

再 評 価 に 係 る 資 料  
【道路事業】

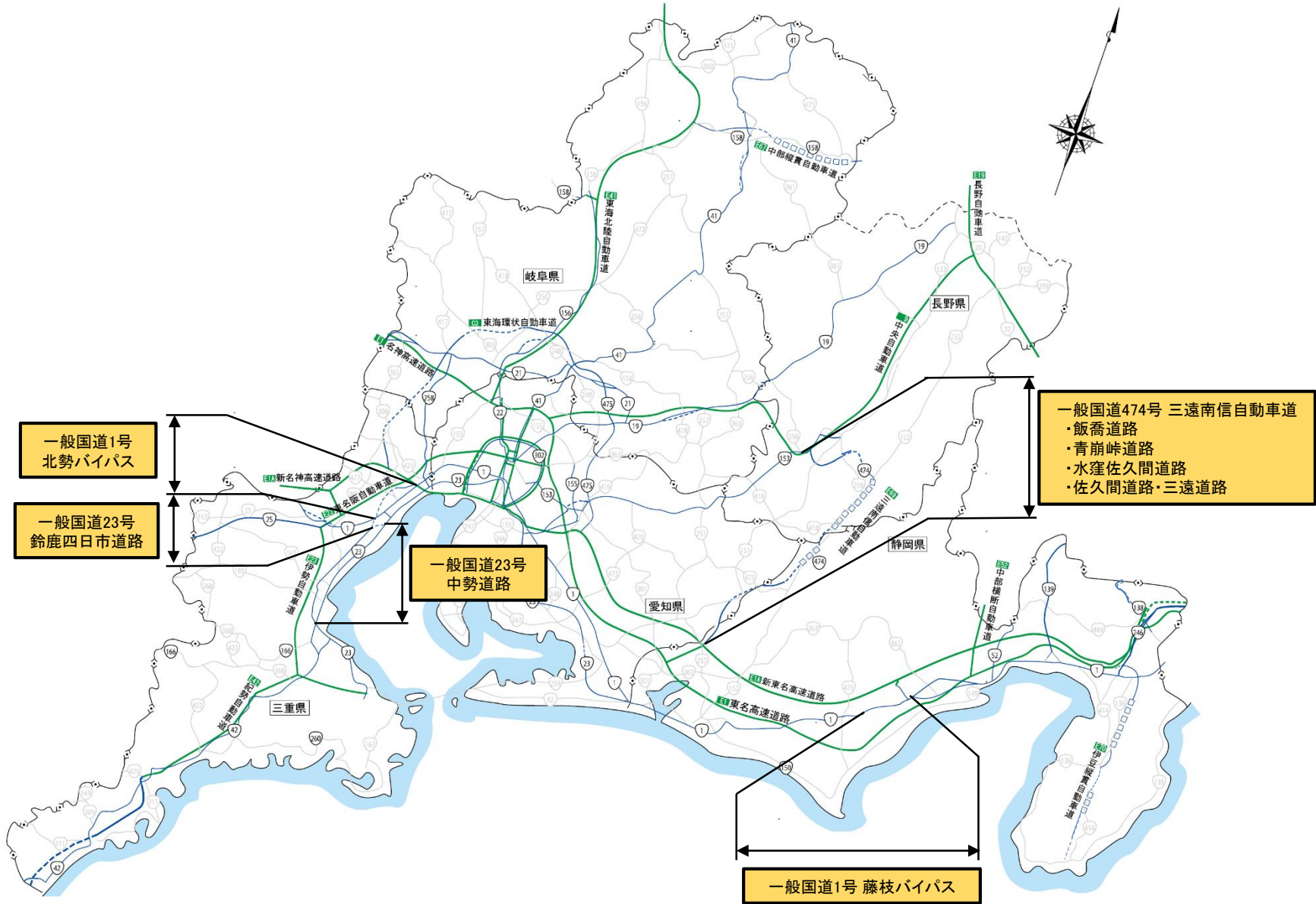
令和 5 年 1 0 月 6 日

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	4
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	
○三遠南信自動車道 一体評価	1 2
○一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路	2 5
○一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	4 6
○一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	6 3
○一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	8 0
○一般国道1号 藤枝バイパス	1 0 1
○北勢バイパス・鈴鹿四日市道路・中勢バイパス 一体評価	1 1 9
○一般国道1号 北勢バイパス	1 3 2
○一般国道23号 鈴鹿四日市道路	1 5 4
○一般国道23号 中勢道路	1 7 3

# 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	高	⑤	長野県	474	一般国道474号三遠南信自動車道飯橋道路	一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯橋道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏業に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。	22.1	H4	—	H7	H10	14.6	1,674	約84	・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。 ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。	・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間(延長7.5km)について早期供用を目指して整備を推進する。	【一体】事業全体(1.3) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.3) 残事業(2.5)	事業継続	
2	高	⑤	長野県 静岡県	474	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路	一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。	5.9	S58	—	H23	H23	0.0	771	約76	・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要がある。 ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立している。 ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況となる。 ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。	・小嵐IC(仮称)～水窪北IC(仮称)間(延長5.9km)について早期供用を目指して整備を推進する。	【一体】事業全体(1.3) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.5) 残事業(6.5)	事業継続	
3	高	⑤	静岡県	474	一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路	一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。	14.0	H31	—	R4	—	0.0	900	約2	・浜松市天竜区佐久間町・水窪町では事前通行規制区間や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱な地域である。 ・浜松市天竜区水窪町は、三次救急医療まで60分以上を要する高次医療サービスの空白地域である。	・水窪IC(仮称)～佐久間IC(仮称)間(延長14.0km)について早期供用を目指して整備を推進する。	【一体】事業全体(1.3) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.6) 残事業(1.6)	事業継続	
4	高	⑤	静岡県 愛知県	474	一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路	一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。	27.9	H5	—	H13	H15	20.8	1,940	約93	・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。 ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。 ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めや円滑な救急活動に支障がある。 ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。	・東栄IC～鳳来峡IC間(L=7.1km)は、令和7年度の供用を予定。	【一体】事業全体(1.3) 残事業(2.9) 【個別】事業全体(1.1) 残事業(6.5)	事業継続	
5	2次	⑤	静岡県	1	一般国道1号藤枝バイパス	一般国道1号藤枝バイパスは、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、市街地部の交通安全の確保、企業活動の支援及び救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。	10.7	H28	S48	H31	H31	0.0	414	約29	・藤枝バイパス沿線には多くの工業団地が立地しており、藤枝市の製造品出荷額は増加傾向。高田地区工業用地や宮原北地区工業用地の整備により、さらなる産業活性化が期待。藤枝バイパスの全線4車線化により、さらなる企業活動の活発化に伴う民間投資拡大に寄与。 ・藤枝市には第3次医療施設に位置づけられる藤枝市立総合病院が位置しており、藤枝バイパスの全線4車線化により救急医療圏が拡大し、救急医療活動を支援。	・平成28年度より事業着手しており、早期開通に向けて調査・用地買収・工事を推進していく。	【個別】事業全体(2.4) 残事業(3.8)	事業継続	

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
6	2次	⑤	三重県	1	一般国道1号北勢バイパス	一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間(2区間)や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。	21.0	H4	H2	H7	H11	8.5	1,459	約74	・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)及び四日市インターアクセス道路の開通(H30.10) ・四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加	・事業進捗率は約7.4%、用地取得率は約8.2%(令和5年3月末時点) ・みえ川越IC～(市)日永八郷線間(L=8.5km)は、暫定2車線(一部完成)開通済み。 ・(市)日永八郷線～国道477号B.P間(L=4.1km)は工事を推進、国道477号B.P～四日市市采女間(L=8.4km)は調査設計を推進。	【一体】事業全体(2.6) 残事業(9.1) 【個別】事業全体(3.5) 残事業(15.8)	事業継続	
7	2次	⑤	三重県	23	一般国道23号鈴鹿四日市道路	一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稲生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。一般国道23号鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス(事業中)や中勢道路(事業中)と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。	7.5	R2	H2 R2 R5	-	-	0.0	840	約1	・周辺環境に大きな変化はありません。	・暫定2車線開通に向けて整備を推進。	【一体】事業全体(2.6) 残事業(9.1) 【個別】事業全体(3.6) 残事業(3.7)	事業継続	
8	2次	⑤	三重県	23	一般国道23号中勢道路	一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。並行する現道23号には主要渋滞箇所(2区間・9箇所)が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。	33.8	S59 ～ H19	S58	S61	S63	31.0	2,050	約94	・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)。 ・国道23号の交通量は約336～466万台/日(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港(津なぎさまち)への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。	・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間(延長2.8km)は、上記の事業進捗を踏まえつつ、令和5年度に全線暫定2車線開通予定である。	【一体】事業全体(2.6) 残事業(9.1) 【個別】事業全体(3.0) 残事業(14.2)	事業継続	

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

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路  
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

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	事業費の増加がない	■	□
事業期間の増加	事業期間の増加はない	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道153号飯田南バイパス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。 (全体事業) 交通量 B/C=1.1 事業費 B/C=1.2 事業期間 B/C=1.1 (残事業) 交通量 B/C=1.8 事業費 B/C=1.8 事業期間 B/C=1.9	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		□	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	一般国道474号三遠南信自動車道(飯田山本IC～浜松いなさJCT)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5年度 事業名： 一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路  
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定					
	判断根拠	チェック欄				
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■				
前回評価からの事業費・事業期間の増加						
事業費の増加	事業費が増加 (前回:676億円→今回:772億円 約14%の増額)	<table border="1"> <tr> <td>増加無し</td> <td>10%以内増加</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	増加無し	10%以内増加	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
増加無し	10%以内増加					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
事業期間の増加	事業期間の増加が10%以内 (前回:33年→今回:34年 約3%の増加)	<table border="1"> <tr> <td>増加無し</td> <td>10%以内増加</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	増加無し	10%以内増加	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
増加無し	10%以内増加					
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>					
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等						
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■				
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■				
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道153号飯田南バイパスが新規事業化されている	<input type="checkbox"/>				
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) (残事業) 交通量 B/C=1.4 交通量 B/C=6.5 事業費 B/C=1.6 事業費 B/C=6.7 事業期間 B/C=1.5 事業期間 B/C=7.0	■				
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>				
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■				
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)		—				

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

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度

事業名： 一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 柴田 康晴

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	■	□
事業期間の増加	変更がない	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道153号飯田南バイパス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 (全体事業) 交通量 B/C=1.4 事業費 B/C=1.4 事業期間 B/C=1.4 (残事業) 交通量 B/C=1.4 事業費 B/C=1.4 事業期間 B/C=1.4	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		□	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路を含めた飯田山本IC～浜松いなさJCTでの一体評価を実施するものであり、前回からの事業費の増額または事業期間の増加が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5年度

事業名： 一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	変更がない	■	□
事業期間の増加	変更がない	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない	■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	変更がない	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道153号飯田南バイパス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	事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 分析費用6百万円/R2~R4平均事業費7,970百万円=約0.1%<1.0%  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下回っている  (全体事業) 交通量 B/C=0.98 事業費 B/C=1.1 事業期間 B/C=1.05 (残事業) 交通量 B/C=3.5 事業費 B/C=3.6 事業期間 B/C=3.7	□	
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)	飯橋道路、青崩峠道路、水窪佐久間道路を含めた飯田山本IC~浜松いなさJCTでの一体評価を実施するものであり、前回からの事業費の増額が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5年度

事業名: 一般国道1号 藤枝バイパス

担当課: 道路計画課

担当課長名: 柴田 康晴

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し 10%以内増加	
事業費の増加	事業費の増加は10%以上 (前回:358億円→今回:414億円 約16%の増額)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加なし	■	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (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))	<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10%以内 (前回:発生集中量7,694,318TE/日→今回:7,319,604TE/日 約4.9%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)が事業化されている	<input type="checkbox"/>	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 (全体事業) 交通量 B/C=2.5 事業費 B/C=2.6 事業期間 B/C=2.5 (残事業) 交通量 B/C=2.7 事業費 B/C=2.8 事業期間 B/C=2.8	■	
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 : <b>重点</b> 資料 : <b>作成</b> 費用対効果分析 : <b>実施</b> 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5年度                      事業名： 一般国道1号 北勢バイパス

担当課： 道路計画課                      担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加は10%以内(前回:1,420億円→1,459億円 約3%増加)	□    ■
変更はない	変更はない	■    □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (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)	需要量等の増加が約3% (前回:2,503,027TE/日→今回:2,584,408TE/日 約3%増加)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道306号鈴鹿亀山道路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=2.4                      交通量 B/C=5.9 事業費 B/C=2.6                      事業費 B/C=6.1 事業期間 B/C=2.3                      事業期間 B/C=6.3	■
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)	-	-

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。

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道23号 鈴鹿四日市道路  
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 柴田 康晴

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■		
前回評価からの事業費・事業期間の増加				
事業費の増加	変更はない	■ <input type="checkbox"/>		
事業期間の増加	変更はない	■ <input type="checkbox"/>		
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (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))	<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2% (前回:2,859,754TE/日→今回:2,914,293TE/日 約2%増加)	■		
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道306号鈴鹿亀山道路が新規事業化されている	<input type="checkbox"/>		
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。  <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">(事業全体) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=1.9</td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">(残事業) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=2.0</td> </tr> </table>	(事業全体) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=1.9	(残事業) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=2.0	■
(事業全体) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=1.9	(残事業) 交通量 B/C=1.9 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=2.0			
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>		
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■		
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—		
以上より、審議区分： <b>要点</b> 資料： <b>省略</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> 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5年度 事業名: 一般国道23号 中勢道路  
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 柴田 康晴

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	変更はない	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	変更はない	■ <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (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))	<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2% (前回:2,306,399TE/日→今回:2,359,562TE/日 約2%増加)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道306号鈴鹿亀山道路が新規事業化されている	<input type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 (事業全体) 交通量 B/C=2.3 事業費 B/C=2.6 事業期間 B/C=2.4 (残事業) 交通量 B/C=9.5 事業費 B/C=10.1 事業期間 B/C=10.1	■
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—

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

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさ JCT	L = 100km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,100	2,4	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5年度			
単純合計	5,190億円	1,231億円	802億円	7,223億円
うち残事業分	1,273億円	604億円	205億円	2,082億円
基準年における 現在価値 (C)	7,705億円	488億円	108億円	8,302億円
うち残事業分	1,087億円	209億円	23億円	1,319億円

## 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5年度			
供用年	平成11年度、令和8年度、令和9年度、 令和10年度、令和12年度、令和13年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	1.9億円	0.11億円	32億円
基準年における 現在価値 (B)	10,001億円	539億円	46億円	10,586億円
うち残事業分	3,528億円	210億円	30億円	3,767億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.3
経済的純現在価値(B-C)	2,284億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.0%
費用便益比(残事業)	2.9
経済的純現在価値(残事業)	2,448億円
経済的内部収益率(残事業)	15.0%

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	8,400台/日	±10%	1.1 ~ 1.4
事業費	5,190億円	±10%	1.3 ~ 1.3
事業期間	47年	±20%	1.2 ~ 1.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,400台/日	±10%	2.6 ~ 3.1
事業費	1,273億円	±10%	2.6 ~ 3.1
事業期間	7年	±20%	2.7 ~ 2.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT（事業全体）

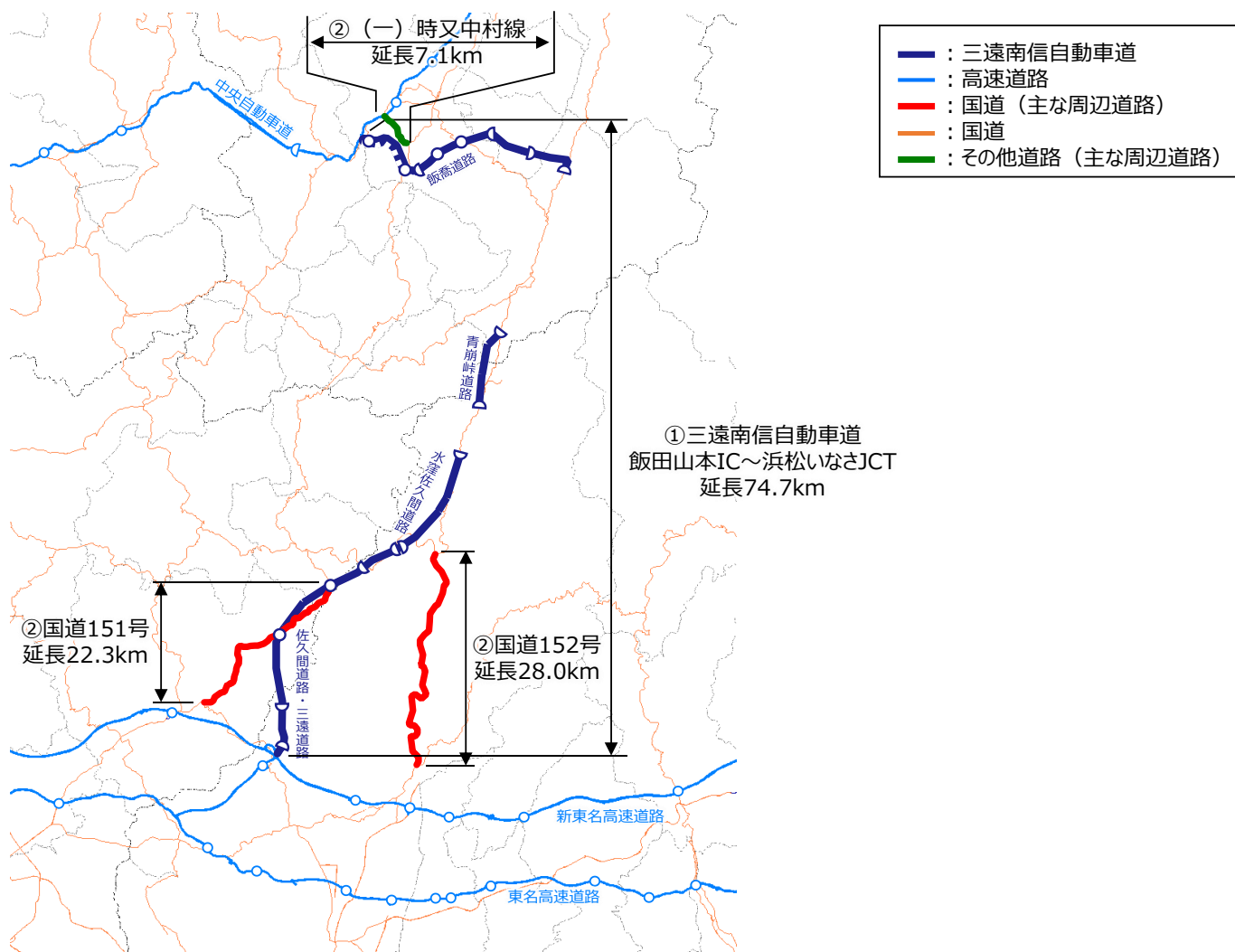
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：74.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		8,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		64	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		98.52	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道152号 28.0km	交通量	[台/日]	6,800	5,800
		走行時間	[分]	94	79
		走行時間費用	[億円/年]	149.34	104.38
	国道151号 22.3km	交通量	[台/日]	7,200	4,100
		走行時間	[分]	81	58
		走行時間費用	[億円/年]	115.76	46.14
	(一)時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	6,300	100
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	17.05	0.20
③その他の道路合計 2775.9km	走行時間費用	[億円/年]	12,981.73	13,478.22	
			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：2908.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,263.88	13,727.47	463.59

- ※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。



【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

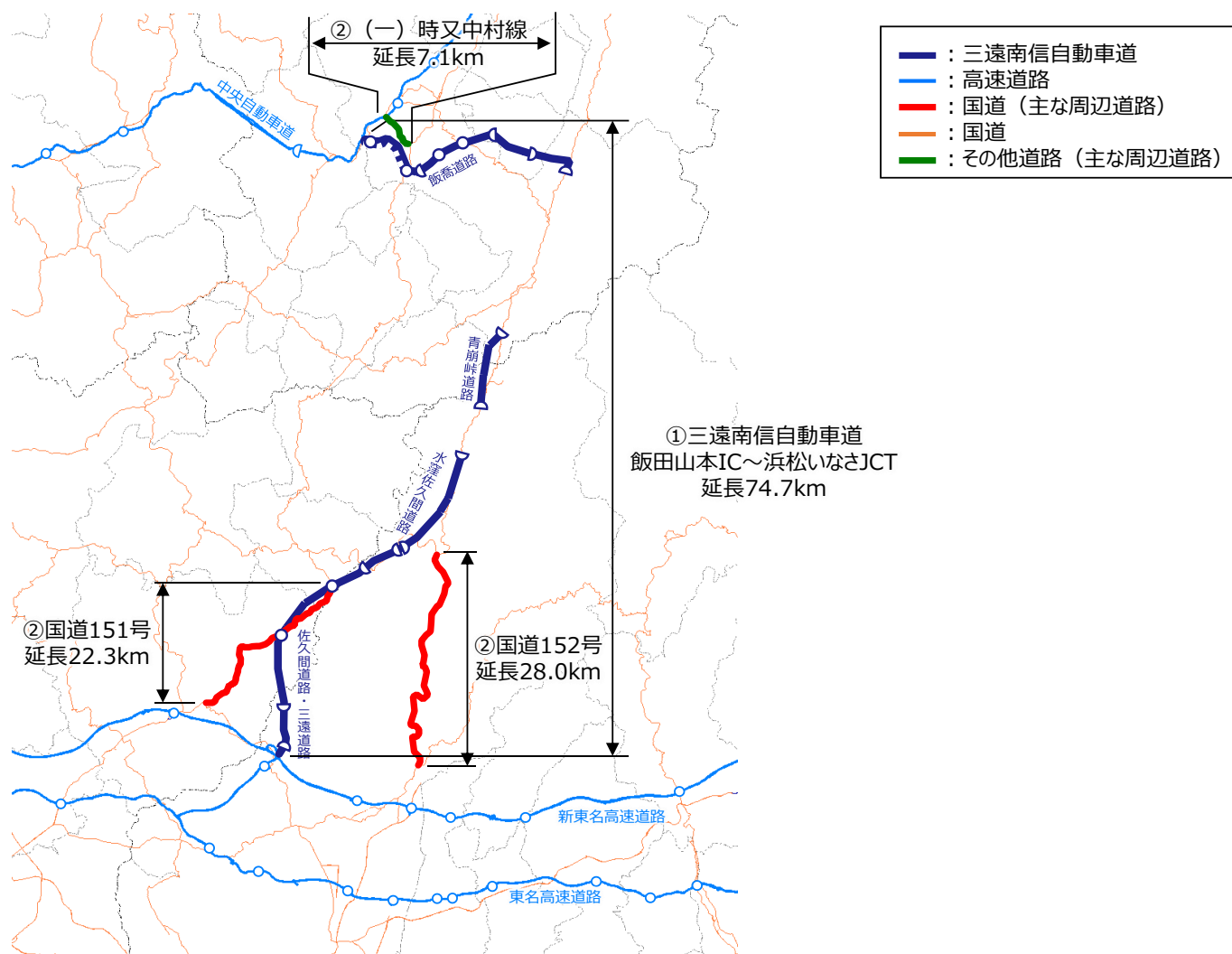
事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT（残事業）

（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：74.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	6,500	8,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	33	64	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	41.74	98.52	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道152号 28.0km	交通量	[台/日]	6,600	5,800
		走行時間	[分]	90	79
		走行時間費用	[億円/年]	132.51	104.38
	国道151号 22.3km	交通量	[台/日]	6,700	4,100
		走行時間	[分]	71	58
		走行時間費用	[億円/年]	100.60	46.14
	(一)時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	300	100
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	0.59	0.20
③その他の道路合計 2775.9km	走行時間費用	[億円/年]	13,251.21	13,478.22	
			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：2908.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,526.65	13,727.47	200.81

- ※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。

【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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT

(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5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 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け )	<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	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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT（残事業）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)			
				0.31	41.7	12.75			
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		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	R 5	1.0000	101.8						
-2年目	R 6	0.9615	101.8	168.10	161.63				
-1年目	R 7	0.9246	101.8	169.11	156.35				
部分供用開始年次	R 8	0.8890	101.8	172.26	153.14	1.92	1.71		
部分供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	184.08	157.35	4.05	3.46		
部分供用開始年次	R 10	0.8219	101.8	203.86	167.55	5.59	4.60		
3年目	R 11	0.7903	101.8	210.98	166.74	5.59	4.42		
部分供用開始年次	R 12	0.7599	101.8	164.35	124.90	7.55	5.73		
供用開始年次	R 13	0.7307	101.8			11.59	8.47		
6年目	R 14	0.7026	101.8			11.59	8.14		
7年目	R 15	0.6756	101.8			11.59	7.83		
8年目	R 16	0.6496	101.8			11.59	7.53		
9年目	R 17	0.6246	101.8			11.59	7.24		
10年目	R 18	0.6006	101.8			11.59	6.96		
11年目	R 19	0.5775	101.8			11.59	6.69		
12年目	R 20	0.5553	101.8			11.59	6.44		
13年目	R 21	0.5339	101.8			11.59	6.19		
14年目	R 22	0.5134	101.8			11.59	5.95		
15年目	R 23	0.4936	101.8			11.59	5.72		
16年目	R 24	0.4746	101.8			11.59	5.50		
17年目	R 25	0.4564	101.8			11.59	5.29		
18年目	R 26	0.4388	101.8			11.59	5.09		
19年目	R 27	0.4220	101.8			11.59	4.89		
20年目	R 28	0.4057	101.8			11.59	4.70		
21年目	R 29	0.3901	101.8			11.59	4.52		
22年目	R 30	0.3751	101.8			11.59	4.35		
23年目	R 31	0.3607	101.8			11.59	4.18		
24年目	R 32	0.3468	101.8			11.59	4.02		
25年目	R 33	0.3335	101.8			11.59	3.87		
26年目	R 34	0.3207	101.8			11.59	3.72		
27年目	R 35	0.3083	101.8			11.59	3.57		
28年目	R 36	0.2965	101.8			11.59	3.44		
29年目	R 37	0.2851	101.8			11.59	3.30		
30年目	R 38	0.2741	101.8			11.59	3.18		
31年目	R 39	0.2636	101.8			11.59	3.05		
32年目	R 40	0.2534	101.8			11.59	2.94		
33年目	R 41	0.2437	101.8			11.59	2.82		
34年目	R 42	0.2343	101.8			11.59	2.72		
35年目	R 43	0.2253	101.8			11.59	2.61		
36年目	R 44	0.2166	101.8			11.59	2.51		
37年目	R 45	0.2083	101.8			11.59	2.41		
38年目	R 46	0.2003	101.8			11.59	2.32		
39年目	R 47	0.1926	101.8			11.59	2.23		
40年目	R 48	0.1852	101.8			11.59	2.15		
41年目	R 49	0.1780	101.8			11.59	2.06		
42年目	R 50	0.1712	101.8			11.59	1.98		
43年目	R 51	0.1646	101.8			11.59	1.91		
44年目	R 52	0.1583	101.8			11.59	1.83		
45年目	R 53	0.1522	101.8			11.59	1.76		
46年目	R 54	0.1463	101.8			11.59	1.70		
47年目	R 55	0.1407	101.8			11.59	1.63		
48年目	R 56	0.1353	101.8			11.59	1.57		
49年目	R 57	0.1301	101.8			11.59	1.51		
50年目	R 58	0.1251	101.8			11.59	1.45	18.12	2.27
51年目	R 59	0.1203	101.8			11.59	1.39	36.94	4.44
52年目	R 60	0.1157	101.8			11.59	1.34	39.82	4.61
53年目	R 61	0.1112	101.8			11.59	1.29	39.82	4.43
54年目	R 62	0.1069	101.8	-7.86	-0.84	11.59	1.24	70.04	7.49
合計				1264.87	1086.82	604.24	209.13	204.74	23.23
単純事業費計				1272.73		604.24		204.74	

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6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474号 三遠南信自動車道 飯喬道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗				延長	22.1km
事業概要	<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H4年度事業化	-		H7年度用地着手		H10年度工事着手	
全体事業費	1,674億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約84%	供用済延長	14.6km	
計画交通量	8,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,319/8,302億円 事業費：1,087/7,705億円 維持管理費：209/488億円 更新費：23/108億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,767/10,586億円 走行時間短縮便益：3,528/10,001億円 走行経費減少便益：210/539億円 交通事故減少便益：30/46億円	基準年 令和5年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.6~3.1(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) B/C=2.6~3.1(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。</li> <li>・アクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。</li> </ul> <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長野県地域防災計画(R3.12)に第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

対応方針（原案）に対して異存ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道（飯喬道路）は、広域ネットワークの構築や災害に強い道路機能の確保、また救急医療活動の支援など、地域活性化に寄与する極めて重要な高規格道路です。

昨年10月には、飯喬道路3工区において11号トンネル（仮称）の完成式典が行われるなど、残る区間においても着実に工事が進められ、沿線地域では早期開通への期待が一層高まっています。引き続き事業を推進し、一日も早い開通をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進に努められるようお願いします。

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

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約84%、用地取得率は100%。（令和5年3月末時点）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～龍江IC間（延長4.0km）は、令和元年度に2車線供用。
- ・龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC間（延長3.4km）は、平成29年度に2車線供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間（延長7.5km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

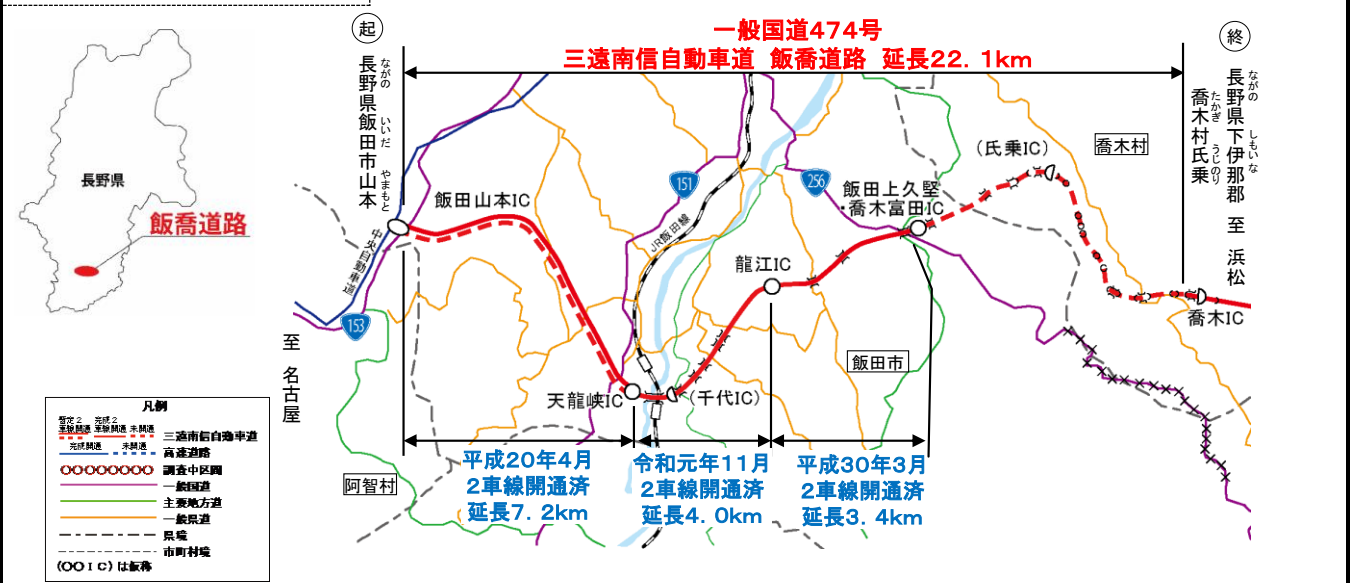
対応方針（原案）

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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT (一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路)
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=2,285億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=2,449億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.0%) (一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.4 (経済的純現在価値(B-C)=943億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.9%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.5 (経済的純現在価値(B-C)=387億円、経済的内部収益率(EIRR)=14.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率</li> <li>□ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる</li> <li>□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> </ul>	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):1,521万人・時間/年 渋滞損失削減時間:273.4万人・時間/年(1,521万人・時間/年⇒1,248万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について (当該区間名)国道151号(飯田市松尾八幡～下條村粒良脇) 国道153号(飯田市松尾上溝～飯田市山本) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間(現況):13万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:約2割削減
	物流効率化の支援	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	信南交通 遠山郷線(飯田～飯田市南信濃和田(かぐらの湯))
		□ 三大都市圏の環状道路を形成する	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	飯田市と浜松市を連絡するルートを構成する ※一休評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		<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	飯田地方生活圏（飯田市）と西部地方生活圏（浜松市）とを連結する ※一休評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	飯田市上村地区および南信濃地区から飯田市中心市街地へのアクセス向上 飯田市役所→飯田市南信濃地区 現況86分⇒55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	第2次三遠南信地域連携ビジョン（H31.3）（「三遠南信流域都市圏の創造」のため、東三河地域、遠州地域、南信州地域を範囲として、「大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成」、「中部圏での中核的都市圏の形成」、「流域循環圏の形成」の形成を目指す）、光・電子技術イノベーション創出拠点を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	天龍峡・天竜川下り（R3：2,2251百人）、しらびそ高原（R3：142百人）、下栗の里（R3：131百人） 遠山温泉郷（R3：243百人）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	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	旧南信濃村から飯田市の飯田市立病院へのアクセスが向上 旧南信濃村（飯田市南信濃地区）～飯田市立病院 現況80分⇒56分
3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<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	長野県地域防災計画（R3.12）に第一次緊急輸送路として位置付け
		<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	代替する緊急輸送道路路線名： （一）上飯田線（代替区間：高木村氏乗～高木村小川） 一般国道151号（代替区間：飯田市松尾八幡～阿南町新野） 一般国道153号（代替区間：飯田市松尾上溝～飯田市山本）
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	事前通行規制区間：（一）上飯田線
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約44.4千t/年（約288.7千t/年⇒約244.3千t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：国道151号（飯田市松尾八幡～下條村粒良脇）、国道153号（飯田市松尾上溝～飯田市山本） 排出削減量：約13.7t/年（約75.6t/年⇒約61.9t/年）、排出削減率：約2割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：約45.3t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：国道151号（飯田市松尾八幡～下條村粒良脇）、国道153号（飯田市松尾上溝～飯田市山本） 排出削減量：約0.9t/年（約4.4t/年⇒約3.5t/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：約2.1t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	南信州広域連合「南信州リニア未来ビジョン」（R4.2）
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯喬道路	L=22.1km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,500	2,4	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5年度			
単純合計	1,572億円	381億円		1,953億円
うち残事業分	210億円	198億円		409億円
基準年における 現在価値(C)	2,534億円	143億円		2,678億円
うち残事業分	187億円	73億円		260億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和5年度			
供用年	令和9年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	185億円	9.0億円	1.03億円	195億円
基準年における 現在価値(B)	3,416億円	149億円	19億円	3,585億円
うち残事業分	587億円	46億円	14億円	647億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.3
経済的純現在価値(B-C)	907億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.9%
費用便益比(残事業)	2.5
経済的純現在価値(残事業)	387億円
経済的内部収益率(残事業)	14.4%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,500台/日	±10%	1.2 ~ 1.5
事業費	1572億円	±10%	1.3 ~ 1.3
事業期間	38年	±20%	1.2 ~ 1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,500台/日	±10%	2.2 ~ 2.7
事業費	210億円	±10%	2.3 ~ 2.7
事業期間	6年	±20%	2.3 ~ 2.6



