

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302号 名古屋環状2号線
事業主体	中部地方整備局

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)=1.6 残事業：費用便益比(B/C)=4.1
	事業実施環境	ルート確定済	都市計画決定：昭和57年11月
		円滑な事業執行の環境が整っている	用地買収率：約100%

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	[並行区間：(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区大高町丸ノ内～名古屋市天白区植田南二丁目)] 並行区間の渋滞損失時間：約62万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約5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	旅行速度：14.3km/h[(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区鳴海町字中汐田～名古屋市緑区鳴海町字山下)]
		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/日以上での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：約18万台時/日[(主)名古屋第2環状線×名古屋鉄道名古屋本線]
		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：植田11、野並11(名古屋市営バス)
		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：中部国際空港(第1種空港) 名古屋市東部地域からのアクセス向上が見込まれる。
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾：名古屋港(特定重要港湾) 名古屋市東部地域から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	
		現道等における、総重量25tの車両もしくは150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	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2次決定、平成13年8月28日)	
		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：広域道路整備基本計画、計画策定主体：愛知県、計画における位置づけ等：広域道路(地域形成型)	
		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	連携のある市街地再開発、区画整理等：区画整理によって事業用地を確保(平針、平針中央、島田東部、桃山、緑黒石、鳴海黒石、滝の水、緑ヶ丘、坊主山、南が丘区画整理等)	
		中心市街地内で行う事業である		
		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		
		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	DID区域内、都市計画決定済	
		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	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		
		地域高規格道路の位置づけあり		
		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		
		現道等における交通不能区間を解消する		
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		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	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	有松地区(名古屋鉄道名古屋本線)、大高地区(JR東海道線、東海道新幹線)	
		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	有松地区総合整備、鳴海地区総合整備	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
		特別立法に基づく事業である		
		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	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	新設道路であり、自歩道をあわせて整備することにより、歩行者、自転車の快適・安全性の向上が期待できる。[並行区間：(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区鳴海町字中汐田～名古屋市緑区鳴海町字山下)] 並行区間の自転車交通量：1,047台/12h、自動車交通量：15,272台/12h、歩行者交通量：566人/12h
			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		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
		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		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	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	
		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	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	
		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	計画名:愛知県地域防災計画、計画における位置づけ:第1次緊急輸送道路
		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:(主)名古屋第2環状線、代替する区間:名古屋市緑区大高町字丸ノ内交差点～名古屋市天白区植田南二丁目
		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)	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは代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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
4.環境	地球環境の保全	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:約4万t/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域内での事業 NO2について環境基準を達成している測定局数:28局/30局中(H14) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区大高町字丸ノ内～名古屋市天白区植田南二丁目) 排出削減量:約22t/年、排出削減率:2割削減
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域内での事業 SPMについて環境基準を達成している測定局数:19局/28局中(H14) (推計結果)[新設道路のため、 評価対象区間(並行区間):(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区大高町字丸ノ内～名古屋市天白区植田南二丁目) 排出削減量:約2t/年、排出削減率:1割削減
		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	[事業実施前の並行区間における夜間要請限度超過の状況] 騒音レベル:71dB、箇所数・延長:1箇所・1.3km[(主)名古屋第2環状線(名古屋市緑区鳴海町字山下～名古屋市天白区野並三丁目)]
		その他、環境や景観上の効果が期待される	通過交通の削減により、沿道環境の改善が期待される
5.その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	関連する大規模道路事業:東名阪自動車道、関連性:一体施工
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		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	道路の整備に関するプログラム:中部地方道路整備プログラム1999-2007、策定主体:中部地方建設局、策定期間:平成12年度
		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	

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の別
一般国道302号	名古屋環状2号線	L = 58.6km	新設	(BP)

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,200	4	中部地方整備局

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	1,973億円	122億円	2,095億円
うち残事業分	1,191億円	122億円	1,313億円
基準年における 現在価値 (C)	2,386億円	36億円	2,422億円
うち残事業分	922億円	36億円	958億円

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成15年度			
供用年	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	290億円	17億円	15億円	322億円
基準年における 現在価値 (B)	3,514億円	206億円	185億円	3,905億円
うち残事業分	3,514億円	206億円	185億円	3,905億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	1.6
費用便益比 (残事業)	4.1

