

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191号 下関北バイパス
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	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C)＝全体2.7、残事業4.2(経済的純現在価値(B-C)＝全体1,129億円、残事業1,016億円) 経済的内部収益率(EIRR)＝7.61%

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	国道191号(下関市筋川町～下関市安岡駅前二丁目) 渋滞損失時間：1,762千人・時間/年 渋滞損失削減率：約8割削減 (1,762千人・時間/年⇒319千人・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	・センサス区間番号1098(R191) 平日混雑時14.9km/h ・改善見込み24km/h(H42配分平均速度による)
		□ 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	下関駅～川棚間の路線バスの所要時間が短縮され、利便性が向上
		□ 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	下関沖合人工島(特定重要港湾下関港新港地区)～下関市役所間のアクセスが向上(11分→8分) ※現況は2003実測、将来は規制速度より算出
	□ 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		
	□ 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		

1. 活力	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 checked="" 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	堀田北地区土地区画整理事業(72ha) 堀田上迫地区土地区画整理事業(13ha) 川中地区土地区画整理事業(8ha)
		<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 「下関西道路」の一部として位置づけ
		<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 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 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	豊北町及び豊浦町(H17合併予定) 日常活動圏中心都市：下関市 47分→38分 ※現況は2003実測、将来は規制速度より算出
	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	下関沖合人工島
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	豊北町・豊浦町の川棚温泉、土井ヶ浜海水浴場等 (入込観光客数約113万人、内九州方面約42万人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
<input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		下関北バイパスと、(市)武久新堀田線及び(都)幡生綾羅木線等を連絡することで、下関沖合人工島と直結	
<input type="checkbox"/> 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	<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	
	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 type="checkbox"/> 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	<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	第1次緊急輸送道路の位置づけ
		<input 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	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 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：16,000t/年（将来整備有無での削減量）
	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	【推計結果】 評価対象区間（現道・下関北バイパス）：国道191号（下関市筋川町～下関市安岡駅前二丁目） 排出削減量：47t/年、排出削減率：6割削減（将来整備有無での比較）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	【推計結果】 評価対象区間（現道・下関北バイパス）：国道191号（下関市筋川町～下関市安岡駅前二丁目） 排出削減量：4.4t/年、排出削減率：6割削減（将来整備有無での比較）
		■ 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	現道の夜間騒音レベル低下が見込まれる。 71db（H14環境値）→67db（予測値）
		<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"/> 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づけられている	
		■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	下関西道路は、中枢国際港湾の一部「下関沖合人工島」と下関市中心市街地及び中国縦貫自動車道と最短経路で連絡、地域集積間の交流を促進
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	下関港湾計画（平成11年3月、下関市）
		■ 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	平成17年2月に合併が予定されている豊北町、豊浦町との連絡強化により、下関市の一体的な発展が期待される

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道191号	下関北バイパス	L = 6.8 Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,900~42,400	4	中国地方整備局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	720億円	73億円	793億円
うち残事業分	426億円	63億円	489億円
基準年における 現在価値 (C)	648億円	17億円	665億円
うち残事業分	306億円	12億円	317億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成16年度			
供 用 年	平成42年度			
単年便益 (初年便益)	21億円	1億円	0億円	22億円
基準年における 現在価値 (B)	1,635億円	104億円	55億円	1,794億円
うち残事業分	1,195億円	88億円	50億円	1,333億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	2.7
費用便益比 (残事業)	4.2

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)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	22,900~42,400	±10%	3.7~4.4
事業費	426億円	±10%	3.8~4.7
事業期間	25年	±5年	3.4~5.2
割引率	4%	±1%	3.0~5.9

交通状況の変化

事業名：下関北バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 下関北バイパス : 6.8km	交通量	[台/日]	19,400	36,200	
	走行時間	[分]	6	9	
	走行時間費用	[億円/年]	30.31	81.36	
②主な周辺道路	現道 (国道191号) : 6.4km	交通量	[台/日]	30,900	15,700
		走行時間	[分]	17	12
		走行時間費用	[億円/年]	116.05	47.62
	一)安岡 港長府線 : 9.0km	交通量	[台/日]	15,900	14,700
		走行時間	[分]	33	28
		走行時間費用	[億円/年]	139.87	111.27
	一)幡生 停車場棕 野線 : 3.0km	交通量	[台/日]	21,000	17,400
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	48.15	30.62
	主)下関 港線 : 3.5km	交通量	[台/日]	31,300	19,900
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	66.10	34.15
	一)下関 港垢田線 : 3.6km	交通量	[台/日]	18,700	11,000
		走行時間	[分]	11	8
		走行時間費用	[億円/年]	48.59	20.96
③その他道路合計 : 829.1km	走行時間費用	[億円/年]	2766.37	2698.11	

