

事後評価対象
道路事業概要

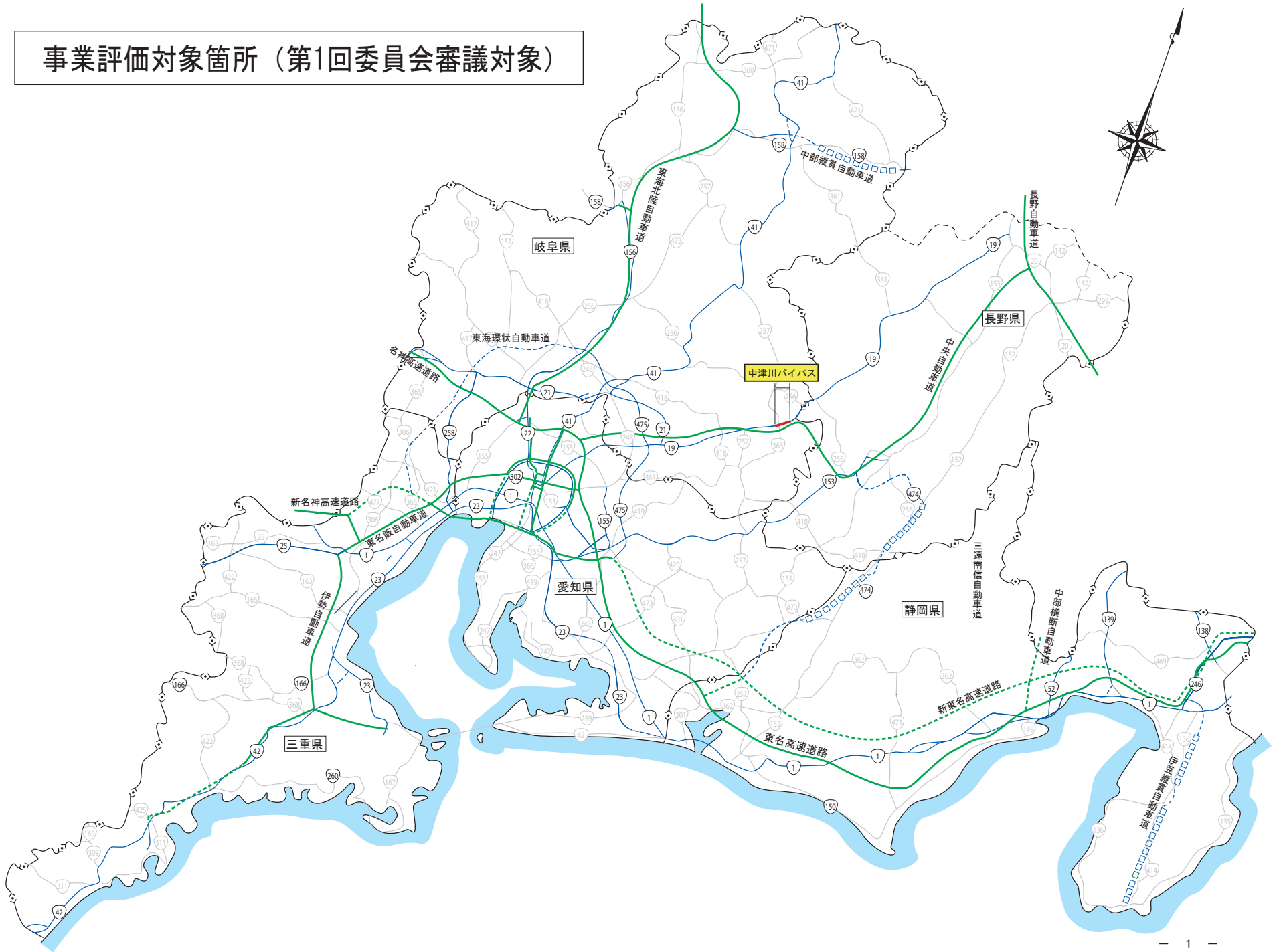
平成22年 7月28日

道路部

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価対象事業一覧表	2
3. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ		
○一般国道19号 中津川バイパス	3

