

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20号 日野バイパス（延伸）Ⅱ期
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	（一併評価 日野バイパス（延伸）・日野バイパス（延伸）Ⅱ期・八王子南バイパス） 事業全体：費用便益比（B/C）＝1.1（経済的純現在価値（B-C）＝246億円、経済的内部収益率（EIRR）＝4.2%） 残事業：費用便益比（B/C）＝2.4（経済的純現在価値（B-C）＝1,409億円、経済的内部収益率（EIRR）＝9.3%） （個別評価 日野バイパス（延伸）Ⅱ期） 事業全体：費用便益比（B/C）＝2.0（経済的純現在価値（B-C）＝236億円、経済的内部収益率（EIRR）＝7.9%） 残事業：費用便益比（B/C）＝2.1（経済的純現在価値（B-C）＝247億円、経済的内部収益率（EIRR）＝8.3%）

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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：1,344千人・時間/年（331,287千人・時間/年⇒329,942千人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：国道20号（八王子市大和田町～八王子市高倉町） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：198千人・時間/年（整備なし） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約5割削減
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	現道である国道20号には、混雑時旅行速度20km/h以下となっている区間が存在する為、旅行速度の改善が期待される。基本区間：13300200640 混雑時旅行速度（km/h）上り：13.6 下り：14.0
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	京王電鉄バス（コミュニティバス路線による見直し計画）、日野市ミニバス
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	京王線北野駅（特急停車駅）
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
<ul style="list-style-type: none"> □ 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 checked="" 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	西平山土地区画整理事業（日野市）	
	<input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	中心市街地で行う事業	
	<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	DID区域内の都市計画道路であり、市街地の都市計画道路網密度の向上が期待される	
	<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）としての位置づけあり		
	<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 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		
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	対象な観光地：高尾山 改善見込み：日野市役所～高尾山（38分→21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	三次医療施設名：東京医科大学八王子医療センター アクセス向上が見込まれる自治体：日野市役所（40分→16分）

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/徳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 	当該区間に並行する国道20号（現道）は、死傷事故率500件/徳台キロ以上である区間が存在し、交通量の減少により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 	
		<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 	東京都の第一次緊急輸送道路に位置づけ
		<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 	緊急輸送道路に指定されている国道20号が通行止め時に代替路線を形成
		<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 	
<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排出削減量：1.633t-CO2/年
	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 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定あり（八王子市、日野市） （推計結果） 評価対象区間：国道20号（八王子市大和田町～八王子市高倉町） 排出削減量：2.5t/年、排出削減率：25%削減
		<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 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定あり（八王子市、日野市） （推計結果） 評価対象区間：国道20号（八王子市大和田町～八王子市高倉町） 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：27%削減
		<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がある 	八王子南バイパス、日野バイパス（延伸）
		<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 	「日野市まちづくりマスタープラン(2019年改訂版)」(日野市)：広域幹線道路として位置付け
	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見込まれる 	

費用便益分析の結果（一体評価）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道20号	日野バス(延伸)・ 日野バス(延伸)Ⅱ期・ 八王子南バス	L=14.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,500~41,300	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	2,610億円	334億円		2,945億円
うち残事業分	1,147億円	233億円		1,380億円
基準年における 現在価値(C)	3,098億円	97億円		3,195億円
うち残事業分	937億円	68億円		1,005億円

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15年度			
単年便益 (初年便益)	269億円	3.1億円	1.6億円	274億円
基準年における 現在価値(B)	3,381億円	40億円	20億円	3,440億円
うち残事業分	2,375億円	29億円	9.2億円	2,414億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.1
経済的純現在価値 (B-C)	246億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.2%
費用便益比 (残事業)	2.4
経済的純現在価値 (残事業)	1,409億円
経済的内部収益率 (残事業)	9.3%

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	20,500~41,300 (台/日)	±10%	1.03~1.2
事業費	2,610億円	±10%	1.05~1.1
事業期間	36年	±20%	0.98~1.2

