

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2号 広島南道路
事業主体	中国地方整備局

●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) = 1. 1 (経済的純現在価値 (B-C) = 499億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2. 0 (経済的純現在価値 (B-C) = 644億円、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 (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 (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 (現況) : 約12,766.3万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 947.1万人・時間/年 (約12,766.3万人・時間/年⇒11,819.3万人・時間/年) 区間b (該当区間/並行区間) について : (該当区間) 一般国道2号広島南道路 並行区間等 (該当区間) の渋滞損失時間 (現況) : 約962.8万人・時間/年 並行区間等 (平行区間) の損失削減率 : 約28.5%削減 (約962.8万人・時間/年⇒約688.9万人・時間/年)
		■ 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	<国道2号> 対象区間 (南区出汐2丁目)、17.8km/h 改善見込み 対象区間 (南区皆実町)、20.1km/h 改善見込み 対象区間 (中区国泰寺町2丁目)、13.0km/h 改善見込み 対象区間 (中区舟入本町 (都心部延伸・平面部)、14.6km/h 改善見込み 対象区間 (西区観音本町1丁目)、12.1km/h 改善見込み 対象区間 (西区庚午北1丁目)、19.0m/h 改善見込み 対象区間 (西区庚午北1丁目)、9.4km/h 改善見込み <霞庚午線> 対象区間 (吉島西1交差点④ (霞庚午))、13.7km/h 改善見込み 対象区間 (中区吉島西2丁目)、25.4km/h 改善見込み 対象区間 (中区舟入南6丁目)、18.2km/h 改善見込み 対象区間 (西区庚午中4丁目)、13.3km/h 改善見込み 対象区間 (西区観音新町2丁目)、22.6km/h 改善見込み
		□ 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	定時性向上が見込まれる路線 ：国道2号 22路線【広島電鉄バス：3号線 (広島駅～観音) 他15路線、広島バス：横県線 (西区-中区-南区) 他1路線、芸陽バス：阿戸線 他2路線、HD西広島：共立ハイツ線 (高須台経由)】 ：国道2号～広島南道路 1路線【広島バス：草津線 (南区-中区-西区)】 ：霞庚午線 3路線【広島バス：50号線 (南区-中区-西区) 他2路線】
		■ 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	対象駅：広島駅、対象自治体：廿日市市、改善見込み (廿日市市役所～広島駅、35分⇒32分)
		■ 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	対象空港：広島空港、対象自治体：廿日市市、改善見込み (廿日市市役所～広島空港、64分⇒62分)
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	対象港湾：広島港、対象自治体：廿日市市、改善見込み (廿日市IC～広島港、28分⇒27分)
		□ 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	
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	

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	
		<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 checked="" 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 checked="" 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	 当該区間は中心市街地（DID区間）内の事業である 市街地の都市計画道路網密度が向上【1.86km/km2→2.19 km/km2】
	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）の位置づけあり <input checked="" 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 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 <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 type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	 東広島廿日市道路の一部として位置づけられている
	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 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	 宮島（518万人/年）
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/日以上の全て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"/> 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	<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する	
	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	対象となる第三次救急医療機関：県立広島病院、アクセス向上が見込める自治体：廿日市市 改善見込み：（廿日市市役所～県立広島病院、25分⇒24分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" 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学童、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	<広島南道路> 500件/億台キロ以上である区間・箇所：広島港入口交差点653.0件/億台キロ、広島ヘリポート北交差点605.1件/億台キロ <霞康午線> 500件/億台キロ以上の区間・箇所：翠3丁目3番交差点703.4件/億台キロ
	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	

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
	<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 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 <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	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(H25.6月策定)で第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
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 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"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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	CO2排出削減量：約49.9千t/年（整備なし3,397.9千t/年⇒整備あり3,348.0千t/年） 評価対象区間：便益算定対象範囲 NOX排出削減量：約177.4t/年（整備なし8,294.0t/年⇒整備あり8,116.6t/年…約2.1%削減） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約9.9t/年（整備なし440.2t/年⇒整備あり430.3t/年…約2.3%削減）
5. その他	他のプロジェクトとの関係 <input checked="" 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 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 <input checked="" 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期待される	一般国道2号西広島バイパスと一体整備により機能分担を図る（広島南道路：通過交通処理、西広島バイパス：多量の都市内交通） 第6次広島市基本計画で広域連絡幹線道路網として位置づけ（令和2年6月） 広島県道路整備計画2016において「広域交通ネットワーク」として位置づけ（平成28年3月） 広島臨海地域は、製造業・流通団地企業が多数立地しており、高速道路インターチェンジへのアクセス向上により、地域経済の活性化が期待される

