

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) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 3,850億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 7.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 9.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 3,774億円 経済的内部収益率 (EIRR) =37.5%)

●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□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) : 7,090万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 約1,205万人・時間/年 (約7,090万人・時間/年⇒約5,875万人・時間/年) 区間b (並行区間) について: 国道23号 (鈴鹿市北玉垣町~松阪市小津町) 並行区間の渋滞損失時間 (現況) : 315万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間 : 約283万人・時間/年 (約315万人・時間/年⇒約32万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率 : 約9割削減
		■ 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~津市栄三丁目) 改善見込み (混雑時旅行速度 : 7.2km/h⇒17.6km/h)
		□ 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	三重交通路線バス (神戸白塚線, 米津一身田線, 一身田大里線, 三行線, 棕本線, 山城線, 津太陽の街線, 長野・殿船団地線, 泉ヶ丘片田団地線, 香良洲線, 津三雲線)
		□ 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	
	物流効率化の支援	■ 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	中部国際空港への海上アクセス港 (津なぎさまち) へのアクセス向上 (鈴鹿市~津なぎさまち 約56分⇒約41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	スーパー中樞港湾 (四日市港) へのアクセス向上 (松阪市~四日市港 約125分⇒約86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	
	都市の再生	□ 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		久居駅前再開発事業、久居インター周辺地方拠点都市地域	
		□ 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 checked="" 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	杜の街開発事業(規模119.3ha)
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 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	中南勢地域地方生活圏(津市・松坂市)へのアクセス向上 (松阪市~津市 約45分⇒約37分 鈴鹿市~津市 約50分⇒約33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	海上アクセス港(津なぎさまち)、中勢北部サイエンスシティ
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	鈴鹿サーキット観光入込客数:208万人/年(H27) 伊勢市観光入込客数(伊勢神宮、二見興玉神社等):1,772万人/年(H27)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての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有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三重大学医学部附属病院へのアクセス向上 (松阪市~三重大学医学部附属病院 約56分⇒約51分 鈴鹿市~三重大学医学部附属病院 約41分⇒約36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	中勢道路（津市大里窪田町～津市納所町、津市高茶屋小森町～松阪市小津町）が第1次緊急輸送道路に指定
		<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	緊急輸送道路である国道23号現道が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）のCO2排出削減量：9.3万t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域含む（鈴鹿市） NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 中勢道路沿線地域では、自排局鈴鹿、松阪原で達成○ (推計結果) 評価対象区間（現道）：（国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）） 排出削減量：133.3t/年、排出削減率：5割削減 中勢道路区間 NOx排出増加量：187.8t/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：対象地域含む（鈴鹿市） SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 中勢道路沿線地域では、自排局鈴鹿、松阪原で達成○ (推計結果) 評価対象区間（現道）：（国道23号（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町）） 排出削減量：7.1t/年、排出削減率：5割削減 中勢道路区間 SPM排出増加量：9.7t/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"/> 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 checked="" 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			新道路整備戦略（三重県）において、亀山鈴鹿線、鈴鹿環状線、国道163号BP、雲出野田線、津久居線等のネットワークを形成することで高い効果を発揮
<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 = 33.8 km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
45,900	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	1,817億円	682億円	2,500億円
うち残事業分	379億円	482億円	860億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	2,278億円	234億円	2,512億円
うち残事業分	303億円	153億円	456億円

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３１年度			
単年便益 (初年便益)	241億円	19億円	0.01億円	259億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	5,995億円	346億円	21億円	6,363億円
うち残事業分	3,966億円	222億円	43億円	4,230億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.5
経済的純現在価値（事業全体）	3,850億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.2%
費用便益比（残事業）	9.3
経済的純現在価値（残事業）	3,774億円
経済的内部収益率（残事業）	37.5%

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）

【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	45,900台/日	±10%	2.3~2.8
事業費	1,817億円	±10%	2.3~2.8
事業期間	44年	±20%	1.9~3.3

【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	45,900台/日	±10%	8.3~10.2
事業費	379億円	±10%	8.7~9.9
事業期間	13年	±20%	8.9~9.6

