

事後評価に係る資料

【道路事業】

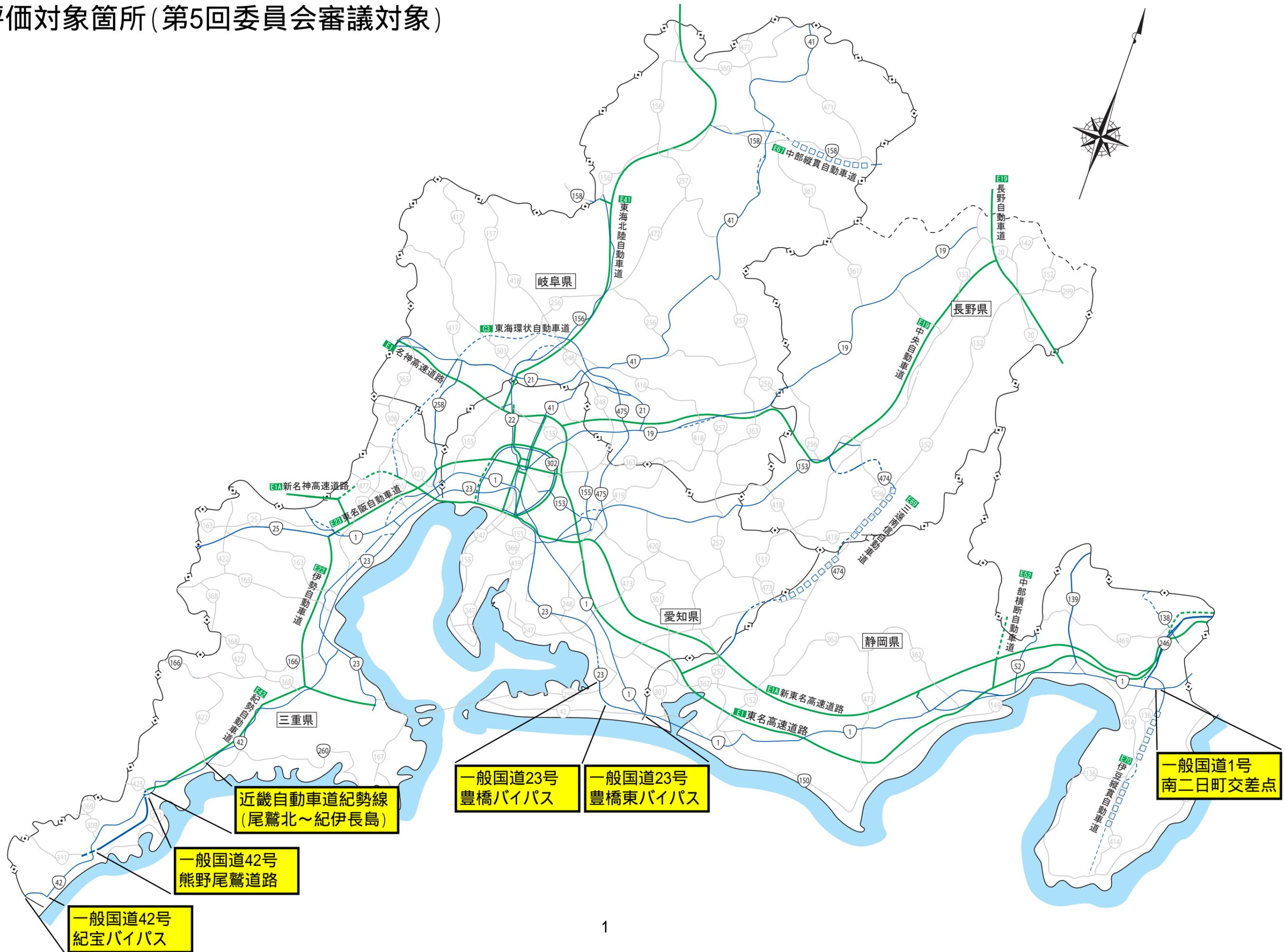
平成31年1月28日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事後評価結果案、B／Cバックデータ	
○ 一般国道1号 南二日町交差点	3
○ 一般国道23号 豊橋東バイパス	17
○ 一般国道23号 豊橋バイパス	32
○ 一般国道42号 紀宝バイパス	47
○ 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）	61
○ 一般国道42号 熊野尾鷲道路	74

事後評価対象箇所(第5回委員会審議対象)



事後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	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	B/C	対応方針(案)	備考
1	2次	①	静岡	1	一般国道1号南二日町交差点	・一般国道1号南二日町交差点は、国道1号と国道136号との結節点における延長0.5kmの交差点。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・道路の冠水対策 ・交通事故の削減 ・慢性的な渋滞の解消	0.5	H元	H4	H6	H11	0.5	64	100	・平成21年7月に東駿河湾環状道路(沼津岡宮IC～三島塚原IC間)が開通し、その後、平成24年4月に新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通、平成26年2月には東駿河湾環状道路(三島塚原IC～函南塚本IC間)が順次開通したことで、幹線ネットワークが拡充し、国道1号の交通量は約8,000台/日減少。	・一般国道1号南二日町交差点は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 ・一般国道1号南二日町交差点は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。	1.02	対応なし	
2	地高	①	愛知	23	一般国道23号豊橋東バイパス	・一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmの地域高規格道路。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・物流効率化 ・災害に強い道路機能の確保	9.2	H4	S61	H7	H14	9.2	446	100	・平成25年6月に豊橋東バイパスが暫定2車線で、平成28年2月には新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が開通。 ・豊橋東バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約5.3万台/12h増加。	・一般国道23号豊橋東バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はない。 ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後も実施する。 ・一般国道23号豊橋東バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はない。	3.2	対応なし	
3	地高	①	愛知	23	一般国道23号豊橋バイパス	・一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmの地域高規格道路。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・物流効率化 ・災害に強い道路機能の確保	17.6	S48 H元	S49 S61 H3	S50	S55	17.6	1,390	100	・平成24年10月に豊橋バイパスが暫定2車線で、平成28年2月には新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が開通。 ・豊橋バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約5.3万台/12h増加。	・一般国道23号豊橋バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はない。 ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後も実施する。 ・一般国道23号豊橋バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はない。	3.2	対応なし	
4	2次	①	三重	42	一般国道42号紀宝バイパス	・一般国道42号紀宝バイパスは、三重県南牟婁郡紀宝町井田から三重県南牟婁郡紀宝町成川に至る延長3.8kmの道路。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・交通事故の削減 ・紀宝町と新宮市の地域連携	3.8	S47	-	S49	S55	3.8	175	100	・紀宝バイパスが開通したことで、(主)紀宝川瀬線(旧国道42号)の交通量は7割減少し、バイパスへの転換が図られている。 ・特に、大型車の(主)紀宝川瀬線(旧国道42号)の交通量は、部分開通時から8割減少。	・一般国道42号紀宝バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 ・一般国道42号紀宝バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。	1.1	対応なし	
5	高	①	三重	-	近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)	・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)は、三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島に至る延長21.2kmの高規格幹線道路。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・広域ネットワークの構築 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援 ・救急医療活動の支援	21.2	H11	H8	H17	H18	21.2	1,097	100	・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀勢長島)が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・地域の動脈である近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀勢長島)へ交通が転換し、特に大型車の転換が多く図られている。	・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 ・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。	1.4	対応なし	
6	高	①	三重	42	一般国道42号熊野尾鷲道路	・一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦から三重県熊野市大泊町に至る延長18.6kmの高規格幹線道路。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・広域ネットワークの構築 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援 ・救急医療活動の支援	18.6	H8	H11	H14	H14	18.6	1,048	100	・熊野尾鷲道路が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・地域の動脈である熊野尾鷲道路へ交通が転換し、特に大型車の転換が多く図られている。	・熊野尾鷲道路は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 ・熊野尾鷲道路は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。	1.5	対応なし	

※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. (事後評価該当項目) ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業
 ③その他

事後評価結果（平成30年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道1号 南二日町交差点 <small>みなみふつかまち</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
起終点	静岡県三島市南二日町 <small>みしま みなみふつかまち</small>	延長	0.5 km		

事業概要

一般国道1号は、我が国の社会経済活動を支える主要幹線道路であり、国内交通の東西軸を結ぶ物流の大動脈として重要な路線である。一般国道1号南二日町交差点は、国道1号と伊豆半島の幹線道路である国道136号との結節点における延長0.5 kmの交差点であり、観光交通の集中および沼津市、三島市の地域内交通が集中することにより、慢性的に渋滞が発生している。一般国道1号南二日町交差点改良事業は、道路の冠水対策、交通事故の削減、慢性的な渋滞の解消を目的とした事業である。

事業の目的・必要性

一般国道1号南二日町交差点改良事業は、道路の冠水対策、交通事故の削減、慢性的な渋滞の解消を目的とした事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H元年度 H4年度	用地着手 工事着手	H6年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H23年度 (実績) -/H26年度	変動	1.14倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/62億円 (実質値) -/59億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/64億円 (実質値) -/59億円			変動	1.03倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/29,300台/日	実績 (暫定/完成)	-/22,900台/日			変動	78%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	7.5 → 13.0 km/h (供用前年次)H17年 (供用後年次)H27年			交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	23.0 → 9 件/年 (供用前年次)H15~16年 (供用後年次)H27~28年				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C 1.3	総費用 76億円 事業費：74億円 維持管理費：2.2億円	総便益 96億円 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：0.29億円	基準年 平成17年					
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.02	総費用 114億円 事業費：109億円 維持管理費：4.8億円	総便益 117億円 走行時間短縮便益：96億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：4.8億円	基準年 平成30年					
	事業遅延によるコスト増		-1億円		-1億円					
事業遅延の理由	特になし。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南二日町交差点の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【当該区間：約4万人時間／年削減（約5,942万人時間／年→約5,938万人時間／年）】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【株式会社西伊豆東海バス 西伊豆特急バス（三島駅～松崎）】 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の年間観光入込客数：4,525万人(H28) <p>③無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号南二日町電線共同溝完成（H24） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が第1次緊急輸送道路に指定 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約1242.5t／年削減【約1,632千t／年→約1,631千t／年】 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約0.12t／年削減【約9.19t／年→約9.07t／年】 ・SPM排出量が約0.01t／年削減【約0.52t／年→約0.51t／年】 <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年に東駿河湾環状道路（沼津岡宮IC～三島塚原IC間）が開通、平成24年に新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）が開通、平成26年に東駿河湾環状道路（三島塚原IC～函南塚本IC間）が開通。 ・東駿河湾環状道路（沼津岡宮IC～三島塚原IC間）が開通以降、新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）、東駿河湾環状道路（三島塚原IC～函南塚本IC間）が順次開通したことで、国道1号の交通量は減少。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号南二日町交差点は、事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道1号南二日町交差点は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 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。

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1号 南二日町交差点
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	事業全体:費用便益比(B/C)=1.02(経済的純現在価値(B-C)=2.5億円、経済的内部収益率(IRR)=4.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力 ① 薄なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通状況の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線の整備によりバス路線の利便性向上 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <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の状況 <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <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が解消 <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 <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(又は一部形成)する効果 <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に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <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 <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10ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	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):8,910万人・時間/年 渋滞損失削減時間:4万人・時間/年(5,942万人・時間/年⇒5,938万人・時間/年) 区間b(当該区間)について:国道1号(三島市南二日町～駿東郡清水町玉川) 当該区間の渋滞損失時間:146万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率:約1割削減 対象区間(国道1号:三島市南二日町～駿東郡清水町玉川)、改善見込み(混雑時旅行速度7.5km/h→24.0km/h) 株式会社西伊豆東海バス 西伊豆特急バス(三島駅～松崎)
② 物流効率化の支援		
都市の再生		

	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけあり <input 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(A路線としての位置づけがある場合) <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が解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新幹線の公共施設へ直結されたことによる効果 <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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果 <input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通ハ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ハリアフリー化された <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 <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 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による当該区間の安全性の向上の状況 <input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 <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 <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 <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 <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 <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季交通障害区間の代替路線を解消 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <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 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能
2.暮らし	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成
3.安全	安全で安心できる美しい町並みの確保 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 国道1号南二日町電線共同溝(H24完成)
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 第1次緊急輸送道路に指定

4.環境	地球環境の保全 生活環境の改善・ 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：1,242.5t/年
		● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間(当該区間) NO2排出削減量：0.12t/年(約9.19t/年→約9.07t/年) NO2排出削減率：約2%
5.その他	他の7項目以外の 関係	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間(当該区間) SPM排出削減量：0.01t/年(約0.52t/年→約0.51t/年) SPM排出削減率：約2%
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
		<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性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

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1号	南二日町交差点	L=0.5km	二次改築	現道拡幅

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,900	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	62億円	9.3億円	71億円
基準年における 現在価値(C)	109億円	4.8億円	114億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	4.0億円	0.63億円	0.20億円	4.8億円
基準年における 現在価値(B)	96億円	16億円	4.8億円	117億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.02
経済的純現在価値(事業全体)	2.5億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.1%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 南二日町交差点（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新設区間 本線橋：0.5km オフランプ：0.3km	交通量※ ¹	[台/日]	21,100	22,900	
	走行時間※ ²	[分]	2	2	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	2.61	3.14	
②主な周辺道路※ ⁴	(主)三島裾野線 1.1km	交通量	[台/日]	13,500	12,400
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	11.24	9.42
	(主)三島富士線等 2.4km	交通量	[台/日]	9,700	9,600
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	17.67	17.32
	南側並行市道 1.1km	交通量	[台/日]	5,000	4,200
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	3.16	2.55
③その他道路合計 :960.1km	走行時間費用	[億円/年]	6,447.87	6,446.31	

		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：965.5km	走行時間短縮便益 [億円/年]	6,482.55	6,478.74	3.81

- ※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



※6： (主)三島富士線、(一)沼津三島線

費用便益分析の条件

事業名：一般国道1号 南二日町交差点

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成30年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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 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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算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		
	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"/>
				<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1号 南二日町交差点 (事業全体)				維持修繕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)	
				0.40	0.5	0.20	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-25年目	H 1	3.1187	110.8	0.19	0.56		
-24年目	H 2	2.9987	113.3	0.19	0.53		
-23年目	H 3	2.8834	116.0	0.58	1.49		
-22年目	H 4	2.7725	117.6	0.58	1.41		
-21年目	H 5	2.6658	117.9	0.39	0.90		
-20年目	H 6	2.5633	117.8	3.28	7.33		
-19年目	H 7	2.4647	117.1	4.15	8.98		
-18年目	H 8	2.3699	116.6	4.84	10.12		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	3.74	7.45		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	2.41	4.65		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	2.88	5.41		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	1.77	3.25		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	10.15	18.09		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	3.09	5.38		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	4.00	6.79		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	2.95	4.87		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	3.62	5.81		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	5.43	8.44		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	1.90	2.87		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	1.74	2.53		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	0.39	0.56		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	0.48	0.66		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	0.33	0.45		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	1.43	1.87		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	1.25	1.58		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5			0.19	0.22
1年目	H 27	1.1249	103.0			0.19	0.21
2年目	H 28	1.0816	102.8			0.19	0.20
3年目	H 29	1.0400	102.8			0.19	0.19
4年目	H 30	1.0000	102.8			0.19	0.19
5年目	H 31	0.9615	102.8			0.19	0.18
6年目	H 32	0.9246	102.8			0.19	0.17
7年目	H 33	0.8890	102.8			0.19	0.16
8年目	H 34	0.8548	102.8			0.19	0.16
9年目	H 35	0.8219	102.8			0.19	0.15
10年目	H 36	0.7903	102.8			0.19	0.15
11年目	H 37	0.7599	102.8			0.19	0.14
12年目	H 38	0.7307	102.8			0.19	0.14
13年目	H 39	0.7026	102.8			0.19	0.13
14年目	H 40	0.6756	102.8			0.19	0.13
15年目	H 41	0.6496	102.8			0.19	0.12
16年目	H 42	0.6246	102.8			0.19	0.12
17年目	H 43	0.6006	102.8			0.19	0.11
18年目	H 44	0.5775	102.8			0.19	0.11
19年目	H 45	0.5553	102.8			0.19	0.10
20年目	H 46	0.5339	102.8			0.19	0.10
21年目	H 47	0.5134	102.8			0.19	0.10
22年目	H 48	0.4936	102.8			0.19	0.09
23年目	H 49	0.4746	102.8			0.19	0.09
24年目	H 50	0.4564	102.8			0.19	0.08
25年目	H 51	0.4388	102.8			0.19	0.08
26年目	H 52	0.4220	102.8			0.19	0.08
27年目	H 53	0.4057	102.8			0.19	0.08
28年目	H 54	0.3901	102.8			0.19	0.07
29年目	H 55	0.3751	102.8			0.19	0.07
30年目	H 56	0.3607	102.8			0.19	0.07
31年目	H 57	0.3468	102.8			0.19	0.06
32年目	H 58	0.3335	102.8			0.19	0.06
33年目	H 59	0.3207	102.8			0.19	0.06
34年目	H 60	0.3083	102.8			0.19	0.06
35年目	H 61	0.2965	102.8			0.19	0.05
36年目	H 62	0.2851	102.8			0.19	0.05
37年目	H 63	0.2741	102.8			0.19	0.05
38年目	H 64	0.2636	102.8			0.19	0.05
39年目	H 65	0.2534	102.8			0.19	0.05
40年目	H 66	0.2437	102.8			0.19	0.05
41年目	H 67	0.2343	102.8			0.19	0.04
42年目	H 68	0.2253	102.8			0.19	0.04
43年目	H 69	0.2166	102.8			0.19	0.04
44年目	H 70	0.2083	102.8			0.19	0.04
45年目	H 71	0.2003	102.8			0.19	0.04
46年目	H 72	0.1926	102.8			0.19	0.04
47年目	H 73	0.1852	102.8			0.19	0.03
48年目	H 74	0.1780	102.8			0.19	0.03
49年目	H 75	0.1712	102.8	-14.92	-2.55	0.19	0.03
合 計				46.86	109.43	9.26	4.84
単純事業費計				61.78		9.26	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。
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1号 南二町交差点（事業全体）

