

# 東九州自動車道

(佐伯～蒲江)

(蒲江～北川)

平成22年11月1日

国土交通省 九州地方整備局

# 目次

---

1. 事業の概要	道路-1-1
(1) 東九州自動車道の概要及び整備効果	道路-1-1
(2) 東九州自動車道（佐伯～蒲江・蒲江～北川）の概要	道路-1-6
2. 事業の必要性	道路-1-8
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-1-8
(2) 事業の効果・必要性	道路-1-17
(3) 事業の投資効果	道路-1-25
(4) 事業の進捗状況	道路-1-27
3. 事業の進捗の見込み	道路-1-29
(1) 今後の事業の見通し	道路-1-29
(2) 地域の協力体制	道路-1-29
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-1-32
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-1-33
5. 対応方針（原案）	道路-1-34
巻末資料（佐伯～蒲江）	道路-1-35
巻末資料（蒲江～北川）	道路-1-49

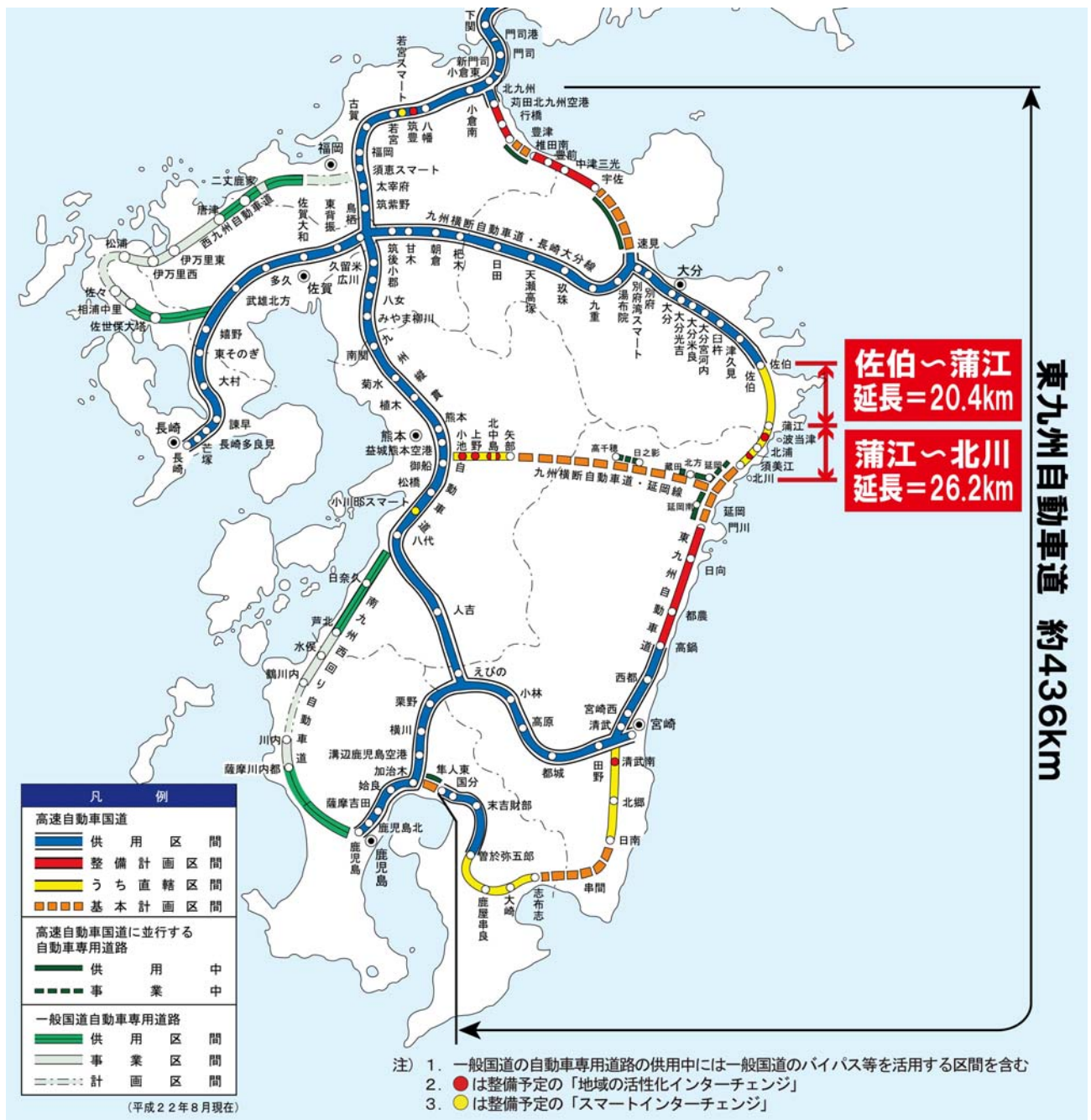
# 1. 事業の概要

## (1) 東九州自動車道の概要及び整備効果

### 1) 事業の概要

東九州自動車道は、北九州市を起点に大分県、宮崎県を経て鹿児島市に至る延長約436kmの高速自動車国道である。当該道路は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

■ 高規格幹線道路概要図

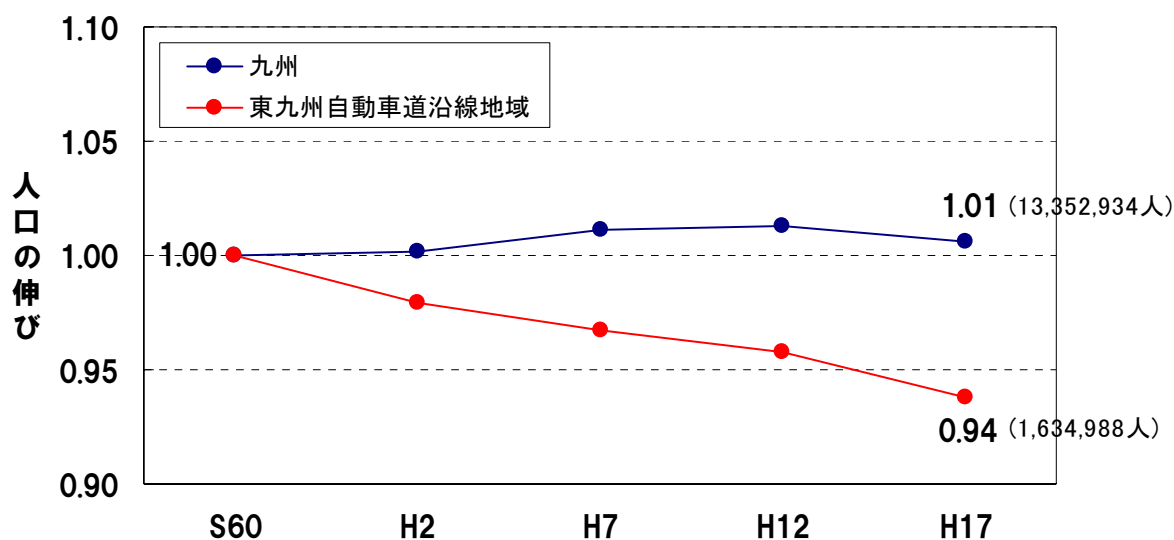


## 2) 沿線地域の社会情勢等の変化

東九州自動車道沿線地域（県庁所在都市と政令市を除く）の人口は、九州全体が横ばいなのに対し年々減少傾向にある。

また、高齢化率は、年々増加傾向にあり、九州全体と比較して増加する傾向がやや強く、高齢化が進展している。

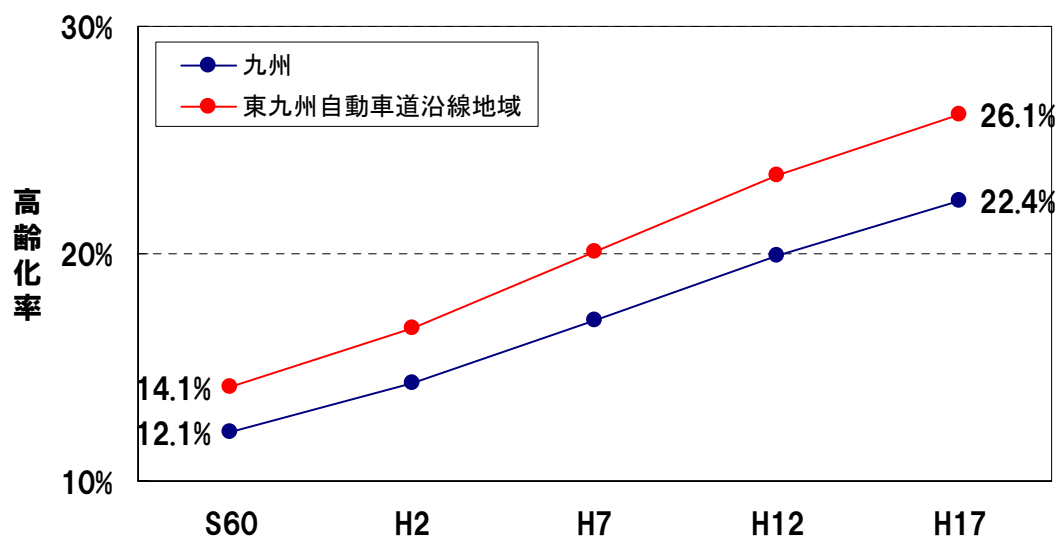
■東九州自動車道沿線の人口の推移



※東九州自動車道沿線地域は、県庁所在都市（大分市、宮崎市、鹿児島市）及び政令市（北九州市）を除く。

資料：国勢調査

■東九州自動車道沿線の高齢化の推移



※東九州自動車道沿線地域は、県庁所在都市（大分市、宮崎市、鹿児島市）及び政令市（北九州市）を除く。

資料：国勢調査

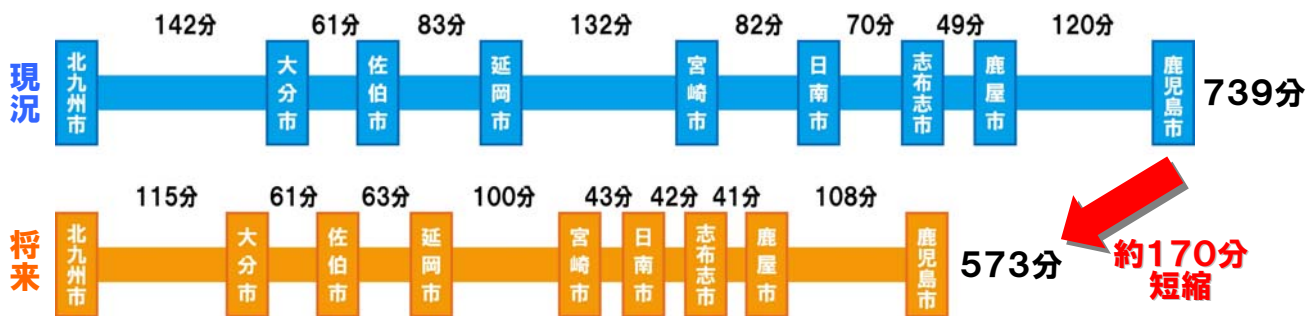
### 3) 事業の効果及び必要性

#### 効果1 東九州自動車道沿線地域の交流連携の支援

東九州自動車道の沿線には、北九州市や大分市、宮崎市、鹿児島市といった県庁所在都市のほか、日南市、延岡市や鹿屋市といった主要都市が存在している。

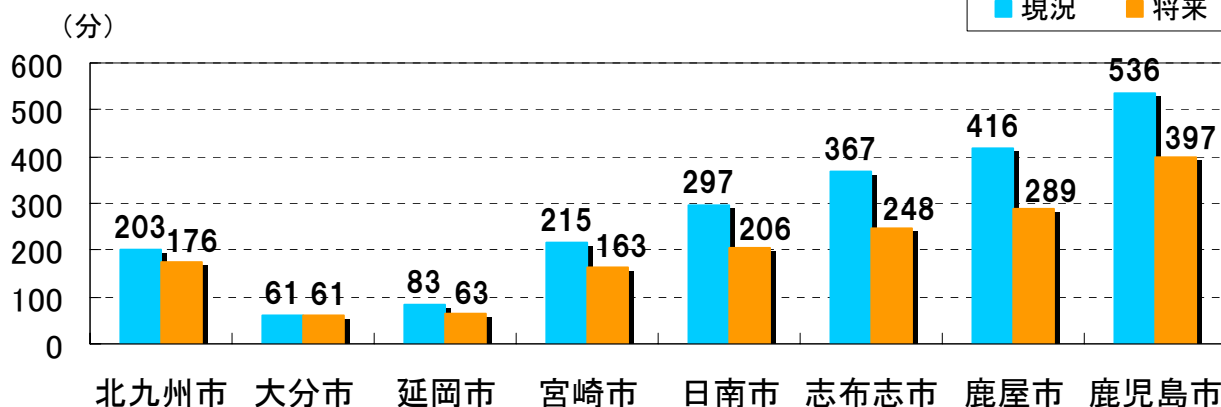
東九州自動車道の整備により、主要都市間の所要時間が約170分（開通前：739分⇒開通後：573分）短縮し、東九州自動車道沿線地域の交流連携を支援する。

■東九州自動車道沿線地域間の所要時間の変化



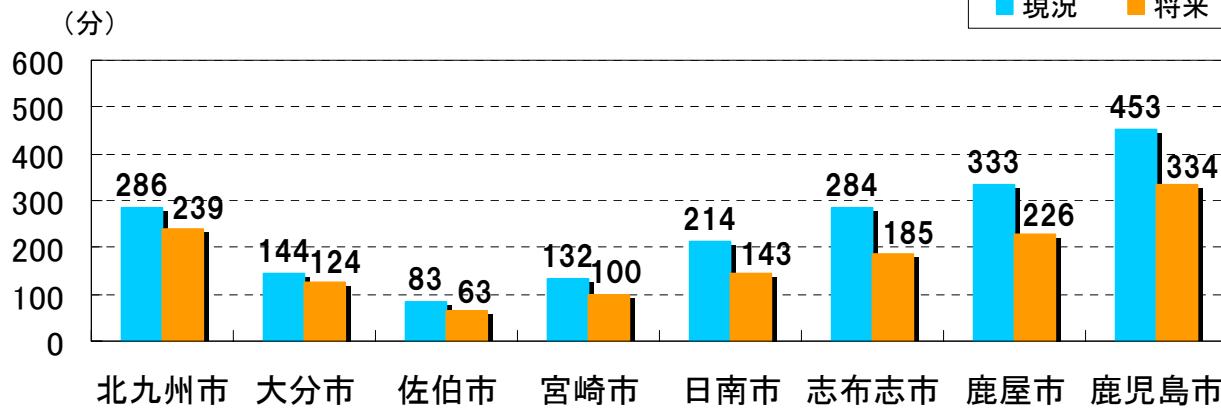
資料：H17 道路交通センサス

■佐伯市と沿線地域との所要時間の変化



資料：H17 道路交通センサス

■延岡市と沿線地域との所要時間の変化



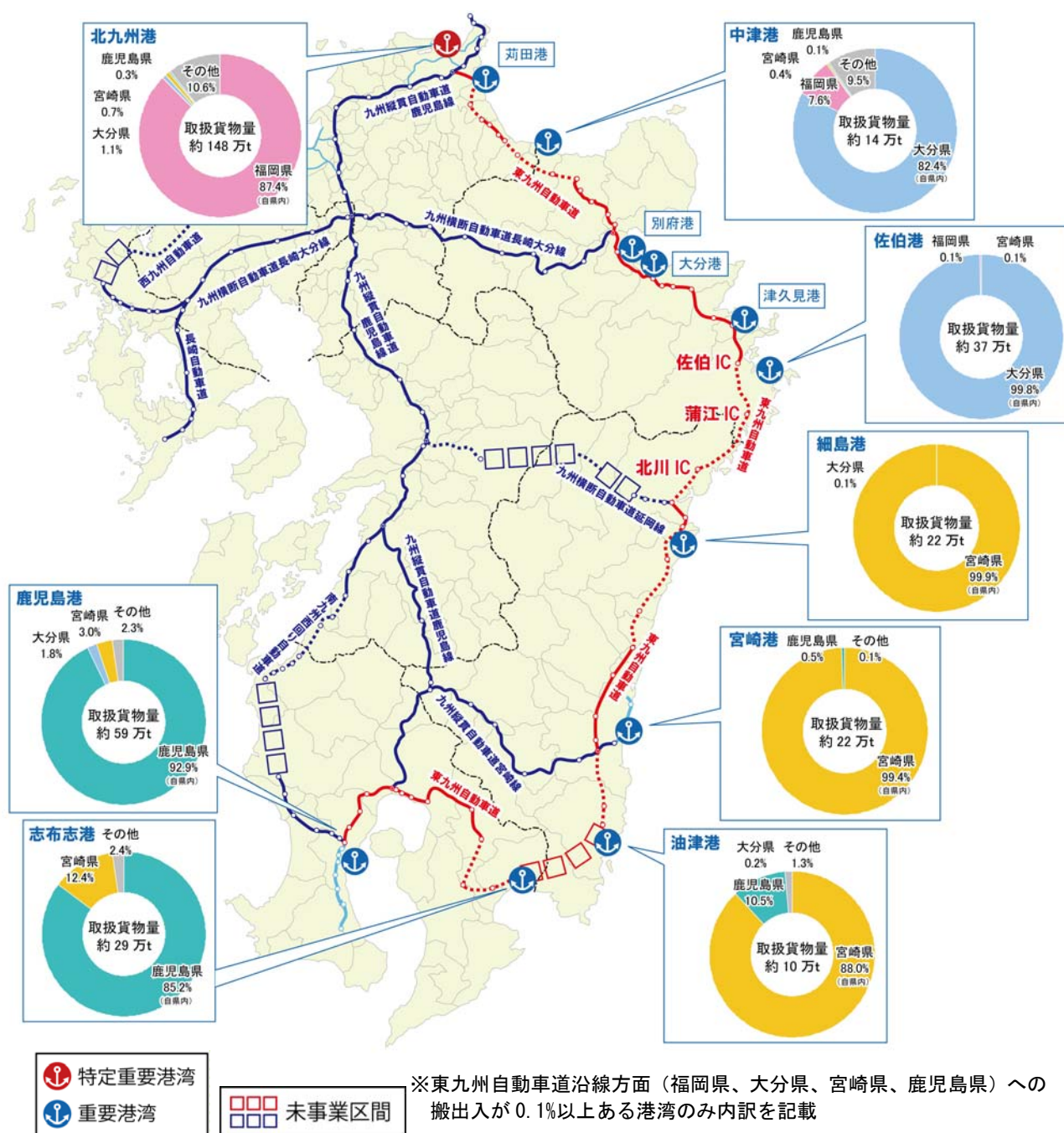
資料：H17 道路交通センサス

## 効果2 物流効率化を支援

東九州自動車道沿線には、特定重要港湾「北九州港」や11箇所の重要港湾が存在し、これらの港湾の貨物は、自県内のみならず東九州自動車道沿線方面（福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県）へ搬出入されている。

特に、東九州自動車道（佐伯～蒲江）に立地する「佐伯港」は、東九州自動車道沿線である大分県内への搬出入が多く、東九州自動車道（蒲江～北川）に立地する「細島港」は、東九州自動車道沿線である宮崎県内への搬出入が多く、いずれも今後の東九州自動車道整備による物流効率化が期待される。

