

一般国道34号

# 大 村 拡 幅

1. 大村拡幅の概要
2. 事業の効果及び必要性
  - ①事業を巡る社会情勢等の変化
  - ②事業の投資効果（費用便益効果分析）
  - ③事業の進捗状況
3. 事業の進捗の見込み
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性
5. 対応方針（原案）

巻末資料

# 1. 大村拡幅の概要

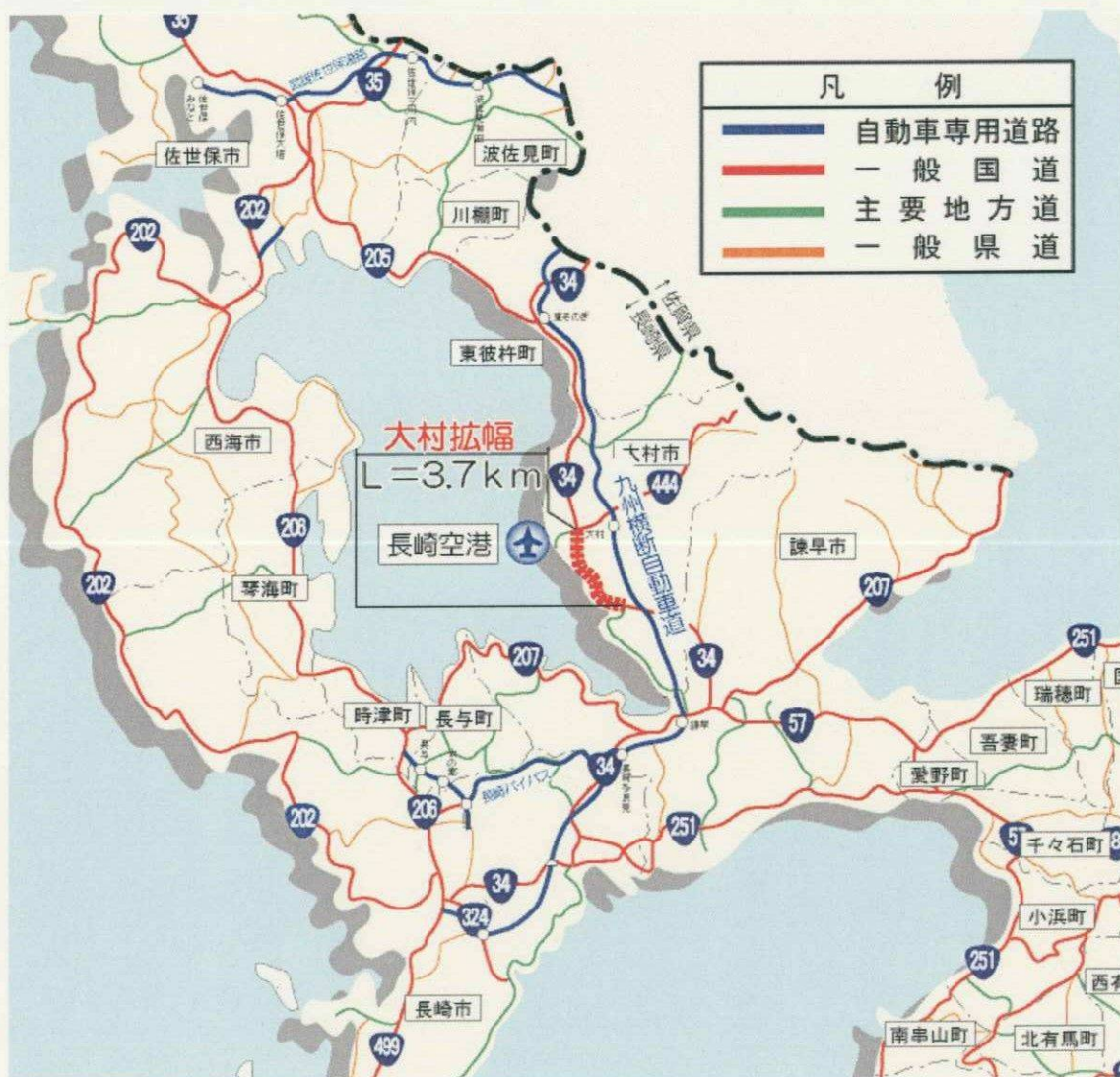
## (1) 一般国道34号の概要

一般国道34号は、佐賀県鳥栖市を起点とし、佐賀市、武雄市、大村市、諫早市を経て、長崎市に至る延長約138kmの主要幹線道路である。

本路線は、長崎県内では3市1町、人口で629,845人(県内シェア74.5%)を数える地域を通過するとともに、県内主要都市相互を連絡し、長崎県内の社会、経済、文化活動に大きな役割を果たす路線である。

さらに、県内各地域と長崎空港を結ぶ路線としての機能を有する。

本路線のうち、大村市の市街地部は都市機能が集積し、近年の交通需要の増大に伴い、交通渋滞が慢性化しており、交通混雑の解消や交通安全を確保し、良好な市街地形成が求められている。



■ 位置図



## (2) 大村拡幅の概要

### ① 概要

大村拡幅事業は、一般国道 34 号の大村市内における交通渋滞の解消・緩和とともに、快適な市街地を形成する都市の骨格としての役割を持つ道路として、県央地域における拠点都市としての健全な発展に寄与するものである。



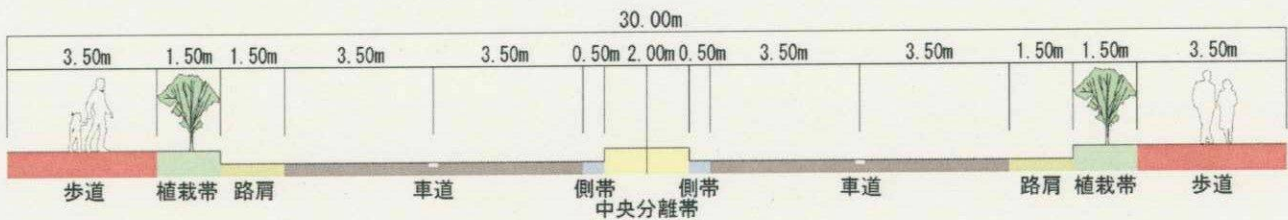
■ 概要図

② 道路の諸元

区 間	起 点	長崎県大村市杭出津 1 丁目
	終 点	長崎県大村市久原 2 丁目
延 長		3.7km
車 線 数		4 車線
通 過 市 町 村		大村市
構造規格	種級区分	第 4 種 第 1 級
	設計速度	60km/h

③ 標準横断面図

大村拡幅(完成)整備後





## 2. 事業の効果及び必要性

### ① 事業を巡る社会情勢等の変化

#### (1) 地域の概況

##### a. 人口

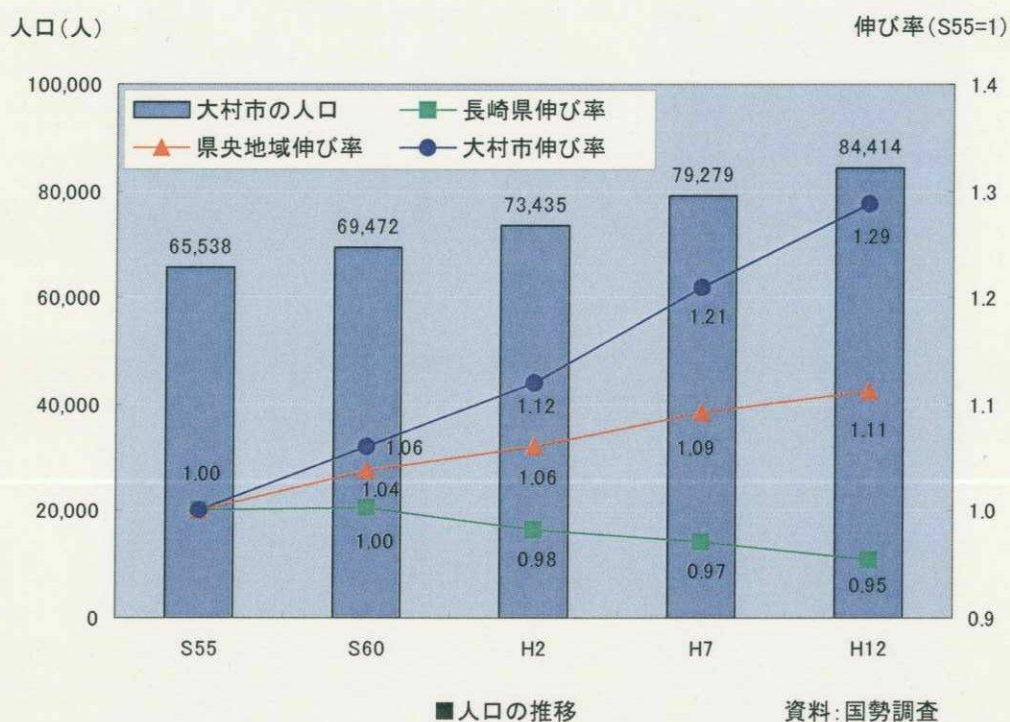
長崎県の県人口が漸減する中で、事業区間の位置する県央地域、大村市とも人口は増加傾向にあり、県内においても活力の高い地域であることを示している。

また、大村市の高齢化率は16.2%で長崎県や県央地域の高齢化率と比較して低水準にあり、高齢化率においても活力の高さが示されている。

[県央地域]

