

国道57号
(中九州横断道路)
大野竹田道路

平成24年10月10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) 中九州横断道路の概要及び整備効果	道路-1- 1
(2) 大野竹田道路の概要	道路-1- 5
2. 事業の必要性	道路-1- 6
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-1- 6
(2) 事業の効果・必要性	道路-1-16
(3) 事業の投資効果	道路-1-22
(4) 事業の進捗状況	道路-1-23
3. 事業の進捗の見込み	道路-1-24
(1) 今後の事業の見通し	道路-1-24
(2) 地域の協力体制	道路-1-25
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-1-28
4. 事業費の変動要因	道路-1-30
5. コスト縮減や代替案立案等	道路-1-33
6. 対応方針（原案）	道路-1-34
7. その他	道路-1-34
巻末資料	道路-1-35

1. 事業の概要

(1) 中九州横断道路の概要及び整備効果

中九州横断道路は、平成6年12月に計画路線に指定された地域高規格道路で、大分市を起点として豊後大野市・竹田市・阿蘇市等を経由し熊本市に至る延長約120kmの自動車専用道路である。

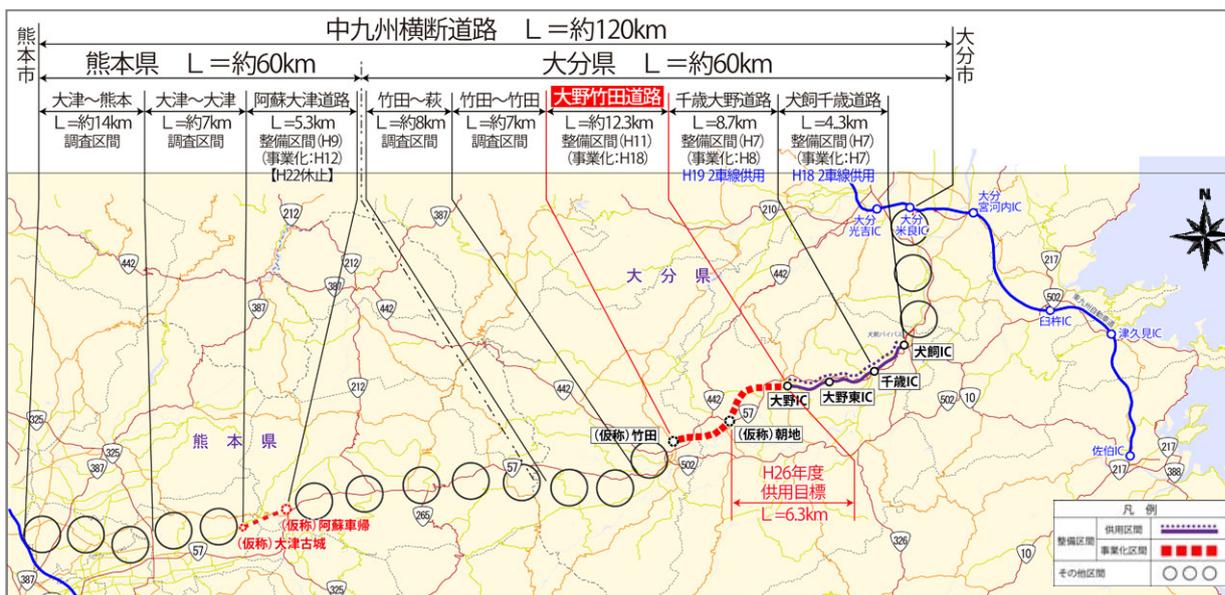
大分市、熊本市を中心とした都市圏間を相互に連絡し、両県の交流を促進するとともに、沿線地域の産業発展、地域活性化に寄与することを目的とした道路である。

また、大規模災害時における救助・救急活動、広域的な物資輸送の通行を円滑に行うものである。

九州縦貫自動車道路及び東九州自動車道と連結されることにより、循環型ネットワークが形成され、さまざまな地域圏との交流が可能となり、地域産業や観光の振興に大きな役割を果たすことが期待されている。