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道2号	広島南道路	L=14.8km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,900~54,300	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	3,961億円	695億円	4,655億円
うち残事業分	799億円	100億円	899億円
基準年における 現在価値(C)	7,142億円	382億円	7,524億円
うち残事業分	634億円	29億円	663億円

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2年度			
供用年	平成26年度 令和13年度			
単年便益 (初年便益)	225億円	25億円	7.4億円	258億円
基準年における 現在価値(B)	7,003億円	790億円	230億円	8,022億円
うち残事業分	1,145億円	120億円	41億円	1,307億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	499億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.2%
費用便益比(残事業)	2.0
経済的純現在価値(残事業)	644億円
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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	5,900~54,300	±10%	1.0~1.1
事業費	3,961億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	50年	±20%	1.0~1.1

【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	5,900~54,300	±10%	1.7~2.3
事業費	799億円	±10%	1.8~2.2
事業期間	10年	±20%	1.8~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 広島南道路(事業全体)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :20.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	28	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	137.72	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :18.2km	交通量	[台/日]	55,600	47,500
		走行時間	[分]	48	45
		走行時間費用	[億円/年]	523.69	414.95
	国道31号,広島海田線 :13.5km	交通量	[台/日]	29,000	23,000
		走行時間	[分]	44	38
		走行時間費用	[億円/年]	236.50	157.05
	宮島街道,比治山庚午線 :10.5km	交通量	[台/日]	26,200	22,600
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	143.71	117.84
	翠町仁保線,霞庚午線他 :14.2km	交通量	[台/日]	38,400	24,000
		走行時間	[分]	36	32
		走行時間費用	[億円/年]	262.96	138.70
広島高速,山陽道 :25.8km	交通量	[台/日]	33,200	31,400	
	走行時間	[分]	21	21	
	走行時間費用	[億円/年]	118.04	110.60	
③その他道路合計 :3122.1km	走行時間費用	[億円/年]	8,917.54	8,817.35	

		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:3225.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	10,202.44	9,894.22	308.22

