

事後評価に係る資料

【道路関係】

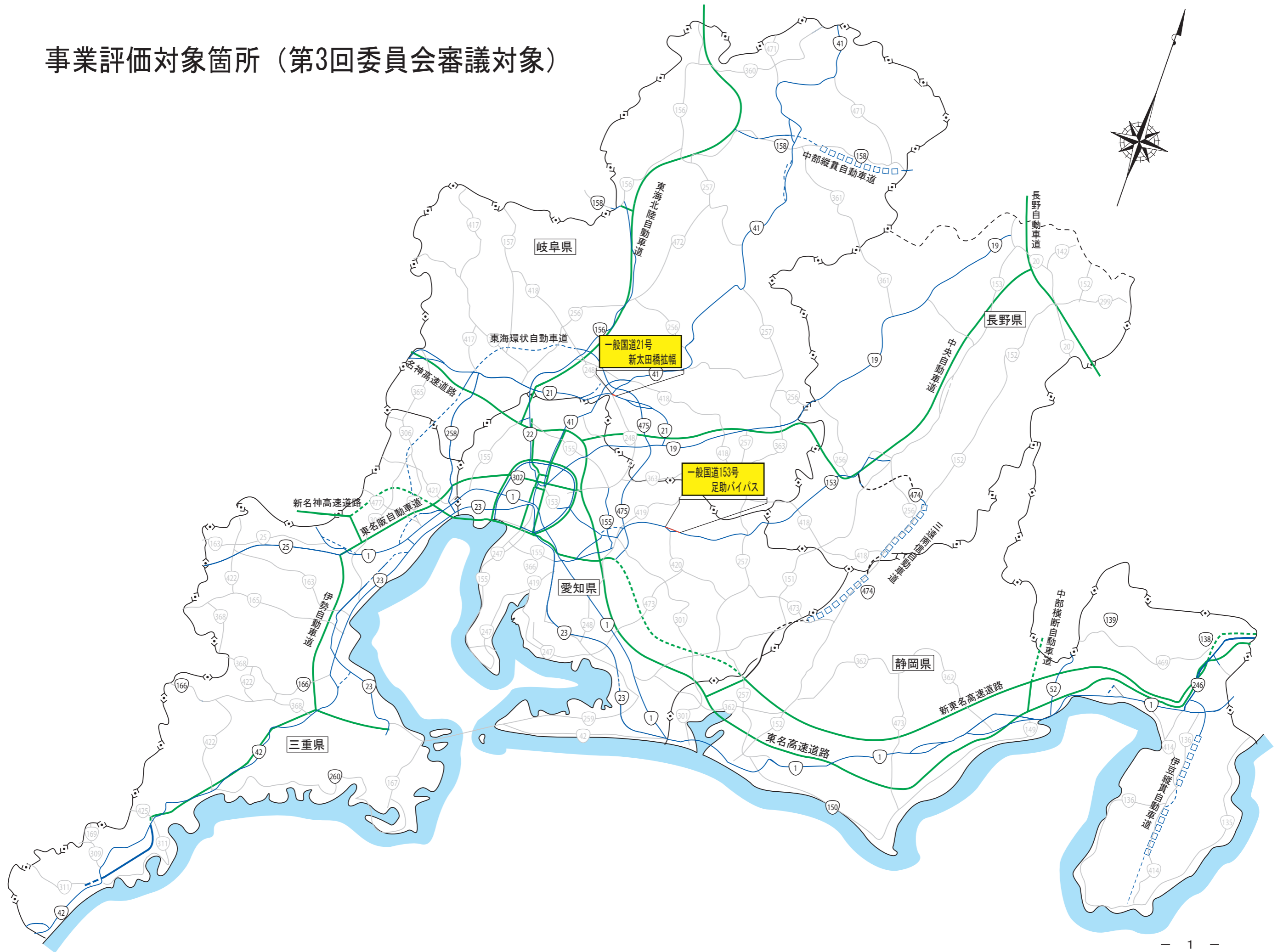
平成27年12月3日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事業再評価対象事後評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道21号 新太田橋拡幅	3
○一般国道153号 足助バイパス	18

事業評価対象箇所（第3回委員会審議対象）



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	二次	①	岐阜	21	一般国道21号新太田橋拡幅	一般国道21号新太田橋拡幅は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上を主な目的として計画された延長1.0kmの道路。 事業完了後、下記の事業効果が発現。 ・交通渋滞の緩和 ・交通安全性の向上 ・地域生活の支援	1.0	H16	S50	-	H17	1.0	38	100	・東海環状(豊田東JCT)が平成17年に、美濃関JCT～関広見ICが平成21年に開通。 ・可児御嵩バイパスが平成17年に部分開通、平成22年に全線2車線開通。 ・美濃加茂バイパスが平成21年に部分開通、平成24年に全線2車線開通。 ・これらによる新太田橋への影響は軽微	一般国道21号新太田橋拡幅は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	5.2	対応なし	
2	二次	①	愛知	153	一般国道153号足助バイパス	一般国道153号足助バイパスは、交通混雑の緩和、足助地区での歩行者交通の安全確保、線形不良区間の解消を主な目的として計画された延長4.0kmのバイパス。 事業完了後、下記の事業効果が発現。 ・交通渋滞の緩和 ・交通安全性の向上 ・地域生活の支援 ・地域の観光活性化 ・雇用の確保 ・地域生活の支援 ・経済の活性化	4.0	S57	-	S62	S63	4.0	160	100	・平成20年に東海環状自動車道鞍ヶ池パーキングエリアにて、スマートインターチェンジの社会実験が開始され、平成21年には本供用。 ・平成23年には鞍ヶ池スマートインターチェンジが大型車対応を開始し、平成24年から24時間運用となったことで利用台数が増加。 ・これにより、足助地区・稲武地区への新たなアクセスルートが形成。	一般国道153号足助バイパスは当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	1.1	対応なし	

※1. (事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:一次 一般2次改築:二次
 ※2. (再評価該当項目) ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業
 ③その他

事後結果（平成27年度）（案）

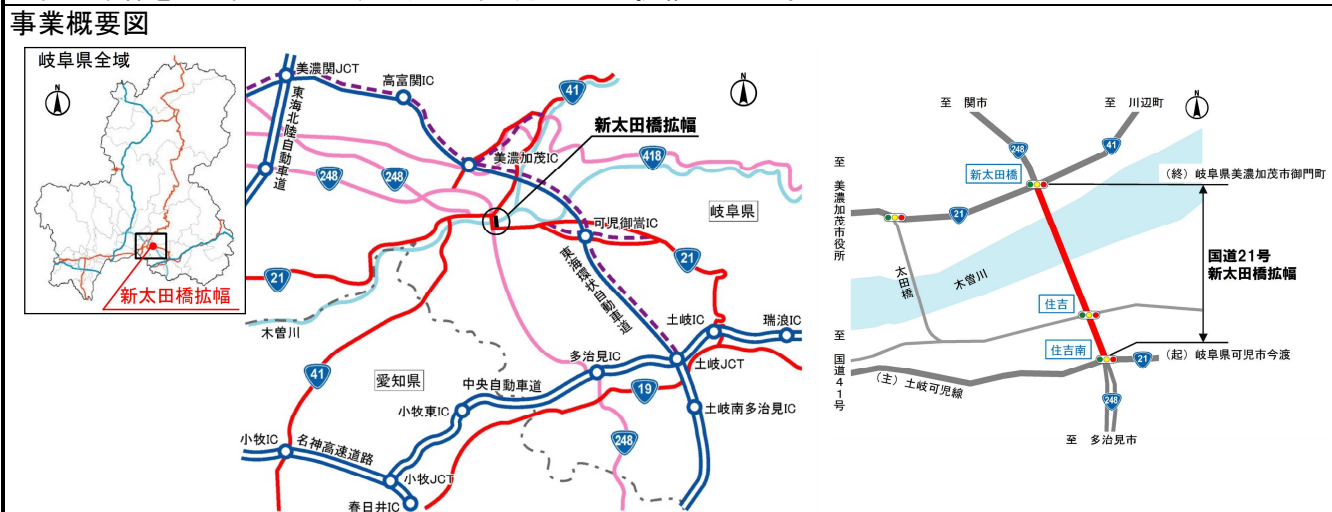
担当課：

担当課長名：

事業名 一般国道21号 新太田橋拡幅 <small>しんおおたばしかくふく</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：岐阜県可児市今渡 至：岐阜県美濃加茂市御門町 <small>かに いまわたり</small> <small>みのかも みかど</small>	延長 1.0 km	

