

再評価に係る資料

【道路事業】

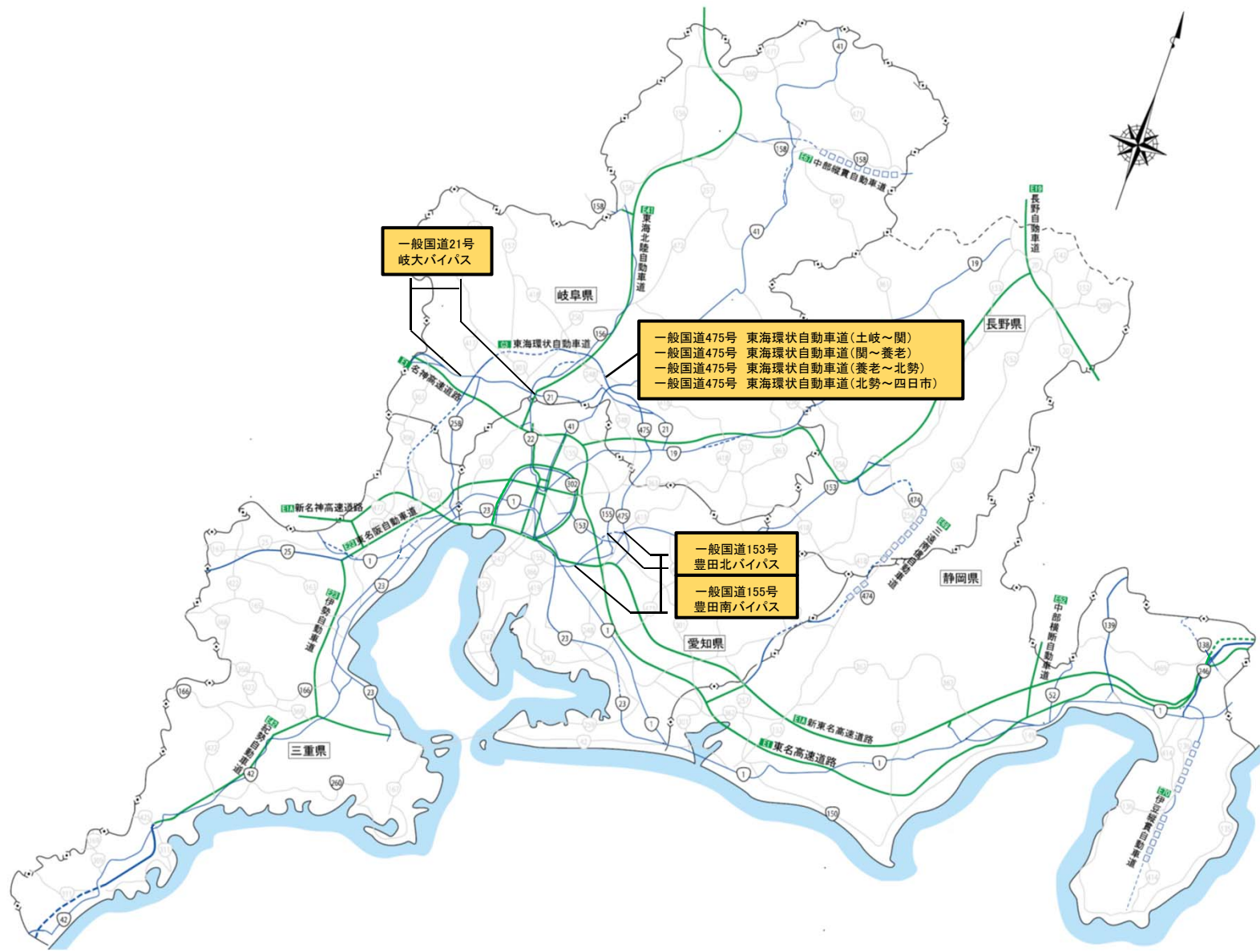
令和4年1月19日

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	
○東海環状自動車道 一体評価	1 0
○一般国道475号 東海環状自動車道 （土岐～関）（関～養老）（養老～北勢）（北勢～四日市）	2 3
○一般国道21号 岐大バイパス	1 1 0
○豊田北バイパス・豊田南バイパス 一体評価	1 3 2
○一般国道153号 豊田北バイパス	1 4 5
○一般国道155号 豊田南バイパス	1 6 7

事業評価対象箇所(第4回委員会審議対象)



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別 ※1	該当項目 ※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	⑤	岐阜	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関)	一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。	39.0	H1	H1	H2	H8	39.0	4,340	約74	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.9万人増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえて、4車線化に向けて順次事業を進めていく。	【一休】 事業全体 (1.4) 残事業 (2.3) 【個別】 事業全体 (2.0) 残事業 (3.4)	事業継続	
2	高	⑤	岐阜	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)	一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。	44.2	H6	H8	H13	H19	25.7	6,075	約61	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.9万人増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえて、全線開通に向けて順次事業を進めていく。	【一休】 事業全体 (1.4) 残事業 (2.3) 【個別】 事業全体 (1.2) 残事業 (2.6)	事業継続	
3	高	⑤	岐阜 三重	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢)	一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。	18.0	H10	H19	H25	H26	0	2,135	約28	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.9万人増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえて、全線開通に向けて順次事業を進めていく。	【一休】 事業全体 (1.4) 残事業 (2.3) 【個別】 事業全体 (1.4) 残事業 (2.0)	事業継続	
4	高	⑤	三重	475	一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)	一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。	14.4	H2	H3	H5	H9	7.8	1,639	約75	・東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.9万人増加した。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。	・早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえて、全線開通に向けて順次事業を進めていく。	【一休】 事業全体 (1.4) 残事業 (2.3) 【個別】 事業全体 (1.5) 残事業 (6.8)	事業継続	
5	高	⑤	岐阜	21	一般国道21号 岐大バイパス	一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパスの拡幅及び立体化事業であり、高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路。 岐大バイパスには、主要渋滞箇所(3区間(13箇所)及び単独箇所)や事故多発箇所(ワースト10位内4箇所)の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいる。	23.9	S35		S36	S39	7.6	1,880	約47	・岐大バイパスには、主要渋滞箇所が3区間(13箇所)及び単独3箇所、計16箇所ある。 ・上り線のピーク時旅行速度は、西部本郷交差点を先頭に積積中原交差点まで20km/hを下回る。 ・下り線のピーク時旅行速度は、西部本郷交差点を先頭に岐南インターまで20km/hを下回る。 ・岐大バイパスには、岐阜県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在しており、事故危険区間も連続している。 ・岐大バイパスにおける死傷事故の8割は渋滞が原因と考えられる追突事故で、岐阜県内の直轄国道より高い傾向にある。	・今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえて、立体化区間の工事着手を検討する。	事業全体 (1.1) 残事業 (1.8)	事業継続	
6	2次	⑤	愛知	153	一般国道153号 豊田北バイパス	一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勘八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。	5.7	H18 H20	S60 H2	H21	H25	0.8	449	約62	・豊田市中心部を通過する国道153号等は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所(豊田エリア)として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。 ・豊田市中心部街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。 ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市内には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。 ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多重出血の死亡率が上昇する15分以内で到着できない地域が存在。	・豊田市中心部から平戸橋町間(延長4.9km)の早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。	【一休】 事業全体 (2.0) 残事業 (6.5) 【個別】 事業全体 (2.7) 残事業 (6.1)	事業継続	
7	2次	⑤	愛知	155	一般国道155号 豊田南バイパス	一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。	12.9	S48	S39 S47	S50	S58	9.2	931	約93	・豊田市中心部を通過する国道155号等は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所(豊田エリア)として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。 ・豊田市中心部街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。 ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市内には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。 ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多重出血の死亡率が上昇する15分以内で到着できない地域が存在。	・残る豊田市中心部から逢妻町間(延長3.7km)の早期暫定2車線開通に向けて用地買収及び工事を推進。	【一休】 事業全体 (2.0) 残事業 (6.5) 【個別】 事業全体 (2.2) 残事業 (9.2)	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2.(再評価該当項目)
 ①事業採択後3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で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3年度 事業名： 一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

担当課： 道路計画課 担当課長名： 大西 育平

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	変更が無い	■ □
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	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	■
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) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.1 事業期間 B/C=2.1 (残事業) 交通量 B/C=3.3 事業費 B/C=3.4 事業期間 B/C=3.4	■
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)	一般国道475号東海環状自動車道(土岐～四日市)として一体評価を行うものであり、前回からの事業費増加が10%以上となる事業が存在するため。	—
以上より、審議区分： 重点 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3年度 事業名: 一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

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	変更なし	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	変更なし	■ <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	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	■
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) 交通量 B/C=1.3 事業費 B/C=1.3 事業期間 B/C=1.3 (残事業) 交通量 B/C=4.2 事業費 B/C=4.3 事業期間 B/C=4.5	■
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)	一般国道475号東海環状自動車道(土岐～四日市)として一体評価を行うものであり、前回の事業費増加が10%以上となる事業が存在するため。	—

以上より、審議区分 : **重点** 資料 : **作成** 4 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3年度 事業名: 一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)

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	変更がない	■
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%を超える (前回:1,500億円→今回:2,135億円 約42%の増額)	<div style="text-align: right; font-size: small;">増加無し 10%以内増加</div> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	変更がない	■ <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	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	■
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=2.1 交通量 B/C=2.6 事業費 B/C=2.1 事業費 B/C=2.6 事業期間 B/C=2.2 事業期間 B/C=2.7	■
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 : **重点** 資料 : **作成 5** 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3年度 事業名: 一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)

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	変更がない	■
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	変更がない	■ □
事業期間の増加	変更がない	■ □
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	変更がない	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	令和2年度に一般国道23号鈴鹿四日市道路が新規事業化された	□
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) 交通量 B/C=1.6 事業費 B/C=1.7 事業期間 B/C=1.7 (残事業) 交通量 B/C=7.5 事業費 B/C=7.8 事業期間 B/C=8.0	■
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)	一般国道475号東海環状自動車道(土岐～四日市)として一体評価を行うものであり、前回からの事業費増加が10%以上となる事業が存在するため。	-

以上より、審議区分 : **重点** 資料 : **作成 6** 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3年度 事業名: 国道21号岐大バイパス
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	都市計画変更を実施(令和3年7月)	<input type="checkbox"/>
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%以上 (前回:1,100億円→今回:1,880億円 約71%の増額)	<input type="checkbox"/> <small>増加無し</small> <input type="checkbox"/> <small>10%以内増加</small>
事業期間の増加	事業期間の延長が10%以上 (前回:42年間→今回:48年間 約14%の延長)	<input type="checkbox"/> <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:4,846,746TE/日→今回:5,721,062TE/日 約18%増加)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない。	<input checked="" 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=1.0 交通量 B/C=1.6 事業費 B/C=1.3 事業費 B/C=1.8 事業期間 B/C=1.2 事業期間 B/C=1.8	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" 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: **重点** 資料: **作成** 7 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3年度 事業名: 一般国道153号 豊田北バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 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:409億円→今回:449億円 約9.8%の増額)	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以上(前回:24年→今回:40年 約66.7%増加)	<input type="checkbox"/> <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	変更がない (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2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:2,771,905TE/日→今回:2,771,905TE/日 変化なし)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない。	■
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) 交通量 B/C=3.0 事業費 B/C=3.3 事業期間 B/C=3.2 (残事業) 交通量 B/C=7.7 事業費 B/C=8.0 事業期間 B/C=8.3	■
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		■
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 : **重点** 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3年度 事業名: 一般国道155号 豊田南バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 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%以上(前回:841億円→今回:931億円 約10.7%の増額)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以内(前回:60年→今回:64年 約6.7%増加)	<input type="checkbox"/> <input checked="" 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	変更がない (前回:費用便益分析マニュアル(平成30年2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:5,088,448TE/日→今回:5,088,448TE/日 変化なし)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない。	■
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) 交通量 B/C=2.2 事業費 B/C=2.4 事業期間 B/C=2.3 (残事業) 交通量 B/C=14.8 事業費 B/C=15.7 事業期間 B/C=16.4	■
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		■
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 : **重点** 資料 : **作成** 費用対効果分析 : **実施** とする。

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475号	東海環状自動車道 (土岐～四日市)	L = 115.6 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,000	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3年度		
単純合計	12,912億円	2,351億円	15,263億円
うち残事業分	4,269億円	1,066億円	5,335億円
基準年における 現在価値(C)	17,296億円	1,081億円	18,377億円
うち残事業分	3,720億円	358億円	4,077億円

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3年度			
供用年	平成21年度、令和7年度、令和9年度、 令和10年度、令和14年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	286億円	24億円	7.4億円	317億円
基準年における 現在価値(B)	22,976億円	1,982億円	524億円	25,481億円
うち残事業分	8,495億円	659億円	161億円	9,315億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	7,104億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.6%
費用便益比（残事業）	2.3
経済的純現在価値（残事業）	5,238億円
経済的内部収益率（残事業）	9.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

【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	26,000台/日	±10%	1.2~1.5
事業費	12,912億円	±10%	1.4~1.4
事業期間	46年	±20%	1.3~1.4

【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	26,000台/日	±10%	2.1~2.5
事業費	4,269億円	±10%	2.1~2.5
事業期間	13年	±20%	2.1~2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～四日市）（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 [東海環状自動車道 (土岐～四日市)] : 115.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	26,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	70	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	350.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速道路 : 42.6km	交通量	[台/日]	61,800	59,200
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	347.35	329.31
	名神高速道路 : 31.7km	交通量	[台/日]	57,200	53,400
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	267.55	242.10
	中央自動車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	42,700	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	145.81	137.76
	東海北陸自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	32,700	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	157.98	125.74
	東名阪自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	65,600	63,000
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	256.72	243.41
	名古屋第二環状自動車道 : 42.8km	交通量	[台/日]	39,100	35,900
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	343.71	312.08
	国道19号 : 22.8km	交通量	[台/日]	44,500	40,800
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	390.69	348.18
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	49,800	48,500
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	385.56	368.52
国道258号 : 41.4km	交通量	[台/日]	31,300	28,200	
	走行時間	[分]	73	71	
	走行時間費用	[億円/年]	442.80	383.78	
③その他道路合計 15,581.1km	走行時間費用	[億円/年]	60,057.77	58,827.32	
			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,795.94	61,668.92	1,127.02

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

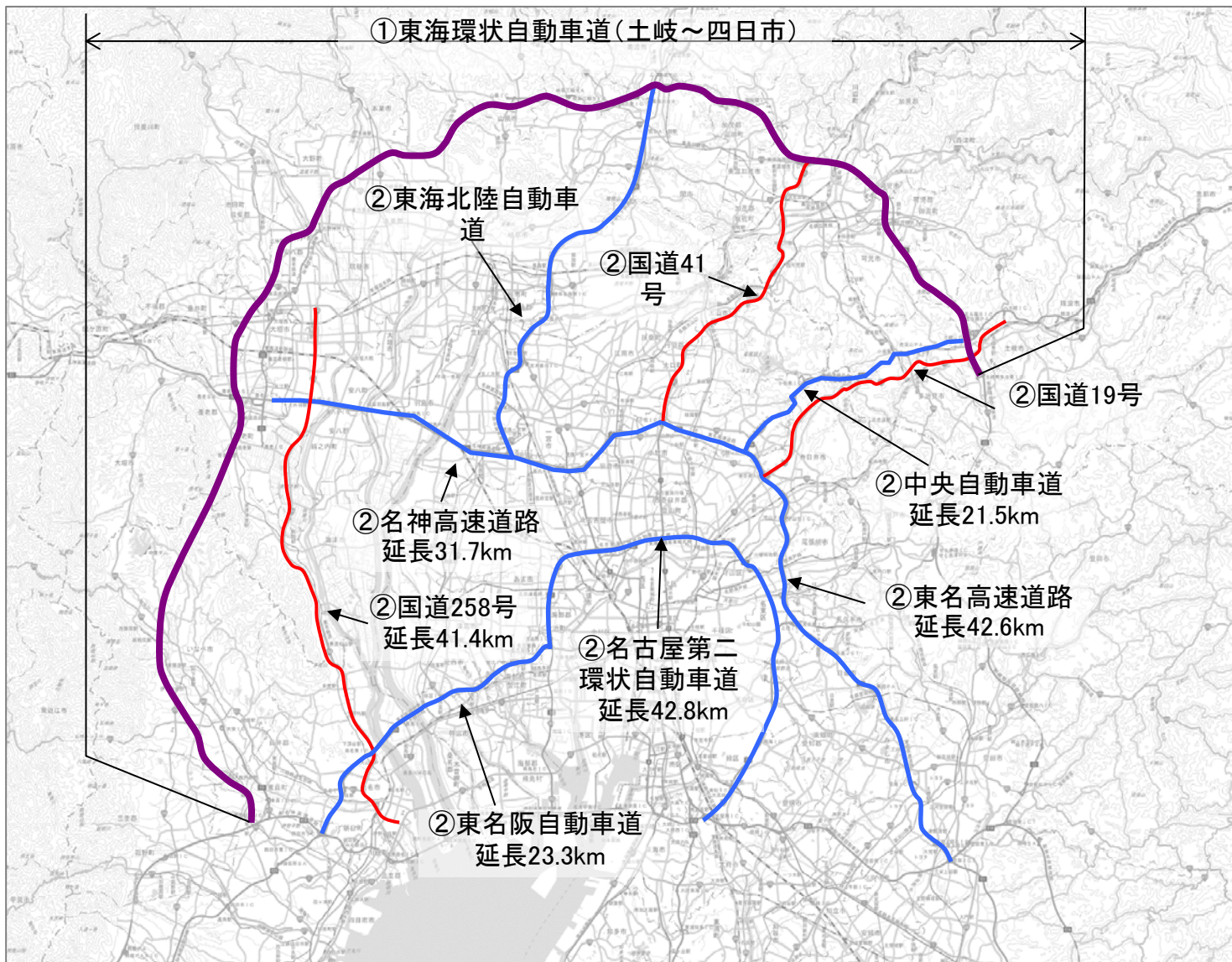
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



凡例	
	: 対象事業
	: 高速自動車国道
	: 一般国道
	: 主要地方道
	: 一般県道

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～四日市）（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 [東海環状自動車道 (土岐～四日市)] : 115.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,700	26,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	66	70	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	172.25	350.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速道路 : 42.6km	交通量	[台/日]	60,200	59,200
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	335.85	329.31
	名神高速道路 : 31.7km	交通量	[台/日]	57,800	53,400
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	268.46	242.10
	中央自動車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	41,600	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	140.03	137.76
	東海北陸自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	33,200	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	159.98	125.74
	東名阪自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	65,600	63,000
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	255.78	243.41
	名古屋第二環状自動車道 : 42.8km	交通量	[台/日]	37,900	35,900
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	332.11	312.08
	国道19号 : 22.8km	交通量	[台/日]	41,200	40,800
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	352.57	348.18
	国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	48,700	48,500
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	378.94	368.52
国道258号 : 41.4km	交通量	[台/日]	30,600	28,200	
	走行時間	[分]	73	71	
	走行時間費用	[億円/年]	428.35	383.78	
③その他道路合計 15,581.1km	走行時間費用	[億円/年]	59,423.39	58,827.32	
			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,247.71	61,668.92	578.79

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

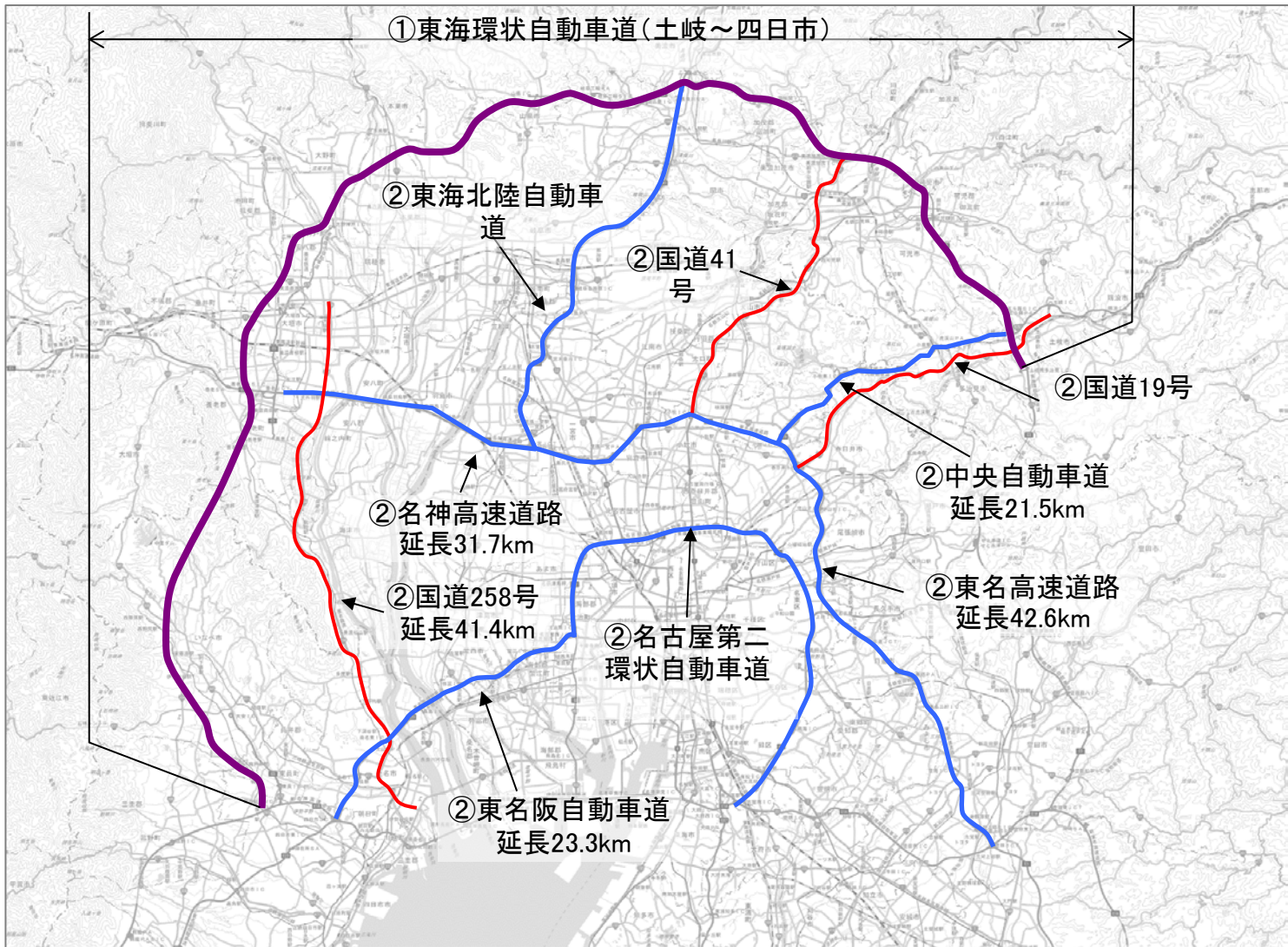
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



凡例	
	: 対象事業
	: 高速自動車国道
	: 一般国道
	: 主要地方道
	: 一般県道

費用便益分析の条件

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～四日市）

(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3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 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"/> (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 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"/>	

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～四日市)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input 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			

便益の算定

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～四日市)

(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 (概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	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475号 東海環状自動車道（土岐～四日市）				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.33	115.6	38.03	
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	現在価値	単価	現在価値
-46年目	H 1	3.5081	107.5	2.82	9.30		
-45年目	H 2	3.3731	109.9	17.20	53.43		
-44年目	H 3	3.2434	112.5	28.27	82.45		
-43年目	H 4	3.1187	114.1	33.76	93.40		
-42年目	H 5	2.9987	114.4	69.05	183.16		
-41年目	H 6	2.8834	114.3	89.61	228.76		
-40年目	H 7	2.7725	113.7	117.83	290.76		
-39年目	H 8	2.6658	113.2	145.90	347.72		
-38年目	H 9	2.5633	114.2	148.85	338.12		
-37年目	H 10	2.4647	113.6	196.10	430.57		
-36年目	H 11	2.3699	112.0	290.42	621.91		
-35年目	H 12	2.2788	110.7	394.92	822.70		
-34年目	H 13	2.1911	109.4	448.63	909.32		
-33年目	H 14	2.1068	107.6	390.46	773.70		
-32年目	H 15	2.0258	106.1	395.42	764.06		
-31年目	H 16	1.9479	105.0	391.29	734.61		
-30年目	H 17	1.8730	103.7	108.21	197.79		
-29年目	H 18	1.8009	103.0	79.84	141.28		
-28年目	H 19	1.7317	102.1	134.07	230.12		
-27年目	H 20	1.6651	101.6	134.16	222.50		
部分供用開始	H 21	1.6010	100.3	154.96	250.33	9.30	15.02
部分1年目	H 22	1.5395	98.6	159.70	252.33	9.31	14.71
部分2年目	H 23	1.4802	97.2	214.17	330.07	9.33	14.38
部分3年目	H 24	1.4233	96.4	301.84	451.00	9.34	13.96
部分4年目	H 25	1.3686	96.4	366.96	527.21	11.54	16.58
部分5年目	H 26	1.3159	98.7	367.77	496.22	12.12	16.35
部分6年目	H 27	1.2653	100.2	451.26	576.69	12.19	15.58
部分7年目	H 28	1.2167	100.3	499.37	613.02	12.37	15.18
部分8年目	H 29	1.1699	100.5	499.22	588.08	12.51	14.73
部分9年目	H 30	1.1249	100.4	508.48	576.53	12.64	14.33
部分10年目	R 1	1.0816	101.2	558.71	604.30	12.80	13.84
部分11年目	R 2	1.0400	101.2	444.61	462.40	16.07	16.71
基準年	R 3	1.0000	101.2	499.74	499.74	16.29	16.29
部分13年目	R 4	0.9615	101.2	954.19	917.49	16.35	15.73
部分14年目	R 5	0.9246	101.2	943.76	872.56	16.45	15.21
部分15年目	R 6	0.8890	101.2	808.31	718.58	16.64	14.80
部分供用開始	R 7	0.8548	101.2	350.44	299.55	34.15	29.19
部分17年目	R 8	0.8219	101.2	325.00	267.13	34.58	28.42
部分供用開始	R 9	0.7903	101.2	222.39	175.76	36.93	29.19
部分供用開始	R 10	0.7599	101.2	167.93	127.61	38.45	29.22
部分20年目	R 11	0.7307	101.2	145.54	106.34	38.83	28.37
部分21年目	R 12	0.7026	101.2	123.15	86.53	38.79	27.25
部分22年目	R 13	0.6756	101.2	100.57	67.94	39.20	26.48
部分供用開始	R 14	0.6496	101.2	54.97	35.71	45.41	29.50
部分24年目	R 15	0.6246	101.2	43.27	27.02	45.81	28.61
部分25年目	R 16	0.6006	101.2	29.26	17.57	46.16	27.72
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			47.93	27.68
1年目	R 18	0.5553	101.2			48.18	26.75
2年目	R 19	0.5339	101.2			48.32	25.80
3年目	R 20	0.5134	101.2			50.12	25.73
4年目	R 21	0.4936	101.2			50.52	24.94
5年目	R 22	0.4746	101.2			50.68	24.05
6年目	R 23	0.4564	101.2			50.98	23.27
7年目	R 24	0.4388	101.2			51.06	22.41
8年目	R 25	0.4220	101.2			51.21	21.61
9年目	R 26	0.4057	101.2			51.45	20.87
10年目	R 27	0.3901	101.2			51.53	20.10
11年目	R 28	0.3751	101.2			51.72	19.40
12年目	R 29	0.3607	101.2			51.75	18.66
13年目	R 30	0.3468	101.2			51.78	17.96
14年目	R 31	0.3335	101.2			51.68	17.23
15年目	R 32	0.3207	101.2			51.58	16.54
16年目	R 33	0.3083	101.2			51.49	15.88
17年目	R 34	0.2965	101.2			51.30	15.21
18年目	R 35	0.2851	101.2			51.25	14.61
19年目	R 36	0.2741	101.2			51.29	14.06
20年目	R 37	0.2636	101.2			51.13	13.47
21年目	R 38	0.2534	101.2			50.98	12.92
22年目	R 39	0.2437	101.2			50.86	12.39
23年目	R 40	0.2343	101.2			50.67	11.87
24年目	R 41	0.2253	101.2			33.59	7.57
25年目	R 42	0.2166	101.2			33.39	7.23
26年目	R 43	0.2083	101.2			33.24	6.92
27年目	R 44	0.2003	101.2			33.08	6.62
28年目	R 45	0.1926	101.2			32.92	6.34
29年目	R 46	0.1852	101.2			32.81	6.08
30年目	R 47	0.1780	101.2			32.58	5.80
31年目	R 48	0.1712	101.2			32.44	5.55
32年目	R 49	0.1646	101.2			32.30	5.32
33年目	R 50	0.1583	101.2			32.09	5.08
34年目	R 51	0.1522	101.2			32.02	4.87
35年目	R 52	0.1463	101.2			31.81	4.65
36年目	R 53	0.1407	101.2			31.64	4.45
37年目	R 54	0.1353	101.2			31.50	4.26
38年目	R 55	0.1301	101.2			31.36	4.08
39年目	R 56	0.1251	101.2			31.23	3.91
40年目	R 57	0.1203	101.2			4.86	0.58
41年目	R 58	0.1157	101.2	-1099.22	-127.13	4.84	0.56
合計				11813.15	17296.23	2350.71	1080.66
単純事業費計				12912.36		2350.71	

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

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～四日市）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.19	115.6	22.12	
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
-46年目	H 1	3.5081					
-45年目	H 2	3.3731					
-44年目	H 3	3.2434					
-43年目	H 4	3.1187					
-42年目	H 5	2.9987					
-41年目	H 6	2.8834					
-40年目	H 7	2.7725					
-39年目	H 8	2.6658					
-38年目	H 9	2.5633					
-37年目	H 10	2.4647					
-36年目	H 11	2.3699					
-35年目	H 12	2.2788					
-34年目	H 13	2.1911					
-33年目	H 14	2.1068					
-32年目	H 15	2.0258					
-31年目	H 16	1.9479					
-30年目	H 17	1.8730					
-29年目	H 18	1.8009					
-28年目	H 19	1.7317					
-27年目	H 20	1.6651					
-26年目	H 21	1.6010					
-25年目	H 22	1.5395					
-24年目	H 23	1.4802					
-23年目	H 24	1.4233					
-22年目	H 25	1.3686					
-21年目	H 26	1.3159					
-20年目	H 27	1.2653					
-19年目	H 28	1.2167					
-18年目	H 29	1.1699					
-17年目	H 30	1.1249					
-16年目	R 1	1.0816					
-15年目	R 2	1.0400					
基準年	R 3	1.0000					
-13年目	R 4	0.9615		954.19	917.49		
-12年目	R 5	0.9246		943.76	872.56		
-11年目	R 6	0.8890		808.31	718.58		
部分供用開始	R 7	0.8548		350.44	299.55	5.70	4.87
部分1年目	R 8	0.8219		325.00	267.13	5.82	4.79
部分供用開始	R 9	0.7903		222.39	175.76	7.93	6.27
部分供用開始	R 10	0.7599		167.93	127.61	10.10	7.68
部分4年目	R 11	0.7307		145.54	106.34	10.32	7.54
部分5年目	R 12	0.7026		123.15	86.53	10.40	7.30
部分6年目	R 13	0.6756		100.57	67.94	10.62	7.17
部分供用開始	R 14	0.6496		54.97	35.71	17.75	11.53
部分8年目	R 15	0.6246		43.27	27.02	18.01	11.25
部分9年目	R 16	0.6006		29.26	17.57	18.27	10.97
供用開始年次	R 17	0.5775				20.48	11.83
1年目	R 18	0.5553				20.68	11.48
2年目	R 19	0.5339				20.86	11.14
3年目	R 20	0.5134				22.63	11.62
4年目	R 21	0.4936				22.92	11.32
5年目	R 22	0.4746				23.09	10.96
6年目	R 23	0.4564				23.34	10.65
7年目	R 24	0.4388				23.48	10.30
8年目	R 25	0.4220				23.66	9.98
9年目	R 26	0.4057				23.87	9.68
10年目	R 27	0.3901				24.03	9.37
11年目	R 28	0.3751				24.22	9.09
12年目	R 29	0.3607				24.36	8.78
13年目	R 30	0.3468				24.49	8.49
14年目	R 31	0.3335				24.50	8.17
15年目	R 32	0.3207				24.49	7.85
16年目	R 33	0.3083				24.44	7.54
17年目	R 34	0.2965				24.35	7.22
18年目	R 35	0.2851				24.33	6.93
19年目	R 36	0.2741				24.34	6.67
20年目	R 37	0.2636				24.27	6.40
21年目	R 38	0.2534				24.20	6.13
22年目	R 39	0.2437				24.16	5.89
23年目	R 40	0.2343				24.07	5.64
24年目	R 41	0.2253				24.03	5.41
25年目	R 42	0.2166				23.89	5.18
26年目	R 43	0.2083				23.78	4.95
27年目	R 44	0.2003				23.67	4.74
28年目	R 45	0.1926				23.56	4.54
29年目	R 46	0.1852				23.49	4.35
30年目	R 47	0.1780				23.32	4.15
31年目	R 48	0.1712				23.23	3.98
32年目	R 49	0.1646				23.12	3.81
33年目	R 50	0.1583				22.98	3.64
34年目	R 51	0.1522				22.93	3.49
35年目	R 52	0.1463				22.78	3.33
36年目	R 53	0.1407				22.66	3.19
37年目	R 54	0.1353				22.56	3.05
38年目	R 55	0.1301				22.46	2.92
39年目	R 56	0.1251				22.37	2.80
40年目	R 57	0.1203				6.58	0.79
41年目	R 58	0.1157				6.55	0.76
42年目	R 59	0.1112		-1.53	-0.17	1.71	0.19
合計				4267.25	3719.63	1065.83	357.78
単純事業費計				4268.78		1065.83	

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。

再評価結果（令和4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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関） <small>と き せき</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 中日本高速道路(株)																									
起終点 自：岐阜県土岐市土岐津町 <small>と き と き つ</small> 至：岐阜県関市広見 <small>せ き ひろみ</small>	延長 39.0km																										
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。																											
H元年度事業化		H元年度都市計画決定																									
全体事業費 4,340億円		事業進捗率 約74% <small>(令和3年3月末時点)</small>																									
		供用済延長 39.0km																									
H2年度用地着手																											
H8年度工事着手																											
計画交通量 27,200台/日																											
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.4</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(2.0)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">2.3</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(3.4)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.4	(2.0)	(残事業)	2.3	(3.4)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">4,077/18,377億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">事業費</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3,720/17,296億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">維持管理費</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">358/1,081億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	4,077/18,377億円	事業費	3,720/17,296億円	維持管理費	358/1,081億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">9,315/25,481億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">8,495/22,976億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">659/1,982億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">161/524億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	9,315/25,481億円	走行時間短縮便益	8,495/22,976億円	走行経費減少便益	659/1,982億円	交通事故減少便益	161/524億円	基準年 令和3年
B/C	(事業全体)	1.4	(2.0)	(残事業)	2.3	(3.4)																					
総費用	(残事業)/(事業全体)	4,077/18,377億円	事業費	3,720/17,296億円	維持管理費	358/1,081億円																					
総便益	(残事業)/(事業全体)	9,315/25,481億円	走行時間短縮便益	8,495/22,976億円	走行経費減少便益	659/1,982億円	交通事故減少便益	161/524億円																			
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C= 1.2~1.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.3~1.4 (事業期間±20%)																											
<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C= 2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.1~2.4 (事業期間±20%)																											
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。																											

