

再 評 価 に 係 る 資 料

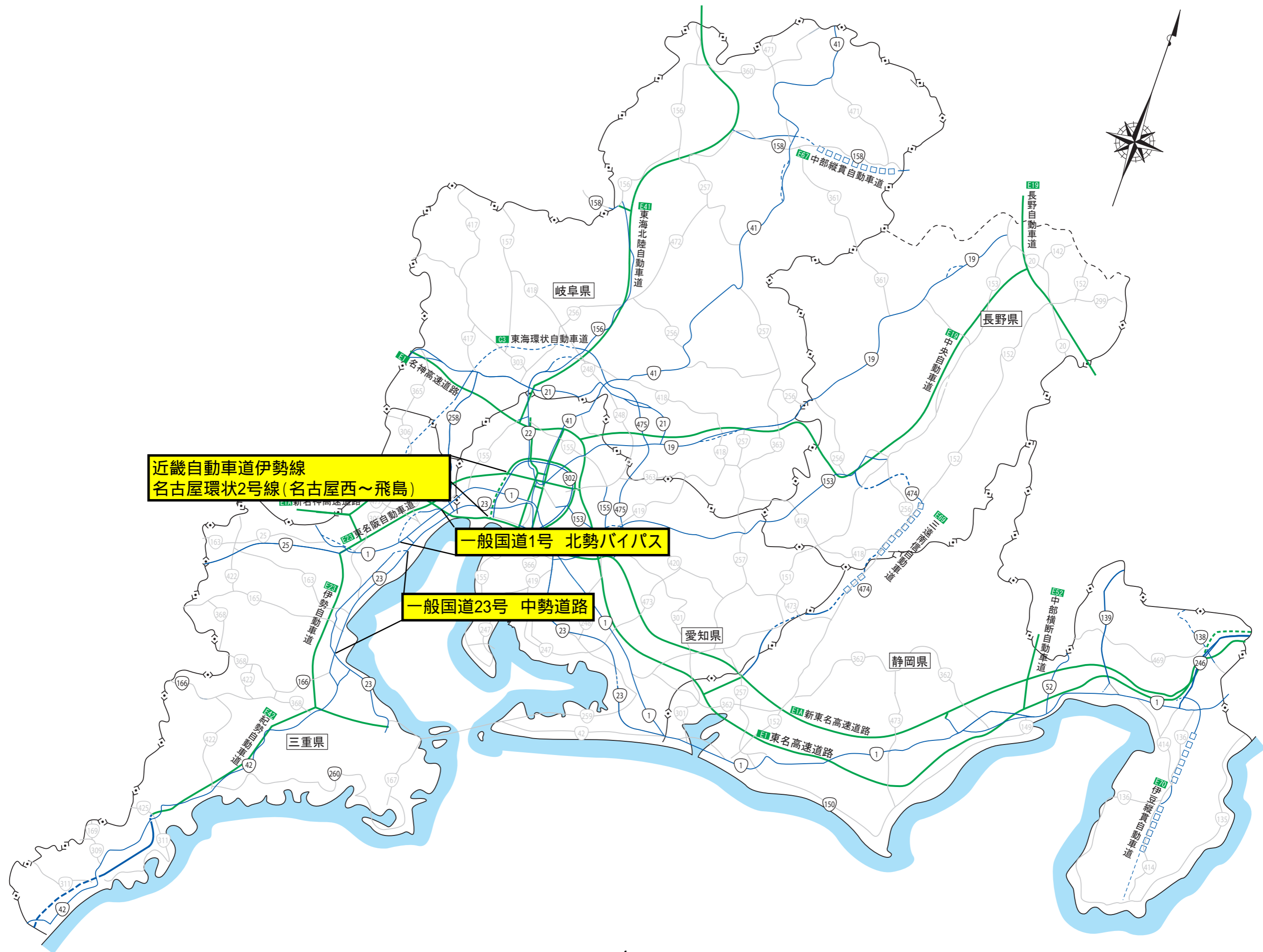
【道路事業】

令和元年 12月 13日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 費用対効果分析判定表	3
4. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ	
○近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）	5
○一般国道1号 北勢バイパス	26
○一般国道23号 中勢道路	47



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

中部地方整備局

整理番号	事業種別 ※1	該当項目 ※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長 (km)	事業化 年度	都市計画 決定又は 変更年度	用地 着手 年度	工事 着手 年度	供用済 み延長 (km)	全体 事業費 (億円)	事業 進捗率 (%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針 (原案)	備考
1	高	⑤	愛知	-	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛鳥)	・近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛鳥JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・物流効率化 ・災害に強い道路機能の確保	12.2	H21	S57	H25	H24	-	2,721	71	・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑。 ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要。 ・災害時に南北方向を結ぶ緊急輸送道路網の強化が必要。	・名古屋市中川区島井町～海部郡飛鳥村木場一丁目(延長12.2km)は、迅速かつ円滑な物流の実現などのため、早期開通に向けて整備を進めていく。	事業全体 (1.1) 残事業 (5.0)	事業継続	
2	二次	⑤	三重	1	一般国道1号 北勢バイパス	・一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパス。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・渋滞の緩和 ・地域経済活性化の支援 ・災害に強い道路機能の確保	21.0	H4	H2	H7	H11	8.5	1,390	69	・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)及び四日市インターアクセス道路の開通(H30.10)。 ・四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加。	・(市)日永八郷線～国道477号BP間(L=4.1km)は、早期開通に向けて工事を推進。	事業全体 (2.5) 残事業 (9.6)	事業継続	
3	二次	⑤	三重	23	一般国道23号 中勢道路	・一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパス。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・一般国道23号現道の交通渋滞の緩和 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域産業の支援	33.8	S59 ～ H19	S58	S61	S63	31.0	1,955	90	・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)。 ・国道23号の交通量は約442～495(百台/日)で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港(津なぎさまち)への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。	・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間(延長2.8km)は、上記の事業進捗を踏まえつつ、開通に向けて整備を推進していく。	事業全体 (2.4) 残事業 (19.8)	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2.(再評価該当項目)
 ①事業採択後3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で3年間を経過している事業
 ④再評価実施後5年間を経過している事業
 ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業
 ※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

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和元年度 事業名： 一般国道1号 北勢バイパス
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 大西 宵平

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加が10%以内 (前回:1,300億円→今回:1,390億円 90億円増額(約6.9%増))	<input type="checkbox"/>	■
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以内 (前回:R11(38年間)→今回:R14(41年間) 3年増(約7.9%増))	<input type="checkbox"/>	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成20年11月)→費用便益分析マニュアル(平成30年2月))	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少が10%以内 (前回:2,645,573TE/日→今回:2,989,139TE/日 約13%増加)		■
周辺ネットワークで新規事業化がない	新名神高速道路(亀山西JCT~大津JCT)が平成31年度に6車線化	<input type="checkbox"/>	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=2.2 交通量 B/C=3.7 事業費 B/C=2.8 事業費 B/C=4.5 事業期間 B/C=2.8 事業期間 B/C=4.7		■
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input type="checkbox"/>	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)		—

以上より、審議区分：**一括** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和元年度 事業名： 一般国道23号 中勢道路
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 大西 宵平

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加が10%以内 (前回:1,930億円→今回:1,955億円 25億円増額(約1.3%の増額))	□ ■
事業期間の増加	変更が無い	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成20年11月)→今回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月))	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少が10%以内 (前回:1,975,259TE/日→今回:2,162,863TE/日 約9.5%増加)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	新名神高速道路(亀山西JCT~大津JCT)が平成31年度に6車線化	□
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=2.3 交通量 B/C=8.3 事業費 B/C=2.3 事業費 B/C=8.7 事業期間 B/C=1.9 事業期間 B/C=8.9	■
前回評価で資料の作成を省略していない		□
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

以上より、審議区分：**一括** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）（原案）

担 当 課：

担当課長名：

事業名	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路㈱
起終点	自：愛知県名古屋市中川区島井町 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目			延長	12.2km
事業概要					
<p>近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛島JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成している。</p> <p>本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路である。</p>					
H21年度事業化		S57年度都市計画決定		H25年度用地着手	
				H24年度工事着手	
全体事業費	2,721億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約71%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 5.0	総費用 (残事業)/事業全体 637/2,817億円 事業費：487/2,667億円 維持管理費：150/150億円	総便益 (残事業)/事業全体 3,180/3,180億円 走行時間短縮便益：2,718/2,718億円 走行経費減少便益：376/376億円 交通事故減少便益：85/85億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.02～1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.5～5.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=4.6～5.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.0～5.0(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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（名古屋港）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"> ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が望まれる。 ・緊急輸送道路（一般国道302号名古屋環状2号線）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>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、名古屋都市圏の環状道路の一部区間を形成する大変重要な高規格幹線道路である。本道路が整備されることで、一般国道302号及び周辺道路における交通渋滞が緩和し、物流が効率化することとなり、本県における生産性革命が実現する。また、周辺には海拔ゼロメートル地帯が広がっており、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能も有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。そのため、未開通区間である名古屋西JCT～飛島JCT（仮称）間の工事を推進し、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長：

本事業は、中部国際空港、名古屋港へのアクセスに重要な事業であるとともに、海拔ゼロメートル地帯における緊急輸送道路の機能を確保する役割を果たす重要な事業であることから、一日も早い開通をお願いします。

なお、事業費については、市の負担増とならないよう、コスト縮減を図るとともに、有料道路事業の活用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・環状道路の内側及び国道302号の交通混雑
- ・物流交通が多い名古屋港と愛知県北部方面を結ぶ物流ネットワークの強化が必要
- ・災害時に南北方向を結ぶ緊急輸送道路網の強化が必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率約71%。（平成31年3月末時点）
- ・平成24年度より工事に着手、平成27年度までに用地取得済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・名古屋市中川区島井町～海部郡飛島村木場一丁目（延長12.2km）は、迅速かつ円滑な物流の実現などのため、早期開通に向けて整備を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図

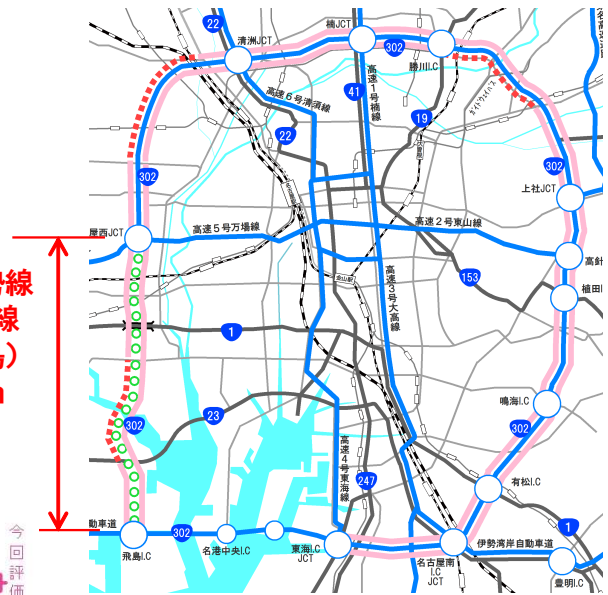
近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線
(名古屋西～飛鳥)



愛知県

近畿自動車道伊勢線
名古屋環状2号線
(名古屋西～飛鳥)
延長12.2 km

凡例	
	一般国道302号(開通済) 名古屋環状2号線
	" (事業中)
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路(事業中)
	一般国道



