

資料－6

平成22年度第4回
北陸地方整備局
事業評価監視委員会

港湾事業の再評価説明資料
〔 伏木富山港 新湊地区 〕
〔 臨港道路整備事業 〕

平成22年12月
北陸地方整備局

目 次

1. 伏木富山港の概要	1
1) 概 要	1
(1) 伏木富山港の役割	1
(2) 新湊地区の役割	2
2) 港 勢	3
(1) 伏木富山港の取扱貨物量の推移	3
(2) 伏木富山港の取扱貨物品目内訳(H20年)	3
2. 事業の概要	4
1) 事業の目的	4
2) 事業の概要及び進捗状況	5
3. 事業の効果	6
1) 便益の抽出	6
2) 便益計測の考え方	7
3) 便益の計測効果	8
(1) 輸送費用削減便益	8
(2) 輸送時間費用削減便益	8
(3) 事故損失額削減便益	9
4) 費用便益分析結果	10
(1) 事業全体における費用便益分析結果	10
(2) 残事業における費用便益分析結果	10
5) その他の効果	11
(1) 港湾利用者の利便性向上	11
(2) 地域住民の利便性向上	11
(3) 既存道路の混雑緩和	12
(4) 排出ガスの減少	12
(5) 防災拠点施設への連絡、避難経路	13
4. 対応方針(原案)	13
1) 事業の必要性等に関する視点	13
2) 事業の進捗の見込みの視点	13
3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	13

1. 伏木富山港の概要

1) 概 要

(1) 伏木富山港の役割

特定重要港湾伏木富山港は日本海沿岸のほぼ中央に位置し、伏木、新湊、富山地区の3地区から形成され、富山、高岡の広域都市圏を背後に擁し、富山県の政治、経済、文化の中枢に位置する港湾であり、富山県を中心に北陸地方の物流拠点として極めて重要な役割を果たしている。

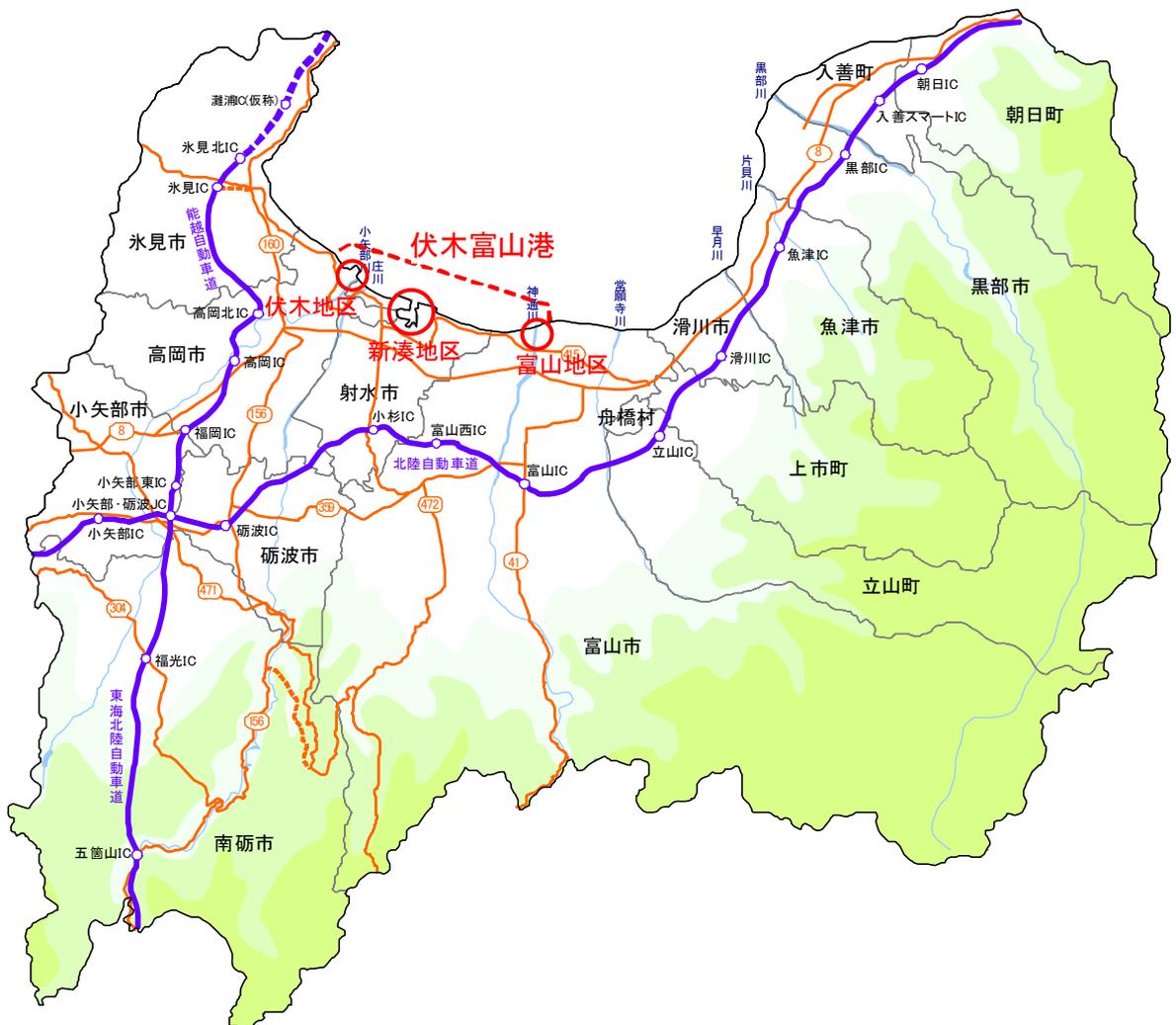
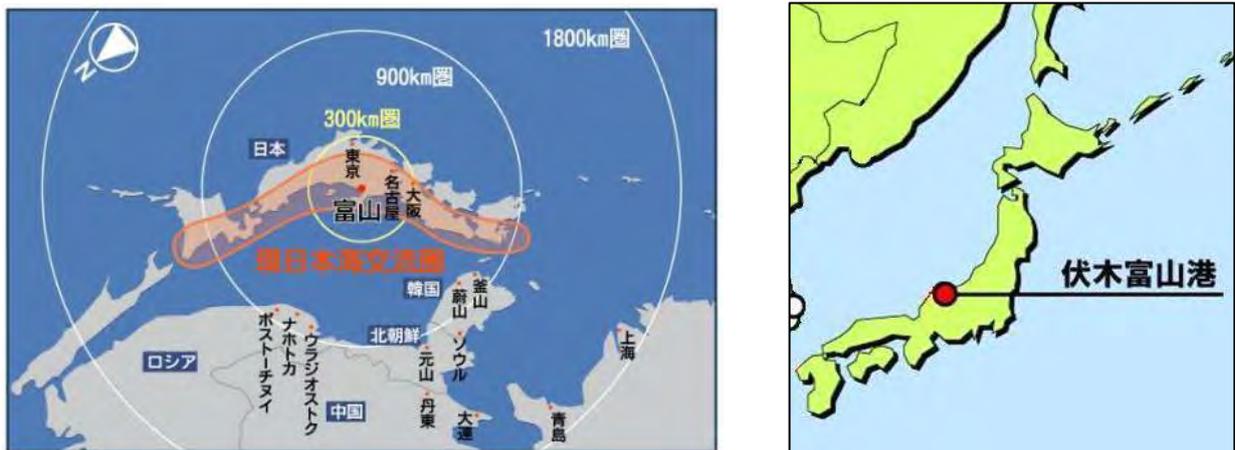


