

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 | 国道205号 針尾バイパス |
| 事業主体 | 九州地方整備局 |

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 | 全事業：費用便益比(B/C) = 2.3 (経済的純現在価値(B-C) = 139億円、経済的内部収益率(EIRR) = 15%) 残事業：費用便益比(B/C) = 1.7 (経済的純現在価値(B-C) = 33億円、経済的内部収益率(EIRR) = 7.6%) |

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 | 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 | 区間b (当該区間/並行区間) について：国道205号(有福高架橋～江上交差点) 当該区間等の渋滞損失時間：28万人・時間/年 当該区間等の渋滞損失削減率：約9割削減 |
| | | 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 | |
| | | 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 | 国道205号針尾バイパスを通る路線バス(路線バス他、高速バス含む)の利便性が向上 【便数】上り(佐世保大塔IC・早岐駅方面)：(平日)43便、(休日)40便 下り(ハウステンボス・川棚町方面)：(平日)45便、(休日)41便 |
| | | 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 | 佐世保市指方町 JRハウステンボス駅 [残事業]約1分短縮 [整備前約 6分 整備後約 5分] : 国道205号針尾バイパス [全事業]約1分短縮 [整備前約 6分 整備後約 5分] : 国道205号針尾バイパス |
| | | 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 | 長崎県東彼杵郡川棚町 佐世保港(重要港湾) [残事業]約1分短縮 [整備前約36分 整備後約35分] : 国道205号針尾バイパス [全事業]約1分短縮 [整備前約36分 整備後約35分] : 国道205号針尾バイパス |
| | 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向上が見込まれる | | |
| | 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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 | 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)の位置づけあり | |
| | | 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(A'路線としての位置付けがある場合) | |
| | | 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 | |
| | | 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる | 長崎県東彼杵郡川棚町(役場) 佐世保市(2次生活圏中心都市) [残事業]約1分短縮[整備前約46分 整備後約45分]:国道205号針尾バイパス [全事業]約1分短縮[整備前約46分 整備後約45分]:国道205号針尾バイパス |
| | 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 | アクセス向上が期待される観光地:佐世保大塔IC ハウステンボス、年間観光客数:約256万人(H25) [残事業]約1分短縮[整備前約8分 整備後約7分]:国道205号針尾バイパス [全事業]約1分短縮[整備前約8分 整備後約7分]:国道205号針尾バイパス |
| | | 特別立法に基づく事業である | |
| | | 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | |
| | | 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 | 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 |
| バリアフリー新法に基づく特定道路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 | | 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り | |
| | | 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する | |
| 安全で安心できるくらしの確保 | | 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | 長崎県東彼杵郡川棚町(役場) 佐世保市立総合病院 [残事業]約1分短縮[整備前約38分 整備後約37分]:国道205号針尾バイパス [全事業]約1分短縮[整備前約38分 整備後約37分]:国道205号針尾バイパス |

| | | | |
|------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | 現道等に死傷事故率が500件/標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 | |
| | | 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 | 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 | |
| | | 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205号：緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている |
| | | 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 | |
| | | 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) | |
| | | 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 | |
| | | 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する | |
| | | 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 | |
| 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 | 対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量 | CO ₂ 排出削減量：486 t-CO ₂ /年(残事業) 733 t-CO ₂ /年(全事業) |
| | 生活環境の改善・保全 | 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 | 評価対象区間(現道/並行区間等)：国道205号針尾バイパス 排出削減量：0.9 t-NOx/年、排出削減率：約2割削減(残事業) 排出削減量：2.3 t-NOx/年、排出削減率：約2割削減(全事業) |
| | | 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(現道/並行区間等)：国道205号針尾バイパス 排出削減量：0.1 t-SPM/年、排出削減率：約2割削減(残事業) 排出削減量：0.1 t-SPM/年、排出削減率：約2割削減(全事業) |
| | | 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 | |
| | | 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 | 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 | |
| | | 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり | |
| | | 他機関との連携プログラムに位置づけられている | |
| | その他 | 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期待される | |

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・B P・その他別 |
|--------|--------|-------|------|-------------|
| 国道205号 | 針尾バイパス | 4.6km | 二次改築 | B P |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|-----------------|-----|---------|
| 18,800 ~ 33,000 | 4 | 九州地方整備局 |

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成26年度 | | |
| 単純合計 | 90億円 | 35億円 | 125億円 |
| うち残事業分 | 43億円 | 16億円 | 59億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 93億円 | 16億円 | 109億円 |
| うち残事業分 | 39億円 | 5.8億円 | 45億円 |

