

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491号 長門・俵山道路
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 	○費用 ・事業全体：事業費246億円（107億円）、維持管理費13億円（13億円） ○効果 ①災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果：4.2億円 ・災害による片側交通規制を解消する効果：0.48億円 ・通行止め時の救命率が向上する効果：0.66億円 ②災害等に対する不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果：140億円 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果：154億円 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果：146億円 ③走行時間の短縮等 ・走行時間短縮便益：221億円（221億円） ・走行経費減少便益：64億円（64億円） ・交通事故減少便益：23億円（23億円） ※（ ）内の数値は残事業の効果 （注1）事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む （注2）費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値

●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）：37,189千人・時間/年 渋滞損失削減時間：326千人・時間/年（37,189千人・時間/年⇒36,863千人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（下関長門線） 並行区間の渋滞損失時間：99千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約9割削減
	<input 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	
	<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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	<input 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	
	<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 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	
	<input 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	
物流効率化の支援	<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 	農水産業を主体とする地域：長門市（アジ、イカ等）、下関・九州方面への出荷割合：約3割
	<input type="checkbox"/> 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	

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
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	並行する高速道路路線：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	対象となる拠点都市：長門市～下関市
	□ 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	
	□ 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：長門市俄山地区 日常生活圏中心都市：長門市、改善見込み（長門市俄山地区から長門市役所まで：約20分⇒約17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	H27観光客数 湯本温泉：約52.5万人 俄山温泉：約20.6万人
	□ 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■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		
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 checked="" 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 長門市俵山地区に通じる各道路に異常気象時通行規制区間があり、集中豪雨時等の孤立の恐れを解消 <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 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 第一次緊急輸送道路である（主）下関長門線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 checked="" 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 現道区間に要防災対策箇所が5箇所存在			
	<input checked="" 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 現道区間である（主）下関長門線の事前通行規制区間（L=1.9km）を回避可能			
	4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="bullet"/> 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9.4千t/年 排出削減率：約0.4%削減（整備なし 2,227.3千t/年、整備あり 2,217.9千t/年）	
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="bullet"/> 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16.3t/年、排出削減率：約0.3%削減（整備なし 5,721.1t/年⇒整備あり 5,704.8t/年）		
		<input checked="" type="bullet"/> 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1.5t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし 300.8t/年⇒整備あり 299.3t/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 checked="" type="bullet"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 俵山・豊田道路（H28年度事業化）と一体となって山陰自動車道を形成する。		
		<input checked="" type="bullet"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている 元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン（H27.3 山口県）において「産業を支える道路」「地域や暮らしを支える道路」として位置付け 第1次長門市総合計画後期基本計画（H24.3 長門市）において「広域・生活道路網の充実」として位置づけ		
		<input checked="" type="bullet"/> 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 湯本温泉に、国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH28年4月に進出が決定、H31年開業予定。 H28年8月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画～地域のタカラ、地域のチカラで湯ノバージョン」を策定。H33年度までに関連施設の完成、H43年までに宿泊人数33万人へ引き上げる数値目標を発表		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道491号	長門・俵山道路	L=5.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,700	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28年度		
単純合計	247億円	35億円	282億円
うち残事業分	113億円	35億円	148億円
基準年における 現在価値 (C)	246億円	13億円	260億円
うち残事業分	107億円	13億円	120億円

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32年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	3.2億円	1.3億円	16億円
基準年における 現在価値 (B)	221億円	64億円	23億円	308億円
うち残事業分	221億円	64億円	23億円	308億円

交通状況の変化

様式-3①

事業名:長門・俵山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	9,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.76	
②主な 周辺道路 ^{※4}	(主)下 関長門 線等 :7.0km	交通量	[台/日]	5,400	800
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	11.46	1.38
	(主)下 関美祢 線 :22.5km	交通量	[台/日]	3,700	3,400
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	20.05	18.01
	国道316 号 :21.1km	交通量	[台/日]	5,200	5,200
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	26.20	25.90
	小郡萩 道路等 :46.9km	交通量	[台/日]	8,300	7,200
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	71.88	61.18
	国道9号 等 :22.0km	交通量	[台/日]	30,500	28,100
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	159.31	142.11
③その他道路合計 :2900.8km	走行時間費用	[億円/年]	4,868.32	4,889.86	