### ■東九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾



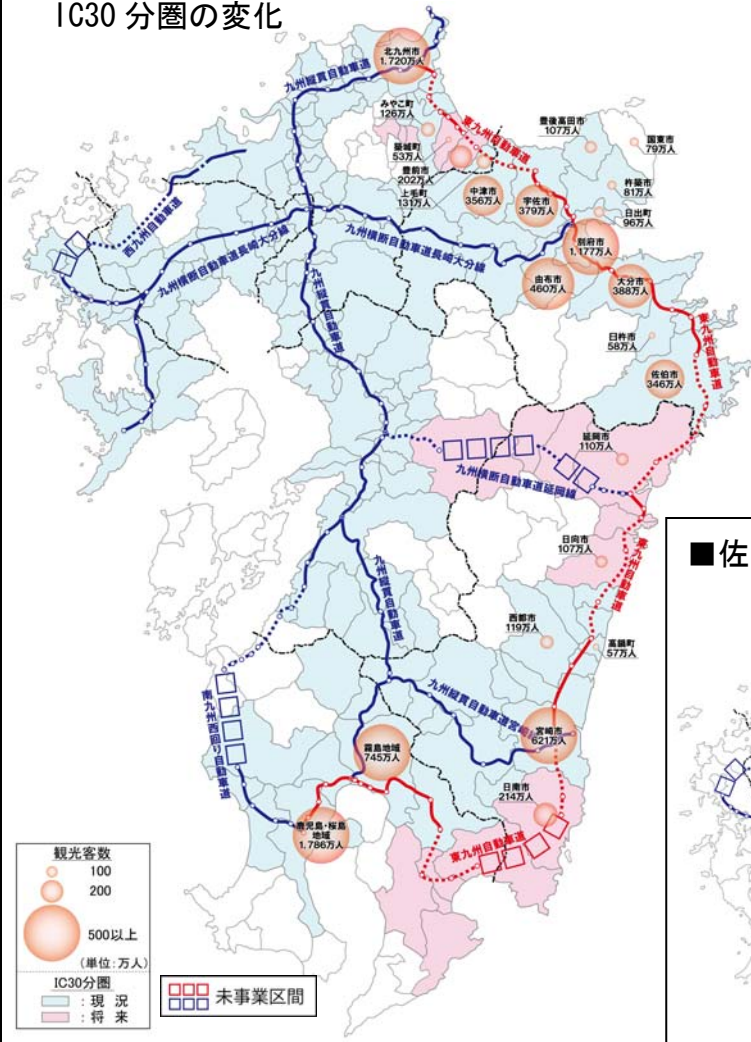
資料：H17 陸上出入貨物調査

### 効果3 東九州自動車道沿線を連絡する新たな観光ルート形成

東九州自動車道沿線には、観光客が100万人を超える市町村が点在している。

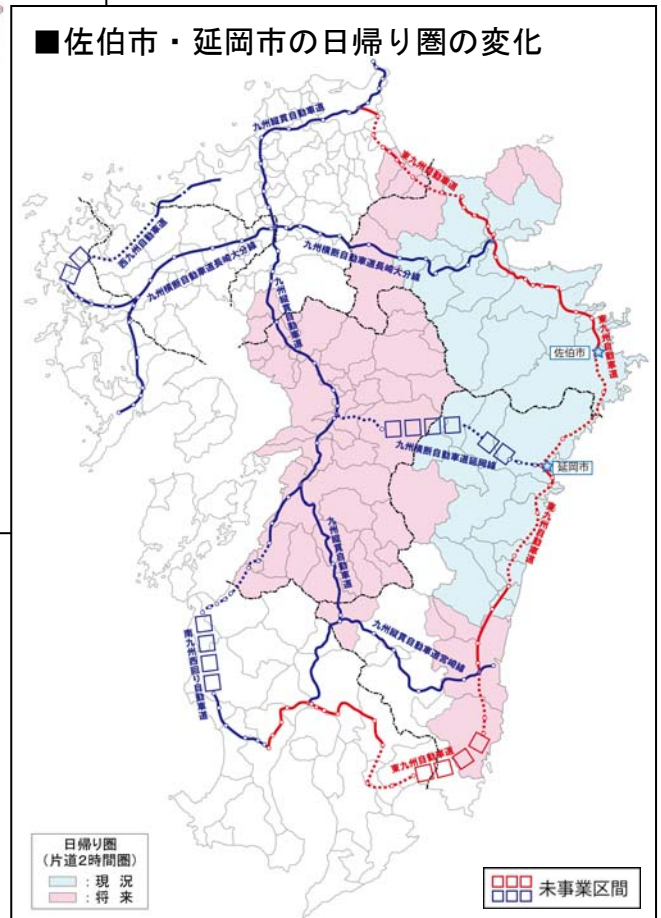
東九州自動車道の整備により、IC30分圏の拡大による観光客数の増加が期待される。また、佐伯市・延岡市の日帰り圏（片道2時間圏）の拡大により、当該地域への観光客数増加も期待される。

■東九州自動車道沿線の観光客数の分布とIC30分圏の変化



※観光客数は50万人以上の市町のみ記載。

■佐伯市・延岡市の日帰り圏の変化



※将来とは、東九州自動車道及び九州横断自動車道延岡線が整備された場合

※日帰り圏・・・片道2時間圏

資料：所要時間は平均速度より算出。平成20年福岡県観光入込客推計調査(福岡県)、平成19年版大分県統計年鑑[記載年：H18](大分県)、平成20年観光動向調査結果(宮崎県)、平成20年鹿児島県観光統計(鹿児島県)

## (2) 東九州自動車道（佐伯～蒲江・蒲江～北川）の概要

### 1) 概要

東九州自動車道（佐伯～蒲江）は、大分県佐伯市大字上岡～大分県佐伯市蒲江大字森崎浦を結ぶ延長20.4kmの高速自動車国道である。また、東九州自動車道（蒲江～北川）は、大分県佐伯市蒲江大字森崎浦～宮崎県延岡市北川町を結ぶ延長26.2kmの高速自動車国道である。

本道路は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である国道10号及び国道388号の代替路線としての機能を有する。

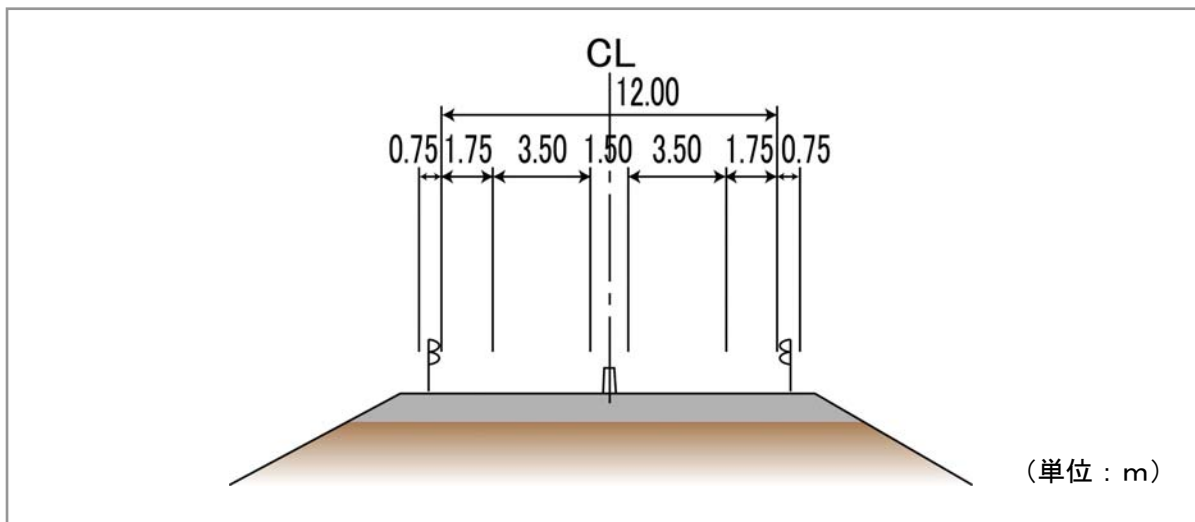


▲事業概要図

## 2) 計画諸元

	佐伯～蒲江	蒲江～北川
起終点	(自)大分県佐伯市大字上岡 <small>おおあざかみおか</small>	(自)大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 <small>かまえおおあざもりさきうら</small>
	(至)大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 <small>かまえおおあざもりさきうら</small>	(至)宮崎県延岡市北川町 <small>きたがわまち</small>
延長	L=20.4km	L=26.2km
道路幅員	W=12.0m(2車線整備時)	W=12.0m(2車線整備時)
道路規格	第1種第2級	第1種第3級
設計速度	V=100km/h	V=80km/h
車線数	4車線	4車線
計画交通量	8,300台/日	5,700～11,300台/日

## 3) 高速自動車国道(2車線)



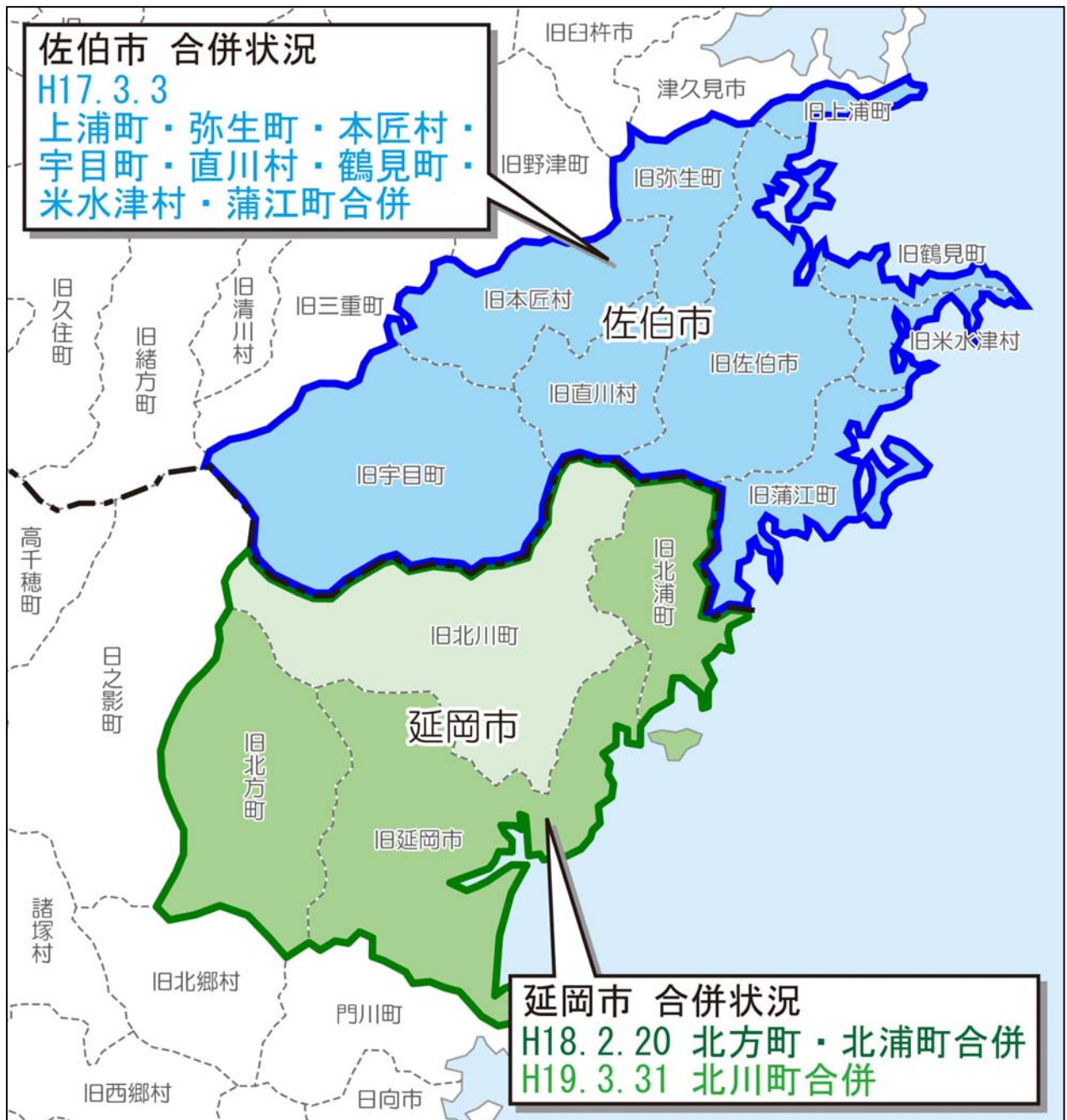
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### 1) 市町村合併

平成17年3月に旧佐伯市、旧上浦町、旧弥生町、旧本匠村、旧宇目町、旧直川村、旧鶴見町、旧米水津村、旧蒲江町の1市5町3村が合併し、人口約8万人の佐伯市が誕生している。

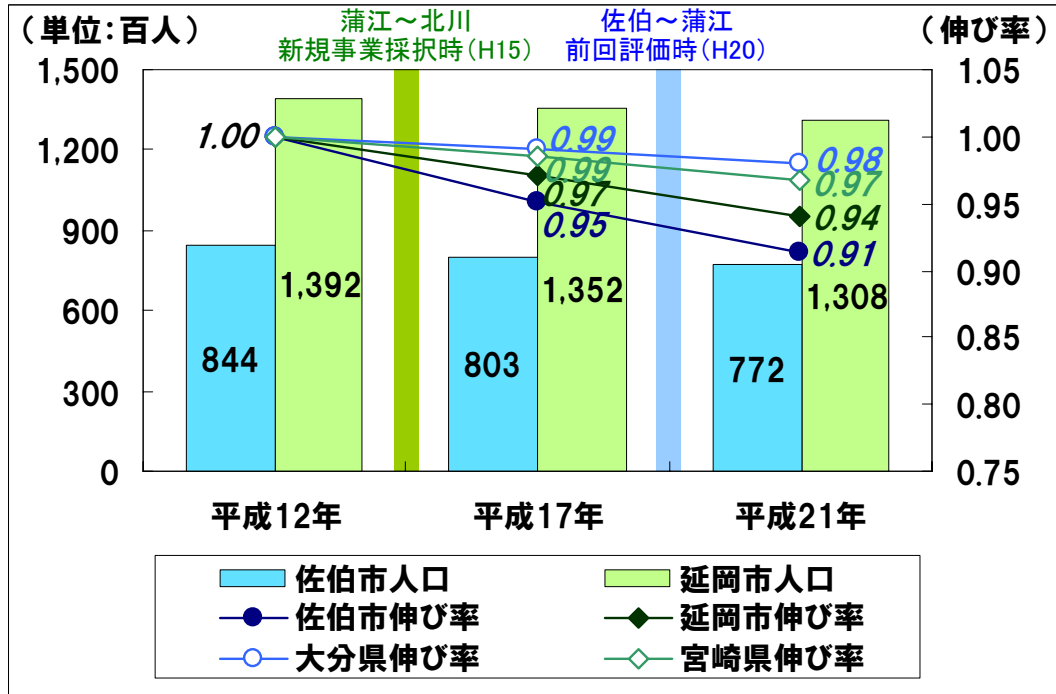
また、平成18年2月に旧延岡市、旧北方町、旧北浦町、更に平成19年3月に旧北川町が合併し、人口約13万人の延岡市が誕生している。



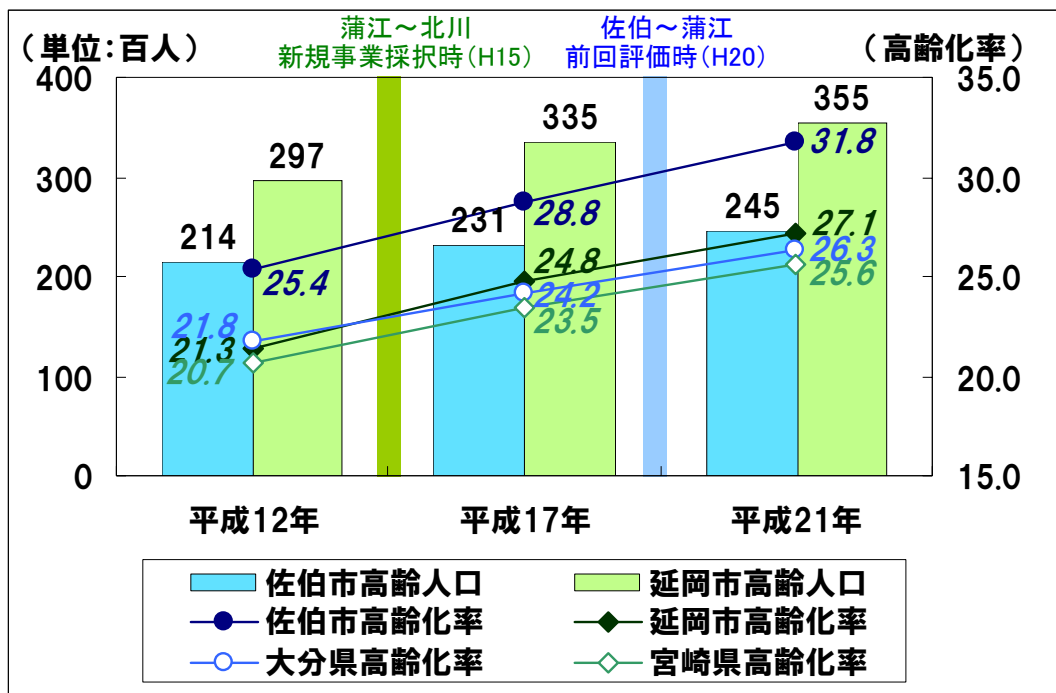
▲市町村合併状況

## 2) 人口動向

佐伯市、延岡市の人口の伸びは県平均より低く、年々人口が減少している。大分県、宮崎県に比べ減少の割合が高くなっており、新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、減少している。また、佐伯市、延岡市の高齢化率は県平均を上回っており、年々高齢化が進んでいる。



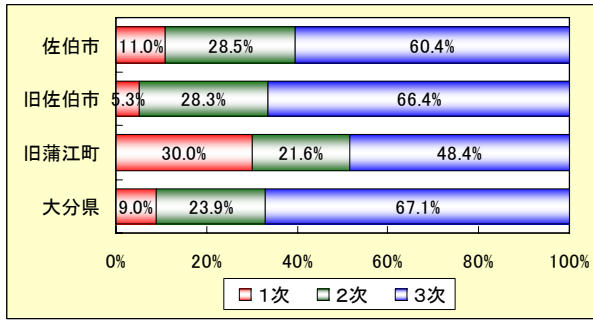
資料：国勢調査 (H12, H17)、大分県の推計人口 (H21)、宮崎県の推計人口と世帯数 (H21)  
▲人口の推移



資料：国勢調査 (H12, H17)、大分県の推計人口 (H21)、宮崎県の推計人口と世帯数 (H21)  
▲高齢化率の推移

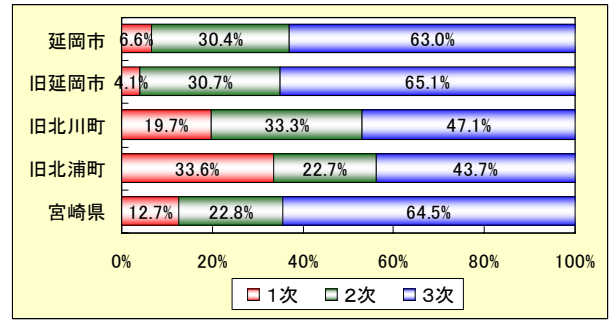
### 3) 産業動向

就業人口の産業構成をみると旧佐伯市、旧延岡市、旧北川町は第2次産業（特に製造業）、旧蒲江町、旧北浦町は第1次産業（特に漁業）の割合が県平均と比べ高い。



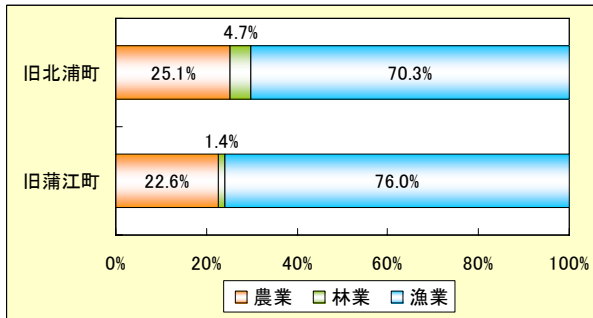
※分類不能の産業は第3次産業に含んで集計

▲平成17年度産業構成比【大分県側】

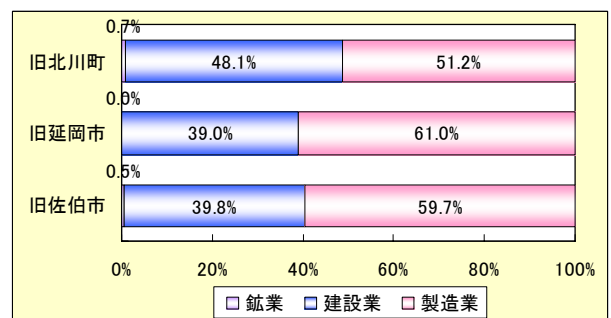


※分類不能の産業は第3次産業に含んで集計

▲平成17年度産業構成比【宮崎県側】



▲1次産業分類別構成比（H17年度）



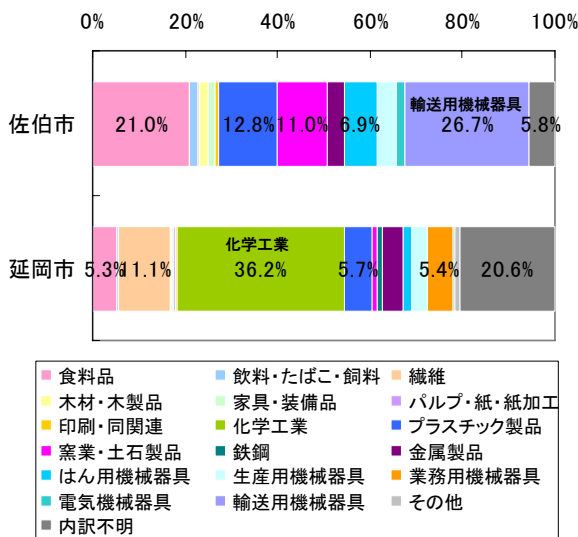
▲2次産業分類別構成比（H17年度）

資料：国勢調査(H17)

#### ①工業

佐伯市は海軍跡地に企業誘致を進め、県下でも最も早く工業都市として発展してきており、輸送用機械器具製造業の割合が高い。しかし、近年、県央、県北などに大規模製造業の進出が相次いでいることもあり、製造品出荷額は大分県平均の伸びを下回っており、新規事業採択時に低迷している。

