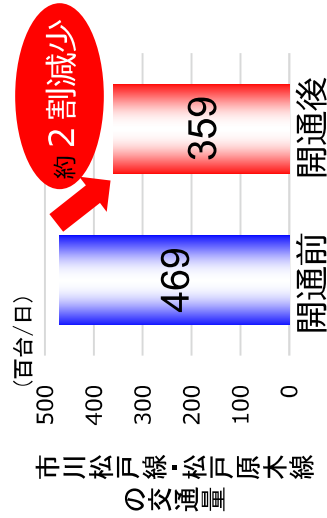


3. 事業の投資効果

(1) 外環の効果(千葉区間開通による効果発現)(交通安全性の向上)

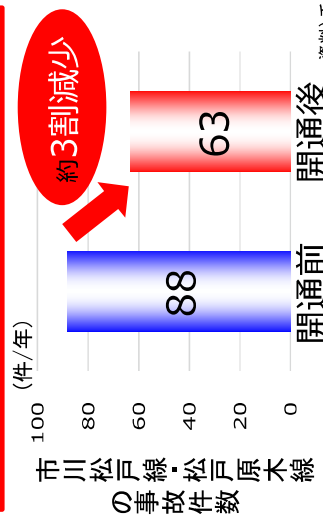
- 外環道(国道298号)に並行する主要な道路(市川松戸線・松戸原木線)の交通事故が約3割減少し、自動車だけでなく、歩行者や自転車の安全性も向上。
- アンケート結果では、外環道開通後、「生活道路の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されていると思う」が約7割を占める。

外環道(国道298号)に並行する 県道では交通量が約2割減少

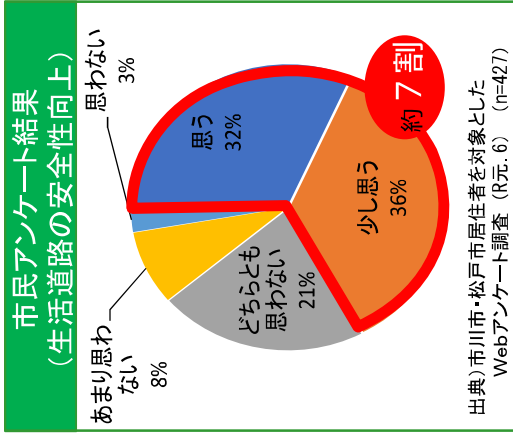


資料) 交通量調査(24h)
開通前 H29.4.26(水) 6.29(木) 9.26(火) H30.5.23(水)の平均値
開通後 H30.6.5(火) 7.3(火) 9.6(木) R元.6.4(火)の平均値

県道の交通事故は約3割減少



資料) 千葉県警察本部 開通前・H29.6~H30.5 開通後・H30.6~R元.5
東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷IC)開通後の整備効果



「県道等の混雑を避けて生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める

市民の声(交通安全関連)

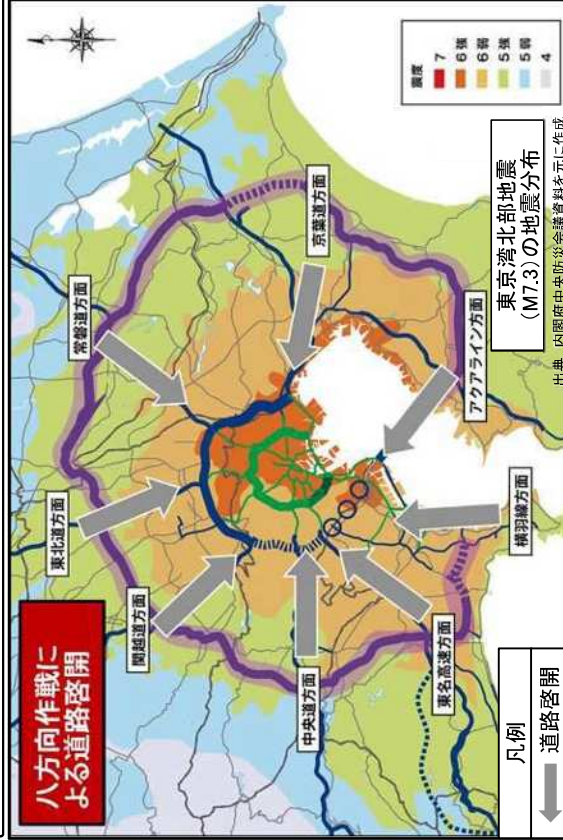
- 小学生や園児送迎自転車が多く、幅が狭い道を徐行して運転していたが、国道298号を通ることでストレスなく走行ができ、時間も短縮できた。
- 自転車で通学していますが、車が減り、またトラック等の大型車も減って、自転車が通りやすくなりました。ヒヤリ・ハットが起こる回数も減っています。

出典) 千葉県警察本部アンケート調査 (H31.12)
出典) 千葉県警察本部アンケート調査 (R元.7)

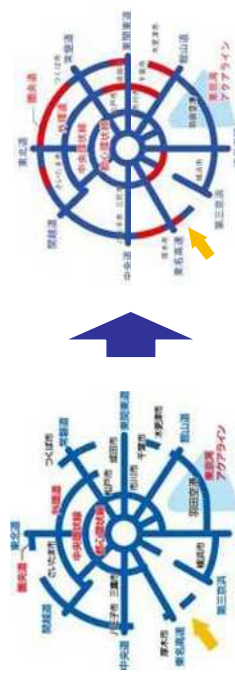
3. 事業の投資効果

(2) 外環の効果（災害時のリダンダンシー確保）

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- リダンダンシーの強化により、災害だけでなく、事故などで放射道路が寸断された場合でも都心への経路が確保可能。



■三環状整備道路によるリダンダンシーの強化 (東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))



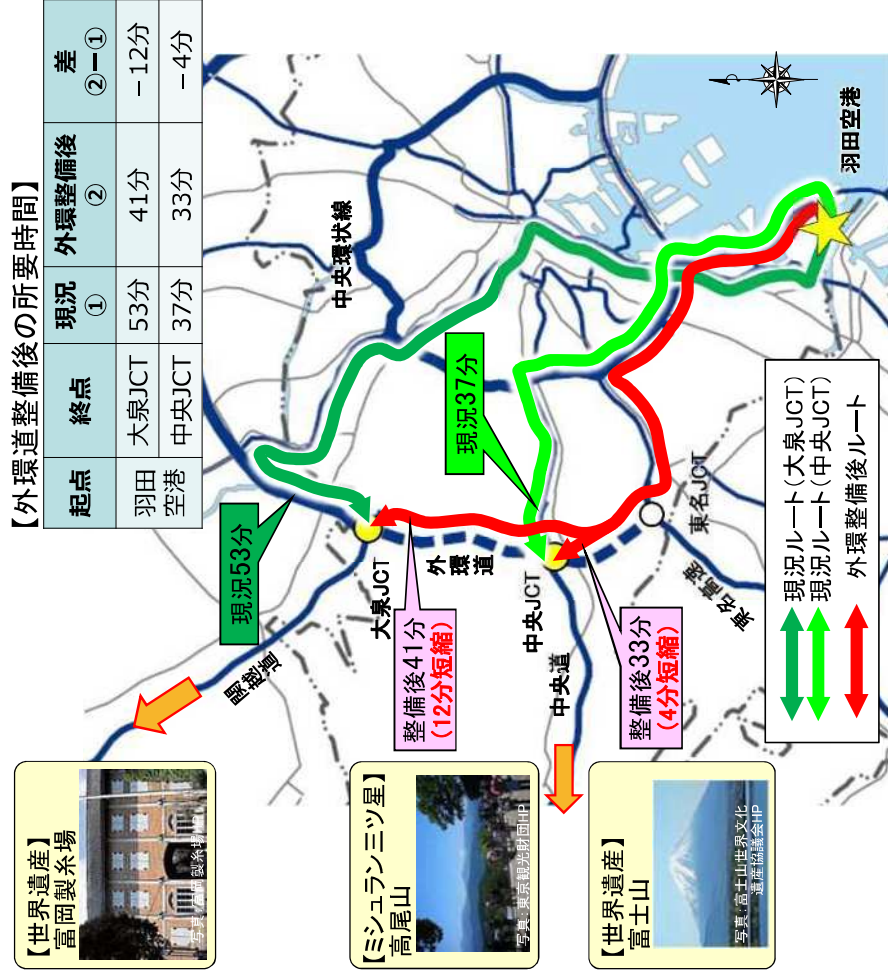
出典 日本道路交通情報センター(R2.7.15 13時25分の状況図)を元に加工
交通事故による通行止めは時間はmeur-tri(道路交通情報@首都高 首都高ツイッター)より

