

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2号 西広島バイパス
事業主体	中国地方整備局

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	事業全体 費用便益比 (B/C) = 7.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 25,285億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 17.3%) 残事業 費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 127億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率		区間a (費用便益分析対象区間) について： 渋滞損失削減時間：1,639.1千人・時間/年 (12,286.4千人・時間/年⇒10,647.4千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(該当区間名) 一般国道2号現道部(宮島街道) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約70.8% (807.4千人・時間/年⇒571.1千人・時間/年)
		<input checked="" 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	対象区間 (広島市中区国泰寺町)、改善見込み (旅行速度15.2km/h⇒29.5km/h) 対象区間 (広島市中区舟入本町)、改善見込み (旅行速度15.4km/h⇒28.2km/h)
		<input type="checkbox"/> 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" 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	利便性向上が見込まれるバス路線：広島バスセンター (広島市)～四季が丘団地 (廿日市市) (12往復/日) ほか17路線
		<input checked="" 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	対象駅：広島駅、対象自治体名：廿日市市 改善見込み (廿日市市役所～広島駅、37分⇒30分)
		<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 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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 ² 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			

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
国土・地域ネットワークの構築	□ 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	
	□ 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	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路：広島西道路
	□ 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	
	□ 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	
	□ 現道等における交通不能区間を解消する	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：廿日市市 日常活動圏中心都市：広島市 改善見込み(28分⇒24分)
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	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島(H25年間観光入込客数497万人) 世界文化遺産原爆ドームを要する平和記念公園(同137万人 ※平和記念資料館の来客者数)
	□ 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	歩行者・自転車のための生活空間の形成 □ 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/日以上全ての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	
	□ 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 □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	□ 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	
安全で安心できる暮らしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる三次医療施設名称：広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院 アクセス向上が見込まれる自治体等：広島市西区、広島市佐伯区
	3. 安全 安全な生活環境の確保 ■ 現道等に死傷事故率が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、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	500件/億台キロ以上である区間・箇所：(市役所前交差点：505.9件/億台キロほか3箇所)
災害への備え	□ 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	
	□ 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	
	■ 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	広島県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道2号)
	■ 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	宮島街道
	□ 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)	
	□ 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	
安全	□ 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	

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
4. 環境	地球環境の保全	● 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	CO2排出削減量：約63.2千t/年（整備なし4,203.8千t/年⇒整備あり4,140.6千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNOx排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約224.6t-NO/年（整備なし：11,440.7t-NO/年⇒整備あり11,216.1t-NO/年・・・約2.0%削減）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約13.2t/年（整備なし600.9t/年⇒整備あり587.7t/年・・・約2.2%削減）
		■ 現道等で騒音レベルが環境基準を超過している区間について、新たに環境基準を下回ることが期待される区間がある	観音本町（上り）：夜間騒音レベル=67dB、住吉町（下り）：夜間騒音レベル=69dB
		□ 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	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	一般国道2号広島南道路と一体整備により機能分担を図る （広島南道路：通過交通処理、西広島バイパス：多量の都市内交通処理）
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	広島県社会資本未来プラン（平成23年3月22日策定）に位置付けあり
		□ 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	

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2号	西広島バイパス	L=19.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,700~92,000	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	979億円	181億円	1,161億円
うち残事業分	306億円	23億円	329億円
基準年における 現在価値(C)	3,414億円	289億円	3,704億円
うち残事業分	235億円	6.5億円	241億円

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26年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	189億円	24億円	10億円	224億円
基準年における 現在価値(B)	24,482億円	3,147億円	1,360億円	28,989億円
うち残事業分	223億円	93億円	53億円	369億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	7.8
経済的純現在価値(事業全体)	25,285億円
経済的内部収益率(事業全体)	17.3%
費用便益比(残事業)	1.5
経済的純現在価値(残事業)	127億円
経済的内部収益率(残事業)	6.4%

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(残事業を対象)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	17,700~92,000	±10%	7.5~8.2
事業費	979億円	±10%	7.8~7.9
事業期間	60年	±20%	7.8~7.8

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	17,700~92,000	±10%	1.4~1.6
事業費	306億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	10年	±20%	1.4~1.7