今回評価事業

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

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

事業名	近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）
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)= 1.1 経済的純現在価値(B-C)=363億円 経済的内部収益率(EIRR)=4.7% 残事業:費用便益比(B/C)= 5.0 経済的純現在価値(B-C)=2,543億円 経済的内部収益率(EIRR)=30.4%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：25,798万人・時間/年 渋滞損失削減時間：205万人・時間/年（25,798万人・時間/年⇒25,593万人・時間/年） 区間b（当該区間/並行区間）について：（一般国道302号名古屋環状2号線：海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町） 並行区間等の渋滞損失時間：38万人・時間/年（176万人・時間/年⇒139万人・時間/年） 並行区間等の渋滞損失削減率：約2割削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	名古屋市営バス7系統：中村12、高畑14、高畑17、東海11、東海12、春田11、南陽巡回飛島公共交通バス
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
物流効率化の支援		■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	国際拠点港湾（旧特定重要港湾）：名古屋港⇄清洲JCT、改善見込み（45分⇒20分、25分短縮）
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
都市の再生		■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）
		■ 三大都市圏環状道路を形成する事業である	三大都市圏環状道路名：名古屋環状2号線（名古屋環状道路）
		■ 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	連携のある市街地開発、区画整理等：茶屋新田土地区画整理事業

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<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"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	アクセス向上が期待される観光地名：農業文化園・戸田川緑地 年間観光客入り込み数：1,074,356人（H30観光レクリエーション利用統計）
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<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	名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である一般国道302号名古屋環状2号線が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約29,000t/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（名古屋市、飛島村） （推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）：一般国道302号名古屋環状2号線（海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町） 排出削減量：26.2t/年、排出削減率：約1割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含む（名古屋市、飛島村） （推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）：一般国道302号名古屋環状2号線（海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町） 排出削減量：1.5t/年、排出削減率：約1割削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間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"/> 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
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	L=12.2km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,400	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	2,500億円	367億円	2,867億円
うち残事業分	507億円	367億円	873億円
基準年における 現在価値 (C)	2,667億円	150億円	2,817億円
うち残事業分	487億円	150億円	637億円

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	令和元年度			
供用年	令和3年度			
単年便益 (初年便益)	137億円	19億円	4.4億円	160億円
基準年における 現在価値 (B)	2,718億円	376億円	85億円	3,180億円
うち残事業分	2,718億円	376億円	85億円	3,180億円

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）	363億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.7%
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	2,543億円
経済的内部収益率（残事業）	30.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

【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	23,400台/日	±10%	1.02~1.2
事業費	2,500億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	12年	±20%	1.1~1.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	23,400台/日	±10%	4.5~5.5
事業費	507億円	±10%	4.6~5.4
事業期間	1年	±20%	5.0~5.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：12.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	23,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	44.40	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道302号 18.2km	交通量	[台/日]	30,400	27,600
		走行時間	[分]	42	40
		走行時間費用	[億円/年]	261.74	228.38
	名古屋高速4号 東海線 13.9km	交通量	[台/日]	25,000	21,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	56.43	47.16
	(主)名古屋西港線 4.8km	交通量	[台/日]	11,900	10,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	17.92	17.50
	(主)蟹江飛島線 5.0km	交通量	[台/日]	23,300	22,400
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	52.74	47.55
	(主)一宮蟹江線 2.9km	交通量	[台/日]	26,800	23,800
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	35.19	29.50
③その他道路合計 3,312.7km	走行時間費用	[億円/年]	24,104.40	23,974.98	
			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：3,369.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,528.42	24,389.47	138.95

※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：近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）（残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：12.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	23,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	44.40	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道302号 18.2km	交通量	[台/日]	30,400	27,600
		走行時間	[分]	42	40
		走行時間費用	[億円/年]	261.74	228.38
	名古屋高速4号 東海線 13.9km	交通量	[台/日]	25,000	21,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	56.43	47.16
	(主)名古屋西港線 4.8km	交通量	[台/日]	11,900	10,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	17.92	17.50
	(主)蟹江飛島線 5.0km	交通量	[台/日]	23,300	22,400
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	52.74	47.55
	(主)一宮蟹江線 2.9km	交通量	[台/日]	26,800	23,800
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	35.19	29.50
③その他道路合計 3,312.7km	走行時間費用	[億円/年]	24,104.40	23,974.98	
			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：3,369.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,528.42	24,389.47	138.95

※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：近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和元年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
転換率式を用いた配分		<input type="checkbox"/>	
Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>	
簡易手法		<input type="checkbox"/>	
簡易手法の採択理由		小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

事業名:近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)

(3)

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

事業名:近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)

(4)

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

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線口名古屋西～飛鳥 (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.66	12.2	8.06	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-12年目	H 21	1.4802	103.0	7.91	11.71		
-11年目	H 22	1.4233	101.3	8.95	12.96		
-10年目	H 23	1.3686	99.8	9.52	13.45		
-9年目	H 24	1.3159	99.0	15.94	21.83		
-8年目	H 25	1.2653	99.0	77.26	101.71		
-7年目	H 26	1.2167	101.5	164.74	203.40		
-6年目	H 27	1.1699	103.0	240.98	281.92		
-5年目	H 28	1.1249	102.8	278.69	314.09		
-4年目	H 29	1.0816	103.0	239.52	259.06		
-3年目	H 30	1.0400	103.0	242.80	252.51		
基準年	R 1	1.0000	103.0	707.45	707.45		
-1年目	R 2	0.9615	103.0	506.56	487.08		
供用開始年次	R 3	0.9246	103.0			6.62	6.12
1年目	R 4	0.8890	103.0			6.66	5.92
2年目	R 5	0.8548	103.0			6.71	5.74
3年目	R 6	0.8219	103.0			6.86	5.64
4年目	R 7	0.7903	103.0			6.83	5.39
5年目	R 8	0.7599	103.0			6.90	5.24
6年目	R 9	0.7307	103.0			6.95	5.08
7年目	R 10	0.7026	103.0			7.01	4.92
8年目	R 11	0.6756	103.0			7.16	4.84
9年目	R 12	0.6496	103.0			7.10	4.61
10年目	R 13	0.6246	103.0			7.16	4.47
11年目	R 14	0.6006	103.0			7.22	4.33
12年目	R 15	0.5775	103.0			7.28	4.20
13年目	R 16	0.5553	103.0			7.43	4.12
14年目	R 17	0.5339	103.0			7.37	3.94
15年目	R 18	0.5134	103.0			7.42	3.81
16年目	R 19	0.4936	103.0			7.46	3.68
17年目	R 20	0.4746	103.0			7.50	3.56
18年目	R 21	0.4564	103.0			7.65	3.49
19年目	R 22	0.4388	103.0			7.61	3.34
20年目	R 23	0.4220	103.0			7.67	3.24
21年目	R 24	0.4057	103.0			7.70	3.12
22年目	R 25	0.3901	103.0			7.73	3.01
23年目	R 26	0.3751	103.0			7.84	2.94
24年目	R 27	0.3607	103.0			7.72	2.79
25年目	R 28	0.3468	103.0			7.71	2.67
26年目	R 29	0.3335	103.0			7.68	2.56
27年目	R 30	0.3207	103.0			7.65	2.45
28年目	R 31	0.3083	103.0			7.69	2.37
29年目	R 32	0.2965	103.0			7.58	2.25
30年目	R 33	0.2851	103.0			7.56	2.16
31年目	R 34	0.2741	103.0			7.54	2.07
32年目	R 35	0.2636	103.0			7.52	1.98
33年目	R 36	0.2534	103.0			7.59	1.92
34年目	R 37	0.2437	103.0			7.48	1.82
35年目	R 38	0.2343	103.0			7.45	1.75
36年目	R 39	0.2253	103.0			7.43	1.67
37年目	R 40	0.2166	103.0			7.40	1.60
38年目	R 41	0.2083	103.0			7.46	1.55
39年目	R 42	0.2003	103.0			7.34	1.47
40年目	R 43	0.1926	103.0			7.32	1.41
41年目	R 44	0.1852	103.0			7.29	1.35
42年目	R 45	0.1780	103.0			7.25	1.29
43年目	R 46	0.1712	103.0			7.31	1.25
44年目	R 47	0.1646	103.0			7.19	1.18
45年目	R 48	0.1583	103.0			7.16	1.13
46年目	R 49	0.1522	103.0			7.13	1.08
47年目	R 50	0.1463	103.0			7.09	1.04
48年目	R 51	0.1407	103.0			7.16	1.01
49年目	R 52	0.1353	103.0	-0.59	-0.08	7.04	0.95
合計				2499.73	2667.07	366.58	149.52
単純事業費計				2500.32		366.58	

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：近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線口名古屋西～飛鳥 (残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.66	12.2	8.06	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-12年目	H 21	1.4802	103.0				
-11年目	H 22	1.4233	101.3				
-10年目	H 23	1.3686	99.8				
-9年目	H 24	1.3159	99.0				
-8年目	H 25	1.2653	99.0				
-7年目	H 26	1.2167	101.5				
-6年目	H 27	1.1699	103.0				
-5年目	H 28	1.1249	102.8				
-4年目	H 29	1.0816	103.0				
-3年目	H 30	1.0400	103.0				
基準年	R 1	1.0000	103.0				
-1年目	R 2	0.9615	103.0	506.56	487.08		
供用開始年次	R 3	0.9246	103.0			6.62	6.12
1年目	R 4	0.8890	103.0			6.66	5.92
2年目	R 5	0.8548	103.0			6.71	5.74
3年目	R 6	0.8219	103.0			6.86	5.64
4年目	R 7	0.7903	103.0			6.83	5.39
5年目	R 8	0.7599	103.0			6.90	5.24
6年目	R 9	0.7307	103.0			6.95	5.08
7年目	R 10	0.7026	103.0			7.01	4.92
8年目	R 11	0.6756	103.0			7.16	4.84
9年目	R 12	0.6496	103.0			7.10	4.61
10年目	R 13	0.6246	103.0			7.16	4.47
11年目	R 14	0.6006	103.0			7.22	4.33
12年目	R 15	0.5775	103.0			7.28	4.20
13年目	R 16	0.5553	103.0			7.43	4.12
14年目	R 17	0.5339	103.0			7.37	3.94
15年目	R 18	0.5134	103.0			7.42	3.81
16年目	R 19	0.4936	103.0			7.46	3.68
17年目	R 20	0.4746	103.0			7.50	3.56
18年目	R 21	0.4564	103.0			7.65	3.49
19年目	R 22	0.4388	103.0			7.61	3.34
20年目	R 23	0.4220	103.0			7.67	3.24
21年目	R 24	0.4057	103.0			7.70	3.12
22年目	R 25	0.3901	103.0			7.73	3.01
23年目	R 26	0.3751	103.0			7.84	2.94
24年目	R 27	0.3607	103.0			7.72	2.79
25年目	R 28	0.3468	103.0			7.71	2.67
26年目	R 29	0.3335	103.0			7.68	2.56
27年目	R 30	0.3207	103.0			7.65	2.45
28年目	R 31	0.3083	103.0			7.69	2.37
29年目	R 32	0.2965	103.0			7.58	2.25
30年目	R 33	0.2851	103.0			7.56	2.16
31年目	R 34	0.2741	103.0			7.54	2.07
32年目	R 35	0.2636	103.0			7.52	1.98
33年目	R 36	0.2534	103.0			7.59	1.92
34年目	R 37	0.2437	103.0			7.48	1.82
35年目	R 38	0.2343	103.0			7.45	1.75
36年目	R 39	0.2253	103.0			7.43	1.67
37年目	R 40	0.2166	103.0			7.40	1.60
38年目	R 41	0.2083	103.0			7.46	1.55
39年目	R 42	0.2003	103.0			7.34	1.47
40年目	R 43	0.1926	103.0			7.32	1.41
41年目	R 44	0.1852	103.0			7.29	1.35
42年目	R 45	0.1780	103.0			7.25	1.29
43年目	R 46	0.1712	103.0			7.31	1.25
44年目	R 47	0.1646	103.0			7.19	1.18
45年目	R 48	0.1583	103.0			7.16	1.13
46年目	R 49	0.1522	103.0			7.13	1.08
47年目	R 50	0.1463	103.0			7.09	1.04
48年目	R 51	0.1407	103.0			7.16	1.01
49年目	R 52	0.1353	103.0			7.04	0.95
合計				506.56	487.08	366.58	149.52
単純事業費計				506.56		366.58	