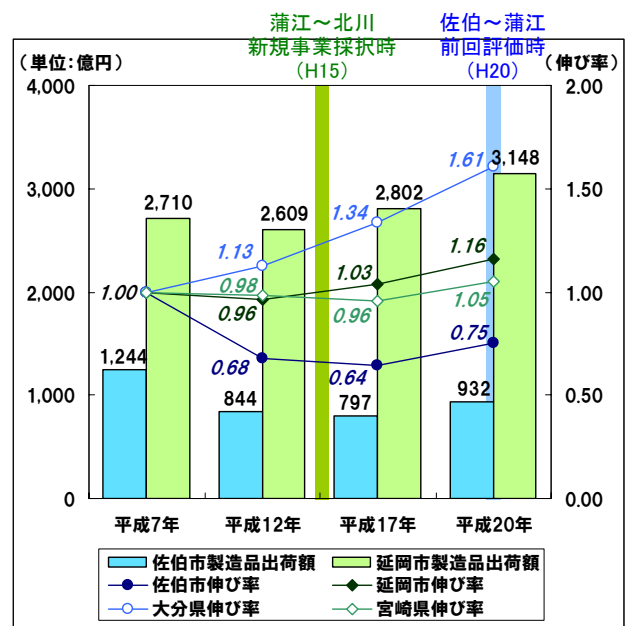
延岡市は「旭化成」を核として発展してきた工業都市であり、化学工業の割合が高い。また、製造品出荷額は県下1位のシェアを誇っており新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、宮崎県平均の伸びを上回り増加している。



※1：数値は5%以上のみ記載。  
 ※2：秘匿値は内訳不明として集計。

資料：工業統計(H20)

▲工業における産業分類別構成比



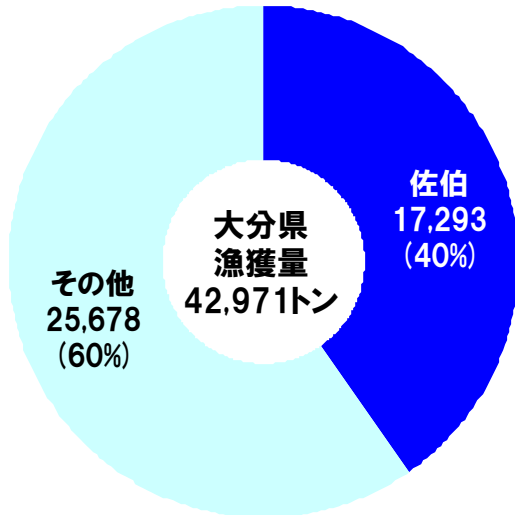
資料：工業統計

▲製造品出荷額の推移

## ②漁業

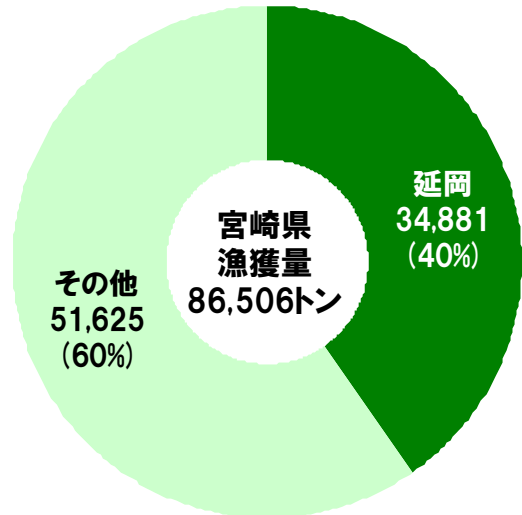
佐伯市と延岡市の漁獲量は、それぞれ県全体の約40%を占めている。

しかし、新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、佐伯市・延岡市・大分県・宮崎県ともに漁獲量の伸び率は減少傾向である。



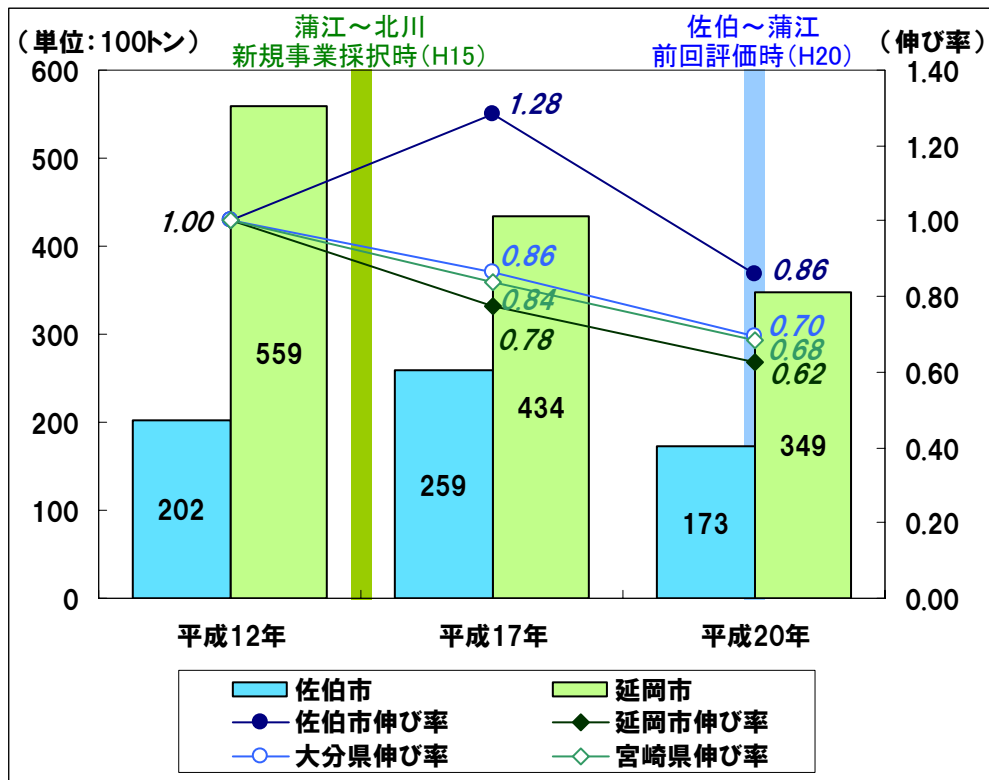
資料：大分農林水産統計年報 (H20)

▲漁獲量の内訳【大分県】



資料：宮崎農林水産統計年報 (H20)

▲漁獲量の内訳【宮崎県】



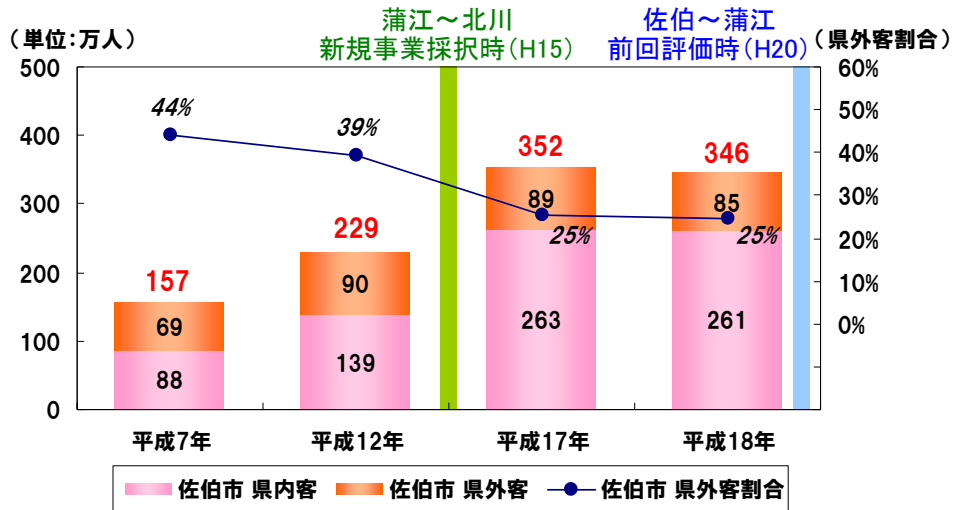
資料：大分農林水産統計年報、宮崎農林水産統計年報、海面漁業生産統計調査[市町村別データ]（農林水産省 HP）

▲漁獲量の推移

#### 4) 観光動向

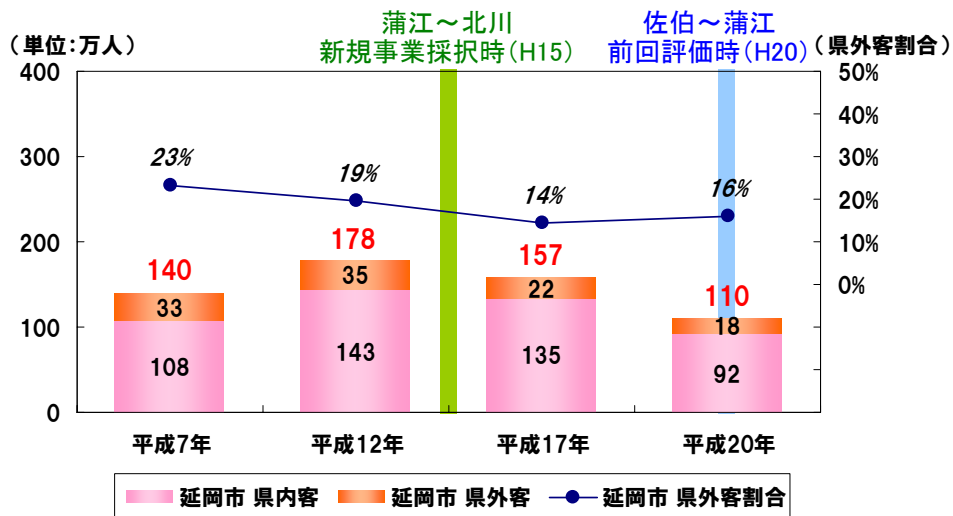
佐伯市の観光客数は増加傾向にある中、県外客割合は新規事業採択時以降減少傾向にある。一方、延岡市の観光客数は新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、減少傾向にあるが、県外客割合は近年増加傾向にある。

大分県全体及び佐伯市を訪れる観光客の9割以上が自家用車・バスの自動車類を利用しており、宮崎県全体の県外客においても約8割が自動車類を利用している。



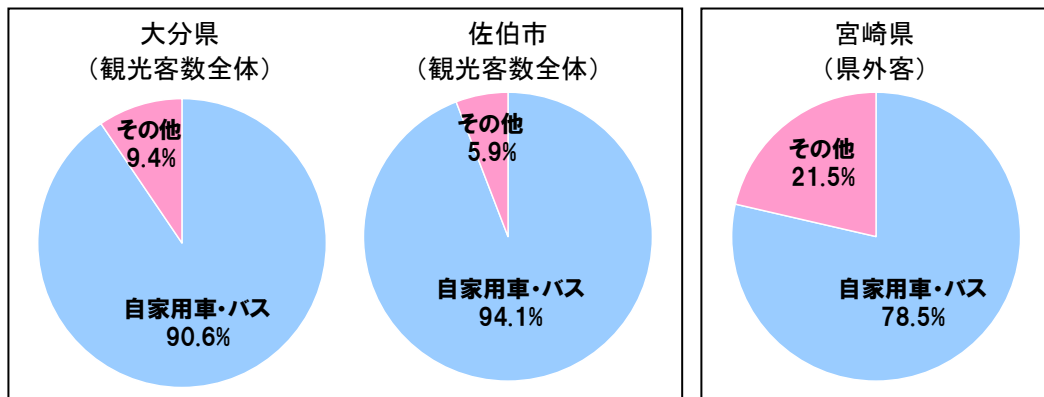
資料：大分県統計年鑑

▲観光客数の推移【佐伯市】



資料：観光動向調査結果(宮崎県)

▲観光客数の推移【延岡市】



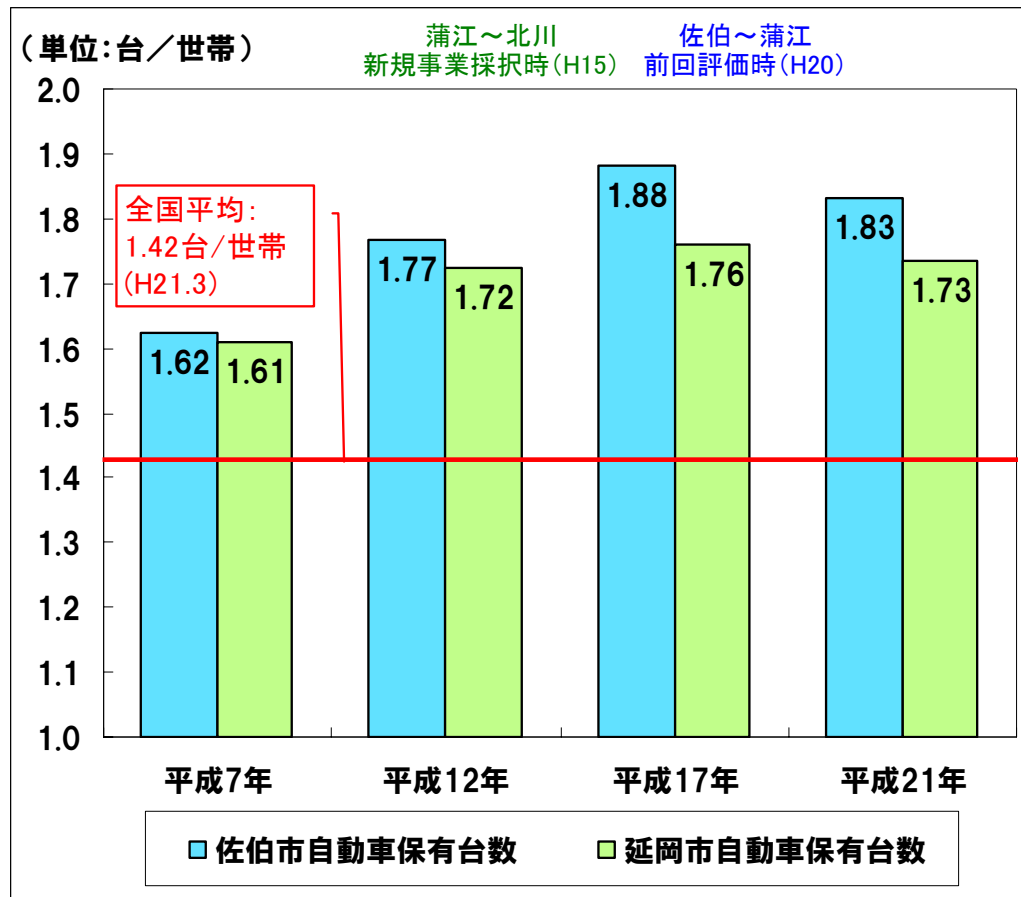
資料：H19大分県統計年鑑(記載年H18)、H20観光動向調査結果(宮崎県)

▲観光客の交通手段

## 5) 交通動向

### ①自動車保有台数

世帯あたりの自動車保有台数は、新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、減少傾向にあるが、依然として全国平均を大きく上回っており、自動車の依存度が高い。



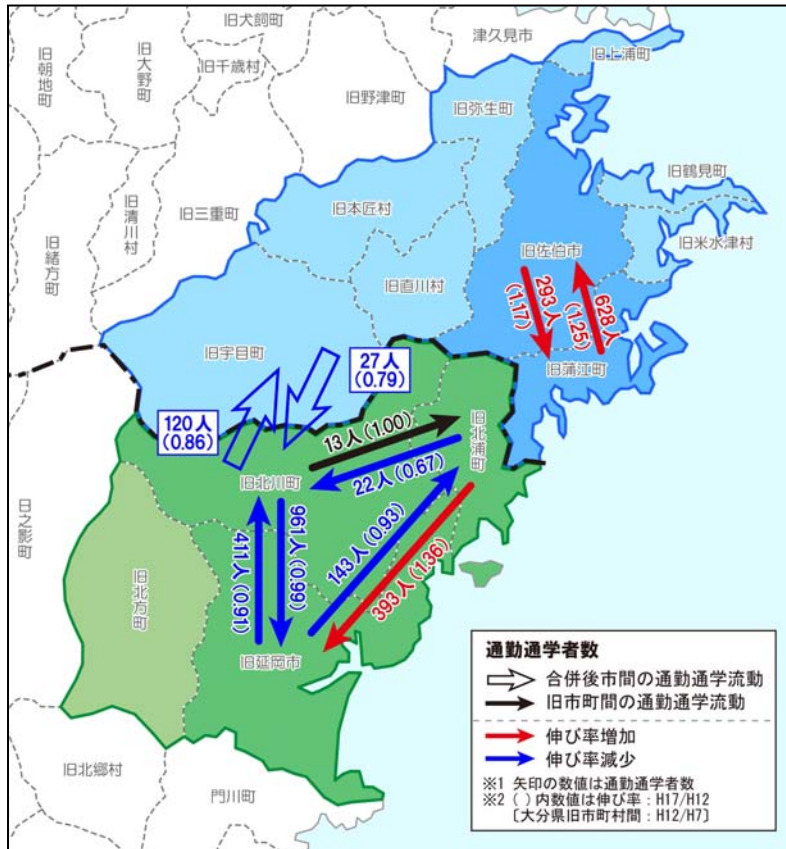
資料：国勢調査(H7・H12・H17)、大分県の人口推計(H21)、宮崎県の推計人口と世帯数(H21)  
九州の自動車保有台数資料(H7)  
市区町村別自動車保有車両数(H12, H17, H21)、市区町村別軽自動車車両数(H12, H17, H21)  
住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(H21)、保有台数統計データ(H21)

#### ▲自動車保有台数の推移

## ②通勤通学流動

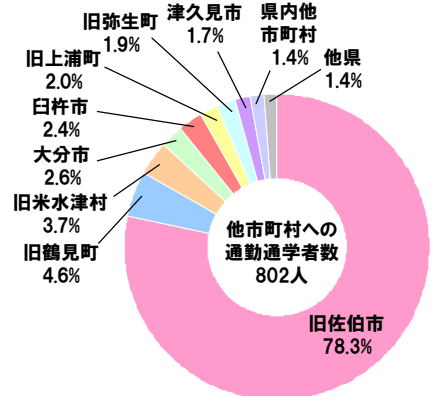
旧佐伯市と旧蒲江町、旧延岡市と旧北川町、旧北浦町などは通勤通学流動が多く日常生活における結び付きが強いが、佐伯市と延岡市の県境を越えた通勤通学流動は少ない傾向にある。

通勤通学における利用交通手段は、自家用車利用が6割以上を占め、過去10年間で6～19ポイント増加しており、自動車依存が高い地域である。



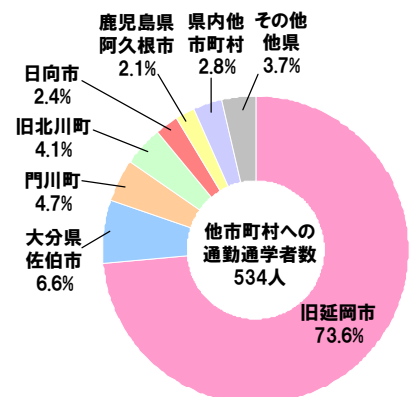
※佐伯市の旧市町村単位の集計はH12年が最新 資料: 国勢調査(H7, H12, H17)

