

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180号 岡山環状南道路
事業主体	中国地方整備局

【交通量推計・費用対効果分析・環境改善効果等に係る項目は、平成25年度評価時点】

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=3.9 （経済的純現在価値（B-C）=551億円、経済的内部収益率（EIRR）=13.7%） 残事業：費用便益比（B/C）=4.5 （経済的純現在価値（B-C）=574億円、経済的内部収益率（EIRR）=16.4%）

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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）：62,895千人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,223千人・時間/年（62,895千人・時間/年⇒61,671千人・時間/年） 区間b（該当区間／平行区間）について 平行区間等（該当区間）の渋滞損失時間：350千人・時間/年 平行区間等（該当区間）の渋滞損失削減率：39.3%削減（889千人・時間/年⇒540千人・時間/年）	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象区間（国道30号 岡山市南区当新田）：改善見込み（旅行速度11.9km/h⇒25.5km/h）	
	<input type="checkbox"/> 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	玉野市（両備バス・岡電バス）から岡山市方面に向かうバス路線の利便性が向上 （国道2号岡山バイパス～笹ヶ瀬橋付近 平日バス便数 岡山市街地方面 80便/日 玉野市方面 77便/日 往復計 157便/日）	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input checked="" type="checkbox"/> 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：玉野市、改善見込み（玉野市役所～岡山空港：79分→69分）	
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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：岡山港（重要港湾）、対象自治体名：総社市、改善見込み（総社市役所～岡山港：65分→60分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	農林水産業を主体とする地域：玉野市・岡山市南区（マルハチナシ）、主な出荷先：全国岡山中央卸売市場（青果・花き・水産）の流通利便性向上が見込まれる
<input type="checkbox"/> 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□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	岡山環状道路の一部を形成する
	□ 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「岡山環状道路」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	
	□ 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	
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：玉野・洪川(海水浴場等)の入り込み客数（H27観光入込客数：2,132千人/年） 岡山市市街地中心部の入り込み客数（H27観光入込客数：4,677千人/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 □ 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	
	□ 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口を■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		
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
	安全な生活環境の確保	<input checked="" 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	500件/億台キロ以上である区間・箇所（国道2号 青江交差点：513.7件/億台キロ） 見込まれる交通量の減少（国道2号：最大133百台/日）	
3. 安全	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 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 <input 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 <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10千t/年（整備なし2,133千t/年⇒整備あり2,123千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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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	評価対象区間：便益算出範囲 NOx排出削減量：約32t/年（整備なし5,417t/年⇒整備あり5,385t/年・・・約0.6%削減） 評価対象区間：便益算出範囲 SPM排出削減量：約2t/年（整備なし284t/年⇒整備あり282t/年・・・約0.6%削減）	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	岡山環状道路：総社一宮バイパス、（市）藤田浦安南町線 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン(H24.1)」および「岡山市都市計画マスタープラン(H24.3)」において、優先的に概ね10年以内に整備実施することを予定している路線としての位置付けあり 中央卸売市場整備計画（H28.4）で「岡山中央卸売市場」は施設の改善を図ることが必要と認められる中央卸売市場又は必要に応じ施設の改善を図ることができる中央卸売市場及びこれらの改良、造成又は取得を必要とする施設に位置付けされており、「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定（H30頃） 本事業に併せ大樋橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号最大の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる

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180号	岡山環状南道路	L=2.9km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,900~99,700	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25年度		
単純合計	215億円	37億円	252億円
うち残事業分	192億円	37億円	229億円
基準年における 現在価値(C)	176億円	12億円	188億円
うち残事業分	153億円	12億円	165億円

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25年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	5.3億円	1.1億円	49億円
基準年における 現在価値(B)	640億円	82億円	17億円	739億円
うち残事業分	640億円	82億円	17億円	739億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	3.9
経済的純現在価値(事業全体)	551億円
経済的内部収益率(事業全体)	13.7%
費用便益比(残事業)	4.5
経済的純現在価値(残事業)	574億円
経済的内部収益率(残事業)	16.4%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	25900~99700	±10%	3.6~4.2
事業費	176億円	±10%	3.6~4.3
事業期間	13年	±20%	3.6~4.3

【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	25900~99700	±10%	4.2~4.8
事業費	153億円	±10%	4.1~5.0
事業期間	8年	±20%	4.1~4.9