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
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	4	12.2km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					255,697	
	改良費				25,026	
		土工	式	1	17,521	
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	12,200	96	排水装置
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	7,409	
	橋梁費				177,161	
		100m以上	m	12,200	177,161	連続高架橋51橋
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				36,938	
		IC	箇所	4	11,133	並列サイドランプ
		JCT	箇所	2	25,805	タービン型(1箇所)、準直結Y型(1箇所)
	舗装費				8,171	
		車道舗装	m ²	276,293	8,171	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				8,401	
		交通管理施設工	式	1	6,925	交通管理施設費、立入防止柵
		遮音壁	m	9,100	1,476	
②用地及補償費					1,900	
	用地費		m ²	1,256	59	
		宅地	m ²	1,256	59	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,841	
③間接経費			式	1	14,503	調査設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					272,100	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	4	12.2km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.2		
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			40,323	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	4	12.2km

■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
①	工事費				53,905	
	改良費				736	
		土工	式	1	600	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	2,440	20	排水装置
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	116	
	橋梁費				39,866	
		100m以上	m	2,684	39,866	連続高架橋51橋
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				7,540	
		IC	箇所	4	2,265	並列サイドランプ
		JCT	箇所	2	5,275	タービン型(1箇所)、準直結Y型(1箇所)
	舗装費				1,634	
		車道舗装	m ²	55,259	1,634	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				4,129	
		交通管理施設工	式	1	3,834	交通管理施設費、立入防止柵
		遮音壁	m	1,820	295	
②	用地及補償費				469	
	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	1	469	
③	間接経費		式	1	1,348	調査設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				55,722	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	4	12.2km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.2		
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			40,323	

【単価等について】

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道1号 <small>ほくせい</small> 北勢バイパス	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：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女	延長	21.0 km		
事業概要	<p>一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題がある。</p>				
H4年度事業化	H2年度都市計画決定	H7年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	1,390億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	69%	供用済延長	8.5km
計画交通量	47,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 9.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 518/1,962億円 〔事業費：319/1,763億円〕 〔維持管理費：199/199億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 4,962/4,962億円 〔走行時間短縮便益：4,217/4,217億円〕 〔走行経費減少便益：578/578億円〕 〔交通事故減少便益：167/167億円〕	基準年	令和元年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.0~3.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.7~12.4 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=9.0~10.2 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.4~2.7 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=9.2~9.9 (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(国道1号)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。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセスが見込まれる。 <p>③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(みえメディカルバレープロジェクト)を支援する。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(三重県立総合医療センター)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)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>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 				

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 四日市市長より早期整備の要望を受けている。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、国道1号、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の代替路としての機能の確保、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、（市）日永八郷線～国道477号バイパス間の開通の見通しを明らかにすると共に、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）及び四日市インターアクセス道路の開通（H30.10）
- ・ 四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は69%、用地取得率は82%（平成30年度末）
- ・ みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。
- ・ （市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は工事を推進、国道477号BP～四日市市采女間（L=8.4km）は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ （市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は、早期開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

事業名	一般国道1号 北勢バイパス
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)=2.5 経済的純現在価値(B-C)=2,999億円 経済的内部収益率(EIRR)=7.1% 残事業:費用便益比(B/C)=9.6 経済的純現在価値(B-C)=4,443億円 経済的内部収益率(EIRR)=55.8%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□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):4,940万人・時間/年 渋滞損失削減時間:574万人・時間/年(4,940万人・時間/年⇒4,366万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道1号四日市市金場町~四日市市追分地区) 並行区間の渋滞損失時間:110.6万人・時間/年(国道1号四日市市金場町~四日市市追分地区) 並行区間の渋滞損失削減率:5割削減(国道1号四日市市金場町~四日市市追分地区)	
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道1号(日永五南交差点~中部交差点)、改善見込み(旅行速度14.6km/h⇒19.0km/h)等	
	□ 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	三重交通 計11系統	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	鈴鹿市~四日市港(48分⇒41分 7分短縮見込み) 亀山市~四日市港(56分⇒47分 9分短縮見込み)
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	みえメディカルバレープロジェクト(三重県)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	鈴鹿サーキット(H30年間入込客数:210万人)へのアクセスを支援
		<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	
		<input type="checkbox"/> 業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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	東真町→三重県立総合医療センター（38分→32分 6分短縮見込み）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第1次緊急輸送道路に指定
		<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	代替する緊急輸送道路：国道1号（小向～鈴鹿市采女）、国道23号（南福崎～大里町）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：31千t/年（3,069千t/年 ⇒ 3,038千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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域 NO2について環境基準を達成している測定局数：3/3（H30実績） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道1号）（四日市市金場町～四日市市追分地区） 排出削減量：34t/年、排出削減率：4割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域 SPMについて環境基準を達成している測定局数：3/3（H30実績） （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道1号）（四日市市金場町～四日市市追分地区） 排出削減量：3.3t/年、排出削減率：4割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input 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	現拓・BP・その他の別
一般国道1号	北勢バイパス	L=21.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,700	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	1,316億円	573億円	1,889億円
うち残事業分	423億円	573億円	996億円
基準年における 現在価値(C)	1,763億円	199億円	1,962億円
うち残事業分	319億円	199億円	518億円

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	令和元年度			
供用年	令和6年度、令和15年度			
単年便益 (初年便益)	159億円	22億円	6.2億円	188億円
基準年における 現在価値(B)	4,217億円	578億円	167億円	4,962億円
うち残事業分	4,217億円	578億円	167億円	4,962億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.5
経済的純現在価値（事業全体）	2,999 億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.1%
費用便益比（残事業）	9.6
経済的純現在価値（残事業）	4,443 億円
経済的内部収益率（残事業）	55.8%

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	47,700台/日	±10%	2.0~3.3
事業費	1,316億円	±10%	2.5~2.6
事業期間	41年	±20%	2.4~2.7

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,700台/日	±10%	7.7~12.4
事業費	423億円	±10%	9.0~10.2
事業期間	13年	±20%	9.2~9.9

交通状況の変化

様式-3①

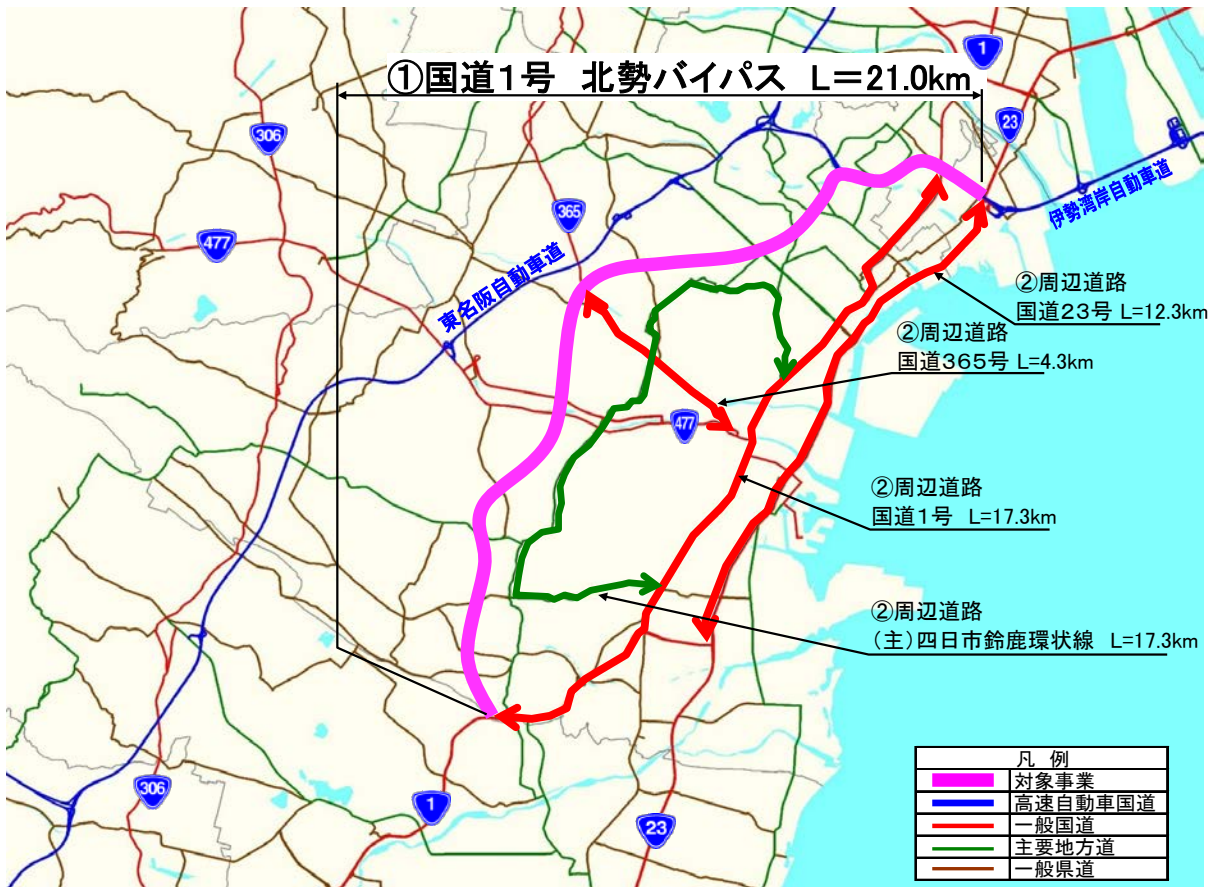
事業名：一般国道1号北勢バイパス（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：21.0km	交通量※1	[台/日]	-	47,700	
	走行時間※2	[分]	-	24	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	234.30	
②主な周辺道路※4	国道1号 17.3km	交通量	[台/日]	30,000	23,100
		走行時間	[分]	38	33
		走行時間費用	[億円/年]	216.18	137.37
	国道23号 12.3km	交通量	[台/日]	77,400	58,800
		走行時間	[分]	19	16
		走行時間費用	[億円/年]	300.84	198.06
	国道365号 4.3km	交通量	[台/日]	17,900	14,500
		走行時間	[分]	14	12
		走行時間費用	[億円/年]	45.74	31.00
	(主)四日市鈴鹿環状線 17.3km	交通量	[台/日]	11,700	9,600
		走行時間	[分]	48	44
		走行時間費用	[億円/年]	99.78	76.30
③その他道路合計 3,090.6km	走行時間費用	[億円/年]	9,650.90	9,340.30	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,162.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,313.45	10,017.33	296.12

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

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号北勢バイパス（残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：21.0km	交通量※ ¹	[台/日]	-	47,700	
	走行時間※ ²	[分]	-	24	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	-	234.30	
②主な周辺道路※ ⁴	国道1号 17.3km	交通量	[台/日]	30,000	23,100
		走行時間	[分]	38	33
		走行時間費用	[億円/年]	216.18	137.37
	国道23号 12.3km	交通量	[台/日]	77,400	58,800
		走行時間	[分]	19	16
		走行時間費用	[億円/年]	300.84	198.06
	国道365号 4.3km	交通量	[台/日]	17,900	14,500
		走行時間	[分]	14	12
		走行時間費用	[億円/年]	45.74	31.00
	(主) 四日市鈴鹿環状線 17.3km	交通量	[台/日]	11,700	9,600
		走行時間	[分]	48	44
		走行時間費用	[億円/年]	99.78	76.30
③その他道路合計 3,090.6km	走行時間費用	[億円/年]	9,650.90	9,340.30	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,162.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,313.45	10,017.33	296.12

