

国道218号
北方延岡道路

平成22年9月29日

国土交通省 九州地方整備局

目 次

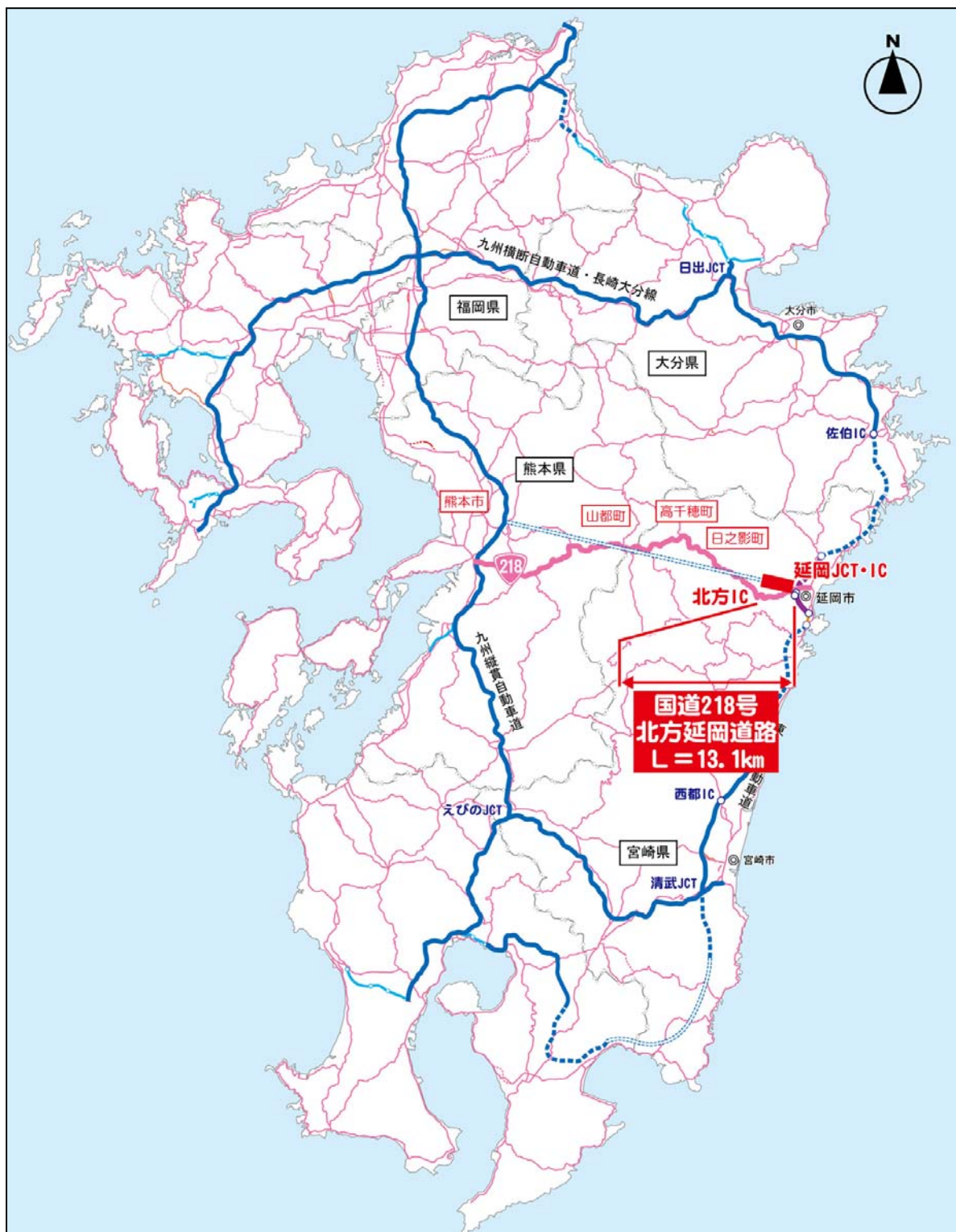
1. 事業の概要	道路-4- 1
(1) 国道218号の概要	道路-4- 1
(2) 北方延岡道路の概要	道路-4- 2
2. 事業の必要性	道路-4- 3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-4- 3
(2) 事業の効果・必要性	道路-4- 9
(3) 事業の投資効果	道路-4-16
(4) 事業の進捗状況	道路-4-17
3. 事業の進捗の見込み	道路-4-18
(1) 今後の事業の見通し	道路-4-18
(2) 地域の協力体制	道路-4-18
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-4-21
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-4-22
5. 対応方針（原案）	道路-4-22
巻末資料	道路-4-23

1. 事業の概要

(1) 国道218号の概要

国道218号は、熊本市を起点とし、山都町、高千穂町、日之影町を経て、五ヶ瀬川の左岸沿いを通過し延岡市に至る延長約146kmの幹線道路であり、中九州地域を東西に結び、社会、文化、経済活動に重要な役割を果たしている。

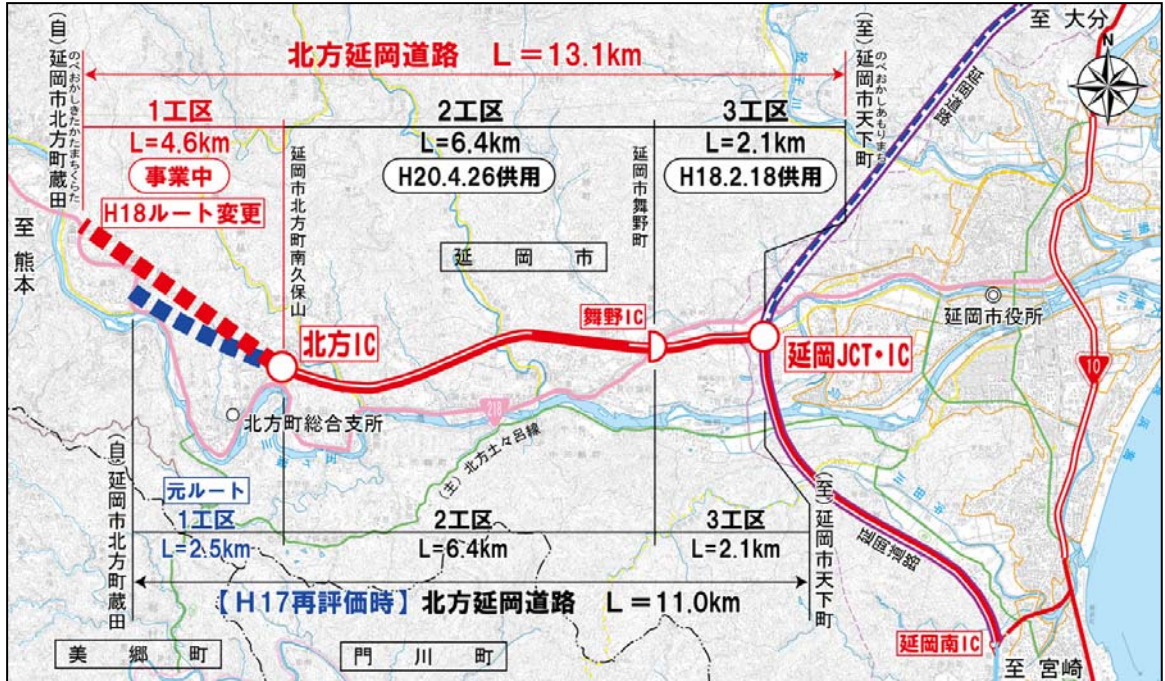
しかしながら、延岡市内においては平面線形・縦断線形不良区間が存在するとともに、一部冠水区間が存在し、交通止めに伴い県北地域の社会経済活動に大きな影響を与えており、走行性・安全性の確保が急務となっている。



(2) 北方延岡道路の概要

1) 概要

国道218号北方延岡道路は、災害等の被災時の熊本方面への代替ルートとなるとともに、東九州道や九州横断道延岡線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興を支援する効果をもたらす自動車専用道路として計画された路線である。

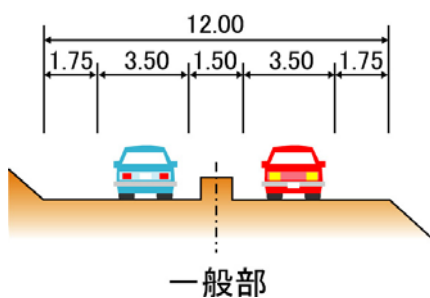


2) 計画諸元

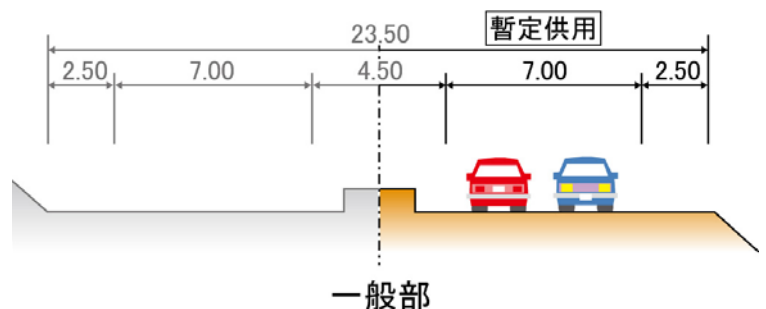
区 間	起 点	みやざきけんのべおかしきたかたまちくらた 宮崎県延岡市北方町蔵田
	終 点	みやざきけんのべおかしあもりまち 宮崎県延岡市天下町
計画延長	L = 13.1km	
車 線 数	1工区：2車線、2・3工区：4車線	
通過市町村	延岡市：13.1km	
構造規格	種級区分	1工区：第1種第3級、2・3工区：第1種第2級
	設計速度	1工区：V=80km/h、2・3工区：V=100km/h

3) 標準横断図

1工区<第1種第3級>
完成2車線



2・3工区<第1種第2級>
完成4車線(暫定2車線整備)



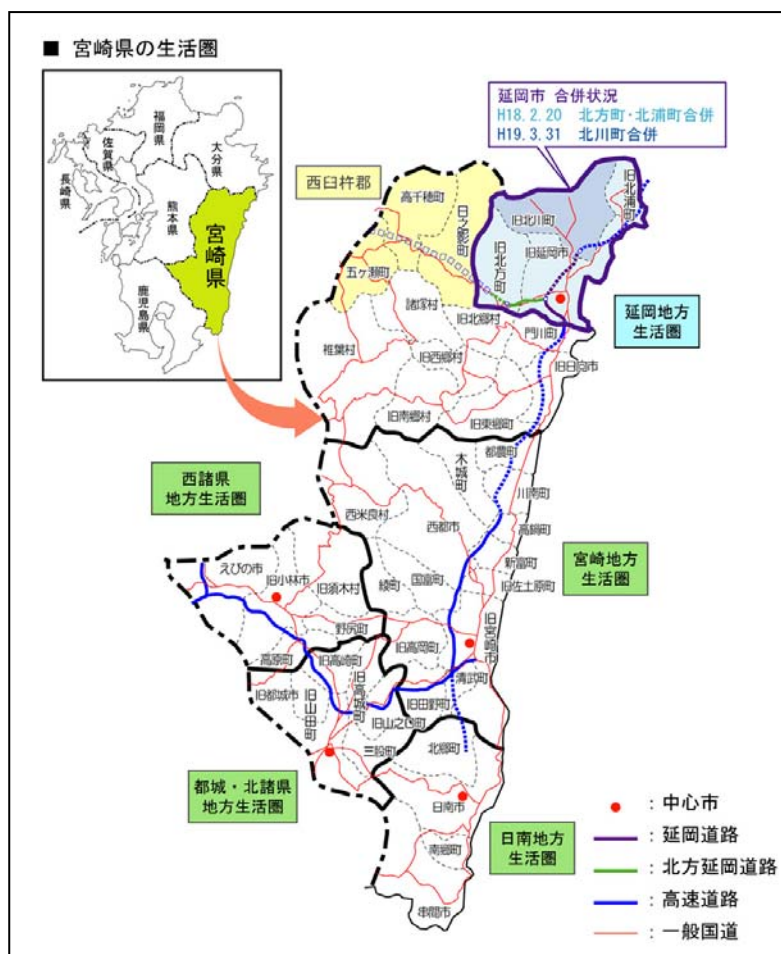
2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

1) 市町村合併

沿線地域は、平成18年2月に旧延岡市（人口約12.2万人）、旧北方町（人口約0.5万人）、旧北浦町（人口約0.4万人）、更には平成19年3月に旧北川町（人口約0.4万人）が合併して、現在の延岡市（人口約13.5万人）が誕生している。

計画路線はこのうち旧延岡市及び旧北方町を通過している。旧北方町は、旧延岡市の西側に位置し、旧町域の89%で林野が占め、農業・林業を主要産業としている。旧延岡市は、旭化成を中心に戦前から宮崎県産業界の先駆的な工業都市として基盤を築いた宮崎県北地域の政治、経済、教育、文化等の中心都市である。

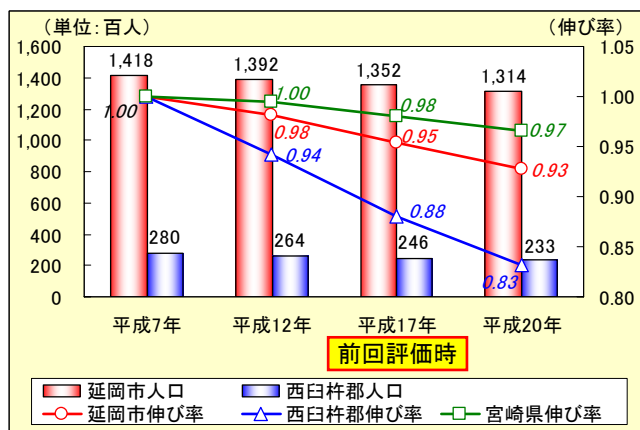


2) 人口動向

事業区間沿線の人口は、西臼杵郡（日之影町、高千穂町、五ヶ瀬町）で約17%減少、延岡市でも約7%減少しており、前回評価時以降も減少傾向となっている。

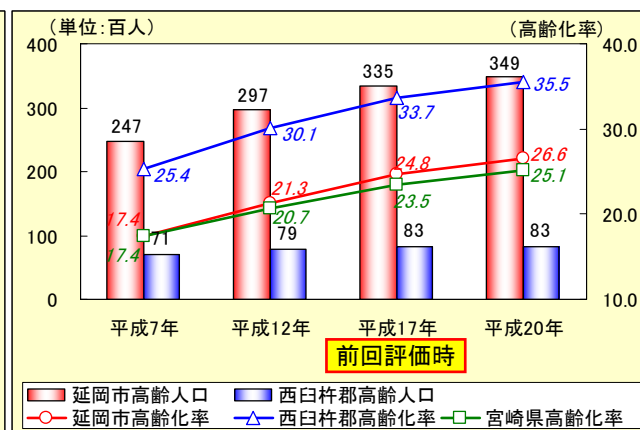
また、前回評価時より高齢化も進行しており、延岡市においても高齢化率が約27%と超高齢社会を迎え、西臼杵郡においては約36%と高齢化が著しい。

