

一般国道497号
(西九州自動車道)

佐世保道路

平成18年9月29日(金)

国土交通省 九州地方整備局

1 . 西九州自動車道について	道路-4-1
1) 高規格幹線道路網の経緯	道路-4-1
2) 事業の概要	道路-4-3
3) 事業の必要性	道路-4-4
2 . 佐世保道路の概要	道路-4-8
3 . 事業の必要性	道路-4-9
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-4-9
2) 事業の投資効果	道路-4-22
3) 事業の進捗状況	道路-4-24
4 . 事業の進捗の見込み	道路-4-25
5 . コスト縮減や代替え案立案等	道路-4-27
6 . 対応方針（案）	道路-4-28
7 . 関連新聞記事	道路-4-29

巻末資料

1. 西九州自動車道について

1) 高規格幹線道路網の経緯

「第三次全国総合開発計画（昭和52年11月4日閣議決定）」では、全国的な幹線交通体系の長期構想として既定の国土開発幹線自動車道を含め、概ね1万km余りで形成される高規格の幹線道路網の必要性が提唱された。

建設省においても、第9次道路整備五箇年計画期間内（昭和58年度～62年度）に高規格幹線道路網計画を策定すべく鋭意調査を進めてきた。

これらの経緯を踏まえ、昭和62年6月26日道路審議会答申に基づき、6月30日に建設大臣により、従前の国土開発幹線自動車道等（7,600km）及び本州四国連絡道路（180km）並びに、新たな高規格幹線道網を構成する路線6,220kmを合わせ14,000kmの高規格幹線道路網が定められ、西九州自動車道も高規格幹線道路として位置づけられた。

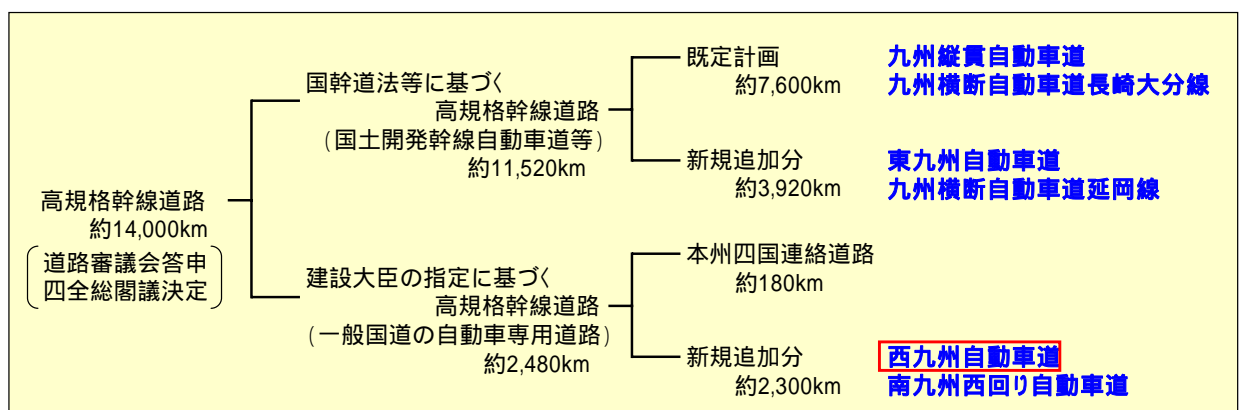
昭和 62 年 6 月 26 日 道路審議会答申

昭和 62 年 6 月 30 日 「第四次全国総合開発計画」閣議決定

～多極分散型国土の形成のため“交流ネットワーク構想”を推進～

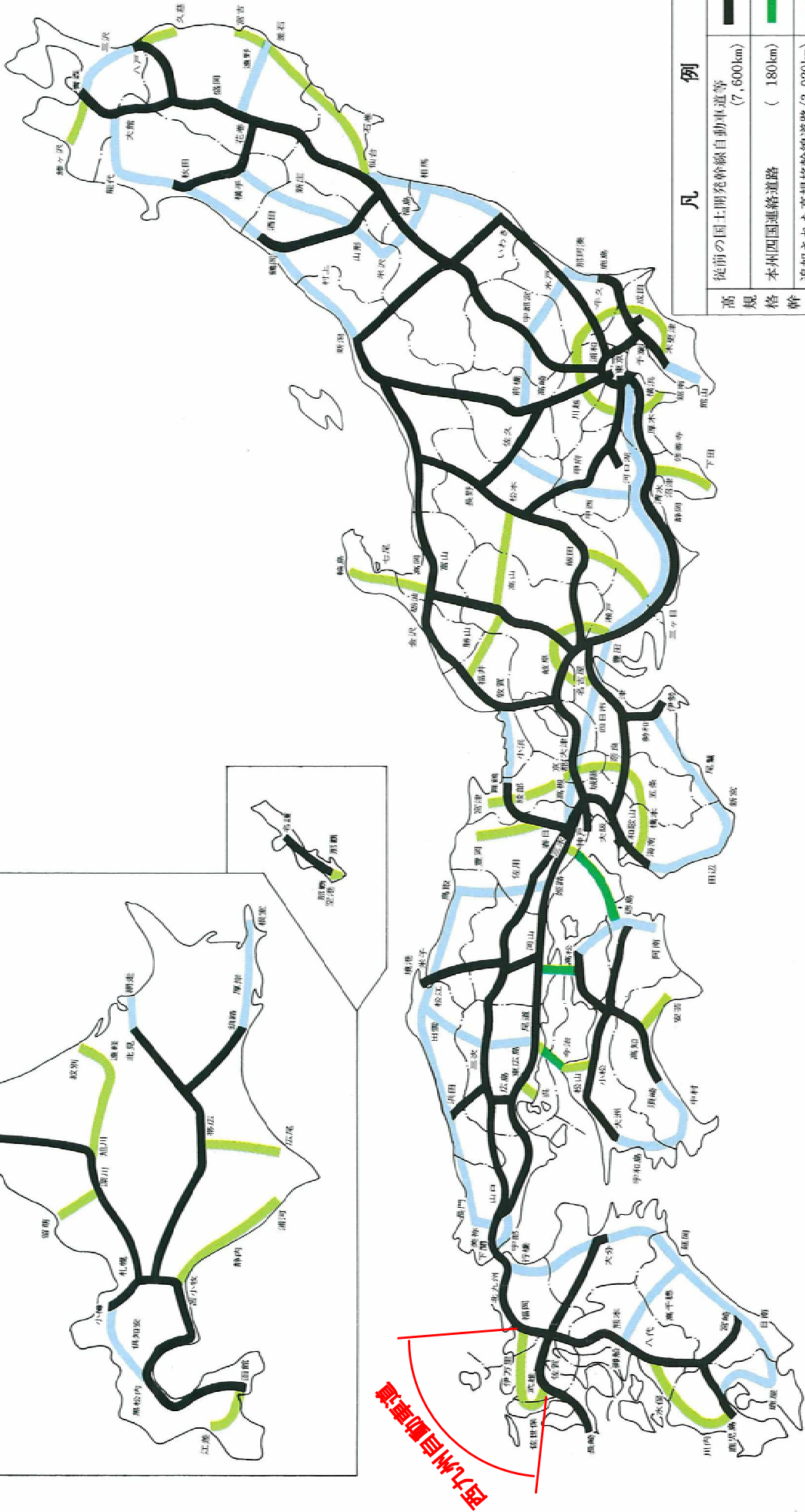
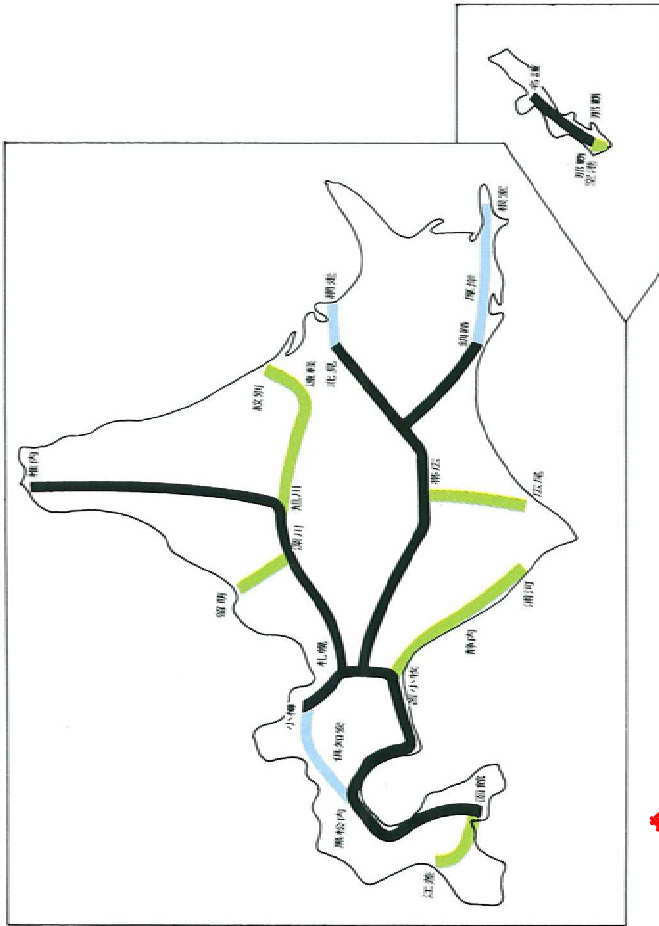
昭和 62 年 6 月 30 日 建設大臣により 14,000km の高規格幹線道路網決定

～高規格幹線道路網として西九州自動車道が位置づけ～



高規格幹線道路網の整備体系

高規格幹線道路網計画図 14,000km



凡 例	
高規格幹線道路	従前の国土開発幹線自動車道等 (7,600km)
追加された高規格幹線道路 (国土開発幹線自動車道追加路線)	本州四国連絡道路 (180km)
追加された高規格幹線道路 (一般国道の自動車専用道路)	追加された高規格幹線道路 (3,920km)
	追加された高規格幹線道路 (2,300km)

2) 事業の概要

西九州自動車道は、福岡県福岡市から佐賀県唐津市、同県伊万里市、長崎県松浦市、同県佐世保市を經由して、佐賀県武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。

この内、福重JCT～前原IC間(今宿道路の一部区間)、浜玉IC～唐津IC間(唐津道路の一部区間)、武雄南IC～佐世保みなとIC間(武雄佐世保道路と佐世保道路の一部区間)等約65kmが供用しており、全体延長の43%となっている。また、現在74km(全体延長の49%)が事業中であり、西九州自動車道の約9割が供用もしくは事業中区間となっている。

西九州自動車道 L = 150 km



3) 事業の必要性

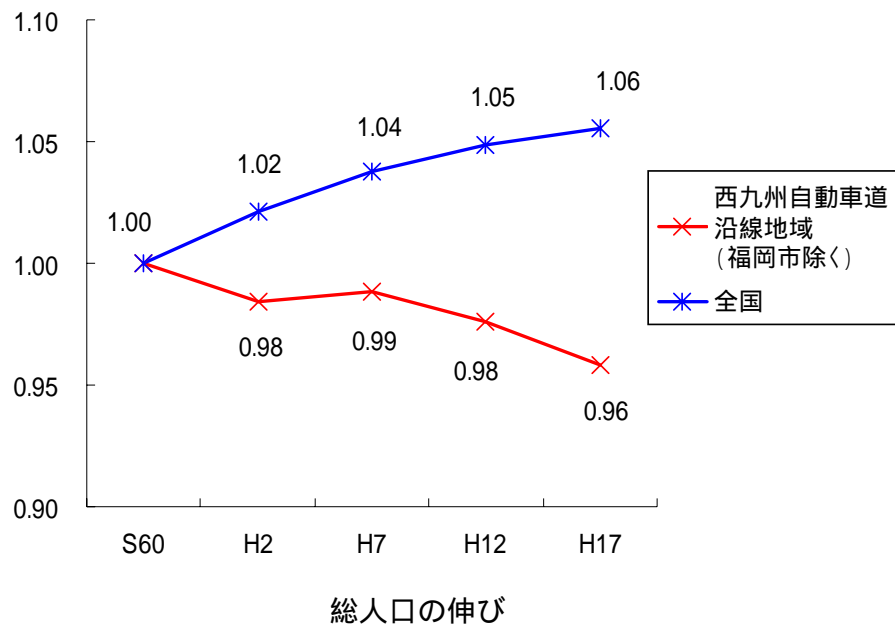
西九州自動車道沿線地域における社会経済情勢の変化

a) 周辺環境の変化

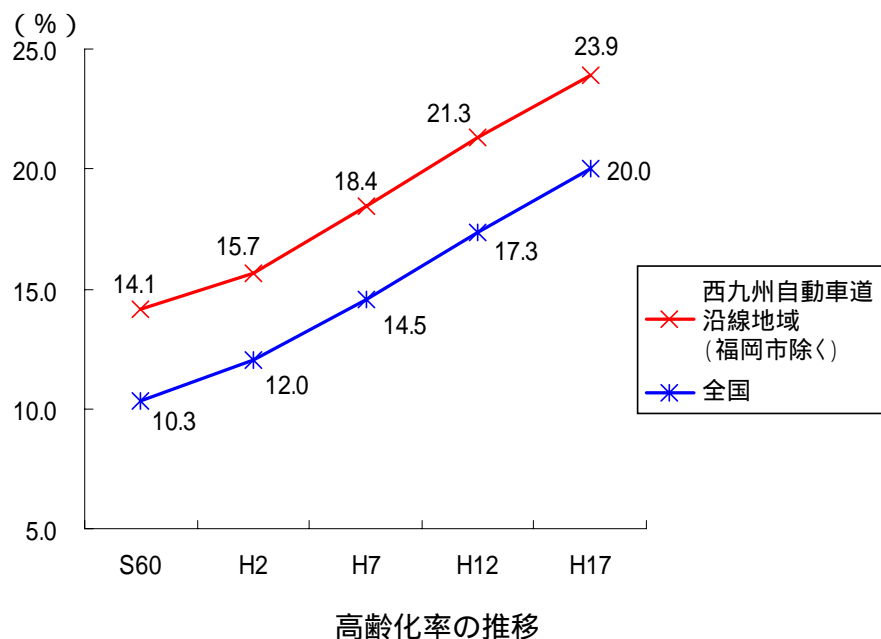
我が国の人口は、高規格幹線道路網の指定が行われた年次（昭和62年）に近い昭和60年以降増加している。一方、福岡市を除く西九州自動車道沿線地域では、昭和60年以降人口は減少しており、昭和60年から平成17年にかけて約4%減少している。

