

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 笠岡バイパス
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) = 2.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,366億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 10.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,444億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 38.0%)

●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		<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) : 111,508千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 3,288千人・時間/年 (111,508千人・時間/年⇒108,220千人・時間/年) 区間b (並行区間) について : (一般国道2号) 並行区間の渋滞損失時間 (現況) : 2,682千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率 : 約96.0%削減 (2,682千人・時間/年⇒107千人・時間/年)
		<input checked="" 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	対象区間 (国道2号上り 五番町→浜中) 改善見込み (19.4km/⇒70km/h)
		<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/日以上かつ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	利便性向上が見込まれるバス路線 : 国道2号の笠岡市街地を利用するバス (井笠バス) 51便/日 (国道2号上り 25便/日下り 26便/日)
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅 : 福山駅 (新幹線駅)、対象自治体名 : 里庄町、改善見込み (里庄町役場～福山駅 : 50分→49分)
		<input 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	
	物流効率化の支援	<input checked="" 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	対象港湾 : 水島港 (国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾)、対象自治体 : 福山市、改善見込み (福山市役所～水島港 : 87分→67分)
		<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が見込まれる	農林水産品を主体とする地域 : 笠岡市、主な出荷先 : 全国 笠岡湾干拓地 : 総面積 1,811ha、農業用地 1,191ha、農業経営体 104戸・15法人 (2019.3末) 笠岡湾干拓地に立地する大規模農業経営体 : 株式会社サラ (国内最大ハウス面積 : 12.9ha/年間出荷量 : トマト約1.6千トン、パプリカ約0.8千トン、レタス約1.3千トン)
		<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口を■に変更）	指標チェックの根拠	
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）としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ（平成6年12月指定）
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	
<input 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			
<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	笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想	
	<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：倉敷美観地区（R4観光入込客数：232万人／年） 笠岡・笠岡諸島（R4観光入込客数：103万人／年）	
	<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 <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	

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	
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：福山市民病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：旧寄島町、（寄島総合支所～福山市民病院：32分→30分）※笠岡バイパスを利用した場合
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	
		<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2・3次緊急輸送道路に位置付け(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	第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2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7.6千t/年（整備なし3,512.7千t/年⇒整備あり3,505.1千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：便益算出範囲 NOx排出削減量：約60.1t/年（整備なし8,088.8t/年⇒整備あり8,028.7t/年・・・約0.7%削減）
		<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：便益算出範囲 SPM排出削減量：約3.7t/年（整備なし415.7t/年⇒整備あり412.0t/年・・・約0.9%削減）
		<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 checked="" 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 <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	一般国道2号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）と一体的に整備 第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ

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	笠岡バイパス	L=7.6km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,300~56,800	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	504億円	144億円	0.00億円	648億円
うち残事業分	123億円	84億円	0.00億円	207億円
基準年における 現在価値(C)	691億円	56億円	0.00億円	747億円
うち残事業分	114億円	32億円	0.00億円	145億円

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5年度			
供用年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	54億円	6.5億円	1.9億円	63億円
基準年における 現在価値(B)	1,864億円	189億円	59億円	2,113億円
うち残事業分	1,377億円	154億円	58億円	1,589億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	2.8
経済的純現在価値(事業全体)	1,366億円
経済的内部収益率(事業全体)	7.7%
費用便益比(残事業)	10.9
経済的純現在価値(残事業)	1,444億円
経済的内部収益率(残事業)	38.0%

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(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	49,300~56,800	±10%	2.0~3.7
事業費	504億円	±10%	2.8~2.9
事業期間	42年	±20%	2.7~3.0

【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	49,300~56,800	±10%	9.6~13.6
事業費	123億円	±10%	10.1~11.9
事業期間	6年	±20%	10.4~11.6

交通状況の変化

事業名: 笠岡バイパス(事業全体)