▼ 人口の推移



資料：H7・H12・H17国勢調査、H20宮崎県現住人口調査

▼ 高齢化の推移



資料：H7・H12・H17国勢調査、H20宮崎県現住人口調査

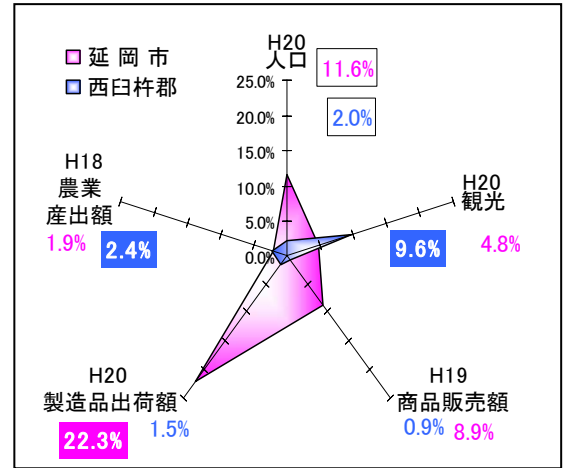
3) 地域産業の動向

- 九州横断自動車道延岡線沿線地域の主要経済指標について見ると、右図に示すとおり、延岡市が製造品出荷額で、県内の人口シェア(11.6%)を大きく上回っている。
- 一方、西臼杵郡は、観光入り込み客数及び農業生産額が県内人口シェア(2.0%)を上回っている。

◆工業

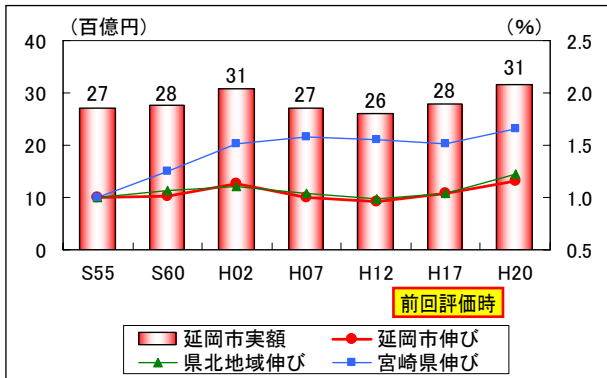
- 延岡市は、『旭化成』等を核として発展した工業都市で、現在でも製造品出荷額は県下第1位となっているものの、過去30年間で大きな伸びは見られず、横ばい傾向となっているが、前回評価時以降は若干増加している。

▼九州横断自動車道延岡線沿線市町の主要指標



※西臼杵郡は、日之影、高千穂、五ヶ瀬町の3町を示す。
資料：宮崎県現住人口調査、商業統計、工業統計、生産農業所得統計、宮崎県観光動向調査

▼ 製造品出荷額等の推移



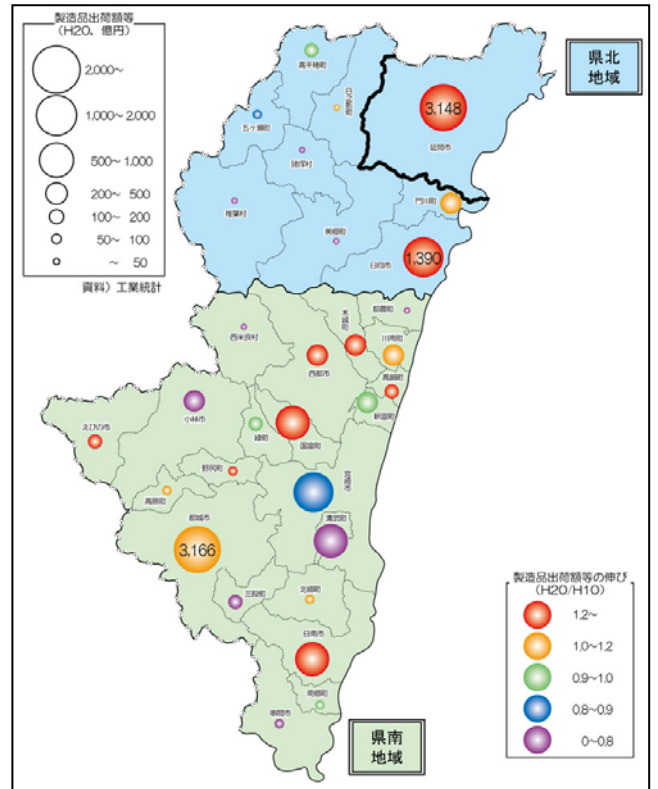
◆農業

その他、延岡市では農業や漁業が盛んであり、宮崎ブランドの認証を受けた「みやざき新たまねぎ」、「みやざきエコオクラ」などの様々な特産品がある。

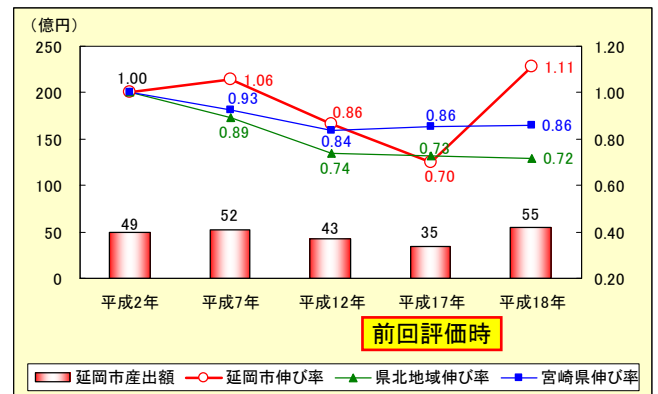
▼ 宮崎県北地域における主要特産品



▼ 宮崎県内の製造品出荷額等



▼ 農業産出額の推移



◆観光

延岡市の年間観光客数は、県内第7位（約110万人）となっている。県北地域では高千穂峡に代表される高千穂町が県内第4位（約150万人）の観光地となっている。

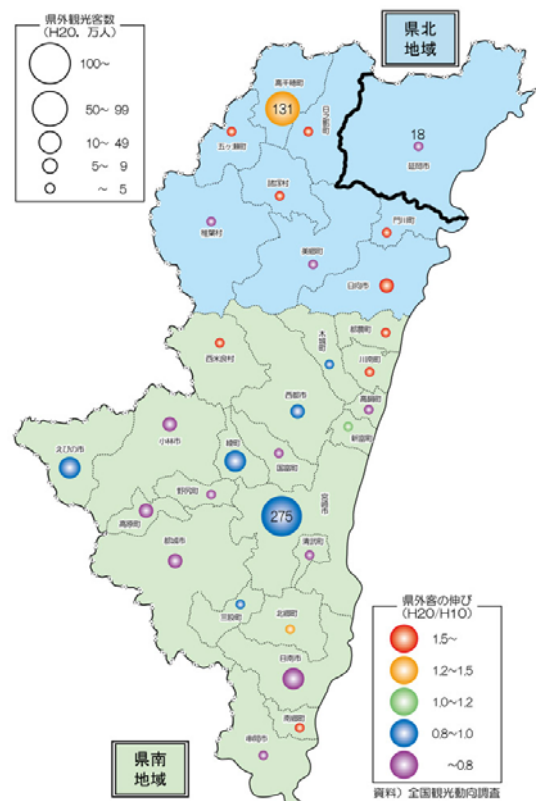
▼ 県内の観光入込客数



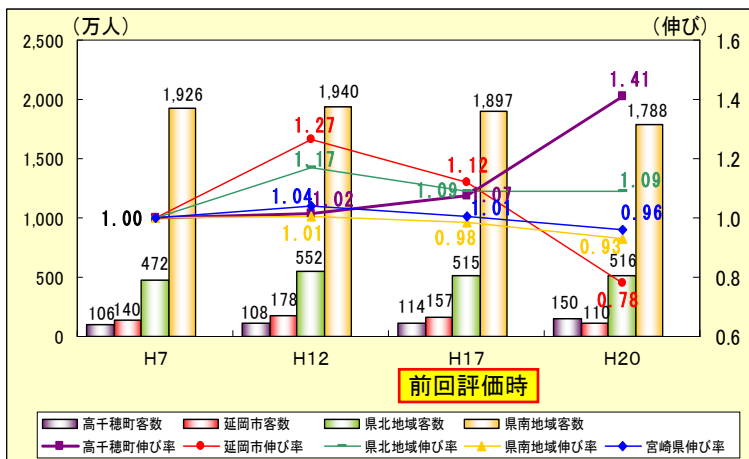
延岡市の観光入込客数は、H17~H20年において減少傾向を示している。

また、延岡市は他の県内主要観光地に比べて県外客が少なく、県外からのアクセス性が他地域に比べて劣っていることが窺える。

▼ 宮崎県内の市町村別県外観光客数



▼ 観光入込客数の伸び



4) 医療体制

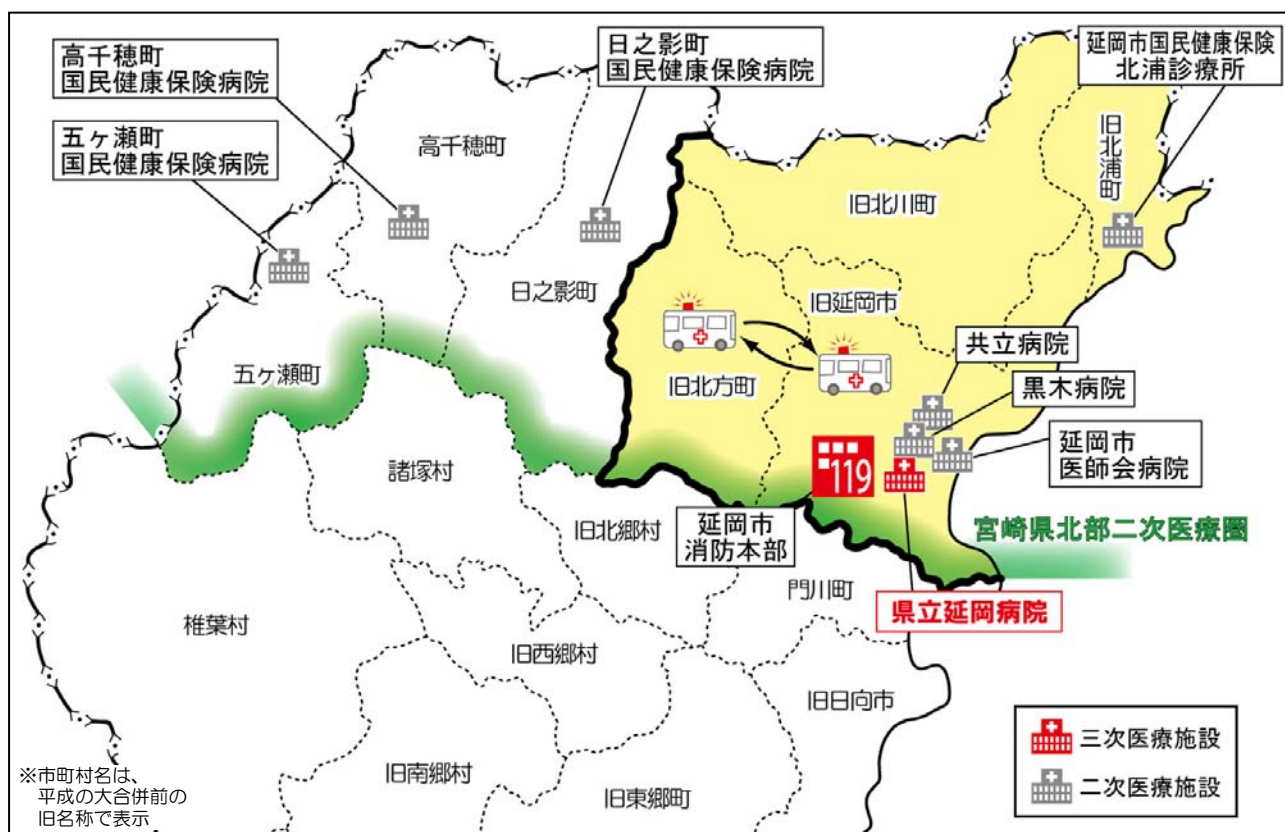
◆救急医療

北方延岡道路沿線地域は、「宮崎県北部医療圏」に位置づけられ、救急医療体制の充実を図っているが、旧北方町、旧北川町には第2次救急医療施設が整備されていない。

また、第2次救急医療施設などで対応が困難な場合に搬送される第3次救急医療施設（救命救急センター等）は「日向入郷医療圏」を含めた県北地域において、県立延岡病院のみである。

旧北方町、旧北浦町、旧北川町の救急搬送は延岡消防本部が担っているため、延岡消防本部からの出動となり、延岡市への時間短縮が極めて重要となっている。

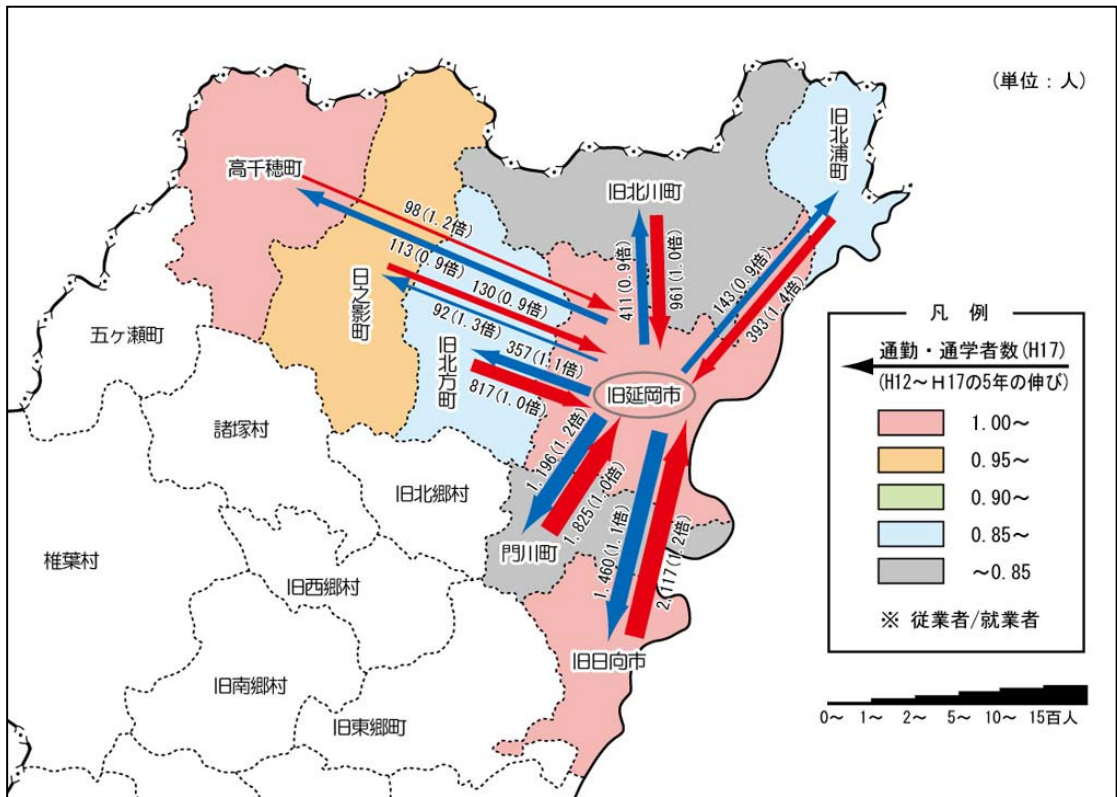
▼ 延岡地域周辺の救急体制



※「日向入郷医療圏」…日向市（旧東郷町を含む）、門川町、諸塚村、椎葉村美郷町（旧北郷村、旧西郷村、旧南郷村）

5) 地域間の結び付きの動向

- ・旧延岡市，旧北方町周辺市町の通勤・通学状況を見ると、人口が集積する沿岸地域の南北間の結び付きが強いが、北方延岡道路沿線の東西間の結びつきも旧延岡市を中心に強く、北方延岡道路は宮崎県北地域の社会・経済活動を支える重要な路線となっている。