また、福岡市を除く西九州自動車道沿線地域の高齢化率は、昭和60年以降全国平均を4%上回る状態が続いており、全国的に高齢化が進展している地域であるといえる。

このように、西九州自動車道沿線地域は、全国と比べ格差が拡大してきている現状にある。



資料：国勢調査



資料：国勢調査、推計人口

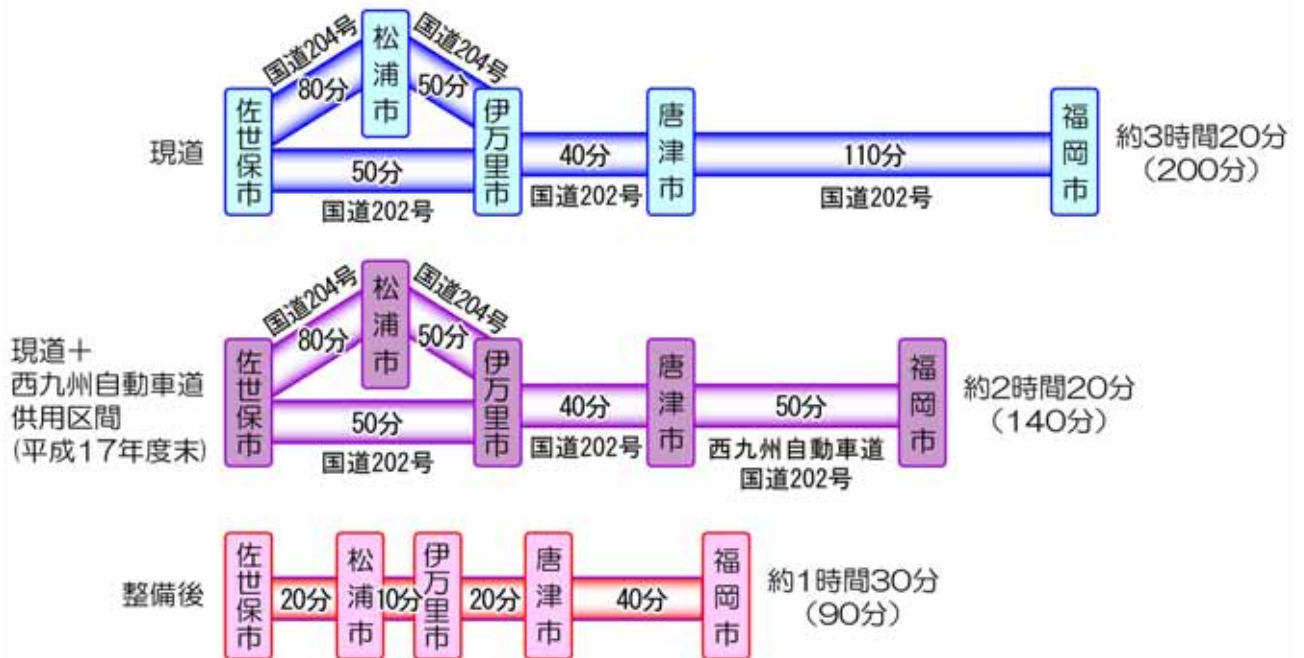
b) 事業の効果・必要性

効果・必要性 1 : 地域間の交流連携の支援

西九州自動車道の整備により、福岡市から佐世保市間の所要時間は、現道利用の 3 時間 20 分 1 時間 30 分へと約 110 分短縮され、地域間の交流連携を支援する。

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、松浦市および佐世保市の主要都市が存在しているが、これら都市間の現況所要時間は最低でも40分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現道を利用した所要時間は約3時間20分となっている。

西九州自動車道整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現道利用の約3時間20分 約1時間30分へと約110分短縮され、地域間の交流連携を支援する。



現在：渡辺通りと交差する国道 202 号を起点とし、各都市間は想定しているそれぞれの IC 予定地付近との時間。
 整備後：天神北ランプを起点とし、各都市間は各 IC 予定地との時間。1 種 2 級 100km/h、1 種 3 級 80km/h で算出。

西九州自動車道沿線主要都市間の所要時間の変化

資料：H11 道路交通センサス

効果・必要性 2：物流の効率化支援

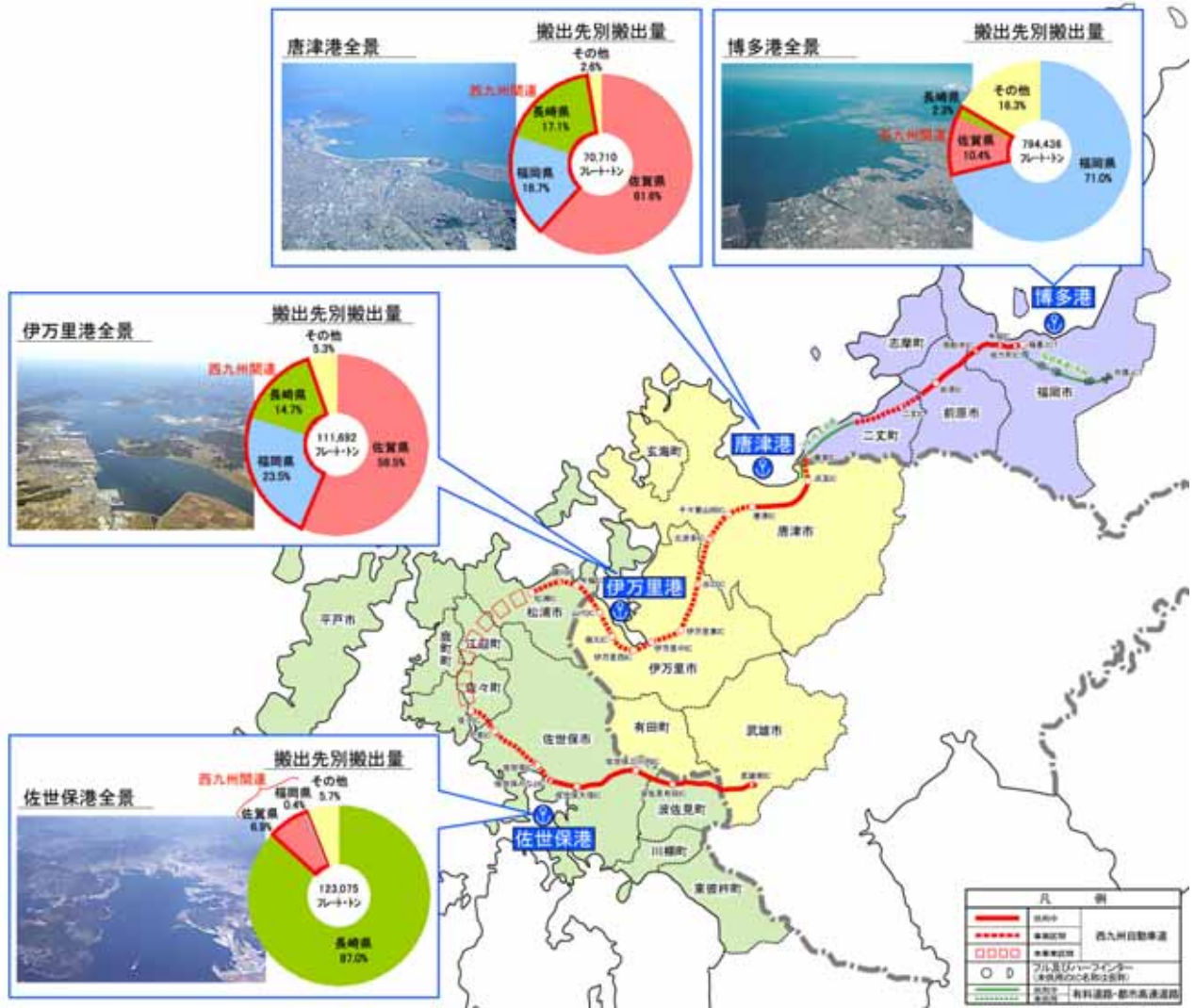
西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」、重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在する。これらの港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず西九州自動車道沿線方向へ搬出され、特に、唐津港・伊万里港における搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出である。

西九州自動車道の整備により、広域的な物流の支援が期待される。

西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」および重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在する。

博多港は中枢国際港湾に指定されており、九州一のコンテナ取扱量を誇っている。また、伊万里港は、平成17年、コンテナ取扱量が博多港、北九州港に次ぐ九州3位に躍進しており、西九州自動車道沿線には海外との物流の玄関口となる拠点港湾が連なっている。

港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず、西九州自動車道沿線方向に搬出され、特に、唐津港・伊万里港搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出となり、西九州自動車道の整備は、これらの広域的な物流の支援が期待される。



西九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾

資料：九州地方整備局港湾空港部 HP
平成17年陸上出入貨物調査

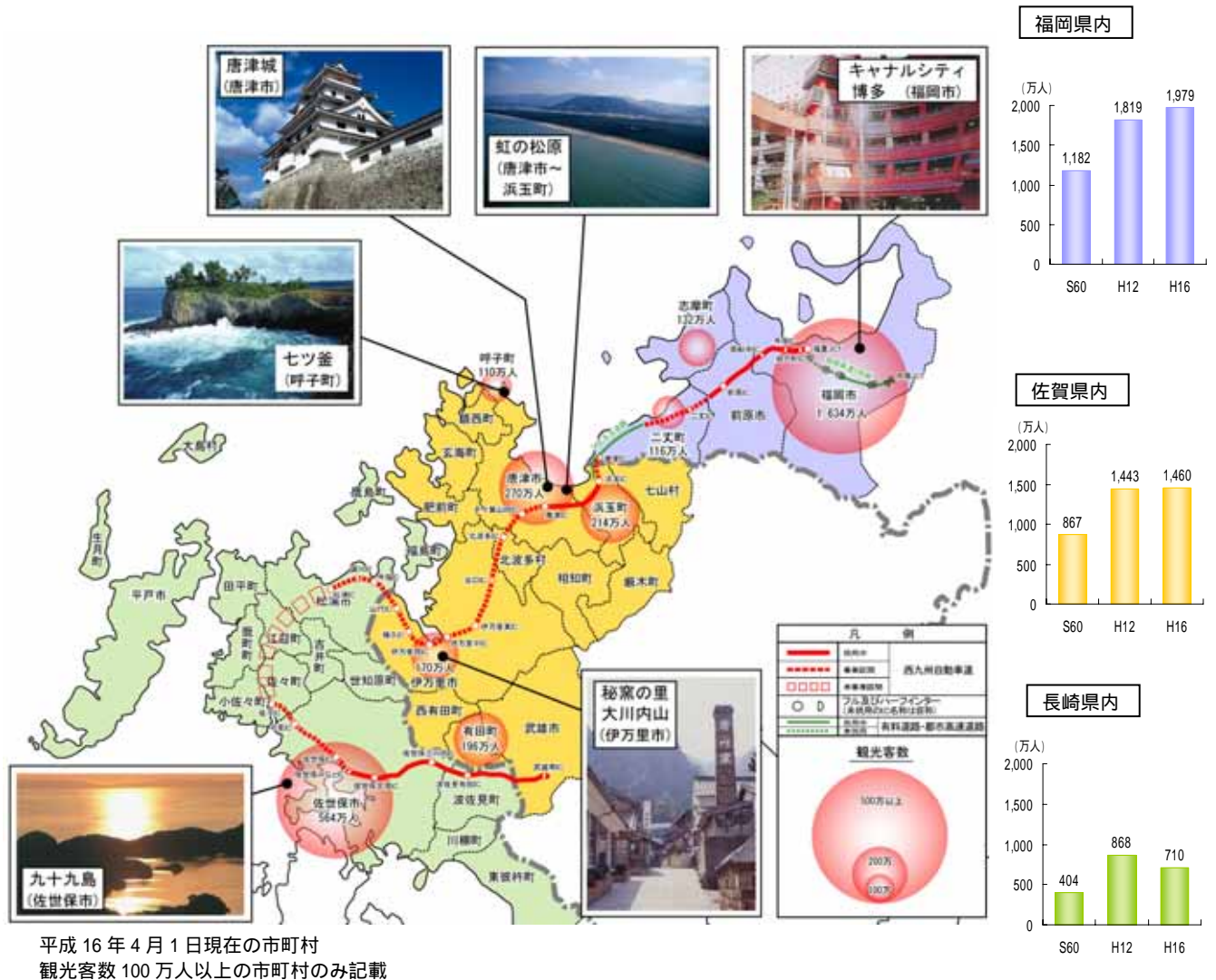
効果・必要性3：活力のある地域づくりの支援

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在しており、昭和60年以降観光客数が増加傾向にある。

西九州自動車道の整備により、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。

西九州自動車道沿線地域には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。昭和60年以降、福岡県、佐賀県の西九州自動車道沿線地域では観光客数が増加、長崎県の西九州自動車道沿線地域ではS60 H12は増加しているものの、H12 H16は減少している。

西九州自動車道が整備されることにより、沿線の観光拠点間のアクセス性が向上し、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。



平成16年4月1日現在の市町村
観光客数100万人以上の市町村のみ記載

九州自動車道沿線の観光客数の分布(H16)と推移

資料：佐賀県観光客動態調査、長崎県観光統計、福岡県観光入込客推計調査、西九州自動車道パンフレット、唐津道路パンフレット、伊万里市観光協会HP

2. 佐世保道路の概要

1) 概要

佐世保道路は、西九州自動車道を構成する一区間であり、長崎県北部の一般国道35号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。

2) 道路諸元

起 点：自) ながさきけん さ せ ぼ し だいとうちょう 長崎県佐世保市大塔町

終 点：至) ながさきけん さ せ ぼ し やたけちょう 長崎県佐世保市矢岳町

延 長：8.3 km

道路規格：1種3級

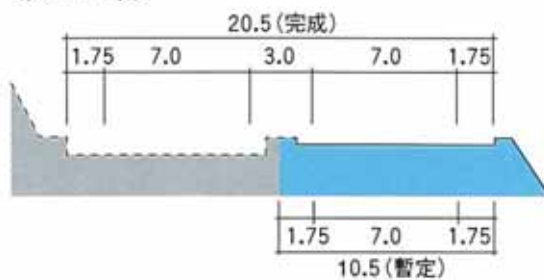
車 線 数：4車線

設計速度：80 km/h

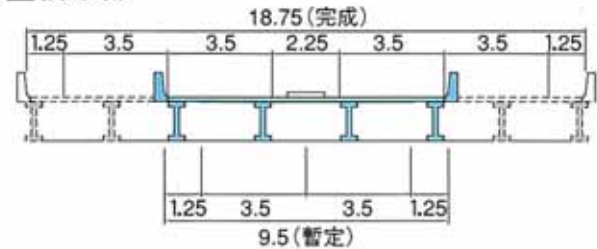
総 幅 員：20.5 m

3) 標準横断面図

■一般土工部



■橋梁部



佐世保みなとIC付近

	一般有料道路
	一般国道
	一般国道補助
	主要地方道
	一般県道
	町道ほか



3. 事業の必要性

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

都市計画決定時からの周辺環境の変化

a) 地域の概要

長崎県北部の佐世保地方生活圏の中心都市機能を担う佐世保市は、周辺の旧吉井町・旧世知原町・旧宇久町・旧小佐々町と市町合併（平成18年4月現在）を行い、人口約26万人と人口規模では長崎市に次ぐ県内第二位の都市となっている。