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

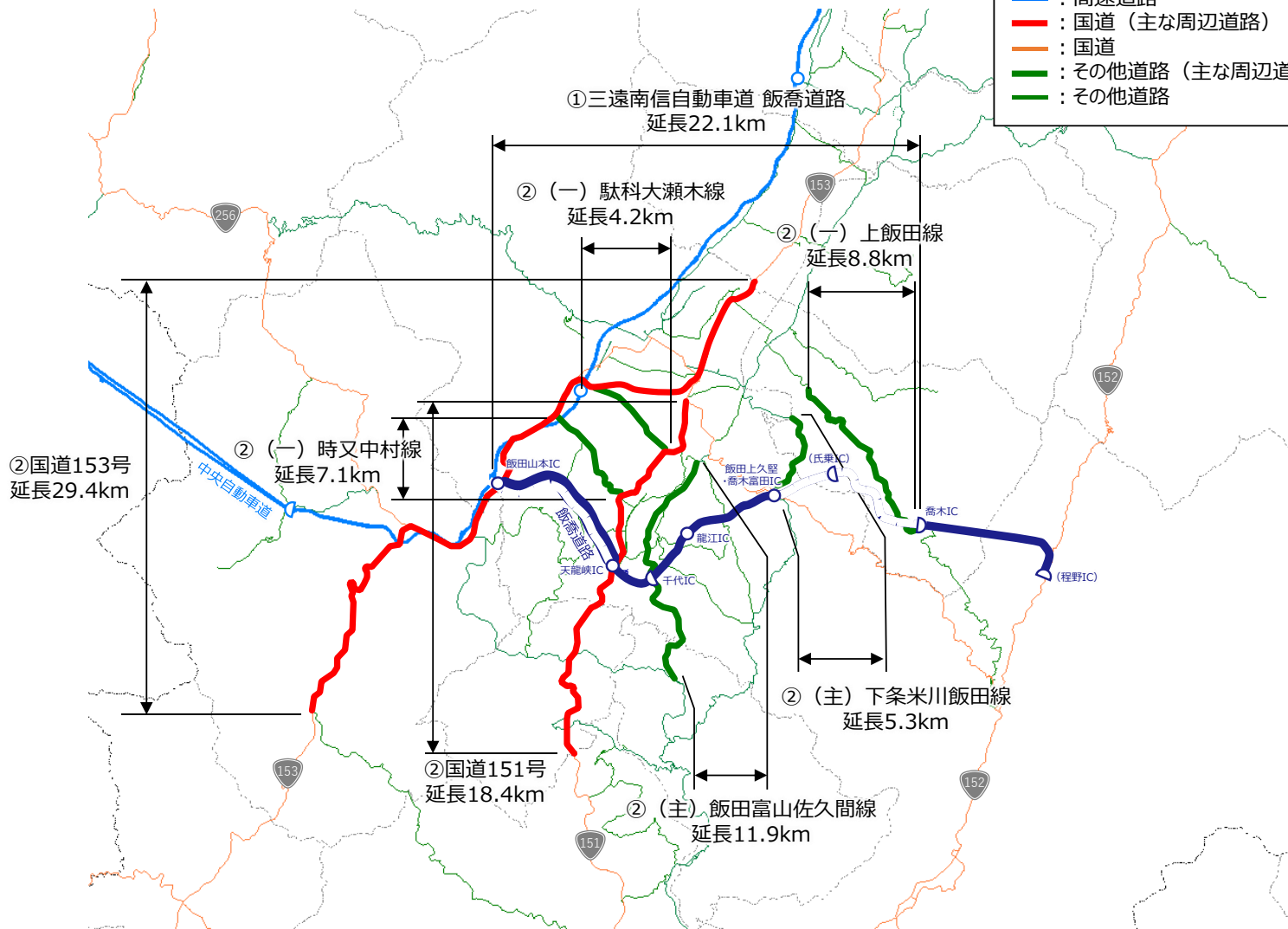
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：22.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		8,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		19	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		30.29	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道151号 18.4km	交通量	[台/日]	6,900	5,700
		走行時間	[分]	35	30
		走行時間費用	[億円/年]	40.60	25.61
	国道153号 29.4km	交通量	[台/日]	8,700	9,000
		走行時間	[分]	62	60
		走行時間費用	[億円/年]	126.40	118.33
	(一) 上飯田線 8.8km	交通量	[台/日]	2,500	2,300
		走行時間	[分]	29	23
		走行時間費用	[億円/年]	14.70	13.08
	(一) 時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	6,500	200
		走行時間	[分]	20	11
		走行時間費用	[億円/年]	23.71	0.47
	(一) 駄科大瀬木線 4.2km	交通量	[台/日]	4,200	900
		走行時間	[分]	17	10
		走行時間費用	[億円/年]	12.92	1.63
	(主) 下条米川飯田線 5.3km	交通量	[台/日]	300	100
		走行時間	[分]	19	13
		走行時間費用	[億円/年]	1.11	0.15
	(主) 飯田富山佐久間線 11.9km	交通量	[台/日]	400	800
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	1.97	3.54
③その他の道路合計 565.4km	走行時間費用	[億円/年]	1,096.92	937.91	

			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：672.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,318.34	1,131.01	187.33

- ※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。

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】

- : 三遠南信自動車道
- : 高速道路
- : 国道（主な周辺道路）
- : 国道
- : その他道路（主な周辺道路）
- : その他道路



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路（残事業）

（推計時点 R22年）

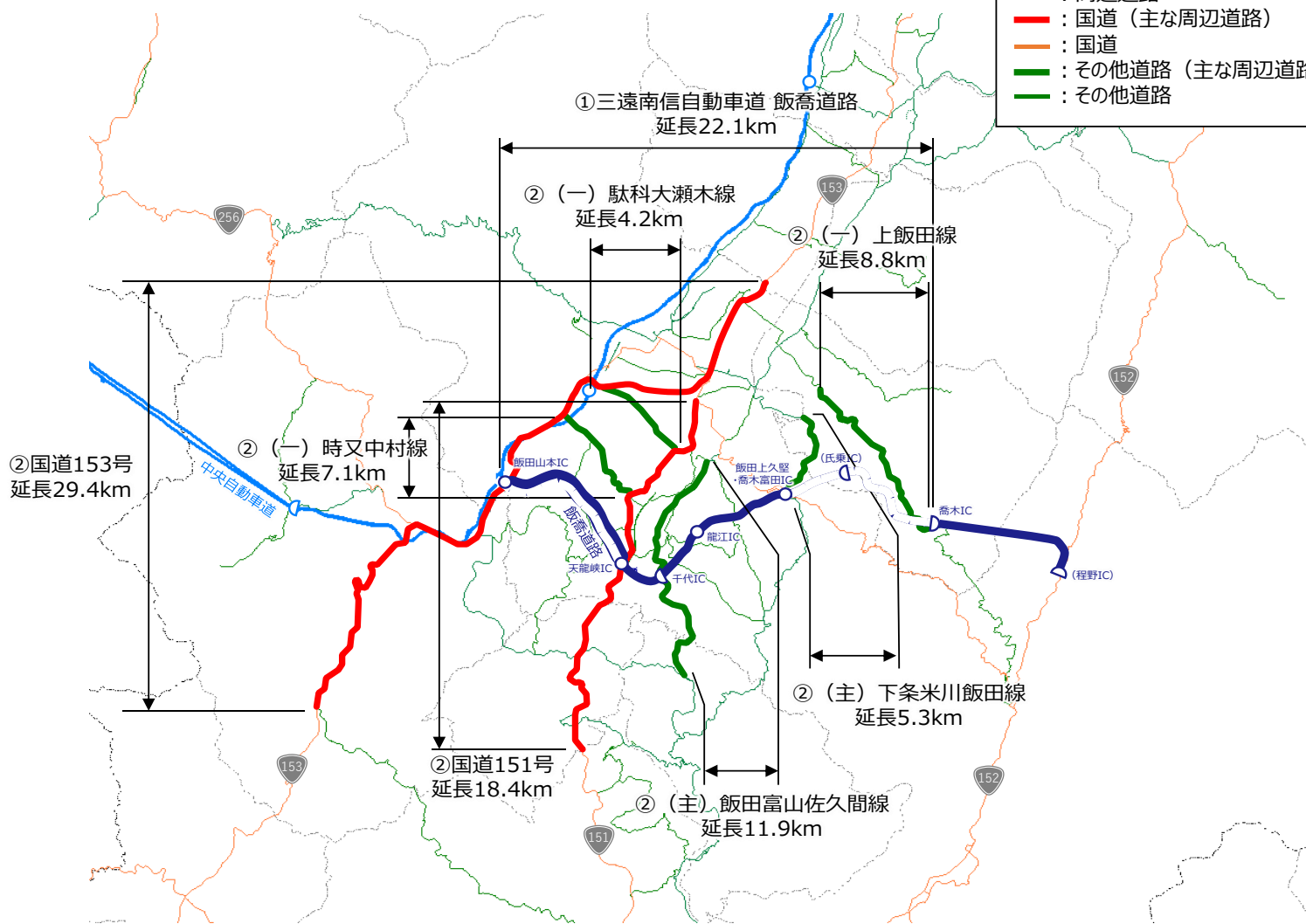
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：22.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	5,900	8,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	13	19	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	16.12	30.29	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道151号 18.4km	交通量	[台/日]	6,900	5,700
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	32.11	25.61
	国道153号 29.4km	交通量	[台/日]	9,000	9,000
		走行時間	[分]	60	60
		走行時間費用	[億円/年]	119.45	118.33
	(一) 上飯田線 8.8km	交通量	[台/日]	2,300	2,300
		走行時間	[分]	22	23
		走行時間費用	[億円/年]	10.39	13.08
	(一) 時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	800	200
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	1.64	0.47
	(一) 駄科大瀬木線 4.2km	交通量	[台/日]	1,800	900
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	3.26	1.63
	(主) 下条米川飯田線 5.3km	交通量	[台/日]	700	100
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	2.03	0.15
	(主) 飯田富山佐久間線 11.9km	交通量	[台/日]	700	800
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	3.20	3.54
③その他の道路合計 565.4km	走行時間費用	[億円/年]	975.55	937.91	

			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：672.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,163.74	1,131.01	32.73

- ※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。

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】

- : 三遠南信自動車道
- : 高速道路
- : 国道（主な周辺道路）
- : 国道
- : その他道路（主な周辺道路）
- : その他道路



## 費用便益分析の条件

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け )	<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	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474号 三遠南信自動車道 飯橋道路（事業全体）

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

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
						0.38	22.1	8.47	
-35年目	H 4	3.3731	114.1	19.53	58.80				
-34年目	H 5	3.2434	114.4	5.31	15.33				
-33年目	H 6	3.1187	114.3	7.85	21.81				
-32年目	H 7	2.9987	113.7	12.11	32.53				
-31年目	H 8	2.8834	113.2	12.93	33.53				
-30年目	H 9	2.7725	114.2	19.00	46.95				
-29年目	H 10	2.6658	113.6	36.16	86.38				
-28年目	H 11	2.5633	112.0	37.30	86.91				
-27年目	H 12	2.4647	110.7	40.45	91.69				
-26年目	H 13	2.3699	109.4	44.09	97.24				
-25年目	H 14	2.2788	107.6	52.93	114.11				
-24年目	H 15	2.1911	106.1	44.28	93.09				
-23年目	H 16	2.1068	105.0	57.35	117.15				
-22年目	H 17	2.0258	103.7	60.14	119.60				
-21年目	H 18	1.9479	103.0	76.22	146.74				
-20年目	H 19	1.8730	102.1	94.89	177.21				
-19年目	H 20	1.8009	101.6	51.12	92.25				
-18年目	H 21	1.7317	100.3	32.89	57.80				
-17年目	H 22	1.6651	98.6	33.81	58.13				
-16年目	H 23	1.6010	97.2	23.83	39.97				
-15年目	H 24	1.5395	96.4	55.71	90.57				
-14年目	H 25	1.4802	96.4	48.57	75.93				
-13年目	H 26	1.4233	98.7	50.49	74.12				
-12年目	H 27	1.3686	100.2	50.45	70.14				
-11年目	H 28	1.3159	100.2	62.07	82.98				
-10年目	H 29	1.2653	100.5	59.50	76.25				
-9年目	H 30	1.2167	100.4	41.21	50.84				
-8年目	R 1	1.1699	101.2	52.73	62.05				
-7年目	R 2	1.1249	101.9	59.45	66.81				
-6年目	R 3	1.0816	101.8	40.65	43.96				
-5年目	R 4	1.0400	101.8	39.92	41.51				
基準年	R 5	1.0000	101.8	38.52	38.52				
-3年目	R 6	0.9615	101.8	45.37	43.63				
-2年目	R 7	0.9246	101.8	42.36	39.17				
-1年目	R 8	0.8890	101.8	38.55	34.27				
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	34.55	29.53	6.25	5.35		
1年目	R 10	0.8219	101.8	28.64	23.54	6.25	5.14		
2年目	R 11	0.7903	101.8	20.90	16.52	6.25	4.94		
供用開始年次	R 12	0.7599	101.8			7.70	5.85		
4年目	R 13	0.7307	101.8			7.70	5.63		
5年目	R 14	0.7026	101.8			7.70	5.41		
6年目	R 15	0.6756	101.8			7.70	5.20		
7年目	R 16	0.6496	101.8			7.70	5.00		
8年目	R 17	0.6246	101.8			7.70	4.81		
9年目	R 18	0.6006	101.8			7.70	4.62		
10年目	R 19	0.5775	101.8			7.70	4.45		
11年目	R 20	0.5553	101.8			7.70	4.28		
12年目	R 21	0.5339	101.8			7.70	4.11		
13年目	R 22	0.5134	101.8			7.70	3.95		
14年目	R 23	0.4936	101.8			7.70	3.80		
15年目	R 24	0.4746	101.8			7.70	3.65		
16年目	R 25	0.4564	101.8			7.70	3.51		
17年目	R 26	0.4388	101.8			7.70	3.38		
18年目	R 27	0.4220	101.8			7.70	3.25		
19年目	R 28	0.4057	101.8			7.70	3.12		
20年目	R 29	0.3901	101.8			7.70	3.00		
21年目	R 30	0.3751	101.8			7.70	2.89		
22年目	R 31	0.3607	101.8			7.70	2.78		
23年目	R 32	0.3468	101.8			7.70	2.67		
24年目	R 33	0.3335	101.8			7.70	2.57		
25年目	R 34	0.3207	101.8			7.70	2.47		
26年目	R 35	0.3083	101.8			7.70	2.37		
27年目	R 36	0.2965	101.8			7.70	2.28		
28年目	R 37	0.2851	101.8			7.70	2.19		
29年目	R 38	0.2741	101.8			7.70	2.11		
30年目	R 39	0.2636	101.8			7.70	2.03		
31年目	R 40	0.2534	101.8			7.70	1.95		
32年目	R 41	0.2437	101.8			7.70	1.88		
33年目	R 42	0.2343	101.8			7.70	1.80		
34年目	R 43	0.2253	101.8			7.70	1.73		
35年目	R 44	0.2166	101.8			7.70	1.67		
36年目	R 45	0.2083	101.8			7.70	1.60		
37年目	R 46	0.2003	101.8			7.70	1.54		
38年目	R 47	0.1926	101.8			7.70	1.48		
39年目	R 48	0.1852	101.8			7.70	1.43		
40年目	R 49	0.1780	101.8			7.70	1.37		
41年目	R 50	0.1712	101.8			7.70	1.32		
42年目	R 51	0.1646	101.8			7.70	1.27		
43年目	R 52	0.1583	101.8			7.70	1.22		
44年目	R 53	0.1522	101.8			7.70	1.17		
45年目	R 54	0.1463	101.8			7.70	1.13		
46年目	R 55	0.1407	101.8			7.70	1.08		
47年目	R 56	0.1353	101.8			7.70	1.04		
48年目	R 57	0.1301	101.8			7.70	1.00		
49年目	R 58	0.1251	101.8	-106.12	-13.27	7.70	0.96		
合計				1465.73	2534.28	380.66	143.49	0.00	0.00
単純事業費計				1571.85		380.66		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474号 三遠南信自動車道 飯橋道路（残事業）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価（億円）	延長（km）	単純価値（億円）			
				0.31	14.7	4.49			
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	R 5	1.0000	101.8						
-3年目	R 6	0.9615	101.8	45.37	43.63				
-2年目	R 7	0.9246	101.8	42.36	39.17				
-1年目	R 8	0.8890	101.8	38.55	34.27				
暫定供用開始年次	R 9	0.8548	101.8	34.55	29.53	2.13	1.82		
1年目	R 10	0.8219	101.8	28.64	23.54	2.13	1.75		
2年目	R 11	0.7903	101.8	20.90	16.52	2.13	1.68		
供用開始年次	R 12	0.7599	101.8			4.08	3.10		
4年目	R 13	0.7307	101.8			4.08	2.98		
5年目	R 14	0.7026	101.8			4.08	2.87		
6年目	R 15	0.6756	101.8			4.08	2.76		
7年目	R 16	0.6496	101.8			4.08	2.65		
8年目	R 17	0.6246	101.8			4.08	2.55		
9年目	R 18	0.6006	101.8			4.08	2.45		
10年目	R 19	0.5775	101.8			4.08	2.36		
11年目	R 20	0.5553	101.8			4.08	2.27		
12年目	R 21	0.5339	101.8			4.08	2.18		
13年目	R 22	0.5134	101.8			4.08	2.10		
14年目	R 23	0.4936	101.8			4.08	2.01		
15年目	R 24	0.4746	101.8			4.08	1.94		
16年目	R 25	0.4564	101.8			4.08	1.86		
17年目	R 26	0.4388	101.8			4.08	1.79		
18年目	R 27	0.4220	101.8			4.08	1.72		
19年目	R 28	0.4057	101.8			4.08	1.66		
20年目	R 29	0.3901	101.8			4.08	1.59		
21年目	R 30	0.3751	101.8			4.08	1.53		
22年目	R 31	0.3607	101.8			4.08	1.47		
23年目	R 32	0.3468	101.8			4.08	1.42		
24年目	R 33	0.3335	101.8			4.08	1.36		
25年目	R 34	0.3207	101.8			4.08	1.31		
26年目	R 35	0.3083	101.8			4.08	1.26		
27年目	R 36	0.2965	101.8			4.08	1.21		
28年目	R 37	0.2851	101.8			4.08	1.16		
29年目	R 38	0.2741	101.8			4.08	1.12		
30年目	R 39	0.2636	101.8			4.08	1.08		
31年目	R 40	0.2534	101.8			4.08	1.03		
32年目	R 41	0.2437	101.8			4.08	0.99		
33年目	R 42	0.2343	101.8			4.08	0.96		
34年目	R 43	0.2253	101.8			4.08	0.92		
35年目	R 44	0.2166	101.8			4.08	0.88		
36年目	R 45	0.2083	101.8			4.08	0.85		
37年目	R 46	0.2003	101.8			4.08	0.82		
38年目	R 47	0.1926	101.8			4.08	0.79		
39年目	R 48	0.1852	101.8			4.08	0.76		
40年目	R 49	0.1780	101.8			4.08	0.73		
41年目	R 50	0.1712	101.8			4.08	0.70		
42年目	R 51	0.1646	101.8			4.08	0.67		
43年目	R 52	0.1583	101.8			4.08	0.65		
44年目	R 53	0.1522	101.8			4.08	0.62		
45年目	R 54	0.1463	101.8			4.08	0.60		
46年目	R 55	0.1407	101.8			4.08	0.57		
47年目	R 56	0.1353	101.8			4.08	0.55		
48年目	R 57	0.1301	101.8			4.08	0.53		
49年目	R 58	0.1251	101.8			4.08	0.51		
合計				210.36	186.65	198.23	73.13	0.00	0.00
単純事業費計				210.36		198.23		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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯喬道路	2,4	22.1km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	122,055	
	改良費		式	1	32,417	
		土工	m3	7,486,847	13,125	切土(5,459,680m3)、盛土(2,027,167m3)
		軟弱地盤改良工	m3	-	-	
		法面工	m2	809,262	4,318	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,533	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	7,076	462	
		函渠工	m	1,255	723	
		排水工	m	79,702	3,880	
		中央分離帯工	m	7,500	41	
		雑工	式	1	7,335	工事用道路、機能補償道路
	橋梁費		式	1	52,703	
		100m以上	m	4,687	45,272	鋼橋4橋 PC橋29橋
		100m未満	m	1,169	7,431	鋼橋2橋 PC橋7橋 跨道橋22橋
	トンネル費		式	1	20,554	
		NATM	m	3,477	20,554	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費		式	1	7,922	
		IC	箇所	6	5,321	
		JCT	箇所	1	2,601	
	舗装費		式	1	4,868	
		車道舗装	m2	304,050	4,868	
		歩道舗装	m2	-	-	
	付帯施設費		式	1	1,428	
		交通管理施設工	式	1	1,428	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
	その他		式	1	2,163	
砒素溶出防止対策		式	1	2,163		
②用地及補償費		式	1	16,183		
	用地費		m2	987,278	10,612	
		宅地	m2	48,515	732	
		田畑	m2	443,306	5,990	
		山林・原野	m2	466,081	3,644	
		その他	m2	29,376	246	
補償費	式	1	5,571			
③間接経費		式	1	29,162	地質調査、測量、設計にかかる費用	
全体事業費				167,400		

【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

## &lt;事業全体&gt;

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯橋道路	2,4	22.1km

## ■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	22.1	6,985	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	34,888	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			41,873	

## ■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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯橋道路	2,4	14.7km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費			式	1	21,249		
	改良費		式	1	2,479		
		土工	m3	1,595,560	1,300	切土(753,076m3)、盛土(842,484m3)	
		軟弱地盤改良工	m3	-	-		
		法面工	m2	84,805	300	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	200	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		管渠工	m	1,004	49		
		函渠工	m	183	15		
		排水工	m	16,078	250		
		中央分離帯工	m	22,100	65		
		雑工	式	1	300	工事用道路、機能補償道路	
		橋梁費		式	1	4,400	
			100m以上	m	2,983	3,600	PC橋5橋
			100m未満	m	298	800	鋼橋2橋 PC橋1橋
		トンネル費		式	1	11,175	
			NATM	m	3,340	11,175	
			シールド	m	-	-	
		IC・JCT費		式	1	1,400	
			IC	箇所	2	1,400	
			JCT	箇所	-	-	
		舗装費		式	1	1,500	
			車道舗装	m2	150,750	1,500	
			歩道舗装	m2	-	-	
	付帯施設費		式	1	95		
		交通管理施設工	式	1	95	標識工、防護柵工、道路照明等	
		遮音壁	m	-	-		
	その他		式	1	200		
		砒素溶出防止対策	式	1	200		
②用地及補償費			式	-	-		
	用地費		m2	-	-		
		宅地	m2	-	-		
		田畑	m2	-	-		
		山林・原野	m2	-	-		
		その他	m2	-	-		
	補償費		式	-	-		
③間接経費			式	1	1,891	地質調査、測量、設計にかかる費用	
全体事業費					23,140		

【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

## &lt;残事業&gt;

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 飯橋道路	2,4	14.7km

## ■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	14.7	4,321	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	17,484	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			21,805	

## ■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6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474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市南信濃八重河内 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家				延長	5.9km
事業概要	<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
S58年度事業化	-		H23年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	772億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約76%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,319/8,302億円 事業費：1,087/7,705億円 維持管理費：209/488億円 更新費：23/108億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,767/10,586億円 走行時間短縮便益：3,528/10,001億円 走行経費減少便益：210/539億円 交通事故減少便益：30/46億円	基準年 令和5年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.6~3.1(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) B/C=2.6~3.1(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。</li> <li>・アクセスが向上する主要な観光地（遠山温泉郷等）が存在する。</li> </ul> <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている。</li> </ul>					



関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

対応方針（原案）に対して異存ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道（青崩峠道路）は、広域ネットワークの構築や災害に強い道路機能の確保、また救急医療活動の支援など、地域活性化に寄与する極めて重要な高規格道路です。

本年5月には、青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、沿線地域では早期開通への期待が一層高まっています。引き続き事業を推進し、一日も早い開通をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、本県が進めている関連事業（小嵐バイパス）と調整を図るとともに、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）では、令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、青崩峠道路においては、本年5月26日に静岡・長野県境の難所である青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

青崩峠道路の開通見通しを早期に公表するとともに、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況となる。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約76%、用地取得率は100%。（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・小嵐IC（仮称）～水窪北IC（仮称）間（延長5.9km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・舗装工事では、地上型レーザースキャナー及びICT建機の活用により、施工範囲を面的に管理するとともに、丁張設置の省略や出来形検査帳票の自動作成により出来高管理の省力化・省人化及び作業時間の短縮を図っている。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

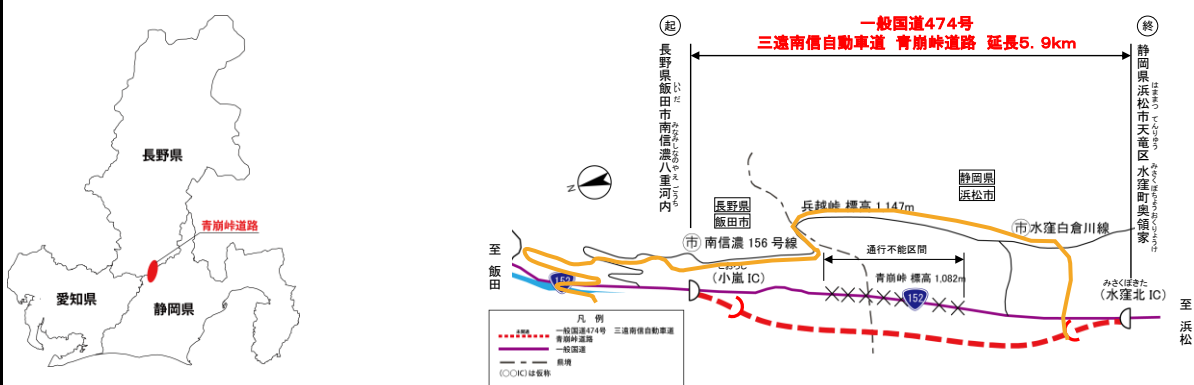
対応方針（原案）

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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT (一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路)
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=2,285億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=2,449億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.0%) (一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=453億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.8%) 残事業：費用便益比(B/C)=6.5 (経済的純現在価値(B-C)=1,116億円、経済的内部収益率(EIRR)=25.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率  <input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される  <input type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる  <input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	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)：2,235万人・時間/年 渋滞損失削減時間：334.1万人・時間/年(2,235万人・時間/年⇒1,901万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について (該当区間名)国道151号(長野県飯田市川路～静岡県北設楽郡東栄町三輪)、国道153号(飯田市山本～根羽村上町) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：6.8万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約1割削減
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	都市の再生	<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"/> 三大都市圏の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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	飯田市と浜松市を連絡するルートを構成する ※一休評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		<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	飯田地方生活圏（飯田市）と西部地方生活圏（浜松市）とを連結する ※一休評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		<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	第2次三遠南信地域連携ビジョン（H31.3）（「三遠南信流域都市圏の創造」のため、東三河地域、遠州地域、南信州地域を範囲として、「大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成」、「中部圏での中核的都市圏の形成」、「流域循環圏の形成」の形成を目指す）、光・電子技術イノベーション創出拠点を支援	
	<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	しらび高原（R3：142百人）、下栗の里（R3：131百人）、遠山温泉郷（R3：243百人）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	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	北遠地域から飯田市の三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセスが向上 浜松市天竜区水窪地区～飯田市立病院 現況 115分⇒73分
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input 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	代替する緊急輸送道路路線名： 国道418号、代替する区間（天龍村平岡～阿南町新野） 国道151号、代替する区間（阿南町新野～新野峠）
		<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	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約42.9千t/年（約427.7千t/年⇒約384.8千t/年）
生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率		(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：国道151号（長野県飯田市川路～静岡県北設楽郡東栄町三輪）、国道153号（飯田市山本～根羽村上町） 排出削減量：約76.5t/年（約186.7t/年⇒約110.1t/年）、排出削減率：約4割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：約6.4t/年
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率		(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(区間名)国道151号（長野県飯田市川路～静岡県北設楽郡東栄町三輪）、国道153号（飯田市山本～根羽村上町） 排出削減量：約4.4t/年（約10.7t/年⇒約6.3t/年）、排出削減率：約4割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：約0.4t/年
	<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	南信州広域連合「南信州リニア未来ビジョン」(R4.2)
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道474号	三遠南信自動車道 青崩峠道路	L = 5.9 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,200	2	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5年度			
単純合計	708億円	77億円		786億円
うち残事業分	190億円	77億円		267億円
基準年における 現在価値 (C)	836億円	28億円		865億円
うち残事業分	173億円	28億円		202億円

## 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5年度			
供用年	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	69億円	5.3億円	0.82億円	75億円
基準年における 現在価値 (B)	1,209億円	95億円	14億円	1,318億円
うち残事業分	1,209億円	95億円	14億円	1,318億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.5
経済的純現在価値(B-C)	453億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.8%
費用便益比(残事業)	6.5
経済的純現在価値(残事業)	1,116億円
経済的内部収益率(残事業)	25.5%

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	3,200台/日	±10%	1.4 ~ 1.7
事業費	708億円	±10%	1.5 ~ 1.6
事業期間	34年	±20%	1.5 ~ 1.6

【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	3,200台/日	±10%	5.9 ~ 7.2
事業費	190億円	±10%	6.0 ~ 7.1
事業期間	4年	±20%	6.3 ~ 6.7

交通状況の変化

様式-3①

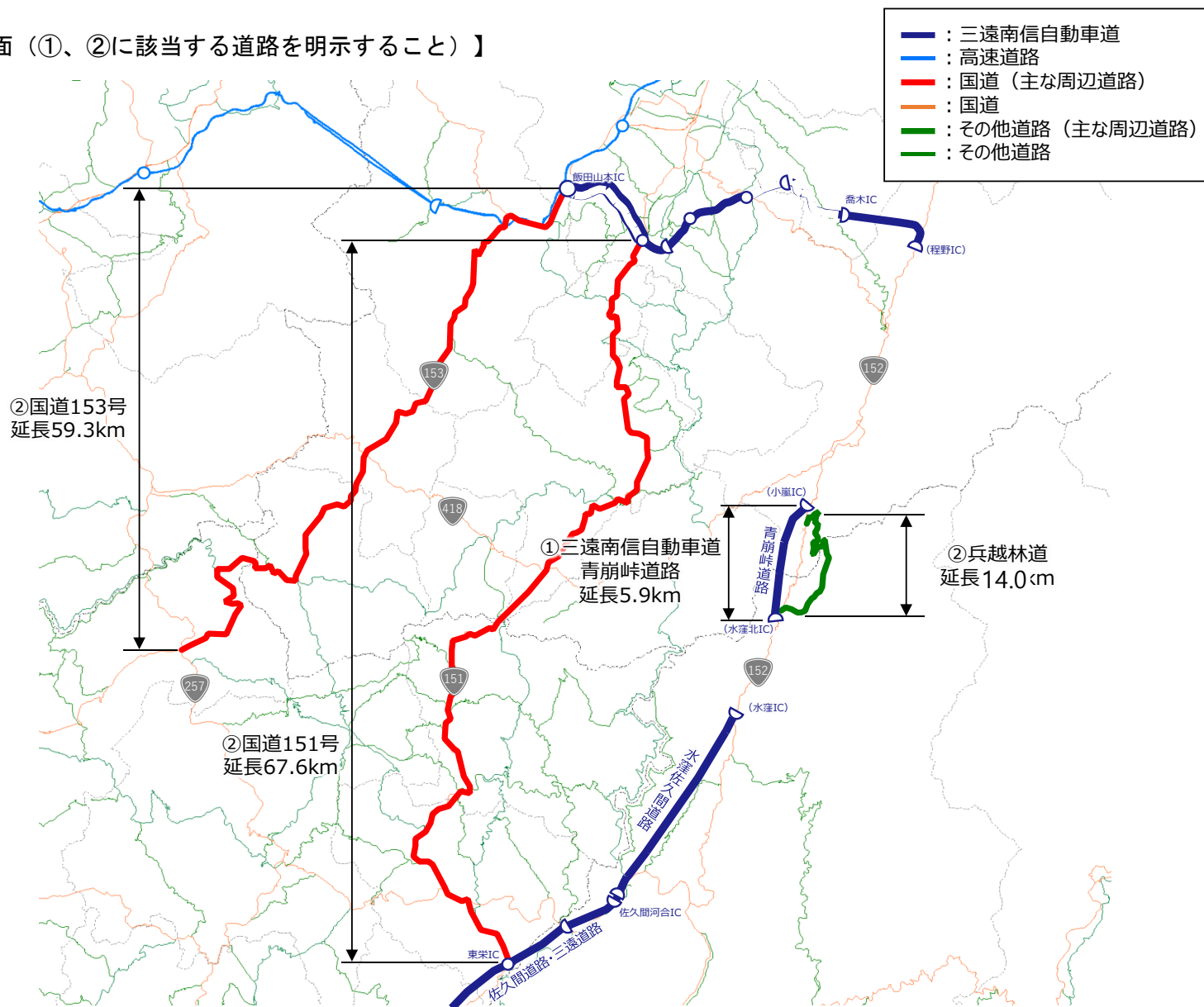
事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路（事業全体・残事業）

（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：5.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		3,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		6	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		4.00	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道153号 59.3km	交通量	[台/日]	4,600	4,600
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	91.97	91.43
	国道151号 67.6km	交通量	[台/日]	6,500	4,100
		走行時間	[分]	107	87
		走行時間費用	[億円/年]	147.87	66.64
	兵越林道 14.0km	交通量	[台/日]	200	-
		走行時間	[分]	71	-
		走行時間費用	[億円/年]	2.91	-
③その他の道路合計 1369.5km	走行時間費用	[億円/年]	1,444.54	1,456.58	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1516.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,687.29	1,618.65	68.63

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

【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474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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
		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)		
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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け )	<input type="checkbox"/>	



(3)

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

(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474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路（事業全体）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
-34年目	H 6	3.1187	114.3	0.07	0.19				
-33年目	H 7	2.9987	113.7	0.97	2.61				
-32年目	H 8	2.8834	113.2	1.36	3.52				
-31年目	H 9	2.7725	114.2	2.46	6.07				
-30年目	H 10	2.6658	113.6	1.25	2.98				
-29年目	H 11	2.5633	112.0	1.29	3.00				
-28年目	H 12	2.4647	110.7	2.76	6.26				
-27年目	H 13	2.3699	109.4	2.67	5.88				
-26年目	H 14	2.2788	107.6	3.27	7.04				
-25年目	H 15	2.1911	106.1	3.43	7.21				
-24年目	H 16	2.1068	105.0	2.19	4.47				
-23年目	H 17	2.0258	103.7	2.95	5.87				
-22年目	H 18	1.9479	103.0	3.81	7.33				
-21年目	H 19	1.8730	102.1	3.81	7.11				
-20年目	H 20	1.8009	101.6	1.86	3.35				
-19年目	H 21	1.7317	100.3	6.04	10.61				
-18年目	H 22	1.6651	98.6	5.34	9.17				
-17年目	H 23	1.6010	97.2	5.33	8.94				
-16年目	H 24	1.5395	96.4	9.52	15.48				
-15年目	H 25	1.4802	96.4	23.23	36.31				
-14年目	H 26	1.4233	98.7	29.64	43.51				
-13年目	H 27	1.3686	100.2	16.92	23.52				
-12年目	H 28	1.3159	100.2	26.57	35.53				
-11年目	H 29	1.2653	100.5	31.76	40.71				
-10年目	H 30	1.2167	100.4	46.81	57.74				
-9年目	R 1	1.1699	101.2	50.23	59.11				
-8年目	R 2	1.1249	101.9	77.55	87.14				
-7年目	R 3	1.0816	101.8	54.53	58.98				
-6年目	R 4	1.0400	101.8	56.44	58.69				
基準年	R 5	1.0000	101.8	44.33	44.33				
-4年目	R 6	0.9615	101.8	60.22	57.90				
-3年目	R 7	0.9246	101.8	48.71	45.03				
-2年目	R 8	0.8890	101.8	34.74	30.88				
-1年目	R 9	0.8548	101.8	46.41	39.67				
供用開始年次	R 10	0.8219	101.8			1.55	1.27		
1年目	R 11	0.7903	101.8			1.55	1.22		
2年目	R 12	0.7599	101.8			1.55	1.17		
3年目	R 13	0.7307	101.8			1.55	1.13		
4年目	R 14	0.7026	101.8			1.55	1.09		
5年目	R 15	0.6756	101.8			1.55	1.04		
6年目	R 16	0.6496	101.8			1.55	1.00		
7年目	R 17	0.6246	101.8			1.55	0.97		
8年目	R 18	0.6006	101.8			1.55	0.93		
9年目	R 19	0.5775	101.8			1.55	0.89		
10年目	R 20	0.5553	101.8			1.55	0.86		
11年目	R 21	0.5339	101.8			1.55	0.83		
12年目	R 22	0.5134	101.8			1.55	0.79		
13年目	R 23	0.4936	101.8			1.55	0.76		
14年目	R 24	0.4746	101.8			1.55	0.73		
15年目	R 25	0.4564	101.8			1.55	0.71		
16年目	R 26	0.4388	101.8			1.55	0.68		
17年目	R 27	0.4220	101.8			1.55	0.65		
18年目	R 28	0.4057	101.8			1.55	0.63		
19年目	R 29	0.3901	101.8			1.55	0.60		
20年目	R 30	0.3751	101.8			1.55	0.58		
21年目	R 31	0.3607	101.8			1.55	0.56		
22年目	R 32	0.3468	101.8			1.55	0.54		
23年目	R 33	0.3335	101.8			1.55	0.52		
24年目	R 34	0.3207	101.8			1.55	0.50		
25年目	R 35	0.3083	101.8			1.55	0.48		
26年目	R 36	0.2965	101.8			1.55	0.46		
27年目	R 37	0.2851	101.8			1.55	0.44		
28年目	R 38	0.2741	101.8			1.55	0.42		
29年目	R 39	0.2636	101.8			1.55	0.41		
30年目	R 40	0.2534	101.8			1.55	0.39		
31年目	R 41	0.2437	101.8			1.55	0.38		
32年目	R 42	0.2343	101.8			1.55	0.36		
33年目	R 43	0.2253	101.8			1.55	0.35		
34年目	R 44	0.2166	101.8			1.55	0.33		
35年目	R 45	0.2083	101.8			1.55	0.32		
36年目	R 46	0.2003	101.8			1.55	0.31		
37年目	R 47	0.1926	101.8			1.55	0.30		
38年目	R 48	0.1852	101.8			1.55	0.29		
39年目	R 49	0.1780	101.8			1.55	0.28		
40年目	R 50	0.1712	101.8			1.55	0.26		
41年目	R 51	0.1646	101.8			1.55	0.25		
42年目	R 52	0.1583	101.8			1.55	0.24		
43年目	R 53	0.1522	101.8			1.55	0.24		
44年目	R 54	0.1463	101.8			1.55	0.23		
45年目	R 55	0.1407	101.8			1.55	0.22		
46年目	R 56	0.1353	101.8			1.55	0.21		
47年目	R 57	0.1301	101.8			1.55	0.20		
48年目	R 58	0.1251	101.8			1.55	0.19		
49年目	R 59	0.1203	101.8	-0.11	-0.01	1.55	0.19		
合計				708.31	836.16	77.27	28.38	0.00	0.00
単純事業費計				708.42		77.27		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474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路（残事業）

