

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亀山線（名古屋南JCT～上社JCT）
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	推計年度（H42）削減量 14（百万人・時間／年） 削減率 0.89%
		● 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	名古屋高速3号大高線 名古屋南JCT～鶴舞南JCT（12.1km） 29km/h ⇒ 49km/h 名古屋高速都心環状線 東片端JCT～鶴舞南JCT（2.9km） 22km/h ⇒ 58km/h
		□ 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	中部国際空港～藤が丘間の空港バス所要時間が約16分短縮（60分⇒44分）
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		● 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	中部国際空港～藤が丘 約15分短縮（59分⇒44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	名古屋港（名港中央IC）～名古屋市名東区 約15分短縮（約50分⇒約35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	名古屋圏都市再生プロジェクト（第二次決定）H13.8.28
		□ 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	住宅密集地内を通過しており、周辺路線の混雑が緩和
	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	当該区間の通過する名古屋市天白区・緑区はDID区域であり、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 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 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	一般道の渋滞緩和により名古屋市内における地域内のアクセス向上
	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	東山動植物園再生プラン、愛・地球博記念公園の整備、知の拠点
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	東山動植物園【2014年：227万人】、愛・地球博記念公園【2014年：159万人】
		<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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

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	愛知県地域防災計画（地震・津波災害対策計画）
		<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 checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	当該路線の開通以降、並行路線である名古屋高速3号大高線が通行止となった13回のうち、12回は代替路として通行可能 (2011年3月20日～2014年実績)
		<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 checked="" 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	並走する国道302号と一体となり、延焼遮断帯(約60m)を確保		
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	CO2排出削減量：3.7万t/年
	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	排出削減量：131t/年、排出削減率：0.031%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：9.7t/年、排出削減率：0.042%削減
		<input checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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	名古屋圏都市再生プロジェクトとしての指定あり（環状道路整備） （内閣官房都市再生本部HP 国土形成計画都市の幹線道路整備）
		<input checked="" 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	並走する国道302号と共に一体的に整備（当該道路と国道が一体構造となっている）
		<input checked="" 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
近畿自動車道 名古屋亀山線	名古屋南JCT～ 上社JCT	15km	高速自動車国道	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,300～40,200	4	中日本高速道路 株式会社

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	2,204億円	770億円	2,974億円
基準年における 現在価値(C)	2,994億円	418億円	3,413億円

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	平成27年度			
供用年	平成22年度			
単年便益 (初年便益)	364億円	20億円	5億円	389億円
基準年における 現在価値(B)	9,248億円	515億円	129億円	9,892億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	2.9
経済的純現在価値(B-C)	6,479億円
経済的內部収益率(EIRR)	10.5%

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亀山線（名古屋南JCT～上社JCT）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（名古屋南JCT～上社JCT）： 15.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	25,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	62	
②主な周辺道路 ^{※4}	市道高速3号：14km	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,300	25,900
		走行時間 ^{※2}	[分]	14	14
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	85	73
	国道19号：15km	交通量 ^{※1}	[台/日]	53,200	51,900
		走行時間 ^{※2}	[分]	30	30
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	224	222
	国道247号：6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,700	45,400
		走行時間 ^{※2}	[分]	13	13
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	138	135
③その他道路合計： 14,460.1km	走行時間費用	[億円/年]	98,425	98,058	

			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：14,526.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	99,446	99,086	360

※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。

事業名：近畿自動車道名古屋亀山線（名古屋南JCT～上社JCT）



費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道 名古屋亀山線(名古屋南JCT～上社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 (平成20年11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	平成27年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (2030)	
	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"/> (H17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) ()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	<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	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		
	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"/>	

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する			<input type="checkbox"/>	
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				
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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額除く)

