

一般国道10号 末吉IC関連

1. 末吉IC関連の概要

2. 事業の効果及び必要性

- (1) 事業実施による交通量の変化
- (2) 社会経済情勢の変化
- (3) 事業の効果の発現状況

効果1：主要な交通結節点へのアクセス向上

効果2：交通安全性の向上

効果3：信頼性の高いネットワークの形成

効果4：産業活動の支援①

産業活動の支援②

効果5：救急医療活動の支援

3. 事業の実施

- (1) 事業の実施工程
- (2) 全体事業費

4. 対応方針(案)

- (1) 今後の事後評価の必要性(案)
- (2) 改善措置の必要性
- (3) 同種事業の計画、調査のあり方

5. 評価結果の概要

- 客観的評価指標に対応する事後評価項目

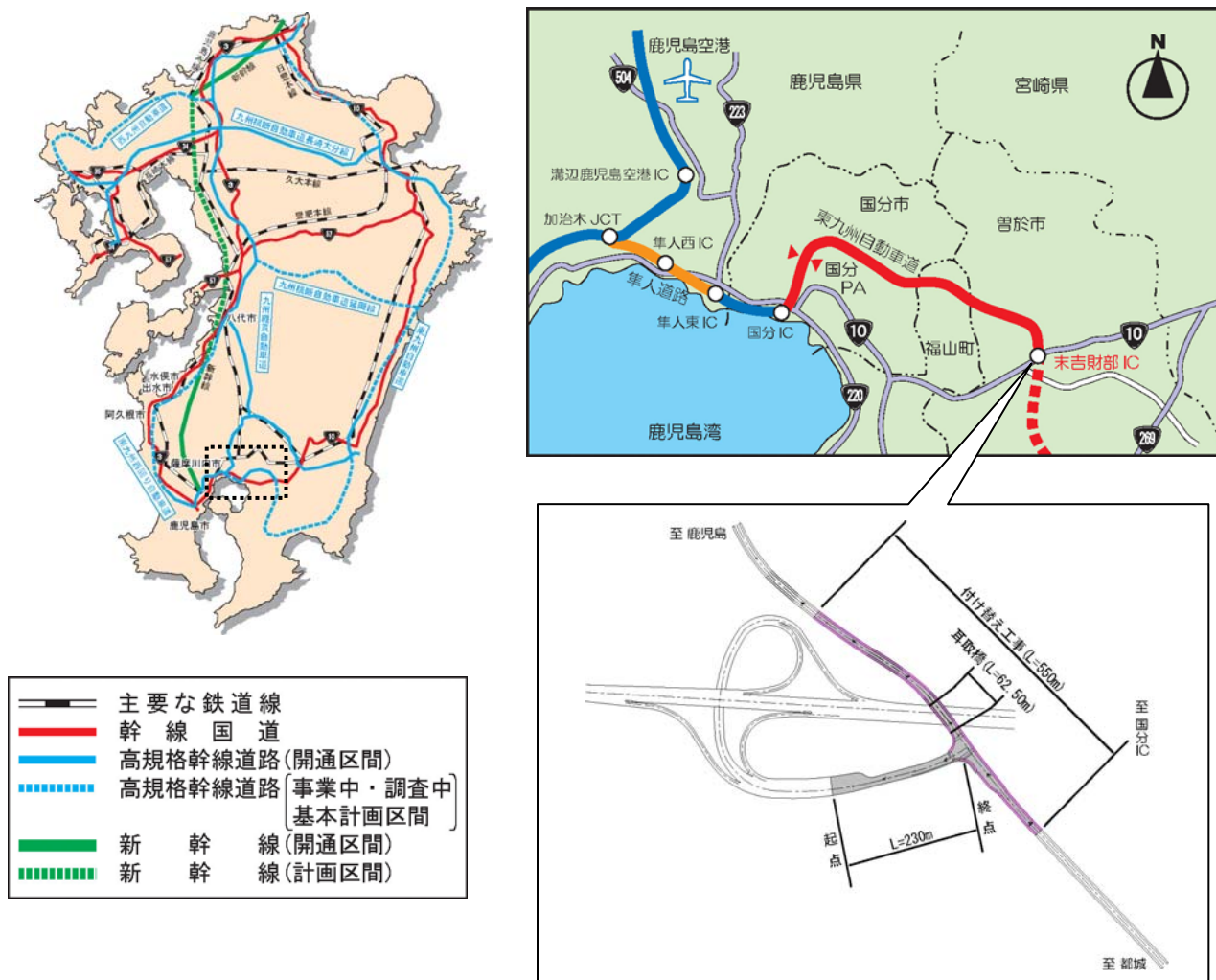
1. 末吉IC関連の概要

(1) 事業の概要

一般国道10号は、福岡県北九州市を起点とし、福岡、大分、宮崎、鹿児島の各県を結び、鹿児島市に至る延長約450kmの主要幹線道路であり、東九州地域の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る上で重要な路線である。

東九州自動車道は、一般国道10号に並走する延長約436kmの高速自動車国道である。これまで大分米良IC～津久見IC間、西都IC～清武JCT間及び隼人東IC～末吉財部IC間の合計約81.4kmが開通しており、このうち国分ICから末吉財部IC間(L=約22.5km)は平成14年3月2日に開通している。

一般国道10号末吉IC関連は、東九州自動車道の末吉財部ICと一般国道10号を連結する延長230mのインターアクセス整備事業であり、東九州自動車道末吉財部ICのランプ部において、料金所から一般国道10号との交差点までの区間(L=230m)の新設工事と、交差点設置に伴う一般国道10号の影響区間(L=550m)の付け替え工事を行うものである。

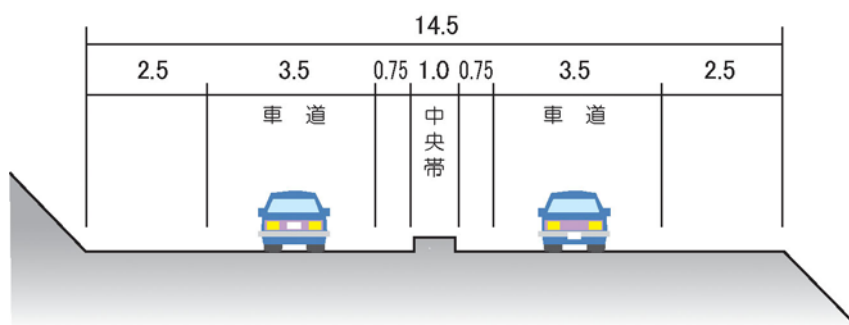


▲ 一般国道10号末吉IC関連位置図

(2) 道路の諸元

路線名	一般国道10号 末吉IC関連
起点	かごしまけんそおしすえよしちようおおあざすわかた 自) 鹿児島県曾於市末吉町大字諏訪方
終点	かごしまけんそおしたからべちようおおあざみなみまた 至) 鹿児島県曾於市財部町大字南俣
延長	0.23km
通過市町村	鹿児島県曾於市
車線数	2車線
構造規格	A規格ランプ
設計速度	35km/h
幅員	14.5m

(3) 標準横断面図



(4) 事業の経緯

末吉IC関連は、平成8年度より事業着手し、平成9年度より用地買収を開始し、平成10年度より耳取橋新設を含む現道部の付け替え工事及びインターチェンジのランプ部の改築工事を行い、平成14年3月2日に東九州自動車道国分IC～末吉財部IC間と同時供用している。

