

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1号 富士由比バイパス
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)=1.6 経済的純現在価値(B-C)=713億円 経済的内部収益率(EIRR)=4.8% 残事業:費用便益比(B/C)=2.5 経済的純現在価値(B-C)=311億円 経済的内部収益率(EIRR)=11.5%

●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):576万人・時間/年 渋滞損失削減時間:243万人・時間/年(576万人・時間/年⇒333万人・時間/年) 区間b(当該区間)について:一般国道1号 富士由比バイパス区間(興津IC~富士東IC) 当該区間の渋滞損失時間(未整備):210万人・時間/年(富士由比バイパス:興津IC~富士東IC) 当該区間の渋滞損失削減率:約4割削減(富士由比バイパス:興津IC~富士東IC)
	■ 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	区間の立体化により、渋滞が緩和され、旅行速度の改善が図られる。(旅行速度約17km/h⇒約69km/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/日以上で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	
	□ 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が向上		清水港から富士市方面への農水産品の輸出入拡大が期待(富士市役所⇄清水港:約30分⇒約26分)
□ 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	<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 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		
	<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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
	<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 checked="" 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	静岡市～富士市～沼津市間の移動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	静岡市および富士市へのアクセス向上(静岡市役所～富士市役所:約64分⇒約60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	富士山、およびその構成資産へのアクセス向上が期待される。 (R元年7月1日～9月14日の登山者数は約23.6万人)	
	<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)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 type="checkbox"/> 第三次救急医療機関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	
		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	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		<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	第一次緊急輸送道路に指定されている東名高速道路および新東名高速道路の代替路線として機能する。
		<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 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：47.0千t/年（5708.5千t/年⇒5661.5千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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間：国道1号・国道139号・（県）富士由比線） 排出削減量：95.3t/年、排出削減率：約5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：12.7t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 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：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間：国道1号・国道139号・（県）富士由比線） 排出削減量：6.3t/年、排出削減率：約5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：0.5t/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"/> 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・その他の別
一般国道1号	富士由比バイパス	L=21.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
55,400	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	420億円	365億円	785億円
うち残事業分	223億円	183億円	406億円
基準年における 現在価値 (C)	1,088億円	102億円	1,189億円
うち残事業分	160億円	51億円	211億円

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3年度			
供用年	令和15年度			
単年便益 (初年便益)	138億円	8.7億円	2.0億円	149億円
基準年における 現在価値 (B)	1,766億円	111億円	25億円	1,902億円
うち残事業分	425億円	79億円	18億円	521億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.6
経済的純現在価値(B-C)	713億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.8%
費用便益比(残事業)	2.5
経済的純現在価値(残事業)	311億円
経済的内部収益率(残事業)	11.5%

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	55,400台/日	±10%	1.4 ~ 1.9
事業費	420億円	±10%	1.6 ~ 1.6
事業期間	69年	±20%	1.4 ~ 1.8

【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	55,400台/日	±10%	2.2 ~ 2.7
事業費	223億円	±10%	2.3 ~ 2.7
事業期間	11年	±20%	2.2 ~ 2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 富士由比バイパス（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：21.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,000	55,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	61	36	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	467.72	412.53	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号(現道)： 3.9km	交通量	[台/日]	30,700	23,100
		走行時間	[分]	10	6
		走行時間費用	[億円/年]	64.94	28.65
	東名(富士～清水)： 26.3km	交通量	[台/日]	46,800	40,200
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	161.04	134.79
	国道139号：3.7km	交通量	[台/日]	25,500	18,900
		走行時間	[分]	22	15
		走行時間費用	[億円/年]	103.73	53.17
	(県)富士由比線： 16.2km	交通量	[台/日]	12,800	11,100
		走行時間	[分]	73	67
		走行時間費用	[億円/年]	188.80	140.93
	新東名(新富士～新清水)： 14.4km	交通量	[台/日]	72,900	69,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	145.81	138.30
③その他道路合計： 2440.1km	走行時間費用	[億円/年]	16175.76	16259.44	
			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：2526.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,307.80	17,167.81	139.99