3. 事業の投資効果

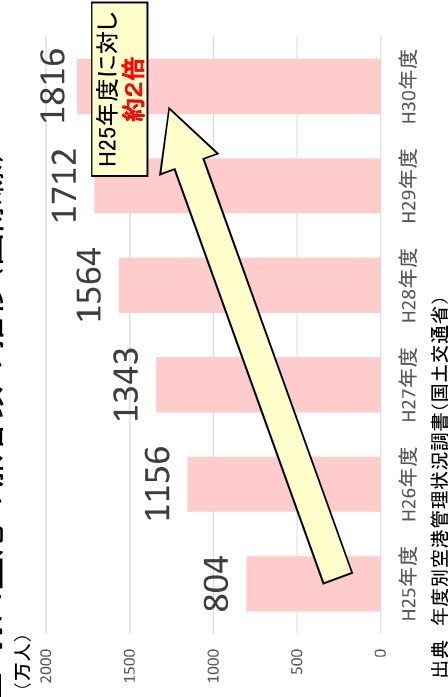
(3) 羽田空港からのアクセス向上

- 羽田空港の国際線旅客数の推移は増加傾向(H30年度はH25年度に対し約2倍に増加)。
- 外環(関越～東名)の整備により、関東近郊の観光地へのアクセス時間の短縮(4～12分)や定時性向上が期待。
- 羽田空港を訪れる旅行者の観光地アクセス向上により、周遊機会の増加、国内外観光客の集客向上に寄与。

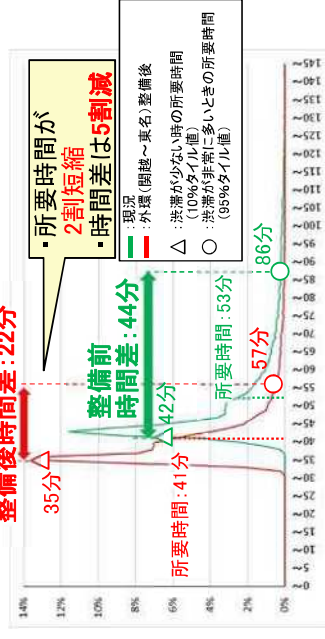
■ 羽田空港からのアクセス向上



■ 羽田空港の旅客数の推移(国際線)



■ 外環道整備後の定時性(羽田空港⇒大泉JCT間)



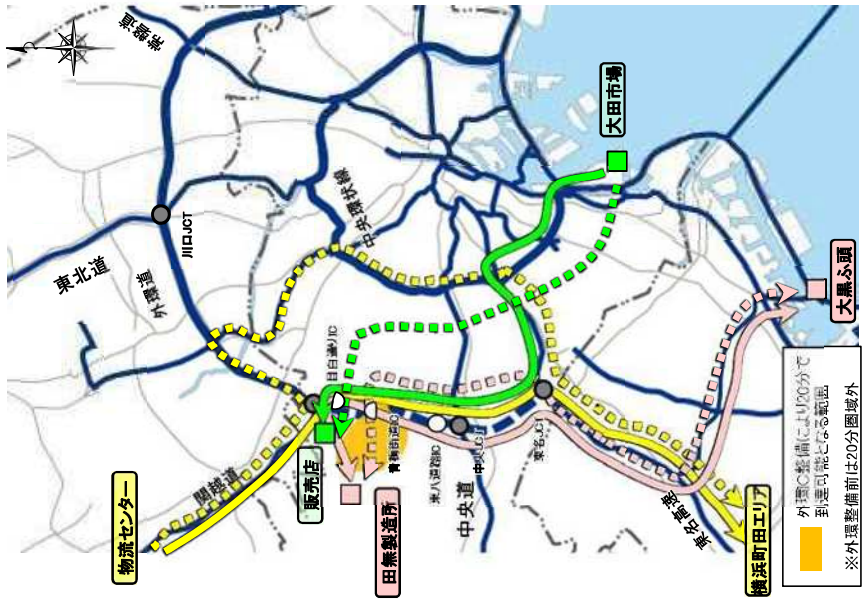
出典:ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)
整備後:現況(ETC2.0: H31.1～R1.12) + 外環(設計速度80km/h)により算出

3. 事業の投資効果

(4) 企業活動の支援

- 外環(関越～東名)整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

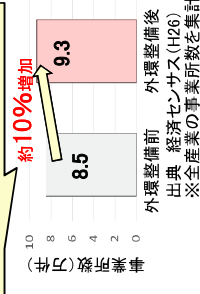
■ 所要時間の短縮効果



■ 沿線アクセスの向上

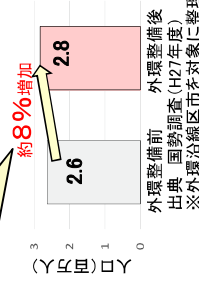
【新規IC整備前後のカバー事業所数】

外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な事業所数が約10%増加

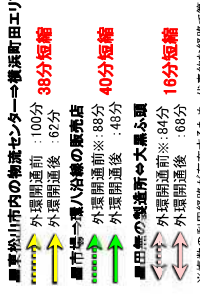


【新規IC整備前後のカバー人口】

外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な人口が約8%増加



【所要時間の短縮】



■ 企業の声

① 広域的な企業活動の支援(所要時間の短縮等)

- 東松山の配送センターから、関越道や首都高を利用して横浜町田エリアへ荷物を配送している。
- 外環(関越～東名)整備により、都心の中央環状線を通してことなく、配送できるため、時間短縮や安全性向上に期待している。

※ヒアリング実施日:令和2年6月

物流業 A社

② 沿線企業の企業活動の支援(物流品質の向上)

- 花の流通を行っており、鮮度(物流品質)が重要となるが運送上の都合によっては時間が読めないこともある。
- 外環が整備されることで、大田市場より、環八沿線に複数立地する販売店に輸送する際、品質を維持しやすくなることが期待される。

生花卸業
株式会社大田花き



画像出典:公式HP
※ヒアリング実施日:令和2年7月

③ 沿線企業の企業活動の支援(ドライバー負荷軽減等)

