

資料－ 4

平成22年度第4回
北陸地方整備局
事業評価監視委員会

国道 4 1 号 猪谷榆原道路 再評価資料

平成 2 2 年 1 2 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
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	4
3. 事業の必要性・効果	5
1) 客観的評価指標	5
4. 当該道路の役割・効果	8
1) 3便益に係る整備効果	8
① 走行時間の短縮	8
② 損失時間の減少	8
③ 交通事故件数の減少	9
2) 事業の投資効果	10
3) その他の効果	11
① 事前通行規制区間の解消	11
② 冬期間におけるスムーズな交通の確保	12
③ 緊急輸送道路としての役割	13
④ 救急医療機関への命の道としてのアクセス向上	14
⑤ 路線バスの利便性向上	15
⑥ 新幹線駅である富山駅へのアクセス向上	16
⑦ 特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上	17
⑧ 日常生活圏の各市・町間の連携を強化	18
⑨ 主要な観光地へのアクセス性向上	19
5. 費用対効果	20
6. 事業の進捗見込み	21
7. コスト縮減や代替案の可能性	22
8. 対応方針（原案）	22
費用対効果算出資料	23

1. 事業の概要

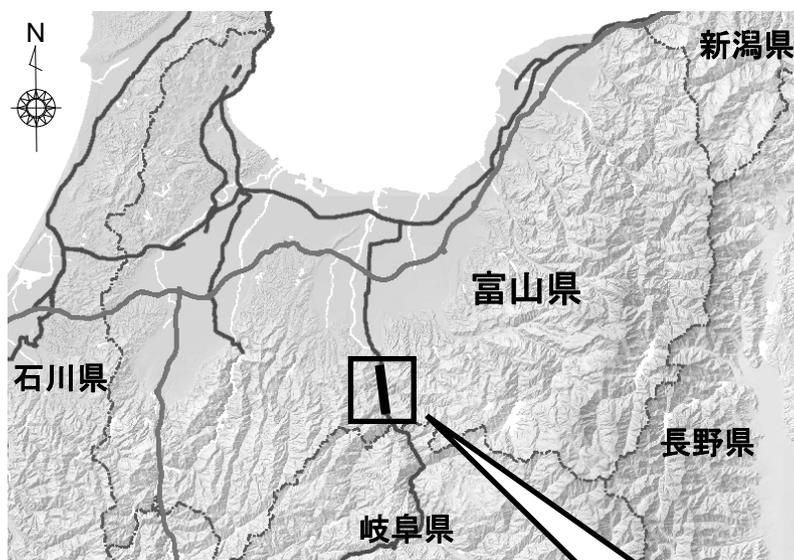
1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成しており、

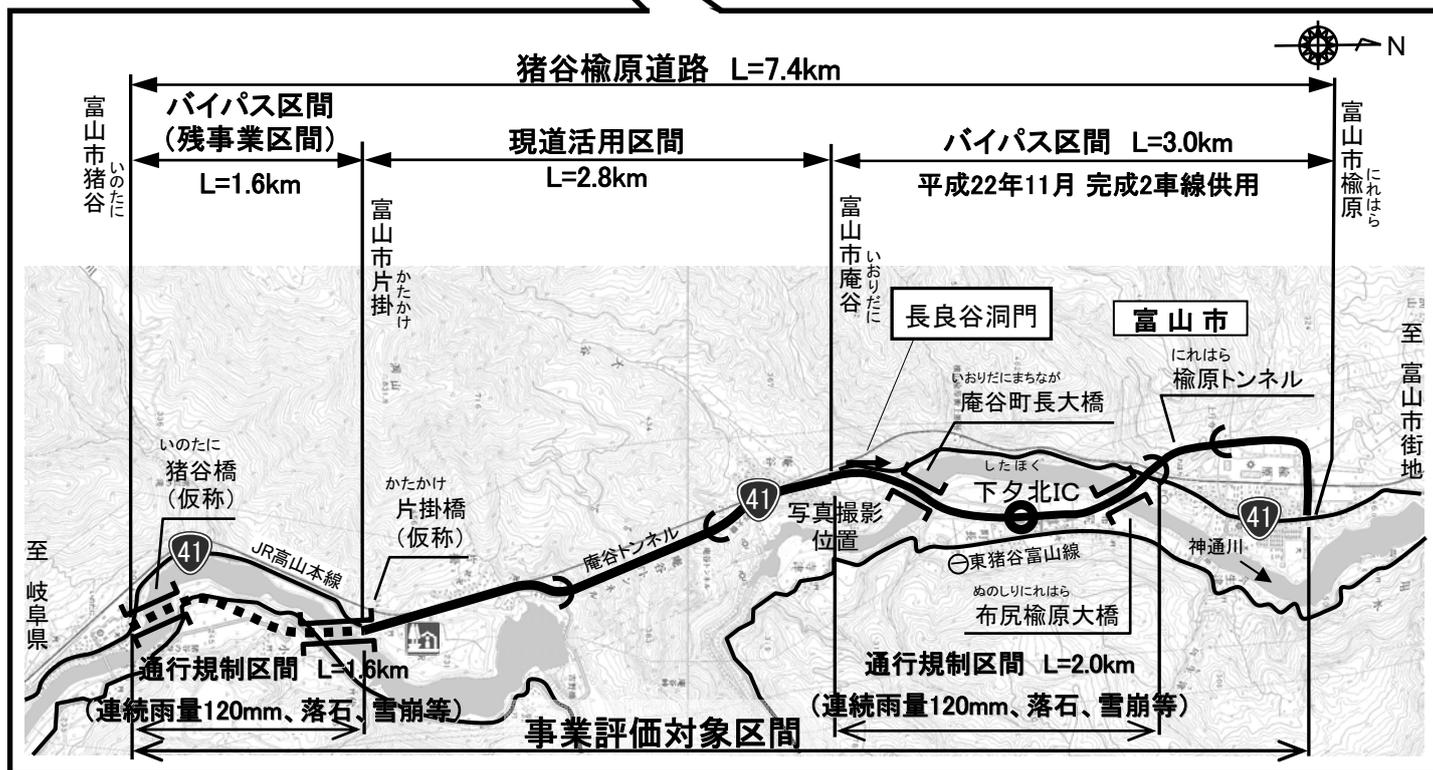
- 事前通行規制区間（連続雨量120mm）の回避
- 急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避
- 災害に強い幹線道路ネットワークの形成 など

を目的として、国道41号の富山県富山市猪谷～同市榆原（延長約7.4 km）についてバイパス整備を行うものである。現在、富山市猪谷～富山市片掛間の完成2車線供用に向けて事業を実施中である。

【広域的位置図】



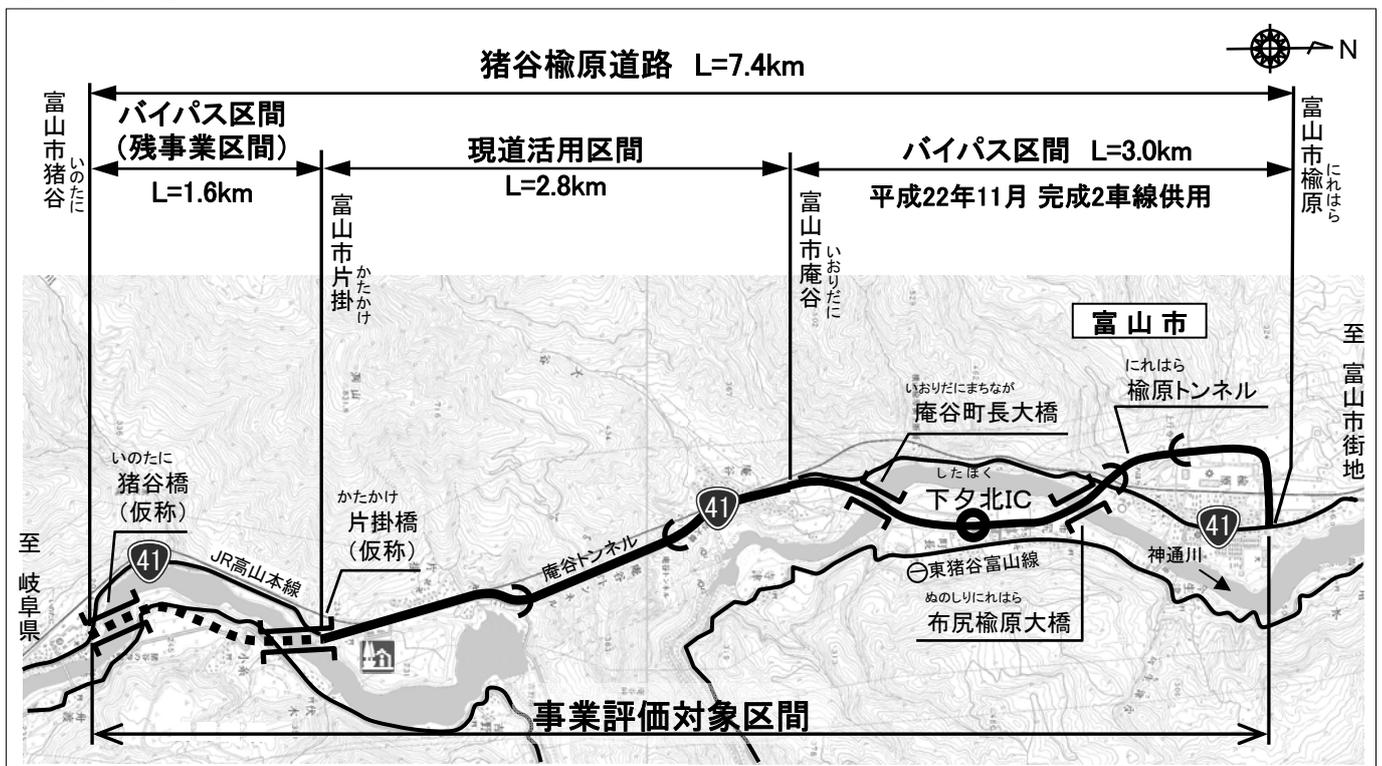
ながらだに
写真：長良谷洞門 富山方向を望む
※平成22年5月撮影



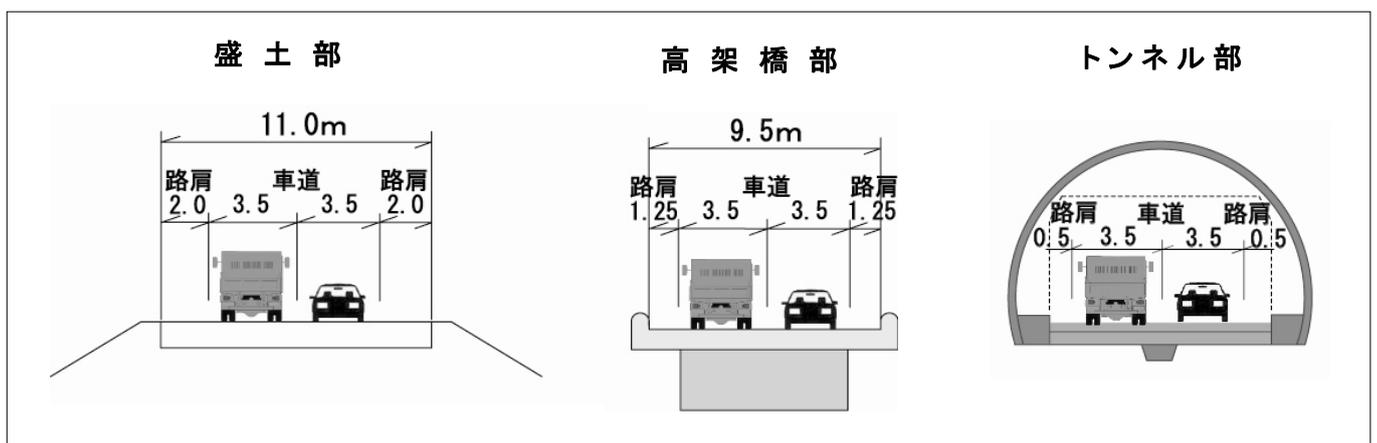
2) 事業の概要

- 事業名：国道41号 いのたににれはら 猪谷榆原道路
- 起終点：(起) 富山県富山市猪谷 いのたに
(終) 富山県富山市榆原 にれはら
- 延長：7.4 km
- 事業化：平成9年度
- 用地着手：平成13年度
- 工事着手：平成14年度
- 全体事業費：310億円
- 平成22年度末までの投資額(予定)：195億円(進捗率約63%)

【路線図】



【横断図】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

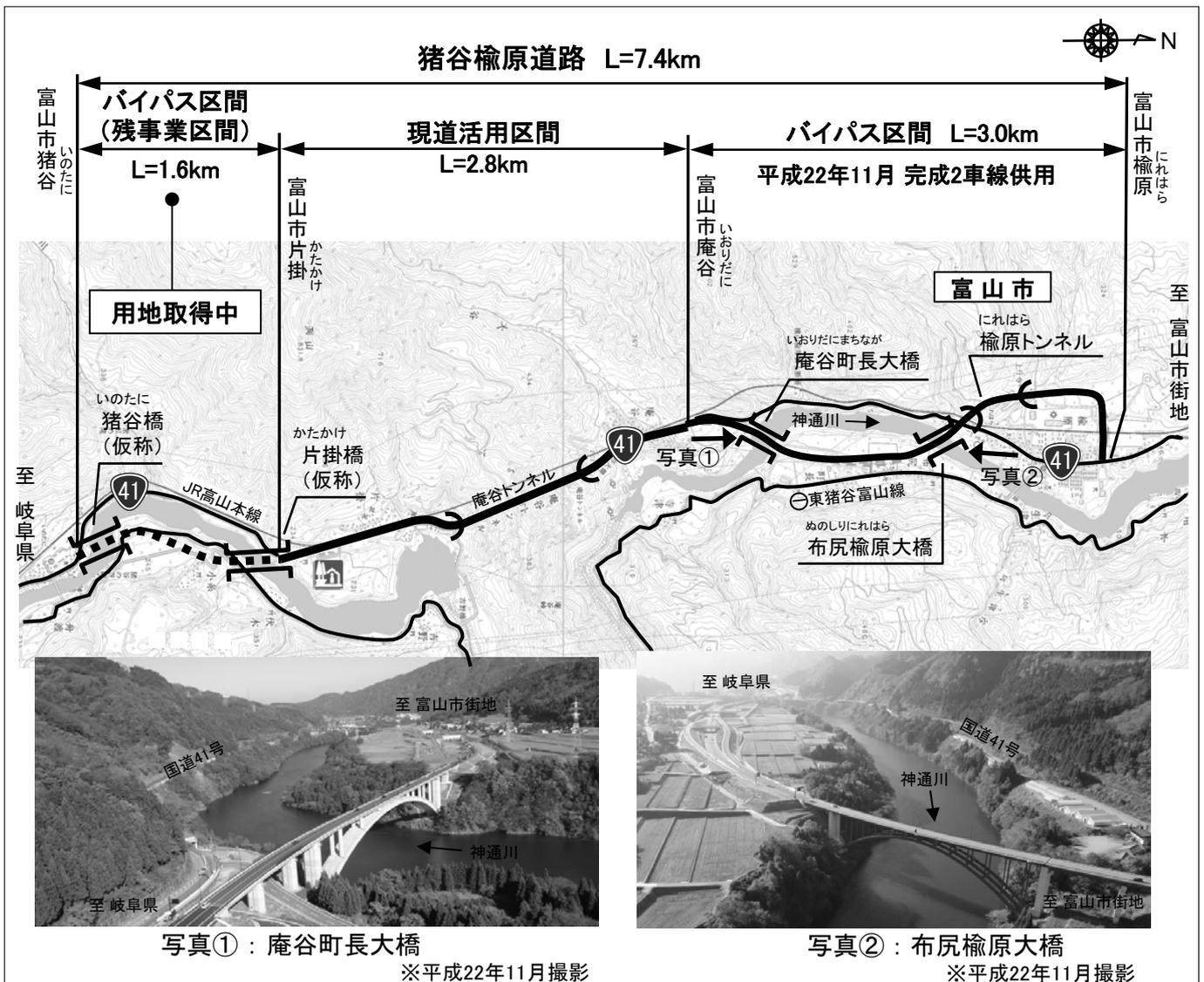
平成8年度	・地域高規格道路整備区間指定
平成9年度	・事業化
平成13年度	・用地着手
平成14年度	・工事着手
平成22年11月	・富山市庵谷～富山市楡原間(L=3.0km) 完成2車線供用

2) 事業の進捗状況

平成22年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	310億円	195億円	63%	115億円
うち用地費・補償費	23億円	19億円	83%	4億円