長崎県長期総合計画（平成12年度策定）に位置づけられている以下の市町。

〔 諫早市、大村市、多良見町、森山町、飯盛町、高来町、小長井町、吾妻町、愛野町、千々石町、小浜町、南串山町、東彼杵町、川棚町、波佐見町 〕

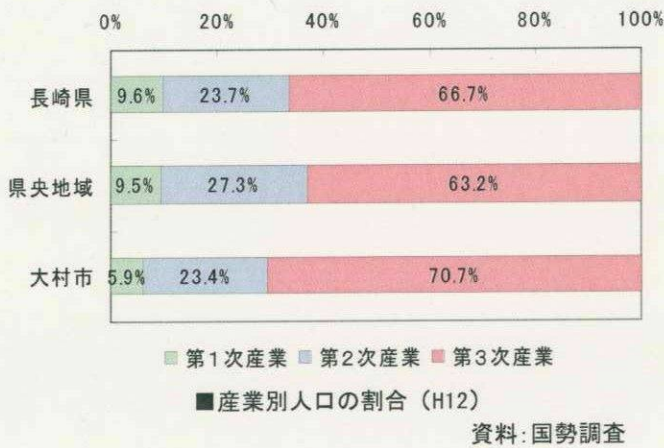




b. 産業

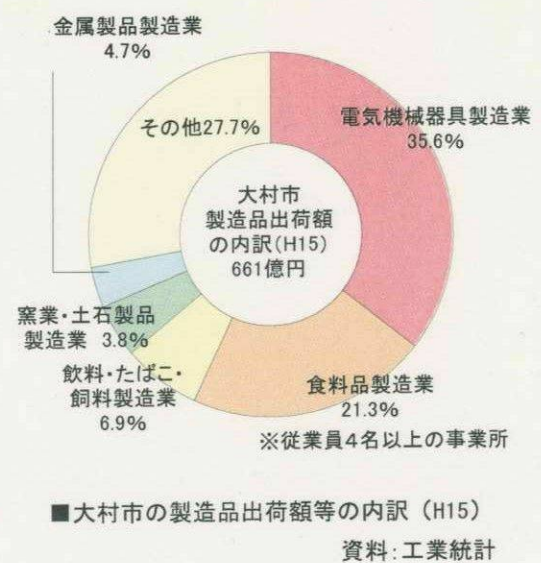
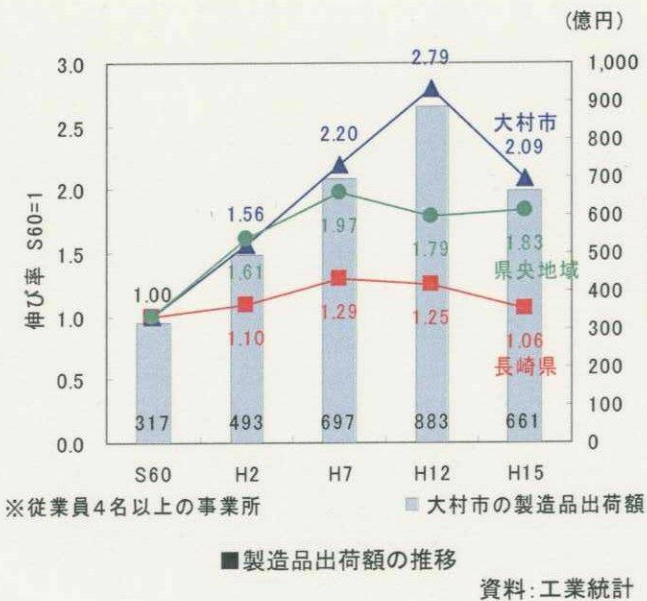
事業区間の位置する大村市は、世界初の海上空港「長崎空港」の開設（昭和 50 年）及び高規格幹線道路である九州横断自動車道の整備（昭和 57 年）により、高速交通の利便性が飛躍的に向上するとともに、新幹線建設計画も加え高速交通の拠点都市としての一層の発展が期待されている。

このような交通条件に恵まれた大村市では、九州横断自動車道大村インターチェンジ周辺に整備された「大村ハイテクパーク」や「オフィスパーク大村」を中心に企業立地が進み、電気機械器具や食料品製造を中心とした産業活動が盛んであり、製造品出荷額の伸び率（H15/S60）では、長崎県が横ばいに対して2倍以上の大きな伸びを示している。



大村ハイテクパーク(面積: 46.2ha) (昭和 59 年 7 月分譲開始)	
主な企業:	コマツ電子金属(株)、オムロプリント(株)、(株)ツジデン、伸和コントロールズ(株)、長崎県工業技術センター、(財)県産業振興財団、(財)長崎県建設技術研究センター、長崎県環境保健研究センター など

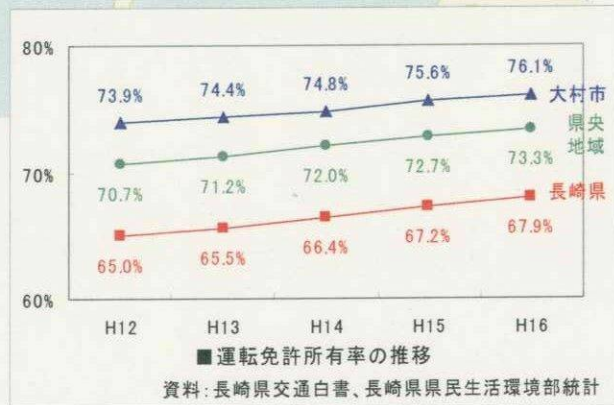
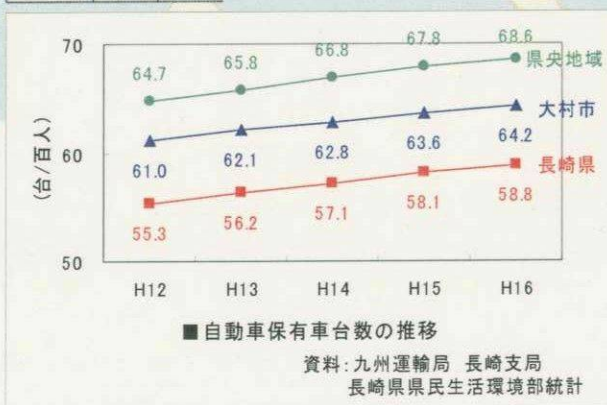
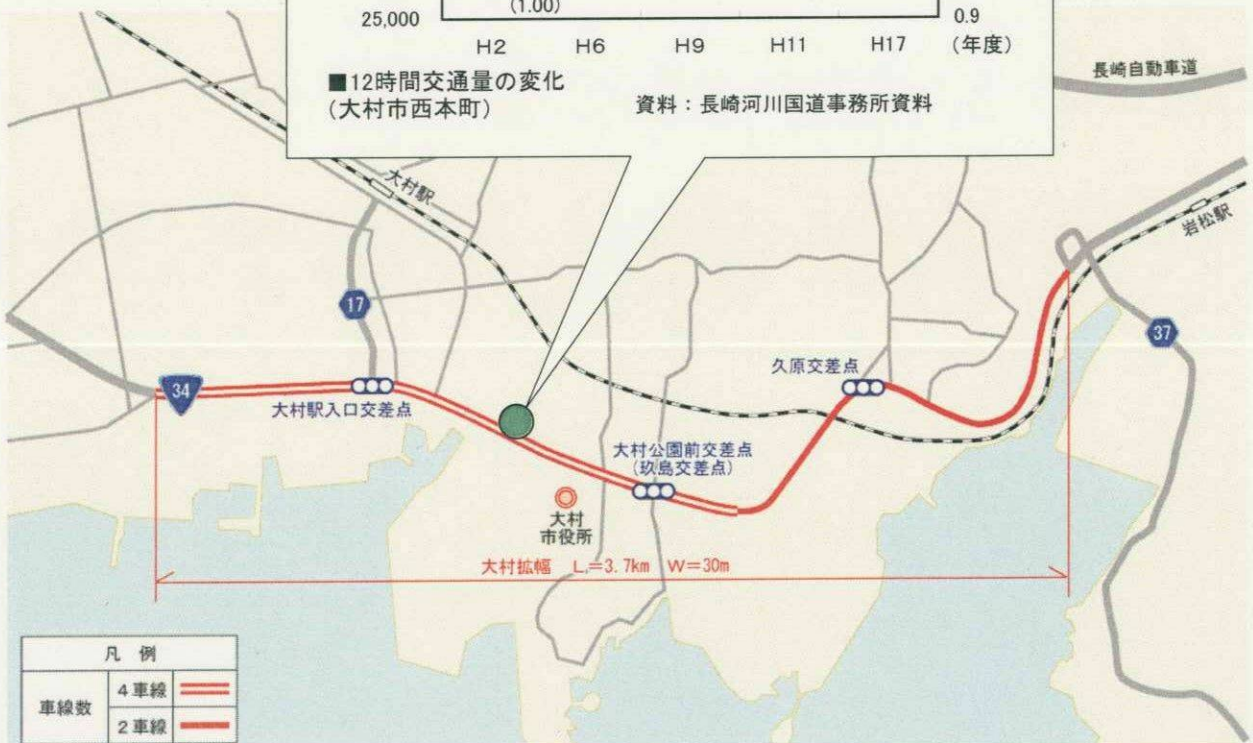
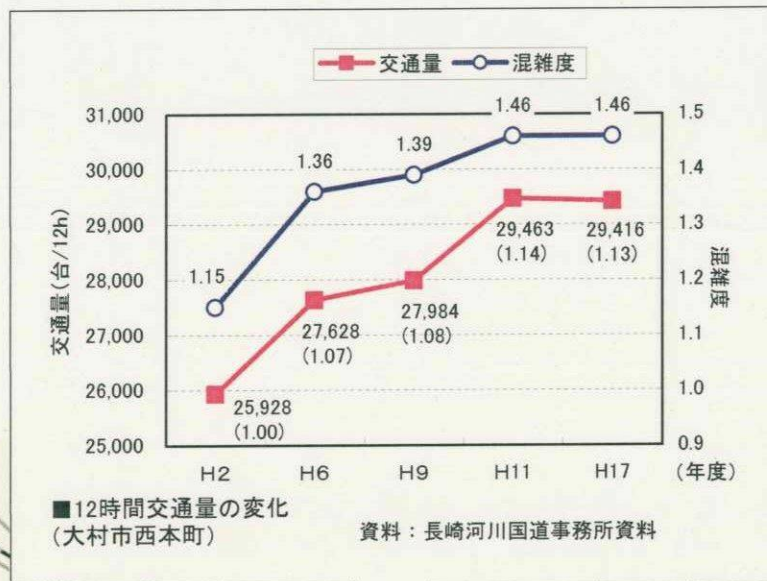
オフィスパーク大村(面積: 32.9ha) (平成 10 年 4 月分譲開始)	
主な企業:	NEC、コマツ電子金属(株)、岩谷産業(株)、(株)九電工、エピクルー(株)、(株)木村長崎支店 など





