

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55号 阿南道路
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)=2.4 (経済的純現在価値(B-C)=2.857億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.8%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=1.05 (経済的純現在価値(B-C)=5.6億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.3%)

●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	物流効率化の 支援	■ 現道等の年間渋滞時間損失及び削減率	阿南道路の整備により、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：約5万人時間/年(10万人時間/年⇒5万人時間/年) 損失削減率：約50.0%
		■ 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	阿南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が改善される 国道55号(阿南道路)阿南市橋町青木(下り)：17km/h⇒50km/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/日以上かつ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	国道55号を利用する路線バス 徳島バス(株)、徳島バス阿南(株)
		<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	—
	都市の再生	■ 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	徳島阿波おどり空港(第三種空港)へのアクセス向上 美波町⇒徳島阿波おどり空港：約8分短縮(120分⇒112分)
		■ 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	徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上 美波町⇒徳島小松島港：約8分短縮(63分⇒55分)
		■ 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	徳島県南部における農林水産品(きゅうり、にんじん、すだち、生しいたけ、阿波尾鶏、阿波牛等)の流通の利便性向上 美波町⇒徳島市：約8分短縮(95分⇒87分)
		<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	—
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
国土・地域 ネットワーク の構築	個性ある地域 の形成	<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/km <sup>2</sup> 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	—
		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	—
		<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	—
		■ 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	徳島地方生活圏から南部地方生活圏を最短時間で連絡する路線を構成 美波町⇒徳島市：約8分短縮(約95分⇒約87分)
個性ある地域 の形成	<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	—	
	■ 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上 美波町⇒阿南市：約1分短縮(約42分⇒約41分)	
	<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	—	
個性ある地域 の形成	■ 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	辰己工業団地(阿南市)、大湊新浜工業団地(阿南市)、徳島県南部運動公園(阿南市)、徳島県LEDパレイ構想を支援	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	県南地域の観光地へのアクセス向上 (うみがめ博物館、大浜海岸、室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパークなど) 徳島市⇒大浜海岸(美波町日和佐)：約9分短縮(約95分⇒約86分)	

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	—
	安全で安心できる暮らしの	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	阿南市南部の三次医療施設カバー圏が拡大 阿南市橋町青木⇒徳島赤十字病院(小松島市)：約13分短縮(約44分⇒約31分)
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 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	第1次緊急輸送道路指定 「徳島県道路啓開計画」(R4.3月版)において、対象区間は現道(国道55号阿南道路、旧国道55号)とともに、第1次緊急輸送確保路線に位置づけられている
		<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	第1次緊急輸送道路の代替路線を形成 旧国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する
		<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	<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排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：35.7千t-CO2/年(472.9千t-CO2/年⇒437.2千t-CO2/年) CO2排出削減率：7.5%
	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	NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：125.6t-NO2/年(272.9t-NO2/年⇒147.3t-NO2/年) NO2排出削減率：46.0%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：7.3t-SPM/年(15.8t-SPM/年⇒8.5t-SPM/年) SPM排出削減率：46.2%
		<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 type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—
		<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・その他の別
一般国道55号	阿南道路	L = 18.4 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,700~24,100	2,4	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	809億円	192億円		1,001億円
うち残事業分	124億円	34億円		158億円
基準年における 現在価値 (C)	1,788億円	217億円		2,004億円
うち残事業分	108億円	13億円		121億円

## 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4年度			
供用年	部分供用：平成6年度、平成13年度、平成20年度、平成26年度、令和2年度、令和8年度、令和9年度 完成供用：令和10年度			
単年便益 (初年便益)	34億円	3.9億円	0.39億円	38億円
基準年における 現在価値 (B)	4,323億円	460億円	78億円	4,861億円
うち残事業分	123億円	1.7億円	1.9億円	127億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	2,857億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.8%
費用便益比（残事業）	1.05
経済的純現在価値（残事業）	5.6億円
経済的内部収益率（残事業）	4.3%