- 製品・部品の輸出入のため、田無の製造所と大黒ふ頭のバックヤード間で、運送を行っている。
- 外環(関越～東名)整備により、ドライバーの負荷が軽減することを期待している。

製造業:
住友重機械工業株式会社



画像出典:公式HP
※ヒアリング実施日:令和2年7月

出典 現況:ETC2.0プロブデータ(H31.1～R1.12) 整備後:現況+外環(設計:速度80km/h)により算出 ※現況、整備後ともに、北西線は規制速度により算出

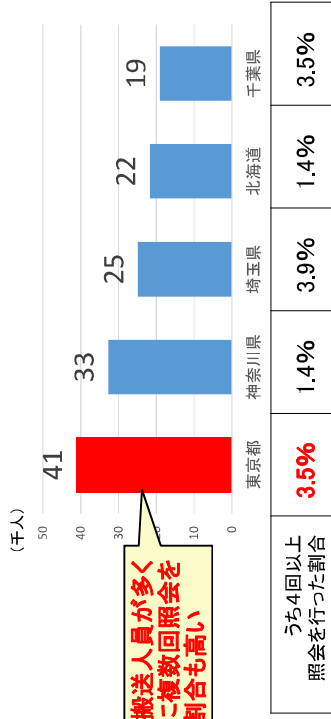
3. 事業の投資効果

(5) 救急医療への支援

- 東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- 外環が整備されることで沿線区市人口の約4割の方が、多量出血による死亡率が50%となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- 外環(関越～東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援。

■沿線区市の救急搬送先の増加

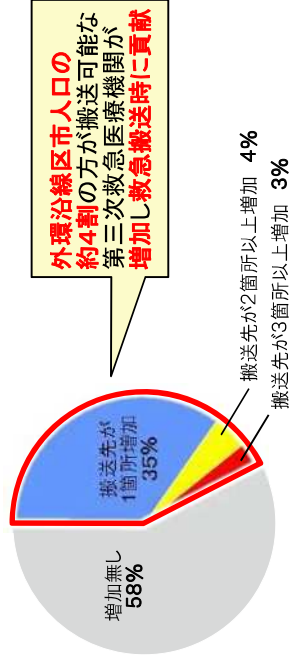
【都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位】



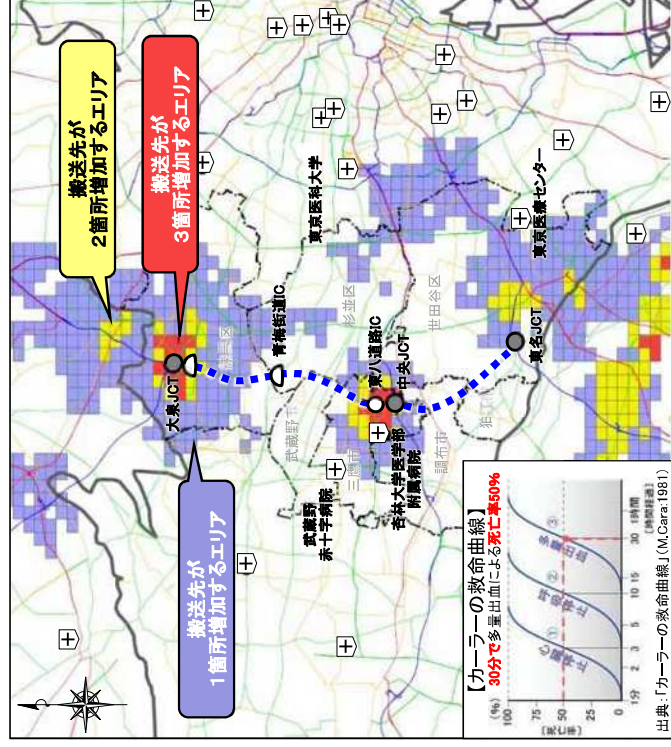
東京都は搬送人員が多く搬送までに複数回照会を行う割合も高い

出典 救急搬送における医療機関の受入状況等実態調査の結果(総務省 H29年)

【外環沿線区市人口の救急搬送先の増加割合】



外環沿線区市人口の約4割の方が搬送可能な第三次救急医療機関が増加し救急搬送時に貢献



※搬送先が増えたエリアを着色
※沿線7区市周辺の医療機関名を記載

凡例

【整備により30分圏域が拡がり搬送可能な第三次救急医療機関が増加する数】

- 搬送先が3箇所以上増加
- 搬送先が2箇所増加
- 搬送先が1箇所増加

第三次救急医療機関
沿線7区市境

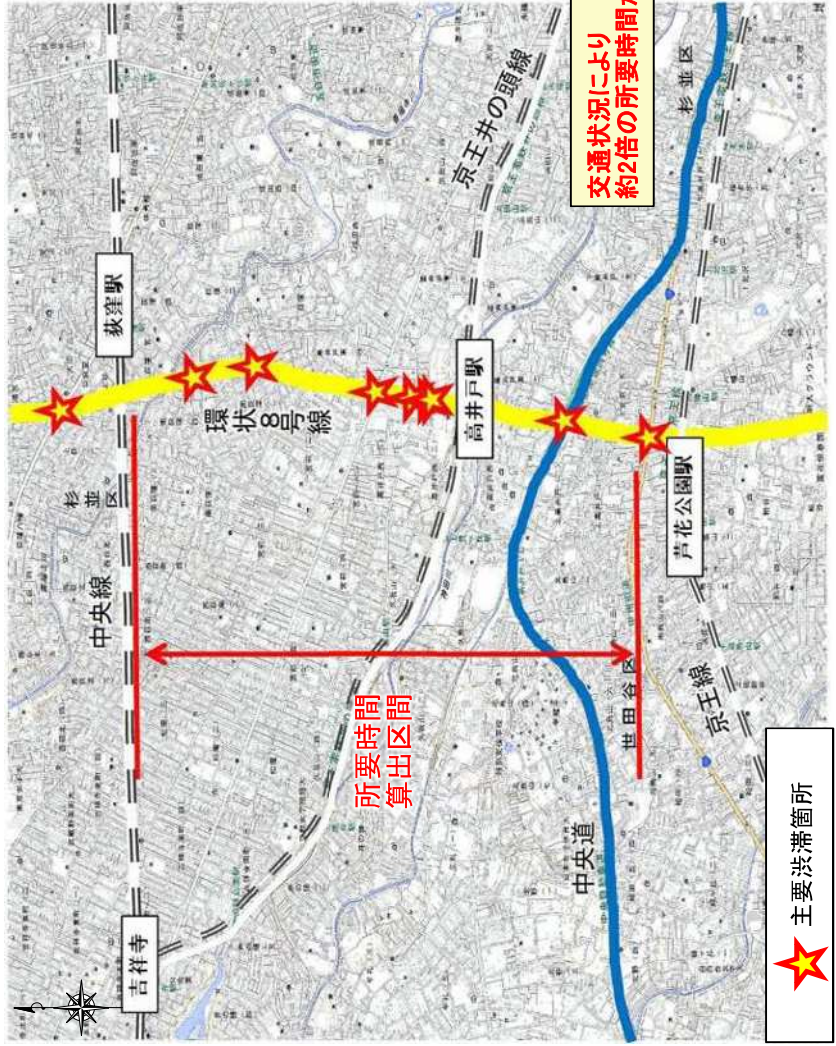
出典 人口：国勢調査(H27年度 外環沿線区市：288万人)
速度：現況はETC2.0プロブテータ(H31.1～R1.12)。整備後は現況+外環(設計速度80km/h)により算出
※外環沿線区市(練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市)を対象とした集計
※第三次救急医療機関(心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤篤急患者の救命医療を担当する機関