図 1 - 1 伏木富山港の位置

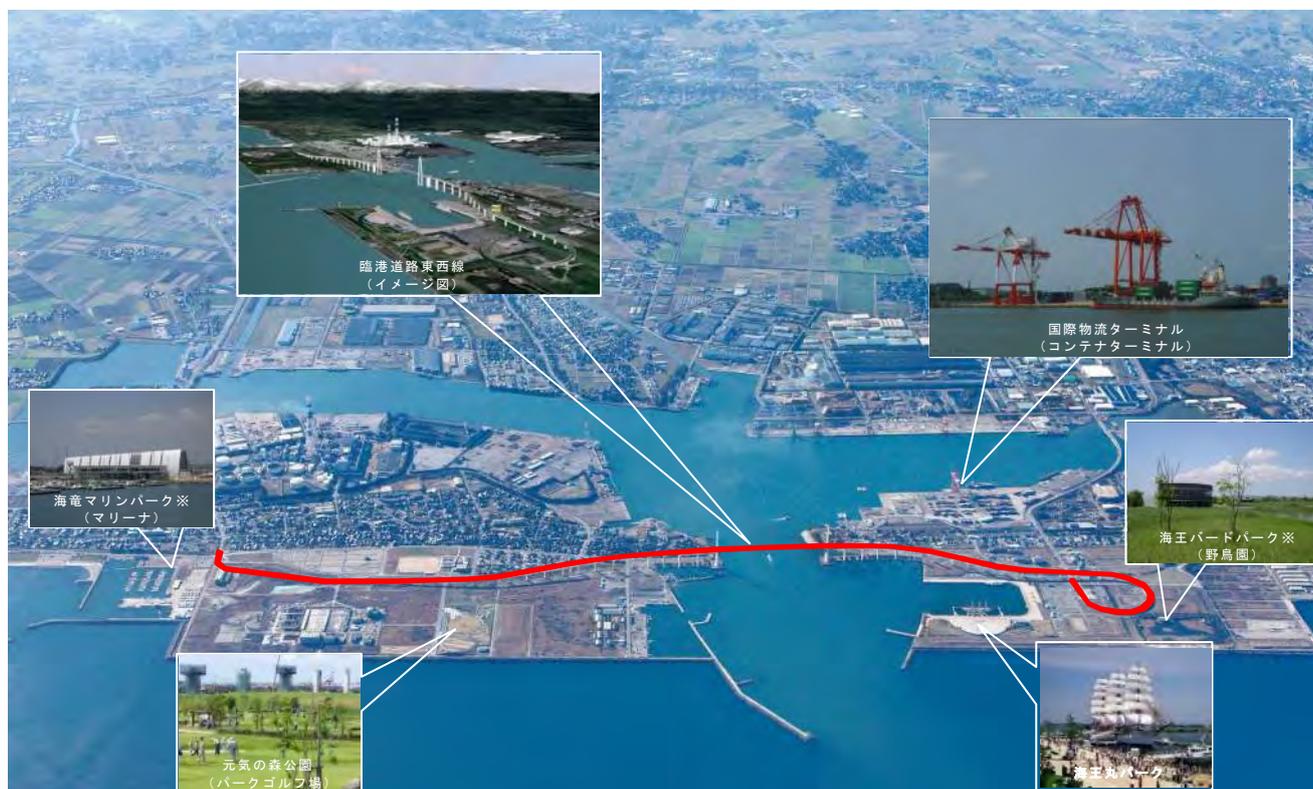
(2) 新湊地区の役割

新湊地区は、富山高岡地区新産業都市地域の中に位置する放生津潟を利用した掘り込み港湾として整備され、富山新港とも呼ばれており、急増する外貿コンテナ貨物を伏木富山港で唯一扱うとともに国際貿易港として急速な発展を続けている。

また、環日本海の交流をめざした「日本海ミュージアム構想」の一環である海王丸パークや旅客船バースなど人々に親しまれる魅力ある港づくりが進められ、富山県の海外物流・交流の拠点として重要な役割を担っている。

表1-1 新湊地区の沿革

年	(西暦)	主な出来事
昭和 35 年	(1960 年)	富山新港計画港湾審議会承認
昭和 39 年	(1964 年)	富山高岡地区新産業都市地域指定
昭和 43 年	(1968 年)	富山新港開港
昭和 61 年	(1986 年)	特定重要港湾指定、港湾計画改訂 (臨港道路富山新港東西線を計画)
平成 4 年	(1992 年)	海王丸パーク完成
平成 11 年	(1999 年)	港湾計画改訂
平成 14 年	(2002 年)	国際物流ターミナル供用、臨港道路富山新港東西線現地着工
平成 18 年	(2006 年)	国際物流ターミナル (コンテナヤード) 拡張
平成 22 年	(2010 年)	ガントリークレーン 2 号機供用開始



※出典 射水市HP

図1-2 新湊地区の概況

2) 港 勢

(1) 伏木富山港の取扱貨物量の推移

伏木富山港の取扱貨物量は約 1,100 万トンで推移しており、平成 20 年実績では 1,149 万トンとなっている。また、平成 19 年の対ロシア外貿取扱貨物量では、我が国で 2 番目の取扱貨物量(シェア 8%)を誇る。

