

（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	東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）
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：11,200～15,600台/日 事後評価：10,200～20,800台/日 剥離要因：再評価よりも東京側から君津ICへの交通需要が高まったため
	● 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：100.0km/h 事後評価：100.0km/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：41.0件/億台キロ 当該路線：27.0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：1,319億円 事後評価：1,319億円 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：3.2 事後評価：3.6
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	

●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：7,022人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：0.076%
	○ 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	既存バス路線（ＪＲ東京駅～ＪＲ館山駅：4車線化前（H30） 約99分 ⇒ 4車線化後（R5） 約96分【約3分短縮】）
	○ 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	成田国際空港（館山市～成田国際空港：4車線化前（H30） 約100分 ⇒ 4車線化後（R5） 約98分【約2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	木更津港（館山市～木更津港：4車線化前（H30） 約58分 ⇒ 4車線化後（R5） 約56分【約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	鮮魚・花き（館山市～東京：4車線化前（H30） 約113分 ⇒ 4車線化後（R5） 約109分【約4分短縮】）
	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	
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	木更津市（地方生活圏中心都市）～館山市（地方生活圏中心都市） （4車線化前（H30） 約54分 ⇒ 4車線化後（R5） 約52分【約2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	鴨川シーワールド（4車線化前（H30）約90万人/年 ⇒ 4車線化後（R4）約107万人/年【約17万人増加】）、 房総の駅とみうら（4車線化前（H30）約44万人/年 ⇒ 4車線化後（R4）約78万人/年【約34万人増加】）、 道の駅保田小学校（4車線化前（H30）約58万人/年 ⇒ 4車線化後（R4）約78万人/年【約20万人増加】） 等へのアクセス向上による利用割合の増加及び観光入込客数の増加
	○ 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	君津中央病院 （館山市～君津中央病院：4車線化前（H30） 約47分 ⇒ 4車線化後（R5） 約45分【約2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	4車線化により並行区間（一般国道127号）の交通量が最大約10,500台減少（R5.10休日平均） 並行区間（一般国道127号）の重大事故件数：（4車線化前（H28～H30）27件 ⇒ 4車線化後（R2～R）11件）
	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	第一次緊急輸送道路として位置づけ
	■ 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	国道127号、代替する区間（木更津市～富津市）
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：25,009t／年、排出削減率：0.040%削減
	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：45t／年、排出削減率：0.028%削減
	● 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：4t／年、排出削減率：0.044%削減
5. その他	○ 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 ～0.43 ppm（10ppm以下） NO2：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm（0.06ppm以下） SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 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61～68dB 夜間53～61dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下）
	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	《渋滞の緩和》 ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間の交通集中による渋滞が解消 《時間信頼性の向上》 ・4車線化によりお盆時期における木更津南JCT～富津竹岡間の所要時間のばらつきが約7分減少（所要時間は約5分短縮） 《走行性・安全性の向上》 ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間を走行する事故件数の減少（4車線化前（H28～H30）：121件、4車線化後（R3～5）：88件） ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間を走行する低速車両の割合が約1割減少 《産業への支援》 ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡沿線の製造事業所数が約29%増加、事業用貨物車両の保有台数が約9%増加 ・4車線化により竹岡漁港から東京都卸売市場への所要時間が約7分短縮（所要時間のばらつきが約10分減少） ・4車線化により館山自動車道沿線の滞在時間が最大約45分増加

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
東関東自動車道 千葉富津線	木更津南JCT ～富津竹岡	L=20.7km	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
10,200～20,800	4	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	1,265億円	332億円	26億円	1,623億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	2,631億円	278億円	25億円	2,935億円

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１９年度			
単年便益 (初年便益)	228億円	28.5億円	4.7億円	261億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	9,098億円	1,134億円	190億円	10,422億円

③ 結 果

費用便益比（Ｂ／Ｃ）	3.6
経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）	7,487
経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）	13.6%

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

東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）

（推計時点 R 2 2 年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設道路（木更津南JCT～富津竹岡）： 20.7km		交通量※ ¹	[台/日]	－	13,000
		走行時間※ ²	[分]	－	11
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	－	30
②主な周辺道路※ ⁴	国道127号： 20.8km	交通量	[台/日]	15,600	11,100
		走行時間	[分]	67	60
		走行時間費用	[億円/年]	211	129
	国道410号： 53.2km	交通量	[台/日]	6,400	5,200
		走行時間	[分]	105	103
		走行時間費用	[億円/年]	140	114
	国道465号： 20.9km	交通量	[台/日]	4,800	4,100
		走行時間	[分]	40	40
		走行時間費用	[億円/年]	40	35
	君津鴨川線： 11.7km	交通量	[台/日]	9,000	7,900
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	49	42
	君津平川線： 10.3km	交通量	[台/日]	15,300	12,300
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	64	47
		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： 33,686.8km		走行時間費用	[億円/年]	314,010	313,921

