

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53号 津山南道路
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	全事業：費用便益比(B/C) = 1.1 (経済的純現在価値(B-C) = 32億円、経済的内部収益率(EIRR) = 4.7%) 残事業：費用便益比(B/C) = 2.1 (経済的純現在価値(B-C) = 134億円、経済的内部収益率(EIRR) = 11.0%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 渋滞損失時間(現況): 6,549千人・時間/年 渋滞損失削減時間: 229千人・時間/年 (6,549千人・時間/年⇒6,320千人・時間/年) 区間b(並行区間)について: (一般国道53号) 並行区間の渋滞損失時間: 430千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率: 61.4%削減(430千人・時間/年⇒166千人・時間/年)
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	岡山エクスプレス津山号 上下計 20便/日(下り 10便/日 上り 10便/日) あさひチェリーバス 上下計 8便/日(下り 4便/日 上り 4便/日) 岡山空港直行便 上下計 14便/日(下り 7便/日 上り 7便/日)
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<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が見込まれる 	対象空港: 岡山空港、対象自治体名: 津山市、改善見込み(津山市役所～岡山空港: 71分→69分)
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	農林水産品を主体とする地域: 津山市(ジャンボピーマン、ピオーネ)、主な出荷先: 岡山市
		<ul style="list-style-type: none"> □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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 	

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
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	
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	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「空港津山道路」の一部として位置づけ
	□ 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	
	■ 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間：津山市～岡山市
	□ 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：美咲町、日常生活圏中心都市：津山市、改善見込み（美咲町役場～津山市役所：20分～18分）
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：津山・鶴山公園の入り込み客数（H27観光入込客数：1,228千人/年）
	□ 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	
	<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/日以上の全て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 <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バリアフリー化される	

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□に変更）	指標チェックの根拠	
2. 暮らし	無電柱化による美しい町並みの形成	<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 <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	対象となる三次医療施設名称：津山中央病院救命救急センター、アクセス向上が見込まれる自治体名：美咲町、（美咲町役場～津山中央病院救命救急センター：22分→19分）
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<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 <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	
	災害への備え	<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	
		<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	岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路に位置付け(国道53号)
		<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	第1次緊急輸送道路である国道53号の代替路線として機能
		<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）	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
4. 環境	地球環境の保全	<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	CO2排出削減量：約0.8千t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし173.7千t/年⇒整備あり172.9千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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 NOx排出削減量：約2.7t/年、排出削減率：約0.7%削減（整備なし374.0t/年⇒整備あり371.4t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 SPM排出削減量：約0.2t/年、排出削減率：約1.1%削減（整備なし20.8t/年⇒整備あり20.6t/年）
		<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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input checked="" 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	「津山市第5次総合計画（H28.3）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置付け。 「美咲町第2次振興計画（H26.3）」において「産業基盤の向上」を図るための広域交通網確立に位置付け。 岡山連携中枢都市圏（中枢都市：岡山市）の構成市となり、今後、岡山市との結び付きが強くなることが見込まれる。（H28.10.11 岡山市を連携中枢都市として津山市、美咲町との間で連携協定が締結）

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53号	津山南道路	L=5.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,000~19,100	4	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	209億円	70億円	279億円
うち残事業分	124億円	70億円	194億円
基準年における 現在価値(C)	203億円	24億円	227億円
うち残事業分	101億円	24億円	125億円

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34年度			
単年便益 (初年便益)	9.9億円	2.9億円	1.5億円	14.3億円
基準年における 現在価値(B)	183億円	49億円	26億円	258億円
うち残事業分	183億円	49億円	26億円	258億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	32億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.7%
費用便益比(残事業)	2.1
経済的純現在価値(残事業)	134億円
経済的内部収益率(残事業)	11.0%

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	15,000~19,100	±10%	0.96~1.3
事業費	209億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	26年	±20%	1.1~1.2

【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	15,000~19,100	±10%	1.8~2.4
事業費	124億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	9年	±20%	2.0~2.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道53号(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 :5.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	14,900	16,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	1	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	2.27	16.24	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道53号 :6.9km	交通量	[台/日]	16,500	4,400
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	38.50	11.25
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 :340.7km	走行時間費用	[億円/年]	520.13	522.24	

			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:352.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	560.90	549.73	11.18

