

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	近畿自動車道 名古屋神戸線(高槻第一JCT~神戸JCT)
事業主体	西日本高速道路㈱

●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) = 1.5 経済的純現在価値 (B-C) = 4,851億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 6.5%

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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状況 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線。 <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上の状況 <input 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の状況	区間a(当該区間)について： 渋滞損失時間(現況)：27,316百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：25百万人・時間/年 (27,316百万人・時間/年⇒27,291百万人・時間/年)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港へのアクセス向上の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	猪名川町→神戸港 たけのこ(京都産)、山田の菊(神戸市)など
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路が形成されたことによる効果の状況 <input checked="" 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に関する効果の状況
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" 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 <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 <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	拠点都市(高槻⇄神戸)を連絡 前回該当なし 猪名川町→神戸市
		個性ある地域の形成	<input checked="" 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の状況 <input checked="" type="checkbox"/> IC等からアクセス向上する主要な観光地の状況 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことに関する効果の状況

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
2. 暮らし	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	猪名川町→国立循環器病研究センター
3. 安全	安全な生活環境の確保 ■ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少による安全性向上の状況	
	災害への備え □ 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の位置づけがある、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）としての位置づけ	前回該当なし
	■ 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としての機能の状況	高槻第二JCT→神戸JCT:名神高速道路・中国自動車道
	■ 並行する高速ネットワークの代替路線としての機能の状況	高槻第二JCT⇄神戸JCT 名神高速道路・中国自動車道経由⇒新名神高速道路経由
	■ 並行区間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の代替路線としての機能の状況	名神高速道路:京都東～豊中(連続雨量200mm) 中国自動車道:宝塚～吉川(連続雨量210mm) 国道171号:西宮市塩瀬町名塩～生瀬(連続雨量170mm)
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CO2排出量	排出削減量: 3.4万t/年、排出削減率: 0.02%
	生活環境の改善・保全 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量: -100t/年、排出削減率: -0.02%
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量: 10t/年、排出削減率: 0.04%
4. 環境	地球環境の保全 ■ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間の騒音レベルの改善の状況	国道171号:茨木市下井町 国道176号:宝塚市口谷東 他1箇所
5. その他	生活環境の改善・保全 □ その他、環境や景観上の効果の状況	前回該当なし
	他のプロジェクトとの関係 □ 他機関との連携プログラムの位置付け	前回該当なし
	□ 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の状況	前回該当なし

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～ 神戸JCT	L=41km	高速自動車国道	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
40,000～41,600	4	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	6,665億円	1,791億円	0億円	8,456億円
基準年における 現在価値 (C)	8,771億円	963億円	0億円	9,734億円

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4年度			
供用年	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	556億円	14億円	3億円	574億円
基準年における 現在価値 (B)	14,116億円	390億円	78億円	14,585億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.5
経済的純現在価値 (B-C)	4,851億円
経済的内部収益率 (EIRR)	6.5%

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

様式-3①

事業名：近畿自動車道 名古屋神戸線（高槻第一JCT～神戸JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（高槻第一JCT～神戸JCT）： 40.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	41,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	294	
②主な周辺道路 ^{※4}	中国自動車道： 31.6km	交通量	[台/日]	98,900	66,000
		走行時間	[分]	24	21
		走行時間費用	[億円/年]	577	306
	名神高速道路： 25.3km	交通量	[台/日]	79,900	66,100
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	385	274
	国道176号： 47.8km	交通量	[台/日]	23,600	23,300
		走行時間	[分]	190	189
		走行時間費用	[億円/年]	983	963
	国道171号： 27.8km	交通量	[台/日]	33,200	33,000
		走行時間	[分]	86	86
		走行時間費用	[億円/年]	625	617
	新名神（大津J～城陽J）： 25.2km	交通量	[台/日]	59,300	63,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	257	281
	新名神（城陽J～高槻J）： 14.2km	交通量	[台/日]	47,300	54,900
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	122	146
③その他道路合計： 30,973.9km	走行時間費用	[億円/年]	321,671	321,171	

			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：26,886.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	324,620	324,052	567

- ※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：近畿自動車道 名古屋神戸線（高槻第一JCT～神戸JCT）



- ①新設・改築道路
近畿自動車道 名古屋神戸線
(高槻第一JCT～神戸JCT)
- ②中国自動車道
- ②国道171号
- ②国道176号
- ②名神高速道路

費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道 名古屋神戸線(高槻第一JCT～神戸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 (令和4年2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	令和4年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (2040)
	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 いずれかのみ推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)
	パーソ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 有の場合のみ	<input type="checkbox"/> 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 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	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input checked="" type="checkbox"/> 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。

