

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475号 東海環状自動車道（土岐～関）
事業主体	中部地方整備局

●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	費用便益比 (B/C) = 1.7 (事業全体) (経済的純現在価値 (B-C) = 2,485億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 費用便益比 (B/C) = 3.2 (残事業)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象地域) について 渋滞損失時間 (現況: H18) : 27,300万人・時間/年 (東海環状内市町村合計) 渋滞損失削減時間: 7,300万人・時間/年 (27,300万人・時間/年⇒20,000万人・時間/年) 区間b (当該区間) について: 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (H18) : 461万人・時間/年 (国道248号) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 約2割削減 (461⇒356万人時間/年: 国道248号)	
	■ 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	対象区間 (多治見市内国道248号) 等	
	□ 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		
	□ 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		
	■ 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	・ 関市⇄中部国際空港 (90分⇒80分)	
	物流効率化の支援	■ 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	対象港湾 (名古屋港) 対象自治体名 (多治見市・可児市・美濃加茂市・関市)、改善見込み (関市～名古屋港、80分⇒60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	
		□ 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	■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	・ 平成13年8月28日 (第2次決定)
■ 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		・ 名古屋圏自動車専用道路網構想 (案: 昭和62年) ・ 中期ビジョン (平成18年)	
□ 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			
□ 中心市街地内で行う事業である			
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2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	
国土・地域ネットワークの構築		<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 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	対象となる拠点都市(関市・美濃加茂市・土岐市・豊田市)
		<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(関市・美濃加茂市・多治見市・豊田市) 関市⇄土岐市の所要時間:50分⇒40分、関市⇄豊田市の所要時間:70⇒50分
		<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 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	日常活動圏中心都市(多治見市、美濃加茂市、関市)
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 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	・関テクノハイランド ・東濃研究学園都市構想
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・土岐プレミアムアウトレット(320万人/年)
		<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	
		<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	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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"/> 対象区間が電線類地中化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(県立多治見病院・岐阜県厚生農業組合連合会中濃厚生病院)アクセス向上が見込まれる自治体名(八百津町40分→30分)
3.安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億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	・国道248号
		<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児童、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	・岐阜県の緊急輸送道路ネットワークに位置づけあり ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想に位置づけあり
		<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	代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間【中央道(土岐JCT~小牧JCT)・東海北陸自動車道(美濃関JCT~一宮JCT)】

		<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）	・中央道（土岐JCT～小牧JCT）、東海北陸自動車道（美濃関JCT～一宮JCT）
		<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	
		<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	
		<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	
		<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	
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	評価対象区間：（東海環状土岐～関 競合路線：H42） CO2排出削減量：2,400t/年（24,500t/年⇒22,100t/年） 【参考】評価対象地域：（東海環状内市町村：H42） CO2排出削減量：128,200t/年（11,633,400t/年⇒11,505,200t/年）
	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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：70t/年（国道248号） （推計結果） 評価対象区間：（東海環状土岐～関 競合路線：H42） 排出削減量：NOxの排出量は89t/年から77t/年へ12t/年減少、（13.5%減少） 【参考】評価対象地域：（東海環状内市町村：H42） 排出削減量：NOxの排出量は42,790t/年から41,940t/年へ850t/年減少、（2.0%減少）
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：8t/年（国道248号） （推計結果） 評価対象区間：（東海環状土岐～関 競合路線：H42） 排出削減量：SPMの排出量は8t/年から7t/年へ1t/年減少、（12.5%減少） 【参考】評価対象地域：（東海環状内市町村：H42） 排出削減量：SPMの排出量は3,870t/年から3,800t/年へ70t/年減少、（1.8%減少）
		<input checked="" 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	・国道21号、国道248号
		<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"/> 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	
		<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 checked="" 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	・沿線開発の支援 ・物流支援 等

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道475号	東海環状自動車道 (土岐～関)	L=39.0km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,300	4車線	中部地方整備局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	3,106億円	435億円	3,541億円
うち残事業分	892億円	401億円	1,293億円
基準年における 現在価値(C)	3,536億円	226億円	3,761億円
うち残事業分	760億円	191億円	950億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年			
供用年	平成31年			
単年便益 (初年便益)	533億円	18億円	13億円	564億円
基準年における 現在価値(B)	5,903億円	197億円	145億円	6,246億円
うち残事業分	2,996億円	14億円	52億円	3,062億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.7
費用便益比(残事業)	3.2