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

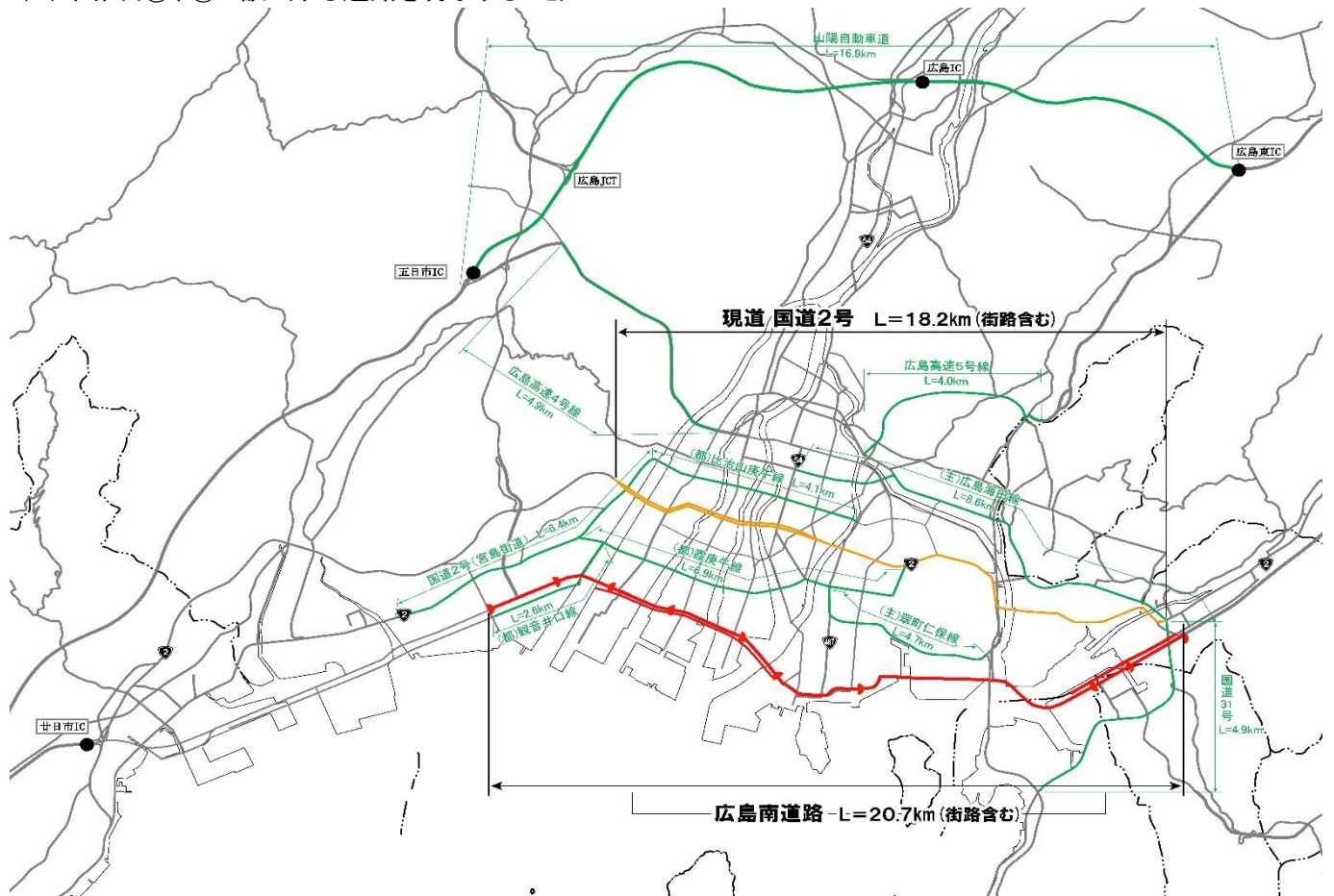
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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



交通状況の変化

様式-3①

事業名: 広島南道路(残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :20.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	21,500	26,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	23	28	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	91.21	137.72	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :18.2km	交通量	[台/日]	50,500	47,500
		走行時間	[分]	46	45
		走行時間費用	[億円/年]	453.14	414.95
	国道31号,広島海田線 :13.5km	交通量	[台/日]	24,000	23,000
		走行時間	[分]	38	38
		走行時間費用	[億円/年]	165.90	157.05
	宮島街道,比治山庚午線 :10.5km	交通量	[台/日]	24,200	22,600
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	128.61	117.84
	翠町仁保線,霞庚午線他 :14.2km	交通量	[台/日]	29,900	24,000
		走行時間	[分]	33	32
		走行時間費用	[億円/年]	188.31	138.70
広島高速,山陽道 :25.8km	交通量	[台/日]	31,800	31,400	
	走行時間	[分]	21	21	
	走行時間費用	[億円/年]	112.29	110.60	
③その他道路合計 :3122.1km	走行時間費用	[億円/年]	8,844.50	8,817.35	

		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:3225.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	9,983.95	9,894.22	89.73

