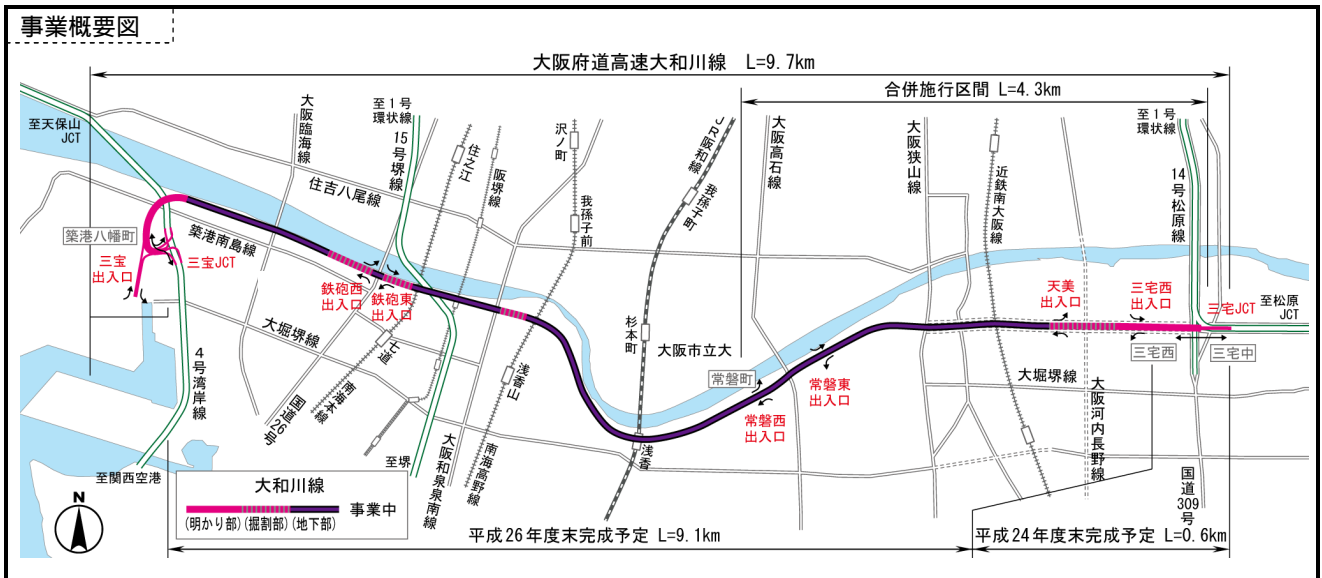


再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

事業名	大阪府道高速大和川線 <small>やまとがわせん</small>		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪府、堺市 阪神高速道路株式会社	
起終点	自：堺市堺区築港八幡町 <small>さかいしきがいくちこうやわたまち</small>		至：松原市三宅中 <small>まつばらしみやけなか</small>		延長	9.7km	
事業概要	<p>大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長9.7kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と内陸部との結びつきを強化する路線である。</p>						
H11年度事業化	H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)		H11年度用地着手		H18年度工事着手		
全体事業費	4,341億円		事業進捗率	63%		供用済延長	0.0km
計画交通量	21,500～33,300台/日						
費用便益 分析結果	B/C	総費用	総便益		基準年		
	(事業全体) 2.2	(残事業)/(事業全体) 1,879 / 4,883億円	(残事業)/(事業全体) 10,923 / 10,923億円		平成24年		
	(残事業) 5.8	(事業費：1,445 / 4,449億円) (維持管理費：434 / 434億円)	(走行時間短縮便益：10,009 / 10,009億円) (走行経費減少便益：761 / 761億円) (交通事故減少便益：153 / 153億円)				
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施						
	<p>交通量変動：B/C=6.4(交通量+10%) B/C=5.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.4(事業費+10%) B/C=6.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.9(事業期間-1年) B/C=5.7(事業期間+1年)</p>						
事業の効果等	<p>大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。臨海部と内陸部といった各拠点間の連携を強化するとともに、交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。</p> <p>堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 他11項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>大阪府知事の意見：大和川線は都市再生環状道路の一部を形成する道路であり、大阪都心部の渋滞緩和に寄与するとともに、臨海部と内陸部の交通機能の向上により経済の活性化が図られるため、事業を継続し、早期に全線供用すべきである。今後とも、事業費の縮減を図りつつ、より一層の事業進捗に努められたい。</p> <p>大阪市長の意見：大和川線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進めている事業であり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する大和川線が整備されることにより、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資するなどの機能を鑑みると、本市にとって重要な路線である。引き続き、周辺環境への配慮を行ったうえで、建設事業費の更なるコスト縮減に努めながら、早期供用に向けて事業を推進されたい。</p> <p>堺市長の意見：大和川線は、関西交通網のミッシングリンク解消などを目的とした都市再生プロジェクトに位置づけられている「大阪都心部における新たな環状道路」の一部を担う道路であり、大阪南部地域における高速道路の利便性の向上や東西方向一般道の交通混雑が大幅に緩和されるなど、関西都市圏の社会経済活動の活性化に大きく寄与するものと期待されている。そのため、大和川線事業は継続すべきである。今後、工事の安全確保や沿道の環境に配慮し、更なる事業進捗に努められたい。また、事業費の縮減についても、より一層鋭意努力されたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見	原案のとおり、「事業継続」を対応方針(案)とする。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	臨海部において、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定(H22.8)されたほか、堺浜地区に堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点やJ-GREEN堺(堺市立サッカー・ナショナルトレーニングセンター)等が整備された。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	開削トンネル、シールドトンネル工事等を実施している。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成26年度末(一部区間：三宅西～三宅JCT平成24年度末)完成に向け努める。						
施設の構造や工法の変更等	設計の精査及び工夫により開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

