

(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	東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業の効果や必要性の評価評価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□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	・渋滞損失削減時間：4,753千人・時間/年（削減率0.02%）	
	□ 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バス路線の利便性向上の状況	高山市から名古屋駅までの運行時間の短縮 129分⇒126分（約3分短縮） ※大型車 高速バス・特急バスの利用者はコロナ禍で減少後回復傾向 バス会社の意見（休日の渋滞削減による定時性が向上、冬季降雪時の立ち往生による通行止め削減による定時性・安全性の向上）	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	高山市役所から名古屋駅までのアクセス向上 117分⇒114分（約3分短縮）	
	● 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	高山市役所からセントレアまでのアクセス向上 147分⇒146分（約1分短縮）	
	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	高山市役所から名古屋港までのアクセス向上 144分⇒140分（約4分短縮） ※大型車
		● 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	高山市役所から名古屋駅までの所要時間短縮 129分⇒126分（約3分短縮） ※大型車 岐阜県産のほうれんそうや夏秋トマトについて、関西や名古屋の卸売市場などでの取扱高が増加
		□ 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			
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		

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 checked="" 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	高山市から郡上市まで 67分⇒63分（約4分短縮） →本自動車道、国道156・158号、岐阜県道73号高山清見線などの「せせらぎ街道」
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<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	郡上市から高山市までのアクセス向上 67分⇒61分（約35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 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	中部運輸局…昇龍道プロジェクト 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 郡上市…交通新時代交流促進キャンペーン、豊かで強い山国づくり緊急プロジェクト
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	高山市（観光入込客数：【H26】403万人/年⇒【R4】309万人/年、 駅やIC等からの所要時間：一宮稲沢北IC→高山市街 99分⇒95分（約4分短縮）） 白川村（観光入込客数：【H26】175万人/年⇒【R4】77万人/年、 駅やIC等からの所要時間：一宮稲沢北IC→白川郷 103分⇒98分（約5分短縮））
<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ヶ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	郡上市から高山赤十字病院までのアクセス向上 69分⇒64分（約5分短縮）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
	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	
		<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	岐阜県地域防災計画で緊急輸送道路として位置づけ
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：①名神・北陸道（一宮JCT～米原JCT～小矢部砺波JCT間）、②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	
		<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	
		<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	<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	・排出量：2万t/年減、排出削減率：0.01%減
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	・排出量：36t/年減、排出削減率：0.01%減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	・排出量：4t/年減、排出削減率：0.02%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	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
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・その他の別
東海北陸自動車道	白鳥 ～飛騨清見	L=40.9km	高速自動車国道	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,700～11,500	4	中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	2,491億円	1,161億円	472億円	4,125億円
基準年における 現在価値 (C)	5,245億円	1,144億円	173億円	6,562億円

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5年			
供用年	平成12年			
単年便益 (初年便益)	349億円	55億円	13億円	417億円
基準年における 現在価値 (B)	8,479億円	1,360億円	322億円	10,161億円

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)	3,599億円
経済的内部収益率 (事業全体)	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（事業全体）

様式-3①

事業名：東海北陸道（白鳥～飛騨清見）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（白鳥～飛騨清見）：40.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	10,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	60	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道156号：29.8km	交通量	[台/日]	10,100	7,400
		走行時間	[分]	44	43
		走行時間費用	[億円/年]	104	74
	国道158号：26.4km	交通量	[台/日]	7,400	7,000
		走行時間	[分]	37	36
		走行時間費用	[億円/年]	68	63
	国道472号：17.5km	交通量	[台/日]	8,500	5,700
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	44	29
	国道257号：8.3km	交通量	[台/日]	7,100	4,700
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	14	9
	(県)高山清見線：25km	交通量	[台/日]	3,100	1,800
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	20	12
	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：34,351.9km	走行時間費用	[億円/年]	252,100	251,946	

			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：34,499.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	252,350	252,194	156

