

(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	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,819億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.6%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 9.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 6,133億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 31.4%)

●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：455,001千人・時間/年 渋滞損失削減時間：19,063千人・時間/年(455,001千人・時間/年⇒435,938千人・時間/年) 区間b(並行区間)について：(主)市川松戸線 並行区間等の渋滞損失時間：67千人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約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((主)市川松戸線(矢切地区))、改善見込み(上り：9.8km/h⇒9.9km/h、下り：13.0km/h⇒13.2km/h)	
	■ 現道又は並行区間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	踏切交通遮断量((一)高塚新田市川線：市川真間第3号踏切 68,200台時/日⇒50,300台時/日、改善の要因(交通改善)、(主)市川柏線：京成八幡第1号踏切 173,800台時/日⇒135,100台時/日)、改善の要因(交通改善)	
	■ 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～上矢切駅～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：北関東を含む首都圏全体	
	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	対象港湾：千葉港(国際戦略港湾)、対象自治体名：松戸市(総台工業団地)、改善見込み(120分⇒100分)
		■ 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(H26農産産出額：4,151億円(全国第4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・ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制、対象地区名((主)市川松戸線)
	都市の再生	■ 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)
■ 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		計画名：新道路整備五箇年計画、国土交通省、大都市圏の交通円滑化に資する環状道路の整備 首都圏基本計画(第五次)、国土交通省、東京外かく環状道路等の重要な環状方向の道路の整備を重点的に推進 首都圏整備計画(H18.9)、国土交通省、分散型ネットワーク構造の形成に資する首都圏の交通網の形成等	
■ 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)	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input checked="" 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	都市計画道路網密度の変化（松戸市・市川市：1.31km/km2 ⇒ 1.45km/km2）
		<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	都市計画道路網密度の変化（松戸市・市川市：1.26km/km2 ⇒ 1.41km/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（35分→25分）、松戸市役所－浦安市役所（65分→40分） 市川市役所－三郷市役所（40分→30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（35分→25分）、市川市役所－さいたまスタジアム（100分→55分） 松戸市役所－東京ディズニーランド（70分→55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3,138万人（H26））、 さいたまスーパーアリーナ（336万人（H26年度）） 幕張メッセ（延べ527万人（H26））、QVCマリンフィールド（延べ166万人（H26））
<input checked="" type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		法律名：都市再生プロジェクト（都市再生特別措置法）	
<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 checked="" 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		対象となるまちづくりの地域名：市川市園分地区（市川市都市計画マスタープランにて、水辺と台地を活かしたエリアに指定）	
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/日以上全ての区間に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	
	安全で安心できるくらしの確保	<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称：国保松戸市立病院 アクセス向上が見込まれる自治体名（地区名）：市川市

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/徳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/徳台キロ以上である主な区間・箇所（死傷事故率）：船橋駅北口十字路交差点（818.2件/徳台キロ） （仮）木下街道交差点（736.4件/徳台キロ）
	災害への備え	<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</li> </ul>	
		<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</li> </ul>	計画における位置づけ等：第一次緊急輸送道路の位置づけ
		<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（開通自動車道・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>	対象地区名等：市川市須和田地区、菅野地区、平田地区の各地区		
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：30,308t-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NOx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（平行区間等）：（主）市川松戸線 排出削減量：1.1t/年、排出削減率：5.4%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（平行区間等）：（主）市川松戸線 排出削減量：0.06t/年、排出削減率：5.6%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>	夜間要請限界限度の状況（騒音レベル：74dB、（主）市川松戸線（下矢切地区））
		<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、楡樹帯で構成される標準幅員16m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>	東関東自動車道水戸線（三郷南IC～高谷JCT）	
	<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>		

# 費用便益分析の結果

様式-2

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道298号	東京外かく環状道路 (千葉県区間)	L=12.1km	二次改築	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
31,600~45,600	4	関東地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	5,408億円	236億円	5,644億円
うち残事業分	765億円	201億円	966億円
基準年における 現在価値 (C)	7,822億円	87億円	7,909億円
うち残事業分	697億円	74億円	771億円

## 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	平成25年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	507億円	37億円	4.8億円	550億円
基準年における 現在価値 (B)	8,987億円	657億円	85億円	9,728億円
うち残事業分	6,271億円	553億円	80億円	6,904億円

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）	1,819億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	9.0
経済的純現在価値（残事業）	6,133億円
経済的内部収益率（残事業）	31.4%

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（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	31,600～45,600 （台/日）	±10%	1.2～1.3
事業費	5,408億円	±10%	1.2～1.3
事業期間	48年	±1年	1.2～1.3

