

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11号 小松バイパス
事業主体	四国地方整備局

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	全体事業 B/C=4.9 (経済的純現在価値 (B - C) = 592億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 14.9%) 残事業費 B/C=9.0 (経済的純現在価値 (B - C) = 661億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 500%)

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 渋滞損失時間 (現況) : 465万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 164万人・時間/年 (688万人・時間/年 - 524万人・時間/年) 区間b (当該区間 / 平行区間) について: 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 54万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 約9割削減
		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	
		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	対象駅 : JR壬生川駅、JR伊予西条駅
		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	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾 : 東予港
	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	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/km ² 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	
	国土・地域ネットワークの構築	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	
		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	
		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	
		当該道路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)	
		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	
		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	西条市中心部へのアクセス向上
		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		愛媛県：愛媛地域高度技術産業集積活性化計画
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	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	
	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	東予救命救急センター	

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	
		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	
		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	
		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	一般国道11号の代替路線
		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	
		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	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4,141t/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
	現道等における自動車からのSPM排出削減率		（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：無し SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：国道11号沿線一般局1局全て達成（2005年データ） （推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（西条市飯岡～西条市小松町安井） 排出削減量：1.7t/年、排出削減率：5.6%削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：3.5t/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		事業実施前の平行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（騒音レベル66～73dB、6箇所のうち超過箇所数3箇所、18.5kmのうち超過延長13.4km）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる延長5.1km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定の状況（ほぼ全区間がB類型：第2種区域指定、一部区間でC類型：第3種区域指定）
	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	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			
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			西条市の合併支援

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道11号	小松バイパス	L=7.5km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,841 ~ 14,288	4	四国地方整備局

費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成17年		
単純合計	160億円	93億円	253億円
うち残事業分	103億円	93億円	195億円
基準年における 現在価値 (C)	128億円	23億円	151億円
うち残事業分	60億円	23億円	83億円

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17年			
供用年	平成20年暫定供用、平成42年完成供用			
単年便益 (初年便益)	49億円	2億円	0億円	51億円
基準年における 現在価値 (B)	709億円	33億円	1億円	743億円
うち残事業分	709億円	33億円	1億円	743億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	4.9
費用便益比 (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。

交通状況の変化

事業名：小松バイパス（事業全体・残時業）

（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] : 7.5km	交通量	[台/日]	0	11,700	
	走行時間	[分]	0	9	
	走行時間費用	[億円/年]	0	25.47	
②主な周辺道路	現道(国道11号) : 18.5km	交通量	[台/日]	12,500	7,700
		走行時間	[分]	48	37
		走行時間費用	[億円/年]	164.60	92.80
	国道196号 : 2.0km	交通量	[台/日]	13,000	6,600
		走行時間	[分]	6	3
		走行時間費用	[億円/年]	17.77	5.79
	主)壬生川新居浜野田線 (有料道路含む) : 14.7km	交通量	[台/日]	25,200	28,400
		走行時間	[分]	18	20
		走行時間費用	[億円/年]	128.60	151.89
	一)丹原小松線 : 4.8km	交通量	[台/日]	6,000	1,600
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.79	2.50
③その他道路合計 : 13.9km	走行時間費用	[億円/年]	89.89	82.35	

			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 : 62.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	409.65	360.80	48.85

