

道路建設事業の事後評価項目調査

事業名	一般国道 9 号 出雲バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局				
起終点	自：島根県出雲市斐川町富村 至：島根県出雲市芦渡町				延長	8.7 km				
事業概要										
一般国道 9 号は、京都市から下関市に至る延長約 760km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・社会活動や住民生活に大きな役割を果たす重要な路線である。出雲バイパスは、出雲市斐川町富村から出雲市芦渡町に至る延長 8.7 km の道路である。										
事業の目的・必要性										
出雲バイパスは、国道 9 号の市街地部における朝夕ピーク時における交通渋滞の緩和を図るとともに、安全で円滑な交通の確保、医療機関へのアクセス向上、宍道湖中海圏域の経済交流の拡大を目的とした道路である。										
事業概要図										
										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S 4 9 年度	用地着手	H 5 年度	供用年	(当初) - / H 41 年度	変動	一倍	
		都市計画決定	S 5 5 年度	工事着手	H 7 年度	(暫定/完成)	(実績) H 20 年度 / -			
	事業費	計画時	(名目値) 一億円 / 約 970 億円	実績	(名目値) 約 695 億円 / 一億円	(暫定/完成)	(実績値) 約 636 億円 / 一億円	変動	一倍	
		(暫定/完成)	(実績値) 一億円 / 約 913 億円	(暫定/完成)	(実績値) 約 636 億円 / 一億円	(暫定/完成)	(実績値) 約 636 億円 / 一億円			
	交通量	計画時	(暫定/完成)	実績	(暫定/完成)	(暫定/完成)	(実績値) 約 636 億円 / 一億円	変動	-%	
		(暫定/完成)	- / 22,600 ~ 31,600 台/日	(暫定/完成)	17,000 ~ 28,500 台/日 / -					
	旅行速度向上	25.7	→	37.9 km/h	交通事故減少	62.3	→	38.8 件/億台キロ		
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年度)	H 6 年度	(供用後年度)	H 22 年度	(供用前→供用後)	(供用前年度)	H 8 ~ H 11 年	(供用後年度)	H 20 ~ H 23 年
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B / C	1.5	総費用	967 億円	総便益	1,496 億円	基準年	H 19 年	
				(事業費)	924 億円	(走行時間短縮便益)	1,417 億円			
			(維持管理費)	43 億円	(走行経費減少便益)	53 億円				
					(交通事故減少便益)	25 億円				
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	1.5	総費用	915 億円	総便益	1,340 億円	基準年	H 24 年		
			(事業費)	865 億円	(走行時間短縮便益)	1,275 億円				
			(維持管理費)	50 億円	(走行経費減少便益)	47 億円				
					(交通事故減少便益)	19 億円				
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		億円		便益減少額	-		
事業遅延の理由		特になし								

事業による環境変化	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	①円滑なモビリティの確保
	・損失時間の削減【2,497千人時間/年⇒1,727千人時間/年（30.8%削減）】
	・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の改善【18.4km/h⇒31.1km/h】
	・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上【乗降客数77.4千人（H19年度）⇒78.7千人（H20年度）、運行便数7.3千便（H19年度）⇒8.0千便（H20年度）】
	・出雲市斐川町から出雲市駅（特急停車駅）へのアクセスが向上【斐川支所～出雲市駅：23分⇒18分】
	・出雲市湖陵町から出雲市駅（特急停車駅）へのアクセスが向上【湖陵支所～出雲市駅：22分⇒21分】
	・出雲市湖陵町から出雲空港（地方管理空港）へのアクセスが向上【湖陵支所～出雲空港：46分⇒36分】
	②都市の再生
	・沿道の街づくりと連携あり【北部第一、二土地区画整理事業、斐川町神立土地区画整理事業】
	③国土・地域ネットワークの構築
	・地域高規格道路「境港出雲道路」の一部を構成（平成12年12月指定）
	④個性ある地域の形成
	・事業区間周辺の観光施設へのアクセスが向上【出雲大社：約221万人（H10）⇒約248万人（H23）】
	・新規整備の公共共益施設と直結
	【出雲市消防本部管内から島根県立中央病院への救急搬送人員：2.3千人（H11）⇒2.7千人（H23）】
	⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成
	・自転車と歩行者を分離した幅広歩道の整備【歩行者・自転車事故件数（現道）：10.0件/年⇒7.3件/年】
	⑥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が向上【湖陵支所～県立中央病院：13分⇒12分、斐川支所～県立中央病院：12分⇒11分】
	⑦安全な生活環境の確保
	・国道9号現道交通量の減少により安全性が向上
	【現道及び出雲バイパスの死傷事故率：62.3件/億台km⇒38.8件/億台km】
	【26,600台/日（H6）⇒17,800台/日（H23）／バイパス自動車交通量20,700台/日】
	⑧災害への備え
	・島根県の第1次緊急輸送道路に指定（国道9号）
	・震災点検対策箇所である国道9号の神立橋が解消
	⑨生活環境の改善・保全
	・出雲市白枝町の夜間要請限度超過区間の騒音レベルが低減【72dB⇒58dB】
	・出雲市今市町の夜間要請限度超過区間の騒音レベルが低減【71dB⇒59dB】
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
	環境影響評価に対応する項目
	環境影響評価を実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目
	出雲バイパスの供用により大型車交通が減少し、現道部の沿道騒音が低下した
	自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリー構造による歩道整備により生活環境の改善、良好な都市景観を形成
	事業を巡る社会経済情勢等の変化
	・平成21年11月に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が供用
	・平成17年3月に旧出雲市、旧平田市、旧佐田町、旧多伎町、旧湖陵町、旧大社町の2市4町が新設合併し、平成23年10月に旧斐川町が編入合併
	・三次医療施設である県立中央病院が移転立地、事業沿線が近隣商業地域に指定され大規模商業施設が進出、周辺地域の人口増加など都市化が進展している。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
	本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道9号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。
	また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
	特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。
	特記事項
	特になし

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

一般国道9号 出雲バイパス 事後評価

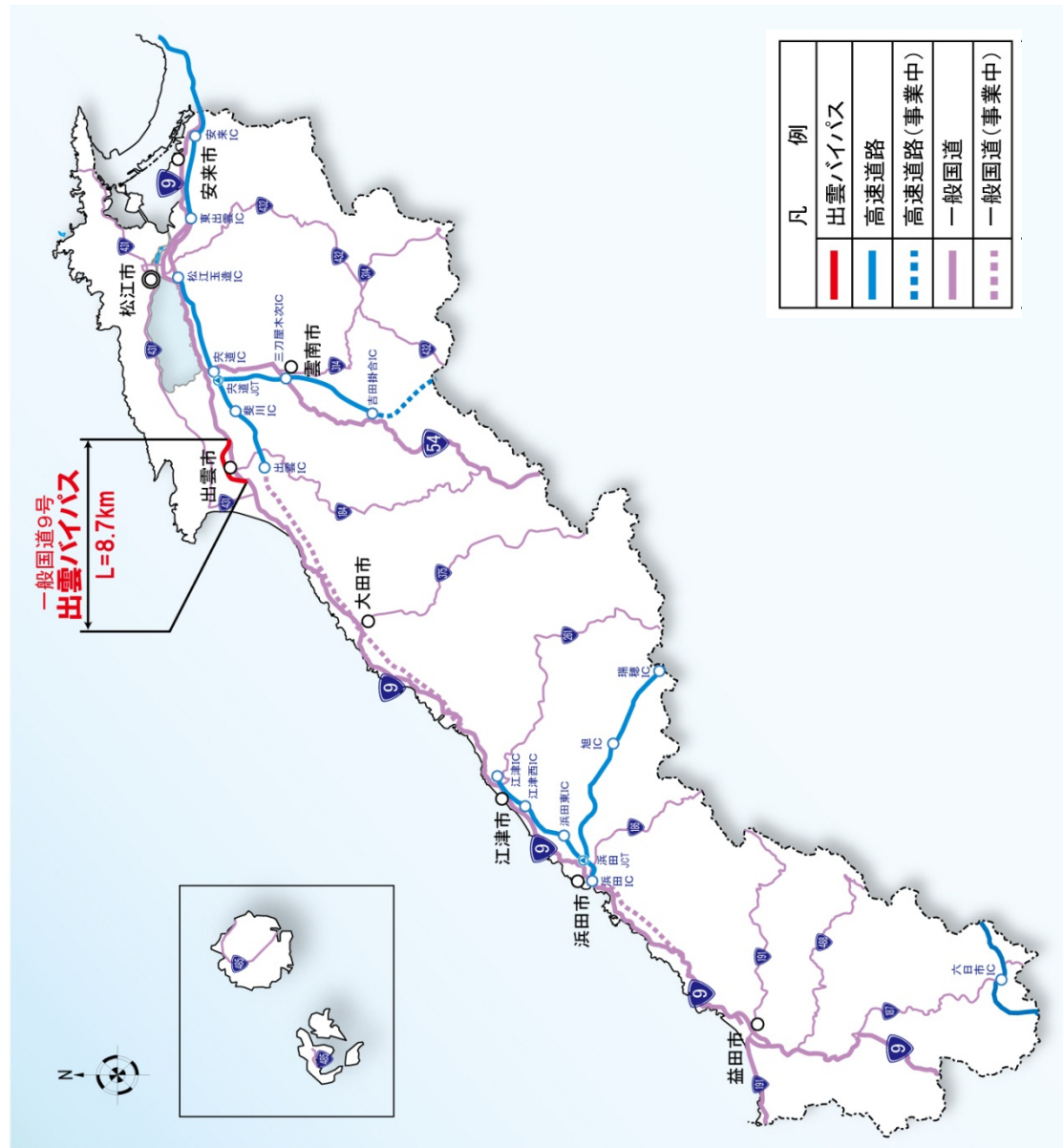
平成25年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道9号 出雲バイパス

