

(再評価)

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113号 鷹ノ巣道路
事業主体	北陸地方整備局

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	【費用】 279億円(残事業=111億円) ※基準年において現在価値化した額 【便益】 161億円(残事業=161億円) ※基準年において現在価値化した額 ・走行時間短縮便益：139億円(残事業=139億円) ・走行経費減少便益：18億円(残事業=18億円) ・交通事故減少便益：4.4億円(残事業=4.4億円)

●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"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	対象区間：鷹ノ巣道路および並行する現道 渋滞損失削減率：100%(整備前3.8万人時間⇒整備後0万人時間)
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 新潟～山形(4便/日)、山形～京都・大阪(2便/日)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	(推計結果) 短縮時間6分(小国町～坂町駅 4分→3分8分)
		<input checked="" 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	(推計結果) 短縮時間6分(山形県境～新潟空港 7分→6分5分)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	(推計結果) 短縮時間6分(山形県境～新潟東港 6分→5分4分)
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 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		

1. 活力	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"/> 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	
		<input 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	
		<input type="checkbox"/> 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 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	
	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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	新潟山形南部連絡道路 H6年12月計画路線指定
		<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 checked="" 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	対象となる日常活動圏中心都市：新潟県村上市、山形県米沢市 村上圏域の中心都市である村上市と置賜圏域の中心都市である米沢市を結ぶ新潟山形南部連絡道路の一部区間を形成する。
		<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 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	
	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 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"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	対象市町村 [新潟県]村上、関川、胎内 [山形県]長井、小国、飯豊、川西、米沢、高畠、南陽、白鷹(国道113号沿線市町村) 年間観光客入込数：約218十万人
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益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/日以上全ての区間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	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間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	県立新発田病院(新潟県)・公立置賜総合病院(山形県)への搬送の確実性・安全性が向上

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 checked="" 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 <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	孤立集落：4集落（大内淵、沼、片貝、間出）計134人 国道113号現道区間は第1次緊急輸送道路（新潟県・山形県）に指定されている。 対象路線：国道113号現道 代替する区間：岩船郡関川村大字下川口～岩船郡関川村大字片貝
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 対象区間：費用便益算出エリア CO2排出削減量：1.585t-co2/年(整備前6.093t-co2/年 → 整備後4.507t-co2/年) (推計結果) 対象区間：費用便益算出エリア NO2排出削減量：5.6t/年(整備前18.0t/年 → 整備後12.3t/年) (推計結果) 対象区間：費用便益算出エリア SPM排出削減量：0.4t/年(整備前1.0t/年 → 整備後0.6t/年)
	生活環境の改善・保全	<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	
		<input checked="" 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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <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	「道路整備に関するプログラム」(R1：新潟県)において、対象事業に位置付けられている。
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" 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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <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	「道路整備に関するプログラム」(R1：新潟県)において、対象事業に位置付けられている。

(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・その他別
一般国道113号	鷹ノ巣道路	L=5.0km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,400	2	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	230億円	56億円	286億円
うち残事業分	110億円	56億円	165億円
基準年における 現在価値(C)	262億円	17億円	279億円
うち残事業分	93億円	17億円	111億円

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3年度			
供用年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	9.8億円	1.3億円	0.33億円	11億円
基準年における 現在価値(B)	139億円	18億円	4.4億円	161億円
うち残事業分	139億円	18億円	4.4億円	161億円

交通状況の変化(事業全体・残事業)

様式-3①

事業名 一般国道113号 鷹ノ巣道路

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=5.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	7,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	7.18	
②主な周辺道路 ※4	A. 国道113号現道 L=5.5km	交通量	[台/日]	7,000	0
		走行時間	[分]	11	8
		走行時間費用	[億円/年]	16.63	0.00
③その他道路合計 L=9,695.8km		走行時間費用	[億円/年]	56.35	55.99
			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 : 9,706.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	72.98	63.17	9.81