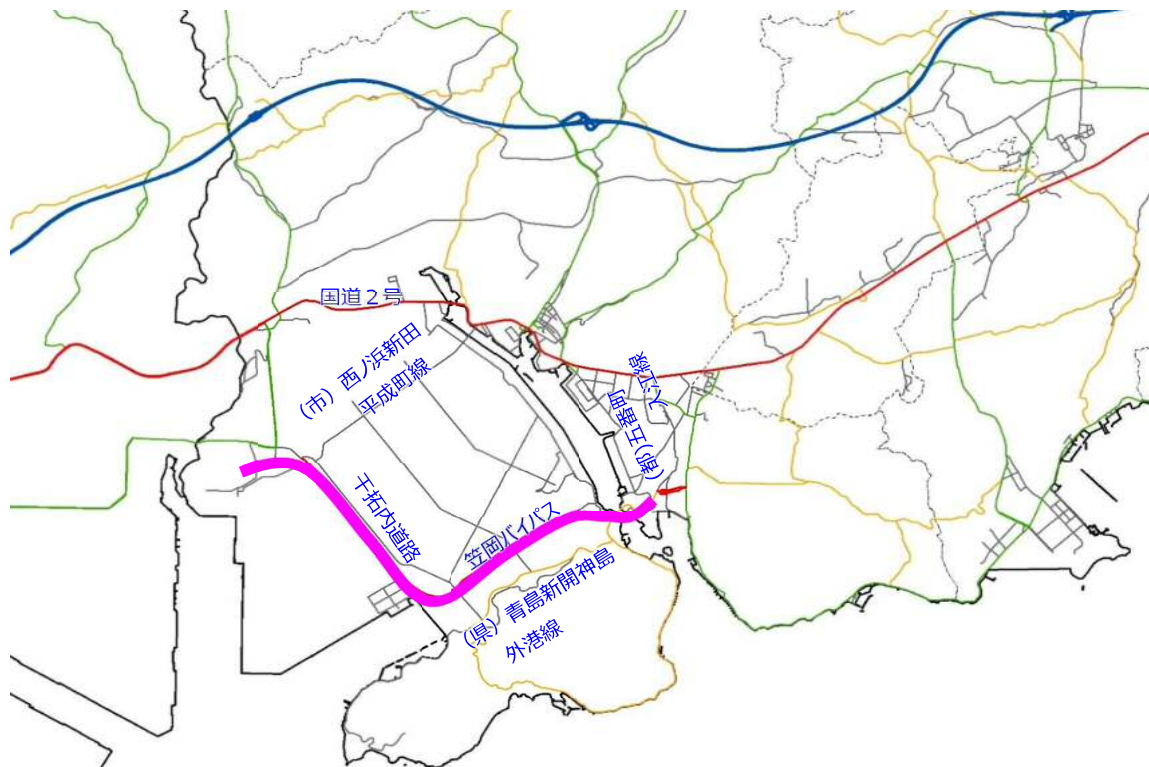
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :7.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	53,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	74.31	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :7.9km	交通量	[台/日]	33,600	10,800
		走行時間	[分]	21	12
		走行時間費用	[億円/年]	163.63	25.04
	干拓内道路 :4.6km	交通量	[台/日]	9,900	400
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	20.57	0.49
	県)青島 新開神島 外港線 :4.1km	交通量	[台/日]	3,700	2,000
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	5.09	2.52
	市)西ノ 浜新田平 成町線 :3.3km	交通量	[台/日]	12,900	2,500
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	16.51	2.58
	都)五番 町入江線 :2.7km	交通量	[台/日]	9,600	4,400
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	14.65	5.11
③その他道路合計 :2990.9km	走行時間費用	[億円/年]	10,984.24	10,988.89	

		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: 3020.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	11,204.70	11,098.94	105.75

- ※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 笠岡バイパス(事業全体)

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :7.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	28,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	57.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :7.9km	交通量	[台/日]	33,600	20,900
		走行時間	[分]	21	15
		走行時間費用	[億円/年]	163.63	62.25
	干拓内道路 :4.6km	交通量	[台/日]	9,900	3,700
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	20.57	6.48
	県)青島 新開神島 外港線 :4.1km	交通量	[台/日]	3,700	3,300
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	5.09	4.41
	市)西ノ 浜新田平 成町線 :3.3km	交通量	[台/日]	12,900	4,000
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	16.51	4.07
	都)五番 町入江線 :2.7km	交通量	[台/日]	9,600	5,700
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	14.65	6.62
③その他道路合計 :2990.9km	走行時間費用	[億円/年]	10,984.24	11,007.99	