- ・一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、日本海沿岸の諸都市を連絡し、山口県下関市へ至る延長約760kmの主要幹線道路である。
- ・出雲バイパスは、島根県出雲市芦渡町から出雲市斐川町富村に至る延長8.7kmの道路整備事業である。



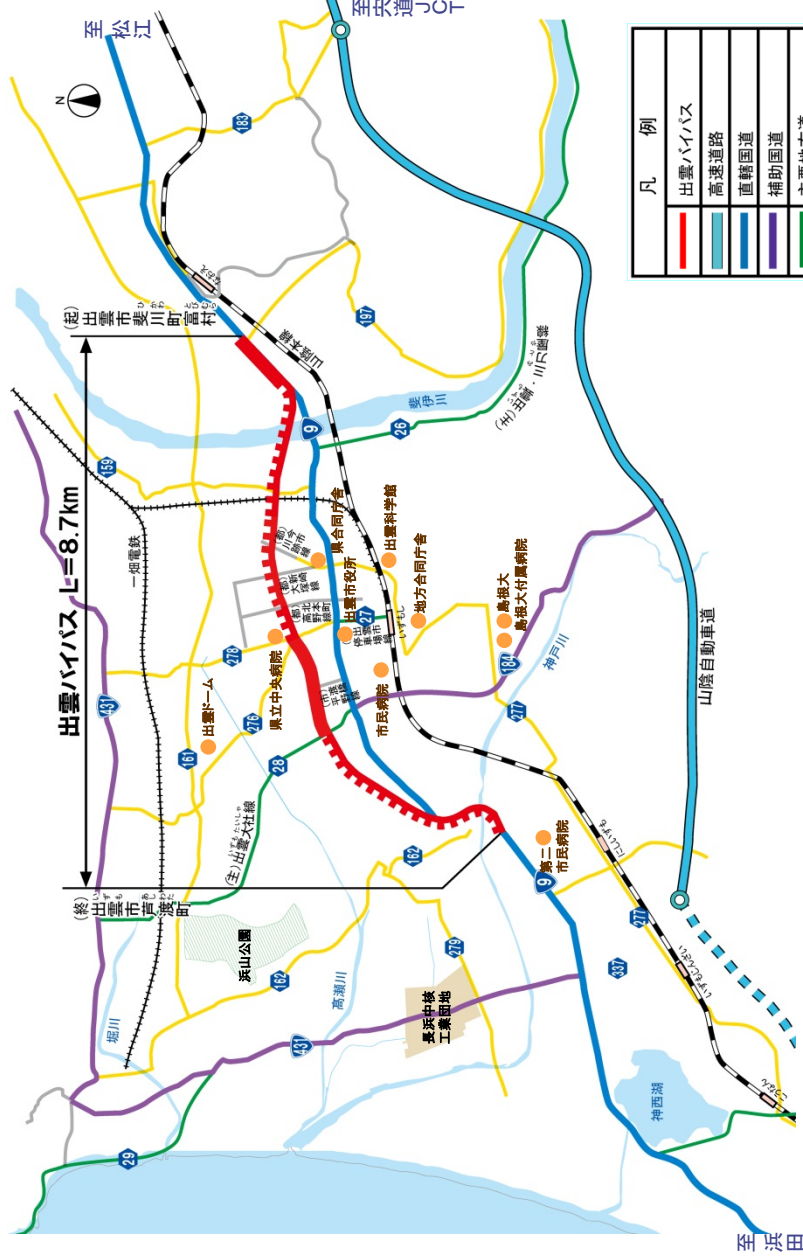
2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

- ・出雲バイパスは、出雲市内の円滑な交通と安全性の確保及び地域経済の活性化を図ることを目的とした事業である。

一般国道9号 出雲バイパス

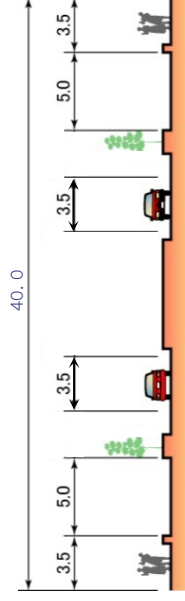
計画概要



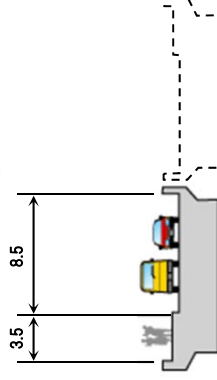
起 終 点	自: 出雲市斐川町富村 至: 出雲市芦渡町
計画延長	8.7km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	暫定2車線

標準横断面図

土工部



斐伊川橋梁部



2. 事業概要及び経緯

一般国道9号 出雲バイパス

(2) 事業経緯

・昭和49年に事業着手し、平成19年12月までに出雲市戸渡町から斐川町大字富村までの延長約8.7kmを暫定2車線を供用している。

年度	区間	出雲市戸渡町～ 出雲市高松町	出雲市高松町～(主)出雲大社線	(主)出雲大社線～ 斐川町大字富村	(市)斐川平野線～ (都)北条町大字富村	(都)北条町大字富村～ (都)北条町大字富村	(都)北条町大字富村～ (都)北条町大字富村	(都)北条町大字富村～ (都)北条町大字富村	(都)北条町大字富村～ (都)北条町大字富村	計
事業化年	事業化年	0.7km	2.1km	0.6km	1.3km	0.3km	0.6km	2.2km	0.9km	8.7km
都市計画決定	都市計画決定	—	S58.3	—	—	S49	S55.5	—	—	—
都市計画変更	都市計画変更	—	H13.4	—	—	—	—	—	—	—
用地着手年	用地着手年	H14	H13	H7	H5	H5	H11	H10	H15	—
工事着手年	工事着手年	H15	H16	H10	H7	H10	H12	H13	H17	—
供用年	供用年	H19.12(暫定2車)	H11.7(暫定2車) H16.4(4車線)	H10.6(暫定2車) H16.4(4車線)	H11.7(暫定2車)	H11.7(暫定2車)	H15.3(暫定2車)	H19.12(暫定2車)	H20.8(4車線) (現道すり付け部H24)	—



一般国道9号 出雲バイパス

国道9号

【出雲バイパス上空より、松江方面を望む】



電 気 バイパス

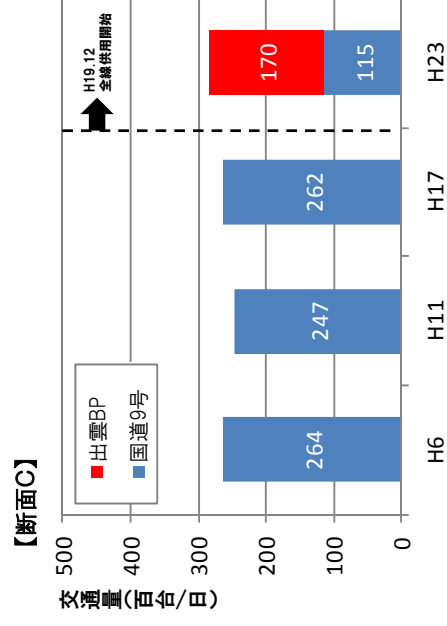
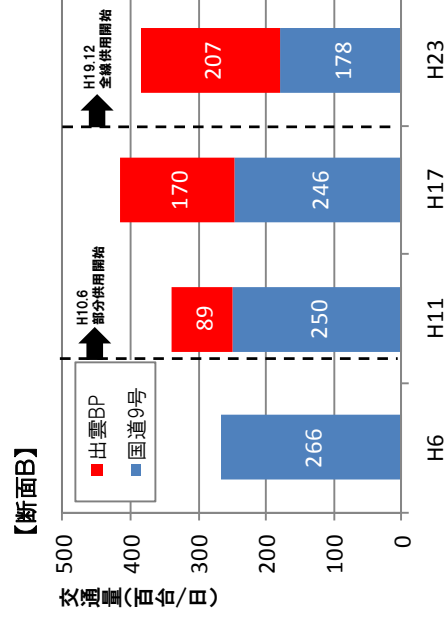
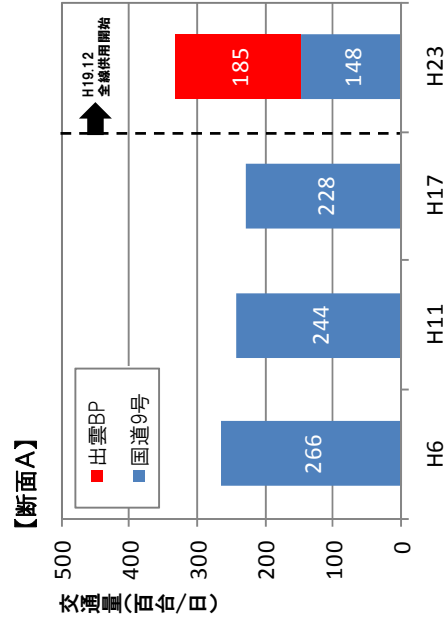
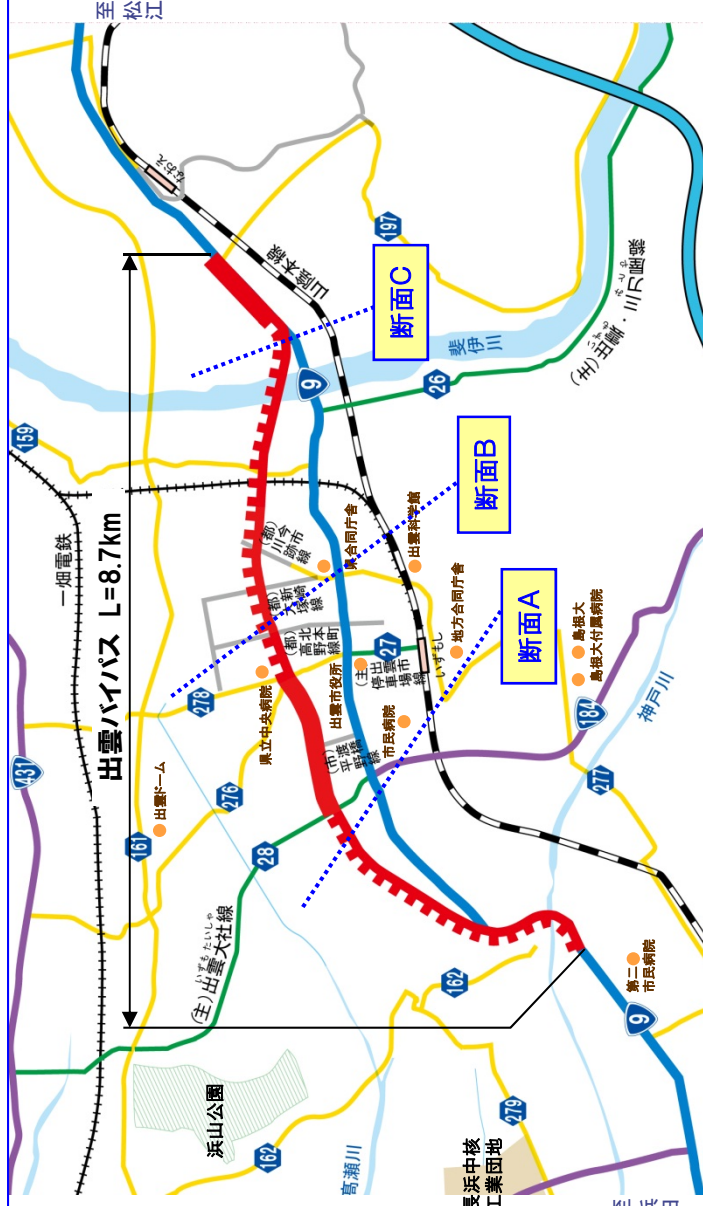


