

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468号 首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）
事業主体	関東地方整備局、東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	全事業：費用便益比（B/C）=1.1（経済的純現在価値（B-C）= 303億円、経済的内部収益率（EIRR）= 4.2%） 残事業：費用便益比（B/C）=4.4（経済的純現在価値（B-C）= 1,090億円、経済的内部収益率（EIRR）= 18.2%）

●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	<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	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失削減時間：7,065千人・時間/年（804,953千人・時間/年⇒797,887千人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（千葉東金道路（千葉東JCT～東金IC）） 並行区間の渋滞損失削減時間：460千人・時間/年（917千人・時間/年⇒457千人・時間/年） 並行区間の渋滞損失削減率：約50%削減
		<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（茂原駅・長南駐車場・市原鶴舞BT～羽田空港・横浜駅）
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<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	東京国際空港（羽田空港）へのアクセス向上が見込まれる（茂原市役所～東京国際空港 約53分～約51分）
		<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	
都市の再生	<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	いせえび（千葉県の漁獲量全国2位） 主な産地（いすみ市、勝浦市、御宿町） 首都圏消費地の市場拡大	
	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	H13.8に都市再生本部決定された「都市再生プロジェクト」に、圏央道を含む首都圏三環状道路の整備推進が位置づけ	
	<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	首都圏三環状道路を構成する首都圏中央連絡自動車道の一部として位置づけ	
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<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"/> 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	

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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である木更津市と茂原市の連絡強化（約47分→約45分）
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	千葉県地域再生計画「県のポテンシャルを最大限生かした地域経済活性化計画」を支援する
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	ゴルフ場（千葉・長生・君津地域年間355万人／79施設 R2入込客数）へのアクセス向上が見込まれる
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	三次医療施設である君津中央病院（木更津市）へのアクセス向上が見込まれる（茂原市役所～君津中央病院 約40分→約38分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	千葉県地域防災計画 第一次緊急輸送道路に位置づけ
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	第一次緊急輸送道路である東関東自動車道、国道409号が通行止になった場合の代替路線となる
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	CO2排出削減量：18,056t-CO2/年（費用便益算定範囲）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間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：指定あり（市原市） （推計結果） 評価対象区間：並行区間（千葉東金道路（千葉東JCT～東金IC）） 排出削減量：38.7t/年、排出削減率：28.5%削減
		<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間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：指定あり（市原市） （推計結果） 評価対象区間：並行区間（千葉東金道路（千葉東JCT～東金IC）） 排出削減量：2.2t/年、排出削減率：29.3%削減
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている 	「千葉県道路整備プログラム」（令和2年3月、千葉県）：交流を支える道路ネットワークの推進
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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

様式 - 2

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道468号	首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津)	L = 28.4km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,400～28,100	4	関東地方整備局 東日本高速道路 (株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	2,085億円	554億円		2,639億円
うち残事業分	354億円	77億円		432億円
基準年における 現在価値 (C)	3,466億円	176億円		3,642億円
うち残事業分	290億円	27億円		317億円

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4年度			
供用年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	241億円	19億円	4.1億円	264億円
基準年における 現在価値 (B)	3,604億円	280億円	61億円	3,945億円
うち残事業分	1,386億円	5.3億円	16億円	1,407億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	303億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	4.4
経済的純現在価値（残事業）	1,090億円
経済的内部収益率（残事業）	18.2%

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	18,400～28,100	±10%	0.97～1.2
事業費	2,085億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	38年	±20%	0.99～1.2

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	18,400～28,100	±10%	4.0～4.9
事業費	354億円	±10%	4.1～4.9
事業期間	7年	±20%	4.1～4.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）：28.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	23,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	20	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	95.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	館山自動車道：27.6km	交通量	[台/日]	43,600	36,700
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	204.91	162.72
	千葉東金道路：15.7km	交通量	[台/日]	41,200	33,800
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	148.94	113.81
	国道297号：6.9km	交通量	[台/日]	19,300	15,400
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	60.22	47.78
	国道409号：34.0km	交通量	[台/日]	11,600	9,100
		走行時間	[分]	69	64
		走行時間費用	[億円/年]	166.86	124.68
	国道410号：3.1km	交通量	[台/日]	12,500	10,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	11.86	9.25
	(主)千葉鴨川線：5.5km	交通量	[台/日]	18,100	15,100
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	30.98	24.10
	(一)加茂木更津線：9.1km	交通量	[台/日]	3,600	1,300
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	8.70	3.09
(一)鶴舞馬來田停車場線：14.5km	交通量	[台/日]	8,600	3,800	
	走行時間	[分]	33	24	
	走行時間費用	[億円/年]	59.71	19.01	
(主)木更津末吉線：12.4km	交通量	[台/日]	7,700	6,200	
	走行時間	[分]	20	19	
	走行時間費用	[億円/年]	29.10	22.57	