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input 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	() %
	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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
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: 近畿自動車道 名古屋神戸線(高槻第一JCT~神戸JCT)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					-	41	-
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-19年目	H 11	2.4647	107.0	6.3	15		
-18年目	H 12	2.3699	105.9	11	25		
-17年目	H 13	2.2788	104.2	12	26		
-16年目	H 14	2.1911	103.0	6.1	13		
-15年目	H 15	2.1068	102.0	6.1	12		
-14年目	H 16	2.0258	101.5	9.1	18		
-13年目	H 17	1.9479	100.7	13	26		
-12年目	H 18	1.8730	100.6	13	24		
-11年目	H 19	1.8009	100.6	23	40		
-10年目	H 20	1.7317	100.8	75	129		
-9年目	H 21	1.6651	98.4	147	249		
-8年目	H 22	1.6010	97.2	173	284		
-7年目	H 23	1.5395	96.9	142	226		
-6年目	H 24	1.4802	96.2	280	430		
-5年目	H 25	1.4233	96.4	370	547		
-4年目	H 26	1.3686	98.7	560	777		
-3年目	H 27	1.3159	98.8	1015	1352		
-2年目	H 28	1.2653	98.6	1197	1536		
-1年目	H 29	1.2167	99.1	2045	2511		
供用開始年次	H 30	1.1699	99.6	139	163	39	45
1年目	R 1	1.1249	100.3	75	84	39	43
2年目	R 2	1.0816	100.3	31	34	38	41
3年目	R 3	1.0400	100.0	12	13	38	40
4年目	R 4	1.0000	100.0	303	303	38	38
5年目	R 5	0.9615	100.0			38	37
6年目	R 6	0.9246	100.0			38	35
7年目	R 7	0.8890	100.0			38	34
8年目	R 8	0.8548	100.0			38	32
9年目	R 9	0.8219	100.0			38	31
10年目	R 10	0.7903	100.0			38	30
11年目	R 11	0.7599	100.0			38	29
12年目	R 12	0.7307	100.0			38	28
13年目	R 13	0.7026	100.0			38	26
14年目	R 14	0.6756	100.0			37	25
15年目	R 15	0.6496	100.0			37	24
16年目	R 16	0.6246	100.0			37	23
17年目	R 17	0.6006	100.0			37	22
18年目	R 18	0.5775	100.0			37	21
19年目	R 19	0.5553	100.0			37	21
20年目	R 20	0.5339	100.0			37	20
21年目	R 21	0.5134	100.0			37	19
22年目	R 22	0.4936	100.0			37	18
23年目	R 23	0.4746	100.0			37	17
24年目	R 24	0.4564	100.0			36	17
25年目	R 25	0.4388	100.0			36	16
26年目	R 26	0.4220	100.0			36	15
27年目	R 27	0.4057	100.0			36	15
28年目	R 28	0.3901	100.0			36	14
29年目	R 29	0.3751	100.0			35	13
30年目	R 30	0.3607	100.0			35	13
31年目	R 31	0.3468	100.0			35	12
32年目	R 32	0.3335	100.0			35	12
33年目	R 33	0.3207	100.0			35	11
34年目	R 34	0.3083	100.0			35	11
35年目	R 35	0.2965	100.0			34	10
36年目	R 36	0.2851	100.0			34	9.8
37年目	R 37	0.2741	100.0			34	9.3
38年目	R 38	0.2636	100.0			34	8.9
39年目	R 39	0.2534	100.0			34	8.5
40年目	R 40	0.2437	100.0			34	8.2
41年目	R 41	0.2343	100.0			33	7.8
42年目	R 42	0.2253	100.0			33	7.5
43年目	R 43	0.2166	100.0			33	7.1
44年目	R 44	0.2083	100.0			33	6.8
45年目	R 45	0.2003	100.0			33	6.5
46年目	R 46	0.1926	100.0			32	6.3
47年目	R 47	0.1852	100.0			32	6.0
48年目	R 48	0.1780	100.0			32	5.7
49年目	R 49	0.1712	100.0	-382	-65.48	32	5.5
	R 50	0.1646	100.0				
合計				6,283	8,771	1,791	963
単純事業費計				6,665		1,791	

