

(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	近畿自動車道紀勢線 松原JCT～勢和多気JCT (一般国道42号 新宮道路)
事業主体	近畿地方整備局

●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	(一休評価) 全事業：費用便益比 (B/C) = 6.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 275139億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 27.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 2608億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.3%) (新宮道路) 全事業：費用便益比 (B/C) = 0.8 (経済的純現在価値 (B-C) = -51億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 2.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 0.8 (経済的純現在価値 (B-C) = -42億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 2.9%)

●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) : 272393万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 46万人・時間/年 (272393万人・時間/年 → 272347万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道42号 (県) あげほの広角線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 22万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 8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	対象区間 : 国道42号 (新宮市千穂～神倉) 上り14.0~17.4km/h 下り13.3~13.5km/h	
	□ 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		
	■ 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 : 熊野御坊南海バス株式会社	
	□ 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が見込まれる	
□ 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/km <sup>2</sup> 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 checked="" 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	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<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	
		<input 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	
		<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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
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	<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		
安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

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	
		<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児童、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 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 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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道42号、代替する区間（神内～橋本）
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<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			
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	CO2排出削減量：13768.25t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号（県）あけぼの広角線 排出削減量：6.01t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：5.75t/年
		<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） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号（県）あけぼの広角線 排出削減量：0.34t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.29t/年
		<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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	

## 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
近畿自動車道紀勢線	松原JCT ～勢和多気JCT	L=335km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,400	2車線・4車線	近畿地方整備局

## 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	19,023億円	10,553億円	5,288億円	34,864億円
うち残事業分	7,380億円	1,582億円	66億円	9,028億円
基準年における 現在価値 (C)	41,630億円	8,375億円	2,516億円	52,521億円
うち残事業分	3,177億円	499億円	6.8億円	3,683億円

## 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	昭和50年度、平成元年度、平成2年度、平成4年度、平成6年度、平成7年度、平成8年度、平成16年度、平成18年度、平成20年度、平成21年度、平成24年度、平成25年度、平成26年度、平成28年度、令和4年度、令和7年度、令和10年度、令和11年度、令和13年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	282億円	23億円	3.8億円	309億円
基準年における 現在価値 (B)	296,203億円	27,171億円	4,286億円	327,660億円
うち残事業分	5,750億円	452億円	88億円	6,291億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	6.2
経済的純現在価値（事業全体）	275,139億円
経済的内部収益率（事業全体）	27.3%
費用便益比（残事業）	1.7
経済的純現在価値（残事業）	2,608億円
経済的内部収益率（残事業）	7.3%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,400台/日	±10%	5.6~6.9
事業費	19,023億円	±10%	6.2~6.3
事業期間	67年	±20%	6.2~6.2

【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	18,400台/日	±10%	1.5~1.9
事業費	7,380億円	±10%	1.6~1.9
事業期間	12年	±20%	1.6~1.8

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：松原JCT～勢和多気JCT（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (328.9km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	18,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	295	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	1,084.92	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 42号  (224.8km)	交通量	[台/日]	12,800	7,200
		走行時間	[分]	616	402
		走行時間費用	[億円/年]	1,766.97	592.98
	一般国道 26号  (68.5km)	交通量	[台/日]	52,900	47,300
		走行時間	[分]	200	170
		走行時間費用	[億円/年]	1,838.04	1,492.85
	一般国道 170号(新)  (40.6km)	交通量	[台/日]	29,600	23,800
		走行時間	[分]	85	78
		走行時間費用	[億円/年]	468.90	341.12
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (28,972.2km)	走行時間費用	[億円/年]	132,821.65	128,742.49	

			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：29,635.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	136,895.55	132,254.35	4,641.20

※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：松原JCT～勢和多気JCT（残事業）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【未供用区間】 (84.5km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	11,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	75	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	171.86	
①新設・改築道路 【供用区間】 (244.4km)	交通量	[台/日]	19,800	20,800	
	走行時間	[分]	234	220	
	走行時間費用	[億円/年]	918.35	913.06	
②主な周 辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 42号  (224.8km)	交通量	[台/日]	8,700	7,200
		走行時間	[分]	428	402
		走行時間費用	[億円/年]	717.81	592.98
	一般国道 26号  (68.5km)	交通量	[台/日]	47,400	47,300
		走行時間	[分]	170	170
		走行時間費用	[億円/年]	1,493.08	1,492.85
	一般国道 170号(新)  (40.6km)	交通量	[台/日]	23,800	23,800
		走行時間	[分]	78	78
		走行時間費用	[億円/年]	341.23	341.12
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (28,972.2km)	走行時間費用	[億円/年]	129,167.35	128,742.49	

