(事後評価)

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491号 長門・俵山道路
事業区分	一般国道(二次改築)
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリテ	- - イの確保	
	■ 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間。(費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間(整備無):1387.7万人・時間/年 渋滞損失剤減時間:23.8万人・時間/年 (1387.7万人・時間/年⇒1363.9万人・時間/年) 区間に(並行区間)について: (下関長門線) 並行区間の渋滞損失時間:29.8万人・時間/年 並行区間の渋滞損失時間:29.8万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:約9割削減 (29.8万人・時間/年⇒1.9万人・時間/年)
	□ 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旅行速度の改善状況	
	□ 現道又は並行区間等における踏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パス路線の利便性向上の状況	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	□ 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	

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	農水産業を主体とする地域:長門市(アジ、イカ等)、下関・九州方面への出荷割合:約3割 山口県はかまぼこの都道府県別生産量が全国5位。 改善見込み 長門市⇔門司港1C 約5分短縮【81分→76分】
	□ 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	
	□ 中心市街地内で行われたことによる効果	
	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
	対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha 以上)への連絡道路となった	
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	並行する高速道路路線:山陰自動車道
	ロ 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'路線としての位置づけがある場合)	対象となる拠点都市:長門市~下関市
	□ 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	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	対象自治体名:長門市俵山地区 日常生活圏中心都市:長門市 改善見込み 約5分短縮(約21分⇒約16分)
個性ある地域の		
	□ 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	R4観光客数 センザキッチン: 約72.9万人 湯本温泉: 約56.1万人 小月10~道の駅センザキッチンの所要時間が5分短縮(約74分⇒約69分)
	□ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
- - - - - - - - - - - - - - - - - - -	Dための生活空間の形成	
少11日 日転車0	Dに800年活空間の形成 □ 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	
	交通パリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通パ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パリアフリー化される	
無電柱化による	美しい町並みの形成	
	口 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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心でき	るくらしの確保	
	□ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