### ▲通勤通学者流動



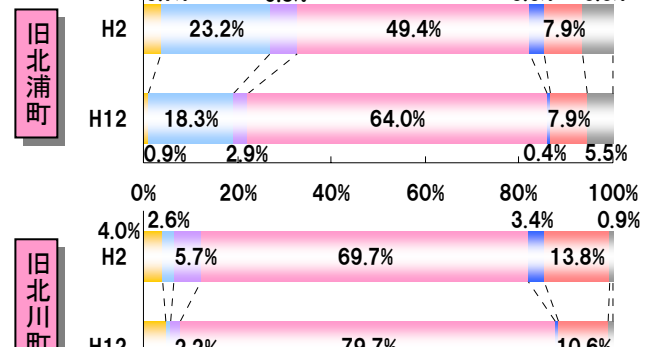
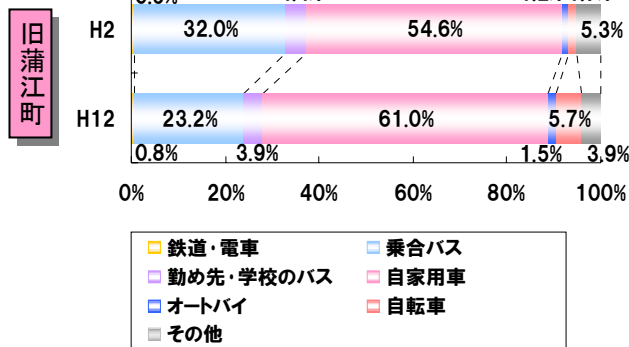
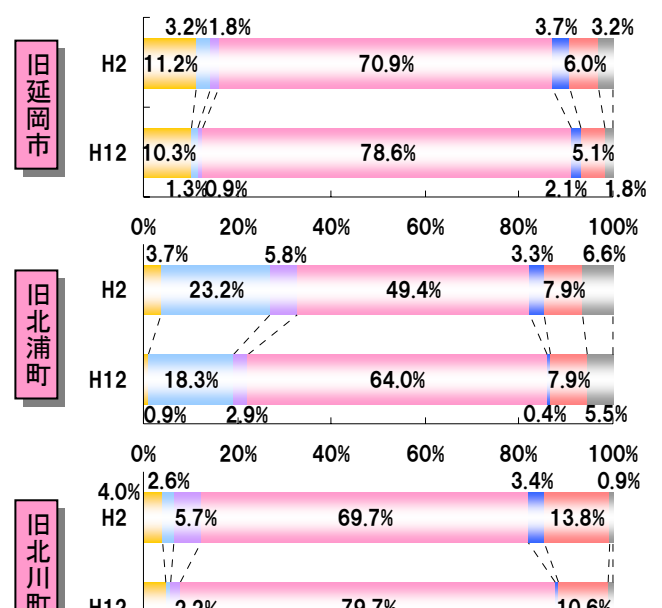
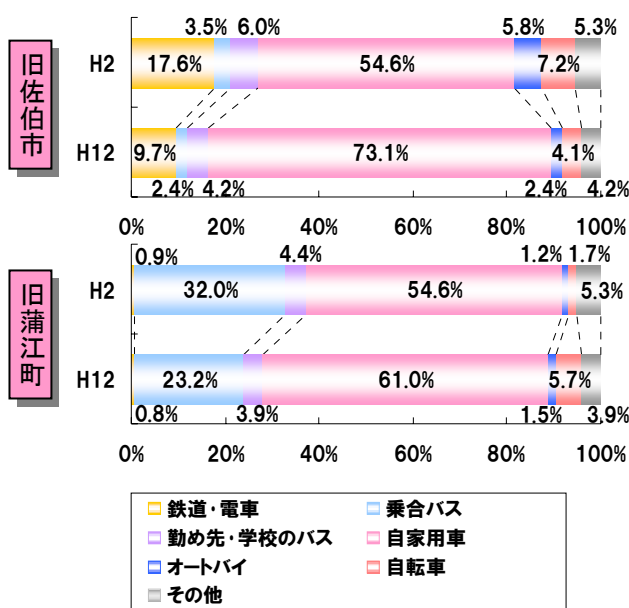
資料: 国勢調査(H12)

### ▲旧蒲江町から他市町村への通勤通学者の内訳 (H12)



資料: 国勢調査(H17)

### ▲旧北浦町から他市町村への通勤通学者の内訳 (H17)



※自市町就業者は除く

### ▲通勤通学利用交通手段

資料: 国勢調査(H2, H12)

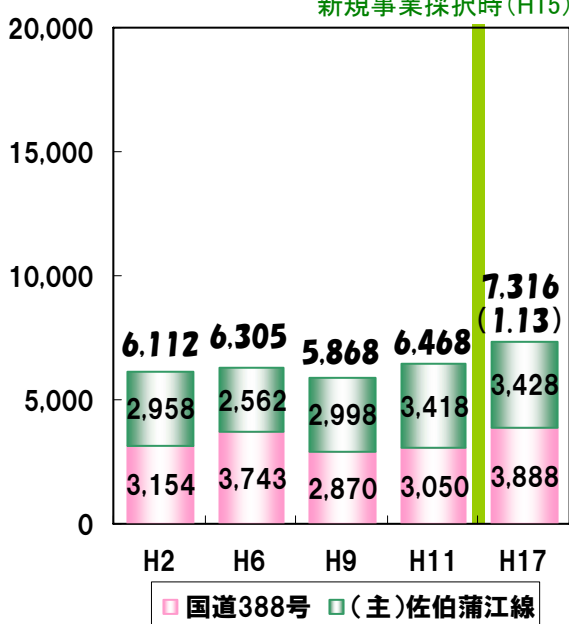
### ③交通状況の変化

当該計画路線沿線の断面交通量は、新規事業採択時（蒲江～北川）H15以降、増加している。



#### 【断面①】

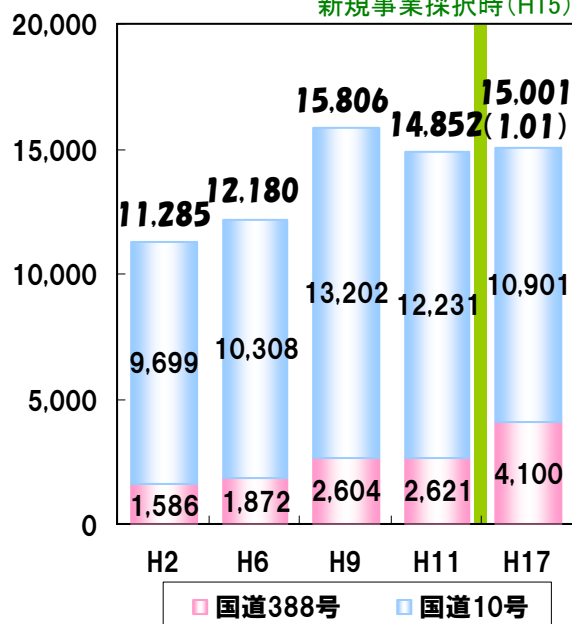
(台/日)



※( )内の数値は対H11比

#### 【断面②】

(台/日)



資料：道路交通センサス

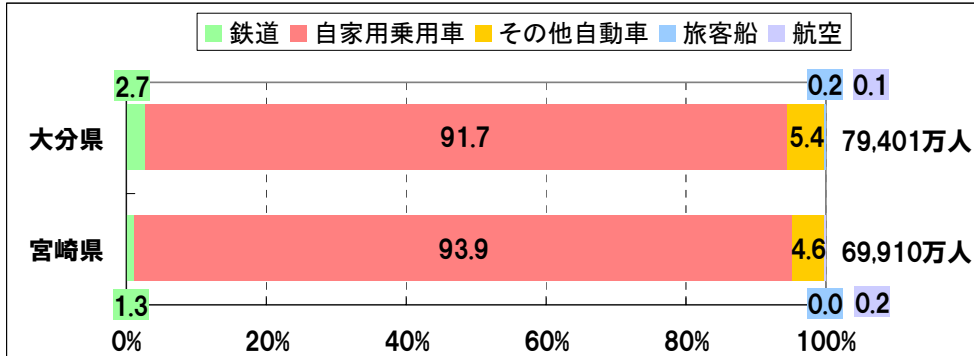
▲交通量の変化

## 6) 沿線地域の交通情勢（対象区間）

旅客輸送の機関分担率をみると、大分県・宮崎県とも自家用乗用車が9割以上を占め、旅客移動については自動車への依存が非常に高い地域である。

また、貨物輸送についても、大分県では5割以上、宮崎県では9割以上を自動車が占めており、特に大分県は、福岡県との結びつきが強く、宮崎県は、鹿児島県との結びつきが強い。

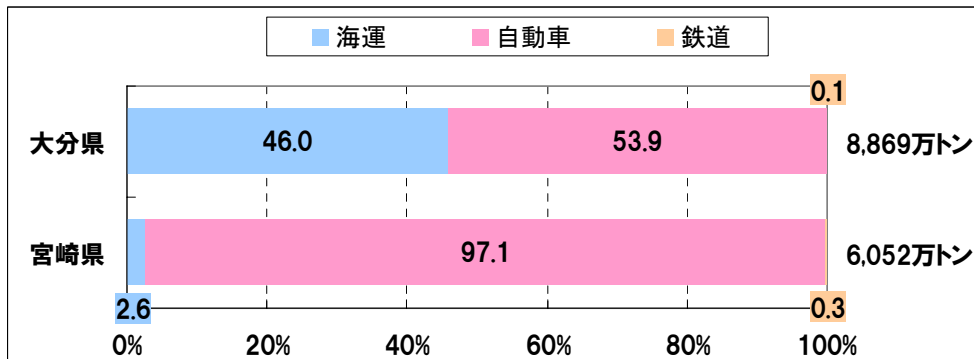
当該地域は、旅客輸送・貨物輸送ともに自動車依存が強い地域といえる。



※各県発の旅客輸送人員を集計。

資料：旅客地域流動調査(H20)

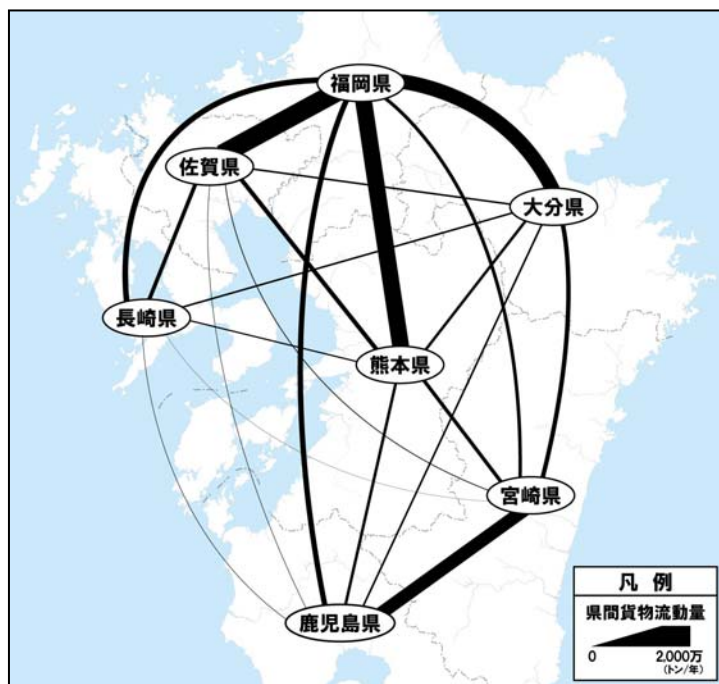
▲旅客輸送における機関分担率



※各県発の貨物輸送トン数を集計。

資料：貨物地域流動調査(H20)

▲貨物輸送における機関分担率



資料：貨物地域流動調査(H20)

▲九州県間貨物流動

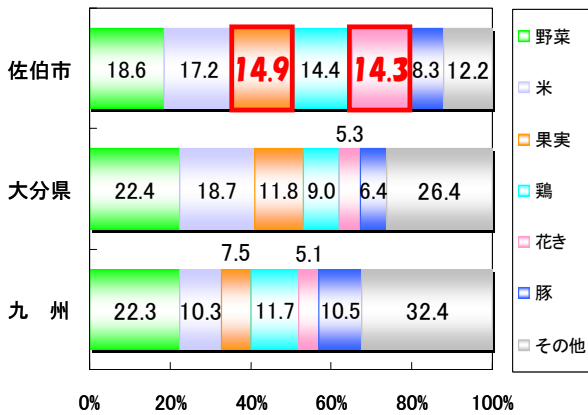
## (2) 事業の効果・必要性

### 効果1 物流の効率化を支援（農業）

●輸送時間が短縮し、輸送コストの削減、さらに定時性が確保されることにより、輸送の効率化が図られる

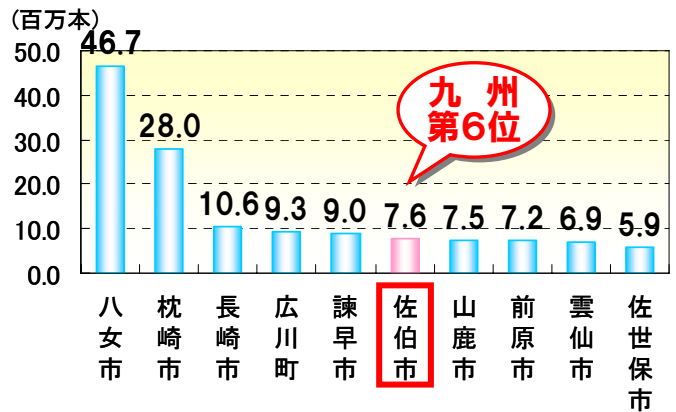
本区間が通過する大分県南地域（佐伯市）は、九州及び大分県と比較しても花き、果実の占める割合（農業産出額）が大きく、農産物の出荷は陸上輸送に依存している。

東九州自動車道の整備により、輸送経路が国道10号等から本区間など高速道路利用へと変化し、福岡方面や関東・関西方面への輸送時間が短縮することにより、輸送コストが削減され、さらに、定時性が確保され、市場の拡大に寄与する。



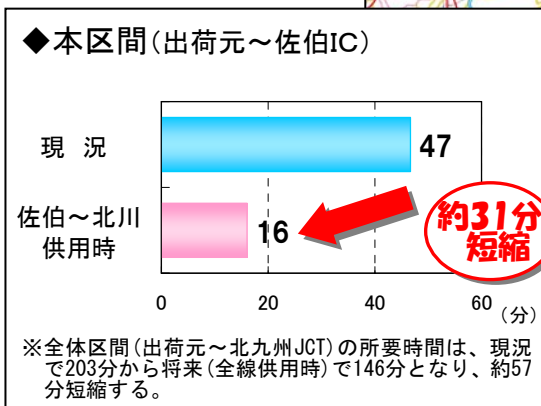
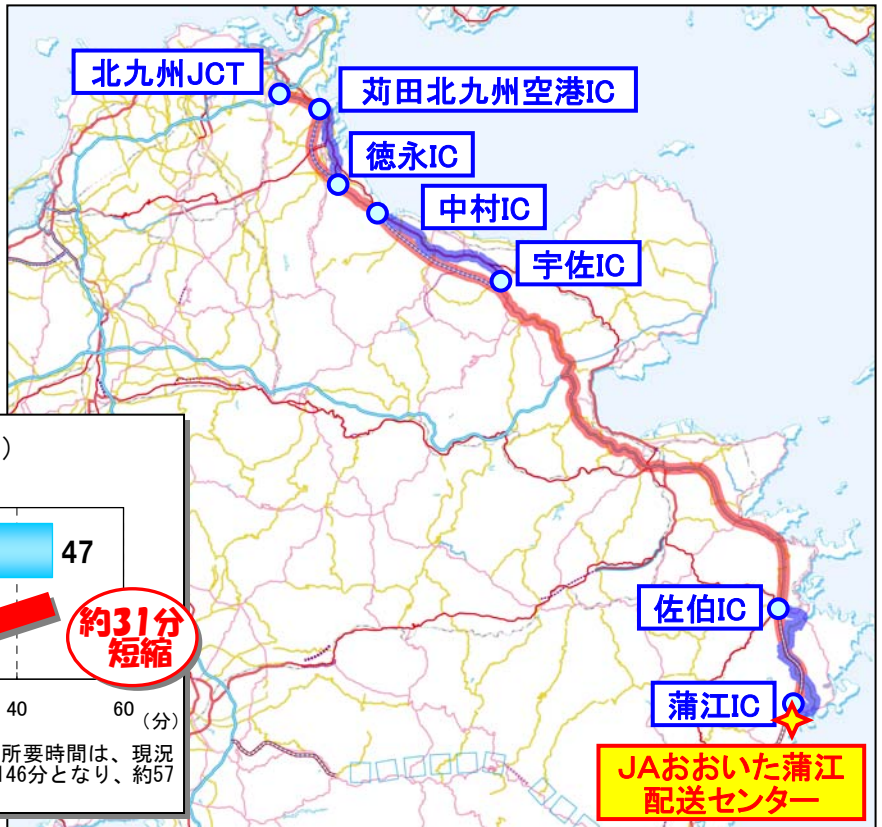
資料：生産農業所得統計

▲農業産出額の内訳



資料：農林水産関係市町村別データ (H18) [農林水産省HP]

▲キク出荷量の九州ベスト10



資料：佐伯市農業振興課、H17道路交通センサス

▲キクの出荷先と輸送手段(H21)及び時間短縮・輸送コスト削減効果

## 効果1 物流の効率化を支援（水産業）

### ●ブランド産品などの輸送を支援し、販路拡大、鮮度保持による商品価値の向上、地域ブランドの確立等を支援する

本区間が通過する宮崎県北地域には、宮崎県水産ブランドである「北浦灘アジ」、「ひむか本サバ（内閣総理大臣賞受賞）」等水産業が盛んな地域であり、ほとんどを宮崎空港より関東・関西方面へ空輸している。

東九州自動車道の整備により、本区間など高速道路を利用することで、宮崎空港への輸送時間の短縮、定時性が確保され、更なる市場の拡大に寄与する。また、九州北部への販路の拡大も予想される。



▲北浦灘アジ



▲ひむか本サバ

・現在は水揚げの約9割が宮崎空港より関東・関西方面へ空輸されているが、東九州自動車道等が整備されれば、北九州・福岡方面を始めとする九州管内への販路が確実に増加すると考えている。



(北浦漁業協同組合)

東九州自動車道等の整備により九州北部への販路が増加！



資料:H20ヒアリング結果、H17道路交通センサス  
 ▲ひむか本サバ・北浦灘アジの九州北部への出荷ルート及び時間短縮・輸送コスト削減効果

## 効果2 災害に強いネットワークの構築

### ●安全性の高い迂回路が確保され、災害発生時の迂回の解消が図られる

東九州自動車道沿線地域においては、台風や集中豪雨等の災害により、現道の国道10号、国道388号等で度々通行止めが生じている。

東九州自動車道（佐伯～北川）の整備により、通行止めによる迂回が解消し、安全な交通網の確保が図られる。

	総通行止め回数 (回/11年)	総通行止め時間 (時間/11年)
国道10号	14	73
国道388号	28	1,021
(主)佐伯蒲江線	12	324
(一)古江丸市尾線	12	458
合計	66	1,876

▲通行止め回数・時間（H10～H20の11年間）



波当津川の氾濫により土砂流出した(県)古江丸市尾線 (H16. 10. 20)



台風21号により地すべりが発生した国道388号 (H13. 10. 16)



▲迂回時間の変化

資料：H17 道路交通センサス

- ・地形条件的に豪雨等により、頻繁に冠水・地すべりといった災害が発生します。
- ・H13年には、波当津地域で3日間完全孤立状態となり、完全復旧まで約半年要しました。
- ・東九州道が開通すると、東九州道の整備に伴ったアクセス道路も整備され、災害に強い道路ネットワークが構築され、孤立集落も減り、地域住民の安心・安全な暮らしの創出につながると思います。



(佐伯市建設課)

災害による通行止めで迂回する交通の損失を解消する効果は、佐伯～蒲江間で<sup>\*</sup>約2億円、蒲江～北川間で<sup>\*</sup>約1億円と試算される。

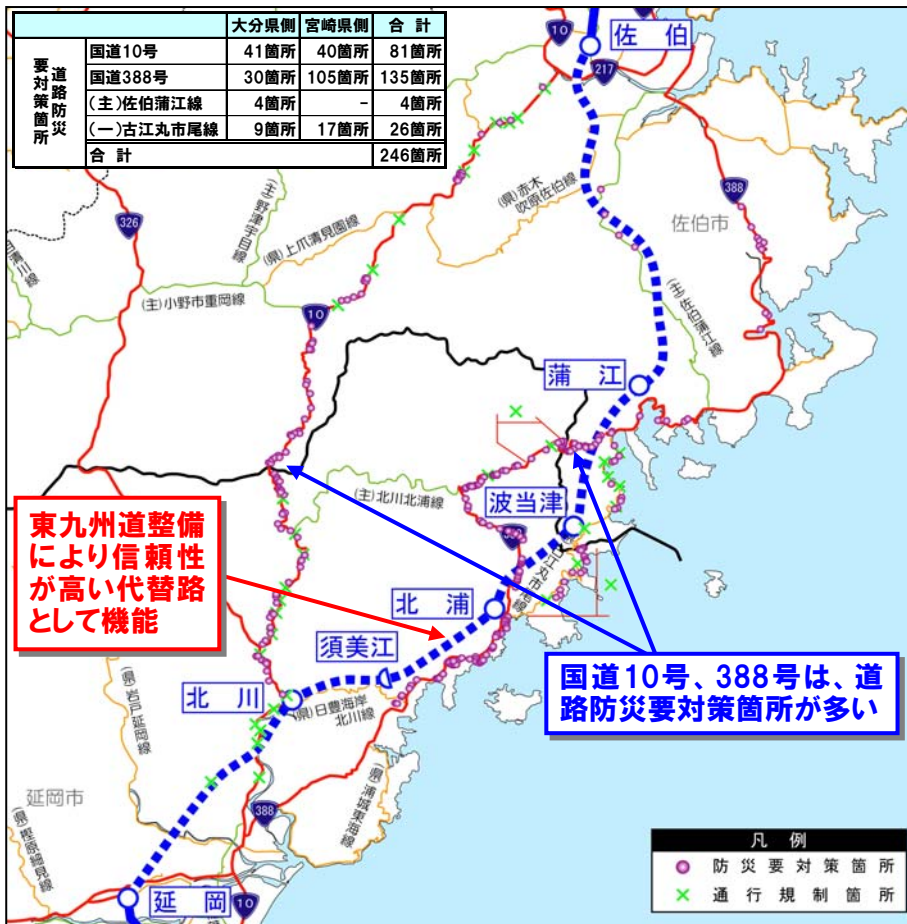
(<sup>\*</sup>)は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## 効果2 災害に強いネットワークの構築

