

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

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料>

事業名	一般国道 1 8 3 号 鍵掛峠道路
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	☐ 便益が費用を上回っている	○費用（ ）は残事業費 ・事業全体：475億円（206億円）、維持管理費9.4億円（9.4億円） ○効果 ①災害等に対する不安感の解消：450億円 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ②走行時間の短縮等 ・走行時間短縮便益：30億円（30億円） ・走行経費減少便益：6.1億円（6.1億円） ・交通事故減少便益：1.1億円（1.1億円） ※（ ）内の数値は残事業の効果 （注1）事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値に含む （注2）費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値

●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 渋滞損失削減時間：6.9万人・時間／年（697.2万人・時間／年→690.3万人・時間／年） 区間b(当該区間/並行区間)について：（鍵掛峠道路[広島県庄原市西城町高尾～鳥取県日野郡日南町新屋]） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：99.9%削減（2.1万人・時間／年→0.0人・時間／年）
		□ 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	
		□ 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	
		■ 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	路線バス、スクールバスの利便性向上が期待される
		□ 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	沿線自治体の主要産業は林業であり、生産された木材チップは境港方面へ出荷。物流ルートは国道183号に依存。
		□ 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	
	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	

1. 活力	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	地域高規格道路「江府三次道路」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	生活圏中心都市である庄原市と米子市のアクセスを改善（庄原市役所～米子市役所：127分→124分）
		☐ 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	
	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	道後山にスキー目的で行く観光客（H30年度 3万人）のアクセス向上が見込まれる
		☐ 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/日以上全ての区間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	
		☐ 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	

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	
		☐ 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	■ 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	日南町多里地区・庄原市西城町三坂地区（約300世帯（約600人））（R5.3）に通じる各道路に異常気象時通行規制区間があり、集中豪雨時等の孤立の恐れを解消
		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	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（R4年3月策定）において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	
		☐ 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	一般国道183号の要防災対策箇所24箇所における通行規制を解消する
		■ 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	一般国道183号の事前通行規制区間（L=1.7km）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：約0.3千t/年 排出削減率：約0.1%削減（整備なし317.5千t/年→整備あり317.2千t/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	評価対象区間：便益算定対象範囲 NOX排出削減量：約1.2t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし716.4t/年→整備あり715.2t/年）
		● 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：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約0.1t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし37.0t/年→整備あり37.0t/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	他のプロジェクトとの関係	☐ 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付けられている	
		☐ 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	第2期庄原市長期総合計画において「快適な暮らし」が実感できるまちとして位置づけ（H28.3） 第6次日南町総合計画において「交通の確保」として位置づけ（R2.4）
		☐ 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

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料>

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道183号	鍵掛峠道路	L=12km	一次	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,400～2,100	2	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	450億円	24億円		474億円
うち残事業分	215億円	24億円		239億円
基準年における 現在価値 (C)	466億円	9.3億円		475億円
うち残事業分	197億円	9.3億円		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5年度			
供 用 年	令和11年度			
単年便益 (初年便益)	0.94億円	0.11億円	0.03億円	1.1億円
基準年における 現在価値 (B)	30億円	6.1億円	1.1億円	37億円
うち残事業分	30億円	6.1億円	1.1億円	37億円