④ 感度分析 (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	20,500~41,300 (台/日)	±10%	2.3~2.7
事業費	1,147億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	10年	±20%	2.2~2.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：日野パイクス（延伸）・日野パイクス（延伸）Ⅱ期・八王子南パイクス（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 14.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	30,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	17	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	98.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道20号 11.3km ②-1	交通量	[台/日]	28,100	21,000
		走行時間	[分]	34	25
		走行時間費用	[億円/年]	129.24	74.51
	国道16号 10.0km ②-2	交通量	[台/日]	26,000	25,000
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	112.46	109.51
	(主)上館 日野線 7.7km ②-3	交通量	[台/日]	12,300	8,700
		走行時間	[分]	24	19
		走行時間費用	[億円/年]	44.06	27.53
	中央自動車道 18.7km ②-4	交通量	[台/日]	50,700	48,100
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	151.99	137.95
	(主)府中 相模原線 8.2km ②-5	交通量	[台/日]	24,100	22,800
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	107.64	97.53
	市道 2.3km ②-6	交通量	[台/日]	12,600	9,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	14.55	12.18
(一)下柚 木八王子 線 3.1km ②-7	交通量	[台/日]	17,000	15,300	
	走行時間	[分]	9	9	
	走行時間費用	[億円/年]	24.01	23.18	
③その他道路 合計 2,396.7km	走行時間費用	[億円/年]	19,723.99	19,465.47	

		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：2,472.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	20,307.95	20,046.58	261.37

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

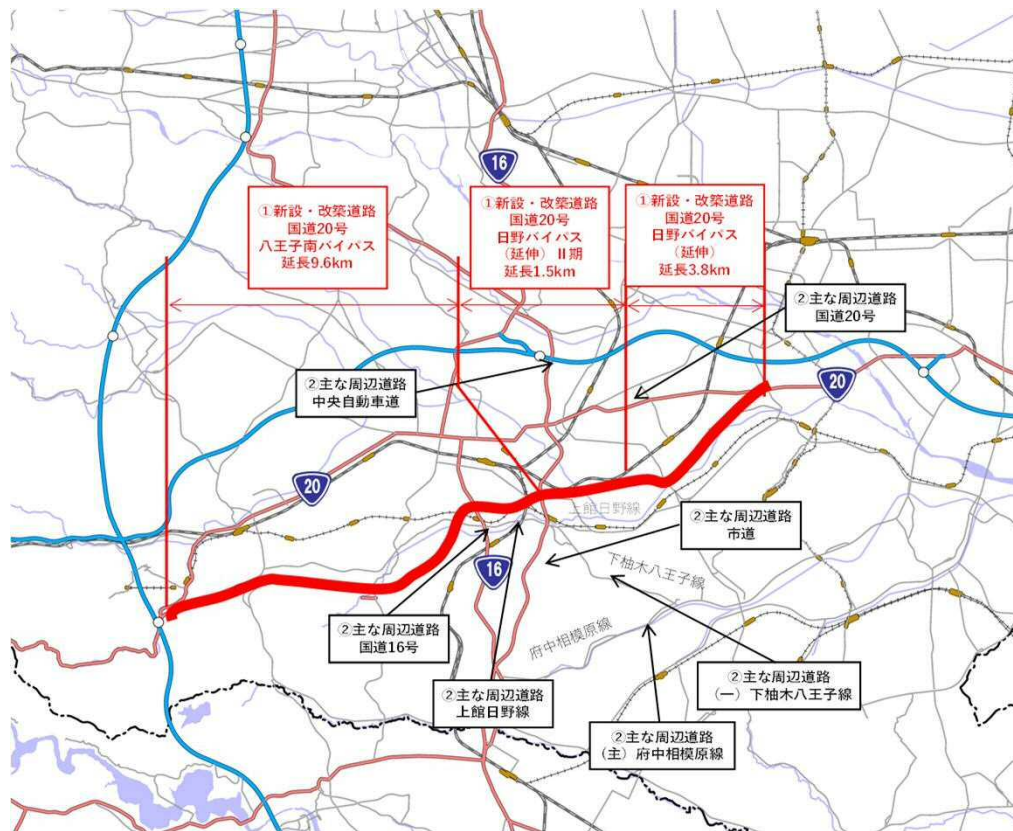
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：日野バypass（延伸）・日野バypass（延伸）Ⅱ期・八王子南バypass（残事業）