### ●信頼性の高い道路として、災害時の緊急輸送道路として機能するとともに、物流・経済活動及び市民生活の安心・安全の確保を支援する

東九州自動車道と並行する国道10号、国道388号、(主)佐伯蒲江線、(一)古江丸市尾線は、道路防災要対策箇所が多い。このため、走行性が低く、災害による通行止めの危険性が高い、走行の信頼性に欠けた路線となっている。また、東九州地域においては、災害時の緊急輸送ネットワークとして、信頼性の高い道路整備が求められている。

東九州自動車道(佐伯～北川)の整備により、並行する現道の道路防災要対策箇所を避けた通行が可能となり、高い走行性と信頼性が確保されるものと期待される。

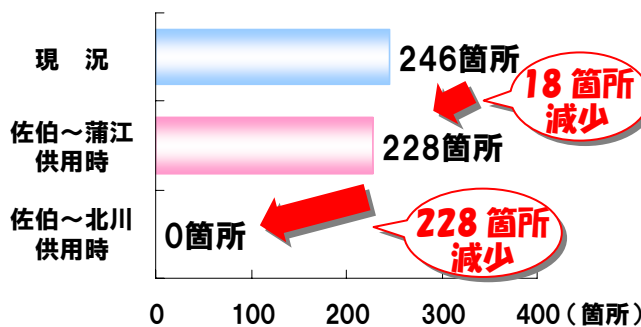


▲国道388号の被災状況

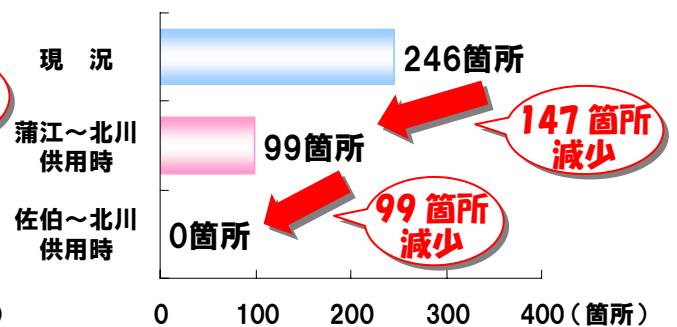


▲国道10号の被災状況

▲道路防災要対策箇所及び通行規制箇所



▲防災要対策箇所数(佐伯～蒲江供用時)



▲防災要対策箇所数(蒲江～北川供用時)

### 効果3 救急医療活動の支援

#### ●高次医療施設の選択肢、搬送ルートへの拡大による迅速な救急搬送、患者の安静な搬送など救急救命活動を支援する

本区間の供用により、大分、宮崎県境部から高次医療施設までの搬送時間が大幅に短縮されるとともに、搬送時の揺れや振動も抑えられ、患者の安静な搬送が期待される。

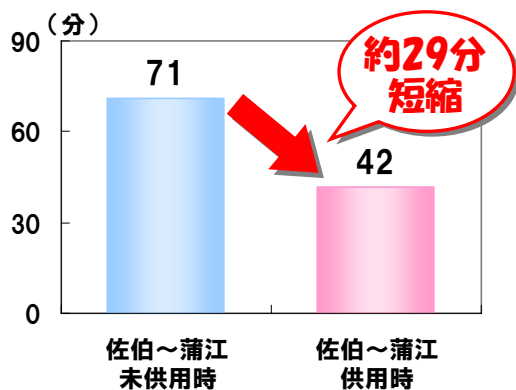


▲搬送時間の変化

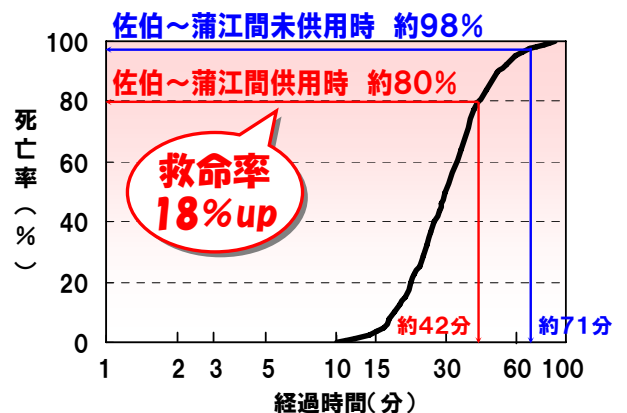
- ・H7年の台風で日向長井が冠水した際には、現場に行く全てのルートが冠水・崩落により、通行できない状況となり、現場に行けないこともありました。
- ・東九州道が開通すると、災害に強い道路ができ、現場に行けないという最悪の状況は回避できると思います。
- ・また、搬送ルート、搬送病院の選択幅が増えることも円滑な救急活動に大きく寄与すると思います。



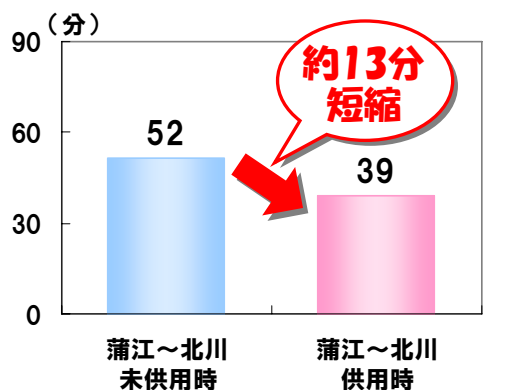
(延岡消防署、佐伯消防署)



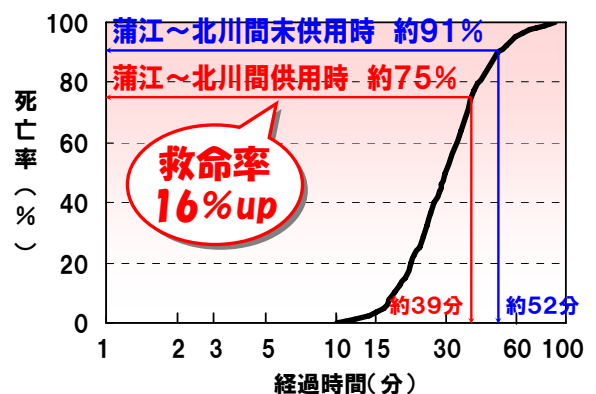
▲所要時間の変化(蒲江波当津浦～西田病院)



▲カーラーの救命曲線(多量出血)



▲所要時間の変化(旧北浦町役場～県立延岡病院)



▲カーラーの救命曲線(多量出血)

※所要時間=病傷発生から通報までの時間+搬送時間  
平均速度(乗用車による搬送)

## ●救急医療活動のアクセス向上

対象路線の整備による「消防署から現場」、「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。

### <佐伯～蒲江>

○蒲江波当津浦から西田病院（二次救急医療施設）までの時間が、約29分短縮（約71分→約42分）されることにより、多量出血時の救命率が約18%向上。



### <蒲江～北川>

○旧北浦町役場から県立延岡病院（三次救急医療施設）までの時間が、約13分短縮（約52分→約39分）されることにより、多量出血時の救命率が約16%向上。



※対象地域は、対象路線の整備により「消防署から現場」及び「現場から高次医療施設」までの所要時間がそれぞれ1分以上短縮する地域を設定。

**搬送時間の短縮により救われる人命価値（救急医療へのアクセス向上効果）の便益は、佐伯～蒲江間で※約14億円、蒲江～北川間で※約16億円と試算される。**

（※）は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

## 効果4 観光地へのアクセスを支援

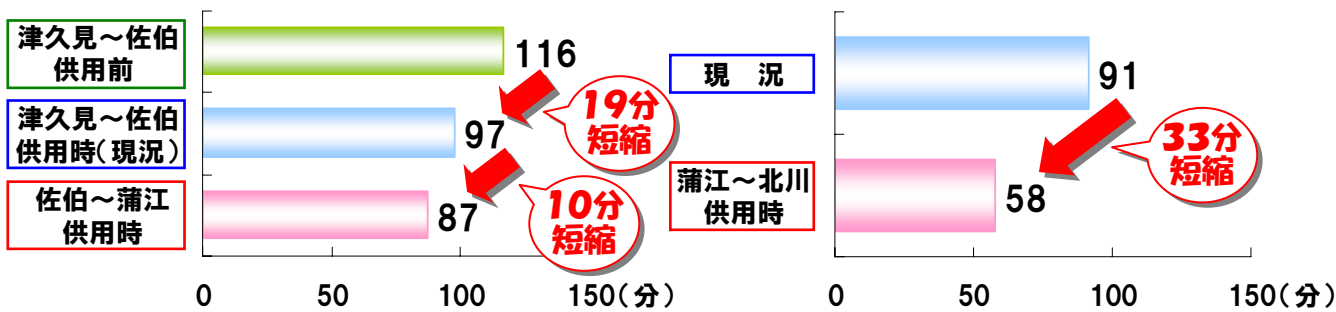
### ●新東九州観光圏の形成、広域観光ルートの形成を支援するとともに、県外からのアクセス向上による観光客の増大など観光活性化を支援する

沿線地域は日豊海岸国定公園に位置し自然景観をはじめ豊かな観光資源を有しているが、高速交通網が未発達な地域であるため、他地域からのアクセス性が悪い状況である。

津久見IC～佐伯IC間供用後(平成20年6月28日開通)、「大分県マリンカルチャーセンター」の利用客数は1.4～2.1倍に増加している。今後、東九州自動車道の更なる延伸により、観光施設への所要時間が短縮し、観光客数の増加が期待されるとともに、沿線の観光客数の増加も期待される。



▲沿線地域の観光資源



資料：H17 道路交通センサス

▲所要時間の変化  
(大分市～大分県マリンカルチャーセンター)

※なお、蒲江～北川供用時は延岡道路も供用  
資料：H17 道路交通センサス

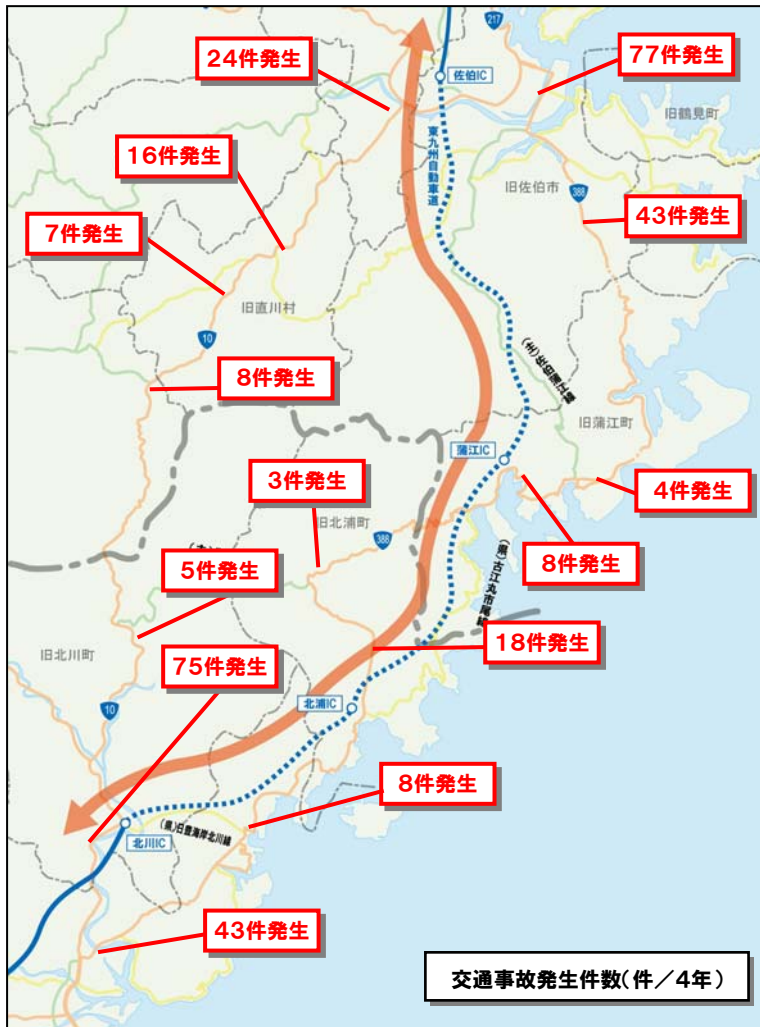
▲所要時間の変化  
(延岡市～大分県マリンカルチャーセンター)

## 効果5 安全性の向上

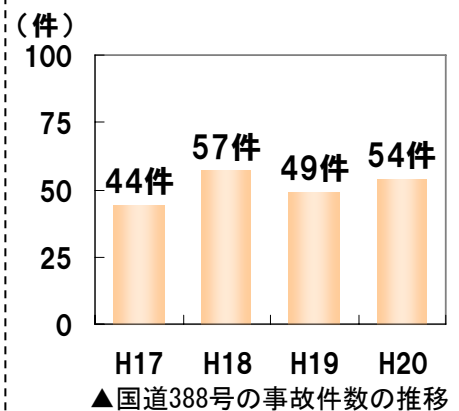
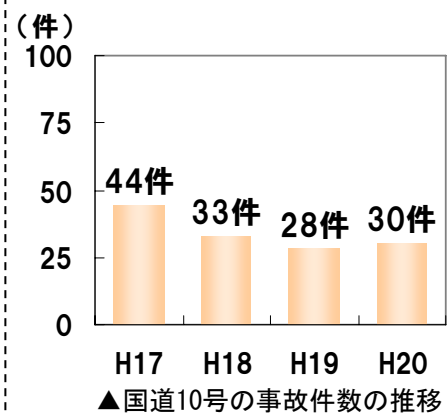
### ●走行環境の改善、交通事故件数の減少など安全性・快適性の向上に寄与する

本区間に並行する国道10号、388号では交通事故がH17～H20の4年間で約340件発生しており、安全性の向上が必要とされている。

本区間の供用により、現道の主な交通は高速道路を利用することとなり、現道の交通量が減少し、交通事故件数の減少にもつながる。

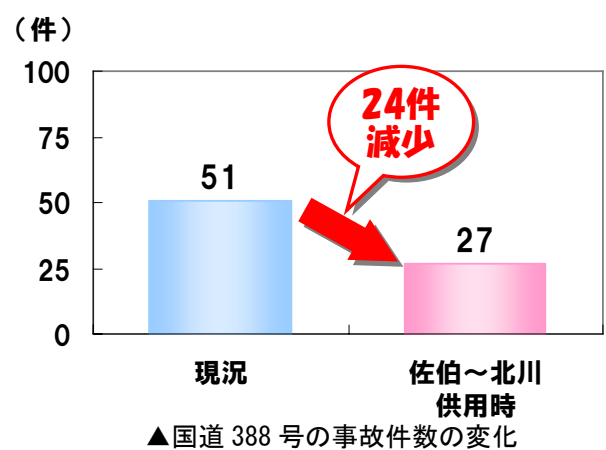
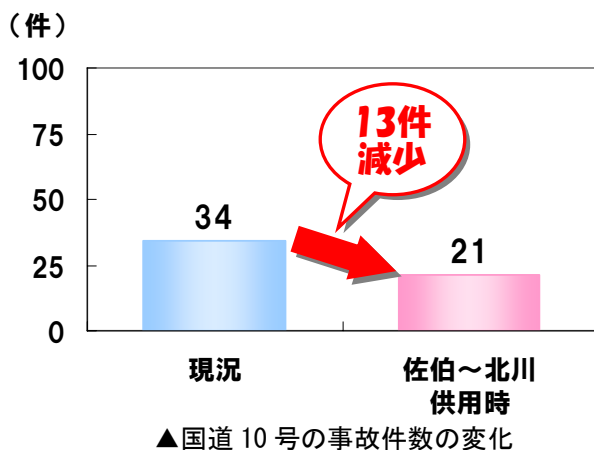


本区間に対応する国道10号、388号において、H17～H20に約340件の交通事故が発生。高い水準で増減を繰り返している。



▲佐伯市～延岡市間の事故状況 (H17～H20)  
(国道10号、国道388号対象)

資料：ITARDA データ (H17～H20)



資料：【現況】ITARDA データ (H17～H20：平均)

### (3) 事業の投資効果

#### 【東九州自動車道（佐伯～蒲江）】

##### 1) 事業の目的

本道路は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である国道10号及び国道388号の代替路線としての機能を有する。

##### 2) 費用便益効果分析結果【残事業】

###### ①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22年度			
供用年	平成33年度			
初年便益	54億円	5.0億円	4.5億円	63億円
基準年における現在価値(B)	736億円	55億円	54億円	844億円

###### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	523億円	117億円	640億円
基準年における現在価値(C)	424億円	34億円	458億円

###### ③評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.8
------------	-----------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

##### 3) 費用便益効果分析結果【全事業】

###### ①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22年度			
供用年	平成33年度			
初年便益	54億円	5.0億円	4.5億円	63億円
基準年における現在価値(B)	736億円	55億円	54億円	844億円

###### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	730億円	117億円	847億円
基準年における現在価値(C)	647億円	34億円	681億円

###### ③評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.2
------------	-----------

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。

## 【東九州自動車道（蒲江～北川）】

### 1) 事業の目的

本道路は、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である国道10号及び国道388号の代替路線としての機能を有する。

### 2) 費用便益効果分析結果【残事業】

#### ①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22年度			
供用年	平成25年度			
初年便益	0.63億円	0.18億円	0.10億円	0.91億円
基準年における現在価値(B)	1,013億円	61億円	50億円	1,125億円

#### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	379億円	139億円	518億円
基準年における現在価値(C)	307億円	51億円	358億円

#### ③評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 3.1
------------	-----------

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。

### 3) 費用便益効果分析結果【全事業】

#### ①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22年度			
供用年	平成25年度			
初年便益	0.63億円	0.18億円	0.10億円	0.91億円
基準年における現在価値(B)	1,013億円	61億円	50億円	1,125億円

#### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	911億円	139億円	1,049億円
基準年における現在価値(C)	873億円	51億円	924億円

#### ③評価指標の算定結果

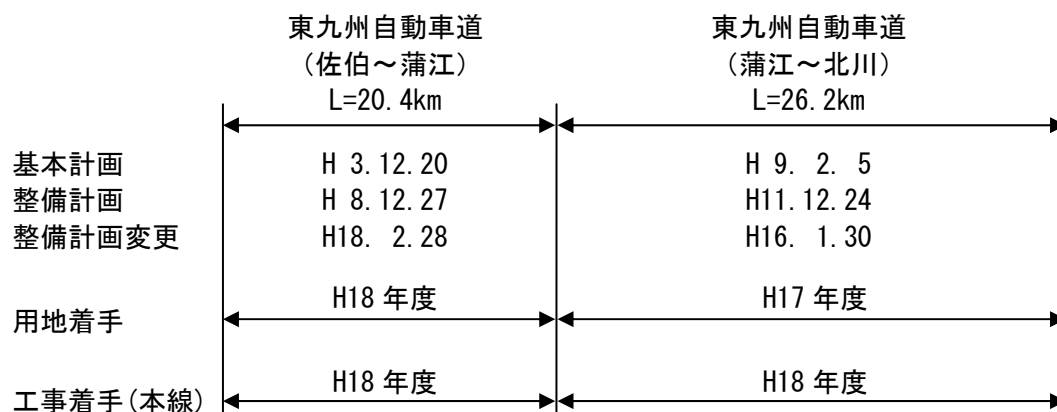
費用便益比(CBR)	B/C = 1.2
------------	-----------

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。

#### (4) 事業の進捗状況

##### 1) 対象区間の事業経緯

	佐伯～蒲江	蒲江～北川
平成3年度	基本計画指定 (H3.12.20)	
平成8年度	整備計画指定 (H8.12.27)	基本計画指定 (H9.2.5)
平成10年度	施工命令 (H10.12.25)	
平成11年度		整備計画指定 (H11.12.24)
平成15年度	第1回国幹会議 (H15.12.25) 前々回再評価	第1回国幹会議 (H15.12.25) 新規事業採択評価
		新直轄方式に移行 (H16.1.30) 整備計画の変更 (H16.1.30)
平成17年度	第2回国幹会議 (H18.2.7) 新直轄方式に移行 (H18.2.28) 整備計画の変更 (H18.2.28)	第2回国幹会議 (H18.2.7) 用地着手
平成18年度	用地着手、工事着手	工事着手
平成20年度	前回再評価	
平成21年度		波当津IC・須美江IC (地域活性化IC)追加設置
平成22年度	今回再評価	今回再評価



## 2) 対象区間の事業進捗状況

### 【佐伯～蒲江】

	全体事業費	H21年度末進捗	進捗率
事業費	約763億円	約184億円	約24%
うち用地補償費	約52億円	約46億円	約88%

※進捗率は事業費ベース

### 【蒲江～北川】

	全体事業費	H21年度末進捗	進捗率
事業費	約938億円	約423億円	約45%
うち用地補償費	約46億円	約45億円	約98%

※進捗率は事業費ベース

## 3) 事業計画の変更（前回評価時からの変化）

【佐伯～蒲江】 項目		前回評価 (H20年度)	今回評価 (H22年度)
計画交通量		7,900台/日	8,300台/日
事業費 (現在価値化後)		約763億円 (625億円)	約763億円 (647億円)
B/C	残事業	1.5 $\left[ \frac{779 \text{ 億円}}{534 \text{ 億円}} \right]$	1.8 $\left[ \frac{844 \text{ 億円}}{458 \text{ 億円}} \right]$
	全事業	1.2 $\left[ \frac{779 \text{ 億円}}{661 \text{ 億円}} \right]$	1.2 $\left[ \frac{844 \text{ 億円}}{681 \text{ 億円}} \right]$