④姫原東交差点付近から浜田方面
(浜田方面を望む)

一般国道9号 出雲バイパス

(3) 供用後の状況(2)

- ・出雲バイパスの供用に伴い、国道9号(現道)からの交通転換が図られた。



資料：道路交通センサス、交通量調査結果(H23.11.15)

3. 供用前の状況及び整備効果

一般国道9号 出雲バイパス



《供用前の状況・課題》

課題① 国道9号で発生する渋滞

課題② 安全な生活環境の確保

課題③ 重症患者の救急搬送

課題④ 沿道環境の改善

課題⑤ 出雲市のまちづくり

《供用により発現した効果》

効果① 交通混雑の緩和

- ・交通渋滞の緩和
- ・出雲市内中心部の通過時間の短縮

効果② 安全性の向上

- ・死傷事故の削減
- ・安全な歩行空間の確保

効果③ 救急医療活動の支援

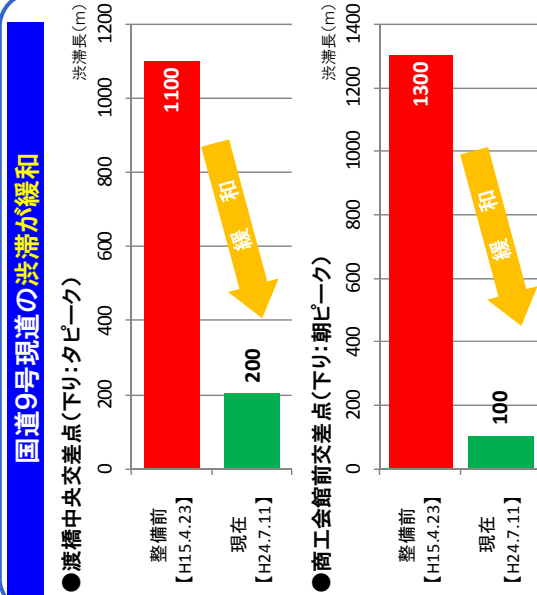
効果④ 沿道騒音の低減

効果⑤ 新たな市街地の形成

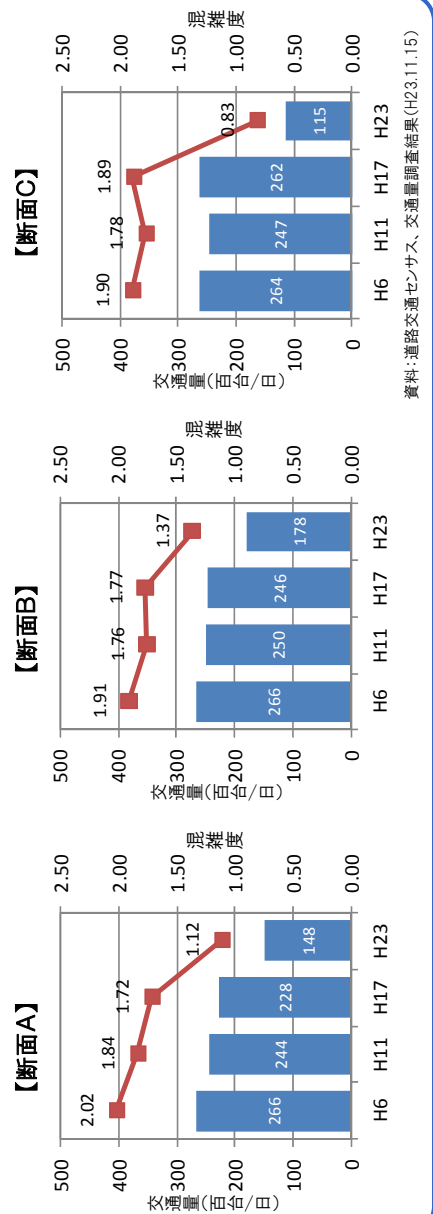
一般国道9号 出雲バイパス

・出雲バイパス供用前の国道9号現道は交通が集中し、朝夕ピーク時には1kmを超える渋滞が発生するなど、著しい交通渋滞が発生していた。

・出雲バイパスの供用により国道9号の混雑度が改善し、「渡橋中央交差点」「商工会館前交差点」などでの渋滞が緩和した。



開通前

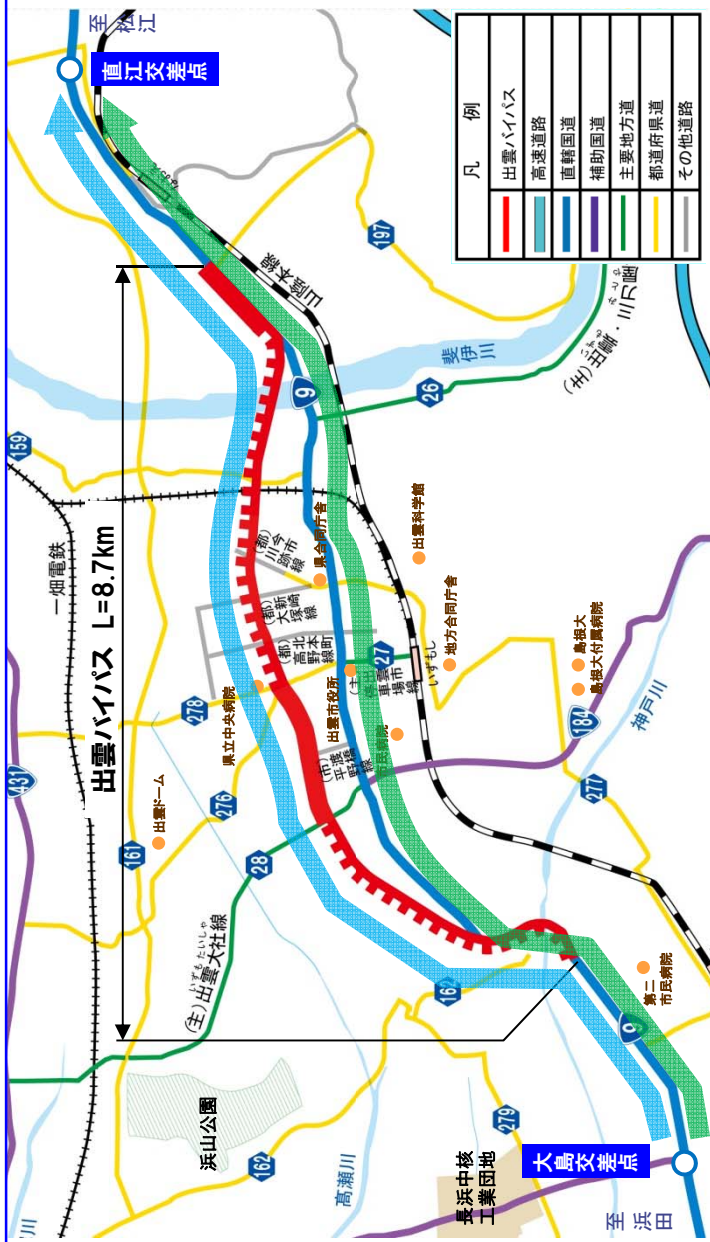


資料：道路交通センサス、交通量調査結果(H23.11.15)

3. 供用前の状況及び整備効果

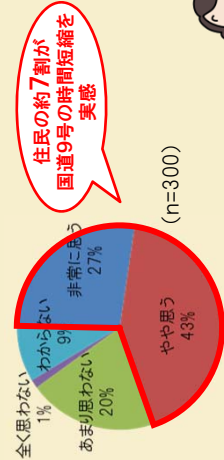
課題①ー2 出雲市内中心部の通過時間短縮

・出雲バイパスの供用により、交通の分散化が図られ、出雲市内を通過する交通の所要時間が大幅に短縮した。



地域の声(道路利用者)

