

# 一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 川内道路

1. 川内道路の概要
2. 事業の効果及び必要性
  - (1) 事業を巡る社会情勢等の変化
  - (2) 事業の投資効果（費用便益効果分析）
  - (3) 事業の進捗状況
3. 事業の進捗の見込み
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性
5. 対応方針（原案）

巻末資料

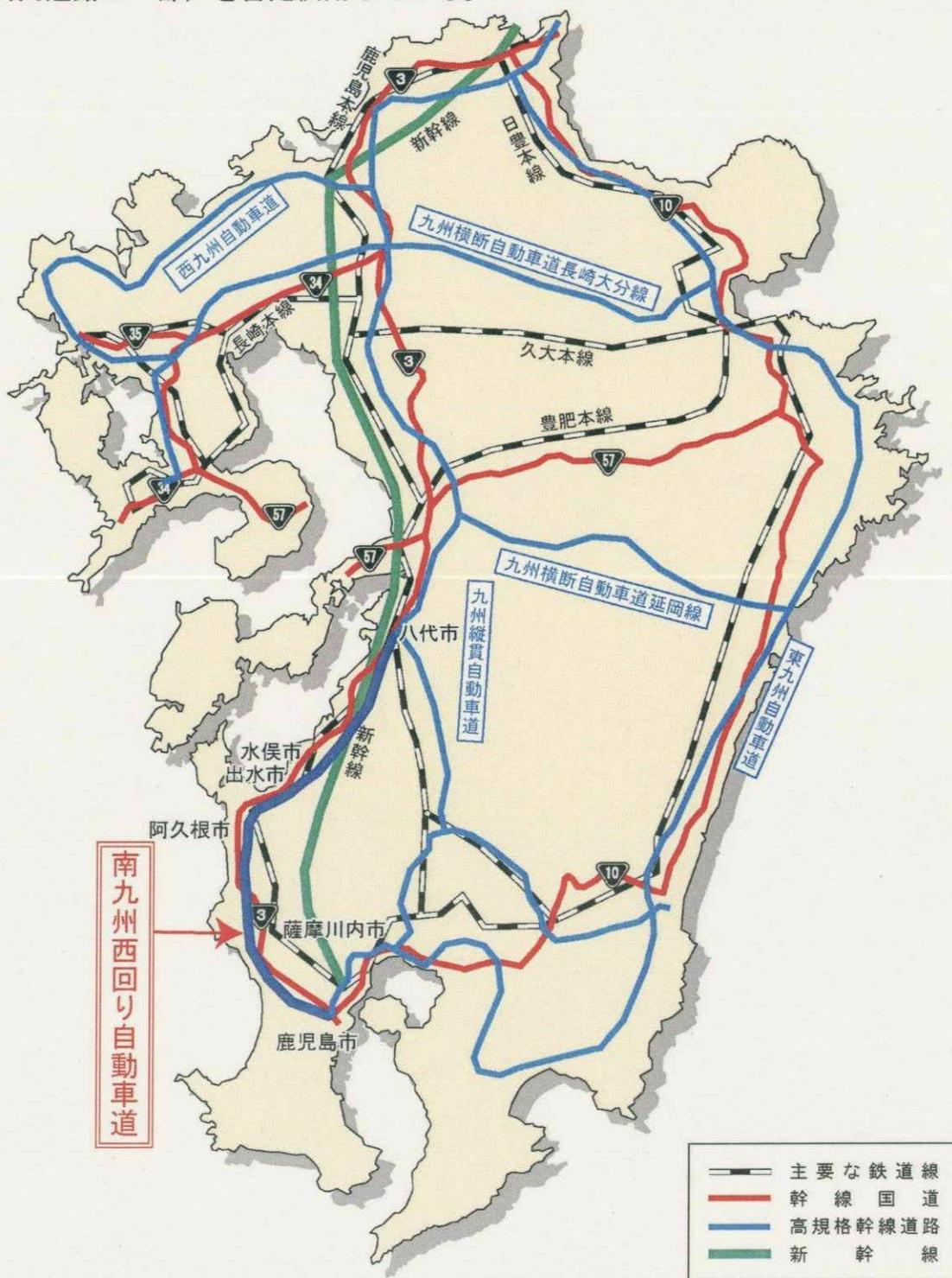
# 1. 川内道路の概要

## 1-1. 南九州西回り自動車道の概要

南九州西回り自動車道は、高規格幹線道路網の一環として計画された道路であり、国道3号として整備され、九州西南部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。

本道路は、八代市を起点として、水俣市・薩摩川内市などを經由して鹿児島市に至る延長約140kmの一般国道の自動車専用道路である。

八代市及び鹿児島市の両方向から整備を進めてきており、現在までに八代JCT～田浦IC間（八代日奈久道路、日奈久芦北道路の一部）、鹿児島IC～串木野IC（鹿児島道路、川内道路の一部）を暫定供用している。





## 1-2. 川内道路の概要

### (1) 概要

川内道路は、南九州西回り自動車道のうち薩摩川内市～日置郡市来町を結ぶ延長 13.8km の自動車専用道路である。

本道路は、並行する一般国道 3 号における交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、新たに地域の広域交通を支える高規格道路として、広域的な利便性の確保、川北薩地域の地域振興に資するものである。

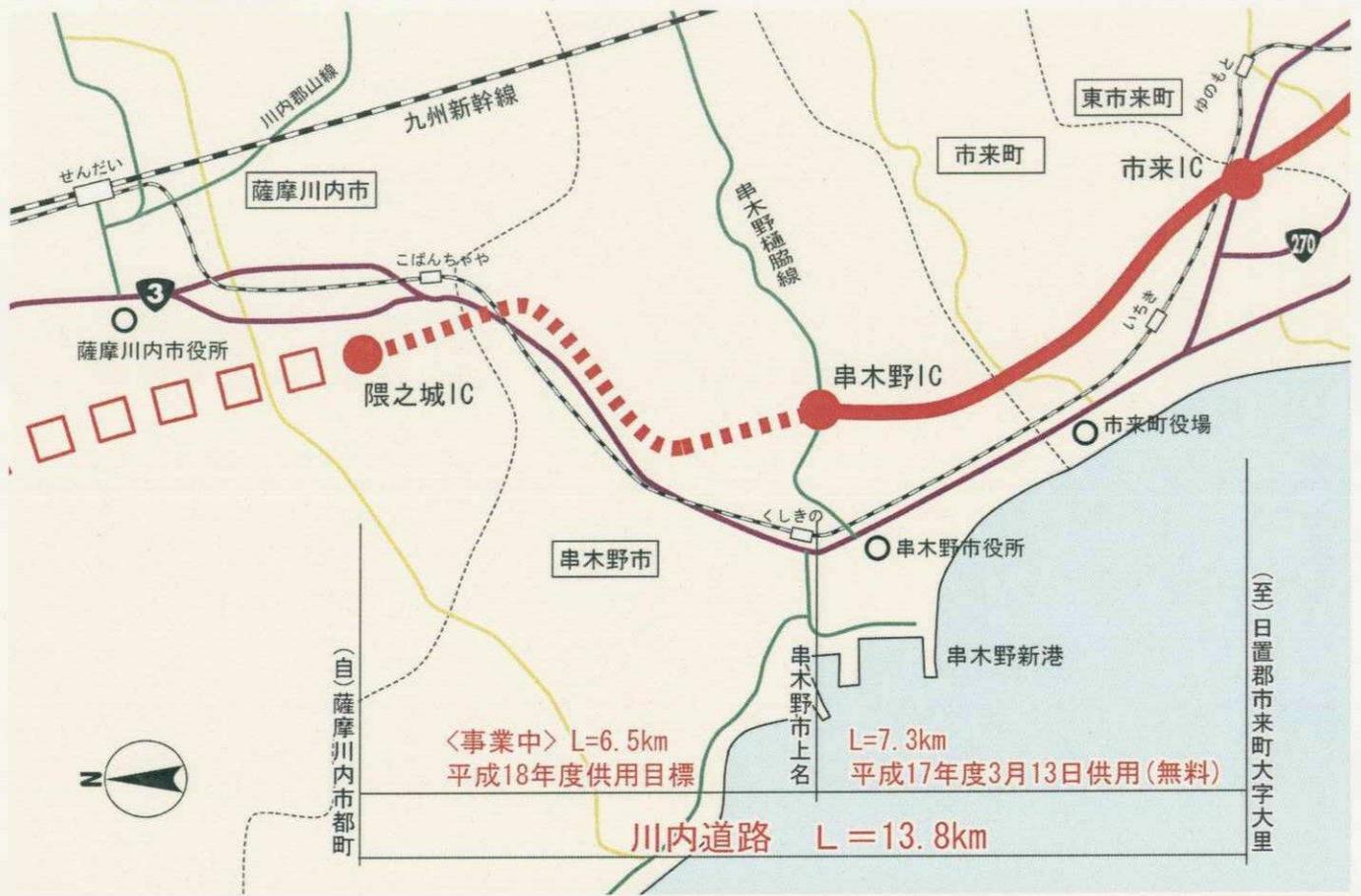
### (2) 道路の諸元

起点	自) 鹿児島県薩摩川内市都町 <small>かごしまけん さつません だいしみやこまち</small>	
終点	至) 鹿児島県日置郡市来町大字大里 <small>かごしまけん ひおきぐん いちきちょう おおあざおおさと</small>	
延長	約 13.8 km	
車線数	4 車線	
通過市町村名	鹿児島県薩摩川内市、串木野市、日置郡市来町	
	隈之城 IC～串木野 IC	串木野 IC～市来 IC
構造規格	第 1 種第 3 級	第 1 種第 2 級
設計速度	80 km/h	100km/h

### (3) 標準幅員構成



(4) 路線概要図



▲ 路線概要図

## 2. 事業の効果及び必要性

### 1-3. 事業を巡る社会情勢等の変化

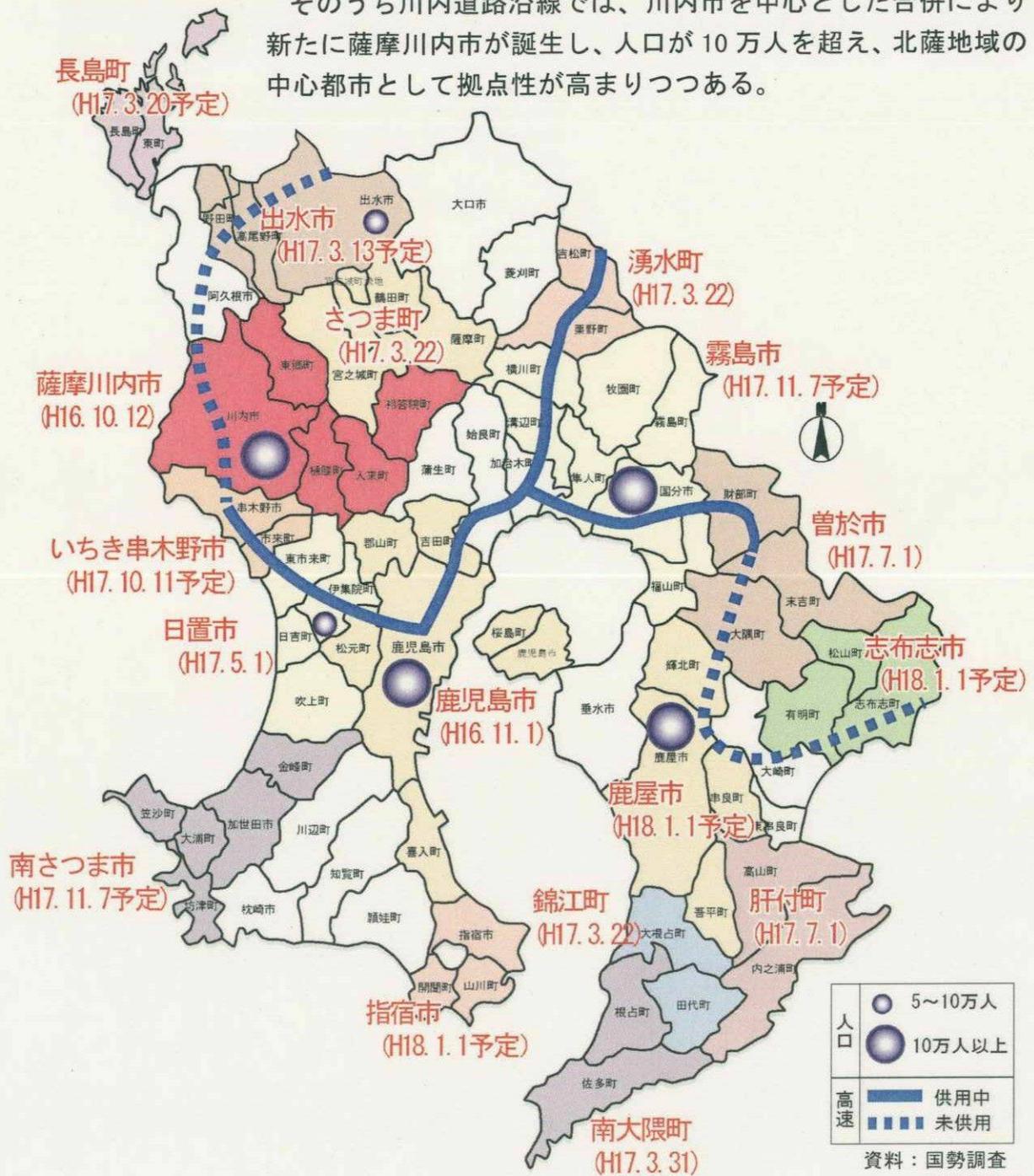
#### (1) 地域の概況

##### 1) 市町村合併

#### 薩摩川内市の拠点性が高まる

現在の市町村合併状況並びに合併協議会の設置状況から、将来の都市規模を推計すると、合併前に鹿児島県内では1市しかなかった人口10万人以上の都市が、この平成の大合併により4市となる。