			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：29,635.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	132,637.82	132,254.35	383.46

※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：松原JCT～勢和多気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 (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"/> (令和22年)
	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"/> (H27全国道路・街路交通情勢調査)
	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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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 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	分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。
	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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	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			
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	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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	<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 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(事業全体)

箇所名: 近畿自動車道紀勢線 松原JCT～勢和多気JCT		維持管理費の算出(消費税相当額含む)		更新費(億円)	
年度	割引率	事業費(億円)	単価(円)	延長(km)	単価(円)
年度	割引率	単価(円)	現在価値	現在価値	現在価値
-67年度目	S 43	8,313.8	39.8	0.31	6.60
-68年度目	S 44	7,994.1	42.0	5.59	108.32
-69年度目	S 45	7,686.6	44.9	21.63	377.51
-70年度目	S 46	7,391.0	47.0	105.06	1,682.19
-71年度目	S 47	7,106.7	50.2	162.75	2,346.94
-72年度目	S 48	6,833.3	57.8	71.33	858.86
-73年度目	S 49	6,570.5	69.0	50.58	491.05
部分供用開始	S 50	6,317.8	72.9	7.17	63.28
部分1年目	S 51	6,074.8	79.1	3.70	28.96
部分2年目	S 52	5,847.2	83.9	4.65	33.01
部分3年目	S 53	5,616.5	87.4	50.67	331.91
部分4年目	S 54	5,400.5	89.6	82.62	507.20
部分5年目	S 55	5,192.8	95.3	113.22	628.49
部分6年目	S 56	4,993.1	97.8	142.30	740.68
部分7年目	S 57	4,801.0	98.9	172.61	854.23
部分8年目	S 58	4,616.4	99.8	286.77	1,351.07
部分9年目	S 59	4,438.8	101.8	154.19	684.87
部分10年目	S 60	4,268.1	102.6	211.38	895.99
部分11年目	S 61	4,103.9	104.4	228.70	916.35
部分12年目	S 62	3,946.1	104.1	330.48	1,275.94
部分13年目	S 63	3,794.3	104.7	497.40	1,838.79
部分供用開始	H 1	3,648.4	107.5	498.55	1,724.80
部分供用開始	H 2	3,508.1	109.9	232.31	755.72
部分16年目	H 3	3,373.1	112.5	319.99	977.36
部分供用開始	H 4	3,243.1	114.1	215.57	633.23
部分18年目	H 5	3,118.7	114.4	269.08	747.41
部分供用開始	H 6	2,998.7	114.3	89.21	238.49
部分供用開始	H 7	2,883.4	113.7	104.91	271.10
部分供用開始	H 8	2,772.5	113.2	55.19	137.74
部分22年目	H 9	2,658.9	114.2	109.52	260.52
部分23年目	H 10	2,563.3	113.6	233.27	536.37
部分24年目	H 11	2,464.7	112.0	267.84	600.62
部分25年目	H 12	2,369.9	110.7	283.54	618.55
部分26年目	H 13	2,278.8	109.4	305.57	648.80
部分27年目	H 14	2,191.1	107.5	302.57	661.83
部分28年目	H 15	2,106.8	106.1	360.90	730.24
部分供用開始	H 16	2,025.8	105.0	269.12	529.09
部分30年目	H 17	1,947.9	103.7	304.21	582.28