3. 事業の投資効果

(6) バスの定時性向上

- 環状8号線は東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートとして利用。
- 環状8号線には主要渋滞箇所が複数存在しており、所要時間(最短・最長)の差にバラツキがあり、定時運行に懸念が存在。
- 外環(関越～東名)が整備されることで、環状8号線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待。

■ 環状8号線周辺のバスルート



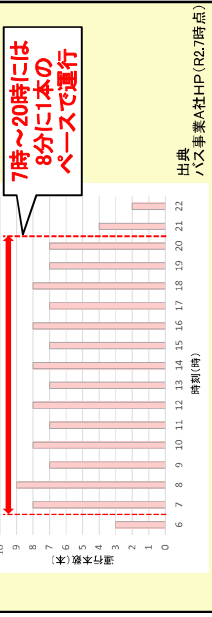
交通状況により
約2倍の所要時間がかかる

■ 企業の声

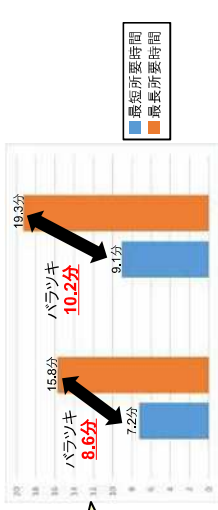
定時性の確保により、高頻度の運行が可能に

- 渋滞の影響を受け、通過時間が読みにくい路線があります。
- 外環(関越～東名)整備により定時性が確保され、所要時間が短くなれば利用者の増加や、より高頻度の運行が期待されます。

【環状8号線利用バス路線 運行本数一例】※にアライング実施日：平成30年11月



【環状8号線(中央線～京王線)の時間信頼性】



出典 ETC2.0プロポーザル(H3.11～R1.12(全日、昼12時間))
所要時間は東電鉄道建設前交差点～上高井戸一丁目交差点間を対象に整理
最短・最長所要時間、特異値(所要時間の上位10%、下位10%)を除いた
所要時間のバラツキ

3. 事業の投資効果

(7) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1) 計算条件

・基準年次	: 令和2年度	【参考：前回再評価(H28)】
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 平成28年度
・基礎データ	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 供用後50年間
・交通量の推計時点	: 令和12年度	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・計画交通量	: 72,600～92,200(台/日)	: 平成42年度(令和12年度)
・事業費	: 約23,575億円	: 76,200～96,200(台/日)
・総便益(B)	: 約20,810億円(約68,238億円※)	: 約15,975億円
・総費用(C)	: 約20,661億円(約24,436億円※)	: 約28,777億円(約75,360億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.01	: 約14,996億円(約17,685億円※)

: 1.9

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2) 事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費減 少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	19,049億円	1,419億円	341億円		
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用	1.01	
	19,862億円	798億円	20,661億円 (24,436億円)		

3) 残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	19,049億円	1,419億円	341億円		
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用	1.8	
	10,828億円	798億円	11,626億円 (16,414億円)		

注1) 便益・費用については、令和2(2020)年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

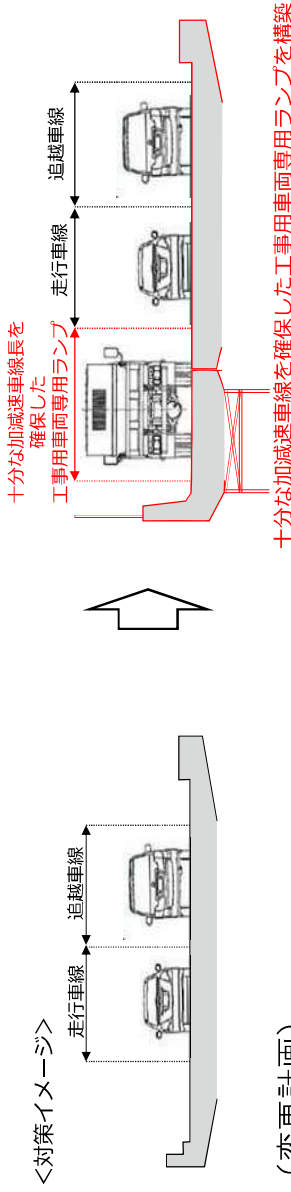
4. コスト縮減等

(1) 効率的な工事実施のための取り組み【トラックマネジメントシステムの導入】

◇ 当該事業は、工事用車両を工事用ヤードから高速道路へ流入させることを基本としており、当初は十分な加速車線長を確保した工事用車両専用のランプを構築する計画としていた。効率的な工事実施のための取り組みとして、トラックマネジメントシステムを活用することにより、規模を縮小した仮設ランプによる工事用車両の流入が可能となった。

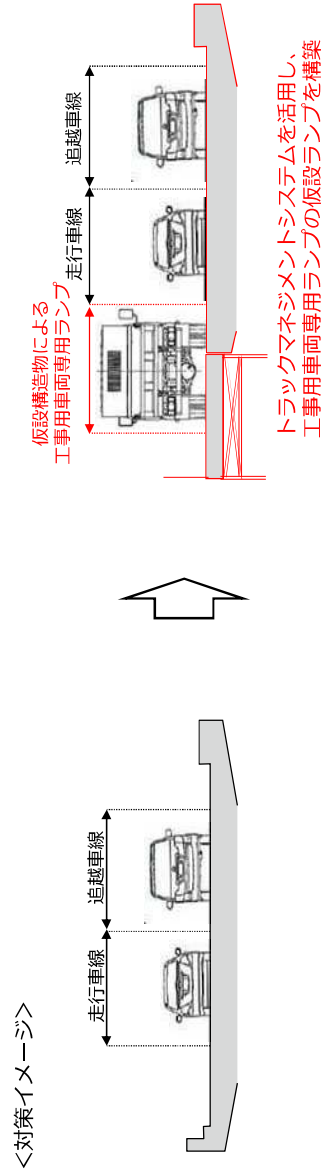
(当初計画)

工事用車両を重交通路線の高速道路へ流入させるため、供用中の高速道路に新たに十分な加速車線を確保した完成形ランプ相当の工事用車両専用のランプを4方向(上下線、ON・OFFランプ)構築する計画。



(変更計画)

工事用車両を安全かつ効率的に高速道路へ流入させるためのトラックマネジメントシステムを活用し、短い加速車線長でも流入が可能となったことで、規模を縮小した仮設ランプに変更する事が可能となり、コスト縮減。



