

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218号 五ヶ瀬～高千穂
事業主体	九州地方整備局

●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口を■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	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間b(当該区間/平行区間)について:(国道218号及び県道北方高千穂線等の旧国道区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:67万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:約8.5割削減
		○ 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去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	長距離バス(延岡～福岡)の運行開始による沿線町(高千穂、五ヶ瀬)の利便性向上
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	津花、高千穂バイパス整備による五ヶ瀬町→延岡駅のアクセス向上で約35分短縮(124分→90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	五ヶ瀬バイパス区間整備による五ヶ瀬町→熊本空港へのアクセス向上で約10分短縮(76分→67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	熊本方面(県境)より細島港(日向市)へのアクセス改善で約45分短縮(144分→101分)
		○ 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180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/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	

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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	五ヶ瀬町→高千穂町間のアクセス向上で約30分短縮（51分→19分）
	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た地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	県内第4位年間100万人の観光客が訪れる高千穂町へのアクセス利便性向上
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活用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としての効果		
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	
		<input type="checkbox"/> 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た	
	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ヵ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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	五ヶ瀬町→県立延岡病院（3次医療）のアクセス向上で約35分短縮（124分→90分） 高千穂町→済生会熊本病院（3次医療）のアクセス向上で約40分短縮（154分→113分）

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
3. 安全	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	特に津花バイパス区間に並行する旧道は、集落内の狭小幅員道路であったが、通過交通は無くなった。また、高千穂バイパスに並行する区間は、交通量（特に大型車）が減少し安全性が向上。
		● 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	高千穂バイパスの並行区間（旧道）の一部は交通量減少により、歩道の整備（拡幅、段差解消）を実施中。
	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が解消	
		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ヵ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	一般国道218号は緊急輸送道路網（一次ネットワーク）として位置づけられている
		<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	
		<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	
		■ 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	高千穂バイパスの並行現道区間は、H8防災点検要対策箇所が6箇所あるが、高千穂バイパス区間は要対策箇所が無く、広域道路としての信頼性が向上
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<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	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：5,000t-CO ₂ /年
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（一般国道218号、325号、北方高千穂線など周辺の事業影響区間） 排出削減量：8.5t/年、排出削減率：15%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（一般国道218号、325号、北方高千穂線など周辺の事業影響区間） 排出削減量：0.7t/年、排出削減率：14%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	高千穂バイパス並行区間（旧道）の宿泊施設や沿線住民から夜間の騒音、振動等が減少し安眠が確保できるようになったとの声		
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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	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	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道218号	五ヶ瀬～高千穂	L = 19.7 Km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,000～11,600	2	九州地方整備局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	217億円	171億円	388億円
基準年における 現在価値 (C)	464億円	285億円	749億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
供用年	昭和50年度			
単年便益 (初年便益)	6.4億円	0.87億円	0.10億円	7.4億円
基準年における 現在価値 (B)	1,487億円	123億円	13億円	1,624億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	2.2
-------------	-----

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：五ヶ瀬～高千穂

(推計時点 H11年(H14年末供用))

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [五ヶ瀬～高千穂] : 19.7km	交通量	[台/日]	2,700	5,200	
	走行時間	[分]	9	24	
	走行時間費用	[億円/年]	6	30	
②主な周辺道路	現道(旧国道218号) : 22.5km	交通量	[台/日]	2,800	600
		走行時間	[分]	50	50
		走行時間費用	[億円/年]	31	6
	国道325号 : 49.4km	交通量	[台/日]	5,100	3,900
		走行時間	[分]	64	64
		走行時間費用	[億円/年]	84	65
	主) 竹田 五ヶ瀬線 他 : 33.6km	交通量	[台/日]	1,100	500
		走行時間	[分]	58	38
		走行時間費用	[億円/年]	15	8
	主) 諸塚高 千穂線及 び市道 : 2.0km	交通量	[台/日]	7,300	2,600
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	10	3
③その他道路合計 : 8786.9km	走行時間費用	[億円/年]	15806	15805	
			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 : 8914.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	15952	15916	36

