

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	近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）
事業主体	西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	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.4 経済的純現在価値 (B-C) = 3,331億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 5.6% 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.6 経済的純現在価値 (B-C) = 6,841億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 10.7%

●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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間(整備前):13,880百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：26百万人・時間/年(削減率0.2%) (13,880百万人・時間/年→13,854百万人・時間/年)
		■ 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	国道1号:枚方市西中振(11.0km/h)他22箇所 国道171号:大山崎(10.5km/h)他14箇所 国道307号:枚方市杉(9.4km/h)他5箇所
		■ 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	現名神からの新名神への路線転換が期待される 関東・中部⇄中国・四国・九州
		■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	城陽市→京都駅(11分短縮)整備前:42分、整備後:31分
		■ 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	城陽市→大阪空港(19分短縮) 整備前:58分、整備後:39分
	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へのアクセス向上が見込まれる	城陽市→神戸港(19分短縮) 整備前:95分、整備後:76分
		■ 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	花しょうぶ、梅(城陽市)、田辺なす(京田辺市)など
	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	
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する	関西大環状道路の一部を形成
		□ 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	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 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	拠点都市（奈良⇄高槻）を連絡
		□ 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	
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	城陽市→大阪市（15分短縮） 整備前：63分、整備後：48分
	個性ある地域の形成	■ 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	久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業（城陽市）、高槻市成合南地区（高槻市）、関西文化学術研究都市
■ IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する		平等院（宇治市）、石清水八幡宮（八幡市）、いましろ 大王の杜など	
□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			

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
2. 暮らし	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	城陽市→大阪大学医学部附属病院（13分短縮） 整備前：40分、整備後：27分
3. 安全	安全な生活環境の確保 <input type="checkbox"/> 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	
	災害への備え <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	京都府緊急輸送道路ネットワークにおいて城陽～八幡京田辺間の位置づけあり
	<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	草津JCT→神戸JCT:名神高速道路
	<input checked="" 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	草津JCT⇄神戸JCT 名神高速道路・中国自動車道経由⇒新名神高速道路経由
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	名神高速道路:京都東～豊中(連続雨量280mm)
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	排出削減量: 5万t/年、排出削減率: 0.02%
	生活環境の改善・保全 <input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量: 12t/年、排出削減率: 0.04%
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	国道1号:京都市南区上鳥羽鴨田 他7箇所 国道171号:三島郡島本町江川 他1箇所
	<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"/> 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期待される	

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
近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻JCT	L=14km	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
43,800～56,500	6	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	7,362億円	804億円	8,166億円
うち残事業分	4,629億円	804億円	5,433億円
基準年における 現在価値 (C)	7,512億円	278億円	7,790億円
うち残事業分	4,002億円	278億円	4,279億円

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10年度、令和13年度			
単年便益 (初年便益)	387億円	18億円	3億円	408億円
基準年における 現在価値 (B)	10,539億円	499億円	83億円	11,121億円
うち残事業分	10,539億円	499億円	83億円	11,121億円

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）	3,331億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.6%
費用便益比（残事業）	2.6
経済的純現在価値（残事業）	6,841億円
経済的内部収益率（残事業）	10.7%

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	43,800～56,500	±10%	1.3～1.6
事業費	7,362億円	±10%	1.3～1.6
事業期間	33年	±1年	1.4～1.4

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	43,800～56,500	±10%	2.3～2.9
事業費	4,629億円	±10%	2.4～2.9
事業期間	11年	±1年	2.6～2.6

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（城陽～高槻JCT）： 14.2km	交通量※1	[台/日]	-	47,000	
	走行時間※2	[分]	-	9	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	94	
②主な周辺道路※4	名神高速道路： 39.6km	交通量	[台/日]	75,700	50,800
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	459	282
	京滋バイパス： 21.5km	交通量	[台/日]	35,600	32,900
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	112	101
	国道1号（京阪国道）： 34.1km	交通量	[台/日]	48,900	48,600
		走行時間	[分]	117	116
		走行時間費用	[億円/年]	1,150	1,127
	国道1号： 8.2km	交通量	[台/日]	35,600	35,500
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	168	167
	国道171号： 12.4km	交通量	[台/日]	40,600	40,400
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	243	240
③その他道路合計： 30,551.9km	走行時間費用	[億円/年]	220,917	220,350	