トラックマネジメントシステムによる交通監視



仮橋による仮設ランプ

5. 関連自治体等の意見

(1) 東京都からの意見

■ 東京都知事

- 東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。
- 外環(関越～東名)は首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。今回、再評価される事業の内容について、今後、都民に対しこれまで以上に丁寧な説明に努めるとともに、開通の見通しを明らかにし、早期開通に向け事業を推進されたい。
- 事業費については、都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつコスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。
- 事業の実施に当たっては、東京外かく環状道路(関越～東名)事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図るとともに、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行されたい。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 外環(関越～東名)は、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスすることで、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、周辺の生活道路の通過交通の削減による安全性の向上が期待される。
- 本事業の整備により、羽田空港・京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により企業活動への支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。
- 首都直下地震の災害発生時に、被災地への救援ルート確保等の観点から安全・安心な国土づくりが必要。
- 費用対効果(B/C)は1.01である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 本事業の用地取得率は約90%。(令和2年6月末時点 面積ベース)
- 東名側については平成29年2月にシールドマシンが発進し、約3.7km、大泉側についても平成31年1月にシールドマシンが発進し、約0.9km掘進中。(令和2年6月末時点)
- 各JCTにおいては改良、橋梁等の工事を実施中。
- 合意形成については、構想段階からPI(パブリックインボルブメント)の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 中央JCT地中拡幅では、断面の合理化について検討しているところであり、引き続き、より確実な安全性や健全性の確保について検討を行いながら、詳細な設計を進めていく。

(4) 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の迂回機能の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

(再評価)

資料 5 - 1 - ②
令和 2 年 度 第 1 回
関 東 地 方 整 備 局
事 業 評 価 監 視 委 員 会

東京外かく環状道路 (関越～東名)

令和 2 年 7 月 3 0 日
国土交通省 関東地方整備局
東日本高速道路株式会社
中日本高速道路株式会社

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.・その他 他の別
関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線	東京外かく環状道路 (関越～東名)	L = 16.2 km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
72,600～92,200	6	関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	21,686億円	2,751億円	24,436億円
うち残事業分	13,664億円	2,751億円	16,414億円
基準年における 現在価値(C)	19,862億円	798億円	20,661億円
うち残事業分	10,828億円	798億円	11,626億円

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2年度			
供用年	令和13年度			
単年便益 (初年便益)	1,451億円	107億円	27億円	1,585億円
基準年における 現在価値(B)	19,049億円	1,419億円	341億円	20,810億円
うち残事業分	19,049億円	1,419億円	341億円	20,810億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.01
経済的純現在価値（事業全体）	149億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.0%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	9,183億円
経済的内部収益率（残事業）	7.4%

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	72,600~92,200	±10%	0.9~1.1
事業費	21,686億円	±10%	0.96~1.1
事業期間	22年	±20%	0.9~1.1

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	72,600~92,200	±10%	1.6~2.0
事業費	13,664億円	±10%	1.6~2.0
事業期間	10年	±20%	1.6~1.8

交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（関越～東名）（事業全体・残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 16.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	81,200
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	12
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0	185.22
②主な周 辺道路 ^{※4}	圏央道 97.5km ②-1	交通量 ^{※1}	[台/日]	46,200
		走行時間 ^{※2}	[分]	92
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	914.22
	首都高速 (中央環状線) 25.6km ②-2	交通量 ^{※1}	[台/日]	85,500
		走行時間 ^{※2}	[分]	30
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	416.11
	国道20号 (甲州街道) 45.1km ②-3	交通量 ^{※1}	[台/日]	46,500
		走行時間 ^{※2}	[分]	132
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	1,181.00
	国道246号 (玉川通り・厚木街道・ 大和厚木バイパス) 40.6km ②-4	交通量 ^{※1}	[台/日]	57,100
		走行時間 ^{※2}	[分]	137
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	1,343.61
	都道3号 (世田谷通り) 9.9km ②-5	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,100
		走行時間 ^{※2}	[分]	47
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	195.63
	都道4号 (青梅街道) 13.5km ②-6	交通量 ^{※1}	[台/日]	42,500
		走行時間 ^{※2}	[分]	35
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	251.22
	都道5号 (青梅街道) 24.7km ②-7	交通量 ^{※1}	[台/日]	10,400
		走行時間 ^{※2}	[分]	84
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	343.57
	都道7号線 (五日市街道) 29.4km ②-8	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,700
		走行時間 ^{※2}	[分]	86
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	295.22
	都道7号線 (井の頭通り) 7.2km ②-9	交通量 ^{※1}	[台/日]	18,800
		走行時間 ^{※2}	[分]	19
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	104.77
都道8号 (目白通り) 7.6km ②-10	交通量 ^{※1}	[台/日]	39,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	31	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	253.28	
都道12号 (武蔵境通り) 9.0km ②-11	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	68.58	
都道14号 (東八道路) 15.2km ②-12	交通量 ^{※1}	[台/日]	29,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	38	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	193.68	
都道24号 (目白通り) 3.2km ②-13	交通量 ^{※1}	[台/日]	59,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	13	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	122.51	

交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（関越～東名）（事業全体・残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
②主な周 辺道路※4	都道113号 (女子大通り) 2.1km ②-14	交通量※1	[台/日]	12,100	12,300
		走行時間※2	[分]	6	6
		走行時間費用※3	[億円/年]	12.58	12.54
	都道114号 (吉祥寺通り) 9.7km ②-15	交通量※1	[台/日]	13,000	14,900
		走行時間※2	[分]	28	29
		走行時間費用※3	[億円/年]	97.44	107.52
	都道116号 (吉祥寺通り) 2.1km ②-16	交通量※1	[台/日]	20,300	18,600
		走行時間※2	[分]	8	8
		走行時間費用※3	[億円/年]	25.90	24.12
	都道311号 (環状8号線) 24.4km ②-17	交通量※1	[台/日]	50,200	43,800
		走行時間※2	[分]	66	64
		走行時間費用※3	[億円/年]	559.14	511.63
	都道318号 (環状7号線) 20.8km ②-18	交通量※1	[台/日]	41,800	40,700
		走行時間※2	[分]	63	62
		走行時間費用※3	[億円/年]	539.45	510.48
都道443号 (笹目通り) 4.3km ②-19	交通量※1	[台/日]	36,800	34,400	
	走行時間※2	[分]	14	13	
	走行時間費用※3	[億円/年]	105.72	99.42	
埼玉県道68号 (笹目通り) 3.9km ②-20	交通量※1	[台/日]	40,400	39,800	
	走行時間※2	[分]	10	10	
	走行時間費用※3	[億円/年]	76.66	71.81	
杉並区道2132号 (神明通り) 6.2km ②-21	交通量※1	[台/日]	2,800	1,200	
	走行時間※2	[分]	22	19	
	走行時間費用※3	[億円/年]	16.39	12.33	
武蔵野市道17号 (中央通り) 1.2km ②-22	交通量※1	[台/日]	17,000	11,900	
	走行時間※2	[分]	5	4	
	走行時間費用※3	[億円/年]	17.58	9.41	
主な周辺道路 計 403.2km		走行時間費用※3	[億円/年]	7,134.25	6,592.18
③その他道路 合計 17,978km		走行時間費用※3	[億円/年]	150,499.96	149,397.22

			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：18,397km	走行時間短縮便益	[億円/年]	157,634.22	156,174.61	1,459.60

- ※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記載する。

この頁は、平成21年度新規採択時評価結果について、再計算したものである。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

外環(関越～東名)交通量推計値 位置図(広域図)



外環(関越～東名)交通量推計値 位置図【外環内側拡大図】



費用便益分析の条件

事業名:東京外かく環状道路(関越~東名)

(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2年
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 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	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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

事業名:東京外かく環状道路(関越~東名)

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行 経費減少・交通事故 減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名:東京外かく環状道路 (関越～東名)

