

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	国道24号 紀北西道路
事業主体	近畿地方整備局

●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	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 66億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 190億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.2%)

●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 あ あ	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	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) : 66162万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 130万人・時間/年 (143480万人・時間/年⇒143350万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 国道24号 粉河加太線 泉佐野岩出線 泉佐野打田線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 110万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 4割削減
		□ 並行区間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	
		■ 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	和歌山バス
		□ 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	紀の川市～関西国際空港 (所要時間 : 38分→27分)
	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	紀の川市～和歌山下津港 (和歌山本港区) (所要時間 : 47分→36分) 紀の川市～阪南港 (所要時間 : 42分→31分)
		■ 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	紀の川市、主な出荷先 : 大阪府 (桃)、東京都・大阪府 (はっさく)
	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	関西大環状道路
		□ 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	
国土・地域ネットワークの構築	■ 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	京都市～和歌山市間を結ぶ京奈和自動車道の一部を構成する	

	個性ある地域の形成	<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	和歌山市～橋本市
		<input checked="" 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	和歌山市～紀の川市（所要時間：44分→33分）
		<input checked="" 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	紀の川企業集積ベルト地帯構想
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	高野山（年間観光客入込数：129万人 H22）
		<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	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	かつらぎ町～日本赤十字社和歌山医療センター（所要時間：39分→32分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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	
	災害への備え	<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五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	緊急輸送道路ネットワーク計画（第1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幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道24号（和歌山市～紀の川市）	
	<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		
	<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する		
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排出削減量：5681t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道24号 粉河加太線 泉佐野岩出線 泉佐野打田線 排出削減量：88t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：72t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道24号 粉河加太線 泉佐野岩出線 泉佐野打田線 排出削減量：8t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：6t/年
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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	和歌山県長期総合計画（高速道路ネットワークの整備）
	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見込まれる	

(再評価)

様式-2

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
国道24号	紀北西道路	L=12.2km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,900	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	1,105億円	145億円	1,250億円
うち残事業分	989億円	145億円	1,134億円
基準年における 現在価値 (C)	949億円	47億円	997億円
うち残事業分	825億円	47億円	873億円

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	平成23年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	57億円	8.3億円	4.2億円	69億円
基準年における 現在価値 (B)	870億円	130億円	63億円	1,063億円
うち残事業分	870億円	130億円	63億円	1,063億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	66億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	1.2
経済的純現在価値（残事業）	190億円
経済的内部収益率（残事業）	5.2%

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】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,900台/日	±10%	1.0~1.2
事業費	989億円	±10%	1.0~1.2
事業期間	7年	±1年	1.0~1.1

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,900台/日	±10%	1.1~1.3
事業費	989億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	7年	±1年	1.2~1.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：紀北西道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (12.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	13,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	24.51	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道24号 (14.4km)	交通量	[台/日]	23,700	19,400
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	107.78	82.03
	粉河加太線 (15.8km)	交通量	[台/日]	6,100	5,100
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	44.02	36.97
	泉佐野岩出線 (12.7km)	交通量	[台/日]	6,000	3,900
		走行時間	[分]	23	21
		走行時間費用	[億円/年]	28.22	14.99
	泉佐野打田線 (15.4km)	交通量	[台/日]	6,300	4,500
		走行時間	[分]	34	29
		走行時間費用	[億円/年]	38.82	22.64
	市道 (6.4km)	交通量	[台/日]	2,300	100
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	5.26	0.11
③その他道路合計 (25.439.0km)	走行時間費用	[億円/年]	177,880.13	177,866.00	

			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：25,515.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	178,104.23	178,047.24	56.98

