

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11号 小松バイパス
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に関わる項目は、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	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.4 (経済的純現在価値(B-C)=66億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.4%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)=133億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.8%)

●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	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間時間損失及び削減率	小松バイパスの整備により、現道等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量:266千人時間/年(336千人時間/年⇒70千人時間/年) 損失削減率:79%
		<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	小松バイパスの整備による旅行速度の向上により、国道11号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる せとうちバス(JR松山駅前～新居浜駅)26便/日【平日】、せとうち周桑バス(小松総合支所前～湯谷口)15便/日【平日】
		■ 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	壬生川駅、伊予西条駅のカバー圏域拡大
	物流効率化の支援	■ 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	小松バイパスの整備により、松山空港へのアクセス性向上が見込まれる 西条市役所～松山空港:2分短縮(79分⇒76分) ※短縮時間は表示桁数の関係で一致しない
		■ 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	小松バイパスの整備により、臨海地域に集積する工業地帯へのアクセス性向上が見込まれる 西条臨海工業団地～いよ小松IC:2分短縮(20分⇒17分) ※短縮時間は表示桁数の関係で一致しない
		■ 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向上が見込まれる	西条市が目指す総合6次産業都市の実現を支援
		<input 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	—
		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
<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	—		

様式ー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

政策目標		指 標	指標チェックの根拠
1. 活力	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（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		<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	小松バイパスの整備による中心部へのアクセス環境の改善により、移動時の利便性向上が見込まれる 旧小松町西部（明穂交差点）～西条市役所：4分短縮（27分⇒23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 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	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	小松バイパスの整備による旅行速度の向上により、西条市の主要観光地へのアクセス性向上が見込まれる いよ小松10～四国鉄道文化館：2分短縮（26分⇒23分） ※短縮時間は表示桁数の関係で一致しない
		<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"/> 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	小松バイパスの整備により、走行性の高い道路を利用することで、三次医療施設へのアクセス環境の改善が見込まれる 西条市民病院～東予救命救急センター：4分短縮（38分⇒34分） 二次医療施設のカバー圏人口拡大
	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	愛媛県において、一次緊急輸送道路に指定
		<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	国道11号と松山自動車道を代替する路線
		<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	—

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

政策目標		指 標	指標チェックの根拠
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排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：4千t-CO2/年（383千t-CO2/年⇒379千t-CO2/年） CO2排出削減率：1%
	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	NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：14.7t-NO2/年（31.3t-NO2/年⇒16.7t-NO2/年） NO2排出削減率：47%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：0.8t-SPM/年（1.8t-SPM/年⇒1.0t-SPM/年） SPM排出削減率：47%
		■ 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	夜間の要請限度を超過している区間がある
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される	－
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 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	■ 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	小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待できる

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11号	小松バイパス	L = 7.5 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,000~19,600	4	四国地方整備局

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	152億円	51億円	203億円
うち残事業分	89億円	75億円	164億円
基準年における 現在価値 (C)	142億円	20億円	162億円
うち残事業分	58億円	17億円	75億円

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20年度(暫定)、平成42年度			
単年便益 (初年便益)	2.1億円	0.26億円	0.05億円	2.4億円
基準年における 現在価値 (B)	185億円	32億円	10億円	228億円
うち残事業分	166億円	32億円	11億円	209億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	66億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.4%
費用便益比（残事業）	2.8
経済的純現在価値（残事業）	133億円
経済的内部収益率（残事業）	10.8%

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

【全事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,000～19,600	±10%	1.4～1.4
事業費	89億円	±10%	1.4～1.5
事業期間	16年	±20%	1.2～1.6

【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	8,000～19,600	±10%	2.7～2.9
事業費	89億円	±10%	2.6～3.2
事業期間	16年	±20%	2.4～3.2