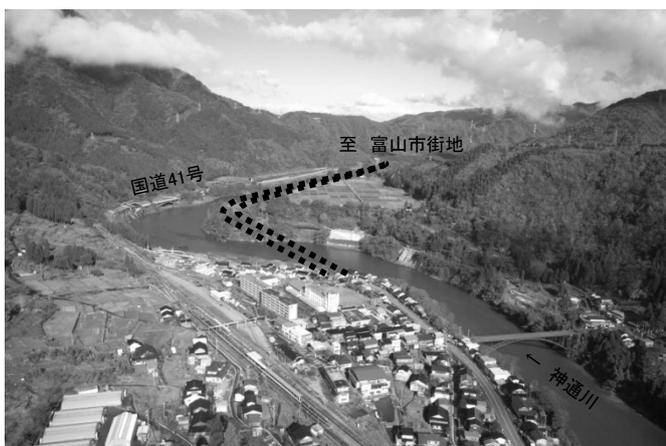
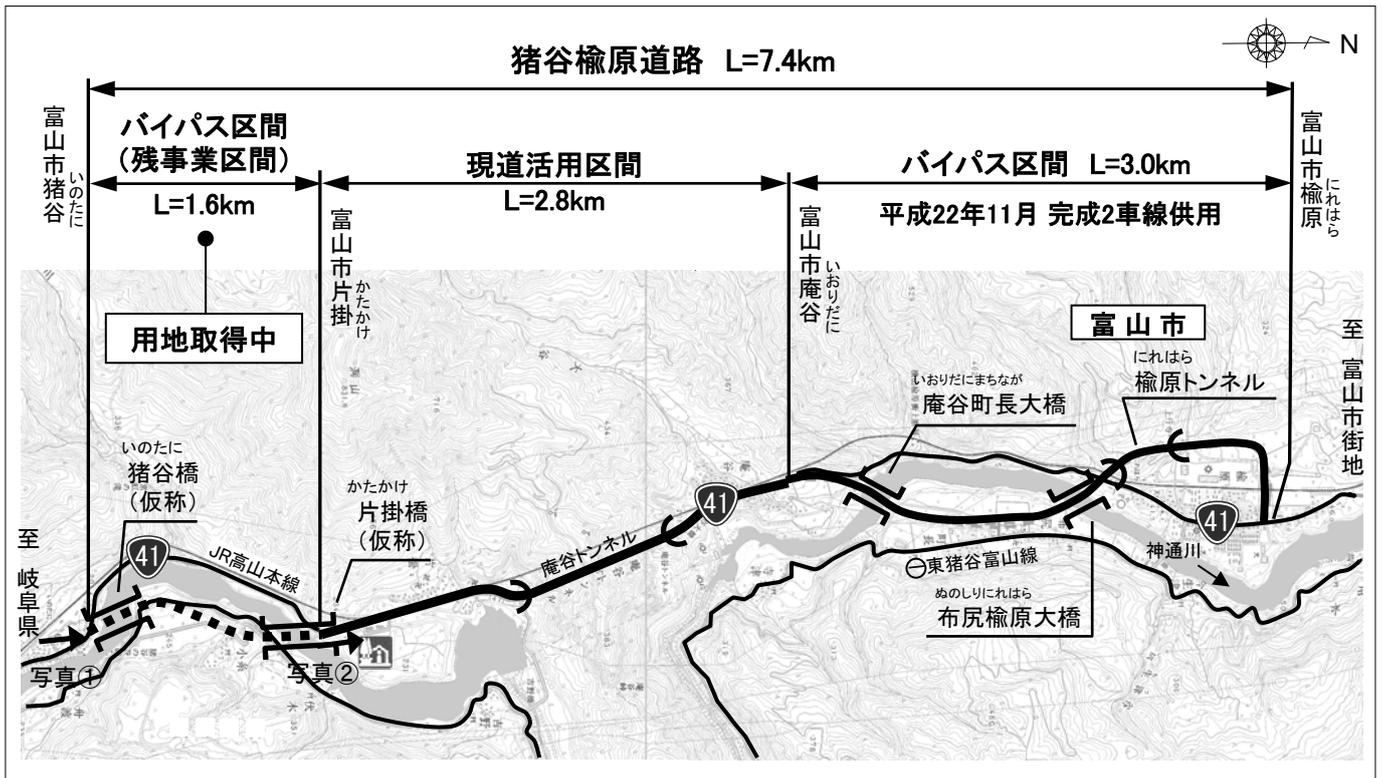
※金額は税込み



3) 今後の事業展開

現在、富山県富山市猪谷～同市片掛（延長約1.6km）間の完成2車線供用に向けて、用地を取得中である。

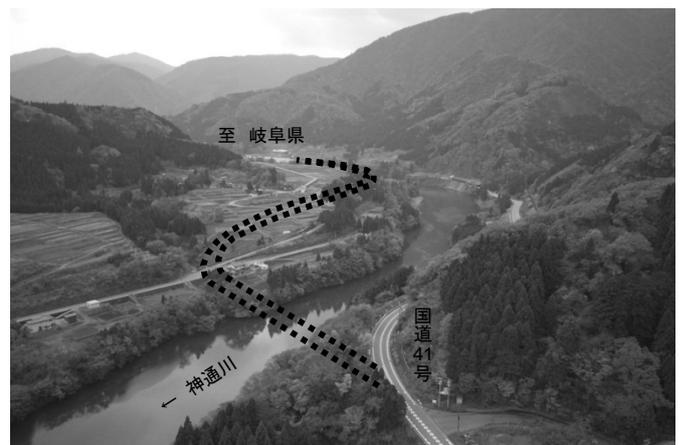
今後の事業展開については、残事業区間における早期用地取得と工事着手により、早期の全線供用に向け、事業を推進する。



至岐阜県

写真①：富山市猪谷から富山市街地方面を望む

※平成21年11月撮影



至富山市街地

写真②：富山市片掛から岐阜方面を望む

※平成21年11月撮影

3. 事業の必要性・効果

1) 客観的評価指標

○ 残事業を進め、当該事業を完成することで得られる整備効果を、客観的評価指標から項目を抽出して整理する。

【国道（二次改築）】

● 事業採択時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こと
------	------------	------------------

● 事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 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(人・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、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
	(2) 物流効率化支援	■ 拠点空港(会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理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
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	(3) 都市の再生	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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)の位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線として位置づけがある場合)
		□ 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		
(5) 個性ある地域の形成	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

Ⅱ. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上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 <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	(3) 安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
Ⅲ. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人以上)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	
		(2) 災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2カ箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線として位置づけがある場合) <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要ある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
	Ⅳ. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
	Ⅴ. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		(2) その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

※○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=1.5 (事業全体の3便益による費用対効果)

B/C=3.3 (残事業区間の完成供用を行った場合の3便益による費用対効果)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・現道の損失時間の削減率=約46% (詳述:P8)
(整備なし 約18.0万人時間/年 → 整備あり 約9.8万人時間/年)
- ・庵谷地区におけるバスの利便性向上および新幹線駅である富山駅へのアクセス向上が見込まれる。 (詳述:P15、P16)
(庵谷地区~富山駅間 整備なし38分→整備あり36分)
- ・地方管理空港である富山空港へのアクセス向上が見込まれる。
(庵谷地区~富山空港間 整備なし33分→整備あり31分)

(2) 物流効率化の支援

- ・特定重要港湾である伏木富山港へのアクセス向上が見込まれる。 (詳述:P17)
(リサイクル工場~伏木富山港間 整備なし83分→整備あり81分)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・地域高規格道路「富山高山連絡道路」として位置づけあり。
- ・日常生活圏の各市・町間の連携強化が見込まれる。 (詳述:P18)
(庵谷地区~富山市街地 整備なし36分→整備あり34分)

(5) 個性ある地域の形成

- ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 (詳述:P19)
(富山市~高山市街地 整備なし122分→整備あり120分)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

- ・第3次医療施設である県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる。 (詳述:P14)
(神岡消防本部~県立中央病院間 整備なし58分→整備あり56分)

III. 安全

(2) 災害への備え

- ・災害による道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。
- ・「富山県地域防災計画」の第一次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり。
(詳述:P13)
- ・現道における事前通行規制区間及び冬期交通障害区間の回避が見込まれる。
(通行規制区間〈連続雨量120mm、落石、雪崩等〉L=6.5km)
(詳述:P11、P12)

IV. 環 境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量=約1.8万t-CO₂/年
(整備なし 約255.5万t-CO₂/年 → 整備あり 約253.7万t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・費用便益分析対象エリアのNO_x排出削減率=約1.0%
(整備なし 約10,777t-NO_x/年 → 整備あり 約10,668t-NO_x/年)
- ・費用便益分析対象エリアのSPM排出削減率=約0.8%
(整備なし 約911t-SPM/年 → 整備あり 約904t-SPM/年)

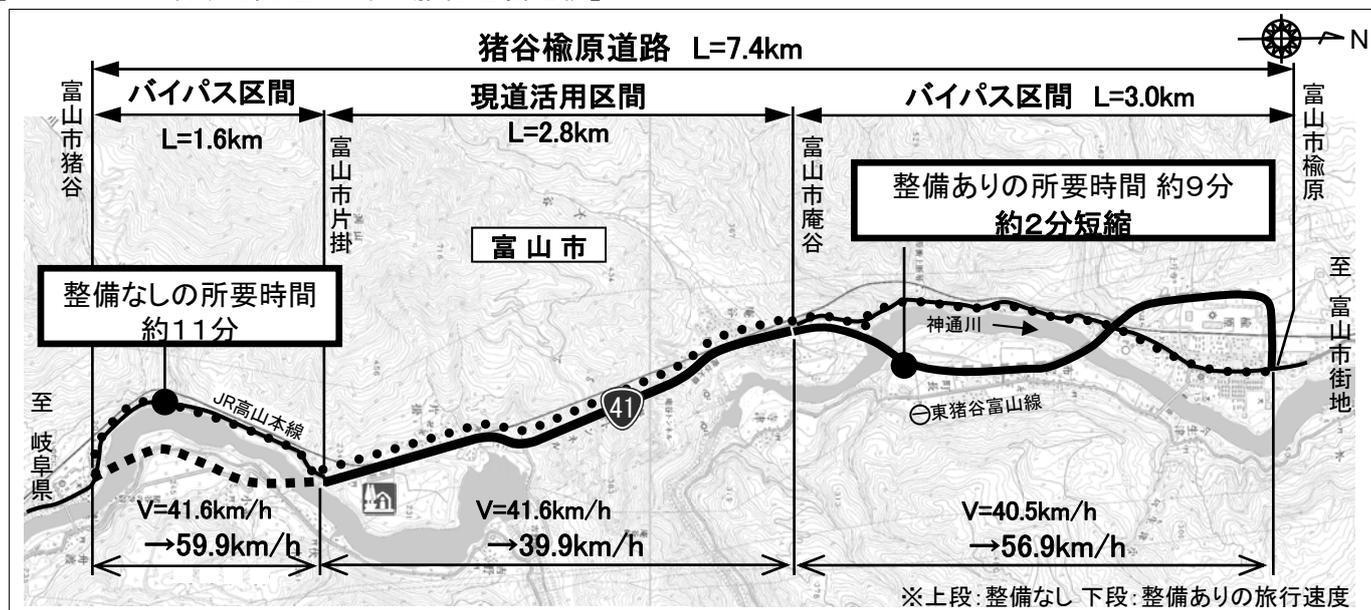
4. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果

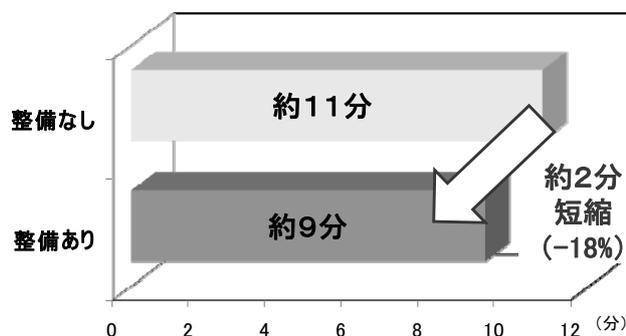
① 走行時間の短縮

○猪谷楡原道路の整備により円滑な走行環境が確保される。走行時間はバイパス整備なしの場合と比較すると、バイパス完成時では約2分の短縮効果が見込まれる。

【バイパスと平行する国道41号の旅行速度比較】



【猪谷～楡原間の所要時間】

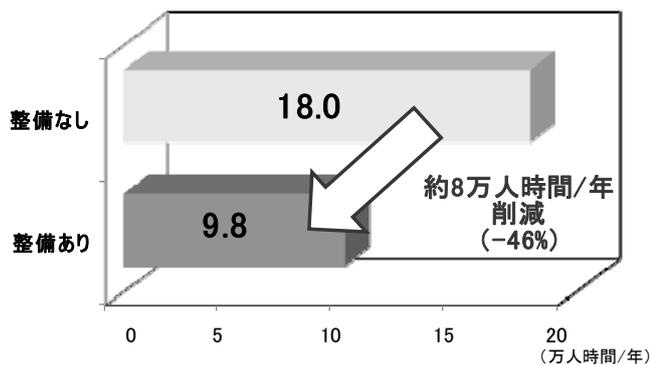


※出典: H42年将来推計値

② 損失時間の減少

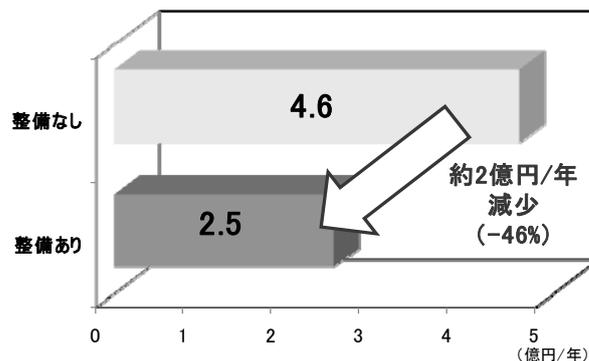
○猪谷楡原道路の整備により円滑な走行環境が確保される。現道である国道41号の損失時間は、整備なしと比較すると、約8万人時間/年、損失額は約2億円/年の削減効果が見込まれる。

