

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	中部横断自動車道（富沢～六郷）
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	一体評価（新清水～増穂） 事業全体：費用便益比（B/C）＝1.2（経済的純現在価値（B-C）＝1,434億円、経済的内部収益率（EIRR）＝5.0%） 残事業：費用便益比（B/C）＝13.0（経済的純現在価値（B-C）＝4,312億円、経済的内部収益率（EIRR）＝111.4%） 単体評価（富沢～六郷） 事業全体：費用便益比（B/C）＝0.7（経済的純現在価値（B-C）＝-1,127億円、経済的内部収益率（EIRR）＝2.2%） 残事業：費用便益比（B/C）＝2.9（経済的純現在価値（B-C）＝664億円、経済的内部収益率（EIRR）＝16.3%）

●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b（当該区間／並行区間）について：国道52号（新清水IC～富士川大橋西交差点） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減時間：55.0万人・時間/年（96.8万人・時間/年⇒41.8万人・時間/年） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：57%削減
		<input 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	
		<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：山梨交通
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<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：富士山静岡空港、対象自治体名：甲府市 改善見込み（甲府市～富士山静岡空港、179分⇒119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：清水港（国際拠点港湾）、対象自治体名：甲府市 改善見込み（甲府市～清水港、142分⇒85分）
	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 checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する		当該道路は、首都圏整備計画において、関東北部・東部地域との大環状連携軸を形成する	
<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			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<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	対象となる拠点都市：甲府市、静岡市
		<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：甲府市、静岡市 改善見込み（山梨県庁～静岡県庁、158分⇒95分）
		<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	対象自治体名：南部町、日常活動圏中心都市：甲府市 改善見込み（南部町～甲府市、88分⇒55分）
	個性ある地域の形成	<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"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	アクセス向上が期待される観光地名：身延山、下部温泉周辺 年間観光客入り込み数：120万人（H30年） 甲府市役所～身延山、61分→54分 甲府市役所～下部温泉、57分→43分
<input type="checkbox"/> 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	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：山梨県立中央病院 アクセス向上が見込まれる自治体名：峡南地域（南部町～山梨県立中央病院、88分→56分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<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	
	災害への備え	<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	
		<input checked="" 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	代替する緊急輸送道路路線名：国道52号 代替する区間（南部町～身延町）
		<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	
<input checked="" 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	並行区間における事前通行規制区間又は特殊通行規制区間：国道52号（万沢、古屋敷） 解消する区間：国道52号（万沢、古屋敷）		
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	CO2排出削減量：39,016 t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間：山梨県、東京都、静岡県、長野県、愛知県、埼玉県、群馬県、岐阜県、神奈川県（便益算定エリア） 排出削減量：113t/年、排出削減率：0.19%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～富士川大橋西交差点） 排出削減量：57t/年、排出削減率：43%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間：山梨県、東京都、静岡県、長野県、愛知県、埼玉県、群馬県、岐阜県、神奈川県（便益算定エリア） 排出削減量：7.4t/年、排出削減率：0.22%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～富士川大橋西交差点） 排出削減量：3.3t/年、排出削減率：43%削減
		<input checked="" 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	等価騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間が、当該道路の周辺には存在しており、新たに要請限度を下回ることが期待される
		<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 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	山梨県：中部横断道沿線地域活性化構想
	<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		

費用便益分析の結果(一体評価)

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
新清水～増穂	中部横断自動車道	L=58.3km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,200～15,700	2	国土交通省 (株) 中日本高速道路

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	5,204億円	679億円	5,884億円
うち残事業分	332億円	132億円	464億円
基準年における 現在価値(C)	6,067億円	279億円	6,345億円
うち残事業分	304億円	54億円	359億円

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3年度			
単年便益 (初年便益)	349億円	46億円	8.5億円	404億円
基準年における 現在価値(B)	6,716億円	903億円	160億円	7,779億円
うち残事業分	4,180億円	427億円	64億円	4,671億円

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）	1,434億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	13.0
経済的純現在価値（残事業）	4,312億円
経済的内部収益率（残事業）	111.4%

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	6,200~15,700	±10%	1.2~1.2
事業費	5,204億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	24年	±20%	1.2~1.3

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	6,200~15,700	±10%	13.0~13.2
事業費	332億円	±10%	12.0~14.2
事業期間	3年	±20%	12.7~13.3

交通状況の変化(一体評価)

