

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道8号 入善黒部バイパス〕

平成16年8月

北陸地方整備局

目 次

1 . 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2 . 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他 事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	15
2) 事業の投資効果	18
3) 事業の進捗状況	21
3 . 事業の進捗の見込み	21
4 . コスト縮減や代替案等の可能性	22
5 . その他地方公共団体等の意見	22
6 . 対応方針（原案）	23

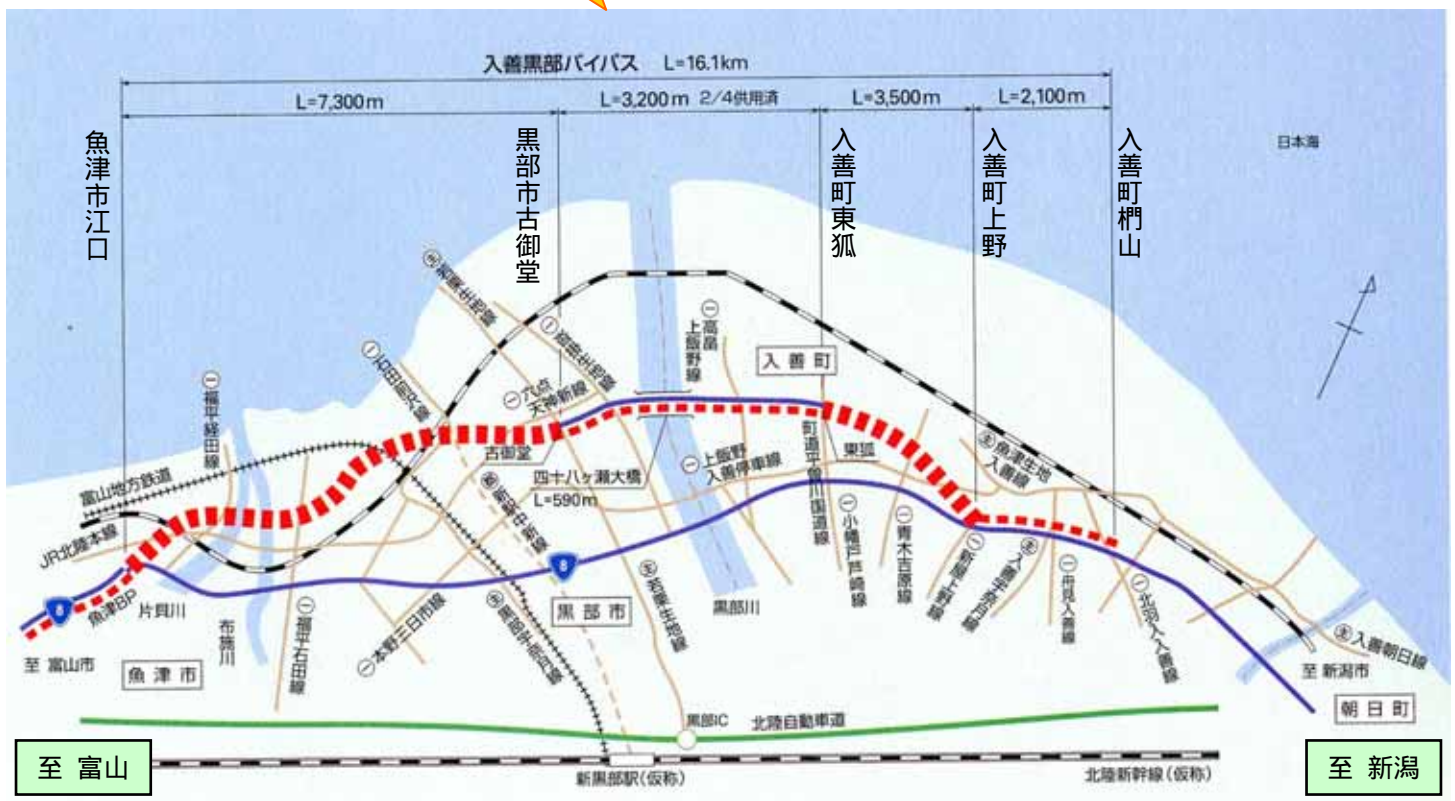
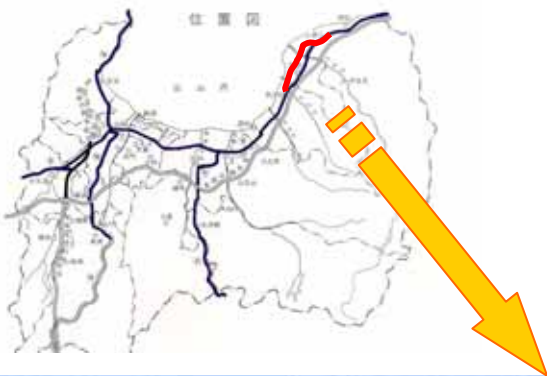
1. 事業の概要

1) 事業の目的

当該事業は

- ・「交通渋滞の緩和」
- ・「地域ネットワークの充実強化」 など

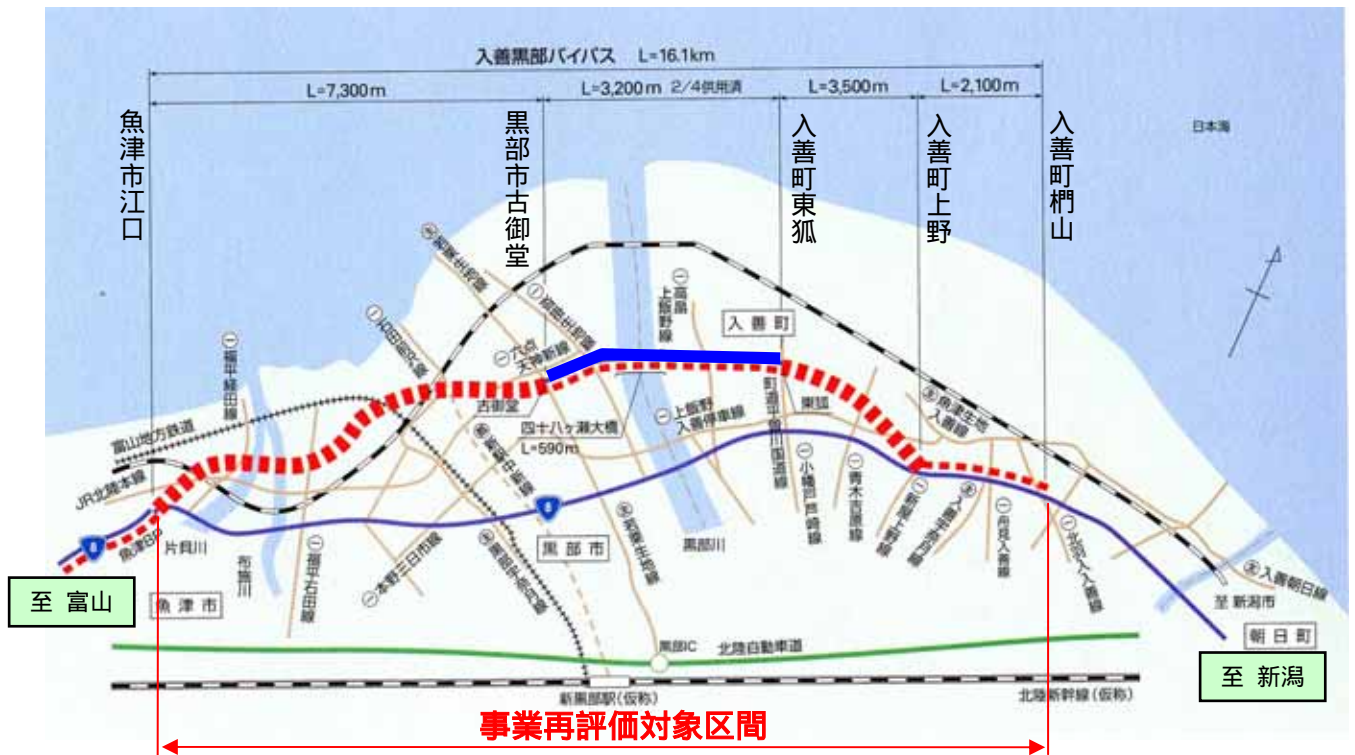
を目的とし、国道8号のしもにいかわぐんにゆうぜんまちくぬぎやま下新川郡入善町うおづしえぐち櫛山～魚津市江口間についてバイパス整備を行っている。現在、全線暫定2車線供用に向けて事業を実施中である。



