

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	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23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	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比（3便益）（B/C）=1.5（経済的純現在価値（B-C）=538億円、経済的内部収益率（EIRR）=6.3%） 残事業：費用便益比（3便益）（B/C）=1.8（経済的純現在価値（B-C）=729億円、経済的内部収益率（EIRR）=8.1%）

●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	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間時間損失及び削減率	四国横断自動車道・阿南～徳島東への交通転換により、並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量：1,546千人時間/年(2,202千人時間/年⇒656千人時間/年) 損失削減率：70%
		■ 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	徳島市や小松島市内の混雑区間の旅行速度の向上が見込まれる 国道11号：12.7km/h⇒29.4km/h 国道55号：19.7km/h⇒37.7km/h
		■ 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	徳島市内や小松島市内のバス路線の利便性向上が期待される 徳島バス（路線バス）、徳島市営バス（路線バス）、小松島市営バス（路線バス）
		□ 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	—
		■ 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	阿南市から徳島阿波おどり空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる 阿南市～徳島阿波おどり空港：21分短縮（69分⇒48分）
物流効率化の支援		■ 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	徳島市以北から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 松茂町～小松島港：13分短縮（48分⇒35分）
		■ 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	県南部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる （阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等） 海陽町～神戸市：30分短縮（194分⇒164分）
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	—
		□ 三大都市圏の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	—
国土・地域ネットワークの構築		■ 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	地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連絡する四国8の字ネットワークの一部を構成 徳島市～高知県東洋町：18分短縮（123分⇒105分）
		■ 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 徳島市～阿南市：9分短縮（46分⇒37分）
		□ 日常生活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		■ 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	辰巳工業団地（阿南市）、大湯新浜工業団地（阿南市）、徳島県南部運動公園（阿南市）、徳島県LEDバレイ構想を支援
		■ 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	阿南ICの新設により室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等へのアクセスが向上 阿波おどり会館（徳島市）～うみがめ博物館（美波町）：18分短縮（83分⇒65分）

		<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	3次医療施設：徳島赤十字病院への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる 県立海部病院（牟岐町）～徳島赤十字病院（小松島市）：5分短縮（71分⇒66分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" 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	通過交通の転換により、並行区間における安全性の向上が期待される 国道55号大林北交差点：571.3件/億台キロ
	災害への備え	<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	第1次緊急輸送道路指定 「徳島県緊急輸送道路ネットワーク計画」（H24.5）において、対象区間は現道（国道55号、国道55号阿南道路）とともに、第1次緊急輸送確保路線に指定
		<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の国道11号、国道55号を代替する （徳島市～阿南市）
		<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排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：4千t-CO2/年（586千t-CO2/年⇒582千t-CO2/年） CO2排出削減率：1%
	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	NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：11t-NO2/年（2,017t-NO2/年⇒2,006t-NO2/年） NO2排出削減率：1%
		<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	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：3t-SPM/年（177t-SPM/年⇒174t-SPM/年） SPM排出削減率：2%
		<input checked="" 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	通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される
		<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"/> 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
四国横断自動車道	阿南四万十線 (阿南～徳島東)	L= 17.7 km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,500～19,900	2	四国地方整備局

上記の計画交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	1,347億円	79億円	1,426億円
うち残事業分	1,166億円	79億円	1,245億円
基準年における 現在価値 (C)	1,039億円	24億円	1,063億円
うち残事業分	848億円	24億円	872億円

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23年度			
供用年	部分供用：平成32年度、完成供用：平成36年度			
単年便益 (初年便益)	65億円	9.3億円	3.3億円	78億円
基準年における 現在価値 (B)	1,362億円	173億円	66億円	1,601億円
うち残事業分	1,362億円	173億円	66億円	1,601億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	538億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	729億円
経済的内部収益率（残事業）	8.1%

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（残事業を対象）

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,500~19,900	±10%	1.3~1.7
事業費	1,166億円	±10%	1.4~1.6
事業期間	12年	±10%	1.4~1.6

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,500~19,900	±10%	1.6~2.0
事業費	1,166億円	±10%	1.7~2.0
事業期間	12年	±10%	1.8~1.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：阿南四万十線(阿南～徳島東) (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 四国横断自動車道 阿南四万十線 (阿南～徳島東) 延長：17.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]		19,306	
	走行時間 ^{※2}	[分]		14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		49.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道55号 延長：17.6km	交通量	[台/日]	34,374	25,205
		走行時間	[分]	37	27
		走行時間費用	[億円/年]	206.82	116.25
	阿南道路 延長：5.3km	交通量	[台/日]	19,847	14,485
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	23.26	15.96
	徳島環状道路(東環状道路) 延長：2.7km	交通量	[台/日]	35,974	24,893
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	20.55	13.09
	(県) 徳島小松島線 延長：3.1km	交通量	[台/日]	13,706	9,779
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	22.11	13.67
	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 延長：739.0km	走行時間費用	[億円/年]	1,582.81	1,548.27	

			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)
延長：785.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,855.55	1,757.20	98.35

