

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	四国横断自動車道（鳴門～高松市境）
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	■ 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）=3,146億円 経済的内部収益率（EIRR）=6.6%

●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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	推計年度(H42) 削減量 5(百万人・時間/年) 削減率 0.6% 定量的評価指標の算出方法(案)適用
		□ 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	高松市～大坂駅： 269分⇒214分（55分短縮） 暫定2車線供用時点で、1日あたり99便（9路線）が当該区間を運行
		□ 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	東かがわ市～高松空港： 57分⇒53分（4分短縮）
	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へのアクセス向上が見込まれる	東かがわ市～高松港： 55分⇒46分（9分短縮）
		■ 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	イチゴ、レタス、ブロッコリー、ニンニク、金時ニンジン、ハマチ（養殖）
	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	
		□ 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	■ 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	徳島市⇄高松市
		■ 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	徳島市⇄高松市
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	東かがわ市～高松市： 53分⇒46分（7分短縮）
個性ある地域の形成	■ 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	西日本中央連携軸（地域連携プロジェクト）	
	■ IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する	栗林公園（高松市）、津田の松原（香川県さぬき市）、あすたむらんど徳島（徳島県板野町）	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		

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
2. 暮らし	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が見込まれる	東かがわ市⇒香川大学医学部付属病院： 38分⇒27分（11分短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保 <input type="checkbox"/> 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、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え <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	徳島県、香川県の地域防災計画に「第1次緊急輸送道路」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する	国道11号
	<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する	鳴門市⇄四国中央市 ※徳島道経由、高松道経由
	<input type="checkbox"/> 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を形成する	
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	排出削減量：1.3万t/年、排出削減率：0.01%
	生活環境の改善・保全 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：2t/年、排出削減率：0.01%
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	神社仏閣や観光地、大規模住宅地と隣接している鳴門西PA付近において、景観保全や周辺住民の環境に配慮した景観設計を実施
5. その他	他のプロジェクトとの関係 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	<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が期待される	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・ＢＰ・その他の別
四国横断自動車道	鳴門～高松市境	L=52km	高速自動車国道	４車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,200～16,400	４	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成２９年度		
単純合計	3,112億円	999億円	4,111億円
うち残事業分	132億円	171億円	303億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	5,187億円	800億円	5,987億円
うち残事業分	127億円	71億円	198億円

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２９年度			
供用年	平成３０年度			
単年便益 (初年便益)	119億円	12億円	6億円	136億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	7,931億円	789億円	412億円	9,133億円
うち残事業分	770億円	-67億円	23億円	725億円

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）	3,146億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.6%
費用便益比（残事業）	3.7
経済的純現在価値（残事業）	527億円
経済的内部収益率（残事業）	23.4%

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。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,200～16,400	±10%	3.3～4
事業費	127億円	±10%	3.4～3.9
事業期間	1年	±1年	3.5～3.7

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：四国横断自動車道（鳴門～高松東）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（鳴門～高松東）：51.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	13,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	32	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	92	
②主な周辺道路 ^{※4}	山陽自動車道：134.9km	交通量	[台/日]	49,000	46,000
		走行時間	[分]	95	94
		走行時間費用	[億円/年]	1,064	991
	徳島自動車道：108.4km	交通量	[台/日]	7,700	5,300
		走行時間	[分]	84	83
		走行時間費用	[億円/年]	132	90
	国道11号：57.7km	交通量	[台/日]	16,500	14,000
		走行時間	[分]	102	96
		走行時間費用	[億円/年]	361	294
	県道高松長尾大内線：22.8km	交通量	[台/日]	18,300	16,600
		走行時間	[分]	54	50
		走行時間費用	[億円/年]	213	182
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	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：19,650.4km	走行時間費用	[億円/年]	48,491	48,417	

			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：20,026.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	50,260	50,066	194