(主)千葉茂原線: 13.0km	交通量	[台/日]	13,300	12,400
	走行時間	[分]	30	29
	走行時間費用	[億円/年]	92.48	82.51
③その他道路合計: 7256.2km	走行時間費用	[億円/年]	33,719.46	33,592.42

		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: 7426.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	34,297.46	235.77

- ※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：首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）：28.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	12,400	23,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	31	20	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	72.21	95.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	館山自動車道：27.6km	交通量	[台/日]	41,000	36,700
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	189.47	162.72
	千葉東金道路：15.7km	交通量	[台/日]	38,900	33,800
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	137.42	113.81
	国道297号：6.9km	交通量	[台/日]	17,300	15,400
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	53.28	47.78
	国道409号：34.0km	交通量	[台/日]	10,000	9,100
		走行時間	[分]	66	64
		走行時間費用	[億円/年]	138.24	124.68
	国道410号：3.1km	交通量	[台/日]	10,900	10,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	9.83	9.25
	(主) 千葉鴨川線：5.5km	交通量	[台/日]	15,100	15,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	24.00	24.10
	(一) 加茂木更津線：9.1km	交通量	[台/日]	1,800	1,300
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	4.25	3.09
(一) 鶴舞馬來田停車場線：14.5km	交通量	[台/日]	5,000	3,800	
	走行時間	[分]	24	24	
	走行時間費用	[億円/年]	24.94	19.01	
(主) 木更津末吉線：12.4km	交通量	[台/日]	6,400	6,200	
	走行時間	[分]	19	19	
	走行時間費用	[億円/年]	23.59	22.57	

(主)千葉茂原線: 13.0km	交通量	[台/日]	12,700	12,400
	走行時間	[分]	30	29
	走行時間費用	[億円/年]	85.35	82.51
③その他道路合計: 7256.2km	走行時間費用	[億円/年]	33,625.54	33,592.42

		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: 7426.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	34,388.11	34,297.46
				90.65

- ※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：首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)

(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 (令和4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4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27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"/>	

事業名：首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)

