

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

事業名	近畿自動車道紀勢線（御坊～南紀田辺）
事業主体	国土交通省及び西日本高速道路株式会社

●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	費用便益比（B/C）=1.3 （経済的純現在価値（B-C）=769億円、経済的内部収益率（EIRR）=5.8%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	物流効率化の支援	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	推計年度（H42）削減量 3（百万人・時間/年） 削減率 0.06% 定量的評価指標の算出方法（案）準用
		<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	田辺市⇔大阪駅 195分⇒180分
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	御坊市⇔南紀白浜空港 60分⇒46分
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	田辺市⇔日高港 41分⇒31分
	■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	南高梅（みなべ町、田辺市）東京、大阪など大都市に出荷、みかん（田辺市）主として関西地方に出荷	
	<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)としての位置づけ有り	
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	和歌山市⇄田辺市
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	御坊市⇄田辺市
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	印南町⇄田辺市 30分⇒20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 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	白浜温泉・椿温泉 (H19年間観光客入り込み数334万人) 熊野本宮温泉郷 (H19年間観光客入り込み数134万人)
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	

2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	田辺市⇒日赤和歌山医療センター（100分→79分）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	和歌山県の災害防災計画に緊急輸送道路として位置づけ
		<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	国道42号線（阪和道以外に代替ルート無し）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	みなべ町山内～東岩代（L=3.1km 連続雨量250mm）
		<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：4.1万t/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量：210t/年、排出削減率：0.07%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：12t/年、排出削減率：0.07%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	印南町津井（71dB）
		<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
近畿自動車道 紀勢線	御坊～南紀田辺	L=27km	高速自動車国道	4車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,900～13,100	4	国土交通省及び 西日本高速道路 (株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成21年度		
単純合計	1,826億円	474億円	2,300億円
うち残事業分	408億円	84億円	492億円
基準年における 現在価値 (C)	2,036億円	230億円	2,266億円
うち残事業分	384億円	33億円	417億円

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	平成21年度			
供用年	平成19年度			
単年便益 (初年便益)	97億円	15億円	7億円	119億円
基準年における 現在価値 (B)	2,485億円	380億円	171億円	3,035億円
うち残事業分	440億円	3億円	4億円	447億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	769億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8%
費用便益比（残事業）	1.1
経済的純現在価値（残事業）	30億円
経済的内部収益率（残事業）	4.5%

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（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,900~13,100	±10%	1.0~1.2
事業費	417億円	±10%	1.0~1.2
事業期間	3年	±1年	1.0~1.1

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：近畿自動車道 紀勢線（御坊～南紀田辺）

（推計時点 H42 年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	12,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	46	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号:47.3km	交通量	[台/日]	15,300	10,900
		走行時間	[分]	94	89
		走行時間費用	[億円/年]	279	194
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	578,677	578,605	

			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：127,206km	走行時間短縮便益	[億円/年]	578,956	578,846	110

- ※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（残事業）

様式－3①

事業名：近畿自動車道 紀勢線（御坊～南紀田辺）

（推計時点 H42 年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,900	12,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	23	19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	53	46	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号:47.3km	交通量	[台/日]	11,500	10,900
		走行時間	[分]	89	89
		走行時間費用	[億円/年]	198	194
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	578,618	578,605	

			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：127,206km	走行時間短縮便益	[億円/年]	578,868	578,846	23

