

再 評 価 に 係 る 資 料
【道路事業】

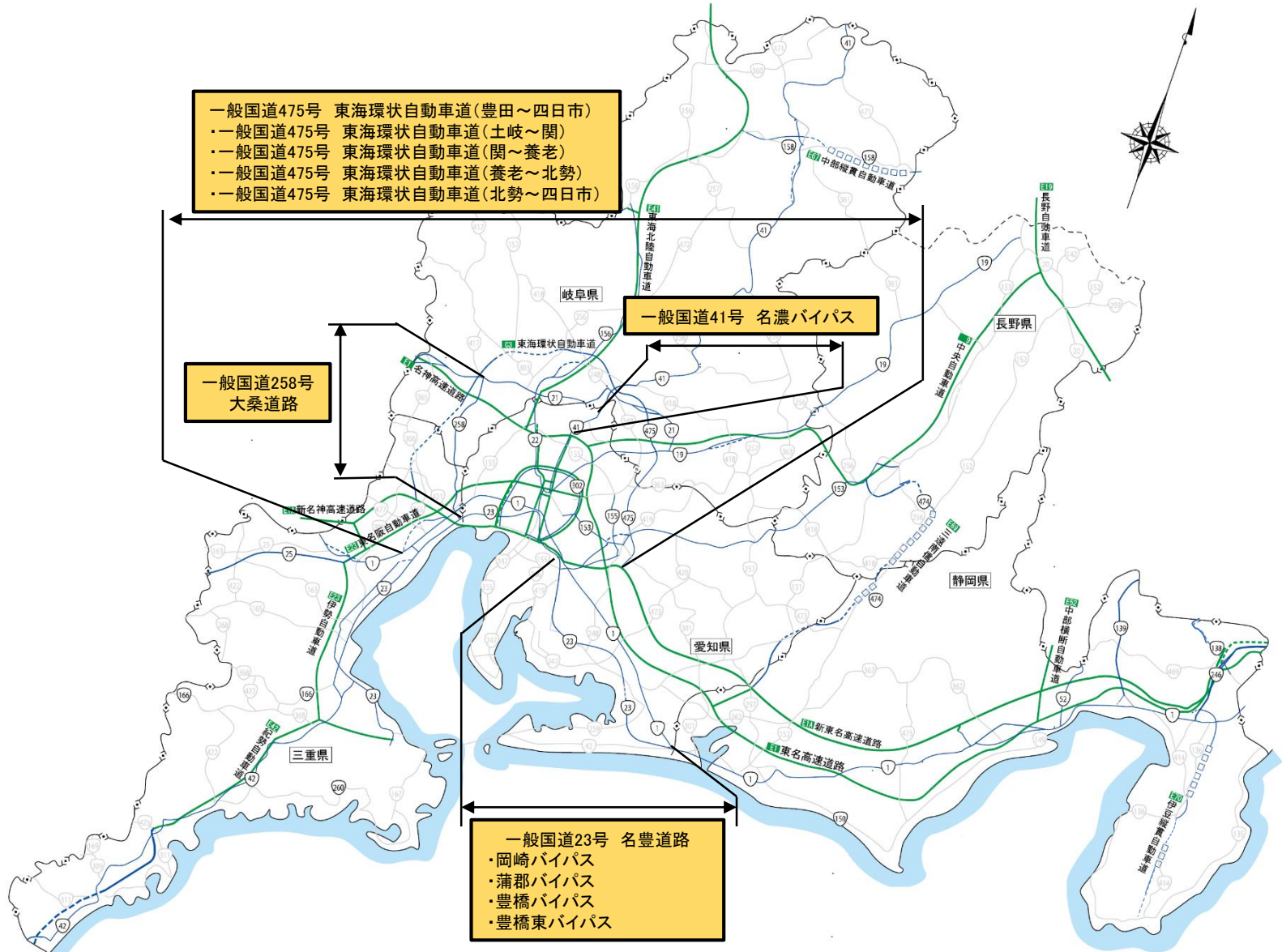
令和 5 年 7 月 2 8 日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 費用対効果分析判定表	3
4. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道475号 東海環状自動車道	14
○一般国道258号 大桑道路	110
○一般国道41号 名濃バイパス	132
○一般国道23号 名豊道路	154

事業評価対象箇所(第1回委員会審議対象)



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	⑤	岐阜県	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関)	一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。	39.0	H1	H1	H2	H8	39.0	4,340	約77	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・令和8年度に暫定全線開通の見込み。	【一体】事業全体(1.5) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(2.3) 残事業(4.9)	事業継続	
2	高	⑤	岐阜県	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)	一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。	44.2	H6	H8	H13	H19	25.7	6,363	約77	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・令和8年度に暫定全線開通の見込み。	【一体】事業全体(1.5) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.3) 残事業(6.1)	事業継続	
3	高	⑤	岐阜県 三重県	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢)	一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。	18.0	H10	H19	H25	H26	0.0	2,818	約38	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・令和8年度に暫定全線開通の見込み。	【一体】事業全体(1.5) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.2) 残事業(2.1)	事業継続	
4	高	⑤	三重県	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)	一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。	14.4	H2	H3	H5	H9	7.8	1,748	約88	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・令和8年度に暫定全線開通の見込み。	【一体】事業全体(1.5) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.5) 残事業(12.6)	事業継続	
5	2次	⑤	岐阜県 三重県	258	一般国道258号 大桑道路	一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路である。 暫定2車線区間には、事故危険箇所(2箇所)などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援等の効果を見込んでいる。	41.6	S40	S40 S43 S53 H8	S40	S40	28.9	310	約87	・柚井～下野代(延長3.2km)の4車線化により、柚井交差点では最大940mあった渋滞が解消。 ・岐阜県は石油の9割を三重県から搬入しており、国道258号が西濃地域への唯一のルート。 ・国道258号の暫定2車線区間には事故危険区間が2箇所あり、事故による渋滞が石油の輸送効率に影響している。 ・国道258号は、広域的な道路ネットワークの一部であり、大雪に伴う通行止めリスクが存在する名神高速道路や国道21号、新名神高速道路、東海環状自動車道等の迂回路としての役割を果たす等重要な路線である。	・養老郡養老町大巻から桑名市多度町柚井(延長12.7km)は、関係機関との調整を踏まえ整備を実施。	【個別】事業全体(3.3) 残事業(4.6)	事業継続	

事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
6	2次	⑤	愛知県	41	一般国道41号名濃バイパス	一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速道路への利便性向上を目的に計画された道路である。名濃バイパスは、名神高速や名古屋高速へのアクセス道路で、交通集中による渋滞が発生するとともに、企業活動にも支障をきたしているなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために6車線化整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいる。	7.0	H25	S45	-	H26	5.6	148	約93	・名濃バイパスの6車線未整備区間では依然として、慢性的に渋滞が発生。朝ピーク時には通勤交通と物流交通が輻輳し、面的にエリア全体で激しい渋滞が発生。 ・国道41号沿線地域には、交通の利便性を活かし、国内有数の製造業・運送会社等の大規模事業所が多数立地、さらなる企業進出が予定されており、名神高速小牧ICへのアクセス時間の短縮、速達性の向上が、物流活動の効率化に大いに貢献。	・丹羽郡扶桑町高雄～犬山市五郎丸(延長1.4km)は、令和5年度に6車線開通見込み。早期開通に向けて引き続き工事を推進していく。 ・また、電線共同溝整備について、早期の整備完了に向け工事を推進していく。	【個別】 事業全体(2.4) 残事業(3.0)	事業継続	
7	2次	⑤	愛知県	23	一般国道23号岡崎バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6kmのバイパス事業である。	14.6	S55 S62	S50 S51	S55	S61	14.6	1,040	約81	・岡崎バイパスは、幸田須美IC～安城西尾ICが昭和55年度、幸田芦谷IC～幸田須美ICが昭和62年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済。そのうち延長5.5kmが完成4車線開通している。 ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約8%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・幸田芦谷IC～西尾東IC間(延長9.1km)は、4車線化に向けて整備を推進。	【一体】 事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】 事業全体(8.6) 残事業(9.0)	事業継続	
8	2次	⑤	愛知県	23	一般国道23号蒲郡バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。	15.0	H9 H19	H3	H15	H18	5.9	1,537	約71	・一般国道23号蒲郡バイパスは、蒲郡IC～幸田芦谷ICが平成9年度、豊川為当IC～蒲郡ICが平成19年度に事業化し、延長5.9kmが暫定2車線で開通している。 ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・豊川為当IC～蒲郡IC間(延長9.1km)は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。	【一体】 事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】 事業全体(2.8) 残事業(9.4)	事業継続	
9	2次	⑤	愛知県	23	一般国道23号豊橋バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。一般国道23号豊橋バイパスは、高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。	17.6	S48 R1	S49 S61 H3	S50	S55	17.6	1,744	約85	・一般国道23号豊橋バイパスは、大崎IC～豊川為当ICが昭和48年度、野依IC～大崎ICが平成元年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済であり、うち9.4kmが完成4車線開通している。 ・豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸送額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・野依IC～大崎IC間(延長4.0km)は4車線化に向けて、整備を推進。	【一体】 事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】 事業全体(5.1) 残事業(8.3)	事業継続	
10	2次	⑤	愛知県	23	一般国道23号豊橋東バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路名豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。	9.2	H4	S61	H7	H14	9.2	489	約91	・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。 ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸送額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・豊橋東IC～野依IC間(延長9.2km)は、4車線化に向けて整備を推進。	【一体】 事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】 事業全体(5.7) 残事業(22.0)	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2.(再評価該当項目)
 ①事業採択後3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で3年間を経過している事業
 ④再評価実施後5年間を経過している事業
 ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業
 ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	変更が無い	■	□
事業期間の増加	変更が無い	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	□	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量が約2%減少(前回:32,092,997TE/日→今回:31,502,247TE/日 約2%の減少)	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている	□	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) 交通量 B/C=1.8 事業費 B/C=1.9 事業期間 B/C=1.9 (残事業) 交通量 B/C=3.0 事業費 B/C=3.1 事業期間 B/C=3.2	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	一般国道475号東海環状自動車道(豊田～四日市)として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が10%以上となる事業が存在するため	—	

以上より、審議区分：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加が10%以内(前回:6,075億円→今回:6,363億円 約5%の増額)	<input type="checkbox"/> 増加無し <input checked="" type="checkbox"/> 10%以内増加
事業期間の増加	変更が無い	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量が約2%減少(前回:32,092,997TE/日→今回:31,502,247TE/日 約2%の減少)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている	<input type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) 交通量 B/C=1.1 事業費 B/C=1.2 事業期間 B/C=1.1 (残事業) 交通量 B/C=2.4 事業費 B/C=2.4 事業期間 B/C=2.5	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	一般国道475号東海環状自動車道(豊田～四日市)として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が10%以上となる事業が存在するため	—

以上より、審議区分：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和5年度 事業名: 一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 柴田 康晴

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加が10%を超える(前回:2,135億円→今回:2,818億円 約32%の増額)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	変更が無い	■	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量が約1%減少(前回:29,081,829TE/日→今回:28,663,483TE/日 約1%の減少)	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている	<input type="checkbox"/>	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) 交通量 B/C=1.3 事業費 B/C=1.3 事業期間 B/C=1.3 (残事業) 交通量 B/C=1.8 事業費 B/C=1.9 事業期間 B/C=1.9	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	一般国道475号東海環状自動車道(豊田～四日市)として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が10%以上となる事業が存在するため	—	

以上より、審議区分 : **重点** 資料 : **作成** 費用対効果分析 : **実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和5年度 事業名: 一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 柴田 康晴

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	事業費の増加が10%以内(前回:1,639億円→今回:1,748億円 約7%の増額)	□	■
事業期間の増加	変更が無い	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	□	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量が約1%減少(前回:29,081,829TE/日→今回:28,663,483TE/日 約1%の減少)	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている	□	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=1.4 交通量 B/C=6.2 事業費 B/C=1.5 事業費 B/C=6.3 事業期間 B/C=1.4 事業期間 B/C=6.4	■	
前回評価で資料の作成を省略していない	■		
前回評価で費用対効果分析を省略していない	■		
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	一般国道475号東海環状自動車道(豊田～四日市)として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が10%以上となる事業が存在するため		—

以上より、審議区分：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道258号 大桑道路

担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加なし	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加は10%以内(前回:52年間→今回:57年間 約9.6%増加)	<input type="checkbox"/> ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少が10%以内 (前回:9,070,353TE/日→今回:8,596,313TE/日 約5.2%減少)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている	<input type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 (全体事業) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.1 事業期間 B/C=2.1 (残事業) 交通量 B/C=4.7 事業費 B/C=5.1 事業期間 B/C=5.3	■
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道41号 名濃バイパス
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変化が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加が10%以内 (前回:135億円→今回:148億円 約9.6%増加)	<div style="text-align: right; font-size: small;">増加無し 10%以内増加</div> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以内 (前回:11年→今回:12年 約9%増加)	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少が10%以内 (前回:4,404,923TE/日→今回:4,364,233TE/日 約1%減少)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道256号堀越峠道路が新規事業化されている。	<input type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=2.1 交通量 B/C=3.9 事業費 B/C=2.3 事業費 B/C=4.1 事業期間 B/C=2.3 事業期間 B/C=4.2	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道23号 岡崎バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加はない	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=7.7 交通量 B/C=8.1 事業費 B/C=8.5 事業費 B/C=8.3 事業期間 B/C=8.4 事業期間 B/C=8.4	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**省略** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道23号 蒲郡バイパス
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加は10%以内 (前回1,467億円 → 今回1,537億円 約4.8%増加)	□ ■
事業期間の増加	事業期間の増加はない	□ ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=2.5 交通量 B/C=8.5 事業費 B/C=2.8 事業費 B/C=8.7 事業期間 B/C=2.7 事業期間 B/C=9.1	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**省略** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道23号 豊橋バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加はない	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の変化がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=4.6 交通量 B/C=7.5 事業費 B/C=5.1 事業費 B/C=7.8 事業期間 B/C=5.1 事業期間 B/C=8.2	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**省略** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道23号 豊橋東バイパス
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
	増加無し 10%以内増加	
事業費の増加	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加はない	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の変化がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=5.1 交通量 B/C=19.8 事業費 B/C=5.7 事業費 B/C=21.3 事業期間 B/C=5.5 事業期間 B/C=21.3	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**要点** 資料：**省略** 費用対効果分析：**省略** とする。

(再評価)

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475号	東海環状自動車道 (豊田～四日市)	L = 152.5 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,600	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	16,929億円	3,108億円	6,401億円	26,438億円
うち残事業分	3,305億円	1,069億円	2,737億円	7,110億円
基準年における 現在価値(C)	26,457億円	1,548億円	1,089億円	29,093億円
うち残事業分	2,960億円	356億円	299億円	3,615億円

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5年度			
供用年	平成17年度、平成21年度、令和7年度、令和9年度、 令和10年度、令和14年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	264億円	28億円	6.1億円	299億円
基準年における 現在価値(B)	38,075億円	3,922億円	963億円	42,959億円
うち残事業分	9,301億円	995億円	202億円	10,497億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	13,866億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.0%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	6,882億円
経済的内部収益率（残事業）	12.6%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	24,600台/日	±10%	1.3~1.6
事業費	16,929億円	±10%	1.5~1.5
事業期間	46年	±20%	1.5~1.6

【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	24,600台/日	±10%	2.6~3.2
事業費	3,305億円	±10%	2.7~3.2
事業期間	11年	±20%	2.7~3.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（豊田～四日市）（事業全体）

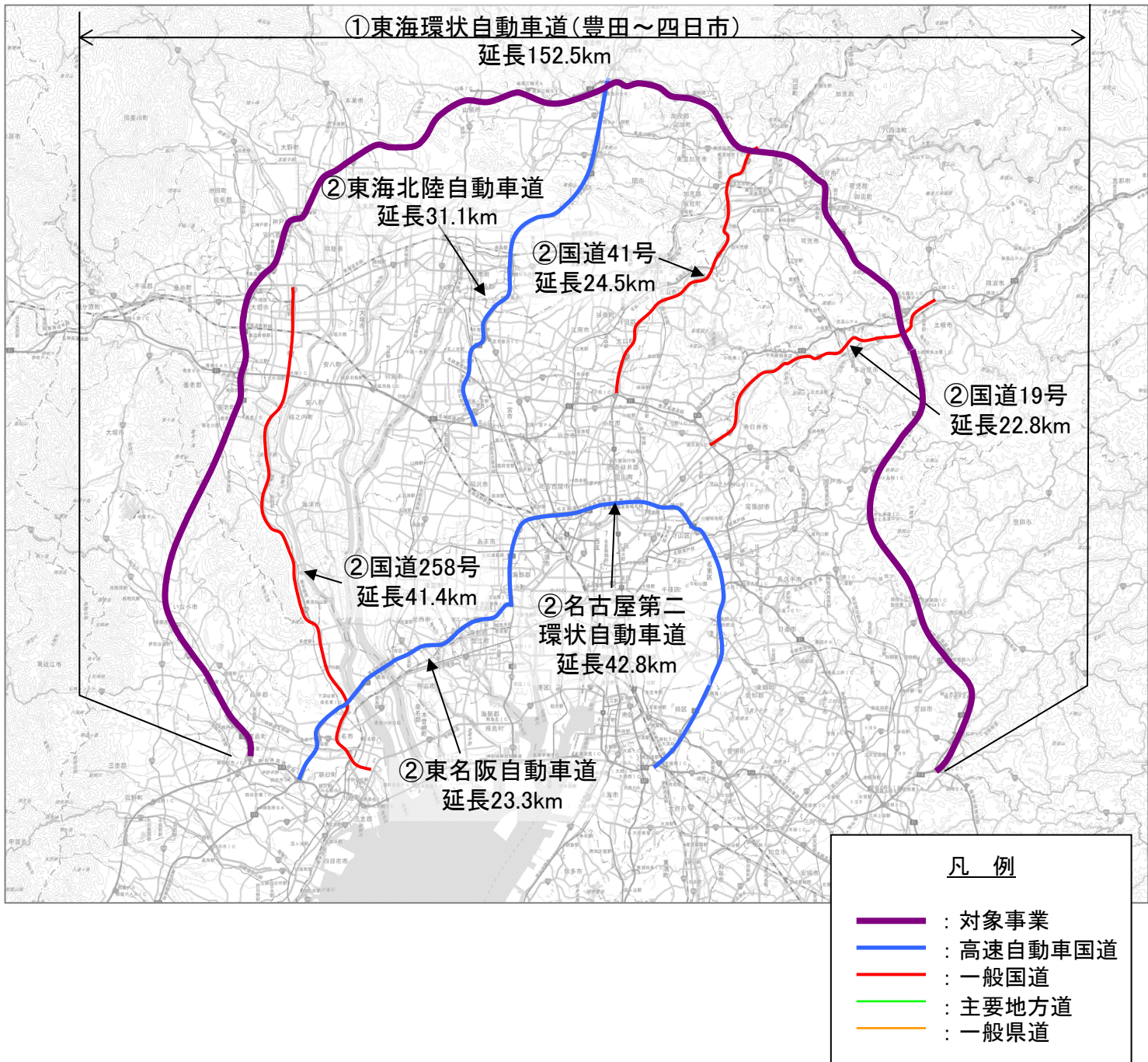
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (豊田～四日市)] : 152.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	24,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	104	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	547.03	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	39,400	33,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	198.66	162.68
	東名阪自 動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	68,700	58,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	285.25	235.75
	名古屋第 二環状自 動車道 : 42.8km	交通量	[台/日]	55,600	50,400
		走行時間	[分]	38	37
		走行時間費用	[億円/年]	422.59	378.36
	国道19号 : 22.8km	交通量	[台/日]	45,800	42,500
		走行時間	[分]	40	39
		走行時間費用	[億円/年]	356.25	320.55
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	50,700	48,500
		走行時間	[分]	38	37
		走行時間費用	[億円/年]	376.22	354.16
国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	31,300	27,800	
	走行時間	[分]	69	68	
	走行時間費用	[億円/年]	427.22	365.10	
③その他道路合計 15,640.0km	走行時間費用	[億円/年]	60,616.57	59,045.43	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,682.76	61,409.06	1,273.70

- ※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。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（豊田～四日市）（残事業）

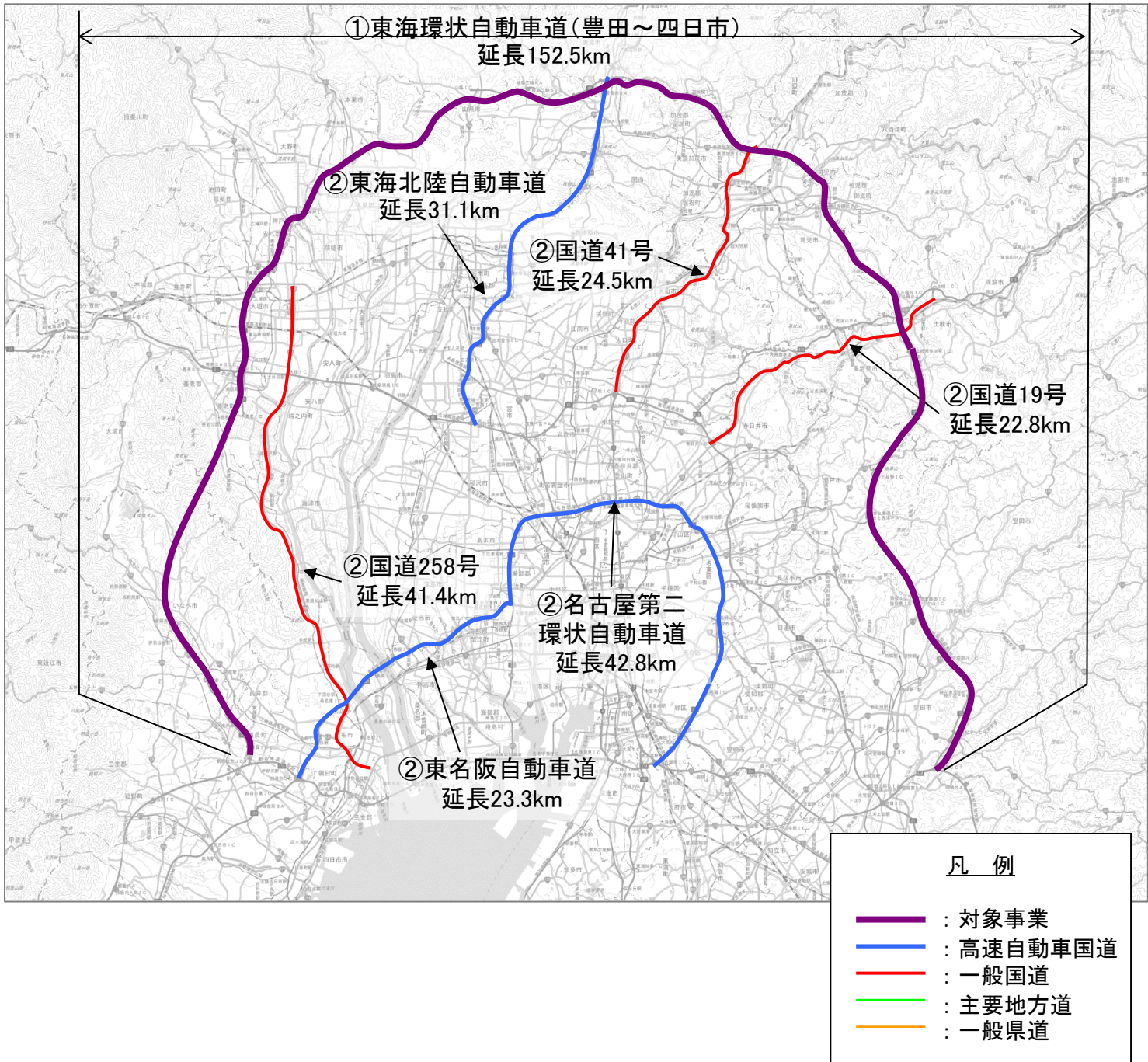
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (豊田～四日市)] : 152.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,500	24,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	94	104	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	292.46	547.03	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	39,100	33,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	197.55	162.68
	東名阪自 動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	62,000	58,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	250.63	235.75
	名古屋第 二環状自 動車道 : 42.8km	交通量	[台/日]	52,900	50,400
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	400.05	378.36
	国道19号 : 22.8km	交通量	[台/日]	44,200	42,500
		走行時間	[分]	39	39
		走行時間費用	[億円/年]	337.15	320.55
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	49,500	48,500
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	364.07	354.16
国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	30,200	27,800	
	走行時間	[分]	69	68	
	走行時間費用	[億円/年]	405.86	365.10	
③その他道路合計 15,618.5.1km	走行時間費用	[億円/年]	59,725.01	59,045.43	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,972.78	61,409.06	563.72

- ※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。

(2) 図面(①、②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:一般国道475号 東海環状自動車道(豊田~四日市)

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(豊田～四日市)

(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 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				

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(豊田～四日市)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
		更新費	更新費の設定根拠を記載 更新計画、過年度の施工実績をもとに算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
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475号東海環状自動車道(豊田~四日市) (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.33	152.5	49.60			
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-16年目	H 1	3.7943	107.5	2.82	10.12				
-15年目	H 2	3.6484	109.9	18.59	62.83				
-14年目	H 3	3.5081	112.5	34.00	107.89				
-13年目	H 4	3.3731	114.1	49.40	148.71				
-12年目	H 5	3.2434	114.4	100.91	291.21				
-11年目	H 6	3.1187	114.3	135.30	375.80				
-10年目	H 7	2.9987	113.7	168.42	452.19				
-9年目	H 8	2.8834	113.2	213.44	553.45				
-8年目	H 9	2.7725	114.2	237.53	587.04				
-7年目	H 10	2.6658	113.6	344.27	822.44				
-6年目	H 11	2.5633	112.0	539.05	1,255.92				
-5年目	H 12	2.4647	110.7	666.49	1,510.63				
-4年目	H 13	2.3699	109.4	846.40	1,866.54				
-3年目	H 14	2.2788	107.6	870.87	1,877.54				
-2年目	H 15	2.1911	106.1	907.76	1,908.41				
-1年目	H 16	2.1068	105.0	1,001.33	2,045.35				
部分供用開始年次	H 17	2.0258	103.7	163.73	325.62	3.41	6.77		
1年目	H 18	1.9479	103.0	79.84	153.71	8.21	15.81		
2年目	H 19	1.8730	102.1	134.07	250.37	4.97	9.28		
3年目	H 20	1.8009	101.6	134.16	242.09	6.69	12.08		
部分供用開始年次	H 21	1.7317	100.3	154.96	272.36	15.67	27.54		
5年目	H 22	1.6651	98.6	160.82	276.48	12.30	21.14		
6年目	H 23	1.6010	97.2	214.17	359.12	10.94	18.35		
7年目	H 24	1.5395	96.4	301.84	490.70	12.18	19.81		
8年目	H 25	1.4802	96.4	366.39	572.73	48.13	75.24		
9年目	H 26	1.4233	98.7	367.77	539.89	14.35	21.07		
10年目	H 27	1.3686	100.2	558.16	776.08	16.01	22.26		
11年目	H 28	1.3159	100.2	499.37	667.64	20.32	27.17		
12年目	H 29	1.2653	100.5	499.22	639.84	21.41	27.44		
13年目	H 30	1.2167	100.4	508.48	627.27	32.33	39.89		
14年目	R 1	1.1699	101.2	558.71	657.49	30.94	36.41		
15年目	R 2	1.1249	101.9	443.78	498.70	32.11	36.09		
16年目	R 3	1.0816	101.8	571.61	618.25	29.54	31.95		
17年目	R 4	1.0400	101.8	607.63	631.93	38.47	40.01		
基準年	R 5	1.0000	101.8	1,162.65	1,162.65	63.67	63.67		
19年目	R 6	0.9615	101.8	1,208.14	1,161.68	47.54	45.71		
部分供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	724.08	669.45	38.71	35.79		
21年目	R 8	0.8890	101.8	489.98	435.59	33.17	29.49		
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	271.58	232.14	33.28	28.44		
部分供用開始年次	R 10	0.8219	101.8	122.47	100.66	36.63	30.10		
24年目	R 11	0.7903	101.8	122.47	96.79	36.64	28.96		
25年目	R 12	0.7599	101.8	122.47	93.07	37.12	28.21		
26年目	R 13	0.7307	101.8	116.80	85.35	37.23	27.20		
部分供用開始年次	R 14	0.7026	101.8	43.33	30.45	44.04	30.94		
28年目	R 15	0.6756	101.8	43.33	29.28	43.76	29.56		
29年目	R 16	0.6496	101.8	39.92	25.93	43.98	28.57		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			49.47	30.90		
31年目	R 18	0.6006	101.8			49.50	29.73		
32年目	R 19	0.5775	101.8			49.48	28.58		
33年目	R 20	0.5553	101.8			49.27	27.36		
34年目	R 21	0.5339	101.8			49.20	26.27		
35年目	R 22	0.5134	101.8			49.14	25.23		
36年目	R 23	0.4936	101.8			48.77	24.08		
37年目	R 24	0.4746	101.8			48.66	23.10		
38年目	R 25	0.4564	101.8			48.64	22.20		
39年目	R 26	0.4388	101.8			48.32	21.20		
40年目	R 27	0.4220	101.8			48.35	20.40		
41年目	R 28	0.4057	101.8			48.09	19.51		
42年目	R 29	0.3901	101.8			47.86	18.67		
43年目	R 30	0.3751	101.8			47.97	17.99		
44年目	R 31	0.3607	101.8			47.50	17.13		
45年目	R 32	0.3468	101.8			47.55	16.49		
46年目	R 33	0.3335	101.8			47.49	15.84		
47年目	R 34	0.3207	101.8			47.44	15.21		
48年目	R 35	0.3083	101.8			47.35	14.60		
49年目	R 36	0.2965	101.8			47.09	13.96		
50年目	R 37	0.2851	101.8			47.18	13.45	353.13	100.66
51年目	R 38	0.2741	101.8			46.89	12.85	353.13	96.79
52年目	R 39	0.2636	101.8			46.65	12.30	353.13	93.07
53年目	R 40	0.2534	101.8			46.57	11.80	353.13	89.49
54年目	R 41	0.2437	101.8			46.38	11.30	532.67	129.79
55年目	R 42	0.2343	101.8			46.48	10.89	179.54	42.07
56年目	R 43	0.2253	101.8			46.13	10.39	179.54	40.45
57年目	R 44	0.2166	101.8			45.84	9.93	179.54	38.89
58年目	R 45	0.2083	101.8			39.58	8.24	179.54	37.40
59年目	R 46	0.2003	101.8			45.08	9.03		
60年目	R 47	0.1926	101.8			44.87	8.64		
61年目	R 48	0.1852	101.8			44.28	8.20		
62年目	R 49	0.1780	101.8			43.98	7.83		
63年目	R 50	0.1712	101.8			43.63	7.47		
64年目	R 51	0.1646	101.8			43.28	7.12		
65年目	R 52	0.1583	101.8			43.09	6.82		
66年目	R 53	0.1522	101.8			42.62	6.49		
67年目	R 54	0.1463	101.8			42.26	6.18		
68年目	R 55	0.1407	101.8			41.93	5.90		
69年目	R 56	0.1353	101.8			41.63	5.63		
70年目	R 57	0.1301	101.8			41.45	5.39	414.54	53.93
71年目	R 58	0.1251	101.8			40.96	5.12	414.54	51.86
72年目	R 59	0.1203	101.8			40.60	4.88	429.92	51.71
73年目	R 60	0.1157	101.8			40.31	4.66	609.45	70.49
74年目	R 61	0.1112	101.8			40.01	4.45	609.45	67.78
75年目	R 62	0.1069	101.8			39.88	4.26	194.91	20.84
76年目	R 63	0.1028	101.8			39.44	4.05	194.91	20.04
77年目	R 64	0.0989	101.8			39.12	3.87	409.80	40.51
78年目	R 65	0.0951	101.8			38.83	3.69	230.27	21.89
79年目	R 66	0.0914	101.8	-1,561.33	-142.71	38.52	3.52	230.27	21.05
合計				15,367.18	26,456.63	3,108.35	1,547.77	6,401.41	1,088.70
単純事業費計				16,928.51		3,108.35		6,401.41	

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475号東海環状自動車道(豊田～四日市)
(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	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-1年目	R 6	0.9615	101.8	1,208.14	1,161.68				
部分供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	724.08	669.45	3.59	3.32		
1年目	R 8	0.8890	101.8	489.98	435.59	4.10	3.65		
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	271.58	232.14	4.98	4.26		
部分供用開始年次	R 10	0.8219	101.8	122.47	100.66	9.32	7.66		
4年目	R 11	0.7903	101.8	122.47	96.79	9.33	7.37		
5年目	R 12	0.7599	101.8	122.47	93.07	9.48	7.20		
6年目	R 13	0.7307	101.8	116.80	85.35	9.51	6.95		
部分供用開始年次	R 14	0.7026	101.8	43.33	30.45	16.03	11.26		
8年目	R 15	0.6756	101.8	43.33	29.28	15.94	10.77		
9年目	R 16	0.6496	101.8	39.92	25.93	16.04	10.42		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			21.64	13.52		
11年目	R 18	0.6006	101.8			21.63	12.99		
12年目	R 19	0.5775	101.8			21.62	12.48		
13年目	R 20	0.5553	101.8			21.53	11.96		
14年目	R 21	0.5339	101.8			21.47	11.46		
15年目	R 22	0.5134	101.8			21.44	11.01		
16年目	R 23	0.4936	101.8			21.27	10.50		
17年目	R 24	0.4746	101.8			21.21	10.07		
18年目	R 25	0.4564	101.8			21.18	9.67		
19年目	R 26	0.4388	101.8			21.04	9.23		
20年目	R 27	0.4220	101.8			21.03	8.88		
21年目	R 28	0.4057	101.8			20.91	8.48		
22年目	R 29	0.3901	101.8			20.80	8.11		
23年目	R 30	0.3751	101.8			20.84	7.82		
24年目	R 31	0.3607	101.8			20.62	7.44		
25年目	R 32	0.3468	101.8			20.63	7.15		
26年目	R 33	0.3335	101.8			20.57	6.86		
27年目	R 34	0.3207	101.8			20.55	6.59		
28年目	R 35	0.3083	101.8			20.50	6.32		
29年目	R 36	0.2965	101.8			20.37	6.04		
30年目	R 37	0.2851	101.8			20.40	5.81		
31年目	R 38	0.2741	101.8			20.25	5.55		
32年目	R 39	0.2636	101.8			20.12	5.30		
33年目	R 40	0.2534	101.8			20.08	5.09		
34年目	R 41	0.2437	101.8			19.99	4.87		
35年目	R 42	0.2343	101.8			20.04	4.69		
36年目	R 43	0.2253	101.8			19.84	4.47		
37年目	R 44	0.2166	101.8			19.70	4.27		
38年目	R 45	0.2083	101.8			17.01	3.54		
39年目	R 46	0.2003	101.8			19.33	3.87		
40年目	R 47	0.1926	101.8			19.24	3.70		
41年目	R 48	0.1852	101.8			18.97	3.51		
42年目	R 49	0.1780	101.8			18.83	3.35		
43年目	R 50	0.1712	101.8			18.65	3.19		
44年目	R 51	0.1646	101.8			18.48	3.04		
45年目	R 52	0.1583	101.8			18.40	2.91		
46年目	R 53	0.1522	101.8			18.18	2.77		
47年目	R 54	0.1463	101.8			18.00	2.63		
48年目	R 55	0.1407	101.8			17.85	2.51		
49年目	R 56	0.1353	101.8			17.71	2.40		
50年目	R 57	0.1301	101.8			17.64	2.29	214.23	27.87
51年目	R 58	0.1251	101.8			17.40	2.18	214.23	26.80
52年目	R 59	0.1203	101.8			17.23	2.07	229.60	27.62
53年目	R 60	0.1157	101.8			17.09	1.98	409.14	47.32
54年目	R 61	0.1112	101.8			16.96	1.89	409.14	45.50
55年目	R 62	0.1069	101.8			16.90	1.81	194.91	20.84
56年目	R 63	0.1028	101.8			16.70	1.72	194.91	20.04
57年目	R 64	0.0989	101.8			16.54	1.64	409.80	40.51
58年目	R 65	0.0951	101.8			16.41	1.56	230.27	21.89
59年目	R 66	0.0914	101.8	-0.10	-0.01	16.26	1.49	230.27	21.05
合計				3,304.48	2,960.37	1,069.34	355.54	2,736.51	299.44
単純事業費計				3,304.58		1,069.34		2,736.51	

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。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）	
起終点	自：岐阜県土岐市土岐津町 至：岐阜県関市広見				延長	39.0km	
事業概要							
<p>一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p>							
H元年度事業化		H元年度都市計画決定		H2年度用地着手		H8年度工事着手	
全体事業費		4,340億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)		約77% 供用済延長 39.0km	
計画交通量		24,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 1.5 (2.3) (残事業) 2.9 (4.9)	3,615/29,093億円 事業費：2,960/26,457億円 維持管理費：356/1,548億円 更新費：299/1,089億円		10,497/42,959億円 走行時間短縮便益：9,301/38,075億円 走行経費減少便益：995/3,922億円 交通事故減少便益：202/963億円		令和5年	
感度分析の結果							
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C=2.6～3.2（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.5～1.5（事業費 ±10%） B/C=2.7～3.2（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.5～1.6（事業期間 ±20%） B/C=2.7～3.0（事業期間 ±20%）</p>							
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間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。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日）。 ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（関テクノハイランド、東濃研究学園都市構想）を支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（県立多治見病院、中濃厚生病院、岐阜大学医学部付属病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率500件/億台キロ以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。 							

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 夜間騒音値の低減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道中東濃地域建設促進協議会等が早期整備を要望。
岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 4車線化事業中である土岐JCT～可児御嵩IC 間については、開通見通しを示したうえで、早期完成をお願いします。また、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、可児御嵩IC～関広見IC 間についても早期事業化をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用などによる徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約 2.5 万人増加、製造品出荷額等は約 8 兆円増加した。
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率 100%、事業進捗率約 77%（令和 5 年 3 月末時点）
- ・ 平成 30 年度まで：土岐南多治見 IC～土岐 JCT 延長 2.9 km（4/4）全線開通
土岐 JCT～美濃関 JCT 延長 33.2 km（2/4）部分開通
美濃関 JCT～関広見 IC 延長 2.9 km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 令和 8 年度に暫定全線開通の見込み。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

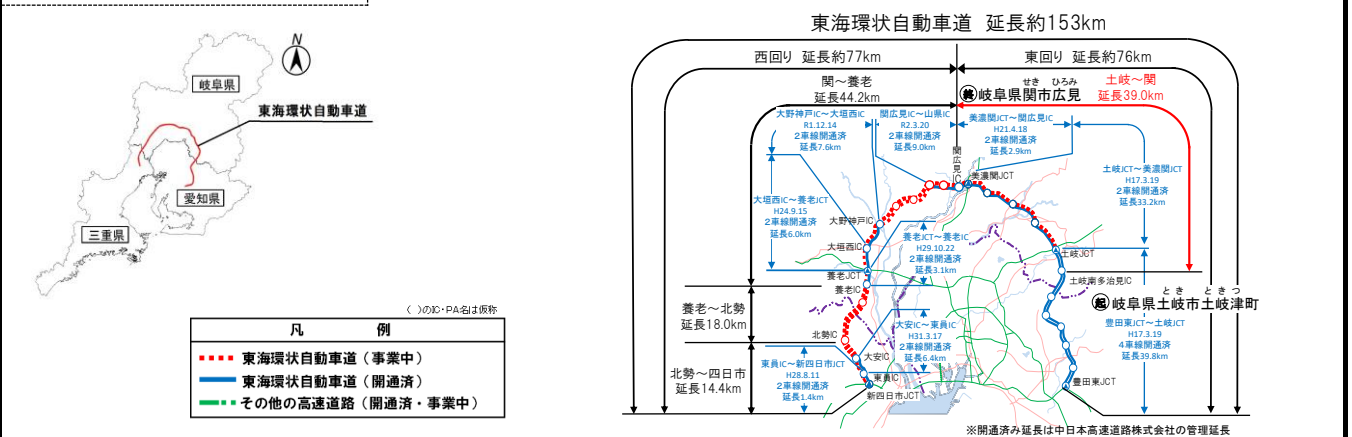
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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475号 東海環状自動車道 豊田～四日市 (一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関))
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一般国道475号 東海環状自動車道 豊田～四日市) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=13,866億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=6,882億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) (一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)) 事業全体：費用便益比(B/C)=2.3 (経済的純現在価値(B-C)=10,237億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.9%) 残事業：費用便益比(B/C)=4.9 (経済的純現在価値(B-C)=2,422億円、経済的内部収益率(EIRR)=20.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 並行区間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):143,396万人・時間/年 渋滞損失削減時間:567万人・時間/年(143,396万人・時間/年⇒142,829万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道21号 岐阜県可児市今渡～土岐IC) 並行区間の渋滞損失時間:139.1万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:13.3%削減
		■ 並行区間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	中京圏の主要渋滞箇所(高速道路):東名(東名三好IC～日進JCT)、名神(一宮IC～一宮JCT、一宮JCT～愛知岐阜県境)、東海北陸(一宮JCT～一宮西IC) 並行する国道:国道21号
		□ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 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	対象空港(中部国際空港)、対象自治体名(多治見市、可児市、美濃加茂市、関市) 改善見込み(美濃加茂市～中部国際空港、87分⇒84分 等)
	物流効率化の支援	■ 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	対象港湾(名古屋港・四日市港)、対象自治体名(多治見市、可児市、美濃加茂市、関市) 改善見込み(美濃加茂市～名古屋港、69分⇒66分等)
		□ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	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	都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日)
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する	路線名:東海環状自動車道
		□ 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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	対象となる拠点都市（関市、美濃加茂市、土岐市、豊田市）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象となる日常活動圏中心都市（多治見市、土岐市、可児市、美濃加茂市、関市、美濃市）
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市（多治見市、土岐市、可児市、美濃加茂市、関市、美濃市）、改善見込み（関市⇄土岐市（90分⇒50分）、（関市⇄豊田市（200分⇒90分）等）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・関テクノハイランド ・東濃研究学園都市構想
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	・土岐プレミアム・アウトレット（502万人：R3実績） ・ぎふワールド・ローズガーデン（34万人：R3実績） ・岐阜ファミリーパーク（55万人：R3実績）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設（県立多治見病院）→関市役所間の所要時間 改善見込み（68分→53分 15分短縮） 三次医療施設（中濃厚生病院）→土岐市役所間の所要時間 改善見込み（82分→44分 38分短縮） 三次医療施設（岐阜大学医学部付属病院）→土岐市役所間の所要時間 改善見込み（120分→55分 65分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	死傷事故率が500件/億台以上である区間での安全性向上が期待される箇所数（8箇所、国道248号【平和町交差点付近】等）
		災害への備え	<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 checked="" 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	代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間【中央道（土岐JCT～小牧JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT～一宮JCT）】	
	<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		
	<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する		
4. 環境	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	CO2排出削減量：8千t-CO2/年（20,457千t-CO2/年⇒20,449千t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では美濃加茂、笠原、土岐、可児自排、土岐自排の5箇所達成（推計結果） 評価対象区間：（国道21号 岐阜県可児市今渡～土岐IC） 排出削減量：8.9t/年、排出削減率：14.4%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では美濃加茂、笠原、土岐、可児自排、土岐自排の5箇所達成（推計結果） 評価対象区間：（国道21号 岐阜県可児市今渡～土岐IC） 排出削減量：0.5t/年、排出削減率：14.8%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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	事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（71～74dB、14箇所、46.8km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる箇所・延長：12箇所、38.7km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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475号	東海環状自動車道 (土岐～関)	L=39.0km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,500	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	3,805億円	596億円		4,401億円
うち残事業分	595億円	198億円		793億円
基準年における 現在価値(C)	7,533億円	421億円		7,953億円
うち残事業分	540億円	74億円		614億円

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5年度			
供用年	平成21年度、令和10年度			
単年便益 (初年便益)	338億円	39億円	14億円	391億円
基準年における 現在価値(B)	15,979億円	1,626億円	586億円	18,191億円
うち残事業分	2,872億円	116億円	47億円	3,035億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	10,237億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.9%
費用便益比（残事業）	4.9
経済的純現在価値（残事業）	2,422億円
経済的内部収益率（残事業）	20.6%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	24,500台/日	±10%	2.1~2.5
事業費	3,805億円	±10%	2.3~2.3
事業期間	39年	±20%	2.3~2.3

【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	24,500台/日	±10%	4.4~5.4
事業費	595億円	±10%	4.5~5.4
事業期間	4年	±20%	4.8~5.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）（事業全体）

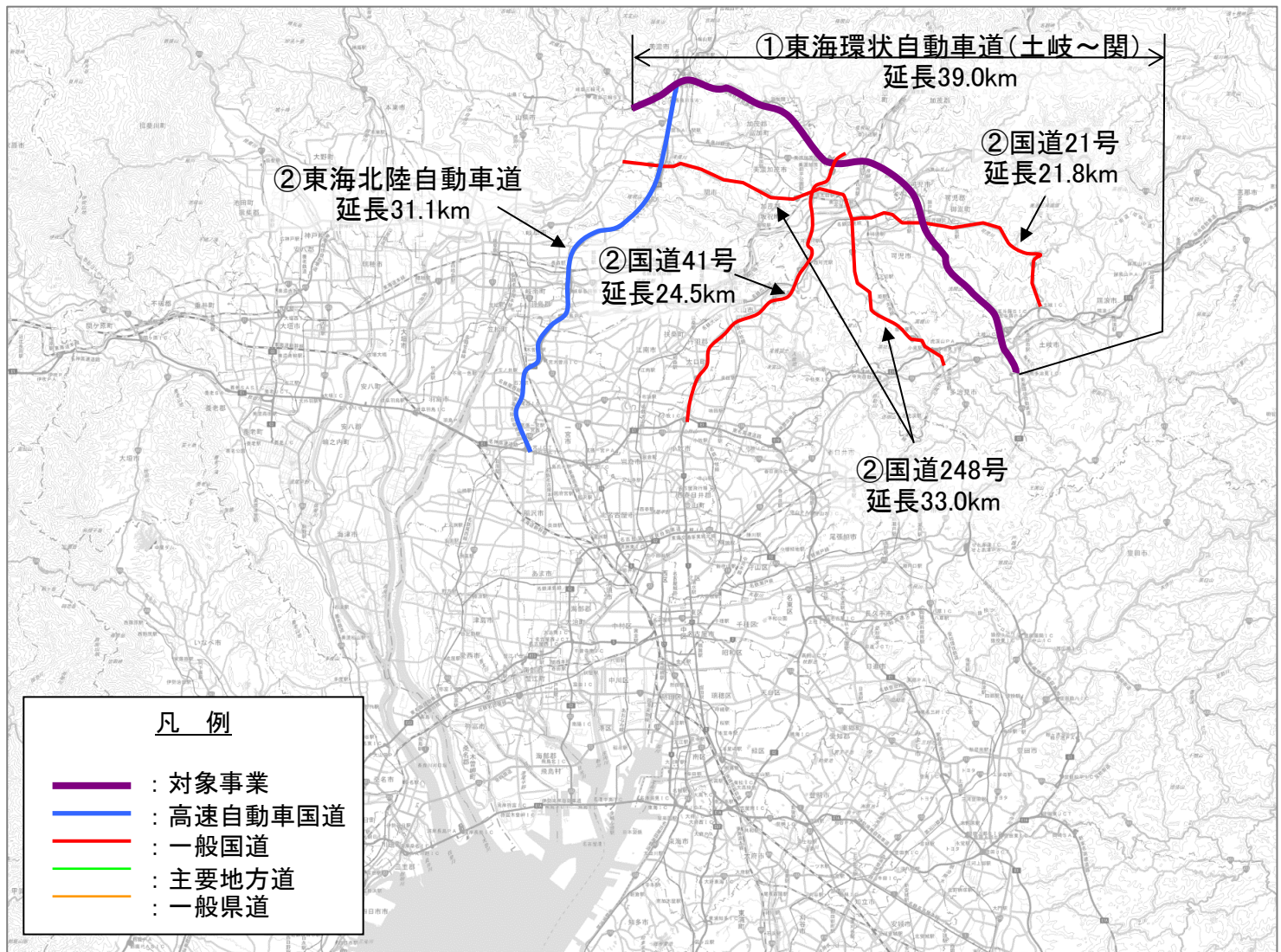
（推計時点 R22年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]		-	24,500
	走行時間 ^{※2}	[分]		-	29
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		-	149.05
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	35,900	33,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	177.16	162.68
	国道21号 : 21.8km	交通量	[台/日]	23,600	17,900
		走行時間	[分]	36	33
		走行時間費用	[億円/年]	165.31	113.44
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	49,400	48,500
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	363.33	354.16
	国道248 号 : 33.0km	交通量	[台/日]	20,500	18,900
		走行時間	[分]	64	62
		走行時間費用	[億円/年]	248.93	222.26
③その他道路合計 15,829.0km	走行時間費用	[億円/年]	60,975.52	60,407.47	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,930.25	61,409.06	521.19

- ※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。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）（残事業）