様式-3①

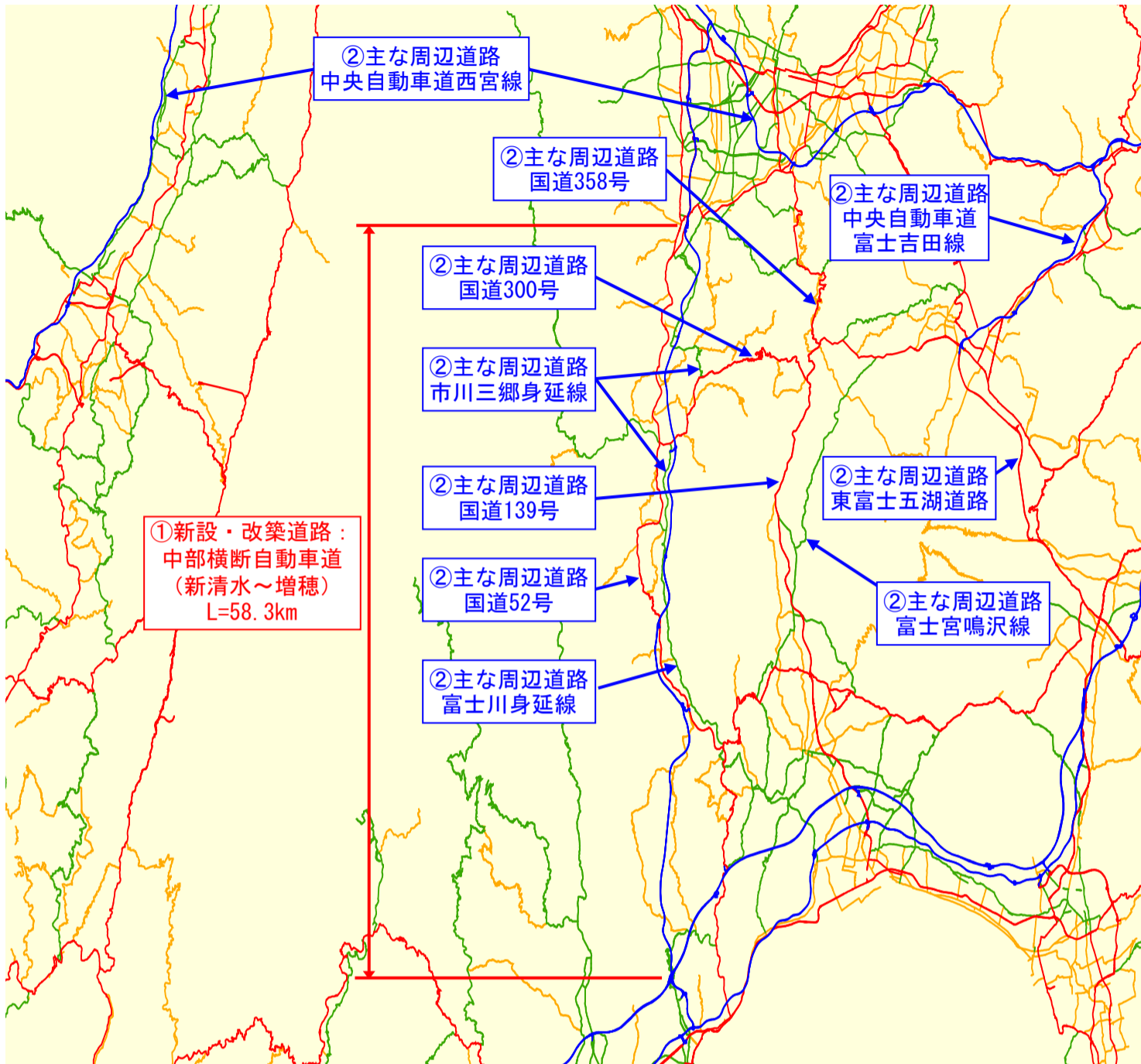
事業名：中部横断自動車道(事業全体)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 58.3km	交通量	[台/日]	0	10,100	
	走行時間	[分]	0	52	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	101.71	
②主な周辺道路	国道52号 :58.7km	交通量	[台/日]	7,300	5,000
		走行時間	[分]	85	80
		走行時間費用	[億円/年]	119.92	75.90
	国道300号 :25.1km	交通量	[台/日]	2,900	1,900
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	18.10	11.66
	富士川身延線 :13.8km	交通量	[台/日]	5,500	1,900
		走行時間	[分]	24	20
		走行時間費用	[億円/年]	27.04	7.25
	市川三郷身延線 :24.4km	交通量	[台/日]	6,200	4,000
		走行時間	[分]	42	38
		走行時間費用	[億円/年]	46.37	27.50
	国道139号 :30.7km	交通量	[台/日]	9,300	7,800
		走行時間	[分]	59	54
		走行時間費用	[億円/年]	108.56	82.08
	国道358号 :19.0km	交通量	[台/日]	9,200	8,100
		走行時間	[分]	36	34
		走行時間費用	[億円/年]	66.41	53.92
	富士宮鳴沢線 :23.0km	交通量	[台/日]	3,600	3,100
		走行時間	[分]	49	44
		走行時間費用	[億円/年]	35.39	27.38
東富士五湖道路 :17.2km	交通量	[台/日]	9,800	8,700	
	走行時間	[分]	18	18	
	走行時間費用	[億円/年]	31.40	27.09	
中央自動車道富士吉田線 :21.5km	交通量	[台/日]	12,900	11,600	
	走行時間	[分]	17	17	
	走行時間費用	[億円/年]	38.80	34.65	
中央自動車道西宮線 :187.6km	交通量	[台/日]	21,600	20,700	
	走行時間	[分]	153	152	
	走行時間費用	[億円/年]	646.11	615.25	
③その他道路合計 : 34018.7km	走行時間費用	[億円/年]	116,749.53	116,478.29	

			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 : 34497.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	117,887.63	117,542.68	344.94

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化(一体評価)