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

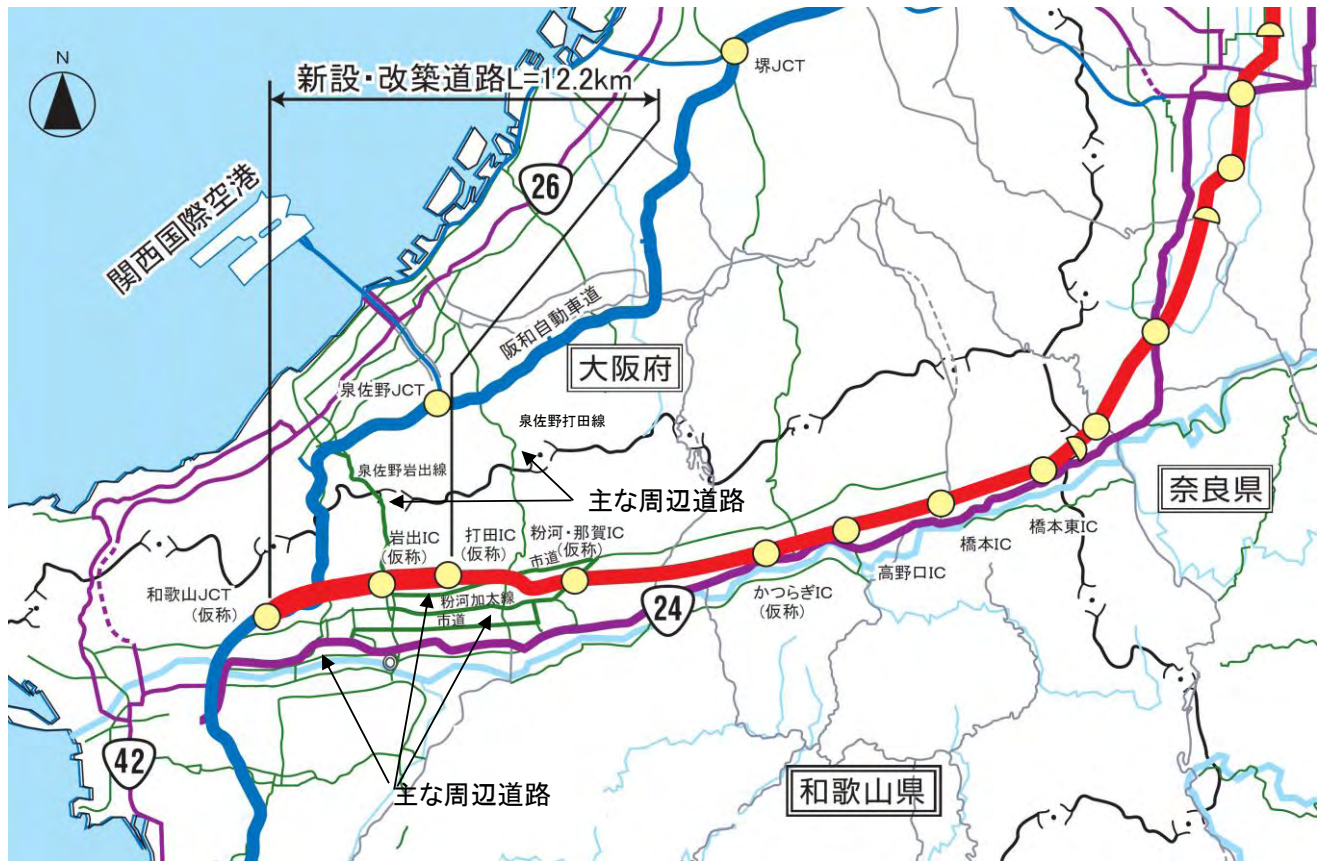
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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-3①

事業名：紀北西道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (12.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	13,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	24.51	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道24号 (14.4km)	交通量	[台/日]	23,700	19,400
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	107.78	82.03
	粉河加太線 (15.8km)	交通量	[台/日]	6,100	5,100
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	44.02	36.97
	泉佐野岩出線 (12.7km)	交通量	[台/日]	6,000	3,900
		走行時間	[分]	23	21
		走行時間費用	[億円/年]	28.22	14.99
	泉佐野打田線 (15.4km)	交通量	[台/日]	6,300	4,500
		走行時間	[分]	34	29
		走行時間費用	[億円/年]	38.82	22.64
	市道 (6.4km)	交通量	[台/日]	2,300	100
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	5.26	0.11
③その他道路合計 (25.439.0km)	走行時間費用	[億円/年]	177,880.13	177,866.00	

			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：25,515.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	178,104.23	178,047.24	56.98