(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 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: 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				28.4					
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-38年目	H 4	3.2434	114.1	2.00	5.79				
-37年目	H 5	3.1187	114.4	1.98	5.50				
-36年目	H 6	2.9987	114.3	1.90	5.09				
-35年目	H 7	2.8834	113.7	2.85	7.38				
-34年目	H 8	2.7725	113.2	5.72	14.27				
-33年目	H 9	2.6658	114.2	5.21	12.39				
-32年目	H 10	2.5633	113.6	22.18	51.00				
-31年目	H 11	2.4647	112.0	47.38	106.25				
-30年目	H 12	2.3699	110.7	59.85	130.57				
-29年目	H 13	2.2788	109.4	91.10	193.36				
-28年目	H 14	2.1911	107.6	141.16	292.90				
-27年目	H 15	2.1068	106.1	147.94	299.34				
-26年目	H 16	2.0258	105.0	134.26	263.95				
-25年目	H 17	1.9479	103.7	176.78	338.38				
-24年目	H 18	1.8730	103.0	205.16	380.17				
-23年目	H 19	1.8009	102.1	94.29	169.47				
-22年目	H 20	1.7317	101.6	74.90	130.08				
-21年目	H 21	1.6651	100.3	101.56	171.80				
-20年目	H 22	1.6010	98.6	87.85	145.36				
-19年目	H 23	1.5395	97.2	72.87	117.60				
-18年目	H 24	1.4802	96.4	27.82	43.53				
-17年目	H 25	1.4233	96.4	103.81	156.18				
-16年目	H 26	1.3686	98.7	58.57	82.75				
-15年目	H 27	1.3159	100.2	24.98	33.43				
-14年目	H 28	1.2653	100.3	19.10	24.55				
-13年目	H 29	1.2167	100.5	3.00	3.71				
-12年目	H 30	1.1699	100.4	1.99	2.37				
-11年目	R 1	1.1249	101.2	1.20	1.36				
-10年目	R 2	1.0816	101.9	1.56	1.69				
-9年目	R 3	1.0400	101.9	3.37	3.51				
-8年目	R 4	1.0000	101.9	8.20	8.20				
-7年目	R 5	0.9615	101.9	0.45	0.44				
-6年目	R 6	0.9246	101.9	0.45	0.42				
-5年目	R 7	0.8890	101.9	41.36	36.77				
-4年目	R 8	0.8548	101.9	74.25	63.47				
-3年目	R 9	0.8219	101.9	91.31	75.05				
-2年目	R 10	0.7903	101.9	99.55	78.68				
-1年目	R 11	0.7599	101.9	47.06	35.76				
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			9.72	7.10		
1年目	R 13	0.7026	101.9			9.79	6.88		
2年目	R 14	0.6756	101.9			9.87	6.67		
3年目	R 15	0.6496	101.9			9.94	6.45		
4年目	R 16	0.6246	101.9			9.84	6.15		
5年目	R 17	0.6006	101.9			9.95	5.97		
6年目	R 18	0.5775	101.9			10.05	5.81		
7年目	R 19	0.5553	101.9			10.16	5.64		
8年目	R 20	0.5339	101.9			10.27	5.48		
9年目	R 21	0.5134	101.9			10.39	5.33		
10年目	R 22	0.4936	101.9			10.50	5.18		
11年目	R 23	0.4746	101.9			10.60	5.03		
12年目	R 24	0.4564	101.9			10.69	4.88		
13年目	R 25	0.4388	101.9			10.79	4.73		
14年目	R 26	0.4220	101.9			10.89	4.59		
15年目	R 27	0.4057	101.9			10.98	4.46		
16年目	R 28	0.3901	101.9			11.08	4.32		
17年目	R 29	0.3751	101.9			11.17	4.19		
18年目	R 30	0.3607	101.9			11.27	4.07		
19年目	R 31	0.3468	101.9			11.36	3.94		
20年目	R 32	0.3335	101.9			11.46	3.82		
21年目	R 33	0.3207	101.9			11.56	3.71		
22年目	R 34	0.3083	101.9			11.65	3.59		
23年目	R 35	0.2965	101.9			11.75	3.48		
24年目	R 36	0.2851	101.9			11.84	3.38		
25年目	R 37	0.2741	101.9			11.81	3.24		
26年目	R 38	0.2636	101.9			11.78	3.11		
27年目	R 39	0.2534	101.9			11.75	2.98		
28年目	R 40	0.2437	101.9			11.72	2.86		
29年目	R 41	0.2343	101.9			11.69	2.74		
30年目	R 42	0.2253	101.9			11.66	2.63		
31年目	R 43	0.2166	101.9			11.63	2.52		
32年目	R 44	0.2083	101.9			11.60	2.42		
33年目	R 45	0.2003	101.9			11.57	2.32		
34年目	R 46	0.1926	101.9			11.54	2.22		
35年目	R 47	0.1852	101.9			11.51	2.13		
36年目	R 48	0.1780	101.9			11.47	2.04		
37年目	R 49	0.1712	101.9			11.44	1.96		
38年目	R 50	0.1646	101.9			11.41	1.88		
39年目	R 51	0.1583	101.9			11.38	1.80		
40年目	R 52	0.1522	101.9			11.35	1.73		
41年目	R 53	0.1463	101.9			11.32	1.66		
42年目	R 54	0.1407	101.9			11.29	1.59		
43年目	R 55	0.1353	101.9			11.26	1.52		
44年目	R 56	0.1301	101.9			11.23	1.46		
45年目	R 57	0.1251	101.9			11.20	1.40		
46年目	R 58	0.1203	101.9			11.17	1.34		
47年目	R 59	0.1157	101.9			11.14	1.29		
48年目	R 60	0.1112	101.9			11.11	1.24		
49年目	R 61	0.1069	101.9	-246.11	-26.31	11.08	1.18		
合計				1838.89	3466.21	553.66	176.10		
単純事業費計				2085.00		553.66			

