

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路関係】

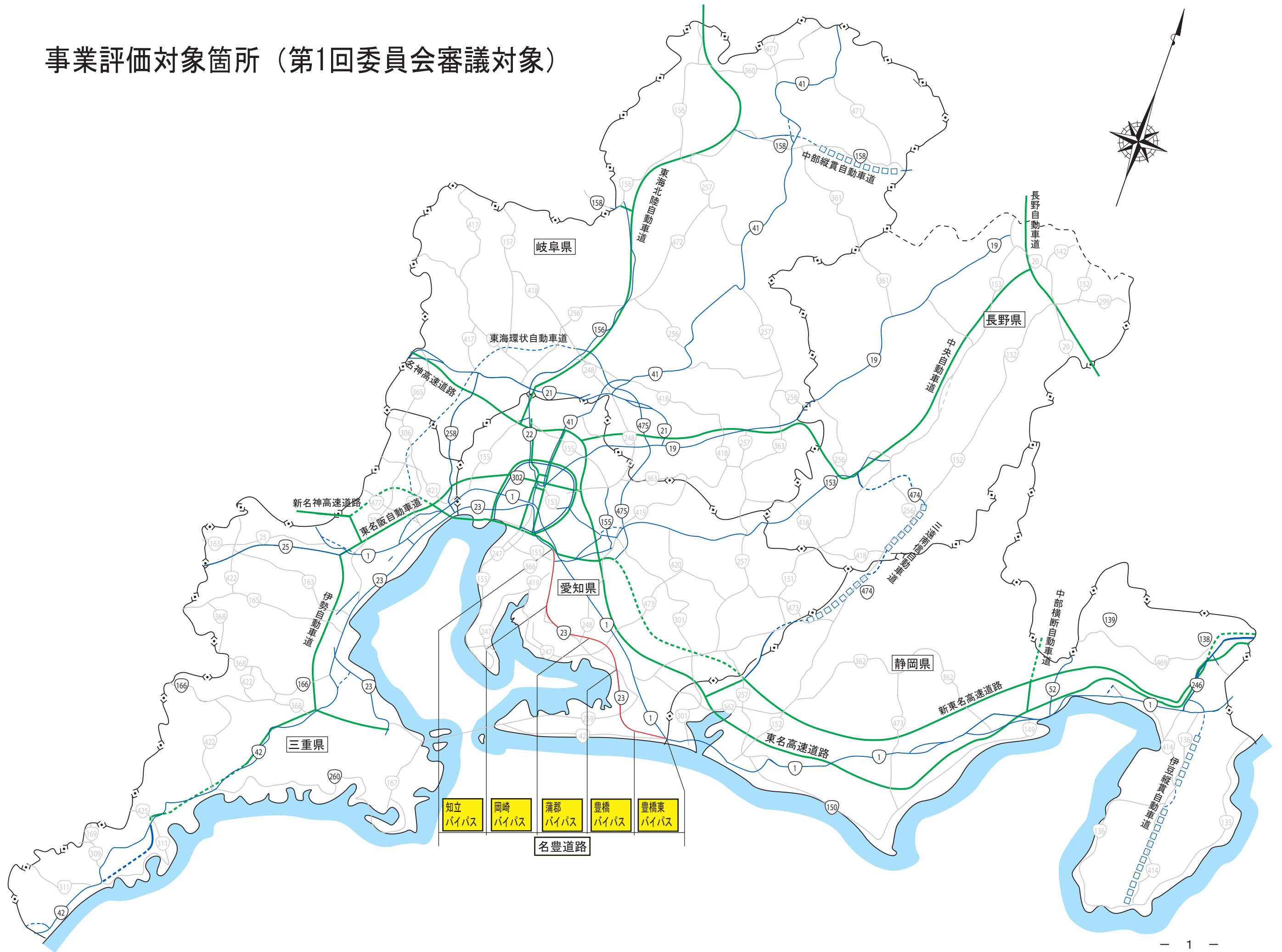
平成 2 4 年 7 月 3 0 日

道路部

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	.....	1
2. 事業再評価対象事業一覧表	.....	2
3. 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23号 名豊道路 知立バイパス	.....	3
○一般国道23号 名豊道路 岡崎バイパス	.....	19
○一般国道23号 名豊道路 蒲郡バイパス	.....	41
○一般国道23号 名豊道路 豊橋バイパス	.....	63
○一般国道23号 名豊道路 豊橋東バイパス	.....	85

事業評価対象箇所（第1回委員会審議対象）



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	地高	④	愛知	23	名豊道路 知立バイパス	・交通渋滞の緩和 ・物流効率化の支援 ・災害に強い道路機能の確保	16.4	S47	S47 S49	S48	S48	16.4	740	97	・知立バイパスでは、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。 ・愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、知立バイパス沿線の4市では、愛知県の約6%の人口集積に対し、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。	・安城西尾IC～和泉IC間(L=2.6km)は、平成24年度の完成4車線供用を予定。	事業全体 4.5	事業継続	
2	地高	④	愛知	23	名豊道路 岡崎バイパス	・交通渋滞の緩和 ・物流効率化の支援 ・災害に強い道路機能の確保	14.6	S55 S62	S50 S51	S55	S61	14.6	1,040	68	・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。 ・愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約4%の人口集積に対して、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。	・藤井IC～安城西尾IC間(L=1.5km)は、平成24年度の完成4車線供用を予定。 ・西尾東IC～藤井IC(L=4.0km)は、平成27年度の完成4車線供用を予定。	事業全体 6.6 残事業 6.0	事業継続	
3	地高	④	愛知	23	名豊道路 蒲郡バイパス	・交通渋滞の緩和 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援	15.0	H9 H19	H3	H15	H18	-	1,048	24	・蒲郡市市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。 ・東三河地域には年間に約2千2百万人の観光客が訪れており、蒲郡市にはその約3割の約7百万人が来訪。	・蒲郡IC(仮称)～幸田芦谷IC間(L=5.9km)は、平成25年度以降の暫定2車線供用を予定。	事業全体 3.6 残事業 5.5	事業継続	
4	地高	④	愛知	23	名豊道路 豊橋バイパス	・交通渋滞の緩和 ・物流効率化の支援 ・災害に強い道路機能の確保	17.6	S48 H1	S49 S61 H3	S50	S55	13.4	1,662	76	・豊橋バイパスに並行する国道1号、未供用区間に並行する国道23号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。 ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、最寄り的高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念。 ・三河地域は、これまでに津波が発生しており、さらに今後の大規模地震による津波の危険性もある地域。	・豊橋IC～前芝IC(仮称)間(L=7.2km)は、平成24年度に完成4車線供用を予定。 ・前芝IC(仮称)～東三河IC(仮称)間(L=4.2km)は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。	事業全体 6.0 残事業 6.2	事業継続	
5	地高	④	愛知	23	名豊道路 豊橋東バイパス	・交通渋滞の緩和 ・物流効率化の支援 ・災害に強い道路機能の確保	9.2	H4	S61	H7	H14	6.7	489	83	・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。 ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、静岡県西遠地域に集積する自動車工場・自動車関連工場から三河港への所要時間は53分を要し、国際競争力の低下が懸念。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。	・東細谷IC(仮称)～細谷IC間(L=2.5km)は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。	事業全体 7.1 残事業 15.4	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(※3年間又は経過措置)を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後10年間(※5年間又は経過措置)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(※3年間又は経過措置)を経過している事業
 ④再評価実施後5年間(※3年間又は経過措置)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

再評価結果（平成25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 16.4 km	
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町から愛知県豊明市阿野町に至る延長16.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。		
S47年度事業化	S47年度 都市計画決定 S49年度 都市計画決定	S48年度用地着手
S48年度工事着手		
全体事業費 740億円 | 事業進捗率 97% | 供用済延長 16.4 km		
計画交通量 67,600台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 4.5 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) - /1,171億円 (事業費) - /1,091億円 (維持管理費) - / 81億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - /5,296億円 (走行時間短縮便益) - /5,159億円 (走行経費減少便益) - / 128億円 (交通事故減少便益) - / 9.2億円
基準年 平成24年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 4.1~ 5.0(交通量 ±10%) (残事業) 今年度開通予定のため、 事業費 : B/C= 4.1~ 5.0(事業費 ±10%) 残事業は考慮しない 事業期間 : B/C= 3.3~ 5.9(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。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 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がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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 ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望		
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 名豊道路を構成する知立バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の4車線整備完了をお願いしたい。
- 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

- ・ 知立バイパスでは、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し交通渋滞が著しい状況。
- ・ 愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、知立バイパス沿線の4市では、愛知県の約6%の人口集積に対し、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積。
- ・ 三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は97%。用地取得率は100%。(平成23年度末)
- ・ 全線16.4kmのうち、全線を暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 安城西尾IC～和泉IC間(L=2.6km)は、平成24年度の完成4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 橋梁構造を見直すことにより、約0.5億円のコスト縮減。
- ・ 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

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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比(B/C) = 4.5(経済的純現在価値(B-C) = 4,125億円、経済的内部収益率(EIRR) = 9.1%)</p>

●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	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p>	<p>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):40,786万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,027万人・時間/年(40,786万人・時間/年 ⇒ 39,759万人・時間/年)</p> <p>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):1,633万人・時間/年(国道1号) 並行区間の渋滞損失削減時間:15万人・時間/年(1,633万人・時間/年 ⇒ 1,483万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:1割削減(国道1号)</p> <p>対象区間 国道23号(安城市和泉町大海古:H22センサー[23300230420]) 改善見込み(旅行速度:18.3km/h ⇒ 20.8km/h)</p>
物流効率化の支 援	<p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>県営名古屋空港へのアクセス性向上(幸田町～県営名古屋空港:約118分⇒約105分)</p> <p>三河港へのアクセス性向上(豊明市～三河港:約106分⇒約93分)</p>

都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <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 <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <ul style="list-style-type: none"> ■ 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で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 <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 <ul style="list-style-type: none"> ■ 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"/> 新規整備の公共施設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 	<p>(土地区画整理事業施工(中地区))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知立市(平成28年3月31日時点):知立駅周辺地区、知立八幡車庫地区 ・刈谷市(平成24年2月9日時点):刈谷小浜江駅東部地区、刈谷野田北部地区 ・安城市(平成24年4月3日時点):安城北部地区、安城桜井駅前辺特定地区、安城南明治第一地区、安城南明治第二地区 <p>(土地区画整理事業計画地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知立市(平成28年3月31日時点):知立駅南地区
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <ul style="list-style-type: none"> ■ 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で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 	<p>「名豊道路」の一部として全区間指定</p>
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <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"/> 新規整備の公共施設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 	<p>JAあいち三河幸田親いの農園へのアクセス性向上 (JAあいち三河幸田親いの農園～豊明市:約54分⇒約41分、H21年間観光光客入れ込み客数:約121万人)</p>
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車間のための生活空間の形成 無電柱化による美しい街並みの形成 安全で安心できる暮らしの確保 	<ul style="list-style-type: none"> <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 <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 <ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <p>安城更生病院へのアクセス性向上(安城更生病院～刈谷市:約31分⇒約24分)</p>

3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><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は、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> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上(当該区間が通学路である場合は500台/2h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> <p><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p><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> <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</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が増加する</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p><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</p> <p>002排出削減量：36.9千t/年(7,832.8千t/年 ⇒ 7,795.9千t/年)</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む(豊明市、刈谷市、知立市、安城市、岡崎市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道1号) 排出削減量：31.0t/年、排出削減率：3割削減 知立/ハイバス区間 Nox排出増加量：146.6t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む(豊明市、刈谷市、知立市、安城市、岡崎市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道1号) 排出削減量：1.8t/年、排出削減率：3割削減 知立/ハイバス区間 SPM排出増加量：8.3t/年</p>
4.環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p><input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
5.その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	知立バイパス	L = 16.4 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
67,600	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24年度		
単純合計	710億円	188億円	897億円
基準年における 現在価値 (C)	1,091億円	81億円	1,171億円

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24年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	249億円	6.1億円	0.45億円	256億円
基準年における 現在価値 (B)	5,159億円	128億円	9.2億円	5,296億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	4.5
経済的純現在価値（事業全体）	4,125億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.1%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	67,600	±10%	4.1 ~ 5.0
事業費	710億円	±10%	4.1 ~ 5.0
事業期間	42年	±20%	3.3 ~ 5.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：知立バイパス（事業全体）

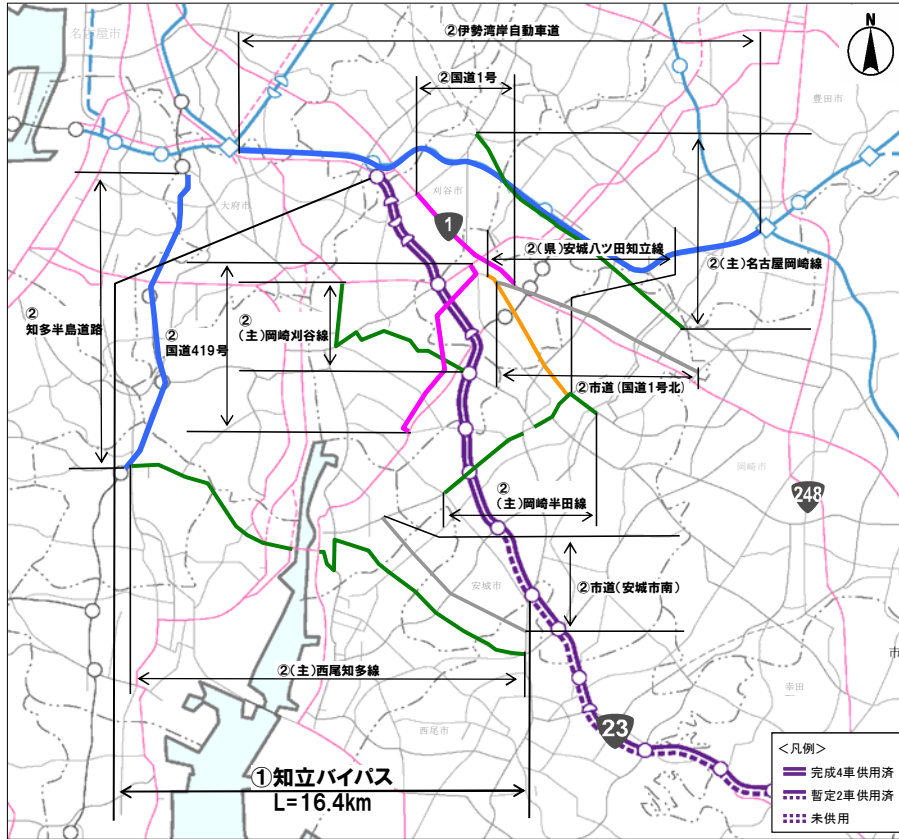
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：16.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,700	67,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	25	21	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	187.51	280.88	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)西尾知多線：18km	交通量	[台/日]	17,100	15,100
		走行時間	[分]	44	41
		走行時間費用	[億円/年]	143.31	118.83
	(主)名古屋岡崎線：9.1km	交通量	[台/日]	34,600	30,000
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	124.52	104.76
	(県)安城八ツ田知立線：5.1km	交通量	[台/日]	18,300	16,200
		走行時間	[分]	21	19
		走行時間費用	[億円/年]	67.32	52.20
	国道419号：7km	交通量	[台/日]	29,300	25,800
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	112.37	99.18
	(主)岡崎半田線：6km	交通量	[台/日]	22,300	19,900
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	76.23	64.01
	市道(安城市南)：6.5km	交通量	[台/日]	9,100	5,400
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	26.39	14.86
	伊勢湾岸自動車道：20.5km	交通量	[台/日]	101,600	98,700
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	324.28	314.14
国道1号：5.2km	交通量	[台/日]	49,200	45,500	
	走行時間	[分]	11	11	
	走行時間費用	[億円/年]	103.28	93.18	
(主)岡崎刈谷線：7.5km	交通量	[台/日]	23,000	22,200	
	走行時間	[分]	31	30	
	走行時間費用	[億円/年]	147.55	137.59	
知多半島道路：11.3km	交通量	[台/日]	65,700	63,300	
	走行時間	[分]	11	11	
	走行時間費用	[億円/年]	136.75	127.29	
市道(国道1号北)：7.8km	交通量	[台/日]	15,900	13,800	
	走行時間	[分]	22	21	
	走行時間費用	[億円/年]	66.57	58.26	
③その他道路合計：3792.9km	走行時間費用	[億円/年]	25,094.32	24,898.59	

			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：3913.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	26,610.40	26,363.77	246.63