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

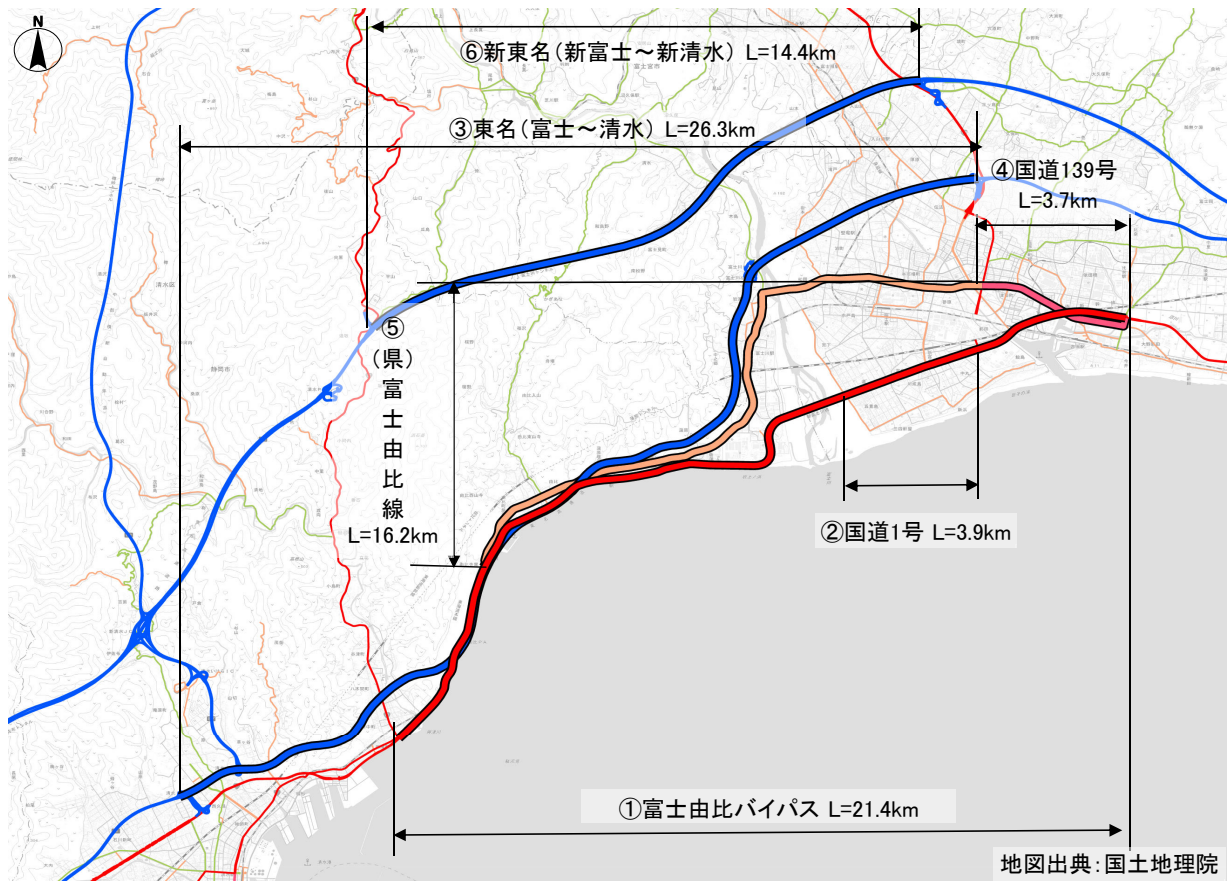
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