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

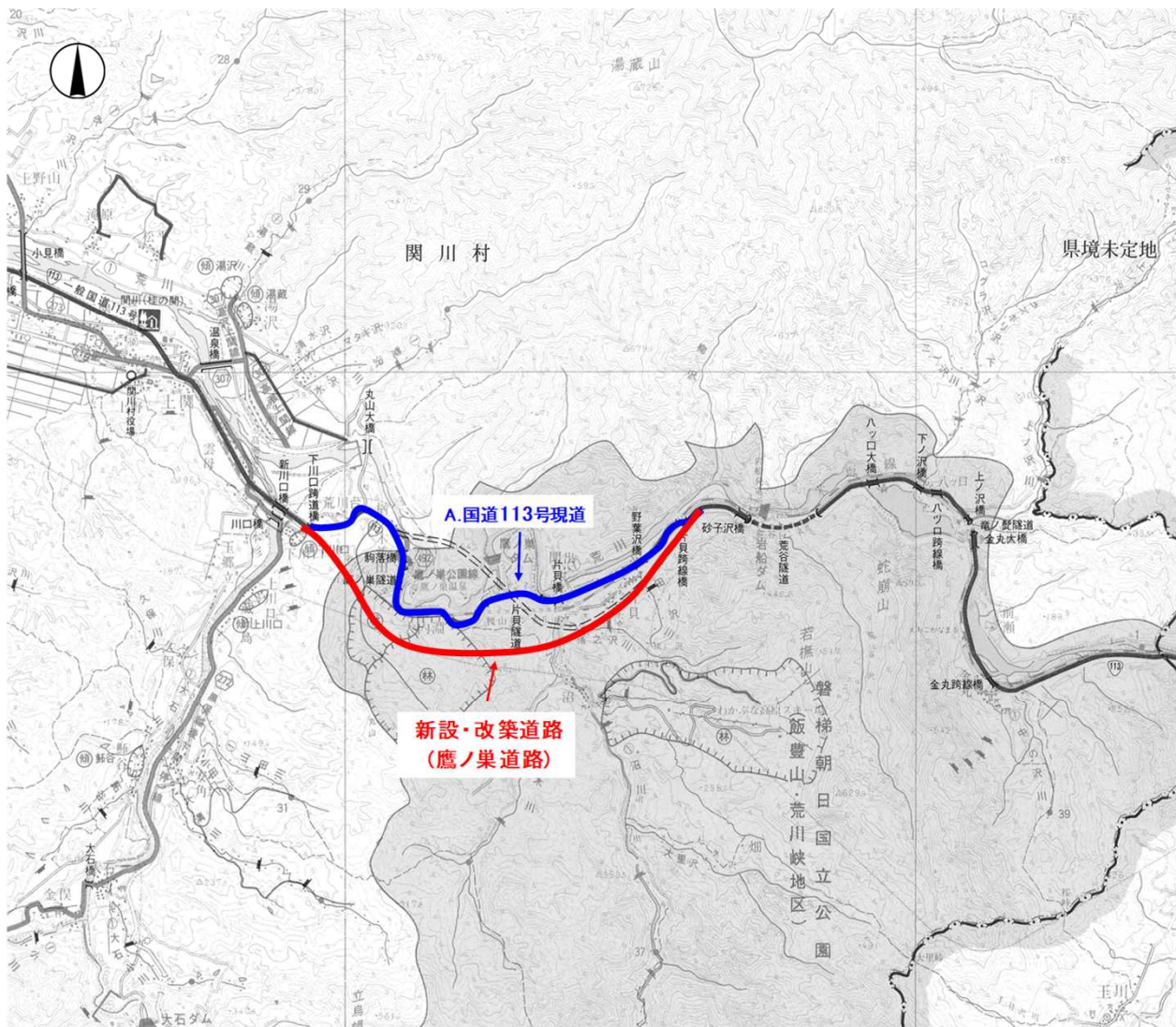
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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113号 鷹ノ巣道路

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和3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) 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)			
速度設定の考え方	その他の()	<input 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 採用理由を記載 最終配分の各リンク別速度と現状旅行速度を比較し、最終配分速度が実態と合うと判断したため	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他の()	<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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input checked="" 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 休日係数が1.1を超える月が年間で8ヶ月ある。現道におけるR01年度常観交通量データにより平休比を算出。	(109.5%)
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 過去の実績値を考慮。	(83) 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 過去の実績値がないため。	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数(年あたり) 採用した冬期日数の考え方を記載 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(106日)及び降雪日数(67日)を考慮	(106)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 通常期と冬期の速度比(降雪時10%低下、降雪時以外4%低下)を考慮	
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				

