

(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175号 西脇北バイパス
事業主体	近畿地方整備局

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	全事業：費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=40億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.2%) 残事業：費用便益比(B/C)=2.9(経済的純現在価値(B-C)=389億円、経済的内部収益率(EIRR)=11.2%)

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(現況):16094万人・時間/年 渋滞損失削減時間:128万人・時間/年(40176万人・時間/年 40048万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道175号 一般国道427号(県)黒田庄滝野線(県)津万井西田線(主)西脇篠山線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:148万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:7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	国道175号(上戸田地区)、(旅行速度16.0km/h 改善見込み)
		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	利便性向上が見込まれるバス:西脇コミュニティバス
		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	アクセス向上が見込まれる新幹線駅:西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館~西明石駅(所要時間:76分 66分)
		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	アクセス向上が見込まれる空港:西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館~神戸空港(所要時間:82分 72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	アクセス向上が見込まれる重要港湾:西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館~東播磨港(所要時間:83分 74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が向上	
	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	
		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	ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画 主体：兵庫県 位置づけ：基幹道路八連携軸のうち播磨丹波但馬軸を形成する。
		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/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	都市計画道路網密度の変化（3.5km/km2 3.6km/km2）
		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	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		
	地域高規格道路の位置づけあり	東播磨丹波連絡道路の一部	
	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	参考：【兵庫】播磨地方拠点都市地域（中心都市：姫路市・加古川市）、但馬地方拠点都市地域（中心都市：豊岡市） 【京都】北近畿地方拠点都市地域（中心都市：福知山市・舞鶴市） 国土交通省HP	
	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		
	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象となる拠点都市：西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館～加古川市（所要時間：69分 60分）	
個性ある地域の形成	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		
	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	北はりま定住自立圏共生ビジョン	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	北はりまエコミュージアム（道の駅）（年間観光客入込数：38.6万人/年 H26年）	
	特別立法に基づく事業である		
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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	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	対象区間の自転車交通量（未調査）、自動車交通量14,278 1,000台/12h、歩行者交通量（未調査）
		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	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	アクセス向上が見込まれる三次医療施設：西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館～加古川医療センター（所要時間：61分 52分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	現国道175号 西脇寺内交差点（死傷事故率：323.7件/億台キロ、自動車交通量：13,114台/日）H26-29以降
		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	対象区間の自動車交通量14,278台/12h、歩行者交通量（未調査）、高校生が通学路として利用（人数不明）、歩道の無い区間（上戸田 - 畑瀬橋：3.7km）
	災害への備え	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	現ルートが2つ以上有り
		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	兵庫県地域防災計画で国道175号は、「緊急輸送道路」に位置づけられている
		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	現国道175号（下戸田 - 畑瀬橋）で通行止となった場合、代替路線として機能する
		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）	
		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	現国道175号（蒲江北～畑瀬橋に防災点検箇所あり）
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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	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：7012.32t-CO2/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	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道175号 一般国道427号（県）黒田庄滝野線（県）津万井西田線（主）西脇篠山線 排出削減量：30.19t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：23.53t/年
		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/平行区間等）：一般国道175号 一般国道427号（県）黒田庄滝野線（県）津万井西田線（主）西脇篠山線 排出削減量：1.94t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：1.33t/年
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	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	道路の整備に関するプログラム：兵庫県、H30.3策定見直し、基幹道路八連携軸の構成路線（東播丹波連絡道路）
		関連する大規模道路事業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	
		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	

(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175号	西脇北バイパス	L = 5.2km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,200	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	448億円	125億円	573億円
うち残事業分	196億円	121億円	318億円
基準年における 現在価値 (C)	517億円	38億円	555億円
うち残事業分	169億円	37億円	206億円

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1年度			
供用年	令和11年度			
単年便益 (初年便益)	41億円	2.0億円	0.47億円	44億円
基準年における 現在価値 (B)	561億円	27億円	6.2億円	595億円
うち残事業分	561億円	27億円	6.2億円	595億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	40億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	389億円
経済的内部収益率（残事業）	11.2%

