

（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	東北中央自動車道 相馬尾花沢線 （南陽高畠～山形上山）
事業区分	高速自動車国道
事業主体	東日本高速道路㈱

●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
事業の効率性	● 交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	再評価時：9,400～10,100台/日 事後評価：10,900～11,430台/日 剥離要因：再評価から事後評価までに東北中央道の山形～横手の全区間が事業化されたため
	● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	再評価時：70.0km/h 事後評価：70.0km/h
	● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	供用前現道：29.7件/億台キロ 当該路線：19.6件/億台キロ 剥離要因：高速自動車国道整備に伴う向上
	● 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	再評価時：1,323億円 事後評価：1,323億円 剥離要因：概ね計画通り
	○ 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失） （便益増減額と費用増減額を計測）	
	● 費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	再評価時：1.9 事後評価：2.0
事業実施環境	● 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況	周辺道路の整備状況 令和3年 東北中央自動車道（村山本飯田IC～大石田村山IC間開通） 令和4年 東北中央自動車道（東根北IC～村山本飯田IC間、新庄鮭川IC～新庄真室川IC間開通） ※福島JCT～山形JCT～新庄真室川IC間開通

●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（人・時間）及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：2,855人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：0.246%
	○ 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	山形～東京間の高速バスにおいて南陽高畠～山形上山間を通行 （1日：2往復）
	○ 新幹線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	山形空港（特定地方管理空港、旧第二種空港） （米沢市～山形空港、開通前72.1分 ⇒ 開通後56.0分 【16.1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湾へのアクセス向上の状況	酒田港（重要港湾） （米沢市～酒田港、開通前152.9分 ⇒ 開通後136.7分 【16.2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の状況	ラ・フランス、さくらんぼ、ぶどう、すいか等の山形県の農産品を首都圏へ出荷 天童市（集荷施設）から首都圏へ、東北中央道経由の選択肢が増え利便性向上 山形JCT～福島JCT間 東北中央道経由86分、東北道経由79分
	都市の再生	
	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	○ 三大都市圏の環状道路が形成（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	
	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	
	■ 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	米沢市（地方生活圏中心都市）～山形市（地方生活圏中心都市）
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	米沢市～山形市（地方生活圏中心都市間） （開通前71.0分 ⇒ 開通後54.9分 【16.1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、大規模イベントの支援に関する効果	
	● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果	蔵王、上山温泉、亀岡文殊、赤湯温泉等の観光地へアクセス向上 福島市～蔵王（山形市：温泉・スキー場） （開通前97.8分 ⇒ 開通後88.3分 【9.5分短縮】）
	○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
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の状況	山形県立中央病院 （南陽市～山形県立中央病院：開通前54.4分 ⇒ 開通後51.0分 【3.4分短縮】）

3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	● 並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	並行区間の交通改善：国道13号における交通量の減少 （開通前（H30）291百台/日⇒開通後（R5）229百台/日　【62百台/日減】） 並行区間の交通改善：国道13号における事故の減少 （開通前（H28.1月～H30.12月）210件⇒開通後（R2.1月～R4.12月）111件　【99件減】）
	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	
	■ 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	並行する一般国道13号の代替路線を形成
	■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	東北自動車道、常磐自動車道の代替路線として機能
	■ 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	並行する一般国道13号の一部、冬期交通障害区間にあたる。
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：21,368t/年　排出削減率0.105%
	生活環境の改善・保全	
	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	NO2排出削減量：73t/年　排出削減率0.152%
	● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出削減量：5t/年　排出削減率0.171%
	○ 並行区間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	
	● その他、環境や景観上の効果	【大気環境】 ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO：日平均値の年間2%除外値　～0.748　ppm（10ppm以下） NO2：日平均値の年間98%値　～0.020　ppm（0.06ppm以下） SPM：日平均値の年間2%除外値　～0.029　mg/m3（0.1mg/m3以下） 【交通騒音】 ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間50～63dB　夜間46～56dB　（環境基準：昼間70dB以下　夜間65dB以下）
5. その他		
	他のプロジェクトとの関係	
	○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	● 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	＜時間信頼性の向上＞ ・南陽高畠IC～山形上山IC間の所要時間のばらつきが約5分減少、所要時間が約12分短縮（前：国道13号利用、後：東北中央道利用） ・南陽高畠IC～山形上山IC間の所要時間のばらつきが約4分減少、所要時間が約2分短縮（前：国道13号利用、後：国道13号利用） ＜産業の支援＞ 開通直後と比べて、沿線の工場立地数が約5.0倍に増加、工業地の地価が16百円/㎡増加 ＜経済波及効果＞ 開通により東北を中心とした地域で約118億円（生産額変化額）の経済波及効果を創出