事業評価対象箇所（第1回委員会審議対象）



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別 ※1	該当項目 ※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長 (km)	事業化 年度	都市計画 決定又は 変更年度	用地 着手 年度	工事 着手 年度	供用済 み延長 (km)	全体 事業費 (億円)	事業 進捗率 (%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業効果の発現状況	B/C	対応方針 (原案)	備考		
1	2次	①	岐阜	19	中津川バイパス	・交通混雑の緩和 ・地域支援	7.7	S46	S46 S52	S47	S48	7.7	245	100	・人口、自動車保有台数の変化 ・交通量の増加 ・地域経済の発展	・旧国道19号及び国道19号の交通混雑の緩和 ・通勤利用者の利便性向上 ・観光地へのアクセス向上	10.1	対応なし			

※1. (事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2. (事後評価該当項目)
 ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業
 ③その他

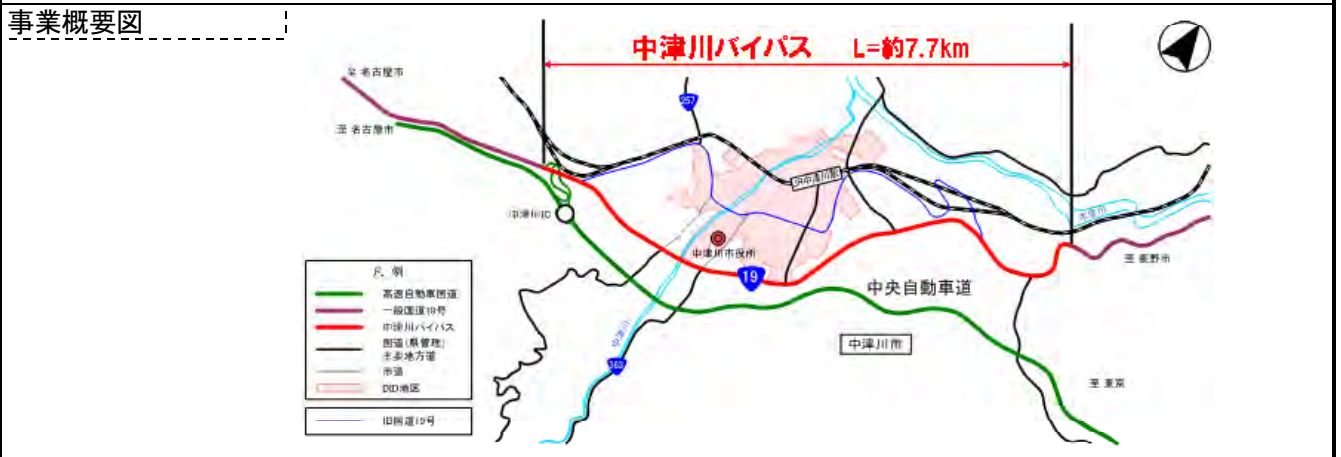
事後評価結果（平成22年度）（原案）

担 当 課 : _____
 担当課長名 : _____

事業名 一般国道19号 <small>なかつがわ</small> 中津川バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：岐阜県中津川市千旦林 至：岐阜県中津川市落合	延長 7.7 km	

事業概要
 中央自動車道と一体となって、文化・経済・物流を支える重要な路線である一般国道19号のうち、中津川市千旦林から中津川市落合に至る延長約7.7kmのバイパス事業。