交通状況の変化

様式-3①

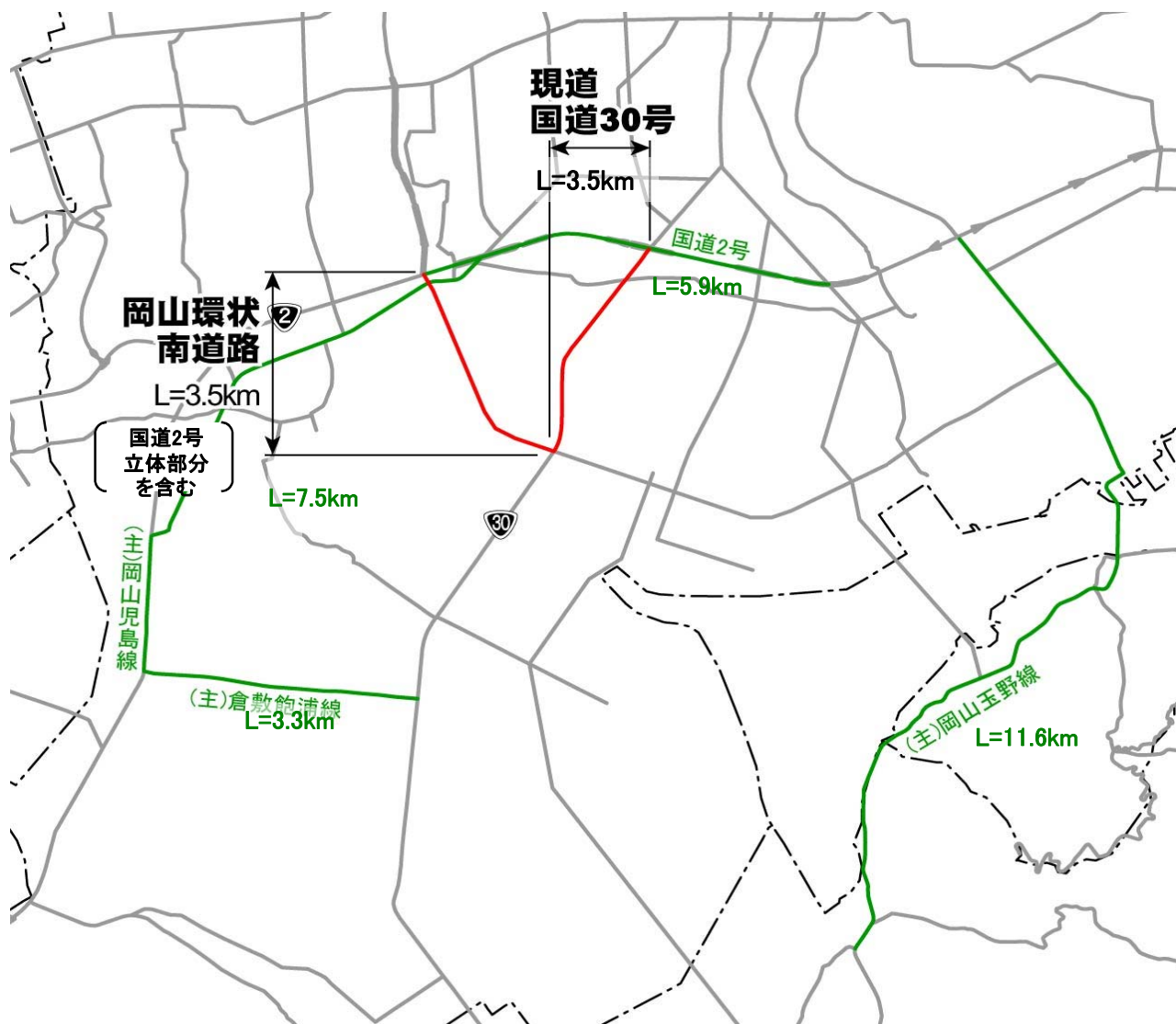
事業名:岡山環状南道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :3.5km	交通量	[台/日]	-	38,800	
	走行時間	[分]	-	6	
	走行時間費用	[億円/年]	-	37.78	
②主な周辺道路	国道30号 :3.5km	交通量	[台/日]	44,800	34,200
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	57.07	40.89
	国道2号 :5.9km	交通量	[台/日]	111,300	95,000
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	139.88	104.89
	主)岡山 児島線 :7.5km	交通量	[台/日]	17,400	15,800
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	52.43	46.57
	主)岡山 玉野線 :11.6km	交通量	[台/日]	23,200	22,200
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	91.67	85.83
主)倉敷 飽浦線 :3.3km	交通量	[台/日]	19,300	16,500	
	走行時間	[分]	7	7	
	走行時間費用	[億円/年]	25.68	20.28	
③その他道路合計 :1329.4km	走行時間費用	[億円/年]	5,381.42	5,368.76	

