

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路関係】

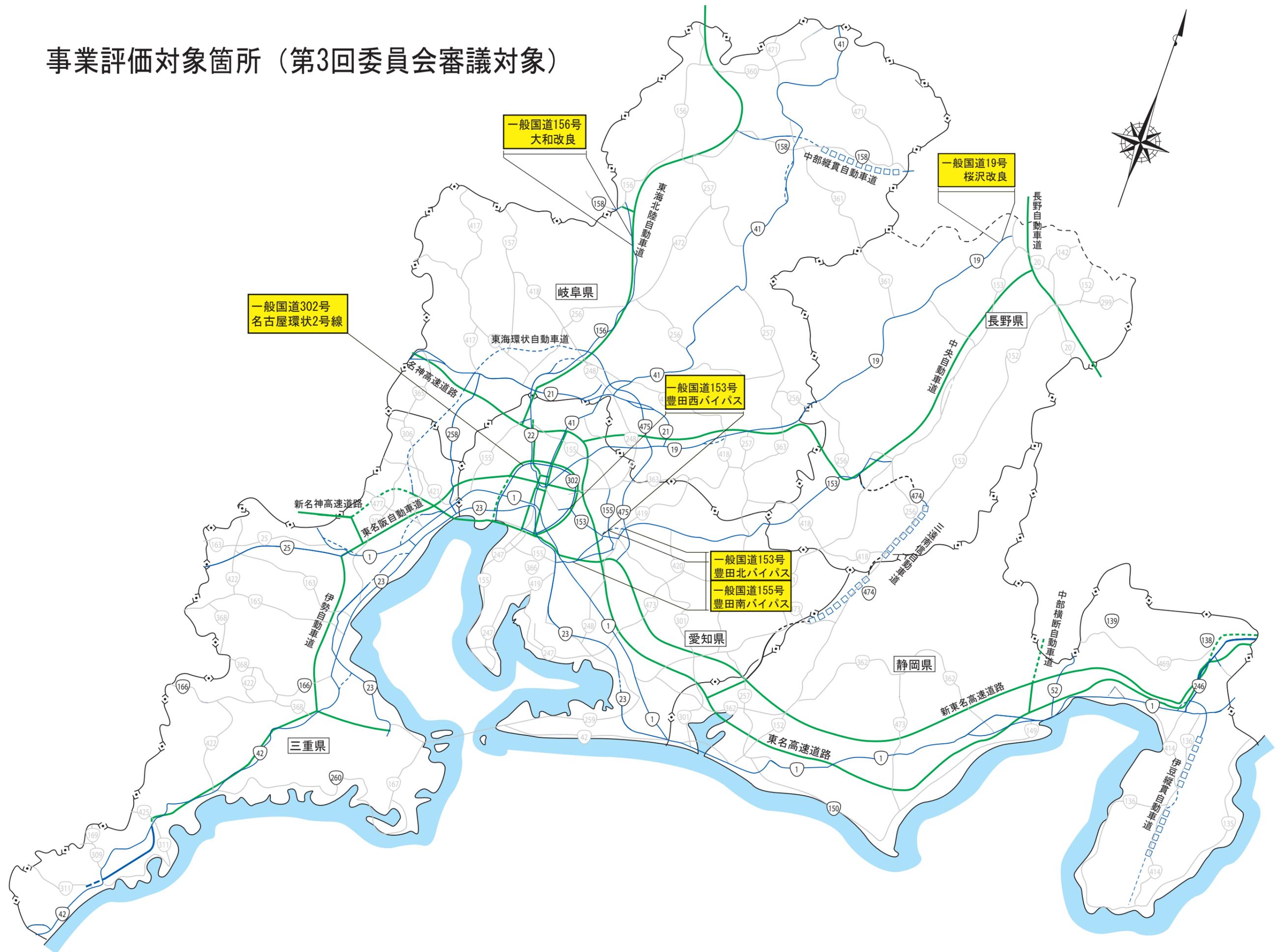
平成 28 年 12 月 16 日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 費用対効果分析実施判定票	3
4. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道19号 桜沢改良	9
○一般国道153号 豊田西バイパス	27
○一般国道156号 大和改良	49
○一般国道153号 豊田北バイパス	69
○一般国道155号 豊田南バイパス	88
○一般国道302号 名古屋環状2号線	110

事業評価対象箇所（第3回委員会審議対象）



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	2次	④	長野	19	一般国道19号 桜沢改良	・一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字贄川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長2.1kmのバイパス。 下記を主な目的として事業を推進。 ・災害への備え	2.1	H19	—	H21	H24	—	90	17	・現道区間では、要対策箇所が3箇所、カルテ対応箇所が5箇所存在。 ・過去、雪崩や豪雨による土石流、冠水が発生。19号(飯田国道管内)の全面通行止めについては、塩尻市(桜沢改良)、木祖村における通行止め時間が多い。	・塩尻市大字贄川から塩尻市大字宗賀(延長2.1km)は、早期開通に向けて、工事を推進。	—	事業継続	
2	2次	④	愛知	153	一般国道153号 豊田西バイパス	・一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・都市の再生 ・国土・地域ネットワークの構築 ・安全な生活環境の確保	13.3	S42	S41 S45 S47	S46	S48	—	316	85	・豊田西バイパスや豊田市中心部では、依然として、朝夕の通勤時などに交通が集中しているほか、並行する主要地方道及び県道では、年間約200件もの交通事故が発生。 ・近年、名古屋市と豊田市の通勤流動は、増加傾向にあるほか、豊田西バイパス沿線地域のDID地区(人口集中地区)も拡大傾向。	・豊田市西新町から豊田市東新町(延長1.0km)は、H26.3.16に部分立体化が完成。 ・残る、名古屋市天白区天白町から豊田市西新町(延長12.3km)については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施。	事業全体 (4.2) 残事業 (18.8)	事業継続	
3	2次	④	岐阜	156	一般国道156号 大和改良	・一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長2.6kmのバイパス。 下記を主な目的として事業を推進。 ・災害への備え	2.6	H1	—	H13	H20	1.6	78	88	・現道区間では、要対策箇所(落石・崩落)が2箇所、カルテ対応箇所(土石流・岩石崩壊・崩壊・落石・擁壁)が9箇所存在。 ・過去、現道では、山側斜面における土砂流出、落石・法面崩落、河川増水等による道路決壊や洗掘など、計16回の被災履歴。	・郡上市大和町剣から郡上市大和町万場(延長1.6km)は、H27.11.25に開通。 ・残る、郡上市大和町万場から郡上市白鳥町中津屋(延長1.0km)は、早期開通に向けて、工事を推進。	—	事業継続	
4	2次	④	愛知	153	一般国道153号 豊田北バイパス	・一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、豊田市扶桑町に至る延長5.7kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・都市の再生 ・国土・地域ネットワークの構築 ・個性ある地域の形成	5.7	H18 H20	S60 H2	H21	H25	—	376	33	・豊田市中心部を通過する国道153号では、依然として、朝夕ピーク時に交通が集中しているほか、豊田市中心部は地域の主要渋滞箇所として選定。 ・豊田市中心市街地の国道153号では、年間40件もの死傷事故が発生。	・豊田市逢妻町から豊田市扶桑町(延長5.7km)については、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進。	事業全体 (3.6) 残事業 (6.5)	事業継続	
5	2次	④	愛知	155	一般国道155号 豊田南バイパス	・一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から愛知県豊田市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・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	12.9	S48	S39 S47	S50	S58	9.2	791	76	・豊田市中心部を通過する国道155号や419号周辺では、依然として、朝夕ピーク時に交通が集中しているほか、豊田市中心部は地域の主要渋滞箇所として選定。 ・豊田市中心市街地の国道155号、419号では、年間68件もの死傷事故が発生。	・豊田市美山町から東新町(延長1.1km)はH26.3.16に開通。 ・残る、豊田市東新町から豊田市逢妻町(延長3.7km)は、早期開通にむけて、用地買収及び工事を推進。	事業全体 (3.0) 残事業 (9.1)	事業継続	
6	1次	⑤	愛知	302	一般国道302号 名古屋環状2号線	・一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町から愛知県中川区富田町に至る延長58.6km(海上部除く)の道路。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・個性ある地域の形成	58.6	S46	S57	S46	S48	58.6	5,681	92	・名古屋環状2号線の内側では、依然として交通渋滞が発生。	・平成22年度迄に暫定2車線で全線開通。残る2車線区間について、4車線化整備を推進。 ①あま市甚目寺から清須市一場(延長5.2km)は名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進 ②春日井市勝川町から名古屋市守山区喜多山(延長5.0km)は名鉄瀬戸線の立体化に向けた仮線工事を推進 ③海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野(延長4.2km)は早期の開通(完成4車線)を目指し、改良工、橋梁上部工等の工事を推進	事業全体 (2.3) 残事業 (2.2)	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2.(再評価該当項目)
 ①事業採択後3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で5年間を経過している事業
 ④再評価実施後3年間を経過している事業
 ⑤その他
 ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道19号 桜沢改良

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 分析費用:5(百万円) / H25~H27平均事業費:260(百万円) =1.9(%)>1.0(%)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道153号 豊田西バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) 交通量 B/C=3.8 事業費 B/C=3.9 事業期間 B/C=3.0 (残事業) 交通量 B/C=16.9 事業費 B/C=18.0 事業期間 B/C=18.0	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道156号 大和改良

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 分析費用:5(百万円) / H25~H27平均事業費:402(百万円) =1.2(%)>1.0(%)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道153号 豊田北バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■事業費の増加が10%以内 前回:342(億円)→今回:376(億円) 約10%の増額	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■変更あり 前回:H18~H37→今回:H18~H39 約10%の延長	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) 交通量 B/C=3.5 事業費 B/C=3.6 事業期間 B/C=3.3 (残事業) 交通量 B/C=4.6 事業費 B/C=4.7 事業期間 B/C=4.8	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
重点審議(大規模事業)とすることから、費用対効果分析を実施する。		

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道155号 豊田南バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) 交通量 B/C=3.1 事業費 B/C=3.1 事業期間 B/C=2.3 (残事業) 交通量 B/C=6.0 事業費 B/C=6.1 事業期間 B/C=6.1	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
重点審議(大規模事業)とすることから、費用対効果分析を実施する。		

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道302号 名古屋環状2号線

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	■変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	■事業費の増加が10%以内 前回:5,586(億円)→今回:5,681(億円) 約2%の増額	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	■事業期間の延長が10%以内 前回:S46~H35→今回:S46~H39 約8%の延長	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) 交通量 B/C=2.1 事業費 B/C=2.2 事業期間 B/C=2.4 (残事業) 交通量 B/C=1.6 事業費 B/C=1.6 事業期間 B/C=1.6	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
重点審議(大規模事業)とすることから、費用対効果分析を実施する。		

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：

事業名	一般国道19号桜沢改良 <small>さくらざわ</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	自：長野県塩尻市大字贅川 <small>ながの しおじり にえかわ</small> 至：長野県塩尻市大字宗賀 <small>ながの しおじり そうが</small>			延長	2.1 km
事業概要	<p>一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字贅川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長2.1 kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消を目的に計画された道路です。</p> <p>現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所（8箇所）や交通事故が多発している線形不良箇所など多くの課題があります。</p> <p>本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。</p>				
H19年度事業化	—	H21年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	90億円	事業進捗率	17%	供用済延長	0.0 km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には、防災上課題のある箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が3箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が5箇所存在し、過去には雪崩や豪雨により土石流、冠水が発生するなど災害の発生しやすい地域である。 ・特に、要対策箇所（擁壁・落石）においては、空石積擁壁中央付近に、9cm程度のせり出し、石の抜け落ちや、新たな落石（平成25年7月）が発生しており、抜本的な対応が早急に必要である。（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日）） 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良、災害・事故等による通行止め、生活環境）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での事故懸念及び経済性などを総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。 ・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁、トンネル等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日）） 				
事業の効果等	<p>① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （96億円（残事業=96億円））</p> <p>② 災害による被害の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活への影響の回避等 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避 		費用	(残事業)/(事業全体)	
			72 / 81 億円		
			事業費： 64/73 億円		
			維持管理費： 8.2/8.2 億円		
関係する地方公共団体等の意見	<p>知事の意見：</p> <p>一般国道19号「桜沢改良」は、防災点検における要対策箇所や交通事故が多発している線形不良箇所を回避するために必要不可欠な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。</p>				

事業評価監視委員会の意見	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・平成26年2月、要対策箇所で雪崩が発生し、約27時間の全面通行止め規制を実施。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は17%、用地進捗率100%。(平成27年度末)	
・今年度は塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)のトンネル工等を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)は、早期開通に向けて、工事を推進します。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	
<p>一般国道19号 桜沢改良 延長2.1km(2/2)</p> <p>橋梁 延長21.5m</p> <p>トンネル 延長1,499m</p> <p>橋梁 延長62m</p> <p>片平地区</p> <p>桜沢地区</p> <p>JR中央本線</p> <p>至名高層</p> <p>至塩尻</p> <p>至(主)塩川(谷)</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 桜沢改良 一般国道 主要地方道 防災課題箇所 	

- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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19号 桜沢改良
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	■費用 <input type="checkbox"/> 事業全体 事業費：73億円 維持管理費：8.2億円 <input type="checkbox"/> 残事業 事業費：64億円 維持管理費：8.2億円 ■効果 <input type="checkbox"/> 災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等 96億円 (注1) 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。 (注2) 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<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が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する			
<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			

		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業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>木曾郡木祖村</p> <p>第一次緊急輸送道路</p>

		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <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対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	国道19号現道（塩尻市大字豊川～塩尻市大字宗賀）区間が、災害等で通行止めになった際の代替路として機能
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：1,495t/年（17,878t/年→16,383t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・SPM法対策地域指定の別：対象外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：なし (推計結果) 評価対象区間（現道/並行区間等）：（区間名）国道19号（塩尻市片平地区～桜沢地区） 排出削減量：8.2t/年（19.3t/年→11.1t/年）、排出削減率：4割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・SPM法対策地域指定の別：対象外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：なし (推計結果) 評価対象区間（現道/並行区間等）：（区間名）国道19号（塩尻市片平地区～桜沢地区） 排出削減量：0.6t/年（1.1t/年→0.5t/年）、排出削減率：4割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	夜間騒音値の低減 国道19号（塩尻市片平地区）：69dB⇒48dB
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が見込まれる	

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19号	桜沢改良	L=2.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,200	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25年度		
単純合計	86億円	27億円	113億円
うち残事業分	77億円	27億円	105億円
基準年における 現在価値(C)	73億円	8.2億円	81億円
うち残事業分	64億円	8.2億円	72億円

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25年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	6.0億円	0.5億円	0.02億円	6.5億円
基準年における 現在価値(B)	88億円	8.0億円	0.3億円	96億円
うち残事業分	88億円	8.0億円	0.3億円	96億円

交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道19号 桜沢改良（事業全体・残事業）

（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：2.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	12,200
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	3
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.92
②主な周辺道路 ^{※4} 国道19号 並行区間 2.4km	交通量	[台/日]	12,200	200
	走行時間	[分]	6	4
	走行時間費用	[億円/年]	14.06	0.12
③その他道路合計 9.9km	走行時間費用	[億円/年]	26.77	27.83

			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：14.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	40.83	34.87	5.96

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名： 一般国道19号 桜沢改良

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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25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"/> (H17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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 過去15年間の当該区間での通行止め実績65時間から年間の通行止め日数を算定	(0.18) 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19号 桜沢改良

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算事業計画による値を採用)	<input checked="" 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"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道19号 桜沢改良
(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)	
				0.27		2.1		0.57	
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)			
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 18	1.3159	98.7						
-16年目	H 19	1.2653	97.6	0.69	0.82				
-15年目	H 20	1.2167	96.8	0.48	0.56				
-14年目	H 21	1.1699	95.6	0.92	1.04				
-13年目	H 22	1.1249	93.7	0.86	0.95				
-12年目	H 23	1.0816	92.1	0.86	0.93				
-11年目	H 24	1.0400	92.1	3.71	3.86				
基準年	H 25	1.0000	92.1	0.83	0.83				
-9年目	H 26	0.9615	92.1	6.23	5.99				
-8年目	H 27	0.9246	92.1	5.28	4.88				
-7年目	H 28	0.8890	92.1	5.40	4.80				
-6年目	H 29	0.8548	92.1	10.16	8.69				
-5年目	H 30	0.8219	92.1	18.57	15.26				
-4年目	H 31	0.7903	92.1	18.58	14.68				
-3年目	H 32	0.7599	92.1	6.69	5.08				
-2年目	H 33	0.7307	92.1	4.41	3.22				
-1年目	H 34	0.7026	92.1	2.05	1.44				
供用開始年次	H 35	0.6756	92.1		0.00	0.54	0.37		
1年目	H 36	0.6496	92.1		0.00	0.54	0.35		
2年目	H 37	0.6246	92.1		0.00	0.54	0.34		
3年目	H 38	0.6006	92.1		0.00	0.54	0.33		
4年目	H 39	0.5775	92.1		0.00	0.54	0.31		
5年目	H 40	0.5553	92.1		0.00	0.54	0.30		
6年目	H 41	0.5339	92.1		0.00	0.54	0.29		
7年目	H 42	0.5134	92.1		0.00	0.54	0.28		
8年目	H 43	0.4936	92.1		0.00	0.54	0.27		
9年目	H 44	0.4746	92.1		0.00	0.54	0.26		
10年目	H 45	0.4564	92.1		0.00	0.54	0.25		
11年目	H 46	0.4388	92.1		0.00	0.54	0.24		
12年目	H 47	0.4220	92.1		0.00	0.54	0.23		
13年目	H 48	0.4057	92.1		0.00	0.54	0.22		
14年目	H 49	0.3901	92.1		0.00	0.54	0.21		
15年目	H 50	0.3751	92.1		0.00	0.54	0.20		
16年目	H 51	0.3607	92.1		0.00	0.54	0.20		
17年目	H 52	0.3468	92.1		0.00	0.54	0.19		
18年目	H 53	0.3335	92.1		0.00	0.54	0.18		
19年目	H 54	0.3207	92.1		0.00	0.54	0.17		
20年目	H 55	0.3083	92.1		0.00	0.54	0.17		
21年目	H 56	0.2965	92.1		0.00	0.54	0.16		
22年目	H 57	0.2851	92.1		0.00	0.54	0.15		
23年目	H 58	0.2741	92.1		0.00	0.54	0.15		
24年目	H 59	0.2636	92.1		0.00	0.54	0.14		
25年目	H 60	0.2534	92.1		0.00	0.54	0.14		
26年目	H 61	0.2437	92.1		0.00	0.54	0.13		
27年目	H 62	0.2343	92.1		0.00	0.54	0.13		
28年目	H 63	0.2253	92.1		0.00	0.54	0.12		
29年目	H 64	0.2166	92.1		0.00	0.54	0.12		
30年目	H 65	0.2083	92.1		0.00	0.54	0.11		
31年目	H 66	0.2003	92.1		0.00	0.54	0.11		
32年目	H 67	0.1926	92.1		0.00	0.54	0.10		
33年目	H 68	0.1852	92.1		0.00	0.54	0.10		
34年目	H 69	0.1780	92.1		0.00	0.54	0.10		
35年目	H 70	0.1712	92.1		0.00	0.54	0.09		
36年目	H 71	0.1646	92.1		0.00	0.54	0.09		
37年目	H 72	0.1583	92.1		0.00	0.54	0.09		
38年目	H 73	0.1522	92.1		0.00	0.54	0.08		
39年目	H 74	0.1463	92.1		0.00	0.54	0.08		
40年目	H 75	0.1407	92.1		0.00	0.54	0.08		
41年目	H 76	0.1353	92.1		0.00	0.54	0.07		
42年目	H 77	0.1301	92.1		0.00	0.54	0.07		
43年目	H 78	0.1251	92.1		0.00	0.54	0.07		
44年目	H 79	0.1203	92.1		0.00	0.54	0.07		
45年目	H 80	0.1157	92.1		0.00	0.54	0.06		
46年目	H 81	0.1112	92.1		0.00	0.54	0.06		
47年目	H 82	0.1069	92.1		0.00	0.54	0.06		
48年目	H 83	0.1028	92.1		0.00	0.54	0.06		
49年目	H 84	0.0989	92.1	-0.10	-0.01	0.54	0.05		
合計				85.62	73.03	27.14	8.19		
単純事業費計				85.72		27.14			

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。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道19号 桜沢改良
(残事業)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

				単価 (億円)		延長 (km)	単価 (億円)	
				0.27		2.1	0.57	
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)		
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	
-17年目	H 18	1.3159	98.7					
-16年目	H 19	1.2653	97.6					
-15年目	H 20	1.2167	96.8					
-14年目	H 21	1.1699	95.6					
-13年目	H 22	1.1249	93.7					
-12年目	H 23	1.0816	92.1					
-11年目	H 24	1.0400	92.1					
基準年	H 25	1.0000	92.1					
-9年目	H 26	0.9615	92.1	6.23	5.99			
-8年目	H 27	0.9246	92.1	5.28	4.88			
-7年目	H 28	0.8890	92.1	5.40	4.80			
-6年目	H 29	0.8548	92.1	10.16	8.69			
-5年目	H 30	0.8219	92.1	18.57	15.26			
-4年目	H 31	0.7903	92.1	18.58	14.68			
-3年目	H 32	0.7599	92.1	6.69	5.08			
-2年目	H 33	0.7307	92.1	4.41	3.22			
-1年目	H 34	0.7026	92.1	2.05	1.44			
供用開始年次	H 35	0.6756	92.1		0.00	0.54	0.37	
1年目	H 36	0.6496	92.1		0.00	0.54	0.35	
2年目	H 37	0.6246	92.1		0.00	0.54	0.34	
3年目	H 38	0.6006	92.1		0.00	0.54	0.33	
4年目	H 39	0.5775	92.1		0.00	0.54	0.31	
5年目	H 40	0.5553	92.1		0.00	0.54	0.30	
6年目	H 41	0.5339	92.1		0.00	0.54	0.29	
7年目	H 42	0.5134	92.1		0.00	0.54	0.28	
8年目	H 43	0.4936	92.1		0.00	0.54	0.27	
9年目	H 44	0.4746	92.1		0.00	0.54	0.26	
10年目	H 45	0.4564	92.1		0.00	0.54	0.25	
11年目	H 46	0.4388	92.1		0.00	0.54	0.24	
12年目	H 47	0.4220	92.1		0.00	0.54	0.23	
13年目	H 48	0.4057	92.1		0.00	0.54	0.22	
14年目	H 49	0.3901	92.1		0.00	0.54	0.21	
15年目	H 50	0.3751	92.1		0.00	0.54	0.20	
16年目	H 51	0.3607	92.1		0.00	0.54	0.20	
17年目	H 52	0.3468	92.1		0.00	0.54	0.19	
18年目	H 53	0.3335	92.1		0.00	0.54	0.18	
19年目	H 54	0.3207	92.1		0.00	0.54	0.17	
20年目	H 55	0.3083	92.1		0.00	0.54	0.17	
21年目	H 56	0.2965	92.1		0.00	0.54	0.16	
22年目	H 57	0.2851	92.1		0.00	0.54	0.15	
23年目	H 58	0.2741	92.1		0.00	0.54	0.15	
24年目	H 59	0.2636	92.1		0.00	0.54	0.14	
25年目	H 60	0.2534	92.1		0.00	0.54	0.14	
26年目	H 61	0.2437	92.1		0.00	0.54	0.13	
27年目	H 62	0.2343	92.1		0.00	0.54	0.13	
28年目	H 63	0.2253	92.1		0.00	0.54	0.12	
29年目	H 64	0.2166	92.1		0.00	0.54	0.12	
30年目	H 65	0.2083	92.1		0.00	0.54	0.11	
31年目	H 66	0.2003	92.1		0.00	0.54	0.11	
32年目	H 67	0.1926	92.1		0.00	0.54	0.10	
33年目	H 68	0.1852	92.1		0.00	0.54	0.10	
34年目	H 69	0.1780	92.1		0.00	0.54	0.10	
35年目	H 70	0.1712	92.1		0.00	0.54	0.09	
36年目	H 71	0.1646	92.1		0.00	0.54	0.09	
37年目	H 72	0.1583	92.1		0.00	0.54	0.09	
38年目	H 73	0.1522	92.1		0.00	0.54	0.08	
39年目	H 74	0.1463	92.1		0.00	0.54	0.08	
40年目	H 75	0.1407	92.1		0.00	0.54	0.08	
41年目	H 76	0.1353	92.1		0.00	0.54	0.07	
42年目	H 77	0.1301	92.1		0.00	0.54	0.07	
43年目	H 78	0.1251	92.1		0.00	0.54	0.07	
44年目	H 79	0.1203	92.1		0.00	0.54	0.07	
45年目	H 80	0.1157	92.1		0.00	0.54	0.06	
46年目	H 81	0.1112	92.1		0.00	0.54	0.06	
47年目	H 82	0.1069	92.1		0.00	0.54	0.06	
48年目	H 83	0.1028	92.1		0.00	0.54	0.06	
49年目	H 84	0.0989	92.1		0.00	0.54	0.05	
合計				77.36	64.05	27.14	8.19	
単純事業費計				77.36		27.14		