※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：紀北西道路

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		<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		平成23年
交通流の推計時点	1時点のみ推計		<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	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"/> (H17センサスベース)
	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 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(BPR関数と転換率式の併用による配分)		<input checked="" 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		<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	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 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	<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 (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(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道24号 紀北西道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.25	12.2	3.05

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	現在単価	単純単価	現在単価
-22年目	H 9	1.7317	103.4	0.95	1.44		
-21年目	H 10	1.6651	102.8	0.95	1.39		
-20年目	H 11	1.6010	101.3	1.90	2.71		
-19年目	H 12	1.5395	99.7	1.90	2.65		
-18年目	H 13	1.4802	98.4	1.57	2.13		
-17年目	H 14	1.4233	96.6	1.74	2.31		
-16年目	H 15	1.3686	95.4	3.59	4.64		
-15年目	H 16	1.3159	94.4	1.43	1.79		
-14年目	H 17	1.2653	93.2	2.95	3.61		
-13年目	H 18	1.2167	92.5	8.71	10.32		
-12年目	H 19	1.1699	91.7	17.17	19.72		
-11年目	H 20	1.1249	91.2	5.01	5.56		
-10年目	H 21	1.0816	90.0	29.09	31.46		
-9年目	H 22	1.0400	90.0	17.18	17.87		
-8年目	H 23	1.0000	90.0	21.90	21.90		
-7年目	H 24	0.9615	90.0	46.02	44.25		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	89.50	82.75		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	137.31	122.07		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	235.00	200.88		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	62.20	51.12		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	196.18	155.04		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	222.48	169.07		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			2.90	2.12
1年目	H 32	0.7026	90.0			2.90	2.04
2年目	H 33	0.6756	90.0			2.90	1.96
3年目	H 34	0.6496	90.0			2.90	1.89
4年目	H 35	0.6246	90.0			2.90	1.81
5年目	H 36	0.6006	90.0			2.90	1.74
6年目	H 37	0.5775	90.0			2.90	1.68
7年目	H 38	0.5553	90.0			2.90	1.61
8年目	H 39	0.5339	90.0			2.90	1.55
9年目	H 40	0.5134	90.0			2.90	1.49
10年目	H 41	0.4936	90.0			2.90	1.43
11年目	H 42	0.4746	90.0			2.90	1.38
12年目	H 43	0.4564	90.0			2.90	1.33
13年目	H 44	0.4388	90.0			2.90	1.27
14年目	H 45	0.4220	90.0			2.90	1.23
15年目	H 46	0.4057	90.0			2.90	1.18
16年目	H 47	0.3901	90.0			2.90	1.13
17年目	H 48	0.3751	90.0			2.90	1.09
18年目	H 49	0.3607	90.0			2.90	1.05
19年目	H 50	0.3468	90.0			2.90	1.01
20年目	H 51	0.3335	90.0			2.90	0.97
21年目	H 52	0.3207	90.0			2.90	0.93
22年目	H 53	0.3083	90.0			2.90	0.90
23年目	H 54	0.2965	90.0			2.90	0.86
24年目	H 55	0.2851	90.0			2.90	0.83
25年目	H 56	0.2741	90.0			2.90	0.80
26年目	H 57	0.2636	90.0			2.90	0.77
27年目	H 58	0.2534	90.0			2.90	0.74
28年目	H 59	0.2437	90.0			2.90	0.71
29年目	H 60	0.2343	90.0			2.90	0.68
30年目	H 61	0.2253	90.0			2.90	0.65
31年目	H 62	0.2166	90.0			2.90	0.63
32年目	H 63	0.2083	90.0			2.90	0.61
33年目	H 64	0.2003	90.0			2.90	0.58
34年目	H 65	0.1926	90.0			2.90	0.56
35年目	H 66	0.1852	90.0			2.90	0.54