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。

交通状況の変化

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）「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 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量	[台/日]	0	26,300	
	走行時間	[分]	0	27	
	走行時間費用	[億円/年]	0	194.04	
②主な周 辺道路	東海北陸自 動車道(美 濃関JCT～ 一宮JCT) : 32.4km	交通量	[台/日]	28,300	22,700
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	230.77	177.22
	中央道(土 岐JCT～小 牧JCT) : 22.4km	交通量	[台/日]	44,400	38,900
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	301.78	244.44
	東名高速 (小牧JCT ～豊田 JCT) : 35.8km	交通量	[台/日]	58,200	54,700
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	450.14	413.90
	名神高速 (仮)養老 JCT～小牧 JCT) : 38.6km	交通量	[台/日]	64,700	58,700
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	597.72	497.36
	現道(国 道418号) : 20.1km	交通量	[台/日]	10,900	10,100
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	136.91	122.78
	現道(国 道248号) : 32.2km	交通量	[台/日]	24,600	22,700
		走行時間	[分]	61	59
		走行時間費用	[億円/年]	413.39	369.03
	現道(国 道21号) : 32.7km	交通量	[台/日]	28,500	27,200
		走行時間	[分]	57	57
		走行時間費用	[億円/年]	444.42	414.88
	現道(国 道41号) : 24.0km	交通量	[台/日]	53,100	52,900
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	424.19	420.05
③その他道路合計 : 43429km	走行時間費用	[億円/年]	148,362.69	147,975.83	

			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：43707km	走行時間短縮便益	[億円/年]	151,362.01	150,829.53	532.48

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

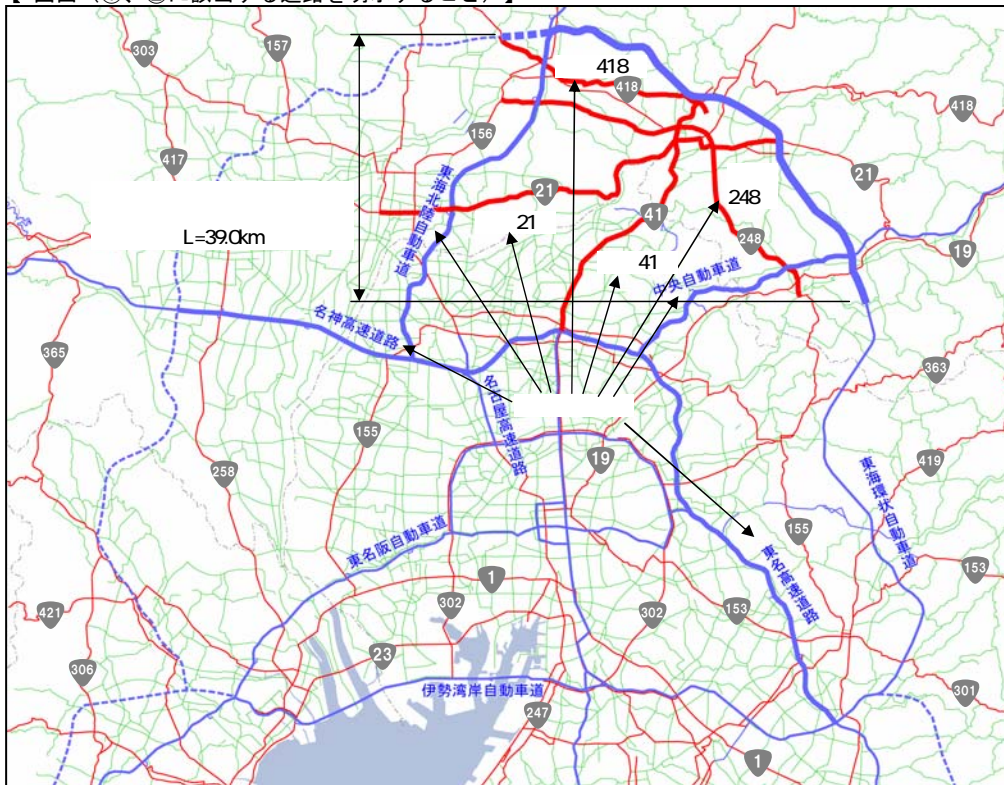
※2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）「事業全体」