### c. 交通

事業区間における交通量は平成11年で約3万台/12hと増加傾向にあり、混雑度も1.46と非常に高い。平成12年以降、大村市の自動車保有台数は増加傾向にあり、人口百人あたりの台数は、長崎県平均を上回っている。また、同市の運転免許保有率も増加傾向にあり、県央地域、長崎県平均を上回るものとなっている。



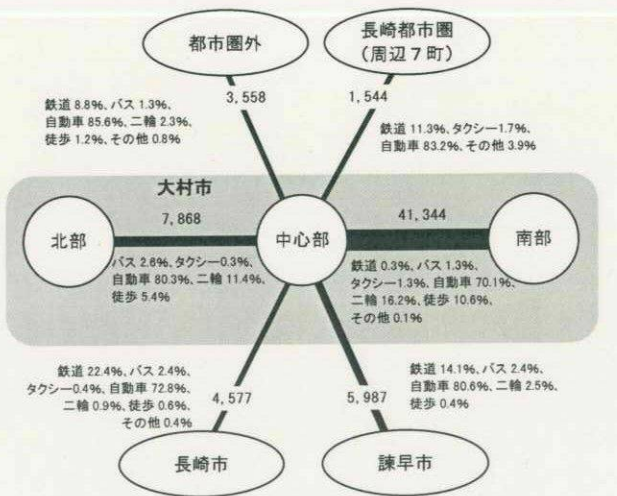
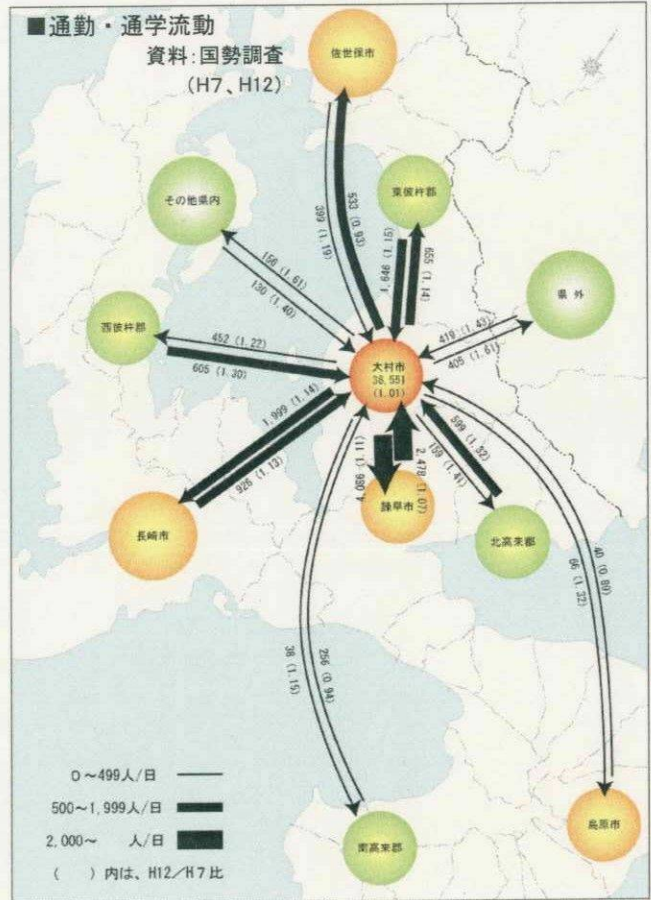


#### d. 流動状況

事業区間の位置する大村市の通勤・通学流動をみると、隣接する諫早市との結びつきが最も強いが、県都の長崎市との結びつきも強いことが示されている。

貨物車の交通流動をみると、大村市から諫早市・長崎市、長崎県内や九州全域へ約7万トリップ・エンド／日（H11）の交通流動（大村市内々の5.2万トリップ・エンド／日含む）があり、物流面での広域的な結びつきも強まっている。

大村市中心部に関わる交通手段別の人的流動をみると、各方面とも7割以上が自動車または二輪での移動となっている。

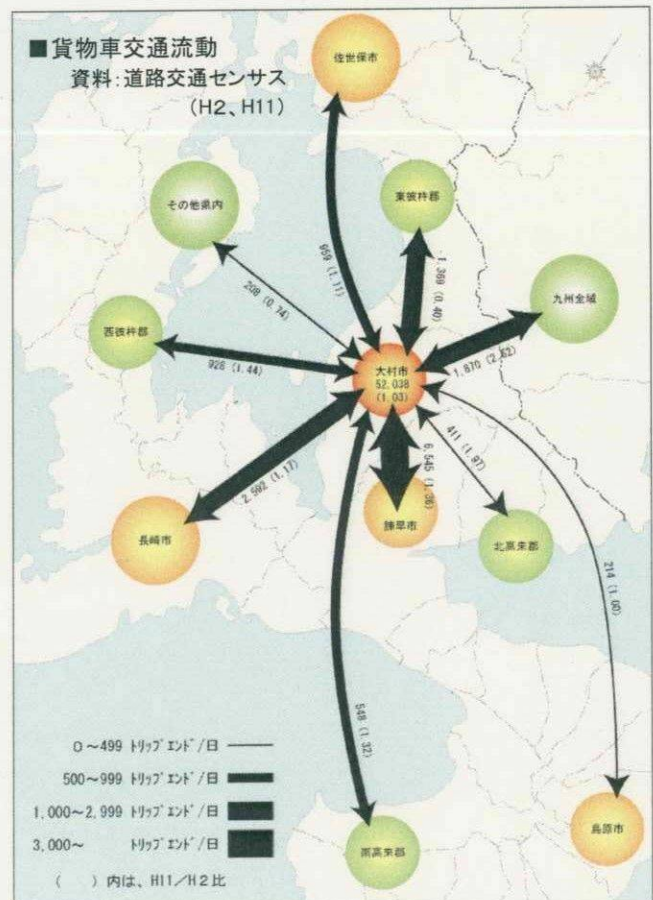
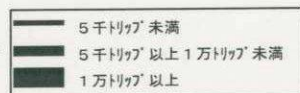


※長崎都市圏周辺7町  
香焼町、野母崎町、三和町、多良見町、時津町、長与町、飯盛町

※都市圏外  
長崎都市圏以外の長崎県及び九州各県、九州外

#### 交通手段別交通量

資料：長崎都市圏総合交通体系調査





## (2) 事業の効果及び必要性

### 効果 1 : 渋滞混雑の解消・緩和

事業区間の交通量は、平成2年から平成11年にかけて漸増し、その後は平成11年、17年で約3万台/12hと横這いとなっているが、混雑度は平成17年で1.46と高い状況にある。事業区間の中で、大村公園前交差点（玖島交差点）、久原交差点は、第3次渋滞対策プログラムにおいて主要渋滞ポイントに位置づけられており、部分拡幅により渋滞の緩和は見られるが、前後に2車線区間の残る久原交差点ではいまだ渋滞が続いており、大村駅入口交差点でも休日に渋滞が見られる。

大村拡幅の整備により、これまでの部分拡幅に加え、2車線区間の4車線化や車道幅員の拡大により、渋滞混雑の解消・緩和が図られる。こうした効果を渋滞損失時間に換算すると、拡幅前後で37.9万人時間/年の渋滞損失時間の軽減が期待される。

(台/12時間)



■国道34号の渋滞（市役所付近）

■交通量・混雑度の推移（大村市西本町）  
資料：道路交通センサス（～H11）  
九州地方整備局資料（H17）



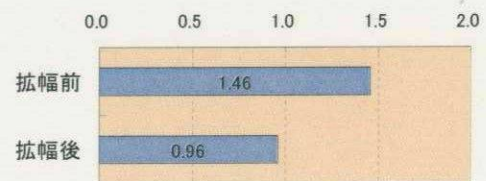
■区間内主要箇所における交通量・渋滞状況

#### 交通混雑の緩和による渋滞損失時間の軽減

(万人時間/年)



#### 混雑度の低減

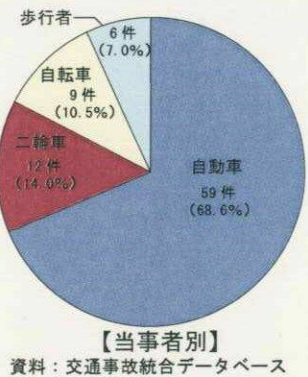
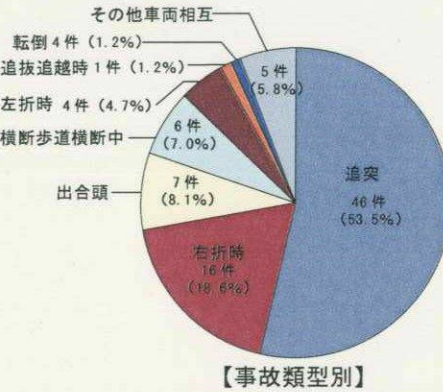
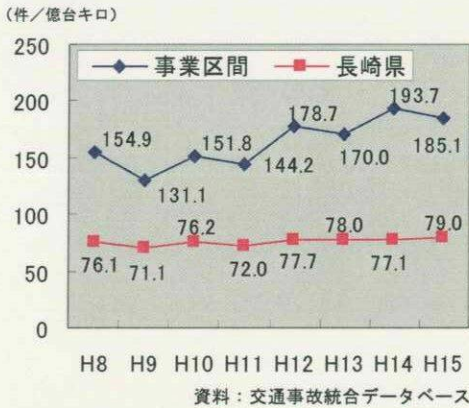