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
東北中央自動車道 相馬尾花沢線	南陽高畠～ 山形上山	L=24.4km	高速自動車国道	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,900～11,430	2	東日本高速道路㈱

① 費 用

	事業費	維持管理費	更新費	合 計
基準年	令和６年度			
単純合計	1,163億円	511億円	13億円	1,687億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	1,585億円	262億円	10億円	1,857億円

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６年度			
供用年	平成３１年度			
単年便益 (初年便益)	131億円	21.8億円	3.4億円	156億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	3,053億円	500億円	82億円	3,635億円

③ 結 果

費用便益比（Ｂ／Ｃ）	2.0
経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）	1,778
経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）	8.8%

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（事業全体）

様式－３①

東北中央自動車道相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）

（推計時点 R 2 2 年）

			整備なし (A)	整備あり (B)		
①新設道路（南陽高畠 ～山形上山）：24.4km			交通量※ ¹	[台/日]	－	11,200
			走行時間※ ²	[分]	－	20
			走行時間費用※ ³	[億円/年]	－	50
②主な周 辺道路※ ⁴	東北道： 49.6km	交通量	[台/日]	27,900	26,400	
		走行時間	[分]	33	33	
		走行時間費用	[億円/年]	218	207	
	山形道： 83.5km	交通量	[台/日]	8,100	7,600	
		走行時間	[分]	60	60	
		走行時間費用	[億円/年]	107	100	
	国道13号： 25.8km	交通量	[台/日]	18,300	14,000	
		走行時間	[分]	51	48	
		走行時間費用	[億円/年]	206	146	
	国道287号： 29.8km	交通量	[台/日]	4,800	4,300	
		走行時間	[分]	58	58	
		走行時間費用	[億円/年]	60	54	
	山形南陽 線：14.2km	交通量	[台/日]	2,500	900	
		走行時間	[分]	29	28	
		走行時間費用	[億円/年]	15	5	
		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： 2,646.4km		走行時間費用	[億円/年]	73,234	73,165	

			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：2,873.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	73,840	73,727	114