36年目	H 67	0.1780	90.0			2.90	0.52
37年目	H 68	0.1712	90.0			2.90	0.50
38年目	H 69	0.1646	90.0			2.90	0.48
39年目	H 70	0.1583	90.0			2.90	0.46
40年目	H 71	0.1522	90.0			2.90	0.44
41年目	H 72	0.1463	90.0			2.90	0.42
42年目	H 73	0.1407	90.0			2.90	0.41
43年目	H 74	0.1353	90.0			2.90	0.39
44年目	H 75	0.1301	90.0			2.90	0.38
45年目	H 76	0.1251	90.0			2.90	0.36
46年目	H 77	0.1203	90.0			2.90	0.35
47年目	H 78	0.1157	90.0			2.90	0.34
48年目	H 79	0.1112	90.0			2.90	0.32
49年目	H 80	0.1069	90.0	-51.34	-5.49	2.90	0.31
合計				1053.42	949.19	145.24	47.43
単純事業費計					1104.76		145.24

注1) 事業費の投資パターンは、詳細or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(残事業)

箇所名: 国道24号 紀北西道路

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
				0.25	12.2		3.05
-7年目	H 24	0.9615	90.0	46.02	44.25		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	89.50	82.75		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	137.31	122.07		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	235.00	200.88		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	62.20	51.12		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	196.18	155.04		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	222.48	169.07		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			2.90	2.12
1年目	H 32	0.7026	90.0			2.90	2.04
2年目	H 33	0.6756	90.0			2.90	1.96
3年目	H 34	0.6496	90.0			2.90	1.89
4年目	H 35	0.6246	90.0			2.90	1.81
5年目	H 36	0.6006	90.0			2.90	1.74
6年目	H 37	0.5775	90.0			2.90	1.68
7年目	H 38	0.5553	90.0			2.90	1.61
8年目	H 39	0.5339	90.0			2.90	1.55
9年目	H 40	0.5134	90.0			2.90	1.49
10年目	H 41	0.4936	90.0			2.90	1.43
11年目	H 42	0.4746	90.0			2.90	1.38
12年目	H 43	0.4564	90.0			2.90	1.33
13年目	H 44	0.4388	90.0			2.90	1.27
14年目	H 45	0.4220	90.0			2.90	1.23
15年目	H 46	0.4057	90.0			2.90	1.18
16年目	H 47	0.3901	90.0			2.90	1.13
17年目	H 48	0.3751	90.0			2.90	1.09
18年目	H 49	0.3607	90.0			2.90	1.05
19年目	H 50	0.3468	90.0			2.90	1.01
20年目	H 51	0.3335	90.0			2.90	0.97
21年目	H 52	0.3207	90.0			2.90	0.93
22年目	H 53	0.3083	90.0			2.90	0.90
23年目	H 54	0.2965	90.0			2.90	0.86
24年目	H 55	0.2851	90.0			2.90	0.83
25年目	H 56	0.2741	90.0			2.90	0.80
26年目	H 57	0.2636	90.0			2.90	0.77
27年目	H 58	0.2534	90.0			2.90	0.74
28年目	H 59	0.2437	90.0			2.90	0.71
29年目	H 60	0.2343	90.0			2.90	0.68
30年目	H 61	0.2253	90.0			2.90	0.65
31年目	H 62	0.2166	90.0			2.90	0.63
32年目	H 63	0.2083	90.0			2.90	0.61
33年目	H 64	0.2003	90.0			2.90	0.58
34年目	H 65	0.1926	90.0			2.90	0.56
35年目	H 66	0.1852	90.0			2.90	0.54
36年目	H 67	0.1780	90.0			2.90	0.52
37年目	H 68	0.1712	90.0			2.90	0.50
38年目	H 69	0.1646	90.0			2.90	0.48
39年目	H 70	0.1583	90.0			2.90	0.46
40年目	H 71	0.1522	90.0			2.90	0.44
41年目	H 72	0.1463	90.0			2.90	0.42
42年目	H 73	0.1407	90.0			2.90	0.41
43年目	H 74	0.1353	90.0			2.90	0.39
44年目	H 75	0.1301	90.0			2.90	0.38
45年目	H 76	0.1251	90.0			2.90	0.36
46年目	H 77	0.1203	90.0			2.90	0.35
47年目	H 78	0.1157	90.0			2.90	0.34
48年目	H 79	0.1112	90.0			2.90	0.32
49年目	H 80	0.1069	90.0	0.00	0.00	2.90	0.31
合計				988.69	825.18	145.24	47.43
単純事業費計				988.69		145.24	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細or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。