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。

交通状況の変化

様式－3①

事業名：鍵掛峠道路(事業全体・残事業)＜前回評価(令和5年度)事業再評価資料＞

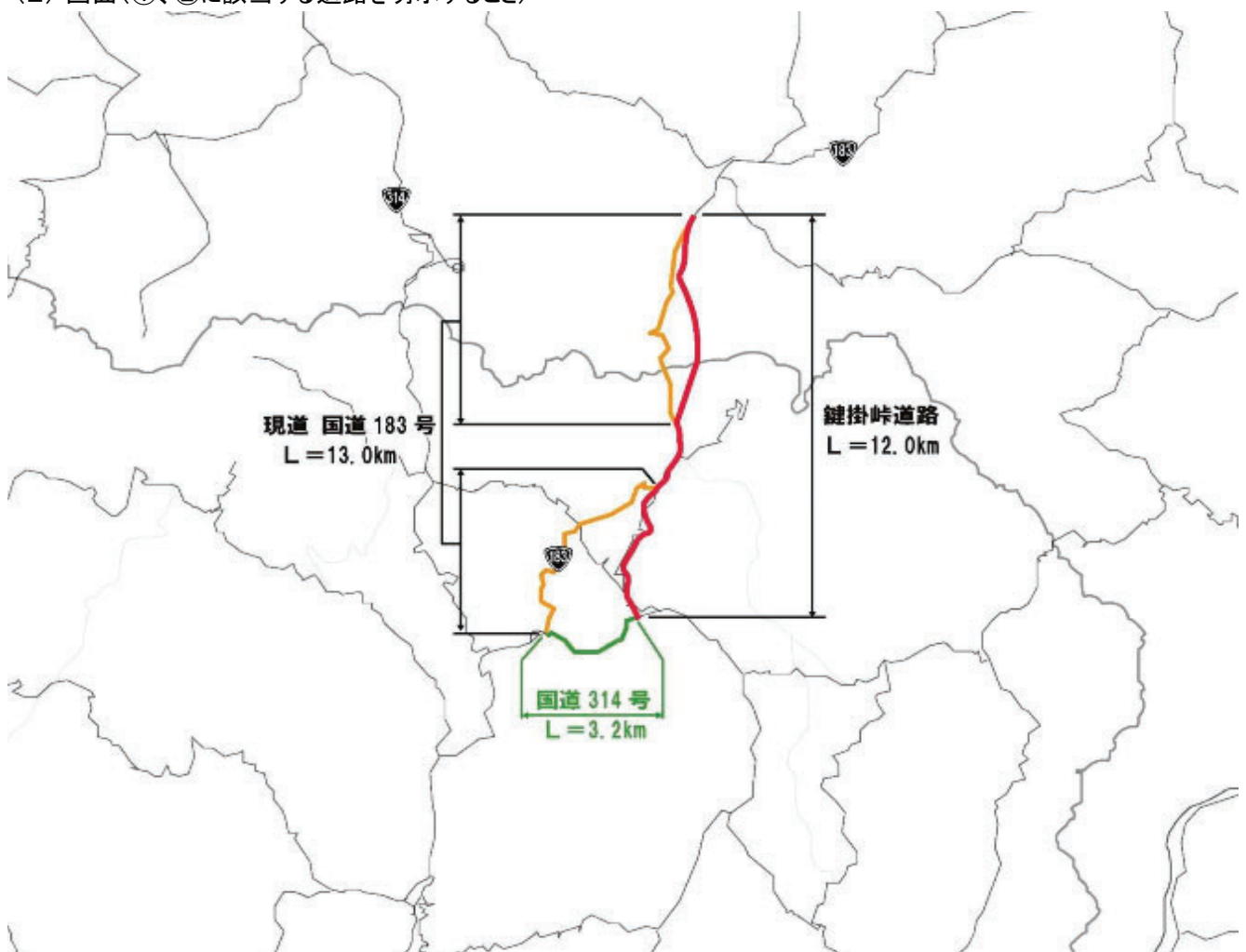
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 12.0km		交通量※1	[台/日]	1,600	1,700
		走行時間※2	[分]	3	13
		走行時間費用※3	[億円/年]	0.91	4.53
②主な周辺道路※4	国道183号 : 13.0km	交通量	[台/日]	1,600	0
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	5.63	0.00
	国道314号 : 3.2km	交通量	[台/日]	500	2,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	0.47	2.39
		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 : 947.8km		走行時間費用	[億円/年]	849.00	847.42

			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: 976.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	856.01	854.34	1.67

- ※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

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料>

事業名: 鍵掛峠道路

(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 (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	☒		
	その他	☐		
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5年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	☒ (R22) ☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 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	
		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)	☒ (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)	☐	
		その他()	☐	
	開発交通量の考慮	無	☒	
		有	☐	
		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	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		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()		
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)			
	その他の()	☐		
	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	☐		
	最終配分の速度 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)	☒		

(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	☒	
		考慮する場合のみ	考慮する	☐
			面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			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	☒	
		考慮する場合のみ	考慮する	☐
			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	☐
	冬期交通の影響	考慮しない	☒	
		考慮する場合のみ	考慮する	☐
			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	☒	
		その他 ()	☐	
	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	☒	
		独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	☐	
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	☒		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	☐		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☐		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☒		
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	☒		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	☐		
その他				

