

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1号 藤枝岡部IC関連
事業主体	中部地方整備局

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	便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比=2.1 (B-C 233億円、EIRR 8.2%) 残事業：費用便益比=2.7 (B-C 272億円、EIRR 10.8%)

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	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (対象地域周辺：藤枝市、岡部町、焼津市、島田市、大井川町) について 渋滞損失時間 (現況)：34,497千人・時間/年 渋滞損失時間削減：16,702千人・時間/年 (34,497千人・時間/年 17,795千人・時間/年) 区間b (当該区間/平行区間) について 並行区間の渋滞損失時間：301千人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間：57千人・時間/年 (整備なし301千人・時間/年 整備あり244千人・時間/年)
	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	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	
	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	
	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	
	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	静岡空港へのアクセスルートが複数になることで、空港への定時性が向上 (現東名清水IC～愛知県境：年平均16回、35時間通行止) ・東名高速道路 吉田ICから(11Km、16分)、相良・牧ノ原ICから(9Km、10分) ・第2東名高速道路(建設中)金谷ICから(11Km、20分) 現在の道路利用で算定(静岡空港HPより)
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が見込まれる	民間の流通センターが多く立地する広幡IC周辺から特定重要港湾である清水港へのアクセスルートが複数になることで信頼性が向上するとともに、災害時の清水港から藤枝市・焼津市・岡部町などへの物資輸送に関する安全性も向上する。 ・広幡IC～清水IC 第二東名経由(24分)、現東名経由(23分)
	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	焼津漁港からの長距離輸送に対し第二東名・現第一東名の2路線の選択が可能になる。 (ロングラン未整備：現東名利用で東京まで149分、名古屋まで138分) (ロングラン整備：第二東名利用で東京まで124分、名古屋まで105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を解消する	第二東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間：指定道路(重さかつ高さ)なし ロングランを指定道路化することにより、大型車の交通を確保

1. 活力

都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	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	
	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	
	中心市街地内で行う事業である	
	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	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	
	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	
	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する	
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	藤枝岡部IC関連が未整備の場合、第二東名藤枝岡部IC～藤枝バイパス間は、既存の県道等を利用することになる。既存の県道は市街地内を通過しており、一部大型車のすれ違いが困難な箇所が存在する。
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成	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	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	特別立法に基づく事業である	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	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	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/日以上の全てに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	
		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	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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が見込まれる		
3.安全	安全な生活環境 の確保	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	
		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児童、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	
	災害への備え	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	
		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	接続する第二東名、国道1号、焼津森線とも緊急輸送路として位置づけられており、緊急時の代替路として期待される。
		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	第二東名と現東名や国道1号を、藤枝岡部IC関連と県道焼津森線で接続することにより、災害発生時のリダンダンシーに効果を発する。特に東西方向の緊急輸送道路である上記3路線は対象地域の東西において安倍川、大井川に挟まれており、河川断面における通行止発生時には非常に効果が高い
		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）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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	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：3400t/年
	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	<p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域外 NO2 について環境基準を達成している測定局数の実績(2002年度値) ・藤枝市2箇所(うち一般局1、自排局1)、焼津市1箇所(一般局)、大井川町1箇所(一般局) ・各測定局ともに、環境基準値である1時間値の1日平均値が0.06ppmを超えた日はなし。</p> <p>(推計結果) 評価対象区間(平行する県道) ・ルート1)県道焼津森線(藤枝岡部IC~仮宿交差点) ルート2)県道静岡朝比奈藤枝線(藤枝岡部IC~藪田東IC) ・排出削減量: NO2の排出量は27.71 t/年から19.95 t/年へ7.7 t/年減少(3割削減)</p>
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	<p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績(2002年度値) ・藤枝市2箇所(うち一般局1、自排局1)、焼津市1箇所(一般局) ・環境基準値である1時間値の0.20mg/m3を超えた時間数: 焼津1、藤枝一般2、藤枝自排1 ・環境基準値である1時間値の1日平均値が0.10mg/m3を超えた日数: 焼津2、藤枝一般0、藤枝自排1 ・環境基準の長期的評価による日平均値が0.10mg/m3を超えた日数: 各測定局とも0 焼津: 焼津市役所、藤枝一般: 住宅地、藤枝自排: 国道1号沿い</p> <p>(推計結果) 評価対象区間(平行する県道) ・ルート1)県道焼津森線(藤枝岡部IC~仮宿交差点) ルート2)県道静岡朝比奈藤枝線(藤枝岡部IC~藪田東IC) ・排出削減量: SPMの排出量は2.63 t/年から1.89 t/年へ0.74 t/年減少(3割削減)</p>
		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	
		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	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	
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	(関連する大規模道路事業、関連性) 藤枝岡部IC関連は第二東名の藤枝岡部ICと国道1号藤枝バイパスを接続するものであり、第二東名の事業進捗に併せて整備する必要がある。
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		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・B P の別
一般国道1号	藤枝岡部IC関連	L = 2 . 1 km	一般二次	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,000	2	中部地方整備局

