

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

事業名	一般国道11号 新居浜バイパス
事業主体	四国地方整備局

●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 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=262億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.3%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=3.7 (経済的純現在価値(B-C)=507億円、経済的内部収益率(EIRR)=18.6%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間：155 万人時間/年 削減率93.5%	
	■ 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	並行区間の混雑時旅行速度 17.3km/h⇒25.0km/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/日以上での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	国道を利用する路線バス セとうちバス33便(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	大生院地区～JR 新居浜駅(特急停車駅) 約19分短縮(30分⇒11分) 船木地区～JR 新居浜駅(特急停車駅) 約15分短縮(24分⇒9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	新居浜市役所～松山空港(第二種空港) 約19分短縮(88分⇒69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	いよ西条IC～新居浜港(重要港湾) 約20分短縮(39分⇒19分) 新居浜IC～新居浜港(重要港湾) 約12分短縮(28分⇒16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	—

1. 活力

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 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 checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	新居浜市人口集中地区（DID 地区）
	<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 checked="" 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	事業幹線都市計画道路網密度が1.57⇒1.77km/km2 に向上
	<input checked="" 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	住宅地開発（美しが丘にいほま）（28.1ha）
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 type="checkbox"/> 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	—
	<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	新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏 新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏
	<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	新居浜市役所～西条市役所 約19分短縮（46分⇒27分） 新居浜市役所～四国中央市役所 約7分短縮（115分⇒108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 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	新居浜太鼓まつり
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	いよ西条IC～広瀬歴史記念館 約15分短縮（24分⇒9分） 新居浜IC～マイントピア別子 約10分短縮（26分⇒16分）
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	—
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—

		<input type="checkbox"/> 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	<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/日以上全ての区間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	—
	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 <input type="checkbox"/> 対面型施設へのアクセス向上が見込まれる	いよ西条IC～東予救命救急センター（第三次医療施設） 約13分短縮（19分⇒6分） 新居浜市役所～東予救命救急センター（第三次医療施設） 約4分短縮（15分⇒11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付けがある、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	愛媛県地域防災計画において第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	松山自動車道、国道11号現道、等
		<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'路線としての位置付けがある場合）	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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	—
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	—
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消化活動が出来ない地区が解消する	—
<input type="checkbox"/> 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	<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：9千t-CO2/年 CO2 排出削減率：2.4%

	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	NO2 排出削減量 : 55.7t-NOX/年 NO2 排出削減率 : 95.1%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM 排出削減量 : 3.3t-SPM/年 SPM 排出削減率 : 96.4%
		<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	夜間要請限度の超過区間が改善
		<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"/> 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	—
		<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 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	バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待

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	新居浜バイパス	L=9.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,400 ~29,500台/日	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29年度		
単純合計	582億円	100億円	681億円
うち残事業分	200億円	86億円	286億円
基準年における 現在価値 (C)	717億円	53億円	769億円
うち残事業分	158億円	30億円	188億円

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29年度			
供用年	平成17年度(暫定)、平成20年度(暫定)、平成24年度(暫定) 平成31年度(暫定)、平成37年度(暫定)、平成42年度			
単年便益 (初年便益)	4.8億円	0.18億円	0.07億円	5.1億円
基準年における 現在価値 (B)	942億円	74億円	16億円	1,031億円
うち残事業分	622億円	60億円	13億円	695億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	262億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	3.7
経済的純現在価値（残事業）	507億円
経済的内部収益率（残事業）	18.6%

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

【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	18,400～29,500 台/日	±10%	1.1～1.5
事業費	200億円	±10%	1.3～1.4
事業期間	12年	±20%	1.3～1.4

【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	18,400～29,500 台/日	±10%	3.1～4.4
事業費	200億円	±10%	3.4～4.0
事業期間	12年	±20%	3.4～3.9

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：新居浜バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新居浜バイパス : 9.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,862	22,927	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	13.50	52.70	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 : 7.4km	交通量	[台/日]	17,813	4,834
		走行時間	[分]	21	12
		走行時間費用	[億円/年]	71.01	10.01
	(主)壬生川新居浜野田線 : 9.3km	交通量	[台/日]	21,098	18,781
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	68.43	59.52
	(一)新居浜港線 : 0.5km	交通量	[台/日]	6,962	0
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	1.06	0.00
	松山自動車道 : 8.8km	交通量	[台/日]	16,352	15,876
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	19.70	19.15
市道 : 7.7km	交通量	[台/日]	2,032	0	
	走行時間	[分]	27	18	
	走行時間費用	[億円/年]	9.65	0.00	
③その他道路合計：447.3km	走行時間費用	[億円/年]	775.03	759.60	
			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：490.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	958.38	900.98	57.40

