

(事後評価)

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 名古屋神戸線（四日市JCT～亀山西JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	・ 渋滞損失削減時間：13,969千人・時間/年（削減率0.06%）
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	対象区間（東名阪道：亀山JCTから鈴鹿IC 平日17時台）、改善状況（旅行速度16.1km/h⇒83.2km/h）等
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	新名神（亀山西JCT～四日市JCT）を経由する高速バス運行本数の増加 バス会社の意見（新東名および並行する東名阪道の定時性向上、上記効果によるバスツアーでの滞在時間の増加）
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	菟野町役場から名古屋駅までのアクセス向上 44分⇒38分（約6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の状況	菟野町役場からセントレアまでのアクセス向上 57分⇒51分（約6分）
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の状況	菟野町役場から名古屋港までのアクセス向上 32分⇒26分（約6分）※大型車
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	<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が解消	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	<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が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	菟野IC周辺土地区画整理事業（地域の決定） 鈴鹿橋工業団地（2023年3月造成工事完了）
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	

1. 活力	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）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	豊田市から大津市までのアクセス向上 116分⇒115分(約1分)
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	名古屋市（名古屋役所）から大阪市（大阪役所）までのアクセス向上 135分⇒132分（約3分）
	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た地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	湯の山温泉（観光入込客数：【H27】179万人/年⇒【R4】153万人/年、四日市JCTから湯の山温泉：24分⇒13分（約11分）） ナガシマリゾート（観光入込客数：【H27】1,515万人/年⇒【R4】1,200万人/年、甲賀土山ICからナガシマリゾート：36分⇒34分（約2分）） 椿大神社（観光入込客数：【H27】145万人/年⇒【R4】129万人/年、四日市JCTから椿大神社：22分⇒18分（約4分））
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果	
		<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としての効果	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 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た	
	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あり	
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	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の状況	菟野町役場から海南病院（三次医療施設）までのアクセス向上 34分⇒27分（約7分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	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が解消	
		<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	三重県地域防災計画・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画で緊急輸送道路として位置づけ
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：並行する「名神高速道路」および「東名阪自動車道」
		<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	代替する高速ネットワーク名：並行する「名神高速道路」および「東名阪自動車道」
		<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	
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<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	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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	・排出量：13万t/年減、排出削減率：0.07%減
	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	・排出量：312t/年減、排出削減率：0.07%減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	・排出量：30t/年減、排出削減率：0.12%減
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input 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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input checked="" 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	三重県より早期渋滞解消の要請のある、東名阪自動車道の渋滞回数が約87%減少

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	四日市J ～亀山西J	L=27.3km	高速自動車国道	－

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
46,200～58,400	4	中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	3,027億円	418億円	552億円	3,997億円
基準年における 現在価値 (C)	4,355億円	248億円	100億円	4,702億円

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5年			
供用年	平成12年			
単年便益 (初年便益)	448億円	69億円	8億円	525億円
基準年における 現在価値 (B)	9,832億円	1,601億円	168億円	11,600億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	2.5
経済的純現在価値 (事業全体)	6,898億円
経済的内部収益率 (事業全体)	16.9%

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。

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

事業名：新名神（四日市JCT～亀山西JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（四日市JCT～亀山西JCT）： 27.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	48,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	241	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名阪： 8.9km	交通量	[台/日]	86,800	57,300
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	201	99
	東名阪： 21km	交通量	[台/日]	75,600	54,700
		走行時間	[分]	20	17
		走行時間費用	[億円/年]	383	215
	新名神連絡路： 4.8km	交通量	[台/日]	37,900	8,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	61	12
	国道23号： 10.8km	交通量	[台/日]	81,300	80,700
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	498	488
	国道365号： 18.7km	交通量	[台/日]	8,500	8,500
		走行時間	[分]	75	75
		走行時間費用	[億円/年]	193	192
	国道477号： 6.9km	交通量	[台/日]	8,600	8,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	26	25
	国道1号： 35.7km	交通量	[台/日]	51,000	50,400
		走行時間	[分]	73	73
		走行時間費用	[億円/年]	814	798
	国道23号： 23.7km	交通量	[台/日]	77,200	76,700
		走行時間	[分]	49	48
		走行時間費用	[億円/年]	936	918
国道306号： 34.7km	交通量	[台/日]	14,200	14,000	
	走行時間	[分]	55	55	
	走行時間費用	[億円/年]	183	181	
③その他道路合計： 39,626.3km	走行時間費用	[億円/年]	369,630	369,383	
			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：39,818.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	372,923	372,553	371