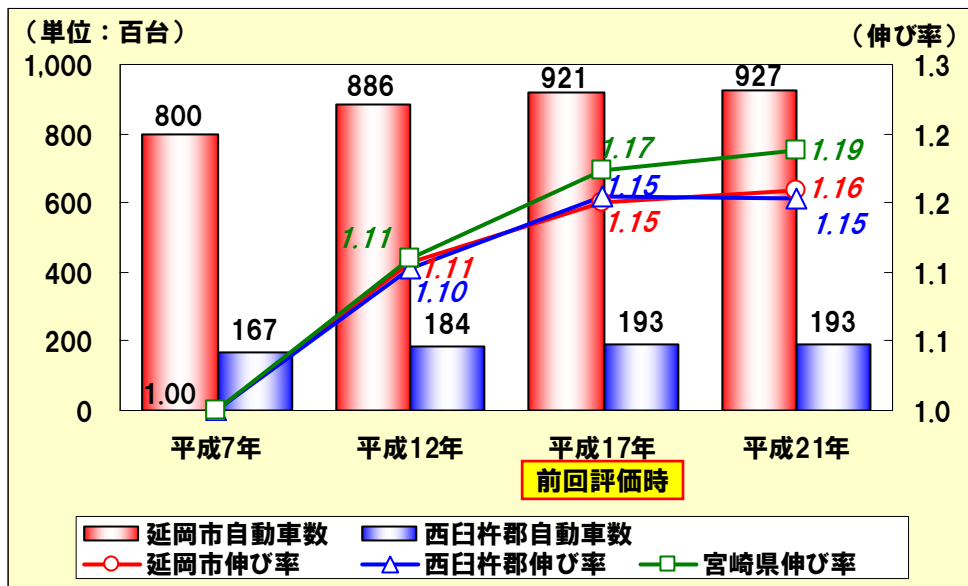


資料：H12・H17国勢調査

6) 自動車利用の動向

- ・沿線地域の自動車保有台数は人口の減少および高齢化の進行に反して、前回評価時以降も増加傾向であり、沿線地域の自動車交通に対する依存度は高まっている。

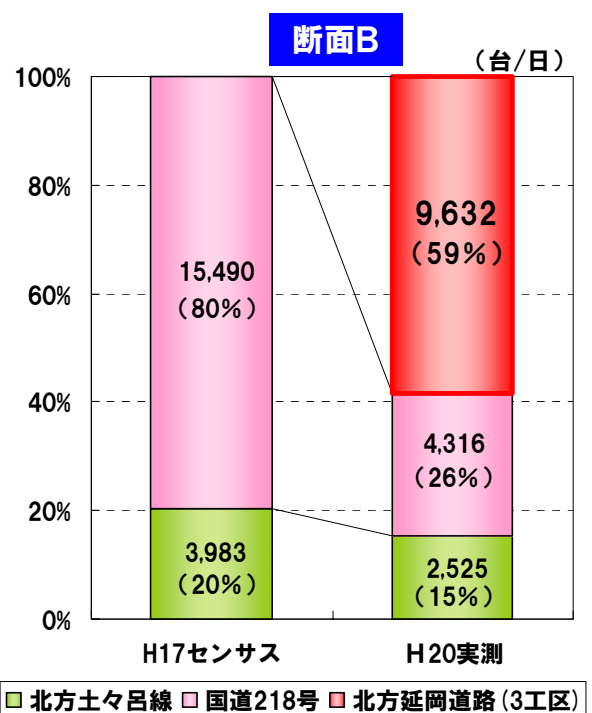
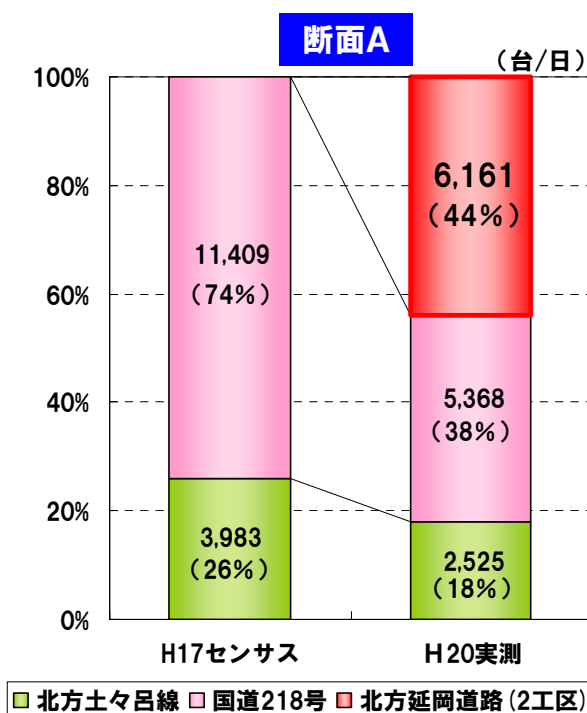
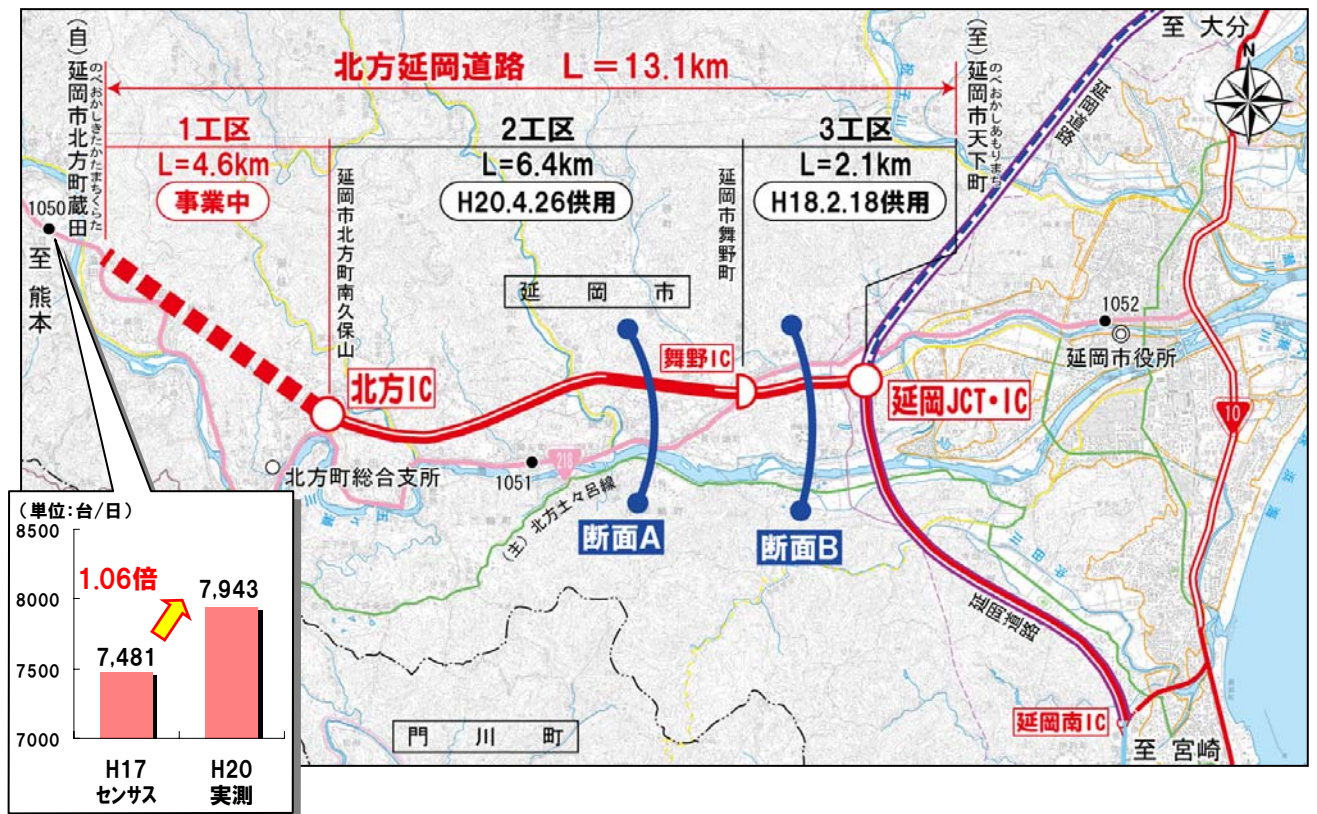
▼ 自動車保有台数の推移



資料：H7・H12・H17・H21自動車保有車両数、H7・H12・H17・H21軽自動車車両数

7) 道路交通の動向

- ・北方延岡道路2・3工区の供用により、国道218号（北方町蔵田～北方IC間）の交通量は増加傾向（約1.06倍の伸び）にある。
- ・北方延岡道路2・3工区の利用交通量は約6,200～9,600台/日であり、主に国道218号から転換しているものと考えられ、国道218号の交通量は断面Aで約11,400台/日（74%）⇒約5,400台/日（38%）、断面Bでは、約15,500台/日（80%）⇒約4,300台/日（26%）と減少している。



(2) 事業の効果・必要性

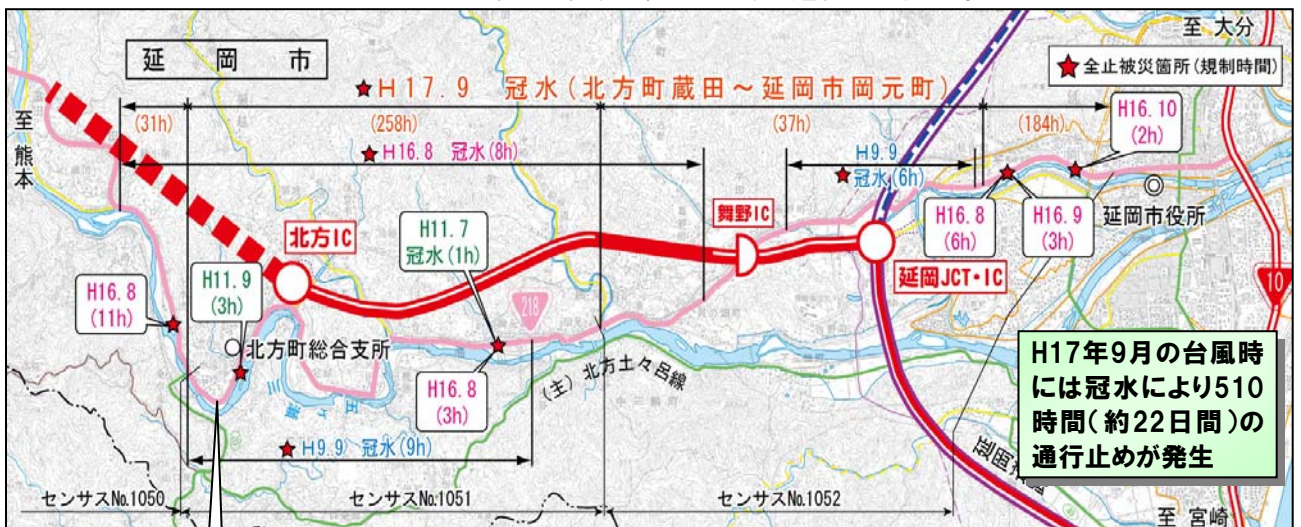
効果－1：災害に強いネットワークの構築

◎国道218号被災時においても、代替ルートとなり、物流・経済活動を確保

◎通行止めによる迂回の解消

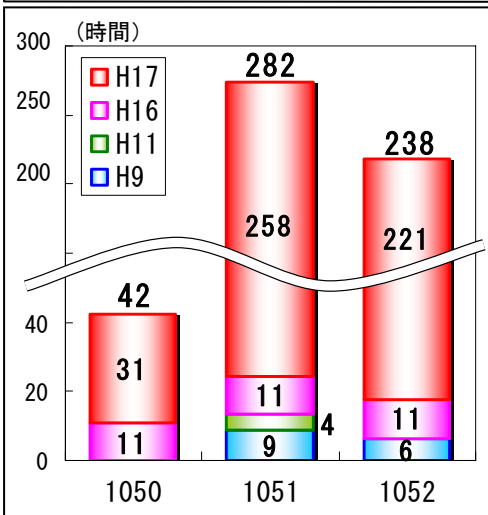
- ・北方延岡道路と並行する国道218号は、急峻な地形から集まる雨水が合流する五ヶ瀬川沿いの限られた低地を走行する路線であるため、台風や集中豪雨等により度々、冠水等で通行止めが発生している。
- ・延岡市中心部の輸送業者によれば、北方延岡道路（県）延岡インター線を含む）の整備により、「災害時の代替ルートが確保された」などの意見を頂いている。

▼ 北方延岡道路と並行する国道218号の通行止め状況等



輸送業者の声

・去年の台風14号による冠水では、国道218号が通行止めになったために、高千穂方面への搬送も大きな迂回が必要となり、通常1時間30分での搬送が4時間を要するなど、仕事にかなりの支障をきたしました。(H18年ヒアリング)