		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: 3020.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	11,204.70	11,149.77	54.92

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

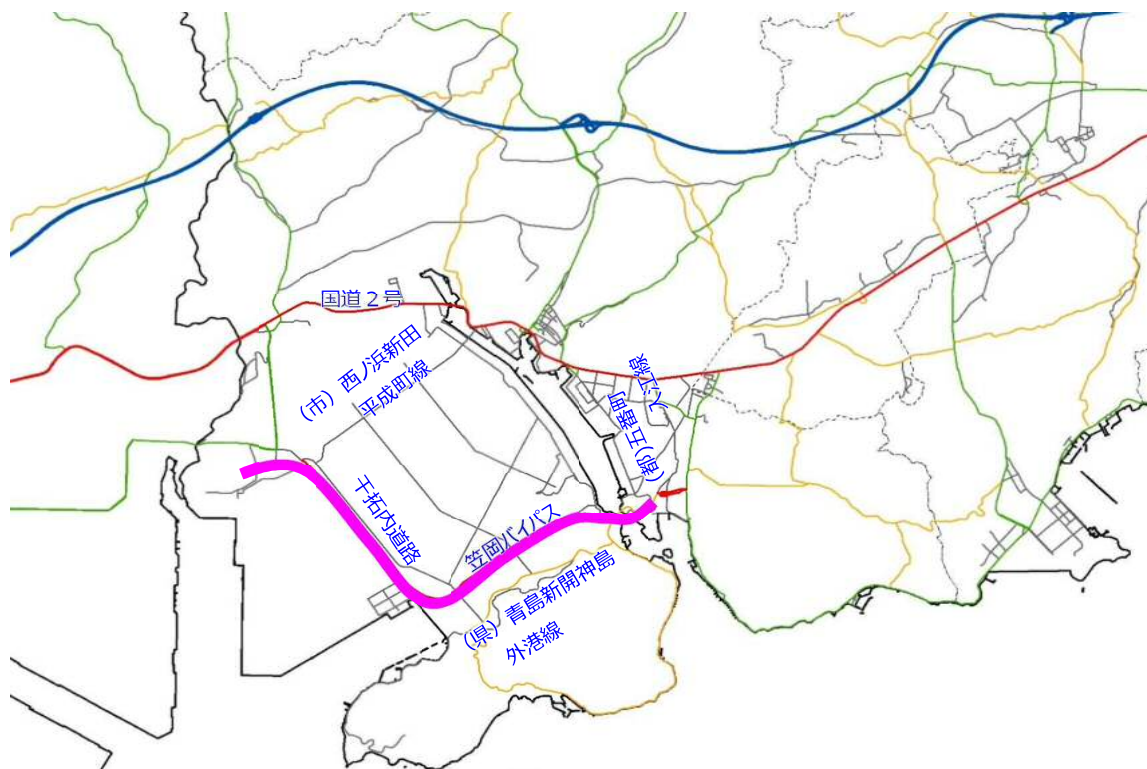
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 笠岡バイパス(残事業)

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :7.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,700	53,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	18.84	74.31	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :7.9km	交通量	[台/日]	23,100	10,800
		走行時間	[分]	16	12
		走行時間費用	[億円/年]	77.20	25.04
	干拓内道路 :4.6km	交通量	[台/日]	5,600	400
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	12.21	0.49
	県)青島 新開神島 外港線 :4.1km	交通量	[台/日]	8,500	2,000
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	20.18	2.52
	市)西ノ 浜新田平 成町線 :3.3km	交通量	[台/日]	6,000	2,500
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	6.39	2.58
	都)五番 町入江線 :2.7km	交通量	[台/日]	6,700	4,400
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	8.19	5.11
③その他道路合計 :2990.9km	走行時間費用	[億円/年]	11,036.30	10,988.89	

		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:3020.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	11,179.32	11,098.94	80.37