※ 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

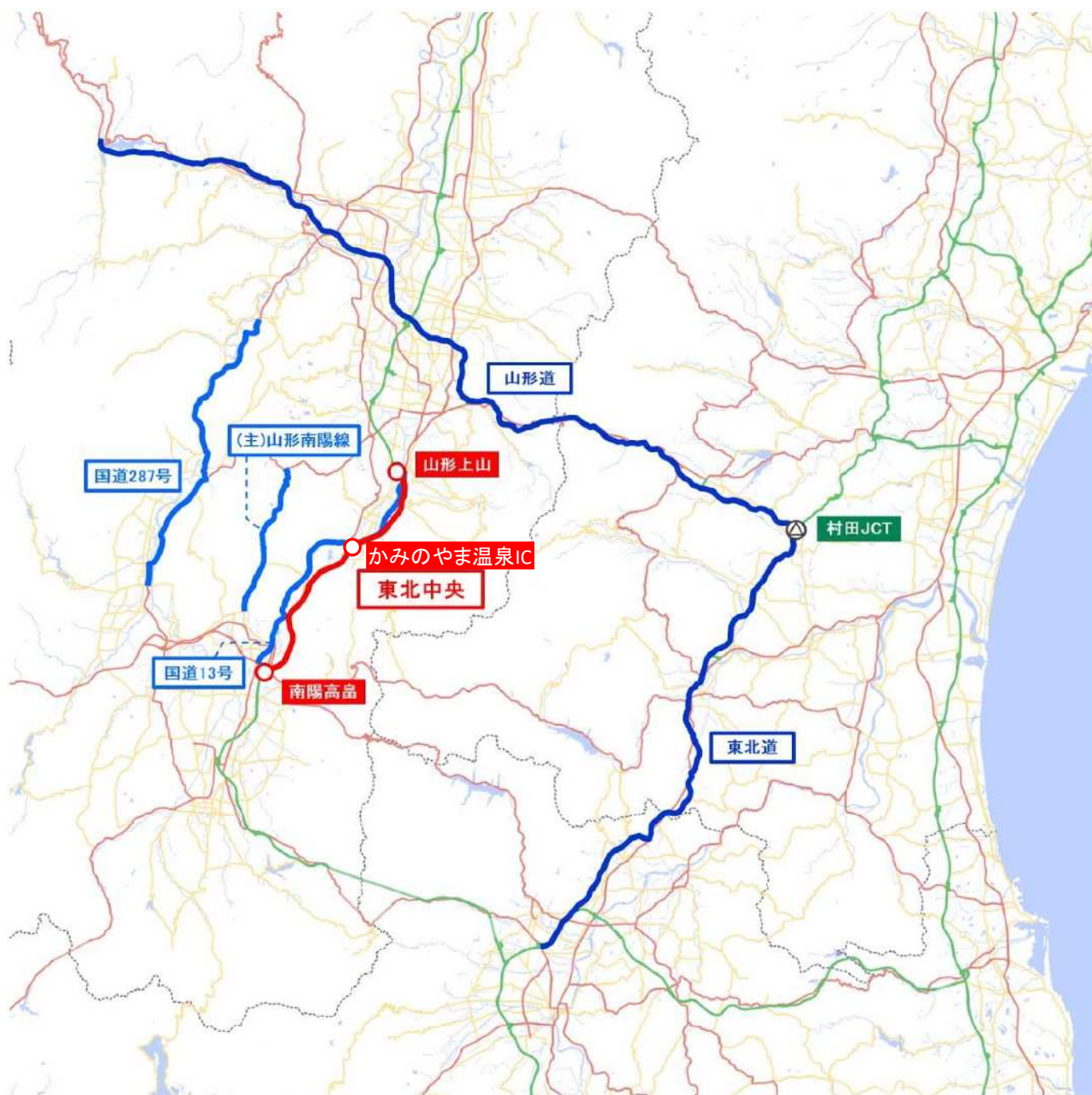
※ 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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：東北中央自動車道相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）



出典:地理院タイルを加工して作成

費用便益分析の条件

事業名：東北中央自動車道相馬尾花沢線(南陽高畠～山形上山)

(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4年2月 国土交通省 道路局 都市局)		☒	
	その他		☐	
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6年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (R22)	
		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
		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)		☒ (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)		☐
		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)	() 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		☐
		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 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()				
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		☐	
	最終配分の速度		☒	
	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()		☐	

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	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない		☒
		考慮する		☐
		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	☐
	冬期交通の 影響	考慮しない		☒
		考慮する		☐
		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		☒
		その他 (		

(4)

[illegible]