費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年		
単純合計	235億円	23億円	258億円
うち残事業分	191億円	22億円	213億円
基準年における 現在価値 (C)	202億円	9億円	211億円
うち残事業分	154億円	9億円	162億円

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 1 6 年			
供 用 年	平成 2 3 年			
単年便益 (初年便益)	23億円	5億円	1億円	29億円
基準年における 現在価値 (B)	353億円	72億円	9億円	434億円
うち残事業分	353億円	72億円	9億円	434億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	2.1
費用便益比 (残事業)	2.7

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:一般国道1号 藤枝岡部IC関連

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①藤枝岡部IC関連 :3.3km (ランプ含)	交通量	[台/日]	0	8,000	
	走行時間	[分]	0	2	
	走行時間費用	[億円/年]	0	4	
②主な周 辺道路	東名道 :36.8km	交通量	[台/日]	61,700	61,100
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	485	478
	県)朝比奈 静岡藤枝 線 :2.9km	交通量	[台/日]	8,600	6,500
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	13	10
	県)藤枝静 岡線 :3.8km	交通量	[台/日]	12,900	11,800
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	31	28
	県)焼津森 線 :1.8km	交通量	[台/日]	9,200	7,000
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	7	6
③その他道路合計 :43396.8km	走行時間費用	[億円/年]	129182	129170	

			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:43445.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	129719	129695	24

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名: 一般国道1号 藤枝岡部IC関連



費用便益分析の条件

事業名：藤枝岡部IC関連

(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)		
	その他		
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16年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	(H42)
		複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 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)	(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)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
		Q - V式と転換率式の併用による配分	
		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	
簡易手法の場合		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()	
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。		
	最終配分の速度		
	採用理由を記載		
その他()			

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)

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	2.1	0.57

箇所名: 藤枝岡部IC関連

(事業全体)

