

卷 末 資 料
(九州横断自動車道延岡線
(嘉島 JCT～延岡 JCT・IC))

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
九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～ 延岡JCT・IC	95km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,900～17,200	2	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	3,520億円	937億円	153億円	4,610億円
うち残事業分	1,892億円	505億円	42億円	2,439億円
基準年における 現在価値 (C)	3,875億円	359億円	27億円	4,261億円
うち残事業分	1,524億円	157億円	5.7億円	1,687億円

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4年度			
供用年	平成18年度、平成21年度、平成26年度、平成28年度、令和元年度、令和4年度、 令和6年度、令和13年度、令和14年度、令和15年度、令和16年度			
単年便益 (初年便益)	4.3億円	0.69億円	0.22億円	5.2億円
基準年における 現在価値 (B)	4,604億円	587億円	176億円	5,368億円
うち残事業分	2,074億円	204億円	71億円	2,349億円

③ 結果

費用便益比	1.3
経済的純現在価値	1,107億円
経済的内部収益率	5.3%
費用便益比（残事業）	1.4
経済的純現在価値（残事業）	663億円
経済的内部収益率（残事業）	6.1%

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	6,900~17,200	±10%	1.1~1.4
事業費	3,520億円	±10%	1.2~1.3
事業期間	38年	±20%	1.2~1.4

【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	6,900~17,200	±10%	1.3~1.5
事業費	1,892億円	±10%	1.3~1.5
事業期間	11年	±20%	1.3~1.5

交通状況の変化

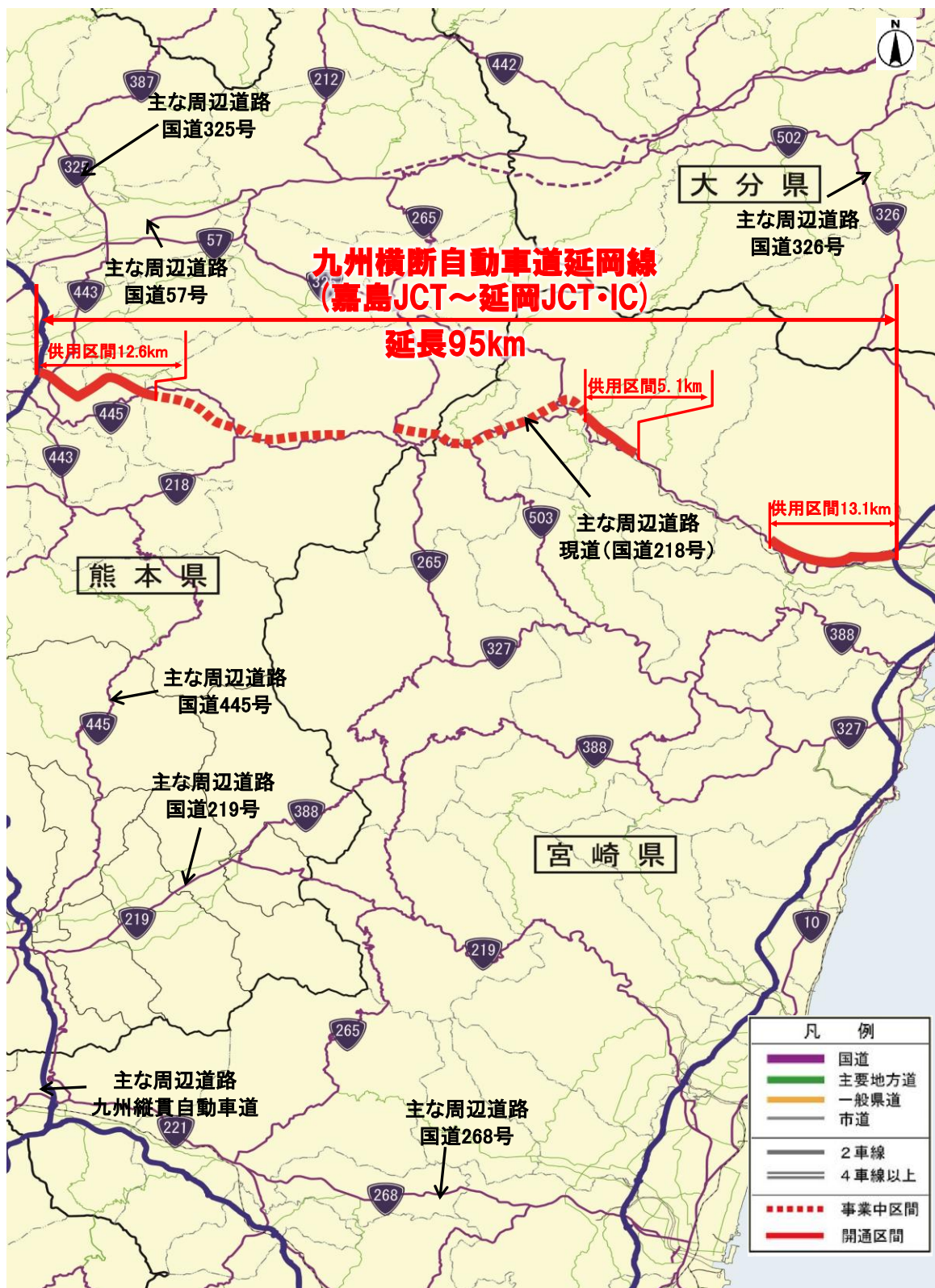
様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～延岡JCT・IC）