費用の現在価値算定表（事業全体）

箇所名：東北中央自動車道相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）

維持管理費の単価算定の算出

						単価(億円)		延長(km)		単価(億円)	
						0.4		24.4		10.2	
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	単純価値	現在価値
-14年目	H 17	2.0258	97.0	0.03	0.05						
-13年目	H 18	1.9479	96.4	1.9	3.8						
-12年目	H 19	1.8730	95.5	1.1	2.2						
-11年目	H 20	1.8009	95.0	2.3	4.4						
-10年目	H 21	1.7317	93.8	3.2	5.8						
-9年目	H 22	1.6651	92.2	13.2	23.8						
-8年目	H 23	1.6010	90.9	12.8	22.5						
-7年目	H 24	1.5395	90.2	51.6	88.1						
-6年目	H 25	1.4802	90.2	31.8	52.2						
-5年目	H 26	1.4233	92.3	33.8	52.1						
-4年目	H 27	1.3686	93.7	82.2	120.0						
-3年目	H 28	1.3159	93.7	194.2	272.6						
-2年目	H 29	1.2653	94.0	162.3	218.5						
-1年目	H 30	1.2167	93.9	426.5	552.5						
供用開始年次	R 1	1.2167	94.7	94.2	121.1						
1年目	R 2	1.1699	95.3	11.2	13.7	8.8	10.8				
2年目	R 3	1.1249	95.2	6.9	8.1	9.0	10.7				
3年目	R 4	1.0816	96.1	2.4	2.7	9.2	10.4				
4年目	R 5	1.0400	100.0	2.8	2.9	9.2	9.5				
5年目	R 6	1.0000	100.0	2.0	2.0	9.6	9.6	0.7	0.7		
6年目	R 7	0.9615	100.0	1.9	1.8	9.7	9.3	1.4	1.3		
7年目	R 8	0.9246	100.0	1.7	1.6	9.8	9.1	1.3	1.2		
8年目	R 9	0.8890	100.0	1.7	1.5	9.8	8.7	1.0	0.9		
9年目	R 10	0.8548	100.0	3.1	2.7	9.8	8.4	0.9	0.8		
10年目	R 11	0.8219	100.0	2.3	1.9	9.7	8.0	0.7	0.6		
11年目	R 12	0.7903	100.0	16.3	12.9	9.8	7.7	0.9	0.7		
12年目	R 13	0.7599	100.0			9.8	7.5	0.8	0.6		
13年目	R 14	0.7307	100.0			9.9	7.2	1.0	0.8		
14年目	R 15	0.7026	100.0			10.0	7.0	1.0	0.7		
15年目	R 16	0.6756	100.0			9.8	6.6	0.6	0.4		
16年目	R 17	0.6496	100.0			9.9	6.4	0.8	0.5		
17年目	R 18	0.6246	100.0			10.0	6.2	0.8	0.5		
18年目	R 19	0.6006	100.0			10.1	6.1	0.5	0.3		
19年目	R 20	0.5775	100.0			10.2	5.9	0.5	0.3		
20年目	R 21	0.5553	100.0			10.3	5.7				
21年目	R 22	0.5339	100.0			10.3	5.5				
22年目	R 23	0.5134	100.0			10.4	5.4				
23年目	R 24	0.4936	100.0			10.5	5.2				
24年目	R 25	0.4746	100.0			10.6	5.0				
25年目	R 26	0.4564	100.0			10.7	4.9				
26年目	R 27	0.4388	100.0			10.7	4.7				
27年目	R 28	0.4220	100.0			10.7	4.5				
28年目	R 29	0.4057	100.0			10.7	4.3				
29年目	R 30	0.3901	100.0			10.7	4.2				
30年目	R 31	0.3751	100.0			10.6	4.0				
31年目	R 32	0.3607	100.0			10.6	3.8				
32年目	R 33	0.3468	100.0			10.6	3.7				
33年目	R 34	0.3335	100.0			10.6	3.5				
34年目	R 35	0.3207	100.0			10.6	3.4				
35年目	R 36	0.3083	100.0			10.6	3.3				
36年目	R 37	0.2965	100.0			10.6	3.1				
37年目	R 38	0.2851	100.0			10.6	3.0				
38年目	R 39	0.2741	100.0			10.6	2.9				
39年目	R 40	0.2636	100.0			10.5	2.8				
40年目	R 41	0.2534	100.0			10.5	2.7				
41年目	R 42	0.2437	100.0			10.5	2.6				
42年目	R 43	0.2343	100.0			10.5	2.5				
43年目	R 44	0.2253	100.0			10.5	2.4				
44年目	R 45	0.2166	100.0			10.5	2.3				
45年目	R 46	0.2083	100.0			10.5	2.2				
46年目	R 47	0.2003	100.0			10.5	2.1				
47年目	R 48	0.1926	100.0			10.5	2.0				
48年目	R 49	0.1852	100.0			10.5	1.9				
49年目	R 50	0.1780	100.0			10.4	1.9				
50年目	R 51	0.1712	100.0	-40.4	-6.9	10.4	1.8				
合 計				1,123.1	1,584.7	511.1	262.4	13.0	10.3		
単純事業費計				1,163.4		511.1		13.0			