- ※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：四国横断自動車道（鳴門～高松東）



交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：四国横断自動車道（鳴門～高松東）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（鳴門～高松東）：51.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	10,600	13,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	40	32	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	87	92	
②主な周辺道路 ^{※4}	山陽自動車道：134.9km	交通量	[台/日]	47,300	46,000
		走行時間	[分]	95	94
		走行時間費用	[億円/年]	1,022	991
	徳島自動車道：108.4km	交通量	[台/日]	6,300	5,300
		走行時間	[分]	83	83
		走行時間費用	[億円/年]	105	90
	国道11号：57.7km	交通量	[台/日]	14,300	14,000
		走行時間	[分]	96	96
		走行時間費用	[億円/年]	300	294
	県道高松長尾大内線：22.8km	交通量	[台/日]	16,900	16,600
		走行時間	[分]	51	50
		走行時間費用	[億円/年]	186	182
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	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：19,650.4km	走行時間費用	[億円/年]	48,404	48,417	

			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：20,026.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	50,104	50,066	38

- ※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：四国横断自動車道（鳴門～高松東）



費用便益分析の条件

事業名：四国横断自動車道(鳴門～高松市境)

(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29年度	
交通流推計	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 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"/>	
	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"/>	
	その他()		

(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	<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 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: 四国横断自動車道(鳴門～高松市境)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				-		52	
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	現在価値	単純単価	現在価値
-15年目	S 62	3.2434	103.9	0	1		
-14年目	S 63	3.1187	104.7	2	6		
-13年目	H 1	2.9987	107.3	8	24		
-12年目	H 2	2.8834	109.7	50	132		
-11年目	H 3	2.7725	112.5	66	163		
-10年目	H 4	2.6658	114.2	73	171		
-9年目	H 5	2.5633	114.8	77	172		
-8年目	H 6	2.4647	114.6	95	205		
-7年目	H 7	2.3699	113.9	137	285		
-6年目	H 8	2.2788	113.4	233	469		
-5年目	H 9	2.1911	114.3	321	614		
-4年目	H 10	2.1068	113.7	240	444		
-3年目	H 11	2.0258	112.1	381	689		
-2年目	H 12	1.9479	110.7	432	761		
-1年目	H 13	1.8730	109.3	215	368		
暫定供用開始年次	H 14	1.8009	107.5	49	82	14	24
1年目	H 15	1.7317	106.0	15	24	17	28
2年目	H 16	1.6651	105.1	7	11	17	28
3年目	H 17	1.6010	103.8	7	11	18	28
4年目	H 18	1.5395	103.0			18	27
5年目	H 19	1.4802	102.1			19	27
6年目	H 20	1.4233	101.6			19	26
7年目	H 21	1.3686	100.2	2	3	22	29
8年目	H 22	1.3159	98.5	3	4	22	29
9年目	H 23	1.2653	97.1			21	28
10年目	H 24	1.2167	96.3	1	2	21	27
11年目	H 25	1.1699	96.3	8	10	22	27
12年目	H 26	1.1249	98.7	26	29	22	25
13年目	H 27	1.0816	100.1	92	99	22	23
14年目	H 28	1.0400	100.0	181	189	22	23
15年目	H 29	1.0000	100.0	208	208	21	21
16年目	H 30	0.9615	100.0	182	175	21	20
完成供用開始年次	H 31	0.9246	100.0			24	22
18年目	H 32	0.8890	100.0			24	21
19年目	H 33	0.8548	100.0			23	20
20年目	H 34	0.8219	100.0			23	19
21年目	H 35	0.7903	100.0			23	18
22年目	H 36	0.7599	100.0			22	17
23年目	H 37	0.7307	100.0			22	16
24年目	H 38	0.7026	100.0			21	15
25年目	H 39	0.6756	100.0			21	14
26年目	H 40	0.6496	100.0			21	13
27年目	H 41	0.6246	100.0			20	13
28年目	H 42	0.6006	100.0			20	12
29年目	H 43	0.5775	100.0			20	11
30年目	H 44	0.5553	100.0			20	11
31年目	H 45	0.5339	100.0			20	10
32年目	H 46	0.5134	100.0			19	10
33年目	H 47	0.4936	100.0			19	10
34年目	H 48	0.4746	100.0			19	9
35年目	H 49	0.4564	100.0			19	9
36年目	H 50	0.4388	100.0			19	8
37年目	H 51	0.4220	100.0			19	8
38年目	H 52	0.4057	100.0			19	8
39年目	H 53	0.3901	100.0			19	7
40年目	H 54	0.3751	100.0			19	7
41年目	H 55	0.3607	100.0			19	7
42年目	H 56	0.3468	100.0			19	6
43年目	H 57	0.3335	100.0			19	6
44年目	H 58	0.3207	100.0			19	6
45年目	H 59	0.3083	100.0			18	6
46年目	H 60	0.2965	100.0			18	5
47年目	H 61	0.2851	100.0			18	5
48年目	H 62	0.2741	100.0			18	5
49年目	H 63	0.2636	100.0	-620	-163	18	5
合計				2,492	5,187	999	800
単純事業費計				3,112		999	