			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 : 861.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3215.44	3024.09	191.35

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

交通状況の変化

事業名：下関北バイパス(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 下関北バイパス : 6.8km	交通量	[台/日]	23,900	36,200	
	走行時間	[分]	3	9	
	走行時間費用	[億円/年]	21.52	81.36	
②主な周辺道路	現道 (国道191号) : 6.4km	交通量	[台/日]	31,400	15,700
		走行時間	[分]	18	12
		走行時間費用	[億円/年]	128.85	47.62
	一)安岡 港長府線 : 9.0km	交通量	[台/日]	15,700	14,700
		走行時間	[分]	32	28
		走行時間費用	[億円/年]	132.47	111.27
	一)幡生 停車場棕 野線 : 3.0km	交通量	[台/日]	21,400	17,400
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	45.52	30.62
	主)下関 港線 : 3.5km	交通量	[台/日]	29,800	19,900
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	60.03	34.15
	一)下関 港垢田線 : 3.6km	交通量	[台/日]	18,500	11,000
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	45.53	20.96
③その他道路合計 : 829.1km	走行時間費用	[億円/年]	2760.02	2698.11	

			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 : 861.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3193.94	3024.09	169.85

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：下関北バイパス

【 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：下関北バイパス(全体事業)

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成16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	
	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	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)	(H11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
	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			
簡易手法の場合		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	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 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 採用理由を記載		
	その他()		
	その他()		

費用便益分析の条件

事業名: 下関北バイパス(残事業)

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	
	その他	
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成16年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	(H42)
	複数時点での推計	
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	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)	(H11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) ()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	
	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	
	簡易手法の場合	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	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	
	採用理由を記載	
その他()		

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄国道)

箇所名:一般国道191号 下開北バイパス(全体事業)