（推計時点R22年） （事業全体）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [事業名：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～延岡JCT・IC)未供用区間] : 45.5km	交通量	[台/日]	0	11,400	
	走行時間	[分]	0	34	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	76.84	
①新設・改築道路 [事業名：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～延岡JCT・IC)供用区間] : 30.8km	交通量	[台/日]	0	12,700	
	走行時間	[分]	0	26	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	68.05	
②主な周辺道路	現道(国道218号) : 104.9km	交通量	[台/日]	5,700	3,100
		走行時間	[分]	175	172
		走行時間費用	[億円/年]	194.31	100.69
	国道445号 : 39.1km	交通量	[台/日]	6,500	2,900
		走行時間	[分]	84	74
		走行時間費用	[億円/年]	95.53	36.31
	国道57号 : 43.1km	交通量	[台/日]	18,100	16,400
		走行時間	[分]	77	74
		走行時間費用	[億円/年]	251.49	219.96
	九州縦貫自動車道 : 176.2km	交通量	[台/日]	14,700	13,700
		走行時間	[分]	127	127
		走行時間費用	[億円/年]	408.61	380.40
	国道325号 : 63.2km	交通量	[台/日]	10,700	8,700
		走行時間	[分]	108	105
		走行時間費用	[億円/年]	207.01	159.74
	国道268号 : 71.8km	交通量	[台/日]	10,600	9,500
		走行時間	[分]	109	97
		走行時間費用	[億円/年]	223.16	195.17
	国道326号 : 44.0km	交通量	[台/日]	6,300	4,700
		走行時間	[分]	54	54
		走行時間費用	[億円/年]	68.01	50.16
	国道219号 : 64.2km	交通量	[台/日]	8,800	7,900
		走行時間	[分]	90	89
		走行時間費用	[億円/年]	155.60	136.58
③その他道路合計 6459.8km	走行時間費用	[億円/年]	10,452.42	10,411.22	
			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：7142.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,056.13	11,835.12	221.01

事業名：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～延岡JCT・IC）



交通状況の変化

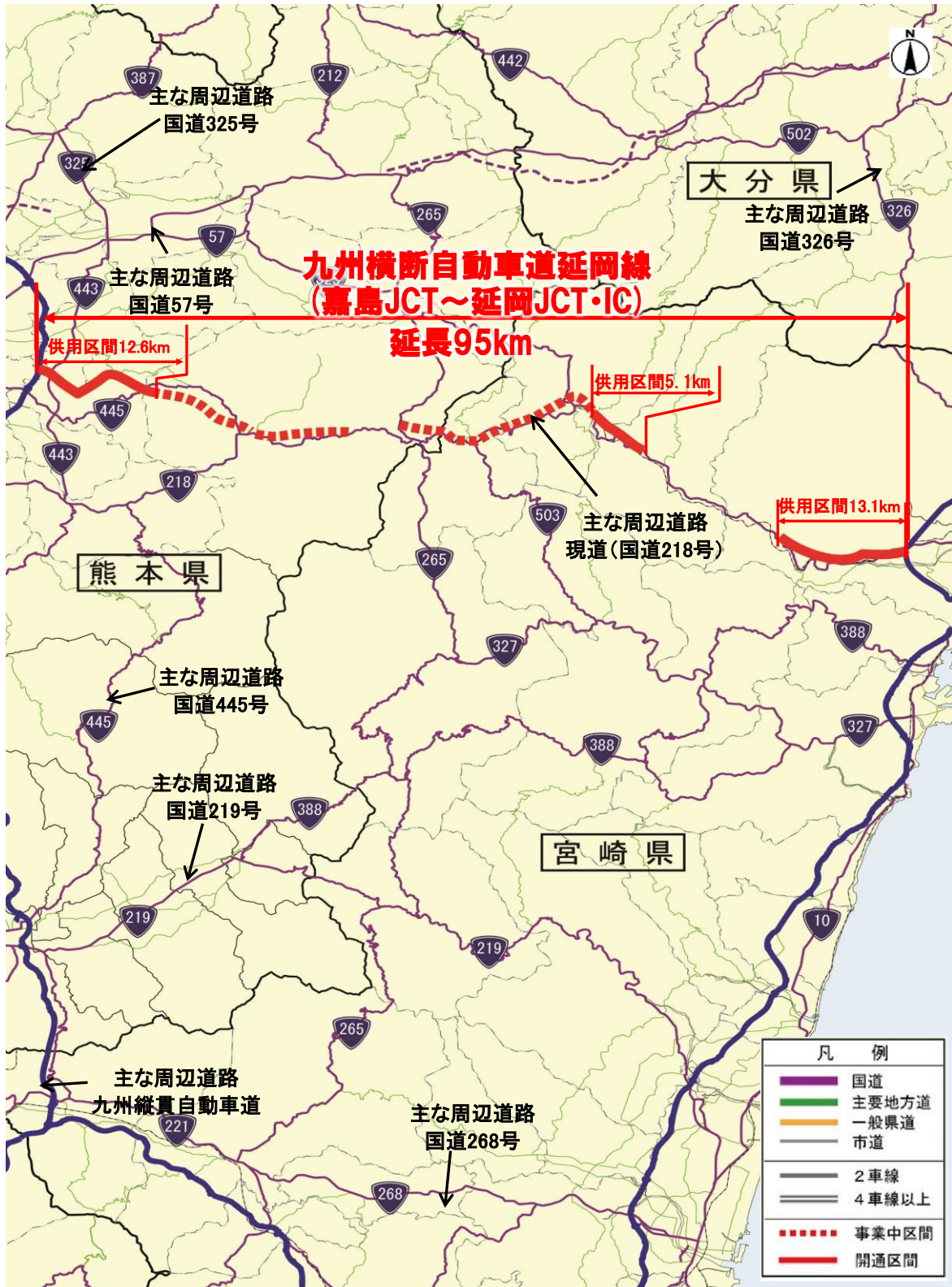
様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～延岡JCT・IC）