			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：30,681.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	223,048	222,362	687

※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：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）



- ①新設・改築道路
近畿自動車道 名古屋神戸線
(城陽～高槻JCT)

費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻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	R3	
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 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 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"/>
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 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	
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			

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

				維持管理費の単純単価の算出			
箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽~高槻JCT)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				-	#REF!	-	
年次	年度	割引率	GDP デレター	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
-31年目	H 9	2.5633	112.1				
-30年目	H 10	2.4647	111.5	6.3	14		
-29年目	H 11	2.3699	109.9	3.0	6.5		
-28年目	H 12	2.2788	108.6	20	43		
-27年目	H 13	2.1911	107.4	105	214		
-26年目	H 14	2.1068	105.6	18	36		
-25年目	H 15	2.0258	104.1	2.3	4.5		
-24年目	H 16	1.9479	103.0	0.87	1.7		
-23年目	H 17	1.8730	101.8	0.75	1.4		
-22年目	H 18	1.8009	101.1	1.4	2.5		
-21年目	H 19	1.7317	100.2	2.6	4.5		
-20年目	H 20	1.6651	99.7	7.5	12		
-19年目	H 21	1.6010	98.4	32	52		
-18年目	H 22	1.5395	96.8	73	116		
-17年目	H 23	1.4802	95.4	132	205		
-16年目	H 24	1.4233	94.6	135	202		
-15年目	H 25	1.3686	94.6	197	285		
-14年目	H 26	1.3159	96.9	252	343		
-13年目	H 27	1.2653	98.3	340	438		
-12年目	H 28	1.2167	98.4	342	422		
-11年目	H 29	1.1699	98.6	251	298		
-10年目	H 30	1.1249	98.5	175	200		
-9年目	R 1	1.0816	99.3	169	185		
-8年目	R 2	1.0400	100.0	146	152		
-7年目	R 3	1.0000	100.0	321	321		
-6年目	R 4	0.9615	100.0	430	414		
-5年目	R 5	0.9246	100.0	816	755		
-4年目	R 6	0.8890	100.0	1,052	935		
-3年目	R 7	0.8548	100.0	1,054	901		
-2年目	R 8	0.8219	100.0	791	650		
-1年目	R 9	0.7903	100.0	179	142		
暫定供用開始年次	R 10	0.7599	100.0	55	42	9.1	6.9
1年目	R 11	0.7307	100.0	89	65	13	10
2年目	R 12	0.7026	100.0	162	114	13	9.2
完成供用開始年次	R 13	0.6756	100.0			19	13
4年目	R 14	0.6496	100.0			19	12
5年目	R 15	0.6246	100.0			19	12
6年目	R 16	0.6006	100.0			18	11
7年目	R 17	0.5775	100.0			18	11
8年目	R 18	0.5553	100.0			18	10
9年目	R 19	0.5339	100.0			18	10
10年目	R 20	0.5134	100.0			18	9.3
11年目	R 21	0.4936	100.0			18	8.8
12年目	R 22	0.4746	100.0			18	8.4
13年目	R 23	0.4564	100.0			18	8.1
14年目	R 24	0.4388	100.0			18	7.7
15年目	R 25	0.4220	100.0			17	7.4
16年目	R 26	0.4057	100.0			17	7.0
17年目	R 27	0.3901	100.0			17	6.7
18年目	R 28	0.3751	100.0			17	6.4
19年目	R 29	0.3607	100.0			17	6.1
20年目	R 30	0.3468	100.0			17	5.8
21年目	R 31	0.3335	100.0			17	5.6
22年目	R 32	0.3207	100.0			17	5.3
23年目	R 33	0.3083	100.0			17	5.1
24年目	R 34	0.2965	100.0			16	4.9
25年目	R 35	0.2851	100.0			16	4.7
26年目	R 36	0.2741	100.0			16	4.5
27年目	R 37	0.2636	100.0			16	4.3
28年目	R 38	0.2534	100.0			16	4.1
29年目	R 39	0.2437	100.0			16	3.9
30年目	R 40	0.2343	100.0			16	3.7
31年目	R 41	0.2253	100.0			16	3.6
32年目	R 42	0.2166	100.0			16	3.4
33年目	R 43	0.2083	100.0			16	3.3
34年目	R 44	0.2003	100.0			16	3.1
35年目	R 45	0.1926	100.0			15	3.0
36年目	R 46	0.1852	100.0			15	2.8
37年目	R 47	0.1780	100.0			15	2.7
38年目	R 48	0.1712	100.0			15	2.6
39年目	R 49	0.1646	100.0			15	2.5
40年目	R 50	0.1583	100.0			15	2.4
41年目	R 51	0.1522	100.0			15	2.3
42年目	R 52	0.1463	100.0			15	2.2
43年目	R 53	0.1407	100.0			15	2.1
44年目	R 54	0.1353	100.0			15	2.0
45年目	R 55	0.1301	100.0			15	1.9
46年目	R 56	0.1251	100.0			14	1.8
47年目	R 57	0.1203	100.0			14	1.7
48年目	R 58	0.1157	100.0			14	1.6
49年目	R 59	0.1112	100.0	-569	-63	14	1.6
合計				6,793	7,512	804	278
単純事業費計				7,362		804	

