

再 評 価 に 係 る 資 料
【道路事業】

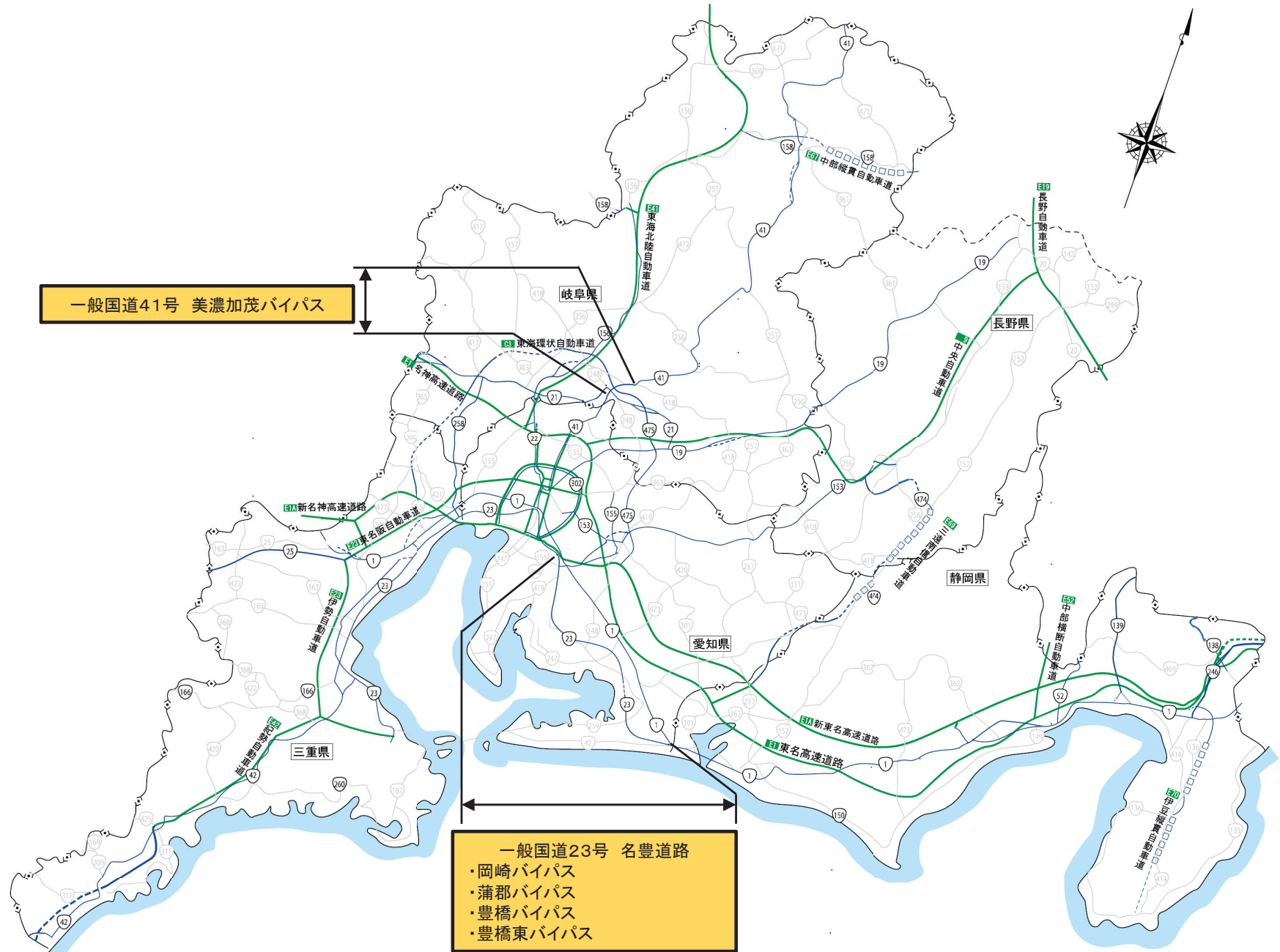
令和 4 年 9 月 9 日

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	
○一般国道23号 名豊道路（一体評価）	8
○一般国道23号 岡崎バイパス	21
○一般国道23号 蒲郡バイパス	43
○一般国道23号 豊橋バイパス	65
○一般国道23号 豊橋東バイパス	87
○一般国道41号 美濃加茂バイパス	109

事業評価対象箇所(第2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	2次	⑤	愛知	23	一般国道23号岡崎バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6kmのバイパス事業である。	14.6	S55 S62	S50 S51	S55	S61	14.6	1,040	約81	・岡崎バイパスは、幸田須美IC～安城西尾ICが昭和55年度、幸田芦谷IC～幸田須美ICが昭和62年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済。そのうち延長5.5kmが完成4車線開通している。 ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約8%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・幸田芦谷IC～西尾東IC間(延長9.1km)は、4車線化に向けて整備を推進。	【一体】事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】事業全体(8.6) 残事業(9.0)	事業継続	
2	2次	⑤	愛知	23	一般国道23号蒲郡バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。	15	H9 H19	H3	H15	H18	5.9	1,467	約72	・一般国道23号蒲郡バイパスは、蒲郡IC～幸田芦谷ICが平成9年度、豊川IC～蒲郡ICが平成19年度に事業化し、延長5.9kmが暫定2車線で開通している。 ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・豊川IC～蒲郡IC間(延長9.1km)は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。	【一体】事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】事業全体(2.8) 残事業(9.4)	事業継続	
3	2次	⑤	愛知	23	一般国道23号豊橋バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋バイパスは、高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。	17.6	S48 H1	S49 S61 H3	S50	S55	17.6	1,707	約85	・一般国道23号豊橋バイパスは、大崎IC～豊川ICが昭和48年度、野依IC～大崎ICが平成元年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済であり、うち9.4kmが完成4車線開通している。 ・豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出台数うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・野依IC～大崎IC間(延長4.0km)は4車線化に向けて、整備を推進。	【一体】事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】事業全体(5.1) 残事業(8.3)	事業継続	
4	2次	⑤	愛知	23	一般国道23号豊橋東バイパス	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。	9.2	H4	S61	H7	H14	9.2	489	約91	・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。 ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。 ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出台数うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。 ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。	・豊橋東IC～野依IC間(延長9.2km)は、4車線化に向けて整備を推進。	【一体】事業全体(5.3) 残事業(8.0) 【個別】事業全体(5.7) 残事業(22.0)	事業継続	
5	2次	④	岐阜	41	一般国道41号美濃加茂バイパス	一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスである。 美濃加茂バイパスに並行する国道21号、県道371号(旧国道41号現道)には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいる。	9.4	S49	S49 S55	S53	S58	9.4	645	約78	・一般国道21号坂祝バイパスが平成28年3月に開通している。 ・一般国道21号坂祝バイパスの開通後、美濃加茂バイパスでは、平面4車線供用している太田町交差点付近の交通量が増加し、朝夕ピーク時に著しい渋滞が発生している。(最大渋滞量230m:令和3年2月17日18時台) ・美濃加茂市は美濃加茂バイパス全線開通後、周辺町村と「みのかもて自治体立園」に関する協定を締結し、園域全体の活性化、人口定住を図っている。 ・美濃加茂バイパスの整備進展に伴い、沿線地域では多くの企業立地に伴い工場事業所数等が増加し、人口が増加するなど地域経済が発展している。	・関連する周辺事業の整備状況や、美濃加茂市周辺における荷来ネットワークの検討状況を踏まえ、完成4車線化に向けた調査設計を推進する。	【個別】事業全体(1.8) 残事業(2.6)	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4年度 事業名: 一般国道23号 岡崎バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 高見 泰彦

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	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加は10%以内(前回:45年間→49年間 約8.9%増加)	□ ■
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30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4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:6,213,897TE/日→今回:6,027,480TE/日 約3.0%減少)	■
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) (残事業) 交通量 B/C=7.7 交通量 B/C=8.1 事業費 B/C=8.5 事業費 B/C=8.3 事業期間 B/C=8.5 事業期間 B/C=8.7	■
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)	一般国道23号名豊道路として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が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4年度 事業名: 一般国道23号 蒲郡バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 高見 泰彦

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	業費の増加は10%以上(前回1,307億円→今回1,467億円 約12.2%増加)	□ □
事業期間の増加	事業期間の増加は10%以内(前回:36年間→39年間 約8.3%増加)	□ ■
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30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4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:6,782,549TE/日→今回:6,768,306TE/日 約2.1%減少)	■
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=2.8 事業費 B/C=3.0 事業期間 B/C=2.7 (残事業) 交通量 B/C=8.3 事業費 B/C=8.5 事業期間 B/C=8.8	■
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** 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4年度 事業名: 一般国道23号 豊橋バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 高見 泰彦

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	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加は10%以内(前回:56年間→57年間 約1.8%増加)	□ ■
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30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4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:6,782,549TE/日→今回:6,551,942TE/日 約3.4%減少)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)が新規事業化されている	□
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=4.5 交通量 B/C=6.3 事業費 B/C=5.0 事業費 B/C=6.6 事業期間 B/C=5.0 事業期間 B/C=6.6	■
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23号名豊道路として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が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4年度 事業名: 一般国道23号 豊橋東バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 高見 泰彦

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	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の増加は10%以内(前回:35年間→38年間 約8.6%増加)	□ ■
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30年2月)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4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:4,817,095TE/日→今回:4,874,900TE/日 約1.2%減少)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)が新規事業化されている	□
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=5.1 事業費 B/C=5.7 事業期間 B/C=5.5 (残事業) 交通量 B/C=19.8 事業費 B/C=21.3 事業期間 B/C=21.3	■
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23号名豊道路として一体評価を行うものであり、前回から事業費増加が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4年度 事業名: 一般国道41号 美濃加茂バイパス
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 高見 泰彦

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	変更がない	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以内(前回:52年間→今回:57年間 約9.6%増加)	<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)→今回:費用便益分析マニュアル(令和4年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の増加が約7% (前回:6,405,688TE/日→今回:6,884,717TE/日 約7%増加)	■
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) (残事業) 交通量 B/C=1.5 交通量 B/C=2.2 事業費 B/C=1.7 事業費 B/C=2.2 事業期間 B/C=1.7 事業期間 B/C=2.3	■
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)	(自由記述)	—

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

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP ・その他の別
一般国道23号	名豊道路 (豊橋東IC~ 豊明IC)	L=72.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
65,300台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	5,161億円	2,232億円	1,662億円	9,055億円
うち残事業分	847億円	797億円		1,644億円
基準年における 現在価値 (C)	9,785億円	1,356億円	433億円	11,574億円
うち残事業分	690億円	296億円		986億円

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4年度			
供用年	平成2年度、平成9年度、平成10年度、平成15年度、平成19年度、 平成20年度、平成25年度、平成26年度、平成28年度、令和7年度、 令和9年度、令和11年度、令和12年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	226億円	9.1億円	1.6億円	237億円
基準年における 現在価値 (B)	57,770億円	3,055億円	388億円	61,213億円
うち残事業分	7,217億円	654億円	51億円	7,921億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.3
経済的純現在価値（事業全体）	49,639億円
経済的内部収益率（事業全体）	16.9%
費用便益比（残事業）	8.0
経済的純現在価値（残事業）	6,936億円
経済的内部収益率（残事業）	40.5%

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	65,300台/日	±10%	4.8～5.8
事業費	5,161億円	±10%	5.3～5.3
事業期間	64年	±20%	5.3～5.3

【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	65,300台/日	±10%	7.2～8.8
事業費	847億円	±10%	7.5～8.6
事業期間	13年	±20%	7.9～8.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（事業全体）

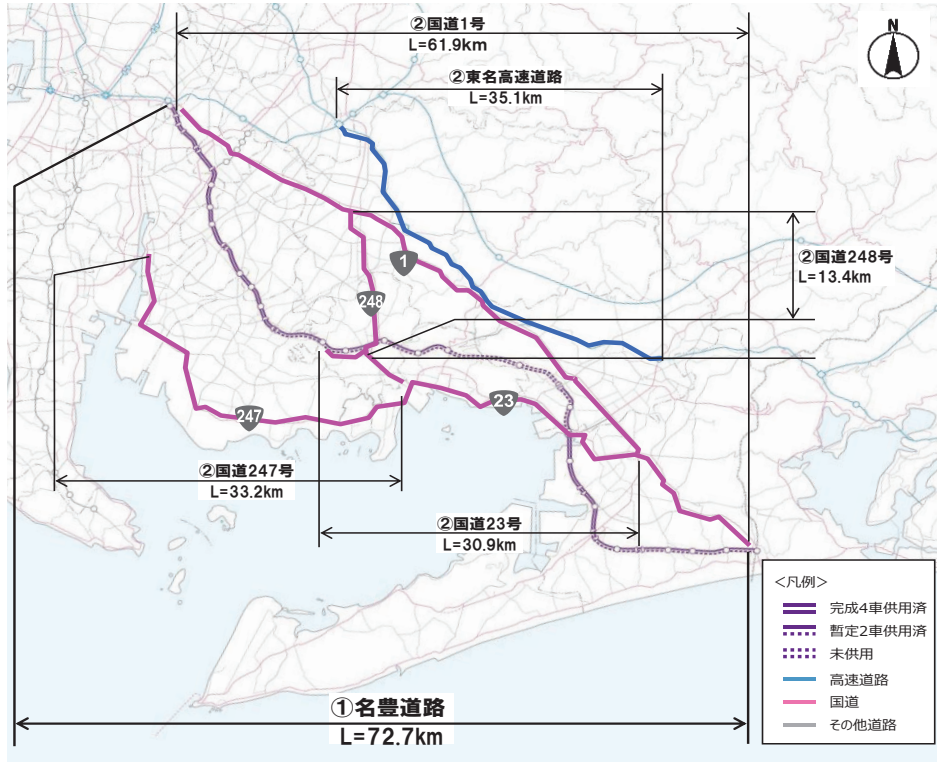
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間: 72.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	65,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	83.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	1176.76	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道1号: 61.9km	交通量	[台/日]	43,300	35,800
		走行時間	[分]	156.2	139.1
		走行時間費用	[億円/年]	1761.65	1378.40
	国道23号: 30.9km	交通量	[台/日]	18,000	10,600
		走行時間	[分]	73.8	66.4
		走行時間費用	[億円/年]	343.96	177.43
	東名高速 道路: 35.1km	交通量	[台/日]	80,700	69,200
		走行時間	[分]	26.0	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	256.36	226.99
	国道247 号: 33.2km	交通量	[台/日]	20,300	17,900
		走行時間	[分]	84.9	82.2
		走行時間費用	[億円/年]	446.92	376.48
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	39,800	37,400
		走行時間	[分]	34.5	33.3
		走行時間費用	[億円/年]	419.69	378.98
③その他道路合計 : 4277.4km	走行時間費用	[億円/年]	30,090.69	28,115.19	

			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: 4524.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	33,319.28	31,830.23	1,489.04

- ※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23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC（残事業）

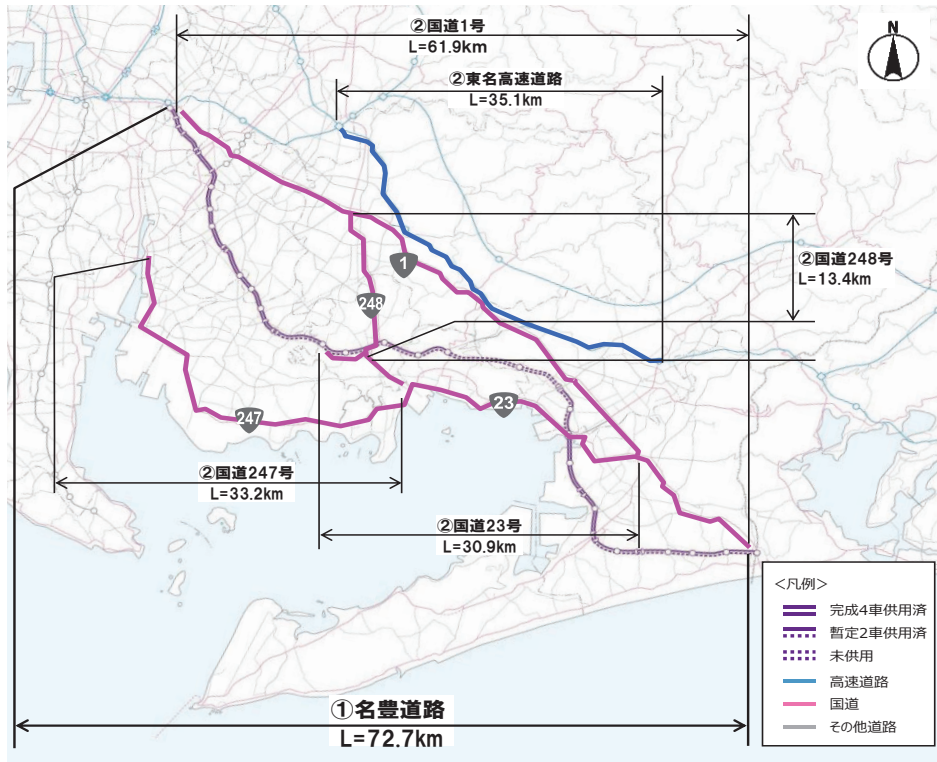
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間: 72.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,200	65,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	66.8	83.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	730.30	1176.76	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道1号: 61.9km	交通量	[台/日]	39,200	35,800
		走行時間	[分]	143.9	139.1
		走行時間費用	[億円/年]	1513.62	1378.40
	国道23号: 30.9km	交通量	[台/日]	18,000	10,600
		走行時間	[分]	69.9	66.4
		走行時間費用	[億円/年]	302.83	177.43
	東名高速 道路: 35.1km	交通量	[台/日]	76,100	69,200
		走行時間	[分]	26.0	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	234.83	226.99
	国道247 号: 33.2km	交通量	[台/日]	18,000	17,900
		走行時間	[分]	83.1	82.2
		走行時間費用	[億円/年]	381.08	376.48
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	38,000	37,400
		走行時間	[分]	35.0	33.3
		走行時間費用	[億円/年]	383.00	378.98
③その他道路合計 : 4277.4km	走行時間費用	[億円/年]	28,756.18	28,115.19	

			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: 4524.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,301.84	31,830.23	471.61

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

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC

(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 (令和4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4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27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"/>	

(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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
		更新費の設定根拠を記載 更新計画、過年度の施工実績をもとに算出		
	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23号 名豊道路 豊橋東IC～豊明IC
(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)		
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	
基準年	2022	R 4	1.0000	101.9						
-2年目	2023	R 5	0.9615	101.9	97.25	93.51				
-1年目	2024	R 6	0.9246	101.9	85.48	79.03				
暫定供用開始年次	2025	R 7	0.8890	101.9	34.39	30.57	8.05	7.16		
1年目	2026	R 8	0.8548	101.9	121.30	103.69	8.05	6.88		
部分供用開始年次	2027	R 9	0.8219	101.9	129.63	106.55	8.64	7.10		
3年目	2028	R 10	0.7903	101.9	152.16	120.26	8.64	6.83		
部分供用開始年次	2029	R 11	0.7599	101.9	61.69	46.88	9.64	7.33		
部分供用開始年次	2030	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	15.30	11.18		
6年目	2031	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	15.30	10.75		
7年目	2032	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	15.30	10.34		
8年目	2033	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	15.30	9.94		
9年目	2034	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	15.30	9.56		
10年目	2035	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	15.30	9.19		
供用開始年次	2036	R 18	0.5775	101.9			16.97	9.80		
12年目	2037	R 19	0.5553	101.9			16.97	9.42		
13年目	2038	R 20	0.5339	101.9			16.97	9.06		
14年目	2039	R 21	0.5134	101.9			16.97	8.71		
15年目	2040	R 22	0.4936	101.9			16.97	8.38		
16年目	2041	R 23	0.4746	101.9			16.97	8.05		
17年目	2042	R 24	0.4564	101.9			16.97	7.74		
18年目	2043	R 25	0.4388	101.9			16.97	7.45		
19年目	2044	R 26	0.4220	101.9			16.97	7.16		
20年目	2045	R 27	0.4057	101.9			16.97	6.89		
21年目	2046	R 28	0.3901	101.9			16.97	6.62		
22年目	2047	R 29	0.3751	101.9			16.97	6.37		
23年目	2048	R 30	0.3607	101.9			16.97	6.12		
24年目	2049	R 31	0.3468	101.9			16.97	5.89		
25年目	2050	R 32	0.3335	101.9			16.97	5.66		
26年目	2051	R 33	0.3207	101.9			16.97	5.44		
27年目	2052	R 34	0.3083	101.9			16.97	5.23		
28年目	2053	R 35	0.2965	101.9			16.97	5.03		
29年目	2054	R 36	0.2851	101.9			16.97	4.84		
30年目	2055	R 37	0.2741	101.9			16.97	4.65		
31年目	2056	R 38	0.2636	101.9			16.97	4.47		
32年目	2057	R 39	0.2534	101.9			16.97	4.30		
33年目	2058	R 40	0.2437	101.9			16.97	4.14		
34年目	2059	R 41	0.2343	101.9			16.97	3.98		
35年目	2060	R 42	0.2253	101.9			16.97	3.82		
36年目	2061	R 43	0.2166	101.9			16.97	3.68		
37年目	2062	R 44	0.2083	101.9			16.97	3.53		
38年目	2063	R 45	0.2003	101.9			16.97	3.40		
39年目	2064	R 46	0.1926	101.9			16.97	3.27		
40年目	2065	R 47	0.1852	101.9			16.97	3.14		
41年目	2066	R 48	0.1780	101.9			16.97	3.02		
42年目	2067	R 49	0.1712	101.9			16.97	2.91		
43年目	2068	R 50	0.1646	101.9			16.97	2.79		
44年目	2069	R 51	0.1583	101.9			16.97	2.69		
45年目	2070	R 52	0.1522	101.9			16.97	2.58		
46年目	2071	R 53	0.1463	101.9			16.97	2.48		
47年目	2072	R 54	0.1407	101.9			16.97	2.39		
48年目	2073	R 55	0.1353	101.9			16.97	2.30		
49年目	2074	R 56	0.1301	101.9	-10.88	-1.42	16.97	2.21		
合計					836.45	689.68	796.65	295.87	0.00	0.00
単純事業費計					847.33		796.65		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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5年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 <small>おかさき</small> 岡崎バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町			延長	14.6 km	
事業概要						
<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6 kmのバイパス事業である。</p>						
S55年度事業化 S62年度事業化	S50年度都市計画決定 S51年度都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	1,040億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約81%	供用済延長	14.6 km	
計画交通量	66,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (8.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費 ±10%) B/C=7.5~8.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）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（三河港）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"> ・区画整理（西尾西山地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。

一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・岡崎バイパスは、幸田須美IC～安城西尾ICが昭和55年度、幸田芦谷IC～幸田須美ICが昭和62年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済。そのうち延長5.5kmが完成4車線開通している。
- ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約8%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約81%（令和4年3月末）。用地取得率は100%（令和4年3月末）
- ・西尾東IC～安城西尾IC間（延長5.5km）は、平成27年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・幸田芦谷IC～西尾東IC間（延長9.1km）は、4車線化に向けて整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

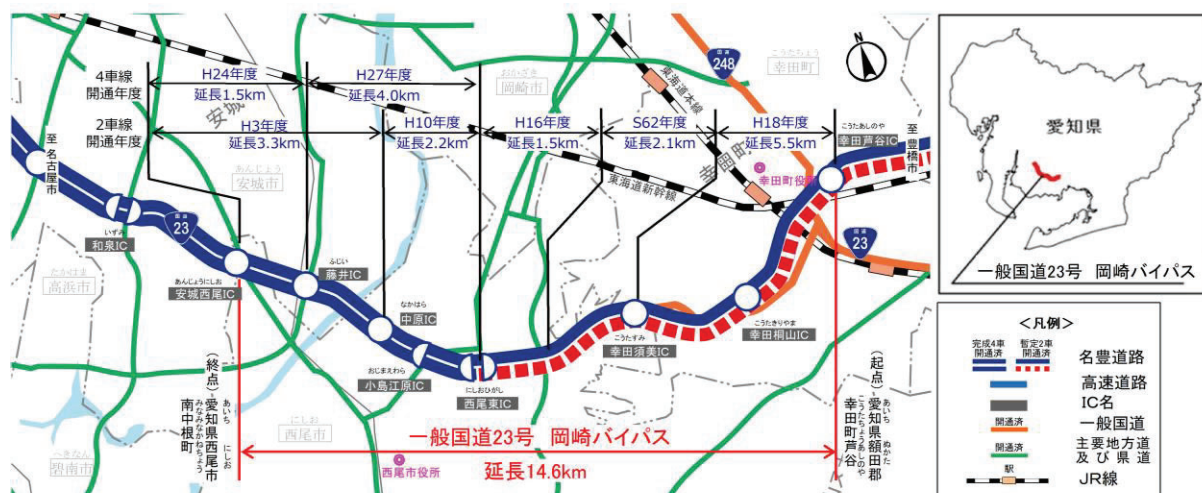
対応方針（原案）

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の。

(再評価)