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名:四国横断自動車道(鳴門~高松市境)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	維持管理費の単純単価の算出			
				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)	単純価値(億円)	
				-	52	-	
-1年目	H 30	0.9615	100.0	132	127		
完成供用開始年次	H 31	0.9246	100.0			4	3
1年目	H 32	0.8890	100.0			3	3
2年目	H 33	0.8548	100.0			3	3
3年目	H 34	0.8219	100.0			3	3
4年目	H 35	0.7903	100.0			3	3
5年目	H 36	0.7599	100.0			3	3
6年目	H 37	0.7307	100.0			3	3
7年目	H 38	0.7026	100.0			3	2
8年目	H 39	0.6756	100.0			3	2
9年目	H 40	0.6496	100.0			3	2
10年目	H 41	0.6246	100.0			3	2
11年目	H 42	0.6006	100.0			3	2
12年目	H 43	0.5775	100.0			3	2
13年目	H 44	0.5553	100.0			3	2
14年目	H 45	0.5339	100.0			3	2
15年目	H 46	0.5134	100.0			3	2
16年目	H 47	0.4936	100.0			3	2
17年目	H 48	0.4746	100.0			3	2
18年目	H 49	0.4564	100.0			3	2
19年目	H 50	0.4388	100.0			3	2
20年目	H 51	0.4220	100.0			3	1
21年目	H 52	0.4057	100.0			3	1
22年目	H 53	0.3901	100.0			3	1
23年目	H 54	0.3751	100.0			3	1
24年目	H 55	0.3607	100.0			3	1
25年目	H 56	0.3468	100.0			3	1
26年目	H 57	0.3335	100.0			3	1
27年目	H 58	0.3207	100.0			3	1
28年目	H 59	0.3083	100.0			3	1
29年目	H 60	0.2965	100.0			3	1
30年目	H 61	0.2851	100.0			3	1
31年目	H 62	0.2741	100.0			3	1
32年目	H 63	0.2636	100.0			3	1
33年目	H 64	0.2534	100.0			3	1
34年目	H 65	0.2437	100.0			3	1
35年目	H 66	0.2343	100.0			3	1
36年目	H 67	0.2253	100.0			3	1
37年目	H 68	0.2166	100.0			3	1
38年目	H 69	0.2083	100.0			3	1
39年目	H 70	0.2003	100.0			3	1
40年目	H 71	0.1926	100.0			3	1
41年目	H 72	0.1852	100.0			3	1
42年目	H 73	0.1780	100.0			3	1
43年目	H 74	0.1712	100.0			3	1
44年目	H 75	0.1646	100.0			3	1
45年目	H 76	0.1583	100.0			3	1
46年目	H 77	0.1522	100.0			3	1
47年目	H 78	0.1463	100.0			3	0.5
48年目	H 79	0.1407	100.0			3	0.5
49年目	H 80	0.1353	100.0	-0.2	-0.03	3	0.4
合計				132	127	171	71
単純事業費計				132		171	

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(残事業)

箇所名: 四国横断自動車道(鳴門～高松市境)