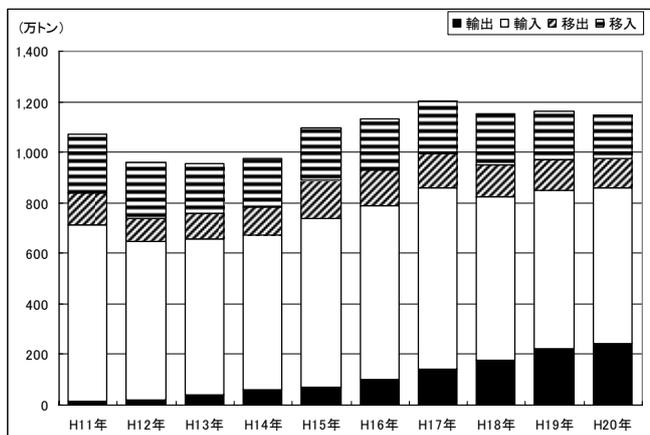


図 1-3 伏木富山港取扱貨物量の推移

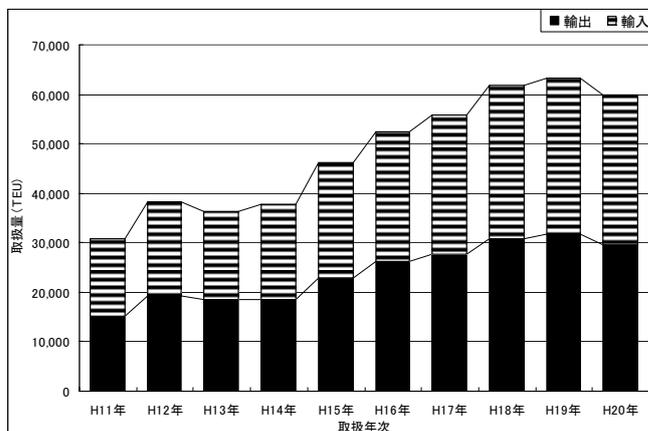


図 1-4 伏木富山港コンテナ貨物取扱量の推移

(2) 伏木富山港の取扱貨物品目内訳 (H20 年)

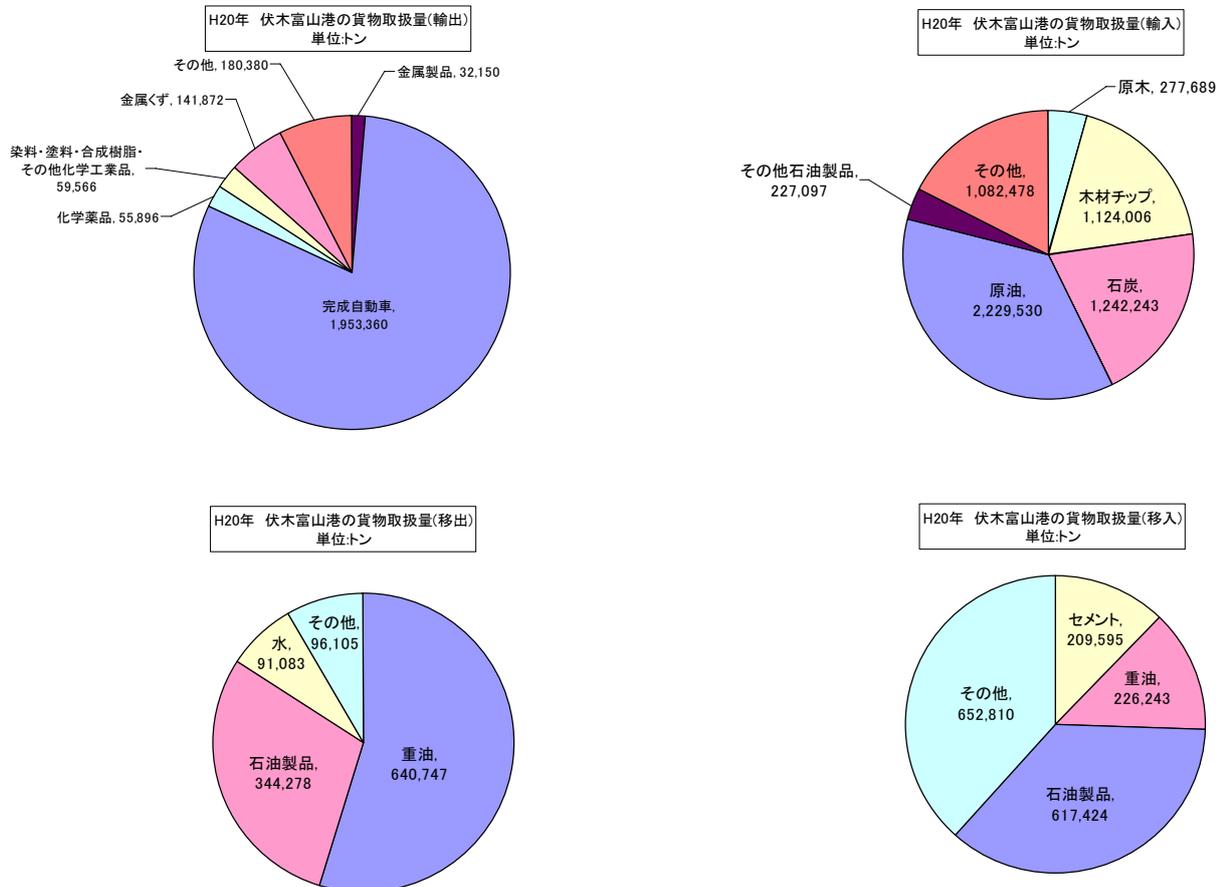


図 1-5 取扱貨物の品目内訳

2. 事業の概要

1) 事業の目的

新湊地区は、新産業都市における臨海工業地帯の基幹的流通拠点として整備が計画され、富山地方鉄道射水線、主要地方道魚津・氷見線の港口部を開削し、昭和43年4月に掘り込み港湾として開港した。