そのうち川内道路沿線では、川内市を中心とした合併により新たに薩摩川内市が誕生し、人口が10万人を超え、北薩地域の中心都市として拠点性が高まりつつある。

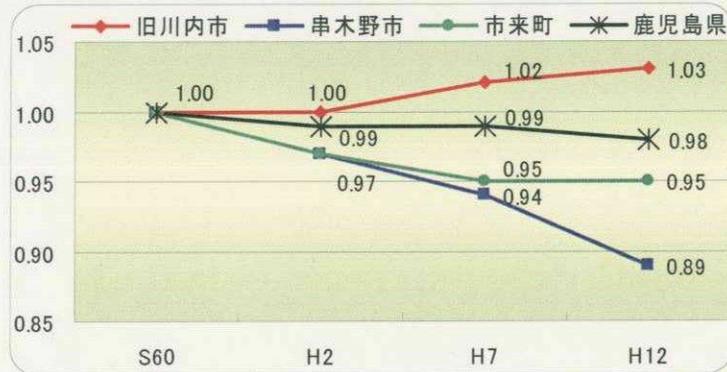


▲ 市町村合併の状況

沿線地域の人口は減少傾向、自動車保有台数は増加傾向

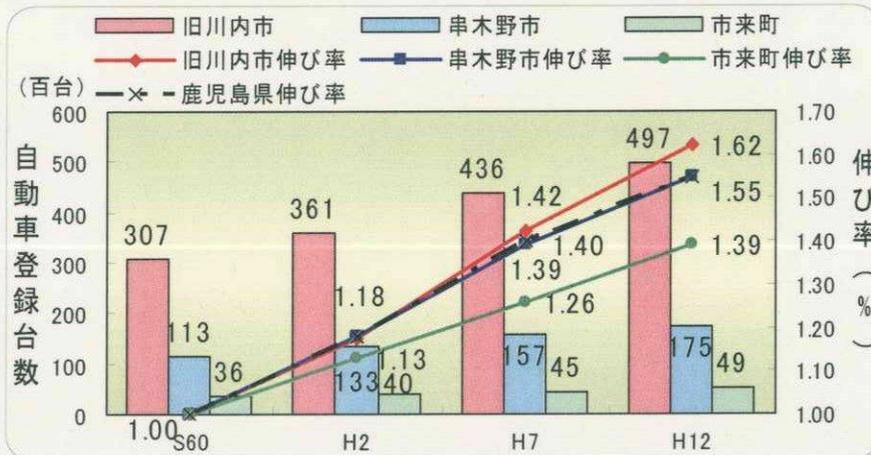
鹿児島県全体の人口が、ここ15年で減少傾向にある中で、旧川内市の人口は若干の増加傾向にある。また、川内市を除く沿線市町は、県全体(0.98)減少傾向に比べて、さらに3%~10%程度減少している。

川内市を含む沿線市町の自動車保有台数及び一世帯当たりの自動車保有台数は、県全体と同じく増加傾向にある。なお、いずれも鹿児島県平均を上回る状況にあり、自動車依存度が高い地域であるといえる。



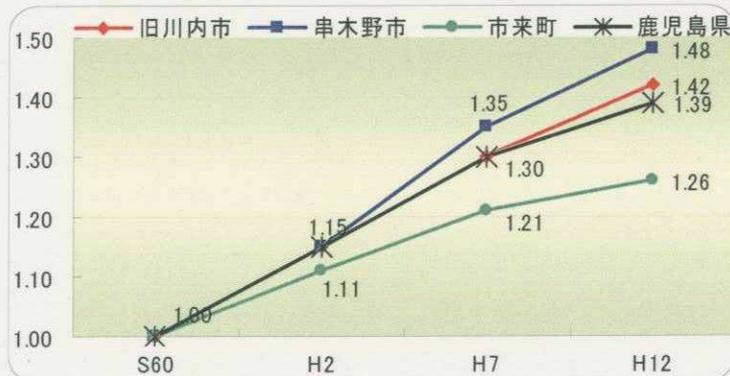
▲ 人口の推移

資料：国勢調査



▲ 自動車保有台数の推移

資料：市区町村別軽自動車車両数  
市区町村別自動車保有車両数



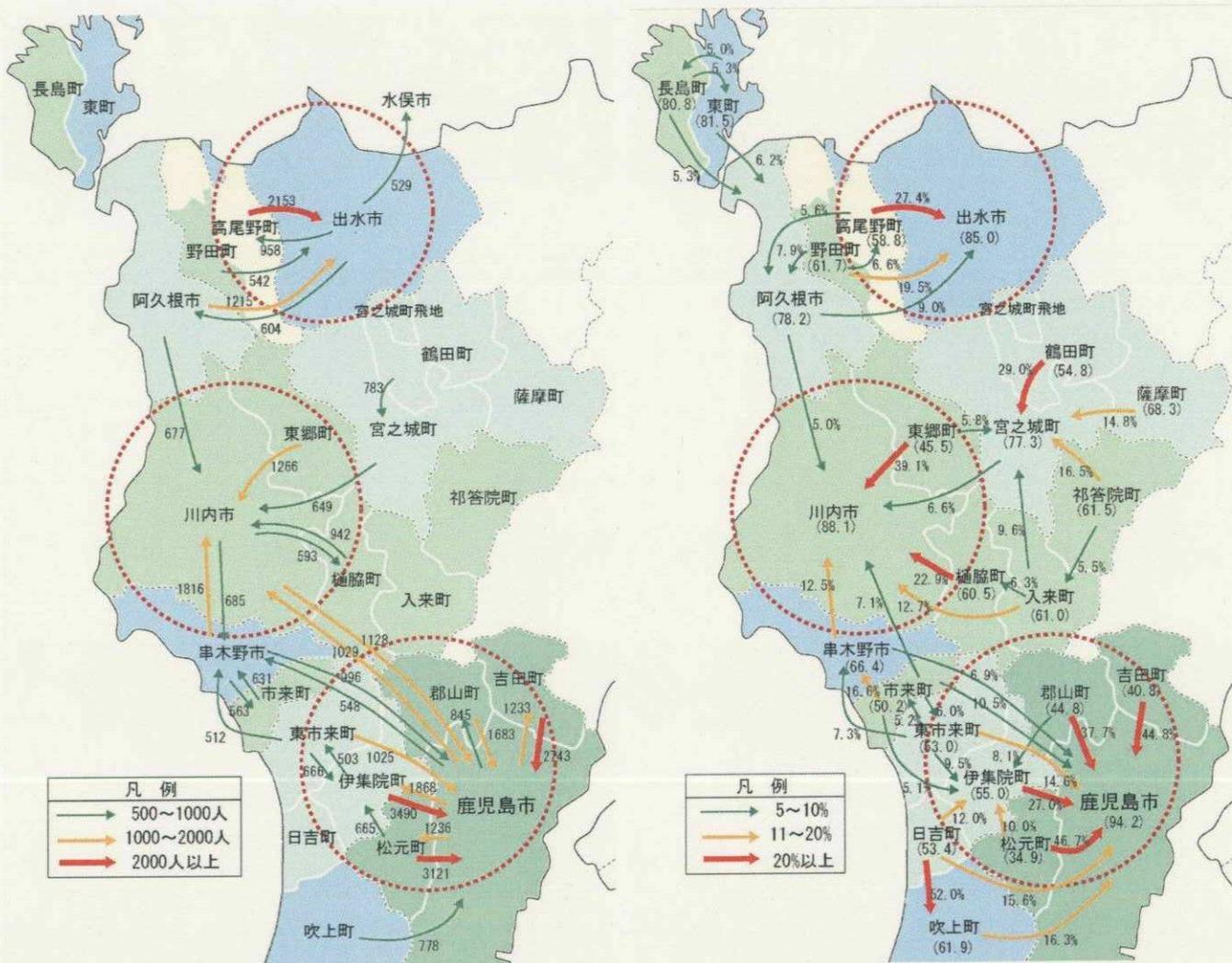
▲ 一世帯当たりの自動車保有台数の推移

資料：国勢調査  
市区町村別軽自動車車両数  
市区町村別自動車保有車両数

## 2) 通勤通学流動

通勤通学圏は、鹿児島市、旧川内市、出水市が中心

沿線の通勤通学圏は、鹿児島市、旧川内市、出水市を中心とした圏域構成となっており、旧川内市・串木野市から鹿児島市との結びつきも強い。



▲ 通勤通学流動数

▲ 通勤通学の割合

資料：国勢調査(H12)

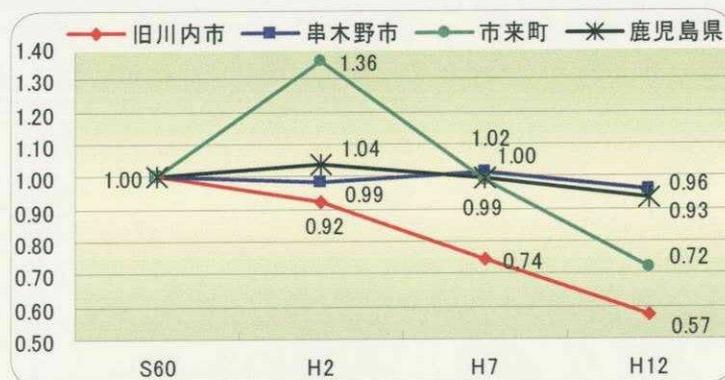
### 3) 産業活動の変化

#### 一次産業の全体的な衰退、二次産業、並びに三次産業での川内市の成長

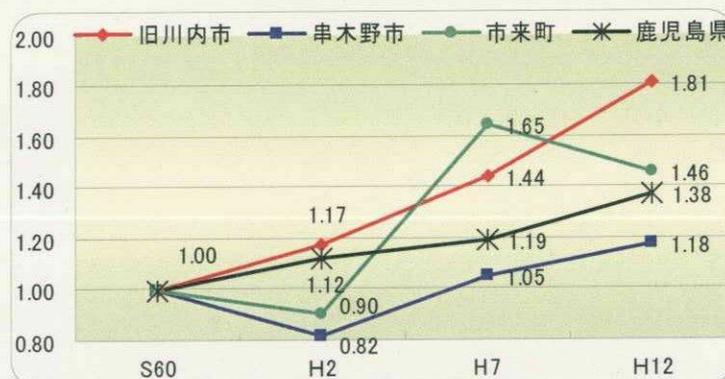
川内道路沿線市町の農業粗生産額は、鹿児島県が概ね横ばい傾向にあるのに対し、旧川内市は15年間で農業粗生産額が約4割減少している。

製造品出荷額は、いずれの沿線市町も増加しており、特に旧川内市における15年間の製造品出荷額は、約8割以上の顕著な伸びを見せている。

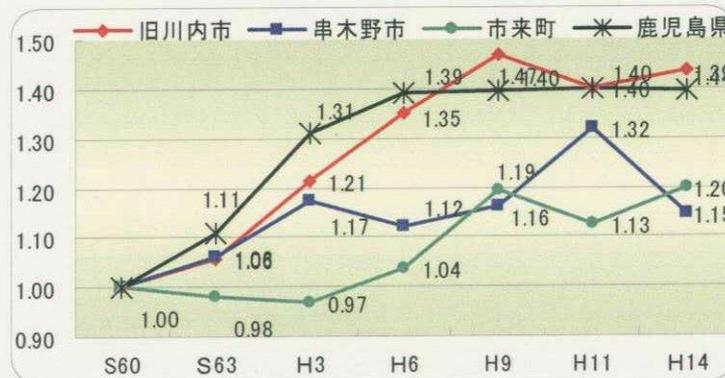
また、商品販売額は旧川内市の伸びが県平均より高く、他の串木野市、並びに市来町も過去15年間で1.2倍程度と伸びている。



