

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 岩国・大竹道路
事業主体	中国地方整備局

【交通量推計・費用対効果分析・環境改善効果等に係る項目は、平成25年度評価時点】

●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 	全事業 費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 160億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.8%) 残事業 費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 360億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.6%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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 ■ 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a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 43,596千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 1,221千人・時間/年 (43,596千人・時間/年 ⇒ 42,375千人・時間/年) 区間b (並行区間) について : (国道2号、国道188号) 並行区間の渋滞損失時間 : 1,270千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率 : 約7割削減	対象区間 (国道2号みどり橋東詰交差点～広島県・山口県境間)、改善見込み (旅行速度16.2km/h ⇒ 26.4km/h) 対象区間 (国道188号立石交差点～岩国駅前間)、改善見込み (旅行速度16.4km/h ⇒ 25.0km/h) 等	
		<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 	対象港湾 : 岩国港 (重要港湾)、対象 : 大竹IC 改善見込み : 大竹IC～岩国港 (室の木地区) 約24分 ⇒ 約21分	
		<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 		
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
		物流効率化の支援		

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	
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 checked="" 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	計画名：山口県広域道路網マスタープラン、計画策定主体：山口県 計画における位置付け等：交流促進型の広域道路	
	<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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路 岩国大竹道路として位置づけられている
		<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 checked="" 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	対象となる日常活動圏中心都市：岩国市および広島市 改善見込み：岩国市役所～広島市役所 約66分⇒約54分
		<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 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	
	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	愛宕山地域のまちづくり（岩国医療センター（移転新築）、消防防災センター、多目的広場、福祉施設） 災害時の救援活動や救急医療のルート確保を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	対象観光地：錦帯橋（H26：62.4万人）、吉香公園（H26：35.6万人）
		<input type="checkbox"/> 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	<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	
		<input type="checkbox"/> 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	

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	
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 checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる第三次救急医療機関：岩国医療センター（愛宕山まちづくり地区）、アクセス向上が見込まれる自治体名：大竹市（大竹市役所） 約17分⇒約13分
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	山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：山陽自動車道の代替する区間：大竹10～岩国10
		<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	<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13.7千t/年 排出削減率：約0.6%削減（整備なし 2,420.7千t/年、整備あり 2,407.0千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：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 NOx排出削減量：約61.3t/年、排出削減率：約0.9%削減（整備なし 6,982.7t/年⇒整備あり 6,921.4t/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：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 SPM排出削減量：約4.6t/年、排出削減率：約1.3%削減（整備なし 356.8t/年⇒整備あり 352.2t/年）
		<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	国道2号 岩国市装束町5丁目496-8 夜間：73db（要請限度超過）、 国道2号 岩国市麻里布4丁目 夜間：72db（要請限度超過）、 国道2号 岩国市室ノ木町5丁目76-1 夜間：72db（要請限度超過）
		<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 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	岩国都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で「広域幹線道路」として位置付け（H25.6） 第2次岩国市総合計画において「豊かな自然と充実した社会基盤により快適に暮らせるまち」として位置づけ（H26.12） 岩国市都市計画マスタープランで「重点プロジェクト」として位置付け（H23.12） 広島圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で「道路の配置方針に基づき、概ね10年以内に整備を行う主な施設」として位置付け（H23.9） 大竹市わがまちプラン（第5次総合計画）後期基本計画で「暮らしやすい生活基盤の整備」として位置付け（H28.3）
		<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"/> 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	連携中枢都市圏形成に係る連携協約を広島市と広島広域都市圏の23市町との間でそれぞれ締結（H28.3）

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	岩国大竹道路	L=9.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,000～30,900	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	1,278億円	143億円	1,421億円
うち残事業分	1,097億円	143億円	1,240億円
基準年における 現在価値(C)	963億円	41億円	1,004億円
うち残事業分	763億円	41億円	803億円

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42年度			
単年便益 (初年便益)	53億円	9.9億円	6.1億円	69億円
基準年における 現在価値(B)	906億円	167億円	91億円	1,164億円
うち残事業分	906億円	167億円	91億円	1,164億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.2
経済的純現在価値(事業全体)	160億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.8%
費用便益比(残事業)	1.4
経済的純現在価値(残事業)	360億円
経済的内部収益率(残事業)	6.6%