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:近畿自動車道 名古屋神戸線(高槻第一JCT~神戸JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨界ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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)	
		R4	乗用車類	小型貨物	普通貨物			全車	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%		
																				③	③×(A)
供用開始年次	H 30	0.99858	0.98484	1.00535	0.99720	1.1699	99.6	281	67	208	557	654	3.8	-0.4	11	14	17	3.2	4	574	674
1年目	R 1	0.99858	0.98461	1.00532	0.99719	1.1249	100.3	281	66	209	556	624	3.8	-0.4	11	14	16	3.2	4	574	644
2年目	R 2	0.99858	0.98437	1.00530	0.99718	1.0816	100.3	280	65	210	556	600	3.8	-0.4	11	14	16	3.2	3	574	619
3年目	R 3	0.99858	0.98412	1.00527	0.99718	1.0400	100.0	280	64	211	556	578	3.8	-0.4	11	15	15	3.2	3	573	596
4年目	R 4	0.99858	0.98387	1.00524	0.99717	1.0000	100.0	280	63	212	555	555	3.8	-0.4	11	15	15	3.2	3	573	573
5年目	R 5	0.99857	0.98360	1.00521	0.99716	0.9615	100.0	279	62	214	555	534	3.8	-0.4	11	15	14	3.2	3	573	551
6年目	R 6	0.99857	0.98333	1.00519	0.99715	0.9246	100.0	279	61	215	555	513	3.8	-0.4	11	15	14	3.1	3	573	529
7年目	R 7	0.99857	0.98305	1.00516	0.99714	0.8890	100.0	278	60	216	554	493	3.8	-0.4	11	15	13	3.1	3	572	509
8年目	R 8	0.99857	0.98275	1.00513	0.99714	0.8548	100.0	278	59	217	554	474	3.8	-0.4	11	15	13	3.1	3	572	489
9年目	R 9	0.99857	0.98245	1.00511	0.99713	0.8219	100.0	278	58	218	554	455	3.8	-0.4	12	15	12	3.1	3	572	470
10年目	R 10	0.99856	0.98214	1.00508	0.99712	0.7903	100.0	277	57	219	553	437	3.8	-0.4	12	15	12	3.1	2	571	452
11年目	R 11	0.99856	0.98181	1.00506	0.99711	0.7599	100.0	277	56	220	553	420	3.8	-0.4	12	15	11	3.1	2	571	434
12年目	R 12	0.99856	0.98147	1.00503	0.99710	0.7307	100.0	276	55	221	553	404	3.8	-0.4	12	15	11	3.1	2	571	417
13年目	R 13	0.99599	0.98948	1.00372	0.99639	0.7026	100.0	275	54	222	552	388	3.8	-0.4	12	15	11	3.1	2	570	400
14年目	R 14	0.99597	0.98937	1.00370	0.99637	0.6756	100.0	274	54	223	551	372	3.7	-0.4	12	15	10	3.1	2	569	385
15年目	R 15	0.99596	0.98926	1.00369	0.99636	0.6496	100.0	273	53	224	550	357	3.7	-0.3	12	15	10	3.1	2	568	369
16年目	R 16	0.99594	0.98914	1.00368	0.99635	0.6246	100.0	272	53	225	549	343	3.7	-0.3	12	15	10	3.0	2	567	354
17年目	R 17	0.99592	0.98902	1.00366	0.99633	0.6006	100.0	271	52	225	548	329	3.7	-0.3	12	15	9	3.0	2	567	340
18年目	R 18	0.99591	0.98890	1.00365	0.99632	0.5775	100.0	270	52	226	547	316	3.7	-0.3	12	15	9	3.0	2	566	327
19年目	R 19	0.99589	0.98877	1.00364	0.99631	0.5553	100.0	269	51	227	547	304	3.7	-0.3	12	15	9	3.0	2	565	314
20年目	R 20	0.99587	0.98865	1.00362	0.99629	0.5339	100.0	267	50	228	546	291	3.7	-0.3	12	15	8	3.0	2	564	301
21年目	R 21	0.99586	0.98852	1.00361	0.99628	0.5134	100.0	266	50	229	545	280	3.6	-0.3	12	15	8	3.0	2	563	289
22年目	R 22	0.99584	0.98838	1.00360	0.99626	0.4936	100.0	265	49	230	544	269	3.6	-0.3	12	15	8	3.0	1	562	278
23年目	R 23	0.99119	0.99243	0.99987	0.99329	0.4746	100.0	263	49	230	541	257	3.6	-0.3	12	15	7	3.0	1	560	266
