

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	一般国道9号 鳥取西道路
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 201億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 5.6%) 残 事 業：費用便益比 (B/C) = 7.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 619億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 35.8%)

●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□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	■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について：(鳥取西道路[鳥取市本高～鳥取市松原]) 当該区間の渋滞損失削減時間：542千人・時間/年(25,864千人・時間/年→25,322千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：2.1%削減
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 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	定時性向上が見込まれるバス路線：日ノ丸自動車(鹿野線)(23便/日)
		□ 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	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象空港：鳥取空港(第三種空港)、対象自治体名：鳥取市 改善見込み：(鳥取市河原町総合支所から鳥取空港 26分⇒23分)
		■ 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	対象港湾：境港(重要港湾)、対象自治体名：鳥取市 改善見込み：(鳥取ICから境港 134分⇒111分) ※鳥取西道路が全線整備された場合の値
物流効率化の支援	□ 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		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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		
1. 活力	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 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	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		□ 中心市街地内で行う事業である	
		□ 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	
		□ DID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	
		□ 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	

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□を■に変更）	指標チェックの根拠
国土・地域ネットワークの構築	■ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	山陰自動車道
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	
	■ 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	鳥取市～米子市間を高規格幹線道路で連絡する
	■ 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：鳥取市～倉吉市
	□ 現道等における交通不能区間を解消する	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名：鳥取市青谷町、日常生活圏中心都市：鳥取市 改善見込み（青谷町総合支所～鳥取市役所、38分⇒28分） ※鳥取西道路が全線整備された場合の値
	個性ある地域の形成	□ 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
□ 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		
■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	対象観光地：鳥取市（鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺）へのアクセス向上 鳥取市（鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺）：観光入込み客数 301万人(H27)	
□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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/日以上全ての区間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
□ 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バリアフリー化される		
無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
□ 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		
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が見込まれる	対象となる第三次救急医療機関名称：鳥取県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：鳥取市青谷町 改善見込み：（青谷町総合支所～鳥取県立中央病院、23分⇒20分） ※鳥取西道路が全線整備された場合
3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 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在する場合において、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
□ 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児童、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		
災害への備え	□ 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	
■ 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5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	鳥取県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期）、国道9号）	
■ 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	緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 鳥取市南限～鳥取県東伯郡湯梨浜町間）	
□ 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）		
□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替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		
□ 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		

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□を■に変更）	指標チェックの根拠
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 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：7.3千t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし：3,689千t/年⇒整備あり：3,682千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：28t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし：11,403t/年⇒整備あり：11,375t/年）
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1.7t/年、排出削減率：約0.3%削減（整備なし：551t/年⇒整備あり：549t/年）
	□ 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	
	□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 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9号 鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期）
	■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「鳥取県の将来ビジョン」（追補版） H26.10 「第10次鳥取市総合計画」 H28.4 「鳥取市都市計画マスタープラン」 H18.5
	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他 の別
一般国道9号	鳥取西道路	L=7.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12000~24000	2	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成28年度		
単純合計	467億円	58億円	526億円
うち残事業分	83億円	44億円	126億円
基準年における 現在価値(C)	522億円	23億円	545億円
うち残事業分	79億円	17億円	96億円

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28年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	27億円	8.1億円	4.1億円	39億円
基準年における 現在価値(B)	515億円	156億円	75億円	746億円
うち残事業分	497億円	148億円	70億円	715億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.4
経済的純現在価値(事業全体)	201億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.6%
費用便益比(残事業)	7.5
経済的純現在価値(残事業)	619億円
経済的内部収益率(残事業)	35.8%

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。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	12000~24000	±10%	1.2~1.6
事業費	467億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	14年	±20%	1.3~1.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	12000~24000	±10%	6.3~8.7
事業費	83億円	±10%	6.9~8.1
事業期間	2年	±20%	7.2~7.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名:鳥取西道路(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	25.93	
:7.0km					
②主な周辺道路 ^{※4}	国道9号	交通量	[台/日]	29,600	23,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	39.33	31.38
	:6.3km				
	矢矯松原線	交通量	[台/日]	17,800	3,000
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	3.32	0.38
	:0.6km				
	鳥取鹿野倉吉線	交通量	[台/日]	24,300	8,600
		走行時間	[分]	12	9
		走行時間費用	[億円/年]	53.23	13.16
	:6.7km				
	国道29号	交通量	[台/日]	45,500	39,800
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	44.93	38.86
:4.1km					
	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 :5514.4km					
走行時間費用		[億円/年]	5,315.09	5,319.03	

