

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40号 音威子府バイパス
事業主体	北海道開発局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件		指 標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<input type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている		○費用 <sub>※1</sub> : C=1,950億円(事業全体)、196億円(採事業) ○便益 <sub>※2</sub> : 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少 B= 399億円 救急医療改善効果 B= 139億円 余裕時間の短縮による効果 B= 9.8億円 河川氾濫時の人命損失軽減効果(走行車両) B= 89億円 河川氾濫時の人命損失軽減効果(地域住民) B= 6.7億円 冬期広域交通の円滑化による効果 B= 0.8億円 冬期広域交通の円滑化による効果 B= 2.3億円 日本海側津波時の代替路確保効果 B= 37億円 オホーツク津波時の代替路確保効果 B= 23億円 大規模豪雨時の代替路確保効果 B= 105億円 地域住民の不安の解消(通行止め解消等) B= 486億円 事業による地域経済の活性化効果 B= 448億円 CO2排出削減による効果 B= 2.3億円 計 B=1,748億円  ※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値 ※1:費用は事業費及び維持管理費を割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)した後の値 ※2:便益は開通後50年間の便益額として、割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)した後の値

●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 type="checkbox"/> 現道等の年間法濫損失時間及び削減率	
	<input 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	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間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	
	<input 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	
	<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 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	
	物流効率化の支援	<input 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
<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が向上		対象地域: 宗谷管内 主な出荷先: 宗谷管内一道内外(ホッケ・ほたて)、豊富町(豊富家畜市場)一道内外(生体牛)
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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	<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"/>	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"/>	D1D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"/>	対象区画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・地球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)の位置づけ有り	北海道縦貫自動車道	
	<input type="checkbox"/>	地域高規格道路の位置づけあり		
	<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	拠点都市：旭川市、士別市、名寄市、稚内市	
	<input checked="" 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	対象となる日常活動圏中心都市：名寄市、稚内市	
	<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"/>	日常活動圏の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 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"/>	特別立法に基づく事業である		
	<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	<input type="checkbox"/>	歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である		
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/日以上のもので当該する区間において、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付けがある、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"/>	対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<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	対象となる三次医療施設名称：名寄市立総合病院 アクセス向上が見込まれる自治体名：中川町、稚内市、豊富町、根室町、天塩町
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画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"/>	対象区画が、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	計画名：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画 位置づけ：第一次緊急輸送道路
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模迂回を強いられた区間の代替路線を形成する	代替する区間：国道40号(中川町～音威子府村)
		<input checked="" 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)	北海道縦貫自動車道

		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	防災点検対策箇所：4箇所（H18道路防災総点検）（落石・崩壊 3箇所、地吹雪 1箇所）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	特殊通行規制区間：L=18.0km（雪崩）
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</li> </ul>	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	CO2排出削減量：4,012(t-CO2/年)
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li><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見込まれる</li> </ul>	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現払・BP・その他の別
一般国道40号	音威子府バイパス	L=19.0Km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,900	2	北海道開発局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	1,353億円	181億円		1,534億円
うち残事業分	133億円	181億円		314億円
基準年における 現在価値(C)	1,878億円	72億円		1,950億円
うち残事業分	124億円	72億円		196億円

## 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5年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	4.1億円	0.67億円	22億円
基準年における 現在価値(B)	314億円	74億円	12億円	399億円
うち残事業分	314億円	74億円	12億円	399億円

