

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468号 首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）
事業主体	関東地方整備局

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比（B/C）=1.6 （経済的純現在価値（B-C）=658億円、経済的内部収益率（EIRR）=6.0%） 残事業：費用便益比（B/C）=4.9 （経済的純現在価値（B-C）=1,225億円、経済的内部収益率（EIRR）=21.8%）

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・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（整備前）：402,732.2千人・時間/年 渋滞損失削減時間：896.5千人・時間/年 区間b（当該区間/並行区間）について 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：2308.6千人・時間/年（国道128号：七井土交差点～東金病院協交差点） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約3割削減（国道128号：七井土交差点～東金病院協交差点）
		<input type="checkbox"/> 並行区間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"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 新幹線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	成田国際空港（茂原市～成田国際空港 74分⇒56分）
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	H13.8に都市再生本部決定された「都市再生プロジェクト」に、圏央道を含む首都圏三環状道路の整備推進が位置づけ	
	<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	首都圏三環状道路を構成する首都圏中央連絡自動車道の一部として位置づけ	
	<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		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<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	日常活動圏中心都市である茂原市と鏡子市の連絡強化
		<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	日常活動圏中心都市である茂原市へのアクセスが向上（茂原市～東金市 約44分⇒約32分） ※H22センサスより算出
	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	千葉新産業三角構想を形成する基幹プロジェクトである「幕張新都心構想」「かずさアカデミアパーク構想」「成田国際空港都市構想」の連携を強化する
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	海水浴場（外房地域年間137万人／夷隅地域37万人）
<input type="checkbox"/> 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	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	三次医療施設である千葉県救急医療センター（千葉市）へのアクセス向上（大網白里市～千葉県救急医療センター 約59分⇒約52分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<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	千葉県地域防災計画 第一次緊急輸送道路に位置づけ
	<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	東関東自動車道、圏央道（横芝～東金）の代替路線	
	<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		
	<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する		
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：3.5万t/年（費用便益算定範囲）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道128号（並行区間） 排出削減量：7.8t/年、排出削減率：15.4%削減 ※配分結果より算出
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道128号（並行区間） 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：15.6%削減 ※配分結果より算出
		<input type="checkbox"/> 並行区間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="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	千葉県広域幹線道路協議会（国、県、市等）で策定された千葉県広域道路整備基本計画に位置づけ
		<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・その他の別
一般国道468号	首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	L=21.6km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,900~25,000	4	関東地方整備局

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	1,118億円	391億円	1,509億円
うち残事業分	519億円	78億円	597億円
基準年における 現在価値(C)	969億円	159億円	1,127億円
うち残事業分	295億円	22億円	318億円

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25年度(完成平成42年度)			
単年便益 (初年便益)	8.0億円	2.1億円	0.91億円	11.0億円
基準年における 現在価値(B)	1,459億円	202億円	124億円	1,785億円
うち残事業分	1,282億円	156億円	104億円	1,542億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	658億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.0%
費用便益比（残事業）	4.9
経済的純現在価値（残事業）	1,225億円
経済的内部収益率（残事業）	21.8%

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。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	20,900～25,000 （台/日）	±10%	1.6～1.7
事業費	1,118億円	±10%	1.5～1.7
事業期間	30年	±4年	1.3～1.8

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	20,900～25,000 （台/日）	±10%	4.6～5.1
事業費	519億円	±10%	4.4～5.4
事業期間	16年	±4年	4.1～5.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:21.6km	交通量 ¹	[台/日]	-	22,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	14	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	-	56.65	
②主な周辺道路 ⁴	館山自動車道: 27.3km	交通量	[台/日]	34,700	30,100
		走行時間	[分]	21	19
		走行時間費用	[億円/年]	131.87	102.84
	国道16号 (京葉道路): 13.7km	交通量	[台/日]	70,500	67,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	185.46	172.91
	国道51号: 12.2km	交通量	[台/日]	32,100	30,500
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	121.80	112.21
	国道128号: 15.9km	交通量	[台/日]	24,000	21,400
		走行時間	[分]	25	23
		走行時間費用	[億円/年]	99.98	84.77
	飯岡一宮線: 13.6km	交通量	[台/日]	6,600	4,100
		走行時間	[分]	21	17
		走行時間費用	[億円/年]	24.74	13.11
	飯岡片貝線: 30.9km	交通量	[台/日]	5,200	3,700
		走行時間	[分]	50	47
		走行時間費用	[億円/年]	47.21	31.04
	市道: 10.0km	交通量	[台/日]	9,100	8,000
		走行時間	[分]	35	32
		走行時間費用	[億円/年]	68.45	57.12
③その他道路合計: 7199.2km	走行時間費用	[億円/年]	27,276.16	27,173.58	

			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: 7343.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	27,955.67	27,803.99	151.68

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること



①新設・改築道路:首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)

