

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は□を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

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331号 糸満道路
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	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 278億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.13%)

●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b(当該区間/平行区間)について [1kmあたり] 国道331号名嘉地~真栄里⇒現況 : 134万人・時間/年 [18.7万人・時間/km年] ⇒将来(整備なし) : 99万人・時間/年 [13.8万人・時間/km年] ⇒将来(整備あり) : 11万人・時間/年 [1.6万人・時間/km年] (約9割削減)
		□ 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	
		□ 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/日以上は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331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 ⇒バス路線220便(110往復)/日:那覇市~糸満市(89番系統) ※沖縄バス株式会社と株式会社琉球バス交通株式会社の共同運行
		□ 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	・糸満市役所から那覇空港(第二種空港)までの所要時間短縮が期待される 【現況:21分⇒将来(整備なし):17分⇒将来(整備あり):11分【10分短縮】】
1. 活力	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	・糸満市役所から国際コンテナ航路を持つ重要港湾・那覇港までの所要時間短縮が期待される 【現況:24分⇒将来(整備なし):20分⇒将来(整備あり):14分【10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	・糸満市真栄里から中央卸売市場(浦添市)までの所要時間短縮が期待される 【現況:38分⇒将来(整備なし):34分⇒将来(整備あり):28分【10分短縮】】
		□ 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	□ 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	・「ハシゴ道路」の構築（沖縄ブロック幹線道路協議会）
	<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 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	・糸満市の西崎地区はDID地区 （都市計画道路網密度 【糸満道路含まない】 3.1km/km2 ⇒ 【糸満道路含む】 3.3km/km2）
	<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	・平成6年に『沖縄西海岸道路』が地域高規格道路に指定され、その一部を形成している
	<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	・糸満市役所から県都・那覇市（市役所）への所要時間が短縮 【現況：24分⇒将来（整備なし）：20分⇒将来（整備あり）：14分〔10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	・豊見城市地先開発事業（豊崎プロジェクト）〔拠点開発プロジェクト〕：130ha ・糸満工業団地〔拠点開発プロジェクト〕：154ha
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・那覇空港から県南部の主要観光地ひめゆりの塔へのアクセス向上が期待される 【現況：29分⇒将来（整備なし）：25分⇒将来（整備あり）：19分（10分短縮）】
	<input checked="" type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	・沖縄振興特別措置法
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間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 checked="" 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
		・西崎地区電線共同溝事業
	<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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
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	
		<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	
		<input 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いられる区間の代替路線を形成する	・第二次緊急輸送道路である国道331号の迂回路としての機能が期待される
		<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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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：13,152t-CO2/年 (現況：23,497t-CO2/年⇒将来：10,345t-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	※自動車NOx・PM法対策地域指定外 排出削減量：41.3t-NOx/年、排出削減率：60%削減 (現況：69.2t-NOx/年⇒将来：27.9t-NOx/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	※自動車NOx・PM法対策地域指定外 排出削減量：3.9t-SPM/年、排出削減率：59%削減 (現況：6.6t-SPM/年⇒将来：2.7t-SPM/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 type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<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	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道331号	糸満道路	L=3.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,400~33,600	4	沖縄総合事務局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	550億円	44億円	594億円
うち残事業分	273億円	42億円	316億円
基準年における 現在価値 (C)	550億円	18億円	568億円
うち残事業分	220億円	16億円	237億円

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	平成19年度			
供 用 年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	2億円	0億円	0億円	2億円
基準年における 現在価値 (B)	674億円	135億円	38億円	846億円
うち残事業分	610億円	127億円	34億円	772億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	1.5
費用便益比 (残事業)	3.3

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。

交通状況の変化

事業名：糸満道路（全事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [糸満道路] : 3.4km	交通量	[台/日]	0	22,300	
	走行時間	[分]	0	4	
	走行時間費用	[億円/年]	0	8.34	
②主な周辺道路	現道(国道331号) : 2.8km	交通量	[台/日]	22,600	7,400
		走行時間	[分]	11	5
		走行時間費用	[億円/年]	23.04	3.80
	国道507号 : 4.3km	交通量	[台/日]	31,200	28,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	19.11	16.99
	主)奥武山米須線 : 7.5km	交通量	[台/日]	9,400	6,400
		走行時間	[分]	16	13
		走行時間費用	[億円/年]	14.69	7.92
	主)那覇糸満線 : 6.3km	交通量	[台/日]	21,700	19,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	15.29	13.73
③その他道路合計 : 1619.1km	走行時間費用	[億円/年]	3786.39	3773.96	
			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 : 1643.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3858.52	3824.74	33.78