年次 (基準年)	年度 (基準年)	総走行台車の年次別伸び率 (東海7ロウ)			割引率 (A)	GDP テラート	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)			
		乗用車種	小型貨物	普通貨物			全車	現在価値		現在価値		現在価値	現在価値	③	現在価値		①~③	割引率4%		
								①×(A)	計	①×(A)	計				(A)×②	③×(A)				
供用開始年次	H 26	1.00520	0.99785	1.01946	1.00603	1.1699	101.5	2.77	0.72	0.46	3.95	4.62	0.45	0.09	0.63	0.74	0.20	0.23	4.77	5.58
1年目	H 27	0.99380	0.98648	1.00768	0.99462	1.1249	103.0	2.75	0.71	0.46	3.92	4.41	0.45	0.08	0.63	0.70	0.19	0.22	4.74	5.33
2年目	H 28	0.99533	0.98796	1.00902	0.99615	1.0816	102.8	2.73	0.70	0.47	3.90	4.22	0.45	0.08	0.62	0.67	0.19	0.21	4.72	5.10
3年目	H 29	0.99689	0.98947	1.01040	0.99771	1.0400	102.8	2.72	0.69	0.47	3.89	4.04	0.44	0.08	0.62	0.65	0.19	0.20	4.70	4.89
4年目	H 30	0.99768	0.99020	1.01100	0.99849	1.0000	102.8	2.71	0.68	0.48	3.87	3.87	0.44	0.08	0.62	0.62	0.19	0.19	4.69	4.69
5年目	H 31	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	0.9615	102.8	2.71	0.68	0.48	3.87	3.72	0.44	0.08	0.62	0.60	0.19	0.18	4.68	4.50
6年目	H 32	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	0.9246	102.8	2.71	0.67	0.49	3.87	3.58	0.44	0.08	0.62	0.57	0.19	0.18	4.68	4.33
7年目	H 33	0.99967	0.98657	1.00855	0.99911	0.9246	102.8	2.71	0.66	0.49	3.86	3.43	0.44	0.08	0.62	0.55	0.19	0.17	4.67	4.15
8年目	H 34	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	0.8848	102.8	2.71	0.66	0.50	3.86	3.30	0.44	0.08	0.62	0.53	0.19	0.16	4.67	3.99
9年目	H 35	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8219	102.8	2.70	0.65	0.50	3.85	3.16	0.44	0.08	0.62	0.51	0.19	0.16	4.66	3.83
10年目	H 36	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.7903	102.8	2.70	0.64	0.50	3.85	3.04	0.44	0.08	0.62	0.49	0.19	0.15	4.65	3.68
11年目	H 37	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.7599	102.8	2.70	0.63	0.51	3.84	2.92	0.44	0.07	0.62	0.47	0.19	0.15	4.65	3.53
12年目	H 38	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7307	102.8	2.70	0.62	0.51	3.83	2.80	0.44	0.07	0.62	0.45	0.19	0.14	4.64	3.39
13年目	H 39	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7026	102.8	2.70	0.61	0.52	3.83	2.69	0.44	0.07	0.62	0.43	0.19	0.13	4.64	3.26
14年目	H 40	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.6756	102.8	2.70	0.60	0.52	3.82	2.58	0.44	0.07	0.62	0.42	0.19	0.13	4.63	3.13
15年目	H 41	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.6496	102.8	2.70	0.59	0.53	3.82	2.48	0.44	0.07	0.62	0.40	0.19	0.12	4.62	3.00
16年目	H 42	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6246	102.8	2.70	0.58	0.53	3.81	2.38	0.44	0.07	0.62	0.38	0.19	0.12	4.62	2.88
17年目	H 43	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6006	102.8	2.68	0.57	0.53	3.79	2.27	0.44	0.07	0.61	0.37	0.19	0.11	4.59	2.75
18年目	H 44	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.5775	102.8	2.66	0.57	0.53	3.76	2.17	0.43	0.07	0.61	0.35	0.19	0.11	4.55	2.63
19年目	H 45	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.5553	102.8	2.64	0.57	0.53	3.73	2.07	0.43	0.07	0.60	0.34	0.19	0.10	4.52	2.51
20年目	H 46	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5339	102.8	2.62	0.56	0.53	3.71	1.98	0.43	0.07	0.60	0.32	0.19	0.10	4.49	2.40
21年目	H 47	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5134	102.8	2.60	0.56	0.52	3.68	1.89	0.42	0.07	0.60	0.31	0.18	0.09	4.46	2.29
22年目	H 48	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.4936	102.8	2.58	0.55	0.52	3.65	1.80	0.42	0.07	0.59	0.29	0.18	0.09	4.43	2.19
23年目	H 49	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.4746	102.8	2.56	0.54	0.52	3.63	1.72	0.42	0.06	0.59	0.28	0.18	0.09	4.40	2.09
24年目	H 50	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4564	102.8	2.54	0.54	0.52	3.60	1.64	0.41	0.06	0.58	0.27	0.18	0.08	4.36	1.99
25年目	H 51	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4388	102.8	2.52	0.53	0.52	3.57	1.57	0.41	0.06	0.58	0.25	0.18	0.08	4.33	1.90
26年目	H 52	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4220	102.8	2.50	0.53	0.52	3.55	1.50	0.41	0.06	0.58	0.24	0.18	0.07	4.30	1.82
27年目	H 53	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4057	102.8	2.48	0.52	0.52	3.52	1.43	0.40	0.06	0.57	0.23	0.18	0.07	4.27	1.73
28年目	H 54	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.3901	102.8	2.46	0.52	0.52	3.50	1.36	0.40	0.06	0.57	0.22	0.18	0.07	4.24	1.65
29年目	H 55	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.3751	102.8	2.44	0.51	0.52	3.47	1.30	0.40	0.06	0.57	0.21	0.17	0.07	4.21	1.58
30年目	H 56	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3607	102.8	2.42	0.50	0.52	3.44	1.24	0.40	0.06	0.56	0.20	0.17	0.06	4.17	1.51
31年目	H 57	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3468	102.8	2.40	0.50	0.52	3.42	1.18	0.39	0.06	0.56	0.19	0.17	0.06	4.14	1.44
32年目	H 58	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3335	102.8	2.38	0.49	0.52	3.39	1.13	0.39	0.06	0.56	0.18	0.17	0.06	4.11	1.37
33年目	H 59	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3207	102.8	2.36	0.49	0.52	3.36	1.08	0.39	0.06	0.55	0.18	0.17	0.05	4.08	1.31
34年目	H 60	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3083	102.8	2.34	0.48	0.51	3.34	1.03	0.38	0.06	0.54	0.17	0.17	0.05	4.05	1.25
35年目	H 61	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.2965	102.8	2.32	0.48	0.51	3.31	0.98	0.38	0.06	0.54	0.16	0.17	0.05	4.02	1.19
36年目	H 62	0.99138	0.98806	0.99838	0.99226	0.2851	102.8	2.30	0.47	0.51	3.29	0.94	0.38	0.06	0.53	0.15	0.16	0.05	3.98	1.14
37年目	H 63	0.99131	0.98794	0.99838	0.99220	0.2741	102.8	2.28	0.47	0.51	3.26	0.89	0.37	0.06	0.53	0.15	0.16	0.04	3.95	1.08
38年目	H 64	0.99124	0.98781	0.99838	0.99215	0.2636	102.8	2.26	0.46	0.51	3.23	0.85	0.37	0.06	0.53	0.14	0.16	0.04	3.92	1.03
39年目	H 65	0.99117	0.98768	0.99837	0.99209	0.2534	102.8	2.24	0.45	0.51	3.21	0.81	0.37	0.05	0.52	0.13	0.16	0.04	3.89	0.99
40年目	H 66	0.99111	0.98756	0.99837	0.99204	0.2437	102.8	2.22	0.45	0.51	3.18	0.78	0.36	0.05	0.52	0.13	0.16	0.04	3.86	0.94
41年目	H 67	0.99104	0.98743	0.99837	0.99198	0.2343	102.8	2.20	0.44	0.51	3.15	0.74	0.36	0.05	0.51	0.12	0.16	0.04	3.83	0.90
42年目	H 68	0.99097	0.98730	0.99837	0.99193	0.2253	102.8	2.18	0.44	0.51	3.13	0.70	0.36	0.05	0.51	0.11	0.16	0.04	3.79	0.86
43年目	H 69	0.99090	0.98718	0.99836	0.99187	0.2166	102.8	2.16	0.43	0.51	3.10	0.67	0.35	0.05	0.51	0.11	0.16	0.03	3.76	0.82
44年目	H 70	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2083	102.8	2.14	0.43	0.51	3.08	0.64	0.35	0.05	0.50	0.10	0.15	0.03	3.73	0.78
45年目	H 71	0.99077	0.98693	0.99836	0.99176	0.2003	102.8	2.12	0.42	0.51	3.05	0.61	0.35	0.05	0.50	0.10	0.15	0.03	3.70	0.74
46年目	H 72	0.99070	0.98680	0.99836	0.99171	0.1926	102.8	2.10	0.42	0.50	3.02	0.58	0.34	0.05	0.50	0.10	0.15	0.03	3.67	0.71
47年目	H 73	0.99063	0.98668	0.99835	0.99165	0.1852	102.8	2.08	0.41	0.50	3.00	0.56	0.34	0.05	0.49	0.09	0.15	0.03	3.64	0.67
48年目	H 74	0.99056	0.98655	0.99835	0.99160	0.1780	102.8	2.06	0.40	0.50	2.97	0.53	0.34	0.05	0.49	0.09	0.15	0.03	3.61	0.64
49年目	H 75	0.99050	0.98642	0.99835	0.99154	0.1712	102.8	2.05	0.40	0.50	2.95	0.50	0.33	0.05	0.48	0.08	0.15	0.03	3.58	0.61
合計								124.03	27.21	25.42	176.66	96.40	20.25	3.24	5.07	28.57	15.53	8.83	214.05	116.74

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	南二日町交差点	2	0.5km

■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				2,175	
	改良費				696	
		土工	m ³	57,290	124	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	12,108	88	
		法面工	m ²	1,610	1	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	320	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	106	4	
		函渠工	m	60	32	
		排水工	m	3,885	81	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	46	
	橋梁費				1,035	
		100m以上	m	211	636	
		100m未満	m	17	399	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				338	
		車道舗装	m ²	46,988	305	
		歩道舗装	m ²	6,410	33	
	付帯施設費				106	
		交通管理施設工	式	1	106	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,951	
	用地費		m ²	7,613	1,492	
		宅地	m ²	6,583	1,341	
		田畑	m ²	798	115	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²	232	36	
	補償費		式	1	1,459	
③	間接経費		式	1	1,274	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				6,400	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	南二日町交差点	2	0.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.5	150	
修繕費	式	1	850	
その他				
維持管理費合計	式		1,000	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

事後評価結果（平成30年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス	事業 区分 一般国道	事業 国土交通省 主体 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
 一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、地域高規格道路である豊橋浜松道路の一部を構成する道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道23号豊橋東バイパスは、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に計画された事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H 4年度	用地着手	H 7年度	供用年	(当初) H21年度/ -	変動	1.29
		都市計画決定	S 61年度	工事着手	H 14年度	(暫定/完成)	(実績) H25年度/ -	変動	-
	事業費	計画時	(名目値) - / 459億円	実績	(名目値) 446億円 / -			変動	-
		(暫定/完成)	(実質値) - / 445億円	(暫定/完成)	(実質値) 434億円 / -			変動	-
	交通量	計画時	- / 43,500台/日	実績	20,800台/日 / -			変動	-
		(当該路線)	(暫定/完成)						
	旅行速度向上	28.5	→	57.1 km/h	交通事故減少	196	→	8件/年	
		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) S55	(供用後年次) H28		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H22~H24	(供用後年次) H26~H28	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	7.0	総費用	477億円	総便益	3,333億円	基準年	平成18年
				(事業費: 431億円 維持管理費: 45億円)		(走行時間短縮便益: 2,913億円 走行経費減少便益: 335億円 交通事故減少便益: 85億円)			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	3.2	総費用	703億円	総便益	2,279億円	基準年	平成30年
				(事業費: 643億円 維持管理費: 60億円)		(走行時間短縮便益: 2,128億円 走行経費減少便益: 131億円 交通事故減少便益: 20億円)			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円		便益減少額		- 億円	
	事業遅延の理由 特になし。								

客観的評価指標に対応する事後評価項目

①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減（４％削減）
- ・当該路線の整備によるバス路線（豊鉄バス豊橋市民病院線等）の利便性向上
- ・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（浜松市～中部国際空港：約202分⇒約199分（約３分短縮））

②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（湖西市～三河港：約41分⇒約35分（約６分短縮））

③都市の再生

- ・市街地再開発、区画整理等（豊橋牟呂坂津土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携に関する効果

④国土・地域ネットワークの構築

- ・地域高規格道路に位置付けあり（豊橋浜松道路）

⑤個性ある地域の形成

- ・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（国際自動車産業交流都市計画等）の支援に関する効果
- ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（浜松市～ラグーナテンボス：約91分⇒約78分（約１３分短縮））

⑥安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上（湖西市～豊橋市民病院：約49分⇒約39分（約１０分短縮））

⑦災害への備え

- ・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）として位置付けあり（愛知県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に位置付け）
- ・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（国道１号）の代替路線を形成

⑧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（22,584t-CO2/年削減）

⑨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（0.9％削減）
- ・現道等における自動車からのSPM排出削減（1.0％削減）
- ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善（75dB→68dB）

その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業 環境影響評価に対応する項目

環境影響評価は実施していない。

事業 変化 その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業評価監視委員会の意見

・

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・平成25年6月に豊橋東バイパスが暫定2車線で、平成28年2月には新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）が開通。
- ・豊橋バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、当該地域の断面交通量は約5.3万台/12h増加。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。
- ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後も実施します。
- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。
- ・また、事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えます。

特記事項

特になし。

※ 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。

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

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標ナエツクの根拠
1.活力 円滑な モビリティの 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <input type="checkbox"/> 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <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が解消 <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 <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が形成(又は一部形成)されたことによる効果 ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <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 <input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった 	<p>区間b(並行区間)について:一般国道1号(愛知県豊橋市車細谷町～愛知県豊川市御油町) 並行区間の渋滞損失時間(整備前):490万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:19万人・時間/年(490万人・時間/年 ⇒ 471万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:4%削減</p> <p>豊鉄バス:豊橋市民病院線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:御田線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:二川線(国道1号利用)</p> <p>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202分⇒約190分(約3分短縮))</p> <p>三河港へのアクセス性向上(湖西市～三河港:約41分⇒約35分(約6分短縮))</p> <p>(土地区画整理事業施工地区) 豊橋市(平成29年7月1日時点):牟呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 (土地区画整理事業計画地区) 豊橋市(平成29年7月1日時点):岩西地区</p>

<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p><input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけあり</p> <p>■ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><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(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p><input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</p> <p>■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果</p> <p><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としての効果</p> <p><input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 交通ハ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ハリアフリー化された</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</p> <p><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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</p> <p><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が解消</p> <p>■ 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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p> <p><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)</p> <p><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</p> <p><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の代替路線を解消</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p>	<p>・「豊橋浜松道路」の一部として全区間指定</p> <p>・「活気みなぎる産業創出プロジェクト」第5次豊橋総合計画(東三河広域連合)を支援 ・サイエンスクリエイト計画、国際自動車コンプレックス(豊橋市)を支援 ・国際自動車産業交流都市計画(愛知県、豊橋市、蒲郡市、田原市、豊川市)を支援</p> <p>ラグーナテナンポスへのアクセス性向上(浜松市～ラグーナテナンポス:約91分⇒約78分(約13分短縮))</p> <p>豊橋市民病院へのアクセス性向上(湖西市～豊橋市民病院:約49分⇒約39分(約10分短縮))</p> <p>愛知県地域防災計画・第一次緊急輸送道路に位置づけられている</p> <p>第一次緊急輸送道路である 国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<p>2.暮らし</p> <p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>3.安全</p> <p>安全で安心できるくらしの確保 安全な生活環境の確保</p>	
<p>災害への備え</p>		

4.環境	地球環境の 保全	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 	<p>評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・知立市・安城市・岡崎市・額田郡幸田町・西尾市・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市・湖西市・湖西市・浜松市北区 CO2排出削減量：22,584t-CO2/年（5,228,498t-CO2/年⇒5,205,914t-CO2/年）</p> <p>評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・知立市・安城市・岡崎市・額田郡幸田町・西尾市・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市・湖西市・湖西市・浜松市北区 排出削減量：120t/年、排出削減率：0.9%削減</p> <p>評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・知立市・安城市・岡崎市・額田郡幸田町・西尾市・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市・湖西市・湖西市・浜松市北区 排出削減量：7t/年、排出削減率：1.0%削減</p> <p>国道1号の騒音レベルの緩和(75dB⇒68dB)</p>
5.その他	他のプロジェクトとの関係 その他	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果 <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付けられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <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 	

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	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,800	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	431億円	114億円	545億円
基準年における 現在価値(C)	643億円	60億円	703億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	77億円	4.6億円	0.80億円	83億円
基準年における 現在価値(B)	2,128億円	131億円	20億円	2,279億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	3.2
経済的純現在価値(B-C)	1,577億円
経済的内部収益率(EIRR)	9.9%

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。

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

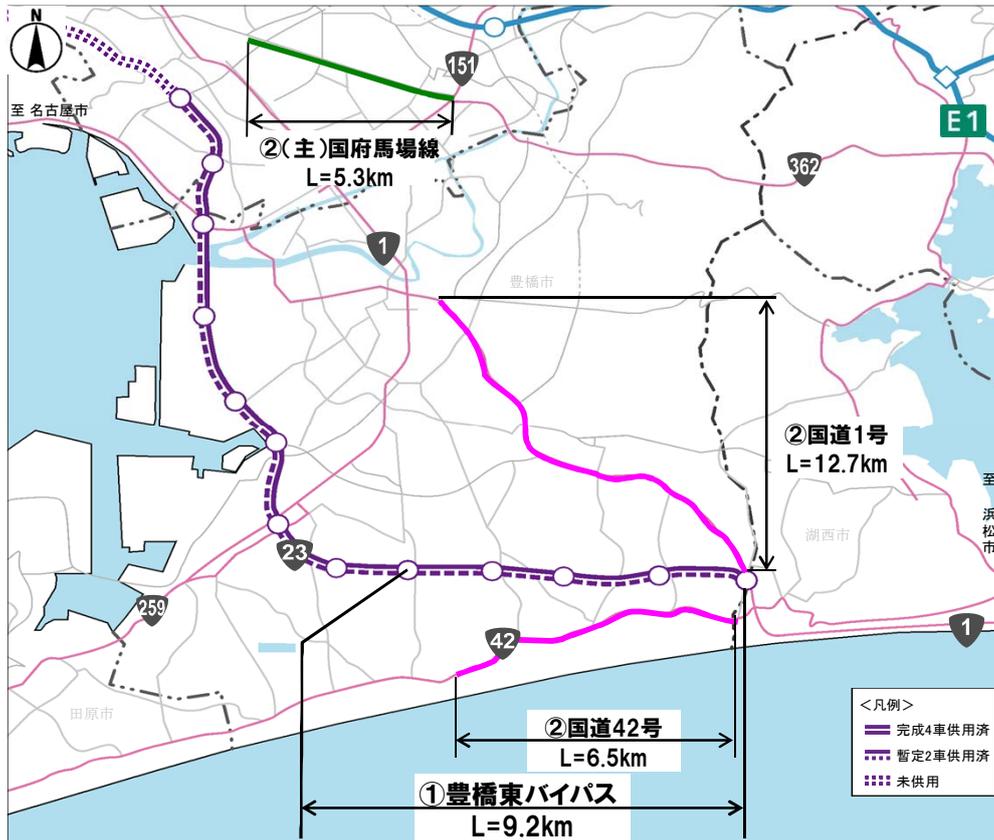
(推計時点 H42年)