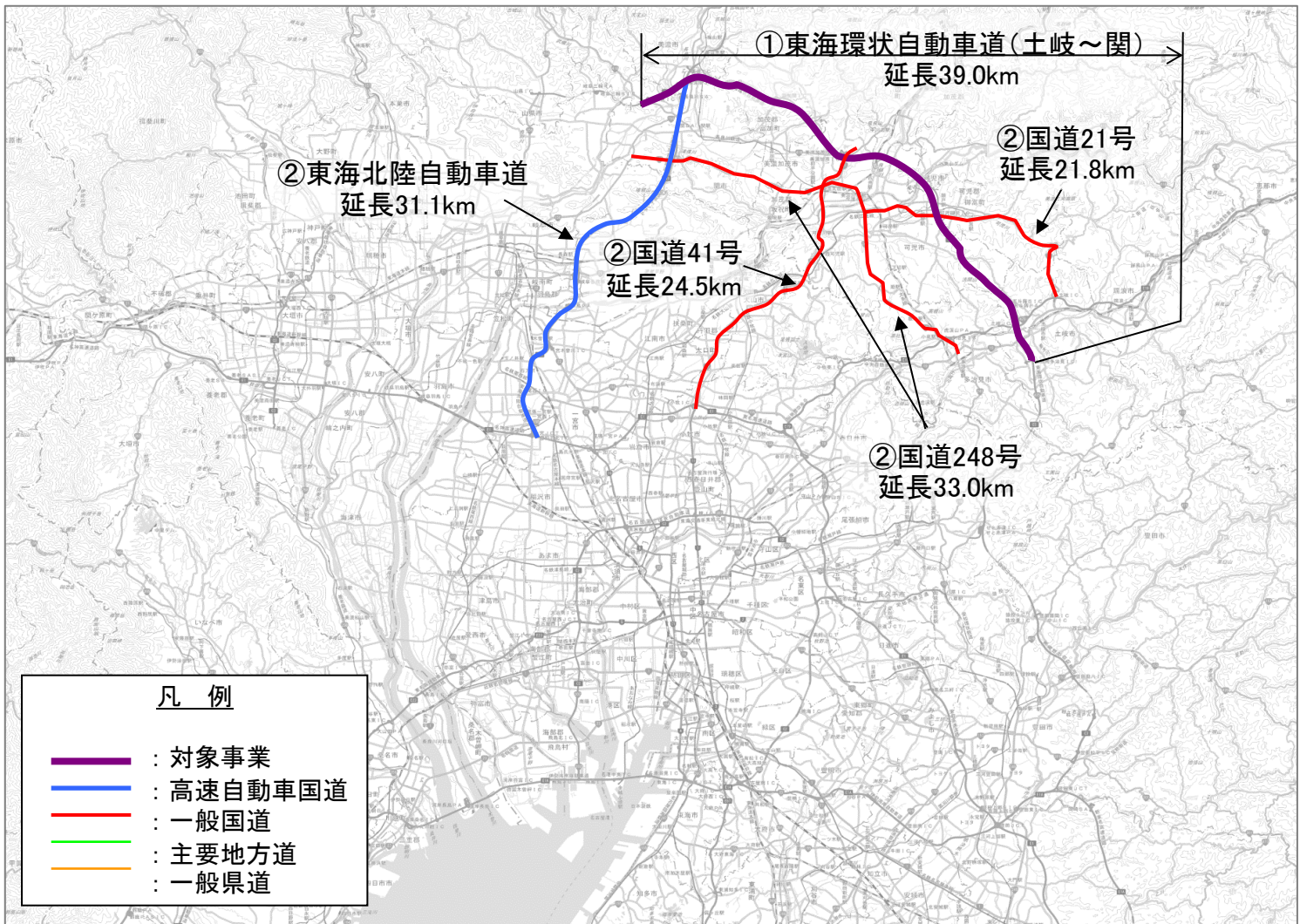
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,000	24,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	43	29	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	147.38	149.05	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	33,700	33,300
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	165.18	162.68
	国道21号 : 21.8km	交通量	[台/日]	19,300	17,900
		走行時間	[分]	34	33
		走行時間費用	[億円/年]	124.85	113.44
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	48,900	48,500
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	358.20	354.16
	国道248 号 : 33.0km	交通量	[台/日]	19,300	18,900
		走行時間	[分]	63	62
		走行時間費用	[億円/年]	229.21	222.26
③その他道路合計 15,829.0km	走行時間費用	[億円/年]	60,546.71	60,407.47	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,571.53	61,409.06	162.47

- ※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。

(2) 図面(①、②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:一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

(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 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				

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮する場合のみ	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
			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、費用等)		
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475号東海環状自動車道(土岐~関)
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.36	39.0	14.21

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-20年目	H 1	3.7943	107.5	2.82	10.12				
-19年目	H 2	3.6484	109.9	17.01	57.48				
-18年目	H 3	3.5081	112.5	27.88	88.47				
-17年目	H 4	3.3731	114.1	29.10	87.60				
-16年目	H 5	3.2434	114.4	57.19	165.05				
-15年目	H 6	3.1187	114.3	66.52	184.76				
-14年目	H 7	2.9987	113.7	89.35	239.89				
-13年目	H 8	2.8834	113.2	115.03	298.28				
-12年目	H 9	2.7725	114.2	111.88	276.50				
-11年目	H 10	2.6658	113.6	157.72	376.78				
-10年目	H 11	2.5633	112.0	239.68	558.41				
-9年目	H 12	2.4647	110.7	358.78	813.20				
-8年目	H 13	2.3699	109.4	432.37	953.50				
-7年目	H 14	2.2788	107.6	368.73	794.96				
-6年目	H 15	2.1911	106.1	381.43	801.89				
-5年目	H 16	2.1068	105.0	377.42	770.93				
-4年目	H 17	2.0258	103.7	58.52	116.39				
-3年目	H 18	1.9479	103.0	33.16	63.83				
-2年目	H 19	1.8730	102.1	59.38	110.89				
-1年目	H 20	1.8009	101.6	48.37	87.27				
暫定供用開始年次	H 21	1.7317	100.3	14.56	25.60	5.47	9.61		
1年目	H 22	1.6651	98.6	7.31	12.57	4.26	7.32		
2年目	H 23	1.6010	97.2	2.48	4.15	3.82	6.41		
3年目	H 24	1.5395	96.4	19.00	30.89	4.52	7.34		
4年目	H 25	1.4802	96.4	7.51	11.74	5.26	8.22		
5年目	H 26	1.4233	98.7	17.59	25.83	5.28	7.75		
6年目	H 27	1.3686	100.2	108.84	151.34	6.50	9.04		
7年目	H 28	1.3159	100.2	0.09	0.12	6.98	9.33		
8年目	H 29	1.2653	100.5	0.09	0.12	9.08	11.63		
9年目	H 30	1.2167	100.4	0.09	0.11	14.19	17.50		
10年目	R 1	1.1699	101.2	0.09	0.11	12.67	14.91		
11年目	R 2	1.1249	101.9	0.09	0.10	12.26	13.77		
12年目	R 3	1.0816	101.8	0.09	0.10	11.84	12.81		
13年目	R 4	1.0400	101.8	0.09	0.09	17.66	18.36		
基準年	R 5	1.0000	101.8	0.09	0.09	26.93	26.93		
15年目	R 6	0.9615	101.8	148.63	142.92	20.01	19.24		
16年目	R 7	0.9246	101.8	148.63	137.42	11.25	10.40		
17年目	R 8	0.8890	101.8	148.63	132.14	9.07	8.06		
18年目	R 9	0.8548	101.8	148.62	127.05	8.69	7.43		
供用開始年次	R 10	0.8219	101.8			12.63	10.38		
20年目	R 11	0.7903	101.8			12.63	9.98		
21年目	R 12	0.7599	101.8			12.90	9.80		
22年目	R 13	0.7307	101.8			13.04	9.53		
23年目	R 14	0.7026	101.8			13.23	9.30		
24年目	R 15	0.6756	101.8			13.15	8.89		
25年目	R 16	0.6496	101.8			13.21	8.58		
26年目	R 17	0.6246	101.8			13.14	8.21		
27年目	R 18	0.6006	101.8			13.18	7.91		
28年目	R 19	0.5775	101.8			13.19	7.62		
29年目	R 20	0.5553	101.8			13.12	7.29		
30年目	R 21	0.5339	101.8			13.12	7.00		
31年目	R 22	0.5134	101.8			13.12	6.74		
32年目	R 23	0.4936	101.8			13.03	6.43		
33年目	R 24	0.4746	101.8			13.00	6.17		
34年目	R 25	0.4564	101.8			13.02	5.94		
35年目	R 26	0.4388	101.8			12.92	5.67		
36年目	R 27	0.4220	101.8			12.95	5.46		
37年目	R 28	0.4057	101.8			12.89	5.23		
38年目	R 29	0.3901	101.8			12.83	5.00		
39年目	R 30	0.3751	101.8			12.88	4.83		
40年目	R 31	0.3607	101.8			12.75	4.60		
41年目	R 32	0.3468	101.8			12.78	4.43		
42年目	R 33	0.3335	101.8			12.79	4.27		
43年目	R 34	0.3207	101.8			12.78	4.10		
44年目	R 35	0.3083	101.8			12.78	3.94		
45年目	R 36	0.2965	101.8			12.71	3.77		
46年目	R 37	0.2851	101.8			12.75	3.63		
47年目	R 38	0.2741	101.8			12.68	3.48		
48年目	R 39	0.2636	101.8			12.62	3.33		
49年目	R 40	0.2534	101.8	-497.96	-126.19	12.63	3.20		
合計				3,306.93	7,532.51	596.17	420.78	0.00	0.00
単純事業費計				3,804.89		596.17		0.00	

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475号東海環状自動車道(土岐～関)
(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.11	39.0	4.37

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-4年目	R 6	0.9615	101.8	148.63	142.92				
-3年目	R 7	0.9246	101.8	148.63	137.42				
-2年目	R 8	0.8890	101.8	148.63	132.14				
-1年目	R 9	0.8548	101.8	148.62	127.05				
供用開始年次	R 10	0.8219	101.8			4.01	3.30		
1年目	R 11	0.7903	101.8			4.01	3.17		
2年目	R 12	0.7599	101.8			4.10	3.12		
3年目	R 13	0.7307	101.8			4.14	3.03		
4年目	R 14	0.7026	101.8			4.20	2.95		
5年目	R 15	0.6756	101.8			4.18	2.82		
6年目	R 16	0.6496	101.8			4.20	2.73		
7年目	R 17	0.6246	101.8			4.18	2.61		
8年目	R 18	0.6006	101.8			4.19	2.51		
9年目	R 19	0.5775	101.8			4.19	2.42		
10年目	R 20	0.5553	101.8			4.17	2.32		
11年目	R 21	0.5339	101.8			4.17	2.23		
12年目	R 22	0.5134	101.8			4.17	2.14		
13年目	R 23	0.4936	101.8			4.14	2.04		
14年目	R 24	0.4746	101.8			4.13	1.96		
15年目	R 25	0.4564	101.8			4.14	1.89		
16年目	R 26	0.4388	101.8			4.10	1.80		
17年目	R 27	0.4220	101.8			4.11	1.74		
18年目	R 28	0.4057	101.8			4.10	1.66		
19年目	R 29	0.3901	101.8			4.08	1.59		
20年目	R 30	0.3751	101.8			4.09	1.54		
21年目	R 31	0.3607	101.8			4.05	1.46		
22年目	R 32	0.3468	101.8			4.06	1.41		
23年目	R 33	0.3335	101.8			4.06	1.35		
24年目	R 34	0.3207	101.8			4.06	1.30		
25年目	R 35	0.3083	101.8			4.06	1.25		
26年目	R 36	0.2965	101.8			4.03	1.20		
27年目	R 37	0.2851	101.8			4.05	1.15		
28年目	R 38	0.2741	101.8			4.03	1.10		
29年目	R 39	0.2636	101.8			4.01	1.06		
30年目	R 40	0.2534	101.8			4.01	1.02		
31年目	R 41	0.2437	101.8			3.99	0.97		
32年目	R 42	0.2343	101.8			4.01	0.94		
33年目	R 43	0.2253	101.8			3.98	0.90		
34年目	R 44	0.2166	101.8			3.96	0.86		
35年目	R 45	0.2083	101.8			3.36	0.70		
36年目	R 46	0.2003	101.8			3.90	0.78		
37年目	R 47	0.1926	101.8			3.88	0.75		
38年目	R 48	0.1852	101.8			3.83	0.71		
39年目	R 49	0.1780	101.8			3.80	0.68		
40年目	R 50	0.1712	101.8			3.78	0.65		
41年目	R 51	0.1646	101.8			3.75	0.62		
42年目	R 52	0.1583	101.8			3.73	0.59		
43年目	R 53	0.1522	101.8			3.70	0.56		
44年目	R 54	0.1463	101.8			3.67	0.54		
45年目	R 55	0.1407	101.8			3.64	0.51		
46年目	R 56	0.1353	101.8			3.61	0.49		
47年目	R 57	0.1301	101.8			3.60	0.47		
48年目	R 58	0.1251	101.8			3.55	0.44		
49年目	R 59	0.1203	101.8			3.53	0.42		
合計				594.53	539.52	198.48	74.43	0.00	0.00
単純事業費計				594.53		198.48		0.00	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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	改良費				264,172		
	改良費				46,811		
		土工	m ³	13,006,600	30,745		
		軟弱地盤改良工	m ³				
		法面工	m ²	769,000	1,763		
		擁壁工	式	1	2,185		
		管渠工	m	4,330	167		
		函渠工	m	2,140	1,988		
		排水工	m	64,880	1,550		
		埋蔵文化財調査	式				
		中央分離帯工	m	31,290	1,397		
		雑工	式	1	7,015	標識工、防護柵工、道路照明等	
		橋梁費				83,912	
		100m以上	m	18,394	78,761		
		100m未満	m	1,121	5,151		
		トンネル費				55,972	
		NATM	m	19,254	55,972		
		シールド	m				
		IC・JCT費				56,746	
		IC	箇所	5	35,430		
		JCT	箇所	2	21,316		
		舗装費				16,029	
		車道舗装	m ²	1,225,800	16,029		
	歩道舗装	m ²					
	付帯施設費				4,702		
	交通管理施設工	式	1	4,702			
	遮音壁	m					
②用地及補償費	用地費				63,126		
	用地費				49,796		
		宅地	m ²	101,634	3,180		
		田畑	m ²	598,500	16,888		
		山林・原野	m ²	1,809,334	26,502		
		その他	m ²	175,231	3,226		
	補償費	式	1	13,329			
③間接経費		式	1	72,702	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					400,000		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位		金額 (百万円)	備考
維持費	km	39.0	48,377	
修繕費	式	1	17,202	
その他	式			
維持管理費合計			65,579	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出。

○更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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	改良費				53,754		
	改良費				9,336		
		土工	m3	2,878,100	5,275		
		軟弱地盤改良工	m3		0		
		法面工	m ²	332,000	567		
		擁壁工	式	1	936		
		管渠工	m	1,440	39		
		函渠工	m		114		
		排水工	m	25,120	580		
		埋蔵文化財調査					
		中央分離帯工	m	18,210	568		
		雑工	式	1	1,256	標識工、防護柵工、道路照明等	
	橋梁費					17,230	
		100m以上	m	8,635	16,222		
		100m未満	m	678	1,007		
	トンネル費					17,608	
		NATM	m	9,532	17,608		
		シールド	m		0		
	IC・JCT費					4,591	
		IC	箇所	2	2,894		
		JCT	箇所	1	1,698		
	舗装費					3,460	
		車道舗装	m ²	712,000	3,460		
	歩道舗装	m ²		0			
付帯施設費					1,530		
	交通管理施設工	式	1	1,530			
	遮音壁	m					
②用地及補償費	用地費		m ²				
		宅地	m ²				
		田畑	m ²				
		山林・原野	m ²				
		その他	m ²				
	補償費		式				
③間接経費		式	1	11,644	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					65,398		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km		17,777	
修繕費	式	1	4,055	
その他	式			
維持管理費合計			21,832	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課：_____

担当課長名：_____

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）
起終点	自：岐阜県関市広見 至：岐阜県養老郡養老町大跡				延長	44.2km
事業概要						
<p>一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p>						
H6年度事業化		H8年度都市計画決定		H13年度用地着手		H19年度工事着手
全体事業費	6,363億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約77%	供用済延長	25.7km
計画交通量	24,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (1.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,615/29,093億円 (事業費：2,960/26,457億円 維持管理費：356/1,548億円 更新費：299/1,089億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 10,497/42,959億円 (走行時間短縮便益：9,301/38,075億円 走行経費減少便益：995/3,922億円 交通事故減少便益：202/963億円)	基準年 令和5年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.3~1.6（交通量 ±10%）【残事業】B/C=2.6~3.2（交通量 ±10%）</p> <p>事業費変動：B/C=1.5~1.5（事業費 ±10%）B/C=2.7~3.2（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間変動：B/C=1.5~1.6（事業期間±20%）B/C=2.7~3.0（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間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。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日）。 ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（関テクノハイランド、ロボット先端医療クラスター）を支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（県立岐阜病院、岐阜大学医学部附属病院、大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率500件/億台キロ以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。 						

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 夜間騒音値の低減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合等が早期整備を要望。
岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 令和6年度の開通見通しが示されている山県IC～大野神戸IC間について、着実に事業を推進し、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・ 事業費については、今回の見直しによる増加額が大きいことから、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるよう予算の平準化をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率100%、事業進捗率約73%（令和5年3月末時点）
- ・ 平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長6.0km（2/4）部分開通
- ・ 平成29年度：養老JCT～養老IC 延長3.1km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：大野神戸IC～大垣西IC 延長7.6km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：関広見IC～山県IC 延長9.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 令和8年度に暫定全線開通の見込み。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

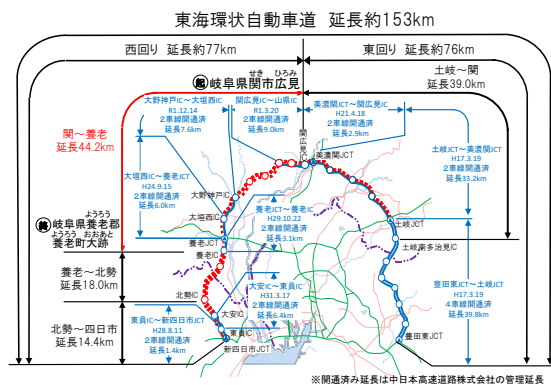
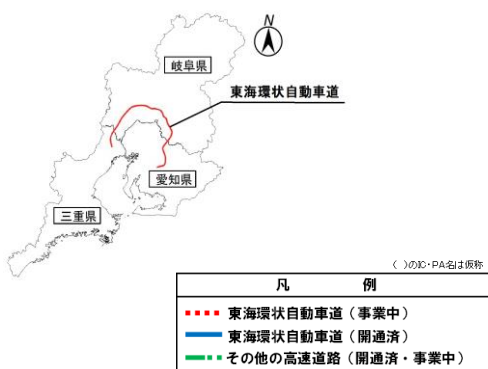
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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475号 東海環状自動車道 豊田～四日市 (一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老))
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一般国道475号 東海環状自動車道 豊田～四日市) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=13,866億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=6,882億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) (一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=1,976億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=6.1 (経済的純現在価値(B-C)=5,371億円、経済的内部収益率(EIRR)=27.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 並行区間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):144,341万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,512万人・時間/年(144,341万人・時間/年⇒142,829万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬) 並行区間の渋滞損失時間:248.5万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:3.4%削減
		■ 並行区間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	中京圏の主要渋滞箇所(高速道路):東名(東名三好IC～日進JCT)、名神(一宮IC～一宮JCT、一宮JCT～愛知岐阜県境)、東海北陸(一宮JCT～一宮西IC) 並行する国道:国道21号
		□ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 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	対象空港(中部国際空港)、対象自治体名(岐阜市、大垣市、関市、本巣市) 改善見込み(本巣市～中部国際空港、106分⇒84分 等)
	物流効率化の支援	■ 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	対象港湾(名古屋港、四日市港)、対象自治体名(岐阜市、大垣市、関市、本巣市) 改善見込み(本巣市～名古屋港、87分⇒71分 等)
		□ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		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
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する	路線名:東海環状自動車道
		□ 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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	対象となる拠点都市（関市、岐阜市、大垣市）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象となる日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市）
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市） 改善見込み（関市⇄大垣市、70分⇒45分 等）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・関テクノハイランド ・ロボット先端医療クラスター
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	・岐阜ファミリーパーク（55万人：R3実績） ・道の駅「織部の里もとす」（30万人：R3実績）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設（県立岐阜病院）→御嵩町役場間の所要時間 改善見込み（81分→67分 14分短縮） 三次医療施設（岐阜大学医学部附属病院）→山県市役所間の所要時間 改善見込み（25分→13分 12分短縮） 三次医療施設（大垣市民病院）→山県市役所間の所要時間 改善見込み（68分→42分 26分短縮） 岐阜大学医学部附属病院（高度救命救急センター）の30分カバー圏域の拡大
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	死傷事故率が500件/億台以上である区間での安全性向上が期待される箇所数（5箇所、国道157号【三橋中交差点付近】等）
	災害への備え	<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	第一次緊急輸送道路として位置付けられている
		<input checked="" 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	代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間 【名神高速（大垣IC～一宮JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT～一宮JCT）】
		<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	
		<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する	
4. 環境	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	CO2排出削減量：31千t-CO2/年（20,488千t-CO2/年⇒20,457千t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所 で達成 （推計結果） 評価対象区間：（国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 排出削減量：3.2t/年、排出削減率：3.8%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所 で達成 （推計結果） 評価対象区間：（国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：3.9%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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	事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（71～75dB、9箇所、28.8km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる箇所・延長：8箇所、23.6km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<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見込まれる	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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475号	東海環状自動車道 (関～養老)	L=44.2km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,700	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	5,896億円	651億円		6,548億円
うち残事業分	1,016億円	403億円		1,419億円
基準年における 現在価値(C)	7,300億円	259億円		7,558億円
うち残事業分	903億円	153億円		1,056億円

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5年度			
供用年	令和7年度、令和14年度			
単年便益 (初年便益)	274億円	24億円	3.6億円	302億円
基準年における 現在価値(B)	8,476億円	878億円	181億円	9,535億円
うち残事業分	5,588億円	668億円	171億円	6,426億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	1,976億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	6.1
経済的純現在価値（残事業）	5,371億円
経済的内部収益率（残事業）	27.1%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	24,700台/日	±10%	1.1~1.4
事業費	5,896億円	±10%	1.2~1.3
事業期間	38年	±20%	1.2~1.3

【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	24,700台/日	±10%	5.5~6.7
事業費	1,016億円	±10%	5.6~6.7
事業期間	8年	±20%	5.8~6.3

交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）（事業全体）

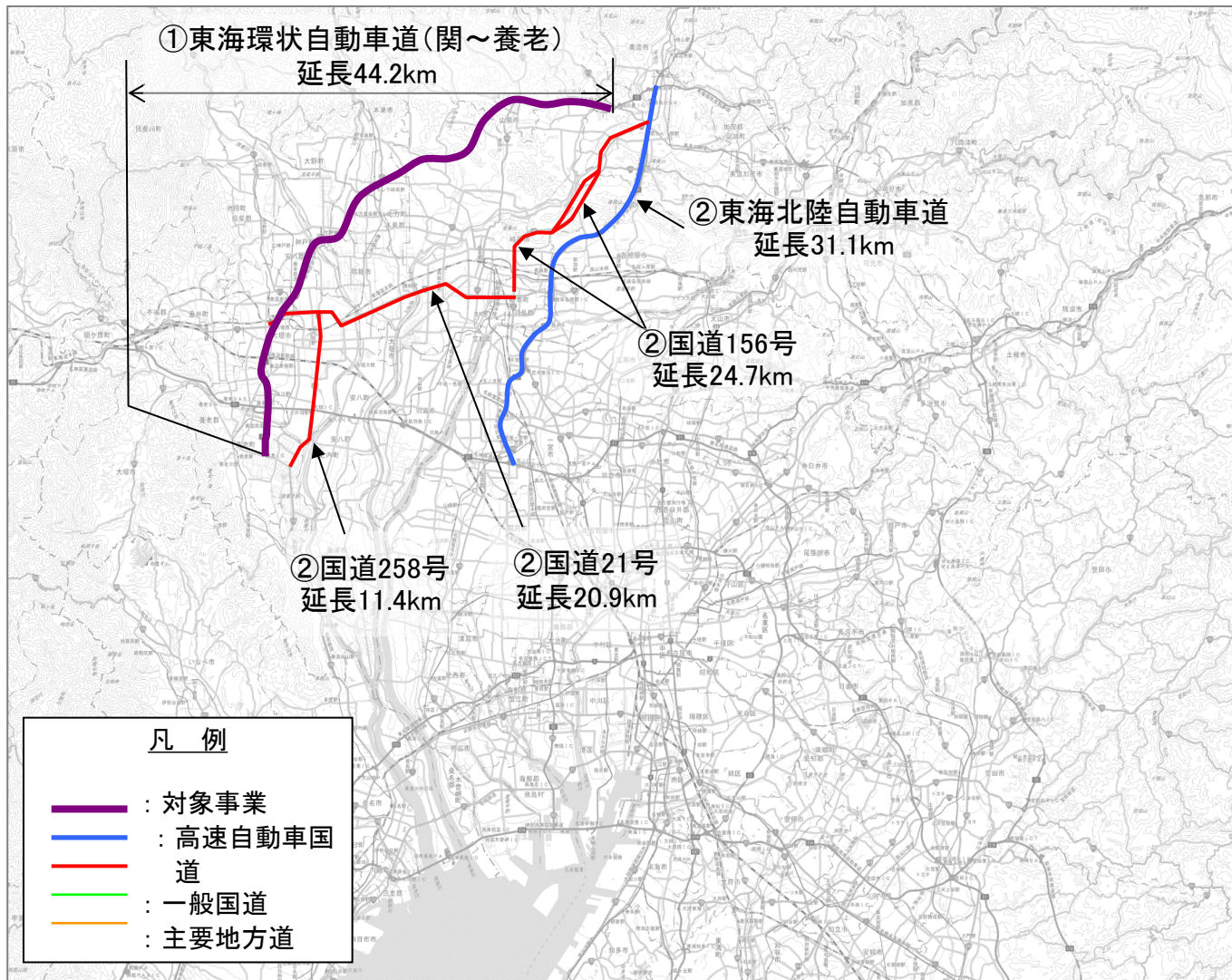
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	24,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	33	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	174.69	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	44,800	33,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	234.91	162.68
	国道21号 : 20.9km	交通量	[台/日]	70,300	65,800
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	387.65	352.69
	国道258号 : 11.4km	交通量	[台/日]	34,200	31,200
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	140.95	124.23
	国道156号 : 24.7km	交通量	[台/日]	28,700	27,800
		走行時間	[分]	43	43
		走行時間費用	[億円/年]	226.63	217.33
③その他道路合計 15,846.1km	走行時間費用	[億円/年]	60,900.17	60,377.44	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,890.31	61,409.06	481.25

- ※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。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）（残事業）

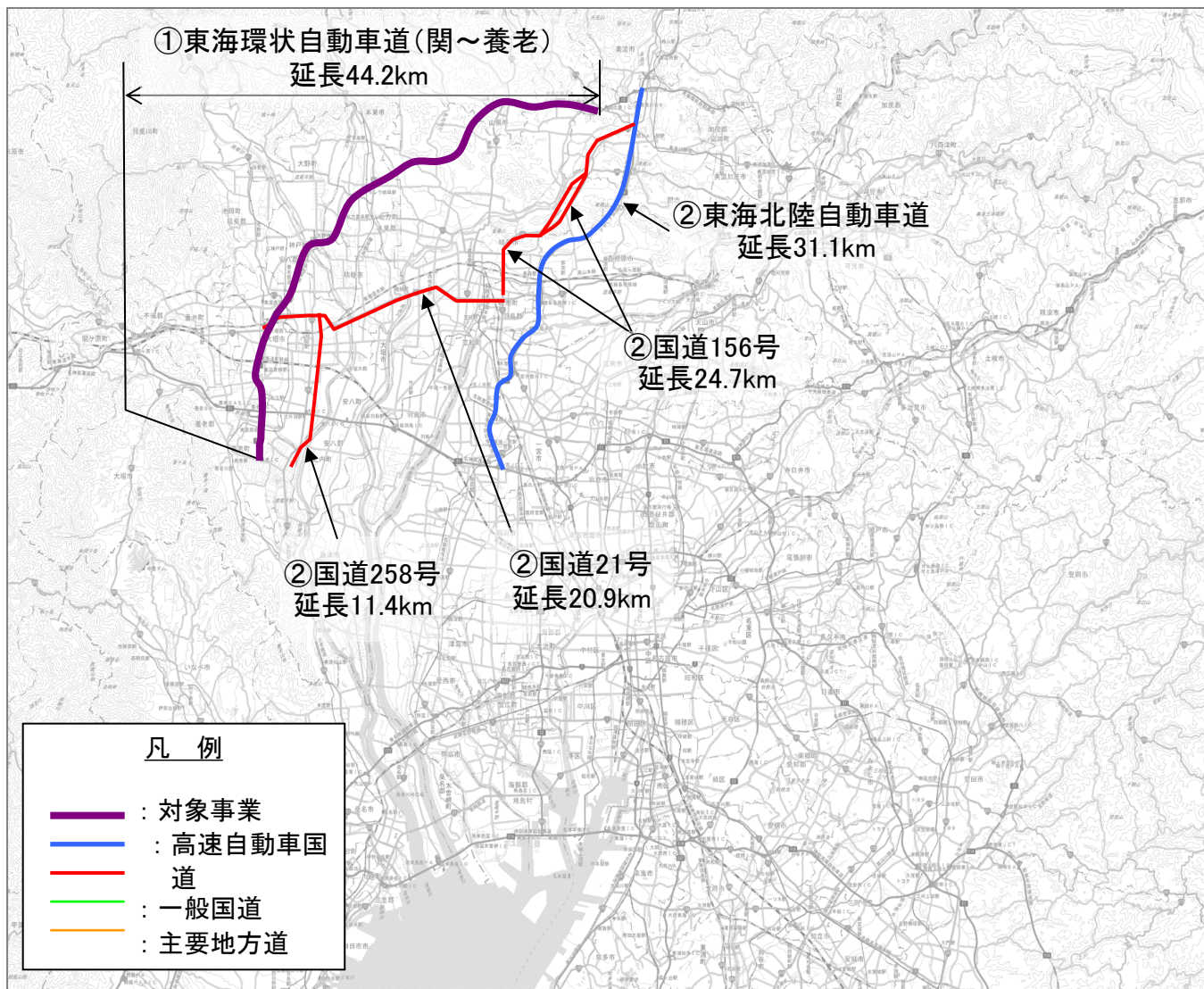
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,500	24,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	25	33	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	48.73	174.69	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	45,500	33,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	239.27	162.68
	国道21号 : 20.9km	交通量	[台/日]	70,600	65,800
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	390.75	352.69
	国道258号 : 11.4km	交通量	[台/日]	33,100	31,200
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	135.24	124.23
	国道156号 : 24.7km	交通量	[台/日]	28,400	27,800
		走行時間	[分]	43	43
		走行時間費用	[億円/年]	223.96	217.33
③その他道路合計 15,846.1km	走行時間費用	[億円/年]	60,705.77	60,377.44	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,743.72	61,409.06	334.66

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道475号 東海環状自動車道(関~養老)

(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 (令和4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5年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27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) ()台トリップ/日 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)	
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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

(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 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				

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(関~養老)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用 <input type="checkbox"/>		
		更新費	更新費の設定根拠を記載	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
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475号東海環状自動車道(関~養老)
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	44.2	15.15

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-31年目	H 6	3.1187	114.3	1.92	5.34				
-30年目	H 7	2.9987	113.7	2.06	5.53				
-29年目	H 8	2.8834	113.2	2.62	6.80				
-28年目	H 9	2.7725	114.2	2.00	4.94				
-27年目	H 10	2.6658	113.6	1.90	4.55				
-26年目	H 11	2.5633	112.0	1.90	4.44				
-25年目	H 12	2.4647	110.7	3.81	8.63				
-24年目	H 13	2.3699	109.4	1.90	4.20				
-23年目	H 14	2.2788	107.6	10.73	23.13				
-22年目	H 15	2.1911	106.1	5.68	11.93				
-21年目	H 16	2.1068	105.0	8.34	17.03				
-20年目	H 17	2.0258	103.7	44.11	87.72				
-19年目	H 18	1.9479	103.0	38.41	73.94				
-18年目	H 19	1.8730	102.1	67.02	125.16				
-17年目	H 20	1.8009	101.6	75.78	136.75				
-16年目	H 21	1.7317	100.3	129.63	227.83				
-15年目	H 22	1.6651	98.6	146.11	251.18				
-14年目	H 23	1.6010	97.2	201.14	337.27				
-13年目	H 24	1.5395	96.4	252.76	410.91				
-12年目	H 25	1.4802	96.4	261.68	409.04				
-11年目	H 26	1.4233	98.7	261.89	384.46				
-10年目	H 27	1.3686	100.2	319.01	443.56				
-9年目	H 28	1.3159	100.2	359.43	480.54				
-8年目	H 29	1.2653	100.5	353.00	452.44				
-7年目	H 30	1.2167	100.4	313.84	387.16				
-6年目	R 1	1.1699	101.2	394.28	463.99				
-5年目	R 2	1.1249	101.9	243.07	273.15				
-4年目	R 3	1.0816	101.8	292.21	316.05				
-3年目	R 4	1.0400	101.8	339.55	353.13				
基準年	R 5	1.0000	101.8	743.98	743.98				
-1年目	R 6	0.9615	101.8	467.27	449.30				
暫定供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	80.00	73.97	8.68	8.03		
1年目	R 8	0.8890	101.8	79.14	70.35	8.62	7.66		
2年目	R 9	0.8548	101.8	79.14	67.65	8.58	7.34		
3年目	R 10	0.8219	101.8	79.14	65.04	8.29	6.82		
4年目	R 11	0.7903	101.8	79.14	62.54	8.31	6.57		
5年目	R 12	0.7599	101.8	79.14	60.14	8.35	6.35		
6年目	R 13	0.7307	101.8	73.47	53.68	8.28	6.05		
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8			14.70	10.33		
8年目	R 15	0.6756	101.8			14.62	9.88		
9年目	R 16	0.6496	101.8			14.69	9.55		
10年目	R 17	0.6246	101.8			14.66	9.15		
11年目	R 18	0.6006	101.8			14.66	8.80		
12年目	R 19	0.5775	101.8			14.63	8.45		
13年目	R 20	0.5553	101.8			14.59	8.10		
14年目	R 21	0.5339	101.8			14.57	7.78		
15年目	R 22	0.5134	101.8			14.55	7.47		
16年目	R 23	0.4936	101.8			14.42	7.12		
17年目	R 24	0.4746	101.8			14.38	6.82		
18年目	R 25	0.4564	101.8			14.37	6.56		
19年目	R 26	0.4388	101.8			14.30	6.28		
20年目	R 27	0.4220	101.8			14.29	6.03		
21年目	R 28	0.4057	101.8			14.19	5.76		
22年目	R 29	0.3901	101.8			14.15	5.52		
23年目	R 30	0.3751	101.8			14.17	5.32		
24年目	R 31	0.3607	101.8			14.04	5.06		
25年目	R 32	0.3468	101.8			14.05	4.87		
26年目	R 33	0.3335	101.8			14.00	4.67		
27年目	R 34	0.3207	101.8			13.99	4.49		
28年目	R 35	0.3083	101.8			13.96	4.31		
29年目	R 36	0.2965	101.8			13.90	4.12		
30年目	R 37	0.2851	101.8			13.92	3.97		
31年目	R 38	0.2741	101.8			13.82	3.79		
32年目	R 39	0.2636	101.8			13.75	3.62		
33年目	R 40	0.2534	101.8			13.72	3.48		
34年目	R 41	0.2437	101.8			13.68	3.33		
35年目	R 42	0.2343	101.8			13.68	3.21		
36年目	R 43	0.2253	101.8			13.57	3.06		
37年目	R 44	0.2166	101.8			13.51	2.93		
38年目	R 45	0.2083	101.8			11.89	2.48		
39年目	R 46	0.2003	101.8			13.29	2.66		
40年目	R 47	0.1926	101.8			13.24	2.55		
41年目	R 48	0.1852	101.8			13.07	2.42		
42年目	R 49	0.1780	101.8			12.99	2.31		
43年目	R 50	0.1712	101.8			12.90	2.21		
44年目	R 51	0.1646	101.8			12.79	2.10		
45年目	R 52	0.1583	101.8			12.74	2.02		
46年目	R 53	0.1522	101.8			12.61	1.92		
47年目	R 54	0.1463	101.8			12.51	1.83		
48年目	R 55	0.1407	101.8			12.42	1.75		
49年目	R 56	0.1353	101.8	-427.00	-57.77	12.34	1.67		
合計				5,469.18	7,299.68	651.44	258.53	0.00	0.00
単純事業費計				5,896.18		651.44		0.00	

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

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道475号東海環状自動車道(関~養老)
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.22	44.2	9.76

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価	現在	単価	現在	単価	現在
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-1年目	R 6	0.9615	101.8	467.27	449.30				
暫定供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	80.00	73.97	2.85	2.64		
1年目	R 8	0.8890	101.8	79.14	70.35	3.28	2.92		
2年目	R 9	0.8548	101.8	79.14	67.65	3.21	2.74		
3年目	R 10	0.8219	101.8	79.14	65.04	3.06	2.51		
4年目	R 11	0.7903	101.8	79.14	62.54	3.06	2.42		
5年目	R 12	0.7599	101.8	79.14	60.14	3.08	2.34		
6年目	R 13	0.7307	101.8	73.47	53.68	3.06	2.23		
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8			9.47	6.65		
8年目	R 15	0.6756	101.8			9.41	6.36		
9年目	R 16	0.6496	101.8			9.47	6.15		
10年目	R 17	0.6246	101.8			9.44	5.90		
11年目	R 18	0.6006	101.8			9.44	5.67		
12年目	R 19	0.5775	101.8			9.43	5.45		
13年目	R 20	0.5553	101.8			9.40	5.22		
14年目	R 21	0.5339	101.8			9.39	5.01		
15年目	R 22	0.5134	101.8			9.37	4.81		
16年目	R 23	0.4936	101.8			9.29	4.59		
17年目	R 24	0.4746	101.8			9.27	4.40		
18年目	R 25	0.4564	101.8			9.26	4.23		
19年目	R 26	0.4388	101.8			9.22	4.05		
20年目	R 27	0.4220	101.8			9.20	3.88		
21年目	R 28	0.4057	101.8			9.14	3.71		
22年目	R 29	0.3901	101.8			9.12	3.56		
23年目	R 30	0.3751	101.8			9.13	3.43		
24年目	R 31	0.3607	101.8			9.05	3.26		
25年目	R 32	0.3468	101.8			9.06	3.14		
26年目	R 33	0.3335	101.8			9.02	3.01		
27年目	R 34	0.3207	101.8			9.01	2.89		
28年目	R 35	0.3083	101.8			9.00	2.77		
29年目	R 36	0.2965	101.8			8.96	2.66		
30年目	R 37	0.2851	101.8			8.97	2.56		
31年目	R 38	0.2741	101.8			8.90	2.44		
32年目	R 39	0.2636	101.8			8.85	2.33		
33年目	R 40	0.2534	101.8			8.84	2.24		
34年目	R 41	0.2437	101.8			8.81	2.15		
35年目	R 42	0.2343	101.8			8.82	2.07		
36年目	R 43	0.2253	101.8			8.74	1.97		
37年目	R 44	0.2166	101.8			8.70	1.88		
38年目	R 45	0.2083	101.8			7.62	1.59		
39年目	R 46	0.2003	101.8			8.55	1.71		
40年目	R 47	0.1926	101.8			8.52	1.64		
41年目	R 48	0.1852	101.8			8.41	1.56		
42年目	R 49	0.1780	101.8			8.35	1.49		
43年目	R 50	0.1712	101.8			8.29	1.42		
44年目	R 51	0.1646	101.8			8.22	1.35		
45年目	R 52	0.1583	101.8			8.19	1.30		
46年目	R 53	0.1522	101.8			8.10	1.23		
47年目	R 54	0.1463	101.8			8.03	1.18		
48年目	R 55	0.1407	101.8			7.97	1.12		
49年目	R 56	0.1353	101.8			7.92	1.07		
合計				1,016.42	902.67	402.95	152.88	0.00	0.00
単純事業費計				1,016.42		402.95		0.00	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■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	改良費					534,819		
	改良費					45,573		
		土工		m3	1,094,766	8,328		
		軟弱地盤改良工		m3	14,584	55		
		法面工		m ²	64,184	79		
		擁壁工		式	1	435		
		管渠工		m	276	43		
		函渠工		m	212	270		
		埋蔵文化財調査		式	1	5,369		
		排水工		m	5,566	629		
		中央分離帯工		m	2,170	146		
		雑工		式	1	30,219		
		橋梁費					298,506	
		100m以上		m	24,922	297,369		
		100m未満		m	107	1,137		
		トンネル費					86,143	
		NATM		m	10,183	86,143		
		シールド		m				
		IC・JCT費					83,528	
		IC		箇所	7	70,790		
		JCT		箇所	1	12,738		
	舗装費					20,003		
	車道舗装		m ²	845,376	20,003			
	歩道舗装		m ²					
	付帯施設費					1,068		
	交通管理施設工		式	1	1,068			
	遮音壁		m					
②用地及補償費	用地費					59,150		
		宅地		m ²	1,470,090	42,700		
		田畑		m ²	178,000	12,778		
		山林・原野		m ²	1,164,000	29,755		
		山林・原野		m ²	145,000	167		
		その他		m ²				
	補償費		式	1	16,450			
③間接経費			式	1	42,330	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					636,300			

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	44.2	61,005	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	10,654	
その他	式			
維持管理費合計			71,658	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■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					107,987	
改良費					7,710	
	土工		m3	1,094,766	1,409	
	軟弱地盤改良工		m3	14,584	9	
	法面工		m ²	64,184	13	
	擁壁工		式	1	74	
	管渠工		m	276	7	
	函渠工		m	212	46	
	埋蔵文化財調査		式	1	908	
	排水工		m	5,566	106	
	中央分離帯工		m	2,170	25	
	雑工		式	1	5,112	
橋梁費					50,501	
	100m以上		m	15,084	50,309	
	100m未満		m	107	192	
トンネル費					14,574	
	NATM		m	10,183	14,574	
	シールド		m			
IC・JCT費					14,131	
	IC		箇所	7	11,976	
	JCT		箇所	1	2,155	
舗装費					20,003	
	車道舗装		m ²	840,582	20,003	
	歩道舗装		m ²			
付帯施設費					1,068	
	交通管理施設工		式	1	1,068	
	遮音壁		m			
②用地及補償費					1,124	
用地費					87	
	宅地		m ²	0	26	
	田畑		m ²	0	60	
	山林・原野		m ²	0	0	
	その他		m ²	0	0	
補償費					1,037	
③間接経費					2,687	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					111,798	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	44.2	37,506	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	6,819	
その他	式			
維持管理費合計			44,325	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）
起終点	自：岐阜県養老郡養老町大跡 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜				延長	18.0km
事業概要						
<p>一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p>						
H10年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	2,818億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約38%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	17,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (1.2)	総費用 (事業費)/(事業全体) 3,615/29,093億円 事業費：2,960/26,457億円 維持管理費：356/1,548億円 更新費：299/1,089億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 10,497/42,959億円 走行時間短縮便益：9,301/38,075億円 走行経費減少便益：995/3,922億円 交通事故減少便益：202/963億円	基準年 令和5年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%）【残事業】B/C=2.6～3.2（交通量 ±10%）</p> <p>事業費変動：B/C=1.5～1.5（事業費 ±10%）B/C=2.7～3.2（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間変動：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%）B/C=2.7～3.0（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（大垣市民病院、四日市市立四日市病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止め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。 ・並行区間等の冬期交通障害区間の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 						

⑨生活環境の改善・保全

- ・ N02排出量の削減が見込まれる。・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合、岐阜・三重県境間東海環状自動車道建設促進協議会等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～北勢IC間について、着実に事業を推進し、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・ 事業費については、今回の見直しによる増加額が大きいことから、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減及び単年度の県負担が大きくなるよう予算の平準化をお願いします。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存はありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～（仮称）北勢IC間については、施工期間が長期となる「県境トンネル工事」を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通をお願いいたします。なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率約99%、事業進捗率約37%（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 令和8年度に暫定全線開通の見込み。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・ 地盤改良工事では、計画段階で作成した3次元モデルと地盤改良機械の施工管理装置を連携するICT地盤改良システムを活用し、従来実施していた改良箇所の位置出しや出来形管理を省略する事で、作業時間の短縮や省力化を図っている。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

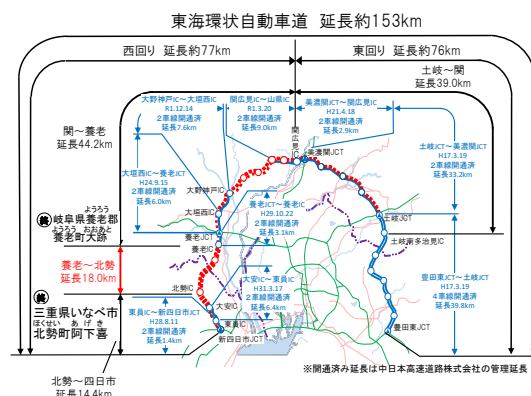
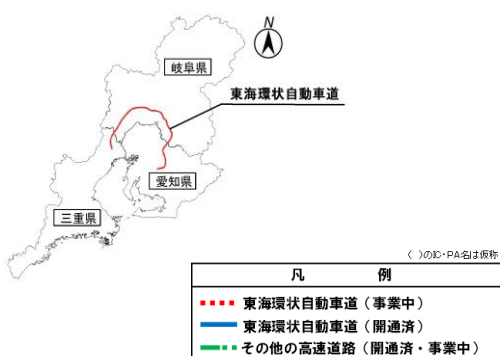
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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475号 東海環状自動車道 豊田～四日市 (一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢))
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一般国道475号 東海環状自動車道 豊田～四日市) 事業全体:費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=13,866億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業:費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=6,882億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) (一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)) 事業全体:費用便益比(B/C)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=437億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.8%) 残事業:費用便益比(B/C)=2.1 (経済的純現在価値(B-C)=1,588億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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):131,231万人・時間/年 渋滞損失削減時間:515万人・時間/年(131,231万人・時間/年⇒130,717人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 並行区間の渋滞損失時間:468.9.7万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:9.3%削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象空港(中部国際空港)、対象自治体名(多治見市、可児市、美濃加茂市、関市) 改善見込み(美濃加茂市～中部国際空港、87分⇒84分 等)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	名古屋港、改善見込み(大垣市～名古屋港:83分→55分、28分短縮) 四日市港、改善見込み(大垣市～四日市港:72分→53分、19分短縮)
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日)
		<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	路線名:東海環状自動車道
<input type="checkbox"/> 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			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	地方生活圏中心都市を連絡（四日市市⇔大垣市：86分→67分 19分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	二次生活圏中心都市を最短時間で連絡（桑名市⇔大垣市：63分→48分 15分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市（桑名市、大垣市） 改善見込み（桑名市～大垣市、63分⇒48分 等）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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		
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区	
	<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	・ナガシマリゾート（1,062万人：R3実績） ・多度大社（86万人：R3実績）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次救急医療施設（四日市市立四日市病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（33分→24分 9分短縮） 三次救急医療施設（大垣市民病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（42分→25分 17分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<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	第一次緊急輸送道路として位置づけられている
		<input checked="" 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	緊急輸送道路：東名阪自動車道、国道258号（大垣市～桑名市）
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する	冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成
4. 環境	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	CO2排出削減量：13千t/年（18,684千t/年 ⇒ 18,671千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 排出削減量：46.3t/年、排出削減率：17.0%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 排出削減量：2.7t/年、排出削減率：17.3%削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	L=18.0km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,300	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	2,569億円	102億円		2,671億円
うち残事業分	1,527億円	102億円		1,629億円
基準年における 現在価値(C)	2,518億円	37億円		2,555億円
うち残事業分	1,368億円	37億円		1,405億円

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5年度			
供用年	令和9年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	111億円	17億円	2.8億円	131億円
基準年における 現在価値(B)	2,647億円	291億円	55億円	2,993億円
うち残事業分	2,647億円	291億円	55億円	2,993億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	437億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	1,588億円
経済的内部収益率（残事業）	9.4%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,300台/日	±10%	1.05~1.3
事業費	2,569億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	37年	±20%	1.2~1.2

【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	17,300台/日	±10%	1.9~2.3
事業費	2,518億円	±10%	1.9~2.4
事業期間	11年	±20%	2.1~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）（事業全体）

