

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474号 三遠南信自動車道 飯喬道路
事業主体	中部地方整備局

●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(B/C) = 1.2 経済的純現在価値(B-C) = 329億円 経済的内部収益率(EIRR) = 4.5% 残事業:費用便益比(B/C) = 7.7 経済的純現在価値(B-C) = 2.133億円 経済的内部収益率(EIRR) = 29.4%

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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): 890万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 59万人・時間/年(890万人・時間/年⇒831万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について (当該区間名) 国道151号(飯田市松尾八幡~下條村粒良脇) 国道153号(飯田市松尾上溝~飯田市山本) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 10.2万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 約2割削減	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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		
	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"/> 三大都市圏の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	信南交通 遠山郷線(飯田~飯田市南信濃和田(かぐらの湯))
		国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" 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	飯田市と浜松市

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	飯田地方生活圏（飯田市）と西部地方生活圏（浜松市）とを連結する
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	飯田市上村地区および南信濃地区から飯田市中心市街地へのアクセス向上 飯田市役所→飯田市南信濃地区 現況80分 ⇒ 整備後60分 約20分短縮
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 	三遠南信地域連携ビジョン（「三遠南信250万流域都市圏の創造」のため、東三河地域、遠州地域及び南信州地域（以下「三遠南信地域」という。）の県境を越えた地域連携を推進し一体的な圏域の発展を目指す）
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	天龍峡・天竜川下り（H29：3,255百人）、しらびそ高原（H29：749百人）、下栗の里（H29：551百人） 遠山温泉郷（H29：991百人）
		<ul style="list-style-type: none"> □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	
		<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 	旧南信濃村から飯田市の飯田市立病院へのアクセスが向上 旧南信濃村（飯田市南信濃地区）～飯田市立病院 現況70分⇒50分
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<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 	旧南信濃村から飯田市の飯田市立病院へのアクセスが向上 旧南信濃村（飯田市南信濃地区）～飯田市立病院 現況70分⇒50分
3. 安全	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 	緊急輸送道路としての役割を担う
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 （一）上飯田線（代替区間：喬木村氏乗～喬木村小川） 一般国道151号（代替区間：飯田市松尾八幡～阿南町新野） 一般国道153号（代替区間：飯田市松尾上溝～飯田市山本）
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	（一）上飯田線（事前通行規制区間）、一般国道256号（通行不能区間）
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 	CO2排出削減量：23千t/年 （910千t/年 ⇒ 887千t/年）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：2箇所（自排局：飯田IC（飯田市北方）、一般局：飯田合同庁舎（飯田市追町）） （推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）： （区間名）国道151号（飯田市松尾八幡～下條村粒良脇）、国道153号（飯田市松尾上溝～飯田市山本） 排出削減量：22.0t/年、排出削減率：1割削減
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：2箇所（自排局：飯田IC（飯田市北方）、一般局：飯田合同庁舎（飯田市追町）） （推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）： （区間名）国道151号（飯田市松尾八幡～下條村粒良脇） 国道153号（飯田市松尾上溝～飯田市山本） 排出削減量：1.5t/年、排出削減率：1割削減
		<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
<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見込まれる 			

(再評価)

様式 - 2

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474号	三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT	L=100km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,400	2.4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	4,429億円	839億円	5,268億円
うち残事業分	1,519億円	839億円	2,357億円
基準年における 現在価値(C)	5,389億円	282億円	5,671億円
うち残事業分	1,214億円	282億円	1,496億円

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	令和元年度			
供用年	令和5年度、令和8年度、令和12年度、令和13年度			
単年便益 (初年便益)	149億円	15億円	3億円	167億円
基準年における 現在価値(B)	6,292億円	425億円	88億円	6,804億円
うち残事業分	6,292億円	425億円	88億円	6,804億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.2
経済的純現在価値(B-C)	1,134億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.6%
費用便益比(残事業)	4.5
経済的純現在価値(残事業)	5,308億円
経済的内部収益率(残事業)	23.1%

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	7,400台/日	±10%	1.1~1.3
事業費	4,420億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	39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	7,400台/日	±10%	4.1~5.1
事業費	1,509億円	±10%	4.3~5.0
事業期間	11年	±20%	4.3~5.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 70.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	5,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	53	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	52.26	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道152号 : 35.7km	交通量	[台/日]	4,200	3,300
		走行時間	[分]	128	119
		走行時間費用	[億円/年]	90.90	69.65
	国道473号 : 6.8km	交通量	[台/日]	2,800	1,700
		走行時間	[分]	42	31
		走行時間費用	[億円/年]	22.55	11.07
	国道153号 : 44.8km	交通量	[台/日]	10,400	9,900
		走行時間	[分]	88	83
		走行時間費用	[億円/年]	192.20	166.40
③その他の道路合計 2641.1km	走行時間費用	[億円/年]	8627.11	8264.46	

			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 : 2906.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,932.76	8,563.84	368.92