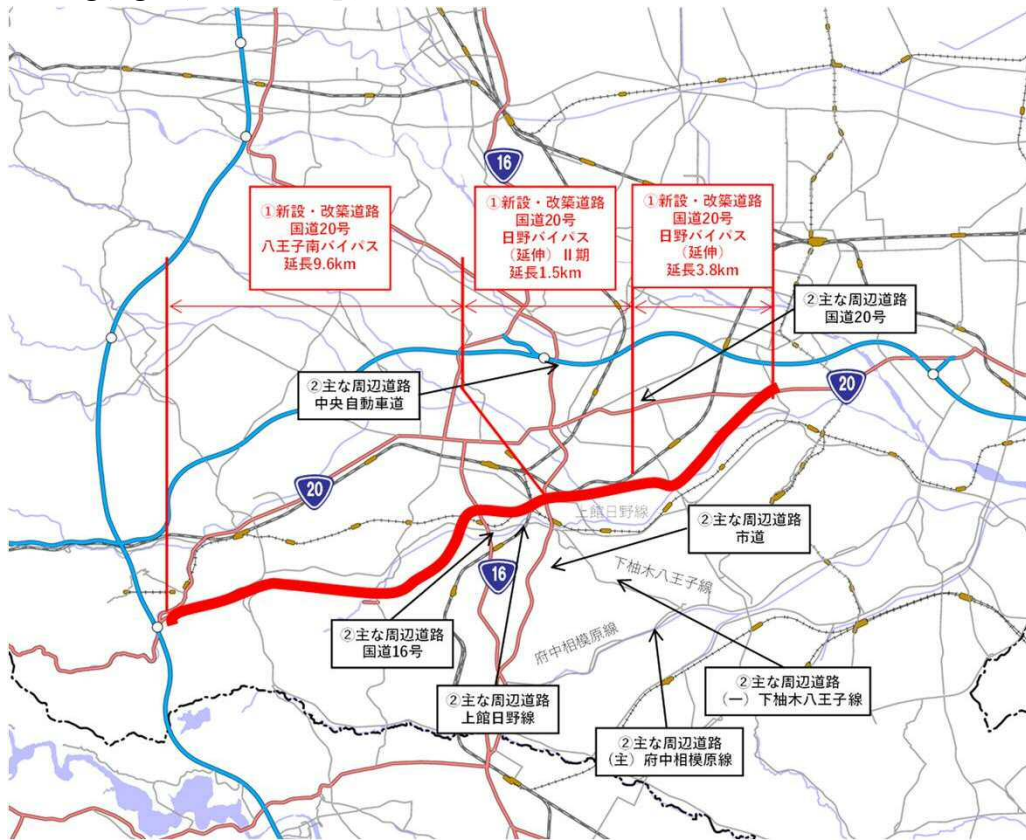
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 14.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,000	30,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	2	17	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	6.98	98.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道20号 11.3km ②-1	交通量	[台/日]	28,500	21,000
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	97.49	74.51
	国道16号 10.0km ②-2	交通量	[台/日]	30,100	25,000
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	116.80	109.51
	(主)上館 日野線 7.7km ②-3	交通量	[台/日]	12,700	8,700
		走行時間	[分]	26	19
		走行時間費用	[億円/年]	55.22	27.53
	中央自動車道 18.7km ②-4	交通量	[台/日]	49,900	48,100
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	146.72	137.95
	(主)府中 相模原線 8.2km ②-5	交通量	[台/日]	24,000	22,800
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	107.33	97.53
	市道 2.3km ②-6	交通量	[台/日]	13,100	9,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	15.35	12.18
(一)下柚 木八王子 線 3.1km ②-7	交通量	[台/日]	17,900	15,300	
	走行時間	[分]	9	9	
	走行時間費用	[億円/年]	25.37	23.18	
③その他道路 合計 2,396.7km	走行時間費用	[億円/年]	19,658.94	19,465.47	

		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：2,472.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	20,230.22	20,046.58	183.64

- ※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：日野パパス（延伸）・日野パパス（延伸）Ⅱ期・八王子南パパス

(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 (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)	<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"/>
	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"/>