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

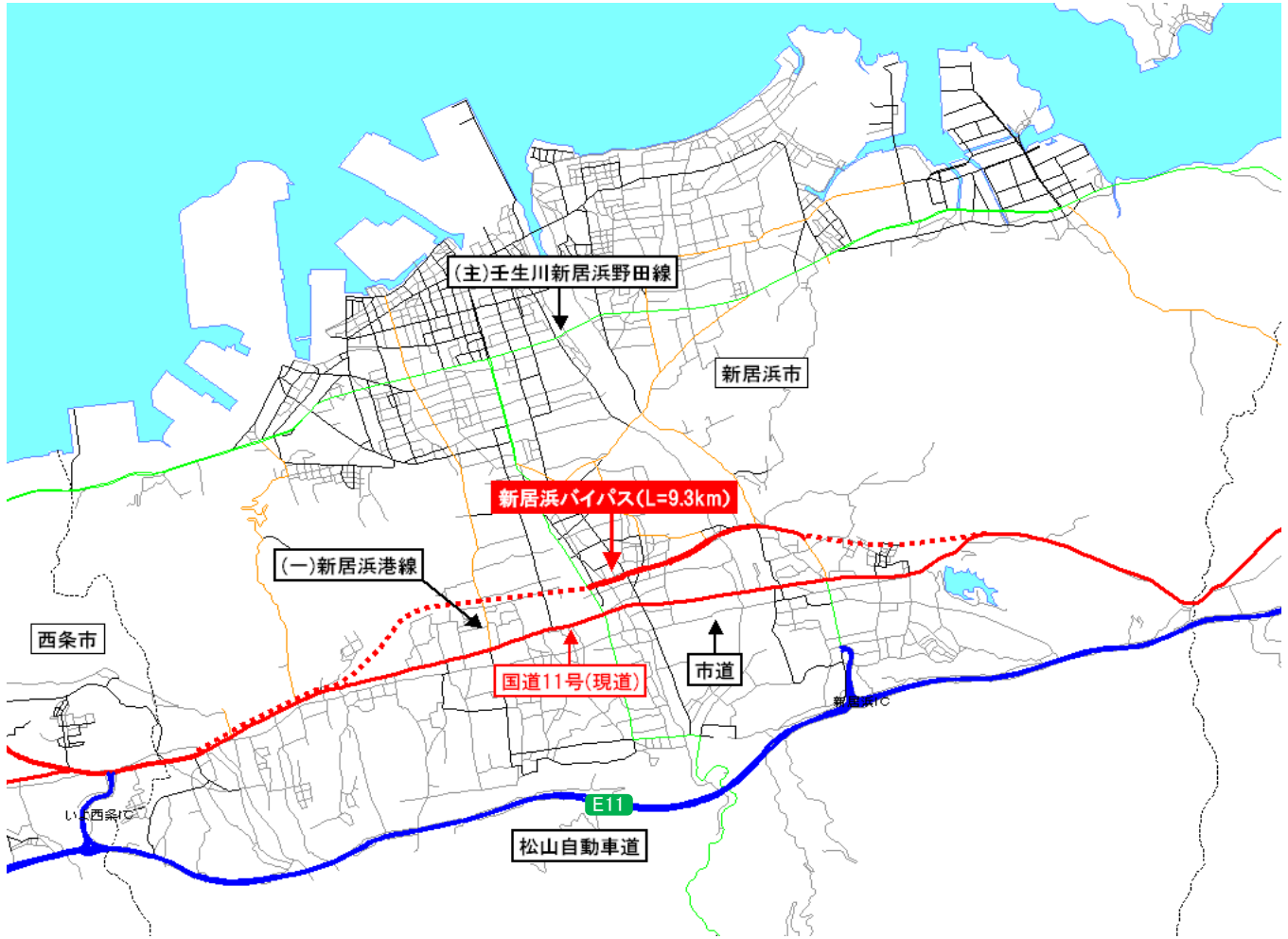
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新居浜バイパス