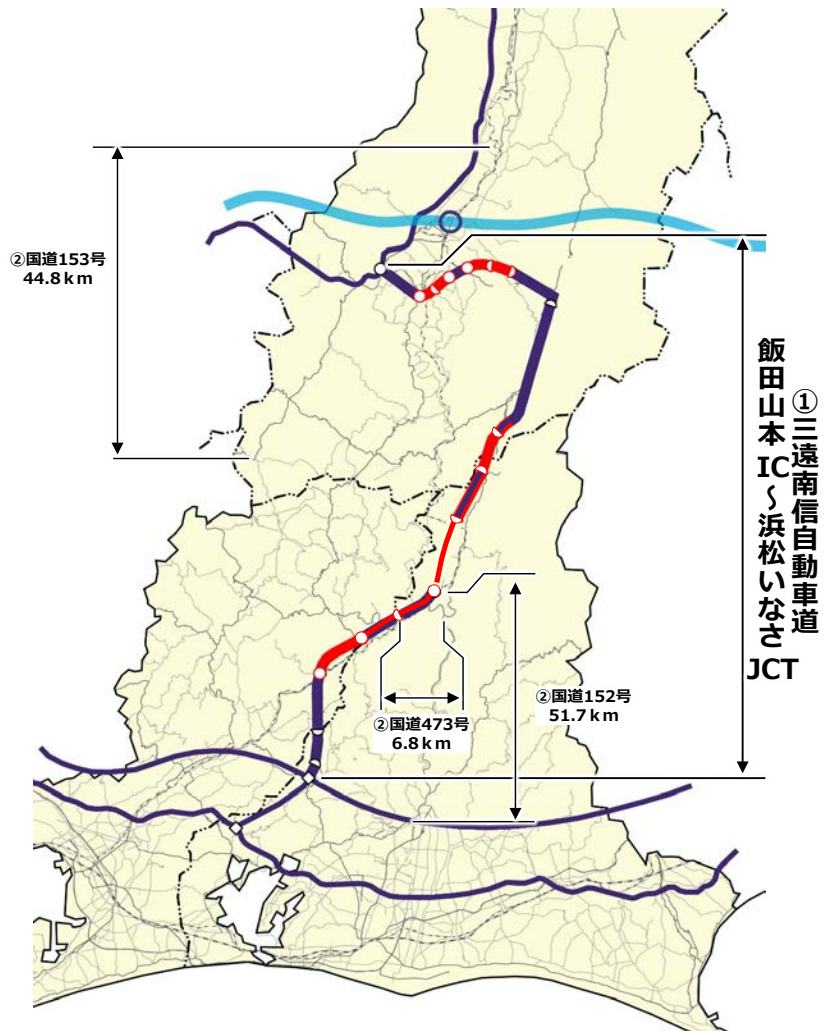
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

【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：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT（残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 70.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	5,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	53	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	52.26	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道152号 : 35.7km	交通量	[台/日]	4,200	3,300
		走行時間	[分]	128	119
		走行時間費用	[億円/年]	90.90	69.65
	国道473号 : 6.8km	交通量	[台/日]	2,800	1,700
		走行時間	[分]	42	31
		走行時間費用	[億円/年]	22.55	11.07
	国道153号 : 44.8km	交通量	[台/日]	10,400	9,900
		走行時間	[分]	88	83
		走行時間費用	[億円/年]	192.20	166.40
③その他の道路合計 2641.1km	走行時間費用	[億円/年]	8627.11	8264.46	

			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 : 2906.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,932.76	8,563.84	368.92

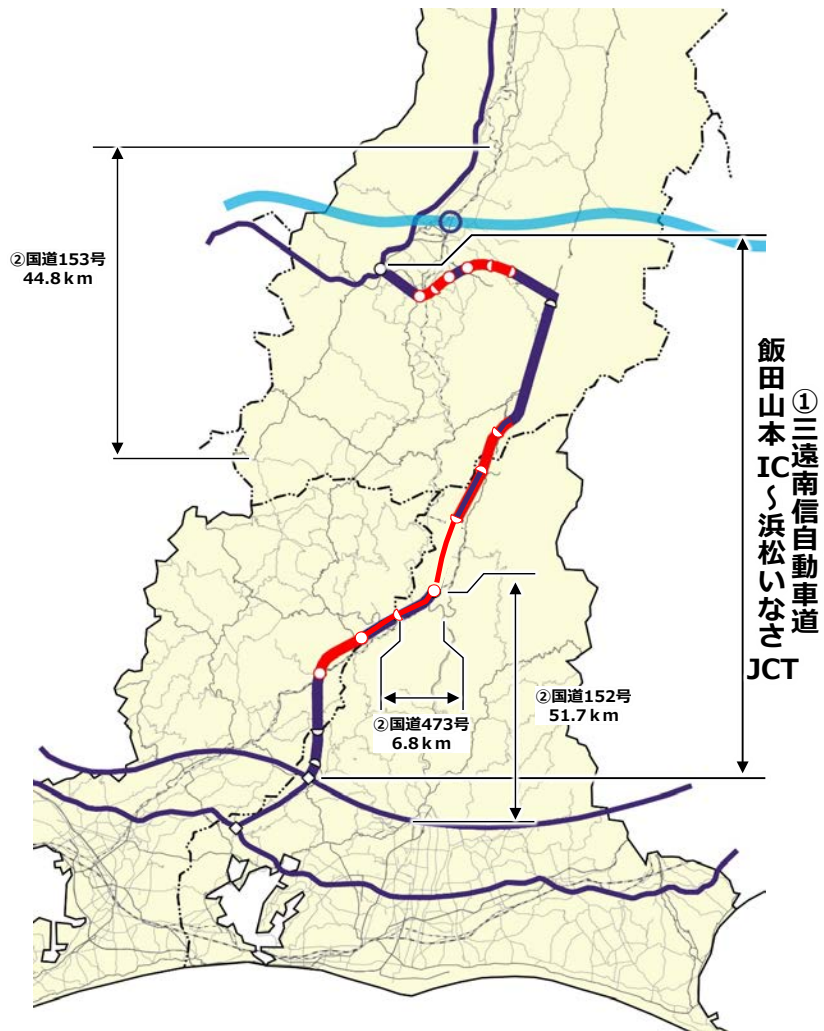
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

