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	高速川崎縦貫線
事業主体	首都高速道路公団

●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	費用便益比（Ｂ／Ｃ）＝１．１　経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝４４５億円

●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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	渋滞損失時間（現況）：71百万人・時間/年（川崎市） 渋滞損失削減率：０．２％
		□ 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が期待される	
		■ 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が期待できる	路線バス（国道409号）、高速バス（木更津～川崎、羽田空港～川崎駅　等）
		□ 新幹線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	対象空港：羽田空港、（川崎駅～羽田空港：３５分→１５分に短縮）
	物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象空港：羽田空港、（川崎駅～羽田空港：３５分→１５分に短縮）
		□ 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が見込まれる	
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	「川崎殿町・大師河原地域」が都市再生緊急整備地域に指定。
		□ 三大都市圏の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	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路に指定されている
		■ 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	対象となる日常活動圏中心都市：川崎市、木更津市
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市：川崎市
	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	京浜急行鉄道大師線
		■ 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	関連する計画・構想等の名称等：都市再生緊急整備地域の地域整備方針、羽田空港再拡張事業、神奈川口構想
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	アクセス向上が期待される観光地名、年間観光客入り込み数：海ほたるパーキングエリア、川崎大師（初詣参拝者数255万人）
		■ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	羽田空港第２旅客ターミナル
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が見込まれる	対象となる三次医療施設名称：東邦大学医学部附属大森病院
	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	
３．安全	災害への備え	■ 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	首都高速道路が地域防災計画に位置付けられている。
		■ 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	緊急輸送道路　国道409号の代替路線となる
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	首都高速大黒線の代替路線となる
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：7,000t-c/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	（現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定地域（首都圏対策地域） ＮＯ２について環境基準を達成している測定局数の実績　75箇所/全有効測定局91箇所（神奈川県内の一般局、自排局：日本の大気汚染状況　平成15年版） （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名） 排出削減量：１０ｔ／年、排出削減率：０．０４％削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定地域（首都圏対策地域） ＳＰＭについて環境基準を達成している測定局数の実績　41箇所/全有効測定局90箇所（神奈川県内の一般局、自排局：日本の大気汚染状況　平成15年版） （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名） 排出削減量：０．３ｔ／年、排出削減率：０．０４％削減
		□ 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	湾岸線への交通の転換を促し、川崎市内陸部の環境改善を図る
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係 その他	■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	国道409号の一体的整備、京浜急行連立立体
		■ 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	環境ロードプライシングの促進、アクアラインを利用した高速バスの利便性向上

様式－２

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
高速川崎縦貫線	高速川崎縦貫線	Ｌ＝７．９Ｋｍ	都市高速道路	－

計画交通量･(台/日)	車線数	事業主体
6,000～18,000	4	首都高速道路公団

① 費　用

	事　業　費	維持管理費	合　　計
基 準 年	平成１６年度		
単純合計	5,368億円	442億円	5,809億円
うち残事業分	677億円	322億円	999億円
基準年における現在価値（Ｃ）	6,943億円	187億円	7,129億円
うち残事業分	606億円	136億円	742億円

② 便　益

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合　　計
基 準 年	平成１６年度			
供 用 年	平成２０年度			
単年便益 （初年便益）	416億円	12億円	4億円	432億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	7,296億円	211億円	68億円	7,574億円
うち残事業分	4,064億円	117億円	38億円	4,218億円

③ 結　果

費用便益比（事業全体）	1.1
費用便益比（残事業）	5.7

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。

様式－３①

交通状況の変化

事業名：高速川崎縦貫線　　（事業全体）

（推計時点　　Ｈ２１年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設道路 [高速川崎縦貫線] ：7.9㎞		走行台キロ	[万台㎞/日]	0	11
		走行台時	[万台分／日]	0	13
		走行時間費用	[億円/年]	0	34
②主な周辺道路	大田区・川崎市(川崎、幸の各区)・横浜市(鶴見区)：298.9㎞	走行台キロ	[万台㎞/日]	823	817
		走行台時	[万台分／日]	1,677	1,641
		走行時間費用	[億円/年]	4,468	4,213
③その他道路合計 ：10,833.2㎞		走行時間費用	[億円/年]	313,424	313,229