Q. 出雲バイパスの全線開通によって、国道9号を利用した場合の移動時間が短縮したと思うか？



資料：H23住民アンケート調査結果

・松江市より西進(浜田・益田方面)の場合、今までは出雲市がネックとなっており、**仕事等でも時間的に計画が立てにく苦慮していたが、出雲バイパスの全線開通後はスムーズに通過できる**ようになった。

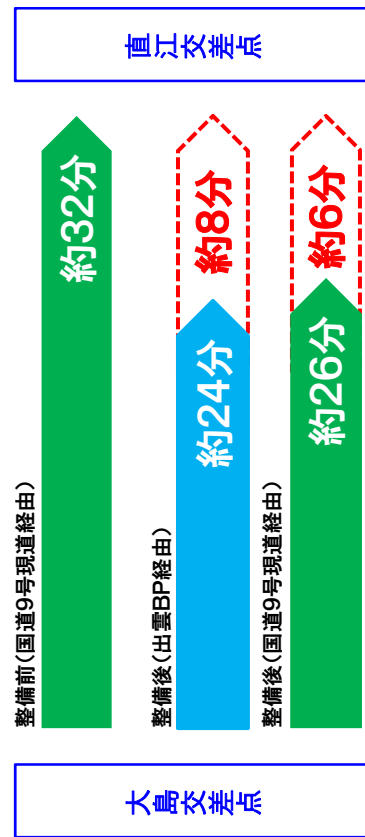
(松江市・60代男性)

・松江方面に行く際、出雲市内の渋滞を避けてバイパスを利用しています。**とても早く出雲市内を抜けられて助かります。**

(江津市・50代女性)

資料：H20道路モニター調査

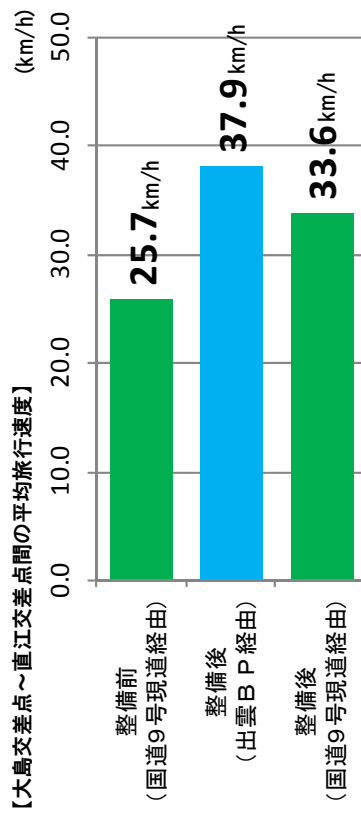
出雲市街地を通過する所要時間が大幅に短縮



整備前：H6道路交通センサス、整備後：H22道路交通センサス混雑時旅行速度による算出結果

出雲市街地を通過する旅行速度が大幅に向上

【大島交差点～直江交差点間の平均旅行速度】



整備前：H6道路交通センサス、整備後：H22道路交通センサス混雑時旅行速度による算出結果

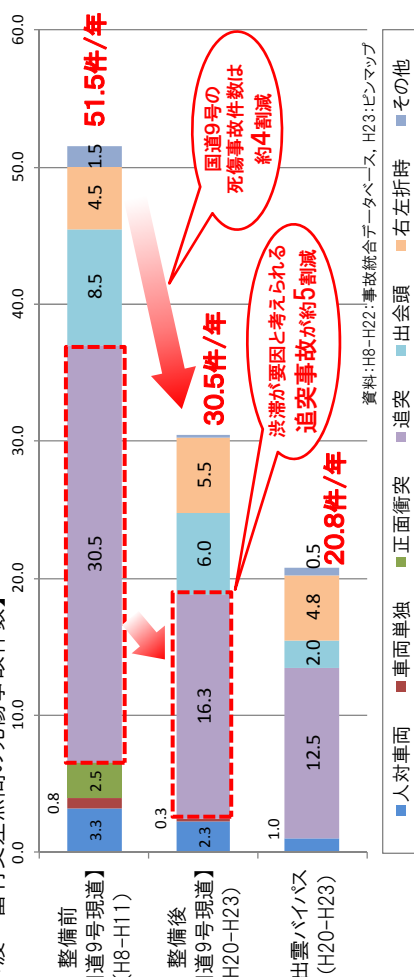
——般国道9号 出雲バイパス

・出雲バイパスの供用により、国道9号現道の死傷事故件数が約4割減少。特に渋滞が要因として起こる追突事故が大幅に減少している。

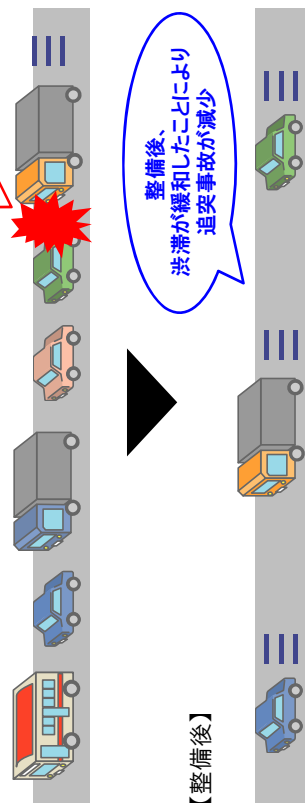
・さらに、出雲バイパスにおける死傷事故件数は年間約21件と、現在の国道9号現道と比較しても大きく下回っている。



資料:事故統計データベース



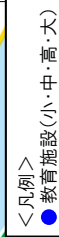
【整備前】



一般国道9号 出雲バイパス

課題②—2 安全な歩行空間の確保

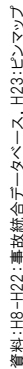
- ・自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリーによる歩道整備により、安全な歩行空間を形成。

[illegible]

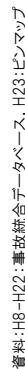
自轉車道整備區間



【荒渡(あしわた)の村(むら)交差点(こうさつちん)間の歩行者(ほこうしゃ)・自転車(じてんしゃ)の死亡(しに)・重症事故(じゅうしんじこ)件数(けんすう)】

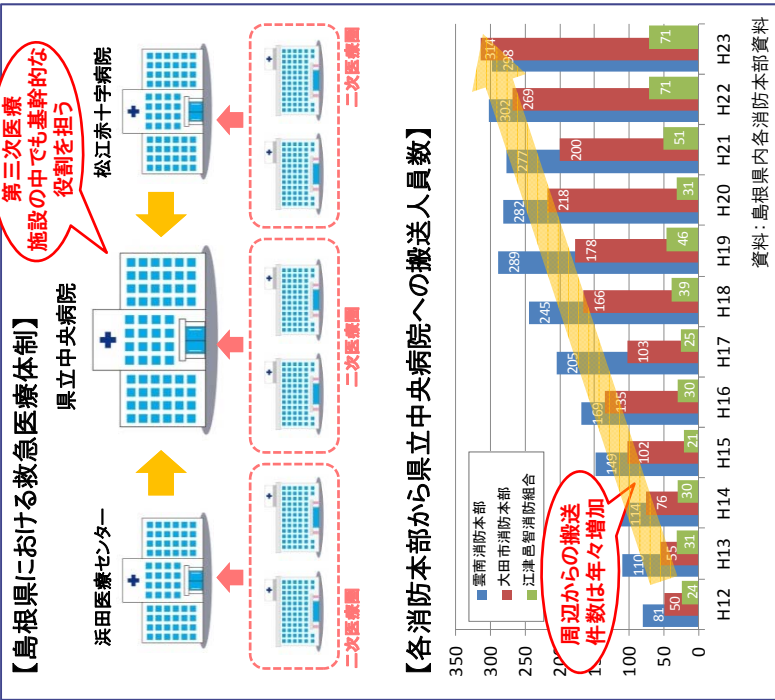


【荒渡(あしわた)・富村(とむむら)交差点間の歩行者・自転車事故件数】



——般国道9号 出雲バイパス

- 搬送件数は年々増加傾向にある。
急救命活動を支援している。



出雲市役所斐川支所

整備前(国道9号経由) 約12分

整備後(出雲バイパス経由) 約1分

出雲市役所湖陵支所

整備前(国道9号経由) 約13分

整備後(出雲バイパス経由) 約1分

※所要時間は、道路交通センサスによる規制速度にて算出(整備前:H6、整備後:H22)
整備前は移動前の県立中央病院(現出雲市役所)、整備後は移動後の県立中央病院への所要時間



- 出雲バイパスの開通により、
斐伊川渡河部に集中する交通の分岐が図られたと感じている。
 出雲市消防本部斐川消防署からの搬送では、常にバイパスを利用
 している。出雲バイパスの整備前と比べると、**交通の流れが良くなっ**
ているため、安心感が得られている。隊員としては、**1分でも2分でも**
早く搬送したいと活動している。

(出雲市消防本部ヒアリング結果)

3. 供用前の状況及び整備効果

一般国道9号 出雲バイパス

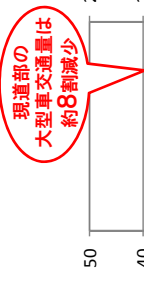
課題④ 沿道騒音の低減

・出雲バイパスの供用により国道9号現道部の大型車交通量が減少し、昼間、夜間とも環境基準を下回り、沿道環境が改善した。



国道9号現道部の大型車交通量が減少

【地点1】



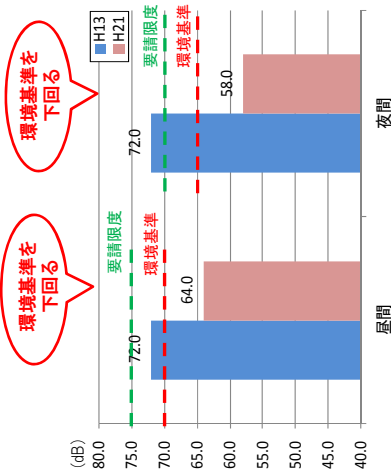
【地点2】



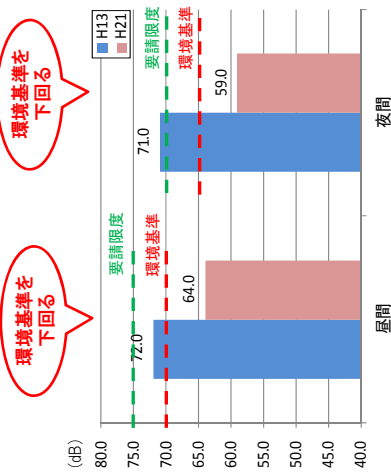
資料：H6は道路交通センサス、H23は交通実態調査結果(H23.11.15)

