

再 評 価 対 象

道 路 事 業 概 要

平 成 2 1 年 8 月 4 日

道 路 部

事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

中部地方整備局

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	地高	⑤	静岡	1	静清バイパス	・静清バイパスの交通混雑の緩和 ・静清バイパス沿道環境の改善 ・交通事故の削減	24.2	S43	S49～H19	S45	S46	4車線 :12.9 2車線 :11.3	1,600	46	・静清バイパスの慢性的な渋滞 ・静清バイパスの沿道環境 ・静清バイパスを取り巻く物流ネットワーク	・唐瀬IC～羽鳥IC間L=4.7km:平成23年度4車線立体化共用予定 ・その他区間:交通需要や渋滞状況から優先順位を設け、静清バイパス全線4車線立体化に向けて順次4車線立体化を図る。	全体事業 2.6 残事業 5.1	事業継続	
2	地高	⑤	愛知	23	知立バイパス	・国道1号、23号の幹線道路の交通改善 ・三河港利用の物流交通の効率化 ・西三河地域の地域振興支援 ・三河湾の観光振興支援	16.4	S47	S47～S49	S48	S48	4車線(高架) :10.0 (平面) :3.8 2車線 :2.6	725	91	・幹線道路及び知立市街地の交通混雑 ・地域振興の支援「観光の支援」 ・社会情勢の変化による事業費の増加 ・三河港の発展 ・沿線地域の開発振興	・安城西尾IC～和泉IC間L=2.6km:平成20年代前半に完成高架4車線供用予定 ・和泉IC～芦池IC間L=3.9km:平成21年度暫定高架2車線供用、平成24年度完成高架4車線供用予定	全体事業 3.4 残事業 8.6	事業継続	
3	地高	⑤	愛知	23	岡崎バイパス	・国道1号、23号の幹線道路の交通改善 ・三河港利用の物流交通の効率化 ・西三河地域の地域振興支援 ・三河湾の観光振興支援	14.6	S55	S50～S51	S55	S61	2車線 :14.6	860	80	・幹線道路及び岡崎市街地の交通混雑 ・沿道立地産業の物流効率化 ・三河港の発展 ・地域振興の支援	・概ね10年後に全線4車線供用予定	全体事業 2.6 残事業 6.3	事業継続	
4	地高	⑤	愛知	23	蒲郡バイパス	・国道1号、23号の幹線道路の交通改善 ・三河港利用の物流交通の効率化 ・東三河地域の地域振興支援 ・三河湾の観光振興支援	15.0	H9 H19	H3	H15	H18	0.0	965	16	・幹線道路及び蒲郡市街地の交通混雑 ・三河港の発展 ・地域振興の支援「観光の支援」	・東三河IC～蒲郡IC間L=9.1km:概ね10年以内に暫定2車線供用予定 ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間L=5.9km:平成20年代前半に暫定2車線供用予定	全体事業 2.2 残事業 2.7	事業継続	
5	地高	⑤	愛知	23	豊橋バイパス	・国道1号、23号の幹線道路の交通改善 ・三河港利用の物流交通の効率化 ・東三河地域の地域振興支援	17.6	S48	S49～H3	S50	S55	2車線 :13.4	1,392	78	・幹線道路及び豊橋市街地の交通混雑 ・三河港の発展 ・地域プロジェクトの進展	・前芝IC～東三河IC間L=4.2km:平成20年代前半に暫定2車線供用予定 ・概ね10年後に全線4車線供用予定	全体事業 3.5 残事業 11.6	事業継続	
6	地高	⑤	愛知	23	豊橋東バイパス	・国道1号、23号の幹線道路の交通改善 ・三河港利用の物流交通の効率化 ・東三河地域の地域振興支援	9.2	H4	S61	H7	H14	2車線 :2.3	459	76	・幹線道路及び豊橋市街地の交通混雑 ・西遠地域との交流・連携 ・物流の効率化 ・地域プロジェクトの進展	・東細谷IC～七根IC間L=6.9km:平成20年代前半に暫定2車線供用予定	全体事業 6.8 残事業 24.3	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5年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後10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5年間を経過している事業
 ⑤その他