【 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

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）「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 [東海環状自動車道 (土岐～関)] : 39.0km	交通量	[台/日]	13,000	26,300	
	走行時間	[分]	37	27	
	走行時間費用	[億円/年]	139.25	194.04	
②主な周 辺道路	東海北陸自 動車道(美 濃関JCT～ 一宮JCT) : 32.4km	交通量	[台/日]	27,300	22,700
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	220.60	177.22
	中央道(土 岐JCT～小 牧JCT) : 22.4km	交通量	[台/日]	41,800	38,900
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	273.23	244.44
	東名高速 (小牧JCT ～豊田 JCT) : 35.8km	交通量	[台/日]	55,400	54,700
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	420.73	413.90
	名神高速 (仮)養老 JCT～小牧 JCT) : 38.6km	交通量	[台/日]	64,700	58,700
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	580.32	497.36
	現道(国 道418号) : 20.1km	交通量	[台/日]	10,600	10,100
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	133.01	122.78
	現道(国 道248号) : 32.2km	交通量	[台/日]	22,900	22,700
		走行時間	[分]	59	59
		走行時間費用	[億円/年]	373.59	369.03
現道(国 道21号) : 32.7km	交通量	[台/日]	28,000	27,200	
	走行時間	[分]	57	57	
	走行時間費用	[億円/年]	431.83	414.88	
現道(国 道41号) : 24.0km	交通量	[台/日]	52,900	52,900	
	走行時間	[分]	28	28	
	走行時間費用	[億円/年]	421.38	420.05	
③その他道路合計 : 43429km	走行時間費用	[億円/年]	148,105.69	147,975.83	
			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：43707km	走行時間短縮便益	[億円/年]	151,099.63	150,829.53	270.10

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

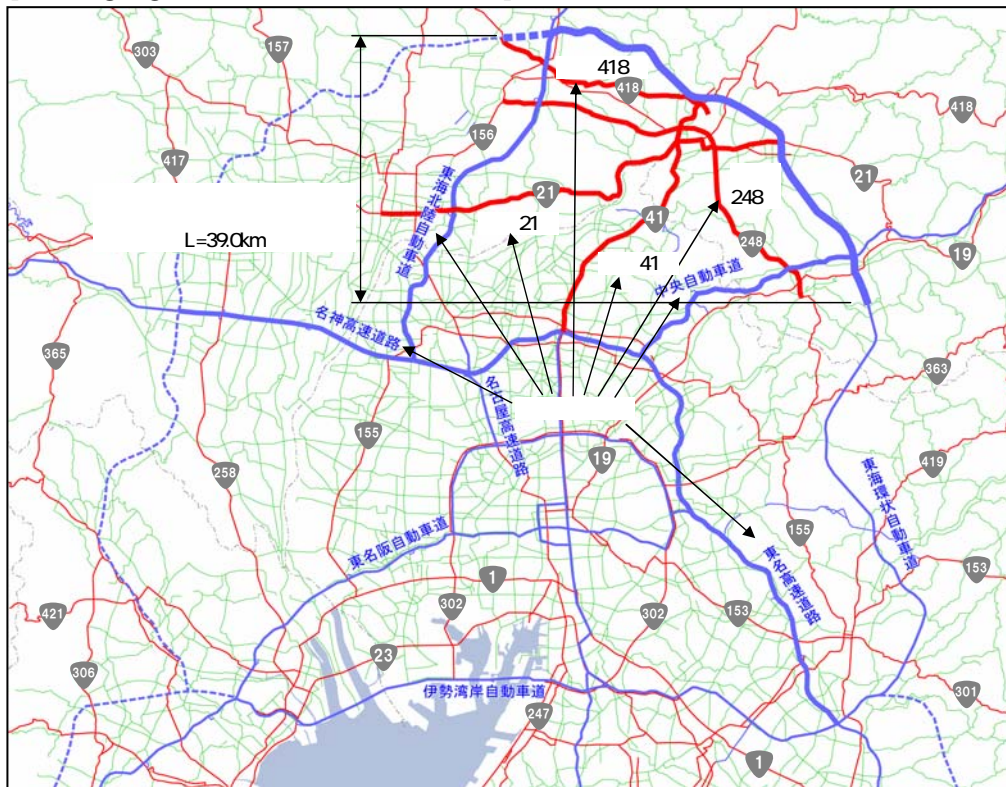
※ 2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 3：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）「残事業」

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること） 】



費用の現在価値算定表（事業全体）

維持修繕費の単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名：一般国道475号
東海環状自動車道（土岐～関）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）		
単価（億円）	延長（km）	単価（億円）
0.27	39.00	10.53