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	大阪府道高速大和川線
事業主体	大阪府、堺市、阪神高速道路株式会社

事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	事業の効率性	指標	指標チェックの根拠
	便益が費用を上回っている		費用便益比(B/C) = 2.2 (経済的純現在価値(B-C) = 6,040億円、経済的内部収益率(EIRR) = 8.8%)

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	並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 並行区間等における混雑時旅行速度が20km未満である区間の旅行速度の改善が期待される 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 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる 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	並行区間の渋滞損失時間: 573万人・時間/年削減(1,316 743) 並行区間の渋滞損失削減率: 44%削減 並行区間: 国道479号、大阪中央環状線、堺大和高田線、住吉八尾線、大堀堺線 国道479号、堺大和高田線等にて混雑時旅行速度が20km未満の区間がある(H22センサス) 並行区間にバス路線が存在 (国道479号(長居公園通): 大阪市交通局、大堀堺線及び堺大和高田線; 南海バス及び近鉄バス)	
	物流効率化の支援	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 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	関西空港 東住吉区役所(阪和線・松原線利用: 54分 湾岸線・大和川線利用: 49分) 国際コンテナ戦略港湾である阪神港へのアクセス向上 大阪南港 松原JCT(湾岸線・大阪港線・環状線・松原線利用: 27分 湾岸線・大和川線利用: 18分) 農産物卸売市場と消費地を結ぶことにより流通の利便性向上 大阪市中央卸売市場南港市場 東住吉区役所(湾岸線・大阪港線・松原線利用: 28分 湾岸線・大和川線利用: 24分)	
	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 三大都市圏の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	当該路線が都市再生プロジェクトに位置づけあり(第二次決定「大都市圏における環状道路体系の整備」) 堺臨海地域が、都市再生緊急整備地域に指定 当該路線は大阪都市再生環状道路の一部として位置づけられている	
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置づけあり 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 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	地域高規格道路の位置づけあり	
	個性ある地域の形成	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 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 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 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	常磐西・常磐東ランプにより、長居スタジアムへのICアクセスが向上する	
	2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	藤井寺市役所 大阪府急性期・総合医療センター(大阪市住吉区) (西名阪・松原線・一般道利用: 17分 西名阪・松原線・大和川線利用: 13分)
	3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる 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 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 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	大阪府地域防災計画における広域緊急交通路である国道479号・(主)大阪中央環状線の通行止時の代替路線となる 阪神高速16号大阪港線・1号環状線・14号松原線の代替路線となる
	4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	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 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 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 その他、環境や景観上の効果が期待される	CO2排出削減量6.8万t/年(大阪府) (現況) 大阪市・堺市・松原市は自動車NOx・PM法対策地域に指定されている 大和川線周辺の5測定局ではいずれも環境基準を達成(住之江交差点・清江小学校・我孫子中学校・三宝・松原北小学校) (推計結果) 並行区間のNOx排出削減量: 79t/年・削減率25% 並行区間: 国道479号、大阪中央環状線、堺大和高田線、住吉八尾線、大堀堺線 (現況) 大阪市・堺市・松原市は自動車NOx・PM法対策地域に指定されている 大和川線周辺の4測定局ではいずれも環境基準を未達成(清江小学校・我孫子中学校・三宝・松原北小学校) (推計結果) 並行区間のSPM排出削減量: 5.5t/年・削減率28% 並行区間: 国道479号、大阪中央環状線、堺大和高田線、住吉八尾線、大堀堺線
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに位置づけられている	大和川の高規格堤防との一体整備を実施(L=3.1km)
		その他	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	堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される 堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点 松原JCT(湾岸線・大阪港線・環状線・松原線利用: 37分 大和川線利用: 15分)