▲ 中九州横断道路の位置図



▲ 中九州横断道路概要図

▼ 中九州横断道路の事業進捗

(単位：km)

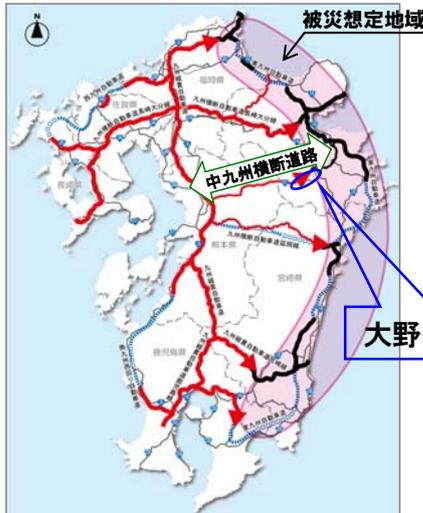
	計画延長	供用中延長(率)	事業化延長(率)	調査中延長(率)
全線	約120	約13 (11%)	約12 (10%)	約95 (79%)
うち大分県	約60	約13 (22%)	約12 (20%)	約35 (58%)
うち熊本県	約60	0 (0%)	0 (0%)	約60 (100%)

効果1：広域ネットワークの形成

①戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

九州においては、津波等の大規模災害時における救助・救急活動、救援物資の輸送に資するための横軸縦軸のネットワークが脆弱である。

中九州横断道路の整備により、復旧活動等の広域的防災に資する道路ネットワークの一部を形成する。



九州縦貫道を軸とした「くしの歯」ネットワーク
「歯」となる横軸が脆弱

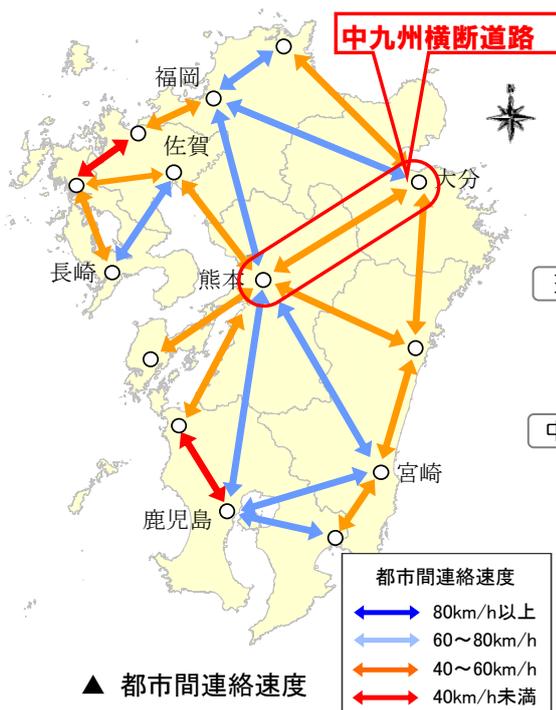


東九州道を軸とした「くしの歯」ネットワーク
「くしの歯」の「歯」も「歯の根本となる部分」も脆弱

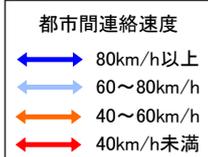
▲ 緊急輸送道路としての「くしの歯」ネットワーク

②広域的地域間連携の支援

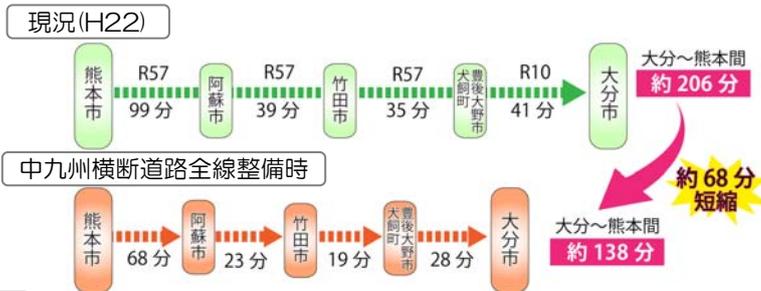
中九州横断道路の整備により、大分市と熊本市間の所要時間は現道利用の約206分から約138分へと約68分短縮される。また、竹田市から大分市への所要時間も60分以内となり、1時間圏域に達するなど、地域間の連携を支援する。