佐世保市の歴史は、泉福寺洞窟（瀬戸越）から明らかになる。約1万5千年前の石器が出土し、1万2千年前の層からは世界最古の土器「豆粒文土器」が出土した。明治初期までは、人口約4000人の半農半漁の一寒村であり、明治19年に旧海軍の鎮守府が設置されると急速に発展し、明治35年に村から一挙に市になった。戦後は平和産業港湾都市として発展し「造船」・「炭鉱」を経て、現在は製造業とともに、県北地域の商業サービス業の中心となっている。

また、西海国立公園やハウステンボス、年々観光客数が増加している西海パールシーリゾートなどのアメニティリゾートが整備され、毎年多くの観光客を魅了する豊富な観光資源を有する都市となっている。

b) 市町村合併

佐世保道路沿線市町においては、平成17年以降に市町村合併が行われ、新佐世保市および新西海市が誕生している。

【佐世保市の市町村合併】

- ・平成17年4月 1日：旧佐世保市・旧吉井町・旧世知原町の1市2町が合併
- ・平成18年3月31日：上記佐世保市に、旧宇久町・旧小佐々町の1市2町が合併

【西海市の市町村合併】

- ・平成17年4月 1日：旧西彼町・旧西海町・旧大島町・旧崎戸町・旧大瀬戸町の5町が合併

（旧大瀬戸町は長崎地方生活圏 佐世保地方生活圏）



市町村合併前



市町村合併後

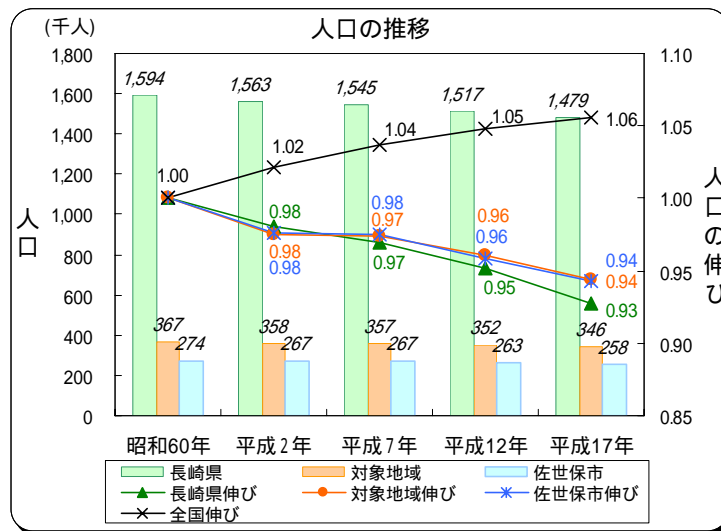
c) 人口動向

- ・昭和60年から平成17年の人口の伸びをみると、全国では増加傾向であるが、長崎県、対象地域、対象地域中心都市の佐世保市では、年々減少傾向となっている。
- ・長崎県、対象地域、対象地域中心都市の佐世保市の高齢人口は年々増加し、全国平均を上回る高齢化率で推移している。



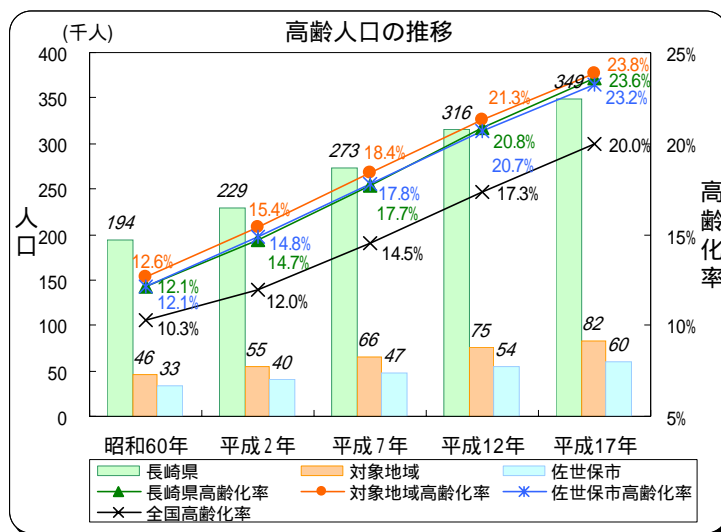
【対象地域】

佐世保道路の利用可能性がある地域とし、佐世保地方生活圏と設定した。(市町村合併により西海市となった旧大瀬戸町を含む)



人口の推移 (H18.04 時点市町で集計)

資料: 各年国勢調査



高齢人口および高齢化率の推移

(H18.04 時点市町で集計)

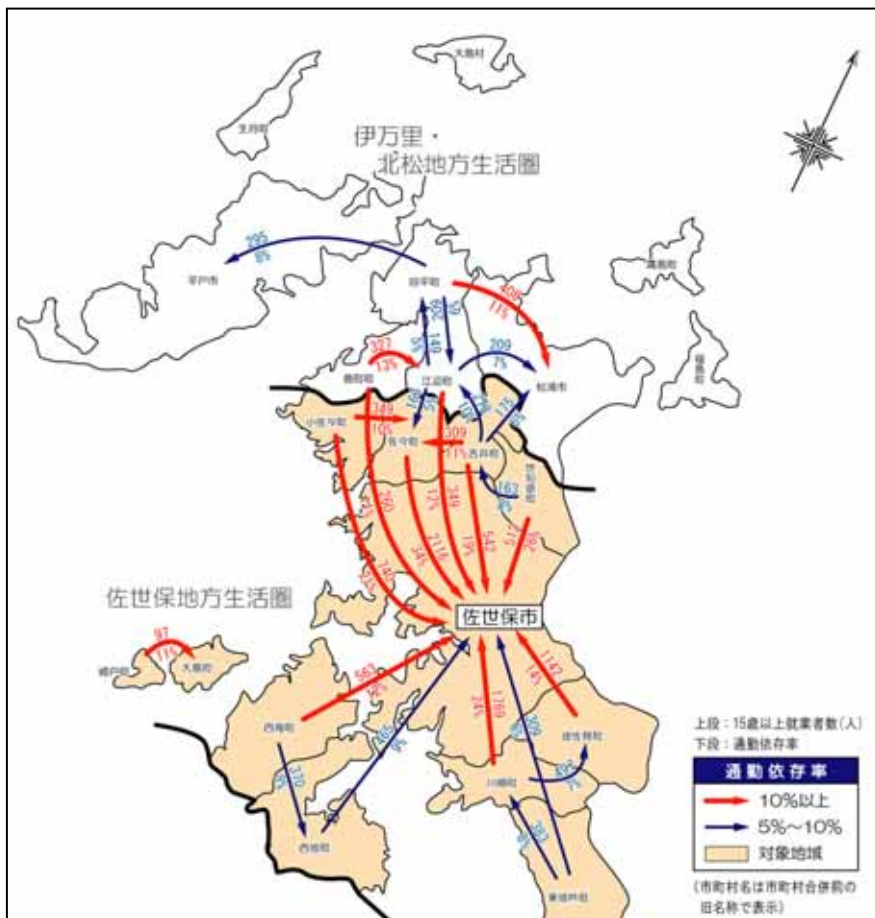
資料: 各年国勢調査・人口推計

d) 中心都市への依存

- ・対象路線が位置する佐世保市は佐世保二次生活圏の中心的都市であり、周辺市町からの通勤や買物等が多く、求心的な通勤圏、買物圏が形成されている。

通勤流動

- ・佐世保市への通勤依存率(自市町総就業者数に対する佐世保市への通勤者割合)をみると、佐世保市に隣接するほぼ全ての市町で20%以上となっており、佐世保市への通勤依存が大きい。また、佐世保市隣接市町以外にも、江迎町や鹿町町等北松地方生活圏から佐世保市への通勤依存も大きい。
- ・通勤依存が大きい佐世保市への対象地域内市町からの通勤者は、年々増加傾向となっている。



対象地域内市町の通勤流動・依存率

資料：平成12年国勢調査

表記市町村名は旧市町村名
(市町村合併前)

旧市町村名 (市町村合併前)	現市町村名 (市町村合併後)	
松浦市 鷹島町 福島町	松浦市	
平戸市 生月町 大島村 田平町		平戸市
佐世保市 小佐々町 吉井町 世知原町		
西海町 西彼町 大島町 崎戸町	西海市	

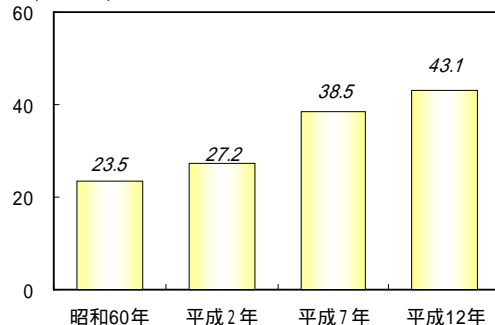
【通勤依存率】

自市町外への通勤者が自市町総就業者数(自市町に住んでいる労働者)に占める割合を示す。

例)川棚町から佐世保市への通勤依存率

「川棚町から佐世保市への通勤者数 1,769 人」
 ÷ 「川棚町総就業者数 7,527 人」
 = 「通勤依存率 24%」

(百人/日)

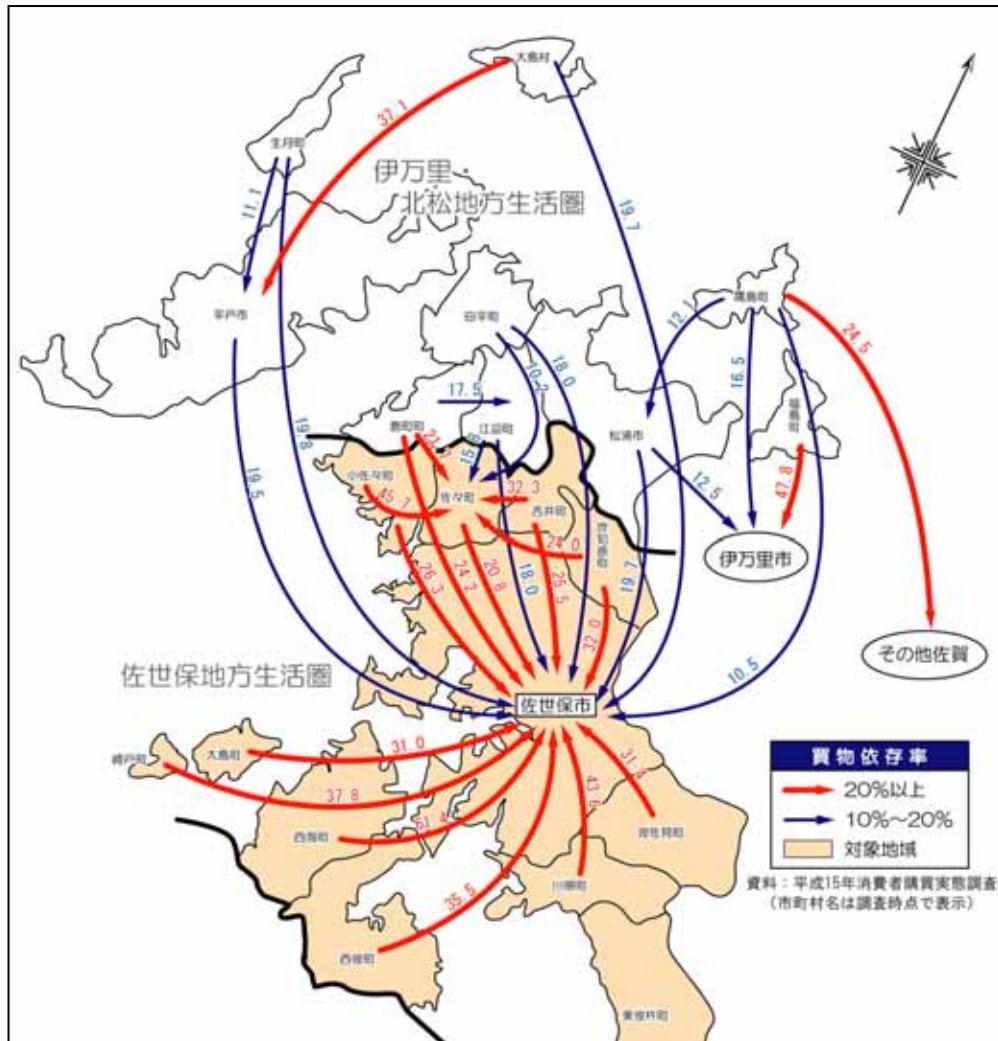


対象地域から佐世保市への通勤者数の推移

資料：平成12年国勢調査

買物流動

- ・通勤流動と同様に、対象地域における佐世保市への買物流動（買物依存率）も大きい。
（買物流動圏域は、通勤流動圏域とほぼ同一の流動圏域となる）



市区町村 (居住地)	買物先				
	自市町村内	佐世保市			合計
		中心商店街	早岐・大塔地区	その他市内	
佐世保市	92.4	92.4			92.4
平戸市	58.9	19.5			19.5
松浦市	53.0	9.7	10.0		19.7
生月町	50.5	14.3	5.5		19.8
田平町	39.9	18.0			18.0
江迎町	47.1	18.0			18.0
鹿町町	25.3	24.2			24.2
小佐々町	22.4	12.1	14.2		26.3
佐々町	72.4	20.8			20.8
吉井町	30.8	25.5			25.5
世知原町	28.6	13.9	6.0	12.1	32.0
大島村	29.7	18.2	1.5		19.7
福島町	38.1	5.8			5.8
鷹島町	24.3	10.5			10.5
東彼杵町	29.6	6.7			6.7
川棚町	42.8	33.9		9.7	43.6
波佐見町	51.2	3.5	27.9		31.4
西彼町	30.3	35.5			35.5
西海町	24.7	61.4			61.4
大島町	61.4	31.0			31.0
崎戸町	30.9	37.8			37.8

表記市町村名は旧市町村名
(市町村合併前)

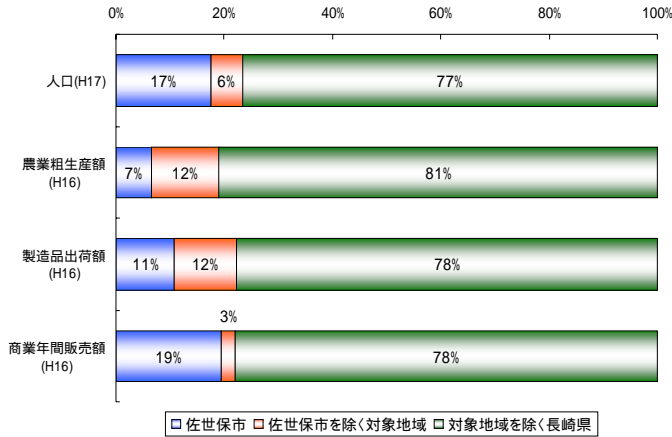
旧市町村名 (市町村合併前)	現市町村名 (市町村合併後)
松浦市	松浦市
鷹島町	
福島町	
平戸市	平戸市
生月町	
大島村	
田平町	佐世保市
佐世保市	
小佐々町	
吉井町	
世知原町	西海市
西海町	
西彼町	
大島町	
崎戸町	

