

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17号 上武道路
事業主体	関東地方整備局

●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	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 461億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 13.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,325億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 32.0%)

●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a (費用便益算定範囲) について 渋滞損失削減時間 10,677.7千人・時間/年 (266,321.5千人・時間/年 ⇒ 255,643.8千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(当該区間国道17号：田口町南～元町1、国道50号：今井町～表町1) 並行区間 渋滞損失時間 (現況) 6,586.2千人・時間/年 並行区間 削減率約2割程度
		■ 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	前橋市街・高崎市街等で速度低下 (20km/h未満) が発生
		□ 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	関越交通 (株)、(株) 群馬バス、群馬中央バス (株)、上信電鉄 (株)、日本中央バス (株) のバス路線が存在する
	物流効率化の支援	■ 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：伊勢崎駅等
		□ 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	-
		□ 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	-
		■ 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	農林水産業を主体とする地域：渋川地域 (チンゲンサイ)
	□ 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	-	

1. 活力	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	-	
		<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/km2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 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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」の一部	
		<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 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	埼玉県熊谷市役所 - 群馬県渋川市役所のアクセス向上が見込まれる(138分→74分)	
		<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	館林市から渋川市へのアクセス向上が見込まれる(148分→113分)	
	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	関連する計画・構想等の名称：基盤的技術産業集積 群馬地域 等	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	観光地：伊香保温泉 観光入込客数1,436千人、熊谷市から伊香保温泉へのアクセス向上が見込まれる(148分→91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	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/日以上全ての区間に於いて、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	太田市役所から前橋赤十字病院へのアクセス向上が見込まれる(78分→68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	死傷事故率：群馬大橋東詰交差点付近（625件/億台キロ）
		<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	<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 <input checked="" type="checkbox"/>	群馬県地域防災計画において1次緊急輸送道路に指定
		<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	-
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：49,000t/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	評価対象区間（現道／平行区間等）：（国道17号現道、国道50号現道、国道462号現道） 排出削減量：30.1t/年、排出削減率：1割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 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／平行区間等）：（国道17号現道、国道50号現道、国道462号現道） 排出削減量：1.7t/年、排出削減率：2割削減
		<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 checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	群馬県景観形成基本方針において当該路線の景観上の役割が期待されている。 埼玉県景観計画において深谷市は特定課題対応地域に指定されている
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input 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 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 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

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道17号	上武道路	L=40.5km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,100~50,300	4	関東地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,821億円	1,103億円		2,924億円
うち残事業分	159億円	154億円		313億円
基準年における 現在価値 (C)	4,628億円	346億円		4,974億円
うち残事業分	134億円	48億円		182億円

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4年度			
供用年	令和13年度			
単年便益 (初年便益)	326億円	37億円	9.6億円	373億円
基準年における 現在価値 (B)	4,749億円	547億円	139億円	5,435億円
うち残事業分	2,177億円	247億円	82億円	2,507億円

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）	461億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	13.8
経済的純現在価値（残事業）	2,325億円
経済的内部収益率（残事業）	32.0%

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	25,100~50,300 （台/日）	±10%	1.05~1.2
事業費	1,821億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	61年	±20%	1.005~1.1

【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	25,100~50,300 （台/日）	±10%	12.9~14.0
事業費	159億円	±10%	12.4~14.3
事業期間	8年	±20%	13.0~13.7