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 夜間騒音値の低減が見込まれる。

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：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道中東濃地域建設促進協議会等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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。なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 事業中である土岐JCT～可児御嵩IC間については、開通見通しを示したうえで、早期供用をお願いします。また、時間信頼性の確保および事故防止等の観点から、可児御嵩IC～関広見IC間の4車線化についても早期事業化をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成元年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約74%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成30年度まで：土岐JCT～関広見IC 延長36.1km（2/4）全線開通
土岐南多治見IC～土岐JCT 延長2.9km（4/4）部分開通
美濃関JCT 延長2.4km 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、4車線化に向けて順次事業を進めていく。

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コスト削減に努めながら事業を推進していく。

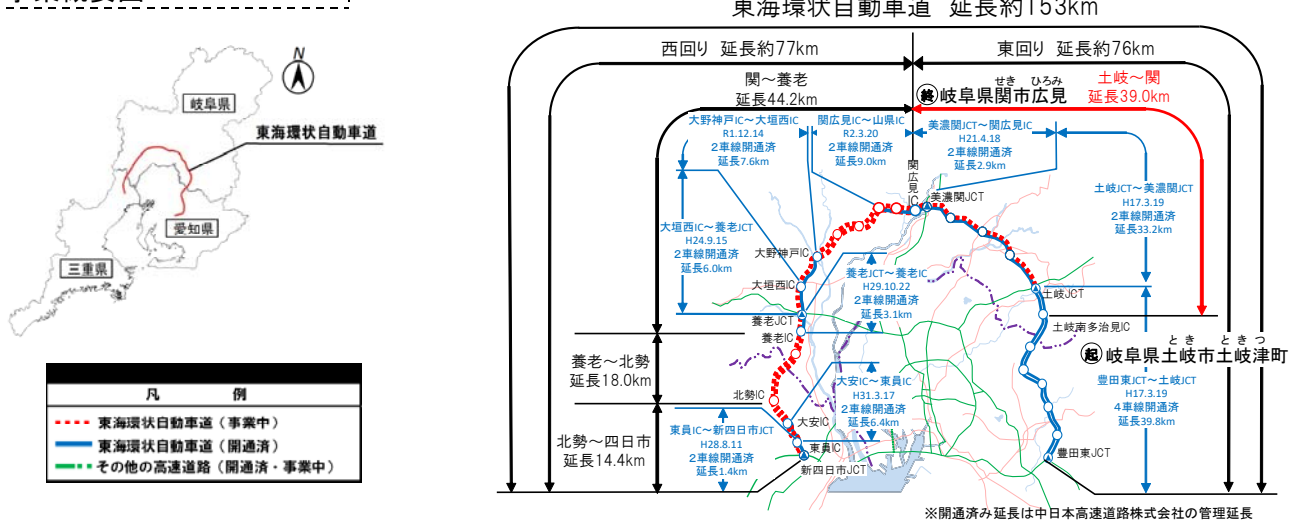
対応方針（原案）

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。

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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475号 東海環状自動車道（土岐～関）
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●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)= 2.0 経済的純現在価値(B-C)=7,216億円 経済的内部収益率(EIRR)=7.2% 残事業:費用便益比(B/C)= 3.4 経済的純現在価値(B-C)=1,530億円 経済的内部収益率(EIRR)=13.6%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):625,321.1万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,770.7万人・時間/年(625,321.1万人・時間/年⇒623,550.8万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道21号 岐阜県可児市今渡～土岐IC) 並行区間の渋滞損失時間:6.2万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:2.6%削減
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	中京圏の主要渋滞箇所(高速道路):東名(東名三好IC～日進JCT)、名神(一宮IC～一宮JCT、一宮JCT～愛知岐阜県境)、東海北陸(一宮JCT～一宮西IC) 並行する国道:国道21号
		□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象空港(中部国際空港)、対象自治体名(多治見市、可児市、美濃加茂市、関市) 改善見込み(美濃加茂市～中部国際空港、87分⇒84分 等)
		■ 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	対象港湾(名古屋港・四日市港)、対象自治体名(多治見市、可児市、美濃加茂市、関市) 改善見込み(美濃加茂市～名古屋港、69分⇒66分等)
	物流効率化の支援	□ 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 checked="" type="checkbox"/> 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）	
		<input checked="" 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	路線名：東海環状自動車道	
		<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 checked="" 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	対象となる拠点都市（関市、美濃加茂市、土岐市、豊田市）	
		<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	対象となる日常活動圏中心都市（多治見市、土岐市、可児市、美濃加茂市、関市、美濃市）	
		<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	日常活動圏中心都市（多治見市、土岐市、可児市、美濃加茂市、関市、美濃市）、改善見込み（関市⇄土岐市（90分⇒50分）、（関市⇄豊田市（200分⇒90分）等）	
	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	・関テクノハイランド ・東濃研究学園都市構想	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	IC等からのアクセスが向上する東濃・中濃地域の主要な観光地 ・土岐プレミアムアウトレット（668万人：R1実績） ・花フェスタ記念公園（38万人：R1実績） ・岐阜ファミリーパーク（59万人：R1実績） ・土岐プレミアムアウトレットの30分圏域の拡大（圏域人口37万人⇒50万人）	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
			<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
		<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	東海環状沿線に位置する三次医療施設（県立多治見病院、中濃厚生病院、岐阜大学医学部付属病院）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <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	死傷事故率が500件/億台以上である区間での安全性向上が期待される箇所数（8箇所、国道248号【平和町交差点付近】等）	
		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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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	 第一次緊急輸送道路として位置付けられている 代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間【中央道（土岐JCT~小牧JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT~一宮JCT）】
	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：186千t-CO2/年（18,244千t-CO2/年⇒18,058千t-CO2/年）
			生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		<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：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では美濃加茂、笠原、土岐、可児自排、土岐自排の5箇所達成 （推計結果） 評価対象区間：（国道21号 岐阜県可児市今渡~土岐1C） 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：3.7%削減	
		<input checked="" 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	事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（71~74dB、14箇所、46.8km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる箇所・延長：12箇所、38.7km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり	
		<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	他のアポイントとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている		
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道475号	東海環状自動車道 (土岐～関)	L=39.0km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,200	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3年度		
単純合計	3,803億円	804億円	4,607億円
うち残事業分	700億円	94億円	794億円
基準年における 現在価値(C)	6,901億円	533億円	7,433億円
うち残事業分	612億円	33億円	644億円

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3年度			
供用年	平成21年度、令和10年度			
単年便益 (初年便益)	309億円	28億円	8.5億円	346億円
基準年における 現在価値(B)	13,348億円	967億円	333億円	14,649億円
うち残事業分	2,022億円	125億円	28億円	2,174億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	7,216 億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.2%
費用便益比（残事業）	3.4
経済的純現在価値（残事業）	1,530 億円
経済的内部収益率（残事業）	13.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（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	27,200台/日	±10%	1.8~2.2
事業費	3,803億円	±10%	1.9~2.0
事業期間	39年	±20%	1.9~2.0

【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	27,200台/日	±10%	3.0~3.7
事業費	700億円	±10%	3.1~3.7
事業期間	6年	±20%	3.2~3.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）（事業全体）

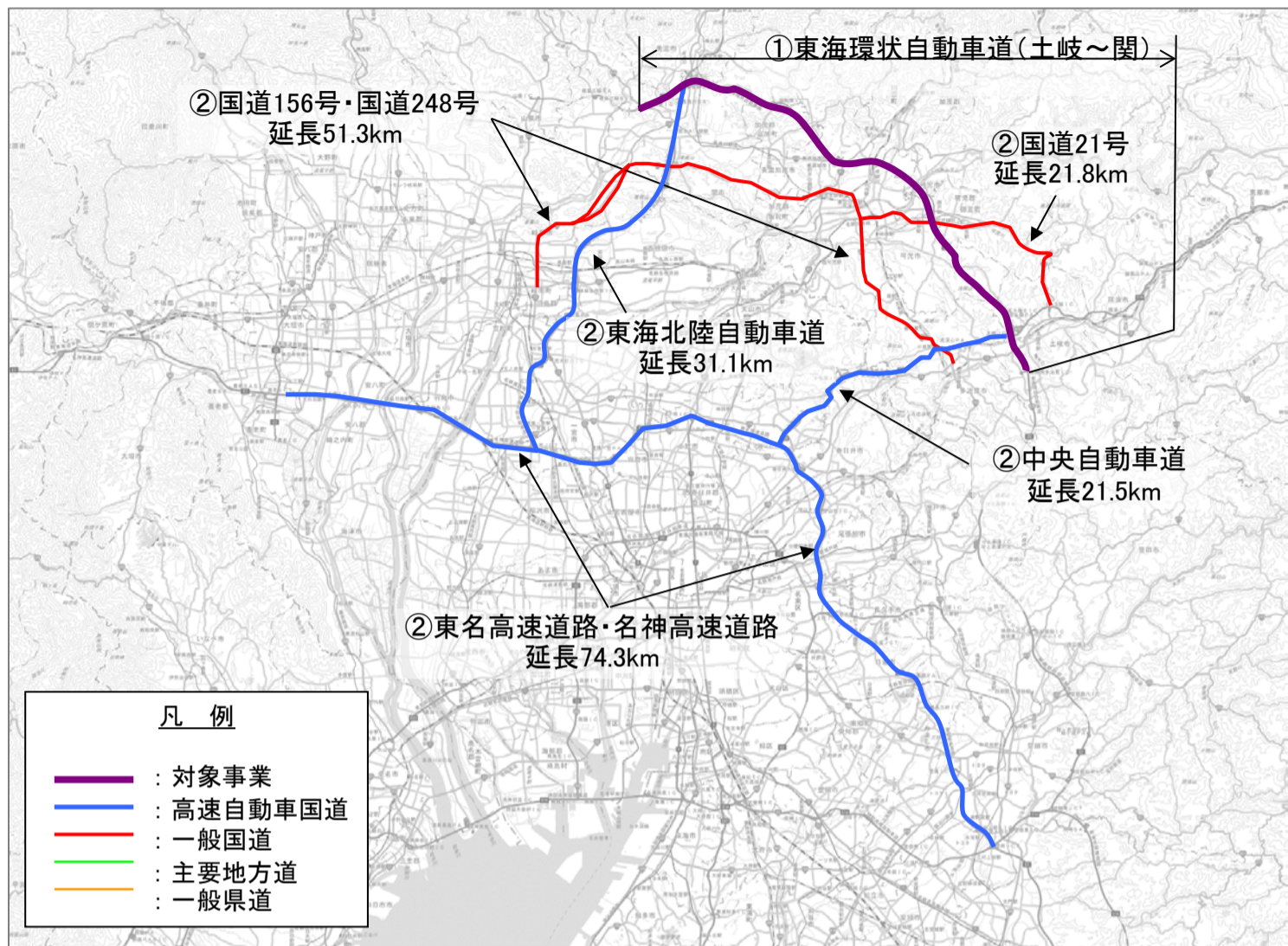
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	27,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	24	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	121.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速・名神高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	61,300	56,700
		走行時間	[分]	50	49
		走行時間費用	[億円/年]	631.56	571.43
	中央自動車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	42,800	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	146.09	137.75
	東海北陸自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	29,500	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	140.18	125.74
	国道156号・国道248号 : 51.3km	交通量	[台/日]	23,500	22,400
		走行時間	[分]	117	113
		走行時間費用	[億円/年]	478.77	445.22
国道21号 : 21.8km	交通量	[台/日]	19,400	16,200	
	走行時間	[分]	41	39	
	走行時間費用	[億円/年]	135.94	107.67	
③その他道路合計 15,739.5km	走行時間費用	[億円/年]	60,674.40	60,211.55	

			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 : 15,978.5m	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,206.94	61,720.39	486.55

- ※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475号東海環状自動車道（土岐～関）（残事業）

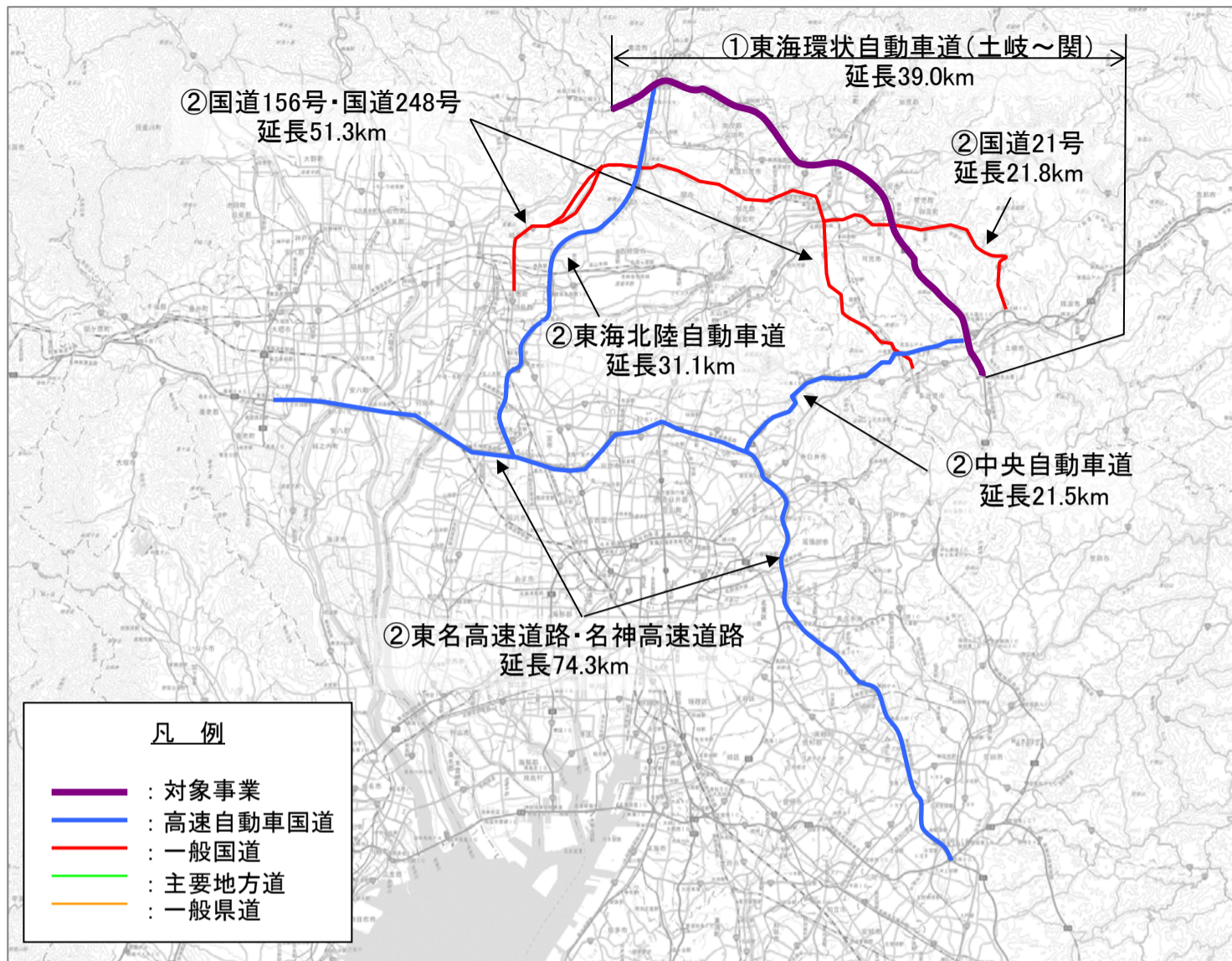
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	19,100	27,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	36	24	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	127.06	121.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速・名神高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	57,800	56,700
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	584.54	571.43
	中央自動車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	41,000	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	137.69	137.75
	東海北陸自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	27,800	27,200
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	129.30	125.74
	国道156号・国道248号 : 51.3km	交通量	[台/日]	22,600	22,400
		走行時間	[分]	114	113
		走行時間費用	[億円/年]	452.05	445.22
	国道21号 : 21.8km	交通量	[台/日]	16,900	16,200
		走行時間	[分]	39	39
		走行時間費用	[億円/年]	112.98	107.67
③その他道路合計 15,739.5km	走行時間費用	[億円/年]	60,307.14	60,211.55	

			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：15,978.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,850.76	61,720.39	130.37

- ※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475号 東海環状自動車道（土岐～関）

(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3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 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"/> (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 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input 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			

便益の算定

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)

(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 (概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関） （事業全体）				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.45	39.0	17.69	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-20年目	H 1	3.5081	107.5	2.82	9.30		
-19年目	H 2	3.3731	109.9	17.01	52.83		
-18年目	H 3	3.2434	112.5	27.88	81.31		
-17年目	H 4	3.1187	114.1	29.10	80.51		
-16年目	H 5	2.9987	114.4	57.19	151.70		
-15年目	H 6	2.8834	114.3	66.52	169.82		
-14年目	H 7	2.7725	113.7	89.35	220.48		
-13年目	H 8	2.6658	113.2	115.03	274.15		
-12年目	H 9	2.5633	114.2	111.88	254.14		
-11年目	H 10	2.4647	113.6	157.72	346.30		
-10年目	H 11	2.3699	112.0	239.68	513.24		
-9年目	H 12	2.2788	110.7	358.78	747.42		
-8年目	H 13	2.1911	109.4	432.37	876.37		
-7年目	H 14	2.1068	107.6	368.73	730.66		
-6年目	H 15	2.0258	106.1	381.43	737.03		
-5年目	H 16	1.9479	105.0	377.42	708.57		
-4年目	H 17	1.8730	103.7	58.52	106.97		
-3年目	H 18	1.8009	103.0	33.16	58.67		
-2年目	H 19	1.7317	102.1	59.38	101.92		
-1年目	H 20	1.6651	101.6	48.37	80.21		
暫定供用開始年次	H 21	1.6010	100.3	14.56	23.53	9.30	15.02
1年目	H 22	1.5395	98.6	6.19	9.78	9.31	14.71
2年目	H 23	1.4802	97.2	2.48	3.82	9.33	14.38
3年目	H 24	1.4233	96.4	19.00	28.39	9.34	13.96
4年目	H 25	1.3686	96.4	8.08	11.60	11.54	16.58
5年目	H 26	1.3159	98.7	17.59	23.74	12.12	16.35
6年目	H 27	1.2653	100.2	1.94	2.48	12.19	15.58
7年目	H 28	1.2167	100.3	0.09	0.11	12.37	15.18
8年目	H 29	1.1699	100.5	0.09	0.11	12.51	14.73
9年目	H 30	1.1249	100.4	0.09	0.10	12.64	14.33
10年目	R 1	1.0816	101.2	0.09	0.10	12.80	13.84
11年目	R 2	1.0400	101.2	0.09	0.09	16.07	16.71
基準年	R 3	1.0000	101.2	0.09	0.09	16.29	16.29
13年目	R 4	0.9615	101.2	100.06	96.21	16.35	15.73
14年目	R 5	0.9246	101.2	116.70	107.90	16.45	15.21
15年目	R 6	0.8890	101.2	133.39	118.59	16.64	14.80
16年目	R 7	0.8548	101.2	133.39	114.03	16.78	14.34
17年目	R 8	0.8219	101.2	116.70	95.92	16.94	13.92
18年目	R 9	0.7903	101.2	99.94	78.99	17.06	13.48
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			18.28	13.89
20年目	R 11	0.7307	101.2			18.28	13.36
21年目	R 12	0.7026	101.2			18.10	12.72
22年目	R 13	0.6756	101.2			18.13	12.25
23年目	R 14	0.6496	101.2			18.14	11.79
24年目	R 15	0.6246	101.2			18.16	11.34
25年目	R 16	0.6006	101.2			18.15	10.90
26年目	R 17	0.5775	101.2			18.03	10.41
27年目	R 18	0.5553	101.2			18.01	10.00
28年目	R 19	0.5339	101.2			17.91	9.56
29年目	R 20	0.5134	101.2			17.87	9.17
30年目	R 21	0.4936	101.2			17.89	8.83
31年目	R 22	0.4746	101.2			17.83	8.46
32年目	R 23	0.4564	101.2			17.81	8.13
33年目	R 24	0.4388	101.2			17.73	7.78
34年目	R 25	0.4220	101.2			17.67	7.46
35年目	R 26	0.4057	101.2			17.64	7.16
36年目	R 27	0.3901	101.2			17.58	6.86
37年目	R 28	0.3751	101.2			17.58	6.59
38年目	R 29	0.3607	101.2			17.50	6.31
39年目	R 30	0.3468	101.2			17.44	6.05
40年目	R 31	0.3335	101.2			17.37	5.79
41年目	R 32	0.3207	101.2			17.32	5.56
42年目	R 33	0.3083	101.2			17.30	5.34
43年目	R 34	0.2965	101.2			17.25	5.11
44年目	R 35	0.2851	101.2			17.22	4.91
45年目	R 36	0.2741	101.2			17.24	4.73
46年目	R 37	0.2636	101.2			17.19	4.53
47年目	R 38	0.2534	101.2			17.14	4.34
48年目	R 39	0.2437	101.2			17.09	4.16
49年目	R 40	0.2343	101.2	-497.96	-116.67	17.03	3.99
合計				3304.96	6900.51	803.94	532.63
単純事業費計				3802.92		803.94	

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

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関） (残事業)				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.05	39.0	2.06	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-39年目	H 1	3.5081	107.5				
-38年目	H 2	3.3731	109.9				
-37年目	H 3	3.2434	112.5				
-36年目	H 4	3.1187	114.1				
-35年目	H 5	2.9987	114.4				
-34年目	H 6	2.8834	114.3				
-33年目	H 7	2.7725	113.7				
-32年目	H 8	2.6658	113.2				
-31年目	H 9	2.5633	114.2				
-30年目	H 10	2.4647	113.6				
-29年目	H 11	2.3699	112.0				
-28年目	H 12	2.2788	110.7				
-27年目	H 13	2.1911	109.4				
-26年目	H 14	2.1068	107.6				
-25年目	H 15	2.0258	106.1				
-24年目	H 16	1.9479	105.0				
-23年目	H 17	1.8730	103.7				
-22年目	H 18	1.8009	103.0				
-21年目	H 19	1.7317	102.1				
-20年目	H 20	1.6651	101.6				
-19年目	H 21	1.6010	100.3				
-18年目	H 22	1.5395	98.6				
-17年目	H 23	1.4802	97.2				
-16年目	H 24	1.4233	96.4				
-15年目	H 25	1.3686	96.4				
-14年目	H 26	1.3159	98.7				
-13年目	H 27	1.2653	100.2				
-12年目	H 28	1.2167	100.3				
-11年目	H 29	1.1699	100.5				
-10年目	H 30	1.1249	100.4				
-9年目	R 1	1.0816	101.2				
-8年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-6年目	R 4	0.9615	101.2	100.06	96.21		
-5年目	R 5	0.9246	101.2	116.70	107.90		
-4年目	R 6	0.8890	101.2	133.39	118.59		
-3年目	R 7	0.8548	101.2	133.39	114.03		
-2年目	R 8	0.8219	101.2	116.70	95.92		
-1年目	R 9	0.7903	101.2	99.94	78.99		
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			2.00	1.52
1年目	R 11	0.7307	101.2			2.00	1.46
2年目	R 12	0.7026	101.2			1.98	1.39
3年目	R 13	0.6756	101.2			1.98	1.34
4年目	R 14	0.6496	101.2			1.98	1.29
5年目	R 15	0.6246	101.2			1.98	1.24
6年目	R 16	0.6006	101.2			1.98	1.19
7年目	R 17	0.5775	101.2			1.97	1.14
8年目	R 18	0.5553	101.2			1.97	1.09
9年目	R 19	0.5339	101.2			1.96	1.04
10年目	R 20	0.5134	101.2			1.95	1.00
11年目	R 21	0.4936	101.2			1.95	0.96
12年目	R 22	0.4746	101.2			1.95	0.92
13年目	R 23	0.4564	101.2			1.94	0.89
14年目	R 24	0.4388	101.2			1.94	0.85
15年目	R 25	0.4220	101.2			1.93	0.81
16年目	R 26	0.4057	101.2			1.93	0.78
17年目	R 27	0.3901	101.2			1.92	0.75
18年目	R 28	0.3751	101.2			1.92	0.72
19年目	R 29	0.3607	101.2			1.91	0.69
20年目	R 30	0.3468	101.2			1.90	0.66
21年目	R 31	0.3335	101.2			1.90	0.63
22年目	R 32	0.3207	101.2			1.89	0.61
23年目	R 33	0.3083	101.2			1.89	0.58
24年目	R 34	0.2965	101.2			1.88	0.56
25年目	R 35	0.2851	101.2			1.88	0.54
26年目	R 36	0.2741	101.2			1.88	0.52
27年目	R 37	0.2636	101.2			1.88	0.49
28年目	R 38	0.2534	101.2			1.87	0.47
29年目	R 39	0.2437	101.2			1.87	0.45
30年目	R 40	0.2343	101.2			1.86	0.44
31年目	R 41	0.2253	101.2			1.86	0.42
32年目	R 42	0.2166	101.2			1.85	0.40
33年目	R 43	0.2083	101.2			1.84	0.38
34年目	R 44	0.2003	101.2			1.83	0.37
35年目	R 45	0.1926	101.2			1.82	0.35
36年目	R 46	0.1852	101.2			1.81	0.34
37年目	R 47	0.1780	101.2			1.80	0.32
38年目	R 48	0.1712	101.2			1.79	0.31
39年目	R 49	0.1646	101.2			1.78	0.29
40年目	R 50	0.1583	101.2			1.78	0.28
41年目	R 51	0.1522	101.2			1.77	0.27
42年目	R 52	0.1463	101.2			1.76	0.26
43年目	R 53	0.1407	101.2			1.75	0.25
44年目	R 54	0.1353	101.2			1.74	0.24
45年目	R 55	0.1301	101.2			1.74	0.23
46年目	R 56	0.1251	101.2			1.73	0.22
47年目	R 57	0.1203	101.2			1.72	0.21
48年目	R 58	0.1157	101.2			1.71	0.20
49年目	R 59	0.1112	101.2			1.71	0.19
合計				700.20	611.63	93.60	32.52
単純事業費計				700.20		93.60	

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475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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				246,738	
	改良費				43,722	
		土工	m ³	13,006,600	28,654	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	769,000	1,643	
		擁壁工	式	1	2,036	
		管渠工	m	4,330	156	
		函渠工	m	2,140	1,853	
		排水工	m	64,880	1,445	
		中央分離帯工	m	31,290	1,397	
		雑工	式	1	6,538	標識工、防護柵工、道路照明等
	橋梁費				78,374	
		100m以上	m	18,394	73,563	
		100m未満	m	1,121	4,811	
	トンネル費				52,278	
		NATM	m	19,254	52,278	
		シールド	m			
	IC・JCT費				53,001	
		IC	箇所	5	33,092	
		JCT	箇所	2	19,909	
	舗装費				14,971	
		車道舗装	m ²	1,225,800	14,971	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				4,392	
		交通管理施設工	式	1	4,392	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				63,126	
	用地費		m ²	2,684,699	49,796	
		宅地	m ²	101,634	3,180	
		田畑	m ²	598,500	16,888	
		山林・原野	m ²	1,809,334	26,502	
		その他	m ²	175,231	3,226	
	補償費		式	1	13,330	
③	間接経費		式	1	90,136	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				400,000	

【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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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	39.0		
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			88,433	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出する

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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				46,067	
	改良費				7,939	
		土工	m ³	2,878,100	4,140	
		軟弱地盤改良工	m ³		0	
		法面工	m ²	332,000	550	
		擁壁工	式	1	957	
		管渠工	m	1,440	35	
		函渠工	m		0	
		排水工	m	25,120	580	
		中央分離帯工	m	18,210	671	
		雑工	式	1	1,006	標識工、防護柵工、道路照明等
	橋梁費				14,816	
		100m以上	m	8,635	13,966	
		100m未満	m	678	850	
	トンネル費				17,107	
		NATM	m	9,532	17,107	
		シールド	m		0	
	IC・JCT費				1,679	
		IC	箇所	2	1,080	
		JCT	箇所	1	599	
	舗装費				3,029	
		車道舗装	m ²	712,000	3,029	
		歩道舗装	m ²		0	
	付帯施設費				1,497	
		交通管理施設工	式	1	1,497	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	30,954	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				77,021	

【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

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(土岐～関)	4	39.0km

■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	39.0		
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			10,296	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出する

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

再評価結果（令和4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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</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 中日本高速道路（株）					
起終点 自：岐阜県関市広見 <small>せき ひろみ</small> 至：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ようろう おおあと</small>	延長 44.2 km						
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、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。							
H6年度事業化		H8年度都市計画決定		H13年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費 6,075億円		事業進捗率 約61% <small>（令和3年3月末時点）</small>		供用済延長 25.7 km			
計画交通量 26,700台/日							
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.4 （1.2） <small>（残事業）</small> 2.3 （2.6）	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 4,077/18,377億円 事業費：3,720/17,296億円 維持管理費：358/1,081億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 9,315/25,481億円 走行時間短縮便益：8,495/22,976億円 走行経費減少便益：659/1,982億円 交通事故減少便益：161/524億円	基準年 令和3年			
感度分析の結果 <small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.2~1.5（交通量±10%） <small>（残事業）</small> 交通量：B/C=2.1~2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4~1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%）							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（岐阜・西濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。							

⑧災害への備え

- ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・ 夜間騒音値の低減が見込まれる。

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：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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。なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 令和6年度の開通見通しが示されている山県IC～大野神戸IC間については、着実に事業を推進するとともに事業を加速させ、部分開通を含め可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 - ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.7万人増加した。
 - ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成6年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約61%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成24年度：大垣西IC～養老JCT 延長6.0km（2/4）部分開通
- ・ 平成29年度：養老JCT～養老IC 延長3.1km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：大野神戸IC～大垣西IC 延長7.6km（2/4）部分開通
- ・ 令和元年度：関広見IC～山県IC 延長9.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていく。

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コスト削減に努めながら事業を推進していく。

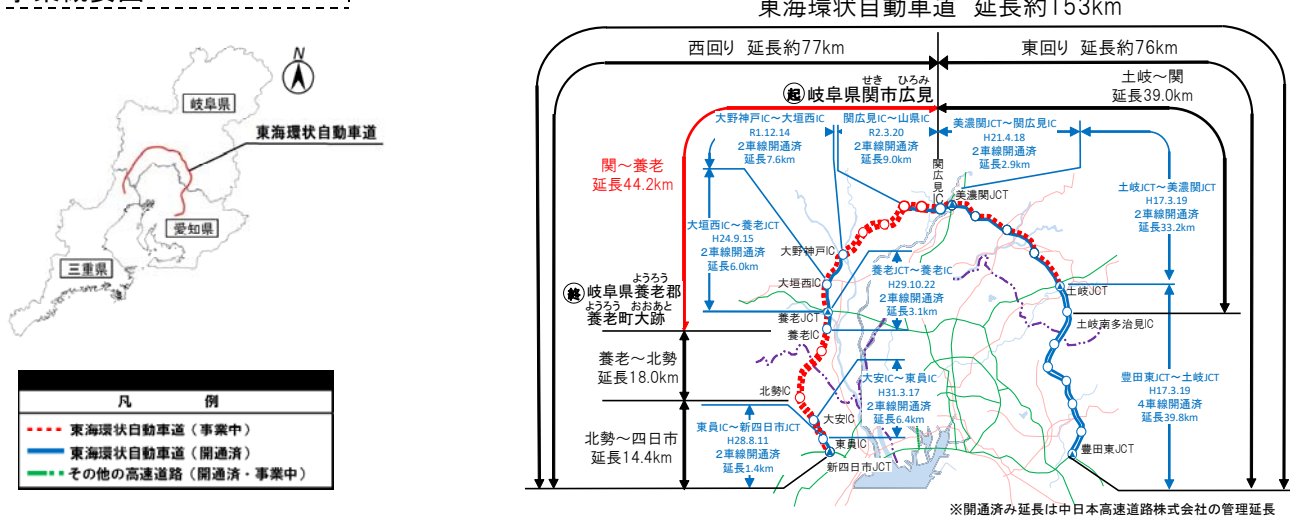
対応方針（原案）

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。

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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475号 東海環状自動車道（関～養老）
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

●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) = 1.2 経済的純現在価値(B-C) = 1,585億円 経済的内部収益率(EIRR) = 4.9% 残事業：費用便益比(B/C) = 2.6 経済的純現在価値(B-C) = 2,953億円 経済的内部収益率(EIRR) = 11.8%

●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）：624,758.4万人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,207.6万人・時間/年（624,758.4万人・時間/年⇒623,550.8万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 並行区間の渋滞損失時間：11,823万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：3.3%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	中京圏の主要渋滞箇所（高速道路）：東名（東名三好IC～日進JCT）、名神（一宮IC～一宮JCT、一宮JCT～愛知岐阜県境）、東海北陸（一宮JCT～一宮西IC） 並行する国道：国道21号
		□ 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	
		□ 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	対象空港（中部国際空港）、対象自治体名（岐阜市、大垣市、関市、本巣市） 改善見込み（本巣市～中部国際空港、106分⇒84分 等）
	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	対象港湾（名古屋港、四日市港）、対象自治体名（岐阜市、大垣市、関市、本巣市） 改善見込み（本巣市～名古屋港、87分⇒71分 等）
		□ 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 checked="" type="checkbox"/> 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）
		<input checked="" 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	路線名：東海環状自動車道
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	対象となる拠点都市（関市、岐阜市、大垣市）
		<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	対象となる日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市）
		<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	日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市） 改善見込み（関市⇄大垣市、70分⇒45分 等）
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	・関テクノハイランド ・ロボット先端医療クラスター	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	岐阜ファミリーパーク（59万人：R1実績）、道の駅「織部の里」（38万人：R1実績）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<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	東海環状沿線に位置する三次医療施設（県立岐阜病院、岐阜大学医学部付属病院、大垣市民病院） 岐阜大学医学部付属病院（高度救命救急センター）の30分カバー圏域の拡大

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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	死傷事故率が500件/億台以上である区間での安全性向上が期待される箇所数（5箇所、国道157号【三橋中交差点付近】等）		
		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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	第一緊急輸送道路として位置付けられている 代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間【名神高速（大垣IC~一宮JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT~一宮JCT）】	
	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：271千t-CO2/年（18,329千t-CO2/年⇒18,058千t-CO2/年）	
			生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" 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	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所達成 (推計結果) 評価対象区間：(国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食~岐阜県関市小瀬) 排出削減量：4.2t/年、排出削減率：2.8%削減 (現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所達成 (推計結果) 評価対象区間：(国道156号 岐阜県羽島郡岐南町上印食~岐阜県関市小瀬) 排出削減量：0.24t/年、排出削減率：2.8%削減 事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（71~75dB、9箇所、28.8km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる箇所・延長：8箇所、23.6km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり
		5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
				<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる					