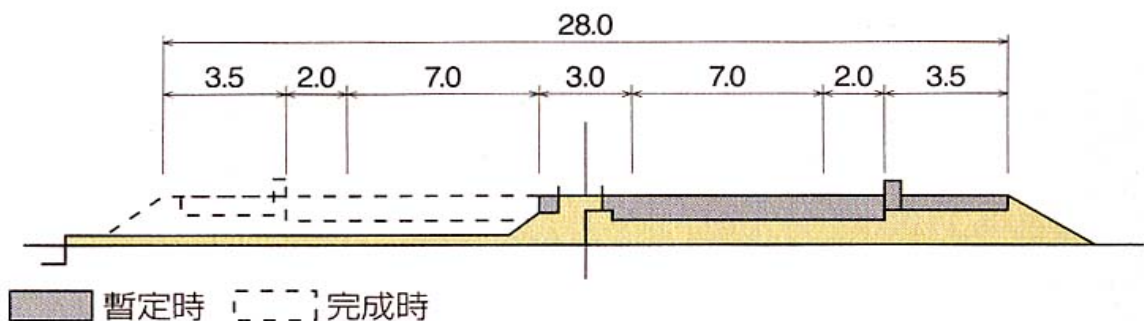
2) 事業の概要

事業名；入善黒部バイパス	
起終点；(起)富山県下新川郡入善町梶山 (終)富山県魚津市江口	延長；16.1 km 供用済；3.2 km (暫定2車線)
事業化；平成2年度	都市計画決定；平成2年度
用地着手；平成5年度	工事着手；平成6年度
全体事業費；約670億円	

< 路線図 >



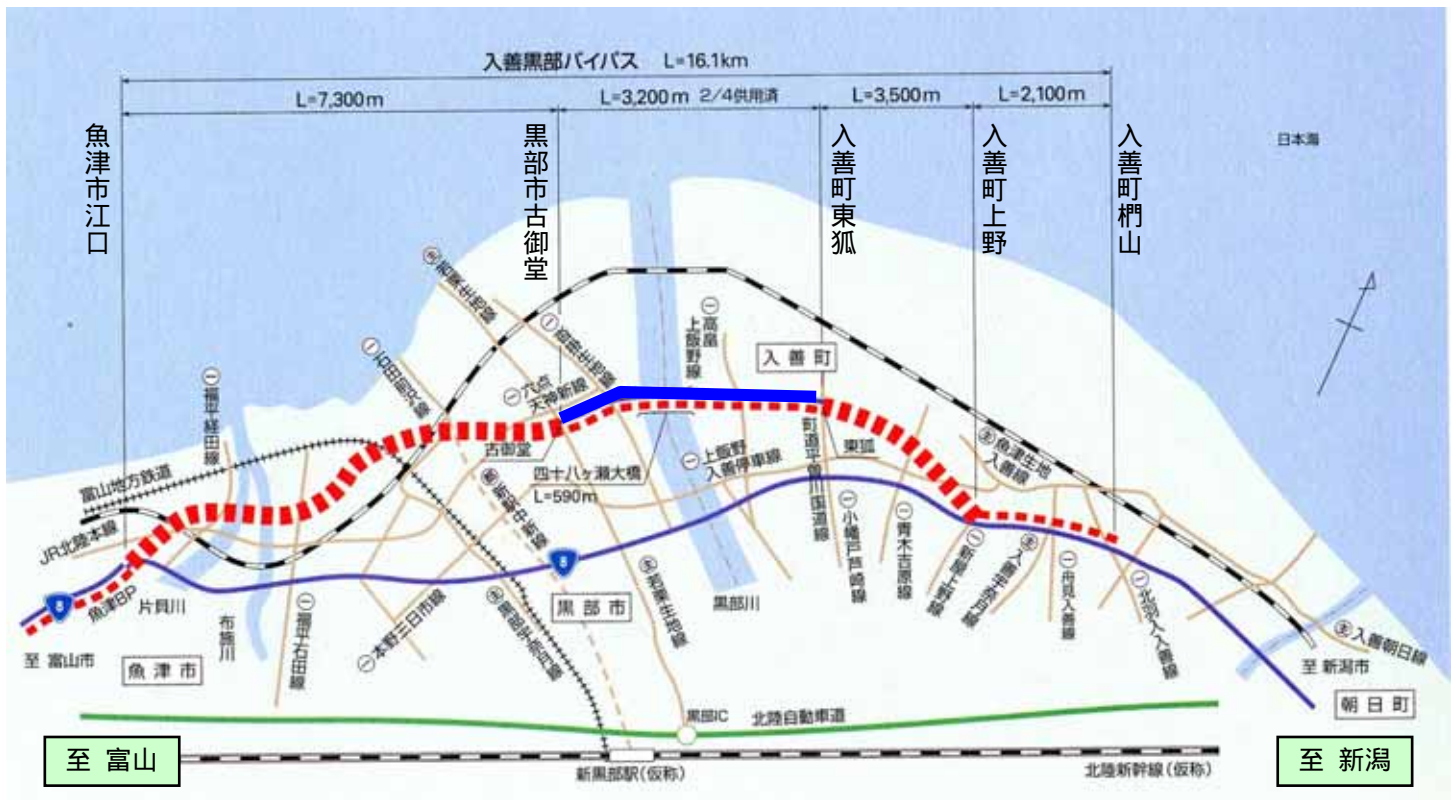
< 横断図 >



3) 事業の経緯

事業の経緯

- ・ 昭和 58 年度 調査開始
- ・ 平成 2 年度 事業化
- ・ 平成 2 年度 都市計画決定
- ・ 平成 5 年度 用地買収着手
- ・ 平成 6 年度 工事着手
- ・ 平成 13 年度 ^{にゅうぜんまちとっこ} 入善町東狐 ~ ^{くろべしふるみどう} 黒部市古御堂間 L=3.2 km を暫定 2 車線供用



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（二次改築）】

事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	便益が費用を上回っている。
	(2) 事業実施環境	ルート確定済 円滑な事業執行の環境が整っている。

事業の効果や必要性を評価するための指標

.活力	(1) 円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		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/日以上以上の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。
	(2) 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において農林水産品の流通の利便性が向上。
		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
	(3) 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/km2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。
	(4) 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宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。
		高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。
		地域高規格道路の位置づけあり。
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
		現道等における交通不能区間を解消する。
現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
(5) 個性ある地域の形成	日常活動圏の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。	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>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。</p> <p>交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。</p>	
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<p>対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り。</p> <p>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。</p>	
	(3) 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。	
安全	(1) 安全な生活環境の確保	<p>現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</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。</p>	
		(2) 災害への備え	<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、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。</p> <p>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>
	(1) 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	
		(2) 生活環境の改善・保全	<p>現道等における自動車からのNOx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>
	その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<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>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>
			(2) その他

印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

、 は該当する指標を示す。

再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

- ・ $B / C = 1.8$ (事業全体の費用対効果)
- ・ $B / C = 3.1$ (残事業区間の完成供用を行った場合の費用対効果)

活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道等の渋滞損失時間の削減率 = 約 88%
(整備なし 約 121 万人・時間 / 年 整備あり 約 15 万人・時間 / 年)
- ・ 費用便益分析対象区間の渋滞損失時間の削減率 = 約 29%
(整備なし 約 764 万人・時間 / 年 整備あり 約 544 万人・時間 / 年)
- ・ 新幹線駅である新黒部駅(仮称)へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約 18 分 整備あり 約 15 分 : 魚津市 新黒部駅(仮称))

(2) 物流効率化の支援

- ・ 特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約 76 分 整備あり 約 70 分 : 入善町 伏木富山港)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約 26 分 整備あり 約 20 分 : 入善町 魚津市)

暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・ 第三次医療施設である富山県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる。
(整備なし 約 66 分 整備あり 約 60 分 : 入善町 富山県立中央病院)

安 全

(2) 災害への備え

- ・ 富山県地域防災計画の緊急輸送道路ネットワーク計画で位置付けられた、第 1 次緊急通行確保路線である。

環 境

(1) 地球環境の保全

- ・ 費用便益分析対象区間の CO2 排出量の削減量 = 約 1 万 t-CO2 / 年
(整備なし 約 49 万 t-CO2 / 年 整備あり 約 48 万 t-CO2 / 年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 現道の NOx 排出削減率 = 約 66% (整備なし 約 125 t-NOx / 年 整備あり 約 43 t-NOx / 年)
- ・ 現道の SPM 排出削減率 = 約 66% (整備なし 約 12 t-SPM / 年 整備あり 約 4 t-SPM / 年)

その他

- ・ 県東部の工業機能集積地を支援する。

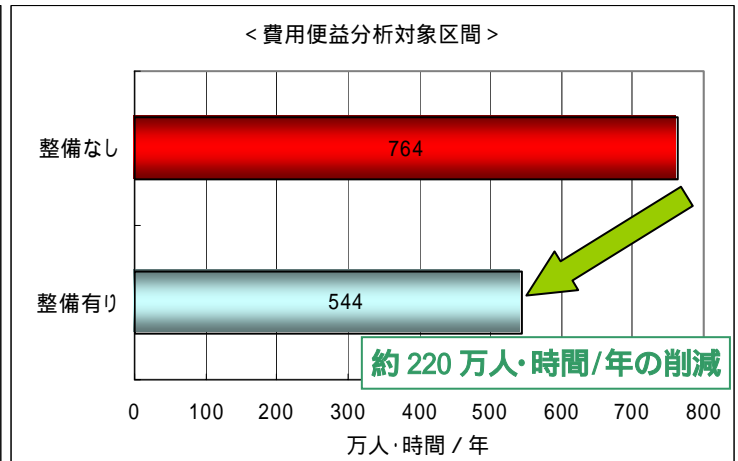
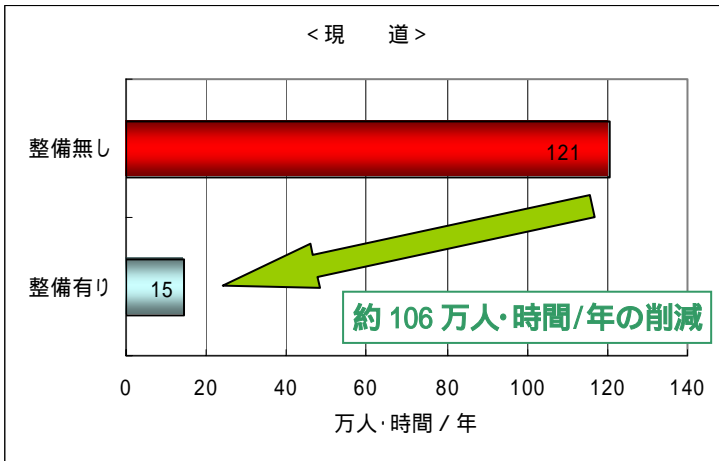
活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

