

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1号富士由比バイパス
事業主体	中部地方整備局

●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) 7.0、経済的純現在価値 (B-C) = 3351億円、経済的内部収益率=9% 残事業：費用便益比 (B/C) 5.2、経済的純現在価値 (B-C) = 831億円、経済的内部収益率=16%

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 区間b (現道の国道1号富士由比バイパス) について 渋滞損失時間 (現況値) : 36万人・時間/年 ※現況値はH17道路交通センサスブロープ調査結果から集計。 渋滞損失時間削減 : 36万人・時間/年 (36万人時間/年⇒0万人時間/年 : 将来値) ※将来値は、交差点立体化により渋滞が解消されるものとした。
	■ 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	富士立体化により、富士市内平面区間の交差点を起点として発生する著しい速度低下が解消される。 寺尾交差点立体化により、寺尾交差点を起点として発生する交通混雑が解消され、著しい速度低下が解消される。
	□ 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/日以上で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	富士市内平面区間を横断するバス路線の定時性向上が期待される。
	■ 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	東海道新幹線新富士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	
	物流効率化の支援	■ 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
■ 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		由比漁港の桜えびの水揚量は全国シェア第1位であり、漁港から市場へのアクセス向上、輸送効率化が見込まれる。
□ 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<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を形成する	
		<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あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<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する	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input 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	
		<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	静岡市～富士市～沼津市間の移動を最短時間で連絡する路線を構成する。
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	静岡市から富士市方面：19分短縮、静岡市から富士市方面：17分短縮 富士市から静岡市方面：11分短縮、沼津市から富士市方面：7分短縮 ※数値は、富士由比バイパス区間を対象として、H17道路交通センサスプローブ調査から求めたピーク時間帯の所要時間と、全線供用後の旅行速度の向上を考慮した所要時間の差として算出した。
	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る地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地名：由比本陣公園、広重美術館（由比町）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
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/日以上全ての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	
		<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	
	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	<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 <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	静岡県地域防災計画で第1次緊急輸送路として位置づけされている。  緊急輸送道路となる東名高速自動車道が通行止めの際の代替路として機能する。また、将来的には第二東名高速自動車道の代替路としての機能も期待される。
		<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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
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	CO <sub>2</sub> 排出削減量：約2.0万t-CO <sub>2</sub> /年(対象地域周辺：富士市、富士宮市、由比町、蒲原町、芝川町、富士川町) ※数値は交通量推計値に基づくもので費用便益分析と同様の算出対象地域とした。
	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"/> 並行区間および現道等における自動車からのNO2排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 ・排出削減量：2,661t-2,514t=96t-NO <sub>x</sub> /年（整備なし-整備あり） ・排出削減率：(96t/2661t) × 100=4%（排出削減量/整備なしの排出量） ※数値は交通量推計値に基づくもので費用便益分析と同様の算出対象地域とした。
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間および現道等における自動車からのSPM排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 ・排出削減量：227t-216t=11t-SPM/年（整備なし-整備あり） ・排出削減率：(11t/227t) × 100=5%（排出削減量/整備なしの排出量） ※数値は交通量推計値に基づくもので費用便益分析と同様の算出対象地域とした。
		<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"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<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 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 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	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道1号	富士由比バイパス	L = 21.4 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
64,500	4	中部地方整備局

## ① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	452億円	231億円	683億円
うち残事業分	217億円	43億円	260億円
基準年における 現在価値 (C)	499億円	61億円	560億円
うち残事業分	183億円	13億円	196億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 8 年			
供 用 年	平成 3 4 年			
単年便益 (初年便益)	374億円	7億円	3億円	385億円
基準年における 現在価値 (B)	3,805億円	74億円	32億円	3,911億円
うち残事業分	994億円	22億円	11億円	1,027億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	7.0
費用便益比 (残事業)	5.2