【現道の損失時間】



※出典: H42年将来推計値

【現道の損失額】

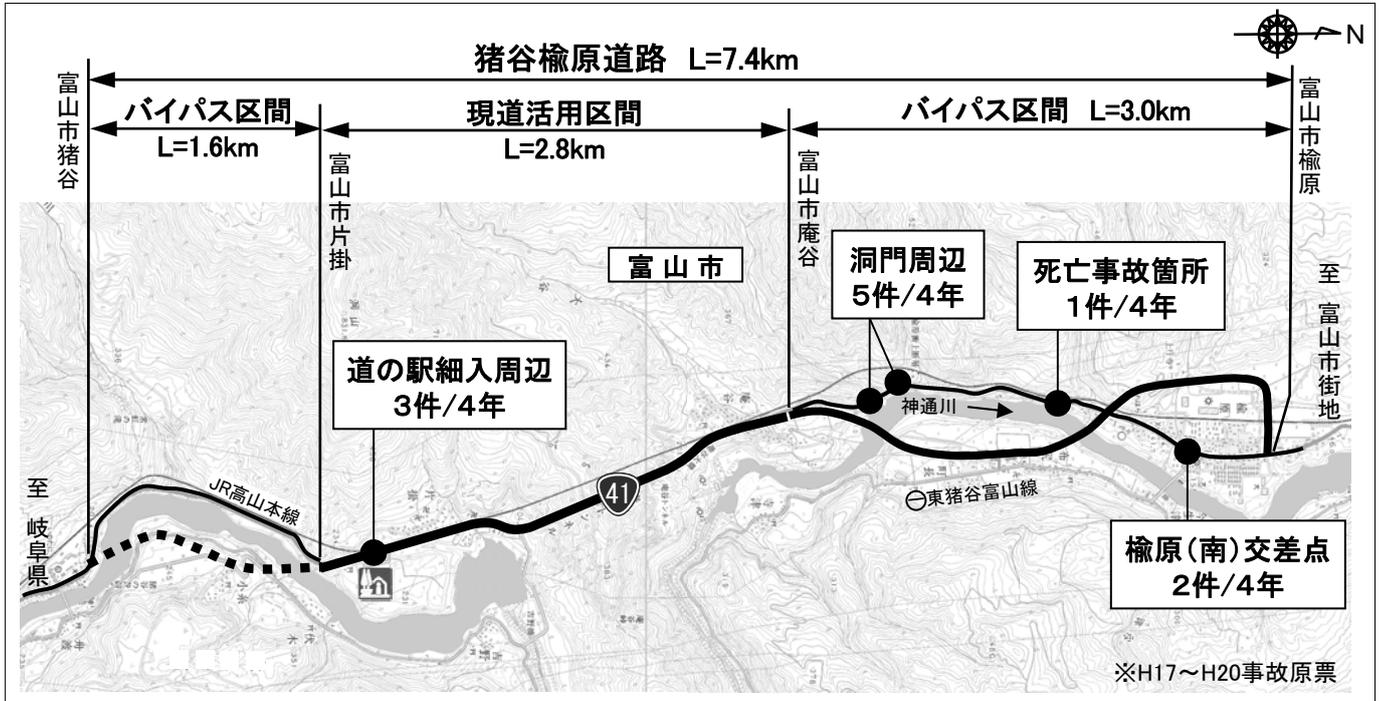


※出典: H42年将来推計値

③交通事故件数の減少

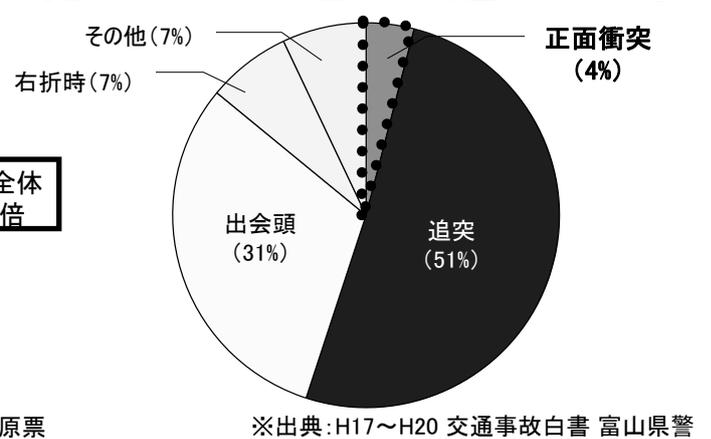
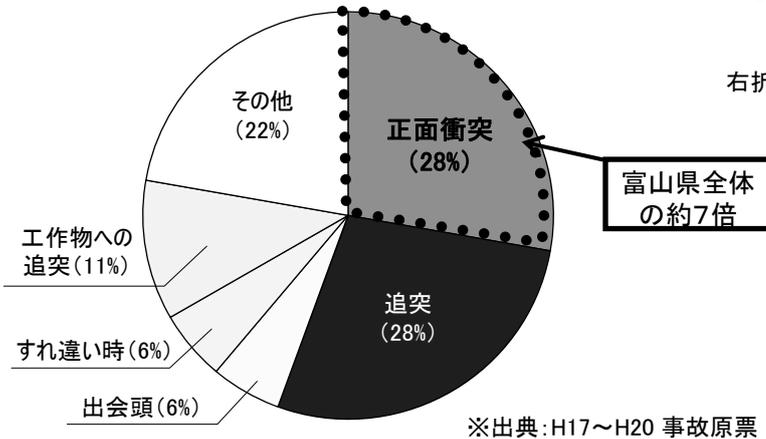
- 現道では、洞門周辺や道の駅細入周辺等で死傷事故が多発し、死亡事故も発生している。
- 事故類型別に見ると、正面衝突が富山県全体平均の約7倍となっており、急カーブ箇所や直線部における速度超過等が起因した死傷事故が発生していると考えられる。
- 猪谷榆原道路の整備により安全な走行環境が確保される。整備なしの場合と比較して年間約11件の削減が見込まれ、安全性の向上が期待される。

【交通事故発生状況(H17~H20)】



【現道の事故類型(H17~H20)】

【富山県全体の車両相互の事故類型(H17~H20)】

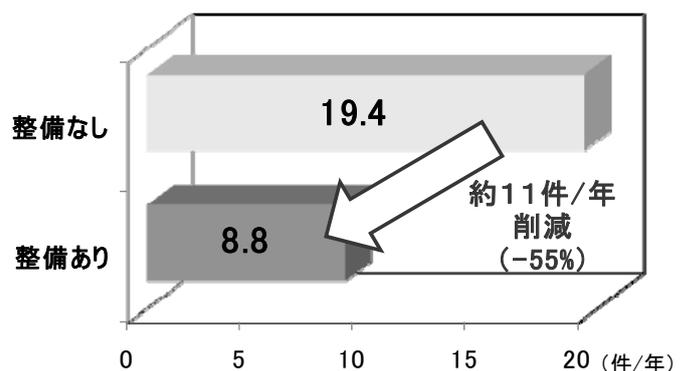


【事故車両による通行止め状況(H19.3)】



事故車が車線を閉塞し、約5時間の通行規制発生
 (全面通行止め 約3時間40分、片側通行止め 約1時間20分)
 ※出典: ライブカメラ映像より抜粋

【現道の死傷事故件数】



※出典: H42年将来推計値

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠(※出典:「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省より)

① 走行時間短縮便益

- 猪谷榆原道路の整備により、走行時間短縮による年間10億円の便益が発生する。
○供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると327億円と算出される。

【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

= 10(億円/年)※

※供用開始年次の便益

総走行時間費用 = $\sum \sum$ [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/年)

(円/台・分)

割引率等を考慮

327億円

車種	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

② 走行経費減少便益

- 猪谷榆原道路の整備により、走行経費減少による年間4.3億円の便益が発生する。
○供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると151億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 4.3(億円/年)※

※供用開始年次の便益

総走行経費 = $\sum \sum$ [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/年)

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	35.60	90.90	36.54	28.30	66.45
10	25.26	75.81	26.11	24.35	56.40
15	21.62	69.79	22.44	22.60	50.96
20	19.69	66.16	20.48	21.44	46.91
25	18.46	63.60	19.23	20.57	43.60
30	17.60	61.64	18.35	19.87	40.83
35	16.97	60.10	17.70	19.30	38.49
40	16.65	59.14	17.37	18.92	36.87
45	16.43	58.42	17.14	18.63	35.59
50	16.29	57.93	16.99	18.42	34.64
55	16.22	57.65	16.92	18.29	34.02
60	16.22	57.58	16.92	18.24	33.75

割引率等を考慮

151億円

③ 交通事故減少便益

- 猪谷榆原道路の整備により、平均事故件数が年間約11件減少し、年間1.1億円の便益が発生する。
○供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると23億円と算出される。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の交通事故による社会的損失

= 1.1(億円/年)※

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

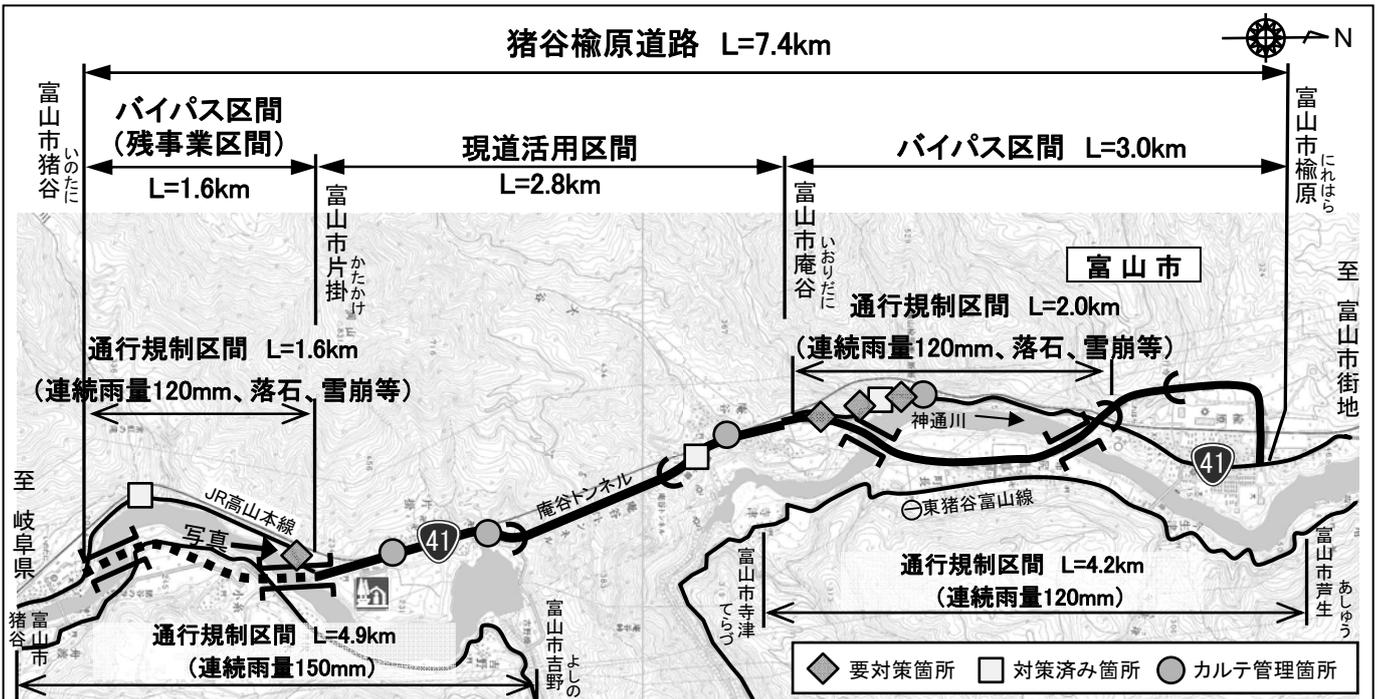
23億円

3) その他の効果

① 事前通行規制区間の回避

- 猪谷楡原道路は、事業区間7.4kmのうち約9割にあたる6.5kmが連続雨量120mm、落石、雪崩等の事前通行規制区間となっており、過去における全面通行止め時間は、年平均で約25時間、片側交互通行規制を含めた交通規制時間は年平均で約59時間発生している。
- 神通川右岸には、一般県道猪谷富山線があるが、細かいカーブが連続する幅員が3m程度の道路である。また、大雨時には、土砂崩れ等による危険性のため、国道41号と同様に雨量規制がかかり、国道41号の機能を代替する路線とはならない。
- 残事業区間である富山市猪谷～片掛間の整備と現道活用区間の規制解除により、事前通行規制区間を回避し、円滑な通行が確保される。

【国道41号沿線の通行規制状況】



【国道41号の通行規制実績】

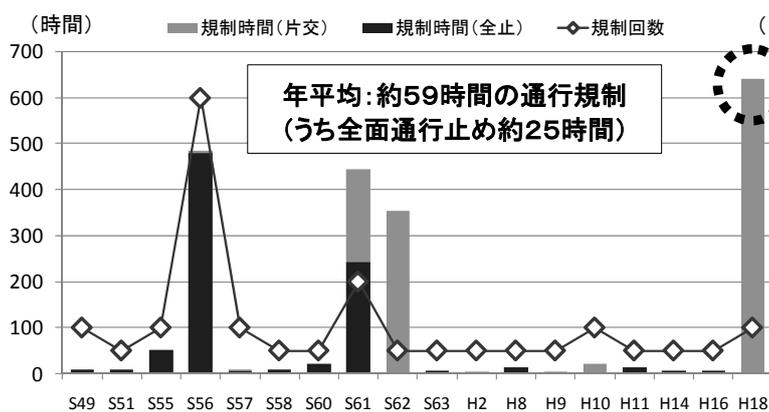


写真: 片掛地区の土砂崩落現場
※平成18年1月撮影

○災害時等の迂回解消便益

$$\text{迂回に伴う増分経費} \times \text{日交通量} \times \text{通行止め日数} \\ = \text{約0.3億円/年(全体)} \\ \text{約0.3億円/年(残事業)}$$

※: 交通量: 11.5千台
通行止め日数1.0として計算

※金額は、推計対象年度(H42)単年において試算した便益額(参考値)

②冬期間のスムーズな交通の確保

- 富山市は、豪雪地帯（一部特別豪雪地域）に指定されている。猪谷楡原道路沿線は、冬期間で平均16cm/日程度の積雪があり、非積雪時よりも旅行速度が低下している。また、急勾配区間においては、過去6年間では20件の登坂不能車が発生しており、円滑な通行の妨げとなっている。
- 猪谷楡原道路は、堆雪幅に必要な幅員が全区間で確保されており、積雪時においても円滑な交通の確保が可能となる。

【冬期の積雪状況(国道41号猪谷トンネル周辺)】



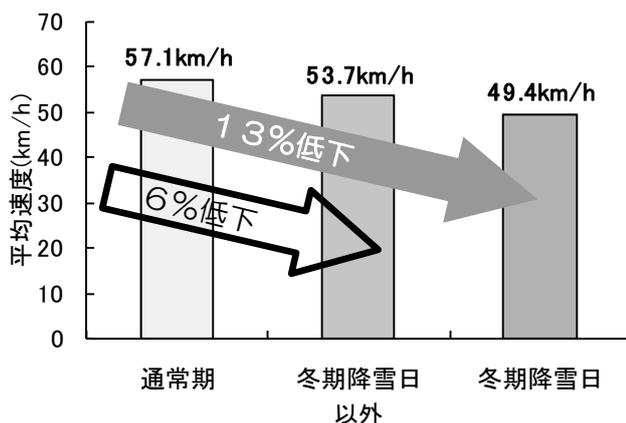
現道の状況：登坂不能車両による渋滞
(富山方面を望む)



※出典：北日本新聞 平成18年1月6日

【旅行速度の低下】

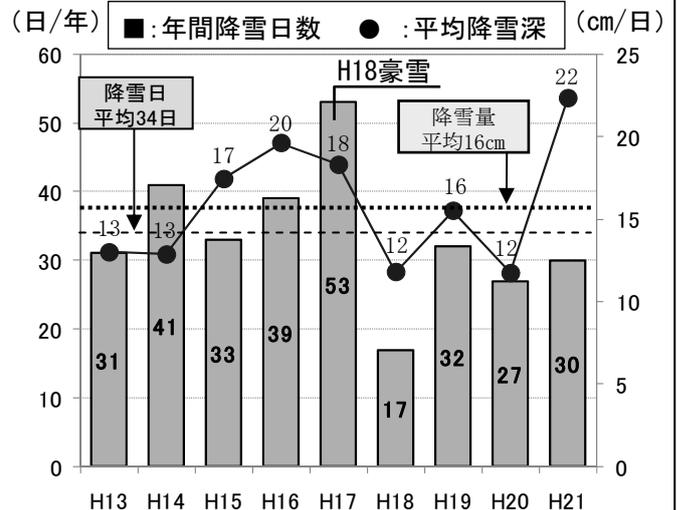
北陸地方整備局管内では、通常期に比べ降雪日では13%、冬期降雪日以外では6%の速度低下。



※出典：北陸地方整備局管内直轄国道の冬期旅行速度 (H18~H20 3年平均 全27箇所対象)

【年間降雪日数と平均降雪深】

富山市片掛の平均降雪日は約34日/年、平均降雪量は16cm/日。



※出典：国土交通省 片掛観測所降雪データ

○冬期の速度低下を考慮した便益

冬期走行時間の短縮割合 × 冬期日数
× (走行時間費用 + 走行経費)
= 約1.0億円/年(全体)
約0.2億円/年(残事業)