			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：33,824.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	314,515	314,318	197

※ 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：東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）



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：東関東自動車道 千葉富津線(木更津南JCT～富津竹岡)

(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()	☐	
		無	☒	
	開発交通量の 考慮	有	☐	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	() 台トリップ/日
		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. その他

費用の現在価値算定表（事業全体）

箇所名：東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）

維持管理費の単価算定の算出

						単価(億円)		延長(km)		単価(億円)	
						0.3		20.7		6.6	
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 5	3.2434	107.0								
-13年目	H 6	3.1187	106.9	2.0	5.8						
-12年目	H 7	2.9987	106.4	5.0	14.1						
-11年目	H 8	2.8834	105.9	6.0	16.3						
-10年目	H 9	2.7725	106.8	14.0	36.3						
-9年目	H 10	2.6658	106.3	84.0	210.7						
-8年目	H 11	2.5633	104.8	155.0	379.2						
-7年目	H 12	2.4647	103.6	110.0	261.8						
-6年目	H 13	2.3699	102.3	107.0	247.8						
-5年目	H 14	2.2788	100.7	143.0	323.7						
-4年目	H 15	2.1911	99.3	95.0	209.7						
-3年目	H 16	2.1068	98.2	116.0	248.8						
-2年目	H 17	2.0258	97.0	38.0	79.4						
暫定供用開始年次	H 18	1.9479	96.4	67.0	135.5						
1年目	H 19	1.8730	95.5	40.0	78.4	4.7	9.3				
2年目	H 20	1.8009	95.0	2.9	5.5	4.8	9.1				
3年目	H 21	1.7317	93.8	1.5	2.8	4.9	9.1				
4年目	H 22	1.6651	92.2	1.3	2.3	5.1	9.2				
5年目	H 23	1.6010	90.9	2.3	4.0	5.3	9.2				
6年目	H 24	1.5395	90.2	0.4	0.6	5.4	9.2				
7年目	H 25	1.4802	90.2	1.9	3.1	5.5	9.0				
8年目	H 26	1.4233	92.3	2.5	3.8	5.6	8.6				
9年目	H 27	1.3686	93.7	11.1	16.1	5.7	8.4	0.03	0.04		
10年目	H 28	1.3159	93.7	52.6	73.8	5.8	8.1	0.1	0.1		
11年目	H 29	1.2653	94.0	94.1	126.7	5.9	7.9	0.3	0.4		
12年目	H 30	1.2167	93.9	49.9	64.7	6.0	7.8	0.5	0.7		
完成供用開始年次	R 1	1.2167	94.7	56.5	72.6	6.2	8.0	0.6	0.7		
14年目	R 2	1.1699	95.3	5.2	6.4	6.4	7.9	0.6	0.8		
15年目	R 3	1.1249	95.2	0.8	1.0	6.6	7.8	0.9	1.1		
16年目	R 4	1.0816	96.1	0.1	0.1	6.8	7.7	1.2	1.3		
17年目	R 5	1.0400	100.0			6.7	7.0	1.4	1.5		
18年目	R 6	1.0000	100.0			7.1	7.1	3.2	3.2		
19年目	R 7	0.9615	100.0			7.2	6.9	3.7	3.5		
20年目	R 8	0.9246	100.0			7.3	6.7	4.0	3.7		
21年目	R 9	0.8890	100.0			7.3	6.5	2.5	2.2		
22年目	R 10	0.8548	100.0			7.3	6.3	3.0	2.6		
23年目	R 11	0.8219	100.0			7.3	6.0	4.1	3.4		
24年目	R 12	0.7903	100.0			7.3	5.8				
25年目	R 13	0.7599	100.0			7.4	5.6				
26年目	R 14	0.7307	100.0			7.3	5.4				
27年目	R 15	0.7026	100.0			7.3	5.1				
28年目	R 16	0.6756	100.0			7.1	4.8				
29年目	R 17	0.6496	100.0			7.1	4.6				
30年目	R 18	0.6246	100.0			7.1	4.4				
31年目	R 19	0.6006	100.0			7.1	4.3				
32年目	R 20	0.5775	100.0			7.1	4.1				
33年目	R 21	0.5553	100.0			7.1	3.9				
34年目	R 22	0.5339	100.0			7.1	3.8				
35年目	R 23	0.5134	100.0			7.1	3.6				
36年目	R 24	0.4936	100.0			7.0	3.5				
37年目	R 25	0.4746	100.0			7.0	3.3				
38年目	R 26	0.4564	100.0			7.0	3.2				
39年目	R 27	0.4388	100.0			7.0	3.1				
40年目	R 28	0.4220	100.0			7.0	3.0				
41年目	R 29	0.4057	100.0			7.0	2.8				
42年目	R 30	0.3901	100.0			7.0	2.7				
43年目	R 31	0.3751	100.0			7.0	2.6				
44年目	R 32	0.3607	100.0			7.0	2.5				
45年目	R 33	0.3468	100.0			6.9	2.4				
46年目	R 34	0.3335	100.0			6.9	2.3				
47年目	R 35	0.3207	100.0			6.9	2.2				
48年目	R 36	0.3083	100.0			6.9	2.1				
49年目	R 37	0.2965	100.0			6.9	2.0				
50年目	R 38	0.2851	100.0	-0.009	-0.003	6.9	2.0				
合 計				1,265.1	2,631.3	331.6	278.0	26.1	25.2		
単純事業費計				1,265.07		331.60		26.11			