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	18,200台/日	±10%	0.88~1.3
事業費	196億円	±10%	1.04~1.1
事業期間	9年	±20%	0.99~1.2

【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	18,200台/日	±10%	2.4~3.6
事業費	196億円	±10%	2.7~3.2
事業期間	9年	±20%	2.8~3.0

交通状況の変化

様式 - 3

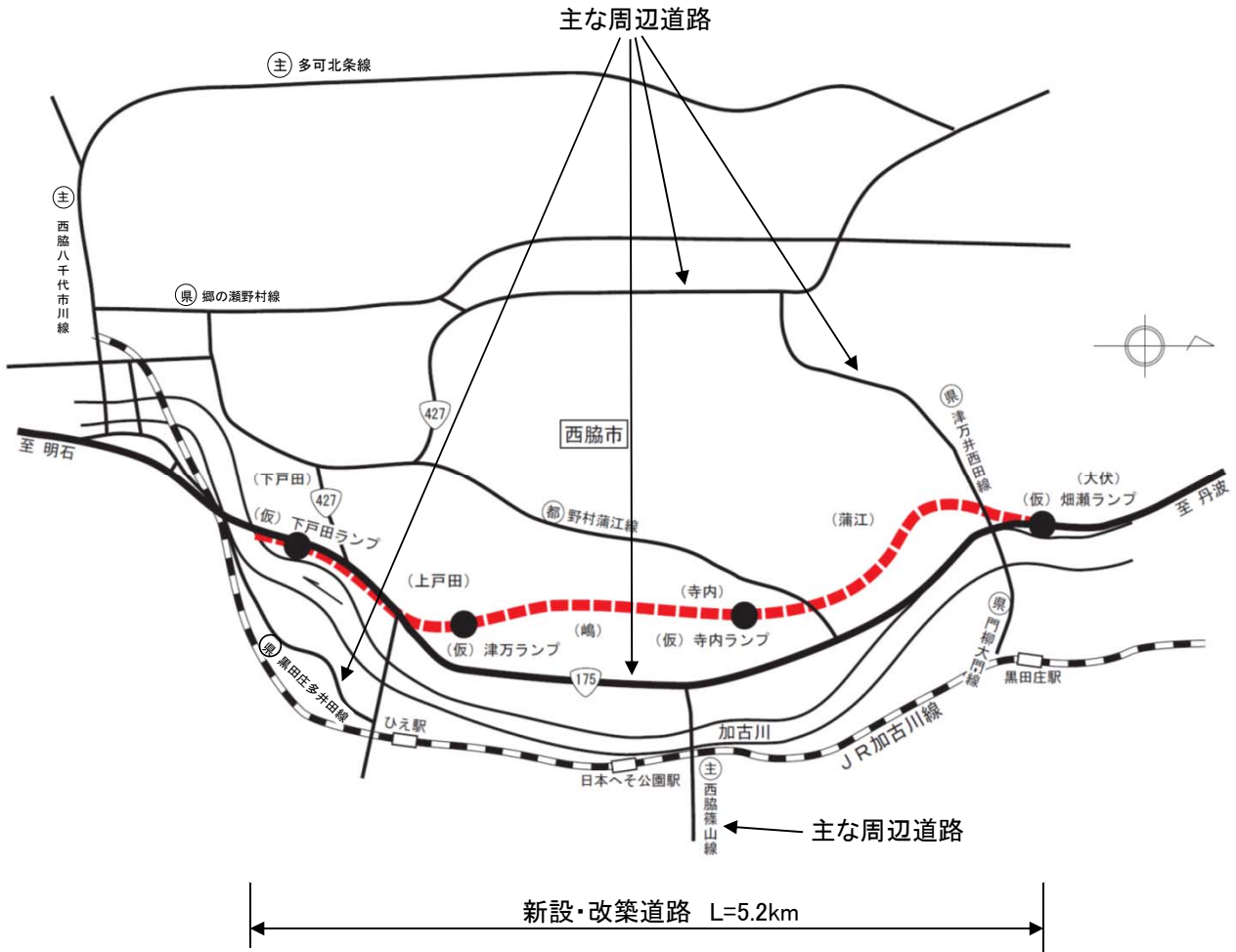
事業名：西脇北バイパス（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (5.2km)	交通量 ¹	[台/日]	0	18,200	
	走行時間 ²	[分]	0	6	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	20.80	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 175号 (2.6km)	交通量	[台/日]	20,100	6,500
		走行時間	[分]	13	7
		走行時間費用	[億円/年]	46.96	7.97
	一般国道 427号 (3.8km)	交通量	[台/日]	13,700	12,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	18.82	15.59
	(県)黒田庄 滝野線 (5.9km)	交通量	[台/日]	3,400	2,500
		走行時間	[分]	20	16
		走行時間費用	[億円/年]	12.75	7.46
	(県)津万井 西田線 (2.4km)	交通量	[台/日]	3,400	2,900
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	4.74	3.35
	(主)西脇篠 山線 (0.8km)	交通量	[台/日]	10,800	5,800
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	3.31	1.48
その他道路合計 (7,253.3km)	走行時間費用	[億円/年]	24,761.97	24,750.63	
			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：7,274.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,848.53	24,807.27	41.26

