

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18号 野尻IC関連
事業主体	国土交通省関東地方整備局

●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	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.02 (経済的純現在価値 (B-C) = 6億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.0% 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 174億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.8%

●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□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) : 1,459万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 25万人・時間/年 (1,459万人・時間/年⇒1,434万人・時間/年) 区間b (並行区間) について (国道18号 (信濃町穂波～信濃町野尻)) 当該区間の渋滞損失時間 : 1.5万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率 : 約 6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	
	□ 現道又は並行区間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	利便性向上が見込まれるバス路線：長電バス (国道線、熊坂・野尻線、高沢・黒姫高原線、長水・仁之倉線、石橋・飯橋線、北信・高山線、荒瀬原線、黒姫高原瑞穂線、観光シャトル)
	□ 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	
	物流効率化の支援	□ 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
	□ 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	
	■ 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	総重量25tの車両の規制またはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制の別：重さ指定道路 対象区間名：国道18号 (野尻地区)

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	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	
	□ 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	連携のある市街地再開発、区画整理等：土地区画整理事業等（一般国道18号沿道、上信越自動車道信濃町IC周辺地区等）	
	■ 中心市街地内で行う事業である	市街地の状況：信濃町市街地（国道18号現道の沿線には、生活基盤施設（信濃町役場・柏原小学校・信濃町郵便局等）や観光施設（ナウマンゾウ博物館・一茶記念館等）が立地） 道路整備による効果：国道18号現道の通過交通がバイパスに転換することで、円滑な交通を確保	
	□ 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		
	□ 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		
	□ 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	□ 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	
	□ 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		
	□ 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		
	□ 現道等における交通不能区間を解消する		
	■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	現道等における大型車のすれ違い困難区間：国道18号（野尻地区・冬期積雪時）	
	□ 日常活動圏の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	□ 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	関連する計画・構想等の名称：信濃都市計画	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地名（年間観光客入込数）：野尻湖・一茶遺跡（40.0万人/年）、黒姫高原（25.5万人/年）、タングラム斑尾（28.5万人/年）	
	□ 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	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 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/日以上全ての全て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	
	□ 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	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	□ 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	□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

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
3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><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</li> </ul> <p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><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</li> <li><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</li> <li><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）</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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</li> <li><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</li> </ul>	<p>計画名：長野県地域防災計画 計画における位置づけ等：緊急輸送路（第一次）</p> <p>代替する緊急輸送道路路線名：上信越自動車道 代替する区間：妙高高原IC～豊田飯山IC</p> <p>現道等における冬期交通障害区間：国道18号（信濃町地区）</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <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> <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li><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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	<p>CO2排出削減量：6,417t-CO2/年、排出削減率：0.9%削減</p> <p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定・・・指定なし （推計結果） 評価対象区間：並行区間 排出削減量：18t/年、排出削減率：1.1%削減</p> <p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定・・・指定なし （推計結果） 評価対象区間：並行区間 排出削減量：1.1t/年、排出削減率：1.2%削減</p> <p>事業実施前の現道等における夜間要請限度超過の状況：71dB、信濃町上町</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><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</li> </ul> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> </ul>	<p>関連する大規模道路事業：上信越自動車道 信濃町IC（野尻IC）</p>

## 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18号	野尻IC関連	L=8.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,000～8,000	2	関東地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	236億円	71億円	307億円
うち残事業分	92億円	33億円	126億円
基準年における 現在価値 (C)	361億円	27億円	388億円
うち残事業分	83億円	13億円	96億円

## 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2年度			
供用年	令和6年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	4.1億円	0.66億円	22億円
基準年における 現在価値 (B)	308億円	74億円	11億円	394億円
うち残事業分	209億円	51億円	9.0億円	270億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.02
経済的純現在価値（事業全体）	6 億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.0%
費用便益比（残事業）	2.8
経済的純現在価値（残事業）	174 億円
経済的内部収益率（残事業）	13.8%

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）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	4,000～8,000 （台/日）	±10%	0.95～1.1
事業費	236億円	±10%	0.99～1.03
事業期間	35年	±20%	0.97～1.1

