

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 東広島バイパス
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	全事業：費用便益比 (B/C) = 2.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,883億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 8.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,088億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 22.8%)

●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) : 約124,120千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 6,239千人・時間/年 (約124,120千人・時間/年⇒117,881千人・時間/年) 区間b (該当区間/平行区間) について : (該当区間) 一般国道2号東広島バイパス 並行区間等 (該当区間) の渋滞損失時間 (現況) : 約4,371千人・時間/年 並行区間等 (該当区間) の渋滞損失削減率 : 約80.8%削減 (約4,371千人・時間/年⇒約839千人・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	
		□ 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	
		■ 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 : 広島～瀬野～西条線 (77便/日)、阿戸線 (17便/日)、東雲線 (10便/日) のバス路線
		■ 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 : 東広島駅、対象自治体 : 広島市安芸区、改善見込み : (広島市安芸区役所～東広島駅、61分⇒44分)
		■ 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	対象空港 : 広島空港、対象自治体 : 広島市安芸区、改善見込み : (広島市安芸区役所～広島空港、80分⇒64分)
	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	対象港湾 : 広島港、対象自治体 : 広島市、改善見込み : (広島市役所～広島港、72分⇒55分)
		□ 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	
	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	当該区間は中心市街地 (DID区間) 内の事業ため、該当する。
□ 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		DID内の道路が延長され、都市計画道路網密度が1.0km/km ² →1.7km/km ² に向上する。	
□ 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			

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	
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「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ（平成6年12月指定）	
	□ 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		
	□ 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	対象自治体名：東広島市、日常活動圏中心都市：広島市、改善見込み：（東広島市役所～広島市役所、85分⇒69分）	
	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		拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援	
□ 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	
		□ 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	□ 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	対象となる三次医療施設名称：県立広島病院、アクセス向上が見込める自治体名：東広島市 改善見込み：（東広島市役所～県立広島病院、42分⇒34分）	
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	

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	
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	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（H25年6月策定）において緊急輸送道路に位置づけられている。	
	<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 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	● 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：56.6千t/年（整備なし 4,358.1千t/年⇒整備あり4,301.5千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：242.8t/年（整備なし11,776.3t/年⇒整備あり11,533.4t/年・・・約2.1%削減）
		● 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：11.9t/年（整備なし613.5t/年⇒整備あり601.6t/年・・・約1.9%削減）
		<input checked="" 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	広島市安芸区中野東（昼間77dB、夜間78dB）
		<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	安芸バイパス、広島南道路と一体となって、地域高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する
	<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		「広島県道路整備計画2011」に位置づけあり
	<input checked="" 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		広島都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化が図れる

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
一般国道2号	東広島バイパス	L=9.6km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,300~66,400	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,125億円	124億円	1,248億円
うち残事業分	323億円	101億円	424億円
基準年における 現在価値 (C)	1,406億円	39億円	1,445億円
うち残事業分	242億円	31億円	273億円

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25年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	93億円	17億円	4.5億円	115億円
基準年における 現在価値 (B)	2,751億円	464億円	112億円	3,327億円
うち残事業分	2,100億円	216億円	45億円	2,361億円

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）	1,883億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	8.6
経済的純現在価値（残事業）	2,088億円
経済的内部収益率（残事業）	22.8%

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

【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	49,300~66,400	±10%	1.8~2.8
事業費	1,125億円	±10%	2.3~2.3
事業期間	52年	±20%	2.1~2.5

【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	49,300~66,400	±10%	7.6~10.0
事業費	323億円	±10%	7.9~9.5
事業期間	13年	±20%	7.9~9.5

