

(再評価)

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	関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）
事業主体	東日本高速道路株式会社

●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	費用便益比 (B/C) = 1.2 経済的純現在価値 (B-C) = 798億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 5.4%

●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"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 □ 並行区間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又は新たなバス路線が期待できる ■ 新幹線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 	関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT） 渋滞損失時間削減量： 2,115.7千人・時間/年 渋滞損失削減率： 0.018%削減 既存バス路線（JR新潟駅～JR長野駅：開通前236分 ⇒ 開通後200分【36分短縮】） 北陸新幹線 長野駅（上越市～長野駅：開通前128分 ⇒ 開通後92分【36分短縮】）	
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 	直江津港（長野市～直江津港：開通前117分 ⇒ 開通後90分【27分短縮】）	
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 三大都市圏の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 		
	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	長野市（地方生活圏中心都市）～上越市（地方生活圏中心都市） 長野市（地方生活圏中心都市）～上越市（地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡	
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する □ 新規整備の公共施設へ直結する道路である 	重点道の駅（道の駅あらい） 上越市：春日山城跡・林泉寺、高田公園、海水浴場 妙高市：妙高高原温泉郷 信濃町：黒姫高原、野尻湖	
	2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	新潟県立中央病院（妙高市関川地区（妙高支所）～新潟県立中央病院：開通前43分 ⇒ 開通後31分【12分短縮】）
		安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 並行区間等に死傷事故率が500件/億タキロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる 	
		災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する □ 並行区間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の代替路線を形成する 	第一次緊急輸送道路として位置づけ 国道18号、代替する区間（信濃町～上越市間）
	4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	CO ₂ 排出削減量： -11.870t/年 排出削減率： -0.0062%削減
		生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ○ 並行区間等における自動車からのNO₂排出削減率 	NO ₂ 排出削減量： -121.1t/年 排出削減率： -0.0246%削減
<ul style="list-style-type: none"> ○ 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 			SPM排出削減量： -0.4t/年 排出削減率： -0.0015%削減	
<ul style="list-style-type: none"> □ 並行区間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 				
<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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期待される 		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・ＢＰ・その他の別
関越自動車道 上越線	信濃町～ 上越JCT	L=38km	高速自動車国道	４車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,200～10,700	4	東日本高速道路 株式会社

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	2,160億円	664億円	2,825億円
うち残事業分	135億円	360億円	495億円
基準年における 現在価値（C）	3,686億円	587億円	4,273億円
うち残事業分	129億円	149億円	277億円

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	平成11年度			
単年便益 (初年便益)	95億円	19億円	5億円	119億円
基準年における 現在価値（B）	4,033億円	817億円	220億円	5,071億円
うち残事業分	532億円	-55億円	1億円	478億円

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）	798
経済的内部収益率（事業全体）	5.4%
費用便益比（残事業）	1.7
経済的純現在価値（残事業）	201
経済的内部収益率（残事業）	13.9%

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（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,200~10,700	±10%	1.6~1.9
事業費	135億円	±10%	1.8~1.6
事業期間	2年間	+1年	~1.7

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（信濃町～上越JCT）： 37.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	9,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	23	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	48	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道18号： 40.5km	交通量	[台/日]	12,100	9,900
		走行時間	[分]	91	90
		走行時間費用	[億円/年]	197	154
	国道292号： 29.8km	交通量	[台/日]	1,300	1,300
		走行時間	[分]	76	76
		走行時間費用	[億円/年]	21	20
	国道148号： 44.8km	交通量	[台/日]	5,700	4,200
		走行時間	[分]	74	74
		走行時間費用	[億円/年]	90	68
	関越自動車道： 167.5km	交通量	[台/日]	18,300	17,100
		走行時間	[分]	102	102
		走行時間費用	[億円/年]	400	372
	国道117号： 80.9km	交通量	[台/日]	8,500	7,900
		走行時間	[分]	142	141
		走行時間費用	[億円/年]	263	241
県道63号上越新井線： 15.7km	交通量	[台/日]	4,000	3,600	
	走行時間	[分]	33	33	
	走行時間費用	[億円/年]	25	22	
③その他道路合計： 40.818.2km	走行時間費用	[億円/年]	283,621	283,611	

			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：41,234.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	284,615	284,537	79