【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：一般国道1号 富士由比バイパス（残事業）

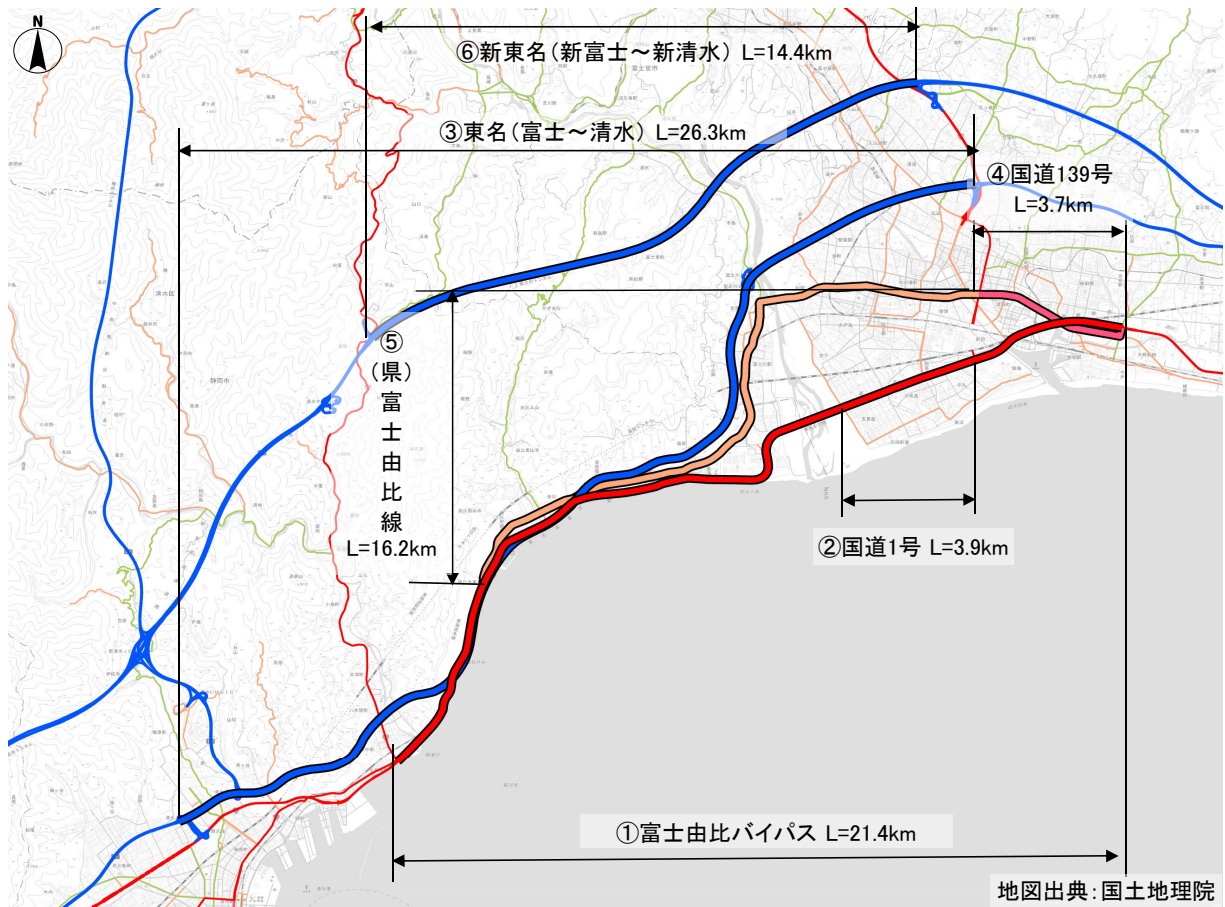
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：21.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	52,100	55,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	42	36	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	439.97	412.53	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号(現道)： 3.9km	交通量	[台/日]	41,600	23,100
		走行時間	[分]	12	6
		走行時間費用	[億円/年]	103.01	28.65
	東名(富士～清水)： 26.3km	交通量	[台/日]	41,400	40,200
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	139.55	134.79
	国道139号：3.7km	交通量	[台/日]	21,100	18,900
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	62.04	53.17
	(県)富士由比線： 16.2km	交通量	[台/日]	11,300	11,100
		走行時間	[分]	68	67
		走行時間費用	[億円/年]	147.75	140.93
	新東名(新富士～新清水)： 14.4km	交通量	[台/日]	70,300	69,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	139.91	138.30
③その他道路合計： 2440.1km	走行時間費用	[億円/年]	16170.44	16259.44	