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

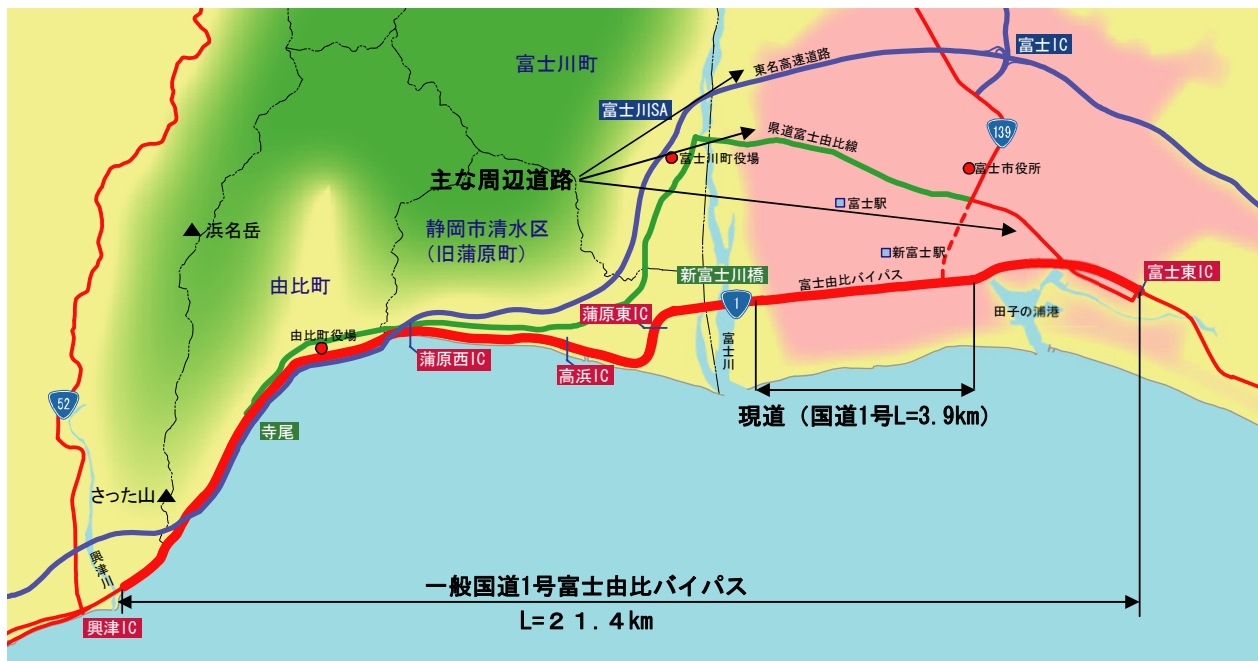
事業名：一般国道1号富士由比バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①一般国道1号 富士由比バイパス :21.4km	交通量	[台/日]	25,900	64,500	
	走行時間	[分]	35	26	
	走行時間費用	[億円/年]	314.66	421.54	
②主な周 辺道路	現道(国道 1号平面 部) :3.9km	交通量	[台/日]	32,600	24,900
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	75.55	43.79
	東名道 :43.5km	交通量	[台/日]	65,200	58,100
		走行時間	[分]	35	33
		走行時間費用	[億円/年]	632.09	544.26
	国)139号 :3.7km	交通量	[台/日]	20,200	18,900
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	51.01	44.80
	県)富士由 比線 :18.9km	交通量	[台/日]	11,300	7,200
		走行時間	[分]	61	54
		走行時間費用	[億円/年]	198.92	111.54
③その他道路合計 :529.5km	走行時間費用	[億円/年]	3681.59	3417.02	
			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:620.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4953.82	4582.95	370.88

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：一般国道1号富士由比バイパス(事業全体)



## 交通状況の変化

事業名：一般国道1号富士由比バイパス(残事業)

