

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

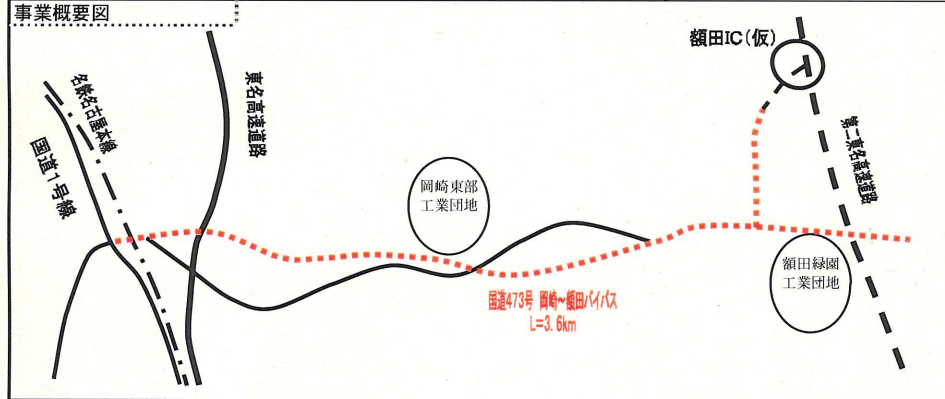
事業の概要

事業名	一般国道473号岡崎～額田バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県岡崎市本宿町 至：愛知県岡崎市榎山町	延長	3.6 km		

事業概要
一般国道473号は、蒲郡市から岡崎を通過し静岡県牧之原市を結ぶ路線であります。この路線の内、岡崎市に平成26年度に第二東名高速道路の額田IC（仮称）が新設される予定であるため、国道1号と第二東名高速道路の額田IC（仮称）間にバイパスを新設し円滑なインターアクセスを図ります。

事業の目的、必要性
当路線は岡崎市に第二東名高速道路の額田IC（仮称）が新設されることに伴う交通量の増加及び工業団地の企業誘致による交通量の増加が予想される。このため、国道1号と第二東名高速道路の額田IC（仮称）間にバイパスを新設しインターアクセスの増加交通及び工業団地への増加交通に対応するとともに、インター等への通過交通と地域内交通を分離することで、住環境の保全及び児童等住民の安全性の確保を図るものである。

全体事業費	19.1億円	計画交通量	19,500台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
関係市町村等で組織された「国道473号整備促進協議会」より愛知県に対し、毎年整備の要望が出されている。

事業採択の前提条件
費用便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.5	総費用：140億円 （事業費：137億円 維持管理費：3億円）	総便益：496億円 （走行時間短縮便益：452億円 走行費用減少便益：42億円 交通事故減少便益：2億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.2 (交通量 - 10%)	B/C=3.9 (交通量 + 10%)		
		事業費変動	B/C=3.5 (事業費 + 10%)	B/C=3.9 (事業費 - 10%)		
	事業期間変動	B/C=3.5 (事業期間 + 2年)	B/C=3.6 (事業期間 - 2年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	混雑度の大きな区間の減少が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 渋滞損失時間（現況）：7.87万人・時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 0.24万人・時間/年/km 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】平日混雑度1.13(H17センサス) ※データは県内平均・全国平均と比較すること		
		事故対策	-	【死傷事故率】 (死傷事故率比(県内平均比)) (事故率曲線における位置) 【その他の特徴】 ※データは県内平均・全国平均と比較すること		
		歩行空間	○	バイパス整備により現道の通過交通が分離され、通学路の安全性が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	通過交通と地域内交通の分散が図られ、住民生活の質的向上に寄与する。		
		地域経済	◎	第二東名高速道路額田IC（仮称）へ接続し、国道1号や重要港湾「三河港」へのアクセス強化を図るとともに、本地域に立地する岡崎東部工業団地等の沿線工業団地から第二東名を介して特定重要港湾「名古屋港」等へのアクセス向上により、地域経済活性化が期待される。		
災害		○	第二次緊急輸送道路としての信頼性・機能性向上			
環境		○	CO2・NO2・SPM排出量の削減			
	地域社会	○	平成17年1月1日に合併した岡崎市（旧岡崎市・額田町）において、合併支援道路に位置づけられている。			
事業実施環境	○	地元自治体との調整状況も良好であり、特に問題なし。				

採択の理由

費用便益比が3.5と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、事業実施により第二東名高速道路額田IC（仮称）への円滑なアクセスを確保されることが可能になり、事業効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※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。