佐世保・北松地方生活圏の買物流動及び依存率

資料：平成15年消費者購買実態調査

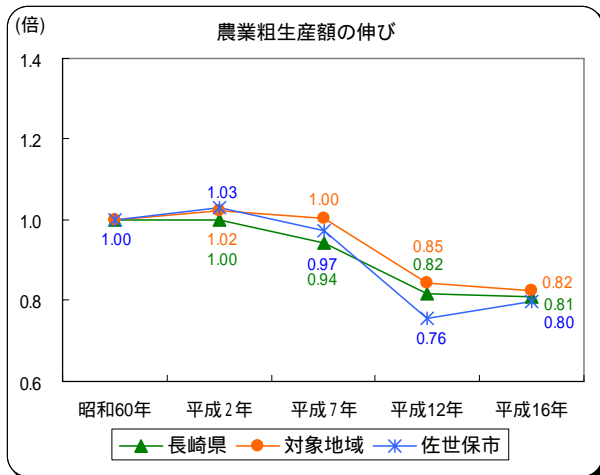
e) 産業生産活動の動向

・佐世保市、佐世保市を除く対象地域の各種生産額の全県シェアを人口割合と比較すると、佐世保市は商業年間販売額、佐世保市を除く対象地域は農業粗生産額割合が大きく、「佐世保市は商業（周辺市町からの通勤・買物拠点）、周辺市町は農業・工業を主」とする産業生産活動の構造となっている。



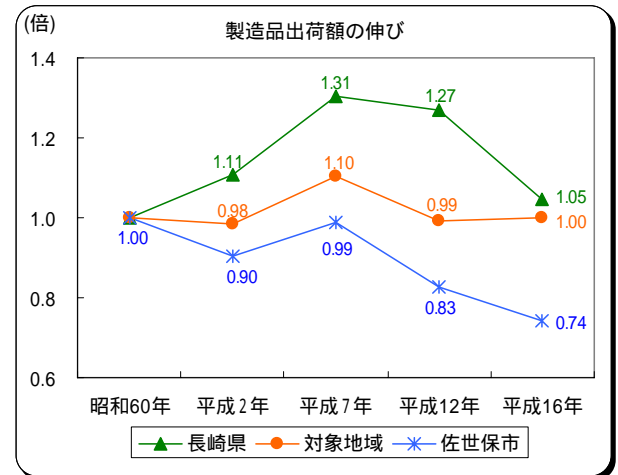
人口および産業生産額別の対全県シェア

資料：国勢調査・生産農業所得統計
工業統計調査・商業統計調査



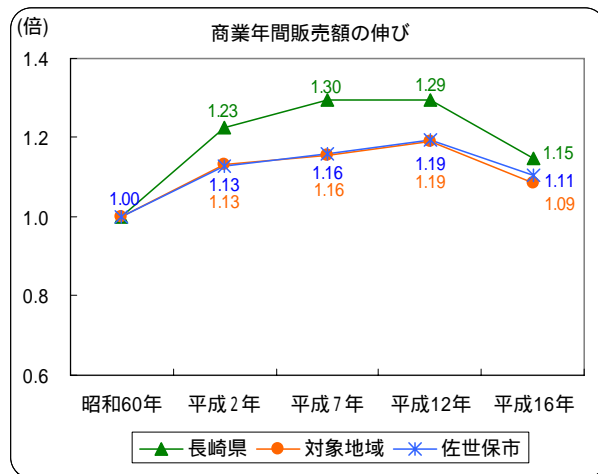
農業粗生産額の伸び(S60 に対する伸び)

資料：生産農業所得統計



製造品出荷額の伸び(S60 に対する伸び)

資料：工業統計調査



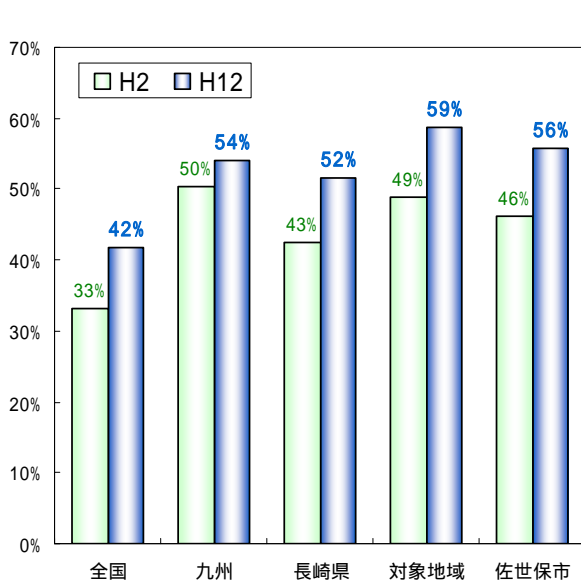
商業年間販売額の伸び(S60 に対する伸び)

資料：商業統計調査

f) 交通動向

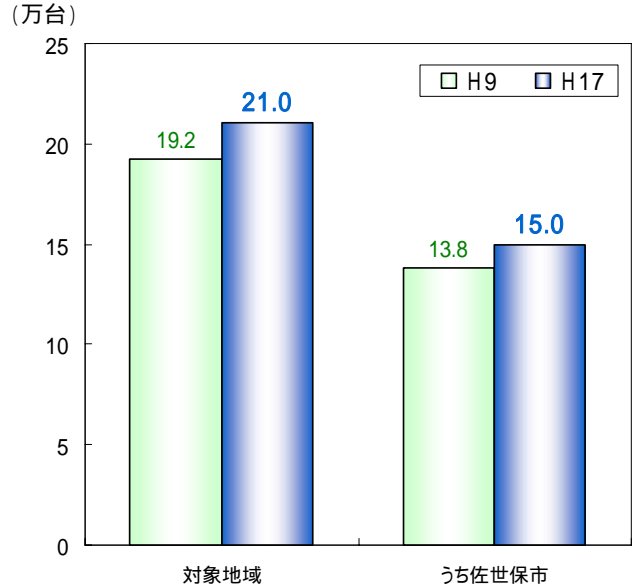
自動車交通への依存率

- ・対象地域の平成12年通勤・通学時の自動車依存率は59%と、全国・九州平均より高く、また、平成2年より10ポイント増加し、自動車への依存が高まっている。
- ・自動車保有台数についても、平成9年（都市計画決定）に比べて増加している。



地域別の通勤・通学時自動車依存率の変化

資料：平成2年・12年国勢調査

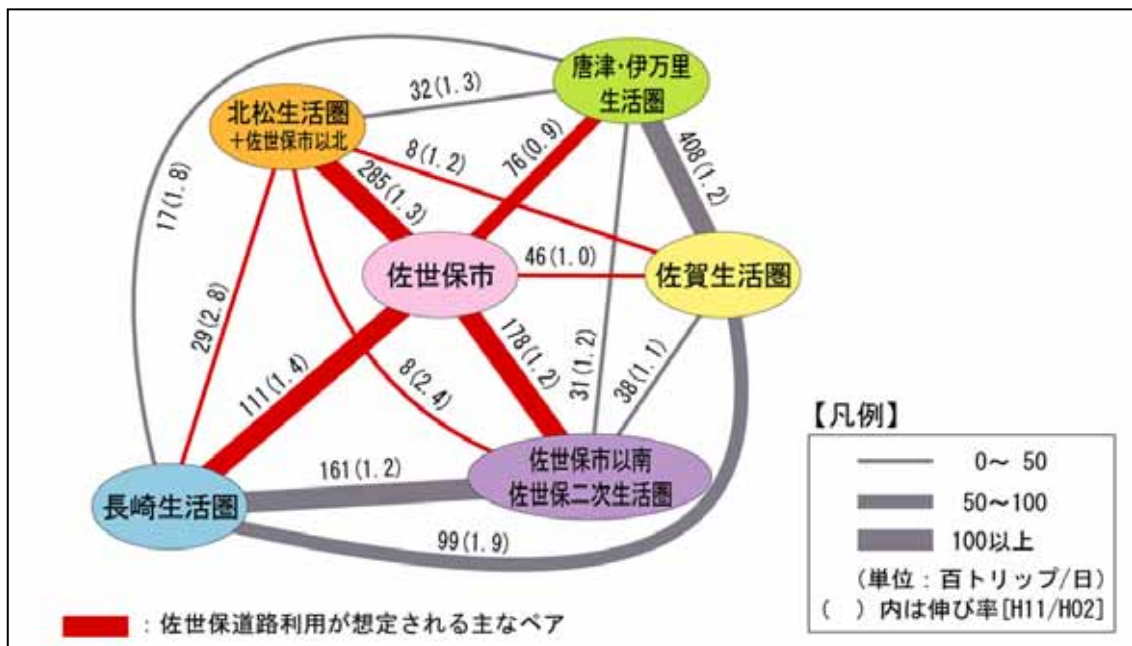


自動車保有台数

資料：自動車保有車両数

中心都市へ集中する交通需要

- ・佐世保市は「佐世保市以南・佐世保二次生活圏」、「長崎生活圏」、「北松生活圏」等との結びつきが大きく、これら交通の大半は佐世保道路利用が想定される。
- ・また、平成2年と比較すると、佐世保市関連交通需要は増加傾向となっている。



対象地域周辺の交通需要(平成11年)

資料：平成11年道路交通センサス

事業の効果・必要性

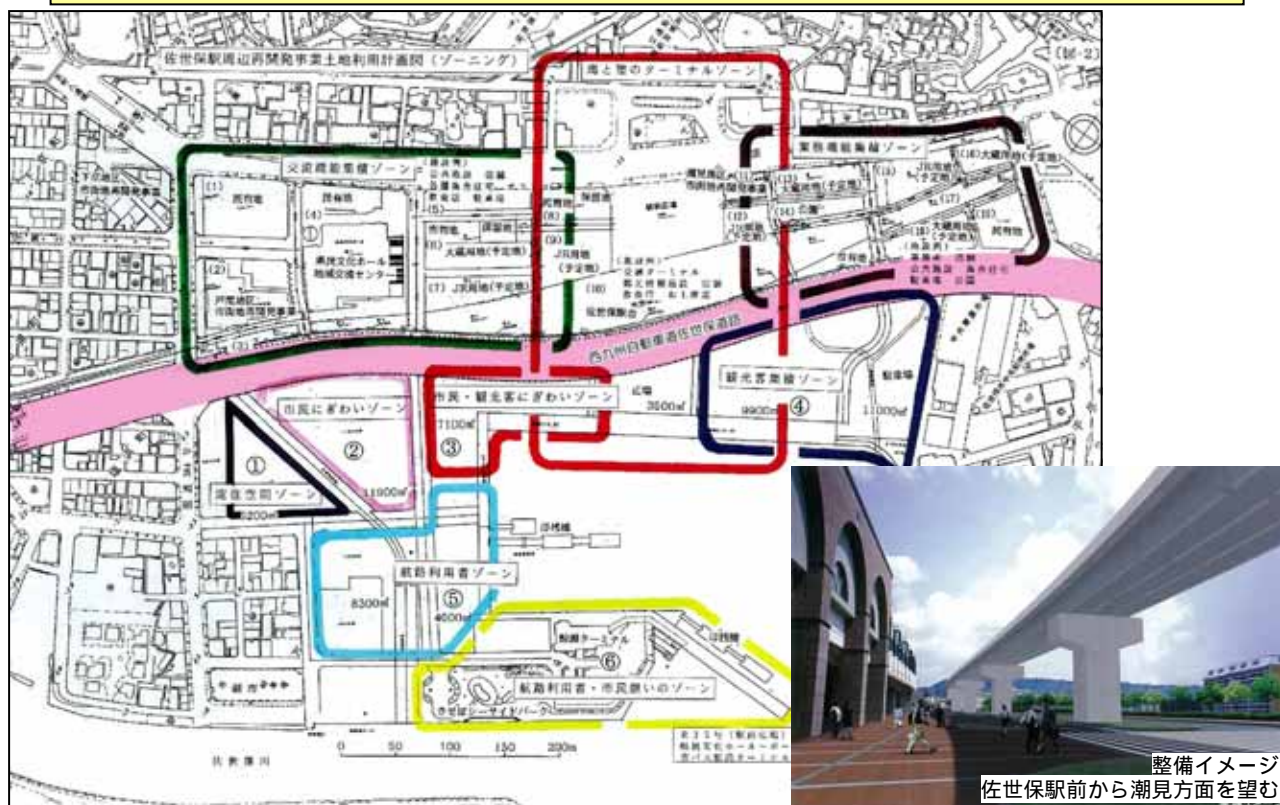
効果・必要性 1：活力ある地域づくり

佐世保道路の供用により、佐世保市街地の通過交通を佐世保道路へ転換でき、域内交通と分離できることから、佐世保駅周辺の道路は円滑な交通流が確保され、中心拠点都市としての利便性の向上が期待される。

【『佐世保市総合計画書 21』に位置付けられている

佐世保駅周辺再開発事業を構成する7大事業】

- 佐世保駅周辺土地区画整理事業（H2～H16）
- 佐世保港ポートルネッサンス21計画（S60～H16 基盤整備完了）
- 佐世保駅周辺鉄道高架化事業（H4～H15）
- 「シーサイド・ホール・アルカサセボ」・「佐世保地域交流センター」建設（H9～H12）
- 西九州自動車道佐世保道路建設
- 都市計画道路事業（平瀬町千尽町線）（H9～H22）
- 市街地再開発事業の促進[民間に対する支援事業]（H10～H16）



佐世保駅周辺再開発事業土地利用計画図

- ・佐世保市総合計画に位置付けられている佐世保駅周辺再開発事業は、佐世保駅周辺に新たな都市拠点を創り、既存市街地と併せて魅力的な中心市街地を形成し、経済の活性化とゆとりやうるおい空間の創出を目指し、「人々が交流し、豊かな生活を創る街」の実現につなげていこうとするものである。そのため、佐世保駅周辺の土地や周辺道路の整備を進めるとともに、交通・港湾・観光・情報・商業など様々な機能の充実を行っている。
- ・「佐世保道路」整備は、『佐世保市総合計画書 21』に位置付けられている「駅周辺再開発事業」を構成する7大事業の1つとして位置付けられている。