- ※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:知立バイパス

(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24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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)			
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:知立バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名：知立バイパス (事業全体)				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)	
				0.24		16.4	
				単純単価 (億円)		単純単価 (億円)	
				3.94		3.94	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-42年目	S 47	4.8010	48.7	0.59	5.50		
-41年目	S 48	4.6164	56.1	1.61	12.44		
-40年目	S 49	4.4388	66.9	2.72	16.92		
-39年目	S 50	4.2681	70.7	0.92	5.18		
-38年目	S 51	4.1039	76.7	6.10	30.63		
-37年目	S 52	3.9461	81.3	3.24	14.74		
-36年目	S 53	3.7943	84.7	14.58	61.26		
-35年目	S 54	3.6484	86.9	9.35	36.83		
-34年目	S 55	3.5081	92.4	5.96	21.22		
-33年目	S 56	3.3731	94.8	6.43	21.45		
-32年目	S 57	3.2434	95.8	3.31	10.52		
-31年目	S 58	3.1187	96.8	2.56	7.72		
-30年目	S 59	2.9987	98.7	2.71	7.71		
-29年目	S 60	2.8834	99.5	3.46	9.42		
-28年目	S 61	2.7725	101.2	0.77	1.99		
-27年目	S 62	2.6658	101.0	0.65	1.62		
-26年目	S 63	2.5633	101.5	0.03	0.06		
-25年目	H 1	2.4647	104.2	0.00	0.00		
-24年目	H 2	2.3699	106.5	8.25	17.23		
-23年目	H 3	2.2788	109.1	12.23	23.97		
-22年目	H 4	2.1911	110.6	22.96	42.67		
-21年目	H 5	2.1068	110.9	18.85	33.60		
-20年目	H 6	2.0258	110.8	12.04	20.65		
-19年目	H 7	1.9479	109.9	14.00	23.28		
-18年目	H 8	1.8730	109.5	14.11	22.64		
-17年目	H 9	1.8009	110.4	5.38	8.23		
-16年目	H 10	1.7317	109.9	12.90	19.07		
-15年目	H 11	1.6651	108.4	3.81	5.49		
-14年目	H 12	1.6010	107.2	38.88	54.46		
-13年目	H 13	1.5395	105.7	18.62	25.44		
-12年目	H 14	1.4802	103.8	28.67	38.34		
-11年目	H 15	1.4233	102.3	4.57	5.97		
-10年目	H 16	1.3686	101.0	26.24	33.35		
-9年目	H 17	1.3159	99.6	32.00	39.66		
-8年目	H 18	1.2653	98.7	91.05	109.49		
-7年目	H 19	1.2167	97.6	60.52	70.77		
-6年目	H 20	1.1699	96.8	61.10	69.26		
-5年目	H 21	1.1249	95.6	54.76	60.44		
-4年目	H 22	1.0816	93.8	60.69	65.64		
-3年目	H 23	1.0400	93.8	23.25	24.18		
基準年	H 24	1.0000	93.8	4.45	4.45		
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	15.51	14.92	3.75	3.61
1年目	H 26	0.9246	93.8			3.75	3.47
2年目	H 27	0.8890	93.8			3.75	3.34
3年目	H 28	0.8548	93.8			3.75	3.21
4年目	H 29	0.8219	93.8			3.75	3.08
5年目	H 30	0.7903	93.8			3.75	2.97
6年目	H 31	0.7599	93.8			3.75	2.85
7年目	H 32	0.7307	93.8			3.75	2.74
8年目	H 33	0.7026	93.8			3.75	2.64
9年目	H 34	0.6756	93.8			3.75	2.54
10年目	H 35	0.6496	93.8			3.75	2.44
11年目	H 36	0.6246	93.8			3.75	2.34
12年目	H 37	0.6006	93.8			3.75	2.25
13年目	H 38	0.5775	93.8			3.75	2.17
14年目	H 39	0.5553	93.8			3.75	2.08
15年目	H 40	0.5339	93.8			3.75	2.00
16年目	H 41	0.5134	93.8			3.75	1.93
17年目	H 42	0.4936	93.8			3.75	1.85
18年目	H 43	0.4746	93.8			3.75	1.78
19年目	H 44	0.4564	93.8			3.75	1.71
20年目	H 45	0.4388	93.8			3.75	1.65
21年目	H 46	0.4220	93.8			3.75	1.58
22年目	H 47	0.4057	93.8			3.75	1.52
23年目	H 48	0.3901	93.8			3.75	1.46
24年目	H 49	0.3751	93.8			3.75	1.41
25年目	H 50	0.3607	93.8			3.75	1.35
26年目	H 51	0.3468	93.8			3.75	1.30
27年目	H 52	0.3335	93.8			3.75	1.25
28年目	H 53	0.3207	93.8			3.75	1.20
29年目	H 54	0.3083	93.8			3.75	1.16
30年目	H 55	0.2965	93.8			3.75	1.11
31年目	H 56	0.2851	93.8			3.75	1.07
32年目	H 57	0.2741	93.8			3.75	1.03
33年目	H 58	0.2636	93.8			3.75	0.99
34年目	H 59	0.2534	93.8			3.75	0.95
35年目	H 60	0.2437	93.8			3.75	0.91
36年目	H 61	0.2343	93.8			3.75	0.88
37年目	H 62	0.2253	93.8			3.75	0.85
38年目	H 63	0.2166	93.8			3.75	0.81
39年目	H 64	0.2083	93.8			3.75	0.78
40年目	H 65	0.2003	93.8			3.75	0.75
41年目	H 66	0.1926	93.8			3.75	0.72
42年目	H 67	0.1852	93.8			3.75	0.69
43年目	H 68	0.1780	93.8			3.75	0.67
44年目	H 69	0.1712	93.8			3.75	0.64
45年目	H 70	0.1646	93.8			3.75	0.62
46年目	H 71	0.1583	93.8			3.75	0.59
47年目	H 72	0.1522	93.8			3.75	0.57
48年目	H 73	0.1463	93.8			3.75	0.55
49年目	H 74	0.1407	93.8	-55.46	-7.80	3.75	0.53
合計				654.38	1090.59	187.62	80.59
単純事業費計				709.84		187.62	

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
一般国道23号	知立バイパス	4	16.4km

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				58,824	
	改良費				1,322	
		土工	m ³	135,183	186	切土(23,379m ³)、盛土(111,804m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	4,372	33	
		法面工	m ²	1,972	6	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	262	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、L型擁壁等
		管渠工	m	2,733	71	
		函渠工	m	510	338	
		排水工	m	8,436	155	
		中央分離帯工	m	500	19	
		雑工	式	1	253	機能補償道路・水路等
	橋梁費				40,624	
		100m以上	m	11,080	30,523	70橋
		100m未満	m	2,840	10,101	95橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費			10	13,539	
		IC	箇所	10	13,539	ダイヤモンド型(10箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,942	
		車道舗装	m ²	268,957	1,718	
		歩道舗装	m ²	75,097	224	
	付帯施設費				1,397	
		交通管理施設工	式	1	1,304	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	411	92	
②	用地及補償費				6,624	
	用地費		m ²	327,568	5,546	
		宅地	m ²	16,378	832	
		田畑	m ²	157,233	3,327	
		山林・原野	m ²	72,065	666	
		その他	m ²	81,892	721	
	補償費		式		1,078	
③	間接経費		式		8,552	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				74,000	

【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23号	知立バイパス	4	16.4km

■維持管理費内訳(全体事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	16.4	80	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	314	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			394	

【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25年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名 一般国道23号 <small>おかざき</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 ぬかた こうた あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷 至： <small>あいち にしお みなみなかね</small> 愛知県西尾市南中根町	延長 14.6km																																										
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷から愛知県西尾市南中根町に至る延長14.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。																																											
S55年度事業化 S62年度事業化	S50年度 都市計画決定 S51年度 都市計画決定	S55年度用地着手 S61年度工事着手																																									
全体事業費 : 1,040億円 事業進捗率 : 68% 供用済延長 : 14.6km																																											
計画交通量 : 53,000台/日																																											
費用対効果分析結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">事業全体</td> <td style="width: 20%;">6.6</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 20%;">325/1,580億円</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 20%;">1,964/10,387億円</td> <td style="width: 20%;">基準年</td> <td style="width: 20%;">平成24年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>6.0</td> <td>事業費</td> <td>270/1,455億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,888/9,699億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>70/688億円</td> <td>交通事故減少便益</td> <td>6.4/20億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>55/125億円</td> <td colspan="6"></td> </tr> </table>	B/C	事業全体	6.6	総費用	(残事業)/事業全体	325/1,580億円	総便益	(残事業)/事業全体	1,964/10,387億円	基準年	平成24年		(残事業)	6.0	事業費	270/1,455億円	走行時間短縮便益	1,888/9,699億円	走行経費減少便益	70/688億円	交通事故減少便益	6.4/20億円				維持管理費	55/125億円																
B/C	事業全体	6.6	総費用	(残事業)/事業全体	325/1,580億円	総便益	(残事業)/事業全体	1,964/10,387億円	基準年	平成24年																																	
	(残事業)	6.0	事業費	270/1,455億円	走行時間短縮便益	1,888/9,699億円	走行経費減少便益	70/688億円	交通事故減少便益	6.4/20億円																																	
			維持管理費	55/125億円																																							
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=5.9~7.2(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=5.4~6.6(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=6.0~7.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=5.6~6.6(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=5.3~7.9(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=5.6~6.4(事業期間±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=5.9~7.2(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=5.4~6.6(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=6.0~7.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=5.6~6.6(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=5.3~7.9(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=5.6~6.4(事業期間±20%)																																			
(事業全体) 交通量 : B/C=5.9~7.2(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=5.4~6.6(交通量 ±10%)																																										
事業費 : B/C=6.0~7.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=5.6~6.6(事業費 ±10%)																																										
事業期間 : B/C=5.3~7.9(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=5.6~6.4(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が存在する。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 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がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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 ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望。																																											

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 名豊道路を構成する岡崎バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に全線4車線整備を図っていただきたい。
- 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

- ・ 岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。
- ・ 愛知県は、日本を代表する製造業、とりわけ自動車産業の一大集積地で、岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約4%の人口集積に対して、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約14%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積。
- ・ 三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は68%。用地取得率は100%。（平成23年度末）
- ・ 全線14.6kmのうち、全線を暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 藤井IC～安城西尾IC間（L=1.5km）は、平成24年度の完成4車線供用を予定。
- ・ 西尾東IC～藤井IC（L=4.0km）は、平成27年度の完成4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

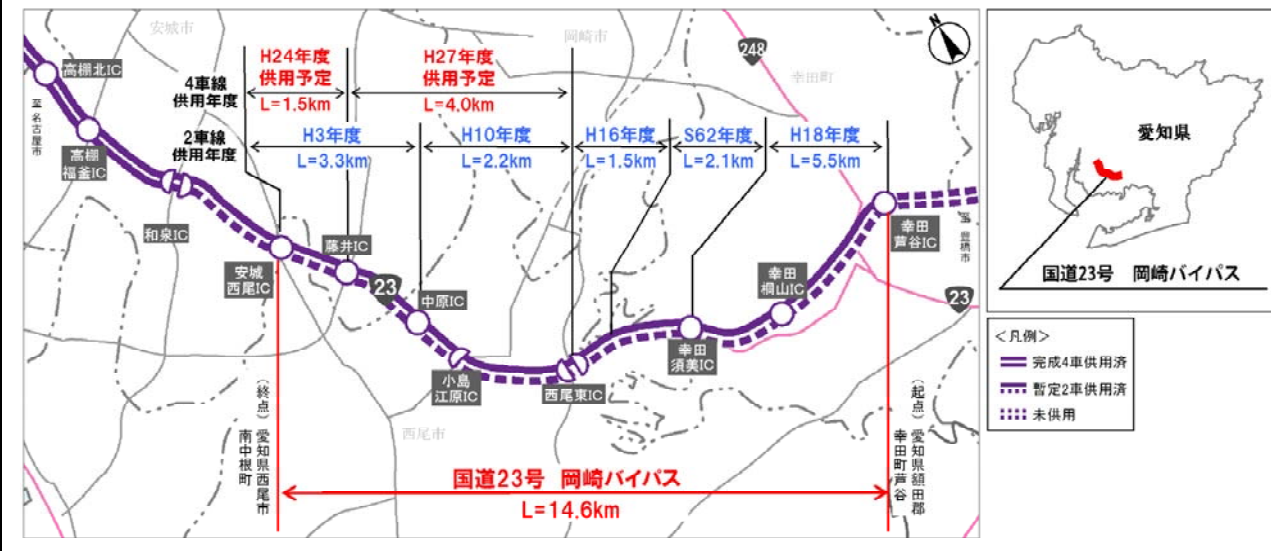
- ・ 防錆処理法を見直すことにより、約0.3億円のコスト縮減。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

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	指標チャエックの根拠
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)=6.6(経済的純現在価値(B-C)=8,807億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.0%) 残事業:費用便益比(B/C)=6.0(経済的純現在価値(B-C)=1,639億円、経済的内部収益率(EIRR)=18.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チャエックの根拠
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及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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/日以上以上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 ■ 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 	<p>指標a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現状):39,019万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,671万人・時間/年(38,019万人・時間/年 ⇒ 37,348万人・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(現状):377万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:54万人・時間/年(377万人・時間/年 ⇒ 323万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:1割削減</p> <p>対象区間 国道1号(岡崎市矢作町字西河原:H22センサー[23300010420]) 改善見込み(旅行速度:18.7km/h ⇒ 20.3km/h)</p>
物流効率化の支 援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 	<p>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・市広線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・安城線(国道1号利用)</p> <p>中部国際空港へのアクセス性向上(蒲都市~中部国際空港:約101分⇒約96分) 三河港へのアクセス性向上(刈谷市~三河港:約102分⇒約97分)</p>

1. 活力	<p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり (土地区画整理事業施工(中地区) ・西尾市(平成23年9月8日時点):平坂東部地区、吉山地区 ・岡崎市(平成23年3月31日時点):岡崎駅東地区、岡崎真伝特定地区、岡崎葦川南部地区、岡崎駅前地区) <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"/> 対象区画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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり [「名豊道路」の一部として全区間指定] <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が図込まれる <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 総合促進地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援 (同意年月日:H13.3.29、特定地域面積:82,000ha、重点整備地区面積:8,000ha、地区数:6地区) <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される ラグーナ蒲郡へのアクセス性向上(高浜市~ラグーナ蒲郡:約74分⇒約69分、H21年間観光光入れ込み客数:約277万人) <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 <p>歩行者・自転車 のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <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"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が図込まれる 安城更生病院へのアクセス性向上(幸田町~安城更生病院:約31分⇒約26分)
2. 暮らし	<p>個性ある地域の形成</p>

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 <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年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	<p>愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送道路の位置付け</p> <p>第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p>
4.環境	地球環境の保全	<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 <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 <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	<p>CO2排出削減量：45.1千t/年（7,397.4千t/年 ⇒ 7,352.3千t/年）</p>
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" 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 <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	<p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（岡崎市） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道1号） 評価削減量：約36.8t/年、排出削減率：2割削減 岡崎ハイパス区間 Nox排出増加量：327.0t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（岡崎市） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道1号） 評価削減量：約2.2t/年、排出削減率：2割削減 岡崎ハイパス区間 SPM排出増加量：18.2t/年</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	岡崎バイパス	L = 14.6 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
53,000	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24年度		
単純合計	1,003億円	244億円	1,247億円
うち残事業分	313億円	176億円	488億円
基準年における 現在価値 (C)	1,455億円	125億円	1,580億円
うち残事業分	270億円	55億円	325億円

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24年度			
供用年	平成19年度			
単年便益 (初年便益)	290億円	22億円	0.56億円	313億円
基準年における 現在価値 (B)	9,699億円	668億円	20億円	10,387億円
うち残事業分	1,888億円	70億円	6.4億円	1,964億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	6.6
経済的純現在価値（事業全体）	8,807億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.0%
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	1,639億円
経済的内部収益率（残事業）	18.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	53,000	±10%	5.9 ~ 7.2
事業費	1,003億円	±10%	6.0 ~ 7.2
事業期間	41年	±20%	5.3 ~ 7.9