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道 紀勢線(御坊～南紀田辺)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成21年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	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"/> (H17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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他	センサスデータを使用し、高規格道路の速度は 道路種別・車線当たり交通量から設定。また一 般道の速度は、沿道条件・交差点密度等の道 路条件を考慮し設定。	<input checked="" 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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 (157) % 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 当該区間は、休日交通量が平日交通量と大きく異なるため、平日と休日の交通量比を休日係数として設定			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 () 日 採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する <input type="checkbox"/> とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 () 日 採用した冬期日数の考え方を記載		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:近畿自動車道 紀勢線 (御坊～南紀田辺)					維持管理費の単純単価の算出		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					-	27	-
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-18年目	H 6	1.8009	112.8	2	3		
-17年目	H 7	1.7317	112.1	7	11		
-16年目	H 8	1.6651	111.6	12	18		
-15年目	H 9	1.6010	112.6	26	37		
-14年目	H 10	1.5395	112.1	77	106		
-13年目	H 11	1.4802	110.5	151	203		
-12年目	H 12	1.4233	108.7	141	184		
-11年目	H 13	1.3686	107.3	129	164		
-5年目	H 14	1.3159	105.3	169	211		
-4年目	H 15	1.2653	104.0	209	254		
-3年目	H 16	1.2167	102.9	22	26		
-2年目	H 17	1.1699	101.6	43	50		
-1年目	H 18	1.1249	100.9	77	86		
暫定供用開始年次	H 19	1.0816	100.0	47	50	9	10
1年目	H 20	1.0400	100.0	0.3	0.3	9	10
2年目	H 21	1.0000	100.0	7	7	9	9
3年目	H 22	0.9615	100.0	279	268	9	9
4年目	H 23	0.9246	100.0	429	396	9	9
完成供用開始年次	H 24	0.8890	100.0			9	8
6年目	H 25	0.8548	100.0			9	8
7年目	H 26	0.8219	100.0			9	8
8年目	H 27	0.7903	100.0			9	8
9年目	H 28	0.7599	100.0			10	7
10年目	H 29	0.7307	100.0			10	7
11年目	H 30	0.7026	100.0			10	7
12年目	H 31	0.6756	100.0			10	6
13年目	H 32	0.6496	100.0			10	6
14年目	H 33	0.6246	100.0			10	6
15年目	H 34	0.6006	100.0			10	6
16年目	H 35	0.5775	100.0			10	6
17年目	H 36	0.5553	100.0			10	5
18年目	H 37	0.5339	100.0			10	5
19年目	H 38	0.5134	100.0			10	5
20年目	H 39	0.4936	100.0			10	5
21年目	H 40	0.4746	100.0			10	5
22年目	H 41	0.4564	100.0			10	4
23年目	H 42	0.4388	100.0			10	4
24年目	H 43	0.4220	100.0			10	4
25年目	H 44	0.4057	100.0			10	4
26年目	H 45	0.3901	100.0			10	4
27年目	H 46	0.3751	100.0			10	4
28年目	H 47	0.3607	100.0			10	3
29年目	H 48	0.3468	100.0			10	3
30年目	H 49	0.3335	100.0			10	3
31年目	H 50	0.3207	100.0			10	3
32年目	H 51	0.3083	100.0			10	3
33年目	H 52	0.2965	100.0			10	3
34年目	H 53	0.2851	100.0			9	3
35年目	H 54	0.2741	100.0			9	3
36年目	H 55	0.2636	100.0			9	2
37年目	H 56	0.2534	100.0			9	2
38年目	H 57	0.2437	100.0			9	2
39年目	H 58	0.2343	100.0			9	2
40年目	H 59	0.2253	100.0			9	2
41年目	H 60	0.2166	100.0			9	2
42年目	H 61	0.2083	100.0			9	2
43年目	H 62	0.2003	100.0			9	2
44年目	H 63	0.1926	100.0			9	2
45年目	H 64	0.1852	100.0			9	2
46年目	H 65	0.1780	100.0			9	2
47年目	H 66	0.1712	100.0			9	2
48年目	H 67	0.1646	100.0			9	1
49年目	H 68	0.1583	100.0	-245	-39	9	1
合計				1581	2036	474	230
単純事業費計				1826		474	