▲ センサス区間別全面通行止め履歴



災害による通行止め(1.2日/年：H9～H18の平均)で迂回する交通の損失を解消する効果は約2億円*と試算される。

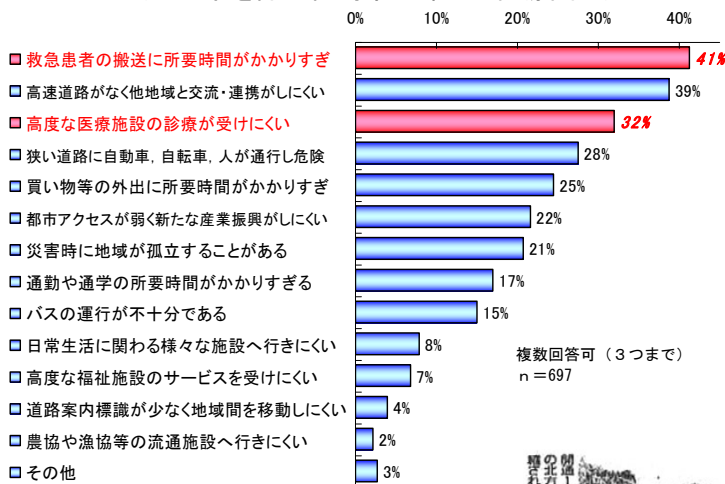
*は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

効果－２：救急医療活動の支援

- ◎高度医療施設への早急な搬送が期待でき、救命率の向上など住民の安心・安全を確保
- ◎走行性の向上により、揺れや振動も抑えられ、患者の安静な搬送が可能

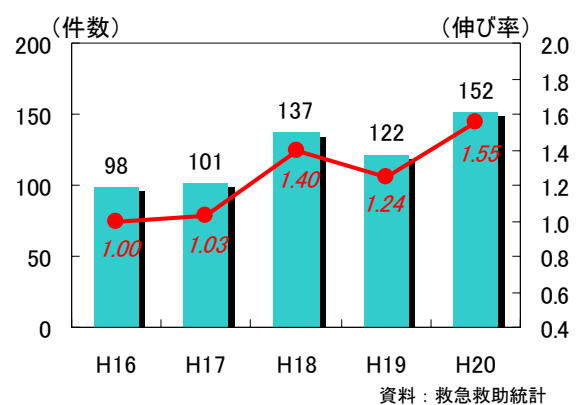
- ・延岡市を除く県北部二次医療圏の地方住民は、町外へ出かける行為の問題点の第1位に、救急医療搬送をあげており、高度な医療施設への診療が受けにくいことも問題となっている。
- ・自町に救急病院がない北方町や、県北唯一の三次医療施設である県立延岡病院に転送（救急搬送含む）が必要となる日之影町、高千穂町については、所要時間の短縮が図られ、救命率の向上など住民の安心・安全が確保される。
- ・走行性の向上により、車体の揺れや振動、さらにブレーキを踏む回数も抑えられ、患者の安静な搬送により、患者の負担軽減に貢献している。

▼ 地域住民が町外へ出かける場合の問題意識（延岡市を除く宮崎県北部二次医療圏内）



資料：「H15年度宮崎県北部地域のモビリティ検討業務」

▼ 救急出動件数の推移（旧北方町）



北方IC - 舞野 開通から1年



出典：夕刊デイリー新聞 (H21. 5. 4)

▼ 延岡地域周辺の救急体制



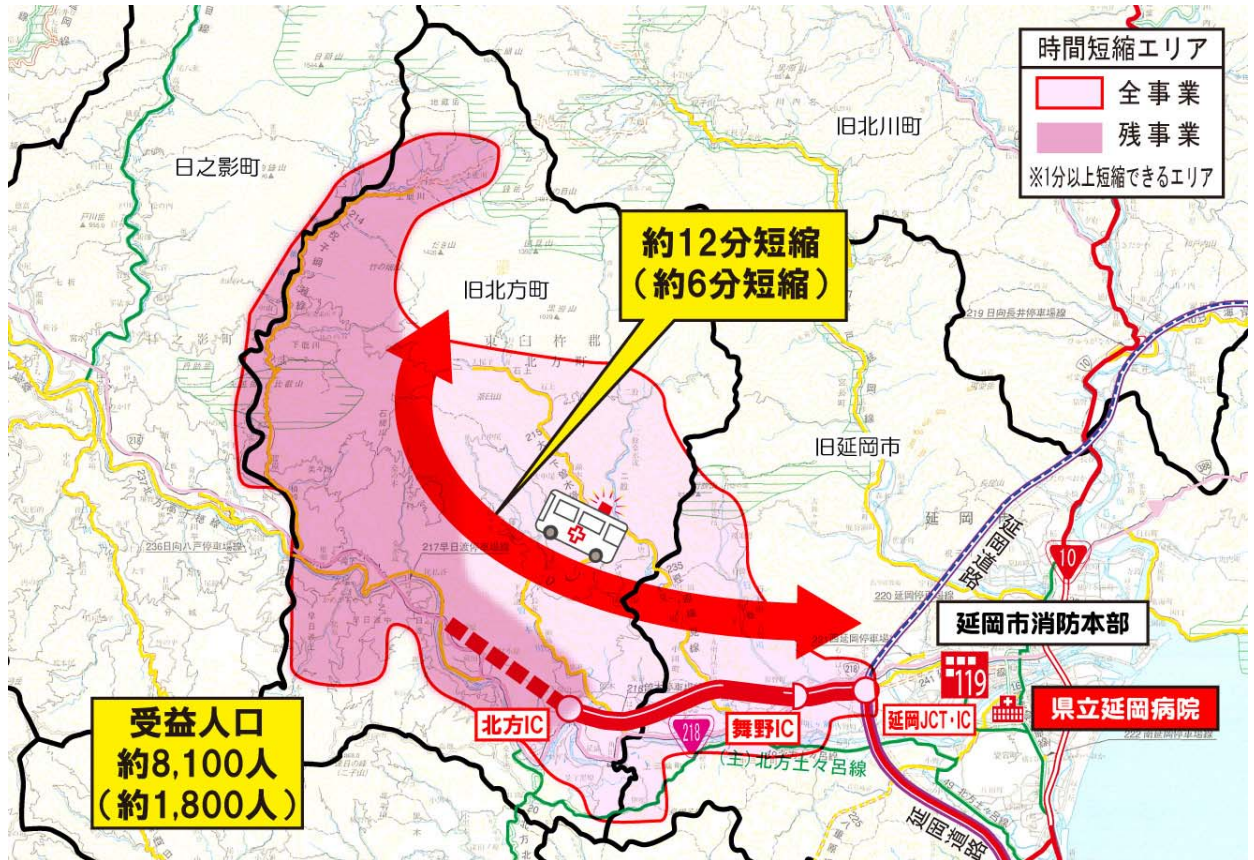
市町村名は、平成の大合併前の旧名称で表示

◎救急・医療活動のアクセス向上

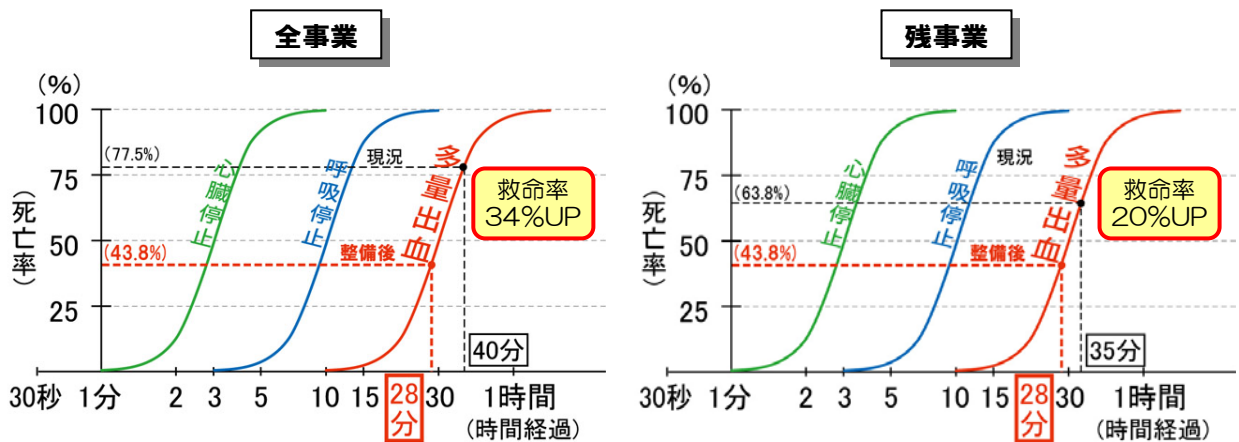
- ・対象路線の整備による「消防署から現場」、「現場から高度医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。

【参考】便益算定イメージ

○延岡市消防本部から延岡市北方町蔵田付近の現場までの時間が、約12分短縮（約40分→約28分）されることにより、多量出血時の救命率が約34%向上。



※ () は残事業



▲ カーラー救命曲線と搬送時間短縮効果

搬送時間の短縮により救われる人命価値（救急医療へのアクセス向上効果）の便益は、全事業で約41億円、残事業で約13億円※と試算される。

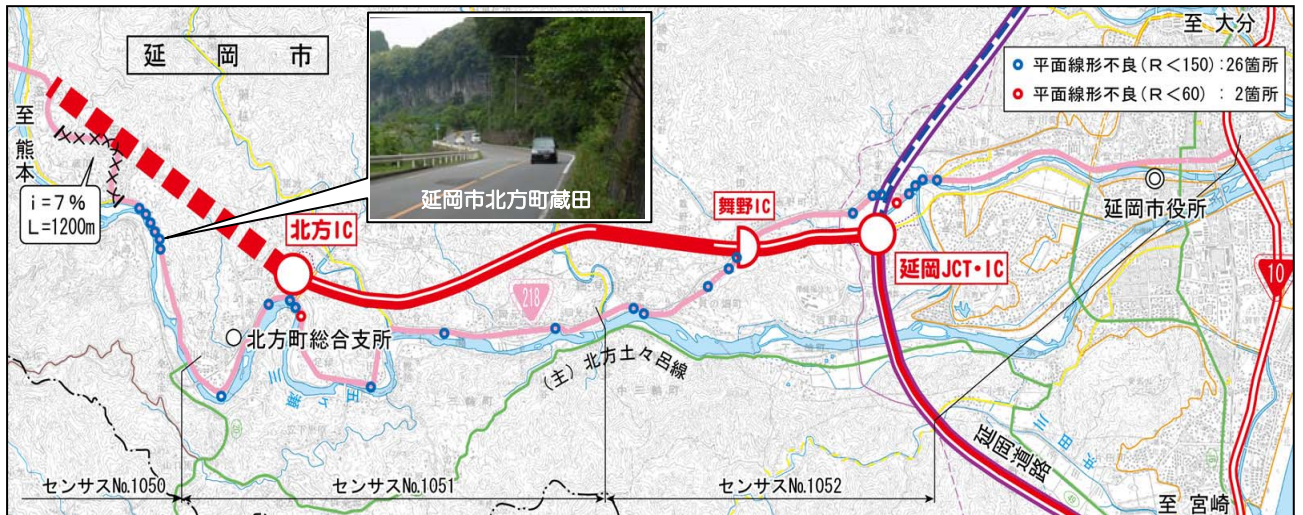
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

効果-3：走行環境の改善

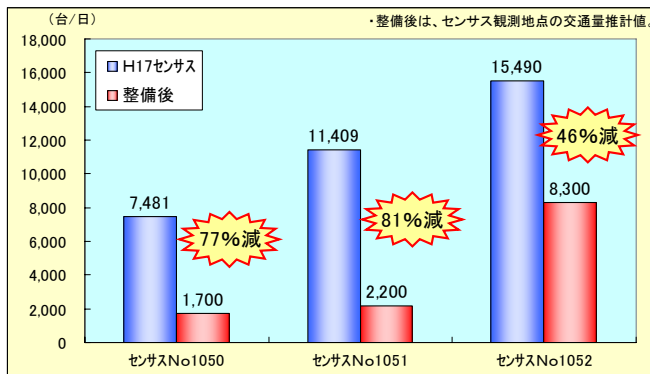
◎延岡道路や（県）延岡インター線等と一体となったネットワーク整備による走行環境の改善（交通安全性の向上）

- ・国道218号には、線形不良箇所が点在するなど走行性が良いとは言い難い状況にある。
- ・九州の東西を結ぶ幹線道路である国道218号の交通量は増加傾向にあるが、北方延岡道路が整備されると、現道区間の交通量減少により交通事故の減少が期待される。