様式-3①

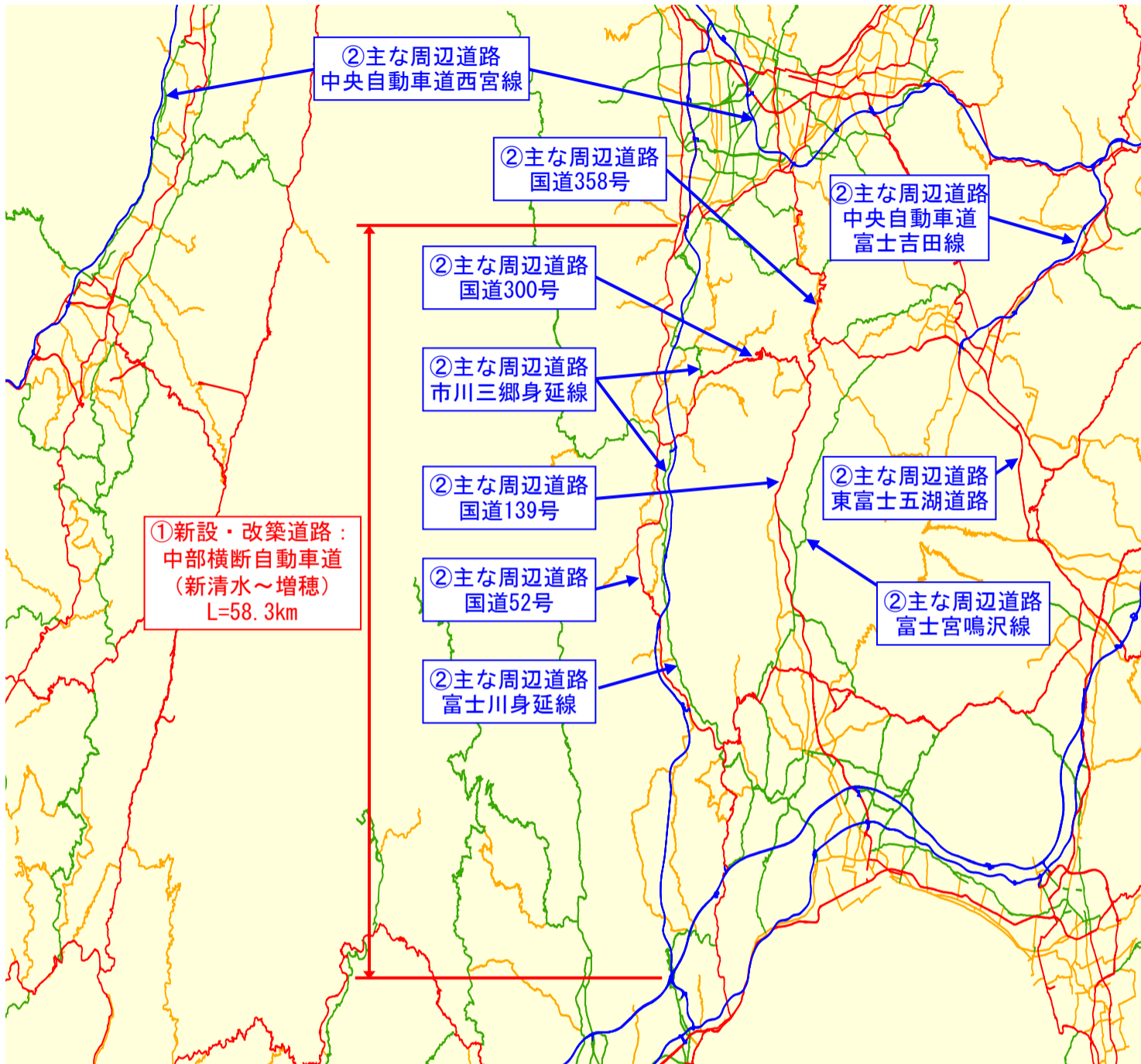
事業名：中部横断自動車道(残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 58.3km	交通量	[台/日]	5,800	10,100	
	走行時間	[分]	0	52	
	走行時間費用	[億円/年]	57.85	101.71	
②主な周辺道路	国道52号 :58.7km	交通量	[台/日]	6,200	5,000
		走行時間	[分]	84	80
		走行時間費用	[億円/年]	100.24	75.90
	国道300号 :25.1km	交通量	[台/日]	1,900	1,900
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	11.31	11.66
	富士川身延線 :13.8km	交通量	[台/日]	5,700	1,900
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	27.85	7.25
	市川三郷身延線 :24.4km	交通量	[台/日]	5,300	4,000
		走行時間	[分]	42	38
		走行時間費用	[億円/年]	43.95	27.50
	国道139号 :30.7km	交通量	[台/日]	8,000	7,800
		走行時間	[分]	55	54
		走行時間費用	[億円/年]	86.50	82.08
	国道358号 :19.0km	交通量	[台/日]	8,600	8,100
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	59.37	53.92
	富士宮鳴沢線 :23.0km	交通量	[台/日]	3,400	3,100
		走行時間	[分]	47	44
		走行時間費用	[億円/年]	31.58	27.38
東富士五湖道路 :17.2km	交通量	[台/日]	9,300	8,700	
	走行時間	[分]	18	18	
	走行時間費用	[億円/年]	29.27	27.09	
中央自動車道富士吉田線 :21.5km	交通量	[台/日]	12,400	11,600	
	走行時間	[分]	17	17	
	走行時間費用	[億円/年]	37.10	34.65	
中央自動車道西宮線 :187.6km	交通量	[台/日]	21,000	20,700	
	走行時間	[分]	153	152	
	走行時間費用	[億円/年]	625.31	615.25	
③その他道路合計 : 34018.7km	走行時間費用	[億円/年]	116,647.08	116,478.29	

			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 : 34497.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	117,757.41	117,542.68	214.73

(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(一体評価)

事業名: 中部横断自動車道

(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	令和元年度	
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	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"/>		