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画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:首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)(残事業)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
								21.3	
-7年目	R 5	0.9615	101.9	0.45	0.44				
-6年目	R 6	0.9246	101.9	0.45	0.42				
-5年目	R 7	0.8890	101.9	41.36	36.77				
-4年目	R 8	0.8548	101.9	74.25	63.47				
-3年目	R 9	0.8219	101.9	91.31	75.05				
-2年目	R 10	0.7903	101.9	99.55	78.68				
-1年目	R 11	0.7599	101.9	47.06	35.76				
供用開始年次	R 12	0.7307	101.9			1.81	1.32		
1年目	R 13	0.7026	101.9			1.80	1.27		
2年目	R 14	0.6756	101.9			1.80	1.21		
3年目	R 15	0.6496	101.9			1.79	1.16		
4年目	R 16	0.6246	101.9			1.79	1.12		
5年目	R 17	0.6006	101.9			1.78	1.07		
6年目	R 18	0.5775	101.9			1.78	1.03		
7年目	R 19	0.5553	101.9			1.77	0.98		
8年目	R 20	0.5339	101.9			1.77	0.94		
9年目	R 21	0.5134	101.9			1.76	0.90		
10年目	R 22	0.4936	101.9			1.76	0.87		
11年目	R 23	0.4746	101.9			1.74	0.83		
12年目	R 24	0.4564	101.9			1.73	0.79		
13年目	R 25	0.4388	101.9			1.72	0.75		
14年目	R 26	0.4220	101.9			1.70	0.72		
15年目	R 27	0.4057	101.9			1.69	0.69		
16年目	R 28	0.3901	101.9			1.67	0.65		
17年目	R 29	0.3751	101.9			1.66	0.62		
18年目	R 30	0.3607	101.9			1.65	0.59		
19年目	R 31	0.3468	101.9			1.63	0.57		
20年目	R 32	0.3335	101.9			1.62	0.54		
21年目	R 33	0.3207	101.9			1.61	0.52		
22年目	R 34	0.3083	101.9			1.59	0.49		
23年目	R 35	0.2965	101.9			1.58	0.47		
24年目	R 36	0.2851	101.9			1.56	0.45		
25年目	R 37	0.2741	101.9			1.55	0.43		
26年目	R 38	0.2636	101.9			1.54	0.41		
27年目	R 39	0.2534	101.9			1.52	0.39		
28年目	R 40	0.2437	101.9			1.51	0.37		
29年目	R 41	0.2343	101.9			1.50	0.35		
30年目	R 42	0.2253	101.9			1.48	0.33		
31年目	R 43	0.2166	101.9			1.47	0.32		
32年目	R 44	0.2083	101.9			1.45	0.30		
33年目	R 45	0.2003	101.9			1.44	0.29		
34年目	R 46	0.1926	101.9			1.43	0.27		
35年目	R 47	0.1852	101.9			1.41	0.26		
36年目	R 48	0.1780	101.9			1.40	0.25		
37年目	R 49	0.1712	101.9			1.39	0.24		
38年目	R 50	0.1646	101.9			1.37	0.23		
39年目	R 51	0.1583	101.9			1.36	0.21		
40年目	R 52	0.1522	101.9			1.34	0.20		
41年目	R 53	0.1463	101.9			1.33	0.19		
42年目	R 54	0.1407	101.9			1.32	0.19		
43年目	R 55	0.1353	101.9			1.30	0.18		
44年目	R 56	0.1301	101.9			1.29	0.17		
45年目	R 57	0.1251	101.9			1.28	0.16		
46年目	R 58	0.1203	101.9			1.26	0.15		
47年目	R 59	0.1157	101.9			1.25	0.14		
48年目	R 60	0.1112	101.9			1.23	0.14		
49年目	R 61	0.1069	101.9	-1.56	-0.17	1.22	0.13		
合計				352.88	290.41	77.41	26.84		
単純事業費計				354.44		77.41			

注1)事業費の投資パターンは、概略事業計画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。

