

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	地域高規格道路 都城志布志道路 国道10号 都城道路
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	便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比(B/C) = 2.4 (経済的純現在価値(B-C) = 536億円、経済的内部収益率(EIRR) = 8.7%) 残事業：費用便益比(B/C) = 5.0 (経済的純現在価値(B-C) = 645億円、経済的内部収益率(EIRR) = 17%)

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b(当該区間/並行区間)について：(当該区間名)国道10号(都城市都北町～都城市五十町)並行区間等(当該区間)の損失時間：124万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の損失削減率：4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	並行現道(国道10号)の旅行速度改善 (平江(仮)交差点～甲斐元交差点間 約13km/h向上[整備前18km/h 整備後31km/h])
		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	国道10号を通るバス路線(46本/日)の利便性向上 特急バス：都城～宮崎空港(46本/日)[残事業] - [全事業]約4分短縮(整備前約47分 整備後約43分)
		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	都城IC 志布志港(重要港湾) [残事業] - [全事業]約32分短縮(整備前70分 整備後38分)：都城道路(乙房IC～五十町IC)
		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	畜産産出額が全国3位の宮崎県において都城市等への畜産飼料の運搬を支援 志布志港 都城IC [残事業] - [全事業]約32分短縮(整備前70分 整備後38分)：都城道路(乙房IC～五十町IC) 宮崎・都城方面から志布志港への木材の運搬を支援 都城林産物流通センター 志布志港 [残事業] - [全事業]約30分短縮(整備前69分 整備後39分)：都城道路(乙房IC～五十町IC)
		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	

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	都城道路は「広域道路整備基本計画(みやぎの道路2015)」に位置づけられており、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	
		地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路 都城志布志道路
		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	
	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	「都城広域定住自立圏構想」において、地域間の結びつきやネットワーク強化のための取組として、地域高規格道路「都城志布志道路」の整備促進がかかげられており、地域間の交流促進を支援する (「都城広域定住自立圏」(3市1町 : H21協定) 都城市、三股町、鹿児島県曾於市、志布志市の3市1町)
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	霧島ファクトリーガーデン(都城市)へのアクセス向上が期待される(鹿児島県曾於市 霧島ファクトリーガーデン) [残事業]約2分短縮[整備前約23分 整備後約21分]都城道路(乙房IC~平塚IC) [全事業]約2分短縮[整備前約23分 整備後約21分]都城道路(乙房IC~五十町IC)
		特別立法に基づく事業である	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		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	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			
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	都城市五十町 宮崎大学医学部附属病院 [残事業] - [全事業]約15分短縮[整備前約56分 整備後約41分]都城道路(乙房IC~五十町IC)

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	事業実施前後の現道における死傷事故率、500件/億台キロ以上である区間・箇所（3箇所：最大731件/億台キロ、国道10号 都城市都北町～都城市五十町）
		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	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	都城道路：緊急輸送道路ネットワーク計画(宮崎県)において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている
		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	代替する緊急輸送道路：国道10号（第一次ネットワーク）、代替する区間：都城市高木町～都城市五十町間
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：2,887 t-CO ₂ /年（残事業） 3,335 t-CO ₂ /年（全事業）
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO _x 排出削減率	評価対象区間（現道）：国道10号（都城市都北町～都城市五十町） 排出削減量：13.4 t-NO _x /年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：19.6 t-NO _x /年、排出削減率：約7割削減（全事業）
		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（現道）：国道10号（都城市都北町～都城市五十町） 排出削減量：0.8 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：1.1 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（全事業）
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	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	
		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	

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10号	都城道路	7.7km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,400 ~ 36,100	4	九州地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	336億円	80億円	416億円
うち残事業分	153億円	74億円	227億円
基準年における 現在価値 (C)	350億円	33億円	383億円
うち残事業分	135億円	26億円	161億円

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27年度			
供用年	平成24年度			
単年便益 (初年便益)	6.3億円	1.3億円	0.73億円	8.4億円
基準年における 現在価値 (B)	638億円	171億円	109億円	919億円
うち残事業分	554億円	153億円	99億円	806億円

