

(事後評価)

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56号 片坂バイパス
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

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(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <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の状況	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間の削減量：19.9万人・時間/年（51.2万人・時間/年⇒31.2万人・時間/年） 渋滞損失時間の削減率：39%削減 区間b（当該区間／並行区間）について：（一般国道56号） 渋滞損失時間の削減量：24.6万人・時間/年（24.7万人・時間/年⇒0.1万人・時間/年） 渋滞損失時間の削減率：99%削減
	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の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <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が解消	黒潮町役場～高知龍馬空港：114分→110分（4分短縮） 黒潮町～高知新港間の所要時間：107分→104分（約3分短縮） 清水漁協～高知龍馬空港：188分→185分（3分短縮）
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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)への連絡道路となった	(株)四万十交通、高知西南交通(株) 【路線バス】窪川～佐賀：平日8便/日、休日8便/日（上り4便/日、下り4便/日） 【高速バス】しまんとブルーライナー（京都線）：2便/日（上り1便/日、下り1便/日）、しまんとエクスプレス（新宿線）：季節運行（盆・年末年始） 病院送迎バス（くぼかわ病院～黒潮町佐賀地区・鈴地区）：2往復（週3回）
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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)への連絡道路となった	- - - - - -

国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	四国8の字ネットワークを形成	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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（A'路線としての位置づけがある場合）	四万十市役所～高知市役所：135分→132分（3分短縮）	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	四万十市役所～須崎市役所：90分→87分（3分短縮）	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	—	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	—	
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	黒潮町役場～四万十町役場：46分→43分（3分短縮）	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援 ・スポーツ合宿の参加者数（R4）：10,476人、スポーツ合宿による経済効果※（R4）：10,868万円 ※）宿泊代および弁当代 四万十市役所～高知IC：113分→110分（3分短縮） （幡多地域の観光地：四万十川観光開発、足摺海洋館、西土佐カヌー館等）
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 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た	—
	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あり	—
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	—
	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の状況	黒潮町～高知赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上：約3分短縮

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 	本線・現道の死傷事故件数：8.0件/4年→0件/4年
		<ul style="list-style-type: none"> □ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 	—
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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が解消 	唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、被災による孤立の危険性を軽減 ・並行する現道区間の防災点検箇所：17箇所
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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五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 	国道56号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	現道である国道56号が土砂災害等により通行止めになった場合の代替路を形成
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合） 	—
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	現道の防災点検箇所（17箇所）を回避するルートを形成
<ul style="list-style-type: none"> □ 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が解消 	—		
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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排出量の削減が見込まれる ・CO2排出削減量：2.3千t-CO2/年、CO2排出削減率：8.1%（費用便益分析の対象リンク）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	NOX排出量の削減が見込まれる ・NO2排出削減量：11.3t-NO2/年、NO2排出削減率：99.2%（並行する現道区間）
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	SPM排出量の削減が見込まれる ・SPM排出削減量：0.6t-SPM/年、SPM排出削減率：99.2%（並行する現道区間）
		<ul style="list-style-type: none"> □ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 	—
		<ul style="list-style-type: none"> □ その他、環境や景観上の効果 	—
		<ul style="list-style-type: none"> □ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 	—
<ul style="list-style-type: none"> □ 他機関との連携プログラムに関する効果 	—		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	国道56号（現道）の線形不良箇所を迂回するルートを形成し、国道56号の重大事故減少が期待される。 ・曲線半径100m未満の箇所数：10箇所→0箇所
	その他		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BP・その他の別
四国横断自動車道 四国縦貫自動車道	いよ小松JCT ～高知JCT	L=291.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,000～20,800	2、4	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	14,596億円	6,760億円	1,540億円	22,896億円
基準年における 現在価値 (C)	29,723億円	4,498億円	400億円	34,621億円

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5年度			
供用年	平成5年度、平成10年度、平成15年度、平成20年度、平成25年度、 令和元年度、令和3年度、令和9年度、令和10年度、令和11年度、 令和12年度、令和17年度、令和20年度			
単年便益 (初年便益)	64億円	5.3億円	1.7億円	71億円
基準年における 現在価値 (B)	58,830億円	6,906億円	1,628億円	67,364億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.9
経済的純現在価値 (事業全体)	32,743億円
経済的内部収益率 (事業全体)	8.2%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名: いよ小松JCT~高知JCT

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 いよ小松JCT~高知JCT : 291.2km	交通量※1	[台/日]		9,300	
	走行時間※2	[分]		235	
	走行時間費用※3	[億円/年]		855.93	
②主な周辺道路※ 4	一般国道 56号 : 291.9km	交通量	[台/日]	14,500	7,400
		走行時間	[分]	513	450
		走行時間費用	[億円/年]	2,242.18	1,569.15
		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 : 7897.8km	走行時間費用	[億円/年]	16,124.97	14,833.75	