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19号 桜沢改良（事業全体・残事業）（通常+災害）

年次	年度 (基準年) H 25	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6756	92.1	2.14	0.70	3.14	5.98	4.04	0.14	0.05	0.35	0.54	0.36	0.02	0.01	6.54	4.42
1年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6496	92.1	2.14	0.69	3.14	5.98	3.88	0.14	0.05	0.35	0.54	0.35	0.02	0.01	6.54	4.25
2年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6246	92.1	2.14	0.69	3.15	5.98	3.73	0.14	0.05	0.35	0.54	0.34	0.02	0.01	6.53	4.08
3年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6006	92.1	2.14	0.68	3.15	5.97	3.59	0.14	0.05	0.35	0.54	0.32	0.02	0.01	6.53	3.92
4年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5775	92.1	2.15	0.68	3.15	5.97	3.45	0.14	0.05	0.35	0.54	0.31	0.02	0.01	6.53	3.77
5年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5553	92.1	2.15	0.67	3.15	5.97	3.31	0.14	0.04	0.35	0.54	0.30	0.02	0.01	6.53	3.62
6年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5339	92.1	2.15	0.66	3.15	5.96	3.18	0.14	0.04	0.35	0.54	0.29	0.02	0.01	6.52	3.48
7年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5134	92.1	2.15	0.66	3.15	5.96	3.06	0.14	0.04	0.35	0.54	0.28	0.02	0.01	6.52	3.35
8年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4936	92.1	2.13	0.65	3.16	5.95	2.94	0.14	0.04	0.35	0.54	0.27	0.02	0.01	6.50	3.21
9年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4746	92.1	2.12	0.65	3.17	5.93	2.82	0.14	0.04	0.35	0.54	0.25	0.02	0.01	6.49	3.08
10年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4564	92.1	2.10	0.65	3.18	5.92	2.70	0.14	0.04	0.36	0.54	0.24	0.02	0.01	6.48	2.96
11年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4388	92.1	2.08	0.64	3.18	5.91	2.59	0.14	0.04	0.36	0.54	0.24	0.02	0.01	6.46	2.84
12年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4220	92.1	2.07	0.64	3.19	5.89	2.49	0.14	0.04	0.36	0.54	0.23	0.02	0.01	6.45	2.72
13年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4057	92.1	2.05	0.63	3.20	5.88	2.39	0.13	0.04	0.36	0.53	0.22	0.02	0.01	6.43	2.61
14年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3901	92.1	2.03	0.63	3.20	5.86	2.29	0.13	0.04	0.36	0.53	0.21	0.02	0.01	6.42	2.50
15年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3751	92.1	2.02	0.63	3.21	5.85	2.19	0.13	0.04	0.36	0.53	0.20	0.02	0.01	6.40	2.40
16年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3607	92.1	2.00	0.62	3.22	5.84	2.11	0.13	0.04	0.36	0.53	0.19	0.02	0.01	6.39	2.30
17年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3468	92.1	1.98	0.62	3.22	5.82	2.02	0.13	0.04	0.36	0.53	0.18	0.02	0.01	6.37	2.21
18年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3335	92.1	1.96	0.61	3.23	5.81	1.94	0.13	0.04	0.36	0.53	0.18	0.02	0.01	6.36	2.12
19年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3207	92.1	1.95	0.61	3.24	5.80	1.86	0.13	0.04	0.36	0.53	0.17	0.02	0.01	6.34	2.03
20年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3083	92.1	1.93	0.60	3.25	5.78	1.78	0.13	0.04	0.36	0.53	0.16	0.02	0.01	6.33	1.95
21年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2965	92.1	1.91	0.60	3.25	5.77	1.71	0.13	0.04	0.36	0.53	0.16	0.02	0.01	6.32	1.87
22年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2851	92.1	1.90	0.60	3.26	5.75	1.64	0.12	0.04	0.36	0.53	0.15	0.02	0.01	6.30	1.80
23年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2741	92.1	1.88	0.59	3.27	5.74	1.57	0.12	0.04	0.37	0.53	0.14	0.02	0.00	6.29	1.72
24年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2636	92.1	1.86	0.59	3.27	5.73	1.51	0.12	0.04	0.37	0.53	0.14	0.02	0.00	6.27	1.65
25年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2534	92.1	1.85	0.58	3.28	5.71	1.45	0.12	0.04	0.37	0.53	0.13	0.02	0.00	6.26	1.59
26年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2437	92.1	1.83	0.58	3.29	5.70	1.39	0.12	0.04	0.37	0.53	0.13	0.02	0.00	6.24	1.52
27年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2343	92.1	1.81	0.58	3.29	5.68	1.33	0.12	0.04	0.37	0.53	0.12	0.02	0.00	6.23	1.46
28年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2253	92.1	1.80	0.57	3.30	5.67	1.28	0.12	0.04	0.37	0.53	0.12	0.02	0.00	6.21	1.40
29年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2166	92.1	1.78	0.57	3.31	5.66	1.23	0.12	0.04	0.37	0.53	0.11	0.02	0.00	6.20	1.34
30年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2083	92.1	1.76	0.56	3.31	5.64	1.18	0.12	0.04	0.37	0.52	0.11	0.02	0.00	6.18	1.29
31年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2003	92.1	1.75	0.56	3.32	5.63	1.13	0.11	0.04	0.37	0.52	0.10	0.02	0.00	6.17	1.24
32年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1926	92.1	1.73	0.56	3.33	5.62	1.08	0.11	0.04	0.37	0.52	0.10	0.02	0.00	6.16	1.19
33年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1852	92.1	1.71	0.55	3.34	5.60	1.04	0.11	0.04	0.37	0.52	0.10	0.02	0.00	6.14	1.14
34年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1780	92.1	1.70	0.55	3.34	5.59	1.00	0.11	0.04	0.37	0.52	0.09	0.02	0.00	6.13	1.09
35年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1712	92.1	1.68	0.54	3.35	5.58	0.95	0.11	0.04	0.38	0.52	0.09	0.02	0.00	6.11	1.05
36年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1646	92.1	1.67	0.54	3.36	5.56	0.92	0.11	0.04	0.38	0.52	0.09	0.02	0.00	6.10	1.00
37年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1583	92.1	1.65	0.54	3.36	5.55	0.88	0.11	0.04	0.38	0.52	0.08	0.02	0.00	6.09	0.96
38年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1522	92.1	1.63	0.53	3.37	5.54	0.84	0.11	0.04	0.38	0.52	0.08	0.02	0.00	6.07	0.92
39年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1463	92.1	1.62	0.53	3.38	5.52	0.81	0.11	0.04	0.38	0.52	0.08	0.02	0.00	6.06	0.89
40年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1407	92.1	1.60	0.52	3.38	5.51	0.78	0.11	0.03	0.38	0.52	0.07	0.02	0.00	6.04	0.85
41年目	H 76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	0.1353	92.1	1.58	0.52	3.39	5.50	0.74	0.10	0.03	0.38	0.52	0.07	0.02	0.00	6.03	0.82
42年目	H 77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	0.1301	92.1	1.57	0.52	3.40	5.48	0.71	0.10	0.03	0.38	0.52	0.07	0.02	0.00	6.02	0.78
43年目	H 78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	0.1251	92.1	1.55	0.51	3.41	5.47	0.68	0.10	0.03	0.38	0.52	0.06	0.02	0.00	6.00	0.75
44年目	H 79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	0.1203	92.1	1.54	0.51	3.41	5.46	0.66	0.10	0.03	0.38	0.52	0.06	0.02	0.00	5.99	0.72
45年目	H 80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	0.1157	92.1	1.52	0.50	3.42	5.44	0.63	0.10	0.03	0.38	0.52	0.06	0.02	0.00	5.97	0.69
46年目	H 81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	0.1112	92.1	1.50	0.50	3.43	5.43	0.60	0.10	0.03	0.38	0.52	0.06	0.02	0.00	5.96	0.66
47年目	H 82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	0.1069	92.1	1.49	0.50	3.43	5.42	0.58	0.10	0.03	0.38	0.52	0.06	0.02	0.00	5.95	0.64
48年目	H 83	0.98935	0.99202	1.00203	0.99252	0.1028	92.1	1.47	0.49	3.44	5.41	0.56	0.10	0.03	0.39	0.51	0.05	0.01	0.00	5.93	0.61
49年目	H 84	0.98928	0.99197	1.00203	0.99248	0.0989	92.1	1.46	0.49	3.45	5.39	0.53	0.10	0.03	0.39	0.51	0.05	0.01	0.00	5.92	0.59
合 計								92.39	29.38	163.97	285.75	87.75	6.06	1.96	18.36	26.38	8.03	0.88	0.28	313.01	96.05

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道19号	桜沢改良	2	2.1km

■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			式	1	7,785	
	改良費		式	1	566	
		土工	m ³	30,270	60	切土(30,270m ³)、盛土(0m ³)、残土処理(22,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	-		
		法面工	m ²	3,850	340	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	90	L型擁壁、U型擁壁、ブロック積み擁壁等
		管渠工	m	33	1	
		函渠工	m	11	12	付替市道部本線横断
		排水工	m	1,720	41	
		中央分離帯工	m	-		
		雑工	式	1	22	撤去工
	橋梁費		式	1	507	
		100m以上	m	-		
		100m未満	m	84	507	鋼橋1橋、PC橋1橋
	トンネル費		式	1	6,518	
		NATM	m	1,499	6,518	
		シールド	m	-		
	IC・JCT費		式	1		
		IC	箇所	-		
		JCT	箇所	-		
	舗装費		式	1	125	
		車道舗装	m ²	6,273	122	
		歩道舗装	m ²	840	3	
	付帯施設費		式	1	69	
		交通管理施設工	式	1	69	防護柵、縁石、区画線、視線誘導、道路照明等
		遮音壁	m	-		
	②用地及補償費		式	1	24	
用地費			m ²	10,856	10	
		宅地	m ²	-		
		田畑	m ²	1,432	6	
		山林・原野	m ²	9,392	3	
		その他	m ²	32	0.1	墓地
補償費	式	1	14			
③間接経費		式	1	1,191	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				9,000		

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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19号	桜沢改良	2	2.1km

■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	2.1	550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			2,550	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道19号	桜沢改良	2	2.1km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	6,527	
	改良費		式	1	451	
		土工	m ³	30,270	42	切土(30,270m ³)、盛土(0m ³)、残土処理(22,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	-		
		法面工	m ²	3,850	243	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	90	L型擁壁、U型擁壁、ブロック積み擁壁等
		管渠工	m	33	1	
		函渠工	m	11	12	付替市道部本線横断
		排水工	m	1,720	41	
		中央分離帯工	m	-		
		雑工	式	1	22	撤去工
	橋梁費		式	1	302	
		100m以上	m	-		
		100m未満	m	84	302	鋼橋1橋、PC橋1橋
	トンネル費		式	1	5,580	
		NATM	m	1,499	5,580	
		シールド	m	-		
	IC・JCT費		式	1		
		IC	箇所	-		
		JCT	箇所	-		
	舗装費		式	1	125	
		車道舗装	m ²	6,273	122	
		歩道舗装	m ²	840	3	
	付帯施設費		式	1	69	
		交通管理施設工	式	1	69	防護柵、縁石、区画線、視線誘導、道路照明等
		遮音壁	m	-		
	②用地及補償費			式	1	
用地費			m ²	-		
		宅地	m ²	-		
		田畑	m ²	-		
		山林・原野	m ²	-		
		その他	m ²	-		
補償費		式	-			
③間接経費			式	1	353	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					6,880	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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19号	桜沢改良	2	2.1km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.1	550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			2,550	

【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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：_____

事業名：一般国道153号 豊田西バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 中部地方整備局
起終点：自：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町	延長：13.3km	
事業概要 一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。 豊田西バイパスや並行する現道等には、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い区間が多数存在するなどの課題があります。 本事業は、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援等の効果を見込んでいます。		
昭和42年度事業化	昭和41、昭和45、昭和47年度 都市計画決定	昭和46年度用地着手 昭和48年度工事着手
全体事業費：316億円	事業進捗率：85%	供用済延長：0.0km (6車線化区間)
計画交通量：77,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 4.2 (残事業) 18.8 総費用：(残事業)/(事業全体) 73/874億円 事業費：34/776億円 維持管理費：40/98億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 1,381/3,690億円 走行時間短縮便益：1,344/3,380億円 走行費用減少便益：32/262億円 交通事故減少便益：5.1/47億円
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=3.8~4.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=16.9~20.7(交通量±10%) 事業費：B/C=3.9~4.6(事業費±10%) 事業費：B/C=18.0~19.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~5.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=18.0~19.5(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 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する。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。		
県知事の意見		

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 豊田西バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。また、名古屋市と豊田市間を結ぶ国道153号現道の渋滞緩和と所要時間短縮による地域間の連携強化を求める地元の期待も大きいことから、残る区間の早期整備をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田西バイパスでは朝夕の通勤時などに交通が集中し、地域の主要渋滞箇所として3区間・9箇所が指定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田西バイパス及び並行する主要地方道・県道では死傷事故率の高い区間が多数存在。
- ・名古屋市と豊田市は地域間のつながりが強く、近年においても通勤流動は増加傾向にあり、名古屋都市圏と近隣市町村との地域連携促進において道路整備が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は85%。用地取得率は100%。（平成27年度末）
- ・平成18年度に全線暫定4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市西新町から豊田市東新町間（延長1.0km）は、平成26年3月16日に部分立体化が完成。
- ・残る、名古屋市天白区天白町から豊田市西新町（延長12.3km）については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施します。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

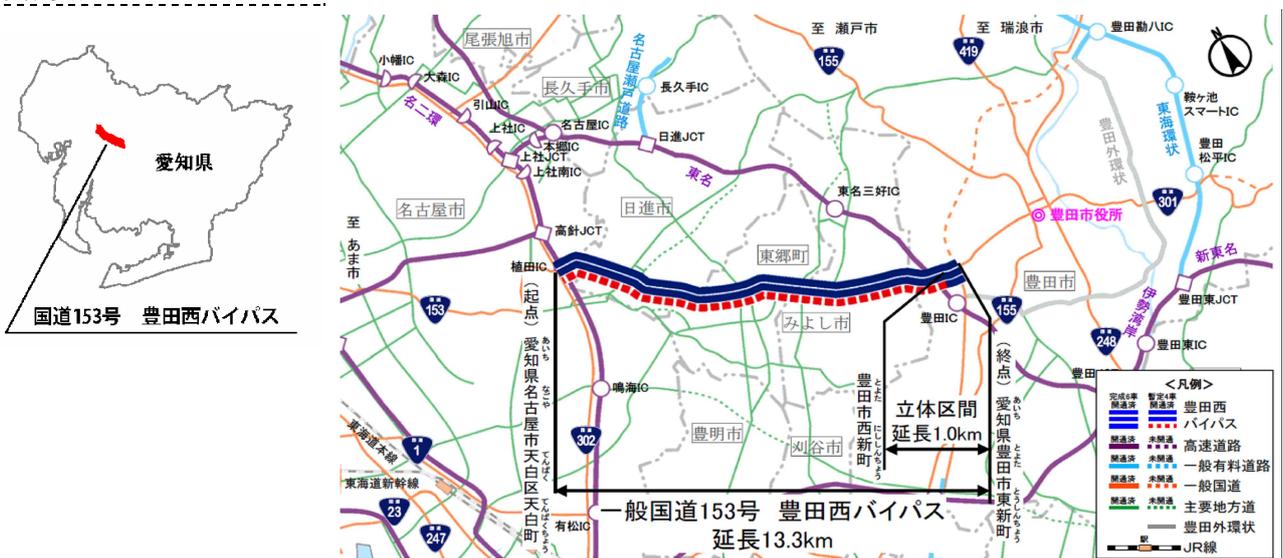
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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153号 豊田西バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=4.2 経済的純現在価値(B-C)=2,816億円 経済的内部収益率(EIRR)=7.8% 残事業:費用便益比(B/C)=18.8 経済的純現在価値(B-C)=1,308億円 経済的内部収益率(EIRR)=41.5%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(未整備):18,207万人・時間/年 渋滞損失削減時間:809万人・時間/年(18,207万人・時間/年⇒17,398万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(一)豊田東郷線、(主)名古屋岡崎線 並行区間の渋滞損失時間(未整備):277万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:36万人・時間/年(277万人・時間/年⇒242万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:1割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 豊田西バイパス(23301530300:豊田市本新町) 改善見込み 旅行速度:15.4km/h→23.8km/h
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス(星ヶ丘・豊田線:赤池駅～豊田市(衣ヶ原経由、新屋経由)、赤池駅～イオン三好店アイモール前) 日進市内巡回バス くるりんバス(市役所 起終点巡回:西コース、南西コース、南コース) 東郷町コミュニティバス じゅんかい君(いこまい館 起終点巡回:北コース)
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<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が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	日進赤池箕ノ手土地区画整理事業、東郷セントラル土地区画整理事業、三好中部地区土地区画整理事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/>	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)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 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	名古屋市天白区～豊田市間のアクセス性向上(52分 → 34分)	
	<input type="checkbox"/>	現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/>	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input type="checkbox"/>	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/>	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/>	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/>	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/>	バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/>	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/>	市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/>	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	(県)豊田東郷線:高嶺交差点(533件/億台キロ)(H20~23年データ)
		<input type="checkbox"/>	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/>	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<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	愛知県地域防災計画にて、第一次緊急輸送路に位置づけられる
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である東名高速道路が通行止になった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/>	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/>	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/>	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 27.6 千t/年(3,147.2千t/年 ⇒ 3,119.6千t/年)
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):((一)豊田東郷線、(主)名古屋岡崎線) 排出削減量:8.2t/年、排出削減率:1割削減 豊田西バイパス区間 Nox排出増加量:35.5t/年
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):((一)豊田東郷線、(主)名古屋岡崎線) 排出削減量:0.5t/年、排出削減率:1割削減 豊田西バイパス区間 SPM排出増加量:1.9t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が期待される	

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153号	豊田西バイパス	L=13.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
77,200	6	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25年度		
単純合計	309億円	189億円	498億円
うち残事業分	48億円	149億円	196億円
基準年における 現在価値 (C)	776億円	98億円	874億円
うち残事業分	34億円	40億円	73億円

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25年度			
供用年	平成19年度			
単年便益 (初年便益)	83億円	8.6億円	1.6億円	93億円
基準年における 現在価値 (B)	3,380億円	262億円	47億円	3,690億円
うち残事業分	1,344億円	32億円	5.1億円	1,381億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	4.2
経済的純現在価値（事業全体）	2,816億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.8%
費用便益比（残事業）	18.8
経済的純現在価値（残事業）	1,308億円
経済的内部収益率（残事業）	41.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	77,200台/日	±10%	3.8～4.6
事業費	309億円	±10%	3.9～4.6
事業期間	55年	±20%	3.0～5.7

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	77,200台/日	±10%	16.9～20.7
事業費	48億円	±10%	18.0～19.7
事業期間	12年	±20%	18.0～19.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道153号 豊田西バイパス（事業全体）

