

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491号 長門・俵山道路
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	<p>○費用 ・事業全体：事業費200億円（178億円）、維持管理費13億円（13億円）</p> <p>○効果 ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：128億円（128億円） ②災害による被害の回避：22億円（22億円） ・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・災害時の孤立交通を解消する効果 ・通行止時の救命率が向上する効果 ・通行止による観光収入減少を解消する効果 ③地域住民の不安感の解消：614億円（614億円） ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 ・道路構造不良箇所の解消による走行不安の解消 ※（ ）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、試算値を含む (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</p>

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 	<p>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）：13,072千人・時間/年 渋滞損失削減時間：63千人・時間/年（13,072千人・時間/年⇒13,009千人・時間/年）</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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/日以上上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 		
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<p>農水産業を主体とする地域：長門市（アジ、アマダイ、イカ等）、主な出荷先：長門市内（約3割）下関・九州方面（約2割）</p>
	<ul style="list-style-type: none"> □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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 		

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	
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		
	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	並行する高速道路路線：山陰自動車道
		□ 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	対象となる拠点都市：長門市～下関市
□ 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：長門市俄山地区 日常生活圏中心都市：長門市、改善見込み（長門市俄山地区～長門市役所：約20分⇒約17分）	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 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	俄山温泉（H24入込観光客数 約20.5万人）
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	
		□ 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	

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■に変更）	指標チェックの根拠	
2. 暮らし	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	
	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	
3. 安全	災害への備え	<input checked="" 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 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 <input checked="" 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 checked="" 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	<p>長門市徳山地区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</p> <p>第二次緊急輸送道路である（主）下関長門線の代替路線として機能</p> <p>現道区間に要防災対策箇所が5箇所存在</p> <p>現道区間の事前通行規制区間（L=1.9km）を回避可能</p>
	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：約2.1千t/年 排出削減率：約0.2%削減（整備なし 890.4千t/年、整備あり 888.3千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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4.5t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 2,285.0t/年⇒整備あり 2,280.5t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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0.3t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 121.0t/年⇒整備あり 120.7t/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 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 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 <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	<p>第1次長門市総合計画（後期基本計画）における「広域・生活道路網の充実」として位置づけられている（平成24年3月、長門市）</p>

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491号	長門・俵山道路	L=5.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,600	2	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	228億円	38億円	265億円
うち残事業分	206億円	38億円	244億円
基準年における 現在価値(C)	200億円	13億円	212億円
うち残事業分	178億円	13億円	191億円

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32年度			
単年便益 (初年便益)	5.4億円	1.6億円	0.64億円	7.6億円
基準年における 現在価値(B)	89億円	28億円	10億円	128億円
うち残事業分	89億円	28億円	10億円	128億円