年次 完成供用開始年次	年度 (基準年) H29	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)				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)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
完成供用開始年次	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.9246	100.0	21	5	15	40	37	-0.4	0.0	-3	-3	-3	1	1	38	35
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.8890	100.0	21	5	15	40	36	-0.4	0.0	-3	-3	-3	1	1	38	34
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.8548	100.0	21	5	15	40	34	-0.4	0.0	-3	-3	-3	1	1	38	32
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.8219	100.0	21	4	15	40	33	-0.4	0.0	-3	-3	-3	1	1	38	31
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.7903	100.0	21	4	15	40	31	-0.4	0.0	-3	-3	-3	1	1	38	30
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.7599	100.0	20	4	15	39	30	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	28
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.7307	100.0	20	4	15	39	29	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	27
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.7026	100.0	20	4	15	39	27	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	26
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.6756	100.0	20	4	15	39	26	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	25
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.6496	100.0	20	4	15	39	25	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	24
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.6246	100.0	20	4	15	39	24	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	37	23
11年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.6006	100.0	20	4	14	38	23	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	36	22
12年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.5775	100.0	20	4	15	38	22	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	36	21
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.5553	100.0	19	4	15	38	21	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	36	20
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.5339	100.0	19	4	15	38	20	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	36	19
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.5134	100.0	19	4	15	38	19	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	36	18
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4936	100.0	19	4	15	37	18	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	35	17
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.4746	100.0	19	4	15	37	18	-0.4	0.0	-3	-3	-2	1	1	35	17
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.4564	100.0	19	4	15	37	17	-0.4	0.0	-3	-3	-1	1	1	35	16
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.4388	100.0	18	4	15	37	16	-0.4	0.0	-3	-3	-1	1	0.5	35	15
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.4220	100.0	18	4	15	37	15	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.5	35	15
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.4057	100.0	18	4	15	37	15	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.4	34	14
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3901	100.0	18	4	15	36	14	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.4	34	13
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3751	100.0	18	4	15	36	14	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.4	34	13
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.3607	100.0	17	4	15	36	13	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.4	34	12
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.3468	100.0	17	4	15	36	12	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.4	34	12
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.3335	100.0	17	4	15	36	12	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	33	11
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.3207	100.0	17	4	15	35	11	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	33	11
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.3083	100.0	17	4	15	35	11	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	33	10
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2965	100.0	16	4	15	35	10	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	33	10
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2851	100.0	16	4	15	35	10	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	33	9
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2741	100.0	16	4	15	35	9	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	32	9
32年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2636	100.0	16	4	15	34	9	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.3	32	8
33年目	H 64	0.98803	0.99210	1.00167	0.99047	0.2534	100.0	16	3	15	34	9	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	32	8
34年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2437	100.0	15	3	15	34	8	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	32	8
35年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00166	0.99029	0.2343	100.0	15	3	15	34	8	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	32	7
36年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.2253	100.0	15	3	15	34	8	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	31	7
37年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.2166	100.0	15	3	15	33	7	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	31	7
38年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.2083	100.0	15	3	15	33	7	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	31	6
39年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.2003	100.0	15	3	15	33	7	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	31	6
40年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1926	100.0	14	3	15	33	6	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	30	6
41年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1852	100.0	14	3	15	33	6	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	30	6
42年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1780	100.0	14	3	15	32	6	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	30	5
43年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1712	100.0	14	3	15	32	6	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.2	30	5
44年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	0.1646	100.0	14	3	15	32	5	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.1	30	5
45年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	0.1583	100.0	13	3	15	32	5	-0.3	0.0	-3	-3	-1	1	0.1	29	5
46年目	H 77	0.98583	0.99120	1.00163	0.98913	0.1522	100.0	13	3	15	32	5	-0.3	0.0	-3	-3	-0.5	1	0.1	29	4
47年目	H 78	0.98563	0.99112	1.00163	0.98901	0.1463	100.0	13	3	15	32	5	-0.2	0.0	-3	-3	-0.5	1	0.1	29	4
48年目	H 79	0.98542	0.99104	1.00163	0.98889	0.1407	100.0	13	3	15	31	4	-0.2	0.0	-3	-3	-0.5	1	0.1	29	4
49年目	H 80	0.98520	0.99096	1.00163	0.98876	0.1353	100.0	13	3	15	31	4	-0.2	0.0	-3	-3	-0.4	1	0.1	29	4
合計								859	187	745	1,790	770	-16.47	1	-147	-163	-67	52	23	1,680	725