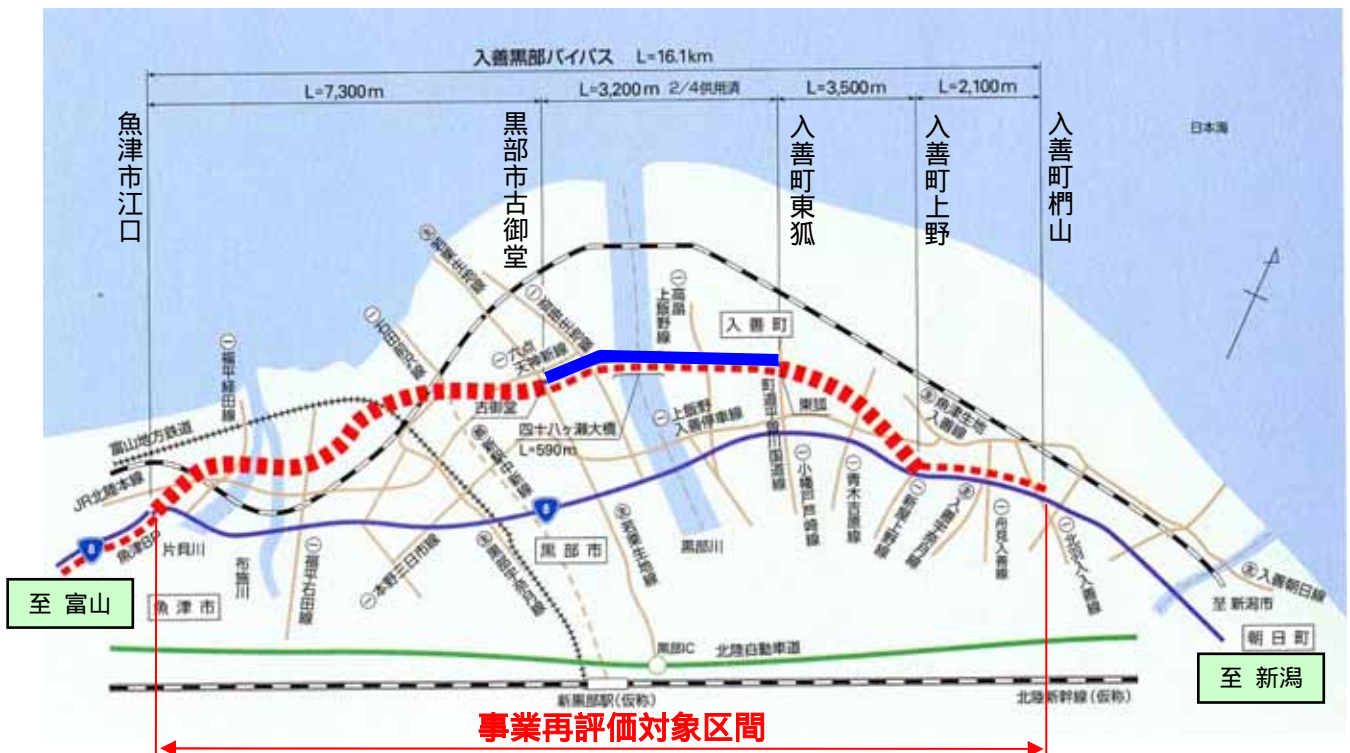
現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

- ・ 入善黒部バイパス現道の渋滞損失時間は約 121 万人・時間 / 年である。
- ・ バイパスの整備により、現道の渋滞損失時間は約 106 万人・時間 / 年 (約 88%) 削減される。

< 渋滞損失時間の削減 >

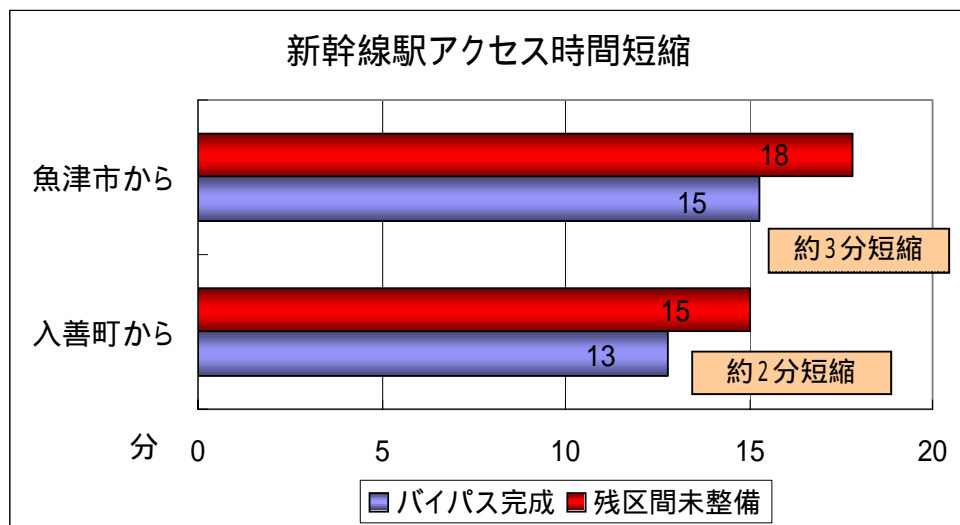
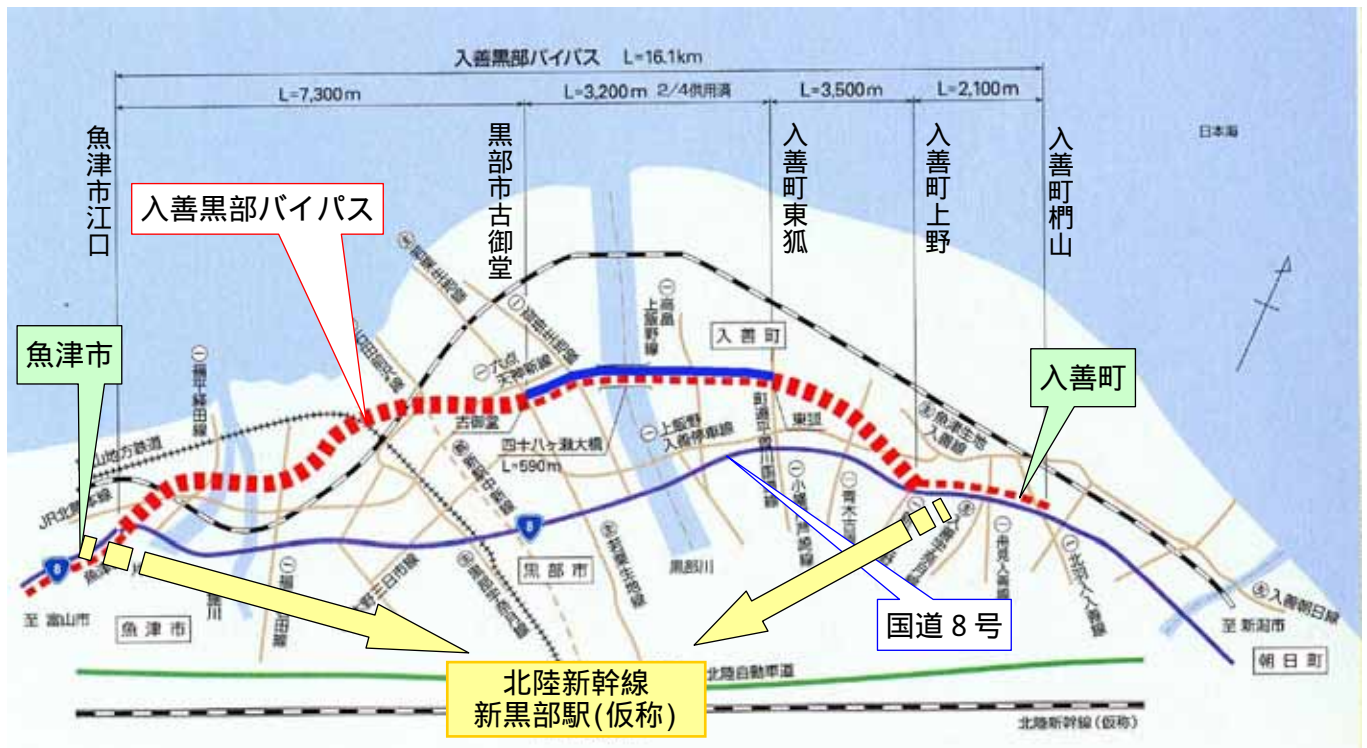