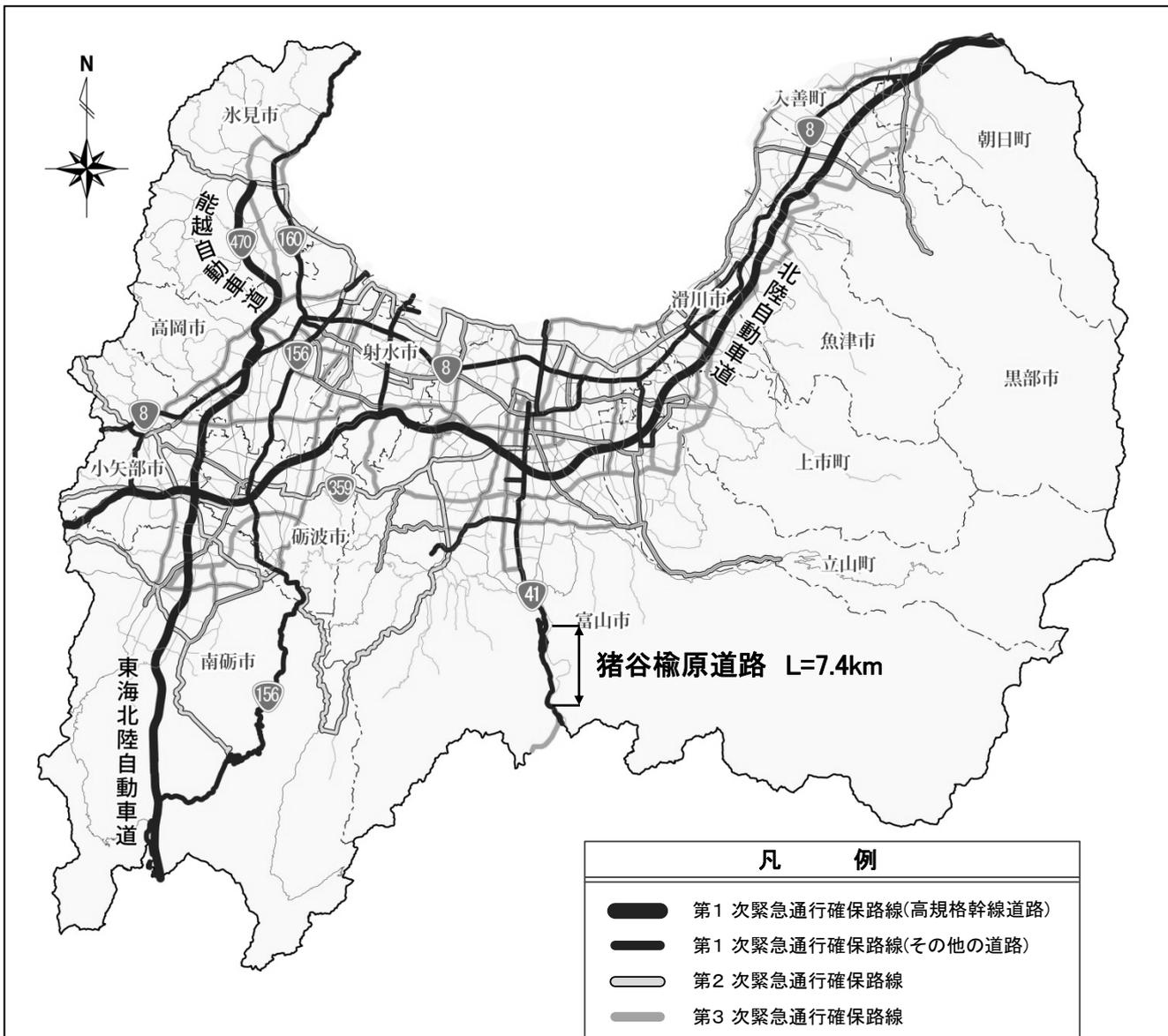
※金額は、推計対象年度(H42)単年において試算した便益額(参考値)



③緊急輸送道路としての役割

- 国道41号は、「富山県地域防災計画」において、第1次緊急通行確保路線に位置づけられている。
- 猪谷楡原道路の整備により、国道41号のリダンダンシーが確保され、災害時における緊急通行確保路線のネットワーク機能の強化と信頼性の向上が期待される。

【富山県の緊急通行確保路線】



※出典: 富山県地域防災計画

【緊急輸送道路の定義】

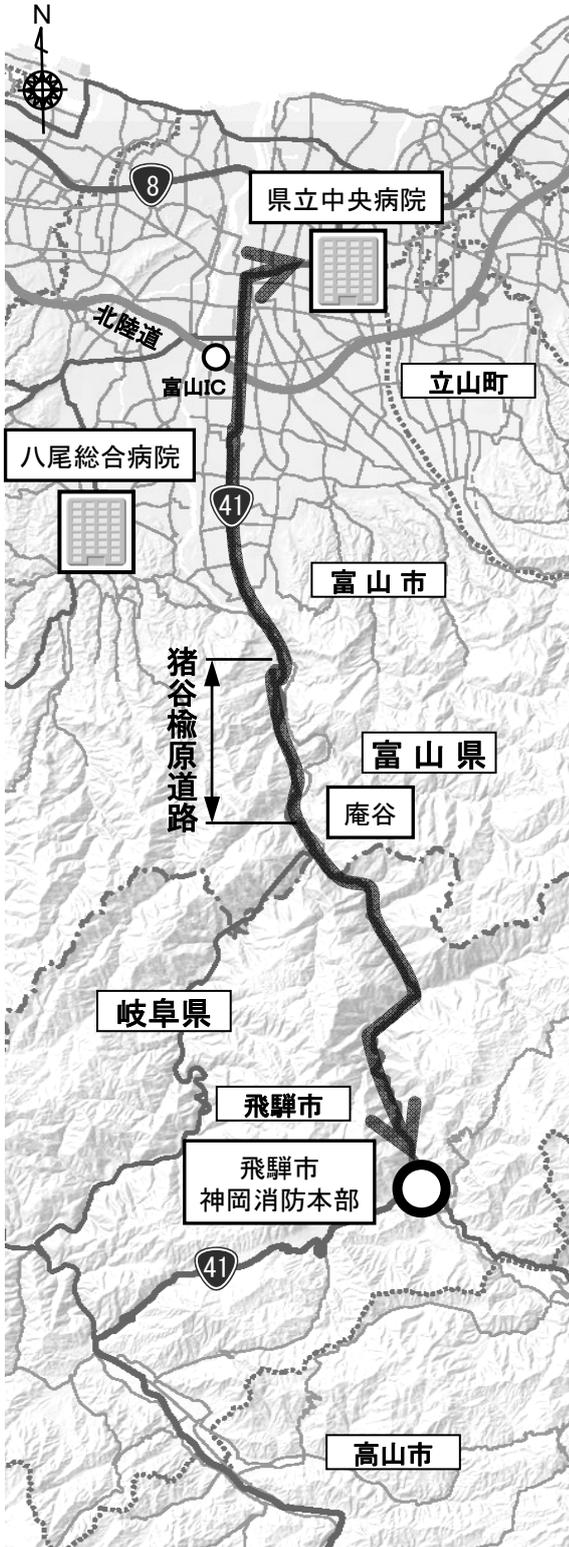
- 第1次緊急通行確保路線
 - ・県内外の広域的な輸送に不可欠な、北陸、東海北陸及び能越自動車道、一般国道(指定区間)、一般国道とIC及び輸送拠点(空港、港湾等)とを結ぶ道路。
- 第2次緊急通行確保路線
 - ・第1次とネットワークを構成し、市町村対策本部、警察署、消防署等の市町村の防災活動拠点となる施設を相互に接続する幹線道路。
- 第3次緊急通行確保路線
 - ・上記路線を相互に補完する道路。

※出典: 富山県地域防災計画

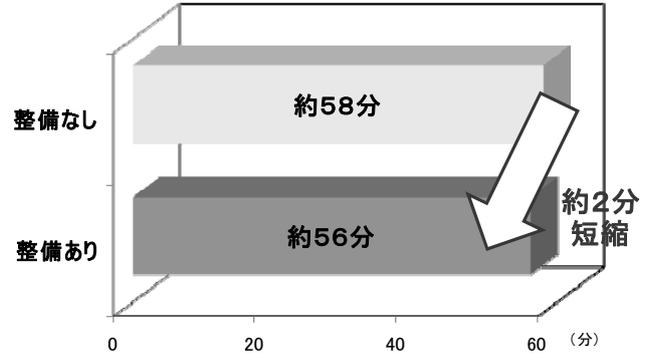
④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上

- 富山県立中央病院は、富山県中央地域の第3次医療施設として、県内だけでなく、岐阜県飛騨市方面からの救急救命病院として機能している。
- 富山市の救急搬送人員は年々増加傾向ある。また、岐阜県からも県境を超えた救急搬送がある。猪谷楡原道路の整備は、病院への搬送時間を短縮し、迅速な救急救命活動を支援する。

【富山県立中央病院へのアクセスルート】



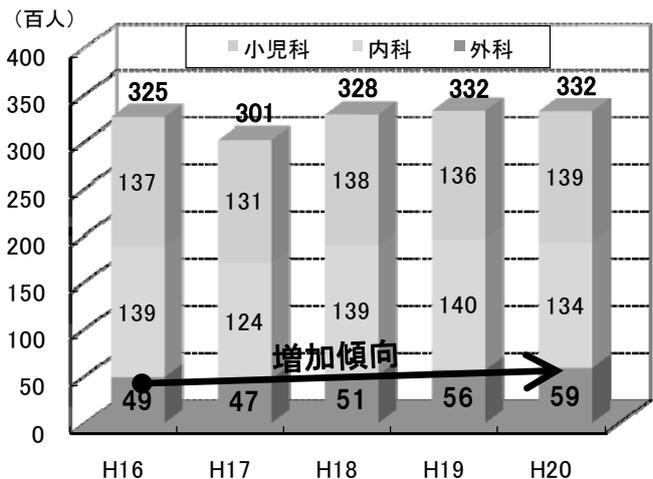
【神岡消防本部～県立中央病院の所要時間】



※出典: H42年将来推計値

【過去5年間の救急医療利用者数の推移】

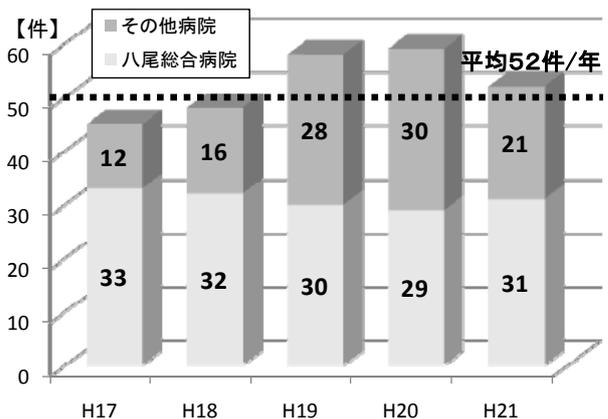
利用数全体は、約3.3万人で推移。
手術等を要する外科の利用者は、5年間で1.2倍に増加



※出典: 第5回富山市統計書(平成21年度版)

【岐阜県飛騨市から富山県への搬送実績】

国道41号を利用して、富山県に平均で約52件/年(週1回程度)搬送

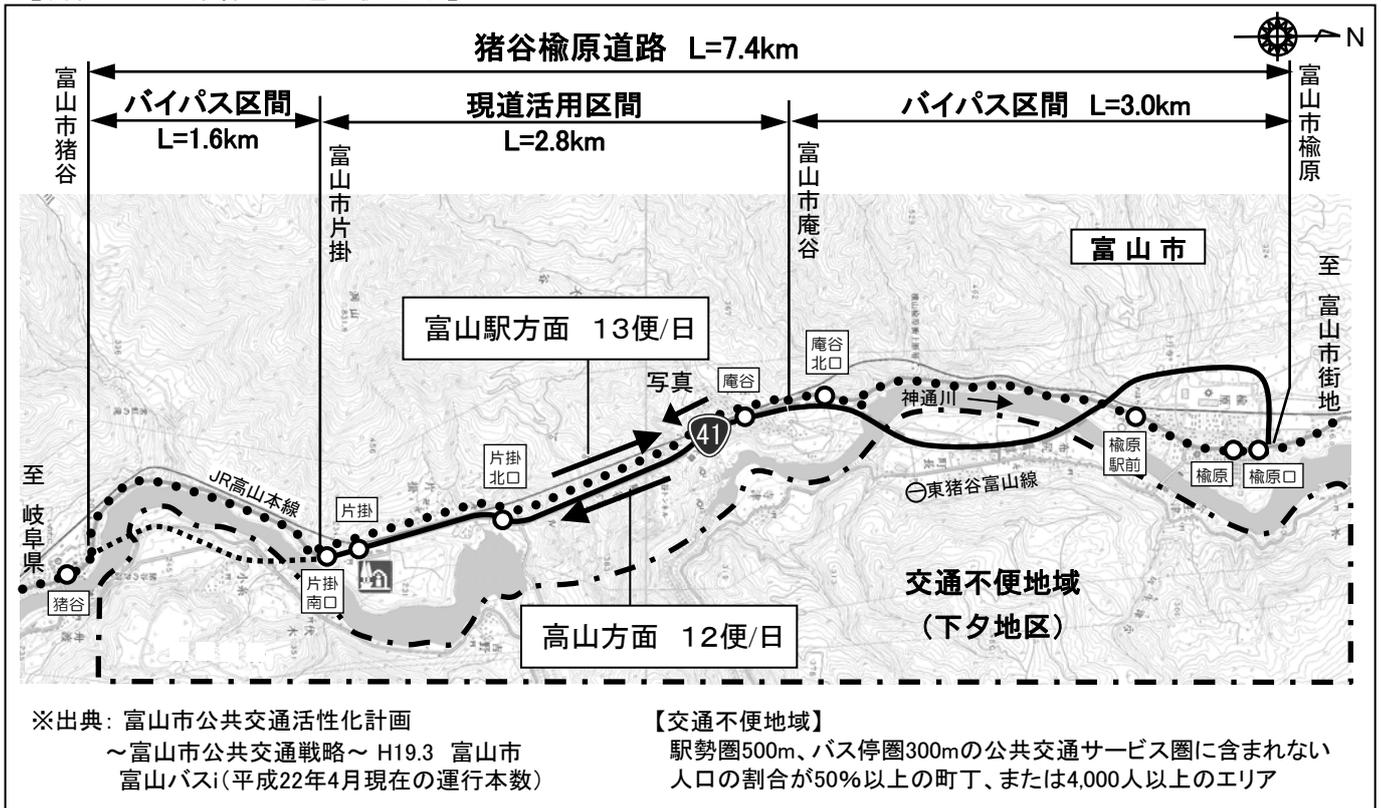


※出典: 飛騨市神岡消防署整理資料

⑤路線バスの利便性向上

- 細入地域のバス運行状況は、富山駅方面に13本/日、高山方面に12本/日である。
- バス停は、国道41号沿いに設置されており、神通川東側に位置する地区は、バス利用時に対岸に渡る必要があるため、不便を強いられている。
- 平成22年4月からは、富山市～高山市・奥飛騨温泉郷間の特急バスが運行を再開している。猪谷楡原道路の整備により、広幅員かつ災害にも強い安全な道路が確保され、路線バスの定時性や利用利便の向上が期待される。

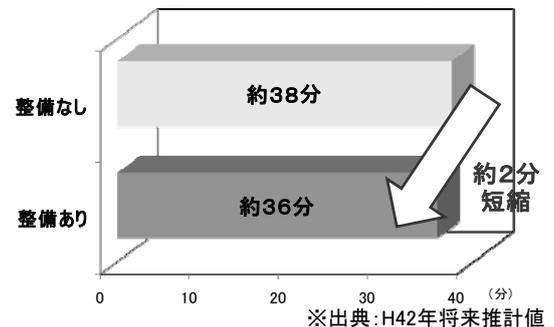
【現在のバス路線と交通不便地域】



【富山市～高山市間特急バス】

- ・平成20年度まで富山～高山間の特急バスを運行していたが、利用者の減少で一時廃線となる。
- ・平成22年4月から奥飛騨温泉郷方向への路線を追加し、再運行している。
- ・運行本数は、日2便。

【庵谷地区～富山駅間の所要時間】

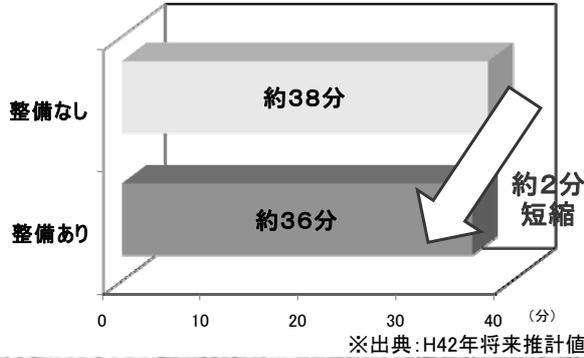


写真：庵谷トンネルを通行する路線バス
※平成22年5月撮影

⑥新幹線駅である富山駅へのアクセス向上

- 北陸新幹線は、平成26年度の開業を目指し現在施工している。富山駅は富山県中心部の新幹線駅となり、国道41号を介して岐阜県北部の最寄り駅としての利用も期待される。
- 猪谷楡原道路の整備により、現道の国道41号の円滑な交通が確保され、沿道地域と新幹線駅とのアクセスの速達性を向上させる。

【庵谷地区～富山駅間の所要時間】

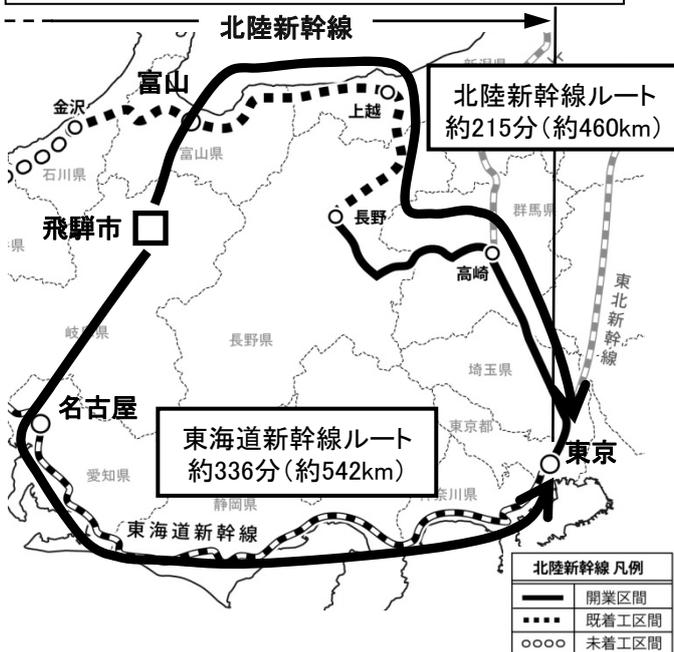


富山駅(南口)