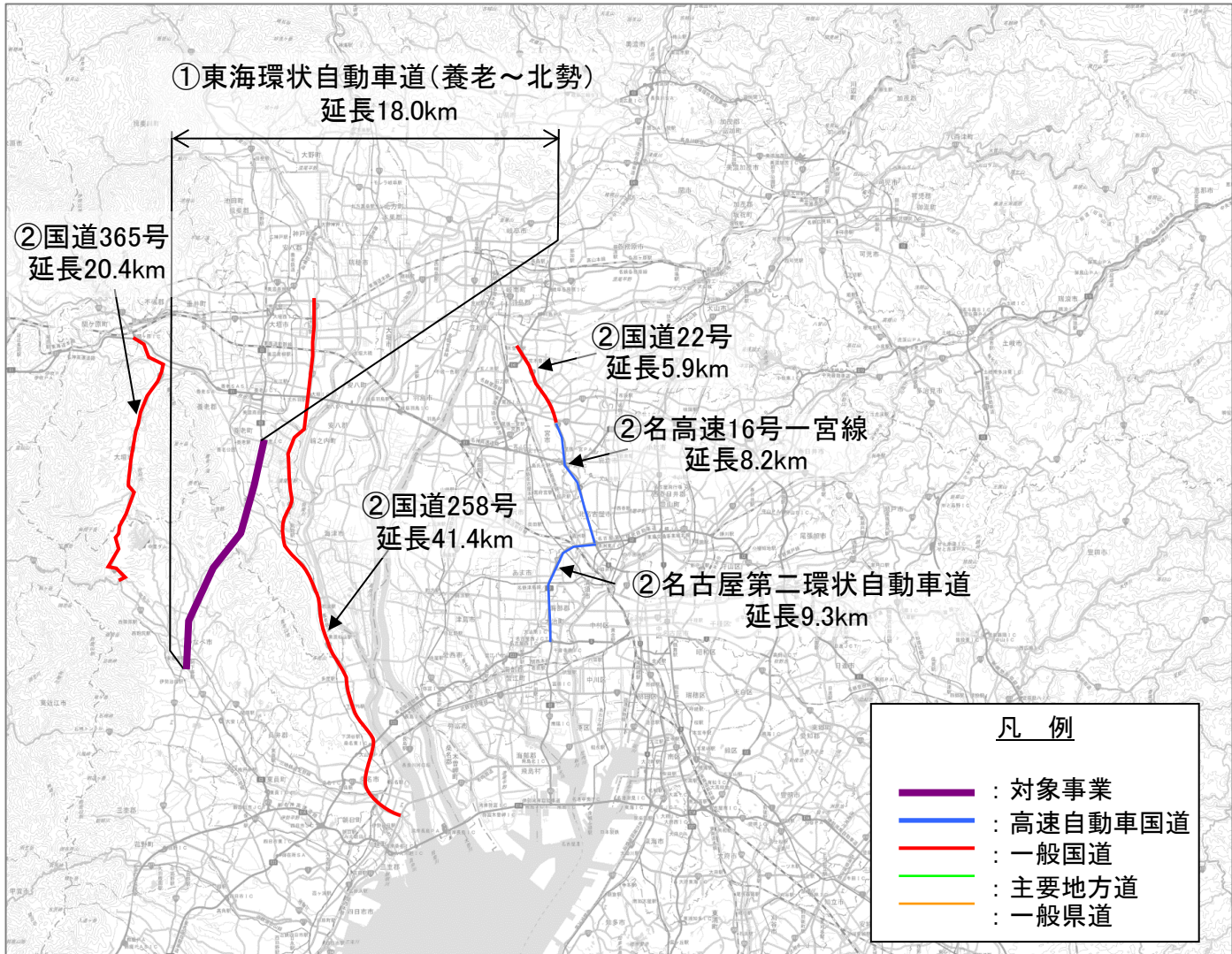
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (養老～北勢)] : 18.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	17,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	42.44	
②主な周辺道路 ^{※4}	名古屋 第二環状 自動車道 : 9.3km	交通量	[台/日]	60,100	55,800
		走行時間	[分]	7.4	7.3
		走行時間費用	[億円/年]	99.03	91.19
	国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	29,800	27,800
		走行時間	[分]	69	68
		走行時間費用	[億円/年]	398.46	365.10
	名高速 16号一宮 線 : 8.2km	交通量	[台/日]	50,900	50,800
		走行時間	[分]	6.4	6.4
		走行時間費用	[億円/年]	66.95	66.64
	国道22号 : 5.9km	交通量	[台/日]	67,400	66,300
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	146.88	142.65
	国道365 号 : 20.4km	交通量	[台/日]	4,800	4,000
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	41.46	35.04
③その他道路合計 12,414.8km	走行時間費用	[億円/年]	55,354.30	55,207.21	

			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：12,518.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	56,107.07	55,950.26	156.81

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）（残事業）

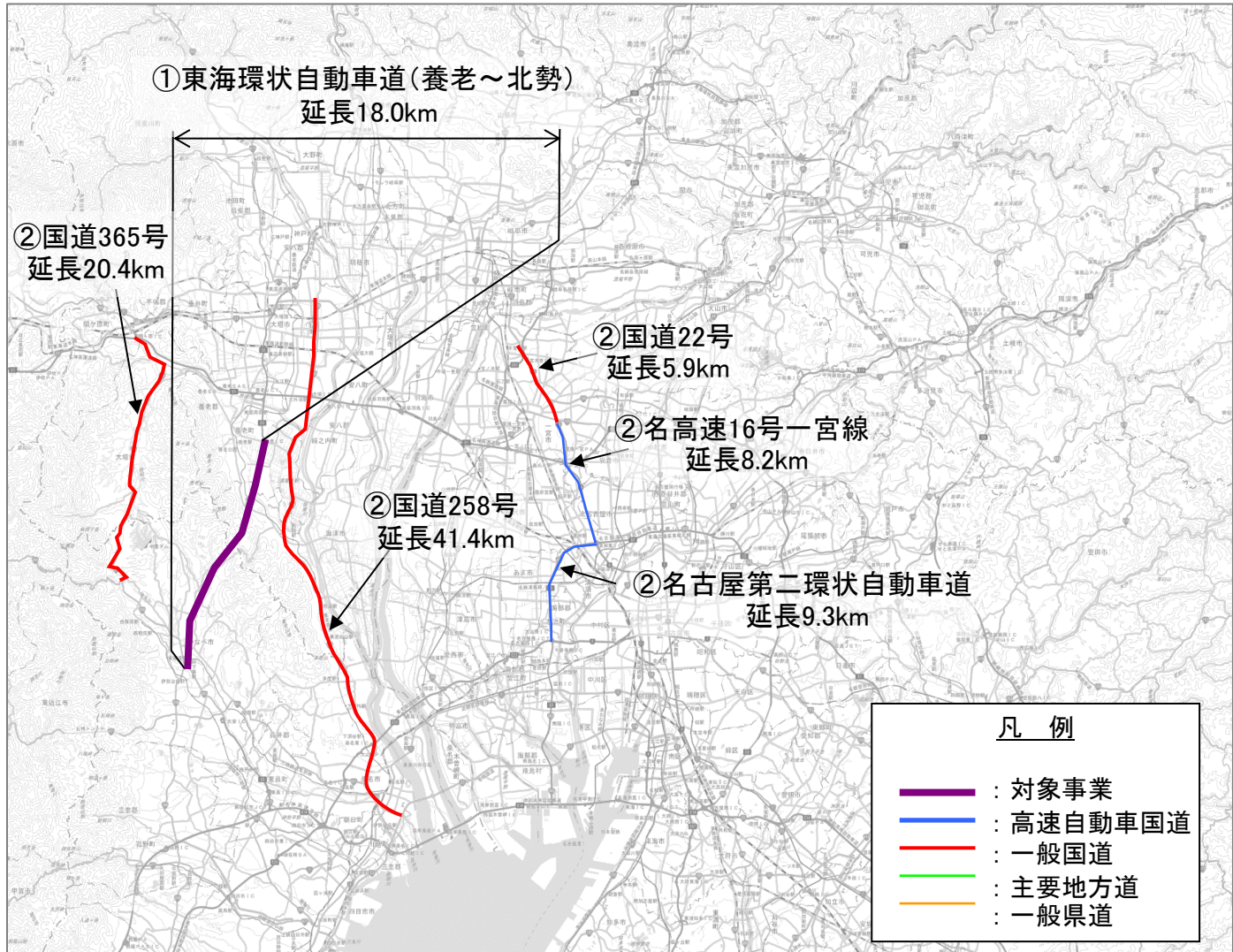
（推計時点 R22年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (養老～北勢)] : 18.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]		-	17,300
	走行時間 ^{※2}	[分]		-	11
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		-	42.44
②主な周辺道路 ^{※4}	名古屋 第二環状 自動車道 : 9.3km	交通量	[台/日]	60,100	55,800
		走行時間	[分]	7.4	7.3
		走行時間費用	[億円/年]	99.03	91.19
	国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	29,800	27,800
		走行時間	[分]	69	68
		走行時間費用	[億円/年]	398.46	365.10
	名高速 16号一宮 線 : 8.2km	交通量	[台/日]	50,900	50,800
		走行時間	[分]	6.4	6.4
		走行時間費用	[億円/年]	66.95	66.64
	国道22号 : 5.9km	交通量	[台/日]	67,400	66,300
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	146.88	142.65
	国道365 号 : 20.4km	交通量	[台/日]	4,800	4,000
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	41.46	35.04
③その他道路合計 12,414.8km	走行時間費用	[億円/年]	55,354.30	55,207.21	

			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：12,518.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	56,107.07	55,950.26	156.81

- ※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。

(2) 図面(①、②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：一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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"/>
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 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 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				

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
その他				
4. その他				
上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

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475号東海環状自動車道(養老~北勢) (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.14	18.0	2.45			
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
-29年目	H 10	2.6658	113.6	0.95	2.28				
-28年目	H 11	2.5633	112.0	0.95	2.22				
-27年目	H 12	2.4647	110.7	1.43	3.24				
-26年目	H 13	2.3699	109.4	0.95	2.10				
-25年目	H 14	2.2788	107.6	0.95	2.05				
-24年目	H 15	2.1911	106.1	0.95	2.00				
-23年目	H 16	2.1068	105.0	0.95	1.95				
-22年目	H 17	2.0258	103.7	0.95	1.89				
-21年目	H 18	1.9479	103.0	0.92	1.78				
-20年目	H 19	1.8730	102.1	2.14	4.00				
-19年目	H 20	1.8009	101.6	3.23	5.83				
-18年目	H 21	1.7317	100.3	4.64	8.15				
-17年目	H 22	1.6651	98.6	1.43	2.46				
-16年目	H 23	1.6010	97.2	1.43	2.40				
-15年目	H 24	1.5395	96.4	2.86	4.64				
-14年目	H 25	1.4802	96.4	17.30	27.04				
-13年目	H 26	1.4233	98.7	16.88	24.79				
-12年目	H 27	1.3686	100.2	17.71	24.62				
-11年目	H 28	1.3159	100.2	7.13	9.53				
-10年目	H 29	1.2653	100.5	9.55	12.24				
-9年目	H 30	1.2167	100.4	17.68	21.81				
-8年目	R 1	1.1699	101.2	118.79	139.79				
-7年目	R 2	1.1249	101.9	154.28	173.38				
-6年目	R 3	1.0816	101.8	162.80	176.09				
-5年目	R 4	1.0400	101.8	181.48	188.74				
基準年	R 5	1.0000	101.8	312.25	312.25				
-3年目	R 6	0.9615	101.8	475.77	457.47				
-2年目	R 7	0.9246	101.8	490.56	453.55				
-1年目	R 8	0.8890	101.8	257.33	228.76				
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	38.94	33.28	0.70	0.60		
1年目	R 10	0.8219	101.8	38.45	31.61	1.05	0.86		
2年目	R 11	0.7903	101.8	38.45	30.39	1.05	0.83		
3年目	R 12	0.7599	101.8	38.45	29.22	1.07	0.81		
4年目	R 13	0.7307	101.8	38.45	28.10	1.08	0.79		
5年目	R 14	0.7026	101.8	38.45	27.02	1.11	0.78		
6年目	R 15	0.6756	101.8	38.45	25.98	1.11	0.75		
7年目	R 16	0.6496	101.8	35.04	22.76	1.13	0.73		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			2.55	1.59		
9年目	R 18	0.6006	101.8			2.56	1.54		
10年目	R 19	0.5775	101.8			2.56	1.48		
11年目	R 20	0.5553	101.8			2.54	1.41		
12年目	R 21	0.5339	101.8			2.53	1.35		
13年目	R 22	0.5134	101.8			2.52	1.30		
14年目	R 23	0.4936	101.8			2.49	1.23		
15年目	R 24	0.4746	101.8			2.48	1.18		
16年目	R 25	0.4564	101.8			2.48	1.13		
17年目	R 26	0.4388	101.8			2.45	1.08		
18年目	R 27	0.4220	101.8			2.45	1.03		
19年目	R 28	0.4057	101.8			2.43	0.99		
20年目	R 29	0.3901	101.8			2.41	0.94		
21年目	R 30	0.3751	101.8			2.42	0.91		
22年目	R 31	0.3607	101.8			2.37	0.85		
23年目	R 32	0.3468	101.8			2.37	0.82		
24年目	R 33	0.3335	101.8			2.37	0.79		
25年目	R 34	0.3207	101.8			2.36	0.76		
26年目	R 35	0.3083	101.8			2.35	0.72		
27年目	R 36	0.2965	101.8			2.32	0.69		
28年目	R 37	0.2851	101.8			2.33	0.66		
29年目	R 38	0.2741	101.8			2.30	0.63		
30年目	R 39	0.2636	101.8			2.28	0.60		
31年目	R 40	0.2534	101.8			2.27	0.57		
32年目	R 41	0.2437	101.8			2.25	0.55		
33年目	R 42	0.2343	101.8			2.25	0.53		
34年目	R 43	0.2253	101.8			2.22	0.50		
35年目	R 44	0.2166	101.8			2.19	0.47		
36年目	R 45	0.2083	101.8			1.65	0.34		
37年目	R 46	0.2003	101.8			2.11	0.42		
38年目	R 47	0.1926	101.8			2.09	0.40		
39年目	R 48	0.1852	101.8			2.04	0.38		
40年目	R 49	0.1780	101.8			2.01	0.36		
41年目	R 50	0.1712	101.8			1.97	0.34		
42年目	R 51	0.1646	101.8			1.94	0.32		
43年目	R 52	0.1583	101.8			1.92	0.30		
44年目	R 53	0.1522	101.8			1.88	0.29		
45年目	R 54	0.1463	101.8			1.84	0.27		
46年目	R 55	0.1407	101.8			1.81	0.26		
47年目	R 56	0.1353	101.8			1.78	0.24		
48年目	R 57	0.1301	101.8			1.76	0.23		
49年目	R 58	0.1251	101.8	-55.42	-6.93	1.72	0.22		
合計				2,513.54	2,518.46	101.92	36.82	0.00	0.00
単純事業費計				2,568.95		101.92		0.00	

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

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475号東海環状自動車道(養老～北勢)
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.14	18.0	2.45

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-3年目	R 6	0.9615	101.8	475.77	457.47				
-2年目	R 7	0.9246	101.8	490.56	453.55				
-1年目	R 8	0.8890	101.8	257.33	228.76				
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	38.94	33.28	0.70	0.60		
1年目	R 10	0.8219	101.8	38.45	31.61	1.05	0.86		
2年目	R 11	0.7903	101.8	38.45	30.39	1.05	0.83		
3年目	R 12	0.7599	101.8	38.45	29.22	1.07	0.81		
4年目	R 13	0.7307	101.8	38.45	28.10	1.08	0.79		
5年目	R 14	0.7026	101.8	38.45	27.02	1.11	0.78		
6年目	R 15	0.6756	101.8	38.45	25.98	1.11	0.75		
7年目	R 16	0.6496	101.8	35.04	22.76	1.13	0.73		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			2.55	1.59		
9年目	R 18	0.6006	101.8			2.56	1.54		
10年目	R 19	0.5775	101.8			2.56	1.48		
11年目	R 20	0.5553	101.8			2.54	1.41		
12年目	R 21	0.5339	101.8			2.53	1.35		
13年目	R 22	0.5134	101.8			2.52	1.30		
14年目	R 23	0.4936	101.8			2.49	1.23		
15年目	R 24	0.4746	101.8			2.48	1.18		
16年目	R 25	0.4564	101.8			2.48	1.13		
17年目	R 26	0.4388	101.8			2.45	1.08		
18年目	R 27	0.4220	101.8			2.45	1.03		
19年目	R 28	0.4057	101.8			2.43	0.99		
20年目	R 29	0.3901	101.8			2.41	0.94		
21年目	R 30	0.3751	101.8			2.42	0.91		
22年目	R 31	0.3607	101.8			2.37	0.85		
23年目	R 32	0.3468	101.8			2.37	0.82		
24年目	R 33	0.3335	101.8			2.37	0.79		
25年目	R 34	0.3207	101.8			2.36	0.76		
26年目	R 35	0.3083	101.8			2.35	0.72		
27年目	R 36	0.2965	101.8			2.32	0.69		
28年目	R 37	0.2851	101.8			2.33	0.66		
29年目	R 38	0.2741	101.8			2.30	0.63		
30年目	R 39	0.2636	101.8			2.28	0.60		
31年目	R 40	0.2534	101.8			2.27	0.57		
32年目	R 41	0.2437	101.8			2.25	0.55		
33年目	R 42	0.2343	101.8			2.25	0.53		
34年目	R 43	0.2253	101.8			2.22	0.50		
35年目	R 44	0.2166	101.8			2.19	0.47		
36年目	R 45	0.2083	101.8			1.65	0.34		
37年目	R 46	0.2003	101.8			2.11	0.42		
38年目	R 47	0.1926	101.8			2.09	0.40		
39年目	R 48	0.1852	101.8			2.04	0.38		
40年目	R 49	0.1780	101.8			2.01	0.36		
41年目	R 50	0.1712	101.8			1.97	0.34		
42年目	R 51	0.1646	101.8			1.94	0.32		
43年目	R 52	0.1583	101.8			1.92	0.30		
44年目	R 53	0.1522	101.8			1.88	0.29		
45年目	R 54	0.1463	101.8			1.84	0.27		
46年目	R 55	0.1407	101.8			1.81	0.26		
47年目	R 56	0.1353	101.8			1.78	0.24		
48年目	R 57	0.1301	101.8			1.76	0.23		
49年目	R 58	0.1251	101.8	-1.05	-0.13	1.72	0.22		
合計				1,527.31	1,368.02	101.92	36.82	0.00	0.00
単純事業費計				1,527.31		101.92		0.00	

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475号東海環状自動車道(養老～北勢)(事業全体・残事業)

年次	年度 (基準年) R5	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8548	101.8	43.44	10.48	56.97	110.90	94.80	6.84	1.21	9.36	17.41	14.88	2.76	2.36	131.08	112.05
1年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.8219	101.8	43.41	10.31	57.43	111.14	91.35	6.83	1.19	9.44	17.46	14.35	2.76	2.27	131.36	107.97
2年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7903	101.8	43.37	10.13	57.88	111.38	88.03	6.83	1.17	9.51	17.51	13.83	2.75	2.18	131.64	104.04
3年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7599	101.8	43.33	9.96	58.34	111.62	84.83	6.82	1.15	9.59	17.55	13.34	2.75	2.09	131.93	100.25
4年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7307	101.8	43.29	9.87	58.73	111.88	81.75	6.81	1.14	9.65	17.60	12.86	2.75	2.01	132.23	96.62
5年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.7026	101.8	43.24	9.78	59.12	112.14	78.79	6.81	1.13	9.72	17.65	12.40	2.74	1.93	132.54	93.12
6年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6756	101.8	43.20	9.69	59.51	112.40	75.94	6.80	1.12	9.78	17.70	11.95	2.74	1.85	132.84	89.74
7年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6496	101.8	43.15	9.60	59.91	112.66	73.18	6.79	1.11	9.85	17.74	11.53	2.74	1.78	133.14	86.49
供用開始年次	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6246	101.8	56.98	12.96	85.00	154.94	96.78	6.57	0.91	7.13	14.61	9.12	3.12	1.95	172.66	107.85
9年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.6006	101.8	56.92	12.84	85.56	155.32	93.28	6.56	0.90	7.17	14.64	8.79	3.11	1.87	173.07	103.94
10年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5775	101.8	56.86	12.72	86.11	155.69	89.91	6.55	0.90	7.22	14.67	8.47	3.11	1.80	173.47	100.17
11年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5553	101.8	56.80	12.60	86.66	156.06	86.66	6.55	0.89	7.27	14.70	8.16	3.11	1.72	173.87	96.54
12年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5339	101.8	56.74	12.48	87.22	156.44	83.52	6.54	0.88	7.31	14.73	7.86	3.10	1.66	174.27	93.05
13年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.5134	101.8	56.68	12.36	87.77	156.81	80.50	6.53	0.87	7.36	14.76	7.58	3.10	1.59	174.67	89.67
14年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4936	101.8	56.26	12.27	87.76	156.28	77.15	6.48	0.86	7.36	14.71	7.26	3.08	1.52	174.07	85.93
15年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4746	101.8	55.83	12.18	87.74	155.75	73.93	6.43	0.86	7.36	14.65	6.95	3.06	1.45	173.46	82.33
16年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4564	101.8	55.41	12.08	87.73	155.22	70.84	6.39	0.85	7.36	14.59	6.66	3.04	1.39	172.86	78.89
17年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4388	101.8	54.99	11.99	87.71	154.69	67.89	6.34	0.84	7.36	14.54	6.38	3.02	1.33	172.25	75.59
18年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4220	101.8	54.56	11.90	87.70	154.16	65.05	6.29	0.84	7.35	14.48	6.11	3.01	1.27	171.65	72.43
19年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.4057	101.8	54.14	11.81	87.69	153.64	62.33	6.24	0.83	7.35	14.42	5.85	2.99	1.21	171.05	69.40
20年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3901	101.8	53.72	11.72	87.67	153.11	59.73	6.19	0.82	7.35	14.37	5.60	2.97	1.16	170.44	66.49
21年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3751	101.8	53.30	11.62	87.66	152.58	57.23	6.14	0.82	7.35	14.31	5.37	2.95	1.11	169.84	63.71
22年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3607	101.8	52.87	11.53	87.64	152.05	54.84	6.09	0.81	7.35	14.25	5.14	2.93	1.06	169.23	61.04
23年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3468	101.8	52.45	11.44	87.63	151.52	52.55	6.04	0.81	7.35	14.20	4.92	2.91	1.01	168.63	58.48
24年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3335	101.8	52.03	11.35	87.61	150.99	50.35	6.00	0.80	7.35	14.14	4.72	2.89	0.96	168.02	56.03
25年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3207	101.8	51.60	11.26	87.60	150.46	48.24	5.95	0.79	7.35	14.08	4.52	2.87	0.92	167.42	53.68
26年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.3083	101.8	51.18	11.16	87.58	149.93	46.23	5.90	0.79	7.34	14.03	4.33	2.86	0.88	166.81	51.43
27年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2965	101.8	50.76	11.07	87.57	149.40	44.29	5.85	0.78	7.34	13.97	4.14	2.84	0.84	166.21	49.27
28年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2851	101.8	50.33	10.98	87.56	148.87	42.44	5.80	0.77	7.34	13.91	3.97	2.82	0.80	165.60	47.21
29年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2741	101.8	49.91	10.89	87.54	148.34	40.66	5.75	0.77	7.34	13.86	3.80	2.80	0.77	165.00	45.22
30年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2636	101.8	49.49	10.80	87.53	147.81	38.96	5.70	0.76	7.34	13.80	3.64	2.78	0.73	164.39	43.33
31年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2534	101.8	49.06	10.71	87.51	147.28	37.32	5.65	0.75	7.34	13.75	3.48	2.76	0.70	163.79	41.51
32年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2437	101.8	48.64	10.61	87.50	146.75	35.76	5.61	0.75	7.34	13.69	3.34	2.74	0.67	163.18	39.76
33年目	R 42	0.99122	0.99126	0.99984	0.99311	0.2343	101.8	48.22	10.52	87.48	146.22	34.26	5.56	0.74	7.34	13.63	3.19	2.72	0.64	162.58	38.09
34年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2253	101.8	47.79	10.43	87.47	145.69	32.82	5.51	0.73	7.33	13.58	3.06	2.71	0.61	161.97	36.49
35年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2166	101.8	47.37	10.34	87.46	145.16	31.45	5.46	0.73	7.33	13.52	2.93	2.69	0.58	161.37	34.96
36年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2083	101.8	46.95	10.25	87.44	144.63	30.13	5.41	0.72	7.33	13.46	2.80	2.67	0.56	160.77	33.49
37年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.2003	101.8	46.52	10.15	87.43	144.10	28.86	5.36	0.71	7.33	13.41	2.69	2.65	0.53	160.16	32.08
38年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1926	101.8	46.10	10.06	87.41	143.58	27.65	5.31	0.71	7.33	13.35	2.57	2.63	0.51	159.56	30.73
39年目	R 48	0.99073	0.99078	0.99984	0.99281	0.1852	101.8	45.68	9.97	87.40	143.05	26.49	5.26	0.70	7.33	13.29	2.46	2.61	0.48	158.95	29.43
40年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1780	101.8	45.25	9.88	87.39	142.52	25.37	5.21	0.70	7.33	13.24	2.36	2.59	0.46	158.35	28.19
41年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1712	101.8	44.83	9.79	87.37	141.99	24.31	5.17	0.69	7.33	13.18	2.26	2.57	0.44	157.74	27.01
42年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1646	101.8	44.41	9.69	87.36	141.46	23.29	5.12	0.68	7.33	13.12	2.16	2.55	0.42	157.14	25.87
43年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1583	101.8	43.98	9.60	87.34	140.93	22.31	5.07	0.68	7.32	13.07	2.07	2.54	0.40	156.53	24.78
44年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1522	101.8	43.56	9.51	87.33	140.40	21.37	5.02	0.67	7.32	13.01	1.98	2.52	0.38	155.93	23.73
45年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99249	0.1463	101.8	43.14	9.42	87.32	139.87	20.47	4.97	0.66	7.32	12.96	1.90	2.50	0.37	155.33	22.73
46年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1407	101.8	42.71	9.33	87.30	139.34	19.61	4.92								

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■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					258,836	
改良費					69,412	
		土工	m ³	972,665	32,546	
		軟弱地盤改良工	m ³	40,250	27,434	
		法面工	m ²	245,260	913	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	596	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	312	39	
		函渠工	m	1,804	1,724	
		排水工	m	27,666	2,508	
		中央分離帯工	m	4,930	324	
		雑工	式	1	3,328	
橋梁費					103,441	
		100m以上	m	2,513	100,553	
		100m未満	m	51	2,888	
トンネル費					68,336	
		NATM	m	4,720	68,336	
		シールド	m			
IC・JCT費					8,652	
		IC	箇所	1	8,652	トランペット型
		JCT	箇所			
舗装費					7,630	
		車道舗装	m ²	309,252	7,630	
		歩道舗装	m ²			
付帯施設費					1,366	
		交通管理施設工	式	1	1,366	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②用地及補償費					7,117	
用地費					5,542	
		宅地	m ²	28,250	394	
		田畑	m ²	368,665	4,285	
		山林・原野	m ²	270,960	863	
		その他	m ²			
補償費					1,575	
③間接経費					15,847	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					281,800	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.0	7,790	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	3,421	
その他	式			
維持管理費合計			11,211	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■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				163,179	
	改良費				30,408	
		土工	m ³	972,665	19,816	
		軟弱地盤改良工	m ³	40,250	5,926	
		法面工	m ²	245,260	577	
		擁壁工	式	1	375	
		管渠工	m	312	27	
		函渠工	m	1,804	1,086	
		排水工	m	27,666	1,569	
		中央分離帯工	m	4,930	201	
		雑工	式	1	831	
	橋梁費				50,009	
		100m以上	m	2,513	48,199	
		100m未満	m	51	1,810	
	トンネル費				68,336	
		NATM	m	4,720	68,336	
		シールド	m			
	IC・JCT費				5,430	
		IC	箇所	1	5,430	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				7,630	
		車道舗装	m ²	309,252	7,630	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,366	
		交通管理施設工	式	1	1,366	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				25	
	用地費		m ²	292,875	10	
		宅地	m ²	28,250	0	
		田畑	m ²	152,524	10	
		山林・原野	m ²	112,101	0	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	15	
③	間接経費		式	1	4,915	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				168,119	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.0	7,790	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	3,421	
その他	式			
維持管理費合計			11,211	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（北勢～四日市） <small>ほくせい よっかいち</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）
起終点	白：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせいちやう あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>よっかいち きたやまちやう</small>	延長	14.4 km		
事業概要					
<p>一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p>					
H2年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H9年度工事着手					
全体事業費	1,748億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約88%	供用済延長	7.8 km
計画交通量	24,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体) 1.5 (1.5) (残事業) 2.9 (12.6)	3,615/29,093億円 事業費：2,960/26,457億円 維持管理費：356/1,548億円 更新費：299/1,089億円		10,497/42,959億円 走行時間短縮便益：9,301/38,075億円 走行経費減少便益：995/3,922億円 交通事故減少便益：202/963億円	基準年 令和5年
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C=2.6～3.2（交通量 ±10%）</p> <p>事業費変動：B/C=1.5～1.5（事業費 ±10%） B/C=2.7～3.2（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間変動：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%） B/C=2.7～3.0（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日）。 ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（大垣市民病院、四日市市立四日市病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止め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。 					

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会等が早期整備を要望。三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通見通しが示されている（仮称）北勢IC～大安IC間については、残る工事を着実に推進するとともに、事業を加速させ、1日も早い開通をお願いいたします。なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.5万人増加、製造品出荷額等は約8兆円増加した。
- ・南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率100%、事業進捗率約88%（令和5年3月末時点）
- ・平成28年度まで：東員IC～新四日市JCT 延長1.4km（2/4）部分開通
- ・平成30年度：大安IC～東員IC 延長6.4km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・令和8年度に暫定全線開通の見込み。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

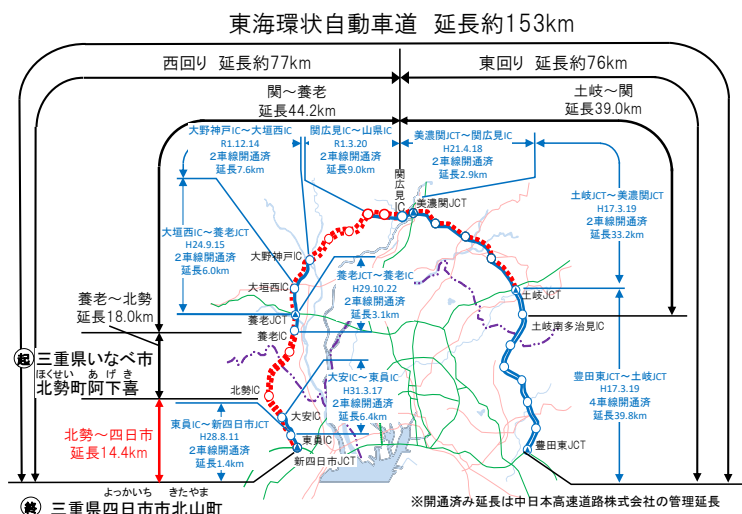
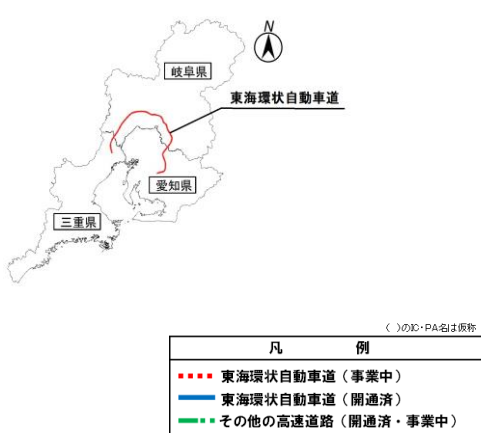
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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475号 東海環状自動車道 豊田～四日市 (一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市))
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一般国道475号 東海環状自動車道 豊田～四日市) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=13,866億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=6,882億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) (一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=1,111億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.3%) 残事業：費用便益比(B/C)=12.6 (経済的純現在価値(B-C)=2,610億円、経済的内部収益率(EIRR)=76.9%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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(整備なし):131,739万人・時間/年 渋滞損失削減時間:699万人・時間/年(131,739万人・時間/年⇒131,040万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 並行区間の渋滞損失時間:449.8万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:5.5%削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	第一種空港:中部国際空港、改善見込み(大垣市～中部国際空港:84分→81分、3分短縮)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	名古屋港、改善見込み(大垣市～名古屋港:83分→55分、28分短縮) 四日市港、改善見込み(大垣市～四日市港:72分→53分、19分短縮)
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日)
		<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	路線名:東海環状自動車道
		<input type="checkbox"/> 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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	地方生活圏中心都市を連絡（四日市市⇄大垣市：86分→67分 19分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	二次生活圏中心都市を最短時間で連絡（桑名市⇄大垣市：63分→48分 15分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	いなべ市⇄桑名市（二次生活圏：39分→21分 18分短縮） いなべ市⇄四日市市（地方生活圏：49分→40分 9分短縮）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	・ナガシマリゾート（1,062万人：R3実績） ・多度大社（86万人：R3実績）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次救急医療施設（四日市市立四日市病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（33分→24分 9分短縮） 三次救急医療施設（大垣市民病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（42分→25分 17分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
		災害への備え	<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 checked="" 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	緊急輸送道路：東名阪自動車道、国道258号（大垣市～桑名市）
		<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	
		<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する	冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成
4. 環境	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	CO2排出削減量：7千t/年（18,712千t/年 ⇒ 18,706千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 排出削減量：34.1t/年、排出削減率：13.2%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 排出削減量：2.0t/年、排出削減率：13.4%削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	L=14.4km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,700	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	1,627億円	320億円		1,947億円
うち残事業分	165億円	211億円		376億円
基準年における 現在価値(C)	2,326億円	121億円		2,447億円
うち残事業分	150億円	75億円		225億円

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5年度			
供用年	令和7年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	116億円	12億円	4.8億円	133億円
基準年における 現在価値(B)	3,255億円	198億円	106億円	3,558億円
うち残事業分	2,583億円	162億円	90億円	2,834億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,111億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	12.6
経済的純現在価値（残事業）	2,610億円
経済的内部収益率（残事業）	76.9%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	24,700台/日	±10%	1.3~1.6
事業費	1,627億円	±10%	1.4~1.5
事業期間	45年	±20%	1.4~1.5

【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	24,700台/日	±10%	11.4~13.9
事業費	165億円	±10%	11.8~13.5
事業期間	11年	±20%	12.5~12.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）（事業全体）

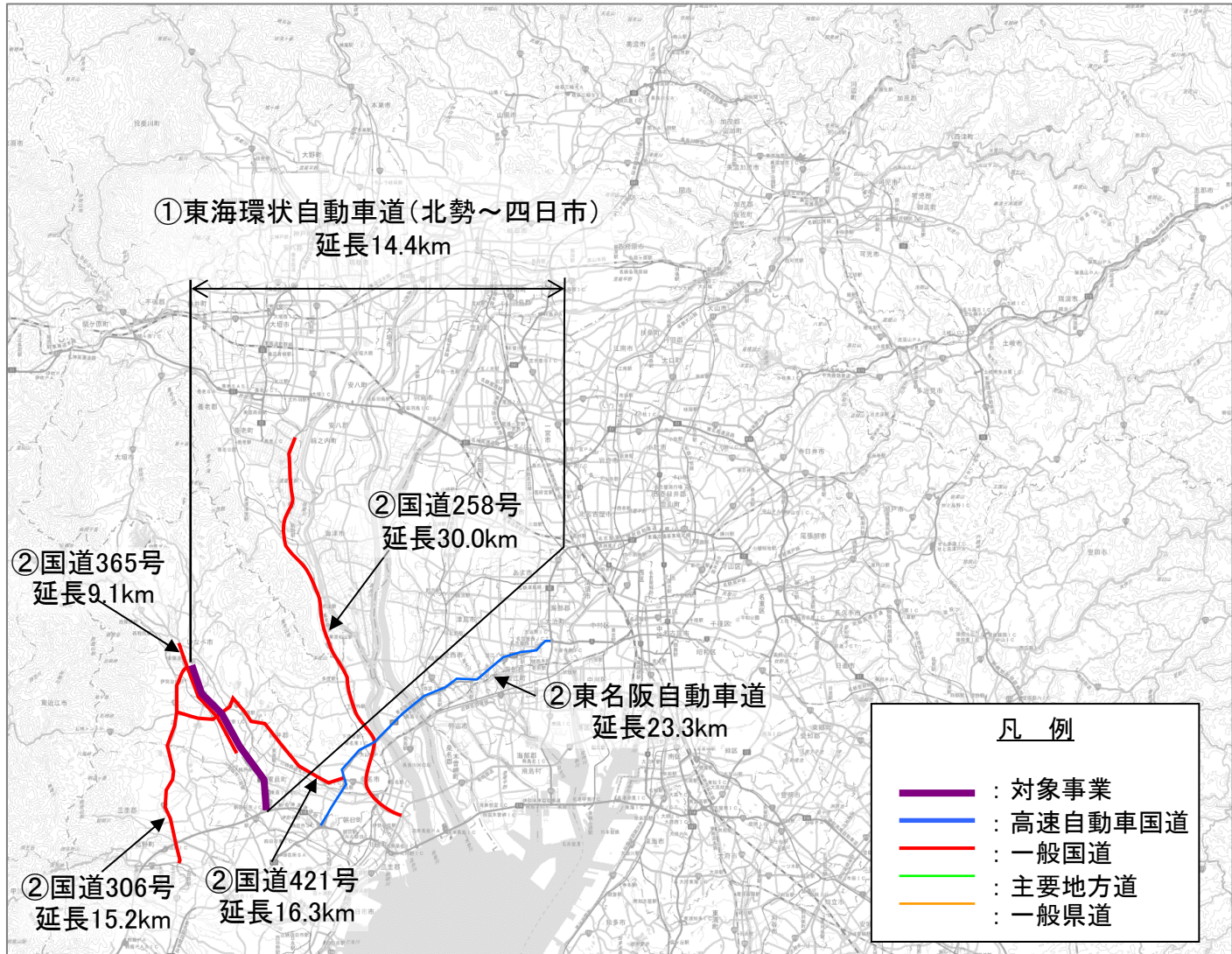
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (北勢～四日市)] : 14.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	24,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	8.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	47.07	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名阪 自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	63,200	58,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	256.80	235.75
	国道258 号 : 30.0km	交通量	[台/日]	28,400	26,500
		走行時間	[分]	48	47
		走行時間費用	[億円/年]	264.86	240.87
	国道306 号 : 15.2km	交通量	[台/日]	13,700	10,600
		走行時間	[分]	36	34
		走行時間費用	[億円/年]	98.97	73.25
	国道421 号 : 16.3km	交通量	[台/日]	13,400	12,900
		走行時間	[分]	39	39
		走行時間費用	[億円/年]	100.85	96.02
	国道365 号 : 9.1km	交通量	[台/日]	10,700	8,600
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	46.38	33.76
③その他道路合計 12,409.7km	走行時間費用	[億円/年]	55,370.36	55,223.54	

			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：12,518.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	56,138.22	55,950.26	187.95

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）（残事業）

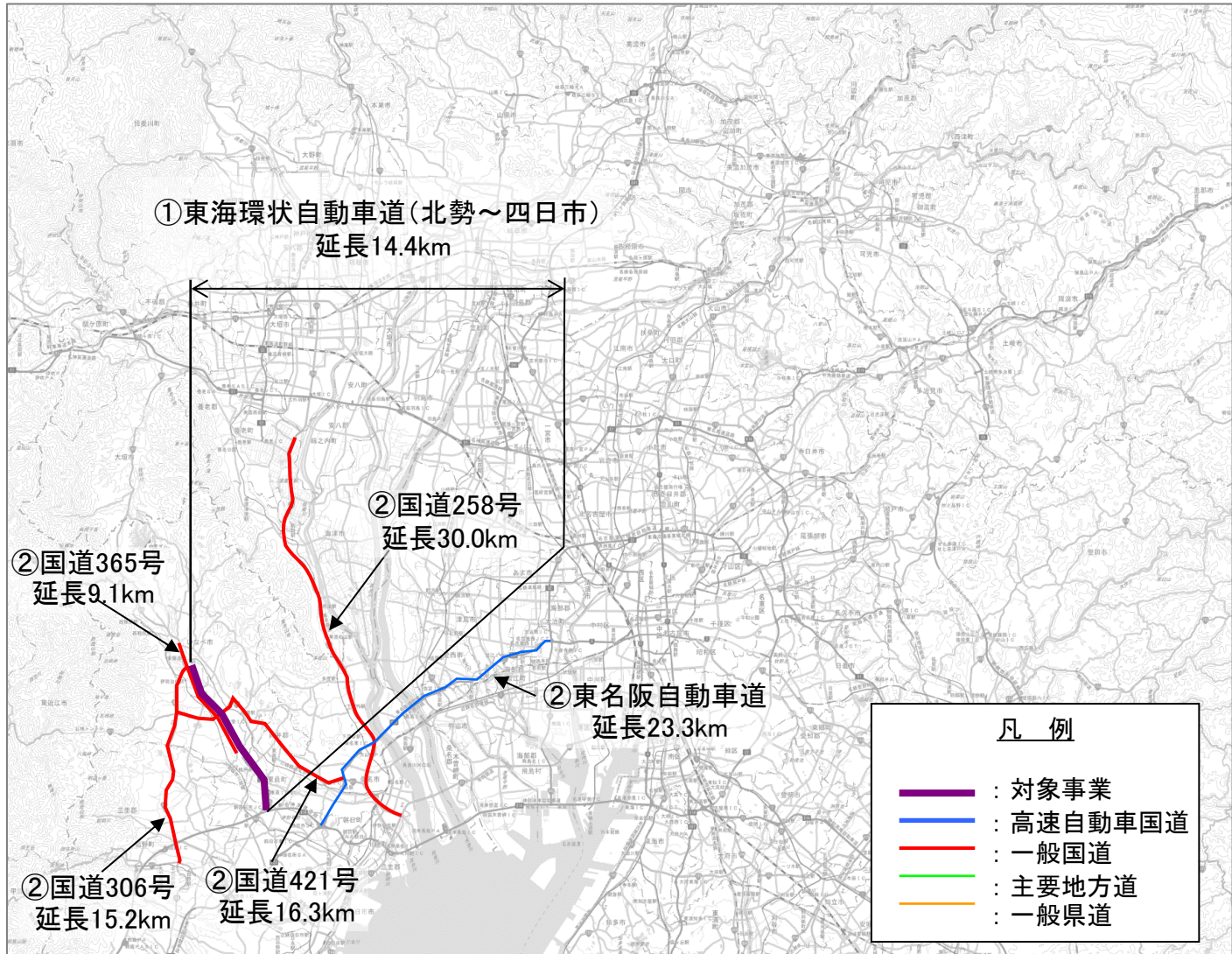
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (北勢～四日市)] : 14.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	5,000	24,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6.9	8.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	7.62	47.07	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名阪 自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	63,000	58,900
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	255.79	235.75
	国道258 号 : 30.0km	交通量	[台/日]	28,200	26,500
		走行時間	[分]	47	47
		走行時間費用	[億円/年]	262.28	240.87
	国道306 号 : 15.2km	交通量	[台/日]	13,200	10,600
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	94.30	73.25
	国道421 号 : 16.3km	交通量	[台/日]	13,300	12,900
		走行時間	[分]	39	39
		走行時間費用	[億円/年]	98.95	96.02
	国道365 号 : 9.1km	交通量	[台/日]	10,900	8,600
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	47.22	33.76
③その他道路合計 12,409.7km	走行時間費用	[億円/年]	55,338.44	55,223.54	

			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：12,518.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	56,104.60	55,950.26	154.34

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道475号 東海環状自動車道(北勢~四日市)

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(北勢~四日市)

(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 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				

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(北勢~四日市)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)		
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475号東海環状自動車道(北勢~四日市) (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.55	14.4	7.87			
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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-35年目	H 2	3.6484	109.9	0.19	0.66				
-34年目	H 3	3.5081	112.5	0.39	1.23				
-33年目	H 4	3.3731	114.1	4.66	14.03				
-32年目	H 5	3.2434	114.4	11.86	34.23				
-31年目	H 6	3.1187	114.3	21.16	58.79				
-30年目	H 7	2.9987	113.7	26.42	70.94				
-29年目	H 8	2.8834	113.2	28.25	73.24				
-28年目	H 9	2.7725	114.2	34.97	86.43				
-27年目	H 10	2.6658	113.6	35.52	84.86				
-26年目	H 11	2.5633	112.0	47.89	111.57				
-25年目	H 12	2.4647	110.7	30.90	70.03				
-24年目	H 13	2.3699	109.4	13.40	29.54				
-23年目	H 14	2.2788	107.6	10.04	21.65				
-22年目	H 15	2.1911	106.1	7.36	15.48				
-21年目	H 16	2.1068	105.0	4.58	9.36				
-20年目	H 17	2.0258	103.7	4.63	9.20				
-19年目	H 18	1.9479	103.0	7.35	14.16				
-18年目	H 19	1.8730	102.1	5.52	10.32				
-17年目	H 20	1.8009	101.6	6.78	12.24				
-16年目	H 21	1.7317	100.3	6.14	10.78				
-15年目	H 22	1.6651	98.6	5.97	10.27				
-14年目	H 23	1.6010	97.2	9.13	15.30				
-13年目	H 24	1.5395	96.4	27.22	44.25				
-12年目	H 25	1.4802	96.4	79.90	124.90				
-11年目	H 26	1.4233	98.7	71.40	104.82				
-10年目	H 27	1.3686	100.2	112.60	156.57				
-9年目	H 28	1.3159	100.2	132.72	177.44				
-8年目	H 29	1.2653	100.5	136.58	175.05				
-7年目	H 30	1.2167	100.4	176.87	218.19				
-6年目	R 1	1.1699	101.2	45.55	53.60				
-5年目	R 2	1.1249	101.9	46.34	52.07				
-4年目	R 3	1.0816	101.8	116.50	126.01				
-3年目	R 4	1.0400	101.8	86.51	89.97				
基準年	R 5	1.0000	101.8	106.34	106.34				
-1年目	R 6	0.9615	101.8	116.47	111.99				
暫定供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	4.88	4.51	3.23	2.99		
1年目	R 8	0.8890	101.8	4.88	4.34	3.04	2.70		
2年目	R 9	0.8548	101.8	4.88	4.17	3.37	2.88		
3年目	R 10	0.8219	101.8	4.88	4.01	3.48	2.86		
4年目	R 11	0.7903	101.8	4.88	3.86	3.49	2.76		
5年目	R 12	0.7599	101.8	4.88	3.71	3.53	2.68		
6年目	R 13	0.7307	101.8	4.88	3.57	3.54	2.59		
7年目	R 14	0.7026	101.8	4.88	3.43	3.58	2.52		
8年目	R 15	0.6756	101.8	4.88	3.30	3.57	2.41		
9年目	R 16	0.6496	101.8	4.88	3.17	3.59	2.33		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			7.81	4.88		
11年目	R 18	0.6006	101.8			7.77	4.67		
12年目	R 19	0.5775	101.8			7.77	4.49		
13年目	R 20	0.5553	101.8			7.75	4.30		
14年目	R 21	0.5339	101.8			7.70	4.11		
15年目	R 22	0.5134	101.8			7.68	3.94		
16年目	R 23	0.4936	101.8			7.64	3.77		
17年目	R 24	0.4746	101.8			7.62	3.62		
18年目	R 25	0.4564	101.8			7.60	3.47		
19年目	R 26	0.4388	101.8			7.52	3.30		
20年目	R 27	0.4220	101.8			7.54	3.18		
21年目	R 28	0.4057	101.8			7.50	3.04		
22年目	R 29	0.3901	101.8			7.44	2.90		
23年目	R 30	0.3751	101.8			7.43	2.79		
24年目	R 31	0.3607	101.8			7.37	2.66		
25年目	R 32	0.3468	101.8			7.37	2.55		
26年目	R 33	0.3335	101.8			7.33	2.45		
27年目	R 34	0.3207	101.8			7.32	2.35		
28年目	R 35	0.3083	101.8			7.29	2.25		
29年目	R 36	0.2965	101.8			7.24	2.15		
30年目	R 37	0.2851	101.8			7.24	2.06		
31年目	R 38	0.2741	101.8			7.20	1.97		
32年目	R 39	0.2636	101.8			7.13	1.88		
33年目	R 40	0.2534	101.8			7.10	1.80		
34年目	R 41	0.2437	101.8			7.08	1.72		
35年目	R 42	0.2343	101.8			7.10	1.66		
36年目	R 43	0.2253	101.8			7.02	1.58		
37年目	R 44	0.2166	101.8			6.95	1.51		
38年目	R 45	0.2083	101.8			6.27	1.31		
39年目	R 46	0.2003	101.8			6.84	1.37		
40年目	R 47	0.1926	101.8			6.82	1.31		
41年目	R 48	0.1852	101.8			6.72	1.24		
42年目	R 49	0.1780	101.8			6.68	1.19		
43年目	R 50	0.1712	101.8			6.61	1.13		
44年目	R 51	0.1646	101.8			6.57	1.08		
45年目	R 52	0.1583	101.8			6.54	1.04		
46年目	R 53	0.1522	101.8			6.46	0.98		
47年目	R 54	0.1463	101.8			6.39	0.94		
48年目	R 55	0.1407	101.8			6.36	0.89		
49年目	R 56	0.1353	101.8	-127.52	-17.25	6.30	0.85		
合計				1,499.39	2,326.29	320.50	121.11	0.00	0.00
単純事業費計				1,626.91		320.50		0.00	