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道475号	東海環状自動車道 (関～養老)	L=44.2km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,700	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3年度		
単純合計	5,634億円	971億円	6,605億円
うち残事業分	1,834億円	567億円	2,400億円
基準年における 現在価値(C)	6,489億円	351億円	6,840億円
うち残事業分	1,611億円	194億円	1,805億円

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3年度			
供用年	令和7年度、令和14年度			
単年便益 (初年便益)	338億円	24億円	7.5億円	369億円
基準年における 現在価値(B)	7,855億円	412億円	159億円	8,425億円
うち残事業分	4,418億円	254億円	85億円	4,757億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	1,585 億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	2.6
経済的純現在価値（残事業）	2,953 億円
経済的内部収益率（残事業）	11.8%

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	26,700台/日	±10%	1.1~1.4
事業費	5,634億円	±10%	1.2~1.3
事業期間	38年	±20%	1.1~1.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	26,700台/日	±10%	2.4~2.9
事業費	1,834億円	±10%	2.4~2.9
事業期間	10年	±20%	2.5~2.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）（事業全体）

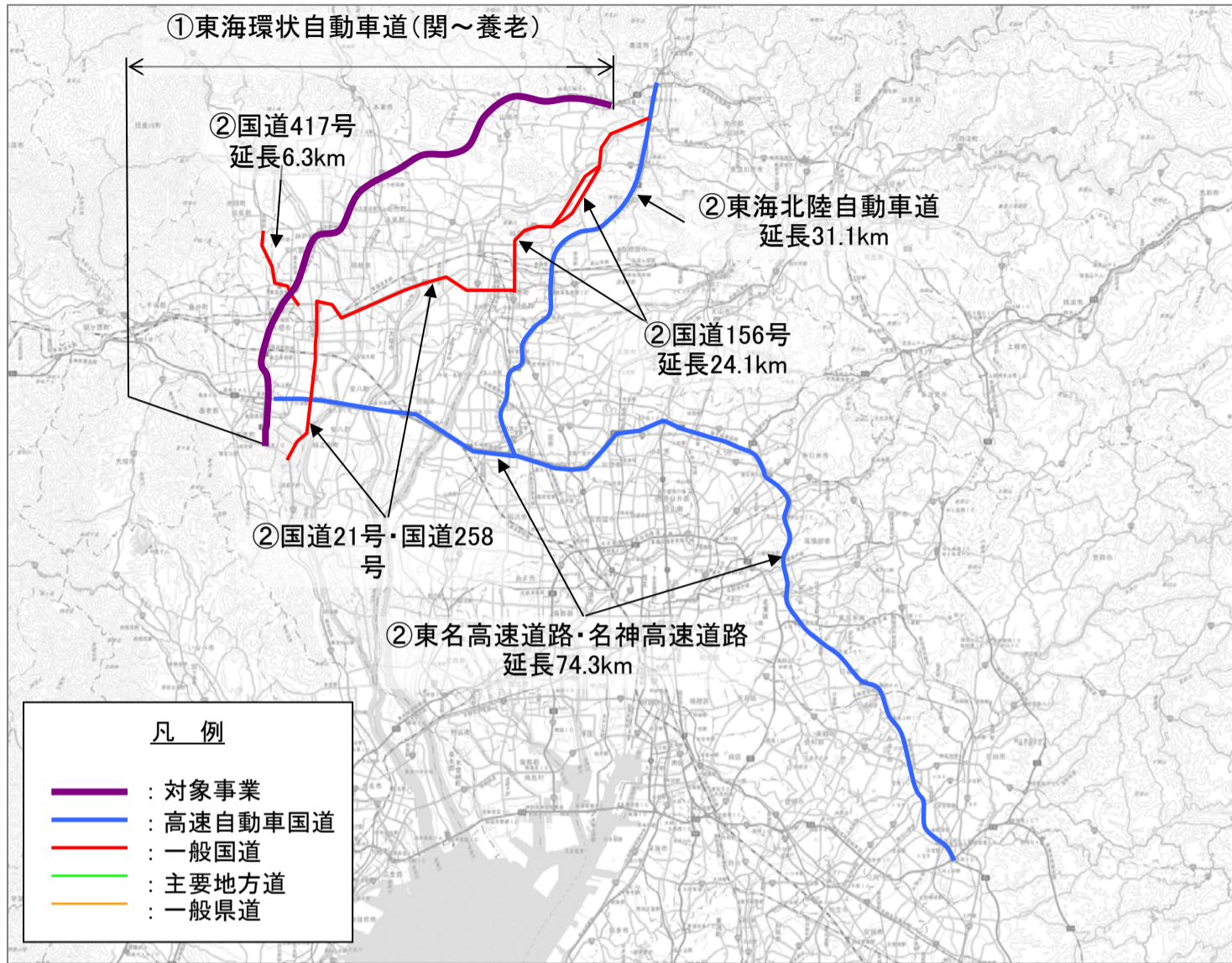
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	26,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	135.78	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	33,400	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	159.85	125.74
	東名高 速・名神 高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	58,300	56,700
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	578.55	571.43
	国道21号 ～258号 : 28.1km	交通量	[台/日]	56,400	53,500
		走行時間	[分]	48	46
		走行時間費用	[億円/年]	481.14	438.12
	国道417 号 : 6.3km	交通量	[台/日]	15,700	11,900
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	66.71	45.29
	国道156 号 : 24.1km	交通量	[台/日]	30,200	29,600
		走行時間	[分]	51	50
		走行時間費用	[億円/年]	273.08	263.73
③その他道路合計 15,770.3km	走行時間費用	[億円/年]	60,650.92	60,140.30	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,210.24	61,720.39	489.85

- ※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475号東海環状自動車道（関～養老）（残事業）

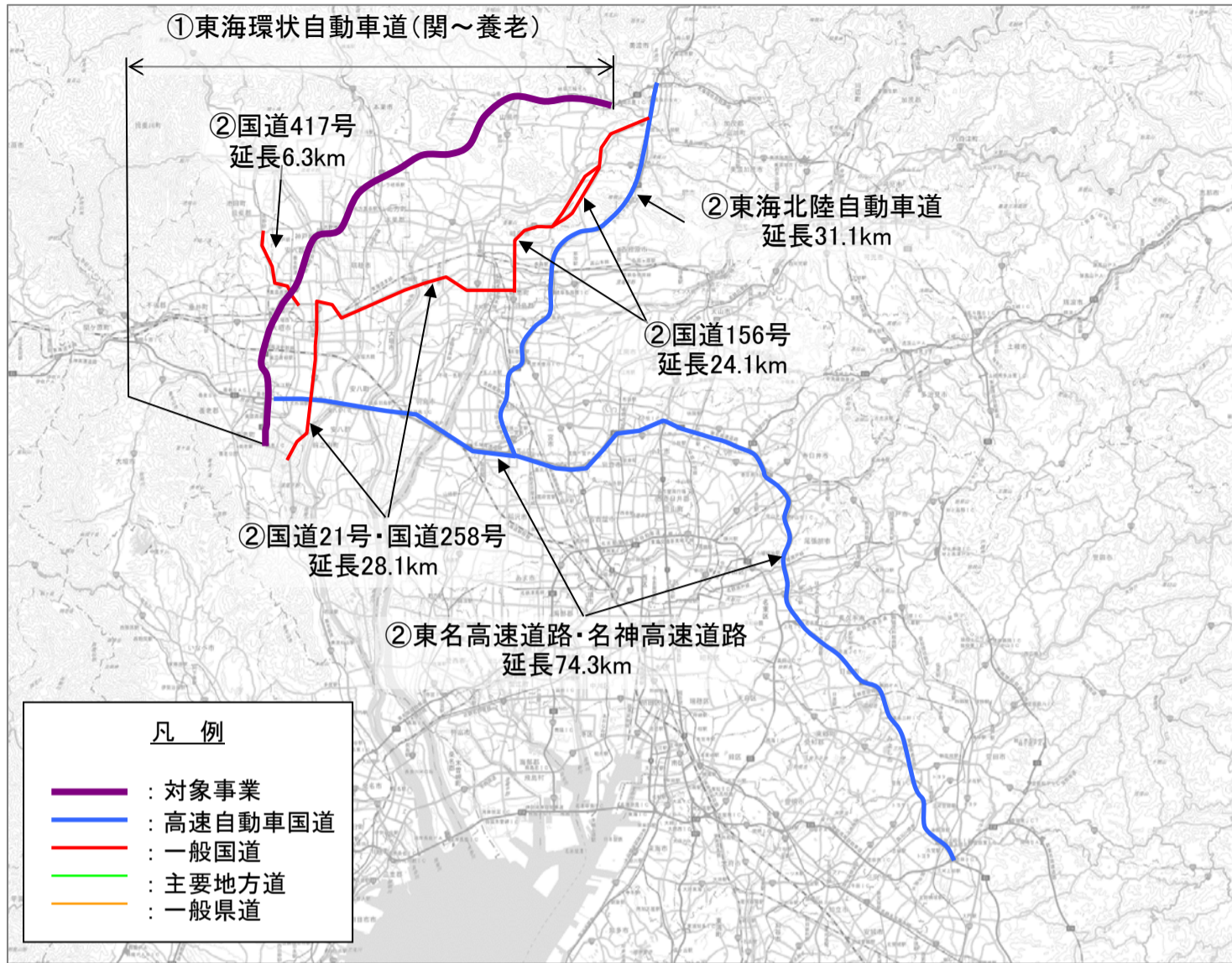
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,500	26,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	23	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	67.36	135.78	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	35,300	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	168.14	125.74
	東名高 速・名神 高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	58,100	56,700
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	588.60	571.43
	国道21号 ～258号 : 28.1km	交通量	[台/日]	55,300	53,500
		走行時間	[分]	47	46
		走行時間費用	[億円/年]	460.00	438.12
	国道417 号 : 6.3km	交通量	[台/日]	12,500	11,900
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	48.07	45.29
	国道156 号 : 24.1km	交通量	[台/日]	30,000	29,600
		走行時間	[分]	50	50
		走行時間費用	[億円/年]	270.73	263.73
③その他道路合計 15,770.3km	走行時間費用	[億円/年]	60,413.49	60,140.30	

			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 : 15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,016.40	61,720.39	296.00

- ※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475号 東海環状自動車道（関～養老）

(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3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 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"/> (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 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input 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"/>	
	算出根拠を添付すること		
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"/>	
	算出根拠を添付すること		
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"/>	
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)		
その他			

便益の算定

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

(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（概略事業計画による値を採用）	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）
（事業全体）

単価（億円）	延長（km）	単価単価（億円）
0.48	44.2	21.36

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
-31年目	H 6	2.8834	114.3	1.92	4.91		
-30年目	H 7	2.7725	113.7	2.06	5.08		
-29年目	H 8	2.6658	113.2	2.62	6.25		
-28年目	H 9	2.5633	114.2	2.00	4.54		
-27年目	H 10	2.4647	113.6	1.90	4.18		
-26年目	H 11	2.3699	112.0	1.90	4.08		
-25年目	H 12	2.2788	110.7	3.81	7.94		
-24年目	H 13	2.1911	109.4	1.90	3.86		
-23年目	H 14	2.1068	107.6	10.73	21.26		
-22年目	H 15	2.0258	106.1	5.68	10.97		
-21年目	H 16	1.9479	105.0	8.34	15.65		
-20年目	H 17	1.8730	103.7	44.11	80.62		
-19年目	H 18	1.8009	103.0	38.41	67.96		
-18年目	H 19	1.7317	102.1	67.02	115.04		
-17年目	H 20	1.6651	101.6	75.78	125.69		
-16年目	H 21	1.6010	100.3	129.63	209.40		
-15年目	H 22	1.5395	98.6	146.11	230.86		
-14年目	H 23	1.4802	97.2	201.14	309.99		
-13年目	H 24	1.4233	96.4	252.76	377.67		
-12年目	H 25	1.3686	96.4	261.68	375.96		
-11年目	H 26	1.3159	98.7	261.89	353.36		
-10年目	H 27	1.2653	100.2	319.01	407.68		
-9年目	H 28	1.2167	100.3	359.43	441.23		
-8年目	H 29	1.1699	100.5	353.00	415.84		
-7年目	H 30	1.1249	100.4	313.84	355.84		
-6年目	R 1	1.0816	101.2	394.28	426.45		
-5年目	R 2	1.0400	101.2	242.54	252.24		
基準年	R 3	1.0000	101.2	296.51	296.51		
-3年目	R 4	0.9615	101.2	487.06	468.33		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	425.48	393.38		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	371.85	330.57		
暫定供用開始年次	R 7	0.8548	101.2	35.95	30.73	12.27	10.49
1年目	R 8	0.8219	101.2	69.86	57.42	12.47	10.25
2年目	R 9	0.7903	101.2	102.59	81.08	12.64	9.99
3年目	R 10	0.7599	101.2	136.36	103.63	12.80	9.73
4年目	R 11	0.7307	101.2	102.27	74.73	13.02	9.52
5年目	R 12	0.7026	101.2	68.18	47.90	13.08	9.19
6年目	R 13	0.6756	101.2	33.89	22.90	13.30	8.98
供用開始年次	R 14	0.6496	101.2			19.36	12.58
8年目	R 15	0.6246	101.2			19.59	12.24
9年目	R 16	0.6006	101.2			19.80	11.89
10年目	R 17	0.5775	101.2			19.90	11.49
11年目	R 18	0.5553	101.2			20.05	11.13
12年目	R 19	0.5339	101.2			20.18	10.78
13年目	R 20	0.5134	101.2			20.33	10.44
14年目	R 21	0.4936	101.2			20.54	10.14
15年目	R 22	0.4746	101.2			20.65	9.80
16年目	R 23	0.4564	101.2			20.83	9.51
17年目	R 24	0.4388	101.2			20.90	9.17
18年目	R 25	0.4220	101.2			21.01	8.87
19年目	R 26	0.4057	101.2			21.16	8.59
20年目	R 27	0.3901	101.2			21.25	8.29
21年目	R 28	0.3751	101.2			21.34	8.00
22年目	R 29	0.3607	101.2			21.36	7.70
23年目	R 30	0.3468	101.2			21.39	7.42
24年目	R 31	0.3335	101.2			21.31	7.11
25年目	R 32	0.3207	101.2			21.23	6.81
26年目	R 33	0.3083	101.2			21.19	6.53
27年目	R 34	0.2965	101.2			21.11	6.26
28年目	R 35	0.2851	101.2			21.09	6.01
29年目	R 36	0.2741	101.2			21.10	5.78
30年目	R 37	0.2636	101.2			21.03	5.54
31年目	R 38	0.2534	101.2			20.97	5.32
32年目	R 39	0.2437	101.2			20.93	5.10
33年目	R 40	0.2343	101.2			20.84	4.88
34年目	R 41	0.2253	101.2			20.83	4.69
35年目	R 42	0.2166	101.2			20.69	4.48
36年目	R 43	0.2083	101.2			20.59	4.29
37年目	R 44	0.2003	101.2			20.50	4.11
38年目	R 45	0.1926	101.2			20.41	3.93
39年目	R 46	0.1852	101.2			20.33	3.76
40年目	R 47	0.1780	101.2			20.19	3.60
41年目	R 48	0.1712	101.2			20.10	3.44
42年目	R 49	0.1646	101.2			20.00	3.29
43年目	R 50	0.1583	101.2			19.90	3.15
44年目	R 51	0.1522	101.2			19.85	3.02
45年目	R 52	0.1463	101.2			19.71	2.88
46年目	R 53	0.1407	101.2			19.60	2.76
47年目	R 54	0.1353	101.2			19.52	2.64
48年目	R 55	0.1301	101.2			19.43	2.53
49年目	R 56	0.1251	101.2	-417.58	-52.24	19.35	2.42
合計				5215.92	6489.47	971.04	350.51
単純事業費計				5633.51		971.04	

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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）
（残事業）

単価（億円）	延長（km）	単価単価（億円）
0.28	44.2	12.47

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
-31年目	H 6	2.8834	114.3				
-30年目	H 7	2.7725	113.7				
-29年目	H 8	2.6658	113.2				
-28年目	H 9	2.5633	114.2				
-27年目	H 10	2.4647	113.6				
-26年目	H 11	2.3699	112.0				
-25年目	H 12	2.2788	110.7				
-24年目	H 13	2.1911	109.4				
-23年目	H 14	2.1068	107.6				
-22年目	H 15	2.0258	106.1				
-21年目	H 16	1.9479	105.0				
-20年目	H 17	1.8730	103.7				
-19年目	H 18	1.8009	103.0				
-18年目	H 19	1.7317	102.1				
-17年目	H 20	1.6651	101.6				
-16年目	H 21	1.6010	100.3				
-15年目	H 22	1.5395	98.6				
-14年目	H 23	1.4802	97.2				
-13年目	H 24	1.4233	96.4				
-12年目	H 25	1.3686	96.4				
-11年目	H 26	1.3159	98.7				
-10年目	H 27	1.2653	100.2				
-9年目	H 28	1.2167	100.3				
-8年目	H 29	1.1699	100.5				
-7年目	H 30	1.1249	100.4				
-6年目	R 1	1.0816	101.2				
-5年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-3年目	R 4	0.9615	101.2	487.06	468.33		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	425.48	393.38		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	371.85	330.57		
暫定供用開始年次	R 7	0.8548	101.2	35.95	30.73	4.08	3.49
1年目	R 8	0.8219	101.2	69.86	57.42	4.17	3.43
2年目	R 9	0.7903	101.2	102.59	81.08	4.24	3.35
3年目	R 10	0.7599	101.2	136.36	103.63	4.32	3.28
4年目	R 11	0.7307	101.2	102.27	74.73	4.42	3.23
5年目	R 12	0.7026	101.2	68.18	47.90	4.44	3.12
6年目	R 13	0.6756	101.2	33.89	22.90	4.53	3.06
供用開始年次	R 14	0.6496	101.2			11.55	7.50
8年目	R 15	0.6246	101.2			11.69	7.30
9年目	R 16	0.6006	101.2			11.84	7.11
10年目	R 17	0.5775	101.2			11.90	6.87
11年目	R 18	0.5553	101.2			12.00	6.67
12年目	R 19	0.5339	101.2			12.09	6.46
13年目	R 20	0.5134	101.2			12.20	6.26
14年目	R 21	0.4936	101.2			12.35	6.10
15年目	R 22	0.4746	101.2			12.42	5.90
16年目	R 23	0.4564	101.2			12.55	5.73
17年目	R 24	0.4388	101.2			12.61	5.53
18年目	R 25	0.4220	101.2			12.70	5.36
19年目	R 26	0.4057	101.2			12.81	5.20
20年目	R 27	0.3901	101.2			12.89	5.03
21年目	R 28	0.3751	101.2			12.99	4.87
22年目	R 29	0.3607	101.2			13.03	4.70
23年目	R 30	0.3468	101.2			13.10	4.54
24年目	R 31	0.3335	101.2			13.05	4.35
25年目	R 32	0.3207	101.2			13.01	4.17
26年目	R 33	0.3083	101.2			12.97	4.00
27年目	R 34	0.2965	101.2			12.92	3.83
28年目	R 35	0.2851	101.2			12.91	3.68
29年目	R 36	0.2741	101.2			12.92	3.54
30年目	R 37	0.2636	101.2			12.88	3.39
31年目	R 38	0.2534	101.2			12.84	3.25
32年目	R 39	0.2437	101.2			12.82	3.12
33年目	R 40	0.2343	101.2			12.76	2.99
34年目	R 41	0.2253	101.2			12.75	2.87
35年目	R 42	0.2166	101.2			12.67	2.74
36年目	R 43	0.2083	101.2			12.61	2.63
37年目	R 44	0.2003	101.2			12.56	2.52
38年目	R 45	0.1926	101.2			12.50	2.41
39年目	R 46	0.1852	101.2			12.47	2.31
40年目	R 47	0.1780	101.2			12.37	2.20
41年目	R 48	0.1712	101.2			12.32	2.11
42年目	R 49	0.1646	101.2			12.26	2.02
43年目	R 50	0.1583	101.2			12.20	1.93
44年目	R 51	0.1522	101.2			12.17	1.85
45年目	R 52	0.1463	101.2			12.09	1.77
46年目	R 53	0.1407	101.2			12.02	1.69
47年目	R 54	0.1353	101.2			11.97	1.62
48年目	R 55	0.1301	101.2			11.91	1.55
49年目	R 56	0.1251	101.2	-0.90	-0.11	11.86	1.48
合計				1832.60	1610.55	566.76	194.13
単純事業費計				1833.50		566.76	

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475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■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				511,762	
	改良費				41,573	
		土工	m ³	1,094,766	8,328	
		軟弱地盤改良工	m ³	14,584	55	
		法面工	m ²	64,184	79	
		擁壁工	式	1	435	
		管渠工	m	276	43	
		函渠工	m	212	270	
		埋蔵文化財調査	式	1	5,369	
		排水工	m	5,566	629	
		中央分離帯工	m	2,170	146	
		雑工	式	1	26,219	
	橋梁費				289,206	
		100m以上	m	24,922	288,069	
		100m未満	m	107	1,137	
	トンネル費				86,143	
		NATM	m	10,183	86,143	
		シールド	m			
	IC・JCT費				83,528	
		IC	箇所	7	70,790	
		JCT	箇所	1	12,738	
	舗装費				10,446	
		車道舗装	m ²	845,376	10,446	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				868	
		交通管理施設工	式	1	868	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				58,408	
	用地費		m ²	1,470,090	41,758	
		宅地	m ²	178,000	12,778	
		田畑	m ²	1,164,000	28,813	
		山林・原野	m ²	145,000	167	
		その他	m ²			
	補償費	式		1	16,650	
③	間接経費	式		1	37,330	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				607,500	

【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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	44.2		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			106,815	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■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					199,872	
改良費					11,334	
		土工	m ³	1,094,766	2,270	
		軟弱地盤改良工	m ³	14,584	15	
		法面工	m ²	64,184	22	
		擁壁工	式	1	119	
		管渠工	m	276	12	
		函渠工	m	212	74	
		埋蔵文化財調査	式	1	1,464	
		排水工	m	5,566	171	
		中央分離帯工	m	2,170	40	
		雑工	式	1	7,148	
橋梁費					108,913	
		100m以上	m	21,016	108,485	
		100m未満	m	107	428	
トンネル費					32,441	
		NATM	m	10,183	32,441	
		シールド	m			
IC・JCT費					35,870	
		IC	箇所	7	35,870	
		JCT	箇所	1	0	
舗装費					10,446	
		車道舗装	m ²	840,582	10,446	
		歩道舗装	m ²			
付帯施設費					868	
		交通管理施設工	式	1	868	
		遮音壁	m			
②用地及補償費					395	
用地費					90	
		宅地	m ²	108,707	28	
		田畑	m ²	710,832	62	
		山林・原野	m ²	88,554	0	
		その他	m ²			
補償費					305	
③間接経費					1,409	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					201,676	

【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

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道(関～養老)	4	44.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	44.2		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			62,344	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出する

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

再評価結果（令和4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475号 東海環状自動車道（養老～北勢）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)	
起終点	自：岐阜県養老郡養老町大跡 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜				延長	18.0km	
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、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。							
H10年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	2,135億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約28%		供用済延長	0.0km
計画交通量	18,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,077/18,377億円 (事業費：3,720/17,296億円) (維持管理費：358/1,081億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 9,315/25,481億円 (走行時間短縮便益：8,495/22,976億円) (走行経費減少便益：659/1,982億円) (交通事故減少便益：161/524億円)	基準年 令和3年			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.1~2.4 (事業期間 ±20%)							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合が大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道建設促進揖斐川流域市町連合、岐阜・三重県境間東海環状自動車道建設促進協議会等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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。なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶロータリーとして機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える重要な社会基盤です。
- ・ 令和8年度の開通見通しが示されている養老IC～（仮称）北勢ICについては、施工期間が長期となる「県境トンネル本体工事」に早期着手し、可能な限り前倒しでの供用をお願いします。
- ・ 事業費については、今回の見直しによる増加額が大きいことから、財政投融资の活用等により整備財源を確保されるとともに、最新技術の活用も含めて徹底したコスト削減をお願いします。

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。

東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和8年度の全線開通を確実に実現されるよう、事業の着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

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成10年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約28%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていく。

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コスト削減に努めながら事業を推進していく。

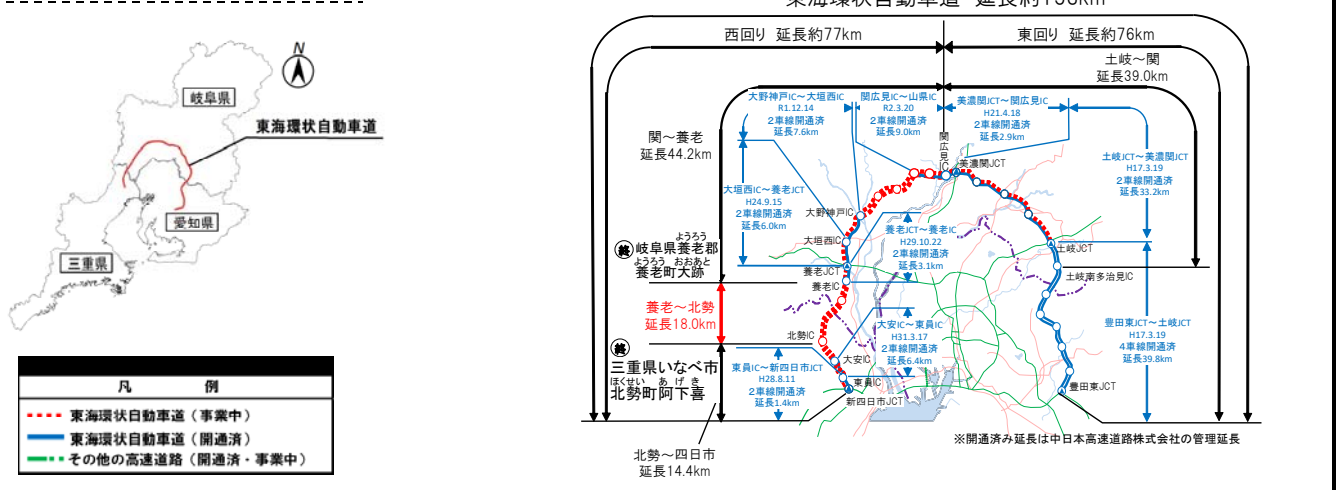
対応方針（原案）

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。

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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475号 東海環状自動車道（養老～北勢）
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路（株）

●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) = 1.4 経済的純現在価値(B-C) = 768億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.8% 残事業：費用便益比(B/C) = 2.0 経済的純現在価値(B-C) = 1,349億円 経済的内部収益率(EIRR) = 8.8%

●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）：625,784.5万人・時間/年 渋滞損失削減時間：2,233.7万人・時間/年（625,784.5万人・時間/年⇒623,550.8人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 並行区間の渋滞損失時間：360.34万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：11.1%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 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	第一種空港：中部国際空港、改善見込み（大垣市～中部国際空港：8分4分→8分1分、3分短縮）
	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	名古屋港、改善見込み（大垣市～名古屋港：8分3分→5分5分、2分8分短縮） 四日市港、改善見込み（大垣市～四日市港：7分2分→5分3分、1分9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が向上	
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			

1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 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）
		<input checked="" 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	路線名：東海環状自動車道
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	地方生活圏中心都市を連絡（四日市市⇄大垣市：8分→6分 19分短縮）
		<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	二次生活圏中心都市を最短時間で連絡（桑名市⇄大垣市：6分→4分 15分短縮）
		<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	日常活動圏中心都市（桑名市、大垣市） 改善見込み（桑名市～大垣市、63分⇒48分 等）
	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		アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区	
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		ナガシマリゾート（R1年入込客数：1,550万人）、多度大社（R1年入込客数：150万人）	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次救急医療施設（四日市市立四日市病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（33分→24分 9分短縮） 三次救急医療施設（大垣市民病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（42分→25分 17分短縮）

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 <input type="checkbox"/> 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 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される		
		災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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	第一次緊急輸送道路として位置づけられている 緊急輸送道路：東名阪自動車道、国道258号（大垣市～桑名市） 冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成
	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：78千t/年（18,136千t/年 ⇒ 18,057千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：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道258号 岐阜県大垣市桑田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 排出削減量：45.4t/年、排出削減率：12.6%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：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道258号 岐阜県大垣市桑田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 排出削減量：2.62t/年、排出削減率：12.7%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"/> 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475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	L=18.0km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,800	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3年度		
単純合計	1,948億円	223億円	2,172億円
うち残事業分	1,420億円	223億円	1,643億円
基準年における 現在価値(C)	1,795億円	70億円	1,865億円
うち残事業分	1,215億円	70億円	1,285億円

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3年度			
供用年	令和9年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	111億円	9.2億円	2.8億円	123億円
基準年における 現在価値(B)	2,406億円	176億円	51億円	2,633億円
うち残事業分	2,406億円	176億円	51億円	2,633億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	768 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8%
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	1,349 億円
経済的内部収益率（残事業）	8.8%

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	18,800台/日	±10%	1.3~1.6
事業費	1,948億円	±10%	1.3~1.5
事業期間	37年	±20%	1.3~1.5

【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	18,800台/日	±10%	1.8~2.3
事業費	1,420億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	13年	±20%	1.9~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）（事業全体）

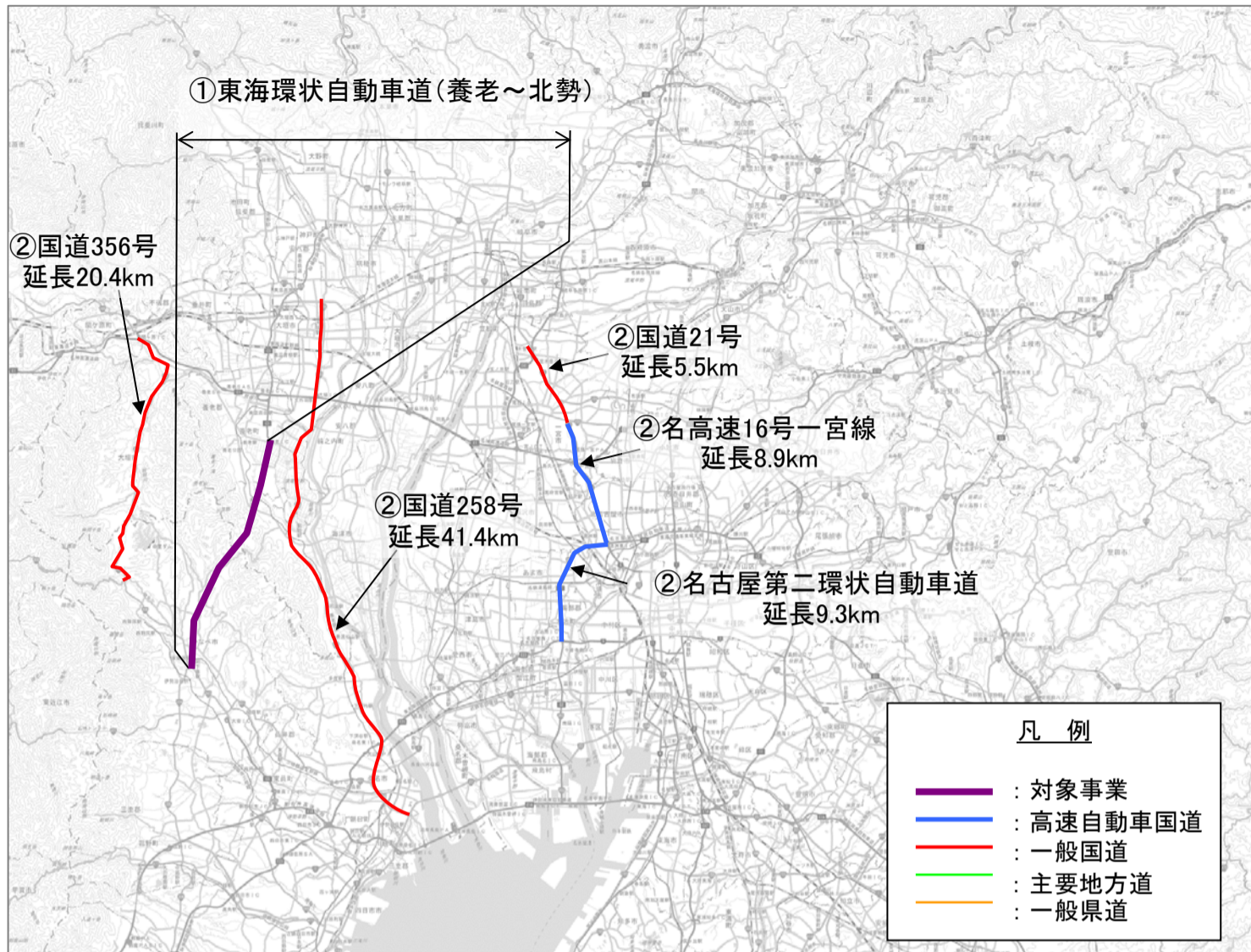
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (養老～北勢)] : 18.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	18,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	42.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道258号 : 41.4km	交通量	[台/日]	29,600	28,200
		走行時間	[分]	74	71
		走行時間費用	[億円/年]	418.23	384.09
	国道365号 : 20.4km	交通量	[台/日]	4,900	4,300
		走行時間	[分]	47	43
		走行時間費用	[億円/年]	48.76	36.95
	国道22号 : 5.5km	交通量	[台/日]	63,800	63,400
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	149.48	148.49
	名高速 16号一宮線 : 8.9km	交通量	[台/日]	36,000	33,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	63.58	57.02
	名古屋 第二環状 自動車道 : 9.3km	交通量	[台/日]	47,600	45,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	94.02	89.19
③その他道路合計 15,874.9km	走行時間費用	[億円/年]	61,108.39	60,962.12	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,882.45	61,720.39	162.06