▼ 国道218号の線形不良箇所

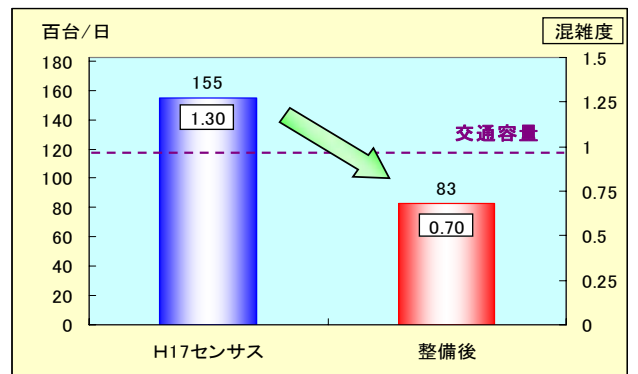


▼ 道路整備による国道218号の交通量変化



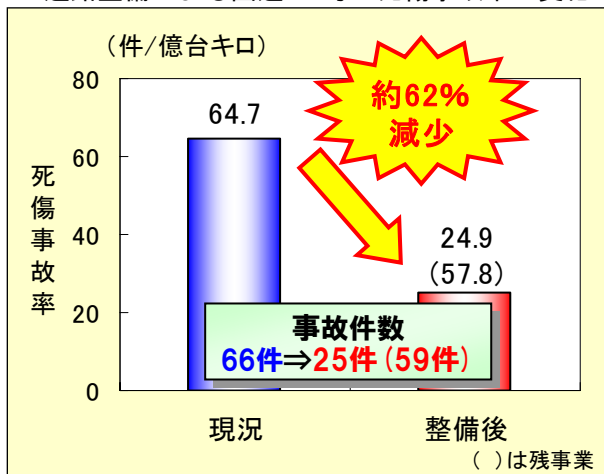
※整備後は推計交通量（H42）

▼ 国道218号市街地部（No. 1052）の混雑緩和



※整備後は推計交通量と現況交通容量より算出

▼ 道路整備による国道218号の死傷事故率の変化



※現況：交通事故総合データベース（H18～H20の平均値）
整備後：推計交通量（整備前後）の増減率により算出

▼ 線形不良による大型車の転落（H19.6月発生）

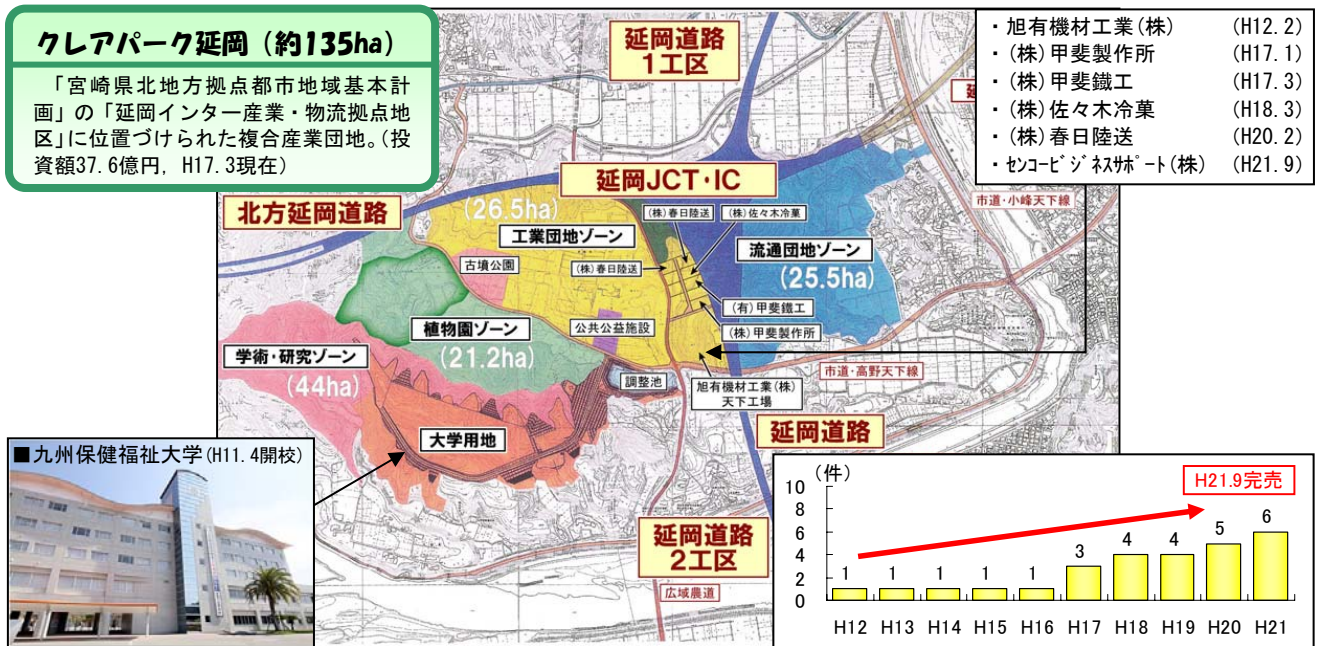


効果－４：地域開発の支援

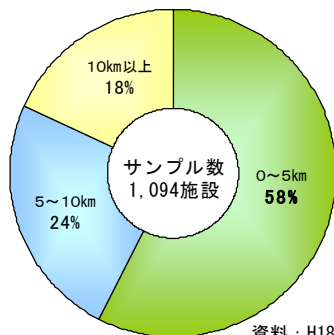
◎高速ネットワークを活かした、物流拠点地区形成に大きく貢献

◎企業立地及び企業活動の進展や地域の発展に寄与

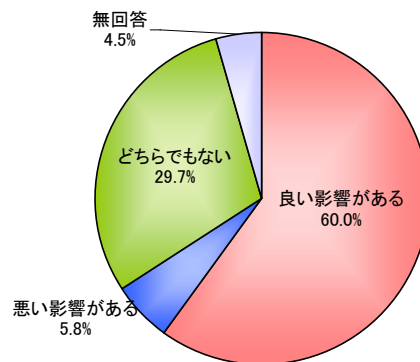
- ・延岡市周辺では中心市街地活性化を目指した都市内の再開発計画や、延岡JCT周辺部の優れた交通アクセス性を活かした産業・物流拠点地区の開発が進められている。
- ・東九州地域の企業が新分野進出に取り組む際も、交通インフラ整備が重要視されており、北方延岡道路の整備が企業活動の進展や地域産業の発展に寄与する。
- ・延岡まで高速道路が開通した場合の影響について、約6割の企業が「良い影響がある」と回答している。



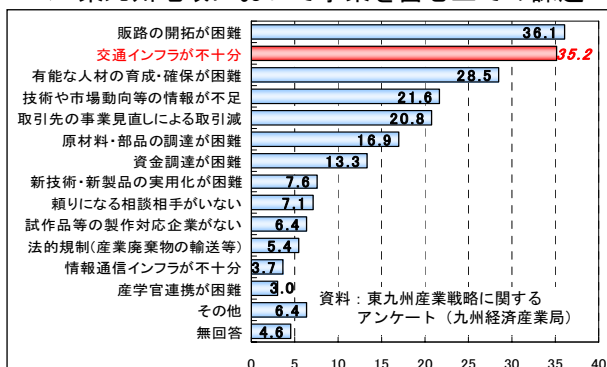
▼ 高速ICまでの距離別新規工場立地状況



▼ 高速道路の影響についてのアンケート結果



▼ 東九州地域において事業を営む上での課題



延岡道路(2工区)供用後から企業の間合せが急増し、順調に企業誘致が進んでおり、未造成の第二工区の間合せもきています。第二工区についてはH20.9より事業着手しました。



延岡市工業振興課
企業誘致担当者

効果－５：地域産業の振興支援

◎地域ブランド商品の輸送を支援し、販路拡大・商品価値の向上など地域ブランドの確立などに寄与

◎延岡の産業・経済活動圏域の拡大や広域交流の活性化を支援

◎県北地域の定住自立圏の形成・活性化を支援

- ・ 県北地域では「みやざき新たまねぎ」「みやざきエコミニトマト」など様々な宮崎ブランドの承認を受けた農産物が生産されている。
- ・ 農産物は、現在宮崎市内で一旦集荷して九州縦貫自動車道を利用する非効率的な輸送ルートとなっているが、高速道路が整備されることにより効率的な輸送ルート転換が期待される。

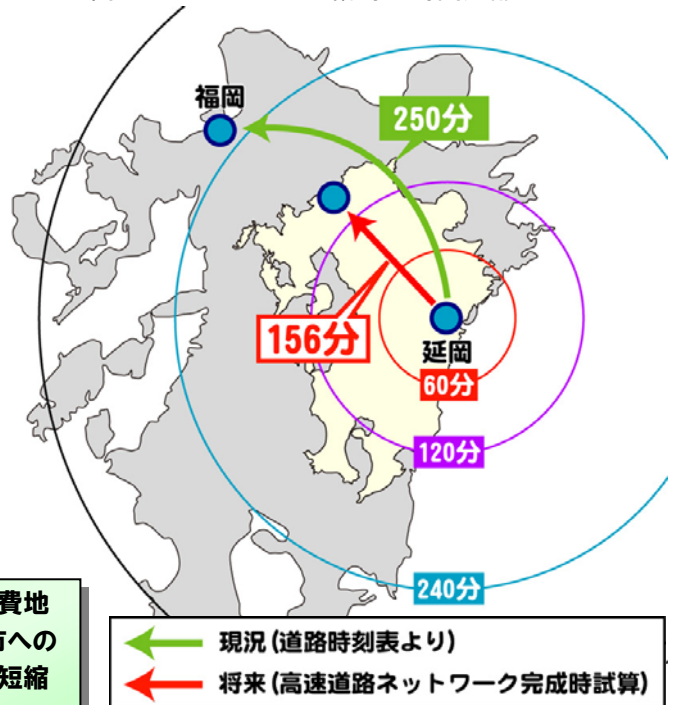
▼ 宮崎県北地域におけるブランド商品



九州の大消費地である福岡市への所要時間が短縮

資料：JA宮崎経済連HP、延岡市HP

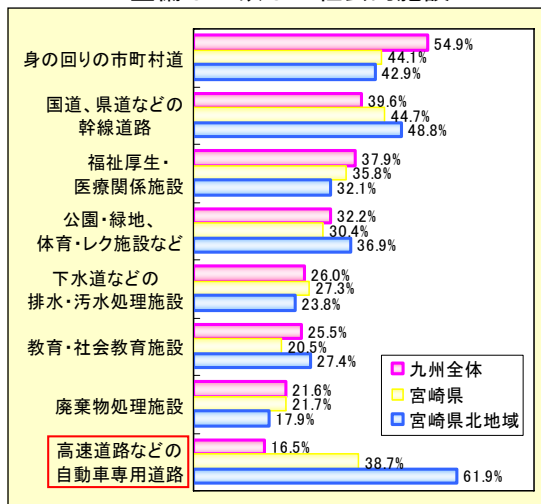
▼ 高速ネットワーク整備時の時間距離イメージ



← 現況(道路時刻表より)
← 将来(高速道路ネットワーク完成時試算)

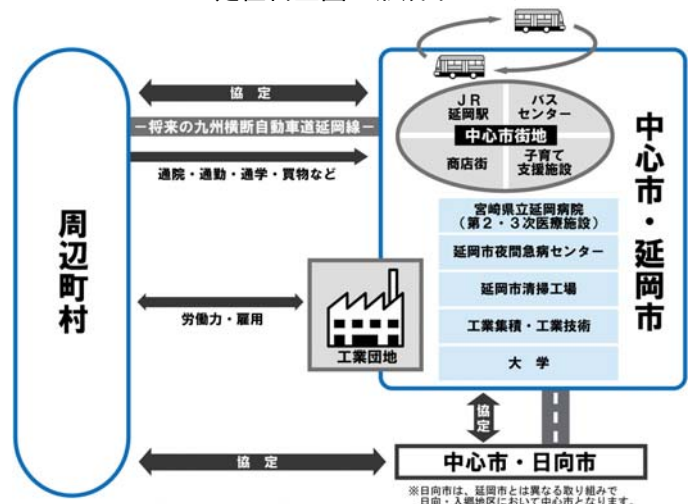
- ・ 北方延岡道路の開通や今後の整備により、高い都市機能を有する延岡市と県北市町村の相互連携を支援し、定住自立圏の形成、活性化に寄与する。

▼ 整備して欲しい社会的施設



※九州の道路に関するアンケート調査 (H16.10) より

▼ 定住自立圏の形成イメージ



資料：延岡市定住自立圏の形成イメージ

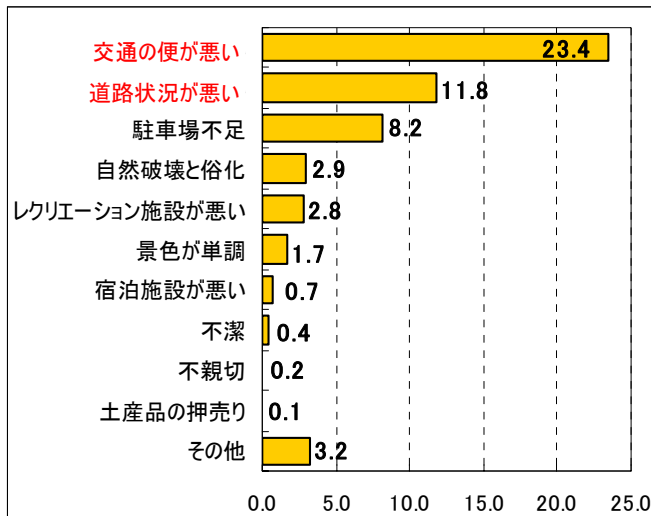
効果－6：広域観光の振興支援

◎阿蘇くじゅう観光圏の連携など広域観光ルートの形成の支援

◎周遊観光などにより回遊性が高まることで県外観光客の増大など観光活性化に寄与

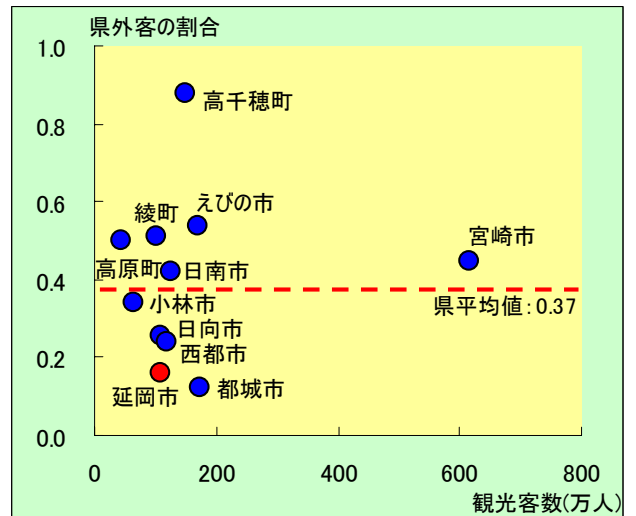
- ・宮崎県は、豊富な観光資源を有するものの、高速交通網が未発達な地域であることから、観光拠点間の連絡性が非常に悪く、県外観光客の不満も「交通の便」や「道路状況」の悪さを指摘する声が多い状況である。
- ・特に延岡市は、高速交通網の空白地域の中央に位置することから、他地域からのアクセス性が悪く、県内の主要観光地に比べて県外客の割合が低い状況である。

▼ 宮崎県の観光客が感じる「悪い印象」



資料：H20宮崎県観光動向調査

▼ 県外客の少ない延岡地域（上位10市町）



資料：H20宮崎県観光動向調査

▼ 観光資源



資料：国土交通省観光庁HP

(3) 事業の投資効果

1) 事業の目的

国道218号被災時の熊本方面への代替ルートとなるとともに、東九州道や九州横断道延岡線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興を支援する効果をもたらす自動車専用道路である。

2) 費用便益効果分析結果【残事業】

①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33年度			
初年便益	9.4億円	2.5億円	1.2億円	13億円
基準年における現在価値(B)	214億円	45億円	19億円	278億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	104億円	27億円	130億円
基準年における現在価値(C)	84億円	7.7億円	92億円

③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益費(CBR)	B/C=3.0
------------	---------

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。

3) 費用便益効果分析結果【全事業】

①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			
初年便益	8.0億円	1.9億円	1.2億円	11億円
基準年における現在価値(B)	405億円	126億円	80億円	611億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	347億円	65億円	412億円
基準年における現在価値(C)	372億円	30億円	402億円

③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益費(CBR)	B/C=1.5
------------	---------

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) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

- 平成 6 年度：環境影響評価（H6. 8）
- 平成 6 年度：都市計画決定（H6. 10. 6）
- 平成 8 年度：事業着手
- 平成11 年度：用地着手（2・3工区）
- 平成13 年度：工事着手（2・3工区）
- 平成17 年度：暫定2車線供用（3工区 L=2. 1 km）
- 平成18 年度：ルート変更（都市計画変更）（1工区 L=4. 6 km）
- 平成20 年度：暫定2車線供用（2工区 L=6. 4 km）
- 平成20 年度：用地着手（1工区）
- 平成21 年度：工事着手（1工区）