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

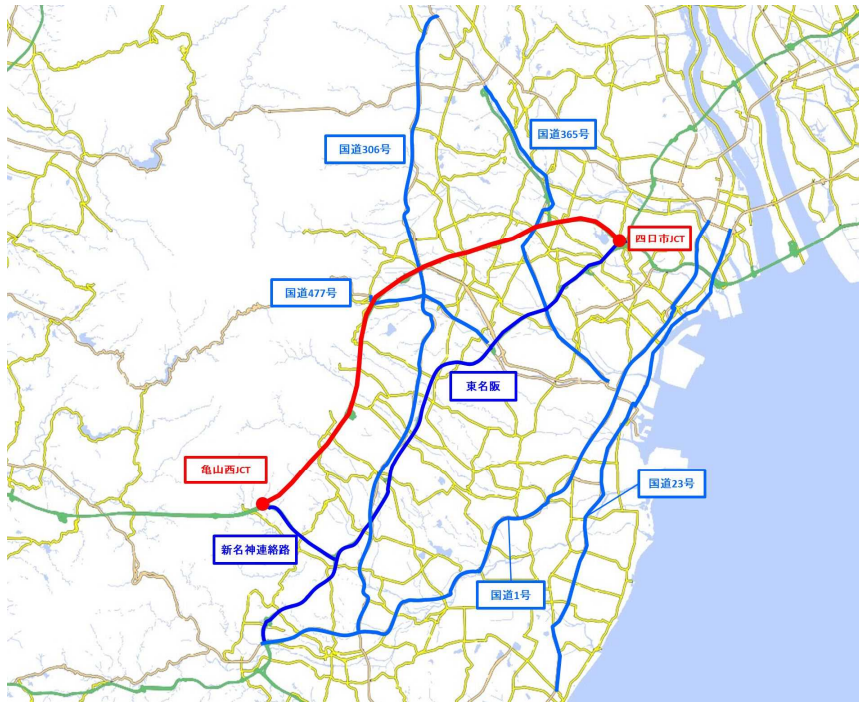
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新名神（四日市JCT～亀山西JCT）



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道 名古屋神戸線(四日市JCT～亀山西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年度	
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 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)			
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 type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度 を採用		
	その他(高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量 から設定。また一般道の速度は沿道条件・交差点密度等の 道路条件を考慮し設定)	<input checked="" 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 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				