【岐阜県飛騨市～東京間の所要時間】

北陸新幹線が供用した場合、岐阜県北部から東京への移動時間が約2時間短縮。



○北陸新幹線新駅周辺整備事業

富山駅は、北陸新幹線建設事業と合わせて在来線を高架化する連続立体交差事業が進められている。

駅周辺は、駅前広場など周辺施設とも調和した景観となるよう配慮した計画となるよう検討されている。

富山駅周辺の整備イメージ

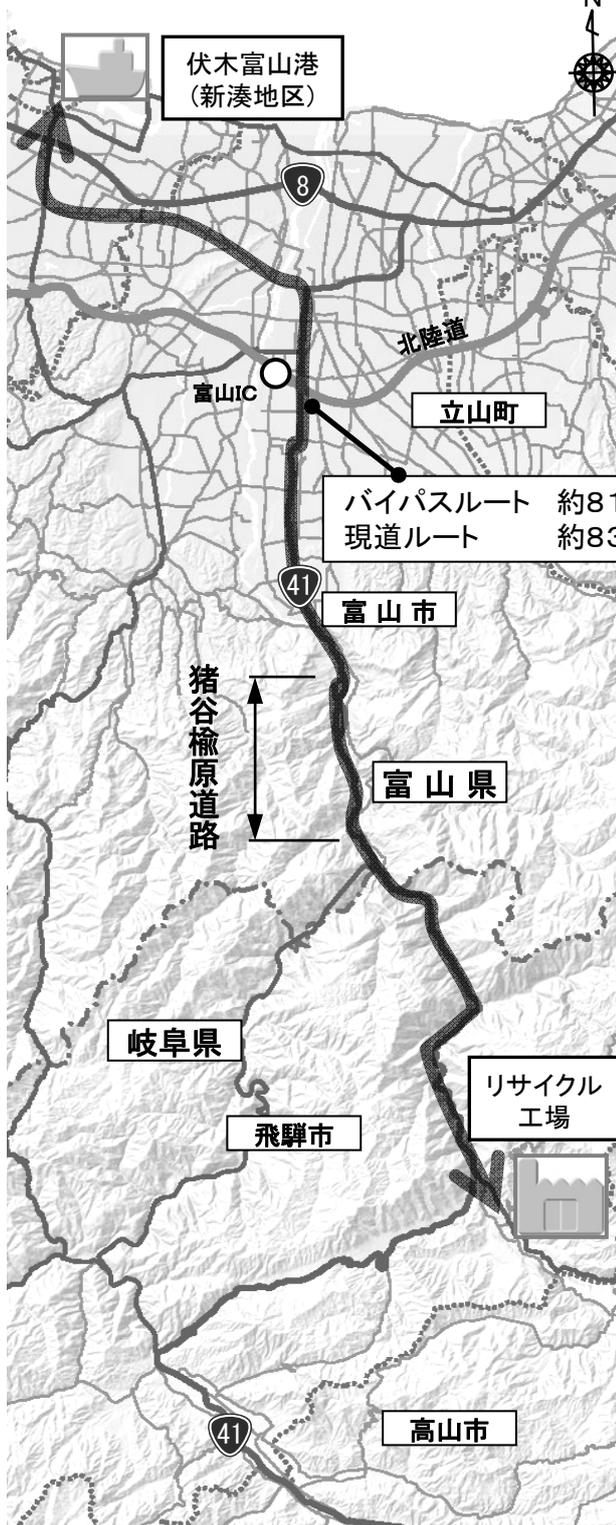


※出典: 富山駅周辺景観デザイン検討委員会報告書

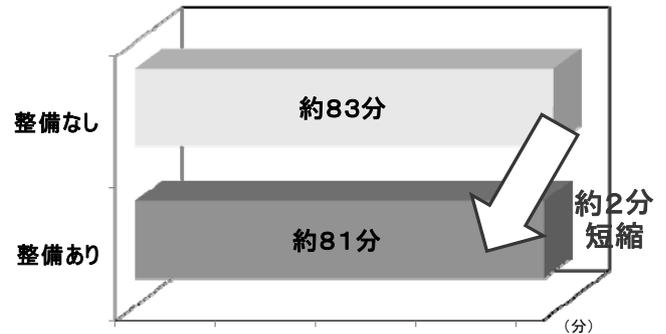
⑦特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上

- 特定重要港湾伏木富山港は、環日本海圏対岸諸国との国際交流において、重要な役割を担う。
- 特に外貿コンテナ貨物取扱量は中国、韓国、ロシアなど対岸諸国との輸出入が年々増加している。
- 猪谷榆原道路の整備により、特定重要港湾伏木富山港へのアクセス性向上が期待される。

【伏木富山港へのアクセスルート】

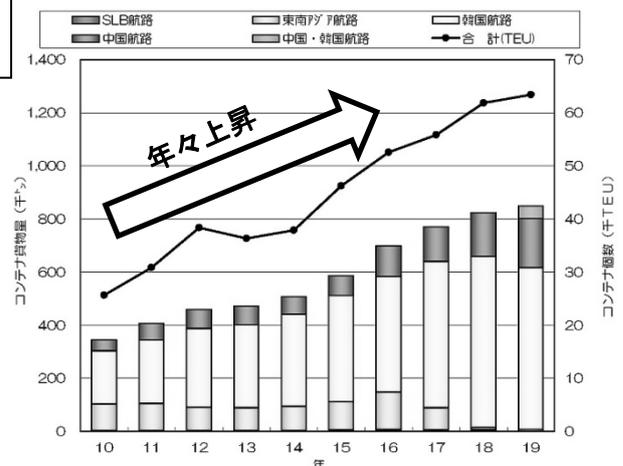


【リサイクル工場(神岡)～伏木富山港間の所要時間】



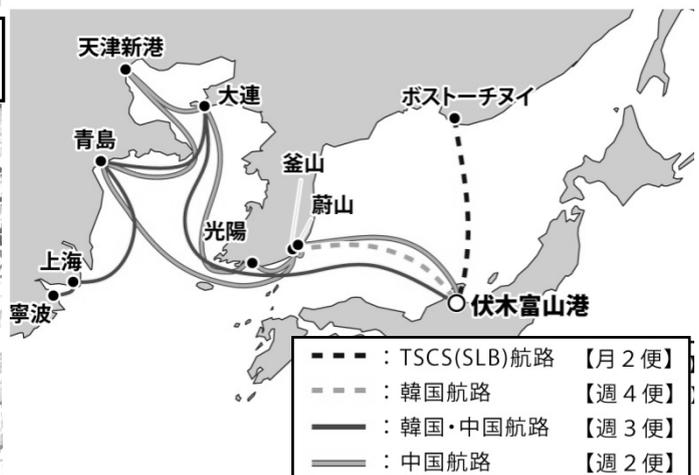
※出典: H42年将来推計値

【伏木富山港の外貿コンテナ貨物量推移】



※出典: 「伏木富山港の概要」伏木富山港湾事務所HP

【伏木富山港の外貿コンテナ定期航路】

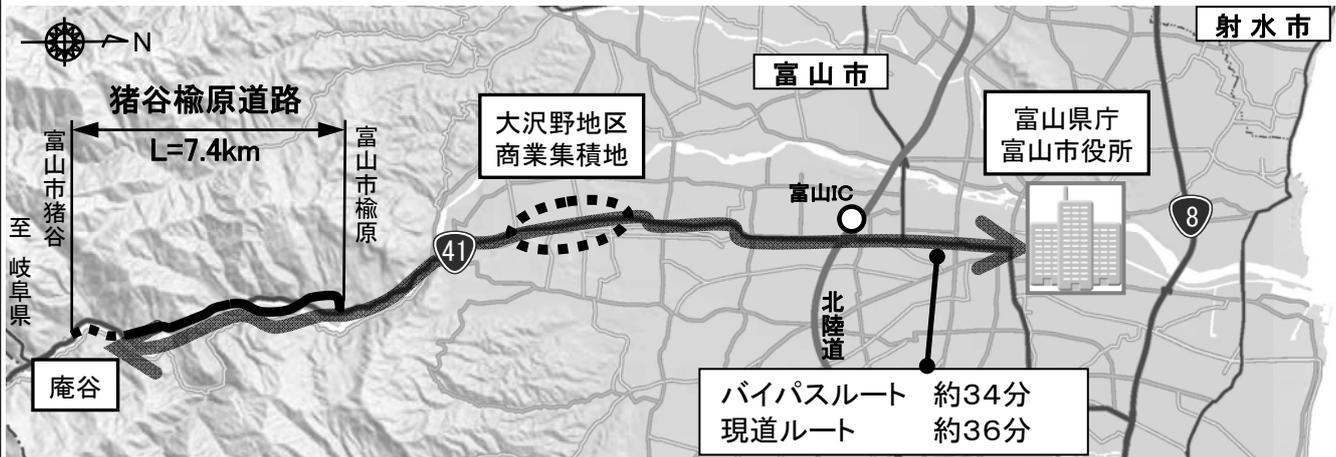


※出典: 「伏木富山港の概要」伏木富山港湾事務所HP

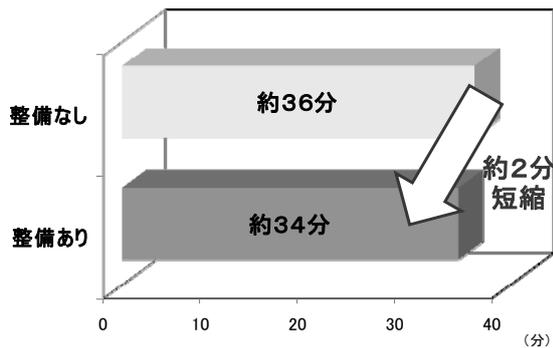
⑧日常生活圏の各市・町間の連携を強化

- 細入地区（旧細入村）は、全体の51%の方が、富山市街地方面に勤務している。
- また、日常の食料品も大半が大沢野地区で購入しており、国道41号は、地域住民の生活道路としての重要な役割を果たしている。
- 猪谷楡原道路の整備により、現道の旅行速度が向上し、各都市間の通勤通学等の利便性が向上する。また、大型商業施設へのアクセス性向上も見込まれる。

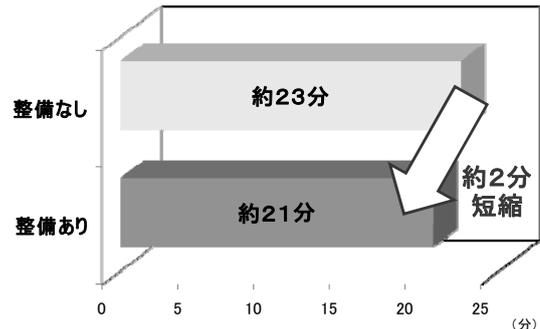
【庵谷地区～富山市中心部へのアクセスルート】



【庵谷地区～富山市街地の所要時間】

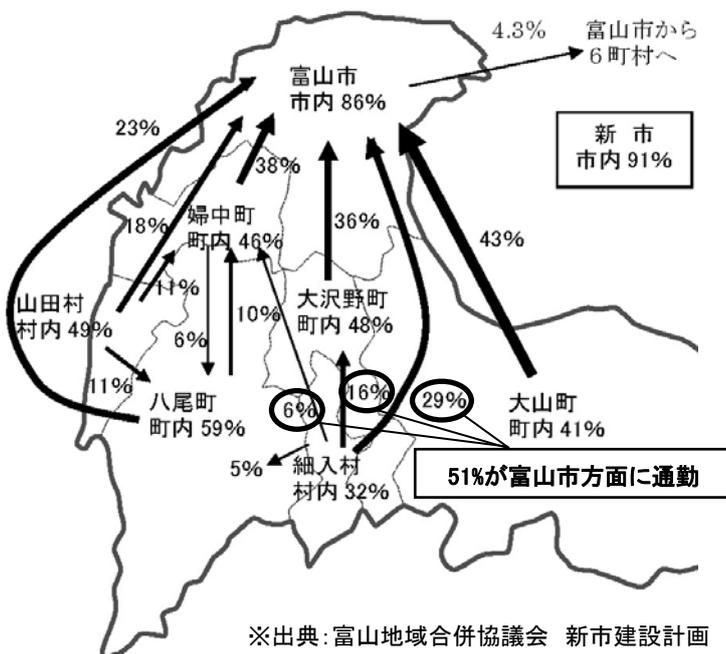


【庵谷地区～大沢野地区の所要時間】



※出典：H42年将来推計値

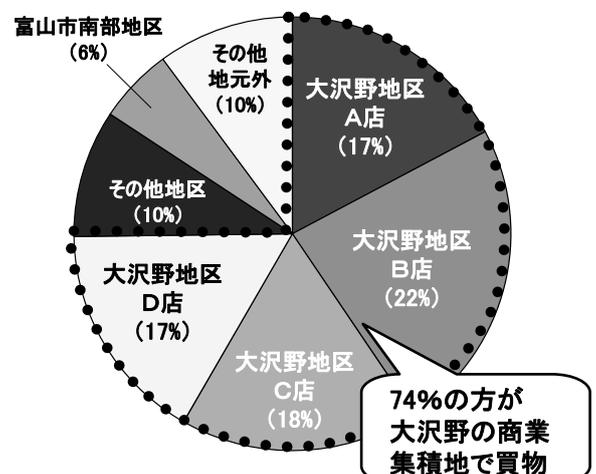
【合併前における各市町村の通勤動態(H12国勢調査)】



※出典：富山地域合併協議会 新市建設計画

【大沢野・細入地区の食料品買物場所】

大沢野・細入地区の74%の方は、日常の食料品を大沢野地区の商業集積地で購入

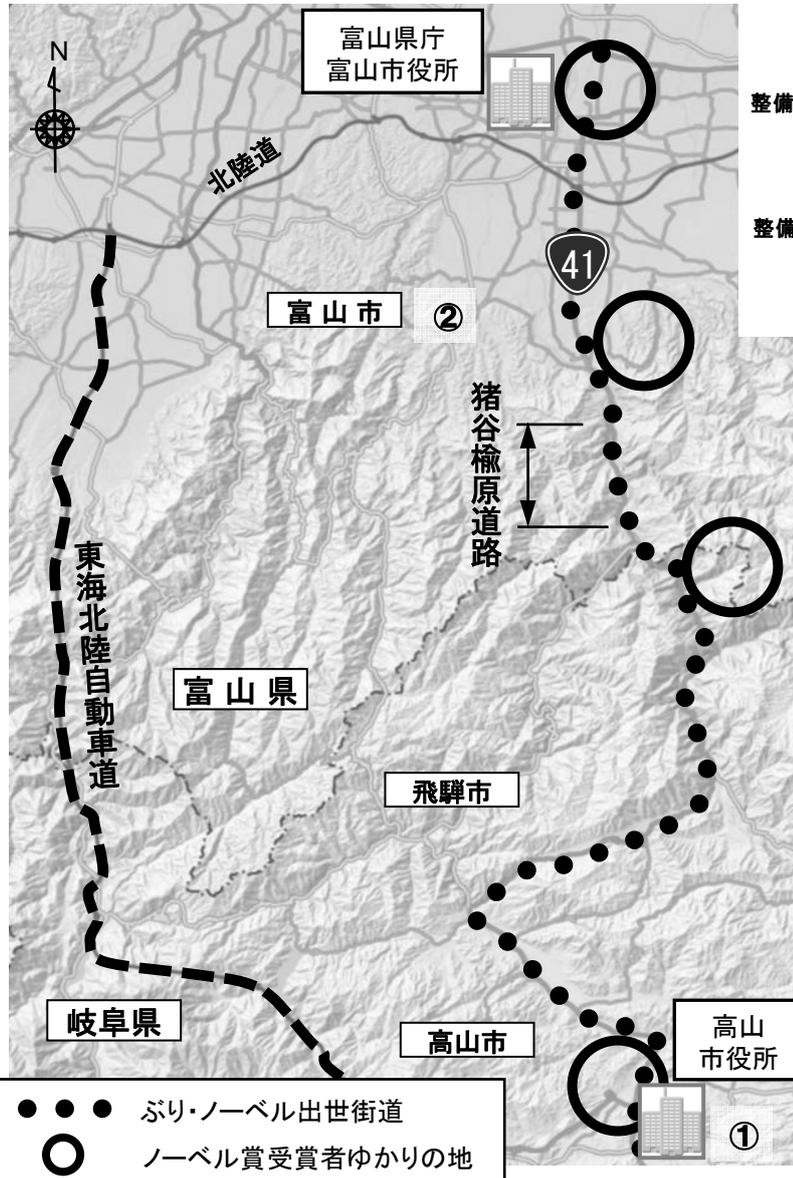


※出典：平成20年度消費購買動向調査報告書 (富山市)

