

事後評価結果（平成18年度）

担当課：中日本高速道路株式会社 計画設計部

担当課長名：阿部 文彦

路線名	伊勢湾岸自動車道 (豊田JCT ~ 四日市JCT)	事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	国土交通省, 日本道路公団(中日本高速道路株式会社), 愛知県, 名古屋港管理組合
起終点	自：愛知県豊田市鷺嶋町 至：三重県四日市市伊坂町	延長	51.3 km		

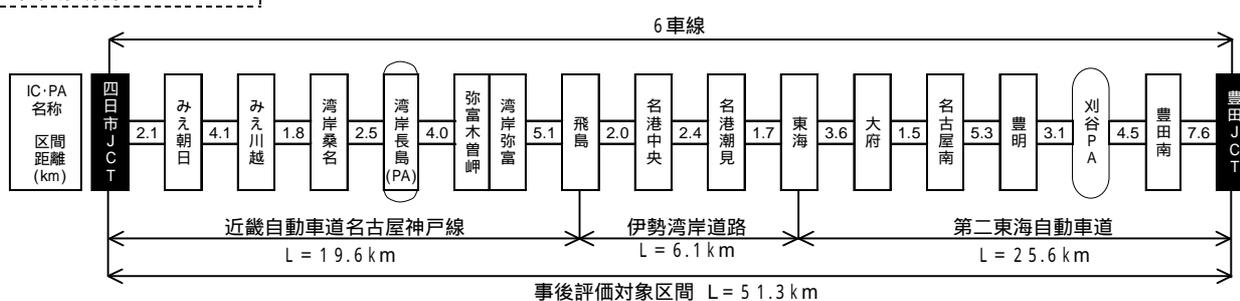
事業概要

当該区間は、第二東名・第二名神高速道路の一部をなす区間であり、基本計画区間である東海～飛島は一般有料道路事業（国土交通省等との合併施行事業）として、その前後の区間は国土開発幹線自動車道「第二東海自動車道」及び「近畿自動車道名古屋神戸線」として、全線6車線で整備を行った。

事業の目的・必要性

当該区間は、東名高速道路、東名阪自動車道および東海環状自動車道と接続するとともに、名古屋港、中部国際空港へのアクセス向上など「物流拠点等へのアクセス向上」、「周辺高速道路及び一般道路の混雑緩和」などにより、名古屋圏の産業・経済の発展に寄与する。また、将来的には第二東名・第二名神高速道路として三大都市圏の連携を強化する東西交通の大動脈となる。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S62年度 1	用地着手	H元年度	供用年 (計画)	(計画) H14年度	変動	1.18倍
		都市計画決定	S54年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績) H16年度	変動	1.00倍
	事業費	計画時	(名目値) 1兆3,210億円 (実質値) 1兆4,110億円		実績	(名目値) 1兆3,150億円 (実質値) 1兆4,000億円		変動	0.99倍
	交通量	計画時	18,500 ~ 48,100台/日 (平成17年度)		実績	25,400 ~ 52,200台/日 (平成17年度)		変動	89 ~ 140 %
	旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)	30.2 (H9年度)	81.7 km/h (H18年度)	交通事故減少	56.8 (H9年度)	32.9 (H17年度)	件/億台・日	
費用便益分析結果 (事後)	B / C	2.7	総費用 : 1兆9,100億円 事業費: 1兆7,300億円 維持管理費: 1,800億円	総便益 : 5兆1,600億円 走行時間短縮便益: 4兆7,800億円 走行経費減少便益: 3,000億円 交通事故減少便益: 800億円	基準年		H18年		
事業遅延によるコスト増			費用増加額 : -101億円	便益減少額 : 862億円					
事業遅延の理由 豊田南IC付近は第一種低層住居専用地域であり、伊勢湾岸自動車道及び並行する県道の通過により約100件もの家屋移転が必要となったこと、さらに、環境対策に関する設計協議に時間を要したことから、開通が遅延したものの。									