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(消費税相当額を含む)					
近畿自動車道 名古屋神戸線(四日市JCT~亀山西JCT)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				-	40.9	-			
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)		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
-20年目	H 10	2.6658	110.8	0	0	0	0	0	0
-19年目	H 11	2.5633	109.3	2	4	0	0	0	0
-18年目	H 12	2.4647	108.0	2	4	0	0	0	0
-17年目	H 13	2.3699	106.7	1	1	0	0	0	0
-16年目	H 14	2.2788	105.0	7	15	0	0	0	0
-15年目	H 15	2.1911	103.5	5	11	0	0	0	0
-14年目	H 16	2.1068	102.4	4	7	0	0	0	0
-13年目	H 17	2.0258	101.2	5	10	0	0	0	0
-12年目	H 18	1.9479	100.5	1	3	0	0	0	0
-11年目	H 19	1.8730	99.6	4	7	0	0	0	0
-10年目	H 20	1.8009	99.1	7	12	0	0	0	0
-9年目	H 21	1.7317	97.9	18	33	0	0	0	0
-8年目	H 22	1.6651	96.2	77	133	0	0	0	0
-7年目	H 23	1.6010	94.8	95	160	0	0	0	0
-6年目	H 24	1.5395	94.0	134	219	0	0	0	0
-5年目	H 25	1.4802	94.0	122	192	0	0	0	0
-4年目	H 26	1.4233	96.3	224	332	0	0	0	0
-3年目	H 27	1.3686	97.8	323	452	0	0	0	0
-2年目	H 28	1.3159	97.8	492	662	0	0	0	0
-1年目	H 29	1.2653	98.0	421	543	1	1	0	0
供用開始年次	H 30	1.2167	98.0	956	1,187	9	11	0	0
1年目	R 1	1.1699	98.7	207	246	10	12	0	0
2年目	R 2	1.1249	99.4	38	43	12	13	0	0
3年目	R 3	1.0816	99.3	28	31	12	13	0	0
4年目	R 4	1.0400	100.0	9	9	12	13	0	0
5年目	R 5	1.0000	100.0	24	24	17	17	0	0
6年目	R 6	0.9615	100.0	24	23	14	14	0	0
7年目	R 7	0.9246	100.0	19	17	10	9	0	0
8年目	R 8	0.8890	100.0	21	18	9	8	0	0
9年目	R 9	0.8548	100.0	0	0	9	8	0	0
10年目	R 10	0.8219	100.0	0	0	9	7	0	0
11年目	R 11	0.7903	100.0	0	0	8	6	0	0
12年目	R 12	0.7599	100.0	0	0	8	6	0	0
13年目	R 13	0.7307	100.0	0	0	8	6	0	0
14年目	R 14	0.7026	100.0	0	0	8	6	0	0
15年目	R 15	0.6756	100.0	0	0	8	5	0	0
16年目	R 16	0.6496	100.0	0	0	7	5	0	0
17年目	R 17	0.6246	100.0	0	0	7	5	0	0
18年目	R 18	0.6006	100.0	0	0	7	4	0	0
19年目	R 19	0.5775	100.0	0	0	7	4	0	0
20年目	R 20	0.5553	100.0	0	0	7	4	0	0
21年目	R 21	0.5339	100.0	0	0	7	4	0	0
22年目	R 22	0.5134	100.0	0	0	8	4	0	0
23年目	R 23	0.4936	100.0	0	0	7	4	0	0
24年目	R 24	0.4746	100.0	0	0	7	4	0	0
25年目	R 25	0.4564	100.0	0	0	7	3	0	0
26年目	R 26	0.4388	100.0	0	0	7	3	0	0
27年目	R 27	0.4220	100.0	0	0	7	3	0	0
28年目	R 28	0.4057	100.0	0	0	7	3	0	0
29年目	R 29	0.3901	100.0	0	0	7	3	0	0
30年目	R 30	0.3751	100.0	0	0	7	3	0	0
31年目	R 31	0.3607	100.0	0	0	7	3	0	0
32年目	R 32	0.3468	100.0	0	0	7	3	0	0
33年目	R 33	0.3335	100.0	0	0	7	2	0	0
34年目	R 34	0.3207	100.0	0	0	7	2	0	0
35年目	R 35	0.3083	100.0	0	0	7	2	0	0
36年目	R 36	0.2965	100.0	0	0	7	2	0	0
37年目	R 37	0.2851	100.0	0	0	7	2	0	0
38年目	R 38	0.2741	100.0	0	0	7	2	0	0
39年目	R 39	0.2636	100.0	0	0	7	2	0	0
40年目	R 40	0.2534	100.0	0	0	7	2	0	0
41年目	R 41	0.2437	100.0	0	0	7	2	0	0
42年目	R 42	0.2343	100.0	0	0	7	2	0	0
43年目	R 43	0.2253	100.0	0	0	7	2	0	0
44年目	R 44	0.2166	100.0	0	0	7	2	0	0
45年目	R 45	0.2083	100.0	0	0	13	3	0	0
46年目	R 46	0.2003	100.0	0	0	7	1	0	0
47年目	R 47	0.1926	100.0	0	0	7	1	63	12
48年目	R 48	0.1852	100.0	0	0	7	1	63	12
49年目	R 49	0.1780	100.0	-239	-43	7	1	427	76
合計				3,027	4,355	418	248	552	100
単純事業費計				3,267		418		552	

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)

近畿自動車道 名古屋神戸線(四日市JCT~亀山西JCT)

