

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180号 岡山環状南道路 |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている | 全事業：費用便益比（B/C）=1.8 （経済的純現在価値（B-C）=291億円、経済的内部収益率（EIRR）=7.2%） 残事業：費用便益比（B/C）=4.8 （経済的純現在価値（B-C）=519億円、経済的内部収益率（EIRR）=21.1%） |

●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"/> 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 渋滞損失時間（現況）：66,264千人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,171千人・時間/年（66,264千人・時間/年⇒65,093千人・時間/年） 区間b（該当区間/平行区間）について 並行区間等（該当区間）の渋滞損失時間：502千人・時間/年（国道30号） 並行区間等（該当区間）の渋滞損失削減時率：22.4%削減（502千人・時間/年⇒390千人・時間/年） |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 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 | 対象区間（国道30号下り 青江→泉田/泉田→笹ヶ瀬橋南）：旅行速度16.6km/h/15.5km/h 改善見込み 対象区間（国道30号上り 笹ヶ瀬橋南→泉田/泉田→青江）：旅行速度15.7km/h/10.8km/h 改善見込み |
| | | <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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される | |
| | 物流効率化の支援 | <input checked="" type="checkbox"/> 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 | 玉野市（両備バス・岡電バス）から岡山市方面に向かうバス路線の利便性が向上 （国道2号岡山バイパス～笹ヶ瀬橋付近 平日バス便数 岡山市街地方面 76便/日 玉野市方面 72便/日 往復計148便/日） （国道2号岡山バイパス～笹ヶ瀬橋付近 休日バス便数 岡山市街地方面 70便/日 玉野市方面 67便/日 往復計137便/日） |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | |
| | | <input checked="" 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 | 対象空港：岡山空港、対象自治体名：玉野市、改善見込み（玉野市役所～岡山空港：90分→75分） |
| | | <input checked="" 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 | 対象港湾：岡山港（重要港湾）、対象自治体名：総社市、改善見込み（総社市役所～岡山港：81分→72分） |
| | <input checked="" 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向上が見込まれる | 農林水産業を主体とする地域：玉野市・岡山市南区（マルハチナシ）、主な出荷先：全国 岡山中央卸売市場（青果・花き・水産）の流通利便性向上が見込まれる | |
| | <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 | | |

| 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 | |
|---|---|---|--|
| 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 checked="" 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 | 岡山環状道路の一部を形成する | |
| | <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 | | |
| | 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）の位置づけあり | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり | 地域高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけ | |
| | <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 type="checkbox"/> 日常活動圏中心都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 | 対象観光地：玉野・渋川(海水浴場等)の入り込み客数（H31/R1観光入込客数：2,127千人/年） 岡山市市街地中心部の入り込み客数（H31/R1観光入込客数：4,943千人/年） | | |
| <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | | | |
| 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 | | |

| 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 |
|---|-------------------------------------|---|
| 2. 暮らし | 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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる |
| 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 |
| | 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：約5.2千t/年（整備なし2,199.5千t/年⇒整備あり2,194.3千t/年） |
| | 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 評価対象区間：便益算出範囲 NOx排出削減量：約15.1t/年（整備なし5,018.1t/年⇒整備あり5,003.0t/年・・・約0.3%削減） |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間：便益算出範囲 SPM排出削減量：約0.9t/年（整備なし266.7t/年⇒整備あり265.8t/年・・・約0.3%削減） |
| | | <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 | 他のプロジェクトとの関係 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている 岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ 岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ | | |
| <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期待される 中央卸売市場整備計画（H28.4）で「岡山中央卸売市場」は施設の改善を図ることが必要と認められる中央卸売市場又は必要に応じ施設の改善を図ることができる中央卸売市場及びこれらの改良、造成又は取得を必要とする施設に位置付けられており、「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定本事業に併せ大塚橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる | | |

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拵・BP・その他 他の別 |
|----------|---------|---------|-------|------------------|
| 一般国道180号 | 岡山環状南道路 | L=2.9km | 地域高規格 | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 23,200~84,300 | 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2年度 | | |
| 単純合計 | 329億円 | 60億円 | 389億円 |
| うち残事業分 | 124億円 | 60億円 | 184億円 |
| 基準年における 現在価値(C) | 342億円 | 22億円 | 364億円 |
| うち残事業分 | 113億円 | 22億円 | 135億円 |

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2年度 | | | |
| 供用年 | 令和7年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 37億円 | 2.6億円 | 0.35億円 | 40億円 |
| 基準年における 現在価値(B) | 605億円 | 44億円 | 5.6億円 | 655億円 |
| うち残事業分 | 605億円 | 44億円 | 5.6億円 | 655億円 |

③ 結果

| | |
|----------------|-------|
| 費用便益比(事業全体) | 1.8 |
| 経済的純現在価値(事業全体) | 291億円 |
| 経済的内部収益率(事業全体) | 7.2% |
| 費用便益比(残事業) | 4.8 |
| 経済的純現在価値(残事業) | 519億円 |
| 経済的内部収益率(残事業) | 21.1% |

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(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 | 23,200~84,300 | ±10% | 1.8~1.8 |
| 事業費 | 329億円 | ±10% | 1.7~1.9 |
| 事業期間 | 16年 | ±20% | 1.7~1.9 |

【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 | 23,200~84,300 | ±10% | 4.7~4.8 |
| 事業費 | 124億円 | ±10% | 4.5~5.3 |
| 事業期間 | 4年 | ±20% | 4.6~5.0 |

交通状況の変化

事業名:岡山環状南道路(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 :3.5km | 交通量 ^{※1} | [台/日] | - | 33,800 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | - | 6 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | - | 38.44 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 国道30号 :3.2km | 交通量 | [台/日] | 34,700 | 27,300 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 40.69 | 32.33 |
| | 国道2号 :5.4km | 交通量 | [台/日] | 99,700 | 85,200 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 113.40 | 85.91 |
| | 主)岡山 児島線 :6.8km | 交通量 | [台/日] | 19,700 | 19,400 |
| | | 走行時間 | [分] | 19 | 19 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 76.19 | 75.14 |
| | 主)岡山 玉野線 :13.4km | 交通量 | [台/日] | 16,500 | 16,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 22 | 22 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 69.42 | 67.60 |
| | 主)倉敷 飽浦線 :3.4km | 交通量 | [台/日] | 20,400 | 18,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 21.61 | 18.79 |
| ③その他道路合計 :1959.2km | 走行時間費用 | [億円/年] | 6,396.85 | 6,363.91 | |

| | | | 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:1994.9km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 6,718.17 | 6,682.12 | 36.05 |