▲ 農業粗生産額の推移



▲ 製造品出荷額の推移



▲ 商品販売額の推移

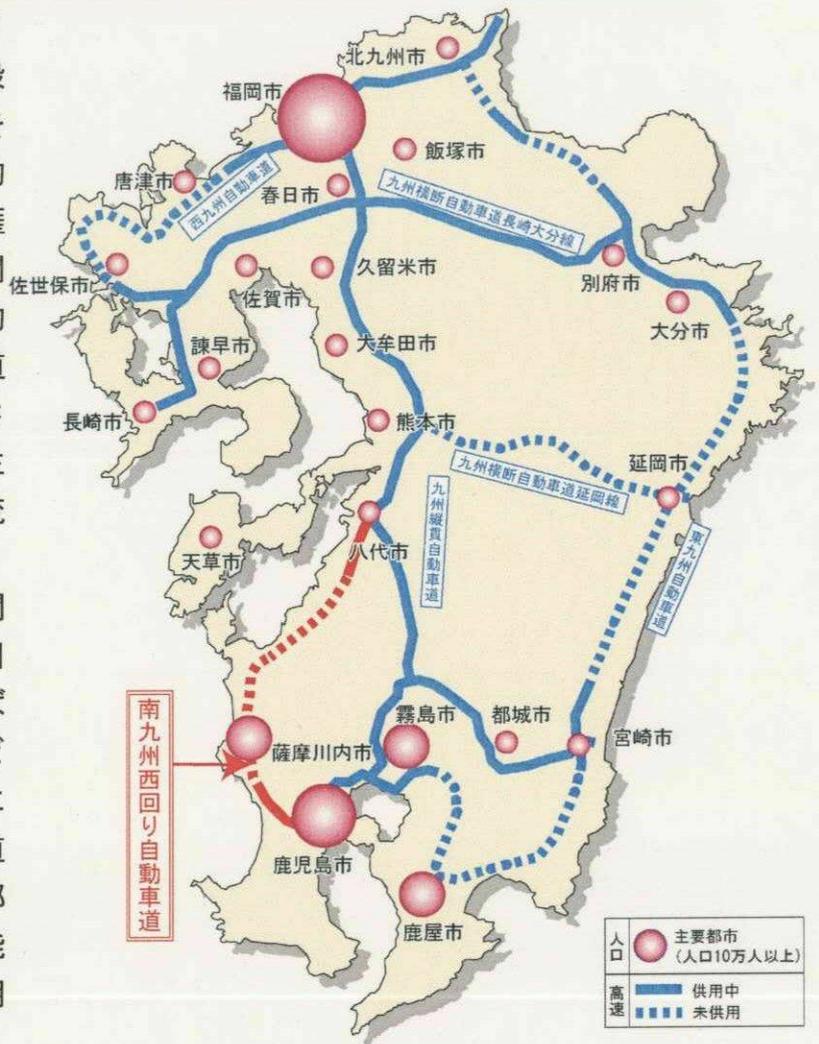
資料：鹿児島県統計年鑑

(2) 事業の効果及び必要性

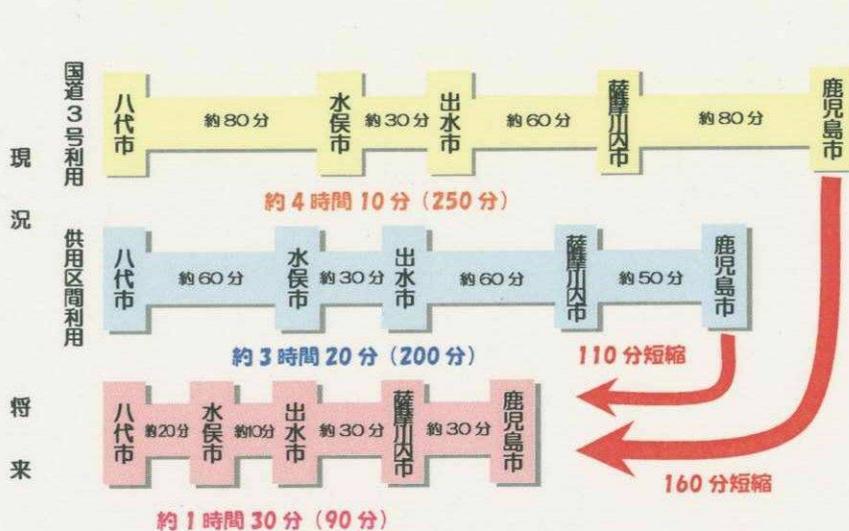
**効果1：地域間交流の支援**

南九州西回り自動車道が完成4車線で全線整備された場合、一般国道3号を利用し約4時間10分を要する八代市～鹿児島市間が、約1時間30分に短縮され、また、薩摩川内市～鹿児島市間の所要時間は、既供用区間を利用して現在約50分かかっているものが、川内道路の整備により約30分に短縮され、結びつきの強い鹿児島地方生活圏を始めとする各地域との交流促進が期待される。

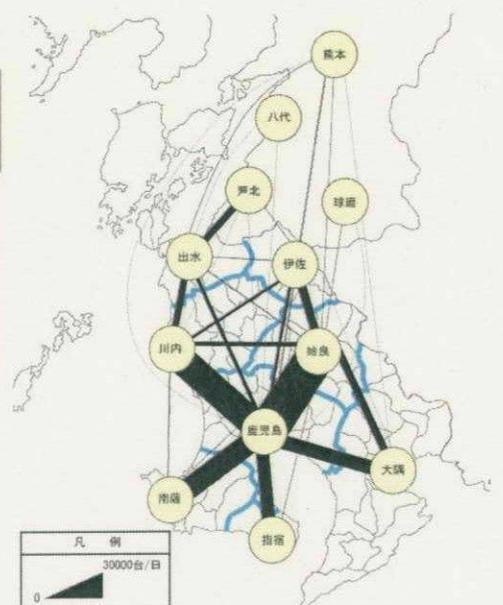
今後、隈之城IC～串木野IC間が整備されることにより、薩摩川内市と鹿児島市が高速道路で結ばれ、鹿児島市の多様な都市サービスをより手軽に利用できるようになり、更に南九州西回り自動車道の整備延伸により、九州一の大都市福岡市とも無理なく日帰り可能となる等、地域間交流の促進が期待される。



▲ 高規格道路網と主要都市



▲ 南九州西回り自動車道による時間短縮効果  
資料：道路交通センサス (H11)



▲ 交通流動図  
資料：道路交通センサス (H11)

## 効果2：交通混雑の緩和

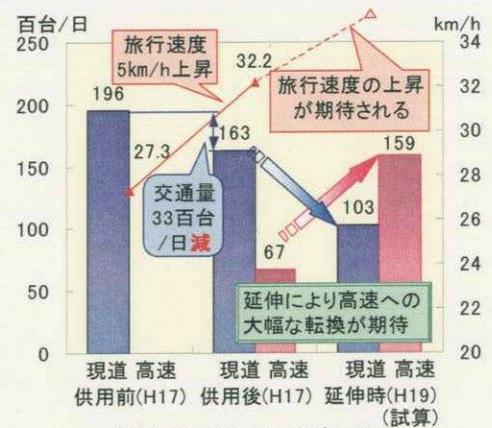
国道3号の交通量は多く、川内道路と並行する区間は、混雑度1.0を越えており、特に串木野市の市街地では、混雑度が1.5を超える状況にあった。

串木野IC～市来IC間の暫定供用により、串木野市から鹿児島市までの所要時間が渋滞時と比較して約半分に短縮され、国道3号から川内道路への交通転換により、串木野市街地の交通量が約33百台/日減少し現道の交通混雑が緩和された。

今後、隈之城IC～串木野IC間が整備されることにより、川内道路への転換交通が増大し、混雑度が1.0を下回り、更なる交通混雑の緩和が図られる。また、これにより渋滞損失時間は年間約26万人時間の削減が期待される。

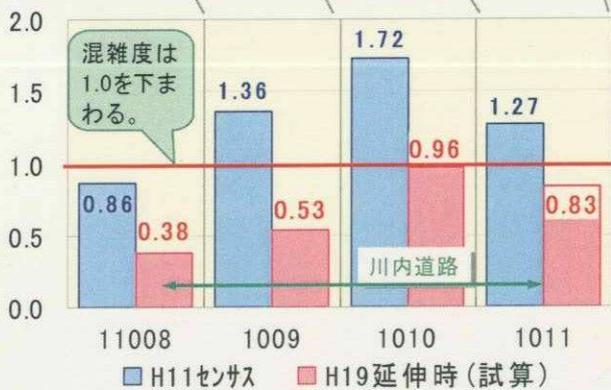


▲ 川内道路沿線における道路交通現況  
資料：道路交通センサス (H11)



▲ 部分供用による効果

資料：鹿児島国道事務所資料



▲ 川内道路供用による混雑度の変化 (試算)



▲ 暫定供用による串木野～鹿児島市の所要時間の変化

資料：鹿児島国道事務所資料



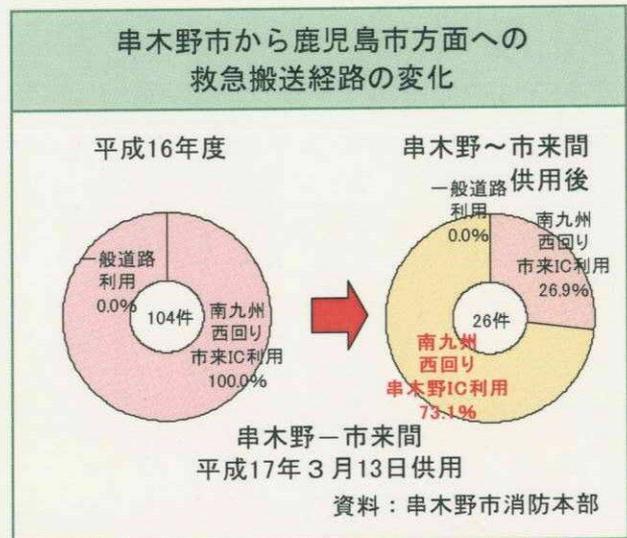
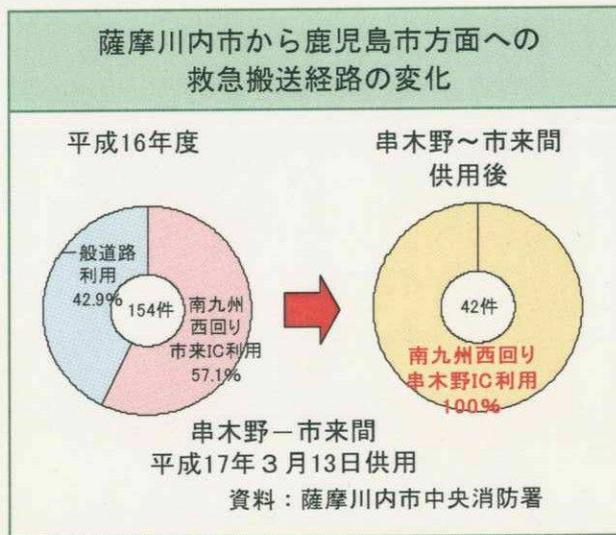
▲ 暫定供用前後における混雑状況の変化

### 効果3：救急医療活動の支援

薩摩川内市から鹿児島市方面への救急搬送は、国道3号の串木野地区が特に混雑していたため、国道328号等別経路での搬送も行っていった。

平成17年3月13日に川内道路が串木野ICまで部分供用してからは、速達性・定時性が確保出来るようになり、全ての救急搬送が南九州西回り自動車道を利用している。

今後、隈之城ICまでの延伸により、搬送時間の短縮や患者の負担軽減等、救急医療活動の更なる貢献が期待される。



#### 南九州西回り道路を利用するメリット

- 心疾患及び脳疾患の患者の迅速な医療機関への搬送
- 一般道路と比べて搬送時の患者への負担が少ない

資料：薩摩川内市中央消防署へのアンケートによる

#### 川内道路部分供用の効果

- 市来～串木野間の国道3号線は、道路幅が狭く、時間帯によっては渋滞していたが、それが解消されると共に時間短縮も図られた。

資料：串木野消防本部へのアンケートによる



## 効果4：産業活動の支援②

### ② 水産業

南九州西回り自動車道沿線には、マグロ、マダイ、キビナゴ、バショウカジキなどの水揚げが盛んな漁港が多数点在している。中でも串木野漁港は、年間約27千tの漁獲量があり、そのうちマグロ類の漁獲量は鹿児島県内の半数を占めている。

串木野IC～市来IC間の暫定供用により、串木野漁港から鹿児島市中央卸売市場までの輸送時間が短縮された。

今後、隈之城IC～串木野IC間が整備されることにより、川内漁港をはじめ阿久根・長島方面からの輸送路として川内道路が利用され、輸送時間の短縮による水産業への支援が図られる。

更に南九州西回り自動車道の整備延伸により、福岡・熊本方面への水産物の輸送路が確保され、串木野漁港のマグロ母港基地化など沿線漁港の活性化が期待される。

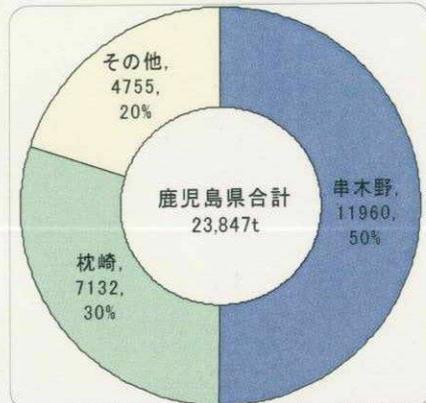


▲ 南九州西回り自動車道沿線の主要漁港

▼ 漁業地区別漁獲量 単位:t

漁業地区	H6	H9	H12	H15
出水	456	375	320	328
野口	83	68	56	81
東町	1,928	1,900	1,418	1,354
長島	1,683	1,759	1,069	1,037
黒之浜	19,920	11,484	4,267	5,324
阿久根	14,121	7,267	3,576	2,999
西目	428	462	362	372
川内	1,504	1,504	1,862	446
羽鳥	494	457	308	136
串木野	19,652	18,165	25,986	26,833
島平	2,723	2,090	2,687	1,707
市来	2,668	1,904	2,297	2,647
鹿児島県	138,250	125,019	93,833	90,401

資料：鹿児島農林水産統計年報



▲ 県内におけるマグロ類漁獲量

資料：第51次鹿児島農林水産統計年報(H15～16)