交通状況の変化

様式-3①

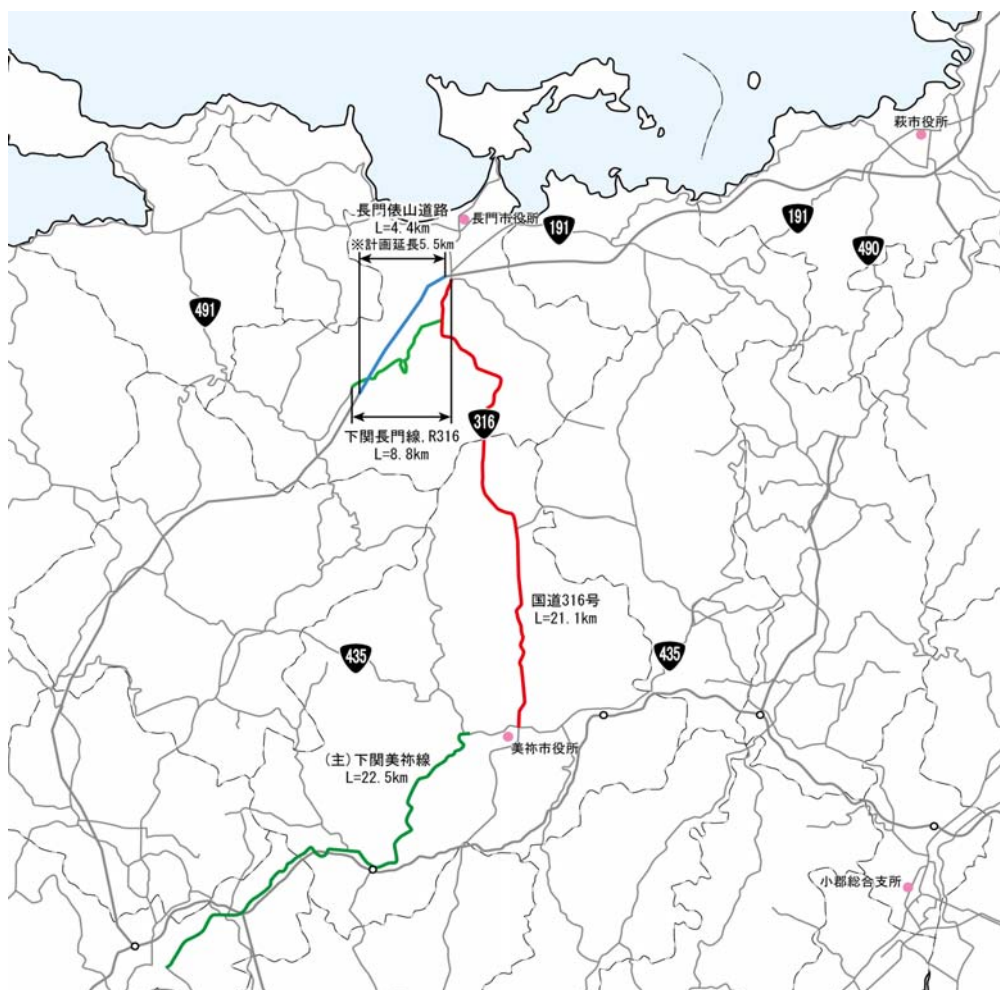
事業名:長門・俵山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.4km	交通量	[台/日]	-	4,600	
	走行時間	[分]	-	3	
	走行時間費用	[億円/年]	-	2.83	
②主な 周辺道路	現道 ((主)下 関長門 線、国 :8.8km	交通量	[台/日]	3,400	1,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	8.08	2.85
	下関美 祢線 :22.5km	交通量	[台/日]	5,200	3,800
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	29.08	21.03
	国道316 号 :21.1km	交通量	[台/日]	7,100	6,000
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	36.53	30.25
		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 :1460.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,930.15	1,941.37	

			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
合計:1517.4km	走行時間短縮便	[億円/年]	2,003.84	1,998.33	5.51

(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

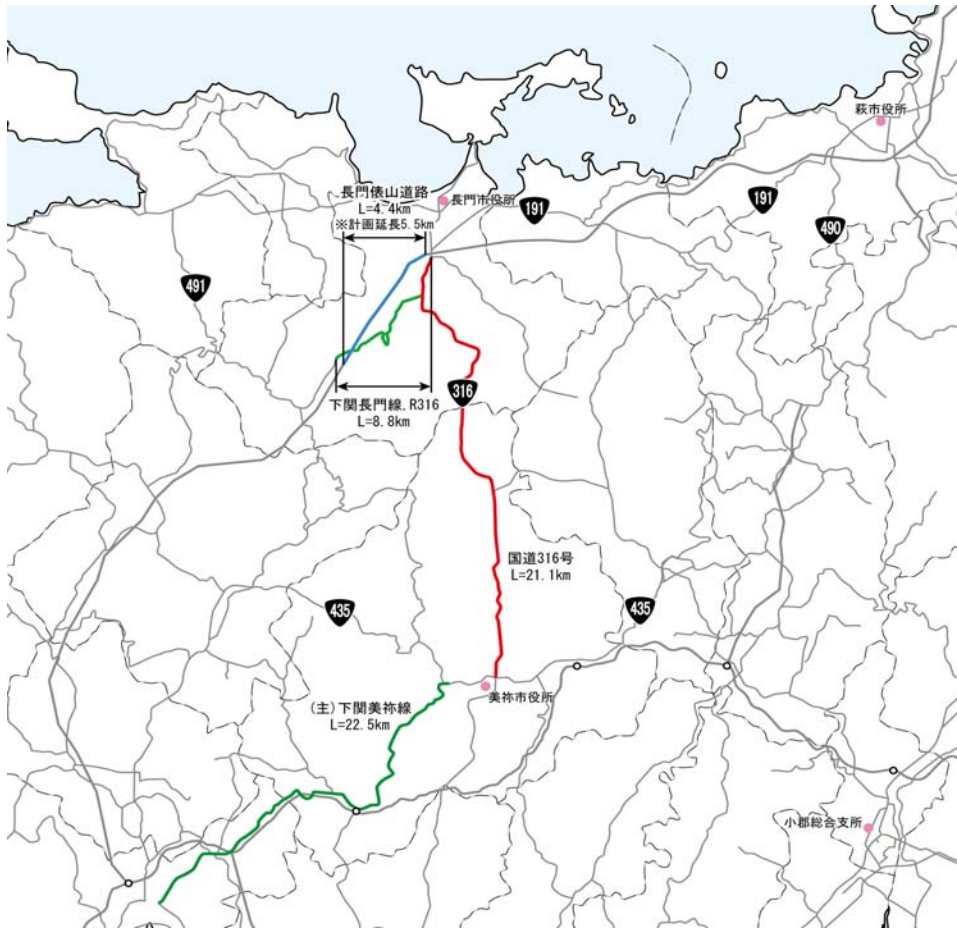
事業名:長門・俵山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.4km	交通量	[台/日]	-	4,600	
	走行時間	[分]	-	3	
	走行時間費用	[億円/年]	-	2.83	
②主な 周辺道路	現道 ((主)下 関長門 線、国道 :8.8km	交通量	[台/日]	3,400	1,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	8.08	2.85
	下関美 祢線 :22.5km	交通量	[台/日]	5,200	3,800
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	29.08	21.03
	国道316 号 :21.1km	交通量	[台/日]	7,100	6,000
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	36.53	30.25
		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 :1460.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,930.15	1,941.37	