交通状況の変化

様式-3①_事業全体

事業名： 上武道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 上武道路 : 40.5km	交通量	[台/日]	—	36,800	
	走行時間	[分]	—	63	
	走行時間費用	[億円/年]	—	435.54	
②主な周辺道路	関越自動車道 : 56.3km	交通量	[台/日]	56,900	52,300
		走行時間	[分]	55	54
		走行時間費用	[億円/年]	663.92	602.57
	北関東自動車道 : 30.5km	交通量	[台/日]	38,200	34,900
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	241.29	219.41
	国道17号 : 9.7km	交通量	[台/日]	29,400	24,600
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	125.13	99.20
	国道50号 : 14.4km	交通量	[台/日]	50,900	44,900
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	184.44	155.59
	国道353号 : 18.4km	交通量	[台/日]	7,300	5,400
		走行時間	[分]	34	31
		走行時間費用	[億円/年]	47.88	32.47
	洪川大胡線 : 17.4km	交通量	[台/日]	12,000	8,500
		走行時間	[分]	33	29
		走行時間費用	[億円/年]	77.12	47.42
	桐生伊勢崎線 : 12.7km	交通量	[台/日]	15,900	13,700
		走行時間	[分]	27	25
		走行時間費用	[億円/年]	80.91	63.17
	前橋館林線 : 26.0km	交通量	[台/日]	22,200	20,000
		走行時間	[分]	50	48
		走行時間費用	[億円/年]	203.74	175.61
	藤岡大胡線号 : 10.1km	交通量	[台/日]	38,900	36,300
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	127.68	113.47
	苗ヶ島飯土井線 : 5.5km	交通量	[台/日]	18,300	14,100
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	34.06	23.28
足利伊勢崎線 : 8.5km	交通量	[台/日]	14,000	11,200	
	走行時間	[分]	18	17	
	走行時間費用	[億円/年]	49.77	38.04	
伊勢崎新田上江田線 : 10.1km	交通量	[台/日]	14,100	11,800	
	走行時間	[分]	20	19	
	走行時間費用	[億円/年]	55.22	42.32	
③その他道路合計 : 6,130.8km	走行時間費用	[億円/年]	20,987.47	20,508.81	
			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 : 6,390.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,878.63	22,556.90	321.72

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

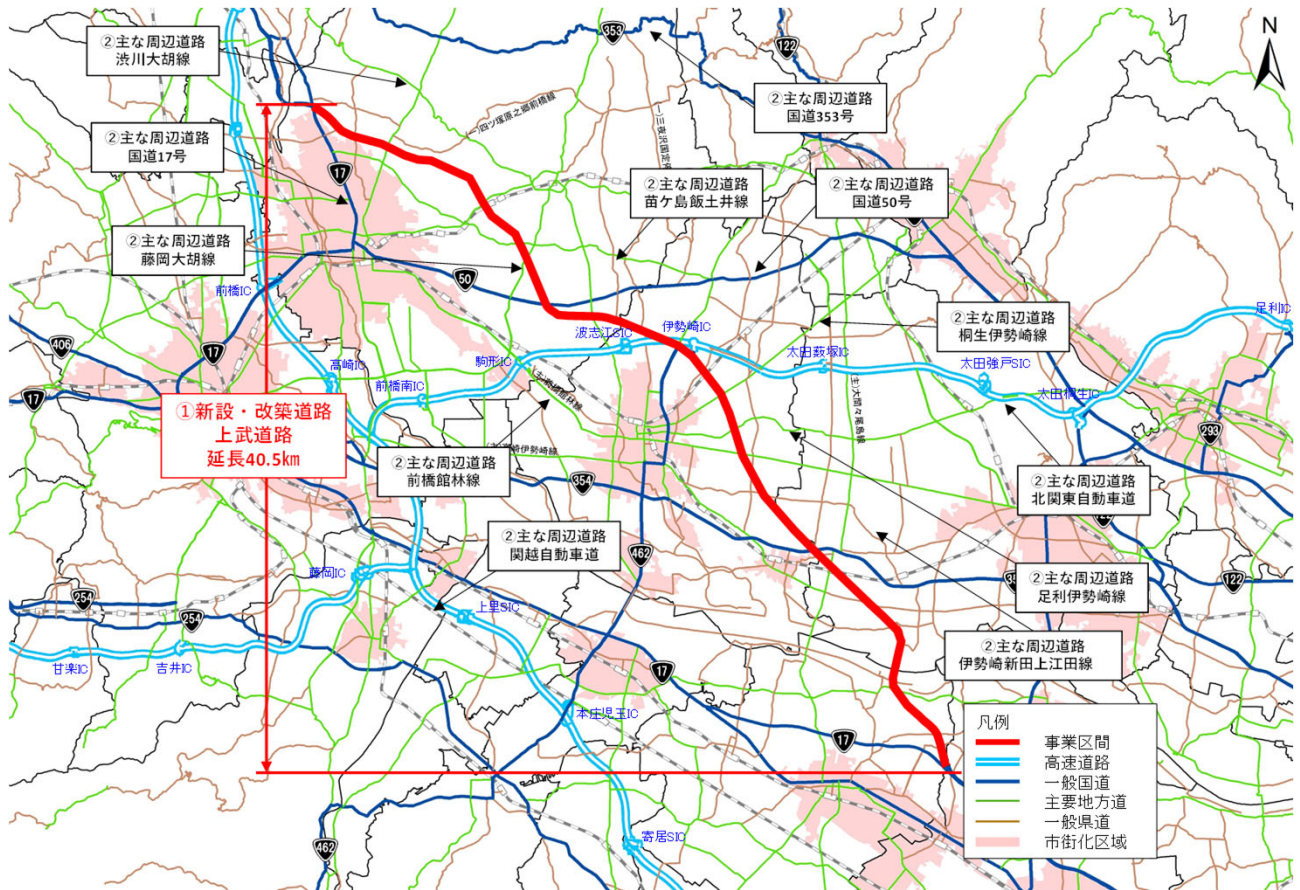
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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_残事業