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 7	1.4233	0	0	0	0
-16年目	H 8	1.3686	0	0	0	0
-15年目	H 9	1.3159	0	0	0	0
-14年目	H 10	1.2653	0	0	0	0
-13年目	H 11	1.2167	0	0	0	0
-12年目	H 12	1.1699	8	9	0	0
-11年目	H 13	1.1249	8	9	0	0
-10年目	H 14	1.0816	23	24	0	0
-9年目	H 15	1.0400	3	4	0	0
-8年目	H 16	1.0000	2	2	0	0
-7年目	H 17	0.9615	8	8	0	0
-6年目	H 18	0.9246	26	24	0	0
-5年目	H 19	0.8890	43	38	0	0
-4年目	H 20	0.8548	38	32	0	0
-3年目	H 21	0.8219	34	28	0	0
-2年目	H 22	0.7903	25	20	0	0
-1年目	H 23	0.7599	17	13	0	0
供用開始年次	H 24	0.7307	0	0	1	0
1年目	H 25	0.7026	0	0	1	0
2年目	H 26	0.6756	0	0	1	0
3年目	H 27	0.6496	0	0	1	0
4年目	H 28	0.6246	0	0	1	0
5年目	H 29	0.6006	0	0	1	0
6年目	H 30	0.5775	0	0	1	0
7年目	H 31	0.5553	0	0	1	0
8年目	H 32	0.5339	0	0	1	0
9年目	H 33	0.5134	0	0	1	0
10年目	H 34	0.4936	0	0	1	0
11年目	H 35	0.4746	0	0	1	0
12年目	H 36	0.4564	0	0	1	0
13年目	H 37	0.4388	0	0	1	0
14年目	H 38	0.4220	0	0	1	0
15年目	H 39	0.4057	0	0	1	0
16年目	H 40	0.3901	0	0	1	0
17年目	H 41	0.3751	0	0	1	0
18年目	H 42	0.3607	0	0	1	0
19年目	H 43	0.3468	0	0	1	0
20年目	H 44	0.3335	0	0	1	0
21年目	H 45	0.3207	0	0	1	0
22年目	H 46	0.3083	0	0	1	0
23年目	H 47	0.2965	0	0	1	0
24年目	H 48	0.2851	0	0	1	0
25年目	H 49	0.2741	0	0	1	0
26年目	H 50	0.2636	0	0	1	0
27年目	H 51	0.2534	0	0	1	0
28年目	H 52	0.2437	0	0	1	0
29年目	H 53	0.2343	0	0	1	0
30年目	H 54	0.2253	0	0	1	0
31年目	H 55	0.2166	0	0	1	0
32年目	H 56	0.2083	0	0	1	0
33年目	H 57	0.2003	0	0	1	0
34年目	H 58	0.1926	0	0	1	0
35年目	H 59	0.1852	0	0	1	0
36年目	H 60	0.1780	0	0	1	0
37年目	H 61	0.1712	0	0	1	0
38年目	H 62	0.1646	0	0	1	0
39年目	H 63	0.1583	-59	-9	1	0
合計			176	202	23	9
単純事業費計			235		23	

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。

注3) 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。

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)