			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:3024.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,157.23	5,145.19	12.04

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

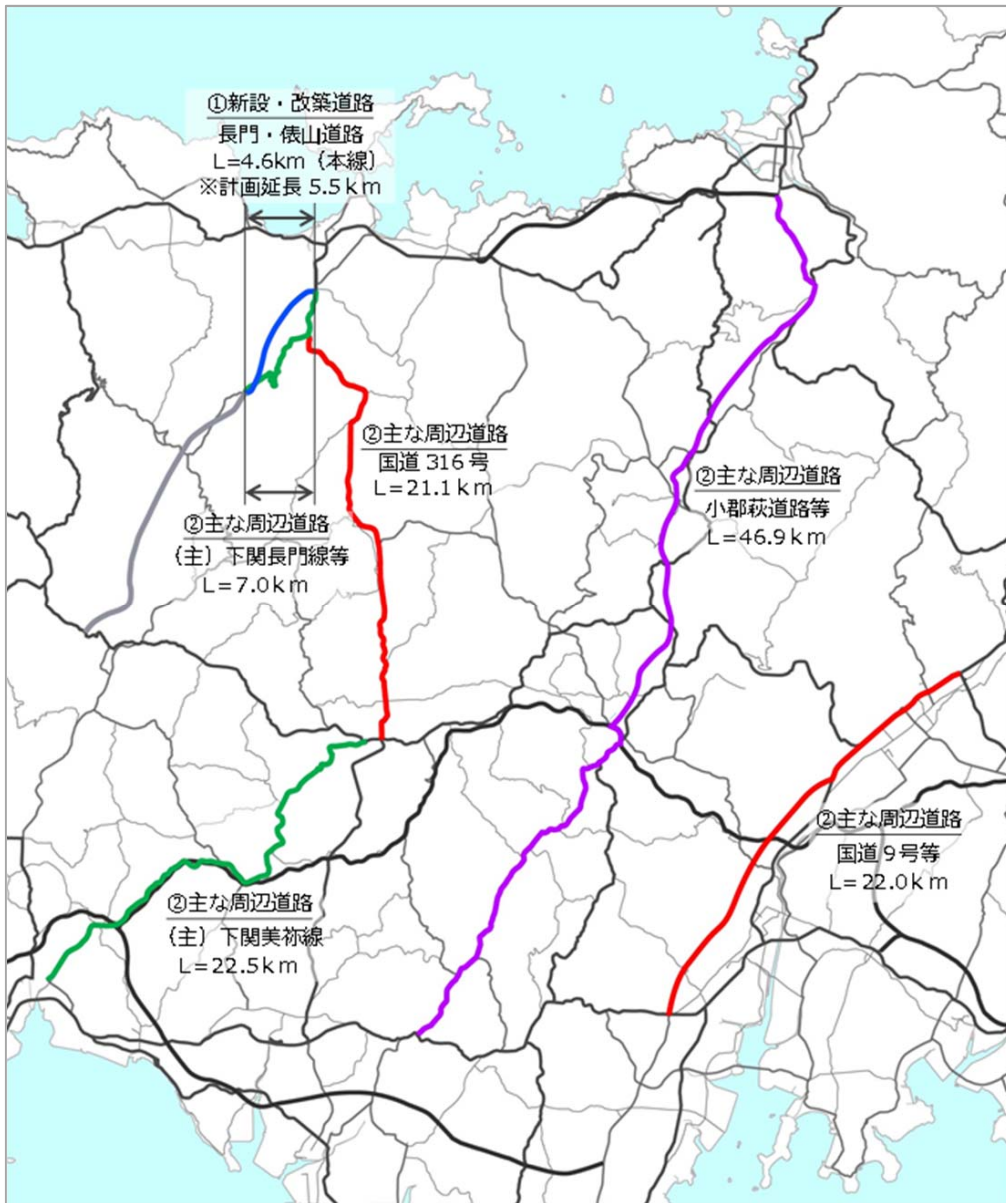
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名:一般国道491号 長門・俵山道路

