

(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58号 名護東道路
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	事業全体：費用便益比(B/C) = 1.2 (経済的純現在価値(B-C) = 215億円、経済的内部収益率(EIRR) = 4.8 % 採択事業：費用便益比(B/C) = 1.9 (経済的純現在価値(B-C) = 190億円、経済的内部収益率(EIRR) = 7.2 %

●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(人・時間)及び削減率	区間b(当該区間/並行区間)について：国道58号(伊差川～敷久田) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：95万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約99%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58号(伊差川～敷久田)、県道71号(城1丁目～伊差川)、県道84号(東江1丁目～白銀橋)等	
	□ 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/日以上の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	22番名護・うるま線(県立中部病院～名護バスターミナル)、77番名護東線(那覇バスターミナル～名護バスターミナル)、120番名護西空港線(那覇空港～名護バスターミナル)等	
	□ 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	名護市伊差川地区(伊差川IC)～那覇空港(所要時間：107分～93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	名護市伊差川地区(伊差川IC)～那覇港(所要時間：95分～80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	農林水産業を主体とする地域名：名護市・本部町・今帰仁村・大宜味村・東村・国頭村 主な出荷先：那覇港・那覇空港
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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			
□ 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			
□ 中心市街地内で行う事業である			
□ 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			
□ D10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			
□ 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			

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）としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり 地域高規格道路に該当（整備区間（伊差川～数久田間））	地域高規格道路に該当（整備区間（伊差川～数久田間））
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<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 大宜味村役場～沖縄市役所（所要時間：93分→78分）	大宜味村役場～沖縄市役所（所要時間：93分→78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 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 沖縄海洋博覧会記念公園（年間利用者数：502万人/年 R1年）		沖縄海洋博覧会記念公園（年間利用者数：502万人/年 R1年）	
<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 名護市辺野古地区（辺野古公民館）～沖縄北部医療センター（R10開院予定）（所要時間：29分→20分）	名護市辺野古地区（辺野古公民館）～沖縄北部医療センター（R10開院予定）（所要時間：29分→20分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input 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	
	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	
		<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 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えられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路ネットワーク計画(H31.2)において、名護東道路は第二次緊急輸送道路に位置づけられている 代替する緊急輸送道路路線名: 国道58号 代替する区間: 国道58号(伊差川～数久田)
		<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: 5.3千t/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
	<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58号(伊差川～数久田) 排出削減量: 1.8t/年 排出削減率: 54%削減 (整備なし: 3.4t/年→整備あり: 1.6t/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	他のアライメントとの関係	<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期待される	

(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58号	名護東道路	L=6.8km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,300	4	沖縄総合事務局

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	898億円	76億円		974億円
うち残事業分	273億円	32億円		305億円
基準年における 現在価値(C)	1,187億円	43億円		1,229億円
うち残事業分	209億円	8.2億円		218億円

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	平成24年度、令和4年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	22億円	4.1億円	1.3億円	27億円
基準年における 現在価値(B)	1,182億円	201億円	62億円	1,444億円
うち残事業分	366億円	31億円	10億円	407億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	215億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	1.9
経済的純現在価値（残事業）	190億円
経済的内部収益率（残事業）	7.2%

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	23,300	±10%	1.1~1.3
事業費	898億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	39年間	±20%	1.1~1.2

【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	23,300	±10%	1.8~2.0
事業費	273億円	±10%	1.7~2.1
事業期間	13年間	±20%	1.6~2.0

