

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468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)
事業主体	関東地方整備局 東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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) = 1,138億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 4,065億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.1%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失削減時間 13,656千人・時間/年(926,400千人・時間/年→912,743千人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について(原宿六浦線) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間 : 896千人・時間/年(整備なし) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間削減率: 約33%削減
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	並行区間である環状4号に11箇所存在しており、当該事業の整備によって、改善が見込まれる。
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	利便性向上が見込まれるバス路線：神奈川中央交通
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	<input checked="" 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	対象空港：羽田空港 対象自治体：平塚市 改善見込み(平塚駅～羽田空港、現況：86分⇒整備後：54分)
	<input checked="" type="checkbox"/> 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：横浜港 改善見込み(海老名JCT～横浜港、現況：46分⇒整備後：37分) (八王子JCT～横浜港、現況：69分⇒整備後：57分)
都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 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	
	<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)
	<input checked="" type="checkbox"/> 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
国土・地域ネットワークの構築	<input 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	
	<input checked="" 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	業務核都市である横浜市と厚木市を連絡する。
	<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間：横浜市～小田原市 改善見込み(現況：91分⇒整備後：67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>	対象となる日常活動圏中心都市：横浜市 改善見込み（平塚市～横浜市、現況：65分⇒整備後：45分）
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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> </ul>	首都圏中央連絡自動車道、インベスト神奈川、インベスト神奈川2ndステップ、セレクト神奈川100を支援する。
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ I C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> </ul>	対象観光地：箱根町 改善見込み（羽田空港～箱根町、現況：112分⇒整備後：77分）
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> </ul>	
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>	対象三次医療施設：横浜医療センター、藤沢市民病院 改善見込み（金沢区役所～横浜医療センター、現況：45分⇒整備後：19分） （金沢区役所～藤沢市民病院、現況：53分⇒整備後：26分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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在する場合において、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>	死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間が環状4号に3箇所あり、交通量の減少により安全性の向上が期待できる。
	災害への備え	<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>	当該区間は、緊急輸送道路に位置づけられている。
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 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>	
		<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <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>	
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：33,401t-CO2/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・SPM法対策地域指定の別・・・指定有り (推計結果) 評価対象区間（現道/並行区間等）：原宿六浦線 排出削減量：9.97t/年、排出削減率：約18%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・SPM法対策地域指定・・・指定あり (推計結果) 評価対象区間（現道/並行区間等）：原宿六浦線 排出削減量：0.69t/年、排出削減率：約21%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> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <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>	・「かながわのみちづくり計画」H28.3改定（神奈川県）：広域道路網の形成 ・「横浜都市交通計画」H30.5（横浜市）：広域ネットワークの形成
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li><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期待される</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468号	首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚)	L = 8.9 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,500～57,900	6	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	5,379億円	298億円	5,678億円
うち残事業分	3,219億円	298億円	3,518億円
基準年における 現在価値 (C)	5,740億円	101億円	5,841億円
うち残事業分	2,813億円	101億円	2,913億円

### 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	令和元年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	405億円	29億円	8.3億円	443億円
基準年における 現在価値 (B)	6,391億円	459億円	129億円	6,979億円
うち残事業分	6,391億円	459億円	129億円	6,979億円

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）	1,138億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.7%
費用便益比（残事業）	2.4
経済的純現在価値（残事業）	4,065億円
経済的内部収益率（残事業）	10.1%

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。

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	12,500~57,900	±10%	1.0~1.3
事業費	5,379億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	38年	±20%	1.1~1.3

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	12,500~57,900	±10%	2.0~2.6
事業費	3,219億円	±10%	2.2~2.7
事業期間	6年	±20%	2.2~2.5

## 交通状況の変化

事業名：首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)(事業全体・残事業)

(推計時点 R12年)

