

(再評価)

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	近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）
事業主体	西日本高速道路株式会社

●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 (B/C) = 1.2 経済的純現在価値 (B-C) = 2,635億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 4.8% 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.1 経済的純現在価値 (B-C) = 10,685億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 17.1%

●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	渋滞損失時間(現況): 20,371百万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 22百万人・時間/年 (20,371百万人・時間/年 ⇒ 20,349百万人・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	国道1号：京都市南区 (19.9km/h) 他29箇所 国道171号：京都市南区 (18.9km/h) 他21箇所 国道307号：枚方市大山崎町 (8.4km/h) 他5箇所
		□ 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/日以上の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	現名神からの新名神への路線転換が期待される 関東・中部 ⇄ 中国・四国・九州
		■ 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	城陽市→京都駅 (27分短縮) 整備前: 44分、整備後: 17分
		■ 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	城陽市→大阪空港 (18分短縮) 整備前: 60分、整備後: 42分
		■ 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	城陽市→神戸港 (18分短縮) 整備前: 99分、整備後: 81分 城陽市→東播磨港 (19分短縮) 整備前: 123分、整備後: 104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	花しょうぶ(城陽市)、たけのこ、なす(京田辺市) など
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	関西大環状道路
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	高槻市成合南地区(高槻市)
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 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の事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自転道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" 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	拠点都市(大阪府高槻市 ⇄ 奈良県奈良市)を連絡
		<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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	城陽市→大阪市(20分短縮) 整備前:72分、整備後:52分
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一體的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	高槻市成合南地区(高槻市)、久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業(城陽市)、関西文化学術研究都市
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	石清水八幡宮(八幡市) など
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<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ル的な道路整備等、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	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 交通パ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、交通パ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パリアフリー化される	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<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)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	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	城陽市→大阪大学医学部附属病院(5分短縮) 整備前:49分、整備後:44分

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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学童、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	
		<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を解消する <input 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 <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する <input 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（A'路線としての位置づけがある場合） <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される <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を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する <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する <input type="checkbox"/> 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	京都府緊急輸送道路網図、大阪府広域緊急交通路 草津JCT→神戸JCT：名神高速道路 並行する高速ネットワークである名神高速道路や京滋バイパスの老朽化対策のための通行規制による渋滞が軽減される 名神高速道路：八日市～竜王（連続雨量200mm）、竜王～京都東（連続雨量250mm） 国道1号：大津市音羽台～追分町（連続雨量200mm）、京都市山科区北花山～東山区清閑寺（連続雨量230mm）
	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を解消する <input 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 <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する <input 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（A'路線としての位置づけがある場合） <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される <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を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する <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する <input type="checkbox"/> 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	京都府緊急輸送道路網図、大阪府広域緊急交通路 草津JCT→神戸JCT：名神高速道路 並行する高速ネットワークである名神高速道路や京滋バイパスの老朽化対策のための通行規制による渋滞が軽減される 名神高速道路：八日市～竜王（連続雨量200mm）、竜王～京都東（連続雨量250mm） 国道1号：大津市音羽台～追分町（連続雨量200mm）、京都市山科区北花山～東山区清閑寺（連続雨量230mm）
		<input 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 <input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 <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 type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	排出削減量： 7万t/年、排出削減率： 0.04% 排出削減量： 195t/年、排出削減率： 0.04% 排出削減量： 16t/年、排出削減率： 0.06% 国道1号：京都市南区上鳥羽鶴田 他7箇所 国道171号：三島郡島本町江川 他1箇所
		<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一体的に整備する必要あり <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見込まれる	京都南部地域の地域防災拠点と高速道路ネットワークとの連携
		<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一体的に整備する必要あり <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見込まれる	京都南部地域の地域防災拠点と高速道路ネットワークとの連携
		<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一体的に整備する必要あり <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見込まれる	京都南部地域の地域防災拠点と高速道路ネットワークとの連携
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input 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 <input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 <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 type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	排出削減量： 7万t/年、排出削減率： 0.04% 排出削減量： 195t/年、排出削減率： 0.04% 排出削減量： 16t/年、排出削減率： 0.06% 国道1号：京都市南区上鳥羽鶴田 他7箇所 国道171号：三島郡島本町江川 他1箇所
5. その他		<input type="checkbox"/> 他のプロジェクトとの関係	
		<input type="checkbox"/> 他のプロジェクトとの関係	
		<input type="checkbox"/> 他のプロジェクトとの関係	
		<input type="checkbox"/> 他のプロジェクトとの関係	

