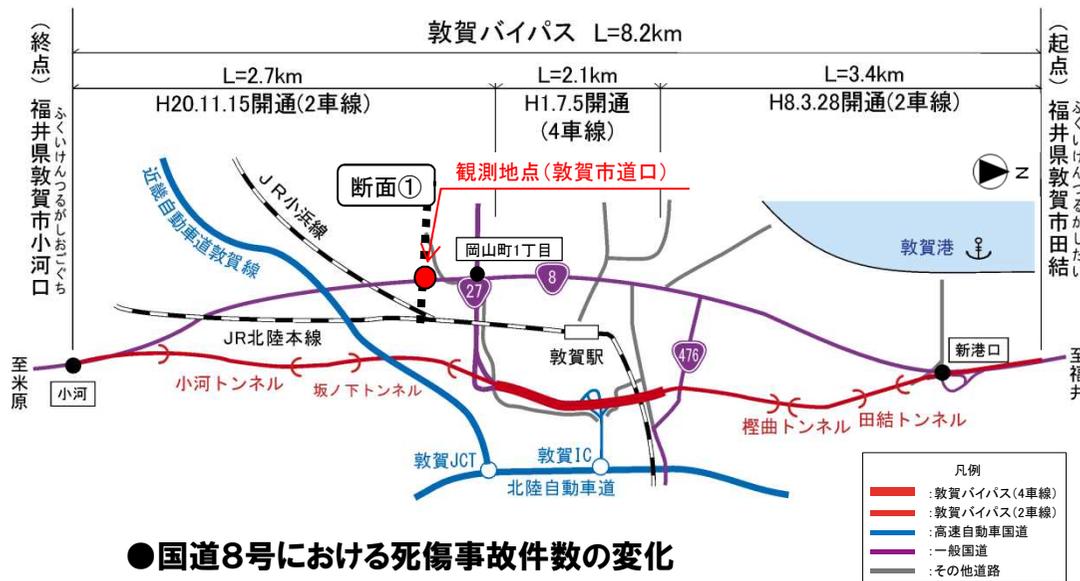
出典: 全国道路・街路交通情勢調査

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

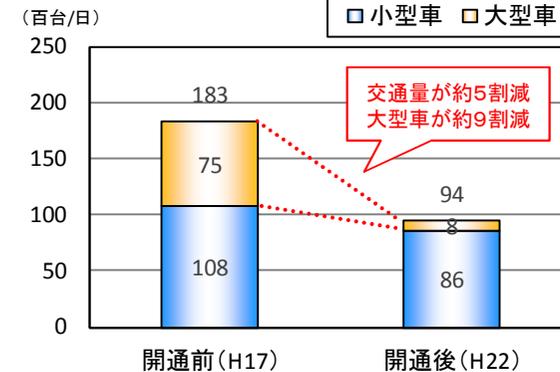
◆沿道騒音の改善、交通安全の確保

- 敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通量減少に伴う騒音の低減により、沿道環境が改善し、住みやすい居住環境の形成に寄与。
- 国道8号の交通量が敦賀バイパスに転換、死傷事故件数が大幅に減少し、交通安全性が向上。



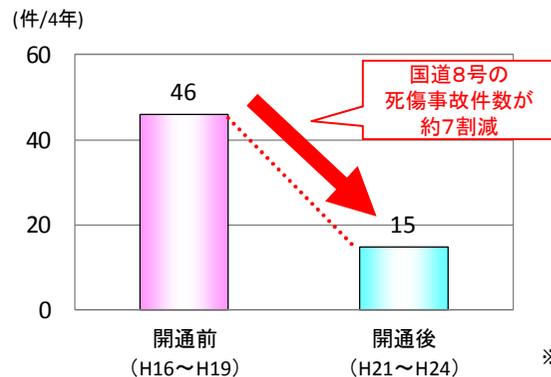
●国道8号の交通量の変化

【断面①】



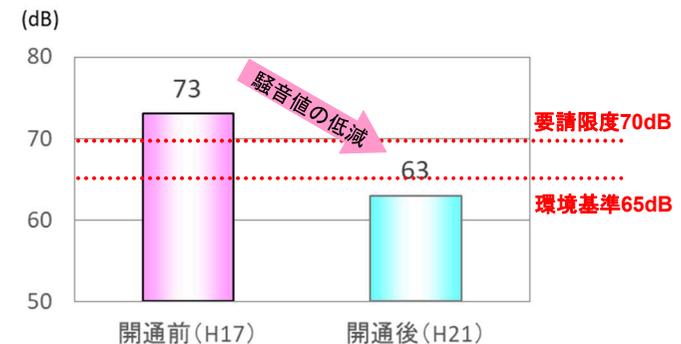
※観測地点: 国道8号敦賀市道口
出典: 全国道路・街路交通情勢調査 (H17、H22)

