

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) = 1.4 経済的純現在価値(B-C) = 2,513億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.4% 残事業:費用便益比(B/C) = 4.7 経済的純現在価値(B-C) = 7,027億円 経済的内部収益率(EIRR) = 18.4%

●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）：84,371.1万人・時間/年 渋滞損失削減時間：2,174.2万人・時間/年（84,371.1万人・時間/年⇒82,196.9万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：国道156号（岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 環状道路内の渋滞損失時間：382.9万人・時間/年 環状道路内の渋滞損失削減率：11.5%削減
		■ 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、106分⇒84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
都市の再生		□ 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	

1. 活カ	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 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）
		■ 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、山梨市）
		■ 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、山梨市） 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		
	■ 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	・関テクノハイランド ・ロボット先端医療クラスター	
	■ 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	岐阜ファミリーパーク（57万人：H29実績）、道の駅「織部の里」（41万人：H29実績）	
	<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	■ 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	■ 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の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	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
		■ 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	■ 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：福井県、岐阜県、愛知県、滋賀県、三重県（北勢地域） CO2排出削減量：16千t-CO2/年（20,358千t-CO2/年⇒20,341千t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	■ 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：国道156号（岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 排出削減量：8.9t/年、排出削減率：6.2%削減
		■ 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：国道156号（岐阜県羽島郡岐南町上印食～岐阜県関市小瀬） 排出削減量：0.52t/年、排出削減率：6.3%削減
		■ 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"/> 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	

(再評価)

様式-2

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 (土岐～四日市)	L = 115.6 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,300	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	12,343億円	2,352億円	14,695億円
うち残事業分	3,968億円	1,766億円	5,733億円
基準年における 現在価値 (C)	15,599億円	1,004億円	16,603億円
うち残事業分	3,378億円	587億円	3,965億円

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	令和元年度			
供用年	平成21年度、令和7年度、令和10年度、令和14年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	293億円	25億円	7.6億円	326億円
基準年における 現在価値 (B)	21,003億円	1,680億円	480億円	23,163億円
うち残事業分	11,589億円	852億円	238億円	12,679億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	6,560億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.6%
費用便益比（残事業）	3.2
経済的純現在価値（残事業）	8,713億円
経済的内部収益率（残事業）	13.4%

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（事業全体を対象）

【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	26,300台/日	±10%	1.3~1.5
事業費	12,343億円	±10%	1.4~1.4
事業期間	46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	26,300台/日	±10%	2.9~3.5
事業費	3,968億円	±10%	2.9~3.5
事業期間	14年	±20%	3.2~3.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名一般国道475号東海環状自動車道（土岐～四日市）（事業全体）

（推計時点 R12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 (土岐～四日市)] : 115.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	71	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	356.44	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速 道路 : 33.3km	交通量	[台/日]	64,300	61,400
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	282.45	266.50
	名神高速 道路 : 38.6km	交通量	[台/日]	59,600	56,500
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	331.95	307.57
	中央自動 車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	42,600	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	145.55	137.73
	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	32,700	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	158.01	125.73
	東名阪自 動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	66,200	62,100
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	259.64	238.81
	名古屋第 二環状自 動車道 : 42.8km	交通量	[台/日]	39,100	35,500
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	343.83	307.93
	国道19号 : 22.9km	交通量	[台/日]	44,400	40,800
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	391.18	349.63
国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	49,800	48,500	
	走行時間	[分]	39	38	
	走行時間費用	[億円/年]	385.60	368.53	
国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	30,900	27,900	
	走行時間	[分]	73	71	
	走行時間費用	[億円/年]	435.67	378.95	
③その他道路合計 15,346.9km	走行時間費用	[億円/年]	59,852.61	58,640.08	
			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 : 15,741.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,586.49	61,477.90	1,108.59

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

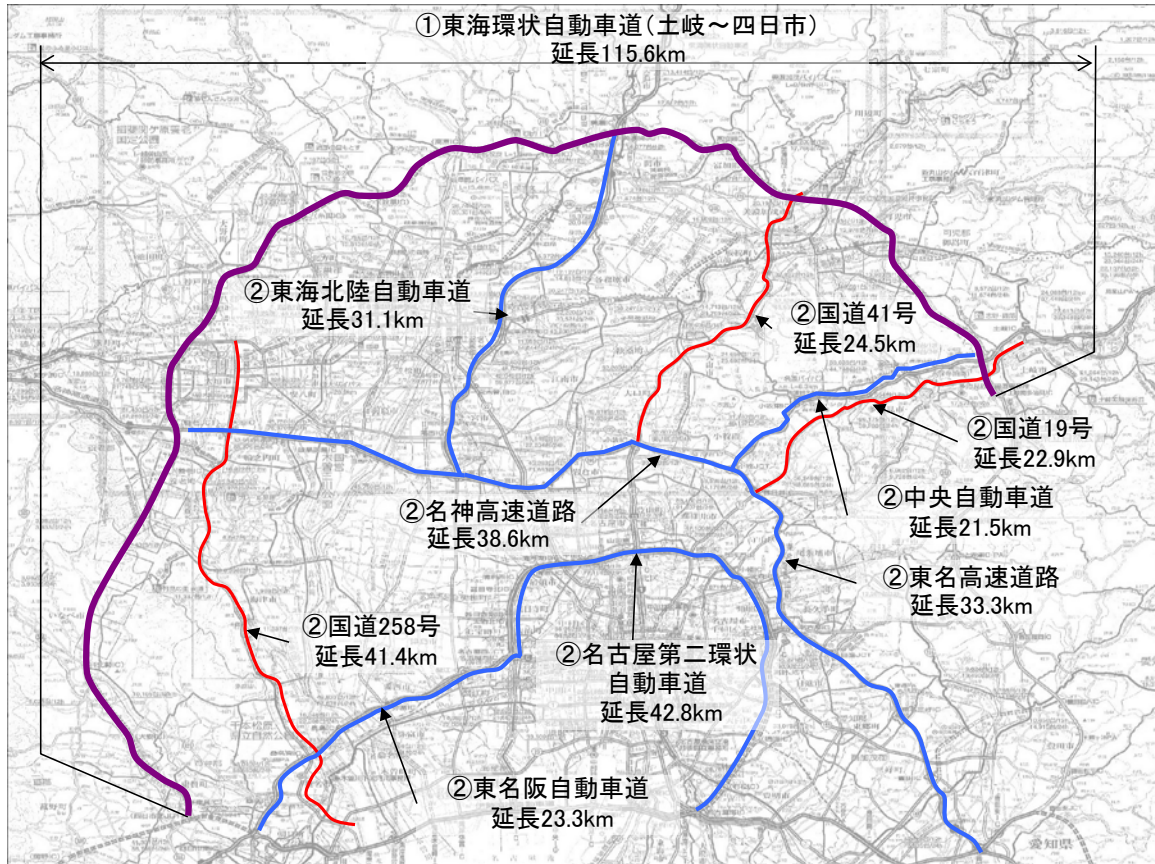
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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