(再評価)

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・B.P.・その他の別
近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻JCT	L=14km	高速自動車国道	—
計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体		
50,600～71,400	4～6	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	8,556億円	1,212億円	709億円	10,476億円
うち残事業分	2,332億円	1,212億円	709億円	4,252億円
基準年における 現在価値 (C)	10,110億円	410億円	139億円	10,659億円
うち残事業分	2,059億円	410億円	139億円	2,608億円

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15年度			
単年便益 (初年便益)	482億円	26億円	2.7億円	510億円
基準年における 現在価値 (B)	12,538億円	691億円	65億円	13,294億円
うち残事業分	12,538億円	691億円	65億円	13,294億円

③結果

【事業全体】

費用便益比 (B/C)	1.2 [4%]	[参考] 2.0 [2%]	[参考] 2.6 [1%]
経済的純現在価値 (B-C)	2,635 [4%]	[参考] 11,270 [2%]	[参考] 17,375 [1%]
経済的内部収益率 (EIRR)	4.8		

※ [] 内は社会的割引率

【残事業】

費用便益比 (B/C)	5.1 [4%]	[参考] 7.1 [2%]	[参考] 8.0 [1%]
経済的純現在価値 (B-C)	10,685 [4%]	[参考] 19,019 [2%]	[参考] 24,917 [1%]
経済的内部収益率 (EIRR)	17.1		

※ [] 内は社会的割引率

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	50,600～71,400	±10%	1.1～1.4
事業費	10,659	±10%	1.1～1.4
事業期間	1年	±1年	1.2～1.3

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	50,600～71,400	±10%	4.6～5.6
事業費	2,608	±10%	4.7～5.5
事業期間	1年	±1年	4.9～5.3

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽~高槻JCT)