事業の目的・必要性
 名古屋市熱田区を起点とし、長野市に至る延長約258.9kmの一般国道19号は、名古屋圏と東濃地域、さらに木曽地域等を結び、古くから中山道として文化の交流に大きく寄与するとともに、現在においては中央自動車道と一体となって文化・経済・物流を支える重要な路線であり、中津川バイパスは、交通混雑の緩和と地域支援を目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度： S46年度 都市計画決定： S46及びS52年度	用地着手： S47年度 工事着手： S48年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) — / — (実績) — / H18	変動 — 倍
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) — / 220億円 (実績値) — / — 億円	実績 暫定/完成	(名目値) — / 245億円 (実績値) — / 317億円	変動 1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	— / — 台/日	実績 暫定/完成	— / 34,900台/日	変動 — %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.7km/h → 42.2km/h (供用直前年次) S55年度 (供用後年次) H21年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	— → 件/億台キロ (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度		
費用対効果 分析結果	(当初)	B/C : —	総費用 : — 億円 (事業費 : — 億円 維持管理費 : — 億円)	総便益 : — 億円 (走行時間短縮便益 : — 億円 走行経費減少便益 : — 億円 交通事故減少便益 : — 億円)	基準年 : — 年	
	(事後)	B/C : 10.1	総費用 : 777 億円 (事業費 : 731 億円 維持管理費 : 46 億円)	総便益 : 7,865 億円 (走行時間短縮便益 : 6,939 億円 走行経費減少便益 : 822 億円 交通事故減少便益 : 104 億円)	基準年 : 平成22年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円			
事業遅延の理由 特になし						
客観的評価指標に対応する事後評価項目						
●円滑なモビリティの確保 渋滞損失時間の削減、バス路線の利便性の向上、特急停車駅（中津川駅）へのアクセスが向上						
●個性ある地域の形成 馬籠宿、恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉など中津川市・恵那市内の観光地へのアクセスが向上。						

	<ul style="list-style-type: none"> ●安全で安心できるくらしの確保・・・三次医療施設（県立多治見病院）へのアクセスが向上。 ●災害への備え・・・・・・・・・・・・・・・・第一次緊急輸送路に位置づけられている。 中央自動車道（中津川 I C～飯田山本 I C）の代替路線を形成。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・環境影響評価は実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 国道19号の交通量は開通前と比べて、約2.6倍に増加しており、名古屋―長野を結ぶ幹線道路として重要性が高まっている。国道19号沿線には大規模な工業団地が開発され企業の立地により、恵那市・中津川市の製造品出荷額は増加傾向にある。また、観光客数も増加傾向にある。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 中津川バイパスにより、旧国道19号の交通混雑の緩和、地域開発等の効果が発現しており、事業目的を達成していると判断できるため、今後の事業評価及び改善措置の必要はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	
特記事項 特になし。	

※ 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	中津川ハイバス
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	<p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比 (B/C) = 10.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 7,089億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 11.1%)</p>

●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	<p>● 環道等の年間渋滞増大時間及び削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 環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</p> <p><input type="checkbox"/> 環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</p> <p>■ 環道等に、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</p> <p>■ 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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>高速道路を除く岐阜県全体で、現況値、渋滞損失時間削減量を算出 渋滞損失時間(現況)：7,298万人・時間/年 渋滞損失削減時間：3,276万人・時間/年(61,321万人・時間/年⇒58,045万人・時間/年)</p> <p>東鉄バス(中津川線)が運行。 JR中津川駅に特急「しなの」が停車。</p>
物流効率化の支援	<p><input type="checkbox"/> 環道等における、総重量25tの車両もしくはISD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</p>	
1. 活力 都市の再生	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p>	

	<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 <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 <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"/> 地球高規格道路の位置づけあり <input 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 <input 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 <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 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 <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 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	
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <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ポル的な道路整備等、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 <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 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線雑地中化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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	<p>中津川市・惠那市の観光客数：年間約700万人 主な観光地：馬籠宿、惠那峡県立自然公園、惠那峡温泉など</p>
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成	
3. 安全	<input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保 <input type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保	<p>岐阜県立多治見病院へのアクセス向上が見込まれる。</p>

4. 環境	災害への備え	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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（A 路線としての位置づけがある場合）</p> <p><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災害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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>緊急輸送道路（1次）に位置づけあり。</p> <p>中央自動車道が通行止め時に代替路線となる。</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係		

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19号	中津川バイパス	L=7.7km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,700	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	242億円	88億円	330億円
基準年における 現在価値（C）	731億円	46億円	777億円