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

交通状況の変化

事業名：糸満道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [糸満道路] : 3.4km	交通量	[台/日]	8,100	22,300	
	走行時間	[分]	2	4	
	走行時間費用	[億円/年]	1.15	8.34	
②主な周辺道路	現道(国道331号) : 2.8km	交通量	[台/日]	22,200	7,400
		走行時間	[分]	11	5
		走行時間費用	[億円/年]	22.37	3.80
	国道507号 : 4.3km	交通量	[台/日]	31,000	28,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	18.98	16.99
	主)奥武山米須線 : 7.5km	交通量	[台/日]	9,500	6,400
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	15.16	7.92
	主)那覇糸満線 : 6.3km	交通量	[台/日]	21,800	19,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	15.36	13.73
③その他道路合計 : 1619.1km	走行時間費用	[億円/年]	3782.75	3773.96	
			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 : 1643.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3855.77	3824.74	31.03

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

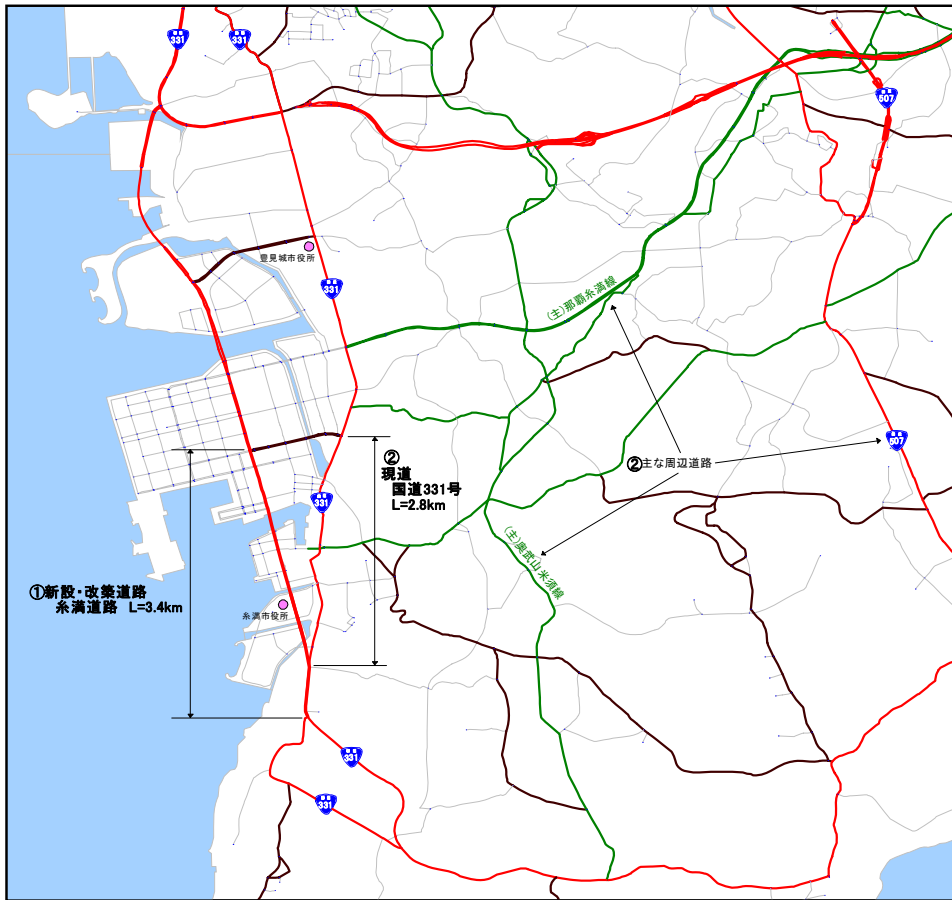
※ 2 : 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 3 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：糸満道路