(4)

[illegible]

費用の現在価値算定表

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料>

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 鍵掛峠道路(事業全体)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-21年目	H17	2.0258	103.7	1.43	2.84				
-20年目	H18	1.9479	103.0	3.94	7.59				
-19年目	H19	1.8730	102.1	2.68	5.00				
-18年目	H20	1.8009	101.6	2.74	4.94				
-17年目	H21	1.7317	100.3	1.55	2.72				
-16年目	H22	1.6651	98.6	0.83	1.43				
-15年目	H23	1.6010	97.2	0.28	0.47				
-14年目	H24	1.5395	96.4	0.81	1.32				
-13年目	H25	1.4802	96.4	1.38	2.16				
-12年目	H26	1.4233	98.7	2.93	4.30				
-11年目	H27	1.3686	100.2	6.96	9.68				
-10年目	H28	1.3159	100.2	8.54	11.41				
-9年目	H29	1.2653	100.5	10.84	13.89				
-8年目	H30	1.2167	100.4	9.37	11.56				
-7年目	R1	1.1699	101.2	10.61	12.48				
-6年目	R2	1.1249	101.9	14.74	16.56				
-5年目	R3	1.0816	101.8	41.85	45.27				
-4年目	R4	1.0400	101.8	46.80	48.68				
-3年目	R5	1.0000	101.8	66.57	66.57				
-2年目	R6	0.9615	101.8	72.30	69.51				
-1年目	R7	0.9246	101.8	67.61	62.51				
暫定供用	R8	0.8890	101.8	32.28	28.69	0.25	0.22		
1年目	R9	0.8548	101.8	29.60	25.30	0.25	0.21		
2年目	R10	0.8219	101.8	13.28	10.92	0.25	0.21		
供用開始年次	R11	0.7903	101.8			0.50	0.39		
4年目	R12	0.7599	101.8			0.50	0.38		
5年目	R13	0.7307	101.8			0.50	0.36		
6年目	R14	0.7026	101.8			0.50	0.35		
7年目	R15	0.6756	101.8			0.50	0.34		
8年目	R16	0.6496	101.8			0.50	0.32		
9年目	R17	0.6246	101.8			0.50	0.31		
10年目	R18	0.6006	101.8			0.50	0.30		
11年目	R19	0.5775	101.8			0.50	0.29		
12年目	R20	0.5553	101.8			0.50	0.28		
13年目	R21	0.5339	101.8			0.50	0.27		
14年目	R22	0.5134	101.8			0.50	0.26		
15年目	R23	0.4936	101.8			0.50	0.25		
16年目	R24	0.4746	101.8			0.50	0.24		
17年目	R25	0.4564	101.8			0.50	0.23		
18年目	R26	0.4388	101.8			0.50	0.22		
19年目	R27	0.4220	101.8			0.50	0.21		
20年目	R28	0.4057	101.8			0.50	0.20		
21年目	R29	0.3901	101.8			0.50	0.19		
22年目	R30	0.3751	101.8			0.50	0.19		
23年目	R31	0.3607	101.8			0.50	0.18		
24年目	R32	0.3468	101.8			0.50	0.17		
25年目	R33	0.3335	101.8			0.50	0.17		
26年目	R34	0.3207	101.8			0.50	0.16		
27年目	R35	0.3083	101.8			0.50	0.15		
28年目	R36	0.2965	101.8			0.50	0.15		
29年目	R37	0.2851	101.8			0.50	0.14		
30年目	R38	0.2741	101.8			0.50	0.14		
31年目	R39	0.2636	101.8			0.50	0.13		
32年目	R40	0.2534	101.8			0.50	0.13		
33年目	R41	0.2437	101.8			0.50	0.12		
34年目	R42	0.2343	101.8			0.50	0.12		
35年目	R43	0.2253	101.8			0.50	0.11		
36年目	R44	0.2166	101.8			0.50	0.11		
37年目	R45	0.2083	101.8			0.50	0.10		
38年目	R46	0.2003	101.8			0.50	0.10		
39年目	R47	0.1926	101.8			0.50	0.10		
40年目	R48	0.1852	101.8			0.50	0.09		
41年目	R49	0.1780	101.8			0.50	0.09		
42年目	R50	0.1712	101.8			0.50	0.09		
43年目	R51	0.1646	101.8			0.50	0.08		
44年目	R52	0.1583	101.8			0.50	0.08		
45年目	R53	0.1522	101.8			0.50	0.08		
46年目	R54	0.1463	101.8			0.50	0.07		
47年目	R55	0.1407	101.8			0.50	0.07		
48年目	R56	0.1353	101.8			0.50	0.07		
49年目	R57	0.1301	101.8	-1.92	-0.25	0.50	0.06		
合計				447.99	465.55	24.16	9.26	0.00	0.00
単純事業費計				449.91		24.16		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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) 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

