

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	国道201号 飯塚市内田川バイパス
事業主体	九州地方整備局

●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) = 2.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,104億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 258億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 37%)

●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  <input 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  <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  <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  <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	区間b (並行区間) について：(一般国道201号) 並行区間等の損失時間：117万人・時間/年 (一般国道201号) 並行区間等の損失削減率：4割削減 (一般国道201号)	現道である一般国道201号は東西を結ぶバス路線として利用されている。また、福岡市～飯塚市～田川市を連絡する特急バス及び急行バスは、1日126便が異常気象時通行規制区間である鳥尾峠を通行している。	
		<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		国際コンテナ航路を有する苅田港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる (飯塚市～苅田港：66分⇒62分)
		<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		
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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		国際コンテナ通行支障区間の解消が見込まれる。
		<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		
		<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			

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 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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<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	田川市から福岡市へのアクセス向上が見込まれる。（田川市～福岡市：70分⇒50分）
	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	「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」と連携した自動車関連の産業振興プロジェクト、飯塚市の観光振興プロジェクト、田川市の地場産業振興プロジェクト、田川地域の観光振興プロジェクトへのアクセス向上に支援する。
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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 checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	飯塚市に位置する三次医療施設（飯塚病院）へのアクセス向上。田川市（夏吉付近）～飯塚病院の所要時間：23分⇒17分（6分短縮）	

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	一般国道201号は、緊急輸送ネットワーク計画に、緊急輸送道路（1次）として位置づけがされている。
		<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 checked="" 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	現道である一般国道201号には、異常気象時通行規制区間（連続雨量200mmに達すると事前通行規制；通行止め）の鳥尾峠が存在しており、飯塚庄内田川バイパス整備により、代替ルートが確保できる。
		<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	<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：14,022t/年(未整備 19,398t/年 ⇒ 整備後 5,376t/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外  (NOx排出量推計結果) 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）一般国道201号 排出削減量：50t/年、排出削減率：8割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてNOx排出増加量：132t/年
	<input checked="" type="checkbox"/> 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：対象地域外  (SPM排出量推計結果) 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）一般国道201号 排出削減量：5t/年、排出削減率：8割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてSPM排出増加量：13t/年
			<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"/> 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	ふくおか新世紀計画「福北豊・トライアングル構想」において、筑豊地域（地域間連携の促進）道路交通網の整備促進を図る路線に指定されている。
		<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 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	

## 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
国道201号	飯塚庄内田川 バイパス	9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,900~44,400	4	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	632億円	114億円	746億円
うち残事業分	51億円	64億円	115億円
基準年における 現在価値 (C)	798億円	67億円	865億円
うち残事業分	42億円	23億円	65億円

## 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	平成23年度			
供用年	平成10年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	6.6億円	1.2億円	18億円
基準年における 現在価値 (B)	1,554億円	329億円	86億円	1,969億円
うち残事業分	272億円	43億円	8.0億円	323億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	1,104 億円
経済的内部収益率（事業全体）	10 %
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	258 億円
経済的内部収益率（残事業）	37 %

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	29,900～44,400	±10%	2.2 ～ 2.4
事業費	632億円	±10%	2.3 ～ 2.3
事業期間	39年	±20%	2.3 ～ 2.3

