

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路関係】

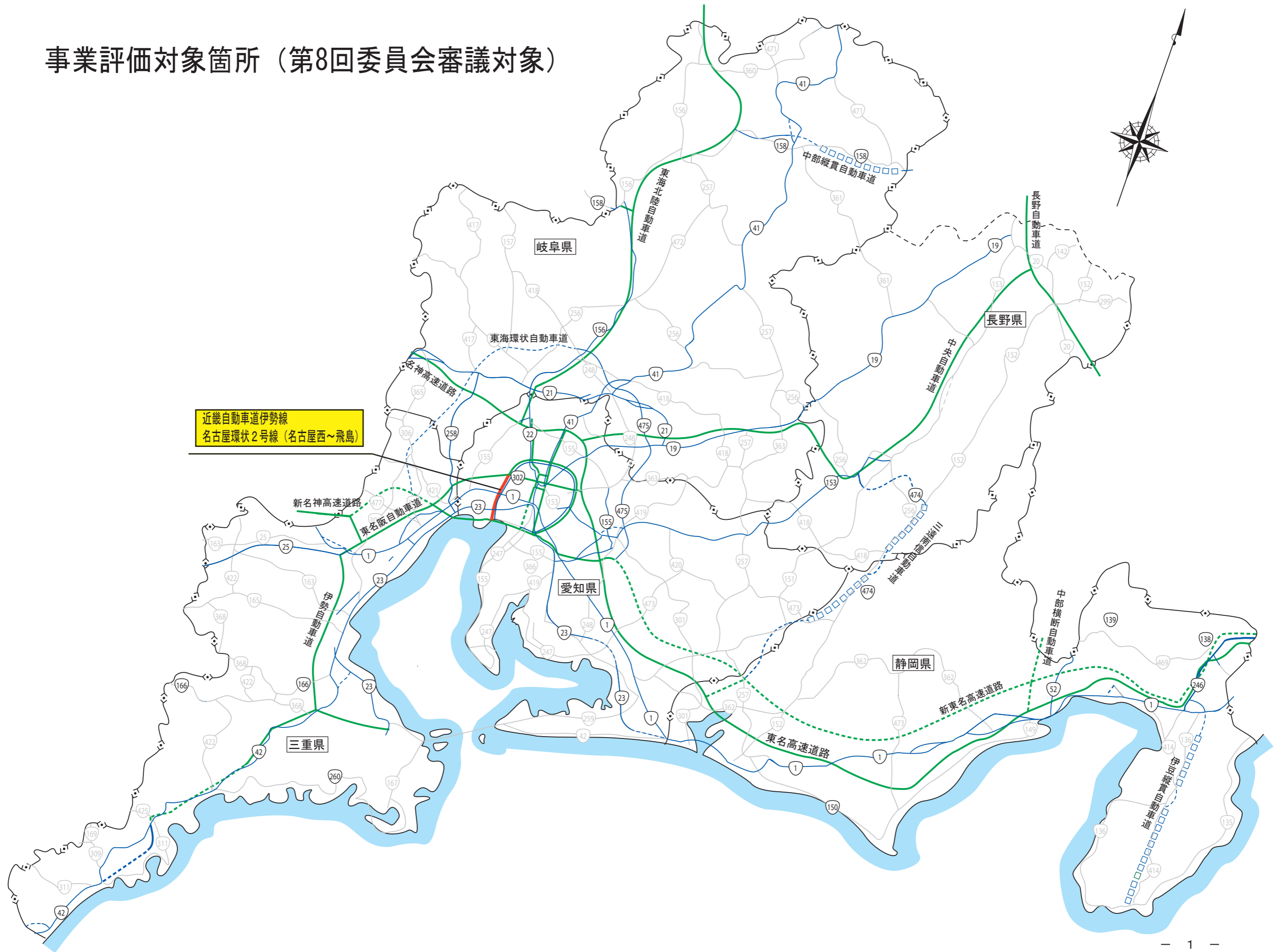
平成 2 3 年 1 2 月 2 7 日

道路部

## 目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	.....	1
2. 事業再評価対象事業一覧表	.....	2
3. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ		
○近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	.....	3

# 事業評価対象箇所（第8回委員会審議対象）



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	①	愛知県		近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>物流効率化の支援</li> <li>災害に強い道路機能の確保</li> </ul>	12.0	H21	S57	-	-	-	1,350	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>愛知県は自動車依存の傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。本事業区間に並行する国道302号は物流交通が集中し混雑発生。</li> <li>愛知県は製造品等出荷額全国1位、外貨貨物量全国1位の名古屋港における輸出貨物の7割が愛知県発出貨物。</li> <li>愛知県西部のゼロメートル地帯では、高潮等による大規模浸水被害発生時に第1次緊急輸送道路が寸断される可能性あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋西～飛鳥間(L=12.0km)は、平成28年度以降の完成供用を予定。</li> </ul>	全体事業1.5 残事業1.6	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次  
 ※2.(再評価該当項目)  
 ①事業採択後5年間(※3年間又は経過措置)を経過した時点で未着工の事業  
 ②事業採択後10年間(※5年間又は経過措置)を経過した時点で継続中の事業  
 ③準備・計画段階で5年間(※3年間又は経過措置)が経過している事業  
 ④再評価実施後5年間(※3年間又は経過措置)が経過している事業  
 ⑤その他  
 ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