再評価結果（平成22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1号 静岡バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	中部地方整備局						
起終点	自：静岡市清水区興津東町 至：静岡市駿河区丸子二軒家		延長	24.2km								
<p>事業概要</p> <p>一般国道1号静岡バイパスは、地域高規格道路「静岡東西道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通事故の削減等を目的に、全線暫定供用後の4車線立体化を実施している。</p>												
S43年度事業化	S49年度～H19年度	S45年度用地着手	S46年度工事着手									
都市計画決定												
全体事業費	約1,600億円	事業進捗率	46%	供用済延長	9.9km							
計画交通量	69,200台/日											
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年								
	(事業全体) 2.6	(残事業)/ (事業全体) 688/1,696億円	(残事業)/ (事業全体) 3,474/4,465億円	平成21年度								
	(残事業) 5.1	事業費：632/1,640億円 維持管理費：56/56億円	走行時間短縮便益：2,572/3,379億円 走行費用減少便益：743/883億円 交通事故減少便益：159/204億円									
<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.6(交通量+10%) B/C=4.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.6(事業費+10%) B/C=5.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.8(事業期間+2年) B/C=5.3(事業期間-2年)</p>												
<p>事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(混雑時旅行速度の改善が見込まれる) 物流効率化の支援(特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる) <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>												
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>一般国道1号静岡バイパスは、東西間の交通円滑化により静岡市と隣接自治体間の連携を強化するとともに、地域経済の発展並びに地域住民の利便性の向上に貢献する極めて重要かつ、必要不可欠な社会基盤であり、これまで毎年、「国道1号バイパス(清水藤枝間)建設促進期成同盟会」、「高規格道路整備促進静岡藤枝地域議員連盟(旧：国道1号バイパス清水藤枝間整備促進地域議員連盟)」及び「国道1号バイパス整備促進委員会」が国に早期整備の要望を行っている。</p>												
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> 静岡バイパスの慢性的な渋滞 静岡バイパスの沿道環境 静岡バイパスを取り巻く物流ネットワーク <p>(新東名及び中部縦貫自動車道の建設が進み、清水港は第2バースが平成20年度に事業化された)</p>												
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に八坂IC～鳥坂IC間の4車線立体化及び昭府地区の暫定2車線立体化を供用し、清水立体区間は平成20年1月25日に都市計画変更を行った。 												
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度を目標に唐瀬IC～羽鳥ICが4車線立体化供用予定であり、また清水立体については、平成21年度より用地買収に着手する予定で、平成30年代の供用を目指す。 												
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長約2kmである丸子薬料トンネルにおいて、トンネル断面の見直しを図り、コスト縮減を図っている。 												
対応方針	事業継続											
対応方針決定の理由	<ul style="list-style-type: none"> 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。 											
事業概要図				<table border="1"> <tr> <td>1期線分</td> <td>黄色</td> </tr> <tr> <td>再評価箇所</td> <td>赤色</td> </tr> <tr> <td>未供用</td> <td>赤色</td> </tr> </table>			1期線分	黄色	再評価箇所	赤色	未供用	赤色
1期線分	黄色											
再評価箇所	赤色											
未供用	赤色											

※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。

※供用済延長は、4車線立体化延長である。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 静岡バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,769億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.9%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失削減時間：335万人・時間/年 (5,590万人・時間/年⇒5,255万人・時間/年)
	■ 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	区間の4車線立体化により速度の向上が図られる
	□ 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/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	静岡東西道路
		<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 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	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保	<input 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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送路
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：141千t/年
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		<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 checked="" 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	静岡市のみちづくり（静岡市）、静岡県のみちづくり（静岡県）
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____
担当課長名： _____