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

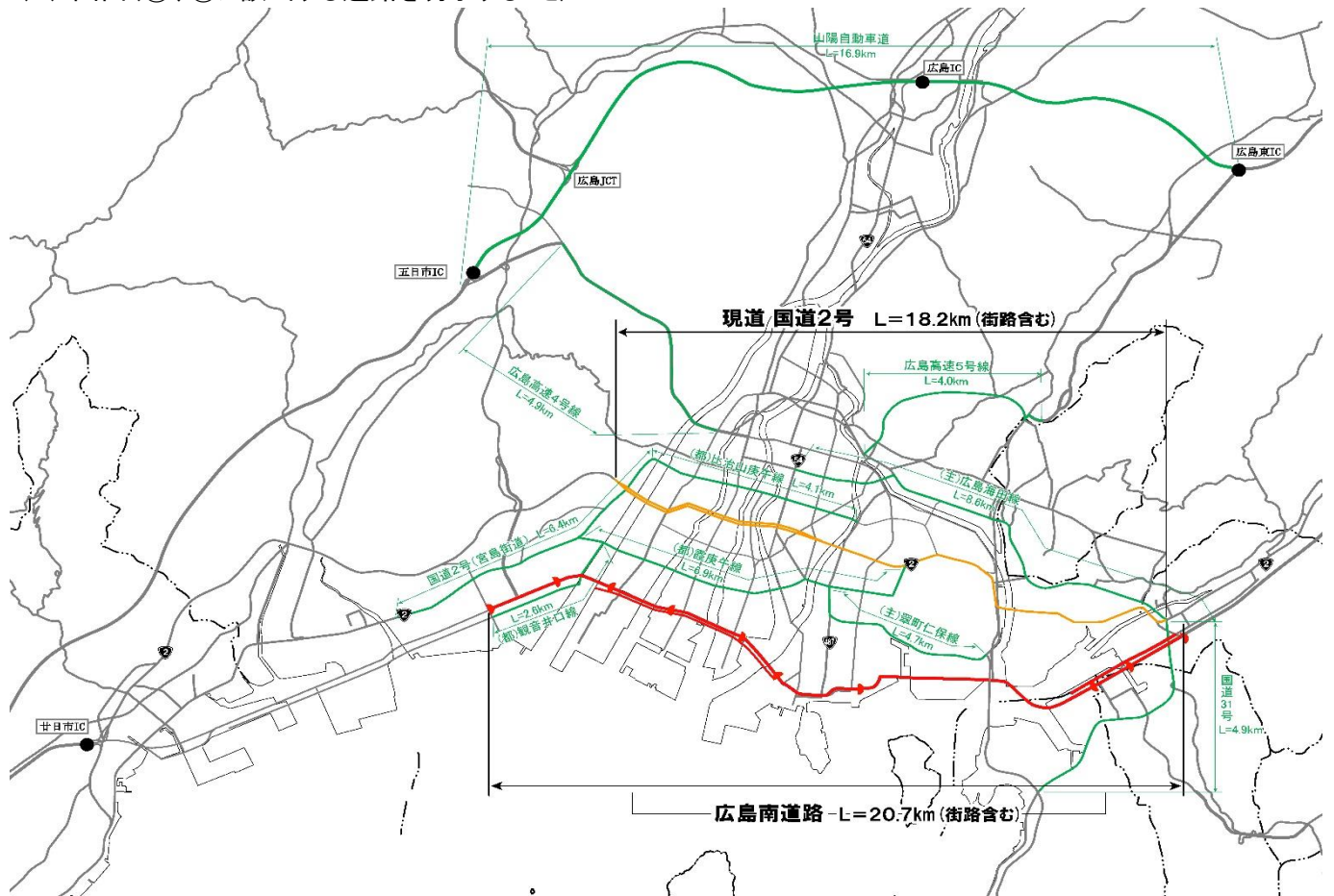
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:一般国道2号 広島南道路

(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30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
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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
	いずれかのみ推計とした理由を記載 推計の場合	
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"/> (H22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 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	<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式と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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			過去10年間の平均通行止め日数	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	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	<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	() 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	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 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	<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: 広島南道路(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.77	20.7	15.95	

