

(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329号 与那原バイパス
事業主体	沖縄総合事務局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの指標
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 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 681億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 487億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 118.9%)

●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. 活かな 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	当該区間及び並行区間について：国道329号 ・当該区間の渋滞損失時間：整備なし105.3万人・時間/年、整備あり42.9万人・時間/年 ・当該区間の渋滞損失削減率：59%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	国道329号 (H27調査区間番号：47303290360～47303290410) の旅行速度 (与那原バイパス・南風原バイパス供用時) ・現況 (国道329号)：18.6km/h (H27調査より) ・将来 (国道329号)：20.5km/h (H42将来交通量推計より) 【1.9km/h改善】
	□ 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329号を利用する既存バスルートの定時性の確保が期待される。 →東陽バス、沖縄バスが運行 計208便/日 (平日) [30系統：往復62便、37系統：往復49便、38系統：往復7便、39系統：往復37便、41系統：往復4便、191系統：往復32便、338系統：往復8便、339系統：往復9便 ※与那原バス停]
	□ 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	那覇空港から西原町役場までの旅行時間 ・現況 (国道329号)：5 0分 ・将来 (完成供用)：4 1分 【9分短縮】 ※与那原バイパス・南風原バイパス供用時：3 9分 【1 1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	那覇新港からコープおきなわ物流センターまでの旅行時間 ・現況 (国道329号)：4 7分 ・将来 (完成供用)：3 6分 【1 1分短縮】 ※与那原バイパス・南風原バイパス供用時：3 4分 【1 3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が向上	
	□ 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	
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	

		<input checked="" 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 <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 <sup>2</sup> 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	沖縄県の広域道路マスタープランにおいて、那覇都市圏における2環状7放射道路として位置付けられている。
1. 活力	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）としての位置づけ有り	
		<input 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 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	那覇市（県庁）からマリントウンまでの旅行時間 ・現況（国道329号）：4.4分 ・将来（完成供用）：3.7分【7分短縮】 ※与那原バイパス・南風原バイパス供用時：3.3分【1.1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	・沖縄県、西原町、与那原町が協働して推進している「中城港湾マリントウンプロジェクト」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	那覇空港からマリントウンまでの旅行時間 ・現況（国道329号）：4.7分 ・将来（完成供用）：3.7分【1.0分短縮】 ※与那原バイパス・南風原バイパス供用時：3.3分【1.4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有り <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）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	西原町役場から南部医療センターまでの旅行時間 ・現況（国道329号）：2.2分 ・将来（完成供用）：1.3分【9分短縮】 ※与那原バイパス・南風原バイパス供用時：9分【1.3分短縮】	
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	並行する国道329号の死傷事故率は与那原交差点561.6件/億台キロ（H31年度交通事故総合データベース）

		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		<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	
		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329号は第2次緊急輸送道路に位置づけられている。
		<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	並行する国道329号は第2次緊急輸送道路に位置づけられており、与那原バイパスは迂回路としての機能を期待される。
		<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	
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：約5.0千t-CO2/年 （整備なし11.6千t-CO2/年→整備あり6.6千t-CO2/年）
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）：国道329号、（主）那覇北中城線、（主）那覇糸満線、（県）宜野湾南風原線 排出削減量：13.5t/年 排出削減率：48%削減 （整備なし20.9t→整備あり10.9t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道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/並行区間等）：国道329号、（主）那覇北中城線、（主）那覇糸満線、（県）宜野湾南風原線 排出削減量：0.8t/年 排出削減率：49%削減 （整備なし1.2t→整備あり0.6t/年）
		<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	
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	与那原バイパスの西端は現道の国道329号に合流しないため、南風原バイパスとの一体的な整備が求められている。
		<input type="checkbox"/> 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	<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	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果(事業全体・残事業)

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道329号	与那原バイパス	L= 4.2 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
30,500	4	沖縄総合事務局