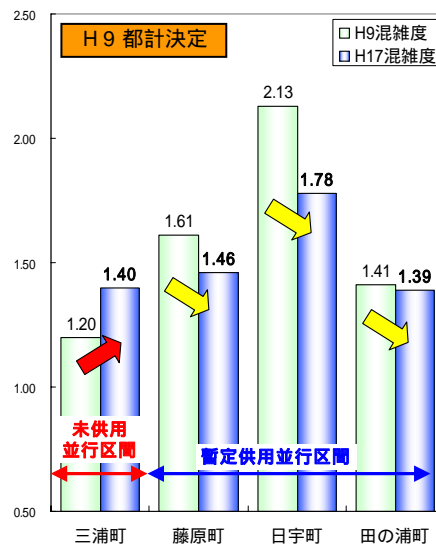
効果・必要性 2 : 交通混雑の緩和

佐世保道路の全線整備により、未供用部に並行する国道35号では約70百台/日の交通量減少が図られ、混雑度が約1割、渋滞損失時間が約6割と大きく削減され、交通環境の改善が見込まれる。



現況混雑発生状況

資料：H17 センサス



佐世保道路に並行する国道35号混雑度の変化 資料：H9・17センサス



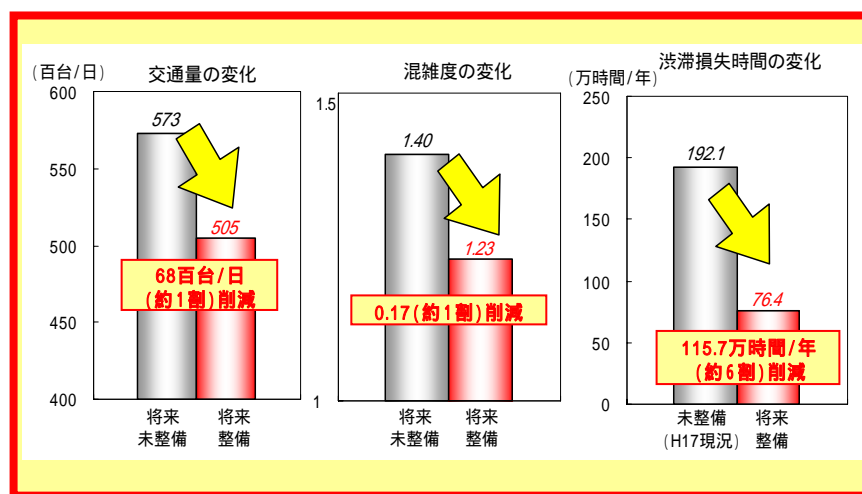
国道35号三浦町渋滞状況

並行する佐世保道路	並行国道35号観測地点名	渋滞損失時間 (千人時間/年KM)	県内順位
未供用	佐世保市三浦町	640.2	3
暫定2車線供用	佐世保市日宇町	309.7	16
	佐世保市田の浦町	88.1	41
	佐世保市藤原町	75.9	46

県内センサス434区間中

資料：H17渋滞損失時間確定値

佐世保道路に並行する国道35号渋滞状況



未供用区間に並行する国道35号の交通状況の変化 (交通量・混雑度・渋滞損失時間)

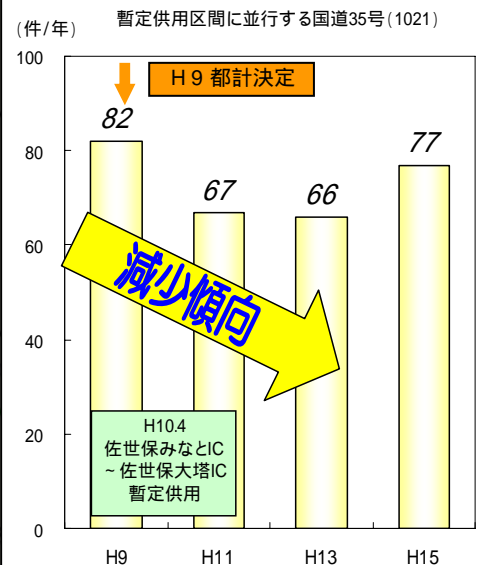
- ・一般国道35号は当該地域唯一の主要幹線道路であり、佐世保市街地部を通過しているため、当該地域関連交通や通過交通が集中しやすく、交通渋滞が著しい。
- ・佐世保道路暫定供用区間に並行する国道35号では、H10暫定供用前後で混雑度が低下 (H9 H17) しているが、未供用区間に並行する国道35号では混雑度が悪化 (H9:1.20 H17:1.40) している。
- ・また、未供用区間に並行する国道35号で発生する渋滞損失は、対象地域内で最も高く、長崎県内第3位となっている。

効果・必要性 3：走行安全性の確保

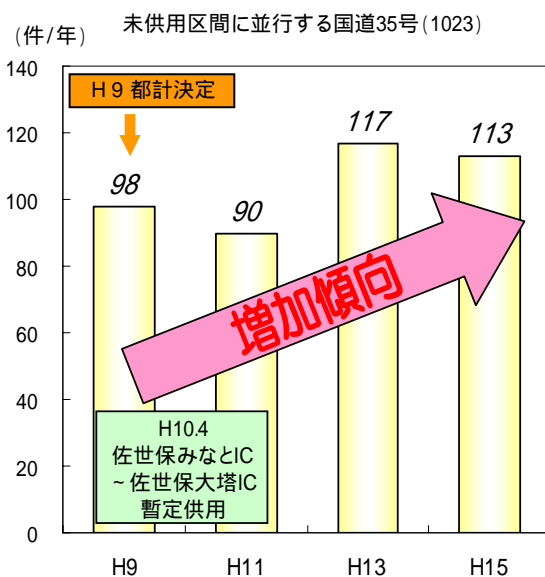
佐世保道路全線整備による未供用部に並行する国道35号では交通量減少に伴い、14件(約1割)の事故件数の削減が期待される。



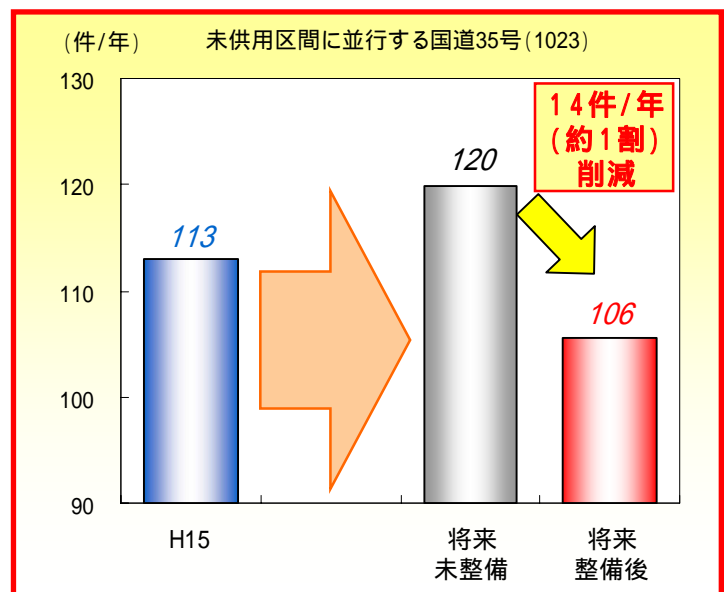
現況交通事故死傷事故率
資料：H12～H16事故マッチングデータ



暫定供用区間に並行する
国道35号の交通事故
発生件数の推移



未供用区間に並行する国道35号の
交通事故発生件数の推移



未供用区間に並行する国道35号の
交通事故発生状況の変化

- ・ 暫定供用区間に並行する国道35号では、死傷交通事故件数が「82件/年（H9供用前） 74件/年（H10供用年） 67件/年（H11供用後）」と減少している。
- ・ 一方、未供用区間に並行する国道35号では、死傷交通事故件数が暫定供用以降も増加傾向となっている。また、佐世保道路未供用区間に並行する区間では、長崎県平均2倍以上の死傷事故率（191件/億台[※]）が発生している。

効果・必要性 4：沿道環境の改善

佐世保道路の全線整備によって未供用区間に並行する国道35号の交通量が減少し、CO₂排出量約560 t-CO₂/年削減（長崎水辺の森公園の約8倍の森林面積CO₂吸収量に相当）が図られ、沿道環境の改善が期待される。



未供用区間に並行する国道35号の混雑状況

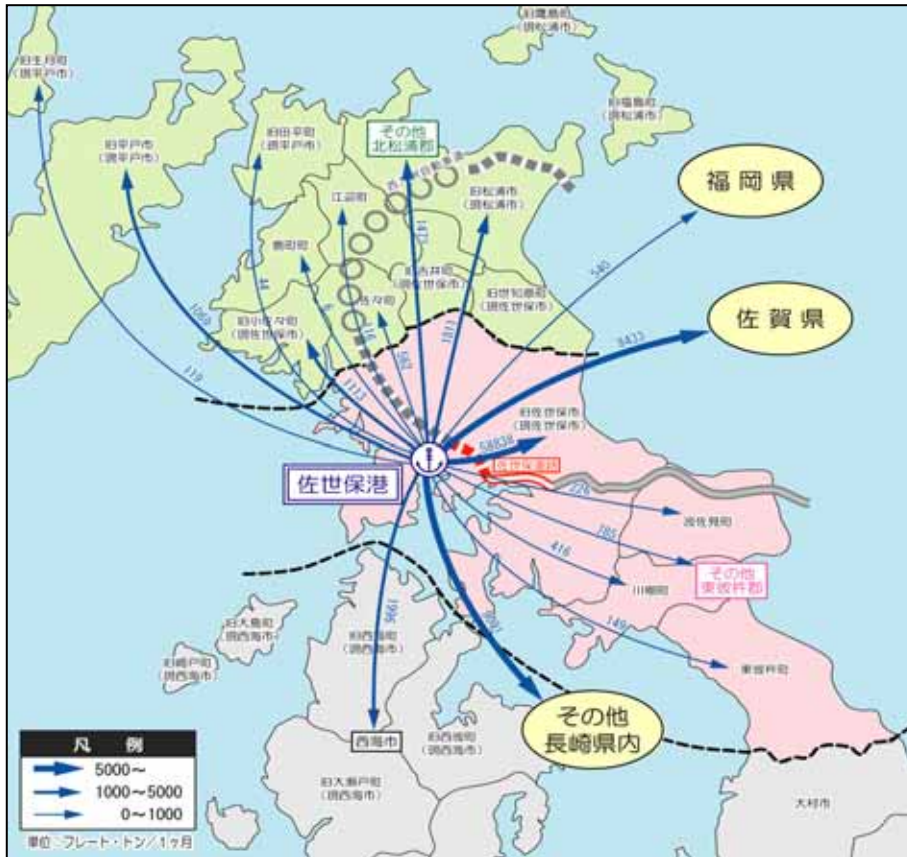


CO₂ 排出量削減効果

- ・ 暫定供用区間に並行する国道35号では、暫定供用後、CO₂排出量が約7,000 t-CO₂/年削減（長崎水辺の森公園の約101倍の森林面積CO₂吸収量に相当）されており、沿道環境改善が図られている。

効果・必要性 5：地域産業の支援

佐世保道路を佐々佐世保道路と一体的に整備する事により、沿線に存在する佐世保港からの自動車物資搬送の利便性向上（物資搬送車両の佐世保市街地歩行の回避等）が図られ、アクセス条件向上による広域的な物流の支援が図られる。



重要港湾佐世保港からの物資搬送実績

資料：平成17年陸上出入貨物調査

佐世保港からの主な搬出先・搬出量

単位：フレート・トン/1ヶ月（自動車）

仕向先	数量	仕向先	数量
佐世保市	58,838	長崎市	2,696
平戸市	1,069	諫早市	2,113
松浦市	1,811	大村市	1,431
西海市	1,996	佐賀県	8,433
小佐々町	1,113	その他	7,193
		合計	86,693
		佐世保市除く	27,855

西九州自動車道利用可能性がある搬出量・総量割合（佐世保市除く）

27,855	フレート・トン/1ヶ月（自動車）
100%	（佐世保市を除く総量27,855フレート・トン/1ヶ月）

佐世保道路利用可能性がある搬出量・総量割合（佐世保市除く）

21,185	フレート・トン/1ヶ月（自動車）
76%	（佐世保市を除く総量27,855フレート・トン/1ヶ月）

主な搬送物資の内訳

単位：フレート・トン/1ヶ月（自動車）

仕向先・品目	水産品	砂利・砂	石灰石	鋼材
佐世保市	4,284	27,492	4,218	2,299
平戸市	42	0	0	0
松浦市	0	8	0	276
西海市	0	448	0	0
東彼杵郡	0	125	0	181
北松浦郡	34	745	117	3
その他長崎県内	50	22	22	836
福岡県	0	0	0	3
佐賀県	0	179	0	36
仕向先・品目	セメント	重油	石油製品	動植物性製造飼肥料
佐世保市	3,160	1,142	9,223	3,799
平戸市	0	117	910	0
松浦市	717	206	602	2
西海市	1,376	0	172	0
東彼杵郡	0	174	1,096	0
北松浦郡	176	879	1,384	0
その他長崎県内	0	992	7,048	0
福岡県	0	132	95	0
佐賀県	505	617	6,222	0

資料：平成17年陸上貨物調査

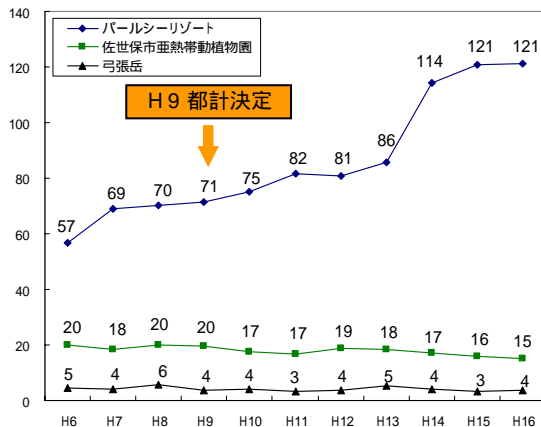
- ・佐世保道路沿線には重要港湾佐世保港が存在し、佐世保市や周辺市町への物資搬出とあわせて、長崎県全域および福岡県、佐賀県へ自動車による物資搬出（砂・砂利、鋼材、セメント等の資材が主）を行っている。

効果・必要性6：観光の支援

佐世保道路整備による佐世保市との交流条件向上、さらには、西九州自動車道整備による佐賀県・福岡県との交流条件向上により、全国総合開発計画の国内交通体系整備長期構想「地域半日交通圏」の広域的な地域交通体系が形成され、更なる観光産業の発展が期待される。