- 1 全線事業化年度はH5。なお、事業期間の変動についてはH5を起算として算出。
(S54 飛島～名港中央間事業化[暫定2車線], S62 名港中央～東海間の事業化, H5 飛島～名港中央間の拡幅事業化・高速道事業化)
- 2 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。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 東名阪自動車道から伊勢湾岸自動車道への経路変更で生じた時間短縮を利用して、バス停を新たに追加するとともに、高速バスの運賃を値下げ。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> スーパー中核港湾である名古屋港へのアクセスが向上 亀山市～名古屋港（飛島埠頭）（平日）59分（H17） 41分（H17） 18分短縮 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 <p>中部国際空港までの所要時間の短縮及び伊勢湾岸自動車道を利用するバスが全体の7割を占める都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）の整備事業に該当 地域開発プロジェクト，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 「愛知万博」開催期間中の豊田JCTにおける 三重方向 東海環状自動車道、 三重方向 東名古屋方向が開催前と比較して増加 1.1万台/日 1.8万台/日（0.7万台の増加） <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>景観上の効果，都市空間の有効活用</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントにおける評価箇所において最新のバックグラウンド濃度に現況の高速道路寄与分を合算して大気環境を予測計算したところ、全地点で環境基準値を満足する。また、高速道路沿道の常時監視測定局（自動車排出ガス測定局）の測定値も環境基準値を満足している。 <p>NO₂：現況予測値 0.041～0.057ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：現況予測値 1.1～1.9ppm（10ppm以下） SPM：現況予測値 0.067～0.100mg/m³（0.1mg/m³以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントで予測した断面のうち、保全対象家屋が存在する箇所で実測した結果、環境基準値を下回る。 <p>実測値（夜間）63dB（名古屋市緑区有松）（環境基準値：夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>伊勢湾岸自動車道から名古屋都心側の主要な一般国道沿線の大気環境改善、環境アセスメント時の鳥類に対する漏光対策箇所への影響</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>東海地方（愛知県、岐阜県、三重県）は製造品出荷額が全国の18%を占め、自動車産業、電気エレクトロニクス産業など「ものづくり産業」の盛んな地域である。名古屋港コンテナターミナルの整備、中部国際空港の開港、高速道路ネットワークの整備（伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道）等社会資本整備の進展とともに、製造業が好調なことから、平成13年度以降、県民総生産が全国の伸びを上回り経済活動が活発な状況である。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後、事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>ただし、現在建設中の名古屋環状2号線東南部や、隣接する第二東名・第二名神高速道路の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、隣接区間の事後評価において、当該区間の利用状況についても確認する。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

(伊勢湾岸自動車道)