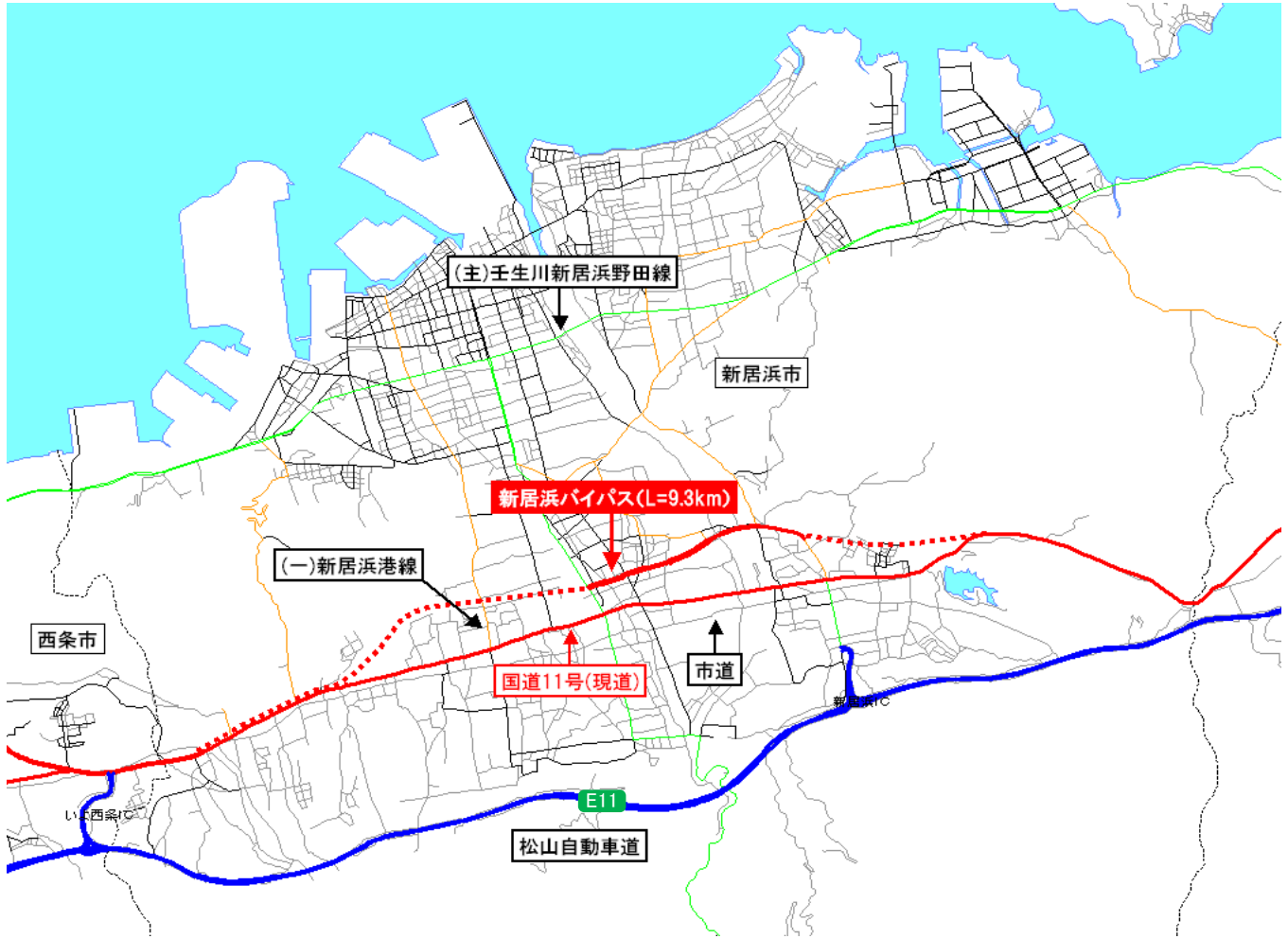
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新居浜バイパス : 9.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,514	22,927	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	23.46	52.70	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 : 7.4km	交通量	[台/日]	15,783	4,834
		走行時間	[分]	19	12
		走行時間費用	[億円/年]	57.41	10.01
	(主)壬生川新居浜野田線 : 9.3km	交通量	[台/日]	20,160	18,781
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	64.54	59.52
	(一)新居浜港線 : 0.5km	交通量	[台/日]	1,535	0
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.23	0.00
	松山自動車道 : 8.8km	交通量	[台/日]	16,793	15,876
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	20.20	19.15
市道 : 7.7km	交通量	[台/日]	1,457	0	
	走行時間	[分]	25	18	
	走行時間費用	[億円/年]	7.01	0.00	
③その他道路合計：447.3km	走行時間費用	[億円/年]	772.45	759.60	

			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：490.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	945.30	900.98	44.32

- ※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：新居浜バイパス

(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29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	<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"/>