- 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： 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()、 に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：西脇北バイパス（残事業）

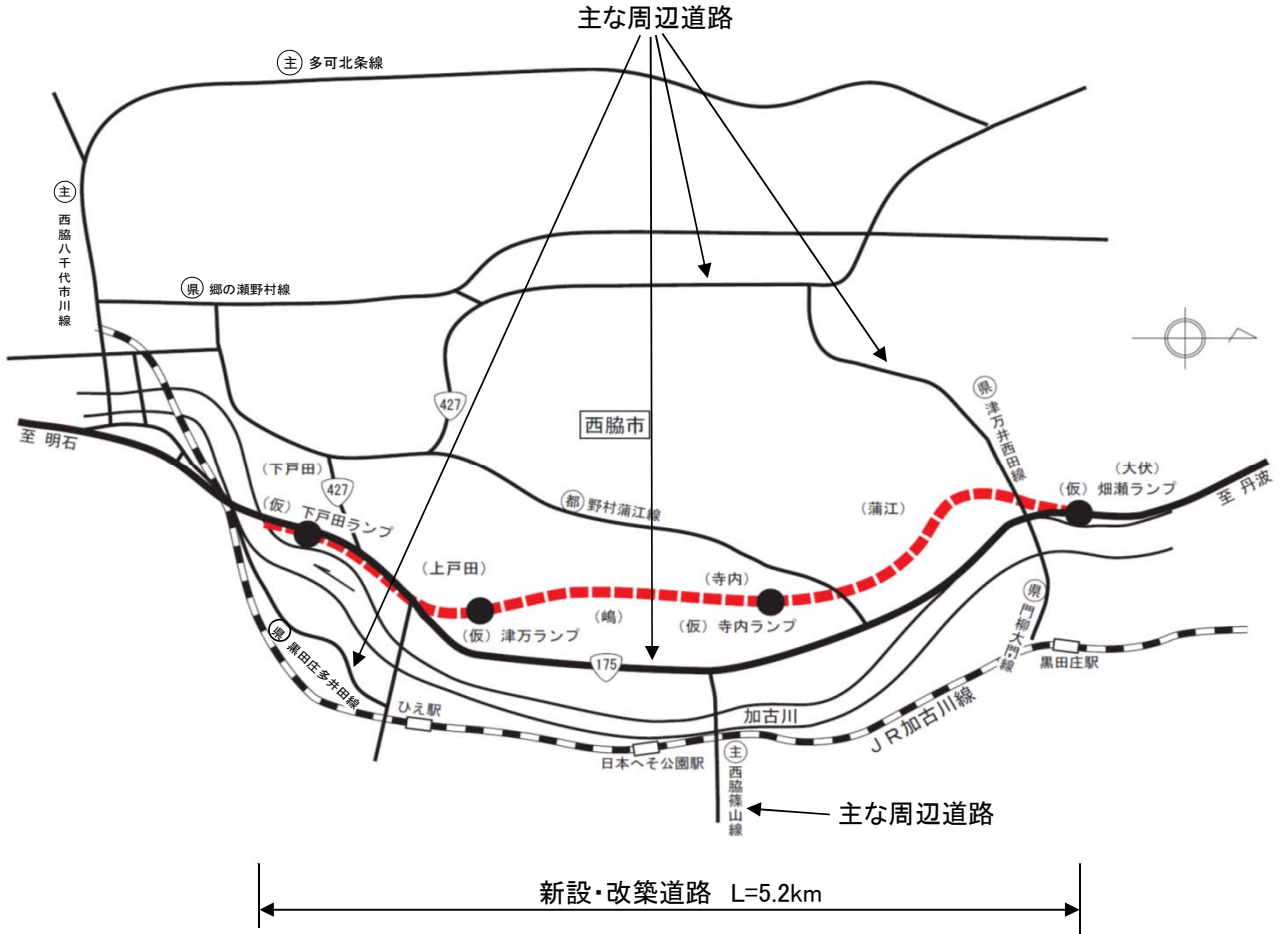
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (5.2km)	交通量 ¹	[台/日]	0	18,200	
	走行時間 ²	[分]	0	6	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	20.80	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 175号 (2.6km)	交通量	[台/日]	20,100	6,500
		走行時間	[分]	13	7
		走行時間費用	[億円/年]	46.96	7.97
	一般国道 427号 (3.8km)	交通量	[台/日]	13,700	12,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	18.82	15.59
	(県)黒田庄 滝野線 (5.9km)	交通量	[台/日]	3,400	2,500
		走行時間	[分]	20	16
		走行時間費用	[億円/年]	12.75	7.46
	(県)津万井 西田線 (2.4km)	交通量	[台/日]	3,400	2,900
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	4.74	3.35
(主)西脇篠 山線 (0.8km)	交通量	[台/日]	10,800	5,800	
	走行時間	[分]	2	1	
	走行時間費用	[億円/年]	3.31	1.48	
その他道路合計 (7,253.3km)	走行時間費用	[億円/年]	24,761.97	24,750.63	