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

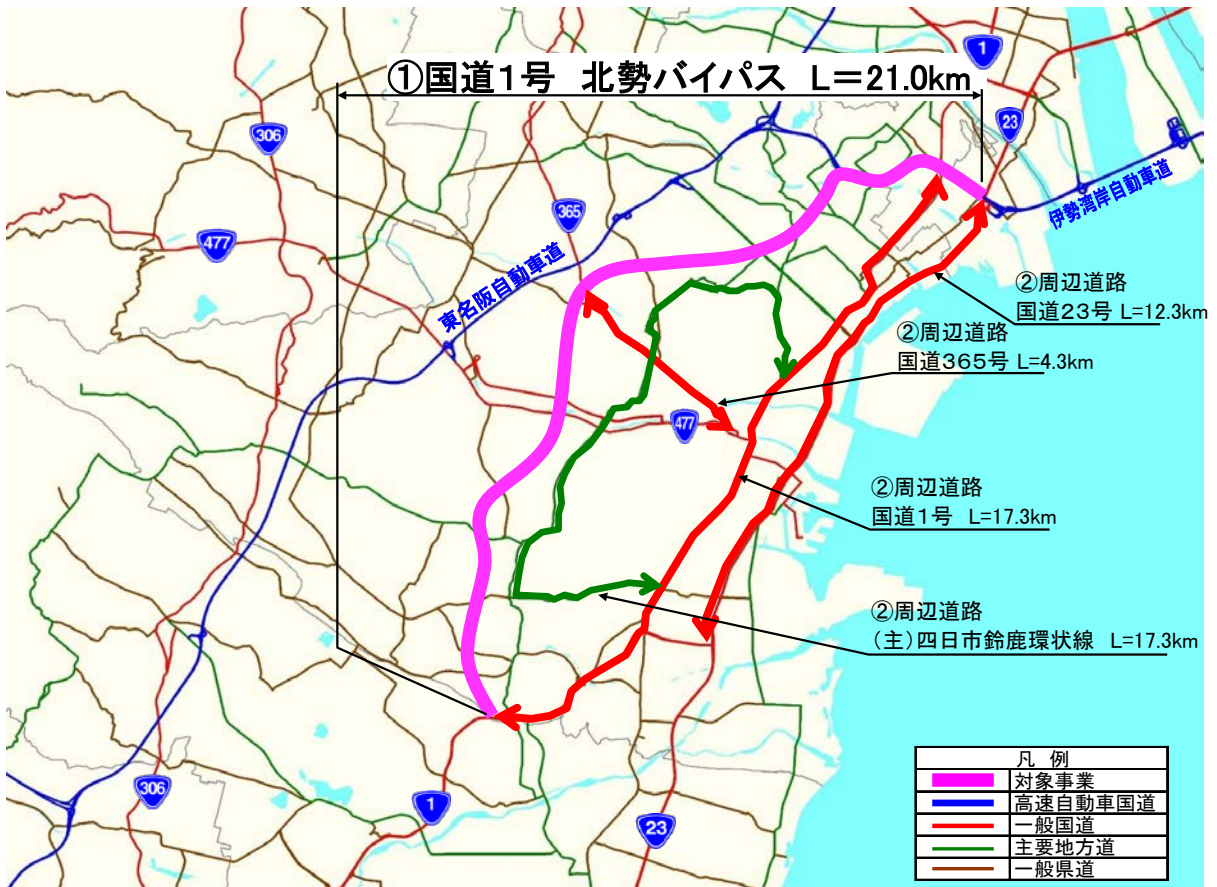
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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1号北勢バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市・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	令和元年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>		
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				
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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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1号北勢バイパス

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号北勢バイパス (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)	
				0.64	21.0	13.34	
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
-32年目	H 4	2.8834	117.6	0.87	2.21		
-31年目	H 5	2.7725	117.9	4.08	9.88		
-30年目	H 6	2.6658	117.8	1.94	4.53		
-29年目	H 7	2.5633	117.1	19.40	43.74		
-28年目	H 8	2.4647	116.6	5.54	12.06		
-27年目	H 9	2.3699	117.5	16.46	34.18		
-26年目	H 10	2.2788	116.9	16.57	33.28		
-25年目	H 11	2.1911	115.2	42.58	83.42		
-24年目	H 12	2.1068	113.8	78.49	149.66		
-23年目	H 13	2.0258	112.4	114.22	212.03		
-22年目	H 14	1.9479	110.5	65.57	119.05		
-21年目	H 15	1.8730	109.0	52.73	93.33		
-20年目	H 16	1.8009	107.9	51.17	87.96		
-19年目	H 17	1.7317	106.7	63.20	105.65		
-18年目	H 18	1.6651	105.9	40.23	65.15		
-17年目	H 19	1.6010	105.0	36.71	57.66		
-16年目	H 20	1.5395	104.4	46.46	70.56		
-15年目	H 21	1.4802	103.0	24.16	35.76		
-14年目	H 22	1.4233	101.3	16.67	24.13		
-13年目	H 23	1.3686	99.8	17.56	24.81		
-12年目	H 24	1.3159	99.0	35.22	48.22		
-11年目	H 25	1.2653	99.0	14.60	19.22		
-10年目	H 26	1.2167	101.5	10.80	13.33		
-9年目	H 27	1.1699	103.0	13.96	16.34		
-8年目	H 28	1.1249	102.8	22.56	25.43		
-7年目	H 29	1.0816	103.0	30.12	32.58		
-6年目	H 30	1.0400	103.0	29.01	30.18		
基準年	R 1	1.0000	103.0	22.73	22.73		
-4年目	R 2	0.9615	103.0	29.15	28.03		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	30.03	27.76		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	32.29	28.71		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	34.63	29.60		
暫定供用開始年次	R 6	0.8219	103.0	34.63	28.46	8.40	6.90
1年目	R 7	0.7903	103.0	29.65	23.43	8.40	6.64
2年目	R 8	0.7599	103.0	31.47	23.91	8.40	6.38
3年目	R 9	0.7307	103.0	32.38	23.66	8.40	6.14
4年目	R 10	0.7026	103.0	34.20	24.03	8.40	5.90
5年目	R 11	0.6756	103.0	34.14	23.06	8.40	5.67
6年目	R 12	0.6496	103.0	35.95	23.36	8.40	5.46
7年目	R 13	0.6246	103.0	33.23	20.75	8.40	5.25
8年目	R 14	0.6006	103.0	31.13	18.69	8.40	5.04
供用開始年次	R 15	0.5775	103.0		0.00	12.13	7.00
10年目	R 16	0.5553	103.0		0.00	12.13	6.73
11年目	R 17	0.5339	103.0		0.00	12.13	6.47
12年目	R 18	0.5134	103.0		0.00	12.13	6.23
13年目	R 19	0.4936	103.0		0.00	12.13	5.99
14年目	R 20	0.4746	103.0		0.00	12.13	5.76
15年目	R 21	0.4564	103.0		0.00	12.13	5.53
16年目	R 22	0.4388	103.0		0.00	12.13	5.32
17年目	R 23	0.4220	103.0		0.00	12.13	5.12
18年目	R 24	0.4057	103.0		0.00	12.13	4.92
19年目	R 25	0.3901	103.0		0.00	12.13	4.73
20年目	R 26	0.3751	103.0		0.00	12.13	4.55
21年目	R 27	0.3607	103.0		0.00	12.13	4.37
22年目	R 28	0.3468	103.0		0.00	12.13	4.21
23年目	R 29	0.3335	103.0		0.00	12.13	4.04
24年目	R 30	0.3207	103.0		0.00	12.13	3.89
25年目	R 31	0.3083	103.0		0.00	12.13	3.74
26年目	R 32	0.2965	103.0		0.00	12.13	3.60
27年目	R 33	0.2851	103.0		0.00	12.13	3.46
28年目	R 34	0.2741	103.0		0.00	12.13	3.32
29年目	R 35	0.2636	103.0		0.00	12.13	3.20
30年目	R 36	0.2534	103.0		0.00	12.13	3.07
31年目	R 37	0.2437	103.0		0.00	12.13	2.96
32年目	R 38	0.2343	103.0		0.00	12.13	2.84
33年目	R 39	0.2253	103.0		0.00	12.13	2.73
34年目	R 40	0.2166	103.0		0.00	12.13	2.63
35年目	R 41	0.2083	103.0		0.00	12.13	2.53
36年目	R 42	0.2003	103.0		0.00	12.13	2.43
37年目	R 43	0.1926	103.0		0.00	12.13	2.34
38年目	R 44	0.1852	103.0		0.00	12.13	2.25
39年目	R 45	0.1780	103.0		0.00	12.13	2.16
40年目	R 46	0.1712	103.0		0.00	12.13	2.08
41年目	R 47	0.1646	103.0		0.00	12.13	2.00
42年目	R 48	0.1583	103.0		0.00	12.13	1.92
43年目	R 49	0.1522	103.0		0.00	12.13	1.85
44年目	R 50	0.1463	103.0		0.00	12.13	1.77
45年目	R 51	0.1407	103.0		0.00	12.13	1.71
46年目	R 52	0.1353	103.0		0.00	12.13	1.64
47年目	R 53	0.1301	103.0		0.00	12.13	1.58
48年目	R 54	0.1251	103.0		0.00	12.13	1.52
49年目	R 55	0.1203	103.0	-310.16	-37.31	12.13	1.46
合計				1006.33	1763.23	572.82	199.00
単純事業費計				1316.49		572.82	

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40%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(割引後の土地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号北勢バイパス (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)	
				0.64	21.0	13.34	
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
-32年目	H 4	2.8834	117.6				
-31年目	H 5	2.7725	117.9				
-30年目	H 6	2.6658	117.8				
-29年目	H 7	2.5633	117.1				
-28年目	H 8	2.4647	116.6				
-27年目	H 9	2.3699	117.5				
-26年目	H 10	2.2788	116.9				
-25年目	H 11	2.1911	115.2				
-24年目	H 12	2.1068	113.8				
-23年目	H 13	2.0258	112.4				
-22年目	H 14	1.9479	110.5				
-21年目	H 15	1.8730	109.0				
-20年目	H 16	1.8009	107.9				
-19年目	H 17	1.7317	106.7				
-18年目	H 18	1.6651	105.9				
-17年目	H 19	1.6010	105.0				
-16年目	H 20	1.5395	104.4				
-15年目	H 21	1.4802	103.0				
-14年目	H 22	1.4233	101.3				
-13年目	H 23	1.3686	99.8				
-12年目	H 24	1.3159	99.0				
-11年目	H 25	1.2653	99.0				
-10年目	H 26	1.2167	101.5				
-9年目	H 27	1.1699	103.0				
-8年目	H 28	1.1249	102.8				
-7年目	H 29	1.0816	103.0				
-6年目	H 30	1.0400	103.0				
基準年	R 1	1.0000	103.0				
-4年目	R 2	0.9615	103.0	29.15	28.03		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	30.03	27.76		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	32.29	28.71		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	34.63	29.60		
暫定供用開始年次	R 6	0.8219	103.0	34.63	28.46	8.40	6.90
1年目	R 7	0.7903	103.0	29.65	23.43	8.40	6.64
2年目	R 8	0.7599	103.0	31.47	23.91	8.40	6.38
3年目	R 9	0.7307	103.0	32.38	23.66	8.40	6.14
4年目	R 10	0.7026	103.0	34.20	24.03	8.40	5.90
5年目	R 11	0.6756	103.0	34.14	23.06	8.40	5.67
6年目	R 12	0.6496	103.0	35.95	23.36	8.40	5.46
7年目	R 13	0.6246	103.0	33.23	20.75	8.40	5.25
8年目	R 14	0.6006	103.0	31.13	18.69	8.40	5.04
供用開始年次	R 15	0.5775	103.0			12.13	7.00
10年目	R 16	0.5553	103.0			12.13	6.73
11年目	R 17	0.5339	103.0			12.13	6.47
12年目	R 18	0.5134	103.0			12.13	6.23
13年目	R 19	0.4936	103.0			12.13	5.99
14年目	R 20	0.4746	103.0			12.13	5.76
15年目	R 21	0.4564	103.0			12.13	5.53
16年目	R 22	0.4388	103.0			12.13	5.32
17年目	R 23	0.4220	103.0			12.13	5.12
18年目	R 24	0.4057	103.0			12.13	4.92
19年目	R 25	0.3901	103.0			12.13	4.73
20年目	R 26	0.3751	103.0			12.13	4.55
21年目	R 27	0.3607	103.0			12.13	4.37
22年目	R 28	0.3468	103.0			12.13	4.21
23年目	R 29	0.3335	103.0			12.13	4.04
24年目	R 30	0.3207	103.0			12.13	3.89
25年目	R 31	0.3083	103.0			12.13	3.74
26年目	R 32	0.2965	103.0			12.13	3.60
27年目	R 33	0.2851	103.0			12.13	3.46
28年目	R 34	0.2741	103.0			12.13	3.32
29年目	R 35	0.2636	103.0			12.13	3.20
30年目	R 36	0.2534	103.0			12.13	3.07
31年目	R 37	0.2437	103.0			12.13	2.96
32年目	R 38	0.2343	103.0			12.13	2.84
33年目	R 39	0.2253	103.0			12.13	2.73
34年目	R 40	0.2166	103.0			12.13	2.63
35年目	R 41	0.2083	103.0			12.13	2.53
36年目	R 42	0.2003	103.0			12.13	2.43
37年目	R 43	0.1926	103.0			12.13	2.34
38年目	R 44	0.1852	103.0			12.13	2.25
39年目	R 45	0.1780	103.0			12.13	2.16
40年目	R 46	0.1712	103.0			12.13	2.08
41年目	R 47	0.1646	103.0			12.13	2.00
42年目	R 48	0.1583	103.0			12.13	1.92
43年目	R 49	0.1522	103.0			12.13	1.85
44年目	R 50	0.1463	103.0			12.13	1.77
45年目	R 51	0.1407	103.0			12.13	1.71
46年目	R 52	0.1353	103.0			12.13	1.64
47年目	R 53	0.1301	103.0			12.13	1.58
48年目	R 54	0.1251	103.0			12.13	1.52
49年目	R 55	0.1203	103.0	-33.99	-4.09	12.13	1.46
合計				388.88	319.37	572.82	199.00
単純事業費計				422.87		572.82	