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。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475号東海環状自動車道（北勢～四日市）
 （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	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-1年目	R 6	0.9615	101.8	116.47	111.99				
暫定供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	4.88	4.51	0.74	0.68		
1年目	R 8	0.8890	101.8	4.88	4.34	0.82	0.73		
2年目	R 9	0.8548	101.8	4.88	4.17	1.07	0.92		
3年目	R 10	0.8219	101.8	4.88	4.01	1.20	0.99		
4年目	R 11	0.7903	101.8	4.88	3.86	1.20	0.95		
5年目	R 12	0.7599	101.8	4.88	3.71	1.22	0.93		
6年目	R 13	0.7307	101.8	4.88	3.57	1.23	0.90		
7年目	R 14	0.7026	101.8	4.88	3.43	1.24	0.87		
8年目	R 15	0.6756	101.8	4.88	3.30	1.24	0.84		
9年目	R 16	0.6496	101.8	4.88	3.17	1.25	0.81		
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			5.47	3.42		
11年目	R 18	0.6006	101.8			5.44	3.27		
12年目	R 19	0.5775	101.8			5.44	3.14		
13年目	R 20	0.5553	101.8			5.42	3.01		
14年目	R 21	0.5339	101.8			5.38	2.87		
15年目	R 22	0.5134	101.8			5.38	2.76		
16年目	R 23	0.4936	101.8			5.34	2.64		
17年目	R 24	0.4746	101.8			5.33	2.53		
18年目	R 25	0.4564	101.8			5.30	2.42		
19年目	R 26	0.4388	101.8			5.26	2.31		
20年目	R 27	0.4220	101.8			5.27	2.22		
21年目	R 28	0.4057	101.8			5.25	2.13		
22年目	R 29	0.3901	101.8			5.20	2.03		
23年目	R 30	0.3751	101.8			5.19	1.95		
24年目	R 31	0.3607	101.8			5.16	1.86		
25年目	R 32	0.3468	101.8			5.14	1.78		
26年目	R 33	0.3335	101.8			5.12	1.71		
27年目	R 34	0.3207	101.8			5.12	1.64		
28年目	R 35	0.3083	101.8			5.10	1.57		
29年目	R 36	0.2965	101.8			5.05	1.50		
30年目	R 37	0.2851	101.8			5.06	1.44		
31年目	R 38	0.2741	101.8			5.03	1.38		
32年目	R 39	0.2636	101.8			4.98	1.31		
33年目	R 40	0.2534	101.8			4.96	1.26		
34年目	R 41	0.2437	101.8			4.94	1.20		
35年目	R 42	0.2343	101.8			4.96	1.16		
36年目	R 43	0.2253	101.8			4.90	1.10		
37年目	R 44	0.2166	101.8			4.85	1.05		
38年目	R 45	0.2083	101.8			4.38	0.91		
39年目	R 46	0.2003	101.8			4.77	0.95		
40年目	R 47	0.1926	101.8			4.75	0.92		
41年目	R 48	0.1852	101.8			4.69	0.87		
42年目	R 49	0.1780	101.8			4.66	0.83		
43年目	R 50	0.1712	101.8			4.61	0.79		
44年目	R 51	0.1646	101.8			4.58	0.75		
45年目	R 52	0.1583	101.8			4.56	0.72		
46年目	R 53	0.1522	101.8			4.50	0.69		
47年目	R 54	0.1463	101.8			4.45	0.65		
48年目	R 55	0.1407	101.8			4.43	0.62		
49年目	R 56	0.1353	101.8			4.39	0.59		
合計				165.27	150.05	211.01	74.58	0.00	0.00
単純事業費計				165.27		211.01		0.00	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■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				138,317	
	改良費				17,329	
		土工	m ³	418,000	7,470	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	96,500	38	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,698	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	1,150	2,043	ボックスラーメン
		排水工	m	273,000	499	
		中央分離帯工	m	1,830	62	
		雑工	式	1	4,518	側道、跨道橋
	橋梁費				101,372	
		100m以上	m	18,610	94,438	
		100m未満	m	1,420	6,934	
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,232	
		IC	箇所	3	9,232	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				9,425	
		車道舗装	m ²	309,600	9,425	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				958	
		交通管理施設工	式	1	958	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,701	
	用地費		m ²	514,000	12,752	
		宅地	m ²	98,000	4,959	
		田畑	m ²	375,000	7,589	
		山林・原野	m ²	41,000	204	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,949	
③	間接経費		式		20,782	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				174,800	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4	30,982	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	4,273	
その他	式			
維持管理費合計			35,255	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■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				17,668	
	改良費				2,864	
		土工	m ³	18,800	328	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³		0	
		法面工	m ²	23,400	7	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	113	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m		0	
		函渠工	m	70	90	ボックスラーメン
		排水工	m	16,800	22	
		中央分離帯工	m	1,290	17	
		雑工	式	1	2,288	側道、跨道橋
	橋梁費				4,447	
		100m以上	m	8,011	4,143	
		100m未満	m	84	304	
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				405	
		IC	箇所	2	405	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				9,253	
		車道舗装	m ²	70,950	9,253	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				699	
		交通管理施設工	式	1	699	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				0	
	用地費		m ²	0	0	
		宅地	m ²	0	0	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	0	0	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	0	
③	間接経費		式		512	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				18,180	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4	20,384	清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1	2,827	
その他	式			
維持管理費合計			23,211	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出。

○更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道258号 <small>だいそう</small> 大桑道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	白：岐阜県大垣市楽田町 至：三重県桑名市大字小貝須字柳原			延長	41.6km	
事業概要	<p>一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路である。</p> <p>暫定2車線区間には、事故危険箇所（2箇所）などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援等の効果を見込んでいる。</p>					
S40年度事業化	S40年度、S43年度 S53年度都市計画決定 (H8年度変更)	S40年度用地着手	S40年度工事着手			
全体事業費	310億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約87%	供用済延長	28.9km	
計画交通量	26,300/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.3 (残事業) 4.6	総費用 (事業)/ (事業全体) 86/1,221億円 (事業費：31/938億円 維持管理費：55/283億円 更新費：0/0億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 399/3,982億円 (走行時間短縮便益：375/3,699億円 走行経費減少便益：19/218億円 交通事故減少便益：5.3/64億円)	基準年 令和5年		
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=4.2~5.1(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=3.3~3.3(事業費 ±10%) B/C=4.5~4.8(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=3.3~3.3(事業期間±20%) B/C=4.5~4.7(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市（大垣市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクト（中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン）を支援する。 ・主要観光地（千代保稲荷神社、ナガシマリゾート）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（岐阜県地域防災計画・三重県地域防災計画より）として位置づけられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた意見主な意見等：

- ・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」が早期整備を要望。
- ・「中部圏開発整備法」（昭和41年7月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和41年11月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（9県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）3市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）が早期整備を要望。

県知事の意見：

【岐阜県】

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・大桑道路は、岐阜西濃地域や滋賀方面から名古屋港や四日市港への物流軸を担うとともに、大雪時には名神高速道路や一般国道21号等の迂回路としての役割を果たす重要な社会基盤です。
- ・速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。

【三重県】

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存はありません。

大桑道路は、三重県北勢地域や岐阜県西濃地域における交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な道路です。今後も引き続き、両地域の交通円滑化や産業振興に資する本事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・柚井～下野代（延長3.2km）の4車線化により、柚井交差点では最大940mあった渋滞が解消。
- ・岐阜県は石油の9割を三重県から搬入しており、国道258号が西濃地域への唯一のルート。
- ・国道258号の暫定2車線区間には事故危険区間が2箇所あり、事故による渋滞が石油の輸送効率に影響している。
- ・国道258号は、広域的な道路ネットワークの一部であり、大雪に伴う通行止めリスクが存在する名神高速道路や国道21号、新名神高速道路、東海環状自動車道等の迂回路としての役割を果たす等重要な路線である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約87%、用地進捗率は約99%（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・養老郡養老町大巻から桑名市多度町柚井（延長12.7km）は、関係機関との調整を踏まえ整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

- ・車両にレーザー測量機を取り付け、現道を走行しながら3次元点群データを作成するMMS測量を活用。測量作業自体の効率化と3次元点群データから作成したBIM/CIMモデルを元に土工数量を自動算出し、作業時間の短縮を図っている。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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訳の合計と一致しないことがある。

(再評価)

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258号 大桑道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比(B/C) = 3.3 経済的純現在価値(B-C) = 2,761億円 経済的内部収益率(EIRR) = 7.7% 残事業：費用便益比(B/C) = 4.6 経済的純現在価値(B-C) = 313億円 経済的内部収益率(EIRR) = 34.5%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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)：16,296万人・時間/年 渋滞損失削減時間：78万人・時間/年(16,296万人・時間/年⇒16,218万人・時間/年) 区間b(当該区間)について：国道258号(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町袖井) 当該区間の渋滞損失時間：35.4万人・時間/年(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町袖井) 当該区間の渋滞損失削減率：3割削減(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町袖井)
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 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	特急停車駅(桑名駅)へのアクセス向上(大垣市～桑名駅：約68分⇒約61分)
		<input type="checkbox"/> 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	
	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が見込まれる	国際拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上(大垣市～四日市港：約80分⇒約73分)
	<input type="checkbox"/> 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が向上		
	<input type="checkbox"/> 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		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input 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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市(大垣市)へのアクセス向上(海津市南濃町~大垣市:約41分⇒約34分)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン(策定年月:H22.2)(岐阜県、三重県、愛知県)を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	千代保稲荷神社へのアクセス向上(四日市市~千代保稲荷神社:約76分⇒約69分、R3年間入込客数:約102万人) ナガシマリゾートへのアクセス向上(大垣市~ナガシマリゾート:約75分⇒約68分、R3年間入込客数:約1,062万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
	2. 暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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			
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有り	
		<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
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	三次医療施設(大垣市民病院)へのアクセス向上(桑名市多度町~大垣市民病院:約47分⇒約40分)	

3. 安全	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/日以上）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	
	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	当該事業を含む一般国道258号は、岐阜県地域防災計画（R5.3）・三重県地域防災計画（R4.3）に第一次緊急輸送路として位置づけ
		<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'路線としての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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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：約4.8千t-CO2/年（約6,117.2千t-CO2/年→約6,112.4千t-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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定地域（桑名市 ※多度町除く） NO2について環境基準を達成している測定局数：2箇所/2箇所（桑名市、令和3年度） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（一）安八海津線 安八町北今ヶ淵～海津市海津町油島 排出削減量：約4.9t/年（約21.7t/年⇒約16.8t/年）、排出削減率：2割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：約15.8t/年
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定地域（桑名市 ※多度町除く） SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：2箇所/2箇所（桑名市、令和3年度） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（一）安八海津線 安八町北今ヶ淵～海津市海津町油島 排出削減量：約0.29t/年（約1.24t/年⇒約0.95t/年）、排出削減率：2割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：約0.9t/年
		<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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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258号	大桑道路	L = 41.6 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,300	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	298億円	423億円		721億円
うち残事業分	35億円	156億円		192億円
基準年における 現在価値 (C)	938億円	283億円		1,221億円
うち残事業分	31億円	55億円		86億円

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5年度			
供用年	平成21年度、平成28年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	49億円	2.9億円	0.73億円	53億円
基準年における 現在価値 (B)	3,699億円	218億円	64億円	3,982億円
うち残事業分	375億円	19億円	5.3億円	399億円

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）	2,761億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.7%
費用便益比（残事業）	4.6
経済的純現在価値（残事業）	313億円
経済的内部収益率（残事業）	34.5%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	26,300台/日	±10%	2.9~3.6
事業費	298億円	±10%	3.3~3.3
事業期間	57年	±20%	3.3~3.3

【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	26,300台/日	±10%	4.2~5.1
事業費	35億円	±10%	4.5~4.8
事業期間	5年	±20%	4.5~4.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道258号 大桑道路（事業全体）

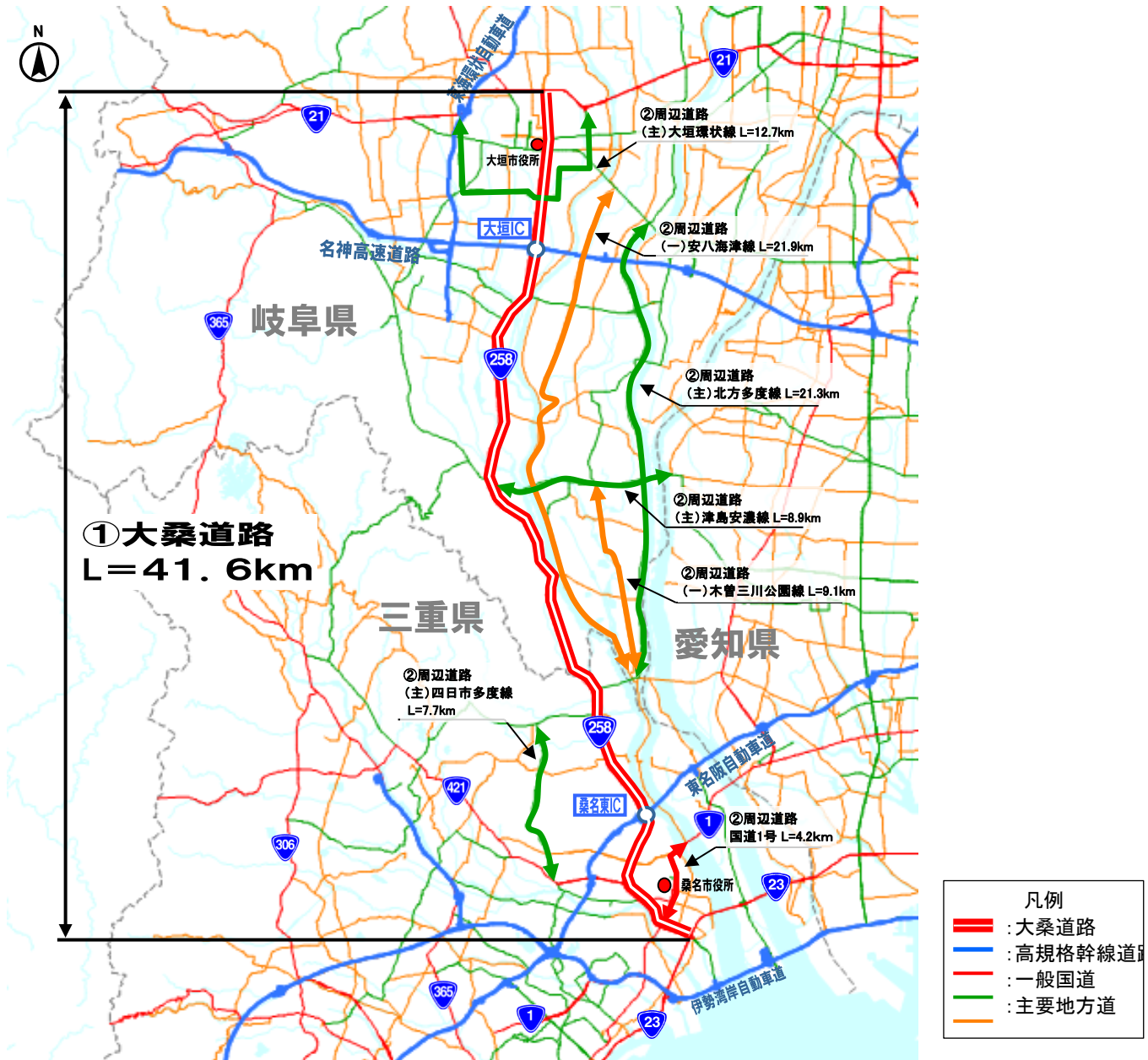
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔大桑道路〕 ：41.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,600	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	87	71	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	267.86	361.46	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 ：4.2km	交通量	[台/日]	28,000	23,300
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	42.70	33.58
	(主)大垣環状線 ：12.7km	交通量	[台/日]	23,600	21,600
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	128.42	113.04
	(主)北方多度線 ：21.3km	交通量	[台/日]	6,200	5,600
		走行時間	[分]	45	45
		走行時間費用	[億円/年]	54.27	48.44
	(一)木曾三川公園線 ：9.1km	交通量	[台/日]	1,100	400
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	4.42	1.60
	(主)四日市多度線 ：7.7km	交通量	[台/日]	5,400	3,700
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	16.29	10.91
	(一)安八海津線 ：21.9km	交通量	[台/日]	4,500	2,900
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	39.53	25.60
	(主)津島安濃線 ：8.9km	交通量	[台/日]	10,900	10,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	38.96	35.10
③その他道路合計 3,949.9km	走行時間費用	[億円/年]	18,876.95	18,716.50	

			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：4,077.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,469.40	19,346.23	123.18

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道258号 大桑道路（残事業）

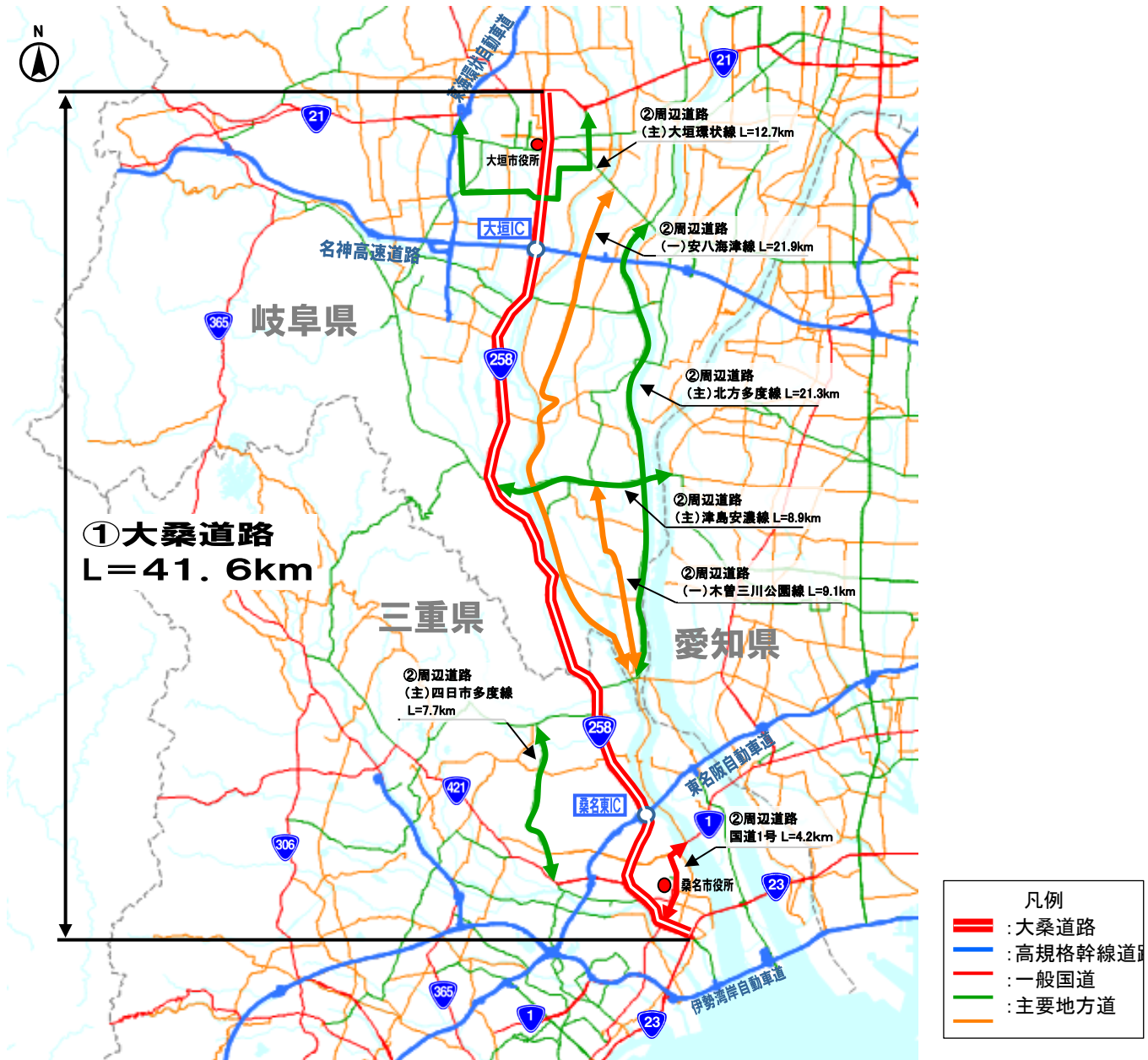
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔大桑道路〕 : 41.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	23,500	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	74	71	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	328.10	361.46	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 : 4.2km	交通量	[台/日]	23,300	23,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	33.76	33.58
	(主)大垣環状線 : 12.7km	交通量	[台/日]	21,600	21,600
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	113.36	113.04
	(主)北方多度線 : 21.3km	交通量	[台/日]	6,000	5,600
		走行時間	[分]	45	45
		走行時間費用	[億円/年]	53.05	48.44
	(一)木曾三川公園線 : 9.1km	交通量	[台/日]	1,100	400
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	4.51	1.60
	(主)四日市多度線 : 7.7km	交通量	[台/日]	3,800	3,700
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	10.91	10.91
	(一)安八海津線 : 21.9km	交通量	[台/日]	3,800	2,900
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	34.19	25.60
	(主)津島安濃線 : 8.9km	交通量	[台/日]	10,700	10,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	38.12	35.10
③その他道路合計 3,949.9km	走行時間費用	[億円/年]	18,752.58	18,716.50	

			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：4,077.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,368.57	19,346.23	22.35

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道258号 大桑道路

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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) ()台トリップ/日 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	<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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 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"/>		
	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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名:一般国道258号 大桑道路

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名: 一般国道258号 大桑道路(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)					
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.27	41.6	11.20			
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)		更新費(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
-37年目	S 47	7.3910	50.2	7.75	116.12				
-36年目	S 48	7.1067	57.8	2.40	30.02				
-35年目	S 49	6.8333	69.0	1.09	10.99				
-34年目	S 50	6.5705	72.9	0.63	5.78				
-33年目	S 51	6.3178	79.1	2.37	19.28				
-32年目	S 52	6.0748	83.8	1.96	14.46				
-31年目	S 53	5.8412	87.4	7.80	53.09				
-30年目	S 54	5.6165	89.6	8.85	56.45				
-29年目	S 55	5.4005	95.3	4.30	24.80				
-28年目	S 56	5.1928	97.8	4.30	23.25				
-27年目	S 57	4.9931	98.9	3.00	15.43				
-26年目	S 58	4.8010	99.8	5.31	25.99				
-25年目	S 59	4.6164	101.8	3.10	14.31				
-24年目	S 60	4.4388	102.6	3.10	13.65				
-23年目	S 61	4.2681	104.4	2.60	10.82				
-22年目	S 62	4.1039	104.1	9.20	36.90				
-21年目	S 63	3.9461	104.7	3.50	13.43				
-20年目	H 1	3.7943	107.5	3.12	11.21				
-19年目	H 2	3.6484	109.9	1.17	3.95				
-18年目	H 3	3.5081	112.5	1.26	4.01				
-17年目	H 4	3.3731	114.1	1.57	4.74				
-16年目	H 5	3.2434	114.4	2.14	6.16				
-15年目	H 6	3.1187	114.3	6.40	17.79				
-14年目	H 7	2.9987	113.7	9.95	26.72				
-13年目	H 8	2.8834	113.2	20.08	52.07				
-12年目	H 9	2.7725	114.2	9.00	22.25				
-11年目	H 10	2.6658	113.6	20.03	47.84				
-10年目	H 11	2.5633	112.0	12.57	29.30				
-9年目	H 12	2.4647	110.7	15.91	36.07				
-8年目	H 13	2.3699	109.4	7.36	16.22				
-7年目	H 14	2.2788	107.6	12.96	27.94				
-6年目	H 15	2.1911	106.1	4.72	9.93				
-5年目	H 16	2.1068	105.0	5.14	10.51				
-4年目	H 17	2.0258	103.7	0.24	0.47				
-3年目	H 18	1.9479	103.0	0.80	1.54				
-2年目	H 19	1.8730	102.1	10.85	20.26				
-1年目	H 20	1.8009	101.6	15.78	28.48				
部分供用開始年次	H 21	1.7317	100.3	3.20	5.62	3.80	6.68		
1年目	H 22	1.6651	98.6	3.19	5.48	3.80	6.53		
2年目	H 23	1.6010	97.2	2.38	3.99	3.80	6.37		
3年目	H 24	1.5395	96.4	15.35	24.96	3.80	6.18		
4年目	H 25	1.4802	96.4	1.90	2.98	3.80	5.94		
5年目	H 26	1.4233	98.7	1.84	2.70	3.81	5.59		
6年目	H 27	1.3686	100.2	1.57	2.19	3.81	5.29		
部分供用開始年次	H 28	1.3159	100.2	0.09	0.12	6.97	9.32		
8年目	H 29	1.2653	100.5	0.09	0.12	6.97	8.94		
9年目	H 30	1.2167	100.4	0.09	0.11	6.97	8.60		
10年目	R 1	1.1699	101.2	0.09	0.11	6.97	8.21		
11年目	R 2	1.1249	101.9	0.09	0.10	6.97	7.84		
12年目	R 3	1.0816	101.8	0.09	0.10	6.97	7.54		
13年目	R 4	1.0400	101.8	0.36	0.38	6.97	7.25		
基準年	R 5	1.0000	101.8	0.09	0.09	6.97	6.97		
15年目	R 6	0.9615	101.8	0.91	0.87	6.97	6.70		
16年目	R 7	0.9246	101.8	9.31	8.60	6.97	6.45		
17年目	R 8	0.8890	101.8	8.18	7.27	6.97	6.20		
18年目	R 9	0.8548	101.8	8.18	6.99	6.97	5.96		
19年目	R 10	0.8219	101.8	8.89	7.31	6.97	5.73		
供用開始年次	R 11	0.7903	101.8			10.18	8.05		
21年目	R 12	0.7599	101.8			10.18	7.74		
22年目	R 13	0.7307	101.8			10.18	7.44		
23年目	R 14	0.7026	101.8			10.18	7.15		
24年目	R 15	0.6756	101.8			10.18	6.88		
25年目	R 16	0.6496	101.8			10.18	6.61		
26年目	R 17	0.6246	101.8			10.18	6.36		
27年目	R 18	0.6006	101.8			10.18	6.11		
28年目	R 19	0.5775	101.8			10.18	5.88		
29年目	R 20	0.5553	101.8			10.18	5.65		
30年目	R 21	0.5339	101.8			10.18	5.44		
31年目	R 22	0.5134	101.8			10.18	5.23		
32年目	R 23	0.4936	101.8			10.18	5.03		
33年目	R 24	0.4746	101.8			10.18	4.83		
34年目	R 25	0.4564	101.8			10.18	4.65		
35年目	R 26	0.4388	101.8			10.18	4.47		
36年目	R 27	0.4220	101.8			10.18	4.30		
37年目	R 28	0.4057	101.8			10.18	4.13		
38年目	R 29	0.3901	101.8			10.18	3.97		
39年目	R 30	0.3751	101.8			10.18	3.82		
40年目	R 31	0.3607	101.8			10.18	3.67		
41年目	R 32	0.3468	101.8			10.18	3.53		
42年目	R 33	0.3335	101.8			10.18	3.40		
43年目	R 34	0.3207	101.8			10.18	3.26		
44年目	R 35	0.3083	101.8			10.18	3.14		
45年目	R 36	0.2965	101.8			10.18	3.02		
46年目	R 37	0.2851	101.8			10.18	2.90		
47年目	R 38	0.2741	101.8			10.18	2.79		
48年目	R 39	0.2636	101.8			10.18	2.68		
49年目	R 40	0.2534	101.8	-18.24	-4.62	10.18	2.58		
合計				280.01	937.71	422.71	283.00	0.00	0.00
単純事業費計				298.24		422.71		0.00	

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258号 大桑道路(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	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-5年目	R 6	0.9615	101.8	0.91	0.87				
-4年目	R 7	0.9246	101.8	9.31	8.60				
-3年目	R 8	0.8890	101.8	8.18	7.27				
-2年目	R 9	0.8548	101.8	8.18	6.99				
-1年目	R 10	0.8219	101.8	8.89	7.31				
供用開始年次	R 11	0.7903	101.8			3.13	2.47		
1年目	R 12	0.7599	101.8			3.13	2.38		
2年目	R 13	0.7307	101.8			3.13	2.29		
3年目	R 14	0.7026	101.8			3.13	2.20		
4年目	R 15	0.6756	101.8			3.13	2.11		
5年目	R 16	0.6496	101.8			3.13	2.03		
6年目	R 17	0.6246	101.8			3.13	1.95		
7年目	R 18	0.6006	101.8			3.13	1.88		
8年目	R 19	0.5775	101.8			3.13	1.81		
9年目	R 20	0.5553	101.8			3.13	1.74		
10年目	R 21	0.5339	101.8			3.13	1.67		
11年目	R 22	0.5134	101.8			3.13	1.61		
12年目	R 23	0.4936	101.8			3.13	1.54		
13年目	R 24	0.4746	101.8			3.13	1.48		
14年目	R 25	0.4564	101.8			3.13	1.43		
15年目	R 26	0.4388	101.8			3.13	1.37		
16年目	R 27	0.4220	101.8			3.13	1.32		
17年目	R 28	0.4057	101.8			3.13	1.27		
18年目	R 29	0.3901	101.8			3.13	1.22		
19年目	R 30	0.3751	101.8			3.13	1.17		
20年目	R 31	0.3607	101.8			3.13	1.13		
21年目	R 32	0.3468	101.8			3.13	1.08		
22年目	R 33	0.3335	101.8			3.13	1.04		
23年目	R 34	0.3207	101.8			3.13	1.00		
24年目	R 35	0.3083	101.8			3.13	0.96		
25年目	R 36	0.2965	101.8			3.13	0.93		
26年目	R 37	0.2851	101.8			3.13	0.89		
27年目	R 38	0.2741	101.8			3.13	0.86		
28年目	R 39	0.2636	101.8			3.13	0.82		
29年目	R 40	0.2534	101.8			3.13	0.79		
30年目	R 41	0.2437	101.8			3.13	0.76		
31年目	R 42	0.2343	101.8			3.13	0.73		
32年目	R 43	0.2253	101.8			3.13	0.70		
33年目	R 44	0.2166	101.8			3.13	0.68		
34年目	R 45	0.2083	101.8			3.13	0.65		
35年目	R 46	0.2003	101.8			3.13	0.63		
36年目	R 47	0.1926	101.8			3.13	0.60		
37年目	R 48	0.1852	101.8			3.13	0.58		
38年目	R 49	0.1780	101.8			3.13	0.56		
39年目	R 50	0.1712	101.8			3.13	0.54		
40年目	R 51	0.1646	101.8			3.13	0.51		
41年目	R 52	0.1583	101.8			3.13	0.49		
42年目	R 53	0.1522	101.8			3.13	0.48		
43年目	R 54	0.1463	101.8			3.13	0.46		
44年目	R 55	0.1407	101.8			3.13	0.44		
45年目	R 56	0.1353	101.8			3.13	0.42		
46年目	R 57	0.1301	101.8			3.13	0.41		
47年目	R 58	0.1251	101.8			3.13	0.39		
48年目	R 59	0.1203	101.8			3.13	0.38		
49年目	R 60	0.1157	101.8	-0.20	-0.02	3.13	0.36		
合計				35.27	31.03	156.36	55.22	0.00	0.00
単純事業費計				35.47		156.36		0.00	

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。

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道258号	大桑道路	4	41.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				23,400	
	改良費				9,298	
		土工	m ³	354,800	1,194	切土(72,200m ³)、盛土(430,100m ³)、捨土(20,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	30,000	96	
		法面工	m ²	8,000	8	
		擁壁工	式	1	2,482	逆T式擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	244	34	
		函渠工	m	405	305	
		排水工	m	40,430	1,428	
		中央分離帯工	m	33,346	1,142	
		雑工	式	1	2,609	側道整備 土工現況撤去 切廻し
	橋梁費				5,584	
		100m以上	m	1,005	4,432	
		100m未満	m	317	1,152	
	トンネル費				292	
		NATM	m			
		シールド	m	100	292	
	IC・JCT費				3,600	
		IC	箇所	3	3,600	
		JCT	箇所			
	舗装費				2,726	
		車道舗装	m ²	291,200	2,341	
		歩道舗装	m ²	124,800	385	
付帯施設費				1,900		
	交通管理施設工	式	1	1,759	標識工、防護柵工、道路照明 情報管等	
	遮音壁	m		141		
②	用地及補償費				3,606	
	用地費		m ²	143,480	1,824	
		宅地	m ²	26,230	721	
		田畑	m ²	117,250	1,103	
		山林・原野	m ²			
	補償費	式	1	1,782		
③	間接経費				3,994	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
事業費合計					31,000	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道258号	大桑道路	4	41.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	41.6	10,378	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	35,968	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			46,346	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道258号	大桑道路	4	12.7km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				3,678	
	改良費				1,628	
		土工	m ³	135,400	79	切土(5,200m ³),盛土(130,200m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	6,800	12	
		擁壁工	式	1	978	逆T擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	115	48	
		排水工	m	4,606	131	
		中央分離帯工	m	3,030	97	
		雑工	式	1	283	側道整備 土工現況撤去 切廻し
	橋梁費				1,168	
		100m以上	m	349	494	
		100m未満	m	151	674	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				826	
		車道舗装	m ²	88,900	711	
		歩道舗装	m ²	38,100	114	
	付帯施設費				56	
		交通管理施設工	式	1	56	標識工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				20	
	用地費		m ²	2,126	20	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	2,126	20	
		山林・原野	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	202	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	事業費合計				3,900	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道258号	大桑道路	4	12.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.7	3,950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	13,250	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			17,200	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課：_____

担当課長名：_____

事業名	一般国道41号 名濃バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県小牧市村中 至：愛知県犬山市五郎丸				延長	7.0km
事業概要						
<p>一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速道路への利便性向上を目的に計画された道路である。</p> <p>名濃バイパスは、名神高速や名古屋高速へのアクセス道路で、交通集中による渋滞が発生するとともに、企業活動にも支障をきたしているなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために6車線化整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいる。</p>						
H25年度事業化		S45年度都市計画決定		H一年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	148億円	事業進捗率	93%	供用済延長	5.6km	
		(令和5年3月末時点)				
計画交通量	55,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 2.4	(残事業)/(事業全体) 19/198億円	(残事業)/(事業全体) 58/467億円	令和5年		
	(残事業) 3.0	事業費：12/157億円 維持管理費：7.6/42億円 更新費：0/0億円	走行時間短縮便益：52/416億円 走行経費減少便益：6.2/48億円 交通事故減少便益：0.06/3.4億円			
感度分析の結果						
<p>【全体事業】交通量変動：B/C=2.1~2.6(交通量±10%) 【残事業】B/C=2.7~3.3(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=2.3~2.4(事業費±10%) B/C=2.8~3.2(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=2.4~2.4(事業期間±20%) B/C=3.0~3.0(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（成田山名古屋別院等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道41号全線が無電柱化の対象となっている。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（小牧市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
 一般国道41号名濃バイパスは、名古屋市と岐阜県中濃地域とを結び、名神高速道路や名古屋高速道路とも一体となって、広域道路ネットワークを形成する大変重要な道路である。地元や沿線企業から慢性的な渋滞の緩和や物流の効率化に対する期待も大きいため、令和5年度開通予定の南新田交差点（扶桑町）から五郎丸交差点（犬山市）までの一日も早い6車線開通に向け、整備を加速すること。また、愛知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路として位置づけられていることから、電線共同溝の整備を推進すること。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・名濃バイパスの6車線未整備区間では依然として、慢性的に渋滞が発生。朝ピーク時には通勤交通と物流交通が輻輳し、面的にエリア全体で激しい渋滞が発生。
- ・国道41号沿線地域には、交通の利便性を活かし、国内有数の製造業・運送会社等の大規模事業所が多数立地、さらなる企業進出が予定されており、名神高速小牧ICへのアクセス時間の短縮、速達性の向上が、物流活動の効率化に大いに貢献。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%、用地取得率は100%（令和5年3月末時点）
- ・小牧市村中～小牧市横内西（延長1.3km）は、平成30年2月に6車線開通済み。
- ・小牧市横内西～大口町新宮2（延長1.1km）は、令和元年5月に6車線開通済み。
- ・大口町新宮2～大口町中小口3（延長1.2km）は、令和元年8月に6車線開通済み。
- ・大口町中小口3～大口町上小口2（延長1.3km）は、令和3年9月に6車線開通済み。
- ・大口町上小口2～扶桑町高雄（延長0.7km）は、令和4年11月に6車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・丹羽郡扶桑町高雄～犬山市五郎丸（延長1.4km）は、令和5年度に6車線開通見込み。早期開通に向けて引き続き工事を推進していく。
- ・また、電線共同溝整備について、早期の整備完了に向け工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・舗装工事（下層・上層路盤）において、位置計測装置（GPS等）による転圧管理システムを活用し、締固め機械の走行軌跡を表示、計測する事で、現場密度試験の省略が可能となり、作業時間の短縮・省力化を図っている。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

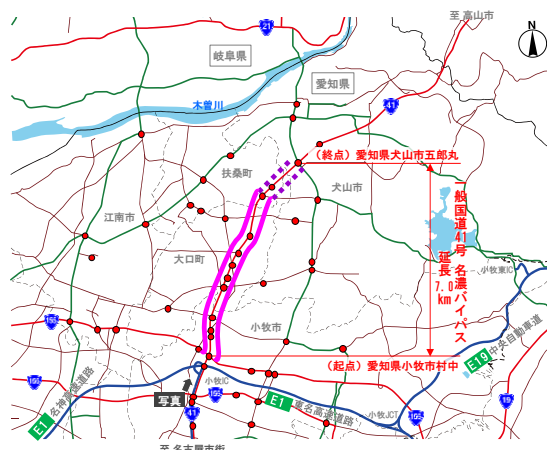
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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41号 名濃バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比(B/C)=2.4 (経済的純現在価値(B-C)=269億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.0 (経済的純現在価値(B-C)=39億円、経済的内部収益率(EIRR)=25.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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)：12,629万人・時間/年 渋滞損失削減時間：10万人・時間/年(12,629万人・時間/年⇒12,619万人・時間/年) 区間b(当該区間)について：41号名濃バイパス区間(未開通区間 L=1.4km) 当該区間の渋滞損失時間(現況)：30万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間：2万人・時間/年(30万人・時間/年⇒28万人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：約1割削減
	■ 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	H27全国道路・街路交通情勢調査：23300410340～23300410380 国道41号上り(中小口3～横内南交差点間)：整備前12.1km/h⇒整備後25.2km/h(整備前：H27全国道路・街路交通情勢調査、整備後：既開通区間の旅行速度(ETC2.0))
	□ 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	
	□ 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	
	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が向上	
	□ 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	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input 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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏の中心都市：名古屋市 名古屋市～犬山市：約18分短縮（約79分⇒約61分）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される主要な観光地 成田山名古屋別院（R3入込客数：98万人）、田懸神社（R3入込客数：26万人）、博物館明治村（R3入込客数：37万人）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	道路法第37条に基づく占有の禁止又は制限区域としての位置付けあり。一般国道41号：名古屋市東区泉～飛騨市神岡町谷（213.1km） 無電柱化推進計画（2018～2020）の候補区間位置づけ有り
		<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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設：小牧市民病院（小牧市） 犬山市～小牧市民病院：約10分短縮（約43分⇒約33分）	

3. 安全	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/日以上）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	
	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	当該事業を含む一般国道41号は、愛知県地域防災計画に一次緊急輸送路として位置づけ
		<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'路線としての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	
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：1,924t/年（2,288,563t-CO2/年→2,286,639t-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	区間 a（費用便益分析対象区間）排出削減量：6t/年（5,309t/年→5,303t/年） 排出削減率：0.11%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	区間 a（費用便益分析対象区間）排出削減量：0.4t/年（274.8t/年→274.4t/年） 排出削減率：0.15%
		<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	
5. その他	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	
		<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見込まれる	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道41号	名濃バイパス	L = 7.0 km	二次改築	現拓

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
55,300	6	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	135億円	86億円		222億円
うち残事業分	12億円	18億円		30億円
基準年における 現在価値 (C)	157億円	42億円		198億円
うち残事業分	12億円	7.6億円		19億円

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5年度			
供用年	令和2年度、令和5年度、令和6年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	1.1億円	0.12億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	416億円	48億円	3.4億円	467億円
うち残事業分	52億円	6.2億円	0.06億円	58億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	269億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.0%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	39億円
経済的内部収益率（残事業）	25.4%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	55,300台/日	±10%	2.1~2.6
事業費	135億円	±10%	2.3~2.4
事業期間	12年	±20%	2.4~2.4

【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	55,300台/日	±10%	2.7~3.3
事業費	12.3億円	±10%	2.8~3.2
事業期間	1年	±20%	3.0~3.0

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：一般国道41号名濃バイパス（事業全体）

（推計時点 R22年）

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	国道41号 名濃バイパス : 7.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	43,600	55,300	
		走行時間 ^{※2}	[分]	15	14	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	129.30	155.26	
②主な周辺道路 ^{※4}	市) 犬山公園小牧線 : 8.4km	交通量	[台/日]	9,200	6,700	
		走行時間	[分]	24	22	
		走行時間費用	[億円/年]	44.88	32.31	
	県) 小口名古屋線 : 6.6km	交通量	[台/日]	12,200	11,900	
		走行時間	[分]	17	17	
		走行時間費用	[億円/年]	40.55	38.42	
	県) 般若東野線 : 5.4km	交通量	[台/日]	7,100	6,300	
		走行時間	[分]	14	14	
		走行時間費用	[億円/年]	17.79	15.64	
	主) 春日井各務原線 : 6.1km	交通量	[台/日]	15,300	14,700	
		走行時間	[分]	15	15	
		走行時間費用	[億円/年]	44.52	41.49	
③その他の道路合計 1120.6km		走行時間費用	[億円/年]	7,802.45	7,778.32	
				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 : 1154.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,079.49	8,061.44	18.06	

※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。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道41号名濃バイパス（残事業）

（推計時点 R22年）

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	国道41号 名濃バイパス : 7.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	52,700	55,300	
		走行時間 ^{※2}	[分]	14	14	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	148.24	155.26	
②主な周辺道路 ^{※4}	市) 犬山公園小牧線 : 8.4km	交通量	[台/日]	7,900	6,700	
		走行時間	[分]	23	22	
		走行時間費用	[億円/年]	37.56	32.31	
	県) 小口名古屋線 : 6.6km	交通量	[台/日]	11,900	11,900	
		走行時間	[分]	17	17	
		走行時間費用	[億円/年]	38.45	38.42	
	県) 般若東野線 : 5.4km	交通量	[台/日]	6,300	6,300	
		走行時間	[分]	14	14	
		走行時間費用	[億円/年]	15.75	15.64	
	主) 春日井各務原線 : 6.1km	交通量	[台/日]	14,700	14,700	
		走行時間	[分]	15	15	
		走行時間費用	[億円/年]	41.84	41.49	
③その他の道路合計 1120.6km		走行時間費用	[億円/年]	7,782.10	7,778.32	
				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 : 1154.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,063.94	8,061.44	2.50	

※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。

(2) 図面(①、②)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：一般国道41号名濃バイパス

(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 (令和4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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 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 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				

事業名：一般国道41号名濃バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
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41号名濃バイパス(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	7.0	1.96

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)		更新費(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
-7年目	H 25	1.4802	96.4	0.48	0.74				
-6年目	H 26	1.4233	98.7	1.85	2.72				
-5年目	H 27	1.3686	100.2	2.78	3.86				
-4年目	H 28	1.3159	100.2	12.50	16.71				
-3年目	H 29	1.2653	100.5	13.89	17.80				
-2年目	H 30	1.2167	100.4	15.74	19.42				
-1年目	R 1	1.1699	101.2	18.18	21.40				
部分供用開始年次	R 2	1.1249	101.9	19.47	21.88	0.92	1.03		
1年目	R 3	1.0816	101.8	19.64	21.24	0.92	0.99		
2年目	R 4	1.0400	101.8	10.90	11.34	0.92	0.95		
部分供用開始年次・基準年	R 5	1.0000	101.8	7.72	7.72	1.43	1.43		
供用開始年次	R 6	0.9615	101.8	12.27	11.80	1.78	1.71		
5年目	R 7	0.9246	101.8			1.78	1.65		
6年目	R 8	0.8890	101.8			1.78	1.58		
7年目	R 9	0.8548	101.8			1.78	1.52		
8年目	R 10	0.8219	101.8			1.78	1.46		
9年目	R 11	0.7903	101.8			1.78	1.41		
10年目	R 12	0.7599	101.8			1.78	1.35		
11年目	R 13	0.7307	101.8			1.78	1.30		
12年目	R 14	0.7026	101.8			1.78	1.25		
13年目	R 15	0.6756	101.8			1.78	1.20		
14年目	R 16	0.6496	101.8			1.78	1.16		
15年目	R 17	0.6246	101.8			1.78	1.11		
16年目	R 18	0.6006	101.8			1.78	1.07		
17年目	R 19	0.5775	101.8			1.78	1.03		
18年目	R 20	0.5553	101.8			1.78	0.99		
19年目	R 21	0.5339	101.8			1.78	0.95		
20年目	R 22	0.5134	101.8			1.78	0.91		
21年目	R 23	0.4936	101.8			1.78	0.88		
22年目	R 24	0.4746	101.8			1.78	0.85		
23年目	R 25	0.4564	101.8			1.78	0.81		
24年目	R 26	0.4388	101.8			1.78	0.78		
25年目	R 27	0.4220	101.8			1.78	0.75		
26年目	R 28	0.4057	101.8			1.78	0.72		
27年目	R 29	0.3901	101.8			1.78	0.70		
28年目	R 30	0.3751	101.8			1.78	0.67		
29年目	R 31	0.3607	101.8			1.78	0.64		
30年目	R 32	0.3468	101.8			1.78	0.62		
31年目	R 33	0.3335	101.8			1.78	0.59		
32年目	R 34	0.3207	101.8			1.78	0.57		
33年目	R 35	0.3083	101.8			1.78	0.55		
34年目	R 36	0.2965	101.8			1.78	0.53		
35年目	R 37	0.2851	101.8			1.78	0.51		
36年目	R 38	0.2741	101.8			1.78	0.49		
37年目	R 39	0.2636	101.8			1.78	0.47		
38年目	R 40	0.2534	101.8			1.78	0.45		
39年目	R 41	0.2437	101.8			1.78	0.43		
40年目	R 42	0.2343	101.8			1.78	0.42		
41年目	R 43	0.2253	101.8			1.78	0.40		
42年目	R 44	0.2166	101.8			1.78	0.39		
43年目	R 45	0.2083	101.8			1.78	0.37		
44年目	R 46	0.2003	101.8			1.78	0.36		
45年目	R 47	0.1926	101.8			1.78	0.34		
46年目	R 48	0.1852	101.8			1.78	0.33		
47年目	R 49	0.1780	101.8			1.78	0.32		
48年目	R 50	0.1712	101.8			1.78	0.31		
49年目	R 51	0.1646	101.8			1.78	0.29		
合計				135.42	156.63	86.15	41.62	0.00	0.00
単純事業費計				135.42		86.15		0.00	

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

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41号名濃バイパス(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	1.4	0.39

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
基準年	R 5	1.0000	101.8						
供用開始年次	R 6	0.9615	101.8	12.27	11.80	0.35	0.34		
1年目	R 7	0.9246	101.8			0.35	0.33		
2年目	R 8	0.8890	101.8			0.35	0.32		
3年目	R 9	0.8548	101.8			0.35	0.30		
4年目	R 10	0.8219	101.8			0.35	0.29		
5年目	R 11	0.7903	101.8			0.35	0.28		
6年目	R 12	0.7599	101.8			0.35	0.27		
7年目	R 13	0.7307	101.8			0.35	0.26		
8年目	R 14	0.7026	101.8			0.35	0.25		
9年目	R 15	0.6756	101.8			0.35	0.24		
10年目	R 16	0.6496	101.8			0.35	0.23		
11年目	R 17	0.6246	101.8			0.35	0.22		
12年目	R 18	0.6006	101.8			0.35	0.21		
13年目	R 19	0.5775	101.8			0.35	0.20		
14年目	R 20	0.5553	101.8			0.35	0.20		
15年目	R 21	0.5339	101.8			0.35	0.19		
16年目	R 22	0.5134	101.8			0.35	0.18		
17年目	R 23	0.4936	101.8			0.35	0.18		
18年目	R 24	0.4746	101.8			0.35	0.17		
19年目	R 25	0.4564	101.8			0.35	0.16		
20年目	R 26	0.4388	101.8			0.35	0.16		
21年目	R 27	0.4220	101.8			0.35	0.15		
22年目	R 28	0.4057	101.8			0.35	0.14		
23年目	R 29	0.3901	101.8			0.35	0.14		
24年目	R 30	0.3751	101.8			0.35	0.13		
25年目	R 31	0.3607	101.8			0.35	0.13		
26年目	R 32	0.3468	101.8			0.35	0.12		
27年目	R 33	0.3335	101.8			0.35	0.12		
28年目	R 34	0.3207	101.8			0.35	0.11		
29年目	R 35	0.3083	101.8			0.35	0.11		
30年目	R 36	0.2965	101.8			0.35	0.11		
31年目	R 37	0.2851	101.8			0.35	0.10		
32年目	R 38	0.2741	101.8			0.35	0.10		
33年目	R 39	0.2636	101.8			0.35	0.09		
34年目	R 40	0.2534	101.8			0.35	0.09		
35年目	R 41	0.2437	101.8			0.35	0.09		
36年目	R 42	0.2343	101.8			0.35	0.08		
37年目	R 43	0.2253	101.8			0.35	0.08		
38年目	R 44	0.2166	101.8			0.35	0.08		
39年目	R 45	0.2083	101.8			0.35	0.07		
40年目	R 46	0.2003	101.8			0.35	0.07		
41年目	R 47	0.1926	101.8			0.35	0.07		
42年目	R 48	0.1852	101.8			0.35	0.07		
43年目	R 49	0.1780	101.8			0.35	0.06		
44年目	R 50	0.1712	101.8			0.35	0.06		
45年目	R 51	0.1646	101.8			0.35	0.06		
46年目	R 52	0.1583	101.8			0.35	0.06		
47年目	R 53	0.1522	101.8			0.35	0.05		
48年目	R 54	0.1463	101.8			0.35	0.05		
49年目	R 55	0.1407	101.8			0.35	0.05		
合計				12.27	11.80	17.73	7.62	0.00	0.00
単純事業費計				12.27		17.73		0.00	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	名濃バイパス	6	7.0km