部分供用開始	H 18	1,873.0	103.0	386.48	716.15
部分32年目	H 19	1,800.9	101.9	465.68	837.01
部分供用開始	H 20	1,731.7	101.6	478.73	833.20
部分供用開始	H 21	1,665.1	100.3	536.89	908.24
部分35年目	H 22	1,601.0	98.6	531.62	879.61
部分36年目	H 23	1,539.5	97.2	526.86	850.32
部分供用開始	H 24	1,480.2	96.4	869.01	1,259.70
部分供用開始	H 25	1,423.3	96.4	607.78	814.41
部分供用開始	H 26	1,368.6	96.7	500.01	706.50
部分40年目	H 27	1,315.9	100.2	595.67	797.14
部分供用開始	H 28	1,265.3	100.3	111.04	142.74
部分42年目	R 1	1,216.7	101.9	196.30	242.17
部分43年目	R 30	1,169.9	100.4	276.21	327.97
部分44年目	R 1	1,124.9	101.2	487.88	552.61
部分45年目	R 2	1,081.6	101.9	690.51	746.86
部分46年目	R 3	1,040.0	101.9	868.51	903.25
部分供用開始	R 4	1,000.0	101.9	276.08	276.08
部分48年目	R 5	961.5	101.9	711.48	684.09
部分49年目	R 6	924.6	101.9	826.44	764.12
部分供用開始	R 7	889.0	101.9	418.96	372.46
部分51年目	R 8	854.8	101.9	477.59	408.24
部分52年目	R 9	821.9	101.9	515.13	423.39
部分供用開始	R 10	790.3	101.9	190.94	150.90
部分供用開始	R 11	759.9	101.9	119.99	91.18
部分55年目	R 12	730.7	101.9	101.65	74.27
部分供用開始	R 13	702.6	101.9	99.55	69.94
部分57年目	R 14	676.5	101.9	85.45	57.73
部分58年目	R 15	649.6	101.9	78.18	50.79
部分59年目	R 16	624.6	101.9	64.88	40.53
供用開始年度	R 17	600.6	101.9		132.87
1年目	R 18	577.5	101.9		132.53
2年目	R 19	555.5	101.9		132.14
3年目	R 20	535.3	101.9		131.64
4年目	R 21	513.4	101.9		131.37
5年目	R 22	493.6	101.9		130.99
6年目	R 23	474.6	101.9		130.61
7年目	R 24	456.4	101.9		130.21
8年目	R 25	438.9	101.9		129.80
9年目	R 26	422.0	101.9		129.42
10年目	R 27	405.7	101.9		129.04
11年目	R 28	390.1	101.9		128.66
12年目	R 29	375.1	101.9		128.27
13年目	R 30	360.7	101.9		127.87
14年目	R 31	346.8	101.9		127.47
15年目	R 32	333.5	101.9		127.08
16年目	R 33	320.7	101.9		126.71
17年目	R 34	308.3	101.9		126.42
18年目	R 35	296.5	101.9		126.15
19年目	R 36	285.1	101.9		125.86
20年目	R 37	274.1	101.9		125.59
21年目	R 38	263.6	101.9		125.32
22年目	R 39	253.4	101.9		125.05
23年目	R 40	243.7	101.9		124.78
24年目	R 41	234.3	101.9		124.52
25年目	R 42	225.3	101.9		124.26
26年目	R 43	216.6	101.9		124.00
27年目	R 44	208.3	101.9		123.74
28年目	R 45	200.3	101.9		123.48
29年目	R 46	192.6	101.9		123.23
30年目	R 47	185.2	101.9		122.97
31年目	R 48	178.0	101.9		122.71
32年目	R 49	171.2	101.9		122.45
33年目	R 50	164.6	101.9		122.19
34年目	R 51	158.3	101.9		121.93
35年目	R 52	152.2	101.9		121.67
36年目	R 53	146.3	101.9		121.41
37年目	R 54	140.7	101.9		121.15
38年目	R 55	135.3	101.9		120.89
39年目	R 56	130.1	101.9		120.63
40年目	R 57	125.1	101.9		120.37
41年目	R 58	120.3	101.9		120.11
42年目	R 59	115.7	101.9		119.85
43年目	R 60	111.2	101.9		119.59
44年目	R 61	106.9	101.9		119.33
45年目	R 62	102.8	101.9		119.07
46年目	R 63	98.9	101.9		118.81
47年目	R 64	95.1	101.9		118.55
48年目	R 65	91.4	101.9		118.29
49年目	R 66	87.9	101.9		118.03
合計			-2168.93	-190.65	114.38
更新費			16854.03	41630.14	10553.36
維持管理費					8375.07
合計					5287.82