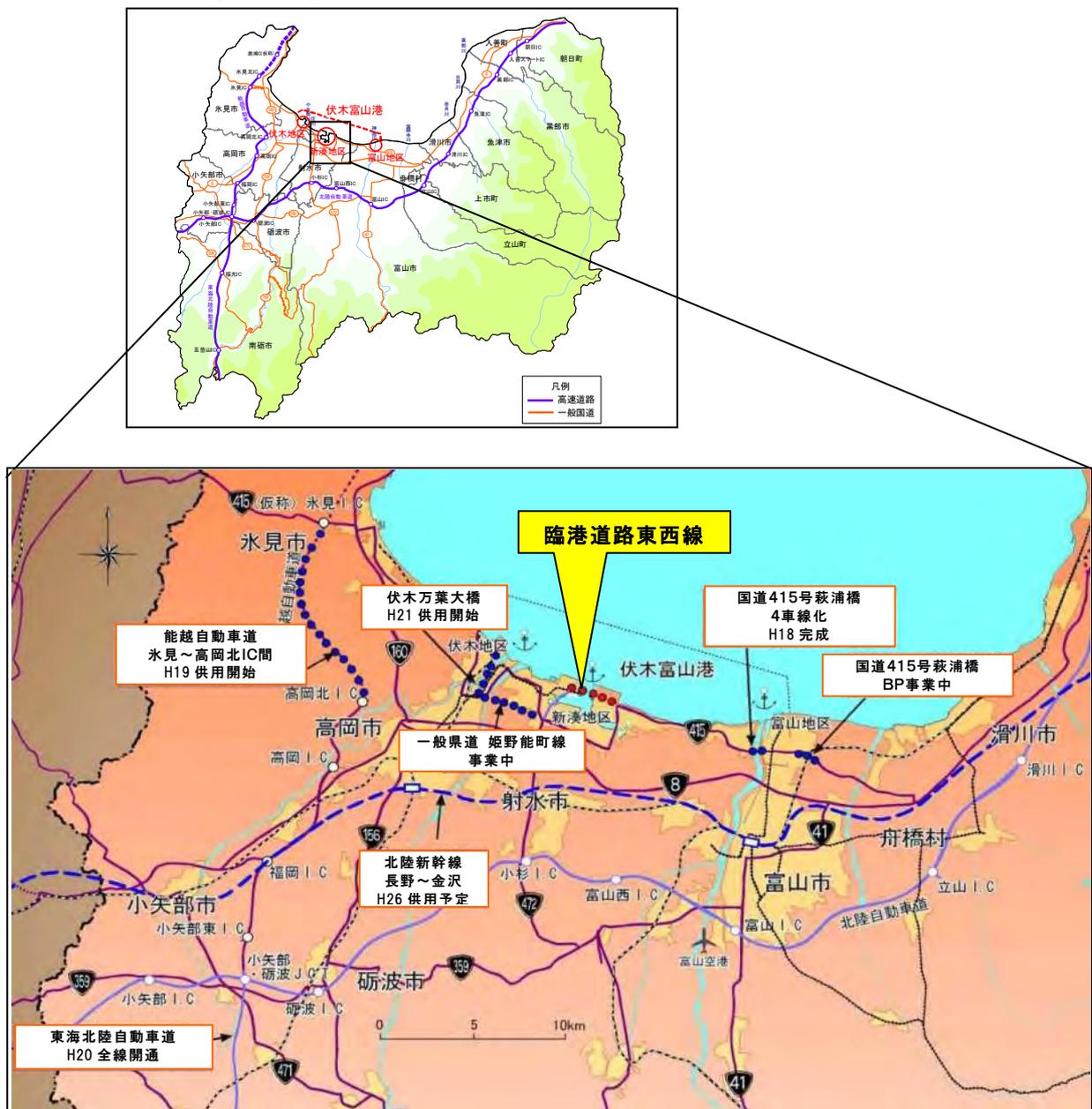
その後、東西に分断されている港口部を結び、港湾貨物等の臨港交通を円滑に処理するため、昭和61年6月に改訂した港湾計画において本臨港道路（「臨港道路富山新港東西線」）が計画された。

当該事業は、

- 広域幹線道路との連結による物流の円滑化及び効率化
- 港湾利用者の利便性の向上
- 東西埋立地の一体的開発の促進と地域住民の利便性の向上

などを目的として、臨港道路北線～国道415号間について臨港道路整備を行うものである。

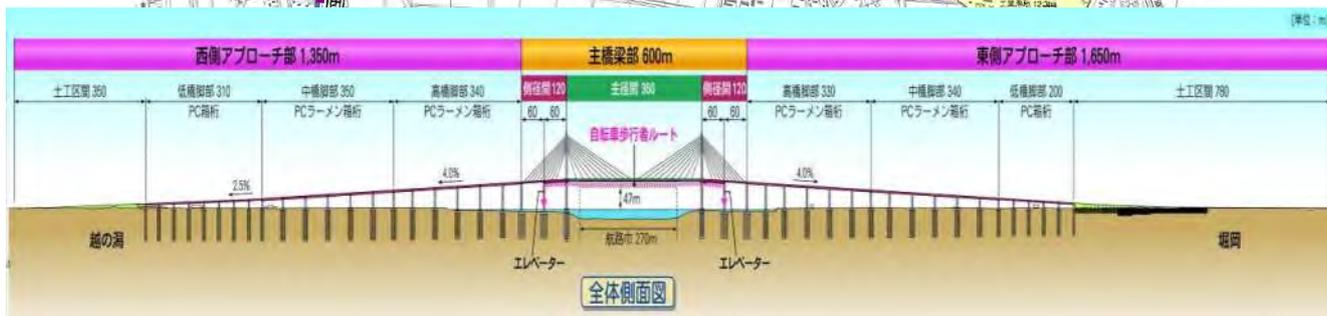
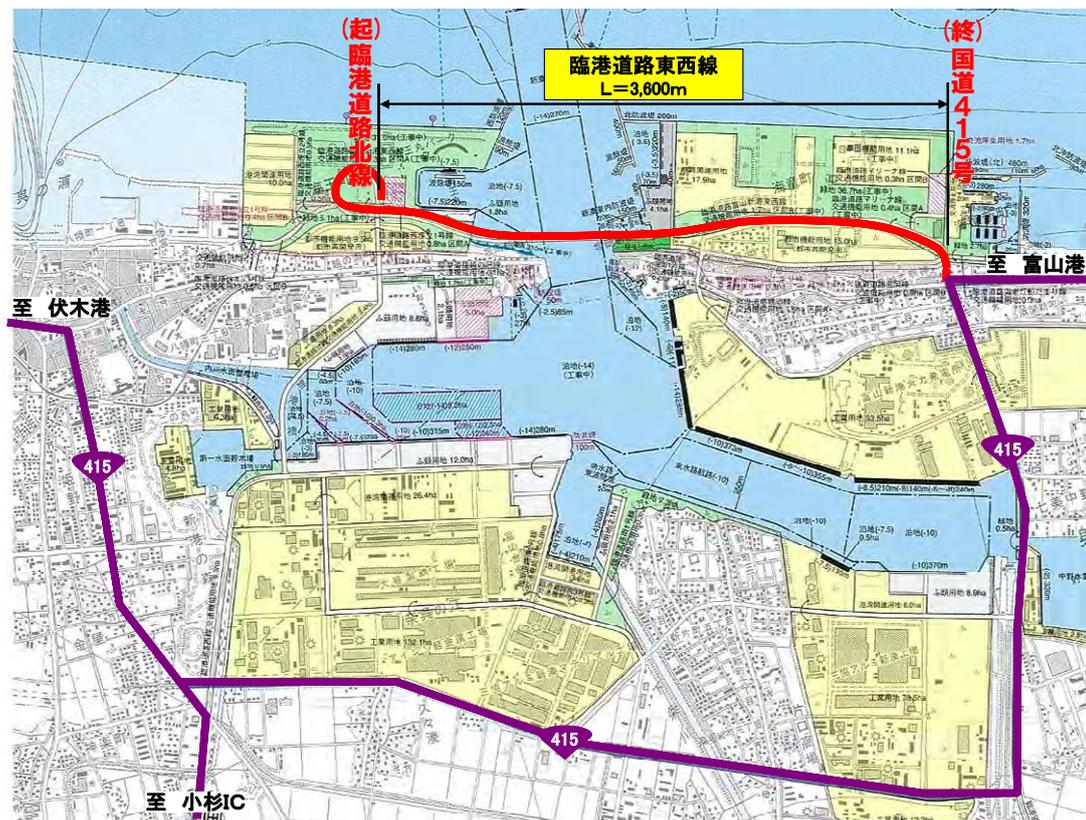
【位置図】