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度 R7	社会的 割引率	割戻率	GDP テフレータ	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
-35年目	H 10	4%	2.8834	103.1	6.3	18				
-34年目	H 11	4%	2.7725	101.6	3.0	8.2				
-33年目	H 12	4%	2.6658	100.5	20	54				
-32年目	H 13	4%	2.5633	99.3	105	271				
-31年目	H 14	4%	2.4647	97.6	18	46				
-30年目	H 15	4%	2.3699	96.3	2.3	5.7				
-29年目	H 16	4%	2.2788	95.3	0.87	2.1				
-28年目	H 17	4%	2.1911	94.1	0.75	1.7				
-27年目	H 18	4%	2.1068	93.5	1.4	3.1				
-26年目	H 19	4%	2.0258	92.6	2.6	5.7				
-25年目	H 20	4%	1.9479	92.2	7.5	16				
-24年目	H 21	4%	1.8730	91.0	32	66				
-23年目	H 22	4%	1.8009	89.5	73	147				
-22年目	H 23	4%	1.7317	88.2	132	259				
-21年目	H 24	4%	1.6651	87.5	135	256				
-20年目	H 25	4%	1.6010	87.5	197	360				
-19年目	H 26	4%	1.5395	89.6	252	433				
-18年目	H 27	4%	1.4802	90.9	340	554				
-17年目	H 28	4%	1.4233	90.9	342	535				
-16年目	H 29	4%	1.3686	91.2	251	377				
-15年目	H 30	4%	1.3159	91.1	175	253				
-14年目	R 1	4%	1.2653	91.8	169	233				
-13年目	R 2	4%	1.2167	92.5	146	192				
-12年目	R 3	4%	1.1699	92.4	229	290				
-11年目	R 4	4%	1.1249	93.2	326	393				
-10年目	R 5	4%	1.0816	97.2	360	400				
-9年目	R 6	4%	1.0400	100.0	506	526				
-8年目	R 7	4%	1.0000	100.0	2392	2,392				
-7年目	R 8	4%	0.9615	100.0	967	930				
-6年目	R 9	4%	0.9246	100.0	142	131				
-5年目	R 10	4%	0.8890	100.0	204	182				
-4年目	R 11	4%	0.8548	100.0	238	204				
-3年目	R 12	4%	0.8219	100.0	481	396				
-2年目	R 13	4%	0.7903	100.0	149	118				
-1年目	R 14	4%	0.7599	100.0	149	113				
完成供用開始年次	R 15	4%	0.7307	100.0			18	13		
1年目	R 16	4%	0.7026	100.0			28	19		
2年目	R 17	4%	0.6756	100.0			27	19		
3年目	R 18	4%	0.6496	100.0			27	18		
4年目	R 19	4%	0.6246	100.0			27	17		
5年目	R 20	4%	0.6006	100.0			27	16		
6年目	R 21	4%	0.5775	100.0			27	16		
7年目	R 22	4%	0.5553	100.0			27	15		
8年目	R 23	4%	0.5339	100.0			27	14		
9年目	R 24	4%	0.5134	100.0			27	14		
10年目	R 25	4%	0.4936	100.0			27	13		
11年目	R 26	4%	0.4746	100.0			26	13		
12年目	R 27	4%	0.4564	100.0			26	12		
13年目	R 28	4%	0.4388	100.0			26	11		
14年目	R 29	4%	0.4220	100.0			26	11		
15年目	R 30	4%	0.4057	100.0			26	11		
16年目	R 31	4%	0.3901	100.0			26	10		
17年目	R 32	4%	0.3751	100.0			26	10		
18年目	R 33	4%	0.3607	100.0			25	9.2		
19年目	R 34	4%	0.3468	100.0			25	8.8		
20年目	R 35	4%	0.3335	100.0			25	8.4		
21年目	R 36	4%	0.3207	100.0			25	8.0		
22年目	R 37	4%	0.3083	100.0			25	7.7		
23年目	R 38	4%	0.2965	100.0			25	7.3		
24年目	R 39	4%	0.2851	100.0			25	7.0		
25年目	R 40	4%	0.2741	100.0			24	6.7		
26年目	R 41	4%	0.2636	100.0			24	6.4		
27年目	R 42	4%	0.2534	100.0			24	6.1		
28年目	R 43	4%	0.2437	100.0			24	5.8		
29年目	R 44	4%	0.2343	100.0			24	5.6		
30年目	R 45	4%	0.2253	100.0			24	5.3		
31年目	R 46	4%	0.2166	100.0			23	5.1		
32年目	R 47	4%	0.2083	100.0			23	4.9		
33年目	R 48	4%	0.2003	100.0			23	4.6	329	66
34年目	R 49	4%	0.1926	100.0			23	4.4	380	73
35年目	R 50	4%	0.1852	100.0			23	4.2		
36年目	R 51	4%	0.1780	100.0			23	4.0		
37年目	R 52	4%	0.1712	100.0			23	3.9		
38年目	R 53	4%	0.1646	100.0			22	3.7		
39年目	R 54	4%	0.1583	100.0			22	3.5		
40年目	R 55	4%	0.1522	100.0			22	3.4		
41年目	R 56	4%	0.1463	100.0			22	3.2		
42年目	R 57	4%	0.1407	100.0			22	3.1		
43年目	R 58	4%	0.1353	100.0			22	2.9		
44年目	R 59	4%	0.1301	100.0			22	2.8		
45年目	R 60	4%	0.1251	100.0			21	2.7		
46年目	R 61	4%	0.1203	100.0			21	2.6		
47年目	R 62	4%	0.1157	100.0			21	2.4		
48年目	R 63	4%	0.1112	100.0			21	2.3		
49年目	R 64	4%	0.1069	100.0	-569	-61	21	2.2		
合 計					7,987	10,110	1,212	410	709	139
単純事業費計					8,556		1,212		709	

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。

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（城陽JCT～高槻JCT）：14.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	55,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	182	
②主な周辺道路 ^{※4}	名神高速道路：26km	交通量	[台/日]	81,600	
		走行時間	[分]	20	
		走行時間費用	[億円/年]	257	
	京滋バイパス：12.3km	交通量	[台/日]	35,200	
		走行時間	[分]	9	
		走行時間費用	[億円/年]	58	
	国道1号（京阪国道）：34.2km	交通量	[台/日]	37,800	
		走行時間	[分]	98	
		走行時間費用	[億円/年]	895	
	国道1号：8.2km	交通量	[台/日]	31,000	
		走行時間	[分]	21	
		走行時間費用	[億円/年]	149	
	国道171号：11.8km	交通量	[台/日]	42,100	
		走行時間	[分]	27	
		走行時間費用	[億円/年]	283	
③その他道路合計：31,376.3km		走行時間費用	[億円/年]	272,982	
				272,265	

		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：31,483.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	274,896	274,089	807

※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：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）



費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻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 (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	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	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
	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"/>
	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"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	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
	その他()	
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	その他()	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)
	その他()	高速転換率式併用利用者均衡配分手法
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けて設定	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
速度設定の考え方	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"/>

(3)

項目		チェック欄	
便益の算定	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	
	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	
便益の算定	考慮する場合のみ	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		
	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	
	考慮する場合のみ	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			