(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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名: 日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.49	14.90	7.35			
年次	年度	割戻率	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	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-36年目	H9	2.6658	114.2	0.50	1.18				
-35年目	H10	2.5633	113.6	23.73	54.56				
-34年目	H11	2.4647	112.0	17.83	39.97				
-33年目	H12	2.3699	110.7	26.79	58.44				
-32年目	H13	2.2788	109.4	20.44	43.39				
-31年目	H14	2.1911	107.6	32.64	67.74				
-30年目	H15	2.1068	106.1	25.12	50.82				
-29年目	H16	2.0258	105.0	40.31	79.25				
-28年目	H17	1.9479	103.7	43.94	84.10				
-27年目	H18	1.8730	103.0	101.24	187.59				
-26年目	H19	1.8009	102.1	113.78	204.51				
-25年目	H20	1.7317	101.6	78.69	136.67				
-24年目	H21	1.6651	100.3	69.55	117.66				
-23年目	H22	1.6010	98.6	50.09	82.88				
-22年目	H23	1.5395	97.2	39.23	63.32				
-21年目	H24	1.4802	96.4	56.87	88.98				
-20年目	H25	1.4233	96.4	33.07	49.76				
-19年目	H26	1.3686	98.7	33.59	47.46				
-18年目	H27	1.3159	100.2	39.36	52.67				
-17年目	H28	1.2653	100.3	75.85	97.51				
-16年目	H29	1.2167	100.5	83.22	102.66				
-15年目	H30	1.1699	100.4	75.94	90.17				
-14年目	R1	1.1249	101.2	93.68	106.11				
-13年目	R2	1.0816	101.9	92.98	100.57				
-12年目	R3	1.0400	101.9	101.18	105.22				
-11年目	R4	1.0000	101.9	93.88	93.88				
-10年目	R5	0.9615	101.9	118.15	113.60				
-9年目	R6	0.9246	101.9	130.31	120.48				
-8年目	R7	0.8890	101.9	126.93	112.84				
-7年目	R8	0.8548	101.9	181.57	155.20				
-6年目	R9	0.8219	101.9	130.84	107.54				
-5年目	R10	0.7903	101.9	134.84	106.56				
-4年目	R11	0.7599	101.9	137.00	104.11				
-3年目	R12	0.7307	101.9	75.45	55.13				
-2年目	R13	0.7026	101.9	63.27	44.46				
-1年目	R14	0.6756	101.9	48.58	32.82				
供用開始年度	R15	0.6496	101.9			6.68	4.34		
1年目	R16	0.6246	101.9			6.68	4.17		
2年目	R17	0.6006	101.9			6.68	4.01		
3年目	R18	0.5775	101.9			6.68	3.86		
4年目	R19	0.5553	101.9			6.68	3.71		
5年目	R20	0.5339	101.9			6.68	3.57		
6年目	R21	0.5134	101.9			6.68	3.43		
7年目	R22	0.4936	101.9			6.68	3.30		
8年目	R23	0.4746	101.9			6.68	3.17		
9年目	R24	0.4564	101.9			6.68	3.05		
10年目	R25	0.4388	101.9			6.68	2.93		
11年目	R26	0.4220	101.9			6.68	2.82		
12年目	R27	0.4057	101.9			6.68	2.71		
13年目	R28	0.3901	101.9			6.68	2.61		
14年目	R29	0.3751	101.9			6.68	2.51		
15年目	R30	0.3607	101.9			6.68	2.41		
16年目	R31	0.3468	101.9			6.68	2.32		
17年目	R32	0.3335	101.9			6.68	2.23		
18年目	R33	0.3207	101.9			6.68	2.14		
19年目	R34	0.3083	101.9			6.68	2.06		
20年目	R35	0.2965	101.9			6.68	1.98		
21年目	R36	0.2851	101.9			6.68	1.90		
22年目	R37	0.2741	101.9			6.68	1.83		
23年目	R38	0.2636	101.9			6.68	1.76		
24年目	R39	0.2534	101.9			6.68	1.69		
25年目	R40	0.2437	101.9			6.68	1.63		
26年目	R41	0.2343	101.9			6.68	1.57		
27年目	R42	0.2253	101.9			6.68	1.51		
28年目	R43	0.2166	101.9			6.68	1.45		
29年目	R44	0.2083	101.9			6.68	1.39		
30年目	R45	0.2003	101.9			6.68	1.34		
31年目	R46	0.1926	101.9			6.68	1.29		
32年目	R47	0.1852	101.9			6.68	1.24		
33年目	R48	0.1780	101.9			6.68	1.19		
34年目	R49	0.1712	101.9			6.68	1.14		
35年目	R50	0.1646	101.9			6.68	1.10		
36年目	R51	0.1583	101.9			6.68	1.06		
37年目	R52	0.1522	101.9			6.68	1.02		
38年目	R53	0.1463	101.9			6.68	0.98		
39年目	R54	0.1407	101.9			6.68	0.94		
40年目	R55	0.1353	101.9			6.68	0.90		
41年目	R56	0.1301	101.9			6.68	0.87		
42年目	R57	0.1251	101.9			6.68	0.84		
43年目	R58	0.1203	101.9			6.68	0.80		
44年目	R59	0.1157	101.9			6.68	0.77		
45年目	R60	0.1112	101.9			6.68	0.74		
46年目	R61	0.1069	101.9			6.68	0.71		
47年目	R62	0.1028	101.9			6.68	0.69		
48年目	R63	0.0989	101.9			6.68	0.66		
49年目	R64	0.0951	101.9	-649.94	-61.81	6.68	0.64		
合計				1,960.48	3,097.99	334.09	96.97		
単純事業費計				2,610.42		334.09			