（推計時点R22年） （残事業）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [事業名：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～延岡JCT・IC)未供用区間] : 45.5km	交通量	[台/日]	0	11,400	
	走行時間	[分]	0	34	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	76.84	
①新設・改築道路 [事業名：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～延岡JCT・IC)供用区間] : 30.8km	交通量	[台/日]	9,800	12,700	
	走行時間	[分]	25	26	
	走行時間費用	[億円/年]	47.51	68.05	
②主な周辺道路	現道(国道218号) : 104.9km	交通量	[台/日]	5,300	3,100
		走行時間	[分]	166	172
		走行時間費用	[億円/年]	172.91	100.69
	国道445号 : 10.7km	交通量	[台/日]	9,500	1,500
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	38.79	6.01
	国道57号 : 36km	交通量	[台/日]	15,900	14,600
		走行時間	[分]	63	62
		走行時間費用	[億円/年]	180.12	163.36
	九州縦貫自動車道 : 176.2km	交通量	[台/日]	14,400	13,700
		走行時間	[分]	127	127
		走行時間費用	[億円/年]	401.61	380.40
	国道325号 : 63.2km	交通量	[台/日]	10,600	8,700
		走行時間	[分]	105	105
		走行時間費用	[億円/年]	196.77	159.74
	国道268号 : 71.8km	交通量	[台/日]	10,200	9,500
		走行時間	[分]	108	97
		走行時間費用	[億円/年]	214.99	195.17
	国道326号 : 44.0km	交通量	[台/日]	5,000	4,700
		走行時間	[分]	54	54
		走行時間費用	[億円/年]	53.16	50.16
	国道219号 : 64.2km	交通量	[台/日]	8,500	7,900
		走行時間	[分]	89	89
		走行時間費用	[億円/年]	148.18	136.58
③その他道路合計 6495.3km	走行時間費用	[億円/年]	10,519.25	10,498.11	
			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：7142.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,973.30	11,835.12	138.19

事業名：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～延岡JCT・IC）



費用便益分析の条件

事業名：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～延岡JCT・IC）

(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)	<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4年	
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 の推計の場合	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"/>	
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)			
その他()		<input type="checkbox"/>	
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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax～Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()		<input type="checkbox"/>	

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		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"/>		
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"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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"/>		
その他				

事業名：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～延岡JCT・IC)