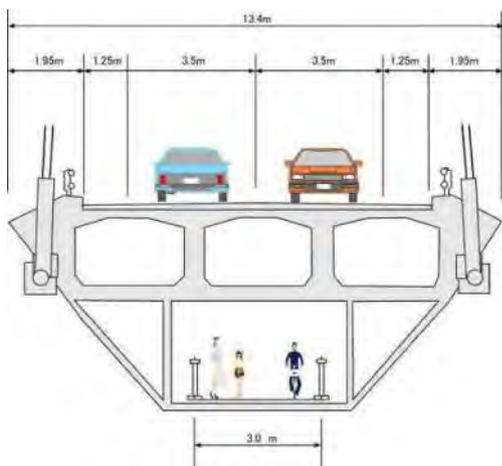
2) 施設概要及び進捗状況

- 事業名：伏木富山港（新湊地区）道路（東西線）
- 計画延長：3,600m
- 起終点：（起）臨港道路北線，（終）国道415号
- 事業化：平成9年度（実施設計調査）
- 工事着手：平成14年度
- 全体事業費：488.5億円
- 平成22年度までの投資額：約419億円（進捗率約86%）

【路線図】



【横断面図（主径間部）】



【現況写真（平成22年11月19日撮影）】

3. 事業の効果

1) 便益の抽出

本事業の効果は下表のとおり分類される。

便益としては、本来これらの効果をすべて計測すべきであるが、便益として計測が困難なものもあるため、貨幣換算する効果は「輸送コストの削減」及び「交通事故の減少」のみ計上する。貨幣換算できない「排出ガスの減少」は定量的に、「地域の利便性の向上」「既存道路の混雑緩和」「防災拠点施設への連絡、避難経路」は定性的に示すものとする。

表 3-1 効果の分類

効果の分類		効果の項目	効果の把握方法
利用者	輸送・移動	輸送コストの削減	→ 便益を計測する
	交流 レクリエーション	地域の利便性の向上	→ 定性的に把握する
	環境	—	—
	安全	交通事故の減少	→ 便益を計測する
	業務	—	→ —
地域社会	輸送・移動	既存道路の混雑緩和	→ 定性的に把握する
	環境	排出ガスの減少	→ 定量的に把握する
		沿道騒音等の軽減	→ 計測しない
	地域経済	ターミナル利用による雇用・所得の増大	→ 計測しない
		港湾関連産業の雇用・所得の増大	
		建設工事による雇用・所得の増大	
		地域産業の安定・発展	
	地域形成	産業の国際競争力の向上	→ 計測しない
地域プロジェクトへの支援			
防災	防災拠点施設への連絡、避難経路	→ 定性的に把握する	
公共部門	租税	地方税・国税の増加	→ 計測しない

2) 便益計測の考え方

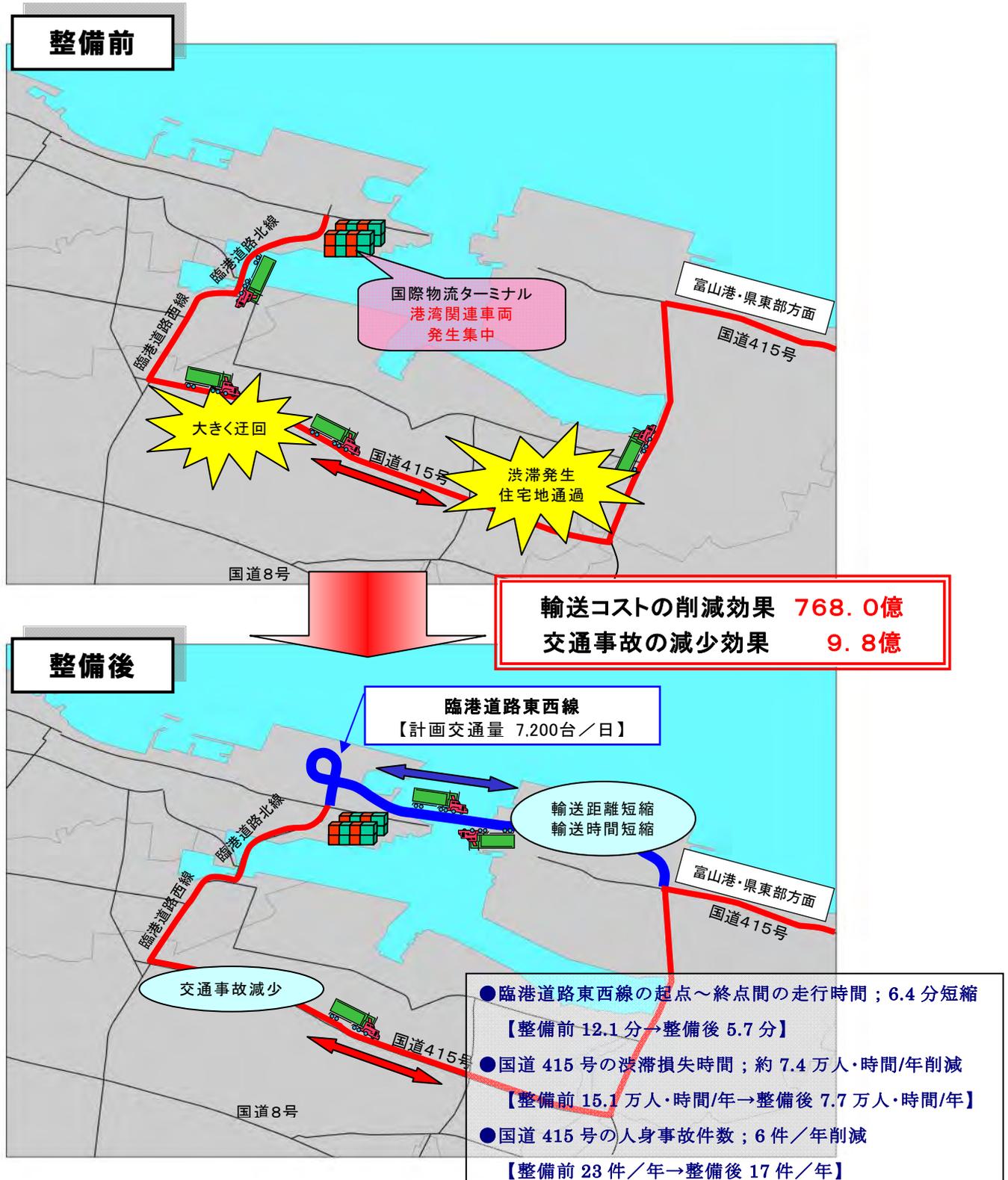
計測する便益を下表のとおり示す。具体的な考え方は以下に示す。

表 3-2 便益一覧

項目	便益	備考
輸送コストの削減	768.0 億円	
輸送費用削減便益	25.4 億円	平成 24 年度以降計上
輸送時間削減便益	742.6 億円	平成 24 年度以降計上
交通事故の減少	9.8 億円	
事故損失額削減便益	9.8 億円	平成 24 年度以降計上

