

(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	近畿自動車道敦賀線（福知山～舞鶴西）
事業主体	西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	● 現道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）：20,284百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：859千人・時間/年（20,284,865千人・時間/年⇒20,284,005千人・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	主要駅への移動時間短縮 舞鶴市役所～京都駅：99分⇒98分（1分短縮）
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	新幹線駅への移動時間短縮 舞鶴市役所～京都駅：99分⇒98分（1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	空港への移動時間短縮 舞鶴市役所～大阪国際（伊丹）空港：100.4分⇒99.7分（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	重要港湾への移動時間短縮 福知山市役所～京都舞鶴港：42分⇒41分（1分短縮）
	● 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	港への移動（輸送）時間短縮 福知山市役所～京都舞鶴港：42分⇒41分（1分短縮）
	□ 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	福知山市⇄舞鶴市を連絡
		<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	都市間の移動時間短縮 福知山市役所～舞鶴市役所： 48分⇒47分（1分短縮）
	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	周辺の長田野工業団地や綾部市工業団地等が重要港湾である京都舞鶴港と近接した好立地に整備されており、長田野工業団地の製造品出荷額はR1→R6で約1.3倍、綾部工業団地の製造品出荷額はR1→R6で1.2倍等、堅調に増加している。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	舞鶴市（舞鶴港とれとれセンター、赤れんがパーク）、福知山市（福知山城、三段池公園）、綾部市（あやべグンゼスクエア）などの観光地が立地しており、舞鶴市中心部（舞鶴市役所）～大阪国際（伊丹）空港の移動時間は1分短縮が図られている。
<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	三次医療施設への移動時間短縮 舞鶴市役所～市立福知山市民病院： 50分⇒49分（1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	京都府の地域防災計画で「第1次緊急輸送道路」として位置づけられている。
		<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	中国道吉川JCT⇄北陸道敦賀JCT間の移動にあたり、中国自動車道・名神高速道路・北陸自動車道が通行止めになった場合に代替路線を形成する。
		<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	並行する中国自動車道・名神高速道路・北陸自動車道経由の代替路線として機能する。
		<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	排出削減量：1.4万t/年、排出削減率：0.01%
	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：19t/年、排出削減率：0.004%
		<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：5t/年、排出削減率：0.02%
		<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	

(事後評価)

別紙2

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BP・その他の別
近畿自動車道 敦賀線	福知山～舞鶴西	L=23km	高速自動車国道	-

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,200～10,600	4	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	1,035億円	509億円	0億円	1,544億円
基準年における 現在価値(C)	3,252億円	858億円	0億円	4,110億円

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7年度			
供用年	令和3年度			
単年便益 (初年便益)	37億円	6億円	2億円	45億円
基準年における 現在価値(B)	5,616億円	873億円	271億円	6,760億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.6
経済的純現在価値(B-C)	2,650億円
経済的内部収益率(EIRR)	8.0%