			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]	-	20,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	42.66	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 号：12.7km	交通量	[台/日]	42,400	34,400
		走行時間	[分]	32	29
		走行時間費用	[億円/年]	273.55	202.33
	国道42号 号：6.5km	交通量	[台/日]	14,700	11,300
		走行時間	[分]	16	13
		走行時間費用	[億円/年]	47.36	29.87
	(主)国府馬場線 号：5.3km	交通量	[台/日]	25,800	25,300
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	107.90	101.38
③その他道路合計 ：3602.3km	走行時間費用	[億円/年]	15,270.36	15,237.79	

		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：3636.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	15,699.17	15,614.04	85.13

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



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 (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成30年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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"/>	
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<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 checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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

維持修繕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

				単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)	
				0.27	9.2	2.46	
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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-22年目	H 4	2.7725	117.6	0.68	1.65		
-21年目	H 5	2.6658	117.9	0.98	2.28		
-20年目	H 6	2.5633	117.8	0.49	1.09		
-19年目	H 7	2.4647	117.1	3.92	8.49		
-18年目	H 8	2.3699	116.6	0.70	1.46		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	3.32	6.62		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	19.94	38.42		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	12.10	22.74		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	15.95	29.20		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	10.27	18.30		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	17.19	29.95		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	6.84	11.62		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	11.76	19.41		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	33.68	54.03		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	45.19	70.23		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	49.54	74.67		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	63.71	92.86		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	34.09	48.42		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	26.03	36.16		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	38.20	51.78		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	34.70	45.60		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	2.11	2.67		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5			2.28	2.70
1年目	H 27	1.1249	103.0			2.28	2.56
2年目	H 28	1.0816	102.8			2.28	2.46
3年目	H 29	1.0400	102.8			2.28	2.37
基準年	H 30	1.0000	102.8			2.28	2.28
5年目	H 31	0.9615	102.8			2.28	2.19
6年目	H 32	0.9246	102.8			2.28	2.11
7年目	H 33	0.8890	102.8			2.28	2.02
8年目	H 34	0.8548	102.8			2.28	1.95
9年目	H 35	0.8219	102.8			2.28	1.87
10年目	H 36	0.7903	102.8			2.28	1.80
11年目	H 37	0.7599	102.8			2.28	1.73
12年目	H 38	0.7307	102.8			2.28	1.66
13年目	H 39	0.7026	102.8			2.28	1.60
14年目	H 40	0.6756	102.8			2.28	1.54
15年目	H 41	0.6496	102.8			2.28	1.48
16年目	H 42	0.6246	102.8			2.28	1.42
17年目	H 43	0.6006	102.8			2.28	1.37
18年目	H 44	0.5775	102.8			2.28	1.32
19年目	H 45	0.5553	102.8			2.28	1.26
20年目	H 46	0.5339	102.8			2.28	1.22
21年目	H 47	0.5134	102.8			2.28	1.17
22年目	H 48	0.4936	102.8			2.28	1.12
23年目	H 49	0.4746	102.8			2.28	1.08
24年目	H 50	0.4564	102.8			2.28	1.04
25年目	H 51	0.4388	102.8			2.28	1.00
26年目	H 52	0.4220	102.8			2.28	0.96
27年目	H 53	0.4057	102.8			2.28	0.92
28年目	H 54	0.3901	102.8			2.28	0.89
29年目	H 55	0.3751	102.8			2.28	0.85
30年目	H 56	0.3607	102.8			2.28	0.82
31年目	H 57	0.3468	102.8			2.28	0.79
32年目	H 58	0.3335	102.8			2.28	0.76
33年目	H 59	0.3207	102.8			2.28	0.73
34年目	H 60	0.3083	102.8			2.28	0.70
35年目	H 61	0.2965	102.8			2.28	0.68
36年目	H 62	0.2851	102.8			2.28	0.65
37年目	H 63	0.2741	102.8			2.28	0.62
38年目	H 64	0.2636	102.8			2.28	0.60
39年目	H 65	0.2534	102.8			2.28	0.58
40年目	H 66	0.2437	102.8			2.28	0.56
41年目	H 67	0.2343	102.8			2.28	0.53
42年目	H 68	0.2253	102.8			2.28	0.51
43年目	H 69	0.2166	102.8			2.28	0.49
44年目	H 70	0.2083	102.8			2.28	0.47
45年目	H 71	0.2003	102.8			2.28	0.46
46年目	H 72	0.1926	102.8			2.28	0.44
47年目	H 73	0.1852	102.8			2.28	0.42
48年目	H 74	0.1780	102.8			2.28	0.41
49年目	H 75	0.1712	102.8	-142.11	-24.33	2.28	0.39
合計				289.29	643.30	113.89	59.55
単純事業費計				431.40		113.89	

注) 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

年次	年度 (基準年)	総走行台和の年次別伸び率 (東海7ブロック)			割合率 (A)	GDP 7.フロー	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	小型貨物	普通貨物			全車	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計		現在価値 (A)×②	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③) 割引率4%
供用開始年次																				
1年目	H27	1.00520	0.99785	1.01946	1.00603	101.5	9.41	9.26	58.59	77.26	91.54	0.21	0.20	4.20	4.61	5.47	0.80	0.95	82.67	97.95
2年目	H28	0.99380	0.98648	1.00768	0.99462	1.1249	9.46	9.24	59.73	78.43	88.05	0.21	0.20	4.28	4.70	5.27	0.80	0.90	83.93	94.22
3年目	H29	0.99533	0.98796	1.00902	0.99615	1.0816	9.40	9.11	60.19	78.70	85.12	0.21	0.20	4.31	4.72	5.11	0.80	0.87	84.23	91.10
4年目	H30	0.99689	0.98947	1.01040	0.99771	1.0400	9.36	9.00	60.73	79.09	82.25	0.21	0.20	4.35	4.76	4.95	0.80	0.83	84.65	88.03
5年目	H31	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	1.0000	9.31	8.82	62.03	80.16	77.08	0.21	0.19	4.40	4.80	4.80	0.80	0.80	85.20	85.20
6年目	H32	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	0.9246	9.31	8.76	62.85	80.91	74.81	0.21	0.19	4.45	4.85	4.66	0.79	0.76	85.81	82.50
7年目	H33	0.99867	0.98657	1.00855	0.99911	0.8890	9.30	8.64	63.39	81.33	72.30	0.21	0.19	4.54	4.94	4.39	0.79	0.71	87.07	77.40
8年目	H34	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	0.8548	9.30	8.52	63.93	81.75	69.88	0.21	0.19	4.58	4.98	4.25	0.79	0.68	87.52	74.82
9年目	H35	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8219	9.30	8.41	64.47	82.18	67.54	0.21	0.18	4.62	5.01	4.12	0.79	0.65	87.98	72.31
10年目	H36	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.7903	9.29	8.29	65.01	82.60	65.28	0.21	0.18	4.66	5.05	3.99	0.79	0.63	88.44	69.89
11年目	H37	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.7599	9.29	8.18	65.56	83.02	63.09	0.21	0.18	4.70	5.09	3.87	0.79	0.60	88.90	67.55
12年目	H38	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7307	9.29	8.06	66.10	83.44	60.97	0.21	0.18	4.74	5.12	3.74	0.79	0.58	89.36	65.29
13年目	H39	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7026	9.28	7.94	66.64	83.87	58.92	0.21	0.17	4.78	5.16	3.62	0.79	0.55	89.82	63.10
14年目	H40	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.6756	9.28	7.83	67.18	84.29	56.95	0.21	0.17	4.82	5.20	3.51	0.79	0.53	90.27	60.99
15年目	H41	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.6496	9.28	7.71	67.72	84.71	55.03	0.21	0.17	4.86	5.23	3.40	0.79	0.51	90.73	58.94
16年目	H42	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6246	9.28	7.60	68.26	85.13	53.18	0.21	0.17	4.89	5.27	3.29	0.79	0.49	91.19	56.96
17年目	H43	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6006	9.28	7.52	68.80	85.56	51.21	0.21	0.16	4.92	5.30	3.18	0.78	0.47	91.65	55.01
18年目	H44	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.5775	9.24	7.45	69.34	86.00	49.28	0.21	0.16	4.95	5.33	3.07	0.78	0.45	92.12	53.16
19年目	H45	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.5553	9.07	7.38	69.87	86.44	47.35	0.20	0.16	4.98	5.36	2.96	0.77	0.43	92.60	51.32
20年目	H46	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5339	9.00	7.30	70.40	86.88	45.42	0.20	0.16	5.01	5.39	2.85	0.77	0.41	93.07	49.47
21年目	H47	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5134	8.93	7.23	70.93	87.33	43.50	0.20	0.16	5.04	5.42	2.74	0.76	0.39	93.53	47.62
22年目	H48	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.4936	8.87	7.16	71.46	87.77	41.57	0.20	0.16	5.07	5.45	2.63	0.76	0.37	94.00	45.77
23年目	H49	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.4746	8.80	7.08	72.00	88.20	39.64	0.20	0.15	5.10	5.48	2.52	0.75	0.36	94.47	43.92
24年目	H50	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4564	8.73	7.01	72.53	88.64	37.71	0.20	0.15	5.13	5.51	2.41	0.75	0.34	94.94	42.07
25年目	H51	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4388	8.66	6.94	73.06	89.08	35.78	0.19	0.15	5.16	5.54	2.30	0.74	0.32	95.41	40.22
26年目	H52	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4220	8.59	6.86	73.59	89.52	33.84	0.19	0.15	5.19	5.57	2.19	0.73	0.31	95.88	38.37
27年目	H53	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4057	8.52	6.79	74.12	90.00	32.00	0.19	0.15	5.22	5.60	2.08	0.73	0.30	96.35	36.52
28年目	H54	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.3901	8.46	6.72	74.65	90.48	30.15	0.19	0.15	5.25	5.63	1.97	0.72	0.28	96.82	34.67
29年目	H55	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.3751	8.39	6.64	75.18	90.96	28.21	0.19	0.14	5.28	5.66	1.86	0.72	0.27	97.30	32.82
30年目	H56	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3607	8.32	6.57	75.71	91.44	26.26	0.19	0.14	5.31	5.69	1.75	0.71	0.26	97.78	31.00
31年目	H57	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3468	8.25	6.50	76.24	91.92	24.31	0.18	0.14	5.34	5.72	1.64	0.71	0.25	98.26	29.18
32年目	H58	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3335	8.18	6.42	76.77	92.40	22.36	0.18	0.14	5.37	5.75	1.53	0.70	0.23	98.74	27.36
33年目	H59	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3207	8.12	6.35	77.30	92.88	20.41	0.18	0.14	5.40	5.78	1.42	0.70	0.22	99.22	25.54
34年目	H60	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3083	8.05	6.28	77.82	93.36	18.46	0.18	0.14	5.43	5.81	1.31	0.69	0.21	99.70	23.72
35年目	H61	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.2965	7.98	6.20	78.35	93.84	16.51	0.18	0.14	5.46	5.84	1.20	0.69	0.20	100.18	21.89
36年目	H62	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.2851	7.91	6.13	78.88	94.32	14.56	0.18	0.13	5.49	5.87	1.09	0.68	0.19	100.66	20.06
37年目	H63	0.99132	0.98796	0.99838	0.99221	0.2741	7.84	6.06	79.41	94.80	12.61	0.18	0.13	5.52	5.90	0.98	0.68	0.19	101.14	18.23
38年目	H64	0.99126	0.98785	0.99838	0.99216	0.2636	7.77	5.98	80.00	95.28	10.66	0.17	0.13	5.55	5.93	0.87	0.67	0.18	101.62	16.40
39年目	H65	0.99120	0.98773	0.99837	0.99211	0.2534	7.71	5.91	80.57	95.76	8.71	0.17	0.13	5.58	5.96	0.76	0.67	0.18	102.10	14.57
40年目	H66	0.99114	0.98762	0.99837	0.99207	0.2437	7.64	5.84	81.14	96.24	6.76	0.17	0.13	5.61	5.99	0.65	0.66	0.16	102.58	12.74
41年目	H67	0.99108	0.98751	0.99837	0.99202	0.2343	7.57	5.77	81.71	96.72	4.81	0.17	0.13	5.64	6.02	0.54	0.66	0.15	103.06	10.91
42年目	H68	0.99102	0.98739	0.99837	0.99197	0.2253	7.50	5.69	82.28	97.20	2.86	0.17	0.12	5.67	6.05	0.43	0.65	0.15	103.54	9.08
43年目	H69	0.99096	0.98728	0.99837	0.99192	0.2166	7.44	5.62	82.85	97.68	0.91	0.17	0.12	5.70	6.08	0.32	0.65	0.14	104.02	7.25
44年目	H70	0.99090	0.98717	0.99836	0.99187	0.2083	7.37	5.55	83.42	98.16	-0.14	0.17	0.12	5.73	6.11	0.21	0.64	0.13	104.50	5.42
45年目	H71	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2003	7.30	5.48	84.00	98.64	-0.29	0.16	0.12	5.76	6.14	0.10	0.63	0.13	105.00	3.59
46年目	H72	0.99077	0.98694	0.99836	0.99177	0.1926	7.23	5.41	84.58	99.12	-0.44	0.16	0.12	5.79	6.17	0.00	0.63	0.12	105.50	1.76
47年目	H73	0.99071	0.98683	0.99836	0.99172	0.1852	7.17	5.34	85.16	99.60	-0.59	0.16	0.12	5.82	6.20	-0.11	0.62	0.12	106.00	-0.08
48年目	H74	0.99065	0.98671	0.99835	0.99167	0.1780	7.10	5.27	85.74	100.08	-0.74	0.16	0.11	5.85	6.23	-0.26	0.61	0.11	106.50	-1.84
49年目	H75	0.99059	0.98660	0.99835	0.99162	0.1712	7.04	5.20	86.32	100.56	-0.89	0.16	0.11	5.88	6.26	-0.41	0.61	0.11	107.00	-3.70
合 計							426.32	353.91	3,276.42	4,056.66	2,128.50	9.55	7.73	234.89	252.17	131.04	36.51	19.88	4,345.34	2,279.42

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(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				23,492	
	改良費				12,397	
		土工	m ³	2,596,700	4,065	切土、盛土
		法面工	m ²	116,800	254	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,815	重力式擁壁、補強土壁
		管渠工	m	1,910	181	
		函渠工	m	1,250	988	
		排水工	m	68,730	1,351	
		中央分離帯工	m	9,190	393	
		雑工	式	1	1,350	
	橋梁費				2,024	
		100m以上	m			
		100m未満	m	299	2,024	8橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				5,681	
		IC	箇所	4	5,681	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,482	
		車道舗装	m ²	108,550	1,355	
		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	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				17,061	
	用地費		m ²	583,606	14,211	
		宅地	m ²	44,938	1,356	
		田畑	m ²	341,993	6,036	
		山林・原野	m ²	6,420	42	
		その他	m ²	190,255	6,777	
	補償費		式	1	2,850	
③	間接経費		式		4,026	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				44,578	

【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

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(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	9.2	2,150	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			12,300	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

事後評価結果（平成30年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 地域高規格道路 名豊道路・豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス	事業 区分 一般国道	事業 国土交通省 主体 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

一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、地域高規格道路である名豊道路・豊橋浜松道路の一部を構成する道路である。

事業の目的・必要性

一般国道23号豊橋バイパスは、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に計画された事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S48年度 H元年度 S49年度 S61年度 H3年度	用地着手	S50年度	供用年	(当初) H22年度 / H32年度 (実績) H24年度 / -	変動	1.05	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 1,392億円 (実質値) - / 1,337億円	工事着手	S55年度	実績 (暫定/完成)	(名目値) 1,390億円 / - (実質値) 1,339億円 / -	変動	-	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 55,500台/日	実績 (暫定/完成)	34,400台/日 / -	変動	-			
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	25.0 → 52.3 km/h (供用前年次)S55 (供用後年次)H27	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	107 → 26件/年 (供用前年次)H20~H23 (供用後年次)H25~H28						
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C 3.7	総費用 (事業費: 1,521億円 維持管理費: 175億円)	1,696億円	総便益 (走行時間短縮便益: 6,173億円 走行経費減少便益: 102億円 交通事故減少便益: 57億円)	6,332億円	基準年	平成19年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 3.2	総費用 (事業費: 2,666億円 維持管理費: 115億円)	2,781億円	総便益 (走行時間短縮便益: 8,547億円 走行経費減少便益: 434億円 交通事故減少便益: 39億円)	9,020億円	基準年	平成30年		
	事業遅延によるコスト増		費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				

	<p>事業遅延の理由 特になし</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減（４％削減） ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善（国道２３号の旅行速度が8 km/h向上） ・当該路線の整備によるバス路線（豊鉄バス豊橋市民病院線等）の利便性向上 ・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（田原市～中部国際空港：約50分⇒約48分（約２分短縮）） ②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（蒲郡市～三河港：約15分⇒約12分（約３分短縮）） ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等（豊橋牟呂坂津土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路に位置付けあり（名豊道路、豊橋浜松道路） ⑤個性ある地域の形成 ・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（国際自動車産業交流都市計画等）の支援に関する効果 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（田原市～ラグーナテンボス：約17分⇒約14分（約３分短縮）） ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（田原市～豊橋市民病院：約12分⇒約9分（約３分短縮）） ⑦災害への備え ・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）として位置付けあり（愛知県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に位置付け） ・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（国道１号）の代替路線を形成 ⑧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（52,344t-CO2/年削減） ⑨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（１．５％削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減（０．９％削減） ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善（78 dB→69 dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業	<p>事業評価監視委員会の意見 ・</p>
事業	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成２４年１０月に豊橋バイパスが暫定２車線で、平成２８年２月には新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）が開通。 ・豊橋東バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、当該地域の断面交通量は約５．３万台／12h増加。</p>

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道23号豊橋バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。
- ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後実施します。
- ・一般国道23号豊橋豊橋バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。
- ・また、事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えます