### ③ 物流の効率化（川内港）

薩摩川内市には、重要港湾、且つ鹿児島県西海岸における唯一の国際貿易港である「川内港」が立地しており、その取扱い貨物の搬出先は、県内全域に及んでいる。

今後、南九州西回り自動車道の整備により物流輸送の効率化が図られ、川内港の利用圏拡大や地域産業の支援が期待される。



▲ 川内港における搬出先

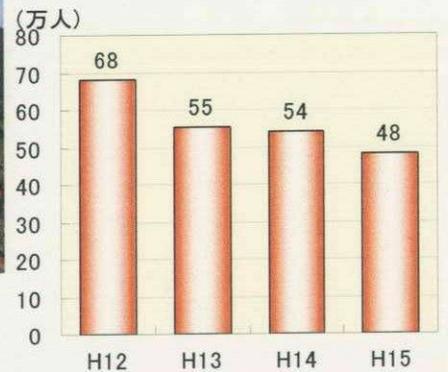
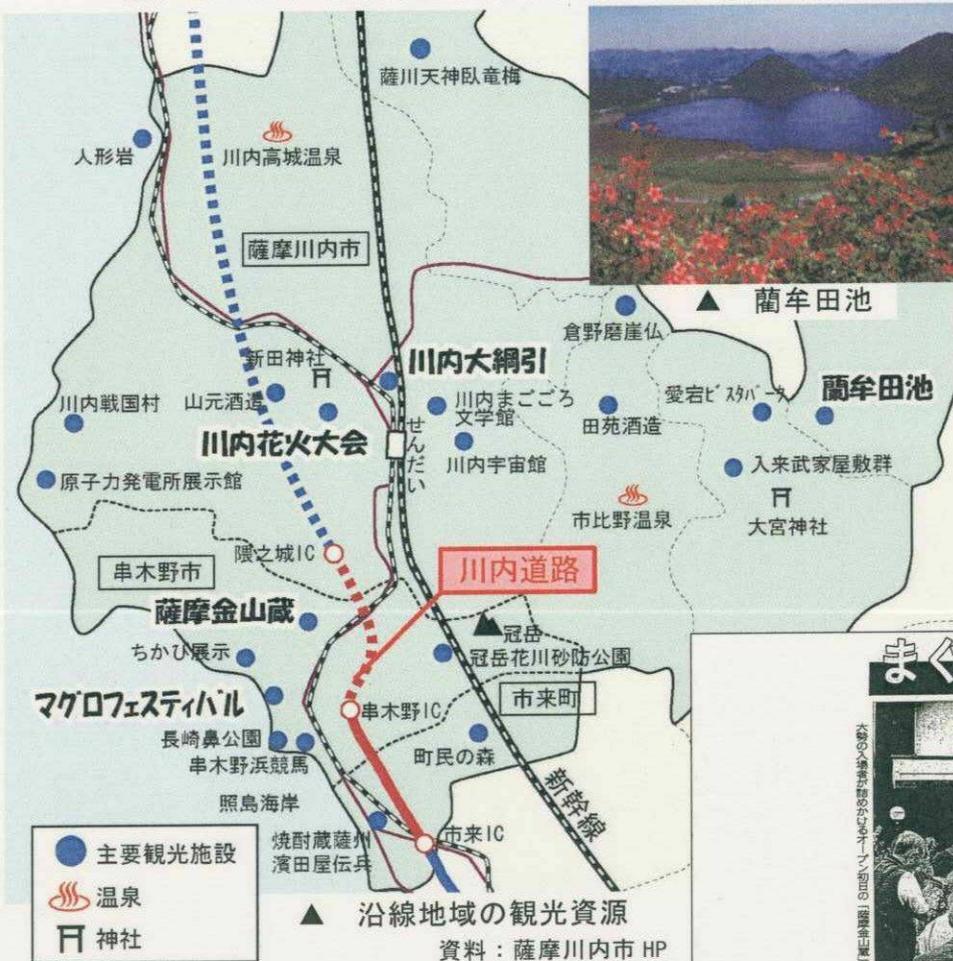
資料：陸上出入貨物調査(H12)

## 効果5：観光の支援

沿線市町には九州指折りの規模である川内川花火大会、国道3号を利用して開催する川内大綱引きといった大規模なイベントや蘭牟田池県立自然公園、並びに昨今の焼酎ブームを代表する芋焼酎の酒蔵など観光資源の豊富な地域である。

旧川内市の観光客は3年間で約20万人減少している状況であったが、串木野市では今年3月13日の串木野IC～市来IC間の供用、4月23日の「薩摩金山蔵」オープン等による相乗効果で、GW期間中の「まぐろフェスタ」の入り込み客数が倍増したことが報告されている。

さらなる川内道路の隈之城ICまでの延伸により、主要観光施設へのアクセシビリティが向上し、沿線市町の観光産業の活性化に寄与することが期待される。



▲旧川内市の主要観光施設入込客数の推移

資料：旧川内市資料

## まぐろフェスに10万6000人



自動車道「金山蔵」、ラーメン  
**相乗効果で串木野活況**

南九州回りの自動車道の串木野IC開通、新「まぐろフェス」など、串木野市への入込客が増えている。まぐろフェス、焼酎蔵見学、人口約5万5千人の串木野市は、酒造ブームで観光客も増えている。まぐろフェスは、今年10月19日(土)から21日(日)の3日間、串木野市にある「まぐろフェス」が開催される。今年10月19日(土)から21日(日)の3日間、串木野市にある「まぐろフェス」が開催される。今年10月19日(土)から21日(日)の3日間、串木野市にある「まぐろフェス」が開催される。



▲ 川内大綱引



▲ 川内川花火大会

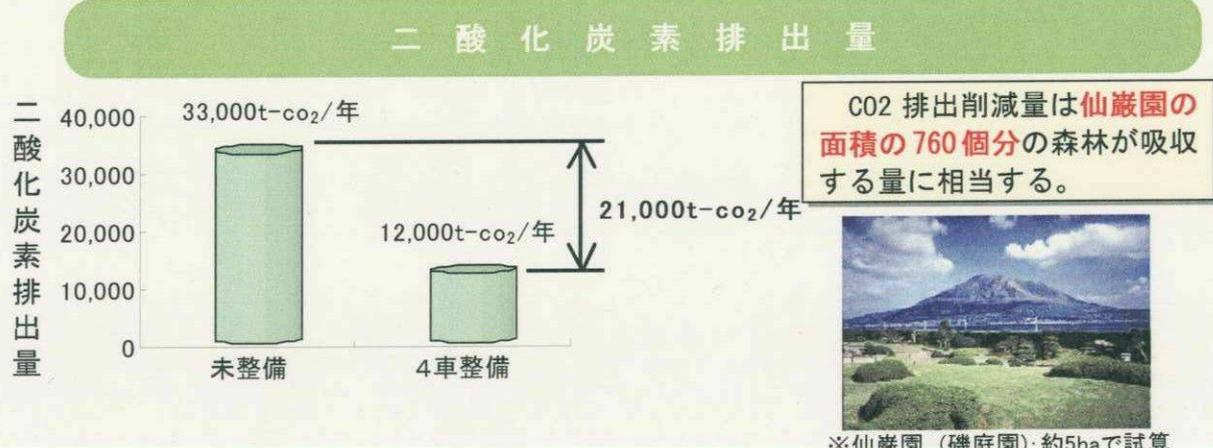
## 効果 6 : 道路交通環境の改善

### ① 燃料節約と二酸化炭素排出量の削減

川内道路の整備により走行性が向上し、エネルギー効率向上に伴い地球温暖化物質排出量が減少する。



※：国道3号の川内道路並行区間(隈之城IC交差点～市来IC交差点)のH42推計交通量・旅行速度より算出



※仙巖園 (磯庭園): 約5haで試算

※：国道3号の川内道路並行区間(隈之城IC交差点～市来IC交差点)のH42推計交通量・旅行速度より算出 (試算値)

### ② 夜間沿道騒音の改善

沿道の騒音レベルが夜間要請限度を超過する一般国道3号(串木野市下名  $L_{Aeq}$  : 71dB > 要請限度 : 70dB)等において、川内道路の整備により66dBとなり要請限度を下回ると予測され、沿道騒音の緩和が見込まれる。



#### 1-4. 事業の投資効果(費用便益効果分析)

費用便益分析の結果（一般国道3号 川内道路、L=約14Km）

### 【 残事業 B/C 】

#### (1) 事業の目的

南九州西回り自動車道は、熊本県八代市を起点とし、水俣市、薩摩川内市を経て鹿児島市で九州縦貫自動車道と接続する延長140kmの自動車専用道路である。

このうち、川内道路は薩摩川内市都町から日置郡市来町大字大里を結ぶ延長約14kmの自動車専用道路であり、広域交通及び地域間交通の需要に対処し、高速定時性の確保と共に、産業・文化・経済等の発展に寄与するものである。

#### (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	平成17年度			
供用年	平成19年度			
初年便益(時価)	42億円	6億円	3億円	51億円
基準年における 現在価値(B)	1,565億円	148億円	86億円	1,800億円

#### (3) 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成17年度		
単純合計	183億円	67億円	250億円
基準年における 現在価値(C)	129億円	32億円	161億円

#### (4) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C=11.2
------------	----------

(注)上記の費用便益費については、平成17年度串木野IC～市来IC間部分供用、平成19年度暫定供用後、概ね10年で完成供用したと仮定している。

## 費用便益分析の結果（一般国道3号 川内道路、L=約14km）

### 【全事業 B/C】

#### （1）事業の目的

南九州西回り自動車道は、熊本県八代市を起点とし、水俣市、薩摩川内市を経て鹿児島市で九州縦貫自動車道と接続する延長140kmの自動車専用道路である。

このうち、川内道路は薩摩川内市都町から日置郡市来町大字大里を結ぶ延長約14kmの自動車専用道路であり、広域交通及び地域間交通の需要に対処し、高速定時性の確保と共に、産業・文化・経済等の発展に寄与するものである。

#### （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	平成17年度			
供用年	平成17年度			
初年便益(時価)	42億円	7億円	3億円	52億円
基準年における 現在価値(B)	2,144億円	221億円	131億円	2,496億円

#### （3）費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成17年度		
単純合計	817億円	139億円	956億円
基準年における 現在価値(C)	844億円	70億円	913億円

#### （4）評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C=2.7
------------	---------

(注)上記の費用便益費については、平成17年度串木野IC～市来IC間部分供用、平成19年度暫定供用後、概ね10年で完成供用したと仮定している。

## 1-5. 事業の進捗状況

### (3) 事業の経緯

南九州西回り自動車道は高規格幹線道路網の一環として計画された延長約140kmの道路である。川内道路は、平成元年8月に基本計画を策定し、平成3年度から事業に着手している。

川内道路の一部区間である串木野～市来間は、平成11年度より工事に着手し、平成17年3月13日に暫定2車線で供用を開始した。

また、隈之城～串木野間は、平成13年度にコスト縮減のために、第1種第2級から第1種第3級へ構造規格の変更を行い、工事に着手しており、平成18年度の暫定2車線供用を目標に、現在、トンネル工事及び舗装工事などを促進している。

年度	川内道路		関連事業
	隈之城～串木野	串木野～市来	
H元	基本計画		
H2	事業アセス		
H3	事業着手		
H4	道路予備設計		
H5		用地着手	
H6			
H7	用地幅杭打設		
H8	用地着手		
H9		埋蔵文化財発掘調査に着手	
H10			
H11		工事着手	
H12	埋蔵文化財発掘調査に着手		再評価実施済み
H13	構造規格の変更 (第1種第2級→第1種第3級) 工事着手		有料事業許可
H14		事業認定告示	
H15			
H16		H17.3.13 供用開始	有料事業許可変更
H17	事業認定告示		



### 3. 事業の進捗の見込み

#### 1-6. 今後の事業の見通し

川内道路は、平成16年度末に串木野IC～市来IC間が暫定2車線で供用しており、残る隈之城IC～串木野IC間の平成18年度内の暫定供用に向け工事促進をしている。

#### 1-7. 地域の協力体制

下記の組織にて、南九州西回り自動車道建設促進が要望されている。

##### ・期成会等

名 称	主な構成メンバー	活動内容
南九州西回り自動車道建設促進期成会  会長：出水市長	南九州西回り自動車道沿線首長・議長	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H16. 8 九州地方整備局要望 H16.11 本省要望 H17. 2 九州地方整備局要望
南九州西回り自動車道建設促進協議会  会長：鹿児島県知事	熊本・鹿児島県知事 熊本・鹿児島県議会議長 熊本・鹿児島県選出国会議員	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H16. 8 九州地方整備局要望 H16.11 本省要望 H17. 2 九州地方整備局要望
南九州商工会議所交流会議	熊本商工会議所会頭 宮崎商工会議所会頭 鹿児島商工会議所会頭	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H15. 7 本省要望
鹿児島県議会 南九州西回り自動車道建設促進議員連盟  会長：中村鹿児島県議会議員	南九州西回り自動車道沿線市町選出県議会議員	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H15. 2 九州地方整備局要望 H15. 8            " H16. 8            "
鹿児島高規格幹線道路建設促進協議会  会長：鹿児島県知事	鹿児島県議会議長 南九州西回り自動車道沿線首長	南九州西回り自動車道等の高規格幹線道路の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H16. 6 九州地方整備局要望 H16. 6 本省要望 H16.10           " H16.11 九州地方整備局要望
鹿児島県市長会  会長：鹿児島市長	鹿児島県内の市長	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H16. 7 本省要望 H16. 7 九州地方整備局要望 H16.10 本省要望 H16.10 九州地方整備局要望
鹿児島県市議会議長会  会長：鹿児島市議会議長	鹿児島県内の市議会議長	南九州西回り自動車道の早期完成及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施  <参考> H16.11 本省要望

■平成 16 年 6 月 1 日 (南日本新聞)

## 「一層の整備促進を」

道会  
り成  
西期 特定財源の全額充当要望

南九州西回り自動車道建設促進期成会は三十一日、出水市のホテルで総会を開き、同自動車道の一層の整備促進を国などに求める決議を採択した。任期満了に伴う役員改選では、会長に渋谷

通しておらず、全国の高規格幹線道路網の供用率61%に比べ、著しく整備が遅れている。早期整備へ向け道路特定財源を他の目的へ転用することなく、全額道路網整備に充当することなどを強く要望している。