客観的評価指標に対応する事後評価項目

<事業採択の前提条件に対応する事後評価項目>

	評価項目	効果の有無	補足事項(場所・データ等)
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 ¹ 、乖離の要因等)	-	当該道路 全区間供用年度 実績: 26,700台/日(H17年度:四日市JCT~みえ朝日) 25,400台/日(H17年度:みえ朝日~みえ川越) 31,900台/日(H17年度:みえ川越~湾岸桑名) 37,100台/日(H17年度:湾岸桑名~湾岸長島) 39,200台/日(H17年度:湾岸長島~弥富木曾岬) 37,700台/日(H17年度:湾岸木曾岬~湾岸弥富) 40,900台/日(H17年度:湾岸弥富~飛島) 52,200台/日(H17年度:飛島~名港中央) 49,400台/日(H17年度:名港中央~名港潮見) 47,200台/日(H17年度:名港潮見~東海) 41,800台/日(H17年度:東海~大府) 42,300台/日(H17年度:大府~名古屋南) 43,000台/日(H17年度:名古屋南~豊明) 40,300台/日(H17年度:豊明~豊田南) 39,100台/日(H17年度:豊田南~豊田JCT)
	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 ¹ 、乖離の要因等)	-	周辺道路 実績: 8.6km/h(28%)向上 (一般国道23号 豊明市(豊明IC)~三重郡川越町(みえ川越IC)) H9,H18道路時刻表
	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 ¹ 、乖離の要因等)	-	当該道路及び並行道路(総事故率) 実績: 23.9件/億台和(42%)低減(豊明IC~みえ川越IC) H9,H17センサス
	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 ² 、乖離の要因等)	-	事業費 計画: 1兆3,210億円 実績: 1兆3,150億円 要因: 橋梁に関する新技術・新工法によるもの
	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)	-	費用増加額: -101億円、便益減少額: 862億円(基準年: H18)
	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)	-	事後評価: B/C= 2.7(H18基準年)
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	-	第二東名神の接続により、以下のとおり変更 都市計画の追加: S57.11東海~名古屋南, S63.2湾岸弥富~飛島, H1.5名古屋南~豊田JCT, H2.12四日市JCT~みえ川越 環境影響評価の追加: H3.8湾岸長島~湾岸弥富 都市計画変更: H3.8湾岸弥富~名古屋南

1 予測値が存在しない場合、事前の実測値との比較を可とする。

2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい。

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目>

政策目標		評価項目	効果の有無	補足事項(場所・データ等)	
大項目	中項目				
1. 活 力	円滑な比 ^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		推計年度(H33) 5,336,602 5,279,343千人・時間/年 1%削減(57,259千人・時間/年 削減) 定量的評価指標の算出方法(案)準用	
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況		一般国道1号 名古屋市緑区左京山 (平日) 15.8km/h(H9) 29.7km/h(H17) 13.9km/h向上 H9,H17センサス	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況		三重県名張市~東京都品川区 所要時間 7時間15分 6時間55分 20分短縮 H18道路時刻表	
		新幹線駅へのアクセス向上の状況	-	該当無し	
		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		豊田市~中部国際空港 所要時間 (平日) 1時間12分(H17) 42分(H17) 30分短縮 中部国際空港への高速バス20路線のうち、12路線が伊勢湾岸道を利用。	
	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		亀山市~名古屋港(飛鳥埠頭)(指定特定重要港湾)所要時間 (平日) 59分(H17) 41分(H17) 18分短縮 H18道路時刻表	
		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		田原市~豊明IC(花き市場) 所要時間 (平日) 一般道利用: 2時間11分 伊勢湾岸道利用: 1時間31分 40分短縮 H18道路時刻表より	
		都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果		三大都市圏環状道路(名古屋環状2号線)の整備事業に該当
			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		東名阪道 名古屋西IC~名古屋IC断面交通量が減少 63.1千台(H9) 51.8千台(H17) 11.3千台(18%)減少
			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		東海IC付近での区画整理事業との一体的整備(東海市浅山新田)
1. 活 力	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		静岡市(政令指定都市)~名古屋市(政令指定都市)	
		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		豊橋市(生活圏中心都市)~名古屋市(県庁所在地)	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		東海市~豊橋市(二次生活圏中心都市) 1時間44分 1時間11分 33分短縮 H18道路時刻表	
	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		「愛知万博」開催期間中の豊田JCTにおける 三重方向 東海環状道、三重方向 東名 名古屋方向が開催前と比較して増加 1.1万台/日 1.8万台/日(0.7万台の増) NEXCO中日本 資料	
		IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果		伊勢湾岸道沿線の観光客数が増加 H10 1,920万人 H17 2,481万人 愛知県・三重県観光統計資料	
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		平成16年12月に刈谷ハイウェイオアシスが開設され、多数の来場者 平成17年 446万人 愛知県観光統計資料	