事業概要！
 一般国道21号新太田橋は木曾川に分断された美濃加茂市と可児市を結ぶ重要な路線であり、交通集中による渋滞が慢性的に発生し、それに起因した追突事後等多発していました。平成23年6月に一般国道新太田橋拡幅が完成したことにより、車線数を2車線から4車線にしたことで、交通渋滞の緩和と交通安全性の向上等の効果が発現され、地域生活の支援等に寄与しています。

事業の目的・必要性！
 一般国道21号新太田橋は、美濃加茂市と可児市を結ぶ交通の要衝として重要な位置にある路線であり、交通が集中することから主要渋滞箇所及び事故危険箇所として位置付けられていました。
 一般国道21号新太田橋拡幅は、橋梁の4車線化による交通容量の拡大を早急に図り、交通渋滞の緩和、安全性の確保を主な目的として、平成23年6月30日に拡幅しました。



事業効果等	事業期間	事業化年度	H16年度	用地着手	一年度	供用年	(当初) -/H21年度	変		
		都市計画決定	S50年度	工事着手	H17年度	(暫定/完成)	(実績) -/H23年度	動	1.01倍	
		事業費	計画時	(名目値) -/52億円	実績	(名目値) -/27億円			変	0.52倍
			(暫定/完成)	(実質値) -/48億円	(暫定/完成)	(実質値) -/25億円			動	
		交通量	計画時	-/29,600台/日	実績	-/27,100台/日			変	0.91
		(当該路線)	(暫定/完成)	(暫定/完成)	(暫定/完成)					
	旅行速度向上	16.0	→	23.0 km/h	交通事故減少	13.3	→	8.0 件/年		
		(供用前年度)		(供用後年度)		(供用前年度)		(供用後年度)		
		H21年		H25年		H17~20年		H24~25年		
	費用対効果分析結果	B/C		総費用	47億円	総便益	166億円	基準年	平成15年	
	分析結果			(事業費)	42億円	(走行時間短縮便益)	168億円			
	(当初)	3.5		(維持管理費)	5億円	(走行経費減少便益)	-1億円			
						(交通事故減少便益)	-1億円			
	費用対効果分析結果	B/C		総費用	38億円	総便益	197億円	基準年	平成27年	
	分析結果			(事業費)	30億円	(走行時間短縮便益)	171億円			
	(事後)	5.2		(維持管理費)	7億円	(走行経費減少便益)	21億円			
						(交通事故減少便益)	5億円			
	事業遅延によるコスト増				一億円		一億円			
	事業遅延の理由	特になし。								

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ②物流効率化の支援 ・現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ④個性ある地域の形成 ・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 ⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 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の状況 ⑦災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により解消される自転車からのCO2排出量 ⑨生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。
変	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
化	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
	事業評価監視委員会の意見
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成17年東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT）供用開始 ・平成22年に可児御嵩バイパス全線供用開始（暫定2車線） ・平成24年美濃加茂バイパス全線供用開始
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・一般国道21号新太田橋拡幅は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道21号新太田橋拡幅は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
	計画：調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・一般国道21号新太田橋拡幅は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えます。
	特記事項 特になし。

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

※ 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21号 新太田橋拡幅
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 5.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 159億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 20.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (整備前) : 3,292万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 約16万人・時間/年 (約3,292万人・時間/年⇒約3,276万人・時間/年) 区間b (当該区間) について: 国道21号 (可児市今渡~美濃加茂市御門町) 当該区間の渋滞損失時間 (現況) : 13万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間 : 約6万人・時間/年 (約13万人・時間/年⇒約7万人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率 : 約7割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	JR美濃太田駅への可児市からのアクセス向上 (可児市~JR美濃太田駅 約23分⇒約15分)
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		
	■ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	T-20対応からT-25対応に規格が向上	
1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成 (又は一部形成) されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	

		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が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)への連絡道路となった	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	美濃加茂市と多治見市を最短時間で結ぶ 美濃加茂市と多治見市が改良済み道路で連結される連絡数…1
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	可児市から日常活動圏中心都市である美濃加茂市へのアクセス向上(22分⇒15分)
個性ある地域の形成		<input checked="" type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況	木曾川により分断された美濃加茂市と可児市の連携強化により、一体的発展を支援
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	日本ラインゴルフ倶楽部(年間観光客:70,200人(H20)⇒75,900人(H25))へのアクセス向上
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	対象区間が片側歩道から両側歩道に整備されたことから、歩行者・自転車の安全性が向上(対象区間の自転車交通量…198台/12h、歩行者交通量…25人/12h)
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。	
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
安全で安心できるくらしの確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	厚生中濃病院へのアクセス向上(可児市59分→41分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消	
		<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	対象区間は岐阜県の第1次緊急輸送道路となっている
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を解消	
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	評価対象区間（便益対象区間）：可児市、美濃加茂市、多治見市、土岐市、関市、富加町、坂祝町、御嵩町、川辺町、八百津町、愛知県犬山市 CO2排出削減量：1,743 t-CO2/年（663,741 t-CO2/年⇒661,998 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：可児市、美濃加茂市、多治見市、土岐市、関市、富加町、坂祝町、御嵩町、川辺町、八百津町、愛知県犬山市 排出削減量：2.3t/年、排出削減率：0.3%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：可児市、美濃加茂市、多治見市、土岐市、関市、富加町、坂祝町、御嵩町、川辺町、八百津町、愛知県犬山市 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：0.3%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道２１号	新太田橋拡幅	L = 0.96 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,100	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２７年度		
単純合計	24億円	14億円	38億円
基準年における 現在価値（C）	30億円	7.4億円	38億円

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２７年度			
供用年	平成２３年度			
単年便益 (初年便益)	6.8億円	0.82億円	0.20億円	7.8億円
基準年における 現在価値（B）	171億円	21億円	5.0億円	197億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.2
経済的純現在価値（事業全体）	159億円
経済的内部収益率（事業全体）	20.1%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