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	31,600～45,600 （台/日）	±10%	8.6～9.2
事業費	765億円	±10%	8.2～9.8
事業期間	4年	±1年	8.6～9.2

# 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）

様式－3①

（推計時点 H42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]	—	38,600	
	走行時間	[分]	—	13	
	走行時間費用	[億円/年]	—	93.60	
② 主な 周辺 道路	市川松戸線:4.6km	交通量	[台/日]	11,700	11,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	18.97	17.81
	高塚新田市川線:3.6km	交通量	[台/日]	14,000	9,400
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	36.94	19.16
	松戸原木線:10.9km	交通量	[台/日]	23,500	23,200
		走行時間	[分]	32	32
		走行時間費用	[億円/年]	149.81	147.40
	市川浦安線:12.5km	交通量	[台/日]	25,100	24,400
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	128.96	119.51
	市川柏線:19.7km	交通量	[台/日]	17,700	17,100
		走行時間	[分]	46	45
		走行時間費用	[億円/年]	166.07	158.67
	船橋松戸線:9.7km	交通量	[台/日]	23,400	21,600
		走行時間	[分]	35	30
		走行時間費用	[億円/年]	163.99	130.46
	国道464号:3.8km	交通量	[台/日]	18,200	15,500
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	38.05	23.33
	市川印西線:3.3km	交通量	[台/日]	24,300	17,300
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	48.97	30.02
船橋行徳線:2.9km	交通量	[台/日]	16,800	15,000	
	走行時間	[分]	9	9	
	走行時間費用	[億円/年]	41.26	38.72	

② 主な 周辺 道路	王子金町 江戸川 線: 9.5km	交通量	[台/日]	30,500	28,500
		走行時間	[分]	45	42
		走行時間費用	[億円/年]	293.17	263.15
	市道①: 6.1km	交通量	[台/日]	17,600	13,400
		走行時間	[分]	38	30
		走行時間費用	[億円/年]	109.95	70.29
	市道②: 10.4km	交通量	[台/日]	24,600	19,400
		走行時間	[分]	35	28
		走行時間費用	[億円/年]	159.74	101.19
	市道③: 4.5km	交通量	[台/日]	19,000	13,500
		走行時間	[分]	27	21
		走行時間費用	[億円/年]	104.57	59.82
	市道④: 1.9km	交通量	[台/日]	19,000	9,300
		走行時間	[分]	8	4
		走行時間費用	[億円/年]	28.96	7.33
③その他道路合 計: 2556.3km	走行時間費用	[億円/年]	26,984.01	26,671.34	

			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: 2671.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	28,473.40	27,951.78	521.63

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示



①新設・改築道路:東京外かく環状道路(千葉県区間)  
L=12.1km



## 交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（千葉県区間）（残事業）

様式－3①

（推計時点 H42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)]： 1.7km ※松戸区間	交通量	[台/日]	32,000	35,500	
	走行時間	[分]	4	2	
	走行時間費用	[億円/年]	22.15	13.11	
①新設・改築道路 [東京外かく環状道路(千葉県区間)]： 7.4km ※未供用区間	交通量	[台/日]	-	39,700	
	走行時間	[分]	-	8	
	走行時間費用	[億円/年]	-	59.07	
①新設・改築道路 [東京外かく環状道路(千葉県区間)]： 3.0km ※市川区間	交通量	[台/日]	16,100	37,400	
	走行時間	[分]	6	3	
	走行時間費用	[億円/年]	17.34	21.42	
② 主な周辺道路	市川松戸線：4.6km	交通量	[台/日]	11,700	11,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	18.81	17.81
	高塚新田市川線：3.6km	交通量	[台/日]	13,800	9,400
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	39.07	19.16
	松戸原木線：10.9km	交通量	[台/日]	23,500	23,200
		走行時間	[分]	33	32
		走行時間費用	[億円/年]	158.38	147.40
	市川浦安線：12.5km	交通量	[台/日]	25,000	24,400
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	125.93	119.51
	市川柏線：19.7km	交通量	[台/日]	17,200	17,100
		走行時間	[分]	46	45
		走行時間費用	[億円/年]	166.53	158.67
	船橋松戸線：9.7km	交通量	[台/日]	23,500	21,600
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	140.80	130.46
	国道464号：3.8km	交通量	[台/日]	18,000	15,500
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	34.93	23.33