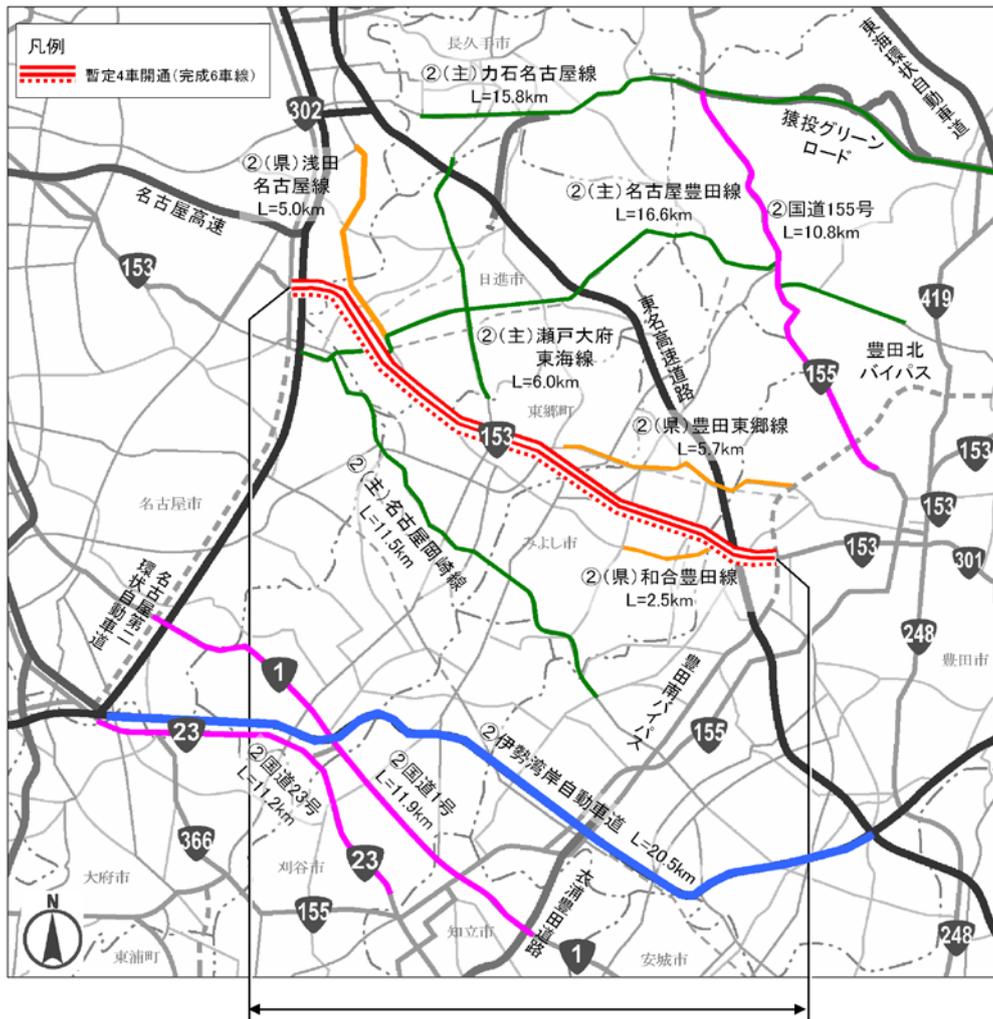
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:13.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	46,100	77,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	28.8	21.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	241.21	295.49	
②主な周辺道路 ^{※4}	伊勢湾岸自動車道: 20.5km	交通量	[台/日]	87,700	83,700
		走行時間	[分]	21.8	20.6
		走行時間費用	[億円/年]	384.35	348.75
	(主)力石名古屋線: 15.8km	交通量	[台/日]	20,500	17,400
		走行時間	[分]	31.4	30.1
		走行時間費用	[億円/年]	125.61	99.02
	国道1号: 11.9km	交通量	[台/日]	47,400	45,000
		走行時間	[分]	22.8	21.9
		走行時間費用	[億円/年]	190.27	171.07
	(県)浅田名古屋線: 5.0km	交通量	[台/日]	20,200	18,400
		走行時間	[分]	19.5	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	74.41	58.71
	国道23号: 11.2km	交通量	[台/日]	76,300	74,500
		走行時間	[分]	17.8	17.3
		走行時間費用	[億円/年]	254.47	240.18
	(主)名古屋豊田線: 16.6km	交通量	[台/日]	11,000	9,100
		走行時間	[分]	37.8	37.2
		走行時間費用	[億円/年]	75.36	61.34
	(主)名古屋岡崎線: 11.5km	交通量	[台/日]	22,800	20,200
		走行時間	[分]	25.5	25.1
		走行時間費用	[億円/年]	107.88	95.46
	国道155号: 10.8km	交通量	[台/日]	20,900	18,600
		走行時間	[分]	20.2	19.3
		走行時間費用	[億円/年]	77.32	66.68
(県)豊田東郷線:5.7km	交通量	[台/日]	12,700	10,300	
	走行時間	[分]	15.1	13.8	
	走行時間費用	[億円/年]	34.15	25.61	
(主)瀬戸大府東海線: 6.0km	交通量	[台/日]	38,800	37,800	
	走行時間	[分]	11.3	10.5	
	走行時間費用	[億円/年]	75.23	68.84	
(県)和合豊田線:2.5km	交通量	[台/日]	11,600	11,400	
	走行時間	[分]	7.1	6.3	
	走行時間費用	[億円/年]	13.67	12.52	
③その他道路合計 :1,639.7km	走行時間費用	[億円/年]	9,233.26	9,154.29	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 1,770.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,887.19	10,697.96	189.23

- ※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



①国道153号 豊田西バイパス
L=13.3km

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道153号 豊田西バイパス（残事業）

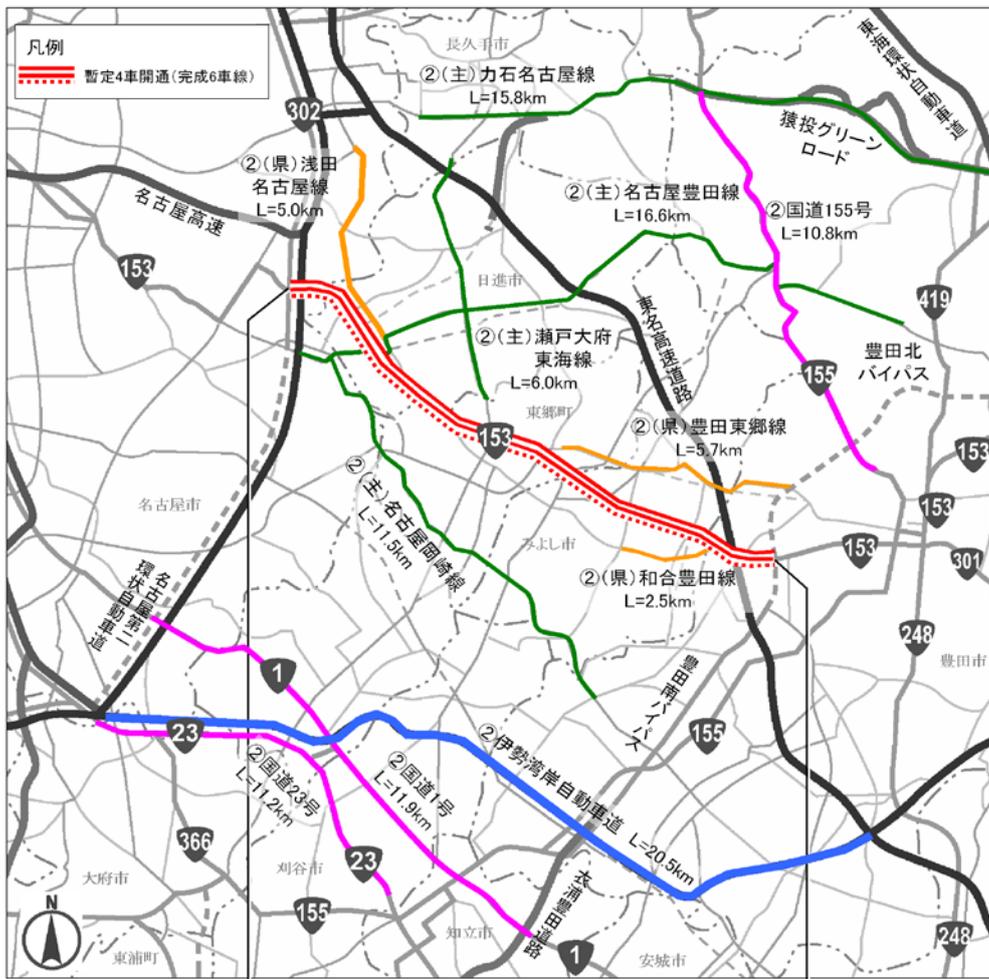
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:13.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	51,200	77,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	26.6	21.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	248.35	295.49	
②主な周辺道路 ^{※4}	伊勢湾岸自動車道: 20.5km	交通量	[台/日]	87,300	83,700
		走行時間	[分]	21.7	20.6
		走行時間費用	[億円/年]	380.49	348.75
	(主)カ石名古屋線: 15.8km	交通量	[台/日]	20,100	17,400
		走行時間	[分]	32.0	30.1
		走行時間費用	[億円/年]	126.56	99.02
	国道1号: 11.9km	交通量	[台/日]	46,400	45,000
		走行時間	[分]	22.7	21.9
		走行時間費用	[億円/年]	184.67	171.07
	(県)浅田名古屋線: 5.0km	交通量	[台/日]	19,900	18,400
		走行時間	[分]	19.4	16.8
		走行時間費用	[億円/年]	72.94	58.71
	国道23号: 11.2km	交通量	[台/日]	76,200	74,500
		走行時間	[分]	17.8	17.3
		走行時間費用	[億円/年]	253.29	240.18
	(主)名古屋豊田線: 16.6km	交通量	[台/日]	11,000	9,100
		走行時間	[分]	37.7	37.2
		走行時間費用	[億円/年]	75.21	61.34
	(主)名古屋岡崎線: 11.5km	交通量	[台/日]	22,900	20,200
		走行時間	[分]	25.4	25.1
		走行時間費用	[億円/年]	108.32	95.46
	国道155号: 10.8km	交通量	[台/日]	20,200	18,600
		走行時間	[分]	19.8	19.3
		走行時間費用	[億円/年]	73.90	66.68
	(県)豊田東郷線:5.7km	交通量	[台/日]	11,800	10,300
		走行時間	[分]	14.6	13.8
		走行時間費用	[億円/年]	30.85	25.61
(主)瀬戸大府東海線: 6.0km	交通量	[台/日]	38,000	37,800	
	走行時間	[分]	11.4	10.5	
	走行時間費用	[億円/年]	73.99	68.84	
(県)和合豊田線:2.5km	交通量	[台/日]	12,400	11,400	
	走行時間	[分]	6.6	6.3	
	走行時間費用	[億円/年]	13.93	12.52	
③その他道路合計 :1,639.7km	走行時間費用	[億円/年]	9,163.53	9,154.29	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)	
合計:1,770.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,806.03	10,697.96	108.07

- ※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



①国道153号 豊田西バイパス
L=13.3km

費用便益分析の条件

事業名：一般国道153号 豊田西バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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25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"/> (H17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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算事業計画による値を採用)	<input checked="" 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"/>
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道153号 豊田西バイパス
(事業全体)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価 (億円)
0.34	13.3	4.50

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-36年目	S 46	5.1928	45.6	0.46	4.85		
-35年目	S 47	4.9931	48.7	2.02	19.12		
-34年目	S 48	4.8010	56.1	0.70	5.52		
-33年目	S 49	4.6164	66.9	1.44	9.15		
-32年目	S 50	4.4388	70.7	0.96	5.53		
-31年目	S 51	4.2681	76.7	13.59	69.71		
-30年目	S 52	4.1039	81.3	19.89	92.48		
-29年目	S 53	3.9461	84.7	25.06	107.54		
-28年目	S 54	3.7943	86.9	23.88	96.04		
-27年目	S 55	3.6484	92.4	19.55	71.08		
-26年目	S 56	3.5081	94.8	11.92	40.63		
-25年目	S 57	3.3731	95.8	9.77	31.67		
-24年目	S 58	3.2434	96.8	3.91	12.08		
-23年目	S 59	3.1187	98.7	3.40	9.89		
-22年目	S 60	2.9987	99.5	1.89	5.24		
-21年目	S 61	2.8834	101.2	2.88	7.56		
-20年目	S 62	2.7725	101.0	1.71	4.32		
-19年目	S 63	2.6658	101.5	1.29	3.11		
-18年目	H 1	2.5633	104.2	1.30	2.95		
-17年目	H 2	2.4647	106.5	1.55	3.31		
-16年目	H 3	2.3699	109.1	7.09	14.18		
-15年目	H 4	2.2788	110.6	5.30	10.06		
-14年目	H 5	2.1911	110.9	9.67	17.59		
-13年目	H 6	2.1068	110.8	9.81	17.17		
-12年目	H 7	2.0258	109.9	2.89	4.91		
-11年目	H 8	1.9479	109.5	4.49	7.35		
-10年目	H 9	1.8730	110.4	4.67	7.29		
-9年目	H 10	1.8009	109.9	5.48	8.26		
-8年目	H 11	1.7317	108.4	3.95	5.82		
-7年目	H 12	1.6651	107.2	0.19	0.27		
-6年目	H 13	1.6010	105.7	0.19	0.27		
-5年目	H 14	1.5395	103.8	2.29	3.12		
-4年目	H 15	1.4802	102.3	1.57	2.09		
-3年目	H 16	1.4233	101.0	5.90	7.66		
-2年目	H 17	1.3686	99.6	7.23	9.15		
-1年目	H 18	1.3159	98.7	4.00	4.91		
暫定供用開始年次	H 19	1.2653	97.6	1.43	1.71	2.97	3.55
1年目	H 20	1.2167	96.8	2.12	2.45	2.97	3.44
2年目	H 21	1.1699	95.6	2.15	2.43	2.97	3.35
3年目	H 22	1.1249	93.7	5.14	5.69	2.97	3.29
4年目	H 23	1.0816	92.1	5.76	6.23	2.97	3.21
5年目	H 24	1.0400	92.1	12.03	12.51	2.97	3.09
基準年	H 25	1.0000	92.1	10.38	10.38	2.97	2.97
7年目	H 26	0.9615	92.1	2.48	2.38	2.97	2.86
8年目	H 27	0.9246	92.1	0.43	0.40	2.97	2.75
9年目	H 28	0.8890	92.1	0.45	0.40	2.97	2.64
10年目	H 29	0.8548	92.1	0.45	0.38	2.97	2.54
11年目	H 30	0.8219	92.1	0.45	0.37	2.97	2.44
12年目	H 31	0.7903	92.1	1.46	1.15	2.97	2.35
13年目	H 32	0.7599	92.1	3.67	2.79	2.97	2.26
14年目	H 33	0.7307	92.1	4.54	3.32	2.97	2.17
15年目	H 34	0.7026	92.1	7.19	5.05	2.97	2.09
16年目	H 35	0.6756	92.1	8.09	5.46	2.97	2.01
17年目	H 36	0.6496	92.1	11.61	7.54	2.97	1.93
18年目	H 37	0.6246	92.1	6.94	4.34	2.97	1.86
供用開始年次	H 38	0.6006	92.1			4.29	2.57
20年目	H 39	0.5775	92.1			4.29	2.48
21年目	H 40	0.5553	92.1			4.29	2.38
22年目	H 41	0.5339	92.1			4.29	2.29
23年目	H 42	0.5134	92.1			4.29	2.20
24年目	H 43	0.4936	92.1			4.29	2.12
25年目	H 44	0.4746	92.1			4.29	2.03
26年目	H 45	0.4564	92.1			4.29	1.96
27年目	H 46	0.4388	92.1			4.29	1.88
28年目	H 47	0.4220	92.1			4.29	1.81
29年目	H 48	0.4057	92.1			4.29	1.74
30年目	H 49	0.3901	92.1			4.29	1.67
31年目	H 50	0.3751	92.1			4.29	1.61
32年目	H 51	0.3607	92.1			4.29	1.55
33年目	H 52	0.3468	92.1			4.29	1.49
34年目	H 53	0.3335	92.1			4.29	1.43
35年目	H 54	0.3207	92.1			4.29	1.37
36年目	H 55	0.3083	92.1			4.29	1.32
37年目	H 56	0.2965	92.1			4.29	1.27
38年目	H 57	0.2851	92.1			4.29	1.22
39年目	H 58	0.2741	92.1			4.29	1.17
40年目	H 59	0.2636	92.1			4.29	1.13
41年目	H 60	0.2534	92.1			4.29	1.09
42年目	H 61	0.2437	92.1			4.29	1.04
43年目	H 62	0.2343	92.1			4.29	1.00
44年目	H 63	0.2253	92.1			4.29	0.97
45年目	H 64	0.2166	92.1			4.29	0.93
46年目	H 65	0.2083	92.1			4.29	0.89
47年目	H 66	0.2003	92.1			4.29	0.86
48年目	H 67	0.1926	92.1			4.29	0.83
49年目	H 68	0.1852	92.1	-110.70	-20.50	4.29	0.79
合計				197.94	776.35	189.31	97.89
単純事業費計				308.64		189.31	

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。

注3)事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道153号 豊田西バイパス
(残事業)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価 (億円)
0.23	13.3	3.12

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-37年目	H 1	2.5633	104.2				
-36年目	H 2	2.4647	106.5				
-35年目	H 3	2.3699	109.1				
-34年目	H 4	2.2788	110.6				
-33年目	H 5	2.1911	110.9				
-32年目	H 6	2.1068	110.8				
-31年目	H 7	2.0258	109.9				
-30年目	H 8	1.9479	109.5				
-29年目	H 9	1.8730	110.4				
-28年目	H 10	1.8009	109.9				
-27年目	H 11	1.7317	108.4				
-26年目	H 12	1.6651	107.2				
-25年目	H 13	1.6010	105.7				
-24年目	H 14	1.5395	103.8				
-23年目	H 15	1.4802	102.3				
-22年目	H 16	1.4233	101.0				
-21年目	H 17	1.3686	99.6				
-20年目	H 18	1.3159	98.7				
-19年目	H 19	1.2653	97.6				
-18年目	H 20	1.2167	96.8				
-17年目	H 21	1.1699	95.6				
-16年目	H 22	1.1249	93.7				
-15年目	H 23	1.0816	92.1				
-14年目	H 24	1.0400	92.1				
基準年	H 25	1.0000	92.1				
-12年目	H 26	0.9615	92.1	2.48	2.38		
-11年目	H 27	0.9246	92.1	0.43	0.40		
-10年目	H 28	0.8890	92.1	0.45	0.40		
-9年目	H 29	0.8548	92.1	0.45	0.38		
-8年目	H 30	0.8219	92.1	0.45	0.37		
-7年目	H 31	0.7903	92.1	1.46	1.15		
-6年目	H 32	0.7599	92.1	3.67	2.79		
-5年目	H 33	0.7307	92.1	4.54	3.32		
-4年目	H 34	0.7026	92.1	7.19	5.05		
-3年目	H 35	0.6756	92.1	8.09	5.46		
-2年目	H 36	0.6496	92.1	11.61	7.54		
-1年目	H 37	0.6246	92.1	6.94	4.34		
供用開始年次	H 38	0.6006	92.1			2.97	1.78
1年目	H 39	0.5775	92.1			2.97	1.72
2年目	H 40	0.5553	92.1			2.97	1.65
3年目	H 41	0.5339	92.1			2.97	1.59
4年目	H 42	0.5134	92.1			2.97	1.53
5年目	H 43	0.4936	92.1			2.97	1.47
6年目	H 44	0.4746	92.1			2.97	1.41
7年目	H 45	0.4564	92.1			2.97	1.36
8年目	H 46	0.4388	92.1			2.97	1.30
9年目	H 47	0.4220	92.1			2.97	1.25
10年目	H 48	0.4057	92.1			2.97	1.21
11年目	H 49	0.3901	92.1			2.97	1.16
12年目	H 50	0.3751	92.1			2.97	1.11
13年目	H 51	0.3607	92.1			2.97	1.07
14年目	H 52	0.3468	92.1			2.97	1.03
15年目	H 53	0.3335	92.1			2.97	0.99
16年目	H 54	0.3207	92.1			2.97	0.95
17年目	H 55	0.3083	92.1			2.97	0.92
18年目	H 56	0.2965	92.1			2.97	0.88
19年目	H 57	0.2851	92.1			2.97	0.85
20年目	H 58	0.2741	92.1			2.97	0.81
21年目	H 59	0.2636	92.1			2.97	0.78
22年目	H 60	0.2534	92.1			2.97	0.75
23年目	H 61	0.2437	92.1			2.97	0.72
24年目	H 62	0.2343	92.1			2.97	0.70
25年目	H 63	0.2253	92.1			2.97	0.67
26年目	H 64	0.2166	92.1			2.97	0.64
27年目	H 65	0.2083	92.1			2.97	0.62
28年目	H 66	0.2003	92.1			2.97	0.60
29年目	H 67	0.1926	92.1			2.97	0.57
30年目	H 68	0.1852	92.1			2.97	0.55
31年目	H 69	0.1780	92.1			2.97	0.53
32年目	H 70	0.1712	92.1			2.97	0.51
33年目	H 71	0.1646	92.1			2.97	0.49
34年目	H 72	0.1583	92.1			2.97	0.47
35年目	H 73	0.1522	92.1			2.97	0.45
36年目	H 74	0.1463	92.1			2.97	0.43
37年目	H 75	0.1407	92.1			2.97	0.42
38年目	H 76	0.1353	92.1			2.97	0.40
39年目	H 77	0.1301	92.1			2.97	0.39
40年目	H 78	0.1251	92.1			2.97	0.37
41年目	H 79	0.1203	92.1			2.97	0.36
42年目	H 80	0.1157	92.1			2.97	0.34
43年目	H 81	0.1112	92.1			2.97	0.33
44年目	H 82	0.1069	92.1			2.97	0.32
45年目	H 83	0.1028	92.1			2.97	0.31
46年目	H 84	0.0989	92.1			2.97	0.29
47年目	H 85	0.0951	92.1			2.97	0.28
48年目	H 86	0.0914	92.1			2.97	0.27
49年目	H 87	0.0879	92.1	0.00	0.00	2.97	0.26
合計				47.75	33.58	148.57	39.86
単純事業費計				47.75		148.57	

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。

注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	豊田西バイパス	6	13.3km

■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				16,026	
	改良費				3,304	
		土工	m ³	1,326,200	1,474	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	13,100	18	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	234	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	1,020	49	
		函渠工	m	870	688	
		排水工	m	20,770	413	
		中央分離帯工	m	5,420	134	
		雑工	式	1	294	機能補償道路・水路等
	橋梁費				6,131	
		100m以上	m	1,630	5,384	10橋
		100m未満	m	140	747	5橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				5,213	
		車道舗装	m ²	399,800	4,989	
		歩道舗装	m ²	94,100	224	
	付帯施設費				1,378	
		交通管理施設工	式	1	1,378	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				12,010	
	用地費		m ²	354,400	11,070	
		宅地	m ²	88,600	4,650	
		田畑	m ²	223,272	5,867	
		山林・原野	m ²	31,896	221	
		その他	m ²	10,632	332	
	補償費		式	1	940	
③	間接経費		式	1	3,564	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				31,600	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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153号	豊田西バイパス	6	13.3km

■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	13.3	66	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	384	路面補修、構造物の点検・補修等
料金徴収経費				
その他				
維持管理費合計			450	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	豊田西バイパス	6	13.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				3,360	
	改良費				693	
		土工	m ³	277,950	309	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	2,746	4	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	49	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	214	10	
		函渠工	m	182	144	
		排水工	m	4,353	87	
		中央分離帯工	m	1,136	28	
		雑工	式	1	62	機能補償道路・水路等
	橋梁費				1,285	
		100m以上	m	371	1,285	2橋
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,093	
		車道舗装	m ²	83,791	1,046	
		歩道舗装	m ²	19,722	47	
	付帯施設費				289	
		交通管理施設工	式	1	289	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	1,655	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				5,015	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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153号	豊田西バイパス	6	13.3km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	13.3	66	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	246	路面補修、構造物の点検・補修等
料金徴収経費				
その他				
維持管理費合計			312	

【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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：

事業名	一般国道156号 <small>やまと</small> 大和改良	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：岐阜県郡上市大和町剣 至：岐阜県郡上市白鳥町中津屋			延長	2.6 km
事業概要					
<p>一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町剣から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長2.6 kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の回避や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>現道区間には、対策等が必要と判断された防災課題箇所（11箇所）があるほか、河川増水時の道路決壊の危険性、冬期において発生する線形不良区間の交通事故等の課題があります。</p> <p>本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。</p>					
H元年度事業化		H13年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	78億円	事業進捗率	88%	供用済延長	1.6 km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が2箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が9箇所存在し、過去には豪雨により道路決壊、土石流が発生するなど災害の発生しやすい地域である。 ・特に、要対策箇所（崩壊・落石）においては、新たな表層崩壊地があり、拡大・進行により、土砂や浮石が既設の落石防護柵を破り道路へ流出する恐れがあるなど、抜本的な対応が早急に必要である。 <p>（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p>					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・対策内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良）を解決する対策検討の視点として、防災課題箇所や線形不良区間での冬期交通の安全性向上及び経済性など総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。 ・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。 <p>（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p>					
事業の効果等				費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	
① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （105億円（残事業=105億円））				28 / 96 億円	
② 災害による被災の回避等				事業費： 16/84 億円	
<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療活動への影響の回避 ・冬期の広域交通への影響の解消 				維持管理費： 12/12 億円	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>一般国道156号大和改良は、災害に強い道路機能の確保や交通安全を果たすことを期待されており、郡上市より早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。</p>					