			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：11,140㎞	走行時間短縮便益	[億円/年]	317,892	317,476	416

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

様式－３①

交通状況の変化

事業名：高速川崎縦貫線　　（残事業）

（推計時点　　Ｈ２１年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設道路 [高速川崎縦貫線] ：7.9km　（残事業4.4km）		走行台キロ	[万台km/日]	5	11
		走行台時	[万台分／日]	6	13
		走行時間費用	[億円/年]	15	34
②主な周辺道路	大田区・川崎市(川崎、幸の各区)・横浜市(鶴見区)：298.9km	走行台キロ	[万台km/日]	820	817
		走行台時	[万台分／日]	1,661	1,641
		走行時間費用	[億円/年]	4,355	4,213
③その他道路合計 ：10,833.2km		走行時間費用	[億円/年]	313,338	313,229

			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：11,140km	走行時間短縮便益	[億円/年]	317,708	317,476	232

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：高速川崎縦貫線

①新設道路
(7.9km)
残事業分
(4.4km)
既供用分
(3.5km)
②主な周辺道路
東京都
神奈川県
2009年度
2013年度

様式－３②

費用便益分析の条件

事業名：高速川崎縦貫線

（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		■（H21）
		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）	1,870,793台ﾄﾘｯﾌﾟ/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（　　）	
		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		
		最終配分の速度		□
		採用理由を記載		
		その他（均衡配分により得られた均衡時の速度を用いた）		■

事業名：高速川崎縦貫線

（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		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			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	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定		■
		その他（　　）		□
	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		■
		独自に設定した値を使用		□
		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		■
		独自に設定した値を使用		□
		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		□
		中央分離帯の有無を考慮しない		■
	時間短縮･費用減少･事故減少以外の便益	考慮しない		■
		考慮する		□
		（考慮の場合、算出根拠を添付すること）		
	その他			
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用		■
		標準投資パターンを採用		□
		その他（　　）		□
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用		□
		事務所等の実績値より設定		■
		その他（　　）		□
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である		□
	その他			

４．その他

様式－4

費用の現在価値算定表（事業全体分）

維持修繕費の単純単価の算出

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
1.40	7.9	11.04

箇所名：高速川崎縦貫線

年次	年度		割戻率	事業費（億円） 単純価値	事業費（億円） 現在価値	維持管理費（億円） 単純価値	維持管理費（億円） 現在価値
－19年目	H	2	1.7317	15	26	0	0
－18年目	H	3	1.6651	436	726	0	0
－17年目	H	4	1.6010	428	685	0	0
－16年目	H	5	1.5395	580	893	0	0
－15年目	H	6	1.4802	552	817	0	0
－14年目	H	7	1.4233	512	729	0	0
－13年目	H	8	1.3686	380	520	0	0
－12年目	H	9	1.3159	321	423	0	0
－11年目	H	10	1.2653	286	362	0	0
－10年目	H	11	1.2167	261	318	0	0
－9年目	H	12	1.1699	222	260	0	0
－8年目	H	13	1.1249	198	223	0	0
－7年目	H	14	1.0816	165	179	0	0
－6年目	H	15	1.0400	137	143	0	0
－5年目	H	16	1.0000	196	196	0	0
－4年目	H	17	0.9615	53	51	0	0
－3年目	H	18	0.9246	208	193	0	0
－2年目	H	19	0.8890	208	185	0	0
－1年目	H	20	0.8548	207	177	0	0
供用開始年次	H	21	0.8219	0	0	11	9
1年目	H	22	0.7903	0	0	11	9
2年目	H	23	0.7599	0	0	11	8
3年目	H	24	0.7307	0	0	11	8
4年目	H	25	0.7026	0	0	11	8
5年目	H	26	0.6756	0	0	11	7
6年目	H	27	0.6496	0	0	11	7
7年目	H	28	0.6246	0	0	11	7
8年目	H	29	0.6006	0	0	11	7
9年目	H	30	0.5775	0	0	11	6
10年目	H	31	0.5553	0	0	11	6
11年目	H	32	0.5339	0	0	11	6
12年目	H	33	0.5134	0	0	11	6
13年目	H	34	0.4936	0	0	11	5
14年目	H	35	0.4746	0	0	11	5
15年目	H	36	0.4564	0	0	11	5
16年目	H	37	0.4388	0	0	11	5
17年目	H	38	0.4220	0	0	11	5
18年目	H	39	0.4057	0	0	11	4
19年目	H	40	0.3901	0	0	11	4
20年目	H	41	0.3751	0	0	11	4
21年目	H	42	0.3607	0	0	11	4
22年目	H	43	0.3468	0	0	11	4
23年目	H	44	0.3335	0	0	11	4
24年目	H	45	0.3207	0	0	11	4
25年目	H	46	0.3083	0	0	11	3
26年目	H	47	0.2965	0	0	11	3
27年目	H	48	0.2851	0	0	11	3
28年目	H	49	0.2741	0	0	11	3
29年目	H	50	0.2636	0	0	11	3
30年目	H	51	0.2534	0	0	11	3
31年目	H	52	0.2437	0	0	11	3
32年目	H	53	0.2343	0	0	11	3
33年目	H	54	0.2253	0	0	11	2
34年目	H	55	0.2166	0	0	11	2
35年目	H	56	0.2083	0	0	11	2
36年目	H	57	0.2003	0	0	11	2
37年目	H	58	0.1926	0	0	11	2
38年目	H	59	0.1852	0	0	11	2
39年目	H	60	0.1780	-914	-163	11	2
合　計				4454	6943	442	187