## 交通状況の変化(事業全体)

事業名:音威子府バイパス

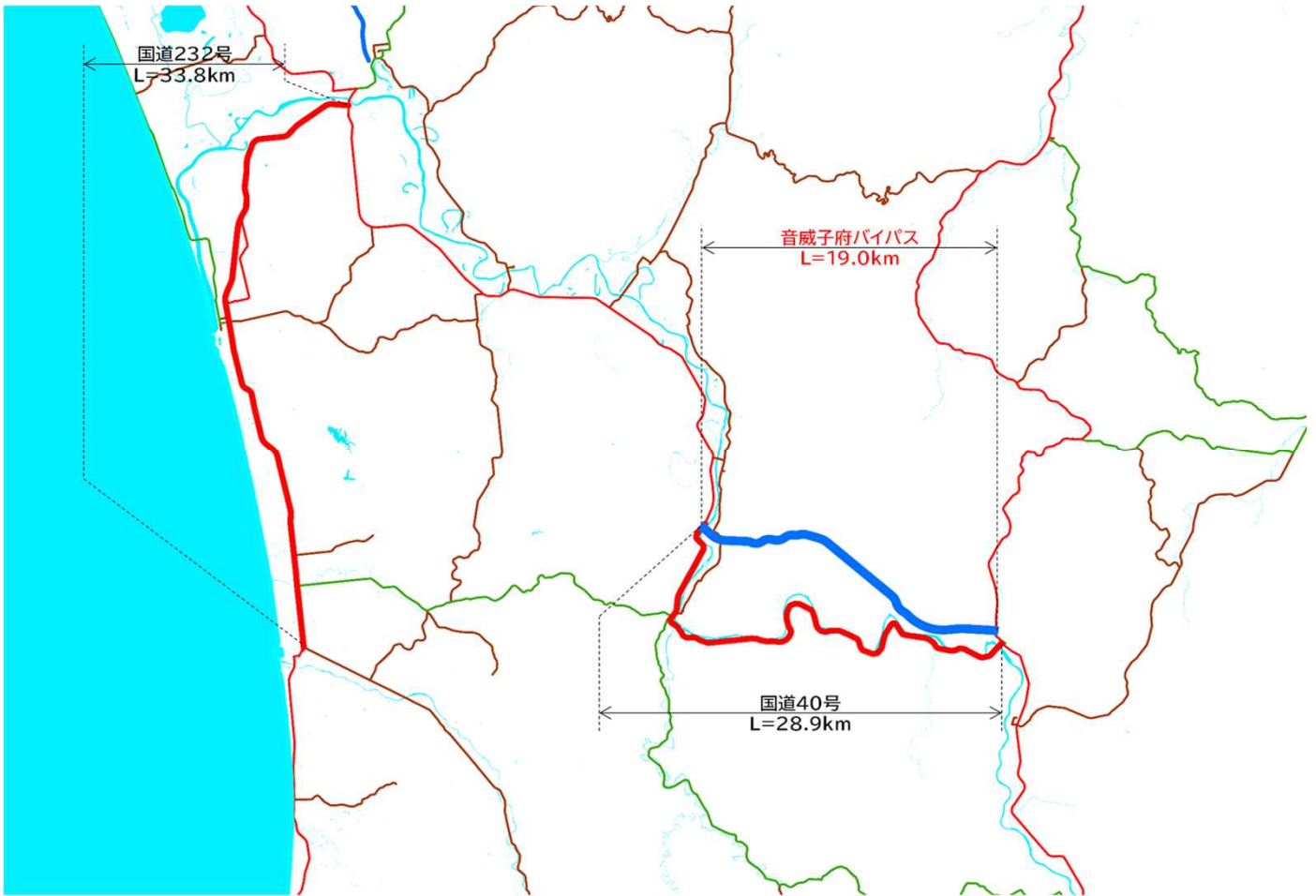
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 19.0km	交通量	[台/日]	0	2,900	
	走行時間	[分]	0.0	16.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	10.20	
②主な 周辺道路	現道: 国道40号 28.9km	交通量	[台/日]	2,000	100
		走行時間	[分]	47.2	43.4
		走行時間費用	[億円/年]	21.82	1.07
	国道232号 33.8km	交通量	[台/日]	2,500	2,200
		走行時間	[分]	46.6	46.3
		走行時間費用	[億円/年]	24.75	20.46
③その他道路合計 26,357.3km		走行時間費用	[億円/年]	21,510.99	21,509.88

			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:26,439.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,557.56	21,541.61	15.95

事業名：音威子府バイパス

【 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(残事業)