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(事業全体および残事業を対象)

【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	23,000~30,900	±10%	1.0~1.4
事業費	963億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	23年	±20%	1.1~1.2

【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	23,000~30,900	±10%	1.2~1.8
事業費	763億円	±10%	1.3~1.6
事業期間	8年	±20%	1.3~1.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名:岩国大竹道路(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 :9.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	29,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	50.26	
②主な 周辺道路 ^{※4}	現道(国道2号, 国道188号) :8.1km	交通量	[台/日]	22,700	12,200
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	90.94	37.91
	(主)岩国大竹線 :9.5km	交通量	[台/日]	19,400	10,400
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	66.85	25.83
	国道2号 :6.4km	交通量	[台/日]	15,600	13,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.91	29.83
	(一)藤生停車場錦帯橋線 :1.8km	交通量	[台/日]	3,500	3,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.62	2.65
	(主)岩国玖珂線 :10.3km	交通量	[台/日]	31,900	32,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	109.05	112.67
③その他道路合計 :1826.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,831.88	4,821.15	

			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:1872.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,140.25	5,080.30	59.95

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

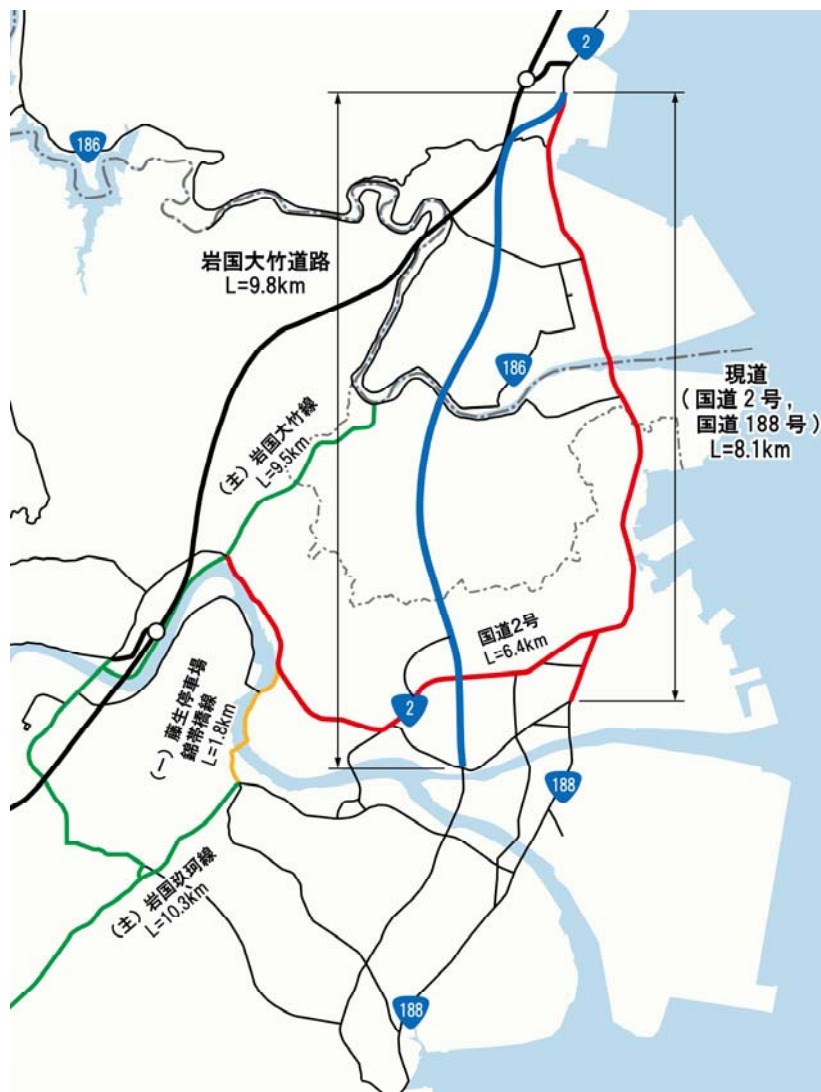
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3: 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: 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。