【残全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	53,000	±10%	5.4 ~ 6.6
事業費	313億円	±10%	5.6 ~ 6.6
事業期間	8年	±20%	5.6 ~ 6.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：岡崎バイパス（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：14.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	53,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	179.12	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)安城幸田線：10.7km	交通量	[台/日]	26,400	17,700
		走行時間	[分]	29	27
		走行時間費用	[億円/年]	153.91	92.25
	国道248号：13.6km	交通量	[台/日]	45,800	38,800
		走行時間	[分]	30	28
		走行時間費用	[億円/年]	253.13	195.21
	(主)豊田一色線：11.7km	交通量	[台/日]	19,600	15,800
		走行時間	[分]	38	34
		走行時間費用	[億円/年]	148.92	102.43
	国道247号：34.2km	交通量	[台/日]	19,300	17,300
		走行時間	[分]	74	70
		走行時間費用	[億円/年]	269.98	224.19
	国道1号：12.2km	交通量	[台/日]	46,700	41,800
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	221.43	188.52
	(主)岡崎碧南線：11.2km	交通量	[台/日]	15,000	11,500
		走行時間	[分]	30	26
		走行時間費用	[億円/年]	89.04	56.25
	東名高速道路：30.6km	交通量	[台/日]	73,200	69,800
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	339.08	316.98
国道23号：4.8km	交通量	[台/日]	13,000	7,200	
	走行時間	[分]	10	9	
	走行時間費用	[億円/年]	24.28	11.48	
(県)幸田石井線：5.0km	交通量	[台/日]	7,100	5,300	
	走行時間	[分]	11	11	
	走行時間費用	[億円/年]	15.04	10.32	
③その他道路合計：3716.5km	走行時間費用	[億円/年]	22,876.50	22,576.00	
			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：3865.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,391.31	23,952.75	438.56

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

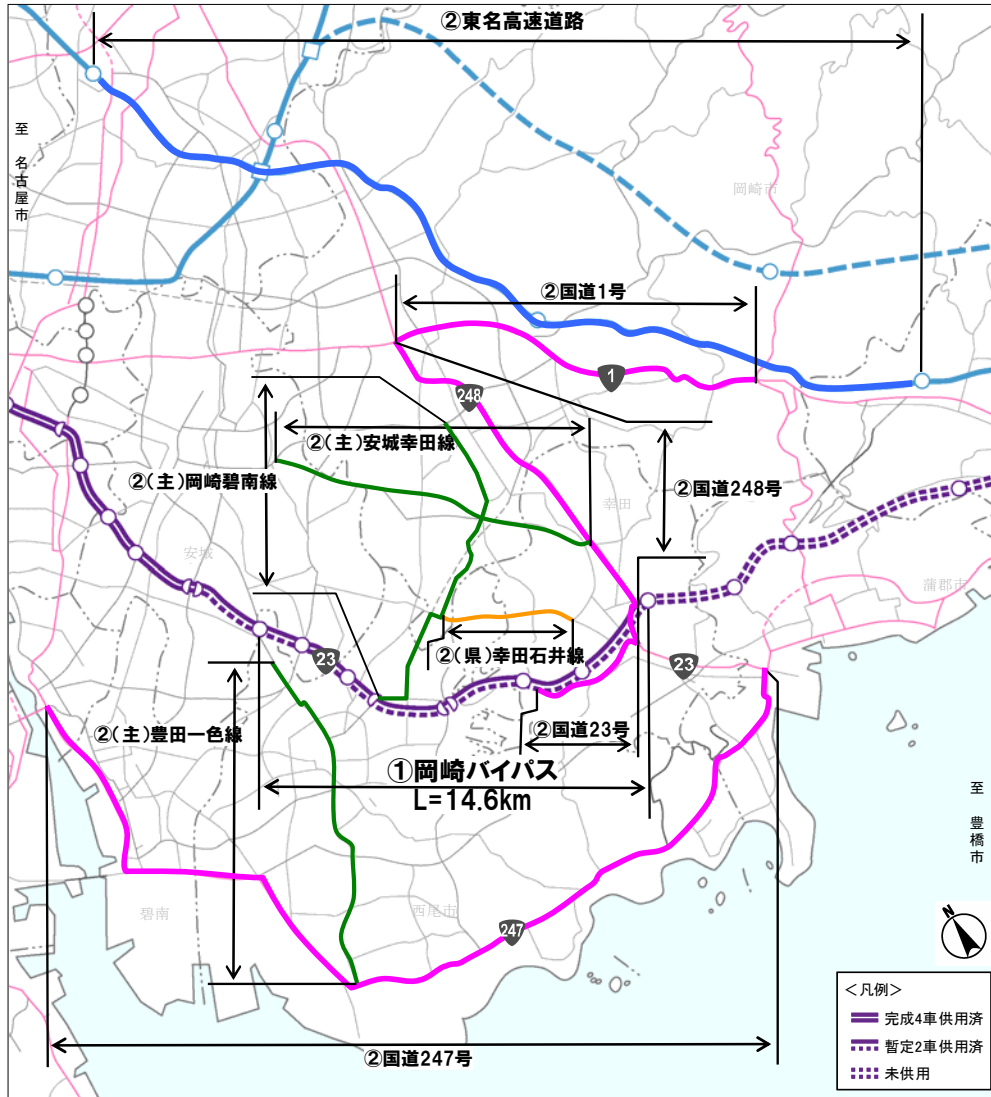
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：岡崎バイパス（残事業）

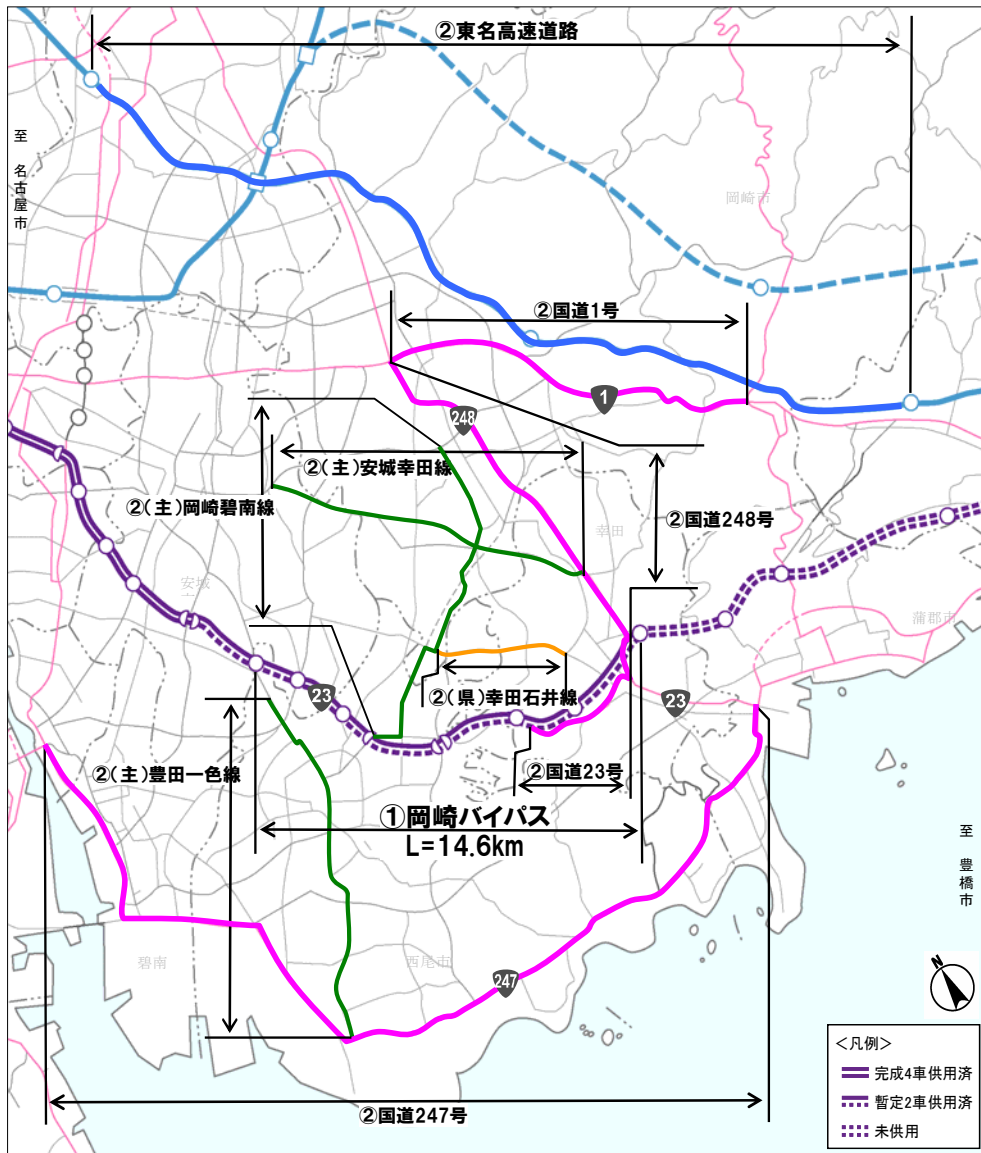
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：14.6km	交通量※ ¹	[台/日]	30,100	53,000	
	走行時間※ ²	[分]	20	16	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	122.99	179.12	
②主な周辺道路※ ⁴	国道248号： 13.6km	交通量	[台/日]	42,200	38,800
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	224.60	195.21
	(主)岡崎碧南線： 11.2km	交通量	[台/日]	12,500	11,500
		走行時間	[分]	29	26
		走行時間費用	[億円/年]	71.97	56.25
	国道247号： 34.2km	交通量	[台/日]	17,900	17,300
		走行時間	[分]	71	70
		走行時間費用	[億円/年]	235.94	224.19
	東名高速道路： 30.6km	交通量	[台/日]	71,500	69,800
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	327.36	316.98
	(主)安城幸田線： 10.7km	交通量	[台/日]	19,000	17,700
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	101.96	92.25
	国道1号： 12.2km	交通量	[台/日]	43,500	41,800
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	197.77	188.52
	国道23号： 4.8km	交通量	[台/日]	11,200	7,200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	19.74	11.48
(主)豊田一色線： 11.7km	交通量	[台/日]	16,300	15,800	
	走行時間	[分]	34	34	
	走行時間費用	[億円/年]	105.94	102.43	
(県)幸田石井線： 5.0km	交通量	[台/日]	6,700	5,300	
	走行時間	[分]	11	11	
	走行時間費用	[億円/年]	13.19	10.31	
③その他道路合計： 3716.5km	走行時間費用	[億円/年]	22,657.27	22,576.01	

			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：3865.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,078.73	23,952.75	125.98

- ※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:岡崎バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (H42) 複数時点での推計 <input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計 <input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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)		
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:岡崎バイパス

(4)

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

費用の現在価値算定表

(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)	
				0.38	14.6	5.52	
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
-27年目	S 55	3.5081	92.4	1.60	5.70		
-26年目	S 56	3.3731	94.8	3.51	11.71		
-25年目	S 57	3.2434	95.8	5.40	17.15		
-24年目	S 58	3.1187	96.8	13.10	39.59		
-23年目	S 59	2.9987	98.7	8.60	24.51		
-22年目	S 60	2.8834	99.5	15.40	41.86		
-21年目	S 61	2.7725	101.2	17.20	44.20		
-20年目	S 62	2.6658	101.0	11.40	28.22		
-19年目	S 63	2.5633	101.5	44.40	105.18		
-18年目	H 1	2.4647	104.2	31.22	69.28		
-17年目	H 2	2.3699	106.5	45.79	95.58		
-16年目	H 3	2.2788	109.1	43.34	84.92		
-15年目	H 4	2.1911	110.6	17.48	32.48		
-14年目	H 5	2.1068	110.9	39.58	70.54		
-13年目	H 6	2.0258	110.8	28.05	48.10		
-12年目	H 7	1.9479	109.9	29.79	49.52		
-11年目	H 8	1.8730	109.5	19.73	31.66		
-10年目	H 9	1.8009	110.4	13.01	19.91		
-9年目	H 10	1.7317	109.9	22.89	33.83		
-8年目	H 11	1.6651	108.4	7.73	11.14		
-7年目	H 12	1.6010	107.2	35.15	49.23		
-6年目	H 13	1.5395	105.7	14.39	19.66		
-5年目	H 14	1.4802	103.8	28.40	37.99		
-4年目	H 15	1.4233	102.3	27.82	36.30		
-3年目	H 16	1.3686	101.0	36.71	46.65		
-2年目	H 17	1.3159	99.6	52.88	65.54		
-1年目	H 18	1.2653	98.7	35.76	43.01		
供用開始年次	H 19	1.2167	97.6	9.43	11.03	3.91	4.58
1年目	H 20	1.1699	96.8	5.22	5.92	3.91	4.44
2年目	H 21	1.1249	95.6	13.54	14.94	3.91	4.32
3年目	H 22	1.0816	93.8	1.36	1.47	3.91	4.23
4年目	H 23	1.0400	93.8	1.30	1.35	3.91	4.07
基準年	H 24	1.0000	93.8	8.81	8.81	3.91	3.91
6年目	H 25	0.9615	93.8	43.81	42.12	3.91	3.76
7年目	H 26	0.9246	93.8	75.07	69.41	3.91	3.62
8年目	H 27	0.8890	93.8	68.87	61.22	3.91	3.48
9年目	H 28	0.8548	93.8	20.50	17.53	3.91	3.35
10年目	H 29	0.8219	93.8	11.23	9.23	3.91	3.22
11年目	H 30	0.7903	93.8	22.39	17.70	3.91	3.09
12年目	H 31	0.7599	93.8	41.90	31.84	3.91	2.97
13年目	H 32	0.7307	93.8	28.84	21.07	3.91	2.86
14年目	H 33	0.7026	93.8			5.26	3.69
15年目	H 34	0.6756	93.8			5.26	3.55
16年目	H 35	0.6496	93.8			5.26	3.42
17年目	H 36	0.6246	93.8			5.26	3.28
18年目	H 37	0.6006	93.8			5.26	3.16
19年目	H 38	0.5775	93.8			5.26	3.04
20年目	H 39	0.5553	93.8			5.26	2.92
21年目	H 40	0.5339	93.8			5.26	2.81
22年目	H 41	0.5134	93.8			5.26	2.70
23年目	H 42	0.4936	93.8			5.26	2.59
24年目	H 43	0.4746	93.8			5.26	2.50
25年目	H 44	0.4564	93.8			5.26	2.40
26年目	H 45	0.4388	93.8			5.26	2.31
27年目	H 46	0.4220	93.8			5.26	2.22
28年目	H 47	0.4057	93.8			5.26	2.13
29年目	H 48	0.3901	93.8			5.26	2.05
30年目	H 49	0.3751	93.8			5.26	1.97
31年目	H 50	0.3607	93.8			5.26	1.90
32年目	H 51	0.3468	93.8			5.26	1.82
33年目	H 52	0.3335	93.8			5.26	1.75
34年目	H 53	0.3207	93.8			5.26	1.69
35年目	H 54	0.3083	93.8			5.26	1.62
36年目	H 55	0.2965	93.8			5.26	1.56
37年目	H 56	0.2851	93.8			5.26	1.50
38年目	H 57	0.2741	93.8			5.26	1.44
39年目	H 58	0.2636	93.8			5.26	1.39
40年目	H 59	0.2534	93.8			5.26	1.33
41年目	H 60	0.2437	93.8			5.26	1.28
42年目	H 61	0.2343	93.8			5.26	1.23
43年目	H 62	0.2253	93.8			5.26	1.18
44年目	H 63	0.2166	93.8			5.26	1.14
45年目	H 64	0.2083	93.8			5.26	1.10
46年目	H 65	0.2003	93.8			5.26	1.05
47年目	H 66	0.1926	93.8			5.26	1.01
48年目	H 67	0.1852	93.8			5.26	0.97
49年目	H 68	0.1780	93.8	-121.82	-21.68	5.26	0.94
合計				880.78	1455.40	244.06	124.54
単純事業費計				1002.60		244.06	