交通状況の変化

様式-3①

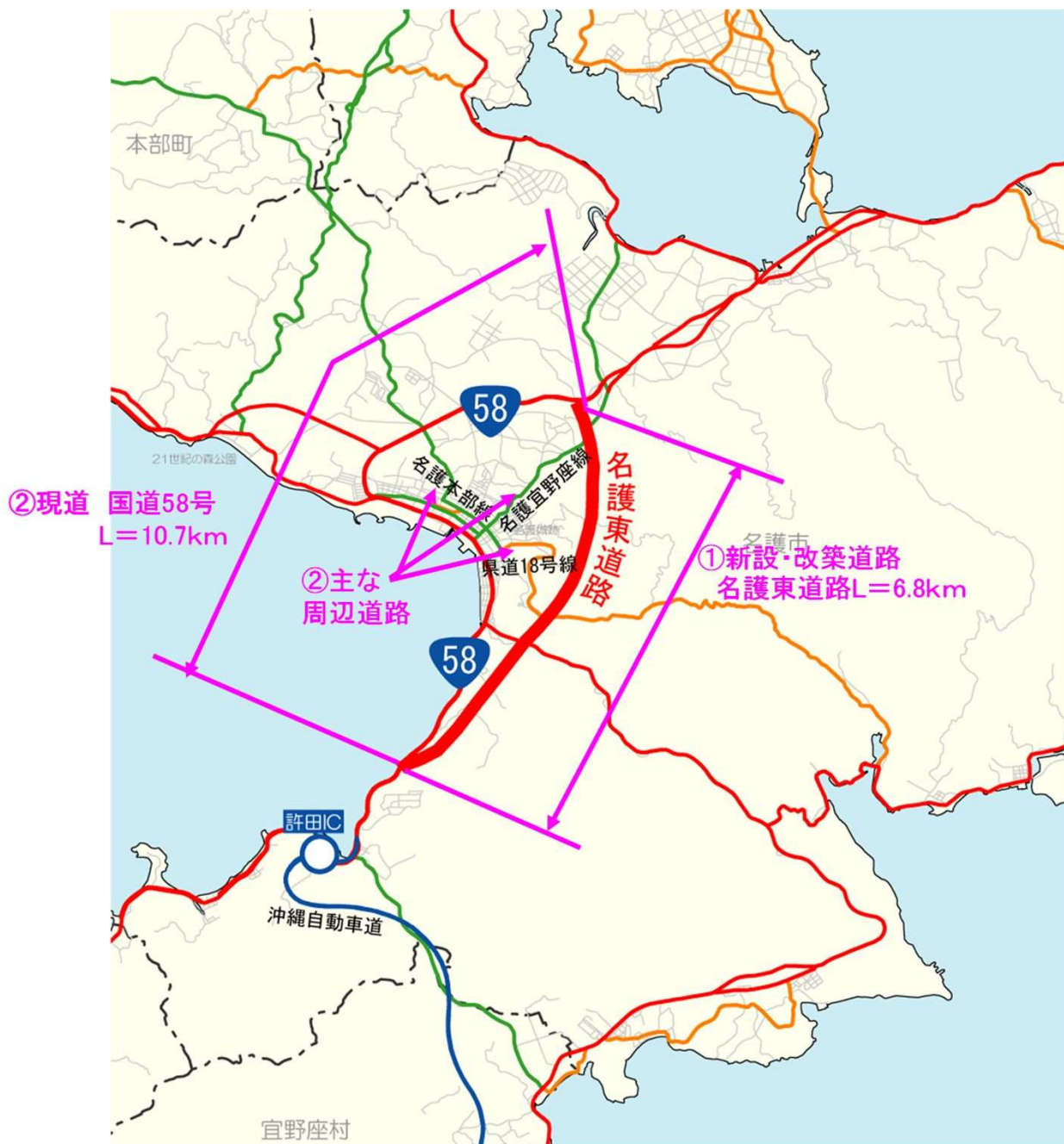
事業名：名護東道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [名護東道路] :6.8km	交通量	[台/日]	—	23,300	
	走行時間	[分]	—	5.8	
	走行時間費用	[億円/年]	—	26	
②主な周辺道路	現道(国道58号) :10.7km	交通量	[台/日]	35,200	22,400
		走行時間	[分]	18	14
		走行時間費用	[億円/年]	125	57
	(一)県道18号線 :0.5km	交通量	[台/日]	900	600
		走行時間	[分]	0.78	0.77
		走行時間費用	[億円/年]	0.13	0.08
	(主)名護本部線 :0.5km	交通量	[台/日]	9,500	5,800
		走行時間	[分]	1.4	1.2
		走行時間費用	[億円/年]	2.5	1.2
	(主)名護宜野座線 :1.3km	交通量	[台/日]	15,000	12,000
		走行時間	[分]	5.6	4.7
		走行時間費用	[億円/年]	15.1	10.1
		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：1,334.5km	走行時間費用	[億円/年]	6,061	6,048	

			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：1,354.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,204	6,142	62