▼ 事業の経緯

年度	末吉IC関連 L=0.23km	【関連事業】 東九州自動車道 国分IC～末吉財部IC間 L=22.5km
H8	事業化	工事着手
H9	用地着手	
H10	工事着手	
H11～12		
H13	H14.3.2供用開始	



2. 事業の効果及び必要性

(1) 事業実施による交通量の変化

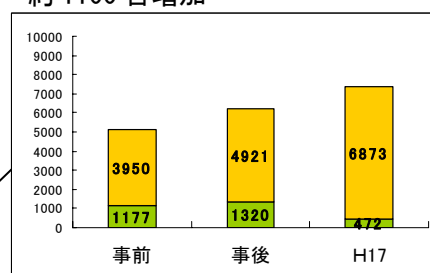
国道10号並行区間の牧之原交差点～末吉財部IC間では、交通量は430台/12h程度減少し、国分IC～牧之原交差点間については、供用前後で大きな変化は見られなかった。これは、国道10号の交通量が減少したことで、経路選択において国道10号に変更する交通が生じたためと考えられ、国道504号の交通量が450台/12h程度増加していることからわかる。

東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC間）の供用後の交通量は、年々増加傾向にあり、利用が進んでいる。これに伴い、国道10号並行区間の利用交通が減少し、国道10号の末吉財部ICから都城方面への交通は増加するなど、周辺道路の交通状況が変化している。

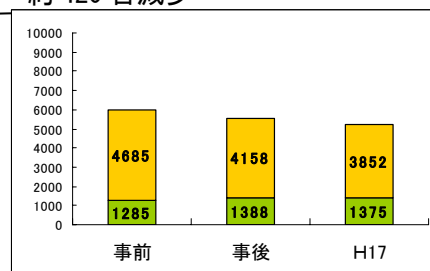
▼ 周辺道路の交通量の変化



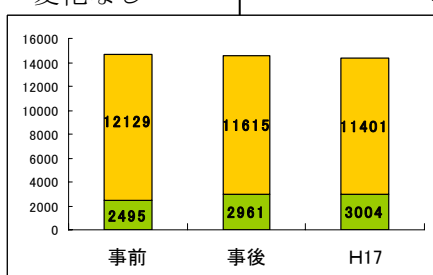
約 1100 台増加



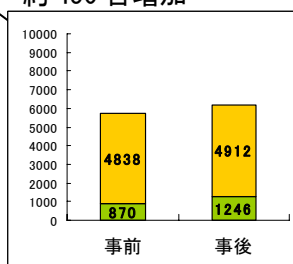
約 420 台減少



変化なし



約 450 台増加



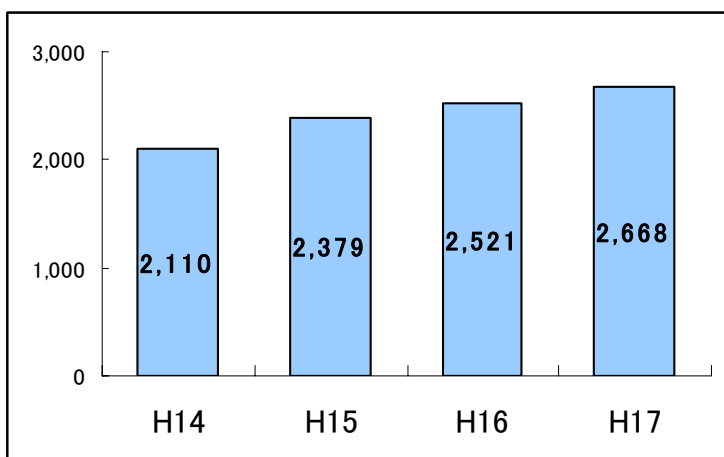
事前：平成14年2月27日(水)
事後：平成14年3月19日(火)

小型：■

大型：■

12時間交通量

資料：鹿児島国道事務所資料



国分IC～末吉財部IC間の日交通量の推移

資料：西日本高速道路㈱

(2) 社会経済情勢の変化

1) 市町村合併

- ・平成17年7月1日に曾於郡大隅町・財部町・末吉町の3町が合併し曾於市となった。

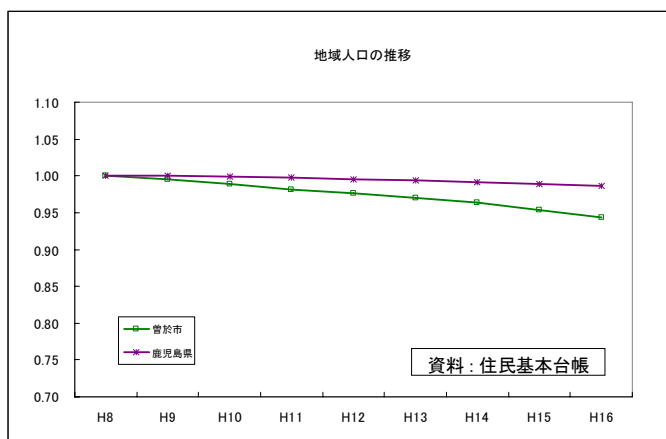
人口・世帯数 (平成17年6月1日現在)

	人口			世帯数
	男	女	計	
■曾於市	20,062	22,691	42,753	18,155
(旧末吉町)	9,660	10,692	20,352	8,459
(旧大隅町)	6,177	6,882	13,059	5,628
(旧財部町)	4,809	5,532	10,341	4,359

