

(再評価)

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56号 窪川佐賀道路
事業主体	四国地方整備局

●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 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=83億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.9%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.3 (経済的純現在価値(B-C)=304億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.5%)

●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	
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 渋滞損失削減時間:632千人・時間/年(1,181千人・時間/年⇒549千人・時間/年) 渋滞損失削減率:53.5%削減 区間b(当該区間/並行区間)について:(一般国道56号) 渋滞損失削減時間:637千人・時間/年(788千人・時間/年⇒151千人・時間/年) 渋滞損失削減率:80.8%削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	(株)四万十交通、高知西南交通(株) 【路線バス】四万十町～黒潮町佐賀地区:平日6便/日、休日6便/日、 黒潮町佐賀地区～黒潮町大方地区:平日19便/日、休日9便/日 【高速バス】しまんとライナー(高知線):1便/日、しまんとブルーライナー(京都線):1便/日、 しまんとエクスプレス(東京線):季節運行(盆・年末年始)
		<input type="checkbox"/> 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	高知龍馬空港(拠点空港)へのアクセス向上 ・黒潮町～高知龍馬空港間の所要時間:【現況】108分→【窪川佐賀道路供用時】101分(約7分短縮)
	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	高知港(重要港湾)へのアクセス向上 ・黒潮町～高知新港間の所要時間:【現況】103分→【窪川佐賀道路供用時】96分(約7分短縮)
		■ 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	高知県西南部における農林水産品(清水さば等)の流通の利便性向上 ・県漁協清水統括支所～高知龍馬空港間の所要時間:【現況】160分→【窪川佐賀道路供用時】153分(約7分短縮)
		<input type="checkbox"/> 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	<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			

●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
1. 活力	都市の再生	<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/km ² 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 checked="" 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	四国横断自動車道に並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている四国8の字ネットワークの一部を形成
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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(A'路線としての位置づけがある場合)	高知市(中央地方生活圏)~四万十市(幡多地方生活圏)を連絡する高規格幹線道路の一部を構成 ・高知市~四万十市間の所要時間:【現況】121分→【窪川佐賀道路供用時】114分(約7分短縮)
		<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	須崎市(高幡地方生活圏中心都市)~四万十市(幡多地方生活圏中心都市)を最短時間で連絡する路線を構成 ・須崎市~四万十市間の所要時間:【現況】77分→【窪川佐賀道路供用時】70分(約7分短縮)
		<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"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	黒潮町~四万十町間のアクセス向上 ・黒潮町~四万十町間の所要時間:【現況】38分→【窪川佐賀道路供用時】35分(約3分短縮)
	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 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	黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援 ・スポーツ合宿の参加者数(R1):9,985人、スポーツ合宿による経済効果※(R1):7,833万円 ※)宿泊代および弁当代
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		幡多地域の観光地へのアクセス向上 (オートキャンプ場 とまろっと、足摺海洋館、四万十「川の駅」カヌー館等) ・四万十市~高知IC間の所要時間:【現況】102分→【窪川佐賀道路供用時】95分(約7分短縮)	
<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	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	

●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
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	幡多地域における唯一の高次医療施設である幡多けんみん病院（二次医療施設）へのアクセス向上 ・ 四万十町役場～幡多けんみん病院間の所要時間：【現況】66分→【窪川佐賀道路供用時】63分（約3分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援 ・ 並行する現道区間の防災点検箇所：22箇所
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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56号（現道）は高知県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づけられている
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	国道56号（現道）が落石・崩壊により通行止めになった場合の代替路を形成
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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） 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	国道56号（現道）の防災点検箇所（22箇所）を迂回するルートを形成		
<ul style="list-style-type: none"> □ 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 			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ・ CO2排出削減量：3.3千t-CO2/年、CO2排出削減率：4.5%
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	NO2排出量の削減 ・ NO2排出削減量：38.7t-NO2/年、NO2排出削減率：86.8%
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	SPM排出量の削減 ・ SPM排出削減量：2.2t-SPM/年、SPM排出削減率：87.1%
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	国道56号（現道）の線形不良箇所を迂回するルートを形成 ・ 曲線半径150m未満の箇所数：24箇所→0箇所