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 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：33.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	45,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	36	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	307.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 30.9km	交通量	[台/日]	55,400	38,300
		走行時間	[分]	49	41
		走行時間費用	[億円/年]	502.11	284.20
	伊勢自動車道： 47.5km	交通量	[台/日]	29,400	23,400
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	186.66	144.13
	(主) 鈴鹿環状線： 20.3km	交通量	[台/日]	8,900	6,400
		走行時間	[分]	70	63
		走行時間費用	[億円/年]	98.92	66.60
	(主) 久居河芸線： 14.4km	交通量	[台/日]	10,400	6,700
		走行時間	[分]	30	27
		走行時間費用	[億円/年]	58.90	33.52
	(県) 上野鈴鹿線： 11.1km	交通量	[台/日]	8,600	6,100
		走行時間	[分]	33	26
		走行時間費用	[億円/年]	53.79	32.11
	(県) 上浜高茶屋久居線： 8.7km	交通量	[台/日]	15,600	10,300
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	56.08	35.60
③その他道路合計： 1018.2km	走行時間費用	[億円/年]	4,047.24	3,702.07	
			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：1184.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,003.70	4,605.40	398.30

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

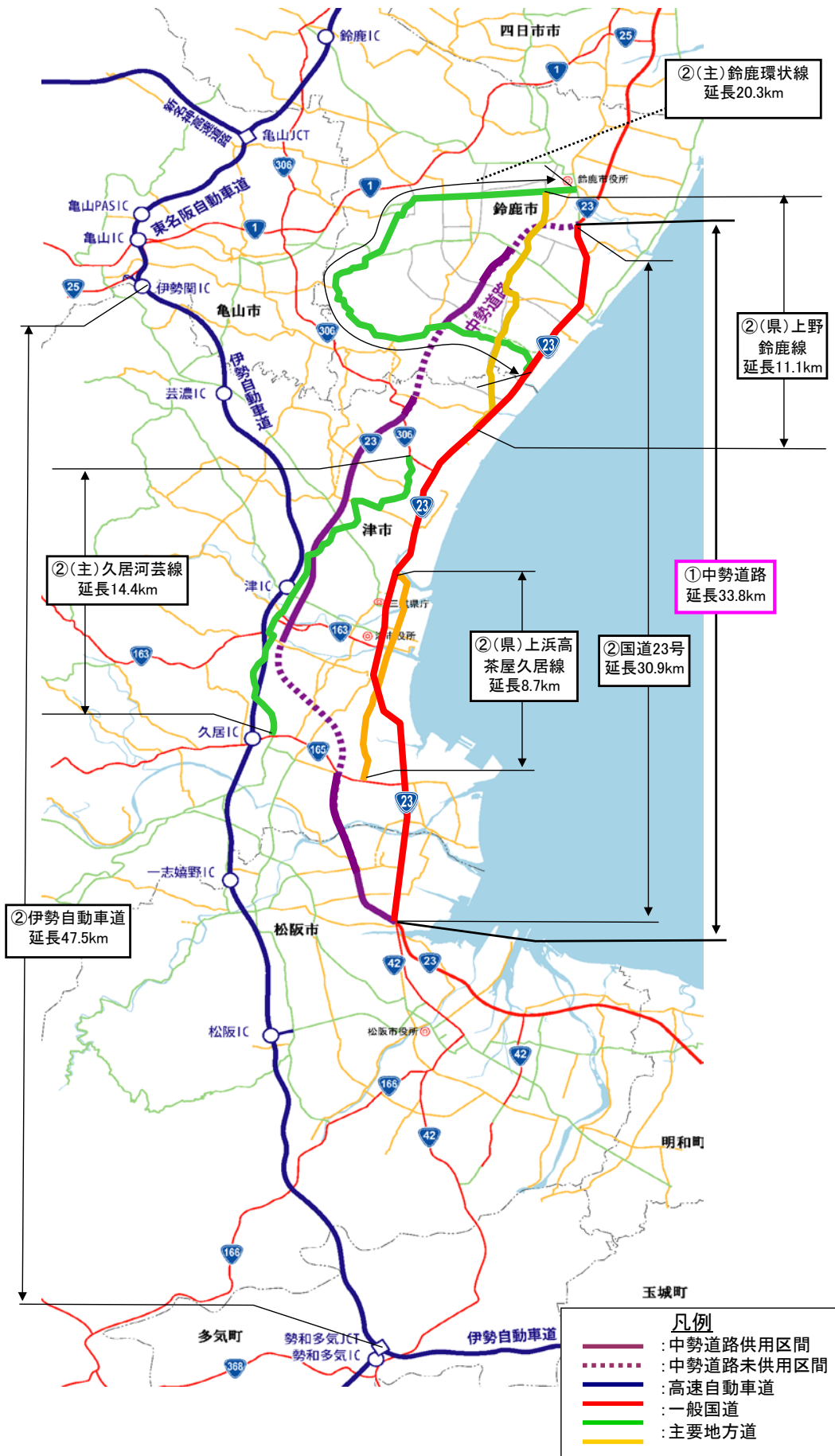
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