			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：7,274.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,848.53	24,807.27	41.26

- 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： 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()、 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：西脇北バイパス

(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30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1年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12年)	
	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 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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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 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(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" 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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

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	
	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			
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 (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(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)			
箇所名:一般国道175号 西脇北バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.53	5.2	2.76	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-32年目	H 9	2.3699	117.5	0.22	0.46		
-31年目	H 10	2.2788	116.9	2.67	5.35		
-30年目	H 11	2.1911	115.2	0.46	0.90		
-29年目	H 12	2.1068	113.8	4.50	8.57		
-28年目	H 13	2.0258	112.4	4.74	8.79		
-27年目	H 14	1.9479	110.5	9.70	17.61		
-26年目	H 15	1.8730	109.0	8.49	15.02		
-25年目	H 16	1.8009	107.9	11.95	20.54		
-24年目	H 17	1.7317	106.7	11.51	19.23		
-23年目	H 18	1.6651	105.9	17.79	28.81		
-22年目	H 19	1.6010	105.0	24.17	37.96		
-21年目	H 20	1.5395	104.4	15.52	23.57		
-20年目	H 21	1.4802	103.0	19.03	28.17		
-19年目	H 22	1.4233	101.3	13.10	18.96		
-18年目	H 23	1.3686	99.8	3.75	5.30		
-17年目	H 24	1.3159	99.0	12.04	16.48		
-16年目	H 25	1.2653	99.0	3.14	4.14		
-15年目	H 26	1.2167	101.5	2.12	2.62		
-14年目	H 27	1.1699	103.0	2.01	2.35		
-13年目	H 28	1.1249	102.8	9.49	10.70		
-12年目	H 29	1.0816	103.0	16.90	18.28		
-11年目	H 30	1.0400	103.0	25.95	26.99		