- ※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。

事業名：関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）



交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（信濃町～上越JCT）： 37.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,200	9,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	28	23	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	55	48	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道18号： 40.5km	交通量	[台/日]	9,900	9,900
		走行時間	[分]	90	90
		走行時間費用	[億円/年]	155	154
	国道292号： 29.8km	交通量	[台/日]	1,300	1,300
		走行時間	[分]	76	76
		走行時間費用	[億円/年]	20	20
	国道148号： 44.8km	交通量	[台/日]	4,300	4,200
		走行時間	[分]	74	74
		走行時間費用	[億円/年]	70	68
	関越自動車道： 167.5km	交通量	[台/日]	17,100	17,100
		走行時間	[分]	102	102
		走行時間費用	[億円/年]	373	372
	国道117号： 80.9km	交通量	[台/日]	7,900	7,900
		走行時間	[分]	141	141
		走行時間費用	[億円/年]	243	241
県道63号上越新井線： 15.7km	交通量	[台/日]	3,600	3,600	
	走行時間	[分]	33	33	
	走行時間費用	[億円/年]	22	22	
③その他道路合計： 40.818.2km	走行時間費用	[億円/年]	283,626	283,611	

			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：41,234.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	284,564	284,537	27

- ※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。

事業名：関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）



費用便益分析の条件

事業名： 関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）

(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	H30	
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 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用		
	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 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				

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		実績値をもとに設定		
	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 type="checkbox"/>
				<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input checked="" 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) 2車線構造継続の際に生じる安全対策費(50億円)を控除している				
その他	維持管理費には雪氷作業費を含んでいる			
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表（事業全体）

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：関越自動車道上越線（信濃町～上越JCT）

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
-9年目	H 1	3.1187	107.6	3	9		
-8年目	H 2	2.9987	110.1	9	25		
-7年目	H 3	2.8834	112.7	42	107		
-6年目	H 4	2.7725	114.3	67	163		
-5年目	H 5	2.6658	114.6	119	277		
-4年目	H 6	2.5633	114.5	154	345		
-3年目	H 7	2.4647	113.8	179	388		
-2年目	H 8	2.3699	113.3	228	477		
-1年目	H 9	2.2788	114.2	229	457		
暫定供用開始年次	H 10	2.1911	113.6	228	440		
1年目	H 11	2.1068	112.0	140	263	10	20
2年目	H 12	2.0258	110.6	2	4	11	19
3年目	H 13	1.9479	109.2	1	2	11	19
4年目	H 14	1.8730	107.4	2	3	11	19
5年目	H 15	1.8009	105.9	2	3	11	19
6年目	H 16	1.7317	104.9			11	18
7年目	H 17	1.6651	103.7			11	18
8年目	H 18	1.6010	102.9			11	18
9年目	H 19	1.5395	102.0			12	18
10年目	H 20	1.4802	101.5			12	17
11年目	H 21	1.4233	100.1	2	3	12	17
12年目	H 22	1.3686	98.4	2	2	12	17
13年目	H 23	1.3159	97.0			13	17
14年目	H 24	1.2653	96.2	3	5	13	17
15年目	H 25	1.2167	96.2	6	8	13	16
16年目	H 26	1.1699	96.6	15	18	13	16
17年目	H 27	1.1249	100.1	57	64	13	15
18年目	H 28	1.0816	99.9	130	141	13	14
19年目	H 29	1.0400	100.0	149	155	13	14
20年目	H 30	1.0000	100.0	206	206	14	14
完成供用開始年次	H 31	0.9615	100.0	136	131	14	13
22年目	H 32	0.9246	100.0	49	45	14	13
23年目	H 33	0.8890	100.0			14	13
24年目	H 34	0.8548	100.0			14	12
25年目	H 35	0.8219	100.0			15	12
26年目	H 36	0.7903	100.0			15	12
27年目	H 37	0.7599	100.0			15	11
28年目	H 38	0.7307	100.0			15	11
29年目	H 39	0.7026	100.0			15	10
30年目	H 40	0.6756	100.0			14	10
31年目	H 41	0.6496	100.0			14	9
32年目	H 42	0.6246	100.0			14	9
33年目	H 43	0.6006	100.0			14	9
34年目	H 44	0.5775	100.0			14	8
35年目	H 45	0.5553	100.0			14	8
36年目	H 46	0.5339	100.0			14	8
37年目	H 47	0.5134	100.0			14	7
38年目	H 48	0.4936	100.0			14	7
39年目	H 49	0.4746	100.0			14	7
40年目	H 50	0.4564	100.0			14	6
41年目	H 51	0.4388	100.0			14	6
42年目	H 52	0.4220	100.0			14	6
43年目	H 53	0.4057	100.0			14	6
44年目	H 54	0.3901	100.0			14	5
45年目	H 55	0.3751	100.0			14	5
46年目	H 56	0.3607	100.0			14	5
47年目	H 57	0.3468	100.0			14	5
48年目	H 58	0.3335	100.0			14	5
49年目	H 59	0.3207	100.0			14	4
50年目	H 60	0.3083	100.0	-172	-53	14	4
合計				1,988	3,686	664	587
単純事業費計				2,160		664	