4. 環境 日東選挙における交通量の減少、多速の設置とは関係で良效関の解決等による安全性向よの状況 大門格は地域に違いる名道面に見解するが開発である。 大門格は地域に違いる名道面に見解する計画に関するが認識を表現される。 大門格は地域に違いる名道面に見解する計画と観視を表現される。 大門格は地域に違いる名道面に見解する計画と観視を表現される。 大門格は地域に違いる名道面に見解する計画と観視を表現される。 大門格は地域に違いる名道面に見解するが表別を表現される。 大門格は地域に違いる名道面に見解すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると認識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると知に見解すると知識と思すると思すると知識と思すると知識と思すると知識と思すると思すると知識と思すると知識と思すると思すると知識と思すると思すると思すると思すると思すると思すると思すると思すると思想と思想ととないと思すると思想と思想ととないと思すると思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想ととないと思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想を思想と思想を思えると思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と思想と	3. 安全					
□ 予選が無い文は扱かな区間に争進が設置されたことによる安全性向上の収泥 □ 対策が振い次は扱かな区間に争進が設置されたことによる安全性向上の収泥 □ 対策が振い次は扱かな区間に争進が設置を表してう意志を解用する 長門市後山地区に通じる各議国に異常素勢持済行機制区間があり、集中業団特の証立の恐れを解用 対策な関か、設置用限制を設定制度、実施を認定制みらい方としていません。 大学の表し、文は実施の実施を専業する日本に対しられる区間の代替の表の課題という)としていません。 大学の表し、文は実施の実施を専業する日本に対しられる区間の代替の表の影響(ロボードを必要を表している。 日本の表の情報では、「日本の表し、大学を表している。 日本の表し、大学を表していると思うけるもの表している。 日本の表し、大学を表している。 日本の表し、大学を表していると思うはいられる区間の代替の影響を多数 日本の表し、対策を表していると思うないられる区間の代替の表の表の表の特別表に対ける通り 日本の表し、対策を表していると思うない。 日本の表し、日本のより、日本の表し、日本のより、日本の表し、日本の表し、日本のより、日本の表し、日本		安全な生活環境	の確保			
			□ 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			
■ 近時市へのルートが1つしかなく、災害による1~2間所の適路寸断で孤立化する集落を解消する 対容収割が、和政府抵抗が設計は、配名総正数分本のトラー分計を以往販売対案を発達者事業計画に位置			□ 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			
対象区間が、格差的保地送防災計画、契急輸送運路ホットワーク計画又は地震対策緊急基準有業計画に位置 同寸的がある。又は地震的実践会主義とか年計画に位置づけがある結構(以下「緊急輸送運路」という)とし 「安急輸送運路が通行によった場合に大幅な迂回を指しての位置づけがある場合) 正式音の高速ネットワークの代替階線として報告で回答性いられる区間の代替器検を形成 正式音のの収益を対象が、していまでは、受益を対象があられるとは関いての位置づけがある場合) 正式音の可能と対象が変数に異なりに関係を表現を対象所をしては設計の必要のあるを計構象における責任無制等が採用 可規定関である(主)下限長門線の事前通行規制区間(に1.9km)を回避可能 現立医院である(主)下限長門線の事前通行規制区間(に1.9km)を回避可能 「保護機力の保全 「全流環境の保全 「全流環境の保全 「現実部のの政策・保全 「現実部のの政策・保全 「現実部のの政策・保全 「現実部のの政策・保全 「現実部における自動車からのMX規制と関連等を対象を表現を表現を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係は関係に対象を表現していた。関係は関係に対象を表現していた。関係は関係に対象を表現していた。関係は関係に対象を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は関係を関係を関係を表現していた。関係は関係を関係を表現していた。関係は関係を関係を関係を関係を表現していた。関係は関係を表現していた。関係は対象を関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係で表現を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。関係を表現していた。表現した。関係と表現を表現していた。表現した。関係と表現を表現していていた。生態を表現していた。には、生態を表現していた。には、生態を表現していた。には、生態を表現を表現していた。には、生態を表現を表現していた。といた。には、生態を表現を表現していた。には、生態を表現を表現していた。には、生態を表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。と述を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表別に表現では、目的を表現していた。とい、表現の対象に関係を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表別に関係を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現していた。とい、表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現となっていた。とい、表現を表現を表現していた。とい、表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表		災害への備え				
■ づけがある、又は地種筋が異常元々素料面に位置づけのある路線(以下「緊急検査運路」という)とし			■ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	長門市俵山地区に通じる各道路に異常気象時通行規制区間があり、集中豪雨時等の孤立の恐れを解消		
□ 造行する設達ネットワークの代替指線として機能する(バ 路線としての位置づけがある場合) ■ 改選等の防災点線又は震災点検案対策箇所もしくは東替の必要のある老利機実における通行規制等が解用 関連区間に要防災対策箇所が国際不在 ■ 改選等の事態通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬界交通障害区間を解用 地球環境の確全 ■ 対象道路の整備により削減される自動率からの002排出量 ○ ○ 2 排出削減量:約5・2 干ℓ/年 排出削減率:約0・5 利減(整備なし 1039・3 干ℓ/年、整備あり 1034・1 干ℓ/年) 生活環境の改善・保全 ■ 改選等における自動率からのMX(排出削減率 ■ 改選等における自動率からのMX(排出削減率 ■ 改選等における自動率からのSPH排出削減率			■ づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)とし	第一次緊急輸送道路としての位置づけあり		