総会では、二〇〇三年度事業報告、歳入歳出決



南九州西回り自動車道の整備促進へ強力な運動を展開することを確認した建設促進期成会総会  
=31日、出水市

算や〇四年度事業計画、た。本年度の事業計画で歳入歳出予算を承認し、は、日奈久若北道路および川内道路の早期完成 調査の推進と早期事業化や、阿久根市・川内市間 など運動目標を決めた。の整備計画決定へ向けた

## 西回り道早期整備を

東京で鹿県知事ら訴え 建設促進大会

南九州西回り自動車道建設促進大会が十七日、都内のホテルであり、国などに一刻も早い全線整備を求めていくことを確認した。

鹿児島、熊本両県の国会議員、県議や関係二十一市町の首長ら約百人が出席。同自動車道建設促進協議会長の伊藤祐一郎

鹿児島県知事は、「百四十\*のうち開通しているのは本年度分も含め36%。高速道はネットワークが完成してこそ意味がある」と早期整備の必要性を強調。渋谷俊彦出水市長も「沿線地域が持つ潜在能力を高めていくのに、全線開通は欠かせない」と述べた。

これに対し、国土交通省の谷口博昭道路局長は「台風や地震災害が相次いだことで、あらためて道路ネットワークの重要性が認識された。きっちりとしたネットワーク整備に努力する」とこたえ



南九州西回り自動車道の早期完成への機運を高めた促進大会  
=17日、東京

最後に阿久根市・川内市間の早期事業化などを決議した。

■平成 16 年 11 月 18 日 (南日本新聞)

#### 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

##### 1-8. コスト縮減の対応

事業実施にあたっては、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

(具体的実施状況)

- ・道路規格の見直し（第1種第2級から第1種第3級で検討）
- ・縦断線形の見直しによる橋梁及び土工・構造物の縮小
- ・新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策

##### 1-9. 代替案等の可能性

川内道路は、高規格幹線道路である南九州西回り自動車道の一部区間を形成する道路であり、当該地域の地形条件、周辺地域からの利便性、周辺土地利用との整合、環境への影響などのコントロールポイントを総合的に勘案し、計画したものである。

川内道路のうち、串木野 IC～市来 IC 間は、既に暫定2車線で供用しており、引き続き残る隈之城 IC～串木野 IC 間の早期供用に向けて工事を促進中である。

#### 5. 対応方針(原案)

[事業継続]

一般国道3号川内道路（南九州西回り自動車道）については、事業を継続する。そのうち串木野 IC～市来 IC 間は、既に暫定2車線で供用しており、残る隈之城 IC～串木野 IC 間の工事を促進し、平成18年度内の全線暫定2車線供用を目指す。

4車線化（完成）については、暫定供用後の交通状況を勘案しながら、実施時期を検討する。

# 卷 末 資 料

(客觀的評估指標)

## 客観的評価指標（1 / 3）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。  
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、  
評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を  
実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

### ●事業採択の前提条件を確認するための指標

		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	■ 整備計画策定済	□ 基本計画策定済	□ 都市計画決定済
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	■ 円滑な事業執行の環境が整っている		
			□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	

### ●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</li> <li>* 25.7万人・時間削減（現況180.4万人・時間） 削減率：1.4%</li> <li>□ 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が期待される</li> <li>□ 並行区間等に、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</li> <li>□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> </ul>		
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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が見込まれる</li> <li>* 川内港</li> <li>■ 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が見込まれる</li> </ul>		
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 三大都市圏の環状道路を形成する</li> <li>■ 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</li> <li>* 串木野市 麓地区土地区画整理事業</li> </ul>		
	国土・地域ネットワークの構築			□ 地域高規格道路の位置づけあり
		■ 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		
		* 鹿児島市 - 薩摩川内市		
		■ 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		
		* 鹿児島市 - 薩摩川内市		
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
		* 二次生活圏の中心都市である薩摩川内市へのアクセス向上		

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	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る地区を解消する
		■ 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		
		* 地方拠点都市地域		
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する		
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
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が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少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	<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		
		■ 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		
		* 迂回路：（主）川内串木野線		
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する		
		* 九州縦貫自動車道		
		<input type="checkbox"/> 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		
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		
	* 21,000t-c/年			
	生活環境の改善・保全	<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		
		■ 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		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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		
	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の別
一般国道3号	川内道路	L = 13.8 Km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
28,100~31,000	4	九州地方整備局

## ① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成17年度		
単純合計	817億円	139億円	956億円
うち残事業分	183億円	67億円	250億円
基準年における 現在価値 (C)	844億円	70億円	913億円
うち残事業分	129億円	32億円	161億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成17年度			
供用年	平成19年度			
単年便益 (初年便益)	42億円	7億円	3億円	52億円
基準年における 現在価値 (B)	2,144億円	221億円	131億円	2,496億円
うち残事業分	1,565億円	148億円	86億円	1,800億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	2.7
費用便益比 (残事業)	11.2

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。

## 費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
国道3号	川内道路(全事業)	L = 13.8 Km	高規格B	九州地方整備局

交通状況(推計時点 H42年)  
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	4,909,317	4,909,317	0
②平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ°数)	km	14.2	14.2	0.0
③平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	41.1	41.4	-0.3
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	20.8	20.7	0.1
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	254.8	254.1	0.7
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°			0.0

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

## 費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
国道3号	川内道路(残事業)	L = 13.8 Km	高規格B	九州地方整備局

交通状況(推計時点 H42年)  
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	4,909,317	4,909,317	0
②平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ数)	km	14.2	14.2	0.0
③平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	41.2	41.4	-0.2
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	20.7	20.7	0.0
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ°	254.6	254.1	0.5
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ数)	件/万トリップ°			0.0

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

## 費用便益分析の条件

事業名：川内道路

(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 (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成16年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	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	
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"/> (H11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 checked="" type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<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"/>	
	簡易手法の場合	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( )	<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 採用理由を記載 各道路区間(リンク)毎の混雑の度合いに応じた速度差を考慮するとともに、1日の平均的な走行状態を表現するため「加重平均速度」を用いた。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
	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			
	交通流推計の時点以外の便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定	<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"/>		
時間短縮・費用減少・事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				
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 type="checkbox"/>	
		その他(H18まで実績額及び事業計画、H25以降は事業年数で均等割り)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		事務所等の実績値より設定	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道3号 川内道路(全事業)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	13.8	3.73

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 3	1.7317	1	2	0	0
-13年目	H 4	1.6651	3	5	0	0
-12年目	H 5	1.6010	1	2	0	0
-11年目	H 6	1.5395	7	11	0	0
-10年目	H 7	1.4802	10	15	0	0
-9年目	H 8	1.4233	12	17	0	0
-8年目	H 9	1.3686	12	16	0	0
-7年目	H 10	1.3159	17	22	0	0
-6年目	H 11	1.2653	33	42	0	0
-5年目	H 12	1.2167	79	96	0	0
-4年目	H 13	1.1699	81	95	0	0
-3年目	H 14	1.1249	126	141	0	0
-2年目	H 15	1.0816	94	101	0	0
-1年目	H 16	1.0400	100	103	0	0
供用開始年次	H 17	1.0000	59	59	2	2
1年目	H 18	0.9615	40	38	2	2
2年目	H 19	0.9246	0	0	4	3
3年目	H 20	0.8890	0	0	4	3
4年目	H 21	0.8548	0	0	4	3
5年目	H 22	0.8219	0	0	4	3
6年目	H 23	0.7903	0	0	4	3
7年目	H 24	0.7599	0	0	4	3
8年目	H 25	0.7307	36	26	4	3
9年目	H 26	0.7026	36	25	4	2
10年目	H 27	0.6756	36	24	4	2
11年目	H 28	0.6496	36	23	4	2
12年目	H 29	0.6246	0	0	4	2
13年目	H 30	0.6006	0	0	4	2
14年目	H 31	0.5775	0	0	4	2
15年目	H 32	0.5553	0	0	4	2
16年目	H 33	0.5339	0	0	4	2
17年目	H 34	0.5134	0	0	4	2
18年目	H 35	0.4936	0	0	4	2
19年目	H 36	0.4746	0	0	4	2
20年目	H 37	0.4564	0	0	4	2
21年目	H 38	0.4388	0	0	4	2
22年目	H 39	0.4220	0	0	4	2
23年目	H 40	0.4057	0	0	4	1
24年目	H 41	0.3901	0	0	4	1
25年目	H 42	0.3751	0	0	4	1
26年目	H 43	0.3607	0	0	4	1
27年目	H 44	0.3468	0	0	4	1
28年目	H 45	0.3335	0	0	4	1
29年目	H 46	0.3207	0	0	4	1
30年目	H 47	0.3083	0	0	4	1
31年目	H 48	0.2965	0	0	4	1
32年目	H 49	0.2851	0	0	4	1
33年目	H 50	0.2741	0	0	4	1
34年目	H 51	0.2636	0	0	4	1
35年目	H 52	0.2534	0	0	4	1
36年目	H 53	0.2437	0	0	4	1
37年目	H 54	0.2343	0	0	4	1
38年目	H 55	0.2253	0	0	4	1
39年目	H 56	0.2166	-98	-21	4	1
合計			719	844	139	70
単純事業費計			817		139	

- 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。
- 注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道3号 川内道路(残事業)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	6.5	1.76

年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-16年目	H 3	1.7317	0	0	0	0
-15年目	H 4	1.6651	0	0	0	0
-14年目	H 5	1.6010	0	0	0	0
-13年目	H 6	1.5395	0	0	0	0
-12年目	H 7	1.4802	0	0	0	0
-11年目	H 8	1.4233	0	0	0	0
-10年目	H 9	1.3686	0	0	0	0
-9年目	H 10	1.3159	0	0	0	0
-8年目	H 11	1.2653	0	0	0	0
-7年目	H 12	1.2167	0	0	0	0
-6年目	H 13	1.1699	0	0	0	0
-5年目	H 14	1.1249	0	0	0	0
-4年目	H 15	1.0816	0	0	0	0
-3年目	H 16	1.0400	0	0	0	0
-2年目	H 17	1.0000	0	0	0	0
-1年目	H 18	0.9615	40	38	0	0
供用開始年次	H 19	0.9246	0	0	2	2
1年目	H 20	0.8890	0	0	2	1
2年目	H 21	0.8548	0	0	2	1
3年目	H 22	0.8219	0	0	2	1
4年目	H 23	0.7903	0	0	2	1
5年目	H 24	0.7599	0	0	2	1
6年目	H 25	0.7307	36	26	2	1
7年目	H 26	0.7026	36	25	2	1
8年目	H 27	0.6756	36	24	2	1
9年目	H 28	0.6496	36	23	2	1
10年目	H 29	0.6246	0	0	2	1
11年目	H 30	0.6006	0	0	2	1
12年目	H 31	0.5775	0	0	2	1
13年目	H 32	0.5553	0	0	2	1
14年目	H 33	0.5339	0	0	2	1
15年目	H 34	0.5134	0	0	2	1
16年目	H 35	0.4936	0	0	2	1
17年目	H 36	0.4746	0	0	2	1
18年目	H 37	0.4564	0	0	2	1
19年目	H 38	0.4388	0	0	2	1
20年目	H 39	0.4220	0	0	2	1
21年目	H 40	0.4057	0	0	2	1
22年目	H 41	0.3901	0	0	2	1
23年目	H 42	0.3751	0	0	2	1
24年目	H 43	0.3607	0	0	2	1
25年目	H 44	0.3468	0	0	2	1
26年目	H 45	0.3335	0	0	2	1
27年目	H 46	0.3207	0	0	2	1
28年目	H 47	0.3083	0	0	2	1
29年目	H 48	0.2965	0	0	2	1
30年目	H 49	0.2851	0	0	2	0
31年目	H 50	0.2741	0	0	2	0
32年目	H 51	0.2636	0	0	2	0
33年目	H 52	0.2534	0	0	2	0
34年目	H 53	0.2437	0	0	2	0
35年目	H 54	0.2343	0	0	2	0
36年目	H 55	0.2253	0	0	2	0
37年目	H 56	0.2166	0	0	2	0
38年目	H 57	0.2083	0	0	2	0
39年目	H 58	0.2003	-40	-8	2	0
合計			143	129	67	32