【残事業】

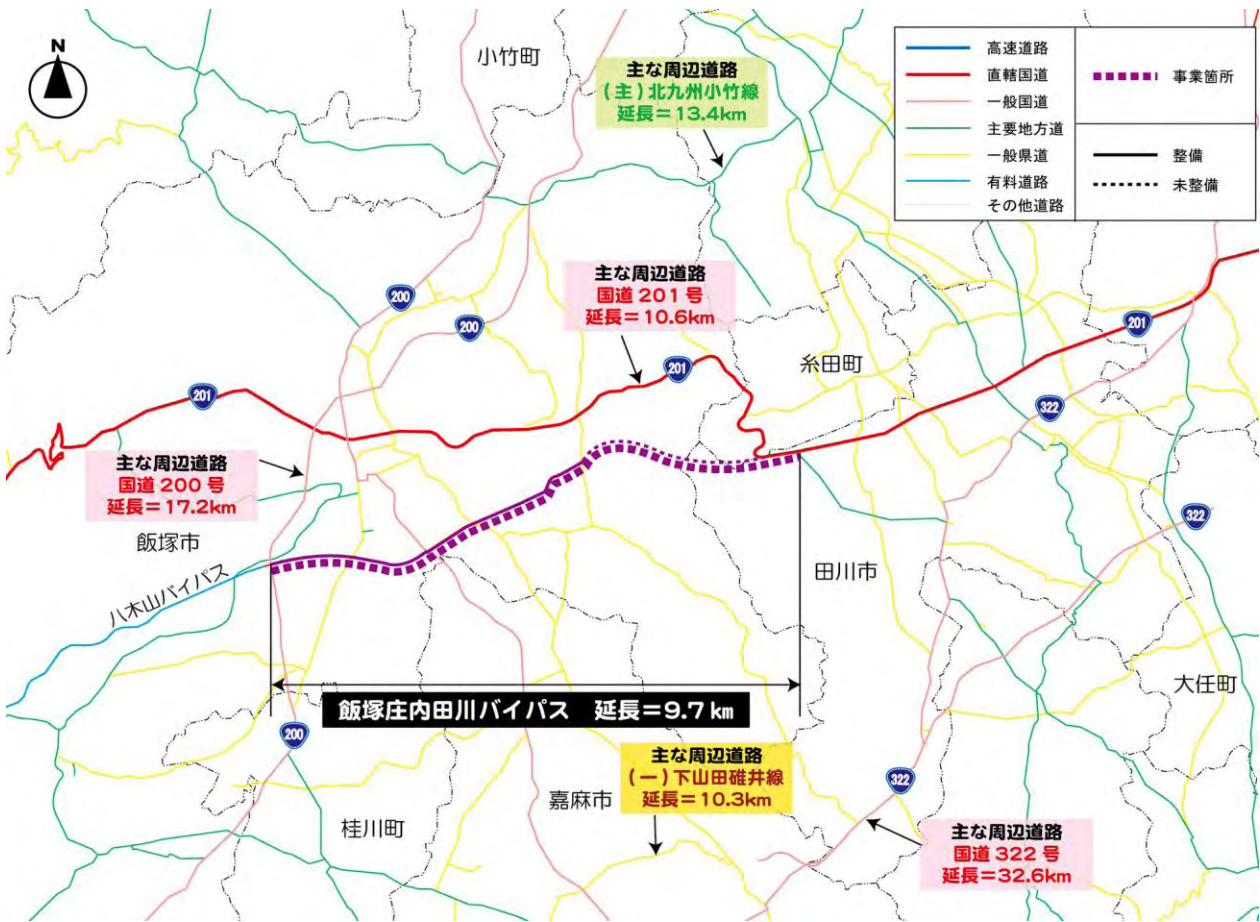
変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	29,900～39,400	±10%	4.3 ～ 5.7
事業費	51億円	±10%	4.7 ～ 5.3
事業期間	8年	±20%	4.7 ～ 5.1

交通状況の変化

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス

(推計時点 H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (既供用区間) : 2.5km	交通量	[台/日]	0.00	36,900	
	走行時間	[分]	0.00	3.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	22	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 7.2km	交通量	[台/日]	0.00	35,500	
	走行時間	[分]	0.00	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	63	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	19,300	7,800
		走行時間	[分]	18	14
		走行時間費用	[億円/年]	61	23
	国道322号 32.6km	交通量	[台/日]	12,400	9,900
		走行時間	[分]	54	51
		走行時間費用	[億円/年]	131	97
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	13,500	8,500
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	60	36
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	30,700	27,100
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	160	138
	(一)下山田碓井線 10.3km	交通量	[台/日]	12,500	7,500
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	37	21
③その他道路合計: 3,446.4km	走行時間費用	[億円/年]	10,092	10,087	
			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: 3,540.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,541	10,487	53