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	更新費	更新費の設定根拠を記載 類似する橋梁の新設費用実績(直近)に基づき計上		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. 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:九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT~延岡JCT・IC)(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)				
				0.23	76.3	17.28				
年次	年度	割引率	GDP デフレート	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-10年目	H 8	2.7725	113.2	0.97	2.42					
-9年目	H 9	2.6658	114.2	2.03	4.82					
-8年目	H 10	2.5633	113.6	3.44	7.90					
-7年目	H 11	2.4647	112.0	8.60	19.28					
-6年目	H 12	2.3699	110.7	5.03	10.97					
-5年目	H 13	2.2788	109.4	15.07	31.99					
-4年目	H 14	2.1911	107.6	12.80	26.57					
-3年目	H 15	2.1068	106.1	21.66	43.83					
-2年目	H 16	2.0258	105.0	26.96	53.00					
-1年目	H 17	1.9479	103.7	74.57	142.74					
部分供用	H 18	1.8730	103.0	111.20	206.06	0.43	0.79			
1年目	H 19	1.8009	102.1	48.27	86.76	0.43	0.77			
2年目	H 20	1.7317	101.6	40.86	70.96	0.43	0.74			
部分供用(3年目)	H 21	1.6651	100.3	67.86	114.79	1.71	2.90			
4年目	H 22	1.6010	98.6	34.94	57.82	1.71	2.84			
5年目	H 23	1.5395	97.2	37.70	60.85	1.71	2.77			
6年目	H 24	1.4802	96.4	84.57	132.32	1.71	2.68			
7年目	H 25	1.4233	96.4	88.58	133.27	1.71	2.58			
部分供用(8年目)	H 26	1.3686	98.7	152.57	215.57	2.09	2.96			
9年目	H 27	1.3159	100.2	110.02	147.24	2.09	2.80			
部分供用(10年目)	H 28	1.2653	100.3	133.88	172.10	3.02	3.88			
11年目	H 29	1.2167	100.5	116.15	143.29	3.02	3.72			
12年目	H 30	1.1699	100.4	100.20	118.97	3.02	3.58			
部分供用(13年目)	R 1	1.1249	101.2	78.72	89.16	5.85	6.63			
14年目	R 2	1.0816	101.9	83.08	89.86	5.85	6.33			
15年目	R 3	1.0400	101.9	98.10	102.03	5.85	6.09			
部分供用(16年目)	R 4	1.0000	101.9	70.32	70.32	6.31	6.31			
17年目	R 5	0.9615	101.9	105.50	101.44	6.31	6.07			
部分供用(18年目)	R 6	0.9246	101.9	105.73	97.76	8.49	7.85			
19年目	R 7	0.8890	101.9	151.79	134.94	8.49	7.55			
20年目	R 8	0.8548	101.9	268.00	229.09	8.49	7.26			
21年目	R 9	0.8219	101.9	263.34	216.44	8.49	6.98			
22年目	R 10	0.7903	101.9	299.29	236.53	8.49	6.71			
23年目	R 11	0.7599	101.9	254.75	193.58	8.49	6.45			
24年目	R 12	0.7307	101.9	220.85	161.37	8.49	6.20			
部分供用(25年目)	R 13	0.7026	101.9	148.71	104.48	11.01	7.73			
部分供用(26年目)	R 14	0.6756	101.9	49.06	33.15	13.15	8.89			
部分供用(27年目)	R 15	0.6496	101.9	24.84	16.13	14.78	9.60			
供用開始(28年目)	R 16	0.6246	101.9			15.71	9.81			
29年目	R 17	0.6006	101.9			15.71	9.43			
30年目	R 18	0.5775	101.9			15.71	9.07			
31年目	R 19	0.5553	101.9			15.71	8.72			
32年目	R 20	0.5339	101.9			15.71	8.39			
33年目	R 21	0.5134	101.9			15.71	8.07			
34年目	R 22	0.4936	101.9			15.71	7.75			
35年目	R 23	0.4746	101.9			15.71	7.46			
36年目	R 24	0.4564	101.9			15.71	7.17			
37年目	R 25	0.4388	101.9			15.71	6.89			
38年目	R 26	0.4220	101.9			15.71	6.63			
39年目	R 27	0.4057	101.9			15.71	6.37			
40年目	R 28	0.3901	101.9			15.71	6.13			
41年目	R 29	0.3751	101.9			15.71	5.89			
42年目	R 30	0.3607	101.9			15.71	5.67			
43年目	R 31	0.3468	101.9			15.71	5.45			
44年目	R 32	0.3335	101.9			15.71	5.24			
45年目	R 33	0.3207	101.9			15.71	5.04			
46年目	R 34	0.3083	101.9			15.71	4.84			
47年目	R 35	0.2965	101.9			15.71	4.66			
48年目	R 36	0.2851	101.9			15.71	4.48			
49年目	R 37	0.2741	101.9			15.71	4.31			
50年目	R 38	0.2636	101.9			15.71	4.14			
51年目	R 39	0.2534	101.9			15.71	3.98			
52年目	R 40	0.2437	101.9			15.71	3.83	34.25	8.35	
53年目	R 41	0.2343	101.9			15.71	3.68			
54年目	R 42	0.2253	101.9			15.71	3.54			
55年目	R 43	0.2166	101.9			15.71	3.40			
56年目	R 44	0.2083	101.9			15.71	3.27			
57年目	R 45	0.2003	101.9			15.71	3.15	2.67	0.53	
58年目	R 46	0.1926	101.9			15.71	3.03			
59年目	R 47	0.1852	101.9			15.71	2.91			
60年目	R 48	0.1780	101.9			15.71	2.80			
61年目	R 49	0.1712	101.9			15.71	2.69			
62年目	R 50	0.1646	101.9			15.71	2.59	74.28	12.23	
63年目	R 51	0.1583	101.9			15.71	2.49			
64年目	R 52	0.1522	101.9			15.71	2.39			
65年目	R 53	0.1463	101.9			15.71	2.30			
66年目	R 54	0.1407	101.9			15.71	2.21			
67年目	R 55	0.1353	101.9			15.71	2.13	41.88	5.67	
68年目	R 56	0.1301	101.9			15.71	2.04			
69年目	R 57	0.1251	101.9			15.71	1.97			
70年目	R 58	0.1203	101.9			15.71	1.89			
71年目	R 59	0.1157	101.9			15.71	1.82			
72年目	R 60	0.1112	101.9			15.71	1.75			
73年目	R 61	0.1069	101.9			15.71	1.68			
74年目	R 62	0.1028	101.9			15.71	1.61			
75年目	R 63	0.0989	101.9			15.71	1.55			
76年目	R 64	0.0951	101.9			15.71	1.49			
77年目	R 65	0.0914	101.9	-54.01	-4.94	15.71	1.44			
合計				3,466.00	3,874.87	937.12	358.89	153.08	26.77	
単純事業費計				3,520.01		937.12		153.08		