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：小松バイパス

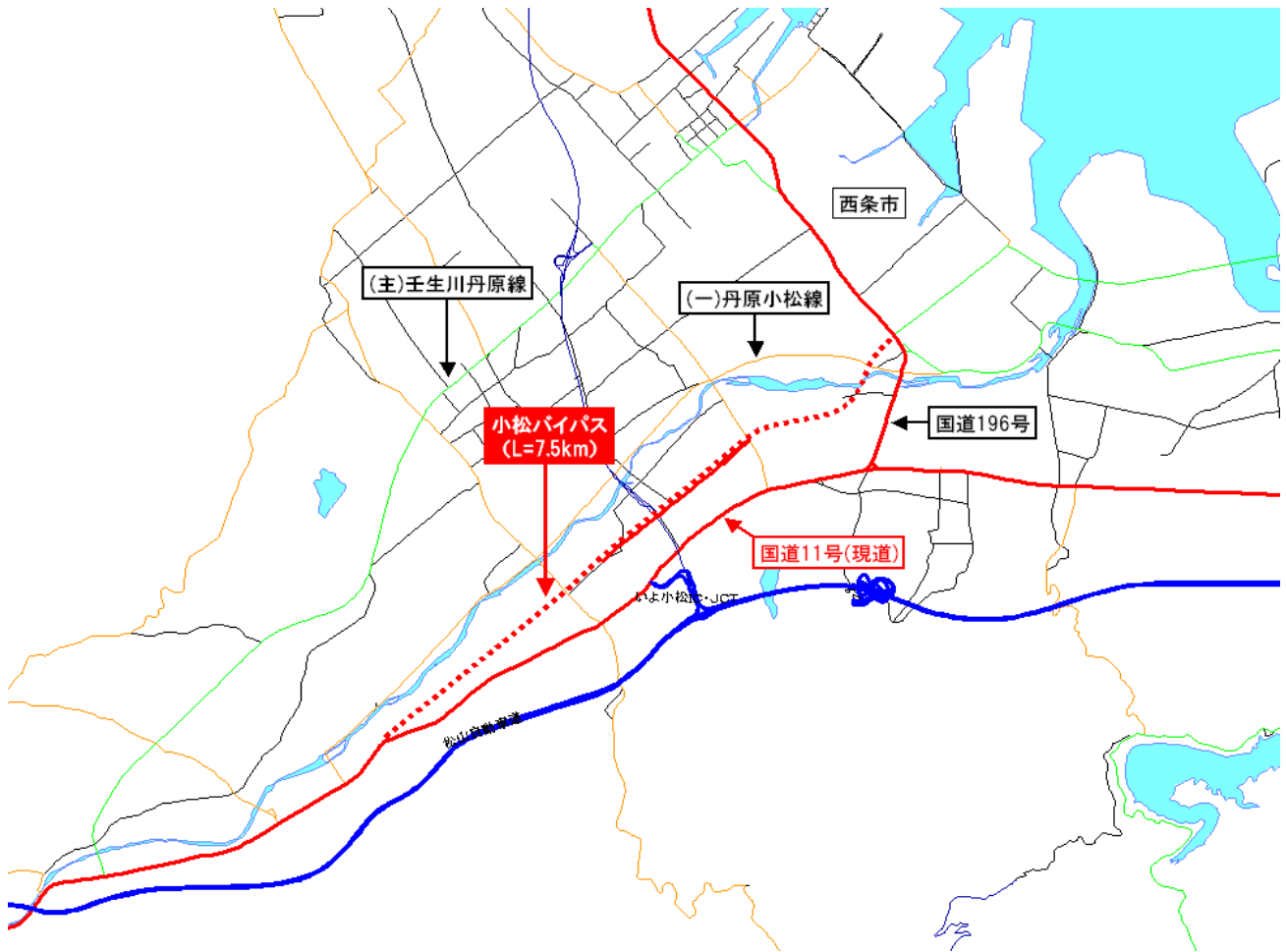
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 7.5km	交通量	[台/日]		14,730	
	走行時間	[分]		9	
	走行時間費用	[億円/年]		23.29	
②主な周辺道路	国道11号 (現道) : 5.9km	交通量	[台/日]	12,686	6,565
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	25.81	11.11
	国道196号 : 1.6km	交通量	[台/日]	8,405	204
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.61	0.08
	丹原小松線 : 8.8km	交通量	[台/日]	3,874	444
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	11.40	1.20
	壬生川丹原線 : 4.7km	交通量	[台/日]	7,219	5,087
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	11.17	7.46
③その他道路合計 : 576.7km	走行時間費用	[億円/年]	988.20	978.86	

			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 : 605km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1040.19	1021.99	18.20