単純事業費計	5368	442

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

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。

様式－4

費用の現在価値算定表（残事業分）

維持修繕費の単純単価の算出

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
1.83	4.4	8.05

箇所名：高速川崎縦貫線

年次	年度	割戻率	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
－19年目	H 2	1.7317			0	0
－18年目	H 3	1.6651			0	0
－17年目	H 4	1.6010			0	0
－16年目	H 5	1.5395			0	0
－15年目	H 6	1.4802			0	0
－14年目	H 7	1.4233			0	0
－13年目	H 8	1.3686			0	0
－12年目	H 9	1.3159			0	0
－11年目	H 10	1.2653			0	0
－10年目	H 11	1.2167			0	0
－9年目	H 12	1.1699			0	0
－8年目	H 13	1.1249			0	0
－7年目	H 14	1.0816			0	0
－6年目	H 15	1.0400			0	0
－5年目	H 16	1.0000			0	0
－4年目	H 17	0.9615	53	51	0	0
－3年目	H 18	0.9246	208	193	0	0
－2年目	H 19	0.8890	208	185	0	0
－1年目	H 20	0.8548	207	177	0	0
供用開始年次	H 21	0.8219	0	0	8	7
1年目	H 22	0.7903	0	0	8	6
2年目	H 23	0.7599	0	0	8	6
3年目	H 24	0.7307	0	0	8	6
4年目	H 25	0.7026	0	0	8	6
5年目	H 26	0.6756	0	0	8	5
6年目	H 27	0.6496	0	0	8	5
7年目	H 28	0.6246	0	0	8	5
8年目	H 29	0.6006	0	0	8	5
9年目	H 30	0.5775	0	0	8	5
10年目	H 31	0.5553	0	0	8	4
11年目	H 32	0.5339	0	0	8	4
12年目	H 33	0.5134	0	0	8	4
13年目	H 34	0.4936	0	0	8	4
14年目	H 35	0.4746	0	0	8	4
15年目	H 36	0.4564	0	0	8	4
16年目	H 37	0.4388	0	0	8	4
17年目	H 38	0.4220	0	0	8	3
18年目	H 39	0.4057	0	0	8	3
19年目	H 40	0.3901	0	0	8	3
20年目	H 41	0.3751	0	0	8	3
21年目	H 42	0.3607	0	0	8	3
22年目	H 43	0.3468	0	0	8	3
23年目	H 44	0.3335	0	0	8	3
24年目	H 45	0.3207	0	0	8	3
25年目	H 46	0.3083	0	0	8	2
26年目	H 47	0.2965	0	0	8	2
27年目	H 48	0.2851	0	0	8	2
28年目	H 49	0.2741	0	0	8	2
29年目	H 50	0.2636	0	0	8	2
30年目	H 51	0.2534	0	0	8	2
31年目	H 52	0.2437	0	0	8	2
32年目	H 53	0.2343	0	0	8	2
33年目	H 54	0.2253	0	0	8	2
34年目	H 55	0.2166	0	0	8	2
35年目	H 56	0.2083	0	0	8	2
36年目	H 57	0.2003	0	0	8	2
37年目	H 58	0.1926	0	0	8	2
38年目	H 59	0.1852	0	0	8	1
39年目	H 60	0.1780	0	0	8	1
合　計			677	606	322	136