凡例	
.....	: 対象事業
.....	: 高速自動車国道
.....	: 一般国道
.....	: 主要地方道
.....	: 一般県道

交通状況の変化

様式-3①

事業名一般国道475号東海環状自動車道（土岐～四日市）（残事業）

（推計時点 R12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 (土岐～四日市)] : 115.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	4,600	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	36	71	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	90.34	356.44	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名高速 道路 : 33.3km	交通量	[台/日]	63,200	61,400
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	275.76	266.50
	名神高速 道路 : 38.6km	交通量	[台/日]	57,700	56,500
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	318.03	307.57
	中央自動 車道 : 21.5km	交通量	[台/日]	41,800	41,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	140.86	137.73
	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	32,800	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	157.03	125.73
	東名阪自 動車道 : 23.3km	交通量	[台/日]	65,400	62,100
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	255.32	238.81
	名二環 : 42.8km	交通量	[台/日]	38,000	35,500
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	332.94	307.93
	国道19号 : 22.9km	交通量	[台/日]	41,200	40,800
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	354.06	349.63
国道41号 : 24.5km	交通量	[台/日]	48,600	48,500	
	走行時間	[分]	39	38	
	走行時間費用	[億円/年]	378.36	368.53	
国道258 号 : 41.4km	交通量	[台/日]	30,900	27,900	
	走行時間	[分]	73	71	
	走行時間費用	[億円/年]	435.75	378.95	
③その他道路合計 15,346.9km	走行時間費用	[億円/年]	59,546.50	58,640.08	
			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 : 15,741.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,284.95	61,477.90	807.05

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

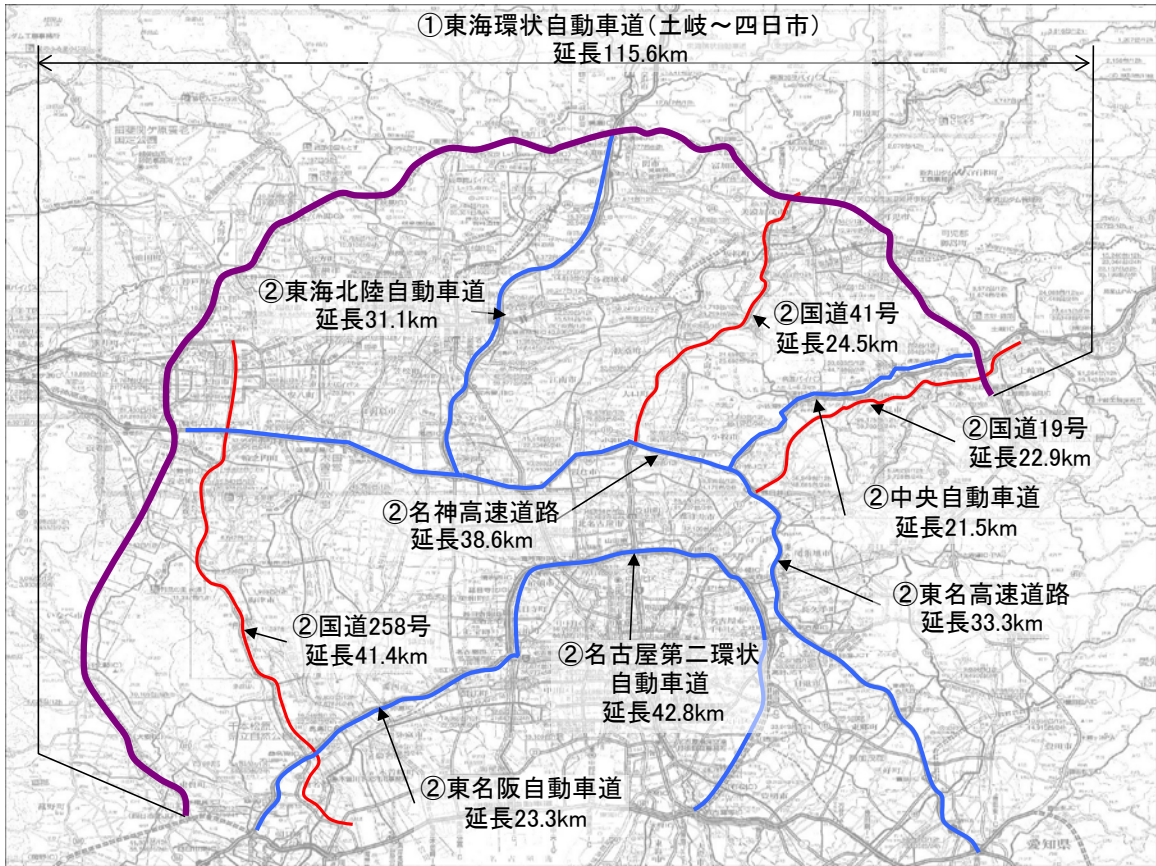
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