国道9号現道部の騒音が低減

【地点1】 出雲市白枝町



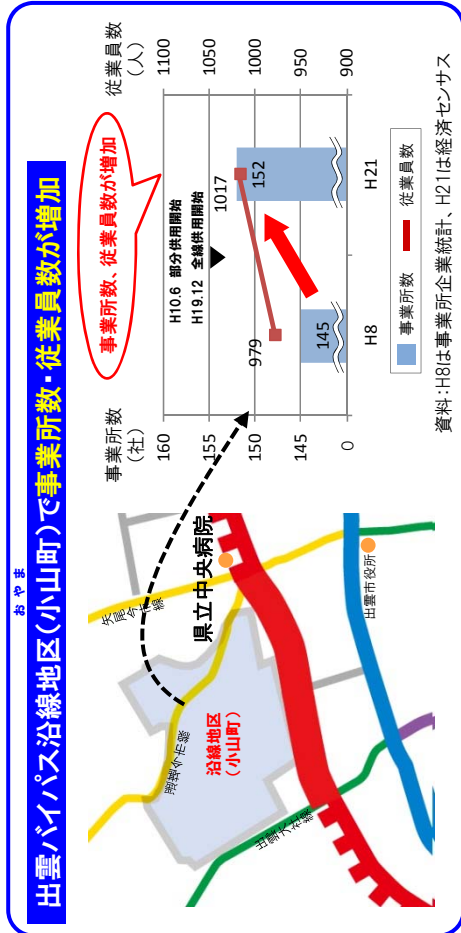
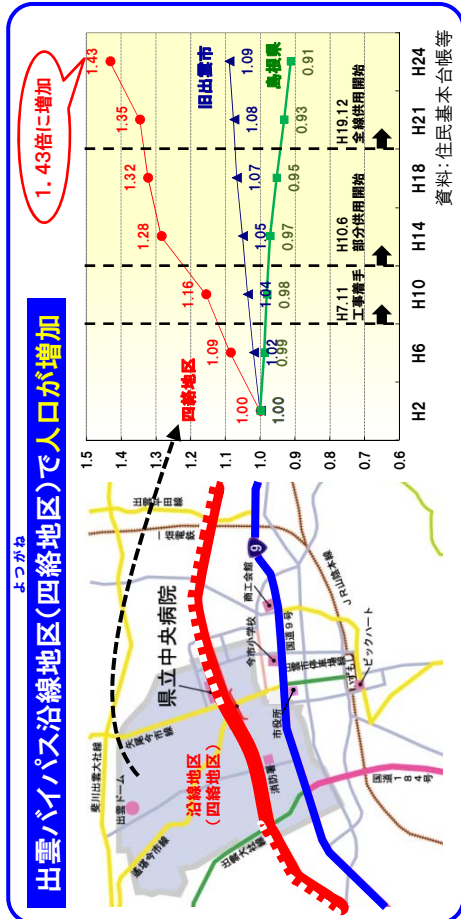
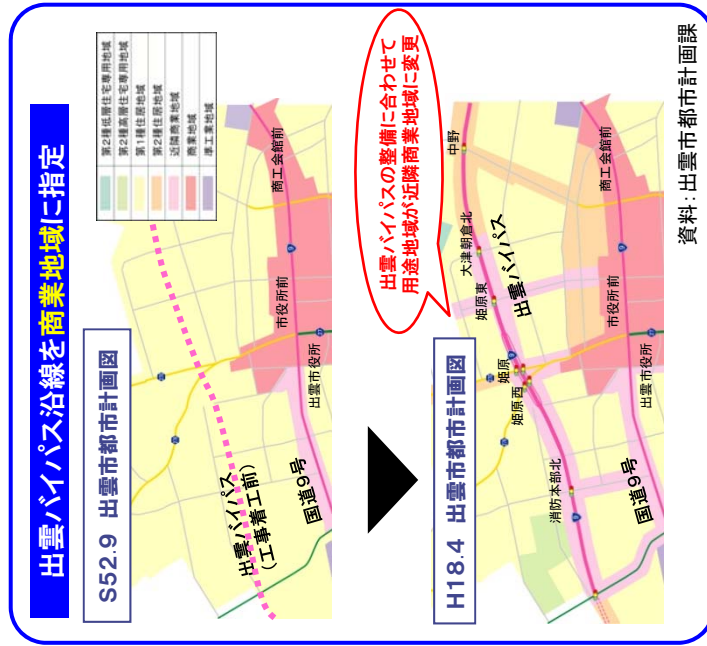
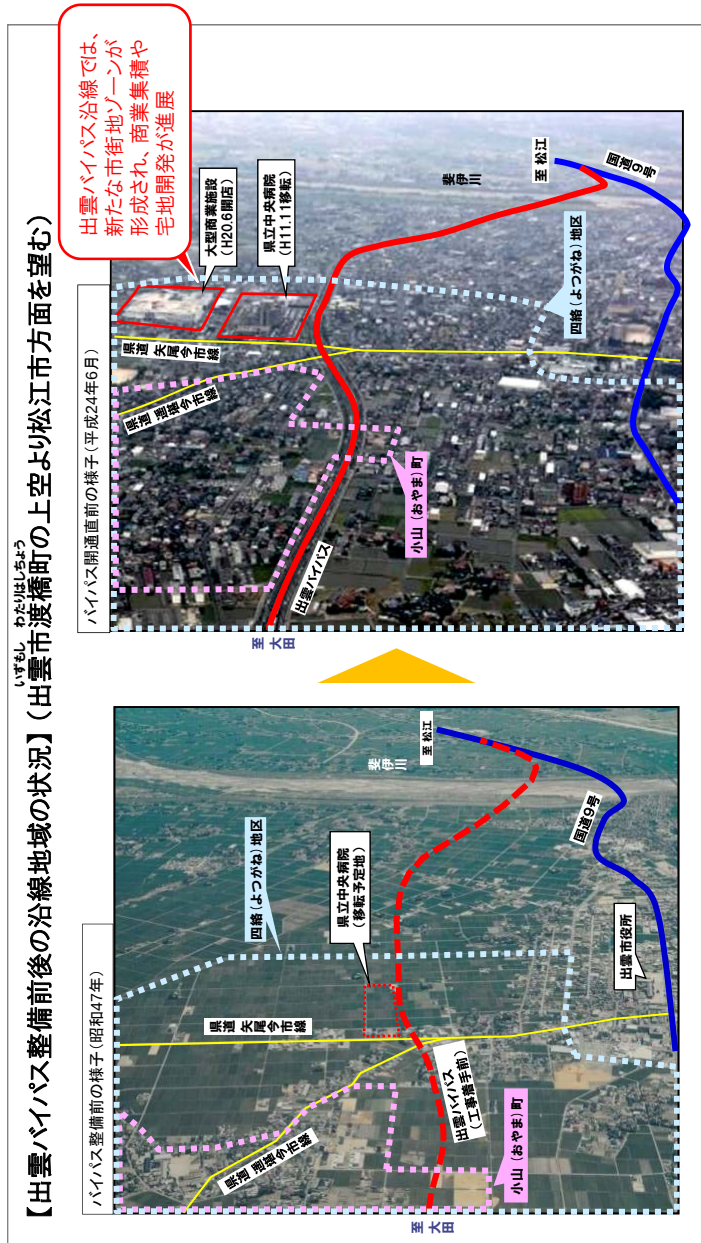
【地点2】 出雲市今市町



資料：環境センサス

一般国道9号 出雲バイパス

- 骨格とした新たな市街地が形成。



4. 今後の事業評価の必要性等

一般国道9号 出雲バイパス

①費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

- ◇事業費 : 再評価時(平成19年度) 970億円(完成4車線) → 事業完了時 695億円(暫定2車線)
- ◇交通量 : 再評価時将来交通量(平成42年)22,600~31,600/日(完成4車線) → 現況交通量(平成23年)17,000~28,500台/日(暫定2車線)
- ◇事業期間 : 再評価時(平成19年度) 昭和49年度~平成41年度(完成4車線) → 事業完了時 昭和49年度~平成20年度(暫定2車線)

②事業の効果の発現状況

- ◇出雲バイパスの整備により、国道9号(現道)渡橋中央交差点、商工会館前交差点等の渋滞が緩和
- ◇国道9号(現道)の死傷事故の減少、安全な歩行空間の確保
- ◇搬送時間短縮など救急救命活動を支援
- ◇出雲バイパスと一体となって、沿線整備が進み、出雲市のまちづくりに寄与

③事業実施による環境の変化

- ◇自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリー構造による歩道整備により生活環境の改善、良好な都市景観を形成
- ◇出雲バイパスの供用により大型車交通が減少し、現道部の沿道騒音が低下した。

④社会経済情勢の変化

- ◇周辺道路では、平成21年11月に山陰自動車道(斐川IC~出雲IC間:約13.6km)が供用
- ◇平成17年3月に、旧出雲市、旧平田市、旧佐田町、旧多伎町、旧湖陵町、旧大社町の2市4町が新設合併し、平成23年10月に旧斐川町が編入合併
- ◇沿線地域では、三次医療施設である県立中央病院が移転立地、事業沿線が近隣商業地域に指定され大規模商業施設が進出、周辺地域の人口増加など、都市化が進展している