【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：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさ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	令和元年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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) 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)		
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 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	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	
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	<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	<input type="checkbox"/>	
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他			

便益の算定

事業名:一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT

(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(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	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

				維持修繕費の単価算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT(事業区)				単価(億円)		延長(km)	
				0.26		70.3	
						18.45	
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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-39年目	H 4	2.8834	117.6	19.53	49.34		
-38年目	H 5	2.7725	117.9	6.88	16.67		
-37年目	H 6	2.6658	117.8	10.47	24.41		
-36年目	H 7	2.5633	117.1	18.26	41.17		
-35年目	H 8	2.4647	116.6	19.18	41.76		
-34年目	H 9	2.3699	117.5	27.88	57.93		
-33年目	H 10	2.3	116.9	44.88	90.11		
-32年目	H 11	2.1911	115.2	45.64	89.40		
-31年目	H 12	2.1068	113.8	50.36	96.03		
-30年目	H 13	2.0258	112.4	52.89	98.19		
-29年目	H 14	1.9479	110.5	70.34	127.71		
-28年目	H 15	1.8730	109.0	63.80	112.91		
-27年目	H 16	1.8009	107.9	108.02	185.71		
-26年目	H 17	1.7317	106.7	166.79	278.81		
-25年目	H 18	1.6651	105.9	193.25	312.96		
-24年目	H 19	1.6010	105.0	206.24	323.91		
-23年目	H 20	1.5395	104.4	165.48	251.34		
-22年目	H 21	1.4802	103.0	129.05	191.02		
-21年目	H 22	1.4233	101.3	129.15	186.91		
-20年目	H 23	1.3686	99.8	61.56	86.95		
-19年目	H 24	1.3159	99.0	107.15	146.70		
-18年目	H 25	1.2653	99.0	153.62	202.23		
-17年目	H 26	1.2167	101.5	176.18	217.52		
-16年目	H 27	1.1699	103.0	161.35	188.76		
-15年目	H 28	1.1249	102.8	176.95	199.44		
-14年目	H 29	1.0816	103.0	212.76	230.13		
-13年目	H 30	1.0400	103.0	164.78	171.37		
基準年	R 1	1.0000	103.0	168.32	168.32		
-11年目	R 2	0.9615	103.0	171.05	164.47		
-10年目	R 3	0.9246	103.0	184.71	170.77		
-9年目	R 4	0.8890	103.0	192.27	170.93		
部分供用開始	R 5	0.8548	103.0	85.80	73.34	6.75	5.77
部分1年目	R 6	0.8219	103.0	86.61	71.19	6.75	5.54
部分2年目	R 7	0.7903	103.0	74.65	58.99	6.75	5.33
部分供用開始	R 8	0.7599	103.0	114.01	86.64	8.18	6.22
部分4年目	R 9	0.7307	103.0	108.62	79.37	13.99	10.22
部分5年目	R 10	0.7026	103.0	174.94	122.91	13.99	9.83
部分6年目	R 11	0.6756	103.0	175.86	118.81	13.99	9.45
部分供用開始	R 12	0.6496	103.0	150.00	97.44	15.31	9.94
供用開始年次	R 13	0.6246	103.0			16.77	10.47
1年目	R 14	0.6006	103.0			16.77	10.07
2年目	R 15	0.5775	103.0			16.77	9.70
3年目	R 16	0.5553	103.0			16.77	9.32
4年目	R 17	0.5339	103.0			16.77	8.95
5年目	R 18	0.5134	103.0			16.77	8.61
6年目	R 19	0.4936	103.0			16.77	8.28
7年目	R 20	0.4746	103.0			16.77	7.95
8年目	R 21	0.4564	103.0			16.77	7.66
9年目	R 22	0.4388	103.0			16.77	7.36
10年目	R 23	0.4220	103.0			16.77	7.08
11年目	R 24	0.4057	103.0			16.77	6.80
12年目	R 25	0.3901	103.0			16.77	6.54
13年目	R 26	0.3751	103.0			16.77	6.29
14年目	R 27	0.3607	103.0			16.77	6.05
15年目	R 28	0.3468	103.0			16.77	5.82
16年目	R 29	0.3335	103.0			16.77	5.60
17年目	R 30	0.3207	103.0			16.77	5.38
18年目	R 31	0.3083	103.0			16.77	5.17
19年目	R 32	0.2965	103.0			16.77	4.97
20年目	R 33	0.2851	103.0			16.77	4.78
21年目	R 34	0.2741	103.0			16.77	4.60
22年目	R 35	0.2636	103.0			16.77	4.43
23年目	R 36	0.2534	103.0			16.77	4.25
24年目	R 37	0.2437	103.0			16.77	4.09
25年目	R 38	0.2343	103.0			16.77	3.93
26年目	R 39	0.2253	103.0			16.77	3.78
27年目	R 40	0.2166	103.0			16.77	3.64
28年目	R 41	0.2083	103.0			16.77	3.49
29年目	R 42	0.2003	103.0			16.77	3.36
30年目	R 43	0.1926	103.0			16.77	3.23
31年目	R 44	0.1852	103.0			16.77	3.11
32年目	R 45	0.1780	103.0			16.77	2.98
33年目	R 46	0.1712	103.0			16.77	2.87
34年目	R 47	0.1646	103.0			16.77	2.76
35年目	R 48	0.1583	103.0			16.77	2.66
36年目	R 49	0.1522	103.0			16.77	2.55
37年目	R 50	0.1463	103.0			16.77	2.45
38年目	R 51	0.1407	103.0			16.77	2.37
39年目	R 52	0.1353	103.0			16.77	2.27
40年目	R 53	0.1301	103.0			16.77	2.18
41年目	R 54	0.1251	103.0	-24.23	-3.03	16.77	2.09
42年目	R 55	0.1203	103.0			10.03	1.21
43年目	R 56	0.1157	103.0			10.03	1.16
44年目	R 57	0.1112	103.0	-0.11	-0.01	10.03	1.11
45年目	R 58	0.1069	103.0			8.59	0.92
46年目	R 59	0.1028	103.0			2.78	0.29
47年目	R 60	0.0989	103.0			2.78	0.27
48年目	R 61	0.0951	103.0	-106.12	-10.09	2.78	0.27
49年目	R 62	0.0914	103.0	-8.03	-0.73	1.46	0.13
合計				4290.82	5388.71	838.64	281.82
単純事業費計				4429.31		838.64	