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)の実績値より設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:東京外かく環状道路(関越～東名)(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				3.74	16.2	60.51	
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
-22年目	H 21	1.5395	103.0	11.19	17.19		
-21年目	H 22	1.4802	101.3	86.12	129.37		
-20年目	H 23	1.4233	99.8	123.11	180.49		
-19年目	H 24	1.3686	99.0	268.21	381.17		
-18年目	H 25	1.3159	99.0	392.52	536.34		
-17年目	H 26	1.2653	101.5	429.77	550.75		
-16年目	H 27	1.2167	103.0	708.38	860.21		
-15年目	H 28	1.1699	102.8	1,185.83	1,387.30		
-14年目	H 29	1.1249	102.9	1,152.57	1,295.27		
-13年目	H 30	1.0816	102.8	1,259.67	1,362.46		
-12年目	R 1	1.0400	102.8	1,379.40	1,434.57		
-11年目	R 2	1.0000	102.8	1,025.14	1,025.14		
-10年目	R 3	0.9615	102.8	1,111.53	1,068.74		
-9年目	R 4	0.9246	102.8	1,046.94	968.00		
-8年目	R 5	0.8890	102.8	1,032.30	917.71		
-7年目	R 6	0.8548	102.8	1,371.26	1,172.16		
-6年目	R 7	0.8219	102.8	1,359.23	1,117.16		
-5年目	R 8	0.7903	102.8	1,347.21	1,064.70		
-4年目	R 9	0.7599	102.8	1,401.96	1,065.35		
-3年目	R 10	0.7307	102.8	1,431.56	1,046.04		
-2年目	R 11	0.7026	102.8	1,843.28	1,295.09		
-1年目	R 12	0.6756	102.8	1,718.38	1,160.94		
供用開始年度	R 13	0.6496	102.8			55.01	35.73
1年目	R 14	0.6246	102.8			55.01	34.36
2年目	R 15	0.6006	102.8			55.01	33.04
3年目	R 16	0.5775	102.8			55.01	31.77
4年目	R 17	0.5553	102.8			55.01	30.55
5年目	R 18	0.5339	102.8			55.01	29.37
6年目	R 19	0.5134	102.8			55.01	28.24
7年目	R 20	0.4936	102.8			55.01	27.15
8年目	R 21	0.4746	102.8			55.01	26.11
9年目	R 22	0.4564	102.8			55.01	25.11
10年目	R 23	0.4388	102.8			55.01	24.14
11年目	R 24	0.4220	102.8			55.01	23.21
12年目	R 25	0.4057	102.8			55.01	22.32
13年目	R 26	0.3901	102.8			55.01	21.46
14年目	R 27	0.3751	102.8			55.01	20.63
15年目	R 28	0.3607	102.8			55.01	19.84
16年目	R 29	0.3468	102.8			55.01	19.08
17年目	R 30	0.3335	102.8			55.01	18.35
18年目	R 31	0.3207	102.8			55.01	17.64
19年目	R 32	0.3083	102.8			55.01	16.96
20年目	R 33	0.2965	102.8			55.01	16.31
21年目	R 34	0.2851	102.8			55.01	15.68
22年目	R 35	0.2741	102.8			55.01	15.08
23年目	R 36	0.2636	102.8			55.01	14.50
24年目	R 37	0.2534	102.8			55.01	13.94
25年目	R 38	0.2437	102.8			55.01	13.41
26年目	R 39	0.2343	102.8			55.01	12.89
27年目	R 40	0.2253	102.8			55.01	12.39
28年目	R 41	0.2166	102.8			55.01	11.92
29年目	R 42	0.2083	102.8			55.01	11.46
30年目	R 43	0.2003	102.8			55.01	11.02
31年目	R 44	0.1926	102.8			55.01	10.59
32年目	R 45	0.1852	102.8			55.01	10.19
33年目	R 46	0.1780	102.8			55.01	9.79
34年目	R 47	0.1712	102.8			55.01	9.42
35年目	R 48	0.1646	102.8			55.01	9.05
36年目	R 49	0.1583	102.8			55.01	8.71
37年目	R 50	0.1522	102.8			55.01	8.37
38年目	R 51	0.1463	102.8			55.01	8.05
39年目	R 52	0.1407	102.8			55.01	7.74
40年目	R 53	0.1353	102.8			55.01	7.44
41年目	R 54	0.1301	102.8			55.01	7.16
42年目	R 55	0.1251	102.8			55.01	6.88
43年目	R 56	0.1203	102.8			55.01	6.62
44年目	R 57	0.1157	102.8			55.01	6.36
45年目	R 58	0.1112	102.8			55.01	6.12
46年目	R 59	0.1069	102.8			55.01	5.88
47年目	R 60	0.1028	102.8			55.01	5.66
48年目	R 61	0.0989	102.8			55.01	5.44
49年目	R 62	0.0951	102.8			55.01	5.23
合計				-1,826.08	-173.66	55.01	5.23
単純事業費計				19,859.48	19,862.49	2,750.50	798.36
単純事業費計				21,685.56		2,750.50	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 東京外かく環状道路(関越～東名)(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
3.74	16.2	60.51

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
-10年目	R 3	0.9615	102.8	1,111.53	1,068.74		
-9年目	R 4	0.9246	102.8	1,046.94	968.00		
-8年目	R 5	0.8890	102.8	1,032.30	917.71		
-7年目	R 6	0.8548	102.8	1,371.26	1,172.16		
-6年目	R 7	0.8219	102.8	1,359.23	1,117.16		
-5年目	R 8	0.7903	102.8	1,347.21	1,064.70		
-4年目	R 9	0.7599	102.8	1,401.96	1,065.35		
-3年目	R 10	0.7307	102.8	1,431.56	1,046.04		
-2年目	R 11	0.7026	102.8	1,843.28	1,295.09		
-1年目	R 12	0.6756	102.8	1,718.38	1,160.94		
供用開始年度	R 13	0.6496	102.8			55.01	35.73
1年目	R 14	0.6246	102.8			55.01	34.36
2年目	R 15	0.6006	102.8			55.01	33.04
3年目	R 16	0.5775	102.8			55.01	31.77
4年目	R 17	0.5553	102.8			55.01	30.55
5年目	R 18	0.5339	102.8			55.01	29.37
6年目	R 19	0.5134	102.8			55.01	28.24
7年目	R 20	0.4936	102.8			55.01	27.15
8年目	R 21	0.4746	102.8			55.01	26.11
9年目	R 22	0.4564	102.8			55.01	25.11
10年目	R 23	0.4388	102.8			55.01	24.14
11年目	R 24	0.4220	102.8			55.01	23.21
12年目	R 25	0.4057	102.8			55.01	22.32
13年目	R 26	0.3901	102.8			55.01	21.46
14年目	R 27	0.3751	102.8			55.01	20.63
15年目	R 28	0.3607	102.8			55.01	19.84
16年目	R 29	0.3468	102.8			55.01	19.08
17年目	R 30	0.3335	102.8			55.01	18.35
18年目	R 31	0.3207	102.8			55.01	17.64
19年目	R 32	0.3083	102.8			55.01	16.96
20年目	R 33	0.2965	102.8			55.01	16.31
21年目	R 34	0.2851	102.8			55.01	15.68
22年目	R 35	0.2741	102.8			55.01	15.08
23年目	R 36	0.2636	102.8			55.01	14.50
24年目	R 37	0.2534	102.8			55.01	13.94
25年目	R 38	0.2437	102.8			55.01	13.41
26年目	R 39	0.2343	102.8			55.01	12.89
27年目	R 40	0.2253	102.8			55.01	12.39
28年目	R 41	0.2166	102.8			55.01	11.92
29年目	R 42	0.2083	102.8			55.01	11.46
30年目	R 43	0.2003	102.8			55.01	11.02
31年目	R 44	0.1926	102.8			55.01	10.59
32年目	R 45	0.1852	102.8			55.01	10.19
33年目	R 46	0.1780	102.8			55.01	9.79
34年目	R 47	0.1712	102.8			55.01	9.42
35年目	R 48	0.1646	102.8			55.01	9.05
36年目	R 49	0.1583	102.8			55.01	8.71
37年目	R 50	0.1522	102.8			55.01	8.37
38年目	R 51	0.1463	102.8			55.01	8.05
39年目	R 52	0.1407	102.8			55.01	7.74
40年目	R 53	0.1353	102.8			55.01	7.44
41年目	R 54	0.1301	102.8			55.01	7.16
42年目	R 55	0.1251	102.8			55.01	6.88
43年目	R 56	0.1203	102.8			55.01	6.62
44年目	R 57	0.1157	102.8			55.01	6.36
45年目	R 58	0.1112	102.8			55.01	6.12
46年目	R 59	0.1069	102.8			55.01	5.88
47年目	R 60	0.1028	102.8			55.01	5.66
48年目	R 61	0.0989	102.8			55.01	5.44
49年目	R 62	0.0951	102.8	-502.83	-47.82	55.01	5.23
合計				13,160.83	10,828.07	2,750.50	798.36
単純事業費計				13,663.66		2,750.50	