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(消費税相当額含む)

箇所名:近畿自動車道紀勢線 松原JCT~勢和多気JCT

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.37	84.5	31.34

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)		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
-12年目	R 5	0.9615	101.9	711.48	684.09				
-11年目	R 6	0.9246	101.9	826.44	764.12				
部分供用開始	R 7	0.8890	101.9	418.96	372.46	6.00	5.33		
部分1年目	R 8	0.8548	101.9	477.59	408.24	6.00	5.13		
部分2年目	R 9	0.8219	101.9	515.13	423.39	6.00	4.93		
部分供用開始	R 10	0.7903	101.9	190.94	150.90	12.70	10.04		
部分供用開始	R 11	0.7599	101.9	119.99	91.18	14.05	10.67		
部分5年目	R 12	0.7307	101.9	101.65	74.27	14.05	10.26		
部分供用開始	R 13	0.7026	101.9	99.55	69.94	24.67	17.33		
部分7年目	R 14	0.6756	101.9	85.45	57.73	24.62	16.63		
部分8年目	R 15	0.6496	101.9	78.18	50.79	24.57	15.96		
部分9年目	R 16	0.6246	101.9	64.88	40.53	24.52	15.32		
供用開始年次	R 17	0.6006	101.9			29.71	17.84		
1年目	R 18	0.5775	101.9			29.66	17.13		
2年目	R 19	0.5553	101.9			29.61	16.44		
3年目	R 20	0.5339	101.9			29.56	15.78		
4年目	R 21	0.5134	101.9			29.51	15.15		
5年目	R 22	0.4936	101.9			29.45	14.54		
6年目	R 23	0.4746	101.9			29.40	13.96		
7年目	R 24	0.4564	101.9			29.35	13.40		
8年目	R 25	0.4388	101.9			29.30	12.86		
9年目	R 26	0.4220	101.9			29.25	12.34		
10年目	R 27	0.4057	101.9			29.20	11.85		
11年目	R 28	0.3901	101.9			29.15	11.37		
12年目	R 29	0.3751	101.9			29.10	10.92		
13年目	R 30	0.3607	101.9			29.05	10.48		
14年目	R 31	0.3468	101.9			29.00	10.06		
15年目	R 32	0.3335	101.9			28.95	9.65		
16年目	R 33	0.3207	101.9			28.90	9.27		
17年目	R 34	0.3083	101.9			28.85	8.90		
18年目	R 35	0.2965	101.9			28.80	8.54		
19年目	R 36	0.2851	101.9			28.75	8.20		
20年目	R 37	0.2741	101.9			28.71	7.87		
21年目	R 38	0.2636	101.9			28.66	7.55		
22年目	R 39	0.2534	101.9			28.61	7.25		
23年目	R 40	0.2437	101.9			28.56	6.96		
24年目	R 41	0.2343	101.9			28.51	6.68		
25年目	R 42	0.2253	101.9			28.46	6.41		
26年目	R 43	0.2166	101.9			28.41	6.15		
27年目	R 44	0.2083	101.9			28.36	5.91		
28年目	R 45	0.2003	101.9			28.32	5.67		
29年目	R 46	0.1926	101.9			28.27	5.44		
30年目	R 47	0.1852	101.9			28.22	5.23		
31年目	R 48	0.1780	101.9			28.17	5.01		
32年目	R 49	0.1712	101.9			28.12	4.81		
33年目	R 50	0.1646	101.9			28.07	4.62		
34年目	R 51	0.1583	101.9			28.02	4.44		
35年目	R 52	0.1522	101.9			27.97	4.26		
36年目	R 53	0.1463	101.9			27.93	4.09		
37年目	R 54	0.1407	101.9			27.88	3.92		
38年目	R 55	0.1353	101.9			27.83	3.77		
39年目	R 56	0.1301	101.9			27.78	3.61		
40年目	R 57	0.1251	101.9			27.73	3.47		
41年目	R 58	0.1203	101.9			27.68	3.33		
42年目	R 59	0.1157	101.9			27.63	3.20		
43年目	R 60	0.1112	101.9			27.58	3.07	13.20	1.47
44年目	R 61	0.1069	101.9			27.54	2.94	13.20	1.41
45年目	R 62	0.1028	101.9			27.49	2.83	13.20	1.36
46年目	R 63	0.0989	101.9			27.44	2.71	13.20	1.31
47年目	R 64	0.0951	101.9			27.39	2.60	13.20	1.26
48年目	R 65	0.0914	101.9			27.34	2.50		
49年目	R 66	0.0879	101.9			27.30	2.40		
合計				7380.48	3177.34	1581.73	498.98	66.00	6.81
単純事業費計				7380.48		1,581.73		66.00	

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。

最近の現在価値算定表（事業全体）

年度	年次予算	現在価値算定額	割引率 (%)	割引因子	今年度	今年度				今年度				今年度				合計				
						現行計画				追加計画				削減計画					削減計画			
						営業収入	営業費用	営業利益	減価償却費	営業収入	営業費用	営業利益	減価償却費	営業収入	営業費用	営業利益	減価償却費		営業収入	営業費用	営業利益	減価償却費
2017年	1,059,999	1,034,710	1,069,888	83.178	72.9	4,001,967	3,880,781	121,186	2,491,152	4,682,332	4,682,332	0	0	231,131	204,128	26,003	33,555	30,689	2,728,020			