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：岡崎バイパス				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
(残事業)				単価(億円)		延長(km)	
				0.28		13.1	
				3.69			
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
-41年目	S 55	3.5081	92.4				
-40年目	S 56	3.3731	94.8				
-39年目	S 57	3.2434	95.8				
-38年目	S 58	3.1187	96.8				
-37年目	S 59	2.9987	98.7				
-36年目	S 60	2.8834	99.5				
-35年目	S 61	2.7725	101.2				
-34年目	S 62	2.6658	101.0				
-33年目	S 63	2.5633	101.5				
-32年目	H 1	2.4647	104.2				
-31年目	H 2	2.3699	106.5				
-30年目	H 3	2.2788	109.1				
-29年目	H 4	2.1911	110.6				
-28年目	H 5	2.1068	110.9				
-27年目	H 6	2.0258	110.8				
-26年目	H 7	1.9479	109.9				
-25年目	H 8	1.8730	109.5				
-24年目	H 9	1.8009	110.4				
-23年目	H 10	1.7317	109.9				
-22年目	H 11	1.6651	108.4				
-21年目	H 12	1.6010	107.2				
-20年目	H 13	1.5395	105.7				
-19年目	H 14	1.4802	103.8				
-18年目	H 15	1.4233	102.3				
-17年目	H 16	1.3686	101.0				
-16年目	H 17	1.3159	99.6				
-15年目	H 18	1.2653	98.7				
-14年目	H 19	1.2167	97.6				
-13年目	H 20	1.1699	96.8				
-12年目	H 21	1.1249	95.6				
-11年目	H 22	1.0816	93.8				
-10年目	H 23	1.0400	93.8				
基準年	H 24	1.0000	93.8				
-8年目	H 25	0.9615	93.8	43.81	42.12		
-7年目	H 26	0.9246	93.8	75.07	69.41		
-6年目	H 27	0.8890	93.8	68.87	61.22		
-5年目	H 28	0.8548	93.8	20.50	17.53		
-4年目	H 29	0.8219	93.8	11.23	9.23		
-3年目	H 30	0.7903	93.8	22.39	17.70		
-2年目	H 31	0.7599	93.8	41.90	31.84		
-1年目	H 32	0.7307	93.8	28.84	21.07		
供用開始年次	H 33	0.7026	93.8			3.51	2.47
1年目	H 34	0.6756	93.8			3.51	2.37
2年目	H 35	0.6496	93.8			3.51	2.28
3年目	H 36	0.6246	93.8			3.51	2.20
4年目	H 37	0.6006	93.8			3.51	2.11
5年目	H 38	0.5775	93.8			3.51	2.03
6年目	H 39	0.5553	93.8			3.51	1.95
7年目	H 40	0.5339	93.8			3.51	1.88
8年目	H 41	0.5134	93.8			3.51	1.80
9年目	H 42	0.4936	93.8			3.51	1.73
10年目	H 43	0.4746	93.8			3.51	1.67
11年目	H 44	0.4564	93.8			3.51	1.60
12年目	H 45	0.4388	93.8			3.51	1.54
13年目	H 46	0.4220	93.8			3.51	1.48
14年目	H 47	0.4057	93.8			3.51	1.43
15年目	H 48	0.3901	93.8			3.51	1.37
16年目	H 49	0.3751	93.8			3.51	1.32
17年目	H 50	0.3607	93.8			3.51	1.27
18年目	H 51	0.3468	93.8			3.51	1.22
19年目	H 52	0.3335	93.8			3.51	1.17
20年目	H 53	0.3207	93.8			3.51	1.13
21年目	H 54	0.3083	93.8			3.51	1.08
22年目	H 55	0.2965	93.8			3.51	1.04
23年目	H 56	0.2851	93.8			3.51	1.00
24年目	H 57	0.2741	93.8			3.51	0.96
25年目	H 58	0.2636	93.8			3.51	0.93
26年目	H 59	0.2534	93.8			3.51	0.89
27年目	H 60	0.2437	93.8			3.51	0.86
28年目	H 61	0.2343	93.8			3.51	0.82
29年目	H 62	0.2253	93.8			3.51	0.79
30年目	H 63	0.2166	93.8			3.51	0.76
31年目	H 64	0.2083	93.8			3.51	0.73
32年目	H 65	0.2003	93.8			3.51	0.70
33年目	H 66	0.1926	93.8			3.51	0.68
34年目	H 67	0.1852	93.8			3.51	0.65
35年目	H 68	0.1780	93.8			3.51	0.63
36年目	H 69	0.1712	93.8			3.51	0.60
37年目	H 70	0.1646	93.8			3.51	0.58
38年目	H 71	0.1583	93.8			3.51	0.56
39年目	H 72	0.1522	93.8			3.51	0.53
40年目	H 73	0.1463	93.8			3.51	0.51
41年目	H 74	0.1407	93.8			3.51	0.49
42年目	H 75	0.1353	93.8			3.51	0.48
43年目	H 76	0.1301	93.8			3.51	0.46
44年目	H 77	0.1251	93.8			3.51	0.44
45年目	H 78	0.1203	93.8			3.51	0.42
46年目	H 79	0.1157	93.8			3.51	0.41
47年目	H 80	0.1112	93.8			3.51	0.39
48年目	H 81	0.1069	93.8			3.51	0.38
49年目	H 82	0.1028	93.8			3.51	0.36
合計				312.61	270.12	175.71	55.15
単純事業費計				312.61		175.71	

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
一般国道23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				75,310	
	改良費				3,766	
		土工	m ³	546,000	886	切土(194,800m ³)、盛土(351,200m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	72,920	161	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,279	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	465	25	
		函渠工	m	880	776	
		排水工	m	13,210	296	
		中央分離帯工	m	1,310	57	
		雑工	式	1	286	機能補償道路・水路等
	橋梁費				54,911	
		100m以上	m	9,680	44,239	38橋
		100m未満	m	1,800	10,672	70橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費			7	11,923	
		IC	箇所	7	11,923	ダイヤモンド型(7箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,933	
		車道舗装	m ²	231,200	2,639	
		歩道舗装	m ²	100,700	294	
	付帯施設費				1,777	
		交通管理施設工	式	1	1,777	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				14,060	
	用地費		m ²	652,629	12,182	
		宅地	m ²	32,634	1,827	
		田畑	m ²	313,284	7,310	
		山林・原野	m ²	143,542	1,461	
		その他	m ²	163,169	1,584	
	補償費		式		1,878	
③	間接経費		式		14,630	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				104,000	

【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23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■維持管理費内訳(全体事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	14.6	71	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	481	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			552	

【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23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■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(記載例)
①	工事費				28,152	
	改良費				403	
		土工	m ³	60,851	93	切土(19,036m ³)、盛土(41,815m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	2,218	4	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	167	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	283	1	
		函渠工	m			
		排水工	m	3,410	89	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	49	機能補償道路・水路等
	橋梁費				26,737	
		100m以上	m	4,554	23,265	18橋
		100m未満	m	421	3,472	11橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				835	
		車道舗装	m ²	51,488	741	
		歩道舗装	m ²	27,446	94	
	付帯施設費				177	
		交通管理施設工	式	1	177	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費 諸経費		式		4,672	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				32,824	

【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23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	13.1	64	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	305	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			369	

【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25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	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自： <small>あいち とよかわ ためたとう</small> 愛知県豊川市為当町 至： <small>あいち ぬかた こうた あしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷	主体	中部地方整備局		
延長	15.0km				
事業概要					
<p>一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町から愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H9年度事業化 H19年度事業化	H3年度 都市計画決定	H15年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	1,048億円	事業進捗率	24%	供用済延長	0.0km
計画交通量	52,900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) 3.6	(残事業)/(事業全体) 622/964億円	(残事業)/(事業全体) 3,465/3,465億円	平成24年	
	(残事業) 5.6	事業費：541/884億円 維持管理費：80/80億円	走行時間短縮便益：3,245/3,245億円 走行経費減少便益：217/217億円 交通事故減少便益：2.7/2.7億円		
感度分析の結果					
<p>(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=5.0~6.2 (交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=3.3~4.0 (事業費±10%) 事業費：B/C=5.2~6.1 (事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.9~4.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~6.1 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・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。 <p>②物流効率化の支援</p> <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。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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として位置づけがある。 ・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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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					
<ul style="list-style-type: none"> ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の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建設促進を要望。 					

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 名豊道路を構成する蒲郡バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるが、名豊道路の各バイパスの中で最も事業進捗が遅れているため、早期に供用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

- ・蒲郡市市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく 超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。
- ・東三河地域には年間に約2千2百万人の観光客が訪れており、蒲郡市にはその約3割の約7百万人が来訪。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は24%。用地取得率は38%。(平成23年度末)
- ・全線未供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・蒲郡IC(仮称)～幸田芦谷IC間(L=5.9km)は、平成25年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁構造を見直すことにより、約0.4億円のコスト縮減。
- ・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

対応方針決定の理由

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23号 蒲郡バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=3.6(経済的純現在価値(B-C)=2,501億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.5%) 残事業:費用便益比(B/C)=5.6(経済的純現在価値(B-C)=2,843億円、経済的内部収益率(EIRR)=16.5%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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/日以上の際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 ■ 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規格青高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	<p>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):33,316万人・時間/年 渋滞損失削減時間:886万人・時間/年(33,316万人・時間/年⇒32,430万人・時間/年)</p> <p>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):295万人・時間/年(国道23号) 並行区間の渋滞損失削減時間:203万人・時間/年(295万人・時間/年⇒92万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:7割削減(国道23号)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> 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) <p>中部国際空港へのアクセス性向上(小坂井町～中部国際空港:約135分⇒約122分)</p> <p>三河港へのアクセス性向上(西尾市～三河港:約72分⇒約60分)</p>	

<p>都市の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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 <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"/> 対象区画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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input checked="" 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 <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 <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ポ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 <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/日以上の場合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 <input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p>「名豊道路」の一部として全区間指定</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会)を支援 ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域」ゾーン整備構想」を支援。 (同意年月日: H3.3.29、特定地域面積: 82,000ha、重点整備地区面積: 6地区) <p>ラグーナ蒲郡へのアクセス性向上(西尾市～ラグーナ蒲郡: 約47分⇒約40分、H21年間入込込み客数: 約277万人)</p>
<p>暮らし</p>	<p>2.暮らし</p>
<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>	<p>豊橋市民病院へのアクセス性向上(蒲郡市～豊橋市民病院: 約39分⇒約29分)</p>
<p>安全で安心できる暮らしの確保</p>	<p>豊橋市民病院へのアクセス性向上(蒲郡市～豊橋市民病院: 約39分⇒約29分)</p>

3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>現道等に死傷事故率が500件/億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</p> <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> <p>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）</p> <p>現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p>現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>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</p> <p>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</p>
4.環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>CO2排出削減量：35.3千t/年（6,837.8千t/年⇒6,802.5千t/年）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定（推計結果） 評価対象区間（並行区間）：(国道23号) 排出削減量：約181.5t/年、排出削減率：8割削減 蒲郡ハイパス区間 Nox排出増加量：332.3t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定 SPMI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23号) 排出削減量：約10.5t/年、排出削減率：8割削減 蒲郡ハイパス区間 SPM排出増加量：18.3t/年</p>
5.その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p>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</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が図られる</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	蒲郡バイパス	L = 15.0 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,900	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24年度		
単純合計	1,003億円	263億円	1,267億円
うち残事業分	689億円	263億円	952億円
基準年における 現在価値(C)	884億円	80億円	964億円
うち残事業分	541億円	80億円	622億円

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24年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	108億円	12億円	0.03億円	120億円
基準年における 現在価値(B)	3,245億円	217億円	2.7億円	3,465億円
うち残事業分	3,245億円	217億円	2.7億円	3,465億円

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）	2,501億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.5%
費用便益比（残事業）	5.6
経済的純現在価値（残事業）	2,843億円
経済的内部収益率（残事業）	16.5%

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（残事業を対象）

【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	52,900	±10%	3.2 ~ 4.0
事業費	1,003億円	±10%	3.3 ~ 4.0
事業期間	29年	±20%	2.9 ~ 4.3

【残全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	52,900	±10%	5.0 ~ 6.2
事業費	689億円	±10%	5.2 ~ 6.1
事業期間	13年	±20%	5.1 ~ 6.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：蒲郡バイパス（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：15.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	52,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	15.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	168.85	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 17.8km	交通量	[台/日]	26,300	13,900
		走行時間	[分]	38.5	33.4
		走行時間費用	[億円/年]	202.32	81.89
	国道1号： 23.1km	交通量	[台/日]	43,300	37,100
		走行時間	[分]	47.4	44.0
		走行時間費用	[億円/年]	397.72	310.70
	東名高速 道路： 24.4km	交通量	[台/日]	70,900	64,700
		走行時間	[分]	18.4	18.1
		走行時間費用	[億円/年]	260.85	234.16
	(県)豊 川蒲郡 線： 10.2km	交通量	[台/日]	7,400	1,100
		走行時間	[分]	21.0	20.4
		走行時間費用	[億円/年]	29.43	4.11
	国道247号： 4.4km	交通量	[台/日]	29,500	20,000
		走行時間	[分]	8.3	7.6
		走行時間費用	[億円/年]	49.49	28.70
③その他道路合計 ：3391.1km	走行時間費用	[億円/年]	20,405.17	20,273.47	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3486.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,344.97	21,101.88	243.10

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

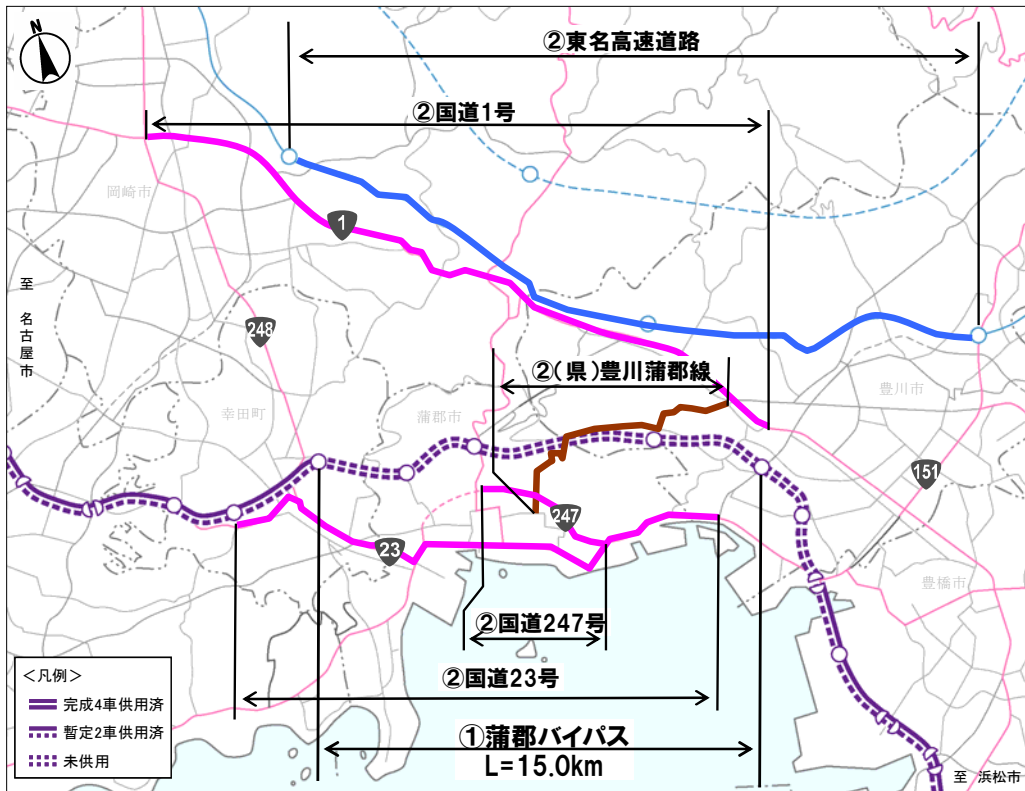
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：蒲郡バイパス（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：15.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	52,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	15.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	168.85	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 17.8km	交通量	[台/日]	26,300	13,900
		走行時間	[分]	38.5	33.4
		走行時間費用	[億円/年]	202.32	81.89
	国道1号： 23.1km	交通量	[台/日]	43,300	37,100
		走行時間	[分]	47.4	44.0
		走行時間費用	[億円/年]	397.72	310.70
	東名高速 道路： 24.4km	交通量	[台/日]	70,900	64,700
		走行時間	[分]	18.4	18.1
		走行時間費用	[億円/年]	260.85	234.16
	(県)豊 川蒲郡 線： 10.2km	交通量	[台/日]	7,400	1,100
		走行時間	[分]	21.0	20.4
		走行時間費用	[億円/年]	29.43	4.11
	国道247号： 4.4km	交通量	[台/日]	29,500	20,000
		走行時間	[分]	8.3	7.6
		走行時間費用	[億円/年]	49.49	28.70
③その他道路合計 ：3391.1km	走行時間費用	[億円/年]	20,405.17	20,273.47	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3486.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,344.97	21,101.88	243.10