			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:1364.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,748.14	5,705.01	43.13

(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

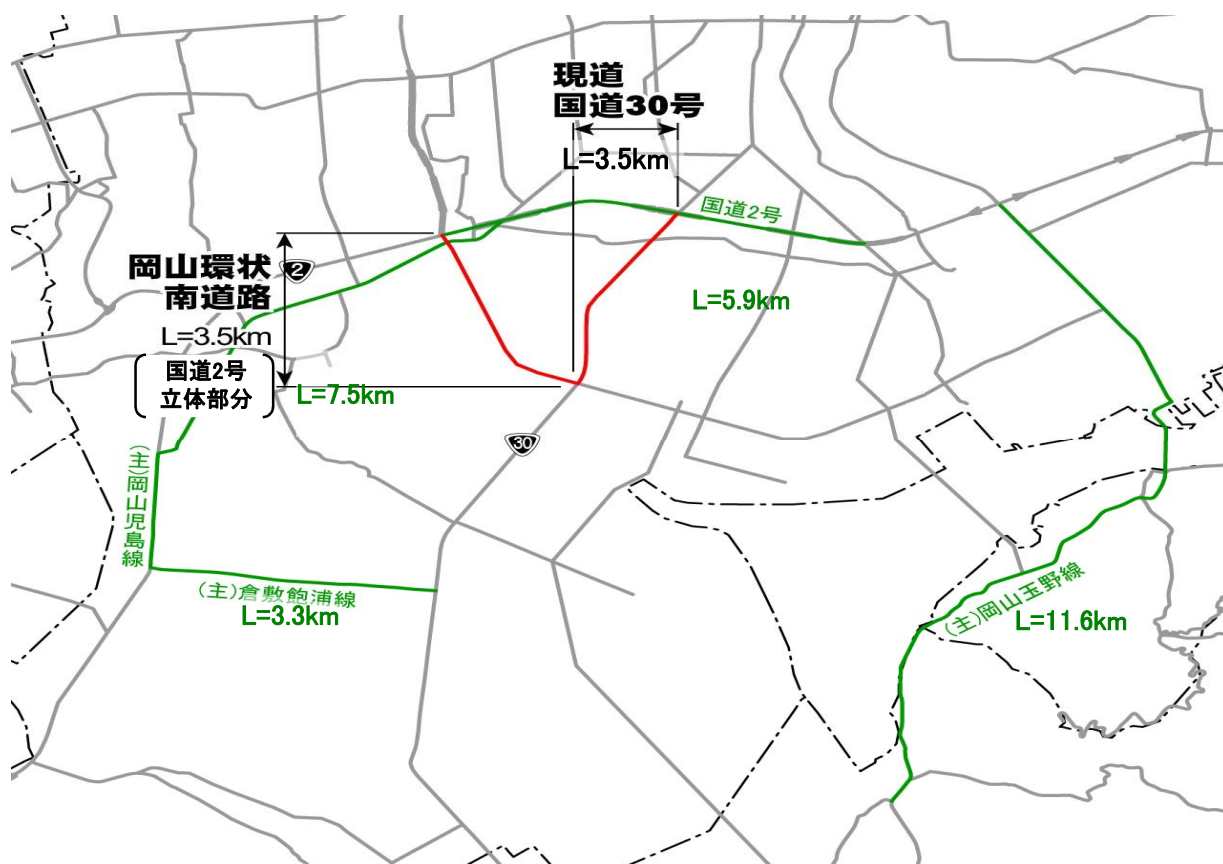
事業名:岡山環状南道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :3.5km	交通量	[台/日]	-	38,800	
	走行時間	[分]	-	6	
	走行時間費用	[億円/年]	-	37.78	
②主な周辺道路	国道30号 :3.5km	交通量	[台/日]	44,800	34,200
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	57.07	40.89
	国道2号 :5.9km	交通量	[台/日]	111,300	95,000
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	139.88	104.89
	主)岡山 児島線 :7.5km	交通量	[台/日]	17,400	15,800
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	52.43	46.57
	主)岡山 玉野線 :11.6km	交通量	[台/日]	23,200	22,200
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	91.67	85.83
主)倉敷 飽浦線 :3.3km	交通量	[台/日]	19,300	16,500	
	走行時間	[分]	7	7	
	走行時間費用	[億円/年]	25.68	20.28	
③その他道路合計 :1329.4km	走行時間費用	[億円/年]	5,381.42	5,368.76	

