

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	東海北陸自動車道（飛騨清見～小矢部砺波JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	費用便益比（B/C）=1.1 （経済的純現在価値（B-C）=280億円、経済的內部収益率（EIRR）=7.0%）

●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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	推計年度（H42）削減量 3（百万人・時間/年） 削減率 0.2% 定量的評価指標の算出方法（案）準用
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	富山-名古屋間の高速バス便数が増加（H20年4月：12便→H25年4月：34便）
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	高山駅から小松空港、約190分⇒約120分（約70分短縮） 高山駅から富山空港、約135分⇒約110分（約25分短縮）
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	高山駅から伏木富山港、約170分⇒約120分（約50分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	飛騨牛（岐阜県内）、主に岐阜県内や北陸地方に出荷、高山駅→金沢駅 約175分⇒約100分（約75分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	並行する国道156号にISO規格背高海上コンテナ輸送車（4.1m）が通行できない車両制限区間（トンネル：3.5m）あり
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である			
<input type="checkbox"/> 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			

1. 活力		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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	金沢市と高山市、富山市と高山市
		■ 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	高山市と白川村 →本自動車道、国道156・158号
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	白川村から高山市、約115分⇒約50分(約65分短縮)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	高山市…日本のふるさと飛騨リゾートゾーン整備構想、飛騨東部地域産業振興プロジェクト 白川村…平瀬地区都市再生整備計画
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	高山市(高山地域:H23年間観光客入り込み数225万人) 白川村(白川郷合掌造り集落:H23年間観光客入り込み数117万人) 出典:平成23年岐阜県観光入込客統計調査(岐阜県)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である			
2. 暮らし	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/日以上全ての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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	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有り	
		<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)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が見込まれる	白川村から高山赤十字病院、約125分→約50分(約75分短縮)	
3. 安全	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/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	

3. 安全	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		<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五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岐阜県及び富山県の緊急輸送道路ネットワーク計画で指定
		<input checked="" 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	名神・北陸道（一宮JCT～米原JCT～小矢部砺波JCT間） 名神・東名・中央道・長野道・上信越道・北陸道（一宮JCT～小牧JCT～岡谷JCT～更埴JCT～上越JCT～小矢部砺波JCT間）
		<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'路線としての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のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input 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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
4. 環境	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	排出削減量：2.6万t/年、排出削減率：0.015%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量：70.4t/年、排出削減率：0.016%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：5.1t/年、排出削減率：0.022%削減
		<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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<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	
		<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見込まれる	

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
東海北陸自動車道	飛騨清見～小矢部砺波JCT	L = 68km	高速自動車国道	－

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,100～ 7,300	4	中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	2,549億円	1,025億円	3,574億円
基準年における 現在価値 (C)	3,782億円	734億円	4,516億円

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25年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	178億円	25億円	8億円	212億円
基準年における 現在価値 (B)	4,040億円	575億円	182億円	4,797億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	280億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.0%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	6,100～ 7,300	±10%	1.0～1.2
事業費	4,516億円	±10%	1.0～1.2
事業期間	30年	±1年	1.0～1.1

