

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 大内白鳥バイパス
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)=1.03 (経済的純現在価値(B-C)=12億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.2%) 残事業：費用便益比(3便益)(B/C)=3.0 (経済的純現在価値(B-C)=172億円、経済的内部収益率(EIRR)=21.2%)

●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	● 現道等の年間渋滞時間損失及び削減率	大内白鳥バイパスへの交通転換により、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：36.2万人時間/年(216.7万人時間/年⇒180.5万人時間/年) 損失削減率：約16.7%
		■ 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	東かがわ市内の現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる 国道11号 J R三本松駅付近：18.8km/h⇒40.0km/h
		<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/日以上は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	所要時間の短縮により国道11号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる 大川バス 60便/日(平日)
		■ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	J R三本松駅へのアクセス向上 南台団地～J R三本松駅：約1分短縮(9分⇒8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	高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上 東かがわ市役所～高松空港：約3分短縮(59分⇒56分) 南台団地～徳島阿波おどり空港：約4分短縮(43分⇒39分)
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
	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 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		—	

●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	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）としての位置づけあり	—
		<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 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	東かがわ市から日常生活圏中心都市である高松市やさぬき市へのアクセス向上 東かがわ市～高松市：約2分短縮（66分⇒64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	就業支援事業、定住促進事業等を支援する
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	東かがわ市や徳島県北部地域の主要観光地へのアクセスが向上 （讃州井筒屋敷、鳴門の渦潮、渦の道など） 栗林公園（高松市）～鳴門うずしお（鳴門市）：約6分短縮（99分⇒93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づけがある、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あり	—
		<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	東讃地域から三次医療施設へのアクセス向上、さぬき市方面から県立白鳥病院へのアクセス向上が見込まれる 白鳥病院（東かがわ市）～香川大学医学部附属病院（高松市）：約4分短縮（30分⇒26分）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/徳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	通過交通の転換により、並行区間における安全性の向上が期待される 国道11号J R三本松駅前交差点：527.7件/徳台キロ（H25-H28平均）
		<input checked="" 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	交通量の減少による安全性の向上が見込まれる 自動車交通量：14,394台/12h 歩行者交通量：396人/12h、歩道狭小区間、通学路あり
	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	—

●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
3. 安全	災害への備え	<p>第1次緊急輸送道路指定 「香川県緊急輸送道路ネットワーク計画」(H23年度)において、対象区間は国道11号現道、高松自動車道が、第1次緊急輸送確保路線に位置づけられている</p> <p>第1次緊急輸送道路の国道11号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p>
	<p>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</p> <p>■ 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</p>	
	<p>□ 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)</p>	—
	<p>□ 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</p>	—
	<p>□ 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>	—
	<p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p>	—
	<p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	—
4. 環境	地球環境の保全	<p>CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：1.8千t-CO2/年(154千t-CO2/年⇒153千t-CO2/年) CO2排出削減率：1.2%</p>
	生活環境の改善・保全	<p>NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：27t-NO2/年(31t-NO2/年⇒4t-NO2/年) NO2排出削減率：86%</p> <p>SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：1.5t-SPM/年(1.8t-SPM/年⇒0.2t-SPM/年) SPM排出削減率：87%</p> <p>□ 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</p> <p>■ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>騒音環境基準を超過する区間の騒音低減が見込まれる 73dB ⇒ 65dB(昼間騒音)</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 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</p> <p>—</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線バイパス)との一体的整備</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>—</p> <p>■ 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> <p>物流効率化の支援 大内工業団地～白鳥大内IC：約4分短縮(9分⇒5分)</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11号	大内白鳥バイパス	L=9.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,800~19,300	4,2	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30年度		
単純合計	292億円	96億円	388億円
うち残事業分	65億円	83億円	148億円
基準年における 現在価値(C)	342億円	41億円	382億円
うち残事業分	57億円	30億円	87億円

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30年度			
供用年	暫定供用:平成27年度、平成31年度、平成33年度、平成37年度 完成供用:平成42年度			
単年便益 (初年便益)	5.0億円	1.2億円	0.21億円	6.4億円
基準年における 現在価値(B)	349億円	38億円	8.0億円	394億円
うち残事業分	245億円	11億円	3.5億円	259億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.03
経済的純現在価値(事業全体)	12億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.2%
費用便益比(残事業)	3.0
経済的純現在価値(残事業)	172億円
経済的内部収益率(残事業)	21.2%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,800~19,300	±10%	0.8~1.3
事業費	292億円	±10%	1.02~1.05
事業期間	30年	±20%	0.98~1.1