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）

(4)

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻JCT)

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度 R7	社会的 割引率	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(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	単純価値	現在価値
-7年目	R 8	4%	0.9615	100.0	967	930				
-6年目	R 9	4%	0.9246	100.0	142	131				
-5年目	R 10	4%	0.8890	100.0	204	182				
-4年目	R 11	4%	0.8548	100.0	238	204				
-3年目	R 12	4%	0.8219	100.0	481	396				
-2年目	R 13	4%	0.7903	100.0	149	118				
-1年目	R 14	4%	0.7599	100.0	149	113				
完成供用開始年次	R 15	4%	0.7307	100.0			18	13		
1年目	R 16	4%	0.7026	100.0			28	19		
2年目	R 17	4%	0.6756	100.0			27	19		
3年目	R 18	4%	0.6496	100.0			27	18		
4年目	R 19	4%	0.6246	100.0			27	17		
5年目	R 20	4%	0.6006	100.0			27	16		
6年目	R 21	4%	0.5775	100.0			27	16		
7年目	R 22	4%	0.5553	100.0			27	15		
8年目	R 23	4%	0.5339	100.0			27	14		
9年目	R 24	4%	0.5134	100.0			27	14		
10年目	R 25	4%	0.4936	100.0			27	13		
11年目	R 26	4%	0.4746	100.0			26	13		
12年目	R 27	4%	0.4564	100.0			26	12		
13年目	R 28	4%	0.4388	100.0			26	11		
14年目	R 29	4%	0.4220	100.0			26	11		
15年目	R 30	4%	0.4057	100.0			26	11		
16年目	R 31	4%	0.3901	100.0			26	10		
17年目	R 32	4%	0.3751	100.0			26	10		
18年目	R 33	4%	0.3607	100.0			25	9.2		
19年目	R 34	4%	0.3468	100.0			25	8.8		
20年目	R 35	4%	0.3335	100.0			25	8.4		
21年目	R 36	4%	0.3207	100.0			25	8.0		
22年目	R 37	4%	0.3083	100.0			25	7.7		
23年目	R 38	4%	0.2965	100.0			25	7.3		
24年目	R 39	4%	0.2851	100.0			25	7.0		
25年目	R 40	4%	0.2741	100.0			24	6.7		
26年目	R 41	4%	0.2636	100.0			24	6.4		
27年目	R 42	4%	0.2534	100.0			24	6.1		
28年目	R 43	4%	0.2437	100.0			24	5.8		
29年目	R 44	4%	0.2343	100.0			24	5.6		
30年目	R 45	4%	0.2253	100.0			24	5.3		
31年目	R 46	4%	0.2166	100.0			23	5.1		
32年目	R 47	4%	0.2083	100.0			23	4.9		
33年目	R 48	4%	0.2003	100.0			23	4.6	329	66
34年目	R 49	4%	0.1926	100.0			23	4.4	380	73
35年目	R 50	4%	0.1852	100.0			23	4.2		
36年目	R 51	4%	0.1780	100.0			23	4.0		
37年目	R 52	4%	0.1712	100.0			23	3.9		
38年目	R 53	4%	0.1646	100.0			22	3.7		
39年目	R 54	4%	0.1583	100.0			22	3.5		
40年目	R 55	4%	0.1522	100.0			22	3.4		
41年目	R 56	4%	0.1463	100.0			22	3.2		
42年目	R 57	4%	0.1407	100.0			22	3.1		
43年目	R 58	4%	0.1353	100.0			22	2.9		
44年目	R 59	4%	0.1301	100.0			22	2.8		
45年目	R 60	4%	0.1251	100.0			21	2.7		
46年目	R 61	4%	0.1203	100.0			21	2.6		
47年目	R 62	4%	0.1157	100.0			21	2.4		
48年目	R 63	4%	0.1112	100.0			21	2.3		
49年目	R 64	4%	0.1069	100.0	-136	-15	21	2.2		
合 計					2,195	2,059	1,212	410	709	139
単純事業費計					2,332		1,212		709	

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神戸線(城陽~高槻JCT)