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

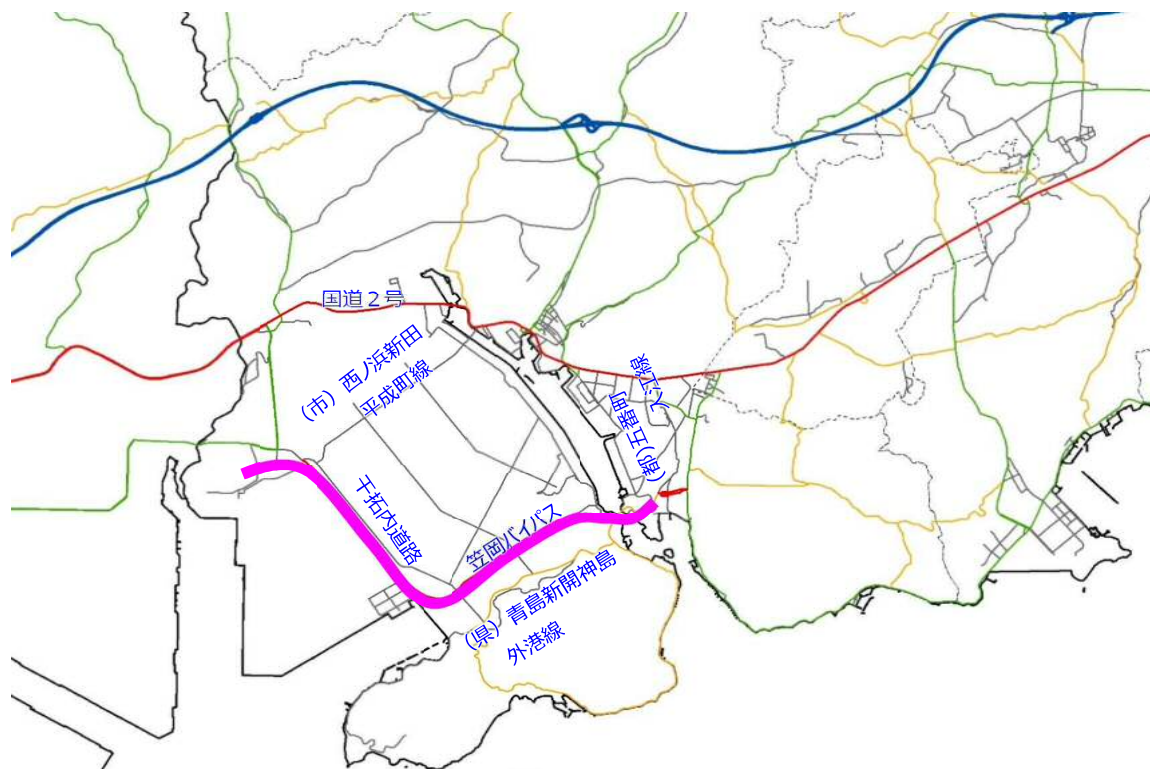
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 笠岡バイパス(残事業)

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :7.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,700	28,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	18.84	57.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 :7.9km	交通量	[台/日]	23,100	20,900
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	77.20	62.25
	干拓内道路 :4.6km	交通量	[台/日]	5,600	3,700
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	12.21	6.48
	県)青島 新開神島 外港線 :4.1km	交通量	[台/日]	8,500	3,300
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	20.18	4.41
	市)西ノ 浜新田平 成町線 :3.3km	交通量	[台/日]	6,000	4,000
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	6.39	4.07
	都)五番 町入江線 :2.7km	交通量	[台/日]	6,700	5,700
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.19	6.62
③その他道路合計 :2990.9km	走行時間費用	[億円/年]	11,036.30	11,007.99	

		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:3020.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	11,179.32	11,149.77	29.54