(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				

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(既投資分は実績額、未投資分は供用年までの均等割)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		松山河川国道事務所の実績値により設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：新居浜バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割戻率 (基準年：H29)	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
				0.34		9.3	3.17
-18年目	S 62	3.2434	107.3	0.28	0.87		
-17年目	S 63	3.1187	107.9	0.30	0.89		
-16年目	H 1	2.9987	110.8	0.83	2.33		
-15年目	H 2	2.8834	113.3	12.57	32.92		
-14年目	H 3	2.7725	116.0	4.76	11.70		
-13年目	H 4	2.6658	117.6	3.01	7.02		
-12年目	H 5	2.5633	117.9	1.82	4.06		
-11年目	H 6	2.4647	117.8	2.53	5.46		
-10年目	H 7	2.3699	117.1	5.83	12.13		
-9年目	H 8	2.2788	116.6	6.78	13.63		
-8年目	H 9	2.1911	117.5	7.41	14.22		
-7年目	H 10	2.1068	116.9	4.43	8.21		
-6年目	H 11	2.0258	115.2	6.04	10.93		
-5年目	H 12	1.9479	113.8	8.57	15.10		
-4年目	H 13	1.8730	112.4	20.00	34.29		
-3年目	H 14	1.8009	110.5	34.38	57.66		
-2年目	H 15	1.7317	109.0	26.19	42.82		
-1年目	H 16	1.6651	108.0	27.02	42.86		
暫定供用①	H 17	1.6010	106.7	13.83	21.35	0.42	0.64
1年目	H 18	1.5395	105.9	12.29	18.38	0.42	0.62
2年目	H 19	1.4802	105.0	21.32	30.93	0.42	0.60
暫定供用②	H 20	1.4233	104.4	23.76	33.33	0.56	0.78
4年目	H 21	1.3686	103.0	28.48	38.93	0.56	0.76
5年目	H 22	1.3159	101.3	14.02	18.74	0.56	0.74
6年目	H 23	1.2653	99.8	14.91	19.45	0.56	0.72
暫定供用③	H 24	1.2167	99.0	20.04	25.34	0.90	1.14
8年目	H 25	1.1699	99.0	9.56	11.62	0.90	1.09
9年目	H 26	1.1249	101.5	10.59	12.08	0.90	1.02
10年目	H 27	1.0816	102.9	10.46	11.31	0.90	0.97
11年目	H 28	1.0400	102.9	17.67	18.37	0.90	0.93
12年目	H 29	1.0000	102.9	12.05	12.05	0.90	0.90
13年目	H 30	0.9615	102.9	22.18	21.33	0.90	0.86
暫定供用④	H 31	0.9246	102.9	22.64	20.93	1.37	1.27
15年目	H 32	0.8890	102.9	20.77	18.46	1.37	1.22
16年目	H 33	0.8548	102.9	20.76	17.75	1.37	1.17
17年目	H 34	0.8219	102.9	17.94	14.75	1.37	1.13
18年目	H 35	0.7903	102.9	17.94	14.18	1.37	1.08
19年目	H 36	0.7599	102.9	19.16	14.56	1.37	1.04
暫定供用⑤	H 37	0.7307	102.9	18.79	13.73	1.63	1.19
21年目	H 38	0.7026	102.9	19.07	13.40	1.63	1.14
22年目	H 39	0.6756	102.9	8.85	5.98	1.63	1.10
23年目	H 40	0.6496	102.9	6.97	4.53	1.63	1.06
24年目	H 41	0.6246	102.9	4.97	3.11	1.63	1.02
完成供用	H 42	0.6006	102.9			2.94	1.76
26年目	H 43	0.5775	102.9			2.94	1.70
27年目	H 44	0.5553	102.9			2.94	1.63
28年目	H 45	0.5339	102.9			2.94	1.57
29年目	H 46	0.5134	102.9			2.94	1.51
30年目	H 47	0.4936	102.9			2.94	1.45
31年目	H 48	0.4746	102.9			2.94	1.39
32年目	H 49	0.4564	102.9			2.94	1.34
33年目	H 50	0.4388	102.9			2.94	1.29
34年目	H 51	0.4220	102.9			2.94	1.24
35年目	H 52	0.4057	102.9			2.94	1.19
36年目	H 53	0.3901	102.9			2.94	1.15
37年目	H 54	0.3751	102.9			2.94	1.10
38年目	H 55	0.3607	102.9			2.94	1.06
39年目	H 56	0.3468	102.9			2.94	1.02
40年目	H 57	0.3335	102.9			2.94	0.98
41年目	H 58	0.3207	102.9			2.94	0.94
42年目	H 59	0.3083	102.9			2.94	0.90
43年目	H 60	0.2965	102.9			2.94	0.87
44年目	H 61	0.2851	102.9			2.94	0.84
45年目	H 62	0.2741	102.9			2.94	0.80
46年目	H 63	0.2636	102.9			2.94	0.77
47年目	H 64	0.2534	102.9			2.94	0.74
48年目	H 65	0.2437	102.9			2.94	0.72
49年目	H 66	0.2343	102.9	-150.07	-35.16	2.94	0.69
合計				431.69	716.53	99.51	52.84
単純事業費計				581.76		99.51	