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概略事業計画の値によるものであり、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。
 (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

箇所名:日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス(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)
0.42	12.30	5.13

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)		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
-10年目	R5	0.9615	101.9	118.15	113.60				
-9年目	R6	0.9246	101.9	130.31	120.48				
-8年目	R7	0.8890	101.9	126.93	112.84				
-7年目	R8	0.8548	101.9	181.57	155.20				
-6年目	R9	0.8219	101.9	130.84	107.54				
-5年目	R10	0.7903	101.9	134.84	106.56				
-4年目	R11	0.7599	101.9	137.00	104.11				
-3年目	R12	0.7307	101.9	75.45	55.13				
-2年目	R13	0.7026	101.9	63.27	44.46				
-1年目	R14	0.6756	101.9	48.58	32.82				
供用開始年度	R15	0.6496	101.9			4.66	3.03		
1年目	R16	0.6246	101.9			4.66	2.91		
2年目	R17	0.6006	101.9			4.66	2.80		
3年目	R18	0.5775	101.9			4.66	2.69		
4年目	R19	0.5553	101.9			4.66	2.59		
5年目	R20	0.5339	101.9			4.66	2.49		
6年目	R21	0.5134	101.9			4.66	2.39		
7年目	R22	0.4936	101.9			4.66	2.30		
8年目	R23	0.4746	101.9			4.66	2.21		
9年目	R24	0.4564	101.9			4.66	2.13		
10年目	R25	0.4388	101.9			4.66	2.05		
11年目	R26	0.4220	101.9			4.66	1.97		
12年目	R27	0.4057	101.9			4.66	1.89		
13年目	R28	0.3901	101.9			4.66	1.82		
14年目	R29	0.3751	101.9			4.66	1.75		
15年目	R30	0.3607	101.9			4.66	1.68		
16年目	R31	0.3468	101.9			4.66	1.62		
17年目	R32	0.3335	101.9			4.66	1.56		
18年目	R33	0.3207	101.9			4.66	1.50		
19年目	R34	0.3083	101.9			4.66	1.44		
20年目	R35	0.2965	101.9			4.66	1.38		
21年目	R36	0.2851	101.9			4.66	1.33		
22年目	R37	0.2741	101.9			4.66	1.28		
23年目	R38	0.2636	101.9			4.66	1.23		
24年目	R39	0.2534	101.9			4.66	1.18		
25年目	R40	0.2437	101.9			4.66	1.14		
26年目	R41	0.2343	101.9			4.66	1.09		
27年目	R42	0.2253	101.9			4.66	1.05		
28年目	R43	0.2166	101.9			4.66	1.01		
29年目	R44	0.2083	101.9			4.66	0.97		
30年目	R45	0.2003	101.9			4.66	0.93		
31年目	R46	0.1926	101.9			4.66	0.90		
32年目	R47	0.1852	101.9			4.66	0.86		
33年目	R48	0.1780	101.9			4.66	0.83		
34年目	R49	0.1712	101.9			4.66	0.80		
35年目	R50	0.1646	101.9			4.66	0.77		
36年目	R51	0.1583	101.9			4.66	0.74		
37年目	R52	0.1522	101.9			4.66	0.71		
38年目	R53	0.1463	101.9			4.66	0.68		
39年目	R54	0.1407	101.9			4.66	0.66		
40年目	R55	0.1353	101.9			4.66	0.63		
41年目	R56	0.1301	101.9			4.66	0.61		
42年目	R57	0.1251	101.9			4.66	0.58		
43年目	R58	0.1203	101.9			4.66	0.56		
44年目	R59	0.1157	101.9			4.66	0.54		
45年目	R60	0.1112	101.9			4.66	0.52		
46年目	R61	0.1069	101.9			4.66	0.50		
47年目	R62	0.1028	101.9			4.66	0.48		
48年目	R63	0.0989	101.9			4.66	0.46		
49年目	R64	0.0951	101.9	-164.94	-15.69	4.66	0.44		
合計				981.99	937.05	233.18	67.68		
単純事業費計				1,146.93		233.18			