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
大阪府道 高速大和川線	大阪府道 高速大和川線	L=9.7km	都市高速道路	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,500 ~ 33,300	4	大阪府、堺市 阪神高速道路株式会社

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	4,203億円	1,163億円	5,366億円
うち残事業分	1,541億円	1,163億円	2,703億円
基準年における 現在価値 (C)	4,449億円	434億円	4,883億円
うち残事業分	1,445億円	434億円	1,879億円

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	平成24年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	517億円	38億円	8.2億円	564億円
基準年における 現在価値 (B)	10,009億円	761億円	153億円	10,923億円
うち残事業分	10,009億円	761億円	153億円	10,923億円

結 果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	6,040 億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.8%
費用便益比（残事業）	5.8
経済的純現在価値（残事業）	9,044 億円
経済的内部収益率（残事業）	34.0%

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。

感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	21,500 ~ 33,300	± 10%	5.2 ~ 6.4
事業費	1,541億円	± 10%	5.4 ~ 6.3
事業期間	2年間	± 1年	5.7 ~ 5.9

交通状況の変化

様式 - 3

事業名： 大阪府道高速大和川線

(推計時点 H42年) (事業全体・残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [大阪府道 高速 大和川線] : 9.7km	交通量 ¹	[台/日]		30,000	
	走行時間 ²	[分]		9	
	走行時間費用 ³	[億円/年]		51.27	
主な周 辺道路 ⁴	阪神高速 1号 環状線 : 10.3km	交通量	[台/日]	68,800	65,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	139.71	124.48
	阪神高速 13号 東大阪線 : 12.8km	交通量	[台/日]	62,800	59,100
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	156.23	142.55
	阪神高速 14号 松原線 : 12.1km	交通量	[台/日]	69,800	67,400
		走行時間	[分]	14	12
		走行時間費用	[億円/年]	177.27	139.07
	阪神高速 15号 堺線 : 12.8km	交通量	[台/日]	48,400	45,100
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	105.07	91.79
阪神高速 16号 大阪港線 : 6.9km	交通量	[台/日]	65,400	58,200	
	走行時間	[分]	9	7	
	走行時間費用	[億円/年]	110.36	78.57	
その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	66,796.78	66,332.66	