特記事項

特になし。

※ 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。

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

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標ナエツクの根拠
1.活力 円滑な モビリティの 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 □ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 □ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 □ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 □ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 □ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果 ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 □ 中心市街地内で行われたことによる効果 □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内の事業である □ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 □ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった 	<p>指標ナエツクの根拠</p> <p>区間b(並行区間)について:一般国道1号(愛知県豊橋市車細谷町~愛知県豊川市御油町) 並行区間の渋滞損失時間(整備前):490万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:19万人・時間/年(490万人・時間/年 ⇒ 471万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:4%削減</p> <p>国道23号の旅行速度向上(旅行速度:17km/h⇒25km/h(8km/h向上))</p> <p>豊鉄バス:豊橋市民病院線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:御園地線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:二川線(国道1号利用)</p> <p>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50分⇒約48分(約2分短縮))</p> <p>三河港へのアクセス性向上(蒲郡市~三河港:約15分⇒約12分(約3分短縮))</p> <p>(土地区画整理事業施工中区)豊橋市(平成29年7月1日時点):幸呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 豊川市(平成26年4月1日時点):豊川西部地区、豊川駅東地区、一宮大木地区 (土地区画整理事業計画地区)豊橋市(平成29年7月1日時点):岩西地区</p>
物流効率化 の支援		
都市の再生		

<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p><input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけあり</p> <p>■ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><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(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</p> <p>■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果</p> <p><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としての効果</p> <p><input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 交通ハ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ハリアフリー化された</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</p> <p><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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</p> <p><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が解消</p> <p>■ 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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p> <p><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)</p> <p><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</p> <p><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の代替路線を解消</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p>	<p>「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)</p> <p>「活気みなぎる産業創出プロジェクト」第5次豊橋総合計画(東三河広域連合)を支援 ・サイエンスクリエイト計画、国際自動車コンプレックス(豊橋市)を支援 ・国際自動車産業交流都市計画(愛知県、豊橋市、蒲都市、田原市、豊川市)を支援</p> <p>ラグーナナテナンポスへのアクセス性向上(田原市～ラグーナナテナンポス:約17分⇒約14分(約3分短縮))</p> <p>豊橋市民病院へのアクセス性向上(田原市～豊橋市民病院:約12分⇒約9分(約3分短縮))</p> <p>愛知県地域防災計画・第一次緊急輸送道路に位置づけられている</p> <p>第一次緊急輸送道路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<p>2.暮らし</p> <p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>	
<p>3.安全</p>	<p>安全で安心できる暮らしの確保 安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	

4.環境	地球環境の 保全	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・みよし市・愛知郡東郷町・豊明市・大府市・刈谷市・知立市・知多郡東浦町・高浜市・安城市・碧南市・西尾市・岡崎市・額田郡幸田町・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市 CO2排出削減量：52,344t-CO2/年（6,028.517t-CO2/年⇒5,976.173t-CO2/年） ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・みよし市・愛知郡東郷町・豊明市・大府市・刈谷市・知立市・知多郡東浦町・高浜市・安城市・碧南市・西尾市・岡崎市・額田郡幸田町・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市 排出削減量：240t/年、排出削減率：1.5%削減 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間（便益対象区間）：豊田市・みよし市・愛知郡東郷町・豊明市・大府市・刈谷市・知立市・知多郡東浦町・高浜市・安城市・碧南市・西尾市・岡崎市・額田郡幸田町・蒲郡市・豊川市・豊橋市・田原市・新城市 排出削減量：14t/年、排出削減率：0.9%削減 ● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 国道1号の騒音レベルの緩和（78dB⇒69dB） <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <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付けられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <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
	その他	

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	豊橋バイパス	L = 17.6 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,400	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	1,345億円	212億円	1,556億円
基準年における 現在価値 (C)	2,666億円	115億円	2,781億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	314億円	15億円	1.5億円	331億円
基準年における 現在価値 (B)	8,547億円	434億円	39億円	9,020億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	3.2
経済的純現在価値 (B-C)	6,238億円
経済的内部収益率 (EIRR)	8.0%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋バイパス

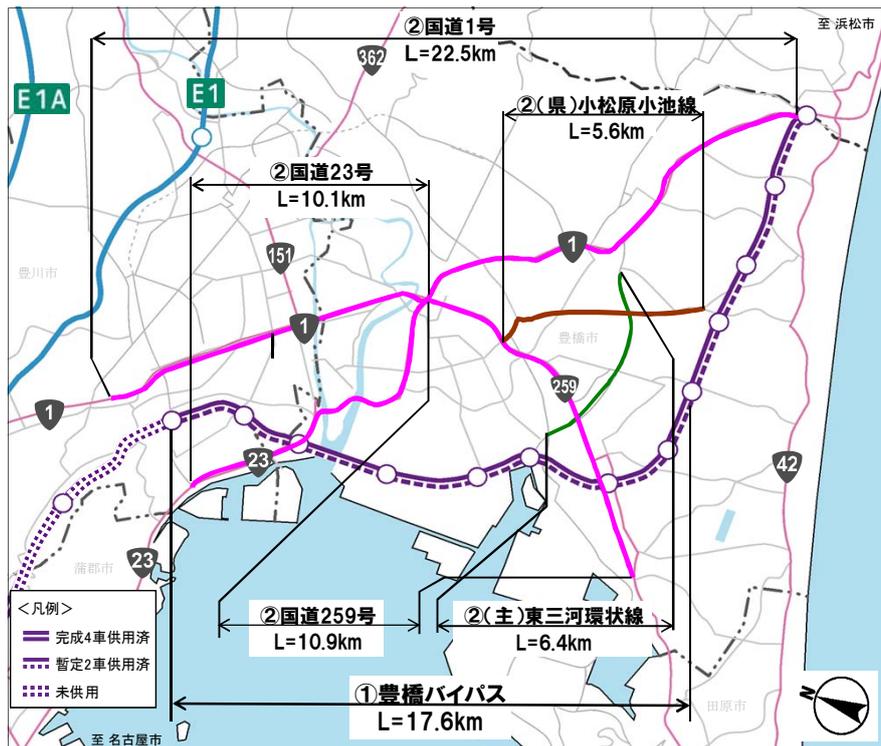
(推計時点 H42年)

			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]	-	34,400
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	23
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	173.44
②主な周辺道路 ^{※4}	国道259号： 10.9km	交通量	[台/日]	54,900
		走行時間	[分]	30
		走行時間費用	[億円/年]	331.04
	国道1号： 22.5km	交通量	[台/日]	41,700
		走行時間	[分]	56
		走行時間費用	[億円/年]	493.67
	国道23号： 10.1km	交通量	[台/日]	26,200
		走行時間	[分]	26
		走行時間費用	[億円/年]	132.45
	(県)小松原小池線： 5.6km	交通量	[台/日]	22,200
		走行時間	[分]	17
		走行時間費用	[億円/年]	71.57
(主)東三河環状線： 6.4km	交通量	[台/日]	19,200	
	走行時間	[分]	19	
	走行時間費用	[億円/年]	65.44	
③その他道路合計： 3832.5km	走行時間費用	[億円/年]	18,092.47	17,963.94

		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：3905.6km	走行時間短縮便益 [億円/年]	19,186.65	18,860.25	326.40

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



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 (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成30年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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"/>		

事業名:一般国道23号 豊橋バイパス

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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				維持修繕費の単純価値の算出(消費税相当額含む)			
				単価 (億円)	延長 (km)	単純価値 (億円)	
				0.26	17.6	4.57	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-40年目	S 48	5.8412	59.6	0.20	2.01		
-39年目	S 49	5.6165	71.1	0.20	1.62		
-38年目	S 50	5.4005	75.2	1.50	11.08		
-37年目	S 51	5.1928	81.5	0.60	3.93		
-36年目	S 52	4.9931	86.4	1.65	9.80		
-35年目	S 53	4.8010	90.0	6.90	37.82		
-34年目	S 54	4.6164	92.4	20.00	102.73		
-33年目	S 55	4.4388	98.2	14.00	65.03		
-32年目	S 56	4.2681	100.7	12.10	52.70		
-31年目	S 57	4.1039	101.9	7.30	30.23		
-30年目	S 58	3.9461	102.9	8.25	32.52		
-29年目	S 59	3.7943	105.0	8.20	30.48		
-28年目	S 60	3.6484	105.7	11.30	40.08		
-27年目	S 61	3.5081	107.6	13.30	44.59		
-26年目	S 62	3.3731	107.3	32.80	105.96		
-25年目	S 63	3.2434	107.9	37.70	116.49		
-24年目	H 1	3.1187	110.8	29.32	84.87		
-23年目	H 2	2.9987	113.3	29.46	80.18		
-22年目	H 3	2.8834	116.0	32.90	84.08		
-21年目	H 4	2.7725	117.6	55.29	134.04		
-20年目	H 5	2.6658	117.9	28.71	66.73		
-19年目	H 6	2.5633	117.8	25.56	57.18		
-18年目	H 7	2.4647	117.1	31.53	68.22		
-17年目	H 8	2.3699	116.6	32.97	68.89		
-16年目	H 9	2.2788	117.5	21.38	42.63		
-15年目	H 10	2.1911	116.9	40.31	77.68		
-14年目	H 11	2.1068	115.2	22.92	43.09		
-13年目	H 12	2.0258	113.8	57.99	106.11		
-12年目	H 13	1.9479	112.4	28.34	50.49		
-11年目	H 14	1.8730	110.5	36.28	63.22		
-10年目	H 15	1.8009	109.0	23.14	39.30		
-9年目	H 16	1.7317	107.9	22.21	36.64		
-8年目	H 17	1.6651	106.7	27.94	44.83		
-7年目	H 18	1.6010	105.9	65.11	101.19		
-6年目	H 19	1.5395	105.0	99.10	149.37		
-5年目	H 20	1.4802	104.4	80.51	117.34		
-4年目	H 21	1.4233	103.0	86.89	123.43		
-3年目	H 22	1.3686	101.3	83.23	115.59		
-2年目	H 23	1.3159	99.8	89.71	121.59		
-1年目	H 24	1.2653	99.0	117.93	154.95		
供用開始年次	H 25	1.2167	99.0			4.23	5.35
1年目	H 26	1.1699	101.5			4.23	5.01
2年目	H 27	1.1249	103.0			4.23	4.75
3年目	H 28	1.0816	102.8			4.23	4.58
4年目	H 29	1.0400	102.8			4.23	4.40
基準年	H 30	1.0000	102.8			4.23	4.23
6年目	H 31	0.9615	102.8			4.23	4.07
7年目	H 32	0.9246	102.8			4.23	3.91
8年目	H 33	0.8890	102.8			4.23	3.76
9年目	H 34	0.8548	102.8			4.23	3.62
10年目	H 35	0.8219	102.8			4.23	3.48
11年目	H 36	0.7903	102.8			4.23	3.34
12年目	H 37	0.7599	102.8			4.23	3.22
13年目	H 38	0.7307	102.8			4.23	3.09
14年目	H 39	0.7026	102.8			4.23	2.97
15年目	H 40	0.6756	102.8			4.23	2.86
16年目	H 41	0.6496	102.8			4.23	2.75
17年目	H 42	0.6246	102.8			4.23	2.64
18年目	H 43	0.6006	102.8			4.23	2.54
19年目	H 44	0.5775	102.8			4.23	2.44
20年目	H 45	0.5553	102.8			4.23	2.35
21年目	H 46	0.5339	102.8			4.23	2.26
22年目	H 47	0.5134	102.8			4.23	2.17
23年目	H 48	0.4936	102.8			4.23	2.09
24年目	H 49	0.4746	102.8			4.23	2.01
25年目	H 50	0.4564	102.8			4.23	1.93
26年目	H 51	0.4388	102.8			4.23	1.86
27年目	H 52	0.4220	102.8			4.23	1.79
28年目	H 53	0.4057	102.8			4.23	1.72
29年目	H 54	0.3901	102.8			4.23	1.65
30年目	H 55	0.3751	102.8			4.23	1.59
31年目	H 56	0.3607	102.8			4.23	1.53
32年目	H 57	0.3468	102.8			4.23	1.47
33年目	H 58	0.3335	102.8			4.23	1.41
34年目	H 59	0.3207	102.8			4.23	1.36
35年目	H 60	0.3083	102.8			4.23	1.30
36年目	H 61	0.2965	102.8			4.23	1.25
37年目	H 62	0.2851	102.8			4.23	1.21
38年目	H 63	0.2741	102.8			4.23	1.16
39年目	H 64	0.2636	102.8			4.23	1.12
40年目	H 65	0.2534	102.8			4.23	1.07
41年目	H 66	0.2437	102.8			4.23	1.03
42年目	H 67	0.2343	102.8			4.23	0.99
43年目	H 68	0.2253	102.8			4.23	0.95
44年目	H 69	0.2166	102.8			4.23	0.92
45年目	H 70	0.2083	102.8			4.23	0.88
46年目	H 71	0.2003	102.8			4.23	0.85
47年目	H 72	0.1926	102.8			4.23	0.81
48年目	H 73	0.1852	102.8			4.23	0.78
49年目	H 74	0.1780	102.8	-294.78	-52.47	4.23	0.75
合計				1049.94	2666.22	211.57	115.27
単純事業費計				1344.72		211.57	

注) 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

年次	年度 (基準年)	総走行台別の年次別伸び率 (東海7ブロック)			割引率 (A)	GDP テフレート	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	小型貨物	普通貨物			全 車	乗用車	小型貨物	普通貨物	計 ①	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計 ②		現在価値 (A)×②	③
供用開始年次	H 25	0.99221	0.98598	1.00752	0.99403	99.0	141.17	40.17	132.65	313.98	396.69	4.12	0.62	10.39	15.13	19.11	1.50	330.61	417.70
1年目	H 26	1.00520	0.99785	1.01946	1.00603	101.5	140.21	39.60	133.64	313.46	371.41	4.09	0.61	10.47	15.17	17.97	1.49	330.12	391.15
2年目	H 27	0.99380	0.98648	1.00768	0.99462	103.0	140.94	39.52	136.25	316.70	355.57	4.11	0.61	10.67	15.39	17.28	1.50	333.60	374.53
3年目	H 28	0.99533	0.98796	1.00902	0.99615	1.0816	140.06	38.99	137.59	316.34	329.15	4.09	0.60	10.75	15.44	16.70	1.49	333.27	360.47
4年目	H 29	0.99689	0.98947	1.01040	0.99771	1.0400	139.41	38.52	138.23	316.46	342.11	4.07	0.60	10.85	15.51	16.13	1.49	333.46	346.79
基準年	H 30	0.99768	0.99020	1.01100	0.99849	1.0000	138.98	38.11	139.97	317.06	317.06	4.05	0.59	10.96	15.61	15.61	1.48	334.15	334.15
6年目	H 31	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	1.02.8	138.65	37.74	141.51	317.90	305.66	4.04	0.58	11.03	15.71	15.11	1.48	335.09	322.19
7年目	H 32	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	1.02.46	138.64	37.45	143.36	319.46	295.37	4.04	0.58	11.23	15.85	14.66	1.48	336.79	311.40
8年目	H 33	0.99967	0.98657	1.00855	0.99911	1.0890	138.60	36.95	144.60	320.15	284.61	4.04	0.57	11.32	15.94	14.17	1.48	337.57	300.10
9年目	H 34	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	1.0848	138.55	36.46	145.83	320.85	274.26	4.04	0.56	11.42	16.03	13.70	1.48	338.35	289.22
10年目	H 35	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	1.0219	138.51	35.96	147.07	321.54	264.27	4.04	0.56	11.52	16.11	13.24	1.48	339.13	278.73
11年目	H 36	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	1.0703	138.46	35.46	148.31	322.24	254.66	4.04	0.55	11.61	16.20	12.80	1.48	339.91	268.63
12年目	H 37	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	1.0599	138.42	34.97	149.54	322.93	245.39	4.04	0.54	11.71	16.29	12.38	1.48	340.70	258.89
13年目	H 38	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	1.0307	138.37	34.47	150.78	323.62	236.47	4.04	0.53	11.81	16.38	11.97	1.48	341.48	249.52
14年目	H 39	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	1.026	138.33	33.98	152.01	324.32	227.87	4.04	0.53	11.90	16.47	11.57	1.47	342.26	240.47
15年目	H 40	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	1.0756	138.28	33.48	153.25	325.01	219.58	4.03	0.52	12.00	16.55	11.18	1.47	343.04	231.76
16年目	H 41	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	1.0496	138.24	32.98	154.48	325.71	211.58	4.03	0.51	12.10	16.64	10.81	1.47	343.82	223.35
17年目	H 42	0.99264	0.99035	1.00843	0.99329	1.0246	138.19	32.49	155.72	326.40	203.87	4.03	0.50	12.19	16.73	10.45	1.47	344.60	215.24
18年目	H 43	0.99259	0.99026	1.00843	0.99325	1.0206	138.18	32.17	155.48	324.83	195.09	4.00	0.50	12.18	16.68	10.02	1.46	342.96	205.98
19年目	H 44	0.99253	0.99016	1.00843	0.99320	1.0575	136.16	31.86	155.23	323.25	186.68	3.97	0.49	12.16	16.62	9.60	1.45	341.32	197.12
20年目	H 45	0.99248	0.99007	1.00842	0.99316	1.0553	135.14	31.55	154.99	321.68	178.63	3.94	0.49	12.14	16.57	9.20	1.44	339.69	188.63
21年目	H 46	0.99242	0.98997	1.00842	0.99311	1.0539	134.13	31.23	154.74	320.10	170.90	3.91	0.48	12.12	16.51	8.82	1.43	338.05	180.48
22年目	H 47	0.99236	0.98986	1.00842	0.99306	1.0534	133.11	30.92	154.50	318.53	163.53	3.88	0.48	12.10	16.46	8.45	1.42	336.41	172.71
23年目	H 48	0.99230	0.98976	1.00842	0.99301	1.04936	132.08	30.61	154.26	316.96	156.45	3.85	0.47	12.08	16.41	8.10	1.41	334.77	165.24
24年目	H 49	0.99224	0.98966	1.00841	0.99296	1.0476	131.09	30.29	154.01	315.38	149.68	3.82	0.47	12.06	16.35	7.76	1.40	333.14	158.11
25年目	H 50	0.99218	0.98955	1.00841	0.99291	1.0464	130.06	29.98	153.77	313.81	143.22	3.82	0.46	12.04	16.30	7.44	1.39	331.50	151.30
26年目	H 51	0.99212	0.98944	1.00841	0.99286	1.04388	129.04	29.67	153.52	312.23	137.01	3.76	0.46	12.02	16.25	7.13	1.38	329.86	144.74
27年目	H 52	0.99206	0.98932	1.00841	0.99281	1.04220	128.03	29.35	153.28	310.66	131.10	3.73	0.45	12.00	16.19	6.83	1.37	328.22	138.51
28年目	H 53	0.99199	0.98921	1.00840	0.99276	1.04057	127.01	29.04	153.04	309.08	125.40	3.71	0.45	11.98	16.14	6.55	1.36	326.58	132.50
29年目	H 54	0.99193	0.98909	1.00840	0.99271	1.03901	125.99	28.73	152.79	307.51	119.96	3.68	0.44	11.97	16.09	6.27	1.35	324.95	126.76
30年目	H 55	0.99186	0.98897	1.00840	0.99266	1.03751	124.97	28.41	152.55	305.94	114.76	3.65	0.44	11.95	16.03	6.01	1.34	323.31	121.27
31年目	H 56	0.99180	0.98885	1.00840	0.99260	1.03607	123.96	28.10	152.30	304.36	109.78	3.62	0.43	11.93	15.98	5.76	1.33	321.67	116.03
32年目	H 57	0.99173	0.98872	1.00839	0.99254	1.03468	122.94	27.79	152.06	302.79	105.01	3.59	0.43	11.91	15.92	5.52	1.32	320.03	110.99
33年目	H 58	0.99166	0.98859	1.00839	0.99249	1.03335	121.92	27.47	151.81	301.21	100.45	3.56	0.43	11.89	15.87	5.29	1.31	318.40	106.18
34年目	H 59	0.99159	0.98846	1.00839	0.99243	1.03207	120.91	27.16	151.57	299.64	96.09	3.53	0.42	11.87	15.82	5.07	1.30	316.76	101.58
35年目	H 60	0.99152	0.98833	1.00839	0.99237	1.03083	119.89	26.85	151.33	298.06	91.89	3.53	0.42	11.85	15.76	4.86	1.29	315.12	97.15
36年目	H 61	0.99145	0.98819	1.00838	0.99231	1.02965	118.87	26.53	151.08	296.49	87.91	3.47	0.41	11.83	15.71	4.66	1.28	313.48	92.95
37年目	H 62	0.99139	0.98808	1.00838	0.99226	1.02851	117.86	26.22	150.84	294.92	84.08	3.44	0.41	11.81	15.66	4.46	1.27	311.84	88.91
38年目	H 63	0.99132	0.98796	1.00838	0.99221	1.02741	116.84	25.91	150.59	293.34	80.41	3.41	0.40	11.79	15.60	4.28	1.26	310.21	85.03
39年目	H 64	0.99126	0.98785	1.00838	0.99216	1.02636	115.83	25.60	150.35	291.77	76.91	3.38	0.40	11.77	15.55	4.10	1.25	308.58	81.34
40年目	H 65	0.99120	0.98773	1.00837	0.99211	1.02534	114.82	25.28	150.11	290.21	73.54	3.35	0.39	11.75	15.50	3.93	1.24	306.95	77.78
41年目	H 66	0.99114	0.98762	1.00837	0.99207	1.02437	113.81	24.97	149.86	288.64	70.34	3.32	0.39	11.74	15.44	3.76	1.23	305.32	74.41
42年目	H 67	0.99108	0.98751	1.00837	0.99202	1.02343	112.80	24.67	149.62	287.08	67.26	3.29	0.38	11.72	15.39	3.61	1.22	303.69	71.16
43年目	H 68	0.99102	0.98739	1.00837	0.99197	1.02253	111.79	24.36	149.37	285.52	64.33	3.26	0.38	11.70	15.34	3.46	1.21	302.07	68.06
44年目	H 69	0.99096	0.98728	1.00837	0.99192	1.02166	110.79	24.05	149.13	283.97	61.51	3.23	0.37	11.68	15.28	3.31	1.20	300.45	65.08
45年目	H 70	0.99090	0.98717	1.00836	0.99187	1.02083	109.79	23.74	148.89	282.42	58.83	3.20	0.37	11.66	15.23	3.17	1.19	298.84	62.25
46年目	H 71	0.99083	0.98705	1.00836	0.99182	1.02003	108.79	23.44	148.64	280.87	56.26	3.17	0.36	11.64	15.18	3.04	1.18	297.23	59.54
47年目	H 72	0.99077	0.98694	1.00836	0.99177	1.01926	107.79	23.14	148.40	279.32	53.80	3.14	0.36	11.62	15.12	2.91	1.17	295.62	56.94
48年目	H 73	0.99071	0.98683	1.00836	0.99172	1.01852	106.79	22.83	148.16	277.78	51.45	3.12	0.35	11.60	15.07	2.79	1.17	294.02	54.45
49年目	H 74	0.99065	0.98671	1.00835	0.99167	1.01780	105.80	22.53	147.91	276.25	49.17	3.09	0.35	11.58	15.02	2.67	1.16	292.42	52.05
合 計							6,387.99	1,531.75	7,458.99	15,378.73	8,547.02	186.35	23.71						