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

事業名：一般国道302号 名古屋2環

(推計時点 H32年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①名古屋環状2号線 : 58.6km (整備なしは、事業 中の区間を除く 47.7km)	交通量	[台/日]	29,600	29,200	
	走行時間	[分]	108	144	
	走行時間費用	[億円/年]	942	1299	
②主な周辺道路	国道1号 : 14.4km	交通量	[台/日]	50,500	38,800
		走行時間	[分]	36	36
		走行時間費用	[億円/年]	529	476
	(主)名古屋第2環状線 : 9.3km	交通量	[台/日]	42,500	34,100
		走行時間	[分]	36	30
		走行時間費用	[億円/年]	420	326
	(主)瀬戸大府東海線 : 9.0km	交通量	[台/日]	52,000	35,000
		走行時間	[分]	27	24
		走行時間費用	[億円/年]	359	278
③その他道路合計 : 5221.7km	走行時間費用	[億円/年]	67158	66733	

			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 : 5372.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	69408	69112	296

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

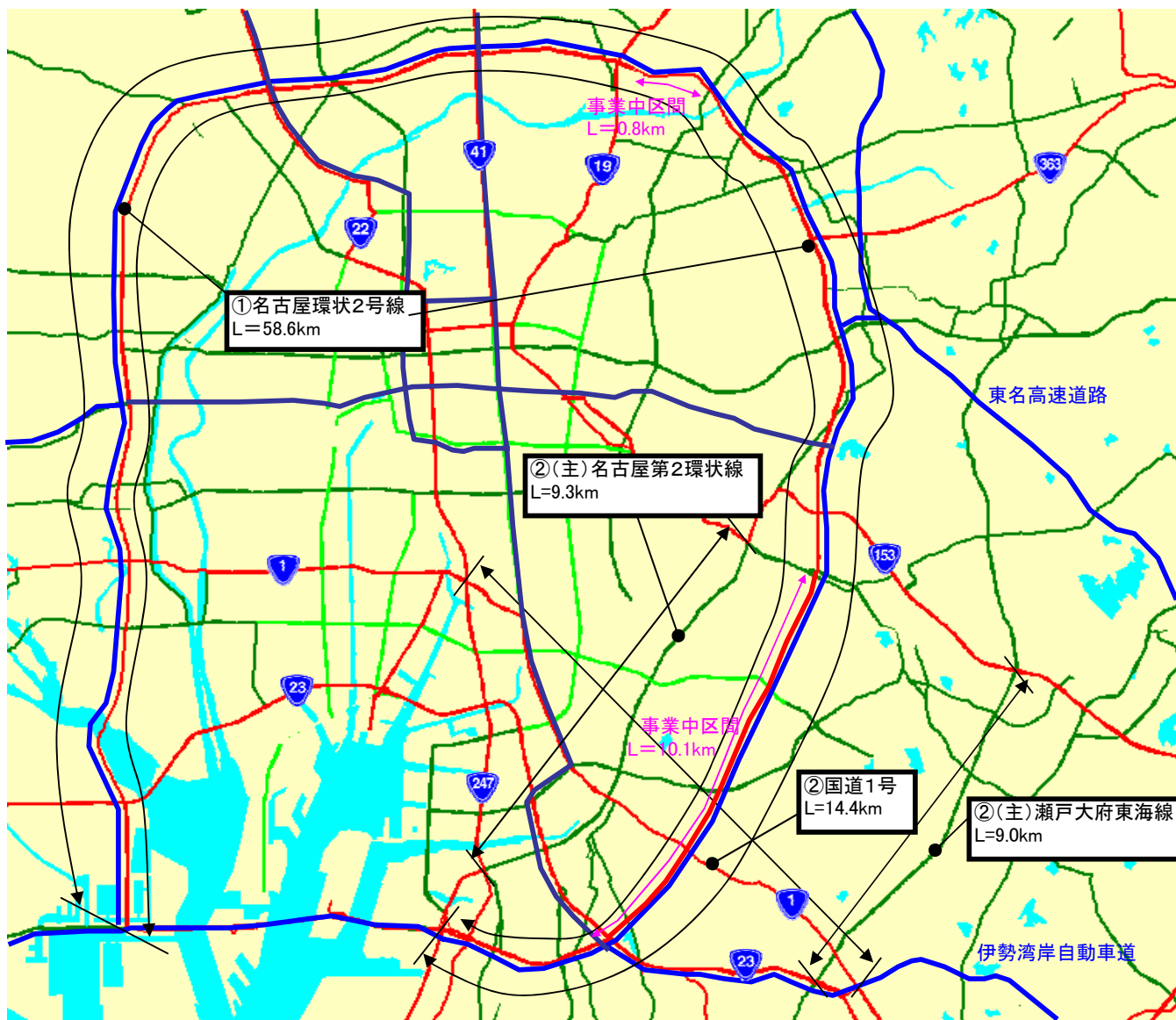
※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：一般国道302号 名古屋2環



