

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153号 豊田北バイパス
事業主体	中部地方整備局

●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	全体：費用便益比 (B/C) = 3.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 897億円 経済的内部収益率 (EIRR) =11.8%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 972億円 経済的内部収益率 (EIRR) =15.6%)

●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
大項目	中項目		
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a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(未整備): 11,043万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 342万人・時間/年(11,043万人・時間/年 ⇒ 10,701万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道153号 並行区間の渋滞損失時間(未整備): 117万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 40万人・時間/年(117万人・時間/年 ⇒ 77万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 3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	対象区間 国道153号(23301530360:豊田市久保町3丁目) 改善見込み 旅行速度: 19.8km/h → 21.7km/h 対象区間 国道153号(23301530400:豊田市平戸橋町) 改善見込み 旅行速度: 16.2km/h → 22.5km/h
		□ 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	名鉄バス(矢並線:豊田市～鞍ヶ池東、足助) とよたおいでんバス(旭・豊田線:豊田市～小渡)
		□ 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	
	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	
		□ 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	
		□ 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	
	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	豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業、豊田浄水特定土地区画整理事業
□ 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/km2以下である市街地内での事業である			
□ 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			
	□ 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)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	「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定
		<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 type="checkbox"/> 日常活動圏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	香嵐渓(年間入込客数104万人)、鞍ヶ池公園(年間入込客数103万人)、道の駅どんぐりの里(どんぐり横丁)(年間入込客数45万人)、猿投温泉(年間入込客数35万人)など
		<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あり	
		<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)等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	豊田厚生病院のアクセス向上(15分圏域カバー人口 14.1万人→15.8万人(1.7万人増))
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	国道153号:拳母町1交差点(625件/億台キロ)、平戸橋西交差点(517件/億台キロ)、平戸橋東交差点(603件/億台キロ)(H20~23年データ)
		<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 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5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 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 checked="" 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	緊急輸送道路に指定される国道153号(現道)の矢作川渡河部である平戸橋は、大正時代に建設され老朽化が懸念されており、当該路線の供用により、国道153号(現道)が通行止め時の代替路になる
	<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	● 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: 11.0 千t/年 (1,692.7千t/年 ⇒ 1,681.7千t/年)
	生活環境の 改善・保全	● 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:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道153号) 排出削減量:11.3t/年、排出削減率:3割削減 豊田北バイパス区間 Nox排出増加量:29.3t/年
		● 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:対象地域を含む(日進市、みよし市、豊田市) (推計結果) 評価対象区間(並行区間):(国道153号) 排出削減量:0.7 t/年、排出削減率:3割削減 豊田北バイパス区間 SPM排出増加量: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	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	国道155号 豊田南バイパスと一体的に整備する必要あり
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられる
	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期待される	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道153号	豊田北バイパス	L=5.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
33,000	4	中部地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	331億円	101億円	432億円
うち残事業分	256億円	101億円	357億円
基準年における 現在価値 (C)	280億円	32億円	312億円
うち残事業分	205億円	32億円	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25年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	32億円	3.3億円	0.20億円	35億円
基準年における 現在価値 (B)	1,103億円	90億円	17億円	1,209億円
うち残事業分	1,103億円	90億円	17億円	1,209億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.9
経済的純現在価値（事業全体）	897億円
経済的内部収益率（事業全体）	11.8%
費用便益比（残事業）	5.1
経済的純現在価値（残事業）	972億円
経済的内部収益率（残事業）	15.6%

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	33,000台/日	±10%	3.5～4.3
事業費	331億円	±10%	3.6～4.3
事業期間	20年	±20%	3.3～4.5

【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	33,000台/日	±10%	4.6～5.6
事業費	256億円	±10%	4.7～5.6
事業期間	12年	±20%	4.8～5.4