●国道8号における死傷事故件数の変化



※集計区間:
国道8号(小河交差点~岡山町1丁目交差点)
出典: 交通事故統計データ

●国道8号の夜間騒音値の変化



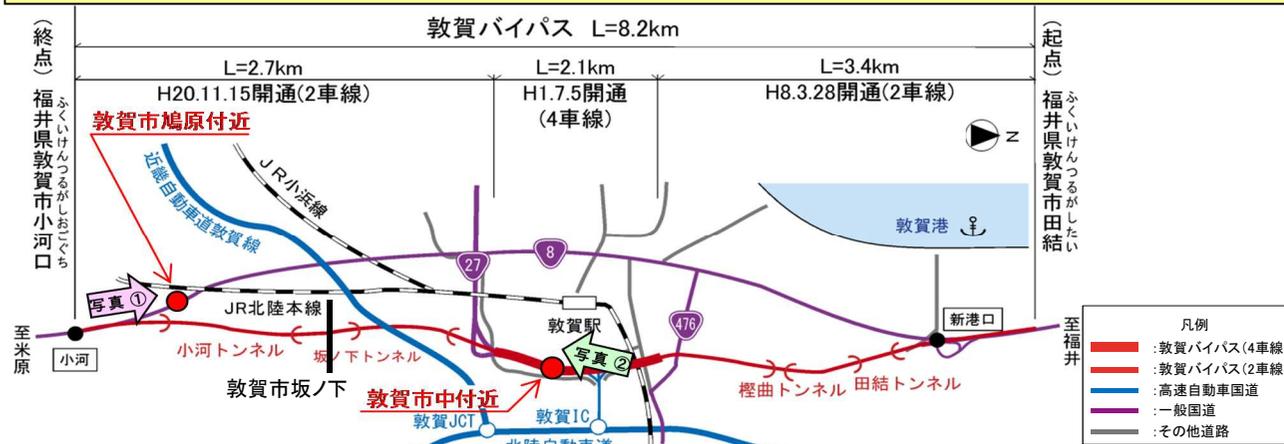
※観測地点: 国道8号敦賀市道口
出典: 福井河川国道事務所 道路環境調査 (H17.10.31~11.1、H21.11.5~)

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

◆冬期交通の確保

- 過去10年における敦賀市内の降雪量は1日最大78cm、年間最大2mを超えと非常に多い。
- 平成27年2月の大雪では、北陸自動車道が長時間の通行止めとなるも、敦賀バイパスは通行止めすることなく、代替路としての機能を発揮。
- 国道8号は堆雪帯が設置されておらず、交通規制をしながら除雪作業のため迅速な実施が困難。
- 敦賀バイパスは歩道や路肩が設置されており、冬期の堆雪用スペースに活用。交通規制することなく除雪作業ができることから、冬期における円滑な交通確保が可能。

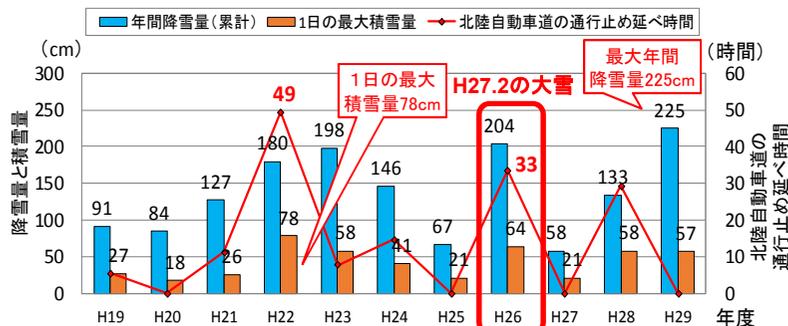


●国道8号(敦賀市場原付近)