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(残事業)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名:近畿自動車道 紀勢線 (御坊～南紀田辺)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				-	27	-	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-3年目	H 21	1.0000	100.0	4	4		
-2年目	H 22	0.9615	100.0	159	153		
-1年目	H 23	0.9246	100.0	245	226		
完成供用開始年次	H 24	0.8890	100.0			2	1
1年目	H 25	0.8548	100.0			2	1
2年目	H 26	0.8219	100.0			2	1
3年目	H 27	0.7903	100.0			2	1
4年目	H 28	0.7599	100.0			2	1
5年目	H 29	0.7307	100.0			2	1
6年目	H 30	0.7026	100.0			2	1
7年目	H 31	0.6756	100.0			2	1
8年目	H 32	0.6496	100.0			2	1
9年目	H 33	0.6246	100.0			2	1
10年目	H 34	0.6006	100.0			2	1
11年目	H 35	0.5775	100.0			2	1
12年目	H 36	0.5553	100.0			2	1
13年目	H 37	0.5339	100.0			2	1
14年目	H 38	0.5134	100.0			2	1
15年目	H 39	0.4936	100.0			2	1
16年目	H 40	0.4746	100.0			2	1
17年目	H 41	0.4564	100.0			2	1
18年目	H 42	0.4388	100.0			2	1
19年目	H 43	0.4220	100.0			2	1
20年目	H 44	0.4057	100.0			2	1
21年目	H 45	0.3901	100.0			2	1
22年目	H 46	0.3751	100.0			2	1
23年目	H 47	0.3607	100.0			2	1
24年目	H 48	0.3468	100.0			2	1
25年目	H 49	0.3335	100.0			2	1
26年目	H 50	0.3207	100.0			2	1
27年目	H 51	0.3083	100.0			2	1
28年目	H 52	0.2965	100.0			2	0.5
29年目	H 53	0.2851	100.0			2	0.5
30年目	H 54	0.2741	100.0			2	0.5
31年目	H 55	0.2636	100.0			2	0.4
32年目	H 56	0.2534	100.0			2	0.4
33年目	H 57	0.2437	100.0			2	0.4
34年目	H 58	0.2343	100.0			2	0.4
35年目	H 59	0.2253	100.0			2	0.4
36年目	H 60	0.2166	100.0			2	0.4
37年目	H 61	0.2083	100.0			2	0.3
38年目	H 62	0.2003	100.0			2	0.3
39年目	H 63	0.1926	100.0			2	0.3
40年目	H 64	0.1852	100.0			2	0.3
41年目	H 65	0.1780	100.0			2	0.3
42年目	H 66	0.1712	100.0			2	0.3
43年目	H 67	0.1646	100.0			2	0.3
44年目	H 68	0.1583	100.0			2	0.3
45年目	H 69	0.1522	100.0			2	0.3
46年目	H 70	0.1463	100.0			2	0.2
47年目	H 71	0.1407	100.0			2	0.2
48年目	H 72	0.1353	100.0			2	0.2
49年目	H 73	0.1301	100.0			2	0.2
合計				408	384	84	33
単純事業費計				408		84	

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(事業全体)

箇所名:近畿自動車道 紀勢線 (御坊~南紀田辺)