(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(一体評価)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:中部横断自動車道(事業全体)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-22年目	H 11	2.1911	115.2	2.24	4.39		
-21年目	H 12	2.1068	113.8	2.93	5.59		
-20年目	H 13	2.0258	112.4	2.97	5.51		
-19年目	H 14	1.9479	110.5	3.05	5.54		
-18年目	H 15	1.8730	109.0	2.96	5.24		
-17年目	H 16	1.8009	107.9	4.60	7.91		
-16年目	H 17	1.7317	106.7	34.69	57.99		
-15年目	H 18	1.6651	105.9	17.17	27.81		
-14年目	H 19	1.6010	105.0	35.12	55.16		
-13年目	H 20	1.5395	104.4	78.68	119.50		
-12年目	H 21	1.4802	103.0	116.31	172.17		
-11年目	H 22	1.4233	101.3	137.19	198.54		
-10年目	H 23	1.3686	99.8	147.85	208.83		
-9年目	H 24	1.3159	99.0	214.89	294.21		
-8年目	H 25	1.2653	99.0	324.83	427.62		
-7年目	H 26	1.2167	101.5	576.10	711.27		
-6年目	H 27	1.1699	103.0	715.82	837.41		
-5年目	H 28	1.1249	102.8	862.22	971.77		
-4年目	H 29	1.0816	103.0	710.51	768.49		
-3年目	H 30	1.0400	103.0	575.85	598.89		
-2年目	R 1	1.0000	103.0	306.36	306.36		
-1年目	R 2	0.9615	103.0	163.64	157.34		
0供用開始年次	R 3	0.9246	103.0	53.27	49.25	12.07	11.16
1年目	R 4	0.8890	103.0	115.05	102.28	12.12	10.77
2年目	R 5	0.8548	103.0			12.33	10.54
3年目	R 6	0.8219	103.0			12.35	10.15
4年目	R 7	0.7903	103.0			12.47	9.86
5年目	R 8	0.7599	103.0			12.72	9.67
6年目	R 9	0.7307	103.0			12.77	9.33
7年目	R 10	0.7026	103.0			13.01	9.14
8年目	R 11	0.6756	103.0			13.04	8.81
9年目	R 12	0.6496	103.0			13.18	8.56
10年目	R 13	0.6246	103.0			13.40	8.37
11年目	R 14	0.6006	103.0			13.45	8.08
12年目	R 15	0.5775	103.0			13.70	7.91
13年目	R 16	0.5553	103.0			13.74	7.63
14年目	R 17	0.5339	103.0			13.87	7.41
15年目	R 18	0.5134	103.0			14.11	7.24
16年目	R 19	0.4936	103.0			14.14	6.98
17年目	R 20	0.4746	103.0			14.37	6.82
18年目	R 21	0.4564	103.0			14.41	6.57
19年目	R 22	0.4388	103.0			14.54	6.38
20年目	R 23	0.4220	103.0			14.74	6.22
21年目	R 24	0.4057	103.0			14.73	5.98
22年目	R 25	0.3901	103.0			14.81	5.78
23年目	R 26	0.3751	103.0			14.70	5.51
24年目	R 27	0.3607	103.0			14.67	5.29
25年目	R 28	0.3468	103.0			14.77	5.12
26年目	R 29	0.3335	103.0			14.66	4.89
27年目	R 30	0.3207	103.0			14.75	4.73
28年目	R 31	0.3083	103.0			14.63	4.51
29年目	R 32	0.2965	103.0			14.61	4.33
30年目	R 33	0.2851	103.0			14.69	4.19
31年目	R 34	0.2741	103.0			14.58	4.00
32年目	R 35	0.2636	103.0			14.67	3.87
33年目	R 36	0.2534	103.0			14.56	3.69
34年目	R 37	0.2437	103.0			14.55	3.55
35年目	R 38	0.2343	103.0			14.64	3.43
36年目	R 39	0.2253	103.0			14.52	3.27
37年目	R 40	0.2166	103.0			14.61	3.17
38年目	R 41	0.2083	103.0			14.49	3.02
39年目	R 42	0.2003	103.0			14.49	2.90
40年目	R 43	0.1926	103.0			14.58	2.81
41年目	R 44	0.1852	103.0			14.47	2.68
42年目	R 45	0.1780	103.0			14.55	2.59
43年目	R 46	0.1712	103.0			14.44	2.47
44年目	R 47	0.1646	103.0			14.43	2.38
45年目	R 48	0.1583	103.0			14.51	2.30
46年目	R 49	0.1522	103.0			11.10	1.69
47年目	R 50	0.1463	103.0			11.19	1.64
48年目	R 51	0.1407	103.0			5.65	0.79
49年目	R 52	0.1353	103.0	-240.70	-32.57	5.65	0.76
合計				4963.62	6066.50	679.23	278.93
単純事業費計				5204.32		679.23	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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(一体評価)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:中部横断自動車道(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	13.2	2.90