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

事業名：東海北陸自動車道（飛騨清見～小矢部砺波JCT）

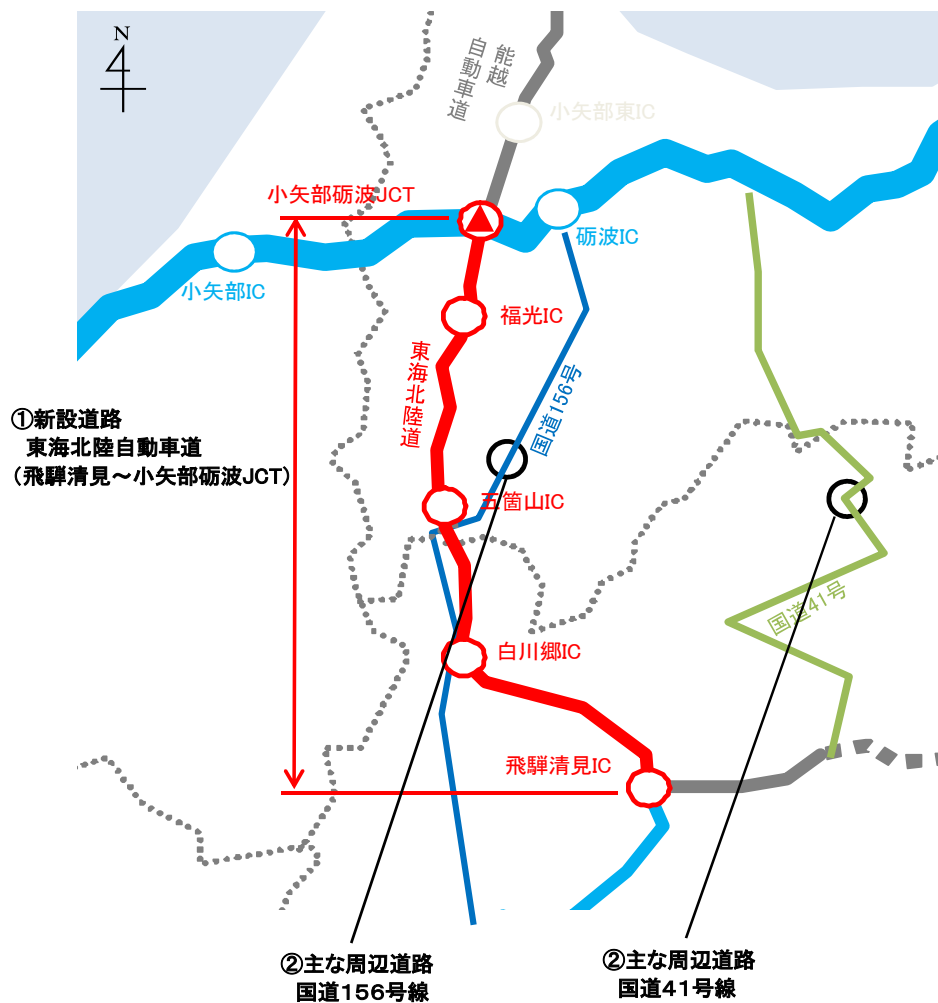
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（飛騨清見～小矢部砺波JCT）：67.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	7,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	51	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	84	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道41号：85.8km	交通量	[台/日]	12,800	11,700
		走行時間	[分]	144	142
		走行時間費用	[億円/年]	352	369
	国道156号：91.1km	交通量	[台/日]	2,600	1,700
		走行時間	[分]	148	148
		走行時間費用	[億円/年]	66	52
	国道471号：87.3km	交通量	[台/日]	2,200	1,800
		走行時間	[分]	148	147
		走行時間費用	[億円/年]	56	51
	国道157号：52.5km	交通量	[台/日]	18,100	18,100
		走行時間	[分]	98	98
		走行時間費用	[億円/年]	411	481
		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]			
③その他道路合計：35,481.6km	走行時間費用	[億円/年]	181,821	181,513	

			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：35,865.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	182,706	182,550	157

- ※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：東海北陸自動車道（飛騨清見～小矢部砺波JCT）



費用便益分析の条件

事業名：東海北陸自動車道(飛驒清見～小矢部砺波JCT)

(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年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (2030)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	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) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度を採用		
	その他(高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速度は沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮し設定)	<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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input checked="" 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	(118) %
	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	<input type="checkbox"/>	
		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	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	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	<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表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名:東海北陸自動車道(飛騨清見~小矢部砺波JCT)