年次	年度 (基準年) H21	総走行台車の年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)			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	貨物車類	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	H 19	0.99921	0.99747	0.99865	1.0816	100.0	50	17	30	97	105	6	2	6	15	16	7	7	119	129
1年目	H 20	0.99921	0.99746	0.99865	1.0400	100.0	51	17	31	98	102	6	2	6	15	16	7	7	120	124
2年目	H 21	0.99921	0.99746	0.99864	1.0000	100.0	51	17	31	98	98	6	2	6	15	15	7	7	120	120
3年目	H 22	0.99921	0.99745	0.99864	0.9615	100.0	51	17	31	99	95	7	2	6	15	15	7	7	121	116
4年目	H 23	0.99921	0.99744	0.99864	0.9246	100.0	51	17	31	100	92	7	2	6	15	14	7	6	122	112
完成供用開始年次	H 24	0.99921	0.99744	0.99864	0.8890	100.0	52	17	31	100	89	7	2	6	15	14	7	6	122	109
6年目	H 25	0.99920	0.99743	0.99864	0.8548	100.0	52	17	32	101	86	7	2	6	15	13	7	6	123	105
7年目	H 26	0.99920	0.99742	0.99863	0.8219	100.0	52	17	32	101	83	7	2	6	15	13	7	6	124	102
8年目	H 27	0.99920	0.99742	0.99863	0.7903	100.0	53	17	32	102	80	7	2	6	16	12	7	6	124	98
9年目	H 28	0.99920	0.99741	0.99863	0.7599	100.0	53	17	32	102	78	7	2	7	16	12	7	5	125	95
10年目	H 29	0.99920	0.99740	0.99863	0.7307	100.0	53	18	32	103	75	7	2	7	16	11	7	5	126	92
11年目	H 30	0.99920	0.99740	0.99863	0.7026	100.0	53	18	32	104	73	7	2	7	16	11	7	5	126	89
12年目	H 31	0.99920	0.99739	0.99862	0.6756	100.0	54	18	33	104	70	7	2	7	16	11	7	5	127	86
13年目	H 32	0.99920	0.99738	0.99862	0.6496	100.0	54	18	33	105	68	7	2	7	16	10	7	5	128	83
14年目	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	0.6246	100.0	54	18	33	105	66	7	2	7	16	10	7	5	129	80
15年目	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.6006	100.0	55	18	33	106	64	7	2	7	16	10	7	4	129	78
16年目	H 35	0.99864	0.99842	0.99857	0.5775	100.0	55	18	33	106	61	7	2	7	16	9	7	4	130	75
17年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.5553	100.0	55	18	33	107	59	7	2	7	16	9	7	4	131	73
18年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.5339	100.0	56	18	34	107	57	7	2	7	16	9	7	4	131	70
19年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.5134	100.0	56	18	34	108	55	7	2	7	16	8	7	4	132	68
20年目	H 39	0.99863	0.99841	0.99856	0.4936	100.0	56	18	34	109	54	7	2	7	17	8	7	4	133	65
21年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99856	0.4746	100.0	56	19	34	109	52	7	3	7	17	8	8	4	133	63
22年目	H 41	0.99863	0.99840	0.99855	0.4564	100.0	57	19	34	110	50	7	3	7	17	8	8	3	134	61
