

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9号 多岐・朝山道路
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	事業全体：費用便益比(B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 323億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.7%) 残事業：費用便益比(B/C) = 8.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 740億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 50.8%)

●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口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における路切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ路切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	区間a (費用便益分析対象区間) について：(多岐・朝山道路 (出雲市多岐町久村～大田市朝山町朝倉)) 当該区間の渋滞損失削減率：648千人・時間/年 (22,573千人・時間/年→21,925千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：2.9%削減
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150立方メートルのコンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	利便性向上が見込まれるバス路線：石見交通線 (大田バスセンター～越前) (14便/日)  利便性向上が見込まれる水産物流通：J F しまね大田水産物地方卸売市場から大田府中央卸売市場

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、区画整理等の治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"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区画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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" 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"/> 当該路線が降格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	<p>山陰自動車道</p> <p>出雲市～大田市間を高規格幹線道路で連絡する</p> <p>対象となる日常活動圏中心都市：出雲市～大田市</p> <p>対象自治体名：出雲市、日常生活圏中心都市：大田市、改善見込み（出雲市役所～大田市役所、50分⇒44分） ※山陰道が全線整備された場合の値</p>
	居住ある地域の形成	<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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的黒部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	<p>対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上 大田市（石見銀山）：観光入込み客数 31.4万人(128)</p>
	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/2日以上、歩行者交通量が600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"/> 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き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	
		<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	

3. 安全	<p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>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</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>現道等に事故発生率が500件/万台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</p> <p>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</p> <p>近隣へのルートが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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>並行する高容量ネットワークの代替路線として機能する（A路線として位置づけがある場合）</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>避震路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>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</p> <p>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</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を及ぼすエリアを対象に算出 排出削減量：7.2t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし：1,463t/年⇒整備あり：1,455t/年）</p> <p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を及ぼすエリアを対象に算出 排出削減量：22.0t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし：3,483t/年⇒整備あり：3,461t/年）</p> <p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を及ぼすエリアを対象に算出 排出削減量：1.9t/年、排出削減率：約1.0%削減（整備なし：185t/年⇒整備あり：183t/年）</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p>一般国道9号 出雲、湖陵道路、湖陵、多岐道路、朝山・大田道路、大田・精間道路、朝山・仁摩道路、大田・仁摩道路</p> <p>【鳥根総合発展計画】（第三次実施計画） H28.3  【新たな出雲の國づくり計画（出雲未来図）】（後期基本計画） H29.3  【出雲市まち・ひと・しごと創生総合戦略】 H29.3改訂  【出雲市都市計画マスタープラン】 H22.2  【大田市総合計画】（後期計画 改訂版） H29.3  【大田市都市計画マスタープラン】 H20.3</p>
	<p>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</p>	

## 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9号	多伎・朝山道路	L=9.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,000	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	442億円	67億円	508億円
うち残事業分	80億円	67億円	147億円
基準年における 現在価値(C)	495億円	28億円	522億円
うち残事業分	77億円	28億円	104億円

## 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29年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	32億円	6.1億円	2.9億円	41億円
基準年における 現在価値(B)	662億円	128億円	54億円	845億円
うち残事業分	662億円	128億円	54億円	845億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.6
経済的純現在価値(事業全体)	323億円
経済的内部収益率(事業全体)	6.7%
費用便益比(残事業)	8.1
経済的純現在価値(残事業)	740億円
経済的内部収益率(残事業)	50.8%

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(残事業を対象)

【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	17,000	±10%	1.4~1.9
事業費	442億円	±10%	1.6~1.6
事業期間	13年	±20%	1.6~1.7

【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	17,000	±10%	6.8~9.5
事業費	80億円	±10%	7.6~8.7
事業期間	1年	±20%	7.9~8.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名:多伎・朝山道路(全事業・残事業)