※1：当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

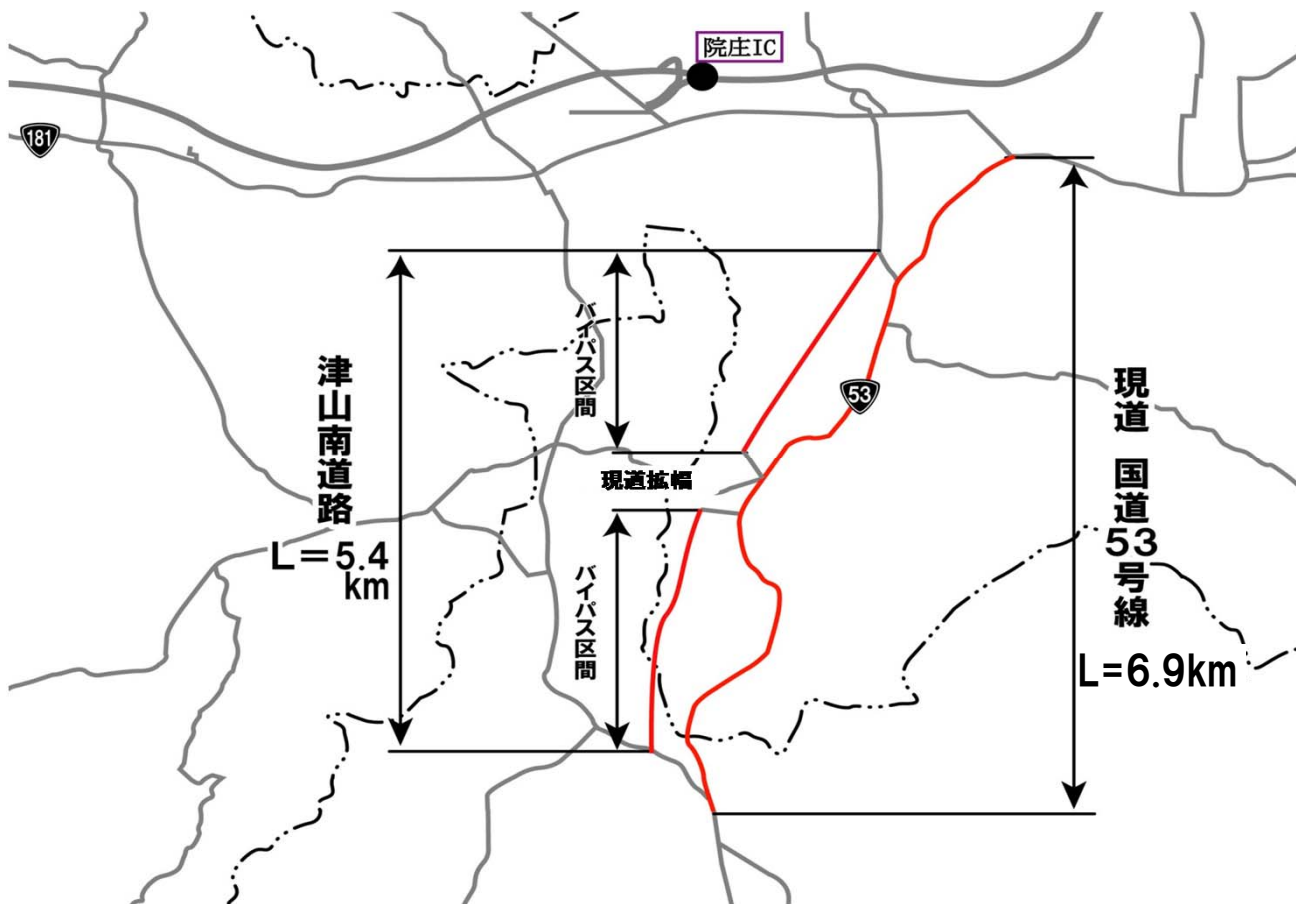
※2：配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：津山南道路