交通状況の変化

様式-3①

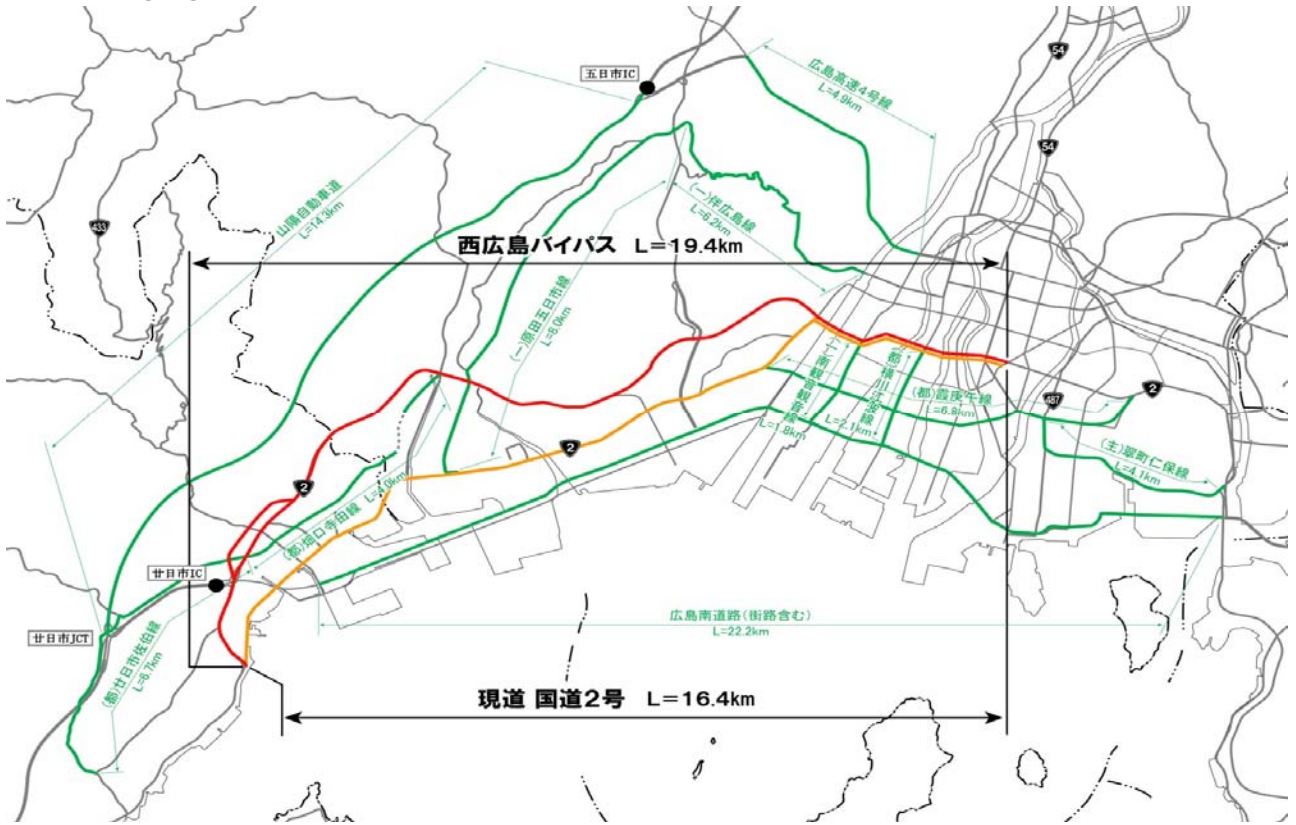
事業名:西広島バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :19.4km	交通量	[台/日]	-	57,300	
	走行時間	[分]	-	38	
	走行時間費用	[億円/年]	-	383.89	
②主な周辺道路	国道2号 :16.4km	交通量	[台/日]	34,100	22,000
		走行時間	[分]	53	41
		走行時間費用	[億円/年]	348.43	158.48
	広島南道路 :22.8km	交通量	[台/日]	47,100	28,300
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	443.80	183.50
	霞庚午線,翠町仁保線他 :14.8km	交通量	[台/日]	32,000	25,300
		走行時間	[分]	35	31
		走行時間費用	[億円/年]	213.55	142.30
	原田五丁目線,伴広島線他 :24.9km	交通量	[台/日]	24,200	17,100
		走行時間	[分]	80	66
		走行時間費用	[億円/年]	313.78	176.77
	広島高速4号線,山陽道 :19.2km	交通量	[台/日]	38,500	31,100
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	98.93	80.27
③その他道路合計 :2994.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,177.57	9,036.67	

		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:3115.1km	走行時間短縮便益 [億円/年]	10,596.05	10,161.87	434.18