(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42号	新宮道路	L = 4.8km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,000	2車線	近畿地方整備局

### 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	275億円	67億円		342億円
うち残事業分	266億円	67億円		333億円
基準年における 現在価値 (C)	234億円	23億円		257億円
うち残事業分	224億円	23億円		247億円

### 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11年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	1.4億円	0.41億円	14億円
基準年における 現在価値 (B)	177億円	22億円	6.3億円	205億円
うち残事業分	177億円	22億円	6.3億円	205億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.8
経済的純現在価値（事業全体）	-51億円
経済的内部収益率（事業全体）	2.7%
費用便益比（残事業）	0.8
経済的純現在価値（残事業）	-42億円
経済的内部収益率（残事業）	2.9%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,000台/日	±10%	0.7~0.9
事業費	275億円	±10%	0.7~0.9
事業期間	10年	±20%	0.8~0.8

#### 【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	9,000台/日	±10%	0.7~0.9
事業費	266億円	±10%	0.8~0.9
事業期間	6年	±20%	0.8~0.9

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：新宮道路（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	9,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	7.83	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 42号  (4.0km)	交通量	[台/日]	15,100	11,400
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	16.78	11.92
	(県)あけぼ の広角線  (2.5km)	交通量	[台/日]	9,900	3,600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.24	2.39
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (29,623.7km)	走行時間費用	[億円/年]	132,238.42	132,232.21	

			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：29,635.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	132,265.44	132,254.35	11.08

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

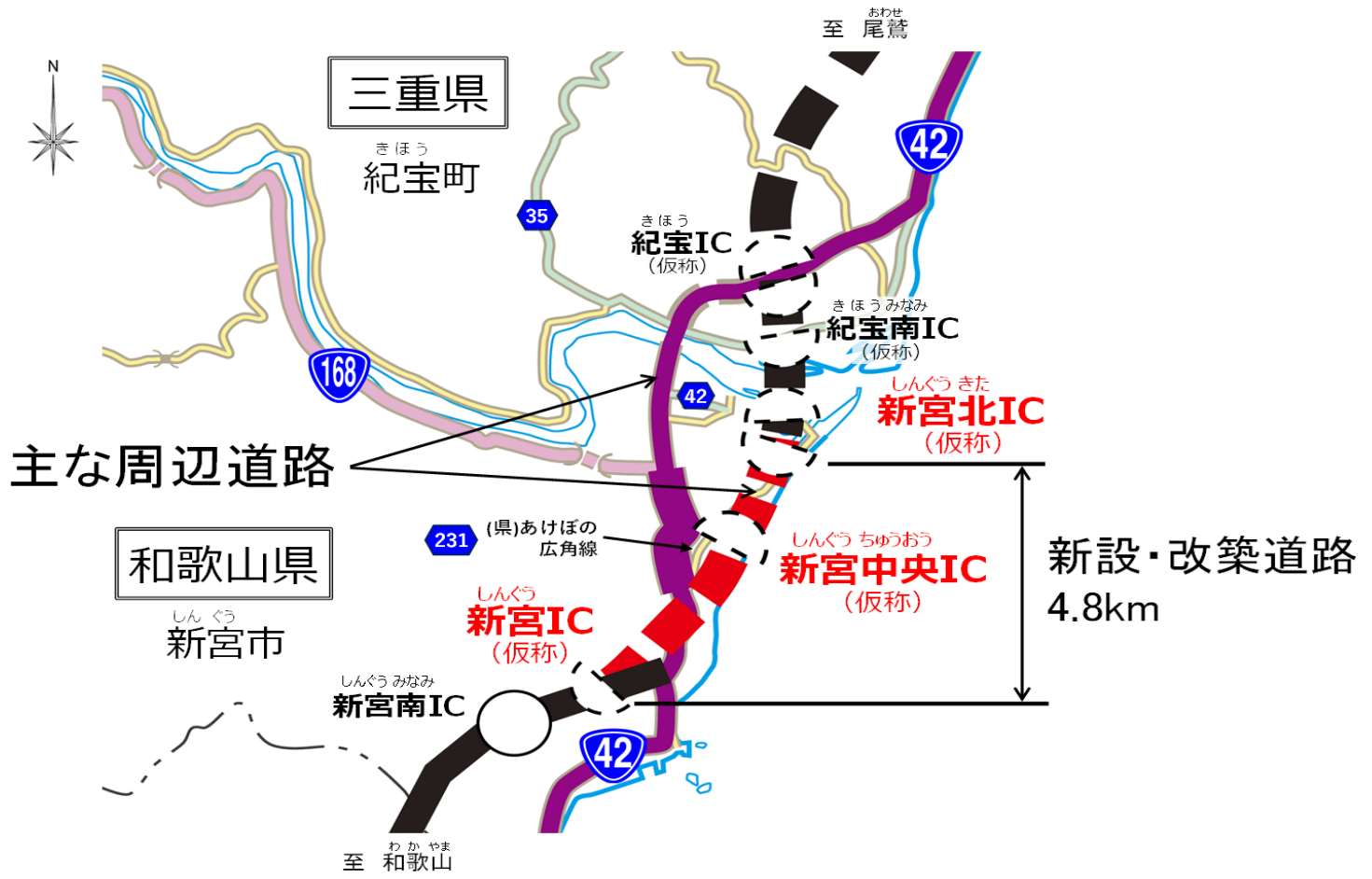
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新宮道路（残事業）