維持修繕費の単価単価の算出(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	R 5	1.0000	101.8						
-4年目	R 6	0.9615	101.8	60.22	57.90				
-3年目	R 7	0.9246	101.8	48.71	45.03				
-2年目	R 8	0.8890	101.8	34.74	30.88				
-1年目	R 9	0.8548	101.8	46.41	39.67				
供用開始年次	R 10	0.8219	101.8			1.55	1.27		
1年目	R 11	0.7903	101.8			1.55	1.22		
2年目	R 12	0.7599	101.8			1.55	1.17		
3年目	R 13	0.7307	101.8			1.55	1.13		
4年目	R 14	0.7026	101.8			1.55	1.09		
5年目	R 15	0.6756	101.8			1.55	1.04		
6年目	R 16	0.6496	101.8			1.55	1.00		
7年目	R 17	0.6246	101.8			1.55	0.97		
8年目	R 18	0.6006	101.8			1.55	0.93		
9年目	R 19	0.5775	101.8			1.55	0.89		
10年目	R 20	0.5553	101.8			1.55	0.86		
11年目	R 21	0.5339	101.8			1.55	0.83		
12年目	R 22	0.5134	101.8			1.55	0.79		
13年目	R 23	0.4936	101.8			1.55	0.76		
14年目	R 24	0.4746	101.8			1.55	0.73		
15年目	R 25	0.4564	101.8			1.55	0.71		
16年目	R 26	0.4388	101.8			1.55	0.68		
17年目	R 27	0.4220	101.8			1.55	0.65		
18年目	R 28	0.4057	101.8			1.55	0.63		
19年目	R 29	0.3901	101.8			1.55	0.60		
20年目	R 30	0.3751	101.8			1.55	0.58		
21年目	R 31	0.3607	101.8			1.55	0.56		
22年目	R 32	0.3468	101.8			1.55	0.54		
23年目	R 33	0.3335	101.8			1.55	0.52		
24年目	R 34	0.3207	101.8			1.55	0.50		
25年目	R 35	0.3083	101.8			1.55	0.48		
26年目	R 36	0.2965	101.8			1.55	0.46		
27年目	R 37	0.2851	101.8			1.55	0.44		
28年目	R 38	0.2741	101.8			1.55	0.42		
29年目	R 39	0.2636	101.8			1.55	0.41		
30年目	R 40	0.2534	101.8			1.55	0.39		
31年目	R 41	0.2437	101.8			1.55	0.38		
32年目	R 42	0.2343	101.8			1.55	0.36		
33年目	R 43	0.2253	101.8			1.55	0.35		
34年目	R 44	0.2166	101.8			1.55	0.33		
35年目	R 45	0.2083	101.8			1.55	0.32		
36年目	R 46	0.2003	101.8			1.55	0.31		
37年目	R 47	0.1926	101.8			1.55	0.30		
38年目	R 48	0.1852	101.8			1.55	0.29		
39年目	R 49	0.1780	101.8			1.55	0.28		
40年目	R 50	0.1712	101.8			1.55	0.26		
41年目	R 51	0.1646	101.8			1.55	0.25		
42年目	R 52	0.1583	101.8			1.55	0.24		
43年目	R 53	0.1522	101.8			1.55	0.24		
44年目	R 54	0.1463	101.8			1.55	0.23		
45年目	R 55	0.1407	101.8			1.55	0.22		
46年目	R 56	0.1353	101.8			1.55	0.21		
47年目	R 57	0.1301	101.8			1.55	0.20		
48年目	R 58	0.1251	101.8			1.55	0.19		
49年目	R 59	0.1203	101.8			1.55	0.19		
合計				190.07	173.49	77.27	28.38	0.00	0.00
単純事業費計				190.07		77.27		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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 青崩峠道路	2	5.9km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費			1	67,609	
	改良費			1	12,280	
		土工	m <sup>3</sup>	674,350	3,231	切土(73,710m <sup>3</sup> )、盛土(600,640m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	式	1	3,040	
		法面工	m <sup>2</sup>	13,588	76	切土法面、盛土法面、切土補強土等
		擁壁工	式	1	3,848	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,170	64	
		函渠工	m	-	-	
		排水工	m	5,652	454	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	1,567	工事用道路、借地(H25~R8)
	橋梁費			1	1,562	
		100m以上	m	137	1,184	PC橋1橋
		100m未満	m	50	378	鋼橋1橋
	トンネル費			1	53,519	
		NATM	m	10,012	53,519	本坑4,998m、調査坑5,014m、仮設道路含む
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費			-	-	
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費			1	165	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	56,050	165	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費			1	84	
		交通管理施設工	式	1	84	防護柵工等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費			1	145	
	用地費		m <sup>2</sup>	32,665	11	
		宅地	m <sup>2</sup>	-	-	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	32,665	11	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	1	134	
③	間接経費		式	1	9,446	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				77,200	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩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・残事業＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 青崩峠道路	2	5.9km

## ■維持管理費内訳(事業全体・残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.9	1,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,750	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,500	

## ■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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 青崩峠道路	2	5.9km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費			1	19,724	
	改良費			1	1,315	
		土工	m <sup>3</sup>	178,179	788	切土(18,574m <sup>3</sup> )、盛土(159,605m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	式	-	-	
		法面工	m <sup>2</sup>	3,476	6	切土法面、盛土法面、切土補強土等
		擁壁工	式	1	219	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	404	17	
		函渠工	m	-	-	
		排水工	m	1,528	157	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	129	工事用道路、借地×3年(R5~R8)
	橋梁費			1	-	
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m	-	-	
	トンネル費			1	18,138	
		NATM	m	4,998	18,138	本坑4,998m
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費			-	-	
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費			1	181	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	7,772	181	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費			1	90	
		交通管理施設工	式	1	90	防護柵工等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費			-	-	
	用地費		m <sup>2</sup>	-	-	
		宅地	m <sup>2</sup>	-	-	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	-	-	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	-	-	
③	間接経費		式	1	1,184	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				20,908	

【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



再評価結果（令和6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474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合				延長	14.0km
事業概要	<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H31年度事業化	-		R4年度用地着手	-		
全体事業費	900億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約2%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,319/8,302億円 事業費：1,087/7,705億円 維持管理費：209/488億円 更新費：23/108億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,767/10,586億円 走行時間短縮便益：3,528/10,001億円 走行経費減少便益：210/539億円 交通事故減少便益：30/46億円	基準年 令和5年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.6~3.1(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) B/C=2.6~3.1(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（御前崎港、三河港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）では、令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、青崩峠道路においては、本年5月26日に静岡・長野県境の難所である青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

青崩峠道路の開通見通しを早期に公表するとともに、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・浜松市天竜区佐久間町・水窪町では事前通行規制区間や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱な地域である。
- ・浜松市天竜区水窪町は、三次救急医療まで60分以上を要する高次医療サービスの空白地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約2%、用地取得率は1%。（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・水窪IC（仮称）～佐久間IC（仮称）間（延長14.0km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・施工計画の検討時等に3次元モデルを活用し、イメージの視覚化・共有化を図ることで、施工計画の立案を効率的に実施している。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

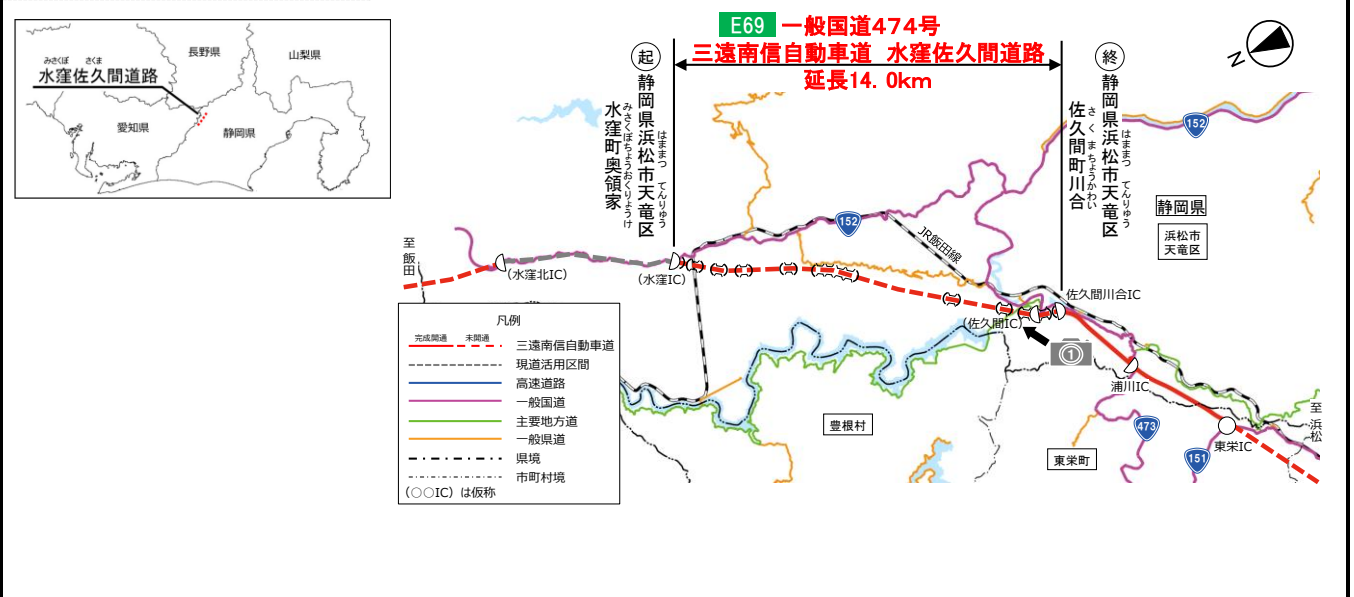
対応方針（原案）

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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT (一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路)
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=2,285億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9 (経済的純現在価値(B-C)=2,449億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.0%) (一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路) 事業全体：費用便益比(B/C)=1.6 (経済的純現在価値(B-C)=425億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.6 (経済的純現在価値(B-C)=451億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):4,785万人・時間/年 渋滞損失削減時間:29万人・時間/年(4,785万人・時間/年⇒4,756万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道151号、152号、473号等 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間(現況):8.6万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:約9割削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	JR浜松駅(新幹線停車駅)へのアクセス向上 浜松市天竜区水窪地区(旧水窪町)～JR浜松駅 現況99分⇒75分
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセス向上 浜松市天竜区水窪地区(旧水窪町)～中部国際空港 現況142分⇒115分
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	富士山静岡空港へのアクセス向上 浜松市天竜区水窪地区(旧水窪町)～富士山静岡空港 現況107分⇒88分 御前崎港へのアクセス向上 浜松市天竜区水窪地区(旧水窪町)～御前崎港 現況135分⇒115分
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	三河港へのアクセス向上 浜松市天竜区水窪地区(旧水窪町)～三河港 現況114分⇒87分
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 三大都市圏の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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	飯田市と浜松市を連絡するルートを構成する ※一体評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む  飯田地方生活圏（飯田市）と西部地方生活圏（浜松市）とを連絡する ※一体評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	第2次三遠南信地域連携ビジョン（H31.3）（「三遠南信流域都市圏の創造」のため、東三河地域、遠州地域、南信州地域を範囲として、「大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成」、「中部圏での中核的都市圏の形成」、「流域循環圏の形成」の形成を目指す）を支援
2. 暮らし	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	奥三河北部地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院へのアクセスが向上 浜松市天竜区水窪地区（旧水窪町）～聖隷三方原病院 現況 8 2 分⇒ 5 5 分
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	代替する緊急輸送道路路線名： 国道152号（浜松市天竜区大井～浜松市中区） 国道473号（浜松市天竜区大井～北設楽郡東栄町）
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	事前通行規制区間：国道151号、国道152号、国道473号を避けることができる
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2 排出削減量：約6.4千t/年（約2,674.1千t/年⇒約2,667.7千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：国道152号（静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家～静岡県浜松市天竜区佐久間町大井）、国道473号（静岡県浜松市天竜区佐久間町大井～静岡県浜松市天竜区佐久間町中部、県道水窪羽ヶ庄佐久間線（静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家～静岡県浜松市天竜区佐久間町佐久間） 排出削減量：約8.3t/年（約12.9t/年⇒約4.6t/年）、排出削減率：約6割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：約17.6t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：国道152号（静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家～静岡県浜松市天竜区佐久間町大井）、国道473号（静岡県浜松市天竜区佐久間町大井～静岡県浜松市天竜区佐久間町中部、県道水窪羽ヶ庄佐久間線（静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家～静岡県浜松市天竜区佐久間町佐久間） 排出削減量：約0.5t/年（約0.8t/年⇒約0.3t/年）、排出削減率：約7割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：約0.8t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる			

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道474号	三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	L = 14.0km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,900	2	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5年度			
単純合計	819億円	202億円		1,021億円
うち残事業分	795億円	202億円		997億円
基準年における 現在価値 (C)	679億円	66億円		745億円
うち残事業分	653億円	66億円		719億円

## 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5年度			
供用年	令和13年度			
単年便益 (初年便益)	66億円	8.4億円	1.4億円	76億円
基準年における 現在価値 (B)	1,018億円	131億円	21億円	1,170億円
うち残事業分	1,018億円	131億円	21億円	1,170億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.6
経済的純現在価値(B-C)	425億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.0%
費用便益比(残事業)	1.6
経済的純現在価値(残事業)	451億円
経済的内部収益率(残事業)	7.3%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	7,900台/日	±10%	1.4 ~ 1.7
事業費	819億円	±10%	1.4 ~ 1.7
事業期間	12年	±20%	1.4 ~ 1.6

【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	7,900台/日	±10%	1.5 ~ 1.8
事業費	795億円	±10%	1.5 ~ 1.8
事業期間	7年	±20%	1.5 ~ 1.7

交通状況の変化

様式－3①

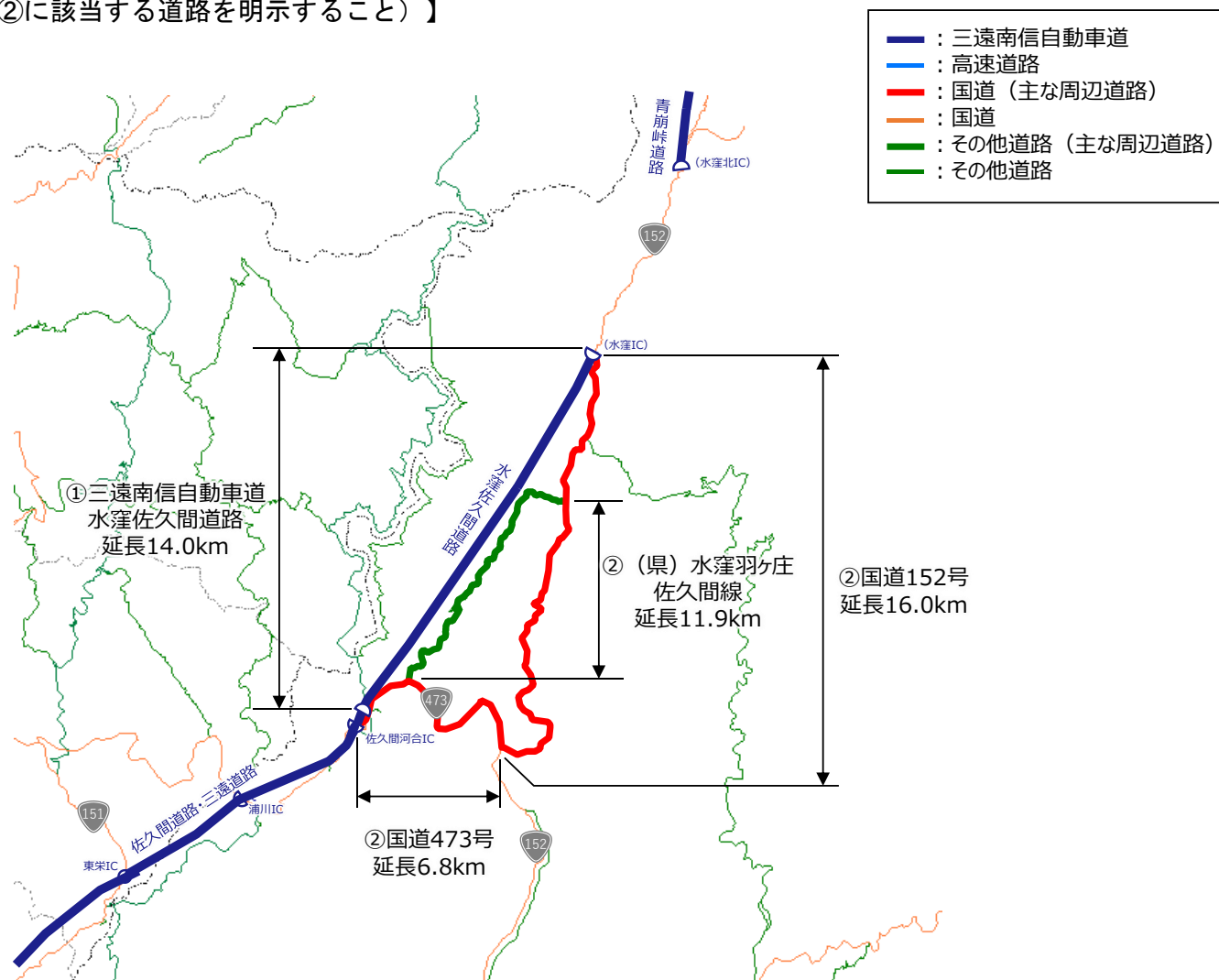
事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路（事業全体・残事業）

（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：14.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		7,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		11	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		16.84	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道152号 16.0km	交通量	[台/日]	4,500	800
		走行時間	[分]	33	31
		走行時間費用	[億円/年]	26.98	4.11
	国道473号 6.8km	交通量	[台/日]	4,000	1,900
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	11.95	5.78
	(県)水窪羽ヶ庄佐久間線 11.9km	交通量	[台/日]	1,300	-
		走行時間	[分]	143	-
		走行時間費用	[億円/年]	32.41	-
③その他の道路合計 2484.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,530.33	10,509.15	
			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：2533.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,601.67	10,535.88	65.79

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

【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474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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
		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)		
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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	( ) %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	( ) 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
冬期の走行速度と交通容量の関係				
設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 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	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474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路（事業全体）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）			
				0.32	14.0	4.45			
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
-12年目	R 1	1.1699	101.2	0.91	1.07				
-11年目	R 2	1.1249	101.9	5.36	6.03				
-10年目	R 3	1.0816	101.8	5.50	5.95				
-9年目	R 4	1.0400	101.8	6.86	7.14				
基準年	R 5	1.0000	101.8	5.51	5.51				
-7年目	R 6	0.9615	101.8	8.63	8.29				
-6年目	R 7	0.9246	101.8	54.38	50.28				
-5年目	R 8	0.8890	101.8	98.98	87.99				
-4年目	R 9	0.8548	101.8	103.12	88.15				
-3年目	R 10	0.8219	101.8	175.22	144.02				
-2年目	R 11	0.7903	101.8	190.08	150.22				
-1年目	R 12	0.7599	101.8	164.35	124.90				
供用開始年次	R 13	0.7307	101.8			4.05	2.96		
1年目	R 14	0.7026	101.8			4.05	2.84		
2年目	R 15	0.6756	101.8			4.05	2.73		
3年目	R 16	0.6496	101.8			4.05	2.63		
4年目	R 17	0.6246	101.8			4.05	2.53		
5年目	R 18	0.6006	101.8			4.05	2.43		
6年目	R 19	0.5775	101.8			4.05	2.34		
7年目	R 20	0.5553	101.8			4.05	2.25		
8年目	R 21	0.5339	101.8			4.05	2.16		
9年目	R 22	0.5134	101.8			4.05	2.08		
10年目	R 23	0.4936	101.8			4.05	2.00		
11年目	R 24	0.4746	101.8			4.05	1.92		
12年目	R 25	0.4564	101.8			4.05	1.85		
13年目	R 26	0.4388	101.8			4.05	1.78		
14年目	R 27	0.4220	101.8			4.05	1.71		
15年目	R 28	0.4057	101.8			4.05	1.64		
16年目	R 29	0.3901	101.8			4.05	1.58		
17年目	R 30	0.3751	101.8			4.05	1.52		
18年目	R 31	0.3607	101.8			4.05	1.46		
19年目	R 32	0.3468	101.8			4.05	1.40		
20年目	R 33	0.3335	101.8			4.05	1.35		
21年目	R 34	0.3207	101.8			4.05	1.30		
22年目	R 35	0.3083	101.8			4.05	1.25		
23年目	R 36	0.2965	101.8			4.05	1.20		
24年目	R 37	0.2851	101.8			4.05	1.15		
25年目	R 38	0.2741	101.8			4.05	1.11		
26年目	R 39	0.2636	101.8			4.05	1.07		
27年目	R 40	0.2534	101.8			4.05	1.03		
28年目	R 41	0.2437	101.8			4.05	0.99		
29年目	R 42	0.2343	101.8			4.05	0.95		
30年目	R 43	0.2253	101.8			4.05	0.91		
31年目	R 44	0.2166	101.8			4.05	0.88		
32年目	R 45	0.2083	101.8			4.05	0.84		
33年目	R 46	0.2003	101.8			4.05	0.81		
34年目	R 47	0.1926	101.8			4.05	0.78		
35年目	R 48	0.1852	101.8			4.05	0.75		
36年目	R 49	0.1780	101.8			4.05	0.72		
37年目	R 50	0.1712	101.8			4.05	0.69		
38年目	R 51	0.1646	101.8			4.05	0.67		
39年目	R 52	0.1583	101.8			4.05	0.64		
40年目	R 53	0.1522	101.8			4.05	0.62		
41年目	R 54	0.1463	101.8			4.05	0.59		
42年目	R 55	0.1407	101.8			4.05	0.57		
43年目	R 56	0.1353	101.8			4.05	0.55		
44年目	R 57	0.1301	101.8			4.05	0.53		
45年目	R 58	0.1251	101.8			4.05	0.51		
46年目	R 59	0.1203	101.8			4.05	0.49		
47年目	R 60	0.1157	101.8			4.05	0.47		
48年目	R 61	0.1112	101.8			4.05	0.45		
49年目	R 62	0.1069	101.8	-8.02	-0.86	4.05	0.43		
合計				810.89	678.69	202.27	66.04	0.00	0.00
単純事業費計				818.91		202.27		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474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路（残事業）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.32	14.0	4.45

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 5	1.0000	101.8						
-7年目	R 6	0.9615	101.8	8.63	8.29				
-6年目	R 7	0.9246	101.8	54.38	50.28				
-5年目	R 8	0.8890	101.8	98.98	87.99				
-4年目	R 9	0.8548	101.8	103.12	88.15				
-3年目	R 10	0.8219	101.8	175.22	144.02				
-2年目	R 11	0.7903	101.8	190.08	150.22				
-1年目	R 12	0.7599	101.8	164.35	124.90				
供用開始年次	R 13	0.7307	101.8			4.05	2.96		
1年目	R 14	0.7026	101.8			4.05	2.84		
2年目	R 15	0.6756	101.8			4.05	2.73		
3年目	R 16	0.6496	101.8			4.05	2.63		
4年目	R 17	0.6246	101.8			4.05	2.53		
5年目	R 18	0.6006	101.8			4.05	2.43		
6年目	R 19	0.5775	101.8			4.05	2.34		
7年目	R 20	0.5553	101.8			4.05	2.25		
8年目	R 21	0.5339	101.8			4.05	2.16		
9年目	R 22	0.5134	101.8			4.05	2.08		
10年目	R 23	0.4936	101.8			4.05	2.00		
11年目	R 24	0.4746	101.8			4.05	1.92		
12年目	R 25	0.4564	101.8			4.05	1.85		
13年目	R 26	0.4388	101.8			4.05	1.78		
14年目	R 27	0.4220	101.8			4.05	1.71		
15年目	R 28	0.4057	101.8			4.05	1.64		
16年目	R 29	0.3901	101.8			4.05	1.58		
17年目	R 30	0.3751	101.8			4.05	1.52		
18年目	R 31	0.3607	101.8			4.05	1.46		
19年目	R 32	0.3468	101.8			4.05	1.40		
20年目	R 33	0.3335	101.8			4.05	1.35		
21年目	R 34	0.3207	101.8			4.05	1.30		
22年目	R 35	0.3083	101.8			4.05	1.25		
23年目	R 36	0.2965	101.8			4.05	1.20		
24年目	R 37	0.2851	101.8			4.05	1.15		
25年目	R 38	0.2741	101.8			4.05	1.11		
26年目	R 39	0.2636	101.8			4.05	1.07		
27年目	R 40	0.2534	101.8			4.05	1.03		
28年目	R 41	0.2437	101.8			4.05	0.99		
29年目	R 42	0.2343	101.8			4.05	0.95		
30年目	R 43	0.2253	101.8			4.05	0.91		
31年目	R 44	0.2166	101.8			4.05	0.88		
32年目	R 45	0.2083	101.8			4.05	0.84		
33年目	R 46	0.2003	101.8			4.05	0.81		
34年目	R 47	0.1926	101.8			4.05	0.78		
35年目	R 48	0.1852	101.8			4.05	0.75		
36年目	R 49	0.1780	101.8			4.05	0.72		
37年目	R 50	0.1712	101.8			4.05	0.69		
38年目	R 51	0.1646	101.8			4.05	0.67		
39年目	R 52	0.1583	101.8			4.05	0.64		
40年目	R 53	0.1522	101.8			4.05	0.62		
41年目	R 54	0.1463	101.8			4.05	0.59		
42年目	R 55	0.1407	101.8			4.05	0.57		
43年目	R 56	0.1353	101.8			4.05	0.55		
44年目	R 57	0.1301	101.8			4.05	0.53		
45年目	R 58	0.1251	101.8			4.05	0.51		
46年目	R 59	0.1203	101.8			4.05	0.49		
47年目	R 60	0.1157	101.8			4.05	0.47		
48年目	R 61	0.1112	101.8			4.05	0.45		
49年目	R 62	0.1069	101.8	-7.86	-0.84	4.05	0.43		
合計				786.90	653.01	202.27	66.04	0.00	0.00
単純事業費計				794.76		202.27		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474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路（事業全体・残事業）

年次	年度 (基準年) R 5	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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	0.7307	101.8	36.09	14.95	15.36	66.41	48.52	4.57	1.16	2.70	8.43	6.16	1.36	0.99	76.20	55.68
1年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.7026	101.8	36.06	14.82	15.47	66.34	46.61	4.57	1.15	2.72	8.44	5.93	1.36	0.96	76.13	53.49
2年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6756	101.8	36.02	14.68	15.57	66.27	44.77	4.56	1.14	2.74	8.44	5.70	1.36	0.92	76.07	51.39
3年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6496	101.8	35.98	14.55	15.67	66.20	43.00	4.56	1.13	2.76	8.44	5.48	1.36	0.88	76.00	49.37
4年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6246	101.8	35.94	14.42	15.78	66.13	41.31	4.55	1.12	2.77	8.44	5.27	1.36	0.85	75.93	47.43
5年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.6006	101.8	35.91	14.28	15.88	66.06	39.68	4.55	1.11	2.79	8.45	5.07	1.35	0.81	75.87	45.56
6年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5775	101.8	35.87	14.15	15.98	66.00	38.11	4.54	1.10	2.81	8.45	4.88	1.35	0.78	75.80	43.77
7年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5553	101.8	35.83	14.01	16.08	65.93	36.61	4.54	1.09	2.83	8.45	4.69	1.35	0.75	75.73	42.05
8年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5339	101.8	35.79	13.88	16.19	65.86	35.16	4.54	1.08	2.85	8.46	4.51	1.35	0.72	75.67	40.40
9年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.5134	101.8	35.75	13.75	16.29	65.79	33.77	4.53	1.06	2.86	8.46	4.34	1.35	0.69	75.60	38.81
10年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4936	101.8	35.49	13.64	16.29	65.42	32.29	4.50	1.06	2.86	8.42	4.15	1.34	0.66	75.18	37.11
11年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4746	101.8	35.22	13.54	16.28	65.05	30.87	4.46	1.05	2.86	8.38	3.98	1.33	0.63	74.75	35.48
12年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4564	101.8	34.95	13.44	16.28	64.68	29.52	4.43	1.04	2.86	8.33	3.80	1.32	0.60	74.33	33.92
13年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4388	101.8	34.69	13.34	16.28	64.30	28.22	4.40	1.03	2.86	8.29	3.64	1.32	0.58	73.91	32.43
14年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4220	101.8	34.42	13.24	16.28	63.93	26.98	4.36	1.03	2.86	8.25	3.48	1.31	0.55	73.49	31.01
15年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.4057	101.8	34.15	13.13	16.27	63.56	25.79	4.33	1.02	2.86	8.21	3.33	1.30	0.53	73.07	29.64
16年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3901	101.8	33.89	13.03	16.27	63.19	24.65	4.29	1.01	2.86	8.16	3.18	1.29	0.50	72.64	28.34
17年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3751	101.8	33.62	12.93	16.27	62.82	23.56	4.26	1.00	2.86	8.12	3.05	1.28	0.48	72.22	27.09
18年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3607	101.8	33.35	12.83	16.27	62.44	22.52	4.23	0.99	2.86	8.08	2.91	1.27	0.46	71.80	25.90
19年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3468	101.8	33.08	12.72	16.26	62.07	21.53	4.19	0.99	2.86	8.04	2.79	1.27	0.44	71.38	24.75
20年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3335	101.8	32.82	12.62	16.26	61.70	20.58	4.16	0.98	2.86	8.00	2.67	1.26	0.42	70.95	23.66
21年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3207	101.8	32.55	12.52	16.26	61.33	19.67	4.12	0.97	2.86	7.95	2.55	1.25	0.40	70.53	22.62
22年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.3083	101.8	32.28	12.42	16.26	60.96	18.79	4.09	0.96	2.86	7.91	2.44	1.24	0.38	70.11	21.62
23年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2965	101.8	32.02	12.32	16.25	60.59	17.96	4.06	0.95	2.86	7.87	2.33	1.23	0.37	69.69	20.66
24年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2851	101.8	31.75	12.21	16.25	60.21	17.16	4.02	0.95	2.86	7.83	2.23	1.23	0.35	69.27	19.74
25年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2741	101.8	31.48	12.11	16.25	59.84	16.40	3.99	0.94	2.86	7.78	2.13	1.22	0.33	68.84	18.87
26年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2636	101.8	31.22	12.01	16.25	59.47	15.67	3.96	0.93	2.86	7.74	2.04	1.21	0.32	68.42	18.03
27年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2534	101.8	30.95	11.91	16.24	59.10	14.98	3.92	0.92	2.86	7.70	1.95	1.20	0.30	68.00	17.23
28年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2437	101.8	30.68	11.80	16.24	58.73	14.31	3.89	0.91	2.86	7.66	1.87	1.19	0.29	67.58	16.47
29年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2343	101.8	30.41	11.70	16.24	58.35	13.67	3.85	0.91	2.85	7.62	1.78	1.18	0.28	67.15	15.73
30年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2253	101.8	30.15	11.60	16.24	57.98	13.06	3.82	0.90	2.85	7.57	1.71	1.18	0.27	66.73	15.03
31年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2166	101.8	29.88	11.50	16.23	57.61	12.48	3.79	0.89	2.85	7.53	1.63	1.17	0.25	66.31	14.36
32年目	R 45	0.99098	0.99103	0.99984	0.99296	0.2083	101.8	29.61	11.40	16.23	57.24	11.92	3.75	0.88	2.85	7.49	1.56	1.16	0.24	65.89	13.72
33年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99984	0.99291	0.2003	101.8	29.35	11.29	16.23	56.87	11.39	3.72	0.87	2.85	7.45	1.49	1.15	0.23	65.47	13.11
34年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99984	0.99286	0.1926	101.8	29.08	11.19	16.22	56.50	10.88	3.68	0.87	2.85	7.40	1.43	1.14	0.22	65.04	12.53
35年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99984	0.99281	0.1852	101.8	28.81	11.09	16.22	56.12	10.39	3.65	0.86	2.85	7.36	1.36	1.14	0.21	64.62	11.97
36年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99984	0.99276	0.1780	101.8	28.55	10.99	16.22	55.75	9.93	3.62	0.85	2.85	7.32	1.30	1.13	0.20	64.20	11.43
37年目	R 50	0.99056	0.99061	0.99984	0.99270	0.1712	101.8	28.28	10.89	16.22	55.38	9.48	3.58	0.84	2.85	7.28	1.25	1.12	0.19	63.78	10.92
38年目	R 51	0.99047	0.99052	0.99984	0.99265	0.1646	101.8	28.01	10.78	16.21	55.01	9.06	3.55	0.84	2.85	7.24	1.19	1.11	0.18	63.36	10.43
39年目	R 52	0.99038	0.99043	0.99984	0.99260	0.1583	101.8	27.74	10.68	16.21	54.64	8.65	3.52	0.83	2.85	7.19	1.14	1.10	0.17	62.93	9.96
40年目	R 53	0.99028	0.99034	0.99984	0.99254	0.1522	101.8	27.48	10.58	16.21	54.27	8.26	3.48	0.82	2.85	7.15	1.09	1.10	0.17	62.51	9.51
41年目	R 54	0.99019	0.99025	0.99984	0.99248	0.1463	101.8	27.21	10.48	16.21	53.89	7.89	3.45	0.81	2.85	7.11	1.04	1.09	0.16	62.09	9.09
42年目	R 55	0.99009	0.99015	0.99984	0.99243	0.1407	101.8	26.94	10.37	16.20	53.52	7.53	3.41	0.80	2.85	7.07	0.99	1.08	0.15	61.67	8.68
43年目	R 56	0.98999	0.99005	0.99984	0.99237	0.1353	101.8	26.68	10.27	16.20	53.15	7.19	3.38	0.80	2.85	7.02	0.95	1.07	0.14	61.24	8.29
44年目	R 57	0.98989	0.98995	0.99984	0.99231	0.1301	101.8	26.41	10.17	16.20	52.78	6.87	3.35	0.79	2.85	6.98	0.91	1.06	0.14	60.82	7.91
45年目	R 58	0.98979	0.98985	0.99984	0.99225	0.1251	101.8	26.14	10.07	16.20	52.41	6.56	3.31	0.78	2.85	6.94	0.87	1.05	0.13	60.40	7.56
46年目	R 59	0.98968	0.98975	0.99984	0.99219	0.1203	101.8	25.88	9.97	16.19	52.03	6.26	3.28	0.77	2.85	6.90	0.83	1.05	0.13	59.98	7.21
47年目	R 60	0.98957	0.98964	0.99984	0.99213	0.1157	101.8	25.61	9.86	16.19	51.66	5.98	3.25	0.76	2.85	6.86	0.79	1.04	0.12	59.56	6.89
48年目	R 61	0.98946	0.98953	0.99984	0.99207	0.1112	101.8	25.34	9.76	16.19	51.29	5.70	3.21	0.76	2.85	6.81	0.76	1.03	0.11	59.13	6.58
49年目	R 62	0.98935	0.98942	0.99984	0.99200	0.1069	101.8	25.07	9.66	16.19	50.92	5.44	3.18	0.75	2.85	6.77	0.72	1.02	0.11	58.71	6.28
合 計								1,570.48	609.54	807.72	2,987.74	1,017.58	199.00	47.22	142.00	388.23	131.37	60.78	20.77	3,436.75	1,169.72