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	現在単価	単純単価	現在単価
-22年目	H 11	2.1911	115.2				
-21年目	H 12	2.1068	113.8				
-20年目	H 13	2.0258	112.4				
-19年目	H 14	1.9479	110.5				
-18年目	H 15	1.8730	109.0				
-17年目	H 16	1.8009	107.9				
-16年目	H 17	1.7317	106.7				
-15年目	H 18	1.6651	105.9				
-14年目	H 19	1.6010	105.0				
-13年目	H 20	1.5395	104.4				
-12年目	H 21	1.4802	103.0				
-11年目	H 22	1.4233	101.3				
-10年目	H 23	1.3686	99.8				
-9年目	H 24	1.3159	99.0				
-8年目	H 25	1.2653	99.0				
-7年目	H 26	1.2167	101.5				
-6年目	H 27	1.1699	103.0				
-5年目	H 28	1.1249	102.8				
-4年目	H 29	1.0816	103.0				
-3年目	H 30	1.0400	103.0				
-2年目	R 1	1.0000	103.0				
-1年目	R 2	0.9615	103.0	163.64	157.34		
0供用開始年次	R 3	0.9246	103.0	53.27	49.25	2.64	2.44
1年目	R 4	0.8890	103.0	115.05	102.28	2.64	2.34
2年目	R 5	0.8548	103.0			2.64	2.25
3年目	R 6	0.8219	103.0			2.64	2.17
4年目	R 7	0.7903	103.0			2.64	2.08
5年目	R 8	0.7599	103.0			2.64	2.00
6年目	R 9	0.7307	103.0			2.64	1.93
7年目	R 10	0.7026	103.0			2.64	1.85
8年目	R 11	0.6756	103.0			2.64	1.78
9年目	R 12	0.6496	103.0			2.64	1.71
10年目	R 13	0.6246	103.0			2.64	1.65
11年目	R 14	0.6006	103.0			2.64	1.58
12年目	R 15	0.5775	103.0			2.64	1.52
13年目	R 16	0.5553	103.0			2.64	1.46
14年目	R 17	0.5339	103.0			2.64	1.41
15年目	R 18	0.5134	103.0			2.64	1.35
16年目	R 19	0.4936	103.0			2.64	1.30
17年目	R 20	0.4746	103.0			2.64	1.25
18年目	R 21	0.4564	103.0			2.64	1.20
19年目	R 22	0.4388	103.0			2.64	1.16
20年目	R 23	0.4220	103.0			2.64	1.11
21年目	R 24	0.4057	103.0			2.64	1.07
22年目	R 25	0.3901	103.0			2.64	1.03
23年目	R 26	0.3751	103.0			2.64	0.99
24年目	R 27	0.3607	103.0			2.64	0.95
25年目	R 28	0.3468	103.0			2.64	0.91
26年目	R 29	0.3335	103.0			2.64	0.88
27年目	R 30	0.3207	103.0			2.64	0.85
28年目	R 31	0.3083	103.0			2.64	0.81
29年目	R 32	0.2965	103.0			2.64	0.78
30年目	R 33	0.2851	103.0			2.64	0.75
31年目	R 34	0.2741	103.0			2.64	0.72
32年目	R 35	0.2636	103.0			2.64	0.69
33年目	R 36	0.2534	103.0			2.64	0.67
34年目	R 37	0.2437	103.0			2.64	0.64
35年目	R 38	0.2343	103.0			2.64	0.62
36年目	R 39	0.2253	103.0			2.64	0.59
37年目	R 40	0.2166	103.0			2.64	0.57
38年目	R 41	0.2083	103.0			2.64	0.55
39年目	R 42	0.2003	103.0			2.64	0.53
40年目	R 43	0.1926	103.0			2.64	0.51
41年目	R 44	0.1852	103.0			2.64	0.49
42年目	R 45	0.1780	103.0			2.64	0.47
43年目	R 46	0.1712	103.0			2.64	0.45
44年目	R 47	0.1646	103.0			2.64	0.43
45年目	R 48	0.1583	103.0			2.64	0.42
46年目	R 49	0.1522	103.0			2.64	0.40
47年目	R 50	0.1463	103.0			2.64	0.39
48年目	R 51	0.1407	103.0			2.64	0.37
49年目	R 52	0.1353	103.0	-35.54	-4.81	2.64	0.36
合計				296.42	304.07	131.82	54.46
単純事業費計				331.96		131.82	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

費用便益分析の結果（富沢～六郷）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
富沢～六郷	中部横断自動車道	L=28.3km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,200～15,700	2	国土交通省

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	2,932億円	282億円	3,214億円
うち残事業分	332億円	132億円	464億円
基準年における 現在価値 (C)	3,375億円	117億円	3,492億円
うち残事業分	304億円	54億円	359億円

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3年度			
単年便益 (初年便益)	104億円	13億円	3.7億円	121億円
基準年における 現在価値 (B)	2,036億円	260億円	70億円	2,365億円
うち残事業分	916億円	88億円	19億円	1,023億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.7
経済的純現在価値（事業全体）	-1,127億円
経済的内部収益率（事業全体）	2.2%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	664億円
経済的内部収益率（残事業）	16.3%

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	12,200～15,700	±10%	0.7～0.7
事業費	2,932億円	±10%	0.7～0.7
事業期間	18年	±20%	0.6～0.7

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	12,200～15,700	±10%	2.8～2.9
事業費	332億円	±10%	2.6～3.1
事業期間	3年	±20%	2.8～2.9

交通状況の変化(富沢～六郷)