凡 例	
.....	: 対象事業
——	: 高速自動車国道
——	: 一般国道
——	: 主要地方道
——	: 一般県道

費用便益分析の条件

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～四日市）

(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	令和元年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
		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"/> (H22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"/>		

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～四日市)

(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 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

箇所名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～四日市）				維持修繕費の単価算定の算出(消費税相当額含む)			
(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.45	115.9	51.75	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円) 単価	現在価値	維持管理費(億円) 単価	現在価値
-46年目	H 1	3.2434	110.8	2.82	8.49		
-45年目	H 2	3.1187	113.3	17.20	48.79		
-44年目	H 3	2.9987	116.0	28.27	75.28		
-43年目	H 4	2.8834	117.6	33.76	85.28		
-42年目	H 5	2.7725	117.9	69.05	167.23		
-41年目	H 6	2.6658	117.8	89.61	208.87		
-40年目	H 7	2.5633	117.1	117.83	265.66		
-39年目	H 8	2.4647	116.6	145.90	317.66		
-38年目	H 9	2.3699	117.5	148.85	309.23		
-37年目	H 10	2.2788	116.9	196.10	393.73		
-36年目	H 11	2.1911	115.2	290.42	568.96		
-35年目	H 12	2.1068	113.8	394.92	753.07		
-34年目	H 13	2.0258	112.4	448.63	832.83		
-33年目	H 14	1.9479	110.5	390.46	708.95		
-32年目	H 15	1.8730	109.0	395.42	699.85		
-31年目	H 16	1.8009	107.9	391.29	672.69		
-30年目	H 17	1.7317	106.7	108.21	180.89		
-29年目	H 18	1.6651	105.9	79.84	129.30		
-28年目	H 19	1.6010	105.0	134.07	210.56		
-27年目	H 20	1.5395	104.4	134.16	203.76		
部分供用開始	H 21	1.4802	103.0	154.96	229.38	9.30	13.77
部分1年目	H 22	1.4233	101.3	159.70	231.12	9.31	13.47
部分2年目	H 23	1.3686	99.8	214.17	302.50	9.33	13.18
部分3年目	H 24	1.3159	99.0	301.84	413.25	9.34	12.79
部分4年目	H 25	1.2653	99.0	366.96	483.08	11.54	15.19
部分5年目	H 26	1.2167	101.5	367.77	454.06	12.12	14.96
部分6年目	H 27	1.1699	103.0	451.26	527.91	12.19	14.26
部分7年目	H 28	1.1249	102.8	499.37	562.82	12.37	13.94
部分8年目	H 29	1.0816	103.0	492.74	532.94	12.51	13.53
部分9年目	H 30	1.0400	103.0	881.75	917.02	12.64	13.14
基準年	R 1	1.0000	103.0	852.31	852.31	12.80	12.80
部分11年目	R 2	0.9615	103.0	842.82	810.41	16.07	15.45
部分12年目	R 3	0.9246	103.0	754.88	697.93	16.29	15.06
部分13年目	R 4	0.8890	103.0	599.33	532.80	16.35	14.54
部分14年目	R 5	0.8548	103.0	328.74	281.01	16.45	14.06
部分15年目	R 6	0.8219	103.0	303.00	249.04	16.64	13.68
部分供用開始	R 7	0.7903	103.0	167.58	132.44	36.26	28.66
部分17年目	R 8	0.7599	103.0	174.27	132.43	36.78	27.95
部分18年目	R 9	0.7307	103.0	180.34	131.77	37.19	27.18
部分供用開始	R 10	0.7026	103.0	170.87	120.05	38.71	27.20
部分20年目	R 11	0.6756	103.0	132.41	89.45	39.09	26.41
部分21年目	R 12	0.6496	103.0	106.90	69.44	39.05	25.37
部分22年目	R 13	0.6246	103.0	95.72	59.78	39.45	24.64
部分供用開始	R 14	0.6006	103.0	42.14	25.31	45.67	27.43
部分24年目	R 15	0.5775	103.0	42.14	24.33	46.06	26.60
部分25年目	R 16	0.5553	103.0	41.98	23.31	46.42	25.77
供用開始年次	R 17	0.5339	103.0			49.53	26.44
1年目	R 18	0.5134	103.0			49.77	25.55
2年目	R 19	0.4936	103.0			49.90	24.63
3年目	R 20	0.4746	103.0			50.12	23.79
4年目	R 21	0.4564	103.0			50.52	23.06
5年目	R 22	0.4388	103.0			50.68	22.24
6年目	R 23	0.4220	103.0			50.98	21.51
7年目	R 24	0.4057	103.0			51.06	20.72
8年目	R 25	0.3901	103.0			51.21	19.98
9年目	R 26	0.3751	103.0			51.45	19.30
10年目	R 27	0.3607	103.0			51.53	18.59
11年目	R 28	0.3468	103.0			51.72	17.94
12年目	R 29	0.3335	103.0			51.75	17.26
13年目	R 30	0.3207	103.0			51.78	16.60
14年目	R 31	0.3083	103.0			51.68	15.93
15年目	R 32	0.2965	103.0			51.58	15.29
16年目	R 33	0.2851	103.0			51.49	14.68
17年目	R 34	0.2741	103.0			51.30	14.06
18年目	R 35	0.2636	103.0			51.25	13.51
19年目	R 36	0.2534	103.0			51.29	13.00
20年目	R 37	0.2437	103.0			51.13	12.46
21年目	R 38	0.2343	103.0			50.98	11.94
22年目	R 39	0.2253	103.0			50.86	11.46
23年目	R 40	0.2166	103.0			50.67	10.98
24年目	R 41	0.2083	103.0			33.59	7.00
25年目	R 42	0.2003	103.0			33.39	6.69
26年目	R 43	0.1926	103.0			33.24	6.40
27年目	R 44	0.1852	103.0			33.08	6.12
28年目	R 45	0.1780	103.0			32.92	5.86
29年目	R 46	0.1712	103.0			32.81	5.62
30年目	R 47	0.1646	103.0			32.58	5.36
31年目	R 48	0.1583	103.0			32.44	5.14
32年目	R 49	0.1522	103.0			32.30	4.92
33年目	R 50	0.1463	103.0			32.09	4.70
34年目	R 51	0.1407	103.0			32.02	4.51
35年目	R 52	0.1353	103.0			31.81	4.30
36年目	R 53	0.1301	103.0			31.64	4.12
37年目	R 54	0.1251	103.0			31.50	3.94
38年目	R 55	0.1203	103.0			31.36	3.77
39年目	R 56	0.1157	103.0	-1110.24	-128.41	31.23	3.61
合計				11232.52	15598.60	2352.16	1003.97
単純事業費計				12342.76		2352.16	