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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)						
箇所名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT (陸事業)						
				単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)
				0.26	70.3	18.45
				維持管理費 (億円)		
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		単価 (億円)
				単価	現在	現在
基準年	R 1	1.0000	103.0			
-11年目	R 2	0.9615	103.0	171.05	164.47	
-10年目	R 3	0.9246	103.0	184.71	170.77	
-9年目	R 4	0.8890	103.0	192.27	170.93	
部分供用開始	R 5	0.8548	103.0	85.80	73.34	6.75
部分1年目	R 6	0.8219	103.0	86.61	71.19	6.75
部分2年目	R 7	0.7903	103.0	74.65	58.99	6.75
部分供用開始	R 8	0.7599	103.0	114.01	86.64	8.18
部分4年目	R 9	0.7307	103.0	108.62	79.37	13.99
部分5年目	R 10	0.7026	103.0	174.94	122.91	13.99
部分6年目	R 11	0.6756	103.0	175.86	118.81	13.99
部分供用開始	R 12	0.6496	103.0	150.00	97.44	15.31
供用開始年次	R 13	0.6246	103.0			16.77
1年目	R 14	0.6006	103.0			16.77
2年目	R 15	0.5775	103.0			16.77
3年目	R 16	0.5553	103.0			16.77
4年目	R 17	0.5339	103.0			16.77
5年目	R 18	0.5134	103.0			16.77
6年目	R 19	0.4936	103.0			16.77
7年目	R 20	0.4746	103.0			16.77
8年目	R 21	0.4564	103.0			16.77
9年目	R 22	0.4388	103.0			16.77
10年目	R 23	0.4220	103.0			16.77
11年目	R 24	0.4057	103.0			16.77
12年目	R 25	0.3901	103.0			16.77
13年目	R 26	0.3751	103.0			16.77
14年目	R 27	0.3607	103.0			16.77
15年目	R 28	0.3468	103.0			16.77
16年目	R 29	0.3335	103.0			16.77
17年目	R 30	0.3207	103.0			16.77
18年目	R 31	0.3083	103.0			16.77
19年目	R 32	0.2965	103.0			16.77
20年目	R 33	0.2851	103.0			16.77
21年目	R 34	0.2741	103.0			16.77
22年目	R 35	0.2636	103.0			16.77
23年目	R 36	0.2534	103.0			16.77
24年目	R 37	0.2437	103.0			16.77
25年目	R 38	0.2343	103.0			16.77
26年目	R 39	0.2253	103.0			16.77
27年目	R 40	0.2166	103.0			16.77
28年目	R 41	0.2083	103.0			16.77
29年目	R 42	0.2003	103.0			16.77
30年目	R 43	0.1926	103.0			16.77
31年目	R 44	0.1852	103.0			16.77
32年目	R 45	0.1780	103.0			16.77
33年目	R 46	0.1712	103.0			16.77
34年目	R 47	0.1646	103.0			16.77
35年目	R 48	0.1583	103.0			16.77
36年目	R 49	0.1522	103.0			16.77
37年目	R 50	0.1463	103.0			16.77
38年目	R 51	0.1407	103.0			16.77
39年目	R 52	0.1353	103.0			16.77
40年目	R 53	0.1301	103.0			16.77
41年目	R 54	0.1251	103.0			16.77
42年目	R 55	0.1203	103.0			10.03
43年目	R 56	0.1157	103.0			10.03
44年目	R 57	0.1112	103.0			10.03
45年目	R 58	0.1069	103.0			8.59
46年目	R 59	0.1028	103.0			2.78
47年目	R 60	0.0989	103.0			2.78
48年目	R 61	0.0951	103.0			2.78
49年目	R 62	0.0914	103.0	-8.03	-0.73	1.46
合計				1510.49	1214.13	831.89
単純事業費計				1518.52		838.64