- ※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475号東海環状自動車道（養老～北勢）（残事業）

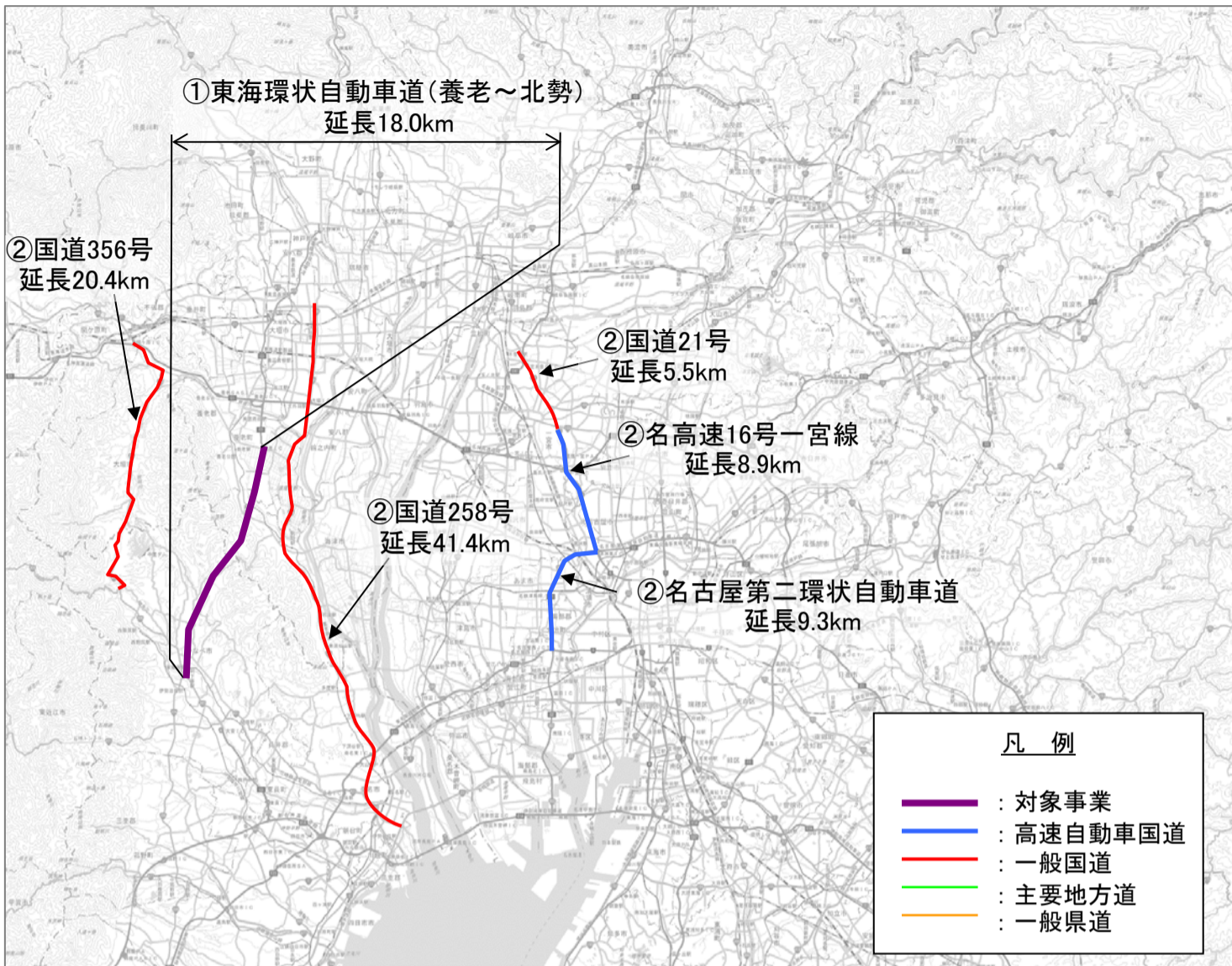
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (養老～北勢)] : 18.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	18,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	42.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道258号 : 41.4km	交通量	[台/日]	29,600	28,200
		走行時間	[分]	74	71
		走行時間費用	[億円/年]	418.23	384.09
	国道365号 : 20.4km	交通量	[台/日]	4,900	4,300
		走行時間	[分]	47	43
		走行時間費用	[億円/年]	48.76	36.95
	国道22号 : 5.5km	交通量	[台/日]	63,800	63,400
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	149.48	148.49
	名高速 16号一宮線 : 8.9km	交通量	[台/日]	36,000	33,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	63.58	57.02
名古屋 第二環状 自動車道 : 9.3km	交通量	[台/日]	47,600	45,400	
	走行時間	[分]	10	10	
	走行時間費用	[億円/年]	94.02	89.19	
③その他道路合計 15,874.9km	走行時間費用	[億円/年]	61,108.39	60,962.12	

			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：15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,882.45	61,720.39	162.06

- ※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475号 東海環状自動車道（養老～北勢）

(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3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 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"/> (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 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"/>	

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input 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			

便益の算定

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)

(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 (概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢） (事業全体)				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.27	18.0	4.92	
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
-29年目	H 10	2.4647	113.6	0.95	2.09		
-28年目	H 11	2.3699	112.0	0.95	2.04		
-27年目	H 12	2.2788	110.7	1.43	2.98		
-26年目	H 13	2.1911	109.4	0.95	1.93		
-25年目	H 14	2.1068	107.6	0.95	1.89		
-24年目	H 15	2.0258	106.1	0.95	1.84		
-23年目	H 16	1.9479	105.0	0.95	1.79		
-22年目	H 17	1.8730	103.7	0.95	1.74		
-21年目	H 18	1.8009	103.0	0.92	1.63		
-20年目	H 19	1.7317	102.1	2.14	3.68		
-19年目	H 20	1.6651	101.6	3.23	5.35		
-18年目	H 21	1.6010	100.3	4.64	7.49		
-17年目	H 22	1.5395	98.6	1.43	2.26		
-16年目	H 23	1.4802	97.2	1.43	2.20		
-15年目	H 24	1.4233	96.4	2.86	4.27		
-14年目	H 25	1.3686	96.4	17.30	24.86		
-13年目	H 26	1.3159	98.7	16.88	22.78		
-12年目	H 27	1.2653	100.2	17.71	22.63		
-11年目	H 28	1.2167	100.3	7.13	8.75		
-10年目	H 29	1.1699	100.5	9.55	11.25		
-9年目	H 30	1.1249	100.4	17.68	20.04		
-8年目	R 1	1.0816	101.2	118.79	128.49		
-7年目	R 2	1.0400	101.2	155.65	161.88		
基準年	R 3	1.0000	101.2	142.75	142.75		
-5年目	R 4	0.9615	101.2	277.36	266.69		
-4年目	R 5	0.9246	101.2	292.37	270.31		
-3年目	R 6	0.8890	101.2	235.70	209.54		
-2年目	R 7	0.8548	101.2	176.21	150.62		
-1年目	R 8	0.8219	101.2	133.56	109.77		
暫定供用開始年次	R 9	0.7903	101.2	14.98	11.84	2.01	1.59
1年目	R 10	0.7599	101.2	26.68	20.28	2.08	1.58
2年目	R 11	0.7307	101.2	38.39	28.05	2.17	1.59
3年目	R 12	0.7026	101.2	50.09	35.19	2.23	1.57
4年目	R 13	0.6756	101.2	61.80	41.75	2.32	1.57
5年目	R 14	0.6496	101.2	50.09	32.54	2.40	1.56
6年目	R 15	0.6246	101.2	38.39	23.98	2.49	1.56
7年目	R 16	0.6006	101.2	24.38	14.64	2.58	1.55
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			2.65	1.53
9年目	R 18	0.5553	101.2			2.73	1.52
10年目	R 19	0.5339	101.2			2.81	1.50
11年目	R 20	0.5134	101.2			4.45	2.29
12年目	R 21	0.4936	101.2			4.54	2.24
13年目	R 22	0.4746	101.2			4.62	2.19
14年目	R 23	0.4564	101.2			4.70	2.15
15年目	R 24	0.4388	101.2			4.77	2.09
16年目	R 25	0.4220	101.2			4.83	2.04
17年目	R 26	0.4057	101.2			4.91	1.99
18年目	R 27	0.3901	101.2			4.98	1.94
19年目	R 28	0.3751	101.2			5.07	1.90
20年目	R 29	0.3607	101.2			5.14	1.85
21年目	R 30	0.3468	101.2			5.20	1.80
22年目	R 31	0.3335	101.2			5.27	1.76
23年目	R 32	0.3207	101.2			5.34	1.71
24年目	R 33	0.3083	101.2			5.34	1.65
25年目	R 34	0.2965	101.2			5.31	1.57
26年目	R 35	0.2851	101.2			5.31	1.51
27年目	R 36	0.2741	101.2			5.31	1.45
28年目	R 37	0.2636	101.2			5.31	1.40
29年目	R 38	0.2534	101.2			5.29	1.34
30年目	R 39	0.2437	101.2			5.28	1.29
31年目	R 40	0.2343	101.2			5.26	1.23
32年目	R 41	0.2253	101.2			5.25	1.18
33年目	R 42	0.2166	101.2			5.22	1.13
34年目	R 43	0.2083	101.2			5.20	1.08
35年目	R 44	0.2003	101.2			5.17	1.04
36年目	R 45	0.1926	101.2			5.15	0.99
37年目	R 46	0.1852	101.2			5.13	0.95
38年目	R 47	0.1780	101.2			5.10	0.91
39年目	R 48	0.1712	101.2			5.08	0.87
40年目	R 49	0.1646	101.2			5.06	0.83
41年目	R 50	0.1583	101.2			5.03	0.80
42年目	R 51	0.1522	101.2			5.01	0.76
43年目	R 52	0.1463	101.2			4.98	0.73
44年目	R 53	0.1407	101.2			4.95	0.70
45年目	R 54	0.1353	101.2			4.93	0.67
46年目	R 55	0.1301	101.2			4.91	0.64
47年目	R 56	0.1251	101.2			4.88	0.61
48年目	R 57	0.1203	101.2			4.86	0.58
48年目	R 58	0.1157	101.2	-56.75	-6.56	4.84	0.56
合計				1891.42	1795.23	223.45	69.54
単純事業費計				1948.17		223.45	

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

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢） (残事業)				単価（億円）	延長（km）	単純価値（億円）	
				0.27	18.0	4.92	
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
-29年目	H 10	2.4647	113.6				
-28年目	H 11	2.3699	112.0				
-27年目	H 12	2.2788	110.7				
-26年目	H 13	2.1911	109.4				
-25年目	H 14	2.1068	107.6				
-24年目	H 15	2.0258	106.1				
-23年目	H 16	1.9479	105.0				
-22年目	H 17	1.8730	103.7				
-21年目	H 18	1.8009	103.0				
-20年目	H 19	1.7317	102.1				
-19年目	H 20	1.6651	101.6				
-18年目	H 21	1.6010	100.3				
-17年目	H 22	1.5395	98.6				
-16年目	H 23	1.4802	97.2				
-15年目	H 24	1.4233	96.4				
-14年目	H 25	1.3686	96.4				
-13年目	H 26	1.3159	98.7				
-12年目	H 27	1.2653	100.2				
-11年目	H 28	1.2167	100.3				
-10年目	H 29	1.1699	100.5				
-9年目	H 30	1.1249	100.4				
-8年目	R 1	1.0816	101.2				
-7年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-5年目	R 4	0.9615	101.2	277.36	266.69		
-4年目	R 5	0.9246	101.2	292.37	270.31		
-3年目	R 6	0.8890	101.2	235.70	209.54		
-2年目	R 7	0.8548	101.2	176.21	150.62		
-1年目	R 8	0.8219	101.2	133.56	109.77		
暫定供用開始年次	R 9	0.7903	101.2	14.98	11.84	2.01	1.59
1年目	R 10	0.7599	101.2	26.68	20.28	2.08	1.58
2年目	R 11	0.7307	101.2	38.39	28.05	2.17	1.59
3年目	R 12	0.7026	101.2	50.09	35.19	2.23	1.57
4年目	R 13	0.6756	101.2	61.80	41.75	2.32	1.57
5年目	R 14	0.6496	101.2	50.09	32.54	2.40	1.56
6年目	R 15	0.6246	101.2	38.39	23.98	2.49	1.56
7年目	R 16	0.6006	101.2	24.38	14.64	2.58	1.55
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			2.65	1.53
9年目	R 18	0.5553	101.2			2.73	1.52
10年目	R 19	0.5339	101.2			2.81	1.50
11年目	R 20	0.5134	101.2			4.45	2.29
12年目	R 21	0.4936	101.2			4.54	2.24
13年目	R 22	0.4746	101.2			4.62	2.19
14年目	R 23	0.4564	101.2			4.70	2.15
15年目	R 24	0.4388	101.2			4.77	2.09
16年目	R 25	0.4220	101.2			4.83	2.04
17年目	R 26	0.4057	101.2			4.91	1.99
18年目	R 27	0.3901	101.2			4.98	1.94
19年目	R 28	0.3751	101.2			5.07	1.90
20年目	R 29	0.3607	101.2			5.14	1.85
21年目	R 30	0.3468	101.2			5.20	1.80
22年目	R 31	0.3335	101.2			5.27	1.76
23年目	R 32	0.3207	101.2			5.34	1.71
24年目	R 33	0.3083	101.2			5.34	1.65
25年目	R 34	0.2965	101.2			5.31	1.57
26年目	R 35	0.2851	101.2			5.31	1.51
27年目	R 36	0.2741	101.2			5.31	1.45
28年目	R 37	0.2636	101.2			5.31	1.40
29年目	R 38	0.2534	101.2			5.29	1.34
30年目	R 39	0.2437	101.2			5.28	1.29
31年目	R 40	0.2343	101.2			5.26	1.23
32年目	R 41	0.2253	101.2			5.25	1.18
33年目	R 42	0.2166	101.2			5.22	1.13
34年目	R 43	0.2083	101.2			5.20	1.08
35年目	R 44	0.2003	101.2			5.17	1.04
36年目	R 45	0.1926	101.2			5.15	0.99
37年目	R 46	0.1852	101.2			5.13	0.95
38年目	R 47	0.1780	101.2			5.10	0.91
39年目	R 48	0.1712	101.2			5.08	0.87
40年目	R 49	0.1646	101.2			5.06	0.83
41年目	R 50	0.1583	101.2			5.03	0.80
42年目	R 51	0.1522	101.2			5.01	0.76
43年目	R 52	0.1463	101.2			4.98	0.73
44年目	R 53	0.1407	101.2			4.95	0.70
45年目	R 54	0.1353	101.2			4.93	0.67
46年目	R 55	0.1301	101.2			4.91	0.64
47年目	R 56	0.1251	101.2			4.88	0.61
48年目	R 56	0.1203	101.2			4.86	0.58
48年目	R 57	0.1157	101.2	-0.63	-0.07	4.84	0.56
合計				1419.36	1215.12	223.45	69.54
単純事業費計				1419.99		223.45	

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475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■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					195,351	
改良費					48,412	
		土工	m ³	972,665	31,546	
		軟弱地盤改良工	m ³	40,250	9,434	
		法面工	m ²	245,260	913	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	596	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	312	39	
		函渠工	m	1,804	1,724	
		排水工	m	27,666	2,508	
		中央分離帯工	m	4,930	324	
		雑工	式	1	1,328	
橋梁費					79,641	
		100m以上	m	2,513	76,753	
		100m未満	m	51	2,888	
トンネル費					53,336	
		NATM	m	4,720	53,336	
		シールド	m			
IC・JCT費					8,652	
		IC	箇所	1	8,652	トランペット型
		JCT	箇所			
舗装費					4,045	
		車道舗装	m ²	309,252	4,045	
		歩道舗装	m ²			
付帯施設費					1,266	
		交通管理施設工	式	1	1,266	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②用地及補償費					7,509	
用地費			m ²	639,625	5,675	
		宅地	m ²	28,250	394	
		田畑	m ²	368,665	4,418	
		山林・原野	m ²	270,960	863	
		その他	m ²			
補償費			式	1	1,834	
③間接経費					10,640	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					213,500	

【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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.0		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			24,580	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■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				152,689	
	改良費				33,310	
		土工	m ³	972,665	21,708	
		軟弱地盤改良工	m ³	40,250	6,492	
		法面工	m ²	245,260	632	
		擁壁工	式	1	411	
		管渠工	m	312	29	
		函渠工	m	1,804	1,190	
		排水工	m	27,666	1,718	
		中央分離帯工	m	4,930	220	
		雑工	式	1	911	
	橋梁費				54,783	
		100m以上	m	2,513	52,800	
		100m未満	m	51	1,983	
	トンネル費				53,336	
		NATM	m	4,720	53,336	
		シールド	m			
	IC・JCT費				5,948	
		IC	箇所	1	5,948	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				4,045	
		車道舗装	m ²	309,252	4,045	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,266	
		交通管理施設工	式	1	1,266	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				252	
	用地費		m ²	292,875	63	
		宅地	m ²	28,250	4	
		田畑	m ²	152,524	49	
		山林・原野	m ²	112,101	9	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	189	
③	間接経費		式	1	3,252	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				156,192	

【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

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (養老～北勢)	4	18.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.0		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			24,580	

【単価等について】

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

再評価結果（令和4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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>よっかいち きたやま</small>				延長 14.4 km
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、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。				
H2年度事業化		H3年度都市計画決定		H5年度用地着手
全体事業費 1,639億円		事業進捗率 約75% <small>（令和3年3月末時点）</small>		供用済延長 7.8 km
計画交通量 29,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.4 <small>（1.5）</small> <small>（残事業）</small> 2.3 <small>（6.8）</small>	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 4,077/18,377億円 （事業費：3,720/17,296億円） （維持管理費：358/1,081億円）	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 9,315/25,481億円 （走行時間短縮便益：8,495/22,976億円） （走行経費減少便益：659/1,982億円） （交通事故減少便益：161/524億円）	基準年 令和3年
感度分析の結果 <small>（事業全体）</small> 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) <small>（残事業）</small> 交通量 : B/C=2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.1~2.4 (事業期間±20%)				
事業の効果等				
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。				
②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。				
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。				
④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。				
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。				
⑥安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。				
⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合にが大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。				
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。				

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会等が早期整備を要望。
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。東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、（仮称）北勢IC～大安IC間の令和6年度の供用を確実に実現されるよう、事業の着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

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約75%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成28年度まで：東員IC～新四日市JCT 延長1.4km（2/4）部分開通
- ・ 平成30年度：大安IC～東員IC 延長6.4km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 早期整備効果発現のためネットワークの接続状況を踏まえつつ、全線開通に向けて順次事業を進めていく。

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削減に努めながら事業を推進していく。

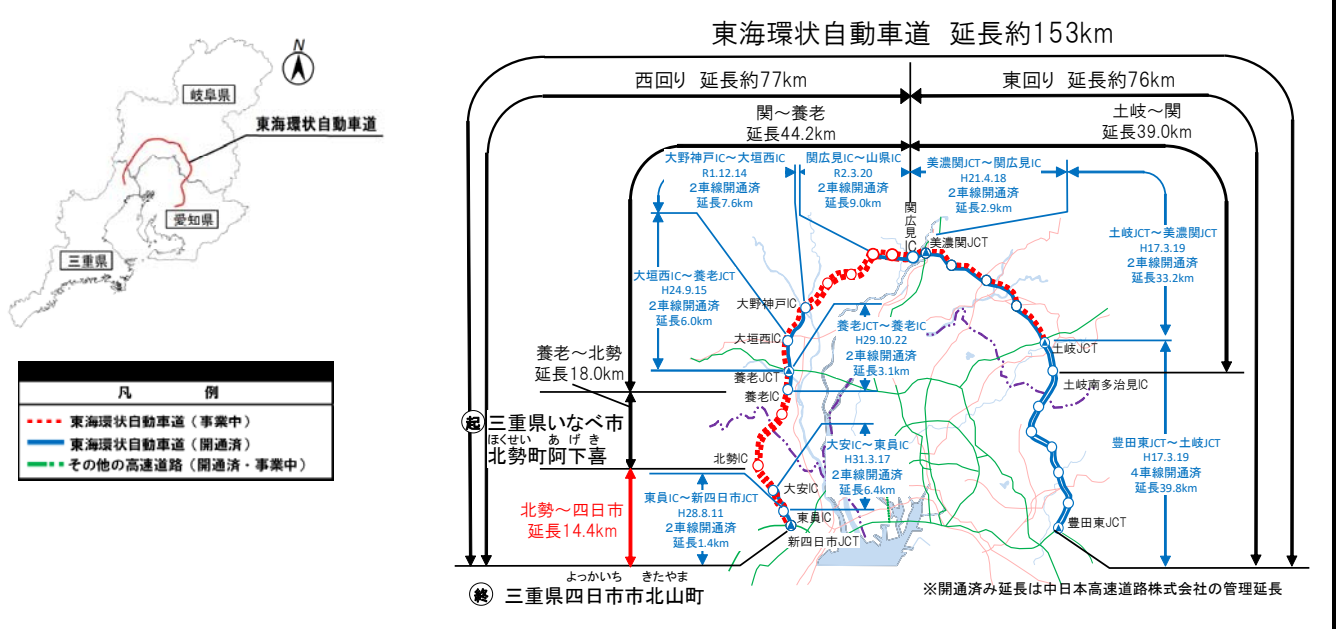
対応方針（原案）

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。

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路（株）

●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) = 1.5 経済的純現在価値(B-C) = 1,164億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.5% 残事業：費用便益比(B/C) = 6.8 経済的純現在価値(B-C) = 2,009億円 経済的内部収益率(EIRR) = 25.0%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
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（整備なし）：624,366.2万人・時間/年 渋滞損失削減時間：815.4万人・時間/年（624,366.2万人・時間/年⇒623,550.8万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原） 並行区間の渋滞損失時間：8.86万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：3.7%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 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	第一種空港：中部国際空港、改善見込み（大垣市～中部国際空港：8分4分→8分1分、3分短縮）
	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	名古屋港、改善見込み（大垣市～名古屋港：8分3分→5分5分、2分8分短縮） 四日市港、改善見込み（大垣市～四日市港：7分2分→5分3分、1分9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が向上	
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			

1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 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）
		<input checked="" 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	路線名：東海環状自動車道
		<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 checked="" 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	地方生活圏中心都市を連絡（四日市市⇄大垣市：8分→6分 19分短縮）
		<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	二次生活圏中心都市を最短時間で連絡（桑名市⇄大垣市：6分→4分 15分短縮）
		<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	いなべ市⇄桑名市（二次生活圏：3分→2分 18分短縮） いなべ市⇄四日市市（地方生活圏：4分→4分 9分短縮）
	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 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		アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区	
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		ナガシマリゾート（R1年入込客数：1,550万人）、多度大社（R1年入込客数：150万人）	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
<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	三次救急医療施設（四日市市立四日市病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（33分→24分 9分短縮） 三次救急医療施設（大垣市民病院）→いなべ市藤原地区間の所要時間 改善見込み（42分→25分 17分短縮）	

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 <input type="checkbox"/> 縦形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想（平成16年7月7日）
		<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：東名阪自動車道、国道258号（大垣市～桑名市）
		<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	冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成		
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：151千t/年（18,209千t/年 ⇒ 18,058千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：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 排出削減量：39.7t/年、排出削減率：11.2%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：対象地域外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(国道258号 岐阜県大垣市楽田町～三重県桑名市大字小貝須字柳原) 排出削減量：2.29t/年、排出削減率：11.3%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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	L=14.4km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,500	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3年度		
単純合計	1,528億円	352億円	1,880億円
うち残事業分	315億円	182億円	497億円
基準年における 現在価値(C)	2,047億円	128億円	2,175億円
うち残事業分	282億円	62億円	344億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和3年度			
供用年	令和7年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	124億円	13億円	3.2億円	140億円
基準年における 現在価値(B)	3,044億円	225億円	69億円	3,338億円
うち残事業分	2,172億円	132億円	49億円	2,353億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,164 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	6.8
経済的純現在価値（残事業）	2,009 億円
経済的内部収益率（残事業）	25.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（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	29,500台/日	±10%	1.4~1.7
事業費	1,528億円	±10%	1.5~1.6
事業期間	45年	±20%	1.4~1.7

【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	29,500台/日	±10%	6.2~7.5
事業費	315億円	±10%	6.3~7.5
事業期間	13年	±20%	6.4~7.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）（事業全体）

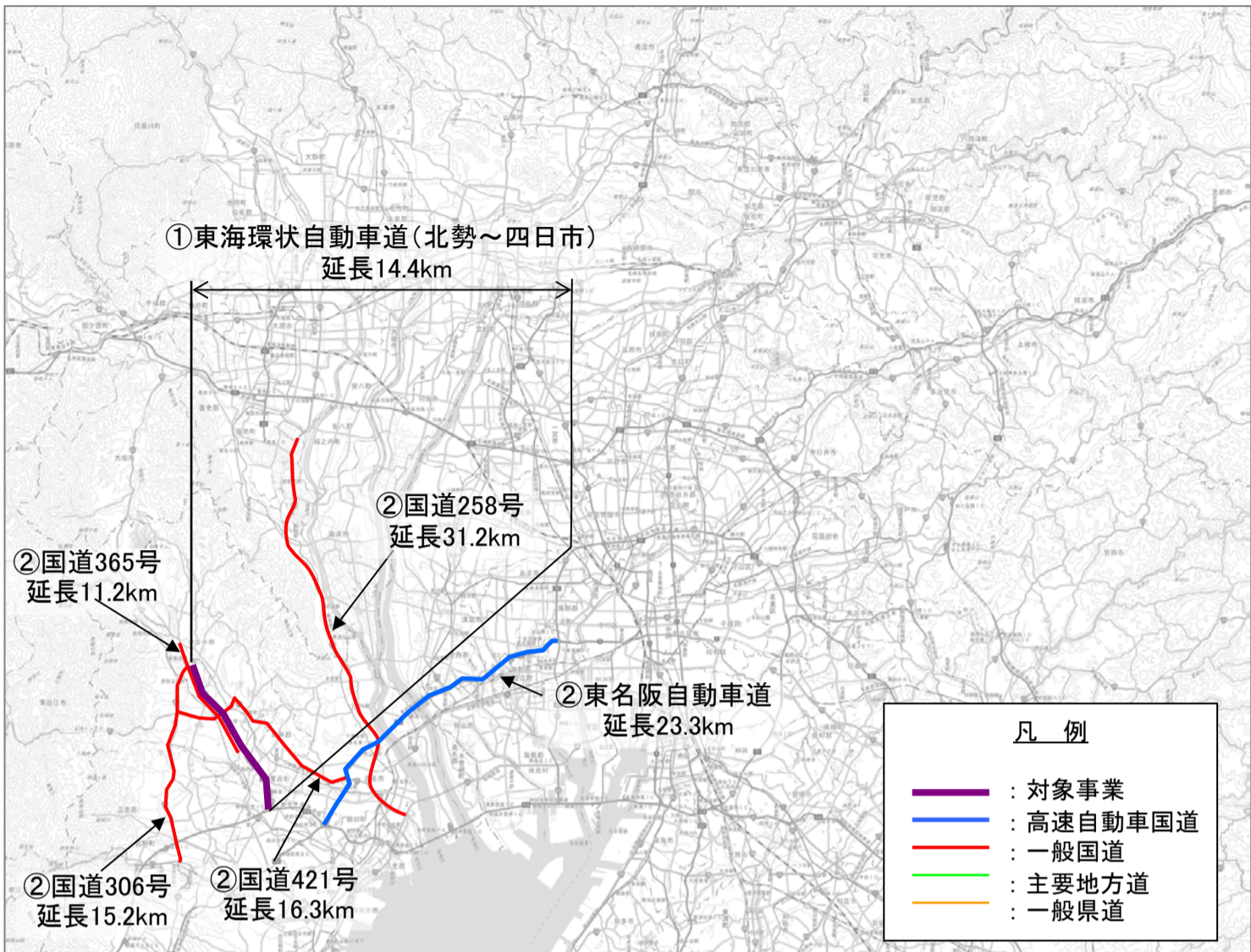
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (北勢～四日市)] : 14.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	29,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	51.45	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道258号 : 31.2km	交通量	[台/日]	30,100	27,100
		走行時間	[分]	53	52
		走行時間費用	[億円/年]	311.53	272.80
	国道421号 : 16.3km	交通量	[台/日]	13,100	11,600
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	111.05	94.22
	国道365号 : 11.2km	交通量	[台/日]	9,500	6,900
		走行時間	[分]	32	29
		走行時間費用	[億円/年]	57.16	38.68
	国道306号 : 15.2km	交通量	[台/日]	9,600	5,700
		走行時間	[分]	42	38
		走行時間費用	[億円/年]	79.01	41.37
東名阪自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	65,300	63,000	
	走行時間	[分]	20	20	
	走行時間費用	[億円/年]	255.62	243.45	
③その他道路合計 15,866.8km	走行時間費用	[億円/年]	61,107.14	60,978.43	

			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 : 15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,921.51	61,720.39	201.12

- ※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475号東海環状自動車道（北勢～四日市）（残事業）

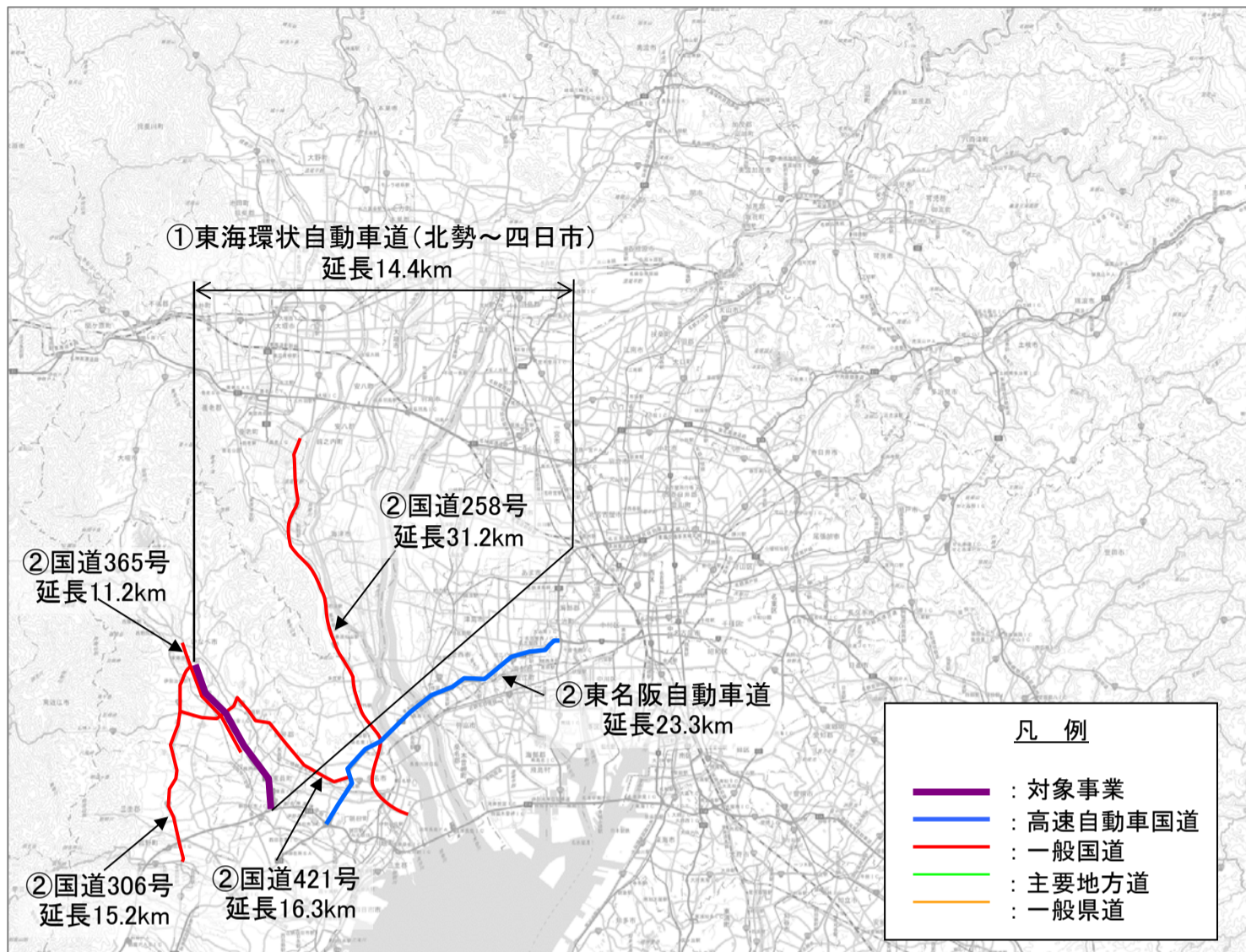
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (北勢～四日市)] : 14.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,400	29,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	27.22	51.45	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道258号 : 31.2km	交通量	[台/日]	29,200	27,100
		走行時間	[分]	53	52
		走行時間費用	[億円/年]	299.95	272.80
	国道421号 : 16.3km	交通量	[台/日]	12,300	11,600
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	99.19	94.22
	国道365号 : 11.2km	交通量	[台/日]	9,900	6,900
		走行時間	[分]	32	29
		走行時間費用	[億円/年]	61.90	38.68
	国道306号 : 15.2km	交通量	[台/日]	7,400	5,700
		走行時間	[分]	40	38
		走行時間費用	[億円/年]	55.31	41.37
東名阪自動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	62,300	63,000	
	走行時間	[分]	20	20	
	走行時間費用	[億円/年]	239.79	243.45	
③その他道路合計 15,866.8km	走行時間費用	[億円/年]	61,089.14	60,978.43	

			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 : 15,978.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,872.49	61,720.39	152.10

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）

(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3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 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"/> (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 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input 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			

便益の算定

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)