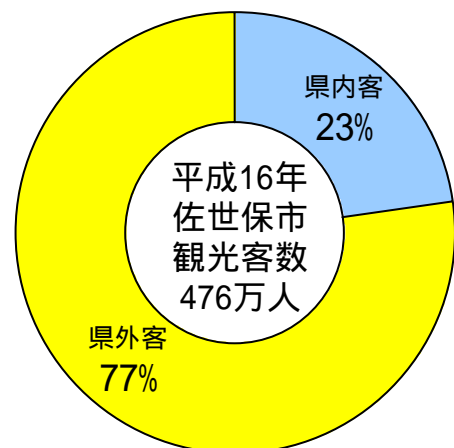


(万人/年)



佐世保道路沿線の主要観光施設観光客数の推移

資料：長崎県地域振興部観光課資料



佐世保市の県内・県外観光客数（実数）

資料：長崎県地域振興部観光課資料

- ・佐世保道路沿線の佐世保市には、「日本最西端の海の国立公園九十九島」や「年間100万人以上が訪れる西海パールシーリゾート」等の観光名所が多く存在する。また、行政と一体となってPRを行い観光グルメとして売り出し中の「佐世保バーガー」は全国的なブームを起こしている。
- ・佐世保市観光客数のうち「約8割は県外客」となっており、広域的な観光交流圏が形成されている。

佐世保道路の早期供用に対する期待は大きい。

地元の声

取引先への**所要時間短縮**や**時間短縮によるコスト縮減**が図られる。

また、佐世保市以北(佐々町など)からのマイカー通勤者の**通勤時間短縮**が期待される。

佐世保道路、西九州道路全線の早期整備を望む。

< 佐世保重工業株式会社 >

佐世保市および県北地域において漁業、農業の**取引先が拡大され、売り上げ増加**が期待される。

利便性向上により、**佐世保市及び県北地域が活性化**される。

西九州道路全線の、早期整備が期待される。

< 佐世保市商工会議所 >

佐世保道路の全線供用は**イメージアップ**に繋がります。**観光客の増加**を期待している。

佐世保市を含めた**県北地域全体での観光コースが多様化**する。

< 佐世保市観光課 >



長崎新聞 平成10年4月18日

- ・ 佐世保道路については、過年度より関係自治体から積極的な整備促進要望がなされており、地域の協力体制としても「西九州自動車道建設促進期成会」をはじめ、多くの期成会や協議会が設立されている。
- ・ 平成10年4月17日に佐世保大塔IC～佐世保みなとIC間を供用したことにより、道路利用者からは「非常に便利になった」等の声があった。
- ・ 地元住民、企業からも西九州自動車道の早期整備に対する声が数多く寄せられており、地元の期待は非常に大きい。

2) 事業の投資効果

費用便益分析の結果（一般国道497号、佐世保道路、L＝約8.3km）

① 事業の目的

佐世保道路は、西九州自動車道を構成する一区間であり、長崎県北部の一般国道35号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。

② 費用便益分析結果

a) 全事業

■ 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18年度			
供 用 年	平成10年度			
初年度便益	96億円	6億円	2億円	104億円
基準年における現 在 価 値 (B)	3,603億円	229億円	91億円	3,923億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	1,467億円	75億円	1,541億円
基準年における現 在 価 値 (C)	1,787億円	48億円	1,836億円

■ 評価指標の算定結果

費用便益比 (C B R)	$B / C = 2.1$
-----------------	---------------

■ 費用便益比算定の条件

- ・ 佐世保大塔 I C～佐世保みなと I C間は平成10年度暫定供用
- ・ 佐世保みなと I C～佐世保 I C間は平成21年度暫定供用
- ・ 佐世保道路の全線暫定供用の10年後に完成供用

b) 残事業

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 1 8 年度			
供 用 年	平成 2 2 年度			
初年度便益	21億円	1億円	1億円	23億円
基準年における現 在 価 値 (B)	487億円	32億円	22億円	541億円

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 8 年度		
単 純 合 計	374億円	30億円	404億円
基準年における現 在 価 値 (C)	292億円	13億円	305億円

評価指標の算定結果

費用便益比 (C B R)	$B / C = 1 . 8$
-----------------	-----------------

費用便益比算定の条件

- ・ 佐世保大塔 I C ~ 佐世保みなと I C 間は平成10年度暫定供用
- ・ 佐世保みなと I C ~ 佐世保 I C 間は平成21年度暫定供用
- ・ 佐世保道路の全線暫定供用の10年後に完成供用

3) 事業の進捗状況

事業の経緯

年度	事業実施項目
昭和 55 年	早岐バイパスとして事業化
昭和 56 年	用地買収着手
昭和 58 年	工事着手
昭和 61 年	2 工区平面部供用(4/4)L=500m
昭和 62 年	2 ~ 3 工区都市計画決定
昭和 63 年	西九州自動車道佐世保道路として事業化
平成 1 年	基本計画決定、3 工区側道部供用(2/6)L=700m
平成 7 年	2 工区道路区域決定
平成 8 年	3 工区道路区域決定
平成 9 年	4 工区都市計画決定、用地買収着手、2 ~ 3 工区都市計画決定(変更)
平成 10 年	2 ~ 3 工区自専部供用(2/4)L=5.4km、4 工区道路区域決定
平成 12 年	4 工区整備計画決定
平成 14 年	4 工区工事着手
平成 17 年	4 工区用地買収促進、工事促進

2 工区：大塔交差点～佐世保大塔 I C、3 工区：佐世保大塔 I C～佐世保みなと I C
 4 工区：佐世保みなと I C～佐世保 I C



事業費の進捗状況

	全体事業費	H17年度未進捗	進捗率
全体事業費	1,629億円	1,171億円	72%
うち用地費	227億円	219億円	96%

4 . 事業の進捗の見込み

1) 今後の事業の見通し

本道路の整備については、佐世保みなとIC～佐世保IC間の平成21年度暫定供用（全線暫定供用）に向け用地買収及び工事を促進している。

平成17年度末までの事業進捗率は全体事業費の72%となっており、現在までに必要な関係機関との調整を行うとともに、地権者等への事業の必要性について理解が得られていることから、円滑な事業進捗が可能である。

2) 地域の協力体制

名 称	主な構成メンバー	活動内容
西九州自動車道建設 促進期成会 会長：唐津市長	福岡市、前原市、二丈町、志摩町、 唐津市、伊万里市、武雄市、浜玉町、 北波多村、七山村、巖木町、相知町、 肥前町、玄海町、鎮西町、呼子町、 有田町、西有田町、佐世保市、平戸市、 松浦市、波佐見町、江迎町、鹿町町、 佐々町	西九州自動車道の早期実現について、 毎年国土交通省及び関係機関へ要望。 参考 H 8.10. 3 本省要望 H 9. 9. 2 地建要望 H10. 6.25 定期総会 H10. 8.18 地建要望 H11. 7. 2 定期総会 H11. 7.16 地建要望 H12. 6.30 定期総会 H12. 8. 1 事務所要望 H12. 8.17 本省要望 H13. 2. 9 地建要望 H13. 7.13 定期総会 H13. 8.29 地整要望 H13.11.13 本省要望 H14. 7.26 地整要望 H14.11.13 本省要望 H15. 7.13 地整要望 H15.10.23 事務所要望 H16. 2.17 地整要望 H16. 8.24 地整要望 H16.10.18 事務所要望 H17. 8.23 地整要望 H17.10. 7 事務所要望
西九州北部地域開発 促進協議会 会長：伊万里市長	佐世保市、平戸市、松浦市、伊万里市、 佐々町、江迎町、鹿町町、小値質町、 有田町、西有田町、肥前町、 波佐見町の首長及び議会議長	西九州自動車道の早期実現について、 国土交通省及び関係機関へ要望 参考 H 9.10.21 本省要望 H10.11.25 本省要望 H11.11.17 本省要望 H11.11.29 佐賀長崎知事要望 H12.11.14 本省要望 H12.11.19 本省要望 H12.11.20 佐賀知事要望 H13.11.19 佐賀知事要望 H13.11.29 本省要望 H14.11.18 佐賀知事要望 H14.11.21 本省要望 H15. 8.18 佐賀知事要望 H15. 9.30 本省要望

名 称	主な構成メンバー	活動内容
長崎県西九州自動車道建設促進期成会 会長：長崎県知事	長崎県知事・議会議長、 関係市長・議会議長、行政機関役職員 商工会議所、農業・漁業組合、 中小企業団体首長、 町村会・議長会等会長	西九州自動車道の早期実現について、 総会の開催及び国土交通省へ要望 参考 H10. 6.22 定期総会 H11. 6.10 定期総会 H12. 5.26 定期総会 H13. 6.18 定期総会 H15. 8.19 地整要望
西九州自動車道建設推進協議会 会長：長崎県知事	長崎県、佐賀県、福岡県、福岡市の 首長及び役職員	西九州自動車道の早期実現について、 建設促進大会を開催 参考 H11.11. 9 建設促進大会
西九州自動車道等建設促進特別委員会(佐世保市議会) 会長：佐世保市長	佐世保市、市議会議員	西九州自動車道の早期実現について、 国土交通省及び関係機関へ要望。 参考 H13.11. 5 事務所要望 H13.11. 5 地整要望 H13.11. 6 本省要望 H14.10.30 地整要望 H14.11. 5 本省要望 H16.11.16 本省要望 H17.10.26 本省要望
平戸市議会西九州自動車道整備促進特別委員会 会長：平戸市議会議長	平戸市議会特別委員会	西九州自動車道の早期実現について、 国土交通省及び関係機関へ要望。 参考 H14. 2.19 地整要望 H14. 2.19 事務所要望 H15. 7.31 本省要望 H16. 7.29 地整要望 H16. 7.30 本省要望 H18. 1.26 本省要望
田平町議会	田平町長、田平町議会議長	西九州自動車道の早期実現について、 国土交通省へ要望 参考 H13.11. 6 本省要望

5 . コスト縮減や代替え案立案等

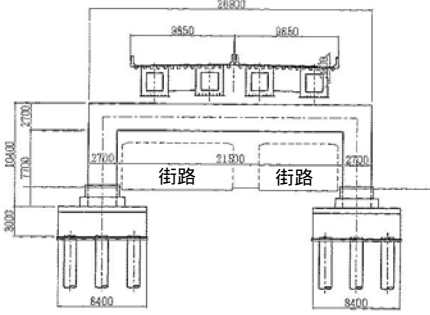
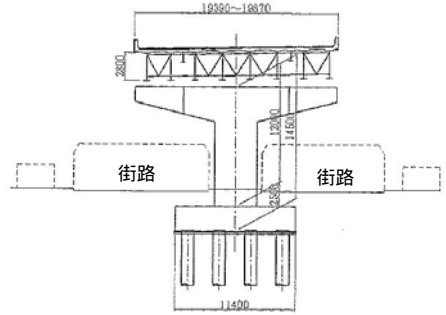
1) コスト縮減

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、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け、計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

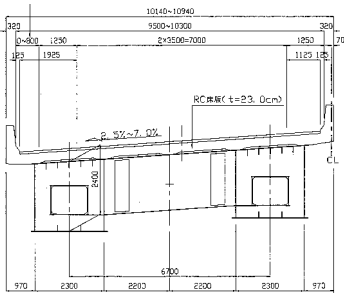
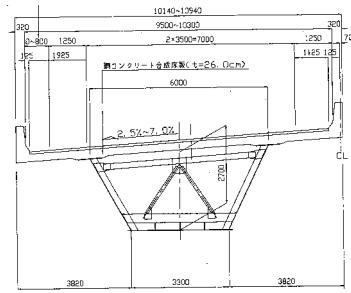
縮減内容		縮減額(百万円)	縮減率(%)
橋梁形式の見直し	鋼床版箱桁 / 鋼製橋脚 鋼鈹桁、PCポステンT桁 / RC橋脚	4,147	2.62%
合理化桁の採用	鋼非合成箱桁 開断面箱桁 + 合成床版	155	0.10%
IC構造形式の見直しなど		2,832	1.79%
コスト縮減額 計		7,134	4.50%

全体事業費1,584億円に対する縮減割合

【橋梁形式の見直し [佐世保高架橋P12 ~ P56]

《当初》鋼床版箱桁 / 鋼製橋脚	《変更》鋼鈹桁、PCポステンT桁 / RC橋脚
	
長崎県の街路事業との調整により、割高な鋼製門型橋脚を標準的なRC張出式橋脚に変更しコスト縮減。 地元住民との調整により、景観性を損なわない有効折板を用い、経済的な鋼鈹桁、RCポステンT桁とすることによりコスト縮減。	
事業費：12,493 (百万円)	事業費：8,346 (百万円)
縮減額：4,147 (百万円)	

【合理化桁の採用 [佐世保高架橋P6 ~ P12]

《当初》鋼非合成箱桁	《変更》開断面箱桁 + 合成床版
	
主桁本数を少なくし、長支間となる床版を合成床版構造とするとともに、材片数や溶接延長、塗装面積の低減によりコスト縮減	
事業費：1,707 (百万円)	事業費：1,552 (百万円)
縮減額：155 (百万円)	

2) 代替案の立案

佐世保道路は、地形条件、周辺地域からの利便性、重要港湾である佐世保港からのアクセス性、「自然公園法」「文化財保護法」等の重要な自然環境の保全地区、「文化財保護法」に基づき指定された史跡・名勝・天然記念物、河川、JR等のコントロールポイント等を総合的に勘案して計画したものである。

現在、用地取得率が事業費ベースで96%を超えており、佐世保大塔IC～佐世保みなとIC間(L=5.4km)を供用し、残る佐世保みなとIC～佐世保IC間(L=2.9km)については、平成21年度の供用を目標としていることから、今後も現計画で早期供用に向けて事業を促進することが最適である。

6. 対応方針(案)

[事業継続]

一般国道497号西九州自動車道の佐世保道路については、事業を継続する。

佐世保道路は、西九州自動車道の一区間を形成し、広域的な地域間の連携・交流を促進する道路であり、佐世保市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和、地域の産業、経済発展に寄与する事業である。

また、活力ある地域づくりの支援、走行安全性の確保、沿道環境の改善、観光の支援などの効果が期待されているところであり、佐世保市をはじめ、周辺自治体から積極的な整備促進要望がなされている。また、沿線の地域住民も西九州自動車道整備に対する期待は大きい。

このため、引き続き佐世保道路の全線の早期供用に向けて、事業を推進する。

なお、本道路を含む西九州自動車道については、その整備効果の早期発現等の観点から、事業の効率的促進を図るため、関係自治体と連携して、必要な調査・事業を促進する。

長崎新聞 平成16年11月22日(2面)

西九州道全線開通を

本県など3県が総決起大会

伊万里



西九州自動車道の事業推進に向け、3県で協力することなどを決議した総決起大会—佐賀県伊万里市民センター

【松浦】西九州自動車道全線開通を目指す西賀賀伊万里市の市民センターで、西九州自動車道建設促進総決起大会が開かれた。佐賀、福岡、長崎の3県が協力して事業推進に取り組むことなどを確認した。