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

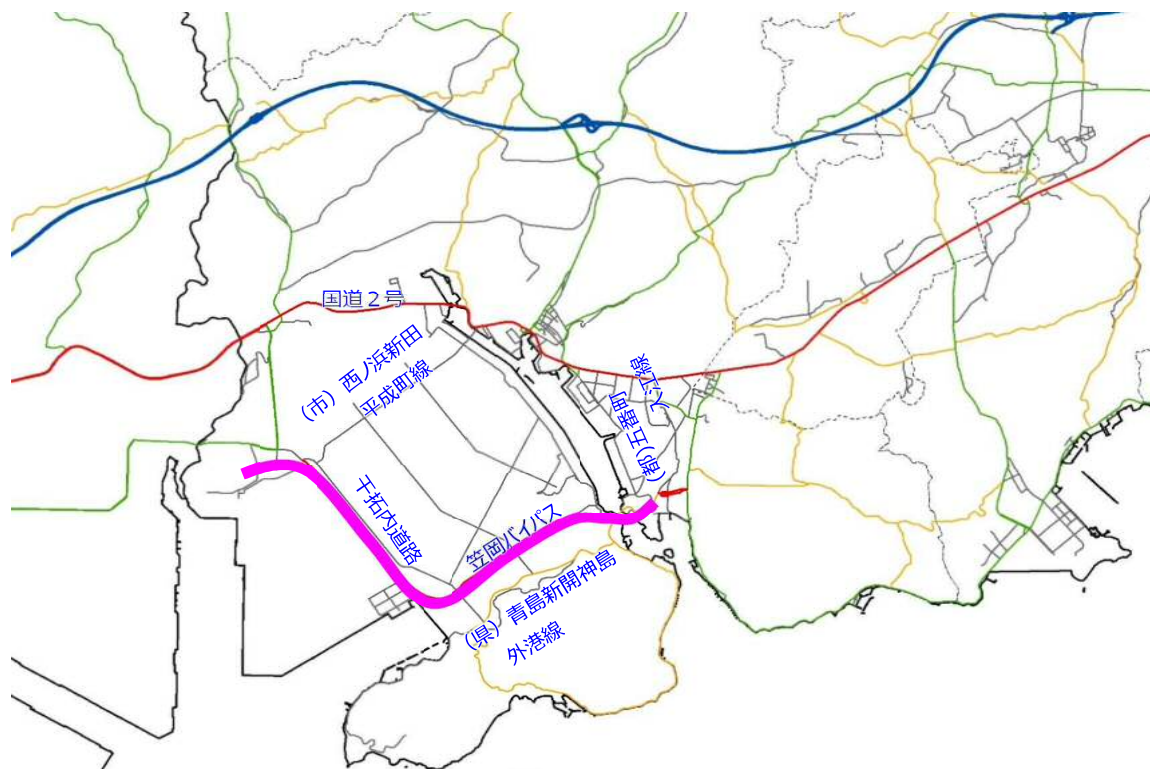
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名: 笠岡バイパス

(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 (令和4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5年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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 いずれかのみ推計とした理由を記載 いずれかのみ推計の場合	<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"/> (H27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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	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"/>
	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	() 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

箇所名: 笠岡バイパス(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)