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474号	三遠南信自動車道 飯喬道路	L = 22.1 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,500	2~4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	1,424億円	352億円	1,776億円
うち残事業分	252億円	352億円	604億円
基準年における 現在価値 (C)	2,011億円	114億円	2,125億円
うち残事業分	207億円	114億円	320億円

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	令和元年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	146億円	9.4億円	1.9億円	158億円
基準年における 現在価値 (B)	2,285億円	139億円	29億円	2,454億円
うち残事業分	2,285億円	139億円	29億円	2,454億円

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）	329億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	7.7
経済的純現在価値（残事業）	2,133億円
経済的内部収益率（残事業）	29.4%

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）

【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	7,500台/日	±10%	1.1 ~ 1.2
事業費	1,424億円	±10%	1.1 ~ 1.3
事業期間	38年	±20%	1.1 ~ 1.3

【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	7,500台/日	±10%	7.5 ~ 7.9
事業費	252億円	±10%	7.2 ~ 8.2
事業期間	14年	±20%	7.0 ~ 8.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路（事業全体）

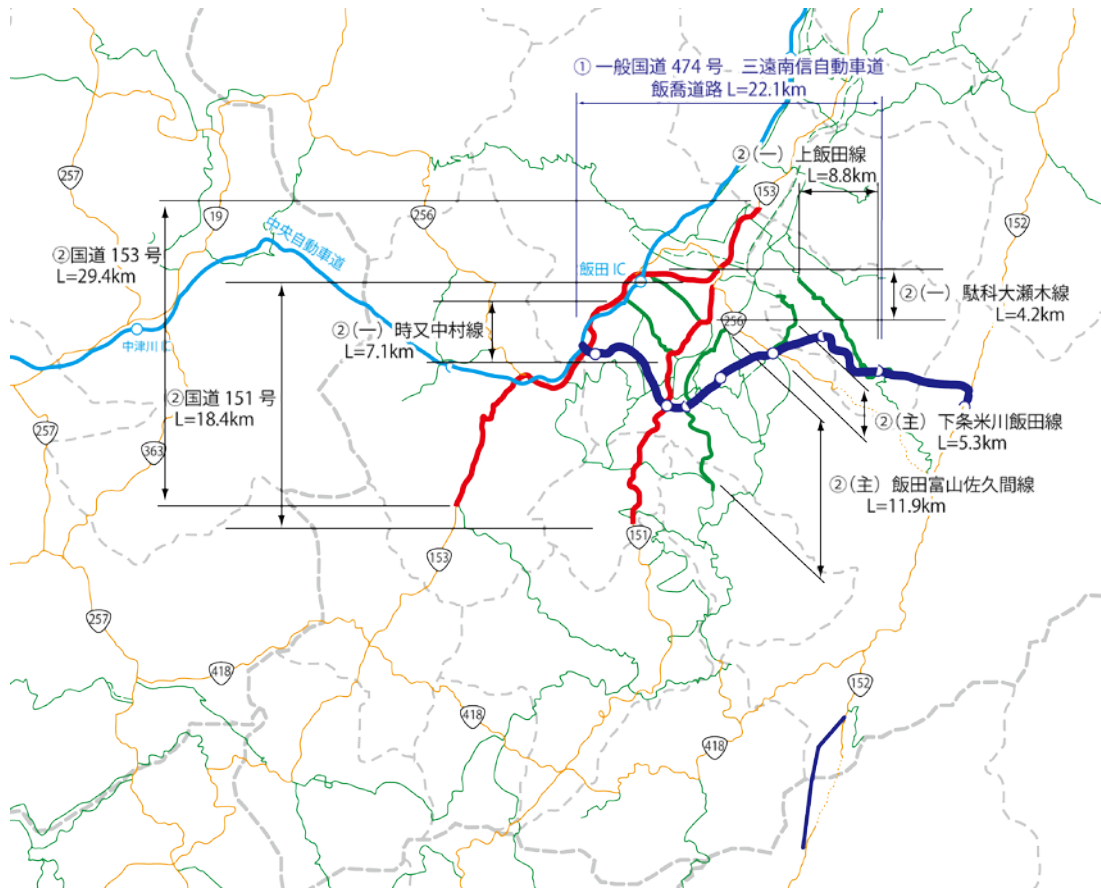
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：22.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	7,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	20	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	26.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道151号 18.4km	交通量	[台/日]	7,100	6,500
		走行時間	[分]	60	57
		走行時間費用	[億円/年]	105.36	91.33
	国道153号 29.4km	交通量	[台/日]	15,700	15,000
		走行時間	[分]	106	105
		走行時間費用	[億円/年]	302.98	277.80
	(一)上飯田線 8.8km	交通量	[台/日]	3,500	2,000
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	16.40	10.08
	(一)時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	7,200	5,300
		走行時間	[分]	29	25
		走行時間費用	[億円/年]	44.47	29.25
	(一)駄科大瀬木線 4.2km	交通量	[台/日]	8,600	4,900
		走行時間	[分]	17	12
		走行時間費用	[億円/年]	26.49	10.45
(主)下条米川飯田線 5.3km	交通量	[台/日]	1,300	1,100	
	走行時間	[分]	27	25	
	走行時間費用	[億円/年]	5.94	4.87	
(主)飯田富山佐久間線 11.9km	交通量	[台/日]	1,100	800	
	走行時間	[分]	52	52	
	走行時間費用	[億円/年]	17.90	12.12	
③その他道路合計 798.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,669.92	2,576.80	