単純事業費計	183	67
--------	-----	----

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。

注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道3号 川内道路(全事業)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			割引率 (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	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	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%
供用開始年次	H 17		0.99630	1.00611	1.0000	20	3	11	7	42	42	2	0	3	2	7	7	3	3	52	52
1年目	H 18	1.01089	0.99628	1.00608	0.9615	20	4	11	7	42	40	2	0	3	2	7	7	3	3	52	50
2年目	H 19	1.01077	0.99627	1.00604	0.9246	32	6	18	12	67	62	3	0	3	2	9	8	5	4	80	74
3年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	0.8890	32	6	17	12	67	60	3	0	3	2	9	8	5	4	81	72
4年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	0.8548	33	6	17	11	67	58	3	0	3	2	9	8	5	4	81	69
5年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8219	33	6	17	11	68	56	3	0	3	2	9	8	5	4	81	67
6年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	0.7903	33	6	17	11	68	54	3	0	3	2	9	7	5	4	82	65
7年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	0.7599	34	6	17	11	68	52	3	0	3	2	9	7	5	4	82	62
8年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7307	34	6	17	11	68	50	3	0	3	2	9	7	5	3	82	60
9年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7026	34	6	17	11	68	48	3	0	3	2	9	6	5	3	82	58
10年目	H 27	1.00617	0.99761	1.00353	0.6756	34	6	17	11	69	46	3	0	3	2	9	6	5	3	82	56
11年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	0.6496	34	6	17	11	69	45	3	0	3	2	9	6	5	3	83	54
12年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	0.6246	72	12	36	23	143	89	5	0	5	3	13	8	5	5	164	103
13年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00350	0.6006	72	12	36	23	144	86	5	0	5	3	13	8	5	5	165	99
14年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	0.5775	73	13	36	23	144	83	5	0	5	3	13	7	8	5	165	95
15年目	H 32	1.00067	0.99559	0.99916	0.5553	73	13	35	23	144	80	5	0	5	3	13	7	8	5	166	92
16年目	H 33	1.00067	0.99557	0.99915	0.5339	73	13	35	23	144	77	5	0	5	3	13	7	8	4	165	88
17年目	H 34	1.00067	0.99555	0.99915	0.5134	73	13	35	23	144	74	5	0	5	3	13	7	8	4	165	85
18年目	H 35	1.00067	0.99553	0.99915	0.4936	73	13	35	23	144	71	5	0	5	3	13	6	8	4	165	81
19年目	H 36	1.00067	0.99551	0.99915	0.4746	73	13	35	23	144	68	5	0	5	3	13	6	8	4	165	78
20年目	H 37	1.00067	0.99549	0.99915	0.4564	73	13	35	23	143	65	5	0	5	3	13	6	8	4	164	75
21年目	H 38	1.00067	0.99547	0.99915	0.4388	73	13	34	23	143	63	5	0	5	3	13	6	8	4	164	72
22年目	H 39	1.00067	0.99545	0.99915	0.4220	74	13	34	22	143	60	5	0	5	3	13	5	8	3	164	69
23年目	H 40	1.00067	0.99543	0.99915	0.4057	74	13	34	22	143	58	5	0	5	3	13	5	8	3	164	66
24年目	H 41	1.00067	0.99541	0.99915	0.3901	74	13	34	22	143	56	5	0	5	3	13	5	8	3	163	64
25年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	0.3751	74	13	34	22	142	53	5	0	5	3	13	5	8	3	163	61
26年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	0.3607	73	13	34	22	142	51	5	0	5	3	13	5	8	3	163	59
27年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	0.3468	73	13	33	22	141	49	5	0	5	2	13	4	8	3	162	56
28年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	0.3335	73	13	33	22	141	47	5	0	5	2	13	4	8	3	161	54
29年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	0.3207	73	13	33	22	140	45	5	0	5	2	12	4	8	3	161	52
30年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	0.3083	73	13	33	22	140	43	5	0	5	2	12	4	8	2	160	49
31年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	0.2965	72	12	33	21	139	41	5	0	5	2	12	4	8	2	159	47
32年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	0.2851	72	12	33	21	138	39	5	0	5	2	12	4	8	2	159	45
33年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	0.2741	72	12	32	21	138	38	5	0	5	2	12	3	8	2	158	43
34年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	0.2636	72	12	32	21	137	36	5	0	5	2	12	3	8	2	157	41
35年目	H 52	0.99590	0.99668	0.99612	0.2534	71	12	32	21	137	35	5	0	5	2	12	3	8	2	157	40
36年目	H 53	0.99588	0.99667	0.99610	0.2437	71	12	32	21	136	33	5	0	5	2	12	3	8	2	156	38
37年目	H 54	0.99587	0.99665	0.99609	0.2343	71	12	32	21	136	32	5	0	5	2	12	3	8	2	155	36
38年目	H 55	0.99585	0.99664	0.99607	0.2253	71	12	32	21	135	30	5	0	5	2	12	3	8	2	155	35
39年目	H 56	0.99583	0.99663	0.99606	0.2166	70	12	32	21	135	29	5	0	5	2	12	3	8	2	154	33
合計						2,405	415	1,138	746	4,704	2,144	169	15	177	96	457	221	279	131	5,439	2,496

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道3号 川内道路(残事業)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			割引率 (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	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	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%
供用開始年次	H 19		0.99627	1.00604	0.9246	22	4	12	8	45	42	2	0	3	2	7	6	3	3	55	51
1年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	0.8890	22	4	12	8	46	41	2	0	2	2	7	6	3	3	55	49
2年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	0.8548	22	4	12	8	46	39	2	0	2	2	7	6	3	3	56	47
3年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8219	23	4	12	8	46	38	2	0	2	2	7	5	3	3	56	46
4年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	0.7903	23	4	12	8	46	37	2	0	2	2	7	5	3	3	56	44
5年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	0.7599	23	4	12	8	46	35	2	0	2	2	7	5	3	2	56	43
6年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7307	23	4	12	8	46	34	2	0	2	2	7	5	3	2	56	41
7年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7026	23	4	12	8	47	33	2	0	2	2	7	5	3	2	56	40
8年目	H 27	1.00617	0.99761	1.00353	0.6756	23	4	12	8	47	32	2	0	2	2	7	4	3	2	56	38
9年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	0.6496	23	4	12	8	47	30	2	0	2	2	7	4	3	2	57	37
10年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	0.6246	55	9	27	18	109	68	3	0	4	2	9	6	5	3	123	77
11年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00350	0.6006	55	9	27	18	109	66	3	0	4	2	9	6	5	3	123	74
12年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	0.5775	55	9	27	18	109	63	3	0	4	2	9	5	6	3	124	71
13年目	H 32	1.00067	0.99559	0.99916	0.5553	56	9	27	18	110	61	3	0	4	2	9	5	6	3	124	69
14年目	H 33	1.00067	0.99557	0.99915	0.5339	56	9	27	18	109	58	3	0	4	2	9	5	6	3	124	66
15年目	H 34	1.00067	0.99555	0.99915	0.5134	56	9	27	17	109	56	3	0	4	2	9	5	6	3	124	64
16年目	H 35	1.00067	0.99553	0.99915	0.4936	56	9	27	17	109	54	3	0	4	2	9	4	6	3	124	61
17年目	H 36	1.00067	0.99551	0.99915	0.4746	56	9	27	17	109	52	3	0	4	2	9	4	6	3	123	59
18年目	H 37	1.00067	0.99549	0.99915	0.4564	56	9	26	17	109	50	3	0	4	2	9	4	6	3	123	56
19年目	H 38	1.00067	0.99547	0.99915	0.4388	56	9	26	17	109	48	3	0	4	2	9	4	6	2	123	54
20年目	H 39	1.00067	0.99545	0.99915	0.4220	56	9	26	17	109	46	3	0	4	2	9	4	6	2	123	52
21年目	H 40	1.00067	0.99543	0.99915	0.4057	56	9	26	17	108	44	3	0	4	2	9	4	6	2	123	50
22年目	H 41	1.00067	0.99541	0.99915	0.3901	56	9	26	17	108	42	3	0	3	2	9	3	6	2	122	48
23年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	0.3751	56	9	26	17	108	41	3	0	3	2	9	3	6	2	122	46
24年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	0.3607	56	9	26	17	108	39	3	0	3	2	9	3	6	2	122	44
25年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	0.3468	56	9	26	17	107	37	3	0	3	2	9	3	6	2	121	42
26年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	0.3335	56	9	25	17	107	36	3	0	3	2	9	3	5	2	121	40
27年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	0.3207	55	9	25	16	106	34	3	0	3	2	8	3	5	2	120	39
28年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	0.3083	55	9	25	16	106	33	3	0	3	2	8	3	5	2	120	37
29年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	0.2965	55	9	25	16	105	31	3	0	3	2	8	2	5	2	119	35
30年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	0.2851	55	9	25	16	105	30	3	0	3	2	8	2	5	2	119	34
31年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	0.2741	55	9	25	16	105	29	3	0	3	2	8	2	5	1	118	32
32年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	0.2636	55	9	25	16	104	27	3	0	3	2	8	2	5	1	118	31
33年目	H 52	0.99590	0.99668	0.99612	0.2534	54	9	24	16	104	26	3	0	3	2	8	2	5	1	117	30
34年目	H 53	0.99588	0.99667	0.99610	0.2437	54	9	24	16	103	25	3	0	3	2	8	2	5	1	117	28
35年目	H 54	0.99587	0.99665	0.99609	0.2343	54	9	24	16	103	24	3	0	3	2	8	2	5	1	116	27
36年目	H 55	0.99585	0.99664	0.99607	0.2253	54	9	24	16	103	23	3	0	3	2	8	2	5	1	116	26
37年目	H 56	0.99583	0.99663	0.99606	0.2166	53	9	24	16	102	22	3	0	3	2	8	2	5	1	116	25
38年目	H 57	0.99581	0.99662	0.99604	0.2083	53	9	24	16	102	21	3	0	3	2	8	2	5	1	115	24
39年目	H 58	0.99580	0.99661	0.99603	0.2003	53	9	24	16	101	20	3	0	3	2	8	2	5	1	115	23
合計						1,880	315	884	578	3,658	1,565	119	10	128	65	322	148	195	86	4,175	1,800

走行時間短縮(年間)便益算定表

交通量推計年度:H42(完成4車)

箇所名:川内道路(全事業)

項	目	リンク 延長 km	整備なしの走行時間費用				整備ありの走行時間費用				走行時間短縮便益			
			交通量 Qo(台)	走行時間 To(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTo(億円)	交通量 Qw(台)	走行時間 Tw(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTw(億円)	交通量 ΔQ(台)	走行時間 ΔT(分)	便益 BT(億円)	
バ イ	リンク1 乗用車 隈之城~ 串木野	6.5km	17,780	4.90	62.86	19.99	17,780	4.90	62.86	19.99	-17,780	-4.90	-19.99	
			バス	372	4.90	519.74	3.46	372	4.90	519.74	3.46	-372	-4.90	-3.46
			小型貨物	9,029	4.90	56.81	9.17	9,029	4.90	56.81	9.17	-9,029	-4.90	-9.17
			普通貨物車	3,848	4.90	87.44	6.02	3,848	4.90	87.44	6.02	-3,848	-4.90	-6.02
			計	31,029	—	—	38.64	31,029	—	—	38.64	-31,029	—	-38.64
	リンク2 乗用車 串木野~ 市来	7.3km	16,093	4.90	62.86	18.09	16,093	4.90	62.86	18.09	-16,093	-4.90	-18.09	
			バス	337	4.90	519.74	3.13	337	4.90	519.74	3.13	-337	-4.90	-3.13
			小型貨物	8,172	4.90	56.81	8.30	8,172	4.90	56.81	8.30	-8,172	-4.90	-8.30
			普通貨物車	3,482	4.90	87.44	5.45	3,482	4.90	87.44	5.45	-3,482	-4.90	-5.45
			計	28,084	—	—	34.97	28,084	—	—	34.97	-28,084	—	-34.97
	バ ス	リンク3 乗用車		0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
				バス	0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00
小型貨物				0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
普通貨物車				0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
計				0	—	—	—	0	—	—	—	0	—	0.00
ス	リンク4 乗用車		0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00	
			バス	0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
			小型貨物	0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
			普通貨物車	0	—	—	—	0	—	—	—	0	0.00	0.00
			計	0	—	—	—	0	—	—	—	0	—	0.00
ス	その他計 (リンク数) 0		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00	
			乗用車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
			バス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
			小型貨物	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
			普通貨物車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.00
国 道 の 現 道	リンク1 乗用車 国道3号	3.4km	15,145	5.60	62.86	19.46	4,116	4.10	62.86	3.87	11,029	1.50	15.59	
			バス	317	5.60	519.74	3.37	86	4.10	519.74	0.67	231	1.50	2.70
			小型貨物	7,692	5.60	56.81	8.93	2,090	4.10	56.81	1.78	5,602	1.50	7.15
			普通貨物車	3,278	5.60	87.44	5.86	891	4.10	87.44	1.17	2,387	1.50	4.69
			計	26,432	—	—	37.62	7,183	—	—	7.49	19,249	—	30.13
	リンク2 乗用車 国道3号	2.1km	14,165	3.40	62.86	11.05	3,142	2.50	62.86	1.80	11,023	0.90	9.25	
			バス	297	3.40	519.74	1.92	66	2.50	519.74	0.31	231	0.90	1.61
			小型貨物	7,194	3.40	56.81	5.07	1,596	2.50	56.81	0.83	5,598	0.90	4.24
			普通貨物車	3,065	3.40	87.44	3.33	680	2.50	87.44	0.54	2,385	0.90	2.79
			計	24,721	—	—	21.37	5,484	—	—	3.48	19,237	—	17.89
	リンク3 乗用車 国道3号	0.6km	18,846	2.20	62.86	9.51	10,577	1.10	62.86	2.67	8,269	1.10	6.84	
			バス	395	2.20	519.74	1.65	221	1.10	519.74	0.46	174	1.10	1.19
			小型貨物	9,572	2.20	56.81	4.37	5,371	1.10	56.81	1.23	4,201	1.10	3.14
			普通貨物車	4,079	2.20	87.44	2.86	2,289	1.10	87.44	0.80	1,790	1.10	2.06
			計	32,892	—	—	18.39	18,458	—	—	5.16	14,434	—	13.23
	リンク4 乗用車 国道3号	0.9km	18,060	1.90	62.86	7.87	10,142	1.40	62.86	3.26	7,918	0.50	4.61	
			バス	378	1.90	519.74	1.36	212	1.40	519.74	0.56	166	0.50	0.80
			小型貨物	9,171	1.90	56.81	3.61	5,151	1.40	56.81	1.50	4,020	0.50	2.11
			普通貨物車	3,908	1.90	87.44	2.37	2,195	1.40	87.44	0.98	1,713	0.50	1.39
			計	31,517	—	—	15.21	17,700	—	—	6.30	13,817	—	8.91
ス	その他計 (リンク数) 12	7.6km	—	—	—	28.24	—	—	—	12.61	—	—	15.63	
			乗用車	—	—	—	4.89	—	—	—	2.18	—	—	2.71
			バス	—	—	—	12.96	—	—	—	5.81	—	—	7.15
			小型貨物	—	—	—	8.49	—	—	—	3.79	—	—	4.70
			普通貨物車	—	—	—	54.58	—	—	—	24.39	—	—	30.19
そ の 他 リ ン ク	リンクA 乗用車 (路線名) 国道328号 入来~郡山	11.7km	5,246	17.80	62.86	21.42	2,873	17.50	62.86	11.54	2,373	0.30	9.88	
			バス	110	17.80	519.74	3.71	60	17.50	519.74	1.99	50	0.30	1.72
			小型貨物	2,664	17.80	56.81	9.83	1,459	17.50	56.81	5.29	1,205	0.30	4.54
			普通貨物車	1,135	17.80	87.44	6.45	622	17.50	87.44	3.47	513	0.30	2.98
			計	9,155	—	—	41.41	5,014	—	—	22.29	4,141	—	19.12
	リンクB 乗用車 (路線名) 九州縦貫道 八代~人吉	37.6km	8,966	28.20	62.86	58.01	7,881	28.20	62.86	50.99	1,085	0.00	7.02	
			バス	188	28.20	519.74	10.06	165	28.20	519.74	8.83	23	0.00	1.23
			小型貨物	4,554	28.20	56.81	26.63	4,003	28.20	56.81	23.41	551	0.00	3.22
			普通貨物車	1,940	28.20	87.44	17.46	1,706	28.20	87.44	15.35	234	0.00	2.11
			計	15,648	—	—	112.16	13,755	—	—	98.58	1,893	—	13.58
	リンクC 乗用車 (路線名) (主)川内 郡山線	11.4km	1,409	17.10	62.86	5.53	91	17.10	62.86	0.36	1,318	0.00	5.17	
			バス	30	17.10	519.74	0.97	2	17.10	519.74	0.06	28	0.00	0.91
小型貨物			716	17.10	56.81	2.54	47	17.10	56.81	0.17	669	0.00	2.37	
普通貨物車			305	17.10	87.44	1.66	20	17.10	87.44	0.11	285	0.00	1.55	
計			2,460	—	—	10.70	160	—	—	0.70	2,300	—	10.00	
ス	その他計 (リンク数) 7172	15652.2	—	—	—	13,244.83	—	—	—	13,207.07	—	—	37.76	
			乗用車	—	—	—	2,292.59	—	—	—	2,286.15	—	—	6.44
			バス	—	—	—	6,079.10	—	—	—	6,061.72	—	—	17.38
			小型貨物	—	—	—	3,987.09	—	—	—	3,975.74	—	—	11.35
			普通貨物車	—	—	—	25,603.61	—	—	—	25,530.68	—	—	72.93
計	7193	15741.3	—	—	—	13,405.92	—	—	—	13,332.25	—	—	73.67	
			乗用車	—	—	—	2,320.52	—	—	—	2,307.80	—	—	12.72
			バス	—	—	—	6,153.04	—	—	—	6,119.21	—	—	33.83
			小型貨物	—	—	—	4,035.57	—	—	—	4,013.42	—	—	22.15
			普通貨物車	—	—	—	25,915.05	—	—	—	25,772.68	—	—	142.37