結 果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	536億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.7%
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	645億円
経済的内部収益率（残事業）	17%

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。

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	25,400 ~ 36,100	± 10%	2.2 ~ 2.6
事業費	336億円	± 10%	2.3 ~ 2.5
事業期間	27年	± 20%	2.2 ~ 2.6

【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	25,400 ~ 36,100	± 10%	4.5 ~ 5.5
事業費	153億円	± 10%	4.6 ~ 5.5
事業期間	10年	± 20%	4.6 ~ 5.4

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：国道10号 都城道路

(推計時点 H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [都城道路 未供用区間] : 5.8km	交通量	[台/日]	0.00	33,500	
	走行時間	[分]	0.00	4.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	26	
新設・改築道路 [都城道路 暫定供用区間] : 1.9km	交通量	[台/日]	0.00	25,400	
	走行時間	[分]	0.00	1.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.6	
主な周 辺道路	九州縦貫自 動車道 : 87.9km	交通量	[台/日]	9,400	8,100
		走行時間	[分]	66	66
		走行時間費用	[億円/年]	123	106
	国道10号 : 11.5km	交通量	[台/日]	19,100	11,100
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	64	36
	(主)都城霧 島公園線 : 25.3km	交通量	[台/日]	7,500	6,600
		走行時間	[分]	41	39
		走行時間費用	[億円/年]	63	49
	(主)御池都 城線 : 4.3km	交通量	[台/日]	15,000	12,300
		走行時間	[分]	8.3	7.4
		走行時間費用	[億円/年]	22	16
	(県)財部庄 内安久線 : 19.9km	交通量	[台/日]	8,000	7,000
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	54	46
その他道路合計 : 3968.4km		走行時間費用	[億円/年]	7,420	7,414

			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：4125.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,745	7,700	45

事業名：国道10号 都城道路



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：国道10号 都城道路

(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [都城道路 未供用区間] : 5.8km	交通量	[台/日]	0.00	33,500	
	走行時間	[分]	0.00	4.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	26	
新設・改築道路 [都城道路 暫定供用区間] : 1.9km	交通量	[台/日]	9,400	25,400	
	走行時間	[分]	1.6	1.4	
	走行時間費用	[億円/年]	2.7	6.6	
主な周 辺道路	九州縦貫自 動車道 : 87.9km	交通量	[台/日]	9,400	8,100
		走行時間	[分]	66	66
		走行時間費用	[億円/年]	123	106
	国道10号 : 11.5km	交通量	[台/日]	18,800	11,100
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	63	36
	(主)都城霧 島公園線 : 25.3km	交通量	[台/日]	7,400	6,600
		走行時間	[分]	42	39
		走行時間費用	[億円/年]	63	49
	(主)御池都 城線 : 4.3km	交通量	[台/日]	15,200	12,300
		走行時間	[分]	8.3	7.4
		走行時間費用	[億円/年]	23	16
	(県)財部庄 内安久線 : 19.9km	交通量	[台/日]	7,600	7,000
		走行時間	[分]	37	37
		走行時間費用	[億円/年]	51	46
その他道路合計 : 3968.4km	走行時間費用	[億円/年]	7,416	7,414	

			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：4125.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,741	7,700	41

事業名：国道10号 都城道路



費用便益分析の条件

事業名: 国道10号 都城道路

(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)		
	その他		
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27年
交通流の推計時点	1時点のみ推計		()
	複数時点での推計		(H17, H42)
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
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ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)		(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)		
	その他()		
交通流推計 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	()台トリップ/日
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		
	簡易手法の採択理由	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()	
	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 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()		