なお、今後の事業実施にあたっては、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成9年11月に東海北陸自動車道が白鳥ICまで開通（平成20年度全線開通）。
- ・平成16年3月に沿線の大和町や白鳥町、八幡町などが合併し「郡上市」が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は88%、用地進捗率は100%。（平成27年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・郡上市大和町剣から郡上市大和町万場（延長1.6km）は、平成27年11月25日に開通。
- ・残る、郡上市大和町万場から郡上市白鳥町中津屋（延長1.0km）は、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

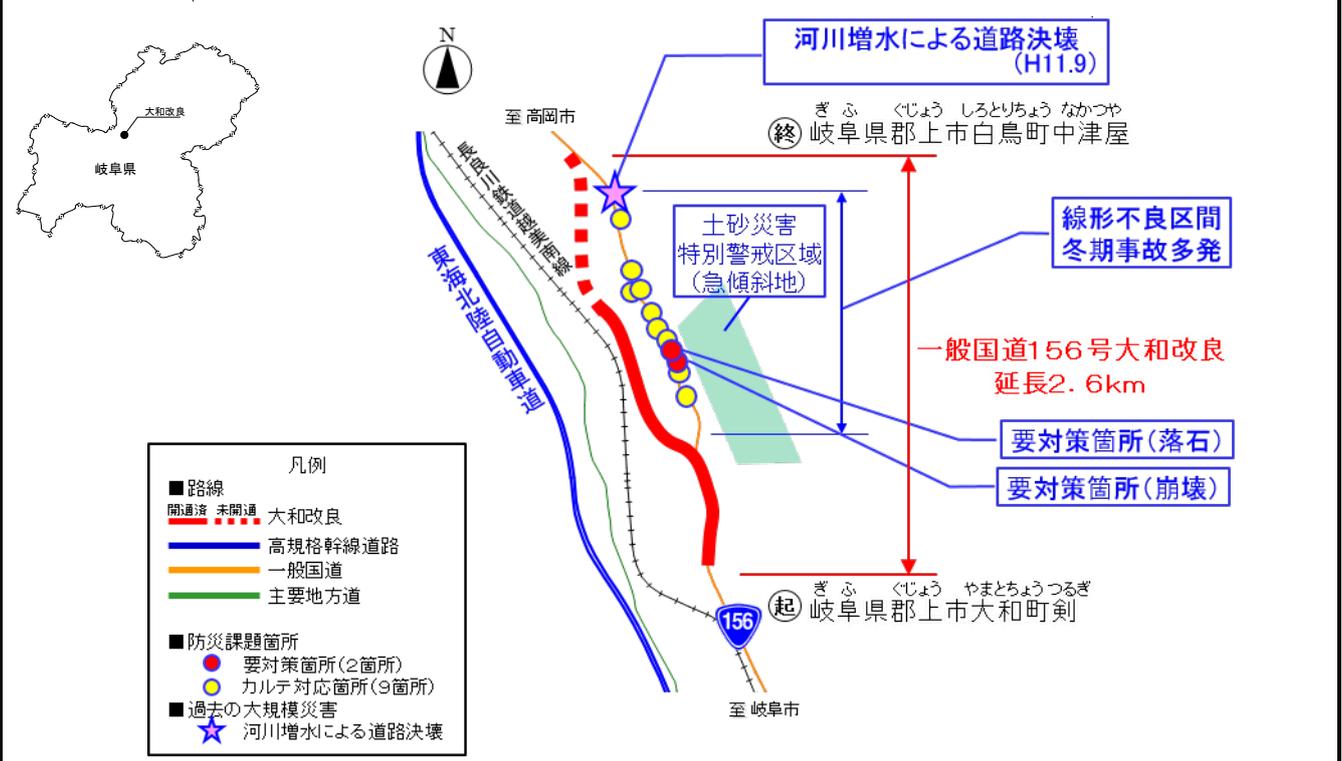
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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156号 大和改良
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	■費用 <input type="checkbox"/> 事業全体 事業費：84億円 維持管理費：12億円 <input type="checkbox"/> 残事業 事業費：16億円 維持管理費：12億円 ■効果 <input type="checkbox"/> 災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等：105億円 (注1) 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。 (注2) 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 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未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
	<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	<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が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		

		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/信台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業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	国道156号は、岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路としての位置づけあり

		<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する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	要対策箇所が現道に2箇所存在
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：1,122 t-CO2/年（76,213 t-CO2/年→75,091 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	区間 a（費用便益分析対象区間） 排出削減量：4.1 t/年（204.5 t/年→200.4 t/年） 排出削減率：2.0%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	区間 a（費用便益分析対象区間） 排出削減量：0.22 t/年（10.77 t/年→10.55 t/年） 排出削減率：2.1%
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

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156号	大和改良	L = 2.6 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,200	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25年度		
単純合計	75億円	31億円	106億円
うち残事業分	18億円	31億円	49億円
基準年における 現在価値 (C)	84億円	12億円	96億円
うち残事業分	16億円	12億円	28億円

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25年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	5.5億円	0.41億円	0.02億円	6.0億円
基準年における 現在価値 (B)	97億円	7.2億円	0.37億円	105億円
うち残事業分	97億円	7.2億円	0.37億円	105億円

交通状況の変化

事業名：一般国道156号大和改良(事業全体・残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [大和改良] : 2.6km	交通量	[台/日]	-	11,200	
	走行時間	[分]	-	3.5	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	7.60	
②主な周辺道路※4	国道156号現道: 1.9km	交通量	[台/日]	9,000	200
		走行時間	[分]	4.3	3.3
		走行時間費用	[億円/年]	7.33	0.12
	主)白鳥板取線: 9.8km	交通量	[台/日]	2,000	700
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	6.47	2.02
③その他道路合計: : 132.6km	走行時間費用	[億円/年]	119.72	118.30	

			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：146.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	133.52	128.04	5.48

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1：当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

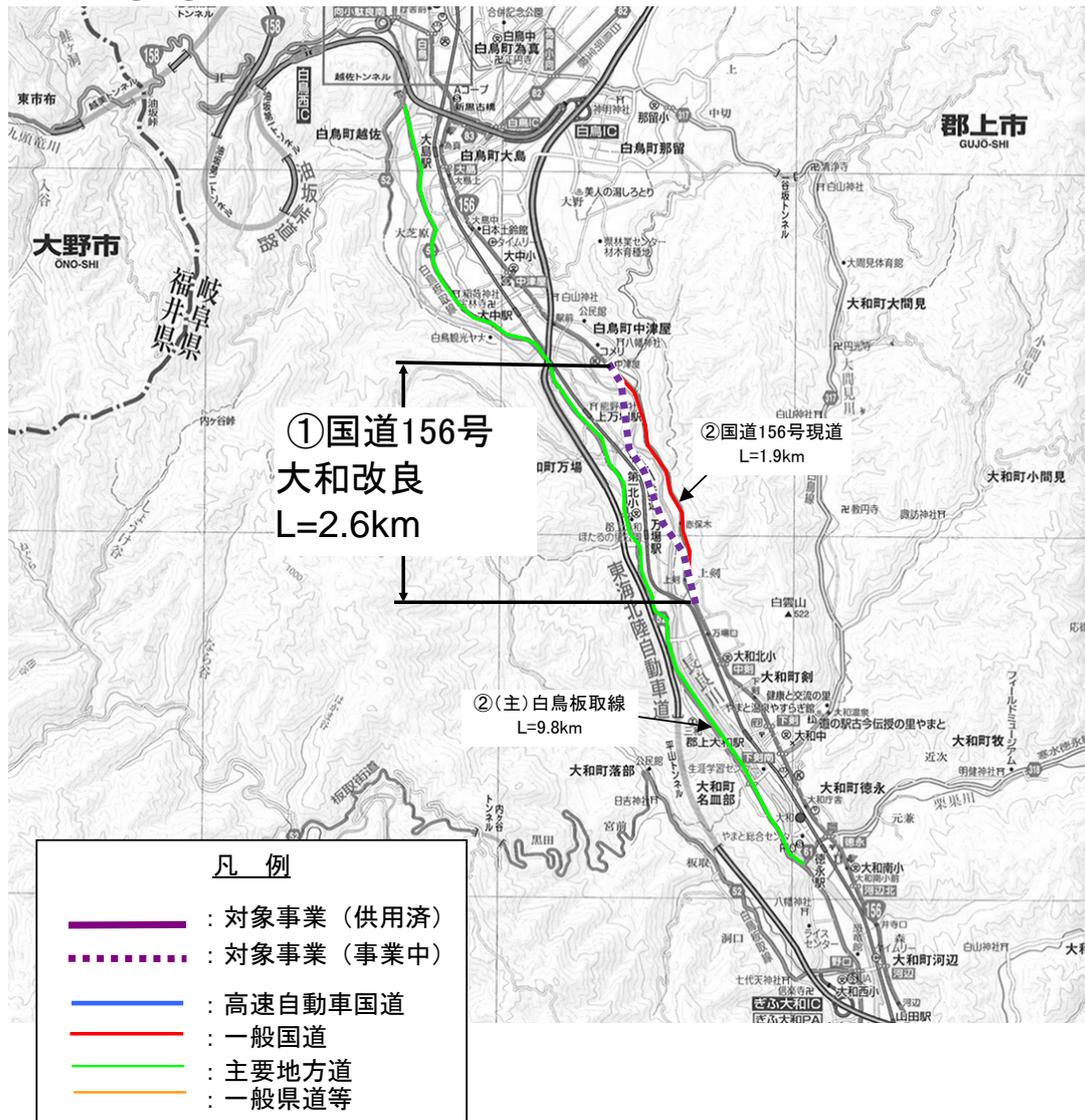
※ 2：配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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) 位置図 (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156号大和改良

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年)	
	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"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
	考慮する	<input checked="" 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 過去15年間の当該区間での通行止め実績365時間から年間の通行止め日数を算定	(1.0) 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			

便益の算定

事業名：一般国道156号大和改良

(4)

項目		チェック欄		
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮する	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"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

				単価 (億円)	延長 (km)	単純価値 (億円)	
箇所名：一般国道156号大和改良 (事業全体)				0.25	2.6	0.66	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-29年目	H1	2.5633	104.2	0.39	0.88	-	0.00
-28年目	H2	2.4647	106.5	0.29	0.62	-	0.00
-27年目	H3	2.3699	109.1	0.05	0.10	-	0.00
-26年目	H4	2.2788	110.6	0.29	0.55	-	0.00
-25年目	H5	2.1911	110.9	0.11	0.19	-	0.00
-24年目	H6	2.1068	110.8	0.06	0.10	-	0.00
-23年目	H7	2.0258	109.9	0.10	0.16	-	0.00
-22年目	H8	1.9479	109.5	0.06	0.10	-	0.00
-21年目	H9	1.8730	110.4	0.10	0.15	-	0.00
-20年目	H10	1.8009	109.9	0.23	0.34	-	0.00
-19年目	H11	1.7317	108.4	0.19	0.28	-	0.00
-18年目	H12	1.6651	107.2	0.76	1.09	-	0.00
-17年目	H13	1.6010	105.7	0.48	0.66	-	0.00
-16年目	H14	1.5395	103.8	2.06	2.81	-	0.00
-15年目	H15	1.4802	102.3	5.43	7.24	-	0.00
-14年目	H16	1.4233	101.0	4.20	5.45	-	0.00
-13年目	H17	1.3686	99.6	2.60	3.29	-	0.00
-12年目	H18	1.3159	98.7	1.73	2.12	-	0.00
-11年目	H19	1.2653	97.6	5.10	6.09	-	0.00
-10年目	H20	1.2167	96.8	12.88	14.91	-	0.00
-9年目	H21	1.1699	95.6	12.24	13.79	-	0.00
-8年目	H22	1.1249	93.7	3.83	4.24	-	0.00
-7年目	H23	1.0816	92.1	0.76	0.82	-	0.00
-6年目	H24	1.0400	92.1	0.70	0.72	-	0.00
基準年	H25	1.0000	92.1	2.62	2.62	-	0.00
-4年目	H26	0.9615	92.1	8.38	8.06	-	0.00
-3年目	H27	0.9246	92.1	3.73	3.45	-	0.00
-2年目	H28	0.8890	92.1	3.75	3.34	-	0.00
-1年目	H29	0.8548	92.1	1.75	1.50	-	0.00
供用開始年次	H30	0.8219	92.1	-	0.00	0.63	0.52
1年目	H31	0.7903	92.1	-	0.00	0.63	0.50
2年目	H32	0.7599	92.1	-	0.00	0.63	0.48
3年目	H33	0.7307	92.1	-	0.00	0.63	0.46
4年目	H34	0.7026	92.1	-	0.00	0.63	0.44
5年目	H35	0.6756	92.1	-	0.00	0.63	0.42
6年目	H36	0.6496	92.1	-	0.00	0.63	0.41
7年目	H37	0.6246	92.1	-	0.00	0.63	0.39
8年目	H38	0.6006	92.1	-	0.00	0.63	0.38
9年目	H39	0.5775	92.1	-	0.00	0.63	0.36
10年目	H40	0.5553	92.1	-	0.00	0.63	0.35
11年目	H41	0.5339	92.1	-	0.00	0.63	0.34
12年目	H42	0.5134	92.1	-	0.00	0.63	0.32
13年目	H43	0.4936	92.1	-	0.00	0.63	0.31
14年目	H44	0.4746	92.1	-	0.00	0.63	0.30
15年目	H45	0.4564	92.1	-	0.00	0.63	0.29
16年目	H46	0.4388	92.1	-	0.00	0.63	0.28
17年目	H47	0.4220	92.1	-	0.00	0.63	0.27
18年目	H48	0.4057	92.1	-	0.00	0.63	0.26
19年目	H49	0.3901	92.1	-	0.00	0.63	0.25
20年目	H50	0.3751	92.1	-	0.00	0.63	0.24
21年目	H51	0.3607	92.1	-	0.00	0.63	0.23
22年目	H52	0.3468	92.1	-	0.00	0.63	0.22
23年目	H53	0.3335	92.1	-	0.00	0.63	0.21
24年目	H54	0.3207	92.1	-	0.00	0.63	0.20

25年目	H55	0.3083	92.1	-	0.00	0.63	0.19
26年目	H56	0.2965	92.1	-	0.00	0.63	0.19
27年目	H57	0.2851	92.1	-	0.00	0.63	0.18
28年目	H58	0.2741	92.1	-	0.00	0.63	0.17
29年目	H59	0.2636	92.1	-	0.00	0.63	0.17
30年目	H60	0.2534	92.1	-	0.00	0.63	0.16
31年目	H61	0.2437	92.1	-	0.00	0.63	0.15
32年目	H62	0.2343	92.1	-	0.00	0.63	0.15
33年目	H63	0.2253	92.1	-	0.00	0.63	0.14
34年目	H64	0.2166	92.1	-	0.00	0.63	0.14
35年目	H65	0.2083	92.1	-	0.00	0.63	0.13
36年目	H66	0.2003	92.1	-	0.00	0.63	0.13
37年目	H67	0.1926	92.1	-	0.00	0.63	0.12
38年目	H68	0.1852	92.1	-	0.00	0.63	0.12
39年目	H69	0.1780	92.1	-	0.00	0.63	0.11
40年目	H70	0.1712	92.1	-	0.00	0.63	0.11
41年目	H71	0.1646	92.1	-	0.00	0.63	0.10
42年目	H72	0.1583	92.1	-	0.00	0.63	0.10
43年目	H73	0.1522	92.1	-	0.00	0.63	0.10
44年目	H74	0.1463	92.1	-	0.00	0.63	0.09
45年目	H75	0.1407	92.1	-	0.00	0.63	0.09
46年目	H76	0.1353	92.1	-	0.00	0.63	0.09
47年目	H77	0.1301	92.1	-	0.00	0.63	0.08
48年目	H78	0.1251	92.1	-	0.00	0.63	0.08
49年目	H79	0.1203	92.1	-11.59	-1.39	0.63	0.08
合計				63.28	84.28	31.43	11.60
単純事業費計					74.86		31.43

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。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道156号大和改良（残事業）				単価（億円）	延長（km）	単価（億円）	
				0.25	2.6	0.66	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-29年目	H1	2.5633	104.2	-	0.00	-	0.00
-28年目	H2	2.4647	106.5	-	0.00	-	0.00
-27年目	H3	2.3699	109.1	-	0.00	-	0.00
-26年目	H4	2.2788	110.6	-	0.00	-	0.00
-25年目	H5	2.1911	110.9	-	0.00	-	0.00
-24年目	H6	2.1068	110.8	-	0.00	-	0.00
-23年目	H7	2.0258	109.9	-	0.00	-	0.00
-22年目	H8	1.9479	109.5	-	0.00	-	0.00
-21年目	H9	1.8730	110.4	-	0.00	-	0.00
-20年目	H10	1.8009	109.9	-	0.00	-	0.00
-19年目	H11	1.7317	108.4	-	0.00	-	0.00
-18年目	H12	1.6651	107.2	-	0.00	-	0.00
-17年目	H13	1.6010	105.7	-	0.00	-	0.00
-16年目	H14	1.5395	103.8	-	0.00	-	0.00
-15年目	H15	1.4802	102.3	-	0.00	-	0.00
-14年目	H16	1.4233	101.0	-	0.00	-	0.00
-13年目	H17	1.3686	99.6	-	0.00	-	0.00
-12年目	H18	1.3159	98.7	-	0.00	-	0.00
-11年目	H19	1.2653	97.6	-	0.00	-	0.00
-10年目	H20	1.2167	96.8	-	0.00	-	0.00
-9年目	H21	1.1699	95.6	-	0.00	-	0.00
-8年目	H22	1.1249	93.7	-	0.00	-	0.00
-7年目	H23	1.0816	92.1	-	0.00	-	0.00
-6年目	H24	1.0400	92.1	-	0.00	-	0.00
基準年	H25	1.0000	92.1	-	0.00	-	0.00
-4年目	H26	0.9615	92.1	8.38	8.06	-	0.00
-3年目	H27	0.9246	92.1	3.73	3.45	-	0.00
-2年目	H28	0.8890	92.1	3.75	3.34	-	0.00
-1年目	H29	0.8548	92.1	1.75	1.50	-	0.00
供用開始年次	H30	0.8219	92.1	-	0.00	0.63	0.52
1年目	H31	0.7903	92.1	-	0.00	0.63	0.50
2年目	H32	0.7599	92.1	-	0.00	0.63	0.48
3年目	H33	0.7307	92.1	-	0.00	0.63	0.46
4年目	H34	0.7026	92.1	-	0.00	0.63	0.44
5年目	H35	0.6756	92.1	-	0.00	0.63	0.42
6年目	H36	0.6496	92.1	-	0.00	0.63	0.41
7年目	H37	0.6246	92.1	-	0.00	0.63	0.39
8年目	H38	0.6006	92.1	-	0.00	0.63	0.38
9年目	H39	0.5775	92.1	-	0.00	0.63	0.36
10年目	H40	0.5553	92.1	-	0.00	0.63	0.35
11年目	H41	0.5339	92.1	-	0.00	0.63	0.34
12年目	H42	0.5134	92.1	-	0.00	0.63	0.32
13年目	H43	0.4936	92.1	-	0.00	0.63	0.31
14年目	H44	0.4746	92.1	-	0.00	0.63	0.30
15年目	H45	0.4564	92.1	-	0.00	0.63	0.29
16年目	H46	0.4388	92.1	-	0.00	0.63	0.28
17年目	H47	0.4220	92.1	-	0.00	0.63	0.27
18年目	H48	0.4057	92.1	-	0.00	0.63	0.26
19年目	H49	0.3901	92.1	-	0.00	0.63	0.25
20年目	H50	0.3751	92.1	-	0.00	0.63	0.24
21年目	H51	0.3607	92.1	-	0.00	0.63	0.23
22年目	H52	0.3468	92.1	-	0.00	0.63	0.22
23年目	H53	0.3335	92.1	-	0.00	0.63	0.21
24年目	H54	0.3207	92.1	-	0.00	0.63	0.20

25年目	H55	0.3083	92.1	-	0.00	0.63	0.19
26年目	H56	0.2965	92.1	-	0.00	0.63	0.19
27年目	H57	0.2851	92.1	-	0.00	0.63	0.18
28年目	H58	0.2741	92.1	-	0.00	0.63	0.17
29年目	H59	0.2636	92.1	-	0.00	0.63	0.17
30年目	H60	0.2534	92.1	-	0.00	0.63	0.16
31年目	H61	0.2437	92.1	-	0.00	0.63	0.15
32年目	H62	0.2343	92.1	-	0.00	0.63	0.15
33年目	H63	0.2253	92.1	-	0.00	0.63	0.14
34年目	H64	0.2166	92.1	-	0.00	0.63	0.14
35年目	H65	0.2083	92.1	-	0.00	0.63	0.13
36年目	H66	0.2003	92.1	-	0.00	0.63	0.13
37年目	H67	0.1926	92.1	-	0.00	0.63	0.12
38年目	H68	0.1852	92.1	-	0.00	0.63	0.12
39年目	H69	0.1780	92.1	-	0.00	0.63	0.11
40年目	H70	0.1712	92.1	-	0.00	0.63	0.11
41年目	H71	0.1646	92.1	-	0.00	0.63	0.10
42年目	H72	0.1583	92.1	-	0.00	0.63	0.10
43年目	H73	0.1522	92.1	-	0.00	0.63	0.10
44年目	H74	0.1463	92.1	-	0.00	0.63	0.09
45年目	H75	0.1407	92.1	-	0.00	0.63	0.09
46年目	H76	0.1353	92.1	-	0.00	0.63	0.09
47年目	H77	0.1301	92.1	-	0.00	0.63	0.08
48年目	H78	0.1251	92.1	-	0.00	0.63	0.08
49年目	H79	0.1203	92.1	-	0.00	0.63	0.08
合計				17.62	16.35	31.43	11.60
単純事業費計				17.62		31.43	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道156号	大和改良	2	2.6km

■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				4,572	
	改良費				2,237	
		土工	m ³	141,099	1,288	切土工(9,673m ³)、盛土工(131,426m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	8,039	2	切土法面工(33m ²)、盛土法面工(8,006m ²)
		擁壁工	式	1	535	重力式擁壁、L型擁壁、逆T擁壁等
		管渠工	m	599	22	
		函渠工	m	3,689	104	
		排水工	m	6,926	187	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	99	ガードパイプ等
	橋梁費				1,979	
		100m以上	m	254	1,873	万場大橋、中津屋橋
		100m未満	m	32	106	新東野橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				305	
		車道舗装	m ²	37,172	285	
		歩道舗装	m ²	4,667	20	
	付帯施設費				51	
		交通管理施設工	式	1	51	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,050	
	用地費		m ²	59,300	1,159	
		宅地	m ²	5,400	208	
		田畑	m ²	51,800	915	
		山林・原野	m ²	300	1	
		その他	m ²	1,800	35	
	補償費		式	1	891	
③	間接経費		式	1	1,178	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				7,800	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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
国道156号	大和改良	2	2.6km

■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	2.6	16	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	50	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			66	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
国道156号	大和改良	2	2.6km