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1号	北勢バイパス	4	21.0km

■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				81,476	
	改良費					
		土工	m ³	2,155,993	4,291	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	29,208	640	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	558	
		管渠工	m	401	53	
		函渠工	m	870	622	
		排水工	m	37,121	327	
		中央分離帯工	m	10,385	275	
		雑工	式	1	257	
	橋梁費					
		100m以上	m	7,152	53,123	
		100m未満	m	316	2,589	
	トンネル費					
		NATM	m	1,720	12,500	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所	9	3,892	ダイヤモンド型(9箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費					
		車道舗装	m ²	292,256	2,046	
		歩道舗装	m ²	77,876	231	
	付帯施設費					
		交通管理施設工	式	1	72	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				40,497	
	用地費		m ²	1,013,303	31,016	
		宅地	m ²	244,331	19,546	
		田畑	m ²	508,291	10,166	
		山林・原野	m ²	260,681	1,303	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	9,481	
③	間接経費		式		17,027	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				139,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.0	12,142	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	50,868	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			63,010	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

■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
①	工事費				38,169	
	改良費					
		土工	m ³	650,337	2,075	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³	0		
		法面工	m ²	8,810	276	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	240	
		管渠工	m	121	23	
		函渠工	m	262	268	
		排水工	m	11,197	141	
		中央分離帯工	m	3,133	118	
		雑工	式	1	111	
	橋梁費					
		100m以上	m	2,789	22,375	
		100m未満	m	123	1,115	
	トンネル費					
		NATM	m	1,183	7,954	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所	4	2,167	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費					
		車道舗装	m ²	113,980	1,139	
		歩道舗装	m ²	30,372	129	
	付帯施設費					
		交通管理施設工	式	1	40	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,688	
	用地費		m ²	111,055	3,399	
		宅地	m ²	26,778	2,142	
		田畑	m ²	55,707	1,114	
		山林・原野	m ²	28,570	143	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,289	
③	間接経費		式		3,319	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				46,176	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.0	12,142	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	50,868	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			63,010	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

再評価結果（令和2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 中勢道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町				延長	33.8km
事業概要	<p>一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。</p> <p>並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。</p> <p>本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</p>					
S59年度～H19年度 （順次事業化）	S58年度都市計画決定	S61年度用地着手	S63年度工事着手			
全体事業費	1,955億円	事業進捗率 （平成31年3月末時点）	約90%	開通済延長	31.0km	
計画交通量	45,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.4 （残事業） 19.8	総費用 （残事業）/（事業全体） 399/3,227億円 （事業費：139/2,967億円） 維持管理費：260/260億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 7,888/7,888億円 （走行時間短縮便益：7,634/7,634億円） 走行経費減少便益：213/213億円 交通事故減少便益：42/42億円	基準年	令和元年	
感度分析の結果	<p>（事業全体） 交通量：B/C=2.2～2.7（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）</p> <p>（残事業） 交通量：B/C=17.8～21.7（交通量±10%） 事業費：B/C=19.1～20.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=19.4～20.1（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"> ・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行す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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ・中部国際空港への海上アクセス港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"> ・国際拠点港湾（四日市港）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、区画整理等との連携あり。 ・対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏（中南勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）へのアクセス向上が見込まれる。 <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（中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等）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（三重大学医学部附属病院）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"> ・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中勢道路の整備により、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

- ・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

関係する地方公共団体等の意見

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには、地域産業の支援を図るための重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向け事業の強力な推進をお願いいたします。

また、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の早期の開通見通しを明らかにすると共に、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）。
- ・国道23号の交通量は約442～495（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は、約90%、用地取得率は100%に至っています。（平成31年3月末時点）
- ・平成30年度までに延長31.0kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、開通に向けて整備を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

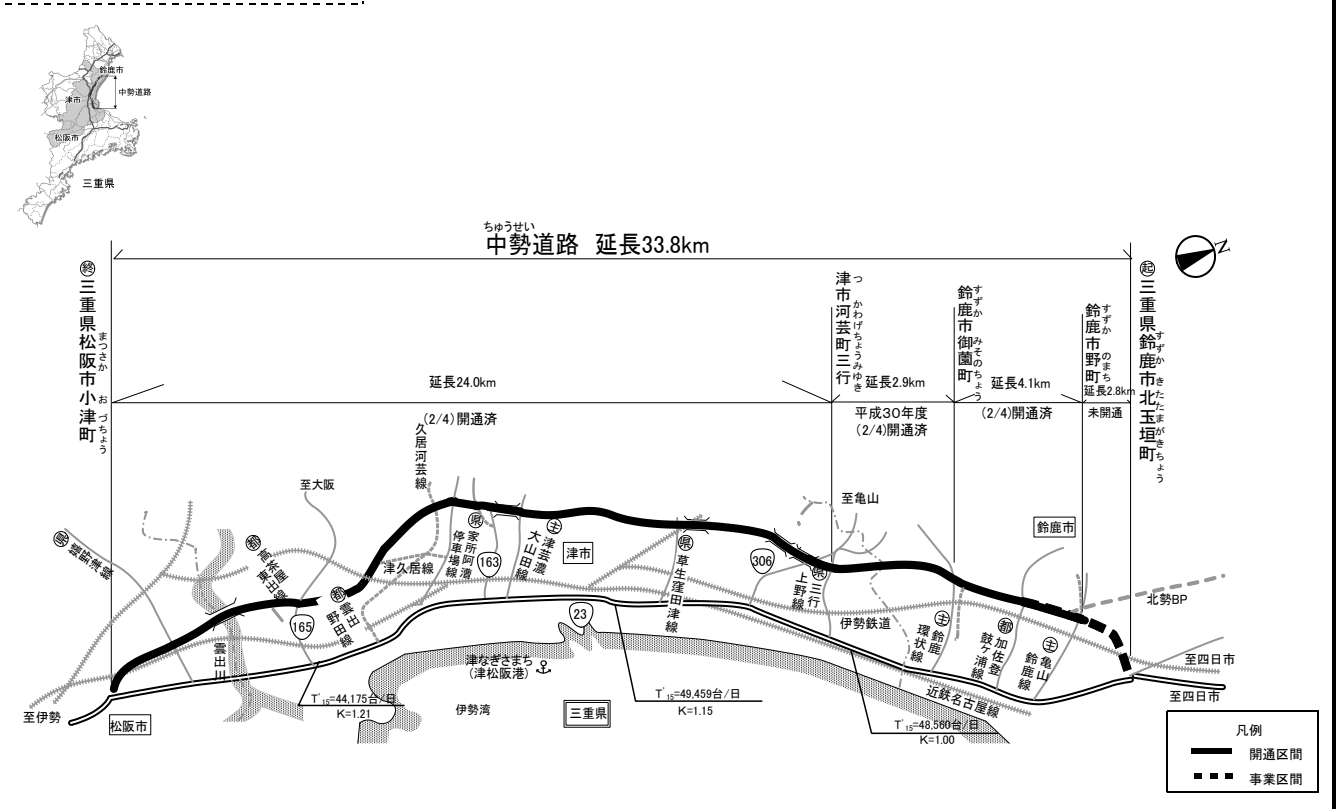
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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 中勢道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体 : 費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 4,661億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 6.8%) 残事業 : 費用便益比 (B/C) = 19.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 7,489億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 109.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 11,315万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 約1,754万人・時間/年 (約11,315万人・時間/年⇒約9,561万人・時間/年) 区間b (並行区間) について: 国道23号 (鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町) 並行区間の渋滞損失時間 (現況) : 624万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間 : 約493万人・時間/年 (約624万人・時間/年⇒約132万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率 : 約8割削減
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 (国道23号 : 津市栗真中山町~津市白浜町二) 改善見込み (混雑時旅行速度 : 17.3km/h⇒23.2km/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	三重交通路線/バス (神戸白塚線, 米津一身田線, 一身田大里線, 三行線, 棕本線, 城山線, 津太陽の街線, 長野・殿船団地線, 泉ヶ丘片田団地線, 香良洲線, 津三雲線, 榊原 (稲葉線), 榊原 (下村) 線, 多気線等)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港への海上アクセス港 (津なぎさまち) へのアクセス向上 (鈴鹿市~津なぎさまち 47分⇒35分)
1. 活力	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	スーパー中樞港湾 (四日市港) へのアクセス向上 (松阪市~四日市港 98分⇒72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	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 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	
		■ 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	久居駅周辺地区都市再生整備事業、久居インター周辺開発区、中川駅周辺土地区画整理地区

	<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 checked="" 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	社の街開発事業(規模119.3ha)
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input 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	中南海地域地方生活圏(津市・松坂市)へのアクセス向上 (松阪市～津市 41分⇒34分 鈴鹿市～津市 45分⇒31分)
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	海上アクセス港(津なぎさまち)、中勢北部サイエンスシティ 鈴鹿サーキット観光入り込み客数:210万人/年(H30) 伊勢市観光入り込み客数(伊勢神宮、二見興玉神社等):1,869万人/年(H30)
2.暮らし	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	三重大学医学部附属病院へのアクセス向上 (松阪市～三重大学医学部附属病院 46分⇒45分 鈴鹿市～三重大学医学部附属病院 37分⇒33分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	中勢道路（津市大里窪田町～松阪市小津町）が第1次緊急輸送道路に指定
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である国道23号現道が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<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	国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）のCO2排出削減量：8.1万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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域含む（鈴鹿市） （推計結果） 評価対象区間（現道）：（国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）） 排出削減量：249.0t/年、排出削減率：5割削減 中勢道路区間 NOx排出増加量：366.1t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域含む（鈴鹿市） （推計結果） 評価対象区間（現道）：（国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）） 排出削減量：14.4t/年、排出削減率：5割削減 中勢道路区間 SPM排出増加量：20.4t/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 checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	新道路整備戦略（三重県）において、亀山鈴鹿線、鈴鹿環状線、国道163号BP、雲出野田線、久居河芸線、津久居線等のネットワークを形成することでバリエーション効果を発揮
		<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23号	中勢道路	L = 33.8 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
45,000	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	1,865億円	711億円	2,576億円
うち残事業分	158億円	711億円	868億円
基準年における 現在価値 (C)	2,967億円	260億円	3,227億円
うち残事業分	139億円	260億円	399億円