■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					13,410	
改良費					9,443	
土工					m ³ 41,300	1,821 切土(37,100m ³)、盛土(4,200m ³)
軟弱地盤改良工					m ³ 136,800	274 路床安定処理(改良厚1m)
法面工					m ² 1,270	1 切土法面、盛土法面
擁壁工					式 1	979 補強土壁等 (L=1~2m)
管渠工					m	
函渠工					箇所 24	15 B=4.0~8.0m、H=2.4m
排水工					m 14,937	687
中央分離帯工					m 2,877	132
雑工					式 1	5,534 擁壁撤去工(3,000m ³)、仮設土留め工(L=2,200m)、切り直し道路工(3~5回)、電線共同溝
橋梁費					35	
100m以上					m	
100m未満					m 25	35 12橋(既設部補強含む)
トンネル費						
NATM					m	
シールド					m	
IC・JCT費						
IC					箇所	
JCT					箇所	
舗装費					2,089	
車道舗装					m ² 148,251	1,947
歩道舗装					m ² 17,180	142
付帯施設費					1,843	
交通管理施設工					式 1	1,843 標識工、防護柵工等
遮音壁					m	
②用地及補償費					13	
用地費					m ²	
宅地					m ²	
田畑					m ²	
山林・原野					m ²	
その他					m ²	
補償費					式 1	28 水路機能補償(付け替え)
③間接経費					式 1	1,377 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					14,800	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	名濃バイパス	6	7.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.0	2,128	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,348	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,476	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式	1		構造物の更新
更新費合計				

【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。

○更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	名濃バイパス	6	1.4km

■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					1,343	
改良費					1,263	
		土工	m ³	27,500	900	切土(25,000m ³)、盛土(2,500m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	箇所			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	363	構造物撤去工、電線共同溝
橋梁費						
		100m以上	m			
		100m未満	m			
トンネル費						
		NATM	m			
		シールド	m			
IC・JCT費						
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
舗装費					20	
		車道舗装	m ²			
		歩道舗装	m ²	4,260	20	
付帯施設費					60	
		交通管理施設工	式	1	60	防護柵工等
		遮音壁	m			
②用地及補償費						
用地費			m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
補償費			式			
③間接経費				1	7	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					1,350	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	名濃バイパス	6	1.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.4	450	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,500	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,950	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式	1		構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

(再評価)

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23号	名豊道路 (豊橋東IC~ 豊明IC)	L=72.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
65,300台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	5,161億円	2,232億円	1,662億円	9,055億円
うち残事業分	847億円	797億円		1,644億円
基準年における 現在価値 (C)	9,785億円	1,356億円	433億円	11,574億円
うち残事業分	690億円	296億円		986億円

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4年度			
供用年	平成2年度、平成9年度、平成10年度、平成15年度、平成19年度、 平成20年度、平成25年度、平成26年度、平成28年度、令和7年度、 令和9年度、令和11年度、令和12年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	226億円	9.1億円	1.6億円	237億円
基準年における 現在価値 (B)	57,770億円	3,055億円	388億円	61,213億円
うち残事業分	7,217億円	654億円	51億円	7,921億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.3
経済的純現在価値（事業全体）	49,639億円
経済的内部収益率（事業全体）	16.9%
費用便益比（残事業）	8.0
経済的純現在価値（残事業）	6,936億円
経済的内部収益率（残事業）	40.5%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	65,300台/日	±10%	4.8～5.8
事業費	5,161億円	±10%	5.3～5.3
事業期間	64年	±20%	5.3～5.3

【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	65,300台/日	±10%	7.2～8.8
事業費	847億円	±10%	7.5～8.6
事業期間	13年	±20%	7.9～8.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（事業全体）

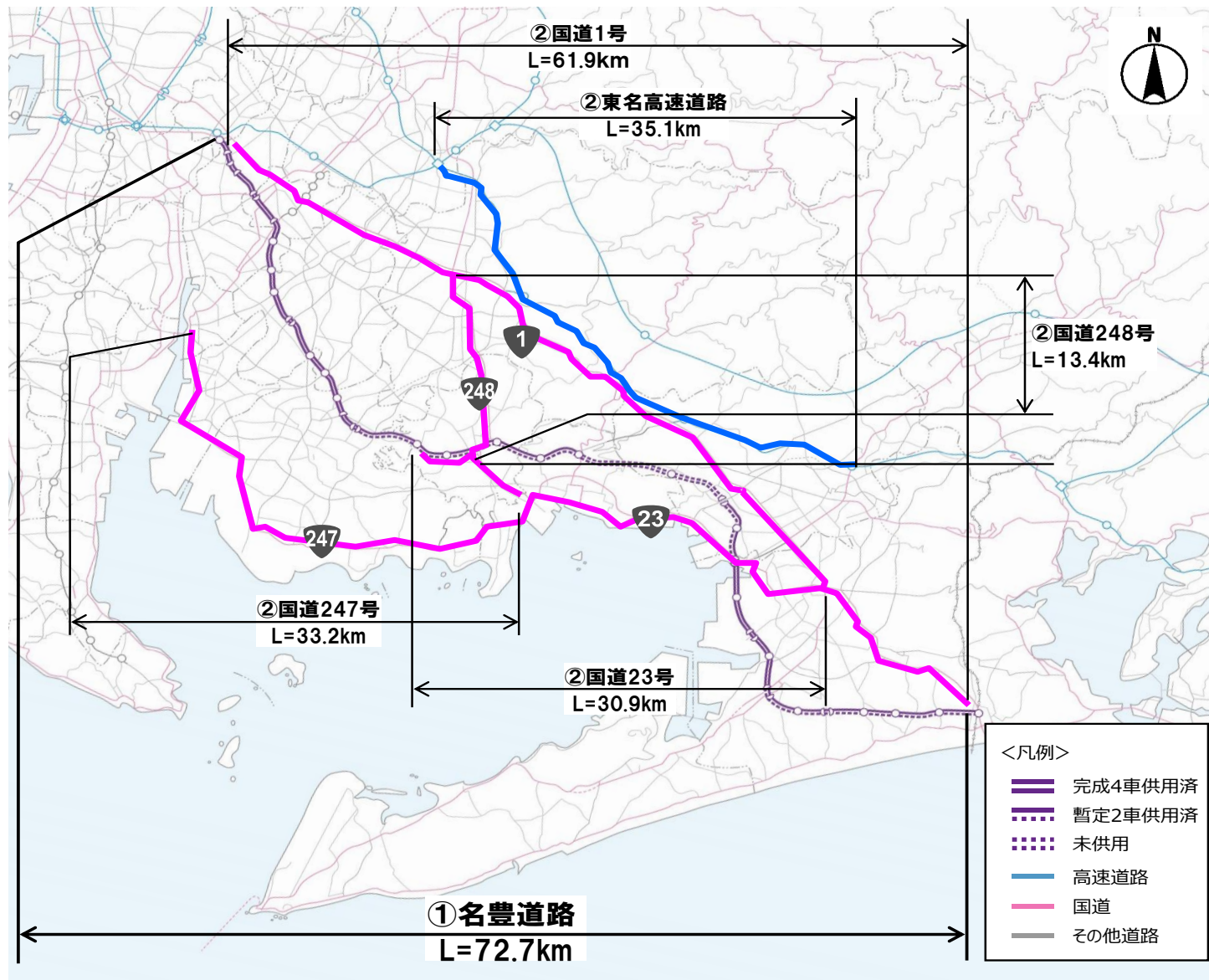
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:72.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	65,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	83.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	1176.76	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道1号: 61.9km	交通量	[台/日]	43,300	35,800
		走行時間	[分]	156.2	139.1
		走行時間費用	[億円/年]	1761.65	1378.40
	国道23号: 30.9km	交通量	[台/日]	18,000	10,600
		走行時間	[分]	73.8	66.4
		走行時間費用	[億円/年]	343.96	177.43
	東名高速 道路: 35.1km	交通量	[台/日]	80,700	69,200
		走行時間	[分]	26.0	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	256.36	226.99
	国道247 号: 33.2km	交通量	[台/日]	20,300	17,900
		走行時間	[分]	84.9	82.2
		走行時間費用	[億円/年]	446.92	376.48
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	39,800	37,400
		走行時間	[分]	34.5	33.3
		走行時間費用	[億円/年]	419.69	378.98
③その他道路合計 : 4277.4km	走行時間費用	[億円/年]	30,090.69	28,115.19	

			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 : 4524.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	33,319.28	31,830.23	1,489.04

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（残事業）

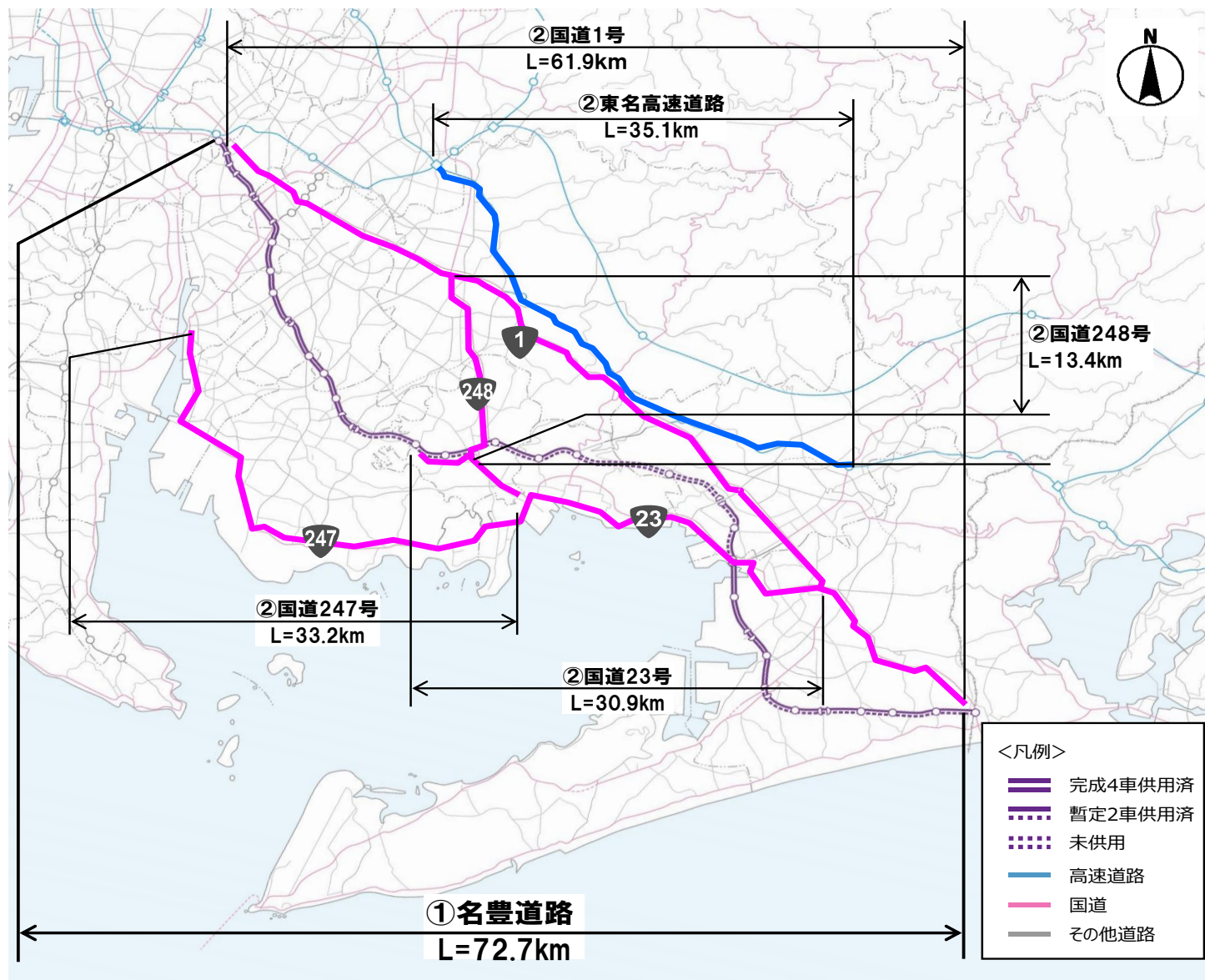
（推計時点 R22年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 改築区間: 72.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,200	65,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	66.8	83.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	730.30	1176.76	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道1号: 61.9km	交通量	[台/日]	39,200	35,800
		走行時間	[分]	143.9	139.1
		走行時間費用	[億円/年]	1513.62	1378.40
	国道23号: 30.9km	交通量	[台/日]	18,000	10,600
		走行時間	[分]	69.9	66.4
		走行時間費用	[億円/年]	302.83	177.43
	東名高速 道路: 35.1km	交通量	[台/日]	76,100	69,200
		走行時間	[分]	26.0	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	234.83	226.99
	国道247 号: 33.2km	交通量	[台/日]	18,000	17,900
		走行時間	[分]	83.1	82.2
		走行時間費用	[億円/年]	381.08	376.48
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	38,000	37,400
		走行時間	[分]	35.0	33.3
		走行時間費用	[億円/年]	383.00	378.98
③その他道路合計 : 4277.4km	走行時間費用	[億円/年]	28,756.18	28,115.19	

			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 : 4524.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,301.84	31,830.23	471.61

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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"/> (H27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) ()台トリップ/日 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	<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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 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 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				

事業名:一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
		更新計画、過年度の施工実績をもとに算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)			
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC~豊明IC
 (事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)		更新費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-18年目	S 47	7.1067	50.2	0.59	8.58				
-17年目	S 48	6.8333	57.8	1.81	21.82				
-16年目	S 49	6.5705	69.0	2.92	28.34				
-15年目	S 50	6.3178	72.9	2.42	21.32				
-14年目	S 51	6.0748	79.1	6.70	52.48				
-13年目	S 52	5.8412	83.8	4.89	34.70				
-12年目	S 53	5.6165	87.4	21.48	140.69				
-11年目	S 54	5.4005	89.6	29.35	180.19				
-10年目	S 55	5.1928	95.3	21.56	119.66				
-9年目	S 56	4.9931	97.8	22.04	114.70				
-8年目	S 57	4.8010	98.9	16.01	79.24				
-7年目	S 58	4.6164	99.8	23.91	112.62				
-6年目	S 59	4.4388	101.8	19.51	86.64				
-5年目	S 60	4.2681	102.6	30.16	127.86				
-4年目	S 61	4.1039	104.4	31.27	125.30				
-3年目	S 62	3.9461	104.1	44.85	173.17				
-2年目	S 63	3.7943	104.7	82.13	303.28				
-1年目	H 1	3.6484	107.5	60.54	209.45				
部分供用開始年次	H 2	3.5081	109.9	83.50	271.64	5.01	16.30		
1年目	H 3	3.3731	112.5	88.48	270.24	5.01	15.30		
2年目	H 4	3.2434	114.1	96.41	279.32	5.01	14.51		
3年目	H 5	3.1187	114.4	88.13	244.80	5.01	13.92		
4年目	H 6	2.9987	114.3	66.13	176.79	5.01	13.39		
5年目	H 7	2.8834	113.7	79.24	204.78	5.01	12.95		
6年目	H 8	2.7725	113.2	67.51	168.49	5.01	12.50		
部分供用開始年次	H 9	2.6658	114.2	43.28	102.95	5.48	13.04		
部分供用開始年次	H 10	2.5633	113.6	96.62	222.15	6.05	13.91		
9年目	H 11	2.4647	112.0	47.51	106.54	6.05	13.57		
10年目	H 12	2.3699	110.7	148.86	324.75	6.05	13.20		
11年目	H 13	2.2788	109.4	72.57	154.04	6.05	12.84		
12年目	H 14	2.1911	107.6	112.92	234.31	6.05	12.55		
部分供用開始年次	H 15	2.1068	106.1	67.44	136.47	6.60	13.35		
14年目	H 16	2.0258	105.0	99.15	194.93	6.60	12.98		
15年目	H 17	1.9479	103.7	156.88	300.28	6.60	12.63		
16年目	H 18	1.8730	103.0	254.21	471.04	6.60	12.23		
部分供用開始年次	H 19	1.8009	102.1	257.22	462.33	11.45	20.58		
部分供用開始年次	H 20	1.7317	101.6	249.26	432.91	11.76	20.42		
19年目	H 21	1.6651	100.3	239.39	404.95	11.76	19.89		
20年目	H 22	1.6010	98.6	205.44	339.92	11.76	19.46		
21年目	H 23	1.5395	97.2	192.17	310.14	11.76	18.98		
22年目	H 24	1.4802	96.4	340.40	532.62	11.76	18.40		
部分供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	111.77	168.16	18.09	27.22		
部分供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	70.21	99.21	22.56	31.88		
25年目	H 27	1.3159	100.2	57.82	77.37	22.56	30.19		
部分供用開始年次	H 28	1.2653	100.3	45.40	58.36	23.16	29.77		
27年目	H 29	1.2167	100.5	75.34	92.94	23.16	28.57		
28年目	H 30	1.1699	100.4	35.50	42.15	23.16	27.50		
29年目	R 1	1.1249	101.2	67.69	76.67	23.16	26.23		
30年目	R 2	1.0816	101.9	87.81	94.97	23.16	25.05		
31年目	R 3	1.0400	101.9	103.76	107.91	23.16	24.09		
基準年	R 4	1.0000	101.9	83.35	83.35	23.16	23.16		
33年目	R 5	0.9615	101.9	97.25	93.51	23.16	22.27		
34年目	R 6	0.9246	101.9	85.48	79.03	23.16	21.41		
暫定供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	34.39	30.57	27.99	24.88		
36年目	R 8	0.8548	101.9	121.30	103.69	27.99	23.93		
部分供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	129.63	106.55	28.58	23.49		
38年目	R 10	0.7903	101.9	152.16	120.26	28.58	22.59		
部分供用開始年次	R 11	0.7599	101.9	61.69	46.88	29.57	22.47		
部分供用開始年次	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	35.23	25.74		
41年目	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	35.23	24.75		
42年目	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	35.23	23.80		
43年目	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	35.23	22.88		
44年目	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	35.23	22.00		
45年目	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	35.23	21.16		
供用開始年次	R 18	0.5775	101.9			36.90	21.31		
47年目	R 19	0.5553	101.9			36.90	20.49		
48年目	R 20	0.5339	101.9			36.90	19.70		
49年目	R 21	0.5134	101.9			36.90	18.94		
50年目	R 22	0.4936	101.9			36.90	18.21	66.89	33.02
51年目	R 23	0.4746	101.9			36.90	17.51	66.89	31.75
52年目	R 24	0.4564	101.9			36.90	16.84	66.89	30.53
53年目	R 25	0.4388	101.9			36.90	16.19	66.89	29.35
54年目	R 26	0.4220	101.9			36.90	15.57	66.89	28.22
55年目	R 27	0.4057	101.9			36.90	14.97		
56年目	R 28	0.3901	101.9			36.90	14.40		
57年目	R 29	0.3751	101.9			36.90	13.84	14.85	5.57
58年目	R 30	0.3607	101.9			36.90	13.31	14.85	5.36
59年目	R 31	0.3468	101.9			36.90	12.80	14.85	5.15
60年目	R 32	0.3335	101.9			36.90	12.31	14.85	4.95
61年目	R 33	0.3207	101.9			36.90	11.83	14.85	4.76
62年目	R 34	0.3083	101.9			36.90	11.38		
63年目	R 35	0.2965	101.9			36.90	10.94	21.46	6.36
64年目	R 36	0.2851	101.9			36.90	10.52	21.46	6.12
65年目	R 37	0.2741	101.9			36.90	10.11	21.46	5.88
66年目	R 38	0.2636	101.9			36.90	9.73	21.46	5.66
67年目	R 39	0.2534	101.9			36.90	9.35	76.94	19.50
68年目	R 40	0.2437	101.9			36.90	8.99	62.88	15.32
69年目	R 41	0.2343	101.9			36.90	8.65	62.88	14.73
70年目	R 42	0.2253	101.9			36.90	8.31	62.88	14.17
71年目	R 43	0.2166	101.9			36.90	7.99	62.88	13.62
72年目	R 44	0.2083	101.9			36.90	7.69	7.40	1.54
73年目	R 45	0.2003	101.9			36.90	7.39	121.47	24.33
74年目	R 46	0.1926	101.9			36.90	7.11	151.07	29.09
75年目	R 47	0.1852	101.9			36.90	6.83	151.07	27.97
76年目	R 48	0.1780	101.9			36.90	6.57	166.35	29.62
77年目	R 49	0.1712	101.9			36.90	6.32	166.35	28.48
78年目	R 50	0.1646	101.9			36.90	6.07	44.88	7.39
79年目	R 51	0.1583	101.9			36.90	5.84	15.27	2.42
80年目	R 52	0.1522	101.9			36.90	5.62	15.27	2.32
81年目	R 53	0.1463	101.9			36.90	5.40		
82年目	R 54	0.1407	101.9			36.90	5.19		
83年目	R 55	0.1353	101.9			36.90	4.99		
84年目	R 56	0.1301	101.9	-718.83	-93.52	36.90	4.80		
合計				4442.00	9785.11	2232.28	1355.94	1,662.15	433.18
単純事業費計				5160.83		2232.28		1662.15	

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

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23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.33	56.3	18.66

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年	2022	R 4	1.0000	101.9					
-2年目	2023	R 5	0.9615	101.9	97.25	93.51			
-1年目	2024	R 6	0.9246	101.9	85.48	79.03			
暫定供用開始年次	2025	R 7	0.8890	101.9	34.39	30.57	8.05	7.16	
1年目	2026	R 8	0.8548	101.9	121.30	103.69	8.05	6.88	
部分供用開始年次	2027	R 9	0.8219	101.9	129.63	106.55	8.64	7.10	
3年目	2028	R 10	0.7903	101.9	152.16	120.26	8.64	6.83	
部分供用開始年次	2029	R 11	0.7599	101.9	61.69	46.88	9.64	7.33	
部分供用開始年次	2030	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	15.30	11.18	
6年目	2031	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	15.30	10.75	
7年目	2032	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	15.30	10.34	
8年目	2033	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	15.30	9.94	
9年目	2034	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	15.30	9.56	
10年目	2035	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	15.30	9.19	
供用開始年次	2036	R 18	0.5775	101.9			16.97	9.80	
12年目	2037	R 19	0.5553	101.9			16.97	9.42	
13年目	2038	R 20	0.5339	101.9			16.97	9.06	
14年目	2039	R 21	0.5134	101.9			16.97	8.71	
15年目	2040	R 22	0.4936	101.9			16.97	8.38	
16年目	2041	R 23	0.4746	101.9			16.97	8.05	
17年目	2042	R 24	0.4564	101.9			16.97	7.74	
18年目	2043	R 25	0.4388	101.9			16.97	7.45	
19年目	2044	R 26	0.4220	101.9			16.97	7.16	
20年目	2045	R 27	0.4057	101.9			16.97	6.89	
21年目	2046	R 28	0.3901	101.9			16.97	6.62	
22年目	2047	R 29	0.3751	101.9			16.97	6.37	
23年目	2048	R 30	0.3607	101.9			16.97	6.12	
24年目	2049	R 31	0.3468	101.9			16.97	5.89	
25年目	2050	R 32	0.3335	101.9			16.97	5.66	
26年目	2051	R 33	0.3207	101.9			16.97	5.44	
27年目	2052	R 34	0.3083	101.9			16.97	5.23	
28年目	2053	R 35	0.2965	101.9			16.97	5.03	
29年目	2054	R 36	0.2851	101.9			16.97	4.84	
30年目	2055	R 37	0.2741	101.9			16.97	4.65	
31年目	2056	R 38	0.2636	101.9			16.97	4.47	
32年目	2057	R 39	0.2534	101.9			16.97	4.30	
33年目	2058	R 40	0.2437	101.9			16.97	4.14	
34年目	2059	R 41	0.2343	101.9			16.97	3.98	
35年目	2060	R 42	0.2253	101.9			16.97	3.82	
36年目	2061	R 43	0.2166	101.9			16.97	3.68	
37年目	2062	R 44	0.2083	101.9			16.97	3.53	
38年目	2063	R 45	0.2003	101.9			16.97	3.40	
39年目	2064	R 46	0.1926	101.9			16.97	3.27	
40年目	2065	R 47	0.1852	101.9			16.97	3.14	
41年目	2066	R 48	0.1780	101.9			16.97	3.02	
42年目	2067	R 49	0.1712	101.9			16.97	2.91	
43年目	2068	R 50	0.1646	101.9			16.97	2.79	
44年目	2069	R 51	0.1583	101.9			16.97	2.69	
45年目	2070	R 52	0.1522	101.9			16.97	2.58	
46年目	2071	R 53	0.1463	101.9			16.97	2.48	
47年目	2072	R 54	0.1407	101.9			16.97	2.39	
48年目	2073	R 55	0.1353	101.9			16.97	2.30	
49年目	2074	R 56	0.1301	101.9	-10.88	-1.42	16.97	2.21	
合計					836.45	689.68	796.65	295.87	0.00
単純事業費計					847.33		796.65		0.00

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23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（事業全体）

年次	年度 (基準年)	総走行台和の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレート	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%			
																			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車
部分供用開始年次	H 2	1.06529	1.01008	1.06002	1.04951	3.5081	109.9	134.42	54.02	37.99	226.44	736.64	6.44	1.44	1.20	9.08	29.54	1.57	5.12	237.09	771.29
1年目	H 3	1.05072	0.99812	1.04593	1.03625	3.3731	112.5	143.20	54.57	40.27	238.04	727.06	6.86	1.45	1.28	9.59	29.28	1.65	5.05	249.28	761.38
2年目	H 4	1.02508	0.97542	1.02077	1.01192	3.2434	114.1	150.46	54.47	42.12	247.05	715.74	7.21	1.45	1.34	9.99	28.94	1.71	4.96	258.75	749.64
3年目	H 5	1.03173	0.98328	1.02770	1.01935	3.1187	114.4	154.24	53.13	43.00	250.36	695.42	7.39	1.41	1.36	10.16	28.23	1.73	4.81	262.26	728.46
4年目	H 6	1.03501	0.99022	1.02964	1.02375	2.9987	114.3	159.13	52.24	44.19	255.56	683.20	7.62	1.39	1.40	10.41	27.83	1.77	4.72	267.73	715.76
5年目	H 7	1.02222	0.97763	1.01708	1.01138	2.8834	113.7	164.70	51.73	45.50	261.93	676.86	7.89	1.37	1.44	10.71	27.67	1.81	4.67	274.44	709.20
6年目	H 8	1.00710	0.96275	1.00218	0.99667	2.7725	113.2	168.36	50.57	46.27	265.21	661.89	8.07	1.34	1.47	10.88	27.14	1.83	4.56	277.91	693.59
部分供用開始年次	H 9	1.00051	0.95600	0.99577	0.99040	2.6658	114.2	181.19	51.81	49.58	282.58	672.18	8.68	1.30	1.67	11.65	27.70	1.87	4.45	296.10	704.33
部分供用開始年次	H 10	1.02409	0.97802	1.01939	1.01399	2.5633	113.6	196.25	51.93	50.50	298.68	686.75	9.73	1.31	1.72	12.76	29.33	2.08	4.79	313.52	720.87
9年目	H 11	1.02617	0.98199	1.03505	1.01852	2.4647	112.0	200.97	50.79	51.48	303.24	680.00	9.96	1.28	1.75	13.00	29.14	2.11	4.74	318.35	713.88
10年目	H 12	1.03232	0.98713	1.04093	1.02478	2.3699	110.7	206.23	49.87	53.29	309.39	674.94	10.22	1.26	1.81	13.29	29.00	2.15	4.70	324.84	708.64
11年目	H 13	1.01252	0.96740	1.02067	1.00527	2.2788	109.4	212.90	49.23	55.47	317.60	674.12	10.55	1.24	1.89	13.68	29.04	2.21	4.68	333.48	707.85
12年目	H 14	1.01566	0.96954	1.02356	1.00852	2.1911	107.6	215.56	47.62	56.61	319.80	663.60	10.69	1.20	1.93	13.81	28.66	2.22	4.60	335.83	696.87
部分供用開始年次	H 15	0.99855	0.95229	1.00606	0.99167	2.1068	106.1	235.36	51.37	73.57	360.29	729.02	11.93	1.44	2.83	16.21	32.79	2.33	4.72	378.83	766.53
14年目	H 16	0.99593	0.94879	1.00317	0.98920	2.0258	105.0	235.02	48.92	74.02	357.95	703.72	11.91	1.38	2.85	16.14	31.72	2.31	4.54	376.40	739.99
15年目	H 17	1.00144	1.00191	0.98532	0.99925	1.9479	103.7	234.06	46.41	74.25	354.72	678.97	11.87	1.31	2.85	16.03	30.68	2.29	4.38	373.03	714.02
16年目	H 18	1.01103	1.01150	0.99459	1.00883	1.8730	103.0	234.40	46.50	73.16	354.06	656.07	11.88	1.31	2.81	16.00	29.65	2.29	4.23	372.35	689.96
部分供用開始年次	H 19	0.98788	0.98834	0.97166	0.98574	1.8009	102.1	324.07	62.16	95.59	481.82	866.01	15.70	1.69	4.08	21.47	38.59	3.33	5.98	506.62	910.58
部分供用開始年次	H 20	1.00929	1.00975	0.99254	1.00711	1.7317	101.6	324.25	63.49	111.90	499.64	867.77	17.33	2.07	6.47	25.87	44.93	3.53	6.14	529.04	918.84
19年目	H 21	1.00618	1.00664	0.98931	1.00402	1.6651	100.3	327.26	64.11	111.06	502.43	849.95	17.49	2.09	6.42	26.00	43.99	3.56	6.02	531.99	899.95
20年目	H 22	1.00702	1.01505	0.98568	1.00551	1.6010	98.6	329.29	64.53	109.87	503.69	833.40	17.60	2.10	6.36	26.06	43.11	3.57	5.91	533.32	882.43
21年目	H 23	1.03228	1.04025	1.01048	1.03077	1.5395	97.2	331.60	65.50	108.30	505.40	815.69	17.72	2.13	6.26	26.12	42.16	3.59	5.80	535.12	863.65
22年目	H 24	1.00978	1.01732	0.98853	1.00834	1.4802	96.4	342.30	68.14	109.43	519.88	813.43	18.30	2.22	6.33	26.84	42.00	3.70	5.79	550.43	861.22
部分供用開始年次	H 25	1.00076	1.00800	0.97978	0.99937	1.4233	96.4	545.37	116.65	183.75	845.77	1,272.46	26.89	3.57	11.19	41.65	62.67	5.61	8.44	893.03	1,343.57
部分供用開始年次	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.7	619.19	141.82	211.22	972.23	1,373.73	30.73	4.24	11.82	46.79	66.11	6.48	9.16	1,025.50	1,449.00
25年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.2	627.06	144.63	209.43	981.13	1,312.97	31.12	4.33	11.72	47.17	63.12	6.56	8.77	1,034.85	1,384.86
部分供用開始年次	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.3	671.83	153.32	226.10	1,051.25	1,351.36	32.46	4.47	12.46	49.39	63.49	6.67	8.58	1,107.31	1,423.43
27年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.5	671.27	151.14	228.07	1,050.48	1,295.92	32.43	4.41	12.57	49.41	60.95	6.66	8.22	1,106.55	1,365.09
28年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.4	670.70	148.97	230.04	1,049.71	1,246.41	32.40	4.34	12.68	49.43	58.69	6.65	7.89	1,105.79	1,312.99
29年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.2	670.14	146.79	232.01	1,048.95	1,188.12	32.37	4.28	12.79	49.44	56.00	6.64	7.52	1,105.03	1,251.64
30年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.9	669.58	144.62	233.98	1,048.18	1,133.71	32.35	4.22	12.90	49.46	53.50	6.62	7.16	1,104.26	1,194.37
31年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.9	669.01	142.44	235.96	1,047.41	1,089.31	32.32	4.15	13.01	49.48	51.46	6.61	6.87	1,103.50	1,147.64
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.9	668.45	140.27	237.93	1,046.65	1,046.65	32.29	4.09	13.11	49.50	49.50	6.60	6.60	1,102.75	1,102.75
33年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.9	667.88	138.09	239.90	1,045.88	1,005.61	32.27	4.03	13.22	49.52	47.61	6.58	6.33	1,101.98	1,059.55
34年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.9	667.32	135.92	241.87	1,045.11	966.31	32.24	3.96	13.33	49.53	45.80	6.57	6.08	1,101.21	1,018.18
暫定供用開始年次	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	666.76	137.31	279.88	1,103.96	981.42	37.12	5.05	22.33	64.50	57.34	7.67	6.81	1,176.12	1,045.57
36年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	666.18	135.08	282.15	1,103.40	943.19	37.09	4.97	22.51	64.56	55.19	7.65	6.54	1,175.62	1,004.92
部分供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	719.98	141.47	299.32	1,160.77	954.04	38.13	5.05	23.70	66.87	54.96	7.74	6.36	1,235.39	1,015.37
38年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	719.37	139.09	301.70	1,160.17	916.88	38.09	4.96	23.89	66.94	52.90	7.73	6.11	1,234.84	975.89
部分供用開始年次	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	775.38	145.29	324.63	1,245.29	946.30	39.61	4.88	24.23	68.72	52.22	7.95	6.04	1,321.96	1,004.55
部分供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	843.85	156.95	371.17	1,371.97	1,002.50	44.00	4.99	28.08	77.07	56.31	8.87	6.48	1,457.91	1,065.29
41年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	842.98	155.55	373.67	1,372.20	964.11	43.95	4.94	28.27	77.17	54.22	8.86	6.23	1,458.23	1,024.55
42年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	842.10	154.16	376.17	1,372.43	927.22	43.91	4.90	28.46	77.26	52.20	8.85	5.98	1,458.55	985.40
43年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	841.22	152.77	378.67	1,372.67	891.68	43.86	4.85	28.65	77.36	50.26	8.85	5.75	1,458.87	947.69
44年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	840.35	151.38	381.17	1,372.90	857.51	43.82	4.81	28.84	77.46	48.38	8.84	5.52	1,459.20	911.41
45年目	R 1																				

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（残事業）

年次	年度 (基準年 R 4)	総走行台枠の年次別伸び率 (東海ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレ率	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(億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	25.85	8.33	47.38	81.57	72.51	3.90	1.17	9.06	14.13	12.56	0.76	0.68	96.46	85.75
1年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	25.83	8.19	47.77	81.79	69.92	3.90	1.15	9.13	14.18	12.12	0.76	0.65	96.73	82.69
部分供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	60.20	16.69	63.06	139.94	115.02	4.97	1.28	10.22	16.47	13.54	0.87	0.71	157.28	129.27
3年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	60.15	16.41	63.56	140.11	110.73	4.96	1.26	10.30	16.52	13.06	0.87	0.68	157.51	124.48
部分供用開始年次	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	116.71	24.70	84.61	226.02	171.75	6.50	1.24	10.54	18.28	13.89	1.10	0.83	245.40	186.48
部分供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	185.75	38.45	129.27	353.47	258.28	10.92	1.42	14.28	26.62	19.45	2.04	1.49	382.13	279.22
6年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	185.56	38.11	130.14	353.81	248.59	10.91	1.40	14.37	26.69	18.75	2.04	1.43	382.53	268.77
7年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	185.36	37.77	131.01	354.15	239.26	10.90	1.39	14.47	26.76	18.08	2.03	1.37	382.94	258.71
8年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	185.17	37.43	131.88	354.48	230.27	10.89	1.38	14.56	26.83	17.43	2.03	1.32	383.35	249.02
9年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	184.98	37.09	132.75	354.82	221.62	10.88	1.37	14.66	26.91	16.80	2.03	1.27	383.76	239.69
10年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	184.79	36.75	133.62	355.16	213.31	10.87	1.35	14.76	26.98	16.20	2.03	1.22	384.16	230.73
供用開始年次	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	249.30	47.39	173.25	469.94	271.39	17.59	2.38	22.26	42.22	24.38	3.57	2.06	515.73	297.83
12年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	249.04	46.95	174.37	470.36	261.19	17.57	2.35	22.40	42.33	23.50	3.56	1.98	516.24	286.67
13年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	248.78	46.50	175.49	470.77	251.35	17.55	2.33	22.55	42.43	22.65	3.56	1.90	516.76	275.90
14年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	248.52	46.06	176.61	471.19	241.91	17.53	2.31	22.69	42.53	21.84	3.55	1.82	517.28	265.57
15年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	248.26	45.61	177.73	471.61	232.78	17.51	2.29	22.84	42.64	21.04	3.55	1.75	517.79	255.58
16年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	246.40	45.28	177.70	469.38	222.77	17.38	2.27	22.83	42.48	20.16	3.53	1.67	515.40	244.61
17年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	244.55	44.94	177.68	467.16	213.21	17.25	2.25	22.83	42.33	19.32	3.51	1.60	513.00	234.13
18年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	242.70	44.60	177.65	464.94	204.02	17.12	2.24	22.83	42.18	18.51	3.49	1.53	510.61	224.06
19年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	240.84	44.26	177.62	462.72	195.27	16.99	2.22	22.82	42.03	17.74	3.46	1.46	508.21	214.47
20年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	238.99	43.92	177.59	460.50	186.82	16.86	2.20	22.82	41.88	16.99	3.44	1.40	505.82	205.21
21年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	237.13	43.58	177.56	458.28	178.77	16.73	2.19	22.81	41.73	16.28	3.42	1.33	503.43	196.39
22年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	235.28	43.24	177.53	456.06	171.07	16.60	2.17	22.81	41.58	15.59	3.40	1.28	501.03	187.94
23年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	233.43	42.90	177.50	453.83	163.70	16.47	2.15	22.81	41.42	14.94	3.38	1.22	498.64	179.86
24年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	231.57	42.56	177.48	451.61	156.62	16.33	2.13	22.80	41.27	14.31	3.36	1.16	496.24	172.10
25年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	229.72	42.22	177.45	449.39	149.87	16.20	2.12	22.80	41.12	13.71	3.34	1.11	493.85	164.70
26年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	227.86	41.89	177.42	447.17	143.41	16.07	2.10	22.80	40.97	13.14	3.31	1.06	491.45	157.61
27年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	226.01	41.55	177.39	444.95	137.18	15.94	2.08	22.79	40.82	12.58	3.29	1.02	489.06	150.78
28年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	224.16	41.21	177.36	442.73	131.27	15.81	2.07	22.79	40.67	12.06	3.27	0.97	486.66	144.30
29年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	222.30	40.87	177.33	440.51	125.59	15.68	2.05	22.79	40.52	11.55	3.25	0.93	484.27	138.07
30年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	220.45	40.53	177.31	438.28	120.13	15.55	2.03	22.78	40.36	11.06	3.23	0.88	481.88	132.08
31年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	218.59	40.19	177.28	436.06	114.95	15.42	2.02	22.78	40.21	10.60	3.21	0.85	479.48	126.39
32年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	216.74	39.85	177.25	433.84	109.94	15.29	2.00	22.77	40.06	10.15	3.18	0.81	477.09	120.89
33年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	214.89	39.51	177.22	431.62	105.19	15.16	1.98	22.77	39.91	9.73	3.16	0.77	474.69	115.68
34年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	213.03	39.17	177.19	429.40	100.61	15.03	1.96	22.77	39.76	9.32	3.14	0.74	472.30	110.66
35年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	211.18	38.83	177.16	427.18	96.24	14.90	1.95	22.76	39.61	8.92	3.12	0.70	469.90	105.87
36年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	209.33	38.49	177.14	424.96	92.05	14.77	1.93	22.76	39.46	8.55	3.10	0.67	467.51	101.26
37年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	207.47	38.16	177.11	422.74	88.06	14.63	1.91	22.76	39.30	8.19	3.08	0.64	465.12	96.88
38年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	205.62	37.82	177.08	420.51	84.23	14.50	1.90	22.75	39.15	7.84	3.06	0.61	462.72	92.68
39年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	203.76	37.48	177.05	418.29	80.56	14.37	1.88	22.75	39.00	7.51	3.03	0.58	460.33	88.66
40年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	201.91	37.14	177.02	416.07	77.06	14.24	1.86	22.74	38.85	7.19	3.01	0.56	457.93	84.81
41年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	200.06	36.80	176.99	413.85	73.67	14.11	1.85	22.74	38.70	6.89	2.99	0.53	455.54	81.09
42年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	198.20	36.46	176.97	411.63	70.47	13.98	1.83	22.74	38.55	6.60	2.97	0.51	453.15	77.58
43年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	196.35	36.12	176.94	409.41	67.39	13.85	1.81	22.73	38.40	6.32	2.95	0.49	450.75	74.19
44年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	194.49	35.78	176.91	407.19	64.46	13.72	1.79	22.73	38.24	6.05	2.93	0.46	448.36	70.97
45年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	192.64	35.44	176.88	404.96	61.64	13.59	1.78	22.73	38.09	5.80	2.91	0.44	445.96	67.88
46年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	190.79	35.10	176.85	402.74	58.92	13.46	1.76	22.72	37.94	5.55	2.88	0.42	443.57	64.89
47年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	188.93	34.77	176.82	400.52	56.35	13.33	1.74	22.72	37.79	5.32	2.86	0.40	441.17	62.07
48年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	187.08	34.43	176.80	398.30	53.89	13.20	1.73	22.72	37.64	5.09	2.84	0.38	438.78	59.37
49年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	185.23	34.09	176.77	396.08	51.53	13.07	1.71	22.71	37.49	4.88	2.82	0.37	436.39	56.77
合計								9,981.94	1,881.62	7,998.50	19,862.05	7,216.76	694.93	93.73	1,023.35	1,					

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 <small>おかさき</small> 岡崎バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>あいち あかた こうたつちやうあしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷 至： <small>あいち にしお みなみなかねちやう</small> 愛知県西尾市南中根町			延長	14.6 km	
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6 kmのバイパス事業である。</p>					
S55年度事業化 S62年度事業化	S50年度都市計画決定 S51年度都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	1,040億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約81%	供用済延長	14.6 km	
計画交通量	66,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (8.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費 ±10%) B/C=7.5~8.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（名鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（西尾西山地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止め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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。

本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。

一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・岡崎バイパスは、幸田須美IC～安城西尾ICが昭和55年度、幸田芦谷IC～幸田須美ICが昭和62年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済。そのうち延長5.5kmが完成4車線開通している。
- ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約8%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約81%（令和5年3月末）。用地取得率は100%（令和5年3月末）
- ・西尾東IC～安城西尾IC間（延長5.5km）は、平成27年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・幸田芦谷IC～西尾東IC間（延長9.1km）は、4車線化に向けて整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

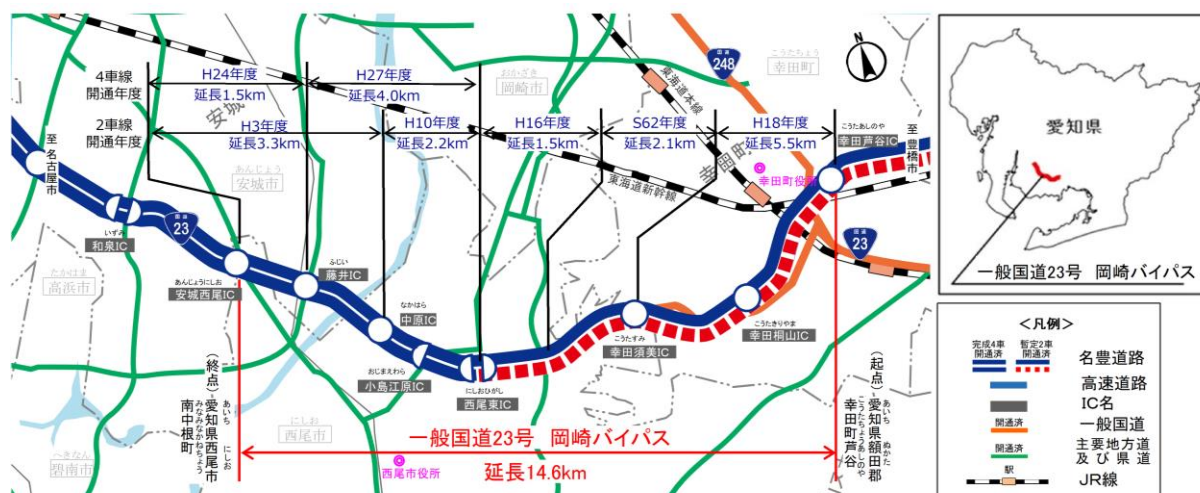
- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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23号 岡崎バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=8.6 (経済的純現在価値(B-C)=18,180億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.2%) 残事業:費用便益比(B/C)=9.0 (経済的純現在価値(B-C)= 1,493億円、経済的内部収益率(EIRR)=34.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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):20,662万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,712万人・時間/年(34,971万人・時間/年 ⇒ 33,259万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):229.8万人・時間/年(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 並行区間等の渋滞損失削減率:約2割削減(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西)
		□ 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	対象区間 国道23号(額田郡幸田町大字深溝中川:H27センサス[23300230280]) 改善見込み
		□ 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	名鉄バス:上郷線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・坂戸線(国道1号利用) 名鉄バス:竜美丘・日名町線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・安城線(国道1号利用) 名鉄バス:美合線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎南市内線(国道1号利用) 名鉄バス:桜形線(国道1号利用) 名鉄バス:大樹寺・市民病院線(国道1号利用) 名鉄バス:大門駅市民病院線(国道1号利用)
	■ 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	新幹線駅(三河安城駅)へのアクセス性向上(幸田町～三河安城駅:約49分→44分)	
	■ 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	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス性向上(蒲郡市～中部国際空港:約117分⇒約97分)	
	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が見込まれる	重要港湾(三河港)へのアクセス性向上(刈谷市～三河港:約98分⇒約79分)
		□ 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が向上	
□ 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			

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	(土地区画整理事業) ・西尾市(R5.6.9時点):国森地区、西尾西山地区、寺津飛越狐塚地区、上矢田北部地区、天神前地区 ・岡崎市(R5.6.9時点):岡崎駅東地区、岡崎駅針崎松地区、岡崎袁川南部地区、岡崎駅南地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「名豊道路」の一部として全区間指定
		<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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援。 (同意年月日:H3.3.29、特定地域面積:82,000ha、重点整備地区面積:8,000ha、地区数:6地区)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(高浜市~豊川稲荷:約103分⇒約84分、R3年間入れ込み客数:約342万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
2.暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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	
	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有り	
		<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(安城更生病院)へのアクセス性向上(幸田町~安城更生病院:約50分⇒約31分)

3.安全	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/日以上）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	
	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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	愛知県地域防災計画(R5.5.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		<input checked="" 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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<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'路線としての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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
<input type="checkbox"/> 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する			
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	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	CO2排出削減量: 67千t/年 (5,588千t/年 ⇒ 5,521千t/年)
	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	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): 国道1号(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 排出削減量: 約39.7t/年(約139.7t/年 ⇒ 約100.0t/年)、排出削減率: 3割削減 バイパス等についてNox排出増加量: 213.3t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): 国道1号(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 排出削減量: 約2.3t/年(約8.1t/年 ⇒ 約5.8t/年)、排出削減率: 3割削減 バイパス等についてSPM排出増加量: 11.9t/年
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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23号	岡崎バイパス	L=14.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
66,000台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	992億円	297億円		1,289億円
うち残事業分	183億円	99億円		282億円
基準年における 現在価値 (C)	2,169億円	227億円		2,396億円
うち残事業分	153億円	34億円		187億円

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4年度			
供用年	平成19年度、平成25年度、平成28年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	351億円	32億円	0.81億円	384億円
基準年における 現在価値 (B)	18,879億円	1,629億円	68億円	20,576億円
うち残事業分	1,581億円	87億円	12億円	1,680億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	8.6
経済的純現在価値（事業全体）	18,180億円
経済的内部収益率（事業全体）	13.2%
費用便益比（残事業）	9.0
経済的純現在価値（残事業）	1,493億円
経済的内部収益率（残事業）	34.0%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	66,000台/日	±10%	7.7~9.4
事業費	992億円	±10%	8.5~8.6
事業期間	49年	±20%	8.4~8.6

【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	66,000台/日	±10%	8.1~9.9
事業費	183億円	±10%	8.3~9.8
事業期間	6年	±20%	8.4~9.4