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

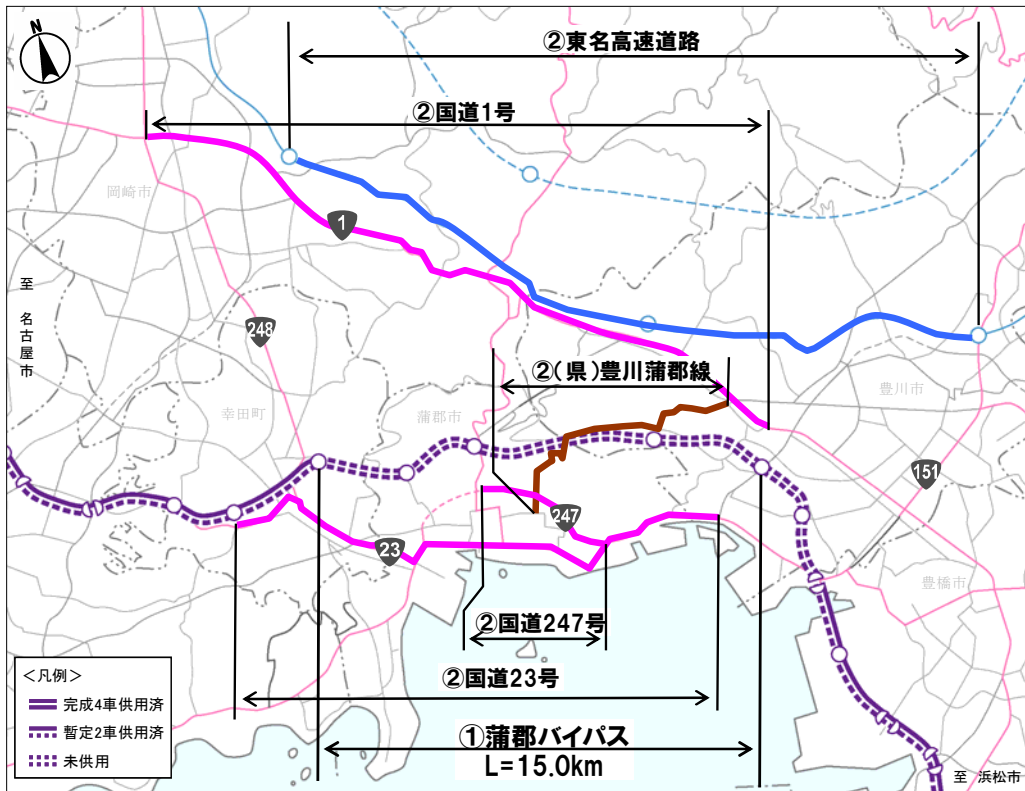
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

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

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

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名: 蒲郡バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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24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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
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:蒲郡バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input 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 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：蒲郡バイパス
(事業全体)

単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)
0.38	15.0	5.67

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	現在単価	単純単価	現在単価
-24年目	H 9	1.8009	110.4	0.19	0.29		
-23年目	H 10	1.7317	109.9	0.57	0.84		
-22年目	H 11	1.6651	108.4	0.95	1.37		
-21年目	H 12	1.6010	107.2	0.90	1.27		
-20年目	H 13	1.5395	105.7	0.95	1.30		
-19年目	H 14	1.4802	103.8	2.38	3.18		
-18年目	H 15	1.4233	102.3	5.08	6.63		
-17年目	H 16	1.3686	101.0	2.24	2.84		
-16年目	H 17	1.3159	99.6	10.37	12.85		
-15年目	H 18	1.2653	98.7	17.10	20.56		
-14年目	H 19	1.2167	97.6	38.62	45.16		
-13年目	H 20	1.1699	96.8	38.72	43.89		
-12年目	H 21	1.1249	95.6	50.11	55.31		
-11年目	H 22	1.0816	93.8	34.13	36.91		
-10年目	H 23	1.0400	93.8	39.72	41.31		
基準年	H 24	1.0000	93.8	72.62	72.62		
-8年目	H 25	0.9615	93.8	75.76	72.85		
-7年目	H 26	0.9246	93.8	72.61	67.13		
-6年目	H 27	0.8890	93.8	86.11	76.55		
-5年目	H 28	0.8548	93.8	71.87	61.43		
-4年目	H 29	0.8219	93.8	66.39	54.57		
-3年目	H 30	0.7903	93.8	42.17	33.33		
-2年目	H 31	0.7599	93.8	16.19	12.30		
-1年目	H 32	0.7307	93.8	26.35	19.26		
供用開始年次	H 33	0.7026	93.8	49.65	34.88	4.03	2.83
1年目	H 34	0.6756	93.8	53.09	35.86	4.03	2.72
2年目	H 35	0.6496	93.8	45.67	29.67	4.03	2.62
3年目	H 36	0.6246	93.8	56.45	35.26	4.03	2.52
4年目	H 37	0.6006	93.8	26.50	15.92	4.03	2.42
5年目	H 38	0.5775	93.8			5.40	3.12
6年目	H 39	0.5553	93.8			5.40	3.00
7年目	H 40	0.5339	93.8			5.40	2.88
8年目	H 41	0.5134	93.8			5.40	2.77
9年目	H 42	0.4936	93.8			5.40	2.67
10年目	H 43	0.4746	93.8			5.40	2.56
11年目	H 44	0.4564	93.8			5.40	2.46
12年目	H 45	0.4388	93.8			5.40	2.37
13年目	H 46	0.4220	93.8			5.40	2.28
14年目	H 47	0.4057	93.8			5.40	2.19
15年目	H 48	0.3901	93.8			5.40	2.11
16年目	H 49	0.3751	93.8			5.40	2.03
17年目	H 50	0.3607	93.8			5.40	1.95
18年目	H 51	0.3468	93.8			5.40	1.87
19年目	H 52	0.3335	93.8			5.40	1.80
20年目	H 53	0.3207	93.8			5.40	1.73
21年目	H 54	0.3083	93.8			5.40	1.66
22年目	H 55	0.2965	93.8			5.40	1.60
23年目	H 56	0.2851	93.8			5.40	1.54
24年目	H 57	0.2741	93.8			5.40	1.48
25年目	H 58	0.2636	93.8			5.40	1.42
26年目	H 59	0.2534	93.8			5.40	1.37
27年目	H 60	0.2437	93.8			5.40	1.32
28年目	H 61	0.2343	93.8			5.40	1.27
29年目	H 62	0.2253	93.8			5.40	1.22
30年目	H 63	0.2166	93.8			5.40	1.17
31年目	H 64	0.2083	93.8			5.40	1.12
32年目	H 65	0.2003	93.8			5.40	1.08
33年目	H 66	0.1926	93.8			5.40	1.04
34年目	H 67	0.1852	93.8			5.40	1.00
35年目	H 68	0.1780	93.8			5.40	0.96
36年目	H 69	0.1712	93.8			5.40	0.92
37年目	H 70	0.1646	93.8			5.40	0.89
38年目	H 71	0.1583	93.8			5.40	0.85
39年目	H 72	0.1522	93.8			5.40	0.82
40年目	H 73	0.1463	93.8			5.40	0.79
41年目	H 74	0.1407	93.8			5.40	0.76
42年目	H 75	0.1353	93.8			5.40	0.73
43年目	H 76	0.1301	93.8			5.40	0.70
44年目	H 77	0.1251	93.8			5.40	0.68
45年目	H 78	0.1203	93.8			5.40	0.65
46年目	H 79	0.1157	93.8			5.40	0.62
47年目	H 80	0.1112	93.8			5.40	0.60
48年目	H 81	0.1069	93.8			5.40	0.58
49年目	H 82	0.1028	93.8	-112.69	-11.58	5.40	0.56
合計				890.77	883.77	263.14	80.30
単純事業費計				1003.46		263.14	

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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：蒲郡バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.38	15.0	5.67

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
-24年目	H 9	1.8009	110.4				
-23年目	H 10	1.7317	109.9				
-22年目	H 11	1.6651	108.4				
-21年目	H 12	1.6010	107.2				
-20年目	H 13	1.5395	105.7				
-19年目	H 14	1.4802	103.8				
-18年目	H 15	1.4233	102.3				
-17年目	H 16	1.3686	101.0				
-16年目	H 17	1.3159	99.6				
-15年目	H 18	1.2653	98.7				
-14年目	H 19	1.2167	97.6				
-13年目	H 20	1.1699	96.8				
-12年目	H 21	1.1249	95.6				
-11年目	H 22	1.0816	93.8				
-10年目	H 23	1.0400	93.8				
基準年	H 24	1.0000	93.8				
-8年目	H 25	0.9615	93.8	75.76	72.85		
-7年目	H 26	0.9246	93.8	72.61	67.13		
-6年目	H 27	0.8890	93.8	86.11	76.55		
-5年目	H 28	0.8548	93.8	71.87	61.43		
-4年目	H 29	0.8219	93.8	66.39	54.57		
-3年目	H 30	0.7903	93.8	42.17	33.33		
-2年目	H 31	0.7599	93.8	16.19	12.30		
-1年目	H 32	0.7307	93.8	26.35	19.26		
供用開始年次	H 33	0.7026	93.8	49.65	34.88	4.03	2.83
1年目	H 34	0.6756	93.8	53.09	35.86	4.03	2.72
2年目	H 35	0.6496	93.8	45.67	29.67	4.03	2.62
3年目	H 36	0.6246	93.8	56.45	35.26	4.03	2.52
4年目	H 37	0.6006	93.8	26.50	15.92	4.03	2.42
5年目	H 38	0.5775	93.8			5.40	3.12
6年目	H 39	0.5553	93.8			5.40	3.00
7年目	H 40	0.5339	93.8			5.40	2.88
8年目	H 41	0.5134	93.8			5.40	2.77
9年目	H 42	0.4936	93.8			5.40	2.67
10年目	H 43	0.4746	93.8			5.40	2.56
11年目	H 44	0.4564	93.8			5.40	2.46
12年目	H 45	0.4388	93.8			5.40	2.37
13年目	H 46	0.4220	93.8			5.40	2.28
14年目	H 47	0.4057	93.8			5.40	2.19
15年目	H 48	0.3901	93.8			5.40	2.11
16年目	H 49	0.3751	93.8			5.40	2.03
17年目	H 50	0.3607	93.8			5.40	1.95
18年目	H 51	0.3468	93.8			5.40	1.87
19年目	H 52	0.3335	93.8			5.40	1.80
20年目	H 53	0.3207	93.8			5.40	1.73
21年目	H 54	0.3083	93.8			5.40	1.66
22年目	H 55	0.2965	93.8			5.40	1.60
23年目	H 56	0.2851	93.8			5.40	1.54
24年目	H 57	0.2741	93.8			5.40	1.48
25年目	H 58	0.2636	93.8			5.40	1.42
26年目	H 59	0.2534	93.8			5.40	1.37
27年目	H 60	0.2437	93.8			5.40	1.32
28年目	H 61	0.2343	93.8			5.40	1.27
29年目	H 62	0.2253	93.8			5.40	1.22
30年目	H 63	0.2166	93.8			5.40	1.17
31年目	H 64	0.2083	93.8			5.40	1.12
32年目	H 65	0.2003	93.8			5.40	1.08
33年目	H 66	0.1926	93.8			5.40	1.04
34年目	H 67	0.1852	93.8			5.40	1.00
35年目	H 68	0.1780	93.8			5.40	0.96
36年目	H 69	0.1712	93.8			5.40	0.92
37年目	H 70	0.1646	93.8			5.40	0.89
38年目	H 71	0.1583	93.8			5.40	0.85
39年目	H 72	0.1522	93.8			5.40	0.82
40年目	H 73	0.1463	93.8			5.40	0.79
41年目	H 74	0.1407	93.8			5.40	0.76
42年目	H 75	0.1353	93.8			5.40	0.73
43年目	H 76	0.1301	93.8			5.40	0.70
44年目	H 77	0.1251	93.8			5.40	0.68
45年目	H 78	0.1203	93.8			5.40	0.65
46年目	H 79	0.1157	93.8			5.40	0.62
47年目	H 80	0.1112	93.8			5.40	0.60
48年目	H 81	0.1069	93.8			5.40	0.58
49年目	H 82	0.1028	93.8	-73.16	-7.52	5.40	0.56
合計				615.64	541.48	263.14	80.30
単純事業費計				688.80		263.14	

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。

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

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				73,136	
	改良費				23,863	
		土工	m ³	4,233,061	13,311	切土(2,571,710m ³)、盛土(1,661,351m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	308,854	1,099	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,945	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、もたれ擁壁等
		管渠工	m	4,111	286	
		函渠工	m	1,169	1,897	
		排水工	m	61,036	1,289	
		中央分離帯工	m	6,930	323	
		雑工	式	1	1,713	
	橋梁費				30,250	
		100m以上	m	4,621	27,017	18橋
		100m未満	m	782	3,233	17橋
	トンネル費				10,461	
		NATM	m	4,834	10,461	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、御津高校ホックスカルパート
		シールド	m			
	IC・JCT費				4,863	
		IC	箇所	4	4,863	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,846	
		車道舗装	m ²	227,949	1,842	
		歩道舗装	m ²	1,704	4	
	付帯施設費				1,853	
		交通管理施設工	式	1	1,853	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				16,419	
	用地費		m ²	935,810	11,269	
		宅地	m ²	7,487	338	
		田畑	m ²	463,226	5,601	
		山林・原野	m ²	431,408	4,947	
		その他	m ²	33,689	383	
	補償費		式		5,150	
③	間接経費 諸経費		式		15,245	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				104,800	

【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23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■維持管理費内訳(全体事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	15	73	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	494	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			567	

【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23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				52,010	
	改良費				14,943	
		土工	m ³	3,170,425	6,207	切土(1,918,056m ³)、盛土(1,252,369m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	231,334	870	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,870	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、もたれ擁壁等
		管渠工	m	4,243	236	
		函渠工	m	923	1,634	
		排水工	m	61,046	1,529	
		中央分離帯工	m	6,744	317	
		雑工	式	1	1,280	
	橋梁費				21,348	
		100m以上	m	3,141	19,039	11橋
		100m未満	m	540	2,309	12橋
	トンネル費				7,202	
		NATM	m	3,301	7,202	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、御津高校ホックスカルパート
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,429	
		IC	箇所	2	2,429	ダイヤモンド型(2箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,674	
		車道舗装	m ²	439,082	2,673	
		歩道舗装	m ²		1	
	付帯施設費				3,414	
		交通管理施設工	式	1	3,414	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				10,427	
	用地費		m ²	533,500	7,316	
		宅地	m ²	4,560	222	
		田畑	m ²	282,150	3,684	
		山林・原野	m ²	226,270	3,158	
		その他	m ²	20,520	252	
	補償費		式	1	3,111	
③	間接経費 諸経費		式	1	9,521	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				71,958	

【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23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	15	73	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	494	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			567	

【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25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>とよはし</small> 豊橋バイパス	事業 区分：一般国道	事業 ：国土交通省 主体 ：中部地方整備局									
起終点 ：自 <small>あいち とよはし のより</small> 愛知県豊橋市野依町 至 <small>あいち とよかわ ためとう</small> 愛知県豊川市為当町	延長 ：17.6km										
事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。											
S48年度事業化 平成1年度事業化	S49年度 都市計画決定 S61年度 都市計画決定 H3年度 都市計画決定	S50年度用地着手 S55年度工事着手									
全体事業費 ：1,662億円 事業進捗率 ：76% 供用済延長 ：13.4km											
計画交通量 ：56,000台/日											
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 6.0</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 6.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 6.0	(残事業) 6.2	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">総費用</td> <td style="width: 30%;">総便益</td> <td style="width: 30%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 255/2,371億円 (事業費) 216/2,243億円 (維持管理費) 39/128億円</td> <td>(残事業/事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益) 1,530/13,275億円 (走行経費減少便益) 50/850億円 (交通事故減少便益) 2.9/23億円</td> <td>平成24年</td> </tr> </table>	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 255/2,371億円 (事業費) 216/2,243億円 (維持管理費) 39/128億円	(残事業/事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益) 1,530/13,275億円 (走行経費減少便益) 50/850億円 (交通事故減少便益) 2.9/23億円	平成24年
B/C	(事業全体) 6.0	(残事業) 6.2									
総費用	総便益	基準年									
(事業全体) 255/2,371億円 (事業費) 216/2,243億円 (維持管理費) 39/128億円	(残事業/事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益) 1,530/13,275億円 (走行経費減少便益) 50/850億円 (交通事故減少便益) 2.9/23億円	平成24年									
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=5.4~6.6(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5~6.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3~8.1(事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=5.6~6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.7~6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8~6.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量：B/C=5.4~6.6(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5~6.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3~8.1(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=5.6~6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.7~6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8~6.6(事業期間±20%)							
(事業全体) 交通量：B/C=5.4~6.6(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5~6.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3~8.1(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=5.6~6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.7~6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8~6.6(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が存在する。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 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がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・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。 ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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											

- ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の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、交通混雑区間の4車線化を要望

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 名豊道路を構成する豊橋バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の全線開通をお願いするとともに、早期に交通混雑区間の4車線整備を図っていただきたい。
- 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

- ・豊橋バイパスに並行する国道1号、未供用区間に並行する国道23号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。
- ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、最寄りの高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念。
- ・三河地域は、これまでに津波が発生しており、さらに今後の大規模地震による津波の危険性もある地域。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%。用地取得率は約100%。（平成23年度末）
- ・野依IC～前芝IC（仮称）間（L=13.4km）は、暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋港IC～前芝IC（仮称）間（L=7.2km）は平成24年度に完成4車線供用を予定。
- ・前芝IC（仮称）～東三河IC（仮称）間（L=4.2km）は平成24年度に暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁構造を見直すことにより、約0.6億円のコスト縮減。
- ・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

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	指標チャエックの根拠
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)=6.0(経済的純現在価値(B-C)=11,778億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.2%) 残事業:費用便益比(B/C)=6.2(経済的純現在価値(B-C)=1,328億円、経済的内部収益率(EIRR)=17.9%)

●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)	指標チャエックの根拠
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及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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/日以上以上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 ■ 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 	<p>指標a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):32,176万人・時間/年 渋滞損失削減時間:2,618万人・時間/年(32,176万人・時間/年⇒29,558万人・時間/年)</p> <p>指標B(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):1,116万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:451万人・時間/年(1,116万人・時間/年⇒665万人・時間/年)</p> <p>対象区間 国道23号(豊橋市西浜町:H22センサス[233000230060]) 改善見込み(旅行速度15.2km/h⇒20.5km/h) 国道1号(豊橋市大岩町字本細:H22センサス[23300010060]) 改善見込み(旅行速度15.9km/h⇒22.7km/h) 国道1号(豊橋市大岩町字本細:H22センサス[23300010100]) 改善見込み(旅行速度19.2km/h⇒26.7km/h) 国道1号(豊橋市八町通三丁目:H22センサス[23300010110]) 改善見込み(旅行速度17.3km/h⇒21.1km/h)</p>
物流効率化の支 援	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 	中郡国際空港へのアクセス性向上(田原市~中郡国際空港:約164分⇒約150分) 三河港へのアクセス性向上(蒲郡市~三河港:約45分⇒約33分)

<p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <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 <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 <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 <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 	<p>(土地区画整理事業施工中区) 豊橋市(平成23年4月1日時点); 牟呂浜津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 (土地区画整理事業計画地区) 豊橋市(平成23年4月1日時点); 若西地区</p>
<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <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"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である 	<p>「名譽道路」の一部として一部区間指定(前芝IC~東三河IC) 「豊橋浜松道路」の一部として一部区間指定(野依IC~前芝IC)</p> <p>「東三河地方拠点地域基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会)を支援 ・サイエンスリゾート計画、国際自動車コンプレックス(豊橋市)を支援 ・国際自動車産業交流都市計画(愛知県、豊橋市、蒲都市、田原市、豊川市)を支援。</p> <p>ラグーナ蒲郡へのアクセス性向上(田原市~ラグーナ蒲郡:約48分⇒約35分、H21年間観光客入れ込み客数:約277万人)</p>
<p>個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <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 	<p>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</p>
<p>2. 暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車・自動車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保 	<p>豊橋市民病院へのアクセス性向上(豊橋市民病院~田原市:約32分⇒約28分)</p>

3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p><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」といふ）として位置づけあり</p> <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</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災拠点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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>002排出削減量：63.4千t/年（5,929.2千t/年 ⇒ 5,865.8千t/年）</p> <p>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：約300.6t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 Nox排出増加量：423.6t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域の指定あり SPMI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：約17.5t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 SPM排出増加量：24.0t/年</p>
4.環境	<p>地球環境の保全 生活環境の改善・保全</p>	<p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	<p>002排出削減量：63.4千t/年（5,929.2千t/年 ⇒ 5,865.8千t/年）</p> <p>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：約300.6t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 Nox排出増加量：423.6t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域の指定あり SPMI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：約17.5t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 SPM排出増加量：24.0t/年</p>
5.その他	<p>他のアジェンダとの関係</p>	<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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	<p>002排出削減量：63.4千t/年（5,929.2千t/年 ⇒ 5,865.8千t/年）</p> <p>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：約300.6t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 Nox排出増加量：423.6t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域の指定あり SPMI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：約17.5t/年、排出削減率：6割削減 豊橋ハイパス区間 SPM排出増加量：24.0t/年</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	豊橋バイパス	L = 17.6 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
56,000	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24年度		
単純合計	1,604億円	306億円	1,910億円
うち残事業分	280億円	140億円	420億円
基準年における 現在価値(C)	2,243億円	128億円	2,371億円
うち残事業分	216億円	39億円	255億円

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24年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	572億円	38億円	0.99億円	612億円
基準年における 現在価値(B)	13,275億円	850億円	23億円	14,149億円
うち残事業分	1,530億円	50億円	2.9億円	1,583億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	6.0
経済的純現在価値（事業全体）	11,778億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.2%
費用便益比（残事業）	6.2
経済的純現在価値（残事業）	1,328億円
経済的内部収益率（残事業）	17.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	56,000	±10%	5.4 ~ 6.6
事業費	1,604億円	±10%	5.5 ~ 6.6
事業期間	51年	±20%	4.3 ~ 8.1

【残全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	56,000	±10%	5.6 ~ 6.8
事業費	280億円	±10%	5.7 ~ 6.8
事業期間	11年	±20%	5.8 ~ 6.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：豊橋バイパス（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：17.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	56,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	22	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	254.28	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道259号： 8.1km	交通量	[台/日]	64,600	42,900
		走行時間	[分]	23	18
		走行時間費用	[億円/年]	281.21	143.33
	国道1号： 10.8km	交通量	[台/日]	61,000	50,900
		走行時間	[分]	34	28
		走行時間費用	[億円/年]	385.08	263.00
	国道23号： 10.5km	交通量	[台/日]	37,300	23,500
		走行時間	[分]	27	23
		走行時間費用	[億円/年]	190.81	101.54
	(県)豊橋豊川線： 6.6km	交通量	[台/日]	27,100	20,100
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	113.85	80.06
	(主)東三河環状線： 7.6km	交通量	[台/日]	18,400	13,700
		走行時間	[分]	20	18
		走行時間費用	[億円/年]	70.47	45.80
③その他道路合計： 3448.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,532.22	17,005.51	
			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：3509.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,573.64	17,893.52	680.13

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

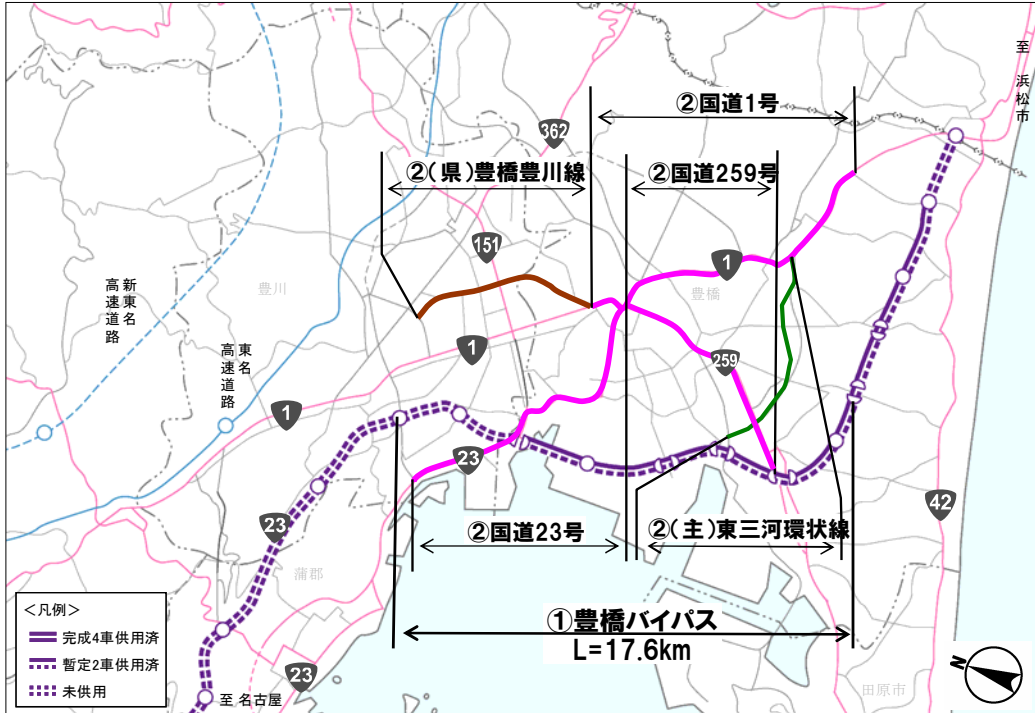
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

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

※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：豊橋バイパス（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：10.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	41,100	56,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	28	22	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	221.49	254.28	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 10.5km	交通量	[台/日]	29,200	23,500
		走行時間	[分]	25	23
		走行時間費用	[億円/年]	136.14	101.54
	国道1号： 10.8km	交通量	[台/日]	54,100	50,900
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	287.00	263.00
	(主)東三河環状線： 7.6km	交通量	[台/日]	16,700	13,700
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	58.12	45.80
	(県)豊橋豊川線： 6.6km	交通量	[台/日]	22,000	20,100
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	88.66	80.06
	国道259号： 8.1km	交通量	[台/日]	43,800	42,900
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	146.92	143.33
③その他道路合計： 3448.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,070.33	17,005.51	
			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：3509.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,008.65	17,893.52	115.14

※1：当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

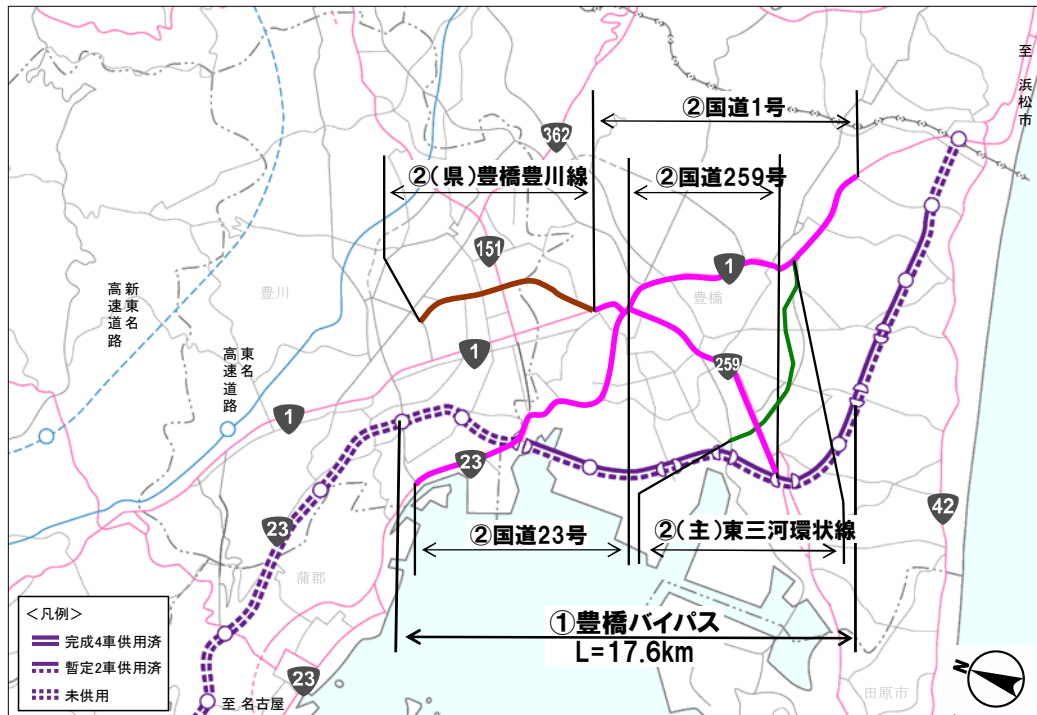
※2：配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:豊橋バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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()			
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	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:豊橋バイパス

(4)

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

費用の現在価値算定表

箇所名：豊橋バイパス

(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)	
				0.38		17.6		6.65	
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 48	4.6164	56.1	0.20	1.54				
-39年目	S 49	4.4388	66.9	0.20	1.24				
-38年目	S 50	4.2681	70.7	1.50	8.49				
-37年目	S 51	4.1039	76.7	0.60	3.01				
-36年目	S 52	3.9461	81.3	1.65	7.51				
-35年目	S 53	3.7943	84.7	6.90	28.99				
-34年目	S 54	3.6484	86.9	20.00	78.76				
-33年目	S 55	3.5081	92.4	14.00	49.86				
-32年目	S 56	3.3731	94.8	12.10	40.38				
-31年目	S 57	3.2434	95.8	7.30	23.18				
-30年目	S 58	3.1187	96.8	8.25	24.93				
-29年目	S 59	2.9987	98.7	8.20	23.37				
-28年目	S 60	2.8834	99.5	11.30	30.72				
-27年目	S 61	2.7725	101.2	13.30	34.18				
-26年目	S 62	2.6658	101.0	32.80	81.21				
-25年目	S 63	2.5633	101.5	37.70	89.31				
-24年目	H 1	2.4647	104.2	29.32	65.04				
-23年目	H 2	2.3699	106.5	29.46	61.49				
-22年目	H 3	2.2788	109.1	32.90	64.46				
-21年目	H 4	2.1911	110.6	55.29	102.75				
-20年目	H 5	2.1068	110.9	28.71	51.16				
-19年目	H 6	2.0258	110.8	25.56	43.84				
-18年目	H 7	1.9479	109.9	31.53	52.42				
-17年目	H 8	1.8730	109.5	32.97	52.90				
-16年目	H 9	1.8009	110.4	21.38	32.71				
-15年目	H 10	1.7317	109.9	40.31	59.58				
-14年目	H 11	1.6651	108.4	22.92	33.03				
-13年目	H 12	1.6010	107.2	57.98	81.23				
-12年目	H 13	1.5395	105.7	28.34	38.71				
-11年目	H 14	1.4802	103.8	36.29	48.53				
-10年目	H 15	1.4233	102.3	23.14	30.19				
-9年目	H 16	1.3686	101.0	22.21	28.22				
-8年目	H 17	1.3159	99.6	27.94	34.63				
-7年目	H 18	1.2653	98.7	65.11	78.29				
-6年目	H 19	1.2167	97.6	99.10	115.88				
-5年目	H 20	1.1699	96.8	80.51	91.27				
-4年目	H 21	1.1249	95.6	86.89	95.90				
-3年目	H 22	1.0816	93.8	83.23	90.02				
-2年目	H 23	1.0400	93.8	89.71	93.29				
基準年	H 24	1.0000	93.8	96.97	96.97				
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	41.90	40.29	5.38	5.17		
1年目	H 26	0.9246	93.8	4.01	3.70	5.38	4.98		
2年目	H 27	0.8890	93.8	7.96	7.08	5.38	4.78		
3年目	H 28	0.8548	93.8	11.99	10.25	5.38	4.60		
4年目	H 29	0.8219	93.8	16.01	13.16	5.38	4.42		
5年目	H 30	0.7903	93.8	23.97	18.94	5.38	4.25		
6年目	H 31	0.7599	93.8	32.02	24.33	5.38	4.09		
7年目	H 32	0.7307	93.8	32.76	23.94	5.38	3.93		
8年目	H 33	0.7026	93.8	35.96	25.27	5.38	3.78		
9年目	H 34	0.6756	93.8	34.77	23.49	5.38	3.64		
10年目	H 35	0.6496	93.8	38.69	25.13	5.38	3.50		
11年目	H 36	0.6246	93.8			6.33	3.96		
12年目	H 37	0.6006	93.8			6.33	3.80		
13年目	H 38	0.5775	93.8			6.33	3.66		
14年目	H 39	0.5553	93.8			6.33	3.52		
15年目	H 40	0.5339	93.8			6.33	3.38		
16年目	H 41	0.5134	93.8			6.33	3.25		
17年目	H 42	0.4936	93.8			6.33	3.13		
18年目	H 43	0.4746	93.8			6.33	3.01		
19年目	H 44	0.4564	93.8			6.33	2.89		
20年目	H 45	0.4388	93.8			6.33	2.78		
21年目	H 46	0.4220	93.8			6.33	2.67		
22年目	H 47	0.4057	93.8			6.33	2.57		
23年目	H 48	0.3901	93.8			6.33	2.47		
24年目	H 49	0.3751	93.8			6.33	2.38		
25年目	H 50	0.3607	93.8			6.33	2.28		
26年目	H 51	0.3468	93.8			6.33	2.20		
27年目	H 52	0.3335	93.8			6.33	2.11		
28年目	H 53	0.3207	93.8			6.33	2.03		
29年目	H 54	0.3083	93.8			6.33	1.95		
30年目	H 55	0.2965	93.8			6.33	1.88		
31年目	H 56	0.2851	93.8			6.33	1.81		
32年目	H 57	0.2741	93.8			6.33	1.74		
33年目	H 58	0.2636	93.8			6.33	1.67		
34年目	H 59	0.2534	93.8			6.33	1.60		
35年目	H 60	0.2437	93.8			6.33	1.54		
36年目	H 61	0.2343	93.8			6.33	1.48		
37年目	H 62	0.2253	93.8			6.33	1.43		
38年目	H 63	0.2166	93.8			6.33	1.37		
39年目	H 64	0.2083	93.8			6.33	1.32		
40年目	H 65	0.2003	93.8			6.33	1.27		
41年目	H 66	0.1926	93.8			6.33	1.22		
42年目	H 67	0.1852	93.8			6.33	1.17		
43年目	H 68	0.1780	93.8			6.33	1.13		
44年目	H 69	0.1712	93.8			6.33	1.08		
45年目	H 70	0.1646	93.8			6.33	1.04		
46年目	H 71	0.1583	93.8			6.33	1.00		
47年目	H 72	0.1522	93.8			6.33	0.96		
48年目	H 73	0.1463	93.8			6.33	0.93		
49年目	H 74	0.1407	93.8	-294.50	-41.44	6.33	0.89		
合計				1309.30	2243.37	306.19	127.71		
単純事業費計				1603.80		306.19			

