

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	第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）
事業主体	中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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比（B/C）＝2.3（経済的純現在価値（B-C）＝55,382億円、経済的内部収益率（EIRR）＝7.7%） 残事業：費用便益比（B/C）＝6.8（経済的純現在価値（B-C）＝5,567億円、経済的内部収益率（EIRR）＝36.0%）

●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	渋滞損失時間（整備前）：10,755百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：139百万人・時間/年（削減率1.3%） （10,755百万人・時間/年→10,616百万人・時間/年）
		<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 checked="" 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	・高速バスにおいて、お客さまの利用動向にあわせて、適切な運行ダイヤの設定が可能となる。
		<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	
	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 checked="" 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	・静岡県：温州みかん（全国の約25%の収穫量・H28）、お茶（全国の約39%の収穫量・H28）の流通利便性が向上
	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 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	・ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区（内閣府から地域活性化総合特区）、内陸フロンティア推進区域（静岡県）の多くが沿線に計画
	国土・地域ネットワークの構築	<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	・当該区間と神奈川県区間、愛知県区間及び新名神により東京～名古屋～大阪をつなぐダブルネットワークを構成
		<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"/> 日常活動圏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"/> 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"/> 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		・静岡県の観光レクリエーション客数及び宿泊客数の増加 ・富士山エリア関連市町へのアクセス向上による観光交流客数の増加 ・浜松フルーツパーク時之栖、寸又峡温泉へのアクセス向上	
<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"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤枝市内から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への30分圏域カバー人口が約3倍に拡大</li> <li>・藤枝市総合病院から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への所要時間が4分短縮</li> <li>・清水区穴原地区から三次救急医療機関（静岡県立総合病院）への搬送時間が28分短縮（開通前48分→開通後20分）</li> </ul>
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
3. 安全	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ地震における具体的な応急活動対策に関する計画（中央防災会議）</li> <li>・新東名高速道路：緊急輸送路に選定</li> <li>・浜松SA（上下）、清水PA（上下）、駿河湾沼津SA（下）：広域進出拠点や進出拠点等の防災拠点に選定</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代替する緊急輸送道路路線名：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：御殿場JCT～三ヶ日JCT</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止時（由比地区高波通行止等）、大規模更新・修繕工事の実施時に代替機能を発揮</li> <li>・並行する高速ネットワーク：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：御殿場JCT～三ヶ日JCT</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <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の代替路線を形成する</li> </ul>	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出削減量：18万t/年、排出削減率：0.1%削減</li> </ul>
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出削減量：85t/年 排出削減率：▲0.02%削減</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出削減量：53t/年 排出削減率：0.2%削減</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「未来投資戦略2018」において、高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることとしている。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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期待される</li> </ul>	

## 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
第二東海自動車道 横浜名古屋線	御殿場JCT～浜松いなさJCT	L = 144.7km	高速自動車国道	6車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
53,400～65,400	6	中日本高速道路(株)

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	24,997億円	5,187億円	30,184億円
うち残事業分	822億円	582億円	1,404億円
基準年における 現在価値 (C)	40,913億円	2,740億円	43,653億円
うち残事業分	770億円	198億円	968億円

## 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30年度			
供用年	平成24年度、平成33年度			
単年便益 (初年便益)	3,116億円	51億円	15億円	3,183億円
基準年における 現在価値 (B)	97,187億円	1,414億円	434億円	99,035億円
うち残事業分	6,644億円	-135億円	26億円	6,535億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	55,382億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.7%
費用便益比（残事業）	6.8
経済的純現在価値（残事業）	5,567億円
経済的内部収益率（残事業）	36.0%

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 （全体事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	53,400～ 65,400	±10%	2.0～2.5
事業費	24,997億円	±10%	2.3～2.3
事業期間	28年	±1年	2.3～2.3

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	53,400～ 65,400	±10%	6.1～7.4
事業費	822億円	±10%	6.3～7.3
事業期間	2年	±1年	6.5～6.9

交通状況の変化（全体事業）

様式－3①

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）：144.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	60,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	96	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	1,386.12	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	東名高速道路：167.5km	交通量	[台/日]	67,700	28,000
		走行時間	[分]	137	119
		走行時間費用	[億円/年]	2,149.09	726.04
	国道1号：183.2km	交通量	[台/日]	50,000	48,500
		走行時間	[分]	350	332
		走行時間費用	[億円/年]	3,610.25	3,304.60
	国道246号：26.5km	交通量	[台/日]	28,800	28,600
		走行時間	[分]	68	68
		走行時間費用	[億円/年]	394.49	391.24
	静岡バイパス：24.4km	交通量	[台/日]	64,400	62,700
		走行時間	[分]	68	62
		走行時間費用	[億円/年]	875.03	762.75
	（県）富士清水線：20.8km	交通量	[台/日]	22,800	22,700
		走行時間	[分]	53	52
		走行時間費用	[億円/年]	265.40	263.08
③その他道路合計：32,067.5km	走行時間費用	[億円/年]	303,715.38	300,479.24	

