

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

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）
事業主体	中部地方整備局 中日本高速道路（株）

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比(B/C) = 1.3 経済的純現在価値(B-C) = 1,651億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.5% 残事業：費用便益比(B/C) = 1.8 経済的純現在価値(B-C) = 2,354億円 経済的内部収益率(EIRR) = 7.6%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 環状道路内の高速道路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：福井県、岐阜県、愛知県、滋賀県、三重県（北勢地域） 渋滞損失時間（整備なし）：92,863.5万人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,279.0万人・時間/年（92,863.5万人・時間/年⇒915,845万人・時間/年） 区間b（環状道路内）について：東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号 環状道路内の渋滞損失時間：1,667.3万人・時間/年（東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号） 環状道路内の渋滞損失削減率：22.9%削減（東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号）
	■ 環状道路内の高速道路等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	中京圏の主要渋滞箇所（高速道路）：東名（東名三好IC～日進JCT）、名神（一宮IC～一宮JCT、一宮JCT～愛知岐阜県境）、東海北陸（一宮JCT～一宮西IC） 並行する国道：国道21号
	□ 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	
	□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象空港（中部国際空港）、対象自治体名（岐阜市、大垣市、関市、本巣市） 改善見込み（本巣市～中部国際空港、125分⇒95分 等）
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	対象港湾（名古屋港、四日市港）、対象自治体名（岐阜市、大垣市、関市、本巣市） 改善見込み（本巣市～名古屋港、116分⇒63分 等）
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
都市の再生	■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日）
	■ 三大都市圏環状道路を形成する事業である	東海環状自動車道（名古屋大都市圏）
	□ 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	
国土・地域ネットワークの構築	□ 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	対象となる拠点都市（関市、岐阜市、大垣市）

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する 	対象となる日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市）
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	日常活動圏中心都市（岐阜市、大垣市、関市、美濃市、本巣市、山県市） 改善見込み（関市⇄大垣市、70分⇒45分 等）
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・関テクノハイランド ・ロボット先端医療クラスター
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	IC等からのアクセスが向上する岐阜・西濃地域の主要な観光地 <ul style="list-style-type: none"> ・岐阜ファミリーパーク（56万人；H27実績） ・道の駅「織部の里」（41万人；H27実績） ・高速道路ICからの10km圏域内の観光施設の増加（施設数285施設⇒312施設）
		<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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	東海環状沿線に位置する三次医療施設（県立岐阜病院、岐阜大学医学部付属病院、大垣市民病院） 岐阜大学医学部付属病院（高度救命救急センター）の30分カバー圏域の拡大
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存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 	死傷事故率が500件/億台以上である区間で安全性向上が期待される箇所数（5箇所、国道157号【三橋中交差点付近】等）
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	第一次緊急輸送道路として位置付けられている
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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、代替する区間 【名神高速（大垣IC～一宮JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT～一宮JCT）】
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 環状道路内の高速道路等の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	評価対象区間（環状道路内）：東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号 CO2排出削減量：57,618 t-CO2/年（1,671,167 t-CO2/年⇒1,613,549 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 環状道路内の高速道路等における自動車からのNO2排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所で開催 （推計結果） 評価対象区間（環状道路内）：東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号 排出削減量：191.5t/年、排出削減率：2.9%削減
		<ul style="list-style-type: none"> ● 環状道路内の高速道路等における自動車からのSPM排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：対象路線周辺では岐阜南部、岐阜北部、羽島、大垣中央、大垣南部、大垣自排の6箇所で開催 （推計結果） 評価対象区間（環状道路内）：東名、名神、中央、東海北陸、国道21号、国道156号 排出削減量：20.5t/年、排出削減率：3.6%削減
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（71～75dB、9箇所、28.8km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる箇所・延長：8箇所、23.6km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	<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"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

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

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,500	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	4,781億円	871億円	5,652億円
うち残事業分	3,259億円	707億円	3,966億円
基準年における 現在価値 (C)	4,420億円	298億円	4,719億円
うち残事業分	2,763億円	228億円	2,991億円

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26年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	272億円	26億円	12億円	310億円
基準年における 現在価値 (B)	5,710億円	446億円	214億円	6,370億円
うち残事業分	4,777億円	375億円	193億円	5,345億円