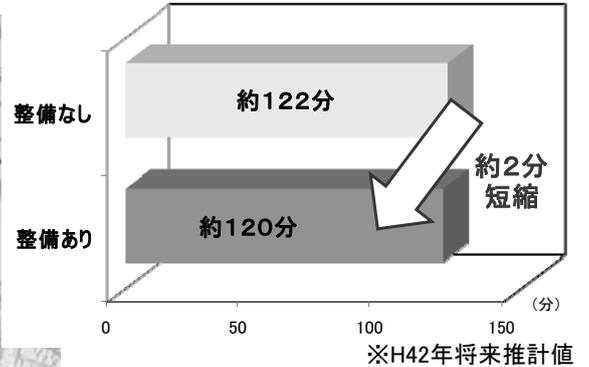
⑨主要な観光地へのアクセス性向上

- 国道41号線の富山から高山の区間は、日本風景街道「ぶり・ノーベル出世街道」に登録されており、自然や歴史、文化等の地域資源を活かした地域活性化、観光振興が行われている。
- 猪谷楡原道路は、東海北陸自動車道などの高規格幹線道路と連携することで、新たな広域観光の基軸として沿道地域の観光や産業の発展が期待される。

【国道41号沿線の主要観光地】



【富山市～岐阜県高山市の所要時間】



①高山祭(岐阜県高山市)



H21観光客数: 34.4万人
※出典: 高山市観光課HP

②越中八尾おわら風の盆

(富山市八尾)



H21観光客数: 20万人
※出典: 越中八尾観光協会HP

ぶり・ノーベル出世街道

国道41号の富山から高山までの約90kmは、江戸時代に富山市岩瀬で水揚げされたブリを飛騨・信州へ運んだルートとほぼ同じとなっている。また、これまでにノーベル賞を受賞した4名にゆかりがある街道として、富山県(岩瀬、大沢野等)、岐阜県(古川、高山等)、長野県(松本)の三県の沿道各地で観光拠点づくりを行っている。猪谷楡原道路の整備により、これら拠点へのアクセスが向上し、観光支援となる。

【ぶり・ノーベル出世街道祭り】



【笹津橋(国登録有形文化財)】



※出典: ぶり・ノーベル出世街道推進協議会

5. 費用対効果

- ・ 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22年度
 検討年数：50年
- ・ 将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、高規格幹線道路については第四次全国総合開発計画等、一般道路については各自治体の都市計画等に基づき設定した道路網である。

<費用>

	基準年における現在価値		
	合計	事業費	維持管理費
事業全体	328億円	309億円	18億円
残事業	98億円	93億円	5.3億円

<3便益>

	基準年における現在価値			
	合計	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	501億円	327億円	151億円	23億円
残事業	319億円	248億円	58億円	13億円

<3便益による費用便益比>

事業全体	501億円 / 328億円 = 1.5
残事業	319億円 / 98億円 = 3.3

- 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。

<その他の便益>

猪谷楡原道路の役割	具体的内容	
①事前通行規制区間の解消	◆現道における事前通行規制区間を解消し、円滑な交通を確保	約0.3億円/年(全体) 約0.3億円/年(残事業)
②冬期間におけるスムーズな交通の確保	◆積雪時における円滑な交通路線の確保	約1.0億円/年(全体) 約0.2億円/年(残事業)
③緊急輸送道路としての役割	◆緊急通行確保路線としての信頼度が向上	
④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上	◆神岡地区から県立中央病院へのアクセス向上 (神岡地区～県立中央病院間 約2分短縮)	
⑤路線バスの利便性向上	◆路線バス・特急バスの利便性が向上 (庵谷地区～富山駅間 約2分短縮)	
⑥新幹線駅である富山駅へのアクセス向上	◆富山市内唯一の新幹線駅(富山駅)へのアクセス向上 (庵谷地区～富山駅間 約2分短縮)	
⑦特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上	◆神岡地区から特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上 (神岡地区～伏木富山港間 約2分短縮)	
⑧日常生活圏の各市・町間の連携を強化	◆日常生活圏のアクセス向上 (庵谷地区～富山市街地間 約2分短縮)	
⑨主要な観光地へのアクセス性向上	◆主要な観光地へのアクセス性向上 (富山市～高山市街地間 約2分短縮)	

※金額は、推計対象年度(H42)単年において試算した便益額(参考値)

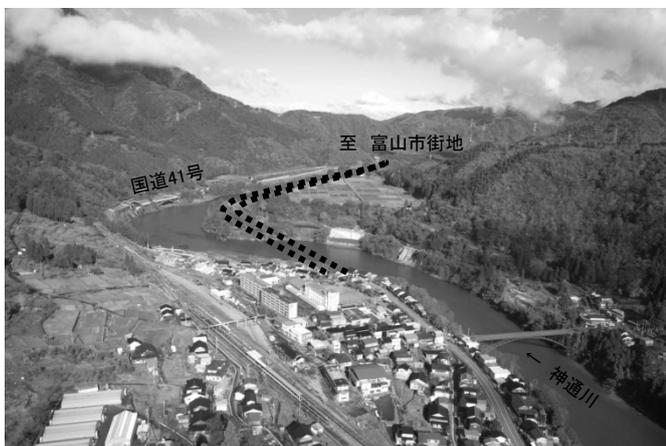
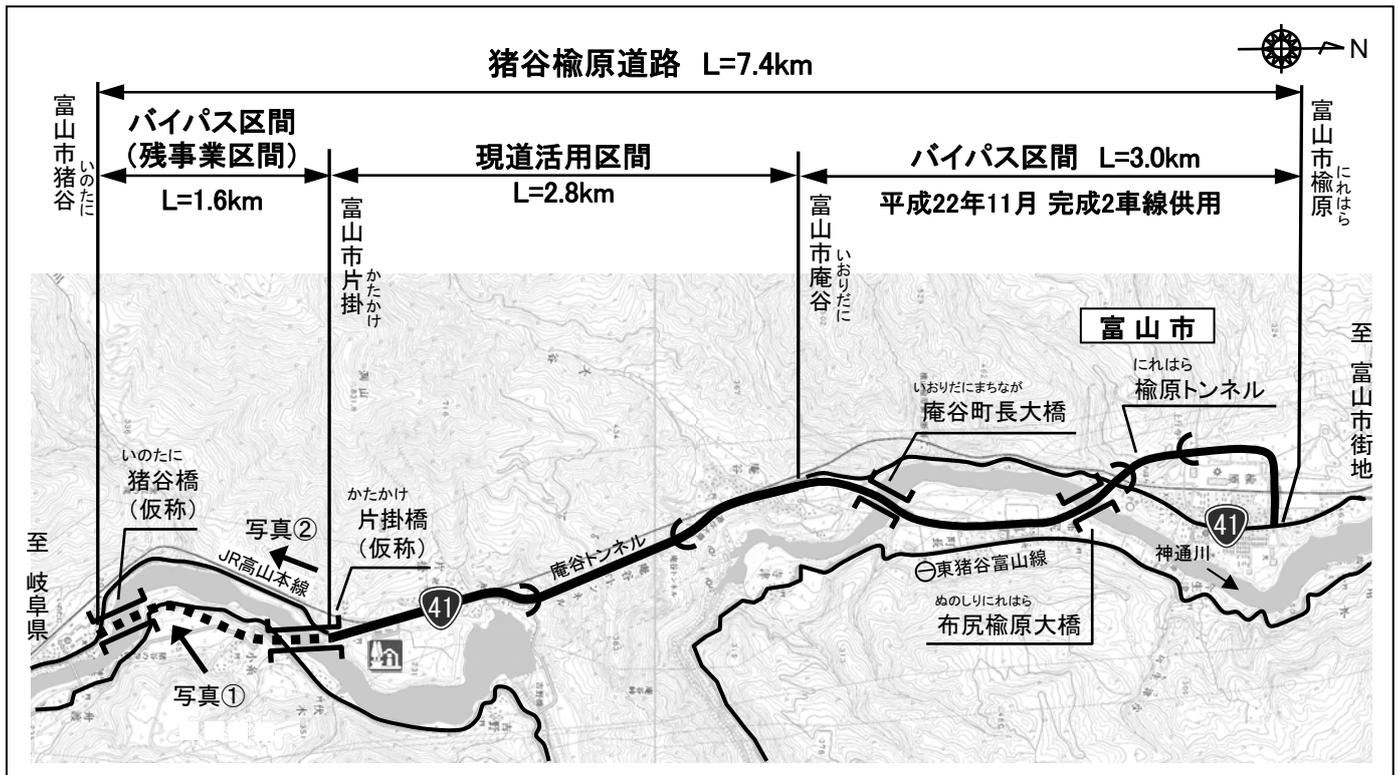
6. 事業の進捗見込み

① 残事業の内容

- 残事業の主な内容は次のとおり。
- ・ 富山市猪谷^{いのたに}～同市片掛^{かたかけ}間 (L=1.6km) の用地取得、工事

② 今後の事業の見通し等

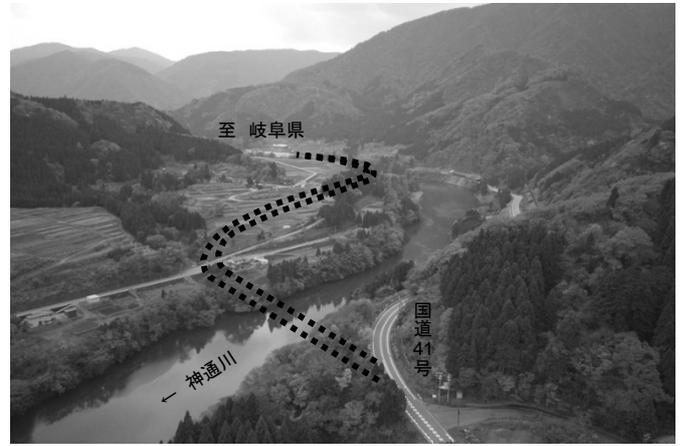
- 富山市猪谷～同市片掛間 (L=1.6km) については、早期の全線供用に向け、交通状況を勘案しつつ事業を推進する。



至 岐阜県

写真①：富山市猪谷から富山市街地方面を望む

※平成21年11月撮影



至 富山市街地

写真②：富山市片掛から岐阜方面を望む

※平成21年11月撮影

7. コスト縮減や代替案の可能性

- ・ 国道41号猪谷楡原道路は、富山市片掛～同市楡原まで完成2車線で供用済みで、現在は、通行規制区間の回避に向け、残事業区間である富山市猪谷～同市片掛について事業を進めており、構造・規格や施設規模は必要最低限で計画し、最適なルートとなっている。
- ・ 残事業区間の施工において、本線の縦断線形の見直しによる盛土量の削減及び橋梁の支承構造部に新技術の活用によりコスト縮減を考慮している。

8. 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・ 国道41号は北陸地方及びを中部地方の主要都市を縦貫する主要幹線道路であり、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を構成する猪谷楡原道路は、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。
- ・ 現在、事業全体における用地取得は約8割が完了している。残事業区間である富山市猪谷～同市片掛間1.6kmについては、早期供用を目指し事業を実施しており、全線整備による災害に強く信頼性の高い幹線道路ネットワークの形成など期待される効果は大きい。
- ・ 全事業に対する費用便益比は、事業全体が1.5、残事業に対する費用便益比は3.3となり、投資効率性は確保されており、通行規制区間の回避のためには残事業区間の整備が必要である。

費用対効果算出資料

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41号	猪谷榆原道路	L=7.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,400~12,100	2	北陸地方整備局

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	296億円	43億円	339億円
うち残事業分	109億円	16億円	125億円
基準年における 現在価値 (C)	309億円	18億円	326億円
うち残事業分	93億円	5.3億円	98億円

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23年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	4.3億円	1.1億円	16億円
基準年における 現在価値 (B)	327億円	151億円	23億円	501億円
うち残事業分	248億円	58億円	13億円	319億円

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）	175億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	3.3
経済的純現在価値（残事業）	221億円
経済的内部収益率（残事業）	13.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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	11,400～12,100	±10%	3.2 ～ 3.4
事業費	109億円	±10%	3.0 ～ 3.6
事業期間	6年	±20%	3.2 ～ 3.3

交通状況の変化

事業名：猪谷楡原道路

(事業全体)

様式-3①

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [猪谷楡原道路] : 7.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]		11,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]		8.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		21.58	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 現道 (国道41号): 4.4km	交通量	[台/日]	11,900	1,000
		走行時間	[分]	6.5	6.6
		走行時間費用	[億円/年]	15.61	1.19
	B. 国道41号: 5.7km	交通量	[台/日]	4,400	3,900
		走行時間	[分]	7.2	7.2
		走行時間費用	[億円/年]	5.67	4.71
	C. (一)東猪谷富山線: 4.5km	交通量	[台/日]	700	200
		走行時間	[分]	6.8	6.8
		走行時間費用	[億円/年]	0.76	0.29
③その他道路合計 5.115.5km	走行時間費用	[億円/年]	4,862.76	4,839.91	

			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 : 5,137.5 km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,884.80	4,867.68	17.13

- ※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。

事業名:猪谷楡原道路



交通状況の変化

様式－3①

事業名：猪谷楡原道路

(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [猪谷楡原道路] :7.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,400	11,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8.9	8.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	17.77	21.58	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 現道 (国道41号): 4.4km	交通量	[台/日]	4,800	1,000
		走行時間	[分]	6.6	6.6
		走行時間費用	[億円/年]	6.22	1.19
	B. 国道41号: 5.7km	交通量	[台/日]	3,800	3,900
		走行時間	[分]	7.2	7.2
		走行時間費用	[億円/年]	4.60	4.71
	C. (一)東猪谷富山線: 4.5km	交通量	[台/日]	200	200
		走行時間	[分]	6.8	6.8
		走行時間費用	[億円/年]	0.29	0.29
③その他道路合計 5,115.5km	走行時間費用	[億円/年]	4,853.79	4,839.91	

			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 : 5,137.5 km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,882.67	4,867.68	14.99

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

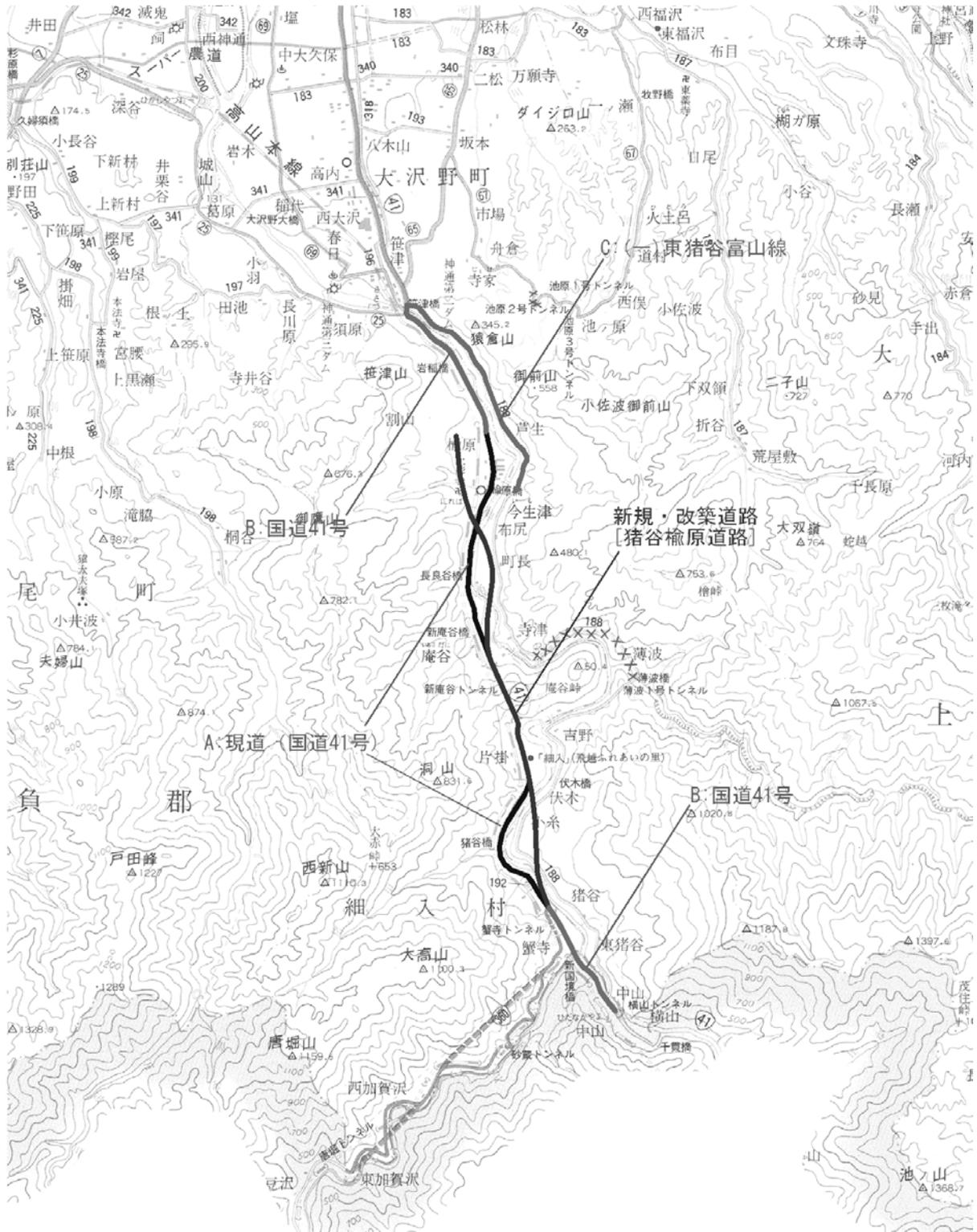
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