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

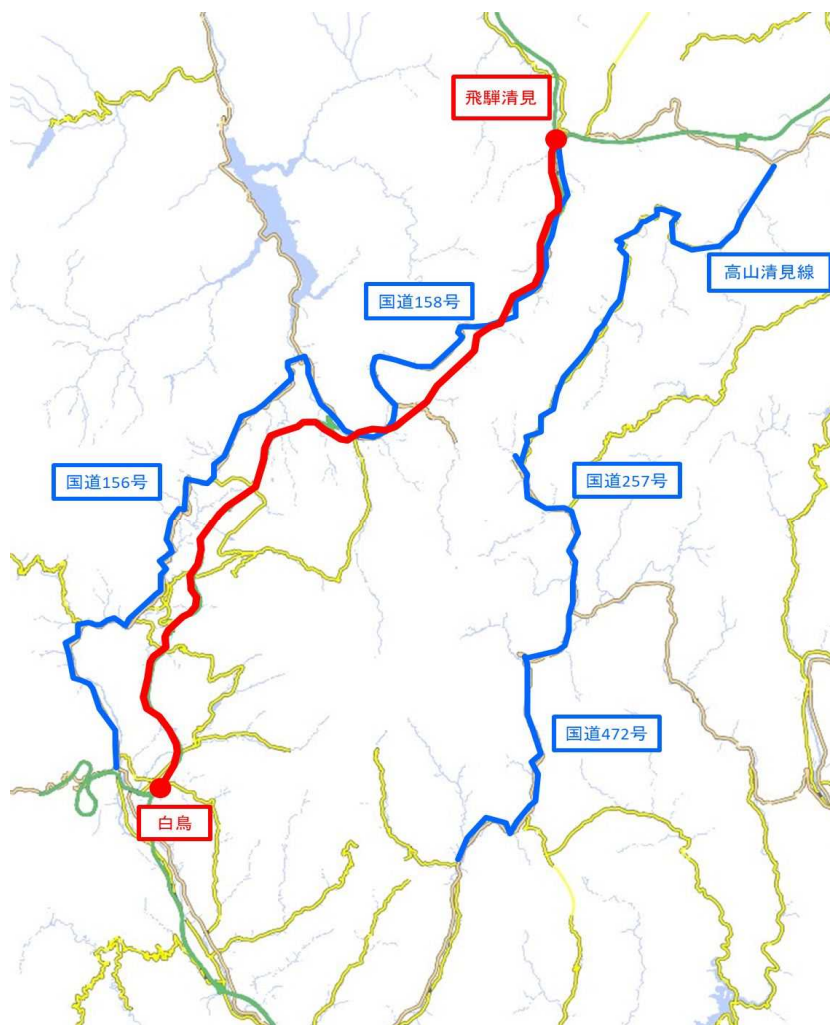
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：東海北陸道（白鳥～飛騨清見）



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)

(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30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"/> (R22)	
	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"/> (H27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	その他の()	<input type="checkbox"/>	
	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"/>	

交通流推計

(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)

