

(事後評価)

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	中部横断自動車道 新清水JCT～双葉JCT
事業区分	高速自動車国道
事業主体	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
事業の効率性	● 交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（計画）5,100～6,300台/日、（実績）7,000～7,900台/日 ・既存道路からの転換等の差及び景気の基調な伸び等によるもの
	● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（供用前）46.1km/h （供用後）78.5km/h ・当該路線整備による速度向上
	● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	—
	● 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（当初）4,223億円 （事後）6,079億円 ・現地条件による対策追加によるもの
	● 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）（便益増減額と費用増減額を計測）	—
	● 費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	（当初）（1.4） （事後）1.5（1.4～2.1） ※（）内は区間毎のB/C
事業実施環境	● 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況	H14 中部横断自動車道（白根～双葉JCT）開通 H16 中部横断自動車道（南アルプス～白根）開通 H18 中部横断自動車道（増穂～南アルプス）開通 H29 中部横断自動車道（六郷～増穂）開通 H31 中部横断自動車道（下部温泉早川～六郷）、（富沢～南部）、（新清水JCT～富沢）開通 R3 中部横断自動車道（南部～下部温泉早川）開通

●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 ● 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～双田交差点） 並行区間の渋滞損失削減時間：60万人・時間/年（207万人・時間/年⇒147万人・時間/年） 並行区間の渋滞損失削減率：29%削減

	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間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状況 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 	利便性向上が見込まれるバス路線（京王バス・山梨交通 新宿～南アルプス身延線 6便/日）（山梨交通・しずてつジャストライン 竜王・甲府～静岡線 4便/日・土日運行）
	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線駅へのアクセス向上の状況 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の状況 	対象空港：富士山静岡空港（地方管理空港 旧第三種空港）、対象自治体名：甲府市、改善見込み（甲府市～富士山静岡空港、169分⇒133分）
物流効率化の支援		
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の状況 	対象港湾：清水港（国際拠点港湾 旧特定重要港湾）、対象自治体名：甲府市、改善見込み（甲府市～清水港、142分⇒106分）
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の状況 	農林水産業を主体とする地域名：山梨県、主な出荷先等：中京圏・関西圏・京浜方面
都市の再生		
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 三大都市圏の環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 	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
	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 	
国土・地域ネットワークの構築		
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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（山梨県庁～静岡県庁、146分⇒109分）
	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 	対象自治体名（地区名）：南部町、日常活動圏中心都市：甲府市、改善見込み（97分⇒69分）
個性ある地域の形成		
	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果 	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、年間観光客入込数（身延山・下部温泉周辺）：83万人（R5年）、中部横断自動車道増穂ICから身延山へのアクセス向上（46分⇒30分）、中部横断自動車道増穂ICから下部温泉へのアクセス向上（39分⇒22分）
	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 	
2. 暮らし		
	安全で安心できる暮らしの確保	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 三次医療施設へのアクセス向上の状況 	対象となる三次医療施設名称：山梨県立中央病院・静岡県立総合病院、アクセス向上が見込まれる自治体名（地区名）：峡南地域（南部町役場⇒山梨県立中央病院、108分⇒64分）（南部町役場⇒静岡県立総合病院、44分⇒31分）
3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間における交通量の減少による安全性向上の状況 	
災害への備え		
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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：「山梨県地域防災計画」（令和7年3月・山梨県）、計画における位置づけ等：第一次緊急輸送道路
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	代替する緊急輸送道路路線名：国道52号（第一次緊急輸送道路）、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	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	事前通行規制区間：国道52号（万沢、古屋敷）

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：50,196t/年
生活環境の改善・保全	● 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：120t/年、排出削減率：0.12%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～双田交差点） 排出削減量：52t/年、排出削減率：38%削減
	● 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：9.9t/年、排出削減率：0.19%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～双田交差点） 排出削減量：3.0t/年、排出削減率：38%削減
	● 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	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1箇所存在（身延町飯富【夜間】71dB（H19.12測定））しており、新たに要請限度を下回ることが期待される
	● その他、環境や景観上の効果	
5. その他		
他のプロジェクトとの関係	● 他機関との連携プログラムに関する効果	・策定機関：山梨県、連携プログラム名：中部横断道沿線地域活性化ビジョン、 ・関連性：中部横断自動車道の開通等による沿線地域の強みを生かした観光や産業の振興など、ヒト・モノ・情報が集まる新たな取り組みや体制づくりとして、県、沿線自治体、関係機関等が、連携・協働した取り組みを進めるための指針としてビジョンを策定（地域活性化ICやアクセス道路、周遊観光等に資する道路の整備 等）
	● 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	

(事後評価)

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・その他の別
中部横断自動車道	新清水JCT～双葉JCT	L = 74.3km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,400～15,200	2	関東地方整備局 中日本高速道路(株)

①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	6,079億円	996億円	425億円	7,500億円
基準年における 現在価値 (C)	10,375億円	633億円	85億円	11,093億円

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7年度			
供用年	平成18年度、平成29年度、令和元年度、令和4年度			
単年便益 (初年便益)	75億円	4.7億円	1.0億円	81億円
基準年における 現在価値 (B)	14,424億円	1,565億円	260億円	16,249億円