## 効果2：交通事故の減少

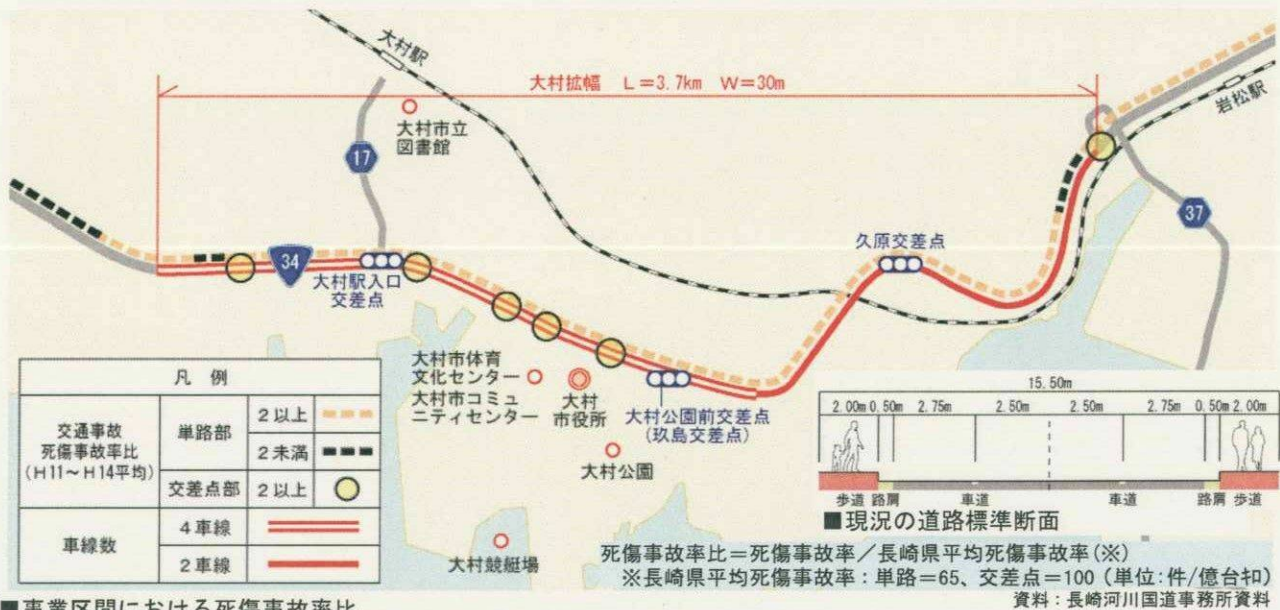
事業区間は、交通量の多い中で車道幅員が狭いので2車線区間も残ることから、交通事故の死傷事故率は増加傾向にあり、平成15年で185件/億台キロと高く、長崎県平均の2倍以上を記録する交通事故の危険性が高い区間となっている。

大村拡幅の整備により、十分な車道幅員が確保され、沿線における安全性の向上が図られる。尚、現況の車道幅員別の死傷事故率データをみると、車道の拡幅により大幅な死傷事故率の削減が期待される。

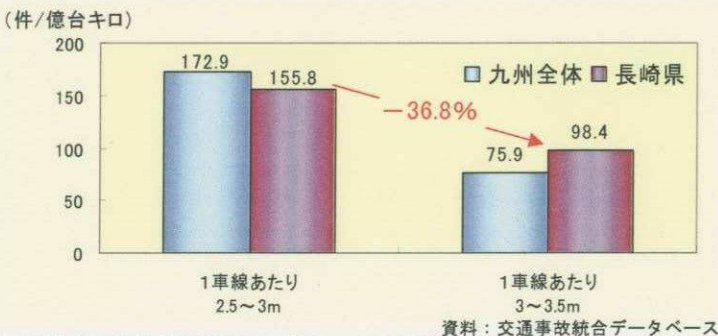


■死傷事故率の推移

■事業区間における死傷事故の事故類型別・当事者別内訳 (H15)



■事業区間における死傷事故率比



■車道幅員別死傷事故率 (H15・4車線道路についての比較)

現況の2.5~2.75mから大村拡幅により3.5mに拡幅されることで、死傷事故率の大幅な低減が期待される。



### 効果3：沿線環境の改善

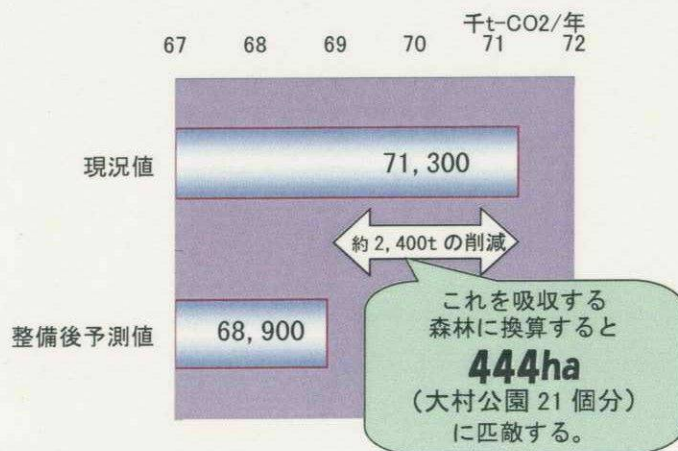
事業区間では、交通混雑、狭い幅員のため、騒音レベルが高く、昼 71dB、夜 68dB と環境基準を超過し、市街化の進んだ沿線環境の悪化が大きな問題となっている。また、環境問題が注目される中で、交通混雑の緩和によるCO<sub>2</sub>等の大気汚染物質の削減も課題となっている。

大村拡幅の整備により、交通渋滞を解消することで 444ha の森林が吸収する量に匹敵する年間約 2,400 t の排出CO<sub>2</sub>が削減される他、NO<sub>x</sub> の削減、騒音レベルの低減が期待でき、沿線環境への改善に資することとなる。

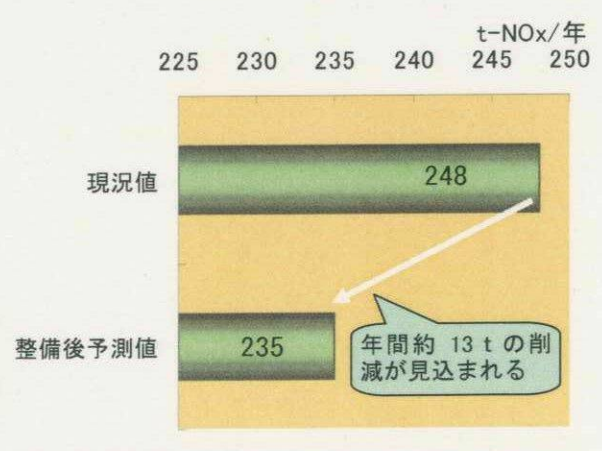


■事業区間周辺の土地利用と騒音状況

資料：大村市都市計画図（土地利用）  
九州地方整備局道路IRサイト（騒音）



■事業区間周辺におけるCO<sub>2</sub>排出量の変化



■事業区間周辺におけるNO<sub>x</sub>排出量の変化

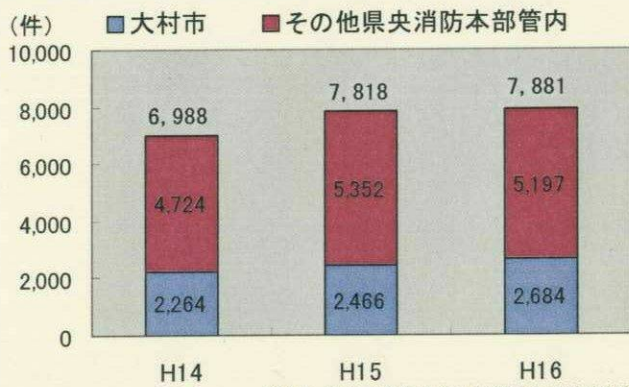


## 効果4：救急医療活動の支援

沿線に立地する国立病院機構長崎医療センターは県央地域の中核的な医療施設であるのみならず、全県を対象圏域とした\*第三次救急医療施設と位置づけられているものの、その主要搬送ルートである事業区間の交通混雑が、一刻をあらそう救急医療の大きなネックになっている。

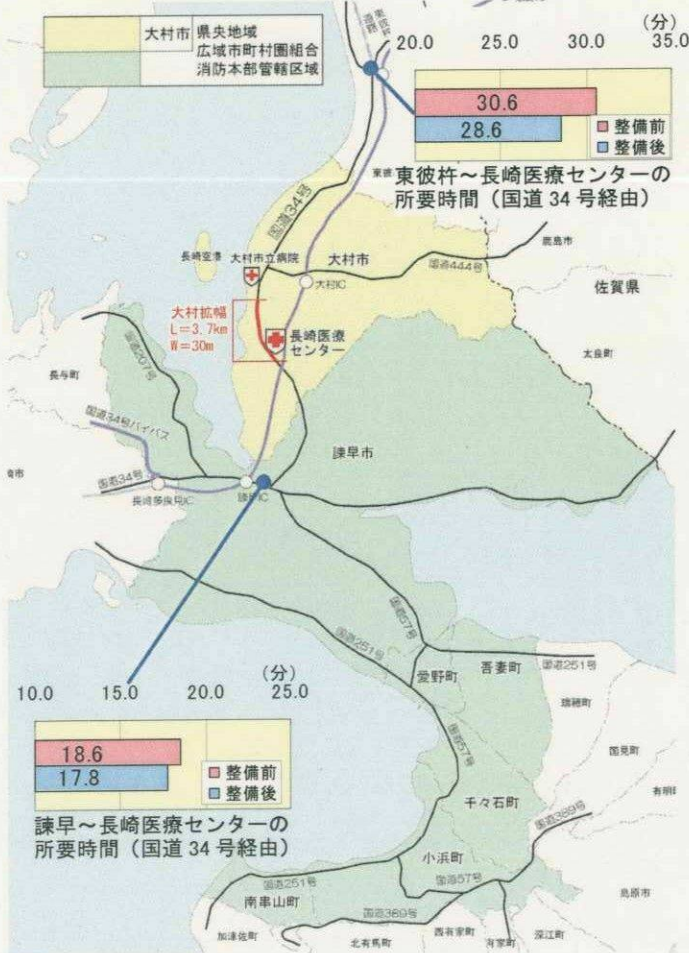
高齢化の進行が見込まれる中で疾病や事故に伴う救急医療対応のサービス性を高めことは至上命題であり、大村拡幅の整備に伴う渋滞解消によって、国立病院機構長崎医療センターへの患者の搬送時間を短縮することで「助けられる命を助ける」こととなる。