「残事業区間の整備あり・なしで評価」



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。

- ・平成 20 年代前半開業予定の北陸新幹線に新黒部駅（仮称）の設置計画がある。
- ・バイパスの整備により、現道の混雑が緩和され、魚津市・入善町など国道 8 号沿線市町から新黒部駅（仮称）へのアクセス向上が見込まれる。



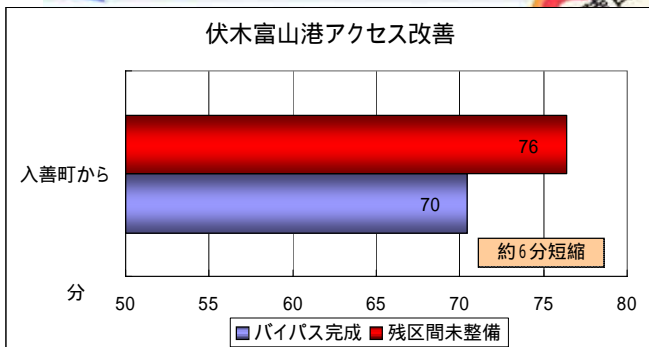
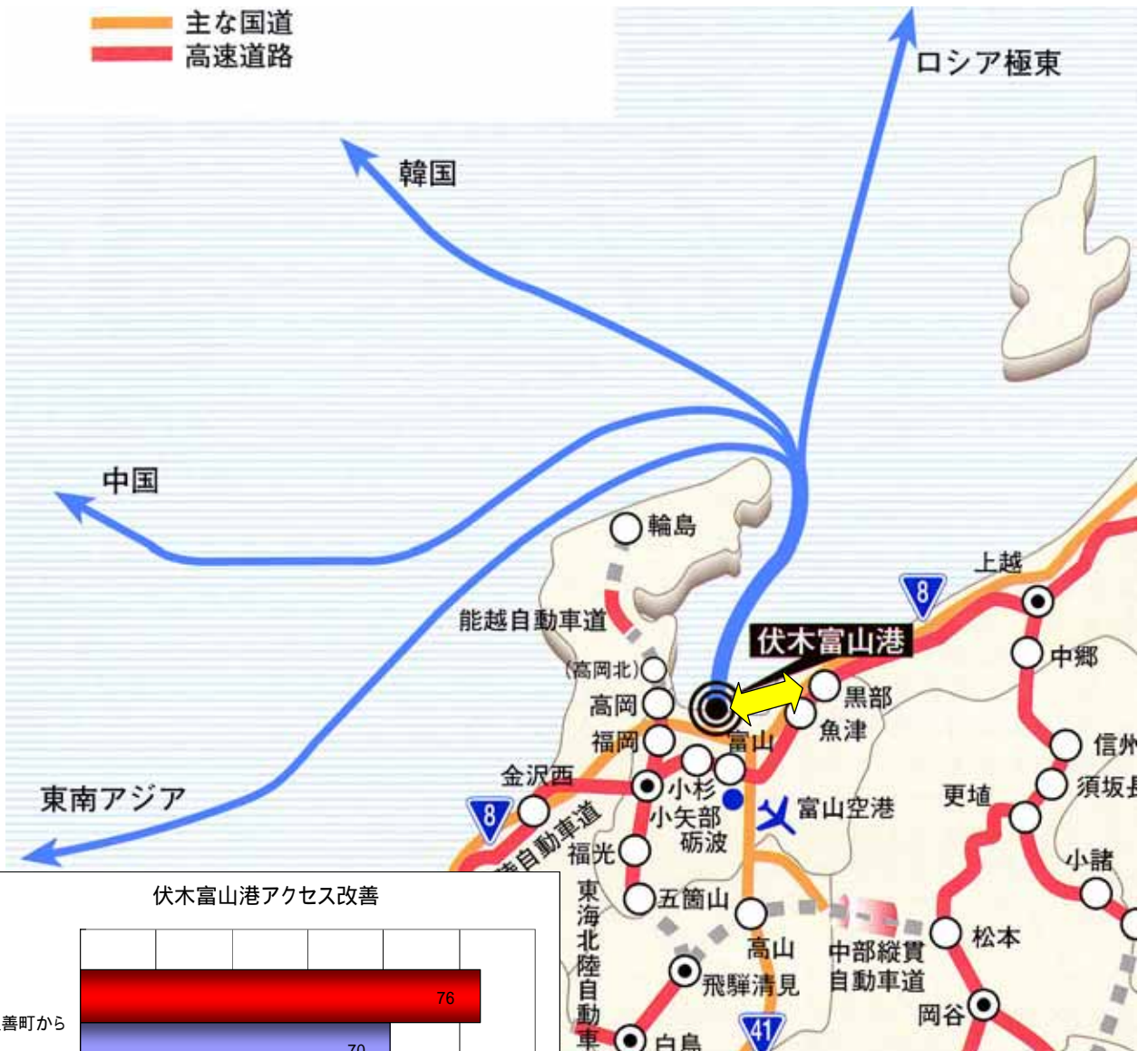
「残事業区間の整備あり・なしで評価」

(2) 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。

- ・ 新川地方に関わる外国貿易コンテナ貨物は月間 1.16 万フレートトンと推計され、そのうち約 15%は伏木富山港を、67%は名古屋港を利用している。
- ・ バイパスの整備により、伏木富山港へのアクセス向上が見込まれる。

フレートトン；貨物運賃計算の基礎となる貨物の単位で、容積 40 立方フィート又は重量 1 トンを 1 トンとしていずれか大きい方をもって計算するのが建前とされている。



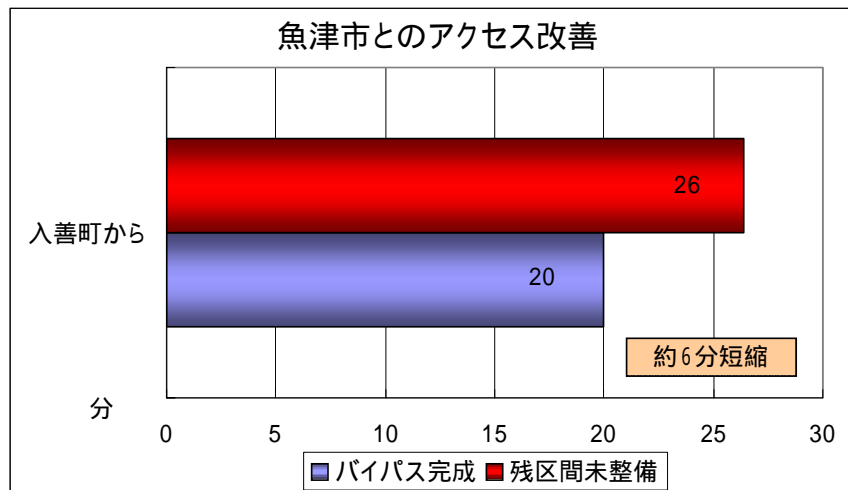
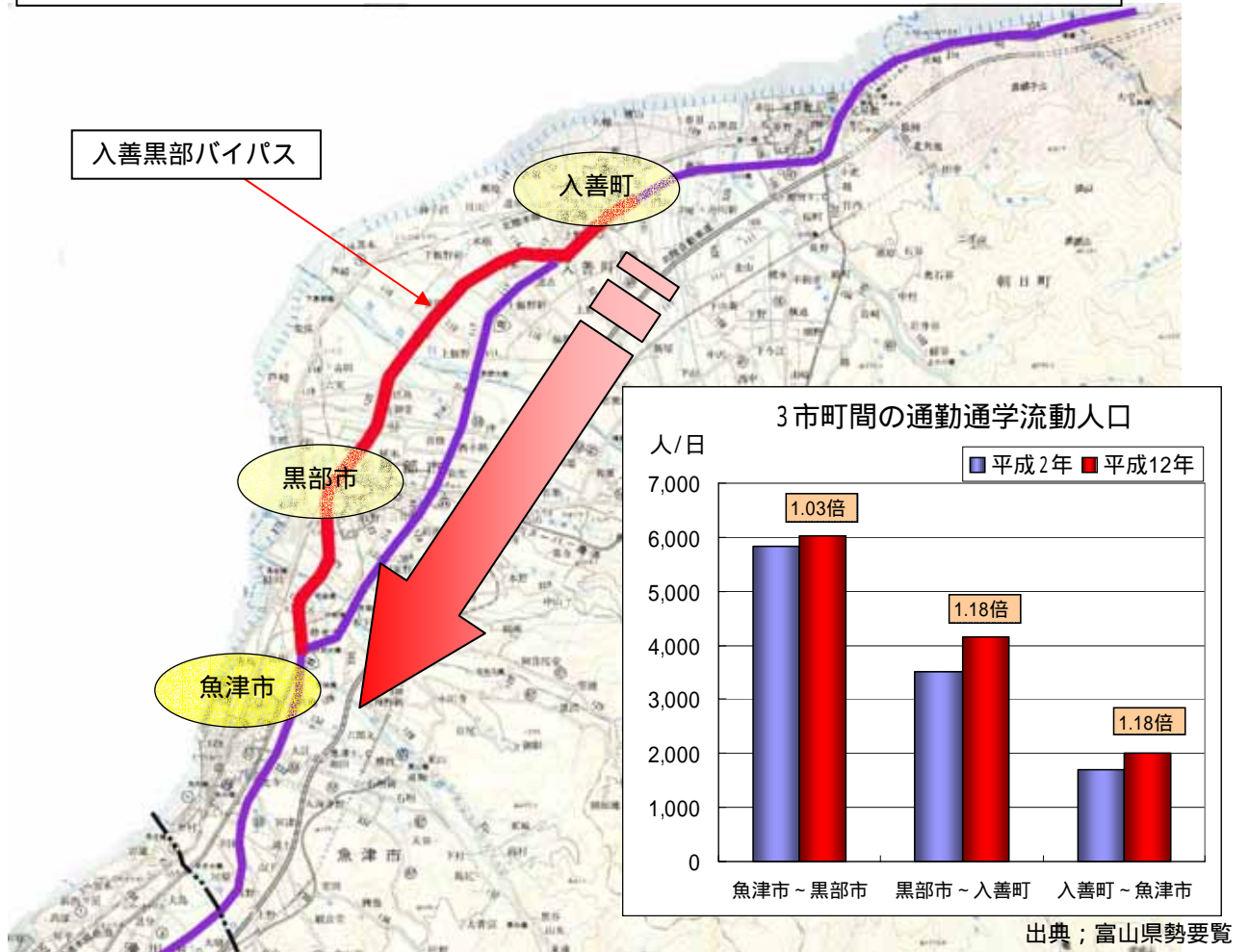
「残事業区間の整備あり・なしで評価」