交通状況の変化

様式-3①

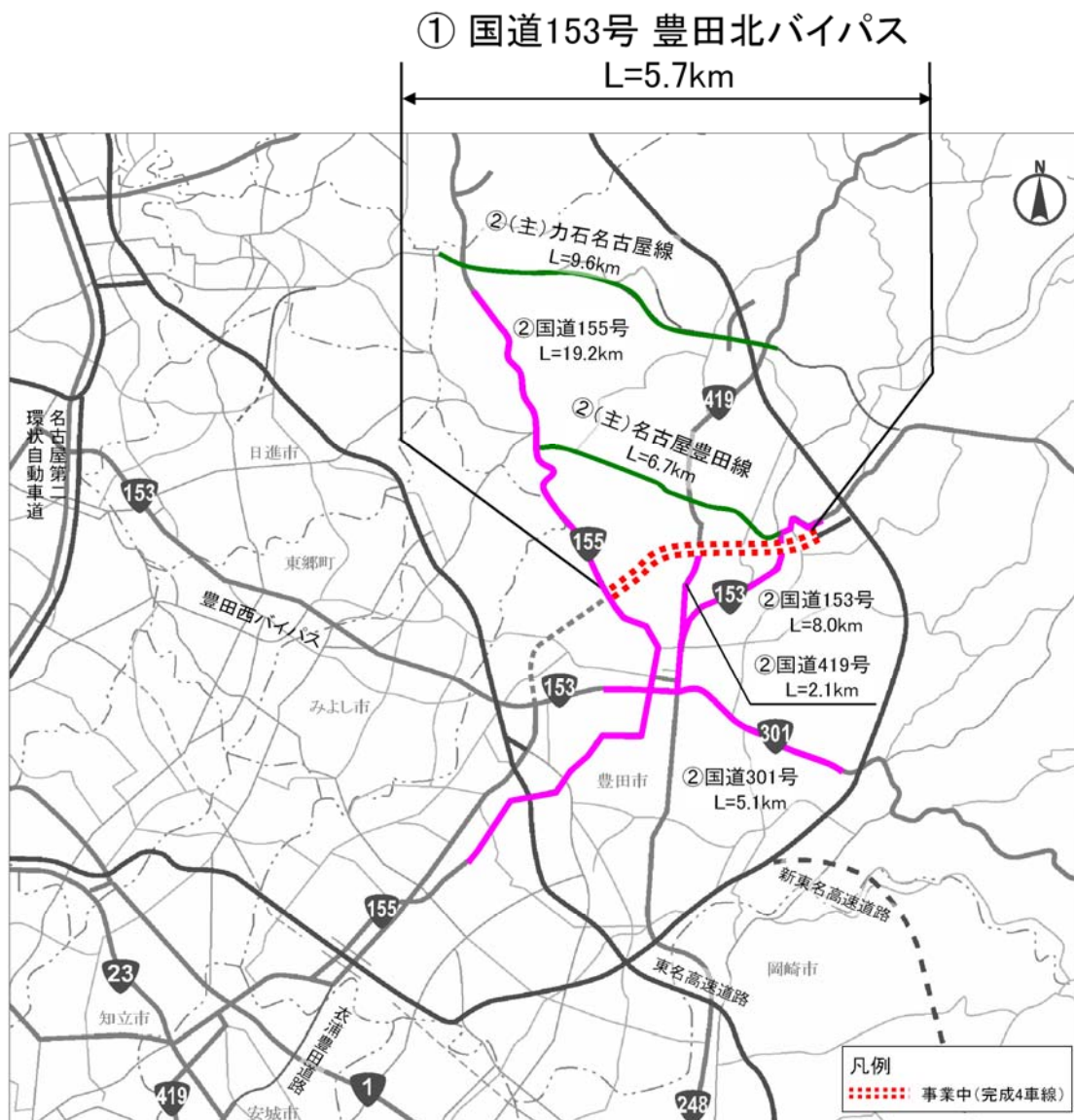
事業名：一般国道153号 豊田北バイパス（事業全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:5.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	33,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7.3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	43.86	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道153号: 8.0km	交通量	[台/日]	27,700	23,700
		走行時間	[分]	17.8	16.4
		走行時間費用	[億円/年]	88.44	70.48
	国道155号: 19.2km	交通量	[台/日]	20,500	20,100
		走行時間	[分]	38.8	37.0
		走行時間費用	[億円/年]	148.15	136.72
	(主)名古屋 豊田線: 6.7km	交通量	[台/日]	9,300	6,800
		走行時間	[分]	15.1	13.2
		走行時間費用	[億円/年]	24.99	14.37
	国道419号: 2.1km	交通量	[台/日]	24,300	18,400
		走行時間	[分]	4.6	4.0
		走行時間費用	[億円/年]	19.69	13.03
	(主)力石名 古屋線: 9.6km	交通量	[台/日]	12,800	11,600
		走行時間	[分]	16.8	16.7
		走行時間費用	[億円/年]	39.31	35.42
	国道301号: 5.1km	交通量	[台/日]	28,800	27,200
		走行時間	[分]	10.5	10.3
		走行時間費用	[億円/年]	51.92	48.29
③その他道路合計 :1,020.2km	走行時間費用	[億円/年]	5,479.16	5,406.71	
			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:1,076.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,851.66	5,768.88	82.78

- ※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153号 豊田北バイパス

(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20年11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	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (H42) 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 <input type="checkbox"/> 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"/> (H17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 <input type="checkbox"/> 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)		
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	
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 type="checkbox"/>	
中央分離帯の有無を考慮しない		<input checked="" 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"/>		
その他				