▲ 都市間連絡速度



◆ 今後の高速道路あり方検討有識者委員会において、将来「隣接する県庁所在地間でも高規格幹線道路による連結がなされていない部分（大分～熊本）で、連結速度が十分に改善されない区間がある」と指摘。



▲ 大分市～熊本市間の所要時間

※所要時間算出の考え方
 【現況】：H22道路交通センサス（混雑時旅行速度）より算出
 【中九州横断道路全線整備時】
 中九州横断道路：80km/h（設計基準速度）
 その他道路：H22道路交通センサス（混雑時旅行速度）

効果2：物流の効率化

中九州横断道路の両端には、九州縦貫自動車道や東九州自動車道の高速ICが立地するとともに、熊本空港や大分空港、重要港湾である熊本港や大分港、別府港、さらに九州縦貫自動車道や東九州自動車道を介しては、中津港、津久見港、三池港や博多港も立地し、中九州横断道路の整備は、沿線地域と広域物流拠点との結節可能性を高める。

このような中、中九州横断道路の沿線には、自動車や半導体関連企業の集積が高い菊陽町、大津町の「本田技研工業」をはじめ、「熊本中核工業団地」や大分市の「大分インテリジェントタウン」、「大分キャノン（株）大分事業所」等多くの工業団地が立地する。

さらに、熊本県、大分県が全国上位の生産量を誇る重要農産品の主な生産拠点である阿蘇地域、竹田市・豊後大野市が存在し、中九州横断道路の整備は、輸送時間の短縮に伴う物流の効率化をもたらすものと期待される。



▲ 広域物流拠点の分布

資料：平成21年産特産果樹生産動態等調査
平成21年生産林業所得統計報告書
畜産統計調査(平成22年2月1日現在)