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56号	窪川佐賀道路 佐賀大方道路 大方四万十道路	L=33.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,800~11,500	2	四国地方整備局

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	1,303億円	255億円	1,558億円
うち残事業分	1,057億円	255億円	1,313億円
基準年における 現在価値(C)	1,155億円	86億円	1,241億円
うち残事業分	890億円	86億円	977億円

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	令和8年度、令和9年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	28億円	3.7億円	0.79億円	33億円
基準年における 現在価値(B)	1,237億円	171億円	46億円	1,453億円
うち残事業分	1,237億円	171億円	46億円	1,453億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.2
経済的純現在価値 (B-C)	212億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.9%
費用便益比 (残事業)	1.5
経済的純現在価値 (残事業)	476億円
経済的内部収益率 (残事業)	6.7%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	6,800~11,500	±10%	1.02~1.3
事業費	1,303億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	17年	±20%	1.1~1.2

(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	6,800~11,500	±10%	1.3~1.7
事業費	1,057億円	±10%	1.4~1.6
事業期間	8年	±20%	1.4~1.6

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路] : 33.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]		9,290	
	走行時間 ^{※2}	[分]		25	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		88.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道56号 : 39.0km	交通量	[台/日]	10,382	2,761
		走行時間	[分]	71	62
		走行時間費用	[億円/年]	307.00	193.85
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 6926.3km	走行時間費用	[億円/年]	21,861.47	21,805.34	

			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 : 6998.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,168.47	22,087.53	80.94

- ※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

【残事業】

様式-3①

事業名：窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路] : 33.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]		9,290	
	走行時間 ^{※2}	[分]		25	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		88.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道56号 : 39.0km	交通量	[台/日]	10,382	2,761
		走行時間	[分]	71	62
		走行時間費用	[億円/年]	307.00	193.85
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 6926.3km	走行時間費用	[億円/年]	21,861.47	21,805.34	

			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 : 6998.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,168.47	22,087.53	80.94

- ※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: 窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路

(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 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"/> (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	
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)			
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 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax) 内の路線等が混在した配分結果となっているため、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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>
			採用した休日係数	1.347
	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 ・窪川佐賀道路を対象に考慮 ・対象路線(窪川佐賀道路)に隣接する工区の過去3年間(2017~2019)の平休比			
	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	
	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 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