			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：32,634.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	311,009.64	307,313.07	3,696.57

- ※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。

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）



# 交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）：144.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	50,100	60,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	100	96	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	1,220.71	1,386.12	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	東名高速道路：167.5km	交通量	[台/日]	36,300	28,000
		走行時間	[分]	119	119
		走行時間費用	[億円/年]	953.62	726.04
	国道1号：183.2km	交通量	[台/日]	48,700	48,500
		走行時間	[分]	334	332
		走行時間費用	[億円/年]	3,344.08	3,304.60
	国道246号：26.5km	交通量	[台/日]	28,700	28,600
		走行時間	[分]	68	68
		走行時間費用	[億円/年]	392.03	391.24
	静岡バイパス：24.4km	交通量	[台/日]	63,100	62,700
		走行時間	[分]	61	62
		走行時間費用	[億円/年]	761.86	762.75
	（県）富士清水線：20.8km	交通量	[台/日]	22,600	22,700
		走行時間	[分]	52	52
		走行時間費用	[億円/年]	261.09	263.08
③その他道路合計：32,067.5km	走行時間費用	[億円/年]	300,729.84	300,479.24	

			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：32,634.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	307,663.23	307,313.07	350.16

- ※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。

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT）





## 費用便益分析の条件

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～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 (平成30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	平成30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"/> (H22全国道路・街路交通情勢調査)
	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 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	その他( 高速転換率式併用利用者均衡配分手法 )	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用	
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	( ) 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				



# 費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:第二東海自動車道(御殿場JCT~浜松いなさJCT)					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)
					0.77	144.7	112.04
年次	年度	割合率	GDP デフレータ	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
-19年目	H 5	2.6658	117.9	45.73	106.29		
-18年目	H 6	2.5633	117.8	99.14	221.77		
-17年目	H 7	2.4647	117.1	463.45	1,002.77		
-16年目	H 8	2.3699	116.6	736.62	1,539.10		
-15年目	H 9	2.2788	117.5	1,013.26	2,020.14		
-14年目	H 10	2.1911	116.9	1,343.23	2,588.16		
-13年目	H 11	2.1068	115.2	1,887.45	3,548.46		
-12年目	H 12	2.0258	113.8	2,215.04	4,053.49		
-11年目	H 13	1.9479	112.4	2,201.25	3,921.60		
-10年目	H 14	1.8730	110.5	2,439.68	4,251.10		
-9年目	H 15	1.8009	109.0	1,746.98	2,967.18		
-8年目	H 16	1.7317	107.9	1,590.90	2,624.75		
-7年目	H 17	1.6651	106.7	1,075.47	1,725.31		
-6年目	H 18	1.6010	105.9	1,226.16	1,905.62		
-5年目	H 19	1.5395	105.0	1,042.85	1,571.83		
-4年目	H 20	1.4802	104.4	932.39	1,358.97		
-3年目	H 21	1.4233	103.0	1,088.60	1,546.40		
-2年目	H 22	1.3686	101.3	1,110.80	1,542.75		
-1年目	H 23	1.3159	99.8	1,016.86	1,378.31		
暫定供用開始年次	H 24	1.2653	99.0	635.41	834.84	53.88	70.79
1年目	H 25	1.2167	99.0	28.40	35.88	59.24	74.84
2年目	H 26	1.1699	101.5	20.23	23.97	67.80	80.34
3年目	H 27	1.1249	103.0	20.06	22.52	85.75	96.27
4年目	H 28	1.0816	102.8	27.27	29.50	87.83	95.00
5年目	H 29	1.0400	102.8	167.41	174.11	90.67	94.29
6年目	H 30	1.0000	102.8			91.53	91.53
7年目	H 31	0.9615	102.8	264.51	254.33	91.93	88.39
8年目	H 32	0.9246	102.8	557.37	515.34	91.52	84.62
完成供用開始年次	H 33	0.8890	102.8			98.66	87.70
10年目	H 34	0.8548	102.8			98.76	84.42
11年目	H 35	0.8219	102.8			98.69	81.11
12年目	H 36	0.7903	102.8			99.41	78.56
13年目	H 37	0.7599	102.8			99.98	75.98
14年目	H 38	0.7307	102.8			101.52	74.18
15年目	H 39	0.7026	102.8			102.38	71.93
16年目	H 40	0.6756	102.8			102.74	69.41
17年目	H 41	0.6496	102.8			103.37	67.15
18年目	H 42	0.6246	102.8			103.56	64.68
19年目	H 43	0.6006	102.8			104.43	62.72
20年目	H 44	0.5775	102.8			105.40	60.87
21年目	H 45	0.5553	102.8			106.28	59.02
22年目	H 46	0.5339	102.8			106.82	57.03
23年目	H 47	0.5134	102.8			107.15	55.01
24年目	H 48	0.4936	102.8			107.65	53.13
25年目	H 49	0.4746	102.8			108.15	51.33
26年目	H 50	0.4564	102.8			108.54	49.54
27年目	H 51	0.4388	102.8			109.30	47.96
28年目	H 52	0.4220	102.8			109.99	46.42
29年目	H 53	0.4057	102.8			110.77	44.94
30年目	H 54	0.3901	102.8			111.06	43.32
31年目	H 55	0.3751	102.8			110.71	41.53
32年目	H 56	0.3607	102.8			110.48	39.85
33年目	H 57	0.3468	102.8			110.43	38.30
34年目	H 58	0.3335	102.8			110.49	36.85
35年目	H 59	0.3207	102.8			110.39	35.40
36年目	H 60	0.3083	102.8			109.98	33.91
37年目	H 61	0.2965	102.8			109.46	32.45
38年目	H 62	0.2851	102.8			109.34	31.17
39年目	H 63	0.2741	102.8			109.34	29.97
40年目	H 64	0.2636	102.8			109.07	28.75
41年目	H 65	0.2534	102.8			108.97	27.61
42年目	H 66	0.2437	102.8			109.04	26.57
43年目	H 67	0.2343	102.8			109.03	25.55
44年目	H 68	0.2253	102.8			108.83	24.52
45年目	H 69	0.2166	102.8			108.77	23.56
46年目	H 70	0.2083	102.8			108.43	22.59
47年目	H 71	0.2003	102.8			147.74	29.59
48年目	H 72	0.1926	102.8			131.08	25.25
49年目	H 73	0.1852	102.8	-4,596.33	-851.24	130.68	24.20
合計				20,400.19	40,913.25	5,187.00	2,740.10
単純事業費計				24,996.52		5,187.00	