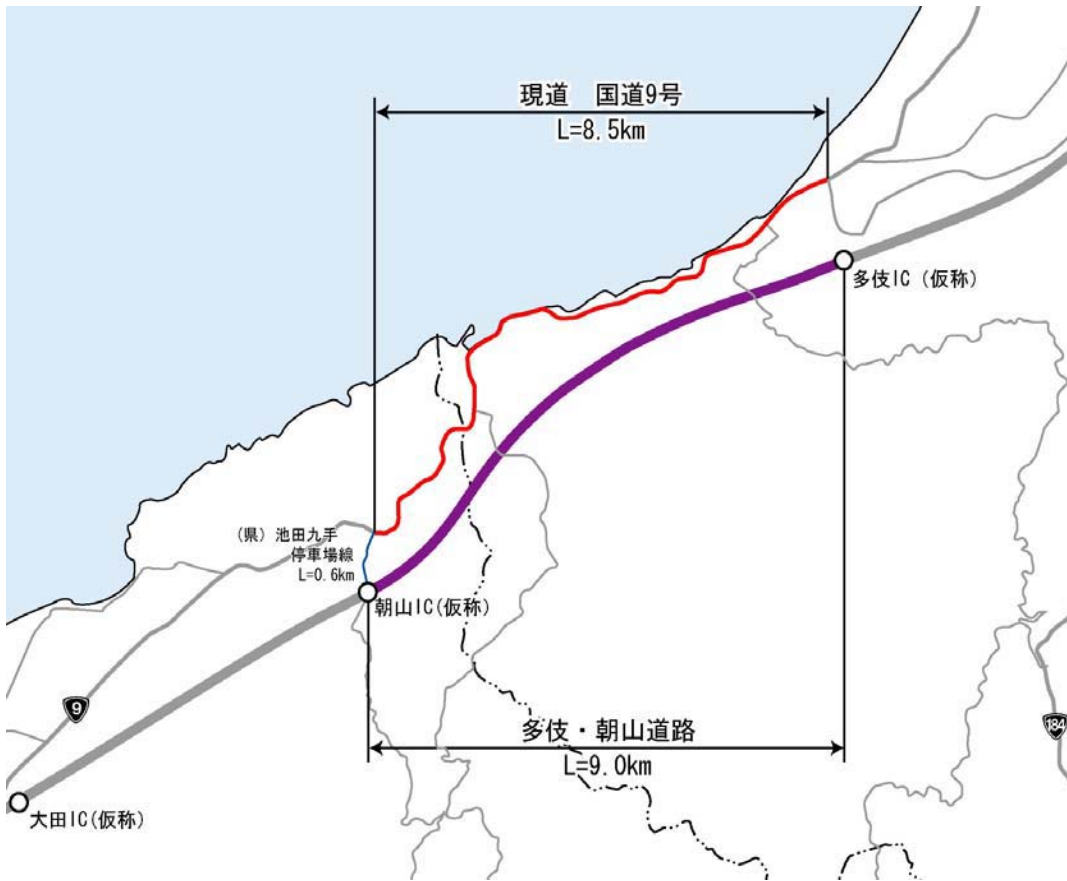
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :9.0km	交通量※1	[台/日]	-	17,000	
	走行時間※2	[分]	-	8	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	26.54	
②主な周辺道路※4	国道9号 :8.5km	交通量	[台/日]	21,500	5,100
		走行時間	[分]	13	11
		走行時間費用	[億円/年]	56.25	10.27
	(県)池田久手停車場線 :0.6km	交通量	[台/日]	16,900	2,500
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	6.86	0.49
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 :4169.7km	走行時間費用	[億円/年]	3,422.29	3,414.68	

			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:4187.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,485.39	3,451.98	33.41

- ※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: 多伎・朝山道路

(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29年度	
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	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"/> (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		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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 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 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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 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)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	9.0	1.44	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-13年目	H18	1.5395	105.9	4.43	6.63		
-12年目	H19	1.4802	105.0	4.10	5.95		
-11年目	H20	1.4233	104.4	11.35	15.92		
-10年目	H21	1.3686	103.0	10.12	13.84		
-9年目	H22	1.3159	101.3	15.32	20.48		
-8年目	H23	1.2653	99.8	18.16	23.69		
-7年目	H24	1.2167	99.0	27.96	35.36		
-6年目	H25	1.1699	99.0	49.68	60.41		
-5年目	H26	1.1249	101.5	58.74	66.99		
-4年目	H27	1.0816	102.9	62.55	67.65		
-3年目	H28	1.0400	102.9	62.64	65.15		
-2年目	H29	1.0000	102.9	36.69	36.69		
-1年目	H30	0.9615	102.9	76.49	73.55		
供用開始年次	H31	0.9246	102.9	3.37	3.12	1.33	1.23
1年目	H32	0.8890	102.9			1.33	1.19
2年目	H33	0.8548	102.9			1.33	1.14
3年目	H34	0.8219	102.9			1.33	1.10
4年目	H35	0.7903	102.9			1.33	1.05
5年目	H36	0.7599	102.9			1.33	1.01
6年目	H37	0.7307	102.9			1.33	0.97
7年目	H38	0.7026	102.9			1.33	0.94
8年目	H39	0.6756	102.9			1.33	0.90
9年目	H40	0.6496	102.9			1.33	0.87
10年目	H41	0.6246	102.9			1.33	0.83
11年目	H42	0.6006	102.9			1.33	0.80
12年目	H43	0.5775	102.9			1.33	0.77
13年目	H44	0.5553	102.9			1.33	0.74
14年目	H45	0.5339	102.9			1.33	0.71
15年目	H46	0.5134	102.9			1.33	0.68
16年目	H47	0.4936	102.9			1.33	0.66
17年目	H48	0.4746	102.9			1.33	0.63
18年目	H49	0.4564	102.9			1.33	0.61
19年目	H50	0.4388	102.9			1.33	0.59
20年目	H51	0.4220	102.9			1.33	0.56
21年目	H52	0.4057	102.9			1.33	0.54
22年目	H53	0.3901	102.9			1.33	0.52
23年目	H54	0.3751	102.9			1.33	0.50
24年目	H55	0.3607	102.9			1.33	0.48
25年目	H56	0.3468	102.9			1.33	0.46
26年目	H57	0.3335	102.9			1.33	0.44
27年目	H58	0.3207	102.9			1.33	0.43
28年目	H59	0.3083	102.9			1.33	0.41
29年目	H60	0.2965	102.9			1.33	0.40
30年目	H61	0.2851	102.9			1.33	0.38
31年目	H62	0.2741	102.9			1.33	0.37
32年目	H63	0.2636	102.9			1.33	0.35
33年目	H64	0.2534	102.9			1.33	0.34
34年目	H65	0.2437	102.9			1.33	0.32
35年目	H66	0.2343	102.9			1.33	0.31
36年目	H67	0.2253	102.9			1.33	0.30
37年目	H68	0.2166	102.9			1.33	0.29
38年目	H69	0.2083	102.9			1.33	0.28
39年目	H70	0.2003	102.9			1.33	0.27
40年目	H71	0.1926	102.9			1.33	0.26
41年目	H72	0.1852	102.9			1.33	0.25
42年目	H73	0.1780	102.9			1.33	0.24
43年目	H74	0.1712	102.9			1.33	0.23
44年目	H75	0.1646	102.9			1.33	0.22
45年目	H76	0.1583	102.9			1.33	0.21
46年目	H77	0.1522	102.9			1.33	0.20
47年目	H78	0.1463	102.9			1.33	0.20
48年目	H79	0.1407	102.9			1.33	0.19
49年目	H80	0.1353	102.9	-6.31	-0.85	1.33	0.18
合計				435.29	494.55	66.67	27.54
単純事業費計				441.60		66.67	