			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
合計:5539.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,455.90	5,428.73	27.17

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

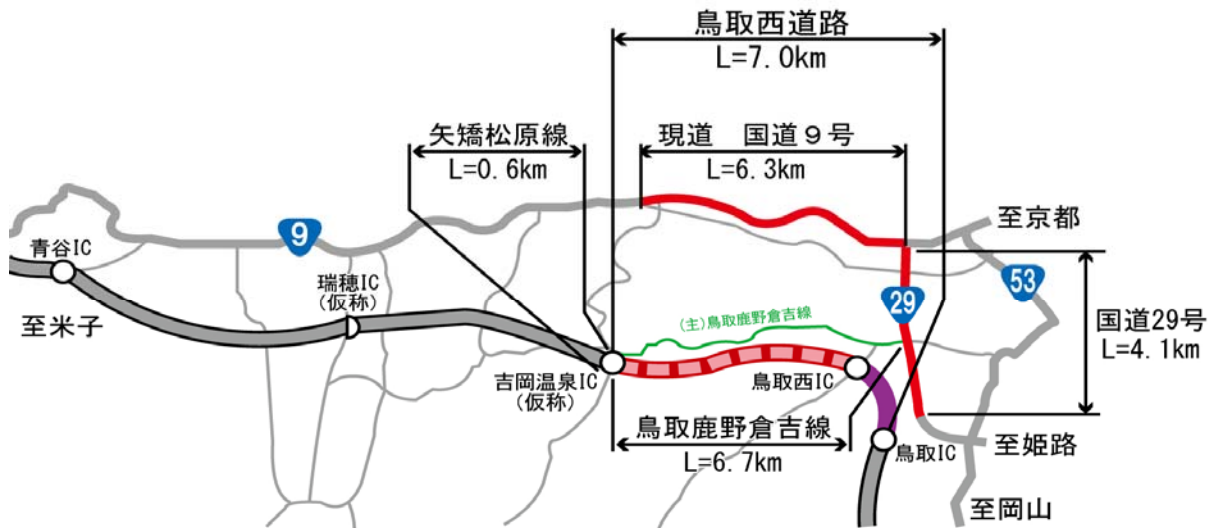
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



交通状況の変化

様式-3①

事業名:鳥取西道路(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	交通量 ^{※1}	[台/日]	7,000	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	2	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	2.13	25.93	
:7.0km					
②主な周辺道路 ^{※4}	国道9号	交通量	[台/日]	29,600	23,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	39.32	31.38
	:6.3km				
	矢矯松原線	交通量	[台/日]	17,900	3,000
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	3.33	0.38
	:0.6km				
	鳥取鹿野倉吉線	交通量	[台/日]	23,800	8,600
		走行時間	[分]	12	9
		走行時間費用	[億円/年]	52.18	13.16
	:6.7km				
	国道29号	交通量	[台/日]	42,600	39,800
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	42.19	38.86
:4.1km					
	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 :5514.4km					
走行時間費用		[億円/年]	5,315.82	5,319.03	

			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
合計:5539.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,454.96	5,428.73	26.24