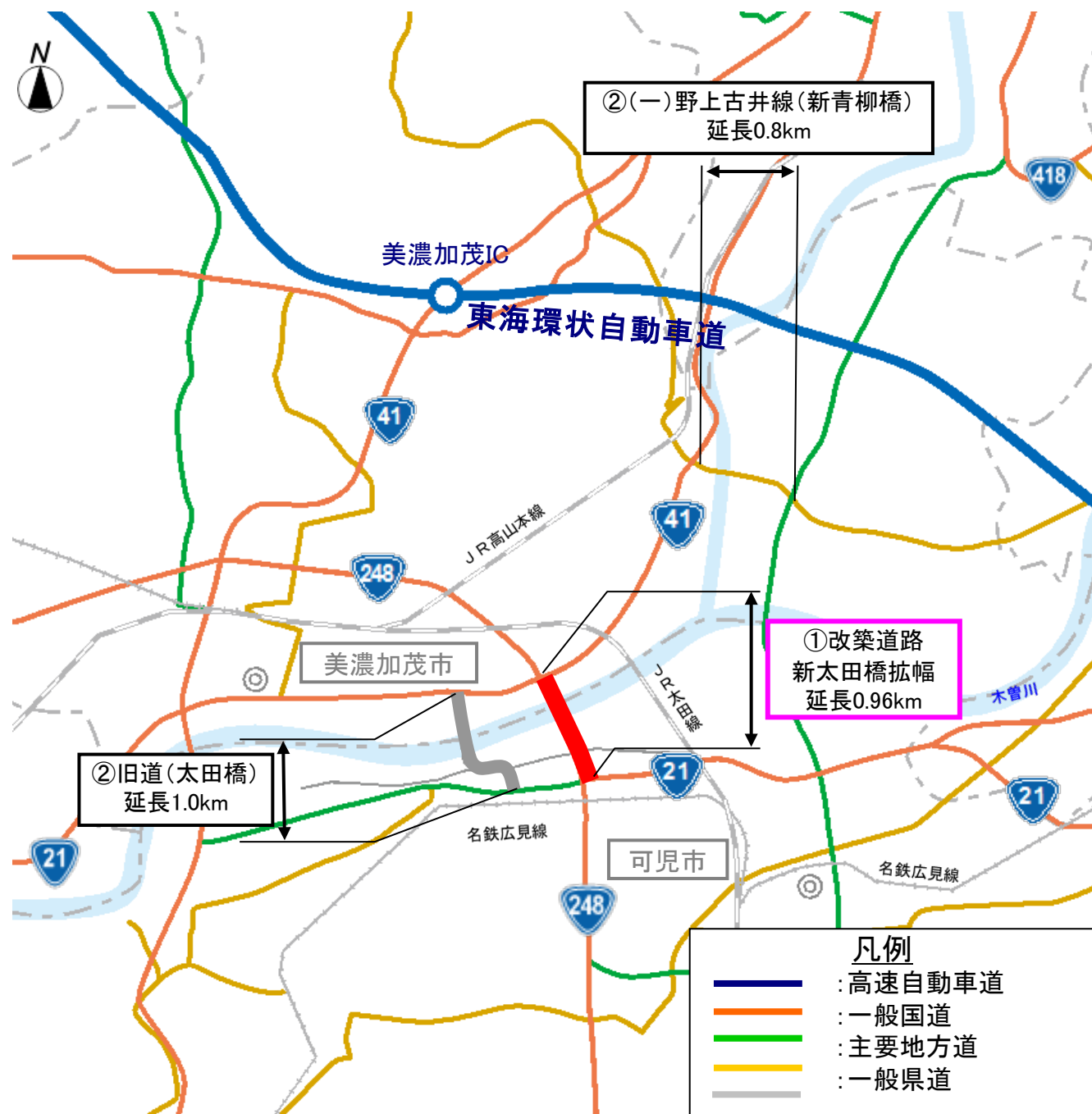
事業名：一般国道21号新太田橋拡幅（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [新太田橋拡幅] 新設区間：0.96km	交通量※1	[台/日]	19,700	25,100	
	走行時間※2	[分]	2.0	1.6	
	走行時間費用※3	[億円/年]	7.18	7.01	
②主な周辺道路※4	旧道(太田橋)： 1.0km	交通量	[台/日]	24,300	21,400
		走行時間	[分]	2.8	2.4
		走行時間費用	[億円/年]	11.78	8.94
	(一)野上古井線 (新青柳橋)： 0.8km	交通量	[台/日]	10,600	9,200
		走行時間	[分]	2.0	2.0
		走行時間費用	[億円/年]	3.67	3.12
③その他道路合計 :596.6km	走行時間費用	[億円/年]	2,113.47	2,110.37	
			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：599.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,136.10	2,129.44	6.66

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

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：一般国道21号新太田橋拡幅

(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27年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	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:一般国道21号新太田橋拡幅

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道21号 新太田橋拡幅 (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)	
				0.32	0.96	0.31	
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 59	3.3731	98.7	0.00	0.00		
-26年目	S 60	3.2434	99.5	0.00	0.00		
-25年目	S 61	3.1187	101.2	0.00	0.00		
-24年目	S 62	2.9987	101.0	0.00	0.00		
-23年目	S 63	2.8834	101.5	0.00	0.00		
-22年目	H 1	2.7725	104.2	0.00	0.00		
-21年目	H 2	2.6658	106.5	0.00	0.00		
-20年目	H 3	2.5633	109.1	0.00	0.00		
-19年目	H 4	2.4647	110.6	0.00	0.00		
-18年目	H 5	2.3699	110.9	0.00	0.00		
-17年目	H 6	2.2788	110.8	0.00	0.00		
-16年目	H 7	2.1911	109.9	0.00	0.00		
-15年目	H 8	2.1068	109.5	0.00	0.00		
-14年目	H 9	2.0258	110.4	0.00	0.00		
-13年目	H 10	1.9479	109.9	0.00	0.00		
-12年目	H 11	1.8730	108.4	0.00	0.00		
-11年目	H 12	1.8009	107.2	0.00	0.00		
-10年目	H 13	1.7317	105.7	0.00	0.00		
-9年目	H 14	1.6651	103.8	0.00	0.00		
-8年目	H 15	1.6010	102.3	0.00	0.00		
-7年目	H 16	1.5395	101.0	0.24	0.33		
-6年目	H 17	1.4802	99.6	1.48	2.00		
-5年目	H 18	1.4233	98.7	1.62	2.13		
-4年目	H 19	1.3686	97.6	8.76	11.19		
-3年目	H 20	1.3159	96.8	11.36	14.07		
-2年目	H 21	1.2653	95.6	0.50	0.60		
-1年目	H 22	1.2167	93.7	0.00	0.00		
供用開始年次	H 23	1.1699	92.1			0.28	0.33
1年目	H 24	1.1249	91.3			0.28	0.32
2年目	H 25	1.0816	91.1			0.28	0.31
3年目	H 26	1.0400	91.1			0.28	0.30
基準年	H 27	1.0000	91.1			0.28	0.28
5年目	H 28	0.9615	91.1			0.28	0.27
6年目	H 29	0.9246	91.1			0.28	0.26
7年目	H 30	0.8890	91.1			0.28	0.25
8年目	H 31	0.8548	91.1			0.28	0.24
9年目	H 32	0.8219	91.1			0.28	0.23
10年目	H 33	0.7903	91.1			0.28	0.22
11年目	H 34	0.7599	91.1			0.28	0.22
12年目	H 35	0.7307	91.1			0.28	0.21
13年目	H 36	0.7026	91.1			0.28	0.20
14年目	H 37	0.6756	91.1			0.28	0.19
15年目	H 38	0.6496	91.1			0.28	0.18
16年目	H 39	0.6246	91.1			0.28	0.18
17年目	H 40	0.6006	91.1			0.28	0.17
18年目	H 41	0.5775	91.1			0.28	0.16
19年目	H 42	0.5553	91.1			0.28	0.16
20年目	H 43	0.5339	91.1			0.28	0.15
21年目	H 44	0.5134	91.1			0.28	0.15
22年目	H 45	0.4936	91.1			0.28	0.14
23年目	H 46	0.4746	91.1			0.28	0.13
24年目	H 47	0.4564	91.1			0.28	0.13
25年目	H 48	0.4388	91.1			0.28	0.12
26年目	H 49	0.4220	91.1			0.28	0.12
27年目	H 50	0.4057	91.1			0.28	0.12
28年目	H 51	0.3901	91.1			0.28	0.11
29年目	H 52	0.3751	91.1			0.28	0.11
30年目	H 53	0.3607	91.1			0.28	0.10
31年目	H 54	0.3468	91.1			0.28	0.10
32年目	H 55	0.3335	91.1			0.28	0.09
33年目	H 56	0.3207	91.1			0.28	0.09
34年目	H 57	0.3083	91.1			0.28	0.09
35年目	H 58	0.2965	91.1			0.28	0.08
36年目	H 59	0.2851	91.1			0.28	0.08
37年目	H 60	0.2741	91.1			0.28	0.08
38年目	H 61	0.2636	91.1			0.28	0.07
39年目	H 62	0.2534	91.1			0.28	0.07
40年目	H 63	0.2437	91.1			0.28	0.07
41年目	H 64	0.2343	91.1			0.28	0.07
42年目	H 65	0.2253	91.1			0.28	0.06
43年目	H 66	0.2166	91.1			0.28	0.06
44年目	H 67	0.2083	91.1			0.28	0.06
45年目	H 68	0.2003	91.1			0.28	0.06
46年目	H 69	0.1926	91.1			0.28	0.05
47年目	H 70	0.1852	91.1			0.28	0.05
48年目	H 71	0.1780	91.1			0.28	0.05
49年目	H 72	0.1712	91.1			0.28	0.05
合計				23.96	30.32	14.22	7.39
単純事業費計				23.96		14.22	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、