■ 現道等の防災血線又は震災血線要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽構梁における過行規制等が解消 現道区間に愛防災対策箇所が箇所存在 ■ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間、特殊通行規制区間又は条類交通障害区間を解消 現道区間である(主)下間長門線の事前通行規制区間(に1.9km)を回避可能 4. 環境 地球環境の保全 ■ 対象道路の整備により削減される自動車からの002排出量 CO 2 排出削減量:約5.2 平七/年 排出削減率:約0.5 開減(整備なし 1039.3 平七/年、整備あり 1034.1 干七/年) 生活環境の改善 生活環境の改善 ● 現道等における自動車からのMX排出削減率 ■ 現道等における自動車からのMX排出削減率 ■ 現道等における自動車からのSP開却出削減率 ■ 現道等における自動車からのSP開却出削減率 ■ 現道等における自動車からのSP開却用減率 ■ 現道等における自動車からのSP開却用減率 ■ 関連する指令 レベルが変間要請限度を超過していた区間の経音レベルの改善の状況 □ での他、環境や最親上の効果 ■ 関連する大規度道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ■ 他機関との連携プログラムに関する効果 ■ 他機関との連携プログラムに関する効果 ● 機関連する大規度道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ■ 他機関との連携プログラムに関する効果 ■ 他機関との連携プログラムに関する効果 ■ でいた、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 ■ 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			□ 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			
■ 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 現道区間である(主)下側長門線の事前通行規制区間(L=1.9km)を回避可能 現境 地球環境の保全			□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する (A 路線としての位置づけがある場合)			
1. 環境 □ 対象連携の整金 □ 対象連携の整備により削減される自動車からの002排出量 C O 2 排出削減量:約5.2 7 + 1/年 排出削減率:約0.5 %削減(整備なし 1039.3 干 1/年 、整備あり 1034.1 干 1/年) 生活環境の改善・保全 □ 現道等における自動車からのMX排出削減率 □ 現道等における自動車からのMX排出削減率 □ 現道等における自動車からのSP開排出削減率 □ 現道等における自動車からのSP開排出削減率 □ 現道等における自動車からのSP開排出削減率 □ 現道等における自動車からのSP開排出削減率 □ 現道等における自動車からのSP開排出削減率 □ 現道等で騒音レベルが攻削要請限度を超速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 □ での他、環境や景観上の効果 □ 機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ できた大果模類がララン(R4.3 は口見)にて「企業や等金制製料での正域交通を高と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成に関する32数。「優別活動・発表を動棄制法、観日活動の円滑化を図る道路)として位置付け第2分集長に国内有数のリゾートホテル産業会は「運野リゾート」が約1年開業。 □ 本の他、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 □ 表示温素に、国内有数のリゾートホテル産業会は「運野リゾート」が約1年開業。 □ お客が域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果			■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	現道区間に要防災対策箇所が5箇所存在		
地球環境の保全			■ 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	現道区間である(主) 下関長門線の事前通行規制区間 (L=1.9km) を回避可能		
■ 対象道路の整備により削減される自動車からの002排出量 CO 2 排出削減量:約5.2 平t/年 排出削減率:約0.5%削減(整備なし 1039.3 平t/年、整備あり 1034.1 平t/年) 生活環境の改善・保全 現道等における自動車からのNOX排出削減率 「評価対象区間(現道/平行区間等):当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量:約14.4 t/年、排出削減率:約0.6%削減(整備なし 2439.6 t /年→整備あり 2425.2 t/年) 現道等における自動車からのSP制排出削減率 「評価対象区間(現道/平行区間等):当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量:1t/年、排出削減率:0.6%削減(整備なし 124.5 t/年→整備あり 123.5 t/年) 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 他の7゚ロジエがとの関係 ■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 一般国道491号 俵山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 やまぐち未来維新ブラン(R4.3 山口県)にて「空港や酢幹銀駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周道ルートの形成に対する認識と「残免を影響を対象が関係が高速、関に影動の可利性と図る道路)として位置づけ 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ						
生活環境の改善・保全 ■ 現道等における自動車からのNOX排出削減率		地球環境の保全				
■ 現道等における自動車からのNOX排出削減率 □ 現道等における自動車からのNOX排出削減率 □ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 □ 現道等で結合していた区間の騒音レベルの改善の状況 □ 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 □ 機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 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 □ 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 □ おいました □ はいました □ は			■ 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	CO2排出削減量:約5.2千t/年 排出削減率:約0.5%削減(整備なし 1039.3千t/年、整備あり 1034.1千t/年)		
#出削減量:約14.4t/年、排出削減率:約0.6%削減(整備なし 2439.6 t/年→整備あり 2425.2t/年) ■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間(現道/平行区間等):当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量:1t/年、排出削減率:0.8%削減(整備なし 124.5 t/年→整備あり 123.5 t/年) 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 他のプロジェナトとの関係 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 他機関との連携プログラムに関する効果 他機関との連携プログラムに関する効果 他機関との連携プログラムに関する効果 一般国道491号 懐山・豊田道路(比28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 世機関との連携プログラムに関する効果 一般国道491号 懐山・豊田道路(比28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 世機関との連携プログラムに関する効果 単表の他、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 日記年3月に「長門湯本温泉程、まして、2世野リゾート」が出3年開業。 1828年8月に「長門湯本温泉程、まちづくり置歯と仕 「星野リゾート」が出3年開業。 1828年8月に「長門湯本温泉程、まちづくり置歯と仕 「星野リゾート」が出3年開業。 1828年8月に「長門湯本温泉程、まちづくり置歯と仕 「東野リゾート」が出3年開業。		生活環境の改善	・保全			