(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

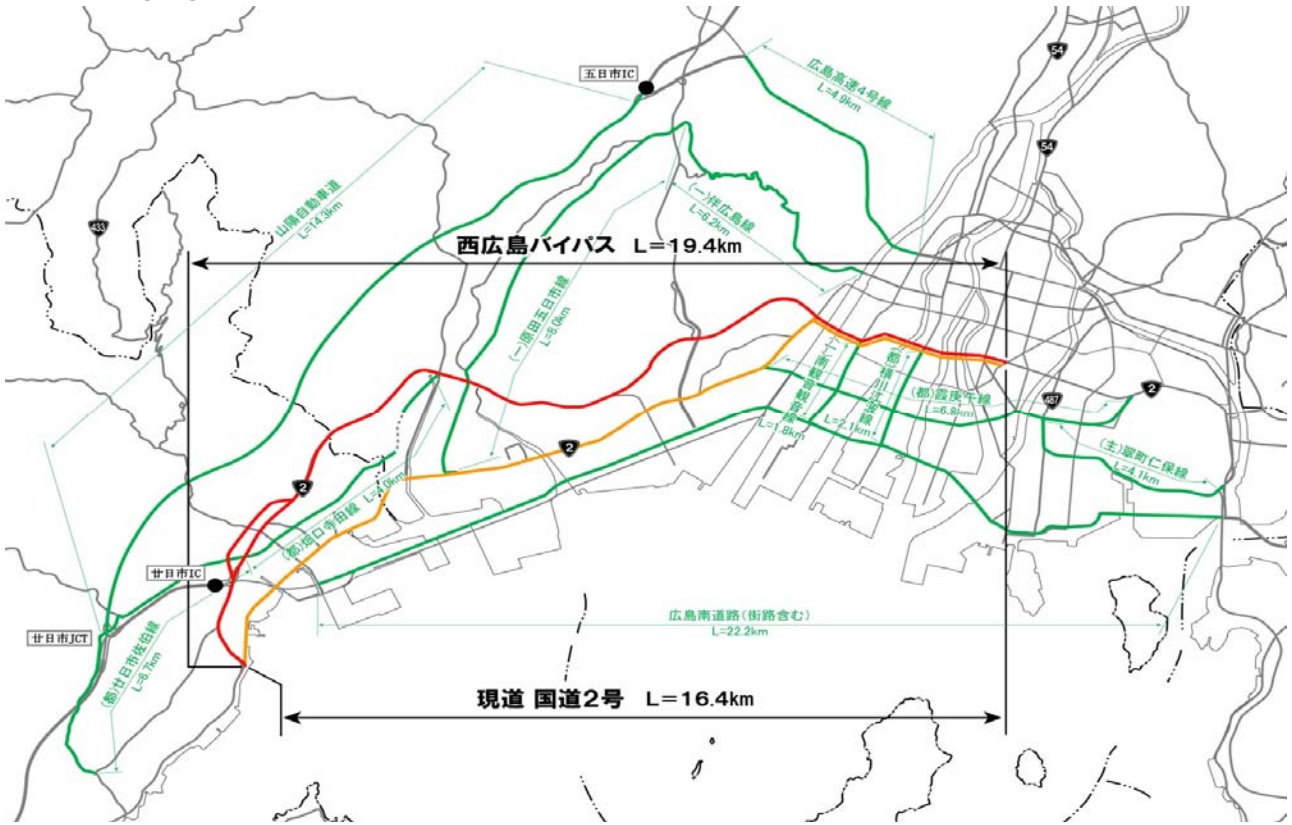
事業名:西広島バイパス(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :19.4km	交通量	[台/日]	61,400	57,300	
	走行時間	[分]	28	38	
	走行時間費用	[億円/年]	324.41	383.89	
②主な周辺道路	国道2号 :16.4km	交通量	[台/日]	27,200	22,000
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	208.21	158.48
	広島南道路 :22.8km	交通量	[台/日]	28,300	28,300
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	182.14	183.50
	霞庚午線,翠町仁保線他 :14.8km	交通量	[台/日]	24,900	25,300
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	140.69	142.30
	原田五丁目線,伴広島線他 :24.9km	交通量	[台/日]	17,100	17,100
		走行時間	[分]	66	66
		走行時間費用	[億円/年]	177.13	176.77
	広島高速4号線,山陽道 :19.2km	交通量	[台/日]	31,100	31,100
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	80.32	80.27
③その他道路合計 :2994.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,065.32	9,036.67	

			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:3115.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,178.23	10,161.87	16.36