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。

## 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: 多伎・朝山道路(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	9.0	1.44	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H30	0.9615	102.9	76.49	73.55		
供用開始年次	H31	0.9246	102.9	3.37	3.12	1.33	1.23
1年目	H32	0.8890	102.9			1.33	1.19
2年目	H33	0.8548	102.9			1.33	1.14
3年目	H34	0.8219	102.9			1.33	1.10
4年目	H35	0.7903	102.9			1.33	1.05
5年目	H36	0.7599	102.9			1.33	1.01
6年目	H37	0.7307	102.9			1.33	0.97
7年目	H38	0.7026	102.9			1.33	0.94
8年目	H39	0.6756	102.9			1.33	0.90
9年目	H40	0.6496	102.9			1.33	0.87
10年目	H41	0.6246	102.9			1.33	0.83
11年目	H42	0.6006	102.9			1.33	0.80
12年目	H43	0.5775	102.9			1.33	0.77
13年目	H44	0.5553	102.9			1.33	0.74
14年目	H45	0.5339	102.9			1.33	0.71
15年目	H46	0.5134	102.9			1.33	0.68
16年目	H47	0.4936	102.9			1.33	0.66
17年目	H48	0.4746	102.9			1.33	0.63
18年目	H49	0.4564	102.9			1.33	0.61
19年目	H50	0.4388	102.9			1.33	0.59
20年目	H51	0.4220	102.9			1.33	0.56
21年目	H52	0.4057	102.9			1.33	0.54
22年目	H53	0.3901	102.9			1.33	0.52
23年目	H54	0.3751	102.9			1.33	0.50
24年目	H55	0.3607	102.9			1.33	0.48
25年目	H56	0.3468	102.9			1.33	0.46
26年目	H57	0.3335	102.9			1.33	0.44
27年目	H58	0.3207	102.9			1.33	0.43
28年目	H59	0.3083	102.9			1.33	0.41
29年目	H60	0.2965	102.9			1.33	0.40
30年目	H61	0.2851	102.9			1.33	0.38
31年目	H62	0.2741	102.9			1.33	0.37
32年目	H63	0.2636	102.9			1.33	0.35
33年目	H64	0.2534	102.9			1.33	0.34
34年目	H65	0.2437	102.9			1.33	0.32
35年目	H66	0.2343	102.9			1.33	0.31
36年目	H67	0.2253	102.9			1.33	0.30
37年目	H68	0.2166	102.9			1.33	0.29
38年目	H69	0.2083	102.9			1.33	0.28
39年目	H70	0.2003	102.9			1.33	0.27
40年目	H71	0.1926	102.9			1.33	0.26
41年目	H72	0.1852	102.9			1.33	0.25
42年目	H73	0.1780	102.9			1.33	0.24
43年目	H74	0.1712	102.9			1.33	0.23
44年目	H75	0.1646	102.9			1.33	0.22
45年目	H76	0.1583	102.9			1.33	0.21
46年目	H77	0.1522	102.9			1.33	0.20
47年目	H78	0.1463	102.9			1.33	0.20
48年目	H79	0.1407	102.9			1.33	0.19
49年目	H80	0.1353	102.9	0.00	0.00	1.33	0.18
合計				79.86	76.66	66.67	27.54
単純事業費計					79.86		66.67

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。