23年目	H 42	0.99862	0.99840	0.99855	0.4388	100.0	57	19	35	110	48	7	3	7	17	7	8	3	135	59
24年目	H 43	0.98959	0.99890	0.99254	0.4220	100.0	56	19	35	110	46	7	3	7	17	7	8	3	134	57
25年目	H 44	0.98948	0.99890	0.99249	0.4057	100.0	56	19	34	109	44	7	3	7	17	7	8	3	133	54
26年目	H 45	0.98937	0.99890	0.99243	0.3901	100.0	55	19	34	108	42	7	3	7	17	6	7	3	132	52
27年目	H 46	0.98926	0.99890	0.99237	0.3751	100.0	55	19	34	108	40	7	3	7	16	6	7	3	132	49
28年目	H 47	0.98914	0.99890	0.99232	0.3607	100.0	54	19	34	107	39	7	3	7	16	6	7	3	131	47
29年目	H 48	0.98902	0.99890	0.99226	0.3468	100.0	53	19	34	106	37	7	3	7	16	6	7	3	130	45
30年目	H 49	0.98890	0.99890	0.99220	0.3335	100.0	53	19	34	106	35	7	3	7	16	5	7	2	129	43
31年目	H 50	0.98877	0.99889	0.99213	0.3207	100.0	52	19	34	105	34	7	3	7	16	5	7	2	128	41
32年目	H 51	0.98865	0.99889	0.99207	0.3083	100.0	52	19	34	104	32	7	3	7	16	5	7	2	128	39
33年目	H 52	0.98851	0.99889	0.99201	0.2965	100.0	51	19	34	104	31	7	3	7	16	5	7	2	127	38
34年目	H 53	0.98838	0.99889	0.99194	0.2851	100.0	50	19	34	103	29	6	3	7	16	5	7	2	126	36
35年目	H 54	0.98824	0.99889	0.99188	0.2741	100.0	50	19	34	102	28	6	2	7	16	4	7	2	125	34
36年目	H 55	0.98810	0.99889	0.99181	0.2636	100.0	49	19	34	102	27	6	2	7	16	4	7	2	124	33
37年目	H 56	0.98796	0.99889	0.99174	0.2534	100.0	49	18	34	101	26	6	2	7	16	4	7	2	124	31
38年目	H 57	0.98782	0.99889	0.99168	0.2437	100.0	48	18	34	101	24	6	2	7	16	4	7	2	123	30
39年目	H 58	0.98766	0.99888	0.99161	0.2343	100.0	47	18	34	100	23	6	2	7	15	4	7	2	122	29
40年目	H 59	0.98751	0.99888	0.99154	0.2253	100.0	47	18	34	99	22	6	2	7	15	3	7	1	121	27
41年目	H 60	0.98735	0.99888	0.99146	0.2166	100.0	46	18	34	99	21	6	2	7	15	3	7	1	120	26
42年目	H 61	0.98719	0.99888	0.99139	0.2083	100.0	46	18	34	98	20	6	2	7	15	3	7	1	120	25
43年目	H 62	0.98702	0.99888	0.99131	0.2003	100.0	45	18	34	97	19	6	2	7	15	3	6	1	119	24
44年目	H 63	0.98685	0.99888	0.99124	0.1926	100.0	45	18	34	97	19	6	2	7	15	3	6	1	118	23
45年目	H 64	0.98668	0.99888	0.99116	0.1852	100.0	44	18	34	96	18	6	2	7	15	3	6	1	117	22
46年目	H 65	0.98650	0.99888	0.99108	0.1780	100.0	43	18	34	95	17	6	2	7	15	3	6	1	116	21
47年目	H 66	0.98631	0.99887	0.99100	0.1712	100.0	43	18	34	95	16	5	2	7	15	3	6	1	116	20
48年目	H 67	0.98612	0.99887	0.99092	0.1646	100.0	42	18	34	94	15	5	2	7	15	2	6	1	115	19
49年目	H 68	0.98593	0.99887	0.99084	0.1583	100.0	42	18	34	93	15	5	2	7	15	2	6	1	114	18
合計							2,561	905	1,665	5,131	2,485	327	122	339	788	380	350	171	6,269	3,035