事業名 一般国道23号 知立バイパス	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：愛知県安城市城ヶ入町 至：愛知県豊明市阿野町		延長 16.4km														
事業概要 一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町を起点とし、同県豊明市阿野町に至る延長約16.4kmの道路で名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。知立バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。																
S47年度事業化	S47、S49年度都市計画決定	S48年度用地着手														
全体事業費 約725億円		事業進捗率 91%														
		供用済延長 16.4km (暫定供用済み)														
計画交通量 54,200台/日																
費用対効果分析結果	B/C 事業全体 3.4 残事業 8.6	総費用 (残事業/事業全体) 142/1,061億円 事業費：94/1,013億円 維持管理費：48/48億円														
	総便益 (残事業/事業全体) 1,224/3,623億円 走行時間短縮便益：1,193/3,053億円 走行費用減少便益：17/375億円 交通事故減少便益：14/195億円	基準年 平成21年度														
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=10(交通量+10%) B/C=7.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=8.1(事業費+10%) B/C=9.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=8.4(事業期間+1年) B/C=8.9(事業期間-1年)																
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保(幹線道路の交通混雑緩和・解消) ・物流効率化の支援(三河港へのアクセス向上) 他 7項目に該当																
関係する地方公共団体等の意見 ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。																
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・幹線道路および知立市街地の交通混雑 ・三河港の発展 ・観光施設の進展 ・沿線地域の開発振興 ・自動車関連産業の発展																
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・全体事業進捗率は、約91%(平成21年度末 見込み) ・用地取得率は、約100%(平成21年度末 見込み) ・芦池IC～野田IC間：L=1.9km 平成21年1月21日に高架4車線供用。 ・安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km 橋梁部の下部工工事を実施中。 ・和泉IC～芦池IC間：L=3.9km 橋梁部の上部工工事を実施中。																
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km 平成20年代前半完成高架4車線供用目標 ・和泉IC～芦池IC間：L=3.9km 平成21年度暫定高架2車線供用予定 平成24年度完成高架4車線供用目標																
施設の構造や工法の変更等 ・連続高架橋の構造形式の見直し等により、約0.9億円のコスト縮減を実現。 ・引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進。																
対応方針 事業継続																
対応方針決定の理由 以上の点を勘案し、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																
<p style="text-align: center;">名四バイパス ← 知立バイパス L=16.4km → 阿野バイパス</p>																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">—</td> <td>一般国道23号</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">- - -</td> <td>一般国道23号 (事業中)</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">—</td> <td>有料道路</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">—</td> <td>一般国道 (国)</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">—</td> <td>一般国道 (県)</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">—</td> <td>県道及び主要地方道</td> </tr> </table>			凡 例		—	一般国道23号	- - -	一般国道23号 (事業中)	—	有料道路	—	一般国道 (国)	—	一般国道 (県)	—	県道及び主要地方道
凡 例																
—	一般国道23号															
- - -	一般国道23号 (事業中)															
—	有料道路															
—	一般国道 (国)															
—	一般国道 (県)															
—	県道及び主要地方道															

※ 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。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道23号 知立バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 3.4 (全体事業) / 8.6 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) = 2,563億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間: 55,679万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 379万人・時間/年 (43,615万人・時間/年⇒43,236万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について: 並行区間の渋滞損失時間 (現況): 264万人・時間/年 (国道1号) 並行区間の渋滞損失削減率: 約8.7%削減 (国道1号)
	■ 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	一般国道1号・安城市東栄町三丁目、12.5km/h (H17センサス: 区間番号1016) 一般国道23号・安城市高柳町新池、11.8km/h (H17センサス: 区間番号71051) 一般国道23号・安城市榎前町井杭山、9.2km/h (H17センサス: 区間番号1050)
	□ 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	県営名古屋空港へのアクセスが向上 (幸田町～県営名古屋空港: 約119分⇒約83分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	知立市の土地区画整理事業施工中地区（平成20年2月12日時点）：知立駅周辺地区、知立上重原特定 刈谷市の土地区画整理事業施工中地区（平成21年4月1日時点）：刈谷半城土高須地区、刈谷小垣江駅東部地区、刈谷野 田北部地区 安城市の土地区画整理事業施工中地区（平成21年5月25日時点）：安城北部地区、安城桜井駅周辺特定地区、安城南明治 第一地区、安城南明治第二地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha 以上)への連絡道路となる	
		国土・地域ネット ワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		名豊道路
	<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	JAあいち三河幸田憩いの農園へのアクセスが向上（JAあいち三河幸田憩いの農園～豊明市：約47分⇒約36分、H19年間観 光客入れ込み客数：約101万人）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業 である	
		2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空 間の形成
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整 備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による 美しい町並みの 形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新 たに無電柱化を達成する		
安全で安心でき くらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	安城更生病院へのアクセスが向上（安城更生病院～刈谷市：約27分⇒約20分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道1号の代替路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<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	知立バイパスの整備により、CO2排出削減量：23,521t-CO2/年 (13,515,684t-CO2/年⇒13,492,164t-CO2/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	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道1号） 排出削減量：10.9t-NOx/年、排出削減率：約10.3%削減 (整備なし106.2t-NOx/年⇒整備あり95.3t-NOx/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：（国道1号） 排出削減量：0.6t-SPM/年、排出削減率：約10.1%削減 (整備なし5.6t-SPM/年⇒整備あり5.0t-SPM/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：
担当課長名：

