

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53号 津山南道路
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

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 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) = 15億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 168億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 15.3%)

●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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 5,821千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 464千人・時間/年 (5,821千人・時間/年 ⇒ 5,358千人・時間/年) 区間b (並行区間) について : (一般国道53号) 並行区間の渋滞損失時間 (現況) : 574千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率 : 約8割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	岡山エクスプレス津山号 上下計 8便/日 (下り 4便/日 上り 4便/日) あさひチェリーバス 上下計 8便/日 (下り 4便/日 上り 4便/日) 岡山空港直行便 上下計 16便/日 (下り 8便/日 上り 8便/日)
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象空港：岡山空港、対象自治体名：津山市、改善見込み (津山市役所～岡山空港：73分→72分)
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	農林水産品を主体とする地域：津山市 (ジャンボピーマン、ピオーネ)、主な出荷先：岡山市 美咲町 (鶏卵)、主な出荷先：大阪府、兵庫県、広島県、岡山市、倉敷市
		<input type="checkbox"/> 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	

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	
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		
	□ 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	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「空港津山道路」の一部として位置づけ
		□ 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	
		■ 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	対象となる日常活動圏中心都市間：津山市～岡山市
		□ 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	対象自治体名：美咲町、日常生活圏中心都市：津山市、改善見込み（美咲町役場⇒津山市役所：26分→18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		
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	対象観光地：津山・鶴山公園の入り込み客数（R1観光入込客数：1,316千人/年）	
	□ 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	□ 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	
		□ 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	

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	
2. 暮らし	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）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 対象となる三次医療施設名称：津山中央病院救命救急センター、アクセス向上が見込まれる自治体名：美咲町、（美咲町役場⇒津山中央病院救命救急センター：20分⇒19分）	
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/信台キロ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 <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 checked="" 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	岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路に位置付け（国道53号）
		<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1次緊急輸送道路である国道53号の代替路線として機能
		<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：約2.3千t/年、排出削減率：約1.6%削減（整備なし143.2千t/年⇒整備あり140.8千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 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 NOx排出削減量：約7.1t/年、排出削減率：約2.6%削減（整備なし271.2t/年⇒整備あり264.0t/年）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 SPM排出削減量：約0.5t/年、排出削減率：約3.1%削減（整備なし14.9t/年⇒整備あり14.4t/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 checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「津山市第5次総合計画（H28.3）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置付け。 「美咲町第3次振興計画（R2.3）」において「暮らしやすいまちづくり」を推進するための広域交通網ネットワークに位置付け。	
	<input checked="" 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	岡山連携中枢都市圏（中枢都市：岡山市）の構成市となり、今後、岡山市との結び付きが強くなるが見込まれる。（H28.10.11 岡山市を連携中枢都市として津山市、美咲町との間で連携協定が締結）	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道53号	津山南道路	L=5.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,700~20,300	4	中国地方整備局

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	207億円	100億円	307億円
うち残事業分	98億円	100億円	198億円
基準年における 現在価値(C)	230億円	33億円	263億円
うち残事業分	77億円	33億円	110億円

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14年度			
単年便益 (初年便益)	14億円	2.6億円	0.88億円	17億円
基準年における 現在価値(B)	226億円	39億円	13億円	278億円
うち残事業分	226億円	39億円	13億円	278億円

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)	15億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.2%
費用便益比(残事業)	2.5
経済的純現在価値(残事業)	168億円
経済的内部収益率(残事業)	15.3%

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。

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	16,700~20,300	±10%	0.9~1.3
事業費	207億円	±10%	1.03~1.1
事業期間	32年	±20%	0.97~1.2

【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	16,700~20,300	±10%	2.1~3.0
事業費	98億円	±10%	2.4~2.7
事業期間	10年	±20%	2.3~2.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名:津山南道路(事業全体・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 :5.4km	交通量※1	[台/日]	15,700	18,000	
	走行時間※2	[分]	1	5	
	走行時間費用※3	[億円/年]	3.30	17.76	
②主な周辺道路※4	国道53号 :6.7km	交通量	[台/日]	17,500	4,300
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	41.36	10.87
		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]		
		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 :376.0km	走行時間費用	[億円/年]	481.33	482.09	