- ※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

【残事業】

様式-3①

事業名：小松バイパス

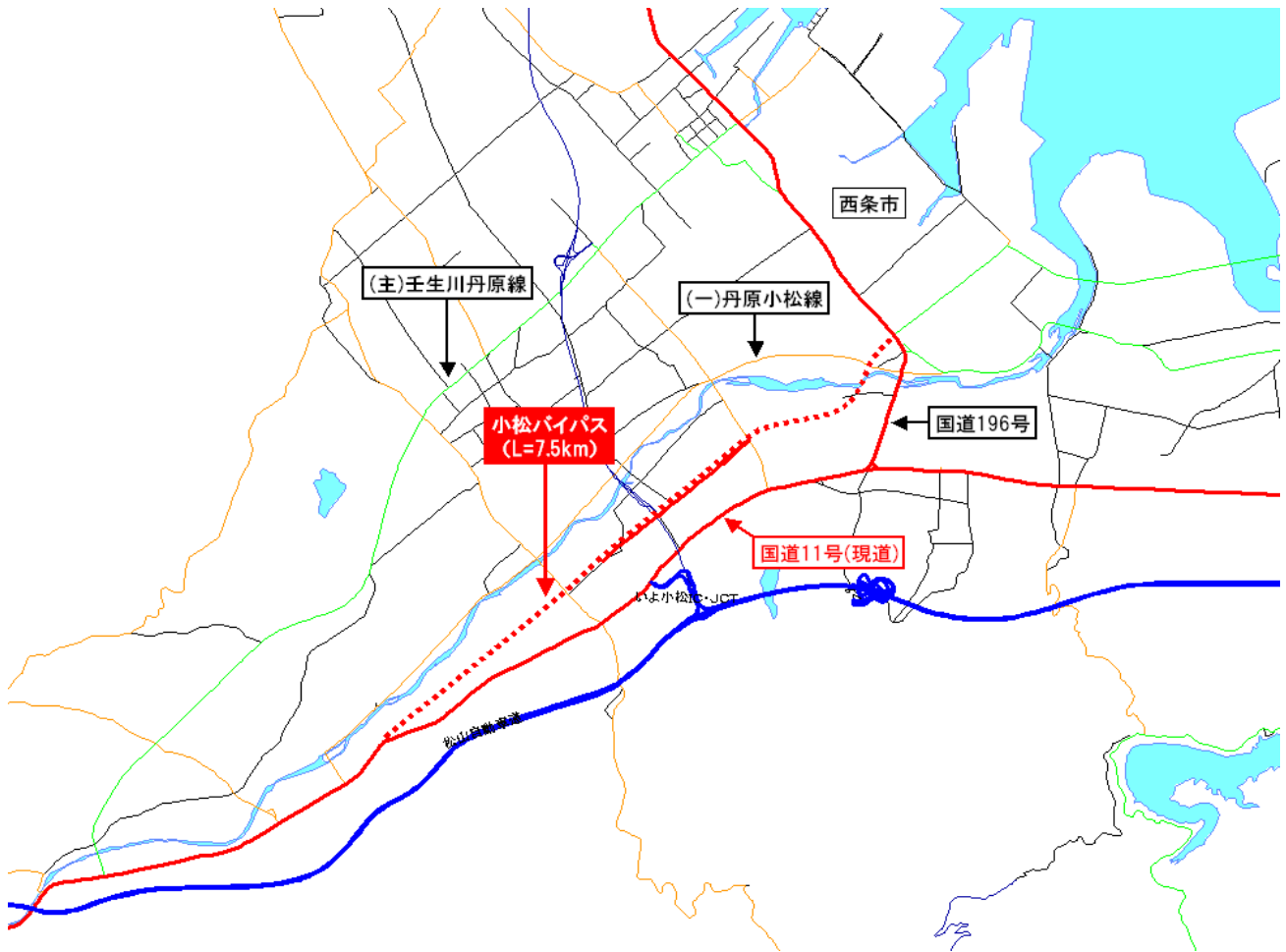
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 7.5km	交通量	[台/日]	4,338	14,730	
	走行時間	[分]	4	9	
	走行時間費用	[億円/年]	2.70	23.29	
②主な周辺道路	国道11号 (現道) : 5.9km	交通量	[台/日]	12,032	6,565
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	23.99	11.11
	国道196号 : 1.6km	交通量	[台/日]	8,428	204
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.62	0.08
	丹原小松線 : 8.8km	交通量	[台/日]	3,313	444
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	9.98	1.20
	壬生川丹原線 : 4.7km	交通量	[台/日]	7,076	5,087
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	10.88	7.46
③その他道路合計 : 576.7km	走行時間費用	[億円/年]	987.27	978.86	

			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 : 605km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1038.45	1021.99	16.46

- ※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:小松バイパス

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年	
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) 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	<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)			
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。		
	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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 (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

【事業全体】

箇所名：小松バイパス

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

採用単価の根拠	一般国道（直轄）	雪寒費除く
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	7.5	1.65