#出削減量:1t/年、排出削減量:0.8%削減(整備なし124.5 t /年→整備あり123.5 t /年) □ 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 - その他 他のア・ロ・エットとの関係 ■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 他機関との連携プログラムに関する効果 他機関との連携プログラムに関する効果 他機関との連携プログラムに関する効果 一般国道491号 後山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 ***********************************			■ 現道等における自動車からのNOX排出削減率			
□ その他、環境や景観上の効果 他のア・D・プ・エケトとの関係 ■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 一般国道491号 懐山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 やまぐち未来維新ブラン(R4.3 山口県)にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成に資する道路」「教急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)に広いて「広域・生活道路網」として位置づけ 場本温泉根、国の有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH31年開業。 H28年8月に「長門湯本温泉根光まちづくり計画〜地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。			■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率			
・ その他 他の7・15・15 との関係 ■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 - 般国道491号 懐山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 やまぐち未来継新プラン(R4.3 山口県)にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成し資する道路」「教急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 湯本温泉紀、国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH31年開業。 H28年3月に「長門湯本温泉親先まちづくり計画〜地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。			□ 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			
他のプロジェ外との関係 ■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 一般国道491号 俵山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 やまぐち未来維新プラン(R4.3 山口県)にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成し資する道路」「教急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ ■ 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 「投8年3月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画〜地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。			□ その他、環境や景観上の効果			
■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 - 般国道491号 俵山・豊田道路(H28年度事業化)と一体となって山陰自動車道を形成する。 他機関との連携プログラムに関する効果 やまざち未来継新プラン(R4.3 山口県)にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成に資する道路」「救急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け第2次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置付け 湯本温泉に、国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH31年開業。 H28年3月に「長門湯本温泉親光まちづくり計画〜地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。	. その他					
● 他機関との連携プログラムに関する効果 ■ 他機関との連携プログラムに関する効果 ・ でまぐち未来維新プラン(R4.3 山口県)にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成し資する道路」「教急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け第22次長門市総合計画(H29.3 長門市)において「広域・生活道路網」として位置づけ 湯本温泉に、国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH31年開業。 ・ 日28年3月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画・地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。		他のプロジェクトと。	の関係			
■ 他機関との連携プログラムに関する効果			■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	一般国道491号 俵山・豊田道路 (H28年度事業化) と一体となって山陰自動車道を形成する。		
■ 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 H28年8月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画~地域のタカラ、 地域のチカラで湯ノベーション」を策定。			■ 他機関との連携プログラムに関する効果			
			■ 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	H28年8月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画〜地域のタカラ、 地域のチカラで湯ノベーション」を策定。		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P ・ その他の別
一般国道491号	長門・俵山道路	L=5.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10, 800	2	中国地方整備局