			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:1364.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,748.14	5,705.01	43.13

(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:岡山環状南道路

(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25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
	いずれかのみ推計の場合	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"/> (H17センサス)
	パーソ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)	
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"/>

交通流推計

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	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			
	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	() 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
	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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名:岡山環状南道路(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
-13年目	H21	1.1699	95.6	0.92	1.04		
-12年目	H22	1.1249	93.7	6.01	6.65		
-11年目	H23	1.0816	92.1	1.91	2.06		
-10年目	H24	1.0400	92.1	5.72	5.95		
-9年目	H25	1.0000	92.1	8.47	8.47		
-8年目	H26	0.9615	92.1	8.41	8.09		
-7年目	H27	0.9246	92.1	9.07	8.38		
-6年目	H28	0.8890	92.1	16.73	14.88		
-5年目	H29	0.8548	92.1	18.14	15.50		
-4年目	H30	0.8219	92.1	22.45	18.45		
-3年目	H31	0.7903	92.1	48.45	38.29		
-2年目	H32	0.7599	92.1	47.33	35.97		
-1年目	H33	0.7307	92.1	21.55	15.75		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1			0.73	0.52
1年目	H35	0.6756	92.1			0.73	0.50
2年目	H36	0.6496	92.1			0.73	0.48
3年目	H37	0.6246	92.1			0.73	0.46
4年目	H38	0.6006	92.1			0.73	0.44
5年目	H39	0.5775	92.1			0.73	0.42
6年目	H40	0.5553	92.1			0.73	0.41
7年目	H41	0.5339	92.1			0.73	0.39
8年目	H42	0.5134	92.1			0.73	0.38
9年目	H43	0.4936	92.1			0.73	0.36
10年目	H44	0.4746	92.1			0.73	0.35
11年目	H45	0.4564	92.1			0.73	0.33
12年目	H46	0.4388	92.1			0.73	0.32
13年目	H47	0.4220	92.1			0.73	0.31
14年目	H48	0.4057	92.1			0.73	0.30
15年目	H49	0.3901	92.1			0.73	0.29
16年目	H50	0.3751	92.1			0.73	0.28
17年目	H51	0.3607	92.1			0.73	0.26
18年目	H52	0.3468	92.1			0.73	0.25
19年目	H53	0.3335	92.1			0.73	0.24
20年目	H54	0.3207	92.1			0.73	0.24
21年目	H55	0.3083	92.1			0.73	0.23
22年目	H56	0.2965	92.1			0.73	0.22
23年目	H57	0.2851	92.1			0.73	0.21
24年目	H58	0.2741	92.1			0.73	0.20
25年目	H59	0.2636	92.1			0.73	0.19
26年目	H60	0.2534	92.1			0.73	0.19
27年目	H61	0.2437	92.1			0.73	0.18
28年目	H62	0.2343	92.1			0.73	0.17
29年目	H63	0.2253	92.1			0.73	0.17
30年目	H64	0.2166	92.1			0.73	0.16
31年目	H65	0.2083	92.1			0.73	0.15
32年目	H66	0.2003	92.1			0.73	0.15
33年目	H67	0.1926	92.1			0.73	0.14
34年目	H68	0.1852	92.1			0.73	0.14
35年目	H69	0.1780	92.1			0.73	0.13
36年目	H70	0.1712	92.1			0.73	0.13
37年目	H71	0.1646	92.1			0.73	0.12
38年目	H72	0.1583	92.1			0.73	0.12
39年目	H73	0.1522	92.1			0.73	0.11
40年目	H74	0.1463	92.1			0.73	0.11
41年目	H75	0.1407	92.1			0.73	0.10
42年目	H76	0.1353	92.1			0.73	0.10
43年目	H77	0.1301	92.1			0.73	0.10
44年目	H78	0.1251	92.1			0.73	0.09
45年目	H79	0.1203	92.1			0.73	0.09
46年目	H80	0.1157	92.1			0.73	0.08
47年目	H81	0.1112	92.1			0.73	0.08
48年目	H82	0.1069	92.1			0.73	0.08
49年目	H83	0.1028	92.1	-29.62	-3.05	0.73	0.08
合計				185.55	176.44	36.67	11.51
単純事業費計				215.17		36.67	