<事業全体>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	2	14.0km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				75,879	
	改良費				15,250	
		土工	m <sup>3</sup>	2,226,204	10,788	
		法面工	m <sup>2</sup>	40,584	75	切土法面、盛土法面
		函渠工	m	203	189	
		擁壁工	式	1	2,063	
		排水工	km	2	144	
		雑工	式	1	1,992	
	橋梁費				13,654	
		100m以上	m	1,315	11,747	
		100m未満	m	274	1,907	
	トンネル費				44,697	
		トンネル	m	11,187	36,715	
		避難坑・設備	式	1	7,982	
	IC・JCT費				1,193	
		IC	箇所	2	1,193	佐久間川合ICハーフ、水窪ICハーフ
		JCT	箇所			
	舗装費				186	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	147,000	186	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				899	
		交通管理施設工	式	1	899	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,167	
	用地費		m <sup>2</sup>		802	
		宅地	m <sup>2</sup>	17,512	438	
		田畑	m <sup>2</sup>	1,831	18	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	85,940	344	
		その他	m <sup>2</sup>	1,080	2	
	補償費		式	1	1,365	
③	間接経費		式	1	11,954	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				90,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体・残事業>

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	2	14.0km

■維持管理費内訳(事業全体・残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.0	4,750	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	17,500	橋梁 10橋、トンネル 9箇所
修繕費	式			
維持管理費合計			22,250	

■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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	2	14.0km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				75,877	
	改良費				15,248	
		土工	m <sup>3</sup>	2,226,204	10,788	
		法面工	m <sup>2</sup>	40,584	75	切土法面、盛土法面
		函渠工	m	203	189	
		擁壁工	式	1	2,063	
		排水工	km	2	144	
		雑工	式	1	1,990	
	橋梁費				13,654	
		100m以上	m	1,315	11,747	
		100m未満	m	274	1,907	
	トンネル費				44,697	
		トンネル	m	11,187	36,715	
		避難坑・設備	式	1	7,982	
	IC・JCT費				1,193	
		IC	箇所	2	1,193	佐久間川合ICハーフ、水窪ICハーフ
		JCT	箇所			
	舗装費				186	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	147,000	186	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				899	
		交通管理施設工	式	1	899	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,065	
	用地費				786	
		宅地	m <sup>2</sup>	17,512	438	
		田畑	m <sup>2</sup>	1,831	18	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	85,940	328	
		その他	m <sup>2</sup>	1,080	2	
	補償費		式	1	1,279	
③	間接経費		式	1	9,403	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				87,345	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

再評価結果（令和6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474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田				延長	27.9km
事業概要	<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H5年度事業化	-		H13年度用地着手		H15年度工事着手	
全体事業費	1,940億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約93%	供用済延長	20.8km
計画交通量	9,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,319/8,302億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,767/10,586億円		基準年 令和5年	
	(残事業) 2.9 (6.5)	事業費：1,087/7,705億円 維持管理費：209/488億円 更新費：23/108億円	走行時間短縮便益：3,528/10,001億円 走行経費減少便益：210/539億円 交通事故減少便益：30/46億円			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.6~3.1(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) B/C=2.6~3.1(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（御前崎港、三河港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡県地域防災計画（R3.10）に第二次緊急輸送路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道474号三遠南信自動車道は、中央自動車道から新東名高速道路や東名高速道路を連絡することで、広域的な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到達時間を短縮させる搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格道路である。

佐久間道路・三遠道路のうち、2025年度の開通見通しが公表された東栄IC～鳳来峡IC間の完成は、奥三河の山間地域から太平洋側の都市部へのアクセス性を格段に向上させ、地域の安心安全・活性化につながることから、一日も早い開通に向けて整備促進をお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、安全に配慮しつつ、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）では、令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、青崩峠道路においては、本年5月26日に静岡・長野県境の難所である青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

青崩峠道路の開通見通しを早期に公表するとともに、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%、用地取得率は100%。（令和5年3月末時点）
- ・鳳来峡IC～浜松いなさIC間（延長13.4km）は、平成23年度に2車線供用。
- ・浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT間（延長0.5km）は、平成24年度に2車線供用。
- ・佐久間川合IC～東栄IC間（延長6.9km）は、平成30年度に2車線供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、令和7年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

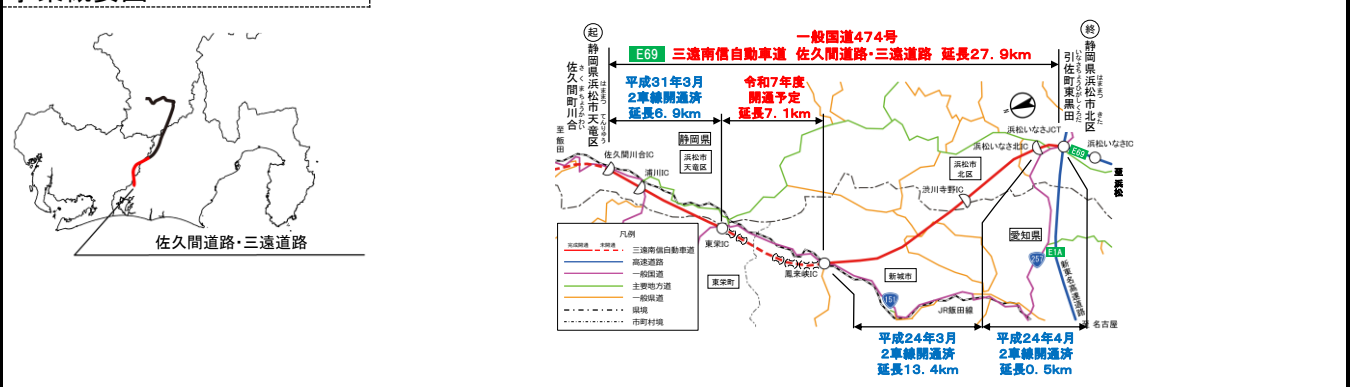
対応方針（原案）

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474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT (一般国道474号 三遠南信自動車道 間道路・三遠道路)
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT) 事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,285億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 5.0%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,449億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 15.0%) (一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路) 事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 272億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 4.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 618億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 37.0%)

●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
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 4,451万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 57万人・時間/年 (4,451万人・時間/年 ⇒ 4,394万人・時間/年) 区間b (並行区間) について : 国道151号、152号、473号等 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (現況) : 151万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 約3割削減
	<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	<input type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	
	<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	JR浜松駅 (新幹線停車駅) へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ JR浜松駅 現況 7 4分 ⇒ 6 7分 北設楽郡東栄町 ~ JR浜松駅 現況 6 5分 ⇒ 6 2分
物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	中部国際空港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 中部国際空港 現況 1 1 4分 ⇒ 1 0 7分 北設楽郡東栄町 ~ 中部国際空港 現況 1 0 6分 ⇒ 1 0 2分
	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	富士山静岡空港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 富士山静岡空港 現況 8 6分 ⇒ 7 9分 北設楽郡東栄町 ~ 富士山静岡空港 現況 7 7分 ⇒ 7 4分
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	御前崎港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 御前崎港 現況 1 1 5分 ⇒ 1 0 8分 北設楽郡東栄町 ~ 御前崎港 現況 1 0 5分 ⇒ 1 0 1分  三河港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 三河港 現況 8 7分 ⇒ 8 0分 北設楽郡東栄町 ~ 三河港 現況 7 8分 ⇒ 7 5分
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"/> 三大都市圏の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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		■ 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	飯田市と浜松市を連絡するルートを構成する ※一体評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する	飯田地方生活圏（飯田市）と西部地方生活圏（浜松市）とを連絡する ※一体評価区間である飯田山本IC～浜松いなさJCTの効果を含む
		■ 日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる	奥三河北部地域、北遠地域から西部地方生活圏の中心城市 浜松市中心部へのアクセスが向上 浜松市天竜区佐久間地区（旧佐久間町）～浜松市中心部 現況7分4分⇒6分7分 北設楽郡東栄町～浜松市中心部 現況6分5分⇒6分2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		
	■ 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	第2次三遠南信地域連携ビジョン（H31.3）（「三遠南信流域都市圏の創造」のため、東三河地域、遠州地域、南信州地域を範囲として、「大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成」、「中部圏での中核的都市圏の形成」、「流域循環圏の形成」の形成を目指す）を支援	
	<input type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	奥三河北部地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院へのアクセスが向上 浜松市天竜区佐久間地区（旧佐久間町）～聖隷三方原病院 現況5分4分⇒4分7分 北設楽郡東栄町～聖隷三方原病院 現況4分6分⇒4分2分
3. 安全	安全な生活環境の確保	■ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	死傷事故率500件/億台キロ以上区間 天竜東栄線交差点（愛知県北設楽郡東栄町三輪） 上記区間について、佐久間道路・三遠道路を利用することで、線形不良区間の回避、また、通過交通の減少により、安全性の向上が期待される
		<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	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	飯田市南信濃地区と浜松市を接続し、当該地域の孤立化リスクを低減
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	（静岡県区間） 浜松いなさJCT～静岡・愛知県境：静岡県地域防災計画（R5.2）に第一次緊急輸送路として位置づけ（愛知県区間） 静岡・愛知県境～鳳来峡IC：愛知県地域防災計画（R4.10）に第二次緊急輸送道路として位置づけ
		■ 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	代替する緊急輸送道路路線名： 国道152号（浜松市天竜区大井～浜松市中区） 国道473号（浜松市天竜区大井～北設楽郡東栄町） 国道151号（北設楽郡東栄町～新城市長篠）
		<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	
災害への備え	災害への備え	■ 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	事前通行規制区間：国道151号、国道152号、国道473号を避けることができる
		<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	
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：約5.4千t/年（約2,884.5千t/年⇒約2,879.1千t/年）
		● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：国道151号（愛知県北設楽郡東栄町中設楽～愛知県新城市長篠下り麓）、国道152号（静岡県浜松市天竜区佐久間町大井～静岡県浜松市浜北区新原）、国道257号（愛知県新城市長篠下り麓～静岡県浜松市北区引佐町東黒田） 排出削減量：約51.9t/年（約118.8t/年⇒約66.9t/年）、排出削減率：約4割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：約54.0t/年
			● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道474号	三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	L=27.9km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,500	2	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5年度			
単純合計	1,815億円	380億円		2,195億円
うち残事業分	78億円	96億円		173億円
基準年における 現在価値 (C)	2,778億円	151億円		2,929億円
うち残事業分	74億円	38億円		112億円

## 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5年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	162億円	7.7億円	1.1億円	171億円
基準年における 現在価値 (B)	3,036億円	145億円	20億円	3,201億円
うち残事業分	692億円	26億円	12億円	730億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.1
経済的純現在価値(B-C)	272億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.3%
費用便益比(残事業)	6.5
経済的純現在価値(残事業)	618億円
経済的内部収益率(残事業)	37.0%

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	9,500台/日	±10%	0.98 ~ 1.2
事業費	1,815億円	±10%	1.1 ~ 1.1
事業期間	33年	±20%	1.05 ~ 1.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	9,500台/日	±10%	5.9 ~ 7.2
事業費	78億円	±10%	6.1 ~ 7.0
事業期間	2年	±20%	6.3 ~ 6.7

交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

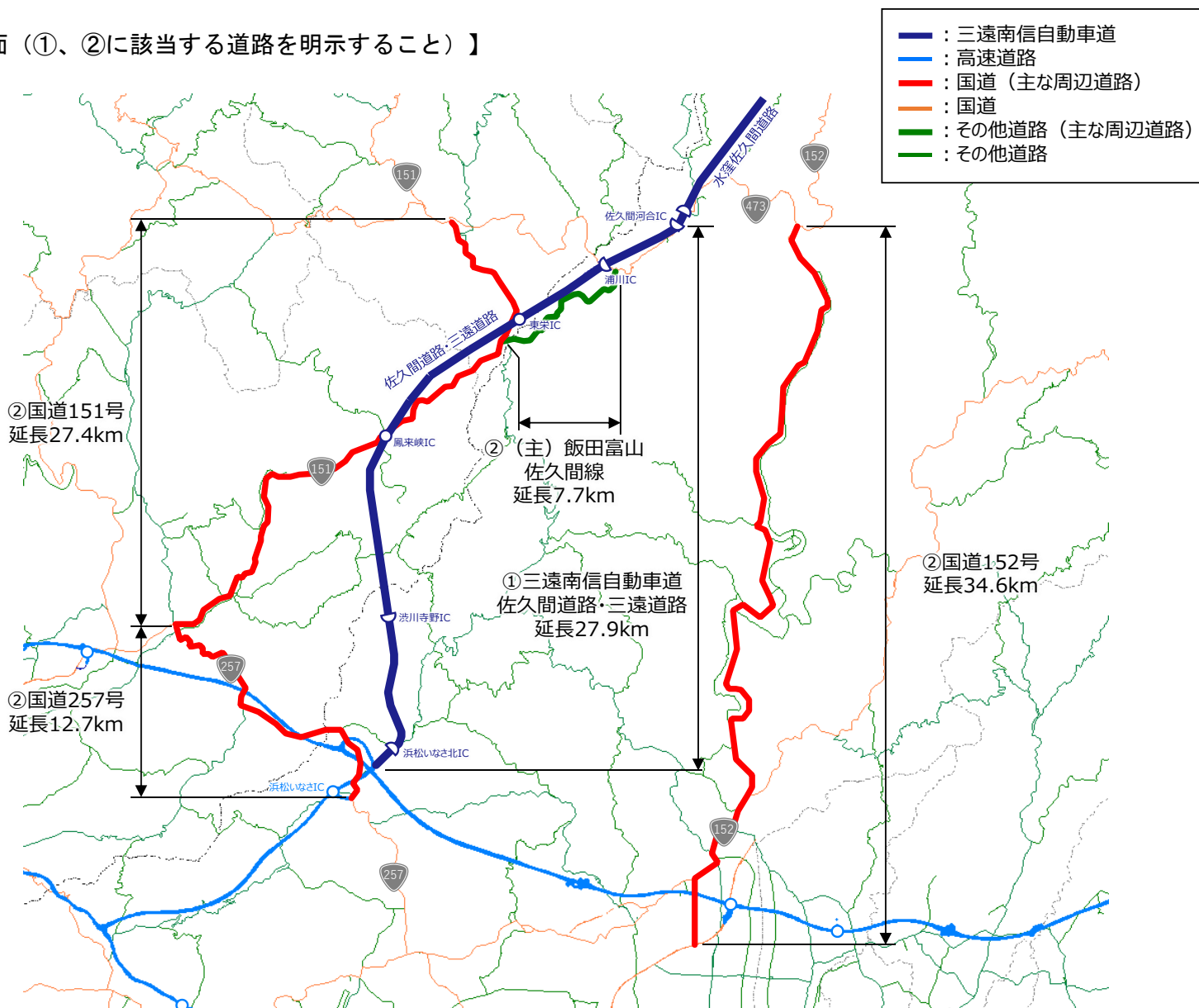
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：27.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		9,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		23	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		43.46	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道152号 34.6km	交通量	[台/日]	7,200	5,800
		走行時間	[分]	83	79
		走行時間費用	[億円/年]	128.57	104.38
	国道151号 27.4km	交通量	[台/日]	7,500	4,100
		走行時間	[分]	67	58
		走行時間費用	[億円/年]	103.18	46.13
	(主)飯田佐久間富山線 7.7km	交通量	[台/日]	2,500	-
		走行時間	[分]	16	-
		走行時間費用	[億円/年]	7.43	-
	国道257号 12.7km	交通量	[台/日]	4,400	3,700
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	24.84	21.47
③その他の道路合計 2038.5km		走行時間費用	[億円/年]	11,961.40	11,851.53

			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：2148.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,225.42	12,066.96	158.47

- ※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。



【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474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路（残事業）

（推計時点 R22年）

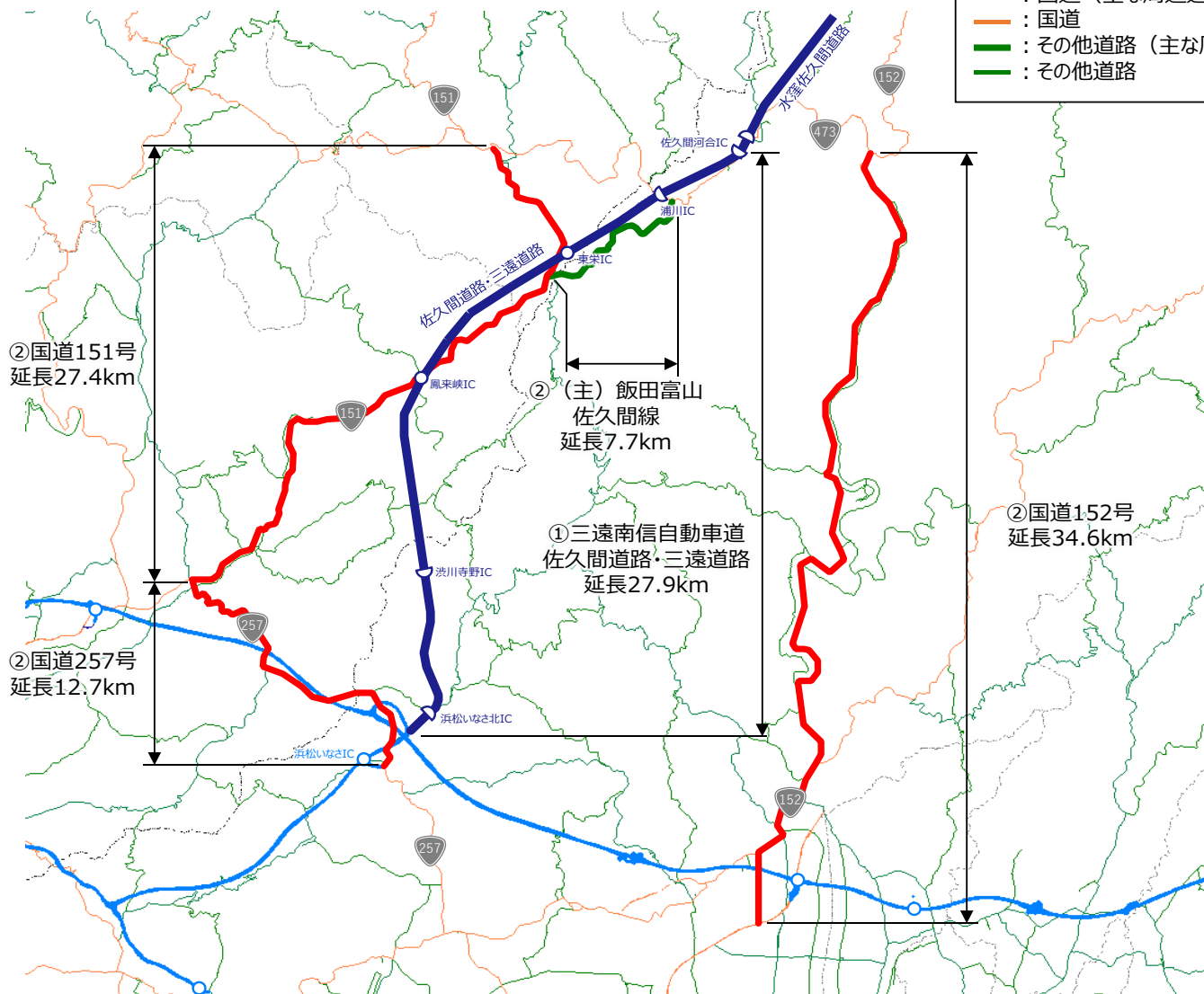
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：27.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	7,000	9,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	16	23	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	23.05	43.46	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道152号 34.6km	交通量	[台/日]	6,100	5,800
		走行時間	[分]	80	79
		走行時間費用	[億円/年]	108.78	104.38
	国道151号 27.4km	交通量	[台/日]	6,500	4,100
		走行時間	[分]	66	58
		走行時間費用	[億円/年]	91.01	46.13
	(主) 飯田佐久間富山線 7.7km	交通量	[台/日]	-	-
		走行時間	[分]	-	-
		走行時間費用	[億円/年]	-	-
	国道257号 12.7km	交通量	[台/日]	3,700	3,700
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	21.62	21.47
③その他の道路合計 2038.5km		走行時間費用	[億円/年]	11,858.44	11,851.53

			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：2148.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,102.90	12,066.96	35.94

- ※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。

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】

- : 三遠南信自動車道
- : 高速道路
- : 国道（主な周辺道路）
- : 国道
- : その他道路（主な周辺道路）
- : その他道路



## 費用便益分析の条件

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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
		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)		
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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け )	<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	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474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路（事業全体）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
-33年目	H 5	3.2434	114.4	1.57	4.54				
-32年目	H 6	3.1187	114.3	2.55	7.09				
-31年目	H 7	2.9987	113.7	5.17	13.89				
-30年目	H 8	2.8834	113.2	4.89	12.69				
-29年目	H 9	2.7725	114.2	6.43	15.89				
-28年目	H 10	2.6658	113.6	7.48	17.86				
-27年目	H 11	2.5633	112.0	7.05	16.42				
-26年目	H 12	2.4647	110.7	7.14	16.19				
-25年目	H 13	2.3699	109.4	6.13	13.53				
-24年目	H 14	2.2788	107.6	14.13	30.47				
-23年目	H 15	2.1911	106.1	16.09	33.82				
-22年目	H 16	2.1068	105.0	48.48	99.02				
-21年目	H 17	2.0258	103.7	103.70	206.22				
-20年目	H 18	1.9479	103.0	113.22	217.97				
-19年目	H 19	1.8730	102.1	107.54	200.83				
-18年目	H 20	1.8009	101.6	112.50	203.01				
-17年目	H 21	1.7317	100.3	90.12	158.40				
-16年目	H 22	1.6651	98.6	90.00	154.73				
-15年目	H 23	1.6010	97.2	32.39	54.32				
-14年目	H 24	1.5395	96.4	41.90	68.12				
-13年目	H 25	1.4802	96.4	81.81	127.88				
-12年目	H 26	1.4233	98.7	96.05	141.00				
-11年目	H 27	1.3686	100.2	93.99	130.69				
-10年目	H 28	1.3159	100.2	88.31	118.07				
-9年目	H 29	1.2653	100.5	121.51	155.74				
-8年目	H 30	1.2167	100.4	76.76	94.69				
-7年目	R 1	1.1699	101.2	93.56	110.11				
-6年目	R 2	1.1249	101.9	72.18	81.12				
-5年目	R 3	1.0816	101.8	77.46	83.78				
-4年目	R 4	1.0400	101.8	67.73	70.44				
基準年	R 5	1.0000	101.8	49.25	49.25				
-2年目	R 6	0.9615	101.8	53.88	51.81				
-1年目	R 7	0.9246	101.8	23.65	21.87				
供用開始年次	R 8	0.8890	101.8			7.60	6.76		
1年目	R 9	0.8548	101.8			7.60	6.50		
2年目	R 10	0.8219	101.8			7.60	6.25		
3年目	R 11	0.7903	101.8			7.60	6.01		
4年目	R 12	0.7599	101.8			7.60	5.78		
5年目	R 13	0.7307	101.8			7.60	5.55		
6年目	R 14	0.7026	101.8			7.60	5.34		
7年目	R 15	0.6756	101.8			7.60	5.13		
8年目	R 16	0.6496	101.8			7.60	4.94		
9年目	R 17	0.6246	101.8			7.60	4.75		
10年目	R 18	0.6006	101.8			7.60	4.56		
11年目	R 19	0.5775	101.8			7.60	4.39		
12年目	R 20	0.5553	101.8			7.60	4.22		
13年目	R 21	0.5339	101.8			7.60	4.06		
14年目	R 22	0.5134	101.8			7.60	3.90		
15年目	R 23	0.4936	101.8			7.60	3.75		
16年目	R 24	0.4746	101.8			7.60	3.61		
17年目	R 25	0.4564	101.8			7.60	3.47		
18年目	R 26	0.4388	101.8			7.60	3.34		
19年目	R 27	0.4220	101.8			7.60	3.21		
20年目	R 28	0.4057	101.8			7.60	3.08		
21年目	R 29	0.3901	101.8			7.60	2.96		
22年目	R 30	0.3751	101.8			7.60	2.85		
23年目	R 31	0.3607	101.8			7.60	2.74		
24年目	R 32	0.3468	101.8			7.60	2.64		
25年目	R 33	0.3335	101.8			7.60	2.53		
26年目	R 34	0.3207	101.8			7.60	2.44		
27年目	R 35	0.3083	101.8			7.60	2.34		
28年目	R 36	0.2965	101.8			7.60	2.25		
29年目	R 37	0.2851	101.8			7.60	2.17		
30年目	R 38	0.2741	101.8			7.60	2.08		
31年目	R 39	0.2636	101.8			7.60	2.00		
32年目	R 40	0.2534	101.8			7.60	1.93		
33年目	R 41	0.2437	101.8			7.60	1.85		
34年目	R 42	0.2343	101.8			7.60	1.78		
35年目	R 43	0.2253	101.8			7.60	1.71		
36年目	R 44	0.2166	101.8			7.60	1.65		
37年目	R 45	0.2083	101.8			7.60	1.58		
38年目	R 46	0.2003	101.8			7.60	1.52		
39年目	R 47	0.1926	101.8			7.60	1.46		
40年目	R 48	0.1852	101.8			7.60	1.41		
41年目	R 49	0.1780	101.8			7.60	1.35		
42年目	R 50	0.1712	101.8			7.60	1.30		
43年目	R 51	0.1646	101.8			7.60	1.25		
44年目	R 52	0.1583	101.8			7.60	1.20		
45年目	R 53	0.1522	101.8			7.60	1.16		
46年目	R 54	0.1463	101.8			7.60	1.11		
47年目	R 55	0.1407	101.8			7.60	1.07		
48年目	R 56	0.1353	101.8			7.60	1.03		
49年目	R 57	0.1301	101.8	-24.23	-3.15	7.60	0.99		
合計				1790.44	2778.30	380.00	150.95	0.00	0.00
単純事業費計				1814.67		380.00		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474号 三遠南信自動車道 佐久間三遠道路（残事業）

維持修繕費の単価単価の算出(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	R 5	1.0000	101.8						
-2年目	R 6	0.9615	101.8	53.88	51.81				
-1年目	R 7	0.9246	101.8	23.65	21.87				
供用開始年次	R 8	0.8890	101.8			1.92	1.71		
1年目	R 9	0.8548	101.8			1.92	1.64		
2年目	R 10	0.8219	101.8			1.92	1.58		
3年目	R 11	0.7903	101.8			1.92	1.52		
4年目	R 12	0.7599	101.8			1.92	1.46		
5年目	R 13	0.7307	101.8			1.92	1.40		
6年目	R 14	0.7026	101.8			1.92	1.35		
7年目	R 15	0.6756	101.8			1.92	1.30		
8年目	R 16	0.6496	101.8			1.92	1.25		
9年目	R 17	0.6246	101.8			1.92	1.20		
10年目	R 18	0.6006	101.8			1.92	1.15		
11年目	R 19	0.5775	101.8			1.92	1.11		
12年目	R 20	0.5553	101.8			1.92	1.07		
13年目	R 21	0.5339	101.8			1.92	1.02		
14年目	R 22	0.5134	101.8			1.92	0.98		
15年目	R 23	0.4936	101.8			1.92	0.95		
16年目	R 24	0.4746	101.8			1.92	0.91		
17年目	R 25	0.4564	101.8			1.92	0.88		
18年目	R 26	0.4388	101.8			1.92	0.84		
19年目	R 27	0.4220	101.8			1.92	0.81		
20年目	R 28	0.4057	101.8			1.92	0.78		
21年目	R 29	0.3901	101.8			1.92	0.75		
22年目	R 30	0.3751	101.8			1.92	0.72		
23年目	R 31	0.3607	101.8			1.92	0.69		
24年目	R 32	0.3468	101.8			1.92	0.67		
25年目	R 33	0.3335	101.8			1.92	0.64		
26年目	R 34	0.3207	101.8			1.92	0.62		
27年目	R 35	0.3083	101.8			1.92	0.59		
28年目	R 36	0.2965	101.8			1.92	0.57		
29年目	R 37	0.2851	101.8			1.92	0.55		
30年目	R 38	0.2741	101.8			1.92	0.53		
31年目	R 39	0.2636	101.8			1.92	0.51		
32年目	R 40	0.2534	101.8			1.92	0.49		
33年目	R 41	0.2437	101.8			1.92	0.47		
34年目	R 42	0.2343	101.8			1.92	0.45		
35年目	R 43	0.2253	101.8			1.92	0.43		
36年目	R 44	0.2166	101.8			1.92	0.42		
37年目	R 45	0.2083	101.8			1.92	0.40		
38年目	R 46	0.2003	101.8			1.92	0.38		
39年目	R 47	0.1926	101.8			1.92	0.37		
40年目	R 48	0.1852	101.8			1.92	0.36		
41年目	R 49	0.1780	101.8			1.92	0.34		
42年目	R 50	0.1712	101.8			1.92	0.33		
43年目	R 51	0.1646	101.8			1.92	0.32		
44年目	R 52	0.1583	101.8			1.92	0.30		
45年目	R 53	0.1522	101.8			1.92	0.29		
46年目	R 54	0.1463	101.8			1.92	0.28		
47年目	R 55	0.1407	101.8			1.92	0.27		
48年目	R 56	0.1353	101.8			1.92	0.26		
49年目	R 57	0.1301	101.8			1.92	0.25		
合計				77.54	73.68	95.91	38.10	0.00	0.00
単純事業費計				77.54		95.91		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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	2	27.9km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				167,555	
	改良費				32,085	
		土工	m <sup>3</sup>	2,661,696	13,186	切土(906,158m <sup>3</sup> )、盛土(1,121,058m <sup>3</sup> )、捨土(634,480m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	51,576	3,290	軟弱地盤の改良(51,576m <sup>3</sup> )
		法面工	m <sup>2</sup>	98,789	3,511	切土法面、盛土法面、法面对策工
		擁壁工	式	1	1,280	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	2,438	26	
		函渠工	m	264	248	
		排水工	m	60,515	1,166	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	9,378	機能補償道路等、工事用道路、借地料、現場技術、水路(602m)、工事用道路、その他等
	橋梁費				13,953	
		100m以上	m	1,383	11,613	16橋
		100m未満	m	549	2,340	14橋
	トンネル費				95,472	
		NATM	m	19,622	95,472	14本(うち避難坑3本)
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				19,423	
		IC	箇所	5	13,001	ダイヤモンド型(2箇所)、立体Y型(1箇所)、その他(2箇所)
		JCT	箇所	1	6,422	浜松いなさJCT、浜松いなさ北IC
	舗装費				3,866	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	268,700	3,866	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費				2,756	
		交通管理施設工	式	1	2,756	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				4,895	
	用地費				2,423	
		宅地	m <sup>2</sup>	42,981.96	190	
		田畑	m <sup>2</sup>	88,823.27	393	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	397,092.55	1,755	
		その他	m <sup>2</sup>	19,232.01	85	
	補償費	式		1	2,472	
③	間接経費	式		1	21,551	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				194,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<事業全体>

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	2	27.9km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	27.9	9,500	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	32,300	橋梁 30橋、トンネル 14箇所
その他				
維持管理費合計			41,800	

■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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	2	7.1km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,134	
	改良費				4,565	
		土工	m <sup>3</sup>	192,341	3,491	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	-	0	
		法面工	m <sup>2</sup>	7,354	800	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	-	-	
		管渠工	m	-	-	
		函渠工	m	-	-	
		排水工	m	-	-	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	274	機能補償道路等、工事用道路、借地料、現場技術、その他
	橋梁費				212	
		100m以上	m	1,077	177	5橋
		100m未満	m	119	35	3橋
	トンネル費				926	
		NATM	m	1,885	926	4本(うち避難坑1本)
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				1,080	
		IC	箇所	2	1,080	立体Y型(1箇所)、その他(1箇所)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				800	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	67,724	800	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費				550	
		交通管理施設工	式	1	550	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				0	
	用地費				0	
		宅地	m <sup>2</sup>	-	-	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	-	-	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	1	0	
③	間接経費		式	1	395	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				8,529	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

<残事業>

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道474号	三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	2	7.1km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.1	2,400	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	8,150	橋梁 30橋、トンネル 14箇所
その他				
維持管理費合計			10,550	

■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6年度事業継続箇所）（原案）

担当課： \_\_\_\_\_

担当課長名： \_\_\_\_\_

事業名	一般国道1号 藤枝バイパス		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：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県島田市野田				延長	10.7km
事業概要	<p>一般国道1号藤枝バイパスは、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、市街地部の交通安全の確保、企業活動の支援及び救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。</p>					
H28年度事業化	S48年度都市計画決定	H31年度用地着手	H31年度工事着手			
全体事業費	414億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約29%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	52,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 2.4	(残事業)/(事業全体) 237/372億円	(残事業)/(事業全体) 899/899億円	令和5年		
	(残事業) 3.8	事業費：210/346億円 維持管理費：27/27億円	走行時間短縮便益：782/782億円 走行経費減少便益：98/98億円 交通事故減少便益：19/19億円			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.2~2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3~2.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.6(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=3.4~4.2(交通量±10%) 事業費：B/C=3.5~4.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.4~4.1(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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクト「ふじのくに」のフロンティアを拓く取組の『新東名藤枝岡部IC周辺推進区域』を支援する。</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(藤枝市立総合病院)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路(一般県道島田岡部線(旧国道1号)内谷IC~大津通り交差点)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。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

静岡県知事の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、藤枝市仮宿から島田市野田に至る区間のバイパスの4車線化事業であり、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保、救急医療活動の支援など多くのストック効果が期待されております。また、本路線周辺では工業団地の造成が進んでおり、令和3年度に藤枝市高田地区で造成された工業団地では、アクセスの向上による物流の効率化を見据え、既に一部の工場が稼働するなど、新たな産業や雇用が創出されております。

今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト削減の徹底、安全な工事施工に努め、施工ステップに応じた段階的な供用の検討も行いながら事業を推進するようお願いいたします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 藤枝バイパス沿線には多くの工業団地が立地しており、藤枝市の製造品出荷額は増加傾向。高田地区工業用地や宮原北地区工業用地の整備により、さらなる産業活性化が期待。藤枝バイパスの全線4車線化により、さらなる企業活動の活発化に伴う民間投資拡大に寄与。
- ・ 藤枝市には第3次医療施設に位置づけられる藤枝市立総合病院が位置しており、藤枝バイパスの全線4車線化により救急医療圏が拡大し、救急医療活動を支援。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約29%。用地取得率は約97%。（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成28年度より事業着手しており、早期開通に向けて調査・用地買収・工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 道路土工においてICT建設機械を活用した施工を実施しており、従来の丁張設置が不要となるとともに作業中の地盤高さを確認する作業員が不要となることで、省力化や作業時間の短縮を図っている。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

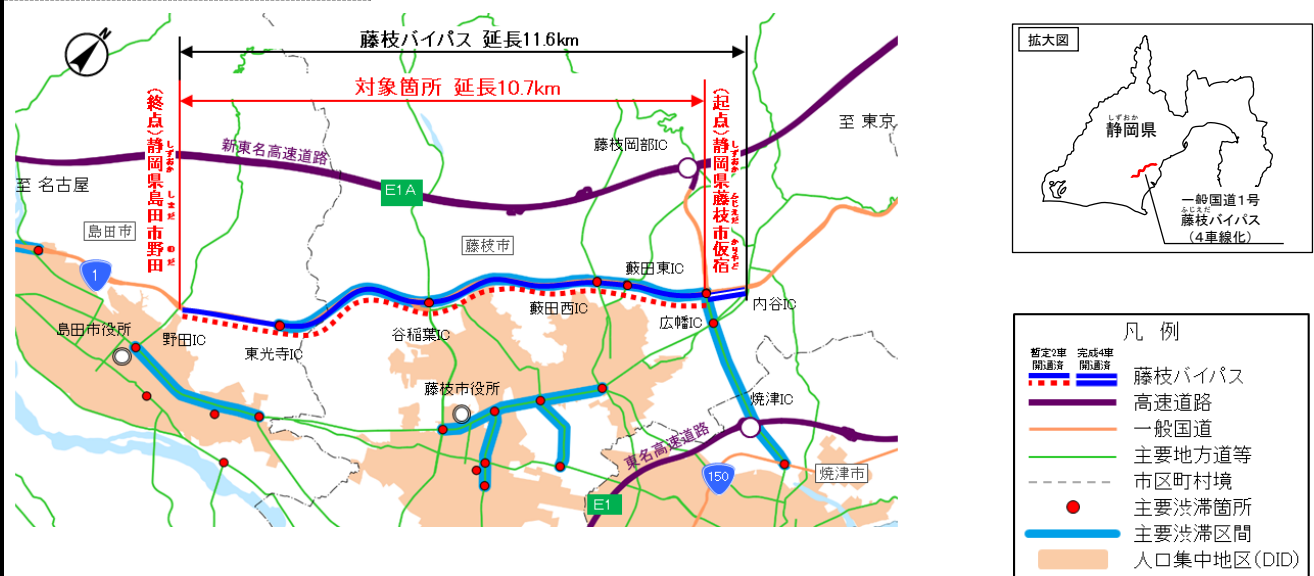
対応方針

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



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

事業名	一般国道1号 藤枝バイパス
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) = 2.4 (経済的純現在価値(B-C) = 526億円 経済的内部収益率(EIRR) = 8.2%) 残事業：費用便益比(B/C) = 3.8 (経済的純現在価値(B-C) = 662億円 経済的内部収益率(EIRR) = 12.0%)