様式-3①

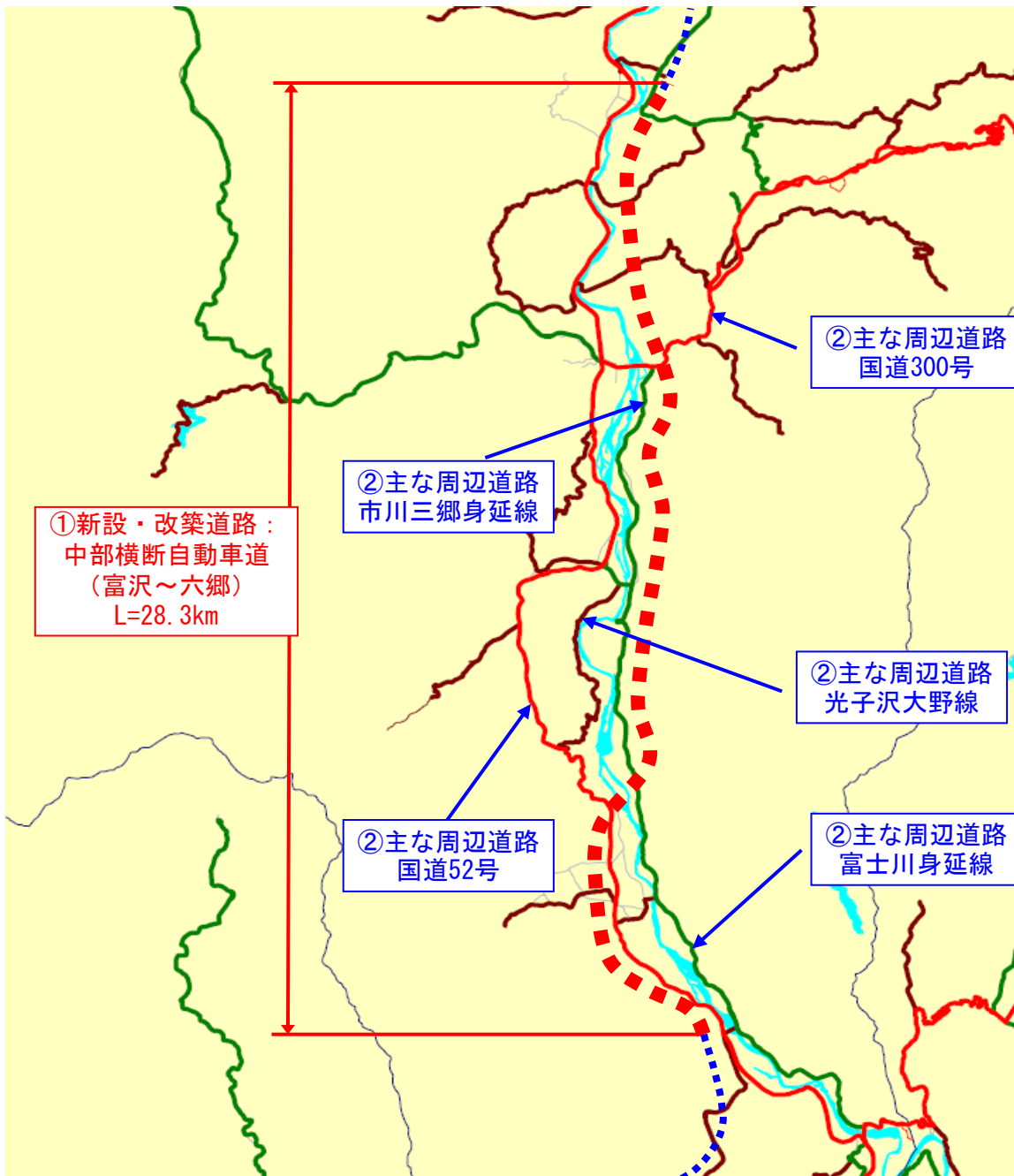
事業名：中部横断自動車道(事業全体)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 28.3km	交通量	[台/日]	0	14,000	
	走行時間	[分]	0	25	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	68.35	
②主な周辺道路	国道52号 : 26.3km	交通量	[台/日]	6,900	2,600
		走行時間	[分]	39	34
		走行時間費用	[億円/年]	53.82	16.96
	国道300号 : 6.8km	交通量	[台/日]	4,400	3,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	6.54	5.25
	富士川身延線 : 13.8km	交通量	[台/日]	6,300	1,900
		走行時間	[分]	25	20
		走行時間費用	[億円/年]	31.83	7.25
	市川三郷身延線 : 6.7km	交通量	[台/日]	7,600	3,600
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	17.41	6.07
	光子沢大野線 : 7.0km	交通量	[台/日]	400	0
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	0.82	0.00
③その他道路合計 : 27777.2km	走行時間費用	[億円/年]	88,701.40	88,604.15	

			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 : 27866.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	88,811.81	88,708.02	103.78

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化(富沢～六郷)