①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年		令和	6年度	
単純合計	276億円	57億円		333億円
基準年における 現在価値(C)	383億円	30億円		412億円

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		令和	6年度	
供用年	令和2年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	3. 3億円	0.46億円	23億円
基準年における 現在価値(B)	483億円	85億円	11億円	580億円

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。

様式-3①

事業名:長門・俵山道路(事業全体)

(推計時点 R22年)

				整備なし(A)	整備あり(B)
1°≠⊏≣Л.	改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	10, 800
①柳政・	以采担的	走行時間 ^{※2}	[分]	-	3
: 4	. 6km	走行時間費用※3	[億円/年]	_	8. 02
	(主)下 関長門線	交通量	[台/日]	10, 400	1, 600
	等	走行時間	[分]	13	12
	: 7. 1km	走行時間費用	[億円/年]	29. 19	3. 17
	小郡萩道	交通量	[台/日]	8, 400	7, 700
	路	走行時間	[分]	25	25
	: 27.8km	走行時間費用	[億円/年]	39. 94	36. 35
		交通量	[台/日]	1, 200	800
②主な周 辺道路 ^{※4}		走行時間	[分]	7	7
	: 5.9km	走行時間費用	[億円/年]	1. 71	1. 17
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	道路合計)7.4km	走行時間費用	[億円/年]	2, 749. 69	2, 753. 02

			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:2052.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2, 820. 53	2, 801. 74	18. 79

※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。



費用便益分析の条件

事業名:長門・俵山道路

(2)

項目				チェック欄
		費用便益分	折マニュアル	
	算出マニュアル	(令和5年12	-	
		その他		
		分析対象期間		50年間
5	分析の基本的事項	社会的割引率	<u>z</u>	4%
		基準年次		令和6年
	交通流の	1時点のみ推		■ (R22)
	推計時点	複数時点での	D推計	
		整備の有無る	それぞれで交通流を推計	
	 推計の状況	整備の有無の	Dいずれかのみ推計	□有□無
	JEH OF WOOL	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	
		道路交通セン	ッサスをベースとした自動車OD表	
	 推計に用いた	(三段階推定	法)	(H27センサス)
	TEATICHUNE OD表	パーソントリッ	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()	
交		無		
通	開発交通量の 考慮	有		
流			考慮した開発交通量(トリップ数)	()台トリップ/日
推計	· J mex	有の場合のみ	考慮した理由を記載	
		QーV式を用	 いた配分	
		転換率式を用		
		QーV式と転		
		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		
	配分交通量の	**************************************	小規模事業である	
	推計手法	簡易手法の 採択理由	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	上方(将来交通量の設定方法等)	
		その他()	
			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	Ì	
	 速度設定の 考え方			
	377	最終配分の道	 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)	

		チェック欄				
		考慮しない				
		考慮する				
	// n + > 7		面的に考慮			
	休日交通の 影響		対象路線のみ考慮			
	彩音	考慮する 場合のみ	採用した休日係数	() %		
		-30 L 0707	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			
		考慮しない				
		考慮する				
	<i>,,,</i> <u></u> . , -		採用した通行止め日数	() 日		
	災害等による 通行止めの		採用した通行止め日数の考え方を記載			
	週1] 正めの 影響	考慮する				
	,,∨ ⊟	場合のみ	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		
		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		
	冬期交通の 影響		採用した冬期日数の考え方を記載			
便						
益			冬期の走行速度と交通容量の関係			
の			設定の考え方を記載			
算定						
~	交通流推計の	ブロック別・耳	車種別走行台キロの伸び率による設定			
	時点以外の	その他				
	便益の算定	()	_		
	+ 14 Dust 88		析マニュアルの値を使用 ・ はもは思			
	車種別時間 価値原単位	独自に設定し 算出根拠を添				
	一個個水平位	昇山似拠でか	11 4 ØCC			
		世 田 店 光 ハ	Кэ- эно <i>кт к</i> п			
	古廷则土仁		析マニュアルの値を使用 - *- はま使用	□ □		
	車種別走行 経費原単位	独自に設定し				
	社员小十四	昇山根拠を添付すること				
	 交通事故減少		の方無な老虐			
	父週争战減少 便益算定		の有無を考慮 の有無を考慮しない			
			の方法で方法にない。	<u>-</u>		
	走行時間短縮·走 行経費減少·交通	予慮しない		<u>-</u>		
	事故減少以外の便		、算出根拠を添付すること)			
	益 ————————————————————————————————————					
	その他					

