

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9号 大田・静間道路
事業主体	中国地方整備局

●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	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 126億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 258億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 12.5%)

●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□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 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について：(大田・静間道路 [大田市久手町刺鹿～大田市静間町]) 当該区間の渋滞損失削減時間：255千人・時間/年 (19,488千人・時間/年→19,233千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：1.3%削減
		□ 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	
		□ 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	利便性向上が見込まれるバス路線：石見交通 大田・江津線 (大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンビコ・済生会江津病院) (19便/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	
	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	対象空港：出雲空港 (第三種空港)、対象自治体名：江津市 改善見込み：(江津市役所から出雲空港、101分⇒75分) ※山陰道が全線整備された場合の値
		□ 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	
		□ 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	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 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	
□ 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			
□ 中心市街地内で行う事業である			
□ 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			
□ 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			
□ 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			

国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	山陰自動車道	
	<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（A'路線としての位置づけがある場合）	大田市～浜田市間を高規格幹線道路で連絡する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する	対象となる日常活動圏中心城市：大田市～浜田市	
	<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 type="checkbox"/> 日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる		
	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 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上 大田市（石見銀山）：観光入込み客数 24.6万人(H30)
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input checked="" 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"/> 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）等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	対象となる第三次救急医療機関名称：島根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：江津市 改善見込み：（江津市役所～島根県立中央病院、79分⇒64分）※山陰道が全線整備された場合の値 対象となる第三次救急医療機関名称：島根大学医学部附属病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：江津市 改善見込み：（江津市役所～島根大学医学部附属病院、81分⇒66分）※山陰道が全線整備された場合の値
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学童、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 <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	島根県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路、国道9号） 緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 出雲市神西沖町～大田市仁摩町間）
		<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	

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 	<p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：5.2千t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし：1,163千t/年⇒整備あり：1,158千t/年）</p>
	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 	<p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：15.6t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし：2,629t/年⇒整備あり：2,613t/年）</p>
		<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 	<p>評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1.1t/年、排出削減率：約0.8%削減（整備なし：139.8t/年⇒整備あり：138.7t/年）</p>
		<input 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	
		<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	他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 	一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静間・仁摩道路
		<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 	「島根総合発展計画」（第三次実施計画） H28.3 「大田市総合計画」（後期計画 改訂版） H29.3 「大田市都市計画マスタープラン」 H20.3
	その他	<input 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	現拡・BP・その他別
一般国道9号	大田・静間道路	L=5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,900	2	中国地方整備局

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	276億円	53億円	328億円
うち残事業分	153億円	53億円	205億円
基準年における 現在価値 (C)	274億円	20億円	294億円
うち残事業分	142億円	20億円	162億円

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			
単年便益 (初年便益)	19億円	4.1億円	0.91億円	24億円
基準年における 現在価値 (B)	332億円	73億円	15億円	420億円
うち残事業分	332億円	73億円	15億円	420億円

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)	126億円
経済的内部収益率(事業全体)	6.2%
費用便益比(残事業)	2.6
経済的純現在価値(残事業)	258億円
経済的内部収益率(残事業)	12.5%

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	15,900	±10%	1.2~1.6
事業費	276億円	±10%	1.4~1.5
事業期間	11年	±20%	1.4~1.5

【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	15,900	±10%	2.2~3.0
事業費	153億円	±10%	2.4~2.8
事業期間	3年	±20%	2.5~2.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名:大田・静岡道路(事業全体・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 :5.0km	交通量※1	[台/日]	-	15,900	
	走行時間※2	[分]	-	4	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	13.97	
②主な周辺道路※4	国道9号 :6.2km	交通量	[台/日]	22,700	8,100
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	40.88	12.02
	(主)大田 桜江線 :4.5km	交通量	[台/日]	3,000	2,400
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	4.18	3.23
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 :3783.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,913.03	2,910.38	
			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:3799.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,958.09	2,939.60	18.48