② 主な 周辺 道路	市川印西 線:3.3km	交通量	[台/日]	24,000	17,300
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	37.47	30.02
	船橋行徳 線:2.9km	交通量	[台/日]	17,000	15,000
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	45.15	38.72
	王子金町 江戸川 線:9.5km	交通量	[台/日]	31,500	28,500
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	298.88	263.15
	市道①: 6.1km	交通量	[台/日]	17,000	13,400
		走行時間	[分]	35	30
		走行時間費用	[億円/年]	97.97	70.29
	市道②: 10.4km	交通量	[台/日]	22,700	19,400
		走行時間	[分]	34	28
		走行時間費用	[億円/年]	145.00	101.19
	市道③: 4.5km	交通量	[台/日]	15,800	13,500
		走行時間	[分]	26	21
		走行時間費用	[億円/年]	81.28	59.82
市道④: 1.9km	交通量	[台/日]	14,300	9,300	
	走行時間	[分]	8	4	
	走行時間費用	[億円/年]	25.08	7.33	
③その他道路合計: 2556.3km	走行時間費用	[億円/年]	26,861.55	26,671.34	

			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:2671.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	28,316.33	27,951.78	364.55

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示)



①新設・改築道路:東京外かく環状道路(千葉県区間)  
L=12.1km

## 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 (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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	平成25年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	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"/> (H17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)			
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"/>	

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 checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:東京外かく環状道路(千葉県区間)(事業全体)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.41		12.1	4.96
-48年目	S 45	5.4005	43.5	0.29	3.32		
-47年目	S 46	5.1928	45.6	0.33	3.46		
-46年目	S 47	4.9931	48.7	0.27	2.55		
-45年目	S 48	4.8010	56.1	1.38	10.88		
-44年目	S 49	4.6164	66.9	0.34	2.16		
-43年目	S 50	4.4388	70.7	2.87	16.59		
-42年目	S 51	4.2681	76.7	1.33	6.82		
-41年目	S 52	4.1039	81.3	2.70	12.56		
-40年目	S 53	3.9461	84.7	7.51	32.23		
-39年目	S 54	3.7943	86.9	9.20	37.00		
-38年目	S 55	3.6484	92.4	29.80	108.36		
-37年目	S 56	3.5081	94.8	36.86	125.68		
-36年目	S 57	3.3731	95.8	38.30	124.17		
-35年目	S 58	3.2434	96.8	25.20	77.77		
-34年目	S 59	3.1187	98.7	18.20	52.96		
-33年目	S 60	2.9987	99.5	16.20	44.98		
-32年目	S 61	2.8834	101.2	28.57	74.99		
-31年目	S 62	2.7725	101.0	18.93	47.88		
-30年目	S 63	2.6658	101.5	48.88	118.24		
-29年目	H 1	2.5633	104.2	66.08	149.76		
-28年目	H 2	2.4647	106.5	89.07	189.81		
-27年目	H 3	2.3699	109.1	123.71	247.52		
-26年目	H 4	2.2788	110.6	151.62	287.75		
-25年目	H 5	2.1911	110.9	131.18	238.69		
-24年目	H 6	2.1068	110.8	119.95	210.06		
-23年目	H 7	2.0258	109.9	478.67	812.63		
-22年目	H 8	1.9479	109.5	294.53	482.55		
-21年目	H 9	1.8730	110.4	272.69	426.09		
-20年目	H 10	1.8009	109.9	300.46	453.46		
-19年目	H 11	1.7317	108.4	313.68	461.52		
-18年目	H 12	1.6651	107.2	222.86	318.81		
-17年目	H 13	1.6010	105.7	278.40	388.37		
-16年目	H 14	1.5395	103.8	273.87	374.10		
-15年目	H 15	1.4802	102.3	140.26	186.91		
-14年目	H 16	1.4233	101.0	104.55	135.69		
-13年目	H 17	1.3686	99.6	88.41	111.89		
-12年目	H 18	1.3159	98.7	103.42	126.99		
-11年目	H 19	1.2653	97.6	137.05	163.64		
-10年目	H 20	1.2167	96.8	133.93	155.04		
-9年目	H 21	1.1699	95.6	95.38	107.50		
-8年目	H 22	1.1249	93.7	78.02	86.27		
-7年目	H 23	1.0816	92.1	71.85	77.71		
-6年目	H 24	1.0400	92.1	115.01	119.61		
-5年目	H 25	1.0000	92.1	170.38	170.38		
-4年目	H 26	0.9615	92.1	171.92	165.30		
-3年目	H 27	0.9246	92.1	281.24	260.03		
-2年目	H 28	0.8890	92.1	155.32	138.08		
-1年目	H 29	0.8548	92.1	156.95	134.16		
供用開始年次	H 30	0.8219	92.1			4.72	3.88
1年目	H 31	0.7903	92.1			4.72	3.73
2年目	H 32	0.7599	92.1			4.72	3.59
3年目	H 33	0.7307	92.1			4.72	3.45
4年目	H 34	0.7026	92.1			4.72	3.32
5年目	H 35	0.6756	92.1			4.72	3.19
6年目	H 36	0.6496	92.1			4.72	3.07
7年目	H 37	0.6246	92.1			4.72	2.95
8年目	H 38	0.6006	92.1			4.72	2.84
9年目	H 39	0.5775	92.1			4.72	2.73
10年目	H 40	0.5553	92.1			4.72	2.62
11年目	H 41	0.5339	92.1			4.72	2.52