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	2	17.6km

■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				91,230	
	改良費				6,471	
		土工	m ³	996,520	1,212	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	13,925	122	
		法面工	m ²	76,533	168	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,134	重力式擁壁、補強土壁
		管渠工	m	9,433	373	
		函渠工	m	1,526	988	
		排水工	m	39,978	829	
		中央分離帯工	m	1,710	61	
		雑工	式	1	1,584	
	橋梁費				70,319	
		100m以上	m	13,624	62,207	33橋
		100m未満	m	1,988	8,112	53橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,735	
		IC	箇所	8	9,735	
		JCT	箇所			
	舗装費				3,236	
		車道舗装	m ²	274,854	2,780	
		歩道舗装	m ²	139,820	456	
	付帯施設費				1,470	
		交通管理施設工	式	1	1,470	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				33,457	
	用地費		m ²	576,816	29,478	
		宅地	m ²	42,108	4,151	
		田畑	m ²	519,134	25,034	
		山林・原野	m ²	2,307	29	
		その他	m ²	13,267	264	
	補償費		式	1	3,980	
③	間接経費		式		14,308	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				138,995	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	2	17.6km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	17.6	4,150	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	18,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			22,850	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

事後評価結果（平成30年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 ：一般国道42号 紀宝バイパス <small>きほう</small>	事業区分 ：二次改築	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局
起終点 ：自：三重県南牟婁郡紀宝町井田 至：三重県南牟婁郡紀宝町成川	延長 ：3.8 km	

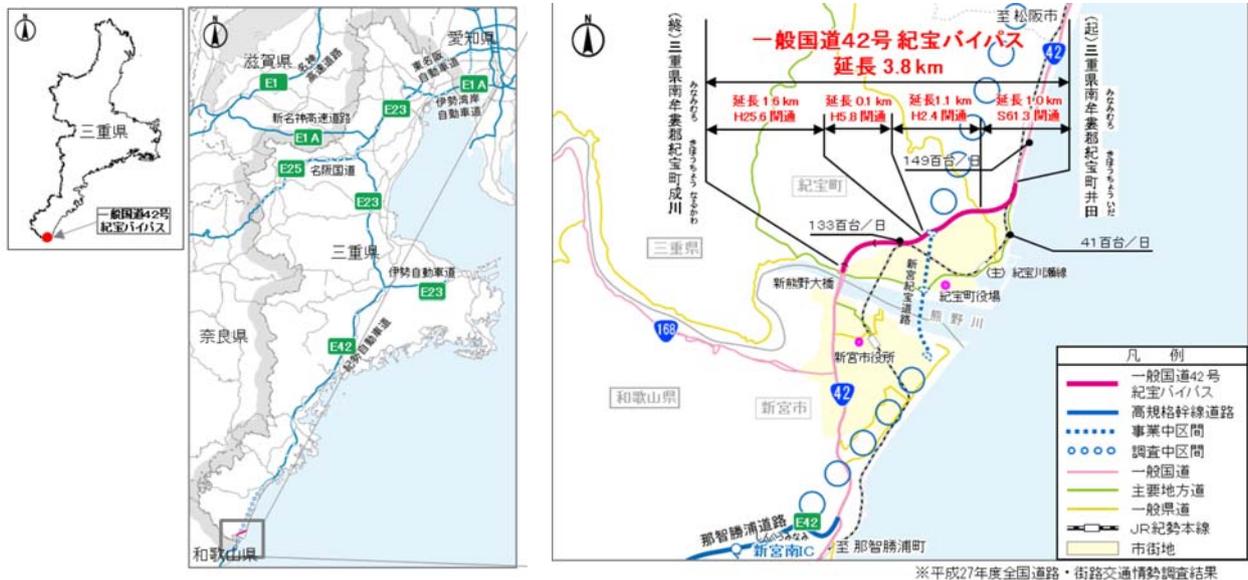
事業概要：

一般国道42号紀宝バイパスは、東紀州地域の幹線道路である国道42号のうち、三重県南牟婁郡紀宝町井田から同郡紀宝町成川に至る延長3.8kmのバイパスである。

事業の目的・必要性：

一般国道42号紀宝バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の強化を目的に計画された事業である。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度	S47年度	用地着手	S49年度	供用年	(当初) -/H23年度	変動	1.05倍	
	事業費	計画時	(名目値) -/150億円	実績	(名目値) -/175億円	(暫定/完成)	(実績) -/H25年度	変動	1.17倍	
	交通量	計画時	(暫定/完成)	-/8,200台/日	実績	(暫定/完成)	-/10,900台/日	変動	133%	
	旅行速度向上	36 → 46 km/h	(供用前年度) H22年	(供用後年度) H27年	交通事故減少	21 → 6 件/年	(供用前年度) H21~24年	(供用後年度) H25~28年		
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.2	総費用：285億円 (事業費：248億円 維持管理費：37億円)	総便益：331億円 (走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.84億円)	基準年	平成18年			
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用：454億円 (事業費：432億円 維持管理費：22億円)	総便益：482億円 (走行時間短縮便益：439億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：5.8億円)	基準年	平成30年				
事業遅延によるコスト増				-1億円		-1億円				
事業遅延の理由										
昭和50年に建設工事等差し止め裁判が起こり、最高裁の判決までに23年間の期間を要した。										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の渋滞損失削減率（約8割削減） ・特急停車駅へのアクセス向上の状況（紀宝町方面からJR新宮駅への所要時間が短縮（約3分短縮）） <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の状況（熊野市～新宮市：約3分短縮） <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況（第2次救急医療施設間の搬送時間が短縮（紀南病院～新宮市立医療センター：約36分⇒約29分：約7分短縮）） ※東紀州地域では生活圏中心都市である新宮市に通勤や医療など大きく依存 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定） <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（1.5千t-CO2/年） <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道における自動車からのNO2排出削減率（約7割削減） ・現道における自動車からのSPM排出削減率（約7割削減） ・通学路でもある旧道区間の通過交通が減少し生活環境が改善（事故件数84件/4年→10件/4年） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業評価監視委員会の意見	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。 ・紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道42号紀宝バイパスは、事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道42号紀宝バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>	

※ 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。

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42号 紀宝バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 田舎なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における渋滞時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における路切道の除却もしくは交通改善の状況 <input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <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の状況 <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <input type="checkbox"/> 現道等における総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援に関する効果 <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 (又は一部形成) されたことによる効果 <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に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <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の事業である <input type="checkbox"/> D10区界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 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となった 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>区間a (集約便益分析対象エリア) について 渋滞損失時間 (現況): 488.2万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 65.4万人・時間/年 (488.2万人・時間/年 ⇒ 422.8万人・時間/年) 区間b (並行区間) について: (主) 紀宝川線 (井田～成川交差点間) 並行区間の渋滞損失削減時間 (現況): 80.8万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率: 63.5万人・時間/年 (80.8万人・時間/年 ⇒ 17.3万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 8割削減</p>
物流効率化の支援		
都市の再生		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（A 路線）としての位置づけあり <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築する（A 路線としての位置づけがある場合） <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 熊野市から新宮市までの所要時間が短縮（井田～成川交差点間：約3分短縮） <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間が解消 <input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 熊野市から新宮市までの所要時間が短縮（井田～成川交差点間：約3分短縮） <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の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新緑整備の公益公益施設へ直結されたことによる効果 <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としての効果
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。
		<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（歴史的回廊地区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
	暮らし 無電柱化による 美しい町並みの 形成	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況
		<p>第2次救急医療施設間の搬送時間が短縮（紀南病院～新宮市立医療センター：約36分⇒約29分：約7分短縮） ※新宮市立医療センターは第3次救急医療施設ではないが東紀州地域では繋がりが強い</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <p>□ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消</p> <p>■ 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</p> <p>□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における運行規制等が解消</p> <p>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p>	<p>三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 現道等で騒音レベルが夜間要静限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>■ その他、環境や景観上の効果</p>	<p>CO2排出削減量：1,7千t-CO2/年（83,2千t-CO2/年 ⇒ 81,5千t-CO2/年）</p> <p>（主：紀宝川瀬線（井田～成川交差点間）排出削減量：約72t-NOx/年（98t-NOx/年 ⇒ 2.6t-NOx/年）、排出削減率：7割削減</p> <p>（主：紀宝川瀬線（井田～成川交差点間）排出削減量：約94t-SPM/年（0.6t-SPM/年 ⇒ 0.2t-SPM/年）、排出削減率：7割削減</p>
5. その他	<p>他のプログラムとの関係</p> <p>その他</p>	<p>□ 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付けられている</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに関する効果</p> <p>□ 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</p>	<p>通学路でもある旧道区間の通過交通が減少し生活環境が改善（事故件数84件/4年→10件/4年）</p>

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42号	紀宝バイパス	L=3.8Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,900	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	170億円	42億円	212億円
基準年における 現在価値(C)	432億円	22億円	454億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	18億円	1.5億円	0.23億円	20億円
基準年における 現在価値(B)	439億円	36億円	5.8億円	482億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.1
経済的純現在価値(B-C)	27.2億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.16%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

一般国道42号 紀宝バイパス

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	一般国道42号 紀宝バイパス :3.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	10,900	
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	6	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	11.41	
②主な周辺道路 ^{※4}	県道35号 (旧国道42号) (紀宝川瀬線) :4.5km	交通量	[台/日]	9,900	3,200	
		走行時間	[分]	15	12	
		走行時間費用	[億円/年]	27.80	7.03	
	県道35号 (紀宝川瀬線) :7.7km	交通量	[台/日]	5,500	2,600	
		走行時間	[分]	16	16	
		走行時間費用	[億円/年]	16.01	7.26	
③その他道路合計	:527.5km	走行時間費用	[億円/年]	256.62	257.47	
				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 :543.5km		走行時間短縮便益	[億円/年]	300.43	283.17	17.26

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

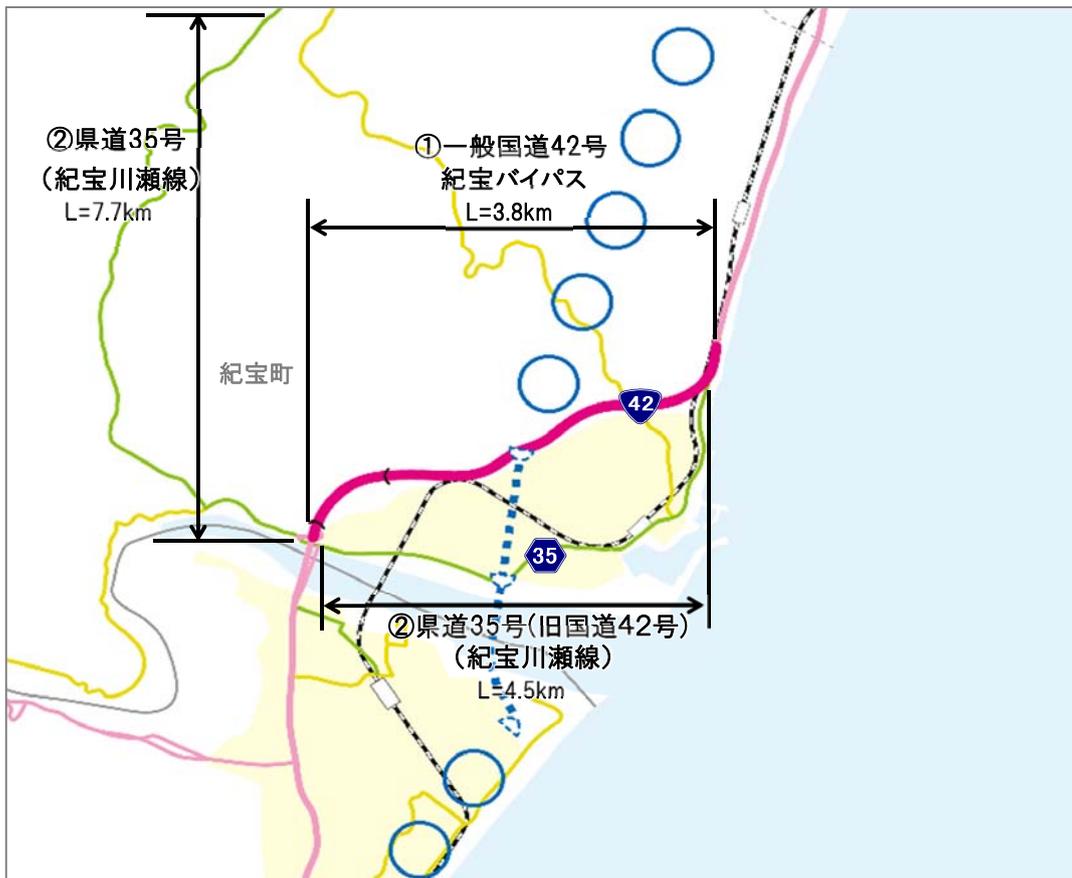
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

一般国道42号 紀宝バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成30年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通の考慮する 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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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"/>
				<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および考え方を記載(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42号 紀宝バイパス