【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	8,800~19,300	±10%	2.2~3.8
事業費	65億円	±10%	2.8~3.2
事業期間	11年	±20%	2.8~3.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名:大内白鳥バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	14,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	30.26	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道11号 :8.8km	交通量	[台/日]	17,700	5,000
		走行時間	[分]	17	12
		走行時間費用	[億円/年]	58.23	10.53
	(県)田 面入野 山線 :3.5km	交通量	[台/日]	400	400
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	0.40	0.37
	(県)水 主三本 松線 :4.5km	交通量	[台/日]	1,000	1,300
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	1.79	2.47
	(県)津 田引田 線 :7.9km	交通量	[台/日]	700	400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	1.59	0.93
市道 :2.7km	交通量	[台/日]	2,200	1,500	
	走行時間	[分]	5	5	
	走行時間費用	[億円/年]	2.09	1.39	
③その他道路合計 :334.3km	走行時間費用	[億円/年]	325.79	323.90	

			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:371.0km	走行時間短縮便	[億円/年]	389.90	369.85	20.05

※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。

※6: 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。

(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:大内白鳥バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :9.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,300	14,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	5	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	5.66	30.26	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道11号 :8.8km	交通量	[台/日]	16,300	5,000
		走行時間	[分]	16	12
		走行時間費用	[億円/年]	49.06	10.53
	(県)田 面入野 山線 :3.5km	交通量	[台/日]	400	400
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	0.39	0.37
	(県)水 主三本 松線 :4.5km	交通量	[台/日]	1,600	1,300
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	3.13	2.47
	(県)津 田引田 線 :7.9km	交通量	[台/日]	400	400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	0.90	0.93
市道 :2.7km	交通量	[台/日]	1,800	1,500	
	走行時間	[分]	5	5	
	走行時間費用	[億円/年]	1.65	1.39	
③その他道路合計 :334.3km	走行時間費用	[億円/年]	324.64	323.90	

			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:371.0km	走行時間短縮便	[億円/年]	385.42	369.85	15.57

※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。

※6: 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。

(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：大内白鳥バイパス

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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30年度	
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"/> (H22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"/>
	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	<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	() 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	<input type="checkbox"/>		
		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	<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	() 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	<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

箇所名: 大内白鳥バイパス(事業全体)				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.27	9.2	2.47	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-15年目	H12	2.0258	113.8	0.48	0.87		
-14年目	H13	1.9479	112.4	1.17	2.08		
-13年目	H14	1.8730	110.5	0.54	0.95		
-12年目	H15	1.8009	109.0	1.50	2.55		
-11年目	H16	1.7317	107.9	0.58	0.96		
-10年目	H17	1.6651	106.7	1.19	1.91		
-9年目	H18	1.6010	105.9	7.34	11.41		
-8年目	H19	1.5395	105.0	5.23	7.88		
-7年目	H20	1.4802	104.4	17.26	25.16		
-6年目	H21	1.4233	103.0	21.71	30.84		
-5年目	H22	1.3686	101.3	19.95	27.71		
-4年目	H23	1.3159	99.8	19.60	26.57		
-3年目	H24	1.2653	99.0	23.39	30.73		
-2年目	H25	1.2167	99.0	23.54	29.74		
-1年目	H26	1.1699	101.5	24.06	28.51		
暫定①供用年	H27	1.1249	103.0	9.74	10.94	0.61	0.69
1年目	H28	1.0816	102.8	20.05	21.68	0.61	0.66
2年目	H29	1.0400	102.8	17.91	18.63	0.61	0.64
3年目	H30	1.0000	102.8	11.25	11.25	0.61	0.61
暫定②供用年	H31	0.9615	102.8	12.82	12.32	0.83	0.80
5年目	H32	0.9246	102.8	18.85	17.43	0.83	0.77
暫定③供用年	H33	0.8890	102.8	10.17	9.04	1.09	0.97
7年目	H34	0.8548	102.8	9.94	8.50	1.09	0.93
8年目	H35	0.8219	102.8	5.60	4.60	1.09	0.90
9年目	H36	0.7903	102.8	2.84	2.25	1.09	0.86
暫定④供用年	H37	0.7599	102.8	1.39	1.06	1.48	1.13
11年目	H38	0.7307	102.8	1.20	0.88	1.48	1.08
12年目	H39	0.7026	102.8	1.00	0.70	1.48	1.04
13年目	H40	0.6756	102.8	0.93	0.63	1.48	1.00
14年目	H41	0.6496	102.8	0.70	0.46	1.48	0.96
供用開始年次	H42	0.6246	102.8			2.29	1.43
16年目	H43	0.6006	102.8			2.29	1.37
17年目	H44	0.5775	102.8			2.29	1.32
18年目	H45	0.5553	102.8			2.29	1.27
19年目	H46	0.5339	102.8			2.29	1.22
20年目	H47	0.5134	102.8			2.29	1.17
21年目	H48	0.4936	102.8			2.29	1.13
22年目	H49	0.4746	102.8			2.29	1.09
23年目	H50	0.4564	102.8			2.29	1.04
24年目	H51	0.4388	102.8			2.29	1.00
25年目	H52	0.4220	102.8			2.29	0.97
26年目	H53	0.4057	102.8			2.29	0.93
27年目	H54	0.3901	102.8			2.29	0.89
28年目	H55	0.3751	102.8			2.29	0.86
29年目	H56	0.3607	102.8			2.29	0.82
30年目	H57	0.3468	102.8			2.29	0.79
31年目	H58	0.3335	102.8			2.29	0.76
32年目	H59	0.3207	102.8			2.29	0.73
33年目	H60	0.3083	102.8			2.29	0.71
34年目	H61	0.2965	102.8			2.29	0.68
35年目	H62	0.2851	102.8			2.29	0.65
36年目	H63	0.2741	102.8			2.29	0.63
37年目	H64	0.2636	102.8			2.29	0.60
38年目	H65	0.2534	102.8			2.29	0.58
39年目	H66	0.2437	102.8			2.29	0.56
40年目	H67	0.2343	102.8			2.29	0.54
41年目	H68	0.2253	102.8			2.29	0.52
42年目	H69	0.2166	102.8			2.29	0.50
43年目	H70	0.2083	102.8			2.29	0.48
44年目	H71	0.2003	102.8			2.29	0.46
45年目	H72	0.1926	102.8			2.29	0.44
46年目	H73	0.1852	102.8			2.29	0.42
47年目	H74	0.1780	102.8			2.29	0.41
48年目	H75	0.1712	102.8			2.29	0.39
49年目	H76	0.1646	102.8	-39.85	-6.56	2.29	0.38
合計				252.09	341.67	95.94	40.77
単純事業費計					291.94	95.94	