事業名:猪谷楡原道路



費用便益分析の条件

事業名：国道41号猪谷楡原道路

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	H22年	
交通流推計	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及びH42年)	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計 <input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17年センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分でQ ₀ を超える場合、実速度と照合し設定。)	<input checked="" 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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定(事業全体)

箇所名:国道41号猪谷楡原道路				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.205		4.6		0.94	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値		
-14年目	H 9	1.6651	103.4	5.24	7.70				
-13年目	H 10	1.6010	102.8	0.95	1.35				
-12年目	H 11	1.5395	101.3	0.95	1.32				
-11年目	H 12	1.4802	99.7	0.95	1.29				
-10年目	H 13	1.4233	98.4	5.86	7.73				
-9年目	H 14	1.3686	96.6	12.43	16.08				
-8年目	H 15	1.3159	95.4	4.52	5.70				
-7年目	H 16	1.2653	94.4	20.84	25.50				
-6年目	H 17	1.2167	93.2	27.94	33.30				
-5年目	H 18	1.1699	92.5	37.08	42.82				
-4年目	H 19	1.1249	91.7	26.68	29.88				
-3年目	H 20	1.0816	91.3	22.63	24.48				
-2年目	H 21	1.0400	91.3	14.86	15.45				
-1年目	H 22	1.0000	91.3	5.71	5.71				
部分供用開始	H 23	0.9615	91.3	3.13	3.01	0.59	0.56		
1年目	H 24	0.9246	91.3	12.37	11.44	0.59	0.54		
2年目	H 25	0.8890	91.3	10.30	9.15	0.59	0.52		
3年目	H 26	0.8548	91.3	29.44	25.17	0.59	0.50		
4年目	H 27	0.8219	91.3	38.09	31.31	0.59	0.48		
5年目	H 28	0.7903	91.3	16.00	12.64	0.59	0.46		
6年目	H 29	0.7599	91.3			0.90	0.68		
7年目	H 30	0.7307	91.3			0.90	0.66		
8年目	H 31	0.7026	91.3			0.90	0.63		
9年目	H 32	0.6756	91.3			0.90	0.61		
10年目	H 33	0.6496	91.3			0.90	0.58		
11年目	H 34	0.6246	91.3			0.90	0.56		
12年目	H 35	0.6006	91.3			0.90	0.54		
13年目	H 36	0.5775	91.3			0.90	0.52		
14年目	H 37	0.5553	91.3			0.90	0.50		
15年目	H 38	0.5339	91.3			0.90	0.48		
16年目	H 39	0.5134	91.3			0.90	0.46		
17年目	H 40	0.4936	91.3			0.90	0.44		
18年目	H 41	0.4746	91.3			0.90	0.43		
19年目	H 42	0.4564	91.3			0.90	0.41		
20年目	H 43	0.4388	91.3			0.90	0.39		
21年目	H 44	0.4220	91.3			0.90	0.38		
22年目	H 45	0.4057	91.3			0.90	0.36		
23年目	H 46	0.3901	91.3			0.90	0.35		
24年目	H 47	0.3751	91.3			0.90	0.34		
25年目	H 48	0.3607	91.3			0.90	0.32		
26年目	H 49	0.3468	91.3			0.90	0.31		
27年目	H 50	0.3335	91.3			0.90	0.30		
28年目	H 51	0.3207	91.3			0.90	0.29		
29年目	H 52	0.3083	91.3			0.90	0.28		
30年目	H 53	0.2965	91.3			0.90	0.27		
31年目	H 54	0.2851	91.3			0.90	0.26		
32年目	H 55	0.2741	91.3			0.90	0.25		
33年目	H 56	0.2636	91.3			0.90	0.24		
34年目	H 57	0.2534	91.3			0.90	0.23		
35年目	H 58	0.2437	91.3			0.90	0.22		
36年目	H 59	0.2343	91.3			0.90	0.21		
37年目	H 60	0.2253	91.3			0.90	0.20		
38年目	H 61	0.2166	91.3			0.90	0.19		
39年目	H 62	0.2083	91.3			0.90	0.19		
40年目	H 63	0.2003	91.3			0.90	0.18		
41年目	H 64	0.1926	91.3			0.90	0.17		
42年目	H 65	0.1852	91.3			0.90	0.17		
43年目	H 66	0.1780	91.3			0.90	0.16		
44年目	H 67	0.1712	91.3			0.90	0.15		
45年目	H 68	0.1646	91.3			0.90	0.15		
46年目	H 69	0.1583	91.3			0.90	0.14		
47年目	H 70	0.1522	91.3			0.90	0.14		
48年目	H 71	0.1463	91.3			0.90	0.13		
49年目	H 72	0.1407	91.3	-16.06	-2.26	0.90	0.13		
合計				279.90	308.77	43.03	17.66		
単純事業費計				295.96		43.03			

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(残事業)

箇所名: 国道41号猪谷楡原道路				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.205	1.6	0.33	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 22	1.0000	91.3				
-6年目	H 23	0.9615	91.3	3.13	3.01		
-5年目	H 24	0.9246	91.3	12.37	11.44		
-4年目	H 25	0.8890	91.3	10.30	9.15		
-3年目	H 26	0.8548	91.3	29.44	25.17		
-2年目	H 27	0.8219	91.3	38.09	31.31		
-1年目	H 28	0.7903	91.3	16.00	12.64		
供用開始年次	H 29	0.7599	91.3			0.31	0.24
1年目	H 30	0.7307	91.3			0.31	0.23
2年目	H 31	0.7026	91.3			0.31	0.22
3年目	H 32	0.6756	91.3			0.31	0.21
4年目	H 33	0.6496	91.3			0.31	0.20
5年目	H 34	0.6246	91.3			0.31	0.20
6年目	H 35	0.6006	91.3			0.31	0.19
7年目	H 36	0.5775	91.3			0.31	0.18
8年目	H 37	0.5553	91.3			0.31	0.17
9年目	H 38	0.5339	91.3			0.31	0.17
10年目	H 39	0.5134	91.3			0.31	0.16
11年目	H 40	0.4936	91.3			0.31	0.15
12年目	H 41	0.4746	91.3			0.31	0.15
13年目	H 42	0.4564	91.3			0.31	0.14
14年目	H 43	0.4388	91.3			0.31	0.14
15年目	H 44	0.4220	91.3			0.31	0.13
16年目	H 45	0.4057	91.3			0.31	0.13
17年目	H 46	0.3901	91.3			0.31	0.12
18年目	H 47	0.3751	91.3			0.31	0.12
19年目	H 48	0.3607	91.3			0.31	0.11
20年目	H 49	0.3468	91.3			0.31	0.11
21年目	H 50	0.3335	91.3			0.31	0.10
22年目	H 51	0.3207	91.3			0.31	0.10
23年目	H 52	0.3083	91.3			0.31	0.10
24年目	H 53	0.2965	91.3			0.31	0.09
25年目	H 54	0.2851	91.3			0.31	0.09
26年目	H 55	0.2741	91.3			0.31	0.09
27年目	H 56	0.2636	91.3			0.31	0.08
28年目	H 57	0.2534	91.3			0.31	0.08
29年目	H 58	0.2437	91.3			0.31	0.08
30年目	H 59	0.2343	91.3			0.31	0.07
31年目	H 60	0.2253	91.3			0.31	0.07
32年目	H 61	0.2166	91.3			0.31	0.07
33年目	H 62	0.2083	91.3			0.31	0.07
34年目	H 63	0.2003	91.3			0.31	0.06
35年目	H 64	0.1926	91.3			0.31	0.06
36年目	H 65	0.1852	91.3			0.31	0.06
37年目	H 66	0.1780	91.3			0.31	0.06
38年目	H 67	0.1712	91.3			0.31	0.05
39年目	H 68	0.1646	91.3			0.31	0.05
40年目	H 69	0.1583	91.3			0.31	0.05
41年目	H 70	0.1522	91.3			0.31	0.05
42年目	H 71	0.1463	91.3			0.31	0.05
43年目	H 72	0.1407	91.3			0.31	0.04
44年目	H 73	0.1353	91.3			0.31	0.04
45年目	H 74	0.1301	91.3			0.31	0.04
46年目	H 75	0.1251	91.3			0.31	0.04
47年目	H 76	0.1203	91.3			0.31	0.04
48年目	H 77	0.1157	91.3			0.31	0.04
49年目	H 78	0.1112	91.3	-1.15	-0.13	0.31	0.03
合計				108.18	92.59	15.62	5.32
単純事業費計				109.33		15.62	

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。

便益の現在価値算定表 (事業全体) 箇所名: 国道41号 猪谷橋原道路

年度 (事業年) 年次	総走行キロの年次別伸び率 (北陸7Dpp)			GDP デフレート	割引率			走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値			事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
	乗用車	貨物車	全車		(A)	①	②	③	乗用車	小型貨物	普通貨物	乗用車	小型貨物	普通貨物	①	②	③	③×(A)	①~④	割引率%
H 22	0.99650	0.99537	0.99616	0.9615	91.3	4.24	0.69	5.34	10.27	9.87	1.38	0.23	2.74	4.35	4.18	1.13	1.08	15.74	15.14	
H 23	0.99649	0.99535	0.99614	0.8246	91.3	4.23	0.68	5.32	10.23	9.46	1.37	0.22	2.73	4.33	4.00	1.12	1.04	15.68	14.49	
H 24	0.99648	0.99532	0.99613	0.8890	91.3	4.21	0.68	5.29	10.18	9.05	1.37	0.22	2.72	4.31	3.83	1.12	0.99	15.61	13.88	
H 25	0.99647	0.99530	0.99611	0.8548	91.3	4.20	0.68	5.27	10.14	8.67	1.36	0.22	2.71	4.29	3.67	1.11	0.95	15.54	13.29	
H 26	0.99645	0.99528	0.99610	0.8219	91.3	4.18	0.67	5.24	10.10	8.30	1.36	0.22	2.69	4.27	3.51	1.11	0.91	15.48	12.72	
H 27	0.99644	0.99526	0.99608	0.7903	91.3	4.17	0.67	5.22	10.06	7.95	1.35	0.22	2.68	4.25	3.36	1.11	0.87	15.41	12.18	
H 28	0.99643	0.99523	0.99607	0.7599	91.3	4.16	0.67	5.20	10.02	7.57	1.35	0.22	2.67	4.23	3.20	1.11	0.83	15.34	11.64	
H 29	0.99642	0.99521	0.99605	0.7307	91.3	4.15	0.67	5.18	9.98	7.20	1.34	0.22	2.66	4.21	3.04	1.11	0.79	15.27	11.10	
H 30	0.99641	0.99519	0.99604	0.7026	91.3	4.14	0.67	5.16	9.94	6.84	1.34	0.22	2.65	4.19	2.88	1.11	0.75	15.20	10.56	
H 31	0.99640	0.99517	0.99603	0.6756	91.3	4.13	0.67	5.14	9.90	6.48	1.33	0.22	2.64	4.17	2.72	1.11	0.71	15.13	10.02	
H 32	0.99639	0.99515	0.99602	0.6496	91.3	4.12	0.67	5.12	9.86	6.12	1.33	0.22	2.63	4.15	2.56	1.11	0.67	15.06	9.48	
H 33	0.99638	0.99513	0.99601	0.6246	91.3	4.11	0.67	5.10	9.82	5.76	1.32	0.22	2.62	4.13	2.40	1.11	0.63	14.99	8.94	
H 34	0.99637	0.99511	0.99600	0.6006	91.3	4.10	0.67	5.08	9.78	5.40	1.32	0.22	2.61	4.11	2.24	1.11	0.59	14.92	8.40	
H 35	0.99636	0.99509	0.99599	0.5775	91.3	4.09	0.67	5.06	9.74	5.04	1.31	0.22	2.60	4.09	2.08	1.11	0.55	14.85	7.86	
H 36	0.99635	0.99507	0.99598	0.5553	91.3	4.08	0.67	5.04	9.70	4.68	1.31	0.22	2.59	4.07	1.92	1.11	0.51	14.78	7.32	
H 37	0.99634	0.99505	0.99597	0.5339	91.3	4.07	0.67	5.02	9.66	4.32	1.30	0.22	2.58	4.05	1.76	1.11	0.47	14.71	6.78	
H 38	0.99633	0.99503	0.99596	0.5134	91.3	4.06	0.67	5.00	9.62	3.96	1.29	0.22	2.57	4.03	1.60	1.11	0.43	14.64	6.24	
H 39	0.99632	0.99501	0.99595	0.4936	91.3	4.05	0.67	4.98	9.58	3.60	1.28	0.22	2.56	4.01	1.44	1.11	0.39	14.57	5.70	
H 40	0.99631	0.99499	0.99594	0.4746	91.3	4.04	0.67	4.96	9.54	3.24	1.27	0.22	2.55	3.99	1.28	1.11	0.35	14.50	5.16	
H 41	0.99630	0.99497	0.99593	0.4564	91.3	4.03	0.67	4.94	9.50	2.88	1.26	0.22	2.54	3.97	1.12	1.11	0.31	14.43	4.62	
H 42	0.99629	0.99495	0.99592	0.4388	91.3	4.02	0.67	4.92	9.46	2.52	1.25	0.22	2.53	3.95	1.04	1.11	0.27	14.36	4.08	
H 43	0.99628	0.99493	0.99591	0.4220	91.3	4.01	0.67	4.90	9.42	2.16	1.24	0.22	2.52	3.93	0.88	1.11	0.23	14.29	3.54	
H 44	0.99627	0.99491	0.99590	0.4057	91.3	4.00	0.67	4.88	9.38	1.80	1.23	0.22	2.51	3.91	0.72	1.11	0.19	14.22	3.00	
H 45	0.99626	0.99489	0.99589	0.3901	91.3	3.99	0.67	4.86	9.34	1.44	1.22	0.22	2.50	3.89	0.56	1.11	0.15	14.15	2.46	
H 46	0.99625	0.99487	0.99588	0.3751	91.3	3.98	0.67	4.84	9.30	1.08	1.21	0.22	2.49	3.87	0.40	1.11	0.11	14.08	1.92	
H 47	0.99624	0.99485	0.99587	0.3607	91.3	3.97	0.67	4.82	9.26	0.72	1.20	0.22	2.48	3.85	0.24	1.11	0.07	14.01	1.38	
H 48	0.99623	0.99483	0.99586	0.3468	91.3	3.96	0.67	4.80	9.22	0.36	1.19	0.22	2.47	3.83	0.08	1.11	0.03	13.94	0.84	
H 49	0.99622	0.99481	0.99585	0.3335	91.3	3.95	0.67	4.78	9.18	0.00	1.18	0.22	2.46	3.81	0.00	1.11	0.00	13.87	0.30	
H 50	0.99621	0.99479	0.99584	0.3207	91.3	3.94	0.67	4.76	9.14	0.00	1.17	0.22	2.45	3.79	0.00	1.11	0.00	13.80	0.00	
H 51	0.99620	0.99477	0.99583	0.3083	91.3	3.93	0.67	4.74	9.10	0.00	1.16	0.22	2.44	3.77	0.00	1.11	0.00	13.73	0.00	
H 52	0.99619	0.99475	0.99582	0.2965	91.3	3.92	0.67	4.72	9.06	0.00	1.15	0.22	2.43	3.75	0.00	1.11	0.00	13.66	0.00	
H 53	0.99618	0.99473	0.99581	0.2851	91.3	3.91	0.67	4.70	9.02	0.00	1.14	0.22	2.42	3.73	0.00	1.11	0.00	13.59	0.00	
H 54	0.99617	0.99471	0.99580	0.2741	91.3	3.90	0.67	4.68	8.98	0.00	1.13	0.22	2.41	3.71	0.00	1.11	0.00	13.52	0.00	
H 55	0.99616	0.99469	0.99579	0.2636	91.3	3.89	0.67	4.66	8.94	0.00	1.12	0.22	2.40	3.69	0.00	1.11	0.00	13.45	0.00	
H 56	0.99615	0.99467	0.99578	0.2534	91.3	3.88	0.67	4.64	8.90	0.00	1.11	0.22	2.39	3.67	0.00	1.11	0.00	13.38	0.00	
H 57	0.99614	0.99465	0.99577	0.2437	91.3	3.87	0.67	4.62	8.86	0.00	1.10	0.22	2.38	3.65	0.00	1.11	0.00	13.31	0.00	
H 58	0.99613	0.99463	0.99576	0.2343	91.3	3.86	0.67	4.60	8.82	0.00	1.09	0.22	2.37	3.63	0.00	1.11	0.00	13.24	0.00	
H 59	0.99612	0.99461	0.99575	0.2253	91.3	3.85	0.67	4.58	8.78	0.00	1.08	0.22	2.36	3.61	0.00	1.11	0.00	13.17	0.00	
H 60	0.99611	0.99459	0.99574	0.2166	91.3	3.84	0.67	4.56	8.74	0.00	1.07	0.22	2.35	3.59	0.00	1.11	0.00	13.10	0.00	
H 61	0.99610	0.99457	0.99573	0.2083	91.3	3.83	0.67	4.54	8.70	0.00	1.06	0.22	2.34	3.57	0.00	1.11	0.00	13.03	0.00	
H 62	0.99609	0.99455	0.99572	0.2003	91.3	3.82	0.67	4.52	8.66	0.00	1.05	0.22	2.33	3.55	0.00	1.11	0.00	12.96	0.00	
H 63	0.99608	0.99453	0.99571	0.1926	91.3	3.81	0.67	4.50	8.62	0.00	1.04	0.22	2.32	3.53	0.00	1.11	0.00	12.89	0.00	
H 64	0.99607	0.99451	0.99570	0.1852	91.3	3.80	0.67	4.48	8.58	0.00	1.03	0.22	2.31	3.51	0.00	1.11	0.00	12.82	0.00	
H 65	0.99606	0.99449	0.99569	0.1780	91.3	3.79	0.67	4.46	8.54	0.00	1.02	0.22	2.30	3.49	0.00	1.11	0.00	12.75	0.00	
H 66	0.99605	0.99447	0.99568	0.1712	91.3	3.78	0.67	4.44	8.50	0.00	1.01	0.22	2.29	3.47	0.00	1.11	0.00	12.68	0.00	
H 67	0.99604	0.99445	0.99567	0.1646	91.3	3.77	0.67	4.42	8.46	0.00	1.00	0.22	2.28	3.45	0.00	1.11	0.00	12.61	0.00	
H 68	0.99603	0.99443	0.99566	0.1583	91.3	3.76	0.67	4.40	8.42	0.00	0.99	0.22	2.27	3.43	0.00	1.11	0.00	12.54	0.00	
H 69	0.99602	0.99441	0.99565	0.1522	91.3	3.75	0.67	4.38	8.38	0.00	0.98	0.22	2.26	3.41	0.00	1.11	0.00	12.47	0.00	
H 70	0.99601	0.99439	0.99564	0.1463	91.3	3.74	0.67	4.36	8.34	0.00	0.97	0.22	2.25	3.39	0.00	1.11	0.00	12.40	0.00	
H 71	0.99600	0.99437	0.99563	0.1407	91.3	3.73	0.67	4.34	8.30	0.00	0.96	0.22	2.24	3.37	0.00	1.11	0.00	12.33	0.00	
H 72	0.99599	0.99435	0.99562	0.1352	91.3	3.72	0.67	4.32	8.26	0.00	0.95	0.22	2.23	3.35	0.00	1.11	0.00	12.26	0.00	
H 73	0.99598	0.99433	0.99561	0.1300	91.3	3.71	0.67	4.30	8.22	0.00	0.94	0.22	2.22	3.33	0.00	1.11	0.00	12.19	0.00	
H 74	0.99597	0.99431	0.99560	0.1250	91.3	3.70	0.67	4.28	8.18	0.00	0.93	0.22	2.21	3.31	0.00	1.11	0.00	12.12	0.00	
H 75	0.99596	0.99429	0.99559	0.1202	91.3	3.69	0.67	4.26	8.14	0.00	0.92	0.22	2.20	3.29	0.00	1.11	0.00	12.05	0.00	
H 76	0.99595	0.99427	0.99558	0.1156	91.3	3.68	0.67	4.24	8.10	0.00	0.91	0.22	2.19	3.27	0.00	1.11	0.00	11.98	0.00	
H 77	0.99594	0.99425	0.99557	0.1112	91.3	3.67	0.67	4.22	8.06	0.00	0.90	0.22	2.18	3.25	0.00	1.11	0.00	11.91	0.00	
H 78	0.99593	0.99423	0.99556	0.1070	91.3	3.66	0.67	4.20	8.02	0.00	0.89	0.22	2.17	3.23	0.00	1.11	0.00	11.84	0.00	
H 79	0.99592	0.99421	0.99555	0.1030	91.3	3.65	0.67	4.18	7.98	0.00	0.88	0.22	2.16	3.21	0.00	1.11	0.00	11.77	0.00	
H 80	0.99591	0.99419	0.99554	0.0992	91.3	3.64	0.67	4.16	7.94	0.00	0.87	0.22	2.15	3.19	0.00	1.11	0.00	11.70	0.00	
H 81	0.99590	0.99417	0.99553	0.0956	91.3	3.63	0.67	4.14	7.90	0.00	0.86	0.22	2.14	3.17	0.00	1.11	0.00	11.63	0.00	
H 82	0.99589	0.99415	0.99552	0.0922	91.3	3.62	0.67	4.12	7.86	0.00	0.85	0.22	2.1							