国道8号は、堆雪帯が設置されていない区間があり、大型車同士の円滑な離合には路肩の除雪が必要。

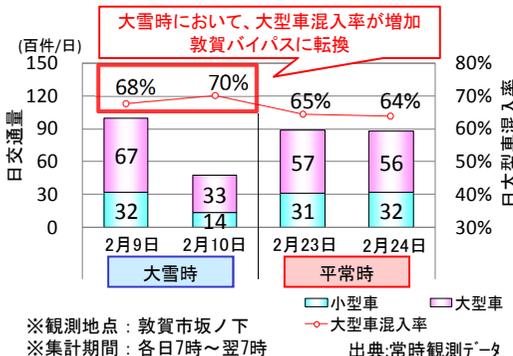
写真①
敦賀市場原付近の除雪の様子
H29.1撮影

●敦賀市における最大年間降雪量と1日の最大降雪量



※観測所：敦賀特別地域気象観測所
※雪による通行止めかつ敦賀ICが含まれる区間を集計
出典：気象庁データ

●H27.2大雪時における敦賀バイパス交通量



●敦賀バイパス(敦賀市中付近)

歩道や路肩を堆雪用スペースに活用

写真②
敦賀市中地先の除雪の様子
H30.1撮影

6. 今後の事後評価の必要性等

一般国道8号 敦賀バイパス

1. 今後の事後評価の必要性

敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通混雑の緩和、事故の減少等が確認される等、供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

2. 改善措置の必要性

敦賀バイパスは、想定した供用の効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。今後も社会情勢の変化や交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

3. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

敦賀バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更とそれに伴う都市計画変更、また、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和47年度の事業化から平成20年度の全線開通まで、長期間を要しております。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。

また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、整備効果を便益として評価する手法等についても改善を図って参りたいと考えております。

■対応方針(案)

○敦賀バイパスは供用による効果の発現状況等に問題はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和30年度第3回

一般国道8号

つるが
敦賀バイパス

【事後評価】

(計算結果等参考資料)

令和30年11月
近畿地方整備局

(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 敦賀バイパス
事業主体	近畿地方整備局

事業の効果や必要性の評価評価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 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	現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):2519万人・時間/年 渋滞損失削減時間:176万人・時間/年(6604万人・時間/年-6429万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道8号 津内榑林線 気比余座線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:282万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:9割削減
	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	敦賀市コミュニティバス
	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の状況	
物流効率化 の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	敦賀市-敦賀港(所要時間:8分 6分)
	農林水産業を主体とする地域における農林水産品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ISO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	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制(国道6号金ヶ崎町)
都市の再生	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	
都市の再生	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	
	対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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	

1. 活力	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）としての位置づけあり	
		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	
		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が解消	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
	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	敦賀港・鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業	
	主要な観光地へのアクセス向上による効果	気比神社（観光客人込数：74万人/年 H29年）	
	特別立法に基づく事業としての効果		
	新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
	歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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	
		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た	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		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	
安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況		

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	国道8号の自動車交通量(18,280台/日(H17) 8,354台/日(H27)) 国道8号における死傷事故率(66件/億台和(H16~H19) 35件/億台和(H24~H27))
		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	
	災害への備え	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	
		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	福井県地域防災計画(H28.3)、敦賀市地域防災計画資料(H30.3)(第1次緊急輸送道路)
		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	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
		密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
4. 環境	地球環境の保全	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	CO2排出削減量:6008.52t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):一般国道8号 津内柳林線 気比余座線 排出削減量:94.2t/年、排出削減率:8割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量:46.7t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):一般国道8号 津内柳林線 気比余座線 排出削減量:5.52t/年、排出削減率:8割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量:2.68t/年
		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	騒音レベル:73dB 63dB、敦賀市道口
		その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		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	近畿自動車道敦賀線(中日本高速道路)
		他機関との連携プログラムに関する効果	第6次敦賀市総合計画(平成23年4月) 国道8号バイパスの4車線化、敦賀港へのアクセス強化
	その他	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・B P・その他の別
国道 8 号	敦賀バイパス	L = 8.2km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,600	2、4	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	330億円	134億円	464億円
基準年における 現在価値 (C)	919億円	70億円	989億円

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30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	52億円	3.3億円	0.53億円	56億円
基準年における 現在価値 (B)	1,307億円	84億円	13億円	1,405億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

結果

費用便益比(事業全体)	1.4
経済的純現在価値(事業全体)	415億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.0%