※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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:岩国大竹道路(残事業)

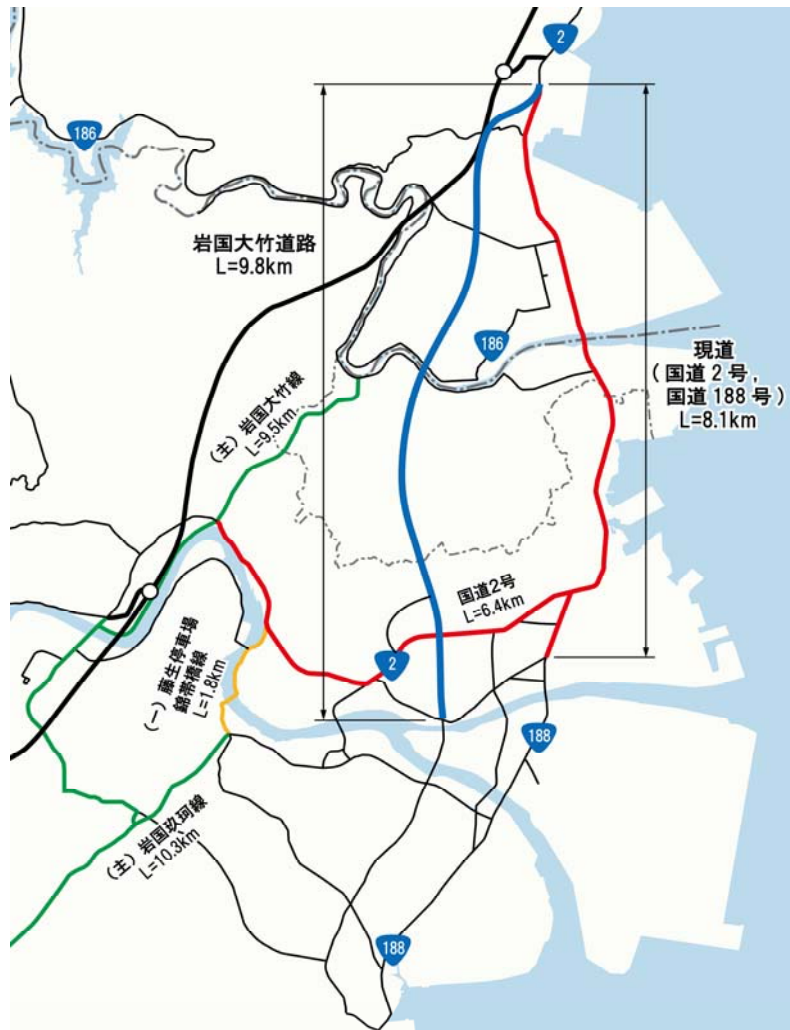
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :9.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	29,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	50.26	
②主な 周辺道路 ^{※4}	現道(国 道2号, 国道188 号) :8.1km	交通量	[台/日]	22,700	12,200
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	90.94	37.91
	(主)岩 国大竹 線 :9.5km	交通量	[台/日]	19,400	10,400
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	66.85	25.83
	国道2号 :6.4km	交通量	[台/日]	15,600	13,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.91	29.83
	(一)藤 生停車 場錦帯 橋線 :1.8km	交通量	[台/日]	3,500	3,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.62	2.65
	(主)岩 国玖珂 線 :10.3km	交通量	[台/日]	31,900	32,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	109.05	112.67
③その他道路合計 :1826.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,831.88	4,821.15	

			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:1872.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,140.25	5,080.30	59.95

- ※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2: 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: 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: 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。
- ※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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：岩国大竹道路