24年目	R 24	0.99112	0.99237	0.99987	0.99325	0.4564	100.0	261	48.5	230	539	246	3.6	-0.3	12	15	7	2.9	1	557	254
25年目	R 25	0.99104	0.99231	0.99987	0.99320	0.4388	100.0	258	48.1	229	536	235	3.5	-0.3	12	15	7	2.9	1	554	243
26年目	R 26	0.99095	0.99225	0.99987	0.99315	0.4220	100.0	256	47.7	229	533	225	3.5	-0.3	12	15	6	2.9	1	551	233
27年目	R 27	0.99087	0.99219	0.99987	0.99311	0.4057	100.0	254	47.3	229	530	215	3.5	-0.3	12	15	6	2.9	1	548	223
28年目	R 28	0.99079	0.99213	0.99987	0.99306	0.3901	100.0	251	47.0	229	528	206	3.4	-0.3	12	15	6	2.9	1	546	213
29年目	R 29	0.99070	0.99207	0.99987	0.99301	0.3751	100.0	249	46.6	229	525	197	3.4	-0.3	12	15	6	2.8	1	543	204
30年目	R 30	0.99062	0.99200	0.99987	0.99296	0.3607	100.0	247	46.2	229	522	188	3.4	-0.3	12	15	5	2.8	1	540	195
31年目	R 31	0.99053	0.99194	0.99987	0.99291	0.3468	100.0	244	45.8	229	519	180	3.3	-0.3	12	15	5	2.8	1	537	186
32年目	R 32	0.99044	0.99187	0.99987	0.99286	0.3335	100.0	242	45.5	229	517	172	3.3	-0.3	12	15	5	2.8	1	535	178
33年目	R 33	0.99034	0.99181	0.99987	0.99281	0.3207	100.0	240	45.1	229	514	165	3.3	-0.3	12	15	5	2.8	1	532	171
34年目	R 34	0.99025	0.99174	0.99987	0.99276	0.3083	100.0	237	44.7	229	511	158	3.2	-0.3	12	15	5	2.7	1	529	163
35年目	R 35	0.99015	0.99167	0.99987	0.99271	0.2965	100.0	235	44.4	229	508	151	3.2	-0.3	12	15	4	2.7	1	526	156
36年目	R 36	0.99006	0.99160	0.99987	0.99265	0.2851	100.0	233	44.0	229	506	144	3.2	-0.3	12	15	4	2.7	1	523	149
37年目	R 37	0.98996	0.99153	0.99987	0.99260	0.2741	100.0	230	43.6	229	503	138	3.1	-0.3	12	15	4	2.7	1	521	143
38年目	R 38	0.98985	0.99146	0.99987	0.99254	0.2636	100.0	228	43.2	229	500	132	3.1	-0.3	12	15	4	2.7	1	518	136
39年目	R 39	0.98975	0.99138	0.99987	0.99249	0.2534	100.0	226	42.9	229	497	126	3.1	-0.3	12	15	4	2.6	1	515	130
40年目	R 40	0.98964	0.99131	0.99987	0.99243	0.2437	100.0	223	42.5	229	495	121	3.0	-0.3	12	15	4	2.6	1	512	125
41年目	R 41	0.98953	0.99123	0.99987	0.99237	0.2343	100.0	221	42.1	229	492	115	3.0	-0.3	12	15	3	2.6	1	509	119
42年目	R 42	0.98942	0.99115	0.99987	0.99231	0.2253	100.0	219	41.7	229	489	110	3.0	-0.3	12	15	3	2.6	1	507	114
43年目	R 43	0.98931	0.99107	0.99987	0.99225	0.2166	100.0	216	41.4	229	487	105	3.0	-0.3	12	15	3	2.6	1	504	109
44年目	R 44	0.98920	0.99099	0.99987	0.99219	0.2083	100.0	214	41.0	229	484	101	2.9	-0.3	12	15	3	2.5	1	501	104
45年目	R 45	0.98908	0.99091	0.99987	0.99213	0.2003	100.0	212	40.6	229	481	96	2.9	-0.3	12	15	3	2.5	1	498	100
46年目	R 46	0.98896	0.99083	0.99987	0.99207	0.1926	100.0	209	40.3	229	478	92	2.9	-0.3	12	15	3	2.5	0	495	95
47年目	R 47	0.98883	0.99074	0.99987	0.99201	0.1852	100.0	207	39.9	229	476	88	2.8	-0.3	12	15	3	2.5	0	493	91
48年目	R 48	0.98871	0.99066	0.99987	0.99194	0.1780	100.0	205	39.5	229	473	84	2.8	-0.3	12	15	3	2.5	0.4	490	87
49年目	R 49	0.98858	0.99057	0.99987	0.99188	0.1712	100.0	202	39.1	229	470	80	2.8	-0.3	12	15	2	2.4	0.4	487	83
合計								12,605	2,501	11,237	26,343	14,116	172	-16	593	748	390	144	78	27,236	14,585