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（事業全体）

箇所名：東北中央自動車道相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）

年次	年度 (基準年) R6	総走行台キロの年次別伸び率 (南東北ブロック)				割引率 (A)	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%
		R6																			
供用開始年次	R 1	0.9962	1.0111	0.9841	0.9963	1.2167	94.7														
1年目	R 2	0.9962	1.0110	0.9838	0.9963	1.1699	95.3	73	9	49	131	161	11	1	10	22	27	3	4	156	192
2年目	R 3	0.9962	1.0109	0.9835	0.9962	1.1249	95.2	73	10	48	130	154	11	1	10	22	26	3	4	155	183
3年目	R 4	0.9962	1.0107	0.9833	0.9962	1.0816	96.1	73	10	47	129	146	11	1	10	21	24	3	4	154	173
4年目	R 5	0.9962	1.0106	0.9830	0.9962	1.0400	100.0	72	10	46	128	133	11	1	9	21	22	3	3	153	159
5年目	R 6	0.9961	1.0105	0.9827	0.9962	1.0000	100.0	72	10	45	127	127	11	1	9	21	21	3	3	152	152
6年目	R 7	0.9961	1.0104	0.9824	0.9962	0.9615	100.0	72	10	45	126	121	11	1	9	21	20	3	3	151	145
7年目	R 8	0.9961	1.0103	0.9821	0.9962	0.9246	100.0	71	10	44	125	116	11	1	9	21	19	3	3	149	138
8年目	R 9	0.9961	1.0102	0.9817	0.9962	0.8890	100.0	71	10	43	124	111	11	1	9	20	18	3	3	148	132
9年目	R 10	0.9961	1.0101	0.9814	0.9961	0.8548	100.0	71	10	42	123	105	11	1	9	20	17	3	3	147	126
10年目	R 11	0.9961	1.0100	0.9810	0.9961	0.8219	100.0	71	10	41	122	101	11	1	8	20	16	3	3	146	120
11年目	R 12	0.9941	1.0089	0.9890	0.9956	0.7903	100.0	70	10	41	122	96	11	1	8	20	16	3	3	145	114
12年目	R 13	0.9940	1.0088	0.9889	0.9956	0.7599	100.0	70	11	41	121	92	11	1	8	20	15	3	2	144	109
13年目	R 14	0.9940	1.0087	0.9888	0.9956	0.7307	100.0	69	11	40	120	88	10	1	8	20	14	3	2	143	104
14年目	R 15	0.9940	1.0086	0.9887	0.9956	0.7026	100.0	69	11	40	119	84	10	1	8	19	14	3	2	142	100
15年目	R 16	0.9939	1.0086	0.9885	0.9955	0.6756	100.0	68	11	39	119	80	10	1	8	19	13	3	2	141	95
16年目	R 17	0.9939	1.0085	0.9884	0.9955	0.6496	100.0	68	11	39	118	76	10	1	8	19	12	3	2	140	91
17年目	R 18	0.9939	1.0084	0.9883	0.9955	0.6246	100.0	68	11	38	117	73	10	1	8	19	12	3	2	139	87
18年目	R 19	0.9938	1.0083	0.9881	0.9955	0.6006	100.0	67	11	38	116	70	10	1	8	19	11	3	2	138	83
19年目	R 20	0.9938	1.0083	0.9880	0.9955	0.5775	100.0	67	11	37	115	67	10	1	8	19	11	3	2	137	79
20年目	R 21	0.9937	1.0082	0.9878	0.9954	0.5553	100.0	66	11	37	115	64	10	1	7	19	10	3	2	136	76
21年目	R 22	0.9907	0.9999	0.9918	0.9927	0.5339	100.0	66	11	37	114	61	10	1	7	18	10	3	2	135	72
22年目	R 23	0.9906	0.9999	0.9917	0.9927	0.5134	100.0	65	11	36	113	58	10	1	7	18	9	3	2	134	69
23年目	R 24	0.9905	0.9999	0.9917	0.9926	0.4936	100.0	65	11	36	112	55	10	1	7	18	9	3	2	133	66