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
						0.43		7.6	
-38年目	S63	3.9461	104.7	0.30	1.15				
-37年目	H1	3.7943	107.5	0.29	1.04				
-36年目	H2	3.6484	109.9	9.11	30.79				
-35年目	H3	3.5081	112.5	0.10	0.32				
-34年目	H4	3.3731	114.1	0.39	1.17				
-33年目	H5	3.2434	114.4	0.19	0.55				
-32年目	H6	3.1187	114.3	1.94	5.39				
-31年目	H7	2.9987	113.7	1.46	3.92				
-30年目	H8	2.8834	113.2	0.10	0.26				
-29年目	H9	2.7725	114.2	1.43	3.53				
-28年目	H10	2.6658	113.6	9.52	22.74				
-27年目	H11	2.5633	112.0	4.15	9.67				
-26年目	H12	2.4647	110.7	7.28	16.50				
-25年目	H13	2.3699	109.4	8.51	18.77				
-24年目	H14	2.2788	107.6	23.65	50.99				
-23年目	H15	2.1911	106.1	16.28	34.23				
-22年目	H16	2.1068	105.0	13.21	26.98				
-21年目	H17	2.0258	103.7	27.55	54.79				
-20年目	H18	1.9479	103.0	14.56	28.03				
-19年目	H19	1.8730	102.1	9.06	16.92				
-18年目	H20	1.8009	101.6	0.20	0.36				
-17年目	H21	1.7317	100.3	0.07	0.12				
-16年目	H22	1.6651	98.6	0.72	1.24				
-15年目	H23	1.6010	97.2	0.71	1.19				
-14年目	H24	1.5395	96.4	1.90	3.09				
-13年目	H25	1.4802	96.4	0.85	1.33				
-12年目	H26	1.4233	98.7	0.28	0.41				
-11年目	H27	1.3686	100.2	0.39	0.54				
-10年目	H28	1.3159	100.2	6.19	8.28				
-9年目	H29	1.2653	100.5	8.68	11.13				
-8年目	H30	1.2167	100.4	8.15	10.05				
-7年目	R1	1.1699	101.2	18.09	21.29				
-6年目	R2	1.1249	101.9	28.93	32.51				
-5年目	R3	1.0816	101.8	51.56	55.77				
-4年目	R4	1.0400	101.8	54.46	56.64				
-3年目	R5	1.0000	101.8	50.52	50.52				
-2年目	R6	0.9615	101.8	55.99	53.84				
-1年目	R7	0.9246	101.8	33.73	31.19				
暫定供用	R8	0.8890	101.8	16.73	14.87	2.02	1.79		
1年目	R9	0.8548	101.8	4.67	3.99	2.02	1.73		
2年目	R10	0.8219	101.8	7.53	6.19	2.02	1.66		
3年目	R11	0.7903	101.8	4.53	3.58	2.02	1.59		
完成供用	R12	0.7599	101.8			2.95	2.25		
5年目	R13	0.7307	101.8			2.95	2.16		
6年目	R14	0.7026	101.8			2.95	2.08		
7年目	R15	0.6756	101.8			2.95	2.00		
8年目	R16	0.6496	101.8			2.95	1.92		
9年目	R17	0.6246	101.8			2.95	1.85		
10年目	R18	0.6006	101.8			2.95	1.77		
11年目	R19	0.5775	101.8			2.95	1.71		
12年目	R20	0.5553	101.8			2.95	1.64		
13年目	R21	0.5339	101.8			2.95	1.58		
14年目	R22	0.5134	101.8			2.95	1.52		
15年目	R23	0.4936	101.8			2.95	1.46		
16年目	R24	0.4746	101.8			2.95	1.40		
17年目	R25	0.4564	101.8			2.95	1.35		
18年目	R26	0.4388	101.8			2.95	1.30		
19年目	R27	0.4220	101.8			2.95	1.25		
20年目	R28	0.4057	101.8			2.95	1.20		
21年目	R29	0.3901	101.8			2.95	1.15		
22年目	R30	0.3751	101.8			2.95	1.11		
23年目	R31	0.3607	101.8			2.95	1.07		
24年目	R32	0.3468	101.8			2.95	1.02		
25年目	R33	0.3335	101.8			2.95	0.99		
26年目	R34	0.3207	101.8			2.95	0.95		
27年目	R35	0.3083	101.8			2.95	0.91		
28年目	R36	0.2965	101.8			2.95	0.88		
29年目	R37	0.2851	101.8			2.95	0.84		
30年目	R38	0.2741	101.8			2.95	0.81		
31年目	R39	0.2636	101.8			2.95	0.78		
32年目	R40	0.2534	101.8			2.95	0.75		
33年目	R41	0.2437	101.8			2.95	0.72		
34年目	R42	0.2343	101.8			2.95	0.69		
35年目	R43	0.2253	101.8			2.95	0.67		
36年目	R44	0.2166	101.8			2.95	0.64		
37年目	R45	0.2083	101.8			2.95	0.62		
38年目	R46	0.2003	101.8			2.95	0.59		
39年目	R47	0.1926	101.8			2.95	0.57		
40年目	R48	0.1852	101.8			2.95	0.55		
41年目	R49	0.1780	101.8			2.95	0.53		
42年目	R50	0.1712	101.8			2.95	0.51		
43年目	R51	0.1646	101.8			2.95	0.49		
44年目	R52	0.1583	101.8			2.95	0.47		
45年目	R53	0.1522	101.8			2.95	0.45		
46年目	R54	0.1463	101.8			2.95	0.43		
47年目	R55	0.1407	101.8			2.95	0.42		
48年目	R56	0.1353	101.8			2.95	0.40		
49年目	R57	0.1301	101.8			2.95	0.38		
合計				467.62	691.13	143.98	55.54	0.00	0.00
単純事業費計				503.96		143.98		0.00	