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	令和元年度			
供用年	令和5年度、令和10年度			
単年便益 (初年便益)	324億円	11億円	0.21億円	335億円
基準年における 現在価値 (B)	7,634億円	213億円	42億円	7,888億円
うち残事業分	7,634億円	213億円	42億円	7,888億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	4,661億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.8%
費用便益比（残事業）	19.8
経済的純現在価値（残事業）	7,489億円
経済的内部収益率（残事業）	109.8%

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	45,000台/日	±10%	2.2~2.7
事業費	1,865億円	±10%	2.4~2.5
事業期間	44年	±20%	2.3~2.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	45,000台/日	±10%	17.8~21.7
事業費	158億円	±10%	19.1~20.5
事業期間	8年	±20%	19.4~20.1

交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：一般国道23号中勢道路（事業全体）

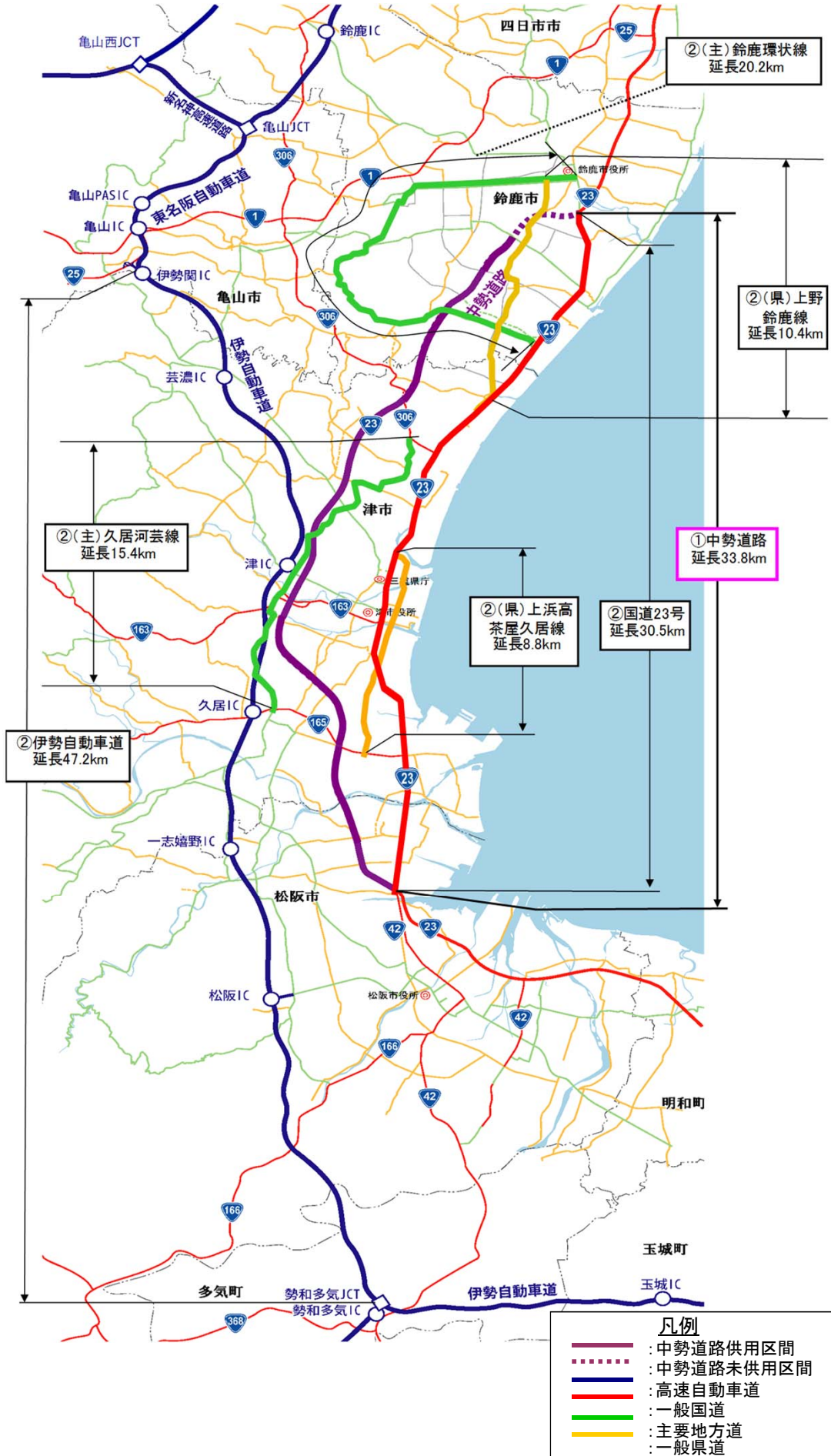
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新設区間：33.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	45,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	45.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	387.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 30.5km	交通量	[台/日]	49,100	35,500
		走行時間	[分]	62.5	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	581.35	339.10
	伊勢自動車道： 47.2km	交通量	[台/日]	41,100	36,300
		走行時間	[分]	33.0	32.5
		走行時間費用	[億円/年]	252.76	221.03
	(主) 鈴鹿環状線： 20.2km	交通量	[台/日]	11,800	10,900
		走行時間	[分]	57.2	57.2
		走行時間費用	[億円/年]	128.94	111.09
	(主) 久居河芸線： 15.4km	交通量	[台/日]	12,300	8,900
		走行時間	[分]	51.5	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	112.83	61.77
	(県) 上野鈴鹿線： 10.4km	交通量	[台/日]	11,400	6,900
		走行時間	[分]	32.9	31.3
		走行時間費用	[億円/年]	71.84	51.64
	(県) 上浜高茶屋久居線： 8.8km	交通量	[台/日]	18,000	9,600
		走行時間	[分]	25.7	22.5
		走行時間費用	[億円/年]	74.64	35.21
③その他道路合計： 1163.3km	走行時間費用	[億円/年]	4,982.28	4,535.58	

			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：1329.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,204.64	5,742.46	462.18

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

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：一般国道23号中勢道路（残事業）

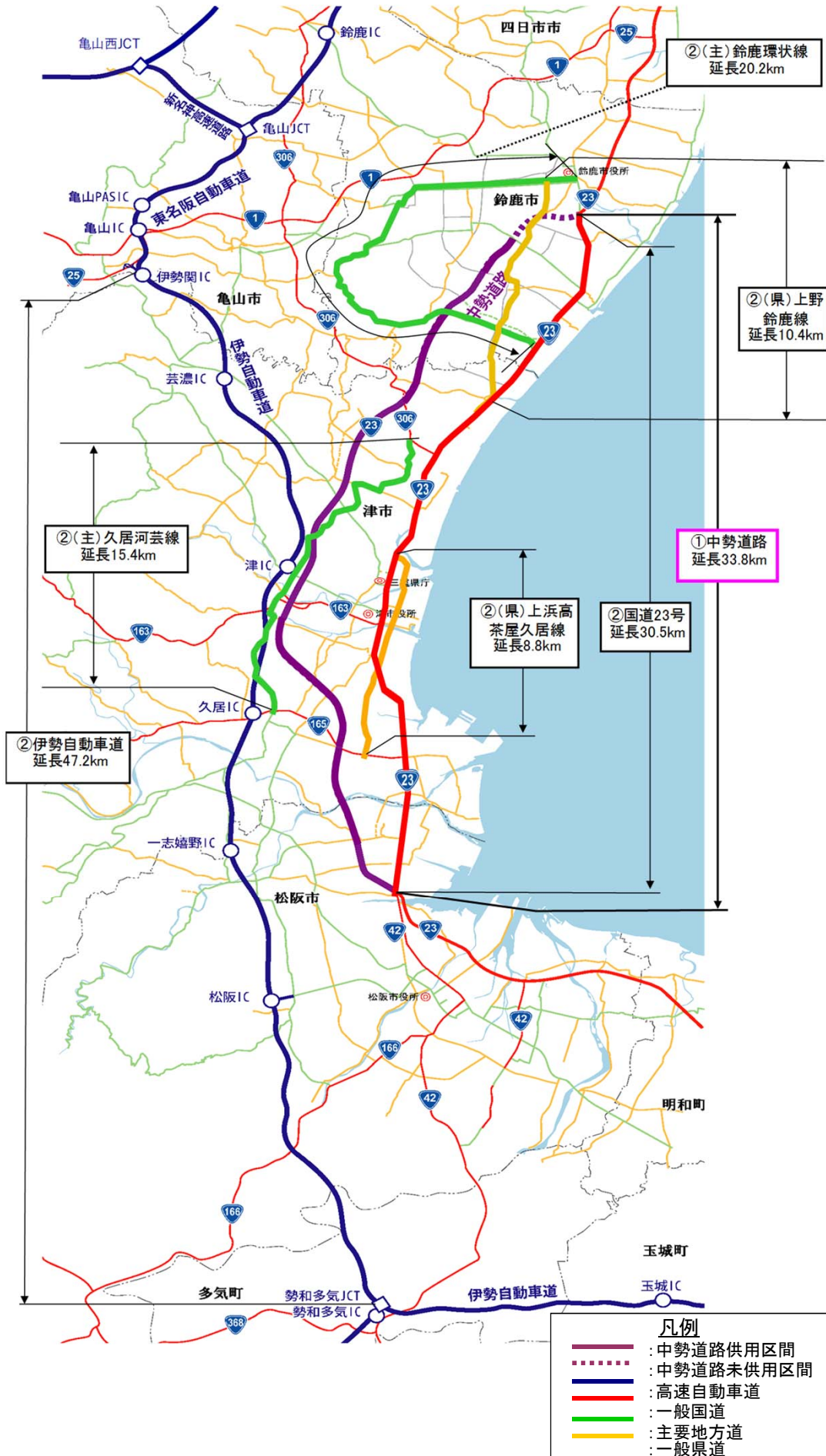
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新設区間：33.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	45,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	45.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	387.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 30.5km	交通量	[台/日]	49,100	35,500
		走行時間	[分]	62.5	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	581.35	339.10
	伊勢自動車道： 47.2km	交通量	[台/日]	41,100	36,300
		走行時間	[分]	33.0	32.5
		走行時間費用	[億円/年]	252.76	221.03
	(主) 鈴鹿環状線： 20.2km	交通量	[台/日]	11,800	10,900
		走行時間	[分]	57.2	57.2
		走行時間費用	[億円/年]	128.94	111.09
	(主) 久居河芸線： 15.4km	交通量	[台/日]	12,300	8,900
		走行時間	[分]	51.5	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	112.83	61.77
	(県) 上野鈴鹿線： 10.4km	交通量	[台/日]	11,400	6,900
		走行時間	[分]	32.9	31.3
		走行時間費用	[億円/年]	71.84	51.64
	(県) 上浜高茶屋久居線： 8.8km	交通量	[台/日]	18,000	9,600
		走行時間	[分]	25.7	22.5
		走行時間費用	[億円/年]	74.64	35.21
③その他道路合計： 1163.3km	走行時間費用	[億円/年]	4,982.28	4,535.58	