必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道21号 新太田橋拡幅（事業全体）

年次	年度 (基準年) H 27	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.1699	92.1	4.15	1.16	1.48	6.79	7.86	0.33	0.13	0.36	0.82	0.94	0.20	0.23	7.81	9.03
1年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.1249	91.3	4.14	1.15	1.48	6.78	7.61	0.33	0.13	0.36	0.82	0.92	0.20	0.22	7.80	8.75
2年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.0816	91.1	4.14	1.15	1.49	6.78	7.33	0.33	0.13	0.36	0.81	0.88	0.20	0.21	7.79	8.42
3年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.0400	91.1	4.14	1.14	1.49	6.77	7.04	0.33	0.13	0.36	0.81	0.85	0.20	0.21	7.78	8.09
4年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0000	91.1	4.14	1.13	1.49	6.76	6.76	0.33	0.13	0.36	0.81	0.81	0.20	0.20	7.77	7.77
5年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.9615	91.1	4.14	1.12	1.49	6.75	6.49	0.33	0.12	0.36	0.81	0.78	0.20	0.19	7.76	7.46
6年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.9246	91.1	4.14	1.11	1.49	6.74	6.23	0.33	0.12	0.36	0.81	0.75	0.20	0.18	7.75	7.17
7年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.8890	91.1	4.14	1.10	1.50	6.73	5.99	0.33	0.12	0.36	0.81	0.72	0.20	0.17	7.74	6.88
8年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.8548	91.1	4.14	1.09	1.50	6.73	5.75	0.33	0.12	0.36	0.81	0.69	0.20	0.17	7.73	6.61
9年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8219	91.1	4.13	1.08	1.50	6.72	5.52	0.33	0.12	0.36	0.81	0.67	0.20	0.16	7.73	6.35
10年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7903	91.1	4.14	1.08	1.50	6.71	5.31	0.33	0.12	0.36	0.81	0.64	0.20	0.15	7.72	6.10
11年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7599	91.1	4.14	1.07	1.50	6.71	5.10	0.33	0.12	0.36	0.81	0.61	0.20	0.15	7.71	5.86
12年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7307	91.1	4.14	1.06	1.50	6.70	4.90	0.33	0.12	0.36	0.81	0.59	0.20	0.14	7.71	5.63
13年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7026	91.1	4.14	1.05	1.50	6.70	4.70	0.33	0.12	0.36	0.81	0.57	0.20	0.14	7.70	5.41
14年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6756	91.1	4.14	1.04	1.51	6.69	4.52	0.33	0.12	0.36	0.81	0.55	0.20	0.13	7.69	5.20
15年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6496	91.1	4.15	1.03	1.51	6.68	4.34	0.33	0.11	0.36	0.81	0.52	0.19	0.13	7.69	4.99
16年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6246	91.1	4.15	1.02	1.51	6.68	4.17	0.33	0.11	0.36	0.81	0.50	0.19	0.12	7.68	4.80
17年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6006	91.1	4.15	1.01	1.51	6.67	4.01	0.33	0.11	0.37	0.81	0.48	0.19	0.12	7.67	4.61
18年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5775	91.1	4.15	1.00	1.51	6.67	3.85	0.33	0.11	0.37	0.81	0.46	0.19	0.11	7.67	4.43
19年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5553	91.1	4.15	1.00	1.51	6.66	3.70	0.33	0.11	0.37	0.80	0.45	0.19	0.11	7.66	4.25
20年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5339	91.1	4.12	0.99	1.51	6.62	3.54	0.33	0.11	0.37	0.80	0.43	0.19	0.10	7.62	4.07
21年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5134	91.1	4.09	0.98	1.52	6.59	3.38	0.32	0.11	0.37	0.80	0.41	0.19	0.10	7.58	3.89
22年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4936	91.1	4.06	0.98	1.52	6.55	3.24	0.32	0.11	0.37	0.80	0.39	0.19	0.09	7.54	3.72
23年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4746	91.1	4.02	0.97	1.52	6.52	3.09	0.32	0.11	0.37	0.79	0.38	0.19	0.09	7.50	3.56
24年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4564	91.1	3.99	0.96	1.53	6.48	2.96	0.32	0.11	0.37	0.79	0.36	0.19	0.09	7.46	3.41
25年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4388	91.1	3.96	0.96	1.53	6.45	2.83	0.31	0.11	0.37	0.79	0.35	0.19	0.08	7.43	3.26
26年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4220	91.1	3.93	0.95	1.53	6.41	2.71	0.31	0.11	0.37	0.79	0.33	0.19	0.08	7.39	3.12
27年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4057	91.1	3.90	0.95	1.54	6.38	2.59	0.31	0.10	0.37	0.79	0.32	0.19	0.08	7.35	2.98
28年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3901	91.1	3.86	0.94	1.54	6.34	2.47	0.31	0.10	0.37	0.78	0.31	0.18	0.07	7.31	2.85
29年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3751	91.1	3.83	0.93	1.54	6.31	2.37	0.30	0.10	0.37	0.78	0.29	0.18	0.07	7.27	2.73
30年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3607	91.1	3.80	0.93	1.55	6.27	2.26	0.30	0.10	0.37	0.78	0.28	0.18	0.07	7.23	2.61
31年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3468	91.1	3.77	0.92	1.55	6.24	2.16	0.30	0.10	0.38	0.78	0.27	0.18	0.06	7.19	2.49
32年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3335	91.1	3.73	0.92	1.55	6.20	2.07	0.30	0.10	0.38	0.77	0.26	0.18	0.06	7.15	2.39
33年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3207	91.1	3.70	0.91	1.56	6.17	1.98	0.29	0.10	0.38	0.77	0.25	0.18	0.06	7.12	2.28
34年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3083	91.1	3.67	0.90	1.56	6.13	1.89	0.29	0.10	0.38	0.77	0.24	0.18	0.05	7.08	2.18
35年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2965	91.1	3.64	0.90	1.56	6.10	1.81	0.29	0.10	0.38	0.77	0.23	0.18	0.05	7.04	2.09
36年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2851	91.1	3.60	0.89	1.57	6.06	1.73	0.29	0.10	0.38	0.76	0.22	0.17	0.05	7.00	2.00
37年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2741	91.1	3.57	0.88	1.57	6.03	1.65	0.28	0.10	0.38	0.76	0.21	0.17	0.05	6.96	1.91
38年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2636	91.1	3.54	0.88	1.57	5.99	1.58	0.28	0.10	0.38	0.76	0.20	0.17	0.05	6.92	1.82
39年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2534	91.1	3.51	0.87	1.58	5.96	1.51	0.28	0.10	0.38	0.76	0.19	0.17	0.04	6.88	1.74
40年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2437	91.1	3.48	0.87	1.58	5.92	1.44	0.27	0.10	0.38	0.75	0.18	0.17	0.04	6.84	1.67
41年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2343	91.1	3.44	0.86	1.58	5.89	1.38	0.27	0.10	0.38	0.75	0.18	0.17	0.04	6.81	1.59
42年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2253	91.1	3.41	0.85	1.59	5.85	1.32	0.27	0.09	0.38	0.75	0.17	0.17	0.04	6.77	1.52
43年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2166	91.1	3.38	0.85	1.59	5.82	1.26	0.27	0.09	0.38	0.75	0.16	0.17	0.04	6.73	1.46
44年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2083	91.1	3.35	0.84	1.59	5.78	1.20	0.26	0.09	0.39	0.74	0.15	0.17	0.03	6.69	1.39
45年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2003	91.1	3.31	0.83	1.60	5.75	1.15	0.26	0.09	0.39	0.74	0.15	0.16	0.03	6.65	1.33
46年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1926	91.1	3.28	0.83	1.60	5.71	1.10	0.26	0.09	0.39	0.74	0.14	0.16	0.03	6.61	1.27
47年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1852	91.1	3.25	0.82	1.60	5.68	1.05	0.26	0.09	0.39	0.74	0.14	0.16	0.03	6.58	1.22
48年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1780	91.1	3.22	0.82	1.61	5.64	1.00	0.25	0.09	0.39	0.73	0.13	0.16	0.03	6.54	1.16
49年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1712	91.1	3.19	0.81	1.61	5.61	0.96	0.25	0.09	0.39	0.73	0.13	0.16	0.03	6.50	1.11
合計								192.45	48.59	76.82	317.87	170.86	15.23	5.39	18.60	39.21	20.83	9.21	4.97	366.29	196.65