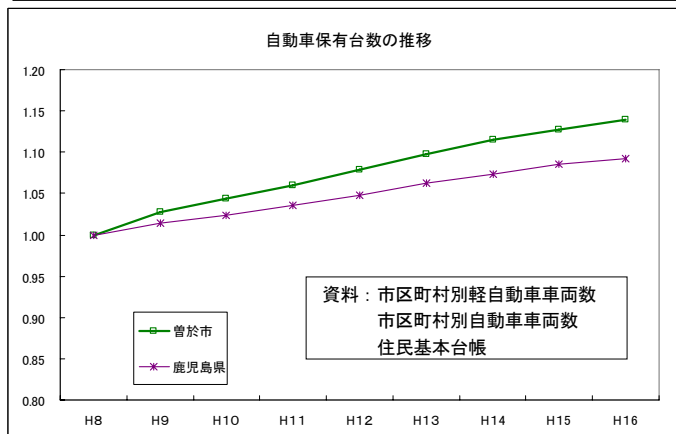


沿線地域の人口は減少傾向, 自動車保有台数は増加傾向

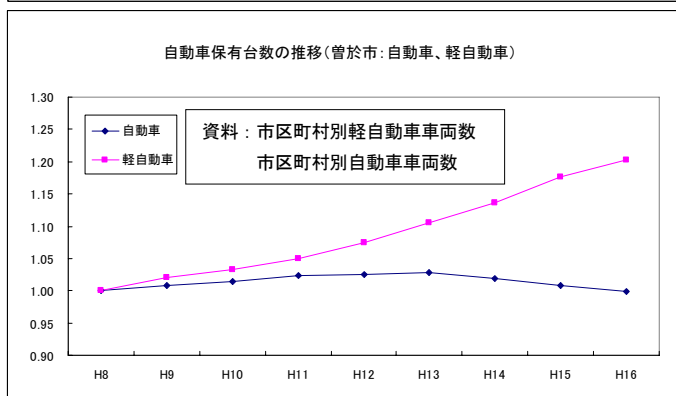
曾於市の人口は県全体 (0.99) と同様に減少傾向にある。



一世帯当たりの自動車保有台数は県全体と同じく一貫して増加傾向にある。



曾於市では近年特に軽自動車の増加が著しい。

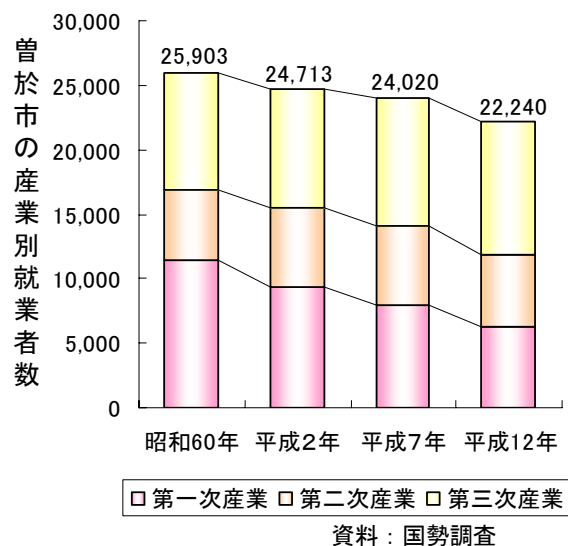
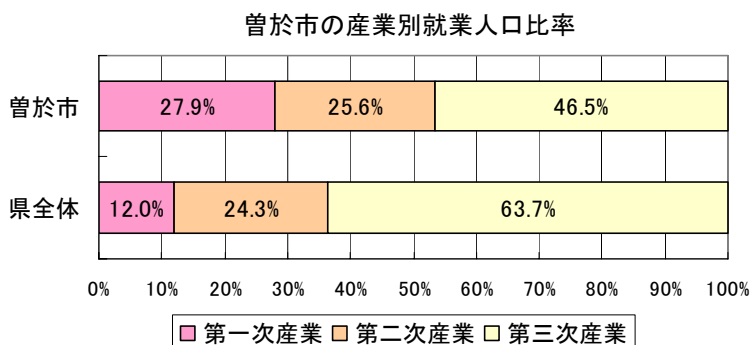


2) 産業活動の変化

曾於市の産業別就業人口は、第一次産業の比率(27.9%)が県全体(12.0%)より高いことが特徴的である。

就業人口の推移を見ると、総人口と同様に年々減少傾向にある。

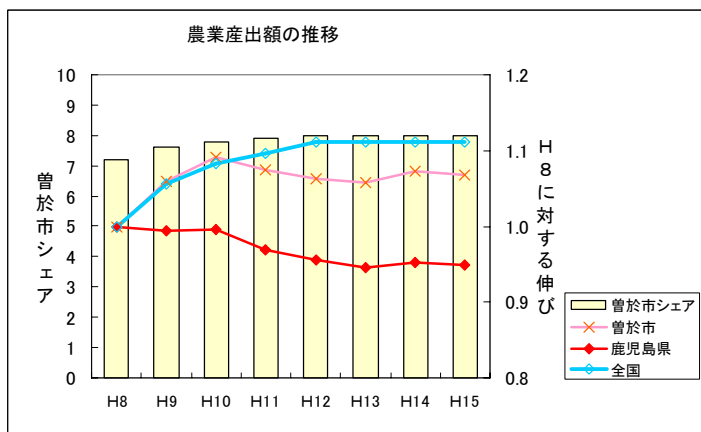
第一次産業の減少が著しいものの、第二次産業と比べて約500人多い。



一次産業並びに三次産業の停滞, 二次産業の成長

i) 農業

- ・ 農業産出額は、鹿児島県が減少傾向にあるのに対して、一定の水準を確保している。また、鹿児島県全体に占める曾於市の農業産出額のシェアは約8%であり、農業が主力産業となっている。
- ・ 市町村合併により、九州4位の農業産出額(平成15年)となった。



- ・曾於市県内シェア5%以上の品目で見ると、なす、豚の県内シェアが増加している。

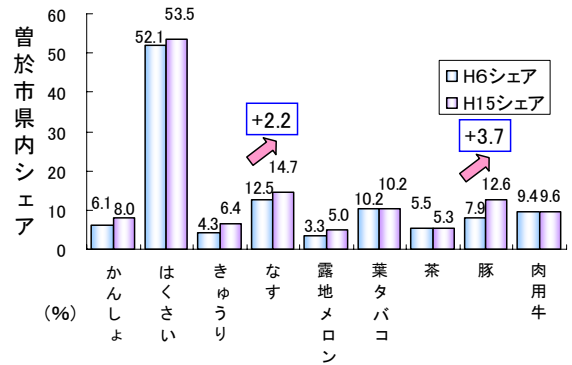
▼農業産出額の市町村別順位

九州順位	県名	市町村名	産出額 千円
1	宮崎	都城市	3,285
2	熊本	熊本市	2,866
3	宮崎	西都市	2,389
4	熊本	八代市	2,147
5	鹿児島	頤娃町	2,038
6	宮崎	川南町	1,883
7	鹿児島	鹿屋市	1,825
8	宮崎	小林市	1,759
9	宮崎	宮崎市	1,721
10	鹿児島	知覧町	1,641
11	鹿児島	串良町	1,566
13	鹿児島	末吉町	1,412
14	福岡	久留米市	1,378
21	鹿児島	大隅町	1,157
36	福岡	田主丸町	903
64	鹿児島	財部町	664
82	福岡	北野町	583
82	鹿児島	輝北町	583
191	福岡	三潁町	299
230	鹿児島	吾平町	243
234	福岡	城島町	235

▼農業産出額の市町村別順位(市町村合併後)

九州順位	県名	市町村名	産出額 千円	備考 (市町村合併)
1	鹿児島	鹿屋市	4,217	H18.1.1予定
2	福岡	久留米市	3,398	H17.2.5
3	宮崎	都城市	3,285	
4	鹿児島	曾於市	3,233	H17.7.1
5	熊本	菊池市	2,881	H17.3.22
6	熊本	熊本市	2,866	
7	佐賀	唐津市	2,540	H17.1.1
8	宮崎	西都市	2,389	
9	熊本	八代市	2,147	
10	鹿児島	頤娃町	2,038	

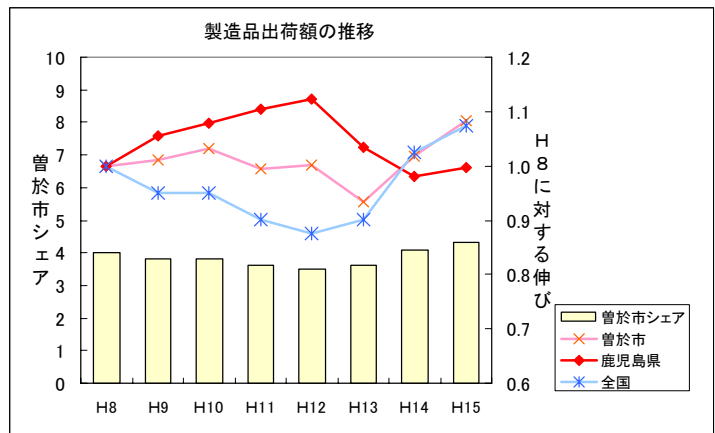
資料：九州アグリランキング(平成15年)九州農政局より作成



資料：H6,15生産農業所得統計

ii) 工業

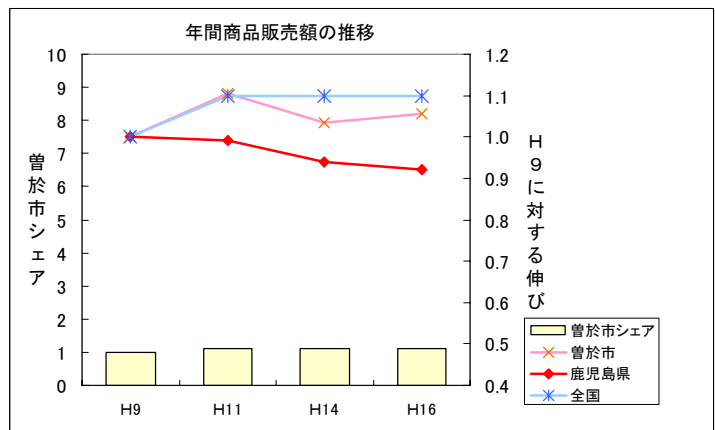
- ・製造品出荷額は、鹿児島県が平成13年から減少しているのに対して、平成14,15年が増加傾向となっている。