臨港道路東西線の整備によって、東西に分断されている新湊地区港口部が結ばれ、港湾と広域幹線道路が連結し、新湊地区で増大する外貿コンテナ貨物を中心に伏木富山港で取り扱う港湾貨物を輸送する港湾関連車両のスムーズな輸送経路が確保されるとともに、港湾と背後企業や港湾関連施設、各種海洋性レクリエーション施設へのアクセス性が向上し、物流の円滑化及び効率化による輸送コストが削減される。

また、現状では住宅地を通過している交通経路が、臨港道路東西線に転換されることから安全性の向上により、交通事故が減少される。



3) 便益の計測結果

- 便益算定根拠 { ※出典:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(H16年6月国土交通省港湾局) および
「費用便益分析マニュアル」(H20年11月国土交通省道路局 都市・地域整備局) }

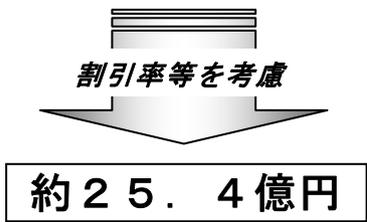
(1) 輸送費用削減便益

- 臨港道路東西線の整備により、輸送費用削減による年間約 1.3 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%などを考慮すると約 25.4 億円と算出される。

【輸送費用削減便益】

$$= \text{整備前総輸送費用} - \text{整備後総輸送費用} = 1.3 \text{ (億円/年)} \quad \text{※供用開始年次の便益}$$

$$\left[\begin{aligned} \text{総輸送費用} &= \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \\ &\quad \times \text{車種別輸送費用原単位 (円/台 \cdot \text{km})}] \times 365 \text{ (日/年)} \end{aligned} \right]$$



輸送費用原単位 一般道(平地)

(単位: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

(2) 輸送時間費用削減便益

- 臨港道路東西線の整備により、輸送時間削減による年間約 39.0 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%などを考慮すると約 742.6 億円と算出される。

【輸送時間削減便益】

$$= \text{整備前総輸送時間} - \text{整備後総輸送時間} = 39.0 \text{ (億円/年)} \quad \text{※供用開始年次の便益}$$

$$\left[\begin{aligned} \text{総輸送時間費用} &= \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別輸送時間 (分)} \\ &\quad \times \text{車種別時間費用原単位 (円/台 \cdot \text{分})}] \times 365 \text{ (日/年)} \end{aligned} \right]$$



(単位:円/台・分)

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

(3) 事故損失額削減便益

- 臨港道路東西線の整備により、平均事故件数が年間約 18 件減少し、年間約 0.5 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%などを考慮すると約 9.8 億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} \\ &= 0.5 \text{ (億円/年)} \quad \text{※供用開始年次の便益} \end{aligned}$$



約 9.8 億円

4) 費用便益分析結果

基準年度：平成 22 年度

事業期間：平成 9 年度～平成 25 年度

評価期間：平成 24 年度～平成 73 年度（供用開始後 50 年）

(1) 事業全体における費用便益分析結果

表 3-3 費用便益分析に用いる便益等及び結果（事業全体）

項目	貨幣換算値	基準年度における 現在価値
便益合計	1792.7 億円	777.8 億円
輸送コストの削減効果	1770.4 億円	768.0 億円
輸送経費削減便益	58.7 億円	25.4 億円
輸送時間削減便益	1711.7 億円	742.6 億円
交通事故の減少効果	22.2 億円	9.8 億円
事故損失額削減便益	22.2 億円	9.8 億円
費用合計	526.8 億円	561.1 億円
費用便益比（CBR）		1.4

※端数処理により、各項目の和は、必ずしも合計値とはならない。

(2) 残事業における費用便益分析結果

表 3-4 費用便益分析に用いる便益等及び結果（残事業）

項目	貨幣換算値	基準年度における 現在価値
便益合計	1792.7 億円	777.8 億円
輸送コストの削減効果	1770.4 億円	768.0 億円
輸送経費削減便益	58.7 億円	25.4 億円
輸送時間削減便益	1711.7 億円	742.6 億円
交通事故の減少効果	22.2 億円	9.8 億円
事故損失額削減便益	22.2 億円	9.8 億円
費用合計	111.0 億円	79.4 億円
費用便益比（CBR）		9.8

※端数処理のため、各項目の和は、必ずしも合計値とはならない。

5) その他の効果

(1) 港湾利用者の利便性向上

伏木富山港背後には、港湾関連企業が約40社立地しており、臨港道路東西線の整備により、年間約370万台の港湾企業関連車両に対して、物流の円滑化・効率化が図られる。

また、それら港湾企業従事者の通勤において、年間約340万台の通勤車両に対して、時間および距離の縮減が図られる。

(2) 地域住民の利便性向上

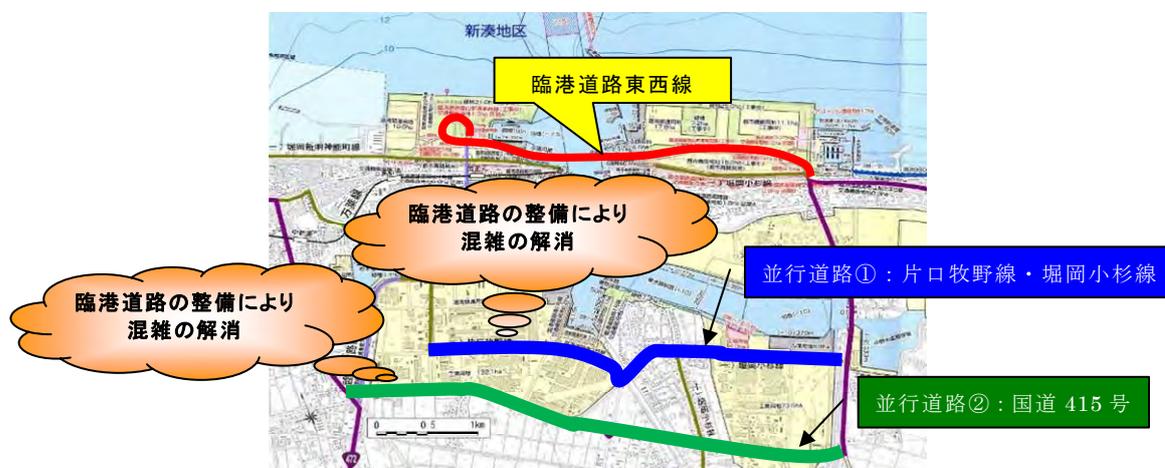
新湊地区では「日本海ミュージアム構想」の下、年間約80万人の来訪者がある海王丸パークをはじめとする各種海洋性レクリエーション施設等が整備されている。