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: 大内白鳥バイパス(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
暫定②供用年	H31	0.9615	102.8	12.82	12.32	0.22	0.21
1年目	H32	0.9246	102.8	18.85	17.43	0.22	0.21
暫定③供用年	H33	0.8890	102.8	10.17	9.04	0.48	0.43
3年目	H34	0.8548	102.8	9.94	8.50	0.48	0.41
4年目	H35	0.8219	102.8	5.60	4.60	0.48	0.40
5年目	H36	0.7903	102.8	2.84	2.25	0.48	0.38
暫定④供用年	H37	0.7599	102.8	1.39	1.06	0.87	0.66
7年目	H38	0.7307	102.8	1.20	0.88	0.87	0.64
8年目	H39	0.7026	102.8	1.00	0.70	0.87	0.61
9年目	H40	0.6756	102.8	0.93	0.63	0.87	0.59
10年目	H41	0.6496	102.8	0.70	0.46	0.87	0.57
供用開始年次	H42	0.6246	102.8			1.95	1.22
12年目	H43	0.6006	102.8			1.95	1.17
13年目	H44	0.5775	102.8			1.95	1.13
14年目	H45	0.5553	102.8			1.95	1.08
15年目	H46	0.5339	102.8			1.95	1.04
16年目	H47	0.5134	102.8			1.95	1.00
17年目	H48	0.4936	102.8			1.95	0.96
18年目	H49	0.4746	102.8			1.95	0.93
19年目	H50	0.4564	102.8			1.95	0.89
20年目	H51	0.4388	102.8			1.95	0.86
21年目	H52	0.4220	102.8			1.95	0.82
22年目	H53	0.4057	102.8			1.95	0.79
23年目	H54	0.3901	102.8			1.95	0.76
24年目	H55	0.3751	102.8			1.95	0.73
25年目	H56	0.3607	102.8			1.95	0.70
26年目	H57	0.3468	102.8			1.95	0.68
27年目	H58	0.3335	102.8			1.95	0.65
28年目	H59	0.3207	102.8			1.95	0.63
29年目	H60	0.3083	102.8			1.95	0.60
30年目	H61	0.2965	102.8			1.95	0.58
31年目	H62	0.2851	102.8			1.95	0.56
32年目	H63	0.2741	102.8			1.95	0.54
33年目	H64	0.2636	102.8			1.95	0.51
34年目	H65	0.2534	102.8			1.95	0.50
35年目	H66	0.2437	102.8			1.95	0.48
36年目	H67	0.2343	102.8			1.95	0.46
37年目	H68	0.2253	102.8			1.95	0.44
38年目	H69	0.2166	102.8			1.95	0.42
39年目	H70	0.2083	102.8			1.95	0.41
40年目	H71	0.2003	102.8			1.95	0.39
41年目	H72	0.1926	102.8			1.95	0.38
42年目	H73	0.1852	102.8			1.95	0.36
43年目	H74	0.1780	102.8			1.95	0.35
44年目	H75	0.1712	102.8			1.95	0.33
45年目	H76	0.1646	102.8			1.95	0.32
46年目	H77	0.1583	102.8			1.95	0.31
47年目	H78	0.1522	102.8			1.95	0.30
48年目	H79	0.1463	102.8			1.95	0.29
49年目	H80	0.1407	102.8	-5.29	-0.74	1.95	0.27
合計				60.15	57.11	82.92	29.95
単純事業費計				65.44		82.92	

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。