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道21号	新太田橋拡幅	4	0.96km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				2,351	
	改良費				10	
		土工	m ³	870	1	盛土(870m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			切土法面、盛土法面
		擁壁工	式			補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	46	1	
		函渠工	m			
		排水工	m	569	5	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	3	縁石工(485m)等
	橋梁費				2,251	
		100m以上	m	363	2,251	5径間連続非合成RC床版鋼箱桁橋
		100m未満	m			PC橋○強
	トンネル費					
		NATM	m			○本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			ダイヤモンド型(○箇所)、立体Y型(○箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				80	
		車道舗装	m ²	6,574	76	
		歩道舗装	m ²	1,409	4	
	付帯施設費				10	
		交通管理施設工	式	1	10	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式		164	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				2,515	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道21号	新太田橋拡幅	4	0.96km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	1	200	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,550	

【単価等について】


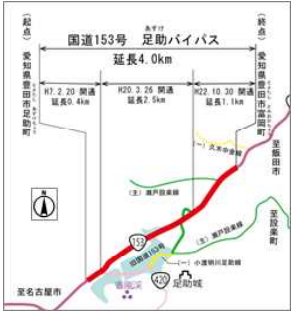
○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

事後結果（平成27年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道153号 足助バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局			
起終点	自：愛知県豊田市足助町 至：愛知県豊田市富岡町				延長	4.0km			
事業概要									
<p>一般国道153号は、名古屋市から豊田市・飯田市等を経て塩尻市に至る延長約220kmの道路で、足助バイパスは、豊田市足助の中心市街地を通過する現道153号の道路交通の安全確保・交通円滑化を目的に計画されたバイパス道路です。</p> <p>平成20年度にバイパス区間が開通し、足助市街地への交通流入を抑制されたことで、歩行者交通の安全確保、円滑なモビリティの確保に寄与してします。平成22年度完了の現道改良により、狭隘な道路空間や雨量規制区間を解消しました。</p>									
事業の目的・必要性									
<p>一般国道153号足助バイパスは、歩行者交通の安全確保、交通混雑の緩和・解消、線形不良・通行規制の解消を目的とした事業です。</p> <p>一般国道153号は狭隘な道路空間、交通障害区間を有し、足助地区において不便な交通状況を抱えています。足助バイパスは、狭隘な道路空間や線形不良・雨量規制地区を解消し、円滑なモビリティの確保、広域行政圏の形成に寄与する事業です。</p>									
事業概要図									
 									
事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	S57年度	用地着手	S62年度	供用年	(当初) - / H22年度	変 動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	S63年度	(暫定/完成)	(実績) - / H22年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / 160億円	実績	(名目値) - / 160億円			変 動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 176億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 176億円				
	交通量	計画時	— / 7,900台/日		実績	— / 7,200台/日		変 動	0.92倍
	(暫定/完成)			(暫定/完成)					
旅行速度向上	29.4 → 36.5 km/h		交通事故減少		14 → 6 件/年				
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次)H18 (供用後年次)H22		(供用前現道→当該路線)		(供用前年次)H19 (供用後年次)H25		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用 167億円 (事業費: 145億円 維持管理費: 22億円)		総便益 207億円 (走行時間短縮便益: 178億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 3.5億円)		基準年 平成19年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 260億円 (事業費: 232億円 維持管理費: 28億円)		総便益 278億円 (走行時間短縮便益: 257億円 走行経費減少便益: 17億円 交通事故減少便益: 3.6億円)		基準年 平成27年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		
事業遅延の理由									
特になし									

客観的評価指標に対応する事後評価項目

①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
- ・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改善の状況
- ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
- ・新幹線駅または特急停車駅へのアクセス向上の状況
- ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況

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の状況

③都市の再生

- ・沿道まちづくりとの連携

④国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線の構成
- ・現道等における交通不能区間の解消
- ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

⑤個性ある地域の形成

- ・主要な観光地へのアクセス向上の状況
- ・特色あるまちづくりに資する事業

⑥歩行者・自転車のための生活空間の形成

- ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上の状況

⑦安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上の状況

⑧安全な生活環境の確保

- ・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況

⑨災害への備え

- ・災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落の解消
- ・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)として位置づけあり
- ・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
- ・現道の事前通行規制区間を解消

⑩地球環境の保全

- ・対象道路の整備における自動車からのCO2排出量削減

⑪生活環境の改善・保全

- ・現道等における自動車からのNO2排出削減
- ・現道等における自動車からのSPM排出削減
- ・現道等で騒音レベルが要請限度を下回ることによる生活環境改善の状況