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	4,000～8,000 （台/日）	±10%	2.6～3.0
事業費	92億円	±10%	2.6～3.1
事業期間	3年	±20%	2.7～3.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：野尻IC関連（事業全体）

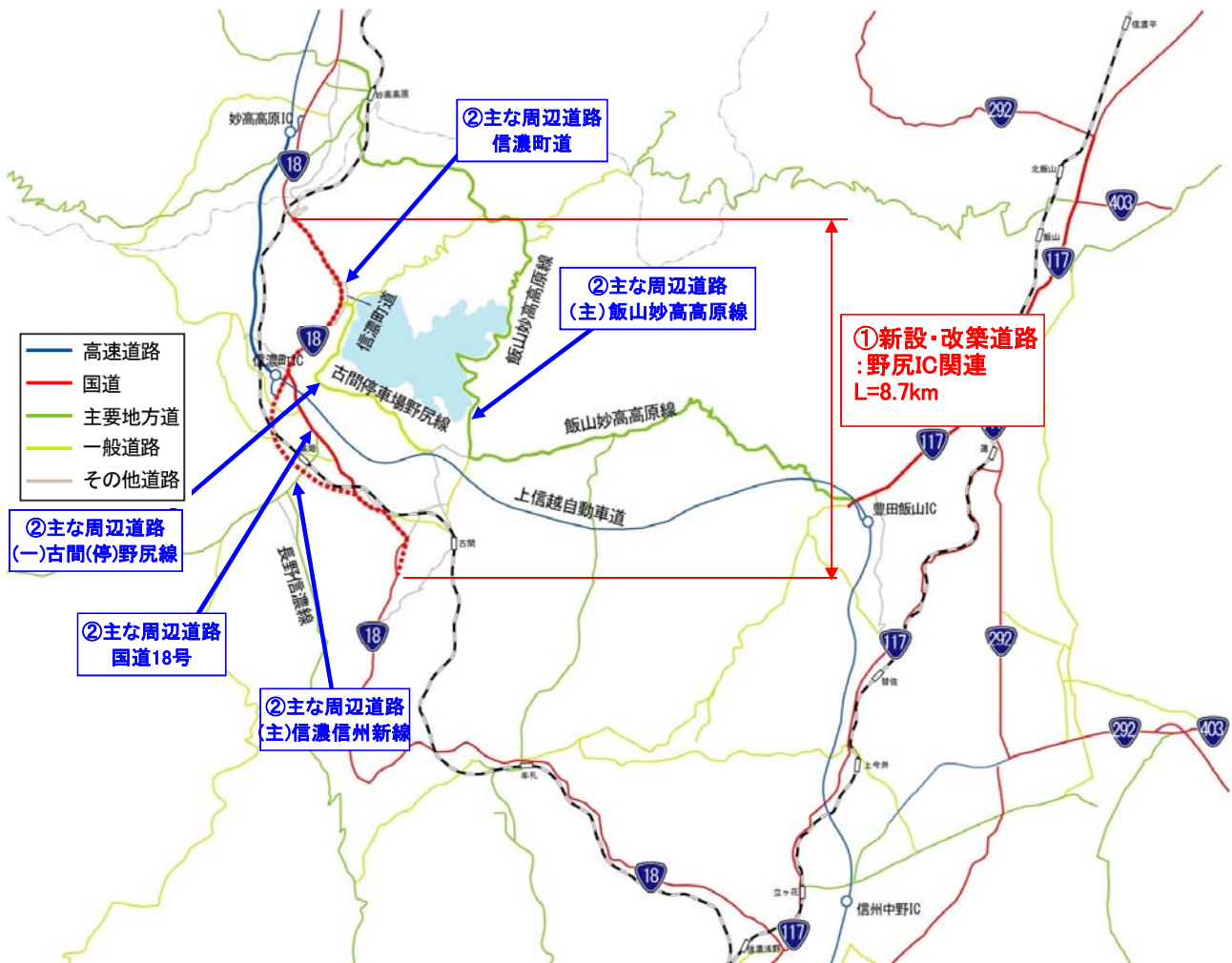
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:8.7km	バイパス 区間： 4.6km	交通量※1	[台/日]	-	5,400
		走行時間※2	[分]	-	4
		走行時間費用※3	[億円/年]	-	4.62
	改良区 間： 4.1km	交通量	[台/日]	4,500	6,900
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	4.65	6.33
②主な周辺道路※4	国道18号 (現道)： 3.6km	交通量	[台/日]	4,600	2,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	4.33	2.02
	古間停車場野尻 線： 5.9km	交通量	[台/日]	1,800	200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	3.16	0.26
	飯山妙高 高原線： 21.4km	交通量	[台/日]	400	300
		走行時間	[分]	32	32
		走行時間費用	[億円/年]	2.17	1.67
	信濃信州 新線： 2.0km	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	1.75	0.25
	信濃町 道： 1.5km	交通量	[台/日]	4,200	100
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	2.75	0.035074196
③その他道路合計： 1,895.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,848.50	1,834.92	