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

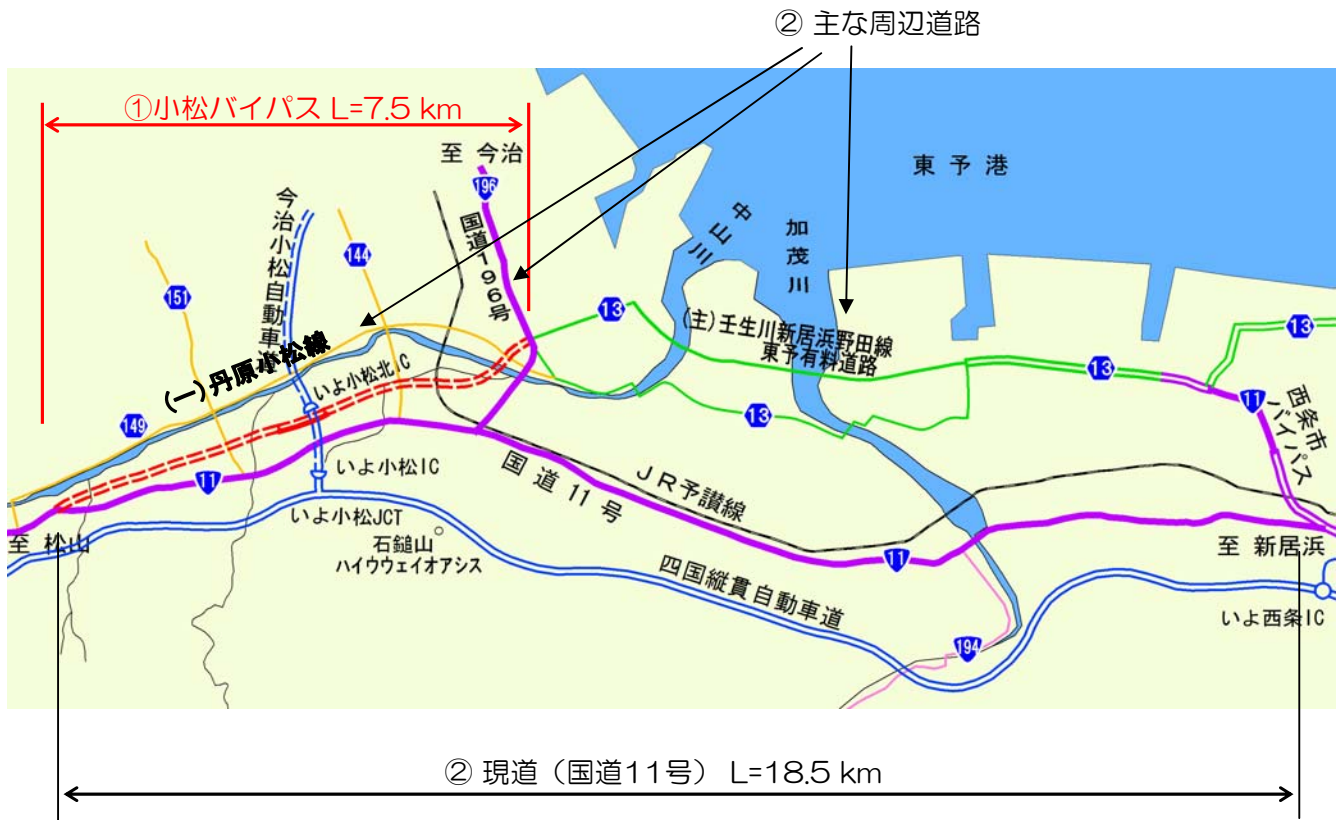
※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 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：小松バイパス（事業全体・残時業）



費用便益分析の条件

事業名：一般国道11号 小松バイパス

(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 (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17年	
交通流推計	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 (H16常時観測交通量)	
	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	
		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	
		簡易手法の場合のみ	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()
	その他 ()		
		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	
	速度設定の考え方	採用理由を記載	
最終配分の速度			
採用理由を記載 最終的な配分交通量を反映させた速度を適用した			
その他 ()			

事業名：一般国道11号 小松バイパス

(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		
		考慮する場合のみ	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	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定 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		
		費用便益分析マニュアルの値を使用		
	車種別走行 経費原単位	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること		
		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		
時間短縮 費用減少 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				
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用		
		標準投資パターンを採用		
		その他 ()		
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		事務所等の実績値より設定 その他 (高速道路及び都市高速は「道路投資の評価に関する指針(案)」の参考値を使用)		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である		
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあつたての問題点があれば、記述。				

費用の現在価値算定表【全事業】

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名：一般国道11号
小松バイパス

(暫定)
(完成)