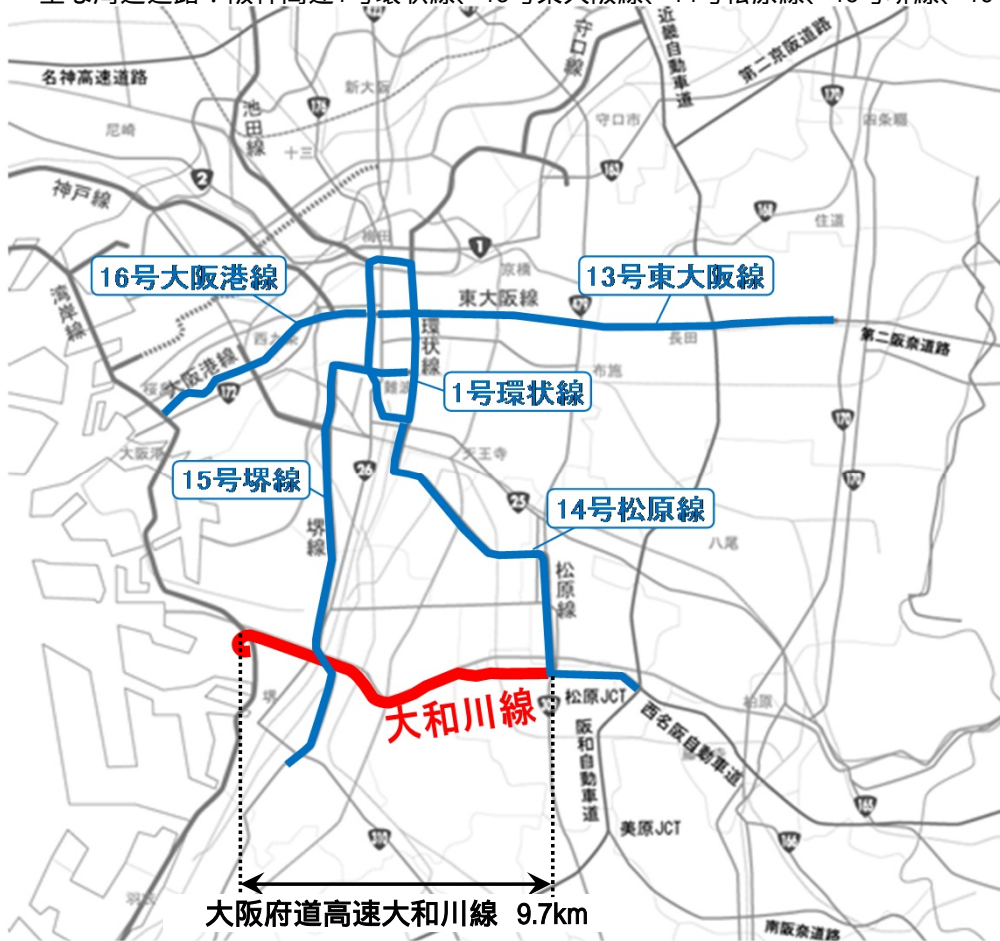
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 14,566.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	67,485.42	66,960.39	525.03

- 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 : 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() に該当する道路を明示すること)

新設道路 : 大阪府道高速大和川線

主な周辺道路 : 阪神高速1号環状線、13号東大阪線、14号松原線、15号堺線、16号大阪港線



費用便益分析の条件

事業名：大阪府道高速大和川線

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	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	平成24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 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)	(H17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) 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		
	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()	
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)		
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)		
	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		
	最終配分の速度		
	採用理由を記載 混雑時速度が近畿地区の現況の混雑状況を反映するようパラメータを設定したBPR関数を採用しているため。		
	その他()		

(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		
		考慮する		
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮 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		
		考慮する		
		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	
	冬期交通の 影響	考慮しない		
		考慮する		
		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		
		その他 ()		
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			
	独自に設定した値を使用 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			
	独自に設定した値を使用 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			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
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			
	考慮する (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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:大阪府道高速大和川線(事業全体)