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：岡山環状南道路(残事業)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.22	3.5	0.77	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	H26	0.9615	92.1	8.41	8.09		
-7年目	H27	0.9246	92.1	9.07	8.38		
-6年目	H28	0.8890	92.1	16.73	14.88		
-5年目	H29	0.8548	92.1	18.14	15.50		
-4年目	H30	0.8219	92.1	22.45	18.45		
-3年目	H31	0.7903	92.1	48.45	38.29		
-2年目	H32	0.7599	92.1	47.33	35.97		
-1年目	H33	0.7307	92.1	21.55	15.75		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1			0.73	0.52
1年目	H35	0.6756	92.1			0.73	0.50
2年目	H36	0.6496	92.1			0.73	0.48
3年目	H37	0.6246	92.1			0.73	0.46
4年目	H38	0.6006	92.1			0.73	0.44
5年目	H39	0.5775	92.1			0.73	0.42
6年目	H40	0.5553	92.1			0.73	0.41
7年目	H41	0.5339	92.1			0.73	0.39
8年目	H42	0.5134	92.1			0.73	0.38
9年目	H43	0.4936	92.1			0.73	0.36
10年目	H44	0.4746	92.1			0.73	0.35
11年目	H45	0.4564	92.1			0.73	0.33
12年目	H46	0.4388	92.1			0.73	0.32
13年目	H47	0.4220	92.1			0.73	0.31
14年目	H48	0.4057	92.1			0.73	0.30
15年目	H49	0.3901	92.1			0.73	0.29
16年目	H50	0.3751	92.1			0.73	0.28
17年目	H51	0.3607	92.1			0.73	0.26
18年目	H52	0.3468	92.1			0.73	0.25
19年目	H53	0.3335	92.1			0.73	0.24
20年目	H54	0.3207	92.1			0.73	0.24
21年目	H55	0.3083	92.1			0.73	0.23
22年目	H56	0.2965	92.1			0.73	0.22
23年目	H57	0.2851	92.1			0.73	0.21
24年目	H58	0.2741	92.1			0.73	0.20
25年目	H59	0.2636	92.1			0.73	0.19
26年目	H60	0.2534	92.1			0.73	0.19
27年目	H61	0.2437	92.1			0.73	0.18
28年目	H62	0.2343	92.1			0.73	0.17
29年目	H63	0.2253	92.1			0.73	0.17
30年目	H64	0.2166	92.1			0.73	0.16
31年目	H65	0.2083	92.1			0.73	0.15
32年目	H66	0.2003	92.1			0.73	0.15
33年目	H67	0.1926	92.1			0.73	0.14
34年目	H68	0.1852	92.1			0.73	0.14
35年目	H69	0.1780	92.1			0.73	0.13
36年目	H70	0.1712	92.1			0.73	0.13
37年目	H71	0.1646	92.1			0.73	0.12
38年目	H72	0.1583	92.1			0.73	0.12
39年目	H73	0.1522	92.1			0.73	0.11
40年目	H74	0.1463	92.1			0.73	0.11
41年目	H75	0.1407	92.1			0.73	0.10
42年目	H76	0.1353	92.1			0.73	0.10
43年目	H77	0.1301	92.1			0.73	0.10
44年目	H78	0.1251	92.1			0.73	0.09
45年目	H79	0.1203	92.1			0.73	0.09
46年目	H80	0.1157	92.1			0.73	0.08
47年目	H81	0.1112	92.1			0.73	0.08
48年目	H82	0.1069	92.1			0.73	0.08
49年目	H83	0.1028	92.1	-21.61	-2.22	0.73	0.08
合計				170.52	153.09	36.67	11.51
単純事業費計				192.13		36.67	

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。