12年目	H	42	0.5134	92.1			4.72	2.43
13年目	H	43	0.4936	92.1			4.72	2.33
14年目	H	44	0.4746	92.1			4.72	2.24
15年目	H	45	0.4564	92.1			4.72	2.16
16年目	H	46	0.4388	92.1			4.72	2.07
17年目	H	47	0.4220	92.1			4.72	1.99
18年目	H	48	0.4057	92.1			4.72	1.92
19年目	H	49	0.3901	92.1			4.72	1.84
20年目	H	50	0.3751	92.1			4.72	1.77
21年目	H	51	0.3607	92.1			4.72	1.70
22年目	H	52	0.3468	92.1			4.72	1.64
23年目	H	53	0.3335	92.1			4.72	1.58
24年目	H	54	0.3207	92.1			4.72	1.52
25年目	H	55	0.3083	92.1			4.72	1.46
26年目	H	56	0.2965	92.1			4.72	1.40
27年目	H	57	0.2851	92.1			4.72	1.35
28年目	H	58	0.2741	92.1			4.72	1.30
29年目	H	59	0.2636	92.1			4.72	1.25
30年目	H	60	0.2534	92.1			4.72	1.20
31年目	H	61	0.2437	92.1			4.72	1.15
32年目	H	62	0.2343	92.1			4.72	1.11
33年目	H	63	0.2253	92.1			4.72	1.06
34年目	H	64	0.2166	92.1			4.72	1.02
35年目	H	65	0.2083	92.1			4.72	0.98
36年目	H	66	0.2003	92.1			4.72	0.95
37年目	H	67	0.1926	92.1			4.72	0.91
38年目	H	68	0.1852	92.1			4.72	0.88
39年目	H	69	0.1780	92.1			4.72	0.84
40年目	H	70	0.1712	92.1			4.72	0.81
41年目	H	71	0.1646	92.1			4.72	0.78
42年目	H	72	0.1583	92.1			4.72	0.75
43年目	H	73	0.1522	92.1			4.72	0.72
44年目	H	74	0.1463	92.1			4.72	0.69
45年目	H	75	0.1407	92.1			4.72	0.66
46年目	H	76	0.1353	92.1			4.72	0.64
47年目	H	77	0.1301	92.1			4.72	0.61
48年目	H	78	0.1251	92.1			4.72	0.59
49年目	H	79	0.1203	92.1	-2170.45	-261.11	4.72	0.57
合計					3237.17	7821.82	236.24	86.76
単純事業費計					5407.62		236.24	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:東京外かく環状道路(千葉県区間) (残事業)