			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
合計:1517.4km	走行時間短縮便 益	[億円/年]	2,003.84	1,998.33	5.51

(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：長門・俵山道路

(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 (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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	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	<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 採用した通行止め日数の考え方を記載 過去10年間の通行止め日数による算出	(7.15) 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 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

箇所名:長門・俵山道路(事業全体)

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)
0.14	5.5	0.79

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	現在単価	単純単価	現在単価
-12年目	H20	1.2167	96.8	0.99	1.15		
-11年目	H21	1.1699	95.6	0.95	1.07		
-10年目	H22	1.1249	93.7	0.19	0.21		
-9年目	H23	1.0816	92.1	0.62	0.67		
-8年目	H24	1.0400	92.1	3.06	3.18		
-7年目	H25	1.0000	92.1	15.48	15.48		
-6年目	H26	0.9615	92.1	15.93	15.32		
-5年目	H27	0.9246	92.1	28.58	26.42		
-4年目	H28	0.8890	92.1	41.46	36.86		
-3年目	H29	0.8548	92.1	48.46	41.42		
-2年目	H30	0.8219	92.1	36.00	29.59		
-1年目	H31	0.7903	92.1	35.89	28.36		
供用開始年次	H32	0.7599	92.1			0.75	0.57
1年目	H33	0.7307	92.1			0.75	0.55
2年目	H34	0.7026	92.1			0.75	0.53
3年目	H35	0.6756	92.1			0.75	0.51
4年目	H36	0.6496	92.1			0.75	0.49
5年目	H37	0.6246	92.1			0.75	0.47
6年目	H38	0.6006	92.1			0.75	0.45
7年目	H39	0.5775	92.1			0.75	0.43
8年目	H40	0.5553	92.1			0.75	0.42
9年目	H41	0.5339	92.1			0.75	0.40
10年目	H42	0.5134	92.1			0.75	0.39
11年目	H43	0.4936	92.1			0.75	0.37
12年目	H44	0.4746	92.1			0.75	0.36
13年目	H45	0.4564	92.1			0.75	0.34
14年目	H46	0.4388	92.1			0.75	0.33
15年目	H47	0.4220	92.1			0.75	0.32
16年目	H48	0.4057	92.1			0.75	0.31
17年目	H49	0.3901	92.1			0.75	0.29
18年目	H50	0.3751	92.1			0.75	0.28
19年目	H51	0.3607	92.1			0.75	0.27
20年目	H52	0.3468	92.1			0.75	0.26
21年目	H53	0.3335	92.1			0.75	0.25
22年目	H54	0.3207	92.1			0.75	0.24
23年目	H55	0.3083	92.1			0.75	0.23
24年目	H56	0.2965	92.1			0.75	0.22
25年目	H57	0.2851	92.1			0.75	0.21
26年目	H58	0.2741	92.1			0.75	0.21
27年目	H59	0.2636	92.1			0.75	0.20
28年目	H60	0.2534	92.1			0.75	0.19
29年目	H61	0.2437	92.1			0.75	0.18
30年目	H62	0.2343	92.1			0.75	0.18
31年目	H63	0.2253	92.1			0.75	0.17
32年目	H64	0.2166	92.1			0.75	0.16
33年目	H65	0.2083	92.1			0.75	0.16
34年目	H66	0.2003	92.1			0.75	0.15
35年目	H67	0.1926	92.1			0.75	0.14
36年目	H68	0.1852	92.1			0.75	0.14
37年目	H69	0.1780	92.1			0.75	0.13
38年目	H70	0.1712	92.1			0.75	0.13
39年目	H71	0.1646	92.1			0.75	0.12
40年目	H72	0.1583	92.1			0.75	0.12
41年目	H73	0.1522	92.1			0.75	0.11
42年目	H74	0.1463	92.1			0.75	0.11
43年目	H75	0.1407	92.1			0.75	0.11
44年目	H76	0.1353	92.1			0.75	0.10
45年目	H77	0.1301	92.1			0.75	0.10
46年目	H78	0.1251	92.1			0.75	0.09
47年目	H79	0.1203	92.1			0.75	0.09
48年目	H80	0.1157	92.1			0.75	0.09
49年目	H81	0.1112	92.1	-2.12	-0.24	0.75	0.08
合計				225.49	199.50	37.62	12.77

