

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2号 岩国・大竹道路
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	全事業 費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 292億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.9%) 残事業 費用便益比 (B/C) = 2.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 785億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 9.0%)

●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	<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> </ul>	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) : 37,737千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 2,265千人・時間/年 (37,737千人・時間/年 ⇒ 35,472千人・時間/年) 区間b (並行区間) について : (国道2号、国道188号) 並行区間の渋滞損失時間 : 2,025千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率 : 約9割削減
	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	対象区間 : 広島県・山口県境～あけぼの橋 改善見込み 上り : 15.6km/h→38.3km/h 下り : 14.6km/h→38.3km/h 対象区間 : あけぼの橋～和木町・岩国市境 改善見込み 上り : 17.8km/h→38.5km/h 下り : 18.5km/h→38.5km/h 等
	<ul style="list-style-type: none"> <li><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 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	利便性向上が見込まれるバス路線 : 上迫・和木⇄岩国駅間 (国道2号・国道188号通過) 上下線計 16便/日
	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	対象空港 : 岩国錦帯橋空港、対象自治体名 : 廿日市市、 改善見込み : 廿日市市役所～岩国錦帯橋空港 約51分⇒約30分
	<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> </ul>	対象港湾 : 岩国港 (重要港湾)、対象 : 大竹IC 改善見込み : 大竹IC～岩国港 (室の木地区) 約26分⇒約17分
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li><input 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</li> <li><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</li> </ul>	

	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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路(高規格道路) 岩国大竹道路として位置づけられている
		<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	対象となる日常活動圏中心都市: 岩国市および広島市 改善見込み: 岩国市役所~広島市役所 約71分⇒約52分
		<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"/> 日常活動圏の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 checked="" 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		愛宕山地域のまちづくり(岩国医療センター(移転新築)、消防防災センター、多目的広場、福祉施設)が建設され、災害時の救援活動や救急医療のルート確保を支援 岩国運動公園未整備エリアに県立武道館建設も計画中で県東部のスポーツ拠点形成を支援	
<input checked="" type="checkbox"/> 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: 錦帯橋(R2: 29.5万人/R1: 62.0万人)、吉香公園(R2: 16.9万人/R1: 35.4万人)	
<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"/> 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	

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	対象となる第三次救急医療機関：岩国医療センター（愛宕山まちづくり地区）、アクセス向上が見込まれる自治体名：大竹市（大竹市役所） 約17分⇒約12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/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 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	山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2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	代替する緊急輸送道路路線名：山陽自動車道の代替する区間：大竹10～岩国10
		<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16.6千t/年 排出削減率：約1.0%削減（整備なし 1,617.2千t/年、整備あり 1,600.6千t/年）
		<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68.6t/年、排出削減率：約1.6%削減（整備なし 4,314.1t/年⇒整備あり 4,245.5t/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4.3t/年、排出削減率：約2.0%削減（整備なし 220.5t/年⇒整備あり 216.2t/年）
		<input checked="" 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	国道2号 岩国市新港町3丁目3 夜間：72db（要請限度超過）
		<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	やまぐち維新プラン（H30.10）において「強みを伸ばす産業基盤の整備」する路線として位置付け 第2次岩国市総合計画（H31.3）において「幹線道路の整備」対象路線として位置付け 第1期大竹市まちづくり基本計画（R3.3）において「きれいで利便性の高い道路環境の創造」する路線として位置付け
		<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	連携中核都市圏形成に係る連携協約を広島市と広島広域都市圏の23市町との間でそれぞれ締結（H28.3）

## 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2号	岩国・大竹道路	L=9.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,200~31,700	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	1,232億円	216億円	1,448億円
うち残事業分	873億円	216億円	1,089億円
基準年における 現在価値(C)	1,209億円	69億円	1,279億円
うち残事業分	716億円	69億円	786億円

## 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13年度			
単年便益 (初年便益)	85億円	14億円	4.3億円	102億円
基準年における 現在価値(B)	1,315億円	194億円	62億円	1,571億円
うち残事業分	1,315億円	194億円	62億円	1,571億円

### ③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.2
経済的純現在価値(事業全体)	292億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.9%
費用便益比(残事業)	2.0
経済的純現在価値(残事業)	785億円
経済的内部収益率(残事業)	9.0%

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	23,200~31,700	±10%	1.04~1.4
事業費	1,232億円	±10%	1.2~1.3
事業期間	32年	±20%	1.1~1.3

#### 【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	23,200~31,700	±10%	1.7~2.3
事業費	873億円	±10%	1.8~2.2
事業期間	9年	±20%	1.8~2.2