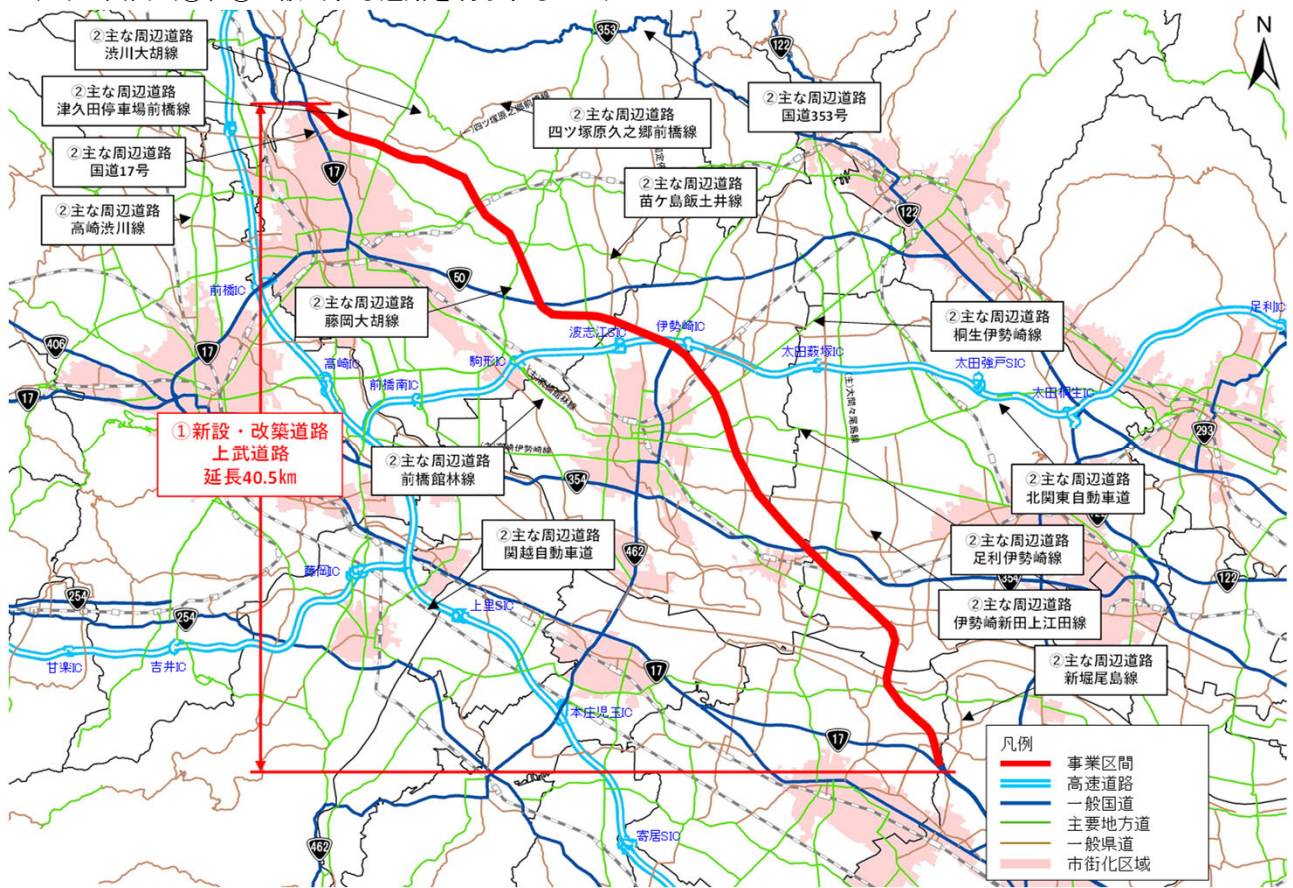
事業名： 上武道路（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 上武道路 : 40.5km	交通量	[台/日]	—	36,800	
	走行時間	[分]	—	63	
	走行時間費用	[億円/年]	—	435.54	
②主な周辺道路	開越自動車道 : 56.3km	交通量	[台/日]	53,300	52,300
		走行時間	[分]	54	54
		走行時間費用	[億円/年]	616.01	602.57
	北関東自動車道 : 30.5km	交通量	[台/日]	35,800	34,900
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	225.63	219.41
	国道17号 : 9.7km	交通量	[台/日]	25,200	24,600
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	102.27	99.20
	国道353号 : 18.4km	交通量	[台/日]	6,900	5,400
		走行時間	[分]	33	31
		走行時間費用	[億円/年]	53.11	32.47
	洪川大胡線 : 17.4km	交通量	[台/日]	9,700	8,500
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	63.56	47.42
	桐生伊勢崎線 : 12.7km	交通量	[台/日]	14,700	13,700
		走行時間	[分]	27	25
		走行時間費用	[億円/年]	73.81	63.17
	前橋館林線 : 26.0km	交通量	[台/日]	20,200	20,000
		走行時間	[分]	48	48
		走行時間費用	[億円/年]	177.95	175.61