-10年目	R 1	1.0000	103.0	32.47	32.47		
-9年目	R 2	0.9615	103.0	60.18	57.86		
-8年目	R 3	0.9246	103.0	29.55	27.32		
-7年目	R 4	0.8890	103.0	12.36	10.99		
-6年目	R 5	0.8548	103.0	11.09	9.48		
-5年目	R 6	0.8219	103.0	16.61	13.65		
-4年目	R 7	0.7903	103.0	16.61	13.13		
-3年目	R 8	0.7599	103.0	16.61	12.62		
-2年目	R 9	0.7307	103.0	16.60	12.13		
-1年目	R 10	0.7026	103.0	16.60	11.66		
供用開始年次	R 11	0.6756	103.0			2.51	1.70
1年目	R 12	0.6496	103.0			2.51	1.63
2年目	R 13	0.6246	103.0			2.51	1.57
3年目	R 14	0.6006	103.0			2.51	1.51
4年目	R 15	0.5775	103.0			2.51	1.45
5年目	R 16	0.5553	103.0			2.51	1.39
6年目	R 17	0.5339	103.0			2.51	1.34
7年目	R 18	0.5134	103.0			2.51	1.29
8年目	R 19	0.4936	103.0			2.51	1.24
9年目	R 20	0.4746	103.0			2.51	1.19
10年目	R 21	0.4564	103.0			2.51	1.15
11年目	R 22	0.4388	103.0			2.51	1.10
12年目	R 23	0.4220	103.0			2.51	1.06
13年目	R 24	0.4057	103.0			2.51	1.02
14年目	R 25	0.3901	103.0			2.51	0.98
15年目	R 26	0.3751	103.0			2.51	0.94
16年目	R 27	0.3607	103.0			2.51	0.91
17年目	R 28	0.3468	103.0			2.51	0.87
18年目	R 29	0.3335	103.0			2.51	0.84
19年目	R 30	0.3207	103.0			2.51	0.80
20年目	R 31	0.3083	103.0			2.51	0.77
21年目	R 32	0.2965	103.0			2.51	0.74
22年目	R 33	0.2851	103.0			2.51	0.72
23年目	R 34	0.2741	103.0			2.51	0.69
24年目	R 35	0.2636	103.0			2.51	0.66
25年目	R 36	0.2534	103.0			2.51	0.64
26年目	R 37	0.2437	103.0			2.51	0.61
27年目	R 38	0.2343	103.0			2.51	0.59
28年目	R 39	0.2253	103.0			2.51	0.57
29年目	R 40	0.2166	103.0			2.51	0.54
30年目	R 41	0.2083	103.0			2.51	0.52
31年目	R 42	0.2003	103.0			2.51	0.50
32年目	R 43	0.1926	103.0			2.51	0.48
33年目	R 44	0.1852	103.0			2.51	0.46
34年目	R 45	0.1780	103.0			2.51	0.45
35年目	R 46	0.1712	103.0			2.51	0.43
36年目	R 47	0.1646	103.0			2.51	0.41
37年目	R 48	0.1583	103.0			2.51	0.40
38年目	R 49	0.1522	103.0			2.51	0.38
39年目	R 50	0.1463	103.0			2.51	0.37
40年目	R 51	0.1407	103.0			2.51	0.35
41年目	R 52	0.1353	103.0			2.51	0.34
42年目	R 53	0.1301	103.0			2.51	0.33
43年目	R 54	0.1251	103.0			2.51	0.31
44年目	R 55	0.1203	103.0			2.51	0.30
45年目	R 56	0.1157	103.0			2.51	0.29
46年目	R 57	0.1112	103.0			2.51	0.28
47年目	R 58	0.1069	103.0			2.51	0.27
48年目	R 59	0.1028	103.0			2.51	0.26
49年目	R 60	0.0989	103.0	-53.95	-5.34	2.51	0.25
合計				393.96	516.77	125.45	37.89
単純事業費計				447.91		125.45	