(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	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (H42年) 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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)		
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 type="checkbox"/> 採用理由を記載		
	最終配分の速度 <input type="checkbox"/> 採用理由を記載		
	その他(最終配分交通量とQV式と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"/>
	考慮する場合のみ	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	() %	
		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	災害等による通行止めの影響	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 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：津山南道路(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)		単価(億円)	
				0.29	5.4	5.4	1.55
		事業費(億円)		維持管理費(億円)			
		単価	現在価値	単価	現在価値		
-22年目	H12	1.8730	107.2	1.33	2.17		
-21年目	H13	1.8009	105.7	0.67	1.06		
-20年目	H14	1.7317	103.8	1.52	2.37		
-19年目	H15	1.6651	102.3	1.33	2.02		
-18年目	H16	1.6010	101.0	0.95	1.41		
-17年目	H17	1.5395	99.6	2.57	3.71		
-16年目	H18	1.4802	98.7	1.70	2.37		
-15年目	H19	1.4233	97.6	5.52	7.52		
-14年目	H20	1.3686	96.8	4.12	5.44		
-13年目	H21	1.3159	95.6	8.65	11.10		
-12年目	H22	1.2653	93.7	8.25	10.39		
-11年目	H23	1.2167	92.1	8.37	10.31		
-10年目	H24	1.1699	91.3	9.00	10.76		
-9年目	H25	1.1249	91.1	10.37	11.95		
-8年目	H26	1.0816	93.3	7.78	8.42		
-7年目	H27	1.0400	93.3	7.84	8.15		
-6年目	H28	1.0000	93.3	5.42	5.42		
-5年目	H29	0.9615	93.3	7.67	7.37		
-4年目	H30	0.9246	93.3	12.95	11.97		
-3年目	H31	0.8890	93.3	13.10	11.65		
-2年目	H32	0.8548	93.3	14.77	12.62		
-1年目	H33	0.8219	93.3	18.24	14.99		
暫定供用年	H34	0.7903	93.3	17.44	13.78	0.98	0.78
1年目	H35	0.7599	93.3	4.63	3.52	0.98	0.75
2年目	H36	0.7307	93.3	18.52	13.53	0.98	0.72
3年目	H37	0.7026	93.3	16.39	11.51	0.98	0.69
供用開始年次	H38	0.6756	93.3			1.44	0.97
5年目	H39	0.6496	93.3			1.44	0.93
6年目	H40	0.6246	93.3			1.44	0.90
7年目	H41	0.6006	93.3			1.44	0.86
8年目	H42	0.5775	93.3			1.44	0.83
9年目	H43	0.5553	93.3			1.44	0.80
10年目	H44	0.5339	93.3			1.44	0.77
11年目	H45	0.5134	93.3			1.44	0.74
12年目	H46	0.4936	93.3			1.44	0.71
13年目	H47	0.4746	93.3			1.44	0.68
14年目	H48	0.4564	93.3			1.44	0.65
15年目	H49	0.4388	93.3			1.44	0.63
16年目	H50	0.4220	93.3			1.44	0.61
17年目	H51	0.4057	93.3			1.44	0.58
18年目	H52	0.3901	93.3			1.44	0.56
19年目	H53	0.3751	93.3			1.44	0.54
20年目	H54	0.3607	93.3			1.44	0.52
21年目	H55	0.3468	93.3			1.44	0.50
22年目	H56	0.3335	93.3			1.44	0.48
23年目	H57	0.3207	93.3			1.44	0.46
24年目	H58	0.3083	93.3			1.44	0.44
25年目	H59	0.2965	93.3			1.44	0.43
26年目	H60	0.2851	93.3			1.44	0.41
27年目	H61	0.2741	93.3			1.44	0.39
28年目	H62	0.2636	93.3			1.44	0.38
29年目	H63	0.2534	93.3			1.44	0.36
30年目	H64	0.2437	93.3			1.44	0.35
31年目	H65	0.2343	93.3			1.44	0.34
32年目	H66	0.2253	93.3			1.44	0.32
33年目	H67	0.2166	93.3			1.44	0.31
34年目	H68	0.2083	93.3			1.44	0.30
35年目	H69	0.2003	93.3			1.44	0.29
36年目	H70	0.1926	93.3			1.44	0.28
37年目	H71	0.1852	93.3			1.44	0.27
38年目	H72	0.1780	93.3			1.44	0.26
39年目	H73	0.1712	93.3			1.44	0.25
40年目	H74	0.1646	93.3			1.44	0.24
41年目	H75	0.1583	93.3			1.44	0.23
42年目	H76	0.1522	93.3			1.44	0.22
43年目	H77	0.1463	93.3			1.44	0.21
44年目	H78	0.1407	93.3			1.44	0.20
45年目	H79	0.1353	93.3			1.44	0.19
46年目	H80	0.1301	93.3			1.44	0.19
47年目	H81	0.1251	93.3			1.44	0.18
48年目	H82	0.1203	93.3			1.44	0.17
49年目	H83	0.1157	93.3	-24.02	-2.78	1.44	0.17
合計				185.06	202.74	69.94	23.99
単純事業費計				209.08		69.94	