(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
	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
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の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	<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式と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	
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
		過去10年間の平均通行止め日数	
	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 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"/>	
その他			

便益の算定

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:長門・俵山道路(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.14	5.5	0.76

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
-12年目	H20	1.3686	96.8	0.99	1.31		
-11年目	H21	1.3159	95.6	0.95	1.22		
-10年目	H22	1.2653	93.7	0.19	0.24		
-9年目	H23	1.2167	92.1	0.62	0.76		
-8年目	H24	1.1699	91.3	3.06	3.66		
-7年目	H25	1.1249	91.1	14.36	16.54		
-6年目	H26	1.0816	93.3	13.76	14.88		
-5年目	H27	1.0400	93.3	24.82	25.81		
-4年目	H28	1.0000	93.3	75.48	75.48		
-3年目	H29	0.9615	93.3	70.47	67.76		
-2年目	H30	0.9246	93.3	35.12	32.47		
-1年目	H31	0.8890	93.3	7.06	6.28		
供用開始年次	H32	0.8548	93.3			0.70	0.60
1年目	H33	0.8219	93.3			0.70	0.58
2年目	H34	0.7903	93.3			0.70	0.56
3年目	H35	0.7599	93.3			0.70	0.53
4年目	H36	0.7307	93.3			0.70	0.51
5年目	H37	0.7026	93.3			0.70	0.49
6年目	H38	0.6756	93.3			0.70	0.48
7年目	H39	0.6496	93.3			0.70	0.46
8年目	H40	0.6246	93.3			0.70	0.44
9年目	H41	0.6006	93.3			0.70	0.42
10年目	H42	0.5775	93.3			0.70	0.41
11年目	H43	0.5553	93.3			0.70	0.39
12年目	H44	0.5339	93.3			0.70	0.38
13年目	H45	0.5134	93.3			0.70	0.36
14年目	H46	0.4936	93.3			0.70	0.35
15年目	H47	0.4746	93.3			0.70	0.33
16年目	H48	0.4564	93.3			0.70	0.32
17年目	H49	0.4388	93.3			0.70	0.31
18年目	H50	0.4220	93.3			0.70	0.30
19年目	H51	0.4057	93.3			0.70	0.29
20年目	H52	0.3901	93.3			0.70	0.27
21年目	H53	0.3751	93.3			0.70	0.26
22年目	H54	0.3607	93.3			0.70	0.25
23年目	H55	0.3468	93.3			0.70	0.24
24年目	H56	0.3335	93.3			0.70	0.23
25年目	H57	0.3207	93.3			0.70	0.23
26年目	H58	0.3083	93.3			0.70	0.22
27年目	H59	0.2965	93.3			0.70	0.21
28年目	H60	0.2851	93.3			0.70	0.20
29年目	H61	0.2741	93.3			0.70	0.19
30年目	H62	0.2636	93.3			0.70	0.19
31年目	H63	0.2534	93.3			0.70	0.18
32年目	H64	0.2437	93.3			0.70	0.17
33年目	H65	0.2343	93.3			0.70	0.16
34年目	H66	0.2253	93.3			0.70	0.16
35年目	H67	0.2166	93.3			0.70	0.15
36年目	H68	0.2083	93.3			0.70	0.15
37年目	H69	0.2003	93.3			0.70	0.14
38年目	H70	0.1926	93.3			0.70	0.14
39年目	H71	0.1852	93.3			0.70	0.13
40年目	H72	0.1780	93.3			0.70	0.13
41年目	H73	0.1712	93.3			0.70	0.12
42年目	H74	0.1646	93.3			0.70	0.12
43年目	H75	0.1583	93.3			0.70	0.11
44年目	H76	0.1522	93.3			0.70	0.11
45年目	H77	0.1463	93.3			0.70	0.10
46年目	H78	0.1407	93.3			0.70	0.10
47年目	H79	0.1353	93.3			0.70	0.10
48年目	H80	0.1301	93.3			0.70	0.09
49年目	H81	0.1251	93.3	-2.10	-0.26	0.70	0.09
合計				244.78	246.15	35.19	13.44