※( )書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

### 【蒲江～北川】

項目		新規事業採択 (H15年度)	第2回 国幹会議※ (H17年度)	今回評価 (H22年度)
計画交通量		6,300台/日 ～ 8,700台/日	—	5,700台/日 ～ 11,300台/日
事業費 (現在価値化後)		約1,063億円 (606億円)	約938億円 (—)	約938億円 (873億円)
B/C	残事業	—	—	3.1 $\left[ \frac{1,125 \text{ 億円}}{358 \text{ 億円}} \right]$
	全事業	3.3 $\left[ \frac{2,116 \text{ 億円}}{636 \text{ 億円}} \right]$	3.7	1.2 $\left[ \frac{1,125 \text{ 億円}}{924 \text{ 億円}} \right]$

※( )書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

※第2回 国土開発幹線自動車道建設会議（H18.2.7）にて整備計画額の変更及び事業評価の更新を実施

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

東九州自動車道（佐伯～蒲江）の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約24%であり、そのうち、用地進捗率は約88%に達している。また、東九州自動車道（蒲江～北川）の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%であり、そのうち、用地進捗率は約98%に達している。

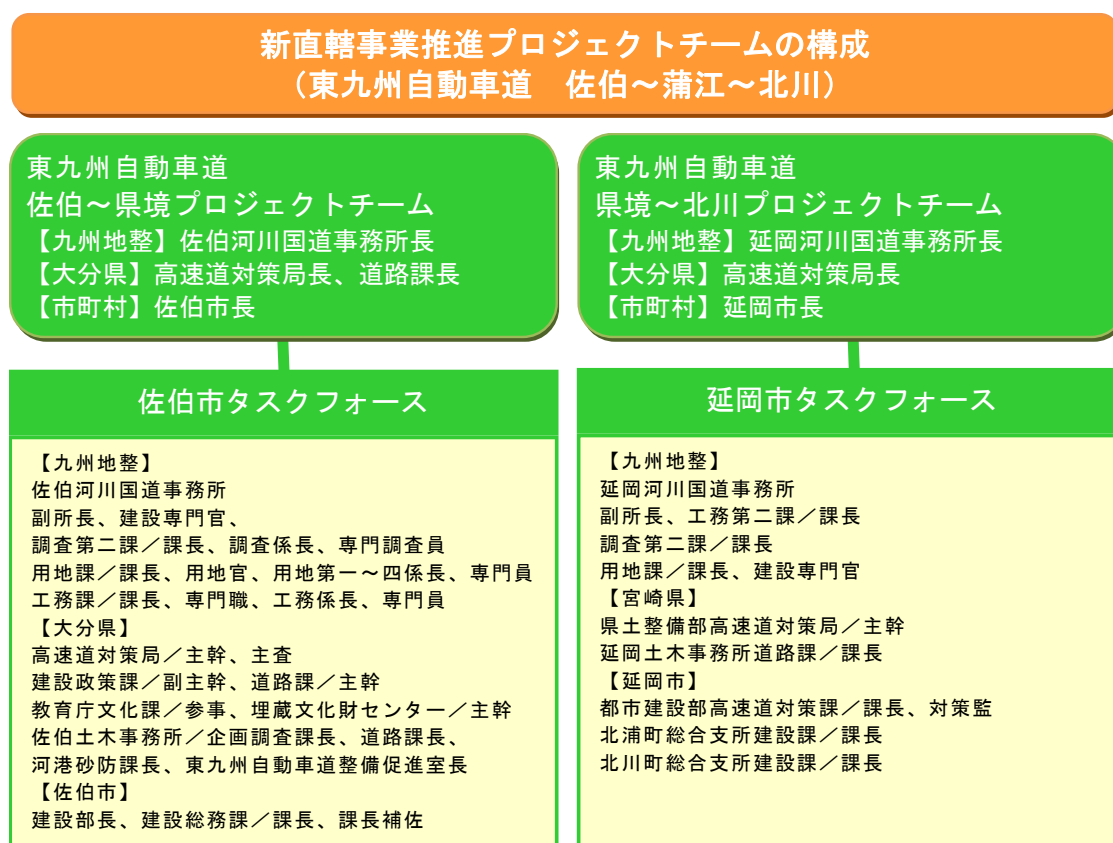
今後は、平成20年6月28日に開通した「津久見IC～佐伯IC間」に接続し、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。

本事業の推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。

#### (2) 地域の協力体制

##### ●協力体制

東九州自動車道の新直轄事業区間の整備にあたっては、関係機関が一体となって事業を推進する“核”となるプロジェクトチームを結成している。その下部組織として、県や国、自治体、西日本高速道路(株)の担当職員で構成する「タスクフォース(実務部隊)」を併せて設置しており、今後地元協議や用地買収等の実務を行い、早期供用を目指す。



●期成会

名 称	主な構成メンバー	活動内容
東九州自動車道建設促進協議会 (事務局 大分県高速道対策局)	(会長:大分県知事) 福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県、北九州市	H19.6.7 東九州自動車道建設促進協議会幹事会 H19.7.26 東九州自動車道建設促進協議会総会 H19.8.31 東九州自動車道建設促進地方大会 H19.10.30 東九州自動車道建設促進中央大会 H19.10.30 東九州自動車道整備促進提言活動(自民党3役ほか) H19.11.2 東九州自動車道整備促進提言活動(西日本高速株) H20.6.10 東九州自動車道建設促進協議会幹事会 H20.7.24 東九州自動車道建設促進協議会総会 H20.8.8 東九州自動車道建設促進地方大会 H20.12.12 東九州自動車道建設促進中央大会 H20.12.12 東九州自動車道整備促進提言活動(自民党3役ほか) H21.10.21 東九州自動車道建設促進地方大会 H21.11.9 東九州自動車道整備促進提言活動(国土交通省政務官ほか) H21.11.13 東九州自動車道整備促進提言活動(西日本高速株)
東九州軸地方都市圏連携推進協議会 (H22 事務局 鹿屋市 企画調整課)	(会長:鹿屋市長) 福岡県・大分県・宮崎県・鹿児島県の自治体の各首長、4県の各商工会議所	H19.8.22~23 東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省、自民党本部ほか) H20.2.7 東九州軸地方都市圏連携推進協議会総会 H20.2.7~8 道路特定財源関係諸税の暫定税率に関する緊急要望会、東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省、自民党本部ほか) H20.8.21~22 東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省、自民党本部ほか) H21.1.14~15 東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省、自民党本部ほか) H21.10.28~29 東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省ほか) H22.2.18~19 東九州自動車道整備促進要望活動(国土交通省ほか)
東九州自動車道建設促進宮崎県央北部期成会 (事務局 延岡市 高速道対策課)	(会長:延岡市長) 宮崎県内 19 市町村	H19.7.30 東九州自動車道・九州横断自動車道延岡線建設促進総決起大会 H20.5.29~30 東九州自動車道の早期整備提言活動(自民党本部、国土交通省ほか) H20.7.14 東九州自動車道・九州横断自動車道延岡線建設促進総決起大会 H20.8.20~21 東九州自動車道の早期整備提言活動(自民党本部、国土交通省ほか) H21.1.19~20 東九州自動車道の早期整備提言活動(自民党本部、国土交通省ほか) H21.4.13 東九州自動車道の早期整備提言活動(九州地方整備局) H21.5.20~21 東九州自動車道の早期整備提言活動(自民党本部、国土交通省ほか) H21.7. 8 東九州自動車道・九州横断自動車道延岡線建設促進総決起大会 H21.9.29~30 東九州自動車道の早期整備提言活動(国土交通省、県選出民主党国会議員ほか) H21.12.3 東九州自動車道の早期整備提言活動(国土交通省、民主党副幹事長) H22.2.2~3 東九州自動車道の早期整備提言活動(国土交通省、民主党副幹事長ほか)
大分・宮崎県境地域開発促進協議会 (H22 事務局 延岡市 企画課)	(会長:延岡市長) 佐伯市、延岡市	H20.8.28 大分・宮崎県境地域開発促進協議会総会 上記総会時、東九州自動車道佐伯・延岡県境区間建設促進期成会と国道388号整備促進期成同盟会が統合 H21.1.28 道路に関する要望活動(九州地方整備局)
東九州自動車道大分県南建設促進期成会 (事務局 大分県高速道対策局)	(会長:佐伯市長) 佐伯市、大分市、臼杵市、津久見市、大分県	(活動内容は、東九州自動車道建設促進協議会と同じ) H19.8.8 東九州自動車道大分県南建設促進期成会理事会 H19.10.30 東九州自動車道整備促進提言活動(自民党3役ほか) H19.11.6 東九州自動車道整備促進要望(九州地方整備局) H19.11.7 東九州自動車道整備促進要望(西日本高速株) H20.7.29 東九州自動車道大分県南建設促進期成会理事会 H20.12.12 東九州自動車道整備促進提言活動(自民党3役ほか) H21.11.9 東九州自動車道整備促進提言活動(国土交通省政務官ほか) H22.7.28 東九州自動車道大分県南建設促進期成会理事会
日豊経済圏開発促進協議会(商工関係) (H22 事務局 佐伯商工会議所)	(会長:佐伯商工会議所会頭) 宮崎県、大分県の商工関係	H19.11.11 第22回日豊経済圏交流大会・第24回東九州自動車道建設促進大会 H20.11.22 第23回日豊経済圏交流大会・第25回東九州自動車道建設促進大会 H21.10.31 第24回日豊経済圏交流大会・第26回東九州自動車道建設促進大会
蒲江道づくりを考える女性の会	(会長:富高かをる) 事務局:佐伯市 蒲江振興局地域振興課	東九州自動車道整備促進に係る大会出席や各種要望活動 道守大分会議、女性が語る道づくり・地域づくりフォーラム出席 など

●平成19～22年度の要望等活動状況

日時	要望名	要望者	要望先	内容
H19.7.31	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	九州地方整備局	「佐伯～北川間」の事業促進など
H19.8.7	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事、大分県議会議長	国土交通省	「佐伯～北川間」の事業促進など
H19.10.3	東九州自動車道の早期完成について	北大経済圏構想推進協議会	九州地方整備局	新直轄事業区間(佐伯市～延岡市北川町間)の事業促進など
H19.10.23	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	九州地方整備局	「佐伯～北川間」の事業促進など
H19.10.25	東九州自動車道の早期完成について	北大経済圏構想推進協議会	国土交通省	新直轄事業区間(佐伯市～延岡市北川町間)の事業促進など
H19.11.6	東九州自動車道の事業促進について	大分・宮崎・熊本県議会県境議員連盟	九州地方整備局	新直轄「佐伯～北川間」の事業促進など
H19.11.8	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	国土交通省	「佐伯～北川間」の事業促進など
H20.7.11	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	九州地方整備局	「佐伯～北川間」の事業促進など
H20.7.16	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事、大分県議会議長	国土交通省	「佐伯～北川間」の事業促進など
H20.9.1	東九州自動車道の事業促進について	大分・宮崎・熊本県議会県境議員連盟	九州地方整備局	新直轄「佐伯～北川間」の事業促進など
H20.10.29	東九州自動車道の早期完成について	北大経済圏構想推進協議会	九州地方整備局	新直轄事業区間(佐伯市～延岡市北川町間)の早期完成など
H20.11.11	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	九州地方整備局	「佐伯～北川間」の早期完成など
H20.11.14	(県政重点事業要望)高速道路の整備促進について	大分県知事	国土交通省	「佐伯～北川間」の早期完成など
H20.11.27	東九州自動車道の早期完成について	北大経済圏構想推進協議会	国土交通省	新直轄事業区間(佐伯市～延岡市北川町間)の早期完成など
H21.7.7	(県政重点事業要望)東九州自動車道の早期完成について	大分県	九州地方整備局	「佐伯～北川間」を平成26年度までに完成など
H21.7.10	(県政重点事業要望)東九州自動車道の早期完成について	大分県知事、大分県議会議長	国土交通省	「佐伯～北川間」を平成26年度までに完成など
H21.7.13	東九州自動車道の事業促進について	大分・宮崎・熊本県議会県境議員連盟	九州地方整備局	新直轄「佐伯～北川間」の早期完成など
H21.8.19	東九州自動車道の佐伯南インターチェンジ(仮称)の設置について	佐伯市、佐伯市議会、佐伯商工会議所	九州地方整備局	東九州自動車道の佐伯南インターチェンジ(仮称)の設置について
H21.10.2	(共同緊急アピール)東九州自動車道の早期完成ならびに道路財源の確保を	大分経済同友会・宮崎経済同友会	大分県知事・宮崎県知事	東九州自動車道の早期完成へ向けて、財源をしっかりと確保する
H21.11.5	(県政重点事業要望)東九州自動車道の早期完成について	大分県	九州地方整備局	「佐伯～北川間」を平成26年度までに完成など
H22.6.3	(大分県政にかかる提言)東九州自動車道の早期完成について	大分県	九州地方整備局	「佐伯～蒲江間」を平成26年度までに完成、「蒲江～県境間」を平成24年度までに完成など
H22.7.22.23	(大分県政にかかる提言)東九州自動車道の早期完成について	大分県知事、大分県議会議長	国土交通省	「佐伯～蒲江間」を平成26年度までに完成、「蒲江～県境間」を平成24年度までに完成など
H22.8.10	東九州自動車道の事業促進について	大分・宮崎・熊本県議会県境議員連盟	九州地方整備局	新直轄「佐伯～北川間」の早期完成など
H22.5.23	東九州自動車道の早期整備について	佐伯市、佐伯市議会	国土交通省	東九州自動車道の早期整備について

### (3) 環境・景観への取り組み状況

工事実施前に環境に及ぼす影響を予測評価し、適切な環境保全措置を実施するが、工事中及び供用後、予測し得なかった著しい影響の発生がみられる場合は、調査を実施し適切な環境保全措置を講じる。

#### ●環境への配慮

##### ◇重要植物の保全措置

道路整備により消滅するおそれがある重要植物については、有識者の指導のもと、保全措置として移植を平成19年度に行い、モニタリング調査を継続実施中である。

なお、引き続きモニタリング調査を行い保全措置の検証、再移植など追加の保全措置を検討・実施する。

##### ■移植箇所モニタリング状況



コ克蘭自生固体



エビネ移植固体(環境改善後)



オキナワシタキヅル移植固体



イズハハコ移植固体

(撮影日時：平成21年11月9日)

##### ◇工事中の保全措置

工事用車両からの騒音などの調査を行い、工事用車両の車速、運転時間の厳守、仮設遮音壁の設置などの保全措置を実施している。

##### ◇その他

施工に伴い懸念される環境への影響を検討するために、年間気象調査、冷気塊調査、表流水調査、漁業影響検討調査などを実施している。

#### ●景観への配慮

本計画路線は、できるだけ地形を活かすこととし、道路法面部の緑化など周辺の自然との調和を図る。

なお、実施にあたっては、関係機関及び地元住民と協議を行いながら事業を進めていく。

## 4. コスト縮減や代替案立案等

建設発生土の有効利用の観点より、窪地への盛土による、残土処分費**約1億円**の縮減(下図①参照)、及び、トンネル掘削土を小割りし、路盤材への有効利用を図ることにより、**約2億円**の縮減。また、トンネル掘削土の受入れ地を近場に確保(古江港埋立地)したことによる運搬コストの縮減(下図②参照)。

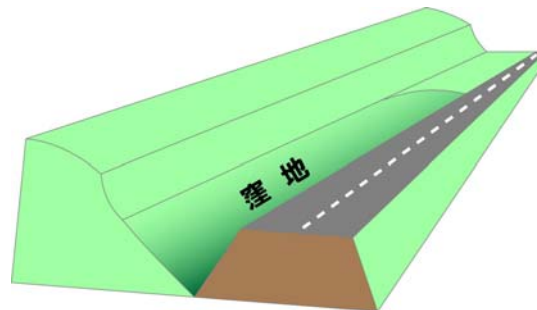
その他、以下のコスト縮減の取組みを実施。

＜今まで実施した主なコスト縮減の取組み＞

- ・コンクリート塊を破碎し、路盤材などへ再利用
- ・新技術・新工法の採用(テールアルメ→スーパーテールアルメ)
- ・構造の見直し(擁壁→盛土)
- ・設計VEによる施工方法の見直し(土留矢板工法→オープン掘削)

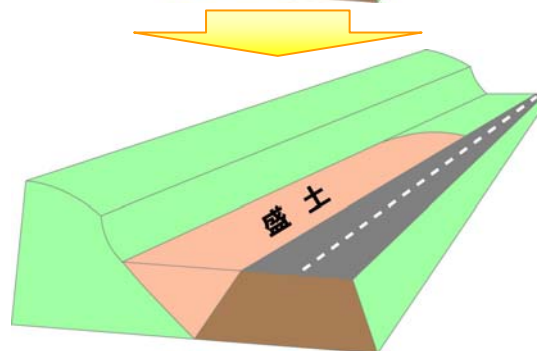
【具体的な取組み状況①: 佐伯～蒲江間】

当初計画



計画見直し

窪地への盛土



【具体的な取組み状況②: 蒲江～北川間】



当該事業は、第2回国土開発幹線自動車道建設会議(H18.2.7)による整備計画に基づくルート、事業手法、施設規模を進めており、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

### 〔事業継続〕

東九州自動車道（佐伯～蒲江・蒲江～北川）は、広域的な地域間の連携・交流を促進する道路であり、大分・宮崎地域間の交流連携の強化、地域産業の発展を支援するとともに、災害時における代替道路の確保を図ることを目的として整備するものである。

また、本事業の早期完成を求める声は強く、地元自治体および期成会等から積極的な整備促進要望がなされている。

事業進捗率は、事業費ベースで佐伯～蒲江が約 24%〔約 184 億円/約 763 億円〕、蒲江～北川が約 45%〔約 423 億円/約 938 億円〕（平成 21 年度末）であり、そのうち用地進捗率は、佐伯～蒲江が約 88%〔約 46 億円/約 52 億円〕、蒲江～北川が約 98%〔約 45 億円/約 46 億円〕に達しており、事業の供用を図ることにより、高速ネットワークが形成され、周辺地域等への整備効果の発現が大きく期待できることから、当該事業区間の供用に向けて事業を継続することとしたい。

## 卷末資料(佐伯～蒲江)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	東九州自動車道 佐伯～蒲江
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 ■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 163億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.0% 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 386億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.6%

●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"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>□ 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</li> <li>□ 新幹線もしくは特急停車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>	<p>区間B 並行区間について：(主)佐伯蒲江線(佐伯市大字池田～佐伯市蒲江大字蒲江町字河内) 並行区間等の渋滞損失時間：約9.6万人時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約7割削減</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</li> </ul>	<p>重要港湾：佐伯港(波当津から佐伯港へのアクセス向上が見込まれる) 改善見込み(波当津～佐伯港：66分→44分)</p> <p>農林水産業を主体とする地域名：佐伯市蒲江町 主な出荷先等：「ヤク」の産地である旧蒲江町から福岡方面や関東・関西への輸送時間が短縮 改善見込み(旧蒲江町配集センター～佐伯JCT：47分→16分)</p>
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	





## 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
東九州自動車道	佐伯～蒲江	20.4km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,300	2	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	730億円	117億円	847億円
うち残事業分	523億円	117億円	640億円
基準年における 現在価値(C)	647億円	34億円	681億円
うち残事業分	424億円	34億円	458億円

## 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	平成22年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	54億円	5.0億円	4.5億円	63億円
基準年における 現在価値(B)	736億円	55億円	54億円	844億円
うち残事業分	736億円	55億円	54億円	844億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	163億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	386億円
経済的内部収益率（残事業）	7.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,300	±10%	1.6 ~ 2.2
事業費	523億円	±10%	1.7 ~ 2.0
事業期間	10年	±20%	1.7 ~ 2.0