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：東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				割戻率 (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 R6	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%
暫定供用開始年次	H 18	0.9848	1.0012	0.9778	0.9858	1.9479	96.4														
1年目	H 19	0.9941	1.0107	0.9868	0.9951	1.8730	95.5	154	18	56	228	446	19	2	8	29	56	5	9	261	511
2年目	H 20	0.9712	0.9876	0.9637	0.9722	1.8009	95.0	149	18	54	221	418	19	2	7	28	52	5	9	253	480
3年目	H 21	0.9920	1.0090	0.9842	0.9931	1.7317	93.8	148	18	53	219	404	19	2	7	27	51	5	8	251	463
4年目	H 22	0.9888	1.0059	0.9807	0.9899	1.6651	92.2	147	18	52	216	391	18	2	7	27	49	4	8	248	448
5年目	H 23	0.9783	0.9910	0.9971	0.9830	1.6010	90.9	143	18	52	213	375	18	2	7	27	47	4	8	244	429
6年目	H 24	1.0027	1.0161	1.0222	1.0076	1.5395	90.2	144	18	53	215	367	18	2	7	27	46	4	8	246	420
7年目	H 25	0.9807	0.9940	1.0001	0.9857	1.4802	90.2	141	18	53	212	348	18	2	7	27	44	4	7	243	398
8年目	H 26	0.9719	0.9853	0.9913	0.9769	1.4233	92.3	137	18	53	207	319	17	2	7	26	40	4	7	237	366
9年目	H 27	0.9833	0.9972	1.0033	0.9886	1.3686	93.7	135	17	53	205	299	17	2	7	26	37	4	6	235	343
10年目	H 28	1.0035	1.0082	0.9872	1.0015	1.3159	93.7	135	18	52	205	288	17	2	7	26	36	4	6	235	330
11年目	H 29	1.0035	1.0081	0.9871	1.0015	1.2653	94.0	136	18	51	205	276	17	2	7	26	34	4	6	235	316
12年目	H 30	1.0035	1.0081	0.9869	1.0015	1.2167	93.9	136	18	51	205	265	17	2	7	26	33	4	5	235	304
完成供用開始年次	R 1	1.0035	1.0080	0.9867	1.0015	1.2167	94.7	137	18	50	205	263	17	2	7	26	33	4	5	235	302
14年目	R 2	1.0035	1.0079	0.9866	1.0015	1.1699	95.3	137	18	49	205	251	17	2	7	26	31	4	5	235	288
15年目	R 3	1.0035	1.0079	0.9864	1.0015	1.1249	95.2	138	18	49	205	242	17	2	7	26	30	4	5	234	277
16年目	R 4	1.0035	1.0078	0.9862	1.0015	1.0816	96.1	138	18	48	205	230	17	2	7	26	29	4	5	234	264
17年目	R 5	1.0034	1.0077	0.9860	1.0015	1.0400	100.0	139	19	47	205	213	17	2	7	25	27	4	4	234	244
18年目	R 6	1.0034	1.0077	0.9858	1.0015	1.0000	100.0	139	19	47	205	205	17	2	6	25	25	4	4	234	234
19年目	R 7	1.0034	1.0076	0.9856	1.0015	0.9615	100.0	140	19	46	204	197	17	2	6	25	24	4	4	234	225
20年目	R 8	1.0034	1.0076	0.9854	1.0015	0.9246	100.0	140	19	45	204	189	17	2	6	25	24	4	4	234	216
21年目	R 9	1.0034	1.0075	0.9852	1.0015	0.8890	100.0	140	19	45	204	182	18	2	6	25	23	4	4	234	208
22年目	R 10	1.0034	1.0075	0.9849	1.0015	0.8548	100.0	141	19	44	204	175	18	2	6	25	22	4	4	234	200
23年目	R 11	1.0034	1.0074	0.9847	1.0015	0.8219	100.0	141	19	43	204	168	18	2	6	25	21	4	4	234	192
24年目	R 12	1.0034	1.0073	0.9845	1.0015	0.7903	100.0	142	20	43	204	161	18	2	6	25	20	4	3	234	185