			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：905.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,189.46	3,038.74	150.72

- ※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：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路（残事業）

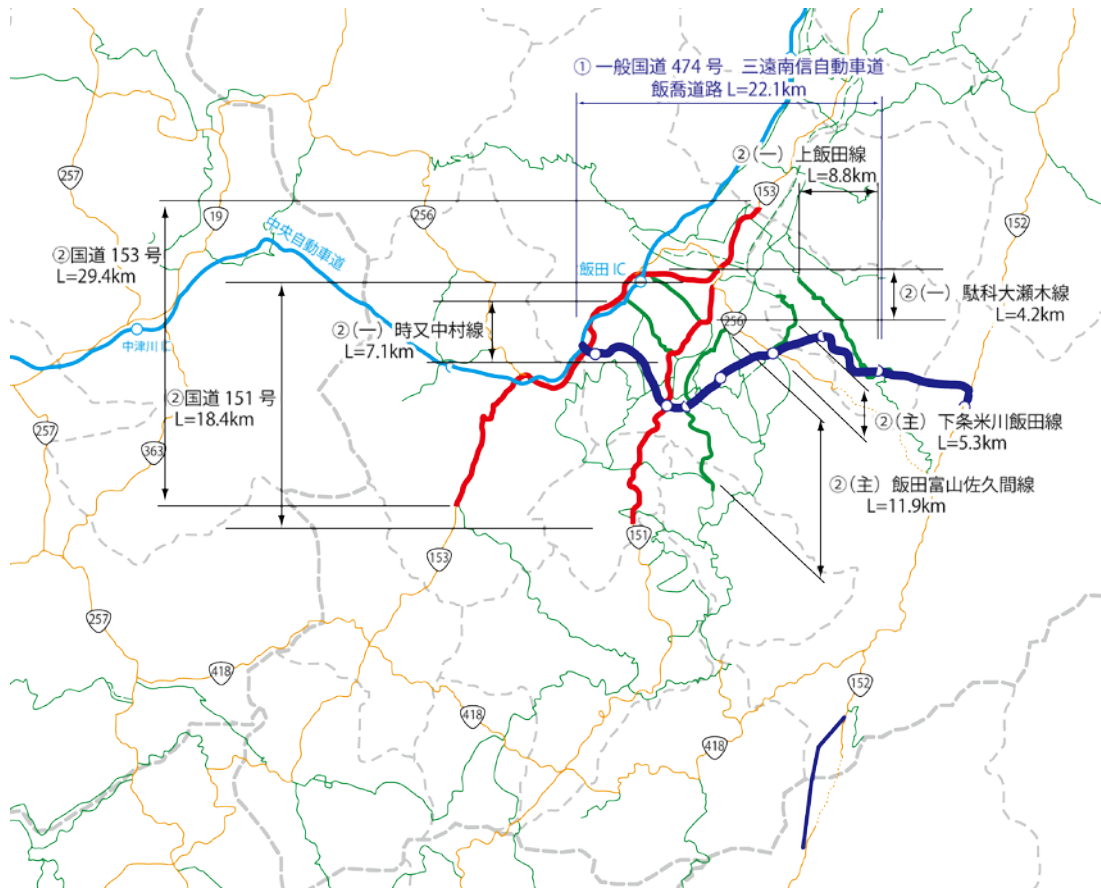
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：22.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	7,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	20	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	26.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道151号 18.4km	交通量	[台/日]	7,100	6,500
		走行時間	[分]	60	57
		走行時間費用	[億円/年]	105.36	91.33
	国道153号 29.4km	交通量	[台/日]	15,700	15,000
		走行時間	[分]	106	105
		走行時間費用	[億円/年]	302.98	277.80
	(一) 上飯田線 8.8km	交通量	[台/日]	3,500	2,000
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	16.40	10.08
	(一) 時又中村線 7.1km	交通量	[台/日]	7,200	5,300
		走行時間	[分]	29	25
		走行時間費用	[億円/年]	44.47	29.25
	(一) 駄科大瀬木線 4.2km	交通量	[台/日]	8,600	4,900
		走行時間	[分]	17	12
		走行時間費用	[億円/年]	26.49	10.45
(主) 下条米川飯田線 5.3km	交通量	[台/日]	1,300	1,100	
	走行時間	[分]	27	25	
	走行時間費用	[億円/年]	5.94	4.87	
(主) 飯田富山佐久間線 11.9km	交通量	[台/日]	1,100	800	
	走行時間	[分]	52	52	
	走行時間費用	[億円/年]	17.90	12.12	
③その他道路合計 798.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,669.92	2,576.80	

			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：905.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,189.46	3,038.74	150.72

- ※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:一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路

