

(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	近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 3.9 経済的純現在価値 (B-C) = 34,811億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 13.6% 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.0 経済的純現在価値 (B-C) = 1,309億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 10.8%

●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（現況）：24,855百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：19百万人・時間/年（24,854百万人・時間/年⇒24,835人・時間/年）	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 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	現名神からの新名神への路線転換が期待される 関東・中部⇄中国・四国・九州	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input 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		
	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	三重県四日市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	土山茶、朝宮茶、鮎河菜（あいがな）等【甲賀市】
<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 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	新市街地整備計画【宇治田原町】、城陽市東部丘陵地整備計画【城陽市】
		<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 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 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	滋賀県南部地域地方生活圏中心都市(大津市)と三重県北勢地域地方生活圏中心都市(四日市市)
		<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 checked="" 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	京都城陽白坂テクノパーク【城陽市・井手町】、久世荒内、寺田塚本地区土地区画整理事業【城陽市】
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	滋賀県石山寺、滋賀県立木山寺(観光入込客数公表無し)
		<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	
	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	
安全で安心して暮らすための確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	甲賀地域から三次救急医療相当施設(滋賀県医科大学医学部付属病院)への30分間の搬送時間圏の拡大が見込まれる

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学童、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 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	南海トラフ地震におけつ具体的な応急活動に関する計画（中央防災会議） ・新名神高速道路：緊急輸送路に選定 ・土山SA・DMAT参集拠点候補に選定
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幡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名：名神高速道路、東名高速道路 ・代替する区間：名神高速道路 草津JCT～東名高速道路 豊田JCT
		<input 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）	
		<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 checked="" 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	名神高速道路（八日市IC～竜王IC～京都東IC）
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<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する	
<input type="checkbox"/> 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			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	排出削減量：33万t/年、排出削減率：0.2%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量：662t/年、排出削減率：0.2%
	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SPM排出削減率	排出削減量：76t/年、排出削減率：0.3%
		<input checked="" 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	国道1号：栗東市林他1箇所
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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一体的に整備する必要あり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「未来投資戦略2018」において、高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることとしている。
		<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	

(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
近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山西JCT～大津JCT	L=41km	高速自動車国道	6車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
51,700～60,600	6	中日本高速道路(株) 西日本高速道路(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	5,591億円	2,812億円	0億円	8,403億円
うち残事業分	1,015億円	976億円	0億円	1,991億円
基準年における 現在価値 (C)	10,100億円	2,071億円	0億円	12,170億円
うち残事業分	929億円	382億円	0億円	1,311億円

## 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20年度、令和9年度			
単年便益 (初年便益)	566億円	111億円	16億円	693億円
基準年における 現在価値 (B)	38,626億円	7,320億円	1,035億円	46,982億円
うち残事業分	2,411億円	150億円	59億円	2,620億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.9
経済的純現在価値（事業全体）	34,811億円
経済的内部収益率（事業全体）	13.6%
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	1,309億円
経済的内部収益率（残事業）	10.8%

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	51,700～60,600	±10%	3.5～4.2
事業費	12,170	±10%	3.6～4.2
事業期間	1年	±1年	3.9～3.9

【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	51,700～60,600	±10%	1.8～2.2
事業費	1,311	±10%	1.9～2.2
事業期間	1年	±1年	1.9～2.0

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（亀山西JCT～大津JCT）： 42.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	55,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	25	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	363	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	名神高速道路： 167.3km	交通量	[台/日]	62,300	47,200
		走行時間	[分]	121	113
		走行時間費用	[億円/年]	1,873	1,247
	一般国道1号： 50.1km	交通量	[台/日]	23,400	21,700
		走行時間	[分]	73	73
		走行時間費用	[億円/年]	392	365
	一般国道25号(名阪国道)： 68.2km	交通量	[台/日]	80,000	63,300
		走行時間	[分]	91	80
		走行時間費用	[億円/年]	1,817	1,266
	一般国道477号： 52.3km	交通量	[台/日]	19,000	16,800
		走行時間	[分]	70	69
		走行時間費用	[億円/年]	316	275
		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： 32,471.9km	走行時間費用	[億円/年]	286,367	286,107	
			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：32,852.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	290,766	289,623	1,143