			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：1,938.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,867.31	1,850.09	17.22

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(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：野尻IC関連（残事業）

（推計時点 R12年）

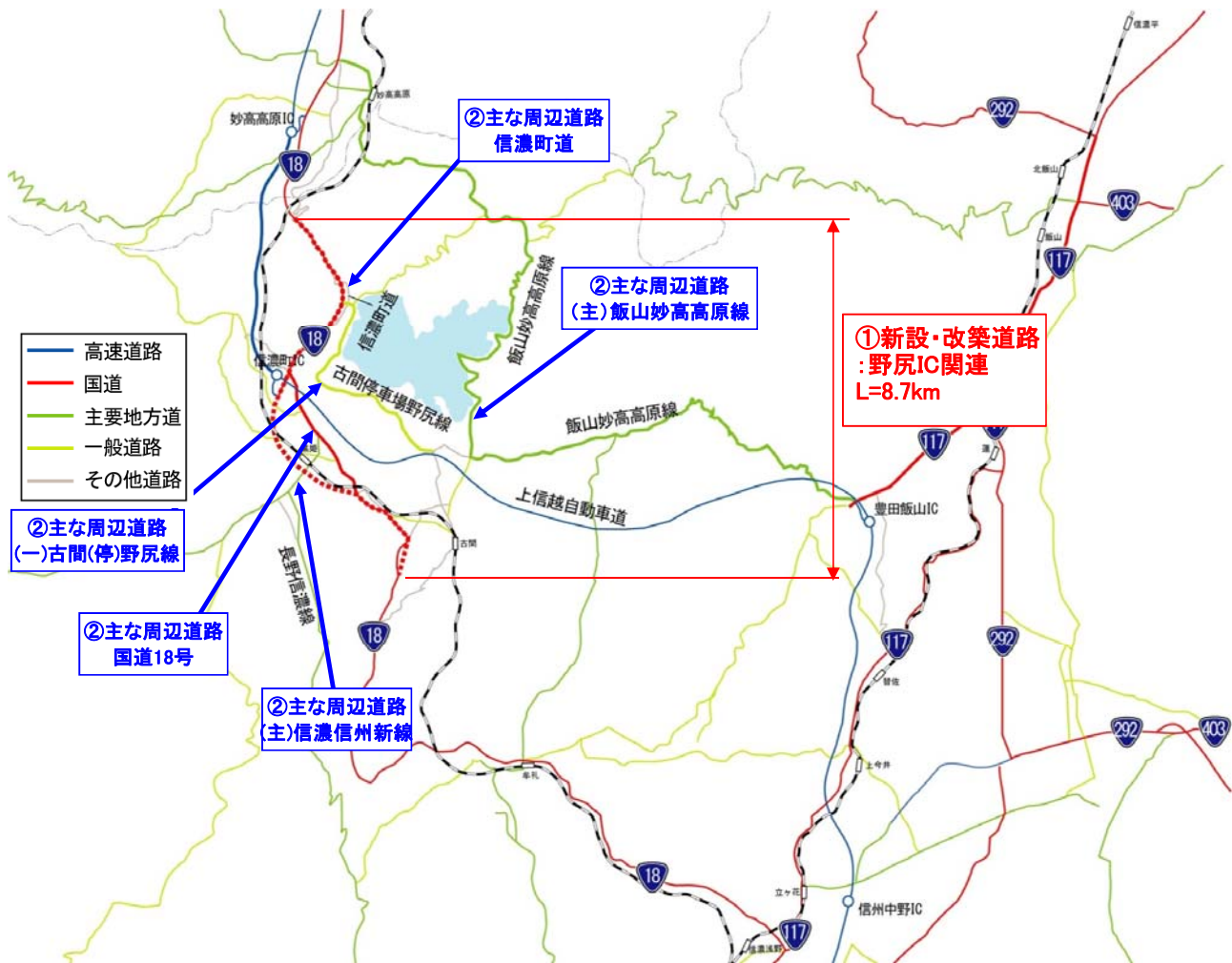
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:8.7km	バイパス 区間： 4.6km	交通量※1	[台/日]	4,300	5,400
		走行時間※2	[分]	2	4
		走行時間費用※3	[億円/年]	1.63	4.62
	改良区 間： 4.1km	交通量	[台/日]	5,900	6,900
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.42	6.33
②主な周辺道路※4	国道18号 (現道)： 3.6km	交通量	[台/日]	4,600	2,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	4.87	2.02
	古間停車場野尻 線： 5.9km	交通量	[台/日]	500	200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	0.80	0.26
	飯山妙高 高原線： 21.4km	交通量	[台/日]	300	300
		走行時間	[分]	32	32
		走行時間費用	[億円/年]	1.83	1.67
	信濃信州 新線： 2.0km	交通量	[台/日]	1,200	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	0.71	0.25
	信濃町 道： 1.5km	交通量	[台/日]	100	100
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	0.040131837	0.035074196
③その他道路合計： 1,895.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,845.50	1,834.92	