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

事業名	一般国道23号 岡崎バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=8.6 (経済的純現在価値(B-C)=18,180億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.2%) 残事業:費用便益比(B/C)=9.0 (経済的純現在価値(B-C)= 1,493億円、経済的内部収益率(EIRR)=34.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
I.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):20,662万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,712万人・時間/年(34,971万人・時間/年⇒33,259万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):229.8万人・時間/年(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 並行区間等の渋滞損失削減率:約2割削減(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西)
	□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道23号(額田郡幸田町大字深溝中川:H27センサス[23300230280]) 改善見込み
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄バス:上郷線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・坂戸線(国道1号利用) 名鉄バス:竜美丘・日名町線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎・安城線(国道1号利用) 名鉄バス:美合線(国道1号利用) 名鉄バス:岡崎南市内線(国道1号利用) 名鉄バス:桜形線(国道1号利用) 名鉄バス:大樹寺・市民病院線(国道1号利用) 名鉄バス:大門駅市民病院線(国道1号利用)
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	新幹線駅(三河安城駅)へのアクセス性向上(幸田町～三河安城駅:約49分→44分)
	■ 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)へのアクセス性向上(蒲郡市～中部国際空港:約117分⇒約97分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	(土地区画整理事業) ・西尾市(R4.5.18時点):西尾国森地区、西尾西山地区、西尾寺津越狐塚地区、西尾上矢田北部地区、西尾天神前地区 ・岡崎市(4.5.18時点):岡崎駅東地区、岡崎駅針崎地区、岡崎養川南部地区、岡崎駅南地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「名豊道路」の一部として全区間指定
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援。 (同意年月日:H3.3.29、特定地域面積:82,000ha、重点整備地区面積:8,000ha、地区数:6地区)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(高浜市~豊川稲荷:約103分⇒約84分、R2年間入れ込み客数:約376万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(安城更生病院)へのアクセス性向上(幸田町~安城更生病院:約50分⇒約31分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛知県地域防災計画(R3.7.30)：第一次緊急輸送路の位置付け
		<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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：67千t/年（5,588千t/年⇒5,521千t/年）
		<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:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 排出削減量:約39.7t/年(約139.7t/年⇒約100.0t/年)、排出削減率:3割削減 バイパス等についてNox排出増加量:213.3t/年
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県岡崎市田町～岡崎市本宿西) 排出削減量:約2.3t/年(約8.1t/年⇒約5.8t/年)、排出削減率:3割削減 バイパス等についてSPM排出増加量:11.9t/年	
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
	5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる			

(再評価)

様式-2

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23号	岡崎バイパス	L=14.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
66,000台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	992億円	297億円		1,289億円
うち残事業分	183億円	99億円		282億円
基準年における 現在価値 (C)	2,169億円	227億円		2,396億円
うち残事業分	153億円	34億円		187億円

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4年度			
供用年	平成19年度、平成25年度、平成28年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	351億円	32億円	0.81億円	384億円
基準年における 現在価値 (B)	18,879億円	1,629億円	68億円	20,576億円
うち残事業分	1,581億円	87億円	12億円	1,680億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	8.6
経済的純現在価値（事業全体）	18,180億円
経済的内部収益率（事業全体）	13.2%
費用便益比（残事業）	9.0
経済的純現在価値（残事業）	1,493億円
経済的内部収益率（残事業）	34.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	66,000台/日	±10%	7.7～9.4
事業費	992億円	±10%	8.5～8.6
事業期間	49年	±20%	8.4～8.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	66,000台/日	±10%	8.1～9.9
事業費	183億円	±10%	8.3～9.8
事業期間	6年	±20%	8.4～9.4

交通状況の変化

様式-3①

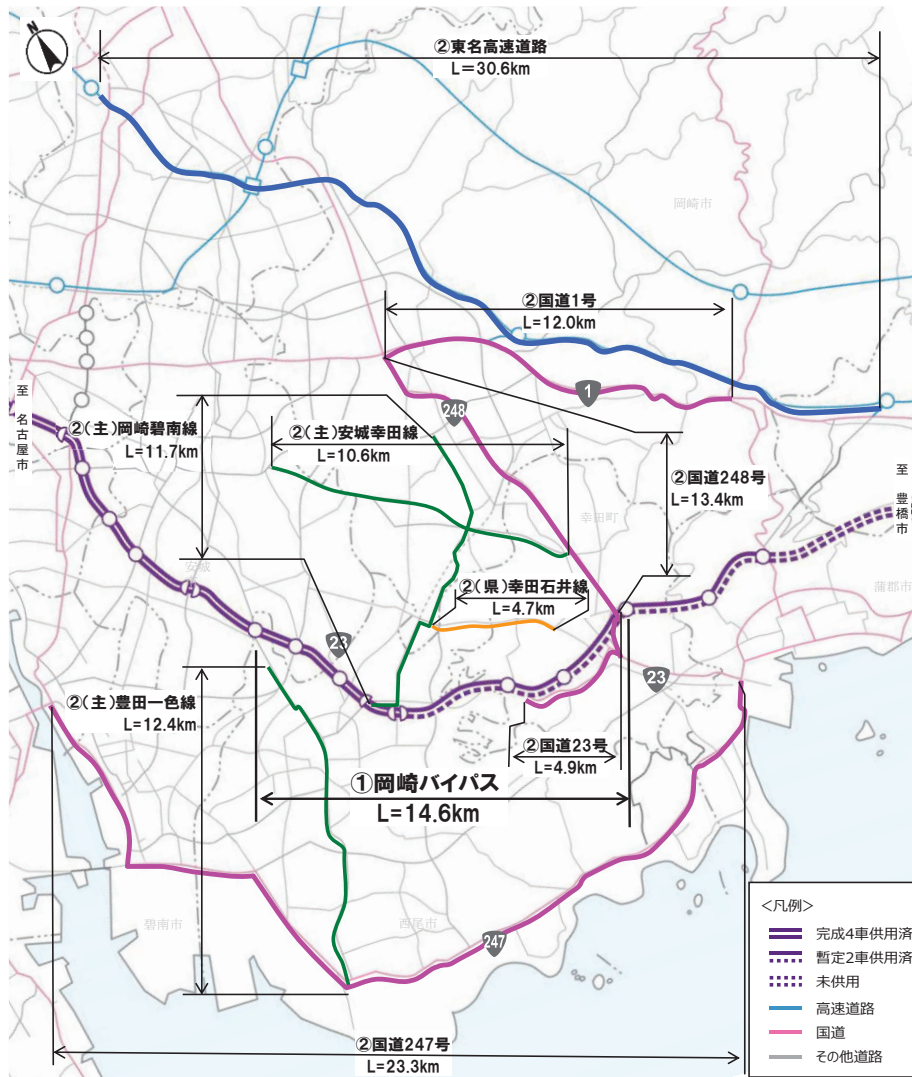
事業名：一般国道23号 岡崎バイパス（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:14.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	66,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	16.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	244.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)安城 幸田線: 10.6km	交通量	[台/日]	21,700	15,200
		走行時間	[分]	35.6	33.8
		走行時間費用	[億円/年]	201.20	144.28
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	44,500	39,800
		走行時間	[分]	33.6	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	435.12	369.44
	(主)豊田 一色線: 12.4km	交通量	[台/日]	22,200	15,800
		走行時間	[分]	50.7	45.9
		走行時間費用	[億円/年]	310.25	202.30
	国道247 号: 23.3km	交通量	[台/日]	19,600	17,800
		走行時間	[分]	85.0	82.8
		走行時間費用	[億円/年]	421.17	376.48
	国道1号: 12.0km	交通量	[台/日]	45,000	39,200
		走行時間	[分]	33.5	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	411.15	352.31
	(主)岡崎 碧南線: 11.7km	交通量	[台/日]	15,900	13,600
		走行時間	[分]	32.3	29.9
		走行時間費用	[億円/年]	153.54	125.88
	東名高速 道路: 30.6km	交通量	[台/日]	77,100	69,800
		走行時間	[分]	23.0	22.2
		走行時間費用	[億円/年]	217.82	216.39
国道23号: 4.9km	交通量	[台/日]	12,500	5,500	
	走行時間	[分]	14.7	12.7	
	走行時間費用	[億円/年]	40.51	17.68	
(県)幸田 石井線: 4.7km	交通量	[台/日]	11,500	5,700	
	走行時間	[分]	11.1	9.5	
	走行時間費用	[億円/年]	33.21	14.18	
③その他道路合計 : 2954.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,572.07	17,166.36	
			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: 3092.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,796.05	19,230.22	565.82

- ※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

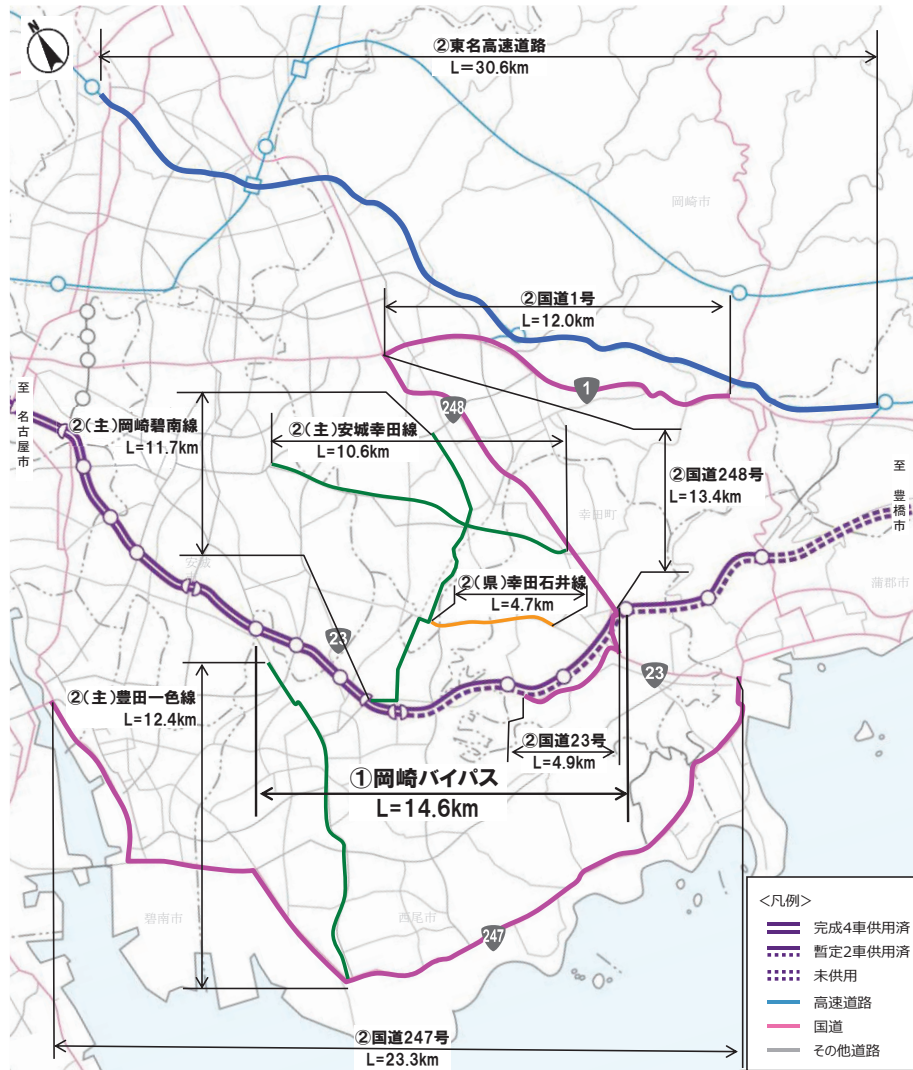
事業名：一般国道23号 岡崎バイパス（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:14.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	35,800	66,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	19.1	16.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	156.85	244.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)安城 幸田線: 10.6km	交通量	[台/日]	16,700	15,200
		走行時間	[分]	34.2	33.8
		走行時間費用	[億円/年]	157.33	144.28
	国道248 号: 13.4km	交通量	[台/日]	44,000	39,800
		走行時間	[分]	33.0	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	418.25	369.44
	(主)豊田 一色線: 12.4km	交通量	[台/日]	17,200	15,800
		走行時間	[分]	49.5	45.9
		走行時間費用	[億円/年]	238.63	202.30
	国道247 号: 23.3km	交通量	[台/日]	18,700	17,800
		走行時間	[分]	83.5	82.8
		走行時間費用	[億円/年]	395.00	376.48
	国道1号: 12.0km	交通量	[台/日]	42,600	39,200
		走行時間	[分]	32.6	31.0
		走行時間費用	[億円/年]	389.54	352.31
	(主)岡崎 碧南線: 11.7km	交通量	[台/日]	15,500	13,600
		走行時間	[分]	31.7	29.9
		走行時間費用	[億円/年]	148.83	125.88
	東名高速 道路: 30.6km	交通量	[台/日]	70,400	69,800
		走行時間	[分]	24.0	22.2
		走行時間費用	[億円/年]	231.00	216.39
国道23号: 4.9km	交通量	[台/日]	10,500	5,500	
	走行時間	[分]	13.5	12.7	
	走行時間費用	[億円/年]	32.58	17.68	
(県)幸田 石井線: 4.7km	交通量	[台/日]	11,000	5,700	
	走行時間	[分]	10.6	9.5	
	走行時間費用	[億円/年]	28.59	14.18	
③その他道路合計 : 2954.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,130.97	17,166.36	
			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
合計: 3092.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,327.57	19,230.22	97.34

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 岡崎バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4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4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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	
推計に用いたOD表	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	
	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"/> (H27センサス)	
推計に用いたOD表	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"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	() 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
	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				

事業名:一般国道23号 岡崎バイパス

(4)

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

				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)	
				0.49		14.6		7.17	
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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-27年目	S 55	5.1928	95.3	1.60	8.88				
-26年目	S 56	4.9931	97.8	3.51	18.27				
-25年目	S 57	4.8010	98.9	5.40	26.72				
-24年目	S 58	4.6164	99.8	13.10	61.72				
-23年目	S 59	4.4388	101.8	8.60	38.20				
-22年目	S 60	4.2681	102.6	15.40	65.28				
-21年目	S 61	4.1039	104.4	17.20	68.92				
-20年目	S 62	3.9461	104.1	11.40	44.01				
-19年目	S 63	3.7943	104.7	44.40	163.96				
-18年目	H 1	3.6484	107.5	31.22	108.02				
-17年目	H 2	3.5081	109.9	45.79	148.97				
-16年目	H 3	3.3731	112.5	43.34	132.39				
-15年目	H 4	3.2434	114.1	17.48	50.64				
-14年目	H 5	3.1187	114.4	39.58	109.95				
-13年目	H 6	2.9987	114.3	28.05	74.98				
-12年目	H 7	2.8834	113.7	29.79	76.97				
-11年目	H 8	2.7725	113.2	19.73	49.24				
-10年目	H 9	2.6658	114.2	13.01	30.94				
-9年目	H 10	2.5633	113.6	22.89	52.63				
-8年目	H 11	2.4647	112.0	7.73	17.33				
-7年目	H 12	2.3699	110.7	35.15	76.67				
-6年目	H 13	2.2788	109.4	14.39	30.54				
-5年目	H 14	2.1911	107.6	28.40	58.93				
-4年目	H 15	2.1068	106.1	27.82	56.29				
-3年目	H 16	2.0258	105.0	36.71	72.16				
-2年目	H 17	1.9479	103.7	52.88	101.23				
-1年目	H 18	1.8730	103.0	35.76	66.27				
暫定供用開始年次	H 19	1.8009	102.1	9.43	16.95	4.70	8.45		
1年目	H 20	1.7317	101.6	5.22	9.07	4.70	8.16		
2年目	H 21	1.6651	100.3	13.54	22.90	4.70	7.95		
3年目	H 22	1.6010	98.6	1.36	2.25	4.70	7.78		
4年目	H 23	1.5395	97.2	1.30	2.10	4.70	7.59		
5年目	H 24	1.4802	96.4	23.00	35.99	4.70	7.35		
部分供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	38.42	57.80	4.92	7.40		
7年目	H 26	1.3686	98.7	37.47	52.95	4.92	6.95		
8年目	H 27	1.3159	100.2	22.98	30.76	4.92	6.58		
部分供用開始年次	H 28	1.2653	100.3	3.00	3.86	5.52	7.10		
10年目	H 29	1.2167	100.5	0.09	0.11	5.52	6.81		
11年目	H 30	1.1699	100.4	0.19	0.22	5.52	6.55		
12年目	R 1	1.1249	101.2	0.09	0.10	5.52	6.25		
13年目	R 2	1.0816	101.9	0.91	0.98	5.52	5.97		
14年目	R 3	1.0400	101.9	0.91	0.95	5.52	5.74		
基準年	R 4	1.0000	101.9	0.91	0.91	5.52	5.52		
16年目	R 5	0.9615	101.9	1.55	1.49	5.52	5.31		
17年目	R 6	0.9246	101.9	5.85	5.40	5.52	5.10		
18年目	R 7	0.8890	101.9	12.56	11.17	5.52	4.91		
19年目	R 8	0.8548	101.9	76.91	65.74	5.52	4.72		
20年目	R 9	0.8219	101.9	48.49	39.86	5.52	4.54		
21年目	R 10	0.7903	101.9	37.43	29.58	5.52	4.36		
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			6.52	4.95		
23年目	R 12	0.7307	101.9			6.52	4.76		
24年目	R 13	0.7026	101.9			6.52	4.58		
25年目	R 14	0.6756	101.9			6.52	4.40		
26年目	R 15	0.6496	101.9			6.52	4.24		
27年目	R 16	0.6246	101.9			6.52	4.07		
28年目	R 17	0.6006	101.9			6.52	3.92		
29年目	R 18	0.5775	101.9			6.52	3.77		
30年目	R 19	0.5553	101.9			6.52	3.62		
31年目	R 20	0.5339	101.9			6.52	3.48		
32年目	R 21	0.5134	101.9			6.52	3.35		
33年目	R 22	0.4936	101.9			6.52	3.22		
34年目	R 23	0.4746	101.9			6.52	3.09		
35年目	R 24	0.4564	101.9			6.52	2.98		
36年目	R 25	0.4388	101.9			6.52	2.86		
37年目	R 26	0.4220	101.9			6.52	2.75		
38年目	R 27	0.4057	101.9			6.52	2.65		
39年目	R 28	0.3901	101.9			6.52	2.54		
40年目	R 29	0.3751	101.9			6.52	2.45		
41年目	R 30	0.3607	101.9			6.52	2.35		
42年目	R 31	0.3468	101.9			6.52	2.26		
43年目	R 32	0.3335	101.9			6.52	2.17		
44年目	R 33	0.3207	101.9			6.52	2.09		
45年目	R 34	0.3083	101.9			6.52	2.01		
46年目	R 35	0.2965	101.9			6.52	1.93		
47年目	R 36	0.2851	101.9			6.52	1.86		
48年目	R 37	0.2741	101.9			6.52	1.79		
49年目	R 38	0.2636	101.9	-121.82	-32.11	6.52	1.72		
合計				870.12	2169.15	297.28	226.95	0.00	0.00
単純事業費計				991.94		297.28		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道23号 岡崎バイパス
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.24	9.1	2.18

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-6年目	R 5	0.9615	101.9	1.55	1.49				
-5年目	R 6	0.9246	101.9	5.85	5.40				
-4年目	R 7	0.8890	101.9	12.56	11.17				
-3年目	R 8	0.8548	101.9	76.91	65.74				
-2年目	R 9	0.8219	101.9	48.49	39.86				
-1年目	R 10	0.7903	101.9	37.43	29.58				
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			1.99	1.51		
1年目	R 12	0.7307	101.9			1.99	1.45		
2年目	R 13	0.7026	101.9			1.99	1.40		
3年目	R 14	0.6756	101.9			1.99	1.34		
4年目	R 15	0.6496	101.9			1.99	1.29		
5年目	R 16	0.6246	101.9			1.99	1.24		
6年目	R 17	0.6006	101.9			1.99	1.20		
7年目	R 18	0.5775	101.9			1.99	1.15		
8年目	R 19	0.5553	101.9			1.99	1.10		
9年目	R 20	0.5339	101.9			1.99	1.06		
10年目	R 21	0.5134	101.9			1.99	1.02		
11年目	R 22	0.4936	101.9			1.99	0.98		
12年目	R 23	0.4746	101.9			1.99	0.94		
13年目	R 24	0.4564	101.9			1.99	0.91		
14年目	R 25	0.4388	101.9			1.99	0.87		
15年目	R 26	0.4220	101.9			1.99	0.84		
16年目	R 27	0.4057	101.9			1.99	0.81		
17年目	R 28	0.3901	101.9			1.99	0.78		
18年目	R 29	0.3751	101.9			1.99	0.75		
19年目	R 30	0.3607	101.9			1.99	0.72		
20年目	R 31	0.3468	101.9			1.99	0.69		
21年目	R 32	0.3335	101.9			1.99	0.66		
22年目	R 33	0.3207	101.9			1.99	0.64		
23年目	R 34	0.3083	101.9			1.99	0.61		
24年目	R 35	0.2965	101.9			1.99	0.59		
25年目	R 36	0.2851	101.9			1.99	0.57		
26年目	R 37	0.2741	101.9			1.99	0.55		
27年目	R 38	0.2636	101.9			1.99	0.52		
28年目	R 39	0.2534	101.9			1.99	0.50		
29年目	R 40	0.2437	101.9			1.99	0.48		
30年目	R 41	0.2343	101.9			1.99	0.47		
31年目	R 42	0.2253	101.9			1.99	0.45		
32年目	R 43	0.2166	101.9			1.99	0.43		
33年目	R 44	0.2083	101.9			1.99	0.41		
34年目	R 45	0.2003	101.9			1.99	0.40		
35年目	R 46	0.1926	101.9			1.99	0.38		
36年目	R 47	0.1852	101.9			1.99	0.37		
37年目	R 48	0.1780	101.9			1.99	0.35		
38年目	R 49	0.1712	101.9			1.99	0.34		
39年目	R 50	0.1646	101.9			1.99	0.33		
40年目	R 51	0.1583	101.9			1.99	0.31		
41年目	R 52	0.1522	101.9			1.99	0.30		
42年目	R 53	0.1463	101.9			1.99	0.29		
43年目	R 54	0.1407	101.9			1.99	0.28		
44年目	R 55	0.1353	101.9			1.99	0.27		
45年目	R 56	0.1301	101.9			1.99	0.26		
46年目	R 57	0.1251	101.9			1.99	0.25		
47年目	R 58	0.1203	101.9			1.99	0.24		
48年目	R 59	0.1157	101.9			1.99	0.23		
49年目	R 60	0.1112	101.9			1.99	0.22		
合計				182.79	153.25	99.50	33.75	0.00	0.00
単純事業費計				182.79		99.50		0.00	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 岡崎バイパス（事業全体）

Table with columns for Year (年度), Vehicle Type (乗用車, 小型貨物車, 普通貨物車, 全車), Benefit Type (走行時間短縮便益, 走行経費減少便益, 事故減少便益), and Total (合計). Rows include '暫定供用開始年次' (1999-2003), '部分供用開始年次' (2004-2007, 2008-2011), and '供用開始年次' (2012-2038), followed by a '合計' row.