■ 事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				1,791	
	改良費				166	
		土工	m ³	10,467	95	切土工(718m ³)、盛土工(9,749m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式	1	40	重力式擁壁、L型擁壁、逆T擁壁等
		管渠工	m	44	2	
		函渠工	m	274	8	
		排水工	m	514	14	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	7	ガードパイプ等
	橋梁費				1,415	
		100m以上	m	254	1,335	万場大橋、中津屋橋
		100m未満	m	32	80	新東野橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				210	
		車道舗装	m ²	25,594	196	
		歩道舗装	m ²	3,213	14	
	付帯施設費					
		交通管理施設工	式			
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	59	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				1,850	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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
国道156号	大和改良	2	2.6km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	2.6	16	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	50	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			66	

【単価等について】

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

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：

事業名	一般国道153号 豊田北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																											
起終点	自：愛知県豊田市逢妻町 至：愛知県豊田市扶桑町	延長	5.7 km																													
事業概要																																
<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市扶桑町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>																																
平成18・20年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (計画変更：平成2年度)	平成21年度用地着手	平成25年度工事着手																													
全体事業費	376億円	事業進捗率	33%	供用済延長	0.0 km																											
計画交通量	32,700台/日																															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">3.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">6.5</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	3.6	(残事業)	6.5		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/事業全体</td> <td style="text-align: center;">200/362億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">169/331億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">30/30億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/事業全体	200/362億円	(事業費)	169/331億円		(維持管理費)	30/30億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/事業全体</td> <td style="text-align: center;">1,303/1,303億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,202/1,202億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益)</td> <td style="text-align: center;">90/90億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">11/11億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/事業全体	1,303/1,303億円	(走行時間短縮便益)	1,202/1,202億円		(走行費用減少便益)	90/90億円		(交通事故減少便益)	11/11億円		基準年	平成28年
B/C	(事業全体)	3.6																														
(残事業)	6.5																															
総費用	(残事業)/事業全体	200/362億円																														
(事業費)	169/331億円																															
(維持管理費)	30/30億円																															
総便益	(残事業)/事業全体	1,303/1,303億円																														
(走行時間短縮便益)	1,202/1,202億円																															
(走行費用減少便益)	90/90億円																															
(交通事故減少便益)	11/11億円																															
感度分析の結果																																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)	事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)	事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (事業期間±20%)																					
(事業全体) 交通量 : B/C= 3.2 ~ 4.0 (交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 5.9 ~ 7.2 (交通量±10%)																															
事業費 : B/C= 3.3 ~ 4.0 (事業費±10%)	事業費 : B/C= 6.0 ~ 7.1 (事業費±10%)																															
事業期間 : B/C= 3.4 ~ 3.8 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 6.2 ~ 6.8 (事業期間±20%)																															
事業の効果等																																
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨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（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。 																																
関係する地方公共団体等の意見																																

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

県知事の意見

愛知県知事の意見：

- 1 「対応方針（原案）」に対して異議はありません。
- 2 豊田北バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、早期に全線の開通時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・ 豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・ 豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・ 豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は37%（平成27年度末）。用地取得率は85%（平成27年度末）。
- ・ 設計協議、用地買収を推進し、工事に着手します。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 豊田市逢妻町から扶桑町間（延長5.7km）については、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 今後も、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

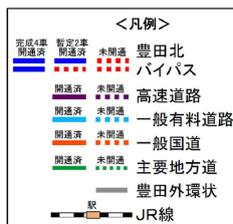
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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153号 豊田北バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全体：費用便益比 (B/C) = 3.6(経済的純現在価値 (B-C) = 941億円 経済的內部収益率 (EIRR) =11.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6.5(経済的純現在価値 (B-C) =1,104億円 経済的內部収益率 (EIRR) =21.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(未整備): 10,885万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 355万人・時間/年(10,885万人・時間/年 ⇒ 10,530万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道153号 並行区間の渋滞損失時間(未整備): 94万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 34万人・時間/年(94万人・時間/年 ⇒ 59万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 4割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道153号(23301530360: 豊田市久保町3丁目) 改善見込み 旅行速度: 19.8km/h → 21.7km/h 対象区間 国道153号(23301530400: 豊田市平戸橋町) 改善見込み 旅行速度: 16.2km/h → 22.5km/h
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス(矢並線: 豊田市～鞍ヶ池東、足助) とよたおいでんバス(旭・豊田線: 豊田市～小渡)
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<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が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業、豊田浄水特定土地区画整理事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり		
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(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を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	香嵐溪(年間入込客数104万人)、鞍ヶ池公園(年間入込客数103万人)、道の駅どんぐりの里(どんぐり横丁)(年間入込客数45万人)、猿投温泉(年間入込客数35万人)など	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊田厚生病院(救命救急センター)のアクセス向上(15分圏域カバー人口 14.1万人→15.8万人(1.7万人増))	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input 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する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	緊急輸送道路に指定される国道153号(現道)の矢作川渡河部である平戸橋は、大正時代に建設され老朽化が懸念されており、当該路線の供用により、国道153号(現道)が通行止め時の代替路になる
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 9.8千t/年(1,719.7千t/年 ⇒ 1,709.8千t/年)
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道153号) 排出削減量: 10.5t/年、排出削減率: 3割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道153号) 排出削減量: 0.6 t/年、排出削減率: 3割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	国道155号 豊田南バイパスと一体的に整備する必要あり
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられる
	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が期待される	

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153号	豊田北バイパス	L=5.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,700	4	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28年度		
単純合計	357億円	93億円	450億円
うち残事業分	205億円	93億円	297億円
基準年における 現在価値 (C)	331億円	30億円	362億円
うち残事業分	169億円	30億円	200億円

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28年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	54億円	3.1億円	0.09億円	58億円
基準年における 現在価値 (B)	1,202億円	90億円	11億円	1,303億円
うち残事業分	1,202億円	90億円	11億円	1,303億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.6
経済的純現在価値（事業全体）	941億円
経済的内部収益率（事業全体）	11.2%
費用便益比（残事業）	6.5
経済的純現在価値（残事業）	1,104億円
経済的内部収益率（残事業）	21.3%

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。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	32,700台/日	±10%	3.2～4.0
事業費	357億円	±10%	3.3～4.0
事業期間	22年	±20%	3.4～3.8

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	32,700台/日	±10%	5.9～7.2
事業費	205億円	±10%	6.0～7.1
事業期間	11年	±20%	6.2～6.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道153号 豊田北バイパス（事業全体・残事業）

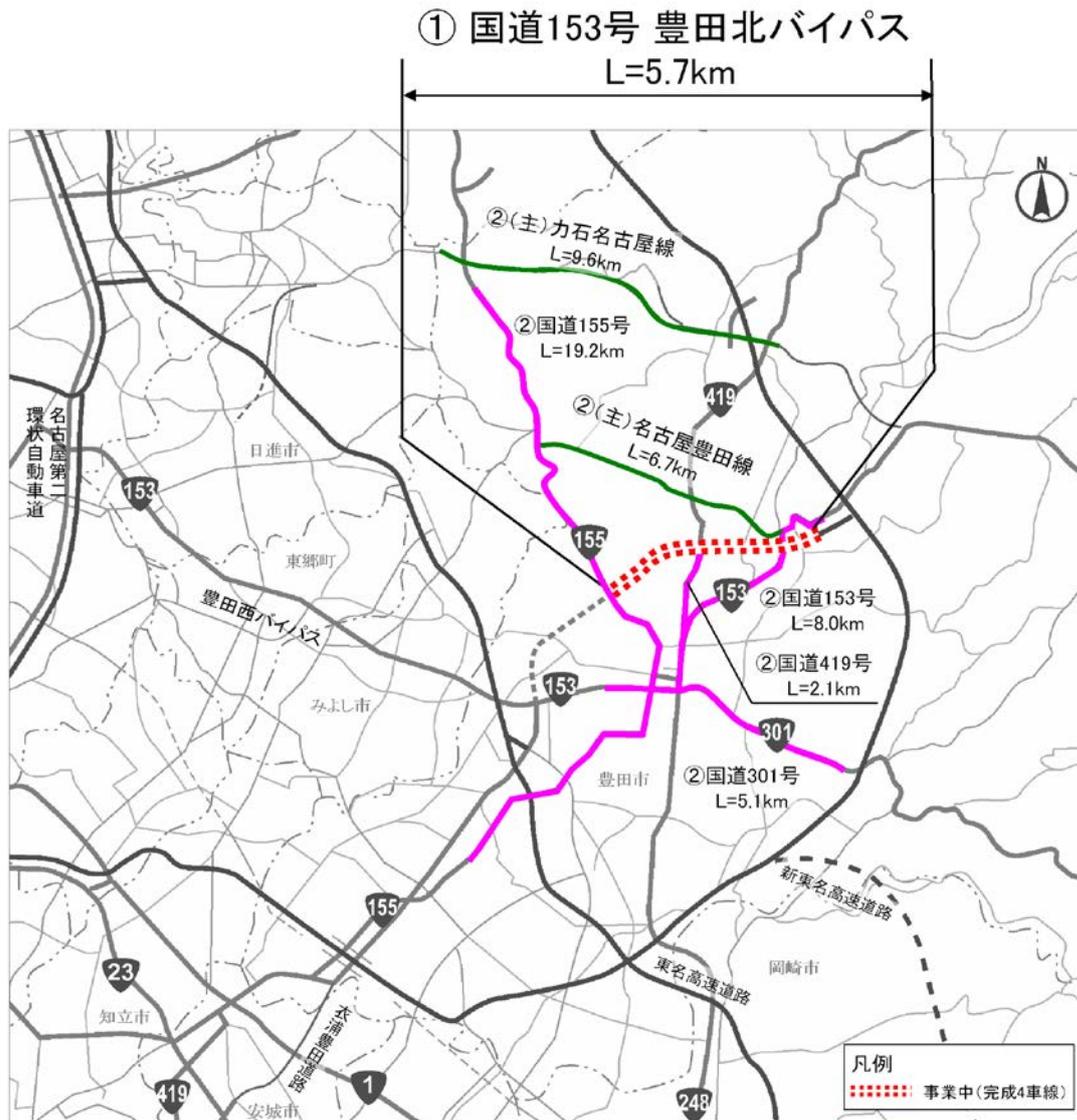
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:5.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	32,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	7.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	42.67	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道153号: 8.0km	交通量	[台/日]	27,300	24,100
		走行時間	[分]	17.1	15.7
		走行時間費用	[億円/年]	81.87	67.39
	国道155号: 19.2km	交通量	[台/日]	19,700	20,100
		走行時間	[分]	38.1	36.7
		走行時間費用	[億円/年]	142.13	137.40
	(主)名古屋 豊田線: 6.7km	交通量	[台/日]	8,900	7,000
		走行時間	[分]	14.8	13.6
		走行時間費用	[億円/年]	23.21	15.56
	国道419号: 2.1km	交通量	[台/日]	22,900	17,900
		走行時間	[分]	4.4	4.0
		走行時間費用	[億円/年]	17.93	12.52
	(主)力石名 古屋線: 9.6km	交通量	[台/日]	12,300	10,400
		走行時間	[分]	16.8	16.7
		走行時間費用	[億円/年]	38.17	31.91
	国道301号: 5.1km	交通量	[台/日]	28,600	28,800
		走行時間	[分]	10.5	10.6
		走行時間費用	[億円/年]	51.48	52.73
③その他道路合計 :1,056.7km	走行時間費用	[億円/年]	5,520.40	5,432.83	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 1,113.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,875.20	5,793.02	82.18

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名:一般国道153号 豊田北バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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28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
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()		<input type="checkbox"/>	

(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				

(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"/>
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153号 豊田北バイパス
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.36	5.7	2.06

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
-17年目	H 18	1.4802	98.7	0.48	0.67		
-16年目	H 19	1.4233	97.6	0.87	1.18		
-15年目	H 20	1.3686	96.8	3.44	4.53		
-14年目	H 21	1.3159	95.6	2.92	3.75		
-13年目	H 22	1.2653	93.7	4.62	5.82		
-12年目	H 23	1.2167	92.1	8.70	10.73		
-11年目	H 24	1.1699	91.3	30.08	35.96		
-10年目	H 25	1.1249	91.1	24.28	27.97		
-9年目	H 26	1.0816	93.3	24.90	26.93		
-8年目	H 27	1.0400	93.3	22.66	23.57		
基準年	H 28	1.0000	93.3	29.54	29.54		
-6年目	H 29	0.9615	93.3	31.39	30.18		
-5年目	H 30	0.9246	93.3	35.85	33.15		
-4年目	H 31	0.8890	93.3	29.58	26.30		
-3年目	H 32	0.8548	93.3	23.58	20.16		
-2年目	H 33	0.8219	93.3	21.69	17.83		
-1年目	H 34	0.7903	93.3	17.97	14.20		
暫定供用開始年次	H 35	0.7599	93.3	4.63	3.52	1.36	1.03
1年目	H 36	0.7307	93.3	8.33	6.09	1.36	0.99
2年目	H 37	0.7026	93.3	10.19	7.16	1.36	0.96
3年目	H 38	0.6756	93.3	12.08	8.16	1.36	0.92
4年目	H 39	0.6496	93.3	9.26	6.01	1.36	0.88
供用開始年次	H 40	0.6246	93.3			1.91	1.19
6年目	H 41	0.6006	93.3			1.91	1.15
7年目	H 42	0.5775	93.3			1.91	1.10
8年目	H 43	0.5553	93.3			1.91	1.06
9年目	H 44	0.5339	93.3			1.91	1.02
10年目	H 45	0.5134	93.3			1.91	0.98
11年目	H 46	0.4936	93.3			1.91	0.94
12年目	H 47	0.4746	93.3			1.91	0.91
13年目	H 48	0.4564	93.3			1.91	0.87
14年目	H 49	0.4388	93.3			1.91	0.84
15年目	H 50	0.4220	93.3			1.91	0.80
16年目	H 51	0.4057	93.3			1.91	0.77
17年目	H 52	0.3901	93.3			1.91	0.74
18年目	H 53	0.3751	93.3			1.91	0.72
19年目	H 54	0.3607	93.3			1.91	0.69
20年目	H 55	0.3468	93.3			1.91	0.66
21年目	H 56	0.3335	93.3			1.91	0.64
22年目	H 57	0.3207	93.3			1.91	0.61
23年目	H 58	0.3083	93.3			1.91	0.59
24年目	H 59	0.2965	93.3			1.91	0.57
25年目	H 60	0.2851	93.3			1.91	0.54
26年目	H 61	0.2741	93.3			1.91	0.52
27年目	H 62	0.2636	93.3			1.91	0.50
28年目	H 63	0.2534	93.3			1.91	0.48
29年目	H 64	0.2437	93.3			1.91	0.46
30年目	H 65	0.2343	93.3			1.91	0.45
31年目	H 66	0.2253	93.3			1.91	0.43
32年目	H 67	0.2166	93.3			1.91	0.41
33年目	H 68	0.2083	93.3			1.91	0.40
34年目	H 69	0.2003	93.3			1.91	0.38
35年目	H 70	0.1926	93.3			1.91	0.37
36年目	H 71	0.1852	93.3			1.91	0.35
37年目	H 72	0.1780	93.3			1.91	0.34
38年目	H 73	0.1712	93.3			1.91	0.33
39年目	H 74	0.1646	93.3			1.91	0.31
40年目	H 75	0.1583	93.3			1.91	0.30
41年目	H 76	0.1522	93.3			1.91	0.29
42年目	H 77	0.1463	93.3			1.91	0.28
43年目	H 78	0.1407	93.3			1.91	0.27
44年目	H 79	0.1353	93.3			1.91	0.26
45年目	H 80	0.1301	93.3			1.91	0.25
46年目	H 81	0.1251	93.3			1.91	0.24
47年目	H 82	0.1203	93.3			1.91	0.23
48年目	H 83	0.1157	93.3			1.91	0.22
49年目	H 84	0.1112	93.3	-108.09	-12.02	1.91	0.21
合計				248.95	331.38	92.64	30.45
単純事業費計				357.04		92.64	

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。
注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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153号 豊田北バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.36	5.7	2.06

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
-18年目	H 18	1.4802	98.7				
-16年目	H 19	1.4233	97.6				
-15年目	H 20	1.3686	96.8				
-14年目	H 21	1.3159	95.6				
-13年目	H 22	1.2653	93.7				
-12年目	H 23	1.2167	92.1				
-11年目	H 24	1.1699	91.3				
-10年目	H 25	1.1249	91.1				
-9年目	H 26	1.0816	93.3				
-8年目	H 27	1.0400	93.3				
基準年	H 28	1.0000	93.3				
-6年目	H 29	0.9615	93.3	31.39	30.18		
-5年目	H 30	0.9246	93.3	35.85	33.15		
-4年目	H 31	0.8890	93.3	29.58	26.30		
-3年目	H 32	0.8548	93.3	23.58	20.16		
-2年目	H 33	0.8219	93.3	21.69	17.83		
-1年目	H 34	0.7903	93.3	17.97	14.20		
暫定供用開始年次	H 35	0.7599	93.3	4.63	3.52	1.36	1.03
1年目	H 36	0.7307	93.3	8.33	6.09	1.36	0.99
2年目	H 37	0.7026	93.3	10.19	7.16	1.36	0.96
3年目	H 38	0.6756	93.3	12.08	8.16	1.36	0.92
4年目	H 39	0.6496	93.3	9.26	6.01	1.36	0.88
供用開始年次	H 40	0.6246	93.3			1.91	1.19
6年目	H 41	0.6006	93.3			1.91	1.15
7年目	H 42	0.5775	93.3			1.91	1.10
8年目	H 43	0.5553	93.3			1.91	1.06
9年目	H 44	0.5339	93.3			1.91	1.02
10年目	H 45	0.5134	93.3			1.91	0.98
11年目	H 46	0.4936	93.3			1.91	0.94
12年目	H 47	0.4746	93.3			1.91	0.91
13年目	H 48	0.4564	93.3			1.91	0.87
14年目	H 49	0.4388	93.3			1.91	0.84
15年目	H 50	0.4220	93.3			1.91	0.80
16年目	H 51	0.4057	93.3			1.91	0.77
17年目	H 52	0.3901	93.3			1.91	0.74
18年目	H 53	0.3751	93.3			1.91	0.72
19年目	H 54	0.3607	93.3			1.91	0.69
20年目	H 55	0.3468	93.3			1.91	0.66
21年目	H 56	0.3335	93.3			1.91	0.64
22年目	H 57	0.3207	93.3			1.91	0.61
23年目	H 58	0.3083	93.3			1.91	0.59
24年目	H 59	0.2965	93.3			1.91	0.57
25年目	H 60	0.2851	93.3			1.91	0.54
26年目	H 61	0.2741	93.3			1.91	0.52
27年目	H 62	0.2636	93.3			1.91	0.50
28年目	H 63	0.2534	93.3			1.91	0.48
29年目	H 64	0.2437	93.3			1.91	0.46
30年目	H 65	0.2343	93.3			1.91	0.45
31年目	H 66	0.2253	93.3			1.91	0.43
32年目	H 67	0.2166	93.3			1.91	0.41
33年目	H 68	0.2083	93.3			1.91	0.40
34年目	H 69	0.2003	93.3			1.91	0.38
35年目	H 70	0.1926	93.3			1.91	0.37
36年目	H 71	0.1852	93.3			1.91	0.35
37年目	H 72	0.1780	93.3			1.91	0.34
38年目	H 73	0.1712	93.3			1.91	0.33
39年目	H 74	0.1646	93.3			1.91	0.31
40年目	H 75	0.1583	93.3			1.91	0.30
41年目	H 76	0.1522	93.3			1.91	0.29
42年目	H 77	0.1463	93.3			1.91	0.28
43年目	H 78	0.1407	93.3			1.91	0.27
44年目	H 79	0.1353	93.3			1.91	0.26
45年目	H 80	0.1301	93.3			1.91	0.25
46年目	H 81	0.1251	93.3			1.91	0.24
47年目	H 82	0.1203	93.3			1.91	0.23
48年目	H 83	0.1157	93.3			1.91	0.22
49年目	H 84	0.1112	93.3	-32.71	-3.64	1.91	0.21
合計				171.84	169.11	92.64	30.45
単純事業費計				204.55		92.64	

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。

注3)事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	豊田北バイパス	4	5.7km

■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				17,581	
	改良費				9,413	
		土工	m ³	538,500	616	切土(367,800m ³)、盛土(170,700m ³)、捨土(197,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	27,600	36	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	5,353	U型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,060	49	
		函渠工	m	96	2,334	名鉄豊田線交差部、愛知環状鉄道交差部、名鉄三河線交差部
		調整池工	式			
		排水工	m	29,880	663	
		中央分離帯工	m	4,240	101	
		雑工	式	1	261	横断歩道橋等
	橋梁費				4,440	
		100m以上	m	711	3,843	
		100m未満	m	110	597	
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,554	
		IC	箇所	5	2,554	
		JCT	箇所			
	舗装費				977	
		車道舗装	m ²	95,880	896	
		その他舗装	m ²	34,470	81	
	付帯施設費				197	
		交通管理施設工	式	1	197	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②	用地及補償費				14,300	
	用地費		m ²	253,112	10,809	
		宅地	m ²	63,278	4,540	
		田畑	m ²	159,461	5,729	
		山林・原野	m ²	22,780	216	
		その他	m ²	7,593	324	
	補償費	式		1	3,491	
③	間接経費	式		1	5,719	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				37,600	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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153号	豊田北バイパス	4	5.7km

■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	5.7	1,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,300	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	豊田北バイパス	4	5.7km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					13,829	
	改良費				8,720	
		土工	m ³	126,681	145	切土(86,524m ³)、盛土(40,157m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	6,493	8	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	5,302	U型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	249	12	
		函渠工	m	96	2,334	名鉄豊田線交差部、愛知環状鉄道交差部、名鉄三河線交差部
		調整池工	式			
		排水工	m	7,029	606	
		中央分離帯工	m	997	101	
		雑工	式	1	211	横断歩道橋等
	橋梁費				1,382	
		100m以上	m	711	785	
		100m未満	m	110	597	
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,554	
		IC	箇所	5	2,554	
		JCT	箇所			
	舗装費				977	
		車道舗装	m ²	95,880	896	
		その他舗装	m ²	34,470	81	
	付帯施設費				197	
		交通管理施設工	式	1	197	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②用地及補償費					4,562	
	用地費		m ²	70,241	3,271	
		宅地	m ²	17,560	1,374	
		田畑	m ²	44,252	1,734	
		山林・原野	m ²	6,322	65	
		その他	m ²	2,107	98	
	補償費	式		1	1,291	
③間接経費		式		1	3,438	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					21,830	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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153号	豊田北バイパス	4	5.7km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.7	1,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,300	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長	12.9 km			
事業概要 一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。						
昭和48年度事業化	昭和39、昭和47年度 都市計画決定	昭和50年度用地着手	昭和58年度工事着手			
全体事業費	791億円	事業進捗率	76%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	43,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/事業全体 163/1,392億円		総便益 (残事業)/事業全体 1,489/4,242億円		
	(残事業)	事業費：124/1,299億円 維持管理費：39/93億円		基準年：平成28年 (走行時間短縮便益：1,417/4,009億円) (走行費用減少便益：71/222億円) (交通事故減少便益：1.5/11億円)		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C= 2.7 ~ 3.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 8.2 ~ 10.1 (交通量±10%) 事業費：B/C= 3.0 ~ 3.1 (事業費±10%) 事業費：B/C= 8.5 ~ 9.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 2.9 ~ 3.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= 8.8 ~ 9.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられ						