交通状況の変化

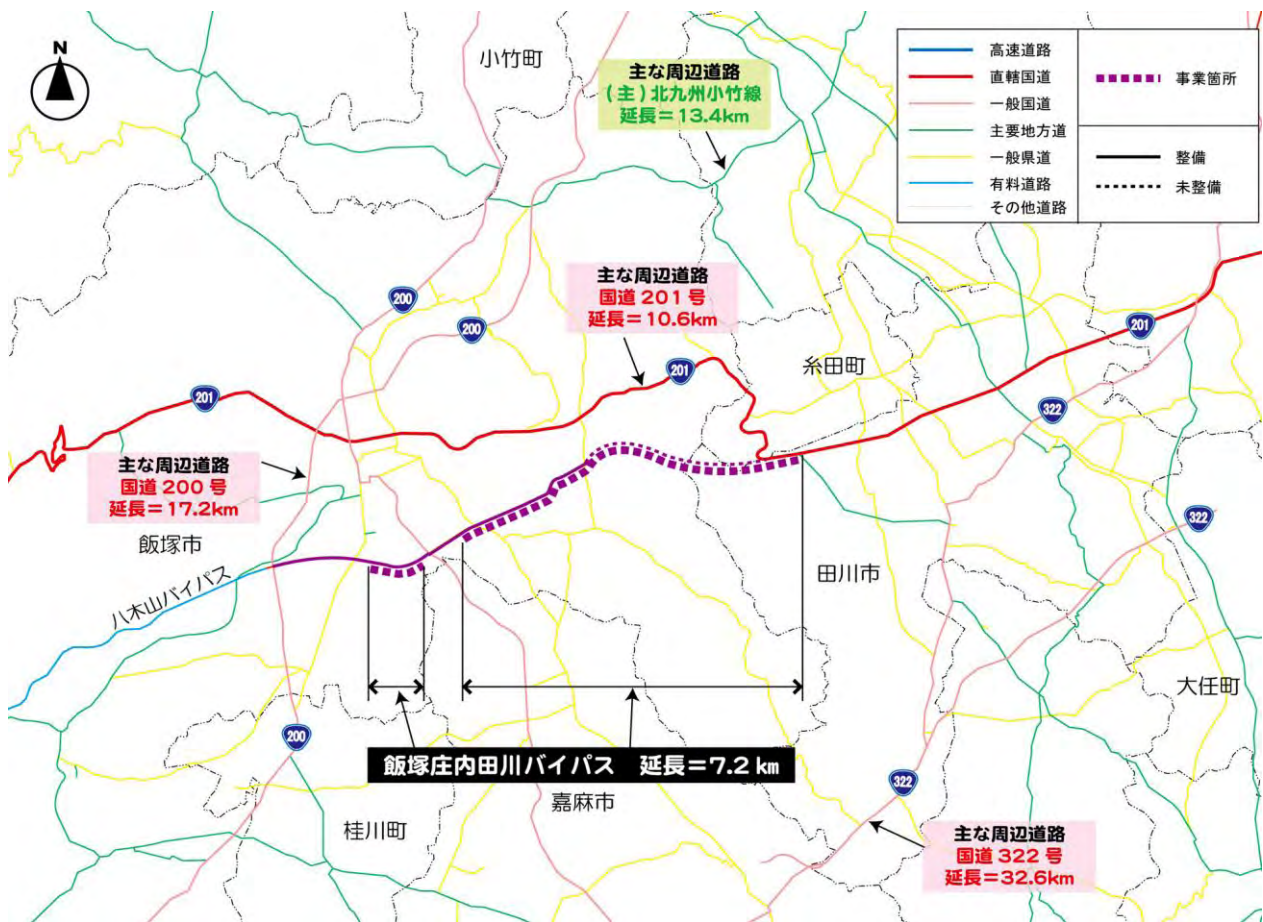
様式-3①

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス

(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (既供用区間) : 2.5km	交通量	[台/日]	25,600	36,900	
	走行時間	[分]	3.3	3.3	
	走行時間費用	[億円/年]	15	22	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 7.2km	交通量	[台/日]	21,000	35,500	
	走行時間	[分]	11	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	46	63	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	13,300	7,800
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	38	23
	国道322号 32.6km	交通量	[台/日]	11,000	9,900
		走行時間	[分]	52	51
		走行時間費用	[億円/年]	110	97
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	9,000	8,500
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	38	36
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	28,600	27,100
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	146	138
③その他道路合計: 3,456.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,109	10,108	
			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: 3,540.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,503	10,487	15





# 費用便益分析の条件

事業名：国道201号 飯塚庄内田川バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ( )	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)	
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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
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"/> (H17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) ( )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	<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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線など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、速度差の生じる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )	<input 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
			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	<input type="checkbox"/>
	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 checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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: 国道201号 飯塚庄内田川ハイパス(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.31	9.7	3.01