＜事業全体＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				76,934	
	改良費				4,390	
		土工	m ³	546,000	886	切土(194,800m ³)、盛土(351,200m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	72,920	235	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,279	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	465	75	
		函渠工	m	880	876	
		排水工	m	13,210	396	
		中央分離帯工	m	1,310	57	
		雑工	式	1	586	機能補償道路・水路等
	橋梁費				55,911	
		100m以上	m	9,680	45,239	38橋
		100m未満	m	1,800	10,672	70橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				11,923	
		IC	箇所	7	11,923	ダイヤモンド型(7箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,933	
		車道舗装	m ²	231,200	2,639	
		歩道舗装	m ²	100,700	294	
	付帯施設費				1,777	
		交通管理施設工	式	1	1,777	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				14,068	
	用地費		m ²		12,182	
		宅地	m ²	32,634	1,827	
		田畑	m ²	313,284	7,310	
		山林・原野	m ²	143,542	1,461	
		その他	m ²	163,169	1,584	
	補償費		式	1	1,886	
③	間接経費		式	1	12,998	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				104,000	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩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23号	岡崎バイパス	4	14.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.6	4,545	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	27,930	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			32,475	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	岡崎バイパス	2	9.1km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				18,300	
	改良費				403	
		土工	m ³	60,851	93	切土(19,036m ³)、盛土(41,815m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	2,218	4	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	167	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	283	1	
		函渠工	m			
		排水工	m	3,410	89	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	49	機能補償道路・水路等
	橋梁費				16,885	
		100m以上	m	2,376	14,411	11橋
		100m未満	m	300	2,474	8橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				835	
		車道舗装	m ²	46,590	741	
		歩道舗装	m ²	27,446	94	
	付帯施設費				177	
		交通管理施設工	式	1	177	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1		
③	間接経費		式	1	1,807	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				20,107	

【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23号	岡崎バイパス	2	9.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.1	2,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,900	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷			延長	15.0km	
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。</p>					
H9年度事業化 H19年度事業化	H3年度都市計画決定		H15年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費	1,467億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約72%	供用済延長	5.9km	
計画交通量	60,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (2.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）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（三河港）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"> ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト削減を図る等、より効率的な事業進捗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

- ・一般国道23号蒲郡バイパスは、蒲郡IC～幸田芦谷ICが平成9年度、豊川為当IC～蒲郡ICが平成19年度に事業化し、延長5.9kmが暫定2車線で開通している。
- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約72%（令和4年3月末）。用地取得率は約99%（令和4年3月末）。
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間（延長5.9km）は、平成25年度に暫定2車線供用済み。
- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）は、設計協議、用地買収を推進し、工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡市IC間（延長9.1km）は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削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の。

(再評価)

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

事業名	一般国道23号 蒲郡バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)=3,172億円、経済的内部収益率(EIRR)=8.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=9.4 (経済的純現在価値(B-C)=3,412億円、経済的内部収益率(EIRR)=58.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
I.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):22,046万人・時間/年 渋滞損失削減時間:627.8万人・時間/年(34,150万人・時間/年 ⇒ 33,522万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道23号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):300.5万人・時間/年(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚) 並行区間等の渋滞損失削減率:約5割削減(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町宇塚)
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	名鉄/バス:ラグーナ線(一般国道23号利用) 名鉄/バス:西浦病院循環線(一般国道23号利用) 名鉄/バス:丸山病院循環線(一般国道23号利用)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス向上(小坂井町～中部国際空港:約143分⇒約122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	重要港湾(三河港)へのアクセス向上(西尾市～三河港:約60分⇒約42分)
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	(土地区画整理事業施工中地区) ・蒲郡市(R4.5.18時点):蒲郡中部地区、蒲郡駅南地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「名豊道路」の一部として全区間指定
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援。 (同意年月日:H3.3.29、特定地域面積:82,000ha、重点整備地区面積:8,000ha、地区数:6地区)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(西尾市~豊川稲荷:約76分⇒約55分、R2年間入れ込み客数:約376万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(蒲郡市~豊橋市民病院:約31分⇒約30分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛知県地域防災計画(R3.7.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		■ 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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：65千t/年（5,558千t/年⇒5,494千t/年）
		● 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:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道23号(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町字塚) 排出削減量:約47.8t/年(約98.8t/年⇒約51.0t/年)、排出削減率:5割削減 バイパス等についてNox排出増加量:219.7t/年
	● 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:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道23号(愛知県額田郡幸田町大字須美牛ノ松～豊橋市前芝町字塚) 排出削減量:約2.8t/年(約5.7t/年⇒約2.9t/年)、排出削減率:5割削減 バイパス等についてSPM排出増加量:12.2t/年	
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
	5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる			

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP ・その他の別
一般国道23号	蒲郡バイパス	L=15.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
60,100台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,364億円	306億円		1,670億円
うち残事業分	399億円	236億円		635億円
基準年における 現在価値 (C)	1,642億円	115億円		1,757億円
うち残事業分	321億円	85億円		406億円

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4年度			
供用年	令和7年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	183億円	17億円	1.2億円	201億円
基準年における 現在価値 (B)	4,404億円	486億円	39億円	4,929億円
うち残事業分	3,556億円	235億円	26億円	3,818億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.8
経済的純現在価値（事業全体）	3,172億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.6%
費用便益比（残事業）	9.4
経済的純現在価値（残事業）	3,412億円
経済的内部収益率（残事業）	58.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	60,100台/日	±10%	2.5～3.1
事業費	1,364億円	±10%	2.8～2.9
事業期間	39年	±20%	2.7～3.0

【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	60,100台/日	±10%	8.5～10.3
事業費	399億円	±10%	8.7～10.2
事業期間	13年	±20%	9.1～9.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 蒲郡バイパス（事業全体）

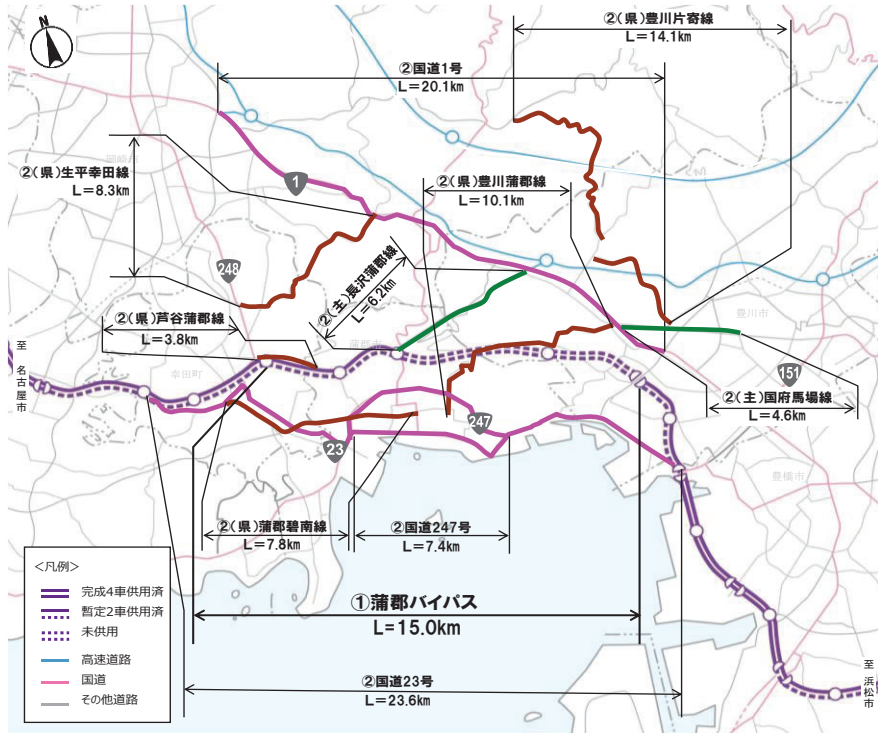
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:15.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	60,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	16.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	209.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号: 23.6km	交通量	[台/日]	15,500	9,000
		走行時間	[分]	54.3	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	204.39	110.95
	国道1号: 20.1km	交通量	[台/日]	40,200	33,600
		走行時間	[分]	43.9	41.1
		走行時間費用	[億円/年]	446.00	363.81
	国道247号: 7.4km	交通量	[台/日]	29,300	12,600
		走行時間	[分]	19.4	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	132.41	50.93
	(県)豊川 蒲郡線: 10.1km	交通量	[台/日]	10,200	2,300
		走行時間	[分]	26.3	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	60.90	12.96
	(県)生平 幸田線: 8.3km	交通量	[台/日]	6,200	4,900
		走行時間	[分]	21.2	21.3
		走行時間費用	[億円/年]	36.35	29.59
	(県)豊川 片寄線: 14.1km	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	36.0	35.3
		走行時間費用	[億円/年]	22.87	4.76
	(県)蒲郡 碧南線: 7.8km	交通量	[台/日]	14,000	6,600
		走行時間	[分]	18.6	17.9
		走行時間費用	[億円/年]	62.76	32.18
	(県)芦谷 蒲郡線: 3.8km	交通量	[台/日]	13,400	3,800
		走行時間	[分]	11.1	9.1
		走行時間費用	[億円/年]	35.23	8.51
(主)長沢 蒲郡線: 6.2km	交通量	[台/日]	7,200	6,200	
	走行時間	[分]	14.1	13.8	
	走行時間費用	[億円/年]	22.62	17.47	
(主)国府 馬場線: 4.6km	交通量	[台/日]	25,000	24,500	
	走行時間	[分]	7.8	7.5	
	走行時間費用	[億円/年]	58.41	54.29	
③その他道路合計 :2944.5km	走行時間費用	[億円/年]	18,371.37	18,295.18	

			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 : 3065.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,453.30	19,189.92	263.38

- ※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23号 蒲郡バイパス（残事業）

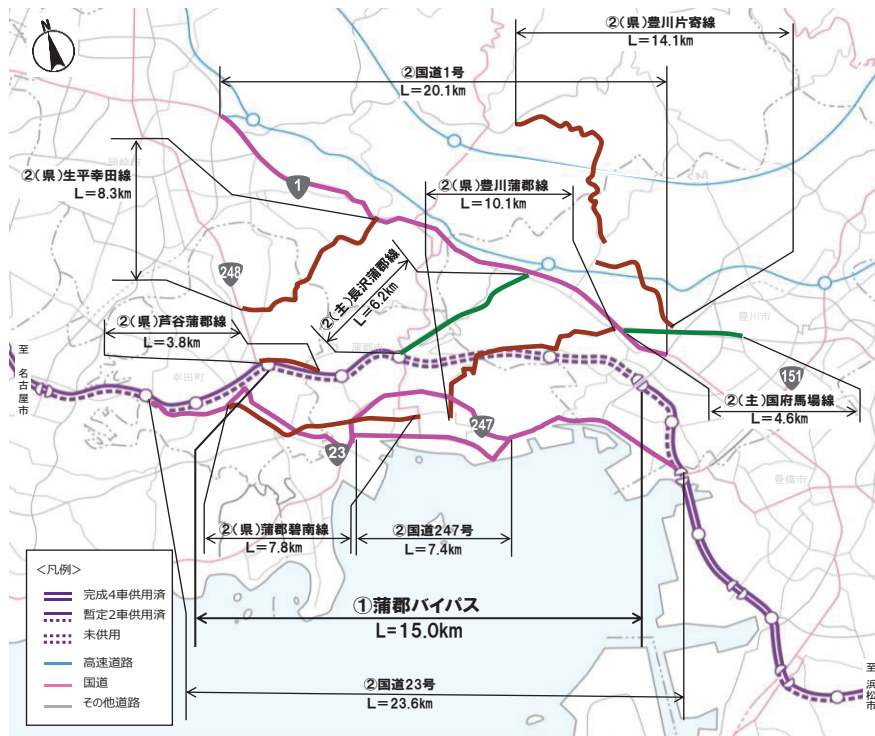
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：15.0km	交通量※1	[台/日]	8,900	60,100	
	走行時間※2	[分]	6.6	16.8	
	走行時間費用※3	[億円/年]	34.92	209.30	
②主な周辺道路※4	国道23号: 23.6km	交通量	[台/日]	14,200	9,000
		走行時間	[分]	53.9	52.0
		走行時間費用	[億円/年]	187.81	110.95
	国道1号: 20.1km	交通量	[台/日]	39,600	33,600
		走行時間	[分]	43.7	41.1
		走行時間費用	[億円/年]	438.82	363.81
	国道247号: 7.4km	交通量	[台/日]	26,900	12,600
		走行時間	[分]	19.1	14.7
		走行時間費用	[億円/年]	120.20	50.93
	(県)豊川 蒲郡線: 10.1km	交通量	[台/日]	11,000	2,300
		走行時間	[分]	26.9	24.9
		走行時間費用	[億円/年]	69.18	12.96
	(県)生平 幸田線: 8.3km	交通量	[台/日]	6,100	4,900
		走行時間	[分]	21.7	21.3
		走行時間費用	[億円/年]	36.44	29.59
	(県)豊川 片寄線: 14.1km	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	37.8	35.3
		走行時間費用	[億円/年]	24.18	4.76
	(県)蒲郡 碧南線: 7.8km	交通量	[台/日]	9,800	6,600
		走行時間	[分]	18.4	17.9
		走行時間費用	[億円/年]	45.31	32.18
	(県)芦谷 蒲郡線: 3.8km	交通量	[台/日]	9,900	3,800
		走行時間	[分]	11.0	9.1
		走行時間費用	[億円/年]	19.04	8.51
	(主)長沢 蒲郡線: 6.2km	交通量	[台/日]	8,600	6,200
		走行時間	[分]	14.5	13.8
		走行時間費用	[億円/年]	27.38	17.47
(主)国府 馬場線: 4.6km	交通量	[台/日]	25,200	24,500	
	走行時間	[分]	8.0	7.5	
	走行時間費用	[億円/年]	58.00	54.29	
③その他道路合計 ：2944.5km	走行時間費用	[億円/年]	18,347.70	18,295.18	

			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：3065.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,408.99	19,189.92	219.06

- ※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23号 蒲郡バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4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4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"/> (R22)
		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
	推計に用いたOD表	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
		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"/> (H27センサス)
	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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	その他()	<input type="checkbox"/>

(3)

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

事業名：一般国道23号 蒲郡バイパス

(4)

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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名：一般国道23号 蒲郡バイパス (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.48	15.0	7.14			
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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-28年目	H 9	2.6658	114.2	0.19	0.45				
-27年目	H 10	2.5633	113.6	0.57	1.31				
-26年目	H 11	2.4647	112.0	0.95	2.14				
-25年目	H 12	2.3699	110.7	0.90	1.97				
-24年目	H 13	2.2788	109.4	0.95	2.02				
-23年目	H 14	2.1911	107.6	2.38	4.94				
-22年目	H 15	2.1068	106.1	5.08	10.28				
-21年目	H 16	2.0258	105.0	2.24	4.40				
-20年目	H 17	1.9479	103.7	10.37	19.85				
-19年目	H 18	1.8730	103.0	17.10	31.69				
-18年目	H 19	1.8009	102.1	38.62	69.42				
-17年目	H 20	1.7317	101.6	38.72	67.25				
-16年目	H 21	1.6651	100.3	50.11	84.78				
-15年目	H 22	1.6010	98.6	34.13	56.47				
-14年目	H 23	1.5395	97.2	39.72	64.10				
-13年目	H 24	1.4802	96.4	148.88	232.95				
-12年目	H 25	1.4233	96.4	58.40	87.87				
-11年目	H 26	1.3686	98.7	27.10	38.29				
-10年目	H 27	1.3159	100.2	33.82	45.26				
-9年目	H 28	1.2653	100.3	41.38	53.19				
-8年目	H 29	1.2167	100.5	72.42	89.34				
-7年目	H 30	1.1699	100.4	32.44	38.52				
-6年目	R 1	1.1249	101.2	59.33	67.20				
-5年目	R 2	1.0816	101.9	78.62	85.04				
-4年目	R 3	1.0400	101.9	93.45	97.19				
基準年	R 4	1.0000	101.9	77.27	77.27				
-2年目	R 5	0.9615	101.9	90.46	86.98				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	74.84	69.19				
暫定供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	11.03	9.80	4.82	4.28		
1年目	R 8	0.8548	101.9	9.30	7.95	4.82	4.12		
2年目	R 9	0.8219	101.9	12.29	10.11	4.82	3.96		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.83	7.77	4.82	3.81		
4年目	R 11	0.7599	101.9	26.03	19.78	4.82	3.66		
5年目	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	4.82	3.52		
6年目	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	4.82	3.39		
7年目	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	4.82	3.26		
8年目	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	4.82	3.13		
9年目	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	4.82	3.01		
10年目	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	4.82	2.89		
供用開始年次	R 18	0.5775	101.9			6.49	3.75		
12年目	R 19	0.5553	101.9			6.49	3.60		
13年目	R 20	0.5339	101.9			6.49	3.47		
14年目	R 21	0.5134	101.9			6.49	3.33		
15年目	R 22	0.4936	101.9			6.49	3.20		
16年目	R 23	0.4746	101.9			6.49	3.08		
17年目	R 24	0.4564	101.9			6.49	2.96		
18年目	R 25	0.4388	101.9			6.49	2.85		
19年目	R 26	0.4220	101.9			6.49	2.74		
20年目	R 27	0.4057	101.9			6.49	2.63		
21年目	R 28	0.3901	101.9			6.49	2.53		
22年目	R 29	0.3751	101.9			6.49	2.43		
23年目	R 30	0.3607	101.9			6.49	2.34		
24年目	R 31	0.3468	101.9			6.49	2.25		
25年目	R 32	0.3335	101.9			6.49	2.16		
26年目	R 33	0.3207	101.9			6.49	2.08		
27年目	R 34	0.3083	101.9			6.49	2.00		
28年目	R 35	0.2965	101.9			6.49	1.92		
29年目	R 36	0.2851	101.9			6.49	1.85		
30年目	R 37	0.2741	101.9			6.49	1.78		
31年目	R 38	0.2636	101.9			6.49	1.71		
32年目	R 39	0.2534	101.9			6.49	1.64		
33年目	R 40	0.2437	101.9			6.49	1.58		
34年目	R 41	0.2343	101.9			6.49	1.52		
35年目	R 42	0.2253	101.9			6.49	1.46		
36年目	R 43	0.2166	101.9			6.49	1.41		
37年目	R 44	0.2083	101.9			6.49	1.35		
38年目	R 45	0.2003	101.9			6.49	1.30		
39年目	R 46	0.1926	101.9			6.49	1.25		
40年目	R 47	0.1852	101.9			6.49	1.20		
41年目	R 48	0.1780	101.9			6.49	1.16		
42年目	R 49	0.1712	101.9			6.49	1.11		
43年目	R 50	0.1646	101.9			6.49	1.07		
44年目	R 51	0.1583	101.9			6.49	1.03		
45年目	R 52	0.1522	101.9			6.49	0.99		
46年目	R 53	0.1463	101.9			6.49	0.95		
47年目	R 54	0.1407	101.9			6.49	0.91		
48年目	R 55	0.1353	101.9			6.49	0.88		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-104.60	-13.61	6.49	0.84		
合計				1259.77	1641.77	306.13	115.34	0.00	0.00
単純事業費計				1364.37		306.13		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 蒲郡バイパス
(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-2年目	R 5	0.9615	101.9	90.46	86.98				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	74.84	69.19				
暫定供用開始年次	R 7	0.8890	101.9	11.03	9.80	2.93	2.60		
1年目	R 8	0.8548	101.9	9.30	7.95	2.93	2.50		
2年目	R 9	0.8219	101.9	12.29	10.11	2.93	2.41		
3年目	R 10	0.7903	101.9	9.83	7.77	2.93	2.32		
4年目	R 11	0.7599	101.9	26.03	19.78	2.93	2.23		
5年目	R 12	0.7307	101.9	30.02	21.93	2.93	2.14		
6年目	R 13	0.7026	101.9	30.82	21.65	2.93	2.06		
7年目	R 14	0.6756	101.9	28.95	19.56	2.93	1.98		
8年目	R 15	0.6496	101.9	28.56	18.55	2.93	1.90		
9年目	R 16	0.6246	101.9	26.50	16.55	2.93	1.83		
10年目	R 17	0.6006	101.9	20.56	12.35	2.93	1.76		
供用開始年次	R 18	0.5775	101.9			5.23	3.02		
12年目	R 19	0.5553	101.9			5.23	2.90		
13年目	R 20	0.5339	101.9			5.23	2.79		
14年目	R 21	0.5134	101.9			5.23	2.68		
15年目	R 22	0.4936	101.9			5.23	2.58		
16年目	R 23	0.4746	101.9			5.23	2.48		
17年目	R 24	0.4564	101.9			5.23	2.39		
18年目	R 25	0.4388	101.9			5.23	2.30		
19年目	R 26	0.4220	101.9			5.23	2.21		
20年目	R 27	0.4057	101.9			5.23	2.12		
21年目	R 28	0.3901	101.9			5.23	2.04		
22年目	R 29	0.3751	101.9			5.23	1.96		
23年目	R 30	0.3607	101.9			5.23	1.89		
24年目	R 31	0.3468	101.9			5.23	1.81		
25年目	R 32	0.3335	101.9			5.23	1.74		
26年目	R 33	0.3207	101.9			5.23	1.68		
27年目	R 34	0.3083	101.9			5.23	1.61		
28年目	R 35	0.2965	101.9			5.23	1.55		
29年目	R 36	0.2851	101.9			5.23	1.49		
30年目	R 37	0.2741	101.9			5.23	1.43		
31年目	R 38	0.2636	101.9			5.23	1.38		
32年目	R 39	0.2534	101.9			5.23	1.33		
33年目	R 40	0.2437	101.9			5.23	1.27		
34年目	R 41	0.2343	101.9			5.23	1.23		
35年目	R 42	0.2253	101.9			5.23	1.18		
36年目	R 43	0.2166	101.9			5.23	1.13		
37年目	R 44	0.2083	101.9			5.23	1.09		
38年目	R 45	0.2003	101.9			5.23	1.05		
39年目	R 46	0.1926	101.9			5.23	1.01		
40年目	R 47	0.1852	101.9			5.23	0.97		
41年目	R 48	0.1780	101.9			5.23	0.93		
42年目	R 49	0.1712	101.9			5.23	0.90		
43年目	R 50	0.1646	101.9			5.23	0.86		
44年目	R 51	0.1583	101.9			5.23	0.83		
45年目	R 52	0.1522	101.9			5.23	0.80		
46年目	R 53	0.1463	101.9			5.23	0.77		
47年目	R 54	0.1407	101.9			5.23	0.74		
48年目	R 55	0.1353	101.9			5.23	0.71		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-10.89	-1.42	5.23	0.68		
合計				388.31	320.77	236.20	85.26	0.00	0.00
単純事業費計				399.20		236.20		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

＜事業全体＞

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

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				115,994	
	改良費				53,821	
		土工	m ³	4,233,061	27,911	切土(2,571,710m ³)、盛土(1,661,351m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	43,000	430	
		法面工	m ²	308,854	7,592	切土法面、盛土法面、法面对策工
		擁壁工	式	1	10,162	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	4,111	386	
		函渠工	m	1,169	2,017	
		排水工	m	61,036	1,389	
		中央分離帯工	m	6,930	417	
		雑工	式	1	3,517	封じ込め工等
	橋梁費				35,900	
		100m以上	m	4,621	32,297	18橋
		100m未満	m	782	3,603	17橋
	トンネル費				17,411	
		NATM	m	4,834	17,411	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、豊沢トンネル
		シールド	m			
	IC・JCT費				4,563	
		IC	箇所	4	4,563	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,846	
		車道舗装	m ²	227,949	1,842	
		歩道舗装	m ²	1,704	4	
	付帯施設費				2,453	
		交通管理施設工	式	1	2,453	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,278	
	用地費		m ²		10,460	
		宅地	m ²	7,487	338	
		田畑	m ²	463,226	5,291	
		山林・原野	m ²	431,408	4,448	
		その他	m ²	33,689	383	
	補償費		式	1	4,818	
③	間接経費		式	1	15,428	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				146,700	

【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23号	蒲郡バイパス	4	15.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.0	4,700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,987	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			33,687	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

＜残事業＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	蒲郡バイパス	2～4	15.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				38,620	
	改良費				20,824	
		土工	m ³	60,851	12,242	切土(2,571,710m ³)、盛土(1,661,351m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³		130	
		法面工	m ²	2,218	4,314	切土法面、盛土法面、法面对策工
		擁壁工	式	1	2,588	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	283	67	
		函渠工	m		178	
		排水工	m	3,410	289	
		中央分離帯工	m		97	
		雑工	式	1	919	封じ込め工等
	橋梁費				4,301	
		100m以上	m	2,898	4,014	18橋
		100m未満	m	515	287	17橋
	トンネル費				10,752	
		NATM	m	3,188	10,752	五井・国坂・坂本・神ノ郷・坂野トンネル、豊沢トンネル
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,068	
		IC	箇所	4	1,068	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				887	
		車道舗装	m ²	168,949	886	
		歩道舗装	m ²	966	1	
	付帯施設費				788	
		交通管理施設工	式	1	788	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,729	
	用地費		m ²		997	
		宅地	m ²	1,155	51	
		田畑	m ²	45,603	469	
		山林・原野	m ²	43,118	420	
		その他	m ²	5,197	57	
	補償費		式	1	732	
③	間接経費		式	1	3,454	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				43,803	

【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23号	蒲郡バイパス	2～4	15.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.0	4,293	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	21,713	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,006	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町		延長	17.6km		
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋バイパスは高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。</p>					
S48年度事業化 H1年度事業化	S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	1,707億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約85%	供用済延長	17.6km	
計画交通量	65,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (5.1) (8.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）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（三河港）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"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 					

・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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

- ・一般国道23号豊橋バイパスは、大崎IC～豊川為当ICが昭和48年度、野依IC～大崎ICが平成元年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済みであり、うち9.4kmが完成4車線開通している。
- ・豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約85%（令和4年3月末）。用地取得率は100%（令和4年3月末）。
- ・野依IC～豊川為当IC間（延長17.6km）全線は、平成24年度に暫定2車線供用済み。
- ・大崎IC～前芝IC間（延長9.4km）は、平成25年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・野依IC～大崎IC間（延長4.0km）は4車線化に向けて、整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