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。

交通状況の変化

様式 - 3

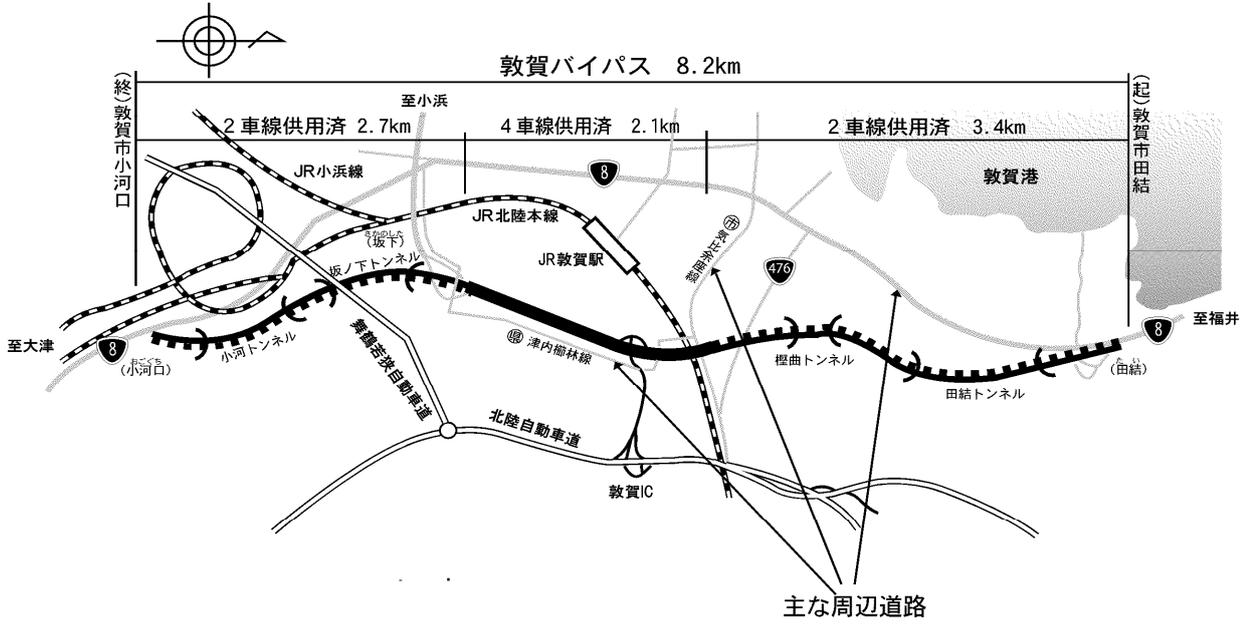
事業名：敦賀バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (8.2km)	交通量 ¹	[台/日]	0	13,600	
	走行時間 ²	[分]	0	14	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	39.01	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道8号 (8.9km)	交通量	[台/日]	16,200	5,700
		走行時間	[分]	29	19
		走行時間費用	[億円/年]	95.51	20.54
	津内櫛林線 (3.6km)	交通量	[台/日]	15,700	2,300
		走行時間	[分]	13	8
		走行時間費用	[億円/年]	44.50	3.14
	気比余座線 (1.5km)	交通量	[台/日]	12,500	8,700
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	9.49	5.34
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
その他道路合計 (2,896.0km)	走行時間費用	[億円/年]	5,119.64	5,149.37	
			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：2,918.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,269.13	5,217.40	51.74

- 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： 主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面()、()に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：敦賀バイパス

(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	平成30年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
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 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"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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 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(BPR関数と転換率式の併用による配分)		<input checked="" 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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(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 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 checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input 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	() 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
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"/>		
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"/>		
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				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 国道8号 敦賀バイパス