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

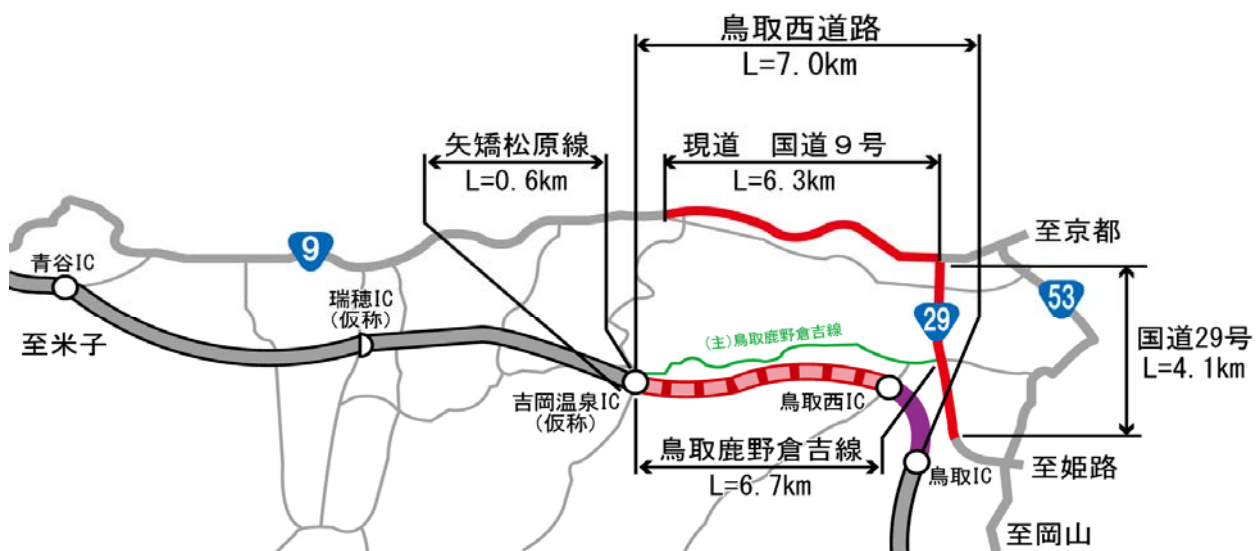
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:鳥取西道路

(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28年度
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
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"/>
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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
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	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 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	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
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 (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:鳥取西道路(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	割戻率	GDP デフレータ	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
				0.18		7.0	1.26
-14年目	H17	1.5395	99.6	1.81	2.61		
-13年目	H18	1.4802	98.7	3.85	5.39		
-12年目	H19	1.4233	97.6	23.69	32.23		
-11年目	H20	1.3686	96.8	24.78	32.69		
-10年目	H21	1.3159	95.6	24.94	32.03		
-9年目	H22	1.2653	93.7	32.31	40.71		
-8年目	H23	1.2167	92.1	42.16	51.96		
-7年目	H24	1.1699	91.3	37.18	44.45		
-6年目	H25	1.1249	91.1	30.20	34.79		
-5年目	H26	1.0816	93.3	48.19	52.12		
-4年目	H27	1.0400	93.3	48.75	50.70		
-3年目	H28	1.0000	93.3	66.44	66.44		
-2年目	H29	0.9615	93.3	52.75	50.72		
-1年目	H30	0.9246	93.3	30.13	27.86		
供用開始年次	H31	0.8890	93.3			1.17	1.04
1年目	H32	0.8548	93.3			1.17	1.00
2年目	H33	0.8219	93.3			1.17	0.96
3年目	H34	0.7903	93.3			1.17	0.92
4年目	H35	0.7599	93.3			1.17	0.89
5年目	H36	0.7307	93.3			1.17	0.85
6年目	H37	0.7026	93.3			1.17	0.82
7年目	H38	0.6756	93.3			1.17	0.79
8年目	H39	0.6496	93.3			1.17	0.76
9年目	H40	0.6246	93.3			1.17	0.73
10年目	H41	0.6006	93.3			1.17	0.70
11年目	H42	0.5775	93.3			1.17	0.67
12年目	H43	0.5553	93.3			1.17	0.65
13年目	H44	0.5339	93.3			1.17	0.62
14年目	H45	0.5134	93.3			1.17	0.60
15年目	H46	0.4936	93.3			1.17	0.58
16年目	H47	0.4746	93.3			1.17	0.55
17年目	H48	0.4564	93.3			1.17	0.53
18年目	H49	0.4388	93.3			1.17	0.51
19年目	H50	0.4220	93.3			1.17	0.49
20年目	H51	0.4057	93.3			1.17	0.47
21年目	H52	0.3901	93.3			1.17	0.46
22年目	H53	0.3751	93.3			1.17	0.44
23年目	H54	0.3607	93.3			1.17	0.42
24年目	H55	0.3468	93.3			1.17	0.40
25年目	H56	0.3335	93.3			1.17	0.39
26年目	H57	0.3207	93.3			1.17	0.37
27年目	H58	0.3083	93.3			1.17	0.36
28年目	H59	0.2965	93.3			1.17	0.35
29年目	H60	0.2851	93.3			1.17	0.33
30年目	H61	0.2741	93.3			1.17	0.32
31年目	H62	0.2636	93.3			1.17	0.31
32年目	H63	0.2534	93.3			1.17	0.30
33年目	H64	0.2437	93.3			1.17	0.28
34年目	H65	0.2343	93.3			1.17	0.27
35年目	H66	0.2253	93.3			1.17	0.26
36年目	H67	0.2166	93.3			1.17	0.25
37年目	H68	0.2083	93.3			1.17	0.24
38年目	H69	0.2003	93.3			1.17	0.23
39年目	H70	0.1926	93.3			1.17	0.22
40年目	H71	0.1852	93.3			1.17	0.22
41年目	H72	0.1780	93.3			1.17	0.21
42年目	H73	0.1712	93.3			1.17	0.20
43年目	H74	0.1646	93.3			1.17	0.19
44年目	H75	0.1583	93.3			1.17	0.18
45年目	H76	0.1522	93.3			1.17	0.18
46年目	H77	0.1463	93.3			1.17	0.17
47年目	H78	0.1407	93.3			1.17	0.16
48年目	H79	0.1353	93.3			1.17	0.16
49年目	H80	0.1301	93.3	-23.25	-3.02	1.17	0.15
合計				443.93	521.67	58.33	23.17
単純事業費計				467.18		58.33	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名：鳥取西道路(残事業)