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：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～四日市） （残事業）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				0.34		115.9		38.85	
				単価（億円）		延長（km）		単純単価（億円）	
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		
-46年目	H 1	3.2434	110.8						
-45年目	H 2	3.1187	113.3						
-44年目	H 3	2.9987	116.0						
-43年目	H 4	2.8834	117.6						
-42年目	H 5	2.7725	117.9						
-41年目	H 6	2.6658	117.8						
-40年目	H 7	2.5633	117.1						
-39年目	H 8	2.4647	116.6						
-38年目	H 9	2.3699	117.5						
-37年目	H 10	2.2788	116.9						
-36年目	H 11	2.1911	115.2						
-35年目	H 12	2.1068	113.8						
-34年目	H 13	2.0258	112.4						
-33年目	H 14	1.9479	110.5						
-32年目	H 15	1.8730	109.0						
-31年目	H 16	1.8009	107.9						
-30年目	H 17	1.7317	106.7						
-29年目	H 18	1.6651	105.9						
-28年目	H 19	1.6010	105.0						
-27年目	H 20	1.5395	104.4						
-26年目	H 21	1.4802	103.0						
-25年目	H 22	1.4233	101.3						
-24年目	H 23	1.3686	99.8						
-23年目	H 24	1.3159	99.0						
-22年目	H 25	1.2653	99.0						
-21年目	H 26	1.2167	101.5						
-20年目	H 27	1.1699	103.0						
-19年目	H 28	1.1249	102.8						
-18年目	H 29	1.0816	103.0						
-17年目	H 30	1.0400	103.0						
基準年	R 1	1.0000	103.0						
-15年目	R 2	0.9615	103.0	842.82	810.41				
-14年目	R 3	0.9246	103.0	754.88	697.93				
-13年目	R 4	0.8890	103.0	599.33	532.80				
-12年目	R 5	0.8548	103.0	328.74	281.01				
-11年目	R 6	0.8219	103.0	303.00	249.04				
部分供用開始	R 7	0.7903	103.0	167.58	132.44	19.48	15.40		
部分1年目	R 8	0.7599	103.0	174.27	132.43	19.84	15.08		
部分2年目	R 9	0.7307	103.0	180.34	131.77	20.13	14.71		
部分供用開始	R 10	0.7026	103.0	170.87	120.05	25.91	18.20		
部分4年目	R 11	0.6756	103.0	132.41	89.45	26.29	17.76		
部分5年目	R 12	0.6496	103.0	106.90	69.44	26.25	17.05		
部分6年目	R 13	0.6246	103.0	95.72	59.78	26.66	16.65		
部分供用開始	R 14	0.6006	103.0	42.14	25.31	32.87	19.74		
部分8年目	R 15	0.5775	103.0	42.14	24.33	33.26	19.21		
部分9年目	R 16	0.5553	103.0	41.98	23.31	33.62	18.67		
供用開始年次	R 17	0.5339	103.0			36.73	19.61		
1年目	R 18	0.5134	103.0			36.97	18.98		
2年目	R 19	0.4936	103.0			37.10	18.31		
3年目	R 20	0.4746	103.0			37.32	17.72		
4年目	R 21	0.4564	103.0			37.72	17.22		
5年目	R 22	0.4388	103.0			37.88	16.62		
6年目	R 23	0.4220	103.0			38.19	16.11		
7年目	R 24	0.4057	103.0			38.27	15.53		
8年目	R 25	0.3901	103.0			38.41	14.99		
9年目	R 26	0.3751	103.0			38.65	14.50		
10年目	R 27	0.3607	103.0			38.74	13.97		
11年目	R 28	0.3468	103.0			38.92	13.50		
12年目	R 29	0.3335	103.0			38.95	12.99		
13年目	R 30	0.3207	103.0			38.98	12.50		
14年目	R 31	0.3083	103.0			38.88	11.99		
15年目	R 32	0.2965	103.0			38.78	11.50		
16年目	R 33	0.2851	103.0			38.69	11.03		
17年目	R 34	0.2741	103.0			38.51	10.55		
18年目	R 35	0.2636	103.0			38.45	10.13		
19年目	R 36	0.2534	103.0			38.49	9.75		
20年目	R 37	0.2437	103.0			38.33	9.34		
21年目	R 38	0.2343	103.0			38.18	8.95		
22年目	R 39	0.2253	103.0			38.06	8.57		
23年目	R 40	0.2166	103.0			37.87	8.20		
24年目	R 41	0.2083	103.0			37.81	7.88		
25年目	R 42	0.2003	103.0			37.51	7.51		
26年目	R 43	0.1926	103.0			37.28	7.18		
27年目	R 44	0.1852	103.0			37.05	6.86		
28年目	R 45	0.1780	103.0			36.82	6.56		
29年目	R 46	0.1712	103.0			36.64	6.27		
30年目	R 47	0.1646	103.0			36.28	5.97		
31年目	R 48	0.1583	103.0			36.09	5.71		
32年目	R 49	0.1522	103.0			35.85	5.46		
33年目	R 50	0.1463	103.0			35.57	5.21		
34年目	R 51	0.1407	103.0			35.46	4.99		
35年目	R 52	0.1353	103.0			35.12	4.75		
36年目	R 53	0.1301	103.0			34.89	4.54		
37年目	R 54	0.1251	103.0			34.67	4.34		
38年目	R 55	0.1203	103.0			34.46	4.15		
39年目	R 56	0.1157	103.0			34.28	3.96		
50年目	R 57	0.1112	103.0			2.94	0.33		
51年目	R 58	0.1069	103.0			2.86	0.31		
52年目	R 59	0.1028	103.0	-15.51	-1.59	2.86	0.29		
合計				3967.62	3377.93	1765.79	587.27		
単純事業費計				3967.62		1765.79			