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：近畿自動車道敦賀線（福知山～舞鶴西）

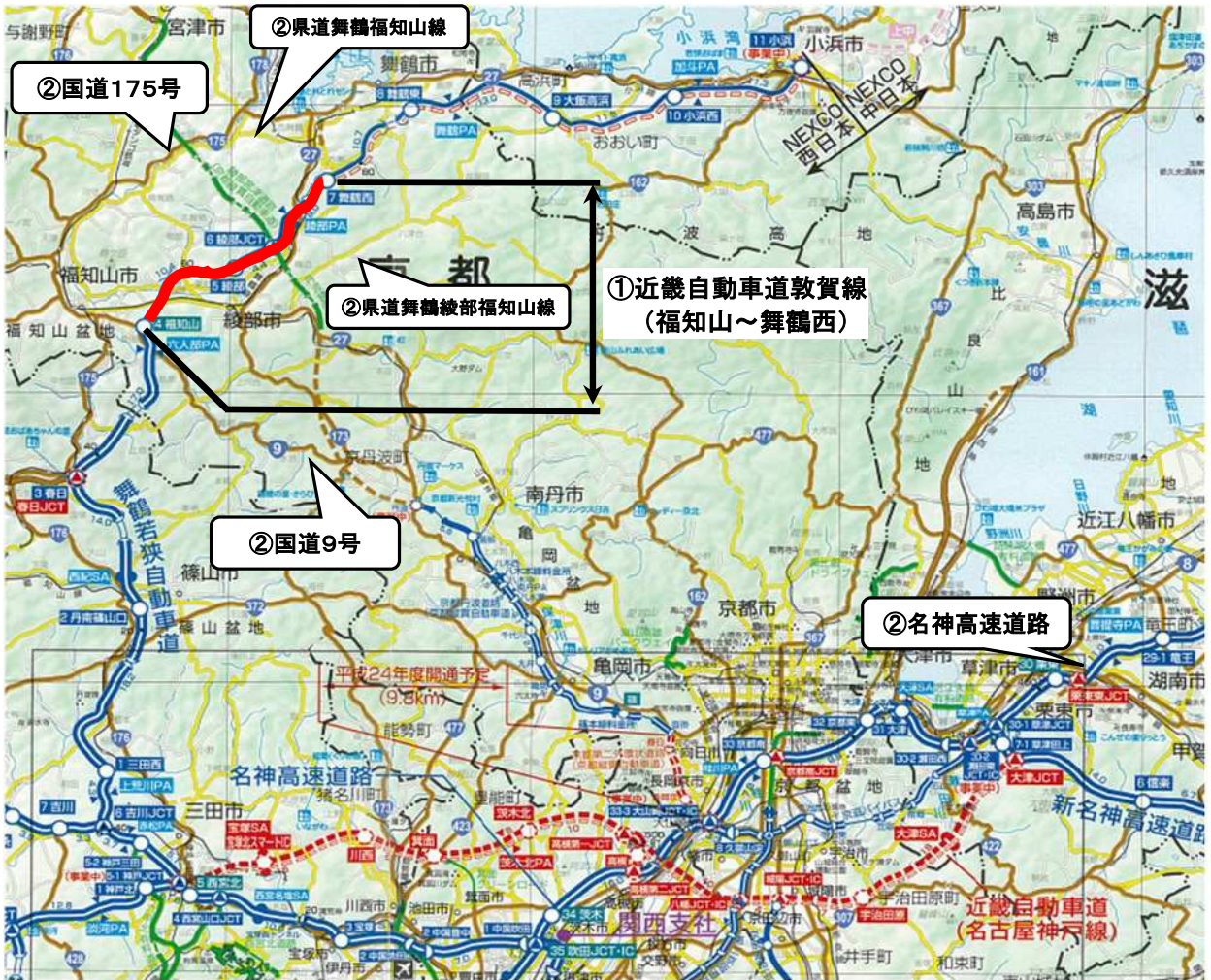
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（福知山～舞鶴西）：22.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,900	9,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	16	14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	38	36	
②主な周辺道路 ^{※4}	名神：108.9km	交通量	[台/日]	51,300	51,200
		走行時間	[分]	76	76
		走行時間費用	[億円/年]	1,032	1,031
	国道9号：77.6km	交通量	[台/日]	10,900	10,900
		走行時間	[分]	115	115
		走行時間費用	[億円/年]	302	302
	国道175号：26.6km	交通量	[台/日]	9,900	9,600
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	76	74
	府道74号（府道舞鶴綾部福知山線）：24.2km	交通量	[台/日]	9,800	9,700
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	69	68
	府道55号（府道舞鶴福知山線）：26.7km	交通量	[台/日]	3,700	3,600
		走行時間	[分]	35	35
		走行時間費用	[億円/年]	32	31
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	147,680	147,669	

			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：km	走行時間短縮便益	[億円/年]	149,229.00	149,211.00	18.00

- ※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：近畿自動車道敦賀線（福知山～舞鶴西）



費用便益分析の条件

事業名： 近畿自動車道敦賀線(福知山～舞鶴西)

(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 (令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)	<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7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
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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"/>
		<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 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 checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用 その他()	<input type="checkbox"/>

事業名： 近畿自動車道敦賀線(福知山～舞鶴西)