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名:岩国・大竹道路(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 :9.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	29,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	50.54	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道2号, 国道188号) :8.9km	交通量	[台/日]	33,900	13,300
		走行時間	[分]	23	17
		走行時間費用	[億円/年]	149.41	40.32
	(主)岩国大竹線 :9.5km	交通量	[台/日]	9,300	7,200
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	22.79	16.68
	国道2号 :6.6km	交通量	[台/日]	19,900	16,600
		走行時間	[分]	14	12
		走行時間費用	[億円/年]	57.73	37.81
	(一)藤生停車場錦帯橋線 :1.7km	交通量	[台/日]	4,400	4,300
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.99	2.95
	(主)岩国玖珂線 :10.4km	交通量	[台/日]	25,300	26,500
		走行時間	[分]	16	17
		走行時間費用	[億円/年]	84.44	90.75
③その他道路合計 :1826.1km	走行時間費用	[億円/年]	3,785.56	3,774.27	

		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:1872.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	4,102.92	4,013.31	89.61

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

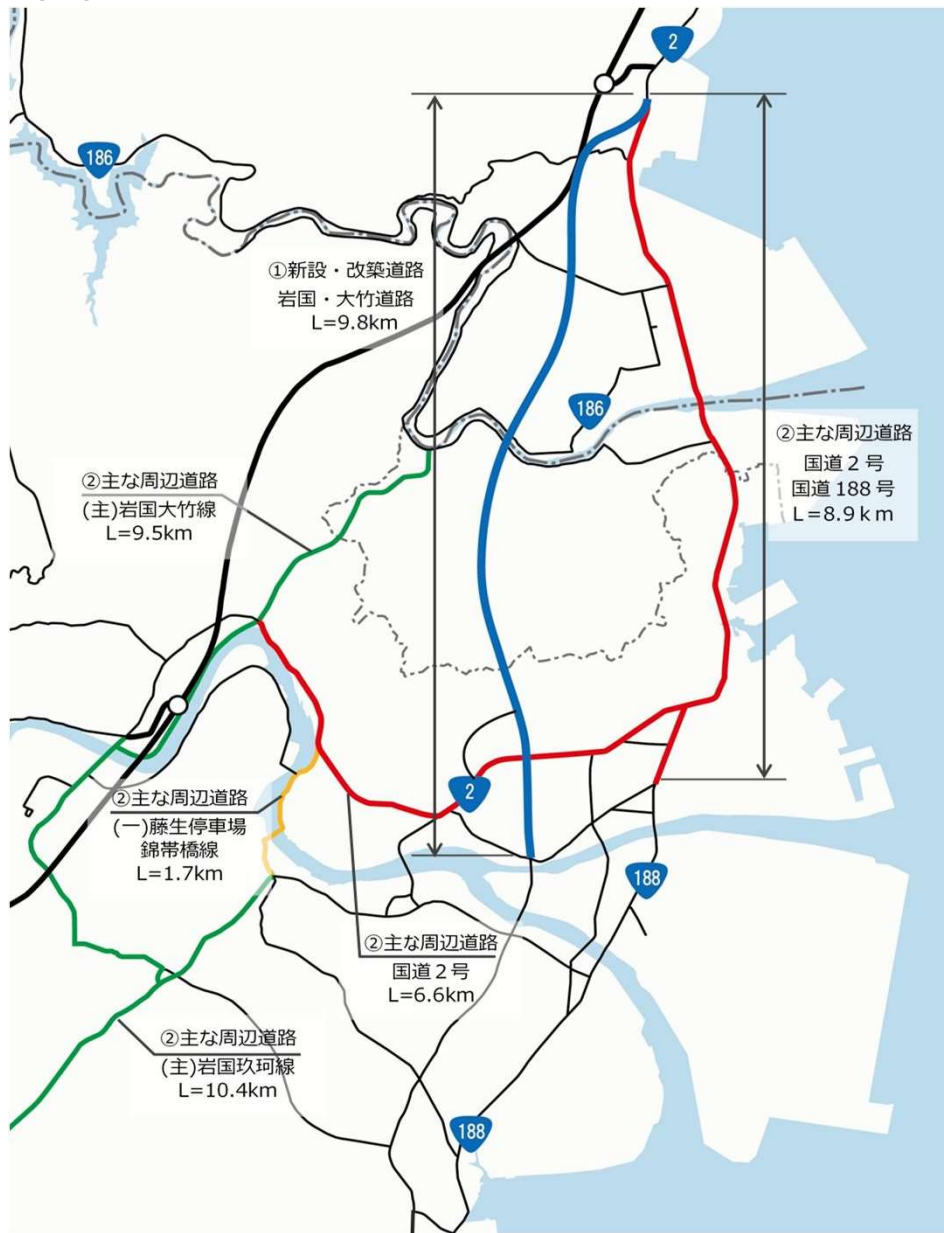
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 岩国・大竹道路