	藤岡大胡線号 : 10.1km	交通量	[台/日]	36,500	36,300
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	114.14	113.47
	苗ヶ島飯土井線 : 5.5km	交通量	[台/日]	15,600	14,100
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	27.43	23.28
	伊勢崎新田上江田線 : 7.6km	交通量	[台/日]	16,500	14,600
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	45.81	33.65
四ツ塚原久之郷前橋線 : 12.6km	交通量	[台/日]	10,400	8,600	
	走行時間	[分]	20	19	
	走行時間費用	[億円/年]	43.53	30.50	
津久田停車場前橋線 : 6.0km	交通量	[台/日]	11,500	10,100	
	走行時間	[分]	14	13	
	走行時間費用	[億円/年]	31.70	23.08	
新堀尾島線 : 12.9km	交通量	[台/日]	9,000	7,300	
	走行時間	[分]	25	23	
	走行時間費用	[億円/年]	48.95	32.28	
高崎洪川線 : 8.0km	交通量	[台/日]	15,300	13,600	
	走行時間	[分]	18	17	
	走行時間費用	[億円/年]	53.32	42.19	
③その他道路合計 : 6,116.7km	走行時間費用	[億円/年]	21,107.76	20,638.42	
			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 : 6,390.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,704.33	22,556.90	147.43