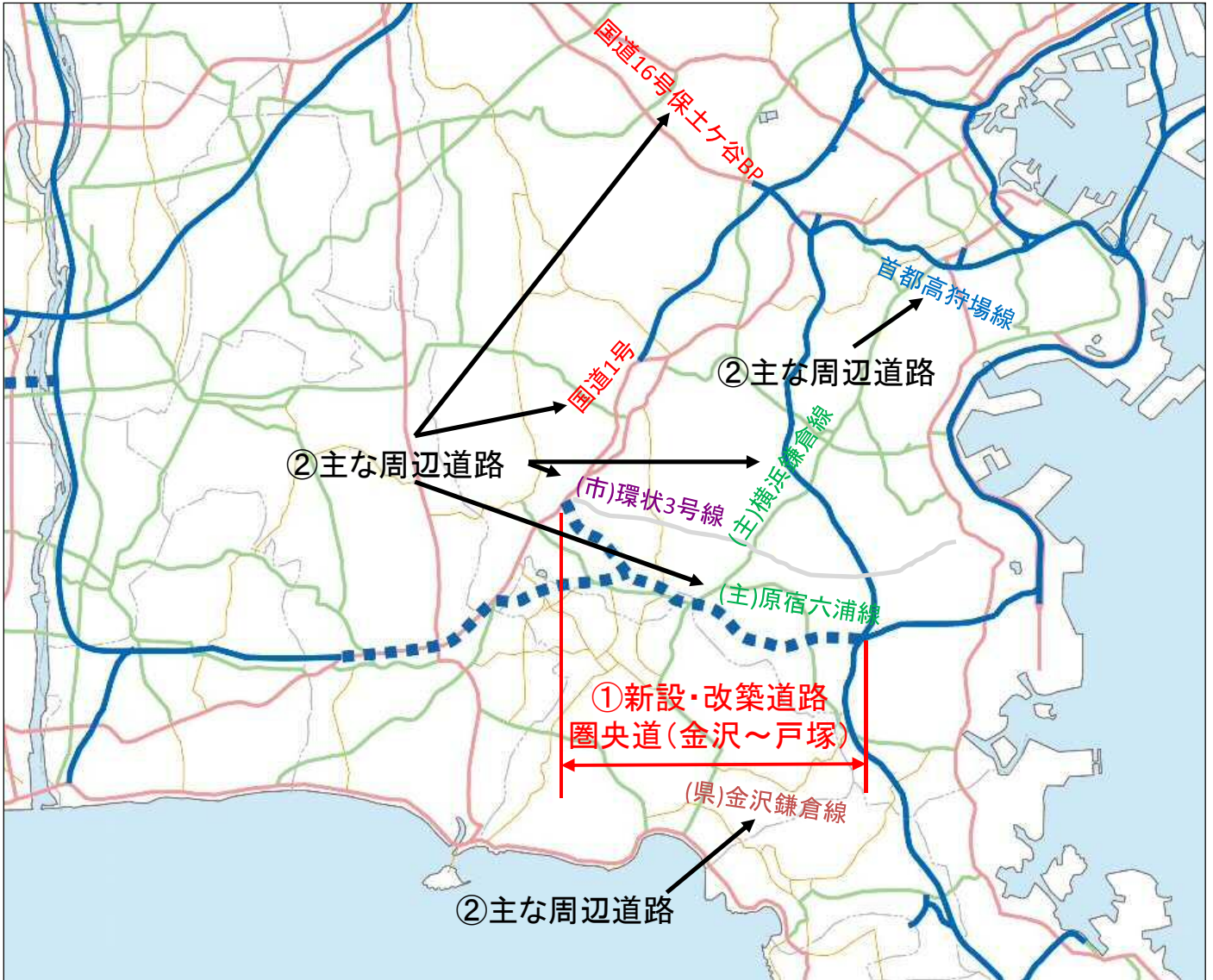
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 横浜環状南線： 8.9km	交通量	[台/日]	—	45,300	
	走行時間	[分]	—	8	
	走行時間費用	[億円/年]	—	75.40	
②主な周辺道路	現道(国道1号)： 17.6km	交通量	[台/日]	56,900	49,900
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	316.90	256.13
	(主)原宿六浦線： 10.6km	交通量	[台/日]	18,300	16,500
		走行時間	[分]	34	31
		走行時間費用	[億円/年]	114.64	89.75
	首都高狩場線： 9.6km	交通量	[台/日]	41,500	35,800
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	85.56	70.32
	国道16号保土ヶ谷BP： 11.2km	交通量	[台/日]	95,800	89,800
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	283.60	254.03
	(主)横浜鎌倉線： 12.8km	交通量	[台/日]	27,500	26,200
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	215.85	206.67
	(県)金沢鎌倉線： 4.9km	交通量	[台/日]	12,900	10,800
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	26.44	20.65
	(市)環状3号線： 10.2km	交通量	[台/日]	34,100	27,600
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	126.32	100.72
	③その他道路合計： 7810.0km	走行時間費用	[億円/年]	57,862.82	57,551.18