年次	年度	割戻率	GDP デフレ-タ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				2.99	9.7	28.96	
-14年目	H 11	1.6651	115.57	5.55	8.00	0.00	0.00
-13年目	H 12	1.6010	114.29	70.19	98.32	0.00	0.00
-12年目	H 13	1.5395	112.69	83.92	114.65	0.00	0.00
-11年目	H 14	1.4802	110.66	165.14	220.89	0.00	0.00
-10年目	H 15	1.4233	109.06	149.89	195.62	0.00	0.00
-9年目	H 16	1.3686	107.68	272.37	346.18	0.00	0.00
-8年目	H 17	1.3159	106.18	104.85	129.94	0.00	0.00
-7年目	H 18	1.2653	105.22	185.97	223.63	0.00	0.00
-6年目	H 19	1.2167	104.05	122.99	143.82	0.00	0.00
-5年目	H 20	1.1699	103.20	217.96	247.08	0.00	0.00
-4年目	H 21	1.1249	101.92	252.83	279.05	0.00	0.00
-3年目	H 22	1.0816	100.00	291.25	315.02	0.00	0.00
-2年目	H 23	1.0400		358.20	372.53	0.00	0.00
-1年目	H 24	1.0000		381.69	381.69	0.00	0.00
部分供用開始	H 25	0.9615		563.25	541.56	1.10	1.06
1年目	H 26	0.9246		977.36	903.67	1.08	1.00
本線供用開始	H 27	0.8890		0.00	0.00	16.53	14.70
3年目	H 28	0.8548		0.00	0.00	16.64	14.22
4年目	H 29	0.8219		0.00	0.00	16.68	13.71
5年目	H 30	0.7903		0.00	0.00	16.72	13.21
6年目	H 31	0.7599		0.00	0.00	16.77	12.74
7年目	H 32	0.7307		0.00	0.00	17.63	12.88
8年目	H 33	0.7026		0.00	0.00	18.45	12.96
9年目	H 34	0.6756		0.00	0.00	18.61	12.57
10年目	H 35	0.6496		0.00	0.00	18.75	12.18
11年目	H 36	0.6246		0.00	0.00	18.91	11.81
12年目	H 37	0.6006		0.00	0.00	18.91	11.36
13年目	H 38	0.5775		0.00	0.00	18.91	10.92
14年目	H 39	0.5553		0.00	0.00	21.59	11.99
15年目	H 40	0.5339		0.00	0.00	21.59	11.53
16年目	H 41	0.5134		0.00	0.00	21.58	11.08
17年目	H 42	0.4936		0.00	0.00	21.58	10.65
18年目	H 43	0.4746		0.00	0.00	21.57	10.24
19年目	H 44	0.4564		0.00	0.00	21.56	9.84
20年目	H 45	0.4388		0.00	0.00	21.55	9.46
21年目	H 46	0.4220		0.00	0.00	21.54	9.09
22年目	H 47	0.4057		0.00	0.00	27.71	11.24
23年目	H 48	0.3901		0.00	0.00	27.70	10.81
24年目	H 49	0.3751		0.00	0.00	27.69	10.39
25年目	H 50	0.3607		0.00	0.00	27.67	9.98
26年目	H 51	0.3468		0.00	0.00	27.66	9.59
27年目	H 52	0.3335		0.00	0.00	27.65	9.22
28年目	H 53	0.3207		0.00	0.00	27.64	8.86
29年目	H 54	0.3083		0.00	0.00	27.63	8.52
30年目	H 55	0.2965		0.00	0.00	27.62	8.19
31年目	H 56	0.2851		0.00	0.00	27.61	7.87
32年目	H 57	0.2741		0.00	0.00	27.75	7.61
33年目	H 58	0.2636		0.00	0.00	27.74	7.31
34年目	H 59	0.2534		0.00	0.00	27.73	7.03
35年目	H 60	0.2437		0.00	0.00	27.72	6.76
36年目	H 61	0.2343		0.00	0.00	27.72	6.49
37年目	H 62	0.2253		0.00	0.00	27.66	6.23
38年目	H 63	0.2166		0.00	0.00	27.65	5.99
39年目	H 64	0.2083		0.00	0.00	27.65	5.76
40年目	H 65	0.2003		0.00	0.00	27.64	5.54
41年目	H 66	0.1926		0.00	0.00	27.63	5.32
42年目	H 67	0.1852		0.00	0.00	27.63	5.12
43年目	H 68	0.1780		0.00	0.00	27.62	4.92
44年目	H 69	0.1712		0.00	0.00	27.61	4.73
45年目	H 70	0.1646		0.00	0.00	27.60	4.54
46年目	H 71	0.1583		0.00	0.00	27.60	4.37
47年目	H 72	0.1522		0.00	0.00	27.59	4.20
48年目	H 73	0.1463		0.00	0.00	27.58	4.03
49年目	H 74	0.1407		-514.57	-72.40	27.58	3.88
合計				3,688.84	4,449.25	1,162.53	433.70
単純事業費計				4,203.41		1,162.53	