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	7,700～24,100	±10%	1.9～2.9
事業費	809億円	±10%	2.4～2.4
事業期間	55年	±20%	2.4～2.4

【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	7,700～24,100	±10%	1.005～1.1
事業費	124億円	±10%	0.96～1.1
事業期間	5年	±20%	0.997～1.1

交通状況の変化

様式-3①

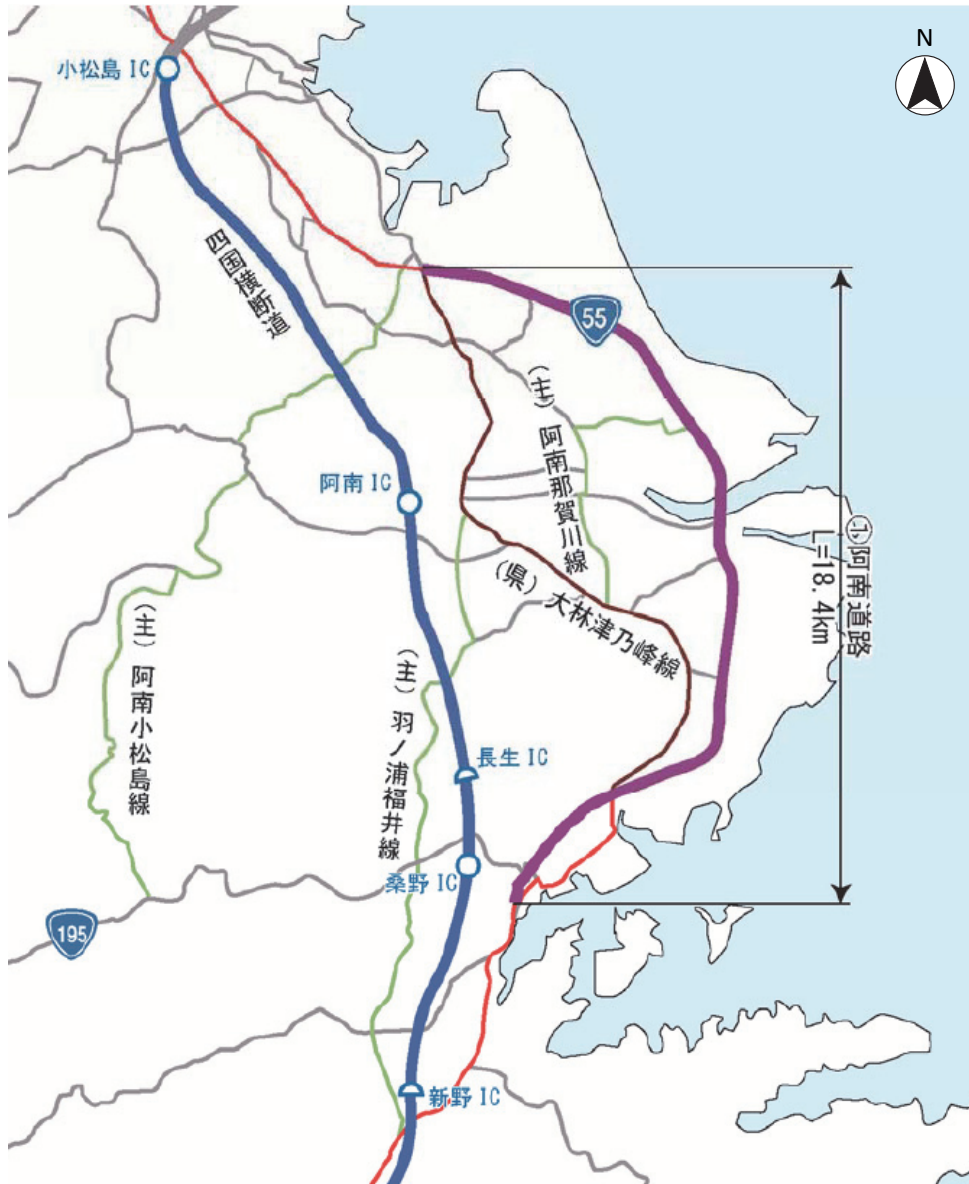
事業名：阿南道路【事業全体】

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 18.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		16,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		22	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		63.53	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)大林津乃峰線(旧国道55号) : 15.8km	交通量	[台/日]	14,300	7,800
		走行時間	[分]	28	25
		走行時間費用	[億円/年]	81.04	35.70