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.24	3.8	0.91	
-42年目	S 47	6.0748	51.8	0.05	0.60		
-41年目	S 48	5.8412	59.6	0.10	1.01		
-40年目	S 49	5.6165	71.1	0.20	1.62		
-39年目	S 50	5.4005	75.2	2.20	16.25		
-38年目	S 51	5.1928	81.5	2.95	19.32		
-37年目	S 52	4.9931	86.4	3.98	23.64		
-36年目	S 53	4.8010	90.0	3.24	17.76		
-35年目	S 54	4.6164	92.4	2.57	13.20		
-34年目	S 55	4.4388	98.2	3.72	17.28		
-33年目	S 56	4.2681	100.7	3.38	14.72		
-32年目	S 57	4.1039	101.9	3.80	15.74		
-31年目	S 58	3.9461	102.9	5.94	23.42		
-30年目	S 59	3.7943	105.0	2.79	10.37		
-29年目	S 60	3.6484	105.7	5.30	18.80		
-28年目	S 61	3.5081	107.6	6.50	21.79		
-27年目	S 62	3.3731	107.3	6.90	22.29		
-26年目	S 63	3.2434	107.9	4.15	12.82		
-25年目	H 1	3.1187	110.8	4.45	12.89		
-24年目	H 2	2.9987	113.3	3.55	9.65		
-23年目	H 3	2.8834	116.0	3.95	10.10		
-22年目	H 4	2.7725	117.6	5.32	12.89		
-21年目	H 5	2.6658	117.9	3.59	8.35		
-20年目	H 6	2.5633	117.8	1.45	3.25		
-19年目	H 7	2.4647	117.1	1.84	3.99		
-18年目	H 8	2.3699	116.6	0.05	0.10		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	0.10	0.19		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	0.29	0.55		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	0.10	0.18		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	0.10	0.17		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	1.33	2.38		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	1.05	1.83		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	2.63	4.47		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	0.48	0.79		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	1.79	2.87		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	6.73	10.46		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	6.01	9.06		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	5.67	8.27		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	20.77	29.50		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	5.71	7.94		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	20.19	27.37		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	14.57	19.15		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	0.57	0.72		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5			0.84	1.00
1年目	H 27	1.1249	103.0			0.84	0.95
2年目	H 28	1.0816	102.8			0.84	0.91
3年目	H 29	1.0400	102.8			0.84	0.88
4年目	H 30	1.0000	102.8			0.84	0.84
5年目	H 31	0.9615	102.8			0.84	0.81
6年目	H 32	0.9246	102.8			0.84	0.78
7年目	H 33	0.8890	102.8			0.84	0.75
8年目	H 34	0.8548	102.8			0.84	0.72
9年目	H 35	0.8219	102.8			0.84	0.69
10年目	H 36	0.7903	102.8			0.84	0.67
11年目	H 37	0.7599	102.8			0.84	0.64
12年目	H 38	0.7307	102.8			0.84	0.62
13年目	H 39	0.7026	102.8			0.84	0.59
14年目	H 40	0.6756	102.8			0.84	0.57
15年目	H 41	0.6496	102.8			0.84	0.55
16年目	H 42	0.6246	102.8			0.84	0.53
17年目	H 43	0.6006	102.8			0.84	0.51
18年目	H 44	0.5775	102.8			0.84	0.49
19年目	H 45	0.5553	102.8			0.84	0.47
20年目	H 46	0.5339	102.8			0.84	0.45
21年目	H 47	0.5134	102.8			0.84	0.43
22年目	H 48	0.4936	102.8			0.84	0.42
23年目	H 49	0.4746	102.8			0.84	0.40
24年目	H 50	0.4564	102.8			0.84	0.39
25年目	H 51	0.4388	102.8			0.84	0.37
26年目	H 52	0.4220	102.8			0.84	0.36
27年目	H 53	0.4057	102.8			0.84	0.34
28年目	H 54	0.3901	102.8			0.84	0.33
29年目	H 55	0.3751	102.8			0.84	0.32
30年目	H 56	0.3607	102.8			0.84	0.30
31年目	H 57	0.3468	102.8			0.84	0.29
32年目	H 58	0.3335	102.8			0.84	0.28
33年目	H 59	0.3207	102.8			0.84	0.27
34年目	H 60	0.3083	102.8			0.84	0.26
35年目	H 61	0.2965	102.8			0.84	0.25
36年目	H 62	0.2851	102.8			0.84	0.24
37年目	H 63	0.2741	102.8			0.84	0.23
38年目	H 64	0.2636	102.8			0.84	0.22
39年目	H 65	0.2534	102.8			0.84	0.21
40年目	H 66	0.2437	102.8			0.84	0.21
41年目	H 67	0.2343	102.8			0.84	0.20
42年目	H 68	0.2253	102.8			0.84	0.19
43年目	H 69	0.2166	102.8			0.84	0.18
44年目	H 70	0.2083	102.8			0.84	0.18
45年目	H 71	0.2003	102.8			0.84	0.17
46年目	H 72	0.1926	102.8			0.84	0.16
47年目	H 73	0.1852	102.8			0.84	0.16
48年目	H 74	0.1780	102.8			0.84	0.15
49年目	H 75	0.1712	102.8	-31.78	-5.44	0.84	0.14
合計				138.28	432.30	42.22	22.08
単純事業費計				170.06		42.22	

注)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42号 紀宝ハイパス

様式-5

年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (東海7ローカ)		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)				現在価値		事故減少便益(億円) ③	現在価値 ③×(A)	合計 (億円) 現在価値 ①~③	
	H30 乗用車 H 26	H30 乗用車 H 27		乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物				②計
供用開始年次															
1年目	10.74	10.74	101.5	1.699	1.00603	1.00603	1.015	18.07	21.42	0.94	0.39	0.16	1.49	1.77	19.80
2年目	10.80	10.80	103.0	1.1249	0.99462	0.99462	103.0	18.16	20.38	0.94	0.39	0.16	1.50	1.68	19.89
3年目	10.73	10.73	102.8	1.0816	1.00768	1.00768	102.8	17.93	19.50	0.93	0.39	0.17	1.49	1.61	19.75
4年目	10.68	10.68	102.8	1.0400	0.99771	0.99771	102.8	17.87	18.65	0.93	0.38	0.17	1.48	1.54	19.65
5年目	10.85	10.85	102.8	1.0000	0.99849	0.99849	102.8	17.87	17.87	0.93	0.38	0.17	1.47	1.47	19.57
6年目	10.62	10.62	102.8	0.9615	1.00075	1.00075	102.8	17.81	17.13	0.93	0.37	0.17	1.47	1.41	18.76
7年目	10.62	10.62	102.8	0.9246	0.99911	0.99911	102.8	17.80	16.46	0.93	0.37	0.17	1.47	1.36	18.51
8年目	10.61	10.61	102.8	0.8890	0.99911	0.99911	102.8	17.74	15.78	0.93	0.37	0.17	1.47	1.30	18.03
9年目	10.61	10.61	102.8	0.8548	0.99911	0.99911	102.8	17.69	15.12	0.93	0.36	0.18	1.46	1.25	17.57
10年目	10.61	10.61	102.8	0.8219	0.99911	0.99911	102.8	17.64	14.50	0.93	0.36	0.18	1.46	1.20	17.33
11年目	10.61	10.61	102.8	0.7903	0.99911	0.99911	102.8	17.58	13.90	0.93	0.35	0.18	1.45	1.15	16.89
12年目	10.60	10.60	102.8	0.7599	0.99910	0.99910	102.8	17.53	13.32	0.92	0.35	0.18	1.45	1.10	16.60
13年目	10.60	10.60	102.8	0.7307	0.99910	0.99910	102.8	17.48	12.77	0.92	0.34	0.18	1.45	1.06	16.33
14年目	10.60	10.60	102.8	0.7026	0.99910	0.99910	102.8	17.42	12.24	0.92	0.34	0.18	1.44	1.01	16.08
15年目	10.59	10.59	102.8	0.6756	0.99910	0.99910	102.8	17.37	11.73	0.92	0.33	0.18	1.44	0.97	15.83
16年目	10.59	10.59	102.8	0.6496	0.99910	0.99910	102.8	17.32	11.25	0.92	0.33	0.19	1.44	0.93	15.59
17年目	10.59	10.59	102.8	0.6246	0.99843	0.99843	102.8	17.26	10.78	0.92	0.32	0.19	1.43	0.89	15.36
18年目	10.51	10.51	102.8	0.6006	0.99843	0.99843	102.8	17.14	10.29	0.92	0.32	0.19	1.42	0.85	15.13
19年目	10.43	10.43	102.8	0.5775	0.99843	0.99843	102.8	17.01	9.82	0.91	0.32	0.19	1.41	0.82	14.90
20年目	10.35	10.35	102.8	0.5553	0.99842	0.99842	102.8	16.89	9.38	0.90	0.31	0.19	1.40	0.78	14.68
21年目	10.28	10.28	102.8	0.5331	0.99842	0.99842	102.8	16.76	8.95	0.90	0.31	0.19	1.39	0.74	14.46
22年目	10.20	10.20	102.8	0.5134	0.99842	0.99842	102.8	16.64	8.54	0.89	0.31	0.19	1.38	0.71	14.24
23年目	10.12	10.12	102.8	0.4936	0.99842	0.99842	102.8	16.52	8.15	0.88	0.30	0.19	1.37	0.68	14.02
24年目	10.04	10.04	102.8	0.4746	0.99842	0.99842	102.8	16.39	7.78	0.88	0.30	0.19	1.36	0.65	13.80
25年目	9.96	9.96	102.8	0.4564	0.99841	0.99841	102.8	16.27	7.42	0.87	0.30	0.19	1.35	0.62	13.58
26年目	9.89	9.89	102.8	0.4388	0.99841	0.99841	102.8	16.14	7.08	0.86	0.29	0.19	1.34	0.59	13.36
27年目	9.81	9.81	102.8	0.4220	0.99841	0.99841	102.8	16.02	6.76	0.86	0.29	0.18	1.33	0.56	13.14
28年目	9.73	9.73	102.8	0.4057	0.99840	0.99840	102.8	15.89	6.45	0.85	0.29	0.18	1.32	0.54	12.92
29年目	9.65	9.65	102.8	0.3901	0.99840	0.99840	102.8	15.77	6.15	0.84	0.28	0.18	1.31	0.51	12.70
30年目	9.57	9.57	102.8	0.3751	0.99840	0.99840	102.8	15.65	5.87	0.83	0.28	0.18	1.30	0.49	12.48
31年目	9.50	9.50	102.8	0.3607	0.99840	0.99840	102.8	15.52	5.60	0.83	0.28	0.18	1.29	0.47	12.26
32年目	9.42	9.42	102.8	0.3468	0.99840	0.99840	102.8	15.40	5.34	0.82	0.27	0.18	1.28	0.44	12.04
33年目	9.34	9.34	102.8	0.3335	0.99840	0.99840	102.8	15.27	5.09	0.81	0.27	0.18	1.27	0.42	11.82
34年目	9.26	9.26	102.8	0.3207	0.99840	0.99840	102.8	15.15	4.86	0.81	0.27	0.18	1.26	0.40	11.60
35年目	9.18	9.18	102.8	0.3083	0.99840	0.99840	102.8	15.02	4.63	0.80	0.27	0.18	1.25	0.39	11.38
36年目	9.11	9.11	102.8	0.2965	0.99840	0.99840	102.8	14.90	4.42	0.79	0.26	0.18	1.24	0.37	11.16
37年目	9.03	9.03	102.8	0.2851	0.99840	0.99840	102.8	14.78	4.21	0.79	0.26	0.18	1.23	0.35	10.94
38年目	8.95	8.95	102.8	0.2741	0.99840	0.99840	102.8	14.65	4.02	0.78	0.26	0.18	1.22	0.33	10.72
39年目	8.87	8.87	102.8	0.2636	0.99840	0.99840	102.8	14.53	3.83	0.77	0.25	0.18	1.21	0.32	10.50
40年目	8.80	8.80	102.8	0.2534	0.99840	0.99840	102.8	14.40	3.65	0.77	0.25	0.18	1.20	0.30	10.28
41年目	8.72	8.72	102.8	0.2437	0.99837	0.99837	102.8	14.28	3.48	0.76	0.25	0.18	1.19	0.29	10.06
42年目	8.64	8.64	102.8	0.2343	0.99837	0.99837	102.8	14.16	3.32	0.75	0.24	0.18	1.18	0.28	9.84
43年目	8.56	8.56	102.8	0.2253	0.99837	0.99837	102.8	14.03	3.16	0.75	0.24	0.18	1.17	0.26	9.62
44年目	8.49	8.49	102.8	0.2166	0.99836	0.99836	102.8	13.91	3.01	0.74	0.24	0.18	1.16	0.25	9.40
45年目	8.41	8.41	102.8	0.2083	0.99836	0.99836	102.8	13.79	2.87	0.73	0.23	0.18	1.15	0.24	9.18
46年目	8.33	8.33	102.8	0.2003	0.99836	0.99836	102.8	13.66	2.74	0.73	0.23	0.18	1.14	0.23	8.96
47年目	8.25	8.25	102.8	0.1926	0.99836	0.99836	102.8	13.54	2.61	0.72	0.23	0.18	1.13	0.22	8.74
48年目	8.18	8.18	102.8	0.1852	0.99835	0.99835	102.8	13.42	2.49	0.71	0.22	0.18	1.12	0.21	8.52
49年目	8.10	8.10	102.8	0.1780	0.99835	0.99835	102.8	13.30	2.37	0.71	0.22	0.18	1.11	0.20	8.30
合計	486.57	207.14	106.98	800.70	439.39	42.43	14.98	66.42	36.39	10.69	5.82	87.82	481.61		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	紀宝バイパス	2	3.8km

■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				9,688	
	改良費				1,699	
		土工	m ³	243,000	346	
		軟弱地盤改良工	m ³	2,000	45	
		法面工	m ²	1,710	110	切土法面、盛土法面、種子散布など
		擁壁工	式	1	544	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁など
		管渠工	m	364	60	
		函渠工	m	104	30	
		排水工	m	12,440	254	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	310	
	橋梁費				1,861	
		100m以上	m	185	1,861	
		100m未満	m			
	トンネル費				4,764	
		NATM	m	680	4,764	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,244	
		車道舗装	m ²	26,520	939	
		その他舗装	m ²	9,350	305	
	付帯施設費				120	
		交通管理施設工	式	1	120	標識、防護柵など
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,008	
	用地費		式	1	3,178	
		宅地	m ²	25,542	2,352	
		田畑	m ²	21,177	795	
		山林・原野	m ²	16,108	31	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	830	
③	間接経費		式	1	3,782	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				17,478	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	紀宝バイパス	2	3.8km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	3.8	950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,550	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			4,500	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

事後評価結果（平成30年度）（案）

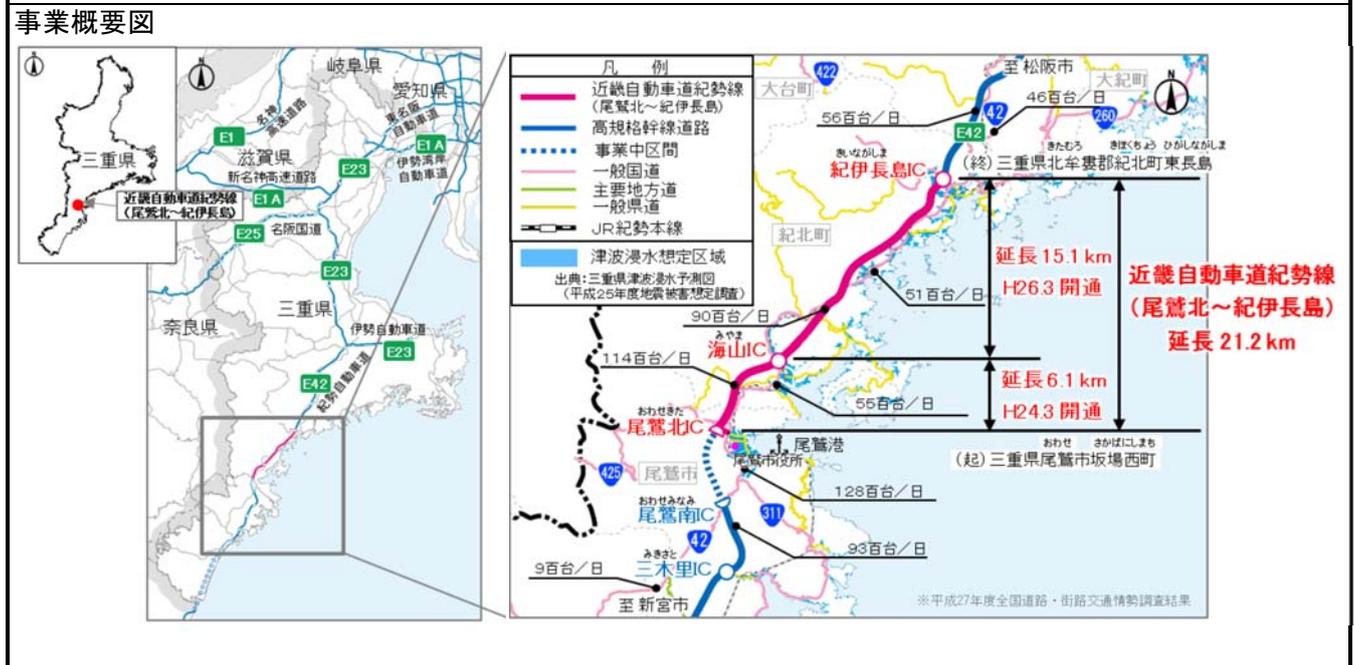
担当課：

担当課長名：

事業名 ： きん き どうしやどう きせいせん おわせきた きいながしま 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）	事業 ： 区分 高速自動車国道	事業 ：国土交通省 主体 ：中部地方整備局
起終点 自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島	延長 ： 21.2 km	

事業概要：
 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は、三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島に至る延長21.2kmの高規格幹線道路（新直轄方式区間）である。

事業の目的・必要性：
 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を目的に計画された事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度	H11年度 都市計画決定	H8年度	用地着手	H17年度	H18年度	供用年	(当初) -/H25年度 (実績) -/H25年度	変動	1.00倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/950億円 (実質値) -/957億円			実績 (暫定/完成)	(名目値) -/1,097億円 (実質値) -/1,108億円			変動	1.15倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/8,700台/日			実績 (暫定/完成)	-/12,100台/日			変動	139%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	47	→	65 km/h	(供用前年次) H22年	(供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	52	→	4 件/年	(供用前年次) H22～24年	(供用後年次) H26～28年
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.3	総費用：955億円 (事業費：883億円 維持管理費：72億円)			総便益：1,206億円 (走行時間短縮便益：950億円 走行経費減少便益：210億円 交通事故減少便益：46億円)			基準年	平成20年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.4	総費用：1,572億円 (事業費：1,454億円 維持管理費：118億円)			総便益：2,238億円 (走行時間短縮便益：1,913億円 走行経費減少便益：267億円 交通事故減少便益：58億円)			基準年	平成30年		
事業遅延によるコスト増					-1億円				-1億円			
事業遅延の理由 特になし。												

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の渋滞損失削減率（約9割削減） ・バス路線の利便性向上の状況（渋滞損失削減により並行区間を通過するバスの円滑性が向上） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況（当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた峠道の揺れによる荷傷みが減少） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（尾鷲市～松阪市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（尾鷲市～松阪市：約85分⇒約67分：約18分短縮） <p>④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の支援に関する効果（養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大） ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（当該区間及び熊野尾鷲道路の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅調に推移（H17比で約1.5倍に増加）） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況（当該区間及び熊野尾鷲道路の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀南病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分（約19分短縮）） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定） ・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（当該区間（第一次緊急輸送道路）が並行区間（第一次緊急輸送道路）の代替路線を形成） <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（10.2千t-CO2/年） <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約8割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約8割削減） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線の紀伊長島IC～勢和多気JCT間が平成24年度までに開通。 ・熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>	