交通状況の変化

様式-3①

事業名：首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）（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:21.6km	交通量 ¹	[台/日]	8,800	22,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	24	14	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	38.62	56.65	
②主な周辺道路 ⁴	館山自動車道: 27.3km	交通量	[台/日]	32,800	30,100
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	113.83	102.84
	国道16号 (京葉道路): 13.7km	交通量	[台/日]	67,400	67,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	178.86	172.91
	国道51号: 12.2km	交通量	[台/日]	31,300	30,500
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	114.03	112.21
	国道128号: 15.9km	交通量	[台/日]	22,200	21,400
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	89.92	84.77
	飯岡一宮線: 13.6km	交通量	[台/日]	5,100	4,100
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	15.54	13.11
	飯岡片貝線: 30.9km	交通量	[台/日]	4,000	3,700
		走行時間	[分]	47	47
		走行時間費用	[億円/年]	34.51	31.04
	市道: 10.0km	交通量	[台/日]	8,400	8,000
		走行時間	[分]	33	32
		走行時間費用	[億円/年]	60.90	57.12
③その他道路合計: 7199.2km	走行時間費用	[億円/年]	27,301.04	27,173.35	

			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: 7343.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	27,947.26	27,803.99	143.27

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示すること



①新設・改築道路:首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)

費用便益分析の条件

事業名:首都圏中央連絡自動車(東金茂原道路)

(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 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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用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 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
			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 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				

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: 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路) (事業全体)

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
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				—	21.6	—	
-13年目	H 12	1.6651	107.2	1.40	2.00		
-12年目	H 13	1.6010	105.7	21.30	29.71		
-11年目	H 14	1.5395	103.8	3.87	5.28		
-10年目	H 15	1.4802	102.3	5.48	7.30		
-9年目	H 16	1.4233	101.0	22.50	29.20		
-8年目	H 17	1.3686	99.6	46.33	58.64		
-7年目	H 18	1.3159	98.7	47.37	58.17		
-6年目	H 19	1.2653	97.6	111.28	132.87		
-5年目	H 20	1.2167	96.8	69.73	80.72		
-4年目	H 21	1.1699	95.6	6.79	7.65		
-3年目	H 22	1.1249	93.7	53.50	59.16		
-2年目	H 23	1.0816	92.1	91.94	99.45		
-1年目	H 24	1.0400	92.1	71.91	74.79		
供用開始年次	H 25	1.0000	92.1	45.90	45.90	5.25	5.25
1年目	H 26	0.9615	92.1	1.44	1.38	5.39	5.18
2年目	H 27	0.9246	92.1	0.19	0.18	5.40	4.99
3年目	H 28	0.8890	92.1	0.00	0.00	5.55	4.93
4年目	H 29	0.8548	92.1	0.00	0.00	5.68	4.86
5年目	H 30	0.8219	92.1	0.00	0.00	5.76	4.73
6年目	H 31	0.7903	92.1	0.00	0.00	5.88	4.65
7年目	H 32	0.7599	92.1	0.00	0.00	5.92	4.50
8年目	H 33	0.7307	92.1	0.00	0.00	5.97	4.36
9年目	H 34	0.7026	92.1	0.00	0.00	5.99	4.21
10年目	H 35	0.6756	92.1	8.12	5.49	6.02	4.07
11年目	H 36	0.6496	92.1	8.12	5.28	6.08	3.95
12年目	H 37	0.6246	92.1	38.80	24.23	6.15	3.84
13年目	H 38	0.6006	92.1	69.49	41.73	6.23	3.74
14年目	H 39	0.5775	92.1	100.17	57.85	6.31	3.64
15年目	H 40	0.5553	92.1	130.86	72.66	6.38	3.55
16年目	H 41	0.5339	92.1	161.53	86.24	6.47	3.45
17年目	H 42	0.5134	92.1			8.25	4.24
18年目	H 43	0.4936	92.1			8.32	4.11
19年目	H 44	0.4746	92.1			8.42	4.00
20年目	H 45	0.4564	92.1			8.51	3.89
21年目	H 46	0.4388	92.1			8.61	3.78
22年目	H 47	0.4220	92.1			8.71	3.67
23年目	H 48	0.4057	92.1			8.80	3.57
24年目	H 49	0.3901	92.1			8.86	3.46
25年目	H 50	0.3751	92.1			8.93	3.35
26年目	H 51	0.3607	92.1			8.92	3.22
27年目	H 52	0.3468	92.1			8.92	3.09
28年目	H 53	0.3335	92.1			8.92	2.98
29年目	H 54	0.3207	92.1			8.92	2.86
30年目	H 55	0.3083	92.1			8.92	2.75
31年目	H 56	0.2965	92.1			8.92	2.64
32年目	H 57	0.2851	92.1			8.92	2.54
33年目	H 58	0.2741	92.1			8.91	2.44
34年目	H 59	0.2636	92.1			8.91	2.35
35年目	H 60	0.2534	92.1			8.90	2.26
36年目	H 61	0.2437	92.1			8.85	2.16
37年目	H 62	0.2343	92.1			8.85	2.07
38年目	H 63	0.2253	92.1			8.85	1.99
39年目	H 64	0.2166	92.1			8.85	1.92
40年目	H 65	0.2083	92.1			8.85	1.84
41年目	H 66	0.2003	92.1			8.85	1.77
42年目	H 67	0.1926	92.1			8.85	1.70
43年目	H 68	0.1852	92.1			8.85	1.64
44年目	H 69	0.1780	92.1			8.85	1.57
45年目	H 70	0.1712	92.1			8.85	1.51
46年目	H 71	0.1646	92.1			8.85	1.46
47年目	H 72	0.1583	92.1			8.85	1.40
48年目	H 73	0.1522	92.1			8.85	1.35
49年目	H 74	0.1463	92.1	-118.55	-17.34	8.85	1.29
合計				999.48	968.54	390.90	158.79
単純事業費計				1118.03		390.90	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