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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：津山南道路(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	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.29		5.4	1.55
-5年目	H29	0.9615	93.3	7.67	7.37		
-4年目	H30	0.9246	93.3	12.95	11.97		
-3年目	H31	0.8890	93.3	13.10	11.65		
-2年目	H32	0.8548	93.3	14.77	12.62		
-1年目	H33	0.8219	93.3	18.24	14.99		
暫定供用年	H34	0.7903	93.3	17.44	13.78	0.98	0.78
1年目	H35	0.7599	93.3	4.63	3.52	0.98	0.75
2年目	H36	0.7307	93.3	18.52	13.53	0.98	0.72
3年目	H37	0.7026	93.3	16.39	11.51	0.98	0.69
供用開始年次	H38	0.6756	93.3			1.44	0.97
5年目	H39	0.6496	93.3			1.44	0.93
6年目	H40	0.6246	93.3			1.44	0.90
7年目	H41	0.6006	93.3			1.44	0.86
8年目	H42	0.5775	93.3			1.44	0.83
9年目	H43	0.5553	93.3			1.44	0.80
10年目	H44	0.5339	93.3			1.44	0.77
11年目	H45	0.5134	93.3			1.44	0.74
12年目	H46	0.4936	93.3			1.44	0.71
13年目	H47	0.4746	93.3			1.44	0.68
14年目	H48	0.4564	93.3			1.44	0.65
15年目	H49	0.4388	93.3			1.44	0.63
16年目	H50	0.4220	93.3			1.44	0.61
17年目	H51	0.4057	93.3			1.44	0.58
18年目	H52	0.3901	93.3			1.44	0.56
19年目	H53	0.3751	93.3			1.44	0.54
20年目	H54	0.3607	93.3			1.44	0.52
21年目	H55	0.3468	93.3			1.44	0.50
22年目	H56	0.3335	93.3			1.44	0.48
23年目	H57	0.3207	93.3			1.44	0.46
24年目	H58	0.3083	93.3			1.44	0.44
25年目	H59	0.2965	93.3			1.44	0.43
26年目	H60	0.2851	93.3			1.44	0.41
27年目	H61	0.2741	93.3			1.44	0.39
28年目	H62	0.2636	93.3			1.44	0.38
29年目	H63	0.2534	93.3			1.44	0.36
30年目	H64	0.2437	93.3			1.44	0.35
31年目	H65	0.2343	93.3			1.44	0.34
32年目	H66	0.2253	93.3			1.44	0.32
33年目	H67	0.2166	93.3			1.44	0.31
34年目	H68	0.2083	93.3			1.44	0.30
35年目	H69	0.2003	93.3			1.44	0.29
36年目	H70	0.1926	93.3			1.44	0.28
37年目	H71	0.1852	93.3			1.44	0.27
38年目	H72	0.1780	93.3			1.44	0.26
39年目	H73	0.1712	93.3			1.44	0.25
40年目	H74	0.1646	93.3			1.44	0.24
41年目	H75	0.1583	93.3			1.44	0.23
42年目	H76	0.1522	93.3			1.44	0.22
43年目	H77	0.1463	93.3			1.44	0.21
44年目	H78	0.1407	93.3			1.44	0.20
45年目	H79	0.1353	93.3			1.44	0.19
46年目	H80	0.1301	93.3			1.44	0.19
47年目	H81	0.1251	93.3			1.44	0.18
48年目	H82	0.1203	93.3			1.44	0.17
49年目	H83	0.1157	93.3	-2.66	-0.31	1.44	0.17
合計				121.03	100.64	69.94	23.99
単純事業費計				123.69		69.94	

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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。