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	割戻率	GDP デフレータ	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
				0.18		5.2	0.94
-2年目	H29	0.9615	93.3	52.75	50.72		
-1年目	H30	0.9246	93.3	30.13	27.86		
供用開始年次	H31	0.8890	93.3			0.87	0.77
1年目	H32	0.8548	93.3			0.87	0.74
2年目	H33	0.8219	93.3			0.87	0.72
3年目	H34	0.7903	93.3			0.87	0.69
4年目	H35	0.7599	93.3			0.87	0.66
5年目	H36	0.7307	93.3			0.87	0.64
6年目	H37	0.7026	93.3			0.87	0.61
7年目	H38	0.6756	93.3			0.87	0.59
8年目	H39	0.6496	93.3			0.87	0.57
9年目	H40	0.6246	93.3			0.87	0.54
10年目	H41	0.6006	93.3			0.87	0.52
11年目	H42	0.5775	93.3			0.87	0.50
12年目	H43	0.5553	93.3			0.87	0.48
13年目	H44	0.5339	93.3			0.87	0.46
14年目	H45	0.5134	93.3			0.87	0.45
15年目	H46	0.4936	93.3			0.87	0.43
16年目	H47	0.4746	93.3			0.87	0.41
17年目	H48	0.4564	93.3			0.87	0.40
18年目	H49	0.4388	93.3			0.87	0.38
19年目	H50	0.4220	93.3			0.87	0.37
20年目	H51	0.4057	93.3			0.87	0.35
21年目	H52	0.3901	93.3			0.87	0.34
22年目	H53	0.3751	93.3			0.87	0.33
23年目	H54	0.3607	93.3			0.87	0.31
24年目	H55	0.3468	93.3			0.87	0.30
25年目	H56	0.3335	93.3			0.87	0.29
26年目	H57	0.3207	93.3			0.87	0.28
27年目	H58	0.3083	93.3			0.87	0.27
28年目	H59	0.2965	93.3			0.87	0.26
29年目	H60	0.2851	93.3			0.87	0.25
30年目	H61	0.2741	93.3			0.87	0.24
31年目	H62	0.2636	93.3			0.87	0.23
32年目	H63	0.2534	93.3			0.87	0.22
33年目	H64	0.2437	93.3			0.87	0.21
34年目	H65	0.2343	93.3			0.87	0.20
35年目	H66	0.2253	93.3			0.87	0.20
36年目	H67	0.2166	93.3			0.87	0.19
37年目	H68	0.2083	93.3			0.87	0.18
38年目	H69	0.2003	93.3			0.87	0.17
39年目	H70	0.1926	93.3			0.87	0.17
40年目	H71	0.1852	93.3			0.87	0.16
41年目	H72	0.1780	93.3			0.87	0.15
42年目	H73	0.1712	93.3			0.87	0.15
43年目	H74	0.1646	93.3			0.87	0.14
44年目	H75	0.1583	93.3			0.87	0.14
45年目	H76	0.1522	93.3			0.87	0.13
46年目	H77	0.1463	93.3			0.87	0.13
47年目	H78	0.1407	93.3			0.87	0.12
48年目	H79	0.1353	93.3			0.87	0.12
49年目	H80	0.1301	93.3	0.00	0.00	0.87	0.11
合計				82.88	78.58	43.52	17.29
単純事業費計				82.88		43.52	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