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概略事業計画の値によるものであり、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。
(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20号	日野バイパス (延伸) II期	L=1.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,300~37,800	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	278億円	35億円		312億円
うち残事業分	267億円	35億円		301億円
基準年における 現在価値 (C)	224億円	10億円		234億円
うち残事業分	213億円	10億円		223億円

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15年度			
単年便益 (初年便益)	34億円	1.5億円	0.38億円	36億円
基準年における 現在価値 (B)	446億円	20億円	5.0億円	471億円
うち残事業分	446億円	20億円	5.0億円	471億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	2.0
経済的純現在価値 (B-C)	236億円
経済的内部収益率 (EIRR)	7.9%
費用便益比 (残事業)	2.1
経済的純現在価値 (残事業)	247億円
経済的内部収益率 (残事業)	8.3%

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	25,300~37,800 (台/日)	±10%	1.7~2.3
事業費	278億円	±10%	1.8~2.2
事業期間	16年	±20%	1.8~2.1

④ 感度分析 (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	25,300~37,800 (台/日)	±10%	1.8~2.4
事業費	267億円	±10%	1.8~2.3
事業期間	10年	±20%	1.9~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：日野バイパス（延伸）Ⅱ期（事業全体・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 1.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	30,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	17.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道20号 1.6km ②-1	交通量	[台/日]	45,200	36,200
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	25.31	17.11
	(一)上館日野線 4.7km ②-2	交通量	[台/日]	9,900	9,400
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	39.68	25.14
	国道16号 3.4km ②-3	交通量	[台/日]	43,500	41,600
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	56.75	45.49
	(一)下柚木八王子線 3.1km ②-4	交通量	[台/日]	20,200	17,400
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	27.78	23.18
	市道 3.1km ②-5	交通量	[台/日]	10,800	9,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	17.58	16.35
③その他道路 合計 1,875.6km	走行時間費用	[億円/年]	15,472.07	15,461.02	

			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：1,893.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15,639.17	15,605.63	33.54

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

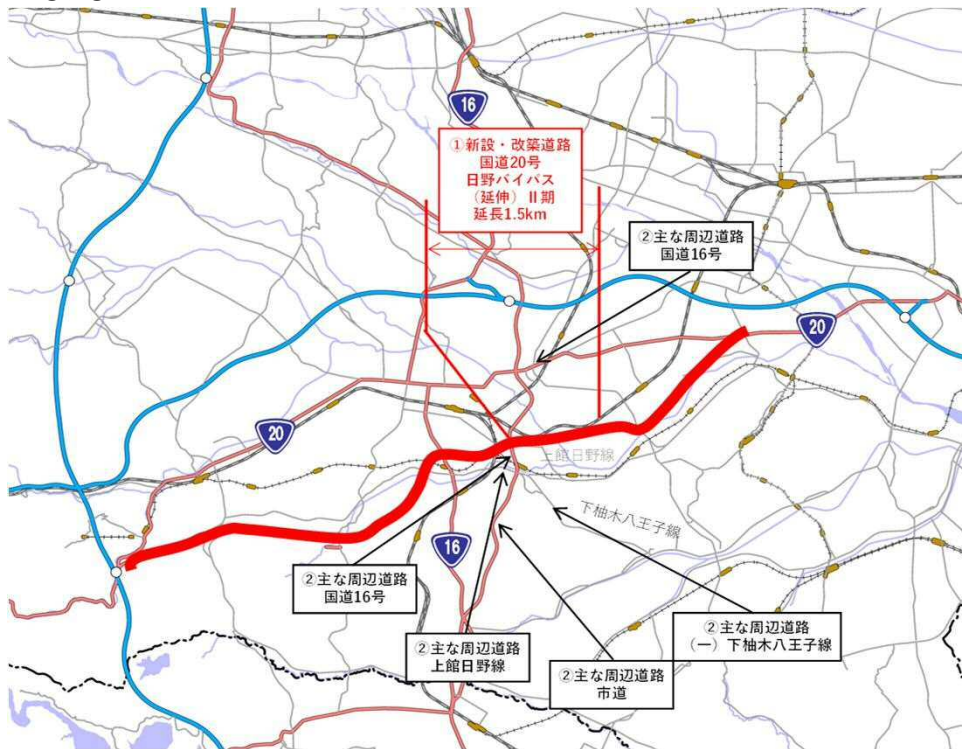
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：日野バイパス（延伸）Ⅱ期