<b>事業名</b> 近畿自動車道伊勢線 <small>きんきじどうしゃどういせせん</small> 名古屋環状2号線 <small>（名古屋西～飛島）</small> <small>なごやかんじょうごうせん なごやにし とびしま</small>	<b>事業区分</b>	高速自動車 国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：愛知県名古屋市中川区島井町 <small>あいち なごや なかがわ しまいちょう</small> 至：愛知県海部郡飛島村木場一丁目 <small>あいち あま とびしまむらきばいちちようめ</small>				<b>延長</b> 12.0km
<b>事業概要</b> 近畿自動車伊勢線は、愛知県名古屋市を起点とし、三重県伊勢市を終点とする延長約81kmの高速自動車国道です。このうち、本事業の近畿自動車伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、愛知県名古屋市中川区島井町から海部郡飛島村木場一丁目に至る延長12.0kmの高速自動車国道であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。				
H21年度事業化		S57年度都市計画決定		用地未着手
全体事業費		1,350億円	事業進捗率	1%
				供用済延長
				0.0km
<b>計画交通量</b> 19,900台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,120/1,149億円 (事業費：1,019/1,048億円) (維持管理費：101/101億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,759/1,759億円 (走行時間短縮便益：1,432/1,432億円) (走行経費減少便益：232/232億円) (交通事故減少便益：96/96億円)	<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=1.7（交通量+10%） B/C=1.4（交通量-10%） 事業費：B/C=1.4（事業費+10%） B/C=1.7（事業費-10%） 事業期間：B/C=1.5（事業期間+20%） B/C=1.6（事業期間-20%）				
<b>事業の効果等</b>				
①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減 【403万人時間/年⇒376万人時間/年、削減率約1割】				
②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（旧特定重要港湾）：名古屋港へのアクセス向上 【名古屋港～楠JCT：65分→23分】				
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援 【都市再生プロジェクト 第2次決定 平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備】 ・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 【広域道路基本計画 計画における位置付け等：広域道路】 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携 【茶屋新田土地区画整理事業】				
④災害への備え ・緊急輸送道路としての位置づけ 【名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想】 ・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：国道302号】				
⑤地球環境の保全 ・CO2排出量削減 【沿道地域 11,700t/年削減】				
⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量削減 【並行区間 14.6t/年削減】 ・SPM排出量削減 【並行区間 1.35t/年削減】				
⑦他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムに位置付けあり 【社会資本整備重点計画（平成21年3月31日閣議決定）：三大都市圏環状道路整備】 ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 【一般国道302号名古屋環状2号線との一体整備が必要】				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・名古屋環状2号線は三大都市圏環状道路であり、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であ				

るため、ミッシングリンクの早急な解消に向け一日も早く専用部の工事に着手するよう、愛知県知事、名古屋市長、名古屋管理組合管理者、名古屋商工会議所会頭、社団法人中部経済連合会会長、中部国際空港株式会社代表取締役社長から要望（平成23年11月）を受けている。

県知事、市長の意見

愛知県知事からの意見：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 当該道路は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であり、平成23年12月9日に発表された高速道路のあり方検討有識者委員会の中間とりまとめでは、緊急性、並びに整備手法の基本的な考え方が示されたことから、一日も早い着工をお願いしたい。
- 3 事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長からの意見：

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入するとともに、中部国際空港やモノづくり中部を支える名古屋港への重要なアクセス道路となるため、早期全線供用に向けて事業の継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・愛知県は自動車依存傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。本事業区間に並行する国道302号は物流交通が集中し混雑が発生。
- ・外貨貨物量全国1位の名古屋港における輸出貨物の7割が愛知県発出貨物。
- ・愛知県西部のゼロメートル地帯では、高潮等による大規模浸水被害発生時に、第1次緊急輸送道路が寸断される可能性あり。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は1%、用地取得率は0%（平成22年度末）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・名古屋西～飛島間（L=12.0km）は、平成28年度以降の完成供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