	四国横断自動車道(小松島~阿南)、桑野道路 : 9.7km	交通量	[台/日]	20,900	20,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	33.66	37.67
	(主)阿南那賀川線 : 5.7km	交通量	[台/日]	11,100	2,100
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	28.38	4.47
	(主)羽ノ浦福井線 : 12.0km	交通量	[台/日]	5,800	4,200
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	20.00	14.19
	(主)阿南小松島線 : 6.7km	交通量	[台/日]	7,300	5,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	14.76	10.42
③その他道路合計 : 169.5km	走行時間費用	[億円/年]	268.19	203.27	
			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 : 237.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	446.03	369.25	76.78

- ※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 - 3 ①

事業名：阿南道路【残事業】

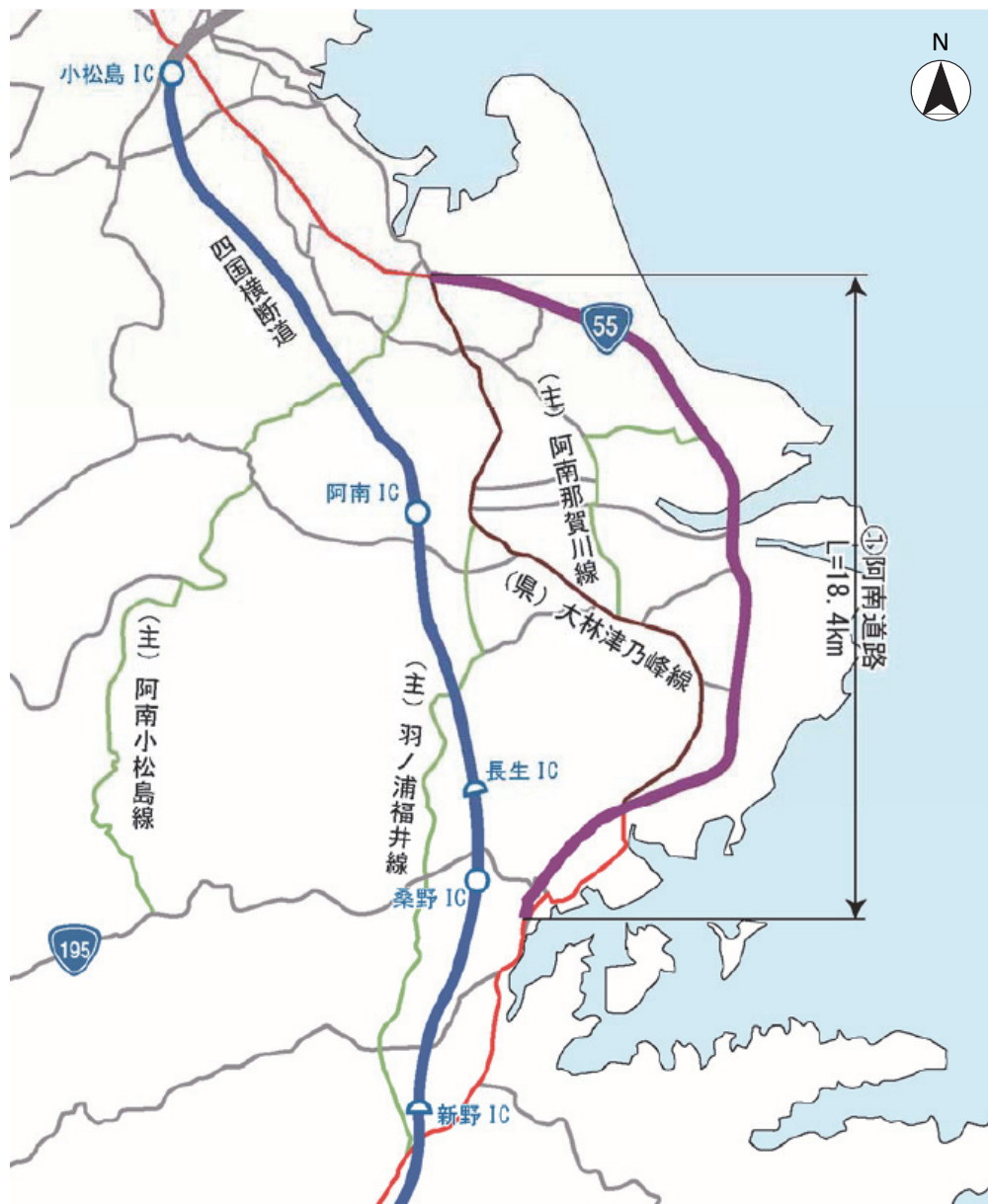
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 18.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,300	16,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	22	22	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	55.31	63.53	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)大林津乃峰線(旧国道55号) : 15.8km	交通量	[台/日]	9,500	7,800
		走行時間	[分]	24	25
		走行時間費用	[億円/年]	43.60	35.70
	四国横断自動車道(小松島~阿南)、桑野道路 : 9.7km	交通量	[台/日]	20,700	20,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	38.63	37.67
	(主)阿南那賀川線 : 5.7km	交通量	[台/日]	2,200	2,100
		走行時間	[分]	9	12
		走行時間費用	[億円/年]	4.53	4.47
	(主)羽ノ浦福井線 : 12.0km	交通量	[台/日]	4,700	4,200
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	15.65	14.19
(主)阿南小松島線 : 6.7km	交通量	[台/日]	6,100	5,700	
	走行時間	[分]	10	10	
	走行時間費用	[億円/年]	11.30	10.42	
③その他道路合計 : 169.5km	走行時間費用	[億円/年]	207.06	203.27	