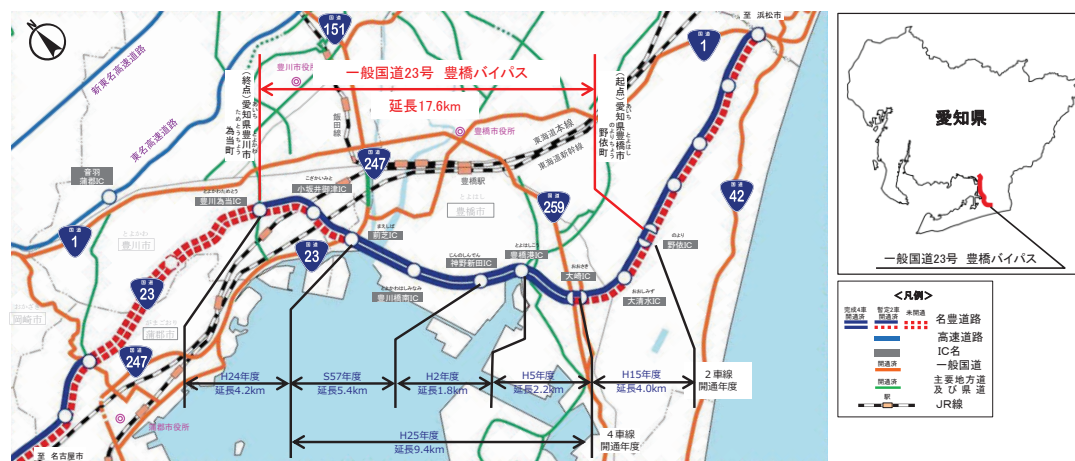
対応方針（原案）

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。

(再評価)

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

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=5.1 (経済的純現在価値(B-C)=15,248億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=8.3 (経済的純現在価値(B-C)= 1,963億円、経済的内部収益率(EIRR)=55.6%)

●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□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):17,847万人・時間/年 渋滞損失削減時間:1,797万人・時間/年(27,938万人・時間/年⇒26,141万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):534万人・時間/年(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 並行区間等の渋滞損失削減率:約4割削減(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目)
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道1号(豊橋市今橋町:H27センス[23300010120]) 改善見込み
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	豊鉄/バス:豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:卸団地線(国道23号利用) 豊鉄/バス:西口豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:岩田団地豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:和田辻豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:豊川線(国道23号利用) 豊鉄/バス:新豊川線(国道23号利用) 豊鉄/バス:二川線(国道1号利用)
	物流効率化の支援	□ 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)へのアクセス性向上(田原市～中部国際空港:約149分⇒約147分)
		■ 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(三河港)へのアクセス性向上(蒲郡市～三河港:約29分⇒約22分)
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	(土地区画整理事業計画地区) 豊川市(R4.5.18時点):豊川西部地区、豊川駅東地区、豊川宿伊奈地区 豊橋市(R4.5.18時点):牟呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	・「名豊道路」の一部として一部区間指定(前芝IC~豊川為当IC) ・「豊橋浜松道路」の一部として一部区間指定(野依IC~前芝IC)
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・サイエンスクリエイト21計画(策定年月:S63.3)、国際自動車コンプレックス(策定年月:H10.7)(豊橋市)を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(田原市~豊川稲荷:約54分⇒約53分、R2年間入れ込み客数:約376万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(豊橋市民病院~田原市:約33分⇒約32分)	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<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	愛知県地域防災計画(R3.7.30)：第一次緊急輸送路の位置付け 第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
4.環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：65千t/年（4,771千t/年 ⇒ 4,706千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：対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：国道1号(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 排出削減量：約111.2t/年(約239.1t/年⇒約127.8t/年)、排出削減率：5割削減 バイパス等についてNox排出増加量：283.6t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：国道1号(愛知県豊川市御油町行力～豊橋市八町通2丁目) 排出削減量：約6.5t/年(約13.8t/年⇒約7.3t/年)、排出削減率：5割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：15.8t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP ・その他の別
一般国道23号	豊橋バイパス	L=17.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
65,600台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,634億円	475億円		2,109億円
うち残事業分	235億円	218億円		453億円
基準年における 現在価値 (C)	3,440億円	276億円		3,716億円
うち残事業分	192億円	76億円		267億円

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4年度			
供用年	平成25年度、平成26年度、令和9年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	322億円	42億円	1.9億円	366億円
基準年における 現在価値 (B)	16,818億円	2,031億円	115億円	18,964億円
うち残事業分	2,020億円	187億円	24億円	2,231億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.1
経済的純現在価値（事業全体）	15,248億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.6%
費用便益比（残事業）	8.3
経済的純現在価値（残事業）	1,963億円
経済的内部収益率（残事業）	55.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	65,600台/日	±10%	4.6～5.6
事業費	1,634億円	±10%	5.1～5.1
事業期間	57年	±20%	5.1～5.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	65,600台/日	±10%	7.5～9.2
事業費	235億円	±10%	7.8～9.0
事業期間	7年	±20%	8.2～8.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋バイパス（事業全体）

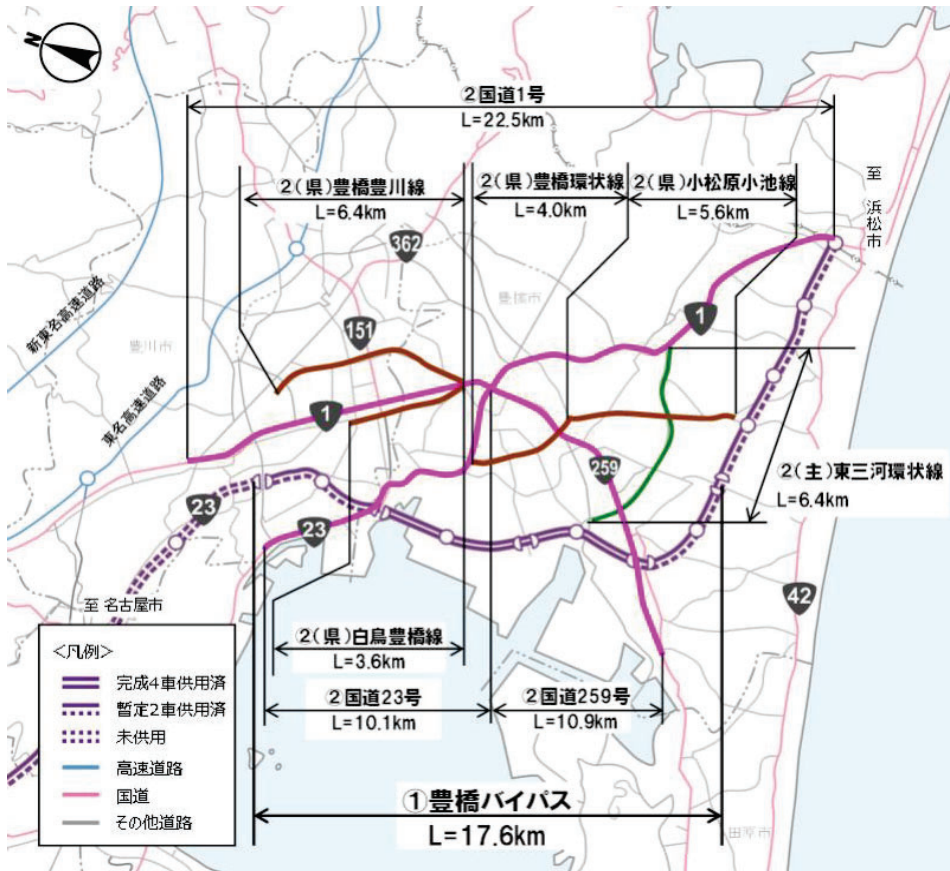
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：17.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	65,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	20.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	275.58	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道259号: 10.9km	交通量	[台/日]	49,800	35,500
		走行時間	[分]	28.9	23.6
		走行時間費用	[億円/年]	403.74	245.12
	国道1号: 22.5km	交通量	[台/日]	38,700	31,100
		走行時間	[分]	59.6	51.9
		走行時間費用	[億円/年]	622.94	465.09
	国道23号: 10.1km	交通量	[台/日]	24,700	15,700
		走行時間	[分]	29.3	25.9
		走行時間費用	[億円/年]	175.52	101.75
	(県)小松原小池線: 5.6km	交通量	[台/日]	14,300	8,800
		走行時間	[分]	12.0	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	48.51	31.97
	(県)豊橋環状線: 4.0km	交通量	[台/日]	32,100	25,300
		走行時間	[分]	10.3	9.4
		走行時間費用	[億円/年]	95.56	70.84
	(県)白鳥豊橋線: 3.6km	交通量	[台/日]	12,100	3,000
		走行時間	[分]	11.9	10.5
		走行時間費用	[億円/年]	34.01	9.23
	(県)豊橋豊川線: 6.4km	交通量	[台/日]	27,100	22,500
		走行時間	[分]	17.0	16.3
		走行時間費用	[億円/年]	134.07	115.35
(主)東三河環状線: 6.4km	交通量	[台/日]	19,400	13,700	
	走行時間	[分]	26.6	19.3	
	走行時間費用	[億円/年]	142.45	77.28	
③その他道路合計 : 2653.5km	走行時間費用	[億円/年]	14,568.57	14,228.96	

			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：2740.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	16,225.37	15,621.17	604.20

- ※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23号 豊橋バイパス（残事業）

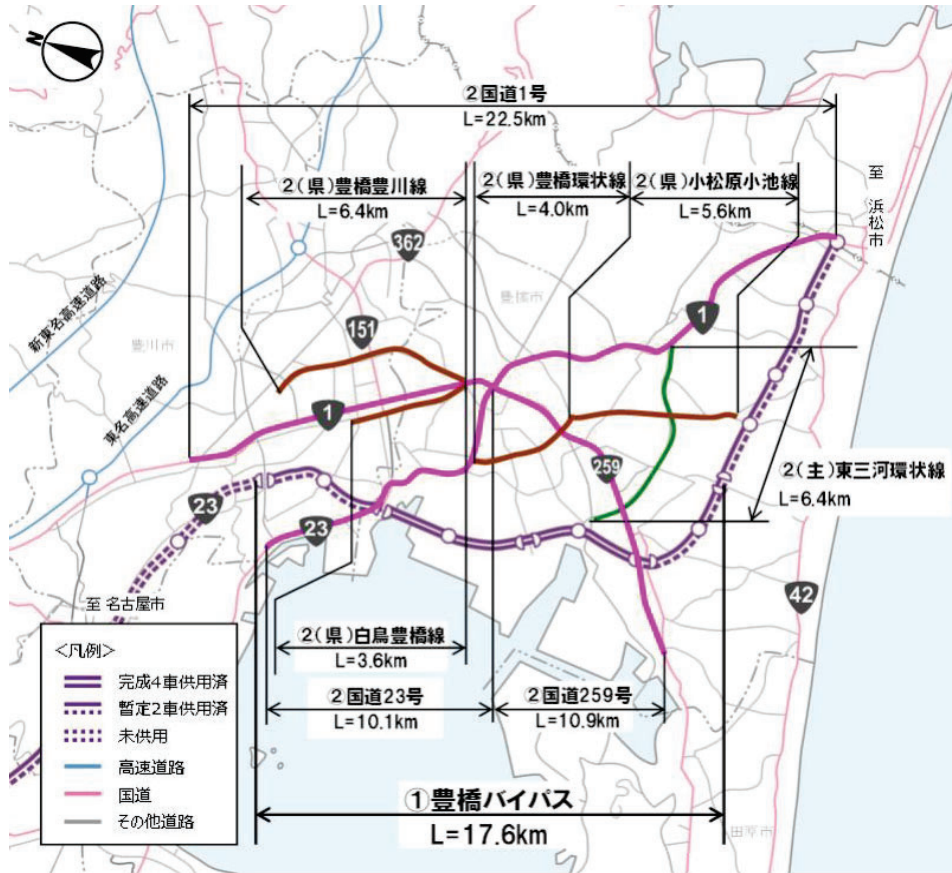
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:17.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,700	65,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	23.5	20.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	225.56	275.58	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道259号: 10.9km	交通量	[台/日]	35,600	35,500
		走行時間	[分]	24.5	23.6
		走行時間費用	[億円/年]	246.98	245.12
	国道1号: 22.5km	交通量	[台/日]	32,800	31,100
		走行時間	[分]	53.0	51.9
		走行時間費用	[億円/年]	496.27	465.09
	国道23号: 10.1km	交通量	[台/日]	19,200	15,700
		走行時間	[分]	26.5	25.9
		走行時間費用	[億円/年]	119.77	101.75
	(県)小松原小池線: 5.6km	交通量	[台/日]	9,500	8,800
		走行時間	[分]	11.9	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	39.58	31.97
	(県)豊橋環状線: 4.0km	交通量	[台/日]	25,700	25,300
		走行時間	[分]	9.4	9.4
		走行時間費用	[億円/年]	72.27	70.84
	(県)白鳥豊橋線: 3.6km	交通量	[台/日]	4,900	3,000
		走行時間	[分]	10.8	10.5
		走行時間費用	[億円/年]	14.58	9.23
	(県)豊橋豊川線: 6.4km	交通量	[台/日]	23,700	22,500
		走行時間	[分]	16.5	16.3
		走行時間費用	[億円/年]	121.05	115.35
(主)東三河環状線: 6.4km	交通量	[台/日]	17,600	13,700	
	走行時間	[分]	22.4	19.3	
	走行時間費用	[億円/年]	110.90	77.28	
③その他道路合計 : 2653.5km	走行時間費用	[億円/年]	14,295.50	14,228.96	

			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 : 2740.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,742.47	15,621.17	121.30

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

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 豊橋バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4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4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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
推計に用いたOD表	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
	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"/> (H27センサス)
推計に用いたOD表	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"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	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"/>	

(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"/>		
	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				

事業名：一般国道23号 豊橋バイパス

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	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23号 豊橋バイパス
(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-40年目	S 48	6.8333	57.8	0.20	2.41				
-39年目	S 49	6.5705	69.0	0.20	1.94				
-38年目	S 50	6.3178	72.9	1.50	13.24				
-37年目	S 51	6.0748	79.1	0.60	4.70				
-36年目	S 52	5.8412	83.8	1.65	11.71				
-35年目	S 53	5.6165	87.4	6.90	45.20				
-34年目	S 54	5.4005	89.6	20.00	122.78				
-33年目	S 55	5.1928	95.3	14.00	77.71				
-32年目	S 56	4.9931	97.8	12.10	62.98				
-31年目	S 57	4.8010	98.9	7.30	36.13				
-30年目	S 58	4.6164	99.8	8.25	38.87				
-29年目	S 59	4.4388	101.8	8.20	36.42				
-28年目	S 60	4.2681	102.6	11.30	47.90				
-27年目	S 61	4.1039	104.4	13.30	53.29				
-26年目	S 62	3.9461	104.1	32.80	126.64				
-25年目	S 63	3.7943	104.7	37.70	139.22				
-24年目	H 1	3.6484	107.5	29.32	101.42				
-23年目	H 2	3.5081	109.9	29.46	95.83				
-22年目	H 3	3.3731	112.5	32.90	100.49				
-21年目	H 4	3.2434	114.1	55.29	160.19				
-20年目	H 5	3.1187	114.4	28.71	79.75				
-19年目	H 6	2.9987	114.3	25.56	68.33				
-18年目	H 7	2.8834	113.7	31.53	81.47				
-17年目	H 8	2.7725	113.2	32.97	82.29				
-16年目	H 9	2.6658	114.2	21.38	50.86				
-15年目	H 10	2.5633	113.6	40.31	92.69				
-14年目	H 11	2.4647	112.0	22.92	51.40				
-13年目	H 12	2.3699	110.7	57.98	126.49				
-12年目	H 13	2.2788	109.4	28.34	60.15				
-11年目	H 14	2.1911	107.6	36.29	75.29				
-10年目	H 15	2.1068	106.1	23.14	46.81				
-9年目	H 16	2.0258	105.0	22.21	43.66				
-8年目	H 17	1.9479	103.7	27.94	53.49				
-7年目	H 18	1.8730	103.0	65.11	120.65				
-6年目	H 19	1.8009	102.1	99.10	178.13				
-5年目	H 20	1.7317	101.6	80.51	139.83				
-4年目	H 21	1.6651	100.3	86.89	146.98				
-3年目	H 22	1.6010	98.6	83.23	137.71				
-2年目	H 23	1.5395	97.2	89.71	144.78				
-1年目	H 24	1.4802	96.4	117.93	184.53				
暫定供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	10.22	15.37	5.66	8.52		
部分供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	5.17	7.30	7.07	9.99		
2年目	H 27	1.3159	100.2	0.93	1.24	7.07	9.46		
3年目	H 28	1.2653	100.3	0.93	1.19	7.07	9.09		
4年目	H 29	1.2167	100.5	2.78	3.43	7.07	8.72		
5年目	H 30	1.1699	100.4	2.78	3.30	7.07	8.39		
6年目	R 1	1.1249	101.2	8.18	9.27	7.07	8.01		
7年目	R 2	1.0816	101.9	8.18	8.85	7.07	7.65		
8年目	R 3	1.0400	101.9	9.31	9.68	7.07	7.35		
基準年	R 4	1.0000	101.9	5.07	5.07	7.07	7.07		
10年目	R 5	0.9615	101.9	5.14	4.94	7.07	6.80		
11年目	R 6	0.9246	101.9	3.81	3.52	7.07	6.54		
12年目	R 7	0.8890	101.9	16.80	14.94	7.07	6.29		
13年目	R 8	0.8548	101.9	29.79	25.47	7.07	6.04		
部分供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	58.44	48.03	7.66	6.30		
15年目	R 10	0.7903	101.9	92.54	73.13	7.66	6.05		
16年目	R 11	0.7599	101.9	28.87	21.94	7.66	5.82		
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			10.75	7.85		
18年目	R 13	0.7026	101.9			10.75	7.55		
19年目	R 14	0.6756	101.9			10.75	7.26		
20年目	R 15	0.6496	101.9			10.75	6.98		
21年目	R 16	0.6246	101.9			10.75	6.71		
22年目	R 17	0.6006	101.9			10.75	6.46		
23年目	R 18	0.5775	101.9			10.75	6.21		
24年目	R 19	0.5553	101.9			10.75	5.97		
25年目	R 20	0.5339	101.9			10.75	5.74		
26年目	R 21	0.5134	101.9			10.75	5.52		
27年目	R 22	0.4936	101.9			10.75	5.31		
28年目	R 23	0.4746	101.9			10.75	5.10		
29年目	R 24	0.4564	101.9			10.75	4.91		
30年目	R 25	0.4388	101.9			10.75	4.72		
31年目	R 26	0.4220	101.9			10.75	4.54		
32年目	R 27	0.4057	101.9			10.75	4.36		
33年目	R 28	0.3901	101.9			10.75	4.19		
34年目	R 29	0.3751	101.9			10.75	4.03		
35年目	R 30	0.3607	101.9			10.75	3.88		
36年目	R 31	0.3468	101.9			10.75	3.73		
37年目	R 32	0.3335	101.9			10.75	3.58		
38年目	R 33	0.3207	101.9			10.75	3.45		
39年目	R 34	0.3083	101.9			10.75	3.31		
40年目	R 35	0.2965	101.9			10.75	3.19		
41年目	R 36	0.2851	101.9			10.75	3.06		
42年目	R 37	0.2741	101.9			10.75	2.95		
43年目	R 38	0.2636	101.9			10.75	2.83		
44年目	R 39	0.2534	101.9			10.75	2.72		
45年目	R 40	0.2437	101.9			10.75	2.62		
46年目	R 41	0.2343	101.9			10.75	2.52		
47年目	R 42	0.2253	101.9			10.75	2.42		
48年目	R 43	0.2166	101.9			10.75	2.33		
49年目	R 44	0.2083	101.9			10.75	2.24		
合計				1338.80	3439.60	475.30	276.33	0.00	0.00
単純事業費計				1633.64		475.30		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 豊橋バイパス
(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-4年目	R 5	0.9615	101.9	5.14	4.94				
-3年目	R 6	0.9246	101.9	3.81	3.52				
-2年目	R 7	0.8890	101.9	16.80	14.94				
-1年目	R 8	0.8548	101.9	29.79	25.47				
部分供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	58.44	48.03	1.03	0.85		
1年目	R 10	0.7903	101.9	92.54	73.13	1.03	0.81		
2年目	R 11	0.7599	101.9	28.87	21.94	1.03	0.78		
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			4.57	3.34		
4年目	R 13	0.7026	101.9			4.57	3.21		
5年目	R 14	0.6756	101.9			4.57	3.09		
6年目	R 15	0.6496	101.9			4.57	2.97		
7年目	R 16	0.6246	101.9			4.57	2.85		
8年目	R 17	0.6006	101.9			4.57	2.74		
9年目	R 18	0.5775	101.9			4.57	2.64		
10年目	R 19	0.5553	101.9			4.57	2.54		
11年目	R 20	0.5339	101.9			4.57	2.44		
12年目	R 21	0.5134	101.9			4.57	2.35		
13年目	R 22	0.4936	101.9			4.57	2.26		
14年目	R 23	0.4746	101.9			4.57	2.17		
15年目	R 24	0.4564	101.9			4.57	2.09		
16年目	R 25	0.4388	101.9			4.57	2.01		
17年目	R 26	0.4220	101.9			4.57	1.93		
18年目	R 27	0.4057	101.9			4.57	1.85		
19年目	R 28	0.3901	101.9			4.57	1.78		
20年目	R 29	0.3751	101.9			4.57	1.71		
21年目	R 30	0.3607	101.9			4.57	1.65		
22年目	R 31	0.3468	101.9			4.57	1.58		
23年目	R 32	0.3335	101.9			4.57	1.52		
24年目	R 33	0.3207	101.9			4.57	1.47		
25年目	R 34	0.3083	101.9			4.57	1.41		
26年目	R 35	0.2965	101.9			4.57	1.35		
27年目	R 36	0.2851	101.9			4.57	1.30		
28年目	R 37	0.2741	101.9			4.57	1.25		
29年目	R 38	0.2636	101.9			4.57	1.20		
30年目	R 39	0.2534	101.9			4.57	1.16		
31年目	R 40	0.2437	101.9			4.57	1.11		
32年目	R 41	0.2343	101.9			4.57	1.07		
33年目	R 42	0.2253	101.9			4.57	1.03		
34年目	R 43	0.2166	101.9			4.57	0.99		
35年目	R 44	0.2083	101.9			4.57	0.95		
36年目	R 45	0.2003	101.9			4.57	0.92		
37年目	R 46	0.1926	101.9			4.57	0.88		
38年目	R 47	0.1852	101.9			4.57	0.85		
39年目	R 48	0.1780	101.9			4.57	0.81		
40年目	R 49	0.1712	101.9			4.57	0.78		
41年目	R 50	0.1646	101.9			4.57	0.75		
42年目	R 51	0.1583	101.9			4.57	0.72		
43年目	R 52	0.1522	101.9			4.57	0.70		
44年目	R 53	0.1463	101.9			4.57	0.67		
45年目	R 54	0.1407	101.9			4.57	0.64		
46年目	R 55	0.1353	101.9			4.57	0.62		
47年目	R 56	0.1301	101.9			4.57	0.59		
48年目	R 57	0.1251	101.9			4.57	0.57		
49年目	R 58	0.1203	101.9			4.57	0.55		
合計				235.38	191.97	217.88	75.50	0.00	0.00
単純事業費計				235.38		217.88		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 豊橋バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年) R	総走行台和の年次別伸び率 (東海7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	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
暫定供用開始年次	H 25	1.00076	1.00800	0.97978	0.99937	1.4233	96.4	190.51	46.22	85.68	322.42	485.08	21.82	4.14	16.12	42.08	63.31	1.92	2.89	366.42	551.28
部分供用開始年次	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.7	281.71	68.65	128.32	478.68	676.36	30.41	5.41	22.30	58.12	82.12	3.03	4.29	539.83	762.76
2年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.2	285.29	70.01	127.23	482.54	645.74	30.80	5.51	22.11	58.42	78.18	3.07	4.11	544.03	728.03
3年目	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.3	285.05	69.03	128.35	482.44	620.16	30.77	5.44	22.31	58.51	75.22	3.06	3.94	544.01	699.32
4年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.5	284.81	68.05	129.47	482.34	595.03	30.75	5.36	22.50	58.61	72.30	3.06	3.77	544.00	671.10
5年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.4	284.57	67.07	130.59	482.24	572.60	30.72	5.28	22.69	58.70	69.70	3.05	3.62	543.99	645.92
6年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.2	284.34	66.09	131.71	482.14	546.11	30.69	5.21	22.89	58.79	66.59	3.04	3.45	543.97	616.15
7年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.9	284.10	65.11	132.83	482.04	521.37	30.67	5.13	23.08	58.88	63.69	3.04	3.29	543.96	588.35
8年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.9	283.86	64.13	133.95	481.94	501.22	30.64	5.05	23.28	58.97	61.33	3.03	3.15	543.95	565.71
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.9	283.62	63.15	135.07	481.84	481.84	30.62	4.97	23.47	59.06	59.06	3.03	3.03	543.94	543.94
10年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.9	283.38	62.17	136.19	481.74	463.20	30.59	4.90	23.67	59.16	56.88	3.02	2.91	543.92	522.98
11年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.9	283.14	61.19	137.31	481.64	445.33	30.57	4.82	23.86	59.25	54.78	3.02	2.79	543.91	502.89
12年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	282.90	60.21	138.43	481.54	428.09	30.54	4.74	24.06	59.34	52.75	3.01	2.68	543.89	483.52
13年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	282.66	59.23	139.55	481.44	411.54	30.51	4.67	24.25	59.43	50.80	3.00	2.57	543.88	464.90
部分供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	324.60	69.04	162.51	556.15	457.10	34.28	4.98	25.72	64.98	53.41	3.93	3.23	625.07	513.74
15年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	324.32	67.88	163.80	556.01	439.41	34.25	4.90	25.92	65.07	51.43	3.93	3.10	625.01	493.94
16年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	324.05	66.72	165.10	555.87	422.40	34.22	4.81	26.13	65.17	49.52	3.92	2.98	624.95	474.90
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	347.72	70.19	183.75	601.67	439.64	36.91	5.00	29.21	71.12	51.97	4.47	3.26	677.25	494.87
18年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	347.36	69.57	184.99	601.92	422.91	36.87	4.95	29.41	71.23	50.05	4.46	3.13	677.61	476.09
19年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	347.00	68.95	186.23	602.17	406.83	36.83	4.91	29.61	71.35	48.20	4.46	3.01	677.98	458.04
20年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	346.64	68.33	187.46	602.43	391.34	36.79	4.87	29.80	71.46	46.42	4.45	2.89	678.34	440.65
21年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	346.28	67.70	188.70	602.68	376.44	36.75	4.82	30.00	71.58	44.71	4.45	2.78	678.71	423.92
22年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	345.92	67.08	189.94	602.94	362.13	36.72	4.78	30.20	71.69	43.06	4.44	2.67	679.07	407.85
23年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	345.56	66.46	191.18	603.19	348.34	36.68	4.73	30.39	71.80	41.47	4.44	2.56	679.43	392.37
24年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	345.19	65.83	192.42	603.44	335.09	36.64	4.69	30.59	71.92	39.94	4.43	2.46	679.80	377.49
25年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	344.83	65.21	193.65	603.70	322.31	36.60	4.64	30.79	72.03	38.46	4.43	2.36	680.16	363.14
26年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	344.47	64.59	194.89	603.95	310.07	36.56	4.60	30.98	72.15	37.04	4.42	2.27	680.52	349.38
27年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	344.11	63.97	196.13	604.20	298.23	36.52	4.55	31.18	72.26	35.67	4.42	2.18	680.88	336.08
28年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	341.54	63.49	196.10	601.13	285.29	36.25	4.52	31.18	71.95	34.15	4.39	2.08	677.47	321.53
29年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	338.97	63.02	196.07	598.05	272.95	35.98	4.49	31.17	71.64	32.69	4.37	1.99	674.05	307.64
30年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	336.40	62.54	196.04	594.97	261.07	35.71	4.45	31.17	71.32	31.30	4.34	1.90	670.64	294.28
31年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	333.83	62.07	196.00	591.90	249.78	35.43	4.42	31.16	71.01	29.97	4.31	1.82	667.22	281.57
32年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	331.26	61.59	195.97	588.82	238.88	35.16	4.39	31.16	70.70	28.68	4.29	1.74	663.81	269.31
33年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	328.69	61.11	195.94	585.74	228.50	34.89	4.35	31.15	70.39	27.46	4.26	1.66	660.39	257.62
34年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	326.12	60.64	195.91	582.67	218.56	34.61	4.32	31.15	70.08	26.29	4.23	1.59	656.98	246.43
35年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	323.55	60.16	195.88	579.59	209.06	34.34	4.28	31.14	69.77	25.16	4.21	1.52	653.56	235.74
36年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	320.98	59.69	195.85	576.51	199.93	34.07	4.25	31.14	69.45	24.09	4.18	1.45	650.15	225.47
37年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	318.41	59.21	195.82	573.44	191.24	33.80	4.22	31.13	69.14	23.06	4.15	1.38	646.73	215.68
38年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	315.84	58.74	195.78	570.36	182.91	33.52	4.18	31.13	68.83	22.07	4.12	1.32	643.32	206.31
39年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	313.27	58.26	195.75	567.28	174.89	33.25	4.15	31.12	68.52	21.12	4.10	1.26	639.90	197.28
40年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	310.70	57.79	195.72	564.21	167.29	32.98	4.11	31.12	68.21	20.22	4.07	1.21	636.49	188.72
41年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	308.13	57.31	195.69	561.13	159.98	32.70	4.08	31.11	67.90	19.36	4.04	1.15	633.07	180.49
42年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	305.56	56.84	195.66	558.05	152.96	32.43	4.05	31.11	67.59	18.53	4.02	1.10	629.66	172.59
43年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	302.99	56.36	195.63	554.98	146.29	32.16	4.01	31.10	67.27	17.73	3.99	1.05	626.24	165.08
44年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	300.42	55.88	195.60	551.90	139.85	31.89	3.98	31.10	66.96	16.97	3.96	1.00	622.83	157.82
45年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	297.85	55.41	195.57	548.82	133.75	31.61	3.95	31.09	66.65	16.24	3.94	0.96	619.41	150.95
46年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	295.28	54.93	195.53	545.75	127.87	31.34	3.91	31.09	66.34	15.54	3.91	0.92	616.00	144.33
47年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	292.71	54.46	195.50	542.67	122.26	31.07	3.88	31.08	66.03	14.88	3.88	0.88	612.58	138.02
48年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	290.14	53.98	195.47	539.60	116.88	30.80	3.84	31.08	65.72	14.23	3.86	0.84	609.17	131.95
49年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	287.57	53.51	195.44	536.52	111.76	30.52	3.81	31.07	65.40	13.62	3.83	0.80	605.75	126.18
合計								15,578.17	3,118.84	8,702.37	27,399.38	16,817.88									