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26年度 | | | |
| 供用年 | 平成23年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 9.4億円 | 0.72億円 | 0.20億円 | 10億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 226億円 | 9.3億円 | 12億円 | 248億円 |
| うち残事業分 | 71億円 | 1.8億円 | 5.6億円 | 78億円 |

結 果

| | |
|----------------|--------|
| 費用便益比（事業全体） | 2.3 |
| 経済的純現在価値（事業全体） | 139 億円 |
| 経済的内部収益率（事業全体） | 15% |
| 費用便益比（残事業） | 1.7 |
| 経済的純現在価値（残事業） | 33 億円 |
| 経済的内部収益率（残事業） | 7.6% |

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。

感 度 分 析（残事業を対象）

【事業全体】

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比（B / C） |
|------|-----------------|-------|--------------|
| 交通量 | 18,800 ~ 33,000 | ±10% | 1.8 ~ 2.8 |
| 事業費 | 90億円 | ±10% | 2.2 ~ 2.4 |
| 事業期間 | 13 | ±20% | 2.3 ~ 2.3 |

【残事業】

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比（B / C） |
|------|-----------------|-------|--------------|
| 交通量 | 18,800 ~ 21,100 | ±10% | 1.4 ~ 2.1 |
| 事業費 | 43億円 | ±10% | 1.6 ~ 1.9 |
| 事業期間 | 5 | ±20% | 1.7 ~ 1.8 |

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：国道205号 針尾バイパス

(推計時点 H42年) (事業全体)

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|--------------------------------|----------------------------------|--------|---------|---------|--------|
| 新設・改築道路 [針尾バイパス] : 4.6km | 交通量 | [台/日] | 21,400 | 25,300 | |
| | 走行時間 | [分] | 7.6 | 5.5 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 29 | 24 | |
| 主な周 辺道路 | 現道(国道 205号) : 4.7km | 交通量 | [台/日] | 25,500 | 25,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 7.0 | 6.9 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 30 | 29 |
| | 国道202号 : 3.2km | 交通量 | [台/日] | 13,500 | 13,800 |
| | | 走行時間 | [分] | 7.2 | 6.8 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 16 | 15 |
| | (県) 崎岡 町早岐線 : 2.8km | 交通量 | [台/日] | 14,600 | 12,500 |
| | | 走行時間 | [分] | 4.3 | 4.1 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 11 | 8.9 |
| | (県) 南風 崎停車場 指方線 : 1.5km | 交通量 | [台/日] | 5,100 | 5,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 2.3 | 2.3 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.0 | 2.0 |
| その他道路合計 : 423.6km | 走行時間費用 | [億円/年] | 1,088 | 1,088 | |

| | | | 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：440.4km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 1,176 | 1,167 | 9.1 |

事業名：国道205号 針尾バイパス



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：国道205号 針尾バイパス

(推計時点 H42年) (残事業)

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|--------------------------------|----------------------------------|--------|---------|---------|--------|
| 新設・改築道路 [針尾バイパス] : 2.2km | 交通量 | [台/日] | 17,400 | 19,700 | |
| | 走行時間 | [分] | 3.7 | 3.1 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 11 | 10 | |
| 主な周 辺道路 | 現道(国道 205号) : 7.1km | 交通量 | [台/日] | 28,600 | 27,400 |
| | | 走行時間 | [分] | 9.2 | 9.3 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 44 | 43 |
| | 国道202号 : 3.2km | 交通量 | [台/日] | 14,300 | 13,800 |
| | | 走行時間 | [分] | 6.8 | 6.8 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 16 | 15 |
| | (県) 崎岡 町早岐線 : 2.8km | 交通量 | [台/日] | 13,100 | 12,500 |
| | | 走行時間 | [分] | 4.1 | 4.1 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.3 | 8.9 |
| | (県) 南風 崎停車場 指方線 : 1.5km | 交通量 | [台/日] | 5,700 | 5,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 2.3 | 2.3 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.2 | 2.0 |
| その他道路合計 : 423.6km | 走行時間費用 | [億円/年] | 1,089 | 1,088 | |

| | | | 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：440.4km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 1,171 | 1,167 | 4.5 |