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 デフレーター	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
				0.35		8.2	2.89
-42年目	S 47	6.0748	51.8	0.10		1.21	
-41年目	S 48	5.8412	59.6	0.21		2.12	
-40年目	S 49	5.6165	71.1	0.43		3.50	
-39年目	S 50	5.4005	75.2	3.33		24.62	
-38年目	S 51	5.1928	81.5	7.39		48.45	
-37年目	S 52	4.9931	86.4	9.05		53.81	
-36年目	S 53	4.8010	90.0	2.63		14.43	
-35年目	S 54	4.6164	92.4	3.81		19.59	
-34年目	S 55	4.4388	98.2	10.60		49.28	
-33年目	S 56	4.2681	100.7	9.60		41.85	
-32年目	S 57	4.1039	101.9	10.40		43.11	
-31年目	S 58	3.9461	102.9	7.10		28.02	
-30年目	S 59	3.7943	105.0	3.40		12.65	
-29年目	S 60	3.6484	105.7	4.05		14.38	
-28年目	S 61	3.5081	107.6	7.61		25.54	
-27年目	S 62	3.3731	107.3	14.60		47.21	
-26年目	S 63	3.2434	107.9	13.35		41.29	
-25年目	H 1	3.1187	110.8	13.84		40.10	
-24年目	H 2	2.9987	113.3	18.57		50.59	
-23年目	H 3	2.8834	116.0	14.98		38.33	
-22年目	H 4	2.7725	117.6	10.66		25.87	
-21年目	H 5	2.6658	117.9	23.13		53.81	
-20年目	H 6	2.5633	117.8	12.78		28.62	
-19年目	H 7	2.4647	117.1	15.65		33.90	
-18年目	H 8	2.3699	116.6	1.54		3.22	
-17年目	H 9	2.2788	117.5	0.21		0.42	
-16年目	H 10	2.1911	116.9	7.28		14.03	
-15年目	H 11	2.1068	115.2	3.30		6.21	
-14年目	H 12	2.0258	113.8	5.89		10.79	
-13年目	H 13	1.9479	112.4	6.34		11.31	
-12年目	H 14	1.8730	110.5	3.29		5.74	
-11年目	H 15	1.8009	109.0	9.70		16.50	
-10年目	H 16	1.7317	107.9	13.16		21.73	
-9年目	H 17	1.6651	106.7	19.32		31.03	
-8年目	H 18	1.6010	105.9	17.43		27.11	
-7年目	H 19	1.5395	105.0	15.90		23.99	
-6年目	H 20	1.4802	104.4	6.51		9.49	
-5年目	H 21	1.4233	103.0	0.17		0.24	
-4年目	H 22	1.3686	101.3	0.48		0.67	
-3年目	H 23	1.3159	99.8	0.06		0.08	
-2年目	H 24	1.2653	99.0	1.91		2.52	
-1年目	H 25	1.2167	99.0	0.06		0.07	
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5			2.68	3.17
1年目	H 27	1.1249	103.0			2.68	3.01
2年目	H 28	1.0816	102.8			2.68	2.90
3年目	H 29	1.0400	102.8			2.68	2.79
4年目	H 30	1.0000	102.8			2.68	2.68
5年目	H 31	0.9615	102.8			2.68	2.58
6年目	H 32	0.9246	102.8			2.68	2.48
7年目	H 33	0.8890	102.8			2.68	2.38
8年目	H 34	0.8548	102.8			2.68	2.29
9年目	H 35	0.8219	102.8			2.68	2.20
10年目	H 36	0.7903	102.8			2.68	2.12
11年目	H 37	0.7599	102.8			2.68	2.04
12年目	H 38	0.7307	102.8			2.68	1.96
13年目	H 39	0.7026	102.8			2.68	1.88
14年目	H 40	0.6756	102.8			2.68	1.81
15年目	H 41	0.6496	102.8			2.68	1.74
16年目	H 42	0.6246	102.8			2.68	1.67
17年目	H 43	0.6006	102.8			2.68	1.61
18年目	H 44	0.5775	102.8			2.68	1.55
19年目	H 45	0.5553	102.8			2.68	1.49
20年目	H 46	0.5339	102.8			2.68	1.43
21年目	H 47	0.5134	102.8			2.68	1.38
22年目	H 48	0.4936	102.8			2.68	1.32
23年目	H 49	0.4746	102.8			2.68	1.27
24年目	H 50	0.4564	102.8			2.68	1.22
25年目	H 51	0.4388	102.8			2.68	1.18
26年目	H 52	0.4220	102.8			2.68	1.13
27年目	H 53	0.4057	102.8			2.68	1.09
28年目	H 54	0.3901	102.8			2.68	1.04
29年目	H 55	0.3751	102.8			2.68	1.00
30年目	H 56	0.3607	102.8			2.68	0.97
31年目	H 57	0.3468	102.8			2.68	0.93
32年目	H 58	0.3335	102.8			2.68	0.89
33年目	H 59	0.3207	102.8			2.68	0.86
34年目	H 60	0.3083	102.8			2.68	0.83
35年目	H 61	0.2965	102.8			2.68	0.79
36年目	H 62	0.2851	102.8			2.68	0.76
37年目	H 63	0.2741	102.8			2.68	0.73
38年目	H 64	0.2636	102.8			2.68	0.71
39年目	H 65	0.2534	102.8			2.68	0.68
40年目	H 66	0.2437	102.8			2.68	0.65
41年目	H 67	0.2343	102.8			2.68	0.63
42年目	H 68	0.2253	102.8			2.68	0.60
43年目	H 69	0.2166	102.8			2.68	0.58
44年目	H 70	0.2083	102.8			2.68	0.56
45年目	H 71	0.2003	102.8			2.68	0.54
46年目	H 72	0.1926	102.8			2.68	0.52
47年目	H 73	0.1852	102.8			2.68	0.50
48年目	H 74	0.1780	102.8			2.68	0.48
49年目	H 75	0.1712	102.8			2.68	0.46
合計				-48.32	-8.28	2.68	0.46
				281.50	919.15	133.80	70.08
単純事業費計				329.82		133.80	