(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			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	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			
	冬期交通の影響	考慮しない		
		考慮する		
		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			
	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			
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			
	独自に設定した値を使用			
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			
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			
	考慮する			
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道10号 都城道路 (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)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	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
				0.27		7.7	2.11
-13年目	H 11	1.8730	108.4	0.87	1.36		
-12年目	H 12	1.8009	107.2	0.80	1.23		
-11年目	H 13	1.7317	105.7	1.80	2.68		
-10年目	H 14	1.6651	103.8	0.59	0.86		
-9年目	H 15	1.6010	102.3	2.77	3.94		
-8年目	H 16	1.5395	101.0	4.87	6.76		
-7年目	H 17	1.4802	99.6	6.31	8.54		
-6年目	H 18	1.4233	98.7	14.55	19.11		
-5年目	H 19	1.3686	97.6	21.07	26.92		
-4年目	H 20	1.3159	96.8	28.73	35.59		
-3年目	H 21	1.2653	95.6	19.75	23.82		
-2年目	H 22	1.2167	93.7	25.88	30.61		
-1年目	H 23	1.1699	92.1	6.71	7.76		
供用開始年次	H 24	1.1249	91.3	19.20	21.55	0.34	0.38
1年目	H 25	1.0816	91.1	3.88	4.20	0.34	0.37
2年目	H 26	1.0400	91.1	7.12	7.40	0.34	0.36
3年目	H 27	1.0000	91.1	18.36	18.36	0.34	0.34
4年目	H 28	0.9615	91.1	42.02	40.40	0.34	0.33
5年目	H 29	0.9246	91.1	35.74	33.04	0.34	0.32
6年目	H 30	0.8890	91.1	28.33	25.19	0.34	0.30
7年目	H 31	0.8548	91.1	10.57	9.04	0.75	0.64
8年目	H 32	0.8219	91.1	6.53	5.37	0.75	0.62
9年目	H 33	0.7903	91.1	6.95	5.50	1.21	0.96
10年目	H 34	0.7599	91.1	6.95	5.28	1.21	0.92
11年目	H 35	0.7307	91.1	6.94	5.07	1.21	0.89
12年目	H 36	0.7026	91.1	4.32	3.04	1.21	0.85
13年目	H 37	0.6756	91.1	4.28	2.89	1.21	0.82
14年目	H 38	0.6496	91.1			1.95	1.27
15年目	H 39	0.6246	91.1			1.95	1.22
16年目	H 40	0.6006	91.1			1.95	1.17
17年目	H 41	0.5775	91.1			1.95	1.13
18年目	H 42	0.5553	91.1			1.95	1.08
19年目	H 43	0.5339	91.1			1.95	1.04
20年目	H 44	0.5134	91.1			1.95	1.00
21年目	H 45	0.4936	91.1			1.95	0.96
22年目	H 46	0.4746	91.1			1.95	0.93
23年目	H 47	0.4564	91.1			1.95	0.89
24年目	H 48	0.4388	91.1			1.95	0.86
25年目	H 49	0.4220	91.1			1.95	0.82
26年目	H 50	0.4057	91.1			1.95	0.79
27年目	H 51	0.3901	91.1			1.95	0.76
28年目	H 52	0.3751	91.1			1.95	0.73
29年目	H 53	0.3607	91.1			1.95	0.70
30年目	H 54	0.3468	91.1			1.95	0.68
31年目	H 55	0.3335	91.1			1.95	0.65
32年目	H 56	0.3207	91.1			1.95	0.63
33年目	H 57	0.3083	91.1			1.95	0.60
34年目	H 58	0.2965	91.1			1.95	0.58
35年目	H 59	0.2851	91.1			1.95	0.56
36年目	H 60	0.2741	91.1			1.95	0.54
37年目	H 61	0.2636	91.1			1.95	0.51
38年目	H 62	0.2534	91.1			1.95	0.50
39年目	H 63	0.2437	91.1			1.95	0.48
40年目	H 64	0.2343	91.1			1.95	0.46
41年目	H 65	0.2253	91.1			1.95	0.44
42年目	H 66	0.2166	91.1			1.95	0.42
43年目	H 67	0.2083	91.1			1.95	0.41
44年目	H 68	0.2003	91.1			1.95	0.39
45年目	H 69	0.1926	91.1			1.95	0.38
46年目	H 70	0.1852	91.1			1.95	0.36
47年目	H 71	0.1780	91.1			1.95	0.35
48年目	H 72	0.1712	91.1			1.95	0.33
49年目	H 73	0.1646	91.1			1.95	0.32
合計				-34.21	-5.63	1.95	0.32
単純事業費計				301.68	349.88	80.30	33.06
				335.89		80.30	