(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 (概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中日本高速道路(株)の維持管理計画を踏まえた単価を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市） (事業全体)				単価（億円）	延長（km）	単価単価（億円）	
				0.54	14.4	7.75	
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
-35年目	H 2	3.3731	109.9	0.19	0.60		
-34年目	H 3	3.2434	112.5	0.39	1.13		
-33年目	H 4	3.1187	114.1	4.66	12.89		
-32年目	H 5	2.9987	114.4	11.86	31.46		
-31年目	H 6	2.8834	114.3	21.16	54.03		
-30年目	H 7	2.7725	113.7	26.42	65.20		
-29年目	H 8	2.6658	113.2	28.25	67.32		
-28年目	H 9	2.5633	114.2	34.97	79.44		
-27年目	H 10	2.4647	113.6	35.52	77.99		
-26年目	H 11	2.3699	112.0	47.89	102.55		
-25年目	H 12	2.2788	110.7	30.90	64.37		
-24年目	H 13	2.1911	109.4	13.40	27.15		
-23年目	H 14	2.1068	107.6	10.04	19.90		
-22年目	H 15	2.0258	106.1	7.36	14.22		
-21年目	H 16	1.9479	105.0	4.58	8.60		
-20年目	H 17	1.8730	103.7	4.63	8.45		
-19年目	H 18	1.8009	103.0	7.35	13.01		
-18年目	H 19	1.7317	102.1	5.52	9.48		
-17年目	H 20	1.6651	101.6	6.78	11.25		
-16年目	H 21	1.6010	100.3	6.14	9.91		
-15年目	H 22	1.5395	98.6	5.97	9.44		
-14年目	H 23	1.4802	97.2	9.13	14.06		
-13年目	H 24	1.4233	96.4	27.22	40.67		
-12年目	H 25	1.3686	96.4	79.90	114.80		
-11年目	H 26	1.3159	98.7	71.40	96.34		
-10年目	H 27	1.2653	100.2	112.60	143.90		
-9年目	H 28	1.2167	100.3	132.72	162.93		
-8年目	H 29	1.1699	100.5	136.58	160.89		
-7年目	H 30	1.1249	100.4	176.87	200.54		
-6年目	R 1	1.0816	101.2	45.55	49.26		
-5年目	R 2	1.0400	101.2	46.34	48.19		
基準年	R 3	1.0000	101.2	60.38	60.38		
-3年目	R 4	0.9615	101.2	89.72	86.27		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	109.21	100.97		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	67.36	59.89		
暫定供用開始年次	R 7	0.8548	101.2	4.88	4.17	5.10	4.36
1年目	R 8	0.8219	101.2	4.88	4.01	5.17	4.25
2年目	R 9	0.7903	101.2	4.88	3.86	5.22	4.13
3年目	R 10	0.7599	101.2	4.88	3.71	5.28	4.01
4年目	R 11	0.7307	101.2	4.88	3.57	5.35	3.91
5年目	R 12	0.7026	101.2	4.88	3.43	5.37	3.78
6年目	R 13	0.6756	101.2	4.88	3.30	5.45	3.68
7年目	R 14	0.6496	101.2	4.88	3.17	5.50	3.58
8年目	R 15	0.6246	101.2	4.88	3.05	5.56	3.47
9年目	R 16	0.6006	101.2	4.88	2.93	5.63	3.38
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			7.35	4.25
11年目	R 18	0.5553	101.2			7.39	4.11
12年目	R 19	0.5339	101.2			7.42	3.96
13年目	R 20	0.5134	101.2			7.47	3.84
14年目	R 21	0.4936	101.2			7.54	3.72
15年目	R 22	0.4746	101.2			7.58	3.60
16年目	R 23	0.4564	101.2			7.64	3.49
17年目	R 24	0.4388	101.2			7.67	3.36
18年目	R 25	0.4220	101.2			7.70	3.25
19年目	R 26	0.4057	101.2			7.73	3.14
20年目	R 27	0.3901	101.2			7.71	3.01
21年目	R 28	0.3751	101.2			7.73	2.90
22年目	R 29	0.3607	101.2			7.75	2.79
23年目	R 30	0.3468	101.2			7.74	2.68
24年目	R 31	0.3335	101.2			7.72	2.57
25年目	R 32	0.3207	101.2			7.68	2.46
26年目	R 33	0.3083	101.2			7.66	2.36
27年目	R 34	0.2965	101.2			7.64	2.26
28年目	R 35	0.2851	101.2			7.63	2.18
29年目	R 36	0.2741	101.2			7.64	2.09
30年目	R 37	0.2636	101.2			7.60	2.00
31年目	R 38	0.2534	101.2			7.58	1.92
32年目	R 39	0.2437	101.2			7.56	1.84
33年目	R 40	0.2343	101.2			7.54	1.77
34年目	R 41	0.2253	101.2			7.52	1.69
35年目	R 42	0.2166	101.2			7.48	1.62
36年目	R 43	0.2083	101.2			7.45	1.55
37年目	R 44	0.2003	101.2			7.40	1.48
38年目	R 45	0.1926	101.2			7.36	1.42
39年目	R 46	0.1852	101.2			7.35	1.36
40年目	R 47	0.1780	101.2			7.29	1.30
41年目	R 48	0.1712	101.2			7.27	1.24
42年目	R 49	0.1646	101.2			7.24	1.19
43年目	R 50	0.1583	101.2			7.17	1.14
44年目	R 51	0.1522	101.2			7.17	1.09
45年目	R 52	0.1463	101.2			7.12	1.04
46年目	R 53	0.1407	101.2			7.09	1.00
47年目	R 54	0.1353	101.2			7.05	0.95
48年目	R 55	0.1301	101.2			7.02	0.91
49年目	R 56	0.1251	101.2	-126.92	-15.88	7.00	0.88
合計				1400.84	2046.80	352.28	127.97
単純事業費計				1527.77		352.28	

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

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市） （残事業）				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.28	14.4	4.00	
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
-35年目	H 2	3.3731	109.9				
-34年目	H 3	3.2434	112.5				
-33年目	H 4	3.1187	114.1				
-32年目	H 5	2.9987	114.4				
-31年目	H 6	2.8834	114.3				
-30年目	H 7	2.7725	113.7				
-29年目	H 8	2.6658	113.2				
-28年目	H 9	2.5633	114.2				
-27年目	H 10	2.4647	113.6				
-26年目	H 11	2.3699	112.0				
-25年目	H 12	2.2788	110.7				
-24年目	H 13	2.1911	109.4				
-23年目	H 14	2.1068	107.6				
-22年目	H 15	2.0258	106.1				
-21年目	H 16	1.9479	105.0				
-20年目	H 17	1.8730	103.7				
-19年目	H 18	1.8009	103.0				
-18年目	H 19	1.7317	102.1				
-17年目	H 20	1.6651	101.6				
-16年目	H 21	1.6010	100.3				
-15年目	H 22	1.5395	98.6				
-14年目	H 23	1.4802	97.2				
-13年目	H 24	1.4233	96.4				
-12年目	H 25	1.3686	96.4				
-11年目	H 26	1.3159	98.7				
-10年目	H 27	1.2653	100.2				
-9年目	H 28	1.2167	100.3				
-8年目	H 29	1.1699	100.5				
-7年目	H 30	1.1249	100.4				
-6年目	R 1	1.0816	101.2				
-5年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-3年目	R 4	0.9615	101.2	89.72	86.27		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	109.21	100.97		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	67.36	59.89		
暫定供用開始年次	R 7	0.8548	101.2	4.88	4.17	1.62	1.39
1年目	R 8	0.8219	101.2	4.88	4.01	1.65	1.36
2年目	R 9	0.7903	101.2	4.88	3.86	1.68	1.33
3年目	R 10	0.7599	101.2	4.88	3.71	1.70	1.29
4年目	R 11	0.7307	101.2	4.88	3.57	1.74	1.27
5年目	R 12	0.7026	101.2	4.88	3.43	1.75	1.23
6年目	R 13	0.6756	101.2	4.88	3.30	1.78	1.21
7年目	R 14	0.6496	101.2	4.88	3.17	1.82	1.18
8年目	R 15	0.6246	101.2	4.88	3.05	1.84	1.15
9年目	R 16	0.6006	101.2	4.88	2.93	1.87	1.12
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			3.95	2.28
11年目	R 18	0.5553	101.2			3.98	2.21
12年目	R 19	0.5339	101.2			4.00	2.14
13年目	R 20	0.5134	101.2			4.03	2.07
14年目	R 21	0.4936	101.2			4.08	2.01
15年目	R 22	0.4746	101.2			4.11	1.95
16年目	R 23	0.4564	101.2			4.14	1.89
17年目	R 24	0.4388	101.2			4.17	1.83
18年目	R 25	0.4220	101.2			4.19	1.77
19年目	R 26	0.4057	101.2			4.22	1.71
20年目	R 27	0.3901	101.2			4.23	1.65
21年目	R 28	0.3751	101.2			4.25	1.60
22年目	R 29	0.3607	101.2			4.27	1.54
23年目	R 30	0.3468	101.2			4.29	1.49
24年目	R 31	0.3335	101.2			4.28	1.43
25年目	R 32	0.3207	101.2			4.25	1.36
26年目	R 33	0.3083	101.2			4.24	1.31
27年目	R 34	0.2965	101.2			4.23	1.25
28年目	R 35	0.2851	101.2			4.23	1.20
29年目	R 36	0.2741	101.2			4.23	1.16
30年目	R 37	0.2636	101.2			4.21	1.11
31年目	R 38	0.2534	101.2			4.20	1.06
32年目	R 39	0.2437	101.2			4.20	1.02
33年目	R 40	0.2343	101.2			4.19	0.98
34年目	R 41	0.2253	101.2			4.17	0.94
35年目	R 42	0.2166	101.2			4.15	0.90
36年目	R 43	0.2083	101.2			4.13	0.86
37年目	R 44	0.2003	101.2			4.11	0.82
38年目	R 45	0.1926	101.2			4.08	0.79
39年目	R 46	0.1852	101.2			4.08	0.75
40年目	R 47	0.1780	101.2			4.05	0.72
41年目	R 48	0.1712	101.2			4.04	0.69
42年目	R 49	0.1646	101.2			4.02	0.66
43年目	R 50	0.1583	101.2			3.98	0.63
44年目	R 51	0.1522	101.2			3.98	0.61
45年目	R 52	0.1463	101.2			3.96	0.58
46年目	R 53	0.1407	101.2			3.94	0.55
47年目	R 54	0.1353	101.2			3.92	0.53
48年目	R 55	0.1301	101.2			3.90	0.51
49年目	R 56	0.1251	101.2			3.89	0.49
合計				315.09	282.31	182.02	61.58
単純事業費計				315.09		182.02	

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475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■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				128,348	
	改良費				13,765	
		土工	m ³	418,000	7,903	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	96,500	41	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,855	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	1,150	2,036	ボックスラーメン
		排水工	m	273,000	528	
		中央分離帯工	m	1,830	66	
		雑工	式	1	336	側道、跨道橋
	橋梁費				103,548	
		100m以上	m	18,610	96,212	
		100m未満	m	1,420	7,336	
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,768	
		IC	箇所	3	9,768	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				253	
		車道舗装	m ²	20,150	253	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,014	
		交通管理施設工	式	1	1,014	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,715	
	用地費		m ²	514,000	12,692	
		宅地	m ²	98,000	4,959	
		田畑	m ²	375,000	7,520	
		山林・原野	m ²	41,000	213	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	3,023	
③	間接経費		式		19,837	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				163,900	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			38,751	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■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				33,615	
	改良費				3,637	
		土工	m ³	189,800	2,070	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³		0	
		法面工	m ²	42,100	11	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	747	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m		0	
		函渠工	m	831	566	ボックスラーメン
		排水工	m	197,133	138	
		中央分離帯工	m	1,290	17	
		雑工	式	1	88	側道、跨道橋
	橋梁費				27,121	
		100m以上	m	10,011	25,200	
		100m未満	m	84	1,921	
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,558	
		IC	箇所	2	2,558	トランペット型
		JCT	箇所			
	舗装費				59	
		車道舗装	m ²	13,713	59	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				240	
		交通管理施設工	式	1	240	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				90	
	用地費		m ²	0	0	
		宅地	m ²	0	0	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	0	0	
		その他	m ²	0	0	
	補償費		式	1	90	
③	間接経費		式		955	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				34,660	

【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

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道475号	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	4	14.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4		清掃・植栽・雪氷・交通管理巡回
修繕費	式	1		
その他	式			
維持管理費合計			20,022	

【単価等について】

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 岐大バイパス	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：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町	延長	23.9km			
事業概要	<p>一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパスの拡幅及び立体化事業であり、高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内4箇所）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。</p>					
S35年度事業化	S36年度、S45年度都市計画決定 (S49年度、S55年度、S58年度、H元年度、R3年度変更)	S36年度用地着手	S39年度工事着手			
全体事業費	1,880億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約47%	供用済延長	7.6km	
計画交通量	57,900 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 935/2,227億円 事業費：882/2,112億円 維持管理費：53/115億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,703/2,493億円 走行時間短縮便益：1,568/2,228億円 走行経費減少便益：104/190億円 交通事故減少便益：31/75億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.3(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.6~2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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を支援する。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 <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。 					

⑦生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成協議会が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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。なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 本バイパスは、岐阜市から大垣市にかけての交通渋滞の緩和や、安全性の向上、地域経済の発展等に寄与する重要な道路であり、速やかに整備を進めるべき事業であることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。
- ・ なお、本事業区間は県内で最も交通量が多いことから、施工にあたっては、周辺地域への十分な配慮をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 - ・ 岐大バイパスには、主要渋滞箇所が3区間（13箇所）及び単独3箇所、計16箇所ある。
 - ・ 上り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に穂積中原交差点まで20km/hを下回る。
 - ・ 下り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に岐南インターまで20km/hを下回る。
 - ・ 岐大バイパスには、岐阜県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在しており、事故危険区間も連続している。
 - ・ 岐大バイパスにおける死傷事故の8割は渋滞が原因と考えられる追突事故で、岐阜県内の直轄国道より高い傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約47%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、立体化区間の工事着手を検討する。

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削減に努めながら事業を推進する。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は□を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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 岐大バイパス
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) = 1.1 経済的純現在価値(B-C) = 266億円 経済的内部収益率(EIRR) = 4.3% 残事業:費用便益比(B/C) = 1.8 経済的純現在価値(B-C) = 768億円 経済的内部収益率(EIRR) = 7.3%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間b(現道区間・並行区間)について:(現道区間:岐大BP 岐南インター~荒尾町、並行区間:国道21号旧道 上印食~荒崎小南) 現道区間・並行区間の渋滞損失時間(現況):903万人・時間/年 (現道区間:岐大BP 岐南インター~荒尾町、並行区間:国道21号旧道 上印食~荒崎小南) 現道区間・並行区間の渋滞損失削減率:約1割削減 (現道区間:岐大BP 岐南インター~荒尾町、並行区間:国道21号旧道 上印食~荒崎小南)
		■ 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	H27センサス21300210430 国道21号上り(善部本郷~善部中島交差点間):14.6km/h⇒39.0km/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	
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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	岐阜市から大垣市への時間短縮【現況47分⇒整備あり33分 14分短縮】
		<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		『ソフピアジャパン』へのアクセス支援
<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される			
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/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	国道21号は、岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路としての位置づけあり
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：20,609 t-CO2/年（3,179,300 t-CO2/年→3,158,691 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	区間 a（費用便益分析対象区間） 排出削減量：100.8 t/年（7,274.8 t/年→7,174.4 t/年） 排出削減率：1.4%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	区間 a（費用便益分析対象区間） 排出削減量：4.56 t/年（395.83 t/年→391.26 t/年） 排出削減率：1.2%
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道21号	岐大バイパス	L=23.9km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
57,900	4~6	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3年度		
単純合計	1,737億円	465億円	2,202億円
うち残事業分	1,233億円	215億円	1,448億円
基準年における 現在価値(C)	2,112億円	115億円	2,227億円
うち残事業分	882億円	53億円	935億円

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3年度			
供用年	令和18年度			
単年便益 (初年便益)	205億円	17億円	6.9億円	229億円
基準年における 現在価値(B)	2,228億円	190億円	75億円	2,493億円
うち残事業分	1,568億円	104億円	31億円	1,703億円

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）	266億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	768億円
経済的内部収益率（残事業）	7.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

【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	57,900台/日	±10%	1.01~1.2
事業費	1,737億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	48年	±20%	1.03~1.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	57,900台/日	±10%	1.6~2.0
事業費	1,233億円	±10%	1.7~2.0
事業期間	14年	±20%	1.7~2.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名一般国道21号岐大バイパス(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: 23.9km [岐大バイパス]			交通量 ^{※1}	[台/日]	29,200	57,900
			走行時間 ^{※2}	[分]	32.9	36.5
			走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	243.38	417.69
②主な周辺道路 ^{※4}	国道21号旧道: 25.2km	交通量	[台/日]	16,400	13,400	
		走行時間	[分]	60.2	61.1	
		走行時間費用	[億円/年]	188.06	152.31	
	岐阜関ヶ原線: 17.6km	交通量	[台/日]	18,400	17,600	
		走行時間	[分]	43.0	41.9	
		走行時間費用	[億円/年]	140.16	129.56	
	岐阜県南大野線: 8.9km	交通量	[台/日]	20,000	18,000	
		走行時間	[分]	27.3	26.0	
		走行時間費用	[億円/年]	97.69	85.39	
	名神高速: 18.8km	交通量	[台/日]	59,000	56,300	
		走行時間	[分]	12.3	12.2	
		走行時間費用	[億円/年]	145.03	137.80	
	東海環状自動車道: 38.1km	交通量	[台/日]	26,800	24,500	
		走行時間	[分]	23.2	23.1	
		走行時間費用	[億円/年]	116.34	106.24	
	柳瀬赤坂線: 3.5km	交通量	[台/日]	5,800	5,600	
		走行時間	[分]	10.1	9.8	
		走行時間費用	[億円/年]	12.05	11.15	
	国道156号・国道248号: 5.9km	交通量	[台/日]	38,300	36,400	
		走行時間	[分]	14.4	14.0	
		走行時間費用	[億円/年]	94.52	87.34	
③その他道路合計 2595.6km		走行時間費用	[億円/年]	10,812.22	10,508.06	
			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: 2737.5km		走行時間短縮便益	[億円/年]	11,849.46	11,635.55	213.90

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

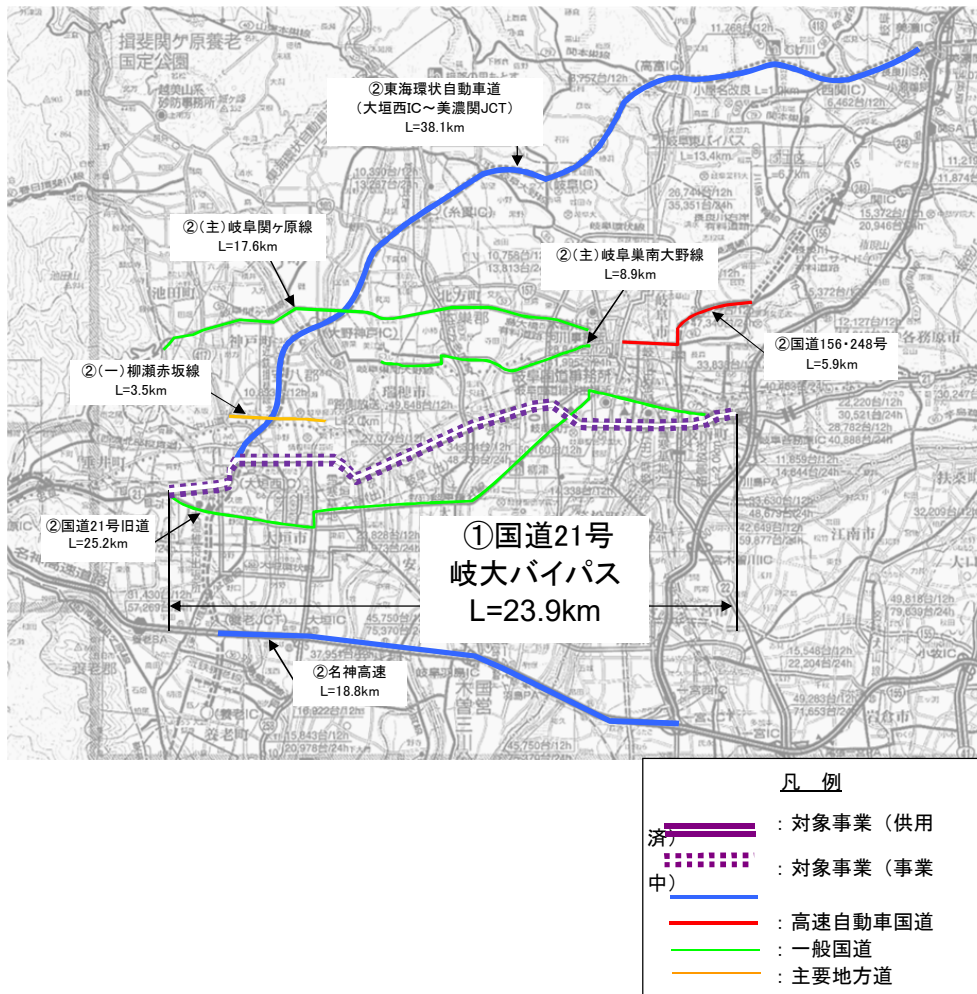
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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21号岐大バイパス(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: 23.9km [岐大バイパス]		交通量 ^{※1}	[台/日]	36,900	57,900	
		走行時間 ^{※2}	[分]	35.7	36.5	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	296.99	417.69	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道21号旧道: 25.2km	交通量	[台/日]	15,300	13,400	
		走行時間	[分]	61.8	61.1	
		走行時間費用	[億円/年]	177.05	152.31	
	(主)岐阜関ヶ原線: 17.6km	交通量	[台/日]	18,100	17,600	
		走行時間	[分]	42.5	41.9	
		走行時間費用	[億円/年]	135.39	129.56	
	(主)岐阜巢南大野線: 8.9km	交通量	[台/日]	19,200	18,000	
		走行時間	[分]	26.7	26.0	
		走行時間費用	[億円/年]	91.97	85.39	
	名神高速: 18.8km	交通量	[台/日]	58,400	56,300	
		走行時間	[分]	12.3	12.2	
		走行時間費用	[億円/年]	143.42	137.80	
	東海環状自動車道(大垣西IC~美濃関JCT): 38.1km	交通量	[台/日]	25,900	24,500	
		走行時間	[分]	23.2	23.1	
		走行時間費用	[億円/年]	112.78	106.24	
	(一)柳瀬赤坂線: 3.5km	交通量	[台/日]	5,500	5,600	
		走行時間	[分]	9.9	9.8	
		走行時間費用	[億円/年]	11.23	11.15	
国道156・248号: 5.9km	交通量	[台/日]	38,400	36,400		
	走行時間	[分]	14.7	14.0		
	走行時間費用	[億円/年]	97.34	87.34		
③その他道路合計 2595.6km		走行時間費用	[億円/年]	10,720.03	10,508.06	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)	
合計: 2,737.5km		走行時間短縮便益	[億円/年]	11,786.19	11,635.55	150.64

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

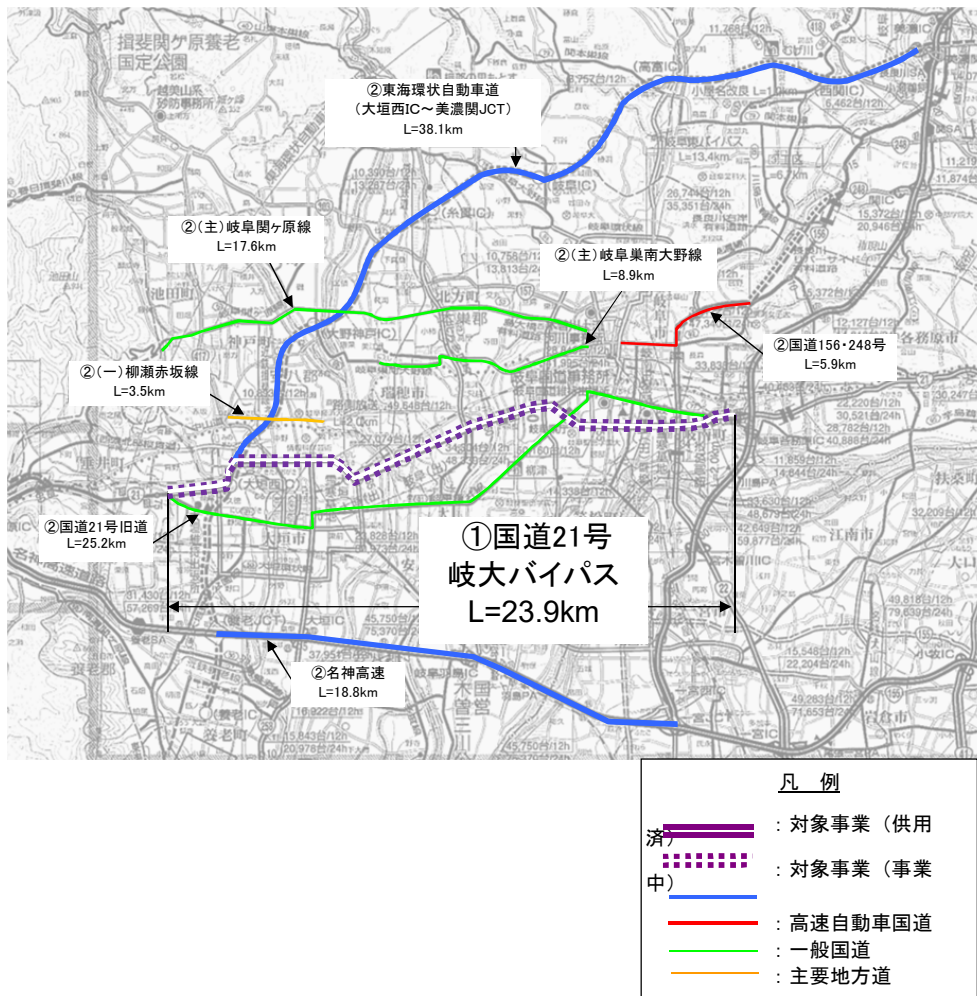
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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 岐大バイパス

(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3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 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"/> (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()	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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名：一般国道21号 岐大バイパス

(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：一般国道21号 岐大バイパス

(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（概略事業計画による値を採用）	<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"/>
				<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 岐大バイパス (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)	
				0.43		23.9		10.23	
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		
-48年目	S 63	3.6484	104.7	15.70	55.36				
-47年目	H 1	3.5081	107.5	24.92	82.29				
-46年目	H 2	3.3731	109.9	34.98	108.65				
-45年目	H 3	3.2434	112.5	41.38	120.72				
-44年目	H 4	3.1187	114.1	47.51	131.42				
-43年目	H 5	2.9987	114.4	34.89	92.55				
-42年目	H 6	2.8834	114.3	19.77	50.47				
-41年目	H 7	2.7725	113.7	19.40	47.88				
-40年目	H 8	2.6658	113.2	25.20	60.06				
-39年目	H 9	2.5633	114.2	23.56	53.51				
-38年目	H 10	2.4647	113.6	48.48	106.44				
-37年目	H 11	2.3699	112.0	46.89	100.41				
-36年目	H 12	2.2788	110.7	45.57	94.94				
-35年目	H 13	2.1911	109.4	25.93	52.55				
-34年目	H 14	2.1068	107.6	10.00	19.82				
-33年目	H 15	2.0258	106.1	1.81	3.50				
-32年目	H 16	1.9479	105.0	2.19	4.11				
-31年目	H 17	1.8730	103.7	4.83	8.82				
-30年目	H 18	1.8009	103.0	0.92	1.63				
-29年目	H 19	1.7317	102.1	0.44	0.75				
-28年目	H 20	1.6651	101.6	0.43	0.72				
-27年目	H 21	1.6010	100.3	0.70	1.13				
-26年目	H 22	1.5395	98.6	0.38	0.60				
-25年目	H 23	1.4802	97.2	0.38	0.59				
-24年目	H 24	1.4233	96.4	7.62	11.38				
-23年目	H 25	1.3686	96.4	0.19	0.27				
-22年目	H 26	1.3159	98.7	0.19	0.25				
-21年目	H 27	1.2653	100.2	0.19	0.24				
-20年目	H 28	1.2167	100.3	4.81	5.91				
-19年目	H 29	1.1699	100.5	0.19	0.22				
-18年目	H 30	1.1249	100.4	0.19	0.21				
-17年目	R 1	1.0816	101.2	2.73	2.95				
-16年目	R 2	1.0400	101.2	8.09	8.41				
基準年	R 3	1.0000	101.2	4.09	4.09				
-14年目	R 4	0.9615	101.2	6.99	6.72				
-13年目	R 5	0.9246	101.2	15.27	14.12				
-12年目	R 6	0.8890	101.2	25.74	22.88				
-11年目	R 7	0.8548	101.2	34.88	29.62				
-10年目	R 8	0.8219	101.2	67.15	55.19				
-9年目	R 9	0.7903	101.2	122.04	96.45				
-8年目	R 10	0.7599	101.2	136.17	103.48				
-7年目	R 11	0.7307	101.2	154.42	112.83				
-6年目	R 12	0.7026	101.2	154.60	108.62				
-5年目	R 13	0.6756	101.2	161.84	109.33				
-4年目	R 14	0.6496	101.2	152.82	99.27				
-3年目	R 15	0.6246	101.2	126.77	79.18				
-2年目	R 16	0.6006	101.2	54.49	32.73				
-1年目	R 17	0.5775	101.2	19.72	11.39				
供用開始年次	R 18	0.5553	101.2			9.30	5.16		
1年目	R 19	0.5339	101.2			9.30	4.97		
2年目	R 20	0.5134	101.2			9.30	4.77		
3年目	R 21	0.4936	101.2			9.30	4.59		
4年目	R 22	0.4746	101.2			9.30	4.41		
5年目	R 23	0.4564	101.2			9.30	4.24		
6年目	R 24	0.4388	101.2			9.30	4.08		
7年目	R 25	0.4220	101.2			9.30	3.92		
8年目	R 26	0.4057	101.2			9.30	3.77		
9年目	R 27	0.3901	101.2			9.30	3.63		
10年目	R 28	0.3751	101.2			9.30	3.49		
11年目	R 29	0.3607	101.2			9.30	3.35		
12年目	R 30	0.3468	101.2			9.30	3.23		
13年目	R 31	0.3335	101.2			9.30	3.10		
14年目	R 32	0.3207	101.2			9.30	2.98		
15年目	R 33	0.3083	101.2			9.30	2.87		
16年目	R 34	0.2965	101.2			9.30	2.76		
17年目	R 35	0.2851	101.2			9.30	2.65		
18年目	R 36	0.2741	101.2			9.30	2.55		
19年目	R 37	0.2636	101.2			9.30	2.45		
20年目	R 38	0.2534	101.2			9.30	2.36		
21年目	R 39	0.2437	101.2			9.30	2.27		
22年目	R 40	0.2343	101.2			9.30	2.18		
23年目	R 41	0.2253	101.2			9.30	2.10		
24年目	R 42	0.2166	101.2			9.30	2.01		
25年目	R 43	0.2083	101.2			9.30	1.94		
26年目	R 44	0.2003	101.2			9.30	1.86		
27年目	R 45	0.1926	101.2			9.30	1.79		
28年目	R 46	0.1852	101.2			9.30	1.72		
29年目	R 47	0.1780	101.2			9.30	1.66		
30年目	R 48	0.1712	101.2			9.30	1.59		
31年目	R 49	0.1646	101.2			9.30	1.53		
32年目	R 50	0.1583	101.2			9.30	1.47		
33年目	R 51	0.1522	101.2			9.30	1.42		
34年目	R 52	0.1463	101.2			9.30	1.36		
35年目	R 53	0.1407	101.2			9.30	1.31		
36年目	R 54	0.1353	101.2			9.30	1.26		
37年目	R 55	0.1301	101.2			9.30	1.21		
38年目	R 56	0.1251	101.2			9.30	1.16		
39年目	R 57	0.1203	101.2			9.30	1.12		
40年目	R 58	0.1157	101.2			9.30	1.08		
41年目	R 59	0.1112	101.2			9.30	1.03		
42年目	R 60	0.1069	101.2			9.30	0.99		
43年目	R 61	0.1028	101.2			9.30	0.96		
44年目	R 62	0.0989	101.2			9.30	0.92		
45年目	R 63	0.0951	101.2			9.30	0.88		
46年目	R 64	0.0914	101.2			9.30	0.85		
47年目	R 65	0.0879	101.2			9.30	0.82		
48年目	R 66	0.0845	101.2			9.30	0.79		
49年目	R 67	0.0813	101.2	-36.82	-2.99	9.30	0.76		
合計				1700.60	2111.87	465.00	115.37		
単純事業費計				1737.42		465.00			

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

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

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

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道21号 岐大バイパス (残事業)				維持修繕費の単価算出(消費税相当額含む)			
				単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)	
				0.29	16.3	4.73	
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	現在価値	単価	現在価値
-39年目	H 9	2.5633	114.2				
-38年目	H 10	2.4647	113.6				
-37年目	H 11	2.3699	112.0				
-36年目	H 12	2.2788	110.7				
-35年目	H 13	2.1911	109.4				
-34年目	H 14	2.1068	107.6				
-33年目	H 15	2.0258	106.1				
-32年目	H 16	1.9479	105.0				
-31年目	H 17	1.8730	103.7				
-30年目	H 18	1.8009	103.0				
-29年目	H 19	1.7317	102.1				
-28年目	H 20	1.6651	101.6				
-27年目	H 21	1.6010	100.3				
-26年目	H 22	1.5395	98.6				
-25年目	H 23	1.4802	97.2				
-24年目	H 24	1.4233	96.4				
-23年目	H 25	1.3686	96.4				
-22年目	H 26	1.3159	98.7				
-21年目	H 27	1.2653	100.2				
-20年目	H 28	1.2167	100.3				
-19年目	H 29	1.1699	100.5				
-18年目	H 30	1.1249	100.4				
-17年目	R 1	1.0816	101.2				
-16年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-14年目	R 4	0.9615	101.2	6.99	6.72		
-13年目	R 5	0.9246	101.2	15.27	14.12		
-12年目	R 6	0.8890	101.2	25.74	22.88		
-11年目	R 7	0.8548	101.2	34.88	29.82		
-10年目	R 8	0.8219	101.2	67.15	55.19		
-9年目	R 9	0.7903	101.2	122.04	96.45		
-8年目	R 10	0.7599	101.2	136.17	103.48		
-7年目	R 11	0.7307	101.2	154.42	112.83		
-6年目	R 12	0.7026	101.2	154.60	108.62		
-5年目	R 13	0.6756	101.2	161.84	109.33		
-4年目	R 14	0.6496	101.2	152.82	99.27		
-3年目	R 15	0.6246	101.2	126.77	79.18		
-2年目	R 16	0.6006	101.2	54.49	32.73		
-1年目	R 17	0.5775	101.2	19.72	11.39		
供用開始年次	R 18	0.5553	101.2			4.30	2.39
1年目	R 19	0.5339	101.2			4.30	2.30
2年目	R 20	0.5134	101.2			4.30	2.21
3年目	R 21	0.4936	101.2			4.30	2.12
4年目	R 22	0.4746	101.2			4.30	2.04
5年目	R 23	0.4564	101.2			4.30	1.96
6年目	R 24	0.4388	101.2			4.30	1.89
7年目	R 25	0.4220	101.2			4.30	1.81
8年目	R 26	0.4057	101.2			4.30	1.74
9年目	R 27	0.3901	101.2			4.30	1.68
10年目	R 28	0.3751	101.2			4.30	1.61
11年目	R 29	0.3607	101.2			4.30	1.55
12年目	R 30	0.3468	101.2			4.30	1.49
13年目	R 31	0.3335	101.2			4.30	1.43
14年目	R 32	0.3207	101.2			4.30	1.38
15年目	R 33	0.3083	101.2			4.30	1.33
16年目	R 34	0.2965	101.2			4.30	1.27
17年目	R 35	0.2851	101.2			4.30	1.23
18年目	R 36	0.2741	101.2			4.30	1.18
19年目	R 37	0.2636	101.2			4.30	1.13
20年目	R 38	0.2534	101.2			4.30	1.09
21年目	R 39	0.2437	101.2			4.30	1.05
22年目	R 40	0.2343	101.2			4.30	1.01
23年目	R 41	0.2253	101.2			4.30	0.97
24年目	R 42	0.2166	101.2			4.30	0.93
25年目	R 43	0.2083	101.2			4.30	0.90
26年目	R 44	0.2003	101.2			4.30	0.86
27年目	R 45	0.1926	101.2			4.30	0.83
28年目	R 46	0.1852	101.2			4.30	0.80
29年目	R 47	0.1780	101.2			4.30	0.77
30年目	R 48	0.1712	101.2			4.30	0.74
31年目	R 49	0.1646	101.2			4.30	0.71
32年目	R 50	0.1583	101.2			4.30	0.68
33年目	R 51	0.1522	101.2			4.30	0.65
34年目	R 52	0.1463	101.2			4.30	0.63
35年目	R 53	0.1407	101.2			4.30	0.61
36年目	R 54	0.1353	101.2			4.30	0.58
37年目	R 55	0.1301	101.2			4.30	0.56
38年目	R 56	0.1251	101.2			4.30	0.54
39年目	R 57	0.1203	101.2			4.30	0.52
40年目	R 58	0.1157	101.2			4.30	0.50
41年目	R 59	0.1112	101.2			4.30	0.48
42年目	R 60	0.1069	101.2			4.30	0.46
43年目	R 61	0.1028	101.2			4.30	0.44
44年目	R 62	0.0989	101.2			4.30	0.43
45年目	R 63	0.0951	101.2			4.30	0.41
46年目	R 64	0.0914	101.2			4.30	0.39
47年目	R 65	0.0879	101.2			4.30	0.38
48年目	R 66	0.0845	101.2			4.30	0.36
49年目	R 67	0.0813	101.2	-0.05	-0.00	4.30	0.35
合計				1232.84	881.99	215.00	53.34
単純事業費計				1232.89		215.00	