年次	年度	割引率 (基準年：H25)	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
-17年目	H 3	2.3699	109.1	0.29	0.58		
-16年目	H 4	2.2788	110.6	0.10	0.19		
-15年目	H 5	2.1911	110.9	0.19	0.35		
-14年目	H 6	2.1068	110.8	0.19	0.33		
-13年目	H 7	2.0258	109.9	0.39	0.66		
-12年目	H 8	1.9479	109.5	2.00	3.28		
-11年目	H 9	1.8730	110.4	0.09	0.14		
-10年目	H 10	1.8009	109.9	16.12	24.33		
-9年目	H 11	1.7317	108.4	5.94	8.74		
-8年目	H 12	1.6651	107.2	4.76	6.81		
-7年目	H 13	1.6010	105.7	1.71	2.39		
-6年目	H 14	1.5395	103.8	9.52	13.00		
-5年目	H 15	1.4802	102.3	8.48	11.30		
-4年目	H 16	1.4233	101.0	4.30	5.58		
-3年目	H 17	1.3686	99.6	0.96	1.21		
-2年目	H 18	1.3159	98.7	0.14	0.17		
-1年目	H 19	1.2653	97.6	5.87	7.01		
暫定供用開始年次	H 20	1.2167	96.8	0.05	0.06	0.30	0.35
1年目	H 21	1.1699	95.6	0.19	0.21	0.30	0.34
2年目	H 22	1.1249	93.7	0.15	0.17	0.30	0.33
3年目	H 23	1.0816	92.1	0.29	0.31	0.30	0.32
4年目	H 24	1.0400	92.1	0.95	0.99	0.30	0.31
5年目	H 25	1.0000	92.1	0.52	0.52	0.30	0.30
6年目	H 26	0.9615	92.1	0.43	0.41	0.30	0.29
7年目	H 27	0.9246	92.1	0.76	0.70	0.30	0.28
8年目	H 28	0.8890	92.1	1.43	1.27	0.30	0.27
9年目	H 29	0.8548	92.1	1.19	1.02	0.30	0.26
10年目	H 30	0.8219	92.1	1.33	1.09	0.30	0.25
11年目	H 31	0.7903	92.1	2.05	1.62	0.30	0.24
12年目	H 32	0.7599	92.1	2.43	1.85	0.30	0.23
13年目	H 33	0.7307	92.1	11.04	8.07	0.30	0.22
14年目	H 34	0.7026	92.1	14.79	10.39	0.30	0.21
15年目	H 35	0.6756	92.1	10.51	7.10	0.30	0.20
16年目	H 36	0.6496	92.1	8.94	5.81	0.30	0.19
17年目	H 37	0.6246	92.1	6.00	3.75	0.30	0.19
18年目	H 38	0.6006	92.1	6.76	4.06	0.30	0.18
19年目	H 39	0.5775	92.1	9.13	5.27	0.30	0.17
20年目	H 40	0.5553	92.1	10.04	5.58	0.30	0.17
21年目	H 41	0.5339	92.1	2.38	1.27	0.30	0.16
完成供用開始年次	H 42	0.5134	92.1			1.58	0.81
23年目	H 43	0.4936	92.1			1.58	0.78
24年目	H 44	0.4746	92.1			1.58	0.75
25年目	H 45	0.4564	92.1			1.58	0.72
26年目	H 46	0.4388	92.1			1.58	0.69
27年目	H 47	0.4220	92.1			1.58	0.67
28年目	H 48	0.4057	92.1			1.58	0.64
29年目	H 49	0.3901	92.1			1.58	0.62
30年目	H 50	0.3751	92.1			1.58	0.59
31年目	H 51	0.3607	92.1			1.58	0.57
32年目	H 52	0.3468	92.1			1.58	0.55
33年目	H 53	0.3335	92.1			1.58	0.53
34年目	H 54	0.3207	92.1			1.58	0.51
35年目	H 55	0.3083	92.1			1.58	0.49
36年目	H 56	0.2965	92.1			1.58	0.47
37年目	H 57	0.2851	92.1			1.58	0.45
38年目	H 58	0.2741	92.1			1.58	0.43
39年目	H 59	0.2636	92.1			1.58	0.42
40年目	H 60	0.2534	92.1			1.58	0.40
41年目	H 61	0.2437	92.1			1.58	0.39
42年目	H 62	0.2343	92.1			1.58	0.37
43年目	H 63	0.2253	92.1			1.58	0.36
44年目	H 64	0.2166	92.1			1.58	0.34
45年目	H 65	0.2083	92.1			1.58	0.33
46年目	H 66	0.2003	92.1			1.58	0.32
47年目	H 67	0.1926	92.1			1.58	0.30
48年目	H 68	0.1852	92.1			1.58	0.29
49年目	H 69	0.1780	92.1	-29.41	-5.24	1.58	0.28
合計				123.00	142.35	50.84	19.53