資料：工業統計調査

iii) 商業

- ・商品販売額は、曾於市県内シェアは1%程度であり、横ばい傾向である。



資料：商業統計調査

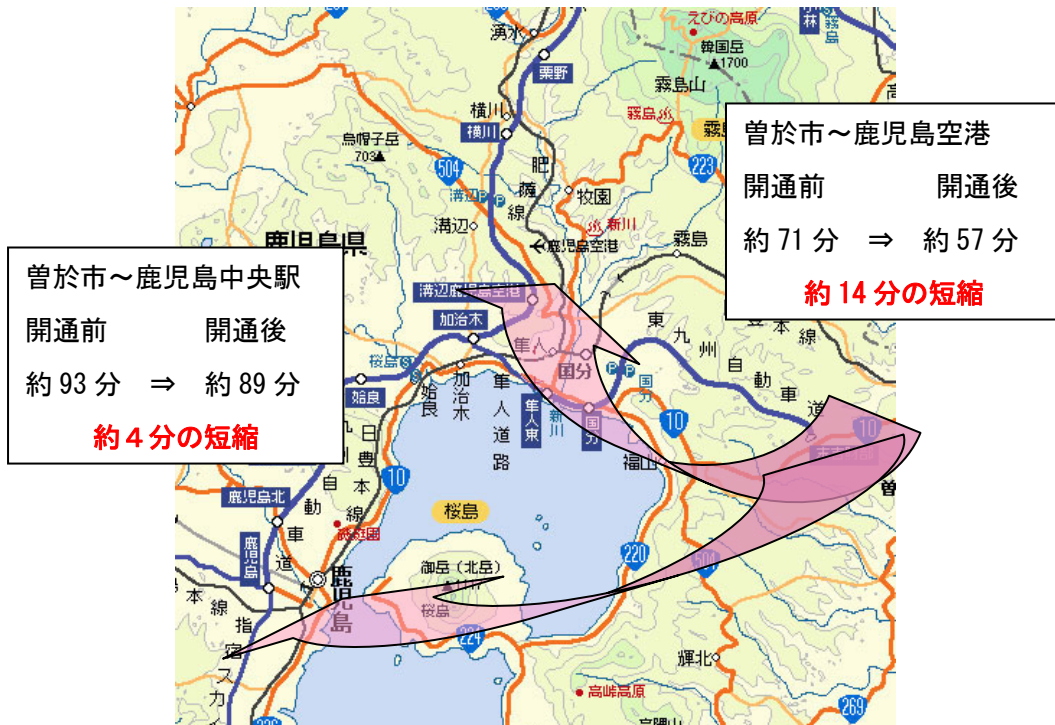
(3) 事業の効果の発現状況

〔東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC）の事業効果〕

効果1：主要な交通結節点へのアクセス向上

末吉財部ICの供用に伴い、曾於市から鹿児島空港への所要時間は、一般国道10号を利用し約71分を要していたところが、約57分となり約14分短縮される。また、JR鹿児島本線鹿児島中央駅への所要時間は、約93分から約89分に約4分短縮される。

このように、高速交通体系の確立により主要な交通結節点へのアクセス性が向上しており、地域間交流を支援するとともに、鹿児島市の高次都市施設（行政、教育、文化、医療、情報など）の享受に貢献している。



▲ 国分IC～末吉財部IC供用による時間短縮効果

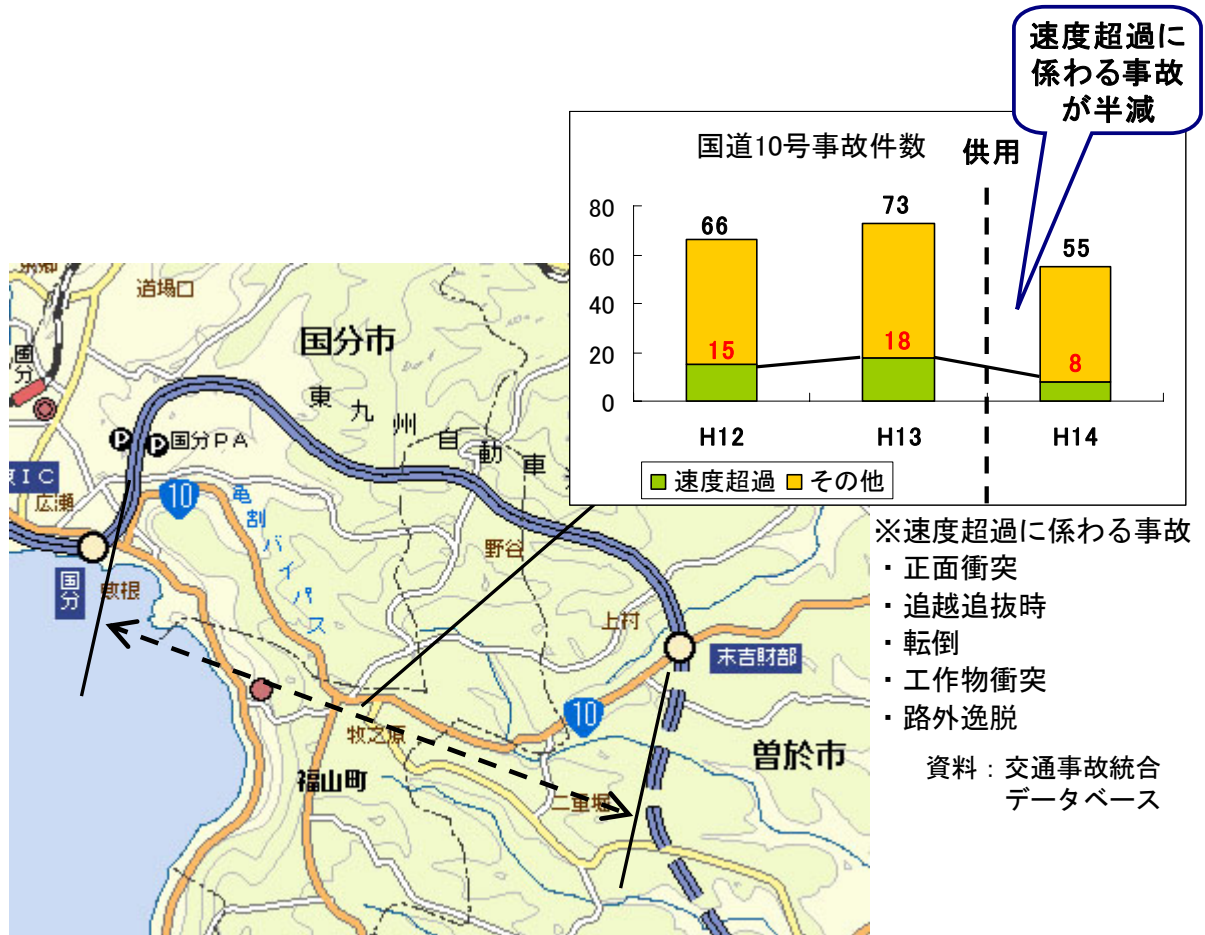
※所要時間の算出方法

- ・鹿児島中央駅までは、国分IC～鹿児島北IC間的高速利用
- ・鹿児島空港は、一般県道→国道504号を利用
- ・旅行速度は、H11センサスによる

効果 2 : 交通安全性の向上

国道10号の国分ICから末吉財部IC間の供用後(平成14年度)の事故件数は、供用前(平成13年度)に比べ約25%減少している。

事故形態に着目すると、正面衝突, 追越追抜時, 車両単独事故など速度超過に係わる事故が半減しており、国道10号の交通安全性が高まっている。



▲ 国道10号における事故発生状況(車両単独)