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	449 億円	74 億円	523 億円
うち残事業分	75 億円	63 億円	138 億円
基準年における 現在価値(C)	593 億円	34 億円	627 億円
うち残事業分	66 億円	24 億円	90 億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和2年度			
供用年	平成27年度、令和4年度、令和8年度			
単年便益 (初年便益)	11 億円	0.68 億円	-0.09 億円	12 億円
基準年における 現在価値(B)	1241 億円	53 億円	15 億円	1309 億円
うち残事業分	538 億円	22 億円	18 億円	578 億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.1
経済的純現在価値（事業全体）	681億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.2%
費用便益比（残事業）	6.4
経済的純現在価値（残事業）	487億円
経済的内部収益率（残事業）	118.9%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	30,500	±10%	1.9～2.5
事業費	449億円	±10%	2.1～2.1
事業期間	34年間	±20%	2.0～2.2

#### 【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	30,500	±10%	4.9～8.2
事業費	75億円	±10%	6.0～6.9
事業期間	5年間	±20%	6.2～6.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：与那原バイパス（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 [与那原バイパス： 4.2km]	交通量	[台/日]		30,500	
	走行時間	[分]		4.6	
	走行時間費用	[億円/年]		25.10	
②主な周辺道路	現道(国道329号) : 4.6km	交通量	[台/日]	30,000	19,400
		走行時間	[分]	9.2	7.5
		走行時間費用	[億円/年]	49.77	26.65
	(主)那覇北中城線 : 3.1km	交通量	[台/日]	22,800	19,700
		走行時間	[分]	5.5	5.3
		走行時間費用	[億円/年]	21.77	18.02
	(主)那覇糸満線 : 1.9km	交通量	[台/日]	36,800	32,800
		走行時間	[分]	4.2	3.8
		走行時間費用	[億円/年]	27.62	21.94
	(県)宜野湾南風原線 : 2.0km	交通量	[台/日]	18,100	16,900
		走行時間	[分]	3.7	3.6
		走行時間費用	[億円/年]	11.63	10.64
		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：1,393.1km	走行時間費用	[億円/年]	4,677.92	4,617.31	

			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：1,408.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,788.69	4,719.66	69.03

(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：与那原バイパス（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 [与那原バイパス： 4.2km]	交通量	[台/日]	7,000	30,500	
	走行時間	[分]	2.3	4.6	
	走行時間費用	[億円/年]	2.6	25.10	
②主な周辺道路	現道(国道329号) : 4.6km	交通量	[台/日]	32,100	19,400
		走行時間	[分]	9.8	7.5
		走行時間費用	[億円/年]	57.00	26.65
	(主)那覇北中城線 : 3.1km	交通量	[台/日]	23,200	19,700
		走行時間	[分]	5.6	5.3
		走行時間費用	[億円/年]	22.21	18.02
	(主)那覇糸満線 : 1.9km	交通量	[台/日]	36,400	32,800
		走行時間	[分]	4.2	3.8
		走行時間費用	[億円/年]	26.85	21.94
	(県)宜野湾南風原線 : 2.0km	交通量	[台/日]	18,100	16,900
		走行時間	[分]	3.7	3.6
		走行時間費用	[億円/年]	11.61	10.64
		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：1,393.1km	走行時間費用	[億円/年]	4,628.65	4,617.31	

			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：1,408.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,748.88	4,719.66	29.22



(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：与那原バイパス

(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 type="checkbox"/>
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H22、R12)
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"/> (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	<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 checked="" type="checkbox"/>
	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
	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(事業全体)