単純事業費計	677	322

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

様式－５

便益の現在価値算定表（事業全体分）

箇所名：高速川崎縦貫線

年次	年度 (基準年) H16	総走行台ｷﾛの年次別伸び率 (関東臨海ﾌﾞﾛｯｸ) 乗用車類	貨物車類	全 車	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円) 乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	走行経費減少便益(億円) 乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③	現在価値 ③×(A)	合 計 (億円) 便益合計 (①～③)	現在価値 割戻率4%
供用開始年次	H 21			1.00912	0.8219					416	342					12	10	4	3	432	355
1年目	H 22			1.00904	0.7903					420	332					12	10	4	3	436	344
2年目	H 23			1.00527	0.7599					422	321					12	9	4	3	438	333
3年目	H 24			1.00525	0.7307					424	310					12	9	4	3	440	322
4年目	H 25			1.00522	0.7026					427	300					12	9	4	3	443	311
5年目	H 26			1.00519	0.6756					429	290					12	8	4	3	445	301
6年目	H 27			1.00516	0.6496					431	280					12	8	4	3	447	291
7年目	H 28			1.00514	0.6246					433	271					13	8	4	3	450	281
8年目	H 29			1.00511	0.6006					435	261					13	8	4	2	452	271
9年目	H 30			1.00509	0.5775					438	253					13	7	4	2	454	262
10年目	H 31			1.00506	0.5553					440	244					13	7	4	2	457	254
11年目	H 32			1.00503	0.5339					442	236					13	7	4	2	459	245
12年目	H 33			0.99958	0.5134					442	227					13	7	4	2	459	235
13年目	H 34			0.99958	0.4936					442	218					13	6	4	2	458	226
14年目	H 35			0.99958	0.4746					441	210					13	6	4	2	458	218
15年目	H 36			0.99958	0.4564					441	201					13	6	4	2	458	209
16年目	H 37			0.99958	0.4388					441	194					13	6	4	2	458	201
17年目	H 38			0.99958	0.4220					441	186					13	5	4	2	458	193
18年目	H 39			0.99958	0.4057					441	179					13	5	4	2	458	186
19年目	H 40			0.99958	0.3901					441	172					13	5	4	2	457	178
20年目	H 41			0.99958	0.3751					440	165					13	5	4	2	457	171
21年目	H 42			0.99958	0.3607					440	159					13	5	4	1	457	165
22年目	H 43			0.99622	0.3468					438	152					13	4	4	1	455	158
23年目	H 44			0.99621	0.3335					437	146					13	4	4	1	453	151
24年目	H 45			0.99619	0.3207					435	140					13	4	4	1	452	145
25年目	H 46			0.99618	0.3083					434	134					13	4	4	1	450	139
26年目	H 47			0.99616	0.2965					432	128					12	4	4	1	448	133
27年目	H 48			0.99615	0.2851					430	123					12	4	4	1	447	127
28年目	H 49			0.99614	0.2741					429	117					12	3	4	1	445	122
29年目	H 50			0.99612	0.2636					427	112					12	3	4	1	443	117
30年目	H 51			0.99611	0.2534					425	108					12	3	4	1	441	112
31年目	H 52			0.99609	0.2437					424	103					12	3	4	1	440	107
32年目	H 53			0.99657	0.2343					422	99					12	3	4	1	438	103
33年目	H 54			0.99656	0.2253					421	95					12	3	4	1	437	98
34年目	H 55			0.99655	0.2166					419	91					12	3	4	1	435	94
35年目	H 56			0.99654	0.2083					418	87					12	3	4	1	434	90
36年目	H 57			0.99652	0.2003					416	83					12	2	4	1	432	87
37年目	H 58			0.99651	0.1926					415	80					12	2	4	1	431	83
38年目	H 59			0.99650	0.1852					413	77					12	2	4	1	429	79
39年目	H 60			0.99649	0.1780					412	73					12	2	4	1	428	76
合 計										17,213	7,296					497	211	159	68	17,869	7,574