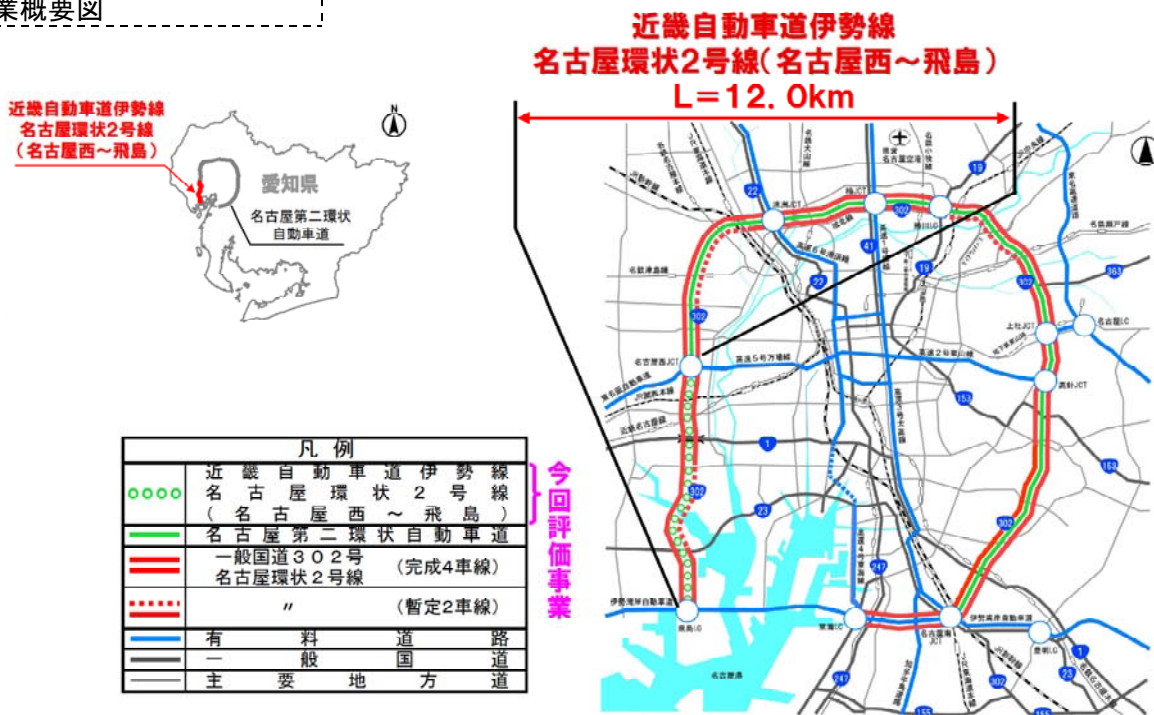
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

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	名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>事業全体：費用便益比（B/C）=1.5（経済的純現在価値（B-C）=611億円、経済的內部収益率（EIRR）=6.5%）</p> <p>殊事業：費用便益比（B/C）=1.6（経済的純現在価値（B-C）=640億円、経済的內部収益率（EIRR）=6.7%）</p>

●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	<p>● 現道等の年間法落損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が200km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間a（費用便益分析対象区間）について</p> <p>法落損失時間（現況）：15,431万人・時間/年</p> <p>法落損失削減時間：137万人・時間/年（15,431万人・時間/年⇒15,294万人・時間/年）</p> <p>区間b（並行区間）について（←般国道302号：海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町）</p> <p>並行区間の法落損失時間（現況）：403万人・時間/年</p> <p>並行区間の法落損失削減率：約7%削減（403万人・時間/年⇒376万人・時間/年）</p>
物流効率化の支援	<p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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</p>	<p>国際拠点港湾（旧特定重要港湾）：名古屋港⇔桶川CT、改善見込み（65分⇒23分、42分短縮）</p>

1. 活力	都市の再生	<p>■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>■ 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</p> <p>■ 市街地再開発、区画整理等の治道まちづくりとの連携あり</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> D10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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り</p> <p><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><input 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</p> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p><input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポルのな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</p>	<p>都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備)</p> <p>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</p> <p>連携のある市街地再開発、区画整理等: 茶屋新田土地区画整理事業</p>
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車 のたのめな生活空間の形成</p> <p>無電柱化による 美しい町並みの 形成</p> <p>安全で安心でき るくらしの確保</p>	<p><input type="checkbox"/> 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/日以上に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</p> <p><input type="checkbox"/> 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ハリアフリー化される</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	



3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 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する場において、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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input checked="" 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</p> <p><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</p> <p><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(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検必要対策箇所もしくは架設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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼断帯の役割を果たす</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p><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</p> <p>(参考) 自動車NOx・PM対策地域指定NO2について環境基準を達成している測定局数：2/2局(平成21年度 平中、高針観測局) 計画対象区間(並行区間)：一般国道302号(海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町) 排出削減量：14.6 t/年、排出削減率：約4%削減</p> <p>(参考) 自動車NOx・PM対策地域指定SPMについて環境基準を達成している測定局数：2局/2局(平成21年度 平中、高針観測局) 計画対象区間(並行区間)：一般国道302号(海部郡飛島村木場一丁目～名古屋市中川区島井町) 排出削減量：1.35 t/年、排出削減率：約4%削減</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p><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</p>