年次	年度	割戻率	改 築 費（億円）		維持修繕費（億円）	
			単価	現在	単価	現在
-20年目	H 1	2.0258	0.00	0.00	0.00	0.00
-19年目	H 2	1.9479	4.00	7.79	0.00	0.00
-18年目	H 3	1.8730	10.00	18.73	0.00	0.00
-17年目	H 4	1.8009	15.00	27.01	0.00	0.00
-16年目	H 5	1.7317	43.00	74.46	0.00	0.00
-15年目	H 6	1.6651	45.00	74.93	0.00	0.00
-14年目	H 7	1.6010	61.00	97.66	0.00	0.00
-13年目	H 8	1.5395	86.00	132.40	0.00	0.00
-12年目	H 9	1.4802	78.00	115.46	0.00	0.00
-11年目	H 10	1.4233	109.00	155.14	0.00	0.00
-10年目	H 11	1.3686	187.00	255.93	0.00	0.00
-9年目	H 12	1.3159	297.00	390.82	0.00	0.00
-8年目	H 13	1.2653	300.00	379.59	0.00	0.00
-7年目	H 14	1.2167	304.00	369.88	0.00	0.00
-6年目	H 15	1.1699	298.00	348.63	0.00	0.00
-5年目	H 16	1.1249	236.00	265.48	0.00	0.00
-4年目	H 17	1.0816	46.00	49.75	8.54	9.23
-3年目	H 18	1.0400	28.00	29.12	8.54	8.88
-2年目	H 19	1.0000	67.00	67.00	8.54	8.54
-1年目	H 20	0.9615	356.00	342.29	8.54	8.21
暫定供用開始年次	H 21	0.9246	53.00	49.00	10.03	9.27
1年目	H 22	0.8890	53.00	47.12	10.03	8.92
2年目	H 23	0.8548	53.00	45.30	10.03	8.57
3年目	H 24	0.8219	53.00	43.56	10.03	8.24
4年目	H 25	0.7903	53.00	41.89	10.03	7.93
5年目	H 26	0.7599	53.00	40.27	10.03	7.62
6年目	H 27	0.7307	53.00	38.73	10.03	7.33
7年目	H 28	0.7026	53.00	37.24	10.03	7.05
8年目	H 29	0.6756	53.00	35.81	10.03	6.78
9年目	H 30	0.6496	59.00	38.33	10.03	6.52
10年目 (完成供用開始年)	H 31	0.6246	0.00	0.00	10.03	6.26
11年目	H 32	0.6006	0.00	0.00	10.03	6.02
12年目	H 33	0.5775	0.00	0.00	10.03	5.79
13年目	H 34	0.5553	0.00	0.00	10.03	5.57
14年目	H 35	0.5339	0.00	0.00	10.03	5.35
15年目	H 36	0.5134	0.00	0.00	10.03	5.15
16年目	H 37	0.4936	0.00	0.00	10.03	4.95
17年目	H 38	0.4746	0.00	0.00	10.03	4.76
18年目	H 39	0.4564	0.00	0.00	10.03	4.58
19年目	H 40	0.4388	0.00	0.00	10.03	4.40
20年目	H 41	0.4220	0.00	0.00	10.03	4.23
21年目	H 42	0.4057	0.00	0.00	10.03	4.07
22年目	H 43	0.3901	0.00	0.00	10.03	3.91
23年目	H 44	0.3751	0.00	0.00	10.03	3.76
24年目	H 45	0.3607	0.00	0.00	10.03	3.62
25年目	H 46	0.3468	0.00	0.00	10.03	3.48
26年目	H 47	0.3335	0.00	0.00	10.03	3.35
27年目	H 48	0.3207	0.00	0.00	10.03	3.22
28年目	H 49	0.3083	0.00	0.00	10.03	3.09
29年目	H 50	0.2965	0.00	0.00	10.03	2.97
30年目	H 51	0.2851	0.00	0.00	10.03	2.86
31年目	H 52	0.2741	0.00	0.00	10.03	2.75
32年目	H 53	0.2636	0.00	0.00	10.03	2.64
33年目	H 54	0.2534	0.00	0.00	10.03	2.54
34年目	H 55	0.2437	0.00	0.00	10.03	2.44
35年目	H 56	0.2343	0.00	0.00	10.03	2.35
36年目	H 57	0.2253	0.00	0.00	10.03	2.26
37年目	H 58	0.2166	0.00	0.00	10.03	2.17
38年目	H 59	0.2083	0.00	0.00	10.03	2.09
39年目	H 60	0.2003	0.00	-83.62	10.03	2.01
合 計			3106.00	3535.70	435.29	225.72
単純事業費計			3106.00		435.29	

費用の現在価値算定表（残事業）

維持修繕費の単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名：一般国道475号
東海環状自動車道（土岐～関）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）		
単価（億円）	延長（km）	単価（億円）
0.27	39.00	10.53