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)	L = 44.2 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,200	4	中部地方整備局 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	5,641億円	971億円	6,612億円
うち残事業分	1,849億円	971億円	2,820億円
基準年における 現在価値 (C)	6,108億円	324億円	6,432億円
うち残事業分	1,594億円	324億円	1,918億円

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	令和元年度			
供用年	令和7年度、令和14年度			
単年便益 (初年便益)	401億円	33億円	9.1億円	443億円
基準年における 現在価値 (B)	8,264億円	508億円	173億円	8,945億円
うち残事業分	8,264億円	508億円	173億円	8,945億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	2,513億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.4%
費用便益比（残事業）	4.7
経済的純現在価値（残事業）	7,027億円
経済的内部収益率（残事業）	18.4%

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（事業全体を対象）

【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	27,700台/日	±10%	1.3~1.5
事業費	5,641億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	38年	±20%	1.3~1.5

【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	27,700台/日	±10%	4.2~5.1
事業費	1,849億円	±10%	4.3~5.1
事業期間	12年	±20%	4.5~5.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）（事業全体）

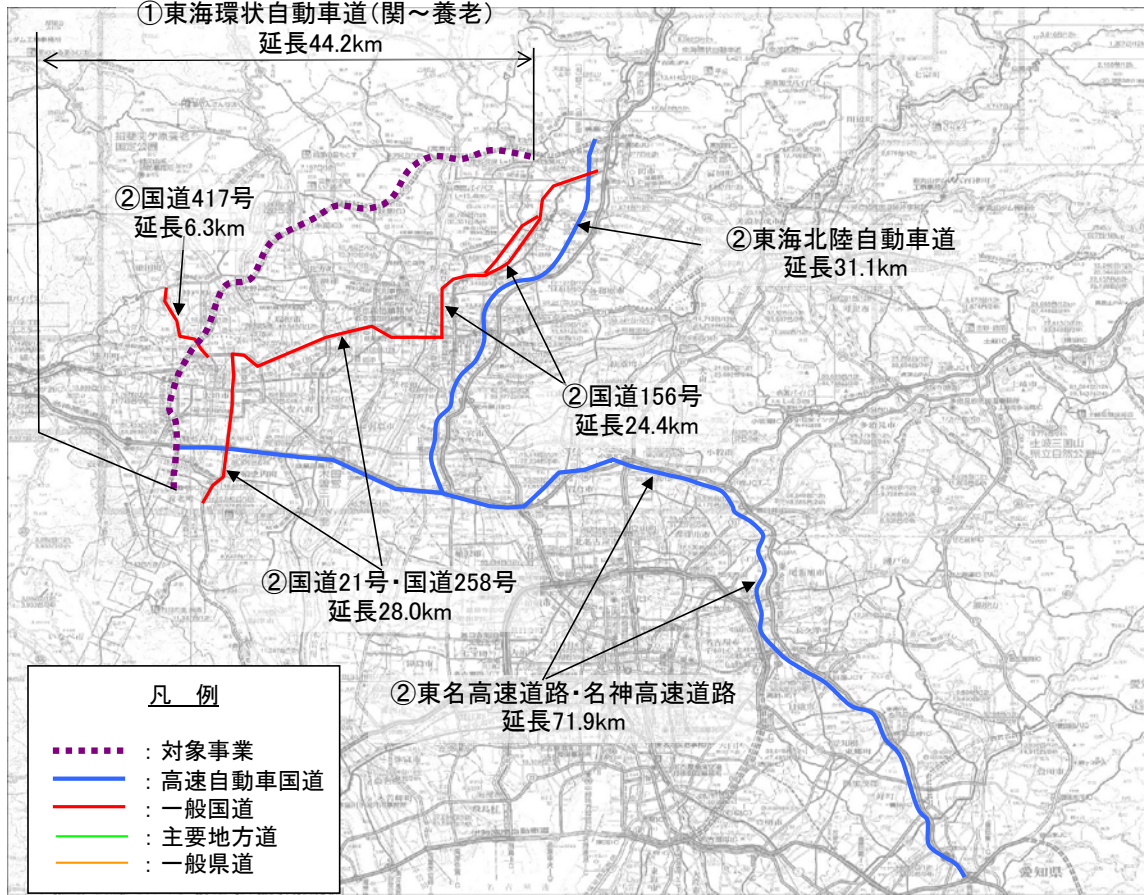
（推計時点 R12年）

			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]	-	27,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	139.15	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	35,400	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	169.01	125.73
	東名高 速・名神 高速 : 71.9km	交通量	[台/日]	58,900	58,700