③結果

費用便益比 (B/C)	1.5
経済的純現在価値 (B-C)	5156.5
経済的内部収益率 (EIRR)	6.1

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

様式-3①

事業名：中部横断自動車道（新清水JCT～双葉JCT）（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]		9,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]		77	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		195.27	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道52号: 73.8km	交通量	[台/日]	8,200	6,500
		走行時間	[分]	112	108
		走行時間費用	[億円/年]	213.42	157.03
	国道300号: 25.1km	交通量	[台/日]	2,300	1,600
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	19.55	13.01
	富士川身延線: 13.8km	交通量	[台/日]	6,600	2,000
		走行時間	[分]	27	21
		走行時間費用	[億円/年]	47.20	9.98
	市川三郷身延線: 22.3km	交通量	[台/日]	7,700	4,800
		走行時間	[分]	36	32
		走行時間費用	[億円/年]	59.71	33.18
	国道139号: 30.7km	交通量	[台/日]	9,900	8,100
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	106.34	85.68
	国道358号: 19.0km	交通量	[台/日]	8,700	7,300
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	67.26	51.37
	富士宮鳴沢線: 23.0km	交通量	[台/日]	4,000	2,600
		走行時間	[分]	36	35
		走行時間費用	[億円/年]	39.46	21.85
東富士五湖道路: 17.7km	交通量	[台/日]	12,400	12,100	
	走行時間	[分]	22	22	
	走行時間費用	[億円/年]	67.32	65.41	
中央自動車道富士吉田線: 21.6km	交通量	[台/日]	14,000	13,800	
	走行時間	[分]	17	17	
	走行時間費用	[億円/年]	58.24	57.22	
中央自動車道西宮線: 187.5km	交通量	[台/日]	28,300	27,600	
	走行時間	[分]	155	155	
	走行時間費用	[億円/年]	1,130.02	1,105.52	
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	134,683.17	134,242.47	

			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：35244.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	136,491.70	136,037.99	453.71

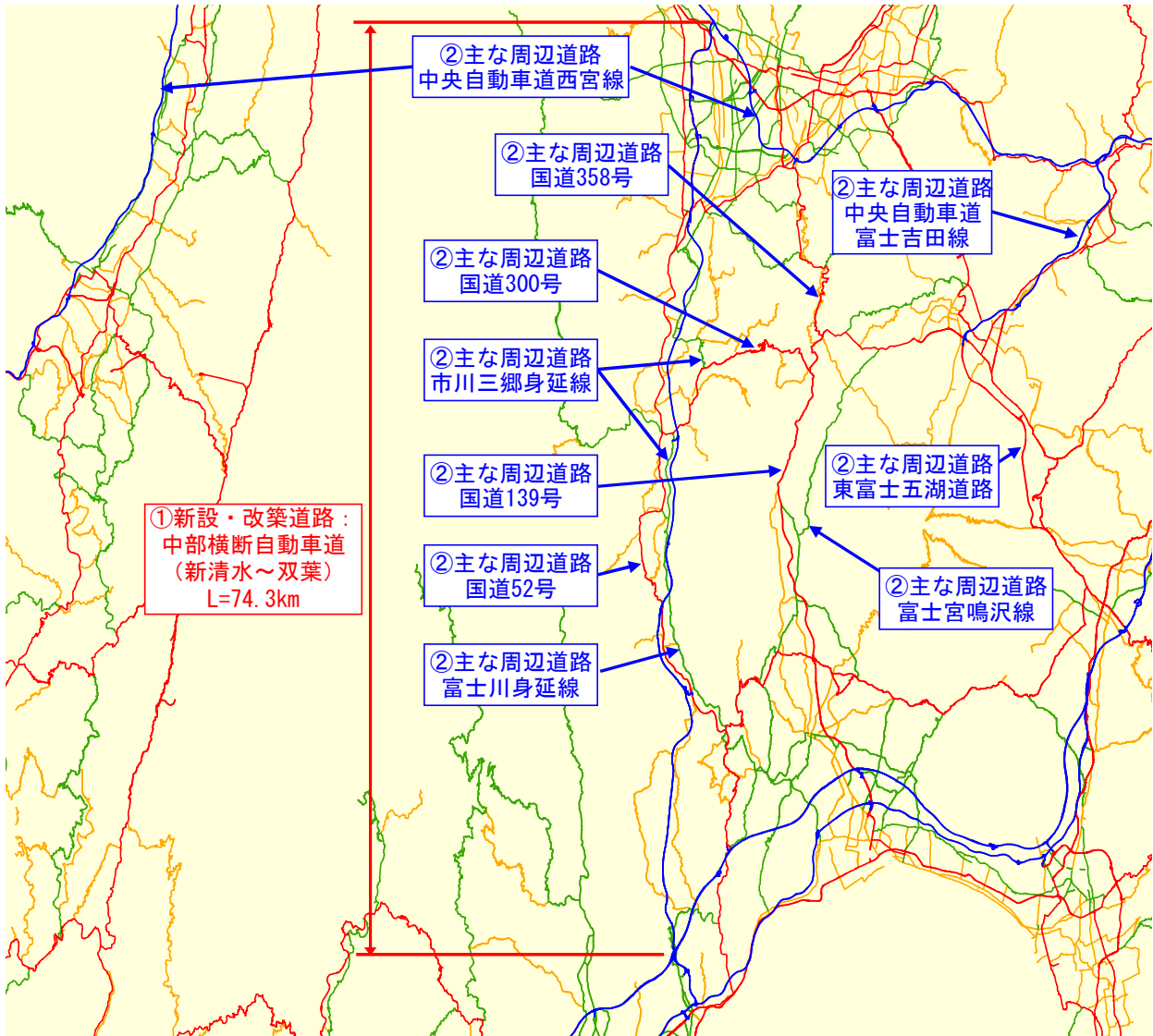
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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3～5路線程度以内で記載する。

(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: 中部横断自動車道 新清水JCT~双葉JCT

(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 (令和7年8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7年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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
推計に用いたOD表	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	
	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"/> (H27センサス)
開発交通量の考慮	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"/>
配分交通量の推計手法	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	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
	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	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"/>
速度設定の考え方	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"/>
速度設定の考え方	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"/>
速度設定の考え方	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。	
速度設定の考え方	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
速度設定の考え方	その他()	<input type="checkbox"/>

(3)

項目		チェック欄	
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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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			