箇所名：一般国道329号 与那原バイパス				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.45		4.2		1.9	
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		
-23年目	H4	2.9987	117.6	0.19	0.51				
-22年目	H5	2.8834	117.9	0.37	0.93				
-21年目	H6	2.7725	117.8	0.39	0.94				
-20年目	H7	2.6658	117.1	0.97	2.27				
-19年目	H8	2.5633	116.6	0.49	1.10				
-18年目	H9	2.4647	117.5	0.30	0.66				
-17年目	H10	2.3699	116.9	0.12	0.24				
-16年目	H11	2.2788	115.2	0.52	1.06				
-15年目	H12	2.1911	113.8	0.10	0.20				
-14年目	H13	2.1068	112.4	1.16	2.23				
-13年目	H14	2.0258	110.5	15.90	29.97				
-12年目	H15	1.9479	109.0	16.39	30.11				
-11年目	H16	1.8730	107.9	26.71	47.66				
-10年目	H17	1.8009	106.7	39.70	68.89				
-9年目	H18	1.7317	105.9	31.35	52.70				
-8年目	H19	1.6651	105.0	27.35	44.58				
-7年目	H20	1.6010	104.4	11.84	18.67				
-6年目	H21	1.5395	103.0	13.35	20.51				
-5年目	H22	1.4802	101.3	10.23	15.37				
-4年目	H23	1.4233	99.8	13.71	20.10				
-3年目	H24	1.3686	99.0	11.00	15.63				
-2年目	H25	1.3159	99.0	10.90	14.89				
-1年目	H26	1.2653	101.5	14.86	19.04				
暫定供用開始年次	H27	1.2167	103.0	12.60	15.30	0.41	0.50		
1年目	H28	1.1699	102.8	25.89	30.29	0.41	0.48		
2年目	H29	1.1249	102.9	24.15	27.14	0.41	0.46		
3年目	H30	1.0816	102.8	22.48	24.32	0.41	0.44		
4年目	R1	1.0400	102.8	24.50	25.48	0.41	0.43		
5年目	R2	1.0000	102.8	16.02	16.02	0.41	0.41		
6年目	R3	0.9615	102.8	6.82	6.56	0.41	0.39		
暫定供用開始年次(7年目)	R4	0.9246	102.8	16.24	15.01	0.87	0.80		
8年目	R5	0.8890	102.8	13.57	12.06	0.87	0.77		
9年目	R6	0.8548	102.8	22.05	18.85	0.87	0.74		
10年目	R7	0.8219	102.8	16.40	13.48	0.87	0.72		
完成供用開始年次(11年目)	R8	0.7903	102.8			1.74	1.38		
12年目	R9	0.7599	102.8			1.74	1.32		
13年目	R10	0.7307	102.8			1.74	1.27		
14年目	R11	0.7026	102.8			1.74	1.22		
15年目	R12	0.6756	102.8			1.74	1.18		
16年目	R13	0.6496	102.8			1.74	1.13		
17年目	R14	0.6246	102.8			1.74	1.09		
18年目	R15	0.6006	102.8			1.74	1.05		
19年目	R16	0.5775	102.8			1.74	1.00		
20年目	R17	0.5553	102.8			1.74	0.97		
21年目	R18	0.5339	102.8			1.74	0.93		
22年目	R19	0.5134	102.8			1.74	0.89		
23年目	R20	0.4936	102.8			1.74	0.86		
24年目	R21	0.4746	102.8			1.74	0.83		
25年目	R22	0.4564	102.8			1.74	0.79		
26年目	R23	0.4388	102.8			1.74	0.76		
27年目	R24	0.4220	102.8			1.74	0.73		
28年目	R25	0.4057	102.8			1.74	0.71		
29年目	R26	0.3901	102.8			1.74	0.68		
30年目	R27	0.3751	102.8			1.74	0.65		
31年目	R28	0.3607	102.8			1.74	0.63		
32年目	R29	0.3468	102.8			1.74	0.60		
33年目	R30	0.3335	102.8			1.74	0.58		
34年目	R31	0.3207	102.8			1.74	0.56		
35年目	R32	0.3083	102.8			1.74	0.54		
36年目	R33	0.2965	102.8			1.74	0.52		
37年目	R34	0.2851	102.8			1.74	0.50		
38年目	R35	0.2741	102.8			1.74	0.48		
39年目	R36	0.2636	102.8			1.74	0.46		
40年目	R37	0.2534	102.8			1.74	0.44		
41年目	R38	0.2437	102.8			1.74	0.42		
42年目	R39	0.2343	102.8			1.74	0.41		
43年目	R40	0.2253	102.8			1.74	0.39		
44年目	R41	0.2166	102.8			1.74	0.38		
45年目	R42	0.2083	102.8			1.74	0.36		
46年目	R43	0.2003	102.8			1.74	0.35		
47年目	R44	0.1926	102.8			1.74	0.34		
48年目	R45	0.1852	102.8			1.74	0.32		
49年目	R46	0.1780	102.8	-110.51	-19.67	1.74	0.31		
合計				338.08	593.06	74.21	34.16		
単純事業費計				449		74.21			