【対応方針(案)】

- ・上記①~④の各視点から、本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道9号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保などが見込まれることから、改めて**事業評価を実施する必要はない**
- ・また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、**今後の改善措置の必要はない**

◆前回評価時との比較

	出雲バイパス		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成19年度)	今回評価時 (平成24年度)	
事業諸元	L=8.7km	L=8.7km	
計画交通量	22,600～31,600台/日 (H11センサスH42交通量推計)	19,100～34,100台/日 (H17センサスH42交通量推計)	・推計モデル及び将来フレームを統一(平成22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮) ・暫定2車線整備
総事業費	約970億円	約695億円	・暫定2車線整備
総費用 (C)	967億円	915億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH24基準) ・暫定2車線整備
総便益 (B)	1,496億円	1,340億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え事業化済み箇所を考慮) ・基準年の変更(H19基準からH24基準)
費用対効果 (B/C)	1.5	1.5	・総費用及び総便益を見直したため

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

▶投資効果(3便益による費用便益比)

(億円)

項 目	事業全体
費用 (C)	915
事業費	865
維持管理費	50
便益額 (B)	1,340
走行時間短縮便益	1,275
走行経費減少便益	47
交通事故減少便益	19
費用便益比	1.5

▶道路の役割

- ① 走行時間短縮による救急搬送の迅速化[例] 斐川支所～島根県立病院の所要時間短縮1分(12分→11分)
 - ② 沿線地域の活性化の促進[事業沿線地区で事業所数、従業員数が増加(事業所数:145社(H8)→152社(H21), 従業員数:979人(H8)→1017(H21))]
 - ③ 出雲市のまちづくりを支援[宅地化等による人口増加(対H2:1.43倍)]
 - ④ 騒音の低減[出雲市白枝町(昼間:72db→64db、夜間:72db→58dbに低減)]
 - ⑤ 沿道環境の改善[NOX排出量:約19.0トン/年(1.1%)削減、SPM排出量:約1.1トン/年(1.2%)削減]※1
 - ⑥ 環境への影響を考慮した効果[約6.0千トン/年のCO2削減][+ 3.5億円]※1※2
- 出雲バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定

※1 当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出
※2 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	費用対効果 (B/C)
参考① (3便益)	19, 100～34, 100台/日	695億円	915億円	1,340億円	1.5
参考② (その他の道路の役割を考慮)	19, 100～34, 100台/日	695億円	915億円	1,340億円+α	—

※基準年: H24年

一般国道9号 出雲バイパス
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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	一般国道9号 出雲バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価面に対応する事後評価項目

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 内海が モビリティの 確保	● 現道等の年間法滞損失時間（人・時間）及び削減率 ● 現道等における遅延時旅行速度が200m/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	区間b（当該区間／並行区間）について、（該当区間名）国道9号和道区間 藤川郡斐川町富村～出雲市芦屋町 並行区間（当該区間）の法滞損失削減時間：770千人・時間／年 並行区間（当該区間）の法滞損失削減率：30.8%削減（2,497千人・時間／年⇒1,727千人・時間／年） 対象区間：出雲市津崎町、改善状況（旅行速度：18.4m/h⇒31.1km/h）
	○ 現道又は並行区間等における路切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	バス路線の乗降客数の推移：(77,380人/年(H19年度)⇒78,688人/年(H20年度)) バス路線の運転便数の推移：(7,300便/年(H19年度)⇒8,030便/年(H20年度))
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	対象駅：出雲市駅（特急停車駅）、対象自治体：出雲市湖陵町、出雲市斐川町 改善状況：（出雲市湖陵支所～出雲市駅 22分⇒21分） 改善状況：（出雲市斐川支所～出雲市駅 23分⇒18分）
	● 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の状況	対象空港：出雲空港（地方管理空港）、対象自治体：出雲市湖陵町 改善状況：（出雲市湖陵支所～出雲空港 46分⇒36分）
物流効率化 の支援	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	□ 現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格荷重海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	効果項目：居住人口の増加、対象地区：四條地区、川跡地区、効果：居住人口が供用前（H6）に比べ約1.3倍、1.4倍に増加 事業沿線が近隣商業地域に指定され大規模商業施設が進出
	○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
都市の再生	□ 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	
	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
国土・地域 ネットワーク の構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A路線）としての位置づけあり	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり	境港出雲道路の一部を構成（平成12年12月指定）
	□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
	□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	□ 現道等における交通不能区間が解消	

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 国土・地域 ネットワーク の構築	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 ● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 ● 主要な観光地へのアクセス向上による効果 ● 新規開発の公共公益施設と直結されたことによる効果 ● 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 □ 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た □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □ 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 ● 三次医療施設へのアクセス向上の状況 ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 □ 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が解消 - 対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急取壊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 □ 緊急輸送道路が通行上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 □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 ■ 現道等の防災点検又は震災点検並対策箇所もしくは築替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 □ 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が解消 ● 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 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 ○ その他、環境や景観上の効果	出雲・宍道湖・中海地方拠点都市地域（H5指定） アクセス向上が図られた観光地名：出雲本社 年間観光客入込数の推移：出雲本社約221万人（H10年）→約248万人（H23年） 改善状況：（出雲空港→各観光地への所要時間の短縮 出雲本社 45分⇒37分） 公共公益施設：鳥取県立中央病院（H11.8 出雲PT沿いに移転） 県立中央病院、鳥取県立中央病院の移転、出雲市消防本部管内（2,308人（H11）→2,727人（H23）） 改善状況：湖陵支所→県立中央病院の所要時間短縮（13分⇒12分）、斐川支所→県立中央病院の所要時間短縮（12分⇒11分） 出雲バイパスにおける歩行者：自転車交通量：中野美保北（歩行者 91人/12h、自転車 203台/12h）、姫原町（歩行者 208人/12h、自転車 256台/12h）、渡橋町（歩行者 112人/12h、自転車 311台/12h） 国道9号現道部の歩行者：自転車関連事故件数【0件/年（H8-H11）⇒7件/年（H20-H23）】
2. 暮らし 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 くらしの確保		
3. 安全		対象となる三次医療施設：鳥取県立中央病院、アクセス向上が見込める自治体名：出雲市湖陵支所（13分⇒12分）、出雲市斐川支所（12分⇒11分） 対象区間：出雲市今市町、交通量：26,600台/日（H6）⇒17,800台/日（H23）／バイパス交通量：20,700台/日（H23） 対象区間の現道及び出雲バイパスにおける死傷事故率（62.3件/橋台キロ⇒38.8件/橋台キロ）等
災害への備え		鳥取県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道9号）
4. 環境		神立橋（国道9号現道部）-震災点検対策箇所 CO2排出削減量：約6,0千t/年（整備なし：780.9千t/年⇒整備あり：775.0千t/年） 騒音対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約9.0t/年（整備なし：1,733.8t/年⇒整備あり：1,714.7t/年） 評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約1.1t/年（整備なし：93.2t/年⇒整備あり：92.1t/年） 調査地点：出雲市白旗町、改善状況（夜間騒音レベル：H13：72dB→H21：58dB） 調査地点：出雲市今市町、改善状況（夜間騒音レベル：H13：71dB→H21：58dB）
5. その他 他の「力」の との関係		
その他		

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
一般国道9号	出雲バイパス	L= 8.7 km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,100～34,100	2,4	中国地方整備局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成24年度		
単純合計	674億円	97億円	771億円
基準年における 現在価値 (C)	865億円	50億円	915億円

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24年度			
供 用 年	平成21年度			
単年便益 (初年便益)	49億円	1.6億円	0.7億円	52億円
基準年における 現在価値 (B)	1,275億円	47億円	19億円	1,340億円

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)	425億円
経済的内部収益率 (事業全体)	6.1%

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。

交通状況の変化

事業名：出雲バイパス

様式－３①

(推計時点 H 4 2 年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 : 8.7km		交通量※ ¹	[台/日]	24,800	25,500
		走行時間※ ²	[分]	3	14
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	13.11	67.12
②主な周辺道路※ ⁴	国道9号 : 6.9km	交通量	[台/日]	26,000	14,700
		走行時間	[分]	20	16
		走行時間費用	[億円/年]	94.66	42.03
	(県) 斐川出雲大社線 : 9.5km	交通量	[台/日]	14,700	10,100
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	36.40	22.56
	矢尾今市線・遥堪今市線 : 2.0km	交通量	[台/日]	26,600	20,800
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	19.99	13.37
	市道 : 3.1km	交通量	[台/日]	4,000	1,700
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	8.33	2.55
	市道 : 3.6km	交通量	[台/日]	12,800	8,200
		走行時間	[分]	10	7
		走行時間費用	[億円/年]	20.23	9.42
③その他道路合計 : 1456.2km		走行時間費用	[億円/年]	2,011.75	1,998.01

			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 : 1490.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,204.47	2,155.06	49.41

