

# 事業評価に係る参考資料

# 目次

○諮問及び付託 .....	2
○道路事業の新規事業候補箇所についての 知事等意見 .....	4
○地方小委員会の概要と意見 .....	7
○平成29年度 新規事業候補箇所説明資料 (計画段階評価) .....	9
○事業評価に係るバックデータ .....	12

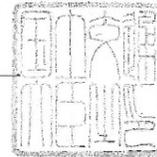
# 諮問及び付託



国道総第307号  
平成28年12月12日

社会資本整備審議会  
会長 三村 明夫 殿

国土交通大臣  
石 井 啓



諮 問

国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領に基づき、平成29年度予算に係る道路事業（一般国道1号 淀川左岸線延伸部）の新規事業採択時評価について、ご意見を承りたい。



国社整審第66号  
平成28年12月14日

道路分科会  
分科会長 石田 東生 殿

社会資本整備審議会  
会 長 三村 明夫



平成29年度予算に係る道路事業（一般国道1号 淀川左岸線延伸部）の新規事業採択時評価について（付託）

平成28年12月12日付国道総第307号により当審議会に諮問された平成29年度予算に係る道路事業（一般国道1号 淀川左岸線延伸部）の新規事業採択時評価については、社会資本整備審議会運営規則第8条第1項の規定により、道路分科会に付託します。

# 道路事業の新規事業候補箇所についての 知事等意見

国道評第6号  
平成28年12月14日

大阪府知事 殿

国土交通省道路局長



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、道路事業の新規事業採択時評価については、国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領において、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、関係する都道府県・政令市の意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしております。

このため、別紙に掲げる事業を予算化することについて、平成28年12月15日(木)までに、貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ

(手続きに関する内容・ご意見の送付先)

国土交通省道路局 企画課評価室 課長補佐 本田 卓  
電 話 03-5253-8593(内線37682) F A X 03-5253-1618

(個別事業に関する内容)

国土交通省道路局 国道・防災課 企画専門官 依田 秀則  
電 話 03-5253-8492(内線37832) F A X 03-5253-1620

国土交通省道路局 高速道路課 課長補佐 安谷 覚  
電 話 03-5253-8490(内線38304) F A X 03-5253-1619

交整第1977-1号  
平成28年12月14日

国土交通省道路局長 様

大阪府知事



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

平成28年12月14日付け国道評第6号により照会のありました一般国道1号 淀川左岸線延伸部事業の予算化について、同意します。

本府としましては、「大阪府都市整備中期計画（案）」などにおいて、淀川左岸線延伸部を大阪・関西の成長を支える重要な路線として位置づけており、淀川左岸線延伸部とともに、国土軸へのアクセス強化など、更なる道路ネットワークの強化に取り組みます。

本事業の推進にあたっては、本府として事業が円滑に進むよう協力いたしますので、大阪・関西のさらなる成長のため、早期整備に取り組みられるとともに、円滑な交通処理や沿道環境に配慮することとあわせ、コスト縮減にも努めていただきますようお願いいたします。

担当 都市整備部交通道路室道路整備課  
幹線道路グループ 藤本・小寺  
TEL：06-6944-9278  
FAX：06-6944-6787  
メールアドレス：FujimotoH@mbox.pref.osaka.lg.jp

大都計第620号  
平成28年12月15日

国土交通省道路局長 様

大阪市長 吉村洋文



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

日頃から本市の道路行政の格別のご協力を賜り厚く御礼申し上げます。  
平成28年12月14日付国道評第6号の照会につきまして、下記の通り回答いたします。

記

一般国道1号淀川左岸線延伸部（大阪市北区豊崎～大阪府門真市葺島）事業の予算化については、同意いたします。

一般国道1号淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、淀川左岸線（1期、2期）や第二京阪道路を介して、関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港を有する大阪臨海部と名神・新名神高速道路といった国土軸とを直結し、広域的なネットワークを形成する重要な路線です。

同路線の整備により、高速道路ネットワークが充実し、既存の高速道路ネットワークの混雑緩和はもとより、産業振興、都市開発の促進、観光産業の活性化などが期待されますので、大阪を中心とする近畿圏の持続的な発展を支える重要な都市基盤の一つであり、国際競争力強化にもつながってまいります。