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	576.37	574.07
	国道21号 ～258号 : 28.0km	交通量	[台/日]	56,400	53,500
		走行時間	[分]	48	46
		走行時間費用	[億円/年]	478.16	436.14
	国道417 号 : 6.3km	交通量	[台/日]	15,600	11,900
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	66.34	45.28
	国道156 号 : 24.4km	交通量	[台/日]	30,100	29,300
		走行時間	[分]	52	51
		走行時間費用	[億円/年]	282.43	271.65
③その他道路合計 15,536.0km	走行時間費用	[億円/年]	60,455.40	59,885.88	

			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 : 15,741.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,027.71	61,477.90	549.81

- ※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475号東海環状自動車道（関～養老）（残事業）

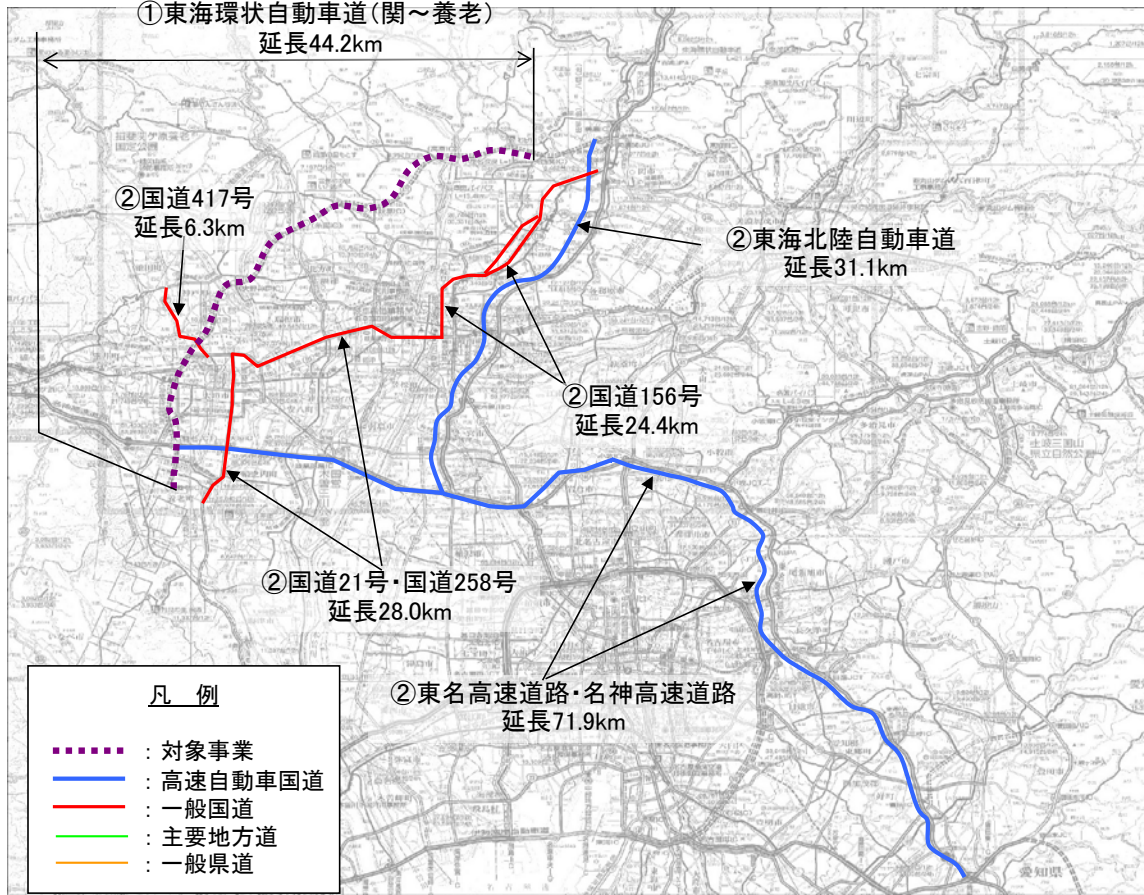
（推計時点 R12年）

			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]	-	27,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	139.15	
②主な周辺道路 ^{※4}	東海北陸 自動車道 : 31.1km	交通量	[台/日]	35,400	27,200
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	169.01	125.73
	東名高 速・名神 高速 : 71.9km	交通量	[台/日]	58,900	58,700
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	576.37	574.07
	国道21号 ～258号 : 28.0km	交通量	[台/日]	56,400	53,500
		走行時間	[分]	48	46
		走行時間費用	[億円/年]	478.16	436.14
	国道417 号 : 6.3km	交通量	[台/日]	15,600	11,900
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	66.34	45.28
	国道156 号 : 24.4km	交通量	[台/日]	30,100	29,300
		走行時間	[分]	52	51
		走行時間費用	[億円/年]	282.43	271.65
③その他道路合計 15,536.0km	走行時間費用	[億円/年]	60,455.40	59,885.88	