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 東京外かく環状道路(関越～東名)(事業全休・残事業)

年次 (事業年)	R2	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海7Dnカ)			GDP テラ-ワ	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値			合 計		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物		乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	② 計	現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③×(A)	現在価値 (B)×③	便益合計 (1)-(2)-(3)	現在価値 割引率%		
供用開始年次	R 13	0.99214	0.98997	0.99115	102.8	739.20	2000.2	512.13	1,443.35	942.80	54.94	107.15	69.80	17.23	1,576.02	1,029.63	
1年目	R 14	0.99208	0.98915	0.99315	102.8	733.39	198.01	511.69	1,453.09	901.36	54.51	106.59	66.58	16.45	1,576.02	984.38	
2年目	R 15	0.99201	0.98910	0.99310	102.8	727.58	196.01	511.25	1,443.84	861.76	53.67	106.03	63.68	16.16	1,567.03	941.16	
3年目	R 16	0.99195	0.98906	0.99306	102.8	721.77	194.00	510.82	1,434.59	823.85	53.64	105.48	60.91	15.00	1,556.04	899.77	
4年目	R 17	0.99189	0.98905	0.99301	102.8	715.96	191.99	510.38	1,418.33	787.60	53.21	104.92	58.26	14.33	1,549.05	860.19	
5年目	R 18	0.99182	0.98904	0.99296	102.8	710.15	189.99	509.94	1,410.08	752.84	52.78	104.37	55.72	13.68	1,540.06	822.24	
6年目	R 19	0.99175	0.98903	0.99291	102.8	704.34	187.98	509.50	1,401.82	719.70	52.35	103.81	53.30	13.06	1,531.07	786.05	
7年目	R 20	0.99168	0.98921	0.99286	102.8	698.53	185.97	509.07	1,393.57	687.87	51.91	103.25	50.97	12.47	1,522.08	751.30	
8年目	R 21	0.99161	0.98909	0.99281	102.8	692.72	183.97	508.63	1,385.32	657.47	51.48	102.70	48.74	11.90	1,513.09	718.11	
9年目	R 22	0.99154	0.98897	0.99275	102.8	686.91	181.96	508.19	1,377.06	628.49	51.05	102.14	46.92	11.36	1,504.10	686.47	
10年目	R 23	0.99147	0.98885	0.99270	102.8	681.10	179.95	507.75	1,368.81	600.63	50.62	101.58	44.58	10.85	1,495.11	656.05	
11年目	R 24	0.99140	0.98880	0.99265	102.8	675.28	177.95	507.32	1,360.56	574.15	50.19	101.03	42.63	10.35	1,486.12	627.14	
12年目	R 25	0.99132	0.98880	0.99259	102.8	669.48	175.94	506.88	1,352.30	548.63	49.76	100.47	40.76	9.88	1,477.13	599.27	
13年目	R 26	0.99125	0.98846	0.99254	102.8	663.67	173.93	506.44	1,344.05	524.31	49.32	99.92	38.98	9.43	1,468.14	572.72	
14年目	R 27	0.99117	0.98833	0.99248	102.8	657.86	171.93	506.00	1,335.80	501.06	48.89	99.36	37.27	23.99	1,459.15	547.33	
15年目	R 28	0.99109	0.98819	0.99242	102.8	652.05	169.92	505.57	1,327.54	478.84	48.46	98.80	35.64	8.59	1,450.16	523.07	
16年目	R 29	0.99101	0.98805	0.99237	102.8	646.24	167.91	505.13	1,319.29	457.53	48.03	98.25	34.07	23.63	1,441.17	499.80	
17年目	R 30	0.99093	0.98791	0.99231	102.8	640.43	165.91	504.69	1,311.03	437.23	47.60	97.69	32.58	23.45	1,432.18	477.63	
18年目	R 31	0.99085	0.98776	0.99225	102.8	634.62	163.90	504.25	1,302.78	417.80	47.16	97.14	31.15	23.27	1,423.19	456.42	
19年目	R 32	0.99076	0.98761	0.99219	102.8	628.81	161.90	503.82	1,294.53	399.10	46.73	96.58	29.78	7.12	1,414.20	436.00	
20年目	R 33	0.99067	0.98745	0.99213	102.8	623.00	159.89	503.38	1,286.27	381.38	46.30	96.02	28.47	22.91	1,405.21	416.64	
21年目	R 34	0.99059	0.98730	0.99206	102.8	617.19	157.88	502.94	1,278.02	364.04	45.87	95.47	27.22	22.73	1,396.26	398.06	
22年目	R 35	0.99050	0.98713	0.99200	102.8	611.39	155.88	502.50	1,269.77	348.04	45.44	94.91	26.01	22.55	1,387.23	380.24	
23年目	R 36	0.99041	0.98696	0.99193	102.8	605.58	153.87	502.07	1,261.51	332.53	45.01	94.35	24.87	22.37	1,378.24	363.30	
24年目	R 37	0.99032	0.98679	0.99187	102.8	599.77	151.86	501.63	1,253.26	317.58	44.57	93.80	23.77	22.19	1,369.25	346.97	
25年目	R 38	0.99024	0.98661	0.99180	102.8	593.96	149.86	501.19	1,245.00	303.41	44.14	93.24	22.72	5.36	1,360.26	331.49	
26年目	R 39	0.99016	0.98643	0.99174	102.8	588.15	147.85	500.75	1,236.75	289.77	43.71	92.65	21.72	21.83	1,351.26	316.60	
27年目	R 40	0.99007	0.98624	0.99167	102.8	582.34	145.84	500.32	1,228.50	276.78	43.28	92.13	20.76	21.65	1,342.27	302.41	
28年目	R 41	0.98999	0.98605	0.99160	102.8	576.53	143.84	499.88	1,220.24	264.30	42.85	91.57	19.83	21.47	1,333.28	288.79	
29年目	R 42	0.98992	0.98585	0.99152	102.8	570.72	141.83	499.44	1,211.99	252.46	42.42	91.02	18.96	21.29	1,324.29	275.85	
30年目	R 43	0.98984	0.98565	0.99145	102.8	564.91	139.82	499.00	1,203.74	241.11	41.98	90.46	18.12	21.11	1,315.30	263.46	
31年目	R 44	0.98976	0.98544	0.99138	102.8	559.10	137.82	498.57	1,195.48	230.25	41.55	89.90	17.32	20.93	1,306.31	251.00	
32年目	R 45	0.98968	0.98523	0.99130	102.8	553.29	135.81	498.13	1,187.23	219.87	41.12	89.32	16.55	20.75	1,297.32	240.26	
33年目	R 46	0.98959	0.98500	0.99123	102.8	547.48	133.80	497.69	1,178.97	209.86	40.69	88.79	15.80	3.66	1,288.33	229.32	
34年目	R 47	0.98951	0.98478	0.99115	102.8	541.67	131.80	497.25	1,170.72	200.43	40.26	88.24	15.11	20.39	1,279.34	219.02	
35年目	R 48	0.98943	0.98454	0.99107	102.8	535.86	129.79	496.82	1,162.47	191.34	39.82	87.68	14.43	20.21	1,270.35	209.10	
36年目	R 49	0.98934	0.98430	0.99099	102.8	530.05	127.79	496.38	1,154.21	182.71	39.39	87.12	13.79	20.03	1,261.36	199.67	
37年目	R 50	0.98926	0.98405	0.99091	102.8	524.24	125.78	495.94	1,145.96	174.41	38.96	86.57	13.18	19.84	1,252.37	190.61	
38年目	R 51	0.98917	0.98379	0.99083	102.8	518.43	123.77	495.51	1,137.71	166.45	38.53	86.01	12.58	3.08	1,243.38	181.91	
39年目	R 52	0.98908	0.98352	0.99074	102.8	512.62	121.77	495.07	1,129.45	158.91	38.10	85.45	12.02	19.48	1,234.39	173.88	
40年目	R 53	0.98899	0.98325	0.99065	102.8	506.81	119.76	494.63	1,121.20	151.70	37.67	84.90	11.49	19.30	1,225.40	165.80	
41年目	R 54	0.98890	0.98296	0.99057	102.8	501.00	117.75	494.19	1,112.94	144.79	37.23	84.34	10.91	19.12	1,216.41	158.25	
42年目	R 55	0.98881	0.98266	0.99048	102.8	495.19	115.74	493.76	1,104.69	138.20	36.80	83.79	10.48	18.94	1,207.42	151.05	
43年目	R 56	0.98873	0.98236	0.99038	102.8	489.38	113.74	493.32	1,096.44	131.90	36.37	83.23	10.01	18.76	1,198.43	144.17	
44年目	R 57	0.98864	0.98204	0.99029	102.8	483.57	111.73	492.88	1,088.18	125.90	35.94	82.67	9.57	18.58	1,189.44	137.62	
45年目	R 58	0.98855	0.98171	0.99020	102.8	477.76	109.73	492.44	1,079.93	120.56	35.51	82.12	9.13	18.40	1,180.45	131.27	
46年目	R 59	0.98846	0.98137	0.99011	102.8	471.95	107.72	492.01	1,071.68	114.09	35.08	81.56	8.62	18.22	1,171.46	125.23	
47年目	R 60	0.98837	0.98102	0.99000	102.8	466.14	105.71	491.57	1,063.42	109.32	34.64	81.01	8.33	18.04	1,162.47	119.50	
48年目	R 61	0.98828	0.98065	0.98990	102.8	460.33	103.71	491.13	1,055.17	104.36	34.21	80.45	7.96	17.86	1,153.48	114.08	
49年目	R 62	0.98819	0.98027	0.98980	102.8	454.52	101.70	490.69	1,046.91	99.56	33.78	79.89	7.60	17.68	1,144.49	108.84	
合 計						29,843.02	7,542.99	25,070.52	62,456.54	19,049.38	2,217.92	4,675.99	1,419.30	340.86	68,237.52	20,809.53	