効果3：信頼性の高いネットワークの形成

平成5年の集中豪雨により、管内の主要路線の至る所で土砂崩壊等の災害が発生した。なかでも国道10号国分市川内において、延べ20日間にわたり全面通行止めとなり、生産活動や日常生活に大きな影響を与えた。平成17年9月にも土砂流出による通行止めが発生した。

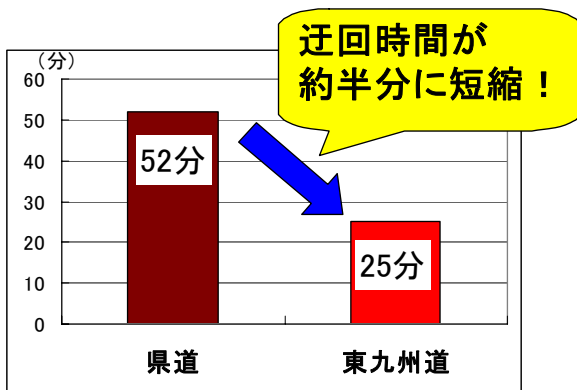
末吉財部ICが供用したことにより、災害に強い「信頼性の高いネットワーク」が形成され、通行止め等による影響が回避される。



▲ 国分周辺災害地点位置図

国道10号被災状況

発生年月日	位置(自) Kp	地名	規制時間(全)時間	規制時間(片)時間
H. 5. 7. 5	409. 140	鹿児島県始良郡福山町佳例川		6. 2
H. 5. 7. 7	421. 380	鹿児島県国分市上之段		5. 0
H. 5. 7. 7	421. 320	鹿児島県国分市上之段		22. 0
H. 5. 7. 7	422. 420	鹿児島県国分市川内		2. 0
H. 5. 8. 1	420. 072	鹿児島県国分市上之段	18. 0	
H. 5. 8. 1	422. 210	鹿児島県国分市川内	415. 5	2. 0
H. 5. 8. 1	422. 410	鹿児島県国分市川内	292. 0	24. 0
H. 5. 8. 1	421. 710	鹿児島県国分市川内	409. 0	
H. 5. 8. 1	424. 081	鹿児島県国分市鎮守尾	407. 0	
H. 5. 9. 3	423. 715	鹿児島県国分市大字川内	26. 0	
H. 17. 9. 6	423. 000	鹿児島県国分市川内	7. 5	



▲ 国道10号が通行止めの時の迂回時間の変化



▲ 被災状況(H 5年 8月)

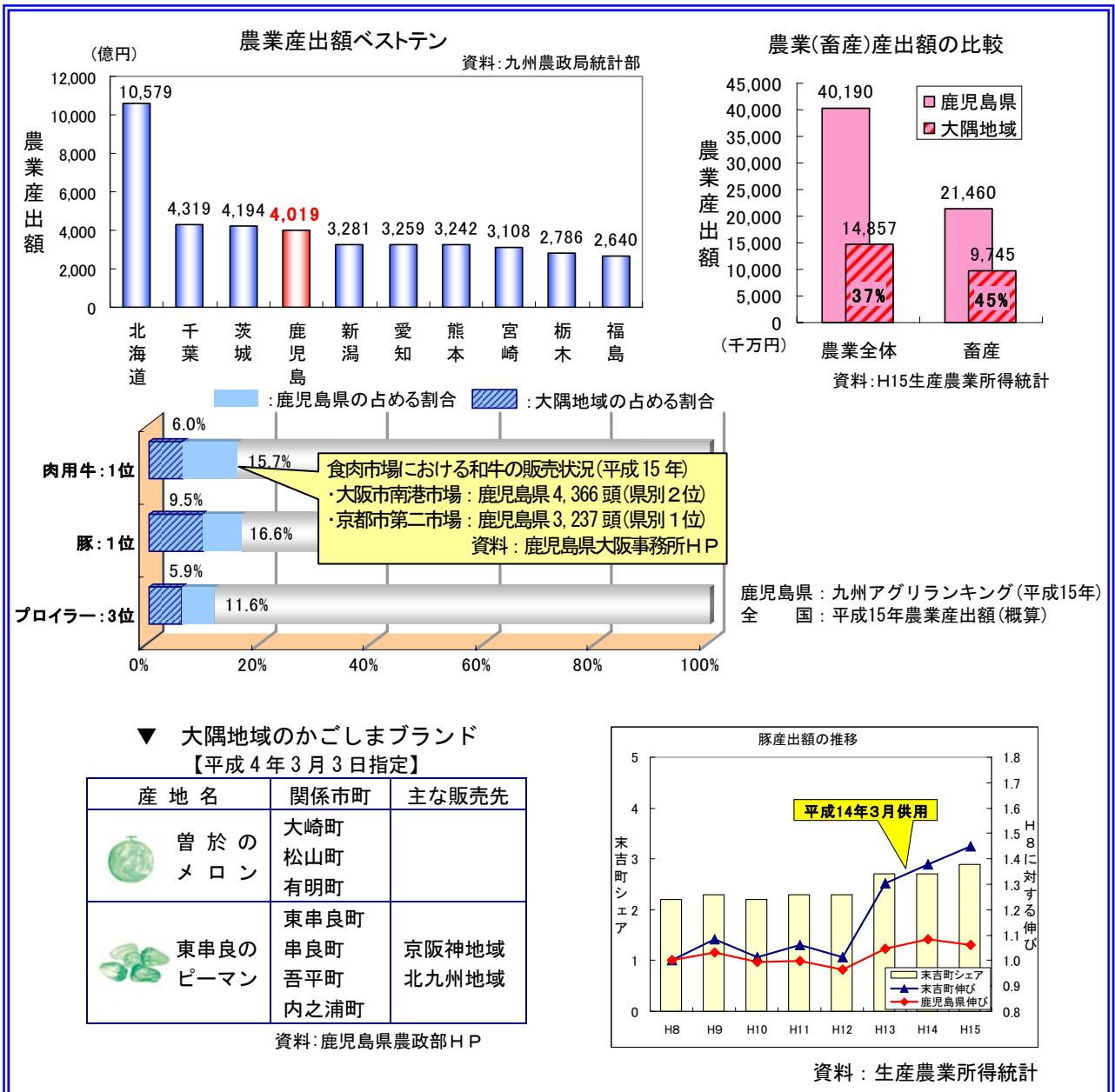
効果4：産業活動の支援 ①

①農産物

鹿児島県の農業産出額は九州1位、全国でも4位と農業の盛んな県であり、主要な農産物が全国的にも上位を占めている。大隅地域は鹿児島県の農業産出額の約4割を占めており、なかでも全国の生産量の約15%を占める畜産においては、その約半数が大隅地域(曾於地区, 肝属地区)で生産されている。