採用単価の根拠：		
直轄国道		
単価(億円)	延長(Km)	単純単価(億円)
0.27	2.0	0.540
0.27	7.5	2.025

年次	年度	割引率 4.00%	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	
-39年目	H. 3	14	1.7317	0.300	0.520		
-38年目	4	13	1.6651	0.100	0.167		
-37年目	5	12	1.6010	0.350	0.560		
-36年目	6	11	1.5395	0.200	0.308		
-35年目	7	10	1.4802	0.400	0.592		
-34年目	8	9	1.4233	2.060	2.932		
-33年目	9	8	1.3686	0.090	0.123		
-32年目	10	7	1.3159	16.930	22.278		
-31年目	11	6	1.2653	6.240	7.895		
-30年目	12	5	1.2167	5.000	6.084		
-29年目	13	4	1.1699	1.800	2.106		
-28年目	14	3	1.1249	10.000	11.249		
-27年目	15	2	1.0816	8.700	9.410		
-26年目	16	1	1.0400	4.520	4.701		
-25年目	17	0	1.0000	0.800	0.800		
-24年目	18	-1	0.9615	0.400	0.385		
-23年目	19	-2	0.9246	2.000	1.849		
-22年目	20	-3	0.8890	4.550	4.045	0.540	0.480
-21年目	21	-4	0.8548	4.550	3.889	0.540	0.462
-20年目	22	-5	0.8219	4.550	3.740	0.540	0.444
-19年目	23	-6	0.7903	4.550	3.596	0.540	0.427
-18年目	24	-7	0.7599	4.550	3.458	0.540	0.410
-17年目	25	-8	0.7307	4.550	3.325	0.540	0.395
-16年目	26	-9	0.7026	4.550	3.197	0.540	0.379
-15年目	27	-10	0.6756	4.550	3.074	0.540	0.365
-14年目	28	-11	0.6496	4.550	2.956	0.540	0.351
-13年目	29	-12	0.6246	4.550	2.842	0.540	0.337
-12年目	30	-13	0.6006	4.550	2.733	0.540	0.324
-11年目	31	-14	0.5775	4.550	2.628	0.540	0.312
-10年目	32	-15	0.5553	4.550	2.527	0.540	0.300
-9年目	33	-16	0.5339	4.550	2.429	0.540	0.288
-8年目	34	-17	0.5134	4.550	2.336	0.540	0.277
-7年目	35	-18	0.4936	4.550	2.246	0.540	0.267
-6年目	36	-19	0.4746	4.550	2.159	0.540	0.256
-5年目	37	-20	0.4564	4.550	2.077	0.540	0.246
-4年目	38	-21	0.4388	4.550	1.997	0.540	0.237
-3年目	39	-22	0.4220	4.550	1.920	0.540	0.228
-2年目	40	-23	0.4057	4.550	1.846	0.540	0.219
-1年目	41	-24	0.3901	4.560	1.779	0.540	0.211
供用開始年次	42	-25	0.3751			2.025	0.760
1年目	43	-26	0.3607			2.025	0.730
2年目	44	-27	0.3468			2.025	0.702
3年目	45	-28	0.3335			2.025	0.675
4年目	46	-29	0.3207			2.025	0.649
5年目	47	-30	0.3083			2.025	0.624
6年目	48	-31	0.2965			2.025	0.600
7年目	49	-32	0.2851			2.025	0.577
8年目	50	-33	0.2741			2.025	0.555
9年目	51	-34	0.2636			2.025	0.534
10年目	52	-35	0.2534			2.025	0.513
11年目	53	-36	0.2437			2.025	0.493
12年目	54	-37	0.2343			2.025	0.474
13年目	55	-38	0.2253			2.025	0.456
14年目	56	-39	0.2166			2.025	0.439
15年目	57	-40	0.2083			2.025	0.422
16年目	58	-41	0.2003			2.025	0.406
17年目	59	-42	0.1926			2.025	0.390
18年目	60	-43	0.1852			2.025	0.375
19年目	61	-44	0.1780			2.025	0.360
20年目	62	-45	0.1712			2.025	0.347
21年目	63	-46	0.1646			2.025	0.333
22年目	64	-47	0.1583			2.025	0.321
23年目	65	-48	0.1522			2.025	0.308
24年目	66	-49	0.1463			2.025	0.296
25年目	67	-50	0.1407			2.025	0.285
26年目	68	-51	0.1353			2.025	0.274
27年目	69	-52	0.1301			2.025	0.263
28年目	70	-53	0.1251			2.025	0.253
29年目	71	-54	0.1203			2.025	0.244
30年目	72	-55	0.1157			2.025	0.234
31年目	73	-56	0.1112			2.025	0.225
32年目	74	-57	0.1069			2.025	0.216
33年目	75	-58	0.1028			2.025	0.208
34年目	76	-59	0.0989			2.025	0.200
35年目	77	-60	0.0951			2.025	0.193
36年目	78	-61	0.0914			2.025	0.185
37年目	79	-62	0.0879			2.025	0.178
38年目	80	-63	0.0845			2.025	0.171
39年目	81	-64	0.0813			2.025	0.165
合計				105.000	128.286	92.880	22.848
単純事業費計				160.000		92.880	

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) 用地費は、評価対象期間最終年における用地残存価値を控除している。

注3) 維持修繕費は便益算出時の参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表【残事業】

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名： 一般国道11号 (暫定)
小松バイパス (完成)