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）



交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（亀山西JCT～大津JCT）： 42.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	49,700	55,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	28	25	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	356	363	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	名神高速道路： 167.3km	交通量	[台/日]	47,800	47,200
		走行時間	[分]	113	113
		走行時間費用	[億円/年]	1,271	1,247
	一般国道1号： 50.1km	交通量	[台/日]	21,700	21,700
		走行時間	[分]	73	73
		走行時間費用	[億円/年]	365	365
	一般国道25号(名阪国道)： 68.2km	交通量	[台/日]	66,100	63,300
		走行時間	[分]	81	80
		走行時間費用	[億円/年]	1,347	1,266
	一般国道477号： 52.3km	交通量	[台/日]	17,000	16,800
		走行時間	[分]	69	69
		走行時間費用	[億円/年]	277	275
		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： 32,471.9km	走行時間費用	[億円/年]	286,138	286,107	
			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：32,852.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	289,753	289,623	129

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）



## 費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT～大津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5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 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( )		
速度設定の考え方	その他(高速転換率式併用利用者均衡配分手法)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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 採用理由を記載	<input checked="" type="checkbox"/>	
	利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用		
その他( )	<input type="checkbox"/>		

(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(全体事業)

				維持管理費の単純単価の算出					
箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				-	41.0	-			
年次	年度 R5	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
-15年目	H 5	3.2434	111.7	1.4	4.2				
-14年目	H 6	3.1187	111.5	11	30				
-13年目	H 7	2.9987	110.9	19	52				
-12年目	H 8	2.8834	110.4	62	163				
-11年目	H 9	2.7725	111.4	137	342				
-10年目	H 10	2.6658	110.8	134	322				
-9年目	H 11	2.5633	109.3	167	391				
-8年目	H 12	2.4647	108.0	267	610				
-7年目	H 13	2.3699	106.7	300	665				
-6年目	H 14	2.2788	105.0	290	630				
-5年目	H 15	2.1911	103.5	704	1,489				
-4年目	H 16	2.1068	102.4	690	1,419				
-3年目	H 17	2.0258	101.2	442	885				
-2年目	H 18	1.9479	100.5	408	791				
-1年目	H 19	1.8730	99.6	494	928				
暫定供用開始年次	H 20	1.8009	99.1	35	64	32	59		
1年目	H 21	1.7317	97.9	32	57	37	66		
2年目	H 22	1.6651	96.2	3.6	6.2	40	69		
3年目	H 23	1.6010	94.8			39	66		
4年目	H 24	1.5395	94.0			40	65		
5年目	H 25	1.4802	94.0			42	65		
6年目	H 26	1.4233	96.3			41	61		
7年目	H 27	1.3686	97.8			42	59		
8年目	H 28	1.3159	97.8			43	58		
9年目	H 29	1.2653	98.0			44	57		
10年目	H 30	1.2167	98.0			45	56		
11年目	R 1	1.1699	98.7	1.2	1	45	54		
12年目	R 2	1.1249	99.4	7.3	8	40	45		
13年目	R 3	1.0816	99.3	68	74	43	47		
14年目	R 4	1.0400	100.0	110	114	47	49		
15年目	R 5	1.0000	100.0	193	193	47	47		
16年目	R 6	0.9615	100.0	255	246	47	45		
17年目	R 7	0.9246	100.0	236	218	47	43		
18年目	R 8	0.8890	100.0	523	465	47	41		
完成供用開始年次	R 9	0.8548	100.0			65	56		
20年目	R 10	0.8219	100.0			66	54		
21年目	R 11	0.7903	100.0			66	52		
22年目	R 12	0.7599	100.0			66	50		
23年目	R 13	0.7307	100.0			66	48		
24年目	R 14	0.7026	100.0			66	46		
25年目	R 15	0.6756	100.0			66	45		
26年目	R 16	0.6496	100.0			66	43		
27年目	R 17	0.6246	100.0			66	41		
28年目	R 18	0.6006	100.0			66	40		
29年目	R 19	0.5775	100.0			66	38		
30年目	R 20	0.5553	100.0			67	37		
31年目	R 21	0.5339	100.0			67	36		
32年目	R 22	0.5134	100.0			67	34		
33年目	R 23	0.4936	100.0			66	33		
34年目	R 24	0.4746	100.0			66	31		
35年目	R 25	0.4564	100.0			66	30		
36年目	R 26	0.4388	100.0			65	29		
37年目	R 27	0.4220	100.0			65	27		
38年目	R 28	0.4057	100.0			65	26		
39年目	R 29	0.3901	100.0			64	25		
40年目	R 30	0.3751	100.0			64	24		
41年目	R 31	0.3607	100.0			63	23		
42年目	R 32	0.3468	100.0			63	22		
43年目	R 33	0.3335	100.0			63	21		
44年目	R 34	0.3207	100.0			62	20		
45年目	R 35	0.3083	100.0			62	19		
46年目	R 36	0.2965	100.0			62	18		
47年目	R 37	0.2851	100.0			61	17		
48年目	R 38	0.2741	100.0			61	17		
49年目	R 39	0.2636	100.0	-265	-70	61	16		
合計				5,326	10,100	2,812	2,071	0	0
単純事業費計				5,591		2,812		0	