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22年度			
供用年	平成18年度			
単年便益 (初年便益)	264億円	31億円	4.0億円	300億円
基準年における 現在価値（B）	6,939億円	822億円	104億円	7,865億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	10.1
経済的純現在価値（事業全体）	7,089億円
経済的内部収益率（事業全体）	11.1%

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

様式-3①

事業名：中津川バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (中津川バイパス) (L=7.7km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	32,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	10.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	67.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	旧国道19号 (L=8.1km)	交通量	[台/日]	20,600	5,000
		走行時間	[分]	49.3	15.4
		走行時間費用	[億円/年]	197.79	18.15
	国道257号 (L=6.3km)	交通量	[台/日]	11,300	9,800
		走行時間	[分]	12.0	11.3
		走行時間費用	[億円/年]	24.36	19.44
	(主)中津川山口線 (L=4.7km)	交通量	[台/日]	4,900	1,700
		走行時間	[分]	13.4	13.4
		走行時間費用	[億円/年]	11.67	3.96
その他道路合計 (L=24,989.5 km)	走行時間費用	[億円/年]	95,480.11	95,330.83	
			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： (L=25016.3km)	走行時間短縮便益	[億円/年]	95,713.93	95,439.72	274.21

※1： 当該道路内の加重平均交通量を記載する。

※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：中津川バイパス

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42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	
	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)	
	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) ()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	<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)		
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量の路線等が混在した 配分結果となっているため、便益算出においては、速度差の生ずる加重平均速度 を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

事業名：中津川バイパス

(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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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				

事業名:中津川バイパス

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		中部地方整備局管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用	
雪寒費	直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用	□	
	その他		
4. その他			
上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