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（事業全体）

箇所名： 国道8号 敦賀バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 26	1.00446	0.99944	1.01798	1.00523	1.1699	101.5	28.57	8.75	14.59	51.92	61.58	1.80	0.25	1.21	3.27	3.88	0.53	0.63	55.72	66.08
1年目	H 27	0.99307	0.98807	1.00625	0.99382	1.1249	103.0	28.70	8.75	14.86	52.30	58.78	1.81	0.25	1.23	3.30	3.71	0.53	0.60	56.13	63.08
2年目	H 28	0.99460	0.98957	1.00763	0.99536	1.0816	102.8	28.50	8.64	14.95	52.09	56.40	1.80	0.25	1.24	3.29	3.56	0.53	0.57	55.91	60.53
3年目	H 29	0.99616	0.99110	1.00905	0.99692	1.0400	102.8	28.35	8.55	15.06	51.96	54.09	1.79	0.25	1.25	3.29	3.42	0.53	0.55	55.78	58.06
4年目	H 30	0.99694	0.99185	1.00968	0.99770	1.0000	102.8	28.24	8.48	15.20	51.91	51.97	1.78	0.25	1.26	3.29	3.29	0.53	0.53	55.73	55.78
5年目	H 31	0.99920	0.99407	1.01180	0.99996	0.9615	102.8	28.15	8.41	15.35	51.91	49.96	1.78	0.24	1.27	3.29	3.17	0.52	0.50	55.72	53.63
6年目	H 32	0.99915	0.98700	1.00675	0.99809	0.9246	102.8	28.13	8.36	15.53	52.02	48.14	1.78	0.24	1.29	3.31	3.06	0.52	0.49	55.85	51.68
7年目	H 33	0.99915	0.98683	1.00671	0.99809	0.8890	102.8	28.11	8.25	15.63	51.99	46.26	1.78	0.24	1.30	3.31	2.95	0.52	0.47	55.82	49.67
8年目	H 34	0.99915	0.98665	1.00666	0.99808	0.8548	102.8	28.08	8.14	15.74	51.96	44.46	1.77	0.24	1.31	3.31	2.84	0.52	0.45	55.80	47.74
9年目	H 35	0.99915	0.98647	1.00662	0.99808	0.8219	102.8	28.06	8.03	15.84	51.93	42.72	1.77	0.23	1.31	3.32	2.73	0.52	0.43	55.77	45.88
10年目	H 36	0.99915	0.98628	1.00658	0.99808	0.7903	102.8	28.03	7.92	15.95	51.90	41.06	1.77	0.23	1.32	3.32	2.63	0.52	0.41	55.75	44.10
11年目	H 37	0.99914	0.98609	1.00653	0.99807	0.7599	102.8	28.01	7.81	16.05	51.88	39.46	1.77	0.23	1.33	3.33	2.53	0.52	0.39	55.72	42.38
12年目	H 38	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7307	102.8	27.99	7.70	16.16	51.85	37.92	1.77	0.22	1.34	3.33	2.44	0.52	0.38	55.70	40.74
13年目	H 39	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7026	102.8	27.96	7.60	16.26	51.82	36.44	1.77	0.22	1.35	3.33	2.34	0.52	0.36	55.67	39.15
14年目	H 40	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.6756	102.8	27.94	7.49	16.37	51.79	35.03	1.76	0.22	1.36	3.34	2.26	0.52	0.35	55.65	37.63
15年目	H 41	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6496	102.8	27.91	7.38	16.47	51.77	33.66	1.76	0.21	1.37	3.34	2.17	0.52	0.34	55.62	36.17
16年目	H 42	0.99197	0.99076	0.99801	0.99265	0.6246	102.8	27.89	7.27	16.58	51.74	32.35	1.76	0.21	1.37	3.35	2.09	0.51	0.32	55.60	34.76
17年目	H 43	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6006	102.8	27.87	7.20	16.54	51.74	30.91	1.75	0.21	1.37	3.33	2.00	0.51	0.31	55.55	33.22
18年目	H 44	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.5775	102.8	27.84	7.14	16.51	51.74	29.53	1.73	0.21	1.37	3.31	1.91	0.51	0.29	55.50	31.74
19年目	H 45	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.5553	102.8	27.82	7.07	16.48	51.74	28.22	1.72	0.20	1.37	3.29	1.83	0.50	0.28	55.46	30.33