事業名	一般国道23号 <small>おがさき</small> 岡崎バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>あいちけん めかたぐん こうたちょう あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷		至： <small>あいちけん にしおし みなみなかねちょう</small> 愛知県西尾市南中根町		延長	14.6km
事業概要	<p>一般国道23号岡崎バイパスは、<small>あいちけん めかたぐん こうたちょう あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷を起点とし、<small>にしおし みなみなかねちょう</small> 同県西尾市南中根町に至る延長約14.6kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。岡崎バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援、三河湾の観光振興支援を目的として事業を推進しています。</p>					
S55年度事業化	S50～51年度都市計画決定		S55年度用地着手		S61年度工事着手	
全体事業費	約860億円		事業進捗率	80%	供用済延長	14.6km (暫定供用済み)
計画交通量	42,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>		総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>		基準年
	<small>（事業全体）</small> 2.6 <small>（残事業）</small> 6.3	179/1,279 億円 （事業費：141/1,241億円 維持管理費：38/38 億円）		1,121/3,331億円 （走行時間短縮便益：840/2,645億円 走行費用減少便益：176/426 億円 交通事故減少便益：105/260 億円）		平成21年度
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=6.9(交通量+10%) B/C=5.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.8(事業費+10%) B/C=6.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.9(事業期間+2年) B/C=6.7(事業期間-2年)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） 物流効率化の支援（三河港のアクセス強化） 他 7項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路および岡崎市街地の交通混雑 部品製造工場等の集積 三河港の発展 観光施設の進展 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 全体事業進捗率は、約80%（H21年度末見込み） 用地取得率は、約100%（H21年度末見込み） 幸田芦谷IC～安城西尾IC：暫定2車線供用。 西尾東IC～安城西尾IC間：L=5.5km 橋梁部の下部工工事を実施中。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 概ね10年後に全線4車線供用を目指す。 					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 連続高架橋の構造形式の見直し等により、約1.5億円のコスト縮減を実現。 引き続き、コスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進。 					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。					
事業概要図						

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

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道23号 岡崎バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C)=2.6(全体事業)/6.3(残事業) (経済的純現在価値(B-C)=2,052億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間:55,679万人・時間/年 渋滞損失削減時間:50万人・時間/年(43,740万人・時間/年⇒43,236万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(国道1号) 並行区間の渋滞損失時間(現況):406万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:約19.0%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	国道1号・安城市八帖町字大通、18.3km/h(H17センサス:区間番号1014) 国道1号・安城市尾崎町大塚、14.7km/h(H17センサス:区間番号1015)
	□ 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス:上郷線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・坂戸線(国道1号利用) 名鉄バス:矢作・市民病院線(国道1号利用)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 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が向上(蒲都市～中部国際空港:約94分⇒約77分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	西尾市の土地区画整理事業施工中地区：伊藤地区、平坂東部地区、吉山地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	名豊道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ラグーナ蒲郡へのアクセスが向上(高浜市～ラグーナ蒲郡:約73分⇒約41分、H19年間観光光入れ込み客数:約299万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	安城更生病院へのアクセスが向上(幸田町～安城更生病院:約27分⇒約25分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画:第一次緊急輸送路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道1号の代替路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<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	岡崎バイパスの整備により、CO2排出削減量:60,831t-CO2/年 13,552,995t-CO2/年⇒13,492,164t-CO2/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域の指定あり (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道1号) 排出削減量:17.4t-NOx/年、排出削減率:約21.1%削減 (整備なし82.4t-NOx/年→整備あり65.0t-NOx/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SPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域の指定あり SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道1号) 排出削減量:0.7t-SPM/年、排出削減率:約16.9%削減 (整備なし4.2t-SPM/年→整備あり3.5t-SPM/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：
担当課長名：