〔\*第三次救急医療施設：高度あるいは特殊な保健医療需要に対応する医療機関をいい、全県的な見地から必要な医療機能を備えた医療施設〕



資料：県央地域広域市町村圏組合消防本部調べ

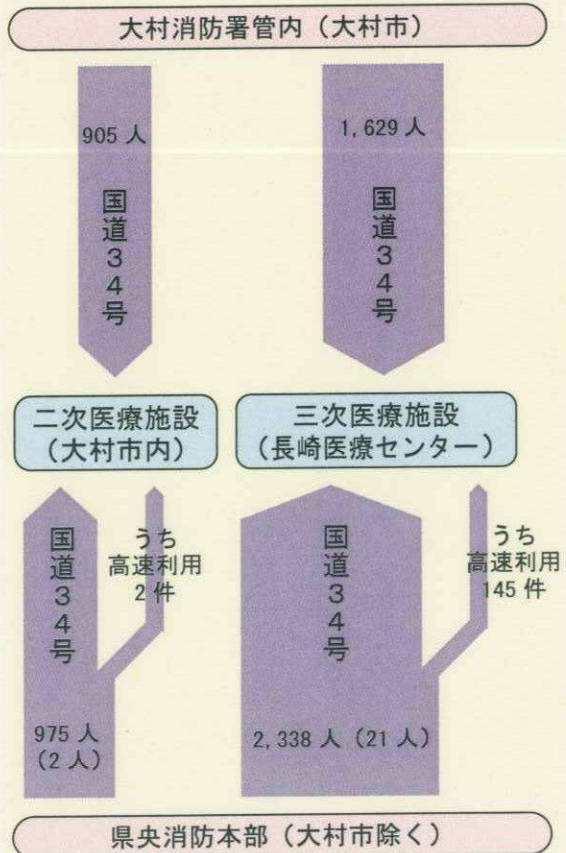
### ■長崎医療センターへの搬送実績



### ■県央地域広域消防組合の管轄及び幹線道路網



■国立病院機構長崎医療センター



※( )内は転院搬送の実績

資料：県央地域広域市町村圏組合消防本部調べ

### ■長崎医療センターへの搬送実績 (H16)



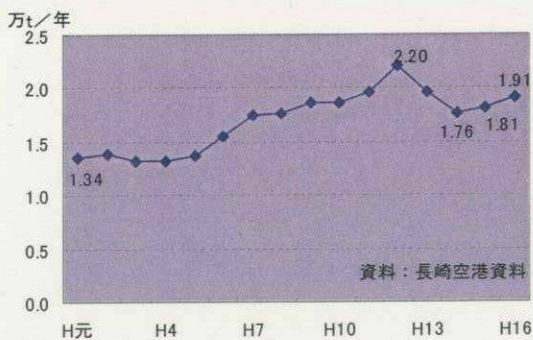
## 効果5：交通結節機能の強化

事業区間は、長崎空港、九州横断自動車道大村IC、JR大村線大村駅等の広域交通拠点へのアクセスルートとして重要な役割を担っているものの、一部2車線区間の残る狭い区間のため高速交通体系を支えるルートとして脆弱な状況にある。

大村拡幅の整備により、長崎空港、大村IC、大村駅等の広域高速交通拠点へのアクセシビリティが向上し、交通結節機能が強化される。



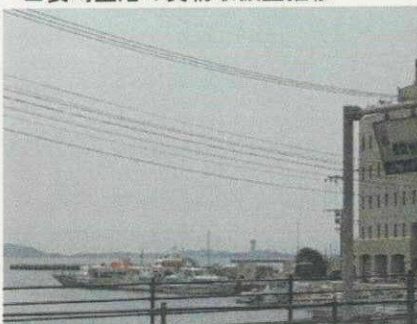
■ 広域交通拠点位置図



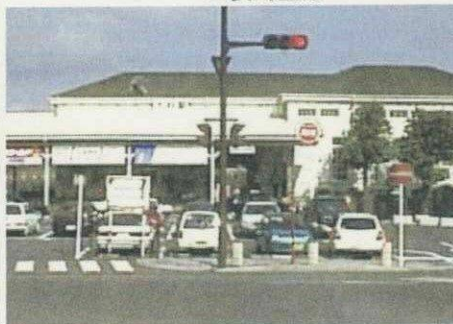
■ 長崎空港の貨物取扱量推移



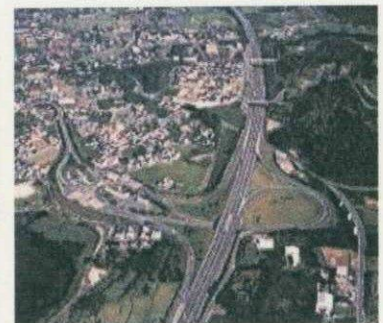
■ 長崎空港



■ 大村港



■ 大村駅



■ 大村インターチェンジ



## 効果6：ゆとりある生活の支援

事業区間の沿線では、学校、公園、市役所、文化センター、病院、大型店舗等の市民生活を支える多くの公共公益施設が立地し、通学路としての利用も多いことから、多くの歩行者、自転車が利用する区間となっている。また、バスルートの集中する区間であるものの、交通混雑によりバスのサービス性が低い状況にある。

大村拡幅はあんしん歩行エリア、景観形成地区、大村公園等に接し、歩行者、自転車にとって安全、快適な公共公益施設を支える回遊ネットワーク空間が形成されるとともに、身近な公共交通機関であるバス利用のサービス性の向上が期待される。



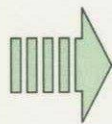
### ■事業区間周辺の状況

資料：大村市資料  
長崎河川国道事務所資料  
長崎県営バス路線図・時刻表(H17)



幅員2m

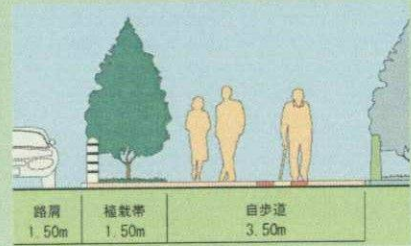
歩行者、自転車ともに通行量が多いため、幅員2mでは通行しにくい箇所が発生している。また、路面舗装が老朽化し段差部分が見られる。



拡幅整備に伴い、歩道空間の利用のしやすさや良好な景観の形成により、大型店舗や歴史的景観地区を含めた近隣一帯の回遊性向上が期待できる。



■拡幅後の歩道(大村公園前)



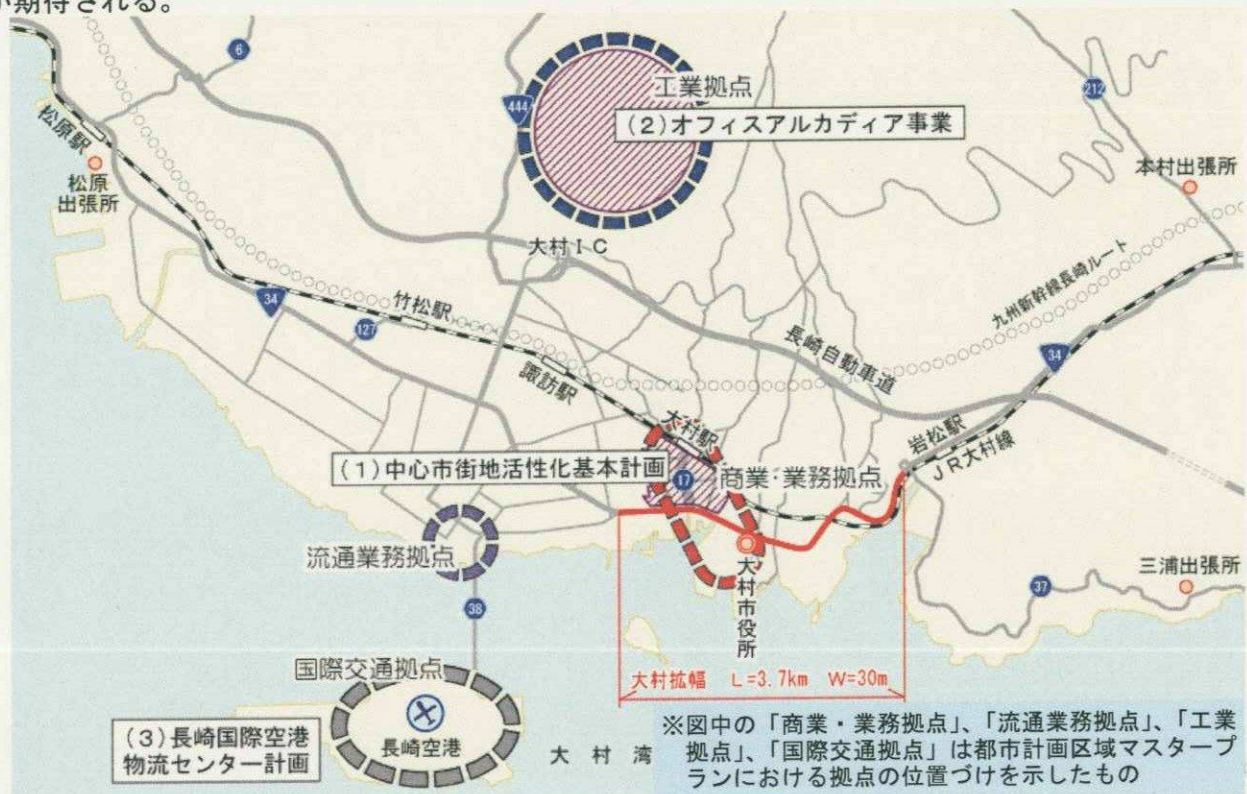
■拡幅後の歩道断面図(イメージ)



## 効果7：活力ある地域づくりの支援

大村市は、長崎県において最も産業活動の盛んな都市の一つであり、大村ハイテクパーク（面積46.2ha、昭和59年7月分譲開始）やオフィスパーク大村（面積32.9ha、平成10年4月分譲開始）を中心に企業立地が進んでおり、自動車への依存度の高い地域産業を支える幹線ルートとして、大村拡幅が期待される。