			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 : 15,741.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	62,027.71	61,477.90	549.81

- ※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475号 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	令和元年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
		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"/> (H22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"/>		

事業名:一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)

(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 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

				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老） （事業全体）				単価（億円）	延長（km）	単価単価（億円）	
				0.48	44.2	21.36	
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）	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-31年目	H 6	2.6658	117.8	1.92	4.48		
-30年目	H 7	2.5633	117.1	2.06	4.64		
-29年目	H 8	2.4647	116.6	2.62	5.71		
-28年目	H 9	2.3699	117.5	2.00	4.15		
-27年目	H 10	2.2788	116.9	1.90	3.82		
-26年目	H 11	2.1911	115.2	1.90	3.73		
-25年目	H 12	2.1068	113.8	3.81	7.26		
-24年目	H 13	2.0258	112.4	1.90	3.54		
-23年目	H 14	1.9479	110.5	10.73	19.48		
-22年目	H 15	1.8730	109.0	5.68	10.05		
-21年目	H 16	1.8009	107.9	8.34	14.33		
-20年目	H 17	1.7317	106.7	44.11	73.73		
-19年目	H 18	1.6651	105.9	38.41	62.20		
-18年目	H 19	1.6010	105.0	67.02	105.26		
-17年目	H 20	1.5395	104.4	75.78	115.10		
-16年目	H 21	1.4802	103.0	129.63	191.88		
-15年目	H 22	1.4233	101.3	146.11	211.45		
-14年目	H 23	1.3686	99.8	201.14	284.10		
-13年目	H 24	1.3159	99.0	252.76	346.06		
-12年目	H 25	1.2653	99.0	261.68	344.48		
-11年目	H 26	1.2167	101.5	261.89	323.34		
-10年目	H 27	1.1699	103.0	319.01	373.19		
-9年目	H 28	1.1249	102.8	359.43	405.10		
-8年目	H 29	1.0816	103.0	342.82	370.79		
-7年目	H 30	1.0400	103.0	640.80	666.43		
基準年	R 1	1.0000	103.0	608.74	608.74		
-5年目	R 2	0.9615	103.0	557.30	535.86		
-4年目	R 3	0.9246	103.0	424.55	392.52		
-3年目	R 4	0.8890	103.0	266.17	236.63		
-2年目	R 5	0.8548	103.0	22.36	19.12		
-1年目	R 6	0.8219	103.0	31.95	26.26		
暫定供用開始年次	R 7	0.7903	103.0	51.18	40.45	12.27	9.69
1年目	R 8	0.7599	103.0	70.40	53.50	12.47	9.47
2年目	R 9	0.7307	103.0	89.64	65.50	12.64	9.23
3年目	R 10	0.7026	103.0	128.09	89.99	12.80	9.00
4年目	R 11	0.6756	103.0	89.64	60.56	13.02	8.80
5年目	R 12	0.6496	103.0	64.14	41.66	13.08	8.50
6年目	R 13	0.6246	103.0	53.40	33.35	13.30	8.31
供用開始年次	R 14	0.6006	103.0			19.36	11.63
8年目	R 15	0.5775	103.0			19.59	11.31
9年目	R 16	0.5553	103.0			19.80	10.99
10年目	R 17	0.5339	103.0			19.90	10.63
11年目	R 18	0.5134	103.0			20.05	10.29
12年目	R 19	0.4936	103.0			20.18	9.96
13年目	R 20	0.4746	103.0			20.33	9.65
14年目	R 21	0.4564	103.0			20.54	9.37
15年目	R 22	0.4388	103.0			20.65	9.06
16年目	R 23	0.4220	103.0			20.83	8.79
17年目	R 24	0.4057	103.0			20.90	8.48
18年目	R 25	0.3901	103.0			21.01	8.20
19年目	R 26	0.3751	103.0			21.16	7.94
20年目	R 27	0.3607	103.0			21.25	7.67
21年目	R 28	0.3468	103.0			21.34	7.40
22年目	R 29	0.3335	103.0			21.36	7.12
23年目	R 30	0.3207	103.0			21.39	6.86
24年目	R 31	0.3083	103.0			21.31	6.57
25年目	R 32	0.2965	103.0			21.23	6.29
26年目	R 33	0.2851	103.0			21.19	6.04
27年目	R 34	0.2741	103.0			21.11	5.79
28年目	R 35	0.2636	103.0			21.09	5.56
29年目	R 36	0.2534	103.0			21.10	5.35
30年目	R 37	0.2437	103.0			21.03	5.12
31年目	R 38	0.2343	103.0			20.97	4.91
32年目	R 39	0.2253	103.0			20.93	4.72
33年目	R 40	0.2166	103.0			20.84	4.51
34年目	R 41	0.2083	103.0			20.83	4.34
35年目	R 42	0.2003	103.0			20.69	4.14
36年目	R 43	0.1926	103.0			20.59	3.96
37年目	R 44	0.1852	103.0			20.50	3.80
38年目	R 45	0.1780	103.0			20.41	3.63
39年目	R 46	0.1712	103.0			20.33	3.48
40年目	R 47	0.1646	103.0			20.19	3.32
41年目	R 48	0.1583	103.0			20.10	3.18
42年目	R 49	0.1522	103.0			20.00	3.04
43年目	R 50	0.1463	103.0			19.90	2.91
44年目	R 51	0.1407	103.0			19.85	2.79
45年目	R 52	0.1353	103.0			19.71	2.67
46年目	R 53	0.1301	103.0			19.60	2.55
47年目	R 54	0.1251	103.0			19.52	2.44
48年目	R 55	0.1203	103.0			19.43	2.34
49年目	R 56	0.1157	103.0	-436.76	-50.51	19.35	2.24
合計				5204.25	6107.94	971.04	324.07
単純事業費計				5641.01		971.04	