			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：1329.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,204.64	5,742.46	462.18

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

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 中勢道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和元年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

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

事業名:一般国道23号 中勢道路

(4)

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

費用の現在価値算定表（事業全体）

箇所名：一般国道23号 中勢道路

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）
0.48	33.8	16.27

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
-39年目	S 59	3.9461	105.0	0.60	2.32		
-38年目	S 60	3.7943	105.7	1.00	3.70		
-37年目	S 61	3.6484	107.6	3.10	10.83		
-36年目	S 62	3.5081	107.3	23.90	80.48		
-35年目	S 63	3.3731	107.9	16.90	54.42		
-34年目	H 1	3.2434	110.8	18.50	55.79		
-33年目	H 2	3.1187	113.3	16.92	47.98		
-32年目	H 3	2.9987	116.0	12.90	34.36		
-31年目	H 4	2.8834	117.6	30.50	77.04		
-30年目	H 5	2.7725	117.9	44.82	108.57		
-29年目	H 6	2.6658	117.8	30.05	70.03		
-28年目	H 7	2.5633	117.1	30.91	69.70		
-27年目	H 8	2.4647	116.6	40.18	87.48		
-26年目	H 9	2.3699	117.5	31.00	64.40		
-25年目	H 10	2.2788	116.9	74.22	149.03		
-24年目	H 11	2.1911	115.2	54.09	105.96		
-23年目	H 12	2.1068	113.8	50.17	95.66		
-22年目	H 13	2.0258	112.4	44.20	82.05		
-21年目	H 14	1.9479	110.5	47.38	86.02		
-20年目	H 15	1.8730	109.0	48.73	86.25		
-19年目	H 16	1.8009	107.9	45.02	77.40		
-18年目	H 17	1.7317	106.7	43.07	72.00		
-17年目	H 18	1.6651	105.9	61.50	99.60		
-16年目	H 19	1.6010	105.0	84.06	132.02		
-15年目	H 20	1.5395	104.4	90.73	137.79		
-14年目	H 21	1.4802	103.0	92.02	136.22		
-13年目	H 22	1.4233	101.3	103.29	149.49		
-12年目	H 23	1.3686	99.8	71.15	100.50		
-11年目	H 24	1.3159	99.0	114.81	157.19		
-10年目	H 25	1.2653	99.0	72.54	95.50		
-9年目	H 26	1.2167	101.5	45.29	55.91		
-8年目	H 27	1.1699	103.0	37.53	43.90		
-7年目	H 28	1.1249	102.8	49.95	56.30		
-6年目	H 29	1.0816	103.0	67.79	73.32		
-5年目	H 30	1.0400	103.0	60.48	62.90		
基準年	R 1	1.0000	103.0	48.18	48.18		
-3年目	R 2	0.9615	103.0	42.16	40.54		
-2年目	R 3	0.9246	103.0	37.61	34.78		
-1年目	R 4	0.8890	103.0	26.07	23.17		
暫定供用開始年次	R 5	0.8548	103.0	10.35	8.85	9.05	7.74
1年目	R 6	0.8219	103.0	10.35	8.51	9.05	7.44
2年目	R 7	0.7903	103.0	10.35	8.18	9.05	7.16
3年目	R 8	0.7599	103.0	10.36	7.87	9.05	6.88
4年目	R 9	0.7307	103.0	10.36	7.57	9.05	6.62
供用開始年次	R 10	0.7026	103.0			14.79	10.39
6年目	R 11	0.6756	103.0			14.79	9.99
7年目	R 12	0.6496	103.0			14.79	9.61
8年目	R 13	0.6246	103.0			14.79	9.24
9年目	R 14	0.6006	103.0			14.79	8.88
10年目	R 15	0.5775	103.0			14.79	8.54
11年目	R 16	0.5553	103.0			14.79	8.21
12年目	R 17	0.5339	103.0			14.79	7.90
13年目	R 18	0.5134	103.0			14.79	7.59
14年目	R 19	0.4936	103.0			14.79	7.30
15年目	R 20	0.4746	103.0			14.79	7.02
16年目	R 21	0.4564	103.0			14.79	6.75
17年目	R 22	0.4388	103.0			14.79	6.49
18年目	R 23	0.4220	103.0			14.79	6.24
19年目	R 24	0.4057	103.0			14.79	6.00
20年目	R 25	0.3901	103.0			14.79	5.77
21年目	R 26	0.3751	103.0			14.79	5.55
22年目	R 27	0.3607	103.0			14.79	5.33
23年目	R 28	0.3468	103.0			14.79	5.13
24年目	R 29	0.3335	103.0			14.79	4.93
25年目	R 30	0.3207	103.0			14.79	4.74
26年目	R 31	0.3083	103.0			14.79	4.56
27年目	R 32	0.2965	103.0			14.79	4.38
28年目	R 33	0.2851	103.0			14.79	4.22
29年目	R 34	0.2741	103.0			14.79	4.05
30年目	R 35	0.2636	103.0			14.79	3.90
31年目	R 36	0.2534	103.0			14.79	3.75
32年目	R 37	0.2437	103.0			14.79	3.60
33年目	R 38	0.2343	103.0			14.79	3.47
34年目	R 39	0.2253	103.0			14.79	3.33
35年目	R 40	0.2166	103.0			14.79	3.20
36年目	R 41	0.2083	103.0			14.79	3.08
37年目	R 42	0.2003	103.0			14.79	2.96
38年目	R 43	0.1926	103.0			14.79	2.85
39年目	R 44	0.1852	103.0			14.79	2.74
40年目	R 45	0.1780	103.0			14.79	2.63
41年目	R 46	0.1712	103.0			14.79	2.53
42年目	R 47	0.1646	103.0			14.79	2.43
43年目	R 48	0.1583	103.0			14.79	2.34
44年目	R 49	0.1522	103.0			14.79	2.25
45年目	R 50	0.1463	103.0			14.79	2.16
46年目	R 51	0.1407	103.0			14.79	2.08
47年目	R 52	0.1353	103.0			14.79	2.00
48年目	R 53	0.1301	103.0			14.79	1.92
49年目	R 54	0.1251	103.0	-339.92	-42.52	14.79	1.85
合計				1525.18	2967.20	710.86	259.72
単純事業費計				1865.10		710.86	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、

必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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

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

費用の現在価値算定表（残事業）

箇所名：一般国道23号 中勢道路

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)
0.48	33.8	16.27

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-39年目	S 59	3.9461	105.0				
-38年目	S 60	3.7943	105.7				
-37年目	S 61	3.6484	107.6				
-36年目	S 62	3.5081	107.3				
-35年目	S 63	3.3731	107.9				
-34年目	H 1	3.2434	110.8				
-33年目	H 2	3.1187	113.3				
-32年目	H 3	2.9987	116.0				
-31年目	H 4	2.8834	117.6				
-30年目	H 5	2.7725	117.9				
-29年目	H 6	2.6658	117.8				
-28年目	H 7	2.5633	117.1				
-27年目	H 8	2.4647	116.6				
-26年目	H 9	2.3699	117.5				
-25年目	H 10	2.2788	116.9				
-24年目	H 11	2.1911	115.2				
-23年目	H 12	2.1068	113.8				
-22年目	H 13	2.0258	112.4				
-21年目	H 14	1.9479	110.5				
-20年目	H 15	1.8730	109.0				
-19年目	H 16	1.8009	107.9				
-18年目	H 17	1.7317	106.7				
-17年目	H 18	1.6651	105.9				
-16年目	H 19	1.6010	105.0				
-15年目	H 20	1.5395	104.4				
-14年目	H 21	1.4802	103.0				
-13年目	H 22	1.4233	101.3				
-12年目	H 23	1.3686	99.8				
-11年目	H 24	1.3159	99.0				
-10年目	H 25	1.2653	99.0				
-9年目	H 26	1.2167	101.5				
-8年目	H 27	1.1699	103.0				
-7年目	H 28	1.1249	102.8				
-6年目	H 29	1.0816	103.0				
-5年目	H 30	1.0400	103.0				
基準年	R 1	1.0000	103.0				
-3年目	R 2	0.9615	103.0	42.16	40.54		
-2年目	R 3	0.9246	103.0	37.61	34.78		
-1年目	R 4	0.8890	103.0	26.07	23.17		
暫定供用開始年次	R 5	0.8548	103.0	10.35	8.85	9.05	7.74
1年目	R 6	0.8219	103.0	10.35	8.51	9.05	7.44
2年目	R 7	0.7903	103.0	10.35	8.18	9.05	7.16
3年目	R 8	0.7599	103.0	10.36	7.87	9.05	6.88
4年目	R 9	0.7307	103.0	10.36	7.57	9.05	6.62
供用開始年次	R 10	0.7026	103.0			14.79	10.39
6年目	R 11	0.6756	103.0			14.79	9.99
7年目	R 12	0.6496	103.0			14.79	9.61
8年目	R 13	0.6246	103.0			14.79	9.24
9年目	R 14	0.6006	103.0			14.79	8.88
10年目	R 15	0.5775	103.0			14.79	8.54
11年目	R 16	0.5553	103.0			14.79	8.21
12年目	R 17	0.5339	103.0			14.79	7.90
13年目	R 18	0.5134	103.0			14.79	7.59
14年目	R 19	0.4936	103.0			14.79	7.30
15年目	R 20	0.4746	103.0			14.79	7.02
16年目	R 21	0.4564	103.0			14.79	6.75
17年目	R 22	0.4388	103.0			14.79	6.49
18年目	R 23	0.4220	103.0			14.79	6.24
19年目	R 24	0.4057	103.0			14.79	6.00
20年目	R 25	0.3901	103.0			14.79	5.77
21年目	R 26	0.3751	103.0			14.79	5.55
22年目	R 27	0.3607	103.0			14.79	5.33
23年目	R 28	0.3468	103.0			14.79	5.13
24年目	R 29	0.3335	103.0			14.79	4.93
25年目	R 30	0.3207	103.0			14.79	4.74
26年目	R 31	0.3083	103.0			14.79	4.56
27年目	R 32	0.2965	103.0			14.79	4.38
28年目	R 33	0.2851	103.0			14.79	4.22
29年目	R 34	0.2741	103.0			14.79	4.05
30年目	R 35	0.2636	103.0			14.79	3.90
31年目	R 36	0.2534	103.0			14.79	3.75
32年目	R 37	0.2437	103.0			14.79	3.60
33年目	R 38	0.2343	103.0			14.79	3.47
34年目	R 39	0.2253	103.0			14.79	3.33
35年目	R 40	0.2166	103.0			14.79	3.20
36年目	R 41	0.2083	103.0			14.79	3.08
37年目	R 42	0.2003	103.0			14.79	2.96
38年目	R 43	0.1926	103.0			14.79	2.85
39年目	R 44	0.1852	103.0			14.79	2.74
40年目	R 45	0.1780	103.0			14.79	2.63
41年目	R 46	0.1712	103.0			14.79	2.53
42年目	R 47	0.1646	103.0			14.79	2.43
43年目	R 48	0.1583	103.0			14.79	2.34
44年目	R 49	0.1522	103.0			14.79	2.25
45年目	R 50	0.1463	103.0			14.79	2.16
46年目	R 51	0.1407	103.0			14.79	2.08
47年目	R 52	0.1353	103.0			14.79	2.00
48年目	R 53	0.1301	103.0			14.79	1.92
49年目	R 54	0.1251	103.0	0.00	0.00	14.79	1.85
合計				157.60	139.46	710.86	259.72
単純事業費計				157.60		710.86	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。
 注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益の現在価値算定表（事業全体・残事業）