費用便益分析の条件

事業名：一般国道302号 名古屋環状2号線

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	
	その他	
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成15年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	(H32)
	複数時点での推計	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
	整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
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)	(H6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)	
	その他()	
開発交通量の考慮	無	
	有	
	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	
	転換率式を用いた配分	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
	簡易手法	
	簡易手法の場合	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()
速度設定の考え方	その他(Q - V式と転換率式の組合せによる配分)	
	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 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	
	採用理由を記載	
	その他()	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額除く)

箇所名: 一般国道302号 名古屋環状2号線(事業全体)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	10.9	3.05

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-46年目	S 46	3.5081	1	3	0	0
-45年目	S 47	3.3731	3	10	0	0
-44年目	S 48	3.2434	5	16	0	0
-43年目	S 49	3.1187	4	11	0	0
-42年目	S 50	2.9987	8	25	0	0
-41年目	S 51	2.8834	15	44	0	0
-40年目	S 52	2.7725	20	54	0	0
-39年目	S 53	2.6658	30	79	0	0
-38年目	S 54	2.5633	40	103	0	0
-37年目	S 55	2.4647	43	105	0	0
-36年目	S 56	2.3699	39	92	0	0
-35年目	S 57	2.2788	36	82	0	0
-34年目	S 58	2.1911	26	57	0	0
-33年目	S 59	2.1068	35	74	0	0
-32年目	S 60	2.0258	34	70	0	0
-31年目	S 61	1.9479	30	58	0	0
-30年目	S 62	1.8730	36	68	0	0
-29年目	S 63	1.8009	40	71	0	0
-28年目	H 1	1.7317	37	65	0	0
-27年目	H 2	1.6651	42	70	0	0
-26年目	H 3	1.6010	20	32	0	0
-25年目	H 4	1.5395	17	26	0	0
-24年目	H 5	1.4802	20	29	0	0
-23年目	H 6	1.4233	21	30	0	0
-22年目	H 7	1.3686	67	91	0	0
-21年目	H 8	1.3159	45	59	0	0
-20年目	H 9	1.2653	13	16	0	0
-19年目	H 10	1.2167	12	15	0	0
-18年目	H 11	1.1699	8	9	0	0
-17年目	H 12	1.1249	9	11	0	0
-16年目	H 13	1.0816	6	6	0	0
-15年目	H 14	1.0400	21	22	0	0
-14年目	H 15	1.0000	31	31	0	0
-13年目	H 16	0.9615	89	86	0	0
-12年目	H 17	0.9246	89	82	0	0
-11年目	H 18	0.8890	89	79	0	0
-10年目	H 19	0.8548	89	76	0	0
-9年目	H 20	0.8219	89	73	0	0
-8年目	H 21	0.7903	89	70	0	0
-7年目	H 22	0.7599	89	68	0	0
-6年目	H 23	0.7307	89	65	0	0
-5年目	H 24	0.7026	89	63	0	0
-4年目	H 25	0.6756	89	60	0	0
-3年目	H 26	0.6496	89	58	0	0
-2年目	H 27	0.6246	89	56	0	0
-1年目	H 28	0.6006	89	54	0	0
供用開始年次	H 29	0.5775	0	0	3	2
1年目	H 30	0.5553	0	0	3	2
2年目	H 31	0.5339	0	0	3	2
3年目	H 32	0.5134	0	0	3	2
4年目	H 33	0.4936	0	0	3	2
5年目	H 34	0.4746	0	0	3	1
6年目	H 35	0.4564	0	0	3	1
7年目	H 36	0.4388	0	0	3	1
8年目	H 37	0.4220	0	0	3	1
9年目	H 38	0.4057	0	0	3	1
10年目	H 39	0.3901	0	0	3	1
11年目	H 40	0.3751	0	0	3	1
12年目	H 41	0.3607	0	0	3	1
13年目	H 42	0.3468	0	0	3	1
14年目	H 43	0.3335	0	0	3	1
15年目	H 44	0.3207	0	0	3	1
16年目	H 45	0.3083	0	0	3	1
17年目	H 46	0.2965	0	0	3	1
18年目	H 47	0.2851	0	0	3	1
19年目	H 48	0.2741	0	0	3	1
20年目	H 49	0.2636	0	0	3	1