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 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：33.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	17,700	45,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	28.5	36	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	91.88	307.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道23号： 30.9km	交通量	[台/日]	52,500	38,300
		走行時間	[分]	46	41
		走行時間費用	[億円/年]	448.66	284.20
	伊勢自動車道： 47.5km	交通量	[台/日]	27,400	23,400
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	172.37	144.13
	(主) 鈴鹿環状線： 20.3km	交通量	[台/日]	7,900	6,400
		走行時間	[分]	71	63
		走行時間費用	[億円/年]	99.38	66.60
	(主) 久居河芸線： 14.4km	交通量	[台/日]	9,500	6,700
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	49.29	33.52
	(県) 上野鈴鹿線： 11.1km	交通量	[台/日]	8,500	6,100
		走行時間	[分]	34	26
		走行時間費用	[億円/年]	58.58	32.11
	(県) 上浜高茶屋久居線： 8.7km	交通量	[台/日]	13,500	10,300
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	48.61	35.60
③その他道路合計： 1018.2km	走行時間費用	[億円/年]	3,919.68	3,702.07	
			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：1184.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,888.45	4,605.40	283.05

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

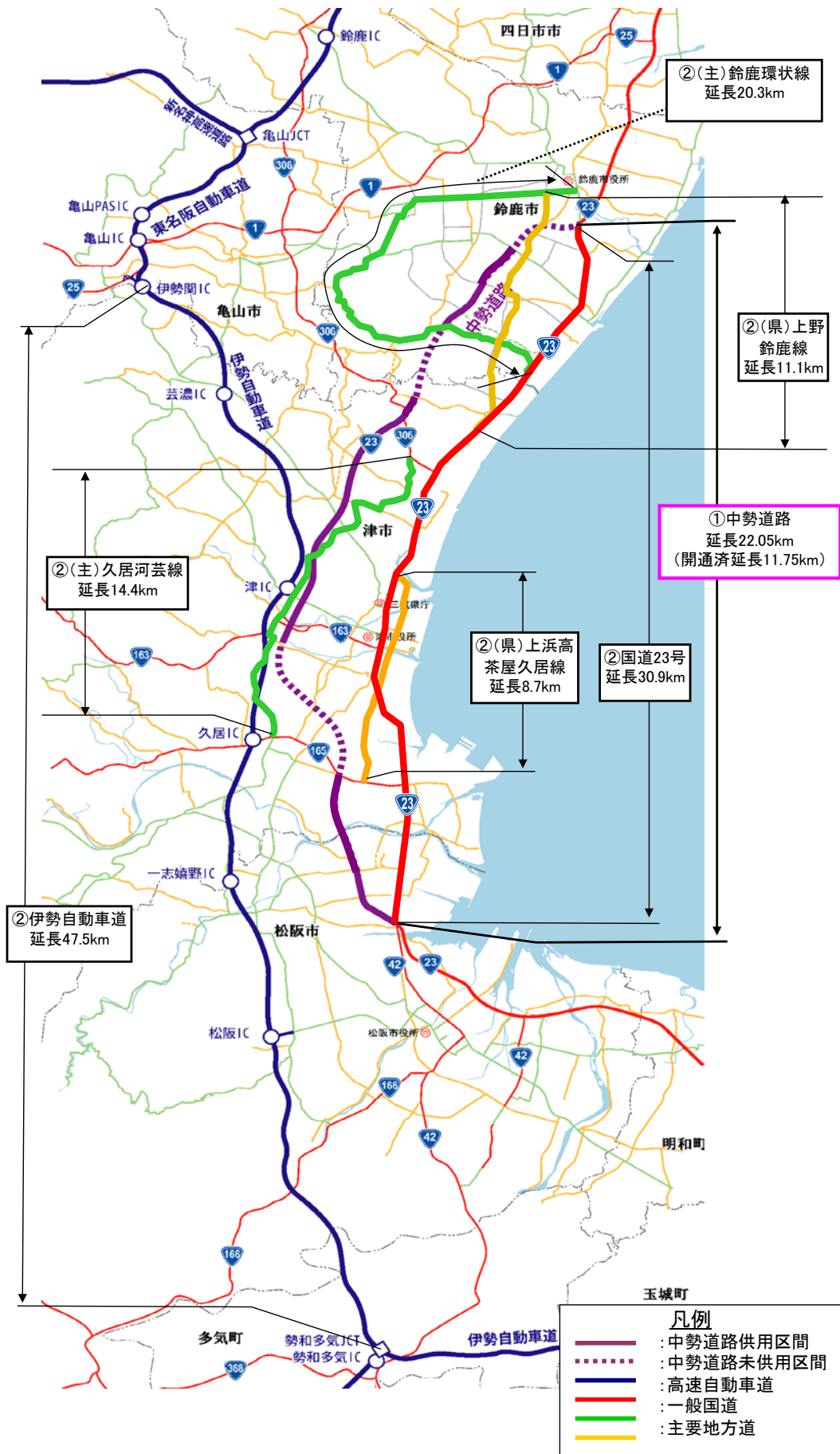
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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 (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26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"/> (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
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

