

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	東京外かく環状道路（関越～東名）
事業主体	国土交通省関東地方整備局 東日本高速道路株式会社 中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) = 1.01 (経済的純現在価値 (B-C) = 149億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.0%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 9,183億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.4%)

●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□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	■ 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	東京都内の渋滞損失時間の改善 【渋滞損失時間】 区間b（当該区間/並行区間）について：（環状8号線） 並行区間等（当該区間）の損失時間：52万人時間/年km（世田谷区瀬田～練馬区南田中） 並行区間等（当該区間）の損失時間削減率：約2割
		■ 並行区間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：東京都 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 基本区間番号 (13403110140～13403110190、13403110200～13403110230、13403110250、13403110270～13403110330、 13400070440、13400140310)
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	環状7号線、環状8号線のバス路線の利便性向上が期待。
		□ 新幹線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：羽田空港 対象地域：関越自動車道（大泉JCT）以北地域 改善見込み（羽田空港～関越自動車道（大泉JCT）：88分⇒72分）
	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	3環状の背後圏から横浜港へのアクセス性が向上。
		■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	東京中央卸売市場と郊外間の流通の利便性が向上 東京中央卸売市場～農林水産業を主体とする郊外へのアクセス道路である関越（大泉JCT）：82分⇒68分
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）。
		■ 三大都市圏の環状道路を形成する	首都圏三環状道路を構成する首都圏中央連絡自動車道の一部として位置づけ。
		□ 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	
国土・地域ネットワークの構築		■ 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	対象となる拠点都市間 横浜市～さいたま市 改善見込み（126分⇒90分）
		■ 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 谷原～瀬田 改善見込み（57分⇒24分）

		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	対象自治体名：川崎市 日常活動圏中心都市：さいたま市 改善見込み（118分⇒96分）
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li>■ 1C等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する</li> <li><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である</li> </ul>	東名方面から関越、中央道の観光地へのアクセス性が向上。
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	杏林大学医学部付属病院へのアクセスが本事業により整備される東八道路10を経由して広範囲からのアクセスが可能。
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li><input 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</li> <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> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する</li> </ul>	首都圏3環状道路の一部。
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：約17万t/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 並行区間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・PM法対策地域に指定されている。 （推計結果） 評価対象区間：（B/C算出エリア） 排出削減量：274t/年、排出削減率：0.5%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 並行区間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・PM法対策地域に指定されている。 （推計結果） 評価対象区間：（B/C算出エリア） 排出削減量：14t/年、排出削減率：0.5%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 並行区間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> <li><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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>	『「2020年の東京」へのアクションプログラム2013』（平成25年1月）に「都心への流入交通を迂回させることで交通事情を大きく改善するとともに、日本の東西交通のバイパス機能が強化されるなど、災害時の物流・交通を確保する三環状道路の整備促進」として位置づけ。
	その他	<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期待される</li> </ul>	本事業の整備により、環状8号線の交通量が減少し、渋滞が緩和されることで混雑を避けて生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになり、その結果、生活道路の安全性向上が期待。

## 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 他の別
関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線	東京外かく環状道路 (関越～東名)	L = 16.2 km	高規格 A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
72,600～92,200	6	関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	21,686億円	2,751億円	24,436億円
うち残事業分	13,664億円	2,751億円	16,414億円
基準年における 現在価値 (C)	19,862億円	798億円	20,661億円
うち残事業分	10,828億円	798億円	11,626億円

## 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2年度			
供用年	令和13年度			
単年便益 (初年便益)	1,451億円	107億円	27億円	1,585億円
基準年における 現在価値 (B)	19,049億円	1,419億円	341億円	20,810億円
うち残事業分	19,049億円	1,419億円	341億円	20,810億円

## ③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.01
経済的純現在価値（事業全体）	149億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.0%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	9,183億円
経済的内部収益率（残事業）	7.4%

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	72,600～92,200	±10%	0.9～1.1
事業費	21,686億円	±10%	0.96～1.1
事業期間	22年	±20%	0.9～1.1

## 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	72,600～92,200	±10%	1.6～2.0
事業費	13,664億円	±10%	1.6～2.0
事業期間	10年	±20%	1.6～1.8