		チェック欄										
		詳細事業計画										
	事業費	標準投資パタ										
		その他(
	維持管理費	維持管理費の設										
	推付官垤 复	 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出										
	更新費	更新費の設定根拠を記載										
	史 机貝											
費	雪寒費	雪寒費 積雪地域または寒冷地域である										
用の算定		考慮しない										
		考慮する										
	ᇄᆉᆇᇄᆇᇚᆂᆦ		事業費を考慮									
	当該道路整備が 行われない場合		維持管理費を考慮									
	の費用	考慮する	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え	方を記載(対策内容、費用等)								
		場合のみ										
	その他											
<u> </u>	7 - N											
4.	その他											
ļ												
ļ												

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

∷長門・俵山道路	1、尹未土	r r /						単価(億円)	延長(km) 5.5	単純価値(億	
		社会的	割戻率	GDP	事業費	(億円)	維持管理		5.5 1. 更新費(億円)		
年次	年度	割引率	可大十	テ・フレータ				現在価値	単純価値		
-12年目	H 20	4%	1.8730	101.6	0.99	1.87	十小で開催	ジエ岡に	一小心面但		
-11年目	H 21	4%	1.8009	100.3	0.95	1.75					
-10年目	H 22	4%	1.7317	98.6	0.19	0.34					
-9年目	H 23	4%	1.6651	97.2	0.62	1.09					
-8年目	H 24	4%	1.6010	96.4	3.06	5.22					
-7年目	H 25	4%	1.5395	96.4	14.36	23.55					
-6年目	H 26	4%	1.4802	98.7	13.76	21.19					
-5年目	H 27	4%	1.4233	100.2	24.82	36.21					
<u>-4年目</u>	H 28	4%	1.3686	100.2	75.47	105.86					
-3年目	H 29	4%	1.3159	100.5	71.43	96.05					
-2年目	H 30	4%	1.2653	100.4	57.32	74.19					
1年目	R 1	4%	1.2167	101.2	12.78	15.78	4.44	1.04			
共用開始年次	R 2	4%	1.1699	101.9			1.14	1.34			
1年目	R 3	4% 4%	1.1249	101.8 102.7			1.14 1.14	1.29 1.23			
2年目 3年目	R 4	4%	1.0816 1.0400	102.7			1.14	1.23			
<u>3年日</u> 4年目	R 6	4%	1.0400	102.7			1.14	1.16			
4年日 5年目	R 7	4%	0.9615	102.7			1.14	1.14			
	R 8	4%	0.9015	102.7			1.14	1.09			
7年目	R 9	4%	0.8890	102.7			1.14	1.01			
8年目	R 10	4%	0.8548	102.7			1.14	0.97			
9年目	R 11	4%	0.8219	102.7			1.14	0.93			
10年目	R 12	4%	0.7903	102.7			1.14	0.90			
11年目	R 13	4%	0.7599	102.7			1.14	0.86			
12年目	R 14	4%	0.7307	102.7			1.14	0.83			
13年目	R 15	4%	0.7026	102.7			1.14	0.80			
14年目	R 16	4%	0.6756	102.7			1.14	0.77			
15年目	R 17	4%	0.6496	102.7			1.14	0.74			
16年目	R 18	4%	0.6246	102.7			1.14	0.71			
17年目	R 19	4%	0.6006	102.7			1.14	0.68			
18年目	R 20	4%	0.5775	102.7			1.14	0.66			
19年目	R 21	4%	0.5553	102.7			1.14	0.63			
	R 22	4%	0.5339	102.7			1.14	0.61			
21年目	R 23	4%	0.5134	102.7			1.14	0.58			
22年目	R 24	4%	0.4936	102.7			1.14	0.56			
23年目	R 25	4%	0.4746	102.7			1.14	0.54			
24年目	R 26	4%	0.4564	102.7			1.14	0.52			
25年目	R 27	4%	0.4388	102.7			1.14	0.50			
26年目 27年目	R 28	4% 4%	0.4220	102.7 102.7			1.14 1.14	0.48 0.46			
	R 29 R 30	4%	0.4057 0.3901	102.7			1.14	0.46			
	R 31	4%	0.3901	102.7			1.14	0.44			
30年目	R 32	4%	0.3607	102.7			1.14	0.43			
31年目	R 33	4%	0.3468	102.7			1.14	0.41			
32年目	R 34	4%	0.3335	102.7			1.14	0.38			
33年目	R 35	4%	0.3207	102.7			1.14	0.36			
34年日	R 36	4%	0.3083	102.7			1.14	0.35			
35年目	R 37	4%	0.2965	102.7			1.14	0.34			
36年目	R 38	4%	0.2851	102.7			1.14	0.32			
37年目	R 39	4%	0.2741	102.7			1.14	0.31			
38年目	R 40	4%	0.2636	102.7			1.14	0.30			
39年目	R 41	4%	0.2534	102.7			1.14	0.29			
40年目	R 42	4%	0.2437	102.7			1.14	0.28			
41年目	R 43	4%	0.2343	102.7			1.14	0.27			
42年目	R 44	4%	0.2253	102.7			1.14	0.26			
43年目	R 45	4%	0.2166	102.7			1.14	0.25			
44年目	R 46	4%	0.2083	102.7			1.14	0.24			
45年目	R 47	4%	0.2003	102.7			1.14	0.23			
46年目	R 48	4%	0.1926	102.7			1.14	0.22			
47年目	R 49	4%	0.1852	102.7			1.14	0.21			
48年目	R 50	4%	0.1780	102.7			1.14	0.20			
49年目	R 51	4%	0.1712	102.7	-2.11	-0.36	1.14	0.19			
合 計					273.64	382.76	56.82	29.72		ı	