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 豊橋バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年) R 4	総走行台和の年次別伸び率 (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	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計		現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計		現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	割引率4%
											① 計	② 計											
部分供用開始年次	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	42.18	10.79	21.84	74.81	61.49	3.79	0.39	1.27	5.46	4.49	0.94	0.77	81.21	66.74		
1年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	42.15	10.61	22.02	74.77	59.09	3.79	0.39	1.28	5.46	4.32	0.93	0.74	81.16	64.14		
2年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	42.11	10.43	22.19	74.73	56.78	3.79	0.38	1.29	5.46	4.15	0.93	0.71	81.12	61.64		
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	66.03	14.51	41.09	121.62	88.87	6.50	0.62	4.41	11.53	8.42	1.48	1.08	134.64	98.38		
4年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	65.96	14.41	41.22	121.59	85.43	6.49	0.62	4.42	11.52	8.10	1.48	1.04	134.60	94.57		
5年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	65.89	14.32	41.35	121.56	82.12	6.48	0.61	4.42	11.52	7.78	1.48	1.00	134.56	90.91		
6年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	65.82	14.22	41.48	121.53	78.94	6.48	0.61	4.43	11.51	7.48	1.48	0.96	134.52	87.38		
7年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	65.75	14.13	41.61	121.49	75.88	6.47	0.61	4.43	11.51	7.19	1.48	0.92	134.48	84.00		
8年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	65.68	14.03	41.74	121.46	72.95	6.46	0.60	4.43	11.50	6.91	1.48	0.89	134.44	80.75		
9年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	65.61	13.94	41.87	121.43	70.12	6.46	0.60	4.44	11.50	6.64	1.48	0.85	134.40	77.62		
10年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	65.55	13.84	42.01	121.39	67.41	6.45	0.59	4.45	11.49	6.38	1.47	0.82	134.36	74.61		
11年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	65.48	13.75	42.14	121.36	64.79	6.44	0.59	4.45	11.49	6.13	1.47	0.79	134.32	71.72		
12年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	65.41	13.65	42.27	121.33	62.29	6.44	0.59	4.46	11.48	5.90	1.47	0.76	134.28	68.94		
13年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	65.34	13.56	42.40	121.30	59.87	6.43	0.58	4.47	11.48	5.67	1.47	0.73	134.24	66.26		
14年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	64.85	13.46	42.26	120.56	57.22	6.38	0.58	4.44	11.40	5.41	1.46	0.69	133.43	63.33		
15年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	64.36	13.36	42.11	119.83	54.69	6.33	0.58	4.42	11.33	5.17	1.45	0.66	132.61	60.52		
16年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	63.88	13.25	41.97	119.10	52.26	6.29	0.57	4.40	11.25	4.94	1.44	0.63	131.80	57.83		
17年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	63.39	13.15	41.83	118.37	49.95	6.24	0.57	4.37	11.18	4.72	1.43	0.60	130.98	55.27		
18年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	62.90	13.05	41.69	117.64	47.73	6.19	0.56	4.35	11.10	4.50	1.42	0.58	130.16	52.81		
19年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	62.41	12.95	41.55	116.91	45.61	6.14	0.56	4.33	11.03	4.30	1.41	0.55	129.35	50.46		
20年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	61.92	12.85	41.40	116.18	43.58	6.09	0.55	4.30	10.95	4.11	1.40	0.53	128.53	48.21		
21年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	61.44	12.75	41.26	115.45	41.64	6.05	0.55	4.28	10.88	3.92	1.39	0.50	127.71	46.07		
22年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	60.95	12.65	41.12	114.72	39.78	6.00	0.54	4.26	10.80	3.75	1.38	0.48	126.90	44.01		
23年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	60.46	12.55	40.98	113.98	38.01	5.95	0.54	4.23	10.72	3.58	1.37	0.46	126.08	42.05		
24年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	59.97	12.45	40.83	113.25	36.32	5.90	0.54	4.21	10.65	3.42	1.36	0.44	125.27	40.17		
25年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	59.48	12.35	40.69	112.52	34.69	5.85	0.53	4.19	10.57	3.26	1.35	0.42	124.45	38.37		
26年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	59.00	12.25	40.55	111.79	33.15	5.81	0.53	4.16	10.50	3.11	1.34	0.40	123.63	36.66		
27年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	58.51	12.14	40.41	111.06	31.66	5.76	0.52	4.14	10.42	2.97	1.33	0.38	122.82	35.01		
28年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	58.02	12.04	40.27	110.33	30.24	5.71	0.52	4.12	10.35	2.84	1.32	0.36	122.00	33.44		
29年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	57.53	11.94	40.12	109.60	28.89	5.66	0.51	4.09	10.27	2.71	1.31	0.35	121.18	31.94		
30年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	57.04	11.84	39.98	108.87	27.59	5.61	0.51	4.07	10.20	2.58	1.30	0.33	120.37	30.50		
31年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	56.56	11.74	39.84	108.14	26.35	5.57	0.51	4.05	10.12	2.47	1.29	0.32	119.55	29.13		
32年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	56.07	11.64	39.70	107.41	25.17	5.52	0.50	4.03	10.04	2.35	1.29	0.30	118.74	27.82		
33年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	55.58	11.54	39.55	106.67	24.03	5.47	0.50	4.00	9.97	2.25	1.28	0.29	117.92	26.57		
34年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	55.09	11.44	39.41	105.94	22.95	5.42	0.49	3.98	9.89	2.14	1.27	0.27	117.10	25.36		
35年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	54.60	11.34	39.27	105.21	21.92	5.37	0.49	3.96	9.82	2.05	1.26	0.26	116.29	24.22		
36年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	54.12	11.24	39.13	104.48	20.93	5.33	0.48	3.93	9.74	1.95	1.25	0.25	115.47	23.13		
37年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	53.63	11.14	38.99	103.75	19.98	5.28	0.48	3.91	9.67	1.86	1.24	0.24	114.65	22.08		
38年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	53.14	11.03	38.84	103.02	19.08	5.23	0.48	3.89	9.59	1.78	1.23	0.23	113.84	21.08		
39年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	52.65	10.93	38.70	102.29	18.21	5.18	0.47	3.86	9.52	1.69	1.22	0.22	113.02	20.12		
40年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	52.17	10.83	38.56	101.56	17.39	5.13	0.47	3.84	9.44	1.62	1.21	0.21	112.21	19.21		
41年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	51.68	10.73	38.42	100.83	16.60	5.09	0.46	3.82	9.36	1.54	1.20	0.20	111.39	18.33		
42年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	51.19	10.63	38.28	100.10	15.85	5.04	0.46	3.79	9.29	1.47	1.19	0.19	110.57	17.50		
43年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	50.70	10.53	38.13	99.36	15.12	4.99	0.45	3.77	9.21	1.40	1.18	0.18	109.76	16.70		
44年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	50.21	10.43	37.99	98.63	14.43	4.94	0.45	3.75	9.14	1.34	1.17	0.17	108.94	15.94		
45年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	49.73	10.33	37.85	97.90	13.77	4.89	0.44	3.72	9.06	1.28	1.16	0.16	108.12	15.21		
46年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	49.24	10.23	37.71	97.17	13.15	4.85	0.44	3.70	8.99	1.22	1.15	0.16	107.31	14.52		
47年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	48.75	10.13	37.56	96.44	12.55	4.80	0.44	3.68	8.91	1.16	1.14	0.15	106.49	13.85		
48年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.9	48.26	10.03	37.42	95.71	11.97	4.75	0.43	3.65	8.84	1.11	1.13	0.14	105.68	13.22		
49年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.9	47.77	9.92	37.28	94.98	11.43	4.70	0.43	3.63	8.76	1.05	1.12	0.13	104.86	12.61		
合計								2,876.21	607.04	1,956.87	5,440.13	2,019.93	281.98	25.91	198.00	505.89	186.55	65.49	24.46	6,011.50	2,230.94		

＜事業全体＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				118,445	
	改良費				4,917	
		土工	m ³	996,520	1,131	切土(307,013m ³)、盛土(689,507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	13,925	222	
		法面工	m ²	76,533	168	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	934	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	9,433	273	
		函渠工	m	1,526	888	
		排水工	m	39,978	729	
		中央分離帯工	m	1,710	61	
		雑工	式	1	511	機能補償道路・水路等
	橋梁費				95,817	
		100m以上	m	17,340	83,500	42橋
		100m未満	m	3,000	12,317	80橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				9,735	
		IC	箇所	8	9,735	ダイヤモンド型(8箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				6,017	
		車道舗装	m ²	414,163	5,561	
		歩道舗装	m ²	139,820	456	
	付帯施設費				1,959	
		交通管理施設工	式	1	1,470	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	837	489	
②	用地及補償費				33,475	
	用地費		m ²		29,485	
		宅地	m ²	42,108	4,151	
		田畑	m ²	519,134	25,069	
		山林・原野	m ²	2,307	29	
		その他	m ²	13,267	236	
	補償費		式	1	3,990	
③	間接経費		式	1	18,780	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				170,700	

【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23号	豊橋バイパス	4	17.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	17.6	5,518	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	46,643	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			52,161	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	2	8.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				23,782	
	改良費				1,279	
		土工	m ³	104,448	148	切土(39013m ³)、盛土(89507m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	11,317	151	
		法面工	m ²	8,752	17	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	399	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	6,862	274	
		函渠工	m	54	9	
		排水工	m	10,791	206	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	75	機能補償道路・水路等
	橋梁費				18,958	
		100m以上	m	3,605	18,808	20橋
		100m未満	m	26	150	3橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,815	
		車道舗装	m ²	172,393	2,598	
		歩道舗装	m ²	43,089	217	
	付帯施設費				730	
		交通管理施設工	式	1	498	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	389	232	
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	1		
③	間接経費		式	1	2,118	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				25,900	

【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

<残事業>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋バイパス	2	8.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.2	2,519	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	21,464	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			23,983	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）（原案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		延長	9.2km		
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。</p>					
H4年度事業化	S61年度都市計画決定	H7年度用地着手		H14年度工事着手		
全体事業費	489億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約91%	供用済延長	9.2km	
計画交通量	47,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (5.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）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（三河港）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"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようにお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。
- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えA1等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約91%（令和4年3月末）。用地取得率は100%（令和4年3月末）。
- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）全線は、平成25年度に暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）は、4車線化に向けて整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

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。

(再評価)

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

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=5.7 (経済的純現在価値(B-C)=4,359億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=22.0 (経済的純現在価値(B-C)=1,876億円、経済的内部収益率(EIRR)=84.0%)

●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□を■に変更)	指標チェックの根拠
I.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):17,767万人・時間/年 渋滞損失削減時間:466万人・時間/年(26,526万人・時間/年 ⇒ 26,061万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間等の渋滞損失時間(現況):194万人・時間/年(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 並行区間等の渋滞損失削減率:約5割削減(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川)
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道1号(豊橋市大岩町字本郷:H27センサス[23300010060]) 改善見込み
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	豊鉄/バス:豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:卸団地線(国道23号利用) 豊鉄/バス:西口豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:岩田団地豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:和田辻豊橋市民病院線(国道23号利用) 豊鉄/バス:豊川線(国道23号利用) 豊鉄/バス:新豊川線(国道23号利用) 豊鉄/バス:二川線(国道1号利用)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	第一種空港(中部国際空港)へのアクセス性向上(浜松市～中部国際空港:約201分⇒約198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	重要港湾(三河港)へのアクセス性向上(湖西市～三河港:約58分⇒約54分)	
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	(土地区画整理事業施工中地区) 豊橋市(R4.5.18時点): 牟呂坂津地区、牛川西部地区、柳生川南部地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	・「豊橋浜松道路」の一部として全区間指定
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・「東三河地方拠点都市地域」基本計画(東三河地方拠点都市地域整備推進協議会、同意年月日:H18.10.2)を支援 ・サイエンスクリエイティブ21計画(策定年月:S63.3)、国際自動車コンプレックス(策定年月:H10.7)(豊橋市)を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊川稲荷へのアクセス性向上(浜松市～豊川稲荷:約83分⇒約79分、R2年間入れ込み客数:約376万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
		<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	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
		<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	
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス性向上(豊橋市民病院～湖西市:約58分⇒約54分)

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛知県地域防災計画(R4.7.30):第一次緊急輸送路の位置付け
		<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	第一次緊急輸送路である国道1号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：45千t/年（4,619千t/年 ⇒ 4,574千t/年）
		<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:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 排出削減量:約51.5t/年(約99.9t/年⇒約48.4t/年)、排出削減率:4割削減 バイパス等についてNOx排出増加量:96.4t/年
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間):国道1号(愛知県豊橋市八町通5丁目～豊橋市東細谷町境川) 排出削減量:約3.0t/年(約5.7t/年⇒約2.7t/年)、排出削減率:4割削減 バイパス等についてSPM排出増加量:5.3t/年	
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
	5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる			

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP ・その他の別
一般国道23号	豊橋東バイパス	L=9.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,100台/日	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	471億円	240億円		711億円
うち残事業分	38億円	179億円		217億円
基準年における 現在価値 (C)	800億円	130億円		929億円
うち残事業分	31億円	58億円		89億円

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4年度			
供用年	平成26年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	110億円	8.0億円	0.78億円	119億円
基準年における 現在価値 (B)	4,848億円	412億円	28億円	5,288億円
うち残事業分	1,770億円	191億円	5.2億円	1,965億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	5.7
経済的純現在価値（事業全体）	4,359億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.6%
費用便益比（残事業）	22.0
経済的純現在価値（残事業）	1,876億円
経済的内部収益率（残事業）	84.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,100台/日	±10%	5.1～6.3
事業費	471億円	±10%	5.7～5.7
事業期間	38年	±20%	5.5～5.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,100台/日	±10%	19.8～24.3
事業費	38億円	±10%	21.3～22.8
事業期間	7年	±20%	21.3～22.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 豊橋東バイパス（事業全体）

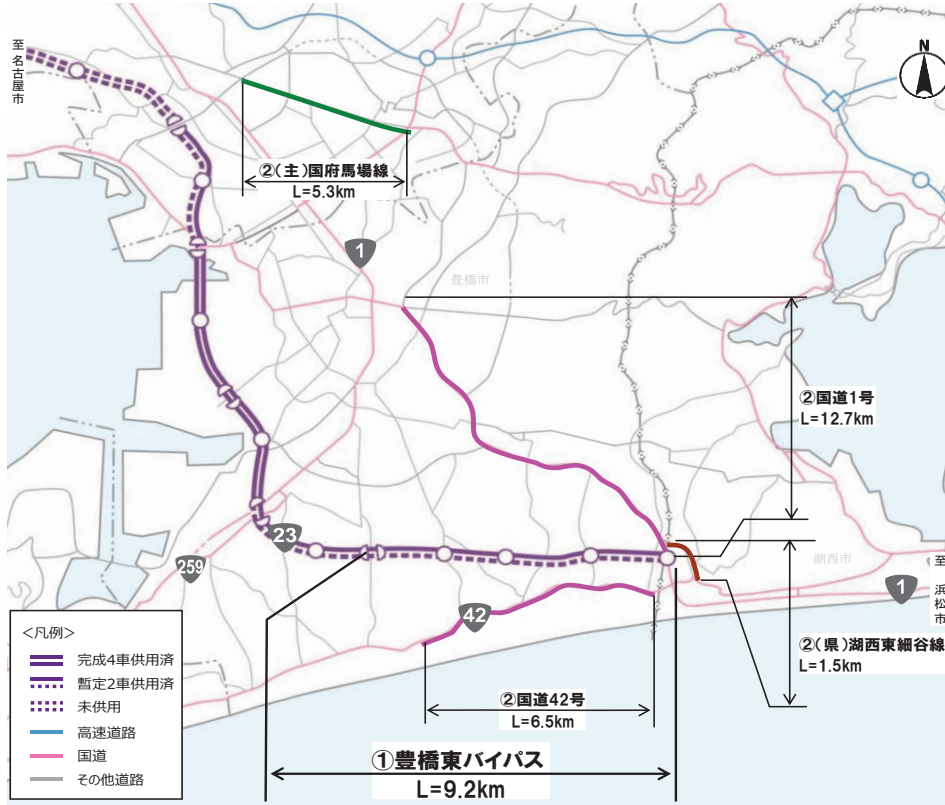
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	47,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	10.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	93.44	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道1号: 12.7km	交通量	[台/日]	37,100	25,300
		走行時間	[分]	30.8	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	305.00	200.07
	国道42号: 6.5km	交通量	[台/日]	14,500	1,800
		走行時間	[分]	19.7	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	60.27	6.52
	(県)湖西 東細谷町 線: 1.5km	交通量	[台/日]	2,600	2,500
		走行時間	[分]	2.0	0.5
		走行時間費用	[億円/年]	3.00	1.00
	(主)国府 馬場線: 5.3km	交通量	[台/日]	25,000	24,700
		走行時間	[分]	22.4	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	159.05	158.68
③その他道路合計 : 2651.2km	走行時間費用	[億円/年]	15,155.86	15,002.04	

			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: 2686.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,683.18	15,461.74	221.43

- ※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23号 豊橋東バイパス（残事業）

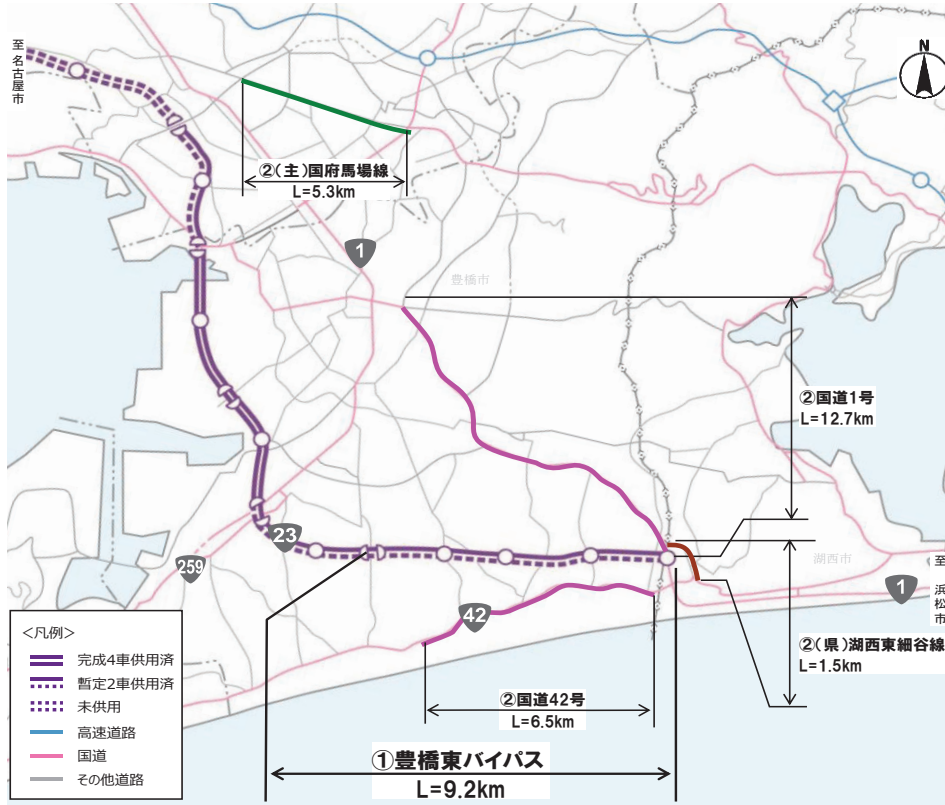
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,400	47,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10.6	10.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	55.25	93.44	
②主な 周辺道 路 ^{※4}	国道1号: 12.7km	交通量	[台/日]	29,000	25,300
		走行時間	[分]	28.0	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	233.99	200.07
	国道42号: 6.5km	交通量	[台/日]	9,500	1,800
		走行時間	[分]	15.3	13.5
		走行時間費用	[億円/年]	30.72	6.52
	(県)湖西 東細谷町 線: 1.5km	交通量	[台/日]	2,500	2,500
		走行時間	[分]	2.0	0.5
		走行時間費用	[億円/年]	3.00	1.00
	(主)国府 馬場線: 5.3km	交通量	[台/日]	24,800	24,700
		走行時間	[分]	23.0	22.3
		走行時間費用	[億円/年]	160.00	158.68
③その他道路合計 : 2651.2km	走行時間費用	[億円/年]	15,092.82	15,002.04	