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-33年目	S56	4.6164	100.7	1.44	6.79		
-32年目	S57	4.4388	101.9	15.26	68.33		
-31年目	S58	4.2681	102.9	22.63	96.49		
-30年目	S59	4.1039	105.0	32.76	131.63		
-29年目	S60	3.9461	105.7	35.27	135.36		
-28年目	S61	3.7943	107.6	38.43	139.31		
-27年目	S62	3.6484	107.3	78.62	274.81		
-26年目	S63	3.5081	107.9	100.82	336.97		
-25年目	H1	3.3731	110.8	56.95	178.23		
-24年目	H2	3.2434	113.3	35.93	105.74		
-23年目	H3	3.1187	116.0	36.69	101.40		
-22年目	H4	2.9987	117.6	82.74	216.89		
-21年目	H5	2.8834	117.9	96.77	243.29		
-20年目	H6	2.7725	117.8	83.71	202.53		
-19年目	H7	2.6658	117.1	130.92	306.39		
-18年目	H8	2.5633	116.6	179.35	405.32		
-17年目	H9	2.4647	117.5	220.38	475.22		
-16年目	H10	2.3699	116.9	154.87	322.76		
-15年目	H11	2.2788	115.2	131.47	267.34		
-14年目	H12	2.1911	113.8	88.11	174.40		
-13年目	H13	2.1068	112.4	59.27	114.21		
-12年目	H14	2.0258	110.5	80.15	151.05		
-11年目	H15	1.9479	109.0	65.21	119.80		
-10年目	H16	1.8730	107.9	60.94	108.74		
-9年目	H17	1.8009	106.7	65.14	113.03		
-8年目	H18	1.7317	105.9	127.49	214.31		
-7年目	H19	1.6651	105.0	110.02	179.35		
-6年目	H20	1.6010	104.4	143.17	225.71		
-5年目	H21	1.5395	103.0	144.14	221.47		
-4年目	H22	1.4802	101.3	191.11	287.08		
-3年目	H23	1.4233	99.8	173.05	253.71		
-2年目	H24	1.3686	99.0	197.99	281.36		
-1年目	H25	1.3159	99.0	101.71	138.98		
暫定供用年	H26	1.2653	101.5	2.10	2.69	12.72	16.30
1年目	H27	1.2167	103.0	0.75	0.91	12.72	15.44
2年目	H28	1.1699	102.8	1.02	1.19	12.72	14.88
3年目	H29	1.1249	102.9	3.06	3.44	12.72	14.29
4年目	H30	1.0816	102.8	3.06	3.31	12.72	13.76
5年目	R1	1.0400	102.8	4.27	4.44	12.72	13.23
6年目	R2	1.0000	102.8	5.32	5.32	12.72	12.72
7年目	R3	0.9615	102.8	6.30	6.06	12.72	12.23
8年目	R4	0.9246	102.8	27.43	25.36	12.72	11.76
9年目	R5	0.8890	102.8	74.88	66.57	12.72	11.31
10年目	R6	0.8548	102.8	120.97	103.41	12.72	10.87
11年目	R7	0.8219	102.8	123.95	101.88	12.72	10.45
12年目	R8	0.7903	102.8	115.41	91.21	12.72	10.05
13年目	R9	0.7599	102.8	109.41	83.14	12.72	9.66
14年目	R10	0.7307	102.8	104.65	76.47	12.72	9.29
15年目	R11	0.7026	102.8	68.29	47.98	12.72	8.94
16年目	R12	0.6756	102.8	47.36	31.99	12.72	8.59
供用開始年次	R13	0.6496	102.8			14.50	9.42
18年目	R14	0.6246	102.8			14.50	9.06
19年目	R15	0.6006	102.8			14.50	8.71
20年目	R16	0.5775	102.8			14.50	8.37
21年目	R17	0.5553	102.8			14.50	8.05
22年目	R18	0.5339	102.8			14.50	7.74
23年目	R19	0.5134	102.8			14.50	7.44
24年目	R20	0.4936	102.8			14.50	7.16
25年目	R21	0.4746	102.8			14.50	6.88
26年目	R22	0.4564	102.8			14.50	6.62
27年目	R23	0.4388	102.8			14.50	6.36
28年目	R24	0.4220	102.8			14.50	6.12
29年目	R25	0.4057	102.8			14.50	5.88
30年目	R26	0.3901	102.8			14.50	5.66
31年目	R27	0.3751	102.8			14.50	5.44
32年目	R28	0.3607	102.8			14.50	5.23
33年目	R29	0.3468	102.8			14.50	5.03
34年目	R30	0.3335	102.8			14.50	4.84
35年目	R31	0.3207	102.8			14.50	4.65
36年目	R32	0.3083	102.8			14.50	4.47
37年目	R33	0.2965	102.8			14.50	4.30
38年目	R34	0.2851	102.8			14.50	4.13
39年目	R35	0.2741	102.8			14.50	3.97
40年目	R36	0.2636	102.8			14.50	3.82
41年目	R37	0.2534	102.8			14.50	3.67
42年目	R38	0.2437	102.8			14.50	3.53
43年目	R39	0.2343	102.8			14.50	3.40
44年目	R40	0.2253	102.8			14.50	3.27
45年目	R41	0.2166	102.8			14.50	3.14
46年目	R42	0.2083	102.8			14.50	3.02
47年目	R43	0.2003	102.8			14.50	2.90
48年目	R44	0.1926	102.8			14.50	2.79
49年目	R45	0.1852	102.8			14.50	2.68
合計				3360.36	7142.18	694.69	381.53