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:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽~高槻JCT)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				-	14	-	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-6年目	R 4	0.9615	100.0	430	414		
-5年目	R 5	0.9246	100.0	816	755		
-4年目	R 6	0.8890	100.0	1,052	935		
-3年目	R 7	0.8548	100.0	1,054	901		
-2年目	R 8	0.8219	100.0	791	650		
-1年目	R 9	0.7903	100.0	179	142		
暫定供用開始年次	R 10	0.7599	100.0	55	42	9.1	6.9
1年目	R 11	0.7307	100.0	89	65	13	10
2年目	R 12	0.7026	100.0	162	114	13	9.2
完成供用開始年次	R 13	0.6756	100.0			19	13
4年目	R 14	0.6496	100.0			19	12
5年目	R 15	0.6246	100.0			19	12
6年目	R 16	0.6006	100.0			18	11
7年目	R 17	0.5775	100.0			18	11
8年目	R 18	0.5553	100.0			18	10
9年目	R 19	0.5339	100.0			18	10
10年目	R 20	0.5134	100.0			18	9.3
11年目	R 21	0.4936	100.0			18	8.8
12年目	R 22	0.4746	100.0			18	8.4
13年目	R 23	0.4564	100.0			18	8.1
14年目	R 24	0.4388	100.0			18	7.7
15年目	R 25	0.4220	100.0			17	7.4
16年目	R 26	0.4057	100.0			17	7.0
17年目	R 27	0.3901	100.0			17	6.7
18年目	R 28	0.3751	100.0			17	6.4
19年目	R 29	0.3607	100.0			17	6.1
20年目	R 30	0.3468	100.0			17	5.8
21年目	R 31	0.3335	100.0			17	5.6
22年目	R 32	0.3207	100.0			17	5.3
23年目	R 33	0.3083	100.0			17	5.1
24年目	R 34	0.2965	100.0			16	4.9
25年目	R 35	0.2851	100.0			16	4.7
26年目	R 36	0.2741	100.0			16	4.5
27年目	R 37	0.2636	100.0			16	4.3
28年目	R 38	0.2534	100.0			16	4.1
29年目	R 39	0.2437	100.0			16	3.9
30年目	R 40	0.2343	100.0			16	3.7
31年目	R 41	0.2253	100.0			16	3.6
32年目	R 42	0.2166	100.0			16	3.4
33年目	R 43	0.2083	100.0			16	3.3
34年目	R 44	0.2003	100.0			16	3.1
35年目	R 45	0.1926	100.0			15	3.0
36年目	R 46	0.1852	100.0			15	2.8
37年目	R 47	0.1780	100.0			15	2.7
38年目	R 48	0.1712	100.0			15	2.6
39年目	R 49	0.1646	100.0			15	2.5
40年目	R 50	0.1583	100.0			15	2.4
41年目	R 51	0.1522	100.0			15	2.3
42年目	R 52	0.1463	100.0			15	2.2
43年目	R 53	0.1407	100.0			15	2.1
44年目	R 54	0.1353	100.0			15	2.0
45年目	R 55	0.1301	100.0			15	1.9
46年目	R 56	0.1251	100.0			14	1.8
47年目	R 57	0.1203	100.0			14	1.7
48年目	R 58	0.1157	100.0			14	1.6
49年目	R 59	0.1112	100.0	-141	-16	14	1.6
合計				4,488	4,002	804	278
単純事業費計				4,629		804	