			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: 2686.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,575.78	15,461.74	114.03

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

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 豊橋東バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4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4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

事業名：一般国道23号 豊橋東バイパス

(4)

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道23号 豊橋東バイパス
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.67	9.2	6.19

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-22年目	H 4	3.2434	114.1	0.68	1.97				
-21年目	H 5	3.1187	114.4	0.98	2.72				
-20年目	H 6	2.9987	114.3	0.49	1.30				
-19年目	H 7	2.8834	113.7	3.92	10.14				
-18年目	H 8	2.7725	113.2	0.70	1.74				
-17年目	H 9	2.6658	114.2	3.32	7.90				
-16年目	H 10	2.5633	113.6	19.94	45.84				
-15年目	H 11	2.4647	112.0	12.10	27.13				
-14年目	H 12	2.3699	110.7	15.95	34.80				
-13年目	H 13	2.2788	109.4	10.27	21.80				
-12年目	H 14	2.1911	107.6	17.19	35.66				
-11年目	H 15	2.1068	106.1	6.84	13.84				
-10年目	H 16	2.0258	105.0	11.76	23.13				
-9年目	H 17	1.9479	103.7	33.68	64.46				
-8年目	H 18	1.8730	103.0	45.19	83.73				
-7年目	H 19	1.8009	102.1	49.54	89.05				
-6年目	H 20	1.7317	101.6	63.71	110.65				
-5年目	H 21	1.6651	100.3	34.09	57.66				
-4年目	H 22	1.6010	98.6	26.03	43.08				
-3年目	H 23	1.5395	97.2	38.20	61.65				
-2年目	H 24	1.4802	96.4	34.70	54.30				
-1年目	H 25	1.4233	96.4	2.11	3.18				
暫定供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	0.47	0.67	3.05	4.31		
1年目	H 27	1.3159	100.2	0.09	0.12	3.05	4.08		
2年目	H 28	1.2653	100.3	0.09	0.12	3.05	3.92		
3年目	H 29	1.2167	100.5	0.05	0.06	3.05	3.76		
4年目	H 30	1.1699	100.4	0.09	0.11	3.05	3.62		
5年目	R 1	1.1249	101.2	0.09	0.10	3.05	3.45		
6年目	R 2	1.0816	101.9	0.09	0.10	3.05	3.30		
7年目	R 3	1.0400	101.9	0.09	0.09	3.05	3.17		
基準年	R 4	1.0000	101.9	0.09	0.09	3.05	3.05		
9年目	R 5	0.9615	101.9	0.09	0.09	3.05	2.93		
10年目	R 6	0.9246	101.9	0.99	0.92	3.05	2.82		
11年目	R 7	0.8890	101.9	2.18	1.94	3.05	2.71		
12年目	R 8	0.8548	101.9	5.30	4.53	3.05	2.61		
13年目	R 9	0.8219	101.9	10.41	8.56	3.05	2.51		
14年目	R 10	0.7903	101.9	12.37	9.78	3.05	2.41		
15年目	R 11	0.7599	101.9	6.79	5.16	3.05	2.32		
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			5.63	4.11		
17年目	R 13	0.7026	101.9			5.63	3.96		
18年目	R 14	0.6756	101.9			5.63	3.80		
19年目	R 15	0.6496	101.9			5.63	3.66		
20年目	R 16	0.6246	101.9			5.63	3.52		
21年目	R 17	0.6006	101.9			5.63	3.38		
22年目	R 18	0.5775	101.9			5.63	3.25		
23年目	R 19	0.5553	101.9			5.63	3.13		
24年目	R 20	0.5339	101.9			5.63	3.01		
25年目	R 21	0.5134	101.9			5.63	2.89		
26年目	R 22	0.4936	101.9			5.63	2.78		
27年目	R 23	0.4746	101.9			5.63	2.67		
28年目	R 24	0.4564	101.9			5.63	2.57		
29年目	R 25	0.4388	101.9			5.63	2.47		
30年目	R 26	0.4220	101.9			5.63	2.38		
31年目	R 27	0.4057	101.9			5.63	2.28		
32年目	R 28	0.3901	101.9			5.63	2.20		
33年目	R 29	0.3751	101.9			5.63	2.11		
34年目	R 30	0.3607	101.9			5.63	2.03		
35年目	R 31	0.3468	101.9			5.63	1.95		
36年目	R 32	0.3335	101.9			5.63	1.88		
37年目	R 33	0.3207	101.9			5.63	1.81		
38年目	R 34	0.3083	101.9			5.63	1.74		
39年目	R 35	0.2965	101.9			5.63	1.67		
40年目	R 36	0.2851	101.9			5.63	1.60		
41年目	R 37	0.2741	101.9			5.63	1.54		
42年目	R 38	0.2636	101.9			5.63	1.48		
43年目	R 39	0.2534	101.9			5.63	1.43		
44年目	R 40	0.2437	101.9			5.63	1.37		
45年目	R 41	0.2343	101.9			5.63	1.32		
46年目	R 42	0.2253	101.9			5.63	1.27		
47年目	R 43	0.2166	101.9			5.63	1.22		
48年目	R 44	0.2083	101.9			5.63	1.17		
49年目	R 45	0.2003	101.9	-142.11	-28.46	5.63	1.13		
合計				328.59	799.72	240.22	129.75	0.00	0.00
単純事業費計				470.70		240.22		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 豊橋東バイパス
(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-7年目	R 5	0.9615	101.9	0.09	0.09				
-6年目	R 6	0.9246	101.9	0.99	0.92				
-5年目	R 7	0.8890	101.9	2.18	1.94				
-4年目	R 8	0.8548	101.9	5.30	4.53				
-3年目	R 9	0.8219	101.9	10.41	8.56				
-2年目	R 10	0.7903	101.9	12.37	9.78				
-1年目	R 11	0.7599	101.9	6.79	5.16				
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			3.57	2.61		
1年目	R 13	0.7026	101.9			3.57	2.51		
2年目	R 14	0.6756	101.9			3.57	2.41		
3年目	R 15	0.6496	101.9			3.57	2.32		
4年目	R 16	0.6246	101.9			3.57	2.23		
5年目	R 17	0.6006	101.9			3.57	2.14		
6年目	R 18	0.5775	101.9			3.57	2.06		
7年目	R 19	0.5553	101.9			3.57	1.98		
8年目	R 20	0.5339	101.9			3.57	1.91		
9年目	R 21	0.5134	101.9			3.57	1.83		
10年目	R 22	0.4936	101.9			3.57	1.76		
11年目	R 23	0.4746	101.9			3.57	1.69		
12年目	R 24	0.4564	101.9			3.57	1.63		
13年目	R 25	0.4388	101.9			3.57	1.57		
14年目	R 26	0.4220	101.9			3.57	1.51		
15年目	R 27	0.4057	101.9			3.57	1.45		
16年目	R 28	0.3901	101.9			3.57	1.39		
17年目	R 29	0.3751	101.9			3.57	1.34		
18年目	R 30	0.3607	101.9			3.57	1.29		
19年目	R 31	0.3468	101.9			3.57	1.24		
20年目	R 32	0.3335	101.9			3.57	1.19		
21年目	R 33	0.3207	101.9			3.57	1.14		
22年目	R 34	0.3083	101.9			3.57	1.10		
23年目	R 35	0.2965	101.9			3.57	1.06		
24年目	R 36	0.2851	101.9			3.57	1.02		
25年目	R 37	0.2741	101.9			3.57	0.98		
26年目	R 38	0.2636	101.9			3.57	0.94		
27年目	R 39	0.2534	101.9			3.57	0.90		
28年目	R 40	0.2437	101.9			3.57	0.87		
29年目	R 41	0.2343	101.9			3.57	0.84		
30年目	R 42	0.2253	101.9			3.57	0.80		
31年目	R 43	0.2166	101.9			3.57	0.77		
32年目	R 44	0.2083	101.9			3.57	0.74		
33年目	R 45	0.2003	101.9			3.57	0.71		
34年目	R 46	0.1926	101.9			3.57	0.69		
35年目	R 47	0.1852	101.9			3.57	0.66		
36年目	R 48	0.1780	101.9			3.57	0.64		
37年目	R 49	0.1712	101.9			3.57	0.61		
38年目	R 50	0.1646	101.9			3.57	0.59		
39年目	R 51	0.1583	101.9			3.57	0.57		
40年目	R 52	0.1522	101.9			3.57	0.54		
41年目	R 53	0.1463	101.9			3.57	0.52		
42年目	R 54	0.1407	101.9			3.57	0.50		
43年目	R 55	0.1353	101.9			3.57	0.48		
44年目	R 56	0.1301	101.9			3.57	0.46		
45年目	R 57	0.1251	101.9			3.57	0.45		
46年目	R 58	0.1203	101.9			3.57	0.43		
47年目	R 59	0.1157	101.9			3.57	0.41		
48年目	R 60	0.1112	101.9			3.57	0.40		
49年目	R 61	0.1069	101.9			3.57	0.38		
合計				38.14	30.97	178.50	58.26	0.00	0.00
単純事業費計				38.14		178.50		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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23号 豊橋東バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年) R 4	総走行台和の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	割引率4%
暫定供用開始年次	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.7	75.18	19.73	15.45	110.36	155.94	4.68	0.88	2.42	7.98	11.28	0.78	1.11	119.13	168.33
1年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.2	76.14	20.12	15.32	111.58	149.32	4.74	0.90	2.40	8.04	10.76	0.79	1.06	120.41	161.14
2年目	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.3	76.07	19.84	15.46	111.37	143.16	4.74	0.89	2.42	8.04	10.34	0.79	1.02	120.21	154.52
3年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.5	76.01	19.56	15.59	111.16	137.13	4.73	0.88	2.44	8.05	9.93	0.79	0.98	120.00	148.04
4年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.4	75.94	19.28	15.73	110.95	131.74	4.73	0.86	2.46	8.05	9.56	0.79	0.94	119.79	142.24
5年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.2	75.88	19.00	15.86	110.74	125.43	4.72	0.85	2.48	8.06	9.13	0.79	0.89	119.58	135.45
6年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.9	75.82	18.71	16.00	110.53	119.55	4.72	0.84	2.50	8.06	8.72	0.79	0.85	119.38	129.12
7年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.9	75.75	18.43	16.13	110.32	114.73	4.72	0.83	2.53	8.07	8.39	0.78	0.82	119.17	123.94
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.9	75.69	18.15	16.27	110.11	110.11	4.71	0.81	2.55	8.07	8.07	0.78	0.78	118.96	118.96
9年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.9	75.63	17.87	16.40	109.90	105.67	4.71	0.80	2.57	8.08	7.76	0.78	0.75	118.75	114.18
10年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.9	75.56	17.59	16.54	109.69	101.42	4.70	0.79	2.59	8.08	7.47	0.78	0.72	118.55	109.61
11年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.9	75.50	17.31	16.67	109.47	97.32	4.70	0.77	2.61	8.08	7.19	0.78	0.69	118.34	105.20
12年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.9	75.43	17.03	16.81	109.26	93.40	4.70	0.76	2.63	8.09	6.91	0.78	0.66	118.13	100.98
13年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.9	75.37	16.74	16.94	109.05	89.63	4.69	0.75	2.65	8.09	6.65	0.78	0.64	117.92	96.92
14年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.9	75.30	16.46	17.08	108.84	86.02	4.69	0.74	2.67	8.10	6.40	0.77	0.61	117.71	93.03
15年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.9	75.24	16.18	17.21	108.63	82.55	4.68	0.72	2.69	8.10	6.16	0.77	0.59	117.51	89.29
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	145.33	31.90	45.48	222.71	162.73	11.82	1.83	6.62	20.27	14.81	1.11	0.81	244.08	178.35
17年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	145.18	31.61	45.79	222.58	156.39	11.80	1.81	6.67	20.28	14.25	1.11	0.78	243.97	171.41
18年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	145.03	31.33	46.10	222.45	150.29	11.79	1.80	6.71	20.30	13.71	1.11	0.75	243.86	164.75
19年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	144.88	31.05	46.40	222.33	144.42	11.78	1.78	6.76	20.32	13.20	1.10	0.72	243.75	158.34
20年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	144.73	30.76	46.71	222.20	138.79	11.77	1.76	6.80	20.33	12.70	1.10	0.69	243.64	152.17
21年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	144.58	30.48	47.02	222.07	133.38	11.76	1.75	6.85	20.35	12.22	1.10	0.66	243.52	146.26
22年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	144.42	30.20	47.32	221.94	128.17	11.74	1.73	6.89	20.36	11.76	1.10	0.64	243.41	140.57
23年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	144.27	29.91	47.63	221.82	123.17	11.73	1.72	6.93	20.38	11.32	1.10	0.61	243.30	135.10
24年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	144.12	29.63	47.94	221.69	118.36	11.72	1.70	6.98	20.40	10.89	1.10	0.59	243.18	129.84
25年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	143.97	29.35	48.24	221.56	113.75	11.71	1.68	7.02	20.41	10.48	1.10	0.56	243.07	124.79
26年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	143.82	29.07	48.55	221.43	109.30	11.69	1.67	7.07	20.43	10.08	1.10	0.54	242.96	119.92
27年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	142.74	28.85	48.54	220.13	104.48	11.61	1.65	7.07	20.33	9.65	1.09	0.52	241.55	114.64
28年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	141.67	28.63	48.53	218.84	99.88	11.52	1.64	7.07	20.23	9.23	1.08	0.49	240.15	109.60
29年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	140.60	28.42	48.52	217.54	95.46	11.43	1.63	7.07	20.13	8.83	1.08	0.47	238.74	104.76
30年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	139.52	28.20	48.52	216.24	91.25	11.34	1.62	7.06	20.03	8.45	1.07	0.45	237.34	100.16
31年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	138.45	27.99	48.51	214.94	87.20	11.26	1.60	7.06	19.92	8.08	1.06	0.43	235.93	95.72
32年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	137.37	27.77	48.50	213.64	83.34	11.17	1.59	7.06	19.82	7.73	1.06	0.41	234.53	91.49
33年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	136.30	27.55	48.49	212.35	79.65	11.08	1.58	7.06	19.72	7.40	1.05	0.39	233.12	87.44
34年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	135.23	27.34	48.49	211.05	76.13	11.00	1.57	7.06	19.62	7.08	1.04	0.38	231.71	83.58
35年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	134.15	27.12	48.48	209.75	72.74	10.91	1.55	7.06	19.52	6.77	1.04	0.36	230.31	79.87
36年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	133.08	26.91	48.47	208.45	69.52	10.82	1.54	7.06	19.42	6.48	1.03	0.34	228.90	76.34
37年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	132.00	26.69	48.46	207.16	66.43	10.73	1.53	7.06	19.32	6.20	1.02	0.33	227.50	72.96
38年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	130.93	26.47	48.45	205.86	63.47	10.65	1.52	7.06	19.22	5.93	1.02	0.31	226.09	69.70
39年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	129.86	26.26	48.45	204.56	60.65	10.56	1.51	7.05	19.12	5.67	1.01	0.30	224.69	66.62
40年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	128.78	26.04	48.44	203.26	57.95	10.47	1.49	7.05	19.02	5.42	1.00	0.29	223.28	63.66
41年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	127.71	25.83	48.43	201.96	55.36	10.38	1.48	7.05	18.92	5.18	1.00	0.27	221.88	60.82
42年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	126.63	25.61	48.42	200.67	52.90	10.30	1.47	7.05	18.82	4.96	0.99	0.26	220.47	58.12
43年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	125.56	25.39	48.42	199.37	50.52	10.21	1.46	7.05	18.71	4.74	0.98	0.25	219.07	55.51
44年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	124.49	25.18	48.41	198.07	48.27	10.12	1.44	7.05	18.61	4.54	0.98	0.24	217.66	53.04
45年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	123.41	24.96	48.40	196.77	46.10	10.03	1.43	7.05	18.51	4.34	0.97	0.23	216.26	50.67
46年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	122.34	24.75	48.39	195.48	44.04	9.95	1.42	7.05	18.41	4.15	0.96	0.22	214.85	48.41
47年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	121.26	24.53	48.39	194.18	42.06	9.86	1.41	7.04	18.31	3.97	0.96	0.21	213.45	46.23
48年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	120.19	24.31	48.38	192.88	40.18	9.77	1.39	7.04	18.21	3.79	0.95	0.20	212.04	44.17
49年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	119.12	24.10	48.37	191.58	38.37	9.69	1.38	7.04	18.11	3.63	0.94	0.19	210.64	42.19
合計								5,812.21	1,236.17	1,891.10	8,939.48	4,847.81	449.52	67.20	278.19	794.91	412.36	48.05	27.99	9,782.44	5,288.16

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 豊橋東バイパス（残事業）

年次	年度 (基準年)	総走行台和の年次別伸び率 (東海7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	小型貨物車	普通貨物車	全車			① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	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%			
						乗用車類	小型貨物車												普通貨物車	② 計	③
供用開始年次	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.9	70.15	16.00	28.14	114.29	83.51	7.14	1.12	3.91	12.16	8.89	0.34	0.25	126.79	92.64
1年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.9	70.08	15.85	28.33	114.26	80.28	7.13	1.11	3.93	12.17	8.55	0.34	0.24	126.77	89.07
2年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.9	70.01	15.71	28.52	114.24	77.18	7.12	1.10	3.96	12.18	8.23	0.34	0.23	126.75	85.63
3年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.9	69.93	15.57	28.71	114.21	74.19	7.11	1.09	3.99	12.19	7.92	0.34	0.22	126.74	82.33
4年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.9	69.86	15.43	28.90	114.19	71.32	7.11	1.08	4.01	12.20	7.62	0.34	0.21	126.72	79.15
5年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.9	69.79	15.29	29.09	114.16	68.57	7.10	1.07	4.04	12.21	7.33	0.34	0.20	126.70	76.10
6年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.9	69.72	15.14	29.28	114.14	65.91	7.09	1.06	4.06	12.21	7.05	0.33	0.19	126.69	73.16
7年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.9	69.64	15.00	29.47	114.11	63.37	7.08	1.05	4.09	12.22	6.79	0.33	0.19	126.67	70.34
8年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.9	69.57	14.86	29.65	114.09	60.91	7.08	1.04	4.12	12.23	6.53	0.33	0.18	126.65	67.62
9年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.9	69.50	14.72	29.84	114.06	58.56	7.07	1.03	4.14	12.24	6.28	0.33	0.17	126.64	65.01
10年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.9	69.42	14.58	30.03	114.03	56.29	7.06	1.02	4.17	12.25	6.05	0.33	0.16	126.62	62.50
11年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.9	68.90	14.47	30.03	113.40	53.82	7.01	1.01	4.17	12.19	5.79	0.33	0.16	125.92	59.76
12年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.9	68.39	14.36	30.02	112.77	51.47	6.96	1.00	4.17	12.13	5.54	0.33	0.15	125.23	57.15
13年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.9	67.87	14.25	30.02	112.14	49.21	6.90	1.00	4.17	12.07	5.30	0.33	0.14	124.54	54.65
14年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.9	67.35	14.14	30.01	111.51	47.06	6.85	0.99	4.17	12.01	5.07	0.33	0.14	123.84	52.26
15年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.9	66.83	14.04	30.01	110.88	44.98	6.80	0.98	4.17	11.95	4.85	0.32	0.13	123.15	49.96
16年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.9	66.31	13.93	30.01	110.24	43.01	6.75	0.97	4.17	11.88	4.64	0.32	0.13	122.45	47.77
17年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.9	65.79	13.82	30.00	109.61	41.12	6.69	0.96	4.17	11.82	4.44	0.32	0.12	121.76	45.67
18年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.9	65.28	13.71	30.00	108.98	39.31	6.64	0.96	4.16	11.76	4.24	0.32	0.11	121.06	43.67
19年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.9	64.76	13.60	29.99	108.35	37.58	6.59	0.95	4.16	11.70	4.06	0.32	0.11	120.37	41.74
20年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.9	64.24	13.49	29.99	107.72	35.92	6.53	0.94	4.16	11.64	3.88	0.31	0.10	119.67	39.91
21年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.9	63.73	13.39	29.98	107.09	34.34	6.48	0.93	4.16	11.58	3.71	0.31	0.10	118.98	38.16
22年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.9	63.20	13.28	29.98	106.46	32.82	6.43	0.93	4.16	11.52	3.55	0.31	0.10	118.28	36.47
23年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.9	62.68	13.17	29.97	105.82	31.38	6.38	0.92	4.16	11.46	3.40	0.31	0.09	117.59	34.87
24年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.9	62.16	13.06	29.97	105.19	29.99	6.32	0.91	4.16	11.40	3.25	0.31	0.09	116.89	33.33
25年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.9	61.65	12.95	29.96	104.56	28.66	6.27	0.90	4.16	11.34	3.11	0.30	0.08	116.20	31.85
26年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.9	61.13	12.84	29.96	103.93	27.40	6.22	0.90	4.16	11.27	2.97	0.30	0.08	115.50	30.45
27年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.9	60.61	12.74	29.95	103.30	26.18	6.17	0.89	4.16	11.21	2.84	0.30	0.08	114.81	29.09
28年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.9	60.09	12.63	29.95	102.67	25.02	6.11	0.88	4.16	11.15	2.72	0.30	0.07	114.12	27.81
29年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.9	59.57	12.52	29.94	102.03	23.91	6.06	0.87	4.16	11.09	2.60	0.30	0.07	113.42	26.57
30年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2253	101.9	59.05	12.41	29.94	101.40	22.85	6.01	0.87	4.16	11.03	2.49	0.29	0.07	112.73	25.40
31年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.9	58.54	12.30	29.93	100.77	21.83	5.95	0.86	4.16	10.97	2.38	0.29	0.06	112.03	24.27
32年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.9	58.02	12.19	29.93	100.14	20.86	5.90	0.85	4.16	10.91	2.27	0.29	0.06	111.34	23.19
33年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.9	57.50	12.09	29.92	99.51	19.93	5.85	0.84	4.15	10.85	2.17	0.29	0.06	110.64	22.16
34年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.9	56.98	11.98	29.92	98.88	19.04	5.80	0.84	4.15	10.79	2.08	0.28	0.05	109.95	21.18
35年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.9	56.46	11.87	29.91	98.24	18.19	5.74	0.83	4.15	10.73	1.99	0.28	0.05	109.25	20.23
36年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1780	101.9	55.94	11.76	29.91	97.61	17.38	5.69	0.82	4.15	10.67	1.90	0.28	0.05	108.56	19.32
37年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.9	55.43	11.65	29.90	96.98	16.60	5.64	0.81	4.15	10.60	1.82	0.28	0.05	107.86	18.47
38年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.9	54.91	11.54	29.90	96.35	15.86	5.59	0.81	4.15	10.54	1.74	0.28	0.05	107.17	17.64
39年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.9	54.39	11.43	29.89	95.72	15.15	5.53	0.80	4.15	10.48	1.66	0.27	0.04	106.48	16.86
40年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.9	53.87	11.33	29.89	95.09	14.47	5.48	0.79	4.15	10.42	1.59	0.27	0.04	105.78	16.10
41年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.9	53.35	11.22	29.89	94.46	13.82	5.43	0.78	4.15	10.36	1.52	0.27	0.04	105.09	15.37
42年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1407	101.9	52.83	11.11	29.88	93.82	13.20	5.37	0.78	4.15	10.30	1.45	0.27	0.04	104.39	14.69
43年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.9	52.32	11.00	29.88	93.19	12.61	5.32	0.77	4.15	10.24	1.39	0.27	0.04	103.70	14.03
44年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.9	51.80	10.89	29.87	92.56	12.04	5.27	0.76	4.15	10.18	1.32	0.26	0.03	103.00	13.40
45年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.9	51.28	10.78	29.87	91.93	11.50	5.22	0.75	4.15	10.12	1.27	0.26	0.03	102.31	12.80
46年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.9	50.76	10.68	29.86	91.30	10.98	5.16	0.75	4.15	10.06	1.21	0.26	0.03	101.61	12.22
47年目	R 59	0.98968	0.98975	0.99984	0.99219	0.1157	101.9	50.24	10.57	29.86	90.67	10.49	5.11	0.74	4.15	9.99	1.16	0.26	0.03	100.92	11.68
48年目	R 60	0.98957	0.98964	0.99984	0.99213	0.1112	101.9	49.72	10.46	29.85	90.03	10.01	5.06	0.73	4.14	9.93	1.10	0.26	0.03	100.22	11.15
49年目	R 61	0.98946	0.98953	0.99984	0.99207	0.1069	101.9	49.20	10.35	29.85	89.40	9.56	5.01	0.72	4.14	9.87	1.06	0.25	0.03	99.53	10.64
合計								3,070.81	652.15	1,487.53	5,210.49	1,769.62	312.39	45.54	206.54	564.47	190.70	15.12	5.16	5,790.07	1,965.47