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）

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
-	38	-

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
-21年目	H 10	2.1911	113.6				
-20年目	H 11	2.1068	112.0				
-19年目	H 12	2.0258	110.6				
-18年目	H 13	1.9479	109.2				
-17年目	H 14	1.8730	107.4				
-16年目	H 15	1.8009	105.9				
-15年目	H 16	1.7317	104.9				
-14年目	H 17	1.6651	103.7				
-13年目	H 18	1.6010	102.9				
-12年目	H 19	1.5395	102.0				
-11年目	H 20	1.4802	101.5				
-10年目	H 21	1.4233	100.1				
-9年目	H 22	1.3686	98.4				
-8年目	H 23	1.3159	97.0				
-7年目	H 24	1.2653	96.2				
-6年目	H 25	1.2167	96.2				
-5年目	H 26	1.1699	98.6				
-4年目	H 27	1.1249	100.1				
-3年目	H 28	1.0816	99.9				
-2年目	H 29	1.0400	100.0				
-1年目	H 30	1.0000	100.0				
完成供用開始年次	H 31	0.9615	100.0	100	96		
1年目	H 32	0.9246	100.0	36	33	7	7
2年目	H 33	0.8890	100.0			7	6
3年目	H 34	0.8548	100.0			7	6
4年目	H 35	0.8219	100.0			7	6
5年目	H 36	0.7903	100.0			7	6
6年目	H 37	0.7599	100.0			7	5
7年目	H 38	0.7307	100.0			7	5
8年目	H 39	0.7026	100.0			7	5
9年目	H 40	0.6756	100.0			7	5
10年目	H 41	0.6496	100.0			7	5
11年目	H 42	0.6246	100.0			7	4
12年目	H 43	0.6006	100.0			7	4
13年目	H 44	0.5775	100.0			7	4
14年目	H 45	0.5553	100.0			7	4
15年目	H 46	0.5339	100.0			7	4
16年目	H 47	0.5134	100.0			7	4
17年目	H 48	0.4936	100.0			7	4
18年目	H 49	0.4746	100.0			7	3
19年目	H 50	0.4564	100.0			7	3
20年目	H 51	0.4388	100.0			7	3
21年目	H 52	0.4220	100.0			7	3
22年目	H 53	0.4057	100.0			7	3
23年目	H 54	0.3901	100.0			7	3
24年目	H 55	0.3751	100.0			7	3
25年目	H 56	0.3607	100.0			7	3
26年目	H 57	0.3468	100.0			7	2
27年目	H 58	0.3335	100.0			7	2
28年目	H 59	0.3207	100.0			7	2
29年目	H 60	0.3083	100.0			7	2
30年目	H 61	0.2965	100.0			7	2
31年目	H 62	0.2851	100.0			7	2
32年目	H 63	0.2741	100.0			7	2
33年目	H 64	0.2636	100.0			7	2
34年目	H 65	0.2534	100.0			7	2
35年目	H 66	0.2437	100.0			7	2
36年目	H 67	0.2343	100.0			7	2
37年目	H 68	0.2253	100.0			7	2
38年目	H 69	0.2166	100.0			7	2
39年目	H 70	0.2083	100.0			7	1
40年目	H 71	0.2003	100.0			7	1
41年目	H 72	0.1926	100.0			7	1
42年目	H 73	0.1852	100.0			7	1
43年目	H 74	0.1780	100.0			7	1
44年目	H 75	0.1712	100.0			7	1
45年目	H 76	0.1646	100.0			7	1
46年目	H 77	0.1583	100.0			7	1
47年目	H 78	0.1522	100.0			7	1
48年目	H 79	0.1463	100.0			7	1
49年目	H 80	0.1407	100.0			7	1
50年目	H 81	0.1353	100.0	-0	-0	7	1
合計				135	129	360	149

単純事業費計	135	360
--------	-----	-----

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。