事業名：一般国道113号 鷹ノ巣道路

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 一般国道113号 鷹ノ巣道路				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.24	5.0	1.22	
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
-33年目	H 9	2.5633	114.2	1.05	2.39		
-32年目	H 10	2.4647	113.6	1.43	3.14		
-31年目	H 11	2.3699	112.0	1.24	2.66		
-30年目	H 12	2.2788	110.7	7.14	14.87		
-29年目	H 13	2.1911	109.4	3.14	6.36		
-28年目	H 14	2.1068	107.6	4.21	8.34		
-27年目	H 15	2.0258	106.1	8.68	16.77		
-26年目	H 16	1.9479	105.0	1.71	3.21		
-25年目	H 17	1.8730	103.7	0.80	1.46		
-24年目	H 18	1.8009	103.0	0.64	1.13		
-23年目	H 19	1.7317	102.1	2.53	4.34		
-22年目	H 20	1.6651	101.6	1.41	2.34		
-21年目	H 21	1.6010	100.3	0.51	0.82		
-20年目	H 22	1.5395	98.6	0.48	0.76		
-19年目	H 23	1.4802	97.2	3.82	5.89		
-18年目	H 24	1.4233	96.4	4.68	6.99		
-17年目	H 25	1.3686	96.4	2.86	4.11		
-16年目	H 26	1.3159	98.7	3.70	4.99		
-15年目	H 27	1.2653	100.2	5.00	6.39		
-14年目	H 28	1.2167	100.3	9.53	11.70		
-13年目	H 29	1.1699	100.5	11.57	13.63		
-12年目	H 30	1.1249	100.4	7.41	8.40		
-11年目	R 1	1.0816	101.2	10.45	11.30		
-10年目	R 2	1.0400	101.2	14.64	15.23		
-9年目	R 3	1.0000	101.2	11.82	11.82		
-8年目	R 4	0.9615	101.2	14.55	13.99		
-7年目	R 5	0.9246	101.2	14.55	13.45		
-6年目	R 6	0.8890	101.2	14.55	12.93		
-5年目	R 7	0.8548	101.2	14.55	12.44		
-4年目	R 8	0.8219	101.2	14.55	11.96		
-3年目	R 9	0.7903	101.2	14.55	11.50		
-2年目	R 10	0.7599	101.2	14.55	11.06		
-1年目	R 11	0.7307	101.2	7.95	5.81		
供用開始年次	R 12	0.7026	101.2			1.11	0.78
1年目	R 13	0.6756	101.2			1.11	0.75
2年目	R 14	0.6496	101.2			1.11	0.72
3年目	R 15	0.6246	101.2			1.11	0.69
4年目	R 16	0.6006	101.2			1.11	0.67
5年目	R 17	0.5775	101.2			1.11	0.64
6年目	R 18	0.5553	101.2			1.11	0.62
7年目	R 19	0.5339	101.2			1.11	0.59
8年目	R 20	0.5134	101.2			1.11	0.57
9年目	R 21	0.4936	101.2			1.11	0.55
10年目	R 22	0.4746	101.2			1.11	0.53
11年目	R 23	0.4564	101.2			1.11	0.51
12年目	R 24	0.4388	101.2			1.11	0.49
13年目	R 25	0.4220	101.2			1.11	0.47
14年目	R 26	0.4057	101.2			1.11	0.45
15年目	R 27	0.3901	101.2			1.11	0.43
16年目	R 28	0.3751	101.2			1.11	0.42
17年目	R 29	0.3607	101.2			1.11	0.40
18年目	R 30	0.3468	101.2			1.11	0.38
19年目	R 31	0.3335	101.2			1.11	0.37
20年目	R 32	0.3207	101.2			1.11	0.36
21年目	R 33	0.3083	101.2			1.11	0.34
22年目	R 34	0.2965	101.2			1.11	0.33
23年目	R 35	0.2851	101.2			1.11	0.32
24年目	R 36	0.2741	101.2			1.11	0.30
25年目	R 37	0.2636	101.2			1.11	0.29
26年目	R 38	0.2534	101.2			1.11	0.28
27年目	R 39	0.2437	101.2			1.11	0.27
28年目	R 40	0.2343	101.2			1.11	0.26
29年目	R 41	0.2253	101.2			1.11	0.25
30年目	R 42	0.2166	101.2			1.11	0.24
31年目	R 43	0.2083	101.2			1.11	0.23
32年目	R 44	0.2003	101.2			1.11	0.22
33年目	R 45	0.1926	101.2			1.11	0.21
34年目	R 46	0.1852	101.2			1.11	0.21
35年目	R 47	0.1780	101.2			1.11	0.20
36年目	R 48	0.1712	101.2			1.11	0.19
37年目	R 49	0.1646	101.2			1.11	0.18
38年目	R 50	0.1583	101.2			1.11	0.18
39年目	R 51	0.1522	101.2			1.11	0.17
40年目	R 52	0.1463	101.2			1.11	0.16
41年目	R 53	0.1407	101.2			1.11	0.16
42年目	R 54	0.1353	101.2			1.11	0.15
43年目	R 55	0.1301	101.2			1.11	0.14
44年目	R 56	0.1251	101.2			1.11	0.14
45年目	R 57	0.1203	101.2			1.11	0.13
46年目	R 58	0.1157	101.2			1.11	0.13
47年目	R 59	0.1112	101.2			1.11	0.12
48年目	R 60	0.1069	101.2			1.11	0.12
49年目	R 61	0.1028	101.2	-3.45	-0.35	1.11	0.11
合計				226.81	261.83	55.50	17.42
単純事業費計				230.25		55.50	