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.37		11.4	4.22
-48年目	S 45	5.4005	43.5				
-47年目	S 46	5.1928	45.6				
-46年目	S 47	4.9931	48.7				
-45年目	S 48	4.8010	56.1				
-44年目	S 49	4.6164	66.9				
-43年目	S 50	4.4388	70.7				
-42年目	S 51	4.2681	76.7				
-41年目	S 52	4.1039	81.3				
-40年目	S 53	3.9461	84.7				
-39年目	S 54	3.7943	86.9				
-38年目	S 55	3.6484	92.4				
-37年目	S 56	3.5081	94.8				
-36年目	S 57	3.3731	95.8				
-35年目	S 58	3.2434	96.8				
-34年目	S 59	3.1187	98.7				
-33年目	S 60	2.9987	99.5				
-32年目	S 61	2.8834	101.2				
-31年目	S 62	2.7725	101.0				
-30年目	S 63	2.6658	101.5				
-29年目	H 1	2.5633	104.2				
-28年目	H 2	2.4647	106.5				
-27年目	H 3	2.3699	109.1				
-26年目	H 4	2.2788	110.6				
-25年目	H 5	2.1911	110.9				
-24年目	H 6	2.1068	110.8				
-23年目	H 7	2.0258	109.9				
-22年目	H 8	1.9479	109.5				
-21年目	H 9	1.8730	110.4				
-20年目	H 10	1.8009	109.9				
-19年目	H 11	1.7317	108.4				
-18年目	H 12	1.6651	107.2				
-17年目	H 13	1.6010	105.7				
-16年目	H 14	1.5395	103.8				
-15年目	H 15	1.4802	102.3				
-14年目	H 16	1.4233	101.0				
-13年目	H 17	1.3686	99.6				
-12年目	H 18	1.3159	98.7				
-11年目	H 19	1.2653	97.6				
-10年目	H 20	1.2167	96.8				
-9年目	H 21	1.1699	95.6				
-8年目	H 22	1.1249	93.7				
-7年目	H 23	1.0816	92.1				
-6年目	H 24	1.0400	92.1				
-5年目	H 25	1.0000	92.1				
-4年目	H 26	0.9615	92.1	171.92	165.30		
-3年目	H 27	0.9246	92.1	281.24	260.03		
-2年目	H 28	0.8890	92.1	155.32	138.08		
-1年目	H 29	0.8548	92.1	156.95	134.16		
供用開始年次	H 30	0.8219	92.1			4.02	3.30
1年目	H 31	0.7903	92.1			4.02	3.17
2年目	H 32	0.7599	92.1			4.02	3.05
3年目	H 33	0.7307	92.1			4.02	2.94
4年目	H 34	0.7026	92.1			4.02	2.82
5年目	H 35	0.6756	92.1			4.02	2.71
6年目	H 36	0.6496	92.1			4.02	2.61
7年目	H 37	0.6246	92.1			4.02	2.51
8年目	H 38	0.6006	92.1			4.02	2.41
9年目	H 39	0.5775	92.1			4.02	2.32
10年目	H 40	0.5553	92.1			4.02	2.23
11年目	H 41	0.5339	92.1			4.02	2.14

12年目	H	42	0.5134	92.1			4.02	2.06
13年目	H	43	0.4936	92.1			4.02	1.98
14年目	H	44	0.4746	92.1			4.02	1.91
15年目	H	45	0.4564	92.1			4.02	1.83
16年目	H	46	0.4388	92.1			4.02	1.76
17年目	H	47	0.4220	92.1			4.02	1.70
18年目	H	48	0.4057	92.1			4.02	1.63
19年目	H	49	0.3901	92.1			4.02	1.57
20年目	H	50	0.3751	92.1			4.02	1.51
21年目	H	51	0.3607	92.1			4.02	1.45
22年目	H	52	0.3468	92.1			4.02	1.39
23年目	H	53	0.3335	92.1			4.02	1.34
24年目	H	54	0.3207	92.1			4.02	1.29
25年目	H	55	0.3083	92.1			4.02	1.24
26年目	H	56	0.2965	92.1			4.02	1.19
27年目	H	57	0.2851	92.1			4.02	1.15
28年目	H	58	0.2741	92.1			4.02	1.10
29年目	H	59	0.2636	92.1			4.02	1.06
30年目	H	60	0.2534	92.1			4.02	1.02
31年目	H	61	0.2437	92.1			4.02	0.98
32年目	H	62	0.2343	92.1			4.02	0.94
33年目	H	63	0.2253	92.1			4.02	0.91
34年目	H	64	0.2166	92.1			4.02	0.87
35年目	H	65	0.2083	92.1			4.02	0.84
36年目	H	66	0.2003	92.1			4.02	0.80
37年目	H	67	0.1926	92.1			4.02	0.77
38年目	H	68	0.1852	92.1			4.02	0.74
39年目	H	69	0.1780	92.1			4.02	0.72
40年目	H	70	0.1712	92.1			4.02	0.69
41年目	H	71	0.1646	92.1			4.02	0.66
42年目	H	72	0.1583	92.1			4.02	0.64
43年目	H	73	0.1522	92.1			4.02	0.61
44年目	H	74	0.1463	92.1			4.02	0.59
45年目	H	75	0.1407	92.1			4.02	0.57
46年目	H	76	0.1353	92.1			4.02	0.54
47年目	H	77	0.1301	92.1			4.02	0.52
48年目	H	78	0.1251	92.1			4.02	0.50
49年目	H	79	0.1203	92.1	-3.90	-0.47	4.02	0.48
合計					761.53	697.11	200.86	73.77
単純事業費計					765.43		200.86	

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。