その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業 環境影響評価に対応する項目

環境影響評価は実施していません。

変 化 その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業評価監視委員会の意見

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・鞍ヶ池スマートインターチェンジが平成20年に社会実験運用開始、平成21年供用開始、平成23年大型車通行対応、平成24年に24時間供用されています。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道153号足助バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発言していることから、今後の事業評価の必要はないと考えます。
- ・一般国道153号足助バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・一般国道153号足助^{あすけ}バイパスは当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えます。

特記事項

特になし。

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

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

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

事業名	一般国道153号 足助バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=18億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):9,372万人・時間/年 渋滞損失削減時間:37万人・時間/年(9,372万人・時間/年 ⇒ 9,335万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について: 並行区間の渋滞損失時間(現況):9万人・時間/年(国道153号) 並行区間の渋滞損失削減時間:1万人・時間/年(9万人・時間/年 ⇒ 8万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:1割削減(国道153号)
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	当該区間混雑時旅行速度(平日)34.3km/h、(休日)14.0km/h
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス(国道153号利用) とよたおいでんバス(国道153号利用) どんぐりバス(国道153号利用)
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	三河安城駅(東海道新幹線、東海道線)
	■ 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	稲武支所～中部国際空港 182分⇒173分
物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	稲武支所から名古屋港 148分⇒142分 稲武支所から衣浦港134分⇒129分 稲武支所から三河港127分⇒121分
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	足助景観重点地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する専道(A路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	当該区間通過ルートが最短時間で連絡する路線(豊田市役所~飯田市役所)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	雨量規制地区(L=1.8km:120mm通行注意、150mm通行止)の解消
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	飯田市役所から香嵐溪105分⇒104分、豊田市役所から香嵐溪41分⇒41分 ピーク時、約100分所要時間短縮
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	稲武支所~厚生連豊田厚生病院 69分⇒63分

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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 checked="" 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	国道153号の自動車交通量は9,135台/12h、歩行者類交通量は135人/12h
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	当該区間は第一次緊急輸送道路として位置づけられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する豊田明智線(第二次緊急輸送路)の代替路を形成する
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input checked="" 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	バイパス完成により、事前通行規制区間解消
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：0.8千t/年(1,791.8千t/年⇒1,790.9千t/年)
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道153号) 排出削減量:約1.1t/年、排出削減率:3割削減 足助バイパス区間 Nox排出増加量:5.5t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道153号) 排出削減量:約0.1t/年、排出削減率:3割削減 足助バイパス区間 SPM排出増加量:0.3t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される			
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道153号	足助バイパス	L = 4.0 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,200	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	153億円	48億円	201億円
基準年における 現在価値 (C)	232億円	28億円	260億円

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27年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	6.2億円	0.91億円	0.26億円	7.4億円
基準年における 現在価値 (B)	257億円	17億円	3.6億円	278億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.1
経済的純現在価値 (事業全体)	18億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.3%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化
事業名：足助バイパス

様式－3①

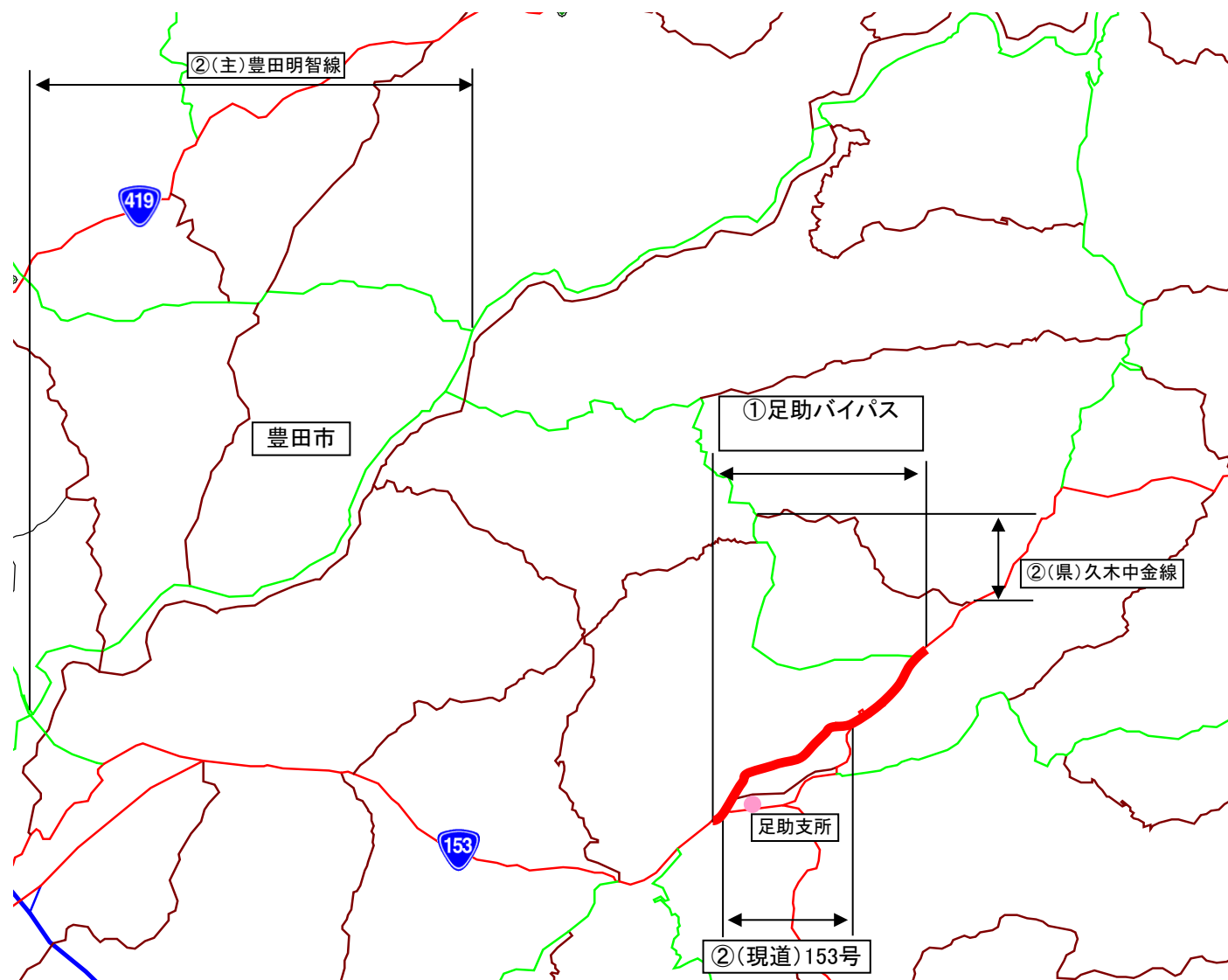
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	7,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	5.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	7.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道153号) ：3.1km	交通量	[台/日]	6,000	5,500
		走行時間	[分]	5.5	5.5
		走行時間費用	[億円/年]	5.96	5.33
	(主)豊田明知線 ：8.8km	交通量	[台/日]	9,200	9,000
		走行時間	[分]	16.2	16.1
		走行時間費用	[億円/年]	27.13	26.56
	(県)久木中金線 ：3.7km	交通量	[台/日]	2,900	1,600
		走行時間	[分]	6.3	6.3
		走行時間費用	[億円/年]	3.61	2.13
③その他道路合計 ：1888.6km	走行時間費用	[億円/年]	5,820.69	5,806.78	

			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：1908.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,857.38	5,848.10	9.28

- ※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:足助バイパス

(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27年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	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"/>	

交通流推計

(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:足助バイパス

(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"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：足助バイパス