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。
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(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道113号 鷹ノ巣道路

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.24	5.0	1.22	
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
-8年目	R 4	0.9615	101.2	14.55	13.99		
-7年目	R 5	0.9246	101.2	14.55	13.45		
-6年目	R 6	0.8890	101.2	14.55	12.93		
-5年目	R 7	0.8548	101.2	14.55	12.44		
-4年目	R 8	0.8219	101.2	14.55	11.96		
-3年目	R 9	0.7903	101.2	14.55	11.50		
-2年目	R 10	0.7599	101.2	14.55	11.06		
-1年目	R 11	0.7307	101.2	7.95	5.81		
供用開始年次	R 12	0.7026	101.2			1.11	0.78
1年目	R 13	0.6756	101.2			1.11	0.75
2年目	R 14	0.6496	101.2			1.11	0.72
3年目	R 15	0.6246	101.2			1.11	0.69
4年目	R 16	0.6006	101.2			1.11	0.67
5年目	R 17	0.5775	101.2			1.11	0.64
6年目	R 18	0.5553	101.2			1.11	0.62
7年目	R 19	0.5339	101.2			1.11	0.59
8年目	R 20	0.5134	101.2			1.11	0.57
9年目	R 21	0.4936	101.2			1.11	0.55
10年目	R 22	0.4746	101.2			1.11	0.53
11年目	R 23	0.4564	101.2			1.11	0.51
12年目	R 24	0.4388	101.2			1.11	0.49
13年目	R 25	0.4220	101.2			1.11	0.47
14年目	R 26	0.4057	101.2			1.11	0.45
15年目	R 27	0.3901	101.2			1.11	0.43
16年目	R 28	0.3751	101.2			1.11	0.42
17年目	R 29	0.3607	101.2			1.11	0.40
18年目	R 30	0.3468	101.2			1.11	0.38
19年目	R 31	0.3335	101.2			1.11	0.37
20年目	R 32	0.3207	101.2			1.11	0.36
21年目	R 33	0.3083	101.2			1.11	0.34
22年目	R 34	0.2965	101.2			1.11	0.33
23年目	R 35	0.2851	101.2			1.11	0.32
24年目	R 36	0.2741	101.2			1.11	0.30
25年目	R 37	0.2636	101.2			1.11	0.29
26年目	R 38	0.2534	101.2			1.11	0.28
27年目	R 39	0.2437	101.2			1.11	0.27
28年目	R 40	0.2343	101.2			1.11	0.26
29年目	R 41	0.2253	101.2			1.11	0.25
30年目	R 42	0.2166	101.2			1.11	0.24
31年目	R 43	0.2083	101.2			1.11	0.23
32年目	R 44	0.2003	101.2			1.11	0.22
33年目	R 45	0.1926	101.2			1.11	0.21
34年目	R 46	0.1852	101.2			1.11	0.21
35年目	R 47	0.1780	101.2			1.11	0.20
36年目	R 48	0.1712	101.2			1.11	0.19
37年目	R 49	0.1646	101.2			1.11	0.18
38年目	R 50	0.1583	101.2			1.11	0.18
39年目	R 51	0.1522	101.2			1.11	0.17
40年目	R 52	0.1463	101.2			1.11	0.16
41年目	R 53	0.1407	101.2			1.11	0.16
42年目	R 54	0.1353	101.2			1.11	0.15
43年目	R 55	0.1301	101.2			1.11	0.14
44年目	R 56	0.1251	101.2			1.11	0.14
45年目	R 57	0.1203	101.2			1.11	0.13
46年目	R 58	0.1157	101.2			1.11	0.13
47年目	R 59	0.1112	101.2			1.11	0.12
48年目	R 60	0.1069	101.2			1.11	0.12
49年目	R 61	0.1028	101.2	0.00	0.00	1.11	0.11
合計				109.80	93.14	55.50	17.42
単純事業費計				109.80		55.50	

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。

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。

便益の現在価値算定表(事業全体・残事業)

箇所名: 一般国道113号 鷹ノ巣道路

Table with columns for year (年度), benefit categories (乗用車類, 小型貨物, 普通貨物, ①計, 現在価値), and summary (合計). Rows include '供用開始年次' and '1年目' through '49年目'.