注)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

箇所名:長門・俵山道路(事業全体)

社会的 GDP												合	計									
	┃ ┃					割引率	GDP 走行時間短縮便益(億円)							走行経費減少	事故減少便益(億円)			aT (億円)				
	年度 総定行台キロの年次別押ひ率 (基準年) (山陽ブロック)				司力で	司庆平	1 70-3	レータ 走行時間短縮便益(億円) 現在価値 現在価値						上1] 柱貝/成3				現在価値				
年次	R 6	乗用車	普通貨物車		合計		(A)		乗用車類	普通貨物	小型貨物	① 計	(1)×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 (A)×②	(3)	(3)×(A)	(1)~(3)	死江Ш但
供用開始年次	R 2	0. 99758	1.00683	0.98537	0, 99669	4%	1.1699	101.9	6.62	8.68	3.52	18.82	22.19	1.08		0.48	3.28	3.87	0.46	0.54	22.56	26.5
1年目	R 3	0. 99758	1. 00679	0. 98515	0. 99668	4%	1.1249	101.8	6.60	8.74	3.47	18.81	21.34	1.08		0.47	3.29	3.73	0.45	0.51	22.55	
2年目	R 4	0. 99757	1. 00674	0. 98493	0. 99667	4%	1.0816	102.7	6.59	8.80	3.42	18.80	20.33	1.08	1.75	0.46	3.29	3.56	0.45	0.49	22.54	24.3
3年目	R 5	0. 99757	1. 00670	0. 98470	0. 99665	4%	1.0400	102.7	6.57	8.86	3.36	18.79	19.54	1.07	1.76	0.46	3.29	3.42	0.45	0.47	22.53	23.4
4年目	R 6	0. 99756	1. 00665	0. 98446	0. 99664	4%	1.0000	102.7	6.55	8.91	3.31	18.78	18.78	1.07	1.77	0.45	3.29	3.29	0.45	0.45	22.52	
5年目	R 7	0. 99755	1. 00661	0. 98421	0. 99663	4%	0.9615	102.7	6.54	8.97	3.26	18.77	18.05	1.07	1.79	0.44	3.29	3.17	0.45	0.43	22.51	21.6
6年目	R 8	0. 99755	1. 00656	0. 98396	0. 99662	4%	0.9246	102.7	6.52	9.03	3.21	18.76	17.35	1.07	1.80	0.43	3.30	3.05	0.45	0.41	22.50	20.8
7年目	R 9	0. 99754	1. 00652	0. 98370	0. 99661	4%	0.8890	102.7	6.51	9.09	3.15	18.75	16.67	1.06	1.81	0.43	3.30	2.93	0.44	0.40	22.49	20.0
8年目	R 10	0. 99754	1. 00648	0. 98343	0. 99660	4%	0.8548	102.7	6.49	9.15	3.10	18.74	16.02	1.06	1.82	0.42	3.30	2.82	0.44	0.38	22.49	19.2
9年目	R 11	0. 99753	1. 00644	0. 98315	0. 99659	4%	0.8219	102.7	6.47	9.21	3.05	18.73	15.40	1.06	1.83	0.41	3.30	2.71	0.44	0.36	22.48	18.4
10年目	R 12	0. 99752	1. 00640	0. 98286	0. 99657	4%	0.7903	102.7	6.46	9.27	3.00	18.72	14.80	1.05	1.84	0.41	3.30	2.61	0.44	0.35	22.47	17.7
11年目	R 13	0. 99783	1. 00538	0. 99037	0. 99778	4%	0.7599	102.7	6.44	9.32	2.97	18.73	14.23	1.05	1.85	0.40	3.31	2.51	0.44	0.33	22.48	17.0
12年目	R 14	0. 99782	1. 00535	0. 99028	0. 99777	4%	0.7307	102.7	6.43	9.37	2.94	18.74	13.69	1.05	1.86	0.40	3.31	2.42	0.44	0.32	22.49	16.4
13年目	R 15	0. 99782	1. 00532	0. 99019	0. 99777	4%	0.7026	102.7	6.42	9.42	2.91	18.74	13.17	1.05	1.87	0.39	3.32	2.33	0.44	0.31	22.50	
14年目	R 16	0. 99782	1. 00529	0. 99009	0. 99776	4%	0.6756	102.7	6.40	9.47	2.88	18.75	12.67	1.05	1.88	0.39	3.32	2.24	0.44	0.29	22.51	15.2
15年目	R 17	0. 99781	1. 00527	0. 98999	0. 99776	4%	0.6496	102.7	6.39	9.52	2.85	18.76	12.19	1.04	1.89	0.39	3.32	2.16	0.44	0.28	22.52	14.6
16年目	R 18	0. 99781	1. 00524	0. 98989	0. 99775	4%	0.6246	102.7	6.37	9.57	2.82	18.77	11.72	1.04	1.90	0.38	3.33	2.08	0.43	0.27	22.53	14.0
17年目	R 19	0. 99780	1. 00521	0. 98978	0. 99775	4%	0.6006	102.7	6.36	9.62	2.80	18.77	11.27	1.04	1.91	0.38	3.33	2.00	0.43	0.26	22.54	13.5
18年目	R 20	0. 99780	1. 00518	0. 98968	0. 99774	4%	0.5775	102.7	6.35	9.67	2.77	18.78	10.84	1.04	1.92	0.37	3.33	1.93	0.43	0.25	22.55	13.0
19年目	R 21	0. 99779	1. 00516	0. 98957	0. 99774	4%	0.5553	102.7	6.33	9.72	2.74	18.79	10.43	1.03	1.93	0.37	3.34	1.85	0.43	0.24	22.56	12.5
20年目	R 22	0. 99779	1. 00513	0. 98946	0. 99773	4%	0.5339	102.7	6.32	9.77	2.71	18.79	10.03	1.03	1.94	0.37	3.34	1.78	0.43	0.23	22.56	12.0
21年目	R 23	0. 99211	0. 99976	0. 99241	0. 99352	4%	0.5134	102.7	6.27	9.76	2.69	18.72	9.61	1.02	1.94	0.36	3.33	1.71	0.43	0.22	22.48	11.5
22年目	R 24	0. 99205	0. 99976	0. 99235	0. 99347	4%	0.4936	102.7	6.22	9.76	2.67	18.65	9.20	1.02	1.94	0.36	3.32	1.64	0.42	0.21	22.39	11.0
23年目	R 25	0. 99198	0. 99976	0. 99229	0. 99343	4%	0.4746	102.7	6.17	9.76	2.65	18.57	8.82	1.01	1.94	0.36	3.31	1.57	0.42	0.20	22.30	10.5