※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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：阿南四万十線(阿南～徳島東) (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 四国横断自動車道 阿南四万十線 (阿南～徳島東) 延長：17.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]		19,306	
	走行時間 ^{※2}	[分]		14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		49.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道55号 延長：17.6km	交通量	[台/日]	34,374	25,205
		走行時間	[分]	37	27
		走行時間費用	[億円/年]	206.82	116.25
	阿南道路 延長：5.3km	交通量	[台/日]	19,847	14,485
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	23.26	15.96
	徳島環状道路(東環状道路) 延長：2.7km	交通量	[台/日]	35,974	24,893
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	20.55	13.09
	(県) 徳島小松島線 延長：3.1km	交通量	[台/日]	13,706	9,779
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	22.11	13.67
	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 延長：739.0km	走行時間費用	[億円/年]	1,582.81	1,548.27	

			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)
延長：785.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,855.55	1,757.20	98.35

- ※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：阿南四万十線(阿南～徳島東)

(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23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 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	<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"/> (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 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"/>

(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 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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名:阿南四万十線(阿南~徳島東)(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(直轄)雪寒費除く
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.092	17.7	1.63

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-17年目	H 15	1.3686	95.4	0.05	0.06		
-16年目	H 16	1.3159	94.4	3.86	4.84		
-15年目	H 17	1.2653	93.2	3.81	4.65		
-14年目	H 18	1.2167	92.5	13.81	16.34		
-13年目	H 19	1.1699	91.7	12.89	14.80		
-12年目	H 20	1.1249	91.2	18.62	20.67		
-11年目	H 21	1.0816	90.0	50.98	55.14		
-10年目	H 22	1.0400	90.0	42.77	44.48		
-9年目	H 23	1.0000	90.0	34.29	34.29		
-8年目	H 24	0.9615	90.0	37.88	36.42		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	47.17	43.61		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	64.73	57.54		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	79.34	67.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	80.57	66.22		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	80.73	63.80		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	86.04	65.38		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	123.84	90.49		
暫定供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	109.90	77.21	0.92	0.65
1年目	H 33	0.6756	90.0	155.43	105.00	0.92	0.62
2年目	H 34	0.6496	90.0	152.82	99.27	0.92	0.60
3年目	H 35	0.6246	90.0	147.49	92.12	0.92	0.57
完成供用開始年次	H 36	0.6006	90.0			1.63	0.98
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.63	0.94
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.63	0.90
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.63	0.87
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.63	0.84
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.63	0.80
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.63	0.77
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.63	0.74
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.63	0.71
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.63	0.69
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.63	0.66
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.63	0.64
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.63	0.61
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.63	0.59
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.63	0.56
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.63	0.54
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.63	0.52
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.63	0.50
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.63	0.48
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.63	0.46
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.63	0.45
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.63	0.43
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.63	0.41
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.63	0.40
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.63	0.38
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.63	0.37
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.63	0.35
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.63	0.34
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.63	0.33
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.63	0.31
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.63	0.30
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.63	0.29
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.63	0.28
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.63	0.27
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.63	0.26
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.63	0.25
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.63	0.24
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.63	0.23
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.63	0.22
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.63	0.21
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.63	0.20
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.63	0.20
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.63	0.19
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.63	0.18
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.63	0.17
49年目	H 81	0.1028	90.0	-206.90	-21.27	1.63	0.17
合計				1140.09	1038.90	78.59	23.68

単純事業費計		1347.00	78.59
--------	--	---------	-------

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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含まない)

採用単価の根拠		一般国道(直轄)雪寒費除く
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.092	17.7	1.63

箇所名:阿南四万十線(阿南～徳島東)(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H 24	0.9615	90.0	37.88	36.42		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	47.17	43.61		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	64.73	57.54		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	79.34	67.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	80.57	66.22		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	80.73	63.80		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	86.04	65.38		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	123.84	90.49		
暫定供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	109.90	77.21	0.92	0.65
1年目	H 33	0.6756	90.0	155.43	105.00	0.92	0.62
2年目	H 34	0.6496	90.0	152.82	99.27	0.92	0.60
3年目	H 35	0.6246	90.0	147.49	92.12	0.92	0.57
完成供用開始年次	H 36	0.6006	90.0			1.63	0.98
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.63	0.94
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.63	0.90
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.63	0.87
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.63	0.84
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.63	0.80
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.63	0.77
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.63	0.74
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.63	0.71
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.63	0.69
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.63	0.66
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.63	0.64
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.63	0.61
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.63	0.59
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.63	0.56
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.63	0.54
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.63	0.52
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.63	0.50
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.63	0.48
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.63	0.46
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.63	0.45
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.63	0.43
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.63	0.41
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.63	0.40
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.63	0.38
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.63	0.37
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.63	0.35
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.63	0.34
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.63	0.33
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.63	0.31
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.63	0.30
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.63	0.29
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.63	0.28
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.63	0.27
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.63	0.26
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.63	0.25
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.63	0.24
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.63	0.23
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.63	0.22
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.63	0.21
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.63	0.20
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.63	0.20
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.63	0.19
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.63	0.18
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.63	0.17
49年目	H 81	0.1028	90.0	-161.11	-16.57	1.63	0.17
合計				1004.81	848.33	78.59	23.68

単純事業費計		1165.93	78.59
--------	--	---------	-------

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。