主要農産物には、かごしまブランドに指定されている生鮮食品の「曾於のメロン」や、県の「農林水産物認証制度」第1号の認定を受けた「東串良のピーマン」等があり、販路の拡大が期待される。

末吉財部ICの供用により、大隅地域から高速道路インターチェンジまでのアクセス性が向上し、地域の農産物の活性化に寄与している。

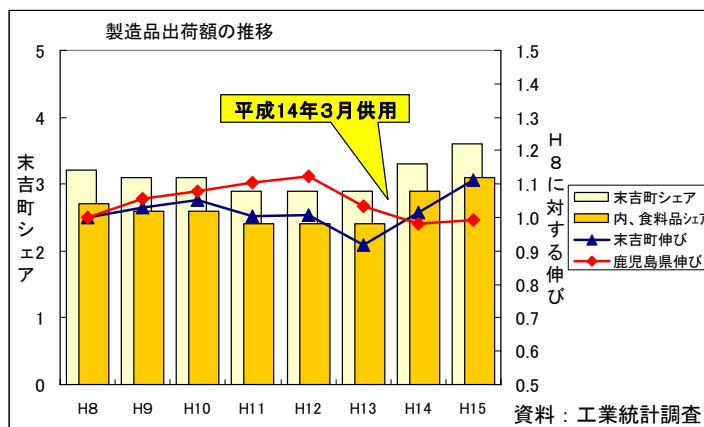


効果4：産業活動の支援 ②

②工業

末吉財部ICの供用に伴い周辺自治体での企業誘致が活発になり、曾於市の内村工業団地等への企業の進出により、製造品出荷額は平成14年以降増加傾向にある。また、内村工業団地内の食品加工業者は、南九州地域のコンビニ各店への商品配送において店着時間を守るため、東九州自動車道を利用している。

このように東九州自動車道は、企業誘致を支援し、地域産業の発展に必要な不可欠な施設として貢献している。



末吉財部 IC までの延伸の効果

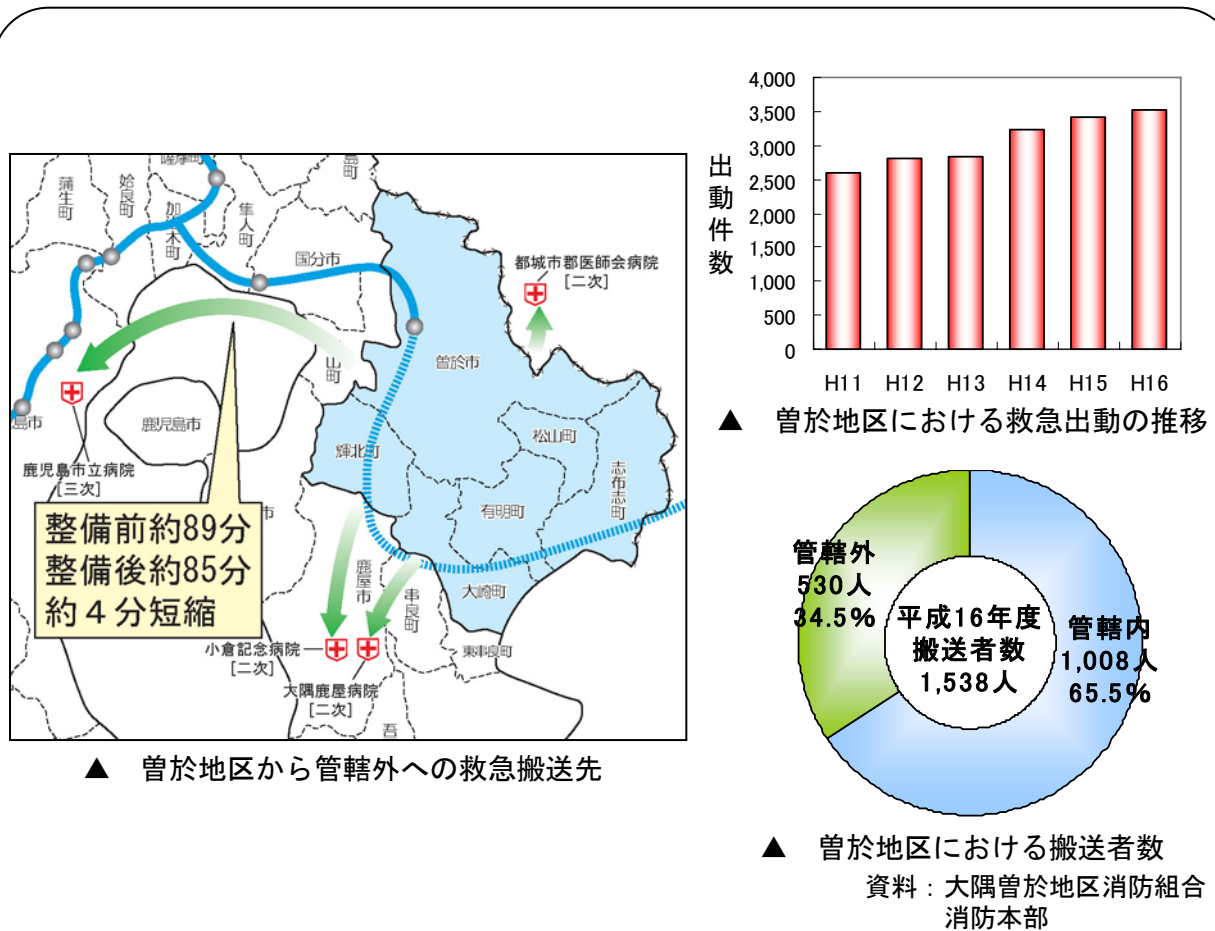
- 南九州地域のコンビニ各店への商品配送を行っている。
- 東九州自動車道を利用するメリット：店着時間を守るために定時性のある高速道路を利用。

資料：内村工業団地内の食品加工業者及び配送業者へのヒアリングによる

効果5：救急医療活動の支援

曾於市の救急出動件数は、年々増加しており、平成16年度は約3,500件となっている。二次・三次救急医療施設への搬送は、約1,500人であり、その内1/3が管轄外に搬送している。

末吉財部ICが供用してからは、鹿児島市への搬送は東九州自動車道を利用しており、搬送時間の短縮だけでなく、到着時間が想定しやすい、患者の負担軽減など、貨幣換算できないメリットが挙げられる。このように、東九州自動車道は、救急医療活動に貢献している。



末吉財部 IC までの延伸の効果

- 搬送時間が短縮され、到着時間が想定しやすい。
- また、一般道路の走行に比べて車両の振動が少ないため、患者への負担が軽減され、緊急走行ができることから、お金に換算できないメリットがある。

資料：大隅曾於地区消防組合消防本部へのアンケートによる

【東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC）の事業効果】

○主要な交通結節点へのアクセス向上

- ・ 曾於市から鹿児島空港への所要時間が約14分短縮、JR鹿児島中央駅へ約4分短縮され、高速交通結節点へのアクセス性が向上。
- ・ 地域間交流を支援するとともに、鹿児島市の高次都市施設の享受に貢献。

○交通安全性の向上

- ・ 国道10号の国分IC～末吉財部IC間の供用後（平成14年度）事故発生件数は、供用前（平成13年度）に比べ約25%減少。
- ・ 速度超過に係わる事故（正面衝突，追越追抜時，車両単独）が半減しており、国道10号の交通安全性が向上。