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：豊橋バイパス

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)	
				0.28		10.4		2.93	
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		
-51年目	S 48	4.6164	56.1						
-50年目	S 49	4.4388	66.9						
-49年目	S 50	4.2681	70.7						
-48年目	S 51	4.1039	76.7						
-47年目	S 52	3.9461	81.3						
-46年目	S 53	3.7943	84.7						
-45年目	S 54	3.6484	86.9						
-44年目	S 55	3.5081	92.4						
-43年目	S 56	3.3731	94.8						
-42年目	S 57	3.2434	95.8						
-41年目	S 58	3.1187	96.8						
-40年目	S 59	2.9987	98.7						
-39年目	S 60	2.8834	99.5						
-38年目	S 61	2.7725	101.2						
-37年目	S 62	2.6658	101.0						
-36年目	S 63	2.5633	101.5						
-35年目	H 1	2.4647	104.2						
-34年目	H 2	2.3699	106.5						
-33年目	H 3	2.2788	109.1						
-32年目	H 4	2.1911	110.6						
-31年目	H 5	2.1068	110.9						
-30年目	H 6	2.0258	110.8						
-29年目	H 7	1.9479	109.9						
-28年目	H 8	1.8730	109.5						
-27年目	H 9	1.8009	110.4						
-26年目	H 10	1.7317	109.9						
-25年目	H 11	1.6651	108.4						
-24年目	H 12	1.6010	107.2						
-23年目	H 13	1.5395	105.7						
-22年目	H 14	1.4802	103.8						
-21年目	H 15	1.4233	102.3						
-20年目	H 16	1.3686	101.0						
-19年目	H 17	1.3159	99.6						
-18年目	H 18	1.2653	98.7						
-17年目	H 19	1.2167	97.6						
-16年目	H 20	1.1699	96.8						
-15年目	H 21	1.1249	95.6						
-14年目	H 22	1.0816	93.8						
-13年目	H 23	1.0400	93.8						
基準年	H 24	1.0000	93.8						
-11年目	H 25	0.9615	93.8	41.90	40.29				
-10年目	H 26	0.9246	93.8	4.01	3.70				
-9年目	H 27	0.8890	93.8	7.96	7.08				
-8年目	H 28	0.8548	93.8	11.99	10.25				
-7年目	H 29	0.8219	93.8	16.01	13.16				
-6年目	H 30	0.7903	93.8	23.97	18.94				
-5年目	H 31	0.7599	93.8	32.02	24.33				
-4年目	H 32	0.7307	93.8	32.76	23.94				
-3年目	H 33	0.7026	93.8	35.96	25.27				
-2年目	H 34	0.6756	93.8	34.77	23.49				
-1年目	H 35	0.6496	93.8	38.69	25.13				
供用開始年次	H 36	0.6246	93.8			2.79	1.74		
1年目	H 37	0.6006	93.8			2.79	1.68		
2年目	H 38	0.5775	93.8			2.79	1.61		
3年目	H 39	0.5553	93.8			2.79	1.55		
4年目	H 40	0.5339	93.8			2.79	1.49		
5年目	H 41	0.5134	93.8			2.79	1.43		
6年目	H 42	0.4936	93.8			2.79	1.38		
7年目	H 43	0.4746	93.8			2.79	1.32		
8年目	H 44	0.4564	93.8			2.79	1.27		
9年目	H 45	0.4388	93.8			2.79	1.22		
10年目	H 46	0.4220	93.8			2.79	1.18		
11年目	H 47	0.4057	93.8			2.79	1.13		
12年目	H 48	0.3901	93.8			2.79	1.09		
13年目	H 49	0.3751	93.8			2.79	1.05		
14年目	H 50	0.3607	93.8			2.79	1.01		
15年目	H 51	0.3468	93.8			2.79	0.97		
16年目	H 52	0.3335	93.8			2.79	0.93		
17年目	H 53	0.3207	93.8			2.79	0.89		
18年目	H 54	0.3083	93.8			2.79	0.86		
19年目	H 55	0.2965	93.8			2.79	0.83		
20年目	H 56	0.2851	93.8			2.79	0.80		
21年目	H 57	0.2741	93.8			2.79	0.76		
22年目	H 58	0.2636	93.8			2.79	0.74		
23年目	H 59	0.2534	93.8			2.79	0.71		
24年目	H 60	0.2437	93.8			2.79	0.68		
25年目	H 61	0.2343	93.8			2.79	0.65		
26年目	H 62	0.2253	93.8			2.79	0.63		
27年目	H 63	0.2166	93.8			2.79	0.60		
28年目	H 64	0.2083	93.8			2.79	0.58		
29年目	H 65	0.2003	93.8			2.79	0.56		
30年目	H 66	0.1926	93.8			2.79	0.54		
31年目	H 67	0.1852	93.8			2.79	0.52		
32年目	H 68	0.1780	93.8			2.79	0.50		
33年目	H 69	0.1712	93.8			2.79	0.48		
34年目	H 70	0.1646	93.8			2.79	0.46		
35年目	H 71	0.1583	93.8			2.79	0.44		
36年目	H 72	0.1522	93.8			2.79	0.42		
37年目	H 73	0.1463	93.8			2.79	0.41		
38年目	H 74	0.1407	93.8			2.79	0.39		
39年目	H 75	0.1353	93.8			2.79	0.38		
40年目	H 76	0.1301	93.8			2.79	0.36		
41年目	H 77	0.1251	93.8			2.79	0.35		
42年目	H 78	0.1203	93.8			2.79	0.34		
43年目	H 79	0.1157	93.8			2.79	0.32		
44年目	H 80	0.1112	93.8			2.79	0.31		
45年目	H 81	0.1069	93.8			2.79	0.30		
46年目	H 82	0.1028	93.8			2.79	0.29		
47年目	H 83	0.0989	93.8			2.79	0.28		
48年目	H 84	0.0951	93.8			2.79	0.27		
49年目	H 85	0.0914	93.8			2.79	0.26		
合計				280.04	215.58	139.52	38.96		
単純事業費計				280.04		139.52			

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
一般国道23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				114,526	
	改良費				5,398	
		土工	m ³	996,520	1,212	切土(307,013m ³)、盛土(689,507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	13,925	122	
		法面工	m ²	76,533	168	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,134	補強土壁、重力式擁壁、U型擁壁、プレキャストL型等
		管渠工	m	9,433	373	
		函渠工	m	1,526	988	
		排水工	m	39,978	829	
		中央分離帯工	m	1,710	61	
		雑工	式	1	511	機能補償道路・水路・横断歩道橋等
	橋梁費				91,417	
		100m以上	m	17,340	79,172	42橋
		100m未満	m	3,000	12,245	80橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費			8	9,735	
		IC	箇所	8	9,735	ダイヤモンド型(8箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				6,017	
		車道舗装	m ²	549,708	5,561	
		歩道舗装	m ²	139,820	456	
	付帯施設費				1,959	
		交通管理施設工	式	1	1,470	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	837	489	
②	用地及補償費				33,469	
	用地費		m ²	576,816	29,450	
		宅地	m ²	42,108	4,151	
		田畑	m ²	519,134	25,034	
		山林・原野	m ²	2,307	29	
		その他	m ²	13,267	236	
	補償費		式		4,019	
③	間接経費		式		18,205	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				166,200	

【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23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■維持管理費内訳(全体事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	17.6	86	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	579	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			665	

【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23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■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(記載例)
①	工事費				26,168	
	改良費				1,850	
		土工	m ³	128,520	244	切土(39013m ³)、盛土(89507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	13,925	124	
		法面工	m ²	10,769	22	切土法面(2324m ²)、盛土法面(8445m ²)
		擁壁工	式	1	614	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	8,443	337	
		函渠工	m	66	11	
		排水工	m	13,278	377	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	121	機能補償道路・水路等
	橋梁費				20,144	
		100m以上	m	4,247	19,690	20橋
		100m未満	m	150	454	3橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,602	
		車道舗装	m ²	214,408	2,335	
		歩道舗装	m ²	53,020	267	
	付帯施設費				1,572	
		交通管理施設工	式	1	1,074	標識工、防護柵工、道路照明等(情報ボックス)
		遮音壁	m	837	498	
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 諸経費		式		3,237	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				29,405	

【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23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	10.4	51	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	242	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			293	

【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25年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		延長	9.2km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な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	489億円	事業進捗率	83%	供用済延長	6.7km	
計画交通量	45,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 7.1 (残事業) 15.4	総費用 (残事業/事業全体) 74/589億円 事業費：39/524億円 維持管理費：35/65億円	総便益 (残事業/事業全体) 1,148/4,163億円 走行時間短縮便益：1,104/3,876億円 走行経費減少便益：40/284億円 交通事故減少便益：3.6/3.5億円	基準年：平成24年		
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業（事業全体）について感度分析を実施</p> <p>(事業全体) 交通量：B/C=6.4～7.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=13.9～17.0(交通量±10%) 事業費：B/C=6.5～7.8(事業費±10%) 事業費：B/C=14.7～16.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.9～8.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=14.8～16.0(事業期間±20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <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が存在する。 ・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。 <p>②物流効率化の支援</p> <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。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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として位置づけがある。 ・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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の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、交通混雑区間の4車線化を要望

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 名豊道路を構成する豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の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

- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況。
- ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、静岡県西遠地域に集積する自動車工場・自動車関連工場から三河港への所要時間は53分を要し、国際競争力の低下が懸念。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は83%。用地取得率は約100%。（平成23年度末）
- ・全線（L=9.2km）のうち、細谷IC～野依IC間（L=6.7km）を供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東細谷IC（仮称）～細谷IC間（L=2.5km）は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁の構造を見直すことにより、約1.7億円のコスト縮減。
- ・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

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	指標チャエックの根拠
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)=7.1(経済的純現在価値(B-C)=3.574億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.1%) 残事業:費用便益比(B/C)=15.4(経済的純現在価値(B-C)=1,074億円、経済的内部収益率(EIRR)=34.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標(対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チャエックの根拠
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及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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 ■ 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規格青高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	<p>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):23,758万人・時間/年 渋滞損失削減時間:862万人・時間/年(23,758万人・時間/年⇒22,896万人・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):932万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:267万人・時間/年(932万人・時間/年⇒665万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:3割削減</p> <p>対象区間 国道1号(豊橋市大岩町字本郷:H22センサス[23300010060])改善見込み(旅行速度15.9km/h⇒22.2km/h)</p> <p>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:御田地線(一般国道23号線利用) 豊鉄バス:三川線(国道1号利用)</p> <p>中部国際空港へのアクセス性向上(浜松市~中部国際空港:約201分⇒約186分) 三河港へのアクセス性向上(湖西市~三河港:約53分⇒約30分)</p>
物流効率化の支援		

<p>都市の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり (土地区画整理事業施工中地区) 豊橋市(平成23年4月1日時点); 牟呂浜津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区 (土地区画整理事業計画地区) 豊橋市(平成23年4月1日時点); 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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり ・「豊橋浜松道路」の一部として全区間指定 <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 ・「東三河地方拠点地域基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会)を支援 ・「サイエンスクワイア」計画(国際自動車コンプレックス(豊橋市)を支援 ・国際自動車産業交流都市計画(愛知県、豊橋市、蒲郡市、田原市、豊川市)を支援。 <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性向上(浜松市～ラグーナ蒲郡:約84分⇒約70分、H21年間観光客入り込み客数:約277万人) <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 <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、当該区間の区間において、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 <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 <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性向上(豊橋市民病院～湖西市:約44分⇒約39分)
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p>個性ある地域の形成</p>
<p>2. 暮らし</p>	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい街並みの形成</p> <p>安全で安心できる暮らしの確保</p>

3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等に死傷事故率が500件/億キロ/億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</p> <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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p>□ 現道等の防災拠点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</p> <p>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>
4.環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 現道等で騒音レベルが夜間要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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>
5.その他	<p>他のアロウェイとの関係</p>	<p>002排出削減量：39.1千t/年(4,920.9千t/年⇒4,881.8千t/年)</p> <p>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：約232.4t/年、排出削減率：6割削減 豊橋東/ハイパス区間 Nox排出増加量：176.1t/年</p> <p>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) SPMIについて環境基準を達成している測定局数の実績 評価対象区間(並行区間)：(国道1号) 排出削減量：約13.5t/年、排出削減率：6割削減 豊橋東/ハイパス区間 SPM排出増加量：9.8t/年</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	豊橋東バイパス	L=9.2km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
45,600	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24年度		
単純合計	473億円	159億円	632億円
うち残事業分	51億円	127億円	178億円
基準年における 現在価値(C)	524億円	65億円	589億円
うち残事業分	39億円	35億円	74億円

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24年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	138億円	12億円	0.01億円	150億円
基準年における 現在価値(B)	3,876億円	284億円	3.5億円	4,163億円
うち残事業分	1,104億円	40億円	3.6億円	1,148億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	7.1
経済的純現在価値（事業全体）	3,574億円
経済的内部収益率（事業全体）	15.1%
費用便益比（残事業）	15.4
経済的純現在価値（残事業）	1,074億円
経済的内部収益率（残事業）	34.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	45,600	±10%	6.4 ~ 7.8
事業費	473億円	±10%	6.5 ~ 7.8
事業期間	32年	±20%	5.9 ~ 8.4

【残全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	45,600	±10%	13.9 ~ 17.0
事業費	51億円	±10%	14.7 ~ 16.3
事業期間	11年	±20%	14.8 ~ 16.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：豊橋東バイパス（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：9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	45,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	95.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号： 9.2km	交通量	[台/日]	50,900	31,800
		走行時間	[分]	21.6	18.5
		走行時間費用	[億円/年]	217.57	115.57
	(主)東三河環状線： 8km	交通量	[台/日]	27,000	14,900
		走行時間	[分]	24.0	19.6
		走行時間費用	[億円/年]	130.28	56.32
	国道42号： 14.4km	交通量	[台/日]	17,400	9,800
		走行時間	[分]	34.3	26.8
		走行時間費用	[億円/年]	111.99	47.93
③その他道路合計： 3194.1km	走行時間費用	[億円/年]	13,888.07	13,814.38	
			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：3234.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	14,347.91	14,129.39	218.53