●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		
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) : 349万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 60万人・時間/年 (349万人・時間/年⇒289万人・時間/年) 区間b(当該区間)について : 一般国道1号 藤枝バイパス区間(広幡IC~野田IC) 当該区間の渋滞損失時間(現況) : 54万人・時間/年(藤枝バイパス : 広幡IC~野田IC) 当該区間の渋滞損失削減率 : 約6割削減(藤枝バイパス : 広幡IC~野田IC)	
		□ 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		
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
		物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
		□ 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		
		都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
		□ 中心市街地内で行う事業である		
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組」の「新東名藤枝岡部IC周辺推進区域」を支援
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 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	藤枝市立総合病院へのアクセス性向上（島田市役所→藤枝市立総合病院：約20分⇒約15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	静岡県地域防災計画において第一次緊急輸送路に位置づけ
		<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	一般県道島田岡部線（旧国道1号）内容IC～大津通り交差点（第2次緊急輸送路）
		<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：12.9千t/年（5475.6千t/年⇒5462.7千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間：島田岡部線・上青島焼津線・島田吉田線・藤枝駅広幡線） 排出削減量：5.3t/年、排出削減率：約1割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてNOx排出削減量：22.8t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（並行区間：島田岡部線・上青島焼津線・島田吉田線・藤枝駅広幡線） 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：約1割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてSPM排出削減量：1.4t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	藤枝バイパス	L=10.7km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,200	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5年度			
単純合計	377億円	96億円		473億円
うち残事業分	250億円	96億円		346億円
基準年における 現在価値 (C)	346億円	27億円		372億円
うち残事業分	210億円	27億円		237億円

## 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5年度			
供用年	令和17年度			
単年便益 (初年便益)	61億円	7.4億円	1.5億円	70億円
基準年における 現在価値 (B)	782億円	98億円	19億円	899億円
うち残事業分	782億円	98億円	19億円	899億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	526億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.2%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	662億円
経済的内部収益率（残事業）	12.0%

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	52,200台/日	±10%	2.2 ~ 2.7
事業費	377億円	±10%	2.3 ~ 2.6
事業期間	19年	±20%	2.1 ~ 2.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	52,200台/日	±10%	3.4 ~ 4.2
事業費	250億円	±10%	3.5 ~ 4.2
事業期間	11年	±20%	3.4 ~ 4.1

交通状況の変化

様式-3①

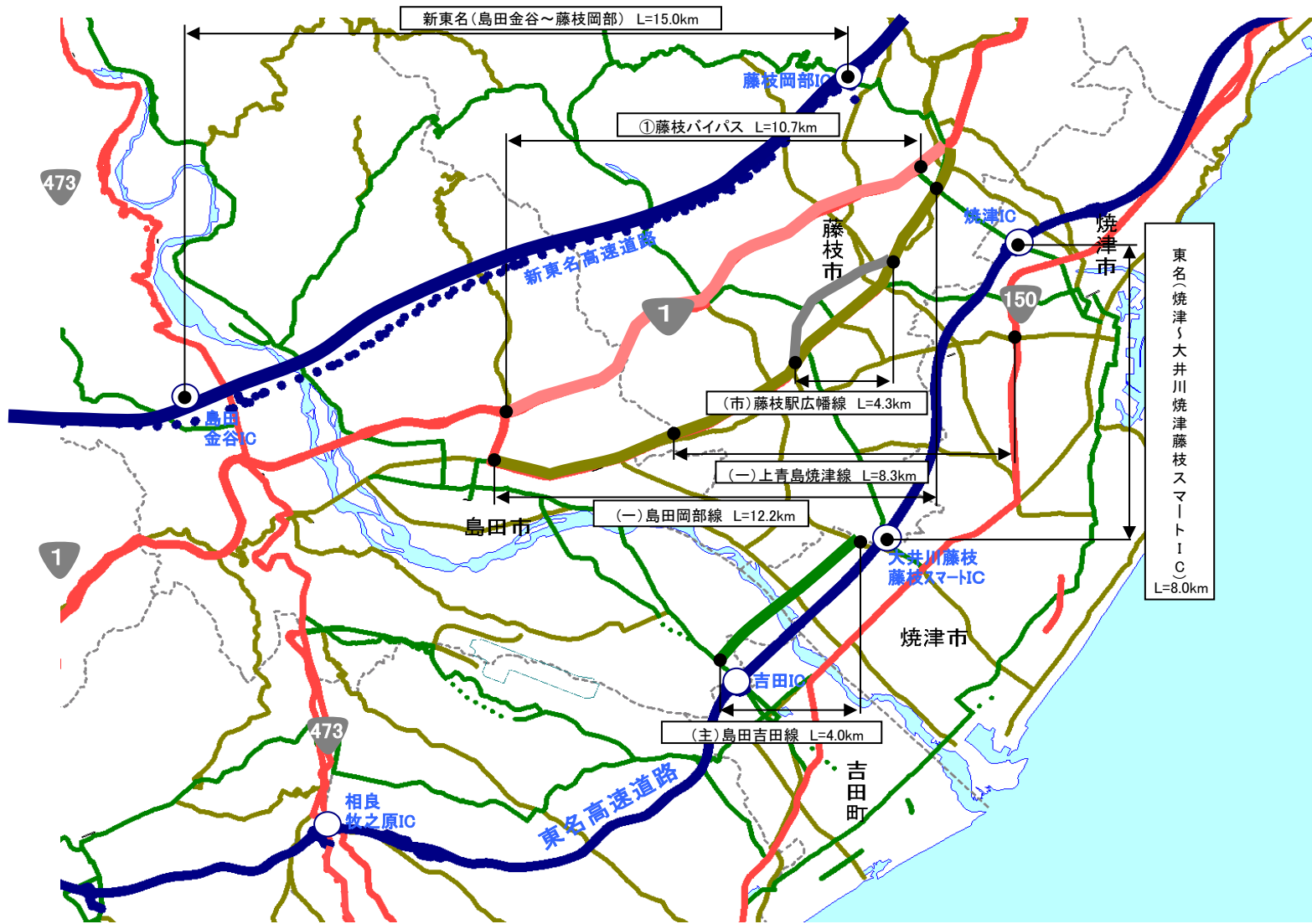
事業名：一般国道1号 藤枝バイパス（事業全体、残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 [藤枝バイパス] : 10.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	40,800	52,200		
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	24	15		
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	194.81	151.06		
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(一) 島田岡部線 : 12.2km	交通量	[台/日]	16,300	15,100	
		走行時間	[分]	73	71	
		走行時間費用	[億円/年]	242.29	221.34	
	(一) 上青島焼津線 : 8.3km	交通量	[台/日]	16,700	16,400	
		走行時間	[分]	29	28	
		走行時間費用	[億円/年]	92.1	87.27	
	(主) 島田吉田線 : 4.0km	交通量	[台/日]	15,200	14,600	
		走行時間	[分]	13	12	
		走行時間費用	[億円/年]	34.91	31.51	
	(市) 藤枝駅広幡線 : 4.3km	交通量	[台/日]	6,800	5,100	
		走行時間	[分]	16	13	
		走行時間費用	[億円/年]	21.24	12.83	
	新東名(島田金谷～藤枝岡部) : 15.0km	交通量	[台/日]	76,400	73,600	
		走行時間	[分]	14	14	
		走行時間費用	[億円/年]	262.84	253.93	
	東名(焼津～大井川藤枝スマート) : 8.0km	交通量	[台/日]	53,900	51,100	
		走行時間	[分]	7	7	
		走行時間費用	[億円/年]	81.82	77.29	
	③その他道路合計 3154.4km		走行時間費用	[億円/年]	23,135.46	23,169.69
				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 : 3216.9km		走行時間短縮便益	[億円/年]	24,065.47	24,004.92

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名:一般国道1号 藤枝バイパス

(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5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
		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)
		パーソトリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け)	<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 (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(概算事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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1号 藤枝バイパス（事業全体）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
-19年目	H 28	1.3159	100.2	0.46	0.62				
-18年目	H 29	1.2653	100.5	1.39	1.78				
-17年目	H 30	1.2167	100.4	2.50	3.08				
-16年目	R 1	1.1699	101.2	10.73	12.62				
-15年目	R 2	1.1249	101.9	20.33	22.84				
-14年目	R 3	1.0816	101.8	20.62	22.30				
-13年目	R 4	1.0400	101.8	40.45	42.07				
基準年	R 5	1.0000	101.8	30.16	30.16				
-11年目	R 6	0.9615	101.8	39.84	38.30				
-10年目	R 7	0.9246	101.8	43.90	40.59				
-9年目	R 8	0.8890	101.8	37.37	33.22				
-8年目	R 9	0.8548	101.8	20.40	17.44				
-7年目	R 10	0.8219	101.8	18.73	15.40				
-6年目	R 11	0.7903	101.8	18.49	14.62				
-5年目	R 12	0.7599	101.8	14.90	11.32				
-4年目	R 13	0.7307	101.8	19.99	14.61				
-3年目	R 14	0.7026	101.8	16.43	11.54				
-2年目	R 15	0.6756	101.8	13.83	9.34				
-1年目	R 16	0.6496	101.8	6.14	3.99				
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			1.92	1.20		
1年目	R 18	0.6006	101.8			1.92	1.15		
2年目	R 19	0.5775	101.8			1.92	1.11		
3年目	R 20	0.5553	101.8			1.92	1.07		
4年目	R 21	0.5339	101.8			1.92	1.02		
5年目	R 22	0.5134	101.8			1.92	0.98		
6年目	R 23	0.4936	101.8			1.92	0.95		
7年目	R 24	0.4746	101.8			1.92	0.91		
8年目	R 25	0.4564	101.8			1.92	0.88		
9年目	R 26	0.4388	101.8			1.92	0.84		
10年目	R 27	0.4220	101.8			1.92	0.81		
11年目	R 28	0.4057	101.8			1.92	0.78		
12年目	R 29	0.3901	101.8			1.92	0.75		
13年目	R 30	0.3751	101.8			1.92	0.72		
14年目	R 31	0.3607	101.8			1.92	0.69		
15年目	R 32	0.3468	101.8			1.92	0.67		
16年目	R 33	0.3335	101.8			1.92	0.64		
17年目	R 34	0.3207	101.8			1.92	0.62		
18年目	R 35	0.3083	101.8			1.92	0.59		
19年目	R 36	0.2965	101.8			1.92	0.57		
20年目	R 37	0.2851	101.8			1.92	0.55		
21年目	R 38	0.2741	101.8			1.92	0.53		
22年目	R 39	0.2636	101.8			1.92	0.51		
23年目	R 40	0.2534	101.8			1.92	0.49		
24年目	R 41	0.2437	101.8			1.92	0.47		
25年目	R 42	0.2343	101.8			1.92	0.45		
26年目	R 43	0.2253	101.8			1.92	0.43		
27年目	R 44	0.2166	101.8			1.92	0.42		
28年目	R 45	0.2083	101.8			1.92	0.40		
29年目	R 46	0.2003	101.8			1.92	0.38		
30年目	R 47	0.1926	101.8			1.92	0.37		
31年目	R 48	0.1852	101.8			1.92	0.36		
32年目	R 49	0.1780	101.8			1.92	0.34		
33年目	R 50	0.1712	101.8			1.92	0.33		
34年目	R 51	0.1646	101.8			1.92	0.32		
35年目	R 52	0.1583	101.8			1.92	0.30		
36年目	R 53	0.1522	101.8			1.92	0.29		
37年目	R 54	0.1463	101.8			1.92	0.28		
38年目	R 55	0.1407	101.8			1.92	0.27		
39年目	R 56	0.1353	101.8			1.92	0.26		
40年目	R 57	0.1301	101.8			1.92	0.25		
41年目	R 58	0.1251	101.8			1.92	0.24		
42年目	R 59	0.1203	101.8			1.92	0.23		
43年目	R 60	0.1157	101.8			1.92	0.22		
44年目	R 61	0.1112	101.8			1.92	0.21		
45年目	R 62	0.1069	101.8			1.92	0.21		
46年目	R 63	0.1028	101.8			1.92	0.20		
47年目	R 64	0.0989	101.8			1.92	0.19		
48年目	R 65	0.0951	101.8			1.92	0.18		
49年目	R 66	0.0914	101.8	-2.44	-0.22	1.92	0.18		
合計				374.22	345.63	95.91	26.81	0.00	0.00
単純事業費計				376.66		95.91		0.00	

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

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

(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1号 藤枝バイパス（残事業）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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	R 5	1.0000	101.8						
-11年目	R 6	0.9615	101.8	39.84	38.30				
-10年目	R 7	0.9246	101.8	43.90	40.59				
-9年目	R 8	0.8890	101.8	37.37	33.22				
-8年目	R 9	0.8548	101.8	20.40	17.44				
-7年目	R 10	0.8219	101.8	18.73	15.40				
-6年目	R 11	0.7903	101.8	18.49	14.62				
-5年目	R 12	0.7599	101.8	14.90	11.32				
-4年目	R 13	0.7307	101.8	19.99	14.61				
-3年目	R 14	0.7026	101.8	16.43	11.54				
-2年目	R 15	0.6756	101.8	13.83	9.34				
-1年目	R 16	0.6496	101.8	6.14	3.99				
供用開始年次	R 17	0.6246	101.8			1.92	1.20		
1年目	R 18	0.6006	101.8			1.92	1.15		
2年目	R 19	0.5775	101.8			1.92	1.11		
3年目	R 20	0.5553	101.8			1.92	1.07		
4年目	R 21	0.5339	101.8			1.92	1.02		
5年目	R 22	0.5134	101.8			1.92	0.98		
6年目	R 23	0.4936	101.8			1.92	0.95		
7年目	R 24	0.4746	101.8			1.92	0.91		
8年目	R 25	0.4564	101.8			1.92	0.88		
9年目	R 26	0.4388	101.8			1.92	0.84		
10年目	R 27	0.4220	101.8			1.92	0.81		
11年目	R 28	0.4057	101.8			1.92	0.78		
12年目	R 29	0.3901	101.8			1.92	0.75		
13年目	R 30	0.3751	101.8			1.92	0.72		
14年目	R 31	0.3607	101.8			1.92	0.69		
15年目	R 32	0.3468	101.8			1.92	0.67		
16年目	R 33	0.3335	101.8			1.92	0.64		
17年目	R 34	0.3207	101.8			1.92	0.62		
18年目	R 35	0.3083	101.8			1.92	0.59		
19年目	R 36	0.2965	101.8			1.92	0.57		
20年目	R 37	0.2851	101.8			1.92	0.55		
21年目	R 38	0.2741	101.8			1.92	0.53		
22年目	R 39	0.2636	101.8			1.92	0.51		
23年目	R 40	0.2534	101.8			1.92	0.49		
24年目	R 41	0.2437	101.8			1.92	0.47		
25年目	R 42	0.2343	101.8			1.92	0.45		
26年目	R 43	0.2253	101.8			1.92	0.43		
27年目	R 44	0.2166	101.8			1.92	0.42		
28年目	R 45	0.2083	101.8			1.92	0.40		
29年目	R 46	0.2003	101.8			1.92	0.38		
30年目	R 47	0.1926	101.8			1.92	0.37		
31年目	R 48	0.1852	101.8			1.92	0.36		
32年目	R 49	0.1780	101.8			1.92	0.34		
33年目	R 50	0.1712	101.8			1.92	0.33		
34年目	R 51	0.1646	101.8			1.92	0.32		
35年目	R 52	0.1583	101.8			1.92	0.30		
36年目	R 53	0.1522	101.8			1.92	0.29		
37年目	R 54	0.1463	101.8			1.92	0.28		
38年目	R 55	0.1407	101.8			1.92	0.27		
39年目	R 56	0.1353	101.8			1.92	0.26		
40年目	R 57	0.1301	101.8			1.92	0.25		
41年目	R 58	0.1251	101.8			1.92	0.24		
42年目	R 59	0.1203	101.8			1.92	0.23		
43年目	R 60	0.1157	101.8			1.92	0.22		
44年目	R 61	0.1112	101.8			1.92	0.21		
45年目	R 62	0.1069	101.8			1.92	0.21		
46年目	R 63	0.1028	101.8			1.92	0.20		
47年目	R 64	0.0989	101.8			1.92	0.19		
48年目	R 65	0.0951	101.8			1.92	0.18		
49年目	R 66	0.0914	101.8	-2.08	-0.19	1.92	0.18		
合計				247.94	210.18	95.91	26.81	0.00	0.00
単純事業費計				250.02		95.91		0.00	

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

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

(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。



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	藤枝バイパス	4	10.7km

## ■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				36,093	
	改良費				6,484	
		土工	m <sup>3</sup>	150,317	1,060	
		法面工	m <sup>2</sup>	29,040	1,028	
		擁壁工	式	1	1,381	
		函渠工	m	13	11	
		排水工	m	7,154	575	
		連絡等施設工	m	3,925	10	
		中央分離帯工	m	11,392	82	
		残土処理工	式	1	2,337	
	橋梁費				8,834	
		100m以上	m	1,179	7,714	
		100m未満	m	255	1,120	
	トンネル費				13,773	
		NATM	m	3,415	13,773	
	IC・JCT費				3,929	
		IC	式	1	3,929	
	舗装費				1,857	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	71,886	1,857	
	付帯施設費				1,216	
		交通管理施設工	式	1	1,216	
②	用地及補償費				206	
	用地費		m <sup>2</sup>	23,667	204	
		宅地	m <sup>2</sup>	428	10	
		田畑	m <sup>2</sup>	8,089	157	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	15,150	37	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	2	
③	間接経費		式	1	5,101	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				41,400	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	藤枝バイパス	4	10.7km

## ■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				25,239	
	改良費				3,360	
		土工	m <sup>3</sup>	95,317	460	
		法面工	m <sup>2</sup>	21,640	220	
		擁壁工	式	1	631	
		函渠工	m	13	11	
		排水工	m	4,154	276	
		連絡等施設工	m	3,925	10	
		中央分離帯工	m	6,157	82	
		残土処理工	式	1	1,670	
	橋梁費				4,274	
		100m以上	m	876	3,154	
		100m未満	m	255	1,120	
	トンネル費				10,879	
		NATM	m	3,097	10,879	
	IC・JCT費				3,703	
		IC	式	1	3,703	
	舗装費				1,837	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	70,886	1,837	
	付帯施設費				1,186	
		交通管理施設工	式	1	1,186	
②	用地及補償費				168	
	用地費		m <sup>2</sup>	15,667	168	
		宅地	m <sup>2</sup>	428	10	
		田畑	m <sup>2</sup>	8,089	157	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	7,150	1	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1		
③	間接経費		式	1	2,074	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				27,481	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	藤枝バイパス	4	10.7km

■維持管理費内訳(事業全体、残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.7	3,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,300	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,550	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計				

【単価等について】

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



## 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1号 一般国道23号	北勢パイパス 鈴鹿四日市道路 中勢道路	L=62.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
48,100	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5年度			
単純合計	4,101億円	1,900億円	450億円	6,451億円
うち残事業分	1,097億円	1,292億円	24億円	2,414億円
基準年における 現在価値 (C)	6,352億円	607億円	53億円	7,013億円
うち残事業分	920億円	381億円	3.0億円	1,305億円

## 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5年度			
供用年	令和6年度、令和10年度、令和12年度 令和14年度、令和18年度、令和19年度			
単年便益 (初年便益)	209億円	30億円	4.1億円	243億円
基準年における 現在価値 (B)	15,967億円	1,940億円	343億円	18,250億円
うち残事業分	10,427億円	1,247億円	258億円	11,933億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.6
経済的純現在価値（事業全体）	11,237億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.9%
費用便益比（残事業）	9.1
経済的純現在価値（残事業）	10,628億円
経済的内部収益率（残事業）	69.8%

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	48,100台/日	±10%	2.3~2.9
事業費	4,101億円	±10%	2.6~2.6
事業期間	53年	±20%	2.6~2.7

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	48,100台/日	±10%	8.3~10.0
事業費	1,097億円	±10%	8.5~9.8
事業期間	13年	±20%	9.0~9.2

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路（事業全体）

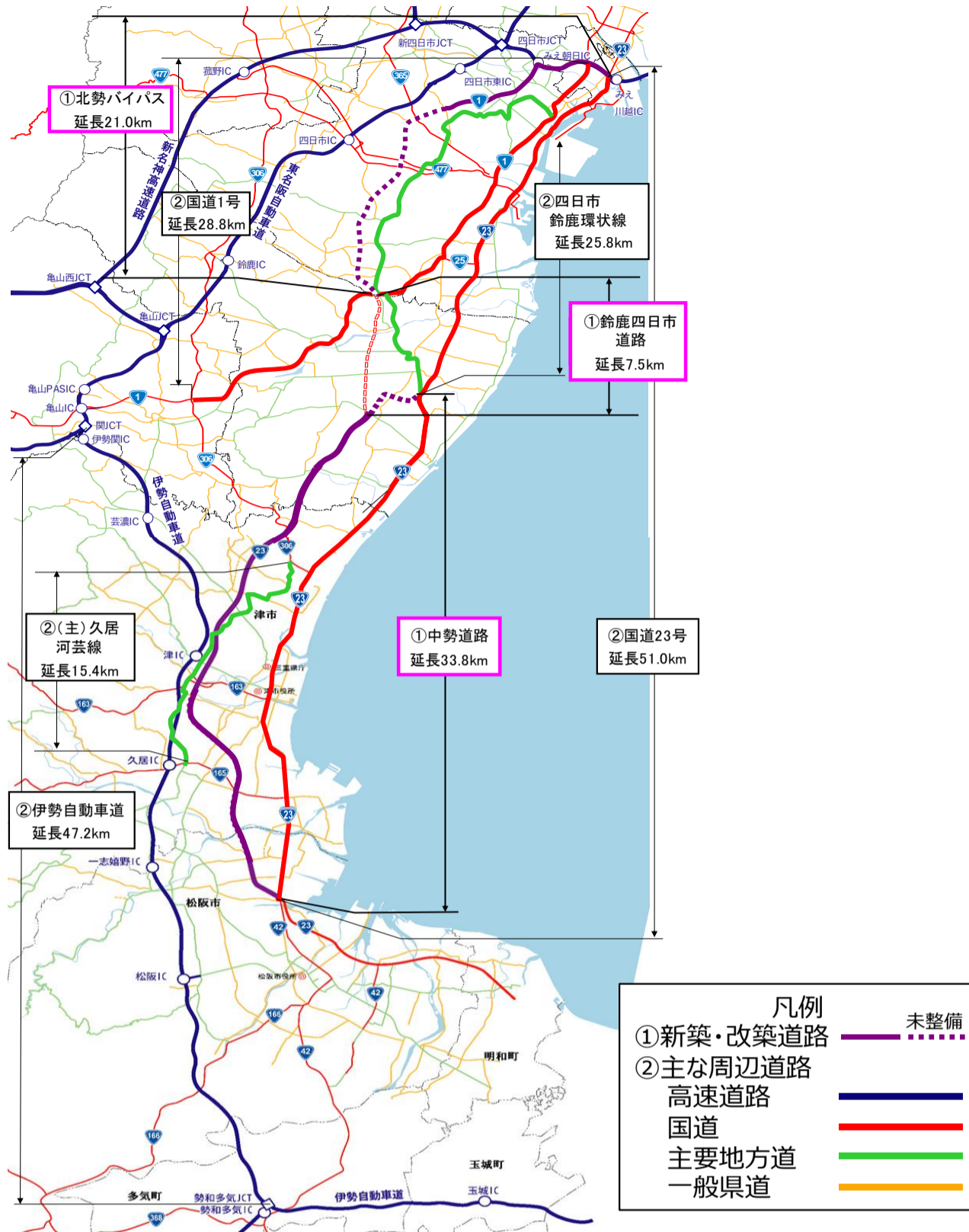
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道1号北勢バイパス、 国道23号鈴鹿四日市道路、 国道23号中勢道路 改築区間:62.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	48,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	96.0	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	892.06	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(主)久居河芸線:15.4km	交通量	[台/日]	10,000	6,200
		走行時間	[分]	43.7	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	83.08	43.56
	伊勢自動車道:47.2km	交通量	[台/日]	43,100	35,500
		走行時間	[分]	33.0	32.4
		走行時間費用	[億円/年]	282.76	229.53
	国道1号:28.8km	交通量	[台/日]	38,000	30,200
		走行時間	[分]	85.6	75.2
		走行時間費用	[億円/年]	623.33	441.67
	国道23号:51.0km	交通量	[台/日]	48,300	39,000
		走行時間	[分]	112.8	96.2
		走行時間費用	[億円/年]	1086.92	752.52
	(主)四日市鈴鹿環状線:25.8km	交通量	[台/日]	15,700	14,400
		走行時間	[分]	88.0	73.2
		走行時間費用	[億円/年]	272.42	207.49
③その他道路合計:2103.0km	走行時間費用	[億円/年]	8,990.78	7,824.24	

			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:2333.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,339.28	10,391.07	948.21

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路（残事業）

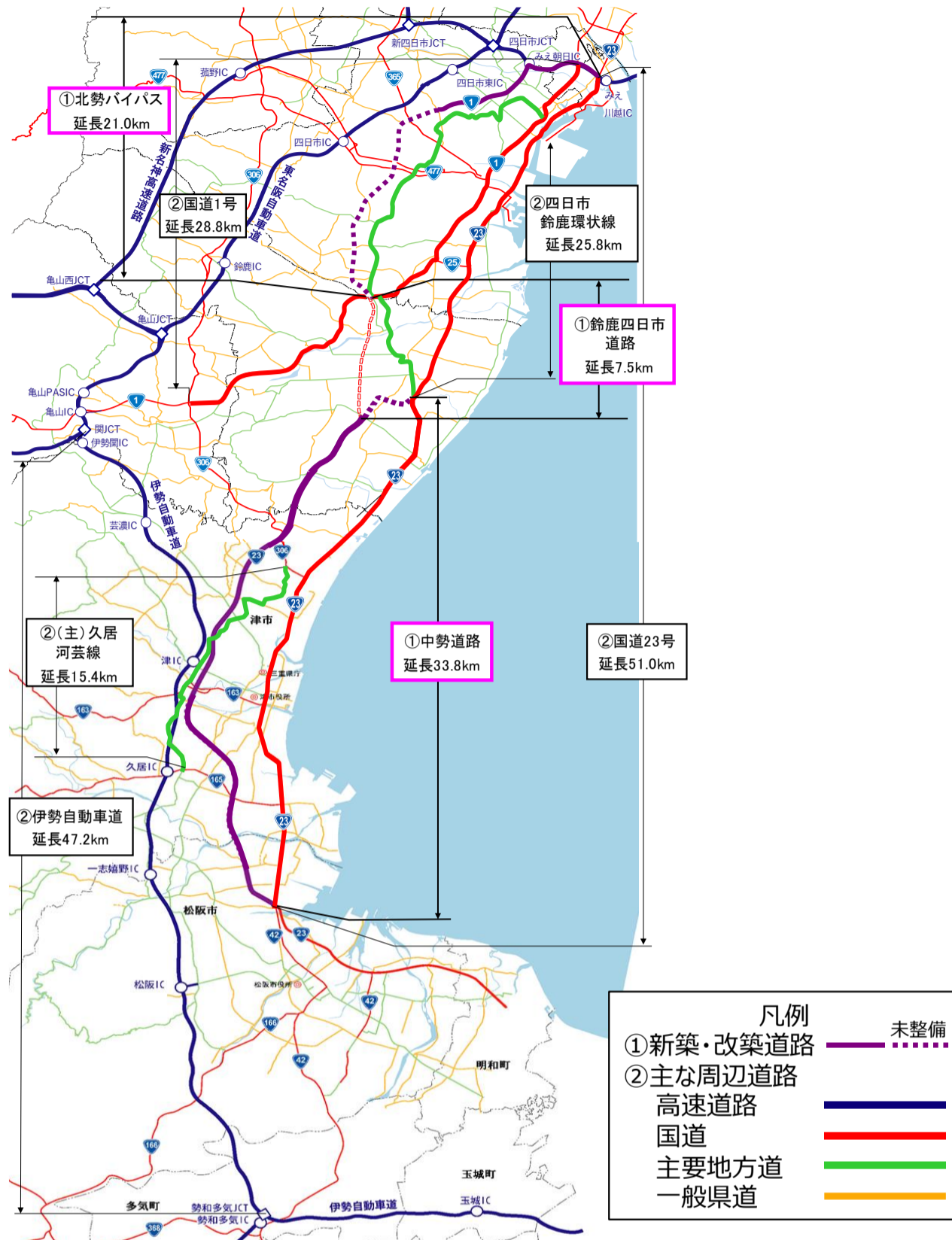
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道1号北勢バイパス、 国道23号鈴鹿四日市道路、 国道23号中勢道路 改築区間:62.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	14,800	48,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	71.2	96.0	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	194.96	892.06	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(主)久居河芸線:15.4km	交通量	[台/日]	8,500	6,200
		走行時間	[分]	40.3	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	64.10	43.56
	伊勢自動車道:47.2km	交通量	[台/日]	41,400	35,500
		走行時間	[分]	32.9	32.4
		走行時間費用	[億円/年]	270.56	229.53
	国道1号:28.8km	交通量	[台/日]	38,200	30,200
		走行時間	[分]	84.0	75.2
		走行時間費用	[億円/年]	624.69	441.67
	国道23号:51.0km	交通量	[台/日]	45,800	39,000
		走行時間	[分]	108.9	96.2
		走行時間費用	[億円/年]	989.84	752.52
	(主)四日市鈴鹿環状線:25.8km	交通量	[台/日]	15,800	14,400
		走行時間	[分]	87.1	73.2
		走行時間費用	[億円/年]	275.79	207.49
③その他道路合計:2103.0km	走行時間費用	[億円/年]	8,640.38	7,824.24	

			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:2333.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,060.32	10,391.07	669.25

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 費用便益分析の条件

事業名: 一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

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



(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他( )		
	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	更新計画、過年度の施工実績を元に算出		
		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1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路  
(残事業)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)
0.38	62.3	23.60

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	2023	R 5	1.0000	101.8						
部分供用開始年次	2024	R 6	0.9615	101.8	60.93	58.58	0.85	0.81		
1年目	2025	R 7	0.9246	101.8	41.73	38.58	0.85	0.78		
2年目	2026	R 8	0.8890	101.8	102.22	90.87	0.85	0.75		
3年目	2027	R 9	0.8548	101.8	125.24	107.06	0.85	0.72		
部分供用開始年次	2028	R 10	0.8219	101.8	129.60	106.52	4.84	3.98		
5年目	2029	R 11	0.7903	101.8	135.61	107.18	4.84	3.82		
暫定供用開始年次	2030	R 12	0.7599	101.8	121.30	92.17	7.23	5.49		
7年目	2031	R 13	0.7307	101.8	109.02	79.66	7.23	5.28		
部分供用開始年次	2032	R 14	0.7026	101.8	83.90	58.95	16.98	11.93		
9年目	2033	R 15	0.6756	101.8	94.55	63.87	16.98	11.47		
10年目	2034	R 16	0.6496	101.8	92.69	60.21	16.98	11.03		
11年目	2035	R 17	0.6246	101.8	86.55	54.06	16.98	10.61		
12年目	2036	R 18	0.6006	101.8	19.10	11.47	16.98	10.20		
供用開始年次	2037	R 19	0.5775	101.8			23.60	13.63		
14年目	2038	R 20	0.5553	101.8			23.60	13.10		
15年目	2039	R 21	0.5339	101.8			23.60	12.60		
16年目	2040	R 22	0.5134	101.8			23.60	12.12		
17年目	2041	R 23	0.4936	101.8			23.60	11.65		
18年目	2042	R 24	0.4746	101.8			23.60	11.20		
19年目	2043	R 25	0.4564	101.8			23.60	10.77		
20年目	2044	R 26	0.4388	101.8			23.60	10.36		
21年目	2045	R 27	0.4220	101.8			23.60	9.96		
22年目	2046	R 28	0.4057	101.8			23.60	9.58		
23年目	2047	R 29	0.3901	101.8			23.60	9.21		
24年目	2048	R 30	0.3751	101.8			23.60	8.85		
25年目	2049	R 31	0.3607	101.8			23.60	8.51		
26年目	2050	R 32	0.3468	101.8			23.60	8.18		
27年目	2051	R 33	0.3335	101.8			23.60	7.87		
28年目	2052	R 34	0.3207	101.8			23.60	7.57		
29年目	2053	R 35	0.3083	101.8			23.60	7.28		
30年目	2054	R 36	0.2965	101.8			23.60	7.00		
31年目	2055	R 37	0.2851	101.8			23.60	6.73		
32年目	2056	R 38	0.2741	101.8			23.60	6.47		
33年目	2057	R 39	0.2636	101.8			23.60	6.22		
34年目	2058	R 40	0.2534	101.8			23.60	5.98		
35年目	2059	R 41	0.2437	101.8			23.60	5.75		
36年目	2060	R 42	0.2343	101.8			23.60	5.53		
37年目	2061	R 43	0.2253	101.8			23.60	5.32		
38年目	2062	R 44	0.2166	101.8			23.60	5.11		
39年目	2063	R 45	0.2083	101.8			23.60	4.92		
40年目	2064	R 46	0.2003	101.8			23.60	4.73		
41年目	2065	R 47	0.1926	101.8			23.60	4.54		
42年目	2066	R 48	0.1852	101.8			23.60	4.37		
43年目	2067	R 49	0.1780	101.8			23.60	4.20		
44年目	2068	R 50	0.1712	101.8			23.60	4.04		
45年目	2069	R 51	0.1646	101.8			23.60	3.88		
46年目	2070	R 52	0.1583	101.8			23.60	3.74		
47年目	2071	R 53	0.1522	101.8			23.60	3.59		
48年目	2072	R 54	0.1463	101.8			23.60	3.45		
49年目	2073	R 55	0.1407	101.8			23.60	3.32		
50年目	2074	R 56	0.1353	101.8			23.60	3.19	4.85	
51年目	2075	R 57	0.1301	101.8			23.60	3.07	4.85	
52年目	2076	R 58	0.1251	101.8			23.60	2.95	4.85	
53年目	2077	R 59	0.1203	101.8			23.60	2.84	4.85	
54年目	2078	R 60	0.1157	101.8			23.60	2.73	4.85	
55年目	2079	R 61	0.1112	101.8			23.60	2.62		
56年目	2080	R 62	0.1069	101.8			23.60	2.52		
57年目	2081	R 63	0.1028	101.8			23.60	2.43		
58年目	2082	R 64	0.0989	101.8			23.60	2.33		
59年目	2083	R 65	0.0951	101.8			23.60	2.24		
60年目	2084	R 66	0.0914	101.8			23.60	2.16		
61年目	2085	R 67	0.0879	101.8			23.60	2.07		
62年目	2086	R 68	0.0845	101.8	-105.29	-8.90	23.60	1.99		
合計					1097.13	920.28	1292.42	381.36	24.26	3.04
単純事業費計					1097.13		1292.42		24.26	

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





再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道1号 北勢バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	白：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女町				延長	21.0 km
事業概要	一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。					
H4年度事業化	H2年度都市計画決定		H7年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	1,459億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約74%	供用済延長	8.5 km	
計画交通量	49,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
	(事業全体) 2.6 (3.5)	1,305/7,013億円		11,933/18,250億円		令和5年
	(残事業) 9.1 (15.8)	事業費：920/6,352億円 維持管理費：381/607億円 更新費：3.0/53億円		走行時間短縮便益：10,427/15,967億円 走行経費減少便益：1,247/1,940億円 交通事故減少便益：258/343億円		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=2.3~2.9(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.3~10.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.6(事業費±10%) 事業費：B/C=8.5~9.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=9.0~9.2(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（三重県立総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

国道1号、国道23号の交通渋滞緩和やダブルネットワーク形成になることによる生産性向上等に期待されており、四日市市、川越町等で形成される「北勢バイパス建設促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、並走する現道一般国道1号、一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、市道日永八郷線～一般国道477号バイパス間の令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進とともに、早期全線完成に向けた事業の推進をお願いいたします

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約74%、用地取得率は約82%（令和5年3月末時点）
- ・みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は工事を推進、国道477号BP～四日市市采女間（L=8.4km）は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は、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

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・設計段階において、航空写真測量による点群データを取得し3次元モデルを作成している。3次元モデルの活用により、数量算出や施工計画検討などの作業時間短縮に寄与している。
- ・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。