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2：走行時間については、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：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

事業名：五ヶ瀬～高千穂



費用便益分析の条件

事業名:五ヶ瀬～高千穂

(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15年8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	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成19年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H11)	
	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	
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"/> (H11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"/>	
	簡易手法の場合	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()		<input type="checkbox"/>	
その他()	<input type="checkbox"/>		
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 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道218号 五ヶ瀬～高千穂

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	19.7	5.32

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-9年目	S 41	4.9931	0.37	1.9		
-8年目	S 42	4.8010	1.0	5.0		
-7年目	S 43	4.6164	1.1	4.9		
-6年目	S 44	4.4388	1.5	6.7		
-5年目	S 45	4.2681	4.4	19		
-4年目	S 46	4.1039	4.8	19		
-3年目	S 47	3.9461	11	44		
-2年目	S 48	3.7943	7.1	27		
-1年目	S 49	3.6484	7.1	26		
供用開始年次	S 50	3.5081	2.1	7.2	2.6	9.2
1年目	S 51	3.3731	4.0	14	2.6	8.8
2年目	S 52	3.2434	5.7	18	2.6	8.5
3年目	S 53	3.1187	2.6	8.0	2.6	8.1
4年目	S 54	2.9987	1.8	5.4	2.6	7.8
5年目	S 55	2.8834	1.8	5.1	3.6	11
6年目	S 56	2.7725	1.7	4.6	3.6	10
7年目	S 57	2.6658	1.5	4.0	3.6	9.7
8年目	S 58	2.5633	2.1	5.4	3.6	9.3
9年目	S 59	2.4647	1.8	4.4	4.1	10
10年目	S 60	2.3699	2.0	4.7	4.1	9.6
11年目	S 61	2.2788	4.3	9.8	4.1	9.2
12年目	S 62	2.1911	6.1	13	4.1	8.9
13年目	S 63	2.1068	9.0	19	4.2	8.8
14年目	H 1	2.0258	5.1	10	4.0	8.2
15年目	H 2	1.9479	8.5	16	4.0	7.9
16年目	H 3	1.8730	11	21	4.0	7.6
17年目	H 4	1.8009	8.2	15	4.0	7.3
18年目	H 5	1.7317	7.9	14	4.6	8.0
19年目	H 6	1.6651	5.3	8.9	4.6	7.7
20年目	H 7	1.6010	7.9	13	4.6	7.4
21年目	H 8	1.5395	8.8	14	4.6	7.1
22年目	H 9	1.4802	4.8	7.0	4.5	6.7
23年目	H 10	1.4233	12	18	4.5	6.4
24年目	H 11	1.3686	13	18	4.7	6.4
25年目	H 12	1.3159	17	23	4.7	6.1
26年目	H 13	1.2653	12	15	4.7	5.9
27年目	H 14	1.2167	10	12	4.7	5.7
28年目	H 15	1.1699			5.1	5.9
29年目	H 16	1.1249			5.1	5.7
30年目	H 17	1.0816			5.1	5.5
31年目	H 18	1.0400			5.1	5.3
32年目	H 19	1.0000			5.1	5.1
33年目	H 20	0.9615			5.1	4.9
34年目	H 21	0.9246			5.1	4.7
35年目	H 22	0.8890			5.1	4.5
36年目	H 23	0.8548			5.1	4.3
37年目	H 24	0.8219			5.1	4.2
38年目	H 25	0.7903			5.1	4.0
39年目	H 26	0.7599	-22	-16	5.1	3.9
合計			196	464	171	285
単純事業費計			217		171	