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2号 岐大バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年) R 3	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	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	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5553	101.2	148.93	31.97	23.86	204.76	113.70	14.41	1.88	1.18	17.47	9.70	6.87	3.81	229.10	127.21
1年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5339	101.2	147.78	31.65	23.82	203.25	108.52	14.30	1.86	1.18	17.34	9.26	6.82	3.64	227.41	121.42
2年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.5134	101.2	146.64	31.32	23.78	201.74	103.57	14.19	1.84	1.18	17.21	8.84	6.77	3.48	225.72	115.88
3年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4936	101.2	145.49	30.99	23.74	200.23	98.84	14.08	1.82	1.18	17.08	8.43	6.73	3.32	224.03	110.59
4年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4746	101.2	144.34	30.66	23.71	198.71	94.32	13.97	1.80	1.18	16.95	8.04	6.68	3.17	222.34	105.53
5年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4564	101.2	143.20	30.34	23.67	197.20	90.00	13.86	1.79	1.17	16.81	7.67	6.63	3.03	220.65	100.70
6年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4388	101.2	142.05	30.01	23.63	195.69	85.88	13.74	1.77	1.17	16.68	7.32	6.58	2.89	218.95	96.08
7年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4220	101.2	140.91	29.68	23.59	194.18	81.93	13.63	1.75	1.17	16.55	6.98	6.53	2.76	217.26	91.68
8年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.4057	101.2	139.76	29.35	23.55	192.67	78.17	13.52	1.73	1.17	16.42	6.66	6.49	2.63	215.57	87.46
9年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3901	101.2	138.61	29.03	23.52	191.16	74.57	13.41	1.71	1.17	16.29	6.35	6.44	2.51	213.88	83.44
10年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3751	101.2	137.47	28.70	23.48	189.64	71.14	13.30	1.69	1.16	16.15	6.06	6.39	2.40	212.19	79.60
11年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3607	101.2	136.32	28.37	23.44	188.13	67.86	13.19	1.67	1.16	16.02	5.78	6.34	2.29	210.50	75.92
12年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3468	101.2	135.17	28.04	23.40	186.62	64.72	13.08	1.65	1.16	15.89	5.51	6.29	2.18	208.81	72.42
13年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3335	101.2	134.03	27.72	23.37	185.11	61.73	12.97	1.63	1.16	15.76	5.25	6.25	2.08	207.11	69.07
14年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3207	101.2	132.88	27.39	23.33	183.60	58.87	12.86	1.61	1.16	15.63	5.01	6.20	1.99	205.42	65.87
15年目	R 33	0.99132	0.98796	0.99838	0.99221	0.3083	101.2	131.74	27.06	23.29	182.09	56.14	12.75	1.59	1.15	15.49	4.78	6.15	1.90	203.73	62.81
16年目	R 34	0.99126	0.98785	0.99838	0.99216	0.2965	101.2	130.59	26.74	23.25	180.58	53.54	12.64	1.57	1.15	15.36	4.55	6.10	1.81	202.05	59.90
17年目	R 35	0.99120	0.98773	0.99837	0.99211	0.2851	101.2	129.45	26.41	23.21	179.08	51.05	12.53	1.55	1.15	15.23	4.34	6.05	1.73	200.36	57.12
18年目	R 36	0.99114	0.98762	0.99837	0.99207	0.2741	101.2	128.31	26.09	23.18	177.58	48.67	12.42	1.54	1.15	15.10	4.14	6.01	1.65	198.68	54.46
19年目	R 37	0.99108	0.98751	0.99837	0.99202	0.2636	101.2	127.18	25.77	23.14	176.08	46.41	12.31	1.52	1.15	14.97	3.94	5.96	1.57	197.01	51.92
20年目	R 38	0.99102	0.98739	0.99837	0.99197	0.2534	101.2	126.04	25.44	23.10	174.59	44.24	12.20	1.50	1.15	14.84	3.76	5.91	1.50	195.34	49.50
21年目	R 39	0.99096	0.98728	0.99837	0.99192	0.2437	101.2	124.91	25.12	23.06	173.10	42.18	12.09	1.48	1.14	14.71	3.58	5.86	1.43	193.67	47.19
22年目	R 40	0.99090	0.98717	0.99836	0.99187	0.2343	101.2	123.78	24.80	23.03	171.61	40.21	11.98	1.46	1.14	14.58	3.42	5.82	1.36	192.00	44.99
23年目	R 41	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	101.2	122.65	24.49	22.99	170.13	38.33	11.87	1.44	1.14	14.45	3.25	5.77	1.30	190.34	42.88
24年目	R 42	0.99077	0.98694	0.99836	0.99177	0.2166	101.2	121.53	24.17	22.95	168.65	36.53	11.76	1.42	1.14	14.32	3.10	5.72	1.24	188.69	40.87
25年目	R 43	0.99071	0.98683	0.99836	0.99172	0.2083	101.2	120.41	23.85	22.91	167.17	34.82	11.65	1.40	1.14	14.19	2.96	5.68	1.18	187.04	38.96
26年目	R 44	0.99065	0.98671	0.99835	0.99167	0.2003	101.2	119.29	23.54	22.88	165.70	33.19	11.54	1.39	1.13	14.06	2.82	5.63	1.13	185.39	37.13
27年目	R 45	0.99059	0.98660	0.99835	0.99162	0.1926	101.2	118.17	23.23	22.84	164.24	31.63	11.43	1.37	1.13	13.93	2.68	5.58	1.07	183.75	35.39
28年目	R 46	0.99053	0.98649	0.99835	0.99157	0.1852	101.2	117.06	22.91	22.80	162.78	30.14	11.33	1.35	1.13	13.81	2.56	5.53	1.02	182.12	33.72
29年目	R 47	0.99047	0.98637	0.99835	0.99152	0.1780	101.2	115.95	22.60	22.76	161.32	28.72	11.22	1.33	1.13	13.68	2.44	5.49	0.98	180.49	32.13
30年目	R 48	0.99041	0.98626	0.99834	0.99147	0.1712	101.2	114.85	22.30	22.73	159.87	27.37	11.11	1.31	1.13	13.55	2.32	5.44	0.93	178.86	30.62
31年目	R 49	0.99035	0.98615	0.99834	0.99142	0.1646	101.2	113.75	21.99	22.69	158.42	26.08	11.01	1.29	1.12	13.42	2.21	5.39	0.89	177.24	29.18
32年目	R 50	0.99028	0.98603	0.99834	0.99137	0.1583	101.2	112.65	21.69	22.65	156.98	24.85	10.90	1.28	1.12	13.30	2.10	5.35	0.85	175.63	27.80
33年目	R 51	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1522	101.2	111.55	21.38	22.61	155.55	23.67	10.79	1.26	1.12	13.17	2.00	5.30	0.81	174.02	26.49
34年目	R 52	0.99016	0.98581	0.99834	0.99127	0.1463	101.2	110.46	21.08	22.57	154.12	22.55	10.69	1.24	1.12	13.05	1.91	5.26	0.77	172.42	25.23
35年目	R 53	0.99010	0.98569	0.99833	0.99122	0.1407	101.2	109.38	20.78	22.54	152.70	21.49	10.58	1.22	1.12	12.92	1.82	5.21	0.73	170.83	24.04
36年目	R 54	0.99004	0.98558	0.99833	0.99117	0.1353	101.2	108.29	20.48	22.50	151.28	20.47	10.48	1.21	1.12	12.80	1.73	5.16	0.70	169.24	22.90
37年目	R 55	0.98998	0.98546	0.99833	0.99112	0.1301	101.2	107.22	20.19	22.46	149.87	19.50	10.37	1.19	1.11	12.68	1.65	5.12	0.67	167.66	21.81
38年目	R 56	0.98992	0.98535	0.99833	0.99107	0.1251	101.2	106.14	19.90	22.42	148.46	18.57	10.27	1.17	1.11	12.55	1.57	5.07	0.63	166.09	20.78
39年目	R 57	0.98986	0.98524	0.99832	0.99102	0.1203	101.2	105.07	19.60	22.39	147.06	17.69	10.17	1.15	1.11	12.43	1.50	5.03	0.60	164.52	19.79
40年目	R 58	0.98980	0.98512	0.99832	0.99097	0.1157	101.2	104.00	19.32	22.35	145.67	16.85	10.06	1.14	1.11	12.31	1.42	4.98	0.58	162.96	18.85
41年目	R 59	0.98973	0.98501	0.99832	0.99092	0.1112	101.2	102.94	19.03	22.31	144.28	16.05	9.96	1.12	1.11	12.19	1.36	4.94	0.55	161.41	17.95
42年目	R 60	0.98967	0.98490	0.99832	0.99087	0.1069	101.2	101.89	18.74	22.27	142.90	15.28	9.86	1.10	1.10	12.07	1.29	4.89	0.52	159.86	17.09
43年目	R 61	0.98961	0.98478	0.99831	0.99082	0.1028	101.2	100.83	18.46	22.24	141.53	14.55	9.76	1.09	1.10	11.95	1.23	4.85	0.50	158.32	16.28
44年目	R 62	0.98955	0.98467	0.99831	0.99077	0.0989	101.2	99.79	18.18	22.20	140.17	13.86	9.66	1.07	1.10	11.83	1.17	4.80	0.47	156.79	15.50
45年目	R 63	0.98949	0.98456	0.99831	0.99072	0.0951	101.2	98.74	17.90	22.16	138.81	13.20	9.55	1.05	1.10	11.71	1.11	4.76	0.45	155.27	14.76
46年目	R 64	0.98943	0.98444	0.99831	0.99067	0.0914	101.2	97.71	17.62	22.12	137.45	12.56	9.45	1.04	1.10	11.59	1.06	4.72	0.43	153.76	14.05
47年目	R 65	0.98937	0.98433	0.99831	0.99062	0.0879	101.2	96.67	17.35	22.09	136.11	11.96	9.35	1.02	1.09	11.47	1.01	4.67	0.41	152.25	13.38
48年目	R 66	0.98931	0.98422	0.99830	0.99057	0.0845	101.2	95.65	17.08	22.05	134.77	11.39	9.25	1.00	1.09	11.35	0.96	4.63	0.39	150.75	12.74
49年目	R 67	0.98925	0.98410	0.99830	0.99052	0.0813	101.2	94.62	16.81	22.01	133.44	10.84	9.16	0.99	1.09	11.24	0.91	4.58	0.37	149.26	12.13
合 計								6,062.9	1,207.3	1,146.6	8,416.8	2,228.4	586.62	71.05	56.84	714.51	189.53	285.44	75.30	9,416.79	2,493.20

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道21号 岐大バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年) R 3	総走行台次の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計(億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車	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	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5553	101.2	105.51	22.66	16.00	144.17	80.05	8.58	1.03	0.02	9.63	5.35	2.87	1.59	156.67	86.99
1年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5339	101.2	104.69	22.43	15.97	143.10	76.40	8.51	1.02	0.02	9.56	5.10	2.85	1.52	155.50	83.02
2年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.5134	101.2	103.88	22.20	15.95	142.03	72.91	8.45	1.01	0.02	9.48	4.87	2.83	1.45	154.34	79.23
3年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4936	101.2	103.07	21.97	15.92	140.96	69.58	8.38	1.00	0.02	9.40	4.64	2.81	1.39	153.17	75.61
4年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4746	101.2	102.26	21.73	15.90	139.89	66.40	8.32	0.99	0.02	9.33	4.43	2.79	1.32	152.00	72.15
5年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4564	101.2	101.45	21.50	15.87	138.82	63.36	8.25	0.98	0.02	9.25	4.22	2.77	1.26	150.84	68.84
6年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4388	101.2	100.63	21.27	15.85	137.75	60.45	8.18	0.96	0.02	9.17	4.03	2.75	1.21	149.67	65.68
7年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4220	101.2	99.82	21.04	15.82	136.68	57.67	8.12	0.95	0.02	9.10	3.84	2.73	1.15	148.50	62.66
8年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.4057	101.2	99.01	20.81	15.80	135.61	55.02	8.05	0.94	0.02	9.02	3.66	2.71	1.10	147.34	59.78
9年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3901	101.2	98.20	20.57	15.77	134.54	52.49	7.99	0.93	0.02	8.94	3.49	2.69	1.05	146.17	57.03
10年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3751	101.2	97.38	20.34	15.75	133.47	50.07	7.92	0.92	0.02	8.87	3.33	2.67	1.00	145.01	54.39
11年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3607	101.2	96.57	20.11	15.72	132.40	47.76	7.85	0.91	0.02	8.79	3.17	2.65	0.96	143.84	51.88
12年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3468	101.2	95.76	19.88	15.70	131.33	45.55	7.79	0.90	0.02	8.71	3.02	2.63	0.91	142.67	49.48
13年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3335	101.2	94.95	19.65	15.67	130.26	43.44	7.72	0.89	0.02	8.64	2.88	2.61	0.87	141.51	47.19
14年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3207	101.2	94.14	19.41	15.65	129.19	41.43	7.66	0.88	0.02	8.56	2.74	2.59	0.83	140.34	45.00
15年目	R 33	0.99132	0.98796	0.99838	0.99221	0.3083	101.2	93.32	19.18	15.62	128.13	39.50	7.59	0.87	0.02	8.48	2.62	2.57	0.79	139.18	42.91
16年目	R 34	0.99126	0.98785	0.99838	0.99216	0.2965	101.2	92.52	18.95	15.59	127.06	37.67	7.52	0.86	0.02	8.41	2.49	2.55	0.76	138.02	40.92
17年目	R 35	0.99120	0.98773	0.99837	0.99211	0.2851	101.2	91.71	18.72	15.57	126.00	35.92	7.46	0.85	0.02	8.33	2.37	2.53	0.72	136.86	39.01
18年目	R 36	0.99114	0.98762	0.99837	0.99207	0.2741	101.2	90.90	18.49	15.54	124.93	34.24	7.39	0.84	0.02	8.25	2.26	2.51	0.69	135.70	37.19
19年目	R 37	0.99108	0.98751	0.99837	0.99202	0.2636	101.2	90.09	18.26	15.52	123.88	32.65	7.33	0.83	0.02	8.18	2.16	2.49	0.66	134.54	35.46
20年目	R 38	0.99102	0.98739	0.99837	0.99197	0.2534	101.2	89.29	18.03	15.49	122.82	31.12	7.26	0.82	0.02	8.10	2.05	2.47	0.63	133.39	33.80
21年目	R 39	0.99096	0.98728	0.99837	0.99192	0.2437	101.2	88.49	17.81	15.47	121.76	29.67	7.20	0.81	0.02	8.03	1.96	2.45	0.60	132.24	32.22
22年目	R 40	0.99090	0.98717	0.99836	0.99187	0.2343	101.2	87.69	17.58	15.44	120.71	28.28	7.13	0.80	0.02	7.95	1.86	2.43	0.57	131.09	30.71
23年目	R 41	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	101.2	86.89	17.35	15.42	119.66	26.96	7.07	0.79	0.02	7.88	1.77	2.41	0.54	129.95	29.28
24年目	R 42	0.99077	0.98694	0.99836	0.99177	0.2166	101.2	86.09	17.13	15.39	118.62	25.69	7.00	0.78	0.02	7.80	1.69	2.39	0.52	128.81	27.90
25年目	R 43	0.99071	0.98683	0.99836	0.99172	0.2083	101.2	85.30	16.91	15.37	117.57	24.49	6.94	0.77	0.02	7.73	1.61	2.37	0.49	127.67	26.59
26年目	R 44	0.99065	0.98671	0.99835	0.99167	0.2003	101.2	84.51	16.68	15.34	116.53	23.34	6.87	0.76	0.02	7.65	1.53	2.35	0.47	126.53	25.34
27年目	R 45	0.99059	0.98660	0.99835	0.99162	0.1926	101.2	83.72	16.46	15.32	115.50	22.24	6.81	0.75	0.02	7.58	1.46	2.33	0.45	125.40	24.15
28年目	R 46	0.99053	0.98649	0.99835	0.99157	0.1852	101.2	82.93	16.24	15.29	114.46	21.19	6.74	0.74	0.02	7.50	1.39	2.31	0.43	124.28	23.01
29年目	R 47	0.99047	0.98637	0.99835	0.99152	0.1780	101.2	82.14	16.02	15.27	113.43	20.20	6.68	0.73	0.02	7.43	1.32	2.29	0.41	123.15	21.93
30年目	R 48	0.99041	0.98626	0.99834	0.99147	0.1712	101.2	81.36	15.80	15.24	112.41	19.24	6.62	0.72	0.02	7.36	1.26	2.27	0.39	122.03	20.89
31年目	R 49	0.99035	0.98615	0.99834	0.99142	0.1646	101.2	80.58	15.59	15.22	111.38	18.34	6.55	0.71	0.02	7.28	1.20	2.25	0.37	120.92	19.90
32年目	R 50	0.99028	0.98603	0.99834	0.99137	0.1583	101.2	79.80	15.37	15.19	110.36	17.47	6.49	0.70	0.02	7.21	1.14	2.23	0.35	119.81	18.96
33年目	R 51	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1522	101.2	79.03	15.16	15.16	109.35	16.64	6.43	0.69	0.02	7.14	1.09	2.21	0.34	118.70	18.07
34年目	R 52	0.99016	0.98581	0.99834	0.99127	0.1463	101.2	78.25	14.94	15.14	108.34	15.85	6.36	0.68	0.02	7.06	1.03	2.19	0.32	117.60	17.21
35年目	R 53	0.99010	0.98569	0.99833	0.99122	0.1407	101.2	77.49	14.73	15.11	107.33	15.10	6.30	0.67	0.02	6.99	0.98	2.18	0.31	116.50	16.39
36年目	R 54	0.99004	0.98558	0.99833	0.99117	0.1353	101.2	76.72	14.52	15.09	106.33	14.39	6.24	0.66	0.02	6.92	0.94	2.16	0.29	115.40	15.61
37年目	R 55	0.98998	0.98546	0.99833	0.99112	0.1301	101.2	75.95	14.31	15.06	105.33	13.70	6.18	0.65	0.02	6.85	0.89	2.14	0.28	114.31	14.87
38年目	R 56	0.98992	0.98535	0.99833	0.99107	0.1251	101.2	75.19	14.10	15.04	104.33	13.05	6.12	0.64	0.02	6.78	0.85	2.12	0.27	113.23	14.16
39年目	R 57	0.98986	0.98524	0.99832	0.99102	0.1203	101.2	74.43	13.90	15.01	103.34	12.43	6.05	0.63	0.02	6.71	0.81	2.10	0.25	112.15	13.49
40年目	R 58	0.98980	0.98512	0.99832	0.99097	0.1157	101.2	73.68	13.69	14.99	102.36	11.84	5.99	0.62	0.02	6.64	0.77	2.08	0.24	111.07	12.85
41年目	R 59	0.98973	0.98501	0.99832	0.99092	0.1112	101.2	72.93	13.49	14.96	101.38	11.27	5.93	0.61	0.02	6.56	0.73	2.06	0.23	110.00	12.23
42年目	R 60	0.98967	0.98490	0.99832	0.99087	0.1069	101.2	72.18	13.28	14.94	100.40	10.74	5.87	0.60	0.02	6.49	0.69	2.04	0.22	108.94	11.65
43年目	R 61	0.98961	0.98478	0.99831	0.99082	0.1028	101.2	71.43	13.08	14.91	99.43	10.22	5.81	0.59	0.02	6.42	0.66	2.02	0.21	107.88	11.09
44年目	R 62	0.98955	0.98467	0.99831	0.99077	0.0989	101.2	70.69	12.88	14.89	98.46	9.73	5.75	0.58	0.02	6.36	0.63	2.01	0.20	106.83	10.56
45年目	R 63	0.98949	0.98456	0.99831	0.99072	0.0951	101.2	69.95	12.69	14.86	97.50	9.27	5.69	0.58	0.02	6.29	0.60	1.99	0.19	105.78	10.06
46年目	R 64	0.98943	0.98444	0.99831	0.99067	0.0914	101.2	69.22	12.49	14.84	96.55	8.82	5.63	0.57	0.02	6.22	0.57	1.97	0.18	104.73	9.57
47年目	R 65	0.98937	0.98433	0.99831	0.99062	0.0879	101.2	68.49	12.30	14.81	95.60	8.40	5.57	0.56	0.02	6.15	0.54	1.95	0.17	103.70	9.11
48年目	R 66	0.98931	0.98422	0.99830	0.99057	0.0845	101.2	67.76	12.10	14.79	94.65	8.00	5.51	0.55	0.02	6.08	0.51	1.93	0.16	102.66	8.68
49年目	R 67	0.98925	0.98410	0.99830	0.99052	0.0813	101.2	67.03	11.91	14.76	93.71	7.61	5.45	0.54	0.02	6.01	0.49	1.91	0.16	101.64	8.26
合 計								4,295.08	855.73	769.00	5,919.81	1,567.87	349.32	38.81	1.11	389.25	103.68	119.19	31.44	6,428.25	1,703.00

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	4~6	23.9km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				166,575	
	改良費				18,893	
		土工	m ³	355,700	889	盛土(280,000m ³)、切土(68,700m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	6,650	37	
		法面工	m ²	17,840	30	盛土法面(17,840m ³)
		擁壁工	式	1	4,007	逆T式擁壁、補強土擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	830	103	
		函渠工	m	2,270	1,388	排水(2,000m)、人道・車道(270m)
		排水工	m	59,620	2,343	
		中央分離帯工	m	6,700	295	
		雑工	式	1	9,801	高架ランプ橋、横断歩道橋、防護柵等
	橋梁費				139,287	
		100m以上	m	9,290	136,730	三宅高架橋、市内立体高架橋等
		100m未満	m	1,230	2,557	和合跨道橋等
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				5,711	
		車道舗装	m ²	291,900	5,126	
		歩道舗装	m ²	149,900	585	
	付帯施設費				2,684	
		交通管理施設工	式	1	1,110	標識工、道路照明等
		遮音壁	m	26,745	1,574	
②	用地及補償費				7,515	
	用地費		m ²	19,115	3,682	
		宅地	m ²	6,465	2,270	
		田畑	m ²	12,650	1,412	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	3,833	
③	間接経費		式	1	13,910	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				188,000	

【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

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	6	23.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	23.9	7,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	43,900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			51,150	

【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。
- その他には、事業特性に応じて必要な経費を計上。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	4~6	16.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				129,609	
	改良費				8,045	
		土工	m ³	65,841	63	盛土(43,510m ³)、切土(22,331m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	1,217	7	
		法面工	m ²	4,408	7	盛土法面(4,408m ³)
		擁壁工	式	1	1,538	逆T式擁壁、補強土擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	245	29	
		函渠工	m	488	220	排水(418m)、人道・車道(70m)
		排水工	m	18,006	612	
		中央分離帯工	m	2,035	93	
		雑工	式	1	5,476	高架ランプ橋、横断歩道橋、防護柵等
	橋梁費				118,804	
		100m以上	m	6,130	117,728	市内立体高架橋等
		100m未満	m	935	1,076	下川平高架橋等
	トンネル費					
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費					
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				1,979	
		車道舗装	m ²	111,790	1,774	
		歩道舗装	m ²	43,304	205	
	付帯施設費				781	
		交通管理施設工	式	1	193	標識工、道路照明等
		遮音壁	m	10,405	588	
②	用地及補償費				1,255	
	用地費		m ²	0	5	
		宅地	m ²	65	5	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²	0	0	
		その他	m ²	0	0	
	補償費		式	1	1,250	
③	間接経費		式	1	4,753	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				135,617	

【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

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	6	16.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	16.3	4,650	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	19,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			23,650	

【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。
- その他には、事業特性に応じて必要な経費を計上。

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 一般国道155号	豊田北バイパス 豊田南バイパス	L=18.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41,600	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	1,310億円	602億円	1,912億円
うち残事業分	361億円	281億円	642億円
基準年における 現在価値 (C)	2,190億円	185億円	2,374億円
うち残事業分	276億円	83億円	359億円

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3年度			
供用年	令和9年度、令和14年度、令和19年度、令和28年度			
単年便益 (初年便益)	186億円	11億円	0.51億円	198億円
基準年における 現在価値 (B)	4,486億円	272億円	22億円	4,781億円
うち残事業分	2,201億円	132億円	16億円	2,349億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	2,406億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8%
費用便益比（残事業）	6.5
経済的純現在価値（残事業）	1,990億円
経済的内部収益率（残事業）	22.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	41,600台/日	±10%	1.8～2.2
事業費	1,310億円	±10%	2.0～2.0
事業期間	73年	±20%	1.9～2.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	41,600台/日	±10%	5.9～7.2
事業費	361億円	±10%	6.1～7.1
事業期間	24年	±20%	6.0～7.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：豊田北バイパス・豊田南バイパス（事業全体）

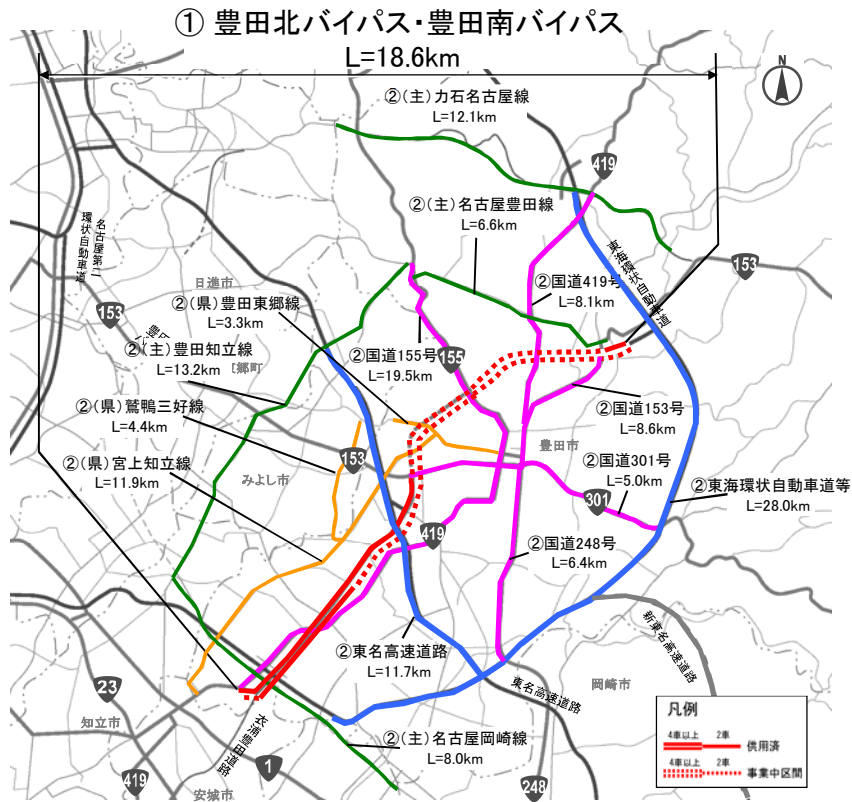
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：18.6km	交通量※1	[台/日]	—	41,600	
	走行時間※2	[分]	—	29.3	
	走行時間費用※3	[億円/年]	—	223.21	
②主な周 辺道路※4	一般国道 155号： 19.5km	交通量	[台/日]	21,200	15,400
		走行時間	[分]	42.7	40.2
		走行時間費用	[億円/年]	158.76	110.84
	一般国道 153号： 8.6km	交通量	[台/日]	33,300	28,000
		走行時間	[分]	21.7	19.3
		走行時間費用	[億円/年]	130.97	93.64
	(県)宮上知 立線： 11.9km	交通量	[台/日]	11,800	9,100
		走行時間	[分]	44.6	39.3
		走行時間費用	[億円/年]	102.92	70.87
	(主)名古屋 岡崎線：8km	交通量	[台/日]	36,400	35,700
		走行時間	[分]	27.2	26.3
		走行時間費用	[億円/年]	184.18	174.27
	(主)豊田知 立線： 13.2km	交通量	[台/日]	19,000	16,600
		走行時間	[分]	28.3	27.3
		走行時間費用	[億円/年]	103.37	89.37
	東海環状自 動車道： 28km	交通量	[台/日]	62,600	58,900
		走行時間	[分]	22.3	22.0
		走行時間費用	[億円/年]	272.14	254.77
	(主)名古屋 豊田線： 6.6km	交通量	[台/日]	11,200	8,500
		走行時間	[分]	17.9	16.2
		走行時間費用	[億円/年]	36.36	24.81
	(県)鷺鴨三 好線：4.4km	交通量	[台/日]	9,700	7,800
		走行時間	[分]	12.3	12.0
		走行時間費用	[億円/年]	22.90	17.86
	一般国道 419号： 8.1km	交通量	[台/日]	28,100	25,700
		走行時間	[分]	21.5	19.8
		走行時間費用	[億円/年]	104.53	89.76
一般国道 301号：5km	交通量	[台/日]	30,800	29,100	
	走行時間	[分]	12.6	12.1	
	走行時間費用	[億円/年]	66.05	59.58	
一般国道 248号： 6.4km	交通量	[台/日]	31,700	29,500	
	走行時間	[分]	14.9	14.1	
	走行時間費用	[億円/年]	82.77	72.53	
(主)力石名 古屋線： 12.1km	交通量	[台/日]	15,900	14,400	
	走行時間	[分]	20.1	19.5	
	走行時間費用	[億円/年]	57.08	50.51	
(県)豊田東 郷線：3.3km	交通量	[台/日]	11,500	9,800	
	走行時間	[分]	12.6	11.1	
	走行時間費用	[億円/年]	25.35	19.74	
東名高速道 路：11.7km	交通量	[台/日]	66,600	64,400	
	走行時間	[分]	7.7	7.7	
	走行時間費用	[億円/年]	100.11	96.41	
③その他道路合計 ：377.9km	走行時間費用	[億円/年]	18,651.25	18,321.98	

			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：3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	20,098.74	19,770.18	328.57

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

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

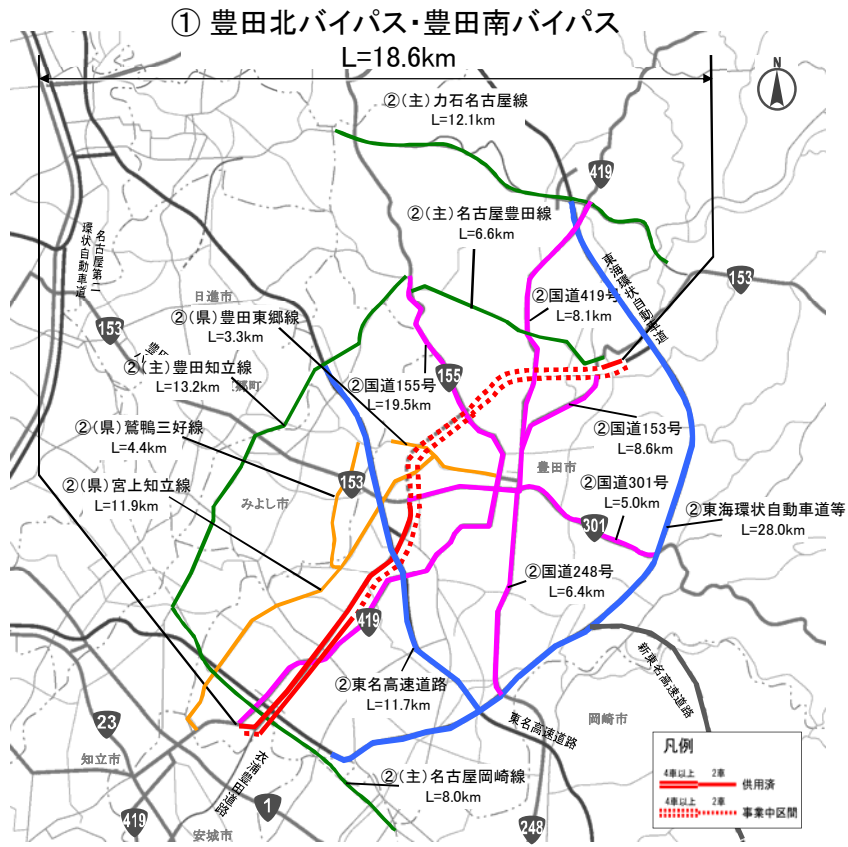
事業名：豊田北バイパス・豊田南バイパス（残事業）

（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：18.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	30,800	41,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	15.9	29.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	90.25	223.21	
②主な周 辺道路 ^{※4}	一般国道 155号： 19.5km	交通量	17,200	15,400	
		走行時間	43.2	40.2	
		走行時間費用	134.46	110.84	
	一般国道 153号： 8.6km	交通量	33,800	28,000	
		走行時間	22.9	19.3	
		走行時間費用	136.44	93.64	
	(県)宮上知 立線： 11.9km	交通量	9,400	9,100	
		走行時間	40.1	39.3	
		走行時間費用	75.11	70.87	
	(主)名古屋 岡崎線：8km	交通量	35,900	35,700	
		走行時間	26.3	26.3	
		走行時間費用	173.65	174.27	
	(主)豊田知 立線： 13.2km	交通量	18,700	16,600	
		走行時間	28.0	27.3	
		走行時間費用	100.46	89.37	
	東海環状自 動車道： 28km	交通量	61,800	58,900	
		走行時間	22.2	22.0	
		走行時間費用	267.85	254.77	
	(主)名古屋 豊田線： 6.6km	交通量	10,700	8,500	
		走行時間	16.9	16.2	
		走行時間費用	32.29	24.81	
	(県)鷺鴨三 好線：4.4km	交通量	9,000	7,800	
		走行時間	11.6	12.0	
		走行時間費用	19.35	17.86	
	一般国道 419号： 8.1km	交通量	27,600	25,700	
		走行時間	20.3	19.8	
		走行時間費用	98.40	89.76	
一般国道 301号：5km	交通量	30,800	29,100		
	走行時間	12.5	12.1		
	走行時間費用	65.25	59.58		
一般国道 248号： 6.4km	交通量	30,800	29,500		
	走行時間	14.6	14.1		
	走行時間費用	78.56	72.53		
(主)力石名 古屋線： 12.1km	交通量	16,100	14,400		
	走行時間	20.2	19.5		
	走行時間費用	57.65	50.51		
(県)豊田東 郷線：3.3km	交通量	12,100	9,800		
	走行時間	12.3	11.1		
	走行時間費用	25.98	19.74		
東名高速道 路：11.7km	交通量	65,600	64,400		
	走行時間	7.7	7.7		
	走行時間費用	98.43	96.41		
③その他道路合計 ：3777.9km		走行時間費用	18,502.87	18,321.98	
			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：3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,957.01	19,770.18	186.83

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名: 豊田北バイパス・豊田南バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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3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 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"/> (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()			
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
採用理由を記載			
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

(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(概算事業計画による値を採用)	<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

箇所名・豊田北バイパス・豊田南バイパス
(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当割合含む)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.79	18.6	14.73