(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 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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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) 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)		
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 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			過去10年間の平均通行止め日数	
	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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 岩国・大竹道路(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)	
0.49		9.8	4.83

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
-30年目	H11	2.3699	112.0	0.29	0.62		
-29年目	H12	2.2788	110.7	2.00	4.17		
-28年目	H13	2.1911	109.4	1.81	3.67		
-27年目	H14	2.1068	107.6	3.90	7.73		
-26年目	H15	2.0258	106.1	2.79	5.39		
-25年目	H16	1.9479	105.0	2.73	5.13		
-24年目	H17	1.8730	103.7	7.64	13.96		
-23年目	H18	1.8009	103.0	21.78	38.54		
-22年目	H19	1.7317	102.1	34.03	58.41		
-21年目	H20	1.6651	101.6	20.23	33.55		
-20年目	H21	1.6010	100.3	15.52	25.07		
-19年目	H22	1.5395	98.6	19.55	30.89		
-18年目	H23	1.4802	97.2	12.54	19.33		
-17年目	H24	1.4233	96.4	17.12	25.58		
-16年目	H25	1.3686	96.4	18.95	27.23		
-15年目	H26	1.3159	98.7	23.00	31.03		
-14年目	H27	1.2653	100.2	22.48	28.73		
-13年目	H28	1.2167	100.3	16.84	20.67		
-12年目	H29	1.1699	100.5	17.01	20.04		
-11年目	H30	1.1249	100.4	16.91	19.17		
-10年目	R1	1.0816	101.2	27.10	29.31		
-9年目	R2	1.0400	101.2	27.51	28.61		
-8年目	R3	1.0000	101.2	27.27	27.27		
-7年目	R4	0.9615	101.2	55.92	53.77		
-6年目	R5	0.9246	101.2	95.27	88.08		
-5年目	R6	0.8890	101.2	100.87	89.67		
-4年目	R7	0.8548	101.2	93.34	79.79		
-3年目	R8	0.8219	101.2	109.88	90.31		
-2年目	R9	0.7903	101.2	139.88	110.55		
-1年目	R10	0.7599	101.2	117.57	89.34		
1: 暫定供用	R11	0.7307	101.2	85.57	62.53	2.81	2.05
1年目	R12	0.7026	101.2	74.66	52.46	2.81	1.97
2: 完成供用	R13	0.6756	101.2			4.39	2.97
3年目	R14	0.6496	101.2			4.39	2.85
4年目	R15	0.6246	101.2			4.39	2.74
5年目	R16	0.6006	101.2			4.39	2.64
6年目	R17	0.5775	101.2			4.39	2.54
7年目	R18	0.5553	101.2			4.39	2.44
8年目	R19	0.5339	101.2			4.39	2.34
9年目	R20	0.5134	101.2			4.39	2.25
10年目	R21	0.4936	101.2			4.39	2.17
11年目	R22	0.4746	101.2			4.39	2.08
12年目	R23	0.4564	101.2			4.39	2.00
13年目	R24	0.4388	101.2			4.39	1.93
14年目	R25	0.4220	101.2			4.39	1.85
15年目	R26	0.4057	101.2			4.39	1.78
16年目	R27	0.3901	101.2			4.39	1.71
17年目	R28	0.3751	101.2			4.39	1.65
18年目	R29	0.3607	101.2			4.39	1.58
19年目	R30	0.3468	101.2			4.39	1.52
20年目	R31	0.3335	101.2			4.39	1.46
21年目	R32	0.3207	101.2			4.39	1.41
22年目	R33	0.3083	101.2			4.39	1.35
23年目	R34	0.2965	101.2			4.39	1.30
24年目	R35	0.2851	101.2			4.39	1.25
25年目	R36	0.2741	101.2			4.39	1.20
26年目	R37	0.2636	101.2			4.39	1.16
27年目	R38	0.2534	101.2			4.39	1.11
28年目	R39	0.2437	101.2			4.39	1.07
29年目	R40	0.2343	101.2			4.39	1.03
30年目	R41	0.2253	101.2			4.39	0.99
31年目	R42	0.2166	101.2			4.39	0.95
32年目	R43	0.2083	101.2			4.39	0.91
33年目	R44	0.2003	101.2			4.39	0.88
34年目	R45	0.1926	101.2			4.39	0.85
35年目	R46	0.1852	101.2			4.39	0.81
36年目	R47	0.1780	101.2			4.39	0.78
37年目	R48	0.1712	101.2			4.39	0.75
38年目	R49	0.1646	101.2			4.39	0.72
39年目	R50	0.1583	101.2			4.39	0.70
40年目	R51	0.1522	101.2			4.39	0.67
41年目	R52	0.1463	101.2			4.39	0.64
42年目	R53	0.1407	101.2			4.39	0.62
43年目	R54	0.1353	101.2			4.39	0.59
44年目	R55	0.1301	101.2			4.39	0.57
45年目	R56	0.1251	101.2			4.39	0.55
46年目	R57	0.1203	101.2			4.39	0.53
47年目	R58	0.1157	101.2			4.39	0.51
48年目	R59	0.1112	101.2			4.39	0.49
49年目	R60	0.1069	101.2	-105.90	-11.32	4.39	0.47
合計				1126.06	1209.27	216.38	69.41