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
				0.26	4.0	1.05	
-26年目	S 57	3.6484	95.8	0.10	0.35		
-25年目	S 58	3.5081	96.8	0.83	2.74		
-24年目	S 59	3.3731	98.7	1.20	3.74		
-23年目	S 60	3.2434	99.5	1.30	3.86		
-22年目	S 61	3.1187	101.2	1.10	3.09		
-21年目	S 62	2.9987	101.0	1.30	3.52		
-20年目	S 63	2.8834	101.5	1.10	2.85		
-19年目	H 1	2.7725	104.2	1.75	4.23		
-18年目	H 2	2.6658	106.5	1.77	4.03		
-17年目	H 3	2.5633	109.1	1.52	3.25		
-16年目	H 4	2.4647	110.6	1.61	3.27		
-15年目	H 5	2.3699	110.9	3.74	7.28		
-14年目	H 6	2.2788	110.8	4.22	7.90		
-13年目	H 7	2.1911	109.9	4.77	8.67		
-12年目	H 8	2.1068	109.5	5.97	10.46		
-11年目	H 9	2.0258	110.4	1.14	1.91		
-10年目	H 10	1.9479	109.9	6.17	9.96		
-9年目	H 11	1.8730	108.4	7.30	11.49		
-8年目	H 12	1.8009	107.2	6.08	9.31		
-7年目	H 13	1.7317	105.7	0.71	1.07		
-6年目	H 14	1.6651	103.8	4.19	6.13		
-5年目	H 15	1.6010	102.3	4.14	5.91		
-4年目	H 16	1.5395	101.0	5.72	7.94		
-3年目	H 17	1.4802	99.6	15.60	21.12		
-2年目	H 18	1.4233	98.7	21.89	28.76		
-1年目	H 19	1.3686	97.6	34.12	43.58		
供用開始年次	H 20	1.3159	96.8	5.92	7.34	0.73	0.91
1年目	H 21	1.2653	95.6	7.84	9.46	0.73	0.88
2年目	H 22	1.2167	93.7	0.00	0.00	0.73	0.87
3年目	H 23	1.1699	92.1			1.00	1.16
4年目	H 24	1.1249	91.3			1.00	1.12
5年目	H 25	1.0816	91.1			1.00	1.08
6年目	H 26	1.0400	91.1			0.97	1.01
基準年	H 27	1.0000	91.1			0.97	0.97
8年目	H 28	0.9615	91.1			0.97	0.93
9年目	H 29	0.9246	91.1			0.97	0.90
10年目	H 30	0.8890	91.1			0.97	0.86
11年目	H 31	0.8548	91.1			0.97	0.83
12年目	H 32	0.8219	91.1			0.97	0.80
13年目	H 33	0.7903	91.1			0.97	0.77
14年目	H 34	0.7599	91.1			0.97	0.74
15年目	H 35	0.7307	91.1			0.97	0.71
16年目	H 36	0.7026	91.1			0.97	0.68
17年目	H 37	0.6756	91.1			0.97	0.66
18年目	H 38	0.6496	91.1			0.97	0.63
19年目	H 39	0.6246	91.1			0.97	0.61
20年目	H 40	0.6006	91.1			0.97	0.58
21年目	H 41	0.5775	91.1			0.97	0.56
22年目	H 42	0.5553	91.1			0.97	0.54
23年目	H 43	0.5339	91.1			0.97	0.52
24年目	H 44	0.5134	91.1			0.97	0.50
25年目	H 45	0.4936	91.1			0.97	0.48
26年目	H 46	0.4746	91.1			0.97	0.46
27年目	H 47	0.4564	91.1			0.97	0.44
28年目	H 48	0.4388	91.1			0.97	0.43
29年目	H 49	0.4220	91.1			0.97	0.41
30年目	H 50	0.4057	91.1			0.97	0.39
31年目	H 51	0.3901	91.1			0.97	0.38
32年目	H 52	0.3751	91.1			0.97	0.36
33年目	H 53	0.3607	91.1			0.97	0.35
34年目	H 54	0.3468	91.1			0.97	0.34
35年目	H 55	0.3335	91.1			0.97	0.32
36年目	H 56	0.3207	91.1			0.97	0.31
37年目	H 57	0.3083	91.1			0.97	0.30
38年目	H 58	0.2965	91.1			0.97	0.29
39年目	H 59	0.2851	91.1			0.97	0.28
40年目	H 60	0.2741	91.1			0.97	0.27
41年目	H 61	0.2636	91.1			0.97	0.26
42年目	H 62	0.2534	91.1			0.97	0.25
43年目	H 63	0.2437	91.1			0.97	0.24
44年目	H 64	0.2343	91.1			0.97	0.23
45年目	H 65	0.2253	91.1			0.97	0.22
46年目	H 66	0.2166	91.1			0.97	0.21
47年目	H 67	0.2083	91.1			0.97	0.20
48年目	H 68	0.2003	91.1			0.97	0.19
49年目	H 69	0.1926	91.1	-4.46	-1.02	0.97	0.19
合計				148.65	232.18	47.98	27.62
単純事業費計				153.11		47.98	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の
 予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：足助バイパス