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）	1651億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	2354億円
経済的内部収益率（残事業）	7.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	23,500台/日	±10%	1.2~1.5
事業費	4,781億円	±10%	1.2~1.5
事業期間	35年	±20%	1.3~1.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	23,500台/日	±10%	1.5~2.1
事業費	3,259億円	±10%	1.6~2.0
事業期間	14年	±20%	1.8~1.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 東海環状自動車道（関～養老）（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	23,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	29	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	124.40	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	38,700	30,700
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	206.59	156.53
	東名高 速・名神 高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	62,200	60,400
		走行時間	[分]	60	60
		走行時間費用	[億円/年]	719.43	689.52
	国道21号 ～258号 : 27.6km	交通量	[台/日]	41,800	39,600
		走行時間	[分]	51	49
		走行時間費用	[億円/年]	379.72	349.74
	中央自動 車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	43,800	42,700
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	183.73	175.71
	国道417 号 : 6.2km	交通量	[台/日]	16,200	13,600
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	51.24	38.92
国道156 号 : 25.4km	交通量	[台/日]	28,100	28,100	
	走行時間	[分]	48	48	
	走行時間費用	[億円/年]	223.59	224.87	
③その他道路合計 15,116.6km	走行時間費用	[億円/年]	59,824.74	59,435.05	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 15,346.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,589.04	61,194.74	394.30

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

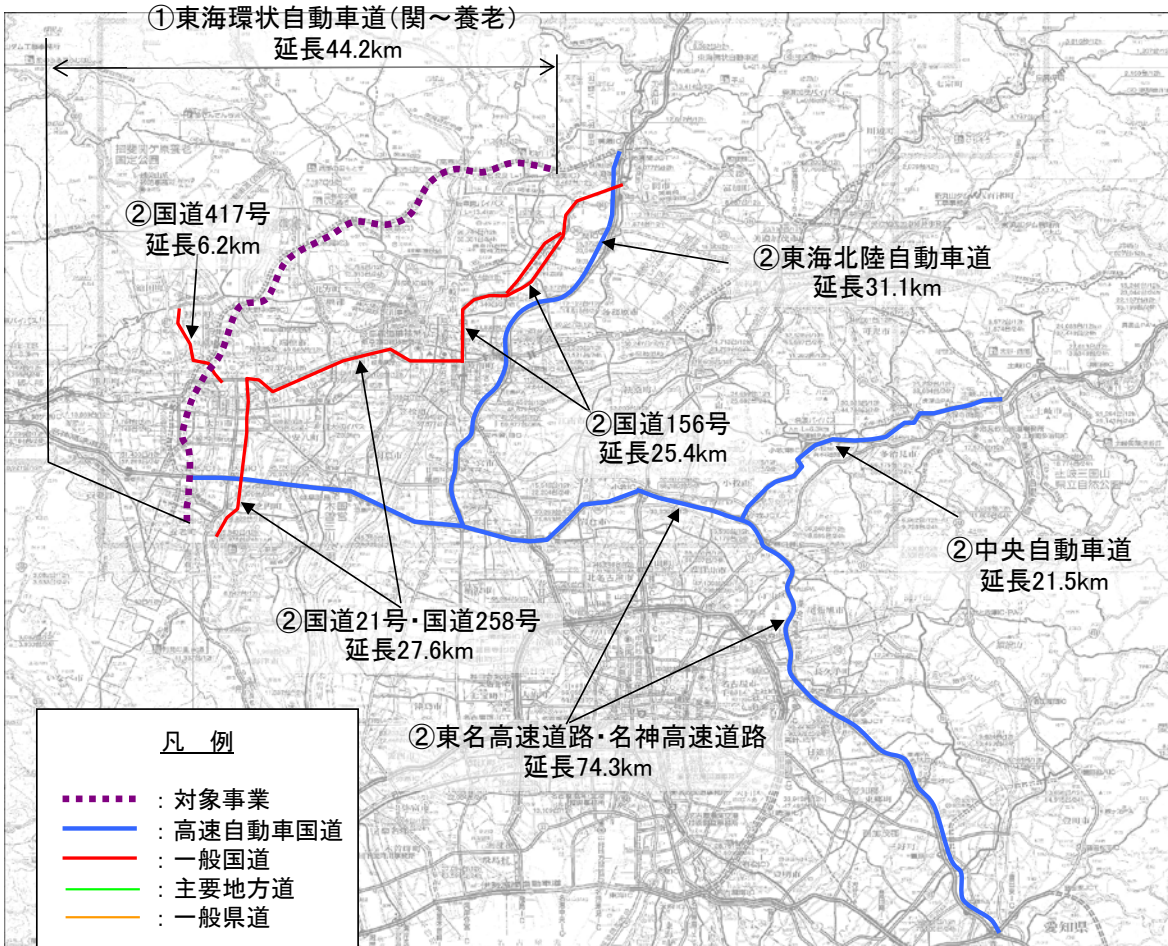
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 東海環状自動車道（関～養老）（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東海環状自動車道 (関～養老)] : 44.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,200	23,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	5	29	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	5.38	124.40	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	38,600	30,700
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	206.35	156.53
	東名高 速・名神 高速 : 74.3km	交通量	[台/日]	62,300	60,400
		走行時間	[分]	61	60
		走行時間費用	[億円/年]	720.71	689.52
	国道21号 ～258号 : 27.6km	交通量	[台/日]	41,600	39,600
		走行時間	[分]	50	49
		走行時間費用	[億円/年]	376.91	349.74
	中央自動 車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	43,400	42,700
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	181.13	175.71
	国道417 号 : 6.2km	交通量	[台/日]	15,800	13,600
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	49.19	38.92
国道156 号 : 25.4km	交通量	[台/日]	28,100	28,100	
	走行時間	[分]	48	48	
	走行時間費用	[億円/年]	223.48	224.87	
③その他道路合計 15,116.6km	走行時間費用	[億円/年]	59,768.98	59,435.05	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 15,346.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	61,532.13	61,194.74	337.39