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。
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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名:九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT~延岡JCT・IC)(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.23	45.5	10.34			
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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	R 5	0.9615	101.9	105.50	101.44				
部分供用	R 6	0.9246	101.9	105.73	97.76	2.18	2.02		
1年目	R 7	0.8890	101.9	151.79	134.94	2.18	1.94		
2年目	R 8	0.8548	101.9	268.00	229.09	2.18	1.87		
3年目	R 9	0.8219	101.9	263.34	216.44	2.18	1.79		
4年目	R 10	0.7903	101.9	299.29	236.53	2.18	1.72		
5年目	R 11	0.7599	101.9	254.75	193.58	2.18	1.66		
6年目	R 12	0.7307	101.9	220.85	161.37	2.18	1.59		
部分供用(7年目)	R 13	0.7026	101.9	148.71	104.48	4.70	3.30		
部分供用(8年目)	R 14	0.6756	101.9	49.06	33.15	6.85	4.62		
部分供用(9年目)	R 15	0.6496	101.9	24.84	16.13	8.47	5.50		
供用開始(10年目)	R 16	0.6246	101.9			9.40	5.87		
11年目	R 17	0.6006	101.9			9.40	5.65		
12年目	R 18	0.5775	101.9			9.40	5.43		
13年目	R 19	0.5553	101.9			9.40	5.22		
14年目	R 20	0.5339	101.9			9.40	5.02		
15年目	R 21	0.5134	101.9			9.40	4.83		
16年目	R 22	0.4936	101.9			9.40	4.64		
17年目	R 23	0.4746	101.9			9.40	4.46		
18年目	R 24	0.4564	101.9			9.40	4.29		
19年目	R 25	0.4388	101.9			9.40	4.12		
20年目	R 26	0.4220	101.9			9.40	3.97		
21年目	R 27	0.4057	101.9			9.40	3.81		
22年目	R 28	0.3901	101.9			9.40	3.67		
23年目	R 29	0.3751	101.9			9.40	3.53		
24年目	R 30	0.3607	101.9			9.40	3.39		
25年目	R 31	0.3468	101.9			9.40	3.26		
26年目	R 32	0.3335	101.9			9.40	3.13		
27年目	R 33	0.3207	101.9			9.40	3.01		
28年目	R 34	0.3083	101.9			9.40	2.90		
29年目	R 35	0.2965	101.9			9.40	2.79		
30年目	R 36	0.2851	101.9			9.40	2.68		
31年目	R 37	0.2741	101.9			9.40	2.58		
32年目	R 38	0.2636	101.9			9.40	2.48		
33年目	R 39	0.2534	101.9			9.40	2.38		
34年目	R 40	0.2437	101.9			9.40	2.29		
35年目	R 41	0.2343	101.9			9.40	2.20		
36年目	R 42	0.2253	101.9			9.40	2.12		
37年目	R 43	0.2166	101.9			9.40	2.04		
38年目	R 44	0.2083	101.9			9.40	1.96		
39年目	R 45	0.2003	101.9			9.40	1.88		
40年目	R 46	0.1926	101.9			9.40	1.81		
41年目	R 47	0.1852	101.9			9.40	1.74		
42年目	R 48	0.1780	101.9			9.40	1.67		
43年目	R 49	0.1712	101.9			9.40	1.61		
44年目	R 50	0.1646	101.9			9.40	1.55		
45年目	R 51	0.1583	101.9			9.40	1.49		
46年目	R 52	0.1522	101.9			9.40	1.43		
47年目	R 53	0.1463	101.9			9.40	1.38		
48年目	R 54	0.1407	101.9			9.40	1.32		
49年目	R 55	0.1353	101.9			9.40	1.27	41.88	5.67
50年目	R 56	0.1301	101.9			9.40	1.22		
51年目	R 57	0.1251	101.9			9.40	1.18		
52年目	R 58	0.1203	101.9			9.40	1.13		
53年目	R 59	0.1157	101.9			9.40	1.09		
54年目	R 60	0.1112	101.9			9.40	1.05		
55年目	R 61	0.1069	101.9			9.40	1.00		
56年目	R 62	0.1028	101.9			9.40	0.97		
57年目	R 63	0.0989	101.9			9.40	0.93		
58年目	R 64	0.0951	101.9			9.40	0.89		
59年目	R 65	0.0914	101.9	-10.44	-0.95	9.40	0.86		
合計				1,881.41	1,523.96	505.29	157.20	41.88	5.67
単純事業費計				1,891.85		505.29		41.88	

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。

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。

卷 末 資 料

(九州横断自動車道延岡線 嘉島 JCT～矢部)

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	九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)
事業主体	九州地方整備局