国におかれましては、事業の推進にあたり、本路線が一級河川淀川に近接すること及び大深度地下空間を使用することを踏まえ、安全の確保に万全を期していただきますようお願いいたします。また、建設コストの縮減等について、併せてご検討いただきますようお願いいたします。

本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力することはもとより、平面街路ネットワークの整備にも取り組んでまいりますので、淀川左岸線延伸部の早期の完成に向けて、取り組んでいただきますようお願いいたします。

以上

# 地方小委員会の概要と意見

# 近畿地方小委員会の概要と意見

## □開催日時

平成28年12月15日(木) 19:00～20:00

## □場所

近畿地方整備局 第1別館2階 大会議室

## □委員名簿

氏名	所属・役職	出席
いづか あつし 飯塚 敦	神戸大学 自然科学系先端融合研究環 都市安全研究センター 教授	○
うの のぶひろ 宇野 伸宏	京都大学大学院工学研究科 教授	
うらお たか子 浦尾 たか子	京南倉庫株式会社 常務取締役	○
かわもと よしみ 川本 義海	福井大学大学院工学研究科 准教授	○
こばやし きよし 小林 潔司	京都大学経営管理大学院 教授・経営研究センター長	○
たまおか かおる 玉岡 かおる	作家 大阪芸術大学大学院 教授、兵庫県教育委員	
まきむら ひさこ 榎村 久子	京都女子大学宗教・文化研究所 客員教授	○
むねた よしふみ 宗田 好史	京都府立大学 副学長・和食文化研究センター長・生命環境学部 教授	
【委員長】 やました あつし 山下 淳	関西学院大学法学部 教授	○

(敬称略、五十音順)

## □対象事業

- ・一般国道1号 淀川左岸線延伸部

## □議事概要(各委員からの意見)

【一般国道1号 淀川左岸線延伸部】

- ・都市再生環状道路の欠損部分であり、関西だけでなく中部圏にも影響を与えている。早く効果を発現するためにも速やかな整備を進めるべき。
- ・ミッシングリンク解消で東大阪線の渋滞解消にも有効であり、特に観光では定時性の確保が重要。
- ・一日も早く整備を望む。特に物流に関して、内陸部に大型物流施設が稼働・計画があるため、内陸部と臨港部のネットワークは大事。
- ・災害におけるリダンダンシーの効果もあるので、効果に追加してほしい。都市問題の解決に環状道路は非常に効果がある。
- ・都心部の交通の円滑化、物流の効果、観光・防災の効果、大規模修繕・更新時の阪神高速への代替ルートなど、ネットワークが整うことによって様々な課題解決が期待される。
- ・できるだけ早く工事に着工し、整備効果が発揮されるよう頑張ってください。早期整備に期待している。

【その他全般】

- ・なし

## □結論

一般国道1号 淀川左岸線延伸部の新規事業化については妥当である。

平成29年度 新規事業化候補箇所説明資料  
(計画段階評価)

# 一般国道1号 淀川左岸線延伸部における計画段階評価

## 1. 大阪都市圏の課題

### ①都心部の渋滞により経済活動が停滞

○大阪都市圏では、都心部の環状線やそこに向かう放射軸路線において慢性的な渋滞が発生

(図1、写真1)

○特に阪神高速東大阪線は、渋滞損失時間は全国の都市高速道路の中でもワースト5位となり大きな社会的損失(表1)



図1 大阪都市圏における阪神高速道路の渋滞状況

表1 都市高速のJCT区間別渋滞損失時間TOP5 (7時~19時(12時間)のH27年集計)

順位	路線名	渋滞損失時間 (万人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT~第二神明接続部 ※3	366
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部~西宮JCT ※3	301
3	首都高速 6号三郷線(上り) 三郷JCT~小菅JCT	215
4	首都高速 5号池袋線(上り) 美木木JCT~板橋JCT	167
5	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT~東船場JCT <b>全国ワースト5位</b>	158

※3: 平成28年度に大阪湾岸道路西伸部を事業化  
出典: 国土交通省道路局PressRelease(H28.4.28)



写真1 阪神高速東大阪線の渋滞(森之宮付近、平成26年11月)

### ②高まる臨海部と内陸部間の企業活動への対応

○阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定(H22)され、大阪区~内陸部へのコンテナ貨物の取扱量が増加(図2)

○臨海部のみならず内陸部にも大型物流施設等の立地が増加(図3)