			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
合計：7895.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	59,032.13	58,624.85	407.28

※ 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。
- ※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:首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)

(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	令和元年	
交通流推計	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 <input type="checkbox"/> 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)		
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"/>	



(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				

事業名:首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 東日本高速道路(株)の維持管理計画に基づいて設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. 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（消費税相当額を含む）					
箇所名：首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）（事業全体）				単価（億円）		延長（km）		単純単価（億円）	
				-		8.9		-	
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		
-38年目	S 63	3.3731	107.9	1.04				3.35	
-37年目	H 1	3.2434	110.8	2.65				7.99	
-36年目	H 2	3.1187	113.3	4.33				12.28	
-35年目	H 3	2.9987	116.0	5.02				13.37	
-34年目	H 4	2.8834	117.6	5.46				13.78	
-33年目	H 5	2.7725	117.9	4.81				11.64	
-32年目	H 6	2.6658	117.8	4.45				10.36	
-31年目	H 7	2.5633	117.1	5.31				11.97	
-30年目	H 8	2.4647	116.6	5.70				12.40	
-29年目	H 9	2.3699	117.5	40.56				84.27	
-28年目	H 10	2.2788	116.9	57.57				115.58	
-27年目	H 11	2.1911	115.2	48.67				95.35	
-26年目	H 12	2.1068	113.8	34.99				66.72	
-25年目	H 13	2.0258	112.4	117.57				218.25	
-24年目	H 14	1.9479	110.5	75.21				136.56	
-23年目	H 15	1.8730	109.0	88.35				156.36	
-22年目	H 16	1.8009	107.9	56.91				97.84	
-21年目	H 17	1.7317	106.7	61.86				103.41	
-20年目	H 18	1.6651	105.9	89.76				145.37	
-19年目	H 19	1.6010	105.0	39.87				62.62	
-18年目	H 20	1.5395	104.4	48.59				73.79	
-17年目	H 21	1.4802	103.0	60.78				89.97	
-16年目	H 22	1.4233	101.3	53.50				77.42	
-15年目	H 23	1.3686	99.8	48.28				68.19	
-14年目	H 24	1.3159	99.0	49.71				68.05	
-13年目	H 25	1.2653	99.0	38.69				50.94	
-12年目	H 26	1.2167	101.5	58.98				72.82	
-11年目	H 27	1.1699	103.0	99.35				116.22	
-10年目	H 28	1.1249	102.8	126.20				142.23	
-9年目	H 29	1.0816	103.0	173.53				187.69	