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

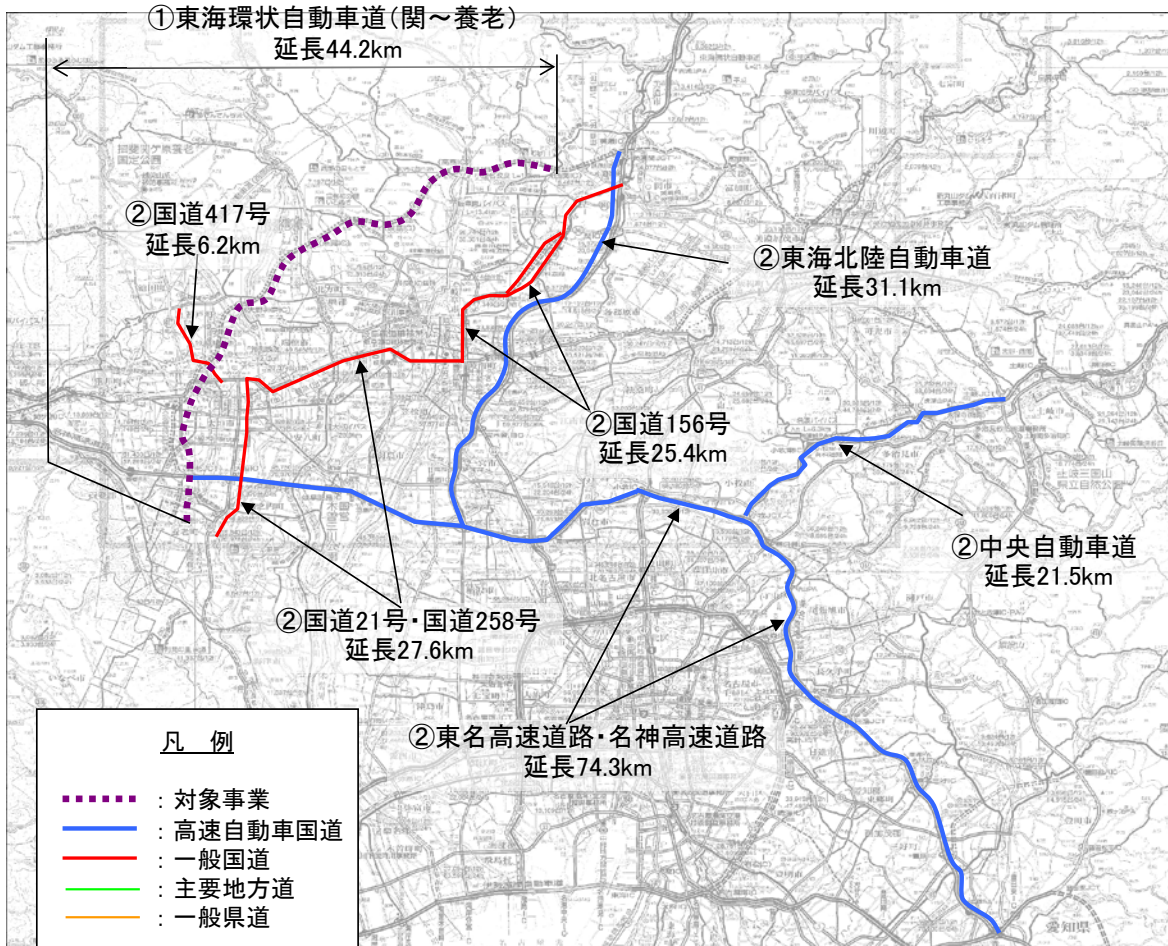
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名： 東海環状自動車道（関～養老）