●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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	(一併評価) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,107億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 663億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) (延岡線 (嘉島JCT～矢部)) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 135億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.5%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 432億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 49%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 	区間b (当該区間/並行区間) について：国道445号並行現道区間 (山都町上寺～嘉島町上六嘉) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：52.4万人・時間/年 (国道445号) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約7割削減 (国道445号)
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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又は新たなバス路線が期待できる 	国道218号を通るバス路線 (8本/日) の利便性向上 (延岡～福岡) 都市間バス：こかせ号 (福岡～延岡：8本/日) [全事業・残事業] 約17分短縮 [整備前約267分⇒整備後約250分]
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	熊本駅 (九州新幹線、鹿児島本線) へのアクセス向上が見込まれる (山都町役場⇒熊本駅) [残事業] 約 4分短縮 [整備前約60分⇒整備後約56分]：九州横断自動車道延岡線 (北中島～矢部) [全事業] 約16分短縮 [整備前約72分⇒整備後約56分]：九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	阿蘇くまもと空港へのアクセス向上が見込まれる (山都町役場⇒阿蘇くまもと空港) [残事業] 約 4分短縮 [整備前約40分⇒整備後約36分]：九州横断自動車道延岡線 (北中島～矢部) [全事業] 約20分短縮 [整備前約56分⇒整備後約36分]：九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	熊本港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる (山都町役場⇒熊本港) [残事業] 約 4分短縮 [整備前約64分⇒整備後約60分]：九州横断自動車道延岡線 (北中島～矢部) [全事業] 約17分短縮 [整備前約77分⇒整備後約60分]：九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 (A'路線としての位置付けがある場合) 	熊本県熊本市 (県庁所在地) ⇨宮崎県延岡市 (延岡地方生活圏中心都市) を最短時間で連絡する路線 (九州横断自動車道延岡線) を構成する
<ul style="list-style-type: none"> □ 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 			
<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 		熊本地方生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる (山都町役場⇒熊本市役所) [残事業] 約 4分短縮 [整備前約65分⇒整備後約61分]：九州横断自動車道延岡線 (北中島～矢部) [全事業] 約17分短縮 [整備前約78分⇒整備後約61分]：九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)	
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 	山都町へのアクセス向上が期待される (熊本駅⇒山都町) [残事業] 約 4分短縮 [整備前約60分⇒整備後約56分]：九州横断自動車道延岡線 (北中島～矢部) [全事業] 約16分短縮 [整備前約72分⇒整備後約56分]：九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)	
	<ul style="list-style-type: none"> □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 		

2. 暮らし	安全で安心して 暮らすための 確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>済々会熊本病院（第三次救急医療施設）へのアクセス向上が見込まれる（山都町役場⇒済生会熊本病院） [残事業]約4分短縮〔整備前約48分⇒整備後約44分〕：九州横断自動車道延岡線（北中島～矢部） [全事業]約17分短縮〔整備前約61分⇒整備後約44分〕：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）</p>
3. 安全	安全な生活 環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> □ 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する 	<p>国道218号、国道445号：緊急輸送道路ネットワーク計画（熊本県）において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。</p>
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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） 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
4. 環境	地球環境の 保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>CO₂排出削減量：2,141 t-CO₂/年（残事業） 6,510 t-CO₂/年（全事業）</p>
	生活環境の 改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO_x排出削減率 	<p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：24.8 t-NO_x/年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：29.0 t-NO_x/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	<p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：1.4 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：1.6 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p>
		<ul style="list-style-type: none"> □ 現道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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ その他、環境や景観上の効果が期待される 	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> □ 他機関との連携プログラムに位置づけられている 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	現拡・BP・その他の別
九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	23.0km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,700～16,800	2	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,019億円	208億円		1,227億円
うち残事業分	43億円	109億円		152億円
基準年における 現在価値 (C)	1,394億円	108億円		1,502億円
うち残事業分	41億円	45億円		87億円

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4年度			
供用年	平成26年度、令和元年度、令和6年度			
単年便益 (初年便益)	2.4億円	0.33億円	0.09億円	2.8億円
基準年における 現在価値 (B)	1,366億円	197億円	73億円	1,637億円
うち残事業分	430億円	60億円	27億円	518億円

③ 結果

費用便益比	1.1
経済的純現在価値	135億円
経済的内部収益率	4.5%
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	432億円
経済的内部収益率（残事業）	49%

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	6,700～16,800	±10%	1.002～1.2
事業費	1,019億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	27年	±20%	1.1～1.1

【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	6,700～16,800	±10%	5.4～6.6
事業費	43億円	±10%	5.7～6.3
事業期間	1年	±20%	6.0～6.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点R22年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部] 【事業中区間】 : 10.4km	交通量	[台/日]	0.00	13,600	
	走行時間	[分]	0.00	7.8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	20.54	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部] 【供用区間】 : 12.6km	交通量	[台/日]	0.00	14,900	
	走行時間	[分]	0.00	11	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	32.61	
②主な周辺道路	国道445号 : 27.1km	交通量	[台/日]	8,500	3,500
		走行時間	[分]	50	46
		走行時間費用	[億円/年]	78.68	27.92
	国道218号 : 16.4km	交通量	[台/日]	5,500	4,000
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	29.47	20.44
	国道265号 : 5.5km	交通量	[台/日]	6,800	3,700
		走行時間	[分]	6.6	6.6
		走行時間費用	[億円/年]	8.57	4.68
	国道57号 : 12.5km	交通量	[台/日]	29,900	26,400
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	110.28	95.68
	国道325号 : 22.5km	交通量	[台/日]	9,700	5,800
		走行時間	[分]	41	38
		走行時間費用	[億円/年]	75.26	39.82
③その他道路合計 7,031.0km	走行時間費用	[億円/年]	11,608.66	11,605.67	
			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：7,138.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,910.92	11,847.36	63.56