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

箇所名：中勢道路 (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)	
				0.47	33.8	15.80	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-35年目	S 59	3.2434	98.7	0.60	1.80		
-34年目	S 60	3.1187	99.5	1.00	2.86		
-33年目	S 61	2.9987	101.2	3.10	8.39		
-32年目	S 62	2.8834	101.0	23.90	62.32		
-31年目	S 63	2.7725	101.5	16.90	42.15		
-30年目	H 1	2.6658	104.2	18.50	43.23		
-29年目	H 2	2.5633	106.5	16.92	37.18		
-28年目	H 3	2.4647	109.1	12.90	26.62		
-27年目	H 4	2.3699	110.6	30.50	59.69		
-26年目	H 5	2.2788	110.9	44.82	84.09		
-25年目	H 6	2.1911	110.8	30.05	54.25		
-24年目	H 7	2.1068	109.9	30.91	54.10		
-23年目	H 8	2.0258	109.5	40.18	67.86		
-22年目	H 9	1.9479	110.4	31.00	49.94		
-21年目	H 10	1.8730	109.9	74.22	115.49		
-20年目	H 11	1.8009	108.4	54.09	82.04		
-19年目	H 12	1.7317	107.2	50.17	73.99		
-18年目	H 13	1.6651	105.7	44.20	63.57		
-17年目	H 14	1.6010	103.8	47.38	66.72		
-16年目	H 15	1.5395	102.3	48.73	66.96		
-15年目	H 16	1.4802	101.0	45.02	60.24		
-14年目	H 17	1.4233	99.6	43.07	56.19		
-13年目	H 18	1.3686	98.7	61.50	77.86		
-12年目	H 19	1.3159	97.6	84.06	103.47		
-11年目	H 20	1.2653	96.8	90.73	108.27		
-10年目	H 21	1.2167	95.6	92.02	106.93		
-9年目	H 22	1.1699	93.7	103.08	117.51		
-8年目	H 23	1.1249	92.1	71.15	79.34		
-7年目	H 24	1.0816	91.3	114.64	123.99		
-6年目	H 25	1.0400	91.3	72.54	75.45		
基準年	H 26	1.0000	91.3	40.93	40.93		
-4年目	H 27	0.9615	91.3	46.32	44.54		
-3年目	H 28	0.9246	91.3	60.12	55.59		
-2年目	H 29	0.8890	91.3	43.58	38.74		
-1年目	H 30	0.8548	91.3	47.97	41.00		
開通開始年次	H 31	0.8219	91.3	9.83	8.08	9.16	7.53
1年目	H 32	0.7903	91.3	3.35	2.65	9.16	7.24
2年目	H 33	0.7599	91.3	23.15	17.59	9.16	6.96
3年目	H 34	0.7307	91.3	23.15	16.91	9.16	6.69
4年目	H 35	0.7026	91.3	23.15	16.26	9.16	6.43