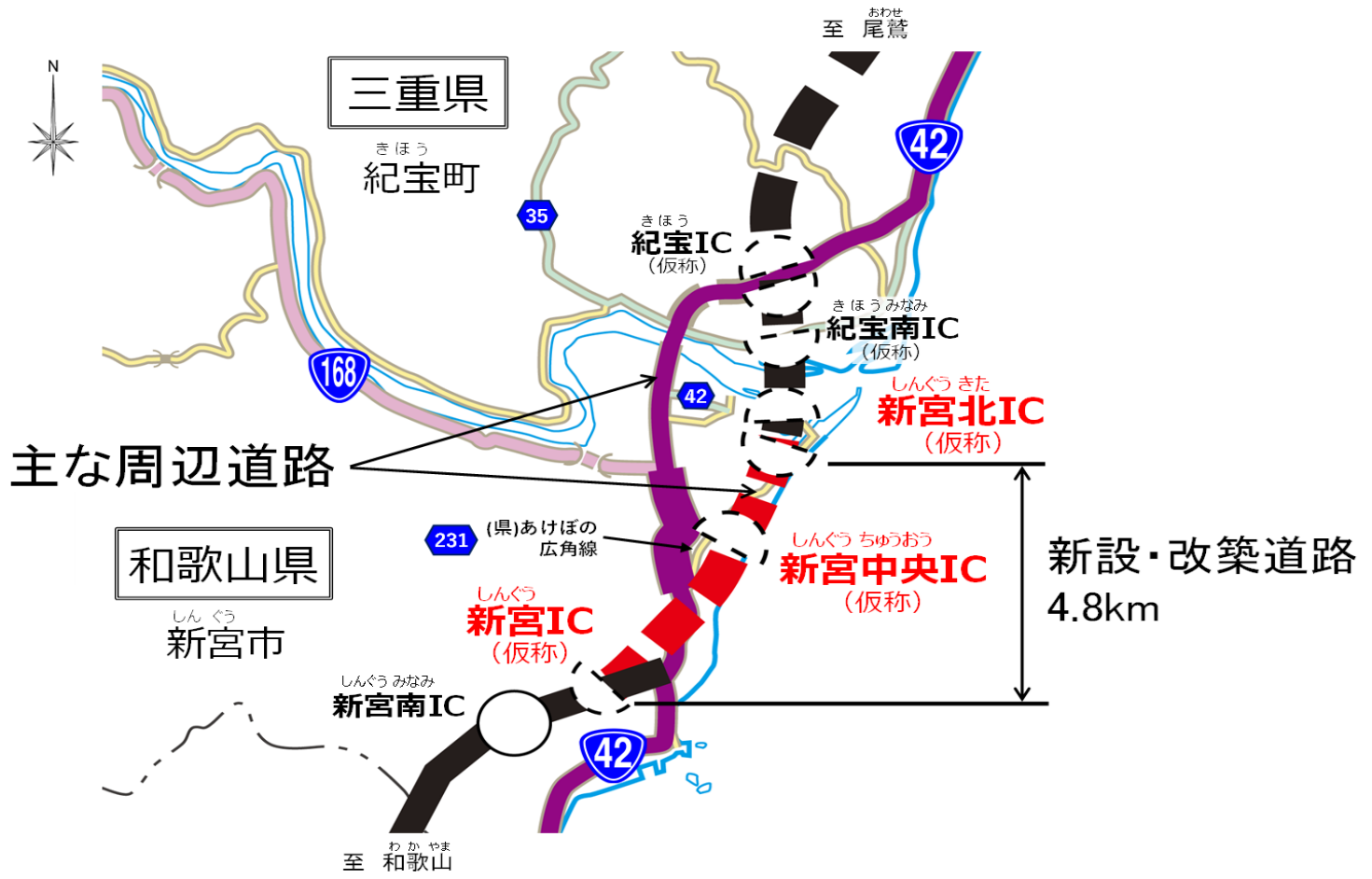
（推計時点 令和22年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	9,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	7.83	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 42号  (4.0km)	交通量	[台/日]	15,100	11,400
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	16.78	11.92
	(県)あけぼ の広角線  (2.5km)	交通量	[台/日]	9,900	3,600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.24	2.39
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (29,623.7km)	走行時間費用	[億円/年]	132,238.42	132,232.21	