-8年目	H 30	1.0400	103.0	250.06				260.07	
-7年目	R 1	1.0000	103.0	401.97				401.97	
-6年目	R 2	0.9615	103.0	536.50				515.86	
-5年目	R 3	0.9246	103.0	536.50				496.02	
-4年目	R 4	0.8890	103.0	536.50				476.94	
-3年目	R 5	0.8548	103.0	536.50				458.60	
-2年目	R 6	0.8219	103.0	536.50				440.96	
-1年目	R 7	0.7903	103.0	536.96				424.36	
供用開始年度	R 8	0.7599	103.0					5.64	4.29
1年目	R 9	0.7307	103.0					5.68	4.15
2年目	R 10	0.7026	103.0					5.72	4.02
3年目	R 11	0.6756	103.0					5.76	3.89
4年目	R 12	0.6496	103.0					5.79	3.76
5年目	R 13	0.6246	103.0					5.81	3.63
6年目	R 14	0.6006	103.0					5.83	3.50
7年目	R 15	0.5775	103.0					5.85	3.38
8年目	R 16	0.5553	103.0					5.87	3.26
9年目	R 17	0.5339	103.0					5.89	3.15
10年目	R 18	0.5134	103.0					5.91	3.04
11年目	R 19	0.4936	103.0					5.93	2.93
12年目	R 20	0.4746	103.0					5.95	2.83
13年目	R 21	0.4564	103.0					5.97	2.73
14年目	R 22	0.4388	103.0					5.99	2.63
15年目	R 23	0.4220	103.0					6.01	2.54
16年目	R 24	0.4057	103.0					6.03	2.45
17年目	R 25	0.3901	103.0					6.05	2.36
18年目	R 26	0.3751	103.0					6.07	2.28
19年目	R 27	0.3607	103.0					6.09	2.20
20年目	R 28	0.3468	103.0					6.11	2.12
21年目	R 29	0.3335	103.0					6.13	2.05
22年目	R 30	0.3207	103.0					6.15	1.97
23年目	R 31	0.3083	103.0					6.17	1.90
24年目	R 32	0.2965	103.0					6.19	1.84
25年目	R 33	0.2851	103.0					6.21	1.77
26年目	R 34	0.2741	103.0					6.20	1.70
27年目	R 35	0.2636	103.0					6.18	1.63
28年目	R 36	0.2534	103.0					6.16	1.56
29年目	R 37	0.2437	103.0					6.14	1.50
30年目	R 38	0.2343	103.0					6.12	1.43
31年目	R 39	0.2253	103.0					6.10	1.37
32年目	R 40	0.2166	103.0					6.08	1.32
33年目	R 41	0.2083	103.0					6.07	1.26
34年目	R 42	0.2003	103.0					6.05	1.21
35年目	R 43	0.1926	103.0					6.03	1.16
36年目	R 44	0.1852	103.0					6.01	1.11
37年目	R 45	0.1780	103.0					5.99	1.07
38年目	R 46	0.1712	103.0					5.97	1.02
39年目	R 47	0.1646	103.0					5.95	0.98
40年目	R 48	0.1583	103.0					5.93	0.94
41年目	R 49	0.1522	103.0					5.92	0.90
42年目	R 50	0.1463	103.0					5.90	0.86
43年目	R 51	0.1407	103.0					5.88	0.83
44年目	R 52	0.1353	103.0					5.86	0.79
45年目	R 53	0.1301	103.0					5.84	0.76
46年目	R 54	0.1251	103.0					5.82	0.73
47年目	R 55	0.1203	103.0					5.80	0.70
48年目	R 56	0.1157	103.0					5.78	0.67
49年目	R 57	0.1112	103.0	-553.05	-61.50			5.77	0.64
合計				4826.10	5740.10			298.43	100.80
単純事業費計				5379.15				298.43	