政策目標		評価項目	効果の有無	補足事項(場所・データ等)
大項目	中項目			
2.暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況		桑名市,長島町域から三次医療施設までのアクセス時間が短縮 一般道利用 三重県立総合医療センター38分 伊勢湾岸道利用 藤田保健衛生大学病院27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		当該路線(豊田JCT~四日市JCT)と並行する一般国道23号 事故率 53.4件/億台* _□ 48.2件/億台* _□ 10%減 H9,H17センサス
	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		H8.11 愛知県地域防災計画 緊急輸送道路 (伊勢湾岸道 名古屋南~飛島間) H14.9 愛知県地域防災計画 緊急輸送道路 (伊勢湾岸道 豊田JCT~名古屋南、飛島~県境間)
		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		一般国道23号(愛知県防災計画及び三重県防災計画 緊急輸送道路)三重県川越町~愛知県豊明市間 迂回路 伊勢湾岸道 みえ川越IC~豊明IC
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能		東名阪道(四日市JCT~名古屋IC 51.5km)の代替機能 H16.12の大雪による東名阪道通行止めの際、伊勢湾岸道では、平常時より4千~7千台 断面交通量が増
		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	-	該当無し
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		推計年度(H33) 56万t-CO2/年 削減 定量的評価指標の算出方法(案)準用
	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		推計年度(H33) 800t-Nox/年 削減 定量的評価指標の算出方法(案)準用
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率		推計年度(H33) 57t-SPM/年 削減 定量的評価指標の算出方法(案)準用
4.環境	生活環境の改善・保全	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		一般国道1号 名古屋市南区千竈通2丁目 (夜間)75dB(H9) 67dB(H17) 8dB(11%)改善 H9,H17環境センサス
		その他、環境や景観上の効果		名港トリトン:1998年名古屋市都市景観賞 受賞 名港中央大橋:1998年北米照明学会特別賞 受賞
5.その他	他のプロジェクト外との関係	他機関との連携プログラムに関する効果		伊勢湾岸道周辺の地域開発が進んでいる 東海IC周辺の工業団地に約76社が進出(H19.1現在) 豊明IC周辺の工業団地に約14社が進出(H19.1現在)
	その他	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	-	都市空間の有効活用

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B Pの別
伊勢湾岸自動車道	豊田JCT ～四日市JCT	L=51.3km	高速自動車国道 一般国道	-

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,700～71,600 (H34)	6	国土交通省・日本道路公団(中日本 高速道路株式会社)・愛知県・名古屋 港管理組合

費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	1兆1,335億円	3,135億円	1兆4,470億円
基準年における 現在価値(C)	1兆7,345億円	1,790億円	1兆9,135億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年			
供用年	平成16年			
単年便益 (初年便益)	1,652億円	105億円	29億円	1,786億円
基準年における 現在価値(B)	4兆7,751億円	3,020億円	816億円	5兆1,588億円

結果

費用便益比(B/C)	2.7
------------	-----

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。

費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
伊勢湾岸自動車道	豊田JCT～四日市JCT	L=51.3km	高速自動車国道 一般国道	国土交通省・日本道路公団（中日本高速道路株式会社）・愛知県・名古屋港管理組合

1. 交通状況（推計時点 H33年）
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
総トリップ数 (OD表による交通量)	百万トリップ°	159.649	159.649	0.000
平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ°数)	km	10.169	10.166	0.003
平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	37.243	37.357	-0.113
平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	16.382	16.328	0.054
平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	164.971	164.674	0.297
平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°	13.109	13.087	0.022

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

費用便益分析の条件

事業名：伊勢湾岸自動車道(豊田JCT～四日市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 (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) その他	
分析の基本的事項		分析対象期間	40年間
		社会的割引率	4%
		基準年次	平成18年
交通流の推計時点		1時点のみ推計 複数時点での推計	(H33)
推計の状況		整備の有無それぞれで交通流を推計 整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
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) 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) その他()	(H11センサス)
開発交通量の考慮		無 有 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
交通流推計	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
		Q - V式と転換率式の併用による配分	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
		簡易手法	
		簡易手法の場合	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
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 採用理由を記載	
		最終配分の速度 採用理由を記載	
		その他(センサスデータを使用し、高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速度は、沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮し設定。)	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含まず)