			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：29,635.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	132,265.44	132,254.35	11.08

- ※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：新宮道路

(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 (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"/> (令和22年)	
	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"/> (H27全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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"/>
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 type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
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	<input type="checkbox"/>		
	算出婚子を添付すること			
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"/>		
	算出婚子を添付すること			
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(事業全体)

箇所名: 一般国道42号 新宮道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.31	4.8	1.48

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)		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
-10年目	R 1	1.1249	101.2	0.91	1.03				
-9年目	R 2	1.0816	101.9	3.64	3.93				
-8年目	R 3	1.0400	101.9	3.64	3.78				
-7年目	R 4	1.0000	101.9	0.91	0.91				
-6年目	R 5	0.9615	101.9	4.70	4.52				
-5年目	R 6	0.9246	101.9	25.11	23.22				
-4年目	R 7	0.8890	101.9	63.30	56.27				
-3年目	R 8	0.8548	101.9	67.84	57.99				
-2年目	R 9	0.8219	101.9	59.50	48.90				
-1年目	R 10	0.7903	101.9	45.45	35.92				
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			1.35	1.02		
1年目	R 12	0.7307	101.9			1.35	0.98		
2年目	R 13	0.7026	101.9			1.35	0.95		
3年目	R 14	0.6756	101.9			1.35	0.91		
4年目	R 15	0.6496	101.9			1.35	0.87		
5年目	R 16	0.6246	101.9			1.35	0.84		
6年目	R 17	0.6006	101.9			1.35	0.81		
7年目	R 18	0.5775	101.9			1.35	0.78		
8年目	R 19	0.5553	101.9			1.35	0.75		
9年目	R 20	0.5339	101.9			1.35	0.72		
10年目	R 21	0.5134	101.9			1.35	0.69		
11年目	R 22	0.4936	101.9			1.35	0.66		
12年目	R 23	0.4746	101.9			1.35	0.64		
13年目	R 24	0.4564	101.9			1.35	0.61		
14年目	R 25	0.4388	101.9			1.35	0.59		
15年目	R 26	0.4220	101.9			1.35	0.57		
16年目	R 27	0.4057	101.9			1.35	0.55		
17年目	R 28	0.3901	101.9			1.35	0.52		
18年目	R 29	0.3751	101.9			1.35	0.50		
19年目	R 30	0.3607	101.9			1.35	0.49		
20年目	R 31	0.3468	101.9			1.35	0.47		
21年目	R 32	0.3335	101.9			1.35	0.45		
22年目	R 33	0.3207	101.9			1.35	0.43		
23年目	R 34	0.3083	101.9			1.35	0.41		
24年目	R 35	0.2965	101.9			1.35	0.40		
25年目	R 36	0.2851	101.9			1.35	0.38		
26年目	R 37	0.2741	101.9			1.35	0.37		
27年目	R 38	0.2636	101.9			1.35	0.35		
28年目	R 39	0.2534	101.9			1.35	0.34		
29年目	R 40	0.2437	101.9			1.35	0.33		
30年目	R 41	0.2343	101.9			1.35	0.32		
31年目	R 42	0.2253	101.9			1.35	0.30		
32年目	R 43	0.2166	101.9			1.35	0.29		
33年目	R 44	0.2083	101.9			1.35	0.28		
34年目	R 45	0.2003	101.9			1.35	0.27		
35年目	R 46	0.1926	101.9			1.35	0.26		
36年目	R 47	0.1852	101.9			1.35	0.25		
37年目	R 48	0.1780	101.9			1.35	0.24		
38年目	R 49	0.1712	101.9			1.35	0.23		
39年目	R 50	0.1646	101.9			1.35	0.22		
40年目	R 51	0.1583	101.9			1.35	0.21		
41年目	R 52	0.1522	101.9			1.35	0.20		
42年目	R 53	0.1463	101.9			1.35	0.20		
43年目	R 54	0.1407	101.9			1.35	0.19		
44年目	R 55	0.1353	101.9			1.35	0.18		
45年目	R 56	0.1301	101.9			1.35	0.18		
46年目	R 57	0.1251	101.9			1.35	0.17		
47年目	R 58	0.1203	101.9			1.35	0.16		
48年目	R 59	0.1157	101.9			1.35	0.16		
49年目	R 60	0.1112	101.9	-25.00	-2.78	1.35	0.15		
合計				250.00	233.69	67.27	22.84		
単純事業費計					275.00	67.27			