5年目	H 36	0.6756	91.3	27.78	18.77	9.16	6.19
6年目	H 37	0.6496	91.3	27.78	18.04	9.16	5.95
7年目	H 38	0.6246	91.3	26.85	16.77	9.16	5.72
8年目	H 39	0.6006	91.3	15.54	9.33	9.16	5.50
9年目	H 40	0.5775	91.3			14.63	8.45
10年目	H 41	0.5553	91.3			14.63	8.12
11年目	H 42	0.5339	91.3			14.63	7.81
12年目	H 43	0.5134	91.3			14.63	7.51
13年目	H 44	0.4936	91.3			14.63	7.22
14年目	H 45	0.4746	91.3			14.63	6.94
15年目	H 46	0.4564	91.3			14.63	6.68
16年目	H 47	0.4388	91.3			14.63	6.42
17年目	H 48	0.4220	91.3			14.63	6.17
18年目	H 49	0.4057	91.3			14.63	5.94
19年目	H 50	0.3901	91.3			14.63	5.71
20年目	H 51	0.3751	91.3			14.63	5.49
21年目	H 52	0.3607	91.3			14.63	5.28
22年目	H 53	0.3468	91.3			14.63	5.07
23年目	H 54	0.3335	91.3			14.63	4.88
24年目	H 55	0.3207	91.3			14.63	4.69
25年目	H 56	0.3083	91.3			14.63	4.51
26年目	H 57	0.2965	91.3			14.63	4.34
27年目	H 58	0.2851	91.3			14.63	4.17
28年目	H 59	0.2741	91.3			14.63	4.01
29年目	H 60	0.2636	91.3			14.63	3.86
30年目	H 61	0.2534	91.3			14.63	3.71
31年目	H 62	0.2437	91.3			14.63	3.57
32年目	H 63	0.2343	91.3			14.63	3.43
33年目	H 64	0.2253	91.3			14.63	3.30
34年目	H 65	0.2166	91.3			14.63	3.17
35年目	H 66	0.2083	91.3			14.63	3.05
36年目	H 67	0.2003	91.3			14.63	2.93
37年目	H 68	0.1926	91.3			14.63	2.82
38年目	H 69	0.1852	91.3			14.63	2.71
39年目	H 70	0.1780	91.3			14.63	2.60
40年目	H 71	0.1712	91.3			14.63	2.50
41年目	H 72	0.1646	91.3			14.63	2.41
42年目	H 73	0.1583	91.3			14.63	2.32
43年目	H 74	0.1522	91.3			14.63	2.23
44年目	H 75	0.1463	91.3			14.63	2.14
45年目	H 76	0.1407	91.3			14.63	2.06
46年目	H 77	0.1353	91.3			14.63	1.98
47年目	H 78	0.1301	91.3			14.63	1.90
48年目	H 79	0.1251	91.3			14.63	1.83
49年目	H 80	0.1203	91.3	-328.88	-39.56	14.63	1.76
合計				1488.50	2278.13	682.23	233.90
単純事業費計				1817.38		682.23	