便益の現在価値算定表 (残事業)

年度 (歳単年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7Dpp)		GDP デフレータ	現在価値 (1)×(A)		走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				現在価値 (A)×(2)		事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
	乗用車種	貨物車種		乗用車種	貨物車種	① 計	① 計	普通貨物	小型貨物	乗用車種	普通貨物	② 計	② 計	③	③×(A)	便益合計 (1)~(4)	割引率4%		
供用開始年次	H 29	0.99643	0.99523	0.99607	91.3	6.38	0.89	8.41	15.68	11.92	1.22	0.19	2.21	3.61	0.85	0.65	20.15	15.31	
1年目	H 30	0.99642	0.99521	0.99605	91.3	6.36	0.88	8.37	15.62	11.41	1.22	0.19	2.20	3.60	0.85	0.62	20.06	14.66	
2年目	H 31	0.99640	0.99519	0.99604	91.3	6.34	0.88	8.33	15.55	10.92	1.21	0.19	2.18	3.58	0.84	0.59	19.97	14.03	
3年目	H 32	0.99611	0.99732	0.99648	91.3	6.32	0.87	8.29	15.48	10.46	1.21	0.18	2.17	3.57	0.84	0.57	19.89	13.44	
4年目	H 33	0.99610	0.99731	0.99647	91.3	6.29	0.87	8.27	15.43	10.02	1.20	0.18	2.17	3.56	0.84	0.54	19.82	12.88	
5年目	H 34	0.99608	0.99731	0.99645	91.3	6.27	0.87	8.25	15.38	9.61	1.20	0.18	2.16	3.54	0.83	0.52	19.76	12.34	
6年目	H 35	0.99607	0.99730	0.99644	91.3	6.24	0.87	8.23	15.33	9.21	1.19	0.18	2.16	3.53	0.83	0.50	19.70	11.83	
7年目	H 36	0.99605	0.99729	0.99643	91.3	6.22	0.86	8.20	15.28	8.83	1.19	0.18	2.15	3.52	0.83	0.48	19.63	11.34	
8年目	H 37	0.99604	0.99728	0.99641	91.3	6.19	0.86	8.18	15.24	8.46	1.18	0.18	2.15	3.51	0.82	0.46	19.57	10.87	
9年目	H 38	0.99602	0.99728	0.99640	91.3	6.17	0.86	8.16	15.19	8.11	1.18	0.18	2.14	3.50	0.82	0.44	19.51	10.42	
10年目	H 39	0.99601	0.99727	0.99639	91.3	6.14	0.86	8.14	15.14	7.77	1.17	0.18	2.13	3.49	0.82	0.42	19.45	9.98	
11年目	H 40	0.99599	0.99726	0.99638	91.3	6.12	0.85	8.11	15.09	7.45	1.17	0.18	2.13	3.48	0.82	0.40	19.38	9.57	
12年目	H 41	0.99597	0.99725	0.99636	91.3	6.09	0.85	8.09	15.04	7.14	1.16	0.18	2.12	3.47	0.81	0.39	19.32	9.17	
13年目	H 42	0.99596	0.99725	0.99635	91.3	6.07	0.85	8.07	14.99	6.84	1.16	0.18	2.12	3.46	0.81	0.37	19.26	8.79	
14年目	H 43	0.99595	0.99724	0.99634	91.3	6.01	0.85	8.06	14.92	6.55	1.15	0.18	2.11	3.44	0.80	0.35	19.16	8.41	
15年目	H 44	0.99594	0.99724	0.99633	91.3	5.94	0.85	8.05	14.84	6.26	1.14	0.18	2.11	3.43	0.80	0.34	19.07	8.05	
16年目	H 45	0.99593	0.99723	0.99632	91.3	5.88	0.85	8.04	14.77	5.99	1.12	0.18	2.11	3.41	0.79	0.32	18.97	7.70	
17年目	H 46	0.99592	0.99723	0.99631	91.3	5.82	0.85	8.03	14.70	5.73	1.11	0.18	2.11	3.40	0.79	0.31	18.88	7.36	
18年目	H 47	0.99591	0.99722	0.99630	91.3	5.76	0.84	8.02	14.62	5.49	1.10	0.18	2.10	3.38	0.78	0.29	18.78	7.05	
19年目	H 48	0.99590	0.99722	0.99629	91.3	5.69	0.84	8.01	14.55	5.25	1.09	0.18	2.10	3.37	0.77	0.28	18.69	6.74	
20年目	H 49	0.99589	0.99721	0.99628	91.3	5.63	0.84	8.00	14.48	5.02	1.08	0.18	2.10	3.35	0.77	0.27	18.60	6.45	
21年目	H 50	0.99588	0.99721	0.99627	91.3	5.57	0.84	7.99	14.40	4.80	1.06	0.18	2.10	3.34	0.76	0.25	18.50	6.17	
22年目	H 51	0.99587	0.99720	0.99626	91.3	5.51	0.84	7.98	14.33	4.60	1.05	0.18	2.09	3.32	0.76	0.24	18.41	5.90	
23年目	H 52	0.99586	0.99720	0.99625	91.3	5.44	0.84	7.97	14.26	4.40	1.04	0.18	2.09	3.31	0.75	0.23	18.31	5.65	
24年目	H 53	0.99585	0.99719	0.99624	91.3	5.38	0.84	7.96	14.18	4.21	1.03	0.18	2.09	3.29	0.74	0.22	18.22	5.40	
25年目	H 54	0.99584	0.99719	0.99623	91.3	5.32	0.84	7.95	14.11	4.02	1.02	0.18	2.09	3.28	0.74	0.21	18.13	5.17	
26年目	H 55	0.99583	0.99718	0.99622	91.3	5.26	0.84	7.94	14.04	3.85	1.00	0.18	2.08	3.26	0.73	0.20	18.03	4.94	
27年目	H 56	0.99582	0.99718	0.99621	91.3	5.19	0.84	7.93	13.96	3.68	0.99	0.18	2.08	3.25	0.72	0.19	17.94	4.73	
28年目	H 57	0.99581	0.99717	0.99620	91.3	5.13	0.83	7.92	13.89	3.52	0.98	0.18	2.08	3.23	0.72	0.18	17.84	4.52	
29年目	H 58	0.99580	0.99717	0.99619	91.3	5.07	0.83	7.91	13.82	3.37	0.97	0.18	2.07	3.22	0.71	0.17	17.75	4.33	
30年目	H 59	0.99579	0.99716	0.99618	91.3	5.01	0.83	7.90	13.74	3.22	0.96	0.18	2.07	3.21	0.71	0.17	17.65	4.14	
31年目	H 60	0.99578	0.99716	0.99617	91.3	4.94	0.83	7.89	13.67	3.08	0.94	0.18	2.07	3.19	0.70	0.16	17.56	3.96	
32年目	H 61	0.99577	0.99715	0.99616	91.3	4.88	0.83	7.88	13.60	2.94	0.93	0.18	2.07	3.18	0.69	0.15	17.47	3.78	
33年目	H 62	0.99576	0.99715	0.99615	91.3	4.82	0.83	7.87	13.52	2.82	0.92	0.18	2.06	3.16	0.66	0.14	17.37	3.62	
34年目	H 63	0.99575	0.99714	0.99614	91.3	4.76	0.83	7.86	13.45	2.69	0.91	0.18	2.06	3.15	0.63	0.14	17.28	3.46	
35年目	H 64	0.99574	0.99714	0.99613	91.3	4.69	0.83	7.85	13.38	2.58	0.90	0.18	2.06	3.13	0.60	0.13	17.18	3.31	
36年目	H 65	0.99573	0.99713	0.99612	91.3	4.63	0.83	7.85	13.30	2.46	0.89	0.17	2.06	3.12	0.58	0.12	17.09	3.17	
37年目	H 66	0.99572	0.99713	0.99611	91.3	4.57	0.83	7.84	13.23	2.36	0.87	0.17	2.05	3.10	0.55	0.12	17.00	3.03	
38年目	H 67	0.99571	0.99712	0.99610	91.3	4.51	0.82	7.83	13.16	2.25	0.86	0.17	2.05	3.09	0.53	0.11	16.90	2.89	
39年目	H 68	0.99570	0.99712	0.99609	91.3	4.45	0.82	7.82	13.09	2.15	0.85	0.17	2.05	3.07	0.51	0.11	16.81	2.77	
40年目	H 69	0.99569	0.99711	0.99608	91.3	4.39	0.82	7.81	13.01	2.06	0.84	0.17	2.05	3.06	0.48	0.10	16.72	2.65	
41年目	H 70	0.99568	0.99711	0.99607	91.3	4.32	0.82	7.80	12.94	1.97	0.83	0.17	2.04	3.04	0.46	0.10	16.63	2.53	
42年目	H 71	0.99567	0.99710	0.99606	91.3	4.26	0.82	7.79	12.87	1.88	0.81	0.17	2.04	3.03	0.44	0.09	16.53	2.42	
43年目	H 72	0.99566	0.99710	0.99605	91.3	4.20	0.82	7.78	12.80	1.80	0.80	0.17	2.04	3.02	0.42	0.08	16.44	2.31	
44年目	H 73	0.99565	0.99709	0.99604	91.3	4.14	0.82	7.77	12.73	1.72	0.79	0.17	2.04	3.00	0.41	0.08	16.35	2.21	
45年目	H 74	0.99564	0.99709	0.99603	91.3	4.08	0.82	7.76	12.66	1.65	0.78	0.17	2.03	2.99	0.39	0.08	16.26	2.12	
46年目	H 75	0.99563	0.99708	0.99602	91.3	4.02	0.82	7.75	12.59	1.57	0.77	0.17	2.03	2.97	0.37	0.08	16.17	2.02	
47年目	H 76	0.99562	0.99708	0.99601	91.3	3.97	0.82	7.74	12.52	1.51	0.76	0.17	2.03	2.96	0.36	0.07	16.08	1.93	
48年目	H 77	0.99561	0.99707	0.99600	91.3	3.91	0.81	7.73	12.45	1.44	0.75	0.17	2.03	2.95	0.34	0.07	15.99	1.85	
49年目	H 78	0.99560	0.99707	0.99599	91.3	3.85	0.81	7.72	12.38	1.38	0.74	0.17	2.02	2.93	0.33	0.07	15.90	1.77	
合計						264.22	42.04	399.12	705.38	248.41	50.49	8.90	104.65	164.05	36.71	13.17	906.14	319.10	