便益の算定

費用の現在価値算定表

箇所名：中部横断自動車道 新清水JCT～双葉JCT(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	社会的 割引率	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(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
					74.3					
-13年目	H 5	4%	3.5081	114.4	0.25	0.82				
-12年目	H 6	4%	3.3731	114.3	73.33	231.77				
-11年目	H 7	4%	3.2434	113.7	18.12	55.36				
-10年目	H 8	4%	3.1187	113.2	47.77	140.95				
-9年目	H 9	4%	2.9987	114.2	71.52	201.13				
-8年目	H 10	4%	2.8834	113.6	91.29	248.16				
-7年目	H 11	4%	2.7725	112.0	122.75	325.43				
-6年目	H 12	4%	2.6658	110.7	133.64	344.68				
-5年目	H 13	4%	2.5633	109.4	91.57	229.79				
-4年目	H 14	4%	2.4647	107.6	43.85	107.58	1.90	4.67		
-3年目	H 15	4%	2.3699	106.1	39.84	95.31	1.90	4.56		
-2年目	H 16	4%	2.2788	105.0	25.44	59.13	2.86	6.64		
-1年目	H 17	4%	2.1911	103.7	72.59	164.27	2.29	5.17		
供用開始年次	H 18	4%	2.1068	103.0	53.90	118.08	1.77	3.88		
1年目	H 19	4%	2.0258	102.1	35.96	76.42	2.39	5.08		
2年目	H 20	4%	1.9479	101.6	78.77	161.75	2.93	6.01		
3年目	H 21	4%	1.8730	100.3	116.41	232.82	2.86	5.72		
4年目	H 22	4%	1.8009	98.6	137.19	268.37	2.98	5.83		
5年目	H 23	4%	1.7317	97.2	147.85	282.11	3.73	7.12		
6年目	H 24	4%	1.6651	96.4	214.89	397.52	3.07	5.68		
7年目	H 25	4%	1.6010	96.4	324.83	577.79	3.80	6.75		
8年目	H 26	4%	1.5395	98.7	576.10	962.35	3.73	6.23		
9年目	H 27	4%	1.4802	100.2	715.82	1132.55	8.56	13.55		
10年目	H 28	4%	1.4233	100.2	862.22	1311.72	5.03	7.65		
供用開始年次(11年目)	H 29	4%	1.3686	100.5	710.51	1036.24	9.30	13.57		
12年目	H 30	4%	1.3159	100.4	575.85	808.35	7.55	10.59		
供用開始年次(13年目)	R 1	4%	1.2653	101.2	340.91	456.51	13.45	18.01		
14年目	R 2	4%	1.2167	101.9	150.78	192.81	12.70	16.24		
15年目	R 3	4%	1.1699	101.8	40.81	50.23	13.80	16.99		
供用開始年次(16年目)	R 4	4%	1.1249	102.7	15.27	17.92	21.58	25.31		
17年目	R 5	4%	1.0816	107.1	32.45	35.10	22.47	24.30		
18年目	R 6	4%	1.0400	107.1	29.37	30.55	25.67	26.70		
基準年	R 7	4%	1.0000	107.1	2.04	2.04	22.49	22.49		
20年目	R 8	4%	0.9615	107.1	23.64	22.73	19.57	18.81		
21年目	R 9	4%	0.9246	107.1	23.64	21.85	17.45	16.13		
22年目	R 10	4%	0.8890	107.1	22.73	20.20	17.47	15.53		
23年目	R 11	4%	0.8548	107.1	15.27	13.06	17.38	14.86		
24年目	R 12	4%	0.8219	107.1			17.50	14.39		
25年目	R 13	4%	0.7903	107.1			17.49	13.82		
26年目	R 14	4%	0.7599	107.1			17.53	13.32		
27年目	R 15	4%	0.7307	107.1			17.39	12.71		
28年目	R 16	4%	0.7026	107.1			17.37	12.20		
29年目	R 17	4%	0.6756	107.1			17.44	11.78		
30年目	R 18	4%	0.6496	107.1			17.43	11.32		
31年目	R 19	4%	0.6246	107.1			17.42	10.88		
32年目	R 20	4%	0.6006	107.1			17.39	10.44		
33年目	R 21	4%	0.5775	107.1			17.38	10.04		
34年目	R 22	4%	0.5553	107.1			17.47	9.70		
35年目	R 23	4%	0.5339	107.1			17.37	9.27		
36年目	R 24	4%	0.5134	107.1			17.34	8.90		
37年目	R 25	4%	0.4936	107.1			17.32	8.55		
38年目	R 26	4%	0.4746	107.1			17.30	8.21		
39年目	R 27	4%	0.4564	107.1			17.38	7.93		
40年目	R 28	4%	0.4388	107.1			17.28	7.58		
41年目	R 29	4%	0.4220	107.1			17.25	7.28		
42年目	R 30	4%	0.4057	107.1			17.13	6.95		
43年目	R 31	4%	0.3901	107.1			17.09	6.67		
44年目	R 32	4%	0.3751	107.1			17.19	6.45		
45年目	R 33	4%	0.3607	107.1			17.10	6.17		
46年目	R 34	4%	0.3468	107.1			17.08	5.93		
47年目	R 35	4%	0.3335	107.1			17.09	5.70		
48年目	R 36	4%	0.3207	107.1			17.09	5.48		
49年目	R 37	4%	0.3083	107.1			17.18	5.30		
50年目	R 38	4%	0.2965	107.1			17.08	5.06	13.08	3.88
51年目	R 39	4%	0.2851	107.1			17.04	4.86		
52年目	R 40	4%	0.2741	107.1			17.03	4.67	3.76	1.03
53年目	R 41	4%	0.2636	107.1			17.02	4.49		
54年目	R 42	4%	0.2534	107.1			17.12	4.34	40.50	10.26
55年目	R 43	4%	0.2437	107.1			17.09	4.16	66.06	16.10
56年目	R 44	4%	0.2343	107.1			17.09	4.00		
57年目	R 45	4%	0.2253	107.1			17.08	3.85		
58年目	R 46	4%	0.2166	107.1			17.18	3.72		
59年目	R 47	4%	0.2083	107.1			17.27	3.60		