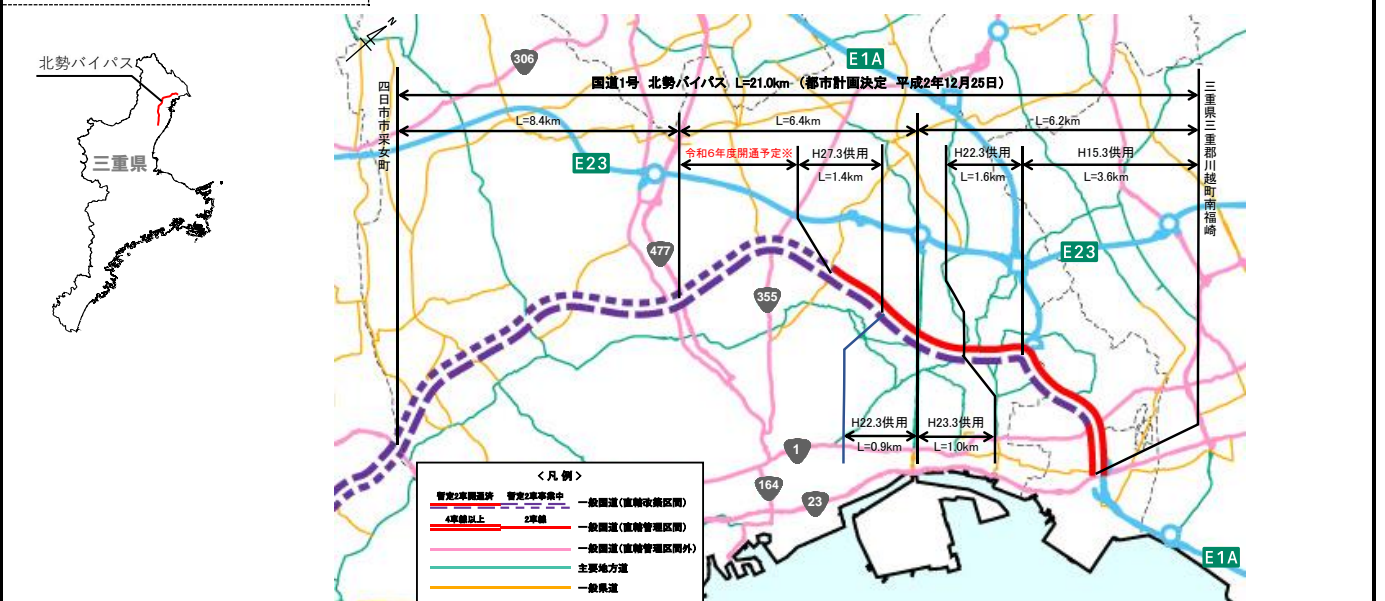
対応方針（原案）

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



※トンネル工事が順調に進んだ場合

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

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

(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1号 北勢バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=3.5(経済的純現在価値(B-C)=5,808億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.8%) 残事業:費用便益比(B/C)=15.8(経済的純現在価値(B-C)=5,922億円、経済的内部収益率(EIRR)=73.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):2,956万人・時間/年 渋滞損失削減時間:522万人・時間/年(2,956万人・時間/年 ⇒2,434万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道1号 並行区間の渋滞損失時間(現況):120万人・時間/年(三重県四日市市金場町～四日市市追分地区) 並行区間の渋滞損失削減率:約4割削減(三重県四日市市金場町～四日市市追分地区)
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道1号(三重県四日市市三ツ谷町:R3センサス[24300010220])改善見込み(旅行速度:17.3km/h ⇒22.8km/h)等
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上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	三重交通 計10系統
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	特定重要港湾(四日市港)へのアクセス性向上(亀山市～四日市港:約61分⇒約45分)
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		



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)としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・鈴鹿サーキットへのアクセス性向上(川越町～鈴鹿サーキット:約77⇒約69分、R4観光入込客数:約123万人)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)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(三重県立総合医療センター)へのアクセス性向上(東員町～三重県立総合医療センター:約56分⇒約43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	三重県緊急輸送道路ネットワーク(R3.2.17):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	第一次緊急輸送道路である国道1号(小向～鈴鹿市采女町)、国道23号(南福崎～大里町)が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4.環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：50.0千t/年（3,413.3千t/年 ⇒ 3,363.3千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：国道1号(三重県四日市市金場町～四日市市追分地区) 排出削減量：約90.4t/年(約90.4t/年⇒約55.5t/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：262.9t/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1号(三重県四日市市金場町～四日市市追分地区) 排出削減量：約2.3t/年(約5.8t/年⇒約3.4t/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：14.9t/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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	北勢バイパス	L=21.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,200	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5年度			
単純合計	1,379億円	545億円		1,924億円
うち残事業分	355億円	402億円		757億円
基準年における 現在価値 (C)	2,130億円	187億円		2,317億円
うち残事業分	269億円	133億円		401億円

## 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5年度			
供用年	令和10年度、令和19年度			
単年便益 (初年便益)	330億円	35億円	7.0億円	372億円
基準年における 現在価値 (B)	7,198億円	789億円	138億円	8,125億円
うち残事業分	5,562億円	635億円	127億円	6,324億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.5
経済的純現在価値（事業全体）	5,808億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.8%
費用便益比（残事業）	15.8
経済的純現在価値（残事業）	5,922億円
経済的内部収益率（残事業）	73.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	49,200台/日	±10%	3.2～3.9
事業費	1,379億円	±10%	3.5～3.5
事業期間	45年	±20%	3.3～3.8

【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	49,200台/日	±10%	14.2～17.3
事業費	355億円	±10%	14.8～16.9
事業期間	13年	±20%	15.3～16.1

## 交通状況の変化

様式-3①

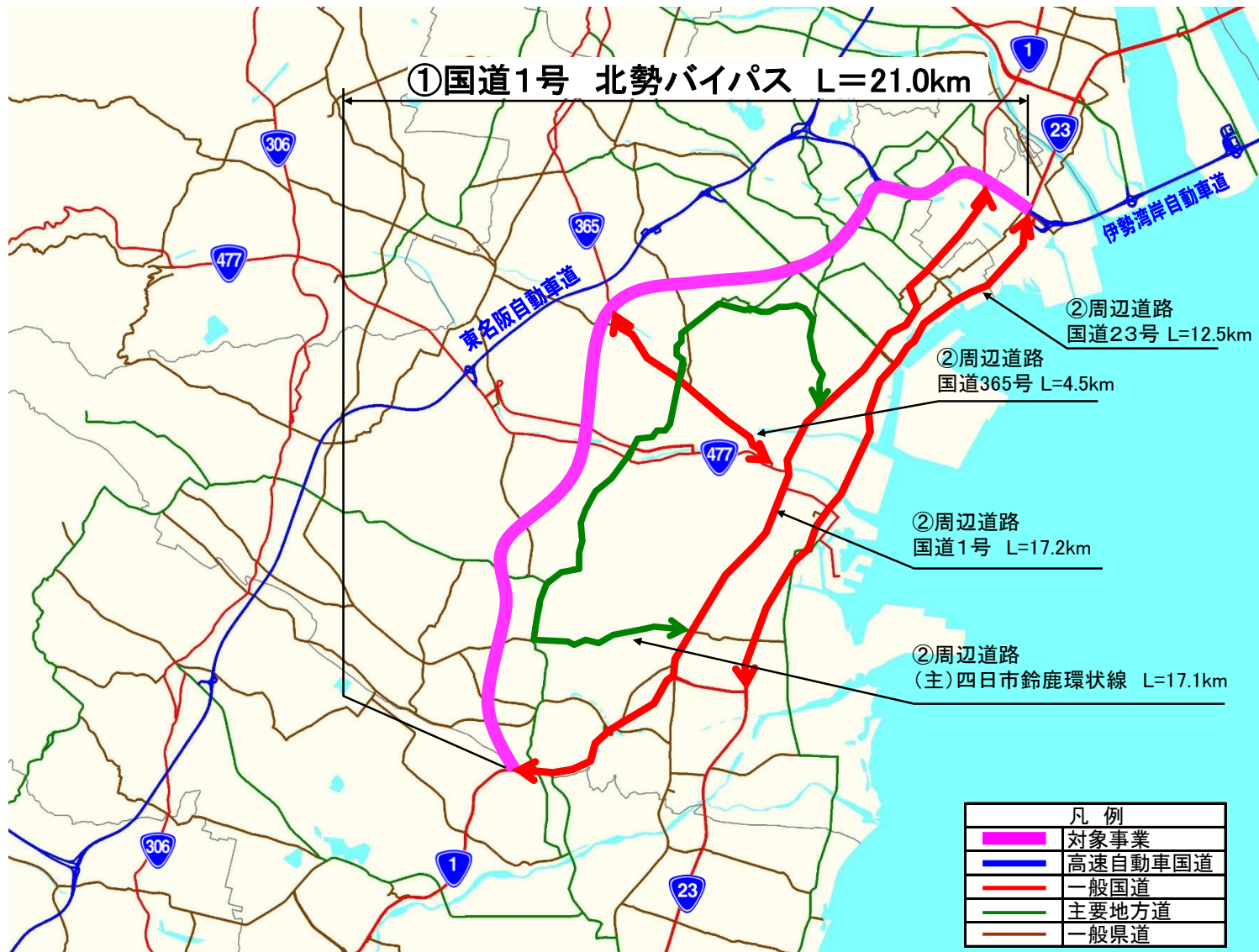
事業名：一般国道1号 北勢バイパス（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道1号北勢バイパス 改築区間:21.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	49,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	36.1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	350.77	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道23号: 12.5km	交通量	[台/日]	53,000	48,200
		走行時間	[分]	35.7	30.5
		走行時間費用	[億円/年]	393.60	304.20
	国道365号: 4.5km	交通量	[台/日]	21,900	13,200
		走行時間	[分]	18.8	15.7
		走行時間費用	[億円/年]	76.34	38.10
	国道1号: 17.2km	交通量	[台/日]	40,800	28,300
		走行時間	[分]	65.2	53.9
		走行時間費用	[億円/年]	514.64	300.53
	(主)四日市 鈴鹿環状 線:17.1km	交通量	[台/日]	17,700	14,100
		走行時間	[分]	61.6	52.5
		走行時間費用	[億円/年]	214.57	150.08
③その他道路合計 :3488.6km	走行時間費用	[億円/年]	17,486.53	17,077.08	
			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: 3560.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,685.68	18,220.76	464.92

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 北勢バイパス（残事業）

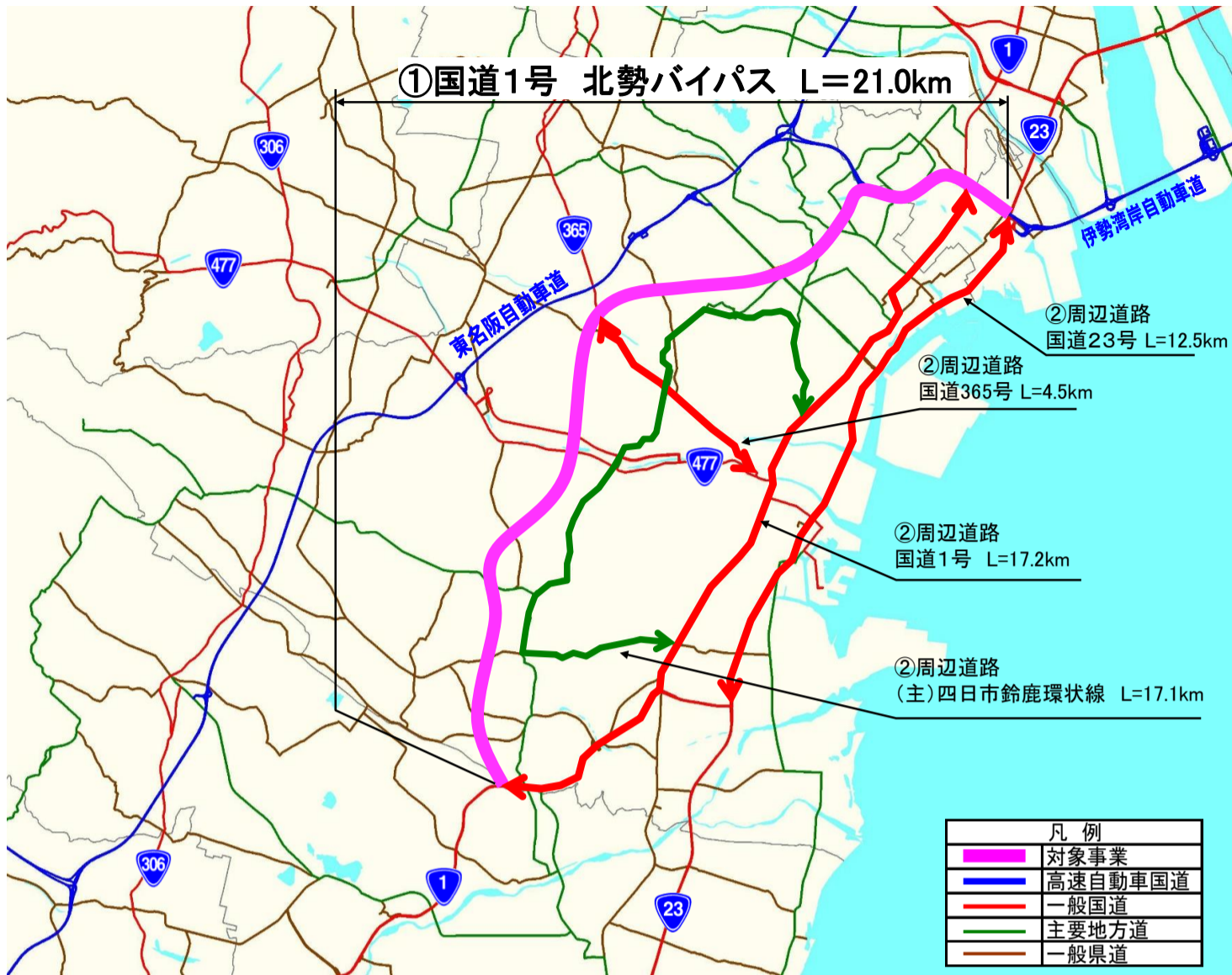
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道1号北勢バイパス 改築区間:21.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	17,500	49,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	15.9	36.1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	52.29	350.77	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道23号: 12.5km	交通量	[台/日]	50,500	48,200
		走行時間	[分]	33.8	30.5
		走行時間費用	[億円/年]	354.88	304.20
	国道365号: 4.5km	交通量	[台/日]	21,700	13,200
		走行時間	[分]	18.7	15.7
		走行時間費用	[億円/年]	75.68	38.10
	国道1号: 17.2km	交通量	[台/日]	40,800	28,300
		走行時間	[分]	64.1	53.9
		走行時間費用	[億円/年]	514.73	300.53
	(主)四日市 鈴鹿環状 線:17.1km	交通量	[台/日]	16,900	14,100
		走行時間	[分]	61	52
		走行時間費用	[億円/年]	208.12	150.08
③その他道路合計 :3488.6km	走行時間費用	[億円/年]	17,386.68	17,077.08	

			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: 3560.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,592.38	18,220.76	371.62

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)





## 費用便益分析の条件

事業名:一般国道1号 北勢バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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	
休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

事業名:一般国道1号 北勢バイパス

(4)

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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.61	21.0	12.81

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-36年目	H 4	3.3731	114.1	0.87	2.63				
-35年目	H 5	3.2434	114.4	4.08	11.77				
-34年目	H 6	3.1187	114.3	1.94	5.39				
-33年目	H 7	2.9987	113.7	19.40	52.08				
-32年目	H 8	2.8834	113.2	5.54	14.36				
-31年目	H 9	2.7725	114.2	16.46	40.67				
-30年目	H 10	2.6658	113.6	16.57	39.60				
-29年目	H 11	2.5633	112.0	42.58	99.21				
-28年目	H 12	2.4647	110.7	78.49	177.89				
-27年目	H 13	2.3699	109.4	114.22	251.88				
-26年目	H 14	2.2788	107.6	65.57	141.36				
-25年目	H 15	2.1911	106.1	52.73	110.86				
-24年目	H 16	2.1068	105.0	51.17	104.51				
-23年目	H 17	2.0258	103.7	63.20	125.69				
-22年目	H 18	1.9479	103.0	40.23	77.45				
-21年目	H 19	1.8730	102.1	36.71	68.56				
-20年目	H 20	1.8009	101.6	46.46	83.83				
-19年目	H 21	1.7317	100.3	24.16	42.46				
-18年目	H 22	1.6651	98.6	16.67	28.66				
-17年目	H 23	1.6010	97.2	17.56	29.45				
-16年目	H 24	1.5395	96.4	35.22	57.26				
-15年目	H 25	1.4802	96.4	14.60	22.82				
-14年目	H 26	1.4233	98.7	10.80	15.85				
-13年目	H 27	1.3686	100.2	13.96	19.42				
-12年目	H 28	1.3159	100.2	22.56	30.17				
-11年目	H 29	1.2653	100.5	30.12	38.60				
-10年目	H 30	1.2167	100.4	29.01	35.79				
-9年目	R 1	1.1699	101.2	22.73	26.75				
-8年目	R 2	1.1249	101.9	33.73	37.90				
-7年目	R 3	1.0816	101.8	35.73	38.64				
-6年目	R 4	1.0400	101.8	39.36	40.94				
基準年	R 5	1.0000	101.8	22.03	22.03				
-4年目	R 6	0.9615	101.8	42.31	40.68				
-3年目	R 7	0.9246	101.8	8.18	7.56				
-2年目	R 8	0.8890	101.8	23.76	21.13				
-1年目	R 9	0.8548	101.8	36.15	30.90				
暫定供用開始年次	R 10	0.8219	101.8	24.11	19.82	7.46	6.13		
1年目	R 11	0.7903	101.8	31.40	24.81	7.46	5.90		
2年目	R 12	0.7599	101.8	24.60	18.70	7.46	5.67		
3年目	R 13	0.7307	101.8	24.24	17.71	7.46	5.45		
4年目	R 14	0.7026	101.8	23.99	16.86	7.46	5.24		
5年目	R 15	0.6756	101.8	34.73	23.46	7.46	5.04		
6年目	R 16	0.6496	101.8	31.08	20.19	7.46	4.85		
7年目	R 17	0.6246	101.8	31.09	19.42	7.46	4.66		
8年目	R 18	0.6006	101.8	19.10	11.47	7.46	4.48		
供用開始年次	R 19	0.5775	101.8			11.65	6.72		
10年目	R 20	0.5553	101.8			11.65	6.47		
11年目	R 21	0.5339	101.8			11.65	6.22		
12年目	R 22	0.5134	101.8			11.65	5.98		
13年目	R 23	0.4936	101.8			11.65	5.75		
14年目	R 24	0.4746	101.8			11.65	5.53		
15年目	R 25	0.4564	101.8			11.65	5.31		
16年目	R 26	0.4388	101.8			11.65	5.11		
17年目	R 27	0.4220	101.8			11.65	4.91		
18年目	R 28	0.4057	101.8			11.65	4.72		
19年目	R 29	0.3901	101.8			11.65	4.54		
20年目	R 30	0.3751	101.8			11.65	4.37		
21年目	R 31	0.3607	101.8			11.65	4.20		
22年目	R 32	0.3468	101.8			11.65	4.04		
23年目	R 33	0.3335	101.8			11.65	3.88		
24年目	R 34	0.3207	101.8			11.65	3.73		
25年目	R 35	0.3083	101.8			11.65	3.59		
26年目	R 36	0.2965	101.8			11.65	3.45		
27年目	R 37	0.2851	101.8			11.65	3.32		
28年目	R 38	0.2741	101.8			11.65	3.19		
29年目	R 39	0.2636	101.8			11.65	3.07		
30年目	R 40	0.2534	101.8			11.65	2.95		
31年目	R 41	0.2437	101.8			11.65	2.84		
32年目	R 42	0.2343	101.8			11.65	2.73		
33年目	R 43	0.2253	101.8			11.65	2.62		
34年目	R 44	0.2166	101.8			11.65	2.52		
35年目	R 45	0.2083	101.8			11.65	2.43		
36年目	R 46	0.2003	101.8			11.65	2.33		
37年目	R 47	0.1926	101.8			11.65	2.24		
38年目	R 48	0.1852	101.8			11.65	2.16		
39年目	R 49	0.1780	101.8			11.65	2.07		
40年目	R 50	0.1712	101.8			11.65	1.99		
41年目	R 51	0.1646	101.8			11.65	1.92		
42年目	R 52	0.1583	101.8			11.65	1.84		
43年目	R 53	0.1522	101.8			11.65	1.77		
44年目	R 54	0.1463	101.8			11.65	1.70		
45年目	R 55	0.1407	101.8			11.65	1.64		
46年目	R 56	0.1353	101.8			11.65	1.58		
47年目	R 57	0.1301	101.8			11.65	1.52		
48年目	R 58	0.1251	101.8			11.65	1.46		
49年目	R 59	0.1203	101.8			11.65	1.40		
合計				1069.06	2129.90	544.64	187.23		

単純事業費計				1379.22		544.64			
--------	--	--	--	---------	--	--------	--	--	--

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

## 費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 北勢バイパス  
(残事業)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.50	19.8	9.83

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)	
				単価	現在	単価	現在	単価	現在
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-4年目	R 6	0.9615	101.8	42.31	40.68				
-3年目	R 7	0.9246	101.8	8.18	7.56				
-2年目	R 8	0.8890	101.8	23.76	21.13				
-1年目	R 9	0.8548	101.8	36.15	30.90				
暫定供用開始年次	R 10	0.8219	101.8	24.11	19.82	4.00	3.29		
1年目	R 11	0.7903	101.8	31.40	24.81	4.00	3.16		
2年目	R 12	0.7599	101.8	24.60	18.70	4.00	3.04		
3年目	R 13	0.7307	101.8	24.24	17.71	4.00	2.92		
4年目	R 14	0.7026	101.8	23.99	16.86	4.00	2.81		
5年目	R 15	0.6756	101.8	34.73	23.46	4.00	2.70		
6年目	R 16	0.6496	101.8	31.08	20.19	4.00	2.60		
7年目	R 17	0.6246	101.8	31.09	19.42	4.00	2.50		
8年目	R 18	0.6006	101.8	19.10	11.47	4.00	2.40		
供用開始年次	R 19	0.5775	101.8			8.94	5.16		
10年目	R 20	0.5553	101.8			8.94	4.96		
11年目	R 21	0.5339	101.8			8.94	4.77		
12年目	R 22	0.5134	101.8			8.94	4.59		
13年目	R 23	0.4936	101.8			8.94	4.41		
14年目	R 24	0.4746	101.8			8.94	4.24		
15年目	R 25	0.4564	101.8			8.94	4.08		
16年目	R 26	0.4388	101.8			8.94	3.92		
17年目	R 27	0.4220	101.8			8.94	3.77		
18年目	R 28	0.4057	101.8			8.94	3.63		
19年目	R 29	0.3901	101.8			8.94	3.49		
20年目	R 30	0.3751	101.8			8.94	3.35		
21年目	R 31	0.3607	101.8			8.94	3.22		
22年目	R 32	0.3468	101.8			8.94	3.10		
23年目	R 33	0.3335	101.8			8.94	2.98		
24年目	R 34	0.3207	101.8			8.94	2.87		
25年目	R 35	0.3083	101.8			8.94	2.76		
26年目	R 36	0.2965	101.8			8.94	2.65		
27年目	R 37	0.2851	101.8			8.94	2.55		
28年目	R 38	0.2741	101.8			8.94	2.45		
29年目	R 39	0.2636	101.8			8.94	2.36		
30年目	R 40	0.2534	101.8			8.94	2.26		
31年目	R 41	0.2437	101.8			8.94	2.18		
32年目	R 42	0.2343	101.8			8.94	2.09		
33年目	R 43	0.2253	101.8			8.94	2.01		
34年目	R 44	0.2166	101.8			8.94	1.94		
35年目	R 45	0.2083	101.8			8.94	1.86		
36年目	R 46	0.2003	101.8			8.94	1.79		
37年目	R 47	0.1926	101.8			8.94	1.72		
38年目	R 48	0.1852	101.8			8.94	1.65		
39年目	R 49	0.1780	101.8			8.94	1.59		
40年目	R 50	0.1712	101.8			8.94	1.53		
41年目	R 51	0.1646	101.8			8.94	1.47		
42年目	R 52	0.1583	101.8			8.94	1.41		
43年目	R 53	0.1522	101.8			8.94	1.36		
44年目	R 54	0.1463	101.8			8.94	1.31		
45年目	R 55	0.1407	101.8			8.94	1.26		
46年目	R 56	0.1353	101.8			8.94	1.21		
47年目	R 57	0.1301	101.8			8.94	1.16		
48年目	R 58	0.1251	101.8			8.94	1.12		
49年目	R 59	0.1203	101.8	-33.99	-4.09	8.94	1.07		
合計				320.76	268.62	402.39	132.72		
単純事業費計				354.75		402.39			

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、

必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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

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





<事業全体>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				88,376	
	改良費				8,323	
		土工	m <sup>3</sup>	2,155,993	5,591	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	29,208	640	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	558	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	401	53	
		函渠工	m	870	622	
		排水工	m	37,121	327	
		中央分離帯工	m	10,385	275	
		雑工	式	1	257	
	橋梁費				56,812	
		100m以上	m	7,152	54,123	鋼橋25橋 PC橋19橋
		100m未満	m	316	2,689	鋼橋10橋 PC橋16橋
	トンネル費				16,500	
		NATM	m	1,720	16,500	
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,892	
		IC	箇所	9	3,892	ダイヤモンド型(9箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,777	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	292,256	2,546	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	77,876	231	
	付帯施設費				72	
		交通管理施設工	式	1	72	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				40,497	
	用地費		m <sup>2</sup>	1,013,303	31,016	
		宅地	m <sup>2</sup>	244,331	19,546	
		田畑	m <sup>2</sup>	508,291	10,166	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	260,681	1,303	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	9,481	
③	間接経費		式		17,027	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				145,900	

【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1号	北勢バイパス	4	21.0km

## ■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.0	5,932	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	53,978	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			59,910	

## ■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>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				32,717	
	改良費				2,879	
		土工	m <sup>3</sup>	650,337	2,157	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	8,810	170	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	147	補強土壁、重力式擁壁等)
		管渠工	m	121	14	
		函渠工	m	262	164	
		排水工	m	11,197	87	
		中央分離帯工	m	3,133	72	
		雑工	式	1	68	
	橋梁費				21,470	
		100m以上	m	2,653	20,725	鋼橋15橋 PC橋13橋
		100m未満	m	123	745	鋼橋7橋 PC橋10橋
	トンネル費				4,508	
		NATM	m	975	4,508	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,330	
		IC	箇所	4	1,330	ダイヤモンド型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				2,490	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	281,036	2,361	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	30,372	129	
	付帯施設費				40	
		交通管理施設工	式	1	40	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,345	
	用地費		m <sup>2</sup>	111,055	3,399	
		宅地	m <sup>2</sup>	26,778	2,142	
		田畑	m <sup>2</sup>	55,707	1,114	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	28,570	143	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	945	
③	間接経費		式		1,621	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				38,683	

【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

## &lt;残事業&gt;

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	北勢バイパス	4	21.0km

## ■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.0	5,172	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	39,091	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			44,263	

## ■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6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>すずかよっかいち</small> 鈴鹿四日市道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>みえ</small> 三重県四日市市采女町 至： <small>みえ</small> 三重県鈴鹿市稲生町			延長	7.5 km
事業概要	<p>一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稲生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス（事業中）や中勢道路（事業中）と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。</p>				
R2年度事業化	H2年度 都市計画決定 R2年度 都市計画変更 R5年度 都市計画変更	用地未着手	工事未着手		
全体事業費	840億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	46,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (3.6) (残事業) 9.1 (3.7)	総費用 (残事業)/事業全体 1,305/7,013億円 事業費：920/6,352億円 維持管理費：381/607億円 更新費：3.0/53億円	総便益 (残事業)/事業全体 11,933/18,250億円 走行時間短縮便益：10,427/15,967億円 走行経費減少便益：1,247/1,940億円 交通事故減少便益：258/343億円	基準年 令和5年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.3~2.9(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.3~10.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=8.5~9.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.6~2.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=9.0~9.2(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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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（三重交通）が存在する</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>				

関係する地方公共団体等の意見	
三重県知事の意見： 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。 本事業は、並走する現道一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。	
事業評価監視委員会の意見	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・周辺環境に大きな変化はありません。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率は約1%（令和5年3月末）。用地取得率は0%（令和5年3月末）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・暫定2車線開通に向けて整備を推進。	
施設の構造や工法の変更等 ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	
対応方針（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	<p>The map shows the project route (鈴鹿四日市道路) in red, extending from the Shiga Prefecture boundary to the town of Saikawa in Shiga Prefecture. The route length is 7.5 km. It crosses the existing Route 23 (国道23号) and connects to the Nakase Road (中勢道路) and the Kisei Bypass (北勢バイパス). The legend indicates lane configurations: 4 lanes or more (4車線以上), 2 lanes (2車線), and 1 lane (1車線). It also distinguishes between expressways (一般国道) and main roads (主要地方道).</p>

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

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

(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 鈴鹿四日市道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=3.6(経済的純現在価値(B-C)=1,731億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=3.7(経済的純現在価値(B-C)=1,745億円、経済的内部収益率(EIRR)=16.2%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):2,029万人・時間/年 渋滞損失削減時間:153万人・時間/年(2,029万人・時間/年 ⇒ 1,876万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道23号 並行区間の渋滞損失時間(現況):215万人・時間/年(三重県四日市市馳出～鈴鹿市磯山) 並行区間の渋滞損失削減率:約5割削減(三重県四日市市馳出～鈴鹿市磯山)
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	三重交通 計1系統
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 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	特定重要港湾(四日市港)へのアクセス性向上(津市～四日市港:約84分⇒約83分)
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1.活力	都市の再生	<input 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)としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input 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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する			
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		・鈴鹿サーキットへのアクセス性向上(四日市市～鈴鹿サーキット:約59分⇒約41分、R4観光入込客数:約123万人)	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input 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	第一次緊急輸送道路である国道1号(小向~鈴鹿市采女町)、国道23号(南福崎~大里町)が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4.環境	地球環境の保全	<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: 3.0千t/年(1023.2千t/年 ⇒ 1020.2千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23号(三重県四日市市馳出~鈴鹿市磯山) 排出削減量: 約53.9t/年(約164.8t/年 ⇒ 約111.0t/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: 66.7t/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23号(三重県四日市市馳出~鈴鹿市磯山) 排出削減量: 約3.2t/年(約9.4t/年 ⇒ 約6.3t/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: 3.7t/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	



## 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	鈴鹿四日市道路	L=7.5km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
46,500	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5年度			
単純合計	770億円	227億円		997億円
うち残事業分	757億円	227億円		984億円
基準年における 現在価値 (C)	585億円	72億円		657億円
うち残事業分	571億円	72億円		643億円

## 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5年度			
供用年	令和12年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	83億円	9.4億円	1.9億円	95億円
基準年における 現在価値 (B)	2,123億円	215億円	50億円	2,388億円
うち残事業分	2,123億円	215億円	50億円	2,388億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.6
経済的純現在価値（事業全体）	1,731億円
経済的内部収益率（事業全体）	15.6%
費用便益比（残事業）	3.7
経済的純現在価値（残事業）	1,745億円
経済的内部収益率（残事業）	16.2%

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	46,500台/日	±10%	3.3~4.0
事業費	770億円	±10%	3.3~4.0
事業期間	16年	±20%	3.4~3.8

【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	46,500台/日	±10%	3.3~4.1
事業費	757億円	±10%	3.4~4.1
事業期間	12年	±20%	3.5~3.8

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 鈴鹿四日市道路（事業全体・残事業）

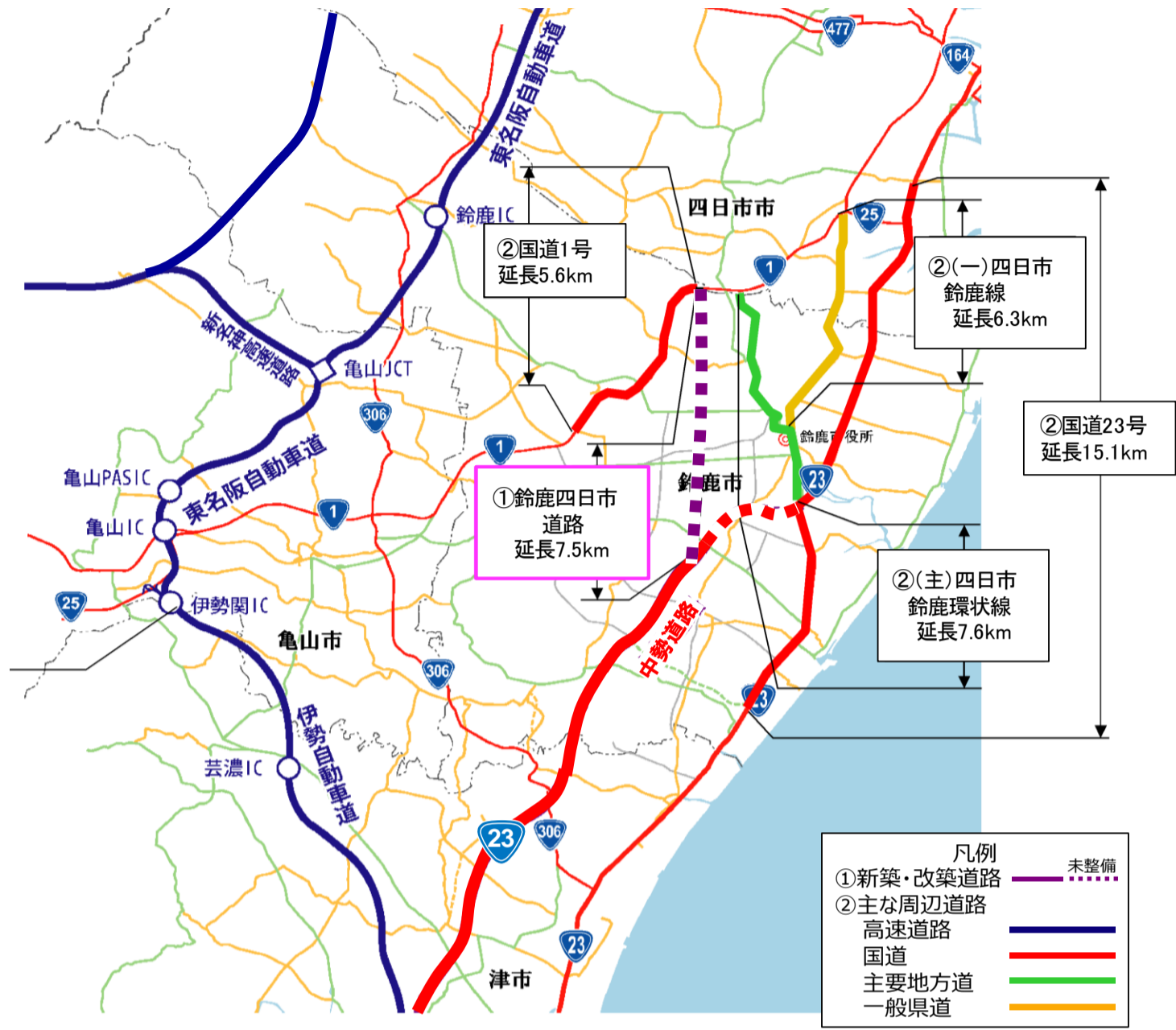
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道23号鈴鹿四日市 道路 改築区間:7.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	46,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	10.7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	97.41	
②主な周 辺道路 <sup>※4</sup>	(主)四日市 鈴鹿環状 線:7.6km	交通量	[台/日]	25,000	16,300
		走行時間	[分]	22.1	18.1
		走行時間費用	[億円/年]	103.48	53.72
	(一)四日市 鈴鹿線: 6.3km	交通量	[台/日]	14,100	9,700
		走行時間	[分]	25.1	21.7
		走行時間費用	[億円/年]	65.95	38.99
	国道1号: 5.6km	交通量	[台/日]	46,200	39,300
		走行時間	[分]	13.3	11.1
		走行時間費用	[億円/年]	118.52	85.65
	国道23号: 15.1km	交通量	[台/日]	44,900	40,100
		走行時間	[分]	32.9	28.0
		走行時間費用	[億円/年]	293.10	214.77
③その他道路合計 :643.7km	走行時間費用	[億円/年]	3,291.74	3,231.07	

			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: 685.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,872.79	3,721.61	151.18

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 鈴鹿四日市道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

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

便益の算定

事業名:一般国道23号 鈴鹿四日市道路

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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 鈴鹿四日市道路  
(事業全体)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価 (億円)
0.71	7.5	5.32