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:首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)(残事業)

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	現在単価	単純単価	現在単価
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				—	21.6	—	
-13年目	H 12	1.6651	107.2				
-12年目	H 13	1.6010	105.7				
-11年目	H 14	1.5395	103.8				
-10年目	H 15	1.4802	102.3				
-9年目	H 16	1.4233	101.0				
-8年目	H 17	1.3686	99.6				
-7年目	H 18	1.3159	98.7				
-6年目	H 19	1.2653	97.6				
-5年目	H 20	1.2167	96.8				
-4年目	H 21	1.1699	95.6				
-3年目	H 22	1.1249	93.7				
-2年目	H 23	1.0816	92.1				
-1年目	H 24	1.0400	92.1				
供用開始年次	H 25	1.0000	92.1				
1年目	H 26	0.9615	92.1	1.44	1.38		
2年目	H 27	0.9246	92.1	0.19	0.18		
3年目	H 28	0.8890	92.1	0.00	0.00		
4年目	H 29	0.8548	92.1	0.00	0.00		
5年目	H 30	0.8219	92.1	0.00	0.00		
6年目	H 31	0.7903	92.1	0.00	0.00		
7年目	H 32	0.7599	92.1	0.00	0.00		
8年目	H 33	0.7307	92.1	0.00	0.00		
9年目	H 34	0.7026	92.1	0.00	0.00		
10年目	H 35	0.6756	92.1	8.12	5.49		
11年目	H 36	0.6496	92.1	8.12	5.28		
12年目	H 37	0.6246	92.1	38.80	24.23		
13年目	H 38	0.6006	92.1	69.49	41.73		
14年目	H 39	0.5775	92.1	100.17	57.85		
15年目	H 40	0.5553	92.1	130.86	72.66		
16年目	H 41	0.5339	92.1	161.53	86.24		
17年目	H 42	0.5134	92.1			1.78	0.92
18年目	H 43	0.4936	92.1			1.86	0.92
19年目	H 44	0.4746	92.1			1.95	0.93
20年目	H 45	0.4564	92.1			2.05	0.94
21年目	H 46	0.4388	92.1			2.15	0.94
22年目	H 47	0.4220	92.1			2.24	0.95
23年目	H 48	0.4057	92.1			2.34	0.95
24年目	H 49	0.3901	92.1			2.40	0.94
25年目	H 50	0.3751	92.1			2.46	0.92
26年目	H 51	0.3607	92.1			2.46	0.89
27年目	H 52	0.3468	92.1			2.46	0.85
28年目	H 53	0.3335	92.1			2.46	0.82
29年目	H 54	0.3207	92.1			2.46	0.79
30年目	H 55	0.3083	92.1			2.46	0.76
31年目	H 56	0.2965	92.1			2.46	0.73
32年目	H 57	0.2851	92.1			2.46	0.70
33年目	H 58	0.2741	92.1			2.46	0.67
34年目	H 59	0.2636	92.1			2.46	0.65
35年目	H 60	0.2534	92.1			2.46	0.62
36年目	H 61	0.2437	92.1			2.46	0.60
37年目	H 62	0.2343	92.1			2.46	0.58
38年目	H 63	0.2253	92.1			2.46	0.55
39年目	H 64	0.2166	92.1			2.46	0.53
40年目	H 65	0.2083	92.1			2.46	0.51
41年目	H 66	0.2003	92.1			2.46	0.49
42年目	H 67	0.1926	92.1			2.46	0.47
43年目	H 68	0.1852	92.1			2.46	0.46
44年目	H 69	0.1780	92.1			2.46	0.44
45年目	H 70	0.1712	92.1			2.46	0.42
46年目	H 71	0.1646	92.1			2.46	0.40
47年目	H 72	0.1583	92.1			2.46	0.39
48年目	H 73	0.1522	92.1			2.46	0.37
49年目	H 74	0.1463	92.1	0.00	0.00	2.46	0.36
合計				518.72	295.05	78.28	22.47
単純事業費計				518.72		78.28	

注1)事業費の投資パターンは、概略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。