60年目	R 48	4%	0.2003	107.1			17.17	3.44		
61年目	R 49	4%	0.1926	107.1			17.17	3.31	33.34	6.42
62年目	R 50	4%	0.1852	107.1			17.16	3.18	42.81	7.93
63年目	R 51	4%	0.1780	107.1			17.16	3.05	105.65	18.81
64年目	R 52	4%	0.1712	107.1			17.24	2.95	120.01	20.55
65年目	R 53	4%	0.1646	107.1	-356.07	-58.61	18.26	3.01		
合計					5723.12	10374.84	995.81	632.71	425.21	84.97
単純事業費計					6,079.19		995.81		425.21	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：中部横断自動車道 新清水JCT～双葉JCT(事業全体)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (7. ロック)				社会的 割引率	割引率 (A)	GDP デフレーター	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	普通貨物車	小型貨物車	合計				乗用車類	普通貨物	小型貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	現在価値	
供用開始年次	H 18	1.00159	0.99909	0.97629	0.99697	4%	2.1068	103.0	45.09	27.95	2.25	75.29	164.95	3.34	1.23	0.16	4.73	10.37	1.04	2.28	81.07	177.59	
1年目	H 19	0.97864	0.97615	0.95295	0.97404	4%	2.0258	102.1	45.16	27.93	2.20	75.29	159.99	3.35	1.23	0.15	4.73	10.06	1.04	2.20	81.06	172.24	
2年目	H 20	0.99981	0.99723	0.97252	0.99504	4%	1.9479	101.6	44.20	27.26	2.09	73.55	151.03	3.28	1.20	0.15	4.62	9.50	1.01	2.07	79.19	162.60	
3年目	H 21	0.99671	0.99410	0.96838	0.99186	4%	1.8730	100.3	44.19	27.19	2.04	73.41	146.82	3.28	1.20	0.14	4.62	9.23	1.00	2.01	79.03	158.06	
4年目	H 22	1.01907	0.98942	1.01592	1.01492	4%	1.8009	98.6	44.05	27.03	1.97	73.04	142.88	3.27	1.19	0.14	4.59	8.99	1.00	1.95	78.63	153.82	
5年目	H 23	1.04418	1.01437	1.04110	1.04012	4%	1.7317	97.2	44.89	26.74	2.00	73.63	140.48	3.33	1.18	0.14	4.65	8.86	1.01	1.93	79.28	151.28	
6年目	H 24	1.02101	0.99239	1.01812	1.01720	4%	1.6651	96.4	46.87	27.12	2.08	76.08	140.73	3.47	1.19	0.15	4.82	8.91	1.05	1.95	81.94	151.59	
7年目	H 25	1.01150	0.98365	1.00876	1.00789	4%	1.6010	96.4	47.85	26.92	2.12	76.89	136.77	3.55	1.18	0.15	4.88	8.68	1.07	1.90	82.84	147.36	
8年目	H 26	1.02321	0.99552	1.02055	1.01970	4%	1.5395	98.7	48.40	26.48	2.14	77.02	128.66	3.59	1.17	0.15	4.90	8.19	1.08	1.80	83.00	138.66	
9年目	H 27	0.99801	1.01275	0.98658	0.99783	4%	1.4802	100.2	49.53	26.36	2.18	78.07	123.52	3.67	1.16	0.15	4.99	7.89	1.10	1.74	84.16	133.15	
10年目	H 28	0.99801	1.01259	0.98640	0.99782	4%	1.4233	100.2	49.43	26.69	2.16	78.28	119.09	3.66	1.17	0.15	4.99	7.59	1.10	1.67	84.37	128.35	
供用開始年次(11年目)	H 29	0.99800	1.01244	0.98621	0.99782	4%	1.3686	100.5	93.18	34.57	15.42	143.17	208.80	7.10	3.93	1.12	12.16	17.74	1.56	2.27	156.89	228.81	
12年目	H 30	0.99800	1.01228	0.98602	0.99781	4%	1.3159	100.4	92.99	35.00	15.21	143.20	201.02	7.09	3.98	1.11	12.18	17.10	1.55	2.18	156.93	220.30	
供用開始年次(13年目)	R 1	0.99799	1.01214	0.98582	0.99781	4%	1.2653	101.2	216.36	89.22	45.19	350.77	469.71	15.51	8.37	2.48	26.36	35.29	2.73	3.65	379.85	508.65	
14年目	R 2	0.99799	1.01199	0.98562	0.99780	4%	1.2167	101.9	215.93	90.30	44.55	350.77	448.55	15.47	8.47	2.44	26.39	33.75	2.72	3.48	379.89	485.78	
15年目	R 3	0.99799	1.01185	0.98541	0.99780	4%	1.1699	101.8	215.49	91.38	43.91	350.78	431.73	15.44	8.57	2.41	26.43	32.53	2.72	3.48	379.92	467.60	
供用開始年次(16年目)	R 4	0.99798	1.01171	0.98519	0.99779	4%	1.1249	102.7	257.20	132.97	62.10	452.27	530.54	27.59	19.38	6.34	53.32	62.54	9.44	11.07	515.02	604.15	
17年目	R 5	0.99798	1.01157	0.98497	0.99779	4%	1.0816	101.7	256.68	134.53	61.18	452.39	489.30	27.54	19.61	6.25	53.39	57.75	9.41	10.18	515.20	557.24	
18年目	R 6	0.99797	1.01144	0.98474	0.99778	4%	1.0400	101.7	256.16	136.08	60.26	452.51	470.61	27.48	19.83	6.16	53.47	55.61	9.39	9.77	515.37	535.99	
19年目	R 7	0.99797	1.01131	0.98450	0.99778	4%	1.0000	101.7	255.64	137.64	59.34	452.63	452.63	27.43	20.06	6.06	53.55	53.55	9.37	9.37	515.55	515.55	
20年目	R 8	0.99797	1.01119	0.98426	0.99777	4%	0.9615	101.7	255.12	139.20	58.42	452.74	435.33	27.37	20.29	5.97	53.63	51.56	9.35	8.99	515.72	495.89	