年度 (基準年)	R	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	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)	割引率4%	
供用開始年次	H	30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.2167	98.0	167	49	144	361	448	9	5	41	56	69	6	8	423	525
1年目	R	1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1699	98.7	167	48	146	361	428	9	5	42	56	66	6	8	423	502
2年目	R	2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.1249	99.4	167	48	147	362	409	9	5	42	56	64	6	7	424	480
3年目	R	3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0816	99.3	167	47	148	362	394	9	5	42	56	61	6	7	425	463
4年目	R	4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0400	100.0	167	46	149	362	377	9	5	43	57	59	6	7	425	442
5年目	R	5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	1.0000	100.0	167	46	151	363	363	9	5	43	57	57	6	6	426	426
6年目	R	6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9615	100.0	166	45	152	363	349	9	5	43	57	55	6	6	427	410
7年目	R	7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.9246	100.0	166	44	153	363	336	9	4	44	57	53	6	6	427	395
8年目	R	8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8890	100.0	166	43	154	364	323	9	4	44	58	51	6	6	428	380
9年目	R	9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8548	100.0	166	43	156	364	311	9	4	44	58	50	6	5	429	366
10年目	R	10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.8219	100.0	166	42	157	365	300	9	4	45	58	48	6	5	429	353
11年目	R	11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7903	100.0	166	41	158	365	288	9	4	45	59	46	6	5	430	340
12年目	R	12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7599	100.0	166	41	159	365	278	9	4	46	59	45	6	5	430	327
13年目	R	13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7307	100.0	165	40	160	366	267	9	4	46	59	43	6	5	431	315
14年目	R	14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.7026	100.0	165	40	161	366	257	9	4	46	59	42	6	4	432	304
15年目	R	15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6756	100.0	165	39	162	367	248	9	4	46	60	40	6	4	433	292
16年目	R	16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6496	100.0	165	39	164	367	239	9	4	47	60	39	6	4	434	282
17年目	R	17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6246	100.0	165	39	165	368	230	9	4	47	60	38	6	4	434	271
18年目	R	18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.6006	100.0	165	38	166	369	221	9	4	47	60	36	6	4	435	261
19年目	R	19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5775	100.0	164	38	167	369	213	9	4	48	61	35	6	4	436	252
20年目	R	20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5553	100.0	164	38	168	370	205	9	4	48	61	34	6	3	437	243
21年目	R	21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5339	100.0	164	37	169	370	198	9	4	48	61	33	6	3	438	234
22年目	R	22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.5134	100.0	164	37	170	371	190	9	4	49	61	32	6	3	438	225
23年目	R	23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4936	100.0	163	37	170	369	182	9	4	49	61	30	6	3	437	216
24年目	R	24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4746	100.0	161	36	170	368	174	9	4	49	61	29	6	3	435	206
25年目	R	25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4564	100.0	160	36	170	366	167	9	4	49	61	28	6	3	433	198
26年目	R	26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4388	100.0	159	36	170	365	160	9	4	49	61	27	6	3	432	189
27年目	R	27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4220	100.0	158	36	170	363	153	9	4	49	61	26	6	3	430	181
28年目	R	28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.4057	100.0	156	35	170	362	147	9	4	49	61	25	6	2	428	174
29年目	R	29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3901	100.0	155	35	170	360	140	9	4	49	61	24	6	2	427	166
30年目	R	30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3751	100.0	154	35	170	359	134	9	4	49	61	23	6	2	425	159
31年目	R	31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3607	100.0	153	34	170	357	129	9	3	49	61	22	6	2	423	153
32年目	R	32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3468	100.0	152	34	170	355	123	8	3	49	60	21	6	2	422	146
33年目	R	33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3335	100.0	150	34	170	354	118	8	3	49	60	20	6	2	420	140
34年目	R	34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3207	100.0	149	34	170	352	113	8	3	49	60	19	6	2	418	134
35年目	R	35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.3083	100.0	148	33	170	351	108	8	3	48	60	19	6	2	417	128
36年目	R	36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2965	100.0	147	33	170	349	104	8	3	48	60	18	6	2	415	123
37年目	R	37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2851	100.0	145	33	170	348	99	8	3	48	60	17	6	2	413	118
38年目	R	38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2741	100.0	144	33	169	346	95	8	3	48	60	16	6	2	412	113
39年目	R	39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2636	100.0	143	32	169	345	91	8	3	48	60	15	6	1	410	108
40年目	R	40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2534	100.0	142	32	169	343	87	8	3	48	60	15	6	1	408	103
41年目	R	41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2437	100.0	141	32	169	342	83	8	3	48	59	14	6	1	407	99
42年目	R	42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2343	100.0	139	31	169	340	80	8	3	48	59	14	5	1	405	95
43年目	R	43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2253	100.0	138	31	169	339	76	8	3	48	59	13	5	1	403	91
44年目	R	44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2166	100.0	137	31	169	337	73	8	3	48	59	13	5	1	402	87
45年目	R	45	0.99098	0.99104	0.99984	0.99296	0.2083	100.0	136	31	169	336	70	8	3	48	59	12	5	1	400	83
46年目	R	46	0.99090	0.99095	0.99983	0.99291	0.2003	100.0	134	30	169	334	67	7	3	48	59	12	5	1	398	80
47年目	R	47	0.99082	0.99087	0.99983	0.99286	0.1926	100.0	133	30	169	333	64	7	3	48	59	11	5	1	397	76
48年目	R	48	0.99073	0.99079	0.99983	0.99281	0.1852	100.0	132	30	169	331	61	7	3	48	59	11	5	1	395	73
49年目	R	49	0.99065	0.99070	0.99983	0.99276	0.1780	100.0	131	30	169	330	59	7	3	48	59	10	5	1	393	70
合計(H30~R49)									7,771	1,862	8,203	17,835	9,832	433	188	2,346	2,967	1,601	299	168	21,101	11,600

(事後評価)