20年目	H 46	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5339	102.8	27.80	7.00	16.45	51.74	26.96	1.70	0.20	1.36	3.27	1.75	0.50	0.27	55.41	28.97
21年目	H 47	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5134	102.8	27.77	6.93	16.41	51.74	25.75	1.69	0.20	1.36	3.25	1.67	0.50	0.25	55.36	27.68
22年目	H 48	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.4936	102.8	27.75	6.87	16.38	51.74	24.60	1.68	0.20	1.36	3.23	1.60	0.49	0.24	55.32	26.44
23年目	H 49	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.4746	102.8	27.72	6.80	16.35	51.74	23.50	1.66	0.20	1.36	3.21	1.53	0.49	0.23	55.27	25.26
24年目	H 50	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4564	102.8	27.70	6.73	16.31	51.74	22.45	1.65	0.19	1.35	3.20	1.46	0.48	0.22	55.22	24.13
25年目	H 51	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4388	102.8	27.67	6.67	16.28	51.74	21.44	1.63	0.19	1.35	3.18	1.40	0.48	0.21	55.18	23.05
26年目	H 52	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4220	102.8	27.65	6.60	16.25	51.74	20.48	1.62	0.19	1.35	3.16	1.33	0.48	0.20	55.13	22.02
27年目	H 53	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4057	102.8	27.63	6.53	16.21	51.74	19.56	1.61	0.19	1.34	3.14	1.27	0.47	0.19	55.08	21.03
28年目	H 54	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.3901	102.8	27.61	6.46	16.18	51.74	18.68	1.59	0.19	1.34	3.12	1.22	0.47	0.18	55.04	20.08
29年目	H 55	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.3751	102.8	27.59	6.40	16.15	51.74	17.84	1.58	0.18	1.34	3.10	1.16	0.47	0.17	55.00	19.18
30年目	H 56	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3607	102.8	27.57	6.33	16.11	51.74	17.04	1.56	0.18	1.34	3.08	1.11	0.46	0.17	54.96	18.32
31年目	H 57	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3468	102.8	27.55	6.26	16.08	51.74	16.27	1.55	0.18	1.33	3.06	1.06	0.46	0.16	54.92	17.49
32年目	H 58	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3335	102.8	27.53	6.20	16.05	51.74	15.54	1.53	0.18	1.33	3.05	1.02	0.45	0.15	54.88	16.71
33年目	H 59	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3207	102.8	27.51	6.13	16.02	51.74	14.84	1.52	0.18	1.33	3.03	0.97	0.45	0.14	54.84	15.95
34年目	H 60	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3083	102.8	27.49	6.06	15.98	51.74	14.17	1.51	0.18	1.33	3.01	0.93	0.45	0.14	54.80	15.23
35年目	H 61	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.2965	102.8	27.47	5.99	15.95	51.74	13.53	1.49	0.17	1.32	2.99	0.89	0.44	0.13	54.76	14.54
36年目	H 62	0.99043	0.98867	0.99793	0.99138	0.2851	102.8	27.45	5.93	15.92	51.74	12.91	1.48	0.17	1.32	2.97	0.85	0.44	0.13	54.72	13.89
37年目	H 63	0.99034	0.98854	0.99792	0.99130	0.2741	102.8	27.43	5.86	15.88	51.74	12.33	1.46	0.17	1.32	2.95	0.81	0.43	0.12	54.68	13.26