単純事業費計				246.88		35.19	
--------	--	--	--	--------	--	-------	--

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：長門・俵山道路（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
				0.14		5.5	0.76
-3年目	H29	0.9615	93.3	70.47	67.76		
-2年目	H30	0.9246	93.3	35.12	32.47		
-1年目	H31	0.8890	93.3	7.06	6.28		
供用開始年次	H32	0.8548	93.3			0.70	0.60
1年目	H33	0.8219	93.3			0.70	0.58
2年目	H34	0.7903	93.3			0.70	0.56
3年目	H35	0.7599	93.3			0.70	0.53
4年目	H36	0.7307	93.3			0.70	0.51
5年目	H37	0.7026	93.3			0.70	0.49
6年目	H38	0.6756	93.3			0.70	0.48
7年目	H39	0.6496	93.3			0.70	0.46
8年目	H40	0.6246	93.3			0.70	0.44
9年目	H41	0.6006	93.3			0.70	0.42
10年目	H42	0.5775	93.3			0.70	0.41
11年目	H43	0.5553	93.3			0.70	0.39
12年目	H44	0.5339	93.3			0.70	0.38
13年目	H45	0.5134	93.3			0.70	0.36
14年目	H46	0.4936	93.3			0.70	0.35
15年目	H47	0.4746	93.3			0.70	0.33
16年目	H48	0.4564	93.3			0.70	0.32
17年目	H49	0.4388	93.3			0.70	0.31
18年目	H50	0.4220	93.3			0.70	0.30
19年目	H51	0.4057	93.3			0.70	0.29
20年目	H52	0.3901	93.3			0.70	0.27
21年目	H53	0.3751	93.3			0.70	0.26
22年目	H54	0.3607	93.3			0.70	0.25
23年目	H55	0.3468	93.3			0.70	0.24
24年目	H56	0.3335	93.3			0.70	0.23
25年目	H57	0.3207	93.3			0.70	0.23
26年目	H58	0.3083	93.3			0.70	0.22
27年目	H59	0.2965	93.3			0.70	0.21
28年目	H60	0.2851	93.3			0.70	0.20
29年目	H61	0.2741	93.3			0.70	0.19
30年目	H62	0.2636	93.3			0.70	0.19
31年目	H63	0.2534	93.3			0.70	0.18
32年目	H64	0.2437	93.3			0.70	0.17
33年目	H65	0.2343	93.3			0.70	0.16
34年目	H66	0.2253	93.3			0.70	0.16
35年目	H67	0.2166	93.3			0.70	0.15
36年目	H68	0.2083	93.3			0.70	0.15
37年目	H69	0.2003	93.3			0.70	0.14
38年目	H70	0.1926	93.3			0.70	0.14
39年目	H71	0.1852	93.3			0.70	0.13
40年目	H72	0.1780	93.3			0.70	0.13
41年目	H73	0.1712	93.3			0.70	0.12
42年目	H74	0.1646	93.3			0.70	0.12
43年目	H75	0.1583	93.3			0.70	0.11
44年目	H76	0.1522	93.3			0.70	0.11
45年目	H77	0.1463	93.3			0.70	0.10
46年目	H78	0.1407	93.3			0.70	0.10
47年目	H79	0.1353	93.3			0.70	0.10
48年目	H80	0.1301	93.3			0.70	0.09
49年目	H81	0.1251	93.3	0.00	0.00	0.70	0.09
合計				112.65	106.51	35.19	13.44
単純事業費計				112.65		35.19	

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。

