

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道298号 東京外かく環状道路（千葉県区間）
事業主体	関東地方整備局

●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	費用便益比（B/C）=1.2 （経済的純現在価値（B-C）=1,913億円、経済的内部収益率（EIRR）=4.4%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 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（整備なし）：114,499万人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,975万人・時間/年（114,499万人・時間/年⇒112,524万人・時間/年：1.7%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（主）市川松戸線 混雑時旅行速度（整備なし）：上下平均：14.3km/h、上り：9.0km/h、下り：19.5km/h（H27調査区間番号12400010020） 混雑時旅行速度（整備あり）：上下平均：18.5km/h、上り：21.7km/h、下り：15.2km/h（R3調査区間番号12400010020）
	□ 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/日以上かつ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：京成バス 松戸営業所：松戸駅～矢切駅～国府台駅～市川駅（主）市川松戸線、松戸駅～市川真間駅～市川駅（一）高塚新田市川線 市川営業所：国分操作場～国府台駅～市川駅（主）市川松戸線、市川大野駅～京成八幡駅～本八幡駅（主）市川柏線
	□ 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	対象空港：成田空港、対象自治体：松戸市（134分→78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	農林水産業を主体とする地域名：千葉県（R3農業産出額：3,471億円（全国第6位）、主な出荷先（首都圏）
	■ 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	総重量25tの車両の規制またはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制、対象区間名（主）市川松戸線

1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である 	都市再生プロジェクト（第二次決定）、大都市圏における環状道路体系の整備（東京圏）
		<input checked="" 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 	千葉県広域道路整備基本計画（千葉県）に位置づけ
		<input checked="" 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 	市川市都市再開発方針（1号市街地）
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である 	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である 	
		<input checked="" 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 	市川市、松戸市のDID区域内を通過（R4都市計画道路網密度（幹線街路）市街地内：2.15km/km2）
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる 	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り 	
		<input 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 checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する 	対象となる日常活動圏中心都市：松戸市、市川市、浦安市、三郷市 松戸市役所－市川市役所（37分→32分）、松戸市役所－浦安市役所（58分→51分） 三郷市役所－市川市役所（54分→38分）
		<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 checked="" 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 	対象となる日常活動圏中心都市：松戸市、市川市 松戸市役所－市川市役所（37分→32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る地区を解消する 	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する 	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 	アクセス向上が期待される観光地名：東京ディズニーリゾート（延べ2,901万人（R1））、 幕張メッセ（延べ765万人（R1））、ZOZOマリンスタジアム（延べ231万人（R1））
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である 	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 	
		<input type="checkbox"/> 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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される 
無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り 		
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する 		
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	対象となる三次医療施設名：松戸市立総合医療センター アクセス向上が見込まれる自治体名（地区名）：市川市（43分→38分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	500件/億台キロ以上である区間・箇所（死傷事故率）： ：（仮）木下街道交差点（654.6件/億台キロ）（H26～H29） ：（仮）木下街道交差点（477.1件/億台キロ）（H30～R3）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	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"> <li>■ 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</li> </ul>	代替する緊急輸送道路路線名：高速中央環状線とこれに接続する放射道路（首都高速6号三郷線、首都高速川口線、首都高速5号池袋線） 代替する区間（関越自動車道・東北自動車道・常磐自動車道～首都高速湾岸線・東関東自動車道）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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）</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</li> </ul>			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	CO2排出削減量：64,807t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・SPM法対策地域指定の別：指定あり （推計結果） 評価対象区間（並行区間等）：（主）市川松戸線 排出削減量：1.8t/年、排出削減率：13.7%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・SPM法対策地域指定の別：指定あり （推計結果） 評価対象区間（並行区間等）：（主）市川松戸線 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：15.6%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	沿道地域の生活環境を保全するため、植樹帯等で構成される標準幅員17.5mの環境施設帯を整備する。
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	

(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298号	東京外かく環状道路 (千葉県区間)	L=12.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,400~47,200	4	関東地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	5,548億円	328億円		5,875億円
基準年における 現在価値 (C)	12,564億円	178億円		12,742億円

### 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年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	526億円	23億円	0.56億円	550億円
基準年における 現在価値 (B)	14,003億円	637億円	15億円	14,655億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	1,913億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%

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	27,400～47,200	±10%	1.1 ～ 1.2
事業費	5,548億円	±10%	1.1 ～ 1.2
事業期間	60年	±20%	1.2 ～ 1.2