バイパス等及び国道の現道は代表リンクとする。  
 その他のリンクA、B、Cは、便益の高いリンクを3つ選定し、路線名を記載する。  
 各リンクのその他計には、リンク数及び合計延長も記入する。

走行時間短縮(年間)便益算定表

交通量推計年度: H42(暫定2車)

箇所名: 川内道路(全事業)

項目	リンク延長 km	整備なしの走行時間費用				整備ありの走行時間費用				走行時間短縮便益				
		交通量 Qo(台)	走行時間 To(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTo(億円)	交通量 Qw(台)	走行時間 Tw(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTw(億円)	交通量 ΔQ(台)	走行時間 ΔT(分)	便益 BT(億円)		
バ イ ス	リンク1 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	6.5km	12,209	6.10	62.86	17.09	12,209	6.10	62.86	17.09	-12,209	-6.10	-17.09	
			256	6.10	519.74	2.96	256	6.10	519.74	2.96	-256	-6.10	-2.96	
			6,200	6.10	56.81	7.84	6,200	6.10	56.81	7.84	-6,200	-6.10	-7.84	
			2,642	6.10	87.44	5.14	2,642	6.10	87.44	5.14	-2,642	-6.10	-5.14	
イ ス	リンク2 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	7.3km	21,307	—	—	33.03	21,307	—	—	33.03	-21,307	—	-33.03	
			11,693	6.70	62.86	17.97	11,693	6.70	62.86	17.97	-11,693	-6.70	-17.97	
			245	6.70	519.74	3.11	245	6.70	519.74	3.11	-245	-6.70	-3.11	
			5,938	6.70	56.81	8.25	5,938	6.70	56.81	8.25	-5,938	-6.70	-8.25	
バ ス	リンク3 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計		2,530	6.70	87.44	5.41	2,530	6.70	87.44	5.41	-2,530	-6.70	-5.41	
			20,406	—	—	34.74	20,406	—	—	34.74	-20,406	—	-34.74	
ス	リンク4 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計													
ス	その他計 (リンク数) 0													
国 道 の 現 道	リンク1 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	3.4km	14,015	5.40	62.86	17.36	14,015	5.40	62.86	17.36	14,015	5.40	62.86	
			294	5.40	519.74	3.01	294	5.40	519.74	3.01	294	5.40	519.74	
			7,118	5.40	56.81	7.97	7,118	5.40	56.81	7.97	7,118	5.40	56.81	
			3,033	5.40	87.44	5.23	3,033	5.40	87.44	5.23	3,033	5.40	87.44	
	リンク2 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	2.1km	24,460	—	—	33.57	24,460	—	—	33.57	24,460	—	33.57	
			13,036	3.20	62.86	9.57	13,036	3.20	62.86	9.57	13,036	3.20	62.86	
			273	3.20	519.74	1.66	273	3.20	519.74	1.66	273	3.20	519.74	
			6,621	3.20	56.81	4.39	6,621	3.20	56.81	4.39	6,621	3.20	56.81	
	リンク3 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	0.6km	2,821	3.20	87.44	2.88	2,821	3.20	87.44	2.88	2,821	3.20	87.44	
			22,751	—	—	18.50	22,751	—	—	18.50	22,751	—	18.50	
			17,764	2.00	62.86	8.15	17,764	2.00	62.86	8.15	17,764	2.00	62.86	
			372	2.00	519.74	1.41	372	2.00	519.74	1.41	372	2.00	519.74	
リンク4 乗用車 バス 小型貨物 普通貨物車 計	0.9km	9,021	2.00	56.81	3.74	9,021	2.00	56.81	3.74	9,021	2.00	56.81		
		3,844	2.00	87.44	2.45	3,844	2.00	87.44	2.45	3,844	2.00	87.44		
		31,001	—	—	15.75	31,001	—	—	15.75	31,001	—	15.75		
		16,844	1.80	62.86	6.96	16,844	1.80	62.86	6.96	16,844	1.80	62.86		
その他計 (リンク数) 12	7.6km	353	1.80	519.74	1.21	353	1.80	519.74	1.21	353	1.80	519.74		
		8,555	1.80	56.81	3.19	8,555	1.80	56.81	3.19	8,555	1.80	56.81		
		3,645	1.80	87.44	2.09	3,645	1.80	87.44	2.09	3,645	1.80	87.44		
		29,397	—	—	13.45	29,397	—	—	13.45	29,397	—	13.45		
そ の 他 の リ ン ク	リンクA (路線名) 国道328号 入来~郡山	11.7km	—	—	—	25.15	—	—	—	14.08	—	—	11.07	
			—	—	—	4.38	—	—	—	2.45	—	—	1.93	
			—	—	—	11.52	—	—	—	6.47	—	—	5.05	
			—	—	—	7.57	—	—	—	4.23	—	—	3.34	
	リンクB (路線名) 九州縦貫道 八代~人吉	37.6km	—	—	—	48.62	—	—	—	27.23	—	—	21.39	
			5,317	17.80	62.86	21.71	5,317	17.80	62.86	21.71	5,317	17.80	62.86	
			111	17.80	519.74	3.75	111	17.80	519.74	3.75	111	17.80	519.74	
			2,700	17.80	56.81	9.97	2,700	17.80	56.81	9.97	2,700	17.80	56.81	
	リンクC (主)川内 郡山線	11.4km	1,150	17.80	87.44	6.53	1,150	17.80	87.44	6.53	1,150	17.80	87.44	
			9,278	—	—	41.96	9,278	—	—	41.96	9,278	—	41.96	
			10,195	28.20	62.86	65.96	10,195	28.20	62.86	65.96	10,195	28.20	62.86	
			213	28.20	519.74	11.39	213	28.20	519.74	11.39	213	28.20	519.74	
その他計 (リンク数) 7172	15652.2	5,177	28.20	56.81	30.27	5,177	28.20	56.81	30.27	5,177	28.20	56.81		
		2,206	28.20	87.44	19.85	2,206	28.20	87.44	19.85	2,206	28.20	87.44		
		17,791	—	—	127.47	17,791	—	—	127.47	17,791	—	127.47		
		1,385	17.10	62.86	5.43	1,385	17.10	62.86	5.43	1,385	17.10	62.86		
計	7193	15741.3	29	17.10	519.74	0.94	29	17.10	519.74	0.94	29	17.10	519.74	
			703	17.10	56.81	2.49	703	17.10	56.81	2.49	703	17.10	56.81	
			300	17.10	87.44	1.64	300	17.10	87.44	1.64	300	17.10	87.44	
			2,417	—	—	10.50	2,417	—	—	10.50	2,417	—	10.50	
計	7193	15741.3	—	—	—	13,284.97	—	—	—	13,265.85	—	—	19.12	
			—	—	—	2,299.63	—	—	—	2,296.33	—	—	3.30	
			—	—	—	6,097.61	—	—	—	6,088.84	—	—	8.77	
			—	—	—	3,999.20	—	—	—	3,993.46	—	—	5.74	
計	7193	15741.3	—	—	—	25,681.41	—	—	—	25,644.48	—	—	36.93	
			—	—	—	13,445.26	—	—	—	13,409.82	—	—	35.44	
			—	—	—	2,327.38	—	—	—	2,321.27	—	—	6.11	
			—	—	—	6,171.15	—	—	—	6,154.94	—	—	16.21	
計	7193	15741.3	—	—	—	4,047.44	—	—	—	4,036.79	—	—	10.65	
			—	—	—	25,991.23	—	—	—	25,922.82	—	—	68.41	

バイパス等及び国道の現道は代表リンクとする。  
 その他のリンクA, B, Cは、便益の高いリンクを3つ選定し、路線名を記載する。  
 各リンクのその他計には、リンク数及び合計延長も記入する。

走行時間短縮(年間)便益算定表

交通量推計年度:H42(完成4車)

箇所名:川内道路(残事業)