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

箇所名: 笠岡バイパス(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.25		7.6		1.92	
-2年目	R6	0.9615	101.8	55.99	53.84				
-1年目	R7	0.9246	101.8	33.73	31.19				
暫定供用	R8	0.8890	101.8	16.73	14.87	0.81	0.72		
1年目	R9	0.8548	101.8	4.67	3.99	0.81	0.69		
2年目	R10	0.8219	101.8	7.53	6.19	0.81	0.67		
3年目	R11	0.7903	101.8	4.53	3.58	0.81	0.64		
完成供用	R12	0.7599	101.8			1.75	1.33		
5年目	R13	0.7307	101.8			1.75	1.28		
6年目	R14	0.7026	101.8			1.75	1.23		
7年目	R15	0.6756	101.8			1.75	1.18		
8年目	R16	0.6496	101.8			1.75	1.13		
9年目	R17	0.6246	101.8			1.75	1.09		
10年目	R18	0.6006	101.8			1.75	1.05		
11年目	R19	0.5775	101.8			1.75	1.01		
12年目	R20	0.5553	101.8			1.75	0.97		
13年目	R21	0.5339	101.8			1.75	0.93		
14年目	R22	0.5134	101.8			1.75	0.90		
15年目	R23	0.4936	101.8			1.75	0.86		
16年目	R24	0.4746	101.8			1.75	0.83		
17年目	R25	0.4564	101.8			1.75	0.80		
18年目	R26	0.4388	101.8			1.75	0.77		
19年目	R27	0.4220	101.8			1.75	0.74		
20年目	R28	0.4057	101.8			1.75	0.71		
21年目	R29	0.3901	101.8			1.75	0.68		
22年目	R30	0.3751	101.8			1.75	0.65		
23年目	R31	0.3607	101.8			1.75	0.63		
24年目	R32	0.3468	101.8			1.75	0.61		
25年目	R33	0.3335	101.8			1.75	0.58		
26年目	R34	0.3207	101.8			1.75	0.56		
27年目	R35	0.3083	101.8			1.75	0.54		
28年目	R36	0.2965	101.8			1.75	0.52		
29年目	R37	0.2851	101.8			1.75	0.50		
30年目	R38	0.2741	101.8			1.75	0.48		
31年目	R39	0.2636	101.8			1.75	0.46		
32年目	R40	0.2534	101.8			1.75	0.44		
33年目	R41	0.2437	101.8			1.75	0.43		
34年目	R42	0.2343	101.8			1.75	0.41		
35年目	R43	0.2253	101.8			1.75	0.39		
36年目	R44	0.2166	101.8			1.75	0.38		
37年目	R45	0.2083	101.8			1.75	0.36		
38年目	R46	0.2003	101.8			1.75	0.35		
39年目	R47	0.1926	101.8			1.75	0.34		
40年目	R48	0.1852	101.8			1.75	0.32		
41年目	R49	0.1780	101.8			1.75	0.31		
42年目	R50	0.1712	101.8			1.75	0.30		
43年目	R51	0.1646	101.8			1.75	0.29		
44年目	R52	0.1583	101.8			1.75	0.28		
45年目	R53	0.1522	101.8			1.75	0.27		
46年目	R54	0.1463	101.8			1.75	0.26		
47年目	R55	0.1407	101.8			1.75	0.25		
48年目	R56	0.1353	101.8			1.75	0.24		
49年目	R57	0.1301	101.8	0.00	0.00	1.75	0.23		
合計				123.18	113.66	83.53	31.52	0.00	0.00
単純事業費計				123.18		83.53		0.00	

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。