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

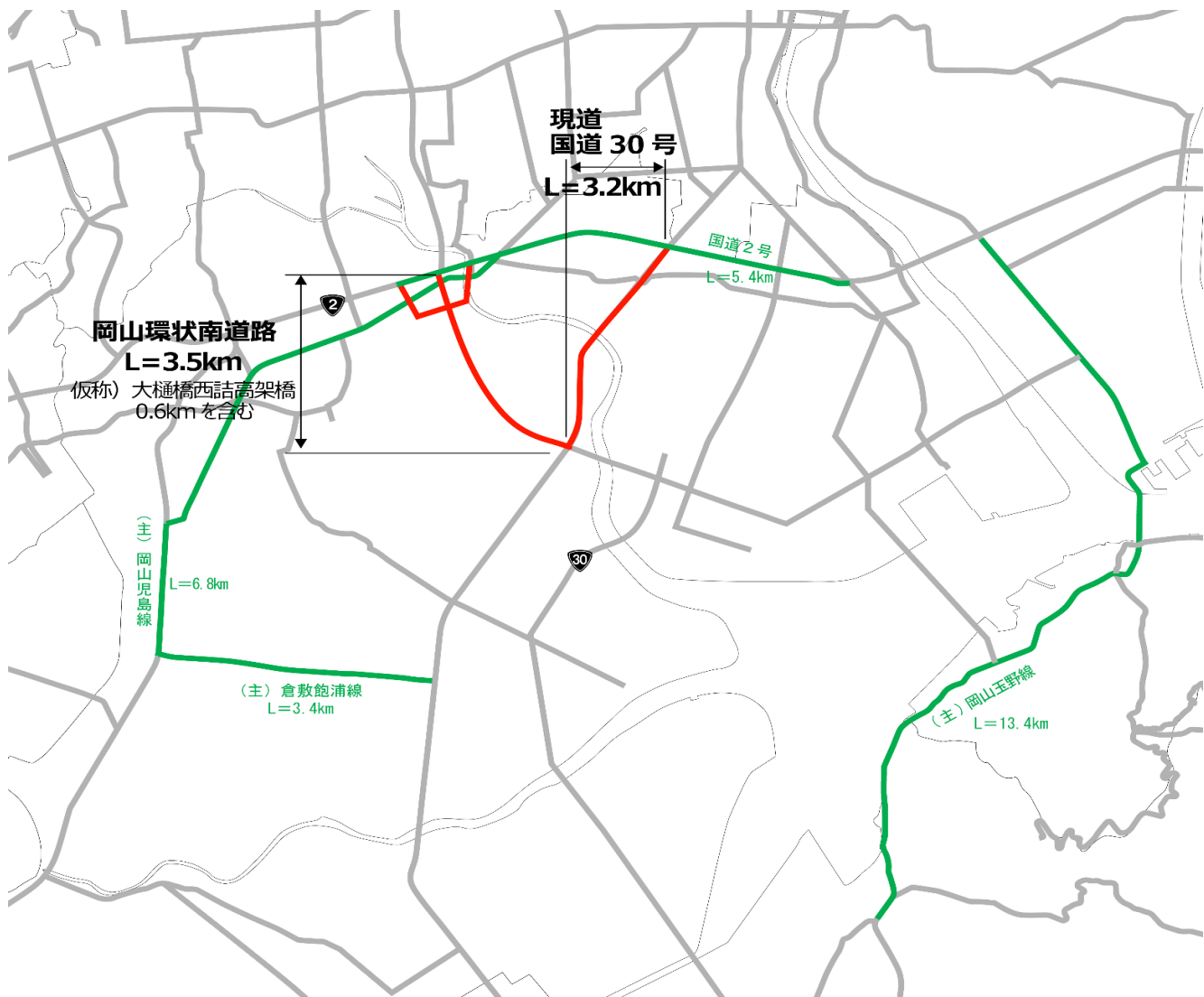
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

(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:岡山環状南道路

(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 |
| | 社会的割引率 | 4% |
| | 基準年次 | 令和2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() | | |
| 速度設定の考え方 | 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | |
| | 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式と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 過去10年間の平均通行止め日数 | () 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 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 その他 | <input checked="" type="checkbox"/> <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"/> | | |
| 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:岡山環状南道路(事業全体)

| 採用単価の根拠 | | 一般国道(雪寒費除く) | |
|---------|--------|-------------|--|
| 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) | |
| 0.38 | 3.5 | 1.32 | |