		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:388.1km	走行時間短縮便益 [億円/年]	525.99	510.72	15.26

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

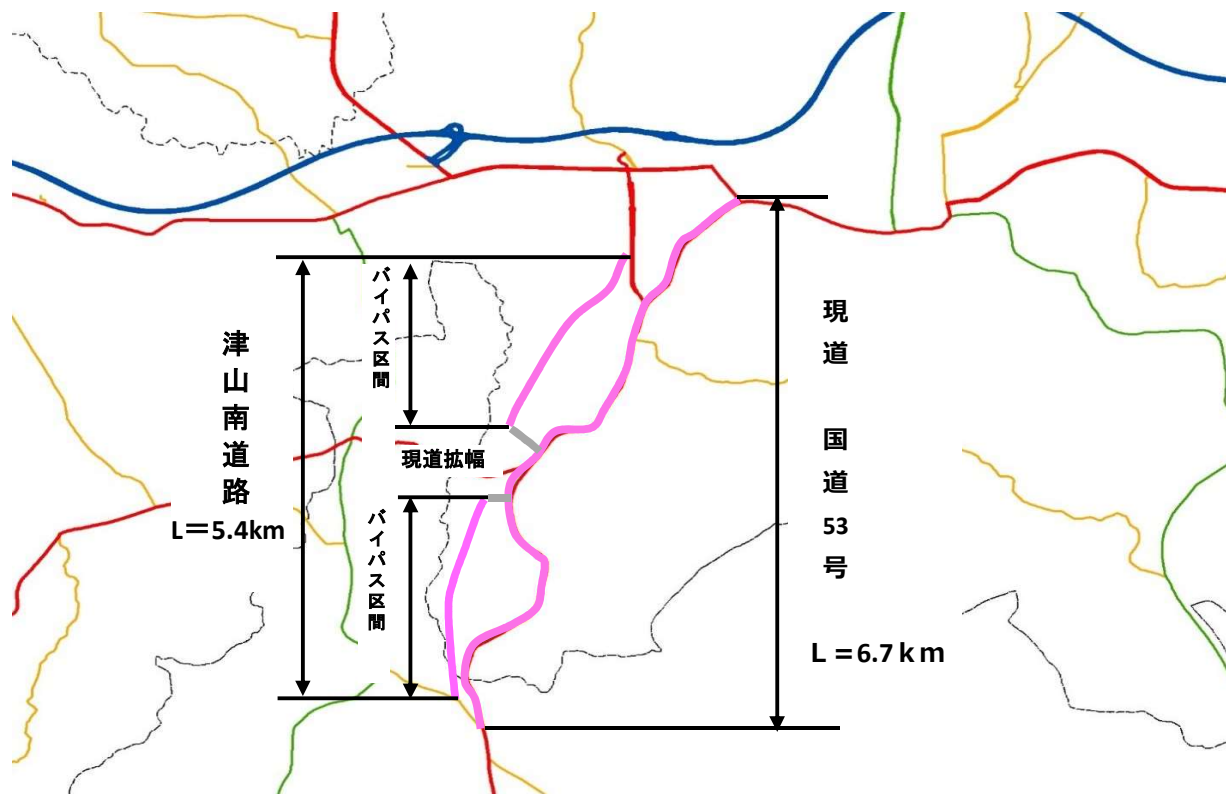
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 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: 津山南道路

(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
	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
推計に用いたOD表	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"/> (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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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	その他の()	<input type="checkbox"/>
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けて設定	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 過去10年間の平均通行止め日数	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
			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	
	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	
			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	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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:津山南道路(事業全体)

採用単価の根拠		
一般国道(雪寒費除く)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.42	5.4	2.26