(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	<input type="checkbox"/>	
		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	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
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	<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	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
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(消費税相当額含む)					
箇所名:近畿自動車道敦賀線(福知山~舞鶴西)				単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)	
				-		22.8		-	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-11年目	S 54	6.0748	77.9	0.03	0.23				
-10年目	S 55	5.8412	82.8	0.10	0.71				
-9年目	S 56	5.6165	85.4	0.90	5.9				
-8年目	S 57	5.4005	86.7	2.0	12				
-7年目	S 58	5.1928	88.4	2.6	15				
-6年目	S 59	4.9931	90.8	8.7	48				
-5年目	S 60	4.8010	92.7	24	123				
-4年目	S 61	4.6164	94.0	30	148				
-3年目	S 62	4.4388	94.0	61	286				
-2年目	S 63	4.2681	94.7	98	440				
-1年目	H 1	4.1039	97.1	118	497				
暫定供用開始年次	H 2	3.9461	99.3	183	729	7.4	29		
1年目	H 3	3.7943	101.8	37	139	7.5	28		
2年目	H 4	3.6484	103.3	8.7	31	7.8	27		
3年目	H 5	3.5081	103.9	7.4	25	8.2	28		
4年目	H 6	3.3731	103.7	8.0	26	8.0	26		
5年目	H 7	3.2434	103.2	6.9	22	8.1	25		
6年目	H 8	3.1187	102.7	10	31	8.1	24		
7年目	H 9	2.9987	103.6	6.1	18	8.3	24		
8年目	H 10	2.8834	103.1	2.2	6.2	8.4	23		
9年目	H 11	2.7725	101.6	11	29	8.4	23		
10年目	H 12	2.6658	100.5	16	44	8.3	22		
11年目	H 13	2.5633	99.3	31	79	8.2	21		
12年目	H 14	2.4647	97.6	44	110	8.7	22		
13年目	H 15	2.3699	96.3	11	28	8.6	21		
14年目	H 16	2.2788	95.3			8.7	21		
15年目	H 17	2.1911	94.1			8.9	21		
16年目	H 18	2.1068	93.5			9.0	20		
17年目	H 19	2.0258	92.6			8.9	20		
18年目	H 20	1.9479	92.2			9.7	20		
19年目	H 21	1.8730	91.0			13	27		
20年目	H 22	1.8009	89.5			13	26		
21年目	H 23	1.7317	88.2			10	20		
22年目	H 24	1.6651	87.5	0.01	0.02	10	19		
23年目	H 25	1.6010	87.5	1.0	1.9	10	19		
24年目	H 26	1.5395	89.6	3.4	5.8	11	19		
25年目	H 27	1.4802	90.9	15	24	11	18		
26年目	H 28	1.4233	90.9	16	26	11	18		
27年目	H 29	1.3686	91.2	54	81	11	17		
28年目	H 30	1.3159	91.1	57	82	11	17		
29年目	R 1	1.2653	91.8	77	105	11	16		
30年目	R 2	1.2167	92.5	80	105	9.8	13		
完成供用開始年次	R 3	1.1699	92.4	3.2	4.1	11	14		
32年目	R 4	1.1249	93.0	1.9	2.3	11	13		
33年目	R 5	1.0816	97.2			11	13		
34年目	R 6	1.0400	100.0			11	12		
35年目	R 7	1.0000	100.0			11	11		
36年目	R 8	0.9615	100.0			11	11		
37年目	R 9	0.9246	100.0			11	10		
38年目	R 10	0.8890	100.0			11	10		
39年目	R 11	0.8548	100.0			11	9.7		
40年目	R 12	0.8219	100.0			11	9.4		
41年目	R 13	0.7903	100.0			11	9.0		
42年目	R 14	0.7599	100.0			11	8.7		
43年目	R 15	0.7307	100.0			11	8.3		
44年目	R 16	0.7026	100.0			11	8.0		
45年目	R 17	0.6756	100.0			11	7.7		
46年目	R 18	0.6496	100.0			11	7.5		
47年目	R 19	0.6246	100.0			11	7.2		
48年目	R 20	0.6006	100.0			12	6.9		
49年目	R 21	0.5775	100.0	-137	-79	12	6.7		
合計				898	3252	509	858	0	0
単純事業費計				1035		509		0	

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

箇所名:近畿自動車道敦賀線(福知山~舞鶴西)