※ 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。

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	近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 田舎なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 □ 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状況 ■ 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の状況 □ 新幹線駅へのアクセス向上の状況 □ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 □ 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の状況 ■ 農林水産産物を主体とする地域から大都市圏への農林水産物の流通の利便性向上の状況 □ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果 □ 三大都市圏の環状道路を形成されたことによる効果 □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 □ 当該路線が新たに拠点都市間を高速幹線道路で連絡するルートを構成する ■ 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ■ 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 ■ [6]等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 □ 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>区間a(費用便益分析対象エリア)について 渋滞損失削減時間(現状):736.4万人・時間/年 渋滞損失削減率:223.1万人・時間/年⇒513.3万人・時間/年 区間b(並行区間)について:(国道49号(東草島町～坂場交差点間)) 並行区間の渋滞損失削減時間(現状):226.6万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:198.4万人・時間/年⇒28.2万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:9割削減</p> <p>当該区間を利用することで、名古屋南紀高速線(三重交通)の速達性が向上 当該区間を利用することで、高遠南紀大宮線(南紀新湊線)三重交通、西武、伊豆の速達性が向上 並行区間の渋滞損失削減により、鳥羽線・尾鷲長島線・南紀特急線(三重交通)の円滑性が向上</p> <p>JA三重南紀は、地域の温暖な気候を活かした柑橘類の生産とブランド化を推進し、近年、「三重南紀みかん」をタイ王国へ輸出 当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた車道の掘れによる荷傷みが減少</p> <p>尾鷲市から松阪市までの所要時間が大幅に短縮(約85分⇒約67分:約18分短縮) 尾鷲市から松阪市までの所要時間が大幅に短縮(約85分⇒約67分:約18分短縮)</p> <p>安定供給ルートの実現により、民間投資が拡大するとともに、養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大 当該区間及び熊野尾鷲道路の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅固に推移(H17比で約1.5倍に増加)</p>

2. 暮らし	安全で安心して暮らさるための環境の確保	<p>■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p>当該区間及び尾野尾道路の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀南病院～伊勢赤十字病院間：約22分⇒約103分；約19分短縮）</p>
3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<p><input type="checkbox"/> 並行区間等に死者事故率が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の状況</p> <p><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</p> <p>三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一緊急輸送道路(指定)</p> <p>当該区間（第一緊急輸送道路）が並行区間（第一緊急輸送道路）の代替路線を形成</p>
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<p><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</p> <p><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が解消</p> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 CO2排出削減量：10.2千t-CO2/年（183.6千t-CO2/年 ⇒ 183.4千t-CO2/年）</p> <p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 国道42号（東長島南～坂場交差点間）排出削減量：約88.2t-NOx/年（105.2t-NOx/年 ⇒ 17.0t-NOx/年）、排出削減率：8割削減</p> <p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 国道42号（東長島南～坂場交差点間）排出削減量：約5.0t-SPM/年（6.0t-SPM/年 ⇒ 1.0t-SPM/年）、排出削減率：8割削減</p> <p><input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間基準限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置付けられている</p> <p><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</p>

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
近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀伊長島	L=21.2Km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,100	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	1,045億円	226億円	1,271億円
基準年における 現在価値(C)	1,454億円	118億円	1,572億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	76億円	11億円	2.3億円	88億円
基準年における 現在価値(B)	1,913億円	267億円	58億円	2,238億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.4
経済的純現在価値(B-C)	667億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.1%

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。

交通状況の変化

様式-3①

近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	近畿自動車道 紀勢線 :21.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	12,100	
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	18	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	40.32	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 :25.3km	交通量	[台/日]	14,800	4,100	
		走行時間	[分]	50	39	
		走行時間費用	[億円/年]	137.76	29.10	
	県道581号等 (長島港古里線等) :4.5km	交通量	[台/日]	100	0	
		走行時間	[分]	11	11	
		走行時間費用	[億円/年]	1.58	0.00	
	県道760号 (南浦海山線) :8.2km	交通量	[台/日]	100	0	
		走行時間	[分]	20	20	
		走行時間費用	[億円/年]	0.45	0.00	
③その他道路合計	:635.7km	走行時間費用	[億円/年]	422.30	416.81	
				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 :694.9km		走行時間短縮便益	[億円/年]	562.09	486.23	75.86

- ※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

近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成30年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通の考慮する 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				

近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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"/>
				<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および考え方を記載(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:近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.23	21.2	4.88
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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-11年目	H 15	1.8009	109.0	4.70	7.99		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	10.01	16.51		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	7.67	12.30		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	34.96	54.33		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	92.97	140.13		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	131.36	191.47		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	162.61	230.99		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	188.31	261.53		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	175.42	237.78		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	157.82	207.35		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	49.88	63.01		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5	27.22	32.25	4.51	5.35
1年目	H 27	1.1249	103.0	2.50	2.81	4.51	5.07
2年目	H 28	1.0816	102.8			4.51	4.88
3年目	H 29	1.0400	102.8			4.51	4.70
4年目	H 30	1.0000	102.8			4.51	4.51
5年目	H 31	0.9615	102.8			4.51	4.34
6年目	H 32	0.9246	102.8			4.51	4.17
7年目	H 33	0.8890	102.8			4.51	4.01
8年目	H 34	0.8548	102.8			4.51	3.86
9年目	H 35	0.8219	102.8			4.51	3.71
10年目	H 36	0.7903	102.8			4.51	3.57
11年目	H 37	0.7599	102.8			4.51	3.43
12年目	H 38	0.7307	102.8			4.51	3.30
13年目	H 39	0.7026	102.8			4.51	3.17
14年目	H 40	0.6756	102.8			4.51	3.05
15年目	H 41	0.6496	102.8			4.51	2.93
16年目	H 42	0.6246	102.8			4.51	2.82
17年目	H 43	0.6006	102.8			4.51	2.71
18年目	H 44	0.5775	102.8			4.51	2.61
19年目	H 45	0.5553	102.8			4.51	2.51
20年目	H 46	0.5339	102.8			4.51	2.41
21年目	H 47	0.5134	102.8			4.51	2.32
22年目	H 48	0.4936	102.8			4.51	2.23
23年目	H 49	0.4746	102.8			4.51	2.14
24年目	H 50	0.4564	102.8			4.51	2.06
25年目	H 51	0.4388	102.8			4.51	1.98
26年目	H 52	0.4220	102.8			4.51	1.91
27年目	H 53	0.4057	102.8			4.51	1.83
28年目	H 54	0.3901	102.8			4.51	1.76
29年目	H 55	0.3751	102.8			4.51	1.69
30年目	H 56	0.3607	102.8			4.51	1.63
31年目	H 57	0.3468	102.8			4.51	1.57
32年目	H 58	0.3335	102.8			4.51	1.51
33年目	H 59	0.3207	102.8			4.51	1.45
34年目	H 60	0.3083	102.8			4.51	1.39
35年目	H 61	0.2965	102.8			4.51	1.34
36年目	H 62	0.2851	102.8			4.51	1.29
37年目	H 63	0.2741	102.8			4.51	1.24
38年目	H 64	0.2636	102.8			4.51	1.19
39年目	H 65	0.2534	102.8			4.51	1.14
40年目	H 66	0.2437	102.8			4.51	1.10
41年目	H 67	0.2343	102.8			4.51	1.06
42年目	H 68	0.2253	102.8			4.51	1.02
43年目	H 69	0.2166	102.8			4.51	0.98
44年目	H 70	0.2083	102.8			4.51	0.94
45年目	H 71	0.2003	102.8			4.51	0.90
46年目	H 72	0.1926	102.8			4.51	0.87
47年目	H 73	0.1852	102.8			4.51	0.84
48年目	H 74	0.1780	102.8			4.51	0.80
49年目	H 75	0.1712	102.8	-28.78	-4.93	4.51	0.77
合計				1016.64	1453.53	225.74	118.06
単純事業費計				1045.42		225.74	

注) 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:近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

Table with columns for Year (年度), Vehicle Type (乗用車, 小型貨物, 普通貨物, 全車), Rate (割引率), GDP (GDP, デフレーション), Short-term Benefit (走行時間短縮便益), Long-term Benefit (走行経費減少便益), and Total (合計). Rows list years from H26 to H75 and a total row.

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	尾鷲北～紀伊長島	2	21.2km

■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				91,183	
	改良費				17,198	
		土工	m ³	2,970,000	4,526	
		軟弱地盤改良工	m ³	42,000	899	
		法面工	m ²	251,000	3,147	切土法面、盛土法面、種子散布など
		擁壁工	式	1	1,481	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁など
		管渠工	m	1,240	107	
		函渠工	m	11,900	1,241	
		排水工	m	23,100	434	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	5,363	
	橋梁費				17,975	
		100m以上	m	2,870	16,598	
		100m未満	m	250	1,377	
	トンネル費				41,654	
		NATM	m	12,900	41,654	
		シールド	m			
	IC・JCT費				12,644	
		IC	箇所	3	12,644	
		JCT	箇所			
	舗装費				991	
		車道舗装	m ²	68,000	991	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				721	
		交通管理施設工	式	1	721	標識、防護柵など
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				7,616	
	用地費		m ²	106,491	2,878	
		宅地	m ²	26,571	1,558	
		田畑	m ²	221,999	840	
		山林・原野	m ²	460,143	480	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	4,738	
③	間接経費		式	1	10,916	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				109,715	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	尾鷲北～紀伊長島	2	21.2km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.2	5,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	18,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			23,900	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

事後評価結果（平成30年度）（案）

担当課：

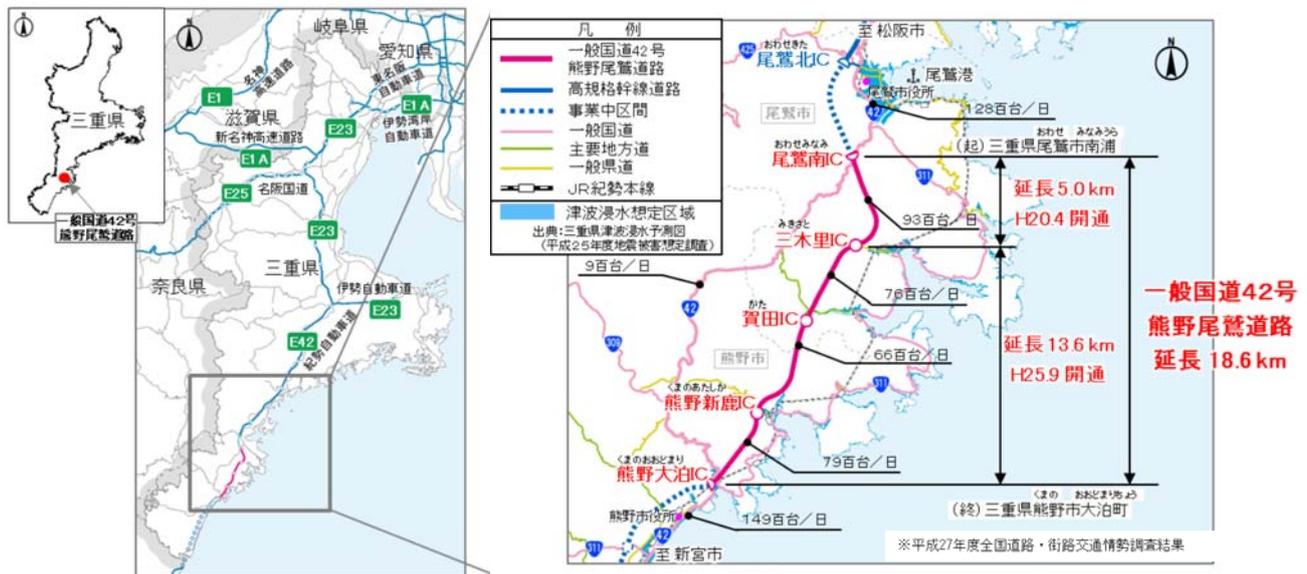
担当課長名：

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路	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	自：三重県尾鷲市南浦 至：三重県熊野市大泊町	延長	18.6 km		

事業概要：一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊町に至る延長18.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。

事業の目的・必要性：一般国道42号熊野尾鷲道路は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を目的に計画された事業である。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度	H 8年度	用地着手	H 14年度	供用年	(当初) -/H29年度	変動	0.82倍
		都市計画決定	H 8年度	工事着手	H 14年度	(暫定/完成)	(実績) -/H25年度		
	事業費	計画時	(名目値) -/1,400億円	実績	(名目値) -/1,048億円			変動	0.75倍
		(暫定/完成)	(実質値) -/1,399億円	(暫定/完成)	(実質値) -/1,042億円				
	交通量	計画時	-/12,200台/日	実績	-/11,100台/日			変動	91%
		(当該路線)	(暫定/完成)	(暫定/完成)	(暫定/完成)				
	旅行速度向上	54	→	73 km/h	交通事故減少	21	→	2 件/年	
		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H22年	(供用後年次) H27年		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H19~22年	(供用後年次) H25~28年	
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.1	総費用	895億円	総便益	957億円	基準年	平成17年
				(事業費: 830億円)		(走行時間短縮便益: 867億円)			
				(維持管理費: 65億円)		(走行経費減少便益: 85億円)			
						(交通事故減少便益: 5.1億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	1,560億円	総便益	2,401億円	基準年	平成30年
				(事業費: 1,461億円)		(走行時間短縮便益: 2,048億円)			
				(維持管理費: 99億円)		(走行経費減少便益: 294億円)			
						(交通事故減少便益: 59億円)			
	事業遅延によるコスト増			-1億円					-1億円
	事業遅延の理由	特になし。							

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間の渋滞損失削減率（約9割削減） ・バス路線の利便性向上の状況（渋滞損失削減により並行区間を通過するバスの円滑性が向上） ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況 （当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた峠道の揺れによる荷傷みが減少） ③国土・地域ネットワークの構築 ・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（尾鷲市～熊野市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（尾鷲市～熊野市：約42分⇒約27分：約15分短縮） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援に関する効果（養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大） ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅調に推移（H17比で約1.5倍に増加）） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上の状況（当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀南病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分（約19分短縮）） ⑥災害への備え ・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（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定） ・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 （当該区間（第一次緊急輸送道路）が並行区間（第一次緊急輸送道路）の代替路線を形成） ⑦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（17.6千t-CO2/年） ⑧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（約9割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減）
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業	環境影響評価に対応する項目 特になし。
変	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
化	
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近畿自動車道紀勢線の紀伊長島IC～勢和多気JCT間が平成24年度までに開通。 ・紀勢自動車道の尾鷲北IC～海山IC間が平成23年度に開通し、また、海山IC～紀伊長島IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・一般国道42号熊野尾鷲道路は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道42号熊野尾鷲道路は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。	
特記事項 特になし。	

※ 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。

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42号 熊野尾鷲道路
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 田舎なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 □ 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状況 ■ 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の状況 □ 新幹線駅へのアクセス向上の状況 □ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 □ 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の状況 ■ 農林水産産物を主体とする地域から大都市圏への農林水産物の流通の利便性向上の状況 □ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果 □ 三大都市圏の環状道路を形成されたことによる効果 □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 □ 当該路線が新たに拠点都市間を高速幹線道路で連絡するルートを構成する ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 ■ [0]等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 □ 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>区間(費用便益分析対象エリア)について 渋滞損失削減時間: 421.1万人・時間/年 渋滞損失削減率: 187.3万人・時間/年 ⇒ 233.8万人・時間/年 区間(並行区間)について(国道49号(尾鷲南IC入口～熊野大泊IC交差点間)) 並行区間の渋滞損失削減時間(現状): 133.2万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率: 116.3万人・時間/年 ⇒ 16.9万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率: 9割削減</p> <p>当該区間を利用することで、名古屋南紀高速線(三重交通)の速達性が向上 当該区間を利用することで、高速南紀大宮線(南紀勝浦線)(三重交通・西武バス)の速達性が向上 並行区間の渋滞損失削減により、熊野新宮線(三重交通)の円滑性が向上</p> <p>J A 三重南紀は、地域の温暖な気候を活かした柑橘類の生産とブランド化を推進し、近年、「三重南紀みかん」をタイ王国へ輸出 当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた車道の掘れによる高欄み減少</p> <p>熊野市から尾鷲市までの所要時間が大幅に短縮(約42分⇒約27分:約15分短縮) 熊野市から尾鷲市までの所要時間が大幅に短縮(約42分⇒約27分:約15分短縮)</p> <p>安定供給ルートの実現により、民間投資が拡大するとともに、養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大 当該区間及び近畿自動車道尾鷲線(尾鷲北～紀伊長島)の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅固に推移(H17比で約1.5倍に増加)</p>

2. 暮らし	安全で安心して暮らすための確保	<p>■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p>当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀勢病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分；約19分短縮）</p>	当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀勢病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分；約19分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<p>■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p>並行区間等に死者事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少により当該区間の安全性の向上の状況</p> <p>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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p>	<p>三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定</p> <p>当該区間（第一次緊急輸送道路）が並行区間（第一次緊急輸送道路）の代替路線を形成</p>
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</p> <p>■ 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を解消</p> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>並行区間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（事前通行規制区間の迂回路確保（岡重渡船2区間（弓山、佐田坂）））</p> <p>CO2排出削減量：17.6千t-CO2/年（82.7千t-CO2/年 ⇒ 65.1千t-CO2/年）</p> <p>国道42号（尾鷲南IC入口～熊野大治IC入口交差点間）排出削減量：約59.2t-NOx/年（65.3t-NOx/年 ⇒ 6.1t-NOx/年）、排出削減率：9割削減</p> <p>国道42号（尾鷲南IC入口～熊野大治IC入口交差点間）排出削減量：約3.4t-SPM/年（3.7t-SPM/年 ⇒ 0.3t-SPM/年）、排出削減率：9割削減</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 並行区間等で騒音レベルが夜間基準限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置付けられている</p> <p>□ 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</p>	

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42号	熊野尾鷲道路	L=18.6Km	高規格A'	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,100	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	999億円	189億円	1,188億円
基準年における 現在価値(C)	1,461億円	99億円	1,560億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	81億円	11億円	2.4億円	95億円
基準年における 現在価値(B)	2,048億円	294億円	59億円	2,401億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.5
経済的純現在価値(B-C)	841億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.3%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

一般国道42号 熊野尾鷲道路

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	一般国道42号 熊野尾鷲道路 :18.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	11,100	
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	15	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	32.37	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 :25.7km	交通量	[台/日]	8,900	1,600	
		走行時間	[分]	50	42	
		走行時間費用	[億円/年]	82.72	12.48	
	国道311号 :50.6km	交通量	[台/日]	2,300	400	
		走行時間	[分]	98	97	
		走行時間費用	[億円/年]	41.19	7.46	
③その他道路合計	:277.7km	走行時間費用	[億円/年]	149.82	140.32	
				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 :372.6km		走行時間短縮便益	[億円/年]	273.73	192.63	81.10