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 名古屋神戸線（菟野～亀山西JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	・ 渋滞損失削減時間：13,969千人・時間/年（削減率0.06%）	
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	対象区間（東名阪道：亀山西JCTから鈴鹿IC 平日17時台）、改善状況（旅行速度16.1km/h⇒83.2km/h）等	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	新名神（亀山西JCT～四日市JCT）を経由する高速バス運行本数の増加 バス会社の意見（新東名および並行する東名阪道の定時性向上、上記効果によるバスツアーでの滞在時間の増加）	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	菟野町役場から名古屋駅までのアクセス向上 44分⇒38分（約6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の状況	菟野町役場からセントレアまでのアクセス向上 57分⇒51分（約6分）	
	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の状況	菟野町役場から名古屋港までのアクセス向上 32分⇒26分（約6分）※大型車
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		<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が解消	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<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が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	菟野IC周辺土地区画整理事業（地域の決定） 鈴鹿椿工業団地（2023年3月造成工事完了）
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果			
都市の再生	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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		
	<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった		

1. 活力	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）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	豊田市から大津市までのアクセス向上 116分⇒115分（約1分）
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	名古屋市（名古屋市役所）から大阪市（大阪市役所）までのアクセス向上 135分⇒132分（約3分）
	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た地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	湯の山温泉（観光入込客数：【H27】179万人/年⇒【R4】153万人/年、四日市JCTから湯の山温泉：24分⇒13分（約11分）） ナガシマリゾート（観光入込客数：【H27】1,515万人/年⇒【R4】1,200万人/年、甲賀土山ICからナガシマリゾート：36分⇒34分（約2分）） 椿大神社（観光入込客数：【H27】145万人/年⇒【R4】129万人/年、四日市JCTから椿大神社：22分⇒18分（約4分））
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
		<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としての効果	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 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た	
	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あり	
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	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の状況	菟野町役場から海南病院（三次医療施設）までのアクセス向上 34分⇒27分（約7分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	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が解消	
		<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5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	三重県地域防災計画・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画で緊急輸送道路として位置づけ
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：並行する「名神高速道路」および「東名阪自動車道」
		<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	代替する高速ネットワーク名：並行する「名神高速道路」および「東名阪自動車道」
		<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	
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<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	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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	・ 排出量：13万t/年減、排出削減率：0.07%減
	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	・ 排出量：312t/年減、排出削減率：0.07%減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	・ 排出量：30t/年減、排出削減率：0.12%減
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input 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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input checked="" 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	三重県より早期渋滞解消の要請のある、東名阪自動車道の渋滞回数が約87%減少

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	菰野 ～亀山西J	L=27.3km	高速自動車国道	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
46,200～58,400	4	中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	1,765億円	185億円	293億円	2,243億円
基準年における 現在価値 (C)	2,393億円	112億円	52億円	2,557億円

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5年			
供用年	平成12年			
単年便益 (初年便益)	404億円	63億円	7億円	473億円
基準年における 現在価値 (B)	8,976億円	1,472億円	137億円	10,585億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	4.1
経済的純現在価値 (事業全体)	8,029億円
経済的内部収益率 (事業全体)	16.9%

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。

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

事業名：新名神（菰野～亀山西JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（菰野～ 亀山西JCT）： 14.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	46,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	122	
②主な周辺道路 ^{※4}	東名阪： 21km	交通量	[台/日]	75,200	54,700
		走行時間	[分]	20	17
		走行時間費用	[億円/年]	376	215
	新名神連絡路： 4.8km	交通量	[台/日]	36,900	8,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	59	12
	国道1号： 35.7km	交通量	[台/日]	51,000	50,400
		走行時間	[分]	73	73
		走行時間費用	[億円/年]	812	798
	国道23号： 23.7km	交通量	[台/日]	77,200	76,700
		走行時間	[分]	48	48
		走行時間費用	[億円/年]	937	918
	国道306号： 34.7km	交通量	[台/日]	14,100	14,000
		走行時間	[分]	55	55
		走行時間費用	[億円/年]	182	181
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計： 39,684.2km	走行時間費用	[億円/年]	370,526	370,306	

			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：39,818.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	372,893	372,553	340