東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額を含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H 1	3.7943	104.8	3	11		0		0
-10年目	H 2	3.6484	107.2	3	10		0		0
-9年目	H 3	3.5081	109.8	6	20		0		0
-8年目	H 4	3.3731	111.3	17	51		0		0
-7年目	H 5	3.2434	111.6	31	90		0		0
-6年目	H 6	3.1187	111.5	52	146		0		0
-5年目	H 7	2.9987	110.9	120	325		0		0
-4年目	H 8	2.8834	110.4	154	403		0		0
-3年目	H 9	2.7725	111.4	300	747		0		0
-2年目	H 10	2.6658	110.8	419	1,008		0		0
-1年目	H 11	2.5633	109.3	370	867	3	6		0
供用開始年次	H 12	2.4647	108.0	127	290	5	12		0
1年目	H 13	2.3699	106.7	11	25	6	13		0
2年目	H 14	2.2788	105.0	14	31	6	14		0
3年目	H 15	2.1911	103.5	10	21	7	15		0
4年目	H 16	2.1068	102.4	20	41	8	16		0
5年目	H 17	2.0258	101.2	5	10	9	17		0
6年目	H 18	1.9479	100.5	0	0	9	18		0
7年目	H 19	1.8730	99.6	0	0	10	19		0
8年目	H 20	1.8009	99.1	0	0	10	18		0
9年目	H 21	1.7317	97.9	6	11	15	26		0
10年目	H 22	1.6651	96.2	1	1	14	23		0
11年目	H 23	1.6010	94.8	0	0	14	24		0
12年目	H 24	1.5395	94.0	13	22	20	33		0
13年目	H 25	1.4802	94.0	16	25	17	27		0
14年目	H 26	1.4233	96.3	65	96	22	33		0
15年目	H 27	1.3686	97.8	109	153	23	33		0
16年目	H 28	1.3159	97.8	183	246	23	30		0
17年目	H 29	1.2653	98.0	257	331	61	79		0
18年目	H 30	1.2167	98.0	288	357	57	71		0
19年目	R 1	1.1699	98.7	37	44	36	42		0
20年目	R 2	1.1249	99.4	8	9	30	34		0
21年目	R 3	1.0816	99.3	1	1	46	50		0
22年目	R 4	1.0400	100.0	1	1	40	41		0
23年目	R 5	1.0000	100.0		0	67	67		0
24年目	R 6	0.9615	100.0		0	49	47		0
25年目	R 7	0.9246	100.0		0	28	26		0
26年目	R 8	0.8890	100.0		0	23	20		0
27年目	R 9	0.8548	100.0		0	23	19		0
28年目	R 10	0.8219	100.0		0	22	18		0
29年目	R 11	0.7903	100.0		0	22	17		0
30年目	R 12	0.7599	100.0		0	22	17		0
31年目	R 13	0.7307	100.0		0	22	16		0
32年目	R 14	0.7026	100.0		0	22	16		0
33年目	R 15	0.6756	100.0		0	22	15		0
34年目	R 16	0.6496	100.0		0	22	14		0
35年目	R 17	0.6246	100.0		0	22	14		0
36年目	R 18	0.6006	100.0		0	22	13		0
37年目	R 19	0.5775	100.0		0	22	13		0
38年目	R 20	0.5553	100.0		0	22	12		0
39年目	R 21	0.5339	100.0		0	22	12		0
40年目	R 22	0.5134	100.0		0	22	11		0
41年目	R 23	0.4936	100.0		0	22	11		0
42年目	R 24	0.4746	100.0		0	22	10		0
43年目	R 25	0.4564	100.0		0	22	10		0
44年目	R 26	0.4388	100.0		0	22	10		0
45年目	R 27	0.4220	100.0		0	22	9		0
46年目	R 28	0.4057	100.0		0	22	9		0
47年目	R 29	0.3901	100.0		0	22	9		0
48年目	R 30	0.3751	100.0		0	22	8	180	68
49年目	R 31	0.3607	100.0		0	22	8	292	105
合計				2,491	5,245	1,161	1,144	472	173
単純事業費計				2,619		1,161		472	

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)