(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
推計に用いたOD表	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
	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)
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
配分交通量の推計手法	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
	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()
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。
その他()	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他()		<input type="checkbox"/>

(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:日野バイパス(延伸)Ⅱ期(事業全体)

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-16年目	H29	1.2167	100.5	0.46	0.57				
-15年目	H30	1.1699	100.4	0.93	1.10				
-14年目	R1	1.1249	101.2	1.84	2.08				
-13年目	R2	1.0816	101.9	1.85	2.00				
-12年目	R3	1.0400	101.9	2.76	2.87				
-11年目	R4	1.0000	101.9	2.78	2.78				
-10年目	R5	0.9615	101.9	2.78	2.67				
-9年目	R6	0.9246	101.9	19.94	18.43				
-8年目	R7	0.8890	101.9	36.29	32.26				
-7年目	R8	0.8548	101.9	59.02	50.45				
-6年目	R9	0.8219	101.9	37.20	30.58				
-5年目	R10	0.7903	101.9	32.66	25.81				
-4年目	R11	0.7599	101.9	31.82	24.18				
-3年目	R12	0.7307	101.9	16.36	11.96				
-2年目	R13	0.7026	101.9	15.45	10.86				
-1年目	R14	0.6756	101.9	15.43	10.42				
供用開始年度	R15	0.6496	101.9			0.69	0.45		
1年目	R16	0.6246	101.9			0.69	0.43		
2年目	R17	0.6006	101.9			0.69	0.41		
3年目	R18	0.5775	101.9			0.69	0.40		
4年目	R19	0.5553	101.9			0.69	0.38		
5年目	R20	0.5339	101.9			0.69	0.37		
6年目	R21	0.5134	101.9			0.69	0.35		
7年目	R22	0.4936	101.9			0.69	0.34		
8年目	R23	0.4746	101.9			0.69	0.33		
9年目	R24	0.4564	101.9			0.69	0.32		
10年目	R25	0.4388	101.9			0.69	0.30		
11年目	R26	0.4220	101.9			0.69	0.29		
12年目	R27	0.4057	101.9			0.69	0.28		
13年目	R28	0.3901	101.9			0.69	0.27		
14年目	R29	0.3751	101.9			0.69	0.26		
15年目	R30	0.3607	101.9			0.69	0.25		
16年目	R31	0.3468	101.9			0.69	0.24		
17年目	R32	0.3335	101.9			0.69	0.23		
18年目	R33	0.3207	101.9			0.69	0.22		
19年目	R34	0.3083	101.9			0.69	0.21		
20年目	R35	0.2965	101.9			0.69	0.20		
21年目	R36	0.2851	101.9			0.69	0.20		
22年目	R37	0.2741	101.9			0.69	0.19		
23年目	R38	0.2636	101.9			0.69	0.18		
24年目	R39	0.2534	101.9			0.69	0.18		
25年目	R40	0.2437	101.9			0.69	0.17		
26年目	R41	0.2343	101.9			0.69	0.16		
27年目	R42	0.2253	101.9			0.69	0.16		
28年目	R43	0.2166	101.9			0.69	0.15		
29年目	R44	0.2083	101.9			0.69	0.14		
30年目	R45	0.2003	101.9			0.69	0.14		
31年目	R46	0.1926	101.9			0.69	0.13		
32年目	R47	0.1852	101.9			0.69	0.13		
33年目	R48	0.1780	101.9			0.69	0.12		
34年目	R49	0.1712	101.9			0.69	0.12		
35年目	R50	0.1646	101.9			0.69	0.11		
36年目	R51	0.1583	101.9			0.69	0.11		
37年目	R52	0.1522	101.9			0.69	0.11		
38年目	R53	0.1463	101.9			0.69	0.10		
39年目	R54	0.1407	101.9			0.69	0.10		
40年目	R55	0.1353	101.9			0.69	0.09		
41年目	R56	0.1301	101.9			0.69	0.09		
42年目	R57	0.1251	101.9			0.69	0.09		
43年目	R58	0.1203	101.9			0.69	0.08		
44年目	R59	0.1157	101.9			0.69	0.08		
45年目	R60	0.1112	101.9			0.69	0.08		
46年目	R61	0.1069	101.9			0.69	0.07		
47年目	R62	0.1028	101.9			0.69	0.07		
48年目	R63	0.0989	101.9			0.69	0.07		
49年目	R64	0.0951	101.9			0.69	0.07		
合計				229.24	224.43	34.55	10.03		
単純事業費計				277.57		34.55			