箇所名：一般国道23号 中勢道路（事業全体・残事業）

年次	年度 (基準年) R 1	総走行台別の年次別伸び率 (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 割戻率4%
暫定供用開始年次	R 5	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8548	103.0	220.49	47.70	55.68	323.87	276.85	9.14	0.91	1.00	11.05	9.45	0.21	0.18	335.13	286.47
1年目	R 6	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.8219	103.0	220.42	47.04	56.15	323.61	265.97	9.14	0.90	1.01	11.04	9.08	0.21	0.17	334.86	275.22
2年目	R 7	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.7903	103.0	220.34	46.39	56.62	323.35	255.54	9.13	0.88	1.02	11.04	8.72	0.21	0.16	334.59	264.43
3年目	R 8	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7599	103.0	220.27	45.73	57.08	323.09	245.51	9.13	0.87	1.03	11.03	8.38	0.21	0.16	334.32	254.05
4年目	R 9	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7307	103.0	220.20	45.07	57.55	322.82	235.89	9.13	0.86	1.04	11.02	8.05	0.21	0.15	334.05	244.09
供用開始年次	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7026	103.0	318.83	64.57	79.61	463.02	325.32	10.83	1.07	0.56	12.45	8.75	2.99	2.10	478.46	336.16
6年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.6756	103.0	318.72	63.62	80.26	462.60	312.53	10.82	1.05	0.56	12.44	8.40	2.99	2.02	478.02	322.95
7年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6496	103.0	318.62	62.66	80.90	462.18	300.23	10.82	1.04	0.57	12.42	8.07	2.98	1.94	477.58	310.24
8年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6246	103.0	316.28	62.05	80.77	459.10	286.76	10.74	1.03	0.57	12.33	7.70	2.96	1.85	474.40	296.31
9年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6006	103.0	313.93	61.45	80.65	456.03	273.89	10.66	1.02	0.57	12.24	7.35	2.94	1.77	471.21	283.01
10年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.5775	103.0	311.59	60.85	80.52	452.95	261.58	10.58	1.01	0.57	12.15	7.02	2.92	1.69	468.02	270.28
11年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5553	103.0	309.24	60.24	80.39	449.88	249.82	10.50	1.00	0.56	12.06	6.70	2.90	1.61	464.84	258.12
12年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5339	103.0	306.90	59.64	80.26	446.80	238.55	10.42	0.99	0.56	11.97	6.39	2.88	1.54	461.65	246.48
13年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5134	103.0	304.55	59.03	80.14	443.72	227.81	10.34	0.98	0.56	11.88	6.10	2.86	1.47	458.47	235.38
14年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.4936	103.0	302.21	58.43	80.01	440.65	217.50	10.26	0.97	0.56	11.79	5.82	2.84	1.40	455.28	224.73
15年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4746	103.0	299.87	57.82	79.88	437.57	207.67	10.18	0.96	0.56	11.70	5.55	2.82	1.34	452.09	214.56
16年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4564	103.0	297.52	57.22	79.76	434.50	198.30	10.10	0.95	0.56	11.61	5.30	2.80	1.28	448.91	204.88
17年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4388	103.0	295.18	56.61	79.63	431.42	189.31	10.02	0.94	0.56	11.52	5.05	2.78	1.22	445.72	195.58
18年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4220	103.0	292.83	56.01	79.50	428.35	180.76	9.94	0.93	0.56	11.43	4.82	2.76	1.17	442.54	186.75
19年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4057	103.0	290.49	55.41	79.38	425.27	172.53	9.86	0.92	0.56	11.34	4.60	2.74	1.11	439.35	178.24
20年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.3901	103.0	288.14	54.80	79.25	422.19	164.70	9.78	0.91	0.56	11.25	4.39	2.72	1.06	436.16	170.15
21年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3751	103.0	285.80	54.20	79.12	419.12	157.21	9.70	0.90	0.56	11.16	4.18	2.70	1.01	432.98	162.41
22年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3607	103.0	283.45	53.59	79.00	416.04	150.07	9.62	0.89	0.55	11.07	3.99	2.68	0.97	429.79	155.03
23年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3468	103.0	281.11	52.99	78.87	412.97	143.22	9.55	0.88	0.55	10.97	3.81	2.66	0.92	426.61	147.95
24年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3335	103.0	278.77	52.38	78.74	409.89	136.70	9.47	0.87	0.55	10.88	3.63	2.64	0.88	423.42	141.21
25年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3207	103.0	276.42	51.78	78.62	406.82	130.47	9.39	0.86	0.55	10.79	3.46	2.62	0.84	420.23	134.77
26年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3083	103.0	274.08	51.17	78.49	403.74	124.47	9.31	0.85	0.55	10.70	3.30	2.60	0.80	417.05	128.58
27年目	R 32	0.99137	0.98805	0.99838	0.99225	0.2965	103.0	271.73	50.57	78.36	400.67	118.80	9.23	0.84	0.55	10.61	3.15	2.58	0.77	413.86	122.71
28年目	R 33	0.99130	0.98790	0.99838	0.99219	0.2851	103.0	269.39	49.97	78.24	397.59	113.35	9.15	0.83	0.55	10.52	3.00	2.56	0.73	410.67	117.08
29年目	R 34	0.99122	0.98775	0.99838	0.99213	0.2741	103.0	267.04	49.36	78.11	394.51	108.14	9.07	0.82	0.55	10.43	2.86	2.54	0.70	407.49	111.69
30年目	R 35	0.99114	0.98760	0.99837	0.99207	0.2636	103.0	264.70	48.76	77.98	391.44	103.18	8.99	0.81	0.55	10.34	2.73	2.52	0.66	404.30	106.57
31年目	R 36	0.99106	0.98745	0.99837	0.99201	0.2534	103.0	262.36	48.15	77.85	388.36	98.41	8.91	0.80	0.55	10.25	2.60	2.50	0.63	401.12	101.64
32年目	R 37	0.99098	0.98729	0.99837	0.99194	0.2437	103.0	260.01	47.55	77.73	385.29	93.89	8.83	0.79	0.55	10.16	2.48	2.48	0.60	397.93	96.98
33年目	R 38	0.99090	0.98712	0.99837	0.99188	0.2343	103.0	257.67	46.94	77.60	382.21	89.55	8.75	0.78	0.55	10.07	2.36	2.46	0.58	394.74	92.49
34年目	R 39	0.99082	0.98696	0.99836	0.99181	0.2253	103.0	255.32	46.34	77.47	379.14	85.42	8.67	0.77	0.54	9.98	2.25	2.44	0.55	391.56	88.22
35年目	R 40	0.99073	0.98678	0.99836	0.99174	0.2166	103.0	252.98	45.73	77.35	376.06	81.45	8.59	0.76	0.54	9.89	2.14	2.42	0.52	388.37	84.12
36年目	R 41	0.99065	0.98661	0.99836	0.99167	0.2083	103.0	250.63	45.13	77.22	372.98	77.69	8.51	0.75	0.54	9.80	2.04	2.40	0.50	385.19	80.23
37年目	R 42	0.99056	0.98643	0.99835	0.99160	0.2003	103.0	248.29	44.53	77.09	369.91	74.09	8.43	0.74	0.54	9.71	1.94	2.38	0.48	382.00	76.51
38年目	R 43	0.99047	0.98624	0.99835	0.99153	0.1926	103.0	245.94	43.92	76.97	366.83	70.65	8.35	0.73	0.54	9.62	1.85	2.36	0.45	378.81	72.96
39年目	R 44	0.99038	0.98605	0.99835	0.99146	0.1852	103.0	243.60	43.32	76.84	363.76	67.37	8.27	0.72	0.54	9.53	1.76	2.34	0.43	375.63	69.57
40年目	R 45	0.99028	0.98585	0.99835	0.99139	0.1780	103.0	241.26	42.71	76.71	360.68	64.20	8.19	0.71	0.54	9.44	1.68	2.32	0.41	372.44	66.29
41年目	R 46	0.99019	0.98565	0.99834	0.99131	0.1712	103.0	238.91	42.11	76.59	357.61	61.22	8.11	0.70	0.54	9.35	1.60	2.30	0.39	369.25	63.22
42年目	R 47	0.99009	0.98544	0.99834	0.99124	0.1646	103.0	236.57	41.50	76.46	354.53	58.36	8.03	0.69	0.54	9.26	1.52	2.28	0.38	366.07	60.25
43年目	R 48	0.98999	0.98522	0.99834	0.99116	0.1583	103.0	234.22	40.90	76.33	351.45	55.64	7.95	0.68	0.54	9.17	1.45	2.26	0.36	362.88	57.44
44年目	R 49	0.98989	0.98500	0.99834	0.99108	0.1522	103.0	231.88	40.29	76.21	348.38	53.02	7.87	0.67	0.54	9.07	1.38	2.24	0.34	359.70	54.75
45年目	R 50	0.98979	0.98477	0.99833	0.99100	0.1463	103.0	229.53	39.69	76.08	345.30	50.52	7.79	0.66	0.53	8.98	1.31	2.22	0.33	356.51	52.16
46年目	R 51	0.98968	0.98454	0.99833	0.99092	0.1407	103.0	227.19	39.09	75.95	342.23	48.15	7.71	0.65	0.53	8.89	1.25	2.20	0.31	353.32	49.71
47年目	R 52	0.98957	0.98429	0.99833	0.99083	0.1353	103.0	224.85	38.48	75.83	339.15	45.89	7.63	0.64	0.53	8.80	1.19	2.18	0.30	350.14	47.37
48年目	R 53	0.98946	0.98404	0.99832	0.99075	0.1301	103.0	222.50	37.88	75.70	336.08	43.72	7.56	0.63	0.53	8.71	1.13	2.16	0.28	346.95	45.14
49年目	R 54	0.98935	0.98378	0.99832	0.99066	0.1251	103.0	220.16	37.27	75.57	333.00	41.66	7.48	0.62	0.53	8.62	1.08	2.14	0.27	343.77	43.01
合 計								13,322.98	2,508.64	3,807.08	19,638.70	7,633.53	460.65	42.04	29.84	532.53	212.82	117.20	41.79	20,288.43	7,888.15

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					120,637	
	改良費				53,315	
		土工	m ³	7,570,237	7,836	
		軟弱地盤改良工	m ³	663,167	6,520	
		法面工	m ²	454,762	1,434	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	16,584	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	14,073	648	
		函渠工	m	1,545	6,117	
		排水工	m	229,289	5,435	
		中央分離帯工	m	26,445	340	
		雑工	式	1	8,401	
	橋梁費				52,443	
		100m以上	m	4,667	38,575	
		100m未満	m	1,470	13,868	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				10,768	
		車道舗装	m ²	890,000	10,041	
		歩道舗装	m ²	197,000	727	
	付帯施設費				4,111	
		交通管理施設工	式	1	2,635	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	5,500	1,476	
②用地及補償費					42,588	
	用地費		m ²		33,992	
		宅地	m ²	183,494	6,430	
		田畑	m ²	1,023,700	19,206	
		山林・原野	m ²	627,561	6,075	
		その他	m ²	79,571	2,281	
	補償費		式	1	8,596	
③間接経費						
			式	1	32,274	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					195,500	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	33.8	7,865	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	70,330	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			78,195	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				15,063	
	改良費				5,447	
		土工	m ³	804,312	1,132	
		軟弱地盤改良工	m ³	63,698	626	
		法面工	m ²	50,543	159	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,116	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	2,060	95	
		函渠工	m	73	289	
		排水工	m	28,431	674	
		中央分離帯工	m	7,907	102	
		雑工	式	1	254	
	橋梁費				7,478	
		100m以上	m	654	5,404	
		100m未満	m	220	2,074	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,541	
		車道舗装	m ²	142,675	1,421	
		歩道舗装	m ²	33,050	120	
	付帯施設費				597	
		交通管理施設工	式	1	293	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	1,133	304	
②	用地及補償費				300	
	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	1	300	
③	間接経費		式	1	1,973	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				17,336	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	33.8	7,865	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	70,330	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			78,195	

【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