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

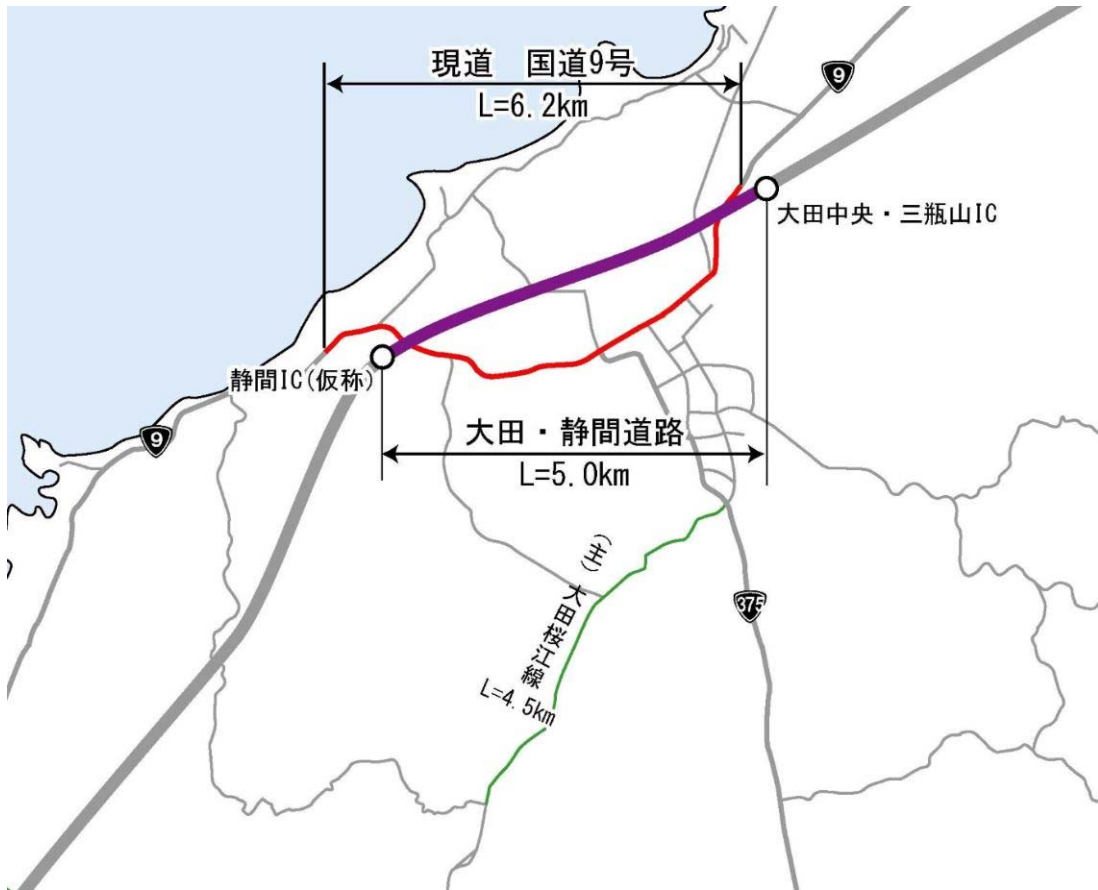
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 大田・静間道路

(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	令和元年度	
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) 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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				

費用の現在価値算定表

		維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名: 大田・静間道路(事業全体)		単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
		0.23	5.0	1.16			
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H24	1.3159	99.0	1.33	1.82		
-10年目	H25	1.2653	99.0	3.91	5.15		
-9年目	H26	1.2167	101.5	3.60	4.44		
-8年目	H27	1.1699	103.0	13.54	15.84		
-7年目	H28	1.1249	102.8	19.08	21.50		
-6年目	H29	1.0816	103.0	19.24	20.81		
-5年目	H30	1.0400	103.0	22.08	22.96		
-4年目	R01	1.0000	103.0	40.25	40.25		
-3年目	R02	0.9615	103.0	62.47	60.07		
-2年目	R03	0.9246	103.0	51.45	47.57		
-1年目	R04	0.8890	103.0	38.64	34.35		
供用開始年次	R05	0.8548	103.0			1.05	0.90
1年目	R06	0.8219	103.0			1.05	0.87
2年目	R07	0.7903	103.0			1.05	0.83
3年目	R08	0.7599	103.0			1.05	0.80
4年目	R09	0.7307	103.0			1.05	0.77
5年目	R10	0.7026	103.0			1.05	0.74
6年目	R11	0.6756	103.0			1.05	0.71
7年目	R12	0.6496	103.0			1.05	0.69
8年目	R13	0.6246	103.0			1.05	0.66
9年目	R14	0.6006	103.0			1.05	0.63
10年目	R15	0.5775	103.0			1.05	0.61
11年目	R16	0.5553	103.0			1.05	0.59
12年目	R17	0.5339	103.0			1.05	0.56
13年目	R18	0.5134	103.0			1.05	0.54
14年目	R19	0.4936	103.0			1.05	0.52
15年目	R20	0.4746	103.0			1.05	0.50
16年目	R21	0.4564	103.0			1.05	0.48
17年目	R22	0.4388	103.0			1.05	0.46
18年目	R23	0.4220	103.0			1.05	0.44
19年目	R24	0.4057	103.0			1.05	0.43
20年目	R25	0.3901	103.0			1.05	0.41
21年目	R26	0.3751	103.0			1.05	0.40
22年目	R27	0.3607	103.0			1.05	0.38
23年目	R28	0.3468	103.0			1.05	0.37
24年目	R29	0.3335	103.0			1.05	0.35
25年目	R30	0.3207	103.0			1.05	0.34
26年目	R31	0.3083	103.0			1.05	0.33
27年目	R32	0.2965	103.0			1.05	0.31
28年目	R33	0.2851	103.0			1.05	0.30
29年目	R34	0.2741	103.0			1.05	0.29
30年目	R35	0.2636	103.0			1.05	0.28
31年目	R36	0.2534	103.0			1.05	0.27
32年目	R37	0.2437	103.0			1.05	0.26
33年目	R38	0.2343	103.0			1.05	0.25
34年目	R39	0.2253	103.0			1.05	0.24
35年目	R40	0.2166	103.0			1.05	0.23
36年目	R41	0.2083	103.0			1.05	0.22
37年目	R42	0.2003	103.0			1.05	0.21
38年目	R43	0.1926	103.0			1.05	0.20
39年目	R44	0.1852	103.0			1.05	0.20
40年目	R45	0.1780	103.0			1.05	0.19
41年目	R46	0.1712	103.0			1.05	0.18
42年目	R47	0.1646	103.0			1.05	0.17
43年目	R48	0.1583	103.0			1.05	0.17
44年目	R49	0.1522	103.0			1.05	0.16
45年目	R50	0.1463	103.0			1.05	0.15
46年目	R51	0.1407	103.0			1.05	0.15
47年目	R52	0.1353	103.0			1.05	0.14
48年目	R53	0.1301	103.0			1.05	0.14
49年目	R54	0.1251	103.0	-5.85	-0.73	1.05	0.13
合計				269.74	274.03	52.73	20.14
単純事業費計				275.59		52.73	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:大田・静間道路(残事業)