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：中津川バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.24	7.7	1.85	
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
-15年目	S 46	4.6164	42.6	0.30	2.97		0.00
-14年目	S 47	4.4388	45.5	0.80	7.12		0.00
-13年目	S 48	4.2681	52.4	0.70	5.20		0.00
-12年目	S 49	4.1039	62.5	1.30	7.79		0.00
-21年目	S 50	3.9461	66.1	2.70	14.71		0.00
-20年目	S 51	3.7943	71.7	8.67	41.90		0.00
-19年目	S 52	3.6484	76.0	36.20	158.66		0.00
-18年目	S 53	3.5081	79.2	27.58	111.55		0.00
-17年目	S 54	3.3731	81.3	20.65	78.27		0.00
-16年目	S 55	3.2434	86.4	19.46	66.70		0.00
-15年目	S 56	3.1187	88.6	8.74	28.09		0.00
-14年目	S 57	2.9987	89.6	4.40	13.44		0.00
-13年目	S 58	2.8834	90.5	7.40	21.53		0.00
-12年目	S 59	2.7725	92.3	5.90	16.18		0.00
-11年目	S 60	2.6658	93.0	5.40	14.13		0.00
-20年目	S 61	2.5633	94.6	3.10	7.67		0.00
-19年目	S 62	2.4647	94.4	6.90	16.45		0.00
-18年目	S 63	2.3699	94.9	9.50	21.66		0.00
-17年目	H 1	2.2788	96.7	2.53	5.44		0.00
-16年目	H 2	2.1911	99.6	2.88	5.79		0.00
-15年目	H 3	2.1068	102.0	2.50	4.72		0.00
-14年目	H 4	2.0258	103.4	2.54	4.55		0.00
-13年目	H 5	1.9479	103.7	2.29	3.93		0.00
-12年目	H 6	1.8730	103.6	2.04	3.37		0.00
-11年目	H 7	1.8009	103.0	4.41	7.04		0.00
-10年目	H 8	1.7317	102.4	3.69	5.70		0.00
-9年目	H 9	1.6651	103.4	3.88	5.71		0.00
-8年目	H 10	1.6010	102.8	5.86	8.33		0.00
-7年目	H 11	1.5395	101.3	1.14	1.59		0.00
-6年目	H 12	1.4802	99.7	2.29	3.10		0.00
-5年目	H 13	1.4233	98.4	1.33	1.76		0.00
-4年目	H 14	1.3686	96.6	13.43	17.37		0.00
-3年目	H 15	1.3159	95.4	12.10	15.23		0.00
-2年目	H 16	1.2653	94.4	1.14	1.40		0.00
-1年目	H 17	1.2167	93.2	8.29	9.88		0.00
供用開始年次	H 18	1.1699	92.5		0.00	1.76	2.03
1年目	H 19	1.1249	91.7		0.00	1.76	1.97
2年目	H 20	1.0816	91.3		0.00	1.76	1.90
3年目	H 21	1.0400	91.3		0.00	1.76	1.83
4年目	H 22	1.0000	91.3		0.00	1.76	1.76
5年目	H 23	0.9615	91.3		0.00	1.76	1.69
6年目	H 24	0.9246	91.3		0.00	1.76	1.63
7年目	H 25	0.8890	91.3		0.00	1.76	1.56
8年目	H 26	0.8548	91.3		0.00	1.76	1.50
9年目	H 27	0.8219	91.3		0.00	1.76	1.45
10年目	H 28	0.7903	91.3		0.00	1.76	1.39
11年目	H 29	0.7599	91.3		0.00	1.76	1.34
12年目	H 30	0.7307	91.3		0.00	1.76	1.29
13年目	H 31	0.7026	91.3		0.00	1.76	1.24
14年目	H 32	0.6756	91.3		0.00	1.76	1.19
15年目	H 33	0.6496	91.3		0.00	1.76	1.14
16年目	H 34	0.6246	91.3		0.00	1.76	1.10
17年目	H 35	0.6006	91.3		0.00	1.76	1.06
18年目	H 36	0.5775	91.3		0.00	1.76	1.02
19年目	H 37	0.5553	91.3		0.00	1.76	0.98
20年目	H 38	0.5339	91.3		0.00	1.76	0.94
21年目	H 39	0.5134	91.3		0.00	1.76	0.90
22年目	H 40	0.4936	91.3		0.00	1.76	0.87
23年目	H 41	0.4746	91.3		0.00	1.76	0.84
24年目	H 42	0.4564	91.3		0.00	1.76	0.80
25年目	H 43	0.4388	91.3		0.00	1.76	0.77
26年目	H 44	0.4220	91.3		0.00	1.76	0.74
27年目	H 45	0.4057	91.3		0.00	1.76	0.71
28年目	H 46	0.3901	91.3		0.00	1.76	0.69
29年目	H 47	0.3751	91.3		0.00	1.76	0.66
30年目	H 48	0.3607	91.3		0.00	1.76	0.63
31年目	H 49	0.3468	91.3		0.00	1.76	0.61
32年目	H 50	0.3335	91.3		0.00	1.76	0.59
33年目	H 51	0.3207	91.3		0.00	1.76	0.56
34年目	H 52	0.3083	91.3		0.00	1.76	0.54
35年目	H 53	0.2965	91.3		0.00	1.76	0.52
36年目	H 54	0.2851	91.3		0.00	1.76	0.50
37年目	H 55	0.2741	91.3		0.00	1.76	0.48
38年目	H 56	0.2636	91.3		0.00	1.76	0.46
39年目	H 57	0.2534	91.3		0.00	1.76	0.45
40年目	H 58	0.2437	91.3		0.00	1.76	0.43
41年目	H 59	0.2343	91.3		0.00	1.76	0.41
42年目	H 60	0.2253	91.3		0.00	1.76	0.40
43年目	H 61	0.2166	91.3		0.00	1.76	0.38
44年目	H 62	0.2083	91.3		0.00	1.76	0.37
45年目	H 63	0.2003	91.3		0.00	1.76	0.35
46年目	H 64	0.1926	91.3		0.00	1.76	0.34
47年目	H 65	0.1852	91.3		0.00	1.76	0.33
48年目	H 66	0.1780	91.3		0.00	1.76	0.31
49年目	H 67	0.1712	91.3	-47.18	-8.08	1.76	0.30
合計				194.87	730.84	88.00	45.97
単純事業費計				242.04		88.00	