## 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)

箇所名：一般国道153号 豊田北バイパス  
(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.38	5.7	2.18

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
-15年目	H 18	1.3159	98.7	0.48	0.58		
-14年目	H 19	1.2653	97.6	0.87	1.04		
-13年目	H 20	1.2167	96.8	3.44	3.98		
-12年目	H 21	1.1699	95.6	2.92	3.29		
-11年目	H 22	1.1249	93.7	4.62	5.11		
-10年目	H 23	1.0816	92.1	8.70	9.42		
-9年目	H 24	1.0400	92.1	30.08	31.28		
基準年	H 25	1.0000	92.1	24.23	24.23		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	42.43	40.79		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	30.63	28.32		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	28.46	25.30		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	32.70	27.95		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	23.91	19.65		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	22.94	18.13		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	18.93	14.39		
暫定供用開始年次	H 33	0.7307	92.1	9.55	6.98	1.51	1.11
1年目	H 34	0.7026	92.1	17.15	12.05	1.51	1.06
2年目	H 35	0.6756	92.1	18.10	12.23	1.51	1.02
3年目	H 36	0.6496	92.1	8.64	5.61	1.51	0.98
4年目	H 37	0.6246	92.1	2.09	1.30	1.51	0.95
供用開始年次	H 38	0.6006	92.1			2.08	1.25
6年目	H 39	0.5775	92.1			2.08	1.20
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.08	1.15
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.08	1.11
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.08	1.07
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.08	1.02
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.08	0.99
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.08	0.95
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.08	0.91
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.08	0.88
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.08	0.84
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.08	0.81
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.08	0.78
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.08	0.75
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.08	0.72
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.08	0.69
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.08	0.67
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.08	0.64
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.08	0.62
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.08	0.59
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.08	0.57
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.08	0.55
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.08	0.53
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.08	0.51
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.08	0.49
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.08	0.47
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.08	0.45
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.08	0.43
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.08	0.42
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.08	0.40
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.08	0.38
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.08	0.37
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.08	0.36
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.08	0.34
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.08	0.33
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.08	0.32
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.08	0.30
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.08	0.29
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.08	0.28
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.08	0.27
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.08	0.26
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.08	0.25
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.08	0.24
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.08	0.23
49年目	H 82	0.1069	92.1	-108.09	-11.55	2.08	0.22
合計				222.77	280.08	101.00	32.02
単純事業費計				330.86		101.00	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 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)

箇所名：一般国道153号 豊田北バイパス  
(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.38	5.7	2.18

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
-15年目	H 18	1.3159	98.7				
-14年目	H 19	1.2653	97.6				
-13年目	H 20	1.2167	96.8				
-12年目	H 21	1.1699	95.6				
-11年目	H 22	1.1249	93.7				
-10年目	H 23	1.0816	92.1				
-9年目	H 24	1.0400	92.1				
基準年	H 25	1.0000	92.1				
-7年目	H 26	0.9615	92.1	42.43	40.79		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	30.63	28.32		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	28.46	25.30		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	32.70	27.95		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	23.91	19.65		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	22.94	18.13		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	18.93	14.39		
暫定供用開始年次	H 33	0.7307	92.1	9.55	6.98	1.51	1.11
1年目	H 34	0.7026	92.1	17.15	12.05	1.51	1.06
2年目	H 35	0.6756	92.1	18.10	12.23	1.51	1.02
3年目	H 36	0.6496	92.1	8.64	5.61	1.51	0.98
4年目	H 37	0.6246	92.1	2.09	1.30	1.51	0.95
供用開始年次	H 38	0.6006	92.1			2.08	1.25
6年目	H 39	0.5775	92.1			2.08	1.20
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.08	1.15
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.08	1.11
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.08	1.07
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.08	1.02
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.08	0.99
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.08	0.95
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.08	0.91
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.08	0.88
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.08	0.84
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.08	0.81
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.08	0.78
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.08	0.75
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.08	0.72
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.08	0.69
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.08	0.67
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.08	0.64
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.08	0.62
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.08	0.59
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.08	0.57
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.08	0.55
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.08	0.53
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.08	0.51
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.08	0.49
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.08	0.47
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.08	0.45
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.08	0.43
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.08	0.42
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.08	0.40
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.08	0.38
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.08	0.37
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.08	0.36
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.08	0.34
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.08	0.33
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.08	0.32
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.08	0.30
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.08	0.29
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.08	0.28
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.08	0.27
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.08	0.26
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.08	0.25
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.08	0.24
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.08	0.23
49年目	H 82	0.1069	92.1	-68.04	-7.27	2.08	0.22
合計				187.48	205.43	101.00	32.02
単純事業費計				255.52		101.00	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