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
-28年目	H12	2.2788	110.7	1.33	2.77		
-27年目	H13	2.1911	109.4	0.67	1.36		
-26年目	H14	2.1068	107.6	1.43	2.83		
-25年目	H15	2.0258	106.1	1.33	2.57		
-24年目	H16	1.9479	105.0	1.05	1.97		
-23年目	H17	1.8730	103.7	2.57	4.70		
-22年目	H18	1.8009	103.0	1.70	3.01		
-21年目	H19	1.7317	102.1	5.52	9.47		
-20年目	H20	1.6651	101.6	4.12	6.83		
-19年目	H21	1.6010	100.3	8.64	13.96		
-18年目	H22	1.5395	98.6	8.25	13.04		
-17年目	H23	1.4802	97.2	8.36	12.88		
-16年目	H24	1.4233	96.4	9.00	13.45		
-15年目	H25	1.3686	96.4	10.37	14.90		
-14年目	H26	1.3159	98.7	7.78	10.50		
-13年目	H27	1.2653	100.2	7.84	10.02		
-12年目	H28	1.2167	100.3	4.83	5.93		
-11年目	H29	1.1699	100.5	3.26	3.84		
-10年目	H30	1.1249	100.4	3.14	3.56		
-9年目	R1	1.0816	101.2	5.48	5.93		
-8年目	R2	1.0400	101.2	6.51	6.77		
-7年目	R3	1.0000	101.2	5.55	5.55		
-6年目	R4	0.9615	101.2	2.50	2.40		
-5年目	R5	0.9246	101.2	2.14	1.98		
-4年目	R6	0.8890	101.2	8.03	7.14		
-3年目	R7	0.8548	101.2	19.35	16.54		
-2年目	R8	0.8219	101.2	18.67	15.35		
-1年目	R9	0.7903	101.2	8.81	6.96		
暫定供用	R10	0.7599	101.2	0.89	0.68	1.35	1.03
1年目	R11	0.7307	101.2	4.46	3.26	1.35	0.99
2年目	R12	0.7026	101.2	17.87	12.56	1.35	0.95
3年目	R13	0.6756	101.2	15.59	10.53	1.35	0.92
完成供用	R14	0.6496	101.2			2.05	1.33
5年目	R15	0.6246	101.2			2.05	1.28
6年目	R16	0.6006	101.2			2.05	1.23
7年目	R17	0.5775	101.2			2.05	1.19
8年目	R18	0.5553	101.2			2.05	1.14
9年目	R19	0.5339	101.2			2.05	1.10
10年目	R20	0.5134	101.2			2.05	1.05
11年目	R21	0.4936	101.2			2.05	1.01
12年目	R22	0.4746	101.2			2.05	0.98
13年目	R23	0.4564	101.2			2.05	0.94
14年目	R24	0.4388	101.2			2.05	0.90
15年目	R25	0.4220	101.2			2.05	0.87
16年目	R26	0.4057	101.2			2.05	0.83
17年目	R27	0.3901	101.2			2.05	0.80
18年目	R28	0.3751	101.2			2.05	0.77
19年目	R29	0.3607	101.2			2.05	0.74
20年目	R30	0.3468	101.2			2.05	0.71
21年目	R31	0.3335	101.2			2.05	0.69
22年目	R32	0.3207	101.2			2.05	0.66
23年目	R33	0.3083	101.2			2.05	0.63
24年目	R34	0.2965	101.2			2.05	0.61
25年目	R35	0.2851	101.2			2.05	0.59
26年目	R36	0.2741	101.2			2.05	0.56
27年目	R37	0.2636	101.2			2.05	0.54
28年目	R38	0.2534	101.2			2.05	0.52
29年目	R39	0.2437	101.2			2.05	0.50
30年目	R40	0.2343	101.2			2.05	0.48
31年目	R41	0.2253	101.2			2.05	0.46
32年目	R42	0.2166	101.2			2.05	0.45
33年目	R43	0.2083	101.2			2.05	0.43
34年目	R44	0.2003	101.2			2.05	0.41
35年目	R45	0.1926	101.2			2.05	0.40
36年目	R46	0.1852	101.2			2.05	0.38
37年目	R47	0.1780	101.2			2.05	0.37
38年目	R48	0.1712	101.2			2.05	0.35
39年目	R49	0.1646	101.2			2.05	0.34
40年目	R50	0.1583	101.2			2.05	0.33
41年目	R51	0.1522	101.2			2.05	0.31
42年目	R52	0.1463	101.2			2.05	0.30
43年目	R53	0.1407	101.2			2.05	0.29
44年目	R54	0.1353	101.2			2.05	0.28
45年目	R55	0.1301	101.2			2.05	0.27
46年目	R56	0.1251	101.2			2.05	0.26
47年目	R57	0.1203	101.2			2.05	0.25
48年目	R58	0.1157	101.2			2.05	0.24
49年目	R59	0.1112	101.2	-25.64	-2.85	2.05	0.23
合計				181.40	230.37	99.93	32.87