24年目	R 26	0. 99192	0. 99976	0. 99223	0. 99339	4%	0.4564	102.7	6.12	9.76	2.63	18.50	8.44	1.00	1.94	0.36	3.30	1.50	0.42	0.19	22.22	10.1
25年目	R 27	0. 99185	0. 99976	0. 99217	0. 99334	4%	0.4388	102.7	6.07	9.75	2.61	18.43	8.09	0.99	1.94	0.35	3.28	1.44	0.42	0.18	22.13	9.7
26年目	R 28	0. 99179	0. 99976	0. 99211	0. 99330	4%	0.4220	102.7	6.02	9.75	2.59	18.36	7.75	0.98	1.94	0.35	3.27	1.38	0.41	0.17	22.04	9.3
27年目	R 29	0. 99172	0. 99976	0. 99204	0. 99325	4%	0.4057	102.7	5.97	9.75	2.56	18.28	7.42	0.97	1.94	0.35	3.26	1.32	0.41	0.17	21.96	8.9
28年目	R 30	0. 99165	0. 99976	0. 99198	0. 99321	4%	0.3901	102.7	5.92	9.75	2.54	18.21	7.10	0.97	1.94	0.34	3.25	1.27	0.41	0.16	21.87	8.5
29年目	R 31	0. 99158	0. 99976	0. 99191	0. 99316	4%	0.3751	102.7	5.87	9.74	2.52	18.14	6.80	0.96	1.94	0.34	3.24	1.21	0.41	0.15	21.78	8.1
30年目	R 32	0. 99151	0. 99976	0. 99185	0. 99312	4%	0.3607	102.7	5.82	9.74	2.50	18.07	6.52	0.95	1.94	0.34	3.23	1.16	0.40	0.15	21.70	7.8
31年目	R 33	0. 99144	0. 99976	0. 99178	0. 99307	4%	0.3468	102.7	5.77	9.74	2.48	17.99	6.24	0.94	1.94	0.34	3.22	1.12	0.40	0.14	21.61	7.4
32年目	R 34	0. 99136	0. 99976	0. 99171	0. 99302	4%	0.3335	102.7	5.72	9.74	2.46	17.92	5.98	0.93	1.94	0.33	3.20	1.07	0.40	0.13	21.52	7.1
33年目	R 35	0. 99129	0. 99976	0. 99164	0. 99297	4%	0.3207	102.7	5.67	9.74	2.44	17.85	5.72	0.93	1.94	0.33	3.19	1.02	0.39	0.13	21.43	6.8
34年目	R 36	0. 99121	0. 99976	0. 99157	0. 99292	4%	0.3083	102.7	5.62	9.73	2.42	17.77	5.48	0.92	1.94	0.33	3.18	0.98	0.39	0.12	21.35	6.5
35年目	R 37	0. 99113	0. 99976	0. 99150	0. 99287	4%	0.2965	102.7	5.57	9.73	2.40	17.70	5.25	0.91	1.94	0.32	3.17	0.94	0.39	0.12	21.26	
36年目	R 38	0. 99105	0. 99976	0. 99143	0. 99282	4%	0.2851	102.7	5.52	9.73	2.38	17.63	5.03	0.90	1.94	0.32	3.16	0.90	0.39	0.11	21.17	6.0
37年目	R 39	0. 99097	0. 99976	0. 99135	0. 99277	4%	0.2741	102.7	5.47	9.73	2.36	17.56	4.81	0.89	1.94	0.32	3.15	0.86	0.38	0.10	21.09	
38年目	R 40	0. 99089	0. 99976	0. 99128	0. 99271	4%	0.2636	102.7	5.42	9.72	2.34	17.48	4.61	0.89	1.93	0.32	3.14	0.83	0.38	0.10	21.00	
39年目	R 41	0. 99081	0. 99976	0. 99120	0. 99266	4%	0.2534	102.7	5.37	9.72	2.32	17.41	4.41	0.88	1.93	0.31	3.13	0.79	0.38	0.10	20.91	5.3
40年目	R 42	0. 99072	0. 99976	0. 99112	0. 99261	4%	0.2437	102.7	5.32	9.72	2.30	17.34	4.22	0.87	1.93	0.31	3.11	0.76	0.37	0.09	20.83	5.0
41年目	R 43	0. 99063	0. 99976	0. 99104	0. 99255	4%	0.2343	102.7	5.27	9.72	2.28	17.26	4.05	0.86		0.31	3.10	0.73	0.37	0.09	20.74	
42年目	R 44	0. 99055	0. 99976	0. 99096	0. 99249	4%	0.2253	102.7	5.22	9.71	2.26	17.19	3.87	0.85	1.93	0.31	3.09	0.70	0.37	0.08	20.65	
43年目	R 45	0. 99045	0. 99976	0. 99088	0. 99244	4%	0.2166	102.7	5.17	9.71	2.24	17.12	3.71	0.84	1.93	0.30	3.08	0.67	0.37	0.08	20.56	
44年目	R 46	0. 99036	0. 99976	0. 99080	0. 99238	4%	0.2083	102.7	5.12	9.71	2.21	17.05	3.55	0.84		0.30	3.07	0.64	0.36	0.08	20.48	
45年目	R 47	0. 99027	0. 99976	0. 99071	0. 99232	4%	0.2003	102.7	5.07	9.71	2.19	16.97	3.40	0.83	1.93	0.30	3.06	0.61	0.36	0.07	20.39	4.0
46年目	R 48	0. 99017	0. 99976	0. 99063	0. 99226	4%	0.1926	102.7	5.02	9.70	2.17	16.90	3.25	0.82	1.93	0.29	3.05	0.59	0.36	0.07	20.30	
47年目	R 49	0. 99008	0. 99976	0. 99054	0. 99220	4%	0.1852	102.7	4.97	9.70	2.15	16.83	3.12	0.81	1.93	0.29	3.03	0.56	0.35	0.07	20.22	
48年目	R 50	0. 98998	0. 99976	0. 99045	0. 99214	4%	0.1780	102.7	4.92	9.70	2.13	16.76	2.98	0.80	1.93	0.29	3.02	0.54	0.35	0.06	20.13	3.5
49年目	R 51	0. 98987	0. 99976	0. 99035	0. 99208	4%	0.1712	102.7	4.87	9.70	2.11	16.68	2.86	0.80	1.93	0.29	3.01	0.52	0.35	0.06	20.04	3.4
合 計									297.29	476.32	133.83	907.44	483.00	48.54	94.77	18.12	161.43	85.50	20.53	11.16	1,089.40	579.6