【 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331号 糸満道路

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成19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"/>	
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	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"/> (平成11年センサス)	
	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"/>	
	簡易手法の場合	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()	<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 採用理由を記載 混雑時の旅行速度である「最終配分の速度」より、1日の平均的な速度として「加重平均速度」を用いることが妥当と判断したため。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価の算出(消費税相当額含む)

【事業全体】

箇所名:一般国道331号 糸満道路

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.27	3.40	0.92

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価	現在価値	単価	現在価値
-28年目	H 2	1.9479	0.4	0.8		
-27年目	H 3	1.8730	0.4	0.8		
-26年目	H 4	1.8009	0.8	1.4		
-25年目	H 5	1.7317	0.8	1.4		
-24年目	H 6	1.6651	3.0	5.0		
-23年目	H 7	1.6010	1.0	1.6		
-22年目	H 8	1.5395	0.5	0.8		
-21年目	H 9	1.4802	0.1	0.1		
-20年目	H 10	1.4233	12.3	17.5		
-19年目	H 11	1.3686	21.5	29.5		
-18年目	H 12	1.3159	44.3	58.3		
-17年目	H 13	1.2653	51.0	64.5		
-16年目	H 14	1.2167	21.2	25.8		
-15年目	H 15	1.1699	31.0	36.2	0.2	0.3
-14年目	H 16	1.1249	18.5	20.9	0.2	0.3
-13年目	H 17	1.0816	17.3	18.7	0.2	0.2
-12年目	H 18	1.0400	24.8	25.8	0.2	0.2
-11年目	H 19	1.0000	27.8	27.8	0.2	0.2
-10年目	H 20	0.9615	31.3	30.1	0.2	0.2
-9年目	H 21	0.9246	18.3	17.0	0.2	0.2
-8年目	H 22	0.8890	25.8	22.9	0.2	0.2
-7年目	H 23	0.8548	22.1	18.9	0.2	0.2
-6年目	H 24	0.8219	29.3	24.1	0.9	0.8
-5年目	H 25	0.7903	29.3	23.2	0.9	0.7
-4年目	H 26	0.7599	29.3	22.3	0.9	0.7
-3年目	H 27	0.7307	29.3	21.4	0.9	0.7
-2年目	H 28	0.7026	29.3	20.6	0.9	0.7
-1年目	H 29	0.6756	29.3	19.8	0.9	0.6
供用開始年次	H 30	0.6496			0.9	0.6
1年目	H 31	0.6246			0.9	0.6
2年目	H 32	0.6006			0.9	0.6
3年目	H 33	0.5775			0.9	0.5
4年目	H 34	0.5553			0.9	0.5
5年目	H 35	0.5339			0.9	0.5
6年目	H 36	0.5134			0.9	0.5
7年目	H 37	0.4936			0.9	0.5
8年目	H 38	0.4746			0.9	0.4
9年目	H 39	0.4564			0.9	0.4
10年目	H 40	0.4388			0.9	0.4
11年目	H 41	0.4220			0.9	0.4
12年目	H 42	0.4057			0.9	0.4
13年目	H 43	0.3901			0.9	0.4
14年目	H 44	0.3751			0.9	0.4
15年目	H 45	0.3607			0.9	0.3
16年目	H 46	0.3468			0.9	0.3
17年目	H 47	0.3335			0.9	0.3
18年目	H 48	0.3207			0.9	0.3
19年目	H 49	0.3083			0.9	0.3
20年目	H 50	0.2965			0.9	0.3
21年目	H 51	0.2851			0.9	0.3
22年目	H 52	0.2741			0.9	0.3
23年目	H 53	0.2636			0.9	0.2
24年目	H 54	0.2534			0.9	0.2
25年目	H 55	0.2437			0.9	0.2
26年目	H 56	0.2343			0.9	0.2
27年目	H 57	0.2253			0.9	0.2
28年目	H 58	0.2166			0.9	0.2
29年目	H 59	0.2083			0.9	0.2
30年目	H 60	0.2003			0.9	0.2
31年目	H 61	0.1926			0.9	0.2
32年目	H 62	0.1852			0.9	0.2
33年目	H 63	0.1780			0.9	0.2
34年目	H 64	0.1712			0.9	0.2
35年目	H 65	0.1646			0.9	0.2
36年目	H 66	0.1583			0.9	0.2
37年目	H 67	0.1522			0.9	0.1
38年目	H 68	0.1463			0.9	0.1
39年目	H 69	0.1407	-52.7	-7.4	0.9	0.1
合計			497.3	549.5	44.3	18.4
単純事業費計			550.0		44.3	