(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	令和元年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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"/>
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 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
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	<input type="checkbox"/>		
算出根拠を添付すること				
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"/>		
算出根拠を添付すること				
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	<input type="checkbox"/>		
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)				
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 (事業全体)				維持修繕費の単価算出(消費税相当額含む)			
				単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)	
				0.35	22.1	7.84	
年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-36年目	H 3	2.9987	116.0				
-35年目	H 4	2.8834	117.6	19.53	49.34		
-34年目	H 5	2.7725	117.9	5.31	12.86		
-33年目	H 6	2.6658	117.8	7.85	18.30		
-32年目	H 7	2.5633	117.1	12.11	27.31		
-31年目	H 8	2.4647	116.6	12.93	28.15		
-30年目	H 9	2.3699	117.5	19.00	39.47		
-29年目	H 10	2.2788	116.9	36.16	72.60		
-28年目	H 11	2.1911	115.2	37.30	73.08		
-27年目	H 12	2.1068	113.8	40.45	77.14		
-26年目	H 13	2.0258	112.4	44.09	81.86		
-25年目	H 14	1.9479	110.5	52.93	96.10		
-24年目	H 15	1.8730	109.0	44.28	78.37		
-23年目	H 16	1.8009	107.9	57.35	98.60		
-22年目	H 17	1.7317	106.7	60.14	100.53		
-21年目	H 18	1.6651	105.9	76.22	123.44		
-20年目	H 19	1.6010	105.0	94.89	149.04		
-19年目	H 20	1.5395	104.4	51.12	77.65		
-18年目	H 21	1.4802	103.0	32.89	48.68		
-17年目	H 22	1.4233	101.3	33.81	48.93		
-16年目	H 23	1.3686	99.8	23.83	33.67		
-15年目	H 24	1.3159	99.0	55.71	76.28		
-14年目	H 25	1.2653	99.0	48.57	63.95		
-13年目	H 26	1.2167	101.5	50.49	62.34		
-12年目	H 27	1.1699	103.0	50.45	59.02		
-11年目	H 28	1.1249	102.8	62.07	69.95		
-10年目	H 29	1.0816	103.0	59.50	64.35		
-9年目	H 30	1.0400	103.0	41.21	42.86		
基準年	R 1	1.0000	103.0	41.82	41.82		
-7年目	R 2	0.9615	103.0	30.45	29.27		
-6年目	R 3	0.9246	103.0	24.70	22.84		
-5年目	R 4	0.8890	103.0	29.87	26.56		
-4年目	R 5	0.8548	103.0	31.96	27.32		
-3年目	R 6	0.8219	103.0	30.80	25.32		
-2年目	R 7	0.7903	103.0	15.32	12.11		
-1年目	R 8	0.7599	103.0	24.01	18.24		
暫定供用開始年次	R 9	0.7307	103.0	12.80	9.35	5.81	4.24
1年目	R 10	0.7026	103.0	25.85	18.17	5.81	4.08
2年目	R 11	0.6756	103.0	25.86	17.47	5.81	3.92
完成供用開始年次	R 12	0.6496	103.0			7.13	4.63
4年目	R 13	0.6246	103.0			7.13	4.45
5年目	R 14	0.6006	103.0			7.13	4.28
6年目	R 15	0.5775	103.0			7.13	4.12
7年目	R 16	0.5553	103.0			7.13	3.96
8年目	R 17	0.5339	103.0			7.13	3.81
9年目	R 18	0.5134	103.0			7.13	3.66
10年目	R 19	0.4936	103.0			7.13	3.52
11年目	R 20	0.4746	103.0			7.13	3.38
12年目	R 21	0.4564	103.0			7.13	3.25
13年目	R 22	0.4388	103.0			7.13	3.13
14年目	R 23	0.4220	103.0			7.13	3.01
15年目	R 24	0.4057	103.0			7.13	2.89
16年目	R 25	0.3901	103.0			7.13	2.78
17年目	R 26	0.3751	103.0			7.13	2.67
18年目	R 27	0.3607	103.0			7.13	2.57
19年目	R 28	0.3468	103.0			7.13	2.47
20年目	R 29	0.3335	103.0			7.13	2.38
21年目	R 30	0.3207	103.0			7.13	2.29
22年目	R 31	0.3083	103.0			7.13	2.20
23年目	R 32	0.2965	103.0			7.13	2.11
24年目	R 33	0.2851	103.0			7.13	2.03
25年目	R 34	0.2741	103.0			7.13	1.95
26年目	R 35	0.2636	103.0			7.13	1.88
27年目	R 36	0.2534	103.0			7.13	1.81
28年目	R 37	0.2437	103.0			7.13	1.74
29年目	R 38	0.2343	103.0			7.13	1.67
30年目	R 39	0.2253	103.0			7.13	1.61
31年目	R 40	0.2166	103.0			7.13	1.54
32年目	R 41	0.2083	103.0			7.13	1.48
33年目	R 42	0.2003	103.0			7.13	1.43
34年目	R 43	0.1926	103.0			7.13	1.37
35年目	R 44	0.1852	103.0			7.13	1.32
36年目	R 45	0.1780	103.0			7.13	1.27
37年目	R 46	0.1712	103.0			7.13	1.22
38年目	R 47	0.1646	103.0			7.13	1.17
39年目	R 48	0.1583	103.0			7.13	1.13
40年目	R 49	0.1522	103.0			7.13	1.08
41年目	R 50	0.1463	103.0			7.13	1.04
42年目	R 51	0.1407	103.0			7.13	1.00
43年目	R 52	0.1353	103.0			7.13	0.96
44年目	R 53	0.1301	103.0			7.13	0.93
45年目	R 54	0.1251	103.0			7.13	0.89
46年目	R 55	0.1203	103.0			7.13	0.86
47年目	R 56	0.1157	103.0			7.13	0.82
48年目	R 57	0.1112	103.0			7.13	0.79
49年目	R 58	0.1069	103.0	-106.12	-11.35	7.13	0.76
合計				1317.55	2010.97	352.41	113.57
単純事業費計				1423.67		352.41	