単純事業費計		152.41	50.84
--------	--	--------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

【残事業】

箇所名：小松バイパス

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

採用単価の根拠 一般国道（直轄）雪寒費除く

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.21	7.5	1.58

年次	年度	割引率 (基準年：H25)	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
-16年目	H 26	0.9615	92.1	0.43	0.41		
-15年目	H 27	0.9246	92.1	0.76	0.70		
-14年目	H 28	0.8890	92.1	1.43	1.27		
-13年目	H 29	0.8548	92.1	1.19	1.02		
-12年目	H 30	0.8219	92.1	1.33	1.09		
-11年目	H 31	0.7903	92.1	2.05	1.62		
-10年目	H 32	0.7599	92.1	2.43	1.85		
-9年目	H 33	0.7307	92.1	11.04	8.07		
-8年目	H 34	0.7026	92.1	14.79	10.39		
-7年目	H 35	0.6756	92.1	10.51	7.10		
-6年目	H 36	0.6496	92.1	8.94	5.81		
-5年目	H 37	0.6246	92.1	6.00	3.75		
-4年目	H 38	0.6006	92.1	6.76	4.06		
-3年目	H 39	0.5775	92.1	9.13	5.27		
-2年目	H 40	0.5553	92.1	10.04	5.58		
-1年目	H 41	0.5339	92.1	2.38	1.27		
完成供用開始年次	H 42	0.5134	92.1			1.50	0.77
1年目	H 43	0.4936	92.1			1.50	0.74
2年目	H 44	0.4746	92.1			1.50	0.71
3年目	H 45	0.4564	92.1			1.50	0.68
4年目	H 46	0.4388	92.1			1.50	0.66
5年目	H 47	0.4220	92.1			1.50	0.63
6年目	H 48	0.4057	92.1			1.50	0.61
7年目	H 49	0.3901	92.1			1.50	0.59
8年目	H 50	0.3751	92.1			1.50	0.56
9年目	H 51	0.3607	92.1			1.50	0.54
10年目	H 52	0.3468	92.1			1.50	0.52
11年目	H 53	0.3335	92.1			1.50	0.50
12年目	H 54	0.3207	92.1			1.50	0.48
13年目	H 55	0.3083	92.1			1.50	0.46
14年目	H 56	0.2965	92.1			1.50	0.44
15年目	H 57	0.2851	92.1			1.50	0.43
16年目	H 58	0.2741	92.1			1.50	0.41
17年目	H 59	0.2636	92.1			1.50	0.40
18年目	H 60	0.2534	92.1			1.50	0.38
19年目	H 61	0.2437	92.1			1.50	0.37
20年目	H 62	0.2343	92.1			1.50	0.35
21年目	H 63	0.2253	92.1			1.50	0.34
22年目	H 64	0.2166	92.1			1.50	0.32
23年目	H 65	0.2083	92.1			1.50	0.31
24年目	H 66	0.2003	92.1			1.50	0.30
25年目	H 67	0.1926	92.1			1.50	0.29
26年目	H 68	0.1852	92.1			1.50	0.28
27年目	H 69	0.1780	92.1			1.50	0.27
28年目	H 70	0.1712	92.1			1.50	0.26
29年目	H 71	0.1646	92.1			1.50	0.25
30年目	H 72	0.1583	92.1			1.50	0.24
31年目	H 73	0.1522	92.1			1.50	0.23
32年目	H 74	0.1463	92.1			1.50	0.22
33年目	H 75	0.1407	92.1			1.50	0.21
34年目	H 76	0.1353	92.1			1.50	0.20
35年目	H 77	0.1301	92.1			1.50	0.20
36年目	H 78	0.1251	92.1			1.50	0.19
37年目	H 79	0.1203	92.1			1.50	0.18
38年目	H 80	0.1157	92.1			1.50	0.17
39年目	H 81	0.1112	92.1			1.50	0.17
40年目	H 82	0.1069	92.1			1.50	0.16
41年目	H 83	0.1028	92.1			1.50	0.15
42年目	H 84	0.0989	92.1			1.50	0.15
43年目	H 85	0.0951	92.1			1.50	0.14
44年目	H 86	0.0914	92.1			1.50	0.14
45年目	H 87	0.0879	92.1			1.50	0.13
46年目	H 88	0.0845	92.1			1.50	0.13
47年目	H 89	0.0813	92.1			1.50	0.12
48年目	H 90	0.0781	92.1			1.50	0.12
49年目	H 91	0.0751	92.1	-14.20	-1.07	1.50	0.11
合計				75.01	58.19	75.00	17.21
単純事業費計				89.21		75.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