21年目	R 9	0.99796	1.01106	0.98401	0.99777	4%	0.9246	101.7	254.60	140.76	57.50	452.86	418.70	27.31	20.51	5.87	53.70	49.65	9.33	8.63	515.90	476.98	
22年目	R 10	0.99796	1.01094	0.98375	0.99776	4%	0.8890	101.7	254.08	142.31	56.59	452.98	402.70	27.26	20.74	5.78	53.78	47.81	9.31	8.28	516.07	458.79	
23年目	R 11	0.99795	1.01082	0.98348	0.99776	4%	0.8548	101.7	253.56	143.87	55.67	453.10	387.31	27.20	20.97	5.69	53.86	46.04	9.29	7.94	516.25	441.29	
24年目	R 12	0.99679	1.00959	0.99026	0.99766	4%	0.8219	101.7	253.05	145.43	54.75	453.22	372.51	27.15	21.20	5.59	53.93	44.33	9.27	7.62	516.42	424.46	
25年目	R 13	0.99678	1.00950	0.99017	0.99766	4%	0.7903	101.7	252.23	146.82	54.21	453.27	358.22	27.06	21.40	5.54	54.00	42.67	9.25	7.31	516.61	408.21	
26年目	R 14	0.99677	1.00941	0.99007	0.99765	4%	0.7599	101.7	251.42	148.22	53.68	453.32	344.48	26.97	21.60	5.48	54.06	41.08	9.23	7.01	516.80	392.57	
27年目	R 15	0.99676	1.00932	0.98997	0.99765	4%	0.7307	101.7	250.61	149.61	53.15	453.37	331.27	26.89	21.81	5.43	54.12	39.54	9.20	6.73	516.89	377.54	
28年目	R 16	0.99675	1.00924	0.98987	0.99764	4%	0.7026	101.7	249.80	151.00	52.61	453.42	318.56	26.80	22.01	5.37	54.18	38.07	9.18	6.45	516.78	363.08	
29年目	R 17	0.99674	1.00915	0.98977	0.99764	4%	0.6756	101.7	248.98	152.40	52.08	453.47	306.35	26.71	22.21	5.32	54.24	36.64	9.16	6.19	516.87	349.18	
30年目	R 18	0.99673	1.00907	0.98966	0.99763	4%	0.6496	101.7	248.17	153.79	51.55	453.52	294.60	26.62	22.41	5.27	54.30	35.28	9.14	5.94	516.96	335.81	
31年目	R 19	0.99671	1.00899	0.98955	0.99762	4%	0.6246	101.7	247.36	155.19	51.02	453.57	283.30	26.54	22.62	5.21	54.37	33.96	9.12	5.69	517.05	322.95	
32年目	R 20	0.99670	1.00891	0.98944	0.99762	4%	0.6006	101.7	246.55	156.58	50.48	453.61	272.43	26.45	22.82	5.16	54.43	32.69	9.10	5.46	517.14	310.58	
33年目	R 21	0.99669	1.00883	0.98933	0.99761	4%	0.5775	101.7	245.73	157.98	49.95	453.66	261.98	26.36	23.02	5.10	54.49	31.47	9.07	5.24	517.23	298.69	
34年目	R 22	0.99176	0.99995	0.99215	0.99329	4%	0.5553	101.7	244.92	159.37	49.42	453.71	251.93	26.28	23.23	5.05	54.55	30.29	9.05	5.03	517.32	287.25	
35年目	R 23	0.99169	0.99995	0.99209	0.99325	4%	0.5339	101.7	242.90	159.37	49.03	451.30	240.95	26.06	23.23	5.01	54.29	28.99	8.99	4.80	514.58	274.74	
36年目	R 24	0.99162	0.99995	0.99203	0.99320	4%	0.5134	101.7	240.88	159.36	48.64	448.88	230.44	25.84	23.23	4.97	54.04	27.74	8.93	4.58	511.85	262.77	
37年目	R 25	0.99155	0.99995	0.99196	0.99315	4%	0.4936	101.7	238.87	159.35	48.25	446.47	220.39	25.63	23.22	4.93	53.78	26.55	8.87	4.38	509.12	251.32	
38年目	R 26	0.99148	0.99995	0.99190	0.99311	4%	0.4746	101.7	236.85	159.34	47.86	444.05	210.77	25.41	23.22	4.89	53.52	25.40	8.81	4.18	506.39	240.35	
39年目	R 27	0.99140	0.99995	0.99183	0.99306	4%	0.4564	101.7	234.83	159.34	47.48	441.64	201.56	25.19	23.22	4.85	53.28	24.31	8.75	3.99	503.65	229.86	
40年目	R 28	0.99133	0.99995	0.99176	0.99301	4%	0.4388	101.7	232.81	159.33	47.09	439.23	192.75	24.98	23.22	4.81	53.01	23.26	8.69	3.81	500.92	219.82	
41年目	R 29	0.99125	0.99995	0.99169	0.99296	4%	0.4220	101.7	230.79	159.32	46.70	436.81	184.31	24.76	23.22	4.77	52.75	22.26	8.63	3.64	498.19	210.21	
42年目	R 30	0.99118	0.99995	0.99162	0.99291	4%	0.4057	101.7	228.77	159.31	46.31	434.40	176.25	24.54	23.22	4.73	52.49	21.30	8.57	3.48	495.45	201.02	
43年目	R 31	0.99110	0.99995	0.99155	0.99286	4%	0.3901	101.7	226.75	159.30	45.92	431.98	168.53	24.33	23.22	4.69	52.24	20.38	8.51	3.32	492.72	192.22	
44年目	R 32	0.99102	0.99995	0.99148	0.99281	4%	0.3751	101.7	224.74	159.30	45.54	429.57	161.14	24.11	23.22	4.65	51.98	19.50	8.44	3.17	489.99	183.80	
45年目																							