箇所名:伊勢湾岸自動車道(豊田JCT~四日市JCT)

採用単価の根拠:積み上げによる

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
-	51.3	-

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-25年目	S 54	2.8834	0	1	0	0
-24年目	S 55	2.7725	21	58	0	0
-23年目	S 56	2.6658	24	63	0	0
-22年目	S 57	2.5633	74	189	0	0
-21年目	S 58	2.4647	94	231	0	0
-20年目	S 59	2.3699	48	115	0	1
-19年目	S 60	2.2788	2	4	1	3
-18年目	S 61	2.1911	0	0	1	3
-17年目	S 62	2.1068	2	5	2	3
-16年目	S 63	2.0258	16	32	2	3
-15年目	H 1	1.9479	66	128	2	3
-14年目	H 2	1.8730	76	142	2	3
-13年目	H 3	1.8009	103	185	2	3
-12年目	H 4	1.7317	189	327	2	3
-11年目	H 5	1.6651	563	937	2	4
-10年目	H 6	1.6010	608	973	2	4
-9年目	H 7	1.5395	979	1,507	3	4
-8年目	H 8	1.4802	1,274	1,886	4	6
-7年目	H 9	1.4233	1,358	1,933	4	6
-6年目	H 10	1.3686	1,012	1,386	16	22
-5年目	H 11	1.3159	1,203	1,583	13	17
-4年目	H 12	1.2653	1,377	1,742	15	19
-3年目	H 13	1.2167	1,483	1,805	15	19
-2年目	H 14	1.1699	1,309	1,532	31	36
-1年目	H 15	1.1249	500	563	29	33
供用開始年次	H 16	1.0816	271	293	33	36
1年目	H 17	1.0400	42	44	36	38
2年目	H 18	1.0000	0	0	64	64
3年目	H 19	0.9615	0	0	65	63
4年目	H 20	0.9246	0	0	65	60
5年目	H 21	0.8890	0	0	69	61
6年目	H 22	0.8548	0	0	70	60
7年目	H 23	0.8219	0	0	73	60
8年目	H 24	0.7903	0	0	77	61
9年目	H 25	0.7599	0	0	76	58
10年目	H 26	0.7307	0	0	78	57
11年目	H 27	0.7026	0	0	77	54
12年目	H 28	0.6756	0	0	78	53
13年目	H 29	0.6496	0	0	77	50
14年目	H 30	0.6246	0	0	77	48
15年目	H 31	0.6006	0	0	79	47
16年目	H 32	0.5775	0	0	80	46
17年目	H 33	0.5553	0	0	82	46
18年目	H 34	0.5339	0	0	81	43
19年目	H 35	0.5134	0	0	80	41
20年目	H 36	0.4936	0	0	80	39
21年目	H 37	0.4746	0	0	79	38
22年目	H 38	0.4564	0	0	79	36
23年目	H 39	0.4388	0	0	79	35
24年目	H 40	0.4220	0	0	79	33
25年目	H 41	0.4057	0	0	78	32
26年目	H 42	0.3901	0	0	78	30
27年目	H 43	0.3751	0	0	78	29
28年目	H 44	0.3607	0	0	79	28
29年目	H 45	0.3468	0	0	79	27
30年目	H 46	0.3335	0	0	79	26
31年目	H 47	0.3207	0	0	78	25
32年目	H 48	0.3083	0	0	78	24
33年目	H 49	0.2965	0	0	78	23
34年目	H 50	0.2851	0	0	78	22
35年目	H 51	0.2741	0	0	78	21
36年目	H 52	0.2636	0	0	78	21
37年目	H 53	0.2534	0	0	78	20
38年目	H 54	0.2437	0	0	78	19
39年目	H 55	0.2343	-1,359	-318	78	18
合計			11,335	17,345	3,135	1,790