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概略事業計画の値によるものであり、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。
(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

箇所名: 日野バイパス(延伸)Ⅱ期(残事業)

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
		0.51	1.5			0.76			
-10年目	R5	0.9615	101.9	2.78	2.67				
-9年目	R6	0.9246	101.9	19.94	18.43				
-8年目	R7	0.8890	101.9	36.29	32.26				
-7年目	R8	0.8548	101.9	59.02	50.45				
-6年目	R9	0.8219	101.9	37.20	30.58				
-5年目	R10	0.7903	101.9	32.66	25.81				
-4年目	R11	0.7599	101.9	31.82	24.18				
-3年目	R12	0.7307	101.9	16.36	11.96				
-2年目	R13	0.7026	101.9	15.45	10.86				
-1年目	R14	0.6756	101.9	15.43	10.42				
供用開始年度	R15	0.6496	101.9			0.69	0.45		
1年目	R16	0.6246	101.9			0.69	0.43		
2年目	R17	0.6006	101.9			0.69	0.41		
3年目	R18	0.5775	101.9			0.69	0.40		
4年目	R19	0.5553	101.9			0.69	0.38		
5年目	R20	0.5339	101.9			0.69	0.37		
6年目	R21	0.5134	101.9			0.69	0.35		
7年目	R22	0.4936	101.9			0.69	0.34		
8年目	R23	0.4746	101.9			0.69	0.33		
9年目	R24	0.4564	101.9			0.69	0.32		
10年目	R25	0.4388	101.9			0.69	0.30		
11年目	R26	0.4220	101.9			0.69	0.29		
12年目	R27	0.4057	101.9			0.69	0.28		
13年目	R28	0.3901	101.9			0.69	0.27		
14年目	R29	0.3751	101.9			0.69	0.26		
15年目	R30	0.3607	101.9			0.69	0.25		
16年目	R31	0.3468	101.9			0.69	0.24		
17年目	R32	0.3335	101.9			0.69	0.23		
18年目	R33	0.3207	101.9			0.69	0.22		
19年目	R34	0.3083	101.9			0.69	0.21		
20年目	R35	0.2965	101.9			0.69	0.20		
21年目	R36	0.2851	101.9			0.69	0.20		
22年目	R37	0.2741	101.9			0.69	0.19		
23年目	R38	0.2636	101.9			0.69	0.18		
24年目	R39	0.2534	101.9			0.69	0.18		
25年目	R40	0.2437	101.9			0.69	0.17		
26年目	R41	0.2343	101.9			0.69	0.16		
27年目	R42	0.2253	101.9			0.69	0.16		
28年目	R43	0.2166	101.9			0.69	0.15		
29年目	R44	0.2083	101.9			0.69	0.14		
30年目	R45	0.2003	101.9			0.69	0.14		
31年目	R46	0.1926	101.9			0.69	0.13		
32年目	R47	0.1852	101.9			0.69	0.13		
33年目	R48	0.1780	101.9			0.69	0.12		
34年目	R49	0.1712	101.9			0.69	0.12		
35年目	R50	0.1646	101.9			0.69	0.11		
36年目	R51	0.1583	101.9			0.69	0.11		
37年目	R52	0.1522	101.9			0.69	0.11		
38年目	R53	0.1463	101.9			0.69	0.10		
39年目	R54	0.1407	101.9			0.69	0.10		
40年目	R55	0.1353	101.9			0.69	0.09		
41年目	R56	0.1301	101.9			0.69	0.09		
42年目	R57	0.1251	101.9			0.69	0.09		
43年目	R58	0.1203	101.9			0.69	0.08		
44年目	R59	0.1157	101.9			0.69	0.08		
45年目	R60	0.1112	101.9			0.69	0.08		
46年目	R61	0.1069	101.9			0.69	0.07		
47年目	R62	0.1028	101.9			0.69	0.07		
48年目	R63	0.0989	101.9			0.69	0.07		
49年目	R64	0.0951	101.9	-46.79	-4.45	0.69	0.07		
合計				220.16	213.17	34.55	10.03		
単純事業費計				266.95		34.55			

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概略事業計画の値によるものであり、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。
 (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。