様式記入上の留意点
1. 再評価の場合、事業全休分それぞれ作成する。

路線名	箇所名	車線数	延長
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km

■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					2,023,800	
改良費					2,790	
		土工	m3			
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m2			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	2,790	
橋梁費						
		100m以上	m			
		100m未満	m			
トンネル費					794,180	
		NATM	m			
		シールド	m	32,260	794,180	
IC・JCT費					1,207,030	
		IC	箇所	3	78,300	
		JCT	箇所	3	1,128,730	
舗装費					10,800	
		車道舗装	m2	400,000	10,800	
		歩道舗装	m2			
附帯施設費					9,000	
		交通管理施設工	式	1	9,000	
		遮音壁	m			
②用地及補償費					211,000	
		用地費	m2	410,000	182,608	
		補償費	式	1	28,392	
③間接経費					122,700	地質調査，測量，設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					2,357,500	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○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
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km

■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					1,356,297	
改良費					2,536	
		土工	m3			
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m2			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	2,536	
橋梁費						
		100m以上	m			
		100m未満	m			
トンネル費					413,065	
		NATM	m			
		シールド	m	32,260	413,065	
IC・JCT費					920,896	
		IC	箇所	3	78,300	
		JCT	箇所	3	842,596	
舗装費					10,800	
		車道舗装	m2	400,000	10,800	
		歩道舗装	m2			
附帯施設費					9,000	
		交通管理施設工	式	1	9,000	
		遮音壁	m			
②用地及補償費					50,713	
		用地費	m2	95,000	50,283	
		補償費	式	1	431	
③間接経費					90,964	地質調査，測量，設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					1,497,974	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○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
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km

■維持管理費内訳

	金額 (百万/年)	備考
令和13年度	5,501	
令和14年度	5,501	
令和15年度	5,501	
令和16年度	5,501	
令和17年度	5,501	
令和18年度	5,501	
令和19年度	5,501	
令和20年度	5,501	
令和21年度	5,501	
令和22年度	5,501	
令和23年度	5,501	
令和24年度	5,501	
令和25年度	5,501	
令和26年度	5,501	
令和27年度	5,501	
令和28年度	5,501	
令和29年度	5,501	
令和30年度	5,501	
令和31年度	5,501	
令和32年度	5,501	
令和33年度	5,501	
令和34年度	5,501	
令和35年度	5,501	
令和36年度	5,501	
令和37年度	5,501	
令和38年度	5,501	
令和39年度	5,501	
令和40年度	5,501	
令和41年度	5,501	
令和42年度	5,501	
令和43年度	5,501	
令和44年度	5,501	
令和45年度	5,501	
令和46年度	5,501	
令和47年度	5,501	
令和48年度	5,501	
令和49年度	5,501	
令和50年度	5,501	
令和51年度	5,501	
令和52年度	5,501	
令和53年度	5,501	
令和54年度	5,501	
令和55年度	5,501	
令和56年度	5,501	
令和57年度	5,501	
令和58年度	5,501	
令和59年度	5,501	
令和60年度	5,501	
令和61年度	5,501	
令和62年度	5,501	