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

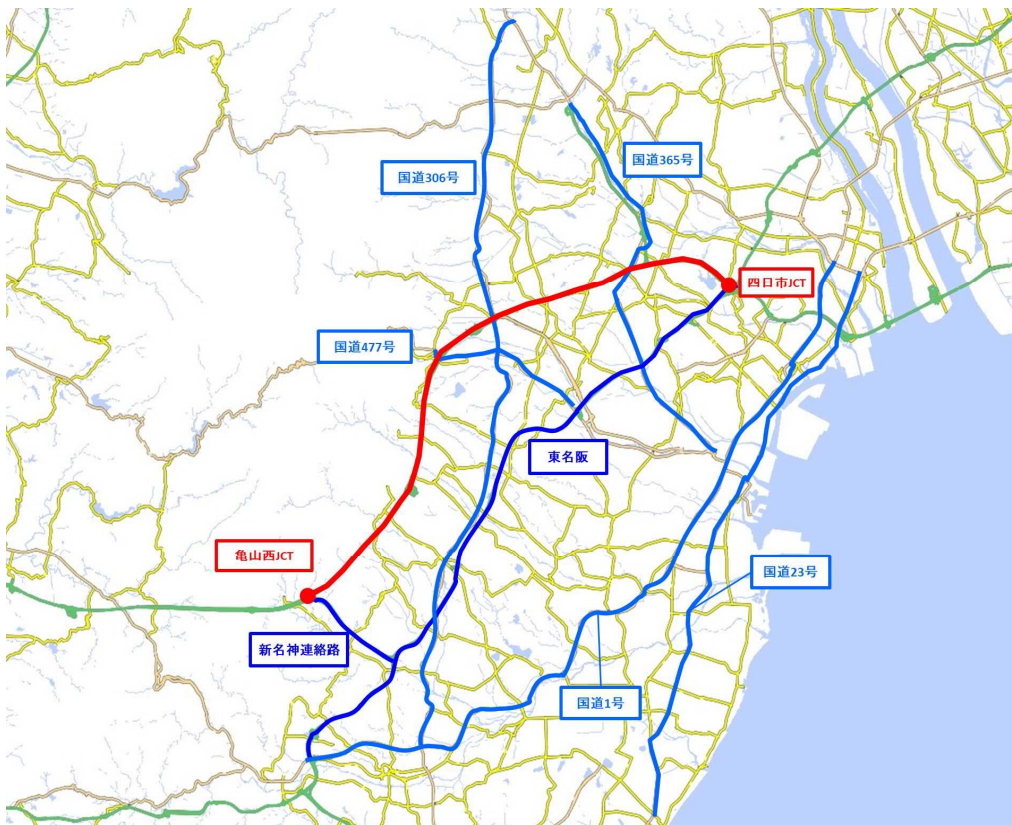
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新名神（菰野～亀山西JCT）



費用便益分析の条件

近畿自動車道 名古屋神戸線(菰野~亀山西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年度	
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 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)			
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 type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度 を採用		
	その他(高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量 から設定。また一般道の速度は沿道条件・交差点密度等の 道路条件を考慮し設定)	<input checked="" 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 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				