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
-54年目	S 48	6.5705	57.8	0.10	1.15		
-53年目	S 49	6.3178	69.0	0.10	0.93		
-52年目	S 50	6.0748	72.9	1.30	10.96		
-51年目	S 51	5.8412	79.1	3.70	27.66		
-50年目	S 52	5.6165	83.8	4.25	28.81		
-49年目	S 53	5.4005	87.4	5.40	33.78		
-48年目	S 54	5.1928	89.6	9.40	55.11		
-47年目	S 55	4.9931	95.3	8.00	42.41		
-46年目	S 56	4.8010	97.8	4.73	23.51		
-45年目	S 57	4.6164	98.9	2.05	9.69		
-44年目	S 58	4.4388	99.8	6.84	30.77		
-43年目	S 59	4.2681	101.8	11.60	49.20		
-42年目	S 60	4.1039	102.6	13.20	53.43		
-41年目	S 61	3.9461	104.4	14.75	56.44		
-40年目	S 62	3.7943	104.1	32.25	118.90		
-39年目	S 63	3.6484	104.7	18.50	65.24		
-38年目	H 1	3.5081	107.5	24.51	80.97		
-37年目	H 2	3.3731	109.9	18.74	58.21		
-36年目	H 3	3.2434	112.5	15.34	44.74		
-35年目	H 4	3.1187	114.1	16.72	46.27		
-34年目	H 5	2.9987	114.4	13.86	36.75		
-33年目	H 6	2.8834	114.3	7.35	18.75		
-32年目	H 7	2.7725	113.7	6.09	15.04		
-31年目	H 8	2.6658	113.2	14.21	33.86		
-30年目	H 9	2.5633	114.2	7.98	18.13		
-29年目	H 10	2.4647	113.6	14.57	31.99		
-28年目	H 11	2.3699	112.0	26.76	57.30		
-27年目	H 12	2.2788	110.7	7.65	15.93		
-26年目	H 13	2.1911	109.4	11.14	22.59		
-25年目	H 14	2.1068	107.6	3.52	6.98		
-24年目	H 15	2.0258	106.1	15.44	29.84		
-23年目	H 16	1.9479	105.0	2.33	4.38		
-22年目	H 17	1.8730	103.7	1.33	2.44		
-21年目	H 18	1.8009	103.0	9.81	17.36		
-20年目	H 19	1.7317	102.1	16.68	28.62		
-19年目	H 20	1.6651	101.6	30.15	50.00		
-18年目	H 21	1.6010	100.3	34.87	56.33		
-17年目	H 22	1.5395	98.6	32.92	52.02		
-16年目	H 23	1.4802	97.2	27.75	42.77		
-15年目	H 24	1.4233	96.4	75.69	113.10		
-14年目	H 25	1.3686	96.4	54.07	77.69		
-13年目	H 26	1.3159	98.7	47.39	63.94		
-12年目	H 27	1.2653	100.2	37.44	47.84		
-11年目	H 28	1.2167	100.3	53.80	66.05		
-10年目	H 29	1.1699	100.5	43.33	51.04		
-9年目	H 30	1.1249	100.4	32.57	36.93		
-8年目	R 1	1.0816	101.2	39.12	42.31		
-7年目	R 2	1.0400	101.2	45.40	47.21		
基準年	R 3	1.0000	101.2	23.98	23.98		
-5年目	R 4	0.9615	101.2	37.43	35.99		
-4年目	R 5	0.9246	101.2	36.58	33.82		
-3年目	R 6	0.8890	101.2	32.44	28.84		
-2年目	R 7	0.8548	101.2	37.34	31.92		
-1年目	R 8	0.8219	101.2	28.49	23.42		
部分供用開始	R 9	0.7903	101.2	20.66	16.33	5.08	4.02
部分1年目	R 10	0.7599	101.2	17.07	12.97	5.08	3.86
部分2年目	R 11	0.7307	101.2	22.92	16.75	5.08	3.71
部分3年目	R 12	0.7026	101.2	20.15	14.16	5.08	3.57
部分4年目	R 13	0.6756	101.2	19.93	13.46	5.08	3.43
部分供用開始	R 14	0.6496	101.2	14.20	9.23	7.00	4.55
部分6年目	R 15	0.6246	101.2	11.59	7.24	7.00	4.37
部分7年目	R 16	0.6006	101.2	12.00	7.21	7.00	4.20
部分8年目	R 17	0.5775	101.2	7.20	4.16	7.00	4.04
部分9年目	R 18	0.5553	101.2	3.00	1.67	7.00	3.89
部分供用開始	R 19	0.5339	101.2	2.63	1.40	12.50	6.87
部分11年目	R 20	0.5134	101.2	7.13	3.66	12.50	6.42
部分12年目	R 21	0.4936	101.2	7.45	3.68	12.50	6.17
部分13年目	R 22	0.4746	101.2	9.27	4.40	12.50	5.93
部分14年目	R 23	0.4564	101.2	6.91	3.15	12.50	5.70
部分15年目	R 24	0.4388	101.2	3.82	1.68	12.50	5.49
部分16年目	R 25	0.4220	101.2	1.64	0.69	12.50	5.27
部分17年目	R 26	0.4057	101.2	0.91	0.37	12.50	5.07
部分18年目	R 27	0.3901	101.2	0.09	0.04	12.50	4.88
供用開始年次	R 28	0.3751	101.2			13.39	5.02
1年目	R 29	0.3607	101.2			13.39	4.83
2年目	R 30	0.3468	101.2			13.39	4.64
3年目	R 31	0.3335	101.2			13.39	4.47
4年目	R 32	0.3207	101.2			13.39	4.29
5年目	R 33	0.3083	101.2			13.39	4.13
6年目	R 34	0.2965	101.2			13.39	3.97
7年目	R 35	0.2851	101.2			13.39	3.82
8年目	R 36	0.2741	101.2			13.39	3.67
9年目	R 37	0.2636	101.2			13.39	3.53
10年目	R 38	0.2534	101.2			13.39	3.39
11年目	R 39	0.2437	101.2			13.39	3.26
12年目	R 40	0.2343	101.2			13.39	3.14
13年目	R 41	0.2253	101.2			13.39	3.02
14年目	R 42	0.2166	101.2			13.39	2.90
15年目	R 43	0.2083	101.2			13.39	2.79
16年目	R 44	0.2003	101.2			13.39	2.68
17年目	R 45	0.1926	101.2			13.39	2.58
18年目	R 46	0.1852	101.2			13.39	2.48
19年目	R 47	0.1780	101.2			13.39	2.38
20年目	R 48	0.1712	101.2			13.39	2.29
21年目	R 49	0.1646	101.2			13.39	2.20
22年目	R 50	0.1583	101.2			13.39	2.12
23年目	R 51	0.1522	101.2			13.39	2.04
24年目	R 52	0.1463	101.2			13.39	1.96
25年目	R 53	0.1407	101.2			13.39	1.88
26年目	R 54	0.1353	101.2			13.39	1.81
27年目	R 55	0.1301	101.2			13.39	1.74
28年目	R 56	0.1251	101.2			13.39	1.68
29年目	R 57	0.1203	101.2			13.39	1.61
30年目	R 58	0.1157	101.2	-216.24	-25.01	13.39	1.55
31年目	R 59	0.1112	101.2			2.81	0.31
32年目	R 60	0.1069	101.2			2.81	0.30
33年目	R 61	0.1028	101.2			2.81	0.29
34年目	R 62	0.0989	101.2			2.81	0.28
35年目	R 63	0.0951	101.2			2.81	0.27
合計				981.44	2189.92	602.07	184.56
単純事業費計				1309.55		602.07	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、

必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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

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

費用の現在価値算定表

箇所名：豊田北バイパス・豊田南バイパス
(残事業)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)
0.50	14.0	6.96

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
-31年目	H 8	2.6658	113.2				
-30年目	H 9	2.5633	114.2				
-29年目	H 10	2.4647	113.6				
-28年目	H 11	2.3699	112.0				
-27年目	H 12	2.2788	110.7				
-26年目	H 13	2.1911	109.4				
-25年目	H 14	2.1068	107.6				
-24年目	H 15	2.0258	106.1				
-23年目	H 16	1.9479	105.0				
-22年目	H 17	1.8730	103.7				
-21年目	H 18	1.8009	103.0				
-20年目	H 19	1.7317	102.1				
-19年目	H 20	1.6651	101.6				
-18年目	H 21	1.6010	100.3				
-17年目	H 22	1.5395	98.6				
-16年目	H 23	1.4802	97.2				
-15年目	H 24	1.4233	96.4				
-14年目	H 25	1.3686	96.4				
-13年目	H 26	1.3159	98.7				
-12年目	H 27	1.2653	100.2				
-11年目	H 28	1.2167	100.3				
-10年目	H 29	1.1699	100.5				
-9年目	H 30	1.1249	100.4				
-8年目	R 1	1.0816	101.2				
-7年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-5年目	R 4	0.9615	101.2	37.43	35.99		
-4年目	R 5	0.9246	101.2	36.58	33.82		
-3年目	R 6	0.8890	101.2	32.44	28.84		
-2年目	R 7	0.8548	101.2	37.34	31.92		
-1年目	R 8	0.8219	101.2	28.49	23.42		
部分供用開始	R 9	0.7903	101.2	20.66	16.33	1.25	0.98
部分1年目	R 10	0.7599	101.2	17.07	12.97	1.25	0.95
部分2年目	R 11	0.7307	101.2	22.92	16.75	1.25	0.91
部分3年目	R 12	0.7026	101.2	20.15	14.16	1.25	0.88
部分4年目	R 13	0.6756	101.2	19.93	13.46	1.25	0.84
部分供用開始	R 14	0.6496	101.2	14.20	9.23	2.90	1.88
部分6年目	R 15	0.6246	101.2	11.59	7.24	2.90	1.81
部分7年目	R 16	0.6006	101.2	12.00	7.21	2.90	1.74
部分8年目	R 17	0.5775	101.2	7.20	4.16	2.90	1.67
部分9年目	R 18	0.5553	101.2	3.00	1.67	2.90	1.61
部分供用開始	R 19	0.5339	101.2	2.63	1.40	6.13	3.27
部分11年目	R 20	0.5134	101.2	7.13	3.66	6.13	3.15
部分12年目	R 21	0.4936	101.2	7.45	3.68	6.13	3.02
部分13年目	R 22	0.4746	101.2	9.27	4.40	6.13	2.91
部分14年目	R 23	0.4564	101.2	6.91	3.15	6.13	2.80
部分15年目	R 24	0.4388	101.2	3.82	1.68	6.13	2.69
部分16年目	R 25	0.4220	101.2	1.64	0.69	6.13	2.59
部分17年目	R 26	0.4057	101.2	0.91	0.37	6.13	2.49
部分18年目	R 27	0.3901	101.2	0.09	0.04	6.13	2.39
供用開始年次	R 28	0.3751	101.2			6.33	2.37
1年目	R 29	0.3607	101.2			6.33	2.28
2年目	R 30	0.3468	101.2			6.33	2.19
3年目	R 31	0.3335	101.2			6.33	2.11
4年目	R 32	0.3207	101.2			6.33	2.03
5年目	R 33	0.3083	101.2			6.33	1.95
6年目	R 34	0.2965	101.2			6.33	1.88
7年目	R 35	0.2851	101.2			6.33	1.80
8年目	R 36	0.2741	101.2			6.33	1.73
9年目	R 37	0.2636	101.2			6.33	1.67
10年目	R 38	0.2534	101.2			6.33	1.60
11年目	R 39	0.2437	101.2			6.33	1.54
12年目	R 40	0.2343	101.2			6.33	1.48
13年目	R 41	0.2253	101.2			6.33	1.43
14年目	R 42	0.2166	101.2			6.33	1.37
15年目	R 43	0.2083	101.2			6.33	1.32
16年目	R 44	0.2003	101.2			6.33	1.27
17年目	R 45	0.1926	101.2			6.33	1.22
18年目	R 46	0.1852	101.2			6.33	1.17
19年目	R 47	0.1780	101.2			6.33	1.13
20年目	R 48	0.1712	101.2			6.33	1.08
21年目	R 49	0.1646	101.2			6.33	1.04
22年目	R 50	0.1583	101.2			6.33	1.00
23年目	R 51	0.1522	101.2			6.33	0.96
24年目	R 52	0.1463	101.2			6.33	0.93
25年目	R 53	0.1407	101.2			6.33	0.89
26年目	R 54	0.1353	101.2			6.33	0.86
27年目	R 55	0.1301	101.2			6.33	0.82
28年目	R 56	0.1251	101.2			6.33	0.79
29年目	R 57	0.1203	101.2			6.33	0.76
30年目	R 58	0.1157	101.2			6.33	0.73
31年目	R 59	0.1112	101.2			1.85	0.21
32年目	R 60	0.1069	101.2			1.85	0.20
33年目	R 61	0.1028	101.2			1.85	0.19
34年目	R 62	0.0989	101.2			1.85	0.18
35年目	R 63	0.0951	101.2	-1.01	-0.10	1.85	0.18
合計				359.52	276.09	281.29	82.94
単純事業費計				360.86		281.29	

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。

再評価結果（令和4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153号 <small>とよたきた</small> 豊田北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>あいち とよた あいづまちょう</small> 愛知県豊田市逢妻町 至： <small>あいち とよた かんばちちょう</small> 愛知県豊田市勘八町	延長	5.7 km		
事業概要					
<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勘八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>					
H18、 H20年度事業化	S60年度 都市計画決定 (計画変更：H2年度)	H21年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	449億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約62%	供用済延長	0.8 km
計画交通量	37,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 2.0 (2.7)	(残事業)/事業全体 359/2,374億円	(残事業)/事業全体 2,349/4,781億円	令和3年	
	(残事業) 6.5 (8.1)	事業費：276/2,190億円 維持管理費：83/185億円	走行時間短縮便益：2,201/4,486億円 走行経費減少便益：132/272億円 交通事故減少便益 16/22億円		
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=5.9~7.2(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.0(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=6.1~7.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~2.2(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=6.0~7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

愛知県知事の意見：「対応方針（原案）」に対して意義はありません。

一般国道153号豊田北バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。さらに、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。そのため、未開通区間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は約62%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は約91%（令和3年3月末時点）。
- ・豊田市逢妻町から平戸橋町間（延長4.9km）について、設計協議、用地買収を推進し、工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市逢妻町から平戸橋町間（延長4.9km）の、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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

事業名	一般国道153号 豊田北バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)= 2.7 経済的純現在価値(B-C)=808億円 経済的内部収益率(EIRR)=7.8% 残事業:費用便益比(B/C)= 8.1 経済的純現在価値(B-C)=1,051億円 経済的内部収益率(EIRR)=21.4%

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(未整備): 39,652万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 470万人・時間/年(39,652万人・時間/年 ⇒ 39,181万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道153号 並行区間の渋滞損失時間(未整備): 109万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 34万人・時間/年(109万人・時間/年 ⇒ 75万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 3割削減
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道153号(23301530340~23301530370:豊田市久保町3丁目) 対象区間 国道153号(23301530400~23301530400:豊田市勤八町長根)
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス(矢並線:豊田市~鞍ヶ池東、足助) とよたおいでんバス(旭・豊田線:豊田市~小渡)
	□ 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	□ 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	□ 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	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	□ 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	□ 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	■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業、豊田浄水特定土地区画整理事業	
□ 中心市街地内で行う事業である	□ 中心市街地内で行う事業である		
□ 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	□ 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		
□ 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	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)の位置づけあり		
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A路線としての位置づけがある場合)		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	香嵐渓(年間入込客数76万人)、鞍ヶ池公園(年間入込客数122万人)、道の駅どんぐりの里(どんぐり横丁)(年間入込客数40万人)、猿投温泉(年間入込客数28万人)など[R1観光レクリエーション利用者統計]
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	豊田厚生病院(救命救急センター)のアクセス向上(15分圏域カバー人口 13.6万人→15.5万人(1.9万人増))	
3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	緊急輸送道路に指定される国道153号(現道)の矢作川渡河部である平戸橋は、大正時代に建設され老朽化が懸念されており、当該路線の供用により、国道153号(現道)が通行止め時の代替路になる
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4. 環境	地球環境の 保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 14.3千t/年 (5,906千t/年 ⇒ 5,892千t/年)
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道153号) 排出削減量: 8.5t/年、排出削減率: 3割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別: 対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道153号) 排出削減量: 0.5t/年、排出削減率: 4割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	国道155号 豊田南バイパスと一体的に整備する必要あり
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられる
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道153号	豊田北バイパス	L=5.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
37,000	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3年度		
単純合計	421億円	128億円	549億円
うち残事業分	170億円	90億円	260億円
基準年における 現在価値 (C)	435億円	34億円	469億円
うち残事業分	123億円	25億円	149億円

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3年度			
供用年	令和14年度、令和28年度			
単年便益 (初年便益)	77億円	6.1億円	0.40億円	84億円
基準年における 現在価値 (B)	1,178億円	90億円	8.8億円	1,277億円
うち残事業分	1,106億円	84億円	8.9億円	1,199億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.7
経済的純現在価値（事業全体）	808億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.8%
費用便益比（残事業）	8.1
経済的純現在価値（残事業）	1,051億円
経済的内部収益率（残事業）	21.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	37,000台/日	±10%	2.4～3.0
事業費	421億円	±10%	2.7～2.8
事業期間	40年	±20%	2.5～3.0

【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	37,000台/日	±10%	7.3～8.9
事業費	170億円	±10%	7.5～8.8
事業期間	24年	±20%	7.5～8.8

交通状況の変化

様式-3①

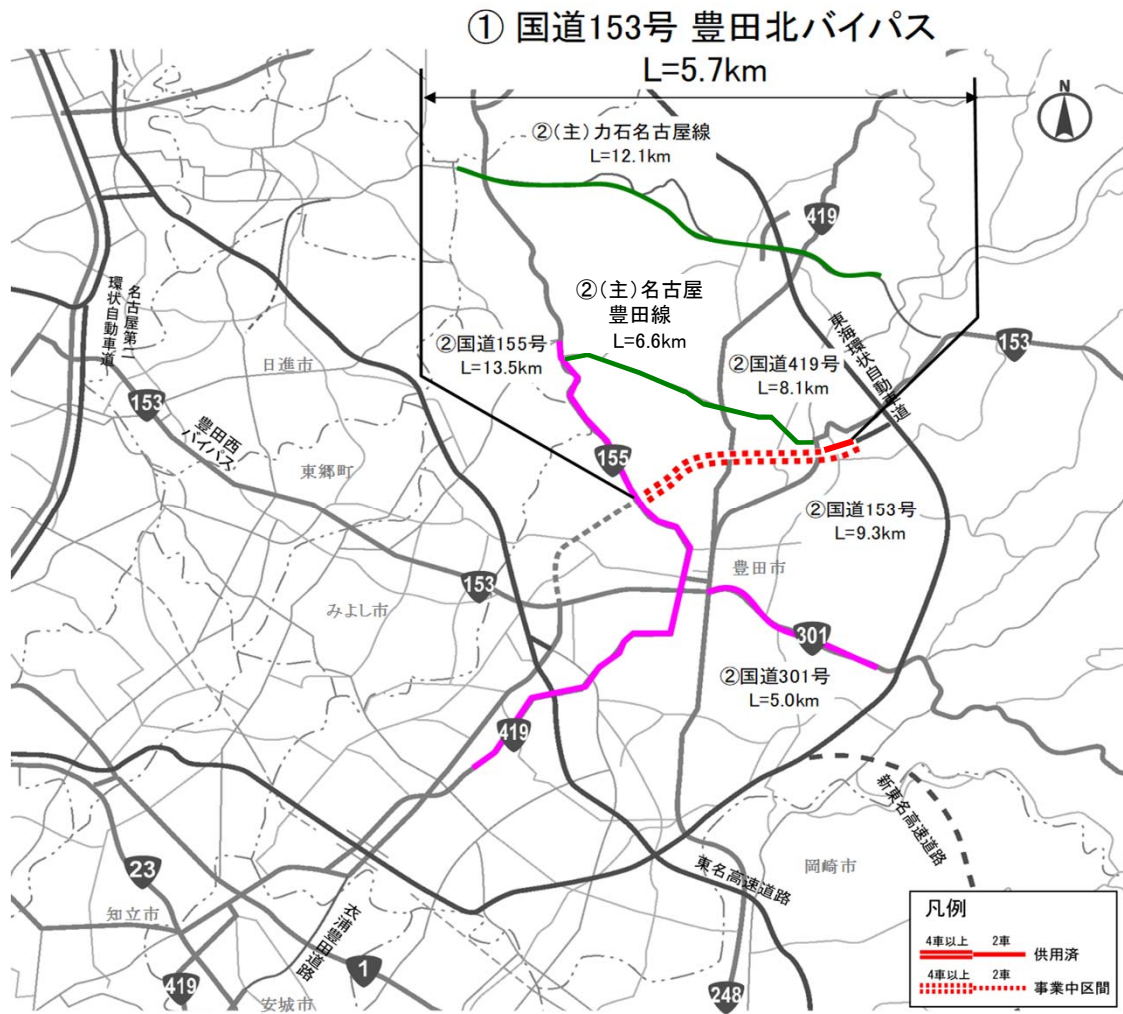
事業名：一般国道153号 豊田北バイパス（事業全体）

（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5.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	37,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	8.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	57.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道153号: 9.3km	交通量	[台/日]	26,600	24,500
		走行時間	[分]	22.1	20.6
		走行時間費用	[億円/年]	102.58	87.99
	国道155号: 13.5km	交通量	[台/日]	17,700	16,100
		走行時間	[分]	32.0	30.3
		走行時間費用	[億円/年]	99.22	85.53
	(主)名古屋 豊田線: 6.6km	交通量	[台/日]	10,900	8,500
		走行時間	[分]	17.4	16.2
		走行時間費用	[億円/年]	33.79	24.81
	国道419号: 8.1km	交通量	[台/日]	28,100	25,700
		走行時間	[分]	21.5	19.8
		走行時間費用	[億円/年]	104.18	89.76
	(主)力石名 古屋線: 12.1km	交通量	[台/日]	15,700	14,400
		走行時間	[分]	20.0	19.5
		走行時間費用	[億円/年]	56.11	50.51
	国道301号: 5km	交通量	[台/日]	31,200	29,100
		走行時間	[分]	12.7	12.1
		走行時間費用	[億円/年]	67.54	59.58
③その他道路合計 : 3883.0km	走行時間費用	[億円/年]	19,417.35	19,314.47	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,880.77	19,770.18	110.60

- ※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

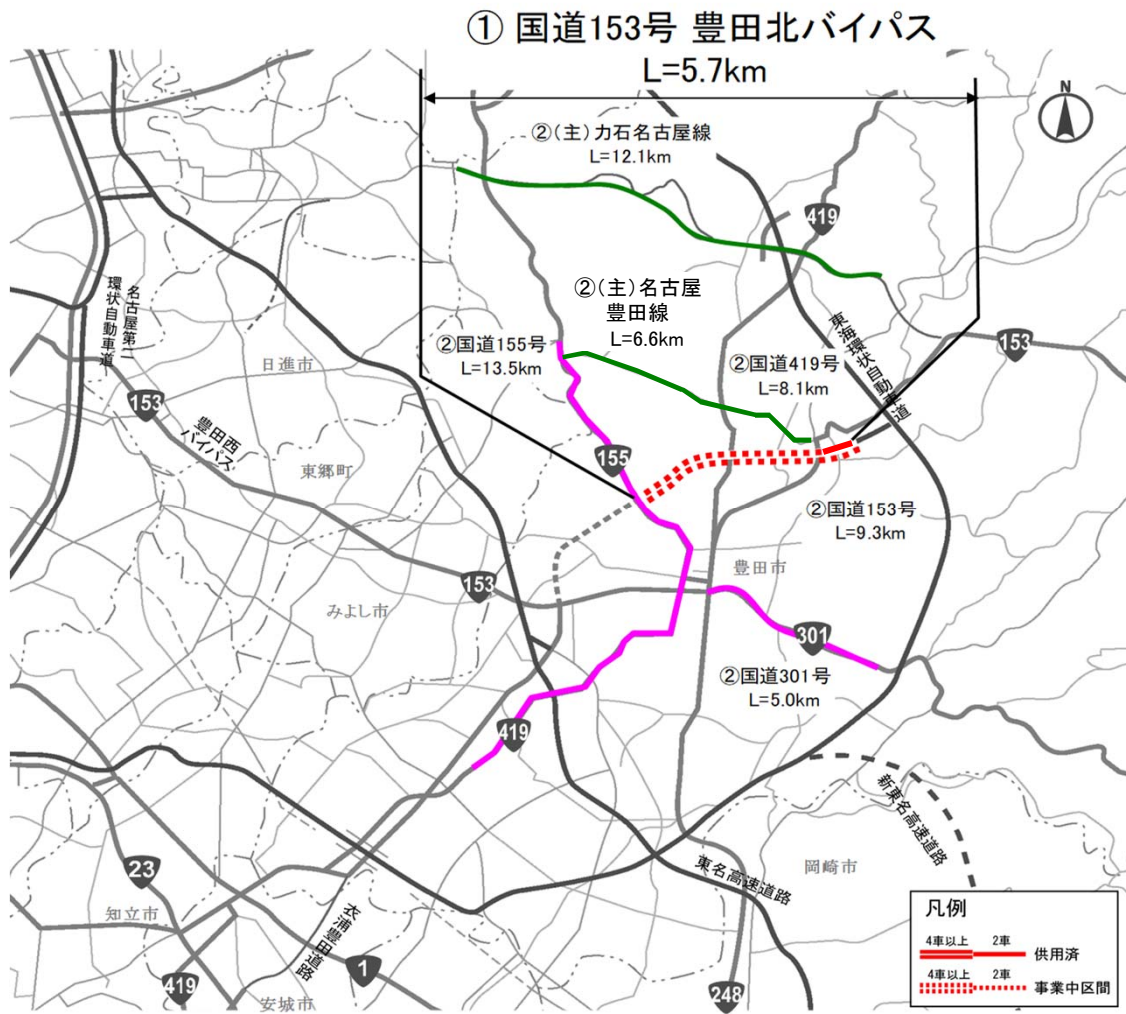
事業名：一般国道153号 豊田北バイパス（残事業）

（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5.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	12,600	37,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	1	8.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	3.09	57.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道153号: 9.3km	交通量	[台/日]	26,600	24,500
		走行時間	[分]	22.6	20.6
		走行時間費用	[億円/年]	103.80	87.99
	国道155号: 13.5km	交通量	[台/日]	17,800	16,100
		走行時間	[分]	32.0	30.3
		走行時間費用	[億円/年]	99.57	85.53
	(主)名古屋 豊田線: 6.6km	交通量	[台/日]	11,100	8,500
		走行時間	[分]	17.4	16.2
		走行時間費用	[億円/年]	34.35	24.81
	国道419号: 8.1km	交通量	[台/日]	28,200	25,700
		走行時間	[分]	20.2	19.8
		走行時間費用	[億円/年]	99.07	89.76
	(主)力石名 古屋線: 12.1km	交通量	[台/日]	15,600	14,400
		走行時間	[分]	19.9	19.5
		走行時間費用	[億円/年]	55.27	50.51
国道301号: 5km	交通量	[台/日]	31,100	29,100	
	走行時間	[分]	12.7	12.1	
	走行時間費用	[億円/年]	67.25	59.58	
③その他道路合計 : 3883.0km	走行時間費用	[億円/年]	19,412.66	19,314.47	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,875.06	19,770.18	104.88

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道153号 豊田北バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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3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 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"/> (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()			
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
採用理由を記載			
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

(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(概算事業計画による値を採用)	<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

箇所名：一般国道153号 豊田北バイパス
(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)
0.54	5.7	3.09

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
-26年目	H 18	1.8009	103.0	0.48	0.84		
-25年目	H 19	1.7317	102.1	0.87	1.49		
-24年目	H 20	1.6651	101.6	3.44	5.70		
-23年目	H 21	1.6010	100.3	2.92	4.72		
-22年目	H 22	1.5395	98.6	4.62	7.30		
-21年目	H 23	1.4802	97.2	8.70	13.42		
-20年目	H 24	1.4233	96.4	30.08	44.94		
-19年目	H 25	1.3686	96.4	24.28	34.89		
-18年目	H 26	1.3159	98.7	24.90	33.60		
-17年目	H 27	1.2653	100.2	22.66	28.96		
-16年目	H 28	1.2167	100.3	34.71	42.61		
-15年目	H 29	1.1699	100.5	29.63	34.90		
-14年目	H 30	1.1249	100.4	23.58	26.74		
-13年目	R 1	1.0816	101.2	16.52	17.86		
-12年目	R 2	1.0400	101.2	17.58	18.28		
基準年	R 3	1.0000	101.2	5.96	5.96		
-10年目	R 4	0.9615	101.2	13.29	12.78		
-9年目	R 5	0.9246	101.2	8.49	7.85		
-8年目	R 6	0.8890	101.2	7.80	6.93		
-7年目	R 7	0.8548	101.2	16.91	14.45		
-6年目	R 8	0.8219	101.2	17.57	14.44		
-5年目	R 9	0.7903	101.2	15.97	12.62		
-4年目	R 10	0.7599	101.2	11.18	8.50		
-3年目	R 11	0.7307	101.2	11.67	8.53		
-2年目	R 12	0.7026	101.2	8.33	5.85		
-1年目	R 13	0.6756	101.2	8.23	5.56		
暫定供用開始年次	R 14	0.6496	101.2	2.28	1.48	1.92	1.25
1年目	R 15	0.6246	101.2	2.32	1.45	1.92	1.20
2年目	R 16	0.6006	101.2	2.94	1.76	1.92	1.15
3年目	R 17	0.5775	101.2	1.43	0.82	1.92	1.11
4年目	R 18	0.5553	101.2	2.09	1.16	1.92	1.07
5年目	R 19	0.5339	101.2	2.63	1.40	1.92	1.02
6年目	R 20	0.5134	101.2	7.13	3.66	1.92	0.98
7年目	R 21	0.4936	101.2	7.45	3.68	1.92	0.95
8年目	R 22	0.4746	101.2	9.27	4.40	1.92	0.91
9年目	R 23	0.4564	101.2	6.91	3.15	1.92	0.88
10年目	R 24	0.4388	101.2	3.82	1.68	1.92	0.84
11年目	R 25	0.4220	101.2	1.64	0.69	1.92	0.81
12年目	R 26	0.4057	101.2	0.91	0.37	1.92	0.78
13年目	R 27	0.3901	101.2	0.09	0.04	1.92	0.75
供用開始年次	R 28	0.3751	101.2			2.81	1.05
15年目	R 29	0.3607	101.2			2.81	1.01
16年目	R 30	0.3468	101.2			2.81	0.97
17年目	R 31	0.3335	101.2			2.81	0.94
18年目	R 32	0.3207	101.2			2.81	0.90
19年目	R 33	0.3083	101.2			2.81	0.87
20年目	R 34	0.2965	101.2			2.81	0.83
21年目	R 35	0.2851	101.2			2.81	0.80
22年目	R 36	0.2741	101.2			2.81	0.77
23年目	R 37	0.2636	101.2			2.81	0.74
24年目	R 38	0.2534	101.2			2.81	0.71
25年目	R 39	0.2437	101.2			2.81	0.68
26年目	R 40	0.2343	101.2			2.81	0.66
27年目	R 41	0.2253	101.2			2.81	0.63
28年目	R 42	0.2166	101.2			2.81	0.61
29年目	R 43	0.2083	101.2			2.81	0.59
30年目	R 44	0.2003	101.2			2.81	0.56
31年目	R 45	0.1926	101.2			2.81	0.54
32年目	R 46	0.1852	101.2			2.81	0.52
33年目	R 47	0.1780	101.2			2.81	0.50
34年目	R 48	0.1712	101.2			2.81	0.48
35年目	R 49	0.1646	101.2			2.81	0.46
36年目	R 50	0.1583	101.2			2.81	0.44
37年目	R 51	0.1522	101.2			2.81	0.43
38年目	R 52	0.1463	101.2			2.81	0.41
39年目	R 53	0.1407	101.2			2.81	0.40
40年目	R 54	0.1353	101.2			2.81	0.38
41年目	R 55	0.1301	101.2			2.81	0.37
42年目	R 56	0.1251	101.2			2.81	0.35
43年目	R 57	0.1203	101.2			2.81	0.34
44年目	R 58	0.1157	101.2			2.81	0.32
45年目	R 59	0.1112	101.2			2.81	0.31
46年目	R 60	0.1069	101.2			2.81	0.30
47年目	R 61	0.1028	101.2			2.81	0.29
48年目	R 62	0.0989	101.2			2.81	0.28
49年目	R 63	0.0951	101.2	-111.87	-10.63	2.81	0.27
合計				309.39	434.83	127.98	34.41
単純事業費計				421.26		127.98	

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

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道153号 豊田北バイパス
(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)
0.36	5.7	2.04

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
-26年目	H 18	1.8009	103.0				
-25年目	H 19	1.7317	102.1				
-24年目	H 20	1.6651	101.6				
-23年目	H 21	1.6010	100.3				
-22年目	H 22	1.5395	98.6				
-21年目	H 23	1.4802	97.2				
-20年目	H 24	1.4233	96.4				
-19年目	H 25	1.3686	96.4				
-18年目	H 26	1.3159	98.7				
-17年目	H 27	1.2653	100.2				
-16年目	H 28	1.2167	100.3				
-15年目	H 29	1.1699	100.5				
-14年目	H 30	1.1249	100.4				
-13年目	R 1	1.0816	101.2				
-12年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-10年目	R 4	0.9615	101.2	13.29	12.78		
-9年目	R 5	0.9246	101.2	8.49	7.85		
-8年目	R 6	0.8890	101.2	7.80	6.93		
-7年目	R 7	0.8548	101.2	16.91	14.45		
-6年目	R 8	0.8219	101.2	17.57	14.44		
-5年目	R 9	0.7903	101.2	15.97	12.62		
-4年目	R 10	0.7599	101.2	11.18	8.50		
-3年目	R 11	0.7307	101.2	11.67	8.53		
-2年目	R 12	0.7026	101.2	8.33	5.85		
-1年目	R 13	0.6756	101.2	8.23	5.56		
暫定供用開始年次	R 14	0.6496	101.2	2.28	1.48	1.65	1.07
1年目	R 15	0.6246	101.2	2.32	1.45	1.65	1.03
2年目	R 16	0.6006	101.2	2.94	1.76	1.65	0.99
3年目	R 17	0.5775	101.2	1.43	0.82	1.65	0.96
4年目	R 18	0.5553	101.2	2.09	1.16	1.65	0.92
5年目	R 19	0.5339	101.2	2.63	1.40	1.65	0.88
6年目	R 20	0.5134	101.2	7.13	3.66	1.65	0.85
7年目	R 21	0.4936	101.2	7.45	3.68	1.65	0.82
8年目	R 22	0.4746	101.2	9.27	4.40	1.65	0.79
9年目	R 23	0.4564	101.2	6.91	3.15	1.65	0.76
10年目	R 24	0.4388	101.2	3.82	1.68	1.65	0.73
11年目	R 25	0.4220	101.2	1.64	0.69	1.65	0.70
12年目	R 26	0.4057	101.2	0.91	0.37	1.65	0.67
13年目	R 27	0.3901	101.2	0.09	0.04	1.65	0.65
供用開始年次	R 28	0.3751	101.2			1.85	0.70
15年目	R 29	0.3607	101.2			1.85	0.67
16年目	R 30	0.3468	101.2			1.85	0.64
17年目	R 31	0.3335	101.2			1.85	0.62
18年目	R 32	0.3207	101.2			1.85	0.59
19年目	R 33	0.3083	101.2			1.85	0.57
20年目	R 34	0.2965	101.2			1.85	0.55
21年目	R 35	0.2851	101.2			1.85	0.53
22年目	R 36	0.2741	101.2			1.85	0.51
23年目	R 37	0.2636	101.2			1.85	0.49
24年目	R 38	0.2534	101.2			1.85	0.47
25年目	R 39	0.2437	101.2			1.85	0.45
26年目	R 40	0.2343	101.2			1.85	0.43
27年目	R 41	0.2253	101.2			1.85	0.42
28年目	R 42	0.2166	101.2			1.85	0.40
29年目	R 43	0.2083	101.2			1.85	0.39
30年目	R 44	0.2003	101.2			1.85	0.37
31年目	R 45	0.1926	101.2			1.85	0.36
32年目	R 46	0.1852	101.2			1.85	0.34
33年目	R 47	0.1780	101.2			1.85	0.33
34年目	R 48	0.1712	101.2			1.85	0.32
35年目	R 49	0.1646	101.2			1.85	0.31
36年目	R 50	0.1583	101.2			1.85	0.29
37年目	R 51	0.1522	101.2			1.85	0.28
38年目	R 52	0.1463	101.2			1.85	0.27
39年目	R 53	0.1407	101.2			1.85	0.26
40年目	R 54	0.1353	101.2			1.85	0.25
41年目	R 55	0.1301	101.2			1.85	0.24
42年目	R 56	0.1251	101.2			1.85	0.23
43年目	R 57	0.1203	101.2			1.85	0.22
44年目	R 58	0.1157	101.2			1.85	0.21
45年目	R 59	0.1112	101.2			1.85	0.21
46年目	R 60	0.1069	101.2			1.85	0.20
47年目	R 61	0.1028	101.2			1.85	0.19
48年目	R 62	0.0989	101.2			1.85	0.18
49年目	R 63	0.0951	101.2	-1.01	-0.10	1.85	0.18
合計				169.34	123.17	89.93	25.49
単純事業費計				170.35		89.93	