事業名 一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自： <small>あいちけん とよかわし ためとうちよう</small> 愛知県豊川市為当町 至： <small>あいちけん めかたぐん こうたちよう あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷		延長 15.0km
事業概要 一般国道23号蒲郡バイパスは、 <small>あいちけん とよかわし ためとうちよう</small> 愛知県豊川市為当町を起点とし、 <small>あいちけん めかたぐん こうたちよう あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。蒲郡バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。		
H9、H19年度事業化	H3年度都市計画決定	H15年度用地着手
全体事業費 約965億円		事業進捗率 16%
計画交通量 37,500台/日		供用済延長 0km
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 654/808億円 (事業費：615/769億円) (維持管理費：39/39億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,746/1,746億円 (走行時間短縮便益：1,437/1,437億円) (走行費用減少便益：141/141億円) (交通事故減少便益：168/168億円)
基準年 平成21年度		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.9(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.4(事業費+10%) B/C=2.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.5(事業期間+2年) B/C=2.9(事業期間-2年)		
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） ・物流効率化の支援（三河港へのアクセス向上） 他 7項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号蒲郡バイパス建設促進協議会が事業促進を要望。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・幹線道路および蒲郡市街地の交通混雑 ・三河港の発展 ・観光施設の進展		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・全体事業進捗率は、約16%（平成21年度見込み） ・用地取得率は、約25%（平成21年度見込み） ・東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1km 平成19年度に事業化。 ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9km 用地買収及び改良工事を実施中。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1kmについて、概ね10年以内に暫定2車線供用目標。 ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9kmについて、平成20年代前半に暫定2車線供用目標。		
施設の構造や工法の変更等 ・トンネル断面の見直し、水路横断構造の見直し等により、約3.2億円のコスト縮減を実現。 ・引続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 以上の点を勘案し、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。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道23号 蒲郡バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2.2 (全体事業) / 2.7 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) = 938億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間: 55,679万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 218万人・時間/年 (43,453万人・時間/年⇒43,236万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について: 並行区間の渋滞損失時間 (現況): 118万人・時間/年 (国道1号) 並行区間の渋滞損失削減率: 約19.0%削減 (国道1号)
	■ 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	一般国道23号・蒲郡市竹谷町前浜、19.2km/h (H17センサス: 区間番号1042) 一般国道23号・蒲郡市竹谷町油井、19.2km/h (H17センサス: 区間番号1043)
	□ 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	
	■ 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	名鉄バス東部: ラグーナ蒲郡線 (一般国道23号線利用) 名鉄バス東部: 西浦豊橋線 (一般国道23号線利用) 名鉄バス東部: 西浦病院循環線 (一般国道23号線利用) 名鉄バス東部: 病院丸山線 (一般国道23号線利用)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセスが向上 (小坂井町～中部国際空港: 約113分⇒約90分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	蒲郡市の土地区画整理事業施工中地区：蒲郡蒲南地区、蒲郡中部地区、蒲郡駅南地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	名豊道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	豊橋市へのアクセスが向上（幸田町～豊橋市：約61分⇒約34分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	「東三河地方拠点都市地域」基本計画、総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ラグーナ蒲郡へのアクセスが向上（西尾市～ラグーナ蒲郡：約58分⇒約42分、H19年間入れ込み客数：約299万人）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊橋市民病院へのアクセスが向上（蒲郡市～豊橋市民病院：約27分⇒約19分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道1号の代替路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<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	蒲郡バイパスの整備により、CO2排出削減量：37,696t-CO2/年 (13,529,859t-CO2/年⇒13,492,164t-CO2/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	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道1号) 排出削減量：7.6t-NOx/年、排出削減率：約10.0%削減 (整備なし76.2t-NOx/年→整備あり68.5-NOx/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道1号) 排出削減量：0.4t-SPM/年、排出削減率：約10.1%削減 (整備なし4.1t-SPM/年→整備あり3.6t-SPM/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____
担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス <small>とよはし</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：愛知県豊橋市野依町 <small>あいちけん とよはしし のよりちよう</small> 至：愛知県豊川市為当町 <small>あいちけん とよかわし ためとうちよう</small>			延長	17.6 km
事業概要	<p>一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町を起点とし、同県豊川市為当町に至る延長約17.6 kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>				
S48年度事業化	S49、S61、H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手		
全体事業費	約1,392億円	事業進捗率	78%	供用済延長	13.4 km (暫定供用済み)
計画交通量	50,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	事業全体 3.5 残事業 11.6	(残事業)/(事業全体) 293/1,969億円 事業費：247/1,923億円 維持管理費：46/46億円	(残事業)/(事業全体) 3,413/6,826億円 走行時間短縮便益：2,711/5,601億円 走行費用減少便益：446/828億円 交通事故減少便益：256/396億円	平成21年度	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=13(交通量+10%) B/C=10(交通量-10%) 事業費変動：B/C=11(事業費+10%) B/C=13(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=11(事業期間+2年) B/C=13(事業期間-2年)</p>				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） 物流効率化の支援（三河港へのアクセス向上） 他 7項目に該当 				
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が、未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路および豊橋市街地の交通混雑 三河港の発展 地域産業支援プロジェクトの進展 				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 全体事業進捗率は、約78%（平成21年度末見込み） 用地取得率は、約98%（平成21年度末見込み） 前芝IC手前約1km区間：平成21年3月25日に暫定3車線供用。 豊橋港IC～神野新田IC間：L=1.8km 改良・橋梁工事を実施中。 神野新田IC～豊川橋南IC間：L=2.7km 立体化工事を実施中。 豊川橋南IC～前芝IC間：L=2.8km 橋梁工事を実施中。 前芝IC～東三河IC間：L=4.2km 改良工事を実施中。 				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 前芝IC～東三河IC間：L=4.2kmについて、平成20年代前半に暫定2車線供用目標。 				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 地盤改良の見直し、橋梁構造の見直し等により、約21億円のコスト縮減を実現。 引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進。 				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。				
事業概要図					