年次	年度 (基準年) H 27	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計 (億円)			
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計		現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計		現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
											①	計					②	計					
供用開始年次	H 20	0.99967	0.99259	1.00138	0.99874	1.3159	96.8	4.10	1.07	1.02	6.19	7.66	0.57	0.10	0.25	0.91	1.13	0.26	0.32	7.36	9.11		
1年目	H 21	0.99967	0.99253	1.00138	0.99874	1.2653	95.6	4.10	1.06	1.02	6.18	7.45	0.57	0.10	0.25	0.91	1.10	0.26	0.33	7.35	8.88		
2年目	H 22	0.99967	0.99248	1.00137	0.99874	1.2167	93.7	4.10	1.06	1.02	6.17	7.30	0.57	0.10	0.25	0.91	1.08	0.26	0.31	7.34	8.69		
3年目	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.1699	92.1	5.73	2.21	1.62	9.56	11.06	0.30	0.12	0.15	0.57	0.66	0.11	0.13	10.24	11.85		
4年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.1249	91.3	5.73	2.20	1.62	9.54	10.71	0.30	0.12	0.15	0.57	0.64	0.11	0.12	10.22	11.47		
5年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.0816	91.1	5.73	2.18	1.62	9.53	10.30	0.30	0.12	0.15	0.57	0.61	0.11	0.12	10.20	11.03		
6年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.0400	91.1	5.72	2.16	1.62	9.51	9.89	0.30	0.12	0.15	0.57	0.59	0.11	0.11	10.18	10.59		
7年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0000	91.1	5.72	2.15	1.63	9.49	9.49	0.30	0.12	0.15	0.56	0.56	0.11	0.11	10.17	10.17		
8年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.9615	91.1	5.72	2.13	1.63	9.48	9.11	0.30	0.12	0.15	0.56	0.54	0.11	0.10	10.15	9.76		
9年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.9246	91.1	5.72	2.11	1.63	9.46	8.75	0.30	0.12	0.15	0.56	0.52	0.11	0.10	10.13	9.37		
10年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.8890	91.1	5.72	2.10	1.63	9.44	8.40	0.30	0.11	0.15	0.56	0.50	0.11	0.10	10.11	8.99		
11年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.8548	91.1	5.71	2.08	1.63	9.43	8.06	0.30	0.11	0.15	0.56	0.48	0.11	0.09	10.10	8.63		
12年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8219	91.1	5.71	2.06	1.64	9.41	7.74	0.30	0.11	0.15	0.56	0.46	0.11	0.09	10.08	8.28		
13年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7903	91.1	5.72	2.05	1.64	9.40	7.43	0.30	0.11	0.15	0.56	0.44	0.11	0.08	10.07	7.96		
14年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7599	91.1	5.72	2.03	1.64	9.39	7.13	0.30	0.11	0.15	0.56	0.42	0.11	0.08	10.05	7.64		
15年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7307	91.1	5.72	2.01	1.64	9.37	6.85	0.30	0.11	0.15	0.56	0.41	0.11	0.08	10.04	7.34		
16年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7026	91.1	5.72	2.00	1.64	9.36	6.58	0.30	0.11	0.15	0.56	0.39	0.11	0.08	10.02	7.04		
17年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6756	91.1	5.73	1.98	1.64	9.35	6.31	0.30	0.11	0.15	0.56	0.38	0.11	0.07	10.01	6.76		
18年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6496	91.1	5.73	1.96	1.64	9.33	6.06	0.30	0.11	0.15	0.56	0.36	0.11	0.07	10.00	6.49		
19年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6246	91.1	5.73	1.95	1.64	9.32	5.82	0.30	0.11	0.15	0.56	0.35	0.11	0.07	9.98	6.24		
20年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6006	91.1	5.74	1.93	1.64	9.31	5.59	0.30	0.11	0.15	0.56	0.33	0.11	0.06	9.97	5.99		
21年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5775	91.1	5.74	1.91	1.65	9.30	5.37	0.30	0.10	0.15	0.55	0.32	0.11	0.06	9.96	5.75		
22年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5553	91.1	5.74	1.90	1.65	9.28	5.15	0.30	0.10	0.15	0.55	0.31	0.11	0.06	9.94	5.52		
23年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5339	91.1	5.70	1.88	1.65	9.23	4.93	0.30	0.10	0.15	0.55	0.29	0.11	0.06	9.89	5.28		
24年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5134	91.1	5.65	1.87	1.65	9.18	4.71	0.30	0.10	0.15	0.55	0.28	0.11	0.05	9.83	5.05		
25年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4936	91.1	5.61	1.86	1.66	9.12	4.50	0.29	0.10	0.15	0.55	0.27	0.10	0.05	9.77	4.82		
26年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4746	91.1	5.56	1.85	1.66	9.07	4.31	0.29	0.10	0.15	0.54	0.26	0.10	0.05	9.72	4.61		
27年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4564	91.1	5.52	1.84	1.66	9.02	4.12	0.29	0.10	0.15	0.54	0.25	0.10	0.05	9.66	4.41		
28年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4388	91.1	5.47	1.82	1.67	8.97	3.93	0.29	0.10	0.15	0.54	0.24	0.10	0.05	9.61	4.22		
29年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4220	91.1	5.43	1.81	1.67	8.91	3.76	0.28	0.10	0.15	0.54	0.23	0.10	0.04	9.55	4.03		
30年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4057	91.1	5.38	1.80	1.68	8.86	3.59	0.28	0.10	0.15	0.53	0.22	0.10	0.04	9.49	3.85		
31年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3901	91.1	5.34	1.79	1.68	8.81	3.44	0.28	0.10	0.15	0.53	0.21	0.10	0.04	9.44	3.68		
32年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3751	91.1	5.29	1.78	1.68	8.75	3.28	0.28	0.10	0.15	0.53	0.20	0.10	0.04	9.38	3.52		
33年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3607	91.1	5.25	1.77	1.69	8.70	3.14	0.27	0.10	0.15	0.52	0.19	0.10	0.04	9.33	3.36		
34年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3468	91.1	5.20	1.75	1.69	8.65	3.00	0.27	0.10	0.15	0.52	0.18	0.10	0.03	9.27	3.21		
35年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3335	91.1	5.16	1.74	1.69	8.60	2.87	0.27	0.10	0.15	0.52	0.17	0.10	0.03	9.21	3.07		
36年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3207	91.1	5.12	1.73	1.70	8.54	2.74	0.27	0.09	0.15	0.52	0.17	0.10	0.03	9.16	2.94		
37年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3083	91.1	5.07	1.72	1.70	8.49	2.62	0.27	0.09	0.15	0.51	0.16	0.10	0.03	9.10	2.81		
38年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2965	91.1	5.03	1.71	1.70	8.44	2.50	0.26	0.09	0.15	0.51	0.15	0.10	0.03	9.04	2.68		
39年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2851	91.1	4.98	1.69	1.71	8.38	2.39	0.26	0.09	0.15	0.51	0.15	0.10	0.03	8.99	2.56		
40年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2741	91.1	4.94	1.68	1.71	8.33	2.28	0.26	0.09	0.16	0.51	0.14	0.10	0.03	8.93	2.45		
41年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2636	91.1	4.89	1.67	1.72	8.28	2.18	0.26	0.09	0.16	0.50	0.13	0.09	0.02	8.88	2.34		
42年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2534	91.1	4.85	1.66	1.72	8.23	2.08	0.25	0.09	0.16	0.50	0.13	0.09	0.02	8.82	2.24		
43年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2437	91.1	4.80	1.65	1.72	8.17	1.99	0.25	0.09	0.16	0.50	0.12	0.09	0.02	8.76	2.14		
44年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2343	91.1	4.76	1.64	1.73	8.12	1.90	0.25	0.09	0.16	0.50	0.12	0.09	0.02	8.71	2.04		
45年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2253	91.1	4.71	1.62	1.73	8.07	1.82	0.25	0.09	0.16	0.49	0.11	0.09	0.02	8.65	1.95		
46年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2166	91.1	4.67	1.61	1.73	8.02	1.74	0.24	0.09	0.16	0.49	0.11	0.09	0.02	8.60	1.86		
47年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2083	91.1	4.63	1.60	1.74	7.96	1.66	0.24	0.09	0.16	0.49	0.10	0.09	0.02	8.54	1.78		
48年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2003	91.1	4.58	1.59	1.74	7.91	1.58	0.24	0.09	0.16	0.48	0.10	0.09	0.02	8.			

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	足助バイパス	2	4.0km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					12,894	
改良費					1,066	
	土工		m ³	135,183	676	切土(38,550m ³)、盛土(7,400m ³)
	軟弱地盤改良工		m ³			
	法面工		m ²	15,764	142	切土法面、盛土法面・法枠工
	擁壁工		式	1	193	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	321	3	
	函渠工		m	24	1	
	排水工		m	4,524	7	
	中央分離帯工		m			
	雑工		式	1	44	機能補償道路・水路等
橋梁費					2,842	
	100m以上		m	329	2,138	2橋
	100m未満		m	175	704	5橋
トンネル費					8,446	
	NATM		m	1,224	8,446	足助トンネル、観音山トンネル
	シールド		m			
IC・JCT費						
	IC		箇所			
	JCT		箇所			
舗装費					338	
	車道舗装		m ²	41,200	288	
	歩道舗装		m ²	10,000	50	
付帯施設費					202	
	交通管理施設工		式	1	202	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m			
②用地及補償費					1,008	
用地費						
	宅地		m ²	75,640	446	
	田畑		m ²	3,782	363	
	山林・原野		m ²	15,128	30	
	その他		m ²	55,973	45	
	その他		m ²	756	8	
補償費						
			式	1	562	
③間接経費						
			式		2,098	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					16,000	

【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
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道153号	足助バイパス	2	4.0km

■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	4.0	950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,300	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			5,250	

【単価等について】

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