事業名：国道205号 針尾バイパス



費用便益分析の条件

事業名：国道205号 針尾バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | | |
| | その他 | | |
| 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26年 | |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | | |
| | 複数時点での推計 | (H17,H42) | |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | | |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 | 有 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) | (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) | | |
| | その他() | | |
| 開発交通量の考慮 | 無 | | |
| | 有 | | |
| | 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 | | |
| | 転換率式を用いた配分 | | |
| | Q - V式と転換率式の併用による配分 | | |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | | |
| | 簡易手法 | | |
| | 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 | 交通量が、交通容量(Qmax - Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線など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 | | |
| | 採用理由を記載 | | |
| | その他() | | |

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 | | |
| | | 考慮する | | |
| | | 考慮する 場合のみ | 面的に考慮 | |
| | | | 対象路線のみ考慮 | |
| | | | 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 | | |
| | | 考慮する | | |
| | | 考慮する 場合のみ | 採用した通行止め日数 | () 日 |
| | | | 採用した通行止め日数の考え方を記載 | |
| | | | 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 | | | |
| | 冬期交通の 影響 | 考慮しない | | |
| | | 考慮する | | |
| | | 考慮する 場合のみ | 採用した冬期日数 | () 日 |
| | | | 採用した冬期日数の考え方を記載 | |
| | | | 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 | | |
| その他 () | | | | |
| 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 | | | |
| | 独自に設定した値を使用 | | | |
| 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 | | | |
| | 独自に設定した値を使用 | | | |
| 交通事故減少 便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | | | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | | | |
| 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 | | | |
| | 考慮する | | | |
| その他 | | | | |

費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道205号 針尾バイパス (事業全体)

| | | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単価(億円) | |
|--------|------|--------|---------------|---------|--------|-----------|-------|
| | | | | 0.18 | 4.6 | 0.83 | |
| 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) | |
| | | | | 単純価値 | 現在価値 | 単純価値 | 現在価値 |
| - 4年目 | H 19 | 1.3159 | 97.6 | 8.89 | 10.94 | | |
| - 3年目 | H 20 | 1.2653 | 96.8 | 0.94 | 1.12 | | |
| - 2年目 | H 21 | 1.2167 | 95.6 | 10.59 | 12.31 | | |
| - 1年目 | H 22 | 1.1699 | 93.7 | 8.30 | 9.46 | | |
| 供用開始年次 | H 23 | 1.1249 | 92.1 | 5.52 | 6.16 | 0.31 | 0.34 |
| 1年目 | H 24 | 1.0816 | 91.3 | 7.91 | 8.56 | 0.31 | 0.33 |