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

箇所名：藤枝岡部IC関連
（残事業）

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.27	2.1	0.57

年次	年度	割引率	改 築 費（億円）		維持修繕費（億円）	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 7	1.4233	0	0	0	0
-16年目	H 8	1.3686	0	0	0	0
-15年目	H 9	1.3159	0	0	0	0
-14年目	H 10	1.2653	0	0	0	0
-13年目	H 11	1.2167	0	0	0	0
-12年目	H 12	1.1699	0	0	0	0
-11年目	H 13	1.1249	0	0	0	0
-10年目	H 14	1.0816	0	0	0	0
-9年目	H 15	1.0400	0	0	0	0
-8年目	H 16	1.0000	0	0	0	0
-7年目	H 17	0.9615	8	8	0	0
-6年目	H 18	0.9246	26	24	0	0
-5年目	H 19	0.8890	43	38	0	0
-4年目	H 20	0.8548	38	32	0	0
-3年目	H 21	0.8219	34	28	0	0
-2年目	H 22	0.7903	25	20	0	0
-1年目	H 23	0.7599	17	13	0	0
供用開始年次	H 24	0.7307	0	0	1	0
1年目	H 25	0.7026	0	0	1	0
2年目	H 26	0.6756	0	0	1	0
3年目	H 27	0.6496	0	0	1	0
4年目	H 28	0.6246	0	0	1	0
5年目	H 29	0.6006	0	0	1	0
6年目	H 30	0.5775	0	0	1	0
7年目	H 31	0.5553	0	0	1	0
8年目	H 32	0.5339	0	0	1	0
9年目	H 33	0.5134	0	0	1	0
10年目	H 34	0.4936	0	0	1	0
11年目	H 35	0.4746	0	0	1	0
12年目	H 36	0.4564	0	0	1	0
13年目	H 37	0.4388	0	0	1	0
14年目	H 38	0.4220	0	0	1	0
15年目	H 39	0.4057	0	0	1	0
16年目	H 40	0.3901	0	0	1	0
17年目	H 41	0.3751	0	0	1	0
18年目	H 42	0.3607	0	0	1	0
19年目	H 43	0.3468	0	0	1	0
20年目	H 44	0.3335	0	0	1	0
21年目	H 45	0.3207	0	0	1	0
22年目	H 46	0.3083	0	0	1	0
23年目	H 47	0.2965	0	0	1	0
24年目	H 48	0.2851	0	0	1	0
25年目	H 49	0.2741	0	0	1	0
26年目	H 50	0.2636	0	0	1	0
27年目	H 51	0.2534	0	0	1	0
28年目	H 52	0.2437	0	0	1	0
29年目	H 53	0.2343	0	0	1	0
30年目	H 54	0.2253	0	0	1	0
31年目	H 55	0.2166	0	0	1	0
32年目	H 56	0.2083	0	0	1	0
33年目	H 57	0.2003	0	0	1	0
34年目	H 58	0.1926	0	0	1	0
35年目	H 59	0.1852	0	0	1	0
36年目	H 60	0.1780	0	0	1	0
37年目	H 61	0.1712	0	0	1	0
38年目	H 62	0.1646	0	0	1	0
39年目	H 63	0.1583	-59	-9	1	0
合 計			132	154	23	9
単純事業費計			191		22	