項 目	リンク 延長 km	整備なしの走行時間費用				整備ありの走行時間費用				走行時間短縮便益				
		交通量 Qo(台)	走行時間 To(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTo(億円)	交通量 Qw(台)	走行時間 Tw(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTw(億円)	交通量 ΔQ(台)	走行時間 ΔT(分)	便益 BT(億円)		
バ ス	リンク1 隅之城~ 串木野	6.5km	乗用車				17,780	4.90	62.86	19.99	-17,780	-4.90	-19.99	
			バス				372	4.90	519.74	3.46	-372	-4.90	-3.46	
			小型貨物				9,029	4.90	56.81	9.17	-9,029	-4.90	-9.17	
			普通貨物車				3,848	4.90	87.44	6.02	-3,848	-4.90	-6.02	
			計				31,029	-	-	38.64	-31,029	-	-38.64	
イ	リンク2 串木野~ 市来	7.3km	乗用車	7,935	6.30	62.86	11.47	16,093	4.90	62.86	18.09	-8,158	1.40	-6.62
			バス	166	6.30	519.74	1.98	337	4.90	519.74	3.13	-171	1.40	-1.15
			小型貨物	4,030	6.30	56.81	5.26	8,172	4.90	56.81	8.30	-4,142	1.40	-3.04
			普通貨物車	1,717	6.30	87.44	3.45	3,482	4.90	87.44	5.45	-1,765	1.40	-2.00
			計	13,848	-	-	22.16	28,084	-	-	34.97	-14,236	-	-12.81
バ ス	リンク3		乗用車								0	0.00	0.00	
			バス								0	0.00	0.00	
			小型貨物								0	0.00	0.00	
			普通貨物車								0	0.00	0.00	
			計								0	-	0.00	
ス	リンク4		乗用車								0	0.00	0.00	
			バス								0	0.00	0.00	
			小型貨物								0	0.00	0.00	
			普通貨物車								0	0.00	0.00	
			計								0	-	0.00	
ス	その他計 (リンク数) 0		乗用車								-	-	0.00	
			バス								-	-	0.00	
			小型貨物								-	-	0.00	
			普通貨物車								-	-	0.00	
			計							0.00	-	-	0.00	
国 道 の 現 道	リンク1 国道3号	3.4km	乗用車	17,092	5.80	62.86	22.75	4,116	4.10	62.86	3.87	12,976	1.70	18.88
			バス	358	5.80	519.74	3.94	86	4.10	519.74	0.67	272	1.70	3.27
			小型貨物	8,681	5.80	56.81	10.44	2,090	4.10	56.81	1.78	6,591	1.70	8.66
			普通貨物車	3,699	5.80	87.44	6.85	891	4.10	87.44	1.17	2,808	1.70	5.68
			計	29,830	-	-	43.98	7,183	-	-	7.49	22,647	-	36.49
	リンク2 国道3号	2.1km	乗用車	16,106	3.50	62.86	12.93	3,142	2.50	62.86	1.80	12,964	1.00	11.13
			バス	337	3.50	519.74	2.24	66	2.50	519.74	0.31	271	1.00	1.93
			小型貨物	8,179	3.50	56.81	5.94	1,596	2.50	56.81	0.83	6,583	1.00	5.11
			普通貨物車	3,485	3.50	87.44	3.89	680	2.50	87.44	0.54	2,805	1.00	3.35
			計	28,107	-	-	25.00	5,484	-	-	3.48	22,623	-	21.52
	リンク3 国道3号	0.6km	乗用車	14,206	1.70	62.86	5.54	10,577	1.10	62.86	2.67	3,629	0.60	2.87
			バス	298	1.70	519.74	0.96	221	1.10	519.74	0.46	77	0.60	0.50
			小型貨物	7,214	1.70	56.81	2.54	5,371	1.10	56.81	1.23	1,843	0.60	1.31
			普通貨物車	3,074	1.70	87.44	1.67	2,289	1.10	87.44	0.80	785	0.60	0.87
			計	24,792	-	-	10.71	18,458	-	-	5.16	6,334	-	5.55
	リンク4 国道3号	0.9km	乗用車	13,071	1.70	62.86	5.10	10,142	1.40	62.86	3.26	2,929	0.30	1.84
			バス	274	1.70	519.74	0.88	212	1.40	519.74	0.56	62	0.30	0.32
			小型貨物	6,639	1.70	56.81	2.34	5,151	1.40	56.81	1.50	1,488	0.30	0.84
			普通貨物車	2,829	1.70	87.44	1.53	2,195	1.40	87.44	0.98	634	0.30	0.55
			計	22,813	-	-	9.85	17,700	-	-	6.30	5,113	-	3.55
その他計 (リンク数) 12	7.6km	乗用車	-	-	-	22.84	-	-	-	12.61	-	-	10.23	
		バス	-	-	-	3.96	-	-	-	2.18	-	-	1.78	
		小型貨物	-	-	-	10.48	-	-	-	5.81	-	-	4.67	
		普通貨物車	-	-	-	6.88	-	-	-	3.79	-	-	3.09	
		計	-	-	-	44.16	-	-	-	24.39	-	-	19.77	
そ の 他 の リ ン ク	リンクA (路線名) 国道328号 入来~郡山	11.7km	乗用車	4,608	17.50	62.86	18.50	2,873	17.50	62.86	11.54	1,735	0.00	6.96
			バス	97	17.50	519.74	3.22	60	17.50	519.74	1.99	37	0.00	1.23
			小型貨物	2,341	17.50	56.81	8.49	1,459	17.50	56.81	5.29	882	0.00	3.20
			普通貨物車	997	17.50	87.44	5.57	622	17.50	87.44	3.47	375	0.00	2.10
			計	8,043	-	-	35.78	5,014	-	-	22.29	3,029	-	13.49
リンクB (路線名) 九州縦貫道 八代~人吉	37.6km	乗用車	8,697	28.20	62.86	56.27	7,881	28.20	62.86	50.99	816	0.00	5.28	
		バス	182	28.20	519.74	9.74	165	28.20	519.74	8.83	17	0.00	0.91	
		小型貨物	4,417	28.20	56.81	25.83	4,003	28.20	56.81	23.41	414	0.00	2.42	
		普通貨物車	1,882	28.20	87.44	16.94	1,706	28.20	87.44	15.35	176	0.00	1.59	
		計	15,178	-	-	108.78	13,755	-	-	98.58	1,423	-	10.20	
リンクC (路線名) (主)川内 郡山線	11.4km	乗用車	751	17.10	62.86	2.95	91	17.10	62.86	0.36	660	0.00	2.59	
		バス	16	17.10	519.74	0.52	2	17.10	519.74	0.06	14	0.00	0.46	
		小型貨物	382	17.10	56.81	1.35	47	17.10	56.81	0.17	335	0.00	1.18	
		普通貨物車	163	17.10	87.44	0.89	20	17.10	87.44	0.11	143	0.00	0.78	
		計	1,312	-	-	5.71	160	-	-	0.70	1,152	-	5.01	
その他計 (リンク数) 7172	15652.2	乗用車	-	-	-	13,230.03	-	-	-	13,207.07	-	-	22.96	
		バス	-	-	-	2,289.72	-	-	-	2,286.15	-	-	3.57	
		小型貨物	-	-	-	6,072.32	-	-	-	6,061.72	-	-	10.60	
		普通貨物車	-	-	-	3,982.59	-	-	-	3,975.74	-	-	6.85	
		計	-	-	-	25,574.66	-	-	-	25,530.68	-	-	43.98	
計 7193	15741.3 km	乗用車	-	-	-	13,388.38	-	-	-	13,332.25	-	-	56.13	
		バス	-	-	-	2,317.16	-	-	-	2,307.80	-	-	9.36	
		小型貨物	-	-	-	6,144.99	-	-	-	6,119.21	-	-	25.78	
		普通貨物車	-	-	-	4,030.26	-	-	-	4,013.42	-	-	16.84	
		計	-	-	-	25,880.79	-	-	-	25,772.68	-	-	108.11	

パイバス等及び国道の現道は代表リンクとする。  
 その他のリンクA、B、Cは、便益の高いリンクを3つ選定し、路線名を記載する。  
 各リンクのその他計には、リンク数及び合計延長も記入する。

走行時間短縮(年間)便益算定表

交通量推計年度:H42(暫定2車)

箇所名:川内道路(残事業)

項	目	リンク 延長 km	整備なしの走行時間費用				整備ありの走行時間費用				走行時間短縮便益			
			交通量 Qo(台)	走行時間 To(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BT(億円)	交通量 Qw(台)	走行時間 Tw(分)	時間価値 (円/台・分)	費用 BTw(億円)	交通量 ΔQ(台)	走行時間 ΔT(分)	便益 BT(億円)	
バ	リンク1	6.5km	乗用車				12,209	6.10	62.86	17.09	-12,209	-6.10	-17.09	
	バス					256	6.10	519.74	2.96	-256	-6.10	-2.96		
	小型貨物					6,200	6.10	56.81	7.84	-6,200	-6.10	-7.84		
	普通貨物車					2,642	6.10	87.44	5.14	-2,642	-6.10	-5.14		
	計				21,307	—	—	33.03	-21,307	—	-33.03			
イ	リンク2	7.3km	乗用車	6,731	6.30	62.86	9.73	11,693	6.70	62.86	17.97	-4,962	-0.40	-8.24
	バス		141	6.30	519.74	1.69	245	6.70	519.74	3.11	-104	-0.40	-1.42	
	小型貨物		3,418	6.30	56.81	4.47	5,938	6.70	56.81	8.25	-2,520	-0.40	-3.78	
	普通貨物車		1,457	6.30	87.44	2.93	2,530	6.70	87.44	5.41	-1,073	-0.40	-2.48	
	計		11,747	—	—	18.82	20,406	—	—	34.74	-8,659	—	-15.92	
バ	リンク3		乗用車								0	0.00	0.00	
	バス									0	0.00	0.00		
	小型貨物									0	0.00	0.00		
	普通貨物車									0	0.00	0.00		
	計								0	—	0.00			
ス	リンク4		乗用車								0	0.00	0.00	
	バス									0	0.00	0.00		
	小型貨物									0	0.00	0.00		
	普通貨物車									0	0.00	0.00		
	計								0	—	0.00			
ス	その他計	(リンク数) 0	乗用車								—	—	0.00	
	バス									—	—	0.00		
	小型貨物									—	—	0.00		
	普通貨物車									—	—	0.00		
	計							0.00	—	—	0.00			
国 道 の 現 道	リンク1	3.4km	乗用車	15,049	5.50	62.86	18.99	6,439	4.10	62.86	6.06	8,610	1.40	12.93
	バス		315	5.50	519.74	3.29	135	4.10	519.74	1.05	180	1.40	2.24	
	小型貨物		7,643	5.50	56.81	8.72	3,270	4.10	56.81	2.78	4,373	1.40	5.94	
	普通貨物車		3,257	5.50	87.44	5.72	1,394	4.10	87.44	1.82	1,863	1.40	3.90	
		計		26,264	—	—	36.72	11,238	—	—	11.71	15,026	—	25.01
	リンク2	2.1km	乗用車	14,065	3.30	62.86	10.65	5,454	2.50	62.86	3.13	8,611	0.80	7.52
	バス		295	3.30	519.74	1.85	114	2.50	519.74	0.54	181	0.80	1.31	
	小型貨物		7,143	3.30	56.81	4.89	2,769	2.50	56.81	1.44	4,374	0.80	3.45	
	普通貨物車		3,044	3.30	87.44	3.21	1,180	2.50	87.44	0.94	1,864	0.80	2.27	
		計		24,547	—	—	20.60	9,517	—	—	6.05	15,030	—	14.55
	リンク3	0.6km	乗用車	13,724	1.70	62.86	5.35	11,409	1.40	62.86	3.66	2,315	0.30	1.69
	バス		287	1.70	519.74	0.93	239	1.40	519.74	0.63	48	0.30	0.30	
小型貨物	6,970		1.70	56.81	2.46	5,794	1.40	56.81	1.68	1,176	0.30	0.78		
普通貨物車	2,970		1.70	87.44	1.61	2,469	1.40	87.44	1.10	501	0.30	0.51		
	計		23,951	—	—	10.35	19,911	—	—	7.07	4,040	—	3.28	
リンク4	0.9km	乗用車	12,597	1.70	62.86	4.91	10,625	1.50	62.86	3.66	1,972	0.20	1.25	
バス		264	1.70	519.74	0.85	223	1.50	519.74	0.63	41	0.20	0.22		
小型貨物		6,398	1.70	56.81	2.26	5,397	1.50	56.81	1.68	1,001	0.20	0.58		
普通貨物車		2,726	1.70	87.44	1.48	2,300	1.50	87.44	1.10	426	0.20	0.38		
	計		21,985	—	—	9.50	18,545	—	—	7.07	3,440	—	2.43	
その他計	(リンク数) 12	乗用車	—	—	—	22.08	—	—	—	14.08	—	—	8.00	
バス		—	—	—	3.83	—	—	—	2.45	—	—	1.38		
小型貨物		—	—	—	10.12	—	—	—	6.47	—	—	3.65		
普通貨物車		—	—	—	6.67	—	—	—	4.23	—	—	2.44		
	計		—	—	—	42.70	—	—	27.23	—	—	15.47		
そ の 他	リンクA (路線名) 国道328号 入来~郡山	11.7km	乗用車	4,977	17.60	62.86	20.10	3,835	17.50	62.86	15.40	1,142	0.10	4.70
	バス		104	17.60	519.74	3.47	80	17.50	519.74	2.66	24	0.10	0.81	
	小型貨物		2,528	17.60	56.81	9.23	1,948	17.50	56.81	7.07	580	0.10	2.16	
	普通貨物車		1,077	17.60	87.44	6.05	830	17.50	87.44	4.64	247	0.10	1.41	
	計		8,686	39.70	—	38.85	6,693	40.00	—	29.77	1,993	—	9.08	
リ ン ク	リンクB (路線名) 九州縦貫道 八代~人吉	37.6km	乗用車	9,998	28.20	62.86	64.69	9,507	28.20	62.86	61.51	491	0.00	3.18
	バス		209	28.20	519.74	11.18	199	28.20	519.74	10.65	10	0.00	0.53	
	小型貨物		5,077	28.20	56.81	29.69	4,829	28.20	56.81	28.24	248	0.00	1.45	
	普通貨物車		2,164	28.20	87.44	19.48	2,058	28.20	87.44	18.52	106	0.00	0.96	
	計		17,448	80.00	—	125.04	16,593	80.00	—	118.92	855	—	6.12	
ク	リンクC (路線名) (主)川内 郡山線	11.4km	乗用車	790	17.10	62.86	3.10	360	17.10	62.86	1.41	430	0.00	1.69
	バス		17	17.10	519.74	0.55	8	17.10	519.74	0.26	9	0.00	0.29	
	小型貨物		401	17.10	56.81	1.42	183	17.10	56.81	0.65	218	0.00	0.77	
	普通貨物車		171	17.10	87.44	0.93	78	17.10	87.44	0.43	93	0.00	0.50	
	計		1,379	40.00	—	6.00	629	40.00	—	2.75	750	—	3.25	
その他計	(リンク数) 7172	乗用車	—	—	—	13,274.39	—	—	—	13,265.85	—	—	8.54	
バス		—	—	—	2,297.78	—	—	—	2,296.33	—	—	1.45		
小型貨物		—	—	—	6,092.72	—	—	—	6,088.84	—	—	3.88		
普通貨物車		—	—	—	3,995.94	—	—	—	3,993.46	—	—	2.48		
	計		—	—	—	25,660.83	—	—	—	25,644.48	—	—	16.35	
計	7193	15741.3 km	乗用車	—	—	—	13,433.99	—	—	—	13,409.82	—	—	24.17
	バス		—	—	—	2,325.42	—	—	—	2,321.27	—	—	4.15	
	小型貨物		—	—	—	6,165.98	—	—	—	6,154.94	—	—	11.04	
	普通貨物車		—	—	—	4,044.02	—	—	—	4,036.79	—	—	7.23	
	計		—	—	—	25,969.41	—	—	—	25,922.82	—	—	46.59	

ハイパス等及び国道の現道は代表リンクとする。  
 その他のリンクA、B、Cは、便益の高いリンクを3つ選定し、路線名を記載する。  
 各リンクのその他計には、リンク数及び合計延長も記入する。