- ※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17号 上武道路

(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 (令和4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年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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) ()台トリップ/日 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 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()		<input type="checkbox"/>	

交通流推計

費用便益分析の条件

事業名：一般国道17号 上武道路

(3)

項目		チェック欄	
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 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			

便益の算定

費用の現在価値算定表

箇所名:上武道路(残事業)

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)
0.18	19.0	3.38

年次	年度 (基準年:R4)	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	R 5	0.9615	101.9	19.90	19.14				
-7年目	R 6	0.9246	101.9	19.90	18.40				
-6年目	R 7	0.8890	101.9	19.90	17.69				
-5年目	R 8	0.8548	101.9	19.90	17.01				
-4年目	R 9	0.8219	101.9	19.90	16.36				
-3年目	R 10	0.7903	101.9	19.90	15.73				
-2年目	R 11	0.7599	101.9	19.90	15.13				
-1年目	R 12	0.7307	101.9	19.90	14.54				
供用開始年次	R 13	0.7026	101.9			3.07	2.16		
1年目	R 14	0.6756	101.9			3.07	2.08		
2年目	R 15	0.6496	101.9			3.07	2.00		
3年目	R 16	0.6246	101.9			3.07	1.92		
4年目	R 17	0.6006	101.9			3.07	1.85		
5年目	R 18	0.5775	101.9			3.07	1.77		
6年目	R 19	0.5553	101.9			3.07	1.71		
7年目	R 20	0.5339	101.9			3.07	1.64		
8年目	R 21	0.5134	101.9			3.07	1.58		
9年目	R 22	0.4936	101.9			3.07	1.52		
10年目	R 23	0.4746	101.9			3.07	1.46		
11年目	R 24	0.4564	101.9			3.07	1.40		
12年目	R 25	0.4388	101.9			3.07	1.35		
13年目	R 26	0.4220	101.9			3.07	1.30		
14年目	R 27	0.4057	101.9			3.07	1.25		
15年目	R 28	0.3901	101.9			3.07	1.20		
16年目	R 29	0.3751	101.9			3.07	1.15		
17年目	R 30	0.3607	101.9			3.07	1.11		
18年目	R 31	0.3468	101.9			3.07	1.07		
19年目	R 32	0.3335	101.9			3.07	1.02		
20年目	R 33	0.3207	101.9			3.07	0.99		
21年目	R 34	0.3083	101.9			3.07	0.95		
22年目	R 35	0.2965	101.9			3.07	0.91		
23年目	R 36	0.2851	101.9			3.07	0.88		
24年目	R 37	0.2741	101.9			3.07	0.84		
25年目	R 38	0.2636	101.9			3.07	0.81		
26年目	R 39	0.2534	101.9			3.07	0.78		
27年目	R 40	0.2437	101.9			3.07	0.75		
28年目	R 41	0.2343	101.9			3.07	0.72		
29年目	R 42	0.2253	101.9			3.07	0.69		
30年目	R 43	0.2166	101.9			3.07	0.67		
31年目	R 44	0.2083	101.9			3.07	0.64		
32年目	R 45	0.2003	101.9			3.07	0.62		
33年目	R 46	0.1926	101.9			3.07	0.59		
34年目	R 47	0.1852	101.9			3.07	0.57		
35年目	R 48	0.1780	101.9			3.07	0.55		
36年目	R 49	0.1712	101.9			3.07	0.53		
37年目	R 50	0.1646	101.9			3.07	0.51		
38年目	R 51	0.1583	101.9			3.07	0.49		
39年目	R 52	0.1522	101.9			3.07	0.47		
40年目	R 53	0.1463	101.9			3.07	0.45		
41年目	R 54	0.1407	101.9			3.07	0.43		
42年目	R 55	0.1353	101.9			3.07	0.42		
43年目	R 56	0.1301	101.9			3.07	0.40		
44年目	R 57	0.1251	101.9			3.07	0.38		
45年目	R 58	0.1203	101.9			3.07	0.37		
46年目	R 59	0.1157	101.9			3.07	0.36		
47年目	R 60	0.1112	101.9			3.07	0.34		
48年目	R 61	0.1069	101.9			3.07	0.33		
49年目	R 62	0.1028	101.9	0.00	0.00	3.07	0.32		
合計				159.23	134.00	153.64	48.23		

単純事業費計				159.23		153.64			
--------	--	--	--	--------	--	--------	--	--	--

注1)事業費の投資パターンは、詳細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。