さらに、事業区間の周辺では長崎空港国際物流センター計画、オフィスアルカディア事業、中心市街地活性化等の主要プロジェクトが進められており、大村拡幅によりこうした開発計画地区の交通条件が改善され、広域的な物流・産業のみならず、身近な中心市街地の活性化にも寄与することが期待される。



■大村市における交通結節点と主要開発計画

### ■主要プロジェクト一覧

主要プロジェクト名	面積	具体的な取り組み
中心市街地活性化基本計画	54.8ha	基本計画を平成13年11月に策定 TMOを設立し、各小委員会に分かれて、構想の実現に向けて協議検討を重ねている。 (取り組み) ・大村中央商店会集客施設（交流スペース「のあ」）：H10年～ ・商店街イベント事業（長崎街道大村宿ひなまつり）：H13年度～ ・環境整備事業（長崎街道大村宿やさいふれ愛タッチまつり）：H14年度～ ・街中にぎわい創出事業（まちかど研究室）：H11年～ ・おおむら商品券事業：H14年～
オフィスアルカディア事業	79.7ha	◇大村ハイテクパーク（昭和59年7月分譲開始） 開発規模：46.8ha（分譲面積：30.8ha）、分譲率：95.1%（面積率） 立地企業数：13 ◇オフィスパーク大村（平成10年4月分譲開始） 開発規模：32.8ha（分譲面積：18.0ha）、分譲率：45.6%（面積率） 立地企業数：8
長崎空港国際物流センター計画	—	国際貨物、国内貨物の集積 生鮮貨物の保管、仕分け、流通加工等の機能を有する施設の建設
九州新幹線長崎ルート	距離 118km	武雄温泉～長崎間は新幹線鉄道規格新線（1,067mm） 平成14年1月現在、武雄温泉～長崎、工実施計画認可申請（暫定整備計画） 区間・駅：新鳥栖～佐賀～武雄温泉～嬉野温泉～新大村～諫早～長崎



## ② 事業の投資効果（費用便益分析）

### (1) 事業の目的

事業個所は、交通混雑の解消・緩和、安全性の向上、交通結節機能の改善、地域産業の支援に資する事業である。

### (2) 費用便益分析の結果(残事業)

#### 1) 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 17 年			
供用年	平成 27 年			
初年便益	11 億円	0.2 億円	0.2 億円	11 億円
基準年における 現在価値 (B)	320 億円	6 億円	4 億円	330 億円

#### 2) 費用

	事業費	維持修繕費	合 計
基準年	平成 17 年		
単純合計	60 億円	27 億円	87 億円
基準年における 現在価値 (C)	45 億円	11 億円	57 億円

#### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	$B/C=5.8$
-------------	-----------



(3) 費用便益分析の結果 (全事業)

1) 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 17 年度			
供用年	平成 27 年			
初年便益	8 億円	0.9 億円	0.2 億円	9 億円
基準年における 現在価値 (B)	421 億円	16 億円	6 億円	444 億円

2) 費用

	事業費	維持修繕費	合 計
基準年	平成 17 年度		
単純合計	118 億円	32 億円	149 億円
基準年における 現在価値 (C)	102 億円	15 億円	117 億円

3) 評価指標の算定結果

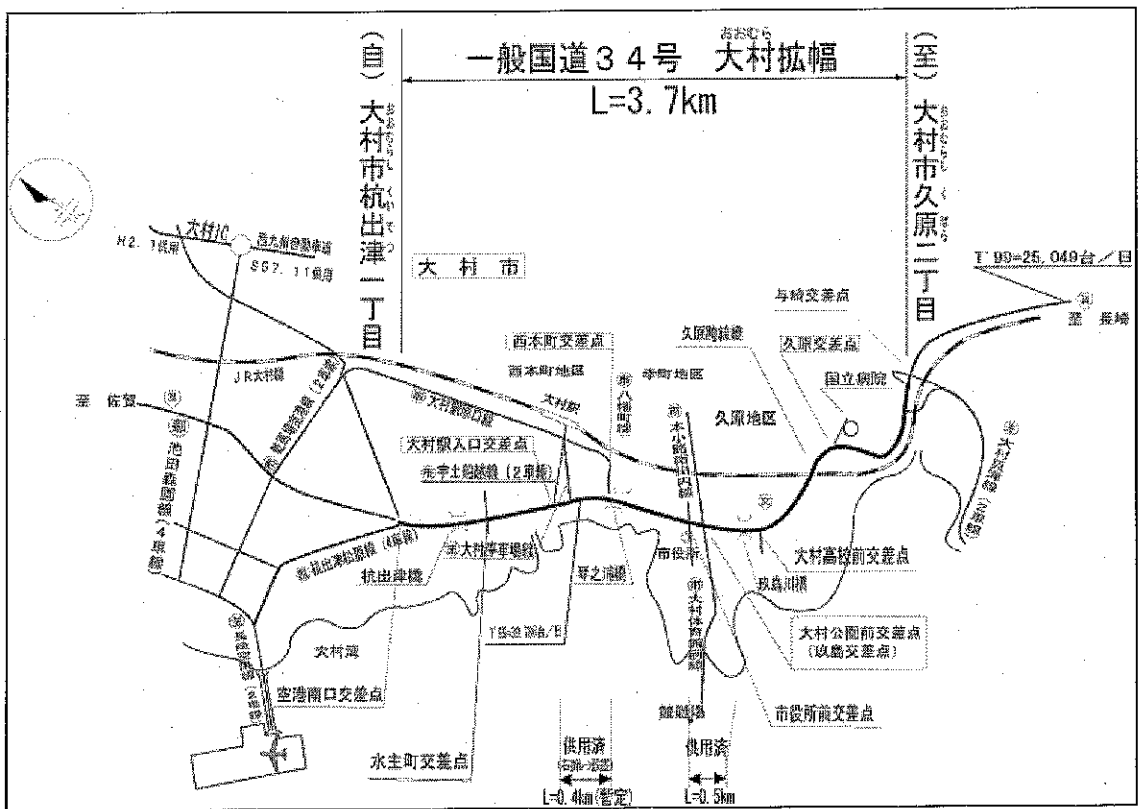
費用便益比 (CBR)	$B/C=3.8$
-------------	-----------



### ③事業の進捗状況

#### (1) 事業の経緯

平成3年2月5日	都市計画決定
平成3年度	事業化
平成9年度	用地着手
平成11年度	工事着手
平成14年11月15日	玖島交差点間(約500m)供用
平成17年 3月31日	大村駅入口交差点から西本町交差点間(約400m)右折レーン設置



#### (2) 事業進捗状況

	全体金額	H16年度末進捗	進捗率
全体事業費	118億円	47億円	40%
うち用地補償費	65億円	25億円	38%



### 3. 事業進捗の見込み

#### (1) 今後の見通し

平成16年度末までの事業進捗は40%であり、引き続き用地取得を促進し、既供用区間である大村公園前交差点を除く、水主町交差点<sup>かこまち</sup>から久原交差点間1.8kmの平成20年度供用に向け事業を推進していく。

#### (2) 地域の協力体制

##### 期成会

名 称	主なメンバー	活動内容
国道34号等大村市内 幹道路整備促進期成 会  会長：大村市長 (昭和63年11月28 日発足)	大村市 大村市議会 大村商工会議所 長崎県建設業協会大村支部 長崎県交通局大村営業所 長崎県央農協協同組合 長崎空港ビルディング(株) 長崎県モーターボート競走会 長崎県トラック協会大村支部 大村市タクシー協会 大村市交通安全協会 大村市観光コンベンション協会	毎年4回、国土交通省及び関係機 関に対し、一般国道34号大村拡幅 の事業促進及び早期完成の要望を おこなっている。 〈参考〉 平成13年 5月31日 整備局要望 6月4日 本省要望 10月17日 本省要望 平成14年 5月22日 整備局要望 5月30日 本省要望 10月30日 本省要望 平成15年 5月30日 整備局要望 6月26日 本省要望 11月6日 本省要望 12月22日 本省要望 平成16年 5月18日 整備局要望 5月26日 本省要望 11月11日 本省要望 平成17年 5月23日 整備局要望 5月27日 本省要望



## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

### (1) コスト縮減の対応

事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により着実なコスト縮減を図ると共に、事業の時間的コストの低減に向け、計画的・重点的な細微により、効率性の向上を図る。

〔現在の取り組み状況〕

- 橋梁構造から函渠構造への見直し
- 既存橋梁の利用
- プレキャスト製品の利用促進

### (2) 代替案の可能性

- ・ 大村拡幅は、大村市内及び周辺部の交通渋滞の緩和と交通安全の確保を目的に、計画され、整備が進められている。
- ・ 現道は交通量が多いにもかかわらず、道路及び歩道幅員が狭いのが現状である。道路及び歩道の拡幅を行い、交通渋滞の緩和と自転車、歩行者の安全性を確保していくことが妥当であり、事業は全体の40%進捗していることから、代替案は考えにくい。

## 5. 対応方針(原案)

〔事業継続〕

一般国道34号大村拡幅については、事業を継続する。

大村市内及び周辺部の交通渋滞の緩和と交通安全の確保を図るため、道路及び歩道の拡幅を行うものでありその結果、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、ゆとりある生活への支援の効果をもたらす。このため、今後も用地取得、工事を促進し平成20

年度までには、既供用区間である大村公園前交差点を除く水主町<sup>かこまち</sup>交差点から久原交差点間

1.8kmの完成供用に向け事業を促進するとともに、引き続き残りの1.4kmの事業を推進し早期全線供用を目指す。



# 卷 末 資 料

(客觀的評價指標)

## 客観的評価指標

政策目標		指 標
大項目	中項目	
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（人・時間）及び削減率 48.9万人時間/年（▲77.5%）
		□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
		□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
		■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
	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
		□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向上が見込まれる
		■現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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
		■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
		□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/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である
		□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
	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）としての位置づけあり
		□地域高規格道路の位置づけあり
□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（A'路線としての位置づけがある場合に限る）		
□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		
個性ある地域の形成	□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	□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	
	□特別立法に基づく事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	無電柱化による美しい町並みの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
		■二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
		□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