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。  
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 (消費税相当額を含む)					
箇所名: 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚) (残事業)				単価 (億円)		延長 (km)		単純単価 (億円)	
				-		8.9		-	
年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費 (億円)		維持管理費 (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
-38年目	S 63	3.3731	107.9						
-37年目	H 1	3.2434	110.8						
-36年目	H 2	3.1187	113.3						
-35年目	H 3	2.9987	116.0						
-34年目	H 4	2.8834	117.6						
-33年目	H 5	2.7725	117.9						
-32年目	H 6	2.6658	117.8						
-31年目	H 7	2.5633	117.1						
-30年目	H 8	2.4647	116.6						
-29年目	H 9	2.3699	117.5						
-28年目	H 10	2.2788	116.9						
-27年目	H 11	2.1911	115.2						
-26年目	H 12	2.1068	113.8						
-25年目	H 13	2.0258	112.4						
-24年目	H 14	1.9479	110.5						
-23年目	H 15	1.8730	109.0						
-22年目	H 16	1.8009	107.9						
-21年目	H 17	1.7317	106.7						
-20年目	H 18	1.6651	105.9						
-19年目	H 19	1.6010	105.0						
-18年目	H 20	1.5395	104.4						
-17年目	H 21	1.4802	103.0						
-16年目	H 22	1.4233	101.3						
-15年目	H 23	1.3686	99.8						
-14年目	H 24	1.3159	99.0						
-13年目	H 25	1.2653	99.0						
-12年目	H 26	1.2167	101.5						
-11年目	H 27	1.1699	103.0						
-10年目	H 28	1.1249	102.8						
-9年目	H 29	1.0816	103.0						
-8年目	H 30	1.0400	103.0						
-7年目	R 1	1.0000	103.0						
-6年目	R 2	0.9615	103.0	536.50	515.86				
-5年目	R 3	0.9246	103.0	536.50	496.02				
-4年目	R 4	0.8890	103.0	536.50	476.94				
-3年目	R 5	0.8548	103.0	536.50	458.60				
-2年目	R 6	0.8219	103.0	536.50	440.96				
-1年目	R 7	0.7903	103.0	536.96	424.36				
供用開始年度	R 8	0.7599	103.0			5.64	4.29		
1年目	R 9	0.7307	103.0			5.68	4.15		
2年目	R 10	0.7026	103.0			5.72	4.02		
3年目	R 11	0.6756	103.0			5.76	3.89		
4年目	R 12	0.6496	103.0			5.79	3.76		
5年目	R 13	0.6246	103.0			5.81	3.63		
6年目	R 14	0.6006	103.0			5.83	3.50		
7年目	R 15	0.5775	103.0			5.85	3.38		
8年目	R 16	0.5553	103.0			5.87	3.26		
9年目	R 17	0.5339	103.0			5.89	3.15		
10年目	R 18	0.5134	103.0			5.91	3.04		
11年目	R 19	0.4936	103.0			5.93	2.93		
12年目	R 20	0.4746	103.0			5.95	2.83		
13年目	R 21	0.4564	103.0			5.97	2.73		
14年目	R 22	0.4388	103.0			5.99	2.63		
15年目	R 23	0.4220	103.0			6.01	2.54		
16年目	R 24	0.4057	103.0			6.03	2.45		
17年目	R 25	0.3901	103.0			6.05	2.36		
18年目	R 26	0.3751	103.0			6.07	2.28		
19年目	R 27	0.3607	103.0			6.09	2.20		
20年目	R 28	0.3468	103.0			6.11	2.12		
21年目	R 29	0.3335	103.0			6.13	2.05		
22年目	R 30	0.3207	103.0			6.15	1.97		
23年目	R 31	0.3083	103.0			6.17	1.90		
24年目	R 32	0.2965	103.0			6.19	1.84		
25年目	R 33	0.2851	103.0			6.21	1.77		
26年目	R 34	0.2741	103.0			6.20	1.70		
27年目	R 35	0.2636	103.0			6.18	1.63		
28年目	R 36	0.2534	103.0			6.16	1.56		
29年目	R 37	0.2437	103.0			6.14	1.50		
30年目	R 38	0.2343	103.0			6.12	1.43		
31年目	R 39	0.2253	103.0			6.10	1.37		
32年目	R 40	0.2166	103.0			6.08	1.32		
33年目	R 41	0.2083	103.0			6.07	1.26		
34年目	R 42	0.2003	103.0			6.05	1.21		
35年目	R 43	0.1926	103.0			6.03	1.16		
36年目	R 44	0.1852	103.0			6.01	1.11		
37年目	R 45	0.1780	103.0			5.99	1.07		
38年目	R 46	0.1712	103.0			5.97	1.02		
39年目	R 47	0.1646	103.0			5.95	0.98		
40年目	R 48	0.1583	103.0			5.93	0.94		
41年目	R 49	0.1522	103.0			5.92	0.90		
42年目	R 50	0.1463	103.0			5.90	0.86		
43年目	R 51	0.1407	103.0			5.88	0.83		
44年目	R 52	0.1353	103.0			5.86	0.79		
45年目	R 53	0.1301	103.0			5.84	0.76		
46年目	R 54	0.1251	103.0			5.82	0.73		
47年目	R 55	0.1203	103.0			5.80	0.70		
48年目	R 56	0.1157	103.0			5.78	0.67		
49年目	R 57	0.1112	103.0	-0.46	-0.05	5.77	0.64		
合計				3218.97	2812.69	298.43	100.80		
単純事業費計				3219.43		298.43			

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。  
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。