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路

【事業全体】

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.17	33.1	5.62

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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-14年目	H 24	1.3686	99.0	0.95	1.35		
-13年目	H 25	1.3159	99.0	4.19	5.73		
-12年目	H 26	1.2653	101.5	3.05	3.91		
-11年目	H 27	1.2167	103.0	13.77	16.72		
-10年目	H 28	1.1699	102.8	24.75	28.96		
-9年目	H 29	1.1249	102.9	36.09	40.56		
-8年目	H 30	1.0816	102.8	35.03	37.89		
-7年目	R 1	1.0400	102.8	63.27	65.80		
-6年目	R 2	1.0000	102.8	64.48	64.48		
-5年目	R 3	0.9615	102.8	75.00	72.11		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	118.95	109.98		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	163.61	145.45		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	213.66	182.63		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	202.86	166.73		
暫定供用開始年次	R 8	0.7903	102.8	178.93	141.41	1.78	1.41
暫定供用開始年次	R 9	0.7599	102.8	68.25	51.86	3.81	2.89
2年目	R 10	0.7307	102.8	35.97	26.29	3.81	2.78
完成供用開始年次	R 11	0.7026	102.8			5.11	3.59
4年目	R 12	0.6756	102.8			5.11	3.45
5年目	R 13	0.6496	102.8			5.11	3.32
6年目	R 14	0.6246	102.8			5.11	3.19
7年目	R 15	0.6006	102.8			5.11	3.07
8年目	R 16	0.5775	102.8			5.11	2.95
9年目	R 17	0.5553	102.8			5.11	2.84
10年目	R 18	0.5339	102.8			5.11	2.73
11年目	R 19	0.5134	102.8			5.11	2.62
12年目	R 20	0.4936	102.8			5.11	2.52
13年目	R 21	0.4746	102.8			5.11	2.42
14年目	R 22	0.4564	102.8			5.11	2.33
15年目	R 23	0.4388	102.8			5.11	2.24
16年目	R 24	0.4220	102.8			5.11	2.16
17年目	R 25	0.4057	102.8			5.11	2.07
18年目	R 26	0.3901	102.8			5.11	1.99
19年目	R 27	0.3751	102.8			5.11	1.92
20年目	R 28	0.3607	102.8			5.11	1.84
21年目	R 29	0.3468	102.8			5.11	1.77
22年目	R 30	0.3335	102.8			5.11	1.70
23年目	R 31	0.3207	102.8			5.11	1.64
24年目	R 32	0.3083	102.8			5.11	1.58
25年目	R 33	0.2965	102.8			5.11	1.51
26年目	R 34	0.2851	102.8			5.11	1.46
27年目	R 35	0.2741	102.8			5.11	1.40
28年目	R 36	0.2636	102.8			5.11	1.35
29年目	R 37	0.2534	102.8			5.11	1.29
30年目	R 38	0.2437	102.8			5.11	1.25
31年目	R 39	0.2343	102.8			5.11	1.20
32年目	R 40	0.2253	102.8			5.11	1.15
33年目	R 41	0.2166	102.8			5.11	1.11
34年目	R 42	0.2083	102.8			5.11	1.06
35年目	R 43	0.2003	102.8			5.11	1.02
36年目	R 44	0.1926	102.8			5.11	0.98
37年目	R 45	0.1852	102.8			5.11	0.95
38年目	R 46	0.1780	102.8			5.11	0.91
39年目	R 47	0.1712	102.8			5.11	0.87
40年目	R 48	0.1646	102.8			5.11	0.84
41年目	R 49	0.1583	102.8			5.11	0.81
42年目	R 50	0.1522	102.8			5.11	0.78
43年目	R 51	0.1463	102.8			5.11	0.75
44年目	R 52	0.1407	102.8			5.11	0.72
45年目	R 53	0.1353	102.8			5.11	0.69
46年目	R 54	0.1301	102.8			5.11	0.66
47年目	R 55	0.1251	102.8			5.11	0.64
48年目	R 56	0.1203	102.8			5.11	0.61
49年目	R 57	0.1157	102.8	-7.48	-0.87	5.11	0.59
50年目	R 58	0.1112	102.8	-34.71	-3.86	3.33	0.37
51年目	R 59	0.1069	102.8			1.30	0.14
52年目	R 60	0.1028	102.8	-20.23	-2.08	1.30	0.13
合計				1,240.39	1,155.05	255.45	86.26