箇所名:近畿自動車道 名古屋亀山線(名古屋南JCT~上社JCT)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				-	15	-	-
-13年目	H 10	1.9479	117.8	3	5		
-12年目	H 11	1.8730	116.2	112	180		
-11年目	H 12	1.8009	114.9	114	179		
-10年目	H 13	1.7317	113.3	193	295		
-9年目	H 14	1.6651	111.3	242	362		
-8年目	H 15	1.6010	109.6	158	231	2	3
-7年目	H 16	1.5395	108.3	185	263	2	3
-6年目	H 17	1.4802	106.8	155	215	2	3
-5年目	H 18	1.4233	105.8	162	218	2	3
-4年目	H 19	1.3686	104.6	192	251	2	3
-3年目	H 20	1.3159	103.8	180	228	2	3
-2年目	H 21	1.2653	102.5	197	243	3	3
-1年目	H 22	1.2167	100.4	272	329	3	3
全線供用開始年次	H 23	1.1699	98.7	16	19	13	16
1年目	H 24	1.1249	97.9	9	11	16	18
2年目	H 25	1.0816	97.5	14	16	16	18
3年目	H 26	1.0400	100.0			15	16
4年目	H 27	1.0000	100.0			15	15
5年目	H 28	0.9615	100.0			15	14
6年目	H 29	0.9246	100.0			15	14
7年目	H 30	0.8890	100.0			15	13
8年目	H 31	0.8548	100.0			15	13
9年目	H 32	0.8219	100.0			15	12
10年目	H 33	0.7903	100.0			15	12
11年目	H 34	0.7599	100.0			15	11
12年目	H 35	0.7307	100.0			15	11
13年目	H 36	0.7026	100.0			15	11
14年目	H 37	0.6756	100.0			15	10
15年目	H 38	0.6496	100.0			15	10
16年目	H 39	0.6246	100.0			15	9
17年目	H 40	0.6006	100.0			15	9
18年目	H 41	0.5775	100.0			15	9
19年目	H 42	0.5553	100.0			15	8
20年目	H 43	0.5339	100.0			15	8
21年目	H 44	0.5134	100.0			15	8
22年目	H 45	0.4936	100.0			15	7
23年目	H 46	0.4746	100.0			15	7
24年目	H 47	0.4564	100.0			15	7
25年目	H 48	0.4388	100.0			15	7
26年目	H 49	0.4220	100.0			15	6
27年目	H 50	0.4057	100.0			15	6
28年目	H 51	0.3901	100.0			15	6
29年目	H 52	0.3751	100.0			15	6
30年目	H 53	0.3607	100.0			15	5
31年目	H 54	0.3468	100.0			15	5
32年目	H 55	0.3335	100.0			15	5
33年目	H 56	0.3207	100.0			15	5
34年目	H 57	0.3083	100.0			15	5
35年目	H 58	0.2965	100.0			15	4
36年目	H 59	0.2851	100.0			15	4
37年目	H 60	0.2741	100.0			15	4
38年目	H 61	0.2636	100.0			15	4
39年目	H 62	0.2534	100.0			15	4
40年目	H 63	0.2437	100.0			15	4
41年目	H 64	0.2343	100.0			15	4
42年目	H 65	0.2253	100.0			15	3
43年目	H 66	0.2166	100.0			15	3
44年目	H 67	0.2083	100.0			15	3
45年目	H 68	0.2003	100.0			15	3
46年目	H 69	0.1926	100.0			15	3
47年目	H 70	0.1852	100.0			15	3
48年目	H 71	0.1780	100.0			15	3
49年目	H 72	0.1712	100.0	-295	-51	15	3
合計				1,909	2,994	770	418
単純事業費計				2,204			

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 名古屋亀山線(名古屋南JCT~上社JCT)