事業名:音威子府バイパス

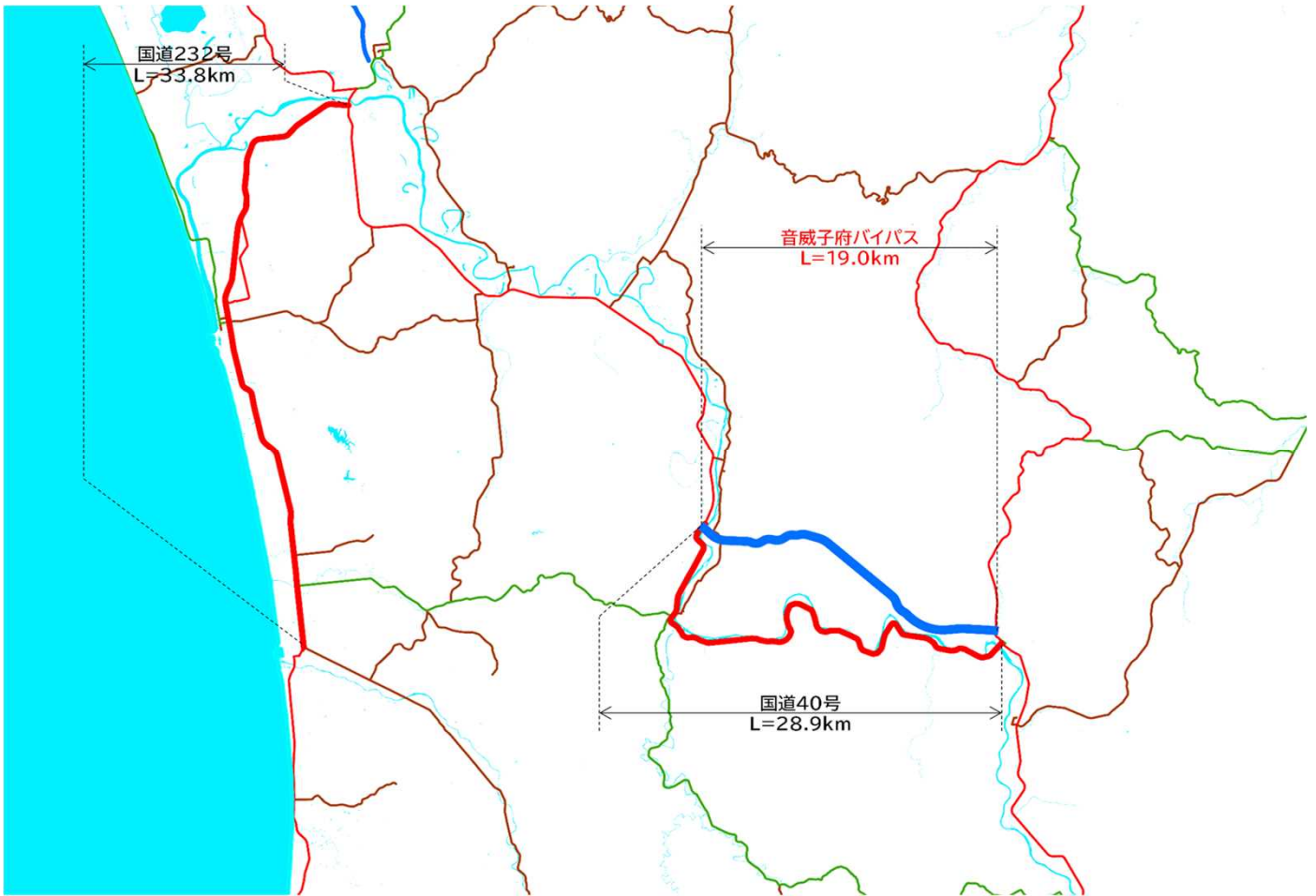
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 19.0km	交通量	[台/日]	0	2,900	
	走行時間	[分]	0.0	16.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	10.20	
②主な 周辺道路	現道: 国道40号 28.9km	交通量	[台/日]	2,000	100
		走行時間	[分]	47.2	43.4
		走行時間費用	[億円/年]	21.82	1.07
	国道232号 33.8km	交通量	[台/日]	2,500	2,200
		走行時間	[分]	46.6	46.3
		走行時間費用	[億円/年]	24.75	20.46
③その他道路合計 26,357.3km		走行時間費用	[億円/年]	21,510.99	21,509.88

			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:26,439.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,557.56	21,541.61	15.95

事業名：音威子府バイパス

【 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:音威子府バイパス

(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)	■	
	その他	□	
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5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R22)	
	複数時点での推計	□	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
	整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (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)	□	
	その他( )	□	
開発交通量の考慮	無	■	
	有	□	
	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	
交通 配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	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)			
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 交通容量未満・以上の路線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	□	
	採用理由を記載		
その他( )	□		

事業名:音威子府バイパス

(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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 当該区間の通行止め実績を踏まえ、1.6日/年と設定	(1.6)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 type="checkbox"/>	
考慮する		<input checked="" 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 当該地域の直近3か年(令和2年~令和4年)における最低気温0℃以下かつ積雪1cm以上を満たす日数とし、128日と設定	(128)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 Vmax、Vminについて低減		
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"/>		
その他				