単純事業費計	11,335	3,135
--------	--------	-------

注1) 消費税相当額は含まない。

注2) 供用開始年次は当該道路全線供用とする。

注3) 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:伊勢湾岸自動車道(豊田JCT-四日市JCT)

年次	年度 (基準年) H18	総走行台* ₀ の年次別伸び率 (東海ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)					交通事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)×	現在価値 ×(A)	便益合計 (~)	現在価値 割引率4%	
																					乗用車
供用開始年次	H 16	1.01237	0.99952	1.00818	1.0816	421	51	121	255	848	918	10	1	12	31	54	58	15	16	917	992
1年目	H 17	1.01222	0.99952	1.00811	1.0400	789	95	226	478	1,588	1,652	19	1	22	58	101	105	28	29	1,717	1,786
2年目	H 18	1.01207	0.99952	1.00804	1.0000	822	99	235	498	1,655	1,655	20	1	23	61	105	105	29	29	1,789	1,789
3年目	H 19	1.01193	0.99952	1.00798	0.9615	830	101	233	494	1,657	1,594	20	1	23	60	104	100	29	28	1,791	1,722
4年目	H 20	1.01179	0.99952	1.00792	0.9246	824	100	228	472	1,624	1,501	20	1	22	58	101	93	29	27	1,753	1,621
5年目	H 21	1.01165	0.99952	1.00786	0.8890	852	159	228	550	1,789	1,590	21	2	22	67	112	100	31	27	1,932	1,717
6年目	H 22	1.01152	0.99952	1.00779	0.8548	883	163	228	615	1,890	1,616	22	2	22	75	121	103	33	28	2,043	1,747
7年目	H 23	1.00698	0.99946	1.00467	0.8219	939	171	239	629	1,978	1,625	23	2	23	77	125	103	34	28	2,136	1,756
8年目	H 24	1.00693	0.99946	1.00465	0.7903	977	178	244	633	2,032	1,606	24	2	24	77	127	100	35	28	2,194	1,734
9年目	H 25	1.00689	0.99946	1.00462	0.7599	996	183	243	653	2,076	1,578	24	2	24	80	130	99	36	27	2,242	1,703
10年目	H 26	1.00684	0.99946	1.00460	0.7307	1,010	185	242	666	2,102	1,536	25	2	23	81	132	96	36	26	2,270	1,659
11年目	H 27	1.00679	0.99946	1.00458	0.7026	1,045	186	244	704	2,180	1,531	26	2	24	86	137	97	37	26	2,355	1,654
12年目	H 28	1.00675	0.99946	1.00456	0.6756	1,070	195	239	737	2,242	1,515	26	2	23	90	142	96	38	26	2,422	1,636
13年目	H 29	1.00670	0.99946	1.00454	0.6496	1,083	197	234	749	2,263	1,470	26	2	23	91	143	93	39	25	2,445	1,588
14年目	H 30	1.00666	0.99946	1.00452	0.6246	1,097	200	232	760	2,290	1,430	27	2	23	93	144	90	39	24	2,473	1,545
15年目	H 31	1.00661	0.99946	1.00450	0.6006	1,149	232	235	815	2,432	1,460	28	3	23	99	153	92	41	25	2,626	1,577
16年目	H 32	1.00657	0.99946	1.00448	0.5775	1,189	240	236	855	2,520	1,455	29	3	23	104	159	92	43	25	2,722	1,572
17年目	H 33	1.00119	0.99659	0.99984	0.5553	1,184	269	238	895	2,586	1,436	29	3	23	109	164	91	44	24	2,795	1,552
18年目	H 34	1.00119	0.99658	0.99984	0.5339	1,181	268	240	919	2,608	1,392	29	3	23	112	168	89	44	23	2,819	1,505