		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：1,938.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,861.80	1,850.09	11.71

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。



(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：野尻IC関連

(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2年
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)	
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	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 checked="" type="checkbox"/>	
中央分離帯の有無を考慮しない		<input 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

					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
箇所名:野尻IC関連(事業全体)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.18	8.7	1.56
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
-35年目	H 1	3.3731	110.8	0.68	2.13		
-34年目	H 2	3.2434	113.3	0.29	0.86		
-33年目	H 3	3.1187	116.0	0.53	1.48		
-32年目	H 4	2.9987	117.6	0.73	1.91		
-31年目	H 5	2.8834	117.9	1.66	4.17		
-30年目	H 6	2.7725	117.8	4.25	10.29		
-29年目	H 7	2.6658	117.1	4.87	11.40		
-28年目	H 8	2.5633	116.6	9.36	21.15		
-27年目	H 9	2.4647	117.5	12.66	27.30		
-26年目	H 10	2.3699	116.9	26.71	55.67		
-25年目	H 11	2.2788	115.2	19.15	38.94		
-24年目	H 12	2.1911	113.8	12.24	24.23		
-23年目	H 13	2.1068	112.4	10.62	20.46		
-22年目	H 14	2.0258	110.5	5.62	10.59		
-21年目	H 15	1.9479	109.0	3.57	6.57		
-20年目	H 16	1.8730	107.9	1.93	3.45		
-19年目	H 17	1.8009	106.7	0.87	1.50		
-18年目	H 18	1.7317	105.9	0.93	1.57		
-17年目	H 19	1.6651	105.0	2.68	4.37		
-16年目	H 20	1.6010	104.4	2.45	3.86		
-15年目	H 21	1.5395	103.0	1.20	1.84		
-14年目	H 22	1.4802	101.3	0.73	1.09		
-13年目	H 23	1.4233	99.8	0.40	0.59		
-12年目	H 24	1.3686	99.0	3.81	5.41		
-11年目	H 25	1.3159	99.0	2.86	3.90		
-10年目	H 26	1.2653	101.5	3.15	4.03		
-9年目	H 27	1.2167	103.0	0.65	0.79		
-8年目	H 28	1.1699	102.8	5.65	6.61		
-7年目	H 29	1.1249	102.9	1.94	2.19		
-6年目	H 30	1.0816	102.8	0.28	0.30		
-5年目	R 1	1.0400	102.8	0.44	0.45		
-4年目	R 2	1.0000	102.8	0.44	0.44		
-3年目	R 3	0.9615	102.8	17.07	16.41		
-2年目	R 4	0.9246	102.8	36.30	33.56		
-1年目	R 5	0.8890	102.8	39.04	34.71		
供用開始年次	R 6	0.8548	102.8			1.42	1.21
1年目	R 7	0.8219	102.8			1.42	1.17
2年目	R 8	0.7903	102.8			1.42	1.12
3年目	R 9	0.7599	102.8			1.42	1.08
4年目	R 10	0.7307	102.8			1.42	1.04
5年目	R 11	0.7026	102.8			1.42	1.00
6年目	R 12	0.6756	102.8			1.42	0.96