費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道40号 音威子府バイパス

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)  
 0.210 19.0 3.99

年次	年度	割引率 4.0%	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	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-33年目	H 5	3.2434	114.41	0.28	0.81				
-32年目	H 6	3.1187	114.30	0.78	2.17				
-31年目	H 7	2.9987	113.70	1.19	3.19				
-30年目	H 8	2.8834	113.20	1.81	4.69				
-29年目	H 9	2.7725	114.20	1.48	3.66				
-28年目	H 10	2.6658	113.60	2.38	5.69				
-27年目	H 11	2.5633	112.00	1.56	3.63				
-26年目	H 12	2.4647	110.70	1.57	3.56				
-25年目	H 13	2.3699	109.40	1.35	2.98				
-24年目	H 14	2.2788	107.60	1.15	2.48				
-23年目	H 15	2.1911	106.10	1.05	2.21				
-22年目	H 16	2.1068	105.00	2.00	4.09				
-21年目	H 17	2.0258	103.70	1.25	2.49				
-20年目	H 18	1.9479	103.00	3.93	7.57				
-19年目	H 19	1.8730	102.10	7.81	14.58				
-18年目	H 20	1.8009	101.60	16.79	30.30				
-17年目	H 21	1.7317	100.30	70.54	123.99				
-16年目	H 22	1.6651	98.60	74.40	127.90				
-15年目	H 23	1.6010	97.20	73.05	122.48				
-14年目	H 24	1.5395	96.40	178.25	289.79				
-13年目	H 25	1.4802	96.40	96.55	150.92				
-12年目	H 26	1.4233	98.70	81.69	119.91				
-11年目	H 27	1.3686	100.20	114.13	158.69				
-10年目	H 28	1.3159	100.20	78.95	105.54				
- 9年目	H 29	1.2653	100.50	64.28	82.39				
- 8年目	H 30	1.2167	100.40	50.58	62.40				
- 7年目	R 1	1.1699	101.20	52.50	61.78				
- 6年目	R 2	1.1249	101.90	67.07	75.37				
- 5年目	R 3	1.0816	101.80	71.17	76.98				
- 4年目	R 4	1.0400	101.80	53.95	56.11				
- 3年目	R 5	1.0000	101.80	46.27	46.27				
- 2年目	R 6	0.9615	101.80	55.28	53.15				
- 1年目	R 7	0.9246	101.80	52.45	48.50				
供用開始年次	R 8	0.8890	101.80	25.21	22.41	3.63	3.22		
1年目	R 9	0.8548	101.80			3.63	3.10		
2年目	R 10	0.8219	101.80			3.63	2.98		
3年目	R 11	0.7903	101.80			3.63	2.87		
4年目	R 12	0.7599	101.80			3.63	2.76		
5年目	R 13	0.7307	101.80			3.63	2.65		
6年目	R 14	0.7026	101.80			3.63	2.55		
7年目	R 15	0.6756	101.80			3.63	2.45		
8年目	R 16	0.6496	101.80			3.63	2.36		
9年目	R 17	0.6246	101.80			3.63	2.27		
10年目	R 18	0.6006	101.80			3.63	2.18		
11年目	R 19	0.5775	101.80			3.63	2.09		
12年目	R 20	0.5553	101.80			3.63	2.01		
13年目	R 21	0.5339	101.80			3.63	1.94		
14年目	R 22	0.5134	101.80			3.63	1.86		
15年目	R 23	0.4936	101.80			3.63	1.79		
16年目	R 24	0.4746	101.80			3.63	1.72		
17年目	R 25	0.4564	101.80			3.63	1.66		
18年目	R 26	0.4388	101.80			3.63	1.59		
19年目	R 27	0.4220	101.80			3.63	1.53		
20年目	R 28	0.4057	101.80			3.63	1.47		
21年目	R 29	0.3901	101.80			3.63	1.41		
22年目	R 30	0.3751	101.80			3.63	1.36		
23年目	R 31	0.3607	101.80			3.63	1.31		
24年目	R 32	0.3468	101.80			3.63	1.26		
25年目	R 33	0.3335	101.80			3.63	1.21		
26年目	R 34	0.3207	101.80			3.63	1.16		
27年目	R 35	0.3083	101.80			3.63	1.12		
28年目	R 36	0.2965	101.80			3.63	1.08		
29年目	R 37	0.2851	101.80			3.63	1.03		
30年目	R 38	0.2741	101.80			3.63	0.99		
31年目	R 39	0.2636	101.80			3.63	0.96		
32年目	R 40	0.2534	101.80			3.63	0.92		
33年目	R 41	0.2437	101.80			3.63	0.88		
34年目	R 42	0.2343	101.80			3.63	0.85		
35年目	R 43	0.2253	101.80			3.63	0.82		
36年目	R 44	0.2166	101.80			3.63	0.79		
37年目	R 45	0.2083	101.80			3.63	0.76		
38年目	R 46	0.2003	101.80			3.63	0.73		
39年目	R 47	0.1926	101.80			3.63	0.70		
40年目	R 48	0.1852	101.80			3.63	0.67		
41年目	R 49	0.1780	101.80			3.63	0.65		
42年目	R 50	0.1712	101.80			3.63	0.62		
43年目	R 51	0.1646	101.80			3.63	0.60		
44年目	R 52	0.1583	101.80			3.63	0.57		
45年目	R 53	0.1522	101.80			3.63	0.55		
46年目	R 54	0.1463	101.80			3.63	0.53		
47年目	R 55	0.1407	101.80			3.63	0.51		
48年目	R 56	0.1353	101.80			3.63	0.49		
49年目	R 57	0.1301	101.80	-1.79	-0.24	3.63	0.47		
合計				1,350.89	1,878.42	181.36	72.04	0.00	0.00
単純事業費計				1,352.69		181.36		0.00	