				単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)	
				-		68		-	
年次	年度	割引率	GDP テレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-30年目	S 54	3.7943	91.1	0	0	0	0	0	0
-29年目	S 55	3.6484	96.9	0	0	0	0	0	0
-28年目	S 56	3.5081	99.9	0	1	0	0	0	0
-27年目	S 57	3.3731	101.5	0	1	0	0	0	0
-26年目	S 58	3.2434	103.5	1	2	0	0	0	0
-25年目	S 59	3.1187	106.2	2	6	0	0	0	0
-24年目	S 60	2.9987	108.4	2	4	0	0	0	0
-23年目	S 61	2.8834	110.0	2	6	0	0	0	0
-22年目	S 62	2.7725	110.0	26	66	0	0	0	0
-21年目	S 63	2.6658	110.9	46	111	0	0	0	0
-20年目	H 1	2.5633	113.6	57	128	0	0	0	0
-19年目	H 2	2.4647	116.2	68	144	0	0	0	0
-18年目	H 3	2.3699	119.2	73	146	0	0	0	0
-17年目	H 4	2.2788	120.9	34	64	13	25	13	25
-16年目	H 5	2.1911	121.6	14	25	13	24	13	24
-15年目	H 6	2.1068	121.4	34	59	13	23	13	23
-14年目	H 7	2.0258	120.4	58	97	13	23	13	23
-13年目	H 8	1.9479	119.9	117	189	13	22	13	22
-12年目	H 9	1.8730	120.9	134	207	13	21	13	21
-11年目	H 10	1.8009	120.4	127	189	13	20	13	20
-10年目	H 11	1.7317	118.7	273	398	13	20	13	20
-9年目	H 12	1.6651	117.4	333	473	13	19	13	19
-8年目	H 13	1.6010	115.8	196	271	13	19	13	19
-7年目	H 14	1.5395	113.7	288	390	13	18	13	18
-6年目	H 15	1.4802	112.0	109	145	13	18	13	18
-5年目	H 16	1.4233	110.6	44	57	13	17	13	17
-4年目	H 17	1.3686	109.1	86	108	13	17	13	17
-3年目	H 18	1.3159	108.1	120	146	13	16	13	16
-2年目	H 19	1.2653	106.9	222	263	13	16	13	16
-1年目	H 20	1.2167	106.0	83	95	13	15	13	15
供用開始年時	H 21	1.1699	104.7		0	13	15	13	15
1年目	H 22	1.1249	102.6		0	13	15	13	15
2年目	H 23	1.0816	100.9		0	13	14	13	14
3年目	H 24	1.0400	100.0		0	13	14	13	14
4年目	H 25	1.0000	100.0		0	13	13	13	13
5年目	H 26	0.9615	100.0		0	13	13	13	13
6年目	H 27	0.9246	100.0		0	14	13	14	13
7年目	H 28	0.8890	100.0		0	14	12	14	12
8年目	H 29	0.8548	100.0		0	14	12	14	12
9年目	H 30	0.8219	100.0		0	15	12	15	12
10年目	H 31	0.7903	100.0		0	15	12	15	12
11年目	H 32	0.7599	100.0		0	15	11	15	11
12年目	H 33	0.7307	100.0		0	15	11	15	11
13年目	H 34	0.7026	100.0		0	15	11	15	11
14年目	H 35	0.6756	100.0		0	16	11	16	11
15年目	H 36	0.6496	100.0		0	16	10	16	10
16年目	H 37	0.6246	100.0		0	16	10	16	10
17年目	H 38	0.6006	100.0		0	16	10	16	10
18年目	H 39	0.5775	100.0		0	16	9	16	9
19年目	H 40	0.5553	100.0		0	17	9	17	9
20年目	H 41	0.5339	100.0		0	17	9	17	9
21年目	H 42	0.5134	100.0		0	17	9	17	9
22年目	H 43	0.4936	100.0		0	17	8	17	8
23年目	H 44	0.4746	100.0		0	17	8	17	8
24年目	H 45	0.4564	100.0		0	17	8	17	8
25年目	H 46	0.4388	100.0		0	17	7	17	7
26年目	H 47	0.4220	100.0		0	17	7	17	7
27年目	H 48	0.4057	100.0		0	17	7	17	7
28年目	H 49	0.3901	100.0		0	17	7	17	7
29年目	H 50	0.3751	100.0		0	17	6	17	6
30年目	H 51	0.3607	100.0		0	17	6	17	6
31年目	H 52	0.3468	100.0		0	17	6	17	6
32年目	H 53	0.3335	100.0		0	17	6	17	6
33年目	H 54	0.3207	100.0		0	17	5	17	5
34年目	H 55	0.3083	100.0		0	17	5	17	5
35年目	H 56	0.2965	100.0		0	17	5	17	5
36年目	H 57	0.2851	100.0		0	17	5	17	5
37年目	H 58	0.2741	100.0		0	17	5	17	5
38年目	H 59	0.2636	100.0		0	17	4	17	4
39年目	H 60	0.2534	100.0		0	17	4	17	4
40年目	H 61	0.2437	100.0		0	17	4	17	4
41年目	H 62	0.2343	100.0		0	17	4	17	4
42年目	H 63	0.2253	100.0		0	17	4	17	4
43年目	H 64	0.2166	100.0		0	17	4	17	4
44年目	H 65	0.2083	100.0		0	17	3	17	3
45年目	H 66	0.2003	100.0		0	16	3	16	3
46年目	H 67	0.1926	100.0		0	16	3	16	3
47年目	H 68	0.1852	100.0		0	16	3	16	3
48年目	H 69	0.1780	100.0		0	17	3	17	3
49年目	H 70	0.1712	100.0	-52	-9	16	3	16	3
合計				2,497	3,782	1,025	734		
単純事業費計				2,549		1,025			