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
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.23		5.0	1.16
-3年目	R02	0.9615	103.0	62.47	60.07		
-2年目	R03	0.9246	103.0	51.45	47.57		
-1年目	R04	0.8890	103.0	38.64	34.35		
供用開始年次	R05	0.8548	103.0			1.05	0.90
1年目	R06	0.8219	103.0			1.05	0.87
2年目	R07	0.7903	103.0			1.05	0.83
3年目	R08	0.7599	103.0			1.05	0.80
4年目	R09	0.7307	103.0			1.05	0.77
5年目	R10	0.7026	103.0			1.05	0.74
6年目	R11	0.6756	103.0			1.05	0.71
7年目	R12	0.6496	103.0			1.05	0.69
8年目	R13	0.6246	103.0			1.05	0.66
9年目	R14	0.6006	103.0			1.05	0.63
10年目	R15	0.5775	103.0			1.05	0.61
11年目	R16	0.5553	103.0			1.05	0.59
12年目	R17	0.5339	103.0			1.05	0.56
13年目	R18	0.5134	103.0			1.05	0.54
14年目	R19	0.4936	103.0			1.05	0.52
15年目	R20	0.4746	103.0			1.05	0.50
16年目	R21	0.4564	103.0			1.05	0.48
17年目	R22	0.4388	103.0			1.05	0.46
18年目	R23	0.4220	103.0			1.05	0.44
19年目	R24	0.4057	103.0			1.05	0.43
20年目	R25	0.3901	103.0			1.05	0.41
21年目	R26	0.3751	103.0			1.05	0.40
22年目	R27	0.3607	103.0			1.05	0.38
23年目	R28	0.3468	103.0			1.05	0.37
24年目	R29	0.3335	103.0			1.05	0.35
25年目	R30	0.3207	103.0			1.05	0.34
26年目	R31	0.3083	103.0			1.05	0.33
27年目	R32	0.2965	103.0			1.05	0.31
28年目	R33	0.2851	103.0			1.05	0.30
29年目	R34	0.2741	103.0			1.05	0.29
30年目	R35	0.2636	103.0			1.05	0.28
31年目	R36	0.2534	103.0			1.05	0.27
32年目	R37	0.2437	103.0			1.05	0.26
33年目	R38	0.2343	103.0			1.05	0.25
34年目	R39	0.2253	103.0			1.05	0.24
35年目	R40	0.2166	103.0			1.05	0.23
36年目	R41	0.2083	103.0			1.05	0.22
37年目	R42	0.2003	103.0			1.05	0.21
38年目	R43	0.1926	103.0			1.05	0.20
39年目	R44	0.1852	103.0			1.05	0.20
40年目	R45	0.1780	103.0			1.05	0.19
41年目	R46	0.1712	103.0			1.05	0.18
42年目	R47	0.1646	103.0			1.05	0.17
43年目	R48	0.1583	103.0			1.05	0.17
44年目	R49	0.1522	103.0			1.05	0.16
45年目	R50	0.1463	103.0			1.05	0.15
46年目	R51	0.1407	103.0			1.05	0.15
47年目	R52	0.1353	103.0			1.05	0.14
48年目	R53	0.1301	103.0			1.05	0.14
49年目	R54	0.1251	103.0	0.00	0.00	1.05	0.13
合計				152.56	141.99	52.73	20.14
単純事業費計				152.56		52.73	

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。