19年目	H 35	1.00119	0.99657	0.99984	0.5134	1,185	269	240	919	2,613	1,341	29	3	23	112	168	86	44	23	2,824	1,450
20年目	H 36	1.00118	0.99656	0.99984	0.4936	1,184	269	238	913	2,603	1,285	29	3	23	111	167	82	44	22	2,814	1,389
21年目	H 37	1.00118	0.99654	0.99984	0.4746	1,185	269	237	910	2,601	1,234	29	3	23	111	166	79	44	21	2,811	1,334
22年目	H 38	1.00118	0.99653	0.99984	0.4564	1,186	269	236	907	2,599	1,186	29	3	23	111	166	76	44	20	2,808	1,282
23年目	H 39	1.00118	0.99652	0.99984	0.4388	1,191	270	236	906	2,604	1,142	29	3	23	110	166	73	44	19	2,813	1,234
24年目	H 40	1.00118	0.99651	0.99984	0.4220	1,189	270	235	900	2,594	1,095	29	3	23	110	165	70	44	18	2,803	1,183
25年目	H 41	1.00118	0.99650	0.99984	0.4057	1,191	270	234	897	2,592	1,052	29	3	23	109	165	67	44	18	2,800	1,136
26年目	H 42	1.00118	0.99648	0.99984	0.3901	1,192	270	233	894	2,590	1,010	29	3	23	109	164	64	44	17	2,797	1,091
27年目	H 43	0.99658	0.99537	0.99624	0.3751	1,191	270	233	892	2,587	970	29	3	23	109	164	61	44	16	2,794	1,048
28年目	H 44	0.99657	0.99535	0.99623	0.3607	1,184	269	231	886	2,569	927	29	3	22	108	163	59	43	16	2,775	1,001
29年目	H 45	0.99656	0.99533	0.99621	0.3468	1,180	268	230	882	2,559	888	29	3	22	107	162	56	43	15	2,764	959
30年目	H 46	0.99655	0.99531	0.99620	0.3335	1,176	267	229	878	2,549	850	29	3	22	107	161	54	43	14	2,753	918
31年目	H 47	0.99653	0.99529	0.99618	0.3207	1,175	267	228	876	2,546	816	29	3	22	107	161	52	43	14	2,749	882
32年目	H 48	0.99652	0.99527	0.99617	0.3083	1,168	265	227	869	2,529	780	29	3	22	106	160	49	43	13	2,731	842
33年目	H 49	0.99651	0.99524	0.99615	0.2965	1,164	264	226	865	2,518	747	28	3	22	105	159	47	42	13	2,720	806
34年目	H 50	0.99650	0.99522	0.99614	0.2851	1,159	263	225	861	2,508	715	28	3	22	105	158	45	42	12	2,709	772
35年目	H 51	0.99649	0.99520	0.99612	0.2741	1,159	263	224	859	2,505	687	28	3	22	105	158	43	42	12	2,705	741
36年目	H 52	0.99647	0.99517	0.99611	0.2636	1,151	261	222	853	2,488	656	28	3	22	104	157	41	42	11	2,686	708
37年目	H 53	0.99589	0.99813	0.99652	0.2534	1,147	260	222	851	2,480	628	28	3	22	104	157	40	42	11	2,678	679
38年目	H 54	0.99588	0.99812	0.99651	0.2437	1,142	259	222	850	2,472	602	28	3	22	104	156	38	42	10	2,670	651
39年目	H 55	0.99586	0.99812	0.99649	0.2343	1,140	259	222	850	2,471	579	28	3	22	104	156	37	42	10	2,669	625
合計						42,981	8,862	9,193	30,899	91,936	47,751	1,051	108	893	3,766	5,819	3,020	1,562	816	99,316	51,588

当該区間の全線供用(H16)以降の便益を計上(部分供用段階(S59~H15)の便益は計上していない)。