交通状況の変化

様式-3①

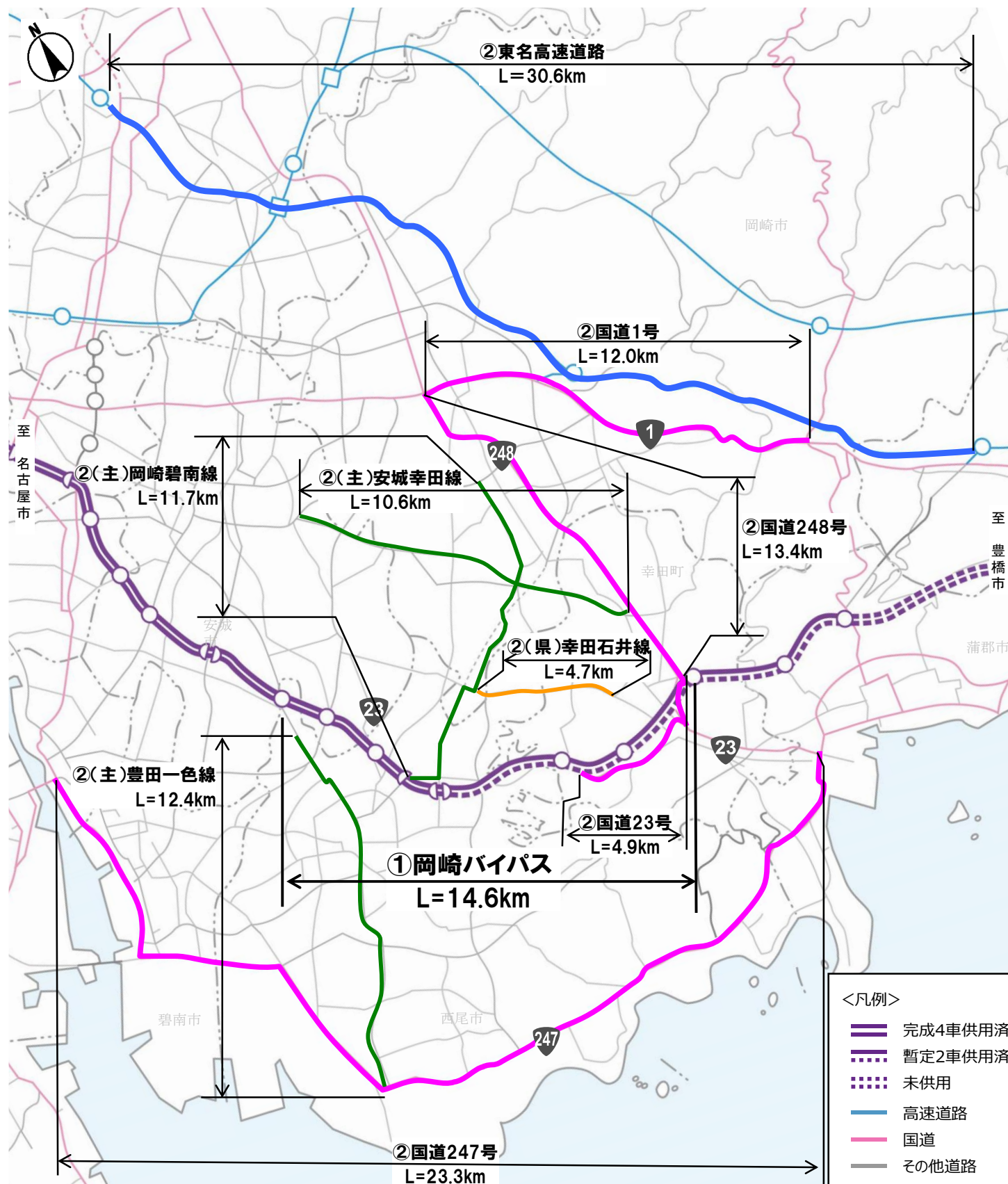
事業名：一般国道23号 岡崎バイパス（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：14.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	66,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	16.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	244.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)安城 幸田線: 10.6km	交通量	[台/日]	21,700	15,200
		走行時間	[分]	35.6	33.8
		走行時間費用	[億円/年]	201.20	144.28
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	44,500	39,800
		走行時間	[分]	33.6	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	435.12	369.44
	(主)豊田 一色線: 12.4km	交通量	[台/日]	22,200	15,800
		走行時間	[分]	50.7	45.9
		走行時間費用	[億円/年]	310.25	202.30
	国道247 号: 23.3km	交通量	[台/日]	19,600	17,800
		走行時間	[分]	85.0	82.8
		走行時間費用	[億円/年]	421.17	376.48
	国道1号: 12.0km	交通量	[台/日]	45,000	39,200
		走行時間	[分]	33.5	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	411.15	352.31
	(主)岡崎 碧南線: 11.7km	交通量	[台/日]	15,900	13,600
		走行時間	[分]	32.3	29.9
		走行時間費用	[億円/年]	153.54	125.88
	東名高速 道路: 30.6km	交通量	[台/日]	77,100	69,800
		走行時間	[分]	23.0	22.2
		走行時間費用	[億円/年]	217.82	216.39
	国道23号: 4.9km	交通量	[台/日]	12,500	5,500
		走行時間	[分]	14.7	12.7
		走行時間費用	[億円/年]	40.51	17.68
(県)幸田 石井線: 4.7km	交通量	[台/日]	11,500	5,700	
	走行時間	[分]	11.1	9.5	
	走行時間費用	[億円/年]	33.21	14.18	
③その他道路合計 ：2954.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,572.07	17,166.36	
			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：3092.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,796.05	19,230.22	565.82

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

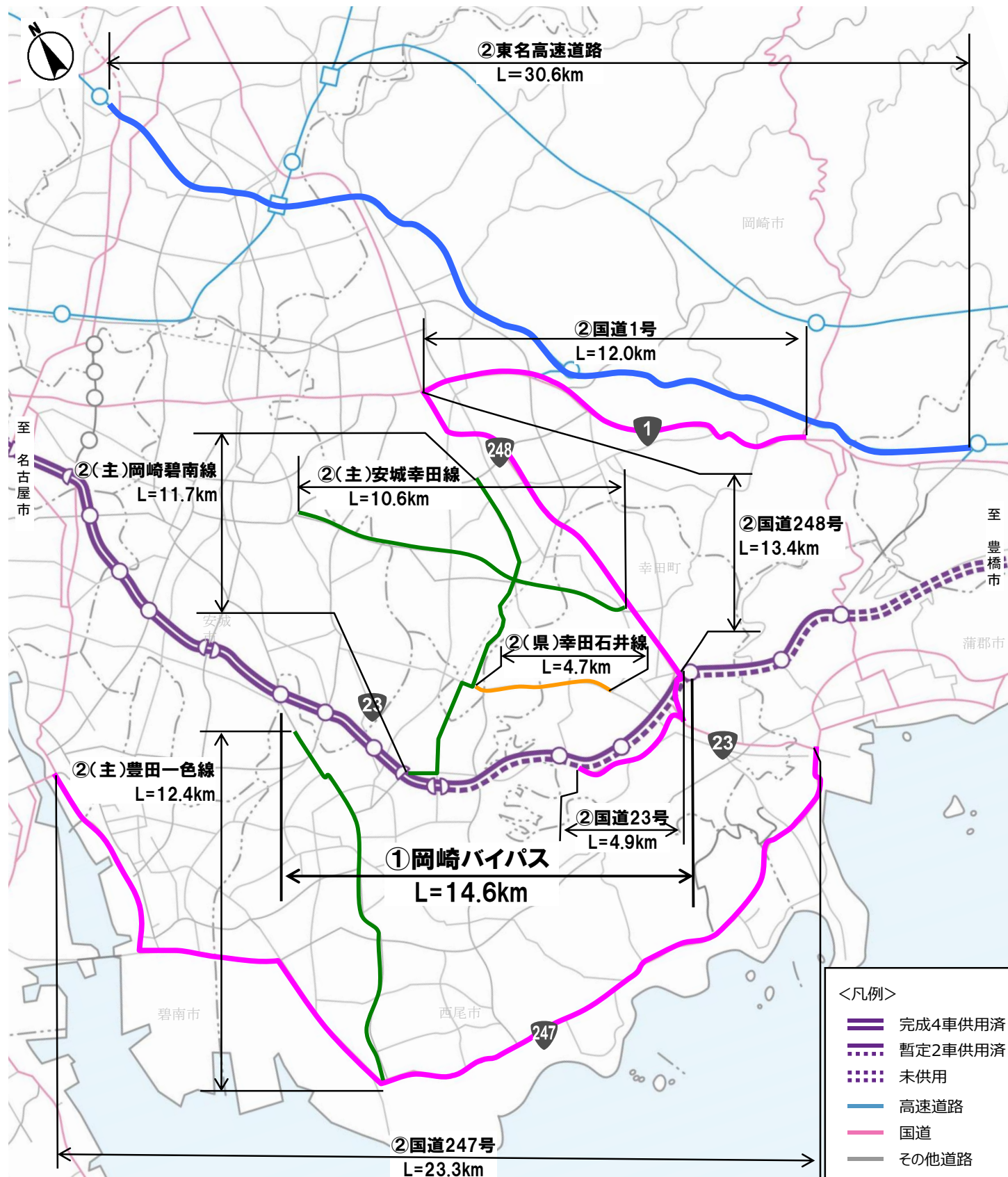
事業名：一般国道23号 岡崎バイパス（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：14.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	35,800	66,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	19.1	16.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	156.85	244.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)安城 幸田線: 10.6km	交通量	[台/日]	16,700	15,200
		走行時間	[分]	34.2	33.8
		走行時間費用	[億円/年]	157.33	144.28
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	44,000	39,800
		走行時間	[分]	33.0	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	418.25	369.44
	(主)豊田 一色線: 12.4km	交通量	[台/日]	17,200	15,800
		走行時間	[分]	49.5	45.9
		走行時間費用	[億円/年]	238.63	202.30
	国道247 号: 23.3km	交通量	[台/日]	18,700	17,800
		走行時間	[分]	83.5	82.8
		走行時間費用	[億円/年]	395.00	376.48
	国道1号: 12.0km	交通量	[台/日]	42,600	39,200
		走行時間	[分]	32.6	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	389.54	352.31
	(主)岡崎 碧南線: 11.7km	交通量	[台/日]	15,500	13,600
		走行時間	[分]	31.7	29.9
		走行時間費用	[億円/年]	148.83	125.88
	東名高速 道路: 30.6km	交通量	[台/日]	70,400	69,800
		走行時間	[分]	24.0	22.2
		走行時間費用	[億円/年]	231.00	216.39
	国道23号: 4.9km	交通量	[台/日]	10,500	5,500
		走行時間	[分]	13.5	12.7
		走行時間費用	[億円/年]	32.58	17.68
(県)幸田 石井線: 4.7km	交通量	[台/日]	11,000	5,700	
	走行時間	[分]	10.6	9.5	
	走行時間費用	[億円/年]	28.59	14.18	
③その他道路合計 ：2954.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,130.97	17,166.36	
			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
合計：3092.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,327.57	19,230.22	97.34

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道23号 岡崎バイパス

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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
	推計に用いたOD表	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
		道路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"/> (H27センサス)
	開発交通量の考慮	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"/>
		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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	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 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"/>		
	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:一般国道23号 岡崎バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
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23号 岡崎バイパス (事業全体)				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.49		14.6		7.17	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-27年目	S 55	5.1928	95.3	1.60	8.88				
-26年目	S 56	4.9931	97.8	3.51	18.27				
-25年目	S 57	4.8010	98.9	5.40	26.72				
-24年目	S 58	4.6164	99.8	13.10	61.72				
-23年目	S 59	4.4388	101.8	8.60	38.20				
-22年目	S 60	4.2681	102.6	15.40	65.28				
-21年目	S 61	4.1039	104.4	17.20	68.92				
-20年目	S 62	3.9461	104.1	11.40	44.01				
-19年目	S 63	3.7943	104.7	44.40	163.96				
-18年目	H 1	3.6484	107.5	31.22	108.02				
-17年目	H 2	3.5081	109.9	45.79	148.97				
-16年目	H 3	3.3731	112.5	43.34	132.39				
-15年目	H 4	3.2434	114.1	17.48	50.64				
-14年目	H 5	3.1187	114.4	39.58	109.95				
-13年目	H 6	2.9987	114.3	28.05	74.98				
-12年目	H 7	2.8834	113.7	29.79	76.97				
-11年目	H 8	2.7725	113.2	19.73	49.24				
-10年目	H 9	2.6658	114.2	13.01	30.94				
-9年目	H 10	2.5633	113.6	22.89	52.63				
-8年目	H 11	2.4647	112.0	7.73	17.33				
-7年目	H 12	2.3699	110.7	35.15	76.67				
-6年目	H 13	2.2788	109.4	14.39	30.54				
-5年目	H 14	2.1911	107.6	28.40	58.93				
-4年目	H 15	2.1068	106.1	27.82	56.29				
-3年目	H 16	2.0258	105.0	36.71	72.16				
-2年目	H 17	1.9479	103.7	52.88	101.23				
-1年目	H 18	1.8730	103.0	35.76	66.27				
暫定供用開始年次	H 19	1.8009	102.1	9.43	16.95	4.70	8.45		
1年目	H 20	1.7317	101.6	5.22	9.07	4.70	8.16		
2年目	H 21	1.6651	100.3	13.54	22.90	4.70	7.95		
3年目	H 22	1.6010	98.6	1.36	2.25	4.70	7.78		
4年目	H 23	1.5395	97.2	1.30	2.10	4.70	7.59		
5年目	H 24	1.4802	96.4	23.00	35.99	4.70	7.35		
部分供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	38.42	57.80	4.92	7.40		
7年目	H 26	1.3686	98.7	37.47	52.95	4.92	6.95		
8年目	H 27	1.3159	100.2	22.98	30.76	4.92	6.58		
部分供用開始年次	H 28	1.2653	100.3	3.00	3.86	5.52	7.10		
10年目	H 29	1.2167	100.5	0.09	0.11	5.52	6.81		
11年目	H 30	1.1699	100.4	0.19	0.22	5.52	6.55		
12年目	R 1	1.1249	101.2	0.09	0.10	5.52	6.25		
13年目	R 2	1.0816	101.9	0.91	0.98	5.52	5.97		
14年目	R 3	1.0400	101.9	0.91	0.95	5.52	5.74		
基準年	R 4	1.0000	101.9	0.91	0.91	5.52	5.52		
16年目	R 5	0.9615	101.9	1.55	1.49	5.52	5.31		
17年目	R 6	0.9246	101.9	5.85	5.40	5.52	5.10		
18年目	R 7	0.8890	101.9	12.56	11.17	5.52	4.91		
19年目	R 8	0.8548	101.9	76.91	65.74	5.52	4.72		
20年目	R 9	0.8219	101.9	48.49	39.86	5.52	4.54		
21年目	R 10	0.7903	101.9	37.43	29.58	5.52	4.36		
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			6.52	4.95		
23年目	R 12	0.7307	101.9			6.52	4.76		
24年目	R 13	0.7026	101.9			6.52	4.58		
25年目	R 14	0.6756	101.9			6.52	4.40		
26年目	R 15	0.6496	101.9			6.52	4.24		
27年目	R 16	0.6246	101.9			6.52	4.07		
28年目	R 17	0.6006	101.9			6.52	3.92		
29年目	R 18	0.5775	101.9			6.52	3.77		
30年目	R 19	0.5553	101.9			6.52	3.62		
31年目	R 20	0.5339	101.9			6.52	3.48		
32年目	R 21	0.5134	101.9			6.52	3.35		
33年目	R 22	0.4936	101.9			6.52	3.22		
34年目	R 23	0.4746	101.9			6.52	3.09		
35年目	R 24	0.4564	101.9			6.52	2.98		
36年目	R 25	0.4388	101.9			6.52	2.86		
37年目	R 26	0.4220	101.9			6.52	2.75		
38年目	R 27	0.4057	101.9			6.52	2.65		
39年目	R 28	0.3901	101.9			6.52	2.54		
40年目	R 29	0.3751	101.9			6.52	2.45		
41年目	R 30	0.3607	101.9			6.52	2.35		
42年目	R 31	0.3468	101.9			6.52	2.26		
43年目	R 32	0.3335	101.9			6.52	2.17		
44年目	R 33	0.3207	101.9			6.52	2.09		
45年目	R 34	0.3083	101.9			6.52	2.01		
46年目	R 35	0.2965	101.9			6.52	1.93		
47年目	R 36	0.2851	101.9			6.52	1.86		
48年目	R 37	0.2741	101.9			6.52	1.79		
49年目	R 38	0.2636	101.9	-121.82	-32.11	6.52	1.72		
合計				870.12	2169.15	297.28	226.95	0.00	0.00
単純事業費計				991.94		297.28		0.00	

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23号 岡崎バイパス
(残事業)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-6年目	R 5	0.9615	101.9	1.55	1.49				
-5年目	R 6	0.9246	101.9	5.85	5.40				
-4年目	R 7	0.8890	101.9	12.56	11.17				
-3年目	R 8	0.8548	101.9	76.91	65.74				
-2年目	R 9	0.8219	101.9	48.49	39.86				
-1年目	R 10	0.7903	101.9	37.43	29.58				
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			1.99	1.51		
1年目	R 12	0.7307	101.9			1.99	1.45		
2年目	R 13	0.7026	101.9			1.99	1.40		
3年目	R 14	0.6756	101.9			1.99	1.34		
4年目	R 15	0.6496	101.9			1.99	1.29		
5年目	R 16	0.6246	101.9			1.99	1.24		
6年目	R 17	0.6006	101.9			1.99	1.20		
7年目	R 18	0.5775	101.9			1.99	1.15		
8年目	R 19	0.5553	101.9			1.99	1.10		
9年目	R 20	0.5339	101.9			1.99	1.06		
10年目	R 21	0.5134	101.9			1.99	1.02		
11年目	R 22	0.4936	101.9			1.99	0.98		
12年目	R 23	0.4746	101.9			1.99	0.94		
13年目	R 24	0.4564	101.9			1.99	0.91		
14年目	R 25	0.4388	101.9			1.99	0.87		
15年目	R 26	0.4220	101.9			1.99	0.84		
16年目	R 27	0.4057	101.9			1.99	0.81		
17年目	R 28	0.3901	101.9			1.99	0.78		
18年目	R 29	0.3751	101.9			1.99	0.75		
19年目	R 30	0.3607	101.9			1.99	0.72		
20年目	R 31	0.3468	101.9			1.99	0.69		
21年目	R 32	0.3335	101.9			1.99	0.66		
22年目	R 33	0.3207	101.9			1.99	0.64		
23年目	R 34	0.3083	101.9			1.99	0.61		
24年目	R 35	0.2965	101.9			1.99	0.59		
25年目	R 36	0.2851	101.9			1.99	0.57		
26年目	R 37	0.2741	101.9			1.99	0.55		
27年目	R 38	0.2636	101.9			1.99	0.52		
28年目	R 39	0.2534	101.9			1.99	0.50		
29年目	R 40	0.2437	101.9			1.99	0.48		
30年目	R 41	0.2343	101.9			1.99	0.47		
31年目	R 42	0.2253	101.9			1.99	0.45		
32年目	R 43	0.2166	101.9			1.99	0.43		
33年目	R 44	0.2083	101.9			1.99	0.41		
34年目	R 45	0.2003	101.9			1.99	0.40		
35年目	R 46	0.1926	101.9			1.99	0.38		
36年目	R 47	0.1852	101.9			1.99	0.37		
37年目	R 48	0.1780	101.9			1.99	0.35		
38年目	R 49	0.1712	101.9			1.99	0.34		
39年目	R 50	0.1646	101.9			1.99	0.33		
40年目	R 51	0.1583	101.9			1.99	0.31		
41年目	R 52	0.1522	101.9			1.99	0.30		
42年目	R 53	0.1463	101.9			1.99	0.29		
43年目	R 54	0.1407	101.9			1.99	0.28		
44年目	R 55	0.1353	101.9			1.99	0.27		
45年目	R 56	0.1301	101.9			1.99	0.26		
46年目	R 57	0.1251	101.9			1.99	0.25		
47年目	R 58	0.1203	101.9			1.99	0.24		
48年目	R 59	0.1157	101.9			1.99	0.23		
49年目	R 60	0.1112	101.9			1.99	0.22		
合計				182.79	153.25	99.50	33.75	0.00	0.00
単純事業費計				182.79		99.50		0.00	

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23号 岡崎バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年)	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	H 19	0.98788	0.98834	0.97166	0.98574	1.8009	102.1	229.33	46.29	75.71	351.34	631.48	17.56	2.99	11.57	32.12	57.73	0.81	1.45	384.26	690.66
1年目	H 20	1.00929	1.00975	0.99254	1.00711	1.7317	101.6	226.55	45.75	73.57	345.87	600.71	17.35	2.95	11.24	31.54	54.78	0.79	1.38	378.21	656.88
2年目	H 21	1.00618	1.00664	0.98931	1.00402	1.6651	100.3	228.65	46.20	73.02	347.87	588.48	17.51	2.98	11.16	31.65	53.54	0.80	1.35	380.32	643.38
3年目	H 22	1.00702	1.01505	0.98568	1.00551	1.6010	98.6	230.07	46.51	72.24	348.81	577.14	17.62	3.00	11.04	31.66	52.38	0.80	1.33	381.27	630.85
4年目	H 23	1.03228	1.04025	1.01048	1.03077	1.5395	97.2	231.68	47.21	71.20	350.09	565.03	17.74	3.05	10.88	31.67	51.11	0.81	1.30	382.57	617.44
5年目	H 24	1.00978	1.01732	0.98853	1.00834	1.4802	96.4	239.16	49.11	71.95	360.22	563.62	18.31	3.17	11.00	32.48	50.82	0.83	1.30	393.53	615.74
部分供用開始年次	H 25	1.00076	1.00800	0.97978	0.99937	1.4233	96.4	282.73	58.45	79.88	421.06	633.49	19.80	3.23	10.99	34.02	51.18	1.22	1.83	456.30	686.51
7年目	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.7	282.94	58.92	78.27	420.13	593.63	19.82	3.26	10.77	33.84	47.81	1.22	1.72	455.19	643.16
8年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.2	286.54	60.09	77.60	424.23	567.72	20.07	3.32	10.67	34.06	45.59	1.23	1.65	459.53	614.96
部分供用開始年次	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.3	316.75	66.34	92.07	475.16	610.81	24.10	3.82	13.39	41.31	53.10	1.78	2.29	518.24	666.19
10年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.5	316.49	65.40	92.87	474.75	585.68	24.08	3.76	13.51	41.35	51.01	1.78	2.19	517.88	638.88
11年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.4	316.22	64.45	93.67	474.35	563.23	24.06	3.71	13.63	41.39	49.15	1.77	2.11	517.51	614.49
12年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.2	315.96	63.51	94.48	473.95	536.83	24.04	3.65	13.74	41.43	46.93	1.77	2.00	517.15	585.77
13年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.9	315.69	62.57	95.28	473.54	512.18	24.02	3.60	13.86	41.48	44.86	1.77	1.91	516.78	558.95
14年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.9	315.42	61.63	96.08	473.14	492.06	24.00	3.55	13.98	41.52	43.18	1.76	1.83	516.42	537.08
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.9	315.16	60.69	96.89	472.74	472.74	23.98	3.49	14.09	41.56	41.56	1.76	1.76	516.06	516.06
16年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.9	314.89	59.75	97.69	472.33	454.15	23.96	3.44	14.21	41.60	40.00	1.76	1.69	515.69	495.84
17年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.9	314.62	58.81	98.49	471.92	436.34	23.94	3.38	14.33	41.65	38.51	1.75	1.62	515.32	476.47
18年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	314.36	57.87	99.30	471.52	419.18	23.92	3.33	14.44	41.69	37.06	1.75	1.56	514.96	457.80
19年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	314.09	56.92	100.10	471.11	402.71	23.90	3.28	14.56	41.73	35.67	1.75	1.49	514.59	439.87
20年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	313.82	55.98	100.90	470.71	386.87	23.88	3.22	14.68	41.77	34.33	1.74	1.43	514.22	422.64
21年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	313.56	55.04	101.70	470.30	371.68	23.85	3.17	14.79	41.82	33.05	1.74	1.37	513.86	406.10
供用開始年次	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	368.33	63.69	134.42	566.45	430.44	24.81	4.17	18.02	46.99	35.71	2.49	1.89	615.93	468.04
23年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	368.02	62.58	135.48	566.08	413.63	24.79	4.09	18.16	47.04	34.37	2.48	1.82	615.60	449.82
24年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	367.63	62.03	136.39	566.05	397.71	24.76	4.06	18.28	47.10	33.09	2.48	1.74	615.63	432.54
25年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	367.25	61.47	137.30	566.03	382.41	24.74	4.02	18.40	47.16	31.86	2.48	1.67	615.67	415.94
26年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	366.87	60.92	138.21	566.00	367.68	24.71	3.98	18.53	47.22	30.67	2.48	1.61	615.70	399.96
27年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	366.49	60.36	139.13	565.98	353.51	24.68	3.95	18.65	47.28	29.53	2.47	1.55	615.73	384.59
28年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	366.11	59.81	140.04	565.96	339.91	24.66	3.91	18.77	47.34	28.43	2.47	1.48	615.77	369.83
29年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	365.72	59.25	140.95	565.93	326.82	24.63	3.88	18.89	47.40	27.37	2.47	1.43	615.80	355.62
30年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	365.34	58.70	141.87	565.90	314.25	24.61	3.84	19.02	47.46	26.36	2.47	1.37	615.83	341.97
31年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	364.95	58.14	142.78	565.88	302.12	24.58	3.80	19.14	47.52	25.37	2.46	1.32	615.86	328.81
32年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	364.57	57.59	143.69	565.85	290.51	24.56	3.77	19.26	47.58	24.43	2.46	1.26	615.89	316.20
33年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	364.19	57.03	144.60	565.82	279.29	24.53	3.73	19.38	47.64	23.52	2.46	1.21	615.93	304.02
34年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	361.47	56.61	144.58	562.66	267.04	24.35	3.70	19.38	47.43	22.51	2.44	1.16	612.53	290.71
35年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	358.75	56.19	144.56	559.49	255.35	24.16	3.67	19.38	47.21	21.55	2.43	1.11	609.13	278.01
36年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	356.03	55.76	144.53	556.33	244.12	23.98	3.65	19.37	47.00	20.62	2.41	1.06	605.74	265.80
37年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	353.31	55.34	144.51	553.16	233.43	23.80	3.62	19.37	46.79	19.74	2.40	1.01	602.34	254.19
38年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	350.59	54.91	144.49	549.99	223.13	23.61	3.59	19.37	46.57	18.89	2.38	0.97	598.95	242.99
39年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	347.87	54.49	144.46	546.82	213.32	23.43	3.56	19.36	46.36	18.08	2.37	0.92	595.55	232.32
40年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	345.15	54.07	144.44	543.66	203.93	23.25	3.54	19.36	46.14	17.31	2.35	0.88	592.15	222.12
41年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	342.43	53.64	144.42	540.49	194.95	23.06	3.51	19.36	45.93	16.57	2.34	0.84	588.76	212.37
42年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	339.71	53.22	144.39	537.32	186.34	22.88	3.48	19.35	45.72	15.85	2.32	0.81	585.36	203.00
43年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	336.99	52.79	144.37	534.16	178.14	22.70	3.45	19.35	45.50	15.17	2.31	0.77	581.97	194.09
44年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	334.27	52.37	144.35	530.99	170.29	22.51	3.43	19.35	45.29	14.52	2.29	0.74	578.57	185.55
45年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	331.55	51.95	144.33	527.82	162.73	22.33	3.40	19.35	45.07	13.90	2.28	0.70	575.17	177.33
46年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	328.83	51.52	144.30	524.66	155.56	22.15	3.37	19.34	44.86	13.30	2.26	0.67	571.78	169.53
47年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	326.11	51.10	144.28	521.49	148.68	21.96	3.34	19.34	44.65	12.73	2.25	0.64	568.38	162.05
48年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	323.39	50.67	144.26	518.32	142.07	21.78	3.31	19.34	44.43	12.18	2.24	0.61	564.99	154.86
49年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	320.67	50.25	144.23	515.16	135.79	21.60	3.29	19.33	44.22	11.66	2.22	0.59	561.59	148.04
合計								16,187.27	2,823.98	5,918.33	24,929.58	18,878.91	1,141.08	176.44	816.73	2,134.25	1,628.67	98.38	6		

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 岡崎バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全 車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	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	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	55.04	9.59	31.92	96.55	73.37	0.97	1.05	3.11	5.13	3.90	0.75	0.57	102.44	77.84
1年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	54.99	9.43	32.17	96.58	70.57	0.97	1.03	3.13	5.14	3.75	0.75	0.55	102.47	74.88
2年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	54.94	9.34	32.38	96.66	67.91	0.97	1.02	3.15	5.15	3.62	0.75	0.53	102.56	72.06
3年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	54.88	9.26	32.60	96.74	65.36	0.97	1.02	3.17	5.16	3.49	0.75	0.51	102.65	69.35
4年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	54.82	9.18	32.82	96.81	62.89	0.97	1.01	3.19	5.17	3.36	0.75	0.49	102.73	66.74
5年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	54.76	9.09	33.03	96.89	60.52	0.97	1.00	3.22	5.18	3.24	0.75	0.47	102.82	64.22
6年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	54.71	9.01	33.25	96.96	58.24	0.97	0.99	3.24	5.19	3.12	0.75	0.45	102.91	61.81
7年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	54.65	8.92	33.47	97.04	56.04	0.97	0.98	3.26	5.20	3.01	0.75	0.43	102.99	59.48
8年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	54.59	8.84	33.68	97.12	53.93	0.97	0.97	3.28	5.22	2.90	0.75	0.41	103.08	57.24
9年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	54.54	8.76	33.90	97.19	51.89	0.96	0.96	3.30	5.23	2.79	0.75	0.40	103.16	55.08
10年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	54.48	8.67	34.12	97.27	49.94	0.96	0.95	3.32	5.24	2.69	0.74	0.38	103.25	53.01
11年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	54.42	8.59	34.33	97.34	48.05	0.96	0.94	3.34	5.25	2.59	0.74	0.37	103.34	51.01
12年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	54.01	8.53	34.33	96.87	45.97	0.96	0.94	3.34	5.23	2.48	0.74	0.35	102.84	48.81
13年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	53.61	8.46	34.32	96.39	43.99	0.95	0.93	3.34	5.22	2.38	0.74	0.34	102.35	46.71
14年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	53.20	8.40	34.32	95.92	42.09	0.94	0.92	3.34	5.20	2.28	0.73	0.32	101.85	44.69
15年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	52.80	8.33	34.31	95.44	40.28	0.93	0.91	3.34	5.19	2.19	0.73	0.31	101.36	42.77
16年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	52.39	8.27	34.31	94.96	38.53	0.93	0.91	3.34	5.17	2.10	0.72	0.29	100.86	40.92
17年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	51.98	8.21	34.30	94.49	36.86	0.92	0.90	3.34	5.16	2.01	0.72	0.28	100.37	39.15
18年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	51.58	8.14	34.29	94.01	35.26	0.91	0.89	3.34	5.14	1.93	0.71	0.27	99.87	37.46
19年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	51.17	8.08	34.29	93.54	33.74	0.91	0.89	3.34	5.13	1.85	0.71	0.26	99.38	35.84
20年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	50.76	8.02	34.28	93.06	32.27	0.90	0.88	3.34	5.12	1.77	0.70	0.24	98.88	34.29
21年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	50.36	7.95	34.28	92.59	30.88	0.89	0.87	3.34	5.10	1.70	0.70	0.23	98.39	32.81
22年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	49.95	7.89	34.27	92.11	29.54	0.88	0.87	3.34	5.09	1.63	0.69	0.22	97.89	31.39
23年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	49.54	7.82	34.27	91.63	28.25	0.88	0.86	3.34	5.07	1.56	0.69	0.21	97.40	30.03
24年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	49.14	7.76	34.26	91.16	27.03	0.87	0.85	3.34	5.06	1.50	0.69	0.20	96.90	28.73
25年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	48.73	7.70	34.26	90.68	25.85	0.86	0.84	3.34	5.04	1.44	0.68	0.19	96.41	27.49
26年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	48.32	7.63	34.25	90.21	24.73	0.85	0.84	3.33	5.03	1.38	0.68	0.19	95.91	26.29
27年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	47.92	7.57	34.24	89.73	23.65	0.85	0.83	3.33	5.01	1.32	0.67	0.18	95.42	25.15
28年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	47.51	7.50	34.24	89.26	22.62	0.84	0.82	3.33	5.00	1.27	0.67	0.17	94.92	24.05
29年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	47.11	7.44	34.23	88.78	21.64	0.83	0.82	3.33	4.98	1.21	0.66	0.16	94.43	23.01
30年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	46.70	7.38	34.23	88.30	20.69	0.83	0.81	3.33	4.97	1.16	0.66	0.15	93.93	22.01
31年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	46.29	7.31	34.22	87.83	19.79	0.82	0.80	3.33	4.95	1.12	0.65	0.15	93.44	21.05
32年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	45.89	7.25	34.22	87.35	18.92	0.81	0.80	3.33	4.94	1.07	0.65	0.14	92.94	20.13
33年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	45.48	7.19	34.21	86.88	18.10	0.80	0.79	3.33	4.92	1.03	0.64	0.13	92.45	19.26
34年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	45.07	7.12	34.21	86.40	17.31	0.80	0.78	3.33	4.91	0.98	0.64	0.13	91.95	18.42
35年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	44.67	7.06	34.20	85.93	16.55	0.79	0.77	3.33	4.89	0.94	0.64	0.12	91.46	17.61
36年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	44.26	6.99	34.20	85.45	15.83	0.78	0.77	3.33	4.88	0.90	0.63	0.12	90.96	16.85
37年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	43.85	6.93	34.19	84.97	15.13	0.78	0.76	3.33	4.86	0.87	0.63	0.11	90.47	16.10
38年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	43.45	6.87	34.18	84.50	14.47	0.77	0.75	3.33	4.85	0.83	0.62	0.11	89.97	15.40
39年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	43.04	6.80	34.18	84.02	13.83	0.76	0.75	3.33	4.84	0.80	0.62	0.10	89.48	14.73
40年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	42.64	6.74	34.17	83.55	13.23	0.75	0.74	3.33	4.82	0.76	0.61	0.10	88.98	14.09
41年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	42.23	6.67	34.17	83.07	12.64	0.75	0.73	3.33	4.81	0.73	0.61	0.09	88.49	13.47
42年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	41.82	6.61	34.16	82.60	12.08	0.74	0.73	3.33	4.79	0.70	0.60	0.09	87.99	12.87
43年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	41.42	6.55	34.16	82.12	11.55	0.73	0.72	3.33	4.78	0.67	0.60	0.08	87.50	12.31
44年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	41.01	6.48	34.15	81.64	11.05	0.73	0.71	3.32	4.76	0.64	0.60	0.08	87.00	11.77
45年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	40.60	6.42	34.15	81.17	10.56	0.72	0.70	3.32	4.75	0.62	0.59	0.08	86.51	11.25
46年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.9	40.20	6.36	34.14	80.69	10.09	0.71	0.70	3.32	4.73	0.59	0.59	0.07	86.01	10.76
47年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.9	39.79	6.29	34.14	80.22	9.65	0.70	0.69	3.32	4.72	0.57	0.58	0.07	85.52	10.29
48年目	R 59	0.98968	0.98975	0.99984	0.99219	0.1157	101.9	39.38	6.23	34.13	79.74	9.23	0.70	0.68	3.32	4.70	0.54	0.58	0.07	85.02	9.84
49年目	R 60	0.98957	0.98964	0.99984	0.99213	0.1112	101.9	38.98	6.16	34.12	79.27	8.81	0.69	0.68	3.32	4.69	0.52	0.57	0.06	84.53	9.40
合 計								2,423.67	387.78	1,698.23	4,509.68	1,581.37	42.88	42.54	165.34	250.76	86.51	33.91	12.02	4,794.36	1,679.91

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				76,934	
	改良費				4,390	
		土工	m ³	546,000	886	切土(194,800m ³)、盛土(351,200m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	72,920	235	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,279	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	465	75	
		函渠工	m	880	876	
		排水工	m	13,210	396	
		中央分離帯工	m	1,310	57	
		雑工	式	1	586	機能補償道路・水路等
	橋梁費				55,911	
		100m以上	m	9,680	45,239	38橋
		100m未満	m	1,800	10,672	70橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				11,923	
		IC	箇所	7	11,923	ダイヤモンド型(7箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,933	
		車道舗装	m ²	231,200	2,639	
		歩道舗装	m ²	100,700	294	
	付帯施設費				1,777	
		交通管理施設工	式	1	1,777	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				14,068	
	用地費		m ²		12,182	
		宅地	m ²	32,634	1,827	
		田畑	m ²	313,284	7,310	
		山林・原野	m ²	143,542	1,461	
		その他	m ²	163,169	1,584	
	補償費		式	1	1,886	
③	間接経費		式	1	12,998	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					104,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.6	4,545	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	27,930	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			32,475	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

< 残事業 >

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	2	9.1km

■ 事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				18,300	
	改良費				403	
		土工	m ³	60,851	93	切土(19,036m ³)、盛土(41,815m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	2,218	4	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	167	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	283	1	
		函渠工	m			
		排水工	m	3,410	89	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	49	機能補償道路・水路等
	橋梁費				16,885	
		100m以上	m	2,376	14,411	11橋
		100m未満	m	300	2,474	8橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				835	
		車道舗装	m ²	46,590	741	
		歩道舗装	m ²	27,446	94	
	付帯施設費				177	
		交通管理施設工	式	1	177	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1		
③	間接経費		式	1	1,807	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					20,107	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	2	9.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.1	2,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,900	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課：_____

担当課長名：_____

事業名	一般国道23号 蒲郡バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷			延長	15.0km	
事業概要						
<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。</p>						
H9年度事業化 H19年度事業化		H3年度都市計画決定		H15年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費		1,537億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約71%	供用済延長	5.9km
計画交通量		60,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	5.3 (2.8)	986/11,574億円	7,921/61,213億円	令和4年	
	(残事業)	8.0 (9.4)	事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（名鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止め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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
 一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。
 本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。
 さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。
 一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。
 そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。
 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号蒲郡バイパスは、蒲郡IC～幸田芦谷ICが平成9年度、豊川為当IC～蒲郡ICが平成19年度に事業化し、延長5.9kmが暫定2車線で開通している。
- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約71%（令和5年3月末）。用地取得率は約99%（令和5年3月末）。
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間（延長5.9km）は、平成25年度に暫定2車線供用済み。
- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）は、設計協議、用地買収を推進し、工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・レーザー測量により取得した現況地形と3次元の設計データを重ね合わせる事で、施工時のイメージを技能者やオペレータとも共有する事で、手戻りのない施工計画の立案に活用し、工期の短縮に寄与している。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

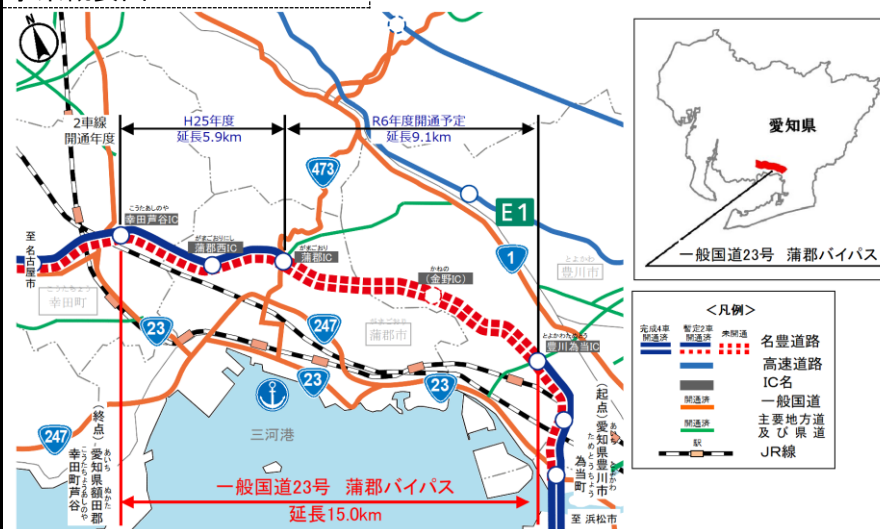
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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23号 蒲郡バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)=3,172億円、経済的内部収益率(EIRR)=8.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=9.4 (経済的純現在価値(B-C)=3,412億円、経済的内部収益率(EIRR)=58.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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):22,046万人・時間/年 渋滞損失削減時間:627.8万人・時間/年(34,150万人・時間/年 ⇒ 33,522万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道23号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):300.5万人・時間/年(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚) 並行区間等の渋滞損失削減率:約5割削減(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚)
		□ 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	名鉄バス:ラゲーナ線(一般国道23号利用) 名鉄バス:西浦病院循環線(一般国道23号利用) 名鉄バス:丸山病院循環線(一般国道23号利用)
		□ 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	
	■ 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	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス性向上(小坂井町～中部国際空港:約143分⇒約122分)	
	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が見込まれる	重要港湾(三河港)へのアクセス性向上(西尾市～三河港:約60分⇒約42分)
	□ 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が向上		
	□ 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		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	(土地区画整理事業 施工中地区) ・蒲郡市(R5.6.9時点):東三河都市計画事業蒲郡中部土地区画整理事業、東三河都市計画事業蒲郡駅南土地区画整理事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「名豊道路」の一部として全区間指定
		<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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援。 (同意年月日:H3.3.29、特定地域面積:82,000ha、重点整備地区面積:8,000ha、地区数:6地区)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(西尾市~豊川稲荷:約76分⇒約55分、R3年間入れ込み客数:約342万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
	2.暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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			
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有り	
		<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(蒲郡市~豊橋市民病院:約31分⇒約30分)	

3.安全	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児童、園児が40人/日以上）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	
	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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	愛知県地域防災計画(R5.5.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		<input checked="" 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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<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'路線としての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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
<input type="checkbox"/> 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する			
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	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	CO2排出削減量: 65千t/年 (5,558千t/年 ⇒ 5,494千t/年)
	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	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): 国道23号(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚) 排出削減量: 約47.8t/年(約98.8t/年⇒約51.0t/年)、排出削減率: 5割削減 バイパス等についてNOx排出増加量: 219.7t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): 国道23号(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚) 排出削減量: 約2.8t/年(約5.7t/年⇒約2.9t/年)、排出削減率: 5割削減 バイパス等についてSPM排出増加量: 12.2t/年
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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23号	蒲郡バイパス	L=15.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
60,100台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,364億円	306億円		1,670億円
うち残事業分	399億円	236億円		635億円
基準年における 現在価値 (C)	1,642億円	115億円		1,757億円
うち残事業分	321億円	85億円		406億円

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4年度			
供用年	令和7年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	183億円	17億円	1.2億円	201億円
基準年における 現在価値 (B)	4,404億円	486億円	39億円	4,929億円
うち残事業分	3,556億円	235億円	26億円	3,818億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.8
経済的純現在価値（事業全体）	3,172億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.6%
費用便益比（残事業）	9.4
経済的純現在価値（残事業）	3,412億円
経済的内部収益率（残事業）	58.8%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	60,100台/日	±10%	2.5～3.1
事業費	1,364億円	±10%	2.8～2.9
事業期間	39年	±20%	2.7～3.0

【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	60,100台/日	±10%	8.5～10.3
事業費	399億円	±10%	8.7～10.2
事業期間	13年	±20%	9.1～9.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 蒲郡バイパス（事業全体）

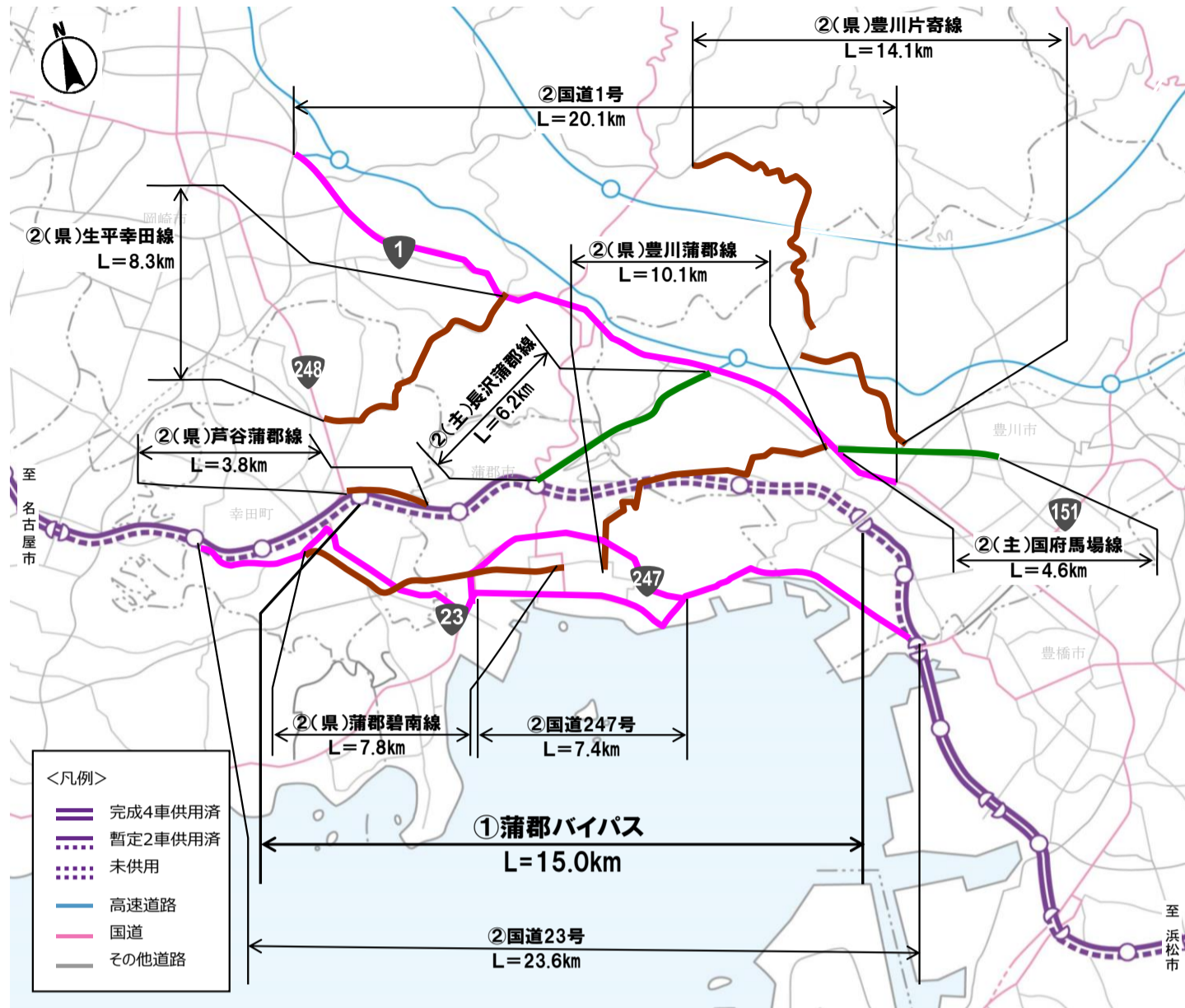
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：15.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	60,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	16.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	209.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号: 23.6km	交通量	[台/日]	15,500	9,000
		走行時間	[分]	54.3	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	204.39	110.95
	国道1号: 20.1km	交通量	[台/日]	40,200	33,600
		走行時間	[分]	43.9	41.1
		走行時間費用	[億円/年]	446.00	363.81
	国道247号: 7.4km	交通量	[台/日]	29,300	12,600
		走行時間	[分]	19.4	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	132.41	50.93
	(県)豊川 蒲郡線: 10.1km	交通量	[台/日]	10,200	2,300
		走行時間	[分]	26.3	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	60.90	12.96
	(県)生平 幸田線: 8.3km	交通量	[台/日]	6,200	4,900
		走行時間	[分]	21.2	21.3
		走行時間費用	[億円/年]	36.35	29.59
	(県)豊川 片寄線: 14.1km	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	36.0	35.3
		走行時間費用	[億円/年]	22.87	4.76
	(県)蒲郡 碧南線: 7.8km	交通量	[台/日]	14,000	6,600
		走行時間	[分]	18.6	17.9
		走行時間費用	[億円/年]	62.76	32.18
	(県)芦谷 蒲郡線: 3.8km	交通量	[台/日]	13,400	3,800
		走行時間	[分]	11.1	9.1
		走行時間費用	[億円/年]	35.23	8.51
(主)長沢 蒲郡線: 6.2km	交通量	[台/日]	7,200	6,200	
	走行時間	[分]	14.1	13.8	
	走行時間費用	[億円/年]	22.62	17.47	
(主)国府 馬場線: 4.6km	交通量	[台/日]	25,000	24,500	
	走行時間	[分]	7.8	7.5	
	走行時間費用	[億円/年]	58.41	54.29	
③その他道路合計 ：2944.5km	走行時間費用	[億円/年]	18,371.37	18,295.18	

			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：3065.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,453.30	19,189.92	263.38