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

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 (残事業)			単価 (億円)	延長 (km)	単価 (億円)		
			0.35	22.1	7.84		
年次	年度	割引率	GDP デフレ率	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
-36年目	H 3	2.9987	116.0				
-35年目	H 4	2.8834	117.6				
-34年目	H 5	2.7725	117.9				
-33年目	H 6	2.6658	117.8				
-32年目	H 7	2.5633	117.1				
-31年目	H 8	2.4647	116.6				
-30年目	H 9	2.3699	117.5				
-29年目	H 10	2.2788	116.9				
-28年目	H 11	2.1911	115.2				
-27年目	H 12	2.1068	113.8				
-26年目	H 13	2.0258	112.4				
-25年目	H 14	1.9479	110.5				
-24年目	H 15	1.8730	109.0				
-23年目	H 16	1.8009	107.9				
-22年目	H 17	1.7317	106.7				
-21年目	H 18	1.6651	105.9				
-20年目	H 19	1.6010	105.0				
-19年目	H 20	1.5395	104.4				
-18年目	H 21	1.4802	103.0				
-17年目	H 22	1.4233	101.3				
-16年目	H 23	1.3686	99.8				
-15年目	H 24	1.3159	99.0				
-14年目	H 25	1.2653	99.0				
-13年目	H 26	1.2167	101.5				
-12年目	H 27	1.1699	103.0				
-11年目	H 28	1.1249	102.8				
-10年目	H 29	1.0816	103.0				
-9年目	H 30	1.0400	103.0				
基準年	R 1	1.0000	103.0				
-7年目	R 2	0.9615	103.0	30.45	29.27		
-6年目	R 3	0.9246	103.0	24.70	22.84		
-5年目	R 4	0.8890	103.0	29.87	26.56		
-4年目	R 5	0.8548	103.0	31.96	27.32		
-3年目	R 6	0.8219	103.0	30.80	25.32		
-2年目	R 7	0.7903	103.0	15.32	12.11		
-1年目	R 8	0.7599	103.0	24.01	18.24		
暫定供用開始年次	R 9	0.7307	103.0	12.80	9.35	5.81	4.24
1年目	R 10	0.7026	103.0	25.85	18.17	5.81	4.08
2年目	R 11	0.6756	103.0	25.86	17.47	5.81	3.92
完成供用開始年次	R 12	0.6496	103.0			7.13	4.63
4年目	R 13	0.6246	103.0			7.13	4.45
5年目	R 14	0.6006	103.0			7.13	4.28
6年目	R 15	0.5775	103.0			7.13	4.12
7年目	R 16	0.5553	103.0			7.13	3.96
8年目	R 17	0.5339	103.0			7.13	3.81
9年目	R 18	0.5134	103.0			7.13	3.66
10年目	R 19	0.4936	103.0			7.13	3.52
11年目	R 20	0.4746	103.0			7.13	3.38
12年目	R 21	0.4564	103.0			7.13	3.25
13年目	R 22	0.4388	103.0			7.13	3.13
14年目	R 23	0.4220	103.0			7.13	3.01
15年目	R 24	0.4057	103.0			7.13	2.89
16年目	R 25	0.3901	103.0			7.13	2.78
17年目	R 26	0.3751	103.0			7.13	2.67
18年目	R 27	0.3607	103.0			7.13	2.57
19年目	R 28	0.3468	103.0			7.13	2.47
20年目	R 29	0.3335	103.0			7.13	2.38
21年目	R 30	0.3207	103.0			7.13	2.29
22年目	R 31	0.3083	103.0			7.13	2.20
23年目	R 32	0.2965	103.0			7.13	2.11
24年目	R 33	0.2851	103.0			7.13	2.03
25年目	R 34	0.2741	103.0			7.13	1.95
26年目	R 35	0.2636	103.0			7.13	1.88
27年目	R 36	0.2534	103.0			7.13	1.81
28年目	R 37	0.2437	103.0			7.13	1.74
29年目	R 38	0.2343	103.0			7.13	1.67
30年目	R 39	0.2253	103.0			7.13	1.61
31年目	R 40	0.2166	103.0			7.13	1.54
32年目	R 41	0.2083	103.0			7.13	1.48
33年目	R 42	0.2003	103.0			7.13	1.43
34年目	R 43	0.1926	103.0			7.13	1.37
35年目	R 44	0.1852	103.0			7.13	1.32
36年目	R 45	0.1780	103.0			7.13	1.27
37年目	R 46	0.1712	103.0			7.13	1.22
38年目	R 47	0.1646	103.0			7.13	1.17
39年目	R 48	0.1583	103.0			7.13	1.13
40年目	R 49	0.1522	103.0			7.13	1.08
41年目	R 50	0.1463	103.0			7.13	1.04
42年目	R 51	0.1407	103.0			7.13	1.00
43年目	R 52	0.1353	103.0			7.13	0.96
44年目	R 53	0.1301	103.0			7.13	0.93
45年目	R 54	0.1251	103.0			7.13	0.89
46年目	R 55	0.1203	103.0			7.13	0.86
47年目	R 56	0.1157	103.0			7.13	0.82
48年目	R 57	0.1112	103.0			7.13	0.79
49年目	R 58	0.1069	103.0			7.13	0.76
合計				251.63	206.65	352.41	113.57
単純事業費計				251.63		352.41	

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。