(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()	<input type="checkbox"/>	
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	(0.59) 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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：岩国大竹道路(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	現在単価	単純単価	現在単価
				単価(億円)		延長(km)	
				0.34	9.8	3.30	
-23年目	H11	1.7317	108.4	0.29	0.43		
-22年目	H12	1.6651	107.2	2.00	2.86		
-21年目	H13	1.6010	105.7	1.81	2.53		
-20年目	H14	1.5395	103.8	3.90	5.33		
-19年目	H15	1.4802	102.3	2.79	3.72		
-18年目	H16	1.4233	101.0	2.73	3.54		
-17年目	H17	1.3686	99.6	7.64	9.67		
-16年目	H18	1.3159	98.7	21.78	26.74		
-15年目	H19	1.2653	97.6	34.03	40.63		
-14年目	H20	1.2167	96.8	20.23	23.42		
-13年目	H21	1.1699	95.6	15.52	17.49		
-12年目	H22	1.1249	93.7	19.55	21.62		
-11年目	H23	1.0816	92.1	12.54	13.56		
-10年目	H24	1.0400	92.1	17.12	17.80		
-9年目	H25	1.0000	92.1	19.70	19.70		
-8年目	H26	0.9615	92.1	23.73	22.82		
-7年目	H27	0.9246	92.1	35.23	32.57		
-6年目	H28	0.8890	92.1	28.98	25.76		
-5年目	H29	0.8548	92.1	40.18	34.35		
-4年目	H30	0.8219	92.1	92.88	76.34		
-3年目	H31	0.7903	92.1	147.79	116.80		
-2年目	H32	0.7599	92.1	163.02	123.88		
-1年目	H33	0.7307	92.1	88.68	64.80		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1	0.95	0.67	1.36	0.96
1年目	H35	0.6756	92.1	0.95	0.64	1.36	0.92
2年目	H36	0.6496	92.1	1.90	1.23	1.36	0.88
3年目	H37	0.6246	92.1	17.14	10.71	1.36	0.85
4年目	H38	0.6006	92.1	47.62	28.60	1.36	0.82
5年目	H39	0.5775	92.1	109.52	63.25	1.36	0.79
6年目	H40	0.5553	92.1	162.86	90.43	1.36	0.76
7年目	H41	0.5339	92.1	135.24	72.21	1.36	0.73
8年目	H42	0.5134	92.1			3.14	1.61
9年目	H43	0.4936	92.1			3.14	1.55
10年目	H44	0.4746	92.1			3.14	1.49
11年目	H45	0.4564	92.1			3.14	1.43
12年目	H46	0.4388	92.1			3.14	1.38
13年目	H47	0.4220	92.1			3.14	1.33
14年目	H48	0.4057	92.1			3.14	1.28
15年目	H49	0.3901	92.1			3.14	1.23
16年目	H50	0.3751	92.1			3.14	1.18
17年目	H51	0.3607	92.1			3.14	1.13
18年目	H52	0.3468	92.1			3.14	1.09
19年目	H53	0.3335	92.1			3.14	1.05
20年目	H54	0.3207	92.1			3.14	1.01
21年目	H55	0.3083	92.1			3.14	0.97
22年目	H56	0.2965	92.1			3.14	0.93
23年目	H57	0.2851	92.1			3.14	0.90
24年目	H58	0.2741	92.1			3.14	0.86
25年目	H59	0.2636	92.1			3.14	0.83
26年目	H60	0.2534	92.1			3.14	0.80
27年目	H61	0.2437	92.1			3.14	0.77
28年目	H62	0.2343	92.1			3.14	0.74
29年目	H63	0.2253	92.1			3.14	0.71
30年目	H64	0.2166	92.1			3.14	0.68
31年目	H65	0.2083	92.1			3.14	0.65
32年目	H66	0.2003	92.1			3.14	0.63
33年目	H67	0.1926	92.1			3.14	0.61
34年目	H68	0.1852	92.1			3.14	0.58
35年目	H69	0.1780	92.1			3.14	0.56
36年目	H70	0.1712	92.1			3.14	0.54
37年目	H71	0.1646	92.1			3.14	0.52
38年目	H72	0.1583	92.1			3.14	0.50
39年目	H73	0.1522	92.1			3.14	0.48
40年目	H74	0.1463	92.1			3.14	0.46
41年目	H75	0.1407	92.1			3.14	0.44
42年目	H76	0.1353	92.1			3.14	0.43
43年目	H77	0.1301	92.1			3.14	0.41
44年目	H78	0.1251	92.1			3.14	0.39
45年目	H79	0.1203	92.1			3.14	0.38
46年目	H80	0.1157	92.1			3.14	0.36
47年目	H81	0.1112	92.1			3.14	0.35
48年目	H82	0.1069	92.1			3.14	0.34
49年目	H83	0.1028	92.1	-107.03	-11.00	3.14	0.32
合計				1171.27	963.08	142.90	40.57