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 蒲郡バイパス（残事業）

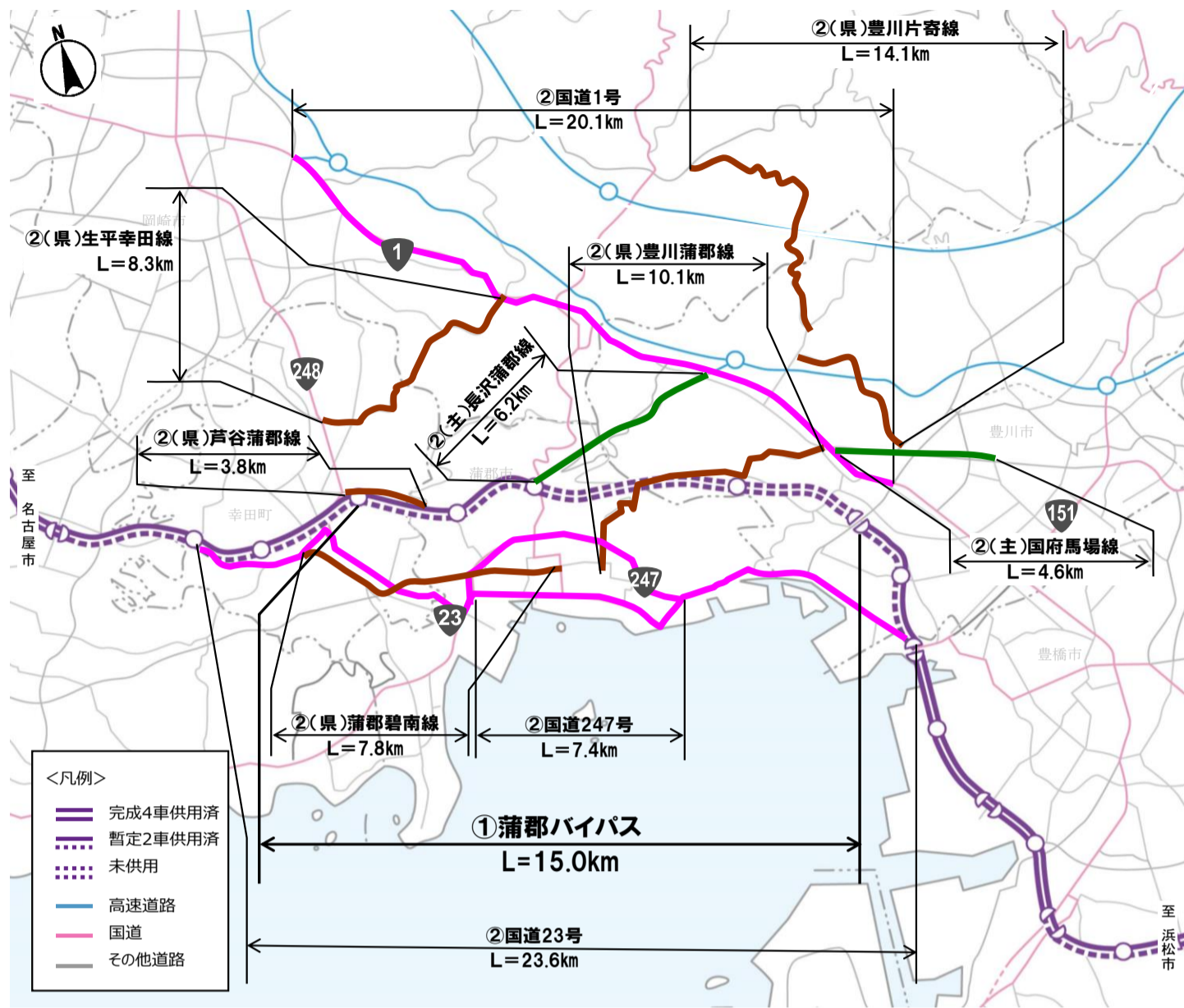
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:15.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,900	60,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6.6	16.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	34.92	209.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号: 23.6km	交通量	[台/日]	14,200	9,000
		走行時間	[分]	53.9	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	187.81	110.95
	国道1号: 20.1km	交通量	[台/日]	39,600	33,600
		走行時間	[分]	43.7	41.1
		走行時間費用	[億円/年]	438.82	363.81
	国道247号: 7.4km	交通量	[台/日]	26,900	12,600
		走行時間	[分]	19.1	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	120.20	50.93
	(県)豊川 蒲郡線: 10.1km	交通量	[台/日]	11,000	2,300
		走行時間	[分]	26.9	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	69.18	12.96
	(県)生平 幸田線: 8.3km	交通量	[台/日]	6,100	4,900
		走行時間	[分]	21.7	21.3
		走行時間費用	[億円/年]	36.44	29.59
	(県)豊川 片寄線: 14.1km	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	37.8	35.3
		走行時間費用	[億円/年]	24.18	4.76
	(県)蒲郡 碧南線: 7.8km	交通量	[台/日]	9,800	6,600
		走行時間	[分]	18.4	17.9
		走行時間費用	[億円/年]	45.31	32.18
	(県)芦谷 蒲郡線: 3.8km	交通量	[台/日]	9,900	3,800
		走行時間	[分]	11.0	9.1
		走行時間費用	[億円/年]	19.04	8.51
(主)長沢 蒲郡線: 6.2km	交通量	[台/日]	8,600	6,200	
	走行時間	[分]	14.5	13.8	
	走行時間費用	[億円/年]	27.38	17.47	
(主)国府 馬場線: 4.6km	交通量	[台/日]	25,200	24,500	
	走行時間	[分]	8.0	7.5	
	走行時間費用	[億円/年]	58.00	54.29	
③その他道路合計 : 2944.5km	走行時間費用	[億円/年]	18,347.70	18,295.18	

			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: 3065.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,408.99	19,189.92	219.06

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道23号 蒲郡バイパス

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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
	推計に用いたOD表	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
		道路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"/> (H27センサス)
	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) ()台トリップ/日 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	<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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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 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"/>		
	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:一般国道23号 蒲郡バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
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23号 蒲郡バイパス
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.48	15.0	7.14

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-28年目	H 9	2.6658	114.2	0.19	0.45				
-27年目	H 10	2.5633	113.6	0.57	1.31				
-26年目	H 11	2.4647	112.0	0.95	2.14				
-25年目	H 12	2.3699	110.7	0.90	1.97				
-24年目	H 13	2.2788	109.4	0.95	2.02				
-23年目	H 14	2.1911	107.6	2.38	4.94				
-22年目	H 15	2.1068	106.1	5.08	10.28				
-21年目	H 16	2.0258	105.0	2.24	4.40				
-20年目	H 17	1.9479	103.7	10.37	19.85				
-19年目	H 18	1.8730	103.0	17.10	31.69				
-18年目	H 19	1.8009	102.1	38.62	69.42				
-17年目	H 20	1.7317	101.6	38.72	67.25				
-16年目	H 21	1.6651	100.3	50.11	84.78				
-15年目	H 22	1.6010	98.6	34.13	56.47				
-14年目	H 23	1.5395	97.2	39.72	64.10				
-13年目	H 24	1.4802	96.4	148.88	232.95				
-12年目	H 25	1.4233	96.4	58.40	87.87				
-11年目	H 26	1.3686	98.7	27.10	38.29				
-10年目	H 27	1.3159	100.2	33.82	45.26				
-9年目	H 28	1.2653	100.3	41.38	53.19				
-8年目	H 29	1.2167	100.5	72.42	89.34				
-7年目	H 30	1.1699	100.4	32.44	38.52				
-6年目	R 1	1.1249	101.2	59.33	67.20				
-5年目	R 2	1.0816	101.9	78.62	85.04				
-4年目	R 3	1.0400	101.9	93.45	97.19				
基準年	R 4	1.0000	101.9	77.27	77.27				
-2年目	R 5	0.9615	101.9	90.46	86.98				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	74.84	69.19				
暫定供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	11.03	9.80	4.82	4.28		
1年目	R 8	0.8548	101.9	9.30	7.95	4.82	4.12		
2年目	R 9	0.8219	101.9	12.29	10.11	4.82	3.96		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.83	7.77	4.82	3.81		
4年目	R 11	0.7599	101.9	26.03	19.78	4.82	3.66		
5年目	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	4.82	3.52		
6年目	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	4.82	3.39		
7年目	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	4.82	3.26		
8年目	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	4.82	3.13		
9年目	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	4.82	3.01		
10年目	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	4.82	2.89		
供用開始年次	R 18	0.5775	101.9			6.49	3.75		
12年目	R 19	0.5553	101.9			6.49	3.60		
13年目	R 20	0.5339	101.9			6.49	3.47		
14年目	R 21	0.5134	101.9			6.49	3.33		
15年目	R 22	0.4936	101.9			6.49	3.20		
16年目	R 23	0.4746	101.9			6.49	3.08		
17年目	R 24	0.4564	101.9			6.49	2.96		
18年目	R 25	0.4388	101.9			6.49	2.85		
19年目	R 26	0.4220	101.9			6.49	2.74		
20年目	R 27	0.4057	101.9			6.49	2.63		
21年目	R 28	0.3901	101.9			6.49	2.53		
22年目	R 29	0.3751	101.9			6.49	2.43		
23年目	R 30	0.3607	101.9			6.49	2.34		
24年目	R 31	0.3468	101.9			6.49	2.25		
25年目	R 32	0.3335	101.9			6.49	2.16		
26年目	R 33	0.3207	101.9			6.49	2.08		
27年目	R 34	0.3083	101.9			6.49	2.00		
28年目	R 35	0.2965	101.9			6.49	1.92		
29年目	R 36	0.2851	101.9			6.49	1.85		
30年目	R 37	0.2741	101.9			6.49	1.78		
31年目	R 38	0.2636	101.9			6.49	1.71		
32年目	R 39	0.2534	101.9			6.49	1.64		
33年目	R 40	0.2437	101.9			6.49	1.58		
34年目	R 41	0.2343	101.9			6.49	1.52		
35年目	R 42	0.2253	101.9			6.49	1.46		
36年目	R 43	0.2166	101.9			6.49	1.41		
37年目	R 44	0.2083	101.9			6.49	1.35		
38年目	R 45	0.2003	101.9			6.49	1.30		
39年目	R 46	0.1926	101.9			6.49	1.25		
40年目	R 47	0.1852	101.9			6.49	1.20		
41年目	R 48	0.1780	101.9			6.49	1.16		
42年目	R 49	0.1712	101.9			6.49	1.11		
43年目	R 50	0.1646	101.9			6.49	1.07		
44年目	R 51	0.1583	101.9			6.49	1.03		
45年目	R 52	0.1522	101.9			6.49	0.99		
46年目	R 53	0.1463	101.9			6.49	0.95		
47年目	R 54	0.1407	101.9			6.49	0.91		
48年目	R 55	0.1353	101.9			6.49	0.88		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-104.60	-13.61	6.49	0.84		
合計				1259.77	1641.77	306.13	115.34	0.00	0.00
単純事業費計				1364.37		306.13		0.00	

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

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道23号 蒲郡バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.38	15.0	5.76

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価	現在	単価	現在	単価	現在
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-2年目	R 5	0.9615	101.9	90.46	86.98				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	74.84	69.19				
暫定供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	11.03	9.80	2.93	2.60		
1年目	R 8	0.8548	101.9	9.30	7.95	2.93	2.50		
2年目	R 9	0.8219	101.9	12.29	10.11	2.93	2.41		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.83	7.77	2.93	2.32		
4年目	R 11	0.7599	101.9	26.03	19.78	2.93	2.23		
5年目	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	2.93	2.14		
6年目	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	2.93	2.06		
7年目	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	2.93	1.98		
8年目	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	2.93	1.90		
9年目	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	2.93	1.83		
10年目	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	2.93	1.76		
供用開始年次	R 18	0.5775	101.9			5.23	3.02		
12年目	R 19	0.5553	101.9			5.23	2.90		
13年目	R 20	0.5339	101.9			5.23	2.79		
14年目	R 21	0.5134	101.9			5.23	2.68		
15年目	R 22	0.4936	101.9			5.23	2.58		
16年目	R 23	0.4746	101.9			5.23	2.48		
17年目	R 24	0.4564	101.9			5.23	2.39		
18年目	R 25	0.4388	101.9			5.23	2.30		
19年目	R 26	0.4220	101.9			5.23	2.21		
20年目	R 27	0.4057	101.9			5.23	2.12		
21年目	R 28	0.3901	101.9			5.23	2.04		
22年目	R 29	0.3751	101.9			5.23	1.96		
23年目	R 30	0.3607	101.9			5.23	1.89		
24年目	R 31	0.3468	101.9			5.23	1.81		
25年目	R 32	0.3335	101.9			5.23	1.74		
26年目	R 33	0.3207	101.9			5.23	1.68		
27年目	R 34	0.3083	101.9			5.23	1.61		
28年目	R 35	0.2965	101.9			5.23	1.55		
29年目	R 36	0.2851	101.9			5.23	1.49		
30年目	R 37	0.2741	101.9			5.23	1.43		
31年目	R 38	0.2636	101.9			5.23	1.38		
32年目	R 39	0.2534	101.9			5.23	1.33		
33年目	R 40	0.2437	101.9			5.23	1.27		
34年目	R 41	0.2343	101.9			5.23	1.23		
35年目	R 42	0.2253	101.9			5.23	1.18		
36年目	R 43	0.2166	101.9			5.23	1.13		
37年目	R 44	0.2083	101.9			5.23	1.09		
38年目	R 45	0.2003	101.9			5.23	1.05		
39年目	R 46	0.1926	101.9			5.23	1.01		
40年目	R 47	0.1852	101.9			5.23	0.97		
41年目	R 48	0.1780	101.9			5.23	0.93		
42年目	R 49	0.1712	101.9			5.23	0.90		
43年目	R 50	0.1646	101.9			5.23	0.86		
44年目	R 51	0.1583	101.9			5.23	0.83		
45年目	R 52	0.1522	101.9			5.23	0.80		
46年目	R 53	0.1463	101.9			5.23	0.77		
47年目	R 54	0.1407	101.9			5.23	0.74		
48年目	R 55	0.1353	101.9			5.23	0.71		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-10.89	-1.42	5.23	0.68		
合計				388.31	320.77	236.20	85.26	0.00	0.00
単純事業費計				399.20		236.20		0.00	

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23号 蒲郡バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年) R 4	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
暫定供用開始年次	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	112.99	19.35	50.47	182.81	162.52	8.55	1.67	7.00	17.22	15.31	1.19	1.06	201.22	178.89
1年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	112.90	19.04	50.88	182.81	156.27	8.54	1.64	7.06	17.24	14.74	1.19	1.01	201.24	172.02
2年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	112.80	18.72	51.29	182.81	150.25	8.53	1.62	7.11	17.26	14.19	1.18	0.97	201.26	165.41
3年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	112.71	18.41	51.70	182.81	144.47	8.53	1.59	7.17	17.29	13.66	1.18	0.93	201.27	159.07
4年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	112.61	18.09	52.10	182.80	138.91	8.52	1.56	7.23	17.31	13.15	1.18	0.90	201.29	152.96
5年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	112.51	17.78	52.51	182.80	133.57	8.51	1.53	7.28	17.33	12.66	1.18	0.86	201.31	147.10
6年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	112.40	17.62	52.87	182.88	128.49	8.50	1.52	7.33	17.36	12.19	1.18	0.83	201.41	141.51
7年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	112.28	17.46	53.22	182.96	123.61	8.49	1.51	7.38	17.38	11.74	1.17	0.79	201.52	136.15
8年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	112.16	17.30	53.57	183.04	118.90	8.49	1.49	7.43	17.41	11.31	1.17	0.76	201.62	130.97
9年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	112.05	17.15	53.93	183.12	114.38	8.48	1.48	7.48	17.44	10.89	1.17	0.73	201.73	126.00
10年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	111.93	16.99	54.28	183.20	110.03	8.47	1.47	7.53	17.46	10.49	1.17	0.70	201.83	121.22
供用開始年次	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	161.38	24.69	76.92	262.99	151.88	14.46	2.36	13.72	30.53	17.63	2.68	1.55	296.20	171.06
12年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	161.21	24.46	77.42	263.09	146.09	14.44	2.34	13.81	30.58	16.98	2.68	1.49	296.35	164.56
13年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	161.04	24.23	77.91	263.19	140.52	14.43	2.31	13.90	30.64	16.36	2.67	1.43	296.50	158.30
14年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	160.87	24.00	78.41	263.28	135.17	14.41	2.29	13.98	30.69	15.76	2.67	1.37	296.64	152.30
15年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	160.71	23.77	78.91	263.38	130.01	14.40	2.27	14.07	30.74	15.17	2.67	1.32	296.79	146.50
16年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	159.51	23.59	78.90	261.99	124.34	14.29	2.25	14.07	30.61	14.53	2.65	1.26	295.26	140.13
17年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	158.31	23.41	78.88	260.60	118.94	14.18	2.24	14.07	30.49	13.91	2.64	1.20	293.73	134.06
18年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	157.11	23.24	78.87	259.21	113.74	14.07	2.22	14.07	30.36	13.32	2.62	1.15	292.19	128.21
19年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	155.91	23.06	78.86	257.82	108.80	13.97	2.20	14.06	30.23	12.76	2.60	1.10	290.66	122.66
20年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	154.71	22.88	78.85	256.43	104.04	13.86	2.19	14.06	30.11	12.21	2.59	1.05	289.13	117.30
21年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	153.50	22.71	78.83	255.04	99.49	13.75	2.17	14.06	29.98	11.69	2.57	1.00	287.60	112.19
22年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	152.30	22.53	78.82	253.66	95.15	13.64	2.15	14.06	29.85	11.20	2.56	0.96	286.06	107.30
23年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	151.10	22.35	78.81	252.27	90.99	13.54	2.13	14.06	29.73	10.72	2.54	0.92	284.53	102.63
24年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	149.90	22.18	78.80	250.88	87.00	13.43	2.12	14.05	29.60	10.27	2.52	0.88	283.00	98.14
25年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	148.70	22.00	78.78	249.49	83.20	13.32	2.10	14.05	29.47	9.83	2.51	0.84	281.47	93.87
26年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	147.50	21.82	78.77	248.10	79.56	13.21	2.08	14.05	29.35	9.41	2.49	0.80	279.93	89.78
27年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	146.30	21.65	78.76	246.71	76.06	13.11	2.07	14.05	29.22	9.01	2.48	0.76	278.40	85.83
28年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	145.10	21.47	78.74	245.32	72.74	13.00	2.05	14.04	29.09	8.63	2.46	0.73	276.87	82.09
29年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	143.90	21.29	78.73	243.93	69.54	12.89	2.03	14.04	28.97	8.26	2.44	0.70	275.34	78.50
30年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	142.70	21.12	78.72	242.54	66.48	12.78	2.02	14.04	28.84	7.90	2.43	0.67	273.81	75.05
31年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	141.50	20.94	78.71	241.15	63.57	12.68	2.00	14.04	28.71	7.57	2.41	0.64	272.27	71.77
32年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	140.30	20.76	78.69	239.76	60.76	12.57	1.98	14.03	28.59	7.24	2.39	0.61	270.74	68.61
33年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	139.10	20.59	78.68	238.37	58.09	12.46	1.97	14.03	28.46	6.94	2.38	0.58	269.21	65.61
34年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	137.90	20.41	78.67	236.98	55.52	12.35	1.95	14.03	28.33	6.64	2.36	0.55	267.68	62.72
35年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	136.70	20.23	78.66	235.59	53.08	12.25	1.93	14.03	28.21	6.35	2.35	0.53	266.15	59.96
36年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	135.50	20.06	78.64	234.20	50.73	12.14	1.92	14.03	28.08	6.08	2.33	0.50	264.61	57.32
37年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	134.30	19.88	78.63	232.81	48.50	12.03	1.90	14.02	27.95	5.82	2.31	0.48	263.08	54.80
38年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	133.10	19.70	78.62	231.43	46.35	11.92	1.88	14.02	27.83	5.57	2.30	0.46	261.55	52.39
39年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	131.90	19.53	78.61	230.04	44.30	11.82	1.86	14.02	27.70	5.34	2.28	0.44	260.02	50.08
40年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	130.70	19.35	78.59	228.65	42.35	11.71	1.85	14.02	27.57	5.11	2.26	0.42	258.49	47.87
41年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	129.50	19.17	78.58	227.26	40.45	11.60	1.83	14.01	27.45	4.89	2.25	0.40	256.95	45.74
42年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	128.30	19.00	78.57	225.87	38.67	11.49	1.81	14.01	27.32	4.68	2.23	0.38	255.42	43.73
43年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	127.10	18.82	78.56	224.48	36.95	11.39	1.80	14.01	27.19	4.48	2.22	0.36	253.89	41.79
44年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	125.90	18.64	78.54	223.09	35.32	11.28	1.78	14.01	27.07	4.28	2.20	0.35	252.36	39.95
45年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	124.70	18.47	78.53	221.70	33.74	11.17	1.76	14.01	26.94	4.10	2.18	0.33	250.82	38.18
46年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	123.50	18.29	78.52	220.31	32.23	11.06	1.75	14.00	26.81	3.92	2.17	0.32	249.29	36.47
47年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	122.30	18.11	78.51	218.92	30.80	10.96	1.73	14.00	26.69	3.75	2.15	0.30	247.76	34.86
48年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	121.10	17.94	78.49	217.53	29.43	10.85	1.71	14.00	26.56	3.59	2.14	0.29	246.23	33.31
49年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	119.90	17.76	78.48	216.14	28.12	10.74	1.70	14.00	26.43	3.44	2.12	0.28	244.70	31.84
合計								6,792.48	1,022.01	3,641.77	11,456.26	4,404.12	591.26	95.77	626.64	1,313.66	485.69	107.47	38.93	12,877.39	4,928.74

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 蒲郡バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	84.98	17.14	37.09	139.21	123.76	1.46	0.53	2.39	4.38	3.90	0.53	0.47	144.12	128.12
1年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	84.91	16.86	37.39	139.16	118.95	1.46	0.53	2.41	4.39	3.76	0.52	0.45	144.07	123.16
2年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	84.84	16.58	37.69	139.11	114.33	1.46	0.52	2.43	4.40	3.62	0.52	0.43	144.03	118.38
3年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	84.76	16.30	37.99	139.06	109.90	1.46	0.51	2.45	4.41	3.49	0.52	0.41	143.99	113.79
4年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	84.69	16.02	38.29	139.00	105.63	1.46	0.50	2.47	4.42	3.36	0.52	0.40	143.95	109.39
5年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	84.62	15.75	38.59	138.95	101.53	1.45	0.49	2.49	4.43	3.24	0.52	0.38	143.90	105.15
6年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	84.53	15.61	38.85	138.99	97.65	1.45	0.49	2.50	4.44	3.12	0.52	0.37	143.95	101.14
7年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	84.44	15.47	39.11	139.02	93.92	1.45	0.48	2.52	4.45	3.01	0.52	0.35	143.99	97.28
8年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	84.36	15.33	39.37	139.05	90.33	1.45	0.48	2.54	4.46	2.90	0.52	0.34	144.03	93.56
9年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	84.27	15.19	39.63	139.08	86.87	1.45	0.47	2.55	4.47	2.79	0.52	0.32	144.08	89.99
10年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	84.18	15.05	39.89	139.12	83.55	1.45	0.47	2.57	4.49	2.69	0.52	0.31	144.12	86.56
供用開始年次	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	133.66	22.77	62.43	218.86	126.39	7.44	1.37	8.73	17.54	10.13	2.03	1.17	238.43	137.69
12年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	133.52	22.56	62.83	218.91	121.56	7.44	1.36	8.78	17.58	9.76	2.03	1.12	238.51	132.45
13年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	133.38	22.34	63.24	218.96	116.90	7.43	1.34	8.84	17.61	9.40	2.02	1.08	238.60	127.39
14年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	133.24	22.13	63.64	219.01	112.44	7.42	1.33	8.89	17.65	9.06	2.02	1.04	238.68	122.54
15年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	133.10	21.92	64.05	219.06	108.13	7.41	1.32	8.95	17.68	8.73	2.02	1.00	238.77	117.86
16年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	132.11	21.75	64.04	217.90	103.41	7.36	1.31	8.95	17.62	8.36	2.01	0.95	237.52	112.73
17年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	131.11	21.59	64.03	216.73	98.92	7.30	1.30	8.95	17.55	8.01	1.99	0.91	236.28	107.84
18年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	130.12	21.43	64.02	215.56	94.59	7.25	1.29	8.95	17.48	7.67	1.98	0.87	235.03	103.13
19年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	129.13	21.26	64.01	214.40	90.48	7.19	1.28	8.95	17.42	7.35	1.97	0.83	233.78	98.66
20年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	128.13	21.10	64.00	213.23	86.51	7.14	1.27	8.94	17.35	7.04	1.96	0.79	232.54	94.34
21年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	127.14	20.94	63.99	212.06	82.73	7.08	1.26	8.94	17.28	6.74	1.95	0.76	231.29	90.23
22年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	126.14	20.78	63.98	210.89	79.11	7.03	1.25	8.94	17.22	6.46	1.93	0.73	230.04	86.29
23年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	125.15	20.61	63.97	209.73	75.65	6.97	1.24	8.94	17.15	6.19	1.92	0.69	228.80	82.53
24年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	124.16	20.45	63.95	208.56	72.33	6.92	1.23	8.94	17.08	5.92	1.91	0.66	227.55	78.92
25年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	123.16	20.29	63.94	207.39	69.17	6.86	1.22	8.94	17.02	5.68	1.90	0.63	226.31	75.47
26年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	122.17	20.12	63.93	206.23	66.14	6.80	1.21	8.94	16.95	5.44	1.88	0.60	225.06	72.18
27年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	121.17	19.96	63.92	205.06	63.22	6.75	1.20	8.93	16.88	5.21	1.87	0.58	223.81	69.00
28年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	120.18	19.80	63.91	203.89	60.45	6.69	1.19	8.93	16.82	4.99	1.86	0.55	222.57	65.99
29年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	119.19	19.64	63.90	202.72	57.80	6.64	1.18	8.93	16.75	4.78	1.85	0.53	221.32	63.10
30年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	118.19	19.47	63.89	201.56	55.25	6.58	1.17	8.93	16.68	4.57	1.84	0.50	220.08	60.32
31年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	117.20	19.31	63.88	200.39	52.82	6.53	1.16	8.93	16.62	4.38	1.82	0.48	218.83	57.68
32年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	116.20	19.15	63.87	199.22	50.48	6.47	1.15	8.93	16.55	4.19	1.81	0.46	217.59	55.14
33年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	115.21	18.98	63.86	198.06	48.27	6.42	1.14	8.93	16.48	4.02	1.80	0.44	216.34	52.72
34年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	114.22	18.82	63.85	196.89	46.13	6.36	1.13	8.92	16.42	3.85	1.79	0.42	215.09	50.40
35年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	113.22	18.66	63.84	195.72	44.10	6.31	1.12	8.92	16.35	3.68	1.77	0.40	213.85	48.18
36年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	112.23	18.50	63.83	194.56	42.14	6.25	1.11	8.92	16.28	3.53	1.76	0.38	212.60	46.05
37年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	111.23	18.33	63.82	193.39	40.28	6.20	1.10	8.92	16.22	3.38	1.75	0.36	211.36	44.03
38年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	110.24	18.17	63.81	192.22	38.50	6.14	1.09	8.92	16.15	3.24	1.74	0.35	210.11	42.09
39年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	109.25	18.01	63.80	191.05	36.80	6.08	1.08	8.92	16.09	3.10	1.73	0.33	208.86	40.23
40年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	108.25	17.84	63.79	189.89	35.17	6.03	1.07	8.92	16.02	2.97	1.71	0.32	207.62	38.45
41年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	107.26	17.68	63.78	188.72	33.59	5.97	1.06	8.91	15.95	2.84	1.70	0.30	206.37	36.73
42年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	106.26	17.52	63.77	187.55	32.11	5.92	1.05	8.91	15.89	2.72	1.69	0.29	205.13	35.12
43年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	105.27	17.35	63.76	186.39	30.68	5.86	1.04	8.91	15.82	2.60	1.68	0.28	203.88	33.56
44年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	104.28	17.19	63.75	185.22	29.32	5.81	1.03	8.91	15.75	2.49	1.66	0.26	202.64	32.08
45年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	103.28	17.03	63.74	184.05	28.01	5.75	1.02	8.91	15.69	2.39	1.65	0.25	201.39	30.65
46年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	102.29	16.87	63.73	182.88	26.76	5.70	1.01	8.91	15.62	2.29	1.64	0.24	200.14	29.28
47年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	101.29	16.70	63.72	181.72	25.57	5.64	1.00	8.91	15.55	2.19	1.63	0.23	198.90	27.98
48年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	100.30	16.54	63.71	180.55	24.43	5.59	1.00	8.90	15.49	2.10	1.62	0.22	197.65	26.74
49年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	99.31	16.38	63.70	179.38	23.34	5.53	0.99	8.90	15.42	2.01	1.60	0.21	196.41	25.55
合計								5,531.51	935.23	2,911.58	9,378.32	3,556.07	272.26	51.18	374.99	698.43	235.29	77.21	26.44	10,153.95	3,817.81

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				115,994	
	改良費				53,821	
		土工	m ³	4,233,061	27,911	切土(2,571,710m ³)、盛土(1,661,351m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	43,000	430	
		法面工	m ²	308,854	7,592	切土法面、盛土法面、法面对策工
		擁壁工	式	1	10,162	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	4,111	386	
		函渠工	m	1,169	2,017	
		排水工	m	61,036	1,389	
		中央分離帯工	m	6,930	417	
		雑工	式	1	3,517	封じ込め工等
	橋梁費				35,900	
		100m以上	m	4,621	32,297	18橋
		100m未満	m	782	3,603	17橋
	トンネル費				17,411	
		NATM	m	4,834	17,411	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、豊沢トンネル
		シールド	m			
	IC・JCT費				4,563	
		IC	箇所	4	4,563	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,846	
		車道舗装	m ²	227,949	1,842	
		歩道舗装	m ²	1,704	4	
	付帯施設費				2,453	
		交通管理施設工	式	1	2,453	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,278	
	用地費		m ²		10,460	
		宅地	m ²	7,487	338	
		田畑	m ²	463,226	5,291	
		山林・原野	m ²	431,408	4,448	
		その他	m ²	33,689	383	
	補償費		式	1	4,818	
③	間接経費		式	1	15,428	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					146,700	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.0	4,700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,987	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			33,687	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

< 残事業 >

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	蒲郡バイパス	2~4	15.0km

■ 事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				38,620	
	改良費				20,824	
		土工	m ³	60,851	12,242	切土(2,571,710m ³)、盛土(1,661,351m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³		130	
		法面工	m ²	2,218	4,314	切土法面、盛土法面、法面对策工
		擁壁工	式	1	2,588	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	283	67	
		函渠工	m		178	
		排水工	m	3,410	289	
		中央分離帯工	m		97	
		雑工	式	1	919	封じ込め工等
	橋梁費				4,301	
		100m以上	m	2,898	4,014	18橋
		100m未満	m	515	287	17橋
	トンネル費				10,752	
		NATM	m	3,188	10,752	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、豊沢トンネル
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,068	
		IC	箇所	4	1,068	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				887	
		車道舗装	m ²	168,949	886	
		歩道舗装	m ²	966	1	
	付帯施設費				788	
		交通管理施設工	式	1	788	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,729	
	用地費		m ²		997	
		宅地	m ²	1,155	51	
		田畑	m ²	45,603	469	
		山林・原野	m ²	43,118	420	
		その他	m ²	5,197	57	
	補償費		式	1	732	
③	間接経費		式	1	3,454	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					43,803	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	蒲郡バイパス	2~4	15.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.0	4,293	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	21,713	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,006	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町			延長	17.6km	
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋バイパスは高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。</p>					
S48年度事業化 H1年度事業化	S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	1,744億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約85%	供用済延長	17.6km	
計画交通量	65,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (5.1) (8.0) (8.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（豊鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止め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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
 一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。
 本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。
 さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。
 一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。
 そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。
 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号豊橋バイパスは、大崎IC～豊川為当ICが昭和48年度、野依IC～大崎ICが平成元年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済であり、うち9.4kmが完成4車線開通している。
- ・豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約85%（令和5年3月末）。用地取得率は100%（令和5年3月末）。
- ・野依IC～豊川為当IC間（延長17.6km）全線は、平成24年度に暫定2車線供用済み。
- ・大崎IC～前芝IC間（延長9.4km）は、平成25年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・野依IC～大崎IC間（延長4.0km）は4車線化に向けて、整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

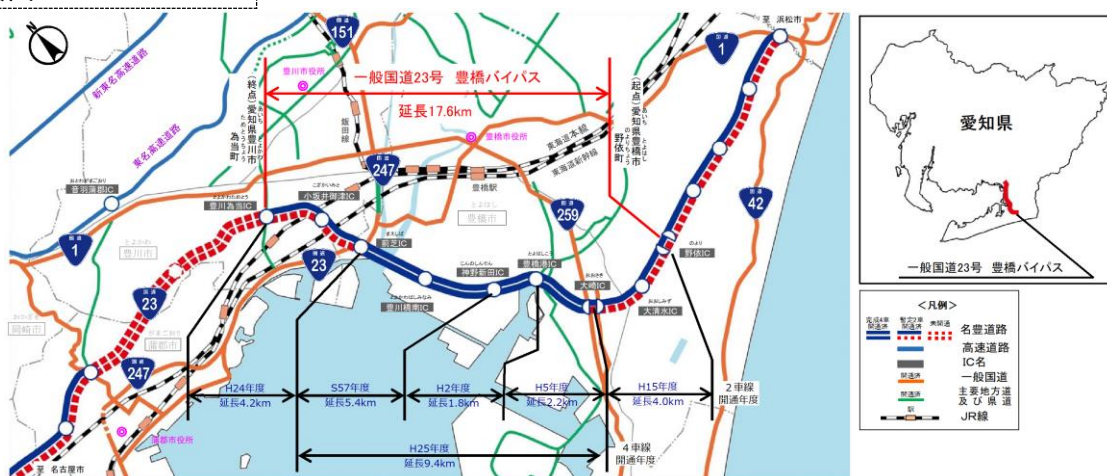
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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23号 豊橋バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=5.1 (経済的純現在価値(B-C)=15,248億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=8.3 (経済的純現在価値(B-C)=1,963億円、経済的内部収益率(EIRR)=55.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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):17,847万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,797万人・時間/年(27,938万人・時間/年⇒26,141万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):534万人・時間/年(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 並行区間等の渋滞損失削減率:約4割削減(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目)
		□ 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	対象区間 国道1号(豊橋市今橋町:H27センサス[23300010120]) 改善見込み
		□ 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	豊鉄バス:豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:卸団地線(国道23号利用) 豊鉄バス:西口豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:岩田団地豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:和田辻豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:豊川線(国道23号利用) 豊鉄バス:新豊川線(国道23号利用) 豊鉄バス:二川線(国道1号利用)
	□ 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		
	■ 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	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス性向上(田原市～中部国際空港:約149分⇒約147分)	
	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が見込まれる	重要港湾(三河港)へのアクセス性向上(蒲都市～三河港:約29分⇒約22分)
		□ 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が向上	
□ 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			

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	(土地区画整理事業計画地区) 豊川市(R5.6.9時点):豊川西部地区、豊川駅東地区、豊川宿伊奈地区 豊橋市(R5.6.9時点):牟呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	・「名豊道路」の一部として一部区間指定(前芝IC~豊川為当IC) ・「豊橋浜松道路」の一部として一部区間指定(野依IC~前芝IC)
		<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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・サイエンスクリエイティブ21計画(策定年月:S63.3)、国際自動車コンプレックス(策定年月:H10.7)(豊橋市)を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(田原市~豊川稲荷:約54分⇒約53分、R3年間入れ込み客数:約342万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
	2.暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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			
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有り	
		<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(豊橋市民病院~田原市:約33分⇒約32分)

3.安全	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/日以上）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	
	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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	愛知県地域防災計画(R5.5.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		<input checked="" 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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<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'路線としての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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	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	CO2排出削減量:65千t/年(4,771千t/年⇒4,706千t/年)
	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	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 排出削減量:約111.2t/年(約239.1t/年⇒約127.8t/年)、排出削減率:5割削減 バイパス等についてNOx排出増加量:283.6t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 排出削減量:約6.5t/年(約13.8t/年⇒約7.3t/年)、排出削減率:5割削減 バイパス等についてSPM排出増加量:15.8t/年
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現払・BP ・その他の別
一般国道23号	豊橋バイパス	L=17.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
65,600台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,634億円	475億円		2,109億円
うち残事業分	235億円	218億円		453億円
基準年における 現在価値 (C)	3,440億円	276億円		3,716億円
うち残事業分	192億円	76億円		267億円

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4年度			
供用年	平成25年度、平成26年度、令和9年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	322億円	42億円	1.9億円	366億円
基準年における 現在価値 (B)	16,818億円	2,031億円	115億円	18,964億円
うち残事業分	2,020億円	187億円	24億円	2,231億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.1
経済的純現在価値（事業全体）	15,248億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.6%
費用便益比（残事業）	8.3
経済的純現在価値（残事業）	1,963億円
経済的内部収益率（残事業）	55.6%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	65,600台/日	±10%	4.6～5.6
事業費	1,634億円	±10%	5.1～5.1
事業期間	57年	±20%	5.1～5.1

【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	65,600台/日	±10%	7.5～9.2
事業費	235億円	±10%	7.8～9.0
事業期間	7年	±20%	8.2～8.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋バイパス（事業全体）

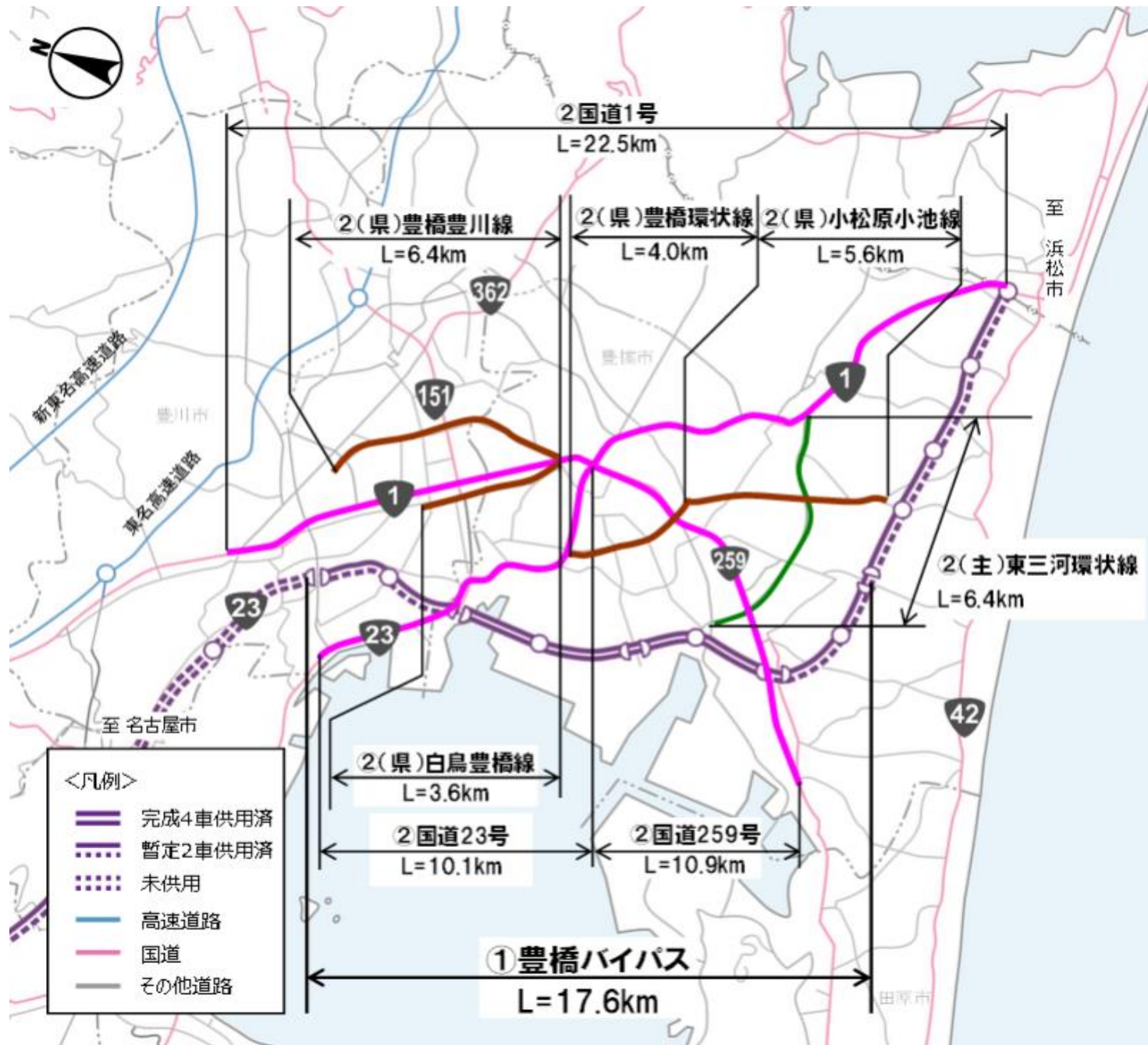
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:17.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	65,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	20.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	275.58	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道259号: 10.9km	交通量	[台/日]	49,800	35,500
		走行時間	[分]	28.9	23.6
		走行時間費用	[億円/年]	403.74	245.12
	国道1号: 22.5km	交通量	[台/日]	38,700	31,100
		走行時間	[分]	59.6	51.9
		走行時間費用	[億円/年]	622.94	465.09
	国道23号: 10.1km	交通量	[台/日]	24,700	15,700
		走行時間	[分]	29.3	25.9
		走行時間費用	[億円/年]	175.52	101.75
	(県)小松原小池線: 5.6km	交通量	[台/日]	14,300	8,800
		走行時間	[分]	12.0	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	48.51	31.97
	(県)豊橋環状線: 4.0km	交通量	[台/日]	32,100	25,300
		走行時間	[分]	10.3	9.4
		走行時間費用	[億円/年]	95.56	70.84
	(県)白鳥豊橋線: 3.6km	交通量	[台/日]	12,100	3,000
		走行時間	[分]	11.9	10.5
		走行時間費用	[億円/年]	34.01	9.23
	(県)豊橋豊川線: 6.4km	交通量	[台/日]	27,100	22,500
		走行時間	[分]	17.0	16.3
		走行時間費用	[億円/年]	134.07	115.35
	(主)東三河環状線: 6.4km	交通量	[台/日]	19,400	13,700
		走行時間	[分]	26.6	19.3
		走行時間費用	[億円/年]	142.45	77.28
③その他道路合計 : 2653.5km	走行時間費用	[億円/年]	14,568.57	14,228.96	

			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 : 2740.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	16,225.37	15,621.17	604.20

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋バイパス（残事業）

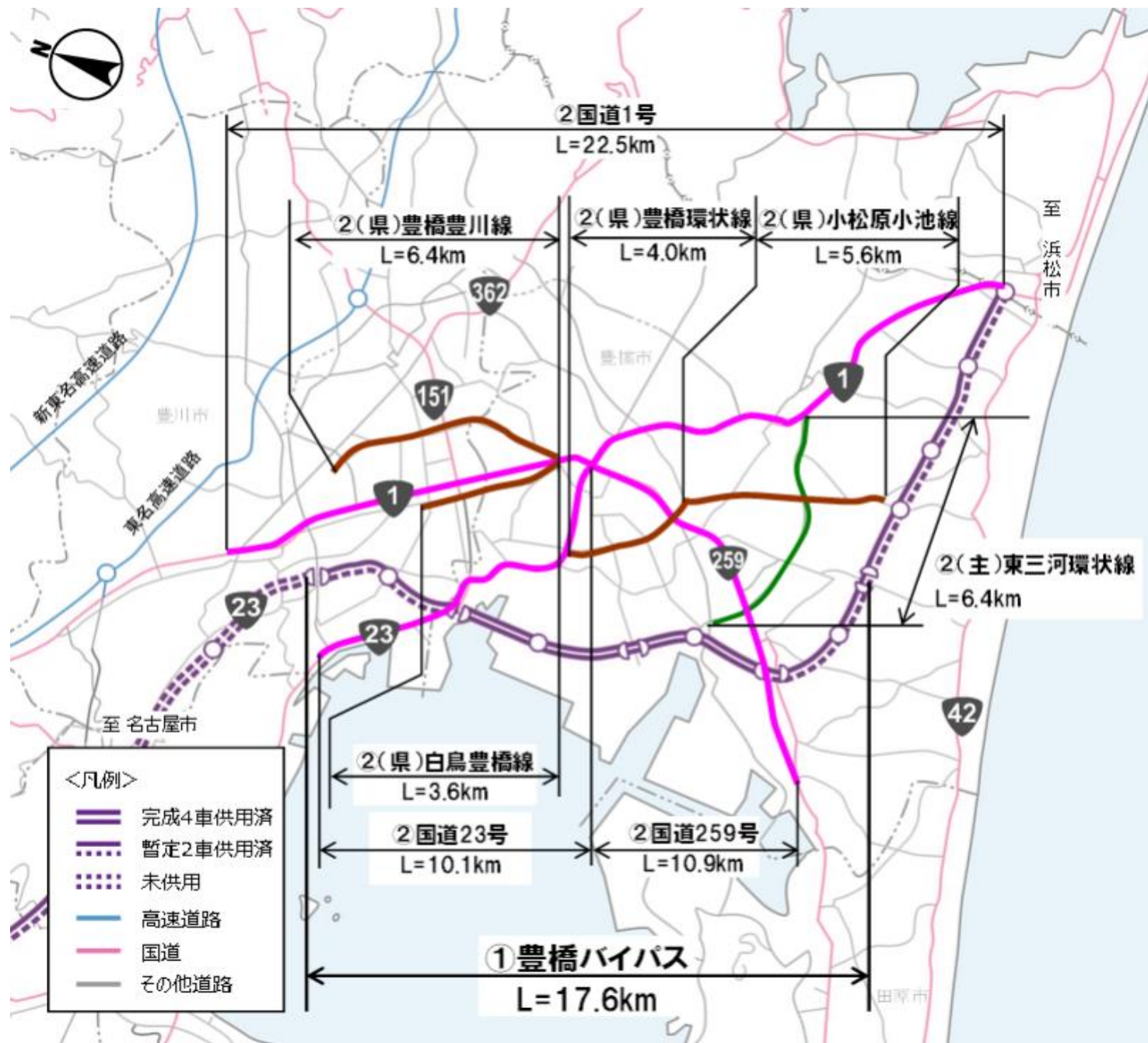
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:17.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,700	65,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	23.5	20.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	225.56	275.58	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道259号: 10.9km	交通量	[台/日]	35,600	35,500
		走行時間	[分]	24.5	23.6
		走行時間費用	[億円/年]	246.98	245.12
	国道1号: 22.5km	交通量	[台/日]	32,800	31,100
		走行時間	[分]	53.0	51.9
		走行時間費用	[億円/年]	496.27	465.09
	国道23号: 10.1km	交通量	[台/日]	19,200	15,700
		走行時間	[分]	26.5	25.9
		走行時間費用	[億円/年]	119.77	101.75
	(県)小松 原小池線: 5.6km	交通量	[台/日]	9,500	8,800
		走行時間	[分]	11.9	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	39.58	31.97
	(県)豊橋 環状線: 4.0km	交通量	[台/日]	25,700	25,300
		走行時間	[分]	9.4	9.4
		走行時間費用	[億円/年]	72.27	70.84
	(県)白鳥 豊橋線: 3.6km	交通量	[台/日]	4,900	3,000
		走行時間	[分]	10.8	10.5
		走行時間費用	[億円/年]	14.58	9.23
	(県)豊橋 豊川線: 6.4km	交通量	[台/日]	23,700	22,500
		走行時間	[分]	16.5	16.3
		走行時間費用	[億円/年]	121.05	115.35
	(主)東三 河環状線: 6.4km	交通量	[台/日]	17,600	13,700
		走行時間	[分]	22.4	19.3
		走行時間費用	[億円/年]	110.90	77.28
③その他道路合計 : 2653.5km	走行時間費用	[億円/年]	14,295.50	14,228.96	

			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 : 2740.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,742.47	15,621.17	121.30

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道23号 豊橋バイパス

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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
	推計に用いたOD表	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
		道路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"/> (H27センサス)
	開発交通量の考慮	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"/>
		無	<input checked="" type="checkbox"/>
	配分交通量の推計手法	有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日	
		考慮した理由を記載	
簡易手法の採択理由		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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		簡易手法	<input type="checkbox"/>
	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()			
速度設定の考え方	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"/>	
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
採用理由を記載			
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 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"/>		
	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:一般国道23号 豊橋バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 豊橋バイパス
(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(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)		更新費(億円)		
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	
								単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
								0.67	17.6	11.82
-40年目	S 48	6.8333	57.8	0.20	2.41					
-39年目	S 49	6.5705	69.0	0.20	1.94					
-38年目	S 50	6.3178	72.9	1.50	13.24					
-37年目	S 51	6.0748	79.1	0.60	4.70					
-36年目	S 52	5.8412	83.8	1.65	11.71					
-35年目	S 53	5.6165	87.4	6.90	45.20					
-34年目	S 54	5.4005	89.6	20.00	122.78					
-33年目	S 55	5.1928	95.3	14.00	77.71					
-32年目	S 56	4.9931	97.8	12.10	62.98					
-31年目	S 57	4.8010	98.9	7.30	36.13					
-30年目	S 58	4.6164	99.8	8.25	38.87					
-29年目	S 59	4.4388	101.8	8.20	36.42					
-28年目	S 60	4.2681	102.6	11.30	47.90					
-27年目	S 61	4.1039	104.4	13.30	53.29					
-26年目	S 62	3.9461	104.1	32.80	126.64					
-25年目	S 63	3.7943	104.7	37.70	139.22					
-24年目	H 1	3.6484	107.5	29.32	101.42					
-23年目	H 2	3.5081	109.9	29.46	95.83					
-22年目	H 3	3.3731	112.5	32.90	100.49					
-21年目	H 4	3.2434	114.1	55.29	160.19					
-20年目	H 5	3.1187	114.4	28.71	79.75					
-19年目	H 6	2.9987	114.3	25.56	68.33					
-18年目	H 7	2.8834	113.7	31.53	81.47					
-17年目	H 8	2.7725	113.2	32.97	82.29					
-16年目	H 9	2.6658	114.2	21.38	50.86					
-15年目	H 10	2.5633	113.6	40.31	92.69					
-14年目	H 11	2.4647	112.0	22.92	51.40					
-13年目	H 12	2.3699	110.7	57.98	126.49					
-12年目	H 13	2.2788	109.4	28.34	60.15					
-11年目	H 14	2.1911	107.6	36.29	75.29					
-10年目	H 15	2.1068	106.1	23.14	46.81					
-9年目	H 16	2.0258	105.0	22.21	43.66					
-8年目	H 17	1.9479	103.7	27.94	53.49					
-7年目	H 18	1.8730	103.0	65.11	120.65					
-6年目	H 19	1.8009	102.1	99.10	178.13					
-5年目	H 20	1.7317	101.6	80.51	139.83					
-4年目	H 21	1.6651	100.3	86.89	146.98					
-3年目	H 22	1.6010	98.6	83.23	137.71					
-2年目	H 23	1.5395	97.2	89.71	144.78					
-1年目	H 24	1.4802	96.4	117.93	184.53					
暫定供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	10.22	15.37	5.66	8.52			
部分供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	5.17	7.30	7.07	9.99			
2年目	H 27	1.3159	100.2	0.93	1.24	7.07	9.46			
3年目	H 28	1.2653	100.3	0.93	1.19	7.07	9.09			
4年目	H 29	1.2167	100.5	2.78	3.43	7.07	8.72			
5年目	H 30	1.1699	100.4	2.78	3.30	7.07	8.39			
6年目	R 1	1.1249	101.2	8.18	9.27	7.07	8.01			
7年目	R 2	1.0816	101.9	8.18	8.85	7.07	7.65			
8年目	R 3	1.0400	101.9	9.31	9.68	7.07	7.35			
基準年	R 4	1.0000	101.9	5.07	5.07	7.07	7.07			
10年目	R 5	0.9615	101.9	5.14	4.94	7.07	6.80			
11年目	R 6	0.9246	101.9	3.81	3.52	7.07	6.54			
12年目	R 7	0.8890	101.9	16.80	14.94	7.07	6.29			
13年目	R 8	0.8548	101.9	29.79	25.47	7.07	6.04			
部分供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	58.44	48.03	7.66	6.30			
15年目	R 10	0.7903	101.9	92.54	73.13	7.66	6.05			
16年目	R 11	0.7599	101.9	28.87	21.94	7.66	5.82			
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			10.75	7.85			
18年目	R 13	0.7026	101.9			10.75	7.55			
19年目	R 14	0.6756	101.9			10.75	7.26			
20年目	R 15	0.6496	101.9			10.75	6.98			
21年目	R 16	0.6246	101.9			10.75	6.71			
22年目	R 17	0.6006	101.9			10.75	6.46			
23年目	R 18	0.5775	101.9			10.75	6.21			
24年目	R 19	0.5553	101.9			10.75	5.97			
25年目	R 20	0.5339	101.9			10.75	5.74			
26年目	R 21	0.5134	101.9			10.75	5.52			
27年目	R 22	0.4936	101.9			10.75	5.31			
28年目	R 23	0.4746	101.9			10.75	5.10			
29年目	R 24	0.4564	101.9			10.75	4.91			
30年目	R 25	0.4388	101.9			10.75	4.72			
31年目	R 26	0.4220	101.9			10.75	4.54			
32年目	R 27	0.4057	101.9			10.75	4.36			
33年目	R 28	0.3901	101.9			10.75	4.19			
34年目	R 29	0.3751	101.9			10.75	4.03			
35年目	R 30	0.3607	101.9			10.75	3.88			
36年目	R 31	0.3468	101.9			10.75	3.73			
37年目	R 32	0.3335	101.9			10.75	3.58			
38年目	R 33	0.3207	101.9			10.75	3.45			
39年目	R 34	0.3083	101.9			10.75	3.31			
40年目	R 35	0.2965	101.9			10.75	3.19			
41年目	R 36	0.2851	101.9			10.75	3.06			
42年目	R 37	0.2741	101.9			10.75	2.95			
43年目	R 38	0.2636	101.9			10.75	2.83			
44年目	R 39	0.2534	101.9			10.75	2.72			
45年目	R 40	0.2437	101.9			10.75	2.62			
46年目	R 41	0.2343	101.9			10.75	2.52			
47年目	R 42	0.2253	101.9			10.75	2.42			
48年目	R 43	0.2166	101.9			10.75	2.33			
49年目	R 44	0.2083	101.9	-294.84	-61.41	10.75	2.24			
合計				1338.80	3439.60	475.30	276.33	0.00		0.00
単純事業費計				1633.64		475.30		0.00		