単純事業費計		227.61	37.62
--------	--	--------	-------

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

箇所名：長門・俵山道路(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.14	5.5	0.79	
-6年目	H26	0.9615	92.1	15.93	15.32		
-5年目	H27	0.9246	92.1	28.58	26.42		
-4年目	H28	0.8890	92.1	41.46	36.86		
-3年目	H29	0.8548	92.1	48.46	41.42		
-2年目	H30	0.8219	92.1	36.00	29.59		
-1年目	H31	0.7903	92.1	35.89	28.36		
供用開始年次	H32	0.7599	92.1			0.75	0.57
1年目	H33	0.7307	92.1			0.75	0.55
2年目	H34	0.7026	92.1			0.75	0.53
3年目	H35	0.6756	92.1			0.75	0.51
4年目	H36	0.6496	92.1			0.75	0.49
5年目	H37	0.6246	92.1			0.75	0.47
6年目	H38	0.6006	92.1			0.75	0.45
7年目	H39	0.5775	92.1			0.75	0.43
8年目	H40	0.5553	92.1			0.75	0.42
9年目	H41	0.5339	92.1			0.75	0.40
10年目	H42	0.5134	92.1			0.75	0.39
11年目	H43	0.4936	92.1			0.75	0.37
12年目	H44	0.4746	92.1			0.75	0.36
13年目	H45	0.4564	92.1			0.75	0.34
14年目	H46	0.4388	92.1			0.75	0.33
15年目	H47	0.4220	92.1			0.75	0.32
16年目	H48	0.4057	92.1			0.75	0.31
17年目	H49	0.3901	92.1			0.75	0.29
18年目	H50	0.3751	92.1			0.75	0.28
19年目	H51	0.3607	92.1			0.75	0.27
20年目	H52	0.3468	92.1			0.75	0.26
21年目	H53	0.3335	92.1			0.75	0.25
22年目	H54	0.3207	92.1			0.75	0.24
23年目	H55	0.3083	92.1			0.75	0.23
24年目	H56	0.2965	92.1			0.75	0.22
25年目	H57	0.2851	92.1			0.75	0.21
26年目	H58	0.2741	92.1			0.75	0.21
27年目	H59	0.2636	92.1			0.75	0.20
28年目	H60	0.2534	92.1			0.75	0.19
29年目	H61	0.2437	92.1			0.75	0.18
30年目	H62	0.2343	92.1			0.75	0.18
31年目	H63	0.2253	92.1			0.75	0.17
32年目	H64	0.2166	92.1			0.75	0.16
33年目	H65	0.2083	92.1			0.75	0.16
34年目	H66	0.2003	92.1			0.75	0.15
35年目	H67	0.1926	92.1			0.75	0.14
36年目	H68	0.1852	92.1			0.75	0.14
37年目	H69	0.1780	92.1			0.75	0.13
38年目	H70	0.1712	92.1			0.75	0.13
39年目	H71	0.1646	92.1			0.75	0.12
40年目	H72	0.1583	92.1			0.75	0.12
41年目	H73	0.1522	92.1			0.75	0.11
42年目	H74	0.1463	92.1			0.75	0.11
43年目	H75	0.1407	92.1			0.75	0.11
44年目	H76	0.1353	92.1			0.75	0.10
45年目	H77	0.1301	92.1			0.75	0.10
46年目	H78	0.1251	92.1			0.75	0.09
47年目	H79	0.1203	92.1			0.75	0.09
48年目	H80	0.1157	92.1			0.75	0.09
49年目	H81	0.1112	92.1	-0.08	-0.01	0.75	0.08
合計				206.24	177.97	37.62	12.77
単純事業費計				206.32		37.62	

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。