## 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
近畿自動車道 伊勢線	名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	L = 12.0km	高規格 (直轄高速)	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,900	4	中部地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	1,293億円	333億円	1,626億円
うち残事業分	1,266億円	333億円	1,599億円
基準年における 現在価値 (C)	1,048億円	101億円	1,149億円
うち残事業分	1,019億円	101億円	1,120億円

## 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	平成23年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	100億円	16億円	6.8億円	123億円
基準年における 現在価値 (B)	1,432億円	232億円	96億円	1,759億円
うち残事業分	1,432億円	232億円	96億円	1,759億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	611億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.5%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	640億円
経済的内部収益率（残事業）	6.7%

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（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	19,900	±10%	1.4 ~ 1.7
事業費	1,266億円	±10%	1.4 ~ 1.7
事業期間	9年	±20%	1.5 ~ 1.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）（事業全体・残事業）

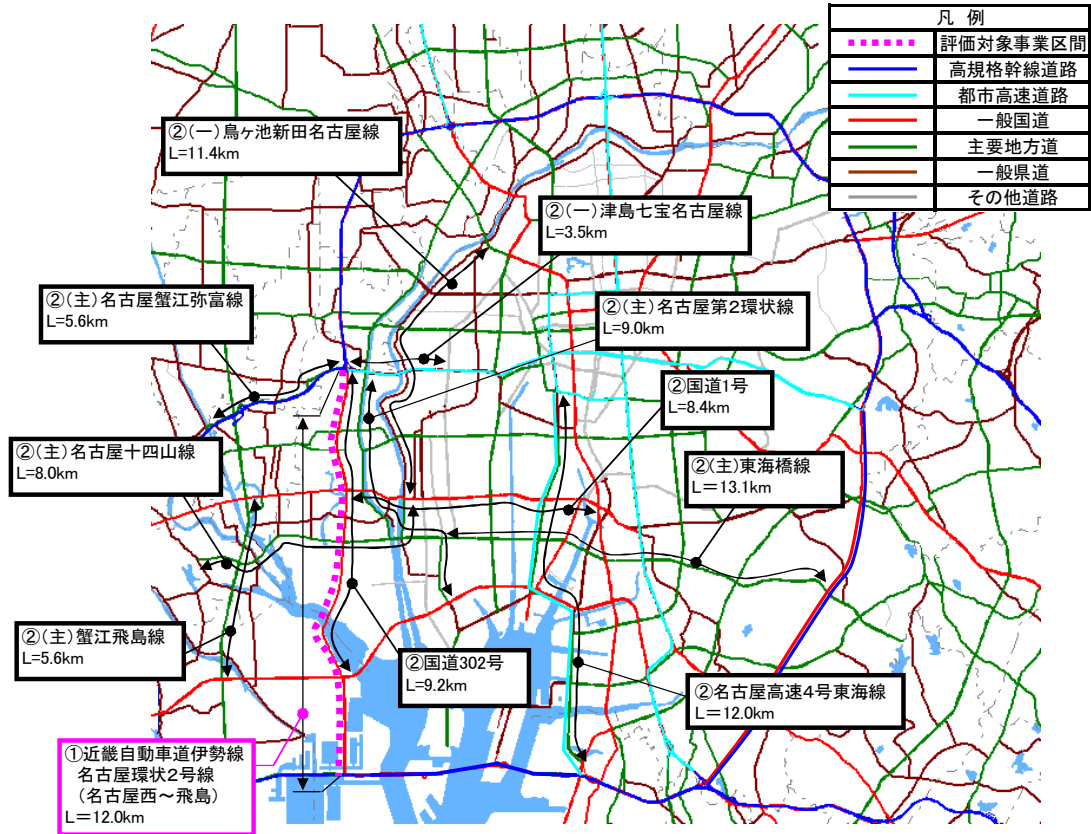
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：12.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	19,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	12	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	45.23	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道302号 9.2km	交通量	[台/日]	32,600	30,600
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	131.41	119.39
	(主)名古屋蟹江弥富線 5.6km	交通量	[台/日]	21,300	17,400
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	53.11	42.12
	(主)東海橋線 13.1km	交通量	[台/日]	31,100	29,800
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	168.39	157.84
	国道1号 8.4km	交通量	[台/日]	53,000	50,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	166.15	157.28
	(主)蟹江飛島線 5.6km	交通量	[台/日]	14,500	11,500
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	36.92	28.90
	名古屋高速4号東海線 12.0km	交通量	[台/日]	39,300	36,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	84.31	77.06
	(一)鳥ヶ池新田名古屋線 11.4km	交通量	[台/日]	6,500	5,500
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	34.32	27.67
	(一)津島七宝名古屋線 3.5km	交通量	[台/日]	33,600	31,400
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	58.89	53.25
(主)名古屋第2環状線 9.0km	交通量	[台/日]	13,200	12,300	
	走行時間	[分]	26	23	
	走行時間費用	[億円/年]	57.77	52.25	
(主)名古屋十四山線 8.0km	交通量	[台/日]	15,800	14,700	
	走行時間	[分]	17	17	
	走行時間費用	[億円/年]	53.12	48.34	
③その他道路合計 2366.2km	走行時間費用	[億円/年]	18,802.07	18,737.70	