政策目標		指 標
大項目	中項目	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" 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
	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 <input 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 <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） <input checked="" 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開催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 排出量＝ 2,398t/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 削減率＝ 3.4% <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率（NOxの削減率＝ ▲5.3%） <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 <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
		<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
	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期待される

○再評価実施時点における評価指標該当項目

1 について

- ・玖島交差点及び久原交差点が第3次渋滞対策プログラムに位置づけられており、年間渋滞損失額は48.9万人時間に及ぶ。大村拡幅により約77.5%削減される。
- ・年間約283万人（H15年度）の乗降者がある長崎空港へのアクセス道路として、また計画の中の新幹線駅、への国道34号の役割は大きい。
- ・当区間には、市民文化施設、体育施設などの公共施設や大型商業施設が立地し、交通需要が増大するとともに、混雑度は1.46と1.0を上回っている。

2 について

- ・当区間においては、三次救急医療施設である国立病院機構長崎医療センターの主要アクセスであるとともに、安心歩行者エリア、景観形成地区への位置付けがなされている。

3 について

- ・国道34号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
- ・震災点検要対策箇所として杭出津橋、琴之浦橋があり、久原跨線橋については老朽橋梁のため架替の必要がある。（架設竣工 1957年、橋長 15.0m）

4 について

- ・大村駅入り口交差点付近において、騒音レベル（昼 Leq=71dB、夜 Leq=68dB）が環境基準（昼 Leq=70dB、夜 Leq=65dB）を超過している。

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道34号	大村拡幅	3.7km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
46,300	4	九州地方整備局

## ① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成17年度		
単純合計	118億円	32億円	149億円
うち残事業分	60億円	27億円	87億円
基準年における 現在価値(C)	102億円	15億円	117億円
うち残事業分	45億円	11億円	57億円

## 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17年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	8億円	0.9億円	0.2億円	9億円
基準年における 現在価値(B)	421億円	16億円	6億円	444億円
うち残事業分	320億円	6億円	4億円	330億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	3.8
費用便益比(残事業)	5.8

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。



## 費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
一般国道34号	大村拡幅（事業全体）	L=3.7Km	二次改築	九州地方整備局

交通状況（推計時点 H42年）  
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	2,153,423	2,153,423	0
②平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ°数)	km	8.6	8.6	0.0
③平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	39.1	39.2	-0.1
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	13.2	13.2	0.0
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	148.9	148.8	0.1
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°			0.0

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

## 費用便益分析の条件

事業名：大村拡幅

(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15年8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	40年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成17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
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"/> (H11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 checked="" type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<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"/>
	簡易手法の場合	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( ) <input type="checkbox"/>
	その他( )	<input 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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 各道路区間(リンク)毎の混雑の度合いに応じた速度差を考慮するとともに、1日の平均的な走行状態を表現するため「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"/>	



(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		( ) %	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定	<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"/>	
		算出根拠を添付すること		
	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"/>	
		算出根拠を添付すること		
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"/>		
時間短縮・費用減 少・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 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		事務所等の実績値より設定	<input type="checkbox"/>	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>		
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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道34号 大村拡幅(事業全体)

採用単価の根拠 高速道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	3.7	1.01

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-12年目	H 3	1.7317	0	0	0	0
-11年目	H 4	1.6651	0	0	0	0
-10年目	H 5	1.6010	0	0	0	0
-9年目	H 6	1.5395	1	1	0	0
-8年目	H 7	1.4802	1	1	0	0
-7年目	H 8	1.4233	1	1	0	0
-6年目	H 9	1.3686	1	2	0	0
-5年目	H 10	1.3159	2	2	0	0
-4年目	H 11	1.2653	6	7	0	0
-3年目	H 12	1.2167	6	7	0	0
-2年目	H 13	1.1699	8	10	0	0
-1年目	H 14	1.1249	7	8	0	0
供用開始年次	H 15	1.0816	7	8	0	0
1年目	H 16	1.0400	8	8	0	0
2年目	H 17	1.0000	10	10	0	0
3年目	H 18	0.9615	10	10	0	0
4年目	H 19	0.9246	10	9	0	0
5年目	H 20	0.8890	10	9	0	0
6年目	H 21	0.8548	5	4	1	1
7年目	H 22	0.8219	5	4	1	1
8年目	H 23	0.7903	5	4	1	0
9年目	H 24	0.7599	5	4	1	0
10年目	H 25	0.7307	5	4	1	0
11年目	H 26	0.7026	5	3	1	0
12年目	H 27	0.6756	0	0	1	1
13年目	H 28	0.6496	0	0	1	1
14年目	H 29	0.6246	0	0	1	1
15年目	H 30	0.6006	0	0	1	1
16年目	H 31	0.5775	0	0	1	1
17年目	H 32	0.5553	0	0	1	1
18年目	H 33	0.5339	0	0	1	1
19年目	H 34	0.5134	0	0	1	0
20年目	H 35	0.4936	0	0	1	0
21年目	H 36	0.4746	0	0	1	0
22年目	H 37	0.4564	0	0	1	0
23年目	H 38	0.4388	0	0	1	0
24年目	H 39	0.4220	0	0	1	0
25年目	H 40	0.4057	0	0	1	0
26年目	H 41	0.3901	0	0	1	0
27年目	H 42	0.3751	0	0	1	0
28年目	H 43	0.3607	0	0	1	0
29年目	H 44	0.3468	0	0	1	0
30年目	H 45	0.3335	0	0	1	0
31年目	H 46	0.3207	0	0	1	0
32年目	H 47	0.3083	0	0	1	0
33年目	H 48	0.2965	0	0	1	0
34年目	H 49	0.2851	0	0	1	0
35年目	H 50	0.2741	0	0	1	0
36年目	H 51	0.2636	0	0	1	0
37年目	H 52	0.2534	0	0	1	0
38年目	H 53	0.2437	0	0	1	0
39年目	H 54	0.2343	-65	-15	1	0
合計			53	102	32	15
単純事業費計			118		32	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。



便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道34号 大村拡幅(事業全体)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 15	1.01272	0.99818	1.00820	1.0816	4	1	2	1	8	9	0	0	0	0	1	1	0	0	9	10
1年目	H 16	1.01256	0.99818	1.00813	1.0400	4	1	2	1	8	8	0	0	0	0	1	1	0	0	9	10
2年目	H 17	1.01240	0.99817	1.00806	1.0000	5	1	2	1	9	9	0	0	0	0	1	1	0	0	11	11
3年目	H 18	1.01225	0.99817	1.00800	0.9615	5	1	2	1	10	9	0	0	0	0	1	1	0	0	11	10
4年目	H 19	1.01210	0.99817	1.00794	0.9246	5	1	2	1	10	9	0	0	0	0	1	1	0	0	11	10
5年目	H 20	1.01196	0.99816	1.00787	0.8890	5	1	2	1	10	9	0	0	0	0	1	1	0	0	11	10
6年目	H 21	1.01182	0.99816	1.00781	0.8548	9	2	4	2	17	15	0	0	0	0	1	1	0	0	18	15
7年目	H 22	1.00781	0.99865	1.00515	0.8219	9	2	4	2	17	14	0	0	0	0	1	1	0	0	18	15
8年目	H 23	1.00775	0.99865	1.00512	0.7903	9	2	4	2	17	14	0	0	0	0	1	1	0	0	18	14
9年目	H 24	1.00769	0.99865	1.00510	0.7599	9	2	4	2	17	13	0	0	0	0	1	1	0	0	18	14
10年目	H 25	1.00763	0.99865	1.00507	0.7307	9	2	4	2	17	13	0	0	0	0	1	1	0	0	18	14
11年目	H 26	1.00757	0.99865	1.00504	0.7026	9	2	4	2	17	12	0	0	0	0	1	1	0	0	19	13
12年目	H 27	1.00751	0.99865	1.00502	0.6756	13	4	5	3	24	16	0	0	0	0	1	0	0	0	25	17
13年目	H 28	1.00746	0.99864	1.00499	0.6496	13	4	5	3	24	16	0	0	0	0	1	0	0	0	25	16
14年目	H 29	1.00740	0.99864	1.00497	0.6246	13	4	5	3	25	15	0	0	0	0	1	0	0	0	25	16
15年目	H 30	1.00735	0.99864	1.00494	0.6006	13	4	5	3	25	15	0	0	0	0	1	0	0	0	26	15
16年目	H 31	1.00729	0.99864	1.00492	0.5775	13	4	5	3	25	14	0	0	0	0	1	0	0	0	26	15
17年目	H 32	1.00157	0.99595	1.00004	0.5553	13	4	5	3	25	14	0	0	0	0	1	0	0	0	26	14
18年目	H 33	1.00157	0.99594	1.00004	0.5339	13	4	5	3	25	13	0	0	0	0	1	0	0	0	26	14
19年目	H 34	1.00156	0.99592	1.00004	0.5134	13	4	5	3	25	13	0	0	0	0	1	0	0	0	26	13
20年目	H 35	1.00156	0.99590	1.00004	0.4936	13	4	5	3	25	12	0	0	0	0	1	0	0	0	26	13
21年目	H 36	1.00156	0.99589	1.00004	0.4746	13	4	5	3	25	12	0	0	0	0	1	0	0	0	26	12
22年目	H 37	1.00156	0.99587	1.00004	0.4564	13	4	5	3	25	11	0	0	0	0	1	0	0	0	26	12
23年目	H 38	1.00156	0.99585	1.00004	0.4388	13	4	5	3	25	11	0	0	0	0	1	0	0	0	26	11
24年目	H 39	1.00155	0.99584	1.00004	0.4220	13	4	5	3	25	10	0	0	0	0	1	0	0	0	26	11
25年目	H 40	1.00155	0.99582	1.00004	0.4057	13	4	5	3	25	10	0	0	0	0	1	0	0	0	26	10
26年目	H 41	1.00155	0.99580	1.00004	0.3901	13	4	5	3	25	10	0	0	0	0	1	0	0	0	26	10
27年目	H 42	0.99690	0.99472	0.99633	0.3751	13	4	5	3	25	9	0	0	0	0	1	0	0	0	26	10
28年目	H 43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3607	13	4	5	3	25	9	0	0	0	0	1	0	0	0	26	9
29年目	H 44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3468	13	4	5	3	25	9	0	0	0	0	1	0	0	0	26	9
30年目	H 45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3335	13	4	5	3	25	8	0	0	0	0	1	0	0	0	25	8
31年目	H 46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3207	13	4	5	3	24	8	0	0	0	0	1	0	0	0	25	8
32年目	H 47	0.99685	0.99458	0.99626	0.3083	13	4	5	3	24	8	0	0	0	0	1	0	0	0	25	8
33年目	H 48	0.99684	0.99455	0.99625	0.2965	13	4	5	3	24	7	0	0	0	0	1	0	0	0	25	7
34年目	H 49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2851	13	4	5	3	24	7	0	0	0	0	1	0	0	0	25	7
35年目	H 50	0.99682	0.99449	0.99622	0.2741	13	4	5	3	24	7	0	0	0	0	1	0	0	0	25	7
36年目	H 51	0.99681	0.99446	0.99621	0.2636	13	4	5	3	24	6	0	0	0	0	1	0	0	0	25	7
37年目	H 52	0.99634	0.99695	0.99650	0.2534	13	4	5	3	24	6	0	0	0	0	1	0	0	0	25	6
38年目	H 53	0.99632	0.99695	0.99648	0.2437	13	4	5	3	24	6	0	0	0	0	1	0	0	0	25	6
39年目	H 54	0.99631	0.99694	0.99647	0.2343	13	4	5	3	24	6	0	0	0	0	1	0	0	0	25	6
合計						445	128	174	96	845	421	12	1	7	6	27	16	12	6	883	444