年次	年度 (基準年) R7	総走行台数の年次別伸び率 (近畿内陸フロック)				社会的 割引率	割戻率	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
		(A)																				
完成供用開始年次	R 15	0.99663	0.98928	1.00409	0.99662	4%	0.7307	100.0	159	29	294	482	352	3	1	22	26	19	2.7	2.0	510	373
1年目	R 16	0.99661	0.98917	1.00407	0.99661	4%	0.7026	100.0	263	46	514	824	579	4	0.9	39	44	31	4.5	3.1	873	613
2年目	R 17	0.99660	0.98905	1.00405	0.99659	4%	0.6756	100.0	263	46	512	821	555	4	0.9	39	44	30	4.5	3.0	870	587
3年目	R 18	0.99659	0.98893	1.00404	0.99658	4%	0.6496	100.0	262	46	511	818	531	4	0.9	39	44	29	4.4	2.9	867	563
4年目	R 19	0.99658	0.98880	1.00402	0.99657	4%	0.6246	100.0	261	45	509	815	509	4	0.9	39	44	27	4.4	2.8	864	539
5年目	R 20	0.99657	0.98868	1.00401	0.99656	4%	0.6006	100.0	260	45	507	812	488	4	0.92	38	44	26	4.4	2.6	861	517
6年目	R 21	0.99656	0.98855	1.00399	0.99655	4%	0.5775	100.0	259	45	505	810	468	4	0.92	38	44	25	4.4	2.5	858	495
7年目	R 22	0.99654	0.98841	1.00397	0.99653	4%	0.5553	100.0	258	45	504	807	448	4	0.91	38	43	24	4.4	2.4	855	475
8年目	R 23	0.99213	0.99233	0.99989	0.99333	4%	0.5339	100.0	256	45	504	804	429	4	0.91	38	43	23	4.4	2.3	852	455
9年目	R 24	0.99207	0.99227	0.99989	0.99328	4%	0.5134	100.0	254	44	504	802	412	4	0.90	38	43	22	4.3	2.2	850	436
10年目	R 25	0.99200	0.99221	0.99989	0.99324	4%	0.4936	100.0	252	44	504	800	395	4	0.89	38	43	21	4.3	2.1	847	418
11年目	R 26	0.99194	0.99215	0.99989	0.99319	4%	0.4746	100.0	250	44	504	797	378	4	0.89	38	43	21	4.3	2.0	845	401
12年目	R 27	0.99187	0.99209	0.99989	0.99314	4%	0.4564	100.0	248	43	503	795	363	4	0.88	38	43	20	4.2	1.9	842	384
13年目	R 28	0.99181	0.99203	0.99989	0.99310	4%	0.4388	100.0	246	43	503	792	348	4	0.87	38	43	19	4.2	1.8	840	368
14年目	R 29	0.99174	0.99196	0.99989	0.99305	4%	0.4220	100.0	244	43	503	790	333	4	0.87	38	43	18	4.2	1.8	837	353
15年目	R 30	0.99167	0.99190	0.99989	0.99300	4%	0.4057	100.0	242	42	503	787	319	4	0.86	38	43	17	4.1	1.7	835	339
16年目	R 31	0.99160	0.99183	0.99989	0.99295	4%	0.3901	100.0	240	42	503	785	306	4.1	0.85	38	43	17	4.1	1.6	832	325
17年目	R 32	0.99153	0.99176	0.99989	0.99290	4%	0.3751	100.0	238	42	503	783	294	4.0	0.84	38	43	16	4.1	1.5	830	311
18年目	R 33	0.99146	0.99169	0.99989	0.99285	4%	0.3607	100.0	236	41	503	780	281	4.0	0.84	38	43	16	4.1	1.5	827	298
19年目	R 34	0.99138	0.99163	0.99989	0.99280	4%	0.3468	100.0	234	41	503	778	270	4.0	0.83	38	43	15	4.0	1.4	825	286
20年目	R 35	0.99131	0.99155	0.99989	0.99275	4%	0.3335	100.0	232	41	503	775	259	3.9	0.82	38	43	14	4.0	1.3	822	274
21年目	R 36	0.99123	0.99148	0.99989	0.99269	4%	0.3207	100.0	230	40	503	773	248	3.9	0.82	38	43	14	4.0	1.3	820	263
22年目	R 37	0.99115	0.99141	0.99989	0.99264	4%	0.3083	100.0	228	40	503	770	238	3.9	0.81	38	43	13	3.9	1.2	817	252
23年目	R 38	0.99107	0.99134	0.99989	0.99259	4%	0.2965	100.0	226	39	503	768	228	3.8	0.80	38	43	13	3.9	1.2	815	242