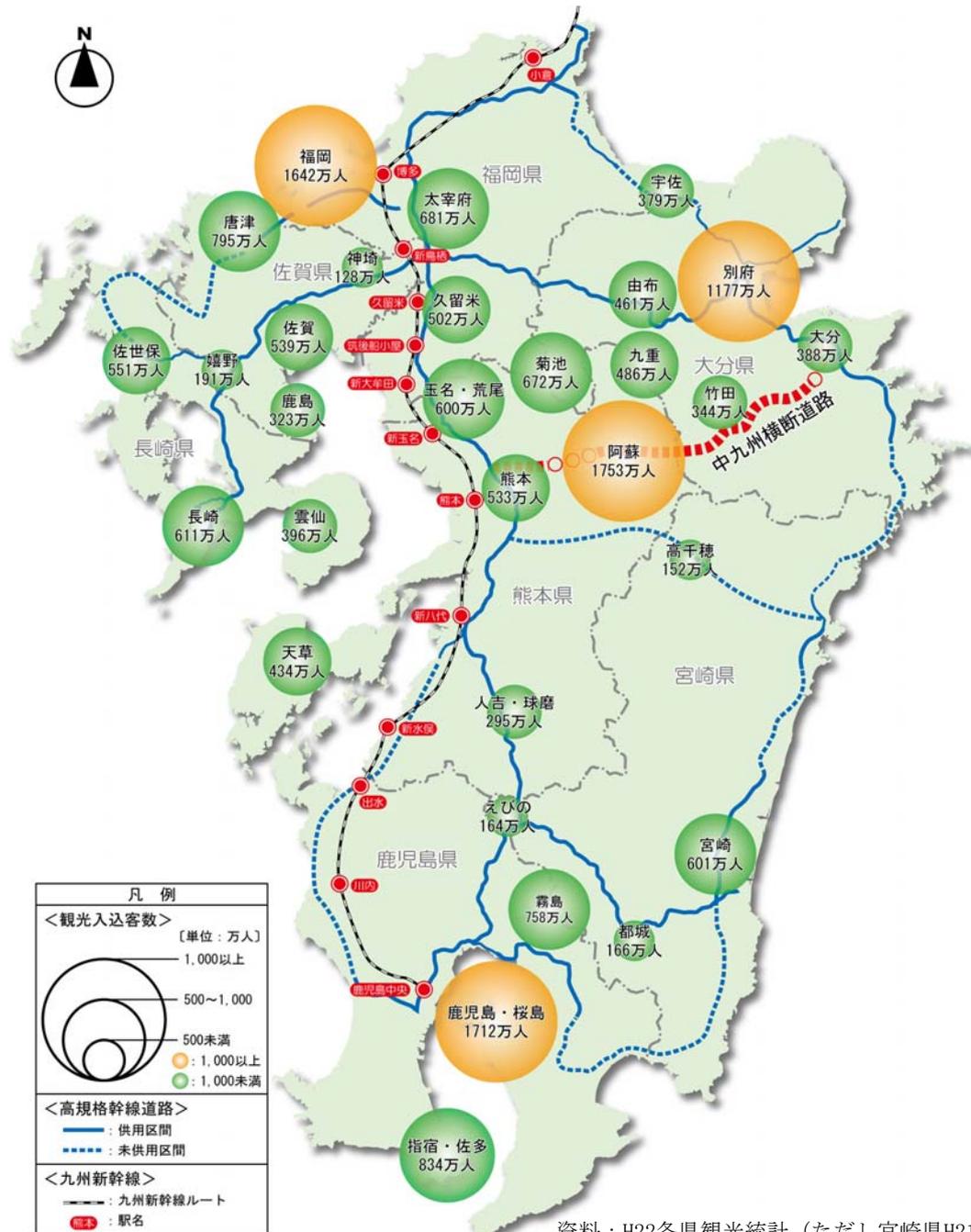
◆年間を通じて、一定量を出荷しており、出荷先は九州が中心で、福岡・長崎・熊本・宮崎・鹿児島へは熊本経由で、大分方面へは国道57号経由で輸送している。出荷時間は19時～22時で朝市に間に合うようにしている。自動車専用道路は、一般道路と比べて**走行性が良かつ安全**なので、生鮮野菜を扱う輸送に向いている。また、到着時間が読め、運行管理もしやすいのではないかと。 [JAおおいた竹田事業部]

▲ 農業に関連する地域の声

効果3：観光振興の支援

中九州横断道路の沿線には、九州を代表する1,000万人規模の観光エリアとなる別府、阿蘇、菊池エリアが集中するとともに、九重、熊本、玉名・荒尾といった500万人規模の観光エリアも存在し、中九州横断道路の整備に伴う移動時間の短縮は、九州北部の観光周遊を行う上での観光軸として機能するものと期待される。

このような中、九州新幹線鹿児島ルートが全線開業（平成23年3月）し、中九州横断道路の整備は、新たな観光客増が予想される熊本駅や新玉名駅等の西側交通拠点と、東方向の観光エリアを結ぶ観光軸ともなり、集中する観光客を円滑に観光エリアへと誘導する観光軸として機能するものと期待される。



資料：H22各県観光統計（ただし宮崎県H21，大分県H18）
 ※大分県のH19以降は宿泊客を対象としているためH18で整理した。
 大分県竹田市はヒアリングによりH22とした。

▲ 主要観光地の観光客数

(2) 大野竹田道路の概要

1) 概要

大野竹田道路は、中九州横断道路の一部を構成する大分県豊後大野市から大分県竹田市に至る延長約12.3kmの自動車専用道路である。

当該道路は、県南西部の国道57号に並行し、交通利便性の向上、地域間連携・交流を支援し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的として整備するものである。