様式－５

便益の現在価値算定表（残事業分）

箇所名：高速川崎縦貫線

年次	年度 (基準年) H16	総走行台ｷﾛの年次別伸び率 (関東臨海ﾌﾞﾛｯｸ) 乗用車類	貨物車類	全 車	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円) 乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	走行経費減少便益(億円) 乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③	現在価値 ③×(A)	合 計 (億円) 便益合計 (①～③)	現在価値 割戻率4%
供用開始年次	H 21			1.00912	0.8219					232	190					7	5	2	2	241	198
1年目	H 22			1.00904	0.7903					234	185					7	5	2	2	243	192
2年目	H 23			1.00527	0.7599					235	179					7	5	2	2	244	185
3年目	H 24			1.00525	0.7307					236	173					7	5	2	2	245	179
4年目	H 25			1.00522	0.7026					238	167					7	5	2	2	247	173
5年目	H 26			1.00519	0.6756					239	161					7	5	2	1	248	167
6年目	H 27			1.00516	0.6496					240	156					7	4	2	1	249	162
7年目	H 28			1.00514	0.6246					241	151					7	4	2	1	250	156
8年目	H 29			1.00511	0.6006					242	146					7	4	2	1	252	151
9年目	H 30			1.00509	0.5775					244	141					7	4	2	1	253	146
10年目	H 31			1.00506	0.5553					245	136					7	4	2	1	254	141
11年目	H 32			1.00503	0.5339					246	131					7	4	2	1	256	136
12年目	H 33			0.99958	0.5134					246	126					7	4	2	1	255	131
13年目	H 34			0.99958	0.4936					246	121					7	4	2	1	255	126
14年目	H 35			0.99958	0.4746					246	117					7	3	2	1	255	121
15年目	H 36			0.99958	0.4564					246	112					7	3	2	1	255	116
16年目	H 37			0.99958	0.4388					246	108					7	3	2	1	255	112
17年目	H 38			0.99958	0.4220					246	104					7	3	2	1	255	108
18年目	H 39			0.99958	0.4057					245	100					7	3	2	1	255	103
19年目	H 40			0.99958	0.3901					245	96					7	3	2	1	255	99
20年目	H 41			0.99958	0.3751					245	92					7	3	2	1	255	96
21年目	H 42			0.99958	0.3607					245	88					7	3	2	1	254	92
22年目	H 43			0.99622	0.3468					244	85					7	2	2	1	254	88
23年目	H 44			0.99621	0.3335					243	81					7	2	2	1	253	84
24年目	H 45			0.99619	0.3207					242	78					7	2	2	1	252	81
25年目	H 46			0.99618	0.3083					241	74					7	2	2	1	251	77
26年目	H 47			0.99616	0.2965					241	71					7	2	2	1	250	74
27年目	H 48			0.99615	0.2851					240	68					7	2	2	1	249	71
28年目	H 49			0.99614	0.2741					239	65					7	2	2	1	248	68
29年目	H 50			0.99612	0.2636					238	63					7	2	2	1	247	65
30年目	H 51			0.99611	0.2534					237	60					7	2	2	1	246	62
31年目	H 52			0.99609	0.2437					236	57					7	2	2	1	245	60
32年目	H 53			0.99657	0.2343					235	55					7	2	2	1	244	57
33年目	H 54			0.99656	0.2253					234	53					7	2	2	0	243	55
34年目	H 55			0.99655	0.2166					233	51					7	1	2	0	242	53
35年目	H 56			0.99654	0.2083					233	48					7	1	2	0	242	50
36年目	H 57			0.99652	0.2003					232	46					7	1	2	0	241	48
37年目	H 58			0.99651	0.1926					231	44					7	1	2	0	240	46
38年目	H 59			0.99650	0.1852					230	43					7	1	2	0	239	44
39年目	H 60			0.99649	0.1780					229	41					7	1	2	0	238	42
合 計										9,587	4,064					277	117	89	38	9,952	4,218