			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: 8480.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,367.15	17,258.83	1,108.31

- ※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: いよ小松JCT~高知JCT

(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 (令和4月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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H27、R22)	
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"/> (H27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) 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)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、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。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input 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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 checked="" 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 対象路線に隣接する工区の過去3年間(2017～2019)の平休比	1.347
	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 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 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				

便益の現在価値算定表

箇所名: いよ小松JCT～高知JCT

Table with columns: 年度 (年度), 車種 (車種), 走行台数 (走行台数), 走行時間 (走行時間), 燃料消費量 (燃料消費量), 騒音 (騒音), 振動 (振動), 排出ガス (排出ガス), 事故 (事故), 健康被害 (健康被害), 環境被害 (環境被害), 社会便益 (社会便益), 合計 (合計).

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56号	片坂バイパス	L=6.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,800	2	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	235億円	46億円		281億円
基準年における 現在価値(C)	354億円	24億円		378億円

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5年度			
供用年	令和元年度			
単年便益 (初年便益)	15億円	2.6億円	0.51億円	18億円
基準年における 現在価値(B)	362億円	62億円	12億円	437億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.2
経済的純現在価値(事業全体)	58億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.8%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名:片坂バイパス

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 片坂バイパス :6.1km	交通量※1	[台/日]	-	7,800	
	走行時間※2	[分]	-	5	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	7.75	
②主な周辺道路※ 4	一般国道 56号 :8.7km	交通量	[台/日]	7,400	100
		走行時間	[分]	15	14
		走行時間費用	[億円/年]	20.67	0.26
	一般国道 381号 :15.3km	交通量	[台/日]	1,300	1,300
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	4.37	4.37
		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 :76.5km	走行時間費用	[億円/年]	52.02	50.99	

			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:106.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	77.05	63.37	13.68

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

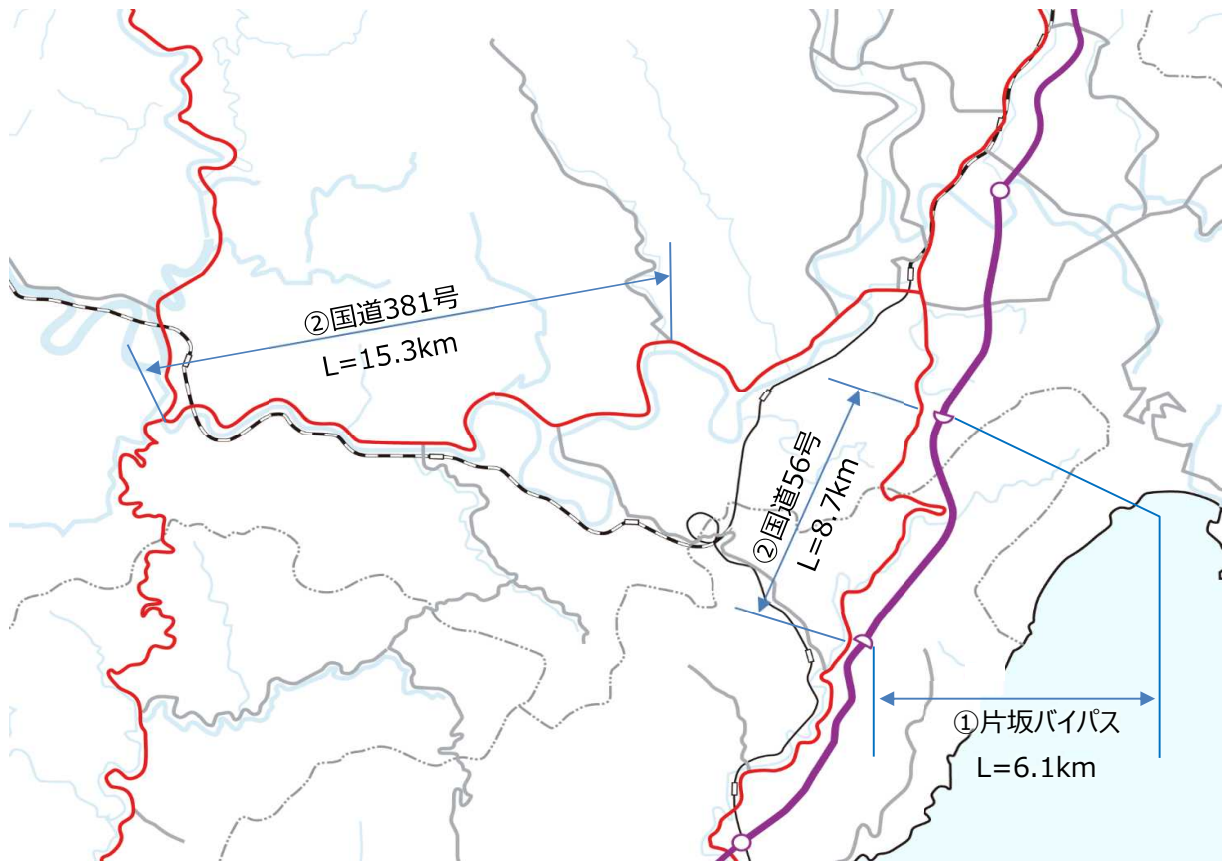
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:片坂バイパス