# 交通状況の変化

様式-3①

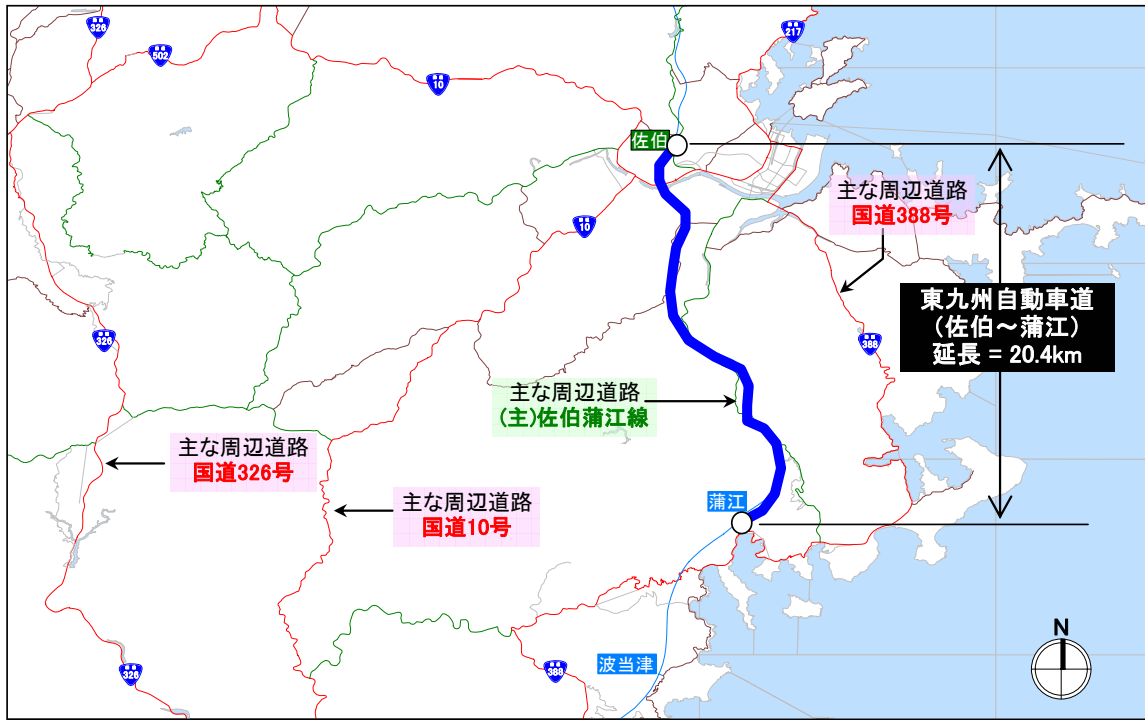
事業名：佐伯～蒲江（事業全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東九州道 (佐伯～蒲江)] : 20.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	8,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	15	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	26	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道10号 : 34.5km	交通量	[台/日]	4,600	2,300
		走行時間	[分]	43	43
		走行時間費用	[億円/年]	40	18
	国道326号 : 40.0km	交通量	[台/日]	4,600	2,300
		走行時間	[分]	53	53
		走行時間費用	[億円/年]	50	25
	国道388号 : 31.4km	交通量	[台/日]	4,900	3,700
		走行時間	[分]	52	52
		走行時間費用	[億円/年]	47	34
	(主)佐伯蒲江線 : 22.4km	交通量	[台/日]	2,500	1,800
		走行時間	[分]	39	39
		走行時間費用	[億円/年]	16	11
③その他道路合計 : 3,385.2km	走行時間費用	[億円/年]	4,991	4,977	

			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：3,533.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,144	5,091	53

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



# 費用便益分析の条件

事業名: 佐伯～蒲江

(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20年11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	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流推計	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	
		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"/> (平成17年センサス)
		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)		
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 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	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 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<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：佐伯～蒲江

(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 過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
	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			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名:東九州自動車道 佐伯～蒲江(事業全体)

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)	
				0.12	20.4	2.4	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-24年目	H 9	1.6651	103.4	0.28	0.41		
-23年目	H 10	1.6010	102.8	0.32	0.46		
-22年目	H 11	1.5395	101.3	1.4	2.0		
-21年目	H 12	1.4802	99.7	2.0	2.7		
-20年目	H 13	1.4233	98.4	1.6	2.2		
-19年目	H 14	1.3686	96.6	1.8	2.4		
-18年目	H 15	1.3159	95.4	1.4	1.8		
-17年目	H 16	1.2653	94.4	1.1	1.4		
-16年目	H 17	1.2167	93.2	4.8	5.8		
-15年目	H 18	1.1699	92.5	15	18		
-14年目	H 19	1.1249	91.7	48	54		
-13年目	H 20	1.0816	91.3	43	47		
-12年目	H 21	1.0400	91.3	55	57		
-11年目	H 22	1.0000	91.3	31	31		
-10年目	H 23	0.9615	91.3	52	50		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	52	48		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	52	47		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	52	45		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	52	43		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	52	41		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	52	40		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	52	38		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	52	37		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	52	35		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			2.3	1.5
1年目	H 34	0.6246	91.3			2.3	1.5
2年目	H 35	0.6006	91.3			2.3	1.4
3年目	H 36	0.5775	91.3			2.3	1.4
4年目	H 37	0.5553	91.3			2.3	1.3
5年目	H 38	0.5339	91.3			2.3	1.2
6年目	H 39	0.5134	91.3			2.3	1.2
7年目	H 40	0.4936	91.3			2.3	1.2
8年目	H 41	0.4746	91.3			2.3	1.1
9年目	H 42	0.4564	91.3			2.3	1.1
10年目	H 43	0.4388	91.3			2.3	1.0
11年目	H 44	0.4220	91.3			2.3	0.98
12年目	H 45	0.4057	91.3			2.3	0.95
13年目	H 46	0.3901	91.3			2.3	0.91
14年目	H 47	0.3751	91.3			2.3	0.87
15年目	H 48	0.3607	91.3			2.3	0.84
16年目	H 49	0.3468	91.3			2.3	0.81
17年目	H 50	0.3335	91.3			2.3	0.78
18年目	H 51	0.3207	91.3			2.3	0.75
19年目	H 52	0.3083	91.3			2.3	0.72
20年目	H 53	0.2965	91.3			2.3	0.69
21年目	H 54	0.2851	91.3			2.3	0.66
22年目	H 55	0.2741	91.3			2.3	0.64
23年目	H 56	0.2636	91.3			2.3	0.61
24年目	H 57	0.2534	91.3			2.3	0.59
25年目	H 58	0.2437	91.3			2.3	0.57
26年目	H 59	0.2343	91.3			2.3	0.55
27年目	H 60	0.2253	91.3			2.3	0.52
28年目	H 61	0.2166	91.3			2.3	0.50
29年目	H 62	0.2083	91.3			2.3	0.49
30年目	H 63	0.2003	91.3			2.3	0.47
31年目	H 64	0.1926	91.3			2.3	0.45
32年目	H 65	0.1852	91.3			2.3	0.43
33年目	H 66	0.1780	91.3			2.3	0.41
34年目	H 67	0.1712	91.3			2.3	0.40
35年目	H 68	0.1646	91.3			2.3	0.38
36年目	H 69	0.1583	91.3			2.3	0.37
37年目	H 70	0.1522	91.3			2.3	0.35
38年目	H 71	0.1463	91.3			2.3	0.34
39年目	H 72	0.1407	91.3			2.3	0.33
40年目	H 73	0.1353	91.3			2.3	0.32
41年目	H 74	0.1301	91.3			2.3	0.30
42年目	H 75	0.1251	91.3			2.3	0.29
43年目	H 76	0.1203	91.3			2.3	0.28
44年目	H 77	0.1157	91.3			2.3	0.27
45年目	H 78	0.1112	91.3			2.3	0.26
46年目	H 79	0.1069	91.3			2.3	0.25
47年目	H 80	0.1028	91.3			2.3	0.24
48年目	H 81	0.0989	91.3			2.3	0.23
49年目	H 82	0.0951	91.3	-27	-2.6	2.3	0.22
合計				703	647	117	34
単純事業費計				730		117	

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。

### 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: 東九州自動車道 佐伯～蒲江(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.12	20.4	2.4

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-10年目	H 23	0.9615	91.3	52	50		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	52	48		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	52	47		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	52	45		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	52	43		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	52	41		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	52	40		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	52	38		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	52	37		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	52	35		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			2.3	1.5
1年目	H 34	0.6246	91.3			2.3	1.5
2年目	H 35	0.6006	91.3			2.3	1.4
3年目	H 36	0.5775	91.3			2.3	1.4
4年目	H 37	0.5553	91.3			2.3	1.3
5年目	H 38	0.5339	91.3			2.3	1.2
6年目	H 39	0.5134	91.3			2.3	1.2
7年目	H 40	0.4936	91.3			2.3	1.2
8年目	H 41	0.4746	91.3			2.3	1.1
9年目	H 42	0.4564	91.3			2.3	1.1
10年目	H 43	0.4388	91.3			2.3	1.0
11年目	H 44	0.4220	91.3			2.3	0.98
12年目	H 45	0.4057	91.3			2.3	0.95
13年目	H 46	0.3901	91.3			2.3	0.91
14年目	H 47	0.3751	91.3			2.3	0.87
15年目	H 48	0.3607	91.3			2.3	0.84
16年目	H 49	0.3468	91.3			2.3	0.81
17年目	H 50	0.3335	91.3			2.3	0.78
18年目	H 51	0.3207	91.3			2.3	0.75
19年目	H 52	0.3083	91.3			2.3	0.72
20年目	H 53	0.2965	91.3			2.3	0.69
21年目	H 54	0.2851	91.3			2.3	0.66
22年目	H 55	0.2741	91.3			2.3	0.64
23年目	H 56	0.2636	91.3			2.3	0.61
24年目	H 57	0.2534	91.3			2.3	0.59
25年目	H 58	0.2437	91.3			2.3	0.57
26年目	H 59	0.2343	91.3			2.3	0.55
27年目	H 60	0.2253	91.3			2.3	0.52
28年目	H 61	0.2166	91.3			2.3	0.50
29年目	H 62	0.2083	91.3			2.3	0.49
30年目	H 63	0.2003	91.3			2.3	0.47
31年目	H 64	0.1926	91.3			2.3	0.45
32年目	H 65	0.1852	91.3			2.3	0.43
33年目	H 66	0.1780	91.3			2.3	0.41
34年目	H 67	0.1712	91.3			2.3	0.40
35年目	H 68	0.1646	91.3			2.3	0.38
36年目	H 69	0.1583	91.3			2.3	0.37
37年目	H 70	0.1522	91.3			2.3	0.35
38年目	H 71	0.1463	91.3			2.3	0.34
39年目	H 72	0.1407	91.3			2.3	0.33
40年目	H 73	0.1353	91.3			2.3	0.32
41年目	H 74	0.1301	91.3			2.3	0.30
42年目	H 75	0.1251	91.3			2.3	0.29
43年目	H 76	0.1203	91.3			2.3	0.28
44年目	H 77	0.1157	91.3			2.3	0.27
45年目	H 78	0.1112	91.3			2.3	0.26
46年目	H 79	0.1069	91.3			2.3	0.25
47年目	H 80	0.1028	91.3			2.3	0.24
48年目	H 81	0.0989	91.3			2.3	0.23
49年目	H 82	0.0951	91.3	-1.6	-0.15	2.3	0.22
合計				521	424	117	34
単純事業費計				523		117	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：東九州自動車道 佐伯～蒲江（事業全体・残事業）

年度 (基準年)	年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ローカ)		GDP ネット	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)				
		乗用車種	貨物車種			全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×(2)	②計	現在価値 (A)×(2)		③	③×(A)	現在価値 (A)×(2)	割引率4%
H 33	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	23	3.4	28	54	35	2.7	0.12	2.1	5.0	3.2	4.5	2.9	63	41
H 34	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	22	3.4	28	54	34	2.7	0.12	2.1	4.9	3.1	4.5	2.8	63	40
H 35	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	22	3.4	28	54	32	2.7	0.12	2.1	4.9	3.0	4.5	2.7	63	38
H 36	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5775	22	3.4	28	54	31	2.7	0.12	2.1	4.9	2.9	4.5	2.6	63	37
H 37	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	22	3.4	28	54	30	2.7	0.12	2.1	4.9	2.7	4.5	2.5	63	35
H 38	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.5339	22	3.4	28	54	29	2.7	0.12	2.1	4.9	2.6	4.5	2.4	63	34
H 39	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.5134	22	3.4	28	54	28	2.7	0.12	2.1	4.9	2.5	4.5	2.3	63	32
H 40	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4936	22	3.4	28	54	26	2.7	0.12	2.1	4.9	2.4	4.4	2.2	63	31
H 41	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4746	22	3.4	28	53	25	2.7	0.12	2.1	4.9	2.3	4.4	2.1	63	30
H 42	H 42	0.99026	0.99854	0.99262	0.4564	23	4.5	26	53	24	2.1	0.15	1.2	3.4	1.6	3.7	1.7	60	27
H 43	H 43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4388	22	4.5	26	53	23	2.1	0.15	1.2	3.4	1.5	3.7	1.6	60	26
H 44	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	22	4.5	26	53	22	2.0	0.15	1.2	3.4	1.4	3.7	1.5	60	25
H 45	H 45	0.99996	0.99853	0.99245	0.4057	22	4.5	26	52	21	2.0	0.15	1.2	3.4	1.4	3.6	1.5	59	24
H 46	H 46	0.99986	0.99853	0.99240	0.3901	22	4.5	26	52	20	2.0	0.15	1.2	3.3	1.3	3.6	1.4	59	23
H 47	H 47	0.99976	0.99853	0.99234	0.3751	22	4.4	26	52	19	2.0	0.15	1.2	3.3	1.3	3.6	1.3	59	22
H 48	H 48	0.99965	0.99852	0.99228	0.3607	21	4.4	26	51	19	2.0	0.15	1.2	3.3	1.2	3.5	1.3	58	21
H 49	H 49	0.99954	0.99852	0.99222	0.3468	21	4.4	26	51	18	1.9	0.15	1.2	3.3	1.1	3.5	1.2	58	20
H 50	H 50	0.99943	0.99852	0.99216	0.3335	21	4.4	26	51	17	1.9	0.15	1.2	3.3	1.1	3.5	1.2	58	19
H 51	H 51	0.99932	0.99852	0.99210	0.3207	21	4.4	26	51	16	1.9	0.15	1.2	3.2	1.0	3.5	1.1	57	18
H 52	H 52	0.99920	0.99851	0.99203	0.3083	21	4.4	26	50	16	1.9	0.15	1.2	3.2	0.99	3.4	1.1	57	18
H 53	H 53	0.99909	0.99851	0.99197	0.2965	20	4.4	25	50	15	1.9	0.15	1.2	3.2	0.95	3.4	1.0	57	17
H 54	H 54	0.99897	0.99851	0.99190	0.2851	20	4.4	25	50	14	1.8	0.15	1.2	3.2	0.91	3.4	0.96	56	16
H 55	H 55	0.99884	0.99851	0.99184	0.2741	20	4.4	25	50	14	1.8	0.15	1.2	3.2	0.87	3.3	0.91	56	15
H 56	H 56	0.99872	0.99851	0.99177	0.2636	20	4.4	25	49	13	1.8	0.15	1.2	3.1	0.83	3.3	0.87	56	15
H 57	H 57	0.99859	0.99850	0.99170	0.2534	19	4.3	25	49	12	1.8	0.15	1.2	3.1	0.79	3.3	0.83	55	14
H 58	H 58	0.99846	0.99850	0.99163	0.2437	19	4.3	25	49	12	1.8	0.15	1.2	3.1	0.76	3.2	0.79	55	13
H 59	H 59	0.99832	0.99850	0.99156	0.2343	19	4.3	25	48	11	1.7	0.15	1.2	3.1	0.72	3.2	0.75	55	13
H 60	H 60	0.99818	0.99850	0.99149	0.2253	19	4.3	25	48	11	1.7	0.15	1.2	3.1	0.69	3.2	0.72	54	12
H 61	H 61	0.99804	0.99849	0.99142	0.2166	19	4.3	25	48	10	1.7	0.15	1.2	3.0	0.66	3.2	0.68	54	12
H 62	H 62	0.99790	0.99849	0.99134	0.2083	18	4.3	25	48	9.9	1.7	0.15	1.2	3.0	0.63	3.1	0.65	54	11
H 63	H 63	0.99775	0.99849	0.99127	0.2003	18	4.3	25	47	9.5	1.7	0.15	1.2	3.0	0.60	3.1	0.62	54	11
H 64	H 64	0.99760	0.99849	0.99119	0.1926	18	4.3	25	47	9.1	1.6	0.15	1.2	3.0	0.57	3.1	0.59	53	10
H 65	H 65	0.99744	0.99849	0.99111	0.1852	18	4.3	25	47	8.7	1.6	0.15	1.2	3.0	0.55	3.0	0.56	53	9.8
H 66	H 66	0.99728	0.99848	0.99103	0.1780	17	4.3	25	47	8.3	1.6	0.15	1.2	2.9	0.52	3.0	0.53	53	9.3
H 67	H 67	0.99712	0.99848	0.99095	0.1712	17	4.2	25	46	7.9	1.6	0.15	1.2	2.9	0.50	3.0	0.51	52	8.9
H 68	H 68	0.99695	0.99848	0.99087	0.1646	17	4.2	25	46	7.6	1.6	0.15	1.2	2.9	0.48	2.9	0.48	52	8.5
H 69	H 69	0.99678	0.99848	0.99078	0.1583	17	4.2	25	46	7.3	1.5	0.15	1.2	2.9	0.46	2.9	0.46	52	8.2
H 70	H 70	0.99660	0.99847	0.99070	0.1522	17	4.2	25	46	6.9	1.5	0.15	1.2	2.9	0.44	2.9	0.44	51	7.8
H 71	H 71	0.99642	0.99847	0.99061	0.1463	16	4.2	25	45	6.6	1.5	0.15	1.2	2.8	0.42	2.9	0.42	51	7.5
H 72	H 72	0.99623	0.99847	0.99052	0.1407	16	4.2	25	45	6.3	1.5	0.15	1.2	2.8	0.40	2.8	0.40	51	7.1
H 73	H 73	0.99604	0.99847	0.99043	0.1353	16	4.2	25	45	6.1	1.5	0.15	1.2	2.8	0.38	2.8	0.38	50	6.8
H 74	H 74	0.99584	0.99846	0.99034	0.1301	16	4.2	25	44	5.8	1.4	0.15	1.2	2.8	0.36	2.8	0.36	50	6.5
H 75	H 75	0.99564	0.99846	0.99024	0.1251	15	4.2	25	44	5.5	1.4	0.15	1.2	2.8	0.35	2.7	0.34	50	6.2
H 76	H 76	0.99543	0.99846	0.99015	0.1203	15	4.2	25	44	5.3	1.4	0.15	1.2	2.7	0.33	2.7	0.32	49	5.9
H 77	H 77	0.99521	0.99846	0.99005	0.1157	15	4.1	24	44	5.1	1.4	0.15	1.2	2.7	0.31	2.7	0.31	49	5.7
H 78	H 78	0.99499	0.99846	0.98995	0.1112	15	4.1	24	43	4.8	1.4	0.15	1.2	2.7	0.30	2.6	0.29	49	5.4
H 79	H 79	0.99476	0.99845	0.98985	0.1069	15	4.1	24	43	4.6	1.3	0.15	1.2	2.7	0.29	2.6	0.28	48	5.2
H 80	H 80	0.99453	0.99845	0.98974	0.1028	14	4.1	24	43	4.4	1.3	0.15	1.2	2.7	0.27	2.6	0.27	48	4.9
H 81	H 81	0.99428	0.99845	0.98964	0.0989	14	4.1	24	43	4.2	1.3	0.15	1.2	2.6	0.26	2.6	0.25	48	4.7
H 82	H 82	0.99530	0.99846	0.99009	0.0951	14	4.1	24	42	4.0	1.3	0.15	1.2	2.6	0.25	2.5	0.24	47	4.5
合計						952	207	1,280	2,438	736	93	7.2	68	168	55	168	54	2,775	844

## 卷末資料(蒲江～北川)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	東九州自動車道 蒲江～北川
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 ■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 201億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.9% 採事業：費用便益比 (B/C) = 3.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 66億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 12%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力	政策目標 巴清なまびり アイの確保 ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 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 □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される □ 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 □ 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 □ 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 ■ 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 ■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	指標チェックの根拠 区間B 並行区間について：国道10号 (佐伯市弥生～延岡市稲葉町)、国道26号 (豊後大野市大銅町～延岡市北川町)、国道388号 (佐伯市蒲江～延岡市紫庭町)、(主)北川北浦線 (延岡市北浦町～延岡市北川町) 並行区間等の渋滞損失時間：43.2万人時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：5割削減
物流効率化の支援	重要港湾、細島港 (旧北浦町から細島港へのアクセス向上が見込まれる) 改善見込み (旧北浦町～細島港：72分～52分) 農林水産業を主体とする地域名：延岡市北浦町 主な出荷先等：「ひむか本サバ・北浦灘アジ」の産地である旧北浦町から九州北部への輸送時間が短縮 改善見込み (北浦灘～大分米良IC：蒲江～北川供用時 124分～94分、佐伯～北川供用時 124分～63分)	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	佐伯市-延岡市間
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名(地区名)：延岡市北浦町 日常活動圏中心都市：延岡市 改善見込み：旧北浦町～延岡市(37分→29分)	
	<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		
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地名：旧浦江町 年間観光客入り込み数：約25万人(H16：旧浦江町) ※H17以降は合併のためデータなし 改善見込み：延岡市～大分県マリンカルチャーセンター(91分→58分)	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である			
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である			
個性ある地域の形成			