臨港道路東西線の整備により、各施設へのアクセス性が向上するとともに東西各施設間の連携が強化され、来訪者の利便性が向上する。



(3) 既存道路の混雑緩和

臨港道路東西線の整備により既存道路の混雑緩和が図られ、便益対象地域の渋滞損失時間および損失額が削減される。



(4) 排出ガスの減少

輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質の CO_2 、 NO_x の削減が可能となる。

CO_2 削減量	NO_x 削減量
2,226.9t-c/年	3.9t/年

(5) 防災拠点施設への連絡、避難経路

① 災害時海上輸送拠点施設と緊急輸送道路を連絡

- ・ 富山県は伏木富山港などを災害時における物資の海上輸送拠点施設としており、災害時には救援物資、応急復旧資材および人員の広域輸送拠点または物流拠点として役割を担う。
- ・ 臨港道路整備により、海上輸送拠点施設（伏木富山港）と緊急輸送道路ネットワーク（第2次緊急通行確保路線：国道415号）が連絡され、緊急輸送体制が強化される。
- ・ 富山県内唯一の耐震強化岸壁である、新湊地区国際物流ターミナル（水深14m岸壁）との連絡も強化される。
- ・ 本事業実施地域の東西両埋立地は、避難地として位置づけられ整備が進められており、臨港道路整備により、東西埋立地の連絡が強化され、一体的に機能することも見込まれる。



② 災害時の避難経路の確保と救急・消防活動の支援

- ・ 庄川と小矢部川が氾濫した場合、射水市新湊地区の西側と高岡市の一部が浸水地域と想定されている。
- ・ 臨港道路整備により、射水市新湊地区西側の浸水想定地域から東側の非浸水地域の避難場所への避難経路となり、浸水時における避難場所での孤立解消も見込まれる。
- ・ また、消防活動においては新湊消防署と新湊消防署東部出張所の連携が強化され、相互応援時における現地到着時間の短縮が見込まれる。



4. 対応方針（原案）

1) 事業の必要性等に関する視点

- ・伏木富山港では外貿コンテナ貨物を中心に、増大する取扱貨物より発生する港湾関連車両のスムーズな物流や、伏木富山港3地区の東西連携を強化し、港と背後企業を結ぶ臨港交通体系の強化が求められている。
- ・年間約80万人の集客を誇る海王丸パークをはじめとする、海洋性レクリエーション施設利用者のアクセス向上を図る必要がある。
- ・また、射水市新湊地区は地域が東西に分断されており、地域住民の日常生活においても不便が生じているため、東西両地域を結ぶ本事業の役割は大きい。
- ・地域の防災対策および救急・消防活動体制の強化において期待される役割は大きい。
- ・このような諸問題の改善を図る上で、本事業の果たす効果は大きいことから、整備を推進する必要がある。
- ・臨港道路整備を行った場合の費用便益比は1.4である。

2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・事業の進捗率は平成22年度末で約86%である。また、地元からの早期完成への大きな期待と強い整備要請があることから、今後も計画通り整備していく。

3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・本事業は土地利用、環境への影響等を総合的に勘案した計画を定めており、最適であると判断している。

【対応方針（原案）：事業継続】

（理由）

- ・本事業は、伏木富山港において増大している外貿コンテナ貨物を中心とした物流の円滑化および効率化による物流コストの削減、交通事故および交通渋滞の減少、海洋性レクリエーション施設利用者および港湾利用者のアクセス向上、災害・救急・消防活動の支援など重要な役割を担っている。
- ・臨港道路の供用により、港湾関連企業の物流の円滑化および効率化による物流コスト削減が図られ、地域経済の発展に大きく寄与するものである。
- ・平成22年度末で約86%の進捗である。

費用対効果算出資料

伏木富山港新湊地区 臨港道路整備事業
費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

B/C= 1.4

		(億円)									
		割引前									
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	交通事故減少便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B-C)	備考	
H9	1997		0.2	0.2					-0.2		
H10	1998		0.3	0.3					-0.3		
H11	1999		0.3	0.3					-0.3		
H12	2000		1.0	1.0					-1.0		
H13	2001		1.7	1.7					-1.7		
H14	2002		12.7	12.7					-12.7		
H15	2003		43.2	43.2					-43.2		
H16	2004		71.4	71.4					-71.4		
H17	2005		71.5	71.5					-71.5		
H18	2006		39.0	39.0					-39.0		
H19	2007		30.4	30.4					-30.4		
H20	2008		40.4	40.4					-40.4		
H21	2009		48.2	48.2					-48.2		
H22	2010		50.7	50.7					-50.7	評価基準年	
H23	2011		37.7	37.7					-37.7		
H24	2012	1	22.9	0.3	23.2	40.3	0.5	40.8	17.6		
H25	2013	2	5.4	0.3	5.7	40.2	0.5	40.7	35.0		
H26	2014	3		0.3	0.3	40.0	0.5	40.5	40.2		
H27	2015	4		0.3	0.3	39.9	0.5	40.4	40.1		
H28	2016	5		0.3	0.3	39.7	0.5	40.2	39.9		
H29	2017	6		0.5	0.5	39.6	0.5	40.1	39.6		
H30	2018	7		0.3	0.3	39.4	0.5	39.9	39.6		
H31	2019	8		0.3	0.3	39.3	0.5	39.8	39.5		
H32	2020	9		0.3	0.3	39.1	0.5	39.6	39.3		
H33	2021	10		0.4	0.4	39.0	0.5	39.5	39.1		
H34	2022	11		0.3	0.3	38.9	0.5	39.4	39.1		
H35	2023	12		0.5	0.5	38.7	0.5	39.2	38.7		
H36	2024	13		0.3	0.3	38.6	0.5	39.1	38.8		
H37	2025	14		0.3	0.3	38.5	0.5	39.0	38.7		
H38	2026	15		1.9	1.9	38.3	0.5	38.8	36.9		
H39	2027	16		0.3	0.3	38.2	0.5	38.7	38.4		
H40	2028	17		0.3	0.3	38.1	0.5	38.6	38.3		
H41	2029	18		0.5	0.5	37.9	0.5	38.4	37.9		
H42	2030	19		0.3	0.3	37.7	0.5	38.2	37.9		
H43	2031	20		6.0	6.0	37.4	0.5	37.9	31.9		
H44	2032	21		0.3	0.3	37.1	0.5	37.6	37.3		
H45	2033	22		0.3	0.3	36.9	0.5	37.4	37.1		
H46	2034	23		0.3	0.3	36.6	0.5	37.1	36.8		
H47	2035	24		0.5	0.5	36.3	0.5	36.8	36.3		
H48	2036	25		2.1	2.1	36.0	0.5	36.5	34.4		
H49	2037	26		0.3	0.3	35.8	0.4	36.2	35.9		
H50	2038	27		0.3	0.3	35.5	0.4	35.9	35.6		
H51	2039	28		0.3	0.3	35.2	0.4	35.6	35.3		
H52	2040	29		0.3	0.3	34.9	0.4	35.3	35.0		
H53	2041	30		17.3	17.3	34.6	0.4	35.0	17.7		
H54	2042	31		0.3	0.3	34.3	0.4	34.7	34.4		
H55	2043	32		0.3	0.3	34.0	0.4	34.4	34.1		
H56	2044	33		0.3	0.3	33.7	0.4	34.1	33.8		
H57	2045	34		0.3	0.3	33.5	0.4	33.9	33.6		
H58	2046	35		0.3	0.3	33.2	0.4	33.6	33.3		
H59	2047	36		0.5	0.5	32.9	0.4	33.3	32.8		
H60	2048	37		0.3	0.3	32.6	0.4	33.0	32.7		
H61	2049	38		0.3	0.3	32.4	0.4	32.8	32.5		
H62	2050	39		0.3	0.3	32.1	0.4	32.5	32.2		
H63	2051	40		5.9	5.9	31.8	0.4	32.2	26.3		
H64	2052	41		0.3	0.3	31.4	0.4	31.8	31.5		
H65	2053	42		0.5	0.5	31.2	0.4	31.6	31.1		
H66	2054	43		0.3	0.3	30.9	0.4	31.3	31.0		
H67	2055	44		0.3	0.3	30.6	0.4	31.0	30.7		
H68	2056	45		1.9	1.9	30.3	0.4	30.7	28.8		
H69	2057	46		0.3	0.3	30.1	0.4	30.5	30.2		
H70	2058	47		0.3	0.3	29.8	0.4	30.2	29.9		
H71	2059	48		0.5	0.5	29.5	0.4	29.9	29.4		
H72	2060	49		0.3	0.3	29.2	0.4	29.6	29.3		
H73	2061	50		0.3	0.3	29.0	0.4	29.4	29.1		
合計			477.0	49.8	526.8	1,770.2	22.5	1,792.7	1,265.9		