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。

便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽~高槻JCT)

年次	年度 (基準年) R3	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸7ロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 10	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7599	100.0	163	37	187	387	294	8.5	0.55	8.7	18	14	3.0	2.3	408	310
1年目	R 11	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7307	100.0	270	62	312	644	471	14	0.91	15	30	22	4.9	3.6	679	496
2年目	R 12	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.7026	100.0	270	62	311	643	452	15	0.91	15	31	21	5.3	3.7	679	477
完成供用開始年次	R 13	0.99197	0.99076	0.99801	0.99265	0.6756	100.0	286	65	332	683	462	16	0.96	15	32	22	5.6	3.8	721	487
4年目	R 14	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6496	100.0	284	65	331	680	441	16	0.96	15	32	21	5.5	3.6	717	466
5年目	R 15	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.6246	100.0	281	64	330	676	422	16	0.95	15	32	20	5.5	3.4	714	446
6年目	R 16	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.6006	100.0	279	64	330	672	404	16	0.94	15	32	19	5.5	3.3	710	426
7年目	R 17	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5775	100.0	277	63	329	669	386	15	0.93	15	32	18	5.4	3.1	706	408
8年目	R 18	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5553	100.0	274	62	328	665	369	15	0.92	15	32	18	5.4	3.0	702	390
9年目	R 19	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.5339	100.0	272	62	328	662	353	15	0.91	15	31	17	5.3	2.9	698	373
10年目	R 20	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.5134	100.0	270	61	327	658	338	15	0.90	15	31	16	5.3	2.7	695	357
11年目	R 21	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4936	100.0	267	61	326	654	323	15	0.89	15	31	15	5.3	2.6	691	341
12年目	R 22	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4746	100.0	265	60	326	651	309	15	0.88	15	31	15	5.2	2.5	687	326
13年目	R 23	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4564	100.0	263	59	325	647	295	15	0.87	15	31	14	5.2	2.4	683	312
14年目	R 24	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4388	100.0	260	59	324	644	282	15	0.87	15	31	13	5.1	2.3	679	298
15年目	R 25	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.4220	100.0	258	58	324	640	270	14	0.86	15	30	13	5.1	2.1	676	285
16年目	R 26	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.4057	100.0	256	58	323	636	258	14	0.85	15	30	12	5.1	2.0	672	273
17年目	R 27	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3901	100.0	254	57	322	633	247	14	0.84	15	30	12	5.0	2.0	668	261
18年目	R 28	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3751	100.0	251	56	322	629	236	14	0.83	15	30	11	5.0	1.9	664	249
19年目	R 29	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3607	100.0	249	56	321	626	226	14	0.82	15	30	11	4.9	1.8	660	238
20年目	R 30	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3468	100.0	247	55	320	622	216	14	0.81	15	30	10	4.9	1.7	657	228
21年目	R 31	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3335	100.0	244	54	320	619	206	14	0.80	15	29	10	4.8	1.6	653	218
22年目	R 32	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.3207	100.0	242	54	319	615	197	14	0.79	15	29	9.4	4.8	1.5	649	208