2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が600台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が600人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる三次医療施設名称：県立延岡病院 アクセス向上が見込まれる自治体名（地区名）：旧北浦町役場（52分→39分）
		<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/徳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、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	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
		<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	代替する緊急輸送道路名：国道388号 代替する区間：佐伯～北川間
<input type="checkbox"/> 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）			
<input type="checkbox"/> 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される			
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全  生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約33,424 t/年 (未整備：74,934t-002/年 ⇒ 整備後：41,510t-002/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：国道10号、国道326号、国道388号、(主)北川北浦線 排出削減量：121.0 t/年、排出削減率：5割削減 ハイパス等についてNOx排出増加量：65.0 t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：国道10号、国道326号、国道388号、(主)北川北浦線 排出削減量：11.7 t/年、排出削減率：5割削減 ハイパス等についてSPM排出増加量：2.4 t/年
		<input type="checkbox"/> 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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<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	
<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見込まれる			

## 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
東九州自動車道	蒲江～北川	26.2km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,700～11,300	2	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	911億円	139億円	1,049億円
うち残事業分	379億円	139億円	518億円
基準年における 現在価値(C)	873億円	51億円	924億円
うち残事業分	307億円	51億円	358億円

## 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	平成22年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	0.63億円	0.18億円	0.10億円	0.91億円
基準年における 現在価値(B)	1,013億円	61億円	50億円	1,125億円
うち残事業分	1,013億円	61億円	50億円	1,125億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	201億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	3.1
経済的純現在価値（残事業）	766億円
経済的内部収益率（残事業）	12%

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 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	5,700～11,300	±10%	2.9～3.5
事業費	379億円	±10%	2.9～3.4
事業期間	10年	±20%	2.8～3.5

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：蒲江～北川（事業全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [東九州道 (蒲江～北川)] : 26.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	7,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	20	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	31	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道10号 : 45.4km	交通量	[台/日]	5,200	2,600
		走行時間	[分]	56	56
		走行時間費用	[億円/年]	58	27
	国道326号 : 53.8km	交通量	[台/日]	6,400	4,300
		走行時間	[分]	79	77
		走行時間費用	[億円/年]	107	69
	国道388号 : 43.7km	交通量	[台/日]	3,000	1,100
		走行時間	[分]	70	70
		走行時間費用	[億円/年]	39	14
	(主)北川 北浦線 : 13.9km	交通量	[台/日]	1,000	400
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	5.3	2.1
③その他道路合計 : 3,350.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,954	4,948	

			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 : 3,533.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,163	5,091	73

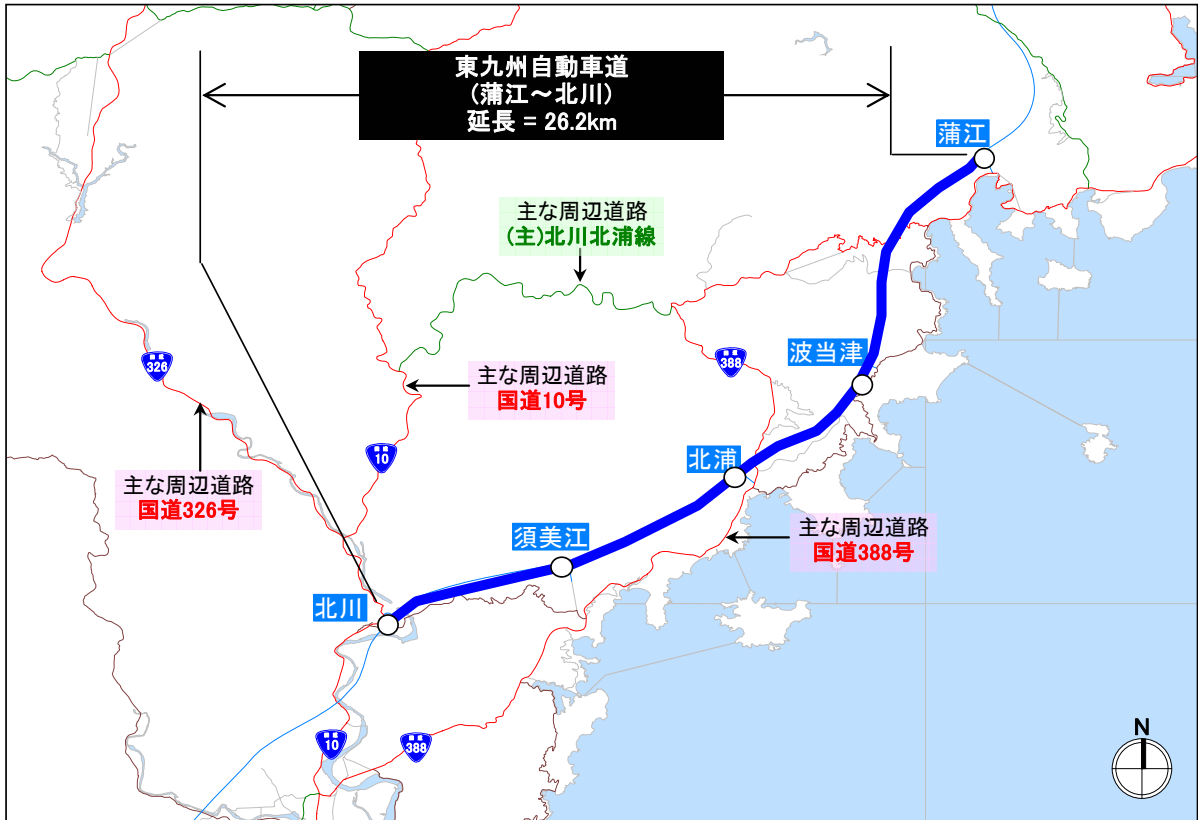
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



# 費用便益分析の条件

事業名： 蒲江～北川

(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20年11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	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22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"/> (H17,H42)
	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"/> (平成17年センサス)
		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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<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：蒲江～北川

(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 過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
	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			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 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:東九州自動車道 蒲江～北川(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	26.2	3.1	
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)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-14年目	H 11	1.5395	101.3	0.34	0.47		
-13年目	H 12	1.4802	99.7	1.4	1.8		
-12年目	H 13	1.4233	98.4	0.45	0.60		
-11年目	H 14	1.3686	96.6	0.21	0.27		
-10年目	H 15	1.3159	95.4	0.44	0.55		
-9年目	H 16	1.2653	94.4	6.0	7.3		
-8年目	H 17	1.2167	93.2	20	24		
-7年目	H 18	1.1699	92.5	35	41		
-6年目	H 19	1.1249	91.7	81	90		
-5年目	H 20	1.0816	91.3	127	138		
-4年目	H 21	1.0400	91.3	133	138		
-3年目	H 22	1.0000	91.3	127	127		
-2年目	H 23	0.9615	91.3	38	36		
-1年目	H 24	0.9246	91.3	38	35		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3	38	34	1.6	1.4
1年目	H 26	0.8548	91.3	38	32	1.6	1.4
2年目	H 27	0.8219	91.3	38	31	1.6	1.3
3年目	H 28	0.7903	91.3	38	30	1.6	1.3
4年目	H 29	0.7599	91.3	38	29	1.6	1.2
5年目	H 30	0.7307	91.3	38	28	1.6	1.2
6年目	H 31	0.7026	91.3	38	27	1.6	1.1
7年目	H 32	0.6756	91.3	38	26	1.6	1.1
8年目	H 33	0.6496	91.3			3.0	1.9
9年目	H 34	0.6246	91.3			3.0	1.9
10年目	H 35	0.6006	91.3			3.0	1.8
11年目	H 36	0.5775	91.3			3.0	1.7
12年目	H 37	0.5553	91.3			3.0	1.7
13年目	H 38	0.5339	91.3			3.0	1.6
14年目	H 39	0.5134	91.3			3.0	1.5
15年目	H 40	0.4936	91.3			3.0	1.5
16年目	H 41	0.4746	91.3			3.0	1.4
17年目	H 42	0.4564	91.3			3.0	1.4
18年目	H 43	0.4388	91.3			3.0	1.3
19年目	H 44	0.4220	91.3			3.0	1.3
20年目	H 45	0.4057	91.3			3.0	1.2
21年目	H 46	0.3901	91.3			3.0	1.2
22年目	H 47	0.3751	91.3			3.0	1.1
23年目	H 48	0.3607	91.3			3.0	1.1
24年目	H 49	0.3468	91.3			3.0	1.0
25年目	H 50	0.3335	91.3			3.0	1.0
26年目	H 51	0.3207	91.3			3.0	0.96
27年目	H 52	0.3083	91.3			3.0	0.92
28年目	H 53	0.2965	91.3			3.0	0.89
29年目	H 54	0.2851	91.3			3.0	0.85
30年目	H 55	0.2741	91.3			3.0	0.82
31年目	H 56	0.2636	91.3			3.0	0.79
32年目	H 57	0.2534	91.3			3.0	0.76
33年目	H 58	0.2437	91.3			3.0	0.73
34年目	H 59	0.2343	91.3			3.0	0.70
35年目	H 60	0.2253	91.3			3.0	0.67
36年目	H 61	0.2166	91.3			3.0	0.65
37年目	H 62	0.2083	91.3			3.0	0.62
38年目	H 63	0.2003	91.3			3.0	0.60
39年目	H 64	0.1926	91.3			3.0	0.58
40年目	H 65	0.1852	91.3			3.0	0.55
41年目	H 66	0.1780	91.3			3.0	0.53
42年目	H 67	0.1712	91.3			3.0	0.51
43年目	H 68	0.1646	91.3			3.0	0.49
44年目	H 69	0.1583	91.3			3.0	0.47
45年目	H 70	0.1522	91.3			3.0	0.46
46年目	H 71	0.1463	91.3			3.0	0.44
47年目	H 72	0.1407	91.3			3.0	0.42
48年目	H 73	0.1353	91.3			3.0	0.40
49年目	H 74	0.1301	91.3	-23	-3.0	3.0	0.39
合計				887	873	139	51
単純事業費計				911		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。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:東九州自動車道 蒲江～北川(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単純価値(億円)
				0.12	26.2		3.1
-2年目	H 23	0.9615	91.3	38	36		
-1年目	H 24	0.9246	91.3	38	35		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3	38	34	1.6	1.4
1年目	H 26	0.8548	91.3	38	32	1.6	1.4
2年目	H 27	0.8219	91.3	38	31	1.6	1.3
3年目	H 28	0.7903	91.3	38	30	1.6	1.3
4年目	H 29	0.7599	91.3	38	29	1.6	1.2
5年目	H 30	0.7307	91.3	38	28	1.6	1.2
6年目	H 31	0.7026	91.3	38	27	1.6	1.1
7年目	H 32	0.6756	91.3	38	26	1.6	1.1
8年目	H 33	0.6496	91.3			3.0	1.9
9年目	H 34	0.6246	91.3			3.0	1.9
10年目	H 35	0.6006	91.3			3.0	1.8
11年目	H 36	0.5775	91.3			3.0	1.7
12年目	H 37	0.5553	91.3			3.0	1.7
13年目	H 38	0.5339	91.3			3.0	1.6
14年目	H 39	0.5134	91.3			3.0	1.5
15年目	H 40	0.4936	91.3			3.0	1.5
16年目	H 41	0.4746	91.3			3.0	1.4
17年目	H 42	0.4564	91.3			3.0	1.4
18年目	H 43	0.4388	91.3			3.0	1.3
19年目	H 44	0.4220	91.3			3.0	1.3
20年目	H 45	0.4057	91.3			3.0	1.2
21年目	H 46	0.3901	91.3			3.0	1.2
22年目	H 47	0.3751	91.3			3.0	1.1
23年目	H 48	0.3607	91.3			3.0	1.1
24年目	H 49	0.3468	91.3			3.0	1.0
25年目	H 50	0.3335	91.3			3.0	1.0
26年目	H 51	0.3207	91.3			3.0	0.96
27年目	H 52	0.3083	91.3			3.0	0.92
28年目	H 53	0.2965	91.3			3.0	0.89
29年目	H 54	0.2851	91.3			3.0	0.85
30年目	H 55	0.2741	91.3			3.0	0.82
31年目	H 56	0.2636	91.3			3.0	0.79
32年目	H 57	0.2534	91.3			3.0	0.76
33年目	H 58	0.2437	91.3			3.0	0.73
34年目	H 59	0.2343	91.3			3.0	0.70
35年目	H 60	0.2253	91.3			3.0	0.67
36年目	H 61	0.2166	91.3			3.0	0.65
37年目	H 62	0.2083	91.3			3.0	0.62
38年目	H 63	0.2003	91.3			3.0	0.60
39年目	H 64	0.1926	91.3			3.0	0.58
40年目	H 65	0.1852	91.3			3.0	0.55
41年目	H 66	0.1780	91.3			3.0	0.53
42年目	H 67	0.1712	91.3			3.0	0.51
43年目	H 68	0.1646	91.3			3.0	0.49
44年目	H 69	0.1583	91.3			3.0	0.47
45年目	H 70	0.1522	91.3			3.0	0.46
46年目	H 71	0.1463	91.3			3.0	0.44
47年目	H 72	0.1407	91.3			3.0	0.42
48年目	H 73	0.1353	91.3			3.0	0.40
49年目	H 74	0.1301	91.3	-0.11	-0.01	3.0	0.39
合計				379	307	139	51
単純事業費計				379		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。

箇所名: 東九州自動車道 蒲江～北川 (事業全体・残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (暦年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ロー)		GDP ポルト	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		現在価値 (A)×(2)		事故減少便益(億円) (3)×(A)		合計 (億円)					
	乗用車種	貨物車種		乗用車種	貨物車種	乗用車種	貨物車種	乗用車種	貨物車種	乗用車種	貨物車種	乗用車種	貨物車種	乗用車種	貨物車種		
H25 1年目	0.99931	0.99677	0.99858	0.8890	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.56	0.09	0.01	0.16	0.10	0.09	0.91	0.81
H26 2年目	0.99931	0.99676	0.99858	0.8548	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.54	0.09	0.01	0.15	0.10	0.09	0.91	0.78
H27 3年目	0.99931	0.99675	0.99858	0.8219	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.52	0.09	0.01	0.15	0.10	0.08	0.91	0.75
H28 4年目	0.99931	0.99674	0.99857	0.7903	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.50	0.09	0.01	0.14	0.10	0.08	0.91	0.72
H29 5年目	0.99931	0.99673	0.99857	0.7599	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.48	0.09	0.01	0.14	0.10	0.08	0.91	0.70
H30 6年目	0.99931	0.99672	0.99857	0.7307	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.46	0.09	0.01	0.13	0.10	0.07	0.91	0.66
H31 7年目	0.99931	0.99671	0.99857	0.7026	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.44	0.09	0.01	0.13	0.10	0.07	0.91	0.64
H32 8年目	0.99845	0.99860	0.99850	0.6756	0.13	0.23	0.08	0.32	0.63	0.43	0.09	0.01	0.12	0.10	0.07	0.91	0.62
H33 9年目	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	0.13	0.46	8.4	31	85	55	3.2	0.27	2.2	4.3	2.3	95	62
H34 10年目	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	0.13	0.46	8.4	31	85	53	3.2	0.27	2.2	4.3	2.7	95	59
H35 11年目	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	0.13	0.45	8.4	31	85	51	3.2	0.27	2.2	4.3	2.6	95	57
H36 12年目	0.99844	0.99859	0.99849	0.5775	0.13	0.45	8.4	31	85	49	3.2	0.27	2.2	4.3	2.5	95	55
H37 13年目	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	0.13	0.45	8.4	31	85	47	3.2	0.27	2.2	4.3	2.4	95	53
H38 14年目	0.99016	0.99853	0.99257	0.4564	0.13	0.37	8.0	28	73	33	2.4	0.27	1.8	3.7	1.7	80	37
H39 15年目	0.99016	0.99853	0.99257	0.4388	0.13	0.37	8.0	28	72	32	2.4	0.27	1.7	3.7	1.6	80	35
H40 16年目	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	0.13	0.37	8.0	28	72	30	2.4	0.27	1.6	3.6	1.5	80	34
H41 17年目	0.99896	0.99853	0.99245	0.4057	0.13	0.36	7.9	28	72	29	2.4	0.27	1.6	3.6	1.5	79	32
H42 18年目	0.99896	0.99853	0.99240	0.3901	0.13	0.36	7.9	28	71	28	2.4	0.27	1.5	3.6	1.4	79	31
H43 19年目	0.99876	0.99853	0.99234	0.3751	0.13	0.35	7.9	27	71	27	2.3	0.27	1.4	3.5	1.3	78	29
H44 20年目	0.99865	0.99852	0.99228	0.3607	0.13	0.35	7.9	27	70	25	2.3	0.27	1.2	3.5	1.3	78	28
H45 21年目	0.99854	0.99852	0.99222	0.3468	0.13	0.35	7.9	27	70	24	2.3	0.27	1.2	3.5	1.2	77	27
H46 22年目	0.99844	0.99852	0.99216	0.3335	0.13	0.34	7.9	27	70	23	2.3	0.27	1.2	3.4	1.2	77	26
H47 23年目	0.99832	0.99852	0.99210	0.3207	0.13	0.34	7.9	27	69	22	2.3	0.27	1.2	3.4	1.1	76	24
H48 24年目	0.99820	0.99851	0.99203	0.3083	0.13	0.34	7.9	27	69	21	2.2	0.27	1.1	3.4	1.0	76	23
H49 25年目	0.99809	0.99851	0.99197	0.2965	0.13	0.33	7.9	27	68	20	2.2	0.27	1.1	3.4	0.99	75	22
H50 26年目	0.99897	0.99851	0.99190	0.2851	0.13	0.33	7.9	27	68	19	2.2	0.27	1.0	3.3	0.95	75	21
H51 27年目	0.99884	0.99851	0.99184	0.2741	0.13	0.33	7.8	27	68	19	2.2	0.27	1.0	3.3	0.90	74	20
H52 28年目	0.99872	0.99851	0.99177	0.2636	0.13	0.32	7.8	27	67	18	2.2	0.27	0.95	3.3	0.86	74	20
H53 29年目	0.99859	0.99850	0.99170	0.2534	0.13	0.32	7.8	27	67	17	2.1	0.27	0.91	3.2	0.82	74	19
H54 30年目	0.99846	0.99850	0.99163	0.2437	0.13	0.31	7.8	27	66	16	2.1	0.27	0.87	3.2	0.78	73	18
H55 31年目	0.99832	0.99850	0.99156	0.2343	0.13	0.31	7.8	27	66	15	2.1	0.27	0.83	3.2	0.74	73	17
H56 32年目	0.99818	0.99850	0.99149	0.2253	0.13	0.31	7.8	27	65	15	2.1	0.27	0.80	3.1	0.71	72	16
H57 33年目	0.99804	0.99849	0.99142	0.2166	0.13	0.30	7.8	27	65	14	2.1	0.27	0.76	3.1	0.67	72	16
H58 34年目	0.98790	0.99849	0.99134	0.2083	0.13	0.30	7.8	27	65	13	2.0	0.27	0.73	3.1	0.64	71	15
H59 35年目	0.98775	0.99849	0.99127	0.2003	0.13	0.30	7.8	27	64	13	2.0	0.27	0.70	3.1	0.61	71	14
H60 36年目	0.98760	0.99849	0.99119	0.1926	0.13	0.29	7.8	27	64	12	2.0	0.27	0.67	3.0	0.58	70	14
H61 37年目	0.98744	0.99849	0.99111	0.1852	0.13	0.29	7.7	27	63	12	2.0	0.27	0.64	3.0	0.55	70	13
H62 38年目	0.98728	0.99848	0.99103	0.1780	0.13	0.29	7.7	27	63	11	2.0	0.27	0.61	3.0	0.53	69	12
H63 39年目	0.98712	0.99848	0.99095	0.1712	0.13	0.28	7.7	27	63	11	1.9	0.27	0.58	2.9	0.50	69	12
H64 40年目	0.98695	0.99848	0.99087	0.1646	0.13	0.28	7.7	27	62	10	1.9	0.27	0.56	2.9	0.48	68	11
H65 41年目	0.98678	0.99848	0.99078	0.1583	0.13	0.28	7.7	27	62	9.8	1.9	0.27	0.53	2.9	0.45	68	11
H66 42年目	0.98660	0.99847	0.99070	0.1522	0.13	0.27	7.7	27	61	9.3	1.9	0.27	0.51	2.8	0.43	68	10
H67 43年目	0.98642	0.99847	0.99061	0.1463	0.13	0.27	7.7	27	61	8.9	1.8	0.27	0.48	2.8	0.41	67	9.8
H68 44年目	0.98623	0.99847	0.99052	0.1407	0.13	0.26	7.7	26	61	8.5	1.8	0.27	0.46	2.8	0.39	67	9.4
H69 45年目	0.98604	0.99847	0.99043	0.1353	0.13	0.26	7.7	26	60	8.1	1.8	0.27	0.44	2.8	0.37	66	9.0
H70 46年目	0.98584	0.99846	0.99034	0.1301	0.13	0.26	7.7	26	60	7.8	1.8	0.27	0.42	2.7	0.35	66	8.5
合計						1,448	334	1,174	2,956	1,013	99	11	171	145	50	3,271	1,125