(事後評価)

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	中部横断自動車道 新清水JCT～富沢
事業区分	高速自動車国道
事業主体	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
事業の効率性	● 交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（計画）5,100～6,300台/日、（実績）7,000～7,900台/日 ・既存道路からの転換等の差及び景気の基調な伸び等によるもの
	● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（供用前）46.1km/h （供用後）78.5km/h ・当該路線整備による速度向上
	● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	—
	● 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	（当初）1,555億円 （事後）1,751億円 ・現地条件による対策追加によるもの
	● 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）（便益増減額と費用増減額を計測）	—
	● 費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	（当初）（1.4） （事後）1.5（1.4～2.1） ※（）内は区間毎のB/C
事業実施環境	● 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況	H14 中部横断自動車道（白根～双葉JCT）開通 H16 中部横断自動車道（南アルプス～白根）開通 H18 中部横断自動車道（増穂～南アルプス）開通 H29 中部横断自動車道（六郷～増穂）開通 H31 中部横断自動車道（下部温泉早川～六郷）、（富沢～南部）、（新清水JCT～富沢）開通 R3 中部横断自動車道（南部～下部温泉早川）開通

●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	
	● 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～双田交差点） 並行区間の渋滞損失削減時間：60万人・時間/年（207万人・時間/年⇒147万人・時間/年） 並行区間の渋滞損失削減率：29%削減
	● 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状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	利便性向上が見込まれるバス路線（京王バス・山梨交通 新宿～南アルプス身延線 6便/日）（山梨交通・しずてつジャストライン 竜王・甲府～静岡線 4便/日・土休日運行）
	● 新幹線駅へのアクセス向上の状況	
	● 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の状況	対象空港：富士山静岡空港（地方管理空港 旧第三種空港）、対象自治体名：甲府市、改善見込み（甲府市～富士山静岡空港、169分⇒133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の状況	対象港湾：清水港（国際拠点港湾 旧特定重要港湾）、対象自治体名：甲府市、改善見込み（甲府市～清水港、142分⇒106分）
	● 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の状況	農林水産業を主体とする地域名：山梨県、主な出荷先等：中京圏・関西圏・京浜方面
	都市の再生	
	● 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	● 三大都市圏の環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	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
	● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	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：甲府市、静岡市
	■ 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（山梨県庁～静岡県庁、146分⇒109分）
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	対象自治体名（地区名）：南部町、日常活動圏中心都市：甲府市、改善見込み（97分⇒69分）	
個性ある地域の形成		
● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果	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、年間観光客入込数（身延山・下部温泉周辺）：83万人（R5年）、中部横断自動車道増穂ICから身延山へのアクセス向上（46分⇒30分）、中部横断自動車道増穂ICから下部温泉へのアクセス向上（39分⇒22分）	
● 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	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の状況	対象となる三次医療施設名称：山梨県立中央病院・静岡県立総合病院、アクセス向上が見込まれる自治体名（地区名）：峡南地域（南部町役場⇒山梨県立中央病院、108分⇒64分）（南部町役場⇒静岡県立総合病院、44分⇒31分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	
	● 並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	
	災害への備え	
	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：「山梨県地域防災計画」（令和7年3月・山梨県）、計画における位置づけ等：第一次緊急輸送道路
	■ 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	代替する緊急輸送道路路線名：国道52号（第一次緊急輸送道路）、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	
	■ 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	事前通行規制区間：国道52号（万沢、古屋敷）

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：50,196t/年
	生活環境の改善・保全	
	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	(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：120t/年、排出削減率：0.12%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～双田交差点） 排出削減量：52t/年、排出削減率：38%削減
	● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	(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：9.9t/年、排出削減率：0.19%削減 評価対象区間：国道52号（新清水IC～双田交差点） 排出削減量：3.0t/年、排出削減率：38%削減
● 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	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1箇所存在（身延町飯富〔夜間〕71dB（H19.12測定））しており、新たに要請限度を下回ることが期待される	
● その他、環境や景観上の効果		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	
	● 他機関との連携プログラムに関する効果	・策定機関：山梨県、連携プログラム名：中部横断道沿線地域活性化ビジョン、 ・関連性：中部横断自動車道の開通等による沿線地域の強みを生かした観光や産業の振興など、ヒト・モノ・情報が集まる新たな取り組みや体制づくりとして、県、沿線自治体、関係機関等が、連携・協働した取り組みを進めるための指針としてビジョンを策定（地域活性化ICやアク
	● 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	

(事後評価)

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・ その他の別 その他
中部横断自動車	新清水JCT～富沢	L=20.7km	高規格A	

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,400	2	関東地方整備局 中日本高速道路(株)

①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	1,627億円	251億円	226億円	2,104億円
基準年における 現在価値 (C)	2,318億円	139億円	40億円	2,497億円

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7年度			
供用年	令和元年度			
単年便益 (初年便益)	141億円	23.1億円	4.8億円	169億円
基準年における 現在価値 (B)	2,998億円	501億円	97億円	3,596億円

③結果

費用便益比 (B/C)	1.4
経済的純現在価値 (B-C)	1099.1
経済的内部収益率 (EIRR)	5.8%

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。

様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。
2. 費用及び便益額は整数止 (費用・便益の額によって小数点以下2桁) とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益 (初年便益) は4月1日供用を前提として算出