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

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道23号 豊橋バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.61	8.2	5.03

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価	現在	単価	現在	単価	現在
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-4年目	R 5	0.9615	101.9	5.14	4.94				
-3年目	R 6	0.9246	101.9	3.81	3.52				
-2年目	R 7	0.8890	101.9	16.80	14.94				
-1年目	R 8	0.8548	101.9	29.79	25.47				
部分供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	58.44	48.03	1.03	0.85		
1年目	R 10	0.7903	101.9	92.54	73.13	1.03	0.81		
2年目	R 11	0.7599	101.9	28.87	21.94	1.03	0.78		
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			4.57	3.34		
4年目	R 13	0.7026	101.9			4.57	3.21		
5年目	R 14	0.6756	101.9			4.57	3.09		
6年目	R 15	0.6496	101.9			4.57	2.97		
7年目	R 16	0.6246	101.9			4.57	2.85		
8年目	R 17	0.6006	101.9			4.57	2.74		
9年目	R 18	0.5775	101.9			4.57	2.64		
10年目	R 19	0.5553	101.9			4.57	2.54		
11年目	R 20	0.5339	101.9			4.57	2.44		
12年目	R 21	0.5134	101.9			4.57	2.35		
13年目	R 22	0.4936	101.9			4.57	2.26		
14年目	R 23	0.4746	101.9			4.57	2.17		
15年目	R 24	0.4564	101.9			4.57	2.09		
16年目	R 25	0.4388	101.9			4.57	2.01		
17年目	R 26	0.4220	101.9			4.57	1.93		
18年目	R 27	0.4057	101.9			4.57	1.85		
19年目	R 28	0.3901	101.9			4.57	1.78		
20年目	R 29	0.3751	101.9			4.57	1.71		
21年目	R 30	0.3607	101.9			4.57	1.65		
22年目	R 31	0.3468	101.9			4.57	1.58		
23年目	R 32	0.3335	101.9			4.57	1.52		
24年目	R 33	0.3207	101.9			4.57	1.47		
25年目	R 34	0.3083	101.9			4.57	1.41		
26年目	R 35	0.2965	101.9			4.57	1.35		
27年目	R 36	0.2851	101.9			4.57	1.30		
28年目	R 37	0.2741	101.9			4.57	1.25		
29年目	R 38	0.2636	101.9			4.57	1.20		
30年目	R 39	0.2534	101.9			4.57	1.16		
31年目	R 40	0.2437	101.9			4.57	1.11		
32年目	R 41	0.2343	101.9			4.57	1.07		
33年目	R 42	0.2253	101.9			4.57	1.03		
34年目	R 43	0.2166	101.9			4.57	0.99		
35年目	R 44	0.2083	101.9			4.57	0.95		
36年目	R 45	0.2003	101.9			4.57	0.92		
37年目	R 46	0.1926	101.9			4.57	0.88		
38年目	R 47	0.1852	101.9			4.57	0.85		
39年目	R 48	0.1780	101.9			4.57	0.81		
40年目	R 49	0.1712	101.9			4.57	0.78		
41年目	R 50	0.1646	101.9			4.57	0.75		
42年目	R 51	0.1583	101.9			4.57	0.72		
43年目	R 52	0.1522	101.9			4.57	0.70		
44年目	R 53	0.1463	101.9			4.57	0.67		
45年目	R 54	0.1407	101.9			4.57	0.64		
46年目	R 55	0.1353	101.9			4.57	0.62		
47年目	R 56	0.1301	101.9			4.57	0.59		
48年目	R 57	0.1251	101.9			4.57	0.57		
49年目	R 58	0.1203	101.9			4.57	0.55		
合計				235.38	191.97	217.88	75.50	0.00	0.00
単純事業費計				235.38		217.88		0.00	

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23号 豊橋バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年) R 4	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)	
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全 車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
部分供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	42.18	10.79	21.84	74.81	61.49	3.79	0.39	1.27	5.46	4.49	0.94	0.77	81.21	66.74
1年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	42.15	10.61	22.02	74.77	59.09	3.79	0.39	1.28	5.46	4.32	0.93	0.74	81.16	64.14
2年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	42.11	10.43	22.19	74.73	56.78	3.79	0.38	1.29	5.46	4.15	0.93	0.71	81.12	61.64
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	66.03	14.51	41.09	121.62	88.87	6.50	0.62	4.41	11.53	8.42	1.48	1.08	134.64	98.38
4年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	65.96	14.41	41.22	121.59	85.43	6.49	0.62	4.42	11.52	8.10	1.48	1.04	134.60	94.57
5年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	65.89	14.32	41.35	121.56	82.12	6.48	0.61	4.42	11.52	7.78	1.48	1.00	134.56	90.91
6年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	65.82	14.22	41.48	121.53	78.94	6.48	0.61	4.43	11.51	7.48	1.48	0.96	134.52	87.38
7年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	65.75	14.13	41.61	121.49	75.88	6.47	0.61	4.43	11.51	7.19	1.48	0.92	134.48	84.00
8年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	65.68	14.03	41.74	121.46	72.95	6.46	0.60	4.44	11.50	6.91	1.48	0.89	134.44	80.75
9年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	65.61	13.94	41.87	121.43	70.12	6.46	0.60	4.44	11.50	6.64	1.48	0.85	134.40	77.62
10年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	65.55	13.84	42.01	121.39	67.41	6.45	0.59	4.45	11.49	6.38	1.47	0.82	134.36	74.61
11年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	65.48	13.75	42.14	121.36	64.79	6.44	0.59	4.45	11.49	6.13	1.47	0.79	134.32	71.72
12年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	65.41	13.65	42.27	121.33	62.29	6.44	0.59	4.46	11.48	5.90	1.47	0.76	134.28	68.94
13年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	65.34	13.56	42.40	121.30	59.87	6.43	0.58	4.47	11.48	5.67	1.47	0.73	134.24	66.26
14年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	64.85	13.46	42.26	120.56	57.22	6.38	0.58	4.44	11.40	5.41	1.46	0.69	133.43	63.33
15年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	64.36	13.36	42.11	119.83	54.69	6.33	0.58	4.42	11.33	5.17	1.45	0.66	132.61	60.52
16年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	63.88	13.25	41.97	119.10	52.26	6.29	0.57	4.40	11.25	4.94	1.44	0.63	131.80	57.83
17年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	63.39	13.15	41.83	118.37	49.95	6.24	0.57	4.37	11.18	4.72	1.43	0.60	130.98	55.27
18年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	62.90	13.05	41.69	117.64	47.73	6.19	0.56	4.35	11.10	4.50	1.42	0.58	130.16	52.81
19年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	62.41	12.95	41.55	116.91	45.61	6.14	0.56	4.33	11.03	4.30	1.41	0.55	129.35	50.46
20年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	61.92	12.85	41.40	116.18	43.58	6.09	0.55	4.30	10.95	4.11	1.40	0.53	128.53	48.21
21年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	61.44	12.75	41.26	115.45	41.64	6.05	0.55	4.28	10.88	3.92	1.39	0.50	127.71	46.07
22年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	60.95	12.65	41.12	114.72	39.78	6.00	0.54	4.26	10.80	3.75	1.38	0.48	126.90	44.01
23年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	60.46	12.55	40.98	113.98	38.01	5.95	0.54	4.23	10.72	3.58	1.37	0.46	126.08	42.05
24年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	59.97	12.45	40.83	113.25	36.32	5.90	0.54	4.21	10.65	3.42	1.36	0.44	125.27	40.17
25年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	59.48	12.35	40.69	112.52	34.69	5.85	0.53	4.19	10.57	3.26	1.35	0.42	124.45	38.37
26年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	59.00	12.25	40.55	111.79	33.15	5.81	0.53	4.16	10.50	3.11	1.34	0.40	123.63	36.66
27年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	58.51	12.14	40.41	111.06	31.66	5.76	0.52	4.14	10.42	2.97	1.33	0.38	122.82	35.01
28年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	58.02	12.04	40.27	110.33	30.24	5.71	0.52	4.12	10.35	2.84	1.32	0.36	122.00	33.44
29年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	57.53	11.94	40.12	109.60	28.89	5.66	0.51	4.09	10.27	2.71	1.31	0.35	121.18	31.94
30年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	57.04	11.84	39.98	108.87	27.59	5.61	0.51	4.07	10.20	2.58	1.30	0.33	120.37	30.50
31年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	56.56	11.74	39.84	108.14	26.35	5.57	0.51	4.05	10.12	2.47	1.29	0.32	119.55	29.13
32年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	56.07	11.64	39.70	107.41	25.17	5.52	0.50	4.03	10.04	2.35	1.29	0.30	118.74	27.82
33年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	55.58	11.54	39.55	106.67	24.03	5.47	0.50	4.00	9.97	2.25	1.28	0.29	117.92	26.57
34年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	55.09	11.44	39.41	105.94	22.95	5.42	0.49	3.98	9.89	2.14	1.27	0.27	117.10	25.36
35年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	54.60	11.34	39.27	105.21	21.92	5.37	0.49	3.96	9.82	2.05	1.26	0.26	116.29	24.22
36年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	54.12	11.24	39.13	104.48	20.93	5.33	0.48	3.93	9.74	1.95	1.25	0.25	115.47	23.13
37年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	53.63	11.14	38.99	103.75	19.98	5.28	0.48	3.91	9.67	1.86	1.24	0.24	114.65	22.08
38年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	53.14	11.03	38.84	103.02	19.08	5.23	0.48	3.89	9.59	1.78	1.23	0.23	113.84	21.08
39年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	52.65	10.93	38.70	102.29	18.21	5.18	0.47	3.86	9.52	1.69	1.22	0.22	113.02	20.12
40年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	52.17	10.83	38.56	101.56	17.39	5.13	0.47	3.84	9.44	1.62	1.21	0.21	112.21	19.21
41年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	51.68	10.73	38.42	100.83	16.60	5.09	0.46	3.82	9.36	1.54	1.20	0.20	111.39	18.33
42年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	51.19	10.63	38.28	100.10	15.85	5.04	0.46	3.79	9.29	1.47	1.19	0.19	110.57	17.50
43年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	50.70	10.53	38.13	99.36	15.12	4.99	0.45	3.77	9.21	1.40	1.18	0.18	109.76	16.70
44年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	50.21	10.43	37.99	98.63	14.43	4.94	0.45	3.75	9.14	1.34	1.17	0.17	108.94	15.94
45年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	49.73	10.33	37.85	97.90	13.77	4.89	0.44	3.72	9.06	1.28	1.16	0.16	108.12	15.21
46年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	49.24	10.23	37.71	97.17	13.15	4.85	0.44	3.70	8.99	1.22	1.15	0.16	107.31	14.52
47年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	48.75	10.13	37.56	96.44	12.55	4.80	0.44	3.68	8.91	1.16	1.14	0.15	106.49	13.85
48年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.9	48.26	10.03	37.42	95.71	11.97	4.75	0.43	3.65	8.84	1.11	1.13	0.14	105.68	13.22
49年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.9	47.77	9.92	37.28	94.98	11.43	4.70	0.43	3.63	8.76					

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				118,445	
	改良費				4,917	
		土工	m ³	996,520	1,131	切土(307,013m ³)、盛土(689,507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	13,925	222	
		法面工	m ²	76,533	168	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	934	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	9,433	273	
		函渠工	m	1,526	888	
		排水工	m	39,978	729	
		中央分離帯工	m	1,710	61	
		雑工	式	1	511	機能補償道路・水路等
	橋梁費				95,817	
		100m以上	m	17,340	83,500	42橋
		100m未満	m	3,000	12,317	80橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,735	
		IC	箇所	8	9,735	ダイヤモンド型(8箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				6,017	
		車道舗装	m ²	414,163	5,561	
		歩道舗装	m ²	139,820	456	
	付帯施設費				1,959	
		交通管理施設工	式	1	1,470	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	837	489	
②	用地及補償費				33,475	
	用地費		m ²		29,485	
		宅地	m ²	42,108	4,151	
		田畑	m ²	519,134	25,069	
		山林・原野	m ²	2,307	29	
		その他	m ²	13,267	236	
	補償費		式	1	3,990	
③	間接経費		式	1	18,780	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				170,700	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	17.6	5,518	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	46,643	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			52,161	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	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(記載例)
①	工事費				23,782	
	改良費				1,279	
		土工	m ³	104,448	148	切土(39013m ³)、盛土(89507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	11,317	151	
		法面工	m ²	8,752	17	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	399	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	6,862	274	
		函渠工	m	54	9	
		排水工	m	10,791	206	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	75	機能補償道路・水路等
	橋梁費				18,958	
		100m以上	m	3,605	18,808	20橋
		100m未満	m	26	150	3橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,815	
		車道舗装	m ²	172,393	2,598	
		歩道舗装	m ²	43,089	217	
	付帯施設費				730	
		交通管理施設工	式	1	498	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	389	232	
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1		
③	間接経費		式	1	2,118	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					25,900	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	2	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	2,519	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	21,464	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			23,983	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		延長	9.2km		
事業概要						
<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。</p>						
H4年度事業化		S61年度都市計画決定		H7年度用地着手		H14年度工事着手
全体事業費	489億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約91%	供用済延長	9.2km	
計画交通量	47,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 5.3 (5.7)	986/11,574億円		7,921/61,213億円		令和4年
	(残事業) 8.0 (22.0)	事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円		走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（豊鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止め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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
 一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。
 本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。
 さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。
 一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。
 そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。
 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。
- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えA1等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約91%（令和5年3月末）。用地取得率は100%（令和5年3月末）。
- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）全線は、平成25年度に暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）は、4車線化に向けて整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

(再評価)

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23号 豊橋東バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=5.7 (経済的純現在価値(B-C)=4,359億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=22.0 (経済的純現在価値(B-C)=1,876億円、経済的内部収益率(EIRR)=84.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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):17,767万人・時間/年 渋滞損失削減時間:466万人・時間/年(26,526万人・時間/年 ⇒ 26,061万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):194万人・時間/年(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 並行区間等の渋滞損失削減率:約5割削減(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川)
		□ 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	対象区間 国道1号(豊橋市大岩町字本郷:H27センサス[23300010060]) 改善見込み
		□ 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	豊鉄バス:豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:卸団地線(国道23号利用) 豊鉄バス:西口豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:岩田団地豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:和田辻豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄バス:豊川線(国道23号利用) 豊鉄バス:新豊川線(国道23号利用) 豊鉄バス:二川線(国道1号利用)
	□ 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		
	■ 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	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス性向上(浜松市～中部国際空港:約201分⇒約198分)	
	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が見込まれる	重要港湾(三河港)へのアクセス性向上(湖西市～三河港:約58分⇒約54分)
		□ 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が向上	
□ 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			

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	(土地区画整理事業施工中地区) 豊橋市(R5.6.9時点):牟呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
	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)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	・「豊橋浜松道路」の一部として全区間指定
		<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 type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・サイエンスクリエイト21計画(策定年月:S63.3)、国際自動車コンプレックス(策定年月:H10.7)(豊橋市)を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(浜松市~豊川稲荷:約83分⇒約79分、R3年間入れ込み客数:約342万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
	2.暮らし	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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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			
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有り	
		<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(豊橋市民病院~湖西市:約58分⇒約54分)

3.安全	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/日以上）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	
	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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	愛知県地域防災計画(R5.5.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		<input checked="" 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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<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'路線としての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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	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	CO2排出削減量:45千t/年(4,619千t/年⇒4,574千t/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 排出削減量:約51.5t/年(約99.9t/年⇒約48.4t/年)、排出削減率:4割削減 バイパス等についてNox排出増加量:96.4t/年
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率		(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 排出削減量:約3.0t/年(約5.7t/年⇒約2.7t/年)、排出削減率:4割削減 バイパス等についてSPM排出増加量:5.3t/年
	<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		
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<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見込まれる	

(再評価)

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23号	豊橋東バイパス	L=9.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,100台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	471億円	240億円		711億円
うち残事業分	38億円	179億円		217億円
基準年における 現在価値 (C)	800億円	130億円		929億円
うち残事業分	31億円	58億円		89億円

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4年度			
供用年	平成26年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	110億円	8.0億円	0.78億円	119億円
基準年における 現在価値 (B)	4,848億円	412億円	28億円	5,288億円
うち残事業分	1,770億円	191億円	5.2億円	1,965億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	5.7
経済的純現在価値（事業全体）	4,359億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.6%
費用便益比（残事業）	22.0
経済的純現在価値（残事業）	1,876億円
経済的内部収益率（残事業）	84.0%

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 】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,100台/日	±10%	5.1～6.3
事業費	471億円	±10%	5.7～5.7
事業期間	38年	±20%	5.5～5.9

【 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	47,100台/日	±10%	19.8～24.3
事業費	38億円	±10%	21.3～22.8
事業期間	7年	±20%	21.3～22.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋東バイパス（事業全体）

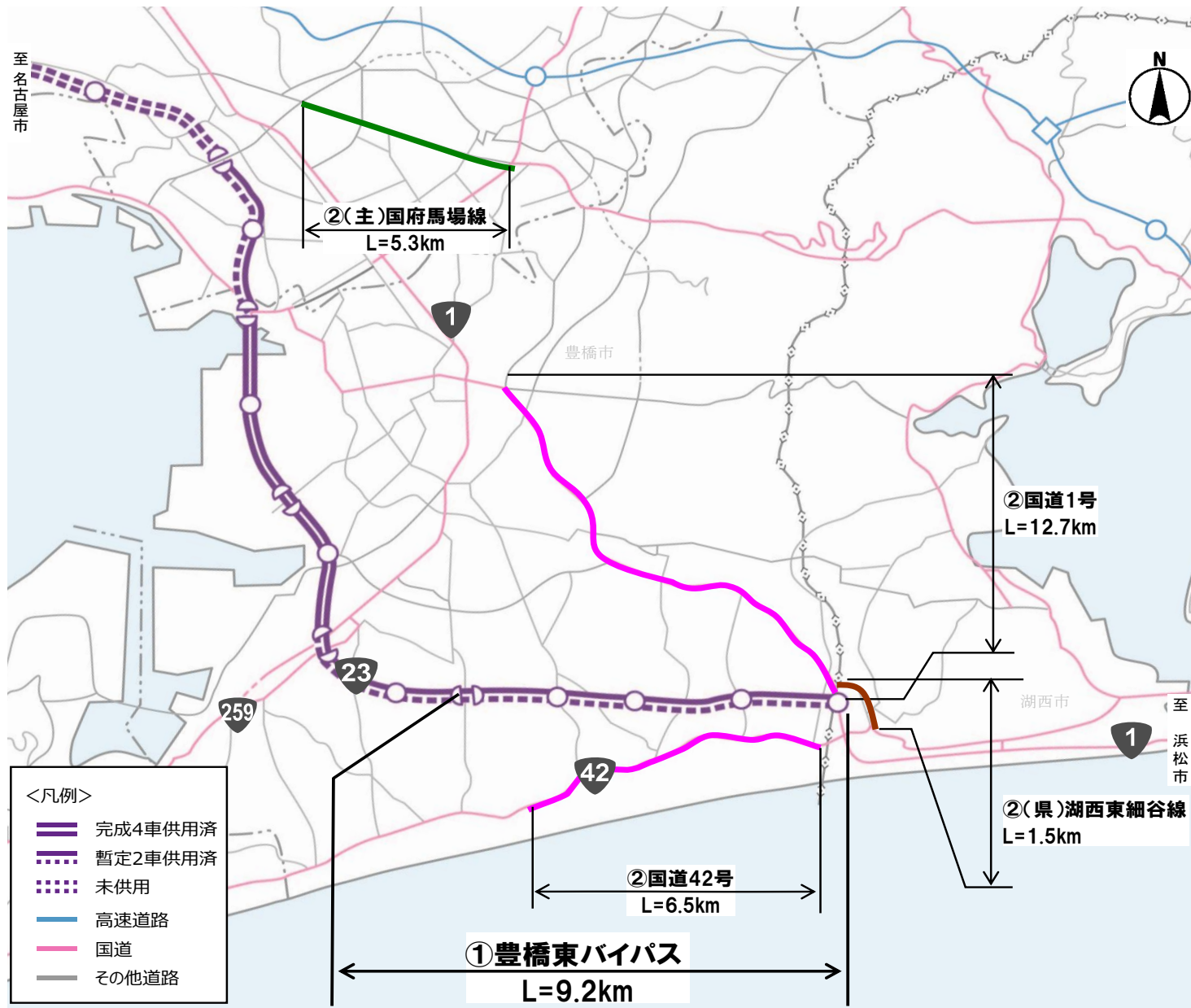
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	47,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	10.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	93.44	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道1号: 12.7km	交通量	[台/日]	37,100	25,300
		走行時間	[分]	30.8	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	305.00	200.07
	国道42号: 6.5km	交通量	[台/日]	14,500	1,800
		走行時間	[分]	19.7	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	60.27	6.52
	(県)湖西 東細谷町 線: 1.5km	交通量	[台/日]	2,600	2,500
		走行時間	[分]	2.0	0.5
		走行時間費用	[億円/年]	3.00	1.00
	(主)国府 馬場線: 5.3km	交通量	[台/日]	25,000	24,700
		走行時間	[分]	22.4	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	159.05	158.68
③その他道路合計 : 2651.2km	走行時間費用	[億円/年]	15,155.86	15,002.04	

			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 : 2686.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,683.18	15,461.74	221.43

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋東バイパス（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,400	47,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10.6	10.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	55.25	93.44	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道1号: 12.7km	交通量	[台/日]	29,000	25,300
		走行時間	[分]	28.0	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	233.99	200.07
	国道42号: 6.5km	交通量	[台/日]	9,500	1,800
		走行時間	[分]	15.3	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	30.72	6.52
	(県)湖西 東細谷町 線: 1.5km	交通量	[台/日]	2,500	2,500
		走行時間	[分]	2.0	0.5
		走行時間費用	[億円/年]	3.00	1.00
	(主)国府 馬場線: 5.3km	交通量	[台/日]	24,800	24,700
		走行時間	[分]	23.0	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	160.00	158.68
③その他道路合計 : 2651.2km	走行時間費用	[億円/年]	15,092.82	15,002.04	

			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: 2686.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,575.78	15,461.74	114.03

- ※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。

(2) 図面(①、②)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:一般国道23号 豊橋東バイパス

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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"/> (H27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) ()台トリップ/日 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	<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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	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			
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	() 日	
採用した冬期日数の考え方を記載				
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 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				

事業名:一般国道23号 豊橋東バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input 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、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 豊橋東バイパス
(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)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.67	9.2	6.19

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-22年目	H 4	3.2434	114.1	0.68	1.97				
-21年目	H 5	3.1187	114.4	0.98	2.72				
-20年目	H 6	2.9987	114.3	0.49	1.30				
-19年目	H 7	2.8834	113.7	3.92	10.14				
-18年目	H 8	2.7725	113.2	0.70	1.74				
-17年目	H 9	2.6658	114.2	3.32	7.90				
-16年目	H 10	2.5633	113.6	19.94	45.84				
-15年目	H 11	2.4647	112.0	12.10	27.13				
-14年目	H 12	2.3699	110.7	15.95	34.80				
-13年目	H 13	2.2788	109.4	10.27	21.80				
-12年目	H 14	2.1911	107.6	17.19	35.66				
-11年目	H 15	2.1068	106.1	6.84	13.84				
-10年目	H 16	2.0258	105.0	11.76	23.13				
-9年目	H 17	1.9479	103.7	33.68	64.46				
-8年目	H 18	1.8730	103.0	45.19	83.73				
-7年目	H 19	1.8009	102.1	49.54	89.05				
-6年目	H 20	1.7317	101.6	63.71	110.65				
-5年目	H 21	1.6651	100.3	34.09	57.66				
-4年目	H 22	1.6010	98.6	26.03	43.08				
-3年目	H 23	1.5395	97.2	38.20	61.65				
-2年目	H 24	1.4802	96.4	34.70	54.30				
-1年目	H 25	1.4233	96.4	2.11	3.18				
暫定供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	0.47	0.67	3.05	4.31		
1年目	H 27	1.3159	100.2	0.09	0.12	3.05	4.08		
2年目	H 28	1.2653	100.3	0.09	0.12	3.05	3.92		
3年目	H 29	1.2167	100.5	0.05	0.06	3.05	3.76		
4年目	H 30	1.1699	100.4	0.09	0.11	3.05	3.62		
5年目	R 1	1.1249	101.2	0.09	0.10	3.05	3.45		
6年目	R 2	1.0816	101.9	0.09	0.10	3.05	3.30		
7年目	R 3	1.0400	101.9	0.09	0.09	3.05	3.17		
基準年	R 4	1.0000	101.9	0.09	0.09	3.05	3.05		
9年目	R 5	0.9615	101.9	0.09	0.09	3.05	2.93		
10年目	R 6	0.9246	101.9	0.99	0.92	3.05	2.82		
11年目	R 7	0.8890	101.9	2.18	1.94	3.05	2.71		
12年目	R 8	0.8548	101.9	5.30	4.53	3.05	2.61		
13年目	R 9	0.8219	101.9	10.41	8.56	3.05	2.51		
14年目	R 10	0.7903	101.9	12.37	9.78	3.05	2.41		
15年目	R 11	0.7599	101.9	6.79	5.16	3.05	2.32		
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			5.63	4.11		
17年目	R 13	0.7026	101.9			5.63	3.96		
18年目	R 14	0.6756	101.9			5.63	3.80		
19年目	R 15	0.6496	101.9			5.63	3.66		
20年目	R 16	0.6246	101.9			5.63	3.52		
21年目	R 17	0.6006	101.9			5.63	3.38		
22年目	R 18	0.5775	101.9			5.63	3.25		
23年目	R 19	0.5553	101.9			5.63	3.13		
24年目	R 20	0.5339	101.9			5.63	3.01		
25年目	R 21	0.5134	101.9			5.63	2.89		
26年目	R 22	0.4936	101.9			5.63	2.78		
27年目	R 23	0.4746	101.9			5.63	2.67		
28年目	R 24	0.4564	101.9			5.63	2.57		
29年目	R 25	0.4388	101.9			5.63	2.47		
30年目	R 26	0.4220	101.9			5.63	2.38		
31年目	R 27	0.4057	101.9			5.63	2.28		
32年目	R 28	0.3901	101.9			5.63	2.20		
33年目	R 29	0.3751	101.9			5.63	2.11		
34年目	R 30	0.3607	101.9			5.63	2.03		
35年目	R 31	0.3468	101.9			5.63	1.95		
36年目	R 32	0.3335	101.9			5.63	1.88		
37年目	R 33	0.3207	101.9			5.63	1.81		
38年目	R 34	0.3083	101.9			5.63	1.74		
39年目	R 35	0.2965	101.9			5.63	1.67		
40年目	R 36	0.2851	101.9			5.63	1.60		
41年目	R 37	0.2741	101.9			5.63	1.54		
42年目	R 38	0.2636	101.9			5.63	1.48		
43年目	R 39	0.2534	101.9			5.63	1.43		
44年目	R 40	0.2437	101.9			5.63	1.37		
45年目	R 41	0.2343	101.9			5.63	1.32		
46年目	R 42	0.2253	101.9			5.63	1.27		
47年目	R 43	0.2166	101.9			5.63	1.22		
48年目	R 44	0.2083	101.9			5.63	1.17		
49年目	R 45	0.2003	101.9	-142.11	-28.46	5.63	1.13		
合計				328.59	799.72	240.22	129.75	0.00	0.00
単純事業費計				470.70		240.22		0.00	

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

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23号 豊橋東バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.43	9.2	3.94

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-7年目	R 5	0.9615	101.9	0.09	0.09				
-6年目	R 6	0.9246	101.9	0.99	0.92				
-5年目	R 7	0.8890	101.9	2.18	1.94				
-4年目	R 8	0.8548	101.9	5.30	4.53				
-3年目	R 9	0.8219	101.9	10.41	8.56				
-2年目	R 10	0.7903	101.9	12.37	9.78				
-1年目	R 11	0.7599	101.9	6.79	5.16				
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			3.57	2.61		
1年目	R 13	0.7026	101.9			3.57	2.51		
2年目	R 14	0.6756	101.9			3.57	2.41		
3年目	R 15	0.6496	101.9			3.57	2.32		
4年目	R 16	0.6246	101.9			3.57	2.23		
5年目	R 17	0.6006	101.9			3.57	2.14		
6年目	R 18	0.5775	101.9			3.57	2.06		
7年目	R 19	0.5553	101.9			3.57	1.98		
8年目	R 20	0.5339	101.9			3.57	1.91		
9年目	R 21	0.5134	101.9			3.57	1.83		
10年目	R 22	0.4936	101.9			3.57	1.76		
11年目	R 23	0.4746	101.9			3.57	1.69		
12年目	R 24	0.4564	101.9			3.57	1.63		
13年目	R 25	0.4388	101.9			3.57	1.57		
14年目	R 26	0.4220	101.9			3.57	1.51		
15年目	R 27	0.4057	101.9			3.57	1.45		
16年目	R 28	0.3901	101.9			3.57	1.39		
17年目	R 29	0.3751	101.9			3.57	1.34		
18年目	R 30	0.3607	101.9			3.57	1.29		
19年目	R 31	0.3468	101.9			3.57	1.24		
20年目	R 32	0.3335	101.9			3.57	1.19		
21年目	R 33	0.3207	101.9			3.57	1.14		
22年目	R 34	0.3083	101.9			3.57	1.10		
23年目	R 35	0.2965	101.9			3.57	1.06		
24年目	R 36	0.2851	101.9			3.57	1.02		
25年目	R 37	0.2741	101.9			3.57	0.98		
26年目	R 38	0.2636	101.9			3.57	0.94		
27年目	R 39	0.2534	101.9			3.57	0.90		
28年目	R 40	0.2437	101.9			3.57	0.87		
29年目	R 41	0.2343	101.9			3.57	0.84		
30年目	R 42	0.2253	101.9			3.57	0.80		
31年目	R 43	0.2166	101.9			3.57	0.77		
32年目	R 44	0.2083	101.9			3.57	0.74		
33年目	R 45	0.2003	101.9			3.57	0.71		
34年目	R 46	0.1926	101.9			3.57	0.69		
35年目	R 47	0.1852	101.9			3.57	0.66		
36年目	R 48	0.1780	101.9			3.57	0.64		
37年目	R 49	0.1712	101.9			3.57	0.61		
38年目	R 50	0.1646	101.9			3.57	0.59		
39年目	R 51	0.1583	101.9			3.57	0.57		
40年目	R 52	0.1522	101.9			3.57	0.54		
41年目	R 53	0.1463	101.9			3.57	0.52		
42年目	R 54	0.1407	101.9			3.57	0.50		
43年目	R 55	0.1353	101.9			3.57	0.48		
44年目	R 56	0.1301	101.9			3.57	0.46		
45年目	R 57	0.1251	101.9			3.57	0.45		
46年目	R 58	0.1203	101.9			3.57	0.43		
47年目	R 59	0.1157	101.9			3.57	0.41		
48年目	R 60	0.1112	101.9			3.57	0.40		
49年目	R 61	0.1069	101.9			3.57	0.38		
合計				38.14	30.97	178.50	58.26	0.00	0.00
単純事業費計				38.14		178.50		0.00	

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23号 豊橋東バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年)	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)		
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.7	75.18	19.73	15.45	110.36	155.94	4.68	0.88	2.42	7.98	11.28	0.78	1.11	119.13	168.33
1年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.2	76.14	20.12	15.32	111.58	149.32	4.74	0.90	2.40	8.04	10.76	0.79	1.06	120.41	161.14
2年目	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.3	76.07	19.84	15.46	111.37	143.16	4.74	0.89	2.42	8.04	10.34	0.79	1.02	120.21	154.52
3年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.5	76.01	19.56	15.59	111.16	137.13	4.73	0.88	2.44	8.05	9.93	0.79	0.98	120.00	148.04
4年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.4	75.94	19.28	15.73	110.95	131.74	4.73	0.86	2.46	8.05	9.56	0.79	0.94	119.79	142.24
5年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.2	75.88	19.00	15.86	110.74	125.43	4.72	0.85	2.48	8.06	9.13	0.79	0.89	119.58	135.45
6年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.9	75.82	18.71	16.00	110.53	119.55	4.72	0.84	2.50	8.06	8.72	0.79	0.85	119.38	129.12
7年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.9	75.75	18.43	16.13	110.32	114.73	4.72	0.83	2.53	8.07	8.39	0.78	0.82	119.17	123.94
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.9	75.69	18.15	16.27	110.11	110.11	4.71	0.81	2.55	8.07	8.07	0.78	0.78	118.96	118.96
9年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.9	75.63	17.87	16.40	109.90	105.67	4.71	0.80	2.57	8.08	7.76	0.78	0.75	118.75	114.18
10年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.9	75.56	17.59	16.54	109.69	101.42	4.70	0.79	2.59	8.08	7.47	0.78	0.72	118.55	109.61
11年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	75.50	17.31	16.67	109.47	97.32	4.70	0.77	2.61	8.08	7.19	0.78	0.69	118.34	105.20
12年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	75.43	17.03	16.81	109.26	93.40	4.70	0.76	2.63	8.09	6.91	0.78	0.66	118.13	100.98
13年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	75.37	16.74	16.94	109.05	89.63	4.69	0.75	2.65	8.09	6.65	0.78	0.64	117.92	96.92
14年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	75.30	16.46	17.08	108.84	86.02	4.69	0.74	2.67	8.10	6.40	0.77	0.61	117.71	93.03
15年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	75.24	16.18	17.21	108.63	82.55	4.68	0.72	2.69	8.10	6.16	0.77	0.59	117.51	89.29
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	145.33	31.90	45.48	222.71	162.73	11.82	1.83	6.62	20.27	14.81	1.11	0.81	244.08	178.35
17年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	145.18	31.61	45.79	222.58	156.39	11.80	1.81	6.67	20.28	14.25	1.11	0.78	243.97	171.41
18年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	145.03	31.33	46.10	222.45	150.29	11.79	1.80	6.71	20.30	13.71	1.11	0.75	243.86	164.75
19年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	144.88	31.05	46.40	222.33	144.42	11.78	1.78	6.76	20.32	13.20	1.10	0.72	243.75	158.34
20年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	144.73	30.76	46.71	222.20	138.79	11.77	1.76	6.80	20.33	12.70	1.10	0.69	243.64	152.17
21年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	144.58	30.48	47.02	222.07	133.38	11.76	1.75	6.85	20.35	12.22	1.10	0.66	243.52	146.26
22年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	144.42	30.20	47.32	221.94	128.17	11.74	1.73	6.89	20.36	11.76	1.10	0.64	243.41	140.57
23年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	144.27	29.91	47.63	221.82	123.17	11.73	1.72	6.93	20.38	11.32	1.10	0.61	243.30	135.10
24年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	144.12	29.63	47.94	221.69	118.36	11.72	1.70	6.98	20.40	10.89	1.10	0.59	243.18	129.84
25年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	143.97	29.35	48.24	221.56	113.75	11.71	1.68	7.02	20.41	10.48	1.10	0.56	243.07	124.79
26年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	143.82	29.07	48.55	221.43	109.30	11.69	1.67	7.07	20.43	10.08	1.10	0.54	242.96	119.92
27年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	142.74	28.85	48.54	220.13	104.48	11.61	1.65	7.07	20.33	9.65	1.09	0.52	241.55	114.64
28年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	141.67	28.63	48.53	218.84	99.88	11.52	1.64	7.07	20.23	9.23	1.08	0.49	240.15	109.60
29年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	140.60	28.42	48.52	217.54	95.46	11.43	1.63	7.07	20.13	8.83	1.08	0.47	238.74	104.76
30年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	139.52	28.20	48.52	216.24	91.25	11.34	1.62	7.06	20.03	8.45	1.07	0.45	237.34	100.16
31年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	138.45	27.99	48.51	214.94	87.20	11.26	1.60	7.06	19.92	8.08	1.06	0.43	235.93	95.72
32年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	137.37	27.77	48.50	213.64	83.34	11.17	1.59	7.06	19.82	7.73	1.06	0.41	234.53	91.49
33年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	136.30	27.55	48.49	212.35	79.65	11.08	1.58	7.06	19.72	7.40	1.05	0.39	233.12	87.44
34年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	135.23	27.34	48.49	211.05	76.13	11.00	1.57	7.06	19.62	7.08	1.04	0.38	231.71	83.58
35年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	134.15	27.12	48.48	209.75	72.74	10.91	1.55	7.06	19.52	6.77	1.04	0.36	230.31	79.87
36年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	133.08	26.91	48.47	208.45	69.52	10.82	1.54	7.06	19.42	6.48	1.03	0.34	228.90	76.34
37年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	132.00	26.69	48.46	207.16	66.43	10.73	1.53	7.06	19.32	6.20	1.02	0.33	227.50	72.96
38年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	130.93	26.47	48.45	205.86	63.47	10.65	1.52	7.06	19.22	5.93	1.02	0.31	226.09	69.70
39年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	129.86	26.26	48.45	204.56	60.65	10.56	1.51	7.05	19.12	5.67	1.01	0.30	224.69	66.62
40年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	128.78	26.04	48.44	203.26	57.95	10.47	1.49	7.05	19.02	5.42	1.00	0.29	223.28	63.66
41年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	127.71	25.83	48.43	201.96	55.36	10.38	1.48	7.05	18.92	5.18	1.00	0.27	221.88	60.82
42年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	126.63	25.61	48.42	200.67	52.90	10.30	1.47	7.05	18.82	4.96	0.99	0.26	220.47	58.12
43年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	125.56	25.39	48.42	199.37	50.52	10.21	1.46	7.05	18.71	4.74	0.98	0.25	219.07	55.51
44年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	124.49	25.18	48.41	198.07	48.27	10.12	1.44	7.05	18.61	4.54	0.98	0.24	217.66	53.04
45年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	123.41	24.96	48.40	196.77	46.10	10.03	1.43	7.05	18.51	4.34	0.97	0.23	216.26	50.67
46年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	122.34	24.75	48.39	195.48	44.04	9.95	1.42	7.05	18.41	4.15	0.96	0.22	214.85	48.41
47年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	121.26	24.53	48.39	194.18	42.06	9.86	1.41	7.04	18.31	3.97	0.96	0.21	213.45	46.23
48年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	120.19	24.31	48.38	192.88	40.18	9.77	1.39	7.04	18.21	3.79	0.95	0.20	212.04	44.17
49年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	119.12	24.10	48.37	191.58	38.37	9.69	1.38	7.04	18.11	3.63	0.94	0.19	210.64	42.19
合 計								5,812.21	1,236.17	1,891.10	8,939.48	4,847.81	449.52	67.20	278.19	794.91	412.36	48.05	27.99	9,782.44	5,288.16

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 豊橋東バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 (億円)		
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	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	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	70.15	16.00	28.14	114.29	83.51	7.14	1.12	3.91	12.16	8.89	0.34	0.25	126.79	92.64
1年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	70.08	15.85	28.33	114.26	80.28	7.13	1.11	3.93	12.17	8.55	0.34	0.24	126.77	89.07
2年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	70.01	15.71	28.52	114.24	77.18	7.12	1.10	3.96	12.18	8.23	0.34	0.23	126.75	85.63
3年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	69.93	15.57	28.71	114.21	74.19	7.11	1.09	3.99	12.19	7.92	0.34	0.22	126.74	82.33
4年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	69.86	15.43	28.90	114.19	71.32	7.11	1.08	4.01	12.20	7.62	0.34	0.21	126.72	79.15
5年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	69.79	15.29	29.09	114.16	68.57	7.10	1.07	4.04	12.21	7.33	0.34	0.20	126.70	76.10
6年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	69.72	15.14	29.28	114.14	65.91	7.09	1.06	4.06	12.21	7.05	0.33	0.19	126.69	73.16
7年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	69.64	15.00	29.47	114.11	63.37	7.08	1.05	4.09	12.22	6.79	0.33	0.19	126.67	70.34
8年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	69.57	14.86	29.65	114.09	60.91	7.08	1.04	4.12	12.23	6.53	0.33	0.18	126.65	67.62
9年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	69.50	14.72	29.84	114.06	58.56	7.07	1.03	4.14	12.24	6.28	0.33	0.17	126.64	65.01
10年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	69.42	14.58	30.03	114.03	56.29	7.06	1.02	4.17	12.25	6.05	0.33	0.16	126.62	62.50
11年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	68.90	14.47	30.03	113.40	53.82	7.01	1.01	4.17	12.19	5.79	0.33	0.16	125.92	59.76
12年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	68.39	14.36	30.02	112.77	51.47	6.96	1.00	4.17	12.13	5.54	0.33	0.15	125.23	57.15
13年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	67.87	14.25	30.02	112.14	49.21	6.90	1.00	4.17	12.07	5.30	0.33	0.14	124.54	54.65
14年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	67.35	14.14	30.01	111.51	47.06	6.85	0.99	4.17	12.01	5.07	0.33	0.14	123.84	52.26
15年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	66.83	14.04	30.01	110.88	44.98	6.80	0.98	4.17	11.95	4.85	0.32	0.13	123.15	49.96
16年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	66.31	13.93	30.01	110.24	43.01	6.75	0.97	4.17	11.88	4.64	0.32	0.13	122.45	47.77
17年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	65.79	13.82	30.00	109.61	41.12	6.69	0.96	4.17	11.82	4.44	0.32	0.12	121.76	45.67
18年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	65.28	13.71	30.00	108.98	39.31	6.64	0.96	4.16	11.76	4.24	0.32	0.11	121.06	43.67
19年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	64.76	13.60	29.99	108.35	37.58	6.59	0.95	4.16	11.70	4.06	0.32	0.11	120.37	41.74
20年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	64.24	13.49	29.99	107.72	35.92	6.53	0.94	4.16	11.64	3.88	0.31	0.10	119.67	39.91
21年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	63.72	13.39	29.98	107.09	34.34	6.48	0.93	4.16	11.58	3.71	0.31	0.10	118.98	38.16
22年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	63.20	13.28	29.98	106.46	32.82	6.43	0.93	4.16	11.52	3.55	0.31	0.10	118.28	36.47
23年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	62.68	13.17	29.97	105.82	31.38	6.38	0.92	4.16	11.46	3.40	0.31	0.09	117.59	34.87
24年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	62.16	13.06	29.97	105.19	29.99	6.32	0.91	4.16	11.40	3.25	0.31	0.09	116.89	33.33
25年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	61.65	12.95	29.96	104.56	28.66	6.27	0.90	4.16	11.34	3.11	0.30	0.08	116.20	31.85
26年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	61.13	12.84	29.96	103.93	27.40	6.22	0.90	4.16	11.27	2.97	0.30	0.08	115.50	30.45
27年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	60.61	12.74	29.95	103.30	26.18	6.17	0.89	4.16	11.21	2.84	0.30	0.08	114.81	29.09
28年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	60.09	12.63	29.95	102.67	25.02	6.11	0.88	4.16	11.15	2.72	0.30	0.07	114.12	27.81
29年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	59.57	12.52	29.94	102.03	23.91	6.06	0.87	4.16	11.09	2.60	0.30	0.07	113.42	26.57
30年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	59.05	12.41	29.94	101.40	22.85	6.01	0.87	4.16	11.03	2.49	0.29	0.07	112.73	25.40
31年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	58.54	12.30	29.93	100.77	21.83	5.95	0.86	4.16	10.97	2.38	0.29	0.06	112.03	24.27
32年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	58.02	12.19	29.93	100.14	20.86	5.90	0.85	4.16	10.91	2.27	0.29	0.06	111.34	23.19
33年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	57.50	12.09	29.92	99.51	19.93	5.85	0.84	4.15	10.85	2.17	0.29	0.06	110.64	22.16
34年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	56.98	11.98	29.92	98.88	19.04	5.80	0.84	4.15	10.79	2.08	0.28	0.05	109.95	21.18
35年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	56.46	11.87	29.91	98.24	18.19	5.74	0.83	4.15	10.73	1.99	0.28	0.05	109.25	20.23
36年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	55.94	11.76	29.91	97.61	17.38	5.69	0.82	4.15	10.67	1.90	0.28	0.05	108.56	19.32
37年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	55.43	11.65	29.90	96.98	16.60	5.64	0.81	4.15	10.60	1.82	0.28	0.05	107.86	18.47
38年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	54.91	11.54	29.90	96.35	15.86	5.59	0.81	4.15	10.54	1.74	0.28	0.05	107.17	17.64
39年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	54.39	11.43	29.89	95.72	15.15	5.53	0.80	4.15	10.48	1.66	0.27	0.04	106.48	16.86
40年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	53.87	11.33	29.89	95.09	14.47	5.48	0.79	4.15	10.42	1.59	0.27	0.04	105.78	16.10
41年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	53.35	11.22	29.89	94.46	13.82	5.43	0.78	4.15	10.36	1.52	0.27	0.04	105.09	15.37
42年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	52.83	11.11	29.88	93.82	13.20	5.37	0.78	4.15	10.30	1.45	0.27	0.04	104.39	14.69
43年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	52.32	11.00	29.88	93.19	12.61	5.32	0.77	4.15	10.24	1.39	0.27	0.04	103.70	14.03
44年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	51.80	10.89	29.87	92.56	12.04	5.27	0.76	4.15	10.18	1.32	0.26	0.03	103.00	13.40
45年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.9	51.28	10.78	29.87	91.93	11.50	5.22	0.75	4.15	10.12	1.27	0.26	0.03	102.31	12.80
46年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.9	50.76	10.68	29.86	91.30	10.98	5.16	0.75	4.15	10.06	1.21	0.26	0.03	101.61	12.22
47年目	R 59	0.98968	0.98975	0.99984	0.992																

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				27,101	
	改良費				12,880	
		土工	m ³	2,596,700	4,065	切土(1,010,100m ³)、盛土(1,586,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	116,800	254	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,658	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	1,910	181	
		函渠工	m	1,250	988	アーチカルバート
		排水工	m	68,730	1,251	
		中央分離帯工	m	9,190	393	
		雑工	式	1	2,090	機能補償道路・水路等
	橋梁費				3,795	
		100m以上	m			
		100m未満	m	560	3,795	15橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				5,681	
		IC	箇所	4	5,681	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,837	
		車道舗装	m ²	217,100	2,710	
		歩道舗装	m ²	43,400	127	
	付帯施設費				1,908	
		交通管理施設工	式	1	1,908	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				17,061	
	用地費		m ²		14,211	
		宅地	m ²	44,938	1,356	
		田畑	m ²	341,993	6,061	
		山林・原野	m ²	6,420	42	
		その他	m ²	190,255	6,752	
	補償費		式	1	2,850	
③	間接経費		式	1	4,738	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					48,900	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.2	2,879	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	23,497	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,376	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

＜残事業＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	2	9.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				3,600	
	改良費				1,441	
		土工	m ³	125,010	529	切土(18,323m ³)、盛土(106,687m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	20,665	162	
		法面工	m ²	20,932	41	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	416	補強土壁、プレキャストL型擁壁
		管渠工	m	962	183	
		函渠工	m			
		排水工	m	5,393	110	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			機能補償道路・水路等
	橋梁費				511	
		100m以上	m			
		100m未満	m	100	511	2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,242	
		車道舗装	m ²	120,710	1,235	
		歩道舗装	m ²	1,918	7	
	付帯施設費				406	
		交通管理施設工	式	1	406	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	596	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				4,196	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	2	9.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.2	2,900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	16,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			19,700	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。