## 交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（関越～東名）（事業全体・残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 16.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	81,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	12	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0	185.22	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	圏央道 97.5km ②-1	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	46,200	39,900
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	92	89
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	914.22	791.03
	首都高速 (中央環状線) 25.6km ②-2	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	85,500	67,500
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	30	28
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	416.11	337.84
	国道20号 (甲州街道) 45.1km ②-3	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	46,500	46,000
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	132	118
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	1,181.00	1,041.86
	国道246号 (玉川通り・厚木街道・ 大和厚木バイパス) 40.6km ②-4	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	57,100	54,900
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	137	137
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	1,343.61	1,334.37
	都道3号 (世田谷通り) 9.9km ②-5	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	15,100	14,000
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	47	45
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	195.63	183.18
	都道4号 (青梅街道) 13.5km ②-6	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	42,500	44,500
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	35	35
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	251.22	246.29
	都道5号 (青梅街道) 24.7km ②-7	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	10,400	10,800
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	84	81
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	343.57	325.45
	都道7号線 (五田市街道) 29.4km ②-8	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	15,700	14,500
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	86	85
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	295.22	293.34
	都道7号線 (井の頭通り) 7.2km ②-9	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	18,800	18,700
		走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	19	18
		走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	104.77	96.36
都道8号 (目白通り) 7.6km ②-10	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	39,900	39,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	31	28	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	253.28	213.98	
都道12号 (武蔵境通り) 9.0km ②-11	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	11,800	10,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	27	26	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	68.58	68.32	
都道14号 (東八道路) 15.2km ②-12	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	29,700	40,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	38	39	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	193.68	198.70	
都道24号 (目白通り) 3.2km ②-13	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	59,900	49,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	13	12	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	122.51	102.20	

## 交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（関越～東名）（事業全体・残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
②主な周 辺道路※4	都道113号 (女子大通り) 2.1km ②-14	交通量※1	[台/日]	12,100	12,300
		走行時間※2	[分]	6	6
		走行時間費用※3	[億円/年]	12.58	12.54
	都道114号 (吉祥寺通り) 9.7km ②-15	交通量※1	[台/日]	13,000	14,900
		走行時間※2	[分]	28	29
		走行時間費用※3	[億円/年]	97.44	107.52
	都道116号 (吉祥寺通り) 2.1km ②-16	交通量※1	[台/日]	20,300	18,600
		走行時間※2	[分]	8	8
		走行時間費用※3	[億円/年]	25.90	24.12
	都道311号 (環状8号線) 24.4km ②-17	交通量※1	[台/日]	50,200	43,800
		走行時間※2	[分]	66	64
		走行時間費用※3	[億円/年]	559.14	511.63
	都道318号 (環状7号線) 20.8km ②-18	交通量※1	[台/日]	41,800	40,700
		走行時間※2	[分]	63	62
走行時間費用※3		[億円/年]	539.45	510.48	
都道443号 (笹目通り) 4.3km ②-19	交通量※1	[台/日]	36,800	34,400	
	走行時間※2	[分]	14	13	
	走行時間費用※3	[億円/年]	105.72	99.42	
埼玉県道68号 (笹目通り) 3.9km ②-20	交通量※1	[台/日]	40,400	39,800	
	走行時間※2	[分]	10	10	
	走行時間費用※3	[億円/年]	76.66	71.81	
杉並区道2132号 (神明通り) 6.2km ②-21	交通量※1	[台/日]	2,800	1,200	
	走行時間※2	[分]	22	19	
	走行時間費用※3	[億円/年]	16.39	12.33	
武蔵野市道17号 (中央通り) 1.2km ②-22	交通量※1	[台/日]	17,000	11,900	
	走行時間※2	[分]	5	4	
	走行時間費用※3	[億円/年]	17.58	9.41	
主な周辺道路 計 403.2km		走行時間費用※3	[億円/年]	7,134.25	6,592.18
③その他道路 合計 17,978km		走行時間費用※3	[億円/年]	150,499.96	149,397.22

		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：18,397km	走行時間短縮便益	[億円/年]	157,634.22	156,174.61	1,459.60

※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記載する。

この頁は、平成21年度新規採択時評価結果について、再計算したものである。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

外環(関越～東名)交通量推計値 位置図(広域図)



外環(関越～東名)交通量推計値 位置図【外環内側拡大図】



外環(関越～東名)交通量推計値 位置図【沿線7区市拡大図】





# 費用便益分析の条件

様式-3②

事業名:東京外かく環状道路(関越~東名)

(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30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2年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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"/> (H22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 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	<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 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 (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(関越～東名)(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
3.74	16.2	60.51