<事業全体>

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	4	9.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				27,101	
	改良費				12,880	
		土工	m ³	2,596,700	4,065	切土(1,010,100m ³)、盛土(1,586,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	116,800	254	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,658	補強土壁、重力式擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	1,910	181	
		函渠工	m	1,250	988	アーチカルバート
		排水工	m	68,730	1,251	
		中央分離帯工	m	9,190	393	
		雑工	式	1	2,090	機能補償道路・水路等
	橋梁費				3,795	
		100m以上	m			
		100m未満	m	560	3,795	15橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				5,681	
		IC	箇所	4	5,681	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,837	
		車道舗装	m ²	217,100	2,710	
		歩道舗装	m ²	43,400	127	
	付帯施設費				1,908	
		交通管理施設工	式	1	1,908	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				17,061	
	用地費		m ²		14,211	
		宅地	m ²	44,938	1,356	
		田畑	m ²	341,993	6,061	
		山林・原野	m ²	6,420	42	
		その他	m ²	190,255	6,752	
	補償費		式	1	2,850	
③	間接経費		式	1	4,738	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				48,900	

【単価等について】

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

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.2	2,879	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	23,497	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,376	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

＜残事業＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	豊橋東バイパス	2	9.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				3,600	
	改良費				1,441	
		土工	m ³	125,010	529	切土(18,323m ³)、盛土(106,687m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	20,665	162	
		法面工	m ²	20,932	41	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	416	補強土壁、プレキャストL型擁壁
		管渠工	m	962	183	
		函渠工	m			
		排水工	m	5,393	110	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			機能補償道路・水路等
	橋梁費				511	
		100m以上	m			
		100m未満	m	100	511	2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,242	
		車道舗装	m ²	120,710	1,235	
		歩道舗装	m ²	1,918	7	
	付帯施設費				406	
		交通管理施設工	式	1	406	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	596	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				4,196	

【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23号	豊橋東バイパス	2	9.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.2	2,900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	16,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			19,700	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

再評価結果（令和5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41号 美濃加茂バイパス		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：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神				延長	9.4 km
事業概要	<p>一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4 kmのバイパスである。</p> <p>美濃加茂バイパスに並行する国道21号、県道371号（旧国道41号現道）には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいる。</p>					
S49年度事業化	S49年度都市計画決定	S53年度用地着手	S58年度工事着手			
全体事業費	645億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	78%	供用済延長	9.4 km	
計画交通量	29,900 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 142/1,358億円 （事業費：106/1,248億円 維持管理費：36/110億円 更新費：0/0億円）	総便益 (残事業)/(事業全体) 363/2,386億円 （走行時間短縮便益：326/2,084億円 走行経費減少便益：27/230億円 交通事故減少便益：9.3/72億円）	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.6~1.9(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.7~1.8(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) B/C=2.4~2.7(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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス、川辺町福祉バス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・その他の空港（名古屋飛行場）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（美濃加茂市立地適正化計画）、地域連携プロジェクト（みのかも定住自立圏第3次共生ビジョン）を支援する。 ・主要観光地（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、ロックタウンプラザ）へのアクセス向上が期待される。 <p>④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（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 <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。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

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。

一般国道41号美濃加茂バイパスは、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果をもたらす重要な道路と考えていることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

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

- ・一般国道21号坂祝バイパスが平成28年3月に開通している。
- ・一般国道21号坂祝バイパスの開通後、美濃加茂バイパスでは、平面4車線供用している太田町交差点付近の交通量が増加し、朝夕ピーク時に著しい渋滞が発生している。（最大渋滞長230m：令和3年2月17日 18時台）
- ・美濃加茂市は美濃加茂バイパス全線開通後、周辺町村と「みのかも定住自立圏」に関する協定を締結し、圏域全体の活性化、人口定住を図っている。
- ・美濃加茂バイパスの整備進展に伴い、沿線地域では多くの企業立地に伴い工場事業所数等が増加し、人口が増加するなど地域経済が発展している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率約78%（令和4年3月末時点）、用地取得率約100%（令和4年3月末時点）。
- ・平成24年度までに全線暫定2車線開通済み、平成26年3月に太田町周辺が4車線で開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・関連する周辺事業の整備状況や、美濃加茂市周辺における将来ネットワークの検討状況を踏まえ、完成4車線化に向けた調査設計を推進する。

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縮減に努めながら事業を推進する。

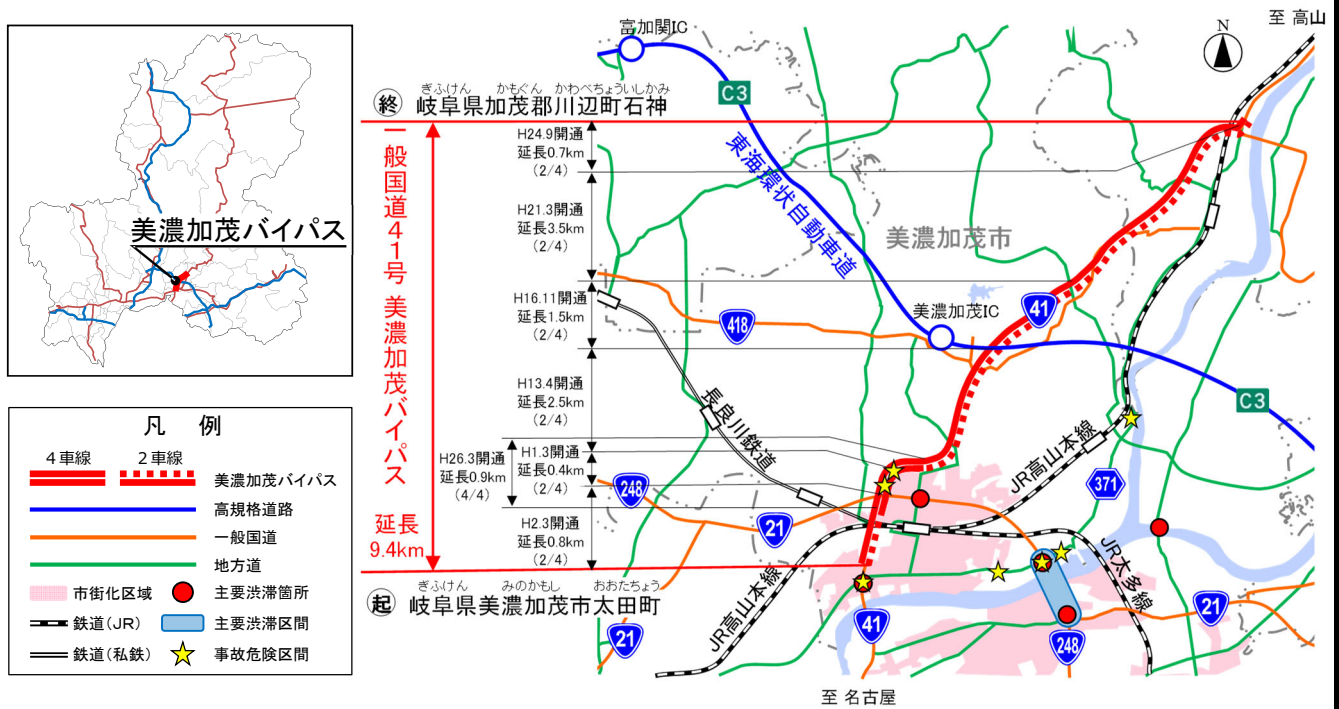
対応方針（原案）

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。

(再評価)

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41号 美濃加茂バイパス
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	事業全体：費用便益比(B/C)=1.8 (経済的純現在価値(B-C)=1,028億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.6 (経済的純現在価値(B-C)=221億円、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□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)：13,013万人・時間/年 渋滞損失削減率：約23万人・時間/年(13,013万人・時間/年⇒12,990万人・時間/年) 区間b(並行区間)について：県道371号 並行区間等の渋滞損失時間(現況)：78.8万人・時間/年(太田本町4～石神〔BP合流部〕) 並行区間等の渋滞損失削減率：約1割削減(太田本町4～石神〔BP合流部〕)
	□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	利便性の向上が期待できるバス路線：美濃加茂市コミュニティバス、川辺町福祉バス
	■ 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	美濃太田駅：JR高山本線特急停車駅 七宗町～美濃太田駅：約2分短縮(約38分⇒約36分)
	■ 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	名古屋飛行場：その他の空港 七宗町～名古屋飛行場：約4分短縮(約69分⇒約65分)
	物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input 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 type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	日常活動圏中心都市：美濃加茂市、下呂市 美濃加茂市～下呂市：約4分短縮(約105分⇒約101分)
		<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	日常活動圏の中心都市：美濃加茂市 七宗町～美濃加茂市：約4分短縮(約26分⇒約22分)
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	美濃加茂市立地適正化計画(令和2年3月策定) みのかも定住自立圏第3次共生ビジョン(令和3年4月1日公表)	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ぎふ清流里山公園(美濃加茂市)：約42万人、リバーポートパーク美濃加茂：約11万人、ロックタウンプラザ(七宗町)：約12万人 「令和2年岐阜県観光入込客数統計調査」より	
	<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/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設：中濃厚生病院(関市) 七宗町～中濃厚生病院：約2分短縮(約70分⇒約68分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	当該事業を含む一般国道41号は、岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路として位置づけ
		<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：232t/年（3,668,251t-CO2/年→3,668,019t-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	(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）：県道371号 太田本町4～石神〔B P合流部〕 排出削減量：約1.7t/年（約13.8t/年⇒約12.1t/年）、排出削減率：1割削減 バイパス等についてNox排出増加量：約7.5t/年
		● 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）：県道371号 太田本町4～石神〔B P合流部〕 排出削減量：約0.09t/年（約0.77t/年⇒約0.68t/年）、排出削減率：1割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：約0.36t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

(再評価)

様式-2

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41号	美濃加茂バイパス	L=9.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,900	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	615億円	192億円		807億円
うち残事業分	128億円	115億円		243億円
基準年における 現在価値 (C)	1,248億円	110億円		1,358億円
うち残事業分	106億円	36億円		142億円

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4年度			
供用年	平成25年度、令和13年度			
単年便益 (初年便益)	59億円	7.1億円	2.0億円	68億円
基準年における 現在価値 (B)	2,084億円	230億円	72億円	2,386億円
うち残事業分	326億円	27億円	9.3億円	363億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	1,028億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.0%
費用便益比（残事業）	2.6
経済的純現在価値（残事業）	221億円
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

【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	29,900台/日	±10%	1.6~1.9
事業費	615億円	±10%	1.7~1.8
事業期間	57年	±20%	1.7~1.8

【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	29,900台/日	±10%	2.3~2.8
事業費	128億円	±10%	2.4~2.8
事業期間	8年	±20%	2.4~2.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道41号美濃加茂バイパス（事業全体）

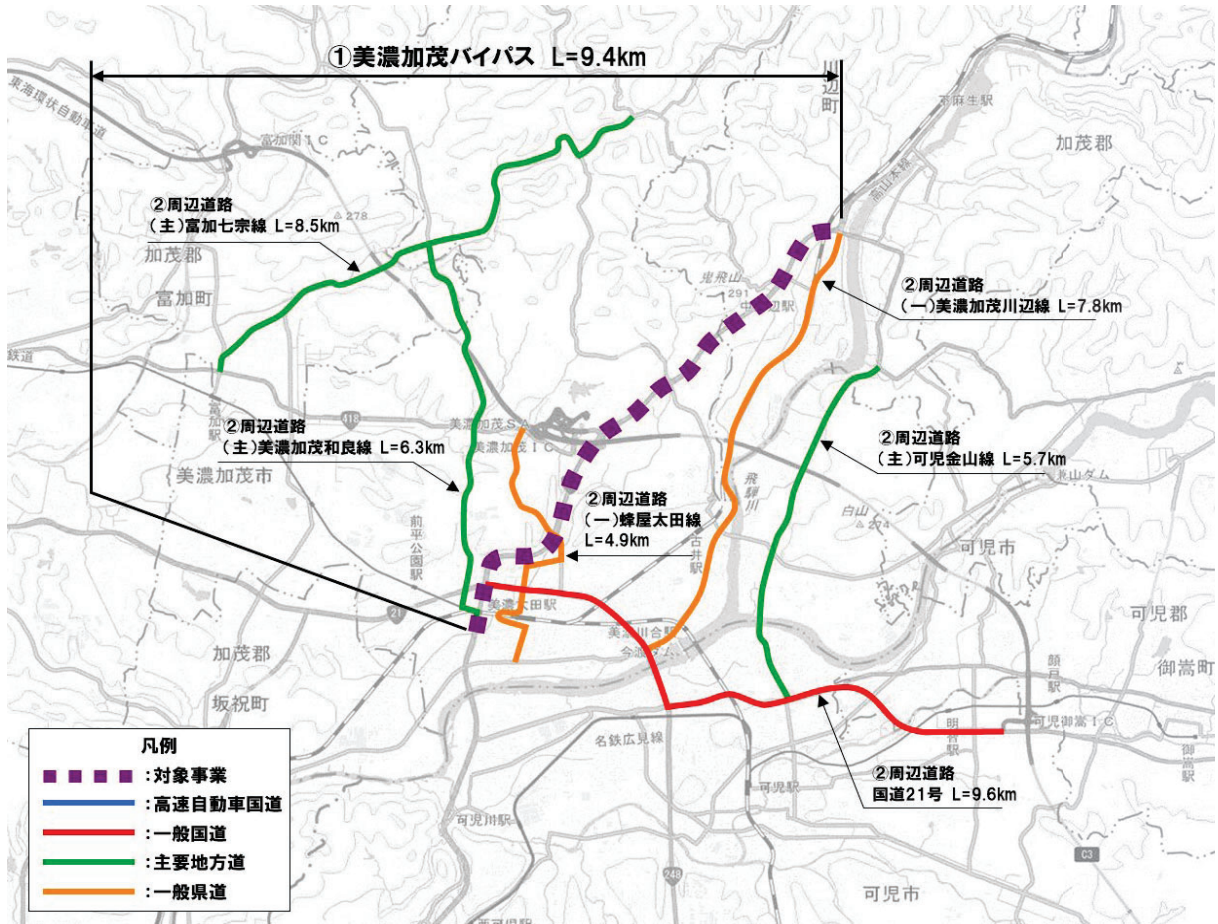
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔美濃加茂バイパス〕 ：9.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	29,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	55.10	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道21号 ：9.6km	交通量	[台/日]	27,700	24,300
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	86.83	73.00
	(一)美濃加茂川辺線 ：7.8km	交通量	[台/日]	15,400	8,600
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	45.87	22.44
	(主)可児金山線 ：5.7km	交通量	[台/日]	13,300	8,800
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	29.24	17.68
	(主)富加七宗線 ：8.5km	交通量	[台/日]	3,000	2,300
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	8.19	6.07
	(一)蜂屋太田線 ：4.9km	交通量	[台/日]	11,500	6,000
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	27.57	12.35
(主)美濃加茂和良線 ：6.3km	交通量	[台/日]	11,800	9,100	
	走行時間	[分]	13	13	
	走行時間費用	[億円/年]	29.12	20.47	
③その他道路合計 ：3,089.0		走行時間費用	[億円/年]	13,161.65	13,104.79

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,141.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,388.47	13,311.90	76.57

- ※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41号美濃加茂バイパス（残事業）

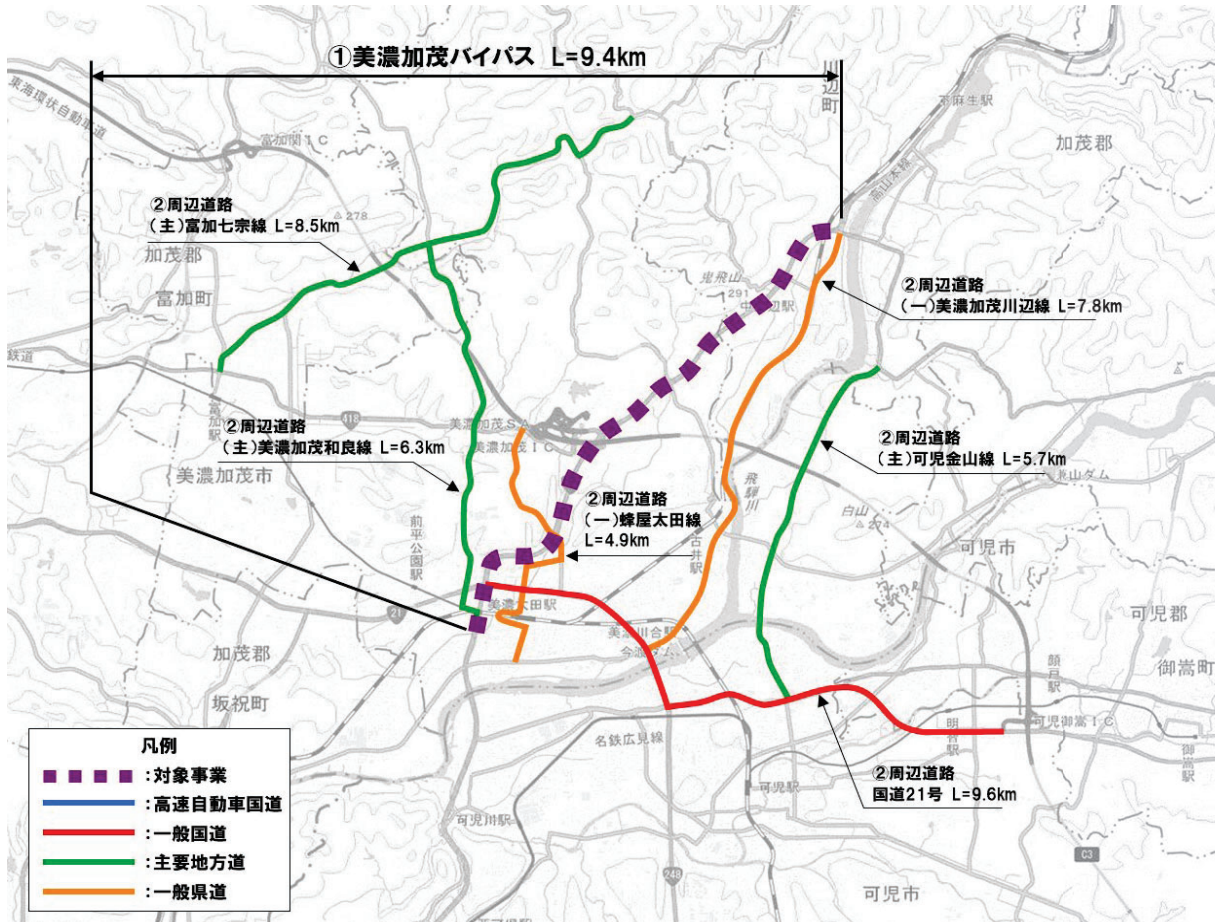
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔美濃加茂バイパス〕 ：9.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	21,900	29,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	11	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	46.71	55.10	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道21号 ：9.6km	交通量	[台/日]	25,500	24,300
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	77.61	73.00
	県)美濃加茂川辺線 ：7.8km	交通量	[台/日]	10,200	8,600
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	28.10	22.44
	主)可児金山線 ：5.7km	交通量	[台/日]	9,100	8,800
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	18.64	17.68
	主)富加七宗線 ：8.5km	交通量	[台/日]	2,500	2,300
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	6.60	6.07
	県)蜂屋太田線 ：4.9km	交通量	[台/日]	8,500	6,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	19.14	12.35
	主)美濃加茂和良線 ：6.3km	交通量	[台/日]	10,300	9,100
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	23.74	20.47
③その他道路合計 ：3,089.0	走行時間費用	[億円/年]	13,160.16	13,104.79	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,141.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,333.99	13,311.90	22.09

- ※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41号美濃加茂バイパス

(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 (令和4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4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
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 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41号美濃加茂バイパス

(4)