年次	年度 (基準年) R7	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				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%	
																					(A)
暫定供用開始年次	H 2	1.03168	1.04355	0.98452	1.02015	3.9461	99.3	7.8	6.6	23	37	148	3.0	0.35	2.4	5.8	23	1.8	7.1	45	178
1年目	H 3	1.03071	1.04173	0.98428	1.01975	3.7943	101.8	8.3	7.1	24	40	147	3.2	0.37	2.6	6.2	23	1.9	7.1	48	178
2年目	H 4	1.02980	1.04006	0.98403	1.01937	3.6484	103.3	8.9	7.5	26	42	149	3.4	0.39	2.7	6.5	23	2.0	7.2	51	179
3年目	H 5	1.02893	1.03852	0.98377	1.01900	3.5081	103.9	10	8.5	29	48	161	3.9	0.45	3.1	7.4	25	2.3	7.8	57	194
4年目	H 6	1.03181	1.01895	0.97146	1.01536	3.3731	103.7	9.6	8.1	28	46	149	3.7	0.43	2.9	7.1	23	2.2	7.2	55	179
5年目	H 7	1.03083	1.01860	0.97063	1.01513	3.2434	103.2	9.8	8.3	28	46	146	3.8	0.43	3.0	7.2	23	2.2	7.0	56	175
6年目	H 8	1.02991	1.01826	0.96974	1.01491	3.1187	102.7	9.6	8.2	28	46	139	3.7	0.43	3.0	7.1	22	2.2	6.7	55	167
7年目	H 9	1.02904	1.01793	0.96879	1.01469	2.9987	103.6	10	8.8	30	49	142	4.0	0.46	3.2	7.6	22	2.4	6.9	59	171
8年目	H 10	1.02822	1.01761	0.96779	1.01447	2.8834	103.1	10	8.9	30	50	139	4.1	0.47	3.2	7.7	22	2.4	6.7	60	168
9年目	H 11	1.00388	1.00072	0.99208	1.00114	2.7725	101.6	10	8.8	30	50	135	4.0	0.46	3.2	7.7	21	2.4	6.5	60	163
10年目	H 12	1.00386	1.00072	0.99202	1.00114	2.6658	100.5	10	8.8	30	49	129	4.0	0.45	3.1	7.5	20	2.3	6.2	58	155
11年目	H 13	1.00385	1.00072	0.99196	1.00114	2.5633	99.3	10	8.5	29	48	123	3.9	0.45	3.1	7.4	19	2.3	5.9	57	148
12年目	H 14	1.00383	1.00072	0.99189	1.00114	2.4647	97.6	11	9.5	33	53	135	4.3	0.50	3.4	8.3	21	2.6	6.5	64	162
13年目	H 15	1.00382	1.00072	0.99183	1.00114	2.3699	96.3	11	9.3	32	52	128	4.2	0.49	3.4	8.1	20	2.5	6.2	63	154
14年目	H 16	1.00380	1.00072	0.99176	1.00113	2.2788	95.3	11	9.6	33	54	129	4.4	0.50	3.5	8.4	20	2.6	6.2	65	155
15年目	H 17	1.02206	0.99812	0.99262	1.01324	2.1911	94.1	12	10	34	56	131	4.6	0.52	3.6	8.7	20	2.7	6.3	68	157
16年目	H 18	1.03129	1.00768	1.00210	1.02273	2.1068	93.5	12	10	35	57	129	4.6	0.53	3.7	8.9	20	2.7	6.2	69	155
17年目	H 19	1.00717	0.98462	0.97914	0.99911	2.0258	92.6	12	10	35	56	123	4.6	0.53	3.6	8.8	19	2.7	5.9	68	149
18年目	H 20	1.02850	1.00597	1.00033	1.02057	1.9479	92.2	14	12	40	66	139	5.4	0.62	4.2	10	22	3.2	6.7	79	167
19年目	H 21	1.02486	1.00289	0.99723	1.01723	1.8730	91.0	23	19	67	109	225	8.9	1.0	7.0	17	35	5.3	11	131	270
20年目	H 22	1.00763	0.97305	0.96357	0.99574	1.8009	89.5	21	18	62	102	206	8.3	0.95	6.6	16	32	4.9	9.9	123	247
21年目	H 23	1.03290	0.99714	0.98689	1.02088	1.7317	88.2	15	13	43	70	138	5.7	0.66	4.5	11	21	3.4	6.7	85	166
22年目	H 24	1.01036	0.97507	0.96448	0.99877	1.6651	87.5	15	13	43	71	135	5.8	0.66	4.6	11	21	3.4	6.5	85	163
23年目	H 25	1.00133	0.96601	0.95491	0.99001	1.6010	87.5	16	13	45	74	135	6.0	0.69	4.8	11	21	3.6	6.5	89	162