			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：2526.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,202.67	17,167.81	34.86

- ※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。

【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1号 富士由比バイパス

(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3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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) ()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"/>
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	<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(各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付け)	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

便益の算定

事業名:一般国道1号 富士由比バイパス

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 富士由比バイパス（事業全体）				維持管理費の算定基礎(消費税相当額等)			
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	単価 (億円)		延長 (km)	
				0.38	21.4	8.03	
				事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-71年目	S 37	10.1150	28.7				
-70年目	S 38	9.7260	30.6				
-69年目	S 39	9.3519	32.4	2.12	62.08		
-68年目	S 40	8.9922	33.9	0.08	2.08		
-67年目	S 41	8.6464	35.8	3.91	95.50		
-66年目	S 42	8.3138	37.7	4.13	92.11		
-65年目	S 43	7.9941	39.8	1.52	30.98		
-64年目	S 44	7.6866	42.0	1.16	21.43		
-63年目	S 45	7.3910	44.9	1.29	20.07		
-62年目	S 46	7.1067	47.0	1.02	15.56		
-61年目	S 47	6.8333	50.2	4.25	58.51		
-60年目	S 48	6.5705	57.8	0.33	3.75		
-59年目	S 49	6.3178	69.0	5.21	48.33		
-58年目	S 50	6.0748	72.9	0.45	3.79		
-57年目	S 51	5.8412	79.1	0.05	0.31		
-56年目	S 52	5.6165	83.8	0.10	0.68		
-55年目	S 53	5.4005	87.4	5.00	31.28		
-54年目	S 54	5.1928	89.6	5.40	31.66		
-53年目	S 55	4.9931	95.3	9.20	48.77		
-52年目	S 56	4.8010	97.8	5.80	28.83		
-51年目	S 57	4.6164	98.9	7.50	35.44		
-50年目	S 58	4.4388	99.8	0.10	0.45		
-49年目	S 59	4.2681	101.8				
-48年目	S 60	4.1039	102.6	1.70	6.88		
-47年目	S 61	3.9461	104.4	2.40	9.18		
-46年目	S 62	3.7943	104.1	2.90	10.69		
-45年目	S 63	3.6464	104.7	2.70	13.05		
-44年目	H 1	3.5081	107.5	4.07	13.44		
-43年目	H 2	3.3731	109.9	2.09	6.48		
-42年目	H 3	3.2434	112.5	1.85	5.41		
-41年目	H 4	3.1187	114.1	1.75	4.83		
-40年目	H 5	2.9987	114.4	3.47	9.19		
-39年目	H 6	2.8834	114.3	1.94	4.96		
-38年目	H 7	2.7725	113.7	1.50	3.71		
-37年目	H 8	2.6658	113.2	2.62	6.25		
-36年目	H 9	2.5633	114.2	2.95	6.71		
-35年目	H 10	2.4647	113.6	14.10	30.95		
-34年目	H 11	2.3699	112.0	8.62	18.46		
-33年目	H 12	2.2788	110.7	17.94	37.38		
-32年目	H 13	2.1911	109.4	18.03	36.54		
-31年目	H 14	2.1068	107.6	8.10	16.04		
-30年目	H 15	2.0258	106.1	0.48	0.92		
-29年目	H 16	1.9479	105.0	0.48	0.89		
-28年目	H 17	1.8730	103.7	0.48	0.87		
-27年目	H 18	1.8009	103.0	0.42	0.74		
-26年目	H 19	1.7317	102.1	2.31	3.96		
-25年目	H 20	1.6651	101.6	2.52	4.18		