| 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) | |
|--------|-----|--------|--------------|---------|--------|-----------|-------|
| | | | | 単純単価 | 現在価値 | 単純単価 | 現在価値 |
| -16年目 | H21 | 1.5395 | 103.0 | 0.92 | 1.41 | | |
| -15年目 | H22 | 1.4802 | 101.3 | 6.01 | 9.03 | | |
| -14年目 | H23 | 1.4233 | 99.8 | 1.91 | 2.80 | | |
| -13年目 | H24 | 1.3686 | 99.0 | 5.73 | 8.14 | | |
| -12年目 | H25 | 1.3159 | 99.0 | 7.24 | 9.89 | | |
| -11年目 | H26 | 1.2653 | 101.5 | 8.69 | 11.14 | | |
| -10年目 | H27 | 1.2167 | 103.0 | 17.92 | 21.76 | | |
| -9年目 | H28 | 1.1699 | 102.8 | 20.05 | 23.46 | | |
| -8年目 | H29 | 1.1249 | 102.9 | 31.48 | 35.38 | | |
| -7年目 | H30 | 1.0816 | 102.8 | 33.50 | 36.23 | | |
| -6年目 | R1 | 1.0400 | 102.8 | 34.80 | 36.19 | | |
| -5年目 | R2 | 1.0000 | 102.8 | 37.51 | 37.51 | | |
| -4年目 | R3 | 0.9615 | 102.8 | 32.01 | 30.78 | | |
| -3年目 | R4 | 0.9246 | 102.8 | 53.05 | 49.05 | | |
| -2年目 | R5 | 0.8890 | 102.8 | 19.27 | 17.13 | | |
| -1年目 | R6 | 0.8548 | 102.8 | 19.35 | 16.54 | | |
| 供用開始年次 | R7 | 0.8219 | 102.8 | | | 1.20 | 0.99 |
| 1年目 | R8 | 0.7903 | 102.8 | | | 1.20 | 0.95 |
| 2年目 | R9 | 0.7599 | 102.8 | | | 1.20 | 0.91 |
| 3年目 | R10 | 0.7307 | 102.8 | | | 1.20 | 0.88 |
| 4年目 | R11 | 0.7026 | 102.8 | | | 1.20 | 0.84 |
| 5年目 | R12 | 0.6756 | 102.8 | | | 1.20 | 0.81 |
| 6年目 | R13 | 0.6496 | 102.8 | | | 1.20 | 0.78 |
| 7年目 | R14 | 0.6246 | 102.8 | | | 1.20 | 0.75 |
| 8年目 | R15 | 0.6006 | 102.8 | | | 1.20 | 0.72 |
| 9年目 | R16 | 0.5775 | 102.8 | | | 1.20 | 0.69 |
| 10年目 | R17 | 0.5553 | 102.8 | | | 1.20 | 0.67 |
| 11年目 | R18 | 0.5339 | 102.8 | | | 1.20 | 0.64 |
| 12年目 | R19 | 0.5134 | 102.8 | | | 1.20 | 0.62 |
| 13年目 | R20 | 0.4936 | 102.8 | | | 1.20 | 0.59 |
| 14年目 | R21 | 0.4746 | 102.8 | | | 1.20 | 0.57 |
| 15年目 | R22 | 0.4564 | 102.8 | | | 1.20 | 0.55 |