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

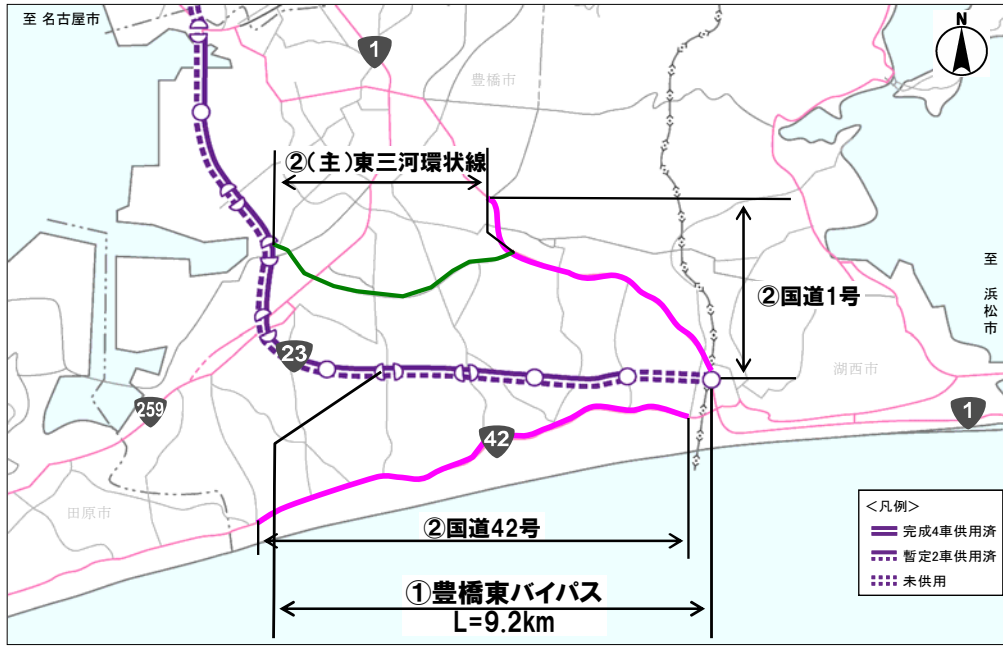
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：豊橋東バイパス（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：9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	28,900	45,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	15	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	90.04	95.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号： 9.2km	交通量	[台/日]	35,300	31,800
		走行時間	[分]	20.4	19
		走行時間費用	[億円/年]	144.90	115.56
	国道42号： 14.4km	交通量	[台/日]	13,200	9,800
		走行時間	[分]	30	27
		走行時間費用	[億円/年]	72.55	47.93
	(主)東三河環状線： 8km	交通量	[台/日]	17,500	14,900
		走行時間	[分]	22	20
		走行時間費用	[億円/年]	73.90	56.32
③その他道路合計 ：3194.1km	走行時間費用	[億円/年]	13,830.46	13,814.38	
			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：3234.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	14,211.84	14,129.39	82.46

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

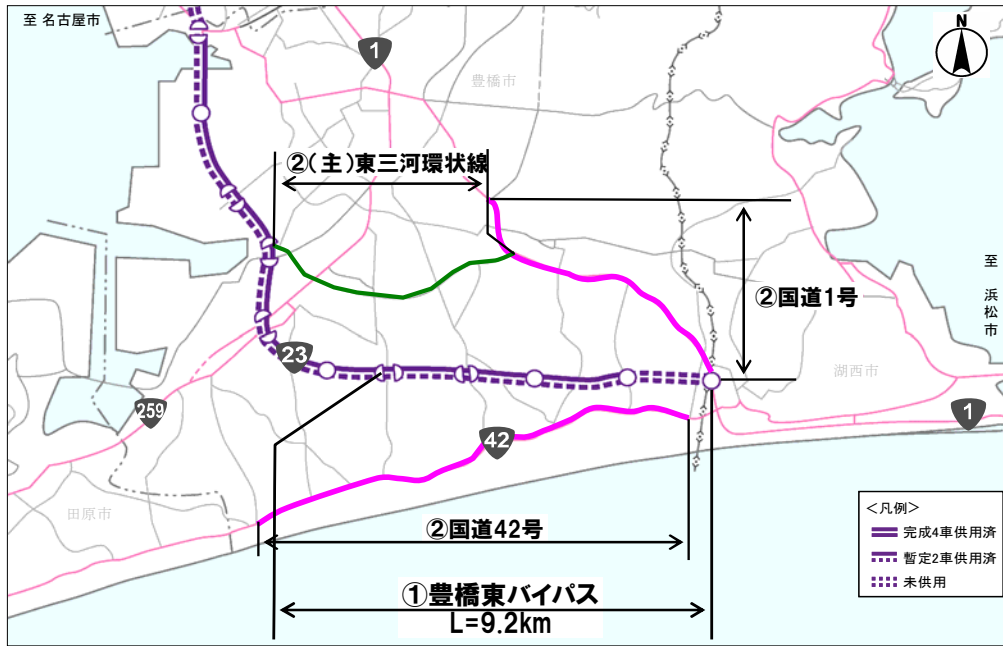
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:豊橋東バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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()			
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	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:豊橋東バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input 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 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：豊橋東バイパス				単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)	
(事業全体)				0.38	9.2	3.54	
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
-21年目	H 4	2.1911	110.6	0.68	1.26		
-20年目	H 5	2.1068	110.9	0.98	1.75		
-19年目	H 6	2.0258	110.8	0.49	0.83		
-18年目	H 7	1.9479	109.9	3.92	6.52		
-17年目	H 8	1.8730	109.5	0.70	1.12		
-16年目	H 9	1.8009	110.4	3.32	5.08		
-15年目	H 10	1.7317	109.9	19.94	29.47		
-14年目	H 11	1.6651	108.4	12.10	17.43		
-13年目	H 12	1.6010	107.2	15.95	22.35		
-12年目	H 13	1.5395	105.7	10.27	14.03		
-11年目	H 14	1.4802	103.8	17.19	22.99		
-10年目	H 15	1.4233	102.3	6.84	8.93		
-9年目	H 16	1.3686	101.0	11.76	14.95		
-8年目	H 17	1.3159	99.6	33.68	41.74		
-7年目	H 18	1.2653	98.7	45.19	54.34		
-6年目	H 19	1.2167	97.6	49.54	57.93		
-5年目	H 20	1.1699	96.8	63.71	72.23		
-4年目	H 21	1.1249	95.6	34.09	37.62		
-3年目	H 22	1.0816	93.8	26.03	28.16		
-2年目	H 23	1.0400	93.8	38.20	39.73		
基準年	H 24	1.0000	93.8	26.59	26.59		
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	5.90	5.68	2.53	2.44
1年目	H 26	0.9246	93.8	0.68	0.63	2.53	2.34
2年目	H 27	0.8890	93.8	1.37	1.22	2.53	2.25
3年目	H 28	0.8548	93.8	2.75	2.35	2.53	2.17
4年目	H 29	0.8219	93.8	2.75	2.26	2.53	2.08
5年目	H 30	0.7903	93.8	4.12	3.26	2.53	2.00
6年目	H 31	0.7599	93.8	5.50	4.18	2.53	1.93
7年目	H 32	0.7307	93.8	6.19	4.52	2.53	1.85
8年目	H 33	0.7026	93.8	6.88	4.83	2.53	1.78
9年目	H 34	0.6756	93.8	8.26	5.58	2.53	1.71
10年目	H 35	0.6496	93.8	6.96	4.52	2.53	1.65
11年目	H 36	0.6246	93.8			3.37	2.11
12年目	H 37	0.6006	93.8			3.37	2.02
13年目	H 38	0.5775	93.8			3.37	1.95
14年目	H 39	0.5553	93.8			3.37	1.87
15年目	H 40	0.5339	93.8			3.37	1.80
16年目	H 41	0.5134	93.8			3.37	1.73
17年目	H 42	0.4936	93.8			3.37	1.66
18年目	H 43	0.4746	93.8			3.37	1.60
19年目	H 44	0.4564	93.8			3.37	1.54
20年目	H 45	0.4388	93.8			3.37	1.48
21年目	H 46	0.4220	93.8			3.37	1.42
22年目	H 47	0.4057	93.8			3.37	1.37
23年目	H 48	0.3901	93.8			3.37	1.32
24年目	H 49	0.3751	93.8			3.37	1.26
25年目	H 50	0.3607	93.8			3.37	1.22
26年目	H 51	0.3468	93.8			3.37	1.17
27年目	H 52	0.3335	93.8			3.37	1.12
28年目	H 53	0.3207	93.8			3.37	1.08
29年目	H 54	0.3083	93.8			3.37	1.04
30年目	H 55	0.2965	93.8			3.37	1.00
31年目	H 56	0.2851	93.8			3.37	0.96
32年目	H 57	0.2741	93.8			3.37	0.92
33年目	H 58	0.2636	93.8			3.37	0.89
34年目	H 59	0.2534	93.8			3.37	0.85
35年目	H 60	0.2437	93.8			3.37	0.82
36年目	H 61	0.2343	93.8			3.37	0.79
37年目	H 62	0.2253	93.8			3.37	0.76
38年目	H 63	0.2166	93.8			3.37	0.73
39年目	H 64	0.2083	93.8			3.37	0.70
40年目	H 65	0.2003	93.8			3.37	0.68
41年目	H 66	0.1926	93.8			3.37	0.65
42年目	H 67	0.1852	93.8			3.37	0.62
43年目	H 68	0.1780	93.8			3.37	0.60
44年目	H 69	0.1712	93.8			3.37	0.58
45年目	H 70	0.1646	93.8			3.37	0.55
46年目	H 71	0.1583	93.8			3.37	0.53
47年目	H 72	0.1522	93.8			3.37	0.51
48年目	H 73	0.1463	93.8			3.37	0.49
49年目	H 74	0.1407	93.8	-141.86	-19.96	3.37	0.47
合計				330.69	524.13	159.35	65.06
単純事業費計				472.55		159.35	

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：豊橋東バイパス (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)	
				0.29	9.2	2.66	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-32年目	H 4	2.1911	110.6				
-31年目	H 5	2.1068	110.9				
-30年目	H 6	2.0258	110.8				
-29年目	H 7	1.9479	109.9				
-28年目	H 8	1.8730	109.5				
-27年目	H 9	1.8009	110.4				
-26年目	H 10	1.7317	109.9				
-25年目	H 11	1.6651	108.4				
-24年目	H 12	1.6010	107.2				
-23年目	H 13	1.5395	105.7				
-22年目	H 14	1.4802	103.8				
-21年目	H 15	1.4233	102.3				
-20年目	H 16	1.3686	101.0				
-19年目	H 17	1.3159	99.6				
-18年目	H 18	1.2653	98.7				
-17年目	H 19	1.2167	97.6				
-16年目	H 20	1.1699	96.8				
-15年目	H 21	1.1249	95.6				
-14年目	H 22	1.0816	93.8				
-13年目	H 23	1.0400	93.8				
基準年	H 24	1.0000	93.8				
-11年目	H 25	0.9615	93.8	5.90	5.68		
-10年目	H 26	0.9246	93.8	0.68	0.63		
-7年目	H 27	0.8890	93.8	1.37	1.22		
-8年目	H 28	0.8548	93.8	2.75	2.35		
-7年目	H 29	0.8219	93.8	2.75	2.26		
-6年目	H 30	0.7903	93.8	4.12	3.26		
-5年目	H 31	0.7599	93.8	5.50	4.18		
-4年目	H 32	0.7307	93.8	6.19	4.52		
-3年目	H 33	0.7026	93.8	6.88	4.83		
-2年目	H 34	0.6756	93.8	8.26	5.58		
-1年目	H 35	0.6496	93.8	6.96	4.52		
供用開始年次	H 36	0.6246	93.8			2.53	1.58
1年目	H 37	0.6006	93.8			2.53	1.52
2年目	H 38	0.5775	93.8			2.53	1.46
3年目	H 39	0.5553	93.8			2.53	1.41
4年目	H 40	0.5339	93.8			2.53	1.35
5年目	H 41	0.5134	93.8			2.53	1.30
6年目	H 42	0.4936	93.8			2.53	1.25
7年目	H 43	0.4746	93.8			2.53	1.20
8年目	H 44	0.4564	93.8			2.53	1.16
9年目	H 45	0.4388	93.8			2.53	1.11
10年目	H 46	0.4220	93.8			2.53	1.07
11年目	H 47	0.4057	93.8			2.53	1.03
12年目	H 48	0.3901	93.8			2.53	0.99
13年目	H 49	0.3751	93.8			2.53	0.95
14年目	H 50	0.3607	93.8			2.53	0.91
15年目	H 51	0.3468	93.8			2.53	0.88
16年目	H 52	0.3335	93.8			2.53	0.84
17年目	H 53	0.3207	93.8			2.53	0.81
18年目	H 54	0.3083	93.8			2.53	0.78
19年目	H 55	0.2965	93.8			2.53	0.75
20年目	H 56	0.2851	93.8			2.53	0.72
21年目	H 57	0.2741	93.8			2.53	0.69
22年目	H 58	0.2636	93.8			2.53	0.67
23年目	H 59	0.2534	93.8			2.53	0.64
24年目	H 60	0.2437	93.8			2.53	0.62
25年目	H 61	0.2343	93.8			2.53	0.59
26年目	H 62	0.2253	93.8			2.53	0.57
27年目	H 63	0.2166	93.8			2.53	0.55
28年目	H 64	0.2083	93.8			2.53	0.53
29年目	H 65	0.2003	93.8			2.53	0.51
30年目	H 66	0.1926	93.8			2.53	0.49
31年目	H 67	0.1852	93.8			2.53	0.47
32年目	H 68	0.1780	93.8			2.53	0.45
33年目	H 69	0.1712	93.8			2.53	0.43
34年目	H 70	0.1646	93.8			2.53	0.42
35年目	H 71	0.1583	93.8			2.53	0.40
36年目	H 72	0.1522	93.8			2.53	0.39
37年目	H 73	0.1463	93.8			2.53	0.37
38年目	H 74	0.1407	93.8			2.53	0.36
39年目	H 75	0.1353	93.8			2.53	0.34
40年目	H 76	0.1301	93.8			2.53	0.33
41年目	H 77	0.1251	93.8			2.53	0.32
42年目	H 78	0.1203	93.8			2.53	0.30
43年目	H 79	0.1157	93.8			2.53	0.29
44年目	H 80	0.1112	93.8			2.53	0.28
45年目	H 81	0.1069	93.8			2.53	0.27
46年目	H 82	0.1028	93.8			2.53	0.26
47年目	H 83	0.0989	93.8			2.53	0.25
48年目	H 84	0.0951	93.8			2.53	0.24
49年目	H 85	0.0914	93.8			2.53	0.23
合計				51.38	39.04	126.67	35.33
単純事業費計				51.38		126.67	

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
一般国道23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				27,358	
	改良費				13,137	
		土工	m ³	2,596,700	4,065	切土(1,010,100m ³)、盛土(1,586,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	116,800	254	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,815	重力式擁壁、重力式擁壁、もたれ擁壁等
		管渠工	m	1,910	181	
		函渠工	m	1,250	988	アーチカルバート
		排水工	m	68,730	1,351	
		中央分離帯工	m	9,190	393	
		雑工	式	1	2,090	
	橋梁費				3,795	
		100m以上	m			
		100m未満	m	560	3,795	15橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費			4	5,681	
		IC	箇所	4	5,681	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,837	
		車道舗装	m ²	217,100	2,710	
		歩道舗装	m ²	43,400	127	
	付帯施設費				1,908	
		交通管理施設工	式	1	1,908	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				17,048	
	用地費		m ²	583,606	14,186	
		宅地	m ²	44,938	1,356	
		田畑	m ²	341,993	6,036	
		山林・原野	m ²	6,420	42	
		その他	m ²	190,255	6,752	
	補償費		式		2,862	
③	間接経費		式		4,494	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				48,900	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩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23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	9.2	45	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	309	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			354	

【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23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				4,822	
	改良費				2,009	
		土工	m ³	174,400	738	切土(25500m ³)、盛土(148900m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	28,829	226	
		法面工	m ²	29,100	57	切土法面(4547m ²)、盛土法面(24553m ²)
		擁壁工	式	1	580	プレキャストL型擁壁、補強土壁
		管渠工	m	1,341	255	
		函渠工	m			
		排水工	m	7,501	153	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			機能補償道路・水路等
	橋梁費				511	
		100m以上	m			
		100m未満	m	100	511	2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,736	
		車道舗装	m ²	113,805	1,727	
		歩道舗装	m ²	2,466	9	
	付帯施設費				566	
		交通管理施設工	式	1	566	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 諸経費		式		573	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				5,395	

【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23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	9.2	45	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	221	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			266	

【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