出典；伏木富山港港湾物流調査報告書H14.3

(4) 国土・地域ネットワークの構築

日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

- ・国道8号沿線市町から魚津市への通勤・通学流動は増加傾向にある。
- ・バイパスの整備により、朝日町や入善町から魚津市へのアクセス向上が見込まれる。



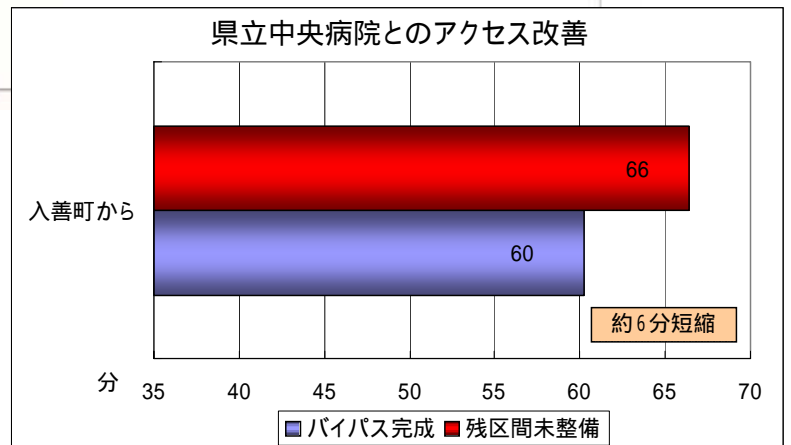
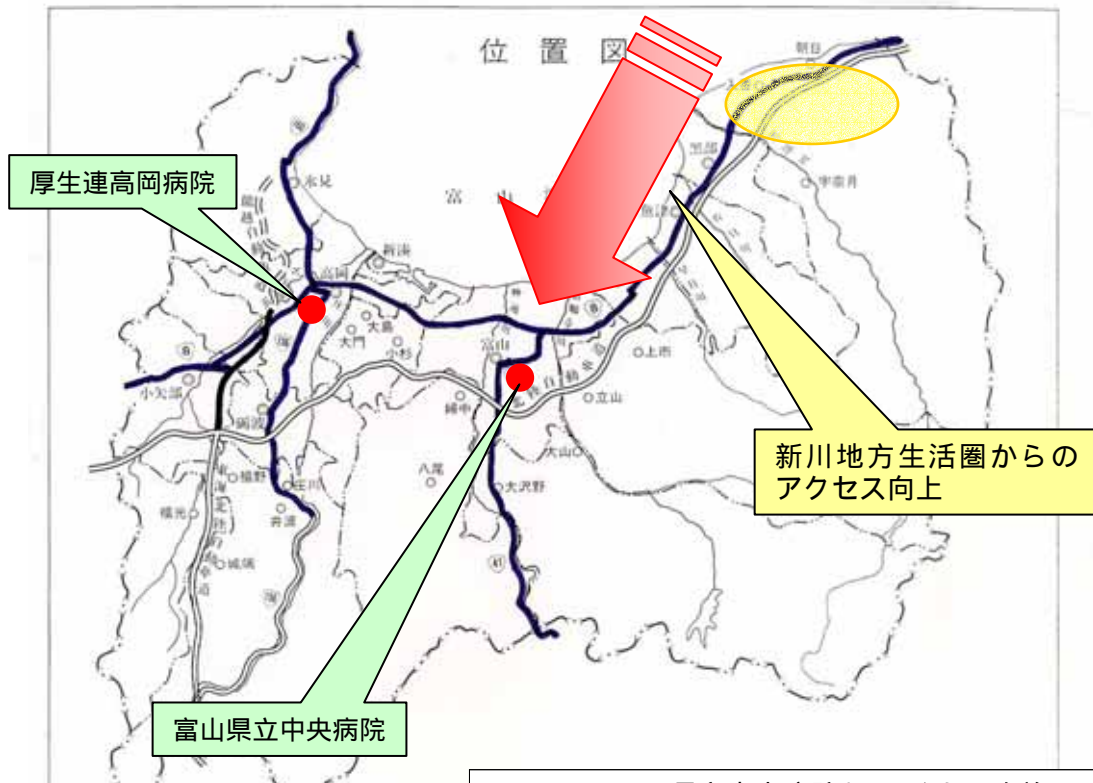
「残事業区間の整備あり・なしで評価」

暮らし

(3) 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。

- ・ 富山県の第三次医療施設は富山県立中央病院（富山市）と厚生連高岡病院（高岡市）の2箇所が指定を受けている。
- ・ バイパスの整備により、新川地方生活圏から第三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。