採用単価の根拠： 直轄国道		
単価(億円)	延長(Km)	単純単価(億円)
0.27	2.0	0.540
0.27	7.5	2.025

年次	年度	割合率	4.00%	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
-39年目	H. 3	14	1.7317	0.000	0.000		
-38年目	4	13	1.6651	0.000	0.000		
-37年目	5	12	1.6010	0.000	0.000		
-36年目	6	11	1.5395	0.000	0.000		
-35年目	7	10	1.4802	0.000	0.000		
-34年目	8	9	1.4233	0.000	0.000		
-33年目	9	8	1.3686	0.000	0.000		
-32年目	10	7	1.3159	0.000	0.000		
-31年目	11	6	1.2653	0.000	0.000		
-30年目	12	5	1.2167	0.000	0.000		
-29年目	13	4	1.1699	0.000	0.000		
-28年目	14	3	1.1249	0.000	0.000		
-27年目	15	2	1.0816	0.000	0.000		
-26年目	16	1	1.0400	0.000	0.000		
-25年目	17	0	1.0000	0.000	0.000		
-24年目	18	-1	0.9615	0.400	0.385		
-23年目	19	-2	0.9246	2.000	1.849		
-22年目	20	-3	0.8890	4.550	4.045	0.540	0.480
-21年目	21	-4	0.8548	4.550	3.889	0.540	0.462
-20年目	22	-5	0.8219	4.550	3.740	0.540	0.444
-19年目	23	-6	0.7903	4.550	3.596	0.540	0.427
-18年目	24	-7	0.7599	4.550	3.458	0.540	0.410
-17年目	25	-8	0.7307	4.550	3.325	0.540	0.395
-16年目	26	-9	0.7026	4.550	3.197	0.540	0.379
-15年目	27	-10	0.6756	4.550	3.074	0.540	0.365
-14年目	28	-11	0.6496	4.550	2.956	0.540	0.351
-13年目	29	-12	0.6246	4.550	2.842	0.540	0.337
-12年目	30	-13	0.6006	4.550	2.733	0.540	0.324
-11年目	31	-14	0.5775	4.550	2.628	0.540	0.312
-10年目	32	-15	0.5553	4.550	2.527	0.540	0.300
-9年目	33	-16	0.5339	4.550	2.429	0.540	0.288
-8年目	34	-17	0.5134	4.550	2.336	0.540	0.277
-7年目	35	-18	0.4936	4.550	2.246	0.540	0.267
-6年目	36	-19	0.4746	4.550	2.159	0.540	0.256
-5年目	37	-20	0.4564	4.550	2.077	0.540	0.246
-4年目	38	-21	0.4388	4.550	1.997	0.540	0.237
-3年目	39	-22	0.4220	4.550	1.920	0.540	0.228
-2年目	40	-23	0.4057	4.550	1.846	0.540	0.219
-1年目	41	-24	0.3901	4.560	1.779	0.540	0.211
供用開始年次	42	-25	0.3751			2.025	0.760
1年目	43	-26	0.3607			2.025	0.730
2年目	44	-27	0.3468			2.025	0.702
3年目	45	-28	0.3335			2.025	0.675
4年目	46	-29	0.3207			2.025	0.649
5年目	47	-30	0.3083			2.025	0.624
6年目	48	-31	0.2965			2.025	0.600
7年目	49	-32	0.2851			2.025	0.577
8年目	50	-33	0.2741			2.025	0.555
9年目	51	-34	0.2636			2.025	0.534
10年目	52	-35	0.2534			2.025	0.513
11年目	53	-36	0.2437			2.025	0.493
12年目	54	-37	0.2343			2.025	0.474
13年目	55	-38	0.2253			2.025	0.456
14年目	56	-39	0.2166			2.025	0.439
15年目	57	-40	0.2083			2.025	0.422
16年目	58	-41	0.2003			2.025	0.406
17年目	59	-42	0.1926			2.025	0.390
18年目	60	-43	0.1852			2.025	0.375
19年目	61	-44	0.1780			2.025	0.360
20年目	62	-45	0.1712			2.025	0.347
21年目	63	-46	0.1646			2.025	0.333
22年目	64	-47	0.1583			2.025	0.321
23年目	65	-48	0.1522			2.025	0.308
24年目	66	-49	0.1463			2.025	0.296
25年目	67	-50	0.1407			2.025	0.285
26年目	68	-51	0.1353			2.025	0.274
27年目	69	-52	0.1301			2.025	0.263
28年目	70	-53	0.1251			2.025	0.253
29年目	71	-54	0.1203			2.025	0.244
30年目	72	-55	0.1157			2.025	0.234
31年目	73	-56	0.1112			2.025	0.225
32年目	74	-57	0.1069			2.025	0.216
33年目	75	-58	0.1028			2.025	0.208
34年目	76	-59	0.0989			2.025	0.200
35年目	77	-60	0.0951			2.025	0.193
36年目	78	-61	0.0914			2.025	0.185
37年目	79	-62	0.0879			2.025	0.178
38年目	80	-63	0.0845			2.025	0.171
39年目	81	-64	0.0813	-40.340	-3.280	2.025	0.165
合計				62.170	59.753	92.880	22.848
単純事業費計				102.510		92.880	

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) 用地費は、評価対象期間最終年における用地残存価値を控除している。

注3) 維持修繕費は便益算出でコムの参考値を基本としている。