21年目	H 50	0.2534	0	0	3	1
22年目	H 51	0.2437	0	0	3	1
23年目	H 52	0.2343	0	0	3	1
24年目	H 53	0.2253	0	0	3	1
25年目	H 54	0.2166	0	0	3	1
26年目	H 55	0.2083	0	0	3	1
27年目	H 56	0.2003	0	0	3	1
28年目	H 57	0.1926	0	0	3	1
29年目	H 58	0.1852	0	0	3	1
30年目	H 59	0.1780	0	0	3	1
31年目	H 60	0.1712	0	0	3	1
32年目	H 61	0.1646	0	0	3	1
33年目	H 62	0.1583	0	0	3	0
34年目	H 63	0.1522	0	0	3	0
35年目	H 64	0.1463	0	0	3	0
36年目	H 65	0.1407	0	0	3	0
37年目	H 66	0.1353	0	0	3	0
38年目	H 67	0.1301	0	0	3	0
39年目	H 68	0.1251	0	-40	3	0
合計			1973	2386	122	36
単純事業費計			1973		122	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額除く)

箇所名: 一般国道302号 名古屋環状2号線(残事業)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	10.9	3.05

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 15	1.0000	31	31	0	0
-13年目	H 16	0.9615	89	86	0	0
-12年目	H 17	0.9246	89	82	0	0
-11年目	H 18	0.8890	89	79	0	0
-10年目	H 19	0.8548	89	76	0	0
-9年目	H 20	0.8219	89	73	0	0
-8年目	H 21	0.7903	89	70	0	0
-7年目	H 22	0.7599	89	68	0	0
-6年目	H 23	0.7307	89	65	0	0
-5年目	H 24	0.7026	89	63	0	0
-4年目	H 25	0.6756	89	60	0	0
-3年目	H 26	0.6496	89	58	0	0
-2年目	H 27	0.6246	89	56	0	0
-1年目	H 28	0.6006	89	54	0	0
供用開始年次	H 29	0.5775	0	0	3	2
1年目	H 30	0.5553	0	0	3	2
2年目	H 31	0.5339	0	0	3	2
3年目	H 32	0.5134	0	0	3	2
4年目	H 33	0.4936	0	0	3	2
5年目	H 34	0.4746	0	0	3	1
6年目	H 35	0.4564	0	0	3	1
7年目	H 36	0.4388	0	0	3	1
8年目	H 37	0.4220	0	0	3	1
9年目	H 38	0.4057	0	0	3	1
10年目	H 39	0.3901	0	0	3	1
11年目	H 40	0.3751	0	0	3	1
12年目	H 41	0.3607	0	0	3	1
13年目	H 42	0.3468	0	0	3	1
14年目	H 43	0.3335	0	0	3	1
15年目	H 44	0.3207	0	0	3	1
16年目	H 45	0.3083	0	0	3	1
17年目	H 46	0.2965	0	0	3	1
18年目	H 47	0.2851	0	0	3	1
19年目	H 48	0.2741	0	0	3	1
20年目	H 49	0.2636	0	0	3	1
21年目	H 50	0.2534	0	0	3	1
22年目	H 51	0.2437	0	0	3	1
23年目	H 52	0.2343	0	0	3	1
24年目	H 53	0.2253	0	0	3	1
25年目	H 54	0.2166	0	0	3	1
26年目	H 55	0.2083	0	0	3	1
27年目	H 56	0.2003	0	0	3	1
28年目	H 57	0.1926	0	0	3	1
29年目	H 58	0.1852	0	0	3	1
30年目	H 59	0.1780	0	0	3	1
31年目	H 60	0.1712	0	0	3	1
32年目	H 61	0.1646	0	0	3	1
33年目	H 62	0.1583	0	0	3	0
34年目	H 63	0.1522	0	0	3	0
35年目	H 64	0.1463	0	0	3	0
36年目	H 65	0.1407	0	0	3	0
37年目	H 66	0.1353	0	0	3	0
38年目	H 67	0.1301	0	0	3	0
39年目	H 68	0.1251	0	0	3	0
合計			1191	922	122	36
単純事業費計			1191		122	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道302号 名古屋環状2号線(事業全体)