-24年目	H 21	1.6010	100.3	3.32	5.36		
-23年目	H 22	1.5395	98.6	5.45	8.61		
-22年目	H 23	1.4802	97.2	2.12	3.27		
-21年目	H 24	1.4233	96.4	8.93	13.34		
-20年目	H 25	1.3686	96.4	7.68	11.04		
-19年目	H 26	1.3159	98.7	0.51	0.69		
-18年目	H 27	1.2653	100.2	0.52	0.67		
-17年目	H 28	1.2167	100.3	0.52	0.64		
-16年目	H 29	1.1699	100.5	0.53	0.62		
-15年目	H 30	1.1249	100.4	0.53	0.60		
-14年目	R 1	1.0816	101.2	0.50	0.54		
-13年目	R 2	1.0400	101.2	0.52	0.54		
基準年	R 3	1.0000	101.2	0.32	0.32		
-11年目	R 4	0.9615	101.2	0.26	0.25		
-10年目	R 5	0.9246	101.2	0.34	0.31		
-9年目	R 6	0.8890	101.2	0.33	0.29		
-8年目	R 7	0.8548	101.2	4.64	3.86		
-7年目	R 8	0.8219	101.2	23.38	19.22		
-6年目	R 9	0.7903	101.2	21.26	16.80		
-5年目	R 10	0.7599	101.2	27.36	20.79		
-4年目	R 11	0.7307	101.2	34.68	25.34		
-3年目	R 12	0.7026	101.2	38.86	27.31		
-2年目	R 13	0.6756	101.2	49.09	32.49		
-1年目	R 14	0.6496	101.2	24.00	15.59		
供用開始年次	R 15	0.6246	101.2			7.30	4.56
1年目	R 16	0.6006	101.2			7.30	4.38
2年目	R 17	0.5775	101.2			7.30	4.22
3年目	R 18	0.5553	101.2			7.30	4.05
4年目	R 19	0.5339	101.2			7.30	3.90
5年目	R 20	0.5134	101.2			7.30	3.75
6年目	R 21	0.4936	101.2			7.30	3.60
7年目	R 22	0.4746	101.2			7.30	3.46
8年目	R 23	0.4564	101.2			7.30	3.33
9年目	R 24	0.4388	101.2			7.30	3.20
10年目	R 25	0.4220	101.2			7.30	3.08
11年目	R 26	0.4067	101.2			7.30	2.96
12年目	R 27	0.3901	101.2			7.30	2.85
13年目	R 28	0.3751	101.2			7.30	2.74
14年目	R 29	0.3607	101.2			7.30	2.63
15年目	R 30	0.3468	101.2			7.30	2.53
16年目	R 31	0.3335	101.2			7.30	2.43
17年目	R 32	0.3207	101.2			7.30	2.34
18年目	R 33	0.3083	101.2			7.30	2.25
19年目	R 34	0.2965	101.2			7.30	2.16
20年目	R 35	0.2851	101.2			7.30	2.08
21年目	R 36	0.2741	101.2			7.30	2.00
22年目	R 37	0.2636	101.2			7.30	1.92
23年目	R 38	0.2534	101.2			7.30	1.85
24年目	R 39	0.2437	101.2			7.30	1.78
25年目	R 40	0.2343	101.2			7.30	1.71
26年目	R 41	0.2253	101.2			7.30	1.64
27年目	R 42	0.2166	101.2			7.30	1.58
28年目	R 43	0.2083	101.2			7.30	1.52
29年目	R 44	0.2003	101.2			7.30	1.46
30年目	R 45	0.1926	101.2			7.30	1.41
31年目	R 46	0.1852	101.2			7.30	1.35
32年目	R 47	0.1780	101.2			7.30	1.30
33年目	R 48	0.1712	101.2			7.30	1.25
34年目	R 49	0.1646	101.2			7.30	1.20
35年目	R 50	0.1583	101.2			7.30	1.16
36年目	R 51	0.1522	101.2			7.30	1.11
37年目	R 52	0.1463	101.2			7.30	1.07
38年目	R 53	0.1407	101.2			7.30	1.03
39年目	R 54	0.1353	101.2			7.30	0.99
40年目	R 55	0.1301	101.2			7.30	0.95
41年目	R 56	0.1251	101.2			7.30	0.91
42年目	R 57	0.1203	101.2			7.30	0.88
43年目	R 58	0.1157	101.2			7.30	0.84
44年目	R 59	0.1112	101.2			7.30	0.81
45年目	R 60	0.1069	101.2			7.30	0.78
46年目	R 61	0.1028	101.2			7.30	0.75
47年目	R 62	0.0989	101.2			7.30	0.72
48年目	R 63	0.0951	101.2			7.30	0.69
49年目	R 64	0.0914	101.2	-48.17	-4.40	7.30	0.67
合計				371.42	1087.59	365.00	101.83
単純事業費計				419.58		365.00	