交通状況の変化

様式-3①

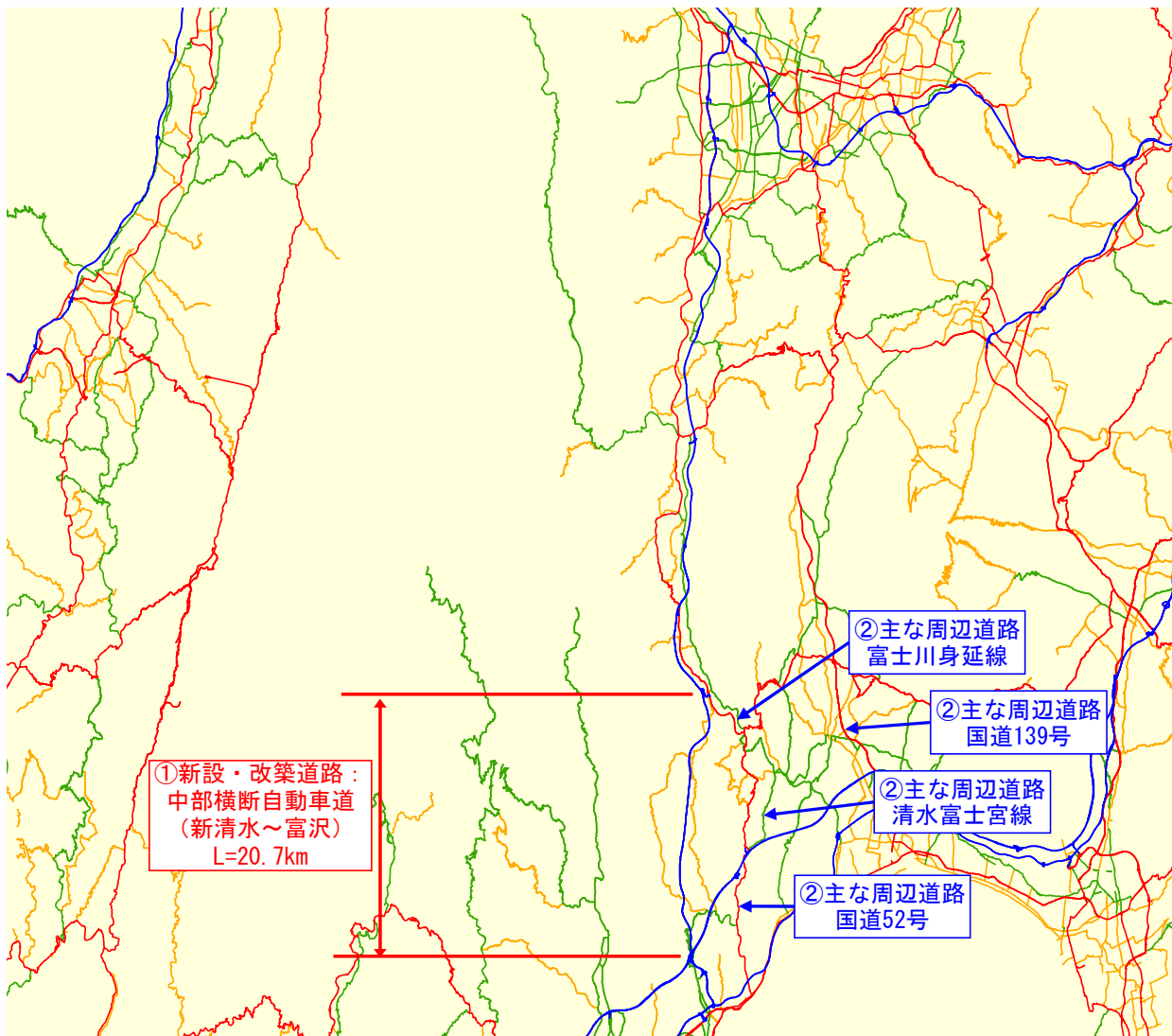
事業名：中部横断自動車道（新清水JCT～富沢）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:20.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	6,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	20	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	33.50	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道52号: 23.3km	交通量	[台/日]	6,400	4,800
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	46.45	31.33
	(主)清水富士宮線: 7.5km	交通量	[台/日]	2,900	400
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	8.16	1.05
	国道139号: 10.1km	交通量	[台/日]	8,100	7,500
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	33.48	30.97
	(主)富士川身延線: 12.7km	交通量	[台/日]	3,700	1,800
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	19.65	8.55
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計: 35170.6km	走行時間費用	[億円/年]	136,038.45	135,932.59	
			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：35244.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	136,146.19	136,037.99	108.20

- ※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: 中部横断自動車道(新清水JCT~富沢)

(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 (令和7年8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%	
	比較のために参考とすべき値	2%、1%	
	基準年次	令和7年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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"/>		

事業名: 中部横断自動車道(新清水JCT~富沢)

(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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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