7年目	R 13	0.6496	102.8			1.42	0.92
8年目	R 14	0.6246	102.8			1.42	0.89
9年目	R 15	0.6006	102.8			1.42	0.85
10年目	R 16	0.5775	102.8			1.42	0.82
11年目	R 17	0.5553	102.8			1.42	0.79
12年目	R 18	0.5339	102.8			1.42	0.76
13年目	R 19	0.5134	102.8			1.42	0.73
14年目	R 20	0.4936	102.8			1.42	0.70
15年目	R 21	0.4746	102.8			1.42	0.67
16年目	R 22	0.4564	102.8			1.42	0.65
17年目	R 23	0.4388	102.8			1.42	0.62
18年目	R 24	0.4220	102.8			1.42	0.60
19年目	R 25	0.4057	102.8			1.42	0.58
20年目	R 26	0.3901	102.8			1.42	0.55
21年目	R 27	0.3751	102.8			1.42	0.53
22年目	R 28	0.3607	102.8			1.42	0.51
23年目	R 29	0.3468	102.8			1.42	0.49
24年目	R 30	0.3335	102.8			1.42	0.47
25年目	R 31	0.3207	102.8			1.42	0.45
26年目	R 32	0.3083	102.8			1.42	0.44
27年目	R 33	0.2965	102.8			1.42	0.42
28年目	R 34	0.2851	102.8			1.42	0.40
29年目	R 35	0.2741	102.8			1.42	0.39
30年目	R 36	0.2636	102.8			1.42	0.37
31年目	R 37	0.2534	102.8			1.42	0.36
32年目	R 38	0.2437	102.8			1.42	0.35
33年目	R 39	0.2343	102.8			1.42	0.33
34年目	R 40	0.2253	102.8			1.42	0.32
35年目	R 41	0.2166	102.8			1.42	0.31
36年目	R 42	0.2083	102.8			1.42	0.30
37年目	R 43	0.2003	102.8			1.42	0.28
38年目	R 44	0.1926	102.8			1.42	0.27
39年目	R 45	0.1852	102.8			1.42	0.26
40年目	R 46	0.1780	102.8			1.42	0.25
41年目	R 47	0.1712	102.8			1.42	0.24
42年目	R 48	0.1646	102.8			1.42	0.23
43年目	R 49	0.1583	102.8			1.42	0.22
44年目	R 50	0.1522	102.8			1.42	0.22
45年目	R 51	0.1463	102.8			1.42	0.21
46年目	R 52	0.1407	102.8			1.42	0.20
47年目	R 53	0.1353	102.8			1.42	0.19
48年目	R 54	0.1301	102.8			1.42	0.18
49年目	R 55	0.1251	102.8	-28.38	-3.55	1.42	0.18
合計				207.39	360.69	70.91	27.08
単純事業費計				235.77		70.91	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:野尻IC関連(残事業)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.17	4.4	0.73
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
-35年目	H 1	3.3731	110.8				
-34年目	H 2	3.2434	113.3				
-33年目	H 3	3.1187	116.0				
-32年目	H 4	2.9987	117.6				
-31年目	H 5	2.8834	117.9				
-30年目	H 6	2.7725	117.8				
-29年目	H 7	2.6658	117.1				
-28年目	H 8	2.5633	116.6				
-27年目	H 9	2.4647	117.5				
-26年目	H 10	2.3699	116.9				
-25年目	H 11	2.2788	115.2				
-24年目	H 12	2.1911	113.8				
-23年目	H 13	2.1068	112.4				
-22年目	H 14	2.0258	110.5				
-21年目	H 15	1.9479	109.0				
-20年目	H 16	1.8730	107.9				
-19年目	H 17	1.8009	106.7				
-18年目	H 18	1.7317	105.9				
-17年目	H 19	1.6651	105.0				
-16年目	H 20	1.6010	104.4				