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) 道路事業期間表等において、用地取得費(買収費)と用地費(用地費)を区別している。
 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

箇所名：一般国道1号 富士比バイパス（残事業）		維持管理費の単位単価の算定(消費数量法による)					
		単価（億円）	延長（km）	単位単価（億円）			
			1.03	3.9	4.02		
年次	年度	削減率	GDP デフレーター	事業費（億円） 単価	維持管理費（億円） 単価		
				現在価値	現在価値		
-71年目	S 37	10.1150	28.7				
-70年目	S 38	9.7260	30.6				
-69年目	S 39	9.3519	32.4				
-68年目	S 40	8.9922	33.9				
-67年目	S 41	8.6464	35.8				
-66年目	S 42	8.3138	37.7				
-65年目	S 43	7.9941	39.8				
-64年目	S 44	7.6866	42.0				
-63年目	S 45	7.3910	44.9				
-62年目	S 46	7.1067	47.0				
-61年目	S 47	6.8333	50.2				
-60年目	S 48	6.5795	53.8				
-59年目	S 49	6.3178	59.0				
-58年目	S 50	6.0748	72.9				
-57年目	S 51	5.8412	79.1				
-56年目	S 52	5.6165	83.8				
-55年目	S 53	5.4005	87.4				
-54年目	S 54	5.1928	89.6				
-53年目	S 55	4.9931	95.3				
-52年目	S 56	4.8010	97.8				
-51年目	S 57	4.6164	98.9				
-50年目	S 58	4.4388	99.8				
-49年目	S 59	4.2681	101.8				
-48年目	S 60	4.1039	102.6				
-47年目	S 61	3.9461	104.4				
-46年目	S 62	3.7943	104.1				
-45年目	S 63	3.6484	104.7				
-44年目	H 1	3.5081	107.5				
-43年目	H 2	3.3731	109.9				
-42年目	H 3	3.2434	112.5				
-41年目	H 4	3.1187	114.1				
-40年目	H 5	2.9987	114.4				
-39年目	H 6	2.8834	114.3				
-38年目	H 7	2.7725	113.7				
-37年目	H 8	2.6658	113.2				
-36年目	H 9	2.5633	114.2				
-35年目	H 10	2.4647	113.6				
-34年目	H 11	2.3699	112.0				
-33年目	H 12	2.2788	110.7				
-32年目	H 13	2.1911	109.4				
-31年目	H 14	2.1068	107.6				
-30年目	H 15	2.0256	106.1				
-29年目	H 16	1.9479	105.0				
-28年目	H 17	1.8730	103.7				
-27年目	H 18	1.8009	103.0				
-26年目	H 19	1.7317	102.1				
-25年目	H 20	1.6651	101.6				
-24年目	H 21	1.6010	100.3				
-23年目	H 22	1.5395	98.6				
-22年目	H 23	1.4802	97.2				
-21年目	H 24	1.4233	96.4				
-20年目	H 25	1.3686	96.4				
-19年目	H 26	1.3159	98.7				
-18年目	H 27	1.2653	100.2				
-17年目	H 28	1.2167	100.3				
-16年目	H 29	1.1699	100.5				
-15年目	H 30	1.1249	100.4				
-14年目	R 1	1.0816	101.2				
-13年目	R 2	1.0400	101.2				
基準年	R 3	1.0000	101.2				
-11年目	R 4	0.9615	101.2	0.26	0.25		
-10年目	R 5	0.9246	101.2	0.34	0.31		
-9年目	R 6	0.8890	101.2	0.33	0.29		
-8年目	R 7	0.8548	101.2	4.64	3.96		
-7年目	R 8	0.8219	101.2	23.38	19.22		
-6年目	R 9	0.7903	101.2	21.26	16.80		