(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

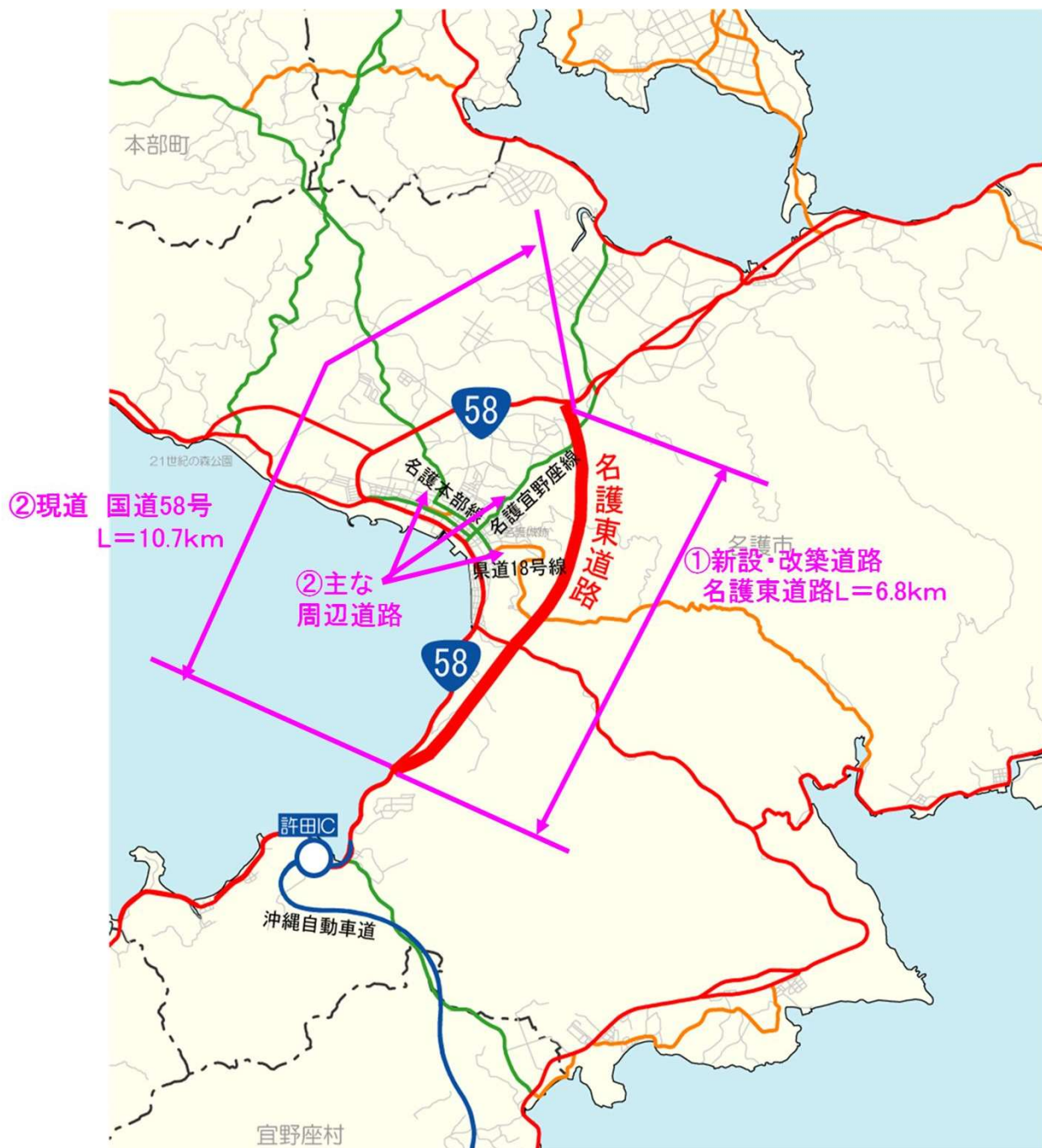
事業名：名護東道路（残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [名護東道路] :6.8km	交通量	[台/日]	14,800	23,300	
	走行時間	[分]	8.0	5.8	
	走行時間費用	[億円/年]	22	26	
②主な周辺道路	現道(国道58号) :10.7km	交通量	[台/日]	25,600	22,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	71	57
	(一)県道18号線 :0.5km	交通量	[台/日]	600	600
		走行時間	[分]	0.77	0.77
		走行時間費用	[億円/年]	0.08	0.08
	(主)名護本部線 :0.5km	交通量	[台/日]	6,900	5,800
		走行時間	[分]	1.2	1.2
		走行時間費用	[億円/年]	1.5	1.2
	(主)名護宜野座線 :1.3km	交通量	[台/日]	12,700	12,000
		走行時間	[分]	5.0	4.7
		走行時間費用	[億円/年]	11.3	10.1
		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：1,334.5km	走行時間費用	[億円/年]	6,067	6,048	