○これら臨海部と内陸部とのコンテナ貨物等の物流増加に対応した機能の強化が求められている

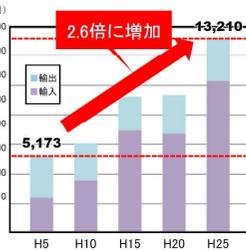


図2 阪神港(大阪区)~内陸部の輸出入コンテナ貨物量(陸送)の推移



図3 臨海部・内陸部に進む物流施設立地

### ③事故・災害等の緊急時に低い信頼性

○阪神高速大阪港線では、平成27年度に追突等による交通事故が441件発生し、これらによる交通規制時間は271時間、うち通行止めは2日のべ8時間に及ぶ(図6、写真2)

○大阪港線が通行止めの場合、高速道路の代替路がなく、災害発生時には避難・救助活動に支障をきたす恐れがある(図6)

写真2 阪神高速の事故の状況



## 2. 原因分析

### ①都心部を回避するネットワークが無く通過交通が集中

○大阪都市圏の外周をつなぐ高速道路が繋がっておらず、用事のない交通が都心部の環状線に集中(図4)

○放射軸路線の約3~5割が大阪都市圏に用事のない交通(図5)



図4 都心部に交通が集中する大阪都市圏の高速道路のネットワーク構造



図5 大阪都市圏内の阪神高速各線の交通量の内訳

### ②臨海部と内陸部とを繋ぐネットワークが不足

○阪神港(大阪区)と内陸部との東西を繋ぐ高速道路は、都心部を通過する経路しかなく、阪神高速環状線などで交通容量の不足により渋滞が発生し、定時性・速達性が確保できていない(図6)

○阪神高速大阪港線の事故発生時には迂回路となる東西方向の高速道路が無いため並行する一般道を利用せざるをえず、一般道に交通が集中

○一般道利用時には所要時間が大幅に増加(図7)