○信頼性の高いネットワークの形成

- ・ 平成5年の集中豪雨により、管内の主要路線の至る所で土砂崩壊等の災害が発生。国道10号国分市川内において、延べ20日に渡り全面通行止めとなり交通が途絶。平成17年9月にも土砂流出による通行止めが発生。
- ・ 災害に強い「信頼性の高いネットワーク」が形成され、通行止め等による影響を回避。

○産業活動の支援

- ・ 大隅地域は、農業産出額が鹿児島県の約4割を占め、なかでも畜産では約半数を占め、農業に特化している。
- ・ 大隅地域の高速道路インターチェンジまでのアクセス性が向上し、地域の農産物の活性化に寄与。
- ・ 企業誘致を支援し、地域産業の発展に必要な施設として貢献。

○救急医療活動の支援

- ・ 曾於地区から二次・三次救急医療施設に約1,500人（平成16年度）搬送し、その内1/3が管轄外に搬送。
- ・ 搬送時間の短縮や患者の負担軽減等、救急医療活動に貢献。

○費用便益分析の結果

便 益	走行時間 短縮便益 (億 円)	走行経費 減少便益 (億 円)	交通事故 減少便益 (億 円)	合 計
	2,287	304	136	

費 用	事 業 費 (億 円)	維持管理費 (億 円)	合 計
	928	213	

B / C			2.4
-------	--	--	-----

3. 事業の実施

(1) 事業の実施工程

埋蔵文化財調査に期間を要したことから、平成12年度を目標としていた完成工期が平成13年度となった。

事業の実施工程

		H8	H9	H10	H11	H12	H13	
計画		-----						
実施	調査・設計	—————						
	用地・補償		—————					
	埋蔵文化財調査			—————				
	工事				—————			

*当初より、東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC間）は平成13年度中の供用開始を目標としていたため、末吉IC関連事業の工期延期による本線供用への支障は生じていない。

(2) 全体事業費

事業費においては、約6.6億円を想定していたが、現地調査の結果、埋蔵文化財調査の数量が大幅に増加したこと、また、盛土部（6段）の地盤が軟弱であったため地盤改良及び法枠工が必要となったことにより、約11.4億円となった。

当初計画事業費： 6.6億円

全体事業費： 11.4億円

4. 対応方針(案)

(1) 今後の事後評価の必要性(案)

事業効果の発現は「高速道路との結節機能」が確保され十分と判断されるので、今後の事業評価の必要はない。

(2) 改善措置の必要性

末吉IC関連により、東九州自動車道と一般国道10号が連結したことで、東九州自動車道(国分IC～末吉財部IC間)の事業効果は十分に発現されていると判断されるので、改善措置の必要性はない。

(3) 同種事業の計画・調査のあり方

末吉IC関連は東九州自動車道の末吉財部ICと国道10号を接続する事業であり、接続位置の選定にあたっては、国道10号の道路構造, 交通状況, 事故や災害の履歴などを調査し、最適な接続位置を選定する必要がある。

また、地域経済の活性化を支援するために、周辺の開発計画を考慮することも重要である。

5. 評価結果の概要

評価項目	評価結果
1. 事業実施による交通量の変化	東九州自動車道の利用により、国道10号並行区間の利用交通が約480台/12h減少し、国道10号の末吉財部ICから都城方面への交通は約450台/12h増加した。
2. 社会経済情勢の変化	平成17年7月1日の曾於郡大隅町・財部町・末吉町の3町が合併し曾於市となった。地域の人口は減少傾向にあるものの、自動車保有台数は一貫して増加傾向にある。 農業産出額における曾於市シェアが増加傾向にある。また、旧末吉町及び曾於市の製造品出荷額は平成14年以降増加傾向にある。
3. 事業の効果の発現状況〔東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC間）の事業効果〕	末吉財部ICの供用により、空港・新幹線停車駅等主要な交通結節点への所要時間短縮、国道10号並行区間の交通事故発生件数の減少、地域の主力産業ある農業の活性化、IC周辺の工業団地への企業進出などに寄与している。また、災害に強い「信頼性の高いネットワーク」が形成され、通行止め等による影響が回避される。さらに、搬送時間の短縮や患者の負担軽減など救急医療活動に貢献している。
4. 事業の実施	埋蔵文化財調査に期間を要したことから、平成12年度を目標としていた完成工期が平成13年度となった。
5. 今後の事後評価の必要性（案）	事業効果の発現は「高速道路との結節機能」が確保され十分と判断されるので、今後の事業評価の必要はない。
6. 改善措置の必要性	末吉IC関連により、東九州自動車道と一般国道10号が連結したことで、東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC間）の事業効果は十分に発現されていると判断されるので、改善措置の必要性はない。
7. 同種事業の計画、調査のあり方	末吉IC関連は東九州自動車道の末吉財部ICと国道10号を接続する事業であり、接続位置の選定にあたっては、国道10号の道路構造、交通状況、事故や災害の履歴などを調査し、最適な接続位置を選定する必要がある。 また、地域経済の活性化を支援するために、周辺の開発計画を考慮することも重要である。

○客観的評価指標に対応する事後評価項目

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目>

		事後評価項目	評価内容
1 活 力	円滑なモビリティの確保	■ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	・ 曾於市～鹿児島中央駅 約93分→約89分⇒約4分短縮
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは供用飛行場へのアクセス向上の状況	・ 曾於市～鹿児島空港 約71分→約57分⇒約14分短縮
	物流効率化の支援	■ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	・ 曾於市～鹿児島県庁 約94分→約90分⇒約4分短縮
2 暮 ら し	安全で安心できる暮らしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	・ 曾於市～鹿児島市立病院(三次救急) 約89分→約85分⇒約4分短縮
3 安 全	安全な生活環境の確保	■ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	・ 国道10号国分IC～末吉財部IC間 73件→55件⇒18件(25%)減少
	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	・ 一般国道10号は緊急輸送道路に位置づけがされている
		■ 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	・ 一般国道10号 ⇒迂回路 東九州自動車道
		■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	・ 震災点検要対策箇所 2箇所
4 そ の 他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	・ 東九州自動車道

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
東九州自動車道	末吉財部～国分	L=22.5Km	高規格A	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,300	4	日本道路公団 及び九州地整

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	753億円	368億円	1,122億円
基準年における 現在価値(C)	928億円	213億円	1,142億円

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14年度			
単年便益 (初年便益)	76億円	12億円	5億円	93億円
基準年における 現在価値(B)	2,287億円	304億円	136億円	2,727億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	2.4
------------	-----

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。

様式-3①
(暫定)

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
東九州自動車道	末吉財部～国分	L = 22.5 Km	高規格 A	日本道路公団 及び九州地整

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°	3,143,995	3,143,995	0
②平均トリップ長 (総走行台和÷総トリップ°数)	km	13.4	13.4	0.0
③平均速度 (総走行台和÷総走行時間)	km/h	39.9	40.1	-0.2
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	20.1	20.0	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°	243.2	242.1	1.1
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。

様式-3①
(完成)

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
東九州自動車道	末吉財部～国分	L = 22.5 Km	高規格 A	日本道路公団 及び九州地整

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°	3,143,995	3,143,995	0
②平均トリップ長 (総走行台和÷総トリップ°数)	km	13.4	13.4	0.0
③平均速度 (総走行台和÷総走行時間)	km/h	40.0	40.3	-0.3
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	20.1	19.9	0.2
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	243.2	242.0	1.2
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：東九州自動車道 末吉財部～国分