| 2年目 | H 25 | 1.0400 | 91.3 | 2.90 | 3.02 | 0.31 | 0.32 |
| 3年目 | H 26 | 1.0000 | 91.3 | 2.45 | 2.45 | 0.42 | 0.42 |
| 4年目 | H 27 | 0.9615 | 91.3 | 12.53 | 12.05 | 0.42 | 0.41 |
| 5年目 | H 28 | 0.9246 | 91.3 | 12.92 | 11.94 | 0.42 | 0.39 |
| 6年目 | H 29 | 0.8890 | 91.3 | 10.65 | 9.47 | 0.42 | 0.38 |
| 7年目 | H 30 | 0.8548 | 91.3 | 5.97 | 5.11 | 0.42 | 0.36 |
| 8年目 | H 31 | 0.8219 | 91.3 | 0.81 | 0.67 | 0.42 | 0.35 |
| 9年目 | H 32 | 0.7903 | 91.3 | | | 0.77 | 0.61 |
| 10年目 | H 33 | 0.7599 | 91.3 | | | 0.77 | 0.58 |
| 11年目 | H 34 | 0.7307 | 91.3 | | | 0.77 | 0.56 |
| 12年目 | H 35 | 0.7026 | 91.3 | | | 0.77 | 0.54 |
| 13年目 | H 36 | 0.6756 | 91.3 | | | 0.77 | 0.52 |
| 14年目 | H 37 | 0.6496 | 91.3 | | | 0.77 | 0.50 |
| 15年目 | H 38 | 0.6246 | 91.3 | | | 0.77 | 0.48 |
| 16年目 | H 39 | 0.6006 | 91.3 | | | 0.77 | 0.46 |
| 17年目 | H 40 | 0.5775 | 91.3 | | | 0.77 | 0.44 |
| 18年目 | H 41 | 0.5553 | 91.3 | | | 0.77 | 0.43 |
| 19年目 | H 42 | 0.5339 | 91.3 | | | 0.77 | 0.41 |
| 20年目 | H 43 | 0.5134 | 91.3 | | | 0.77 | 0.39 |
| 21年目 | H 44 | 0.4936 | 91.3 | | | 0.77 | 0.38 |
| 22年目 | H 45 | 0.4746 | 91.3 | | | 0.77 | 0.36 |
| 23年目 | H 46 | 0.4564 | 91.3 | | | 0.77 | 0.35 |
| 24年目 | H 47 | 0.4388 | 91.3 | | | 0.77 | 0.34 |
| 25年目 | H 48 | 0.4220 | 91.3 | | | 0.77 | 0.32 |
| 26年目 | H 49 | 0.4057 | 91.3 | | | 0.77 | 0.31 |
| 27年目 | H 50 | 0.3901 | 91.3 | | | 0.77 | 0.30 |
| 28年目 | H 51 | 0.3751 | 91.3 | | | 0.77 | 0.29 |
| 29年目 | H 52 | 0.3607 | 91.3 | | | 0.77 | 0.28 |
| 30年目 | H 53 | 0.3468 | 91.3 | | | 0.77 | 0.27 |
| 31年目 | H 54 | 0.3335 | 91.3 | | | 0.77 | 0.26 |
| 32年目 | H 55 | 0.3207 | 91.3 | | | 0.77 | 0.25 |
| 33年目 | H 56 | 0.3083 | 91.3 | | | 0.77 | 0.24 |
| 34年目 | H 57 | 0.2965 | 91.3 | | | 0.77 | 0.23 |
| 35年目 | H 58 | 0.2851 | 91.3 | | | 0.77 | 0.22 |
| 36年目 | H 59 | 0.2741 | 91.3 | | | 0.77 | 0.21 |
| 37年目 | H 60 | 0.2636 | 91.3 | | | 0.77 | 0.20 |
| 38年目 | H 61 | 0.2534 | 91.3 | | | 0.77 | 0.19 |
| 39年目 | H 62 | 0.2437 | 91.3 | | | 0.77 | 0.19 |
| 40年目 | H 63 | 0.2343 | 91.3 | | | 0.77 | 0.18 |
| 41年目 | H 64 | 0.2253 | 91.3 | | | 0.77 | 0.17 |
| 42年目 | H 65 | 0.2166 | 91.3 | | | 0.77 | 0.17 |
| 43年目 | H 66 | 0.2083 | 91.3 | | | 0.77 | 0.16 |
| 44年目 | H 67 | 0.2003 | 91.3 | | | 0.77 | 0.15 |
| 45年目 | H 68 | 0.1926 | 91.3 | | | 0.77 | 0.15 |
| 46年目 | H 69 | 0.1852 | 91.3 | | | 0.77 | 0.14 |
| 47年目 | H 70 | 0.1780 | 91.3 | | | 0.77 | 0.14 |
| 48年目 | H 71 | 0.1712 | 91.3 | | | 0.77 | 0.13 |
| 49年目 | H 72 | 0.1646 | 91.3 | -0.61 | -0.10 | 0.77 | 0.13 |
| 合計 | | | | 89.79 | 93.15 | 34.89 | 15.90 |
| 単純事業費計 | | | | 90.39 | | 34.89 | |