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。

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：新居浜バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H29)	GDP デフレーター	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
				単価(億円) 0.43	延長(km) 5.1	単純価値(億円) 2.20	
-1年目	H 30	0.9615	102.9	22.18	21.33		
暫定供用④	H 31	0.9246	102.9	22.64	20.93	0.47	0.44
1年目	H 32	0.8890	102.9	20.77	18.46	0.47	0.42
2年目	H 33	0.8548	102.9	20.76	17.75	0.47	0.40
3年目	H 34	0.8219	102.9	17.94	14.75	0.47	0.39
4年目	H 35	0.7903	102.9	17.94	14.18	0.47	0.37
5年目	H 36	0.7599	102.9	19.16	14.56	0.47	0.36
暫定供用⑤	H 37	0.7307	102.9	18.79	13.73	0.73	0.53
7年目	H 38	0.7026	102.9	19.07	13.40	0.73	0.51
8年目	H 39	0.6756	102.9	8.85	5.98	0.73	0.49
9年目	H 40	0.6496	102.9	6.97	4.53	0.73	0.48
10年目	H 41	0.6246	102.9	4.97	3.11	0.73	0.46
完成供用	H 42	0.6006	102.9			2.04	1.22
12年目	H 43	0.5775	102.9			2.04	1.18
13年目	H 44	0.5553	102.9			2.04	1.13
14年目	H 45	0.5339	102.9			2.04	1.09
15年目	H 46	0.5134	102.9			2.04	1.05
16年目	H 47	0.4936	102.9			2.04	1.01
17年目	H 48	0.4746	102.9			2.04	0.97
18年目	H 49	0.4564	102.9			2.04	0.93
19年目	H 50	0.4388	102.9			2.04	0.89
20年目	H 51	0.4220	102.9			2.04	0.86
21年目	H 52	0.4057	102.9			2.04	0.83
22年目	H 53	0.3901	102.9			2.04	0.79
23年目	H 54	0.3751	102.9			2.04	0.76
24年目	H 55	0.3607	102.9			2.04	0.73
25年目	H 56	0.3468	102.9			2.04	0.71
26年目	H 57	0.3335	102.9			2.04	0.68
27年目	H 58	0.3207	102.9			2.04	0.65
28年目	H 59	0.3083	102.9			2.04	0.63
29年目	H 60	0.2965	102.9			2.04	0.60
30年目	H 61	0.2851	102.9			2.04	0.58
31年目	H 62	0.2741	102.9			2.04	0.56
32年目	H 63	0.2636	102.9			2.04	0.54
33年目	H 64	0.2534	102.9			2.04	0.52
34年目	H 65	0.2437	102.9			2.04	0.50
35年目	H 66	0.2343	102.9			2.04	0.48
36年目	H 67	0.2253	102.9			2.04	0.46
37年目	H 68	0.2166	102.9			2.04	0.44
38年目	H 69	0.2083	102.9			2.04	0.42
39年目	H 70	0.2003	102.9			2.04	0.41
40年目	H 71	0.1926	102.9			2.04	0.39
41年目	H 72	0.1852	102.9			2.04	0.38
42年目	H 73	0.1780	102.9			2.04	0.36
43年目	H 74	0.1712	102.9			2.04	0.35
44年目	H 75	0.1646	102.9			2.04	0.34
45年目	H 76	0.1583	102.9			2.04	0.32
46年目	H 77	0.1522	102.9			2.04	0.31
47年目	H 78	0.1463	102.9			2.04	0.30
48年目	H 79	0.1407	102.9			2.04	0.29
49年目	H 80	0.1353	102.9	-32.76	-4.43	2.04	0.28
合計				167.28	158.28	85.94	29.79
単純事業費計				200.04		85.94	

- 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。
- 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。

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：新居浜バイパス

Table with columns for year, annual base rate, discount rate, GDP deflator, walking time savings (乗用車, 小型貨物, 普通貨物), walking cost savings (乗用車, 小型貨物, 普通貨物), accident reduction (乗用車, 小型貨物, 普通貨物), and total present value (合計).