ている。

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 豊田南バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、引き続き豊田市東新町～逢妻町区間についても、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%（平成27年度末）。用地取得率は99%（平成27年度末）。
- ・豊田南バイパスは、昭和48年度に事業化し、平成25年度迄に豊田市駒場町から東新町間の9.2kmが暫定開通し、うち豊田市生駒町から堤町間の4.6kmが4車線で開通しており、現在、用地買収及び工事を進めています。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市美山町から東新町間（延長1.1km）は平成26年3月16日に開通しました。
- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）は、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

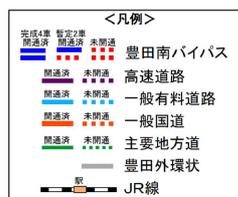
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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155号 豊田南バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C) = 3.0 経済的純現在価値(B-C) = 2,850億円 経済的内部収益率(EIRR) = 6.9% 残事業:費用便益比(B/C) = 9.1 経済的純現在価値(B-C) = 1,326億円 経済的内部収益率(EIRR) = 34.3%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(整備なし): 19,769万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 1,085万人・時間/年(19,769万人・時間/年 ⇒ 18,684万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道155号 並行区間の渋滞損失時間(整備なし): 428万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 183万人・時間/年(428万人・時間/年 ⇒ 245万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 4割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道155号(23301550360:豊田市清水町) 改善見込み 旅行速度:19.9km/h → 26.0km/h
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	高岡ふれあいバス(路線①:明知下公民館～若林駅、路線②:上丘町～知立駅) 名鉄バス(豊田西市内線:豊田市～聖心寮前、豊田市内線:豊田市～トヨタ記念病院) とよたおいでんバス(中心市街地玄関口バス:豊田市～豊田市福祉センター、保見・豊田線:豊田市～浄水駅)
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセス性向上(豊田市～中部国際空港:93分→74分)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	名古屋港(国際拠点港湾)へのアクセス性向上(豊田市～名古屋港:48分 → 24分) 衣浦港(重要港湾)へのアクセス性向上(豊田市～衣浦港:86分 → 70分)
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	豊田浄水特定土地区画整理事業、豊田宮上土地区画整理事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/>	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり		
	<input checked="" type="checkbox"/>	地域高規格道路の位置づけあり	「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定	
	<input type="checkbox"/>	当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(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を解消する		
	<input type="checkbox"/>	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input type="checkbox"/>	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/>	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/>	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/>	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/>	バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/>	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/>	市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊田厚生病院(第三次医療施設)のアクセス向上(15分圏域カバー人口 12.3万人→15.8万人(3.5万人増))
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/>	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/>	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/>	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/>	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画にて、第一次緊急輸送路に位置づけられる
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である国道155号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/>	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/>	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/>	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 29.7 千t/年 (3,169.5千t/年 ⇒ 3,139.8千t/年)
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道155号) 排出削減量: 30.5t/年、排出削減率: 3割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道155号) 排出削減量: 1.8 t/年、排出削減率: 3割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	一般国道153号 豊田北バイパスと一体的に整備する必要あり
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられる
	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が期待される	

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155号	豊田南バイパス	L=12.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
43,200	4	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28年度		
単純合計	762億円	279億円	1,041億円
うち残事業分	161億円	118億円	278億円
基準年における 現在価値 (C)	1,299億円	93億円	1,392億円
うち残事業分	124億円	39億円	163億円

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28年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	196億円	11億円	0.59億円	208億円
基準年における 現在価値 (B)	4,009億円	222億円	11億円	4,242億円
うち残事業分	1,417億円	71億円	1.5億円	1,489億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.0
経済的純現在価値（事業全体）	2,850億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.9%
費用便益比（残事業）	9.1
経済的純現在価値（残事業）	1,326億円
経済的内部収益率（残事業）	34.3%

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。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,200台/日	±10%	2.7～3.4
事業費	762億円	±10%	3.0～3.1
事業期間	55年	±20%	2.9～3.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,200台/日	±10%	8.2～10.1
事業費	161億円	±10%	8.5～9.9
事業期間	11年	±20%	8.8～9.6

交通状況の変化

様式-3①

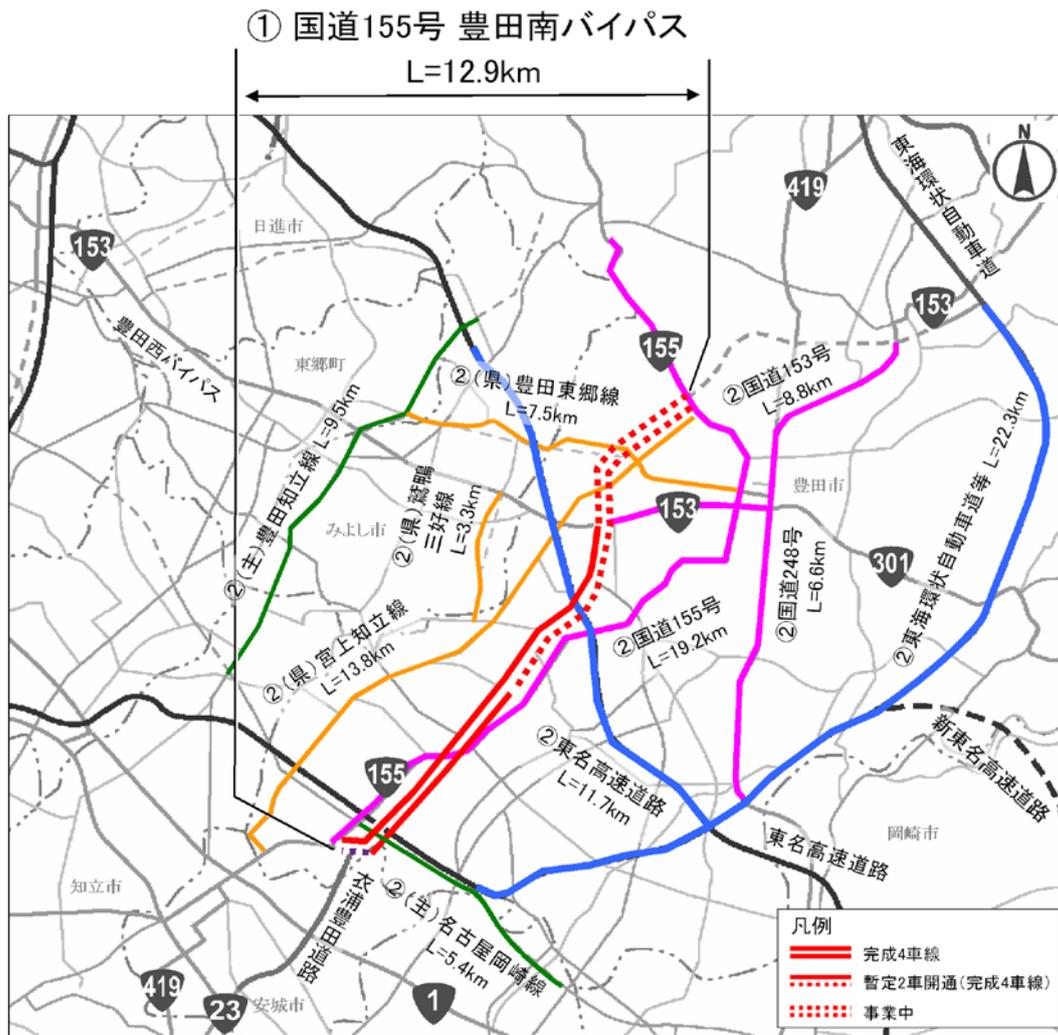
事業名：一般国道155号 豊田南バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:12.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	43,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	19.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	151.90	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道155号: 19.2km	交通量	[台/日]	25,100	21,300
		走行時間	[分]	42.9	37.6
		走行時間費用	[億円/年]	201.89	145.86
	(県)宮上知 立線: 13.8km	交通量	[台/日]	14,000	10,300
		走行時間	[分]	36.4	35.5
		走行時間費用	[億円/年]	94.15	67.68
	国道248号: 6.6km	交通量	[台/日]	43,300	40,800
		走行時間	[分]	15.8	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	119.96	105.59
	国道153号: 8.8km	交通量	[台/日]	32,200	30,300
		走行時間	[分]	19.3	18.4
		走行時間費用	[億円/年]	112.09	98.67
	(主)豊田知 立線:9.5km	交通量	[台/日]	20,600	20,000
		走行時間	[分]	24.1	24.1
		走行時間費用	[億円/年]	90.43	88.08
	東海環状自 動車道等: 22.3km	交通量	[台/日]	63,000	59,200
		走行時間	[分]	19.8	19.5
		走行時間費用	[億円/年]	243.78	227.19
	(主)名古屋 岡崎線: 5.4km	交通量	[台/日]	30,000	29,900
		走行時間	[分]	14.6	13.0
		走行時間費用	[億円/年]	87.92	77.97
(県)豊田東 郷線:7.5km	交通量	[台/日]	13,600	12,000	
	走行時間	[分]	20.8	20.0	
	走行時間費用	[億円/年]	51.25	43.94	
(県)鷺嶋三 好線:3.3km	交通量	[台/日]	14,900	11,300	
	走行時間	[分]	10.5	9.7	
	走行時間費用	[億円/年]	33.02	22.98	
東名高速道 路:11.7km	交通量	[台/日]	60,300	59,600	
	走行時間	[分]	8.8	8.8	
	走行時間費用	[億円/年]	99.59	97.89	
③その他道路合計 :1,889.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,736.60	9,485.01	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:2,010.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,870.68	10,612.76	257.92

- ※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、区間に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

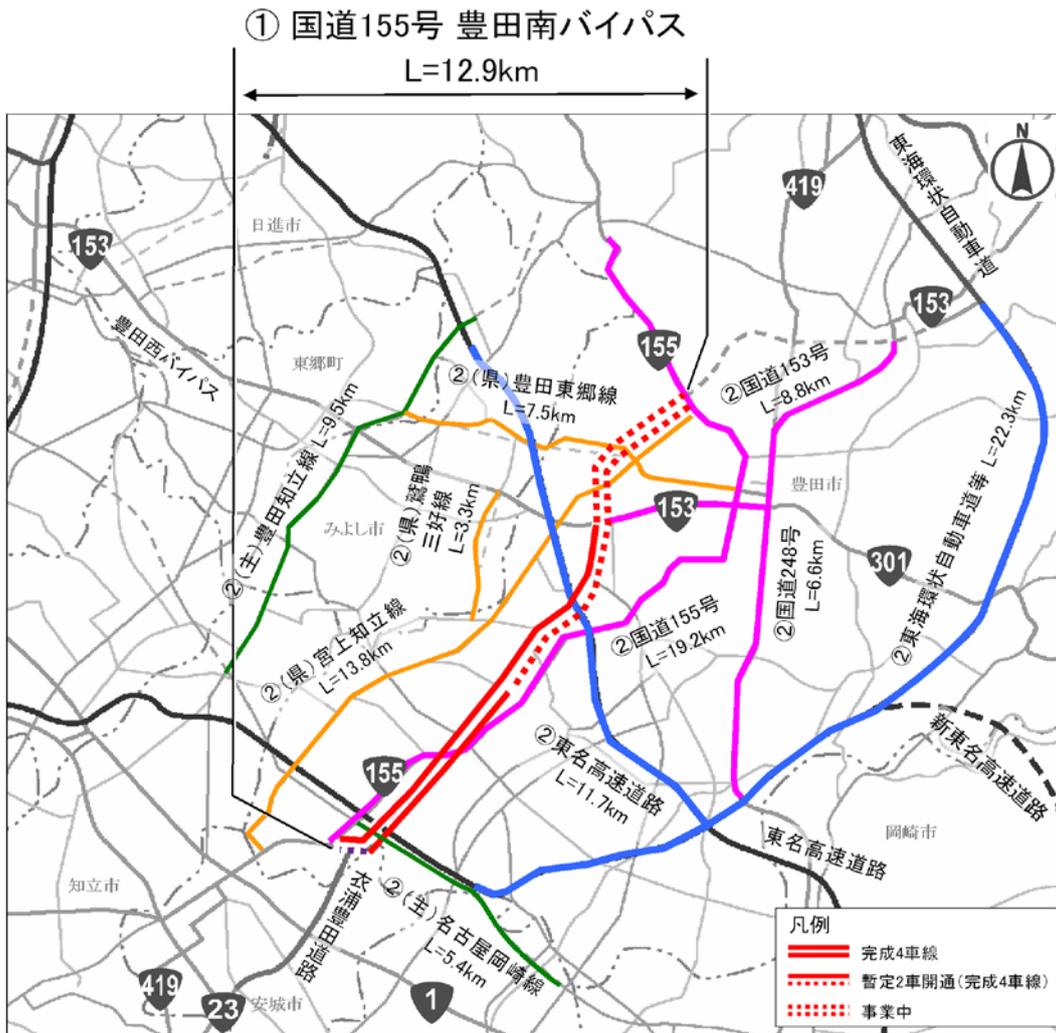
事業名：一般国道155号 豊田南バイパス（残事業）

（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:12.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	33,400	43,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	15	19.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	91.97	151.90	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道155号: 19.2km	交通量	[台/日]	22,400	21,300
		走行時間	[分]	38.9	37.6
		走行時間費用	[億円/年]	161.13	145.86
	(県)宮上知 立線: 13.8km	交通量	[台/日]	12,300	10,300
		走行時間	[分]	36.4	35.5
		走行時間費用	[億円/年]	82.61	67.68
	国道248号: 6.6km	交通量	[台/日]	44,000	40,800
		走行時間	[分]	15.5	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	120.03	105.59
	国道153号: 8.8km	交通量	[台/日]	31,200	30,300
		走行時間	[分]	18.8	18.4
		走行時間費用	[億円/年]	105.87	98.67
	(主)豊田知 立線:9.5km	交通量	[台/日]	20,400	20,000
		走行時間	[分]	24.1	24.1
		走行時間費用	[億円/年]	88.72	88.08
	東海環状自 動車道等: 22.3km	交通量	[台/日]	61,600	59,200
		走行時間	[分]	19.6	19.5
		走行時間費用	[億円/年]	236.90	227.19
	(主)名古屋 岡崎線: 5.4km	交通量	[台/日]	27,900	29,900
		走行時間	[分]	13.8	13.0
		走行時間費用	[億円/年]	78.28	77.97
(県)豊田東 郷線:7.5km	交通量	[台/日]	13,400	12,000	
	走行時間	[分]	19.9	20.0	
	走行時間費用	[億円/年]	48.70	43.94	
(県)鷺鴉三 好線:3.3km	交通量	[台/日]	11,400	11,300	
	走行時間	[分]	10.1	9.7	
	走行時間費用	[億円/年]	23.93	22.98	
東名高速道 路:11.7km	交通量	[台/日]	59,700	59,600	
	走行時間	[分]	8.8	8.8	
	走行時間費用	[億円/年]	98.30	97.89	
③その他道路合計 :1,889.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,577.74	9,485.01	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:2,010.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,714.19	10,612.76	101.43

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道155号 豊田南バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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28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	
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()				
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
	採用理由を記載			
その他()		<input type="checkbox"/>		

(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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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"/>
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道155号 豊田南バイパス
(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)
0.49	12.9	6.32

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-49年目	S 48	5.4005	56.1	0.10	0.90		
-48年目	S 49	5.1928	66.9	0.10	0.72		
-47年目	S 50	4.9931	70.7	1.30	8.56		
-46年目	S 51	4.8010	76.7	3.70	21.62		
-45年目	S 52	4.6164	81.3	4.25	22.52		
-44年目	S 53	4.4388	84.7	5.40	26.40		
-43年目	S 54	4.2681	86.9	9.40	43.08		
-42年目	S 55	4.1039	92.4	8.00	33.15		
-41年目	S 56	3.9461	94.8	4.73	18.38		
-40年目	S 57	3.7943	95.8	2.05	7.57		
-39年目	S 58	3.6484	96.8	6.84	24.06		
-38年目	S 59	3.5081	98.7	11.60	38.46		
-37年目	S 60	3.3731	99.5	13.20	41.77		
-36年目	S 61	3.2434	101.2	14.75	44.12		
-35年目	S 62	3.1187	101.0	32.25	92.95		
-34年目	S 63	2.9987	101.5	18.50	51.00		
-33年目	H 1	2.8834	104.2	24.51	63.29		
-32年目	H 2	2.7725	106.5	18.74	45.50		
-31年目	H 3	2.6658	109.1	15.34	34.98		
-30年目	H 4	2.5633	110.6	16.72	36.17		
-29年目	H 5	2.4647	110.9	13.86	28.73		
-28年目	H 6	2.3699	110.8	7.35	14.66		
-27年目	H 7	2.2788	109.9	6.09	11.79		
-26年目	H 8	2.1911	109.5	14.21	26.52		
-25年目	H 9	2.1068	110.4	7.98	14.21		
-24年目	H 10	2.0258	109.9	14.57	25.06		
-23年目	H 11	1.9479	108.4	26.76	44.86		
-22年目	H 12	1.8730	107.2	7.65	12.47		
-21年目	H 13	1.8009	105.7	11.14	17.71		
-20年目	H 14	1.7317	103.8	3.52	5.48		
-19年目	H 15	1.6651	102.3	15.44	23.45		
-18年目	H 16	1.6010	101.0	2.33	3.45		
-17年目	H 17	1.5395	99.6	1.33	1.92		
-16年目	H 18	1.4802	98.7	9.33	13.06		
-15年目	H 19	1.4233	97.6	15.81	21.51		
-14年目	H 20	1.3686	96.8	26.71	35.24		
-13年目	H 21	1.3159	95.6	31.95	41.03		
-12年目	H 22	1.2653	93.7	28.30	35.66		
-11年目	H 23	1.2167	92.1	19.05	23.47		
-10年目	H 24	1.1699	91.3	45.61	54.53		
-9年目	H 25	1.1249	91.1	29.79	34.32		
-8年目	H 26	1.0816	93.3	22.48	24.32		
-7年目	H 27	1.0400	93.3	14.78	15.37		
基準年	H 28	1.0000	93.3	14.14	14.14		
-5年目	H 29	0.9615	93.3	9.44	9.08		
-4年目	H 30	0.9246	93.3	12.10	11.18		
-3年目	H 31	0.8890	93.3	11.99	10.66		
-2年目	H 32	0.8548	93.3	12.02	10.27		
-1年目	H 33	0.8219	93.3	9.46	7.77		
暫定供用開始年次	H 34	0.7903	93.3	8.53	6.74	3.54	2.80
1年目	H 35	0.7599	93.3	17.99	13.67	3.54	2.69
2年目	H 36	0.7307	93.3	18.78	13.72	3.54	2.58
3年目	H 37	0.7026	93.3	24.86	17.47	3.54	2.49
4年目	H 38	0.6756	93.3	20.52	13.86	3.54	2.39
5年目	H 39	0.6496	93.3	15.11	9.81	3.54	2.30
供用開始年次	H 40	0.6246	93.3			5.85	3.66
7年目	H 41	0.6006	93.3			5.85	3.51
8年目	H 42	0.5775	93.3			5.85	3.38
9年目	H 43	0.5553	93.3			5.85	3.25
10年目	H 44	0.5339	93.3			5.85	3.12
11年目	H 45	0.5134	93.3			5.85	3.00
12年目	H 46	0.4936	93.3			5.85	2.89
13年目	H 47	0.4746	93.3			5.85	2.78
14年目	H 48	0.4564	93.3			5.85	2.67
15年目	H 49	0.4388	93.3			5.85	2.57
16年目	H 50	0.4220	93.3			5.85	2.47
17年目	H 51	0.4057	93.3			5.85	2.37
18年目	H 52	0.3901	93.3			5.85	2.28
19年目	H 53	0.3751	93.3			5.85	2.20
20年目	H 54	0.3607	93.3			5.85	2.11
21年目	H 55	0.3468	93.3			5.85	2.03
22年目	H 56	0.3335	93.3			5.85	1.95
23年目	H 57	0.3207	93.3			5.85	1.88
24年目	H 58	0.3083	93.3			5.85	1.80
25年目	H 59	0.2965	93.3			5.85	1.73
26年目	H 60	0.2851	93.3			5.85	1.67
27年目	H 61	0.2741	93.3			5.85	1.60
28年目	H 62	0.2636	93.3			5.85	1.54
29年目	H 63	0.2534	93.3			5.85	1.48
30年目	H 64	0.2437	93.3			5.85	1.43
31年目	H 65	0.2343	93.3			5.85	1.37
32年目	H 66	0.2253	93.3			5.85	1.32
33年目	H 67	0.2166	93.3			5.85	1.27
34年目	H 68	0.2083	93.3			5.85	1.22
35年目	H 69	0.2003	93.3			5.85	1.17
36年目	H 70	0.1926	93.3			5.85	1.13
37年目	H 71	0.1852	93.3			5.85	1.08
38年目	H 72	0.1780	93.3			5.85	1.04
39年目	H 73	0.1712	93.3			5.85	1.00
40年目	H 74	0.1646	93.3			5.85	0.96
41年目	H 75	0.1583	93.3			5.85	0.93
42年目	H 76	0.1522	93.3			5.85	0.89
43年目	H 77	0.1463	93.3			5.85	0.86
44年目	H 78	0.1407	93.3			5.85	0.82
45年目	H 79	0.1353	93.3			5.85	0.79
46年目	H 80	0.1301	93.3			5.85	0.76
47年目	H 81	0.1251	93.3			5.85	0.73
48年目	H 82	0.1203	93.3			5.85	0.70
49年目	H 83	0.1157	93.3	-203.86	-23.58	5.85	0.68
合計				558.61	1298.83	278.70	93.34
単純事業費計				762.46		278.70	

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。

注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道155号 豊田南バイパス
(残事業)