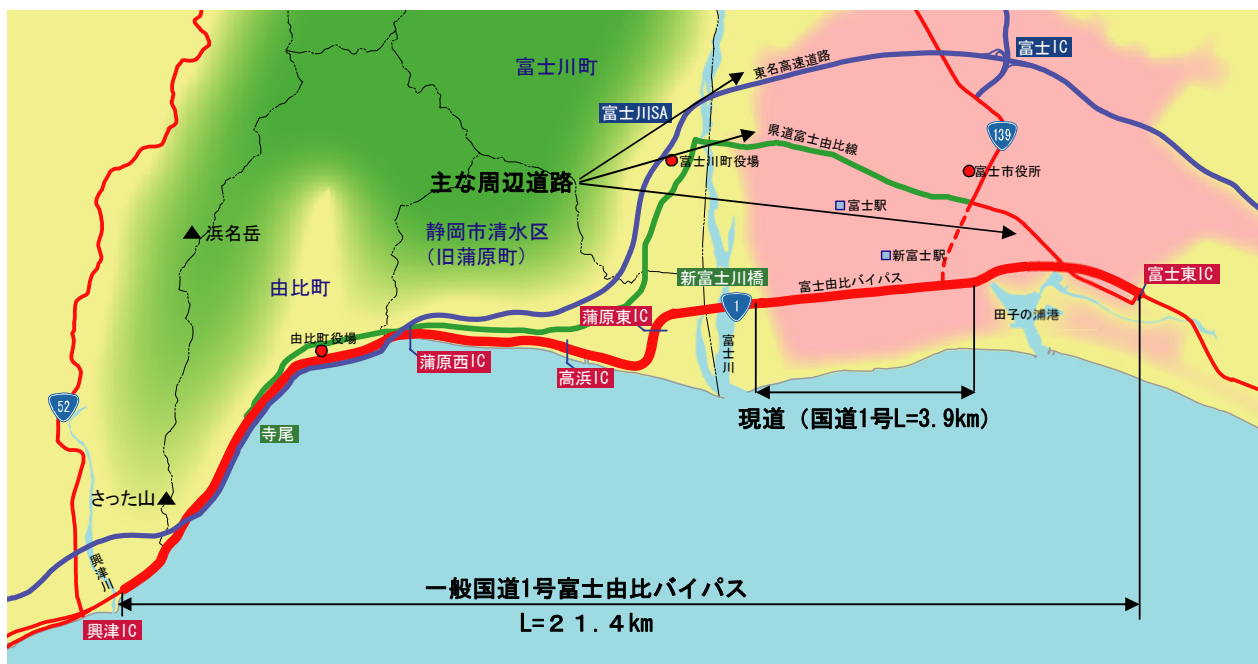
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①一般国道1号 富士由比バイパス :21.4km	交通量	[台/日]	25,900	64,500	
	走行時間	[分]	35	26	
	走行時間費用	[億円/年]	346.40	421.54	
②主な周 辺道路	現道(国道 1号平面 部) :3.9km	交通量	[台/日]	32,600	24,900
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	97.34	43.79
	東名道 :43.5km	交通量	[台/日]	65,200	58,100
		走行時間	[分]	35	33
		走行時間費用	[億円/年]	554.77	544.26
	国)139号 :3.7km	交通量	[台/日]	20,200	18,900
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	47.38	44.80
	県)富士由 比線 :18.9km	交通量	[台/日]	11,300	7,200
		走行時間	[分]	61	54
		走行時間費用	[億円/年]	126.06	111.54
③その他道路合計 :529.5km	走行時間費用	[億円/年]	3507.86	3417.02	
			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:620.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4679.81	4582.95	96.87

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。



事業名：一般国道1号富士由比バイパス(残事業)



## 費用便益分析の条件

事業名：富士由比バイパス

(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 (平成15年8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	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成18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"/> (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"/> (H11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式と転換率式を用いた配分	<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"/>
		簡易手法の場合	小規模事業である
	山間部海岸部で併行道路が少ない		<input type="checkbox"/>
	その他( )		
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 推計交通量が、各路線の交通容量を超える路線が多数存在しており、費用便益分析の精度を確保するためには、加重平均速度を採用することが妥当と考え て採用。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )	<input type="checkbox"/>		