		(億円)									
		割引後									
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	交通事故減少便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B-C)	備考	
H9	1997		0.3	0.3					-0.3		
H10	1998		0.5	0.5					-0.5		
H11	1999		0.5	0.5					-0.5		
H12	2000		1.5	1.5					-1.5		
H13	2001		2.4	2.4					-2.4		
H14	2002		17.4	17.4					-17.4		
H15	2003		57.0	57.0					-57.0		
H16	2004		90.7	90.7					-90.7		
H17	2005		87.2	87.2					-87.2		
H18	2006		45.6	45.6					-45.6		
H19	2007		34.1	34.1					-34.1		
H20	2008		43.6	43.6					-43.6		
H21	2009		50.1	50.1					-50.1		
H22	2010		50.7	50.7					-50.7	評価基準年	
H23	2011		36.2	36.2					-36.2		
H24	2012	1	21.1	0.3	21.4	37.1	0.5	37.6	16.2		
H25	2013	2	4.8	0.3	5.1	35.8	0.4	36.2	31.1		
H26	2014	3		0.3	0.3	34.0	0.4	34.4	34.2		
H27	2015	4		0.3	0.3	32.7	0.4	33.1	32.9		
H28	2016	5		0.2	0.2	31.4	0.4	31.8	31.5		
H29	2017	6		0.4	0.4	30.1	0.4	30.5	30.1		
H30	2018	7		0.2	0.2	28.8	0.4	29.1	28.9		
H31	2019	8		0.2	0.2	27.5	0.4	27.9	27.7		
H32	2020	9		0.2	0.2	26.6	0.3	26.9	26.7		
H33	2021	10		0.3	0.3	25.4	0.3	25.7	25.4		
H34	2022	11		0.2	0.2	24.1	0.3	24.4	24.2		
H35	2023	12		0.3	0.3	23.2	0.3	23.5	23.2		
H36	2024	13		0.2	0.2	22.4	0.3	22.7	22.5		
H37	2025	14		0.2	0.2	21.6	0.3	21.8	21.7		
H38	2026	15		1.0	1.0	20.3	0.3	20.6	19.6		
H39	2027	16		0.2	0.2	19.5	0.3	19.7	19.6		
H40	2028	17		0.2	0.2	18.7	0.3	18.9	18.8		
H41	2029	18		0.2	0.2	17.8	0.2	18.1	17.8		
H42	2030	19		0.1	0.1	17.3	0.2	17.6	17.4		
H43	2031	20		2.6	2.6	16.5	0.2	16.7	14.0		
H44	2032	21		0.1	0.1	15.6	0.2	15.8	15.7		
H45	2033	22		0.1	0.1	15.1	0.2	15.3	15.2		
H46	2034	23		0.1	0.1	14.3	0.2	14.5	14.4		
H47	2035	24		0.2	0.2	13.8	0.2	14.0	13.8		
H48	2036	25		0.8	0.8	13.0	0.2	13.1	12.4		
H49	2037	26		0.1	0.1	12.5	0.1	12.7	12.6		
H50	2038	27		0.1	0.1	11.7	0.1	11.9	11.8		
H51	2039	28		0.1	0.1	11.3	0.1	11.4	11.3		
H52	2040	29		0.1	0.1	10.8	0.1	10.9	10.9		
H53	2041	30		5.2	5.2	10.4	0.1	10.5	5.3		
H54	2042	31		0.1	0.1	10.0	0.1	10.1	10.0		
H55	2043	32		0.1	0.1	9.2	0.1	9.3	9.2		
H56	2044	33		0.1	0.1	8.8	0.1	8.9	8.8		
H57	2045	34		0.1	0.1	8.4	0.1	8.5	8.4		
H58	2046	35		0.1	0.1	8.0	0.1	8.1	8.0		
H59	2047	36		0.1	0.1	7.6	0.1	7.7	7.5		
H60	2048	37		0.1	0.1	7.5	0.1	7.6	7.5		
H61	2049	38		0.1	0.1	7.1	0.1	7.2	7.2		
H62	2050	39		0.1	0.1	6.7	0.1	6.8	6.8		
H63	2051	40		1.2	1.2	6.4	0.1	6.4	5.3		
H64	2052	41		0.1	0.1	6.0	0.1	6.1	6.0		
H65	2053	42		0.1	0.1	5.9	0.1	6.0	5.9		
H66	2054	43		0.1	0.1	5.6	0.1	5.6	5.6		
H67	2055	44		0.1	0.1	5.2	0.1	5.3	5.2		
H68	2056	45		0.3	0.3	4.9	0.1	4.9	4.6		
H69	2057	46		0.1	0.1	4.8	0.1	4.9	4.8		
H70	2058	47		0.1	0.1	4.5	0.1	4.5	4.5		
H71	2059	48		0.1	0.1	4.4	0.1	4.5	4.4		
H72	2060	49		0.0	0.0	4.1	0.1	4.2	4.1		
H73	2061	50		0.0	0.0	4.1	0.1	4.1	4.1		
合計			543.7	17.4	561.1	768.0	9.8	777.8	216.7		