| 16年目 | R23 | 0.4388 | 102.8 | | | 1.20 | 0.53 |
| 17年目 | R24 | 0.4220 | 102.8 | | | 1.20 | 0.51 |
| 18年目 | R25 | 0.4057 | 102.8 | | | 1.20 | 0.49 |
| 19年目 | R26 | 0.3901 | 102.8 | | | 1.20 | 0.47 |
| 20年目 | R27 | 0.3751 | 102.8 | | | 1.20 | 0.45 |
| 21年目 | R28 | 0.3607 | 102.8 | | | 1.20 | 0.43 |
| 22年目 | R29 | 0.3468 | 102.8 | | | 1.20 | 0.42 |
| 23年目 | R30 | 0.3335 | 102.8 | | | 1.20 | 0.40 |
| 24年目 | R31 | 0.3207 | 102.8 | | | 1.20 | 0.38 |
| 25年目 | R32 | 0.3083 | 102.8 | | | 1.20 | 0.37 |
| 26年目 | R33 | 0.2965 | 102.8 | | | 1.20 | 0.36 |
| 27年目 | R34 | 0.2851 | 102.8 | | | 1.20 | 0.34 |
| 28年目 | R35 | 0.2741 | 102.8 | | | 1.20 | 0.33 |
| 29年目 | R36 | 0.2636 | 102.8 | | | 1.20 | 0.32 |
| 30年目 | R37 | 0.2534 | 102.8 | | | 1.20 | 0.30 |
| 31年目 | R38 | 0.2437 | 102.8 | | | 1.20 | 0.29 |
| 32年目 | R39 | 0.2343 | 102.8 | | | 1.20 | 0.28 |
| 33年目 | R40 | 0.2253 | 102.8 | | | 1.20 | 0.27 |
| 34年目 | R41 | 0.2166 | 102.8 | | | 1.20 | 0.26 |
| 35年目 | R42 | 0.2083 | 102.8 | | | 1.20 | 0.25 |
| 36年目 | R43 | 0.2003 | 102.8 | | | 1.20 | 0.24 |
| 37年目 | R44 | 0.1926 | 102.8 | | | 1.20 | 0.23 |
| 38年目 | R45 | 0.1852 | 102.8 | | | 1.20 | 0.22 |
| 39年目 | R46 | 0.1780 | 102.8 | | | 1.20 | 0.21 |
| 40年目 | R47 | 0.1712 | 102.8 | | | 1.20 | 0.21 |
| 41年目 | R48 | 0.1646 | 102.8 | | | 1.20 | 0.20 |
| 42年目 | R49 | 0.1583 | 102.8 | | | 1.20 | 0.19 |
| 43年目 | R50 | 0.1522 | 102.8 | | | 1.20 | 0.18 |
| 44年目 | R51 | 0.1463 | 102.8 | | | 1.20 | 0.18 |
| 45年目 | R52 | 0.1407 | 102.8 | | | 1.20 | 0.17 |
| 46年目 | R53 | 0.1353 | 102.8 | | | 1.20 | 0.16 |
| 47年目 | R54 | 0.1301 | 102.8 | | | 1.20 | 0.16 |
| 48年目 | R55 | 0.1251 | 102.8 | | | 1.20 | 0.15 |
| 49年目 | R56 | 0.1203 | 102.8 | -40.88 | -4.92 | 1.20 | 0.14 |
| 合計 | | | | 288.56 | 341.52 | 60.00 | 22.04 |