## 費用の現在価値算定表（事業全体）

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：富士由比バイパス

採用単価の根拠：一般国道（直轄）		
単価(億円/km)	延長（km）	単純価値(億円)
0.27	21.40	5.778

年次	年度	割戻率	改 築 費（億円）		維持修繕費（億円）	
			単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-59年目	S 39	5.1928	0.03	0.15		
-58年目	S 40	4.9931	0.05	0.24		
-57年目	S 41	4.8010	2.83	13.60		
-56年目	S 42	4.6164	2.99	13.79		
-55年目	S 43	4.4388	1.10	4.88		
-54年目	S 44	4.2681	0.87	3.71		
-53年目	S 45	4.1039	0.88	3.61		
-52年目	S 46	3.9461	0.67	2.63		
-51年目	S 47	3.7943	3.08	11.67		
-50年目	S 48	3.6484	0.25	0.92		
-49年目	S 49	3.5081	3.98	13.98		
-48年目	S 50	3.3731	0.45	1.52		
-47年目	S 51	3.2434	0.05	0.16		
-46年目	S 52	3.1187	0.10	0.31		
-45年目	S 53	2.9987	5.00	14.99		
-44年目	S 54	2.8834	5.40	15.57		
-43年目	S 55	2.7725	9.20	25.51		
-42年目	S 56	2.6658	5.80	15.46		
-41年目	S 57	2.5633	7.50	19.22		
-40年目	S 58	2.4647	0.10	0.25		
-39年目	S 59	2.3699	0.00	0.00		
-38年目	S 60	2.2788	1.70	3.87		
-37年目	S 61	2.1911	2.40	5.26		
-36年目	S 62	2.1068	2.90	6.11		
-35年目	S 63	2.0258	3.70	7.50		
-34年目	H 1	1.9479	4.19	8.16		
-33年目	H 2	1.8730	2.15	4.03		
-32年目	H 3	1.8009	1.91	3.44		
-31年目	H 4	1.7317	1.80	3.12		
-30年目	H 5	1.6651	3.57	5.94		
-29年目	H 6	1.6010	2.00	3.20		
-28年目	H 7	1.5395	1.55	2.39		
-27年目	H 8	1.4802	2.70	4.00		
-26年目	H 9	1.4233	3.10	4.41		
-25年目	H 10	1.3686	14.80	20.25		
-24年目	H 11	1.3159	9.05	11.91		
-23年目	H 12	1.2653	18.84	23.84		
-22年目	H 13	1.2167	18.93	23.03		
-21年目	H 14	1.1699	8.50	9.94		
-20年目	H 15	1.1249	0.50	0.56		
-19年目	H 16	1.0816	0.50	0.54		
-18年目	H 17	1.0400	0.50	0.52		
基準年次	H 18	1.0000	0.50	0.50		
-16年目	H 19	0.9615	1.30	1.25		
-15年目	H 20	0.9246	4.70	4.35		
-14年目	H 21	0.8890	8.25	7.33		
-13年目	H 22	0.8548	12.90	11.03		
-12年目	H 23	0.8219	14.20	11.67		
-11年目	H 24	0.7903	8.00	6.32		
-10年目	H 25	0.7599	7.95	6.04		
-9年目	H 26	0.7307	9.90	7.23		
-8年目	H 27	0.7026	17.00	11.94		

年次	年度	割引率	改 築 費 (億円)		維持修繕費 (億円)	
			単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-7年目	H 28	0.6756	19.10	12.90		
-6年目	H 29	0.6496	39.10	25.40		
-5年目	H 30	0.6246	48.60	30.36		
-4年目	H 31	0.6006	26.00	15.62		
-3年目	H 32	0.5775	16.20	9.36		
-2年目	H 33	0.5553	23.00	12.77		
-1年目	H 34	0.5339	39.22	20.94		
供用開始年次	H 35	0.5134		0.00	5.778	2.966
1年目	H 36	0.4936		0.00	5.778	2.852
2年目	H 37	0.4746		0.00	5.778	2.742
3年目	H 38	0.4564		0.00	5.778	2.637
4年目	H 39	0.4388		0.00	5.778	2.535
5年目	H 40	0.4220		0.00	5.778	2.438
6年目	H 41	0.4057		0.00	5.778	2.344
7年目	H 42	0.3901		0.00	5.778	2.254
8年目	H 43	0.3751		0.00	5.778	2.167
9年目	H 44	0.3607		0.00	5.778	2.084
10年目	H 45	0.3468		0.00	5.778	2.004
11年目	H 46	0.3335		0.00	5.778	1.927
12年目	H 47	0.3207		0.00	5.778	1.853
13年目	H 48	0.3083		0.00	5.778	1.781
14年目	H 49	0.2965		0.00	5.778	1.713
15年目	H 50	0.2851		0.00	5.778	1.647
16年目	H 51	0.2741		0.00	5.778	1.584
17年目	H 52	0.2636		0.00	5.778	1.523
18年目	H 53	0.2534		0.00	5.778	1.464
19年目	H 54	0.2437		0.00	5.778	1.408
20年目	H 55	0.2343		0.00	5.778	1.354
21年目	H 56	0.2253		0.00	5.778	1.302
22年目	H 57	0.2166		0.00	5.778	1.252
23年目	H 58	0.2083		0.00	5.778	1.204
24年目	H 59	0.2003		0.00	5.778	1.157
25年目	H 60	0.1926		0.00	5.778	1.113
26年目	H 61	0.1852		0.00	5.778	1.070
27年目	H 62	0.1780		0.00	5.778	1.028
28年目	H 63	0.1712		0.00	5.778	0.989
29年目	H 64	0.1646		0.00	5.778	0.951
30年目	H 65	0.1583		0.00	5.778	0.915
31年目	H 66	0.1522		0.00	5.778	0.879
32年目	H 67	0.1463		0.00	5.778	0.845
33年目	H 68	0.1407		0.00	5.778	0.813
34年目	H 69	0.1353		0.00	5.778	0.782
35年目	H 70	0.1301		0.00	5.778	0.752
36年目	H 71	0.1251		0.00	5.778	0.723
37年目	H 72	0.1203		0.00	5.778	0.695
38年目	H 73	0.1157		0.00	5.778	0.669
39年目	H 74	0.1112	-94.70	-10.53	5.778	0.643
合 計			356.8	498.7	231.1	61.1