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)	
		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)	費用合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.1699	98.7	225	47	93	364	432	11	1	7	20	24	5	6	389	462
1年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.1249	97.9	225	46	93	364	418	11	1	7	20	23	5	6	389	447
2年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.0816	97.5	225	46	93	364	403	11	1	7	20	22	5	6	389	431
3年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.0400	100.0	225	46	93	363	378	11	1	7	20	21	5	5	389	404
4年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0000	100.0	224	45	93	363	363	11	1	7	20	20	5	5	388	388
5年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.9615	100.0	224	45	93	363	349	11	1	7	20	19	5	5	388	373
6年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.9246	100.0	224	45	94	363	335	11	1	7	20	19	5	5	388	358
7年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.8890	100.0	224	44	94	362	322	11	1	7	20	18	5	5	387	344
8年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.8548	100.0	224	44	94	362	309	11	1	7	20	17	5	4	387	331
9年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8219	100.0	224	44	94	362	297	11	1	7	20	16	5	4	387	318
10年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7903	100.0	224	43	94	361	286	11	1	7	20	16	5	4	386	305
11年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7599	100.0	224	43	94	361	275	11	1	7	20	15	5	4	386	294
12年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7307	100.0	224	43	94	361	264	11	1	7	20	15	5	4	386	282
13年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7026	100.0	225	42	94	361	254	11	1	7	20	14	5	4	386	271
14年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6756	100.0	225	42	94	361	244	11	1	7	20	14	5	3	386	261
15年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6496	100.0	225	41	94	360	234	11	1	7	20	13	5	3	386	250
16年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6246	100.0	225	41	94	360	225	11	1	7	20	12	5	3	385	241
17年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6006	100.0	225	41	94	360	216	11	1	7	20	12	5	3	385	231
18年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5775	100.0	225	40	94	360	208	11	1	7	20	12	5	3	385	222
19年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5553	100.0	225	40	94	360	200	11	1	7	20	11	5	3	385	214
20年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5339	100.0	223	40	95	358	191	11	1	7	20	11	5	3	383	204
21年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5134	100.0	222	40	95	356	183	11	1	7	20	10	5	3	381	196
22年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4936	100.0	220	39	95	354	175	11	1	7	20	10	5	2	379	187
23年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4746	100.0	218	39	95	353	167	11	1	8	20	9	5	2	377	179
24年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4564	100.0	216	39	96	351	160	11	1	8	20	9	5	2	375	171
25年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4388	100.0	215	39	96	349	153	11	1	8	20	9	5	2	373	164
26年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4220	100.0	213	38	96	347	147	11	1	8	19	8	5	2	371	157
27年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4057	100.0	211	38	96	345	140	11	1	8	19	8	5	2	370	150
28年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3901	100.0	209	38	96	344	134	10	1	8	19	8	5	2	368	143
29年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3751	100.0	208	38	97	342	128	10	1	8	19	7	5	2	366	137
30年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3607	100.0	206	37	97	340	123	10	1	8	19	7	5	2	364	131
31年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3468	100.0	204	37	97	338	117	10	1	8	19	7	5	2	362	126
32年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3335	100.0	202	37	97	336	112	10	1	8	19	6	5	2	360	120
33年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3207	100.0	201	37	97	335	107	10	1	8	19	6	5	1	358	115
34年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3083	100.0	199	36	98	333	103	10	1	8	19	6	5	1	356	110
35年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2965	100.0	197	36	98	331	98	10	1	8	19	6	5	1	354	105
36年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2851	100.0	195	36	98	329	94	10	1	8	19	5	5	1	352	100
37年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2741	100.0	194	36	98	327	90	10	1	8	19	5	4	1	351	96
38年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2636	100.0	192	35	98	326	86	10	1	8	19	5	4	1	349	92
39年目	H 62	0.99079	0.99289	1.00212	0.99328	0.2534	100.0	190	35	99	324	82	10	1	8	18	5	4	1	347	88
40年目	H 63	0.99070	0.99284	1.00211	0.99324	0.2437	100.0	188	35	99	323	78	9	1	8	18	4	4	1	345	84
41年目	H 64	0.99061	0.99279	1.00211	0.99319	0.2343	100.0	187	35	99	320	75	9	1	8	18	4	4	1	343	80
42年目	H 65	0.99052	0.99273	1.00211	0.99314	0.2253	100.0	185	34	99	319	72	9	1	8	18	4	4	1	341	77
43年目	H 66	0.99043	0.99268	1.00210	0.99310	0.2166	100.0	183	34	99	317	69	9	1	8	18	4	4	1	339	73
44年目	H 67	0.99034	0.99263	1.00210	0.99305	0.2083	100.0	181	34	100	315	66	9	1	8	18	4	4	1	337	70
45年目	H 68	0.99025	0.99257	1.00209	0.99300	0.2003	100.0	180	34	100	313	63	9	1	8	18	4	4	1	335	67
46年目	H 69	0.99015	0.99252	1.00209	0.99295	0.1926	100.0	178	33	100	311	60	9	1	8	18	3	4	1	333	64
47年目	H 70	0.99005	0.99246	1.00208	0.99290	0.1852	100.0	176	33	100	310	57	9	1	8	18	3	4	1	332	61
48年目	H 71	0.98995	0.99240	1.00208	0.99285	0.1780	100.0	174	33	101	308	55	9	1	8	18	3	4	1	330	59
49年目	H 72	0.98985	0.99234	1.00207	0.99280	0.1712	100.0	173	33	101	306	52	9	1	8	18	3	4	1	328	56
合計(H23~H72)								10,434	1,954	4,806	17,194	9,248	523	62	379	964	515	238	129	18,396	9,892

※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。