単純事業費計

207.04

99.93

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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:津山南道路(残事業)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.42	5.4	2.26

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
-6年目	R4	0.9615	101.2	2.50	2.40		
-5年目	R5	0.9246	101.2	2.14	1.98		
-4年目	R6	0.8890	101.2	8.03	7.14		
-3年目	R7	0.8548	101.2	19.35	16.54		
-2年目	R8	0.8219	101.2	18.67	15.35		
-1年目	R9	0.7903	101.2	8.81	6.96		
暫定供用	R10	0.7599	101.2	0.89	0.68	1.35	1.03
1年目	R11	0.7307	101.2	4.46	3.26	1.35	0.99
2年目	R12	0.7026	101.2	17.87	12.56	1.35	0.95
3年目	R13	0.6756	101.2	15.59	10.53	1.35	0.92
完成供用	R14	0.6496	101.2			2.05	1.33
5年目	R15	0.6246	101.2			2.05	1.28
6年目	R16	0.6006	101.2			2.05	1.23
7年目	R17	0.5775	101.2			2.05	1.19
8年目	R18	0.5553	101.2			2.05	1.14
9年目	R19	0.5339	101.2			2.05	1.10
10年目	R20	0.5134	101.2			2.05	1.05
11年目	R21	0.4936	101.2			2.05	1.01
12年目	R22	0.4746	101.2			2.05	0.98
13年目	R23	0.4564	101.2			2.05	0.94
14年目	R24	0.4388	101.2			2.05	0.90
15年目	R25	0.4220	101.2			2.05	0.87
16年目	R26	0.4057	101.2			2.05	0.83
17年目	R27	0.3901	101.2			2.05	0.80
18年目	R28	0.3751	101.2			2.05	0.77
19年目	R29	0.3607	101.2			2.05	0.74
20年目	R30	0.3468	101.2			2.05	0.71
21年目	R31	0.3335	101.2			2.05	0.69
22年目	R32	0.3207	101.2			2.05	0.66
23年目	R33	0.3083	101.2			2.05	0.63
24年目	R34	0.2965	101.2			2.05	0.61
25年目	R35	0.2851	101.2			2.05	0.59
26年目	R36	0.2741	101.2			2.05	0.56
27年目	R37	0.2636	101.2			2.05	0.54
28年目	R38	0.2534	101.2			2.05	0.52
29年目	R39	0.2437	101.2			2.05	0.50
30年目	R40	0.2343	101.2			2.05	0.48
31年目	R41	0.2253	101.2			2.05	0.46
32年目	R42	0.2166	101.2			2.05	0.45
33年目	R43	0.2083	101.2			2.05	0.43
34年目	R44	0.2003	101.2			2.05	0.41
35年目	R45	0.1926	101.2			2.05	0.40
36年目	R46	0.1852	101.2			2.05	0.38
37年目	R47	0.1780	101.2			2.05	0.37
38年目	R48	0.1712	101.2			2.05	0.35
39年目	R49	0.1646	101.2			2.05	0.34
40年目	R50	0.1583	101.2			2.05	0.33
41年目	R51	0.1522	101.2			2.05	0.31
42年目	R52	0.1463	101.2			2.05	0.30
43年目	R53	0.1407	101.2			2.05	0.29
44年目	R54	0.1353	101.2			2.05	0.28
45年目	R55	0.1301	101.2			2.05	0.27
46年目	R56	0.1251	101.2			2.05	0.26
47年目	R57	0.1203	101.2			2.05	0.25
48年目	R58	0.1157	101.2			2.05	0.24
49年目	R59	0.1112	101.2	-0.47	-0.05	2.05	0.23
合計				97.84	77.34	99.93	32.87

単純事業費計		98.31	99.93
--------	--	-------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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。