同自動車道建設促進期成会が事業推進に取り組み地元熱意をアピールしようと初めて開いた。同自動車道(百五十キロ)の供用区間は全体の約37%に当たる五十五キロ。未供用区間のうち佐世保、佐々間道路の一部で工事が着工されているほか、来年度供用開始の佐賀県の唐津道路(浜玉—唐津間、六・六キロ)は無料で通行できる高規格幹線道路として整備する。

金子知事や古川康佐賀県知事をはじめ約千人が参加。同自動車道建設促進三県国会議員懇話会会長の保利耕輔衆院議員は「沿線自治体や住民が集まり地元の熱意を結集できた。一日も早い完成を目指そう」とあいさつ。金子知事も「三県一体の取り組みは初めて。工事推進と財源確保に力を注ぐ」と強調。「長崎の発展は佐賀県にかかってい

長崎新聞 平成18年 5月30日(24面)

全線開通へ協力を

県西九州道建設促進期成会総会 事業計画を承認

松浦



西九州道の早期完成を求め事業計画などを決めた建設促進期成会の総会—松浦シティホテル

【松浦】県西九州自動車道建設促進期成会(会)業計画などを承認した。長・金子知事は二十九日、松浦市内のホテルで、起点に佐賀県唐津市から

松浦市、佐世保市を経由して佐賀県武雄市に至る総延長百五十キロの自動車専用道路。本県関係分では約七十三キロのうち約四十六キロがまだ供用されていない。

総会には、関係自治体の首長や本県選出の国会議員、県議、企業代表ら約百人が出席。田中裕司副知事が会長あいさつを代読し「地域振興に重要な西九州道を一日も早く全線開通できるように協力していきたい」と述べた。

▽佐世保道路と佐々間世保道路の整備促進▽伊万里松浦道路の事業促進▽松浦—江迎—佐々間間の早期事業化—など五項目からなる決議案を採択。政府や国会に対する要望活動の強化や関係機関との連携強化を柱とした事業計画案を承認した。

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	並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ● 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：192.1万人・時間/年（国道35号） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約6割削減（国道35号）
		■ 並行区間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
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		□ 新幹線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	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	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
		□ 三大都市圏の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
	国土・地域ネットワークの構築	□ 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
		□ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□ 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
■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する		
□ 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	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる
	災害への備え	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
		□ 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
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する
		□ 並行区間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の代替路線を形成する
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：558t/年
	生活環境の改善・保全	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 NO2排出削減率：13%
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 SPM排出削減率：13%
		□ 並行区間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
		■ 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	□ 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	□ 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

●再評価時点における評価指標該当項目

1. について

- ・現道となる一般国道35号佐世保市藤原町で平日混雑時旅行速度が11.0km/h
- ・現道となる一般国道35号は、佐世保市大塔方面や佐々町方面へ連絡するバス路線となっており走行性向上が期待される
- ・佐世保道路整備は、佐世保駅周辺再開発事業を構成する7大事業に位置付けられている
- ・主要な観光施設であるハウステンボスや西海パールシーリゾート等へのアクセス向上が期待される

2. について

- ・三次救急医療施設である大村市の「国立病院機構長崎医療センター」へのアクセス時間短縮が見込まれる

4. について

- ・佐世保道路整備にあたっては、景観検討委員会を設立し、佐世保IC周辺の特徴的な自然・都市景観との調和や保全を図る道路景観整備を行う

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道497号	佐世保道路	8.3 km	高規格 B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,100	4	九州地方整備局

. 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	1,467 億円	75 億円	1,541 億円
うち残事業分	374 億円	30 億円	404 億円
基準年における 現在価値 (C)	1,787 億円	48 億円	1,836 億円
うち残事業分	292 億円	13 億円	305 億円

. 便益額

	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18年			
供用年	平成10年			
初年便益	96 億円	6 億円	2 億円	104 億円
基準年における 現在価値 (B)	3,603 億円	229 億円	91 億円	3,923 億円
うち残事業分	487 億円	32 億円	22 億円	541 億円

. 費用便益比

費用便益比 (事業全体)	2.1
費用便益比 (残事業)	1.8

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場合がある。

費用便益額分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	整備主体
一般国道497号	佐世保道路（全事業）	8.3 km	高規格 B	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
総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ	717,856	717,856	0
平均トリップ長 (総走行台キロ÷総トリップ数)	km	26.0	25.8	0.2
平均速度 (総走行台キロ÷総走行時間)	km / h	38.0	38.8	-0.8
平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	40.7	39.8	0.9
平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ	454.3	450.4	3.9

(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。

費用便益額分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	整備主体
一般国道497号	佐世保道路（残事業）	8.3 km	高規格 B	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
総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ	717,856	717,856	0
平均トリップ長 (総走行台キロ÷総トリップ数)	km	25.9	25.8	0.1
平均速度 (総走行台キロ÷総走行時間)	km / h	38.7	38.8	-0.1
平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	40.0	39.8	0.2
平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ	451.1	450.4	0.7

(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。

費用便益額分析の条件

事業名：一般国道497号佐世保道路

(2)

チェックリスト項目		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)		
	その他		
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18年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	
		複数時点での推計	(H11,H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 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)	(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)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した内容理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
		簡易手法	
		簡易手法の場合	小規模事業である
山間部海岸部で、並行道路が少ない			
その他()			
速度設定の考え方	今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		
	異なる理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)以下の路線が混在した配分結果となっているため、費用便益分析においては速度差の生じる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度		
	採用理由を記載		
その他()			

事業名：一般国道497号佐世保道路

(3)

チェックリスト項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
			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		
	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		
		独自に設定した値を使用		
		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			
	独自に設定した値を使用			
	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			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
時間短縮・費用 減少事故減少以 外の便益	考慮しない			
	考慮する			
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				
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(事業費の投資期間年数分の按分設定)		
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		事務所等の実績値より設定		
		その他()		
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である。			
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。				

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.27	8.3	2.24

費用の現在価値算定表【全事業】

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
-18年目	S 55	2.7725	0.10	0.28		
-17年目	S 56	2.6658	1.70	4.53		
-16年目	S 57	2.5633	1.40	3.59		
-15年目	S 58	2.4647	6.10	15.03		
-14年目	S 59	2.3699	5.30	12.56		
-13年目	S 60	2.2788	5.50	12.53		
-12年目	S 61	2.1911	8.30	18.19		
-11年目	S 62	2.1068	16.80	35.39		
-10年目	S 63	2.0258	31.00	62.80		
-9年目	H 1	1.9479	32.70	63.70		
-8年目	H 2	1.8730	23.90	44.76		
-7年目	H 3	1.8009	34.30	61.77		
-6年目	H 4	1.7317	57.20	99.05		
-5年目	H 5	1.6651	44.20	73.60		
-4年目	H 6	1.6010	58.60	93.82		
-3年目	H 7	1.5395	69.70	107.30		
-2年目	H 8	1.4802	68.40	101.25		
-1年目	H 9	1.4233	85.60	121.83		
供用開始年次	H 10	1.3686	79.10	108.26	1.26	1.72
1年目	H 11	1.3159	31.30	41.19	1.26	1.66
2年目	H 12	1.2653	79.10	100.09	1.26	1.59
3年目	H 13	1.2167	32.00	38.93	1.26	1.53
4年目	H 14	1.1699	61.00	71.36	1.26	1.47
5年目	H 15	1.1249	57.80	65.02	1.26	1.42
6年目	H 16	1.0816	66.30	71.71	1.26	1.36
7年目	H 17	1.0400	73.10	76.02	1.26	1.31
8年目	H 18	1.0000	62.20	62.20	1.26	1.26
9年目	H 19	0.9615	57.60	55.38	1.26	1.21
10年目	H 20	0.9246	60.70	56.12	1.26	1.16
11年目	H 21	0.8890	68.50	60.90	1.26	1.12
12年目	H 22	0.8548	1.40	1.20	2.13	1.82
13年目	H 23	0.8219			2.13	1.75
14年目	H 24	0.7903			2.13	1.68
15年目	H 25	0.7599			2.13	1.62
16年目	H 26	0.7307			2.13	1.56
17年目	H 27	0.7026			2.13	1.50
18年目	H 28	0.6756	46.50	31.42	2.13	1.44
19年目	H 29	0.6496	46.50	30.21	2.13	1.38
20年目	H 30	0.6246	46.50	29.04	2.13	1.33
21年目	H 31	0.6006	46.20	27.75	2.13	1.28
22年目	H 32	0.5775			2.13	1.23
23年目	H 33	0.5553			2.13	1.18
24年目	H 34	0.5339			2.13	1.14
25年目	H 35	0.5134			2.13	1.09
26年目	H 36	0.4936			2.13	1.05
27年目	H 37	0.4746			2.13	1.01
28年目	H 38	0.4564			2.13	0.97
29年目	H 39	0.4388			2.13	0.93
30年目	H 40	0.4220			2.13	0.90
31年目	H 41	0.4057			2.13	0.86
32年目	H 42	0.3901			2.13	0.83
33年目	H 43	0.3751			2.13	0.80
34年目	H 44	0.3607			2.13	0.77
35年目	H 45	0.3468			2.13	0.74
36年目	H 46	0.3335			2.13	0.71
37年目	H 47	0.3207			2.13	0.68
38年目	H 48	0.3083			2.13	0.66
39年目	H 49	0.2965	-240.70	-71.37	2.13	0.63
合計			1,225.90	1,787.42	74.76	48.35
単純事業費計			1,466.60		74.76	

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設定。

便益の現在価値算定表 [全事業]

箇所名: 佐世保道路

年次	度	総走行台数の年次別伸び率 (北九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間便益(億円)					走行経費便益(億円)					事故損出費用(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	計	現在価値 x(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) x	現在価値 x(A)	費用合計 (-)	現在価値 割引率4%	
																					乗用車
供用開始年次	H 10	1.01358	0.99820	1.00855	1.3686	50.82	14.55	19.45	10.68	95.50	130.70	2.83	0.32	1.84	1.13	6.12	8.38	2.10	2.87	103.72	141.95
1年目	H 11	1.01340	0.99819	1.00847	1.3159	51.51	14.75	19.41	10.66	96.33	126.76	2.87	0.32	1.84	1.13	6.16	8.11	2.12	2.79	104.61	137.66
2年目	H 12	1.01322	0.99819	1.00840	1.2653	52.20	14.95	19.37	10.64	97.16	122.94	2.91	0.32	1.84	1.13	6.20	7.84	2.14	2.71	105.50	133.49
3年目	H 13	1.01305	0.99819	1.00833	1.2167	52.89	15.15	19.33	10.62	97.99	119.22	2.95	0.32	1.84	1.13	6.24	7.59	2.16	2.63	106.39	129.44
4年目	H 14	1.01288	0.99818	1.00826	1.1699	53.58	15.35	19.30	10.60	98.83	115.62	2.99	0.32	1.84	1.13	6.28	7.35	2.18	2.55	107.29	125.52
5年目	H 15	1.01272	0.99818	1.00820	1.1249	54.27	15.55	19.26	10.58	99.66	112.11	3.03	0.32	1.84	1.13	6.32	7.11	2.20	2.47	108.18	121.69
6年目	H 16	1.01256	0.99818	1.00813	1.0816	54.96	15.75	19.22	10.56	100.49	108.69	3.07	0.32	1.84	1.13	6.36	6.88	2.22	2.40	109.07	117.97
7年目	H 17	1.01240	0.99817	1.00806	1.0400	55.65	15.95	19.19	10.54	101.33	105.38	3.11	0.32	1.84	1.13	6.40	6.66	2.24	2.33	109.97	114.37
8年目	H 18	1.01225	0.99817	1.00800	1.0000	56.34	16.15	19.15	10.52	102.16	102.16	3.15	0.32	1.84	1.13	6.44	6.44	2.26	2.26	110.86	110.86
9年目	H 19	1.01210	0.99817	1.00794	0.9615	57.03	16.35	19.11	10.50	102.99	99.02	3.19	0.32	1.84	1.13	6.48	6.23	2.28	2.19	111.75	107.44
10年目	H 20	1.01196	0.99816	1.00787	0.9246	57.72	16.55	19.08	10.48	103.83	96.00	3.23	0.32	1.84	1.13	6.52	6.03	2.30	2.13	112.65	104.16
11年目	H 21	1.01182	0.99816	1.00781	0.8890	58.41	16.75	19.04	10.46	104.66	93.04	3.27	0.32	1.84	1.13	6.56	5.83	2.32	2.06	113.54	100.93
12年目	H 22	1.00781	0.99865	1.00515	0.8548	68.55	19.07	29.76	16.44	133.82	114.39	3.77	0.46	2.76	1.78	8.77	7.50	3.58	3.06	146.17	124.95
13年目	H 23	1.00775	0.99865	1.00512	0.8219	69.09	19.22	29.72	16.42	134.45	110.50	3.80	0.46	2.76	1.78	8.80	7.23	3.60	2.96	146.85	120.69
14年目	H 24	1.00769	0.99865	1.00510	0.7903	69.63	19.37	29.68	16.40	135.08	106.75	3.83	0.46	2.76	1.78	8.83	6.98	3.62	2.86	147.53	116.59
15年目	H 25	1.00763	0.99865	1.00507	0.7599	70.17	19.52	29.64	16.38	135.71	103.13	3.86	0.46	2.76	1.78	8.86	6.73	3.64	2.77	148.21	112.63
16年目	H 26	1.00757	0.99865	1.00504	0.7307	70.71	19.67	29.60	16.36	136.34	99.62	3.89	0.46	2.76	1.78	8.89	6.50	3.66	2.67	148.89	108.79
17年目	H 27	1.00751	0.99865	1.00502	0.7026	71.25	19.82	29.56	16.34	136.97	96.24	3.92	0.46	2.76	1.78	8.92	6.27	3.68	2.59	149.57	105.10
18年目	H 28	1.00746	0.99864	1.00499	0.6756	71.79	19.97	29.52	16.32	137.60	92.96	3.95	0.46	2.76	1.78	8.95	6.05	3.70	2.50	150.25	101.51
19年目	H 29	1.00740	0.99864	1.00497	0.6496	72.33	20.12	29.48	16.30	138.23	89.79	3.98	0.46	2.76	1.78	8.98	5.83	3.72	2.42	150.93	98.04
20年目	H 30	1.00735	0.99864	1.00494	0.6246	72.87	20.27	29.44	16.28	138.86	86.73	4.01	0.46	2.76	1.78	9.01	5.63	3.74	2.34	151.61	94.70
21年目	H 31	1.00729	0.99864	1.00492	0.6006	73.41	20.42	29.40	16.26	139.49	83.78	4.04	0.46	2.76	1.78	9.04	5.43	3.76	2.26	152.29	91.47
22年目	H 32	1.00157	0.99595	1.00004	0.5775	89.95	24.95	35.70	19.70	170.30	98.35	4.79	0.59	3.31	2.04	10.73	6.20	4.61	2.66	185.64	107.21
23年目	H 33	1.00157	0.99594	1.00004	0.5553	90.09	24.99	35.56	19.62	170.26	94.55	4.80	0.59	3.30	2.03	10.72	5.95	4.61	2.56	185.59	103.06
24年目	H 34	1.00156	0.99592	1.00004	0.5339	90.23	25.03	35.42	19.54	170.22	90.88	4.81	0.59	3.29	2.02	10.71	5.72	4.61	2.46	185.54	99.06
25年目	H 35	1.00156	0.99590	1.00004	0.5134	90.37	25.07	35.28	19.46	170.18	87.37	4.82	0.59	3.28	2.01	10.70	5.49	4.61	2.37	185.49	95.23
26年目	H 36	1.00156	0.99589	1.00004	0.4936	90.51	25.11	35.14	19.38	170.14	83.98	4.83	0.59	3.27	2.00	10.69	5.28	4.61	2.28	185.44	91.54
27年目	H 37	1.00156	0.99587	1.00004	0.4746	90.65	25.15	35.00	19.30	170.10	80.73	4.84	0.59	3.26	1.99	10.68	5.07	4.61	2.19	185.39	87.99
28年目	H 38	1.00156	0.99585	1.00004	0.4564	90.79	25.19	34.86	19.22	170.06	77.62	4.85	0.59	3.25	1.98	10.67	4.87	4.61	2.10	185.34	84.59
29年目	H 39	1.00155	0.99584	1.00004	0.4388	90.93	25.23	34.72	19.14	170.02	74.60	4.86	0.59	3.24	1.97	10.66	4.68	4.61	2.02	185.29	81.30
30年目	H 40	1.00155	0.99582	1.00004	0.4220	91.07	25.27	34.58	19.06	169.98	71.73	4.87	0.59	3.23	1.96	10.65	4.49	4.61	1.95	185.24	78.17
31年目	H 41	1.00155	0.99580	1.00004	0.4057	91.21	25.31	34.44	18.98	169.94	68.94	4.88	0.59	3.22	1.95	10.64	4.32	4.61	1.87	185.19	75.13
32年目	H 42	0.99690	0.99472	0.99633	0.3901	91.35	25.35	34.30	18.90	169.90	66.28	4.89	0.59	3.21	1.94	10.63	4.15	4.61	1.80	185.14	72.23
33年目	H 43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3751	91.07	25.27	34.12	18.80	169.26	63.49	4.87	0.59	3.19	1.93	10.58	3.97	4.59	1.72	184.43	69.18
34年目	H 44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3607	90.79	25.19	33.94	18.70	168.62	60.82	4.85	0.59	3.17	1.92	10.53	3.80	4.57	1.65	183.72	66.27
35年目	H 45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3468	90.51	25.11	33.76	18.60	167.98	58.26	4.83	0.59	3.15	1.91	10.48	3.63	4.55	1.58	183.01	63.47
36年目	H 46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3335	90.23	25.03	33.58	18.50	167.34	55.81	4.81	0.59	3.13	1.90	10.43	3.48	4.53	1.51	182.30	60.80
37年目	H 47	0.99685	0.99458	0.99626	0.3207	89.95	24.95	33.40	18.40	166.70	53.46	4.79	0.59	3.11	1.89	10.38	3.33	4.51	1.45	181.59	58.24
38年目	H 48	0.99684	0.99455	0.99625	0.3083	89.67	24.87	33.22	18.30	166.06	51.20	4.77	0.59	3.09	1.88	10.33	3.18	4.49	1.38	180.88	55.76
39年目	H 49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2965	89.39	24.79	33.04	18.20	165.42	49.05	4.75	0.59	3.07	1.87	10.28	3.05	4.47	1.33	180.17	53.43
合計 (H10 - H49)						2,993.94	837.11	1,146.77	632.14	5,609.96	3,602.65	162.56	19.06	107.45	66.55	355.62	229.26	145.64	90.70	6,111.22	3,922.61