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(消費税相当額を含む)					
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				-	40.9	-			
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)		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
-20年目	H 10	2.6658	110.8	0	0		0		0
-19年目	H 11	2.5633	109.3	0	0		0		0
-18年目	H 12	2.4647	108.0	0	0		0		0
-17年目	H 13	2.3699	106.7	0	0		0		0
-16年目	H 14	2.2788	105.0	0	0		0		0
-15年目	H 15	2.1911	103.5	0	0		0		0
-14年目	H 16	2.1068	102.4	0	0		0		0
-13年目	H 17	2.0258	101.2	1	3		0		0
-12年目	H 18	1.9479	100.5	0	0		0		0
-11年目	H 19	1.8730	99.6	2	5		0		0
-10年目	H 20	1.8009	99.1	2	3		0		0
-9年目	H 21	1.7317	97.9	4	8		0		0
-8年目	H 22	1.6651	96.2	13	23		0		0
-7年目	H 23	1.6010	94.8	21	36		0		0
-6年目	H 24	1.5395	94.0	48	78		0		0
-5年目	H 25	1.4802	94.0	60	95		0		0
-4年目	H 26	1.4233	96.3	97	143		0		0
-3年目	H 27	1.3686	97.8	171	239		0		0
-2年目	H 28	1.3159	97.8	158	213	0	0		0
-1年目	H 29	1.2653	98.0	313	404	0	0		0
供用開始年次	H 30	1.2167	98.0	717	891	5	6		0
1年目	R 1	1.1699	98.7	168	199	5	6		0
2年目	R 2	1.1249	99.4	19	21	5	6		0
3年目	R 3	1.0816	99.3	5	5	6	6		0
4年目	R 4	1.0400	100.0	6	6	6	6		0
5年目	R 5	1.0000	100.0	11	11	8	8		0
6年目	R 6	0.9615	100.0	11	10	6	6		0
7年目	R 7	0.9246	100.0	11	10	5	4		0
8年目	R 8	0.8890	100.0	6	5	4	4		0
9年目	R 9	0.8548	100.0	0	0	4	3		0
10年目	R 10	0.8219	100.0	0	0	4	3		0
11年目	R 11	0.7903	100.0		0	4	3		0
12年目	R 12	0.7599	100.0		0	4	3		0
13年目	R 13	0.7307	100.0		0	4	3		0
14年目	R 14	0.7026	100.0		0	4	2		0
15年目	R 15	0.6756	100.0		0	3	2		0
16年目	R 16	0.6496	100.0		0	3	2		0
17年目	R 17	0.6246	100.0		0	3	2		0
18年目	R 18	0.6006	100.0		0	3	2		0
19年目	R 19	0.5775	100.0		0	3	2		0
20年目	R 20	0.5553	100.0		0	3	2		0
21年目	R 21	0.5339	100.0		0	3	2		0
22年目	R 22	0.5134	100.0		0	3	2		0
23年目	R 23	0.4936	100.0		0	3	2		0
24年目	R 24	0.4746	100.0		0	3	2		0
25年目	R 25	0.4564	100.0		0	3	1		0
26年目	R 26	0.4388	100.0		0	3	1		0
27年目	R 27	0.4220	100.0		0	3	1		0
28年目	R 28	0.4057	100.0		0	3	1		0
29年目	R 29	0.3901	100.0		0	3	1		0
30年目	R 30	0.3751	100.0		0	3	1		0
31年目	R 31	0.3607	100.0		0	3	1		0
32年目	R 32	0.3468	100.0		0	3	1		0
33年目	R 33	0.3335	100.0		0	3	1		0
34年目	R 34	0.3207	100.0		0	3	1		0
35年目	R 35	0.3083	100.0		0	3	1		0
36年目	R 36	0.2965	100.0		0	3	1		0
37年目	R 37	0.2851	100.0		0	3	1		0
38年目	R 38	0.2741	100.0		0	3	1		0
39年目	R 39	0.2636	100.0		0	3	1		0
40年目	R 40	0.2534	100.0		0	3	1		0
41年目	R 41	0.2437	100.0		0	3	1		0
42年目	R 42	0.2343	100.0		0	3	1		0
43年目	R 43	0.2253	100.0		0	3	1		0
44年目	R 44	0.2166	100.0		0	3	1		0
45年目	R 45	0.2083	100.0		0	6	1		0
46年目	R 46	0.2003	100.0		0	3	1		0
47年目	R 47	0.1926	100.0		0	3	1	0	0
48年目	R 48	0.1852	100.0		0	3	1	0	0
49年目	R 49	0.1780	100.0		0	3	1	293	52
合計				1,765	2,393	185	112	293	52
単純事業費計				1,843		185		293	

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)

近畿自動車道 名古屋神戸線(菟野~亀山西JCT)