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:近畿自動車道 紀勢線(御坊~南紀田辺)

年次	年度 (基準年) H21	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)			割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全車			①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%			
																		乗用車類	小型貨物	普通貨物
完成供用開始年次	H 24	0.99921	0.99744	0.99864	0.8890	100.0	16	3	5	23	21	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	21
1年目	H 25	0.99920	0.99743	0.99864	0.8548	100.0	16	3	5	23	20	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	20
2年目	H 26	0.99920	0.99742	0.99863	0.8219	100.0	16	3	5	23	19	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	19
3年目	H 27	0.99920	0.99742	0.99863	0.7903	100.0	16	3	5	23	18	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	19
4年目	H 28	0.99920	0.99741	0.99863	0.7599	100.0	16	3	5	23	18	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	18
5年目	H 29	0.99920	0.99740	0.99863	0.7307	100.0	16	3	5	23	17	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.2	24	17
6年目	H 30	0.99920	0.99740	0.99863	0.7026	100.0	16	3	5	23	16	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	24	17
7年目	H 31	0.99920	0.99739	0.99862	0.6756	100.0	16	3	5	23	16	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	24	16
8年目	H 32	0.99920	0.99738	0.99862	0.6496	100.0	16	3	5	23	15	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	15
9年目	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	0.6246	100.0	16	3	5	23	14	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	15
10年目	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.6006	100.0	16	3	5	23	14	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	14
11年目	H 35	0.99864	0.99842	0.99857	0.5775	100.0	15	3	5	23	13	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	13
12年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.5553	100.0	15	3	5	23	13	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	13
13年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.5339	100.0	15	3	5	23	12	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	12
14年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.5134	100.0	15	3	5	23	12	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	12
15年目	H 39	0.99863	0.99841	0.99856	0.4936	100.0	15	3	5	23	11	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	11
16年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99856	0.4746	100.0	15	3	5	23	11	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	11
17年目	H 41	0.99863	0.99840	0.99855	0.4564	100.0	15	3	5	23	10	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	11
18年目	H 42	0.99862	0.99840	0.99855	0.4388	100.0	15	3	5	23	10	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	10
19年目	H 43	0.98959	0.99890	0.99254	0.4220	100.0	15	3	5	23	10	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	10
20年目	H 44	0.98948	0.99890	0.99249	0.4057	100.0	15	3	5	22	9	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	9
21年目	H 45	0.98937	0.99890	0.99243	0.3901	100.0	15	3	5	22	9	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	23	9
22年目	H 46	0.98926	0.99890	0.99237	0.3751	100.0	15	3	5	22	8	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	22	8
23年目	H 47	0.98914	0.99890	0.99232	0.3607	100.0	15	3	5	22	8	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	22	8
24年目	H 48	0.98902	0.99890	0.99226	0.3468	100.0	14	3	5	22	8	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.2	0.1	22	8
25年目	H 49	0.98890	0.99890	0.99220	0.3335	100.0	14	3	5	22	7	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0.1	22	7
26年目	H 50	0.98877	0.99889	0.99213	0.3207	100.0	14	3	5	21	7	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0.1	22	7
27年目	H 51	0.98865	0.99889	0.99207	0.3083	100.0	14	3	4	21	7	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0.1	22	7
28年目	H 52	0.98851	0.99889	0.99201	0.2965	100.0	14	3	4	21	6	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0.1	21	6
29年目	H 53	0.98838	0.99889	0.99194	0.2851	100.0	14	3	4	21	6	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0.1	21	6
30年目	H 54	0.98824	0.99889	0.99188	0.2741	100.0	13	3	4	21	6	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	21	6
31年目	H 55	0.98810	0.99889	0.99181	0.2636	100.0	13	3	4	21	5	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	21	6
32年目	H 56	0.98796	0.99889	0.99174	0.2534	100.0	13	3	4	20	5	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	21	5
33年目	H 57	0.98782	0.99889	0.99168	0.2437	100.0	13	3	4	20	5	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	21	5
34年目	H 58	0.98766	0.99888	0.99161	0.2343	100.0	13	3	4	20	5	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	5
35年目	H 59	0.98751	0.99888	0.99154	0.2253	100.0	13	3	4	20	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	5
36年目	H 60	0.98735	0.99888	0.99146	0.2166	100.0	12	3	4	20	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	4
37年目	H 61	0.98719	0.99888	0.99139	0.2083	100.0	12	3	4	20	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	4
38年目	H 62	0.98702	0.99888	0.99131	0.2003	100.0	12	3	4	19	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	4
39年目	H 63	0.98685	0.99888	0.99124	0.1926	100.0	12	3	4	19	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	20	4
40年目	H 64	0.98668	0.99888	0.99116	0.1852	100.0	12	3	4	19	4	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	4
41年目	H 65	0.98650	0.99888	0.99108	0.1780	100.0	12	3	4	19	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	3
42年目	H 66	0.98631	0.99887	0.99100	0.1712	100.0	12	3	4	19	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	3
43年目	H 67	0.98612	0.99887	0.99092	0.1646	100.0	11	3	4	19	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	3
44年目	H 68	0.98593	0.99887	0.99084	0.1583	100.0	11	3	4	18	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	3
45年目	H 69	0.98573	0.99887	0.99075	0.1522	100.0	11	3	4	18	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	19	3
46年目	H 70	0.98552	0.99887	0.99067	0.1463	100.0	11	3	4	18	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	18	3
47年目	H 71	0.98531	0.99887	0.99058	0.1407	100.0	11	3	4	18	3	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	18	3
48年目	H 72	0.98509	0.99887	0.99049	0.1353	100.0	11	3	4	18	2	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	18	2
49年目	H 73	0.98486	0.99887	0.99040	0.1301	100.0	10	3	4	18	2	0.1	0.1	0	0.1	0	0.2	0	18	2
合計							691	144	226	1,061	440	4	3	1	7	3	10	4	1,078	447