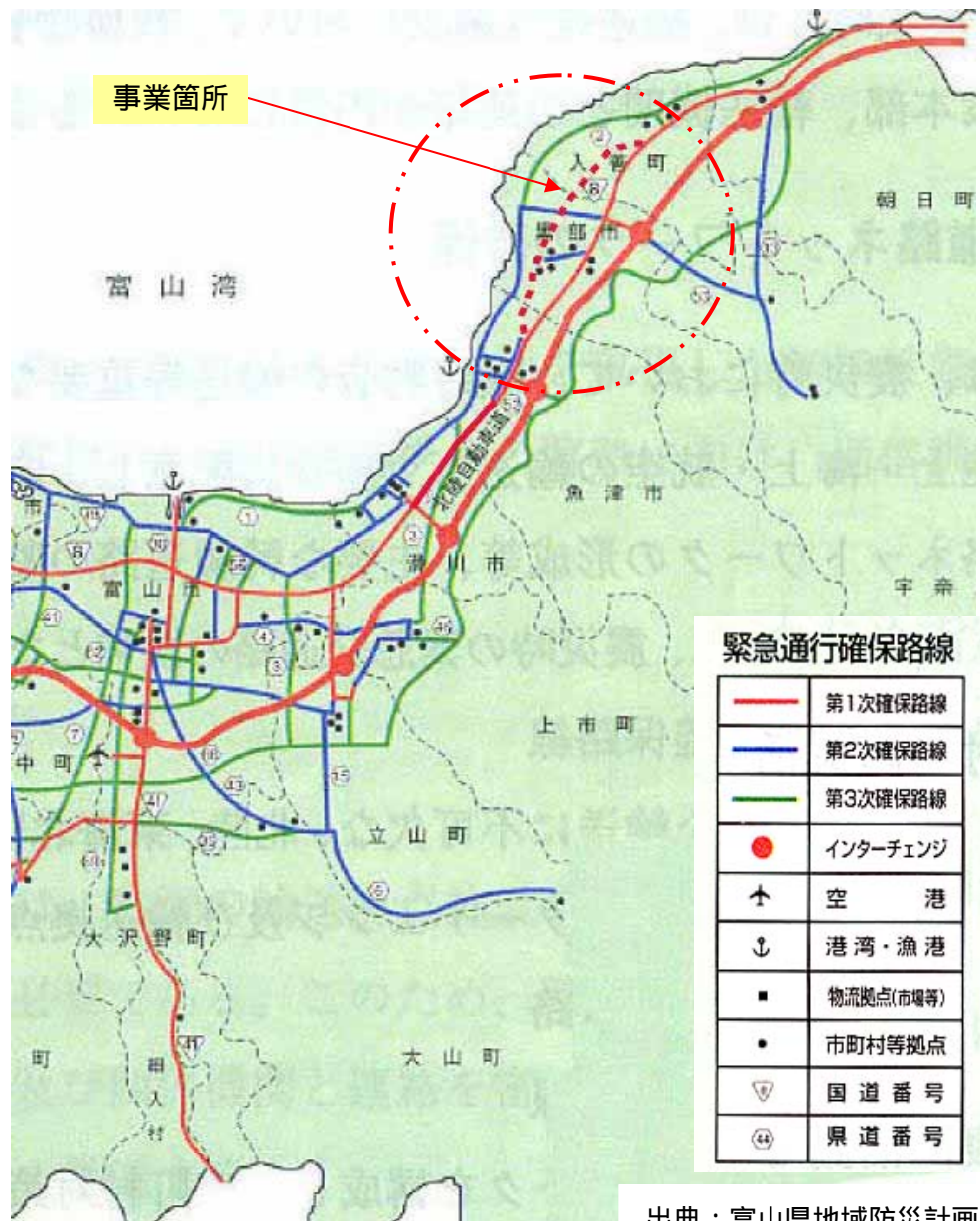


安 全

(2) 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。

- ・ 国道 8 号は、富山県地域防災計画において緊急輸送道路ネットワーク計画の第 1 次緊急通行確保路線に指定されている。
- ・ バイパス整備により、緊急輸送道路ネットワークの更なる強化、信頼性の向上が期待される。



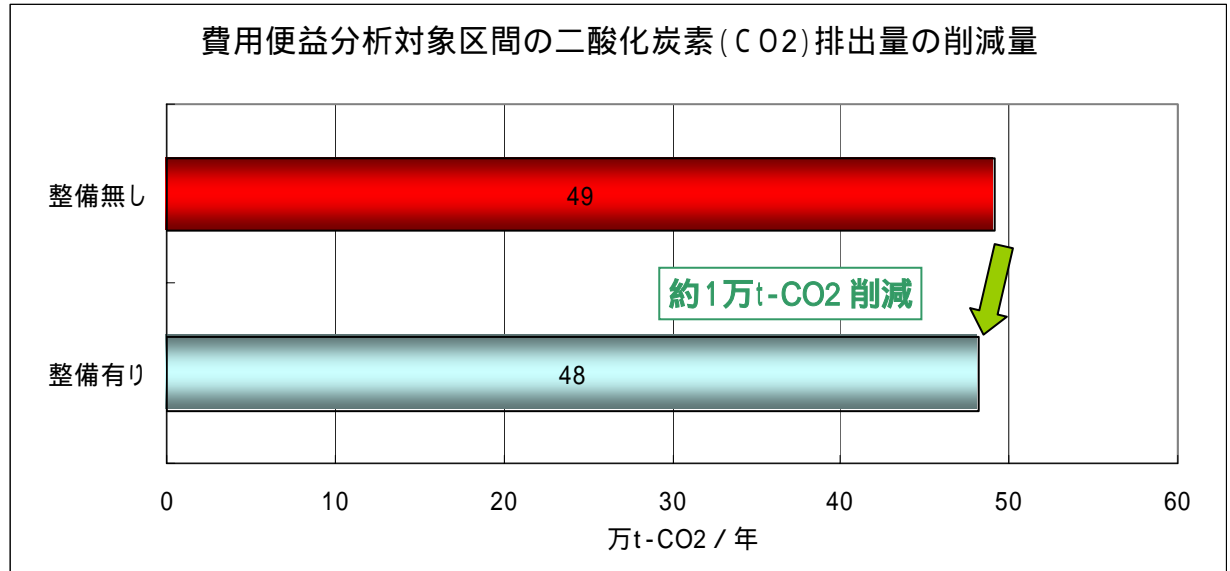
出典；富山県地域防災計画

環 境

(1) 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。

・バイパスの整備により、CO2 の排出量が約 1 万 t-CO2 / 年削減される。

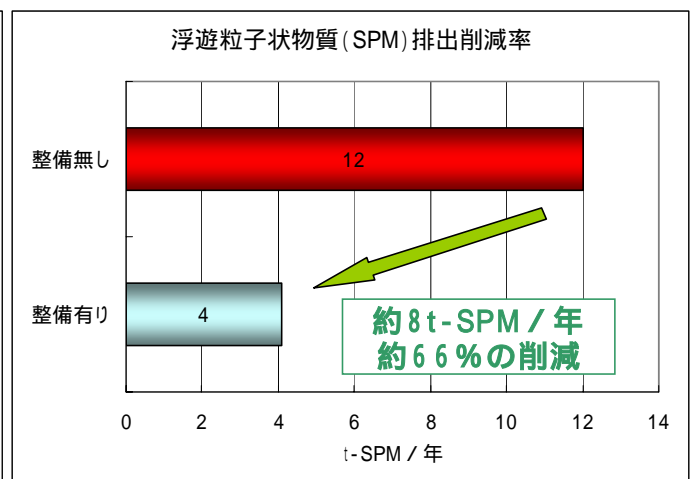
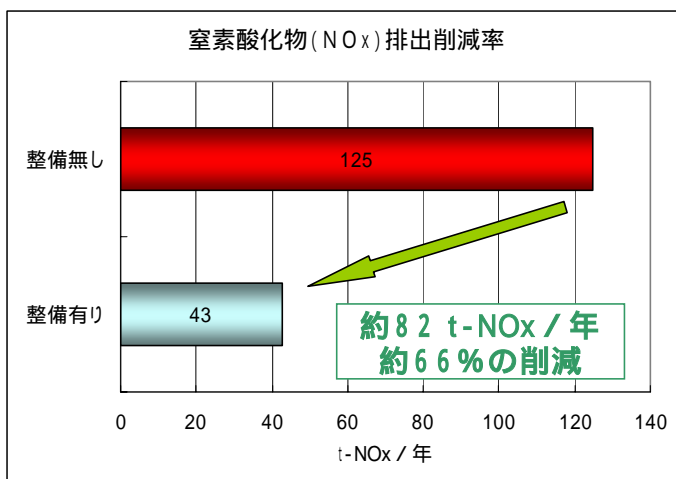