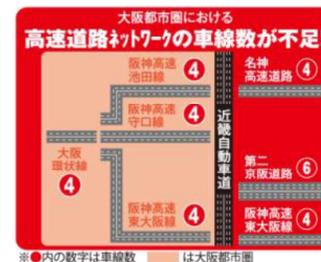


図6 臨海部⇄内陸部の交通容量不足イメージ



図7 大阪港線の事故件数及び規制時間 東大阪JCT付近~湾岸舞洲付近の所要時間

## 3. 政策目標

①環状道路の整備による都心部への通過交通排除

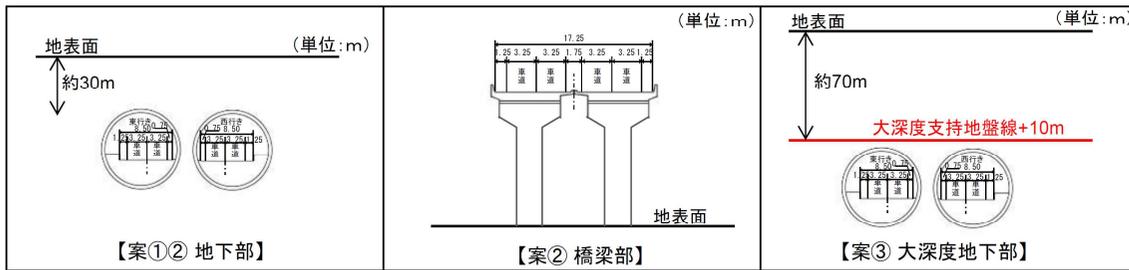
②臨海部と内陸部の物流・開発拠点の連携強化

③代替路確保による信頼性の高い道路網

# 一般国道1号 淀川左岸線延伸部における計画段階評価

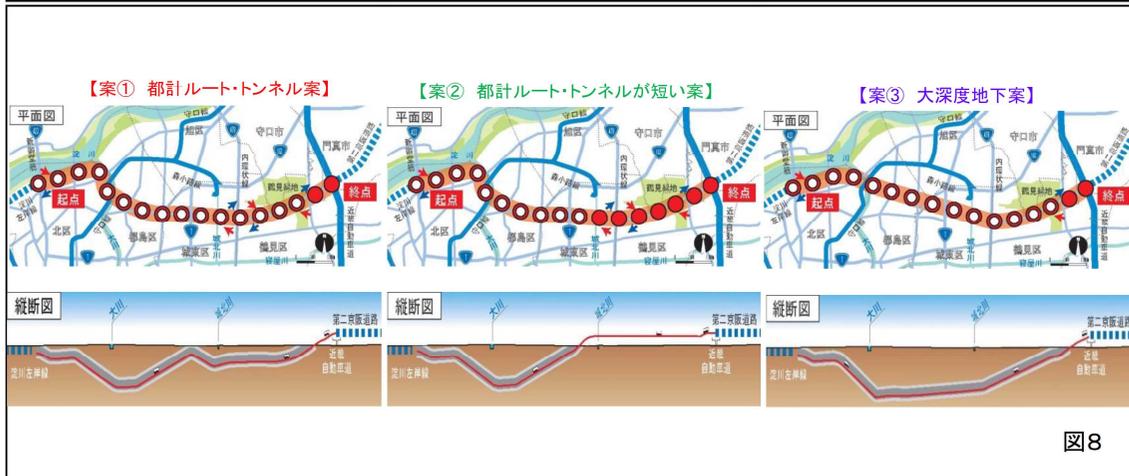
## 4. 対策案の検討

評価軸		【案①】都計ルート・トンネル案	【案②】都計ルート・トンネルが短い案	【案③】大深度地下案
政策目標	環状道路の整備による都心部への通過交通排除	大阪都市圏の外周をネットワーク化することで都心部に用事のない交通が外周に分散		
	臨海部と内陸部の物流・開発拠点の連携強化	臨海部～内陸部間の物流ネットワークが強化され、交通容量が拡大し、定時性・速達性が向上		
目標	代替路確保による信頼性の高い道路網	高速道路ネットワークの一部として、事故発生時の迂回路機能の確保及び災害時の避難・救援活動を支える輸送ルート機能の確保		
都市再生観点 (H18淀川左岸線延伸部有識者委員会提言より)	○	・都心部の渋滞緩和に寄与し、広域的な移動利便性の向上効果が図られる等都市再生に寄与する機能を備えている	○	・都心部の渋滞緩和に寄与し、広域的な移動利便性の向上効果が図られる等都市再生に寄与する機能を備えている
	△	・想定される整備期間(用地取得+建設に係る期間)が長期間となる	△	・想定される整備期間(用地取得+建設に係る期間)が最も短期間で可能である
沿道配慮の観点 (H18淀川左岸線延伸部有識者委員会提言より)	×	・道路用地の幅に含まれる総物件数は900件とやや多い	×	・道路用地の幅に含まれる総物件数は100件と最も少ない
	○	・沿道地域との生活環境の調整区間が最も短く、沿道地域への影響は少ない	×	○
	○	・中間部でのインターチェンジの設置による沿道地域の移動利便性の向上が期待できる	○	△
事業費 (H18淀川左岸線延伸部有識者委員会提言より)	×	3案のうち一番高い	○	案③と同程度
総合評価		×	△	○



### 対策方針: 案③による対策が妥当

- ・路線名 : 一般国道1号 淀川左岸線延伸部
- ・区間 : 大阪府大阪市北区豊崎～大阪府門真市樟島
- ・概略延長 : 8.7km
- ・道路規格 : 2種2級
- ・標準車線数 : 4車線
- ・設計速度 : 60km/h
- ・ルート(案) : 図8 案③のとおり



(参考)当該事業の経緯等

#### 地元調整等の状況

- H16.3 : PIプロセス着手「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置
  - H18.12 : 淀川左岸線延伸部有識者委員会が「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を提言
  - H25.1 : 環境影響評価方法書縦覧、地元説明会実施
  - H27.2 : 都市計画(素案)地元説明会実施
  - H27.3 : 都市計画(素案)意見聴取会の開催(大阪市)
  - H27.10 : 都市計画(案)、環境影響評価準備書縦覧、地元説明会実施
  - H28.11 : 都市計画決定、環境影響評価書縦覧
- 地域の要望等
- H27.6 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」設立、国土交通大臣へ速やかな事業着手を要望
  - H28.1 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から国土交通副大臣へ速やかな事業着手を要望
  - H28.5 : 国土幹線道路部会の意見交換会で大阪府知事と大阪市長が早期整備を要望
  - H28.8 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から政府及び与党関係者に平成29年度の新規事業着手を要望
  - H28.10 : 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会、大阪府、大阪市から国土交通省と財務省に平成29年度の新規事業着手を要望
  - H28.11 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から政府及び与党関係者に平成29年度の新規事業着手を要望