24年目	R 39	0.99099	0.99126	0.99989	0.99253	4%	0.2851	100.0	224	39	503	766	218	3.8	0.80	38	43	12	3.9	1.1	812	232
25年目	R 40	0.99091	0.99118	0.99989	0.99247	4%	0.2741	100.0	222	39	503	763	209	3.8	0.79	38	43	12	3.9	1.1	810	222
26年目	R 41	0.99083	0.99110	0.99989	0.99242	4%	0.2636	100.0	219	38	503	761	201	3.7	0.78	38	43	11	3.8	1.0	807	213
27年目	R 42	0.99074	0.99102	0.99989	0.99236	4%	0.2534	100.0	217	38	503	758	192	3.7	0.77	38	43	11	3.8	1.0	805	204
28年目	R 43	0.99066	0.99094	0.99989	0.99230	4%	0.2437	100.0	215	38	503	756	184	3.7	0.77	38	43	10	3.8	0.92	802	195
29年目	R 44	0.99057	0.99086	0.99989	0.99224	4%	0.2343	100.0	213	37	503	753	177	3.6	0.76	38	42	10	3.7	0.88	800	187
30年目	R 45	0.99048	0.99078	0.99989	0.99218	4%	0.2253	100.0	211	37	502	751	169	3.6	0.75	38	42	9.6	3.7	0.84	797	180
31年目	R 46	0.99039	0.99069	0.99989	0.99212	4%	0.2166	100.0	209	37	502	749	162	3.5	0.75	38	42	9.2	3.7	0.80	795	172
32年目	R 47	0.99029	0.99060	0.99989	0.99206	4%	0.2083	100.0	207	36	502	746	155	3.5	0.74	38	42	8.8	3.7	0.76	792	165
33年目	R 48	0.99020	0.99051	0.99989	0.99199	4%	0.2003	100.0	205	36	502	744	149	3.5	0.73	38	42	8.5	3.6	0.73	790	158
34年目	R 49	0.99010	0.99042	0.99989	0.99193	4%	0.1926	100.0	203	36	502	741	143	3.4	0.73	38	42	8.1	3.6	0.69	787	152
35年目	R 50	0.99000	0.99033	0.99989	0.99186	4%	0.1852	100.0	201	35	502	739	137	3.4	0.72	38	42	7.8	3.6	0.66	785	145
36年目	R 51	0.98990	0.99024	0.99989	0.99179	4%	0.1780	100.0	199	35	502	736	131	3.4	0.71	38	42	7.5	3.5	0.63	782	139
37年目	R 52	0.98980	0.99014	0.99989	0.99173	4%	0.1712	100.0	197	35	502	734	126	3.3	0.70	38	42	7.2	3.5	0.60	780	133
38年目	R 53	0.98969	0.99004	0.99989	0.99166	4%	0.1646	100.0	195	34	502	731	120	3.3	0.70	38	42	6.9	3.5	0.57	777	128
39年目	R 54	0.98959	0.98994	0.99989	0.99159	4%	0.1583	100.0	193	34	502	729	115	3.3	0.69	38	42	6.7	3.4	0.55	775	123
40年目	R 55	0.98948	0.98984	0.99989	0.99152	4%	0.1522	100.0	191	34	502	727	111	3.2	0.68	38	42	6.4	3.4	0.52	772	118
41年目	R 56	0.98937	0.98973	0.99989	0.99144	4%	0.1463	100.0	189	33	502	724	106	3.2	0.68	38	42	6.1	3.4	0.50	770	113
42年目	R 57	0.98925	0.98963	0.99989	0.99137	4%	0.1407	100.0	187	33	502	722	102	3.2	0.67	38	42	5.9	3.4	0.47	767	108
43年目	R 58	0.98913	0.98952	0.99989	0.99129	4%	0.1353	100.0	185	33	502	719	97	3.1	0.66	38	42	5.7	3.3	0.45	765	103
44年目	R 59	0.98902	0.98941	0.99989	0.99122	4%	0.1301	100.0	183	32	502	717	93	3.1	0.66	38	42	5.4	3.3	0.43	762	99
45年目	R 60	0.98889	0.98929	0.99989	0.99114	4%	0.1251	100.0	181	32	502	714	89	3.1	0.65	38	42	5.2	3.3	0.41	759	95
46年目	R 61	0.98877	0.98918	0.99989	0.99106	4%	0.1203	100.0	179	32	502	712	86	3.0	0.64	38	42	5.0	3.2	0.39	757	91
47年目	R 62	0.98864	0.98906	0.99989	0.99098	4%	0.1157	100.0	177	31	502	710	82	3.0	0.63	38	42</					