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)
0.32	8.3	2.69

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-31年目	H 3	2.6658	109.1				
-30年目	H 4	2.5633	110.6				
-29年目	H 5	2.4647	110.9				
-28年目	H 6	2.3699	110.8				
-27年目	H 7	2.2788	109.9				
-26年目	H 8	2.1911	109.5				
-25年目	H 9	2.1068	110.4				
-24年目	H 10	2.0258	109.9				
-23年目	H 11	1.9479	108.4				
-22年目	H 12	1.8730	107.2				
-21年目	H 13	1.8009	105.7				
-20年目	H 14	1.7317	103.8				
-19年目	H 15	1.6651	102.3				
-18年目	H 16	1.6010	101.0				
-17年目	H 17	1.5395	99.6				
-16年目	H 18	1.4802	98.7				
-15年目	H 19	1.4233	97.6				
-14年目	H 20	1.3686	96.8				
-13年目	H 21	1.3159	95.6				
-12年目	H 22	1.2653	93.7				
-11年目	H 23	1.2167	92.1				
-10年目	H 24	1.1699	91.3				
-9年目	H 25	1.1249	91.1				
-8年目	H 26	1.0816	93.3				
-7年目	H 27	1.0400	93.3				
基準年	H 28	1.0000	93.3				
-5年目	H 29	0.9615	93.3	9.44	9.08		
-4年目	H 30	0.9246	93.3	12.10	11.18		
-3年目	H 31	0.8890	93.3	11.99	10.66		
-2年目	H 32	0.8548	93.3	12.02	10.27		
-1年目	H 33	0.8219	93.3	9.46	7.77		
暫定供用開始年次	H 34	0.7903	93.3	8.53	6.74	1.34	1.06
1年目	H 35	0.7599	93.3	17.99	13.67	1.34	1.02
2年目	H 36	0.7307	93.3	18.78	13.72	1.34	0.98
3年目	H 37	0.7026	93.3	24.86	17.47	1.34	0.94
4年目	H 38	0.6756	93.3	20.52	13.86	1.34	0.91
5年目	H 39	0.6496	93.3	15.11	9.81	1.34	0.87
供用開始年次	H 40	0.6246	93.3			2.49	1.56
7年目	H 41	0.6006	93.3			2.49	1.50
8年目	H 42	0.5775	93.3			2.49	1.44
9年目	H 43	0.5553	93.3			2.49	1.38
10年目	H 44	0.5339	93.3			2.49	1.33
11年目	H 45	0.5134	93.3			2.49	1.28
12年目	H 46	0.4936	93.3			2.49	1.23
13年目	H 47	0.4746	93.3			2.49	1.18
14年目	H 48	0.4564	93.3			2.49	1.14
15年目	H 49	0.4388	93.3			2.49	1.09
16年目	H 50	0.4220	93.3			2.49	1.05
17年目	H 51	0.4057	93.3			2.49	1.01
18年目	H 52	0.3901	93.3			2.49	0.97
19年目	H 53	0.3751	93.3			2.49	0.93
20年目	H 54	0.3607	93.3			2.49	0.90
21年目	H 55	0.3468	93.3			2.49	0.86
22年目	H 56	0.3335	93.3			2.49	0.83
23年目	H 57	0.3207	93.3			2.49	0.80
24年目	H 58	0.3083	93.3			2.49	0.77
25年目	H 59	0.2965	93.3			2.49	0.74
26年目	H 60	0.2851	93.3			2.49	0.71
27年目	H 61	0.2741	93.3			2.49	0.68
28年目	H 62	0.2636	93.3			2.49	0.66
29年目	H 63	0.2534	93.3			2.49	0.63
30年目	H 64	0.2437	93.3			2.49	0.61
31年目	H 65	0.2343	93.3			2.49	0.58
32年目	H 66	0.2253	93.3			2.49	0.56
33年目	H 67	0.2166	93.3			2.49	0.54
34年目	H 68	0.2083	93.3			2.49	0.52
35年目	H 69	0.2003	93.3			2.49	0.50
36年目	H 70	0.1926	93.3			2.49	0.48
37年目	H 71	0.1852	93.3			2.49	0.46
38年目	H 72	0.1780	93.3			2.49	0.44
39年目	H 73	0.1712	93.3			2.49	0.43
40年目	H 74	0.1646	93.3			2.49	0.41
41年目	H 75	0.1583	93.3			2.49	0.39
42年目	H 76	0.1522	93.3			2.49	0.38
43年目	H 77	0.1463	93.3			2.49	0.36
44年目	H 78	0.1407	93.3			2.49	0.35
45年目	H 79	0.1353	93.3			2.49	0.34
46年目	H 80	0.1301	93.3			2.49	0.32
47年目	H 81	0.1251	93.3			2.49	0.31
48年目	H 82	0.1203	93.3			2.49	0.30
49年目	H 83	0.1157	93.3	-3.62	-0.42	2.49	0.29
合計				157.18	123.83	117.65	39.02
単純事業費計				160.79		117.65	

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。

注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道155号	豊田南バイパス	4	12.9km

■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				44,367	
	改良費				24,418	
		土工	m ³	1,808,100	2,414	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	37,700	49	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	14,077	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	3,770	165	
		函渠工	m	2,980	3,353	ボックスカルバート(美山地区)
		調整池工	式			
		排水工	m	35,200	1,164	
		中央分離帯工	m	10,230	244	
		雑工	式	1	2,952	機能補償道路・水路・横断歩道橋等
	橋梁費				12,034	
		100m以上	m	2,040	11,196	8橋
		100m未満	m	130	838	5橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				4,811	
		車道舗装	m ²	326,600	4,426	
		その他舗装	m ²	106,900	385	
	付帯施設費				3,104	
		交通管理施設工	式	1	3,104	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②	用地及補償費				24,972	
	用地費		m ²	504,151	20,386	
		宅地	m ²	126,038	5,912	
		田畑	m ²	317,615	13,659	
		山林・原野	m ²	45,374	347	
		その他	m ²	15,125	468	
	補償費	式		1	4,586	
③	間接経費	式		1	9,761	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				79,100	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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155号	豊田南バイパス	4	12.9km

■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	12.9	2,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,750	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			31,600	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道155号	豊田南バイパス	4	8.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					13,954	
	改良費				7,532	
		土工	m ³	584,762	745	切土(219,249m ³)、盛土(349,428m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	12,193	15	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	4,342	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	1,219	51	
		函渠工	m	964	1,034	ボックスカルバート(美山地区)
		調整池工	式			
		排水工	m	11,384	359	
		中央分離帯工	m	3,309	75	
		雑工	式	1	911	機能補償道路・水路・横断歩道橋等
	橋梁費				3,712	
		100m以上	m	660	3,453	4橋
		100m未満	m	42	258	2橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,753	
		車道舗装	m ²	118,990	1,613	
		その他舗装	m ²	38,947	140	
	付帯施設費				957	
		交通管理施設工	式	1	957	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②用地及補償費					430	
	用地費				361	
		宅地	m ²	6,644	105	
		田畑	m ²	4,186	242	
		山林・原野	m ²	598	6	
		その他	m ²	199	8	
	補償費				69	
		式		1		
③間接経費					2,953	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					17,337	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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155号	豊田南バイパス	4	8.3km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	8.3	1,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,600	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,450	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道302号 名古屋環状2号線	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町	延長	58.6 km		
事業概要					
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町から愛知県名古屋市中川区富田町に至る延長58.6km（海上部除く）の道路です。					
本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、名古屋港に集まる物流の効率化の支援等を目的に計画された道路です。					
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S48年度工事着手					
全体事業費		5,681億円		事業進捗率	
		92%		供用済延長	
		58.6km			
計画交通量					
31,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 2.3	(残事業)/(事業全体) 344/13,684億円		(残事業)/(事業全体) 768/31,213億円	
	(残事業) 2.2	事業費：304/13,250億円 維持管理費：40/434億円		走行時間短縮便益675/27,108億円 走行経費減少便益：77/3,650億円 交通事故減少便益：15/455億円	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.9~3.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.8~2.6(交通量±10%)					
事業費：B/C=2.3~2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1~2.4(事業費±10%)					
事業期間：B/C=2.3~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道（甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。					
・バス路線の利便性向上が見込まれる。					
②物流効率化の支援					
・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。					
③都市の再生					
・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。					
・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。					
・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業）と連携する。					
④個性ある地域の形成					
・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。					
⑤災害への備え					
・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。					
・緊急輸送道路（名古屋第二環状自動車道）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					
⑥地球環境の保全					
・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑦生活環境の改善・保全					
・NO2排出量の削減が見込まれる。					
・SPM排出量の削減が見込まれる。					
⑧他のプロジェクトとの関係					
・関連する大規模道路事業（近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島））と一体的に整備する必要がある。					
県知事・市長の意見					
愛知県知事：					

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の環状道路として、名古屋都心部へ集中する交通を分散・迂回させる機能を持つだけでなく、沿線地域の発展や物流効率化に資するとともに、名古屋港への重要なアクセス道路として本地域の物流の要となる道路であることから、早期整備をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議は、ありません。
- 2 当該道路は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路であるため、一日も早い4車線化をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・新たな市街地形成の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は94%。用地取得率は100%。（平成27年度末）
- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、名鉄瀬戸線の立体化に向けた仮線工事を推進。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、改良工、橋梁上部工等の工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山（延長5.0km）は、ボトルネックとなる1箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・あま市甚目寺～清須市一場（延長5.2km）は、ボトルネックとなる2箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。
- ・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野（延長4.2km）は、専用部（近畿自動車道伊勢線）の整備と併せて4車線化整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

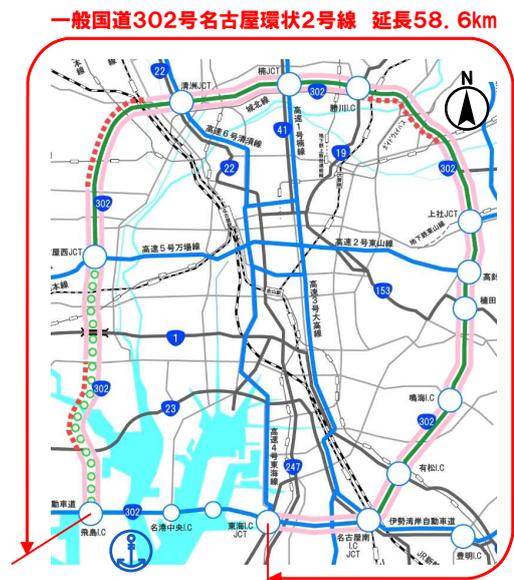
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



凡例	
	一般国道302号（開通済） 名古屋環状2号線
	〃（事業中）
	近畿自動車道名古屋大阪線
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	一般国道
	主要地方道

今回評価事業



※ 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302号 名古屋環状2号線
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=2.3 経済的純現在価値(B-C)=17,529億円 経済的内部収益率(EIRR)=6.3% 残事業:費用便益比(B/C)=2.2 経済的純現在価値(B-C)=424億円 経済的内部収益率(EIRR)=8.4%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<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 	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):41,405万人・時間/年 渋滞損失削減時間:136万人・時間/年(41,405万人・時間/年⇒41,269万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について : (一般国道302号名古屋環状2号線 海部郡飛島村梅之郷~名古屋市港区春田野) : (一般国道302号名古屋環状2号線 あま市甚目寺~清須市一場) : (一般国道302号名古屋環状2号線 春日井市勝川町~名古屋市守山区喜多山) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:19万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:約1割削減	
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		■ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	踏切自動車交通遮断量10,000台時/日以上踏切3箇所除却(甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号⇒踏切除却により0台時/日)	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名古屋市営バス11系統:中村12、高畑14、高畑17、春田11、南陽巡回、東海11、東海12、上社12、出入庫系統(大・緑)、名東巡回、幹一社1、あま市巡回バス、飛島公共交通バス、きよすあしがるバス	
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる 	国際拠点港湾(旧特定重要港湾):名古屋港⇄国道1号かの里交差点(27分→16分 10分短縮見込み)
		□ 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が見込まれる		
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		
	1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である 	都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備)
		■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	計画名:広域道路整備基本計画、計画策定主体:愛知県、計画における位置づけ等:広域道路	

		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	連携のある市街地再開発、区画整理等：茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	アクセス向上が期待される観光地名：農業文化園・戸田川緑地 年間観光客入り込み数：1,147,791人（H26観光レクリエーション利用統計）
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	

		<p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p>	
災害への備え	地球環境の保全	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<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>	計画名：愛知県地域防災計画、計画における位置付け：第1次緊急輸送道路
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である名古屋第二環状自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約17.5万t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	<p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（名古屋市、飛島村、大治町、あま市、清須市、春日井市、大府市、東海市） (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（主）名古屋中環状線（名古屋市守山区幸心三丁目～名古屋市守山区大森） 排出削減量：16.8t/年、排出削減率：約6割削減</p>
			<p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（名古屋市、飛島村、大治町、あま市、清須市、春日井市、大府市、東海市） (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（主）名古屋中環状線（名古屋市守山区幸心三丁目～名古屋市守山区大森） 排出削減量：1.0t/年、排出削減率：約6割削減</p>
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）との一体整備が必要
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

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３０２号	名古屋環状２号線	L = 58.6 km	新設	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
31,400	4	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２８年度		
単純合計	5,536億円	824億円	6,360億円
うち残事業分	361億円	142億円	503億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	13,250億円	434億円	13,684億円
うち残事業分	304億円	40億円	344億円

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２８年度			
供用年	平成２３年度			
単年便益 (初年便益)	1,001億円	134億円	17億円	1,151億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	27,108億円	3,650億円	455億円	31,213億円
うち残事業分	675億円	77億円	15億円	768億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	17,529億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	2.2
経済的純現在価値（残事業）	424億円
経済的内部収益率（残事業）	8.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	31,400台/日	±10%	1.9~3.2
事業費	5,536億円	±10%	2.3~2.3
事業期間	57年	±20%	2.3~2.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	31,400台/日	±10%	1.8~2.6
事業費	361億円	±10%	2.1~2.4
事業期間	11年	±20%	2.1~2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道302号名古屋環状2号線（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 改築区間：58.6km	交通量※ ¹	[台/日]	-	31,400	
	走行時間※ ²	[分]	-	115	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	-	672.95	
②主な周辺道路※ ⁴	(主)名古屋中環状線 51.1km	交通量	[台/日]	22,400	21,100
		走行時間	[分]	140	128
		走行時間費用	[億円/年]	551.86	469.91
	一般国道155号 77.5km	交通量	[台/日]	28,400	27,100
		走行時間	[分]	181	177
		走行時間費用	[億円/年]	912.75	850.70
	(市道)名古屋環状線 27.3km	交通量	[台/日]	29,700	25,900
		走行時間	[分]	69	67
		走行時間費用	[億円/年]	369.31	315.11
	東名高速道路 55.5km	交通量	[台/日]	69,800	64,700
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	553.33	501.30
	(一)田原名古屋線 9.2km	交通量	[台/日]	33,700	29,400
		走行時間	[分]	29	25
		走行時間費用	[億円/年]	179.48	128.35
	(主)名古屋長久手線 16.9km	交通量	[台/日]	32,500	28,300
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	263.25	220.65
	(主)諸輪名古屋線 17.9km	交通量	[台/日]	25,200	21,800
		走行時間	[分]	41	38
走行時間費用		[億円/年]	192.69	152.37	
一般国道247号 11.3km	交通量	[台/日]	50,900	46,300	
	走行時間	[分]	23	21	
	走行時間費用	[億円/年]	221.33	183.28	
(主)名古屋西港線 7.0km	交通量	[台/日]	25,300	13,900	
	走行時間	[分]	14	12	
	走行時間費用	[億円/年]	71.38	33.77	
国道19号 16.6km	交通量	[台/日]	69,900	64,500	
	走行時間	[分]	33	32	
	走行時間費用	[億円/年]	414.98	378.25	
③その他道路合計 7,581.5km	走行時間費用	[億円/年]	42,698.37	41,461.91	
			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：7,930.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	46,428.73	45,368.55	1,060.18

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道302号名古屋環状2号線（残事業）

（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：58.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	28,300	31,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	119	115	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	620.18	672.95	
②主な周辺道路 ^{※4}	(一)名古屋豊山稲沢線 9.5km	交通量	[台/日]	14,100	11,100
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	68.29	54.45
	(主)関田名古屋線 12.9km	交通量	[台/日]	24,100	21,800
		走行時間	[分]	35	35
		走行時間費用	[億円/年]	149.37	135.61
	(一)鳥ヶ地名古屋線 6.9km	交通量	[台/日]	21,000	17,800
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	47.37	38.38
③その他道路合計 7,842.5km	走行時間費用	[億円/年]	44,535.01	44,467.16	
			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：7,930.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	45,420.22	45,368.55	51.67

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：一般国道302号名古屋環状2号線

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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28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"/> (H17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302号名古屋環状2号線

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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"/>
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302号名古屋環状2号線
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.32	58.6	18.68

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
-40年目	S 46	5.8412	45.6	3.70	44.22		
-39年目	S 47	5.6165	48.7	11.00	118.41		
-38年目	S 48	5.4005	56.1	20.00	179.76		
-37年目	S 49	5.1928	66.9	17.30	125.37		
-36年目	S 50	4.9931	70.7	40.20	264.85		
-35年目	S 51	4.8010	76.7	70.70	413.14		
-34年目	S 52	4.6164	81.3	90.70	480.62		
-33年目	S 53	4.4388	84.7	118.80	580.91		
-32年目	S 54	4.2681	86.9	155.40	712.13		
-31年目	S 55	4.1039	92.4	142.85	591.93		
-30年目	S 56	3.9461	94.8	131.20	509.76		
-29年目	S 57	3.7943	95.8	120.58	445.45		
-28年目	S 58	3.6484	96.8	92.18	324.18		
-27年目	S 59	3.5081	98.7	145.00	480.77		
-26年目	S 60	3.3731	99.5	162.70	514.80		
-25年目	S 61	3.2434	101.2	166.70	498.59		
-24年目	S 62	3.1187	101.0	197.70	569.77		
-23年目	S 63	2.9987	101.5	193.10	532.29		
-22年目	H 1	2.8834	104.2	186.09	480.59		
-21年目	H 2	2.7725	106.5	222.84	541.14		
-20年目	H 3	2.6658	109.1	178.98	408.08		
-19年目	H 4	2.5633	110.6	210.72	455.70		
-18年目	H 5	2.4647	110.9	222.55	461.45		
-17年目	H 6	2.3699	110.8	188.73	376.63		
-16年目	H 7	2.2788	109.9	257.33	497.82		
-15年目	H 8	2.1911	109.5	185.79	346.86		
-14年目	H 9	2.1068	110.4	192.17	342.17		
-13年目	H 10	2.0258	109.9	116.92	201.09		
-12年目	H 11	1.9479	108.4	49.27	82.60		
-11年目	H 12	1.8730	107.2	37.41	60.98		
-10年目	H 13	1.8009	105.7	53.09	84.39		
-9年目	H 14	1.7317	103.8	46.41	72.23		
-8年目	H 15	1.6651	102.3	20.57	31.24		
-7年目	H 16	1.6010	101.0	71.36	105.55		
-6年目	H 17	1.5395	99.6	105.22	151.74		
-5年目	H 18	1.4802	98.7	157.41	220.26		
-4年目	H 19	1.4233	97.6	130.07	176.98		
-3年目	H 20	1.3686	96.8	130.14	171.66		
-2年目	H 21	1.3159	95.6	150.76	193.62		
-1年目	H 22	1.2653	93.7	127.49	160.63		
供用開始年次	H 23	1.2167	92.1	43.71	53.88	14.90	18.36
1年目	H 24	1.1699	91.3	10.87	12.99	14.90	17.81
2年目	H 25	1.1249	91.1	16.88	19.44	14.90	17.16
3年目	H 26	1.0816	93.3	65.22	70.55	14.90	16.11
4年目	H 27	1.0400	93.3	57.30	59.59	14.90	15.49
基準年	H 28	1.0000	93.3	59.98	59.98	14.90	14.90
6年目	H 29	0.9615	93.3	15.43	14.83	14.90	14.33
7年目	H 30	0.9246	93.3	33.84	31.29	14.90	13.77
8年目	H 31	0.8890	93.3	60.19	53.51	14.90	13.24
9年目	H 32	0.8548	93.3	71.66	61.25	14.90	12.73
10年目	H 33	0.8219	93.3	128.10	105.29	14.90	12.25
11年目	H 34	0.7903	93.3	19.76	15.62	14.90	11.77
12年目	H 35	0.7599	93.3	10.69	8.12	14.90	11.32
13年目	H 36	0.7307	93.3	3.70	2.71	14.90	10.89
14年目	H 37	0.7026	93.3	3.70	2.60	14.90	10.47
15年目	H 38	0.6756	93.3	6.94	4.69	14.90	10.06
16年目	H 39	0.6496	93.3	6.71	4.36	14.90	9.68
17年目	H 40	0.6246	93.3			17.30	10.80
18年目	H 41	0.6006	93.3			17.30	10.39
19年目	H 42	0.5775	93.3			17.30	9.99
20年目	H 43	0.5553	93.3			17.30	9.60
21年目	H 44	0.5339	93.3			17.30	9.23
22年目	H 45	0.5134	93.3			17.30	8.88
23年目	H 46	0.4936	93.3			17.30	8.54
24年目	H 47	0.4746	93.3			17.30	8.21
25年目	H 48	0.4564	93.3			17.30	7.89
26年目	H 49	0.4388	93.3			17.30	7.59
27年目	H 50	0.4220	93.3			17.30	7.30
28年目	H 51	0.4057	93.3			17.30	7.02
29年目	H 52	0.3901	93.3			17.30	6.75
30年目	H 53	0.3751	93.3			17.30	6.49
31年目	H 54	0.3607	93.3			17.30	6.24
32年目	H 55	0.3468	93.3			17.30	6.00
33年目	H 56	0.3335	93.3			17.30	5.77
34年目	H 57	0.3207	93.3			17.30	5.55
35年目	H 58	0.3083	93.3			17.30	5.33
36年目	H 59	0.2965	93.3			17.30	5.13
37年目	H 60	0.2851	93.3			17.30	4.93
38年目	H 61	0.2741	93.3			17.30	4.74

39年目	H 62	0.2636	93.3			17.30	4.56
40年目	H 63	0.2534	93.3			17.30	4.38
41年目	H 64	0.2437	93.3			17.30	4.21
42年目	H 65	0.2343	93.3			17.30	4.05
43年目	H 66	0.2253	93.3			17.30	3.90
44年目	H 67	0.2166	93.3			17.30	3.75
45年目	H 68	0.2083	93.3			17.30	3.60
46年目	H 69	0.2003	93.3			17.30	3.46
47年目	H 70	0.1926	93.3			17.30	3.33
48年目	H 71	0.1852	93.3			17.30	3.20
49年目	H 72	0.1780	93.3	-1916.18	-341.17	17.30	3.08
合 計				3619.66	13249.90	824.05	434.25
単純事業費計					5535.83		824.05

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。

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302号名古屋環状2号線
(残事業)