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

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C)=3.5(全体事業)/11.6(残事業) (経済的純現在価値(B-C)=4,857億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.3%)

●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
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	● 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):55,679万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,732万人・時間/年(44,967万人・時間/年⇒43,236万人・時間/年) 区間B(並行区間)について:(国道1号)豊橋市大岩町～豊川市御油町 並行区間の渋滞損失時間(現況):350万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:約50.0%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	国道1号・豊橋市今橋町、15.1km/h(H17センサス:区間番号1006) 国道23号・豊橋市新栄町鳥瞰、18.3km/h(H17センサス:区間番号1035) 国道23号・豊橋市吉前町、18.4km/h(H17センサス:区間番号11040)
		□ 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス東部:サンライズバス(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:豊橋市民病院線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:卸団地線(一般国道23号線利用)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセスが向上(田原市～中部国際空港:約176分⇒約109分)	
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	三河港へのアクセスが向上(蒲郡市～三河港:約42分⇒約20分)
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			

1.活カ	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	豊橋市の土地区画整理事業施工中地区：牟呂坂津地区、東口駅南地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 豊橋市の土地区画整理事業計画地区：岩西地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	名豊道路・豊橋浜松道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ラグーナ蒲郡へのアクセスが向上(ラグーナ蒲郡～田原市：約55分⇒約37分、H19年間観光客入れ込み客数：約299万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊橋市民病院へのアクセスが向上(豊橋市民病院～田原市：約50分⇒約33分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量が100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画: 第一次緊急輸送路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道1号の代替路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<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	豊橋東バイパスの整備により、CO2排出削減量: 86,238t-CO2/年 (13,578,401t-CO2/年⇒13,492,164t-CO2/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	自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域の指定あり (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道1号) 排出削減量: 68.0t-NOx/年、排出削減率: 約62.0%削減 (整備なし109.7t-NOx/年→整備あり41.7t-NOx/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域の指定あり SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道1号) 排出削減量: 3.5t-SPM/年、排出削減率: 約60.9%削減 (整備なし5.8t-SPM/年→整備あり2.3t-SPM/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：
担当課長名：