(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：西広島バイパス

(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 (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26年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	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
推計に用いたOD表	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
	道路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)
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) ()台トリップ/日 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	<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 checked="" 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)	
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	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名: 西広島バイパス(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)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.26		19.4	5.12
-14年目	S40	6.8333	32.8	0.10	1.90		
-13年目	S41	6.5705	34.7	0.28	4.84		
-12年目	S42	6.3178	36.6	4.11	64.77		
-11年目	S43	6.0748	38.5	7.75	111.65		
-10年目	S44	5.8412	40.8	11.61	151.76		
-9年目	S45	5.6165	43.5	25.45	300.01		
-8年目	S46	5.4005	45.6	62.50	675.80		
-7年目	S47	5.1928	48.7	78.11	760.41		
-6年目	S48	4.9931	56.1	37.65	305.94		
-5年目	S49	4.8010	66.9	14.54	95.27		
-4年目	S50	4.6164	70.7	10.02	59.73		
-3年目	S51	4.4388	76.7	10.00	52.84		
-2年目	S52	4.2681	81.3	14.20	68.06		
-1年目	S53	4.1039	84.7	5.30	23.45		
暫定供用年	S54	3.9461	86.9	2.50	10.36	3.53	14.63
1年目	S55	3.7943	92.4	2.20	8.25	3.53	13.23
2年目	S56	3.6484	94.8	1.85	6.50	3.53	12.40
3年目	S57	3.5081	95.8	1.85	6.19	3.53	11.80
4年目	S58	3.3731	96.8	0.75	2.39	3.53	11.23
5年目	S59	3.2434	98.7	0.65	1.95	3.53	10.59
6年目	S60	3.1187	99.5	1.10	3.15	3.53	10.10
7年目	S61	2.9987	101.2	0.75	2.03	3.53	9.55
8年目	S62	2.8834	101.0	1.20	3.13	3.53	9.20
9年目	S63	2.7725	101.5	0.90	2.24	3.53	8.80
10年目	H1	2.6658	104.2	0.58	1.35	3.53	8.25
11年目	H2	2.5633	106.5	0.19	0.42	3.53	7.76
12年目	H3	2.4647	109.1	0.19	0.39	3.53	7.28
13年目	H4	2.3699	110.6	1.94	3.80	3.53	6.91
14年目	H5	2.2788	110.9	4.08	7.65	3.53	6.62
15年目	H6	2.1911	110.8	0.49	0.88	3.53	6.37
16年目	H7	2.1068	109.9	0.49	0.86	3.53	6.18
17年目	H8	2.0258	109.5	0.49	0.83	3.53	5.96
18年目	H9	1.9479	110.4	9.81	15.80	3.53	5.69
19年目	H10	1.8730	109.9	28.82	44.84	3.53	5.49
20年目	H11	1.8009	108.4	23.12	35.07	3.53	5.35
21年目	H12	1.7317	107.2	45.38	66.93	3.53	5.21
22年目	H13	1.6651	105.7	63.06	90.69	3.53	5.08
23年目	H14	1.6010	103.8	28.75	40.49	3.53	4.97
24年目	H15	1.5395	102.3	26.86	36.90	3.53	4.85
25年目	H16	1.4802	101.0	21.93	29.34	3.53	4.72
26年目	H17	1.4233	99.6	10.48	13.67	3.53	4.61
27年目	H18	1.3686	98.7	10.75	13.61	3.53	4.47
28年目	H19	1.3159	97.6	16.68	20.53	3.53	4.35
29年目	H20	1.2653	96.8	22.08	26.35	3.53	4.21
30年目	H21	1.2167	95.6	36.06	41.90	3.53	4.10
31年目	H22	1.1699	93.7	16.27	18.55	3.53	4.02
32年目	H23	1.1249	92.1	4.58	5.11	3.53	3.94
33年目	H24	1.0816	91.3	2.19	2.37	3.53	3.82
34年目	H25	1.0400	91.3	0.10	0.10	3.53	3.67
35年目	H26	1.0000	91.3	2.41	2.41	3.53	3.53
36年目	H27	0.9615	91.3	4.44	4.27	3.53	3.39
37年目	H28	0.9246	91.3	6.48	5.99	3.53	3.26
38年目	H29	0.8890	91.3	12.96	11.52	3.53	3.14
39年目	H30	0.8548	91.3	14.26	12.19	3.53	3.02
40年目	H31	0.8219	91.3	32.96	27.09	3.53	2.90
41年目	H32	0.7903	91.3	53.72	42.46	3.53	2.79
42年目	H33	0.7599	91.3	54.63	41.51	3.53	2.68
43年目	H34	0.7307	91.3	53.70	39.24	3.53	2.58
44年目	H35	0.7026	91.3	50.93	35.78	3.53	2.48
45年目	H36	0.6756	91.3	22.03	14.88	3.53	2.38
供用開始年次	H37	0.6496	91.3			4.73	3.07
47年目	H38	0.6246	91.3			4.73	2.95
48年目	H39	0.6006	91.3			4.73	2.84
49年目	H40	0.5775	91.3	-110.90	-64.04	4.73	2.73
合計				868.36	3414.37	181.30	289.18
単純事業費計				979.26		181.30	