年次	年度 (基準年) H15	総走行台数の年次別伸び率 (関東臨海7ロツク)			割引率 (A)	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	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	H 29	1.01099	0.99842	1.00736	0.5775	201	0	54	35	290	167	11	0	3	3	17	10	15	9	322	186
1年目	H 30	1.01087	0.99842	1.00731	0.5553	204	0	54	35	292	162	11	0	3	3	17	10	15	9	325	180
2年目	H 31	1.01075	0.99842	1.00726	0.5339	206	0	54	35	294	157	11	0	3	3	17	9	15	8	327	175
3年目	H 32	1.00000	1.00000	1.00000	0.5134	208	0	54	35	296	152	12	0	3	3	17	9	16	8	329	169
4年目	H 33	1.00000	1.00000	1.00000	0.4936	208	0	54	35	296	146	12	0	3	3	17	9	16	8	329	162
5年目	H 34	1.00000	1.00000	1.00000	0.4746	208	0	54	35	296	141	12	0	3	3	17	8	16	7	329	156
6年目	H 35	1.00000	1.00000	1.00000	0.4564	208	0	54	35	296	135	12	0	3	3	17	8	16	7	329	150
7年目	H 36	1.00000	1.00000	1.00000	0.4388	208	0	54	35	296	130	12	0	3	3	17	8	16	7	329	144
8年目	H 37	1.00000	1.00000	1.00000	0.4220	208	0	54	35	296	125	12	0	3	3	17	7	16	7	329	139
9年目	H 38	1.00000	1.00000	1.00000	0.4057	208	0	54	35	296	120	12	0	3	3	17	7	16	6	329	134
10年目	H 39	1.00000	1.00000	1.00000	0.3901	208	0	54	35	296	116	12	0	3	3	17	7	16	6	329	128
11年目	H 40	1.00000	1.00000	1.00000	0.3751	208	0	54	35	296	111	12	0	3	3	17	7	16	6	329	123
12年目	H 41	1.00000	1.00000	1.00000	0.3607	208	0	54	35	296	107	12	0	3	3	17	6	16	6	329	119
13年目	H 42	1.00000	1.00000	1.00000	0.3468	208	0	54	35	296	103	12	0	3	3	17	6	16	5	329	114
14年目	H 43	1.00000	1.00000	1.00000	0.3335	208	0	54	35	296	99	12	0	3	3	17	6	16	5	329	110
15年目	H 44	1.00000	1.00000	1.00000	0.3207	208	0	54	35	296	95	12	0	3	3	17	6	16	5	329	106
16年目	H 45	1.00000	1.00000	1.00000	0.3083	208	0	54	35	296	91	12	0	3	3	17	5	16	5	329	101
17年目	H 46	1.00000	1.00000	1.00000	0.2965	208	0	54	35	296	88	12	0	3	3	17	5	16	5	329	98
18年目	H 47	1.00000	1.00000	1.00000	0.2851	208	0	54	35	296	84	12	0	3	3	17	5	16	4	329	94
19年目	H 48	1.00000	1.00000	1.00000	0.2741	208	0	54	35	296	81	12	0	3	3	17	5	16	4	329	90
20年目	H 49	1.00000	1.00000	1.00000	0.2636	208	0	54	35	296	78	12	0	3	3	17	5	16	4	329	87
21年目	H 50	1.00000	1.00000	1.00000	0.2534	208	0	54	35	296	75	12	0	3	3	17	4	16	4	329	83
22年目	H 51	1.00000	1.00000	1.00000	0.2437	208	0	54	35	296	72	12	0	3	3	17	4	16	4	329	80
23年目	H 52	1.00000	1.00000	1.00000	0.2343	208	0	54	35	296	69	12	0	3	3	17	4	16	4	329	77
24年目	H 53	1.00000	1.00000	1.00000	0.2253	208	0	54	35	296	67	12	0	3	3	17	4	16	4	329	74
25年目	H 54	1.00000	1.00000	1.00000	0.2166	208	0	54	35	296	64	12	0	3	3	17	4	16	3	329	71
26年目	H 55	1.00000	1.00000	1.00000	0.2083	208	0	54	35	296	62	12	0	3	3	17	4	16	3	329	69
27年目	H 56	1.00000	1.00000	1.00000	0.2003	208	0	54	35	296	59	12	0	3	3	17	3	16	3	329	66
28年目	H 57	1.00000	1.00000	1.00000	0.1926	208	0	54	35	296	57	12	0	3	3	17	3	16	3	329	63
29年目	H 58	1.00000	1.00000	1.00000	0.1852	208	0	54	35	296	55	12	0	3	3	17	3	16	3	329	61
30年目	H 59	1.00000	1.00000	1.00000	0.1780	208	0	54	35	296	53	12	0	3	3	17	3	16	3	329	59
31年目	H 60	1.00000	1.00000	1.00000	0.1712	208	0	54	35	296	51	12	0	3	3	17	3	16	3	329	56
32年目	H 61	1.00000	1.00000	1.00000	0.1646	208	0	54	35	296	49	12	0	3	3	17	3	16	3	329	54
33年目	H 62	1.00000	1.00000	1.00000	0.1583	208	0	54	35	296	47	12	0	3	3	17	3	16	2	329	52
34年目	H 63	1.00000	1.00000	1.00000	0.1522	208	0	54	35	296	45	12	0	3	3	17	3	16	2	329	50
35年目	H 64	1.00000	1.00000	1.00000	0.1463	208	0	54	35	296	43	12	0	3	3	17	3	16	2	329	48
36年目	H 65	1.00000	1.00000	1.00000	0.1407	208	0	54	35	296	42	12	0	3	3	17	2	16	2	329	46
37年目	H 66	1.00000	1.00000	1.00000	0.1353	208	0	54	35	296	40	12	0	3	3	17	2	16	2	329	45
38年目	H 67	1.00000	1.00000	1.00000	0.1301	208	0	54	35	296	39	12	0	3	3	17	2	16	2	329	43
39年目	H 68	1.00000	1.00000	1.00000	0.1251	208	0	54	35	296	37	12	0	3	3	17	2	16	2	329	41
合計						8,309	0	2,144	1,382	11,835	3,514	461	0	122	112	695	206	623	185	13,153	3,905