東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	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 12	0.99970	0.99364	1.00125	0.99887	2.4647	108.0	82	24	47	153	349	16	2	6	24	55	6	13	183	417
1年目	H 13	0.99970	0.99359	1.00125	0.99887	2.3699	106.7	82	24	47	153	339	16	2	6	24	54	6	13	183	406
2年目	H 14	0.99970	0.99355	1.00125	0.99887	2.2788	105.0	82	24	47	152	331	16	2	6	24	53	6	12	182	396
3年目	H 15	0.99970	0.99351	1.00125	0.99887	2.1911	103.5	82	23	47	152	323	16	2	6	24	51	6	12	182	386
4年目	H 16	0.99970	0.99347	1.00125	0.99887	2.1068	102.4	82	23	47	152	313	16	2	6	24	50	6	12	182	375
5年目	H 17	1.00144	1.00191	0.98532	0.99925	2.0258	101.2	82	23	47	152	305	16	2	6	24	48	6	11	182	365
6年目	H 18	1.01103	1.01150	0.99459	1.00883	1.9479	100.5	82	23	46	152	294	16	2	6	24	47	6	11	181	352
7年目	H 19	0.98788	0.98834	0.97166	0.98574	1.8730	99.6	83	23	46	153	287	17	2	6	24	46	6	11	183	343
8年目	H 20	1.00929	1.00975	0.99254	1.00711	1.8009	99.1	82	23	45	150	272	16	2	5	24	44	6	10	180	326
9年目	H 21	1.00618	1.00664	0.98931	1.00402	1.7317	97.9	83	23	44	151	267	17	2	5	24	43	6	10	180	319
10年目	H 22	1.00702	1.01505	0.98568	1.00551	1.6651	96.2	83	23	44	151	261	17	2	5	24	42	6	10	181	313
11年目	H 23	1.03228	1.04025	1.01048	1.03077	1.6010	94.8	84	24	43	151	255	17	2	5	24	41	6	10	181	306
12年目	H 24	1.00978	1.01732	0.98853	1.00834	1.5395	94.0	87	25	44	155	254	17	2	5	25	41	6	10	186	305
13年目	H 25	1.00076	1.00800	0.97978	0.99937	1.4802	94.0	87	25	43	156	246	17	2	5	25	39	6	9	187	294
14年目	H 26	1.01272	1.01981	0.99155	1.01134	1.4233	96.3	88	25	42	155	230	17	2	5	25	37	6	9	186	275
15年目	H 27	0.99916	0.98601	1.00880	0.98811	1.3686	97.8	89	26	42	157	219	18	2	5	25	35	6	8	188	263
16年目	H 28	0.99916	0.98581	1.00872	0.99810	1.3159	97.8	89	26	42	157	211	18	2	5	25	34	6	8	188	253
17年目	H 29	0.99916	0.98561	1.00865	0.99810	1.2653	98.0	88	25	43	157	202	18	2	5	25	33	6	8	188	242
18年目	H 30	0.99916	0.98540	1.00857	0.99810	1.2167	98.0	88	25	43	156	194	18	2	5	25	31	6	7	188	233
19年目	R 1	0.99916	0.98518	1.00850	0.99809	1.1699	98.7	88	24	44	156	185	18	2	5	25	30	6	7	188	222
20年目	R 2	0.99916	0.98496	1.00843	0.99809	1.1249	99.4	88	24	44	156	177	18	2	5	25	29	6	7	188	212
21年目	R 3	0.99916	0.98473	1.00836	0.99809	1.0816	99.3	88	24	44	156	170	18	2	5	25	27	6	7	187	204
22年目	R 4	0.99915	0.98449	1.00829	0.99808	1.0400	100.0	88	23	45	156	162	18	2	5	25	26	6	6	187	195
23年目	R 5	0.99915	0.98425	1.00822	0.99808	1.0000	100.0	88	23	45	156	156	18	2	5	25	25	6	6	187	187
24年目	R 6	0.99915	0.98399	1.00815	0.99807	0.9615	100.0	88	23	45	156	150	18	2	5	25	24	6	6	187	180