| | | | | | | | |
|--------|--|--|--|--------|--|-------|--|
| 単純事業費計 | | | | 329.44 | | 60.00 | |
|--------|--|--|--|--------|--|-------|--|

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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:岡山環状南道路(残事業)

| 採用単価の根拠 | | 一般国道(雪寒費除) |
|---------|--------|------------|
| 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) |
| 0.38 | 3.5 | 1.32 |

| 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 |
| -4年目 | R3 | 0.9615 | 102.8 | 32.01 | 30.78 | | |
| -3年目 | R4 | 0.9246 | 102.8 | 53.05 | 49.05 | | |
| -2年目 | R5 | 0.8890 | 102.8 | 19.27 | 17.13 | | |
| -1年目 | R6 | 0.8548 | 102.8 | 19.35 | 16.54 | | |
| 供用開始年次 | R7 | 0.8219 | 102.8 | | | 1.20 | 0.99 |
| 1年目 | R8 | 0.7903 | 102.8 | | | 1.20 | 0.95 |
| 2年目 | R9 | 0.7599 | 102.8 | | | 1.20 | 0.91 |
| 3年目 | R10 | 0.7307 | 102.8 | | | 1.20 | 0.88 |
| 4年目 | R11 | 0.7026 | 102.8 | | | 1.20 | 0.84 |
| 5年目 | R12 | 0.6756 | 102.8 | | | 1.20 | 0.81 |
| 6年目 | R13 | 0.6496 | 102.8 | | | 1.20 | 0.78 |
| 7年目 | R14 | 0.6246 | 102.8 | | | 1.20 | 0.75 |
| 8年目 | R15 | 0.6006 | 102.8 | | | 1.20 | 0.72 |
| 9年目 | R16 | 0.5775 | 102.8 | | | 1.20 | 0.69 |
| 10年目 | R17 | 0.5553 | 102.8 | | | 1.20 | 0.67 |
| 11年目 | R18 | 0.5339 | 102.8 | | | 1.20 | 0.64 |
| 12年目 | R19 | 0.5134 | 102.8 | | | 1.20 | 0.62 |
| 13年目 | R20 | 0.4936 | 102.8 | | | 1.20 | 0.59 |
| 14年目 | R21 | 0.4746 | 102.8 | | | 1.20 | 0.57 |
| 15年目 | R22 | 0.4564 | 102.8 | | | 1.20 | 0.55 |
| 16年目 | R23 | 0.4388 | 102.8 | | | 1.20 | 0.53 |
| 17年目 | R24 | 0.4220 | 102.8 | | | 1.20 | 0.51 |
| 18年目 | R25 | 0.4057 | 102.8 | | | 1.20 | 0.49 |
| 19年目 | R26 | 0.3901 | 102.8 | | | 1.20 | 0.47 |
| 20年目 | R27 | 0.3751 | 102.8 | | | 1.20 | 0.45 |
| 21年目 | R28 | 0.3607 | 102.8 | | | 1.20 | 0.43 |
| 22年目 | R29 | 0.3468 | 102.8 | | | 1.20 | 0.42 |
| 23年目 | R30 | 0.3335 | 102.8 | | | 1.20 | 0.40 |
| 24年目 | R31 | 0.3207 | 102.8 | | | 1.20 | 0.38 |
| 25年目 | R32 | 0.3083 | 102.8 | | | 1.20 | 0.37 |
| 26年目 | R33 | 0.2965 | 102.8 | | | 1.20 | 0.36 |
| 27年目 | R34 | 0.2851 | 102.8 | | | 1.20 | 0.34 |
| 28年目 | R35 | 0.2741 | 102.8 | | | 1.20 | 0.33 |
| 29年目 | R36 | 0.2636 | 102.8 | | | 1.20 | 0.32 |
| 30年目 | R37 | 0.2534 | 102.8 | | | 1.20 | 0.30 |
| 31年目 | R38 | 0.2437 | 102.8 | | | 1.20 | 0.29 |
| 32年目 | R39 | 0.2343 | 102.8 | | | 1.20 | 0.28 |
| 33年目 | R40 | 0.2253 | 102.8 | | | 1.20 | 0.27 |
| 34年目 | R41 | 0.2166 | 102.8 | | | 1.20 | 0.26 |
| 35年目 | R42 | 0.2083 | 102.8 | | | 1.20 | 0.25 |
| 36年目 | R43 | 0.2003 | 102.8 | | | 1.20 | 0.24 |
| 37年目 | R44 | 0.1926 | 102.8 | | | 1.20 | 0.23 |
| 38年目 | R45 | 0.1852 | 102.8 | | | 1.20 | 0.22 |
| 39年目 | R46 | 0.1780 | 102.8 | | | 1.20 | 0.21 |
| 40年目 | R47 | 0.1712 | 102.8 | | | 1.20 | 0.21 |
| 41年目 | R48 | 0.1646 | 102.8 | | | 1.20 | 0.20 |
| 42年目 | R49 | 0.1583 | 102.8 | | | 1.20 | 0.19 |
| 43年目 | R50 | 0.1522 | 102.8 | | | 1.20 | 0.18 |
| 44年目 | R51 | 0.1463 | 102.8 | | | 1.20 | 0.18 |
| 45年目 | R52 | 0.1407 | 102.8 | | | 1.20 | 0.17 |
| 46年目 | R53 | 0.1353 | 102.8 | | | 1.20 | 0.16 |
| 47年目 | R54 | 0.1301 | 102.8 | | | 1.20 | 0.16 |
| 48年目 | R55 | 0.1251 | 102.8 | | | 1.20 | 0.15 |
| 49年目 | R56 | 0.1203 | 102.8 | -1.49 | -0.18 | 1.20 | 0.14 |
| 合計 | | | | 122.19 | 113.32 | 60.00 | 22.04 |

| | | | |
|--------|--|--------|-------|
| 単純事業費計 | | 123.68 | 60.00 |
|--------|--|--------|-------|

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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。