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。

費用の現在価値算定表

箇所名：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)	
				0.35	33.8	11.94	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-35年目	S 59	3.2434	98.7				
-34年目	S 60	3.1187	99.5				
-33年目	S 61	2.9987	101.2				
-32年目	S 62	2.8834	101.0				
-31年目	S 63	2.7725	101.5				
-30年目	H 1	2.6658	104.2				
-29年目	H 2	2.5633	106.5				
-28年目	H 3	2.4647	109.1				
-27年目	H 4	2.3699	110.6				
-26年目	H 5	2.2788	110.9				
-25年目	H 6	2.1911	110.8				
-24年目	H 7	2.1068	109.9				
-23年目	H 8	2.0258	109.5				
-22年目	H 9	1.9479	110.4				
-21年目	H 10	1.8730	109.9				
-20年目	H 11	1.8009	108.4				
-19年目	H 12	1.7317	107.2				
-18年目	H 13	1.6651	105.7				
-17年目	H 14	1.6010	103.8				
-16年目	H 15	1.5395	102.3				
-15年目	H 16	1.4802	101.0				
-14年目	H 17	1.4233	99.6				
-13年目	H 18	1.3686	98.7				
-12年目	H 19	1.3159	97.6				
-11年目	H 20	1.2653	96.8				
-10年目	H 21	1.2167	95.6				
-9年目	H 22	1.1699	93.7				
-8年目	H 23	1.1249	92.1				
-7年目	H 24	1.0816	91.3				
-6年目	H 25	1.0400	91.3				
基準年	H 26	1.0000	91.3				
-4年目	H 27	0.9615	91.3	46.32	44.54		
-3年目	H 28	0.9246	91.3	60.12	55.59		
-2年目	H 29	0.8890	91.3	43.58	38.74		
-1年目	H 30	0.8548	91.3	47.97	41.00		
開通開始年次	H 31	0.8219	91.3	9.83	8.08	3.18	2.61
1年目	H 32	0.7903	91.3	3.35	2.65	3.18	2.51
2年目	H 33	0.7599	91.3	23.15	17.59	3.18	2.41
3年目	H 34	0.7307	91.3	23.15	16.91	3.18	2.32
4年目	H 35	0.7026	91.3	23.15	16.26	3.18	2.23
5年目	H 36	0.6756	91.3	27.78	18.77	3.18	2.15
6年目	H 37	0.6496	91.3	27.78	18.04	3.18	2.06
7年目	H 38	0.6246	91.3	26.85	16.77	3.18	1.98
8年目	H 39	0.6006	91.3	15.54	9.33	3.18	1.91
9年目	H 40	0.5775	91.3			11.06	6.38
10年目	H 41	0.5553	91.3			11.06	6.14
11年目	H 42	0.5339	91.3			11.06	5.90
12年目	H 43	0.5134	91.3			11.06	5.68
13年目	H 44	0.4936	91.3			11.06	5.46
14年目	H 45	0.4746	91.3			11.06	5.25
15年目	H 46	0.4564	91.3			11.06	5.05
16年目	H 47	0.4388	91.3			11.06	4.85
17年目	H 48	0.4220	91.3			11.06	4.67
18年目	H 49	0.4057	91.3			11.06	4.49
19年目	H 50	0.3901	91.3			11.06	4.31
20年目	H 51	0.3751	91.3			11.06	4.15
21年目	H 52	0.3607	91.3			11.06	3.99
22年目	H 53	0.3468	91.3			11.06	3.83
23年目	H 54	0.3335	91.3			11.06	3.69
24年目	H 55	0.3207	91.3			11.06	3.55
25年目	H 56	0.3083	91.3			11.06	3.41
26年目	H 57	0.2965	91.3			11.06	3.28
27年目	H 58	0.2851	91.3			11.06	3.15
28年目	H 59	0.2741	91.3			11.06	3.03
29年目	H 60	0.2636	91.3			11.06	2.91
30年目	H 61	0.2534	91.3			11.06	2.80
31年目	H 62	0.2437	91.3			11.06	2.69
32年目	H 63	0.2343	91.3			11.06	2.59
33年目	H 64	0.2253	91.3			11.06	2.49
34年目	H 65	0.2166	91.3			11.06	2.39
35年目	H 66	0.2083	91.3			11.06	2.30
36年目	H 67	0.2003	91.3			11.06	2.21
37年目	H 68	0.1926	91.3			11.06	2.13
38年目	H 69	0.1852	91.3			11.06	2.05
39年目	H 70	0.1780	91.3			11.06	1.97
40年目	H 71	0.1712	91.3			11.06	1.89
41年目	H 72	0.1646	91.3			11.06	1.82
42年目	H 73	0.1583	91.3			11.06	1.75
43年目	H 74	0.1522	91.3			11.06	1.68
44年目	H 75	0.1463	91.3			11.06	1.62
45年目	H 76	0.1407	91.3			11.06	1.56
46年目	H 77	0.1353	91.3			11.06	1.50
47年目	H 78	0.1301	91.3			11.06	1.44
48年目	H 79	0.1251	91.3			11.06	1.38
49年目	H 80	0.1203	91.3	-9.45	-1.14	11.06	1.33
合計				369.11	303.15	481.86	152.94
単純事業費計				378.56		481.86	

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。