「残事業区間の整備あり・なしで評価」

(2) 生活環境の改善・保全

現道等における自動車からの NOx、SPM 排出量削減率。

・バイパスの整備により、NOx の排出量が約 66%、SPM の排出量が約 66%削減される。



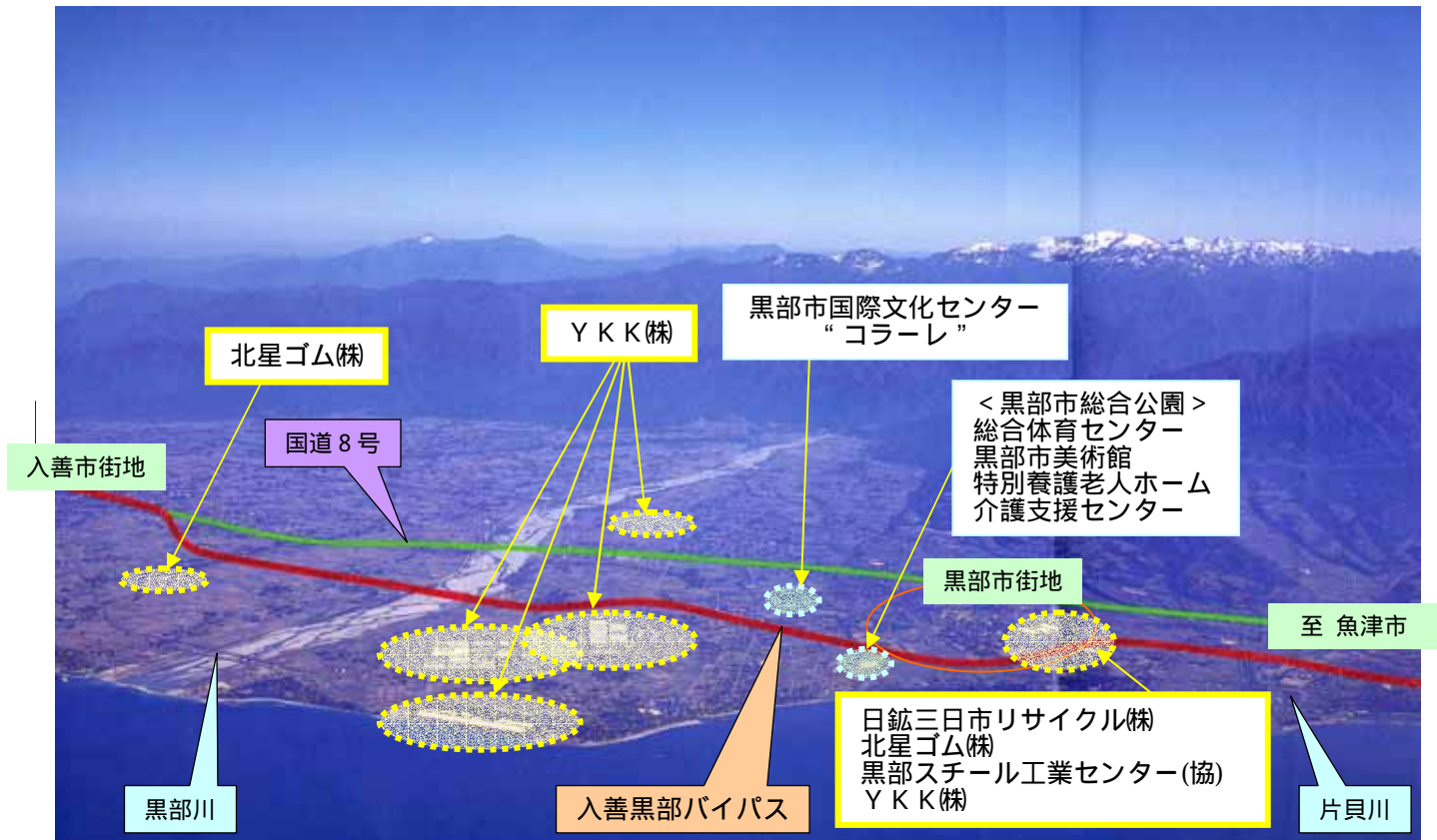
「残事業区間の整備あり・なしで評価」

その他

(2) 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見込まれる。

- ・ 黒部市の昼間人口は7.1%の流入超過（H12 国調）で、流入超過人口規模では富山市・高岡市に次いで県下第3位である。
- ・ バイパス沿線にはYKK等の製造業が立地し、周辺地域の産業経済活動に重要な役割を担っている。（YKKの海外との移入移出量は年間約5.6万ト）
- ・ 産業活動支援のほか、黒部市総合公園や黒部市国際文化センターといった文化活動拠点のアクセス支援も期待されている。



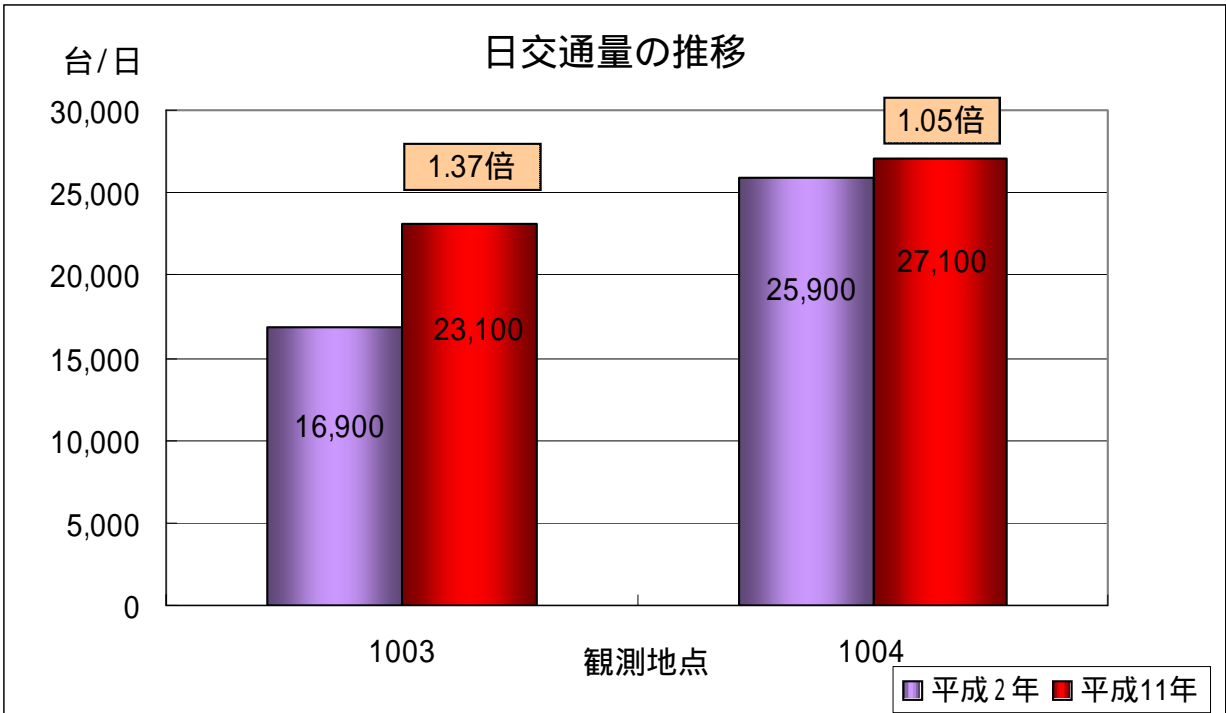
	夜間人口	流出(-)入超過人口 (人)			流入 超過率
		通勤	通学	合計	
魚津市	47,136	206	511	717	1.5%
黒部市	36,531	3,181	-596	2,585	7.1%
入善町	28,276	-2,277	-532	-2,809	-9.9%
<周辺市町>					
滑川市	33,363	-3,053	-308	-3,361	-10.1%
朝日町	15,915	-2,335	-189	-2,524	-15.9%
宇奈月町	6,553	-306	-241	-547	-8.3%

出典：平成12年富山県統計年鑑(国勢調査)

b) その他 事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

< 交通量の推移 >

- ・ 交通量は、平成2年から平成11年まで1.05～1.37倍に増加している。
- ・ 黒部市街地以東の区間の伸びが大きく、交流が活発化している。

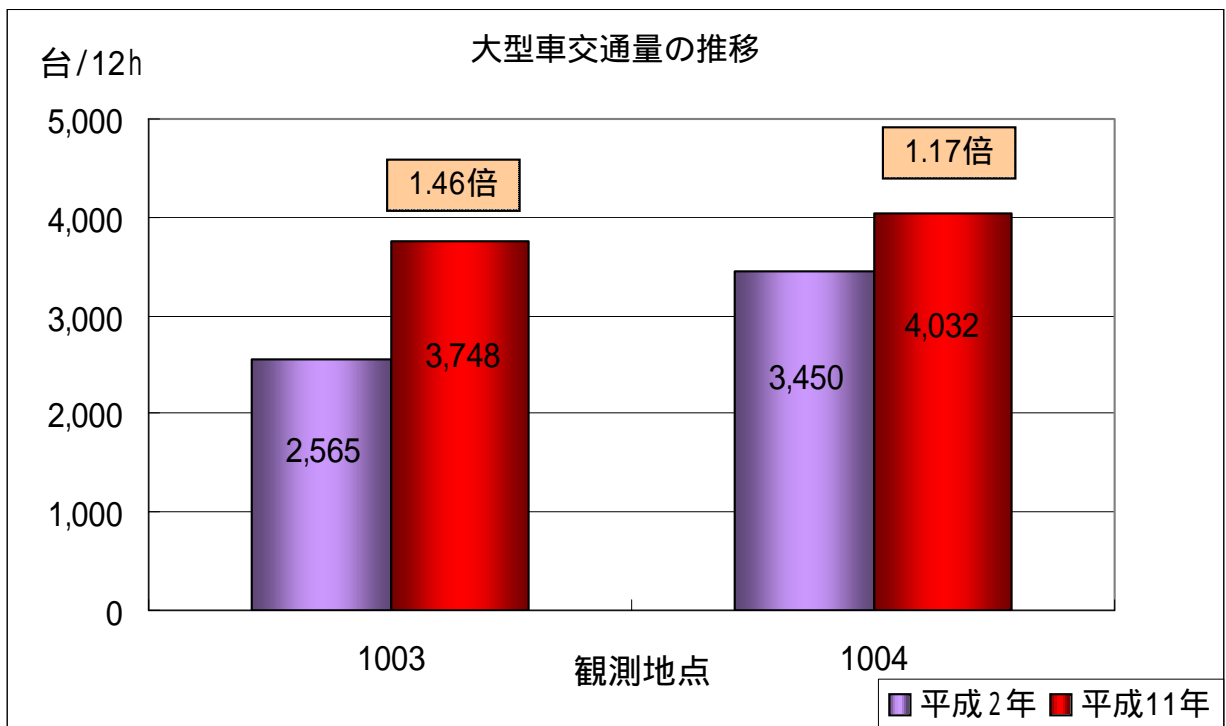


< センサス観測地点・区間 >



< 大型車の推移 >

- ・ 交通量の増加に伴い、大型車交通量も 1.17～1.46 倍に増加している。
- ・ 大型車は黒部市街地以東の区間で増加し、隣接区間との差が小さくなっている。
- ・ 当該区間の大型車混入率は 21.3% で県内平均 18.3% を 3 ポイント上回っている。