単純事業費計		1231.96	216.38
--------	--	---------	--------

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: 岩国・大竹道路(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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)	
				0.49	9.8	4.83	
				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
-7年目	R4	0.9615	101.2	55.92	53.77		
-6年目	R5	0.9246	101.2	95.27	88.08		
-5年目	R6	0.8890	101.2	100.87	89.67		
-4年目	R7	0.8548	101.2	93.34	79.79		
-3年目	R8	0.8219	101.2	109.88	90.31		
-2年目	R9	0.7903	101.2	139.88	110.55		
-1年目	R10	0.7599	101.2	117.57	89.34		
1: 暫定供用	R11	0.7307	101.2	85.57	62.53	2.81	2.05
1年目	R12	0.7026	101.2	74.66	52.46	2.81	1.97
2: 完成供用	R13	0.6756	101.2			4.39	2.97
3年目	R14	0.6496	101.2			4.39	2.85
4年目	R15	0.6246	101.2			4.39	2.74
5年目	R16	0.6006	101.2			4.39	2.64
6年目	R17	0.5775	101.2			4.39	2.54
7年目	R18	0.5553	101.2			4.39	2.44
8年目	R19	0.5339	101.2			4.39	2.34
9年目	R20	0.5134	101.2			4.39	2.25
10年目	R21	0.4936	101.2			4.39	2.17
11年目	R22	0.4746	101.2			4.39	2.08
12年目	R23	0.4564	101.2			4.39	2.00
13年目	R24	0.4388	101.2			4.39	1.93
14年目	R25	0.4220	101.2			4.39	1.85
15年目	R26	0.4057	101.2			4.39	1.78
16年目	R27	0.3901	101.2			4.39	1.71
17年目	R28	0.3751	101.2			4.39	1.65
18年目	R29	0.3607	101.2			4.39	1.58
19年目	R30	0.3468	101.2			4.39	1.52
20年目	R31	0.3335	101.2			4.39	1.46
21年目	R32	0.3207	101.2			4.39	1.41
22年目	R33	0.3083	101.2			4.39	1.35
23年目	R34	0.2965	101.2			4.39	1.30
24年目	R35	0.2851	101.2			4.39	1.25
25年目	R36	0.2741	101.2			4.39	1.20
26年目	R37	0.2636	101.2			4.39	1.16
27年目	R38	0.2534	101.2			4.39	1.11
28年目	R39	0.2437	101.2			4.39	1.07
29年目	R40	0.2343	101.2			4.39	1.03
30年目	R41	0.2253	101.2			4.39	0.99
31年目	R42	0.2166	101.2			4.39	0.95
32年目	R43	0.2083	101.2			4.39	0.91
33年目	R44	0.2003	101.2			4.39	0.88
34年目	R45	0.1926	101.2			4.39	0.85
35年目	R46	0.1852	101.2			4.39	0.81
36年目	R47	0.1780	101.2			4.39	0.78
37年目	R48	0.1712	101.2			4.39	0.75
38年目	R49	0.1646	101.2			4.39	0.72
39年目	R50	0.1583	101.2			4.39	0.70
40年目	R51	0.1522	101.2			4.39	0.67
41年目	R52	0.1463	101.2			4.39	0.64
42年目	R53	0.1407	101.2			4.39	0.62
43年目	R54	0.1353	101.2			4.39	0.59
44年目	R55	0.1301	101.2			4.39	0.57
45年目	R56	0.1251	101.2			4.39	0.55
46年目	R57	0.1203	101.2			4.39	0.53
47年目	R58	0.1157	101.2			4.39	0.51
48年目	R59	0.1112	101.2			4.39	0.49
49年目	R60	0.1069	101.2	-1.66	-0.18	4.39	0.47
合計				871.30	716.32	216.38	69.41
単純事業費計					872.96		216.38

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。