年度 (基準年)	R	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	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)	割引率4%
供用開始年次	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.2167	98.0	140	34	150	325	404	7	5	40	51	63	5	7	381	473
1年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1699	98.7	140	34	152	326	386	7	5	40	51	61	5	6	382	453
2年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.1249	99.4	140	33	153	326	369	7	5	40	51	58	5	6	383	433
3年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0816	99.3	140	33	154	327	356	7	5	41	52	56	5	6	384	418
4年目	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0400	100.0	140	32	155	328	341	7	4	41	52	54	5	5	385	400
5年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	1.0000	100.0	140	32	157	328	328	7	4	41	52	52	5	5	386	386
6年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9615	100.0	140	31	158	329	316	7	4	42	52	50	5	5	387	372
7年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.9246	100.0	140	31	159	330	305	7	4	42	53	49	5	5	388	358
8年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8890	100.0	139	30	161	330	294	7	4	42	53	47	5	5	389	345
9年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8548	100.0	139	30	162	331	283	7	4	43	53	46	5	4	389	333
10年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.8219	100.0	139	29	163	332	273	7	4	43	54	44	5	4	390	321
11年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7903	100.0	139	29	165	332	263	7	4	43	54	43	5	4	391	309
12年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7599	100.0	139	28	166	333	253	7	4	44	54	41	5	4	392	298
13年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7307	100.0	139	28	167	334	244	7	4	44	54	40	5	4	393	287
14年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.7026	100.0	139	28	168	334	235	7	4	44	55	38	5	4	394	277
15年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6756	100.0	139	27	169	335	226	7	4	45	55	37	5	3	395	267
16年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6496	100.0	138	27	170	336	218	7	4	45	55	36	5	3	396	257
17年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6246	100.0	138	27	171	337	210	7	4	45	55	35	5	3	397	248
18年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.6006	100.0	138	27	172	337	203	7	4	45	56	33	5	3	398	239
19年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5775	100.0	138	26	174	338	195	7	4	46	56	32	5	3	399	230
20年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5553	100.0	138	26	175	339	188	7	4	46	56	31	5	3	400	222
21年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5339	100.0	138	26	176	340	181	6	4	46	56	30	5	3	401	214
22年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.5134	100.0	138	26	177	340	175	6	4	47	57	29	5	3	402	206
23年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4936	100.0	137	26	177	339	167	6	4	47	57	28	5	2	401	198
24年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4746	100.0	135	25	177	338	160	6	4	47	56	27	5	2	399	189
25年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4564	100.0	134	25	177	336	154	6	3	47	56	26	5	2	398	182
26年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4388	100.0	133	25	177	335	147	6	3	47	56	25	5	2	396	174
27年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4220	100.0	132	25	177	334	141	6	3	47	56	24	5	2	395	167
28年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.4057	100.0	131	25	177	333	135	6	3	47	56	23	5	2	394	160
29年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3901	100.0	130	24	177	331	129	6	3	47	56	22	5	2	392	153
30年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3751	100.0	129	24	177	330	124	6	3	46	56	21	5	2	391	147
31年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3607	100.0	128	24	177	329	119	6	3	46	56	20	5	2	390	141
32年目	R 32	0.99193	0.99197	0.99984	0.99355	0.3468	100.0	127	24	177	328	114	6	3	46	56	19	5	2	388	135
33年目	R 33	0.99186	0.99191	0.99984	0.99351	0.3335	100.0	126	24	177	327	109	6	3	46	56	19	5	2	387	129
34年目	R 34	0.99180	0.99184	0.99984	0.99347	0.3207	100.0	125	23	177	325	104	6	3	46	56	18	5	2	386	124
35年目	R 35	0.99173	0.99177	0.99984	0.99342	0.3083	100.0	124	23	177	324	100	6	3	46	56	17	5	1	384	118
36年目	R 36	0.99166	0.99170	0.99984	0.99338	0.2965	100.0	123	23	177	323	96	6	3	46	55	16	5	1	383	114
37年目	R 37	0.99159	0.99163	0.99984	0.99334	0.2851	100.0	122	23	177	322	92	6	3	46	55	16	5	1	382	109
38年目	R 38	0.99152	0.99156	0.99984	0.99329	0.2741	100.0	121	23	176	320	88	6	3	46	55	15	5	1	380	104
39年目	R 39	0.99145	0.99149	0.99984	0.99325	0.2636	100.0	120	22	176	319	84	6	3	46	55	15	5	1	379	100
40年目	R 40	0.99137	0.99142	0.99984	0.99320	0.2534	100.0	119	22	176	318	81	6	3	46	55	14	5	1	377	96
41年目	R 41	0.99130	0.99135	0.99984	0.99315	0.2437	100.0	118	22	176	317	77	6	3	46	55	13	5	1	376	92
42年目	R 42	0.99122	0.99127	0.99984	0.99311	0.2343	100.0	117	22	176	315	74	6	3	46	55	13	4	1	375	88
43年目	R 43	0.99114	0.99119	0.99984	0.99306	0.2253	100.0	116	22	176	314	71	5	3	46	55	12	4	1	373	84
44年目	R 44	0.99106	0.99111	0.99984	0.99301	0.2166	100.0	115	22	176	313	68	5	3	46	55	12	4	1	372	81
45年目	R 45	0.99098	0.99104	0.99984	0.99296	0.2083	100.0	114	21	176	312	65	5	3	46	55	11	4	1	371	77
46年目	R 46	0.99090	0.99095	0.99983	0.99291	0.2003	100.0	113	21	176	310	62	5	3	46	55	11	4	1	369	74
47年目	R 47	0.99082	0.99087	0.99983	0.99286	0.1926	100.0	112	21	176	309	60	5	3	46	55	11	4	1	368	71
48年目	R 48	0.99073	0.99079	0.99983	0.99281	0.1852	100.0	111	21	176	308	57	5	3	46	54	10	4	1	367	68
49年目	R 49	0.99065	0.99070	0.99983	0.99276	0.1780	100.0	110	21	176	307	55	5	3	46	54	10	4	1	365	65
合計 (H30~R49)								6,524	1,296	8,541	16,361	8,976	308	179	2,247	2,734	1,472	245	137	19,340	10,585