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-17年目	S 56	3.2434	88.6	0.20	0.66		
-16年目	S 57	3.1187	89.6	0.12	0.38		
-15年目	S 58	2.9987	90.5	0.10	0.30		
-14年目	S 59	2.8834	92.3	0.00	0.00		
-13年目	S 60	2.7725	93.0	0.10	0.27		
-12年目	S 61	2.6658	94.6	0.10	0.25		
-11年目	S 62	2.5633	94.4	0.20	0.49		
-10年目	S 63	2.4647	94.9	0.50	1.17		
-9年目	H 1	2.3699	97.4	0.99	2.17		
-8年目	H 2	2.2788	99.6	5.19	10.68		
-7年目	H 3	2.1911	102.0	9.65	18.66		
-6年目	H 4	2.1068	103.4	8.62	15.82		
-5年目	H 5	2.0258	103.7	9.21	16.20		
-4年目	H 6	1.9479	103.6	11.17	18.91		
-3年目	H 7	1.8730	103.0	20.88	34.17		
-2年目	H 8	1.8009	102.4	21.76	34.45		
-1年目	H 9	1.7317	103.4	19.10	28.78		
供用開始年次	H 10	1.6651	102.8	33.14	48.31	0.28	0.41
1年目	H 11	1.6010	101.3	32.88	46.76	0.28	0.40
2年目	H 12	1.5395	99.7	36.04	50.09	0.28	0.39
3年目	H 13	1.4802	98.4	48.91	66.22	0.28	0.38
4年目	H 14	1.4233	96.6	63.50	84.21	0.28	0.37
5年目	H 15	1.3686	95.4	36.71	47.40	0.66	0.85
6年目	H 16	1.3159	94.4	24.33	30.52	0.66	0.83
7年目	H 17	1.2653	93.2	29.74	36.34	0.66	0.81
8年目	H 18	1.2167	92.5	45.49	53.85	0.66	0.78
9年目	H 19	1.1699	91.7	51.40	59.01	1.42	1.63
10年目	H 20	1.1249	91.2	35.58	39.50	1.42	1.58
11年目	H 21	1.0816	90.0	19.33	20.91	2.22	2.40
12年目	H 22	1.0400	90.0	8.20	8.53	2.31	2.40
13年目	H 23	1.0000	90.0	7.62	7.62	2.31	2.31
14年目	H 24	0.9615	90.0	5.52	5.31	2.40	2.31
15年目	H 25	0.9246	90.0	5.05	4.67	2.40	2.22
16年目	H 26	0.8890	90.0	3.86	3.43	2.40	2.13
17年目	H 27	0.8548	90.0	3.33	2.85	2.59	2.21
18年目	H 28	0.8219	90.0	4.29	3.52	2.59	2.13
19年目	H 29	0.7903	90.0	11.43	9.03	2.59	2.05
20年目	H 30	0.7599	90.0	13.33	10.13	2.59	1.97
21年目	H 31	0.7307	90.0	4.34	3.17	2.59	1.89
22年目	H 32	0.7026	90.0			2.86	2.01
23年目	H 33	0.6756	90.0			2.86	1.93
24年目	H 34	0.6496	90.0			2.86	1.86
25年目	H 35	0.6246	90.0			2.86	1.79
26年目	H 36	0.6006	90.0			2.86	1.72
27年目	H 37	0.5775	90.0			2.86	1.65
28年目	H 38	0.5553	90.0			2.86	1.59
29年目	H 39	0.5339	90.0			2.86	1.53
30年目	H 40	0.5134	90.0			2.86	1.47
31年目	H 41	0.4936	90.0			2.86	1.41
32年目	H 42	0.4746	90.0			2.86	1.36
33年目	H 43	0.4564	90.0			2.86	1.31
34年目	H 44	0.4388	90.0			2.86	1.26
35年目	H 45	0.4220	90.0			2.86	1.21
36年目	H 46	0.4057	90.0			2.86	1.16
37年目	H 47	0.3901	90.0			2.86	1.12
38年目	H 48	0.3751	90.0			2.86	1.07
39年目	H 49	0.3607	90.0			2.86	1.03
40年目	H 50	0.3468	90.0			2.86	0.99
41年目	H 51	0.3335	90.0			2.86	0.95
42年目	H 52	0.3207	90.0			2.86	0.92
43年目	H 53	0.3083	90.0			2.86	0.88
44年目	H 54	0.2965	90.0			2.86	0.85
45年目	H 55	0.2851	90.0			2.86	0.82
46年目	H 56	0.2741	90.0			2.86	0.78
47年目	H 57	0.2636	90.0			2.86	0.75
48年目	H 58	0.2534	90.0			2.86	0.72
49年目	H 59	0.2437	90.0	-109.61	-26.71	2.86	0.70
合計				522.30	798.03	113.95	67.29
単純事業費計				631.91		113.95	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細or概略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  
 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: 国道201号 飯塚庄内田川Δバス(残事業)