## 費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
一般国道34号	大村拡幅(残事業)	L=2.8Km	二次改築	九州地方整備局

交通状況(推計時点 H42年)  
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A-B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	2,153,423	2,153,423	0
②平均トリップ長 (総走行台和÷総トリップ数)	km	8.6	8.6	0.0
③平均速度 (総走行台和÷総走行時間)	km/h	39.1	39.2	-0.1
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	13.2	13.2	0.0
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ°	148.9	148.8	0.1
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ数)	件/万トリップ°			0.0

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。



## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道34号 大村拡幅(残事業)

採用単価の根拠 高速道路		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	2.8	0.77

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 9	1.3686	0	0	0	0
-11年目	H 10	1.3159	0	0	0	0
-10年目	H 11	1.2653	0	0	0	0
-9年目	H 12	1.2167	0	0	0	0
-8年目	H 13	1.1699	0	0	0	0
-7年目	H 14	1.1249	0	0	0	0
-6年目	H 15	1.0816	0	0	0	0
-5年目	H 16	1.0400	0	0	0	0
-4年目	H 17	1.0000	0	0	0	0
-3年目	H 18	0.9615	10	10	0	0
-2年目	H 19	0.9246	10	9	0	0
-1年目	H 20	0.8890	10	9	0	0
供用開始年次	H 21	0.8548	5	4	0	0
1年目	H 22	0.8219	5	4	0	0
2年目	H 23	0.7903	5	4	0	0
3年目	H 24	0.7599	5	4	0	0
4年目	H 25	0.7307	5	4	0	0
5年目	H 26	0.7026	5	3	0	0
6年目	H 27	0.6756	0	0	1	0
7年目	H 28	0.6496	0	0	1	0
8年目	H 29	0.6246	0	0	1	0
9年目	H 30	0.6006	0	0	1	0
10年目	H 31	0.5775	0	0	1	0
11年目	H 32	0.5553	0	0	1	0
12年目	H 33	0.5339	0	0	1	0
13年目	H 34	0.5134	0	0	1	0
14年目	H 35	0.4936	0	0	1	0
15年目	H 36	0.4746	0	0	1	0
16年目	H 37	0.4564	0	0	1	0
17年目	H 38	0.4388	0	0	1	0
18年目	H 39	0.4220	0	0	1	0
19年目	H 40	0.4057	0	0	1	0
20年目	H 41	0.3901	0	0	1	0
21年目	H 42	0.3751	0	0	1	0
22年目	H 43	0.3607	0	0	1	0
23年目	H 44	0.3468	0	0	1	0
24年目	H 45	0.3335	0	0	1	0
25年目	H 46	0.3207	0	0	1	0
26年目	H 47	0.3083	0	0	1	0
27年目	H 48	0.2965	0	0	1	0
28年目	H 49	0.2851	0	0	1	0
29年目	H 50	0.2741	0	0	1	0
30年目	H 51	0.2636	0	0	1	0
31年目	H 52	0.2534	0	0	1	0
32年目	H 53	0.2437	0	0	1	0
33年目	H 54	0.2343	0	0	1	0
34年目	H 55	0.2253	0	0	1	0
35年目	H 56	0.2166	0	0	1	0
36年目	H 57	0.2083	0	0	1	0
37年目	H 58	0.2003	0	0	1	0
38年目	H 59	0.1926	0	0	1	0
39年目	H 60	0.1852	-32	-6	1	0
合計			28	45	27	11
単純事業費計			60		27	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名:一般国道34号 大村拡幅(残事業)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 21	1.01182	0.99816	1.00781	0.8548	6	2	2	1	11	9	0	0	0	0	0	0	0	0	11	10
1年目	H 22	1.00781	0.99865	1.00515	0.8219	6	2	2	1	11	9	0	0	0	0	0	0	0	0	11	9
2年目	H 23	1.00775	0.99865	1.00512	0.7903	6	2	2	1	11	9	0	0	0	0	0	0	0	0	12	9
3年目	H 24	1.00769	0.99865	1.00510	0.7599	6	2	2	1	11	9	0	0	0	0	0	0	0	0	12	9
4年目	H 25	1.00763	0.99865	1.00507	0.7307	6	2	2	1	11	8	0	0	0	0	0	0	0	0	12	9
5年目	H 26	1.00757	0.99865	1.00504	0.7026	6	2	2	1	11	8	0	0	0	0	0	0	0	0	12	8
6年目	H 27	1.00751	0.99865	1.00502	0.6756	11	3	5	2	21	14	0	0	0	0	0	0	0	0	21	14
7年目	H 28	1.00746	0.99864	1.00499	0.6496	11	3	4	2	21	13	0	0	0	0	0	0	0	0	21	14
8年目	H 29	1.00740	0.99864	1.00497	0.6246	11	3	4	2	21	13	0	0	0	0	0	0	0	0	21	13
9年目	H 30	1.00735	0.99864	1.00494	0.6006	11	3	4	2	21	13	0	0	0	0	0	0	0	0	22	13
10年目	H 31	1.00729	0.99864	1.00492	0.5775	11	3	4	2	21	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22	12
11年目	H 32	1.00157	0.99595	1.00004	0.5553	11	3	4	2	21	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22	12
12年目	H 33	1.00157	0.99594	1.00004	0.5339	11	3	4	2	21	11	0	0	0	0	0	0	0	0	22	12
13年目	H 34	1.00156	0.99592	1.00004	0.5134	11	3	4	2	21	11	0	0	0	0	0	0	0	0	22	11
14年目	H 35	1.00156	0.99590	1.00004	0.4936	11	3	4	2	21	10	0	0	0	0	0	0	0	0	22	11
15年目	H 36	1.00156	0.99589	1.00004	0.4746	11	3	4	2	21	10	0	0	0	0	0	0	0	0	22	10
16年目	H 37	1.00156	0.99587	1.00004	0.4564	11	3	4	2	21	10	0	0	0	0	0	0	0	0	22	10
17年目	H 38	1.00156	0.99585	1.00004	0.4388	11	3	4	2	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	22	9
18年目	H 39	1.00155	0.99584	1.00004	0.4220	11	3	4	2	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	22	9
19年目	H 40	1.00155	0.99582	1.00004	0.4057	11	3	4	2	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	22	9
20年目	H 41	1.00155	0.99580	1.00004	0.3901	11	3	4	2	21	8	0	0	0	0	0	0	0	0	22	8
21年目	H 42	0.99690	0.99472	0.99633	0.3751	11	3	4	2	21	8	0	0	0	0	0	0	0	0	22	8
22年目	H 43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3607	11	3	4	2	21	8	0	0	0	0	0	0	0	0	22	8
23年目	H 44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3468	11	3	4	2	21	7	0	0	0	0	0	0	0	0	21	7
24年目	H 45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3335	11	3	4	2	21	7	0	0	0	0	0	0	0	0	21	7
25年目	H 46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3207	11	3	4	2	21	7	0	0	0	0	0	0	0	0	21	7
26年目	H 47	0.99685	0.99458	0.99626	0.3083	11	3	4	2	21	6	0	0	0	0	0	0	0	0	21	7
27年目	H 48	0.99684	0.99455	0.99625	0.2965	11	3	4	2	21	6	0	0	0	0	0	0	0	0	21	6
28年目	H 49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2851	11	3	4	2	20	6	0	0	0	0	0	0	0	0	21	6
29年目	H 50	0.99682	0.99449	0.99622	0.2741	11	3	4	2	20	6	0	0	0	0	0	0	0	0	21	6
30年目	H 51	0.99681	0.99446	0.99621	0.2636	11	3	4	2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	21	6
31年目	H 52	0.99634	0.99695	0.99650	0.2534	11	3	4	2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	21	5
32年目	H 53	0.99632	0.99695	0.99648	0.2437	11	3	4	2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	21	5
33年目	H 54	0.99631	0.99694	0.99647	0.2343	11	3	4	2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	21	5
34年目	H 55	0.99630	0.99693	0.99646	0.2253	11	3	4	2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	21	5
35年目	H 56	0.99628	0.99692	0.99645	0.2166	11	3	4	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	21	4
36年目	H 57	0.99627	0.99691	0.99643	0.2083	11	3	4	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	21	4
37年目	H 58	0.99625	0.99690	0.99642	0.2003	11	3	4	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	20	4
38年目	H 59	0.99624	0.99689	0.99641	0.1926	11	3	4	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	20	4
39年目	H 60	0.99623	0.99688	0.99639	0.1852	11	3	4	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	20	4
合計						408	115	158	86	767	320	7	1	3	4	14	6	10	4	791	330