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)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)						維持管理費の単純単価の算出			
						単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
						-	41.0	-	
年次	年度 R5	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
-3年目	R 6	0.9615	100.0	255	246				
-2年目	R 7	0.9246	100.0	236	218				
-1年目	R 8	0.8890	100.0	523	465				
完成供用開始年次	R 9	0.8548	100.0			19	16		
1年目	R 10	0.8219	100.0			19	16		
2年目	R 11	0.7903	100.0			19	15		
3年目	R 12	0.7599	100.0			20	15		
4年目	R 13	0.7307	100.0			20	14		
5年目	R 14	0.7026	100.0			20	14		
6年目	R 15	0.6756	100.0			20	14		
7年目	R 16	0.6496	100.0			20	13		
8年目	R 17	0.6246	100.0			21	13		
9年目	R 18	0.6006	100.0			21	13		
10年目	R 19	0.5775	100.0			21	12		
11年目	R 20	0.5553	100.0			21	12		
12年目	R 21	0.5339	100.0			22	12		
13年目	R 22	0.5134	100.0			22	11		
14年目	R 23	0.4936	100.0			22	11		
15年目	R 24	0.4746	100.0			22	10		
16年目	R 25	0.4564	100.0			21	10		
17年目	R 26	0.4388	100.0			21	9		
18年目	R 27	0.4220	100.0			21	9		
19年目	R 28	0.4057	100.0			21	9		
20年目	R 29	0.3901	100.0			21	8		
21年目	R 30	0.3751	100.0			21	8		
22年目	R 31	0.3607	100.0			21	7		
23年目	R 32	0.3468	100.0			20	7		
24年目	R 33	0.3335	100.0			20	7		
25年目	R 34	0.3207	100.0			20	6		
26年目	R 35	0.3083	100.0			20	6		
27年目	R 36	0.2965	100.0			20	6		
28年目	R 37	0.2851	100.0			20	6		
29年目	R 38	0.2741	100.0			20	5		
30年目	R 39	0.2636	100.0			19	5		
31年目	R 40	0.2534	100.0			19	5		
32年目	R 41	0.2437	100.0			19	5		
33年目	R 42	0.2343	100.0			19	4		
34年目	R 43	0.2253	100.0			19	4		
35年目	R 44	0.2166	100.0			19	4		
36年目	R 45	0.2083	100.0			19	4		
37年目	R 46	0.2003	100.0			18	4		
38年目	R 47	0.1926	100.0			18	4		
39年目	R 48	0.1852	100.0			18	3		
40年目	R 49	0.1780	100.0			18	3		
41年目	R 50	0.1712	100.0			18	3		
42年目	R 51	0.1646	100.0			18	3		
43年目	R 52	0.1583	100.0			18	3		
44年目	R 53	0.1522	100.0			17	3		
45年目	R 54	0.1463	100.0			17	3		
46年目	R 55	0.1407	100.0			17	2		
47年目	R 56	0.1353	100.0			17	2		
48年目	R 57	0.1301	100.0			17	2		
49年目	R 58	0.1251	100.0			17	2		
合計				1,015	929	976	382	0	0
単純事業費計				1,015		976		0	

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。