段階供用考慮

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	6.8	1.84

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
- 40年目	H 2	1.7317	0.20	0.35	0.00	0.00
- 39年目	H 3	1.6651	0.50	0.83	0.00	0.00
- 38年目	H 4	1.6010	0.50	0.80	0.00	0.00
- 37年目	H 5	1.5395	9.00	13.86	0.00	0.00
- 36年目	H 6	1.4802	1.70	2.52	0.00	0.00
- 35年目	H 7	1.4233	11.80	16.79	0.00	0.00
- 34年目	H 8	1.3686	11.70	16.01	0.00	0.00
- 33年目	H 9	1.3159	9.40	12.37	0.00	0.00
- 32年目	H 10	1.2653	20.10	25.43	0.00	0.00
- 31年目	H 11	1.2167	43.40	52.80	0.00	0.00
- 30年目	H 12	1.1699	48.20	56.39	0.00	0.00
- 29年目	H 13	1.1249	23.30	26.21	0.00	0.00
- 28年目	H 14	1.0816	49.60	53.65	0.00	0.00
- 27年目	H 15	1.0400	32.60	33.90	0.00	0.00
期供用開始	H 16	1.0000	32.20	32.20	0.27	0.27
- 25年目	H 17	0.9615	33.00	31.73	0.27	0.26
- 24年目	H 18	0.9246	33.28	30.77	0.27	0.25
- 23年目	H 19	0.8890	33.28	29.59	0.27	0.24
- 22年目	H 20	0.8548	33.28	28.45	0.27	0.23
- 21年目	H 21	0.8219	33.28	27.35	0.27	0.22
- 20年目	H 22	0.7903	33.28	26.30	0.27	0.21
- 19年目	H 23	0.7599	33.28	25.29	0.27	0.21
- 18年目	H 24	0.7307	33.28	24.32	0.27	0.20
- 17年目	H 25	0.7026	33.28	23.38	0.27	0.19
- 16年目	H 26	0.6756	33.28	22.48	0.27	0.18
- 15年目	H 27	0.6496	33.28	21.62	0.27	0.18
- 14年目	H 28	0.6246	4.36	2.72	0.27	0.17
- 13年目	H 29	0.6006	4.28	2.57	0.27	0.16
- 12年目	H 30	0.5775	4.28	2.47	0.27	0.16
- 11年目	H 31	0.5553	4.28	2.38	0.27	0.15
- 10年目	H 32	0.5339	4.28	2.29	0.27	0.14
- 9年目	H 33	0.5134	4.28	2.20	0.27	0.14
- 8年目	H 34	0.4936	4.28	2.11	0.27	0.13
- 7年目	H 35	0.4746	4.28	2.03	0.27	0.13
- 6年目	H 36	0.4564	4.28	1.95	0.27	0.12
- 5年目	H 37	0.4388	4.28	1.88	0.27	0.12
- 4年目	H 38	0.4220	4.28	1.81	0.27	0.11
- 3年目	H 39	0.4057	4.28	1.74	0.27	0.11
- 2年目	H 40	0.3901	4.28	1.67	0.27	0.11
- 1年目	H 41	0.3751	4.28	1.61	0.27	0.10
供用開始年次	H 42	0.3607	0.00	0.00	1.84	0.66
1年目	H 43	0.3468	0.00	0.00	1.84	0.64
2年目	H 44	0.3335	0.00	0.00	1.84	0.61
3年目	H 45	0.3207	0.00	0.00	1.84	0.59
4年目	H 46	0.3083	0.00	0.00	1.84	0.57
5年目	H 47	0.2965	0.00	0.00	1.84	0.54
6年目	H 48	0.2851	0.00	0.00	1.84	0.52
7年目	H 49	0.2741	0.00	0.00	1.84	0.50
8年目	H 50	0.2636	0.00	0.00	1.84	0.48
9年目	H 51	0.2534	0.00	0.00	1.84	0.47
10年目	H 52	0.2437	0.00	0.00	1.84	0.45
11年目	H 53	0.2343	0.00	0.00	1.84	0.43
12年目	H 54	0.2253	0.00	0.00	1.84	0.41
13年目	H 55	0.2166	0.00	0.00	1.84	0.40
14年目	H 56	0.2083	0.00	0.00	1.57	0.33
15年目	H 57	0.2003	0.00	0.00	1.57	0.31
16年目	H 58	0.1926	0.00	0.00	1.57	0.30
17年目	H 59	0.1852	0.00	0.00	1.57	0.29
18年目	H 60	0.1780	0.00	0.00	1.57	0.28
19年目	H 61	0.1712	0.00	0.00	1.57	0.27
20年目	H 62	0.1646	0.00	0.00	1.57	0.26
21年目	H 63	0.1583	0.00	0.00	1.57	0.25
22年目	H 64	0.1522	0.00	0.00	1.57	0.24
23年目	H 65	0.1463	0.00	0.00	1.57	0.23
24年目	H 66	0.1407	0.00	0.00	1.57	0.22
25年目	H 67	0.1353	0.00	0.00	1.57	0.21
26年目	H 68	0.1301	0.00	0.00	1.57	0.20
27年目	H 69	0.1251	0.00	0.00	1.57	0.20
28年目	H 70	0.1203	0.00	0.00	1.57	0.19
29年目	H 71	0.1157	0.00	0.00	1.57	0.18
30年目	H 72	0.1112	0.00	0.00	1.57	0.17
31年目	H 73	0.1069	0.00	0.00	1.57	0.17
32年目	H 74	0.1028	0.00	0.00	1.57	0.16
33年目	H 75	0.0989	0.00	0.00	1.57	0.15
34年目	H 76	0.0951	0.00	0.00	1.57	0.15
35年目	H 77	0.0914	0.00	0.00	1.57	0.14
36年目	H 78	0.0879	0.00	0.00	1.57	0.14
37年目	H 79	0.0845	0.00	0.00	1.57	0.13
38年目	H 80	0.0813	0.00	0.00	1.57	0.13
39年目	H 81	0.0781	-220.41	-17.21	1.57	0.12
合計			500	648	73	17
単純事業費計			720		73	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄国道)

箇所名: 一般国道191号 下関北バイパス(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	5.8	1.57