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

簡所名：一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老） （残事業）				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.48	44.2	21.36	
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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-31年目	H 6	2.6658	117.8				
-30年目	H 7	2.5633	117.1				
-29年目	H 8	2.4647	116.6				
-28年目	H 9	2.3699	117.5				
-27年目	H 10	2.2788	116.9				
-26年目	H 11	2.1911	115.2				
-25年目	H 12	2.1068	113.8				
-24年目	H 13	2.0258	112.4				
-23年目	H 14	1.9479	110.5				
-22年目	H 15	1.8730	109.0				
-21年目	H 16	1.8009	107.9				
-20年目	H 17	1.7317	106.7				
-19年目	H 18	1.6651	105.9				
-18年目	H 19	1.6010	105.0				
-17年目	H 20	1.5395	104.4				
-16年目	H 21	1.4802	103.0				
-15年目	H 22	1.4233	101.3				
-14年目	H 23	1.3686	99.8				
-13年目	H 24	1.3159	99.0				
-12年目	H 25	1.2653	99.0				
-11年目	H 26	1.2167	101.5				
-10年目	H 27	1.1699	103.0				
-9年目	H 28	1.1249	102.8				
-8年目	H 29	1.0816	103.0				
-7年目	H 30	1.0400	103.0				
基準年	R 1	1.0000	103.0				
-5年目	R 2	0.9615	103.0	557.30	535.86		
-4年目	R 3	0.9246	103.0	424.55	392.52		
-3年目	R 4	0.8890	103.0	266.17	236.63		
-2年目	R 5	0.8548	103.0	22.36	19.12		
-1年目	R 6	0.8219	103.0	31.95	26.26		
暫定供用開始年次	R 7	0.7903	103.0	51.18	40.45	12.27	9.69
1年目	R 8	0.7599	103.0	70.40	53.50	12.47	9.47
2年目	R 9	0.7307	103.0	89.64	65.50	12.64	9.23
3年目	R 10	0.7026	103.0	128.09	89.99	12.80	9.00
4年目	R 11	0.6756	103.0	89.64	60.56	13.02	8.80
5年目	R 12	0.6496	103.0	64.14	41.66	13.08	8.50
6年目	R 13	0.6246	103.0	53.40	33.35	13.30	8.31
供用開始年次	R 14	0.6006	103.0			19.36	11.63
8年目	R 15	0.5775	103.0			19.59	11.31
9年目	R 16	0.5553	103.0			19.80	10.99
10年目	R 17	0.5339	103.0			19.90	10.63
11年目	R 18	0.5134	103.0			20.05	10.29
12年目	R 19	0.4936	103.0			20.18	9.96
13年目	R 20	0.4746	103.0			20.33	9.65
14年目	R 21	0.4564	103.0			20.54	9.37
15年目	R 22	0.4388	103.0			20.65	9.06
16年目	R 23	0.4220	103.0			20.83	8.79
17年目	R 24	0.4057	103.0			20.90	8.48
18年目	R 25	0.3901	103.0			21.01	8.20
19年目	R 26	0.3751	103.0			21.16	7.94
20年目	R 27	0.3607	103.0			21.25	7.67
21年目	R 28	0.3468	103.0			21.34	7.40
22年目	R 29	0.3335	103.0			21.36	7.12
23年目	R 30	0.3207	103.0			21.39	6.86
24年目	R 31	0.3083	103.0			21.31	6.57
25年目	R 32	0.2965	103.0			21.23	6.29
26年目	R 33	0.2851	103.0			21.19	6.04
27年目	R 34	0.2741	103.0			21.11	5.79
28年目	R 35	0.2636	103.0			21.09	5.56
29年目	R 36	0.2534	103.0			21.10	5.35
30年目	R 37	0.2437	103.0			21.03	5.12
31年目	R 38	0.2343	103.0			20.97	4.91
32年目	R 39	0.2253	103.0			20.93	4.72
33年目	R 40	0.2166	103.0			20.84	4.51
34年目	R 41	0.2083	103.0			20.83	4.34
35年目	R 42	0.2003	103.0			20.69	4.14
36年目	R 43	0.1926	103.0			20.59	3.96
37年目	R 44	0.1852	103.0			20.50	3.80
38年目	R 45	0.1780	103.0			20.41	3.63
39年目	R 46	0.1712	103.0			20.33	3.48
40年目	R 47	0.1646	103.0			20.19	3.32
41年目	R 48	0.1583	103.0			20.10	3.18
42年目	R 49	0.1522	103.0			20.00	3.04
43年目	R 50	0.1463	103.0			19.90	2.91
44年目	R 51	0.1407	103.0			19.85	2.79
45年目	R 52	0.1353	103.0			19.71	2.67
46年目	R 53	0.1301	103.0			19.60	2.55
47年目	R 54	0.1251	103.0			19.52	2.44
48年目	R 55	0.1203	103.0			19.43	2.34
49年目	R 56	0.1157	103.0	-11.44	-1.32	19.35	2.24
合計				1837.38	1594.08	971.04	324.07
単純事業費計				1848.82		971.04	

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。