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(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道42号 新宮道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.31	4.8	1.48

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)		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
-6年目	R 5	0.9615	101.9	4.70	4.52				
-5年目	R 6	0.9246	101.9	25.11	23.22				
-4年目	R 7	0.8890	101.9	63.30	56.27				
-3年目	R 8	0.8548	101.9	67.84	57.99				
-2年目	R 9	0.8219	101.9	59.50	48.90				
-1年目	R 10	0.7903	101.9	45.45	35.92				
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			1.35	1.02		
1年目	R 12	0.7307	101.9			1.35	0.98		
2年目	R 13	0.7026	101.9			1.35	0.95		
3年目	R 14	0.6756	101.9			1.35	0.91		
4年目	R 15	0.6496	101.9			1.35	0.87		
5年目	R 16	0.6246	101.9			1.35	0.84		
6年目	R 17	0.6006	101.9			1.35	0.81		
7年目	R 18	0.5775	101.9			1.35	0.78		
8年目	R 19	0.5553	101.9			1.35	0.75		
9年目	R 20	0.5339	101.9			1.35	0.72		
10年目	R 21	0.5134	101.9			1.35	0.69		
11年目	R 22	0.4936	101.9			1.35	0.66		
12年目	R 23	0.4746	101.9			1.35	0.64		
13年目	R 24	0.4564	101.9			1.35	0.61		
14年目	R 25	0.4388	101.9			1.35	0.59		
15年目	R 26	0.4220	101.9			1.35	0.57		
16年目	R 27	0.4057	101.9			1.35	0.55		
17年目	R 28	0.3901	101.9			1.35	0.52		
18年目	R 29	0.3751	101.9			1.35	0.50		
19年目	R 30	0.3607	101.9			1.35	0.49		
20年目	R 31	0.3468	101.9			1.35	0.47		
21年目	R 32	0.3335	101.9			1.35	0.45		
22年目	R 33	0.3207	101.9			1.35	0.43		
23年目	R 34	0.3083	101.9			1.35	0.41		
24年目	R 35	0.2965	101.9			1.35	0.40		
25年目	R 36	0.2851	101.9			1.35	0.38		
26年目	R 37	0.2741	101.9			1.35	0.37		
27年目	R 38	0.2636	101.9			1.35	0.35		
28年目	R 39	0.2534	101.9			1.35	0.34		
29年目	R 40	0.2437	101.9			1.35	0.33		
30年目	R 41	0.2343	101.9			1.35	0.32		
31年目	R 42	0.2253	101.9			1.35	0.30		
32年目	R 43	0.2166	101.9			1.35	0.29		
33年目	R 44	0.2083	101.9			1.35	0.28		
34年目	R 45	0.2003	101.9			1.35	0.27		
35年目	R 46	0.1926	101.9			1.35	0.26		
36年目	R 47	0.1852	101.9			1.35	0.25		
37年目	R 48	0.1780	101.9			1.35	0.24		
38年目	R 49	0.1712	101.9			1.35	0.23		
39年目	R 50	0.1646	101.9			1.35	0.22		
40年目	R 51	0.1583	101.9			1.35	0.21		
41年目	R 52	0.1522	101.9			1.35	0.20		
42年目	R 53	0.1463	101.9			1.35	0.20		
43年目	R 54	0.1407	101.9			1.35	0.19		
44年目	R 55	0.1353	101.9			1.35	0.18		
45年目	R 56	0.1301	101.9			1.35	0.18		
46年目	R 57	0.1251	101.9			1.35	0.17		
47年目	R 58	0.1203	101.9			1.35	0.16		
48年目	R 59	0.1157	101.9			1.35	0.16		
49年目	R 60	0.1112	101.9	-25.00	-2.78	1.35	0.15		
合計				240.91	224.04	67.27	22.84		
単純事業費計					265.91		67.27		

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。