単純事業費計		452	231
--------	--	-----	-----

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

## 費用の現在価値算定表（残事業）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：富士由比バイパス

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

単価(億円/km)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	4.75	1.283

年次	年度	割戻率	改 築 費 (億円)		維持修繕費 (億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年次	H 18	1.0000				
-16年目	H 19	0.9615	1.30	1.25		
-15年目	H 20	0.9246	4.70	4.35		
-14年目	H 21	0.8890	8.25	7.33		
-13年目	H 22	0.8548	12.90	11.03		
-12年目	H 23	0.8219	14.20	11.67		
-11年目	H 24	0.7903	8.00	6.32		
-10年目	H 25	0.7599	7.95	6.04		
-9年目	H 26	0.7307	9.90	7.23		
-8年目	H 27	0.7026	17.00	11.94	0.230	0.161
-7年目	H 28	0.6756	19.10	12.90	0.230	0.155
-6年目	H 29	0.6496	39.10	25.40	0.230	0.149
-5年目	H 30	0.6246	48.60	30.36	0.230	0.143
-4年目	H 31	0.6006	26.00	15.62	0.230	0.138
-3年目	H 32	0.5775	16.20	9.36	0.230	0.133
-2年目	H 33	0.5553	23.00	12.77	0.230	0.127
-1年目	H 34	0.5339	39.22	20.94	0.230	0.123
供用開始年次	H 35	0.5134		0.00	1.283	0.658
1年目	H 36	0.4936		0.00	1.283	0.633
2年目	H 37	0.4746		0.00	1.283	0.609
3年目	H 38	0.4564		0.00	1.283	0.585
4年目	H 39	0.4388		0.00	1.283	0.563
5年目	H 40	0.4220		0.00	1.283	0.541
6年目	H 41	0.4057		0.00	1.283	0.520
7年目	H 42	0.3901		0.00	1.283	0.500
8年目	H 43	0.3751		0.00	1.283	0.481
9年目	H 44	0.3607		0.00	1.283	0.463
10年目	H 45	0.3468		0.00	1.283	0.445
11年目	H 46	0.3335		0.00	1.283	0.428
12年目	H 47	0.3207		0.00	1.283	0.411
13年目	H 48	0.3083		0.00	1.283	0.395
14年目	H 49	0.2965		0.00	1.283	0.380
15年目	H 50	0.2851		0.00	1.283	0.366
16年目	H 51	0.2741		0.00	1.283	0.352
17年目	H 52	0.2636		0.00	1.283	0.338
18年目	H 53	0.2534		0.00	1.283	0.325
19年目	H 54	0.2437		0.00	1.283	0.313
20年目	H 55	0.2343		0.00	1.283	0.300
21年目	H 56	0.2253		0.00	1.283	0.289
22年目	H 57	0.2166		0.00	1.283	0.278
23年目	H 58	0.2083		0.00	1.283	0.267
24年目	H 59	0.2003		0.00	1.283	0.257
25年目	H 60	0.1926		0.00	1.283	0.247
26年目	H 61	0.1852		0.00	1.283	0.238
27年目	H 62	0.1780		0.00	1.283	0.228
28年目	H 63	0.1712		0.00	1.283	0.220
29年目	H 64	0.1646		0.00	1.283	0.211
30年目	H 65	0.1583		0.00	1.283	0.203
31年目	H 66	0.1522	-77.93	-11.86	1.283	0.195
合 計			217.5	182.7	42.9	13.4

単純事業費計		217	43
--------	--	-----	----

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。