25年目	R 7	0.99915	0.98373	1.00809	0.99807	0.9246	100.0	88	22	46	156	144	18	2	5	25	23	6	6	187	173
26年目	R 8	0.99915	0.98346	1.00802	0.99807	0.8890	100.0	88	22	46	156	139	18	2	6	25	22	6	5	187	166
27年目	R 9	0.99915	0.98319	1.00796	0.99806	0.8548	100.0	88	22	47	156	133	18	2	6	25	22	6	5	187	160
28年目	R 10	0.99915	0.98290	1.00790	0.99806	0.8219	100.0	88	21	47	156	128	18	2	6	25	21	6	5	187	154
29年目	R 11	0.99915	0.98260	1.00783	0.99806	0.7903	100.0	88	21	47	156	123	18	2	6	25	20	6	5	187	148
30年目	R 12	0.99896	0.99113	1.00674	0.99897	0.7599	100.0	87	20	48	156	118	17	2	6	25	19	6	4	187	142
31年目	R 13	0.99896	0.99105	1.00669	0.99897	0.7307	100.0	87	20	48	156	114	17	2	6	25	18	6	4	187	136
32年目	R 14	0.99896	0.99097	1.00665	0.99897	0.7026	100.0	87	20	48	156	109	17	2	6	25	18	6	4	187	131
33年目	R 15	0.99896	0.99089	1.00660	0.99897	0.6756	100.0	87	20	49	156	105	17	2	6	25	17	6	4	187	126
34年目	R 16	0.99896	0.99080	1.00656	0.99897	0.6496	100.0	87	20	49	156	101	17	2	6	25	16	6	4	187	121
35年目	R 17	0.99895	0.99072	1.00652	0.99896	0.6246	100.0	87	20	49	156	97	17	2	6	25	16	6	4	187	117
36年目	R 18	0.99895	0.99063	1.00648	0.99896	0.6006	100.0	87	19	50	156	94	17	2	6	25	15	6	4	187	112
37年目	R 19	0.99895	0.99054	1.00643	0.99896	0.5775	100.0	87	19	50	156	90	17	2	6	25	15	6	3	187	108
38年目	R 20	0.99895	0.99045	1.00639	0.99896	0.5553	100.0	87	19	50	156	87	17	2	6	25	14	6	3	187	104
39年目	R 21	0.99895	0.99036	1.00635	0.99896	0.5339	100.0	87	19	51	156	83	17	2	6	25	13	6	3	187	100
40年目	R 22	0.99253	0.99257	0.99984	0.99394	0.5134	100.0	87	19	51	156	80	17	2	6	25	13	6	3	187	96
41年目	R 23	0.99248	0.99251	0.99984	0.99391	0.4936	100.0	86	19	51	155	77	17	2	6	25	12	6	3	186	92
42年目	R 24	0.99242	0.99246	0.99984	0.99387	0.4746	100.0	85	18	51	155	73	17	2	6	25	12	6	3	185	88
43年目	R 25	0.99236	0.99240	0.99984	0.99383	0.4564	100.0	85	18	51	154	70	17	2	6	25	11	6	3	184	84
44年目	R 26	0.99230	0.99234	0.99984	0.99379	0.4388	100.0	84	18	51	153	67	17	2	6	25	11	6	2	183	80
45年目	R 27	0.99224	0.99228	0.99984	0.99375	0.4220	100.0	83	18	51	152	64	17	2	6	24	10	6	2	182	77
46年目	R 28	0.99218	0.99222	0.99984	0.99371	0.4057	100.0	83	18	51	151	61	17	2	6	24	10	6	2	181	74
47年目	R 29	0.99212	0.99216	0.99984	0.99367	0.3901	100.0	82	18	51	151	59	16	2	6	24	9	6	2	180	70
48年目	R 30	0.99206	0.99210	0.99984	0.99363	0.3751	100.0	81	18	51	150	56	16	2	6	24	9	6	2	179	67
49年目	R 31	0.99199	0.99203	0.99984	0.99359	0.3607	100.0	81	17	51	149	54	16	2	6	24	9	6	2	178	64
合計(H12～R31)								4,280	1,084	2,350	7,715	8,479	856	103	281	1,240	1,360	292	322	9,246	10,161