単純事業費計		1,302.81	255.45
--------	--	----------	--------

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。

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：窪川佐賀道路、佐賀大方道路
、大方四万十道路

【残事業】

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.17	33.1	5.62

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
-5年目	R 3	0.9615	102.8	75.00	72.11		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	118.95	109.98		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	163.61	145.45		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	213.66	182.63		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	202.86	166.73		
暫定供用開始年次	R 8	0.7903	102.8	178.93	141.41	1.78	1.41
暫定供用開始年次	R 9	0.7599	102.8	68.25	51.86	3.81	2.89
2年目	R 10	0.7307	102.8	35.97	26.29	3.81	2.78
完成供用開始年次	R 11	0.7026	102.8			5.11	3.59
4年目	R 12	0.6756	102.8			5.11	3.45
5年目	R 13	0.6496	102.8			5.11	3.32
6年目	R 14	0.6246	102.8			5.11	3.19
7年目	R 15	0.6006	102.8			5.11	3.07
8年目	R 16	0.5775	102.8			5.11	2.95
9年目	R 17	0.5553	102.8			5.11	2.84
10年目	R 18	0.5339	102.8			5.11	2.73
11年目	R 19	0.5134	102.8			5.11	2.62
12年目	R 20	0.4936	102.8			5.11	2.52
13年目	R 21	0.4746	102.8			5.11	2.42
14年目	R 22	0.4564	102.8			5.11	2.33
15年目	R 23	0.4388	102.8			5.11	2.24
16年目	R 24	0.4220	102.8			5.11	2.16
17年目	R 25	0.4057	102.8			5.11	2.07
18年目	R 26	0.3901	102.8			5.11	1.99
19年目	R 27	0.3751	102.8			5.11	1.92
20年目	R 28	0.3607	102.8			5.11	1.84
21年目	R 29	0.3468	102.8			5.11	1.77
22年目	R 30	0.3335	102.8			5.11	1.70
23年目	R 31	0.3207	102.8			5.11	1.64
24年目	R 32	0.3083	102.8			5.11	1.58
25年目	R 33	0.2965	102.8			5.11	1.51
26年目	R 34	0.2851	102.8			5.11	1.46
27年目	R 35	0.2741	102.8			5.11	1.40
28年目	R 36	0.2636	102.8			5.11	1.35
29年目	R 37	0.2534	102.8			5.11	1.29
30年目	R 38	0.2437	102.8			5.11	1.25
31年目	R 39	0.2343	102.8			5.11	1.20
32年目	R 40	0.2253	102.8			5.11	1.15
33年目	R 41	0.2166	102.8			5.11	1.11
34年目	R 42	0.2083	102.8			5.11	1.06
35年目	R 43	0.2003	102.8			5.11	1.02
36年目	R 44	0.1926	102.8			5.11	0.98
37年目	R 45	0.1852	102.8			5.11	0.95
38年目	R 46	0.1780	102.8			5.11	0.91
39年目	R 47	0.1712	102.8			5.11	0.87
40年目	R 48	0.1646	102.8			5.11	0.84
41年目	R 49	0.1583	102.8			5.11	0.81
42年目	R 50	0.1522	102.8			5.11	0.78
43年目	R 51	0.1463	102.8			5.11	0.75
44年目	R 52	0.1407	102.8			5.11	0.72
45年目	R 53	0.1353	102.8			5.11	0.69
46年目	R 54	0.1301	102.8			5.11	0.66
47年目	R 55	0.1251	102.8			5.11	0.64
48年目	R 56	0.1203	102.8			5.11	0.61
49年目	R 57	0.1157	102.8	-1.63	-0.19	5.11	0.59
50年目	R 58	0.1112	102.8	-34.71	-3.86	3.33	0.37
51年目	R 59	0.1069	102.8			1.30	0.14
52年目	R 60	0.1028	102.8	-20.23	-2.08	1.30	0.13
合計				1,000.65	890.33	255.45	86.26
単純事業費計				1,057.22		255.45	

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。

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56号	窪川佐賀道路	11.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,800~8,500	2車線	四国地方整備局

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	428億円	89億円	517億円
うち残事業分	225億円	89億円	314億円
基準年における 現在価値(C)	424億円	31億円	455億円
うち残事業分	202億円	31億円	234億円

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	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	3.3億円	0.89億円	34億円
基準年における 現在価値(B)	472億円	52億円	14億円	538億円
うち残事業分	472億円	52億円	14億円	538億円

③ 結 果

費用便益比 (B/C)	1.2
経済的純現在価値 (B-C)	83億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.9%
費用便益比 (残事業)	2.3
経済的純現在価値 (残事業)	304億円
経済的内部収益率 (残事業)	10.5%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	6,800~8,500	±10%	1.1~1.3
事業費	428億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	14年	±20%	1.1~1.2

(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	6,800~8,500	±10%	2.1~2.5
事業費	225億円	±10%	2.1~2.5
事業期間	5年	±20%	2.2~2.4

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：窪川佐賀道路

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [窪川佐賀道路] :11.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]		7,720	
	走行時間 ^{※2}	[分]		8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		14.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号 :13.1km	交通量	[台/日]	9,875	2,342
		走行時間	[分]	26	23
		走行時間費用	[億円/年]	55.79	10.07
	片坂バイ パス :6.1km	交通量	[台/日]	7,587	8,566
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	7.59	8.40
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 :130.1km	走行時間費用	[億円/年]	107.35	108.80	

			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 : 160.50km	走行時間短縮便益	[億円/年]	170.73	141.44	29.29