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-22年目	H 21	1.5395	103.0	11.19	17.19		
-21年目	H 22	1.4802	101.3	86.12	129.37		
-20年目	H 23	1.4233	99.8	123.11	180.49		
-19年目	H 24	1.3686	99.0	268.21	381.17		
-18年目	H 25	1.3159	99.0	392.52	536.34		
-17年目	H 26	1.2653	101.5	429.77	550.75		
-16年目	H 27	1.2167	103.0	708.38	860.21		
-15年目	H 28	1.1699	102.8	1,185.83	1,387.30		
-14年目	H 29	1.1249	102.9	1,152.57	1,295.27		
-13年目	H 30	1.0816	102.8	1,259.67	1,362.46		
-12年目	R 1	1.0400	102.8	1,379.40	1,434.57		
-11年目	R 2	1.0000	102.8	1,025.14	1,025.14		
-10年目	R 3	0.9615	102.8	1,111.53	1,068.74		
-9年目	R 4	0.9246	102.8	1,046.94	968.00		
-8年目	R 5	0.8890	102.8	1,032.30	917.71		
-7年目	R 6	0.8548	102.8	1,371.26	1,172.16		
-6年目	R 7	0.8219	102.8	1,359.23	1,117.16		
-5年目	R 8	0.7903	102.8	1,347.21	1,064.70		
-4年目	R 9	0.7599	102.8	1,401.96	1,065.35		
-3年目	R 10	0.7307	102.8	1,431.56	1,046.04		
-2年目	R 11	0.7026	102.8	1,843.28	1,295.09		
-1年目	R 12	0.6756	102.8	1,718.38	1,160.94		
供用開始年度	R 13	0.6496	102.8			55.01	35.73
1年目	R 14	0.6246	102.8			55.01	34.36
2年目	R 15	0.6006	102.8			55.01	33.04
3年目	R 16	0.5775	102.8			55.01	31.77
4年目	R 17	0.5553	102.8			55.01	30.55
5年目	R 18	0.5339	102.8			55.01	29.37
6年目	R 19	0.5134	102.8			55.01	28.24
7年目	R 20	0.4936	102.8			55.01	27.15
8年目	R 21	0.4746	102.8			55.01	26.11
9年目	R 22	0.4564	102.8			55.01	25.11
10年目	R 23	0.4388	102.8			55.01	24.14
11年目	R 24	0.4220	102.8			55.01	23.21
12年目	R 25	0.4057	102.8			55.01	22.32
13年目	R 26	0.3901	102.8			55.01	21.46
14年目	R 27	0.3751	102.8			55.01	20.63
15年目	R 28	0.3607	102.8			55.01	19.84
16年目	R 29	0.3468	102.8			55.01	19.08
17年目	R 30	0.3335	102.8			55.01	18.35
18年目	R 31	0.3207	102.8			55.01	17.64
19年目	R 32	0.3083	102.8			55.01	16.96
20年目	R 33	0.2965	102.8			55.01	16.31
21年目	R 34	0.2851	102.8			55.01	15.68
22年目	R 35	0.2741	102.8			55.01	15.08
23年目	R 36	0.2636	102.8			55.01	14.50
24年目	R 37	0.2534	102.8			55.01	13.94
25年目	R 38	0.2437	102.8			55.01	13.41
26年目	R 39	0.2343	102.8			55.01	12.89
27年目	R 40	0.2253	102.8			55.01	12.39
28年目	R 41	0.2166	102.8			55.01	11.92
29年目	R 42	0.2083	102.8			55.01	11.46
30年目	R 43	0.2003	102.8			55.01	11.02
31年目	R 44	0.1926	102.8			55.01	10.59
32年目	R 45	0.1852	102.8			55.01	10.19
33年目	R 46	0.1780	102.8			55.01	9.79
34年目	R 47	0.1712	102.8			55.01	9.42
35年目	R 48	0.1646	102.8			55.01	9.05
36年目	R 49	0.1583	102.8			55.01	8.71
37年目	R 50	0.1522	102.8			55.01	8.37
38年目	R 51	0.1463	102.8			55.01	8.05
39年目	R 52	0.1407	102.8			55.01	7.74
40年目	R 53	0.1353	102.8			55.01	7.44
41年目	R 54	0.1301	102.8			55.01	7.16
42年目	R 55	0.1251	102.8			55.01	6.88
43年目	R 56	0.1203	102.8			55.01	6.62
44年目	R 57	0.1157	102.8			55.01	6.36
45年目	R 58	0.1112	102.8			55.01	6.12
46年目	R 59	0.1069	102.8			55.01	5.88
47年目	R 60	0.1028	102.8			55.01	5.66
48年目	R 61	0.0989	102.8			55.01	5.44
49年目	R 62	0.0951	102.8	-1,826.08	-173.66	55.01	5.23
合計				19,859.48	19,862.49	2,750.50	798.36
単純事業費計				21,685.56		2,750.50	