-15年目	H 21	1.5395	103.0				
-14年目	H 22	1.4802	101.3				
-13年目	H 23	1.4233	99.8				
-12年目	H 24	1.3686	99.0				
-11年目	H 25	1.3159	99.0				
-10年目	H 26	1.2653	101.5				
-9年目	H 27	1.2167	103.0				
-8年目	H 28	1.1699	102.8				
-7年目	H 29	1.1249	102.9				
-6年目	H 30	1.0816	102.8				
-5年目	R 1	1.0400	102.8				
-4年目	R 2	1.0000	102.8				
-3年目	R 3	0.9615	102.8	17.07	16.41		
-2年目	R 4	0.9246	102.8	36.30	33.56		
-1年目	R 5	0.8890	102.8	39.04	34.71		
供用開始年次	R 6	0.8548	102.8			0.66	0.57
1年目	R 7	0.8219	102.8			0.66	0.55
2年目	R 8	0.7903	102.8			0.66	0.52
3年目	R 9	0.7599	102.8			0.66	0.50
4年目	R 10	0.7307	102.8			0.66	0.48
5年目	R 11	0.7026	102.8			0.66	0.47
6年目	R 12	0.6756	102.8			0.66	0.45
7年目	R 13	0.6496	102.8			0.66	0.43
8年目	R 14	0.6246	102.8			0.66	0.41
9年目	R 15	0.6006	102.8			0.66	0.40
10年目	R 16	0.5775	102.8			0.66	0.38
11年目	R 17	0.5553	102.8			0.66	0.37
12年目	R 18	0.5339	102.8			0.66	0.35
13年目	R 19	0.5134	102.8			0.66	0.34
14年目	R 20	0.4936	102.8			0.66	0.33
15年目	R 21	0.4746	102.8			0.66	0.31
16年目	R 22	0.4564	102.8			0.66	0.30
17年目	R 23	0.4388	102.8			0.66	0.29
18年目	R 24	0.4220	102.8			0.66	0.28
19年目	R 25	0.4057	102.8			0.66	0.27
20年目	R 26	0.3901	102.8			0.66	0.26
21年目	R 27	0.3751	102.8			0.66	0.25
22年目	R 28	0.3607	102.8			0.66	0.24
23年目	R 29	0.3468	102.8			0.66	0.23
24年目	R 30	0.3335	102.8			0.66	0.22
25年目	R 31	0.3207	102.8			0.66	0.21
26年目	R 32	0.3083	102.8			0.66	0.20
27年目	R 33	0.2965	102.8			0.66	0.20
28年目	R 34	0.2851	102.8			0.66	0.19
29年目	R 35	0.2741	102.8			0.66	0.18
30年目	R 36	0.2636	102.8			0.66	0.17
31年目	R 37	0.2534	102.8			0.66	0.17
32年目	R 38	0.2437	102.8			0.66	0.16
33年目	R 39	0.2343	102.8			0.66	0.16
34年目	R 40	0.2253	102.8			0.66	0.15
35年目	R 41	0.2166	102.8			0.66	0.14
36年目	R 42	0.2083	102.8			0.66	0.14
37年目	R 43	0.2003	102.8			0.66	0.13
38年目	R 44	0.1926	102.8			0.66	0.13
39年目	R 45	0.1852	102.8			0.66	0.12
40年目	R 46	0.1780	102.8			0.66	0.12
41年目	R 47	0.1712	102.8			0.66	0.11
42年目	R 48	0.1646	102.8			0.66	0.11
43年目	R 49	0.1583	102.8			0.66	0.11
44年目	R 50	0.1522	102.8			0.66	0.10
45年目	R 51	0.1463	102.8			0.66	0.10
46年目	R 52	0.1407	102.8			0.66	0.09
47年目	R 53	0.1353	102.8			0.66	0.09
48年目	R 54	0.1301	102.8			0.66	0.09
49年目	R 55	0.1251	102.8	-10.00	-1.25	0.66	0.08
合計				82.41	83.43	33.18	12.67
単純事業費計				92.41		33.18	

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。