23年目	R 33	0.98972	0.99278	1.00188	0.99312	0.3083	100.0	239	53	320	613	189	13	0.79	15	29	9.0	4.8	1.5	647	199
24年目	R 34	0.98961	0.99273	1.00188	0.99307	0.2965	100.0	237	53	320	610	181	13	0.78	15	29	8.6	4.7	1.4	644	191
25年目	R 35	0.98950	0.99267	1.00187	0.99302	0.2851	100.0	234	53	321	608	173	13	0.78	15	29	8.2	4.7	1.3	642	183
26年目	R 36	0.98939	0.99262	1.00187	0.99297	0.2741	100.0	232	52	322	606	166	13	0.77	15	29	7.9	4.7	1.3	639	175
27年目	R 37	0.98928	0.99256	1.00187	0.99292	0.2636	100.0	229	52	322	604	159	13	0.76	15	29	7.5	4.6	1.2	637	168
28年目	R 38	0.98916	0.99251	1.00186	0.99287	0.2534	100.0	227	52	323	601	152	13	0.76	15	29	7.2	4.6	1.2	634	161
29年目	R 39	0.98904	0.99245	1.00186	0.99282	0.2437	100.0	225	51	323	599	146	13	0.75	15	28	6.9	4.6	1.1	632	154
30年目	R 40	0.98892	0.99239	1.00186	0.99277	0.2343	100.0	222	51	324	597	140	12	0.75	15	28	6.6	4.5	1.1	630	148
31年目	R 41	0.98880	0.99234	1.00185	0.99271	0.2253	100.0	220	50	325	594	134	12	0.74	15	28	6.3	4.5	1.02	627	141
32年目	R 42	0.98867	0.99228	1.00185	0.99266	0.2166	100.0	217	50	325	592	128	12	0.74	15	28	6.1	4.5	0.97	625	135
33年目	R 43	0.98854	0.99222	1.00185	0.99261	0.2083	100.0	215	50	326	590	123	12	0.73	15	28	5.8	4.4	0.92	622	130
34年目	R 44	0.98841	0.99216	1.00184	0.99255	0.2003	100.0	212	49	326	588	118	12	0.72	15	28	5.6	4.4	0.88	620	124
35年目	R 45	0.98827	0.99209	1.00184	0.99250	0.1926	100.0	210	49	327	585	113	12	0.72	15	28	5.3	4.4	0.84	617	119
36年目	R 46	0.98813	0.99203	1.00184	0.99244	0.1852	100.0	207	48	328	583	108	12	0.71	15	28	5.1	4.3	0.80	615	114
37年目	R 47	0.98799	0.99197	1.00183	0.99238	0.1780	100.0	205	48	328	581	103	11	0.71	15	27	4.9	4.3	0.77	613	109
38年目	R 48	0.98785	0.99190	1.00183	0.99232	0.1712	100.0	202	48	329	579	99	11	0.70	15	27	4.7	4.3	0.73	610	104
39年目	R 49	0.98770	0.99184	1.00183	0.99226	0.1646	100.0	200	47	329	576	95	11	0.70	15	27	4.5	4.2	0.70	608	100
40年目	R 50	0.98754	0.99177	1.00182	0.99220	0.1583	100.0	197	47	330	574	91	11	0.69	15	27	4.3	4.2	0.67	605	96
41年目	R 51	0.98739	0.99170	1.00182	0.99214	0.1522	100.0	195	46	331	572	87	11	0.68	15	27	4.1	4.2	0.64	603	92
42年目	R 52	0.98722	0.99163	1.00182	0.99208	0.1463	100.0	192	46	331	569	83	11	0.68	15	27	3.9	4.1	0.61	600	88
43年目	R 53	0.98706	0.99156	1.00181	0.99202	0.1407	100.0	190	46	332	567	80	11	0.67	15	27	3.8	4.1	0.58	598	84
44年目	R 54	0.98689	0.99149	1.00181	0.99195	0.1353	100.0	187	45	332	565	76	10	0.67	16	27	3.6	4.1	0.55	596	81
45年目	R 55	0.98672	0.99141	1.00181	0.99189	0.1301	100.0	185	45	333	563	73	10	0.66	16	27	3.5	4.0	0.53	593	77
46年目	R 56	0.98654	0.99134	1.00180	0.99182	0.1251	100.0	182	45	334	560	70	10	0.66	16	26	3.3	4.0	0.50	591	74
47年目	R 57	0.98635	0.99126	1.00180	0.99175	0.1203	100.0	180	44	334	558	67	10	0.65	16	26	3.2	4.0	0.48	588	71
48年目	R 58	0.98616	0.99119	1.00180	0.99168	0.1157	100.0	177	44	335	556	64	10	0.64	16	26	3.0	3.9	0.46	586	68
49年目	R 59	0.98597	0.99111	1.00179	0.99161	0.1112	100.0	175	43	335	553	62	10	0.64	16	26	2.9	3.9	0.43	583	65
合計								11,573	2,661	16,164	30,398	10,539	646	39	754	1,439	499	234	83	32,071	11,121