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.27	2.9	0.78

費用の現在価値算定表【残事業】

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
-30年目	S 55	2.7725				
-29年目	S 56	2.6658				
-28年目	S 57	2.5633				
-27年目	S 58	2.4647				
-26年目	S 59	2.3699				
-25年目	S 60	2.2788				
-24年目	S 61	2.1911				
-23年目	S 62	2.1068				
-22年目	S 63	2.0258				
-21年目	H 1	1.9479				
-20年目	H 2	1.8730				
-19年目	H 3	1.8009				
-18年目	H 4	1.7317				
-17年目	H 5	1.6651				
-16年目	H 6	1.6010				
-15年目	H 7	1.5395				
-14年目	H 8	1.4802				
-13年目	H 9	1.4233				
-12年目	H 10	1.3686				
-11年目	H 11	1.3159				
-10年目	H 12	1.2653				
-9年目	H 13	1.2167				
-8年目	H 14	1.1699				
-7年目	H 15	1.1249				
-6年目	H 16	1.0816				
-5年目	H 17	1.0400				
-4年目	H 18	1.0000				
-3年目	H 19	0.9615	57.60	55.38		
-2年目	H 20	0.9246	60.70	56.12		
-1年目	H 21	0.8890	68.50	60.90		
供用開始年次	H 22	0.8548	1.40	1.20	0.75	0.64
1年目	H 23	0.8219			0.75	0.62
2年目	H 24	0.7903			0.75	0.59
3年目	H 25	0.7599			0.75	0.57
4年目	H 26	0.7307			0.75	0.55
5年目	H 27	0.7026			0.75	0.53
6年目	H 28	0.6756	46.50	31.42	0.75	0.51
7年目	H 29	0.6496	46.50	30.21	0.75	0.49
8年目	H 30	0.6246	46.50	29.04	0.75	0.47
9年目	H 31	0.6006	46.20	27.75	0.75	0.45
10年目	H 32	0.5775			0.75	0.43
11年目	H 33	0.5553			0.75	0.42
12年目	H 34	0.5339			0.75	0.40
13年目	H 35	0.5134			0.75	0.39
14年目	H 36	0.4936			0.75	0.37
15年目	H 37	0.4746			0.75	0.36
16年目	H 38	0.4564			0.75	0.34
17年目	H 39	0.4388			0.75	0.33
18年目	H 40	0.4220			0.75	0.32
19年目	H 41	0.4057			0.75	0.30
20年目	H 42	0.3901			0.75	0.29
21年目	H 43	0.3751			0.75	0.28
22年目	H 44	0.3607			0.75	0.27
23年目	H 45	0.3468			0.75	0.26
24年目	H 46	0.3335			0.75	0.25
25年目	H 47	0.3207			0.75	0.24
26年目	H 48	0.3083			0.75	0.23
27年目	H 49	0.2965			0.75	0.22
28年目	H 50	0.2851			0.75	0.21
29年目	H 51	0.2741			0.75	0.21
30年目	H 52	0.2636			0.75	0.20
31年目	H 53	0.2534			0.75	0.19
32年目	H 54	0.2437			0.75	0.18
33年目	H 55	0.2343			0.75	0.18
34年目	H 56	0.2253			0.75	0.17
35年目	H 57	0.2166			0.75	0.16
36年目	H 58	0.2083			0.75	0.16
37年目	H 59	0.2003			0.75	0.15
38年目	H 60	0.1926			0.75	0.14
39年目	H 61	0.1852			0.75	0.14
合計			373.90	292.01	30.00	13.21

単純事業費計	373.90	30.00
--------	--------	-------

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設定。

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名:佐世保道路

年次	年度	総走行台数の年次別伸び率 (北九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間便益(億円)						走行経費便益(億円)						事故損出費用(億円)		合計 (億円)	
		乗用車	貨物車	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	費用合計 (~)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	H 22	1.00781	0.99865	1.00515	0.8548	10.46	2.99	4.57	2.50	20.52	17.54	0.64	0.06	0.41	0.25	1.36	1.16	0.91	0.78	22.79	19.48
1年目	H 23	1.00775	0.99865	1.00512	0.8219	10.54	3.01	4.56	2.50	20.61	16.94	0.65	0.06	0.41	0.25	1.37	1.13	0.91	0.75	22.89	18.82
2年目	H 24	1.00769	0.99865	1.00510	0.7903	10.62	3.03	4.55	2.50	20.70	16.36	0.65	0.06	0.41	0.25	1.37	1.08	0.91	0.72	22.98	18.16
3年目	H 25	1.00763	0.99865	1.00507	0.7599	10.70	3.05	4.54	2.50	20.79	15.80	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	1.05	0.91	0.69	23.08	17.54
4年目	H 26	1.00757	0.99865	1.00504	0.7307	10.78	3.07	4.53	2.50	20.88	15.26	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	1.01	0.91	0.66	23.17	16.93
5年目	H 27	1.00751	0.99865	1.00502	0.7026	10.86	3.09	4.52	2.50	20.97	14.73	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	0.97	0.91	0.64	23.26	16.34
6年目	H 28	1.00746	0.99864	1.00499	0.6756	10.94	3.11	4.51	2.50	21.06	14.23	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	0.93	0.91	0.61	23.35	15.77
7年目	H 29	1.00740	0.99864	1.00497	0.6496	11.02	3.13	4.50	2.50	21.15	13.74	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	0.90	0.91	0.59	23.44	15.23
8年目	H 30	1.00735	0.99864	1.00494	0.6246	11.10	3.15	4.49	2.50	21.24	13.27	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	0.86	0.91	0.57	23.53	14.70
9年目	H 31	1.00729	0.99864	1.00492	0.6006	11.18	3.17	4.48	2.50	21.33	12.81	0.66	0.06	0.41	0.25	1.38	0.83	0.91	0.55	23.62	14.19
10年目	H 32	1.00157	0.99595	1.00004	0.5775	17.38	4.81	6.93	3.87	32.99	19.05	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.22	1.50	0.87	36.60	21.14
11年目	H 33	1.00157	0.99594	1.00004	0.5553	17.41	4.82	6.90	3.85	32.98	18.31	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.17	1.50	0.83	36.59	20.31
12年目	H 34	1.00156	0.99592	1.00004	0.5339	17.44	4.83	6.87	3.83	32.97	17.60	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.13	1.50	0.80	36.58	19.53
13年目	H 35	1.00156	0.99590	1.00004	0.5134	17.47	4.84	6.84	3.81	32.96	16.92	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.08	1.50	0.77	36.57	18.77
14年目	H 36	1.00156	0.99589	1.00004	0.4936	17.50	4.85	6.81	3.79	32.95	16.26	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.04	1.50	0.74	36.56	18.04
15年目	H 37	1.00156	0.99587	1.00004	0.4746	17.53	4.86	6.78	3.77	32.94	15.63	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	1.00	1.50	0.71	36.55	17.34
16年目	H 38	1.00156	0.99585	1.00004	0.4564	17.56	4.87	6.75	3.75	32.93	15.03	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.96	1.50	0.68	36.54	16.67
17年目	H 39	1.00155	0.99584	1.00004	0.4388	17.59	4.88	6.72	3.73	32.92	14.45	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.93	1.50	0.66	36.53	16.04
18年目	H 40	1.00155	0.99582	1.00004	0.4220	17.62	4.89	6.69	3.71	32.91	13.89	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.89	1.50	0.63	36.52	15.41
19年目	H 41	1.00155	0.99580	1.00004	0.4057	17.65	4.90	6.66	3.69	32.90	13.35	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.86	1.50	0.61	36.51	14.82
20年目	H 42	0.99690	0.99472	0.99633	0.3901	17.68	4.91	6.63	3.67	32.89	12.83	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.82	1.50	0.59	36.50	14.24
21年目	H 43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3751	17.63	4.89	6.59	3.65	32.76	12.29	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.79	1.49	0.56	36.36	13.64
22年目	H 44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3607	17.58	4.87	6.56	3.63	32.64	11.77	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.76	1.48	0.53	36.23	13.06
23年目	H 45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3468	17.53	4.85	6.53	3.61	32.52	11.28	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.73	1.47	0.51	36.10	12.52
24年目	H 46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3335	17.48	4.83	6.49	3.59	32.39	10.80	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.70	1.46	0.49	35.96	11.99
25年目	H 47	0.99685	0.99458	0.99626	0.3207	17.43	4.81	6.46	3.57	32.27	10.35	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.68	1.45	0.47	35.83	11.50
26年目	H 48	0.99684	0.99455	0.99625	0.3083	17.38	4.79	6.42	3.55	32.14	9.91	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.65	1.44	0.44	35.69	11.00
27年目	H 49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2965	17.33	4.77	6.39	3.53	32.02	9.49	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.63	1.43	0.42	35.56	10.54
28年目	H 50	0.99682	0.99449	0.99622	0.2851	17.28	4.75	6.35	3.51	31.89	9.09	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.60	1.42	0.40	35.42	10.09
29年目	H 51	0.99681	0.99446	0.99621	0.2741	17.23	4.73	6.32	3.49	31.77	8.71	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.58	1.41	0.39	35.29	9.68
30年目	H 52	0.99634	0.99695	0.99650	0.2636	17.18	4.71	6.28	3.47	31.64	8.34	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.56	1.40	0.37	35.15	9.27
31年目	H 53	0.99632	0.99695	0.99648	0.2534	17.12	4.69	6.26	3.46	31.53	7.99	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.53	1.40	0.35	35.04	8.87
32年目	H 54	0.99631	0.99694	0.99647	0.2437	17.06	4.67	6.24	3.45	31.42	7.66	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.51	1.40	0.34	34.93	8.51
33年目	H 55	0.99630	0.99693	0.99646	0.2343	17.00	4.65	6.22	3.44	31.31	7.34	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.49	1.40	0.33	34.82	8.16
34年目	H 56	0.99628	0.99692	0.99645	0.2253	16.94	4.63	6.20	3.43	31.20	7.03	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.48	1.40	0.32	34.71	7.83
35年目	H 57	0.99627	0.99691	0.99643	0.2166	16.88	4.61	6.18	3.42	31.09	6.73	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.46	1.40	0.30	34.60	7.49
36年目	H 58	0.99625	0.99690	0.99642	0.2083	16.82	4.59	6.16	3.41	30.98	6.45	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.44	1.40	0.29	34.49	7.18
37年目	H 59	0.99624	0.99689	0.99641	0.2003	16.76	4.57	6.14	3.40	30.87	6.18	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.42	1.39	0.28	34.37	6.88
38年目	H 60	0.99623	0.99688	0.99639	0.1926	16.70	4.55	6.12	3.39	30.76	5.92	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.41	1.39	0.27	34.26	6.60
39年目	H 61	0.99621	0.99687	0.99638	0.1852	16.64	4.53	6.10	3.38	30.65	5.68	0.94	0.12	0.72	0.33	2.11	0.39	1.38	0.26	34.14	6.33
合計 (H22~H61)						627.00	173.75	239.84	132.85	1,173.44	487.01	34.76	4.20	25.70	12.40	77.06	31.83	52.61	21.77	1,303.11	540.61