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道302号 名古屋環状2号線(残事業)

年次	年度 (基準年) H15	総走行台数の年次別伸び率 (関東臨海7ロツク)			割引率 (A)	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	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	H 29	1.01099	0.99842	1.00736	0.5775	201	0	54	35	290	167	11	0	3	3	17	10	15	9	322	186
1年目	H 30	1.01087	0.99842	1.00731	0.5553	204	0	54	35	292	162	11	0	3	3	17	10	15	9	325	180
2年目	H 31	1.01075	0.99842	1.00726	0.5339	206	0	54	35	294	157	11	0	3	3	17	9	15	8	327	175
3年目	H 32	1.00000	1.00000	1.00000	0.5134	208	0	54	35	296	152	12	0	3	3	17	9	16	8	329	169
4年目	H 33	1.00000	1.00000	1.00000	0.4936	208	0	54	35	296	146	12	0	3	3	17	9	16	8	329	162
5年目	H 34	1.00000	1.00000	1.00000	0.4746	208	0	54	35	296	141	12	0	3	3	17	8	16	7	329	156
6年目	H 35	1.00000	1.00000	1.00000	0.4564	208	0	54	35	296	135	12	0	3	3	17	8	16	7	329	150
7年目	H 36	1.00000	1.00000	1.00000	0.4388	208	0	54	35	296	130	12	0	3	3	17	8	16	7	329	144
8年目	H 37	1.00000	1.00000	1.00000	0.4220	208	0	54	35	296	125	12	0	3	3	17	7	16	7	329	139
9年目	H 38	1.00000	1.00000	1.00000	0.4057	208	0	54	35	296	120	12	0	3	3	17	7	16	6	329	134
10年目	H 39	1.00000	1.00000	1.00000	0.3901	208	0	54	35	296	116	12	0	3	3	17	7	16	6	329	128
11年目	H 40	1.00000	1.00000	1.00000	0.3751	208	0	54	35	296	111	12	0	3	3	17	7	16	6	329	123
12年目	H 41	1.00000	1.00000	1.00000	0.3607	208	0	54	35	296	107	12	0	3	3	17	6	16	6	329	119
13年目	H 42	1.00000	1.00000	1.00000	0.3468	208	0	54	35	296	103	12	0	3	3	17	6	16	5	329	114
14年目	H 43	1.00000	1.00000	1.00000	0.3335	208	0	54	35	296	99	12	0	3	3	17	6	16	5	329	110
15年目	H 44	1.00000	1.00000	1.00000	0.3207	208	0	54	35	296	95	12	0	3	3	17	6	16	5	329	106
16年目	H 45	1.00000	1.00000	1.00000	0.3083	208	0	54	35	296	91	12	0	3	3	17	5	16	5	329	101
17年目	H 46	1.00000	1.00000	1.00000	0.2965	208	0	54	35	296	88	12	0	3	3	17	5	16	5	329	98
18年目	H 47	1.00000	1.00000	1.00000	0.2851	208	0	54	35	296	84	12	0	3	3	17	5	16	4	329	94