交通状況の変化

様式-3①

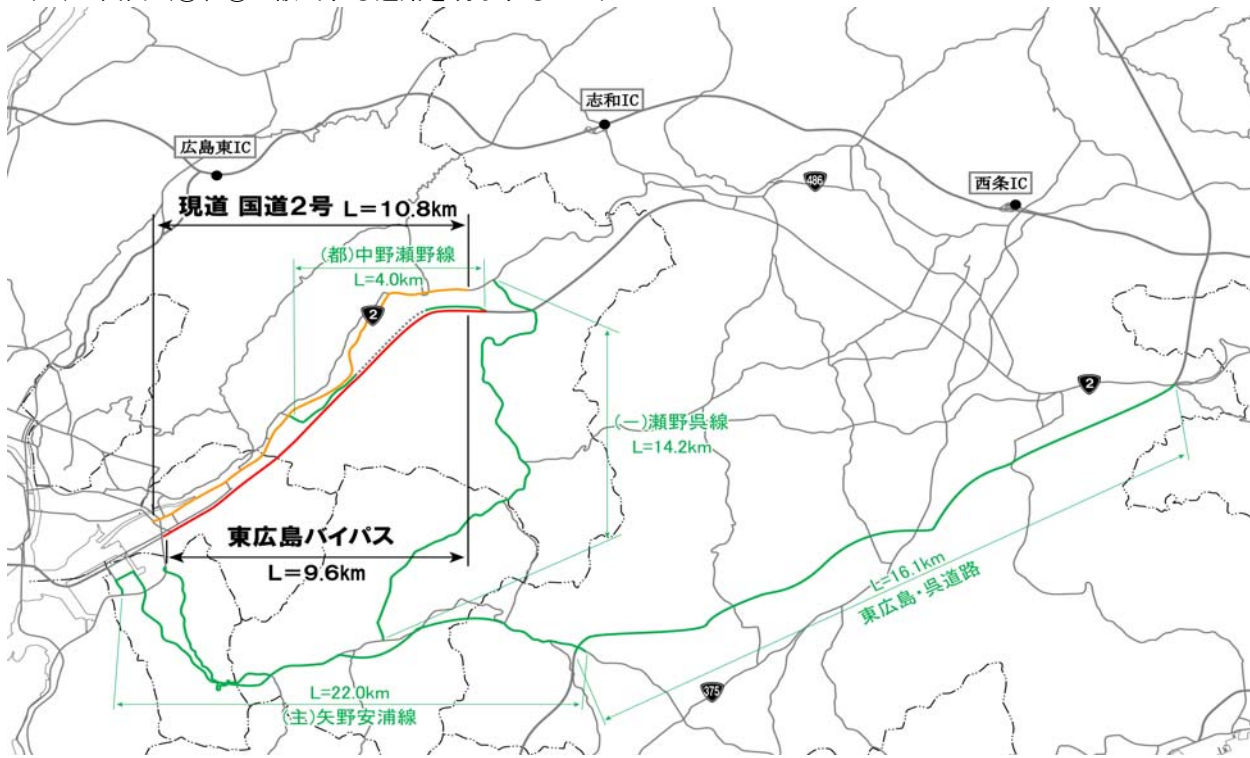
事業名：東広島バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	61,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	113.45	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	38,900	19,300
		走行時間	[分]	32	24
		走行時間費用	[億円/年]	237.20	82.71
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	28,000	17,600
		走行時間	[分]	50	40
		走行時間費用	[億円/年]	298.34	129.17
	中野瀬野線 : 4.0km	交通量	[台/日]	2,900	4,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	6.65	6.20
	東広島呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	48,700	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	117.09	57.88
瀬野呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	7,200	6,200	
	走行時間	[分]	22	22	
	走行時間費用	[億円/年]	30.70	25.14	
③その他道路合計 : 2735.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,419.68	10,494.11	

			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,109.66	10,908.66	201.00

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：東広島バイパス（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 : 9.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	45,600	61,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	17	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	158.03	113.45	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	25,500	19,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	115.69	82.71
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	20,200	17,600
		走行時間	[分]	43	40
		走行時間費用	[億円/年]	165.50	129.17
	中野瀬野線 : 4.0km	交通量	[台/日]	13,700	4,600
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	42.77	6.20
	東広島呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	30,700	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	71.08	57.88
瀬野呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	6,700	6,200	
	走行時間	[分]	22	22	
	走行時間費用	[億円/年]	27.59	25.14	
③その他道路合計 : 2735.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,487.11	10,494.11	

			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,067.77	10,908.66	159.11

(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

事業名：東広島バイパス

(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25年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	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	<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 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"/>

(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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	(0.38) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	山陽道(志和IC~広島東IC)の通行止め日数より算出			
	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				
過去の実績が無いため				
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 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