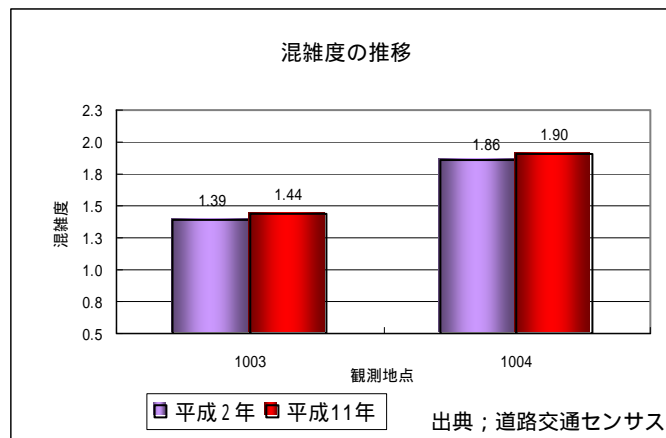


出典；道路交通センサス



< 旅行速度、混雑度 >

- ・ バイパスの整備により主要渋滞ポイントである前沢西交差点における渋滞の緩和が見込まれる。
- ・ ピーク時旅行速度は、平成 15 年度のプローブ調査で 26 km/h となっている。
- ・ 混雑度は 1.44 ~ 1.90 となっており、悪化傾向が続いている。
- ・ 死傷事故率は管内の国道 8 号で 5 番目に高くなっている。



前沢西交差点の混雑状況



下り車線（富山方面）



上り車線（新潟方面）

2) 事業の投資効果

便益算定根拠

< 走行時間短縮便益 >

- 入善黒部バイパスにより1日約2.9万台の車に効果が発現し、年間約117億円の便益が発生。
- これに費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約1,101億円(残事業区間の整備では約978億円)と算出。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 11,748,500,000 (円/年)

総走行時間費用 = [路線別車種別交通量(台/日) × 路線別走行時間(分) × 車種別時間価値原単位(円/台・分)] × 365日(日/年)

割引率等を考慮



約 1,101 億円

	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

注: 平成15年価格

< 走行経費減少便益 >

- 入善黒部バイパスにより1日約2.9万台の車に効果が発現し、年間約1億円の便益が発生。
- これに費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約10億円(残事業区間の整備では約3億円)と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 102,300,000 (円/年)

総走行経費 = [路線別車種別交通量(台/日) × 路線別延長(km) × 車種別走行経費原単位(円/台・km)] × 365日(日/年)

割引率等を考慮



約 10 億円

走行経費原単位; 一般道(平地) (円/台・km)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	23.68	72.40	24.70	30.22	59.40
10	16.78	60.38	17.69	27.23	48.24
15	14.39	55.90	15.26	26.05	43.51
20	13.14	53.37	13.98	25.35	40.51
25	12.35	51.67	13.18	24.85	38.29
30	11.82	50.43	12.63	24.48	36.54
35	11.42	49.48	12.22	24.18	35.12
40	11.31	49.12	12.11	24.05	34.47
45	11.26	48.88	12.05	23.95	33.99
50	11.24	48.78	12.03	23.90	33.70
55	11.28	48.80	12.07	23.88	33.60
60	11.35	48.94	12.14	23.91	33.69

注1) 平成15年価格

< 交通事故減少便益 >

- ・入善黒部バイパスにより平均事故件数が年間約 28 件（残事業区間の整備では 27 件）減少し、年間約 2 億円の便益が発生。
- ・これに費用便益分析マニュアルより供用後 40 年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約 22 億円（残事業区間の整備では約 21 億円）と算出。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失
 = 239,700,000（円/年）

$$\text{交通事故による社会的損失} = \left[\text{路線別平均事故件数(件/年)} \times \text{人身事故 1 件当たりの損失額(円/件)} \right]$$


割引率等を考慮
約 22 億円

人身事故1件当り損失額 (千円)

道路・沿道区分		人身事故1件当り損失額		
		単路	交差点	
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路		7,588	-	

費用便益

基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%

基準年次：平成16年度

検討年数：40年

< 便 益 >

基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
1,133億円	1,101億円	10億円	22億円
(1,003億円)	(978億円)	(3億円)	(21億円)

< 費 用 >

基準年における現在価値	事業費	維持管理費
628億円	584億円	45億円
(327億円)	(282億円)	(45億円)

< 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (C B R)
B / C = 1.8 (3.1)

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. () : 残事業区間

3) 事業の進捗状況

進捗状況

執行済み額

事業費：243 億円（進捗率 36.3%）
うち用地費：82 億円（進捗率 37.7%） 平成 15 年度末時点

残事業の内容

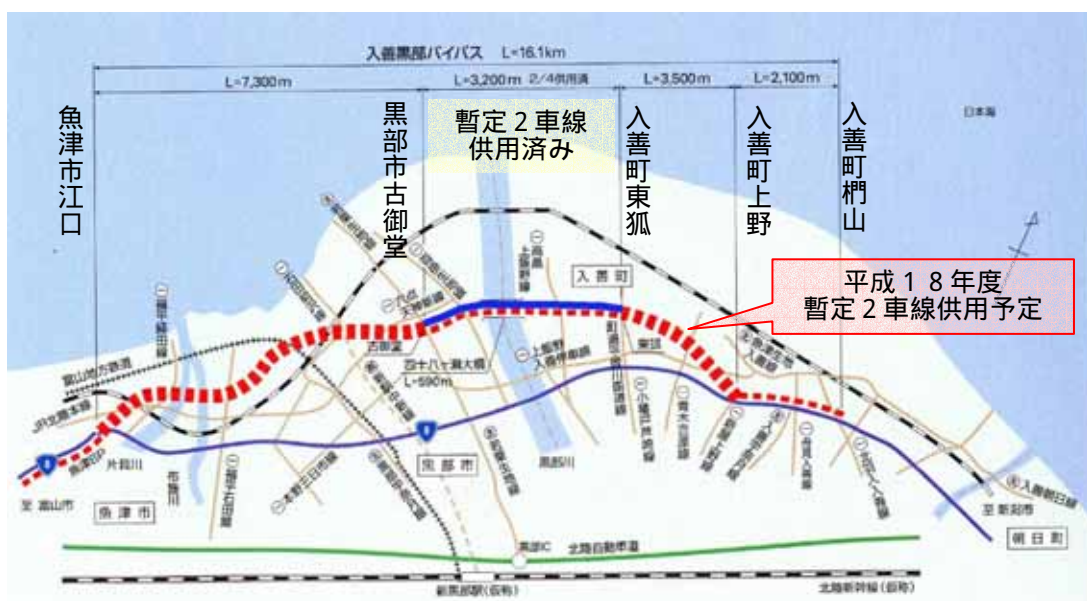
- ・ 入善町梶山～入善町上野間（L=2,100m）、黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7,300m）の用地買収、工事
- ・ 入善町上野～黒部市古御堂間（L=6,700m）の工事

3. 事業の進捗の見込み

- ・ 入善町上野～東狐間は地元調整を終えて用地買収も完了している。
- ・ 黒部市古御堂～魚津市江口間は地元設計協議中。一部用地買収着手。

今後の事業の見通し等

- ・ 入善町上野～東狐間（L=3,500m）について、平成 18 年度の暫定 2 車線供用に向け事業を推進する。
- ・ 黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7,300m）については、交通状況を勘案しつつ、引き続き全線暫定 2 車線供用に向け事業を推進する。



4 . コスト縮減や代替案等の可能性

- ・ 入善黒部バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路の接続などを勘案した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化、渋滞損失の緩和など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に38%の用地買収が完了しているとともに、構造、規格や施設規模等は必要最低限で計画しており見直しはできない。
- ・ 施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

5 . その他地方公共団体等の意見

地方公共団体の意見（要望）

- ・ S 5 5 ~ 「国道8号改築工事（朝日滑川間）の整備促進を要望」

一般国道8号朝日滑川間国道バイパス建設期成同盟会
（魚津市、滑川市、黒部市、入善町、朝日町）

6 . 対応方針（原案）

事業の必要性に関する視点

- ・ 現道等では年間約 121 万人・時間の渋滞損失時間を発生している。
- ・ バイパスの整備により、渋滞損失時間の削減、日常活動圏中心都市・北陸新幹線駅・高度医療施設へのアクセス時間短縮など様々な効果が期待される。
- ・ また、完成 4 車線供用した場合の費用対効果は 1.8 となる。（残事業区間の費用対効果は 3.1 となる）

事業進捗の見込みの視点

- ・ 入善町上野～東狐間（L=3,500m）については用地買収を完了し、平成 18 年度の暫定 2 車線供用を目指しており、事業は順調に進捗している。
- ・ 黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7,300m）は、交通状況を勘案しつつ、引き続き全線暫定 2 車線供用を目指している。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 入善黒部バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路の接続などを勘案した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化、渋滞損失の緩和など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に 38%の用地買収が完了しているとともに、構造、規格や施設規模等は必要最低限で計画しており見直しはできない。
- ・ 残事業の施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

対応方針（原案）

対応方針（原案）：**事業継続**

（理由）

一般国道 8 号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、その一部を構成する入善黒部バイパスは広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。

入善町上野～東狐間（L=3,500m）については、平成 18 年度の暫定 2 車線供用を目指しており、早期の効果発現が可能である。また、残る区間については、交通状況を勘案しつつ、全線暫定 2 車線供用を目標として実施しており、事業の効果を発揮するためには事業の継続が妥当である。