年次	年度	割戻率	改 築 費（億円）		維持修繕費（億円）	
			単価	現在価値	単価	現在価値
-20年目	H 1	2.0258	0.00	0.00	0.00	0.00
-19年目	H 2	1.9479	0.00	0.00	0.00	0.00
-18年目	H 3	1.8730	0.00	0.00	0.00	0.00
-17年目	H 4	1.8009	0.00	0.00	0.00	0.00
-16年目	H 5	1.7317	0.00	0.00	0.00	0.00
-15年目	H 6	1.6651	0.00	0.00	0.00	0.00
-14年目	H 7	1.6010	0.00	0.00	0.00	0.00
-13年目	H 8	1.5395	0.00	0.00	0.00	0.00
-12年目	H 9	1.4802	0.00	0.00	0.00	0.00
-11年目	H 10	1.4233	0.00	0.00	0.00	0.00
-10年目	H 11	1.3686	0.00	0.00	0.00	0.00
-9年目	H 12	1.3159	0.00	0.00	0.00	0.00
-8年目	H 13	1.2653	0.00	0.00	0.00	0.00
-7年目	H 14	1.2167	0.00	0.00	0.00	0.00
-6年目	H 15	1.1699	0.00	0.00	0.00	0.00
-5年目	H 16	1.1249	0.00	0.00	0.00	0.00
-4年目	H 17	1.0816	0.00	0.00	0.00	0.00
-3年目	H 18	1.0400	0.00	0.00	0.00	0.00
-2年目	H 19	1.0000	0.00	0.00	0.00	0.00
-1年目	H 20	0.9615	356.00	342.29	0.00	0.00
暫定供用開始年次	H 21	0.9246	53.00	49.00	10.03	9.27
1年目	H 22	0.8890	53.00	47.12	10.03	8.92
2年目	H 23	0.8548	53.00	45.30	10.03	8.57
3年目	H 24	0.8219	53.00	43.56	10.03	8.24
4年目	H 25	0.7903	53.00	41.89	10.03	7.93
5年目	H 26	0.7599	53.00	40.27	10.03	7.62
6年目	H 27	0.7307	53.00	38.73	10.03	7.33
7年目	H 28	0.7026	53.00	37.24	10.03	7.05
8年目	H 29	0.6756	53.00	35.81	10.03	6.78
9年目	H 30	0.6496	59.00	38.33	10.03	6.52
10年目	H 31	0.6246	0.00	0.00	10.03	6.26
完成供用開始年次	H 32	0.6006	0.00	0.00	10.03	6.02
11年目	H 33	0.5775	0.00	0.00	10.03	5.79
12年目	H 34	0.5553	0.00	0.00	10.03	5.57
13年目	H 35	0.5339	0.00	0.00	10.03	5.35
14年目	H 36	0.5134	0.00	0.00	10.03	5.15
15年目	H 37	0.4936	0.00	0.00	10.03	4.95
16年目	H 38	0.4746	0.00	0.00	10.03	4.76
17年目	H 39	0.4564	0.00	0.00	10.03	4.58
18年目	H 40	0.4388	0.00	0.00	10.03	4.40
19年目	H 41	0.4220	0.00	0.00	10.03	4.23
20年目	H 42	0.4057	0.00	0.00	10.03	4.07
21年目	H 43	0.3901	0.00	0.00	10.03	3.91
22年目	H 44	0.3751	0.00	0.00	10.03	3.76
23年目	H 45	0.3607	0.00	0.00	10.03	3.62
24年目	H 46	0.3468	0.00	0.00	10.03	3.48
25年目	H 47	0.3335	0.00	0.00	10.03	3.35
26年目	H 48	0.3207	0.00	0.00	10.03	3.22
27年目	H 49	0.3083	0.00	0.00	10.03	3.09
28年目	H 50	0.2965	0.00	0.00	10.03	2.97
29年目	H 51	0.2851	0.00	0.00	10.03	2.86
30年目	H 52	0.2741	0.00	0.00	10.03	2.75
31年目	H 53	0.2636	0.00	0.00	10.03	2.64
32年目	H 54	0.2534	0.00	0.00	10.03	2.54
33年目	H 55	0.2437	0.00	0.00	10.03	2.44
34年目	H 56	0.2343	0.00	0.00	10.03	2.35
35年目	H 57	0.2253	0.00	0.00	10.03	2.26
36年目	H 58	0.2166	0.00	0.00	10.03	2.17
37年目	H 59	0.2083	0.00	0.00	10.03	2.09
38年目	H 60	0.2003	0.00	0.00	10.03	2.01
合 計			892.00	759.54	401.14	190.86
単純事業費計			892.00		401.14	