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-40年目	H 2	1.7317		0.00		0.00
-39年目	H 3	1.6651		0.00		0.00
-38年目	H 4	1.6010		0.00		0.00
-37年目	H 5	1.5395		0.00		0.00
-36年目	H 6	1.4802		0.00		0.00
-35年目	H 7	1.4233		0.00		0.00
-34年目	H 8	1.3686		0.00		0.00
-33年目	H 9	1.3159		0.00		0.00
-32年目	H 10	1.2653		0.00		0.00
-31年目	H 11	1.2167		0.00		0.00
-30年目	H 12	1.1699		0.00		0.00
-29年目	H 13	1.1249		0.00		0.00
-28年目	H 14	1.0816		0.00		0.00
-27年目	H 15	1.0400		0.00		0.00
-26年目	H 16	1.0000		0.00		0.00
-25年目	H 17	0.9615	33.00	31.73		0.00
-24年目	H 18	0.9246	33.28	30.77		0.00
-23年目	H 19	0.8890	33.28	29.59		0.00
-22年目	H 20	0.8548	33.28	28.45		0.00
-21年目	H 21	0.8219	33.28	27.35		0.00
-20年目	H 22	0.7903	33.28	26.30		0.00
-19年目	H 23	0.7599	33.28	25.29		0.00
-18年目	H 24	0.7307	33.28	24.32		0.00
-17年目	H 25	0.7026	33.28	23.38		0.00
-16年目	H 26	0.6756	33.28	22.48		0.00
-15年目	H 27	0.6496	33.28	21.62		0.00
-14年目	H 28	0.6246	4.36	2.72		0.00
-13年目	H 29	0.6006	4.28	2.57		0.00
-12年目	H 30	0.5775	4.28	2.47		0.00
-11年目	H 31	0.5553	4.28	2.38		0.00
-10年目	H 32	0.5339	4.28	2.29		0.00
-9年目	H 33	0.5134	4.28	2.20		0.00
-8年目	H 34	0.4936	4.28	2.11		0.00
-7年目	H 35	0.4746	4.28	2.03		0.00
-6年目	H 36	0.4564	4.28	1.95		0.00
-5年目	H 37	0.4388	4.28	1.88		0.00
-4年目	H 38	0.4220	4.28	1.81		0.00
-3年目	H 39	0.4057	4.28	1.74		0.00
-2年目	H 40	0.3901	4.28	1.67		0.00
-1年目	H 41	0.3751	4.28	1.61		0.00
供用開始年次	H 42	0.3607	0.00	0.00	1.57	0.57
1年目	H 43	0.3468	0.00	0.00	1.57	0.54
2年目	H 44	0.3335	0.00	0.00	1.57	0.52
3年目	H 45	0.3207	0.00	0.00	1.57	0.50
4年目	H 46	0.3083	0.00	0.00	1.57	0.48
5年目	H 47	0.2965	0.00	0.00	1.57	0.47
6年目	H 48	0.2851	0.00	0.00	1.57	0.45
7年目	H 49	0.2741	0.00	0.00	1.57	0.43
8年目	H 50	0.2636	0.00	0.00	1.57	0.41
9年目	H 51	0.2534	0.00	0.00	1.57	0.40
10年目	H 52	0.2437	0.00	0.00	1.57	0.38
11年目	H 53	0.2343	0.00	0.00	1.57	0.37
12年目	H 54	0.2253	0.00	0.00	1.57	0.35
13年目	H 55	0.2166	0.00	0.00	1.57	0.34
14年目	H 56	0.2083	0.00	0.00	1.57	0.33
15年目	H 57	0.2003	0.00	0.00	1.57	0.31
16年目	H 58	0.1926	0.00	0.00	1.57	0.30
17年目	H 59	0.1852	0.00	0.00	1.57	0.29
18年目	H 60	0.1780	0.00	0.00	1.57	0.28
19年目	H 61	0.1712	0.00	0.00	1.57	0.27
20年目	H 62	0.1646	0.00	0.00	1.57	0.26
21年目	H 63	0.1583	0.00	0.00	1.57	0.25
22年目	H 64	0.1522	0.00	0.00	1.57	0.24
23年目	H 65	0.1463	0.00	0.00	1.57	0.23
24年目	H 66	0.1407	0.00	0.00	1.57	0.22
25年目	H 67	0.1353	0.00	0.00	1.57	0.21
26年目	H 68	0.1301	0.00	0.00	1.57	0.20
27年目	H 69	0.1251	0.00	0.00	1.57	0.20
28年目	H 70	0.1203	0.00	0.00	1.57	0.19
29年目	H 71	0.1157	0.00	0.00	1.57	0.18
30年目	H 72	0.1112	0.00	0.00	1.57	0.17
31年目	H 73	0.1069	0.00	0.00	1.57	0.17
32年目	H 74	0.1028	0.00	0.00	1.57	0.16
33年目	H 75	0.0989	0.00	0.00	1.57	0.16
34年目	H 76	0.0951	0.00	0.00	1.57	0.15
35年目	H 77	0.0914	0.00	0.00	1.57	0.14
36年目	H 78	0.0879	0.00	0.00	1.57	0.14
37年目	H 79	0.0845	0.00	0.00	1.57	0.13
38年目	H 80	0.0813	0.00	0.00	1.57	0.13
39年目	H 81	0.0781	-192.15	-15.01	1.57	0.12
合計			234	306	63	12
単純事業費計			426		63	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名:一般国道191号 下関北バイパス(残事業)

Table with columns for year (年次), total road length (総走行台キロ), interest rate (割引率), walking time reduction benefits (走行時間短縮便益), walking cost reduction benefits (走行経費減少便益), accident reduction benefits (事故減少便益), and total benefits (合計). It lists data for years H16 through H81.

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道191号 下関北バイパス(残事業、期供用分(H16供用分))

Table with columns for Year (年度), Rate (率), Discount Rate (割引率), and various Benefit types (乗用車, バス, 小型貨物, 普通貨物, 計, 現在価値). It includes a detailed list of years from the start of use to year 81, with a final summary row.

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。