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年)	
	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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(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				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価 (億円)	延長 (km)	単純価値 (億円)	
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道(関～養老) (事業全体)				0.44	44.2	19.53	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-27年目	H6	2.1911	110.8	1.92	3.47		
-26年目	H7	2.1068	109.9	2.06	3.60		
-25年目	H8	2.0258	109.5	2.62	4.43		
-24年目	H9	1.9479	110.4	2.00	3.22		
-23年目	H10	1.8730	109.9	1.90	2.96		
-22年目	H11	1.8009	108.4	1.90	2.89		
-21年目	H12	1.7317	107.2	3.81	5.62		
-20年目	H13	1.6651	105.7	1.90	2.74		
-19年目	H14	1.6010	103.8	10.73	15.11		
-18年目	H15	1.5395	102.3	5.68	7.80		
-17年目	H16	1.4802	101.0	8.34	11.16		
-16年目	H17	1.4233	99.6	44.11	57.55		
-15年目	H18	1.3686	98.7	38.41	48.62		
-14年目	H19	1.3159	97.6	67.02	82.50		
-13年目	H20	1.2653	96.8	75.78	90.44		
-12年目	H21	1.2167	95.6	129.63	150.62		
-11年目	H22	1.1699	93.7	146.11	166.55		
-10年目	H23	1.1249	92.1	201.14	224.29		
-9年目	H24	1.0816	91.3	252.76	273.39		
-8年目	H25	1.0400	91.3	261.68	272.14	2.39	2.49
基準年	H26	1.0000	91.3	261.89	261.89	2.39	2.39
-6年目	H27	0.9615	91.3	320.37	308.05	2.38	2.29
-5年目	H28	0.9246	91.3	565.19	522.55	2.41	2.23
-4年目	H29	0.8890	91.3	646.83	575.03	2.43	2.16
-3年目	H30	0.8548	91.3	646.40	552.55	2.45	2.09
-2年目	H31	0.8219	91.3	440.67	362.20	2.47	2.03
-1年目	H32	0.7903	91.3	201.14	158.97	11.29	8.92
供用開始年次	H33	0.7599	91.3	50.00	38.00	12.76	9.69
1年目	H34	0.7307	91.3	54.63	39.92	12.84	9.39
2年目	H35	0.7026	91.3	63.89	44.89	12.98	9.12
3年目	H36	0.6756	91.3	68.52	46.29	13.14	8.88
4年目	H37	0.6496	91.3	68.52	44.51	13.39	8.70
5年目	H38	0.6246	91.3	68.52	42.80	13.58	8.48
6年目	H39	0.6006	91.3	45.37	27.25	13.78	8.28
7年目	H40	0.5775	91.3	19.43	11.22	13.95	8.06
8年目	H41	0.5553	91.3			16.02	8.89
9年目	H42	0.5339	91.3			16.19	8.64
10年目	H43	0.5134	91.3			16.37	8.40
11年目	H44	0.4936	91.3			16.56	8.17
12年目	H45	0.4746	91.3			16.79	7.97
13年目	H46	0.4564	91.3			16.97	7.74
14年目	H47	0.4388	91.3			17.15	7.52
15年目	H48	0.4220	91.3			17.27	7.29
16年目	H49	0.4057	91.3			17.40	7.06
17年目	H50	0.3901	91.3			17.54	6.84
18年目	H51	0.3751	91.3			17.71	6.64
19年目	H52	0.3607	91.3			17.91	6.46
20年目	H53	0.3468	91.3			18.02	6.25
21年目	H54	0.3335	91.3			18.13	6.05
22年目	H55	0.3207	91.3			18.27	5.86
23年目	H56	0.3083	91.3			18.39	5.67
24年目	H57	0.2965	91.3			18.41	5.46
25年目	H58	0.2851	91.3			18.35	5.23
26年目	H59	0.2741	91.3			18.28	5.01