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻JCT)

年次	年度 (基準年) R3	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸7ロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (③×A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
暫定供用開始年次	R 10	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7599	100.0	163	37	187	387	294	8.5	0.55	8.7	18	14	3.0	2.3	408	310
1年目	R 11	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7307	100.0	270	62	312	644	471	14	0.91	15	30	22	4.9	3.6	679	496
2年目	R 12	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.7026	100.0	270	62	311	643	452	15	0.91	15	31	21	5.3	3.7	679	477
完成供用開始年次	R 13	0.99197	0.99076	0.99801	0.99265	0.6756	100.0	286	65	332	683	462	16	0.96	15	32	22	5.6	3.8	721	487
4年目	R 14	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6496	100.0	284	65	331	680	441	16	0.96	15	32	21	5.5	3.6	717	466
5年目	R 15	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.6246	100.0	281	64	330	676	422	16	0.95	15	32	20	5.5	3.4	714	446
6年目	R 16	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.6006	100.0	279	64	330	672	404	16	0.94	15	32	19	5.5	3.3	710	426
7年目	R 17	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5775	100.0	277	63	329	669	386	15	0.93	15	32	18	5.4	3.1	706	408
8年目	R 18	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5553	100.0	274	62	328	665	369	15	0.92	15	32	18	5.4	3.0	702	390
9年目	R 19	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.5339	100.0	272	62	328	662	353	15	0.91	15	31	17	5.3	2.9	698	373
10年目	R 20	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.5134	100.0	270	61	327	658	338	15	0.90	15	31	16	5.3	2.7	695	357
11年目	R 21	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4936	100.0	267	61	326	654	323	15	0.89	15	31	15	5.3	2.6	691	341
12年目	R 22	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4746	100.0	265	60	326	651	309	15	0.88	15	31	15	5.2	2.5	687	326
13年目	R 23	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4564	100.0	263	59	325	647	295	15	0.87	15	31	14	5.2	2.4	683	312
14年目	R 24	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4388	100.0	260	59	324	644	282	15	0.87	15	31	13	5.1	2.3	679	298
15年目	R 25	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.4220	100.0	258	58	324	640	270	14	0.86	15	30	13	5.1	2.1	676	285
16年目	R 26	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.4057	100.0	256	58	323	636	258	14	0.85	15	30	12	5.1	2.0	672	273
17年目	R 27	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3901	100.0	254	57	322	633	247	14	0.84	15	30	12	5.0	2.0	668	261
18年目	R 28	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3751	100.0	251	56	322	629	236	14	0.83	15	30	11	5.0	1.9	664	249
19年目	R 29	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3607	100.0	249	56	321	626	226	14	0.82	15	30	11	4.9	1.8	660	238
20年目	R 30	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3468	100.0	247	55	320	622	216	14	0.81	15	30	10	4.9	1.7	657	228
21年目	R 31	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3335	100.0	244	54	320	619	206	14	0.80	15	29	10	4.8	1.6	653	218