			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：1,354.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,173	6,142	31

(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：名護東道路

(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)	■	
	その他	□	
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4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	□()	
	複数時点での推計	■(H27/R22)	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
	整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (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)	□	
	その他()	□	
開発交通量の 考慮	無	■	
	有	□	
	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	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	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		
	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		
その他()		□	

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	() 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	<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	<input type="checkbox"/>		
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)				
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名：一般国道58号 名護東道路

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)
0.31	6.8	2.1

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	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-15年目	H9	2.6658	114.2	2.5	6.1				
-14年目	H10	2.5633	113.6	5.5	13				
-13年目	H11	2.4647	112.0	16	37				
-12年目	H12	2.3699	110.7	18	40				
-11年目	H13	2.2788	109.4	20	42				
-10年目	H14	2.1911	107.6	23	48				
-9年目	H15	2.1068	106.1	29	59				
-8年目	H16	2.0258	105.0	31	61				
-7年目	H17	1.9479	103.7	38	72				
-6年目	H18	1.8730	103.0	39	72				
-5年目	H19	1.8009	102.1	35	62				
-4年目	H20	1.7317	101.6	21	36				
-3年目	H21	1.6651	100.3	26	44				
-2年目	H22	1.6010	98.6	19	32				
-1年目	H23	1.5395	97.2	21	34				
供用開始年次	H24	1.4802	96.4	17	26	0.79	1.2		
1年目	H25	1.4233	96.4	13	20	0.79	1.2		
2年目	H26	1.3686	98.7	22	31	0.79	1.1		
3年目	H27	1.3159	100.2	16	22	0.79	1.1		
4年目	H28	1.2653	100.3	7.9	10	0.79	1.0		
5年目	H29	1.2167	100.5	11	14	0.79	0.98		
6年目	H30	1.1699	100.4	20	24	0.79	0.94		
7年目	R1	1.1249	101.2	39	44	0.79	0.90		
8年目	R2	1.0816	101.9	73	78	0.79	0.86		
9年目	R3	1.0400	101.9	59	61	0.79	0.82		
暫定2車線供用年次	R4	1.0000	101.9	3.6	3.6	1.3	1.3		
11年目	R5	0.9615	101.9	7.3	7.0	1.3	1.2		
12年目	R6	0.9246	101.9	27	25	1.3	1.2		
13年目	R7	0.8890	101.9	27	24	1.3	1.1		
14年目	R8	0.8548	101.9	23	20	1.3	1.1		
15年目	R9	0.8219	101.9	22	18	1.3	1.1		
16年目	R10	0.7903	101.9	21	17	1.3	1.0		
17年目	R11	0.7599	101.9	21	16	1.3	0.97		
18年目	R12	0.7307	101.9	21	15	1.3	0.94		
19年目	R13	0.7026	101.9	21	15	1.3	0.90		
20年目	R14	0.6756	101.9	20	14	1.3	0.87		
21年目	R15	0.6496	101.9	20	13	1.3	0.83		
22年目	R16	0.6246	101.9	20	13	1.3	0.80		
23年目	R17	0.6006	101.9	20	12	1.3	0.77		
完成供用年次	R18	0.5775	101.9			1.9	1.1		
25年目	R19	0.5553	101.9			1.9	1.1		
26年目	R20	0.5339	101.9			1.9	1.0		
27年目	R21	0.5134	101.9			1.9	0.98		
28年目	R22	0.4936	101.9			1.9	0.95		
29年目	R23	0.4746	101.9			1.9	0.91		
30年目	R24	0.4564	101.9			1.9	0.88		
31年目	R25	0.4388	101.9			1.9	0.84		
32年目	R26	0.4220	101.9			1.9	0.81		
33年目	R27	0.4057	101.9			1.9	0.78		
34年目	R28	0.3901	101.9			1.9	0.75		
35年目	R29	0.3751	101.9			1.9	0.72		
36年目	R30	0.3607	101.9			1.9	0.69		
37年目	R31	0.3468	101.9			1.9	0.67		
38年目	R32	0.3335	101.9			1.9	0.64		
39年目	R33	0.3207	101.9			1.9	0.62		
40年目	R34	0.3083	101.9			1.9	0.59		
41年目	R35	0.2965	101.9			1.9	0.57		
42年目	R36	0.2851	101.9			1.9	0.55		
43年目	R37	0.2741	101.9			1.9	0.53		
44年目	R38	0.2636	101.9			1.9	0.51		
45年目	R39	0.2534	101.9			1.9	0.49		
46年目	R40	0.2437	101.9			1.9	0.47		
47年目	R41	0.2343	101.9			1.9	0.45		
48年目	R42	0.2253	101.9			1.9	0.43		
49年目	R43	0.2166	101.9	-63	-14	1.9	0.42		
合計				835	1,187	76	43		