# 交通状況の変化

## 事業名：東京外かく環状道路（千葉県区間）（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 [東京外かく環状道路(千葉県区間)] : 12.1km	交通量	[台/日]	-	36,800	
	走行時間	[分]	-	40	
	走行時間費用	[億円/年]	-	266.07	
②主な周辺道路	(主)市川松戸線: 4.6km	交通量	[台/日]	13,500	10,700
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	42.95	27.40
	(一)江戸川堤防線: 9.3km	交通量	[台/日]	11,600	4,700
		走行時間	[分]	48	24
		走行時間費用	[億円/年]	127.71	22.55
	(主)王子金町江戸川線: 10.2km	交通量	[台/日]	8,300	6,400
		走行時間	[分]	30	24
		走行時間費用	[億円/年]	50.09	27.65
	(主)環状7号線: 5.8km	交通量	[台/日]	43,800	40,600
		走行時間	[分]	14	8.6
		走行時間費用	[億円/年]	126.73	71.54
	(一)松戸原木線: 8.9km	交通量	[台/日]	14,800	11,900
		走行時間	[分]	32	19
		走行時間費用	[億円/年]	94.69	44.86
	(主)市川柏線: 5.2km	交通量	[台/日]	13,800	9,800
		走行時間	[分]	22	14
		走行時間費用	[億円/年]	59.09	25.55
	(一)若宮西船市川線: 3.0km	交通量	[台/日]	7,100	2,900
		走行時間	[分]	8.8	7.9
		走行時間費用	[億円/年]	13.69	4.75
	(主)市川浦安線: 9.3km	交通量	[台/日]	16,700	11,900
		走行時間	[分]	35	25
		走行時間費用	[億円/年]	123.96	60.80
(主)松戸草加線: 1.5km	交通量	[台/日]	13,400	4,500	
	走行時間	[分]	6.4	3.6	
	走行時間費用	[億円/年]	19.90	3.09	
国道464号: 7.5km	交通量	[台/日]	16,500	11,900	
	走行時間	[分]	32	17	
	走行時間費用	[億円/年]	110.67	39.08	

国道14号： 3.8km	交通量	[台/日]	44,100	40,100
	走行時間	[分]	12	7.3
	走行時間費用	[億円/年]	109.45	56.39
(一)高塚新田市川線： 3.6km	交通量	[台/日]	15,500	9,300
	走行時間	[分]	17	9.7
	走行時間費用	[億円/年]	53.42	16.84
(主)千住小松川葛西沖線： 8.4km	交通量	[台/日]	14,100	13,600
	走行時間	[分]	17	15
	走行時間費用	[億円/年]	47.05	38.57
(主)東京市川線： 2.3km	交通量	[台/日]	22,700	20,100
	走行時間	[分]	5.7	4.7
	走行時間費用	[億円/年]	25.55	17.83
京葉道路： 17.9km	交通量	[台/日]	90,300	87,000
	走行時間	[分]	20	16
	走行時間費用	[億円/年]	369.86	294.87
(一)船橋行徳線： 5.3km	交通量	[台/日]	15,700	14,200
	走行時間	[分]	21	16
	走行時間費用	[億円/年]	66.49	47.01
(主)船橋我孫子線： 7.0km	交通量	[台/日]	21,000	19,000
	走行時間	[分]	34	23
	走行時間費用	[億円/年]	146.38	82.12
③その他道路合計： 4,959.5km	走行時間費用	[億円/年]	48,943.21	48,859.65

		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：5,085.2km	走行時間短縮便益 [億円/年]	50,530.91	50,006.62	524.29