- ※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

【残事業】

様式-3①

事業名：窪川佐賀道路

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [窪川佐賀道路] :11.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]		7,720	
	走行時間 ^{※2}	[分]		8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		14.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号 :13.1km	交通量	[台/日]	9,875	2,342
		走行時間	[分]	26	23
		走行時間費用	[億円/年]	55.79	10.07
	片坂バイ パス :6.1km	交通量	[台/日]	7,587	8,566
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	7.59	8.40
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 :130.1km	走行時間費用	[億円/年]	107.35	108.80	

			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 : 160.50km	走行時間短縮便益	[億円/年]	170.73	141.44	29.29

- ※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:窪川佐賀道路

(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 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"/> (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	
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)			
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 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax) 内の路線等が混在した配分結果となっているため、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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>
			採用した休日係数	1.347
	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 対象路線に隣接する工区の過去3年間(2017~2019)の平休比			
	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	
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 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

【事業全体】

箇所名：窪川佐賀道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
-14年目	H 24	1.3686	99.0	0.95	1.35		
-13年目	H 25	1.3159	99.0	4.19	5.73		
-12年目	H 26	1.2653	101.5	3.05	3.91		
-11年目	H 27	1.2167	103.0	13.77	16.72		
-10年目	H 28	1.1699	102.8	24.75	28.96		
-9年目	H 29	1.1249	102.9	35.17	39.52		
-8年目	H 30	1.0816	102.8	27.44	29.68		
-7年目	R 1	1.0400	102.8	48.72	50.67		
-6年目	R 2	1.0000	102.8	45.39	45.39		
-5年目	R 3	0.9615	102.8	52.91	50.87		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	59.57	55.08		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	44.01	39.12		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	43.66	37.32		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	24.63	20.24		
供用開始年次	R 8	0.7903	102.8			1.78	1.41
1年目	R 9	0.7599	102.8			1.78	1.35
2年目	R 10	0.7307	102.8			1.78	1.30
3年目	R 11	0.7026	102.8			1.78	1.25
4年目	R 12	0.6756	102.8			1.78	1.20
5年目	R 13	0.6496	102.8			1.78	1.16
6年目	R 14	0.6246	102.8			1.78	1.11
7年目	R 15	0.6006	102.8			1.78	1.07
8年目	R 16	0.5775	102.8			1.78	1.03
9年目	R 17	0.5553	102.8			1.78	0.99
10年目	R 18	0.5339	102.8			1.78	0.95
11年目	R 19	0.5134	102.8			1.78	0.91
12年目	R 20	0.4936	102.8			1.78	0.88
13年目	R 21	0.4746	102.8			1.78	0.85
14年目	R 22	0.4564	102.8			1.78	0.81
15年目	R 23	0.4388	102.8			1.78	0.78
16年目	R 24	0.4220	102.8			1.78	0.75
17年目	R 25	0.4057	102.8			1.78	0.72
18年目	R 26	0.3901	102.8			1.78	0.70
19年目	R 27	0.3751	102.8			1.78	0.67
20年目	R 28	0.3607	102.8			1.78	0.64
21年目	R 29	0.3468	102.8			1.78	0.62
22年目	R 30	0.3335	102.8			1.78	0.59
23年目	R 31	0.3207	102.8			1.78	0.57
24年目	R 32	0.3083	102.8			1.78	0.55
25年目	R 33	0.2965	102.8			1.78	0.53
26年目	R 34	0.2851	102.8			1.78	0.51
27年目	R 35	0.2741	102.8			1.78	0.49
28年目	R 36	0.2636	102.8			1.78	0.47
29年目	R 37	0.2534	102.8			1.78	0.45
30年目	R 38	0.2437	102.8			1.78	0.43
31年目	R 39	0.2343	102.8			1.78	0.42
32年目	R 40	0.2253	102.8			1.78	0.40
33年目	R 41	0.2166	102.8			1.78	0.39
34年目	R 42	0.2083	102.8			1.78	0.37
35年目	R 43	0.2003	102.8			1.78	0.36
36年目	R 44	0.1926	102.8			1.78	0.34
37年目	R 45	0.1852	102.8			1.78	0.33
38年目	R 46	0.1780	102.8			1.78	0.32
39年目	R 47	0.1712	102.8			1.78	0.31
40年目	R 48	0.1646	102.8			1.78	0.29
41年目	R 49	0.1583	102.8			1.78	0.28
42年目	R 50	0.1522	102.8			1.78	0.27
43年目	R 51	0.1463	102.8			1.78	0.26
44年目	R 52	0.1407	102.8			1.78	0.25
45年目	R 53	0.1353	102.8			1.78	0.24
46年目	R 54	0.1301	102.8			1.78	0.23
47年目	R 55	0.1251	102.8			1.78	0.22
48年目	R 56	0.1203	102.8			1.78	0.21
49年目	R 57	0.1157	102.8	-7.48	-0.87	1.78	0.21
合計				420.72	423.69	89.09	31.44
単純事業費計				428.21		89.09	