様式-3①

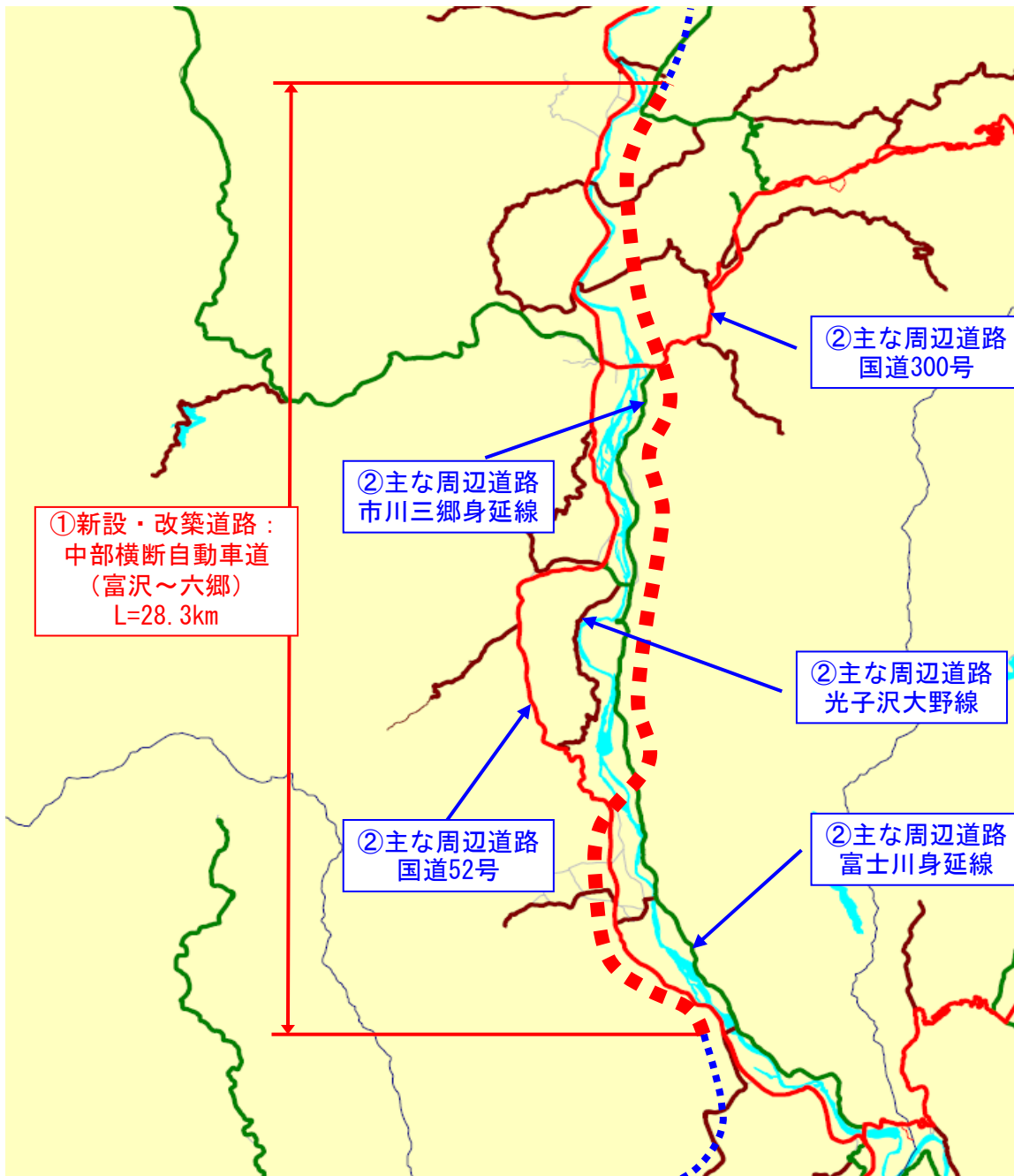
事業名：中部横断自動車道(残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 28.3km	交通量	[台/日]	6,100	14,000	
	走行時間	[分]	0	25	
	走行時間費用	[億円/年]	28.82	68.35	
②主な周辺道路	国道52号 : 26.3km	交通量	[台/日]	5,800	2,600
		走行時間	[分]	38	34
		走行時間費用	[億円/年]	44.36	16.96
	国道300号 : 6.8km	交通量	[台/日]	3,900	3,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	5.69	5.25
	富士川身延線 : 13.8km	交通量	[台/日]	5,700	1,900
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	27.85	7.25
	市川三郷身延線 : 6.7km	交通量	[台/日]	1,300	0
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	2.65	0.00
	光子沢大野線 : 7.0km	交通量	[台/日]	1,300	0
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	2.65	0.00
③その他道路合計 : 27777.2km	走行時間費用	[億円/年]	88,642.43	88,610.22	

			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 : 27866.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	88,754.44	88,708.02	46.42

(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(富沢～六郷)

事業名: 中部横断自動車道

(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	令和元年度	
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"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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 <input type="checkbox"/> 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 <input type="checkbox"/> 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()	<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"/>		

(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(富沢～六郷)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 中部横断自動車道(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	28.3	6.21

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
-16年目	H 17	1.7317	106.7	30.97	51.77		
-15年目	H 18	1.6651	105.9	9.75	15.79		
-14年目	H 19	1.6010	105.0	19.14	30.06		
-13年目	H 20	1.5395	104.4	50.36	76.49		
-12年目	H 21	1.4802	103.0	71.44	105.75		
-11年目	H 22	1.4233	101.3	64.38	93.17		
-10年目	H 23	1.3686	99.8	62.92	88.87		
-9年目	H 24	1.3159	99.0	128.92	176.50		
-8年目	H 25	1.2653	99.0	223.13	293.74		
-7年目	H 26	1.2167	101.5	286.13	353.26		
-6年目	H 27	1.1699	103.0	297.63	348.18		
-5年目	H 28	1.1249	102.8	349.69	394.12		
-4年目	H 29	1.0816	103.0	372.51	402.91		
-3年目	H 30	1.0400	103.0	326.85	339.93		
-2年目	R 1	1.0000	103.0	306.36	306.36		
-1年目	R 2	0.9615	103.0	163.64	157.34		
0供用開始年次	R 3	0.9246	103.0	53.27	49.25	5.65	5.22
1年目	R 4	0.8890	103.0	115.05	102.28	5.65	5.02
2年目	R 5	0.8548	103.0			5.65	4.83
3年目	R 6	0.8219	103.0			5.65	4.64
4年目	R 7	0.7903	103.0			5.65	4.46
5年目	R 8	0.7599	103.0			5.65	4.29
6年目	R 9	0.7307	103.0			5.65	4.13
7年目	R 10	0.7026	103.0			5.65	3.97
8年目	R 11	0.6756	103.0			5.65	3.81
9年目	R 12	0.6496	103.0			5.65	3.67
10年目	R 13	0.6246	103.0			5.65	3.53
11年目	R 14	0.6006	103.0			5.65	3.39
12年目	R 15	0.5775	103.0			5.65	3.26
13年目	R 16	0.5553	103.0			5.65	3.13
14年目	R 17	0.5339	103.0			5.65	3.01
15年目	R 18	0.5134	103.0			5.65	2.90
16年目	R 19	0.4936	103.0			5.65	2.79
17年目	R 20	0.4746	103.0			5.65	2.68
18年目	R 21	0.4564	103.0			5.65	2.58
19年目	R 22	0.4388	103.0			5.65	2.48
20年目	R 23	0.4220	103.0			5.65	2.38
21年目	R 24	0.4057	103.0			5.65	2.29
22年目	R 25	0.3901	103.0			5.65	2.20
23年目	R 26	0.3751	103.0			5.65	2.12
24年目	R 27	0.3607	103.0			5.65	2.04
25年目	R 28	0.3468	103.0			5.65	1.96
26年目	R 29	0.3335	103.0			5.65	1.88
27年目	R 30	0.3207	103.0			5.65	1.81
28年目	R 31	0.3083	103.0			5.65	1.74
29年目	R 32	0.2965	103.0			5.65	1.67
30年目	R 33	0.2851	103.0			5.65	1.61
31年目	R 34	0.2741	103.0			5.65	1.55
32年目	R 35	0.2636	103.0			5.65	1.49
33年目	R 36	0.2534	103.0			5.65	1.43
34年目	R 37	0.2437	103.0			5.65	1.38
35年目	R 38	0.2343	103.0			5.65	1.32
36年目	R 39	0.2253	103.0			5.65	1.27
37年目	R 40	0.2166	103.0			5.65	1.22
38年目	R 41	0.2083	103.0			5.65	1.18
39年目	R 42	0.2003	103.0			5.65	1.13
40年目	R 43	0.1926	103.0			5.65	1.09
41年目	R 44	0.1852	103.0			5.65	1.05
42年目	R 45	0.1780	103.0			5.65	1.01
43年目	R 46	0.1712	103.0			5.65	0.97
44年目	R 47	0.1646	103.0			5.65	0.93
45年目	R 48	0.1583	103.0			5.65	0.89
46年目	R 49	0.1522	103.0			5.65	0.86
47年目	R 50	0.1463	103.0			5.65	0.83
48年目	R 51	0.1407	103.0			5.65	0.79
49年目	R 52	0.1353	103.0	-76.70	-10.38	5.65	0.76
合計				2855.45	3375.41	282.27	116.61
単純事業費計				2932.15		282.27	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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(富沢～六郷)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 中部横断自動車道(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.22	13.2	2.90