19年目	H 48	1.00000	1.00000	1.00000	0.2741	208	0	54	35	296	81	12	0	3	3	17	5	16	4	329	90
20年目	H 49	1.00000	1.00000	1.00000	0.2636	208	0	54	35	296	78	12	0	3	3	17	5	16	4	329	87
21年目	H 50	1.00000	1.00000	1.00000	0.2534	208	0	54	35	296	75	12	0	3	3	17	4	16	4	329	83
22年目	H 51	1.00000	1.00000	1.00000	0.2437	208	0	54	35	296	72	12	0	3	3	17	4	16	4	329	80
23年目	H 52	1.00000	1.00000	1.00000	0.2343	208	0	54	35	296	69	12	0	3	3	17	4	16	4	329	77
24年目	H 53	1.00000	1.00000	1.00000	0.2253	208	0	54	35	296	67	12	0	3	3	17	4	16	4	329	74
25年目	H 54	1.00000	1.00000	1.00000	0.2166	208	0	54	35	296	64	12	0	3	3	17	4	16	3	329	71
26年目	H 55	1.00000	1.00000	1.00000	0.2083	208	0	54	35	296	62	12	0	3	3	17	4	16	3	329	69
27年目	H 56	1.00000	1.00000	1.00000	0.2003	208	0	54	35	296	59	12	0	3	3	17	3	16	3	329	66
28年目	H 57	1.00000	1.00000	1.00000	0.1926	208	0	54	35	296	57	12	0	3	3	17	3	16	3	329	63
29年目	H 58	1.00000	1.00000	1.00000	0.1852	208	0	54	35	296	55	12	0	3	3	17	3	16	3	329	61
30年目	H 59	1.00000	1.00000	1.00000	0.1780	208	0	54	35	296	53	12	0	3	3	17	3	16	3	329	59
31年目	H 60	1.00000	1.00000	1.00000	0.1712	208	0	54	35	296	51	12	0	3	3	17	3	16	3	329	56
32年目	H 61	1.00000	1.00000	1.00000	0.1646	208	0	54	35	296	49	12	0	3	3	17	3	16	3	329	54
33年目	H 62	1.00000	1.00000	1.00000	0.1583	208	0	54	35	296	47	12	0	3	3	17	3	16	2	329	52
34年目	H 63	1.00000	1.00000	1.00000	0.1522	208	0	54	35	296	45	12	0	3	3	17	3	16	2	329	50
35年目	H 64	1.00000	1.00000	1.00000	0.1463	208	0	54	35	296	43	12	0	3	3	17	3	16	2	329	48
36年目	H 65	1.00000	1.00000	1.00000	0.1407	208	0	54	35	296	42	12	0	3	3	17	2	16	2	329	46
37年目	H 66	1.00000	1.00000	1.00000	0.1353	208	0	54	35	296	40	12	0	3	3	17	2	16	2	329	45
38年目	H 67	1.00000	1.00000	1.00000	0.1301	208	0	54	35	296	39	12	0	3	3	17	2	16	2	329	43
39年目	H 68	1.00000	1.00000	1.00000	0.1251	208	0	54	35	296	37	12	0	3	3	17	2	16	2	329	41
合計						8,309	0	2,144	1,382	11,835	3,514	461	0	122	112	695	206	623	185	13,153	3,905