			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 : 237.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	376.07	369.25	6.82

- ※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：阿南道路

(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 (令和4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4年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax) 内の路線等が混在した配分結果となっているため、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"/>	

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：阿南道路(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)
0.29	18.4	5.30

年次	年度 (基準年 R4)	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-21年目	S 48	6.8333	57.8	0.20	2.41				
-20年目	S 49	6.5705	69.0	0.35	3.40				
-19年目	S 50	6.3178	72.9	0.15	1.32				
-18年目	S 51	6.0748	79.1	0.18	1.41				
-17年目	S 52	5.8412	83.8	0.35	2.49				
-16年目	S 53	5.6165	87.4	0.35	2.29				
-15年目	S 54	5.4005	89.6	0.15	0.92				
-14年目	S 55	5.1928	95.3	0.41	2.28				
-13年目	S 56	4.9931	97.8	0.30	1.56				
-12年目	S 57	4.8010	98.9	3.58	17.71				
-11年目	S 58	4.6164	99.8	2.36	11.12				
-10年目	S 59	4.4388	101.8	6.74	29.95				
-9年目	S 60	4.2681	102.6	3.04	12.89				
-8年目	S 61	4.1039	104.4	9.30	37.25				
-7年目	S 62	3.9461	104.1	13.50	52.15				
-6年目	S 63	3.7943	104.7	25.50	94.17				
-5年目	H 1	3.6484	107.5	36.50	126.23				
-4年目	H 2	3.5081	109.9	38.51	125.26				
-3年目	H 3	3.3731	112.5	53.50	163.46				
-2年目	H 4	3.2434	114.1	72.50	210.00				
-1年目	H 5	3.1187	114.4	25.50	70.84				
暫定供用開始年次	H 6	2.9987	114.3	21.50	57.48	1.55	4.16		
1年目	H 7	2.8834	113.7	18.50	47.81	1.55	4.02		
2年目	H 8	2.7725	113.2	18.50	46.17	1.55	3.88		
3年目	H 9	2.6658	114.2	14.50	34.49	1.55	3.70		
4年目	H 10	2.5633	113.6	35.72	82.13	1.55	3.57		
5年目	H 11	2.4647	112.0	32.50	72.88	1.55	3.49		
6年目	H 12	2.3699	110.7	22.50	49.08	1.55	3.39		
暫定供用開始年次	H 13	2.2788	109.4	16.63	35.30	3.11	6.60		
8年目	H 14	2.1911	107.6	30.03	62.31	3.11	6.45		
9年目	H 15	2.1068	106.1	14.79	29.93	3.11	6.29		
10年目	H 16	2.0258	105.0	8.54	16.79	3.11	6.11		
11年目	H 17	1.9479	103.7	5.66	10.83	3.11	5.95		
12年目	H 18	1.8730	103.0	14.27	26.44	3.11	5.76		
13年目	H 19	1.8009	102.1	7.73	13.89	3.11	5.59		
暫定供用開始年次	H 20	1.7317	101.6	1.47	2.55	3.82	6.63		
15年目	H 21	1.6651	100.3	1.19	2.01	3.82	6.46		
16年目	H 22	1.6010	98.6	3.69	6.11	3.82	6.32		
17年目	H 23	1.5395	97.2	5.18	8.36	3.82	6.16		
18年目	H 24	1.4802	96.4	21.13	33.06	3.82	5.97		
19年目	H 25	1.4233	96.4	5.20	7.82	3.82	5.74		
暫定供用開始年次	H 26	1.3686	98.7	6.51	9.20	4.11	5.81		
21年目	H 27	1.3159	100.2	28.18	37.71	4.11	5.50		
22年目	H 28	1.2653	100.3	25.94	33.35	4.11	5.28		
23年目	H 29	1.2167	100.5	11.87	14.64	4.11	5.07		
24年目	H 30	1.1699	100.4	9.72	11.54	4.11	4.88		
25年目	R 1	1.1249	101.2	7.55	8.55	4.11	4.65		
暫定供用開始年次	R 2	1.0816	101.9	2.45	2.65	4.30	4.65		
27年目	R 3	1.0400	101.9	0.34	0.35	4.30	4.47		
28年目	R 4	1.0000	101.9	0.33	0.33	4.30	4.30		
29年目	R 5	0.9615	101.9	0.15	0.14	4.30	4.13		
30年目	R 6	0.9246	101.9	41.78	38.63	4.30	3.98		
31年目	R 7	0.8890	101.9	24.01	21.34	4.30	3.82		
暫定供用開始年次	R 8	0.8548	101.9	19.22	16.43	4.49	3.84		
暫定供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	38.94	32.01	4.69	3.86		
完成供用開始年次	R 10	0.7903	101.9			4.82	3.81		
35年目	R 11	0.7599	101.9			4.82	3.66		
36年目	R 12	0.7307	101.9			4.82	3.52		
37年目	R 13	0.7026	101.9			4.82	3.39		
38年目	R 14	0.6756	101.9			4.82	3.25		
39年目	R 15	0.6496	101.9			4.82	3.13		
40年目	R 16	0.6246	101.9			4.82	3.01		
41年目	R 17	0.6006	101.9			4.82	2.89		
42年目	R 18	0.5775	101.9			4.82	2.78		
43年目	R 19	0.5553	101.9			4.82	2.68		
44年目	R 20	0.5339	101.9			4.82	2.57		
45年目	R 21	0.5134	101.9			4.82	2.47		
46年目	R 22	0.4936	101.9			4.82	2.38		
47年目	R 23	0.4746	101.9			4.82	2.29		
48年目	R 24	0.4564	101.9			4.82	2.20		
49年目	R 25	0.4388	101.9	-122.08	-53.57	4.82	2.11		
合計				687.11	1,787.86	192.28	216.63	0.00	0.00
単純事業費計				809.19		192.28		0.00	