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部



交通状況の変化

様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点R22年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部] 【事業中区間】 : 10.4km	交通量	[台/日]	0.00	13,600	
	走行時間	[分]	0.00	7.8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	20.54	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部] 【供用区間】 : 12.6km	交通量	[台/日]	13,100	14,900	
	走行時間	[分]	9.7	11	
	走行時間費用	[億円/年]	24.25	32.61	
②主な周辺道路	国道445号 : 27.1km	交通量	[台/日]	7,000	3,500
		走行時間	[分]	50	46
		走行時間費用	[億円/年]	66.95	27.92
	国道218号 : 16.4km	交通量	[台/日]	4,800	4,000
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	25.26	20.44
	国道265号 : 5.5km	交通量	[台/日]	4,800	3,700
		走行時間	[分]	6.6	6.6
		走行時間費用	[億円/年]	6.04	4.68
	国道57号 : 1.6km	交通量	[台/日]	35,500	35,000
		走行時間	[分]	2.6	2.6
		走行時間費用	[億円/年]	17.13	16.77
国道325号 : 9.8km	交通量	[台/日]	8,000	6,600	
	走行時間	[分]	18	17	
	走行時間費用	[億円/年]	25.57	20.28	
③その他道路合計 7,054.6km	走行時間費用	[億円/年]	11,706.59	11,704.12	
			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 : 7,138.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,871.79	11,847.36	24.43

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部



費用便益分析の条件

事業名:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部

(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)	<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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>
		複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H27,R22)
	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"/>
	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)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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"/>		
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"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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"/>		
その他				

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. 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)					
				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.23		23.0		5.31	
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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-17年目	H 9	2.6658	114.2	0.09	0.23				
-16年目	H 10	2.5633	113.6	1.46	3.35				
-15年目	H 11	2.4647	112.0	2.55	5.72				
-14年目	H 12	2.3699	110.7	1.13	2.47				
-13年目	H 13	2.2788	109.4	2.16	4.59				
-12年目	H 14	2.1911	107.6	0.98	2.04				
-11年目	H 15	2.1068	106.1	5.97	12.08				
-10年目	H 16	2.0258	105.0	6.31	12.41				
-9年目	H 17	1.9479	103.7	14.27	27.32				
-8年目	H 18	1.8730	103.0	47.43	87.89				
-7年目	H 19	1.8009	102.1	29.27	52.61				
-6年目	H 20	1.7317	101.6	31.33	54.42				
-5年目	H 21	1.6651	100.3	53.76	90.95				
-4年目	H 22	1.6010	98.6	28.61	47.33				
-3年目	H 23	1.5395	97.2	32.55	52.54				
-2年目	H 24	1.4802	96.4	55.88	87.43				
-1年目	H 25	1.4233	96.4	50.49	75.96				
部分供用	H 26	1.3686	98.7	78.81	111.35	0.38	0.54		
1年目	H 27	1.3159	100.2	70.90	94.88	0.38	0.51		
2年目	H 28	1.2653	100.3	83.06	106.78	0.38	0.49		
3年目	H 29	1.2167	100.5	81.05	99.99	0.38	0.47		
4年目	H 30	1.1699	100.4	65.18	77.39	0.38	0.45		
部分供用(5年目)	R 1	1.1249	101.2	59.15	67.00	2.65	3.00		
6年目	R 2	1.0816	101.9	56.75	61.39	2.65	2.86		
7年目	R 3	1.0400	101.9	71.53	74.39	2.65	2.75		
8年目	R 4	1.0000	101.9	45.27	45.27	2.65	2.65		
9年目	R 5	0.9615	101.9	43.11	41.45	2.65	2.54		
供用開始(10年目)	R 6	0.9246	101.9			4.83	4.46		
11年目	R 7	0.8890	101.9			4.83	4.29		
12年目	R 8	0.8548	101.9			4.83	4.13		
13年目	R 9	0.8219	101.9			4.83	3.97		
14年目	R 10	0.7903	101.9			4.83	3.81		
15年目	R 11	0.7599	101.9			4.83	3.67		
16年目	R 12	0.7307	101.9			4.83	3.53		
17年目	R 13	0.7026	101.9			4.83	3.39		
18年目	R 14	0.6756	101.9			4.83	3.26		
19年目	R 15	0.6496	101.9			4.83	3.14		
20年目	R 16	0.6246	101.9			4.83	3.02		
21年目	R 17	0.6006	101.9			4.83	2.90		
22年目	R 18	0.5775	101.9			4.83	2.79		
23年目	R 19	0.5553	101.9			4.83	2.68		
24年目	R 20	0.5339	101.9			4.83	2.58		
25年目	R 21	0.5134	101.9			4.83	2.48		
26年目	R 22	0.4936	101.9			4.83	2.38		
27年目	R 23	0.4746	101.9			4.83	2.29		
28年目	R 24	0.4564	101.9			4.83	2.20		
29年目	R 25	0.4388	101.9			4.83	2.12		
30年目	R 26	0.4220	101.9			4.83	2.04		
31年目	R 27	0.4057	101.9			4.83	1.96		
32年目	R 28	0.3901	101.9			4.83	1.88		
33年目	R 29	0.3751	101.9			4.83	1.81		
34年目	R 30	0.3607	101.9			4.83	1.74		
35年目	R 31	0.3468	101.9			4.83	1.67		
36年目	R 32	0.3335	101.9			4.83	1.61		
37年目	R 33	0.3207	101.9			4.83	1.55		
38年目	R 34	0.3083	101.9			4.83	1.49		
39年目	R 35	0.2965	101.9			4.83	1.43		
40年目	R 36	0.2851	101.9			4.83	1.38		
41年目	R 37	0.2741	101.9			4.83	1.32		
42年目	R 38	0.2636	101.9			4.83	1.27		
43年目	R 39	0.2534	101.9			4.83	1.22		
44年目	R 40	0.2437	101.9			4.83	1.18		
45年目	R 41	0.2343	101.9			4.83	1.13		
46年目	R 42	0.2253	101.9			4.83	1.09		
47年目	R 43	0.2166	101.9			4.83	1.05		
48年目	R 44	0.2083	101.9			4.83	1.01		
49年目	R 45	0.2003	101.9	-27.33	-5.47	4.83	0.97		
合計				991.75	1,393.74	208.22	108.12	0.00	0.00
単純事業費計				1,019.07		208.22		0.00	