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

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

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				24,232	
	改良費				10,046	
		土工	m ³	538,500	3,116	切土(367,800m ³)、盛土(170,700m ³)、捨土(197,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	27,600	136	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,153	U型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,060	49	
		函渠工	m	96	2,013	名鉄豊田線交差部、愛知環状鉄道交差部、名鉄三河線交差部
		調整池工	式	1	554	
		排水工	m	29,880	663	
		中央分離帯工	m	4,240	101	
		雑工	式	1	261	横断歩道橋等
	橋梁費				9,610	
		100m以上	m	595	5,343	
		100m未満	m	110	4,267	
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,554	
		IC	箇所	5	2,554	
		JCT	箇所			
	舗装費				977	
		車道舗装	m ²	95,880	896	
		その他舗装	m ²	34,470	81	
	付帯施設費				197	
		交通管理施設工	式	1	197	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工				848	
		仮設工	式	1	848	
②	用地及補償費				14,678	
	用地費		m ²	267,268	11,187	
		宅地	m ²	63,278	4,540	
		田畑	m ²	173,617	6,107	
		山林・原野	m ²	22,780	216	
		その他	m ²	7,593	324	
	補償費	式		1	3,491	
③	間接経費	式		1	5,990	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				44,900	

【単価等について】

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

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.7	1,686	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,392	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			14,078	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

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

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				14,902	
	改良費				7,576	
		土工	m ³	303,785	949	切土(86,524m ³)、盛土(40,157m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	15,570	20	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,820	U型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	598	28	
		函渠工	m	54	3,628	名鉄豊田線交差部、愛知環状鉄道交差部、名鉄三河線交差部
		調整池工	式	1	554	
		排水工	m	16,856	374	
		中央分離帯工	m	2,392	57	
		雑工	式	1	146	横断歩道橋等
	橋梁費				4,375	
		100m以上	m	285	2,868	
		100m未満	m	62	1,507	
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,441	
		IC	箇所	3	1,441	
		JCT	箇所			
	舗装費				551	
		車道舗装	m ²	54,089	505	
		その他舗装	m ²	19,446	46	
	付帯施設費				111	
		交通管理施設工	式	1	111	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工				848	
		仮設工	式	1	848	
②	用地及補償費				1,428	
	用地費		m ²	1,986	101	
		宅地	m ²	1,697	76	
		田畑	m ²	289	25	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費	式		1	1,327	
③	間接経費	式		1	2,398	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				18,728	

【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153号	豊田北バイパス	4	5.7km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.7	1,594	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,298	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,892	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

再評価結果（令和4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155号 豊田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長	12.9km		
事業概要					
<p>一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>					
S48年度事業化	S39都市計画決定 S47都市計画変更	S50年度用地着手	S58年度工事着手		
全体事業費	931億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約83%	供用済延長	9.2km
計画交通量	43,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.2) (残事業) 6.5 (9.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 359/2,374億円 事業費：276/2,190億円 維持管理費：83/185億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,349/4,781億円 走行時間短縮便益：2,201/4,486億円 走行経費減少便益：132/272億円 交通事故減少便益 16/22億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.9~7.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.0(事業費±10%) 事業費：B/C=6.1~7.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.0~7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見：

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

愛知県知事の意見：「対応方針（原案）」に対してはありません。

一般国道155号豊田南バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。さらに、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。そのため、未開通区間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田市中心部を通過する国道155号等は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は約83%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は約99%（令和3年3月末時点）。
- ・豊田市駒場町～生駒町間、豊田市堤町～東新町間の8.3kmについて、用地買収及び工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）の、早期暫定2車線開通に向けて、用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C) = 2.2 経済的純現在価値(B-C) = 2,347億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.9% 残事業:費用便益比(B/C) = 9.2 経済的純現在価値(B-C) = 1,729億円 経済的内部収益率(EIRR) = 36.5%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(整備なし): 40,174万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 993万人・時間/年(40,174万人・時間/年 ⇒ 39,181万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道419号、国道155号 並行区間の渋滞損失時間(整備なし): 254万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 128万人・時間/年(254万人・時間/年 ⇒ 126万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 5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155号(23301550300~2301550320:豊田市東新町6丁目~小坂町12丁目)
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	高岡ふれあいバス(路線①:明知下公民館~若林駅、路線②:上丘町~知立駅) 名鉄バス(豊田西市内線:豊田市~聖心寮前、豊田市内線:豊田市~トヨタ記念病院) とよたおいでんバス(中心市街地玄関バス:豊田市~豊田市福祉センター、保見・豊田線:豊田市~浄水駅)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセス向上(豊田市~中部国際空港:64分→58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	名古屋港(国際拠点港湾)へのアクセス向上(豊田市~名古屋港:51分 → 45分) 衣浦港(重要港湾)へのアクセス向上(豊田市~衣浦港:92分 → 76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向上が見込まれる	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	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		豊田浄水特定土地区画整理事業、豊田宮上土地区画整理事業	
□ 中心市街地内で行う事業である			
□ 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			
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			

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)の位置づけあり		
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 豊田厚生病院(第三次医療施設)のアクセス向上(15分圏域カバー人口 11.8万人→15.5万人(3.7万人増))	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画にて、第一次緊急輸送路に位置づけられる
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路である国道155号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
	<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する		

4. 環境	地球環境の 保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量: 37.2 千t/年 (5,929千t/年 ⇒ 5,892千t/年)
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道419号、国道155号) 排出削減量:37.2t/年、排出削減率: 4割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域を含む(豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道419号、国道155号) 排出削減量: 2.2 t/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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される 	<p>一般国道153号 豊田北バイパスと一体的に整備する必要あり</p> <p>豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられる</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道155号	豊田南バイパス	L=12.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
43,700	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3年度		
単純合計	888億円	474億円	1,362億円
うち残事業分	191億円	191億円	382億円
基準年における 現在価値 (C)	1,755億円	150億円	1,905億円
うち残事業分	153億円	57億円	210億円

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3年度			
供用年	令和9年度、令和19年度			
単年便益 (初年便益)	225億円	14億円	0.77億円	239億円
基準年における 現在価値 (B)	3,988億円	245億円	19億円	4,253億円
うち残事業分	1,825億円	102億円	12億円	1,939億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	2,347億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.9%
費用便益比（残事業）	9.2
経済的純現在価値（残事業）	1,729億円
経済的内部収益率（残事業）	36.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,700台/日	±10%	2.0~2.5
事業費	888億円	±10%	2.2~2.3
事業期間	64年	±20%	2.1~2.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,700台/日	±10%	8.3~10.1
事業費	191億円	±10%	8.6~9.9
事業期間	15年	±20%	8.9~9.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道155号 豊田南バイパス（事業全体）

（推計時点 R12年）

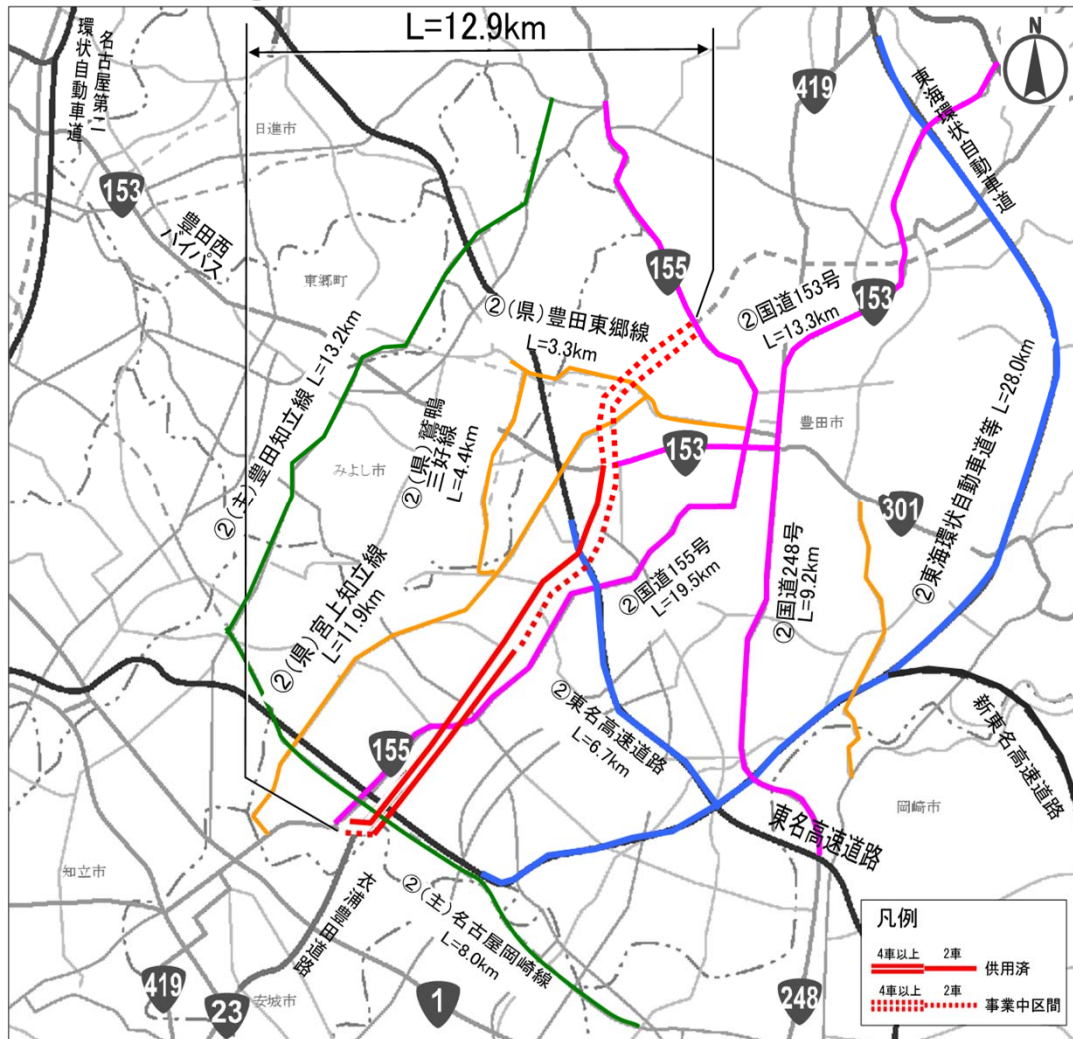
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：12.9km	交通量※1	[台/日]	—	43,700	
	走行時間※2	[分]	—	20.6	
	走行時間費用※3	[億円/年]	—	165.70	
②主な周辺道路※4	国道155号： 19.5km	交通量	[台/日]	21,600	15,400
		走行時間	[分]	43.4	40.2
		走行時間費用	[億円/年]	167.02	110.84
	(県)宮上知立線： 11.9km	交通量	[台/日]	11,700	9,100
		走行時間	[分]	44.6	39.3
		走行時間費用	[億円/年]	102.85	70.87
	国道248号： 9.2km	交通量	[台/日]	30,400	28,300
		走行時間	[分]	21.1	20.3
		走行時間費用	[億円/年]	113.07	100.34
	国道153号： 13.3km	交通量	[台/日]	26,600	24,500
		走行時間	[分]	31.4	30.1
		走行時間費用	[億円/年]	152.40	128.57
	(主)豊田知立線： 13.2km	交通量	[台/日]	19,300	16,600
		走行時間	[分]	28.3	27.3
		走行時間費用	[億円/年]	105.23	89.37
	東海環状自動車道： 28km	交通量	[台/日]	62,500	58,900
		走行時間	[分]	22.3	22.0
		走行時間費用	[億円/年]	272.00	254.77
	(主)名古屋岡崎線：8km	交通量	[台/日]	36,700	35,700
		走行時間	[分]	27.3	26.3
		走行時間費用	[億円/年]	186.61	174.27
(県)豊田東郷線：3.3km	交通量	[台/日]	11,400	9,800	
	走行時間	[分]	12.3	11.1	
	走行時間費用	[億円/年]	24.88	19.74	
(県)鷺鴉三好線：4.4km	交通量	[台/日]	10,200	7,800	
	走行時間	[分]	12.3	12.0	
	走行時間費用	[億円/年]	23.89	17.86	
東名高速道路：6.7km	交通量	[台/日]	65,600	63,200	
	走行時間	[分]	4.4	4.4	
	走行時間費用	[億円/年]	56.58	54.18	
③その他道路合計： 3812.9km	走行時間費用	[億円/年]	18,830.13	18,583.67	

			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：3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	20,034.67	19,770.18	264.49

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

① 国道155号 豊田南バイパス



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道155号 豊田南バイパス (残事業)

(推計時点 R12年)

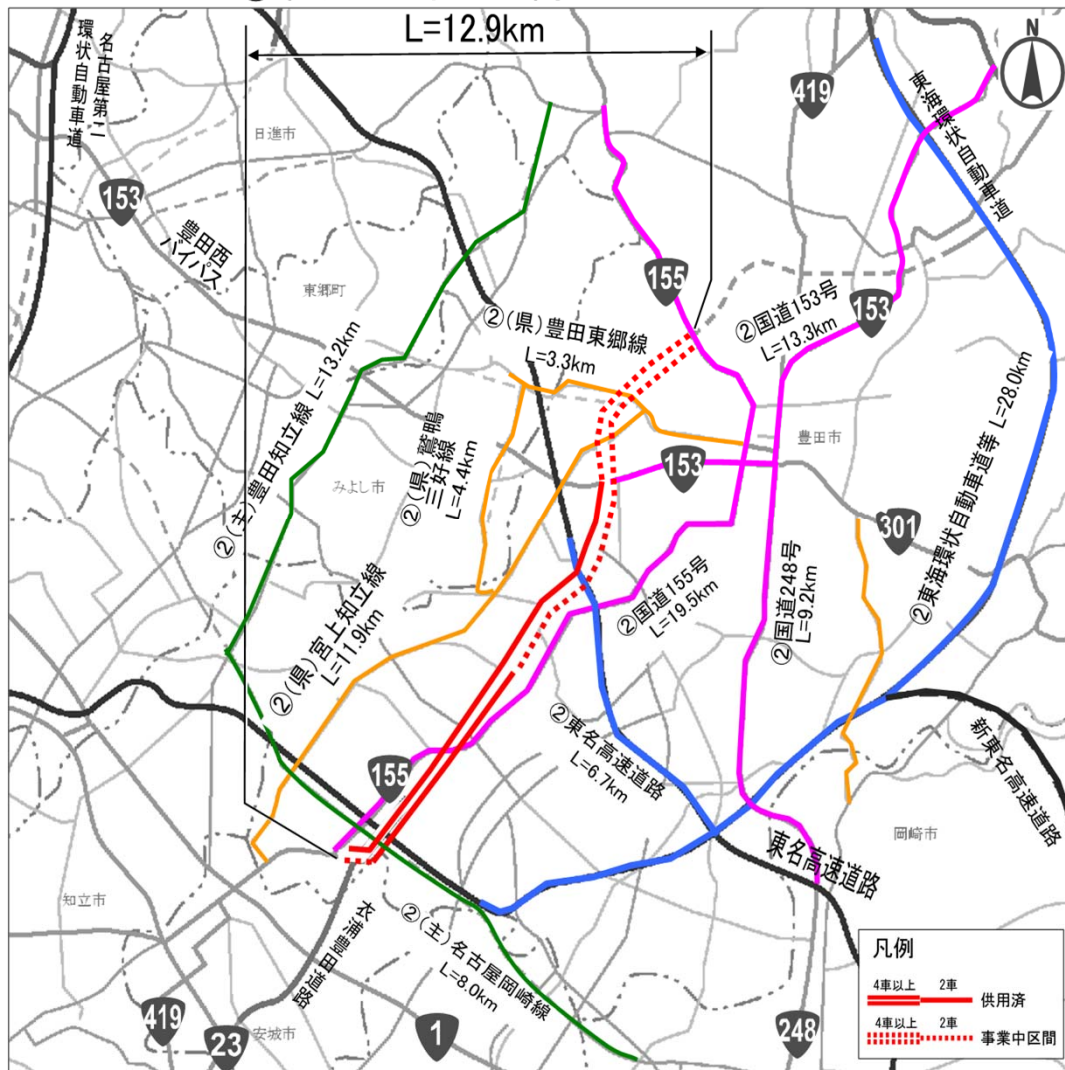
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:12.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	32,100	43,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14.5	20.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	86.51	165.70	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道155号: 19.5km	交通量	[台/日]	17,400	15,400
		走行時間	[分]	43.2	40.2
		走行時間費用	[億円/年]	137.88	110.84
	(県)宮上知 立線: 11.9km	交通量	[台/日]	9,900	9,100
		走行時間	[分]	40.8	39.3
		走行時間費用	[億円/年]	79.39	70.87
	国道248号: 9.2km	交通量	[台/日]	28,900	28,300
		走行時間	[分]	20.9	20.3
		走行時間費用	[億円/年]	105.74	100.34
	国道153号: 13.3km	交通量	[台/日]	27,400	24,500
		走行時間	[分]	31.6	30.1
		走行時間費用	[億円/年]	157.86	128.57
	(主)豊田知 立線: 13.2km	交通量	[台/日]	18,600	16,600
		走行時間	[分]	27.9	27.3
		走行時間費用	[億円/年]	99.84	89.37
	東海環状自 動車道: 28km	交通量	[台/日]	61,400	58,900
		走行時間	[分]	22.2	22.0
		走行時間費用	[億円/年]	266.34	254.77
	(主)名古屋 岡崎線:8km	交通量	[台/日]	35,500	35,700
		走行時間	[分]	26.1	26.3
		走行時間費用	[億円/年]	170.85	174.27
(県)豊田東 郷線:3.3km	交通量	[台/日]	11,900	9,800	
	走行時間	[分]	12.9	11.1	
	走行時間費用	[億円/年]	27.34	19.74	
(県)鷺鴉三 好線:4.4km	交通量	[台/日]	8,900	7,800	
	走行時間	[分]	11.8	12.0	
	走行時間費用	[億円/年]	19.38	17.86	
東名高速道 路:6.7km	交通量	[台/日]	64,300	63,200	
	走行時間	[分]	4.4	4.4	
	走行時間費用	[億円/年]	55.25	54.18	
③その他道路合計 :3812.9km	走行時間費用	[億円/年]	18,694.07	18,583.67	

			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:3943.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,900.45	19,770.18	130.27

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

① 国道155号 豊田南バイパス



費用便益分析の条件

事業名:一般国道155号 豊田南バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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3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 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"/> (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)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

(4)

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

箇所名：一般国道155号 豊田南バイパス
(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)		
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.90	12.9	11.64

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	現在価値	単価	現在価値
-54年目	S 48	6.5705	60.1	57.8	0.10	1.15	
-53年目	S 49	6.3178	69.0	0.10	0.10	0.93	
-52年目	S 50	6.0748	72.9	1.30	1.30	10.96	
-51年目	S 51	5.8412	79.1	3.70	3.70	27.66	
-50年目	S 52	5.6165	83.8	4.25	4.25	28.81	
-49年目	S 53	5.4005	87.4	5.40	5.40	33.78	
-48年目	S 54	5.1928	89.6	9.40	9.40	55.11	
-47年目	S 55	4.9931	95.3	8.00	8.00	42.41	
-46年目	S 56	4.8010	97.8	4.73	4.73	23.51	
-45年目	S 57	4.6164	98.9	2.05	2.05	9.69	
-44年目	S 58	4.4388	99.8	6.84	6.84	30.77	
-43年目	S 59	4.2681	101.8	11.60	11.60	49.20	
-42年目	S 60	4.1039	102.6	13.20	13.20	53.43	
-41年目	S 61	3.9461	104.4	14.75	14.75	56.44	
-40年目	S 62	3.7943	104.1	32.25	32.25	118.90	
-39年目	S 63	3.6484	104.7	18.50	18.50	65.24	
-38年目	H 1	3.5081	107.5	24.51	24.51	80.97	
-37年目	H 2	3.3731	109.9	18.74	18.74	58.21	
-36年目	H 3	3.2434	112.5	15.34	15.34	44.74	
-35年目	H 4	3.1187	114.1	16.72	16.72	46.27	
-34年目	H 5	2.9987	114.4	13.86	13.86	36.75	
-33年目	H 6	2.8834	114.3	7.35	7.35	18.75	
-32年目	H 7	2.7725	113.7	6.09	6.09	15.04	
-31年目	H 8	2.6658	113.2	14.21	14.21	33.96	
-30年目	H 9	2.5633	114.2	7.98	7.98	18.13	
-29年目	H 10	2.4647	113.6	14.57	14.57	31.99	
-28年目	H 11	2.3699	112.0	26.76	26.76	57.30	
-27年目	H 12	2.2788	110.7	7.65	7.65	15.93	
-26年目	H 13	2.1911	109.4	11.14	11.14	25.59	
-25年目	H 14	2.1068	107.6	3.52	3.52	6.98	
-24年目	H 15	2.0258	106.1	15.44	15.44	29.84	
-23年目	H 16	1.9479	105.0	2.33	2.33	4.38	
-22年目	H 17	1.8730	103.7	1.33	1.33	2.44	
-21年目	H 18	1.8009	103.0	9.33	9.33	16.52	
-20年目	H 19	1.7317	102.1	15.81	15.81	27.13	
-19年目	H 20	1.6651	101.6	26.71	26.71	44.30	
-18年目	H 21	1.6010	100.3	31.95	31.95	51.61	
-17年目	H 22	1.5395	98.6	28.30	28.30	44.72	
-16年目	H 23	1.4802	97.2	19.05	19.05	29.35	
-15年目	H 24	1.4233	96.4	45.61	45.61	68.16	
-14年目	H 25	1.3686	96.4	29.79	29.79	42.80	
-13年目	H 26	1.3159	98.7	22.48	22.48	30.34	
-12年目	H 27	1.2653	100.2	14.78	14.78	18.88	
-11年目	H 28	1.2167	100.3	19.10	19.10	23.44	
-10年目	H 29	1.1699	100.5	13.70	13.70	16.14	
-9年目	H 30	1.1249	100.4	8.99	8.99	10.19	
-8年目	R 1	1.0816	101.2	22.61	22.61	24.45	
-7年目	R 2	1.0400	101.2	27.82	27.82	28.94	
基準年	R 3	1.0000	101.2	18.03	18.03	18.03	
-5年目	R 4	0.9615	101.2	24.15	24.15	23.22	
-4年目	R 5	0.9246	101.2	28.08	28.08	25.96	
-3年目	R 6	0.8890	101.2	24.65	24.65	21.91	
-2年目	R 7	0.8548	101.2	20.43	20.43	17.46	
-1年目	R 8	0.8219	101.2	10.92	10.92	8.97	
暫定供用開始年次	R 9	0.7903	101.2	4.70	4.70	3.71	5.08
1年目	R 10	0.7599	101.2	5.89	5.89	4.48	3.86
2年目	R 11	0.7307	101.2	11.25	11.25	8.22	5.08
3年目	R 12	0.7026	101.2	11.82	11.82	8.30	3.57
4年目	R 13	0.6756	101.2	11.70	11.70	7.90	3.43
5年目	R 14	0.6496	101.2	11.92	11.92	7.74	3.30
6年目	R 15	0.6246	101.2	9.27	9.27	5.79	3.17
7年目	R 16	0.6006	101.2	9.06	9.06	5.44	3.05
8年目	R 17	0.5775	101.2	5.77	5.77	3.33	2.93
9年目	R 18	0.5553	101.2	0.91	0.91	0.50	2.82
供用開始年次	R 19	0.5339	101.2			10.58	5.65
11年目	R 20	0.5134	101.2			10.58	5.43
12年目	R 21	0.4936	101.2			10.58	5.22
13年目	R 22	0.4746	101.2			10.58	5.02
14年目	R 23	0.4564	101.2			10.58	4.83
15年目	R 24	0.4388	101.2			10.58	4.64
16年目	R 25	0.4220	101.2			10.58	4.47
17年目	R 26	0.4057	101.2			10.58	4.29
18年目	R 27	0.3901	101.2			10.58	4.13
19年目	R 28	0.3751	101.2			10.58	3.97
20年目	R 29	0.3607	101.2			10.58	3.82
21年目	R 30	0.3468	101.2			10.58	3.67
22年目	R 31	0.3335	101.2			10.58	3.53
23年目	R 32	0.3207	101.2			10.58	3.39
24年目	R 33	0.3083	101.2			10.58	3.26
25年目	R 34	0.2965	101.2			10.58	3.14
26年目	R 35	0.2851	101.2			10.58	3.02
27年目	R 36	0.2741	101.2			10.58	2.90
28年目	R 37	0.2636	101.2			10.58	2.79
29年目	R 38	0.2534	101.2			10.58	2.68
30年目	R 39	0.2437	101.2			10.58	2.58
31年目	R 40	0.2343	101.2			10.58	2.48
32年目	R 41	0.2253	101.2			10.58	2.38
33年目	R 42	0.2166	101.2			10.58	2.29
34年目	R 43	0.2083	101.2			10.58	2.20
35年目	R 44	0.2003	101.2			10.58	2.12
36年目	R 45	0.1926	101.2			10.58	2.04
37年目	R 46	0.1852	101.2			10.58	1.96
38年目	R 47	0.1780	101.2			10.58	1.88
39年目	R 48	0.1712	101.2			10.58	1.81
40年目	R 49	0.1646	101.2			10.58	1.74
41年目	R 50	0.1583	101.2			10.58	1.67
42年目	R 51	0.1522	101.2			10.58	1.61
43年目	R 52	0.1463	101.2			10.58	1.55
44年目	R 53	0.1407	101.2			10.58	1.49
45年目	R 54	0.1353	101.2			10.58	1.43
46年目	R 55	0.1301	101.2			10.58	1.38
47年目	R 56	0.1251	101.2			10.58	1.32
48年目	R 57	0.1203	101.2			10.58	1.27
49年目	R 58	0.1157	101.2	-216.24	-25.01	10.58	1.22
合計				672.04	1755.08	474.09	150.13
単純事業費計				888.29		474.09	

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

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道155号 豊田南バイパス
(残事業)

維持管理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)
0.59	8.3	4.92

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-31年目	H 8	2.6658	113.2				
-30年目	H 9	2.5633	114.2				
-29年目	H 10	2.4647	113.6				
-28年目	H 11	2.3699	112.0				
-27年目	H 12	2.2788	110.7				
-26年目	H 13	2.1911	109.4				
-25年目	H 14	2.1068	107.6				
-24年目	H 15	2.0258	106.1				
-23年目	H 16	1.9479	105.0				
-22年目	H 17	1.8730	103.7				
-21年目	H 18	1.8009	103.0				
-20年目	H 19	1.7317	102.1				
-19年目	H 20	1.6651	101.6				
-18年目	H 21	1.6010	100.3				
-17年目	H 22	1.5395	98.6				
-16年目	H 23	1.4802	97.2				
-15年目	H 24	1.4233	96.4				
-14年目	H 25	1.3686	96.4				
-13年目	H 26	1.3159	98.7				
-12年目	H 27	1.2653	100.2				
-11年目	H 28	1.2167	100.3				
-10年目	H 29	1.1699	100.5				
-9年目	H 30	1.1249	100.4				
-8年目	R 1	1.0816	101.2				
-7年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-5年目	R 4	0.9615	101.2	24.15	23.22		
-4年目	R 5	0.9246	101.2	28.08	25.96		
-3年目	R 6	0.8890	101.2	24.65	21.91		
-2年目	R 7	0.8548	101.2	20.43	17.46		
-1年目	R 8	0.8219	101.2	10.92	8.97		
暫定供用開始年次	R 9	0.7903	101.2	4.70	3.71	1.25	0.98
1年目	R 10	0.7599	101.2	5.89	4.48	1.25	0.95
2年目	R 11	0.7307	101.2	11.25	8.22	1.25	0.91
3年目	R 12	0.7026	101.2	11.82	8.30	1.25	0.88
4年目	R 13	0.6756	101.2	11.70	7.90	1.25	0.84
5年目	R 14	0.6496	101.2	11.92	7.74	1.25	0.81
6年目	R 15	0.6246	101.2	9.27	5.79	1.25	0.78
7年目	R 16	0.6006	101.2	9.06	5.44	1.25	0.75
8年目	R 17	0.5775	101.2	5.77	3.33	1.25	0.72
9年目	R 18	0.5553	101.2	0.91	0.50	1.25	0.69
供用開始年次	R 19	0.5339	101.2			4.47	2.39
11年目	R 20	0.5134	101.2			4.47	2.30
12年目	R 21	0.4936	101.2			4.47	2.21
13年目	R 22	0.4746	101.2			4.47	2.12
14年目	R 23	0.4564	101.2			4.47	2.04
15年目	R 24	0.4388	101.2			4.47	1.96
16年目	R 25	0.4220	101.2			4.47	1.89
17年目	R 26	0.4057	101.2			4.47	1.81
18年目	R 27	0.3901	101.2			4.47	1.74
19年目	R 28	0.3751	101.2			4.47	1.68
20年目	R 29	0.3607	101.2			4.47	1.61
21年目	R 30	0.3468	101.2			4.47	1.55
22年目	R 31	0.3335	101.2			4.47	1.49
23年目	R 32	0.3207	101.2			4.47	1.43
24年目	R 33	0.3083	101.2			4.47	1.38
25年目	R 34	0.2965	101.2			4.47	1.33
26年目	R 35	0.2851	101.2			4.47	1.27
27年目	R 36	0.2741	101.2			4.47	1.23
28年目	R 37	0.2636	101.2			4.47	1.18
29年目	R 38	0.2534	101.2			4.47	1.13
30年目	R 39	0.2437	101.2			4.47	1.09
31年目	R 40	0.2343	101.2			4.47	1.05
32年目	R 41	0.2253	101.2			4.47	1.01
33年目	R 42	0.2166	101.2			4.47	0.97
34年目	R 43	0.2083	101.2			4.47	0.93
35年目	R 44	0.2003	101.2			4.47	0.90
36年目	R 45	0.1926	101.2			4.47	0.86
37年目	R 46	0.1852	101.2			4.47	0.83
38年目	R 47	0.1780	101.2			4.47	0.80
39年目	R 48	0.1712	101.2			4.47	0.77
40年目	R 49	0.1646	101.2			4.47	0.74
41年目	R 50	0.1583	101.2			4.47	0.71
42年目	R 51	0.1522	101.2			4.47	0.68
43年目	R 52	0.1463	101.2			4.47	0.65
44年目	R 53	0.1407	101.2			4.47	0.63
45年目	R 54	0.1353	101.2			4.47	0.61
46年目	R 55	0.1301	101.2			4.47	0.58
47年目	R 56	0.1251	101.2			4.47	0.56
48年目	R 57	0.1203	101.2			4.47	0.54
49年目	R 58	0.1157	101.2	-0.33	-0.04	4.47	0.52
合計				190.18	152.92	191.36	57.48
単純事業費計				190.51		191.36	

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

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

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				56,389	
	改良費				26,886	
		土工	m ³	2,170,195	6,446	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	22,751	613	
		法面工	m ²	62,207	566	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	2	10,797	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	3,684	1,161	
		函渠工	m	670	3,422	ボックスカルバート(美山地区)
		調整池工	式	1	193	
		排水工	m	54,950	1,488	
		中央分離帯工	m	10,531	247	
		雑工	式	1	1,953	機能補償道路・水路・横断歩道橋等
	橋梁費				20,672	
		100m以上	m	1,993	17,737	8橋
		100m未満	m	402	2,935	5橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				5,400	
		車道舗装	m ²	402,495	4,968	
		その他舗装	m ²	123,324	432	
	付帯施設費				2,931	
		交通管理施設工	式	1	2,931	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工				500	
		仮設工	式	1	500	
②	用地及補償費				26,849	
	用地費		m ²	600,820	21,624	
		宅地	m ²	133,719	6,475	
		田畑	m ²	402,917	14,285	
		山林・原野	m ²	48,139	368	
		その他	m ²	16,046	495	
	補償費	式		1	5,225	
③	間接経費	式		1	9,862	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				93,100	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

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

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	12.9	3,840	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	48,310	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			52,150	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

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

■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				18,596	
	改良費				7,629	
		土工	m ³	809,500	2,942	切土(219,249m ³)、盛土(349,428m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	22,751	413	
		法面工	m ²	33,836	535	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,703	片持ばり式擁壁、重力式擁壁、L型擁壁、U型擁壁等
		管渠工	m	847	537	
		函渠工	m	670	398	ボックスカルバート(美山地区)
		調整池工	式	1	193	
		排水工	m	28,460	612	
		中央分離帯工	m	2,832	63	
		雑工	式	1	233	機能補償道路・水路・横断歩道橋等
	橋梁費				8,392	
		100m以上	m	458	7,088	4橋
		100m未満	m	305	1,304	2橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,780	
		車道舗装	m ²	156,711	1,637	
		その他舗装	m ²	42,876	143	
	付帯施設費				595	
		交通管理施設工	式	1	595	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工				200	
		仮設工	式	1	200	
②	用地及補償費				83	
	用地費		m ²	3,378	33	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	3,378	33	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費	式		1	50	
③	間接経費	式		1	2,275	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				20,954	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

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

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	8.3	2,180	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	18,870	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			21,050	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出