箇所名: 中部横断自動車道 新清水JCT~富沢

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	社会的割引率	割引率	GDPデフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
					単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
									20.7	
-13年目	H 5	4%	3.5081	114.4	0	0	0	0	0	
-12年目	H 6	4%	3.3731	114.3	0	0	0	0	0	
-11年目	H 7	4%	3.2434	113.7	0	0	0	0	0	
-10年目	H 8	4%	3.1187	113.2	0	0	0	0	0	
-9年目	H 9	4%	2.9987	114.2	0	0	0	0	0	
-8年目	H 10	4%	2.8834	113.6	0	0	0	0	0	
-7年目	H 11	4%	2.7725	112.0	2	4	0	0	0	
-6年目	H 12	4%	2.6658	110.7	2	5	0	0	0	
-5年目	H 13	4%	2.5633	109.4	2	6	0	0	0	
-4年目	H 14	4%	2.4647	107.6	3	6	0	0	0	
-3年目	H 15	4%	2.3699	106.1	2	5	0	0	0	
-2年目	H 16	4%	2.2788	105.0	3	7	0	0	0	
-1年目	H 17	4%	2.1911	103.7	3	6	0	0	0	
供用開始年次	H 18	4%	2.1068	103.0	4	9	0	0	0	
1年目	H 19	4%	2.0258	102.1	4	9	0	0	0	
2年目	H 20	4%	1.9479	101.6	13	25	0	0	0	
3年目	H 21	4%	1.8730	100.3	27	51	0	0	0	
4年目	H 22	4%	1.8009	98.6	51	93	0	0	0	
5年目	H 23	4%	1.7317	97.2	64	114	0	0	0	
6年目	H 24	4%	1.6651	96.4	64	110	0	0	0	
7年目	H 25	4%	1.6010	96.4	62	104	0	0	0	
8年目	H 26	4%	1.5395	98.7	68	105	0	0	0	
9年目	H 27	4%	1.4802	100.2	182	269	0	0	0	
10年目	H 28	4%	1.4233	100.2	155	220	0	0	0	
供用開始年次(11年目)	H 29	4%	1.3686	100.5	190	259	0	0	0	
12年目	H 30	4%	1.3159	100.4	537	704	3	4	0	
供用開始年次(13年目)	R 1	4%	1.2653	101.2	68	85	4	5	0	
14年目	R 2	4%	1.2167	101.9	51	61	4	5	0	
15年目	R 3	4%	1.1699	101.8	14	16	5	6	0	
供用開始年次(16年目)	R 4	4%	1.1249	102.7	6	6	6	7	0	
17年目	R 5	4%	1.0816	107.1	11	11	9	9	0	
18年目	R 6	4%	1.0400	107.1	13	13	7	7	0	
基準年	R 7	4%	1.0000	107.1	24	23	5	5	0	
20年目	R 8	4%	0.9615	107.1	0	0	5	4	0	
21年目	R 9	4%	0.9246	107.1	0	0	5	4	0	
22年目	R 10	4%	0.8890	107.1	0	0	5	4	0	
23年目	R 11	4%	0.8548	107.1	0	0	5	4	0	
24年目	R 12	4%	0.8219	107.1	0	0	5	4	0	
25年目	R 13	4%	0.7903	107.1	0	0	5	4	0	
26年目	R 14	4%	0.7599	107.1	0	0	5	3	0	
27年目	R 15	4%	0.7307	107.1	0	0	5	3	0	
28年目	R 16	4%	0.7026	107.1	0	0	5	3	0	
29年目	R 17	4%	0.6756	107.1	0	0	5	3	0	
30年目	R 18	4%	0.6496	107.1	0	0	5	3	0	
31年目	R 19	4%	0.6246	107.1	0	0	5	3	0	
32年目	R 20	4%	0.6006	107.1	0	0	5	3	0	
33年目	R 21	4%	0.5775	107.1	0	0	5	3	0	
34年目	R 22	4%	0.5553	107.1	0	0	5	2	0	
35年目	R 23	4%	0.5339	107.1	0	0	5	2	0	
36年目	R 24	4%	0.5134	107.1	0	0	5	2	0	
37年目	R 25	4%	0.4936	107.1	0	0	5	2	0	
38年目	R 26	4%	0.4746	107.1	0	0	5	2	0	
39年目	R 27	4%	0.4564	107.1	0	0	5	2	0	
40年目	R 28	4%	0.4388	107.1	0	0	5	2	0	
41年目	R 29	4%	0.4220	107.1	0	0	5	2	0	
42年目	R 30	4%	0.4057	107.1	0	0	5	2	0	
43年目	R 31	4%	0.3901	107.1	0	0	5	2	0	
44年目	R 32	4%	0.3751	107.1	0	0	5	2	0	
45年目	R 33	4%	0.3607	107.1	0	0	5	2	0	
46年目	R 34	4%	0.3468	107.1	0	0	5	2	0	
47年目	R 35	4%	0.3335	107.1	0	0	5	1	0	
48年目	R 36	4%	0.3207	107.1	0	0	5	1	0	
49年目	R 37	4%	0.3083	107.1	0	0	5	1	0	
50年目	R 38	4%	0.2965	107.1	0	0	5	1	0	
51年目	R 39	4%	0.2851	107.1	0	0	5	1	0	
52年目	R 40	4%	0.2741	107.1	0	0	5	1	0	
53年目	R 41	4%	0.2636	107.1	0	0	5	1	0	
54年目	R 42	4%	0.2534	107.1	0	0	5	1	0	
55年目	R 43	4%	0.2437	107.1	0	0	5	1	0	
56年目	R 44	4%	0.2343	107.1	0	0	5	1	0	
57年目	R 45	4%	0.2253	107.1	0	0	5	1	0	
58年目	R 46	4%	0.2166	107.1	0	0	4	1	0	
59年目	R 47	4%	0.2083	107.1	0	0	4	1	0	
60年目	R 48	4%	0.2003	107.1	0	0	4	1	0	
61年目	R 49	4%	0.1926	107.1	0	0	4	1	0	
62年目	R 50	4%	0.1852	107.1	0	0	4	1	106	
63年目	R 51	4%	0.1780	107.1	0	0	4	1	120	
64年目	R 52	4%	0.1712	107.1	0	0	4	1	0	
65年目	R 53	4%	0.1646	107.1	-50	-8	4	1	0	
合計					1,576	2,318	255.41	138.97	225.66	39.75
単純事業費計					1,627		251.46		225.66	

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。

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。
2. 社会的割引率に比較のために参考とすべき値を設定する場合、それぞれ作成する。