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

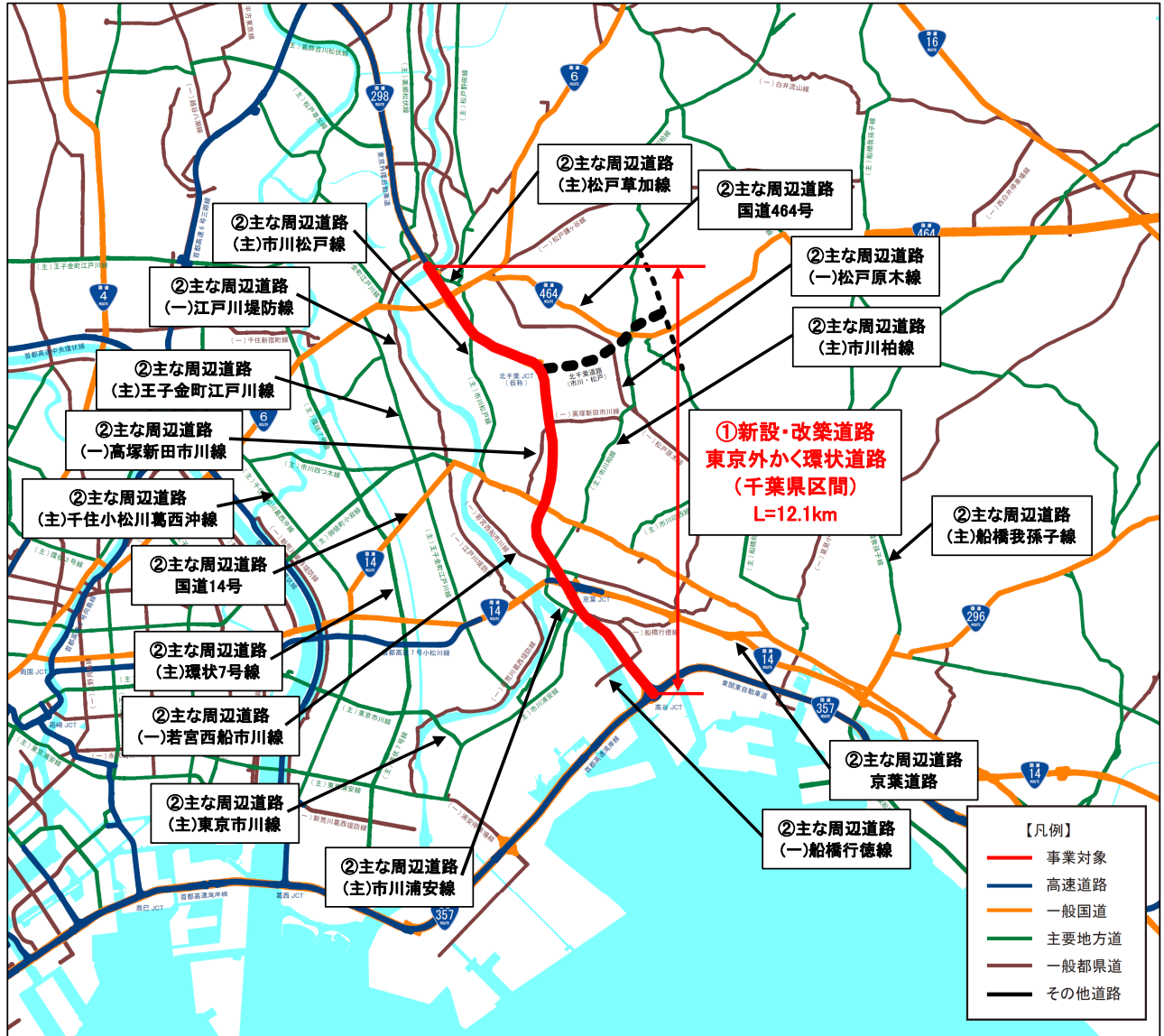
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:東京外かく環状道路(千葉県区間)

(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5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 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	<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:東京外かく環状道路(千葉県区間)

(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"/>		
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 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	<input type="checkbox"/>		
その他				



費用の現在価値算定表

箇所名: 東京外かく環状道路(千葉県区間)(事業全体)