24年目	R 25	0.9904	0.9999	0.9916	0.9925	0.4746	100.0	64	11	36	111	53	10	1	7	18	9	3	1	132	63
25年目	R 26	0.9903	0.9999	0.9915	0.9925	0.4564	100.0	63	11	35	110	50	10	1	7	18	8	3	1	131	60
26年目	R 27	0.9902	0.9999	0.9915	0.9924	0.4388	100.0	63	11	35	109	48	9	1	7	18	8	3	1	130	57
27年目	R 28	0.9901	0.9999	0.9914	0.9924	0.4220	100.0	62	11	35	108	46	9	1	7	18	7	3	1	129	54
28年目	R 29	0.9900	0.9999	0.9913	0.9923	0.4057	100.0	61	11	34	107	44	9	1	7	17	7	3	1	128	52
29年目	R 30	0.9899	0.9999	0.9912	0.9923	0.3901	100.0	61	11	34	106	41	9	1	7	17	7	3	1	126	49
30年目	R 31	0.9898	0.9999	0.9912	0.9922	0.3751	100.0	60	11	34	105	40	9	1	7	17	6	3	1	125	47
31年目	R 32	0.9897	0.9999	0.9911	0.9921	0.3607	100.0	60	11	34	104	38	9	1	7	17	6	3	1	124	45
32年目	R 33	0.9896	0.9999	0.9910	0.9921	0.3468	100.0	59	11	33	104	36	9	1	7	17	6	3	1	123	43
33年目	R 34	0.9895	0.9999	0.9909	0.9920	0.3335	100.0	58	11	33	103	34	9	1	7	17	6	3	1	122	41
34年目	R 35	0.9894	0.9999	0.9908	0.9919	0.3207	100.0	58	11	33	102	33	9	1	7	16	5	3	1	121	39
35年目	R 36	0.9893	0.9999	0.9907	0.9919	0.3083	100.0	57	11	32	101	31	9	1	7	16	5	3	1	120	37
36年目	R 37	0.9892	0.9999	0.9907	0.9918	0.2965	100.0	56	11	32	100	30	9	1	6	16	5	3	1	119	35
37年目	R 38	0.9890	0.9999	0.9906	0.9917	0.2851	100.0	56	11	32	99	28	8	1	6	16	5	3	1	118	34
38年目	R 39	0.9889	0.9999	0.9905	0.9917	0.2741	100.0	55	11	31	98	27	8	1	6	16	4	3	1	117	32
39年目	R 40	0.9888	0.9999	0.9904	0.9916	0.2636	100.0	55	11	31	97	26	8	1	6	16	4	3	1	115	30
40年目	R 41	0.9887	0.9999	0.9903	0.9915	0.2534	100.0	54	11	31	96	24	8	1	6	16	4	3	1	114	29
41年目	R 42	0.9885	0.9999	0.9902	0.9915	0.2437	100.0	53	11	31	95	23	8	1	6	15	4	3	1	113	28
42年目	R 43	0.9884	0.9999	0.9901	0.9914	0.2343	100.0	53	11	30	94	22	8	1	6	15	4	3	1	112	26
43年目	R 44	0.9883	0.9999	0.9900	0.9913	0.2253	100.0	52	11	30	93	21	8	1	6	15	3	3	1	111	25
44年目	R 45	0.9881	0.9999	0.9899	0.9912	0.2166	100.0	52	11	30	92	20	8	1	6	15	3	3	1	110	24
45年目	R 46	0.9880	0.9999	0.9898	0.9912	0.2083	100.0	51	11	29	92	19	8	1	6	15	3	3	1	109	23
46年目	R 47	0.9878	0.9999	0.9897	0.9911	0.2003	100.0	50	11	29	91	18	8	1	6	15	3	3	1	108	22
47年目	R 48	0.9877	0.9999	0.9896	0.9910	0.1926	100.0	50	11	29	90	17	7	1	6	14	3	3	0	107	21
48年目	R 49	0.9875	0.9999	0.9895	0.9909	0.1852	100.0	49	11	28	89	16	7	1	6	14	3	2	0	106	20
49年目	R 50	0.9874	0.9999	0.9894	0.9908	0.1780	100.0	48	11	28	88	16	7	1	6	14	3	2	0	104	19
50年目	R 51	0.9872	0.9999	0.9892	0.9908	0.1712	100.0	48	11	28	87	15	7	1	6	14	2	2	0	103	18
合 計								3,105	547	1,806	5,459	3,053	468	55	366	889	500	149	82	6,496	3,635