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道205号 針尾バイパス (残事業)

| 年次 | 年度 | 割引率 | GDP デフレ-ク | 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 |
| | | | | 0.16 | | 2.2 | 0.35 |
| - 5年目 | H 27 | 0.9615 | 91.3 | 12.53 | 12.05 | | |
| - 4年目 | H 28 | 0.9246 | 91.3 | 12.92 | 11.94 | | |
| - 3年目 | H 29 | 0.8890 | 91.3 | 10.65 | 9.47 | | |
| - 2年目 | H 30 | 0.8548 | 91.3 | 5.97 | 5.11 | | |
| - 1年目 | H 31 | 0.8219 | 91.3 | 0.81 | 0.67 | | |
| 供用開始年次 | H 32 | 0.7903 | 91.3 | | | 0.33 | 0.26 |
| 1年目 | H 33 | 0.7599 | 91.3 | | | 0.33 | 0.25 |
| 2年目 | H 34 | 0.7307 | 91.3 | | | 0.33 | 0.24 |
| 3年目 | H 35 | 0.7026 | 91.3 | | | 0.33 | 0.23 |
| 4年目 | H 36 | 0.6756 | 91.3 | | | 0.33 | 0.22 |
| 5年目 | H 37 | 0.6496 | 91.3 | | | 0.33 | 0.21 |
| 6年目 | H 38 | 0.6246 | 91.3 | | | 0.33 | 0.20 |
| 7年目 | H 39 | 0.6006 | 91.3 | | | 0.33 | 0.20 |
| 8年目 | H 40 | 0.5775 | 91.3 | | | 0.33 | 0.19 |
| 9年目 | H 41 | 0.5553 | 91.3 | | | 0.33 | 0.18 |
| 10年目 | H 42 | 0.5339 | 91.3 | | | 0.33 | 0.17 |
| 11年目 | H 43 | 0.5134 | 91.3 | | | 0.33 | 0.17 |
| 12年目 | H 44 | 0.4936 | 91.3 | | | 0.33 | 0.16 |
| 13年目 | H 45 | 0.4746 | 91.3 | | | 0.33 | 0.15 |
| 14年目 | H 46 | 0.4564 | 91.3 | | | 0.33 | 0.15 |
| 15年目 | H 47 | 0.4388 | 91.3 | | | 0.33 | 0.14 |
| 16年目 | H 48 | 0.4220 | 91.3 | | | 0.33 | 0.14 |
| 17年目 | H 49 | 0.4057 | 91.3 | | | 0.33 | 0.13 |
| 18年目 | H 50 | 0.3901 | 91.3 | | | 0.33 | 0.13 |
| 19年目 | H 51 | 0.3751 | 91.3 | | | 0.33 | 0.12 |
| 20年目 | H 52 | 0.3607 | 91.3 | | | 0.33 | 0.12 |
| 21年目 | H 53 | 0.3468 | 91.3 | | | 0.33 | 0.11 |
| 22年目 | H 54 | 0.3335 | 91.3 | | | 0.33 | 0.11 |
| 23年目 | H 55 | 0.3207 | 91.3 | | | 0.33 | 0.10 |
| 24年目 | H 56 | 0.3083 | 91.3 | | | 0.33 | 0.10 |
| 25年目 | H 57 | 0.2965 | 91.3 | | | 0.33 | 0.10 |
| 26年目 | H 58 | 0.2851 | 91.3 | | | 0.33 | 0.09 |
| 27年目 | H 59 | 0.2741 | 91.3 | | | 0.33 | 0.09 |
| 28年目 | H 60 | 0.2636 | 91.3 | | | 0.33 | 0.09 |
| 29年目 | H 61 | 0.2534 | 91.3 | | | 0.33 | 0.08 |
| 30年目 | H 62 | 0.2437 | 91.3 | | | 0.33 | 0.08 |
| 31年目 | H 63 | 0.2343 | 91.3 | | | 0.33 | 0.08 |
| 32年目 | H 64 | 0.2253 | 91.3 | | | 0.33 | 0.07 |
| 33年目 | H 65 | 0.2166 | 91.3 | | | 0.33 | 0.07 |
| 34年目 | H 66 | 0.2083 | 91.3 | | | 0.33 | 0.07 |
| 35年目 | H 67 | 0.2003 | 91.3 | | | 0.33 | 0.07 |
| 36年目 | H 68 | 0.1926 | 91.3 | | | 0.33 | 0.06 |
| 37年目 | H 69 | 0.1852 | 91.3 | | | 0.33 | 0.06 |
| 38年目 | H 70 | 0.1780 | 91.3 | | | 0.33 | 0.06 |
| 39年目 | H 71 | 0.1712 | 91.3 | | | 0.33 | 0.06 |
| 40年目 | H 72 | 0.1646 | 91.3 | | | 0.33 | 0.05 |
| 41年目 | H 73 | 0.1583 | 91.3 | | | 0.33 | 0.05 |
| 42年目 | H 74 | 0.1522 | 91.3 | | | 0.33 | 0.05 |
| 43年目 | H 75 | 0.1463 | 91.3 | | | 0.33 | 0.05 |
| 44年目 | H 76 | 0.1407 | 91.3 | | | 0.33 | 0.05 |
| 45年目 | H 77 | 0.1353 | 91.3 | | | 0.33 | 0.04 |
| 46年目 | H 78 | 0.1301 | 91.3 | | | 0.33 | 0.04 |
| 47年目 | H 79 | 0.1251 | 91.3 | | | 0.33 | 0.04 |
| 48年目 | H 80 | 0.1203 | 91.3 | | | 0.33 | 0.04 |
| 49年目 | H 81 | 0.1157 | 91.3 | -0.01 | -0.001 | 0.33 | 0.04 |
| 合計 | | | | 42.88 | 39.23 | 16.30 | 5.75 |
| 単純事業費計 | | | | 42.88 | | 16.30 | |

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。