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(残事業)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名: 第二東海自動車道(御殿場JCT~浜松いなさJCT)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-2年目	H 31	0.9615	102.8	264.51	254.33		
-1年目	H 32	0.9246	102.8	557.37	515.34		
完成供用開始年次	H 33	0.8890	102.8			6.17	5.48
1年目	H 34	0.8548	102.8			6.32	5.41
2年目	H 35	0.8219	102.8			6.48	5.33
3年目	H 36	0.7903	102.8			6.64	5.25
4年目	H 37	0.7599	102.8			6.81	5.17
5年目	H 38	0.7307	102.8			7.58	5.54
6年目	H 39	0.7026	102.8			7.80	5.48
7年目	H 40	0.6756	102.8			8.01	5.41
8年目	H 41	0.6496	102.8			8.22	5.34
9年目	H 42	0.6246	102.8			8.42	5.26
10年目	H 43	0.6006	102.8			8.63	5.18
11年目	H 44	0.5775	102.8			8.86	5.11
12年目	H 45	0.5553	102.8			9.06	5.03
13年目	H 46	0.5339	102.8			9.27	4.95
14年目	H 47	0.5134	102.8			9.48	4.87
15年目	H 48	0.4936	102.8			9.69	4.78
16年目	H 49	0.4746	102.8			9.90	4.70
17年目	H 50	0.4564	102.8			10.11	4.61
18年目	H 51	0.4388	102.8			10.32	4.53
19年目	H 52	0.4220	102.8			10.54	4.45
20年目	H 53	0.4057	102.8			10.74	4.36
21年目	H 54	0.3901	102.8			10.95	4.27
22年目	H 55	0.3751	102.8			11.17	4.19
23年目	H 56	0.3607	102.8			11.37	4.10
24年目	H 57	0.3468	102.8			11.58	4.02
25年目	H 58	0.3335	102.8			11.79	3.93
26年目	H 59	0.3207	102.8			12.00	3.85
27年目	H 60	0.3083	102.8			12.22	3.77
28年目	H 61	0.2965	102.8			12.43	3.69
29年目	H 62	0.2851	102.8			12.64	3.60
30年目	H 63	0.2741	102.8			12.85	3.52
31年目	H 64	0.2636	102.8			13.05	3.44
32年目	H 65	0.2534	102.8			13.26	3.36
33年目	H 66	0.2437	102.8			13.48	3.28
34年目	H 67	0.2343	102.8			13.69	3.21
35年目	H 68	0.2253	102.8			13.90	3.13
36年目	H 69	0.2166	102.8			14.11	3.06
37年目	H 70	0.2083	102.8			14.32	2.98
38年目	H 71	0.2003	102.8			14.53	2.91
39年目	H 72	0.1926	102.8			14.74	2.84
40年目	H 73	0.1852	102.8			14.95	2.77
41年目	H 74	0.1780	102.8			15.16	2.70
42年目	H 75	0.1712	102.8			15.37	2.63
43年目	H 76	0.1646	102.8			15.59	2.57
44年目	H 77	0.1583	102.8			15.80	2.50
45年目	H 78	0.1522	102.8			16.01	2.44
46年目	H 79	0.1463	102.8			16.21	2.37
47年目	H 80	0.1407	102.8			16.42	2.31
48年目	H 81	0.1353	102.8			16.63	2.25
49年目	H 82	0.1301	102.8			16.85	2.19
合計				821.88	769.67	582.11	198.11
単純事業費計				821.88		582.11	

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。