※ 1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

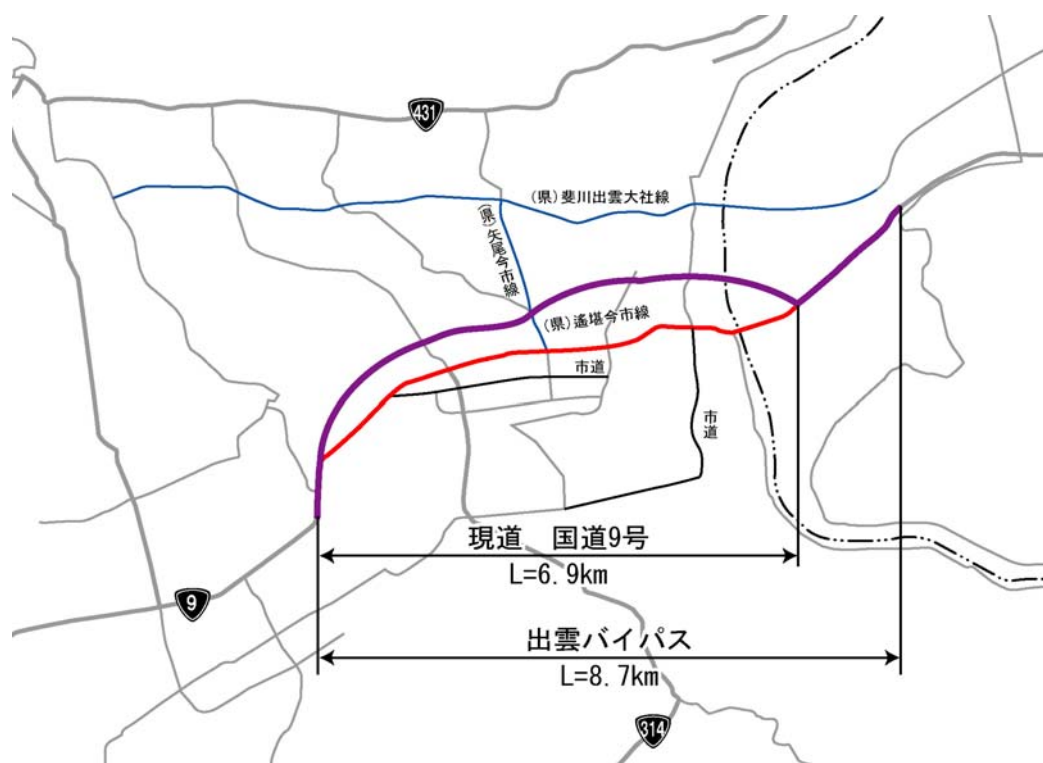
※ 2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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：出雲バイパス

(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)	☒		
	その他	☐		
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	H24年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (H42年)	
		複数時点での推計	☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ推計の場合	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)	☒ (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)	☐	
		その他()	☐	
		無	☒	
	開発交通量の考慮	有	☐	
		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		☐
		転換率式を用いた配分		☐
		Q－V式と転換率式の併用による配分		☒
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		☐
		簡易手法		☐
		簡易手法の採択理由	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		☐	
	採用理由を記載			
	最終配分の速度		☐	
	採用理由を記載			
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)		☒	

(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	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			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			
	冬期交通の影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	() 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
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	☒		
	その他 ()	☐		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☐		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☒		
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	☒		
	考慮する	☐		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名： 出雲バイパス

(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	☒
		標準投資パターンを採用	☐
		その他()	☐
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☐
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

箇所名: 出雲バイパス

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)
				0.23	8.7	0.23	2.03
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)
-34年目	S 49	4.4388	66.9	0.10	0.62		
-33年目	S 50	4.2681	70.7	0.35	1.98		
-32年目	S 51	4.1039	76.7	0.10	0.50		
-31年目	S 52	3.9461	81.3	0.05	0.23		
-30年目	S 53	3.7943	84.7	0.10	0.42		
-29年目	S 54	3.6484	86.9	0.10	0.39		
-28年目	S 55	3.5081	92.4	0.10	0.36		
-27年目	S 56	3.3731	94.8	0.05	0.17		
-26年目	S 57	3.2434	95.8	0.10	0.32		
-25年目	S 58	3.1187	96.8	0.10	0.30		
-24年目	S 59	2.9987	98.7	0.05	0.14		
-23年目	S 60	2.8834	99.5	0.05	0.14		
-22年目	S 61	2.7725	101.2	0.05	0.13		
-21年目	S 62	2.6658	101.0	0.05	0.12		
-20年目	S 63	2.5633	101.5	0.05	0.12		
-19年目	H 1	2.4647	104.2	0.05	0.11		
-18年目	H 2	2.3699	106.5	0.39	0.81		
-17年目	H 3	2.2788	109.1	0.58	1.14		
-16年目	H 4	2.1911	110.6	0.67	1.25		
-15年目	H 5	2.1068	110.9	1.29	2.30		
-14年目	H 6	2.0258	110.8	4.18	7.17		
-13年目	H 7	1.9479	109.9	6.80	11.31		
-12年目	H 8	1.8730	109.5	16.95	27.20		
-11年目	H 9	1.8009	110.4	16.03	24.53		
-10年目	H 10	1.7317	109.9	47.03	69.51		
-9年目	H 11	1.6651	108.4	51.20	73.77		
-8年目	H 12	1.6010	107.2	23.65	33.13		
-7年目	H 13	1.5395	105.7	65.71	89.77		
-6年目	H 14	1.4802	103.8	52.03	69.60		
-5年目	H 15	1.4233	102.3	58.85	76.80		
-4年目	H 16	1.3686	101.0	73.16	92.99		
-3年目	H 17	1.3159	99.6	55.39	68.64		
-2年目	H 18	1.2653	98.7	78.46	94.35		
-1年目	H 19	1.2167	97.6	64.04	74.88		
暫定供用年	H 20	1.1699	96.8	31.50	35.71	1.90	2.16
供用開始年次	H 21	1.1249	95.6	13.37	14.76	1.93	2.13
2年目	H 22	1.0816	93.8	6.42	6.94	1.93	2.09
3年目	H 23	1.0400	93.8	4.19	4.36	1.93	2.01
4年目	H 24	1.0000	93.8	0.76	0.76	1.93	1.93
5年目	H 25	0.9615	93.8			1.93	1.86
6年目	H 26	0.9246	93.8			1.93	1.79
7年目	H 27	0.8890	93.8			1.93	1.72
8年目	H 28	0.8548	93.8			1.93	1.65
9年目	H 29	0.8219	93.8			1.93	1.59
10年目	H 30	0.7903	93.8			1.93	1.53
11年目	H 31	0.7599	93.8			1.93	1.47
12年目	H 32	0.7307	93.8			1.93	1.41
13年目	H 33	0.7026	93.8			1.93	1.36
14年目	H 34	0.6756	93.8			1.93	1.31
15年目	H 35	0.6496	93.8			1.93	1.26
16年目	H 36	0.6246	93.8			1.93	1.21
17年目	H 37	0.6006	93.8			1.93	1.16
18年目	H 38	0.5775	93.8			1.93	1.12
19年目	H 39	0.5553	93.8			1.93	1.07
20年目	H 40	0.5339	93.8			1.93	1.03
21年目	H 41	0.5134	93.8			1.93	0.99
22年目	H 42	0.4936	93.8			1.93	0.95
23年目	H 43	0.4746	93.8			1.93	0.92
24年目	H 44	0.4564	93.8			1.93	0.88
25年目	H 45	0.4388	93.8			1.93	0.85
26年目	H 46	0.4220	93.8			1.93	0.82
27年目	H 47	0.4057	93.8			1.93	0.78
28年目	H 48	0.3901	93.8			1.93	0.75
29年目	H 49	0.3751	93.8			1.93	0.73
30年目	H 50	0.3607	93.8			1.93	0.70
31年目	H 51	0.3468	93.8			1.93	0.67
32年目	H 52	0.3335	93.8			1.93	0.64
33年目	H 53	0.3207	93.8			1.93	0.62
34年目	H 54	0.3083	93.8			1.93	0.60
35年目	H 55	0.2965	93.8			1.93	0.57
36年目	H 56	0.2851	93.8			1.93	0.55
37年目	H 57	0.2741	93.8			1.93	0.53
38年目	H 58	0.2636	93.8			1.93	0.51
39年目	H 59	0.2534	93.8			1.93	0.49
40年目	H 60	0.2437	93.8			1.93	0.47
41年目	H 61	0.2343	93.8			1.93	0.45
42年目	H 62	0.2253	93.8			1.93	0.44
43年目	H 63	0.2166	93.8			1.93	0.42
44年目	H 64	0.2083	93.8			1.93	0.40
45年目	H 65	0.2003	93.8			1.93	0.39
46年目	H 66	0.1926	93.8			1.93	0.37
47年目	H 67	0.1852	93.8			1.93	0.36
48年目	H 68	0.1780	93.8			1.93	0.34
49年目	H 69	0.1712	93.8	-133.09	-22.78	1.93	0.33
合 計				541.01	864.92	96.64	50.39
単純事業費計				674.10		96.64	