22年目	R 32	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.3207	100.0	242	54	319	615	197	14	0.79	15	29	9.4	4.8	1.5	649	208
23年目	R 33	0.98972	0.99278	1.00188	0.99312	0.3083	100.0	239	53	320	613	189	13	0.79	15	29	9.0	4.8	1.5	647	199
24年目	R 34	0.98961	0.99273	1.00188	0.99307	0.2965	100.0	237	53	320	610	181	13	0.78	15	29	8.6	4.7	1.4	644	191
25年目	R 35	0.98950	0.99267	1.00187	0.99302	0.2851	100.0	234	53	321	608	173	13	0.78	15	29	8.2	4.7	1.3	642	183
26年目	R 36	0.98939	0.99262	1.00187	0.99297	0.2741	100.0	232	52	322	606	166	13	0.77	15	29	7.9	4.7	1.3	639	175
27年目	R 37	0.98928	0.99256	1.00187	0.99292	0.2636	100.0	229	52	322	604	159	13	0.76	15	29	7.5	4.6	1.2	637	168
28年目	R 38	0.98916	0.99251	1.00186	0.99287	0.2534	100.0	227	52	323	601	152	13	0.76	15	29	7.2	4.6	1.2	634	161
29年目	R 39	0.98904	0.99245	1.00186	0.99282	0.2437	100.0	225	51	323	599	146	13	0.75	15	28	6.9	4.6	1.1	632	154
30年目	R 40	0.98892	0.99239	1.00186	0.99277	0.2343	100.0	222	51	324	597	140	12	0.75	15	28	6.6	4.5	1.1	630	148
31年目	R 41	0.98880	0.99234	1.00185	0.99271	0.2253	100.0	220	50	325	594	134	12	0.74	15	28	6.3	4.5	1.02	627	141
32年目	R 42	0.98867	0.99228	1.00185	0.99266	0.2166	100.0	217	50	325	592	128	12	0.74	15	28	6.1	4.5	0.97	625	135
33年目	R 43	0.98854	0.99222	1.00185	0.99261	0.2083	100.0	215	50	326	590	123	12	0.73	15	28	5.8	4.4	0.92	622	130
34年目	R 44	0.98841	0.99216	1.00184	0.99255	0.2003	100.0	212	49	326	588	118	12	0.72	15	28	5.6	4.4	0.88	620	124
35年目	R 45	0.98827	0.99209	1.00184	0.99250	0.1926	100.0	210	49	327	585	113	12	0.72	15	28	5.3	4.4	0.84	617	119
36年目	R 46	0.98813	0.99203	1.00184	0.99244	0.1852	100.0	207	48	328	583	108	12	0.71	15	28	5.1	4.3	0.80	615	114
37年目	R 47	0.98799	0.99197	1.00183	0.99238	0.1780	100.0	205	48	328	581	103	11	0.71	15	27	4.9	4.3	0.77	613	109
38年目	R 48	0.98785	0.99190	1.00183	0.99232	0.1712	100.0	202	48	329	579	99	11	0.70	15	27	4.7	4.3	0.73	610	104
39年目	R 49	0.98770	0.99184	1.00183	0.99226	0.1646	100.0	200	47	329	576	95	11	0.70	15	27	4.5	4.2	0.70	608	100
40年目	R 50	0.98754	0.99177	1.00182	0.99220	0.1583	100.0	197	47	330	574	91	11	0.69	15	27	4.3	4.2	0.67	605	96
41年目	R 51	0.98739	0.99170	1.00182	0.99214	0.1522	100.0	195	46	331	572	87	11	0.68	15	27	4.1	4.2	0.64	603	92
42年目	R 52	0.98722	0.99163	1.00182	0.99208	0.1463	100.0	192	46	331	569	83	11	0.68	15	27	3.9	4.1	0.61	600	88
43年目	R 53	0.98706	0.99156	1.00181	0.99202	0.1407	100.0	190	46	332	567	80	11	0.67	15	27	3.8	4.1	0.58	598	84
44年目	R 54	0.98689	0.99149	1.00181	0.99195	0.1353	100.0	187	45	332	565	76	10	0.67	16	27	3.6	4.1	0.55	596	81
45年目	R 55	0.98672	0.99141	1.00181	0.99189	0.1301	100.0	185	45	333	563	73	10	0.66	16	27	3.5	4.0	0.53	593	77
46年目	R 56	0.98654	0.99134	1.00180	0.99182	0.1251	100.0	182	45	334	560	70	10	0.66	16	26	3.3	4.0	0.50	591	74
47年目	R 57	0.98635	0.99126	1.00180	0.99175	0.1203	100.0	180	44	334	558	67	10	0.65	16	26	3.2	4.0	0.48	588	71
48年目	R 58	0.98616	0.99119	1.00180	0.99168	0.1157	100.0	177	44	335	556	64	10	0.64	16	26	3.0	3.9	0.46	586	68
49年目	R 59	0.98597	0.99111	1.00179	0.99161	0.1112	100.0	175	43	335	553	62	10	0.64	16	26	2.9	3.9	0.43	583	65
合計								11,573	2,661	16,164	30,398	10,539	646	39	754	1,439	499	234	83	32,071	11,121