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
				0.21		14.4	3.07
-57年目	S 46	5.8412	45.6				
-56年目	S 47	5.6165	48.7				
-55年目	S 48	5.4005	56.1				
-54年目	S 49	5.1928	66.9				
-53年目	S 50	4.9931	70.7				
-52年目	S 51	4.8010	76.7				
-51年目	S 52	4.6164	81.3				
-50年目	S 53	4.4388	84.7				
-49年目	S 54	4.2681	86.9				
-48年目	S 55	4.1039	92.4				
-47年目	S 56	3.9461	94.8				
-46年目	S 57	3.7943	95.8				
-45年目	S 58	3.6484	96.8				
-44年目	S 59	3.5081	98.7				
-43年目	S 60	3.3731	99.5				
-42年目	S 61	3.2434	101.2				
-41年目	S 62	3.1187	101.0				
-40年目	S 63	2.9987	101.5				
-39年目	H 1	2.8834	104.2				
-38年目	H 2	2.7725	106.5				
-37年目	H 3	2.6658	109.1				
-36年目	H 4	2.5633	110.6				
-35年目	H 5	2.4647	110.9				
-34年目	H 6	2.3699	110.8				
-33年目	H 7	2.2788	109.9				
-32年目	H 8	2.1911	109.5				
-31年目	H 9	2.1068	110.4				
-30年目	H 10	2.0258	109.9				
-29年目	H 11	1.9479	108.4				
-28年目	H 12	1.8730	107.2				
-27年目	H 13	1.8009	105.7				
-26年目	H 14	1.7317	103.8				
-25年目	H 15	1.6651	102.3				
-24年目	H 16	1.6010	101.0				
-23年目	H 17	1.5395	99.6				
-22年目	H 18	1.4802	98.7				
-21年目	H 19	1.4233	97.6				
-20年目	H 20	1.3686	96.8				
-19年目	H 21	1.3159	95.6				
-18年目	H 22	1.2653	93.7				
-17年目	H 23	1.2167	92.1				
-16年目	H 24	1.1699	91.3				
-15年目	H 25	1.1249	91.1				
-14年目	H 26	1.0816	93.3				
-13年目	H 27	1.0400	93.3				
基準年	H 28	1.0000	93.3				
-11年目	H 29	0.9615	93.3	15.43	14.83		
-10年目	H 30	0.9246	93.3	33.84	31.29		
-9年目	H 31	0.8890	93.3	60.19	53.51		
-8年目	H 32	0.8548	93.3	71.66	61.25		
-7年目	H 33	0.8219	93.3	128.10	105.29		
-6年目	H 34	0.7903	93.3	19.76	15.62		
-5年目	H 35	0.7599	93.3	10.69	8.12		
-4年目	H 36	0.7307	93.3	3.70	2.71		
-3年目	H 37	0.7026	93.3	3.70	2.60		
-2年目	H 38	0.6756	93.3	6.94	4.69		
-1年目	H 39	0.6496	93.3	6.71	4.36		
供用開始年次	H 40	0.6246	93.3			2.84	1.78
1年目	H 41	0.6006	93.3			2.84	1.71
2年目	H 42	0.5775	93.3			2.84	1.64
3年目	H 43	0.5553	93.3			2.84	1.58
4年目	H 44	0.5339	93.3			2.84	1.52
5年目	H 45	0.5134	93.3			2.84	1.46
6年目	H 46	0.4936	93.3			2.84	1.40
7年目	H 47	0.4746	93.3			2.84	1.35
8年目	H 48	0.4564	93.3			2.84	1.30
9年目	H 49	0.4388	93.3			2.84	1.25
10年目	H 50	0.4220	93.3			2.84	1.20
11年目	H 51	0.4057	93.3			2.84	1.15
12年目	H 52	0.3901	93.3			2.84	1.11

13年目	H 53	0.3751	93.3			2.84	1.07
14年目	H 54	0.3607	93.3			2.84	1.03
15年目	H 55	0.3468	93.3			2.84	0.99
16年目	H 56	0.3335	93.3			2.84	0.95
17年目	H 57	0.3207	93.3			2.84	0.91
18年目	H 58	0.3083	93.3			2.84	0.88
19年目	H 59	0.2965	93.3			2.84	0.84
20年目	H 60	0.2851	93.3			2.84	0.81
21年目	H 61	0.2741	93.3			2.84	0.78
22年目	H 62	0.2636	93.3			2.84	0.75
23年目	H 63	0.2534	93.3			2.84	0.72
24年目	H 64	0.2437	93.3			2.84	0.69
25年目	H 65	0.2343	93.3			2.84	0.67
26年目	H 66	0.2253	93.3			2.84	0.64
27年目	H 67	0.2166	93.3			2.84	0.62
28年目	H 68	0.2083	93.3			2.84	0.59
29年目	H 69	0.2003	93.3			2.84	0.57
30年目	H 70	0.1926	93.3			2.84	0.55
31年目	H 71	0.1852	93.3			2.84	0.53
32年目	H 72	0.1780	93.3			2.84	0.51
33年目	H 73	0.1712	93.3			2.84	0.49
34年目	H 74	0.1646	93.3			2.84	0.47
35年目	H 75	0.1583	93.3			2.84	0.45
36年目	H 76	0.1522	93.3			2.84	0.43
37年目	H 77	0.1463	93.3			2.84	0.42
38年目	H 78	0.1407	93.3			2.84	0.40
39年目	H 79	0.1353	93.3			2.84	0.38
40年目	H 80	0.1301	93.3			2.84	0.37
41年目	H 81	0.1251	93.3			2.84	0.36
42年目	H 82	0.1203	93.3			2.84	0.34
43年目	H 83	0.1157	93.3			2.84	0.33
44年目	H 84	0.1112	93.3			2.84	0.32
45年目	H 85	0.1069	93.3			2.84	0.30
46年目	H 86	0.1028	93.3			2.84	0.29
47年目	H 87	0.0989	93.3			2.84	0.28
48年目	H 88	0.0951	93.3			2.84	0.27
49年目	H 89	0.0914	93.3			2.84	0.26
合 計				360.73	304.27	142.13	39.67
単純事業費計				360.73		142.13	

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302号名古屋環状2号線（事業全体）

年次	年度 (基準年) H 28	総走行台社の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP 率 フレイト	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	②×(A)	③	③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.2167	92.1	668.94	146.74	184.87	1,000.55	1,233.18	81.00	14.44	38.74	134.18	165.38	16.58	20.43	1,151.30	1,418.99
1年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.1699	91.3	668.72	145.63	185.12	999.47	1,194.85	80.98	14.33	38.79	134.10	160.31	16.55	19.79	1,150.12	1,374.95
2年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.1249	91.1	668.50	144.52	185.37	998.39	1,150.17	80.95	14.22	38.84	134.01	154.39	16.53	19.05	1,148.94	1,323.61
3年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.0816	93.3	668.28	143.40	185.63	997.31	1,078.69	80.92	14.11	38.90	133.93	144.86	16.51	17.86	1,147.75	1,241.41
4年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0400	93.3	668.06	142.29	185.88	996.23	1,036.08	80.90	14.00	38.95	133.85	139.20	16.49	17.15	1,146.57	1,192.43
5年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	1.0000	93.3	667.84	141.18	186.14	995.15	995.15	80.87	13.89	39.00	133.76	133.76	16.47	16.47	1,145.39	1,145.39
6年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.9615	93.3	667.62	140.07	186.39	994.07	955.84	80.84	13.78	39.06	133.68	128.54	16.45	15.82	1,144.20	1,100.19
7年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.9246	93.3	667.40	138.95	186.64	992.99	918.08	80.82	13.67	39.11	133.60	123.52	16.43	15.19	1,143.02	1,056.79
8年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.8890	93.3	667.18	137.84	186.90	991.91	881.81	80.79	13.56	39.16	133.52	118.69	16.41	14.59	1,141.84	1,015.09
9年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8548	93.3	666.96	136.73	187.15	990.84	846.97	80.76	13.46	39.22	133.43	114.06	16.39	14.01	1,140.66	975.04
10年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.8219	93.3	667.28	135.62	187.27	990.17	813.85	80.80	13.35	39.24	133.39	109.63	16.37	13.46	1,139.93	936.94
11年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7903	93.3	667.61	134.51	187.38	989.50	782.01	80.84	13.24	39.26	133.34	105.38	16.36	12.93	1,139.20	900.32
12年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7599	93.3	667.94	133.40	187.49	988.83	751.43	80.88	13.13	39.29	133.29	101.29	16.35	12.42	1,138.47	865.14
13年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7307	93.3	668.26	132.29	187.60	988.15	722.03	80.92	13.02	39.31	133.25	97.36	16.33	11.93	1,137.73	831.33
14年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.7026	93.3	668.59	131.18	187.72	987.48	693.79	80.96	12.91	39.33	133.20	93.59	16.32	11.46	1,137.00	798.84
15年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6756	93.3	668.92	130.06	187.83	986.81	666.66	81.00	12.80	39.36	133.16	89.96	16.30	11.01	1,136.27	767.63
16年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6496	93.3	669.25	128.95	187.94	986.14	640.58	81.04	12.69	39.38	133.11	86.47	16.29	10.58	1,135.54	737.63
17年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6246	93.3	717.23	127.78	206.61	1,061.62	663.09	84.46	12.49	43.38	141.33	88.27	18.23	11.39	1,221.18	762.75
18年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6006	93.3	717.58	126.58	206.74	1,060.90	637.15	84.50	12.38	43.40	141.28	84.85	18.22	10.94	1,220.39	732.94
19年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5775	93.3	717.93	125.38	206.86	1,060.18	612.23	84.54	12.26	43.43	141.23	81.56	18.20	10.51	1,219.61	704.29
20年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5553	93.3	712.35	124.54	207.32	1,054.21	585.36	83.88	12.18	43.52	140.58	78.06	18.09	10.05	1,212.88	673.47
21年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5339	93.3	706.76	123.70	207.78	1,048.23	559.66	83.22	12.10	43.62	139.94	74.71	17.99	9.60	1,206.16	643.98
22年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5134	93.3	701.18	122.85	208.23	1,042.26	535.07	82.57	12.01	43.72	139.29	71.51	17.88	9.18	1,199.44	615.76
23年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4936	93.3	695.59	122.01	208.69	1,036.29	511.54	81.91	11.93	43.81	138.65	68.44	17.77	8.77	1,192.71	588.76
24年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4746	93.3	690.01	121.16	209.15	1,030.32	489.03	81.25	11.85	43.91	138.01	65.50	17.66	8.38	1,185.99	562.92
25年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4564	93.3	684.42	120.32	209.61	1,024.35	467.50	80.59	11.76	44.00	137.36	62.69	17.56	8.01	1,179.27	538.20
26年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4388	93.3	678.84	119.48	210.06	1,018.38	446.90	79.94	11.68	44.10	136.72	60.00	17.45	7.66	1,172.55	514.55
27年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4220	93.3	673.25	118.64	210.52	1,012.41	427.19	79.28	11.60	44.20	136.07	57.42	17.34	7.32	1,165.82	491.92
28年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4057	93.3	667.66	117.79	210.98	1,006.43	408.34	78.62	11.52	44.29	135.43	54.95	17.23	6.99	1,159.10	470.28
29年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3901	93.3	662.08	116.95	211.44	1,000.46	390.30	77.96	11.43	44.39	134.78	52.58	17.12	6.68	1,152.37	449.56
30年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3751	93.3	656.49	116.11	211.89	994.49	373.05	77.30	11.35	44.48	134.14	50.32	17.02	6.38	1,145.64	429.75
31年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3607	93.3	650.90	115.26	212.35	988.52	356.55	76.65	11.27	44.58	133.50	48.15	16.91	6.10	1,138.92	410.80
32年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3468	93.3	645.32	114.42	212.81	982.55	340.76	75.99	11.19	44.68	132.85	46.08	16.80	5.83	1,132.20	392.67
33年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3335	93.3	639.73	113.58	213.27	976.57	325.67	75.33	11.10	44.77	132.21	44.09	16.69	5.57	1,125.47	375.32
34年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3207	93.3	634.14	112.74	213.73	970.60	311.23	74.67	11.02	44.87	131.56	42.19	16.59	5.32	1,118.75	358.73
35年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3083	93.3	628.56	111.89	214.18	964.63	297.41	74.01	10.94	44.97	130.92	40.36	16.48	5.08	1,112.03	342.86
36年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2965	93.3	622.97	111.05	214.64	958.66	284.20	73.36	10.86	45.06	130.27	38.62	16.37	4.85	1,105.30	327.68
37年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2851	93.3	617.38	110.21	215.10	952.68	271.57	72.70	10.77	45.16	129.63	36.95	16.26	4.64	1,098.58	313.16
38年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2741	93.3	611.79	109.36	215.56	946.71	259.49	72.04	10.69	45.25	128.99	35.35	16.15	4.43	1,091.85	299.27
39年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2636	93.3	606.21	108.52	216.01	940.74	247.93	71.38	10.61	45.35	128.34	33.82	16.05	4.23	1,085.13	285.99
40年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2534	93.3	600.63	107.68	216.47	934.78	236.89	70.73	10.53	45.45	127.70	32.36	15.94	4.04	1,078.42	273.29
41年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2437	93.3	595.06	106.84	216.93	928.83	226.33	70.07	10.44	45.54	127.06	30.96	15.83	3.86	1,071.72	261.14
42年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2343	93.3	589.51	106.00	217.38	922.89	216.23	69.42	10.36	45.64	126.42	29.62	15.72	3.68	1,065.03	249.53
43年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2253	93.3	583.96	105.16	217.84	916.97	206.58	68.76	10.28	45.73	125.78	28.34	15.62	3.52	1,058.36	238.43
44年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2166	93.3	578.43	10												

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道302号名古屋環状2号線（残事業）

年次	年度 (基準年) H 28	総走行台次の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	①～③	割引率4%
供用開始年次	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6246	93.3	28.26	6.34	17.13	51.73	32.31	1.41	0.61	3.61	5.64	3.52	1.21	0.76	58.58	36.59
1年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6006	93.3	28.27	6.29	17.14	51.70	31.05	1.41	0.61	3.62	5.64	3.39	1.21	0.73	58.55	35.16
2年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5775	93.3	28.29	6.23	17.15	51.67	29.84	1.41	0.60	3.62	5.64	3.25	1.21	0.70	58.51	33.79
3年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5553	93.3	28.07	6.19	17.19	51.45	28.57	1.40	0.60	3.63	5.63	3.13	1.20	0.67	58.28	32.36
4年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5339	93.3	27.85	6.15	17.22	51.23	27.35	1.39	0.59	3.64	5.62	3.00	1.19	0.64	58.04	30.99
5年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5134	93.3	27.63	6.12	17.26	51.01	26.18	1.38	0.59	3.64	5.62	2.88	1.19	0.61	57.81	29.68
6年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4936	93.3	27.41	6.08	17.30	50.78	25.07	1.37	0.59	3.65	5.61	2.77	1.18	0.58	57.57	28.42
7年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4746	93.3	27.19	6.04	17.34	50.56	24.00	1.36	0.58	3.66	5.60	2.66	1.17	0.56	57.34	27.21
8年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4564	93.3	26.97	6.00	17.38	50.34	22.98	1.35	0.58	3.67	5.59	2.55	1.17	0.53	57.10	26.06
9年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4388	93.3	26.75	5.96	17.41	50.12	22.00	1.34	0.58	3.68	5.59	2.45	1.16	0.51	56.87	24.96
10年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4220	93.3	26.53	5.92	17.45	49.90	21.06	1.33	0.57	3.68	5.58	2.36	1.15	0.49	56.63	23.90
11年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4057	93.3	26.31	5.88	17.49	49.68	20.16	1.31	0.57	3.69	5.57	2.26	1.14	0.46	56.40	22.88
12年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3901	93.3	26.09	5.84	17.53	49.46	19.29	1.30	0.56	3.70	5.57	2.17	1.14	0.44	56.16	21.91
13年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3751	93.3	25.87	5.80	17.57	49.24	18.47	1.29	0.56	3.71	5.56	2.09	1.13	0.42	55.93	20.98
14年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3607	93.3	25.65	5.77	17.60	49.02	17.68	1.28	0.56	3.72	5.55	2.00	1.12	0.40	55.69	20.09
15年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3468	93.3	25.43	5.73	17.64	48.80	16.92	1.27	0.55	3.72	5.55	1.92	1.11	0.39	55.46	19.23
16年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3335	93.3	25.21	5.69	17.68	48.57	16.20	1.26	0.55	3.73	5.54	1.85	1.11	0.37	55.22	18.42
17年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3207	93.3	24.99	5.65	17.72	48.35	15.50	1.25	0.55	3.74	5.53	1.77	1.10	0.35	54.99	17.63
18年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3083	93.3	24.77	5.61	17.75	48.13	14.84	1.24	0.54	3.75	5.53	1.70	1.09	0.34	54.75	16.88
19年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2965	93.3	24.55	5.57	17.79	47.91	14.20	1.23	0.54	3.76	5.52	1.64	1.09	0.32	54.52	16.16
20年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2851	93.3	24.33	5.53	17.83	47.69	13.59	1.22	0.53	3.76	5.51	1.57	1.08	0.31	54.28	15.47
21年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2741	93.3	24.11	5.49	17.87	47.47	13.01	1.20	0.53	3.77	5.51	1.51	1.07	0.29	54.05	14.81
22年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2636	93.3	23.89	5.46	17.91	47.25	12.45	1.19	0.53	3.78	5.50	1.45	1.06	0.28	53.81	14.18
23年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2534	93.3	23.67	5.42	17.94	47.03	11.92	1.18	0.52	3.79	5.49	1.39	1.06	0.27	53.58	13.58
24年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2437	93.3	23.45	5.38	17.98	46.81	11.41	1.17	0.52	3.80	5.49	1.34	1.05	0.26	53.35	13.00
25年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2343	93.3	23.23	5.34	18.02	46.59	10.92	1.16	0.52	3.80	5.48	1.28	1.04	0.24	53.11	12.44
26年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2253	93.3	23.01	5.30	18.06	46.37	10.45	1.15	0.51	3.81	5.47	1.23	1.04	0.23	52.88	11.91
27年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2166	93.3	22.79	5.26	18.10	46.15	10.00	1.14	0.51	3.82	5.47	1.18	1.03	0.22	52.65	11.40
28年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2083	93.3	22.57	5.22	18.13	45.93	9.57	1.13	0.51	3.83	5.46	1.14	1.02	0.21	52.42	10.92
29年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.2003	93.3	22.36	5.19	18.17	45.71	9.16	1.12	0.50	3.84	5.45	1.09	1.02	0.20	52.18	10.45
30年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1926	93.3	22.14	5.15	18.21	45.50	8.76	1.11	0.50	3.84	5.45	1.05	1.01	0.19	51.95	10.00
31年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1852	93.3	21.93	5.11	18.25	45.28	8.38	1.10	0.49	3.85	5.44	1.01	1.00	0.19	51.72	9.58
32年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1780	93.3	21.71	5.07	18.29	45.07	8.02	1.08	0.49	3.86	5.43	0.97	0.99	0.18	51.49	9.17
33年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1712	93.3	21.50	5.03	18.32	44.85	7.68	1.07	0.49	3.87	5.43	0.93	0.99	0.17	51.27	8.78
34年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1646	93.3	21.28	4.99	18.36	44.64	7.35	1.06	0.48	3.88	5.42	0.89	0.98	0.16	51.04	8.40
35年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1583	93.3	21.07	4.96	18.40	44.42	7.03	1.05	0.48	3.88	5.42	0.86	0.97	0.15	50.81	8.04
36年目	H 76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	0.1522	93.3	20.85	4.92	18.44	44.21	6.73	1.04	0.48	3.89	5.41	0.82	0.97	0.15	50.59	7.70
37年目	H 77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	0.1463	93.3	20.64	4.88	18.48	44.00	6.44	1.03	0.47	3.90	5.40	0.79	0.96	0.14	50.36	7.37
38年目	H 78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	0.1407	93.3	20.43	4.84	18.51	43.79	6.16	1.02	0.47	3.91	5.40	0.76	0.95	0.13	50.14	7.05
39年目	H 79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	0.1353	93.3	20.22	4.81	18.55	43.58	5.90	1.01	0.46	3.92	5.39	0.73	0.94	0.13	49.91	6.75
40年目	H 80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	0.1301	93.3	20.01	4.77	18.59	43.37	5.64	1.00	0.46	3.92	5.38	0.70	0.94	0.12	49.69	6.46
41年目	H 81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	0.1251	93.3	19.80	4.73	18.63	43.16	5.40	0.99	0.46	3.93	5.38	0.67	0.93	0.12	49.47	6.19
42年目	H 82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	0.1203	93.3	19.59	4.69	18.67	42.95	5.17	0.98	0.45	3.94	5.37	0.65	0.92	0.11	49.25	5.92
43年目	H 83	0.98935	0.99202	1.00203	0.99252	0.1157	93.3	19.39	4.66	18.70	42.75	4.94	0.97	0.45	3.95	5.37	0.62	0.92	0.11	49.03	5.67
44年目	H 84	0.98928	0.99197	1.00203	0.99248	0.1112	93.3	19.18	4.62	18.74	42.54	4.73	0.96	0.45	3.96	5.36	0.60	0.91	0.10	48.81	5.43
45年目	H 85	0.98921	0.99193	1.00202	0.99244	0.1069	93.3	18.98	4.58	18.78	42.34	4.53	0.95	0.44	3.96	5.35	0.57	0.90	0.10	48.59	5.20
46年目	H 86	0.98915	0.99189	1.00202	0.99241	0.1028	93.3	18.77	4.54	18.82	42.13	4.33	0.94	0.44	3.97	5.35	0.55	0.90	0.09	48.38	4.97
47年目	H 87	0.98908	0.99185	1.00202	0.99237	0.0989	93.3	18.57	4.51	18.86	41.93	4.15	0.93	0.44	3.98	5.34	0.53	0.89	0.09	48.16	4.76
48年目	H 88	0.98901	0.99181	1.00201	0.99233	0.0951	93.3	18.36	4.47	18.89	41.73	3.97	0.92	0.43	3.99	5.34	0.51	0.88	0.08	47.95	4.56
49年目	H 89	0.98894	0.99176	1.00201	0.99229	0.0914	93.3	18.16	4.43	18.93	41.53	3.80	0.91	0.43	4.00	5.33	0.49	0.88	0.08	47.74	4.36
合 計								1,168.04	268.21	900.16	2,336.41	675.23	58.37	25.93	189.99	274.29	77.25	52.38	15.37	2,663.08	767.86

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■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				305,582	
	改良費				181,842	
		土工	式	1	154,782	切土・盛土・残土処理
		軟弱地盤改良工	m ³	1,005,739	4,470	安定処理
		法面工	m ²	93,939	30	植生工
		擁壁工	式	1	3,346	L型擁壁、U型擁壁、重力式擁壁、逆T式擁壁等
		管渠工	m	65,880	3,585	
		函渠工	m	2,102	5,173	
		排水工	m	250,850	4,487	
		中央分離帯工	m	59,060	309	
		雑工	式	1	5,660	
	橋梁費				65,708	
		100m以上	m	16,900	56,187	連続高架橋36橋
		100m未満	m	4,966	9,521	橋梁48橋、歩道橋69橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,255	
		IC	箇所	22	9,255	
		JCT	箇所			
	舗装費				29,872	
		車道舗装	m ²	1,971,816	27,976	
		歩道舗装	m ²	451,236	1,896	
	付帯施設費				18,905	
		交通管理施設工	式	1	1,437	防護柵工等
		遮音壁	m	18,674	17,468	
②	用地及補償費				201,435	
	用地費		m ²	2,533,032	191,618	
		宅地	m ²	486,864	48,185	
		田畑	m ²	308,101	24,374	
		山林・原野	m ²	1,094,803	72,320	
		その他	m ²	643,264	46,739	
	補償費	式		1	9,817	
③	間接経費	式		1	61,083	調査設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				568,100	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■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	58.6	12,950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	80,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			93,400	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				35,894	
	改良費				14,053	
		土工	式	1	8,782	切土・盛土・残土処理
		軟弱地盤改良工	m3	169,500	816	安定処理
		法面工	m ²	15,700	4	植生工
		擁壁工	式	1	1,662	L型擁壁、U型擁壁、重力式擁壁、逆T式擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	37	486	
		排水工	m	37,794	492	
		中央分離帯工	m	500	23	
		雑工	式	1	1,788	
	橋梁費				14,652	
		100m以上	m	10,429	14,500	連続高架橋36橋
		100m未満	m	367	152	橋梁48橋、歩道橋69橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,807	
		車道舗装	m ²	357,114	2,675	
		歩道舗装	m ²	33,610	132	
	付帯施設費				4,382	
		交通管理施設工	式	1	1,002	防護柵工等
		遮音壁	m	8,833	3,380	
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	3,065	調査設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				38,959	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係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302号	名古屋環状2号線	4	14.4

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	14.4	3,200	
修繕費	式	1	12,150	
その他	式			
維持管理費合計			15,350	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上