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻JCT)

年次	年度 (基準年) R7	総走行台数の年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)			社会的 割引率 (A)	GDP デフレータ (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					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		
		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			
完成供用開始年次	R 15	0.99663	0.98928	1.00409	0.99662	4%	0.7307	100.0	159	29	294	482	352	3	1	22	26	19	2.7	2.0	510	373
1年目	R 16	0.99661	0.98917	1.00407	0.99661	4%	0.7026	100.0	263	46	514	824	579	4	0.9	39	44	31	4.5	3.1	873	613
2年目	R 17	0.99660	0.98905	1.00405	0.99659	4%	0.6756	100.0	263	46	512	821	555	4	0.9	39	44	30	4.5	3.0	870	587
3年目	R 18	0.99659	0.98893	1.00404	0.99658	4%	0.6496	100.0	262	46	511	818	531	4	0.9	39	44	29	4.4	2.9	867	563
4年目	R 19	0.99658	0.98880	1.00402	0.99657	4%	0.6246	100.0	261	45	509	815	509	4	0.9	39	44	27	4.4	2.8	864	539
5年目	R 20	0.99657	0.98868	1.00401	0.99656	4%	0.6006	100.0	260	45	507	812	488	4	0.92	38	44	26	4.4	2.6	861	517
6年目	R 21	0.99656	0.98855	1.00399	0.99655	4%	0.5775	100.0	259	45	505	810	468	4	0.92	38	44	25	4.4	2.5	858	495
7年目	R 22	0.99654	0.98841	1.00397	0.99653	4%	0.5553	100.0	258	45	504	807	448	4	0.91	38	43	24	4.4	2.4	855	475
8年目	R 23	0.99213	0.99233	0.99989	0.99333	4%	0.5339	100.0	256	45	504	804	429	4	0.91	38	43	23	4.4	2.3	852	455
9年目	R 24	0.99207	0.99227	0.99989	0.99328	4%	0.5134	100.0	254	44	504	802	412	4	0.90	38	43	22	4.3	2.2	850	436
10年目	R 25	0.99200	0.99221	0.99989	0.99324	4%	0.4936	100.0	252	44	504	800	395	4	0.89	38	43	21	4.3	2.1	847	418
11年目	R 26	0.99194	0.99215	0.99989	0.99319	4%	0.4746	100.0	250	44	504	797	378	4	0.89	38	43	21	4.3	2.0	845	401
12年目	R 27	0.99187	0.99209	0.99989	0.99314	4%	0.4564	100.0	248	43	503	795	363	4	0.88	38	43	20	4.2	1.9	842	384
13年目	R 28	0.99181	0.99203	0.99989	0.99310	4%	0.4388	100.0	246	43	503	792	348	4	0.87	38	43	19	4.2	1.8	840	368
14年目	R 29	0.99174	0.99196	0.99989	0.99305	4%	0.4220	100.0	244	43	503	790	333	4	0.87	38	43	18	4.2	1.8	837	353
15年目	R 30	0.99167	0.99190	0.99989	0.99300	4%	0.4057	100.0	242	42	503	787	319	4	0.86	38	43	17	4.1	1.7	835	339
16年目	R 31	0.99160	0.99183	0.99989	0.99295	4%	0.3901	100.0	240	42	503	785	306	4.1	0.85	38	43	17	4.1	1.6	832	325
17年目	R 32	0.99153	0.99176	0.99989	0.99290	4%	0.3751	100.0	238	42	503	783	294	4.0	0.84	38	43	16	4.1	1.5	830	311
18年目	R 33	0.99146	0.99169	0.99989	0.99285	4%	0.3607	100.0	236	41	503	780	281	4.0	0.84	38	43	16	4.1	1.5	827	298
19年目	R 34	0.99138	0.99163	0.99989	0.99280	4%	0.3468	100.0	234	41	503	778	270	4.0	0.83	38	43	15	4.0	1.4	825	286
20年目	R 35	0.99131	0.99155	0.99989	0.99275	4%	0.3335	100.0	232	41	503	775	259	3.9	0.82	38	43	14	4.0	1.3	822	274
21年目	R 36	0.99123	0.99148	0.99989	0.99269	4%	0.3207	100.0	230	40	503	773	248	3.9	0.82	38	43	14	4.0	1.3	820	263