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:大阪府道高速大和川線(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレ-タ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				2.99	9.7	28.96	
-14年目	H 11	1.6651	115.57	0.00	0.00	0.00	0.00
-13年目	H 12	1.6010	114.29	0.00	0.00	0.00	0.00
-12年目	H 13	1.5395	112.69	0.00	0.00	0.00	0.00
-11年目	H 14	1.4802	110.66	0.00	0.00	0.00	0.00
-10年目	H 15	1.4233	109.06	0.00	0.00	0.00	0.00
-9年目	H 16	1.3686	107.68	0.00	0.00	0.00	0.00
-8年目	H 17	1.3159	106.18	0.00	0.00	0.00	0.00
-7年目	H 18	1.2653	105.22	0.00	0.00	0.00	0.00
-6年目	H 19	1.2167	104.05	0.00	0.00	0.00	0.00
-5年目	H 20	1.1699	103.20	0.00	0.00	0.00	0.00
-4年目	H 21	1.1249	101.92	0.00	0.00	0.00	0.00
-3年目	H 22	1.0816	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00
-2年目	H 23	1.0400		0.00	0.00	0.00	0.00
-1年目	H 24	1.0000		0.00	0.00	0.00	0.00
部分供用開始	H 25	0.9615		563.25	541.56	1.10	1.06
1年目	H 26	0.9246		977.36	903.67	1.08	1.00
本線供用開始	H 27	0.8890		0.00	0.00	16.53	14.70
3年目	H 28	0.8548		0.00	0.00	16.64	14.22
4年目	H 29	0.8219		0.00	0.00	16.68	13.71
5年目	H 30	0.7903		0.00	0.00	16.72	13.21
6年目	H 31	0.7599		0.00	0.00	16.77	12.74
7年目	H 32	0.7307		0.00	0.00	17.63	12.88
8年目	H 33	0.7026		0.00	0.00	18.45	12.96
9年目	H 34	0.6756		0.00	0.00	18.61	12.57
10年目	H 35	0.6496		0.00	0.00	18.75	12.18
11年目	H 36	0.6246		0.00	0.00	18.91	11.81
12年目	H 37	0.6006		0.00	0.00	18.91	11.36
13年目	H 38	0.5775		0.00	0.00	18.91	10.92
14年目	H 39	0.5553		0.00	0.00	21.59	11.99
15年目	H 40	0.5339		0.00	0.00	21.59	11.53
16年目	H 41	0.5134		0.00	0.00	21.58	11.08
17年目	H 42	0.4936		0.00	0.00	21.58	10.65
18年目	H 43	0.4746		0.00	0.00	21.57	10.24
19年目	H 44	0.4564		0.00	0.00	21.56	9.84
20年目	H 45	0.4388		0.00	0.00	21.55	9.46
21年目	H 46	0.4220		0.00	0.00	21.54	9.09
22年目	H 47	0.4057		0.00	0.00	27.71	11.24
23年目	H 48	0.3901		0.00	0.00	27.70	10.81
24年目	H 49	0.3751		0.00	0.00	27.69	10.39
25年目	H 50	0.3607		0.00	0.00	27.67	9.98
26年目	H 51	0.3468		0.00	0.00	27.66	9.59
27年目	H 52	0.3335		0.00	0.00	27.65	9.22
28年目	H 53	0.3207		0.00	0.00	27.64	8.86
29年目	H 54	0.3083		0.00	0.00	27.63	8.52
30年目	H 55	0.2965		0.00	0.00	27.62	8.19
31年目	H 56	0.2851		0.00	0.00	27.61	7.87
32年目	H 57	0.2741		0.00	0.00	27.75	7.61
33年目	H 58	0.2636		0.00	0.00	27.74	7.31
34年目	H 59	0.2534		0.00	0.00	27.73	7.03
35年目	H 60	0.2437		0.00	0.00	27.72	6.76
36年目	H 61	0.2343		0.00	0.00	27.72	6.49
37年目	H 62	0.2253		0.00	0.00	27.66	6.23
38年目	H 63	0.2166		0.00	0.00	27.65	5.99
39年目	H 64	0.2083		0.00	0.00	27.65	5.76
40年目	H 65	0.2003		0.00	0.00	27.64	5.54
41年目	H 66	0.1926		0.00	0.00	27.63	5.32
42年目	H 67	0.1852		0.00	0.00	27.63	5.12
43年目	H 68	0.1780		0.00	0.00	27.62	4.92
44年目	H 69	0.1712		0.00	0.00	27.61	4.73
45年目	H 70	0.1646		0.00	0.00	27.60	4.54
46年目	H 71	0.1583		0.00	0.00	27.60	4.37
47年目	H 72	0.1522		0.00	0.00	27.59	4.20
48年目	H 73	0.1463		0.00	0.00	27.58	4.03
49年目	H 74	0.1407		0.00	0.00	27.58	3.88
合計				1,540.61	1,445.23	1,162.53	433.70
単純事業費計				1,540.61		1,162.53	