27年目	H60	0.2636	91.3			18.22	4.80
28年目	H61	0.2534	91.3			18.13	4.59
29年目	H62	0.2437	91.3			18.12	4.41
30年目	H63	0.2343	91.3			18.03	4.22
31年目	H64	0.2253	91.3			17.97	4.05
32年目	H65	0.2166	91.3			17.91	3.88
33年目	H66	0.2083	91.3			17.85	3.72
34年目	H67	0.2003	91.3			17.83	3.57
35年目	H68	0.1926	91.3			17.74	3.42
36年目	H69	0.1852	91.3			17.70	3.28
37年目	H70	0.1780	91.3			17.64	3.14
38年目	H71	0.1712	91.3			17.58	3.01
39年目	H72	0.1646	91.3			17.56	2.89
40年目	H73	0.1583	91.3			17.46	2.76
41年目	H74	0.1522	91.3			17.42	2.65
42年目	H75	0.1463	91.3			17.36	2.54
43年目	H76	0.1407	91.3			17.30	2.43
44年目	H77	0.1353	91.3			17.30	2.34
45年目	H78	0.1301	91.3			17.20	2.24
46年目	H79	0.1251	91.3			17.14	2.14
47年目	H80	0.1203	91.3			17.08	2.06
48年目	H81	0.1157	91.3			17.03	1.97
49年目	H82	0.1112	91.3	-403.69	-44.89	16.79	1.87
合計				4377.18	4420.33	870.73	298.33
単純事業費計				4780.86		870.73	

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)	
箇所名：一般国道475号東海環状自動車道 (関～養老) (残事業)				0.44	44.2	19.53	
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
-6年目	H27	0.9615	91.3	320.37	308.05		
-5年目	H28	0.9246	91.3	565.19	522.55		
-4年目	H29	0.8890	91.3	646.83	575.03		
-3年目	H30	0.8548	91.3	646.40	552.55		
-2年目	H31	0.8219	91.3	440.67	362.20		
-1年目	H32	0.7903	91.3	201.14	158.97		
供用開始年次	H33	0.7599	91.3	50.00	38.00	10.24	7.78
1年目	H34	0.7307	91.3	54.63	39.92	10.32	7.54
2年目	H35	0.7026	91.3	63.89	44.89	10.43	7.33
3年目	H36	0.6756	91.3	68.52	46.29	10.57	7.14
4年目	H37	0.6496	91.3	68.52	44.51	10.78	7.00
5年目	H38	0.6246	91.3	68.52	42.80	10.95	6.84
6年目	H39	0.6006	91.3	45.37	27.25	11.12	6.68
7年目	H40	0.5775	91.3	19.43	11.22	11.27	6.51
8年目	H41	0.5553	91.3			13.32	7.39
9年目	H42	0.5339	91.3			13.46	7.19
10年目	H43	0.5134	91.3			13.62	6.99
11年目	H44	0.4936	91.3			13.78	6.80
12年目	H45	0.4746	91.3			13.99	6.64
13年目	H46	0.4564	91.3			14.14	6.45
14年目	H47	0.4388	91.3			14.29	6.27
15年目	H48	0.4220	91.3			14.40	6.08
16年目	H49	0.4057	91.3			14.54	5.90
17年目	H50	0.3901	91.3			14.68	5.73
18年目	H51	0.3751	91.3			14.87	5.58
19年目	H52	0.3607	91.3			15.06	5.43
20年目	H53	0.3468	91.3			15.18	5.26
21年目	H54	0.3335	91.3			15.31	5.10
22年目	H55	0.3207	91.3			15.45	4.96
23年目	H56	0.3083	91.3			15.58	4.80
24年目	H57	0.2965	91.3			15.60	4.62
25年目	H58	0.2851	91.3			15.55	4.43
26年目	H59	0.2741	91.3			15.48	4.24
27年目	H60	0.2636	91.3			15.44	4.07
28年目	H61	0.2534	91.3			15.36	3.89
29年目	H62	0.2437	91.3			15.35	3.74
30年目	H63	0.2343	91.3			15.28	3.58
31年目	H64	0.2253	91.3			15.22	3.43
32年目	H65	0.2166	91.3			15.17	3.29
33年目	H66	0.2083	91.3			15.13	3.15
34年目	H67	0.2003	91.3			15.11	3.03
35年目	H68	0.1926	91.3			15.03	2.89
36年目	H69	0.1852	91.3			15.00	2.78
37年目	H70	0.1780	91.3			14.95	2.66
38年目	H71	0.1712	91.3			14.89	2.55
39年目	H72	0.1646	91.3			14.89	2.45
40年目	H73	0.1583	91.3			14.80	2.34
41年目	H74	0.1522	91.3			14.77	2.25
42年目	H75	0.1463	91.3			14.71	2.15
43年目	H76	0.1407	91.3			14.66	2.06
44年目	H77	0.1353	91.3			14.66	1.98
45年目	H78	0.1301	91.3			14.57	1.90
46年目	H79	0.1251	91.3			14.52	1.82
47年目	H80	0.1203	91.3			14.48	1.74
48年目	H81	0.1157	91.3			14.44	1.67
49年目	H82	0.1112	91.3	-101.39	-11.28	14.19	1.58
合計				3158.08	2762.95	706.60	227.68
単純事業費計				3259.47		706.60	