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: 国道10号 都城道路 (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-ク	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
				0.23		7.7	1.74
-3年目	H 28	0.9615	91.1	42.02	40.40		
-2年目	H 29	0.9246	91.1	35.74	33.04		
-1年目	H 30	0.8890	91.1	28.33	25.19		
供用開始年次	H 31	0.8548	91.1	10.57	9.04	0.41	0.35
1年目	H 32	0.8219	91.1	6.53	5.37	0.41	0.33
2年目	H 33	0.7903	91.1	6.95	5.50	0.87	0.69
3年目	H 34	0.7599	91.1	6.95	5.28	0.87	0.66
4年目	H 35	0.7307	91.1	6.94	5.07	0.87	0.64
5年目	H 36	0.7026	91.1	4.32	3.04	0.87	0.61
6年目	H 37	0.6756	91.1	4.28	2.89	0.87	0.59
7年目	H 38	0.6496	91.1			1.61	1.05
8年目	H 39	0.6246	91.1			1.61	1.01
9年目	H 40	0.6006	91.1			1.61	0.97
10年目	H 41	0.5775	91.1			1.61	0.93
11年目	H 42	0.5553	91.1			1.61	0.89
12年目	H 43	0.5339	91.1			1.61	0.86
13年目	H 44	0.5134	91.1			1.61	0.83
14年目	H 45	0.4936	91.1			1.61	0.80
15年目	H 46	0.4746	91.1			1.61	0.76
16年目	H 47	0.4564	91.1			1.61	0.74
17年目	H 48	0.4388	91.1			1.61	0.71
18年目	H 49	0.4220	91.1			1.61	0.68
19年目	H 50	0.4057	91.1			1.61	0.65
20年目	H 51	0.3901	91.1			1.61	0.63
21年目	H 52	0.3751	91.1			1.61	0.60
22年目	H 53	0.3607	91.1			1.61	0.58
23年目	H 54	0.3468	91.1			1.61	0.56
24年目	H 55	0.3335	91.1			1.61	0.54
25年目	H 56	0.3207	91.1			1.61	0.52
26年目	H 57	0.3083	91.1			1.61	0.50
27年目	H 58	0.2965	91.1			1.61	0.48
28年目	H 59	0.2851	91.1			1.61	0.46
29年目	H 60	0.2741	91.1			1.61	0.44
30年目	H 61	0.2636	91.1			1.61	0.42
31年目	H 62	0.2534	91.1			1.61	0.41
32年目	H 63	0.2437	91.1			1.61	0.39
33年目	H 64	0.2343	91.1			1.61	0.38
34年目	H 65	0.2253	91.1			1.61	0.36
35年目	H 66	0.2166	91.1			1.61	0.35
36年目	H 67	0.2083	91.1			1.61	0.34
37年目	H 68	0.2003	91.1			1.61	0.32
38年目	H 69	0.1926	91.1			1.61	0.31
39年目	H 70	0.1852	91.1			1.61	0.30
40年目	H 71	0.1780	91.1			1.61	0.29
41年目	H 72	0.1712	91.1			1.61	0.28
42年目	H 73	0.1646	91.1			1.61	0.27
43年目	H 74	0.1583	91.1			1.61	0.26
44年目	H 75	0.1522	91.1			1.61	0.25
45年目	H 76	0.1463	91.1			1.61	0.24
46年目	H 77	0.1407	91.1			1.61	0.23
47年目	H 78	0.1353	91.1			1.61	0.22
48年目	H 79	0.1301	91.1			1.61	0.21
49年目	H 80	0.1251	91.1	-1.47	-0.18	1.61	0.20
合計				151.18	134.64	74.44	26.04
単純事業費計				152.65		74.44	

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。