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス <small>とよはしひがし</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：愛知県豊橋市東細谷町 <small>あいちけん とよはしし ひがしほそやちよう</small> 至：愛知県豊橋市野依町 <small>あいちけん とよはしし のよりちよう</small>			延長	9.2km																								
事業概要	<p>一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町を起点とし、同県同市野依町に至る延長約9.2kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋東バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>																												
H4年度事業化	S61年度都市計画決定	H7年度用地着手	H14年度工事着手																										
全体事業費	約459億円	事業進捗率	76%	供用済延長	2.3km (暫定供用済み)																								
計画交通量	37,400台/日																												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>B/C</td><td>6.8</td></tr><tr><td>(事業全体)</td><td></td></tr><tr><td>(残事業)</td><td>24.3</td></tr></table>	B/C	6.8	(事業全体)		(残事業)	24.3	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>総費用</td><td>109/485億円</td></tr><tr><td>(残事業)/(事業全体)</td><td></td></tr><tr><td>事業費</td><td>85/461億円</td></tr><tr><td>維持管理費</td><td>24/24億円</td></tr></table>	総費用	109/485億円	(残事業)/(事業全体)		事業費	85/461億円	維持管理費	24/24億円	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>総便益</td><td>2,646/3,304億円</td></tr><tr><td>(残事業)/(事業全体)</td><td></td></tr><tr><td>走行時間短縮便益</td><td>2,167/2,715億円</td></tr><tr><td>走行費用減少便益</td><td>343/428億円</td></tr><tr><td>交通事故減少便益</td><td>136/161億円</td></tr></table>	総便益	2,646/3,304億円	(残事業)/(事業全体)		走行時間短縮便益	2,167/2,715億円	走行費用減少便益	343/428億円	交通事故減少便益	136/161億円	基準年	平成21年度
B/C	6.8																												
(事業全体)																													
(残事業)	24.3																												
総費用	109/485億円																												
(残事業)/(事業全体)																													
事業費	85/461億円																												
維持管理費	24/24億円																												
総便益	2,646/3,304億円																												
(残事業)/(事業全体)																													
走行時間短縮便益	2,167/2,715億円																												
走行費用減少便益	343/428億円																												
交通事故減少便益	136/161億円																												
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=27(交通量+10%) B/C=22(交通量-10%) 事業費変動：B/C=23(事業費+10%) B/C=26(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=23(事業期間+2年) B/C=26(事業期間-2年)</p>																												
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） ・物流効率化の支援（三河港へのアクセス向上） 他 7項目に該当 																												
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路および豊橋市街地の交通混雑 ・西遠地域との交流・連携 ・物流の効率化 ・地域プロジェクトの進展 																												
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・全体事業進捗率は、約76%（平成21年度末 見込み） ・用地取得率は、約75%（平成21年度末 見込み） ・七根IC～野依IC間：L=2.3km 平成19年2月26日に暫定2車線供用。 ・東細谷IC～七根IC間：L=6.9km 用地買収及び改良工事を実施中。 																												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> ・東細谷IC～七根IC間：L=6.9kmについて、平成20年代前半に暫定2車線供用を目指す。 																												
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・函渠工の構造見直しにより、約0.1億円のコスト縮減を実現。 ・引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進。 																												
対応方針	事業継続																												
対応方針決定の理由	以上の点を勘案し、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。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C)=6.8(全体事業)/24.3(残事業) (経済的純現在価値(B-C)=2.819億円、経済的内部収益率(EIRR)=12%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間:55,679万人・時間/年 渋滞損失削減時間:586万人・時間/年(43,821万人・時間/年⇒43,236万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について: 並行区間の渋滞損失時間:50万人・時間/年(国道1号) 並行区間の渋滞損失削減率:約60.5%削減(国道1号)
	<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	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	豊鉄バス:二川線(国道1号利用)
	<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	
	■ 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が向上(浜松市～中部国際空港:約195分⇒約154分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input 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	豊橋市の土地区画整理事業施工中地区：牟呂坂津地区、東口駅南地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 豊橋市の土地区画整理事業計画地区：岩西地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	豊橋浜松道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ラグーナ蒲郡へのアクセスが向上(ラグーナ蒲郡～浜松市：約89分⇒約77分、H19年間観光客入れ込み客数：約299万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊橋市民病院へのアクセスが向上(豊橋市民病院～湖西市：約54分⇒約34分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故が500件/億キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道1号の代替路を形成する。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<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	豊橋東バイパスの整備により、CO2排出削減量：25,799t-CO2/年(13,517,962t-CO2/年⇒13,492,164t-CO2/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	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域の指定あり (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道1号) 排出削減量：52.8t-NOx/年、排出削減率：約72.6%削減 (整備なし72.8t-NOx/年→整備あり20.0t-NOx/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域の指定あり SPM1について環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道1号) 排出削減量：2.8t-SPM/年、排出削減率：約72.0%削減 (整備なし3.8t-SPM/年→整備あり1.1t-SPM/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある	
		<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	