22年目	R 37	0.99115	0.99141	0.99989	0.99264	4%	0.3083	100.0	228	40	503	770	238	3.9	0.81	38	43	13	3.9	1.2	817	252
23年目	R 38	0.99107	0.99134	0.99989	0.99259	4%	0.2965	100.0	226	39	503	768	228	3.8	0.80	38	43	13	3.9	1.2	815	242
24年目	R 39	0.99099	0.99126	0.99989	0.99253	4%	0.2851	100.0	224	39	503	766	218	3.8	0.80	38	43	12	3.9	1.1	812	232
25年目	R 40	0.99091	0.99118	0.99989	0.99247	4%	0.2741	100.0	222	39	503	763	209	3.8	0.79	38	43	12	3.9	1.1	810	222
26年目	R 41	0.99083	0.99110	0.99989	0.99242	4%	0.2636	100.0	219	38	503	761	201	3.7	0.78	38	43	11	3.8	1.0	807	213
27年目	R 42	0.99074	0.99102	0.99989	0.99236	4%	0.2534	100.0	217	38	503	758	192	3.7	0.77	38	43	11	3.8	1.0	805	204
28年目	R 43	0.99066	0.99094	0.99989	0.99230	4%	0.2437	100.0	215	38	503	756	184	3.7	0.77	38	43	10	3.8	0.92	802	195
29年目	R 44	0.99057	0.99086	0.99989	0.99224	4%	0.2343	100.0	213	37	503	753	177	3.6	0.76	38	42	10	3.7	0.88	800	187
30年目	R 45	0.99048	0.99078	0.99989	0.99218	4%	0.2253	100.0	211	37	502	751	169	3.6	0.75	38	42	9.6	3.7	0.84	797	180
31年目	R 46	0.99039	0.99069	0.99989	0.99212	4%	0.2166	100.0	209	37	502	749	162	3.5	0.75	38	42	9.2	3.7	0.80	795	172
32年目	R 47	0.99029	0.99060	0.99989	0.99206	4%	0.2083	100.0	207	36	502	746	155	3.5	0.74	38	42	8.8	3.7	0.76	792	165
33年目	R 48	0.99020	0.99051	0.99989	0.99199	4%	0.2003	100.0	205	36	502	744	149	3.5	0.73	38	42	8.5	3.6	0.73	790	158
34年目	R 49	0.99010	0.99042	0.99989	0.99193	4%	0.1926	100.0	203	36	502	741	143	3.4	0.73	38	42	8.1	3.6	0.69	787	152
35年目	R 50	0.99000	0.99033	0.99989	0.99186	4%	0.1852	100.0	201	35	502	739	137	3.4	0.72	38	42	7.8	3.6	0.66	785	145
36年目	R 51	0.98990	0.99024	0.99989	0.99179	4%	0.1780	100.0	199	35	502	736	131	3.4	0.71	38	42	7.5	3.5	0.63	782	139
37年目	R 52	0.98980	0.99014	0.99989	0.99173	4%	0.1712	100.0	197	35	502	734	126	3.3	0.70	38	42	7.2	3.5	0.60	780	133
38年目	R 53	0.98969	0.99004	0.99989	0.99166	4%	0.1646	100.0	195	34	502	731	120	3.3	0.70	38	42	6.9	3.5	0.57	777	128
39年目	R 54	0.98959	0.98994	0.99989	0.99159	4%	0.1583	100.0	193	34	502	729	115	3.3	0.69	38	42	6.7	3.4	0.55	775	123
40年目	R 55	0.98948	0.98984	0.99989	0.99152	4%	0.1522	100.0	191	34	502	727	111	3.2	0.68	38	42	6.4	3.4	0.52	772	118
41年目	R 56	0.98937	0.98973	0.99989	0.99144	4%	0.1463	100.0	189	33	502	724	106	3.2	0.68	38	42	6.1	3.4	0.50	770	113
42年目	R 57	0.98925	0.98963	0.99989	0.99137	4%	0.1407	100.0	187	33	502	722	102	3.2	0.67	38	42	5.9	3.4	0.47	767	108
43年目	R 58	0.98913	0.98952	0.99989	0.99129	4%	0.1353	100.0	185	33	502	719	97	3.1	0.66	38	42	5.7	3.3	0.45	765	103
44年目	R 59	0.98902	0.98941	0.99989	0.99122	4%	0.1301	100.0	183	32	502	717	93	3.1	0.66	38	42	5.4	3.3	0.43	762	99
45年目	R 60	0.98889	0.98929	0.99989	0.99114	4%	0.1251	100.0	181	32	502	714	89	3.1	0.65	38	42	5.2	3.3	0.41	759	95
46年目	R 61	0.98877	0.98918	0.99989	0.99106	4%	0.1203															