			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：2464.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,646.46	19,547.03	99.43

- ※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：名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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	平成23年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	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 の推計の場合	いずれかのみ の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"/> (H17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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" 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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名： 名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)

(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	
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			



## 費用の現在価値算定表

箇所名:名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥) (事業全体)				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.58	12.0	6.99	
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
-12年目	H 21	1.0816	90.0	8.30	8.98		
-11年目	H 22	1.0400	90.0	9.40	9.78		
-10年目	H 23	1.0000	90.0	10.00	10.00		
-9年目	H 24	0.9615	90.0	2.00	1.92		
-8年目	H 25	0.9246	90.0	119.12	110.14		
-7年目	H 26	0.8890	90.0	137.69	122.41		
-6年目	H 27	0.8548	90.0	156.74	133.98		
-5年目	H 28	0.8219	90.0	156.17	128.36		
-4年目	H 29	0.7903	90.0	205.31	162.26		
-3年目	H 30	0.7599	90.0	211.31	160.58		
-2年目	H 31	0.7307	90.0	205.31	150.02		
-1年目	H 32	0.7026	90.0	71.90	50.52		
供用開始年次	H 33	0.6756	90.0			6.66	4.50
1年目	H 34	0.6496	90.0			6.66	4.33
2年目	H 35	0.6246	90.0			6.66	4.16
3年目	H 36	0.6006	90.0			6.66	4.00
4年目	H 37	0.5775	90.0			6.66	3.85
5年目	H 38	0.5553	90.0			6.66	3.70
6年目	H 39	0.5339	90.0			6.66	3.56
7年目	H 40	0.5134	90.0			6.66	3.42
8年目	H 41	0.4936	90.0			6.66	3.29
9年目	H 42	0.4746	90.0			6.66	3.16
10年目	H 43	0.4564	90.0			6.66	3.04
11年目	H 44	0.4388	90.0			6.66	2.92
12年目	H 45	0.4220	90.0			6.66	2.81
13年目	H 46	0.4057	90.0			6.66	2.70
14年目	H 47	0.3901	90.0			6.66	2.60
15年目	H 48	0.3751	90.0			6.66	2.50
16年目	H 49	0.3607	90.0			6.66	2.40
17年目	H 50	0.3468	90.0			6.66	2.31
18年目	H 51	0.3335	90.0			6.66	2.22
19年目	H 52	0.3207	90.0			6.66	2.14
20年目	H 53	0.3083	90.0			6.66	2.05
21年目	H 54	0.2965	90.0			6.66	1.97
22年目	H 55	0.2851	90.0			6.66	1.90
23年目	H 56	0.2741	90.0			6.66	1.83
24年目	H 57	0.2636	90.0			6.66	1.76
25年目	H 58	0.2534	90.0			6.66	1.69
26年目	H 59	0.2437	90.0			6.66	1.62
27年目	H 60	0.2343	90.0			6.66	1.56
28年目	H 61	0.2253	90.0			6.66	1.50
29年目	H 62	0.2166	90.0			6.66	1.44
30年目	H 63	0.2083	90.0			6.66	1.39
31年目	H 64	0.2003	90.0			6.66	1.33
32年目	H 65	0.1926	90.0			6.66	1.28
33年目	H 66	0.1852	90.0			6.66	1.23
34年目	H 67	0.1780	90.0			6.66	1.19
35年目	H 68	0.1712	90.0			6.66	1.14
36年目	H 69	0.1646	90.0			6.66	1.10
37年目	H 70	0.1583	90.0			6.66	1.05
38年目	H 71	0.1522	90.0			6.66	1.01
39年目	H 72	0.1463	90.0			6.66	0.97
40年目	H 73	0.1407	90.0			6.66	0.94
41年目	H 74	0.1353	90.0			6.66	0.90
42年目	H 75	0.1301	90.0			6.66	0.87
43年目	H 76	0.1251	90.0			6.66	0.83
44年目	H 77	0.1203	90.0			6.66	0.80
45年目	H 78	0.1157	90.0			6.66	0.77
46年目	H 79	0.1112	90.0			6.66	0.74
47年目	H 80	0.1069	90.0			6.66	0.71
48年目	H 81	0.1028	90.0			6.66	0.68
49年目	H 82	0.0989	90.0	-10.00	-0.99	6.66	0.66
合計				1283.27	1047.96	333.09	100.55
単純事業費計				1293.27		333.09	

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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)  
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.58	12.0	6.99