単純事業費計

1278.30

142.90

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: 岩国大竹道路(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
				0.34		9.8	3.30
-8年目	H26	0.9615	92.1	23.73	22.82		
-7年目	H27	0.9246	92.1	35.23	32.57		
-6年目	H28	0.8890	92.1	28.98	25.76		
-5年目	H29	0.8548	92.1	40.18	34.35		
-4年目	H30	0.8219	92.1	92.88	76.34		
-3年目	H31	0.7903	92.1	147.79	116.80		
-2年目	H32	0.7599	92.1	163.02	123.88		
-1年目	H33	0.7307	92.1	88.68	64.80		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1	0.95	0.67	1.36	0.96
1年目	H35	0.6756	92.1	0.95	0.64	1.36	0.92
2年目	H36	0.6496	92.1	1.90	1.23	1.36	0.88
3年目	H37	0.6246	92.1	17.14	10.71	1.36	0.85
4年目	H38	0.6006	92.1	47.62	28.60	1.36	0.82
5年目	H39	0.5775	92.1	109.52	63.25	1.36	0.79
6年目	H40	0.5553	92.1	162.86	90.43	1.36	0.76
7年目	H41	0.5339	92.1	135.24	72.21	1.36	0.73
8年目	H42	0.5134	92.1			3.14	1.61
9年目	H43	0.4936	92.1			3.14	1.55
10年目	H44	0.4746	92.1			3.14	1.49
11年目	H45	0.4564	92.1			3.14	1.43
12年目	H46	0.4388	92.1			3.14	1.38
13年目	H47	0.4220	92.1			3.14	1.33
14年目	H48	0.4057	92.1			3.14	1.28
15年目	H49	0.3901	92.1			3.14	1.23
16年目	H50	0.3751	92.1			3.14	1.18
17年目	H51	0.3607	92.1			3.14	1.13
18年目	H52	0.3468	92.1			3.14	1.09
19年目	H53	0.3335	92.1			3.14	1.05
20年目	H54	0.3207	92.1			3.14	1.01
21年目	H55	0.3083	92.1			3.14	0.97
22年目	H56	0.2965	92.1			3.14	0.93
23年目	H57	0.2851	92.1			3.14	0.90
24年目	H58	0.2741	92.1			3.14	0.86
25年目	H59	0.2636	92.1			3.14	0.83
26年目	H60	0.2534	92.1			3.14	0.80
27年目	H61	0.2437	92.1			3.14	0.77
28年目	H62	0.2343	92.1			3.14	0.74
29年目	H63	0.2253	92.1			3.14	0.71
30年目	H64	0.2166	92.1			3.14	0.68
31年目	H65	0.2083	92.1			3.14	0.65
32年目	H66	0.2003	92.1			3.14	0.63
33年目	H67	0.1926	92.1			3.14	0.61
34年目	H68	0.1852	92.1			3.14	0.58
35年目	H69	0.1780	92.1			3.14	0.56
36年目	H70	0.1712	92.1			3.14	0.54
37年目	H71	0.1646	92.1			3.14	0.52
38年目	H72	0.1583	92.1			3.14	0.50
39年目	H73	0.1522	92.1			3.14	0.48
40年目	H74	0.1463	92.1			3.14	0.46
41年目	H75	0.1407	92.1			3.14	0.44
42年目	H76	0.1353	92.1			3.14	0.43
43年目	H77	0.1301	92.1			3.14	0.41
44年目	H78	0.1251	92.1			3.14	0.39
45年目	H79	0.1203	92.1			3.14	0.38
46年目	H80	0.1157	92.1			3.14	0.36
47年目	H81	0.1112	92.1			3.14	0.35
48年目	H82	0.1069	92.1			3.14	0.34
49年目	H83	0.1028	92.1	-22.57	-2.32	3.14	0.32
合計				1074.10	762.73	142.90	40.57
単純事業費計				1096.67		142.90	

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。