(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17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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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。		
	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	■	
		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		() %	
	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	■	
		その他 ()	□	
	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	■	
		独自に設定した値を使用	□	
		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	■	
		独自に設定した値を使用	□	
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	□		
	中央分離帯の有無を考慮しない	■		
時間短縮・費用減 少・事故減少以外 の便益	考慮しない	■		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	□		
その他				
費 用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	□	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他(末吉財部～隼人東間の投資額を延長比で按分して使用)	■	
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用	□	
		事務所等の実績値より設定	□	
		その他(費用便益分析マニュアル案(H10.6)の高速道路の値を使用	■	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□	
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)

採用単価の根拠 高速道路

箇所名: 東九州自動車道 末吉財部IC~国分IC

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.43	22.5	9.68

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
-9年目	H 5	1.6010	2	3	0	0
-8年目	H 6	1.5395	19	29	0	0
-7年目	H 7	1.4802	40	59	0	0
-6年目	H 8	1.4233	57	80	0	0
-5年目	H 9	1.3686	75	103	0	0
-4年目	H 10	1.3159	111	146	0	0
-3年目	H 11	1.2653	153	194	0	0
-2年目	H 12	1.2167	134	164	0	0
-1年目	H 13	1.1699	111	130	0	0
供用開始年次	H 14	1.1249	0	0	9	10
1年目	H 15	1.0816	0	0	9	10
2年目	H 16	1.0400	0	0	9	10
3年目	H 17	1.0000	0	0	9	9
4年目	H 18	0.9615	0	0	9	9
5年目	H 19	0.9246	0	0	9	9
6年目	H 20	0.8890	13	12	9	8
7年目	H 21	0.8548	13	11	9	8
8年目	H 22	0.8219	13	11	9	8
9年目	H 23	0.7903	12	9	9	7
10年目	H 24	0.7599	0	0	9	7
11年目	H 25	0.7307	0	0	9	7
12年目	H 26	0.7026	0	0	9	6
13年目	H 27	0.6756	0	0	9	6
14年目	H 28	0.6496	0	0	9	6
15年目	H 29	0.6246	0	0	9	6
16年目	H 30	0.6006	0	0	9	6
17年目	H 31	0.5775	0	0	9	5
18年目	H 32	0.5553	0	0	9	5
19年目	H 33	0.5339	0	0	9	5
20年目	H 34	0.5134	0	0	9	5
21年目	H 35	0.4936	0	0	9	5
22年目	H 36	0.4746	0	0	9	4
23年目	H 37	0.4564	0	0	9	4
24年目	H 38	0.4388	0	0	9	4
25年目	H 39	0.4220	0	0	9	4
26年目	H 40	0.4057	0	0	9	4
27年目	H 41	0.3901	0	0	9	4
28年目	H 42	0.3751	0	0	9	3
29年目	H 43	0.3607	0	0	9	3
30年目	H 44	0.3468	0	0	9	3
31年目	H 45	0.3335	0	0	9	3
32年目	H 46	0.3207	0	0	9	3
33年目	H 47	0.3083	0	0	9	3
34年目	H 48	0.2965	0	0	9	3
35年目	H 49	0.2851	0	0	9	3
36年目	H 50	0.2741	0	0	9	3
37年目	H 51	0.2636	0	0	9	2
38年目	H 52	0.2534	0	0	9	2
39年目	H 53	0.2437	-94	-23	9	2
合計			659	928	368	213
単純事業費計			753		368	

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: 東九州自動車道 末吉財部IC～国分IC

年次 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (東九州プロパ)		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	貨物車		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)
1年目	H 14	1.01139	0.99634	1.00623	36	6	14	76	86	4	0	5	3	12	14	6	93	105
2年目	H 15	1.01126	0.99632	1.00619	36	6	14	77	83	4	0	5	3	12	13	5	94	101
3年目	H 16	1.01113	0.99631	1.00615	36	6	14	77	80	4	0	5	3	12	13	5	94	98
4年目	H 17	1.01101	0.99630	1.00611	37	6	14	77	77	4	0	5	3	12	12	5	94	94
5年目	H 18	1.01089	0.99628	1.00608	37	6	14	78	75	4	0	5	3	12	12	5	95	91
6年目	H 19	1.01077	0.99627	1.00604	38	6	13	78	72	4	0	5	3	12	11	5	95	88
7年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	38	6	13	78	70	4	0	5	3	12	11	5	96	85
8年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	39	6	13	79	67	4	0	5	3	12	10	5	96	82
9年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	39	6	13	79	65	4	0	5	3	12	10	5	96	79
10年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	39	6	13	79	63	4	0	5	3	12	10	5	97	76
11年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	56	9	29	113	86	5	0	6	3	14	11	6	133	101
12年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	57	9	29	113	83	5	0	6	3	14	10	6	134	98
13年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	57	9	29	114	80	5	0	6	3	14	10	6	134	94
14年目	H 27	1.00617	0.99761	1.00353	57	9	29	114	77	5	0	6	3	14	9	6	134	91
15年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	58	9	29	114	74	5	0	6	3	14	9	6	135	87
16年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	58	9	29	114	71	5	0	6	3	14	9	6	135	84
17年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00350	58	9	29	115	69	5	0	6	3	14	8	7	135	81
18年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	59	9	28	115	66	5	0	6	3	14	8	7	136	78
19年目	H 32	1.00607	0.99559	1.00346	59	9	28	115	64	5	0	6	3	14	8	7	136	75
20年目	H 33	1.00607	0.99557	1.00345	59	9	28	115	61	5	0	6	3	14	7	7	136	72
21年目	H 34	1.00607	0.99555	1.00344	59	9	28	115	59	5	0	6	3	14	7	7	136	70
22年目	H 35	1.00607	0.99553	1.00343	59	9	28	115	57	5	0	6	3	14	7	7	135	67
23年目	H 36	1.00607	0.99551	1.00342	59	9	28	115	54	5	0	6	3	14	7	7	135	64
24年目	H 37	1.00607	0.99549	1.00341	59	9	28	115	52	5	0	6	3	14	6	7	135	62
25年目	H 38	1.00607	0.99547	1.00340	59	9	28	114	50	5	0	6	3	14	6	6	135	59
26年目	H 39	1.00607	0.99545	1.00339	59	9	28	114	48	5	0	6	3	14	6	6	134	57
27年目	H 40	1.00607	0.99543	1.00338	59	9	27	114	46	5	0	6	3	14	6	6	134	54
28年目	H 41	1.00607	0.99541	1.00337	59	9	27	114	44	5	0	6	3	14	5	6	134	52
29年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	59	9	27	114	43	5	0	6	3	14	5	6	134	50
30年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	59	9	27	113	41	5	0	6	3	14	5	6	133	48
31年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	59	9	27	113	39	5	0	6	3	14	5	6	133	46
32年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	59	9	27	112	37	5	0	6	3	13	4	6	132	44
33年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	59	9	27	112	36	5	0	6	3	13	4	6	132	42
34年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	59	9	26	111	34	5	0	6	3	13	4	6	131	40
35年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	58	9	26	111	33	5	0	6	3	13	4	6	130	39
36年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	58	9	26	110	31	5	0	6	3	13	4	6	130	37
37年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	58	9	26	110	30	5	0	6	3	13	4	6	129	35
38年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	58	9	26	109	29	5	0	6	3	13	3	6	129	34
39年目	H 52	0.99690	0.99668	0.99612	58	9	26	109	28	5	0	6	3	13	3	6	128	32
40年目	H 53	0.99588	0.99667	0.99610	57	9	26	109	26	5	0	6	3	13	3	6	128	31
合計					2,128	340	1,031	6,701	4,168	188	16	215	114	532	304	243	4,944	2,727