24年目	H 26	1.01328	0.97715	0.96525	1.00198	1.5395	89.6	18	15	51	84	144	6.8	0.78	5.4	13	22	4.0	7.0	101	174
25年目	H 27	0.99874	1.00599	0.98572	0.99753	1.4802	90.9	18	15	51	83	136	6.8	0.78	5.4	13	21	4.0	6.5	100	163
26年目	H 28	0.99874	1.00596	0.98551	0.99752	1.4233	90.9	18	15	52	84	132	6.9	0.79	5.4	13	21	4.1	6.4	101	159
27年目	H 29	0.99874	1.00592	0.98530	0.99752	1.3686	91.2	18	15	51	84	126	6.8	0.78	5.4	13	20	4.0	6.1	101	151
28年目	H 30	0.99874	1.00589	0.98508	0.99751	1.3159	91.1	18	15	53	87	125	7.1	0.81	5.6	14	20	4.2	6.0	105	151
29年目	R 1	0.99874	1.00585	0.98486	0.99750	1.2653	91.8	18	15	52	86	118	7.0	0.80	5.5	13	18	4.1	5.7	103	142
30年目	R 2	0.99874	1.00582	0.98462	0.99750	1.2167	92.5	14	12	41	67	88	5.5	0.63	4.3	10	14	3.2	4.3	81	106
完成供用開始年次	R 3	0.99873	1.00578	0.98438	0.99749	1.1699	92.4	14	12	42	69	87	5.6	0.64	4.4	11	14	3.3	4.2	83	105
32年目	R 4	0.99873	1.00575	0.98414	0.99748	1.1249	93.0	16	14	47	76	92	6.2	0.71	4.9	12	14	3.7	4.4	92	111
33年目	R 5	0.99873	1.00572	0.98388	0.99748	1.0816	97.2	17	14	48	79	88	6.4	0.74	5.1	12	14	3.8	4.2	95	105
34年目	R 6	0.99873	1.00568	0.98362	0.99747	1.0400	100.0	17	14	48	79	82	6.4	0.74	5.1	12	13	3.8	4.0	95	99
35年目	R 7	0.99873	1.00565	0.98334	0.99747	1.0000	100.0	17	14	49	79	79	6.5	0.74	5.1	12	12	3.8	3.8	95	95
36年目	R 8	0.99873	1.00562	0.98306	0.99746	0.9615	100.0	17	14	49	80	77	6.5	0.74	5.1	12	12	3.8	3.7	96	92
37年目	R 9	0.99872	1.00559	0.98277	0.99745	0.9246	100.0	17	14	49	80	74	6.5	0.75	5.2	12	11	3.9	3.6	96	89
38年目	R 10	0.99872	1.00556	0.98247	0.99745	0.8890	100.0	17	14	49	80	71	6.5	0.75	5.2	12	11	3.9	3.4	97	86
39年目	R 11	0.99872	1.00553	0.98215	0.99744	0.8548	100.0	17	14	49	81	69	6.6	0.75	5.2	13	11	3.9	3.3	97	83
40年目	R 12	0.99665	1.00412	0.98951	0.99664	0.8219	100.0	17	14	49	81	66	6.6	0.76	5.2	13	10	3.9	3.2	97	80
41年目	R 13	0.99664	1.00410	0.98940	0.99663	0.7903	100.0	17	14	50	81	64	6.6	0.76	5.2	13	10	3.9	3.1	98	77
42年目	R 14	0.99663	1.00409	0.98928	0.99662	0.7599	100.0	17	15	50	81	62	6.6	0.76	5.3	13	10	3.9	3.0	98	75
43年目	R 15	0.99661	1.00407	0.98917	0.99661	0.7307	100.0	17	15	50	82	60	6.7	0.76	5.3	13	9.3	3.9	2.9	98	72
44年目	R 16	0.99660	1.00405	0.98905	0.99659	0.7026	100.0	17	15	50	82	58	6.7	0.77	5.3	13	9.0	4.0	2.8	99	69
45年目	R 17	0.99659	1.00404	0.98893	0.99658	0.6756	100.0	17	15	50	82	56	6.7	0.77	5.3	13	8.7	4.0	2.7	99	67
46年目	R 18	0.99658	1.00402	0.98880	0.99657	0.6496	100.0	17	15	51	83	54	6.7	0.77	5.3	13	8.3	4.0	2.6	100	65
47年目	R 19	0.99657	1.00401	0.98868	0.99656	0.6246	100.0	17	15	51	83	52	6.8	0.78	5.4	13	8.1	4.0	2.5	100	62
48年目	R 20	0.99656	1.00399	0.98855	0.99655	0.6006	100.0	18	15	51	83	50	6.8	0.78	5.4	13	7.8	4.0	2.4	100	60
49年目	R 21	0.99654	1.00397	0.98841	0.99653	0.5775	100.0	18	15	51	84	48	6.8	0.78	5.4	13	7.5	4.0	2.3	101	58
合計								730	619	2,121	3,470	5,616	283	32	224	539	873	167	271	4,176	6,760