- 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。
- 注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

【残事業】

箇所名：一般国道331号 糸満道路

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	3.40	0.92

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-28年目	H 2	1.9479				
-27年目	H 3	1.8730				
-26年目	H 4	1.8009				
-25年目	H 5	1.7317				
-24年目	H 6	1.6651				
-23年目	H 7	1.6010				
-22年目	H 8	1.5395				
-21年目	H 9	1.4802				
-20年目	H 10	1.4233				
-19年目	H 11	1.3686				
-18年目	H 12	1.3159				
-17年目	H 13	1.2653				
-16年目	H 14	1.2167				
-15年目	H 15	1.1699				
-14年目	H 16	1.1249				
-13年目	H 17	1.0816				
-12年目	H 18	1.0400				
-11年目	H 19	1.0000				
-10年目	H 20	0.9615	31.3	30.1		
-9年目	H 21	0.9246	18.3	17.0		
-8年目	H 22	0.8890	25.8	22.9		
-7年目	H 23	0.8548	22.1	18.9		
-6年目	H 24	0.8219	29.3	24.1	0.9	0.8
-5年目	H 25	0.7903	29.3	23.2	0.9	0.7
-4年目	H 26	0.7599	29.3	22.3	0.9	0.7
-3年目	H 27	0.7307	29.3	21.4	0.9	0.7
-2年目	H 28	0.7026	29.3	20.6	0.9	0.7
-1年目	H 29	0.6756	29.3	19.8	0.9	0.6
供用開始年次	H 30	0.6496			0.9	0.6
1年目	H 31	0.6246			0.9	0.6
2年目	H 32	0.6006			0.9	0.6
3年目	H 33	0.5775			0.9	0.5
4年目	H 34	0.5553			0.9	0.5
5年目	H 35	0.5339			0.9	0.5
6年目	H 36	0.5134			0.9	0.5
7年目	H 37	0.4936			0.9	0.5
8年目	H 38	0.4746			0.9	0.4
9年目	H 39	0.4564			0.9	0.4
10年目	H 40	0.4388			0.9	0.4
11年目	H 41	0.4220			0.9	0.4
12年目	H 42	0.4057			0.9	0.4
13年目	H 43	0.3901			0.9	0.4
14年目	H 44	0.3751			0.9	0.4
15年目	H 45	0.3607			0.9	0.3
16年目	H 46	0.3468			0.9	0.3
17年目	H 47	0.3335			0.9	0.3
18年目	H 48	0.3207			0.9	0.3
19年目	H 49	0.3083			0.9	0.3
20年目	H 50	0.2965			0.9	0.3
21年目	H 51	0.2851			0.9	0.3
22年目	H 52	0.2741			0.9	0.3
23年目	H 53	0.2636			0.9	0.2
24年目	H 54	0.2534			0.9	0.2
25年目	H 55	0.2437			0.9	0.2
26年目	H 56	0.2343			0.9	0.2
27年目	H 57	0.2253			0.9	0.2
28年目	H 58	0.2166			0.9	0.2
29年目	H 59	0.2083			0.9	0.2
30年目	H 60	0.2003			0.9	0.2
31年目	H 61	0.1926			0.9	0.2
32年目	H 62	0.1852			0.9	0.2
33年目	H 63	0.1780			0.9	0.2
34年目	H 64	0.1712			0.9	0.2
35年目	H 65	0.1646			0.9	0.2
36年目	H 66	0.1583			0.9	0.2
37年目	H 67	0.1522			0.9	0.1
38年目	H 68	0.1463			0.9	0.1
39年目	H 69	0.1407			0.9	0.1
合計			273.3	220.2	42.3	16.4
単純事業費計			273.3		42.3	

- 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。
- 注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