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道41号美濃加茂バイパス(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.52	9.4	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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-39年目	S 49	6.5705	69.0	0.10	0.97				
-38年目	S 50	6.3178	72.9	0.05	0.44				
-37年目	S 51	6.0748	79.1	0.15	1.17				
-36年目	S 52	5.8412	83.8	0.02	0.14				
-35年目	S 53	5.6165	87.4	1.94	12.71				
-34年目	S 54	5.4005	89.6	2.30	14.12				
-33年目	S 55	5.1928	95.3	3.70	20.54				
-32年目	S 56	4.9931	97.8	2.20	11.45				
-31年目	S 57	4.8010	98.9	2.80	13.86				
-30年目	S 58	4.6164	99.8	3.10	14.60				
-29年目	S 59	4.4388	101.8	3.70	16.43				
-28年目	S 60	4.2681	102.6	5.80	24.58				
-27年目	S 61	4.1039	104.4	7.20	28.85				
-26年目	S 62	3.9461	104.1	6.80	26.25				
-25年目	S 63	3.7943	104.7	18.70	69.06				
-24年目	H 1	3.6484	107.5	15.65	54.16				
-23年目	H 2	3.5081	109.9	4.44	14.44				
-22年目	H 3	3.3731	112.5	7.78	23.75				
-21年目	H 4	3.2434	114.1	19.95	57.79				
-20年目	H 5	3.1187	114.4	15.65	43.48				
-19年目	H 6	2.9987	114.3	5.99	16.01				
-18年目	H 7	2.8834	113.7	6.00	15.50				
-17年目	H 8	2.7725	113.2	3.69	9.21				
-16年目	H 9	2.6658	114.2	7.29	17.33				
-15年目	H 10	2.5633	113.6	18.72	43.05				
-14年目	H 11	2.4647	112.0	10.82	24.26				
-13年目	H 12	2.3699	110.7	18.10	39.48				
-12年目	H 13	2.2788	109.4	11.47	24.34				
-11年目	H 14	2.1911	107.6	21.28	44.16				
-10年目	H 15	2.1068	106.1	22.91	46.37				
-9年目	H 16	2.0258	105.0	15.98	31.42				
-8年目	H 17	1.9479	103.7	41.95	80.31				
-7年目	H 18	1.8730	103.0	56.31	104.34				
-6年目	H 19	1.8009	102.1	49.55	89.06				
-5年目	H 20	1.7317	101.6	26.75	46.46				
-4年目	H 21	1.6651	100.3	24.62	41.65				
-3年目	H 22	1.6010	98.6	7.43	12.29				
-2年目	H 23	1.5395	97.2	6.22	10.04				
-1年目	H 24	1.4802	96.4	8.57	13.41				
暫定供用開始年次	H 25	1.4233	96.4	0.62	0.93	2.72	4.10		
1年目	H 26	1.3686	98.7	0.09	0.13	2.73	3.86		
2年目	H 27	1.3159	100.2	0.09	0.12	2.73	3.66		
3年目	H 28	1.2653	100.3	0.09	0.12	2.73	3.51		
4年目	H 29	1.2167	100.5	0.09	0.11	2.73	3.37		
5年目	H 30	1.1699	100.4	0.09	0.11	2.73	3.24		
6年目	R 1	1.1249	101.2	0.09	0.10	2.73	3.09		
7年目	R 2	1.0816	101.9	0.09	0.10	2.73	2.95		
8年目	R 3	1.0400	101.9	0.09	0.09	2.73	2.84		
基準年	R 4	1.0000	101.9	0.09	0.09	2.73	2.73		
10年目	R 5	0.9615	101.9	3.80	3.65	2.73	2.62		
11年目	R 6	0.9246	101.9	17.17	15.87	2.73	2.52		
12年目	R 7	0.8890	101.9	17.82	15.84	2.73	2.42		
13年目	R 8	0.8548	101.9	17.82	15.23	2.73	2.33		
14年目	R 9	0.8219	101.9	17.82	14.65	2.73	2.24		
15年目	R 10	0.7903	101.9	17.82	14.08	2.73	2.16		
16年目	R 11	0.7599	101.9	17.82	13.54	2.73	2.07		
17年目	R 12	0.7307	101.9	17.82	13.02	2.73	1.99		
供用開始年次	R 13	0.7026	101.9			4.47	3.14		
19年目	R 14	0.6756	101.9			4.47	3.02		
20年目	R 15	0.6496	101.9			4.47	2.91		
21年目	R 16	0.6246	101.9			4.47	2.79		
22年目	R 17	0.6006	101.9			4.47	2.69		
23年目	R 18	0.5775	101.9			4.47	2.58		
24年目	R 19	0.5553	101.9			4.47	2.48		
25年目	R 20	0.5339	101.9			4.47	2.39		
26年目	R 21	0.5134	101.9			4.47	2.30		
27年目	R 22	0.4936	101.9			4.47	2.21		
28年目	R 23	0.4746	101.9			4.47	2.12		
29年目	R 24	0.4564	101.9			4.47	2.04		
30年目	R 25	0.4388	101.9			4.47	1.96		
31年目	R 26	0.4220	101.9			4.47	1.89		
32年目	R 27	0.4057	101.9			4.47	1.81		
33年目	R 28	0.3901	101.9			4.47	1.74		
34年目	R 29	0.3751	101.9			4.47	1.68		
35年目	R 30	0.3607	101.9			4.47	1.61		
36年目	R 31	0.3468	101.9			4.47	1.55		
37年目	R 32	0.3335	101.9			4.47	1.49		
38年目	R 33	0.3207	101.9			4.47	1.43		
39年目	R 34	0.3083	101.9			4.47	1.38		
40年目	R 35	0.2965	101.9			4.47	1.33		
41年目	R 36	0.2851	101.9			4.47	1.27		
42年目	R 37	0.2741	101.9			4.47	1.23		
43年目	R 38	0.2636	101.9			4.47	1.18		
44年目	R 39	0.2534	101.9			4.47	1.13		
45年目	R 40	0.2437	101.9			4.47	1.09		
46年目	R 41	0.2343	101.9			4.47	1.05		
47年目	R 42	0.2253	101.9			4.47	1.01		
48年目	R 43	0.2166	101.9			4.47	0.97		
49年目	R 44	0.2083	101.9	-82.88	-17.26	4.47	0.93		
合計				532.13	1,248.02	192.24	110.12	0.00	0.00
単純事業費計				615.00		192.24		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
							0.30	8.5	2.54
-57年目	S 49	6.5705	69.0						
-56年目	S 50	6.3178	72.9						
-55年目	S 51	6.0748	79.1						
-54年目	S 52	5.8412	83.8						
-53年目	S 53	5.6165	87.4						
-52年目	S 54	5.4005	89.6						
-51年目	S 55	5.1928	95.3						
-50年目	S 56	4.9931	97.8						
-49年目	S 57	4.8010	98.9						
-48年目	S 58	4.6164	99.8						
-47年目	S 59	4.4388	101.8						
-46年目	S 60	4.2681	102.6						
-45年目	S 61	4.1039	104.4						
-44年目	S 62	3.9461	104.1						
-43年目	S 63	3.7943	104.7						
-42年目	H 1	3.6484	107.5						
-41年目	H 2	3.5081	109.9						
-40年目	H 3	3.3731	112.5						
-39年目	H 4	3.2434	114.1						
-38年目	H 5	3.1187	114.4						
-37年目	H 6	2.9987	114.3						
-36年目	H 7	2.8834	113.7						
-35年目	H 8	2.7725	113.2						
-34年目	H 9	2.6658	114.2						
-33年目	H 10	2.5633	113.6						
-32年目	H 11	2.4647	112.0						
-31年目	H 12	2.3699	110.7						
-30年目	H 13	2.2788	109.4						
-29年目	H 14	2.1911	107.6						
-28年目	H 15	2.1068	106.1						
-27年目	H 16	2.0258	105.0						
-26年目	H 17	1.9479	103.7						
-25年目	H 18	1.8730	103.0						
-24年目	H 19	1.8009	102.1						
-23年目	H 20	1.7317	101.6						
-22年目	H 21	1.6651	100.3						
-21年目	H 22	1.6010	98.6						
-20年目	H 23	1.5395	97.2						
-19年目	H 24	1.4802	96.4						
-18年目	H 25	1.4233	96.4						
-17年目	H 26	1.3686	98.7						
-16年目	H 27	1.3159	100.2						
-15年目	H 28	1.2653	100.3						
-14年目	H 29	1.2167	100.5						
-13年目	H 30	1.1699	100.4						
-12年目	R 1	1.1249	101.2						
-11年目	R 2	1.0816	101.9						
-10年目	R 3	1.0400	101.9						
基準年	R 4	1.0000	101.9						
-8年目	R 5	0.9615	101.9	3.80	3.65				
-7年目	R 6	0.9246	101.9	17.17	15.87				
-6年目	R 7	0.8890	101.9	17.82	15.84				
-5年目	R 8	0.8548	101.9	17.82	15.23				
-4年目	R 9	0.8219	101.9	17.82	14.65				
-3年目	R 10	0.7903	101.9	17.82	14.08				
-2年目	R 11	0.7599	101.9	17.82	13.54				
-1年目	R 12	0.7307	101.9	17.82	13.02				
供用開始年次	R 13	0.7026	101.9			2.31	1.62		
1年目	R 14	0.6756	101.9			2.31	1.56		
2年目	R 15	0.6496	101.9			2.31	1.50		
3年目	R 16	0.6246	101.9			2.31	1.44		
4年目	R 17	0.6006	101.9			2.31	1.39		
5年目	R 18	0.5775	101.9			2.31	1.33		
6年目	R 19	0.5553	101.9			2.31	1.28		
7年目	R 20	0.5339	101.9			2.31	1.23		
8年目	R 21	0.5134	101.9			2.31	1.19		
9年目	R 22	0.4936	101.9			2.31	1.14		
10年目	R 23	0.4746	101.9			2.31	1.10		
11年目	R 24	0.4564	101.9			2.31	1.05		
12年目	R 25	0.4388	101.9			2.31	1.01		
13年目	R 26	0.4220	101.9			2.31	0.97		
14年目	R 27	0.4057	101.9			2.31	0.94		
15年目	R 28	0.3901	101.9			2.31	0.90		
16年目	R 29	0.3751	101.9			2.31	0.87		
17年目	R 30	0.3607	101.9			2.31	0.83		
18年目	R 31	0.3468	101.9			2.31	0.80		
19年目	R 32	0.3335	101.9			2.31	0.77		
20年目	R 33	0.3207	101.9			2.31	0.74		
21年目	R 34	0.3083	101.9			2.31	0.71		
22年目	R 35	0.2965	101.9			2.31	0.68		
23年目	R 36	0.2851	101.9			2.31	0.66		
24年目	R 37	0.2741	101.9			2.31	0.63		
25年目	R 38	0.2636	101.9			2.31	0.61		
26年目	R 39	0.2534	101.9			2.31	0.59		
27年目	R 40	0.2437	101.9			2.31	0.56		
28年目	R 41	0.2343	101.9			2.31	0.54		
29年目	R 42	0.2253	101.9			2.31	0.52		
30年目	R 43	0.2166	101.9			2.31	0.50		
31年目	R 44	0.2083	101.9			2.31	0.48		
32年目	R 45	0.2003	101.9			2.31	0.46		
33年目	R 46	0.1926	101.9			2.31	0.44		
34年目	R 47	0.1852	101.9			2.31	0.43		
35年目	R 48	0.1780	101.9			2.31	0.41		
36年目	R 49	0.1712	101.9			2.31	0.40		
37年目	R 50	0.1646	101.9			2.31	0.38		
38年目	R 51	0.1583	101.9			2.31	0.37		
39年目	R 52	0.1522	101.9			2.31	0.35		
40年目	R 53	0.1463	101.9			2.31	0.34		
41年目	R 54	0.1407	101.9			2.31	0.32		
42年目	R 55	0.1353	101.9			2.31	0.31		
43年目	R 56	0.1301	101.9			2.31	0.30		
44年目	R 57	0.1251	101.9			2.31	0.29		
45年目	R 58	0.1203	101.9			2.31	0.28		
46年目	R 59	0.1157	101.9			2.31	0.27		
47年目	R 60	0.1112	101.9			2.31	0.26		
48年目	R 61	0.1069	101.9			2.31	0.25		
49年目	R 62	0.1028	101.9	0.00	0.00	2.31	0.24		
合計				127.88	105.89	115.45	36.25	0.00	0.00
単純事業費計				127.88		115.45		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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41号美濃加茂バイパス(事業全体)

年度 (基準年) 年次	R4	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレーター	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	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	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%
暫定供用開始年次	H 25	1.00076	1.00800	0.97978	0.99937	1.4233	96.40	39.53	12.47	7.17	59.18	89.03	5.33	1.15	0.60	7.08	10.66	2.00	3.00	68.26	102.69
1年目	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.3686	98.70	39.56	12.57	7.03	59.16	83.59	5.34	1.16	0.59	7.09	10.01	1.99	2.82	68.24	96.42
2年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.99811	1.3159	100.20	40.07	12.82	6.97	59.85	80.10	5.40	1.18	0.59	7.17	9.60	2.02	2.70	69.04	92.40
3年目	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.2653	100.30	40.03	12.64	7.03	59.70	76.75	5.40	1.16	0.59	7.16	9.20	2.01	2.59	68.87	88.53
4年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2167	100.50	40.00	12.46	7.09	59.55	73.46	5.39	1.15	0.60	7.14	8.81	2.01	2.48	68.70	84.75
5年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.1699	100.40	39.97	12.28	7.15	59.40	70.53	5.39	1.13	0.60	7.12	8.46	2.01	2.38	68.53	81.37
6年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1249	101.20	39.93	12.10	7.21	59.25	67.11	5.39	1.11	0.61	7.11	8.05	2.00	2.27	68.36	77.42
7年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.0816	101.90	39.90	11.92	7.28	59.10	63.92	5.38	1.10	0.61	7.09	7.67	2.00	2.16	68.19	73.75
8年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0400	101.90	39.87	11.74	7.34	58.94	61.30	5.38	1.08	0.62	7.08	7.36	1.99	2.07	68.02	70.74
基準年	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0000	101.90	39.83	11.56	7.40	58.79	58.79	5.37	1.06	0.62	7.06	7.06	1.99	1.99	67.84	67.84
10年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	0.9615	101.90	39.80	11.38	7.46	58.64	56.39	5.37	1.05	0.63	7.04	6.77	1.99	1.91	67.67	65.07
11年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9246	101.90	39.76	11.20	7.52	58.49	54.08	5.36	1.03	0.63	7.03	6.50	1.98	1.83	67.50	62.41
12年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.8890	101.90	39.73	11.03	7.58	58.34	51.86	5.36	1.02	0.64	7.01	6.23	1.98	1.76	67.33	59.81
13年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8548	101.90	39.70	10.85	7.64	58.19	49.74	5.35	1.00	0.64	7.00	5.98	1.98	1.69	67.16	57.46
14年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8219	101.90	39.66	10.67	7.70	58.03	47.70	5.35	0.98	0.65	6.98	5.74	1.97	1.62	66.99	55.06
15年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.7903	101.90	39.63	10.49	7.77	57.88	45.74	5.34	0.97	0.65	6.97	5.50	1.97	1.56	66.81	52.80
16年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7599	101.90	39.60	10.31	7.83	57.73	43.87	5.34	0.95	0.66	6.95	5.28	1.96	1.49	66.64	50.64
17年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7307	101.90	39.56	10.13	7.89	57.58	42.07	5.34	0.93	0.67	6.93	5.07	1.96	1.43	66.47	48.57
供用開始年次	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.90	53.66	13.51	10.37	77.54	54.48	6.66	0.94	0.18	7.78	5.46	2.72	1.91	88.03	61.85
19年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.90	53.61	13.39	10.44	77.43	52.31	6.66	0.93	0.18	7.76	5.24	2.71	1.83	87.90	59.39
20年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.90	53.55	13.27	10.50	77.32	50.23	6.65	0.92	0.18	7.75	5.03	2.71	1.76	87.78	57.02
21年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.90	53.50	13.15	10.57	77.21	48.23	6.64	0.91	0.18	7.73	4.83	2.71	1.69	87.66	54.75
22年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.90	53.44	13.02	10.64	77.11	46.31	6.63	0.90	0.18	7.72	4.64	2.70	1.62	87.53	52.57
23年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.90	53.38	12.90	10.71	77.00	44.47	6.63	0.89	0.19	7.71	4.45	2.70	1.56	87.41	50.48
24年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.90	53.33	12.78	10.78	76.89	42.70	6.62	0.89	0.19	7.69	4.27	2.70	1.50	87.28	48.47
25年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.90	53.27	12.66	10.85	76.78	41.00	6.61	0.88	0.19	7.68	4.10	2.70	1.44	87.16	46.53
26年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.90	53.22	12.54	10.92	76.68	39.36	6.61	0.87	0.19	7.66	3.93	2.69	1.38	87.03	44.68
27年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.90	53.16	12.42	10.99	76.57	37.80	6.60	0.86	0.19	7.65	3.78	2.69	1.33	86.91	42.90
28年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.90	52.76	12.33	10.99	76.08	36.11	6.55	0.85	0.19	7.59	3.60	2.67	1.27	86.35	40.98
29年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.90	52.37	12.24	10.99	75.59	34.50	6.50	0.85	0.19	7.54	3.44	2.66	1.21	85.78	39.15
30年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.90	51.97	12.14	10.98	75.10	32.96	6.45	0.84	0.19	7.48	3.28	2.64	1.16	85.22	37.40
31年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.90	51.57	12.05	10.98	74.61	31.48	6.40	0.83	0.19	7.43	3.13	2.62	1.11	84.66	35.72
32年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.90	51.18	11.96	10.98	74.11	30.07	6.35	0.83	0.19	7.37	2.99	2.61	1.06	84.09	34.12
33年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.90	50.78	11.87	10.98	73.62	28.72	6.30	0.82	0.19	7.32	2.85	2.59	1.01	83.53	32.59
34年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.90	50.38	11.77	10.98	73.13	27.43	6.25	0.82	0.19	7.26	2.72	2.58	0.97	82.97	31.12
35年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.90	49.98	11.68	10.98	72.64	26.20	6.21	0.81	0.19	7.20	2.60	2.56	0.92	82.41	29.72
36年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.90	49.59	11.59	10.97	72.15	25.02	6.16	0.80	0.19	7.15	2.48	2.54	0.88	81.84	28.38
37年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.90	49.19	11.50	10.97	71.66	23.90	6.11	0.80	0.19	7.09	2.37	2.53	0.84	81.28	27.10
38年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.90	48.79	11.40	10.97	71.17	22.82	6.06	0.79	0.19	7.04	2.26	2.51	0.81	80.72	25.88
39年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.90	48.40	11.31	10.97	70.68	21.79	6.01	0.78	0.19	6.98	2.15	2.49	0.77	80.15	24.71
40年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.90	48.00	11.22	10.97	70.19	20.81	5.96	0.78	0.19	6.93	2.05	2.48	0.73	79.59	23.60
41年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.90	47.60	11.13	10.97	69.69	19.87	5.91	0.77	0.19	6.87	1.96	2.46	0.70	79.03	22.53
42年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.90	47.20	11.04	10.96	69.20	18.97	5.86	0.76	0.19	6.81	1.87	2.45	0.67	78.46	21.51
43年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.90	46.81	10.94	10.96	68.71	18.11	5.81	0.76	0.19	6.76	1.78	2.43	0.64	77.90	20.53
44年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.90	46.41	10.85	10.96	68.22	17.29	5.76	0.75	0.19	6.70	1.70	2.41	0.61	77.34	19.60
45年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.90	46.01	10.76	10.96	67.73	16.50	5.71	0.74	0.19	6.65	1.62	2.40	0.58	76.77	18.71
46年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.90	45.62	10.67	10.96	67.24	15.75	5.66	0.74	0.19	6.59	1.54	2.38	0.56	76.21	17.86
47年目	R 42	0.99122	0.99126	0.99984	0																

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号美濃加茂バイパス(残事業)

年次	年度 (基準年) R4	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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	小型貨物車	普通貨物車	全車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	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 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7026	101.90	15.48	3.53	3.31	22.32	15.68	1.70	0.13	0.06	1.88	1.32	0.64	0.45	24.84	17.45
1年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.6756	101.90	15.46	3.50	3.33	22.29	15.06	1.69	0.13	0.06	1.88	1.27	0.64	0.43	24.81	16.76
2年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6496	101.90	15.44	3.47	3.35	22.27	14.47	1.69	0.13	0.06	1.88	1.22	0.63	0.41	24.78	16.10
3年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6246	101.90	15.43	3.44	3.38	22.24	13.89	1.69	0.13	0.06	1.88	1.17	0.63	0.40	24.75	15.46
4年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6006	101.90	15.41	3.41	3.40	22.22	13.34	1.69	0.13	0.06	1.87	1.12	0.63	0.38	24.72	14.85
5年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.5775	101.90	15.39	3.38	3.42	22.19	12.82	1.69	0.12	0.06	1.87	1.08	0.63	0.37	24.70	14.26
6年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5553	101.90	15.38	3.34	3.44	22.17	12.31	1.69	0.12	0.06	1.87	1.04	0.63	0.35	24.67	13.70
7年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5339	101.90	15.36	3.31	3.47	22.14	11.82	1.68	0.12	0.06	1.87	1.00	0.63	0.34	24.64	13.15
8年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5134	101.90	15.35	3.28	3.49	22.12	11.35	1.68	0.12	0.06	1.86	0.96	0.63	0.32	24.61	12.63
9年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.4936	101.90	15.33	3.25	3.51	22.09	10.90	1.68	0.12	0.06	1.86	0.92	0.63	0.31	24.58	12.13
10年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4746	101.90	15.22	3.23	3.51	21.95	10.42	1.67	0.12	0.06	1.85	0.88	0.63	0.30	24.42	11.59
11年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4564	101.90	15.10	3.20	3.51	21.81	9.95	1.65	0.12	0.06	1.83	0.84	0.62	0.28	24.27	11.08
12年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4388	101.90	14.99	3.18	3.51	21.67	9.51	1.64	0.12	0.06	1.82	0.80	0.62	0.27	24.11	10.58
13年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4220	101.90	14.87	3.15	3.51	21.53	9.09	1.63	0.12	0.06	1.81	0.76	0.61	0.26	23.95	10.11
14年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4057	101.90	14.76	3.13	3.51	21.39	8.68	1.62	0.12	0.06	1.79	0.73	0.61	0.25	23.80	9.66
15年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.3901	101.90	14.64	3.11	3.51	21.25	8.29	1.60	0.11	0.06	1.78	0.69	0.61	0.24	23.64	9.22
16年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3751	101.90	14.53	3.08	3.51	21.12	7.92	1.59	0.11	0.06	1.77	0.66	0.60	0.23	23.48	8.81
17年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3607	101.90	14.41	3.06	3.51	20.98	7.57	1.58	0.11	0.06	1.75	0.63	0.60	0.22	23.33	8.41
18年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3468	101.90	14.30	3.03	3.50	20.84	7.23	1.57	0.11	0.06	1.74	0.60	0.60	0.21	23.17	8.04
19年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3335	101.90	14.19	3.01	3.50	20.70	6.90	1.55	0.11	0.06	1.73	0.58	0.59	0.20	23.02	7.68
20年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3207	101.90	14.07	2.98	3.50	20.56	6.59	1.54	0.11	0.06	1.71	0.55	0.59	0.19	22.86	7.33
21年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3083	101.90	13.96	2.96	3.50	20.42	6.30	1.53	0.11	0.06	1.70	0.52	0.58	0.18	22.70	7.00
22年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.2965	101.90	13.84	2.94	3.50	20.28	6.01	1.52	0.11	0.06	1.69	0.50	0.58	0.17	22.55	6.68
23年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2851	101.90	13.73	2.91	3.50	20.14	5.74	1.50	0.11	0.06	1.67	0.48	0.58	0.16	22.39	6.38
24年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2741	101.90	13.61	2.89	3.50	20.00	5.48	1.49	0.11	0.06	1.66	0.45	0.57	0.16	22.23	6.09
25年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2636	101.90	13.50	2.86	3.50	19.86	5.23	1.48	0.11	0.06	1.64	0.43	0.57	0.15	22.08	5.82
26年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2534	101.90	13.38	2.84	3.50	19.72	5.00	1.47	0.10	0.06	1.63	0.41	0.57	0.14	21.92	5.55
27年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2437	101.90	13.27	2.82	3.50	19.58	4.77	1.45	0.10	0.06	1.62	0.39	0.56	0.14	21.76	5.30
28年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2343	101.90	13.15	2.79	3.50	19.45	4.56	1.44	0.10	0.06	1.60	0.38	0.56	0.13	21.61	5.06
29年目	R 42	0.99122	0.99126	0.99984	0.99311	0.2253	101.90	13.04	2.77	3.50	19.31	4.35	1.43	0.10	0.06	1.59	0.36	0.55	0.12	21.45	4.83
30年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2166	101.90	12.93	2.74	3.50	19.17	4.15	1.42	0.10	0.06	1.58	0.34	0.55	0.12	21.29	4.61
31年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2083	101.90	12.81	2.72	3.50	19.03	3.96	1.40	0.10	0.06	1.56	0.33	0.55	0.11	21.14	4.40
32年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2003	101.90	12.70	2.69	3.50	18.89	3.78	1.39	0.10	0.06	1.55	0.31	0.54	0.11	20.98	4.20
33年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.1926	101.90	12.58	2.67	3.50	18.75	3.61	1.38	0.10	0.06	1.54	0.30	0.54	0.10	20.82	4.01
34年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1852	101.90	12.47	2.65	3.50	18.61	3.45	1.37	0.10	0.06	1.52	0.28	0.53	0.10	20.67	3.83
35年目	R 48	0.99073	0.99078	0.99984	0.99281	0.1780	101.90	12.35	2.62	3.50	18.47	3.29	1.35	0.10	0.06	1.51	0.27	0.53	0.09	20.51	3.65
36年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1712	101.90	12.24	2.60	3.49	18.33	3.14	1.34	0.10	0.06	1.50	0.26	0.53	0.09	20.36	3.48
37年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1646	101.90	12.12	2.57	3.49	18.19	2.99	1.33	0.10	0.06	1.48	0.24	0.52	0.09	20.20	3.33
38年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1583	101.90	12.01	2.55	3.49	18.05	2.86	1.32	0.09	0.06	1.47	0.23	0.52	0.08	20.04	3.17
39年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1522	101.90	11.90	2.53	3.49	17.91	2.73	1.30	0.09	0.06	1.46	0.22	0.52	0.08	19.89	3.03
40年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1463	101.90	11.78	2.50	3.49	17.77	2.60	1.29	0.09	0.06	1.44	0.21	0.51	0.07	19.73	2.89
41年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99249	0.1407	101.90	11.67	2.48	3.49	17.64	2.48	1.28	0.09	0.06	1.43	0.20	0.51	0.07	19.57	2.75
42年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1353	101.90	11.55	2.45	3.49	17.50	2.37	1.27	0.09	0.06	1.42	0.19	0.50	0.07	19.42	2.63
43年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1301	101.90	11.44	2.43	3.49	17.36	2.26	1.25	0.09	0.06	1.40	0.18	0.50	0.07	19.26	2.51
44年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1251	101.90	11.32	2.40	3.49	17.22	2.15	1.24	0.09	0.06	1.39	0.17	0.50	0.06	19.10	2.39
45年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1203	101.90	11.21	2.38	3.49	17.08	2.05	1.23	0.09	0.06	1.38	0.17	0.49	0.06	18.95	2.28
46年目	R 59	0.98968	0.98975	0.99984	0.99219	0.1157	101.90	11.09	2.36	3.49	16.94	1.96	1.22	0.09	0.06	1.36	0.16	0.49	0.06	18.79	2.17
47年目	R 60	0.98957	0.98964	0.99984	0.99213	0.1112	101.90	10.98	2.33	3.49	16.80	1.87	1.20	0.09	0.06	1.35	0.15	0.48</			

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	美濃加茂バイパス	4	9.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)	
①工事費					44,557		
	改良費				14,929		
		土工	m ³	815,100	5,416	切土、盛土	
		軟弱地盤改良工	m ³				
		法面工	m ²	57,600	226	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	3,629	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	3,320	140		
		函渠工	m	710	913		
		排水工	m	14,760	831		
		中央分離帯工	m	7,360	124		
		雑工	式	1	3,650		
		橋梁費				27,551	
			100m以上	m	7,566	26,483	
			100m未満	m	443	1,068	
		トンネル費					
			NATM	m			
			シールド	m			
		IC・JCT費					
			IC	箇所			
			JCT	箇所			
		舗装費				2,077	
			車道舗装	m ²	159,800	1,920	
			歩道舗装	m ²	48,500	157	
	付帯施設費						
		交通管理施設工	式				
		遮音壁	m				
②用地及補償費					11,283		
	用地費		m ²	453,254	8,288		
		宅地	m ²	23,383	1,563		
		田畑	m ²	134,394	5,262		
		山林・原野	m ²	295,477	1,463		
	補償費	式	1	2,995			
③間接経費		式	1	8,660	地質調査、測量、設計にかかる費用等		
事業費合計					64,500		

【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41号	美濃加茂バイパス	4	9.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.4	3,002	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	18,103	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			21,105	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	美濃加茂バイパス	2	8.5km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				13,978	
	改良費				544	
		土工	m ³	17,000	470	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	178	10	
		中央分離帯工	m	3,561	60	
		雑工	式	1	4	
	橋梁費				12,654	
		100m以上	m	3,271	12,654	
		100m未満	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				780	
		車道舗装	m ²	65,240	780	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費					
		交通管理施設工	式			
		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			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	89	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				14,067	

【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41号	美濃加茂バイパス	2	8.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.5	2,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			12,700	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			構造物の更新
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。