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

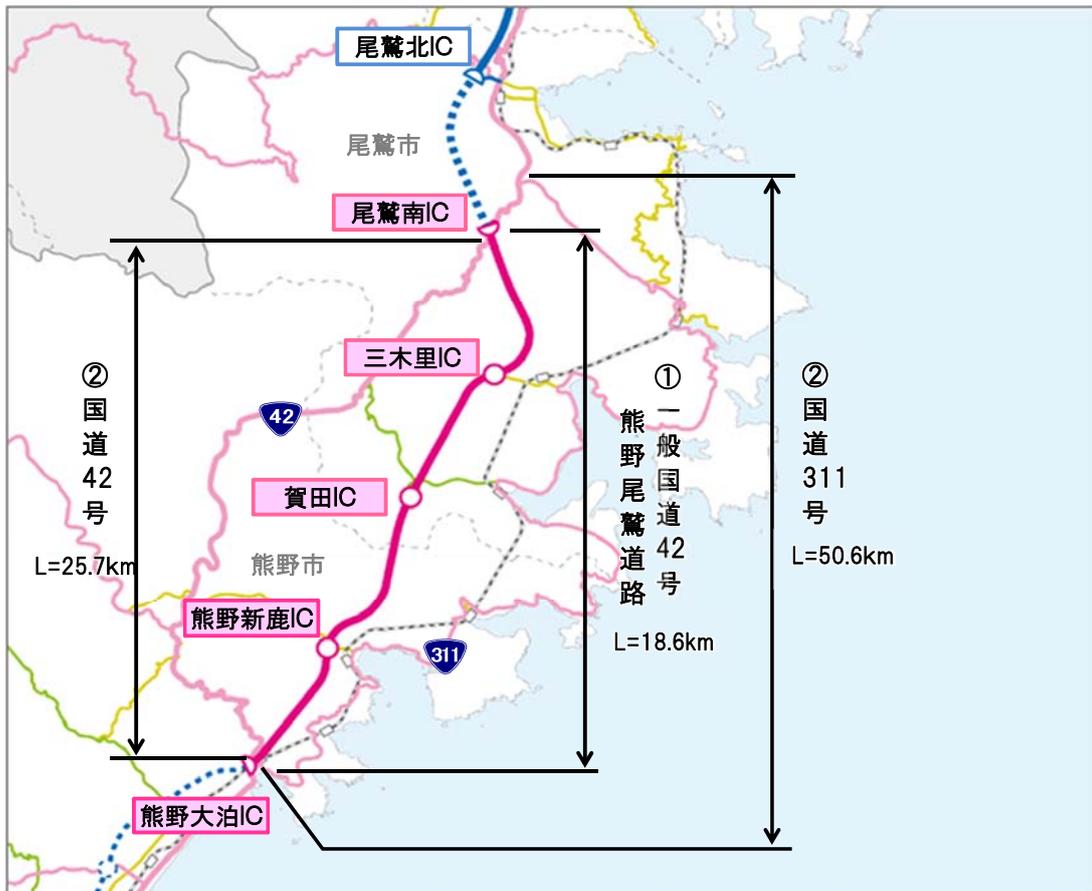
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

一般国道42号 熊野尾鷲道路

(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 (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成30年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通の考慮する 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				

(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	■	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他(概略事業計画による値を採用)	□	
	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		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	□
			維持管理費を考慮	□
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由および考え方を記載(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42号 熊野尾鷲道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	18.6	4.09

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-18年目	H 8	2.3699	116.6	2.39	4.99		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	14.57	29.05		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	29.81	57.44		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	10.44	19.62		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	9.14	16.73		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	6.52	11.62		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	14.00	24.39		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	14.00	23.78		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	45.53	75.11		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	78.66	126.19		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	69.76	108.42		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	81.18	122.36		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	80.33	117.09		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	91.86	130.49		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	85.88	119.28		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	118.45	160.55		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	141.72	186.21		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	92.35	116.67		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5	12.41	14.70	3.79	4.49
1年目	H 27	1.1249	103.0			3.79	4.25
2年目	H 28	1.0816	102.8			3.79	4.10
3年目	H 29	1.0400	102.8			3.79	3.94
4年目	H 30	1.0000	102.8			3.79	3.79
5年目	H 31	0.9615	102.8			3.79	3.64
6年目	H 32	0.9246	102.8			3.79	3.50
7年目	H 33	0.8890	102.8			3.79	3.37
8年目	H 34	0.8548	102.8			3.79	3.24
9年目	H 35	0.8219	102.8			3.79	3.11
10年目	H 36	0.7903	102.8			3.79	2.99
11年目	H 37	0.7599	102.8			3.79	2.88
12年目	H 38	0.7307	102.8			3.79	2.77
13年目	H 39	0.7026	102.8			3.79	2.66
14年目	H 40	0.6756	102.8			3.79	2.56
15年目	H 41	0.6496	102.8			3.79	2.46
16年目	H 42	0.6246	102.8			3.79	2.37
17年目	H 43	0.6006	102.8			3.79	2.28
18年目	H 44	0.5775	102.8			3.79	2.19
19年目	H 45	0.5553	102.8			3.79	2.10
20年目	H 46	0.5339	102.8			3.79	2.02
21年目	H 47	0.5134	102.8			3.79	1.95
22年目	H 48	0.4936	102.8			3.79	1.87
23年目	H 49	0.4746	102.8			3.79	1.80
24年目	H 50	0.4564	102.8			3.79	1.73
25年目	H 51	0.4388	102.8			3.79	1.66
26年目	H 52	0.4220	102.8			3.79	1.60
27年目	H 53	0.4057	102.8			3.79	1.54
28年目	H 54	0.3901	102.8			3.79	1.48
29年目	H 55	0.3751	102.8			3.79	1.42
30年目	H 56	0.3607	102.8			3.79	1.37
31年目	H 57	0.3468	102.8			3.79	1.31
32年目	H 58	0.3335	102.8			3.79	1.26
33年目	H 59	0.3207	102.8			3.79	1.21
34年目	H 60	0.3083	102.8			3.79	1.17
35年目	H 61	0.2965	102.8			3.79	1.12
36年目	H 62	0.2851	102.8			3.79	1.08
37年目	H 63	0.2741	102.8			3.79	1.04
38年目	H 64	0.2636	102.8			3.79	1.00
39年目	H 65	0.2534	102.8			3.79	0.96
40年目	H 66	0.2437	102.8			3.79	0.92
41年目	H 67	0.2343	102.8			3.79	0.89
42年目	H 68	0.2253	102.8			3.79	0.85
43年目	H 69	0.2166	102.8			3.79	0.82
44年目	H 70	0.2083	102.8			3.79	0.79
45年目	H 71	0.2003	102.8			3.79	0.76
46年目	H 72	0.1926	102.8			3.79	0.73
47年目	H 73	0.1852	102.8			3.79	0.70
48年目	H 74	0.1780	102.8			3.79	0.67
49年目	H 75	0.1712	102.8	-24.12	-4.13	3.79	0.65
合計				974.89	1460.57	189.44	99.08
単純事業費計				999.01		189.44	

注) 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42号 熊野尾鷲道路

年次 (基準年)	GDP テラレタ		割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		現在価値 (②)×(A)		事故減少便益(億円) (③)×(A)	合計 (億円) 現在価値 割引率4%								
	乗用車 H30	乗用車 H26		乗用車 小型貨物	普通貨物	乗用車 小型貨物	普通貨物	現在価値 (①)×(A)	現在価値 (②)×(A)										
供用開始年次	H 26	1,005,200	0.99785	1,019,462	1,006,030	101.5	1,169.9	43,211	15,752	21,962	80,933	95,888	1,149	13,611	2,362	2,802	94,772	112,229	
1年目	H 27	0.99380	0.98648	1,007,688	0.99462	103.0	1,124.9	43,444	15,752	22,339	81,544	91,555	6,081	3,722	2,372	2,671	95,500	107,222	
2年目	H 28	0.98933	0.98196	1,009,020	0.99615	102.8	1,081.6	42,917	15,500	22,716	81,233	87,866	6,041	3,751	2,362	2,551	95,150	102,911	
3年目	H 29	0.98489	0.98477	1,010,400	0.99771	102.8	1,040.0	42,877	15,322	22,756	81,055	84,279	6,013	3,781	2,351	2,451	94,944	98,774	
4年目	H 30	0.98044	0.99020	1,011,100	0.99849	102.8	1,000.0	42,833	15,166	23,000	80,899	80,899	6,000	3,821	2,341	2,351	94,888	94,888	
5年目	H 31	0.97593	0.99239	1,013,099	1,000,775	102.8	0.9615	42,783	15,011	23,255	81,000	77,868	5,988	3,861	2,251	2,251	94,889	91,244	
6年目	H 32	0.97142	0.98675	1,008,620	0.99911	102.8	0.9246	42,733	14,849	23,511	81,100	75,056	5,968	3,891	2,201	2,171	95,122	87,944	
7年目	H 33	0.96691	0.98157	1,003,555	0.99911	102.8	0.8890	42,722	14,700	23,766	81,177	72,166	5,948	3,951	2,151	2,081	95,122	84,556	
8年目	H 34	0.96240	0.97646	1,008,477	0.99911	102.8	0.8548	42,700	14,550	23,966	81,177	69,338	5,938	3,981	2,101	2,031	95,111	81,300	
9年目	H 35	0.95789	0.97151	1,008,400	0.99911	102.8	0.8219	42,689	14,300	24,171	81,166	66,711	5,928	4,011	2,051	1,921	95,111	78,188	
10年目	H 36	0.95338	0.96653	1,008,333	0.99911	102.8	0.7903	42,688	14,100	24,377	81,155	64,133	5,917	4,051	2,001	1,851	95,111	75,177	
11年目	H 37	0.94887	0.96157	1,008,266	0.99910	102.8	0.7588	42,666	13,911	24,577	81,144	61,666	5,907	4,081	2,001	1,771	95,111	72,228	
12年目	H 38	0.94436	0.95661	1,008,200	0.99910	102.8	0.7273	42,655	13,711	24,778	81,133	59,288	5,897	4,111	2,001	1,701	95,111	69,500	
13年目	H 39	0.93985	0.95165	1,008,133	0.99910	102.8	0.6958	42,633	13,511	24,988	81,133	57,000	5,887	4,151	2,001	1,641	95,111	66,822	
14年目	H 40	0.93534	0.94669	1,008,066	0.99910	102.8	0.6643	42,622	13,311	25,199	81,122	54,800	5,877	4,181	2,001	1,571	95,111	64,255	
15年目	H 41	0.93083	0.94173	1,008,000	0.99910	102.8	0.6328	42,611	13,111	25,411	81,111	52,600	5,867	4,221	2,001	1,511	95,111	61,778	
16年目	H 42	0.92632	0.93677	1,007,933	0.99843	102.8	0.6013	42,599	12,911	25,622	81,100	50,400	5,857	4,251	2,001	1,451	95,111	59,400	
17年目	H 43	0.92181	0.93181	1,007,866	0.99843	102.8	0.5698	42,588	12,711	25,833	80,622	48,200	5,847	4,281	2,001	1,391	94,555	56,778	
18年目	H 44	0.91730	0.92685	1,007,800	0.99843	102.8	0.5383	42,577	12,511	26,044	80,155	46,000	5,837	4,321	2,001	1,321	93,999	54,228	
19年目	H 45	0.91279	0.92189	1,007,733	0.99842	102.8	0.5068	42,566	12,311	26,255	79,677	43,800	5,827	4,351	2,001	1,261	93,433	51,888	
20年目	H 46	0.90828	0.91693	1,007,666	0.99842	102.8	0.4753	42,555	12,111	26,466	79,199	41,600	5,817	4,381	2,001	1,201	92,877	49,459	
21年目	H 47	0.90377	0.91197	1,007,600	0.99842	102.8	0.4438	42,544	11,911	26,677	78,711	39,400	5,807	4,421	2,001	1,141	92,311	47,033	
22年目	H 48	0.89926	0.90697	1,007,533	0.99842	102.8	0.4123	42,533	11,711	26,888	78,233	37,200	5,797	4,451	2,001	1,081	91,766	44,611	
23年目	H 49	0.89475	0.90197	1,007,466	0.99842	102.8	0.3808	42,522	11,511	27,099	77,755	35,000	5,787	4,481	2,001	1,021	91,200	42,188	
24年目	H 50	0.89024	0.89697	1,007,400	0.99841	102.8	0.3493	42,511	11,311	27,311	77,277	32,800	5,777	4,511	2,001	964	90,644	41,377	
25年目	H 51	0.88573	0.89197	1,007,333	0.99841	102.8	0.3178	39,777	11,100	27,522	76,800	30,600	5,767	4,541	2,181	906	90,088	39,553	
26年目	H 52	0.88122	0.88697	1,007,266	0.99841	102.8	0.2863	39,766	10,899	27,733	76,322	28,400	5,757	4,571	2,181	892	89,522	37,777	
27年目	H 53	0.87671	0.88197	1,007,200	0.99840	102.8	0.2548	39,755	10,699	27,944	75,844	26,200	5,747	4,601	2,151	877	88,966	36,100	
28年目	H 54	0.87220	0.87697	1,007,133	0.99840	102.8	0.2233	38,833	10,499	28,155	75,366	24,000	5,737	4,631	2,141	863	88,411	34,499	
29年目	H 55	0.86769	0.87197	1,007,066	0.99840	102.8	0.1918	38,822	10,299	28,366	74,888	21,800	5,727	4,661	2,121	849	87,855	32,955	
30年目	H 56	0.86318	0.86697	1,007,000	0.99840	102.8	0.1603	38,811	10,100	28,577	74,411	19,600	5,717	4,691	2,111	835	87,299	31,488	
31年目	H 57	0.85867	0.86197	1,006,933	0.99839	102.8	0.1288	37,899	9,899	28,788	73,933	17,400	5,707	4,721	2,091	821	86,733	30,008	
32年目	H 58	0.85416	0.85697	1,006,866	0.99839	102.8	0.0973	37,888	9,700	29,000	73,455	15,200	5,697	4,751	2,081	807	86,177	28,544	
33年目	H 59	0.84965	0.85197	1,006,800	0.99839	102.8	0.0658	37,877	9,500	29,211	72,977	13,000	5,687	4,781	2,061	793	85,611	27,055	
34年目	H 60	0.84514	0.84697	1,006,733	0.99839	102.8	0.0343	36,955	9,299	29,422	72,499	10,800	5,677	4,811	2,041	779	85,066	25,566	
35年目	H 61	0.84063	0.84197	1,006,666	0.99838	102.8	0.0028	36,844	9,100	29,633	72,022	8,600	5,667	4,841	2,031	765	84,500	24,077	
36年目	H 62	0.83612	0.83697	1,006,600	0.99838	102.8	0.2965	36,833	8,900	29,844	71,544	6,400	5,657	4,871	2,021	751	83,944	22,588	
37年目	H 63	0.83161	0.83197	1,006,533	0.99838	102.8	0.2741	36,822	8,700	29,955	71,066	4,200	5,647	4,901	2,011	737	83,388	21,100	
38年目	H 64	0.82710	0.82697	1,006,466	0.99838	102.8	0.2517	36,811	8,500	30,166	70,588	2,000	5,637	4,931	2,001	723	82,822	19,611	
39年目	H 65	0.82259	0.82197	1,006,400	0.99837	102.8	0.2293	35,959	8,299	30,377	70,111	1,777	5,627	4,961	1,991	709	82,266	18,122	
40年目	H 66	0.81808	0.81697	1,006,333	0.99837	102.8	0.2069	35,950	8,100	30,588	69,633	1,555	5,617	4,991	1,981	695	81,711	16,633	
41年目	H 67	0.81357	0.81497	1,006,266	0.99837	102.8	0.1845	35,944	7,900	30,800	69,155	1,339	5,607	4,981	1,971	681	81,155	15,144	
42年目	H 68	0.80906	0.80897	1,006,200	0.99837	102.8	0.1621	34,766	7,700	31,011	68,677	1,123	5,597	4,971	1,961	667	80,600	13,655	
43年目	H 69	0.80455	0.80397	1,006,133	0.99836	102.8	0.1397	34,755	7,500	31,222	68,200	907	5,587	4,961	1,951	653	80,044	12,166	
44年目	H 70	0.80004	0.80005	1,006,066	0.99836	102.8	0.1173	34,744	7,300	31,433	67,722	691	5,577	4,951	1,941	639	79,488	10,677	
45年目	H 71	0.79553	0.79593	1,006,000	0.99836	102.8	0.0949	33,522	7,100	31,644	67,244	475	5,567	4,941	1,931	625	78,933	9,188	
46年目	H 72	0.79102	0.79100	1,005,933	0.99836	102.8	0.0725	33,511	6,900	31,855	66,766	259	5,557	4,931	1,921	611	78,377	7,700	
47年目	H 73	0.78651	0.78668	1,005,866	0.99835	102.8	0.0501	32,900	6,700	32,066	66,288	43	5,547	4,921	1,911	597	77,822	6,211	
48年目	H 74	0.78200	0.78255	1,005,800	0.99835	102.8	0.0277	32,889	6,500	32,277	65,811	227	5,537	4,911	1,901	583	77,266	4,722	
49年目	H 75	0.77749	0.77742	1,005,733	0.99835	102.8	0.0053	32,878	6,300	32,488	65,333	61	5,527	4,901	1,891	569	76,711	3,233	
合計								1,957,355	601,961	1,228,171	37,87,688	204,794	274,031	203,995	546,422	107,811	58,711	4,441,900	240,084

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野尾鷲道路	2	18.6km

■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				84,133	
	改良費				3,631	
		土工	m ³	889,000	1,266	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	85,400	1,173	切土法面、盛土法面、種子散布など
		擁壁工	式	1	447	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	460	58	
		函渠工	m	330	55	
		排水工	m	11,700	192	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	440	
	橋梁費				12,421	
		100m以上	m	2,060	10,543	
		100m未満	m	440	1,878	
	トンネル費				54,496	
		NATM	m	13,500	54,496	
		シールド	m			
	IC・JCT費				12,543	
		IC	箇所	5	12,543	
		JCT	箇所			
	舗装費				410	
		車道舗装	m ²	28,200	410	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				632	
		交通管理施設工	式	1	632	標識、防護柵など
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,690	
	用地費		m ²		2,412	
		宅地	m ²	26,525	1,506	
		田畑	m ²	135,747	480	
		山林・原野	m ²	397,984	426	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,278	
③	間接経費		式	1	15,984	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				104,807	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野尾鷲道路	2	18.6km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	18.6	4,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	16,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			20,700	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出