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-10年目	R 2	1.1249	101.9	0.45	0.51				
-9年目	R 3	1.0816	101.8	3.82	4.13				
-8年目	R 4	1.0400	101.8	4.55	4.73				
基準年	R 5	1.0000	101.8	4.55	4.55				
-6年目	R 6	0.9615	101.8	4.55	4.37				
-5年目	R 7	0.9246	101.8	20.55	19.00				
-4年目	R 8	0.8890	101.8	66.36	59.00				
-3年目	R 9	0.8548	101.8	77.27	66.05				
-2年目	R 10	0.8219	101.8	94.75	77.88				
-1年目	R 11	0.7903	101.8	93.76	74.10				
暫定供用開始年次	R 12	0.7599	101.8	87.27	66.32	2.39	1.82		
1年目	R 13	0.7307	101.8	75.45	55.13	2.39	1.75		
2年目	R 14	0.7026	101.8	59.91	42.09	2.39	1.68		
3年目	R 15	0.6756	101.8	59.82	40.41	2.39	1.62		
4年目	R 16	0.6496	101.8	61.61	40.02	2.39	1.55		
5年目	R 17	0.6246	101.8	55.45	34.64	2.39	1.49		
供用開始年次	R 18	0.6006	101.8			4.84	2.90		
7年目	R 19	0.5775	101.8			4.84	2.79		
8年目	R 20	0.5553	101.8			4.84	2.69		
9年目	R 21	0.5339	101.8			4.84	2.58		
10年目	R 22	0.5134	101.8			4.84	2.48		
11年目	R 23	0.4936	101.8			4.84	2.39		
12年目	R 24	0.4746	101.8			4.84	2.30		
13年目	R 25	0.4564	101.8			4.84	2.21		
14年目	R 26	0.4388	101.8			4.84	2.12		
15年目	R 27	0.4220	101.8			4.84	2.04		
16年目	R 28	0.4057	101.8			4.84	1.96		
17年目	R 29	0.3901	101.8			4.84	1.89		
18年目	R 30	0.3751	101.8			4.84	1.81		
19年目	R 31	0.3607	101.8			4.84	1.74		
20年目	R 32	0.3468	101.8			4.84	1.68		
21年目	R 33	0.3335	101.8			4.84	1.61		
22年目	R 34	0.3207	101.8			4.84	1.55		
23年目	R 35	0.3083	101.8			4.84	1.49		
24年目	R 36	0.2965	101.8			4.84	1.43		
25年目	R 37	0.2851	101.8			4.84	1.38		
26年目	R 38	0.2741	101.8			4.84	1.33		
27年目	R 39	0.2636	101.8			4.84	1.27		
28年目	R 40	0.2534	101.8			4.84	1.23		
29年目	R 41	0.2437	101.8			4.84	1.18		
30年目	R 42	0.2343	101.8			4.84	1.13		
31年目	R 43	0.2253	101.8			4.84	1.09		
32年目	R 44	0.2166	101.8			4.84	1.05		
33年目	R 45	0.2083	101.8			4.84	1.01		
34年目	R 46	0.2003	101.8			4.84	0.97		
35年目	R 47	0.1926	101.8			4.84	0.93		
36年目	R 48	0.1852	101.8			4.84	0.90		
37年目	R 49	0.1780	101.8			4.84	0.86		
38年目	R 50	0.1712	101.8			4.84	0.83		
39年目	R 51	0.1646	101.8			4.84	0.80		
40年目	R 52	0.1583	101.8			4.84	0.77		
41年目	R 53	0.1522	101.8			4.84	0.74		
42年目	R 54	0.1463	101.8			4.84	0.71		
43年目	R 55	0.1407	101.8			4.84	0.68		
44年目	R 56	0.1353	101.8			4.84	0.65		
45年目	R 57	0.1301	101.8			4.84	0.63		
46年目	R 58	0.1251	101.8			4.84	0.60		
47年目	R 59	0.1203	101.8			4.84	0.58		
48年目	R 60	0.1157	101.8			4.84	0.56		
49年目	R 61	0.1112	101.8	-71.30	-7.93	4.84	0.54		
合計				698.82	584.99	227.15	71.98		
単純事業費計				770.12		227.15			

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

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

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

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



### 費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 鈴鹿四日市道路  
(残事業)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価 (億円)
0.71	7.5	5.32

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
基準年	R 5	1.0000	101.8						
-6年目	R 6	0.9615	101.8	4.55	4.37				
-5年目	R 7	0.9246	101.8	20.55	19.00				
-4年目	R 8	0.8890	101.8	66.36	59.00				
-3年目	R 9	0.8548	101.8	77.27	66.05				
-2年目	R 10	0.8219	101.8	94.75	77.88				
-1年目	R 11	0.7903	101.8	93.76	74.10				
暫定供用開始年次	R 12	0.7599	101.8	87.27	66.32	2.39	1.82		
1年目	R 13	0.7307	101.8	75.45	55.13	2.39	1.75		
2年目	R 14	0.7026	101.8	59.91	42.09	2.39	1.68		
3年目	R 15	0.6756	101.8	59.82	40.41	2.39	1.62		
4年目	R 16	0.6496	101.8	61.61	40.02	2.39	1.55		
5年目	R 17	0.6246	101.8	55.45	34.64	2.39	1.49		
供用開始年次	R 18	0.6006	101.8			4.84	2.90		
7年目	R 19	0.5775	101.8			4.84	2.79		
8年目	R 20	0.5553	101.8			4.84	2.69		
9年目	R 21	0.5339	101.8			4.84	2.58		
10年目	R 22	0.5134	101.8			4.84	2.48		
11年目	R 23	0.4936	101.8			4.84	2.39		
12年目	R 24	0.4746	101.8			4.84	2.30		
13年目	R 25	0.4564	101.8			4.84	2.21		
14年目	R 26	0.4388	101.8			4.84	2.12		
15年目	R 27	0.4220	101.8			4.84	2.04		
16年目	R 28	0.4057	101.8			4.84	1.96		
17年目	R 29	0.3901	101.8			4.84	1.89		
18年目	R 30	0.3751	101.8			4.84	1.81		
19年目	R 31	0.3607	101.8			4.84	1.74		
20年目	R 32	0.3468	101.8			4.84	1.68		
21年目	R 33	0.3335	101.8			4.84	1.61		
22年目	R 34	0.3207	101.8			4.84	1.55		
23年目	R 35	0.3083	101.8			4.84	1.49		
24年目	R 36	0.2965	101.8			4.84	1.43		
25年目	R 37	0.2851	101.8			4.84	1.38		
26年目	R 38	0.2741	101.8			4.84	1.33		
27年目	R 39	0.2636	101.8			4.84	1.27		
28年目	R 40	0.2534	101.8			4.84	1.23		
29年目	R 41	0.2437	101.8			4.84	1.18		
30年目	R 42	0.2343	101.8			4.84	1.13		
31年目	R 43	0.2253	101.8			4.84	1.09		
32年目	R 44	0.2166	101.8			4.84	1.05		
33年目	R 45	0.2083	101.8			4.84	1.01		
34年目	R 46	0.2003	101.8			4.84	0.97		
35年目	R 47	0.1926	101.8			4.84	0.93		
36年目	R 48	0.1852	101.8			4.84	0.90		
37年目	R 49	0.1780	101.8			4.84	0.86		
38年目	R 50	0.1712	101.8			4.84	0.83		
39年目	R 51	0.1646	101.8			4.84	0.80		
40年目	R 52	0.1583	101.8			4.84	0.77		
41年目	R 53	0.1522	101.8			4.84	0.74		
42年目	R 54	0.1463	101.8			4.84	0.71		
43年目	R 55	0.1407	101.8			4.84	0.68		
44年目	R 56	0.1353	101.8			4.84	0.65		
45年目	R 57	0.1301	101.8			4.84	0.63		
46年目	R 58	0.1251	101.8			4.84	0.60		
47年目	R 59	0.1203	101.8			4.84	0.58		
48年目	R 60	0.1157	101.8			4.84	0.56		
49年目	R 61	0.1112	101.8	-71.30	-7.93	4.84	0.54		
合計				685.45	571.08	227.15	71.98		

単純事業費計		756.75		227.15	
--------	--	--------	--	--------	--

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

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 鈴鹿四日市道路（事業全体・残事業）

年次	年度 (基準年) R 5	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	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			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	R 12	0.99896	1.00674	0.99113	0.99897	0.7599	101.8	65.55	8.63	9.02	83.20	63.22	8.84	0.57	0.03	9.44	7.17	1.93	1.47	94.57	71.86
1年目	R 13	0.99896	1.00669	0.99105	0.99897	0.7307	101.8	65.48	8.69	8.94	83.11	60.73	8.83	0.57	0.03	9.43	6.89	1.93	1.41	94.47	69.03
2年目	R 14	0.99896	1.00665	0.99097	0.99897	0.7026	101.8	65.41	8.74	8.86	83.02	58.33	8.82	0.58	0.03	9.43	6.62	1.93	1.35	94.37	66.30
3年目	R 15	0.99896	1.00660	0.99089	0.99897	0.6756	101.8	65.34	8.80	8.78	82.93	56.02	8.81	0.58	0.03	9.42	6.36	1.93	1.30	94.27	63.69
4年目	R 16	0.99896	1.00656	0.99080	0.99897	0.6496	101.8	65.27	8.86	8.70	82.84	53.81	8.80	0.59	0.03	9.41	6.12	1.92	1.25	94.18	61.17
5年目	R 17	0.99895	1.00652	0.99072	0.99896	0.6246	101.8	65.21	8.92	8.62	82.75	51.68	8.79	0.59	0.03	9.41	5.88	1.92	1.20	94.08	58.76
供用開始年次	R 18	0.99895	1.00648	0.99063	0.99896	0.6006	101.8	110.74	18.51	22.58	151.83	91.19	12.34	1.28	1.39	15.01	9.02	3.61	2.17	170.45	102.37
7年目	R 19	0.99895	1.00643	0.99054	0.99896	0.5775	101.8	110.62	18.56	22.48	151.67	87.58	12.33	1.29	1.39	15.00	8.66	3.60	2.08	170.27	98.33
8年目	R 20	0.99895	1.00639	0.99045	0.99896	0.5553	101.8	110.51	18.61	22.39	151.50	84.12	12.31	1.29	1.38	14.99	8.32	3.60	2.00	170.09	94.45
9年目	R 21	0.99895	1.00635	0.99036	0.99896	0.5339	101.8	110.39	18.66	22.29	151.34	80.80	12.30	1.29	1.38	14.98	8.00	3.60	1.92	169.92	90.72
10年目	R 22	0.99253	0.99984	0.99257	0.99394	0.5134	101.8	110.28	18.70	22.20	151.18	77.61	12.29	1.30	1.38	14.97	7.68	3.59	1.84	169.74	87.14
11年目	R 23	0.99248	0.99984	0.99251	0.99391	0.4936	101.8	109.45	18.63	22.03	150.12	74.10	12.20	1.29	1.37	14.86	7.33	3.57	1.76	168.54	83.20
12年目	R 24	0.99242	0.99984	0.99246	0.99387	0.4746	101.8	108.63	18.56	21.87	149.06	70.75	12.11	1.29	1.36	14.75	7.00	3.54	1.68	167.35	79.43
13年目	R 25	0.99236	0.99984	0.99240	0.99383	0.4564	101.8	107.81	18.49	21.70	148.00	67.54	12.01	1.28	1.35	14.64	6.68	3.52	1.61	166.16	75.83
14年目	R 26	0.99230	0.99984	0.99234	0.99379	0.4388	101.8	106.98	18.41	21.54	146.93	64.48	11.92	1.28	1.34	14.54	6.38	3.50	1.53	164.97	72.39
15年目	R 27	0.99224	0.99984	0.99228	0.99375	0.4220	101.8	106.16	18.34	21.37	145.87	61.55	11.83	1.27	1.33	14.43	6.09	3.47	1.46	163.77	69.11
16年目	R 28	0.99218	0.99984	0.99222	0.99371	0.4057	101.8	105.33	18.27	21.21	144.81	58.75	11.74	1.26	1.32	14.32	5.81	3.45	1.40	162.58	65.96
17年目	R 29	0.99212	0.99984	0.99216	0.99367	0.3901	101.8	104.51	18.20	21.04	143.75	56.08	11.65	1.26	1.31	14.22	5.55	3.42	1.34	161.39	62.96
18年目	R 30	0.99206	0.99984	0.99210	0.99363	0.3751	101.8	103.69	18.12	20.88	142.69	53.52	11.55	1.25	1.30	14.11	5.29	3.40	1.27	160.19	60.09
19年目	R 31	0.99199	0.99984	0.99203	0.99359	0.3607	101.8	102.86	18.05	20.71	141.63	51.08	11.46	1.25	1.29	14.00	5.05	3.37	1.22	159.00	57.35
20年目	R 32	0.99193	0.99984	0.99197	0.99355	0.3468	101.8	102.04	17.98	20.54	140.56	48.75	11.37	1.24	1.28	13.89	4.82	3.35	1.16	157.81	54.73
21年目	R 33	0.99186	0.99984	0.99191	0.99351	0.3335	101.8	101.22	17.91	20.38	139.50	46.52	11.28	1.24	1.27	13.79	4.60	3.33	1.11	156.62	52.23
22年目	R 34	0.99180	0.99984	0.99184	0.99347	0.3207	101.8	100.39	17.84	20.21	138.44	44.39	11.19	1.23	1.26	13.68	4.39	3.30	1.06	155.42	49.84
23年目	R 35	0.99173	0.99984	0.99177	0.99342	0.3083	101.8	99.57	17.76	20.05	137.38	42.36	11.10	1.23	1.25	13.57	4.18	3.28	1.01	154.23	47.55
24年目	R 36	0.99166	0.99984	0.99170	0.99338	0.2965	101.8	98.75	17.69	19.88	136.32	40.41	11.00	1.22	1.24	13.46	3.99	3.25	0.96	153.04	45.37
25年目	R 37	0.99159	0.99984	0.99163	0.99334	0.2851	101.8	97.92	17.62	19.72	135.26	38.56	10.91	1.22	1.23	13.36	3.81	3.23	0.92	151.84	43.28
26年目	R 38	0.99152	0.99984	0.99156	0.99329	0.2741	101.8	97.10	17.55	19.55	134.20	36.78	10.82	1.21	1.22	13.25	3.63	3.21	0.88	150.65	41.29
27年目	R 39	0.99145	0.99984	0.99149	0.99325	0.2636	101.8	96.28	17.47	19.39	133.13	35.09	10.73	1.21	1.21	13.14	3.46	3.18	0.84	149.46	39.39
28年目	R 40	0.99137	0.99984	0.99142	0.99320	0.2534	101.8	95.45	17.40	19.22	132.07	33.47	10.64	1.20	1.20	13.03	3.30	3.16	0.80	148.27	37.57
29年目	R 41	0.99130	0.99984	0.99135	0.99315	0.2437	101.8	94.63	17.33	19.06	131.01	31.92	10.55	1.20	1.19	12.93	3.15	3.13	0.76	147.07	35.84
30年目	R 42	0.99122	0.99984	0.99127	0.99311	0.2343	101.8	93.80	17.26	18.89	129.95	30.45	10.45	1.19	1.18	12.82	3.00	3.11	0.73	145.88	34.18
31年目	R 43	0.99114	0.99984	0.99119	0.99306	0.2253	101.8	92.98	17.18	18.72	128.89	29.04	10.36	1.19	1.16	12.71	2.86	3.09	0.70	144.69	32.60
32年目	R 44	0.99106	0.99984	0.99111	0.99301	0.2166	101.8	92.16	17.11	18.56	127.83	27.69	10.27	1.18	1.15	12.61	2.73	3.06	0.66	143.50	31.08
33年目	R 45	0.99098	0.99984	0.99103	0.99296	0.2083	101.8	91.33	17.04	18.39	126.77	26.40	10.18	1.18	1.14	12.50	2.60	3.04	0.63	142.30	29.64
34年目	R 46	0.99090	0.99984	0.99095	0.99291	0.2003	101.8	90.51	16.97	18.23	125.71	25.18	10.09	1.17	1.13	12.39	2.48	3.01	0.60	141.11	28.26
35年目	R 47	0.99082	0.99984	0.99087	0.99286	0.1926	101.8	89.69	16.89	18.06	124.64	24.00	9.99	1.17	1.12	12.28	2.37	2.99	0.58	139.92	26.94
36年目	R 48	0.99073	0.99984	0.99079	0.99281	0.1852	101.8	88.86	16.82	17.90	123.58	22.88	9.90	1.16	1.11	12.18	2.25	2.96	0.55	138.72	25.69
37年目	R 49	0.99065	0.99984	0.99070	0.99276	0.1780	101.8	88.04	16.75	17.73	122.52	21.81	9.81	1.15	1.10	12.07	2.15	2.94	0.52	137.53	24.49
38年目	R 50	0.99056	0.99984	0.99061	0.99270	0.1712	101.8	87.22	16.68	17.57	121.46	20.79	9.72	1.15	1.09	11.96	2.05	2.92	0.50	136.34	23.34
39年目	R 51	0.99047	0.99984	0.99052	0.99265	0.1646	101.8	86.39	16.61	17.40	120.40	19.82	9.63	1.14	1.08	11.85	1.95	2.89	0.48	135.15	22.25
40年目	R 52	0.99038	0.99984	0.99043	0.99260	0.1583	101.8	85.57	16.53	17.23	119.34	18.89	9.54	1.14	1.07	11.75	1.86	2.87	0.45	133.95	21.20
41年目	R 53	0.99028	0.99984	0.99034	0.99254	0.1522	101.8	84.75	16.46	17.07	118.28	18.00	9.44	1.13	1.06	11.64	1.77	2.84	0.43	132.76	20.21
42年目	R 54	0.99019	0.99984	0.99025	0.99248	0.1463	101.8	83.92	16.39	16.90	117.22	17.15	9.35	1.13	1.05	11.53	1.69	2.82	0.41	131.57	19.25
43年目	R 55	0.99009	0.99984	0.99015	0.99243	0.1407	101.8	83.10	16.32	16.74	116.15	16.34	9.26	1.12	1.04	11.43	1.61	2.80	0.39	130.37	18.35
44年目	R 56	0.98999	0.99984	0.99005	0.99237	0.1353	101.8	82.28	16.24	16.57	115.09	15.57	9.17	1.12	1.03	11.32	1.53	2.77	0.37	129.18	17.48
45年目	R 57	0.98989	0.99984	0.98995	0.99231	0.1301	101.8	81.45	16.17	16.41	114.03	14.84	9.08	1.11	1.02	11.21	1.46	2.75	0.36	127.99	16.65
46年目	R 58	0.98979	0.99984	0.98985	0.99225	0.1251	101.8	80.63	16.10	16.24	112.97	14.13	8.99	1.11	1.01	11.10	1.39	2.72	0.34	126.80	15.86
47年目	R 59	0.98968	0.99984	0.98975	0.99219	0.1203	101.8	79.81	16.03	16.08	111.91	13.46	8.89	1.10	1.00	11.00	1.32</				

<事業全体>

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	鈴鹿四日市道路	4	7.5km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					56,270		
改良費					3,714		
		土工	m <sup>3</sup>	357,085	745		
		法面工	m <sup>2</sup>	22,127	118	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	1,379	重力式擁壁、補強土壁	
		構渠工	空m <sup>3</sup>	14,044	734	函渠工、付替水路工	
		排水工	m	7,677	454		
		中央分離帯工	m	2,007	40		
		雑工	式	1	244	縁石工、区画線工、立入防止柵工	
橋梁費					43,482		
		100m以上	m	5,765	40,505		
		100m未満	m	674	2,977		
トンネル費							
		トンネル	m				
		避難坑・設備	式				
IC・JCT費							
		IC	箇所				
		JCT	箇所				
舗装費					2,500		
		車道舗装	m <sup>2</sup>	207,310	2,265		
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	43,600	235		
付帯施設費					2,824		
		交通管理施設工	式	1	605		
		遮音壁	m	4,500	2,219		
共同溝費					3,750		
		電線共同溝	m	7,500	3,750		
②用地及補償費					16,900		
用地費			m <sup>2</sup>	264,080	7,130		
		宅地	m <sup>2</sup>	101,740	4,564		
		田畑	m <sup>2</sup>	127,270	2,145		
		山林・原野	m <sup>2</sup>	35,070	421		
		その他	m <sup>2</sup>				
補償費			式	1	9,770		
③間接経費				式	1	10,830	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					84,000		

【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

## &lt;事業全体&gt;

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	鈴鹿四日市道路	4	7.5km

## ■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.5	2,144	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	22,842	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			24,986	

## ■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 >

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	鈴鹿四日市道路	4	7.5km

■ 事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				56,270	
	改良費				3,714	
		土工	m <sup>3</sup>	357,085	745	
		法面工	m <sup>2</sup>	22,127	118	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,379	重力式擁壁、補強土壁
		構渠工	空m <sup>3</sup>	14,044	734	函渠工、付替水路工
		排水工	m	7,677	454	
		中央分離帯工	m	2,007	40	
		雑工	式	1	244	縁石工、区画線工、立入防止柵工
	橋梁費				43,482	
		100m以上	m	5,765	40,505	
		100m未満	m	674	2,977	
	トンネル費					
		トンネル	m			
		避難坑・設備	式			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,500	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	207,310	2,265	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	43,600	235	
	付帯施設費				2,824	
		交通管理施設工	式	1	605	
		遮音壁	m	4,500	2,219	
	共同溝費				3,750	
		電線共同溝	m	7,500	3,750	
②	用地及補償費				16,900	
	用地費		m <sup>2</sup>	264,080	7,130	
		宅地	m <sup>2</sup>	101,740	4,564	
		田畑	m <sup>2</sup>	127,270	2,145	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	35,070	421	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	9,770	
③	間接経費		式	1	9,360	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				82,530	

【単価等について】

○ 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○ 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

## ＜残事業＞

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	鈴鹿四日市道路	4	7.5km

## ■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.5	2,144	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	22,842	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			24,986	

## ■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6年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道23号 中勢道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	白：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	延長	33.8 km		
事業概要	<p>一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。</p> <p>並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。</p> <p>本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</p>				
S59年度～H19年度 （順次事業化）	S58年度都市計画決定	S61年度用地着手	S63年度工事着手		
全体事業費	2,050億円	事業進捗率 （令和5年3月末時点）	約94%	供用済延長	31.0 km
計画交通量	47,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.6 （3.0） （残事業） 9.1 （14.2）	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,305/7,013億円 事業費：920/6,352億円 維持管理費：381/607億円 更新費：3.0/53億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 11,933/18,250億円 走行時間短縮便益：10,427/15,967億円 走行経費減少便益：1,247/1,940億円 交通事故減少便益：258/343億円	基準年 令和5年	
感度分析の結果	<p>（事業全体）交通量：B/C=2.3～2.9（交通量 ±10%） （残事業）交通量：B/C=8.3～10.0（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=2.5～2.6（事業費 ±10%） 事業費：B/C=8.5～9.8（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=2.6～2.7（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=9.0～9.2（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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・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（三重交通）が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（久居駅周辺地区都市再生整備事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>				

関係する地方公共団体等の意見

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。  
 本事業は、並走する現道一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。  
 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の本年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。  
 また、既供用区間の立体化や4車線化等の渋滞対策の推進もお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）。
- ・国道23号の交通量は約336～466百台/日（令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は、約94%、用地取得率は100%に至っています。（令和5年3月末時点）
- ・平成30年度までに延長31.0kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、令和5年度に全線暫定2車線開通予定である。

施設の構造や工法の変更等

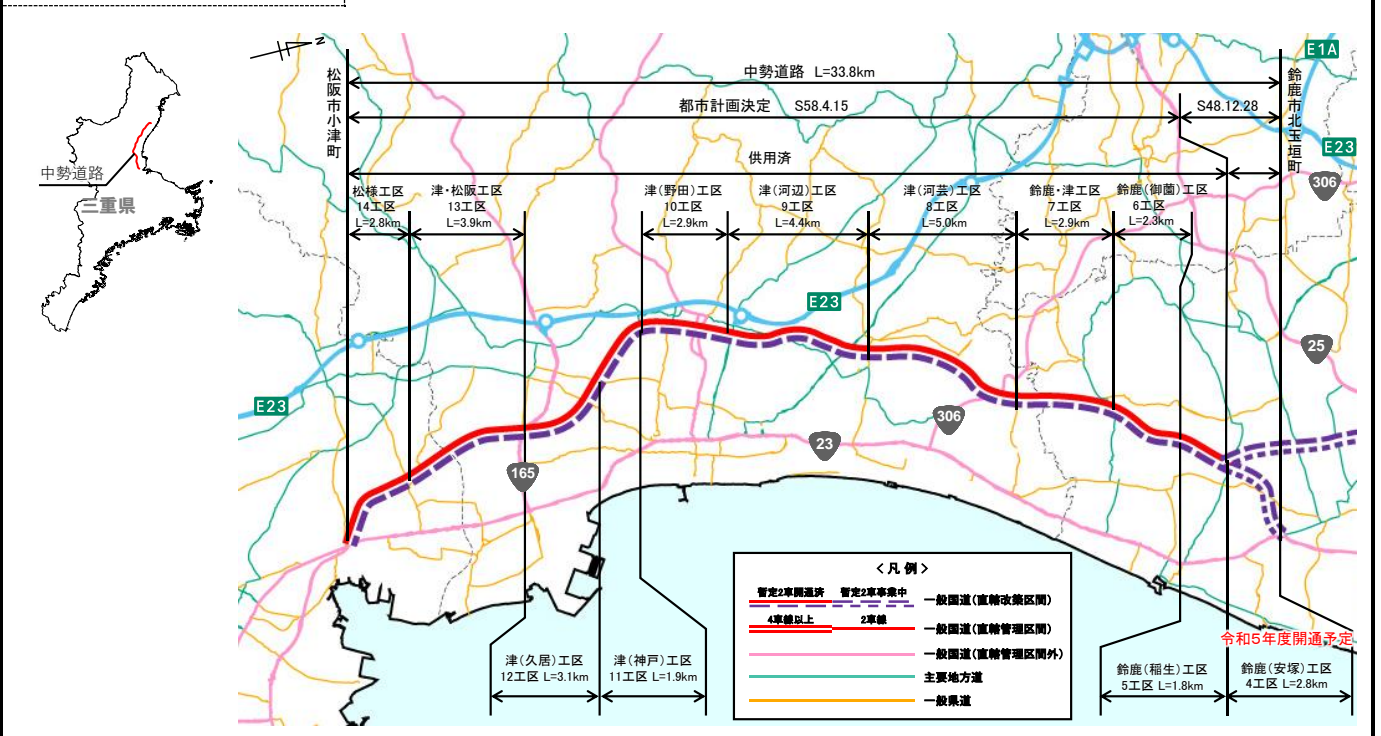
- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・技術進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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



(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 中勢道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比(B/C)=3.0(経済的純現在価値(B-C)=7,648億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.3%) 残事業：費用便益比(B/C)=14.2(経済的純現在価値(B-C)=3,389億円、経済的内部収益率(EIRR)=%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):4,535万人・時間/年 渋滞損失削減時間:551万人・時間/年(4,535万人・時間/年 ⇒ 3,984万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:国道23号 並行区間の渋滞損失時間(現況):515万人・時間/年(三重県鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町) 並行区間の渋滞損失削減率:約7割削減(三重県鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町)
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 国道23号(津市栗真中山町:H27センサス[24300230340]) 改善見込み(混雑時旅行速度:17.3km/h⇒20.8km/h)等
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	三重交通 計19系統
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	特定重要港湾(四日市港)へのアクセス性向上(松阪市~四日市港:約130分⇒約93分)
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

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	久居駅周辺地区都市再生整備事業、久居インター周辺開発区、中川駅周辺土地区画整理地区
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input 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)としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input 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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・鈴鹿サーキットへのアクセス性向上(四日市市～鈴鹿サーキット:約85⇒約48分、R4観光入込客数:約123万人)	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	三重県緊急輸送道路ネットワーク(R3.2.17):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	第一次緊急輸送道路である国道1号(小向~鈴鹿市采女町)、国道23号(南福崎~大里町)が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4.環境	地球環境の保全	<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: 83.9千t/年(2,219.4千t/年 ⇒ 2,135.5千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23号(三重県鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町) 排出削減量:約139.6t/年(約291.0t/年⇒約151.4t/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:332.7t/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23号(三重県鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町) 排出削減量:約8.0t/年(約16.5t/年⇒約8.5t/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:18.3t/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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道23号	中勢道路	L=33.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,800	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5年度			
単純合計	1,951億円	778億円		2,729億円
うち残事業分	91億円	502億円		593億円
基準年における 現在価値 (C)	3,605億円	312億円		3,918億円
うち残事業分	77億円	180億円		257億円

## 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5年度			
供用年	令和6年度、令和14年度			
単年便益 (初年便益)	384億円	47億円	7.2億円	439億円
基準年における 現在価値 (B)	10,063億円	1,287億円	216億円	11,566億円
うち残事業分	3,147億円	420億円	79億円	3,646億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.0
経済的純現在価値（事業全体）	7,648億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.3%
費用便益比（残事業）	14.2
経済的純現在価値（残事業）	3,389億円
経済的内部収益率（残事業）	—

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	47,800台/日	±10%	2.7～3.3
事業費	1,951億円	±10%	3.0～3.0
事業期間	48年	±20%	2.9～3.0

【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	47,800台/日	±10%	12.8～15.7
事業費	91億円	±10%	13.9～14.7
事業期間	8年	±20%	14.0～14.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道23号 中勢道路（事業全体）

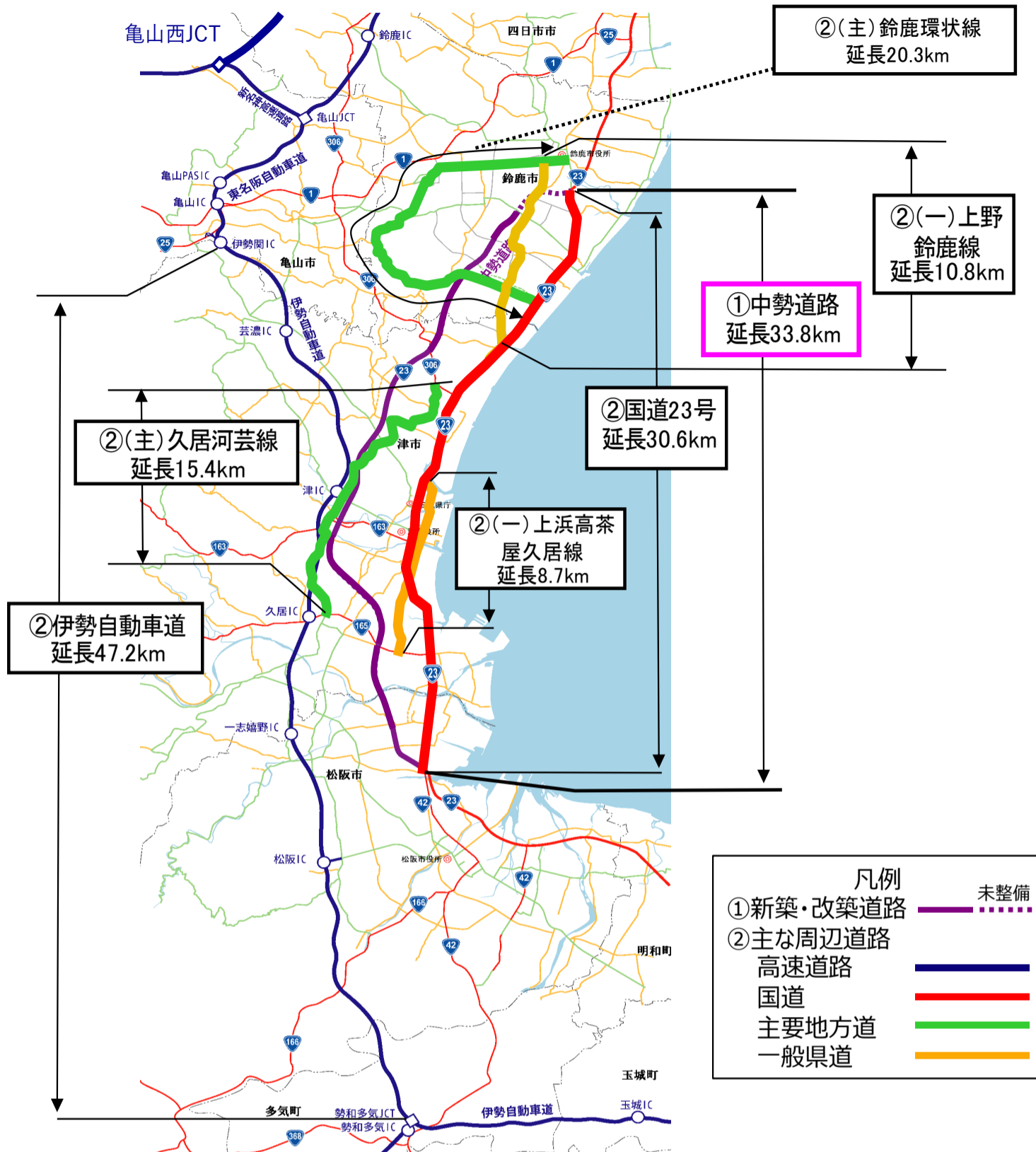
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道23号中勢道路 改築区間:33.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	47,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	49.1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	443.93	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(一)上野鈴鹿線: 10.8km	交通量	[台/日]	7,300	3,100
		走行時間	[分]	35.1	32.4
		走行時間費用	[億円/年]	49.49	19.04
	(一)上浜高茶屋久居線: 8.7km	交通量	[台/日]	11,800	5,700
		走行時間	[分]	29.9	27.6
		走行時間費用	[億円/年]	64.40	29.53
	(主)久居河芸線: 15.4km	交通量	[台/日]	10,000	6,200
		走行時間	[分]	43.7	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	83.21	43.56
	国道23号: 30.6km	交通量	[台/日]	45,700	33,500
		走行時間	[分]	58.9	51
		走行時間費用	[億円/年]	514.71	319.09
	(主)鈴鹿環状線: 20.3km	交通量	[台/日]	11,300	9,400
		走行時間	[分]	51.3	49.4
		走行時間費用	[億円/年]	107.17	85.04
伊勢自動車道: 47.2km	交通量	[台/日]	42,700	35,500	
	走行時間	[分]	32.9	32.4	
	走行時間費用	[億円/年]	279.85	229.53	
③その他道路合計: 1568.1km	走行時間費用	[億円/年]	7,327.15	6,716.93	

			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：1734.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,425.98	7,886.65	539.33