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。
 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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
				0.23	10.4	2.40			
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-1年目	R 5	0.9615	101.9	43.11	41.45				
供用開始年次	R 6	0.9246	101.9			2.18	2.02		
1年目	R 7	0.8890	101.9			2.18	1.94		
2年目	R 8	0.8548	101.9			2.18	1.87		
3年目	R 9	0.8219	101.9			2.18	1.79		
4年目	R 10	0.7903	101.9			2.18	1.72		
5年目	R 11	0.7599	101.9			2.18	1.66		
6年目	R 12	0.7307	101.9			2.18	1.59		
7年目	R 13	0.7026	101.9			2.18	1.53		
8年目	R 14	0.6756	101.9			2.18	1.47		
9年目	R 15	0.6496	101.9			2.18	1.42		
10年目	R 16	0.6246	101.9			2.18	1.36		
11年目	R 17	0.6006	101.9			2.18	1.31		
12年目	R 18	0.5775	101.9			2.18	1.26		
13年目	R 19	0.5553	101.9			2.18	1.21		
14年目	R 20	0.5339	101.9			2.18	1.16		
15年目	R 21	0.5134	101.9			2.18	1.12		
16年目	R 22	0.4936	101.9			2.18	1.08		
17年目	R 23	0.4746	101.9			2.18	1.04		
18年目	R 24	0.4564	101.9			2.18	1.00		
19年目	R 25	0.4388	101.9			2.18	0.96		
20年目	R 26	0.4220	101.9			2.18	0.92		
21年目	R 27	0.4057	101.9			2.18	0.89		
22年目	R 28	0.3901	101.9			2.18	0.85		
23年目	R 29	0.3751	101.9			2.18	0.82		
24年目	R 30	0.3607	101.9			2.18	0.79		
25年目	R 31	0.3468	101.9			2.18	0.76		
26年目	R 32	0.3335	101.9			2.18	0.73		
27年目	R 33	0.3207	101.9			2.18	0.70		
28年目	R 34	0.3083	101.9			2.18	0.67		
29年目	R 35	0.2965	101.9			2.18	0.65		
30年目	R 36	0.2851	101.9			2.18	0.62		
31年目	R 37	0.2741	101.9			2.18	0.60		
32年目	R 38	0.2636	101.9			2.18	0.58		
33年目	R 39	0.2534	101.9			2.18	0.55		
34年目	R 40	0.2437	101.9			2.18	0.53		
35年目	R 41	0.2343	101.9			2.18	0.51		
36年目	R 42	0.2253	101.9			2.18	0.49		
37年目	R 43	0.2166	101.9			2.18	0.47		
38年目	R 44	0.2083	101.9			2.18	0.45		
39年目	R 45	0.2003	101.9			2.18	0.44		
40年目	R 46	0.1926	101.9			2.18	0.42		
41年目	R 47	0.1852	101.9			2.18	0.40		
42年目	R 48	0.1780	101.9			2.18	0.39		
43年目	R 49	0.1712	101.9			2.18	0.37		
44年目	R 50	0.1646	101.9			2.18	0.36		
45年目	R 51	0.1583	101.9			2.18	0.35		
46年目	R 52	0.1522	101.9			2.18	0.33		
47年目	R 53	0.1463	101.9			2.18	0.32		
48年目	R 54	0.1407	101.9			2.18	0.31		
49年目	R 55	0.1353	101.9			2.18	0.30		
合計				43.11	41.45	109.09	45.07	0.00	0.00
単純事業費計				43.11		109.09		0.00	

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。
 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：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部(残事業)

Table with columns: 年度 (基準年), 総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック), 割引率 (A), GDP デフレーター, 走行時間短縮便益(億円) (乗用車種, 小型貨物, 普通貨物, ①計, 現在価値 (1) x (A)), 走行経費減少便益(億円) (乗用車種, 小型貨物, 普通貨物, ②計, 現在価値 (A) x (2)), 事故減少便益(億円) (③, 現在価値 (3) x (A)), 合計 (便益合計 (1)-(3), 現在価値 割引率4%), 年次.