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料>

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 鍵掛峠道路(残事業)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-2年目	R6	0.9615	101.8	72.30	69.51				
-1年目	R7	0.9246	101.8	67.61	62.51				
暫定供用	R8	0.8890	101.8	32.28	28.69	0.25	0.22		
1年目	R9	0.8548	101.8	29.60	25.30	0.25	0.21		
2年目	R10	0.8219	101.8	13.28	10.92	0.25	0.21		
供用開始年次	R11	0.7903	101.8			0.50	0.39		
4年目	R12	0.7599	101.8			0.50	0.38		
5年目	R13	0.7307	101.8			0.50	0.36		
6年目	R14	0.7026	101.8			0.50	0.35		
7年目	R15	0.6756	101.8			0.50	0.34		
8年目	R16	0.6496	101.8			0.50	0.32		
9年目	R17	0.6246	101.8			0.50	0.31		
10年目	R18	0.6006	101.8			0.50	0.30		
11年目	R19	0.5775	101.8			0.50	0.29		
12年目	R20	0.5553	101.8			0.50	0.28		
13年目	R21	0.5339	101.8			0.50	0.27		
14年目	R22	0.5134	101.8			0.50	0.26		
15年目	R23	0.4936	101.8			0.50	0.25		
16年目	R24	0.4746	101.8			0.50	0.24		
17年目	R25	0.4564	101.8			0.50	0.23		
18年目	R26	0.4388	101.8			0.50	0.22		
19年目	R27	0.4220	101.8			0.50	0.21		
20年目	R28	0.4057	101.8			0.50	0.20		
21年目	R29	0.3901	101.8			0.50	0.19		
22年目	R30	0.3751	101.8			0.50	0.19		
23年目	R31	0.3607	101.8			0.50	0.18		
24年目	R32	0.3468	101.8			0.50	0.17		
25年目	R33	0.3335	101.8			0.50	0.17		
26年目	R34	0.3207	101.8			0.50	0.16		
27年目	R35	0.3083	101.8			0.50	0.15		
28年目	R36	0.2965	101.8			0.50	0.15		
29年目	R37	0.2851	101.8			0.50	0.14		
30年目	R38	0.2741	101.8			0.50	0.14		
31年目	R39	0.2636	101.8			0.50	0.13		
32年目	R40	0.2534	101.8			0.50	0.13		
33年目	R41	0.2437	101.8			0.50	0.12		
34年目	R42	0.2343	101.8			0.50	0.12		
35年目	R43	0.2253	101.8			0.50	0.11		
36年目	R44	0.2166	101.8			0.50	0.11		
37年目	R45	0.2083	101.8			0.50	0.10		
38年目	R46	0.2003	101.8			0.50	0.10		
39年目	R47	0.1926	101.8			0.50	0.10		
40年目	R48	0.1852	101.8			0.50	0.09		
41年目	R49	0.1780	101.8			0.50	0.09		
42年目	R50	0.1712	101.8			0.50	0.09		
43年目	R51	0.1646	101.8			0.50	0.08		
44年目	R52	0.1583	101.8			0.50	0.08		
45年目	R53	0.1522	101.8			0.50	0.08		
46年目	R54	0.1463	101.8			0.50	0.07		
47年目	R55	0.1407	101.8			0.50	0.07		
48年目	R56	0.1353	101.8			0.50	0.07		
49年目	R57	0.1301	101.8	0.00	0.00	0.50	0.06		
合計				215.06	196.94	24.16	9.26	0.00	0.00
単純事業費計				215.06		24.16		0.00	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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) 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。