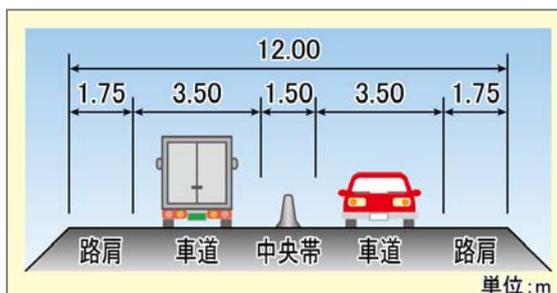
▲ 国道57号大野竹田道路概要図

2) 計画諸元

▼ 計画諸元

区 間	起点	(自) 大分県豊後大野市大野町田中 <small>おおいたけんぶんご おおのしおおのまちたなか</small>
	終点	(至) 大分県竹田市大字会々 <small>おおいたけんたけだし あいあい</small>
計画延長	L = 12.3 km	
幅 員	W = 12.0m (2車線)	
構造規格	種級区分	第1種第3級
	設計速度	V = 80 km/h
計画交通量(H42)	①12,300台/日 ②10,400台/日	

3) 標準横断図 (2車線)



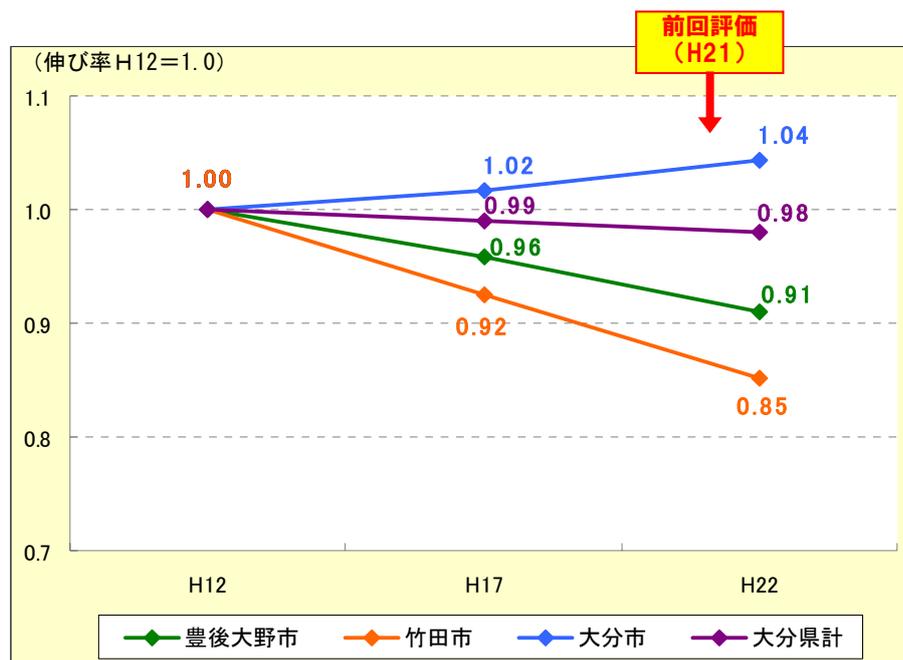
2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

1) 人口の推移

平成22年の大分県の総人口は、約119.6万人で、平成17年と比べると約1.3万人の減少となっている。また、当該路線の沿線地域である豊後大野市と竹田市の人口も減少傾向であり、前回評価（H21）以降も減少している。

一方、大分市の人口は、平成12年以降増加しており前回評価（H21）以降も増加している。



※人口伸び率は、平成12年を1.00として示している。

▲ 人口伸び率の推移 資料：国勢調査 [H12, H17, H22]