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】

箇所名：阿南道路（残事業）

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.23	3.4	0.77

年次	年度 (基準年 R4)	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-3年目	R 5	0.9615	101.9	0.15	0.14				
-2年目	R 6	0.9246	101.9	41.78	38.63				
-1年目	R 7	0.8890	101.9	24.01	21.34				
暫定供用開始年次	R 8	0.8548	101.9	19.22	16.43	0.20	0.17		
暫定供用開始年次	R 9	0.8219	101.9	38.94	32.01	0.57	0.47		
完成供用開始年次	R 10	0.7903	101.9			0.70	0.55		
3年目	R 11	0.7599	101.9			0.70	0.53		
4年目	R 12	0.7307	101.9			0.70	0.51		
5年目	R 13	0.7026	101.9			0.70	0.49		
6年目	R 14	0.6756	101.9			0.70	0.47		
7年目	R 15	0.6496	101.9			0.70	0.45		
8年目	R 16	0.6246	101.9			0.70	0.44		
9年目	R 17	0.6006	101.9			0.70	0.42		
10年目	R 18	0.5775	101.9			0.70	0.40		
11年目	R 19	0.5553	101.9			0.70	0.39		
12年目	R 20	0.5339	101.9			0.70	0.37		
13年目	R 21	0.5134	101.9			0.70	0.36		
14年目	R 22	0.4936	101.9			0.70	0.35		
15年目	R 23	0.4746	101.9			0.70	0.33		
16年目	R 24	0.4564	101.9			0.70	0.32		
17年目	R 25	0.4388	101.9			0.70	0.31		
18年目	R 26	0.4220	101.9			0.70	0.30		
19年目	R 27	0.4057	101.9			0.70	0.28		
20年目	R 28	0.3901	101.9			0.70	0.27		
21年目	R 29	0.3751	101.9			0.70	0.26		
22年目	R 30	0.3607	101.9			0.70	0.25		
23年目	R 31	0.3468	101.9			0.70	0.24		
24年目	R 32	0.3335	101.9			0.70	0.23		
25年目	R 33	0.3207	101.9			0.70	0.22		
26年目	R 34	0.3083	101.9			0.70	0.22		
27年目	R 35	0.2965	101.9			0.70	0.21		
28年目	R 36	0.2851	101.9			0.70	0.20		
29年目	R 37	0.2741	101.9			0.70	0.19		
30年目	R 38	0.2636	101.9			0.70	0.18		
31年目	R 39	0.2534	101.9			0.70	0.18		
32年目	R 40	0.2437	101.9			0.70	0.17		
33年目	R 41	0.2343	101.9			0.70	0.16		
34年目	R 42	0.2253	101.9			0.70	0.16		
35年目	R 43	0.2166	101.9			0.70	0.15		
36年目	R 44	0.2083	101.9			0.70	0.15		
37年目	R 45	0.2003	101.9			0.70	0.14		
38年目	R 46	0.1926	101.9			0.70	0.13		
39年目	R 47	0.1852	101.9			0.70	0.13		
40年目	R 48	0.1780	101.9			0.70	0.12		
41年目	R 49	0.1712	101.9			0.70	0.12		
42年目	R 50	0.1646	101.9			0.70	0.12		
43年目	R 51	0.1583	101.9			0.70	0.11		
44年目	R 52	0.1522	101.9			0.70	0.11		
45年目	R 53	0.1463	101.9			0.70	0.10		
46年目	R 54	0.1407	101.9			0.70	0.10		
47年目	R 55	0.1353	101.9			0.70	0.09		
48年目	R 56	0.1301	101.9			0.70	0.09		
49年目	R 57	0.1251	101.9			0.70	0.09		
合計				-1.23	-0.15				
単純事業費計				122.87	108.40	34.37	12.84	0.00	0.00

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。