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。

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：一般国道329号 与那原バイパス

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.45	4.2	1.9	
-1年目	R3	0.9615	102.8	6.82	6.56		
暫定供用開始年次	R4	0.9246	102.8	16.24	15.01	0.46	0.43
1年目	R5	0.8890	102.8	13.57	12.06	0.46	0.41
2年目	R6	0.8548	102.8	22.05	18.85	0.46	0.39
3年目	R7	0.8219	102.8	16.40	13.48	0.46	0.38
完成供用開始年次(4年目)	R8	0.7903	102.8			1.33	1.05
5年目	R9	0.7599	102.8			1.33	1.01
6年目	R10	0.7307	102.8			1.33	0.97
7年目	R11	0.7026	102.8			1.33	0.93
8年目	R12	0.6756	102.8			1.33	0.90
9年目	R13	0.6496	102.8			1.33	0.86
10年目	R14	0.6246	102.8			1.33	0.83
11年目	R15	0.6006	102.8			1.33	0.80
12年目	R16	0.5775	102.8			1.33	0.77
13年目	R17	0.5553	102.8			1.33	0.74
14年目	R18	0.5339	102.8			1.33	0.71
15年目	R19	0.5134	102.8			1.33	0.68
16年目	R20	0.4936	102.8			1.33	0.66
17年目	R21	0.4746	102.8			1.33	0.63
18年目	R22	0.4564	102.8			1.33	0.61
19年目	R23	0.4388	102.8			1.33	0.58
20年目	R24	0.4220	102.8			1.33	0.56
21年目	R25	0.4057	102.8			1.33	0.54
22年目	R26	0.3901	102.8			1.33	0.52
23年目	R27	0.3751	102.8			1.33	0.50
24年目	R28	0.3607	102.8			1.33	0.48
25年目	R29	0.3468	102.8			1.33	0.46
26年目	R30	0.3335	102.8			1.33	0.44
27年目	R31	0.3207	102.8			1.33	0.43
28年目	R32	0.3083	102.8			1.33	0.41
29年目	R33	0.2965	102.8			1.33	0.39
30年目	R34	0.2851	102.8			1.33	0.38
31年目	R35	0.2741	102.8			1.33	0.36
32年目	R36	0.2636	102.8			1.33	0.35
33年目	R37	0.2534	102.8			1.33	0.34
34年目	R38	0.2437	102.8			1.33	0.32
35年目	R39	0.2343	102.8			1.33	0.31
36年目	R40	0.2253	102.8			1.33	0.30
37年目	R41	0.2166	102.8			1.33	0.29
38年目	R42	0.2083	102.8			1.33	0.28
39年目	R43	0.2003	102.8			1.33	0.27
40年目	R44	0.1926	102.8			1.33	0.26
41年目	R45	0.1852	102.8			1.33	0.25
42年目	R46	0.1780	102.8			1.33	0.24
43年目	R47	0.1712	102.8			1.33	0.23
44年目	R48	0.1646	102.8			1.33	0.22
45年目	R49	0.1583	102.8			1.33	0.21
46年目	R50	0.1522	102.8			1.33	0.20
47年目	R51	0.1463	102.8			1.33	0.19
48年目	R52	0.1407	102.8			1.33	0.19
49年目	R53	0.1353	102.8	-0.68	-0.09	1.33	0.18
合計				74.39	65.86	63.02	24.44

単純事業費計

75.07

63.02

- 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。
- 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。