38年目	H 64	0.99024	0.98840	0.99792	0.99123	0.2636	102.8	27.41	5.79	15.85	51.74	11.77	1.45	0.17	1.31	2.93	0.77	0.43	0.11	54.64	12.66
39年目	H 65	0.99014	0.98827	0.99791	0.99115	0.2534	102.8	27.39	5.73	15.82	51.74	11.23	1.44	0.17	1.31	2.91	0.74	0.43	0.11	54.60	12.08
40年目	H 66	0.99005	0.98813	0.99791	0.99107	0.2437	102.8	27.37	5.66	15.78	51.74	10.72	1.42	0.16	1.31	2.89	0.71	0.42	0.10	54.56	11.53
41年目	H 67	0.98995	0.98798	0.99790	0.99099	0.2343	102.8	27.35	5.59	15.75	51.74	10.23	1.41	0.16	1.31	2.88	0.67	0.42	0.10	54.52	11.01
42年目	H 68	0.98984	0.98784	0.99790	0.99091	0.2253	102.8	27.33	5.52	15.72	51.74	9.77	1.39	0.16	1.30	2.86	0.64	0.42	0.09	54.48	10.50
43年目	H 69	0.98974	0.98769	0.99790	0.99083	0.2166	102.8	27.31	5.46	15.69	51.74	9.32	1.38	0.16	1.30	2.84	0.62	0.41	0.09	54.44	10.02
44年目	H 70	0.98963	0.98754	0.99789	0.99074	0.2083	102.8	27.29	5.39	15.65	51.74	8.89	1.37	0.16	1.30	2.82	0.59	0.41	0.09	54.40	9.57
45年目	H 71	0.98953	0.98738	0.99789	0.99065	0.2003	102.8	27.27	5.32	15.62	51.74	8.49	1.35	0.15	1.30	2.80	0.56	0.40	0.08	54.36	9.13
46年目	H 72	0.98941	0.98722	0.99788	0.99057	0.1926	102.8	27.25	5.25	15.59	51.74	8.10	1.34	0.15	1.29	2.78	0.54	0.40	0.08	54.32	8.71
47年目	H 73	0.98930	0.98705	0.99788	0.99048	0.1852	102.8	27.23	5.19	15.55	51.74	7.73	1.32	0.15	1.29	2.76	0.51	0.40	0.07	54.28	8.31
48年目	H 74	0.98919	0.98688	0.99787	0.99039	0.1780	102.8	27.21	5.12	15.52	51.74	7.37	1.31	0.15	1.29	2.74	0.49	0.39	0.07	54.24	7.93
49年目	H 75	0.98907	0.98671	0.99787	0.99029	0.1712	102.8	27.19	5.05	15.49	51.74	7.03	1.29	0.15	1.28	2.72	0.47	0.39	0.07	54.20	7.57
合 計								1,273.31	339.75	795.12	2,408.17	1,307.49	80.41	9.82	65.94	156.18	84.14	23.73	13.02	2,588.09	1,404.64

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	敦賀バイパス	4.2	8.2km

■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			1	24,705	
	改良費			1	5,253	
		土工	m3	133,400	2,034	切土(72万m3)、盛土(28万m3)、捨土(34万m3)
		軟弱地盤改良工	式	1	1,020	
		法面工	m2	10,000	714	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	711	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	355	925	
	橋梁費		式	1	6,063	
		100m以上	m	936	6,063	連続高架橋 1橋
		100m未満	m			
	トンネル費		式	1	8,762	
		NATH	m	2,663	8,762	4本(上り線)
		シールド				
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	2,160	
		車道舗装	m ²	125,311	2,160	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費		式	1	2,467	
		交通管理施設工	式	1	2,467	標識工、防護柵工、道路照明等
		付帯工事費				
②	用地及補償費		式	1	5,299	
	用地費		m ²	263,000	4,832	
		宅地	m ²	12,810	448	
		田畑	m ²	139,730	4,052	
		山林・原野	m ²	110,460	332	
	補償費		式	1	467	
③	間接経費		式	1	3,833	地質調査、測量、設計にかかる費用等
全体事業費					33,837	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	敦賀バイパス	2,4	8.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.2	3,900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,550	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			14,450	

【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。