2) 事業費の進捗状況

（単位：億円）

	全体事業費	H21年度未進捗	進捗率
事業費	約362億円	約252億円	70%
うち用地補償費	約30億円	約27億円	90%

※進捗率は事業費ベース

3) 前回評価との比較

		前回評価（H17）	今回評価（H22）
延長		11. 0km	13. 1 km
計画交通量		10,100~14,200台/日	12,600~18,500台/日
事業費		405億円	362億円
B/C	残事業	3. 4	3. 0
	全事業	2. 2	1. 5

4) 事業費減額の理由

	前回評価 （H17）	今回評価 （H22）	変更内容	理由
事業費	約405億円	約362億円	ー約43億円	<ul style="list-style-type: none"> ○1工区のルート変更 （L=2. 5km→4. 6km） 【+約45億円】 ○橋梁構造から盛土構造への 見直し 【ー約2億円】 ○2, 3工区の仕事費を暫定 2車線整備のみ計上 【ー約86億円】

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

国道218号北方延岡道路の平成21年度末の事業進捗率は事業費ベースで約70%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。

地元や関係機関との協力体制のもと、円滑な事業執行が可能であり、引き続き未供用区間の完成に向け事業進捗を図っていく。

(2) 地域の協力体制

●期成会

名称	会長	主な構成メンバー	活動内容等
九州横断自動車道延岡線建設促進期成会(宮崎県側)	延岡市長	管内9市町村首長、議会議長	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.14 決起大会 H20.8.7 地方大会 H20.8.21 要望(本省) H21.1.20 要望(本省) H21.5.20 要望(整備局) H21.5.21 要望(本省) H21.7.8 決起大会 H21.9.29 要望(整備局) H21.9.30 要望(本省) H21.11.5 地方大会 H22.2.2 要望(本省)
九州横断自動車道延岡線建設促進期成会(熊本県側)	山都町長	熊本市・嘉島町・益城町・御船町・甲佐町・山都町の首長、議会議長	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.8.7 地方大会 H21.11.5 地方大会 H22.2.2 要望(本省)
九州横断自動車道延岡線建設促進協議会	宮崎県知事	宮崎県・熊本県知事・県議会議長、山都町長、延岡市長、御船町長、日之影町長他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.8.7 地方大会 H20.10.8 中央大会 H21.11.5 地方大会
九州横断自動車道延岡線建設促進沿線議会協議会	熊本市議会議長	延岡市・日向市・高千穂町・日之影町・五ヶ瀬町・門川町・熊本市・山都町・御船町・嘉島町・益城町・甲佐町議会	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.17 決起大会 H20.7.29 要望(事務所) H20.7.30 要望(整備局) H20.7.31 要望(本省) H21.7.17 決起大会 H22.1.14 要望(本省)

名称	会長	主な構成メンバー	活動内容等
九州横断自動車道延岡線建設促進沿線議会期成会(宮崎県側)	延岡市議会議長	延岡市・日向市・高千穂町・日之影町・五ヶ瀬町・門川町	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.14 決起大会 H20.8.21 要望(本省) H21.1.20 要望(本省) H21.7.8 決起大会 H21.9.29 要望(整備局) H21.9.30 要望(本省) H22.2.2 要望(本省)
九州横断自動車道延岡線建設促進沿線議会期成会(熊本県側)	山都町議会議長	熊本市・山都町・御船町・嘉島町・益城町・甲佐町議会	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H22.2.2 要望(本省)
九州横断自動車道延岡線建設促進民間協議会	山都町商工会会長	延岡・熊本・日向商工会議所会頭、山都町・御船町・益城町・甲佐町・嘉島町・五ヶ瀬町・高千穂町・日之影町・門川町商工会会長、延岡・日向・熊本青年会議所理事長	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.14 決起大会 H20.8.21 要望(本省) H20.12.4 地方大会 H21.1.20 要望(本省) H21.7.8 決起大会 H21.9.29 要望(整備局) H21.9.30 要望(本省) H21.12.9 大会 H22.2.2 要望(本省)
国道218号(五ヶ瀬～延岡間)整備促進期成同盟会	高千穂町長	延岡市・日之影町・高千穂町・五ヶ瀬町の首長・議会議長、高千穂町商工会長、高千穂町公民館連絡協議会長他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H21.5.20 要望(整備局) H21.5.21 要望(本省)
延岡道路・北方延岡道路建設促進期成会	延岡商工会議所会頭	延岡商工会議所、JA延岡、延岡市区長連絡協議会、延岡青年会議所、北方町商工会、北川町自治公民館連絡協議会、北浦漁業協同組合、神話トライネット、延岡鐵工団地協同組合、延岡地区建設業協会、旭化成(株)延岡支社、旭有機材工業(株)、センコー(株)延岡支店、のべおか男女共同参画会議21、協同組合延岡卸商業センター、延岡地区土地改良区協議会、延岡市北方地区公民館連絡協議会、北浦町商工会、延岡市公民館連絡協議会、北川町商工会他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.14 決起大会 H20.8.21 要望(本省) H20.10.7 要望(整備局) H21.1.16 要望(整備局) H21.1.20 要望(本省) H21.5.20 要望(整備局) H21.5.21 要望(本省) H21.7.8 決起大会 H21.9.29 要望(整備局) H21.9.30 要望(本省) H22.2.2 要望(本省)
神話トライネット	(社)西都青年会議所理事長	(社)延岡青年会議所理事長、(社)日向青年会議所理事長、宮崎県商工会青年部連合会会長、日向・高鍋・西都商工会議所青年部会長、宮崎県内各商工会青年部長、(社)延岡・日向青年会議所シニア会	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.7.14 決起大会 H20.8.21 要望(本省) H21.1.20 要望(本省) H21.6.2 勉強会 H21.7.8 決起大会 H21.9.29 要望(整備局) H21.9.30 要望(本省) H21.11.16 要望(本省) H22.2.2 要望(本省)

名称	会長	主な構成メンバー	活動内容等
道づくりを考える延岡女性の会	梶井恵子	のべおか未来の会理事、北方町商工会女性部部长、北浦町地域婦人連絡協議会会長他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.9.17 全体会 H20.12.17 要望(本省) H21.3.10 要望(整備局) H21.5.20 要望(整備局) H21.5.21 要望(本省) H21.12.3 要望(本省)
日之影町の道づくりを考える女性の会	坂本久美子	自治公民館女性部、商工会女性部、JA女性部日之影支部・麦つじの会他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.9.17 全体会 H20.12.17 要望(本省) H21.3.10 要望(整備局)
高千穂町道づくり女性の会	後藤サエ子	公民館女性連絡協議会、商工会女性部、JA女性部高千穂支部他	北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.9.17 全体会 H20.12.17 要望(本省) H21.3.10 要望(整備局)
五ヶ瀬町道づくり女性の会	小笠まゆみ		北方延岡道路を含む九州横断自動車道延岡線の建設促進について機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 H20.9.17 全体会 H20.12.17 要望(本省) H21.3.10 要望(整備局)

●協力体制

組織名	業務内容
延岡市役所建設部高速道路対策課	地元対応及び地域情報窓口
延岡市北方町総合支所建設課	地元対応及び地域情報窓口

●地元の期待



(3) 環境・景観への取り組み状況

工事実施前に環境に及ぼす影響を予測評価し、適切な環境保全措置を実施している。

工事中及び供用後、予測し得なかった著しい影響の発生が認められる場合には、調査を実施し適切な環境保全措置を講じる。

●環境への配慮

〈重要植物の保全措置〉

道路整備により消滅するおそれがある重要植物については、有識者の指導のもと移植を行い、引き続きモニタリング調査を行っている。

〈工事中の保全措置〉

工事用車輛からの騒音などの調査を行い、工事用車輛の車速，運転時間の厳守などの保全措置を実施している。

●景観への配慮

道路付属物（照明柱，標識柱，防護柵，落下物防止柵）の設置にあたっては、周辺景観との融和を考え、色彩を統一するように検討を行っている。

▼ 周辺景観との融和を考慮した防護柵（ダークブラウン）



※写真：北方延岡道路（2工区）

▼ 色彩を統一した落下物防止柵（ダークブラウン）



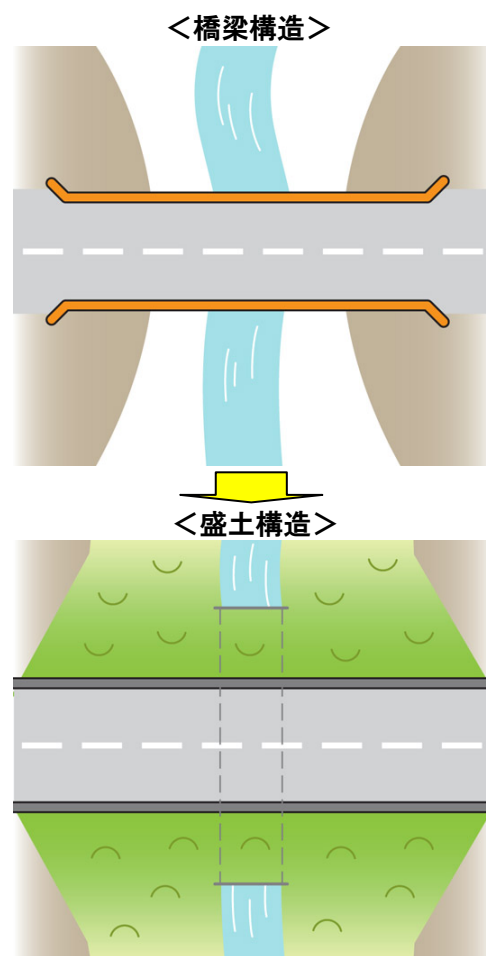
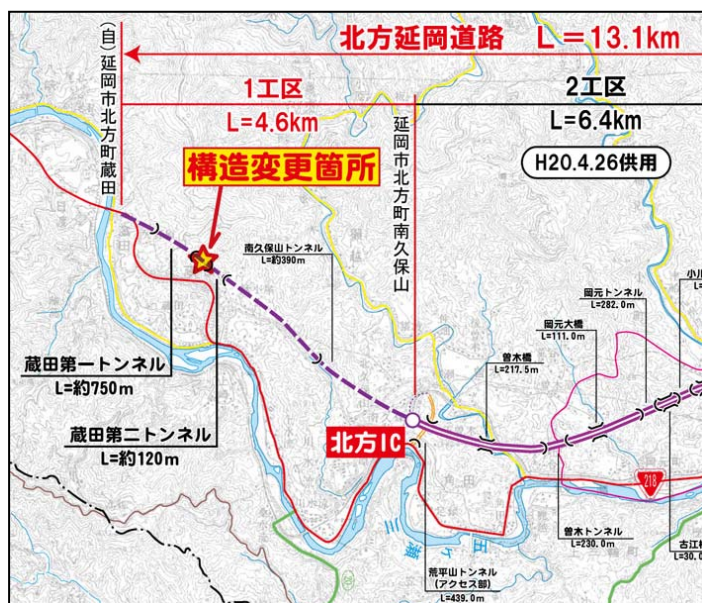
※写真：北方延岡道路（2工区）

4. コスト縮減や代替案立案等

○橋梁から盛土への構造変更

河川を渡河する橋梁計画(延長64m)を地元及び関係機関調整の結果、盛土+水路BOXへと見直すことにより、約2億円のコスト縮減を図った。

橋梁構造⇒盛土構造
【-2億円】



○事業内容を当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直した。

(北方IC～延岡JCT・IC間8.5km)

○当該事業は、都市計画決定(平成18年2月変更)のもと整備を進めており、現在までに13.1kmのうち、既に8.5km(全体延長の約65%)が供用している。

今後の事業における事業手法、施設規模については、現計画が妥当である。

5. 対応方針(原案)

北方延岡道路は、国道218号被災時の熊本方面への代替ルートとなるとともに、東九州道や九州横断道延岡線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興を支援する効果をもたらす事業である。

また、本事業の早期完成を望む声は非常に強く、地元自治体や期成会などから強い整備促進要望がなされている。

事業進捗率は事業費ベースで約252億円[約70%](平成21年度末)であり、用地進捗率は約27億円(約90%)に達しており、既供用区間も8.5km(全体の約65%)である。引き続き事業の供用を図ることにより、周辺地域への整備効果の発現などが大きく期待できることから、当該事業区間の北方町蔵田～北方IC間の供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、4車線化(完成)については、交通量の増加など必要に応じ、新たな事業評価を実施し、妥当性の検証を行う。

卷末資料

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	国道218号 北方延岡道路
事業主体	九州地方整備局

●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>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全事業：費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 209億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%)</p> <p>残事業：費用便益比 (B/C) = 3.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 186億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10%)</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>● 現道等の年間法務員時間及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</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>■ 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>■ 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>□ 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>□ 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</p>	<p>区間b (当該区間/並行区間) について：(国道218号延岡市北方町蔵田～延岡市昭和町)</p> <p>並行区間等の法務員時間：30万人・時間/年</p> <p>並行区間等の法務員削減率：1割削減</p> <p>高速度バス：延岡～熊本 (1日2往復)、延岡～福岡 (1日4往復)</p> <p>旧北方町～延岡駅へのアクセス向上 (旧北方町～延岡駅 28分→21分)</p> <p>延岡市～熊本空港へのアクセス向上 (延岡市～熊本空港 169分→162分)</p> <p>重要港湾である細島港へのアクセス向上 (高千穂町～細島港 84分→77分)</p>
物流効率化の支援		

1. 活力	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/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A路線としての位置づけがある場合) <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(旧北方町～延岡市 25分～18分) <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	九州横断道延岡線に並行する区間 熊本市～延岡市 高千穂町～延岡市	
	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" 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ボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づき特定道路が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	クレアパーク延岡(135ha)の産業・物流拠点形成に寄与 年間観光入り込み客が100万人を上回る高千穂町へのアクセス向上(高千穂町～延岡市 61分～55分)	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成		
		無電柱化による美しい町並みの形成		
		安全で安心できる暮らしの確保		旧北方町～県立延岡病院へのアクセス向上が見込まれる(旧北方町～延岡病院 27分～21分)

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等に死者事故が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</p> <p>□ 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）かつ非行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は歩道・周回が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が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</p> <p>□ 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>■ 対象区間が、新道府県地球防災計画、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>□ 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>■ 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>□ 現道等の防災点検又は震災点検必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</p> <p>□ 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>□ 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>□ 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>□ 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>宮崎県防災計画において緊急輸送道路1次ネットワークに位置付け</p> <p>九州横断道延岡線に並行する区間</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● 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>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 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>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 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>□ 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>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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>CO2排出削減量：2,644t-CO2/年 (未整備15,534千t-CO2/年 ⇒ 整備後15,531千t-CO2/年)</p> <p>評価対象区間（現道）、国道218号 排出削減量：20.1t-NO2/年、排出削減率：約49%</p> <p>評価対象区間（現道）：国道218号 排出削減量：2.0t-SPM/年、排出削減率：約49%</p>
5. その他	<p>他のアジェンダとの関係</p>	<p>□ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>□ 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 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>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 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>□ 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>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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>	