- ※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 中勢道路（残事業）

（推計時点 R22年）

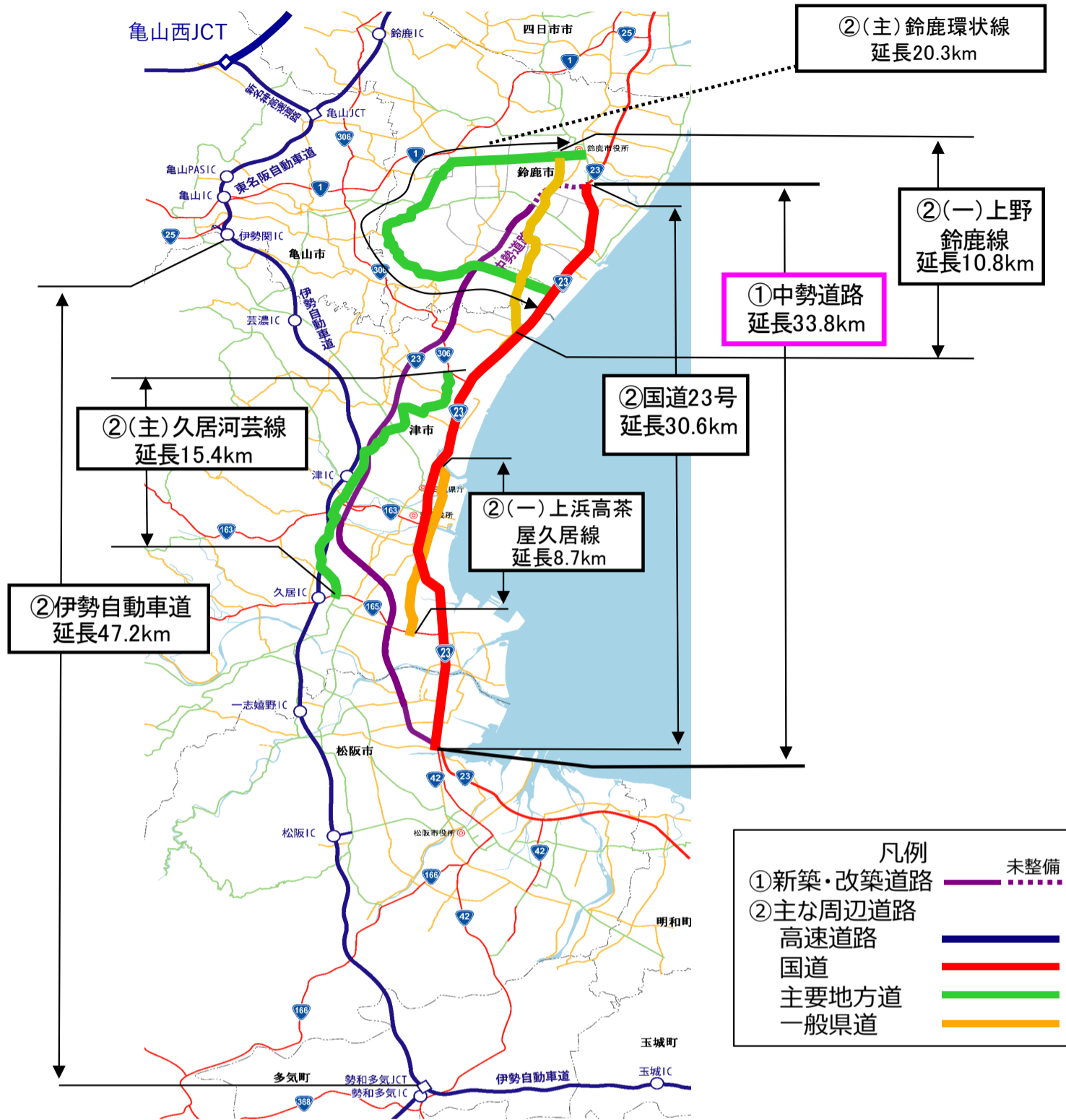
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道23号中勢道路 改築区間:33.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	20,800	47,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	51.6	33.8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	210.61	443.93	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(一)上野鈴鹿線: 10.8km	交通量	[台/日]	4,800	3,100
		走行時間	[分]	33.5	32.4
		走行時間費用	[億円/年]	30.99	19.04
	(一)上浜高茶屋久居線: 8.7km	交通量	[台/日]	9,000	5,700
		走行時間	[分]	28.8	27.6
		走行時間費用	[億円/年]	47.43	29.53
	(主)久居河芸線: 15.4km	交通量	[台/日]	8,500	6,200
		走行時間	[分]	40.5	37.4
		走行時間費用	[億円/年]	64.47	43.56
	国道23号: 30.6km	交通量	[台/日]	41,600	33,500
		走行時間	[分]	54.0	50.9
		走行時間費用	[億円/年]	422.14	319.09
	(主)鈴鹿環状線: 20.3km	交通量	[台/日]	10,400	9,400
		走行時間	[分]	49.4	49.4
		走行時間費用	[億円/年]	92.82	85.04
伊勢自動車道: 47.2km	交通量	[台/日]	40,600	35,500	
	走行時間	[分]	32.9	32.4	
	走行時間費用	[億円/年]	265.60	229.53	
③その他道路合計: 1568.1km	走行時間費用	[億円/年]	6,971.20	6,727.06	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1734.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,095.18	7,886.65	208.53

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



(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名:一般国道23号 中勢道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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5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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

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

事業名:一般国道23号 中勢道路

(4)

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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価 (億円)
0.54	33.8	18.26

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-40年目	S 59	4.6164	101.8	0.60	2.77				
-39年目	S 60	4.4388	102.6	1.00	4.40				
-38年目	S 61	4.2681	104.4	3.10	12.91				
-37年目	S 62	4.1039	104.1	23.90	95.87				
-36年目	S 63	3.9461	104.7	16.90	64.84				
-35年目	H 1	3.7943	107.5	18.50	66.51				
-34年目	H 2	3.6484	109.9	16.92	57.20				
-33年目	H 3	3.5081	112.5	12.90	40.95				
-32年目	H 4	3.3731	114.1	30.50	91.82				
-31年目	H 5	3.2434	114.4	44.82	129.36				
-30年目	H 6	3.1187	114.3	30.05	83.45				
-29年目	H 7	2.9987	113.7	30.91	82.99				
-28年目	H 8	2.8834	113.2	40.18	104.18				
-27年目	H 9	2.7725	114.2	31.00	76.61				
-26年目	H 10	2.6658	113.6	74.22	177.31				
-25年目	H 11	2.5633	112.0	54.09	126.01				
-24年目	H 12	2.4647	110.7	50.17	113.70				
-23年目	H 13	2.3699	109.4	44.20	97.47				
-22年目	H 14	2.2788	107.6	47.38	102.14				
-21年目	H 15	2.1911	106.1	48.73	102.45				
-20年目	H 16	2.1068	105.0	45.02	91.96				
-19年目	H 17	2.0258	103.7	43.07	85.65				
-18年目	H 18	1.9479	103.0	61.50	118.40				
-17年目	H 19	1.8730	102.1	84.06	156.98				
-16年目	H 20	1.8009	101.6	90.73	163.71				
-15年目	H 21	1.7317	100.3	92.02	161.74				
-14年目	H 22	1.6651	98.6	103.29	177.57				
-13年目	H 23	1.6010	97.2	71.15	119.31				
-12年目	H 24	1.5395	96.4	114.81	186.65				
-11年目	H 25	1.4802	96.4	72.54	113.40				
-10年目	H 26	1.4233	98.7	45.29	66.48				
-9年目	H 27	1.3686	100.2	37.53	52.18				
-8年目	H 28	1.3159	100.2	49.95	66.78				
-7年目	H 29	1.2653	100.5	67.79	86.89				
-6年目	H 30	1.2167	100.4	60.48	74.61				
-5年目	R 1	1.1699	101.2	48.18	56.70				
-4年目	R 2	1.1249	101.9	50.55	56.81				
-3年目	R 3	1.0816	101.8	35.06	37.92				
-2年目	R 4	1.0400	101.8	37.43	38.92				
基準年	R 5	1.0000	101.8	30.01	30.01				
暫定供用開始年次	R 6	0.9615	101.8	14.07	13.53	10.05	9.66		
1年目	R 7	0.9246	101.8	13.00	12.02	10.05	9.29		
2年目	R 8	0.8890	101.8	12.09	10.75	10.05	8.93		
3年目	R 9	0.8548	101.8	11.82	10.10	10.05	8.59		
4年目	R 10	0.8219	101.8	10.73	8.82	10.05	8.26		
5年目	R 11	0.7903	101.8	10.45	8.26	10.05	7.94		
6年目	R 12	0.7599	101.8	9.42	7.16	10.05	7.63		
7年目	R 13	0.7307	101.8	9.34	6.82	10.05	7.34		
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8			16.60	11.66		
9年目	R 15	0.6756	101.8			16.60	11.21		
10年目	R 16	0.6496	101.8			16.60	10.78		
11年目	R 17	0.6246	101.8			16.60	10.37		
12年目	R 18	0.6006	101.8			16.60	9.97		
13年目	R 19	0.5775	101.8			16.60	9.59		
14年目	R 20	0.5553	101.8			16.60	9.22		
15年目	R 21	0.5339	101.8			16.60	8.86		
16年目	R 22	0.5134	101.8			16.60	8.52		
17年目	R 23	0.4936	101.8			16.60	8.19		
18年目	R 24	0.4746	101.8			16.60	7.88		
19年目	R 25	0.4564	101.8			16.60	7.58		
20年目	R 26	0.4388	101.8			16.60	7.28		
21年目	R 27	0.4220	101.8			16.60	7.00		
22年目	R 28	0.4057	101.8			16.60	6.74		
23年目	R 29	0.3901	101.8			16.60	6.48		
24年目	R 30	0.3751	101.8			16.60	6.23		
25年目	R 31	0.3607	101.8			16.60	5.99		
26年目	R 32	0.3468	101.8			16.60	5.76		
27年目	R 33	0.3335	101.8			16.60	5.54		
28年目	R 34	0.3207	101.8			16.60	5.32		
29年目	R 35	0.3083	101.8			16.60	5.12		
30年目	R 36	0.2965	101.8			16.60	4.92		
31年目	R 37	0.2851	101.8			16.60	4.73		
32年目	R 38	0.2741	101.8			16.60	4.55		
33年目	R 39	0.2636	101.8			16.60	4.37		
34年目	R 40	0.2534	101.8			16.60	4.21		
35年目	R 41	0.2437	101.8			16.60	4.04		
36年目	R 42	0.2343	101.8			16.60	3.89		
37年目	R 43	0.2253	101.8			16.60	3.74		
38年目	R 44	0.2166	101.8			16.60	3.60		
39年目	R 45	0.2083	101.8			16.60	3.46		
40年目	R 46	0.2003	101.8			16.60	3.32		
41年目	R 47	0.1926	101.8			16.60	3.20		
42年目	R 48	0.1852	101.8			16.60	3.07		
43年目	R 49	0.1780	101.8			16.60	2.96		
44年目	R 50	0.1712	101.8			16.60	2.84		
45年目	R 51	0.1646	101.8			16.60	2.73		
46年目	R 52	0.1583	101.8			16.60	2.63		
47年目	R 53	0.1522	101.8			16.60	2.53		
48年目	R 54	0.1463	101.8			16.60	2.43		
49年目	R 55	0.1407	101.8	-339.92	-47.83	16.60	2.34		
合計				1611.55	3605.27	777.56	312.47		

単純事業費計		1951.47		777.56	
--------	--	---------	--	--------	--

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

## 費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 中勢道路  
(残事業)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.38	33.8	12.95

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)	
				単価	現在	単価	現在	単価	現在
基準年	R 5	1.0000	101.8						
暫定供用開始年次	R 6	0.9615	101.8	14.07	13.53	0.93	0.89		
1年目	R 7	0.9246	101.8	13.00	12.02	0.93	0.86		
2年目	R 8	0.8890	101.8	12.09	10.75	0.93	0.82		
3年目	R 9	0.8548	101.8	11.82	10.10	0.93	0.79		
4年目	R 10	0.8219	101.8	10.73	8.82	0.93	0.76		
5年目	R 11	0.7903	101.8	10.45	8.26	0.93	0.73		
6年目	R 12	0.7599	101.8	9.42	7.16	0.93	0.70		
7年目	R 13	0.7307	101.8	9.34	6.82	0.93	0.68		
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8			11.77	8.27		
9年目	R 15	0.6756	101.8			11.77	7.95		
10年目	R 16	0.6496	101.8			11.77	7.65		
11年目	R 17	0.6246	101.8			11.77	7.35		
12年目	R 18	0.6006	101.8			11.77	7.07		
13年目	R 19	0.5775	101.8			11.77	6.80		
14年目	R 20	0.5553	101.8			11.77	6.54		
15年目	R 21	0.5339	101.8			11.77	6.29		
16年目	R 22	0.5134	101.8			11.77	6.04		
17年目	R 23	0.4936	101.8			11.77	5.81		
18年目	R 24	0.4746	101.8			11.77	5.59		
19年目	R 25	0.4564	101.8			11.77	5.37		
20年目	R 26	0.4388	101.8			11.77	5.17		
21年目	R 27	0.4220	101.8			11.77	4.97		
22年目	R 28	0.4057	101.8			11.77	4.78		
23年目	R 29	0.3901	101.8			11.77	4.59		
24年目	R 30	0.3751	101.8			11.77	4.42		
25年目	R 31	0.3607	101.8			11.77	4.25		
26年目	R 32	0.3468	101.8			11.77	4.08		
27年目	R 33	0.3335	101.8			11.77	3.93		
28年目	R 34	0.3207	101.8			11.77	3.77		
29年目	R 35	0.3083	101.8			11.77	3.63		
30年目	R 36	0.2965	101.8			11.77	3.49		
31年目	R 37	0.2851	101.8			11.77	3.36		
32年目	R 38	0.2741	101.8			11.77	3.23		
33年目	R 39	0.2636	101.8			11.77	3.10		
34年目	R 40	0.2534	101.8			11.77	2.98		
35年目	R 41	0.2437	101.8			11.77	2.87		
36年目	R 42	0.2343	101.8			11.77	2.76		
37年目	R 43	0.2253	101.8			11.77	2.65		
38年目	R 44	0.2166	101.8			11.77	2.55		
39年目	R 45	0.2083	101.8			11.77	2.45		
40年目	R 46	0.2003	101.8			11.77	2.36		
41年目	R 47	0.1926	101.8			11.77	2.27		
42年目	R 48	0.1852	101.8			11.77	2.18		
43年目	R 49	0.1780	101.8			11.77	2.10		
44年目	R 50	0.1712	101.8			11.77	2.02		
45年目	R 51	0.1646	101.8			11.77	1.94		
46年目	R 52	0.1583	101.8			11.77	1.86		
47年目	R 53	0.1522	101.8			11.77	1.79		
48年目	R 54	0.1463	101.8			11.77	1.72		
49年目	R 55	0.1407	101.8			11.77	1.66		
合計				90.92	77.46	501.87	179.88		

単純事業費計				90.92		501.87			
--------	--	--	--	-------	--	--------	--	--	--

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、

必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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

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

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 中勢道路（事業全体）

年次	年度 (基準年)	総走行台次の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
		乗用車類	小型貨物車	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	R 6	0.99915	1.00815	0.98399	0.99807	0.9615	101.8	252.95	36.53	94.84	384.32	369.54	26.68	3.47	17.31	47.46	45.63	7.23	6.96	439.01	422.13
1年目	R 7	0.99915	1.00809	0.98373	0.99807	0.9246	101.8	252.73	36.83	93.32	382.88	354.00	26.66	3.49	17.04	47.19	43.63	7.22	6.67	437.29	404.30
2年目	R 8	0.99915	1.00802	0.98346	0.99807	0.8890	101.8	252.52	37.13	91.81	381.45	339.11	26.63	3.52	16.76	46.92	41.71	7.21	6.41	435.57	387.22
3年目	R 9	0.99915	1.00796	0.98319	0.99806	0.8548	101.8	252.30	37.42	90.29	380.01	324.84	26.61	3.55	16.48	46.64	39.87	7.19	6.15	433.85	370.86
4年目	R 10	0.99915	1.00790	0.98290	0.99806	0.8219	101.8	252.09	37.72	88.77	378.58	311.16	26.59	3.58	16.21	46.37	38.12	7.18	5.90	432.13	355.18
5年目	R 11	0.99915	1.00783	0.98260	0.99806	0.7903	101.8	251.87	38.02	87.25	377.14	298.06	26.56	3.61	15.93	46.10	36.43	7.16	5.66	430.41	340.16
6年目	R 12	0.99896	1.00674	0.99113	0.99897	0.7599	101.8	251.66	38.32	85.73	375.71	285.51	26.54	3.64	15.65	45.83	34.83	7.15	5.43	428.69	325.77
7年目	R 13	0.99896	1.00669	0.99105	0.99897	0.7307	101.8	251.40	38.58	84.97	374.95	273.97	26.51	3.66	15.51	45.69	33.38	7.14	5.22	427.78	312.57
供用開始年次	R 14	0.99896	1.00665	0.99097	0.99897	0.7026	101.8	372.54	56.94	117.40	546.88	384.23	43.43	5.49	22.39	71.30	50.10	12.15	8.54	630.34	442.87
9年目	R 15	0.99896	1.00660	0.99089	0.99897	0.6756	101.8	372.16	57.18	116.60	545.94	368.82	43.38	5.51	22.24	71.13	48.06	12.14	8.20	629.21	425.07
10年目	R 16	0.99896	1.00656	0.99080	0.99897	0.6496	101.8	371.77	57.42	115.81	545.00	354.02	43.34	5.54	22.09	70.97	46.10	12.13	7.88	628.09	407.99
11年目	R 17	0.99895	1.00652	0.99072	0.99896	0.6246	101.8	371.38	57.66	115.01	544.05	339.81	43.29	5.56	21.95	70.80	44.22	12.11	7.57	626.97	391.60
12年目	R 18	0.99895	1.00648	0.99063	0.99896	0.6006	101.8	370.99	57.90	114.22	543.11	326.18	43.24	5.58	21.80	70.63	42.42	12.10	7.27	625.84	375.86
13年目	R 19	0.99895	1.00643	0.99054	0.99896	0.5775	101.8	370.60	58.14	113.42	542.16	313.09	43.20	5.60	21.65	70.46	40.69	12.09	6.98	624.71	360.76
14年目	R 20	0.99895	1.00639	0.99045	0.99896	0.5553	101.8	370.21	58.38	112.63	541.22	300.52	43.15	5.63	21.51	70.29	39.03	12.08	6.71	623.58	346.25
15年目	R 21	0.99895	1.00635	0.99036	0.99896	0.5339	101.8	369.82	58.62	111.83	540.27	288.46	43.11	5.65	21.36	70.12	37.44	12.06	6.44	622.46	332.34
16年目	R 22	0.99253	0.99984	0.99257	0.99394	0.5134	101.8	369.44	58.86	111.04	539.33	276.88	43.06	5.67	21.22	69.95	35.91	12.05	6.19	621.33	318.98
17年目	R 23	0.99248	0.99984	0.99251	0.99391	0.4936	101.8	366.68	58.72	110.21	535.60	264.39	42.74	5.66	21.06	69.46	34.29	11.97	5.91	617.03	304.58
18年目	R 24	0.99242	0.99984	0.99246	0.99387	0.4746	101.8	363.92	58.58	109.38	531.88	252.45	42.42	5.64	20.90	68.97	32.73	11.89	5.64	612.73	290.83
19年目	R 25	0.99236	0.99984	0.99240	0.99383	0.4564	101.8	361.16	58.43	108.56	528.15	241.04	42.10	5.63	20.74	68.47	31.25	11.81	5.39	608.44	277.68
20年目	R 26	0.99230	0.99984	0.99234	0.99379	0.4388	101.8	358.40	58.29	107.73	524.43	230.14	41.78	5.62	20.58	67.98	29.83	11.73	5.15	604.14	265.12
21年目	R 27	0.99224	0.99984	0.99228	0.99375	0.4220	101.8	355.64	58.15	106.90	520.70	219.71	41.46	5.60	20.43	67.48	28.48	11.65	4.92	599.84	253.10
22年目	R 28	0.99218	0.99984	0.99222	0.99371	0.4057	101.8	352.88	58.01	106.08	516.97	209.75	41.13	5.59	20.27	66.99	27.18	11.57	4.69	595.53	241.62
23年目	R 29	0.99212	0.99984	0.99216	0.99367	0.3901	101.8	350.12	57.87	105.25	513.25	200.23	40.81	5.57	20.11	66.50	25.94	11.49	4.48	591.23	230.65
24年目	R 30	0.99206	0.99984	0.99210	0.99363	0.3751	101.8	347.36	57.73	104.42	509.52	191.13	40.49	5.56	19.95	66.00	24.76	11.41	4.28	586.93	220.17
25年目	R 31	0.99199	0.99984	0.99203	0.99359	0.3607	101.8	344.61	57.59	103.60	505.79	182.43	40.17	5.55	19.79	65.51	23.63	11.33	4.09	582.64	210.15
26年目	R 32	0.99193	0.99984	0.99197	0.99355	0.3468	101.8	341.85	57.45	102.77	502.07	174.13	39.85	5.53	19.64	65.02	22.55	11.25	3.90	578.33	200.58
27年目	R 33	0.99186	0.99984	0.99191	0.99351	0.3335	101.8	339.09	57.31	101.94	498.34	166.19	39.53	5.52	19.48	64.52	21.52	11.17	3.73	574.04	191.43
28年目	R 34	0.99180	0.99984	0.99184	0.99347	0.3207	101.8	336.33	57.17	101.12	494.61	158.60	39.20	5.50	19.32	64.03	20.53	11.09	3.56	569.73	182.69
29年目	R 35	0.99173	0.99984	0.99177	0.99342	0.3083	101.8	333.57	57.03	100.29	490.89	151.35	38.88	5.49	19.16	63.54	19.59	11.01	3.40	565.44	174.33
30年目	R 36	0.99166	0.99984	0.99170	0.99338	0.2965	101.8	330.81	56.89	99.47	487.16	144.42	38.56	5.48	19.01	63.04	18.69	10.93	3.24	561.14	166.35
31年目	R 37	0.99159	0.99984	0.99163	0.99334	0.2851	101.8	328.05	56.75	98.64	483.44	137.81	38.24	5.46	18.85	62.55	17.83	10.85	3.09	556.84	158.73
32年目	R 38	0.99152	0.99984	0.99156	0.99329	0.2741	101.8	325.29	56.61	97.81	479.71	131.49	37.92	5.45	18.69	62.06	17.01	10.77	2.95	552.54	151.45
33年目	R 39	0.99145	0.99984	0.99149	0.99325	0.2636	101.8	322.53	56.47	96.99	475.98	125.45	37.60	5.43	18.53	61.56	16.22	10.69	2.82	548.24	144.49
34年目	R 40	0.99137	0.99984	0.99142	0.99320	0.2534	101.8	319.78	56.33	96.16	472.26	119.68	37.27	5.42	18.37	61.07	15.48	10.61	2.69	543.94	137.84
35年目	R 41	0.99130	0.99984	0.99135	0.99315	0.2437	101.8	317.02	56.18	95.33	468.53	114.17	36.95	5.41	18.22	60.57	14.76	10.53	2.57	539.64	131.49
36年目	R 42	0.99122	0.99984	0.99127	0.99311	0.2343	101.8	314.26	56.04	94.51	464.81	108.90	36.63	5.39	18.06	60.08	14.08	10.45	2.45	535.34	125.43
37年目	R 43	0.99114	0.99984	0.99119	0.99306	0.2253	101.8	311.50	55.90	93.68	461.08	103.88	36.31	5.38	17.90	59.59	13.42	10.37	2.34	531.04	119.64
38年目	R 44	0.99106	0.99984	0.99111	0.99301	0.2166	101.8	308.74	55.76	92.85	457.36	99.07	35.99	5.36	17.74	59.09	12.80	10.29	2.23	526.74	114.10
39年目	R 45	0.99098	0.99984	0.99103	0.99296	0.2083	101.8	305.98	55.62	92.03	453.63	94.49	35.67	5.35	17.58	58.60	12.21	10.21	2.13	522.44	108.82
40年目	R 46	0.99090	0.99984	0.99095	0.99291	0.2003	101.8	303.22	55.48	91.20	449.91	90.11	35.35	5.34	17.43	58.11	11.64	10.13	2.03	518.14	103.77
41年目	R 47	0.99082	0.99984	0.99087	0.99286	0.1926	101.8	300.46	55.34	90.37	446.18	85.92	35.02	5.32	17.27	57.61	11.10	10.05	1.94	513.84	98.95
42年目	R 48	0.99073	0.99984	0.99079	0.99281	0.1852	101.8	297.71	55.20	89.55	442.45	81.93	34.70	5.31	17.11	57.12	10.58	9.97	1.85	509.55	94.35
43年目	R 49	0.99065	0.99984	0.99070	0.99276	0.1780	101.8	294.95	55.06	88.72	438.73	78.11	34.38	5.29	16.95	56.63	10.08	9.89	1.76	505.25	89.96
44年目	R 50	0.99056	0.99984	0.99061	0.99270	0.1712	101.8	292.19	54.92	87.89	435.00	74.47	34.06	5.28	16.79	56.13	9.61	9.81	1.68	500.95	85.76
45年目	R 51	0.99047	0.99984	0.99052	0.99265	0.1646	101.8	289.43	54.78	87.07	431.28	7									

## 便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道23号 中勢道路（残事業）

年次	年度 (基準年) R 5	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合 計(億円)		
		乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全 車			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	① 計	①×(A)	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	② 計	②×(A)	③	③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 6	0.99915	1.00815	0.98399	0.99807	0.9615	101.8	26.32	3.52	9.00	38.84	37.35	1.71	0.17	1.55	3.43	3.30	0.51	0.49	42.78	41.13
1年目	R 7	0.99915	1.00809	0.98373	0.99807	0.9246	101.8	26.30	3.55	8.86	38.71	35.79	1.71	0.17	1.53	3.41	3.15	0.50	0.47	42.62	39.40
2年目	R 8	0.99915	1.00802	0.98346	0.99807	0.8890	101.8	26.27	3.58	8.72	38.57	34.29	1.71	0.17	1.50	3.38	3.01	0.50	0.45	42.45	37.74
3年目	R 9	0.99915	1.00796	0.98319	0.99806	0.8548	101.8	26.25	3.61	8.57	38.43	32.85	1.70	0.17	1.48	3.36	2.87	0.50	0.43	42.29	36.15
4年目	R 10	0.99915	1.00790	0.98290	0.99806	0.8219	101.8	26.23	3.64	8.43	38.29	31.47	1.70	0.17	1.45	3.33	2.74	0.50	0.41	42.13	34.62
5年目	R 11	0.99915	1.00783	0.98260	0.99806	0.7903	101.8	26.21	3.67	8.28	38.15	30.15	1.70	0.18	1.43	3.31	2.61	0.50	0.40	41.96	33.16
6年目	R 12	0.99896	1.00674	0.99113	0.99897	0.7599	101.8	26.18	3.69	8.14	38.02	28.89	1.70	0.18	1.40	3.28	2.49	0.50	0.38	41.80	31.76
7年目	R 13	0.99896	1.00669	0.99105	0.99897	0.7307	101.8	26.16	3.72	8.07	37.94	27.72	1.70	0.18	1.39	3.27	2.39	0.50	0.36	41.71	30.48
供用開始年次	R 14	0.99896	1.00665	0.99097	0.99897	0.7026	101.8	147.54	21.85	41.18	210.57	147.94	18.63	1.99	8.39	29.01	20.38	5.52	3.88	245.10	172.20
9年目	R 15	0.99896	1.00660	0.99089	0.99897	0.6756	101.8	147.38	21.86	41.07	210.31	142.08	18.62	1.98	8.37	28.97	19.57	5.51	3.72	244.80	165.38
10年目	R 16	0.99896	1.00656	0.99080	0.99897	0.6496	101.8	147.23	21.87	40.97	210.06	136.45	18.60	1.98	8.35	28.93	18.79	5.50	3.58	244.50	158.82
11年目	R 17	0.99895	1.00652	0.99072	0.99896	0.6246	101.8	147.08	21.87	40.86	209.81	131.05	18.58	1.98	8.33	28.89	18.05	5.50	3.43	244.20	152.53
12年目	R 18	0.99895	1.00648	0.99063	0.99896	0.6006	101.8	146.92	21.88	40.75	209.55	125.85	18.56	1.98	8.31	28.85	17.33	5.49	3.30	243.90	146.48
13年目	R 19	0.99895	1.00643	0.99054	0.99896	0.5775	101.8	146.77	21.88	40.65	209.30	120.86	18.54	1.98	8.29	28.81	16.64	5.49	3.17	243.60	140.67
14年目	R 20	0.99895	1.00639	0.99045	0.99896	0.5553	101.8	146.61	21.89	40.54	209.04	116.07	18.52	1.98	8.27	28.77	15.98	5.48	3.04	243.30	135.09
15年目	R 21	0.99895	1.00635	0.99036	0.99896	0.5339	101.8	146.46	21.90	40.43	208.79	111.47	18.50	1.98	8.25	28.73	15.34	5.48	2.92	242.99	129.74
16年目	R 22	0.99253	0.99984	0.99257	0.99394	0.5134	101.8	146.31	21.90	40.33	208.53	107.05	18.48	1.98	8.23	28.69	14.73	5.47	2.81	242.69	124.59
17年目	R 23	0.99248	0.99984	0.99251	0.99391	0.4936	101.8	145.21	21.77	40.02	207.00	102.18	18.34	1.97	8.17	28.48	14.06	5.43	2.68	240.91	118.92
18年目	R 24	0.99242	0.99984	0.99246	0.99387	0.4746	101.8	144.12	21.63	39.72	205.48	97.53	18.20	1.95	8.11	28.27	13.42	5.39	2.56	239.13	113.50
19年目	R 25	0.99236	0.99984	0.99240	0.99383	0.4564	101.8	143.03	21.50	39.42	203.95	93.08	18.07	1.94	8.05	28.05	12.80	5.35	2.44	237.35	108.32
20年目	R 26	0.99230	0.99984	0.99234	0.99379	0.4388	101.8	141.94	21.36	39.12	202.42	88.83	17.93	1.93	7.99	27.84	12.22	5.31	2.33	235.57	103.38
21年目	R 27	0.99224	0.99984	0.99228	0.99375	0.4220	101.8	140.84	21.23	38.82	200.89	84.77	17.79	1.91	7.93	27.63	11.66	5.27	2.22	233.79	98.65
22年目	R 28	0.99218	0.99984	0.99222	0.99371	0.4057	101.8	139.75	21.09	38.52	199.36	80.89	17.65	1.90	7.86	27.42	11.12	5.23	2.12	232.01	94.13
23年目	R 29	0.99212	0.99984	0.99216	0.99367	0.3901	101.8	138.66	20.96	38.22	197.83	77.18	17.51	1.89	7.80	27.20	10.61	5.19	2.02	230.23	89.82
24年目	R 30	0.99206	0.99984	0.99210	0.99363	0.3751	101.8	137.56	20.82	37.92	196.31	73.64	17.38	1.87	7.74	26.99	10.12	5.15	1.93	228.44	85.69
25年目	R 31	0.99199	0.99984	0.99203	0.99359	0.3607	101.8	136.47	20.69	37.62	194.78	70.25	17.24	1.86	7.68	26.78	9.66	5.11	1.84	226.66	81.75
26年目	R 32	0.99193	0.99984	0.99197	0.99355	0.3468	101.8	135.38	20.55	37.32	193.25	67.02	17.10	1.85	7.62	26.56	9.21	5.07	1.76	224.88	77.99
27年目	R 33	0.99186	0.99984	0.99191	0.99351	0.3335	101.8	134.29	20.42	37.02	191.72	63.93	16.96	1.83	7.56	26.35	8.79	5.03	1.68	223.10	74.40
28年目	R 34	0.99180	0.99984	0.99184	0.99347	0.3207	101.8	133.19	20.28	36.71	190.19	60.99	16.82	1.82	7.50	26.14	8.38	4.99	1.60	221.32	70.97
29年目	R 35	0.99173	0.99984	0.99177	0.99342	0.3083	101.8	132.10	20.15	36.41	188.66	58.17	16.69	1.81	7.43	25.93	7.99	4.95	1.53	219.54	67.69
30年目	R 36	0.99166	0.99984	0.99170	0.99338	0.2965	101.8	131.01	20.01	36.11	187.14	55.48	16.55	1.79	7.37	25.71	7.62	4.91	1.45	217.76	64.56
31年目	R 37	0.99159	0.99984	0.99163	0.99334	0.2851	101.8	129.92	19.88	35.81	185.61	52.91	16.41	1.78	7.31	25.50	7.27	4.87	1.39	215.98	61.57
32年目	R 38	0.99152	0.99984	0.99156	0.99329	0.2741	101.8	128.82	19.75	35.51	184.08	50.46	16.27	1.77	7.25	25.29	6.93	4.83	1.32	214.19	58.71
33年目	R 39	0.99145	0.99984	0.99149	0.99325	0.2636	101.8	127.73	19.61	35.21	182.55	48.11	16.13	1.75	7.19	25.07	6.61	4.79	1.26	212.41	55.98
34年目	R 40	0.99137	0.99984	0.99142	0.99320	0.2534	101.8	126.64	19.48	34.91	181.02	45.87	16.00	1.74	7.13	24.86	6.30	4.75	1.20	210.63	53.38
35年目	R 41	0.99130	0.99984	0.99135	0.99315	0.2437	101.8	125.55	19.34	34.61	179.50	43.74	15.86	1.73	7.07	24.65	6.01	4.71	1.15	208.85	50.89
36年目	R 42	0.99122	0.99984	0.99127	0.99311	0.2343	101.8	124.45	19.21	34.31	177.97	41.70	15.72	1.71	7.00	24.44	5.73	4.67	1.09	207.07	48.52
37年目	R 43	0.99114	0.99984	0.99119	0.99306	0.2253	101.8	123.36	19.07	34.01	176.44	39.75	15.58	1.70	6.94	24.22	5.46	4.63	1.04	205.29	46.25
38年目	R 44	0.99106	0.99984	0.99111	0.99301	0.2166	101.8	122.27	18.94	33.71	174.91	37.89	15.44	1.68	6.88	24.01	5.20	4.59	0.99	203.51	44.08
39年目	R 45	0.99098	0.99984	0.99103	0.99296	0.2083	101.8	121.18	18.80	33.41	173.38	36.11	15.31	1.67	6.82	23.80	4.96	4.55	0.95	201.73	42.02
40年目	R 46	0.99090	0.99984	0.99095	0.99291	0.2003	101.8	120.08	18.67	33.10	171.86	34.42	15.17	1.66	6.76	23.58	4.72	4.51	0.90	199.95	40.04
41年目	R 47	0.99082	0.99984	0.99087	0.99286	0.1926	101.8	118.99	18.53	32.80	170.33	32.80	15.03	1.64	6.70	23.37	4.50	4.47	0.86	198.16	38.16
42年目	R 48	0.99073	0.99984	0.99079	0.99281	0.1852	101.8	117.90	18.40	32.50	168.80	31.26	14.89	1.63	6.64	23.16	4.29	4.43	0.82	196.38	36.36
43年目	R 49	0.99065	0.99984	0.99070	0.99276	0.1780	101.8	116.81	18.26	32.20	167.27	29.78	14.75	1.62	6.57	22.95	4.09	4.39	0.78	194.60	34.65
44年目	R 50	0.99056	0.99984	0.99061	0.99270	0.1712	101.8	115.71	18.13	31.90	165.74	28.37	14.62	1.60	6.51	22.73	3.89	4.35	0.74	192.82	33.01
45年目	R 51	0.99047	0.99984	0.99052	0.99265	0.1646	101.8	114.62	17.99	31.60	164.21	27.03	14.48	1.59	6.45	22.52	3.71	4.31	0.71	191.04	31.45
46年目	R 52	0.99038	0.99984	0.99043	0.99260	0.1583	101.8	113.53	17.86	31.30	162.69	25.75	14.34	1.58	6.39	22.31	3.53	4.27	0.68	189.26	29.96
47年目	R 53	0.99028	0.99984	0.99034	0.99254	0.1522	101.8	112.44	17.72	31.00	161.16	24.53	14.20	1.56	6.33	22.09	3.36	4.23	0.64	187.48	28.53
48年目	R 54	0.99019	0.99984	0.99025	0.99248	0.1463	101.8	111.34	17.59	30.70	159.63	23.36	14.06	1.55	6.27	21.88	3.20	4.18	0.61	185.70	27.18
49年目	R 55	0.99009	0.99984	0.99015	0.99243	0.1407	101.8	110.25	17.45	30.40	158.10	22.25	13.93	1.54	6.21	21.67	3.05	4.14	0.58	183.92	25.88
合 計								5,747.34	873.02	1,596.78	8,217.15	3,147.37	713.04	77.05	323.78	1,113.87	419.83	211.43	79.12	9,542.45	3,646.33



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

## ■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考		
①工事費					128,976			
改良費					60,799			
土工					m3	10,646,919	11,020	
軟弱地盤改良工					m3	917,449	9,020	
法面工					m <sup>2</sup>	454,762	1,434	切土法面、盛土法面
擁壁工					式	1	18,384	補強土壁、重力式擁壁等
管渠工					m	14,073	648	
函渠工					m	1,545	6,117	
排水工					m	229,289	5,435	
中央分離帯工					m	26,445	340	
雑工					式	1	8,401	
橋梁費						53,297		
100m以上					m	4,789	39,429	
100m未満					m	1,470	13,868	
トンネル費								
NATM					m			
シールド					m			
IC・JCT費								
IC					箇所			
JCT					箇所			
舗装費						10,768		
車道舗装					m <sup>2</sup>	890,000	10,041	
歩道舗装					m <sup>2</sup>	197,000	727	
付帯施設費						4,111		
交通管理施設工					式	1	2,635	標識工、防護柵工、道路照明等
遮音壁					m	5,500	1,476	
②用地及補償費						42,723		
用地費					m <sup>2</sup>		33,992	
宅地					m <sup>2</sup>	183,494	6,430	
田畑					m <sup>2</sup>	1,023,700	19,206	
山林・原野					m <sup>2</sup>	627,561	6,075	
その他					m <sup>2</sup>	79,571	2,281	
補償費					式	1	8,731	
③間接経費					式	1	33,301	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費							205,000	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	33.8	8,976	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	87,588	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			96,564	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				9,129	
	改良費				4,045	
		土工	m <sup>3</sup>	298,018	1,896	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	23,602	312	
		法面工	m <sup>2</sup>	18,728	79	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,054	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	763	47	
		函渠工	m	27	144	
		排水工	m	10,535	335	
		中央分離帯工	m	2,930	50	
		雑工	式	1	127	
	橋梁費				3,955	
		100m以上	m	568	2,858	
		100m未満	m	191	1,097	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				814	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	48,473	751	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	11,228	63	
	付帯施設費				315	
		交通管理施設工	式	1	155	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	385	161	
②	用地及補償費				5	
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	5	
③	間接経費		式	1	867	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				10,001	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道23号	中勢道路	4	33.8km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	33.8	7,596	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	47,610	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			55,206	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上