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-16年目	H 17	1.7317	106.7				
-15年目	H 18	1.6651	105.9				
-14年目	H 19	1.6010	105.0				
-13年目	H 20	1.5395	104.4				
-12年目	H 21	1.4802	103.0				
-11年目	H 22	1.4233	101.3				
-10年目	H 23	1.3686	99.8				
-9年目	H 24	1.3159	99.0				
-8年目	H 25	1.2653	99.0				
-7年目	H 26	1.2167	101.5				
-6年目	H 27	1.1699	103.0				
-5年目	H 28	1.1249	102.8				
-4年目	H 29	1.0816	103.0				
-3年目	H 30	1.0400	103.0				
-2年目	R 1	1.0000	103.0				
-1年目	R 2	0.9615	103.0	163.64	157.34		
0供用開始年次	R 3	0.9246	103.0	53.27	49.25	2.64	2.44
1年目	R 4	0.8890	103.0	115.05	102.28	2.64	2.34
2年目	R 5	0.8548	103.0			2.64	2.25
3年目	R 6	0.8219	103.0			2.64	2.17
4年目	R 7	0.7903	103.0			2.64	2.08
5年目	R 8	0.7599	103.0			2.64	2.00
6年目	R 9	0.7307	103.0			2.64	1.93
7年目	R 10	0.7026	103.0			2.64	1.85
8年目	R 11	0.6756	103.0			2.64	1.78
9年目	R 12	0.6496	103.0			2.64	1.71
10年目	R 13	0.6246	103.0			2.64	1.65
11年目	R 14	0.6006	103.0			2.64	1.58
12年目	R 15	0.5775	103.0			2.64	1.52
13年目	R 16	0.5553	103.0			2.64	1.46
14年目	R 17	0.5339	103.0			2.64	1.41
15年目	R 18	0.5134	103.0			2.64	1.35
16年目	R 19	0.4936	103.0			2.64	1.30
17年目	R 20	0.4746	103.0			2.64	1.25
18年目	R 21	0.4564	103.0			2.64	1.20
19年目	R 22	0.4388	103.0			2.64	1.16
20年目	R 23	0.4220	103.0			2.64	1.11
21年目	R 24	0.4057	103.0			2.64	1.07
22年目	R 25	0.3901	103.0			2.64	1.03
23年目	R 26	0.3751	103.0			2.64	0.99
24年目	R 27	0.3607	103.0			2.64	0.95
25年目	R 28	0.3468	103.0			2.64	0.91
26年目	R 29	0.3335	103.0			2.64	0.88
27年目	R 30	0.3207	103.0			2.64	0.85
28年目	R 31	0.3083	103.0			2.64	0.81
29年目	R 32	0.2965	103.0			2.64	0.78
30年目	R 33	0.2851	103.0			2.64	0.75
31年目	R 34	0.2741	103.0			2.64	0.72
32年目	R 35	0.2636	103.0			2.64	0.69
33年目	R 36	0.2534	103.0			2.64	0.67
34年目	R 37	0.2437	103.0			2.64	0.64
35年目	R 38	0.2343	103.0			2.64	0.62
36年目	R 39	0.2253	103.0			2.64	0.59
37年目	R 40	0.2166	103.0			2.64	0.57
38年目	R 41	0.2083	103.0			2.64	0.55
39年目	R 42	0.2003	103.0			2.64	0.53
40年目	R 43	0.1926	103.0			2.64	0.51
41年目	R 44	0.1852	103.0			2.64	0.49
42年目	R 45	0.1780	103.0			2.64	0.47
43年目	R 46	0.1712	103.0			2.64	0.45
44年目	R 47	0.1646	103.0			2.64	0.43
45年目	R 48	0.1583	103.0			2.64	0.42
46年目	R 49	0.1522	103.0			2.64	0.40
47年目	R 50	0.1463	103.0			2.64	0.39
48年目	R 51	0.1407	103.0			2.64	0.37
49年目	R 52	0.1353	103.0	-35.54	-4.81	2.64	0.36
合計				296.42	304.07	131.82	54.46
単純事業費計				331.96		131.82	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