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
国道218号	北方延岡道路	13.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,600~18,500	2	九州地方整備局

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	347億円	65億円	412億円
うち残事業分	104億円	27億円	130億円
基準年における 現在価値 (C)	372億円	30億円	402億円
うち残事業分	84億円	7.7億円	92億円

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)	8.0億円	1.9億円	1.2億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	405億円	126億円	80億円	611億円
うち残事業分	214億円	45億円	19億円	278億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	209億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	186億円
経済的内部収益率（残事業）	10%

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）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,600	±10%	2.8~3.2
事業費	104億円	±10%	2.8~3.3
事業期間	10年	±20%	2.9~3.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道218号 北方延岡道路

(推計時点 H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築 道路北方延岡道路 (1工区) : 4.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	12,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	3.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	7.7	
①新設・改築 道路北方延岡道路 (2, 3工区) : 8.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	14,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	7.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	19	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道218号) : 17.8km	交通量	[台/日]	13,200	2,000
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	52	7.7
	主) 北方土々呂線 : 18.3km	交通量	[台/日]	1,400	500
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	6.5	2.3
	一) 曾木停車場線等 : 5.9km	交通量	[台/日]	900	700
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	1.7	1.3
③その他道路合計 : 28,868.0km	走行時間費用	[億円/年]	45,021	45,017	

			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 : 28,923.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	45,081	45,055	27

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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：国道218号 北方延岡道路

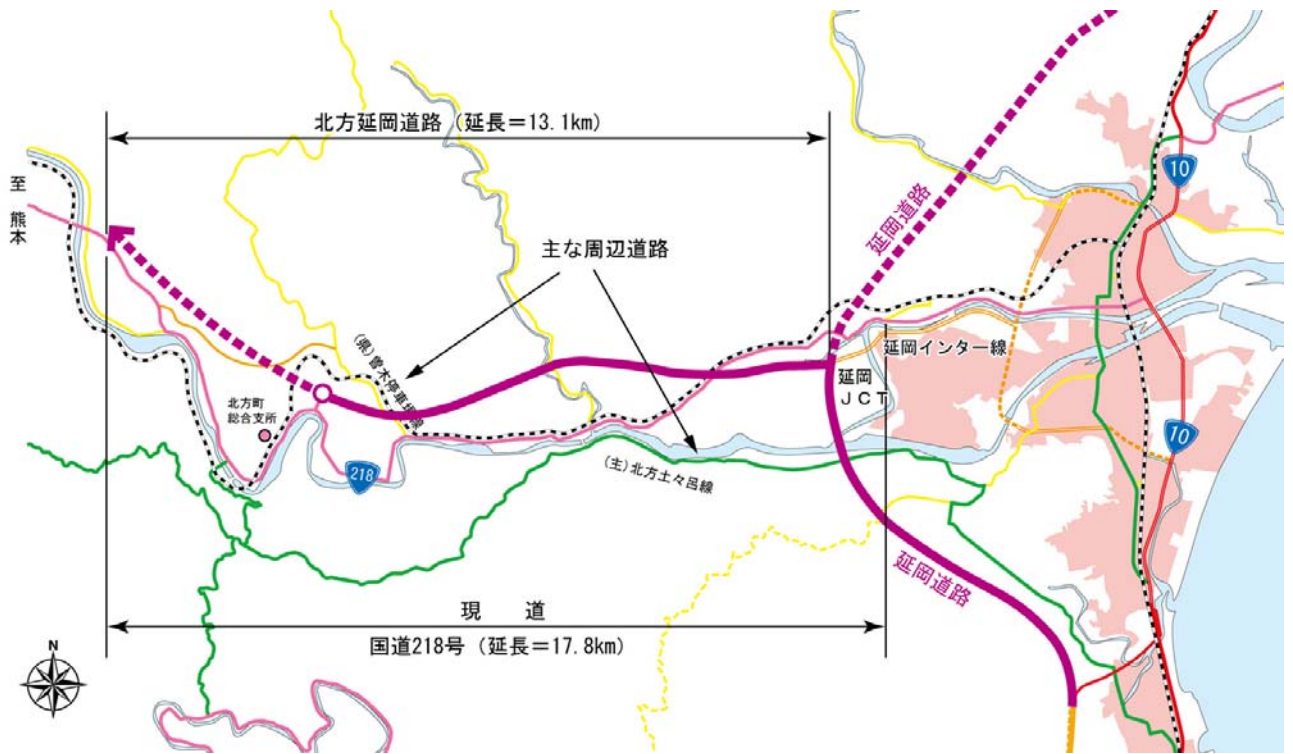
(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築 道路北方延岡道路 (1工区) : 4.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	12,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	3.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	7.7	
①新設・改築 道路北方延岡道路 (2, 3工区) : 8.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	13,900	14,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7.3	7.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	18	19	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道218号) : 17.8km	交通量	[台/日]	6,600	2,000
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	25	7.7
	主) 北方土々呂線 : 18.3km	交通量	[台/日]	500	500
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	2.3	2.3
	一) 曾木停車場線等 : 5.9km	交通量	[台/日]	800	700
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	1.5	1.3
③その他道路合計 : 28,868.0km		走行時間費用	[億円/年]	45,027	45,017

			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: 28,923.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	45,074	45,055	20

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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: 国道218号 北方延岡道路

(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22年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ()
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)
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 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	<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、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用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"/>	

(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				

事業名: 国道218号 北方延岡道路

(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	<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	維持管理費の設定根拠を記載	
		過去5年間 (H15~H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
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			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

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:国道218号 北方延岡道路(事業全体)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.12		13.1	
-10年目	H 8	1.7317	102.4	0.97	1.5		
-9年目	H 9	1.6651	103.4	1.9	2.8		
-8年目	H 10	1.6010	102.8	2.0	2.8		
-7年目	H 11	1.5395	101.3	6.1	8.4		
-6年目	H 12	1.4802	99.7	3.9	5.3		
-5年目	H 13	1.4233	98.4	13	17		
-4年目	H 14	1.3686	96.6	12	15		
-3年目	H 15	1.3159	95.4	16	20		
-2年目	H 16	1.2653	94.4	21	25		
-1年目	H 17	1.2167	93.2	60	72		
供用開始年次	H 18	1.1699	92.5	64	74	0.24	0.28
1年目	H 19	1.1249	91.7	19	21	0.24	0.27
2年目	H 20	1.0816	91.3	8.5	9.2	0.24	0.26
3年目	H 21	1.0400	91.3	14	14	0.97	1.0
4年目	H 22	1.0000	91.3	2.1	2.1	0.97	0.97
5年目	H 23	0.9615	91.3	10	10	0.97	0.93
6年目	H 24	0.9246	91.3	10	9.6	0.97	0.90
7年目	H 25	0.8890	91.3	10	9.2	0.97	0.86
8年目	H 26	0.8548	91.3	10	8.9	0.97	0.83
9年目	H 27	0.8219	91.3	10	8.5	0.97	0.80
10年目	H 28	0.7903	91.3	10	8.2	0.97	0.77
11年目	H 29	0.7599	91.3	10	7.9	0.97	0.74
12年目	H 30	0.7307	91.3	10	7.6	0.97	0.71
13年目	H 31	0.7026	91.3	10	7.3	0.97	0.68
14年目	H 32	0.6756	91.3	10	7.0	0.97	0.66
15年目	H 33	0.6496	91.3			1.5	0.97
16年目	H 34	0.6246	91.3			1.5	0.94
17年目	H 35	0.6006	91.3			1.5	0.90
18年目	H 36	0.5775	91.3			1.5	0.87
19年目	H 37	0.5553	91.3			1.5	0.83
20年目	H 38	0.5339	91.3			1.5	0.80
21年目	H 39	0.5134	91.3			1.5	0.77
22年目	H 40	0.4936	91.3			1.5	0.74
23年目	H 41	0.4746	91.3			1.5	0.71
24年目	H 42	0.4564	91.3			1.5	0.68
25年目	H 43	0.4388	91.3			1.5	0.66
26年目	H 44	0.4220	91.3			1.5	0.63
27年目	H 45	0.4057	91.3			1.5	0.61
28年目	H 46	0.3901	91.3			1.5	0.59
29年目	H 47	0.3751	91.3			1.5	0.56
30年目	H 48	0.3607	91.3			1.5	0.54
31年目	H 49	0.3468	91.3			1.5	0.52
32年目	H 50	0.3335	91.3			1.5	0.50
33年目	H 51	0.3207	91.3			1.5	0.48
34年目	H 52	0.3083	91.3			1.5	0.46
35年目	H 53	0.2965	91.3			1.5	0.44
36年目	H 54	0.2851	91.3			1.5	0.43
37年目	H 55	0.2741	91.3			1.5	0.41
38年目	H 56	0.2636	91.3			1.5	0.40
39年目	H 57	0.2534	91.3			1.5	0.38
40年目	H 58	0.2437	91.3			1.5	0.37
41年目	H 59	0.2343	91.3			1.5	0.35
42年目	H 60	0.2253	91.3			1.5	0.34
43年目	H 61	0.2166	91.3			1.5	0.32
44年目	H 62	0.2083	91.3			1.5	0.31
45年目	H 63	0.2003	91.3			1.5	0.30
46年目	H 64	0.1926	91.3			1.5	0.29
47年目	H 65	0.1852	91.3			1.5	0.28
48年目	H 66	0.1780	91.3			1.5	0.27
49年目	H 67	0.1712	91.3	-13	-2.3	1.5	0.26
合計				333	372	65	30
単純事業費計				347		65	

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。

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: 国道218号 北方延岡道路(残事業)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.12	4.6	0.55	
-10年目	H 23	0.9615	91.3	10	10		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	10	9.6		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	10	9.2		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	10	8.9		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	10	8.5		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	10	8.2		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	10	7.9		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	10	7.6		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	10	7.3		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	10	7.0		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			0.53	0.34
1年目	H 34	0.6246	91.3			0.53	0.33
2年目	H 35	0.6006	91.3			0.53	0.32
3年目	H 36	0.5775	91.3			0.53	0.31
4年目	H 37	0.5553	91.3			0.53	0.29
5年目	H 38	0.5339	91.3			0.53	0.28
6年目	H 39	0.5134	91.3			0.53	0.27
7年目	H 40	0.4936	91.3			0.53	0.26
8年目	H 41	0.4746	91.3			0.53	0.25
9年目	H 42	0.4564	91.3			0.53	0.24
10年目	H 43	0.4388	91.3			0.53	0.23
11年目	H 44	0.4220	91.3			0.53	0.22
12年目	H 45	0.4057	91.3			0.53	0.22
13年目	H 46	0.3901	91.3			0.53	0.21
14年目	H 47	0.3751	91.3			0.53	0.20
15年目	H 48	0.3607	91.3			0.53	0.19
16年目	H 49	0.3468	91.3			0.53	0.18
17年目	H 50	0.3335	91.3			0.53	0.18
18年目	H 51	0.3207	91.3			0.53	0.17
19年目	H 52	0.3083	91.3			0.53	0.16
20年目	H 53	0.2965	91.3			0.53	0.16
21年目	H 54	0.2851	91.3			0.53	0.15
22年目	H 55	0.2741	91.3			0.53	0.15
23年目	H 56	0.2636	91.3			0.53	0.14
24年目	H 57	0.2534	91.3			0.53	0.13
25年目	H 58	0.2437	91.3			0.53	0.13
26年目	H 59	0.2343	91.3			0.53	0.12
27年目	H 60	0.2253	91.3			0.53	0.12
28年目	H 61	0.2166	91.3			0.53	0.11
29年目	H 62	0.2083	91.3			0.53	0.11
30年目	H 63	0.2003	91.3			0.53	0.11
31年目	H 64	0.1926	91.3			0.53	0.10
32年目	H 65	0.1852	91.3			0.53	0.10
33年目	H 66	0.1780	91.3			0.53	0.09
34年目	H 67	0.1712	91.3			0.53	0.09
35年目	H 68	0.1646	91.3			0.53	0.09
36年目	H 69	0.1583	91.3			0.53	0.08
37年目	H 70	0.1522	91.3			0.53	0.08
38年目	H 71	0.1463	91.3			0.53	0.08
39年目	H 72	0.1407	91.3			0.53	0.07
40年目	H 73	0.1353	91.3			0.53	0.07
41年目	H 74	0.1301	91.3			0.53	0.07
42年目	H 75	0.1251	91.3			0.53	0.07
43年目	H 76	0.1203	91.3			0.53	0.06
44年目	H 77	0.1157	91.3			0.53	0.06
45年目	H 78	0.1112	91.3			0.53	0.06
46年目	H 79	0.1069	91.3			0.53	0.06
47年目	H 80	0.1028	91.3			0.53	0.05
48年目	H 81	0.0989	91.3			0.53	0.05
49年目	H 82	0.0951	91.3	-0.60	-0.06	0.53	0.05
合計				103	84	27	7.7
単純事業費計				104		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。