年次	年度	割戻率	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
-12年目	H 21	1.0816	90.0				
-11年目	H 22	1.0400	90.0				
-10年目	H 23	1.0000	90.0				
-9年目	H 24	0.9615	90.0	2.00	1.92		
-8年目	H 25	0.9246	90.0	119.12	110.14		
-7年目	H 26	0.8890	90.0	137.69	122.41		
-6年目	H 27	0.8548	90.0	156.74	133.98		
-5年目	H 28	0.8219	90.0	156.17	128.36		
-4年目	H 29	0.7903	90.0	205.31	162.26		
-3年目	H 30	0.7599	90.0	211.31	160.58		
-2年目	H 31	0.7307	90.0	205.31	150.02		
-1年目	H 32	0.7026	90.0	71.90	50.52		
供用開始年次	H 33	0.6756	90.0			6.66	4.50
1年目	H 34	0.6496	90.0			6.66	4.33
2年目	H 35	0.6246	90.0			6.66	4.16
3年目	H 36	0.6006	90.0			6.66	4.00
4年目	H 37	0.5775	90.0			6.66	3.85
5年目	H 38	0.5553	90.0			6.66	3.70
6年目	H 39	0.5339	90.0			6.66	3.56
7年目	H 40	0.5134	90.0			6.66	3.42
8年目	H 41	0.4936	90.0			6.66	3.29
9年目	H 42	0.4746	90.0			6.66	3.16
10年目	H 43	0.4564	90.0			6.66	3.04
11年目	H 44	0.4388	90.0			6.66	2.92
12年目	H 45	0.4220	90.0			6.66	2.81
13年目	H 46	0.4057	90.0			6.66	2.70
14年目	H 47	0.3901	90.0			6.66	2.60
15年目	H 48	0.3751	90.0			6.66	2.50
16年目	H 49	0.3607	90.0			6.66	2.40
17年目	H 50	0.3468	90.0			6.66	2.31
18年目	H 51	0.3335	90.0			6.66	2.22
19年目	H 52	0.3207	90.0			6.66	2.14
20年目	H 53	0.3083	90.0			6.66	2.05
21年目	H 54	0.2965	90.0			6.66	1.97
22年目	H 55	0.2851	90.0			6.66	1.90
23年目	H 56	0.2741	90.0			6.66	1.83
24年目	H 57	0.2636	90.0			6.66	1.76
25年目	H 58	0.2534	90.0			6.66	1.69
26年目	H 59	0.2437	90.0			6.66	1.62
27年目	H 60	0.2343	90.0			6.66	1.56
28年目	H 61	0.2253	90.0			6.66	1.50
29年目	H 62	0.2166	90.0			6.66	1.44
30年目	H 63	0.2083	90.0			6.66	1.39
31年目	H 64	0.2003	90.0			6.66	1.33
32年目	H 65	0.1926	90.0			6.66	1.28
33年目	H 66	0.1852	90.0			6.66	1.23
34年目	H 67	0.1780	90.0			6.66	1.19
35年目	H 68	0.1712	90.0			6.66	1.14
36年目	H 69	0.1646	90.0			6.66	1.10
37年目	H 70	0.1583	90.0			6.66	1.05
38年目	H 71	0.1522	90.0			6.66	1.01
39年目	H 72	0.1463	90.0			6.66	0.97
40年目	H 73	0.1407	90.0			6.66	0.94
41年目	H 74	0.1353	90.0			6.66	0.90
42年目	H 75	0.1301	90.0			6.66	0.87
43年目	H 76	0.1251	90.0			6.66	0.83
44年目	H 77	0.1203	90.0			6.66	0.80
45年目	H 78	0.1157	90.0			6.66	0.77
46年目	H 79	0.1112	90.0			6.66	0.74
47年目	H 80	0.1069	90.0			6.66	0.71
48年目	H 81	0.1028	90.0			6.66	0.68
49年目	H 82	0.0989	90.0	-10.00	-0.99	6.66	0.66
合計				1255.57	1019.20	333.09	100.55
単純事業費計				1265.57		333.09	

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：名古屋環状2号線（名古屋西～飛鳥）（事業全体・残事業）