単純事業費計		3960.74	694.69
--------	--	---------	--------

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: 広島南道路(残事業)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.46	4.8	2.21	

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-10年目	R3	0.9615	102.8	6.30	6.06		
-9年目	R4	0.9246	102.8	27.43	25.36		
-8年目	R5	0.8890	102.8	74.88	66.57		
-7年目	R6	0.8548	102.8	120.97	103.41		
-6年目	R7	0.8219	102.8	123.95	101.88		
-5年目	R8	0.7903	102.8	115.41	91.21		
-4年目	R9	0.7599	102.8	109.41	83.14		
-3年目	R10	0.7307	102.8	104.65	76.47		
-2年目	R11	0.7026	102.8	68.29	47.98		
-1年目	R12	0.6756	102.8	47.36	31.99		
供用開始年次	R13	0.6496	102.8			2.01	1.31
1年目	R14	0.6246	102.8			2.01	1.25
2年目	R15	0.6006	102.8			2.01	1.21
3年目	R16	0.5775	102.8			2.01	1.16
4年目	R17	0.5553	102.8			2.01	1.12
5年目	R18	0.5339	102.8			2.01	1.07
6年目	R19	0.5134	102.8			2.01	1.03
7年目	R20	0.4936	102.8			2.01	0.99
8年目	R21	0.4746	102.8			2.01	0.95
9年目	R22	0.4564	102.8			2.01	0.92
10年目	R23	0.4388	102.8			2.01	0.88
11年目	R24	0.4220	102.8			2.01	0.85
12年目	R25	0.4057	102.8			2.01	0.82
13年目	R26	0.3901	102.8			2.01	0.78
14年目	R27	0.3751	102.8			2.01	0.75
15年目	R28	0.3607	102.8			2.01	0.72
16年目	R29	0.3468	102.8			2.01	0.70
17年目	R30	0.3335	102.8			2.01	0.67
18年目	R31	0.3207	102.8			2.01	0.64
19年目	R32	0.3083	102.8			2.01	0.62
20年目	R33	0.2965	102.8			2.01	0.60
21年目	R34	0.2851	102.8			2.01	0.57
22年目	R35	0.2741	102.8			2.01	0.55
23年目	R36	0.2636	102.8			2.01	0.53
24年目	R37	0.2534	102.8			2.01	0.51
25年目	R38	0.2437	102.8			2.01	0.49
26年目	R39	0.2343	102.8			2.01	0.47
27年目	R40	0.2253	102.8			2.01	0.45
28年目	R41	0.2166	102.8			2.01	0.44
29年目	R42	0.2083	102.8			2.01	0.42
30年目	R43	0.2003	102.8			2.01	0.40
31年目	R44	0.1926	102.8			2.01	0.39
32年目	R45	0.1852	102.8			2.01	0.37
33年目	R46	0.1780	102.8			2.01	0.36
34年目	R47	0.1712	102.8			2.01	0.34
35年目	R48	0.1646	102.8			2.01	0.33
36年目	R49	0.1583	102.8			2.01	0.32
37年目	R50	0.1522	102.8			2.01	0.31
38年目	R51	0.1463	102.8			2.01	0.29
39年目	R52	0.1407	102.8			2.01	0.28
40年目	R53	0.1353	102.8			2.01	0.27
41年目	R54	0.1301	102.8			2.01	0.26
42年目	R55	0.1251	102.8			2.01	0.25
43年目	R56	0.1203	102.8			2.01	0.24
44年目	R57	0.1157	102.8			2.01	0.23
45年目	R58	0.1112	102.8			2.01	0.22
46年目	R59	0.1069	102.8			2.01	0.21
47年目	R60	0.1028	102.8			2.01	0.21
48年目	R61	0.0989	102.8			2.01	0.20
49年目	R62	0.0951	102.8	-5.60	-0.53	2.01	0.19
合計				793.05	633.53	100.45	29.16
単純事業費計				798.65		100.45	

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。