注1) 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:出雲バイパス

便益の現在価値算定表

年次	年度 (基準年) H24	総走行台キロの年次別伸び率 (山陰ブロック)				GDP デフレーター (B)	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	小型貨物	普通貨物	全 車		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	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)
暫定供用年	H 20	0.99486	0.99313	1.00825	0.99583	96.8	30.44	9.33	9.54	49.31	55.90	0.94	0.19	0.46	1.59	1.80	0.69	0.78	51.59	58.48
供用開始年次	H 21	0.99484	0.99308	1.00818	0.99581	95.6	31.92	9.63	10.15	51.70	57.06	1.05	0.23	0.56	1.85	2.04	0.78	0.86	54.32	59.96
	H 22	0.99481	0.99303	1.00812	0.99579	93.8	31.75	9.56	10.24	51.55	55.75	1.05	0.23	0.57	1.85	2.00	0.77	0.84	54.17	58.59
2年目	H 23	0.99478	0.99299	1.00805	0.99578	93.8	31.58	9.50	10.32	51.40	53.45	1.04	0.23	0.57	1.84	1.92	0.77	0.80	54.01	56.17
3年目	H 24	0.99476	0.99294	1.00799	0.99576	93.8	31.42	9.43	10.40	51.25	51.25	1.04	0.23	0.58	1.84	1.84	0.77	0.77	53.86	53.86
4年目	H 25	0.99473	0.99289	1.00792	0.99574	93.8	31.25	9.36	10.48	51.10	49.13	1.03	0.22	0.58	1.84	1.77	0.76	0.73	53.70	51.63
5年目	H 26	0.99470	0.99286	1.00786	0.99572	93.8	31.09	9.29	10.56	50.95	47.10	1.03	0.22	0.59	1.84	1.70	0.76	0.70	53.54	49.50
6年目	H 27	0.99467	0.99278	1.00780	0.99570	93.8	30.92	9.23	10.65	50.80	45.16	1.02	0.22	0.59	1.83	1.63	0.76	0.67	53.39	47.46
7年目	H 28	0.99464	0.99273	1.00774	0.99568	93.8	30.76	9.16	10.73	50.65	43.29	1.02	0.22	0.60	1.83	1.57	0.75	0.64	53.23	45.50
8年目	H 29	0.99461	0.99268	1.00768	0.99567	93.8	30.59	9.09	10.81	50.49	41.50	1.01	0.22	0.60	1.83	1.50	0.75	0.62	53.08	43.62
9年目	H 30	0.99459	0.99262	1.00762	0.99565	93.8	30.42	9.03	10.89	50.34	39.79	1.00	0.22	0.61	1.83	1.44	0.75	0.59	52.92	41.82
10年目	H 31	0.99456	0.99257	1.00756	0.99563	93.8	30.26	8.96	10.98	50.19	38.14	1.00	0.21	0.61	1.82	1.39	0.74	0.57	52.76	40.10
11年目	H 32	0.99453	0.99251	1.00751	0.99561	93.8	30.09	8.89	11.06	50.04	36.57	0.99	0.21	0.62	1.82	1.33	0.74	0.54	52.61	38.44
12年目	H 33	0.99450	0.99248	1.01104	0.99706	93.8	29.98	8.82	11.18	49.98	35.12	0.99	0.21	0.62	1.82	1.28	0.74	0.52	52.54	36.92
13年目	H 34	0.99467	0.99232	1.01092	0.99705	93.8	29.86	8.76	11.30	49.92	33.72	0.99	0.21	0.63	1.82	1.23	0.74	0.50	52.48	35.45
14年目	H 35	0.99605	0.99226	1.01080	0.99704	93.8	29.74	8.69	11.43	49.85	32.38	0.98	0.21	0.64	1.83	1.19	0.73	0.48	52.41	34.05
15年目	H 36	0.99604	0.99220	1.01069	0.99703	93.8	29.62	8.62	11.55	49.79	31.10	0.98	0.21	0.64	1.83	1.14	0.73	0.46	52.35	32.70
16年目	H 37	0.99602	0.99214	1.01057	0.99702	93.8	29.50	8.55	11.67	49.73	29.86	0.97	0.21	0.65	1.83	1.10	0.73	0.44	52.29	31.40
17年目	H 38	0.99601	0.99208	1.01046	0.99701	93.8	29.39	8.49	11.79	49.66	28.68	0.97	0.20	0.66	1.83	1.06	0.73	0.42	52.22	30.16
18年目	H 39	0.99599	0.99201	1.01035	0.99701	93.8	29.27	8.42	11.91	49.60	27.54	0.97	0.20	0.66	1.83	1.02	0.73	0.40	52.16	28.96
19年目	H 40	0.99597	0.99195	1.01025	0.99700	93.8	29.15	8.35	12.04	49.54	26.45	0.96	0.20	0.67	1.83	0.98	0.72	0.39	52.09	27.81
20年目	H 41	0.99596	0.99188	1.01014	0.99699	93.8	29.03	8.28	12.16	49.47	25.40	0.96	0.20	0.68	1.83	0.94	0.72	0.37	52.03	26.71
21年目	H 42	0.99594	0.99182	1.01004	0.99698	93.8	28.92	8.21	12.28	49.41	24.39	0.96	0.20	0.68	1.84	0.91	0.72	0.35	51.96	25.65
22年目	H 43	0.99593	0.99180	1.00993	0.99697	93.8	28.82	8.16	12.38	49.07	23.29	0.95	0.20	0.68	1.84	0.87	0.71	0.34	51.90	24.49
23年目	H 44	0.99593	0.99325	1.00037	0.99196	93.8	28.33	8.10	12.29	48.73	22.24	0.94	0.19	0.68	1.81	0.83	0.71	0.32	51.25	23.39
24年目	H 45	0.99873	0.99321	1.00037	0.99189	93.8	28.04	8.05	12.29	48.38	21.23	0.93	0.19	0.68	1.80	0.79	0.70	0.31	50.89	22.33
25年目	H 46	0.99862	0.99316	1.00037	0.99182	93.8	27.75	7.99	12.30	48.04	20.27	0.92	0.19	0.68	1.79	0.76	0.70	0.29	50.53	21.32
26年目	H 47	0.99851	0.99312	1.00037	0.99176	93.8	27.46	7.94	12.30	47.70	19.35	0.91	0.19	0.68	1.78	0.72	0.69	0.28	50.17	20.36
27年目	H 48	0.99849	0.99307	1.00037	0.99169	93.8	27.17	7.88	12.31	47.36	18.48	0.90	0.19	0.68	1.77	0.69	0.68	0.27	49.82	19.43
28年目	H 49	0.99829	0.99302	1.00037	0.99162	93.8	26.88	7.83	12.31	47.02	17.64	0.89	0.19	0.68	1.76	0.66	0.68	0.25	49.46	18.55
29年目	H 50	0.99817	0.99297	1.00037	0.99155	93.8	26.59	7.77	12.32	46.68	16.84	0.88	0.19	0.69	1.75	0.63	0.67	0.24	49.10	17.71
30年目	H 51	0.99805	0.99292	1.00037	0.99148	93.8	26.30	7.72	12.32	46.33	16.07	0.87	0.19	0.69	1.74	0.60	0.67	0.23	48.74	16.90
31年目	H 52	0.99893	0.99287	1.00037	0.99140	93.8	26.00	7.66	12.33	45.99	15.34	0.86	0.18	0.69	1.73	0.58	0.66	0.22	48.38	16.13
32年目	H 53	0.99881	0.99282	1.00037	0.99133	93.8	25.71	7.61	12.33	45.65	14.64	0.85	0.18	0.69	1.72	0.55	0.66	0.21	48.03	15.40
33年目	H 54	0.99868	0.99277	1.00037	0.99125	93.8	25.42	7.55	12.33	45.31	13.97	0.84	0.18	0.69	1.71	0.53	0.65	0.20	47.67	14.70
34年目	H 55	0.99855	0.99271	1.00037	0.99118	93.8	25.13	7.50	12.34	44.97	13.33	0.83	0.18	0.69	1.70	0.50	0.64	0.19	47.31	14.03
35年目	H 56	0.99842	0.99266	1.00037	0.99110	93.8	24.84	7.44	12.34	44.63	12.72	0.82	0.18	0.69	1.69	0.48	0.64	0.18	46.95	13.38
36年目	H 57	0.99828	0.99261	1.00037	0.99102	93.8	24.55	7.39	12.35	44.29	12.14	0.81	0.18	0.69	1.67	0.46	0.63	0.17	46.59	12.77
37年目	H 58	0.99814	0.99255	1.00037	0.99094	93.8	24.26	7.33	12.35	43.94	11.58	0.80	0.18	0.69	1.66	0.44	0.63	0.17	46.24	12.19
38年目	H 59	0.99800	0.99250	1.00037	0.99085	93.8	23.97	7.28	12.36	43.60	11.05	0.79	0.17	0.69	1.65	0.42	0.62	0.16	45.88	11.63
39年目	H 60	0.99786	0.99244	1.00037	0.99077	93.8	23.68	7.22	12.36	43.26	10.54	0.78	0.17	0.69	1.64	0.40	0.62	0.15	45.52	11.09
40年目	H 61	0.99771	0.99238	1.00037	0.99068	93.8	23.38	7.17	12.37	42.92	10.06	0.77	0.17	0.69	1.63	0.38	0.61	0.14	45.16	10.58
41年目	H 62	0.99755	0.99232	1.00037	0.99059	93.8	23.09	7.11	12.37	42.58	9.59	0.76	0.17	0.69	1.62	0.37	0.60	0.14	44.80	10.09
42年目	H 63	0.99740	0.99226	1.00037	0.99051	93.8	22.80	7.06	12.38	42.24	9.15	0.75	0.17	0.69	1.61	0.35	0.60	0.13	44.45	9.63
43年目	H 64	0.99724	0.99220	1.00037	0.99041	93.8	22.51	7.00	12.38	41.90	8.73	0.74	0.17	0.69	1.60	0.33	0.59	0.12	44.09	9.18
44年目	H 65	0.99707	0.99214	1.00037	0.99032	93.8	22.22	6.95	12.38	41.55	8.32	0.73	0.17	0.69	1.59	0.32	0.59	0.12	43.73	8.76
45年目	H 66	0.99690	0.99208	1.00037	0.99023	93.8	21.93	6.89	12.39	41.21	7.94	0.72	0.17	0.69	1.58	0.30	0.58	0.11	43.37	8.35
46年目	H 67	0.99673	0.99202	1.00037	0.99013	93.8	21.64	6.84	12.39	40.87	7.57	0.71	0.16	0.69	1.57	0.29	0.58	0.11	43.01	7.96
47年目	H 68	0.99655	0.99195	1.00037	0.99003	93.8	21.35	6.78	12.40	40.53	7.22	0.71	0.16	0.69	1.56	0.28	0.57	0.10	42.66	7.59
48年目	H 69	0.99637	0.99189	1.00037	0.98993	93.8	21.06	6.73	12.40	40.19	6.88	0.70	0.16	0.69	1.55	0.26	0.56	0.10	42.30	7.24
49年目							1,367.63	406.62	587.40	2,361.65	1,274.89	45.10	9.72	32.80	87.42	46.56	34.33	18.69	2,483.40	1,340.15
合 計														</						