年次 (事業年) H 23	年度 (事業年) H 23	総走行台年の年次別伸び率 (東海70%)			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)					
		乗用車種	小型貨物	普通貨物			全 車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物		② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)割引率A%
供用開始年次	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.6756	90.0	59.47	14.10	26.49	100.06	67.60	11.71	2.03	2.62	16.36	11.05	6.76	4.57	123.18	83.22
1年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.6496	90.0	59.49	13.99	26.51	99.99	64.95	11.72	2.01	2.63	16.35	10.62	6.75	4.39	123.10	79.96
2年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6246	90.0	59.52	13.87	26.53	99.92	62.41	11.72	1.99	2.63	16.34	10.21	6.75	4.22	123.01	76.83
3年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6006	90.0	59.55	13.75	26.54	99.85	59.97	11.73	1.98	2.63	16.33	9.81	6.74	4.05	122.93	73.83
4年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.5775	90.0	59.58	13.64	26.56	99.78	57.62	11.73	1.96	2.63	16.32	9.43	6.74	3.89	122.84	70.94
5年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.5553	90.0	59.61	13.52	26.57	99.71	55.36	11.74	1.94	2.63	16.31	9.06	6.73	3.74	122.75	68.16
6年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5339	90.0	59.64	13.41	26.59	99.64	53.20	11.74	1.93	2.63	16.31	8.71	6.73	3.59	122.67	65.49
7年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5134	90.0	59.67	13.29	26.61	99.57	51.12	11.75	1.91	2.63	16.30	8.37	6.72	3.45	122.58	62.93
8年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.4936	90.0	59.70	13.18	26.62	99.50	49.11	11.76	1.89	2.64	16.29	8.04	6.72	3.31	122.50	60.47
9年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.4746	90.0	59.73	13.06	26.64	99.43	47.19	11.76	1.88	2.64	16.28	7.73	6.71	3.18	122.41	58.10
10年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4564	90.0	59.76	12.98	26.70	99.44	45.15	11.67	1.87	2.64	16.18	7.38	6.67	3.04	121.79	55.58
11年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4388	90.0	59.80	12.90	26.76	99.45	43.20	11.58	1.85	2.65	16.08	7.06	6.63	2.91	121.17	53.17
12年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4220	90.0	59.83	12.82	26.81	99.77	41.34	11.49	1.84	2.66	15.99	6.75	6.59	2.78	120.54	50.86
13年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4057	90.0	57.87	12.74	26.87	97.48	39.55	11.40	1.83	2.66	15.89	6.45	6.55	2.66	119.92	48.65
14年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99386	0.3901	90.0	57.41	12.65	26.93	96.99	37.84	11.30	1.82	2.67	15.79	6.16	6.51	2.54	119.29	46.54
15年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.3751	90.0	56.94	12.57	26.99	96.50	36.20	11.21	1.81	2.67	15.69	5.89	6.47	2.43	118.67	44.51
16年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3607	90.0	56.48	12.49	27.05	96.02	34.63	11.12	1.80	2.68	15.60	5.63	6.43	2.32	118.04	42.58
17年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3468	90.0	56.01	12.41	27.11	95.53	33.13	11.03	1.78	2.68	15.50	5.38	6.39	2.22	117.42	40.72
18年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3335	90.0	55.55	12.33	27.17	95.04	31.69	10.94	1.77	2.69	15.40	5.14	6.35	2.12	116.80	38.95
19年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3207	90.0	55.08	12.25	27.23	94.56	30.32	10.85	1.76	2.70	15.30	4.91	6.31	2.02	116.17	37.25
20年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3083	90.0	54.62	12.17	27.29	94.07	29.00	10.76	1.75	2.70	15.21	4.69	6.27	1.93	115.55	35.63
21年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.2965	90.0	54.15	12.08	27.34	93.58	27.74	10.66	1.74	2.71	15.11	4.48	6.23	1.85	114.92	34.07
22年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.2851	90.0	53.69	12.00	27.40	93.09	26.54	10.57	1.73	2.71	15.01	4.28	6.19	1.77	114.30	32.58
23年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2741	90.0	53.22	11.92	27.46	92.61	25.38	10.48	1.71	2.72	14.91	4.09	6.15	1.69	113.67	31.16
24年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2634	90.0	52.76	11.84	27.52	92.12	24.28	10.39	1.70	2.73	14.82	3.90	6.11	1.61	113.05	29.79
25年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2534	90.0	52.29	11.76	27.58	91.63	23.22	10.30	1.69	2.73	14.72	3.73	6.07	1.54	112.43	28.49
26年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2437	90.0	51.83	11.68	27.64	91.15	22.21	10.21	1.68	2.74	14.62	3.56	6.03	1.47	111.80	27.24
27年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2343	90.0	51.36	11.60	27.70	90.66	21.24	10.11	1.67	2.74	14.52	3.40	5.99	1.40	111.18	26.05
28年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2253	90.0	50.90	11.52	27.76	90.17	20.31	10.02	1.66	2.75	14.43	3.25	5.95	1.34	110.55	24.91
29年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2166	90.0	50.43	11.43	27.82	89.68	19.43	9.93	1.64	2.75	14.33	3.10	5.91	1.28	109.93	23.81
30年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2083	90.0	49.97	11.35	27.87	89.20	18.58	9.84	1.63	2.76	14.23	2.96	5.87	1.22	109.30	22.77
31年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2003	90.0	49.51	11.27	27.93	88.71	17.77	9.75	1.62	2.77	14.14	2.83	5.84	1.17	108.68	21.77
32年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.1926	90.0	49.04	11.19	27.99	88.23	16.99	9.66	1.61	2.77	14.04	2.70	5.80	1.12	108.06	20.81
33年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.1852	90.0	48.58	11.11	28.05	87.74	16.25	9.57	1.60	2.78	13.94	2.58	5.76	1.07	107.44	19.89
34年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1780	90.0	48.12	11.03	28.11	87.26	15.54	9.48	1.59	2.78	13.85	2.47	5.72	1.02	106.82	19.02
35年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1712	90.0	47.66	10.95	28.17	86.78	14.86	9.39	1.57	2.79	13.75	2.35	5.68	0.97	106.21	18.18
36年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1646	90.0	47.21	10.87	28.23	86.30	14.21	9.30	1.56	2.80	13.65	2.25	5.64	0.93	105.59	17.38
37年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1583	90.0	46.75	10.79	28.29	85.82	13.58	9.21	1.55	2.80	13.56	2.15	5.60	0.89	104.98	16.62
38年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1522	90.0	46.29	10.71	28.35	85.35	12.99	9.12	1.54	2.81	13.46	2.05	5.56	0.85	104.37	15.88
39年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1463	90.0	45.84	10.63	28.40	84.87	12.42	9.03	1.53	2.81	13.37	1.96	5.52	0.81	103.76	15.18
40年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1407	90.0	45.38	10.55	28.46	84.40	11.88	8.94	1.52	2.82	13.27	1.87	5.48	0.77	103.15	14.51
41年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1353	90.0	44.93	10.47	28.52	83.92	11.35	8.85	1.50	2.82	13.18	1.78	5.44	0.74	102.54	13.87
42年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1301	90.0	44.48	10.39	28.58	83.45	10.86	8.76	1.49	2.83	13.08	1.70	5.40	0.70	101.94	13.26
43年目	H 76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	0.1251	90.0	44.03	10.31	28.64	82.98	10.38	8.67	1.48	2.84	12.99	1.62	5.36	0.67	101.34	12.68
44年目	H 77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	0.1203	90.0	43.59	10.23	28.70	82.51	9.92	8.58	1.47	2.84	12.90	1.55	5.33	0.64	100.74	12.12
45年目	H 78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	0.1157	90.0	43.14	10.15	28.76	82.05	9.49	8.50	1.46	2.85	12.80	1.48	5.29	0.61	100.14	11.58
46年目	H 79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	0.1112	90.0	42.69	10.07	28.82	81.58	9.07	8.41	1.45	2.85	12.71	1.41	5.25	0.58	99.54	11.07
47年目	H 80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	0.1069	90.0	42.25	9.99	28.88	81.12	8.67	8.32	1.44	2.86	12.62	1.35	5.21	0.56	98.95	10.58
48年目	H 81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	0.1028	90.0	41.81	9.91	28.94	80.66	8.29	8.23	1.43	2.87	12.52	1.29	5.17	0.53	98.36	10.11
49年目	H 82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	0.0989	90.0	41.37	9.84	28.99	80.20	7.93	8.15	1.41	2.87	12.43	1.23	5.13	0.51	97.77	9.67
合 計								2,605.60	591.75	1,379.47	4,576.82	1,431.98	513.10	85.07	136.60	734.78	231.81	303.24	95.66	5,614.83	1,759.45