注1) 事業費の投資パターンは、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、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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 西広島バイパス(残事業)

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.21		2.3	0.48
-10年目	H27	0.9615	91.3	4.44	4.27		
-9年目	H28	0.9246	91.3	6.48	5.99		
-8年目	H29	0.8890	91.3	12.96	11.52		
-7年目	H30	0.8548	91.3	14.26	12.19		
-6年目	H31	0.8219	91.3	32.96	27.09		
-5年目	H32	0.7903	91.3	53.72	42.46		
-4年目	H33	0.7599	91.3	54.63	41.51		
-3年目	H34	0.7307	91.3	53.70	39.24		
-2年目	H35	0.7026	91.3	50.93	35.78		
-1年目	H36	0.6756	91.3	22.03	14.88		
供用開始年次	H37	0.6496	91.3			0.45	0.29
1年目	H38	0.6246	91.3			0.45	0.28
2年目	H39	0.6006	91.3			0.45	0.27
3年目	H40	0.5775	91.3			0.45	0.26
4年目	H41	0.5553	91.3			0.45	0.25
5年目	H42	0.5339	91.3			0.45	0.24
6年目	H43	0.5134	91.3			0.45	0.23
7年目	H44	0.4936	91.3			0.45	0.22
8年目	H45	0.4746	91.3			0.45	0.21
9年目	H46	0.4564	91.3			0.45	0.21
10年目	H47	0.4388	91.3			0.45	0.20
11年目	H48	0.4220	91.3			0.45	0.19
12年目	H49	0.4057	91.3			0.45	0.18
13年目	H50	0.3901	91.3			0.45	0.18
14年目	H51	0.3751	91.3			0.45	0.17
15年目	H52	0.3607	91.3			0.45	0.16
16年目	H53	0.3468	91.3			0.45	0.16
17年目	H54	0.3335	91.3			0.45	0.15
18年目	H55	0.3207	91.3			0.45	0.14
19年目	H56	0.3083	91.3			0.45	0.14
20年目	H57	0.2965	91.3			0.45	0.13
21年目	H58	0.2851	91.3			0.45	0.13
22年目	H59	0.2741	91.3			0.45	0.12
23年目	H60	0.2636	91.3			0.45	0.12
24年目	H61	0.2534	91.3			0.45	0.11
25年目	H62	0.2437	91.3			0.45	0.11
26年目	H63	0.2343	91.3			0.45	0.11
27年目	H64	0.2253	91.3			0.45	0.10
28年目	H65	0.2166	91.3			0.45	0.10
29年目	H66	0.2083	91.3			0.45	0.09
30年目	H67	0.2003	91.3			0.45	0.09
31年目	H68	0.1926	91.3			0.45	0.09
32年目	H69	0.1852	91.3			0.45	0.08
33年目	H70	0.1780	91.3			0.45	0.08
34年目	H71	0.1712	91.3			0.45	0.08
35年目	H72	0.1646	91.3			0.45	0.07
36年目	H73	0.1583	91.3			0.45	0.07
37年目	H74	0.1522	91.3			0.45	0.07
38年目	H75	0.1463	91.3			0.45	0.07
39年目	H76	0.1407	91.3			0.45	0.06
40年目	H77	0.1353	91.3			0.45	0.06
41年目	H78	0.1301	91.3			0.45	0.06
42年目	H79	0.1251	91.3			0.45	0.06
43年目	H80	0.1203	91.3			0.45	0.05
44年目	H81	0.1157	91.3			0.45	0.05
45年目	H82	0.1112	91.3			0.45	0.05
46年目	H83	0.1069	91.3			0.45	0.05
47年目	H84	0.1028	91.3			0.45	0.05
48年目	H85	0.0989	91.3			0.45	0.04
49年目	H86	0.0951	91.3	0.00	0.00	0.45	0.04
合計				306.11	234.94	22.50	6.53
単純事業費計				306.11		22.50	

注1) 事業費の投資パターンは、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、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。