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: 東海北陸自動車道(飛驒清見～小矢部砺波JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (東海アロック)				割戻率 (A)	GDP デフレ率	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)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	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)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 21	0.99967	0.99253	1.00138	0.99874	1.1699	104.7	87	24	49	159	178	10	4	9	23	25	7	8	189	212
1年目	H 22	0.99967	0.99248	1.00137	0.99874	1.1249	102.6	87	23	49	159	175	10	4	9	23	25	7	8	189	207
2年目	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.0816	100.9	87	23	49	159	171	10	4	9	23	24	7	8	189	203
3年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.0400	100.0	87	23	49	159	165	10	4	9	23	23	7	8	189	196
4年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.0000	100.0	87	23	49	159	159	10	4	9	23	23	7	7	189	189
5年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	0.9615	100.0	87	23	49	159	153	10	4	9	22	22	7	7	188	181
6年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	0.9246	100.0	87	23	49	159	147	10	4	9	22	21	7	7	188	174
7年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.8890	100.0	87	22	49	158	141	10	4	9	22	20	7	6	188	167
8年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.8548	100.0	87	22	49	158	135	10	3	9	22	19	7	6	188	161
9年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.8219	100.0	87	22	49	158	130	10	3	9	22	18	7	6	188	154
10年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.7903	100.0	87	22	50	158	125	10	3	9	22	18	7	6	188	148
11年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.7599	100.0	87	22	50	158	120	10	3	9	22	17	7	5	187	142
12年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7307	100.0	87	22	50	158	115	10	3	9	22	16	7	5	187	137
13年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7026	100.0	87	21	50	158	111	10	3	9	22	16	7	5	187	132
14年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6756	100.0	87	21	50	158	106	10	3	9	22	15	7	5	187	126
15年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6496	100.0	87	21	50	158	102	10	3	9	22	14	7	5	187	121
16年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6246	100.0	87	21	50	157	98	10	3	9	22	14	7	4	187	117
17年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6006	100.0	87	21	50	157	94	10	3	9	22	13	7	4	187	112
18年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5775	100.0	87	20	50	157	91	10	3	9	22	13	7	4	187	108
19年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5553	100.0	87	20	50	157	87	10	3	9	22	12	7	4	186	104
20年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5339	100.0	87	20	50	157	84	10	3	9	22	12	7	4	186	99
21年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5134	100.0	87	20	50	157	81	10	3	9	22	11	7	4	186	96
22年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4936	100.0	86	20	50	156	77	10	3	9	22	11	7	3	185	92
23年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4746	100.0	86	20	50	156	74	10	3	9	22	10	7	3	185	88
24年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4564	100.0	85	20	50	155	71	10	3	9	22	10	7	3	184	84
25年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4388	100.0	84	19	50	154	68	9	3	9	22	10	7	3	183	80
26年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4220	100.0	84	19	50	153	65	9	3	9	22	9	7	3	182	77
27年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4057	100.0	83	19	51	153	62	9	3	9	22	9	7	3	181	74
28年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3901	100.0	82	19	51	152	59	9	3	9	22	8	7	3	181	70
29年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3751	100.0	82	19	51	151	57	9	3	9	22	8	7	3	180	67
30年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3607	100.0	81	19	51	151	54	9	3	9	22	8	7	2	179	65
31年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3468	100.0	80	19	51	150	52	9	3	10	21	7	7	2	178	62
32年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3335	100.0	80	19	51	149	50	9	3	10	21	7	7	2	177	59
33年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3207	100.0	79	18	51	149	48	9	3	10	21	7	7	2	177	57
34年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3083	100.0	78	18	51	148	46	9	3	10	21	7	7	2	176	54
35年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2965	100.0	78	18	51	147	44	9	3	10	21	6	7	2	175	52
36年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2851	100.0	77	18	52	147	42	9	3	10	21	6	6	2	174	50
37年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2741	100.0	76	18	52	146	40	9	3	10	21	6	6	2	173	47
38年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2636	100.0	76	18	52	145	38	8	3	10	21	6	6	2	172	45
39年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2534	100.0	75	18	52	144	37	8	3	10	21	5	6	2	172	44
40年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2437	100.0	74	18	52	144	35	8	3	10	21	5	6	2	171	42
41年目	H 62	0.99079	0.99289	1.00212	0.99328	0.2343	100.0	73	17	52	143	34	8	3	10	21	5	6	1	170	40
42年目	H 63	0.99070	0.99284	1.00211	0.99324	0.2253	100.0	73	17	52	142	32	8	3	10	21	5	6	1	169	38
43年目	H 64	0.99061	0.99279	1.00211	0.99319	0.2166	100.0	72	17	52	142	31	8	3	10	21	4	6	1	168	36
44年目	H 65	0.99052	0.99273	1.00211	0.99314	0.2083	100.0	71	17	52	141	29	8	3	10	20	4	6	1	168	35
45年目	H 66	0.99043	0.99268	1.00210	0.99310	0.2003	100.0	71	17	53	140	28	8	3	10	20	4	6	1	167	33
46年目	H 67	0.99034	0.99263	1.00210	0.99305	0.1926	100.0	70	17	53	140	27	8	3	10	20	4	6	1	166	32
47年目	H 68	0.99025	0.99257	1.00209	0.99300	0.1852	100.0	69	17	53	139	26	8	3	10	20	4	6	1	165	31
48年目	H 69	0.99015	0.99252	1.00209	0.99295	0.1780	100.0	69	17	53	138	25	8	3	10	20	4	6	1	164	29
49年目	H 70	0.99005	0.99246	1.00208	0.99290	0.1712	100.0	68	16	53	138	24	8	3	10	20	3	6	1	164	28
合 計 (H21～H70)								4,071	988	2,531	7,591	4,040	458	155	472	1,084	575	340	182	9,015	4,797