箇所名: 国道218号 北方延岡道路(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 (供用開始年次)	年度 (基準年) H22	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州7市町村)		GDP 7'レート	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)				
		乗用車種	貨物車種			全車種	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車種	小型貨物		普通貨物	②計	現在価値 (A)×(2)	③
1年目	H 18	0.99731	0.99456	0.99645	1.1699	4.7	2.1	8.0	9.2	1.2	0.36	0.32	1.9	2.2	1.2	1.4	11	13
2年目	H 19	0.99730	0.99453	0.99644	1.1249	4.7	2.0	8.0	8.6	1.2	0.36	0.32	1.9	2.1	1.2	1.3	11	12
3年目	H 20	0.99729	0.99450	0.99642	1.0816	4.7	2.0	8.0	8.6	1.2	0.36	0.32	1.9	2.1	1.2	1.3	11	12
4年目	H 21	0.99728	0.99447	0.99641	1.0400	6.2	2.6	10	11	2.2	0.69	0.53	3.5	3.6	2.4	2.5	16	17
5年目	H 22	0.99728	0.99444	0.99640	1.0000	9.13	6.2	2.6	10	2.2	0.69	0.53	3.5	3.5	2.4	2.4	16	16
6年目	H 23	0.99727	0.99441	0.99639	0.9615	9.13	6.2	2.6	10	2.2	0.69	0.53	3.4	3.3	2.4	2.3	16	15
7年目	H 24	0.99727	0.99438	0.99637	0.9246	9.13	6.2	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	3.2	2.4	2.2	16	15
8年目	H 25	0.99726	0.99435	0.99636	0.8890	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	3.0	2.4	2.1	16	14
9年目	H 26	0.99725	0.99431	0.99635	0.8548	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	2.9	2.3	2.0	16	14
10年目	H 27	0.99724	0.99428	0.99633	0.8219	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	2.8	2.3	1.9	16	13
11年目	H 28	0.99723	0.99425	0.99632	0.7903	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	2.7	2.3	1.8	16	13
12年目	H 29	0.99723	0.99421	0.99631	0.7599	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	2.6	2.3	1.8	16	12
13年目	H 30	0.99722	0.99418	0.99629	0.7307	9.13	6.1	2.5	10	2.2	0.69	0.53	3.4	2.5	2.3	1.7	16	12
14年目	H 31	0.99721	0.99415	0.99628	0.7026	9.13	6.1	2.5	10	2.1	0.69	0.53	3.4	2.4	2.3	1.6	16	11
15年目	H 32	0.99681	0.99668	0.99677	0.6756	9.13	6.1	2.5	10	2.1	0.69	0.53	3.4	2.4	2.3	1.5	16	11
16年目	H 33	0.99680	0.99666	0.99676	0.6496	9.13	10	4.4	2.7	3.6	1.1	0.87	5.6	3.6	3.5	2.3	26	17
17年目	H 34	0.99679	0.99665	0.99675	0.6246	9.13	10	4.4	2.7	3.6	1.1	0.87	5.6	3.5	3.5	2.2	26	16
18年目	H 35	0.99678	0.99664	0.99674	0.6006	9.13	10	4.4	2.7	3.6	1.1	0.87	5.6	3.3	3.5	2.1	26	16
19年目	H 36	0.99677	0.99663	0.99673	0.5775	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	3.2	3.4	2.0	26	15
20年目	H 37	0.99676	0.99662	0.99672	0.5553	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	3.1	3.4	1.9	26	15
21年目	H 38	0.99675	0.99661	0.99671	0.5339	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	2.9	3.4	1.8	26	14
22年目	H 39	0.99674	0.99660	0.99670	0.5134	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	2.8	3.4	1.8	26	13
23年目	H 40	0.99673	0.99658	0.99669	0.4936	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	2.7	3.4	1.7	26	13
24年目	H 41	0.99672	0.99657	0.99667	0.4746	9.13	10	4.4	2.7	3.5	1.1	0.87	5.5	2.6	3.4	1.6	26	12
25年目	H 42	0.99991	0.99770	0.99227	0.4564	16	6.8	4.3	27	5.2	1.6	1.3	8.1	3.7	5.0	2.3	40	18
26年目	H 43	0.99981	0.99769	0.99221	0.4388	16	6.7	4.2	27	5.1	1.6	1.3	8.0	3.5	5.0	2.2	40	17
27年目	H 44	0.99970	0.99768	0.99215	0.4220	16	6.7	4.2	26	5.1	1.6	1.3	8.0	3.4	4.9	2.1	39	17
28年目	H 45	0.99959	0.99768	0.99209	0.4057	15	6.7	4.2	26	5.0	1.6	1.3	7.9	3.2	4.9	2.0	39	16
29年目	H 46	0.99948	0.99768	0.99203	0.3901	15	6.7	4.2	26	5.0	1.6	1.3	7.9	3.1	4.9	1.9	39	15
30年目	H 47	0.99937	0.99767	0.99196	0.3751	15	6.7	4.2	26	4.9	1.6	1.3	7.8	2.9	4.8	1.8	39	14
31年目	H 48	0.99926	0.99766	0.99190	0.3607	15	6.6	4.2	26	4.9	1.6	1.3	7.8	2.8	4.8	1.7	38	14
32年目	H 49	0.99914	0.99766	0.99183	0.3468	15	6.6	4.2	26	4.8	1.6	1.3	7.7	2.7	4.7	1.6	38	13
33年目	H 50	0.99902	0.99765	0.99176	0.3335	15	6.6	4.2	25	4.8	1.6	1.3	7.7	2.6	4.7	1.6	38	13
34年目	H 51	0.99890	0.99765	0.99170	0.3207	14	6.6	4.2	25	4.7	1.6	1.3	7.6	2.4	4.7	1.5	37	12
35年目	H 52	0.99877	0.99764	0.99162	0.3083	14	6.6	4.2	25	4.7	1.6	1.3	7.6	2.3	4.6	1.4	37	11
36年目	H 53	0.99865	0.99764	0.99155	0.2965	14	6.5	4.1	25	4.6	1.6	1.3	7.5	2.2	4.6	1.4	37	11
37年目	H 54	0.99852	0.99763	0.99148	0.2851	14	6.5	4.1	25	4.6	1.6	1.3	7.5	2.1	4.5	1.3	37	10
38年目	H 55	0.99838	0.99763	0.99141	0.2741	14	6.5	4.1	24	4.5	1.6	1.3	7.4	2.0	4.5	1.2	36	9.9
39年目	H 56	0.99825	0.99762	0.99133	0.2636	14	6.5	4.1	24	4.5	1.6	1.3	7.4	1.9	4.5	1.2	36	9.5
40年目	H 57	0.99811	0.99761	0.99126	0.2534	13	6.5	4.1	24	4.4	1.6	1.3	7.3	1.9	4.4	1.1	36	9.0
41年目	H 58	0.99796	0.99761	0.99118	0.2437	13	6.4	4.1	24	4.4	1.6	1.3	7.3	1.8	4.4	1.1	35	8.6
42年目	H 59	0.99782	0.99760	0.99110	0.2343	13	6.4	4.1	24	4.4	1.6	1.3	7.2	1.7	4.3	1.0	35	8.2
43年目	H 60	0.99767	0.99760	0.99102	0.2253	13	6.4	4.1	23	4.3	1.6	1.3	7.2	1.6	4.3	0.97	35	7.9
44年目	H 61	0.99751	0.99759	0.99094	0.2166	13	6.4	4.1	23	4.3	1.6	1.3	7.1	1.5	4.3	0.92	35	7.5
45年目	H 62	0.99735	0.99759	0.99086	0.2083	13	6.4	4.1	23	4.2	1.6	1.3	7.1	1.5	4.2	0.88	34	7.1
46年目	H 63	0.99719	0.99758	0.99077	0.2003	12	6.3	4.0	23	4.1	1.6	1.3	7.0	1.4	4.2	0.84	34	6.8
47年目	H 64	0.99703	0.99757	0.99069	0.1926	12	6.3	4.0	23	4.1	1.6	1.3	7.0	1.3	4.1	0.80	34	6.5
48年目	H 65	0.99685	0.99757	0.99060	0.1852	12	6.3	4.0	22	4.0	1.6	1.3	6.9	1.3	4.1	0.76	33	6.2
49年目	H 66	0.99668	0.99756	0.99051	0.1780	12	6.3	4.0	22	4.0	1.6	1.3	6.8	1.2	4.1	0.72	33	5.9
合計					0.1712	511	245	936	405	166	62	48	290	126	180	80	1,406	611

箇所名：国道218号 北方延岡道路(残事業)

便益の現在価値算定表

年次 (供用開始年次)	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州平均)		GDP テラト	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)				
		乗用車種別	貨物車種別		乗用車種別	小型貨物	普通貨物	①計	②計	③	現在価値 (A)×(2)	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%	
1年目	H 33	0.99680	0.99666	0.99676	91.3	5.4	2.5	1.5	9.4	6.1	1.6	1.2	0.75	13	8.4
2年目	H 34	0.99679	0.99665	0.99675	91.3	5.4	2.5	1.5	9.3	5.8	1.5	1.2	0.72	13	8.1
3年目	H 35	0.99678	0.99664	0.99674	91.3	5.4	2.4	1.5	9.3	5.6	1.5	1.2	0.70	13	7.8
4年目	H 36	0.99677	0.99663	0.99673	91.3	5.4	2.4	1.5	9.3	5.4	1.4	1.2	0.67	13	7.4
5年目	H 37	0.99676	0.99662	0.99672	91.3	5.4	2.4	1.5	9.3	5.1	1.4	1.2	0.64	13	7.1
6年目	H 38	0.99675	0.99661	0.99671	91.3	5.3	2.4	1.5	9.2	4.9	1.3	1.2	0.62	13	6.8
7年目	H 39	0.99674	0.99660	0.99669	91.3	5.3	2.4	1.5	9.2	4.7	1.3	1.2	0.60	13	6.6
8年目	H 40	0.99672	0.99658	0.99668	91.3	5.3	2.4	1.5	9.2	4.5	1.2	1.2	0.57	13	6.3
9年目	H 41	0.99672	0.99657	0.99667	91.3	5.3	2.4	1.5	9.1	4.3	1.2	1.2	0.55	13	6.0
10年目	H 42	0.99671	0.99656	0.99666	91.3	5.2	2.4	1.5	9.1	4.1	1.1	1.2	0.53	13	5.7
11年目	H 43	0.99671	0.99655	0.99665	91.3	5.2	2.4	1.5	9.0	3.9	1.1	1.2	0.51	13	5.4
12年目	H 44	0.99670	0.99654	0.99664	91.3	5.1	2.4	1.5	9.0	3.7	1.1	1.2	0.49	13	5.1
13年目	H 45	0.99669	0.99653	0.99663	91.3	5.1	2.4	1.5	8.9	3.5	1.1	1.2	0.47	13	4.8
14年目	H 46	0.99668	0.99652	0.99662	91.3	5.1	2.4	1.5	8.8	3.3	1.1	1.2	0.45	13	4.5
15年目	H 47	0.99667	0.99651	0.99661	91.3	5.1	2.4	1.5	8.7	3.1	1.1	1.2	0.43	13	4.2
16年目	H 48	0.99666	0.99650	0.99660	91.3	5.0	2.4	1.5	8.6	2.9	1.1	1.2	0.41	13	3.9
17年目	H 49	0.99665	0.99649	0.99659	91.3	5.0	2.4	1.5	8.5	2.7	1.1	1.2	0.39	13	3.6
18年目	H 50	0.99664	0.99648	0.99658	91.3	4.9	2.4	1.5	8.4	2.5	1.1	1.2	0.37	13	3.3
19年目	H 51	0.99663	0.99647	0.99657	91.3	4.9	2.4	1.5	8.3	2.3	1.1	1.2	0.35	13	3.0
20年目	H 52	0.99662	0.99646	0.99656	91.3	4.8	2.4	1.5	8.2	2.1	1.1	1.2	0.33	13	2.7
21年目	H 53	0.99661	0.99645	0.99655	91.3	4.8	2.4	1.5	8.1	1.9	1.1	1.2	0.31	13	2.4
22年目	H 54	0.99660	0.99644	0.99654	91.3	4.8	2.4	1.5	8.0	1.7	1.1	1.2	0.29	13	2.1
23年目	H 55	0.99659	0.99643	0.99653	91.3	4.7	2.4	1.5	7.9	1.5	1.1	1.2	0.27	13	1.8
24年目	H 56	0.99658	0.99642	0.99652	91.3	4.7	2.4	1.5	7.8	1.3	1.1	1.2	0.25	13	1.5
25年目	H 57	0.99657	0.99641	0.99651	91.3	4.7	2.4	1.5	7.7	1.1	1.1	1.2	0.23	13	1.2
26年目	H 58	0.99656	0.99640	0.99650	91.3	4.6	2.4	1.5	7.6	0.9	1.1	1.2	0.21	13	0.9
27年目	H 59	0.99655	0.99639	0.99649	91.3	4.6	2.4	1.5	7.5	0.7	1.1	1.2	0.19	13	0.6
28年目	H 60	0.99654	0.99638	0.99648	91.3	4.6	2.4	1.5	7.4	0.5	1.1	1.2	0.17	13	0.3
29年目	H 61	0.99653	0.99637	0.99647	91.3	4.5	2.4	1.5	7.3	0.3	1.1	1.2	0.15	13	0.0
30年目	H 62	0.99652	0.99636	0.99646	91.3	4.5	2.4	1.5	7.2	0.1	1.1	1.2	0.13	13	-0.2
31年目	H 63	0.99651	0.99635	0.99645	91.3	4.4	2.4	1.5	7.1	-0.1	1.1	1.2	0.11	13	-0.5
32年目	H 64	0.99650	0.99634	0.99644	91.3	4.4	2.4	1.5	7.0	-0.3	1.1	1.2	0.09	13	-0.8
33年目	H 65	0.99649	0.99633	0.99643	91.3	4.3	2.4	1.5	6.9	-0.5	1.1	1.2	0.07	13	-1.1
34年目	H 66	0.99648	0.99632	0.99642	91.3	4.3	2.4	1.5	6.8	-0.7	1.1	1.2	0.05	13	-1.4
35年目	H 67	0.99647	0.99631	0.99641	91.3	4.2	2.4	1.5	6.7	-0.9	1.1	1.2	0.03	13	-1.7
36年目	H 68	0.99646	0.99630	0.99640	91.3	4.2	2.4	1.5	6.6	-1.1	1.1	1.2	0.01	13	-2.0
37年目	H 69	0.99645	0.99629	0.99639	91.3	4.1	2.4	1.5	6.5	-1.3	1.1	1.2	-0.01	13	-2.3
38年目	H 70	0.99644	0.99628	0.99638	91.3	4.1	2.4	1.5	6.4	-1.5	1.1	1.2	-0.03	13	-2.6
39年目	H 71	0.99643	0.99627	0.99637	91.3	4.0	2.4	1.5	6.3	-1.7	1.1	1.2	-0.05	13	-2.9
40年目	H 72	0.99642	0.99626	0.99636	91.3	4.0	2.4	1.5	6.2	-1.9	1.1	1.2	-0.07	13	-3.2
41年目	H 73	0.99641	0.99625	0.99635	91.3	3.9	2.4	1.5	6.1	-2.1	1.1	1.2	-0.09	13	-3.5
42年目	H 74	0.99640	0.99624	0.99634	91.3	3.9	2.4	1.5	6.0	-2.3	1.1	1.2	-0.11	13	-3.8
43年目	H 75	0.99639	0.99623	0.99633	91.3	3.8	2.4	1.5	5.9	-2.5	1.1	1.2	-0.13	13	-4.1
44年目	H 76	0.99638	0.99622	0.99632	91.3	3.8	2.4	1.5	5.8	-2.7	1.1	1.2	-0.15	13	-4.4
45年目	H 77	0.99637	0.99621	0.99631	91.3	3.7	2.4	1.5	5.7	-2.9	1.1	1.2	-0.17	13	-4.7
46年目	H 78	0.99636	0.99620	0.99630	91.3	3.7	2.4	1.5	5.6	-3.1	1.1	1.2	-0.19	13	-5.0
47年目	H 79	0.99635	0.99619	0.99629	91.3	3.6	2.4	1.5	5.5	-3.3	1.1	1.2	-0.21	13	-5.3
48年目	H 80	0.99634	0.99618	0.99628	91.3	3.6	2.4	1.5	5.4	-3.5	1.1	1.2	-0.23	13	-5.6
49年目	H 81	0.99633	0.99617	0.99627	91.3	3.5	2.4	1.5	5.3	-3.7	1.1	1.2	-0.25	13	-5.9
合計						399	217	132	779	214	45	64	19	1,003	278