25年目	R 13	0.9961	1.0060	0.9926	0.9972	0.7599	100.0	141	20	42	203	155	18	2	6	25	19	4	3	233	177
26年目	R 14	0.9961	1.0059	0.9926	0.9972	0.7307	100.0	141	20	42	203	148	18	2	6	25	18	4	3	232	170
27年目	R 15	0.9961	1.0059	0.9925	0.9972	0.7026	100.0	140	20	42	202	142	18	2	6	25	18	4	3	231	162
28年目	R 16	0.9961	1.0059	0.9925	0.9972	0.6756	100.0	140	20	41	201	136	17	2	6	25	17	4	3	230	156
29年目	R 17	0.9960	1.0058	0.9924	0.9972	0.6496	100.0	139	20	41	200	130	17	2	6	25	16	4	3	230	149
30年目	R 18	0.9960	1.0058	0.9924	0.9972	0.6246	100.0	139	20	41	200	125	17	2	6	25	15	4	3	229	143
31年目	R 19	0.9960	1.0058	0.9923	0.9972	0.6006	100.0	138	20	40	199	119	17	2	6	25	15	4	3	228	137
32年目	R 20	0.9960	1.0057	0.9922	0.9972	0.5775	100.0	137	21	40	198	114	17	2	6	25	14	4	2	227	131
33年目	R 21	0.9960	1.0057	0.9922	0.9972	0.5553	100.0	137	21	40	197	110	17	2	6	24	14	4	2	226	126
34年目	R 22	0.9960	1.0057	0.9921	0.9972	0.5339	100.0	136	21	40	197	105	17	2	5	24	13	4	2	225	120
35年目	R 23	0.9897	0.9999	0.9931	0.9922	0.5134	100.0	135	21	39	195	100	17	2	5	24	12	4	2	223	115
36年目	R 24	0.9895	0.9999	0.9931	0.9921	0.4936	100.0	134	21	39	193	95	17	2	5	24	12	4	2	221	109
37年目	R 25	0.9894	0.9999	0.9930	0.9920	0.4746	100.0	132	21	39	192	91	17	2	5	24	11	4	2	219	104
38年目	R 26	0.9893	0.9999	0.9930	0.9920	0.4564	100.0	131	21	38	190	87	16	2	5	23	11	4	2	217	99
39年目	R 27	0.9892	0.9999	0.9930	0.9919	0.4388	100.0	129	21	38	188	83	16	2	5	23	10	4	2	216	95
40年目	R 28	0.9891	0.9999	0.9929	0.9918	0.4220	100.0	128	21	38	187	79	16	2	5	23	10	4	2	214	90
41年目	R 29	0.9890	0.9999	0.9928	0.9918	0.4057	100.0	127	21	38	185	75	16	2	5	23	9	4	2	212	86
42年目	R 30	0.9888	0.9999	0.9928	0.9917	0.3901	100.0	125	21	37	183	71	16	2	5	23	9	4	2	210	82
43年目	R 31	0.9887	0.9999	0.9927	0.9916	0.3751	100.0	124	21	37	182	68	15	2	5	22	8	4	1	208	78
44年目	R 32	0.9886	0.9999	0.9927	0.9916	0.3607	100.0	122	21	37	180	65	15	2	5	22	8	4	1	206	74
45年目	R 33	0.9885	0.9999	0.9926	0.9915	0.3468	100.0	121	21	37	178	62	15	2	5	22	8	4	1	204	71
46年目	R 34	0.9883	0.9999	0.9926	0.9914	0.3335	100.0	119	21	36	176	59	15	2	5	22	7	4	1	202	67
47年目	R 35	0.9882	0.9999	0.9925	0.9914	0.3207	100.0	118	21	36	175	56	15	2	5	22	7	4	1	200	64
48年目	R 36	0.9880	0.9999	0.9925	0.9913	0.3083	100.0	117	21	36	173	53	15	2	5	21	7	4	1	198	61
49年目	R 37	0.9879	0.9999	0.9924	0.9912	0.2965	100.0	115	21	35	171	51	14	2	5	21	6	4	1	196	58
50年目	R 38	0.9878	0.9999	0.9924	0.9911	0.2851	100.0	114	21	35	170	48	14	2	5	21	6	4	1	194	55
合 計								6,756	974	2,193	9,923	9,098	844	85	304	1,233	1,134	209	190	11,364	10,422