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。

注2) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道218号 五ヶ瀬～高千穂

年次	年度 (基準年) H19	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			割引率 (A)	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	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	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%
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	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	S 50	1.05546	1.12672	1.08156	3.5081	2.8	0.24	2.0	1.3	6.4	22	0.24	0.05	0.36	0.22	0.87	3.1	0.10	0.35	7.4	26
1年目	S 51	1.10200	1.11079	1.10535	3.3731	3.0	0.25	2.3	1.5	7.0	24	0.25	0.05	0.41	0.25	0.96	3.2	0.11	0.37	8.1	27
2年目	S 52	1.07186	1.02870	1.05531	3.2434	3.3	0.28	2.6	1.6	7.7	25	0.28	0.06	0.46	0.28	1.1	3.5	0.12	0.39	8.9	29
3年目	S 53	1.06500	1.04431	1.05727	3.1187	3.5	0.30	2.6	1.7	8.1	25	0.30	0.06	0.47	0.29	1.1	3.5	0.13	0.41	9.4	29
4年目	S 54	1.02713	1.00399	1.01859	2.9987	3.7	0.32	2.7	1.8	8.6	26	0.32	0.06	0.49	0.30	1.2	3.5	0.14	0.42	9.9	30
5年目	S 55	1.02320	0.99903	1.01441	2.8834	6.1	0.47	4.4	2.9	14	40	0.35	0.04	0.54	0.41	1.3	3.9	0.12	0.35	15	44
6年目	S 56	1.03473	0.99750	1.02139	2.7725	6.2	0.48	4.4	2.9	14	39	0.36	0.04	0.54	0.41	1.4	3.7	0.12	0.33	15	43
7年目	S 57	1.01474	1.01399	1.01448	2.6658	6.4	0.50	4.4	2.9	14	38	0.37	0.04	0.54	0.41	1.4	3.6	0.12	0.32	16	42
8年目	S 58	1.02069	1.00911	1.01664	2.5633	6.5	0.51	4.4	2.9	14	37	0.38	0.04	0.55	0.42	1.4	3.6	0.12	0.31	16	41
9年目	S 59	1.03868	1.01524	1.03055	2.4647	7.4	0.63	4.9	3.2	16	40	0.40	0.06	0.56	0.44	1.5	3.6	0.13	0.32	18	44
10年目	S 60	1.00905	1.02018	1.01398	2.3699	7.7	0.65	5.0	3.3	17	39	0.42	0.06	0.57	0.45	1.5	3.6	0.13	0.31	18	43
11年目	S 61	1.00897	1.01978	1.01378	2.2788	7.7	0.66	5.1	3.3	17	38	0.42	0.06	0.58	0.46	1.5	3.5	0.13	0.30	19	42
12年目	S 62	1.00889	1.01940	1.01360	2.1911	7.8	0.67	5.2	3.4	17	37	0.42	0.06	0.59	0.47	1.5	3.4	0.13	0.28	19	41
13年目	S 63	1.00881	1.01903	1.01341	2.1068	8.8	0.75	5.9	3.9	19	41	0.46	0.05	0.62	0.51	1.6	3.5	0.15	0.32	21	45
14年目	H 1	1.00873	1.01867	1.01324	2.0258	8.9	0.76	6.0	4.0	20	40	0.46	0.05	0.63	0.52	1.7	3.4	0.15	0.30	21	43
15年目	H 2	1.07112	1.02701	1.05103	1.9479	8.9	0.77	6.1	4.1	20	39	0.46	0.05	0.64	0.53	1.7	3.3	0.15	0.29	22	42
16年目	H 3	1.06640	1.02630	1.04855	1.8730	9.6	0.82	6.3	4.2	21	39	0.49	0.05	0.66	0.54	1.7	3.3	0.16	0.30	23	43
17年目	H 4	1.06226	1.02563	1.04630	1.8009	10	0.87	6.5	4.3	22	39	0.52	0.05	0.68	0.55	1.8	3.2	0.17	0.31	24	43
18年目	H 5	1.05861	1.02499	1.04425	1.7317	13	1.1	7.6	5.1	26	46	0.62	0.05	0.76	0.60	2.0	3.5	0.21	0.36	29	49