					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
					0.20	7.2	1.44	
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)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-3年目	H 24	0.9615	90.0	5.52	5.31			
-2年目	H 25	0.9246	90.0	5.05	4.67			
-1年目	H 26	0.8890	90.0	3.86	3.43			
供用開始年次	H 27	0.8548	90.0	3.33	2.85	0.48	0.41	
1年目	H 28	0.8219	90.0	4.29	3.53	0.48	0.39	
2年目	H 29	0.7903	90.0	11.43	9.03	0.48	0.38	
3年目	H 30	0.7599	90.0	13.33	10.14	0.48	0.36	
4年目	H 31	0.7307	90.0	4.34	3.17	0.48	0.35	
5年目	H 32	0.7026	90.0			1.37	0.96	
6年目	H 33	0.6756	90.0			1.37	0.93	
7年目	H 34	0.6496	90.0			1.37	0.89	
8年目	H 35	0.6246	90.0			1.37	0.86	
9年目	H 36	0.6006	90.0			1.37	0.82	
10年目	H 37	0.5775	90.0			1.37	0.79	
11年目	H 38	0.5553	90.0			1.37	0.76	
12年目	H 39	0.5339	90.0			1.37	0.73	
13年目	H 40	0.5134	90.0			1.37	0.70	
14年目	H 41	0.4936	90.0			1.37	0.68	
15年目	H 42	0.4746	90.0			1.37	0.65	
16年目	H 43	0.4564	90.0			1.37	0.63	
17年目	H 44	0.4388	90.0			1.37	0.60	
18年目	H 45	0.4220	90.0			1.37	0.58	
19年目	H 46	0.4057	90.0			1.37	0.56	
20年目	H 47	0.3901	90.0			1.37	0.53	
21年目	H 48	0.3751	90.0			1.37	0.51	
22年目	H 49	0.3607	90.0			1.37	0.49	
23年目	H 50	0.3468	90.0			1.37	0.48	
24年目	H 51	0.3335	90.0			1.37	0.46	
25年目	H 52	0.3207	90.0			1.37	0.44	
26年目	H 53	0.3083	90.0			1.37	0.42	
27年目	H 54	0.2965	90.0			1.37	0.41	
28年目	H 55	0.2851	90.0			1.37	0.39	
29年目	H 56	0.2741	90.0			1.37	0.38	
30年目	H 57	0.2636	90.0			1.37	0.36	
31年目	H 58	0.2534	90.0			1.37	0.35	
32年目	H 59	0.2437	90.0			1.37	0.33	
33年目	H 60	0.2343	90.0			1.37	0.32	
34年目	H 61	0.2253	90.0			1.37	0.31	
35年目	H 62	0.2166	90.0			1.37	0.30	
36年目	H 63	0.2083	90.0			1.37	0.29	
37年目	H 64	0.2003	90.0			1.37	0.27	
38年目	H 65	0.1926	90.0			1.37	0.26	
39年目	H 66	0.1852	90.0			1.37	0.25	
40年目	H 67	0.1780	90.0			1.37	0.24	
41年目	H 68	0.1712	90.0			1.37	0.23	
42年目	H 69	0.1646	90.0			1.37	0.23	
43年目	H 70	0.1583	90.0			1.37	0.22	
44年目	H 71	0.1522	90.0			1.37	0.21	
45年目	H 72	0.1463	90.0			1.37	0.20	
46年目	H 73	0.1407	90.0			1.37	0.19	
47年目	H 74	0.1353	90.0			1.37	0.19	
48年目	H 75	0.1301	90.0			1.37	0.18	
49年目	H 76	0.1251	90.0	-0.12	-0.02	1.37	0.17	
				51.03	42.11	64.05	22.64	
				51.15		64.05		

注1) 事業費の投資パターンは、詳細or概略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  
 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。