-5年目	R 10	0.7599	101.2	27.36	20.79		
-4年目	R 11	0.7307	101.2	34.68	26.34		
-3年目	R 12	0.7026	101.2	38.86	27.31		
-2年目	R 13	0.6756	101.2	48.09	32.49		
-1年目	R 14	0.6496	101.2	24.00	15.59		
供用開始年次	R 15	0.6246	101.2		3.65	2.28	
1年目	R 16	0.6006	101.2		3.65	2.19	
2年目	R 17	0.5775	101.2		3.65	2.11	
3年目	R 18	0.5553	101.2		3.65	2.03	
4年目	R 19	0.5339	101.2		3.65	1.95	
5年目	R 20	0.5134	101.2		3.65	1.88	
6年目	R 21	0.4936	101.2		3.65	1.80	
7年目	R 22	0.4746	101.2		3.65	1.73	
8年目	R 23	0.4564	101.2		3.65	1.67	
9年目	R 24	0.4388	101.2		3.65	1.60	
10年目	R 25	0.4220	101.2		3.65	1.54	
11年目	R 26	0.4057	101.2		3.65	1.48	
12年目	R 27	0.3901	101.2		3.65	1.43	
13年目	R 28	0.3751	101.2		3.65	1.37	
14年目	R 29	0.3607	101.2		3.65	1.32	
15年目	R 30	0.3468	101.2		3.65	1.27	
16年目	R 31	0.3335	101.2		3.65	1.22	
17年目	R 32	0.3207	101.2		3.65	1.17	
18年目	R 33	0.3083	101.2		3.65	1.13	
19年目	R 34	0.2965	101.2		3.65	1.08	
20年目	R 35	0.2851	101.2		3.65	1.04	
21年目	R 36	0.2741	101.2		3.65	1.00	
22年目	R 37	0.2636	101.2		3.65	0.96	
23年目	R 38	0.2534	101.2		3.65	0.93	
24年目	R 39	0.2437	101.2		3.65	0.89	
25年目	R 40	0.2343	101.2		3.65	0.86	
26年目	R 41	0.2253	101.2		3.65	0.82	
27年目	R 42	0.2166	101.2		3.65	0.79	
28年目	R 43	0.2083	101.2		3.65	0.76	
29年目	R 44	0.2003	101.2		3.65	0.73	
30年目	R 45	0.1926	101.2		3.65	0.70	
31年目	R 46	0.1852	101.2		3.65	0.68	
32年目	R 47	0.1780	101.2		3.65	0.65	
33年目	R 48	0.1712	101.2		3.65	0.63	
34年目	R 49	0.1646	101.2		3.65	0.60	
35年目	R 50	0.1583	101.2		3.65	0.58	
36年目	R 51	0.1522	101.2		3.65	0.56	
37年目	R 52	0.1463	101.2		3.65	0.53	
38年目	R 53	0.1407	101.2		3.65	0.51	
39年目	R 54	0.1353	101.2		3.65	0.49	
40年目	R 55	0.1301	101.2		3.65	0.48	
41年目	R 56	0.1251	101.2		3.65	0.46	
42年目	R 57	0.1203	101.2		3.65	0.44	
43年目	R 58	0.1157	101.2		3.65	0.42	
44年目	R 59	0.1112	101.2		3.65	0.41	
45年目	R 60	0.1069	101.2		3.65	0.39	
46年目	R 61	0.1028	101.2		3.65	0.38	
47年目	R 62	0.0989	101.2		3.65	0.36	
48年目	R 62	0.0951	101.2		3.65	0.35	
49年目	R 63	0.0914	101.2	-27.46	-2.51	0.33	
合計				195.74	159.84	182.73	50.98
単総事業費計				223.20		182.73	

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、必ずしも全体の平均的率を指したものではありません。
 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ります。
 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ります。