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)
0.60	12.1	7.21

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	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
-48年目	S 45	7.9941	44.9	0.29	5.26				
-47年目	S 46	7.6866	47.0	0.33	5.49				
-46年目	S 47	7.3910	50.2	0.27	4.05				
-45年目	S 48	7.1067	57.8	1.38	17.27				
-44年目	S 49	6.8333	69.0	0.34	3.43				
-43年目	S 50	6.5705	72.9	2.87	26.33				
-42年目	S 51	6.3178	79.1	1.33	10.81				
-41年目	S 52	6.0748	83.8	2.70	19.93				
-40年目	S 53	5.8412	87.4	7.51	51.09				
-39年目	S 54	5.6165	89.6	9.20	58.71				
-38年目	S 55	5.4005	95.3	29.80	171.91				
-37年目	S 56	5.1928	97.8	36.86	199.23				
-36年目	S 57	4.9931	98.9	38.30	196.84				
-35年目	S 58	4.8010	99.8	25.20	123.41				
-34年目	S 59	4.6164	101.8	18.20	84.02				
-33年目	S 60	4.4388	102.6	16.20	71.35				
-32年目	S 61	4.2681	104.4	28.57	118.90				
-31年目	S 62	4.1039	104.1	18.93	75.97				
-30年目	S 63	3.9461	104.7	48.88	187.54				
-29年目	H 1	3.7943	107.5	67.66	243.11				
-28年目	H 2	3.6484	109.9	91.05	307.70				
-27年目	H 3	3.5081	112.5	126.39	401.22				
-26年目	H 4	3.3731	114.1	154.32	464.44				
-25年目	H 5	3.2434	114.4	133.62	385.65				
-24年目	H 6	3.1187	114.3	121.87	338.52				
-23年目	H 7	2.9987	113.7	488.59	1311.78				
-22年目	H 8	2.8834	113.2	299.79	777.36				
-21年目	H 9	2.7725	114.2	280.04	692.09				
-20年目	H 10	2.6658	113.6	307.86	735.46				
-19年目	H 11	2.5633	112.0	322.59	751.58				
-18年目	H 12	2.4647	110.7	228.26	517.37				
-17年目	H 13	2.3699	109.4	284.72	627.89				
-16年目	H 14	2.2788	107.6	281.26	606.38				
-15年目	H 15	2.1911	106.1	141.89	298.30				
-14年目	H 16	2.1068	105.0	105.53	215.55				
-13年目	H 17	2.0258	103.7	89.09	177.17				
-12年目	H 18	1.9479	103.0	103.88	199.99				
-11年目	H 19	1.8730	102.1	137.92	257.56				
-10年目	H 20	1.8009	101.6	134.73	243.12				
-9年目	H 21	1.7317	100.3	95.69	168.19				
-8年目	H 22	1.6651	98.6	78.02	134.12				
-7年目	H 23	1.6010	97.2	71.85	120.48				
-6年目	H 24	1.5395	96.4	115.01	186.98				
-5年目	H 25	1.4802	96.4	197.69	309.02				
-4年目	H 26	1.4233	98.7	116.02	170.32				
-3年目	H 27	1.3686	100.2	139.44	193.88				
-2年目	H 28	1.3159	100.2	236.76	316.54				
-1年目	H 29	1.2653	100.5	194.39	249.14				
供用開始年次	H 30	1.2167	100.4	16.17	19.95	6.55	8.09		
1年目	R 1	1.1699	101.2	14.26	16.79	6.55	7.71		
2年目	R 2	1.1249	101.9	16.82	18.90	6.55	7.37		
3年目	R 3	1.0816	101.8	18.03	19.50	6.55	7.09		
4年目	R 4	1.0400	101.8	7.18	7.47	6.55	6.82		
5年目	R 5	1.0000	101.8	2.91	2.91	6.55	6.55		
6年目	R 6	0.9615	101.8	6.57	6.32	6.55	6.30		
7年目	R 7	0.9246	101.8	6.55	6.05	6.55	6.06		
8年目	R 8	0.8890	101.8	6.55	5.82	6.55	5.83		
9年目	R 9	0.8548	101.8	6.55	5.60	6.55	5.60		
10年目	R 10	0.8219	101.8	6.55	5.38	6.55	5.39		
11年目	R 11	0.7903	101.8	6.29	4.97	6.55	5.18		
12年目	R 12	0.7599	101.8			6.55	4.98		
13年目	R 13	0.7307	101.8			6.55	4.79		
14年目	R 14	0.7026	101.8			6.55	4.61		
15年目	R 15	0.6756	101.8			6.55	4.43		
16年目	R 16	0.6496	101.8			6.55	4.26		
17年目	R 17	0.6246	101.8			6.55	4.09		
18年目	R 18	0.6006	101.8			6.55	3.94		
19年目	R 19	0.5775	101.8			6.55	3.79		
20年目	R 20	0.5553	101.8			6.55	3.64		
21年目	R 21	0.5339	101.8			6.55	3.50		
22年目	R 22	0.5134	101.8			6.55	3.36		
23年目	R 23	0.4936	101.8			6.55	3.24		
24年目	R 24	0.4746	101.8			6.55	3.11		
25年目	R 25	0.4564	101.8			6.55	2.99		
26年目	R 26	0.4388	101.8			6.55	2.88		
27年目	R 27	0.4220	101.8			6.55	2.77		
28年目	R 28	0.4057	101.8			6.55	2.66		
29年目	R 29	0.3901	101.8			6.55	2.56		
30年目	R 30	0.3751	101.8			6.55	2.46		
31年目	R 31	0.3607	101.8			6.55	2.36		
32年目	R 32	0.3468	101.8			6.55	2.27		
33年目	R 33	0.3335	101.8			6.55	2.19		
34年目	R 34	0.3207	101.8			6.55	2.10		
35年目	R 35	0.3083	101.8			6.55	2.02		
36年目	R 36	0.2965	101.8			6.55	1.94		
37年目	R 37	0.2851	101.8			6.55	1.87		
38年目	R 38	0.2741	101.8			6.55	1.80		
39年目	R 39	0.2636	101.8			6.55	1.73		
40年目	R 40	0.2534	101.8			6.55	1.66		
41年目	R 41	0.2437	101.8			6.55	1.60		
42年目	R 42	0.2343	101.8			6.55	1.54		
43年目	R 43	0.2253	101.8			6.55	1.48		
44年目	R 44	0.2166	101.8			6.55	1.42		
45年目	R 45	0.2083	101.8			6.55	1.37		
46年目	R 46	0.2003	101.8			6.55	1.31		
47年目	R 47	0.1926	101.8			6.55	1.26		
48年目	R 48	0.1852	101.8			6.55	1.21		
49年目	R 49	0.1780	101.8	-2181.42	-388.39	6.55	1.17		
合計				3366.09	12563.71	327.73	178.31		
単純事業費計				5547.51		327.73			

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詳細事業計画による値であり、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。