(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 (令和4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5年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
		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"/> (H27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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	
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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、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。	
	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 type="checkbox"/>

事業名:片坂バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>
			採用した休日係数	1.347
	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 対象路線に隣接する工区の過去3年間(2017~2019)の平休比			
	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 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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 片坂バイパス

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
							0.17	6.1	1.02
-14年目	H17	2.0258	103.7	0.19	0.38				
-13年目	H18	1.9479	103.0	0.38	0.73				
-12年目	H19	1.8730	102.1	6.18	11.54				
-11年目	H20	1.8009	101.6	9.39	16.95				
-10年目	H21	1.7317	100.3	8.63	15.17				
-9年目	H22	1.6651	98.6	9.89	17.01				
-8年目	H23	1.6010	97.2	15.30	25.65				
-7年目	H24	1.5395	96.4	17.17	27.91				
-6年目	H25	1.4802	96.4	36.57	57.17				
-5年目	H26	1.4233	98.7	42.39	62.23				
-4年目	H27	1.3686	100.2	44.61	62.03				
-3年目	H28	1.3159	100.2	32.60	43.59				
-2年目	H29	1.2653	100.5	10.84	13.90				
-1年目	H30	1.2167	100.4	0.37	0.46				
供用開始年次	R1	1.1699	101.2			0.93	1.09		
1年目	R2	1.1249	101.9			0.93	1.04		
2年目	R3	1.0816	101.8			0.93	1.00		
3年目	R4	1.0400	101.8			0.93	0.96		
4年目	R5	1.0000	101.8			0.93	0.93		
5年目	R6	0.9615	101.8			0.93	0.89		
6年目	R7	0.9246	101.8			0.93	0.86		
7年目	R8	0.8890	101.8			0.93	0.82		
8年目	R9	0.8548	101.8			0.93	0.79		
9年目	R10	0.8219	101.8			0.93	0.76		
10年目	R11	0.7903	101.8			0.93	0.73		
11年目	R12	0.7599	101.8			0.93	0.70		
12年目	R13	0.7307	101.8			0.93	0.68		
13年目	R14	0.7026	101.8			0.93	0.65		
14年目	R15	0.6756	101.8			0.93	0.63		
15年目	R16	0.6496	101.8			0.93	0.60		
16年目	R17	0.6246	101.8			0.93	0.58		
17年目	R18	0.6006	101.8			0.93	0.56		
18年目	R19	0.5775	101.8			0.93	0.54		
19年目	R20	0.5553	101.8			0.93	0.51		
20年目	R21	0.5339	101.8			0.93	0.50		
21年目	R22	0.5134	101.8			0.93	0.48		
22年目	R23	0.4936	101.8			0.93	0.46		
23年目	R24	0.4746	101.8			0.93	0.44		
24年目	R25	0.4564	101.8			0.93	0.42		
25年目	R26	0.4388	101.8			0.93	0.41		
26年目	R27	0.4220	101.8			0.93	0.39		
27年目	R28	0.4057	101.8			0.93	0.38		
28年目	R29	0.3901	101.8			0.93	0.36		
29年目	R30	0.3751	101.8			0.93	0.35		
30年目	R31	0.3607	101.8			0.93	0.33		
31年目	R32	0.3468	101.8			0.93	0.32		
32年目	R33	0.3335	101.8			0.93	0.31		
33年目	R34	0.3207	101.8			0.93	0.30		
34年目	R35	0.3083	101.8			0.93	0.29		
35年目	R36	0.2965	101.8			0.93	0.27		
36年目	R37	0.2851	101.8			0.93	0.26		
37年目	R38	0.2741	101.8			0.93	0.25		
38年目	R39	0.2636	101.8			0.93	0.24		
39年目	R40	0.2534	101.8			0.93	0.23		
40年目	R41	0.2437	101.8			0.93	0.23		
41年目	R42	0.2343	101.8			0.93	0.22		
42年目	R43	0.2253	101.8			0.93	0.21		
43年目	R44	0.2166	101.8			0.93	0.20		
44年目	R45	0.2083	101.8			0.93	0.19		
45年目	R46	0.2003	101.8			0.93	0.19		
46年目	R47	0.1926	101.8			0.93	0.18		
47年目	R48	0.1852	101.8			0.93	0.17		
48年目	R49	0.1780	101.8			0.93	0.17		
49年目	R50	0.1712	101.8			0.93	0.16		
合計				231.18	354.13	46.36	24.24	0.00	0.00
単純事業費計				234.52		46.36		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画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。