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。

注3) 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: 藤枝岡部IC関連

年次	年度 (基準年) H	総走行台数の年次別伸び率 (東海7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	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) ×	現在価値 ×(A)	便益合計 (~)	現在価値 割引率4%	
																					乗用車
供用開始年次	H 24	1.00689	0.99946	1.00462	0.7307	12	0	3	8	23	17	1	0	0	4	5	4	1	0	29	21
1年目	H 25	1.00684	0.99946	1.00460	0.7026	12	0	3	8	23	16	1	0	0	4	5	3	1	0	29	20
2年目	H 26	1.00679	0.99946	1.00458	0.6756	13	0	3	8	24	16	1	0	0	4	5	3	1	0	29	20
3年目	H 27	1.00675	0.99946	1.00456	0.6496	13	0	3	8	24	15	1	0	0	4	5	3	1	0	29	19
4年目	H 28	1.00670	0.99946	1.00454	0.6246	13	0	3	8	24	15	1	0	0	4	5	3	1	0	29	18
5年目	H 29	1.00666	0.99946	1.00452	0.6006	13	0	3	8	24	14	1	0	0	4	5	3	1	0	29	18
6年目	H 30	1.00661	0.99946	1.00450	0.5775	13	0	3	8	24	14	1	0	0	4	5	3	1	0	29	17
7年目	H 31	1.00657	0.99946	1.00448	0.5553	13	0	3	8	24	13	1	0	0	4	5	3	1	0	29	16
8年目	H 32	1.00119	0.99659	0.99984	0.5339	13	0	3	8	24	13	1	0	0	4	5	3	1	0	29	16
9年目	H 33	1.00119	0.99658	0.99984	0.5134	13	0	3	8	24	12	1	0	0	4	5	3	1	0	29	15
10年目	H 34	1.00119	0.99657	0.99984	0.4936	13	0	3	8	24	12	1	0	0	4	5	2	1	0	29	15
11年目	H 35	1.00118	0.99656	0.99984	0.4746	13	0	3	8	24	11	1	0	0	4	5	2	1	0	29	14
12年目	H 36	1.00118	0.99654	0.99984	0.4564	13	0	3	8	24	11	1	0	0	4	5	2	1	0	29	13
13年目	H 37	1.00118	0.99653	0.99984	0.4388	13	0	3	8	24	10	1	0	0	4	5	2	1	0	29	13
14年目	H 38	1.00118	0.99652	0.99984	0.4220	13	0	3	8	24	10	1	0	0	4	5	2	1	0	29	12
15年目	H 39	1.00118	0.99651	0.99984	0.4057	13	0	3	8	24	10	1	0	0	4	5	2	1	0	29	12
16年目	H 40	1.00118	0.99650	0.99984	0.3901	13	0	3	8	24	9	1	0	0	4	5	2	1	0	29	11
17年目	H 41	1.00118	0.99648	0.99984	0.3751	13	0	3	8	24	9	1	0	0	4	5	2	1	0	29	11
18年目	H 42	0.99658	0.99537	0.99624	0.3607	13	0	3	8	24	9	1	0	0	4	5	2	1	0	29	11
19年目	H 43	0.99657	0.99535	0.99623	0.3468	13	0	3	8	24	8	1	0	0	4	5	2	1	0	29	10
20年目	H 44	0.99656	0.99533	0.99621	0.3335	13	0	3	8	24	8	1	0	0	4	5	2	1	0	29	10
21年目	H 45	0.99655	0.99531	0.99620	0.3207	13	0	3	8	24	8	1	0	0	4	5	2	1	0	29	9
22年目	H 46	0.99653	0.99529	0.99618	0.3083	13	0	3	8	23	7	1	0	0	3	5	1	1	0	29	9
23年目	H 47	0.99652	0.99527	0.99617	0.2965	13	0	3	8	23	7	1	0	0	3	5	1	1	0	29	8
24年目	H 48	0.99651	0.99524	0.99615	0.2851	13	0	3	8	23	7	1	0	0	3	5	1	1	0	28	8
25年目	H 49	0.99650	0.99522	0.99614	0.2741	13	0	3	8	23	6	1	0	0	3	5	1	1	0	28	8
26年目	H 50	0.99649	0.99520	0.99612	0.2636	13	0	3	8	23	6	1	0	0	3	5	1	1	0	28	7
27年目	H 51	0.99647	0.99517	0.99611	0.2534	13	0	3	8	23	6	1	0	0	3	5	1	1	0	28	7
28年目	H 52	0.99589	0.99813	0.99652	0.2437	13	0	2	8	23	6	1	0	0	3	5	1	1	0	28	7
29年目	H 53	0.99588	0.99812	0.99651	0.2343	13	0	2	8	23	5	1	0	0	3	5	1	1	0	28	7
30年目	H 54	0.99586	0.99812	0.99649	0.2253	13	0	2	8	23	5	1	0	0	3	5	1	1	0	28	6
31年目	H 55	0.99584	0.99811	0.99648	0.2166	13	0	2	8	23	5	1	0	0	3	5	1	1	0	28	6
32年目	H 56	0.99583	0.99811	0.99647	0.2083	13	0	2	8	23	5	1	0	0	3	5	1	1	0	28	6
33年目	H 57	0.99581	0.99811	0.99646	0.2003	13	0	2	8	23	5	1	0	0	3	5	1	1	0	28	6
34年目	H 58	0.99579	0.99810	0.99645	0.1926	12	0	2	7	22	4	1	0	0	3	4	1	1	0	27	5
35年目	H 59	0.99577	0.99810	0.99643	0.1852	12	0	2	7	22	4	1	0	0	3	4	1	1	0	27	5
36年目	H 60	0.99575	0.99810	0.99642	0.1780	12	0	2	7	22	4	1	0	0	3	4	1	1	0	27	5
37年目	H 61	0.99574	0.99809	0.99641	0.1712	12	0	2	7	22	4	1	0	0	3	4	1	1	0	27	5
38年目	H 62	0.99572	0.99809	0.99640	0.1646	12	0	2	7	22	4	1	0	0	3	4	1	1	0	27	4
39年目	H 63	0.99571	0.99808	0.99639	0.1583	12	0	2	7	22	3	1	0	0	3	4	1	1	0	27	4
合計						514	0	104	315	932	353	34	0	13	141	188	72	23	9	1,143	434