# 事業評価に係るバックデータ

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1号	淀川左岸線 延伸部	L=8.7km	地域高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
28,700~44,700	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28年度		
単純合計	3,705億円	1,098億円	4,804億円
基準年における 現在価値 (C)	2,391億円	262億円	2,653億円

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28年度			
供用年	平成44年度			
単年便益 (初年便益)	244億円	15億円	3.7億円	262億円
基準年における 現在価値 (B)	2,552億円	160億円	37億円	2,749億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.04
経済的純現在価値 (B-C)	96億円
経済的內部収益率 (EIRR)	4.2%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	28,700~44,700	±10%	0.9~1.1
事業費	3,705億円	±10%	0.95~1.1
事業期間	15年	±20%	0.9~1.1

交通状況の変化

事業名：淀川左岸線延伸部

様式-3①

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (8.7km)	交通量※1	[台/日]	0	40,500	
	走行時間※2	[分]	0	8	
	走行時間費用※3	[億円/年]	0.00	66.62	
②主な周辺道路※4	阪神高速東大阪線 (9.2km)	交通量	[台/日]	89,400	78,100
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	191.39	143.86
	阪神高速守口線 (10.2km)	交通量	[台/日]	66,100	59,900
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	130.94	112.62
	各神高速道路 (9.6km)	交通量	[台/日]	57,100	49,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	90.07	72.57
	一般国道1号 (10.7km)	交通量	[台/日]	33,000	32,600
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	338.02	329.82
一般国道163号 (4.3km)	交通量	[台/日]	31,400	31,100	
	走行時間	[分]	16	16	
	走行時間費用	[億円/年]	101.46	96.52	
③その他道路合計 (25,348.2km)			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	
			129,826.01	129,609.53	

		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：25,400.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	130,677.88	130,431.54	246.34

- ※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。

(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：淀川左岸線延伸部

(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28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センサスペース)
	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"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	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
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
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 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( 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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>

事業名：淀川左岸線延伸部

(3)

項目		チェック欄
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
	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
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	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	<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		



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	淀川左岸線延伸部	4	8.7km

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
<b>■事業費内訳</b>						
<b>①工事費</b>						
	改良費				342,441	
		土工	m3	0	0	
		軟弱地盤改良工	m2	0	0	
		法面工	m2	0	0	
		擁壁工	m	240	183	
		舗装工	m	1,770	39,956	
	橋梁費				890	22,313
		100m以上	m	890	22,313	
		100m未満	m	0	0	
	トンネル費				5,790	217,205
		NATM	m	0	0	
		シールド	m	5,790	217,205	長柄、鶴見立坑含む
	IC・JCT費				20,549	
		IC	箇所	3	9,764	豊崎、内環、環真西
		JCT	箇所	1	10,785	門真
	舗装費				5,506	
		車道舗装	m2	190,382	5,506	
	付帯施設費				36,730	
		交通管理施設工	式	1	18,517	標識、照明等
		環境対策工	式	1	18,213	流動保全工法、遮音壁、防塵建屋
<b>②用地及補償費</b>						
	用地費				7,276	
		宅地	m2	12,264	1,999	
		田畑	m2	0	0	
		山林・原野	m2	0	0	
	補償費				5,277	
		式	1	5,277		
<b>③間接経費</b>						
	全体事業費				50,283	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
					400,000	

【単価等について】  
 ○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及びメーカー見積等の実績単価を使用  
 ○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

便法の現在価償算表

年度	左取	現在価		現在価		現在価		現在価		合計
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
平成22年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成21年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成20年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成19年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成18年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成17年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成16年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成15年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成14年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成13年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成12年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成11年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成10年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成9年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成8年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成7年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成6年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成5年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成4年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成3年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成2年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成1年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233
平成元年度	4,721,988	1,868,552	4,192,011	10,690,550	2,652,000	2,468,017	71,301	352,788	673,158	11,425,233

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	淀川左岸線延伸部	4	8.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.7	62,580	点検、清掃、除草等
修繕費	式	1	39,601	トンネル7.7km、橋梁0.8km、土工0.2km
その他	式	1	16,444	
維持管理費合計			118,625	

【単価等について】

- 維持管理費は、実績に基づき算出する。
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上。