19年目	H 6	1.05008	0.98930	1.02460	1.6651	13	1.2	7.8	5.2	27	46	0.66	0.05	0.78	0.61	2.1	3.5	0.22	0.37	30	50
20年目	H 7	1.04769	0.98918	1.02401	1.6010	14	1.2	7.7	5.1	28	45	0.69	0.05	0.77	0.60	2.1	3.4	0.23	0.37	30	49
21年目	H 8	1.04552	0.98907	1.02345	1.5395	15	1.3	7.7	5.1	29	44	0.72	0.05	0.76	0.59	2.1	3.3	0.24	0.37	31	48
22年目	H 9	1.04354	0.98895	1.02291	1.4802	15	1.4	7.6	5.0	29	43	0.75	0.05	0.75	0.58	2.1	3.2	0.25	0.37	32	47
23年目	H 10	1.04172	0.98882	1.02240	1.4233	17	1.2	7.9	5.2	32	45	0.84	0.02	0.76	0.59	2.2	3.2	0.28	0.40	34	49
24年目	H 11	1.01179	0.99638	1.00635	1.3686	18	1.2	7.8	5.1	32	44	0.88	0.02	0.75	0.58	2.2	3.1	0.29	0.40	35	48
25年目	H 12	1.01165	0.99636	1.00631	1.3159	18	1.3	7.7	5.1	33	43	0.89	0.02	0.75	0.58	2.2	3.0	0.29	0.38	35	46
26年目	H 13	1.01152	0.99635	1.00627	1.2653	19	1.3	7.7	5.1	33	41	0.90	0.02	0.75	0.58	2.3	2.9	0.29	0.37	35	45
27年目	H 14	1.01139	0.99634	1.00623	1.2167	19	1.3	7.7	5.1	33	40	0.91	0.02	0.75	0.58	2.3	2.8	0.29	0.35	35	43
28年目	H 15	1.01126	0.99632	1.00619	1.1699	20	2.0	8.4	5.6	36	42	0.98	0.06	0.85	0.66	2.6	3.0	0.33	0.39	39	46
29年目	H 16	1.01113	0.99631	1.00615	1.1249	20	2.0	8.4	5.6	36	41	0.99	0.06	0.85	0.66	2.6	2.9	0.33	0.37	39	44
30年目	H 17	1.01101	0.99630	1.00611	1.0816	20	2.0	8.4	5.6	36	39	1.0	0.06	0.85	0.66	2.6	2.8	0.33	0.36	39	43
31年目	H 18	1.01089	0.99628	1.00608	1.0400	21	2.1	8.3	5.5	37	38	1.0	0.06	0.85	0.66	2.6	2.7	0.33	0.34	40	41
32年目	H 19	1.01077	0.99627	1.00604	1.0000	21	2.1	8.3	5.5	37	37	1.0	0.06	0.85	0.66	2.6	2.6	0.33	0.33	40	40
33年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	0.9615	21	2.1	8.3	5.5	37	36	1.0	0.06	0.85	0.66	2.6	2.5	0.33	0.32	40	38
34年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	0.9246	21	2.1	8.3	5.5	37	34	1.0	0.06	0.85	0.66	2.6	2.4	0.33	0.31	40	37
35年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8890	22	2.1	8.2	5.5	37	33	1.1	0.06	0.85	0.66	2.6	2.3	0.33	0.29	40	36
36年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	0.8548	22	2.1	8.2	5.4	38	32	1.1	0.06	0.85	0.66	2.6	2.3	0.33	0.28	41	35
37年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	0.8219	22	2.2	8.2	5.4	38	31	1.1	0.06	0.85	0.66	2.6	2.2	0.33	0.27	41	33
38年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7903	22	2.2	8.2	5.4	38	30	1.1	0.06	0.85	0.66	2.7	2.1	0.33	0.26	41	32
39年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7599	22	2.2	8.1	5.4	38	29	1.1	0.06	0.85	0.66	2.7	2.0	0.33	0.25	41	31
合計						534	47	257	170	1,009	1,487	27	2.0	28	21	78	123	8.9	13	1,096	1,624