		維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
		単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
		0.28	9.6	2.70			
箇所名:東広島バイパス(事業全体)							
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-46年目	S 50	4.4388	70.7	0.20	1.16		
-45年目	S 51	4.2681	76.7	0.20	1.03		
-44年目	S 52	4.1039	81.3	0.21	0.98		
-43年目	S 53	3.9461	84.7	0.10	0.43		
-42年目	S 54	3.7943	86.9	0.10	0.40		
-41年目	S 55	3.6484	92.4	0.05	0.18		
-40年目	S 56	3.5081	94.8	0.05	0.17		
-39年目	S 57	3.3731	95.8	0.45	1.46		
-38年目	S 58	3.2434	96.8	0.60	1.85		
-37年目	S 59	3.1187	98.7	0.55	1.60		
-36年目	S 60	2.9987	99.5	2.30	6.38		
-35年目	S 61	2.8834	101.2	0.50	1.31		
-34年目	S 62	2.7725	101.0	4.80	12.14		
-33年目	S 63	2.6658	101.5	7.20	17.42		
-32年目	H 1	2.5633	104.2	4.18	9.47		
-31年目	H 2	2.4647	106.5	5.46	11.64		
-30年目	H 3	2.3699	109.1	1.56	3.12		
-29年目	H 4	2.2788	110.6	12.06	22.89		
-28年目	H 5	2.1911	110.9	14.18	25.80		
-27年目	H 6	2.1068	110.8	58.52	102.48		
-26年目	H 7	2.0258	109.9	53.85	91.42		
-25年目	H 8	1.9479	109.5	70.69	115.82		
-24年目	H 9	1.8730	110.4	48.04	75.06		
-23年目	H 10	1.8009	109.9	87.25	131.68		
-22年目	H 11	1.7317	108.4	71.38	105.02		
-21年目	H 12	1.6651	107.2	52.62	75.27		
-20年目	H 13	1.6010	105.7	43.41	60.56		
-19年目	H 14	1.5395	103.8	48.65	66.45		
-18年目	H 15	1.4802	102.3	32.21	42.92		
-17年目	H 16	1.4233	101.0	26.86	34.86		
-16年目	H 17	1.3686	99.6	32.95	41.70		
-15年目	H 18	1.3159	98.7	12.65	15.53		
-14年目	H 19	1.2653	97.6	20.43	24.39		
-13年目	H 20	1.2167	96.8	23.89	27.65		
-12年目	H 21	1.1699	95.6	18.29	20.61		
-11年目	H 22	1.1249	93.7	10.31	11.40		
-10年目	H 23	1.0816	92.1	2.86	3.09		
-9年目	H 24	1.0400	92.1	21.83	22.70		
-8年目	H 25	1.0000	92.1	10.57	10.57		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	16.94	16.29		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	19.44	17.97		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	21.66	19.26		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	30.74	26.28		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	34.96	28.73		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	26.27	20.76		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	22.21	16.88		
暫定供用年	H 33	0.7307	92.1	0.95	0.69	1.76	1.29
1年目	H 34	0.7026	92.1	4.76	3.34	1.76	1.24
2年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.76	1.19
3年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.76	1.14
4年目	H 37	0.6246	92.1	47.62	29.74	1.76	1.10
5年目	H 38	0.6006	92.1	25.57	15.36	1.76	1.06
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			2.57	1.48
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.57	1.43
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.57	1.37
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.57	1.32
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.57	1.27
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.57	1.22
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.57	1.17
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.57	1.13
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.57	1.09
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.57	1.04
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.57	1.00
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.57	0.96
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.57	0.93
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.57	0.89
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.57	0.86
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.57	0.82
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.57	0.79
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.57	0.76
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.57	0.73
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.57	0.70
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.57	0.68
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.57	0.65
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.57	0.63
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.57	0.60
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.57	0.58
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.57	0.56
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.57	0.54
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.57	0.52
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.57	0.50
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.57	0.48
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.57	0.46
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.57	0.44
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.57	0.42
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.57	0.41
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.57	0.39
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.57	0.38
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.57	0.36
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.57	0.35
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.57	0.33
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.57	0.32
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.57	0.31
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.57	0.30
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.57	0.29
49年目	H 82	0.1069	92.1	-330.26	-35.31	2.57	0.27
合計				794.30	1405.77	123.71	38.75

単純事業費計	1124.56	123.71
--------	---------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、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: 東広島バイパス(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	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
				0.23	9.6	2.25	
-7年目	H 26	0.9615	92.1	16.94	16.29		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	19.44	17.97		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	21.66	19.26		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	30.74	26.28		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	34.96	28.73		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	26.27	20.76		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	22.21	16.88		
暫定供用年	H 33	0.7307	92.1	0.95	0.69	1.18	0.86
1年目	H 34	0.7026	92.1	4.76	3.34	1.18	0.83
2年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.18	0.80
3年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.18	0.77
4年目	H 37	0.6246	92.1	47.62	29.74	1.18	0.74
5年目	H 38	0.6006	92.1	25.57	15.36	1.18	0.71
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			2.14	1.24
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.14	1.19
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.14	1.14
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.14	1.10
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.14	1.06
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.14	1.02
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.14	0.98
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.14	0.94
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.14	0.90
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.14	0.87
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.14	0.84
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.14	0.80
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.14	0.77
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.14	0.74
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.14	0.71
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.14	0.69
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.14	0.66
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.14	0.64
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.14	0.61
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.14	0.59
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.14	0.56
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.14	0.54
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.14	0.52
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.14	0.50
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.14	0.48
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.14	0.46
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.14	0.45
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.14	0.43
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.14	0.41
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.14	0.40
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.14	0.38
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.14	0.37
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.14	0.35
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.14	0.34
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.14	0.33
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.14	0.31
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.14	0.30
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.14	0.29
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.14	0.28
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.14	0.27
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.14	0.26
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.14	0.25
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.14	0.24
49年目	H 82	0.1069	92.1	-1.26	-0.13	2.14	0.23
合計				321.29	242.31	101.37	31.15

単純事業費計		322.55	101.37
--------	--	--------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、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。