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	4	12.0km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				117,160	
	改良費				5,568	
		土工	m <sup>3</sup>	213,000	1,227	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	12,000	134	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	4,207	工事用道路、工事用防護設備等
	橋梁費				88,997	
		100m以上	m	12,000	88,997	
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				16,629	
		IC	箇所	4	6,470	
		JCT	箇所	2	10,159	
	舗装費				979	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	284,000	979	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				4,987	
		交通管理施設工	式	1	3,644	標識工、防護柵工照明工等
		遮音壁	m	5,000	1,343	
②	用地及補償費				2,970	
	用地費		m <sup>2</sup>	22,800	1,000	
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>	22,800	1,000	
	補償費		式	1	1,970	
③	間接経費		式		14,870	
	全体事業費				135,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	4	12.0km

## ■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				117,160	
	改良費				5,568	
		土工	m <sup>3</sup>	213,000	1,227	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	12,000	134	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	4,207	工事用道路、工事用防護設備等
	橋梁費				88,997	
		100m以上	m	12,000	88,997	
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				16,629	
		IC	箇所	4	6,470	
		JCT	箇所	2	10,159	
	舗装費				979	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	284,000	979	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				4,987	
		交通管理施設工	式	1	3,644	標識工、防護柵工照明工等
		遮音壁	m	5,000	1,343	
②	用地及補償費				2,970	
	用地費		m <sup>2</sup>	22,800	1,000	
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>	22,800	1,000	
	補償費		式	1	1,970	
③	間接経費		式		12,100	
	全体事業費				132,230	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道伊勢線	名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	4	12.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.0	308	
修繕費	式	1	391	
その他	式			
維持管理費合計			699	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上