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道175号 西脇北バイパス

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.51	5.2	2.67	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-9年目	R 2	0.9615	103.0	60.18	57.86		
-8年目	R 3	0.9246	103.0	29.55	27.32		
-7年目	R 4	0.8890	103.0	12.36	10.99		
-6年目	R 5	0.8548	103.0	11.09	9.48		
-5年目	R 6	0.8219	103.0	16.61	13.65		
-4年目	R 7	0.7903	103.0	16.61	13.13		
-3年目	R 8	0.7599	103.0	16.61	12.62		
-2年目	R 9	0.7307	103.0	16.60	12.13		
-1年目	R 10	0.7026	103.0	16.60	11.66		
供用開始年次	R 11	0.6756	103.0			2.43	1.64
1年目	R 12	0.6496	103.0			2.43	1.58
2年目	R 13	0.6246	103.0			2.43	1.52
3年目	R 14	0.6006	103.0			2.43	1.46
4年目	R 15	0.5775	103.0			2.43	1.40
5年目	R 16	0.5553	103.0			2.43	1.35
6年目	R 17	0.5339	103.0			2.43	1.30
7年目	R 18	0.5134	103.0			2.43	1.25
8年目	R 19	0.4936	103.0			2.43	1.20
9年目	R 20	0.4746	103.0			2.43	1.15
10年目	R 21	0.4564	103.0			2.43	1.11
11年目	R 22	0.4388	103.0			2.43	1.07
12年目	R 23	0.4220	103.0			2.43	1.02
13年目	R 24	0.4057	103.0			2.43	0.98
14年目	R 25	0.3901	103.0			2.43	0.95
15年目	R 26	0.3751	103.0			2.43	0.91
16年目	R 27	0.3607	103.0			2.43	0.88
17年目	R 28	0.3468	103.0			2.43	0.84
18年目	R 29	0.3335	103.0			2.43	0.81
19年目	R 30	0.3207	103.0			2.43	0.78
20年目	R 31	0.3083	103.0			2.43	0.75
21年目	R 32	0.2965	103.0			2.43	0.72
22年目	R 33	0.2851	103.0			2.43	0.69
23年目	R 34	0.2741	103.0			2.43	0.67
24年目	R 35	0.2636	103.0			2.43	0.64
25年目	R 36	0.2534	103.0			2.43	0.62
26年目	R 37	0.2437	103.0			2.43	0.59
27年目	R 38	0.2343	103.0			2.43	0.57
28年目	R 39	0.2253	103.0			2.43	0.55
29年目	R 40	0.2166	103.0			2.43	0.53
30年目	R 41	0.2083	103.0			2.43	0.51
31年目	R 42	0.2003	103.0			2.43	0.49
32年目	R 43	0.1926	103.0			2.43	0.47
33年目	R 44	0.1852	103.0			2.43	0.45
34年目	R 45	0.1780	103.0			2.43	0.43
35年目	R 46	0.1712	103.0			2.43	0.42
36年目	R 47	0.1646	103.0			2.43	0.40
37年目	R 48	0.1583	103.0			2.43	0.38
38年目	R 49	0.1522	103.0			2.43	0.37
39年目	R 50	0.1463	103.0			2.43	0.36
40年目	R 51	0.1407	103.0			2.43	0.34
41年目	R 52	0.1353	103.0			2.43	0.33
42年目	R 53	0.1301	103.0			2.43	0.32
43年目	R 54	0.1251	103.0			2.43	0.30
44年目	R 55	0.1203	103.0			2.43	0.29
45年目	R 56	0.1157	103.0			2.43	0.28
46年目	R 57	0.1112	103.0			2.43	0.27
47年目	R 58	0.1069	103.0			2.43	0.26
48年目	R 59	0.1028	103.0			2.43	0.25
49年目	R 60	0.0989	103.0	0.00	0.00	2.43	0.24
合計				196.21	168.84	121.36	36.69
単純事業費計				196.21		121.36	

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。