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(関越～東名)(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				3.74	16.2	60.51	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-10年目	R 3	0.9615	102.8	1,111.53	1,068.74		
-9年目	R 4	0.9246	102.8	1,046.94	968.00		
-8年目	R 5	0.8890	102.8	1,032.30	917.71		
-7年目	R 6	0.8548	102.8	1,371.26	1,172.16		
-6年目	R 7	0.8219	102.8	1,359.23	1,117.16		
-5年目	R 8	0.7903	102.8	1,347.21	1,064.70		
-4年目	R 9	0.7599	102.8	1,401.96	1,065.35		
-3年目	R 10	0.7307	102.8	1,431.56	1,046.04		
-2年目	R 11	0.7026	102.8	1,843.28	1,295.09		
-1年目	R 12	0.6756	102.8	1,718.38	1,160.94		
供用開始年度	R 13	0.6496	102.8			55.01	35.73
1年目	R 14	0.6246	102.8			55.01	34.36
2年目	R 15	0.6006	102.8			55.01	33.04
3年目	R 16	0.5775	102.8			55.01	31.77
4年目	R 17	0.5553	102.8			55.01	30.55
5年目	R 18	0.5339	102.8			55.01	29.37
6年目	R 19	0.5134	102.8			55.01	28.24
7年目	R 20	0.4936	102.8			55.01	27.15
8年目	R 21	0.4746	102.8			55.01	26.11
9年目	R 22	0.4564	102.8			55.01	25.11
10年目	R 23	0.4388	102.8			55.01	24.14
11年目	R 24	0.4220	102.8			55.01	23.21
12年目	R 25	0.4057	102.8			55.01	22.32
13年目	R 26	0.3901	102.8			55.01	21.46
14年目	R 27	0.3751	102.8			55.01	20.63
15年目	R 28	0.3607	102.8			55.01	19.84
16年目	R 29	0.3468	102.8			55.01	19.08
17年目	R 30	0.3335	102.8			55.01	18.35
18年目	R 31	0.3207	102.8			55.01	17.64
19年目	R 32	0.3083	102.8			55.01	16.96
20年目	R 33	0.2965	102.8			55.01	16.31
21年目	R 34	0.2851	102.8			55.01	15.68
22年目	R 35	0.2741	102.8			55.01	15.08
23年目	R 36	0.2636	102.8			55.01	14.50
24年目	R 37	0.2534	102.8			55.01	13.94
25年目	R 38	0.2437	102.8			55.01	13.41
26年目	R 39	0.2343	102.8			55.01	12.89
27年目	R 40	0.2253	102.8			55.01	12.39
28年目	R 41	0.2166	102.8			55.01	11.92
29年目	R 42	0.2083	102.8			55.01	11.46
30年目	R 43	0.2003	102.8			55.01	11.02
31年目	R 44	0.1926	102.8			55.01	10.59
32年目	R 45	0.1852	102.8			55.01	10.19
33年目	R 46	0.1780	102.8			55.01	9.79
34年目	R 47	0.1712	102.8			55.01	9.42
35年目	R 48	0.1646	102.8			55.01	9.05
36年目	R 49	0.1583	102.8			55.01	8.71
37年目	R 50	0.1522	102.8			55.01	8.37
38年目	R 51	0.1463	102.8			55.01	8.05
39年目	R 52	0.1407	102.8			55.01	7.74
40年目	R 53	0.1353	102.8			55.01	7.44
41年目	R 54	0.1301	102.8			55.01	7.16
42年目	R 55	0.1251	102.8			55.01	6.88
43年目	R 56	0.1203	102.8			55.01	6.62
44年目	R 57	0.1157	102.8			55.01	6.36
45年目	R 58	0.1112	102.8			55.01	6.12
46年目	R 59	0.1069	102.8			55.01	5.88
47年目	R 60	0.1028	102.8			55.01	5.66
48年目	R 61	0.0989	102.8			55.01	5.44
49年目	R 62	0.0951	102.8	-502.83	-47.82	55.01	5.23
合計				13,160.83	10,828.07	2,750.50	798.36
単純事業費計				13,663.66		2,750.50	

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。