単純事業費計	898	76
--------	-----	----

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58号 名護東道路

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)		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
		0.10	6.8			0.70			
-13年目	R5	0.9615	101.9	7.3	7.0				
-12年目	R6	0.9246	101.9	27	25				
-11年目	R7	0.8890	101.9	27	24				
-10年目	R8	0.8548	101.9	23	20				
-9年目	R9	0.8219	101.9	22	18				
-8年目	R10	0.7903	101.9	21	17				
-7年目	R11	0.7599	101.9	21	16				
-6年目	R12	0.7307	101.9	21	15				
-5年目	R13	0.7026	101.9	21	15				
-4年目	R14	0.6756	101.9	20	14				
-3年目	R15	0.6496	101.9	20	13				
-2年目	R16	0.6246	101.9	20	13				
-1年目	R17	0.6006	101.9	20	12				
供用開始年次	R18	0.5775	101.9			0.64	0.37		
1年目	R19	0.5553	101.9			0.64	0.35		
2年目	R20	0.5339	101.9			0.64	0.34		
3年目	R21	0.5134	101.9			0.64	0.33		
4年目	R22	0.4936	101.9			0.64	0.31		
5年目	R23	0.4746	101.9			0.64	0.30		
6年目	R24	0.4564	101.9			0.64	0.29		
7年目	R25	0.4388	101.9			0.64	0.28		
8年目	R26	0.4220	101.9			0.64	0.27		
9年目	R27	0.4057	101.9			0.64	0.26		
10年目	R28	0.3901	101.9			0.64	0.25		
11年目	R29	0.3751	101.9			0.64	0.24		
12年目	R30	0.3607	101.9			0.64	0.23		
13年目	R31	0.3468	101.9			0.64	0.22		
14年目	R32	0.3335	101.9			0.64	0.21		
15年目	R33	0.3207	101.9			0.64	0.20		
16年目	R34	0.3083	101.9			0.64	0.20		
17年目	R35	0.2965	101.9			0.64	0.19		
18年目	R36	0.2851	101.9			0.64	0.18		
19年目	R37	0.2741	101.9			0.64	0.17		
20年目	R38	0.2636	101.9			0.64	0.17		
21年目	R39	0.2534	101.9			0.64	0.16		
22年目	R40	0.2437	101.9			0.64	0.16		
23年目	R41	0.2343	101.9			0.64	0.15		
24年目	R42	0.2253	101.9			0.64	0.14		
25年目	R43	0.2166	101.9			0.64	0.14		
26年目	R44	0.2083	101.9			0.64	0.13		
27年目	R45	0.2003	101.9			0.64	0.13		
28年目	R46	0.1926	101.9			0.64	0.12		
29年目	R47	0.1852	101.9			0.64	0.12		
30年目	R48	0.1780	101.9			0.64	0.11		
31年目	R49	0.1712	101.9			0.64	0.11		
32年目	R50	0.1646	101.9			0.64	0.10		
33年目	R51	0.1583	101.9			0.64	0.10		
34年目	R52	0.1522	101.9			0.64	0.10		
35年目	R53	0.1463	101.9			0.64	0.09		
36年目	R54	0.1407	101.9			0.64	0.09		
37年目	R55	0.1353	101.9			0.64	0.09		
38年目	R56	0.1301	101.9			0.64	0.08		
39年目	R57	0.1251	101.9			0.64	0.08		
40年目	R58	0.1203	101.9			0.64	0.08		
41年目	R59	0.1157	101.9			0.64	0.07		
42年目	R60	0.1112	101.9			0.64	0.07		
43年目	R61	0.1069	101.9			0.64	0.07		
44年目	R62	0.1028	101.9			0.64	0.07		
45年目	R63	0.0989	101.9			0.64	0.06		
46年目	R64	0.0951	101.9			0.64	0.06		
47年目	R65	0.0914	101.9			0.64	0.06		
48年目	R66	0.0879	101.9			0.64	0.06		
49年目	R67	0.0845	101.9	-1.1	-0.09	0.64	0.05		
合計				272	209	32	8.2		

単純事業費計	273	32	
--------	-----	----	--

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。