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。

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：窪川佐賀道路

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

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
-5年目	R 3	0.9615	102.8	52.91	50.87		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	59.57	55.08		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	44.01	39.12		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	43.66	37.32		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	24.63	20.24		
供用開始年次	R 8	0.7903	102.8			1.78	1.41
1年目	R 9	0.7599	102.8			1.78	1.35
2年目	R 10	0.7307	102.8			1.78	1.30
3年目	R 11	0.7026	102.8			1.78	1.25
4年目	R 12	0.6756	102.8			1.78	1.20
5年目	R 13	0.6496	102.8			1.78	1.16
6年目	R 14	0.6246	102.8			1.78	1.11
7年目	R 15	0.6006	102.8			1.78	1.07
8年目	R 16	0.5775	102.8			1.78	1.03
9年目	R 17	0.5553	102.8			1.78	0.99
10年目	R 18	0.5339	102.8			1.78	0.95
11年目	R 19	0.5134	102.8			1.78	0.91
12年目	R 20	0.4936	102.8			1.78	0.88
13年目	R 21	0.4746	102.8			1.78	0.85
14年目	R 22	0.4564	102.8			1.78	0.81
15年目	R 23	0.4388	102.8			1.78	0.78
16年目	R 24	0.4220	102.8			1.78	0.75
17年目	R 25	0.4057	102.8			1.78	0.72
18年目	R 26	0.3901	102.8			1.78	0.70
19年目	R 27	0.3751	102.8			1.78	0.67
20年目	R 28	0.3607	102.8			1.78	0.64
21年目	R 29	0.3468	102.8			1.78	0.62
22年目	R 30	0.3335	102.8			1.78	0.59
23年目	R 31	0.3207	102.8			1.78	0.57
24年目	R 32	0.3083	102.8			1.78	0.55
25年目	R 33	0.2965	102.8			1.78	0.53
26年目	R 34	0.2851	102.8			1.78	0.51
27年目	R 35	0.2741	102.8			1.78	0.49
28年目	R 36	0.2636	102.8			1.78	0.47
29年目	R 37	0.2534	102.8			1.78	0.45
30年目	R 38	0.2437	102.8			1.78	0.43
31年目	R 39	0.2343	102.8			1.78	0.42
32年目	R 40	0.2253	102.8			1.78	0.40
33年目	R 41	0.2166	102.8			1.78	0.39
34年目	R 42	0.2083	102.8			1.78	0.37
35年目	R 43	0.2003	102.8			1.78	0.36
36年目	R 44	0.1926	102.8			1.78	0.34
37年目	R 45	0.1852	102.8			1.78	0.33
38年目	R 46	0.1780	102.8			1.78	0.32
39年目	R 47	0.1712	102.8			1.78	0.31
40年目	R 48	0.1646	102.8			1.78	0.29
41年目	R 49	0.1583	102.8			1.78	0.28
42年目	R 50	0.1522	102.8			1.78	0.27
43年目	R 51	0.1463	102.8			1.78	0.26
44年目	R 52	0.1407	102.8			1.78	0.25
45年目	R 53	0.1353	102.8			1.78	0.24
46年目	R 54	0.1301	102.8			1.78	0.23
47年目	R 55	0.1251	102.8			1.78	0.22
48年目	R 56	0.1203	102.8			1.78	0.21
49年目	R 57	0.1157	102.8	-1.63	-0.19	1.78	0.21
合計				223.15	202.44	89.09	31.44
単純事業費計				224.78		89.09	

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。