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(残事業)

箇所名:一般国道40号 音威子府バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
- 2年目	R 6	0.9615	101.80	55.28	53.15				
- 1年目	R 7	0.9246	101.80	52.45	48.50				
供用開始年次	R 8	0.8890	101.80	25.21	22.41	3.63	3.22		
1年目	R 9	0.8548	101.80			3.63	3.10		
2年目	R 10	0.8219	101.80			3.63	2.98		
3年目	R 11	0.7903	101.80			3.63	2.87		
4年目	R 12	0.7599	101.80			3.63	2.76		
5年目	R 13	0.7307	101.80			3.63	2.65		
6年目	R 14	0.7026	101.80			3.63	2.55		
7年目	R 15	0.6756	101.80			3.63	2.45		
8年目	R 16	0.6496	101.80			3.63	2.36		
9年目	R 17	0.6246	101.80			3.63	2.27		
10年目	R 18	0.6006	101.80			3.63	2.18		
11年目	R 19	0.5775	101.80			3.63	2.09		
12年目	R 20	0.5553	101.80			3.63	2.01		
13年目	R 21	0.5339	101.80			3.63	1.94		
14年目	R 22	0.5134	101.80			3.63	1.86		
15年目	R 23	0.4936	101.80			3.63	1.79		
16年目	R 24	0.4746	101.80			3.63	1.72		
17年目	R 25	0.4564	101.80			3.63	1.66		
18年目	R 26	0.4388	101.80			3.63	1.59		
19年目	R 27	0.4220	101.80			3.63	1.53		
20年目	R 28	0.4057	101.80			3.63	1.47		
21年目	R 29	0.3901	101.80			3.63	1.41		
22年目	R 30	0.3751	101.80			3.63	1.36		
23年目	R 31	0.3607	101.80			3.63	1.31		
24年目	R 32	0.3468	101.80			3.63	1.26		
25年目	R 33	0.3335	101.80			3.63	1.21		
26年目	R 34	0.3207	101.80			3.63	1.16		
27年目	R 35	0.3083	101.80			3.63	1.12		
28年目	R 36	0.2965	101.80			3.63	1.08		
29年目	R 37	0.2851	101.80			3.63	1.03		
30年目	R 38	0.2741	101.80			3.63	0.99		
31年目	R 39	0.2636	101.80			3.63	0.96		
32年目	R 40	0.2534	101.80			3.63	0.92		
33年目	R 41	0.2437	101.80			3.63	0.88		
34年目	R 42	0.2343	101.80			3.63	0.85		
35年目	R 43	0.2253	101.80			3.63	0.82		
36年目	R 44	0.2166	101.80			3.63	0.79		
37年目	R 45	0.2083	101.80			3.63	0.76		
38年目	R 46	0.2003	101.80			3.63	0.73		
39年目	R 47	0.1926	101.80			3.63	0.70		
40年目	R 48	0.1852	101.80			3.63	0.67		
41年目	R 49	0.1780	101.80			3.63	0.65		
42年目	R 50	0.1712	101.80			3.63	0.62		
43年目	R 51	0.1646	101.80			3.63	0.60		
44年目	R 52	0.1583	101.80			3.63	0.57		
45年目	R 53	0.1522	101.80			3.63	0.55		
46年目	R 54	0.1463	101.80			3.63	0.53		
47年目	R 55	0.1407	101.80			3.63	0.51		
48年目	R 56	0.1353	101.80			3.63	0.49		
49年目	R 57	0.1301	101.80			3.63	0.47		
合計				132.95	124.07	181.36	72.04	0.00	0.00
単純事業費計				132.95		181.36		0.00	

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。