▼ 人口の推移

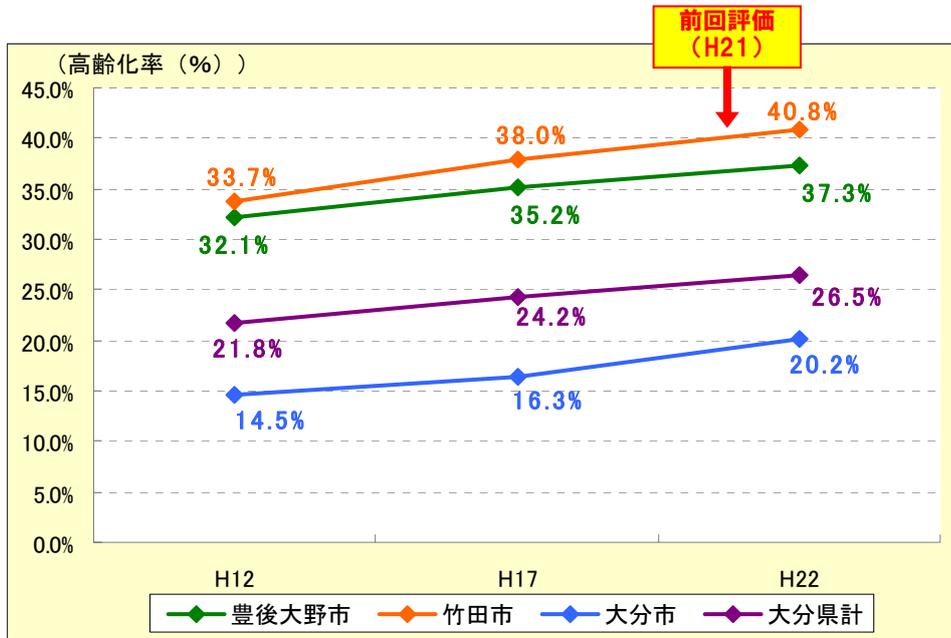
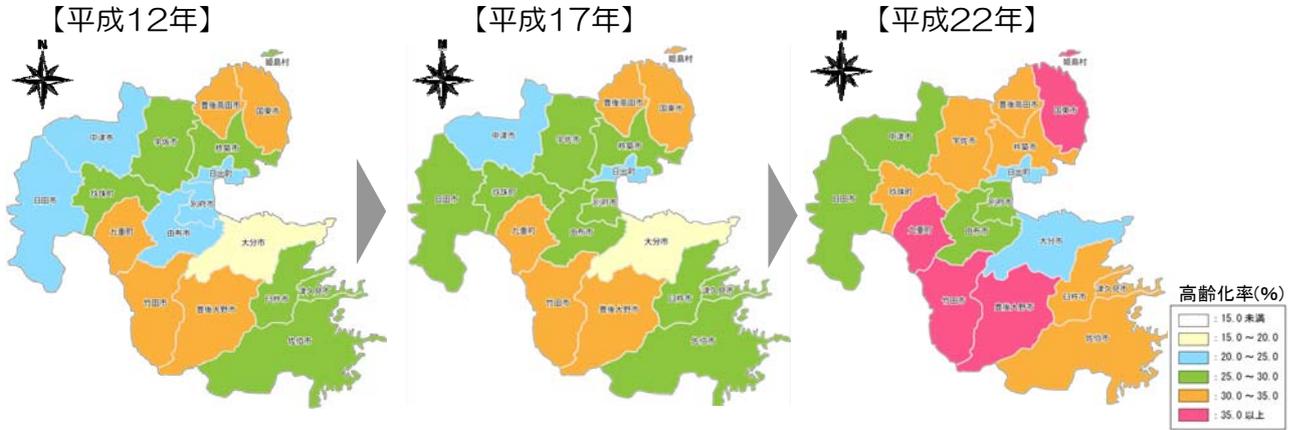
市町村	項目	H12	H17	H22
豊後大野市	人口(人)	43,371	41,548	39,452
	人口伸び率	1.00	0.96	0.91
竹田市	人口(人)	28,689	26,534	24,423
	人口伸び率	1.00	0.92	0.85
大分市	人口(人)	454,424	462,317	474,094
	人口伸び率	1.00	1.02	1.04
大分県計	人口(人)	1,221,140	1,209,571	1,196,529
	人口伸び率	1.00	0.99	0.98

資料：国勢調査 [H12, H17, H22]

2) 高齢化率の推移

大分県では、全県的に高齢化が進行している。

当該路線沿線（豊後大野市・竹田市）の高齢化率は、大分県平均を大きく上回り年々上昇しており、前回評価（H21）以降も上昇している。



▼ 高齢者人口と高齢化率の推移



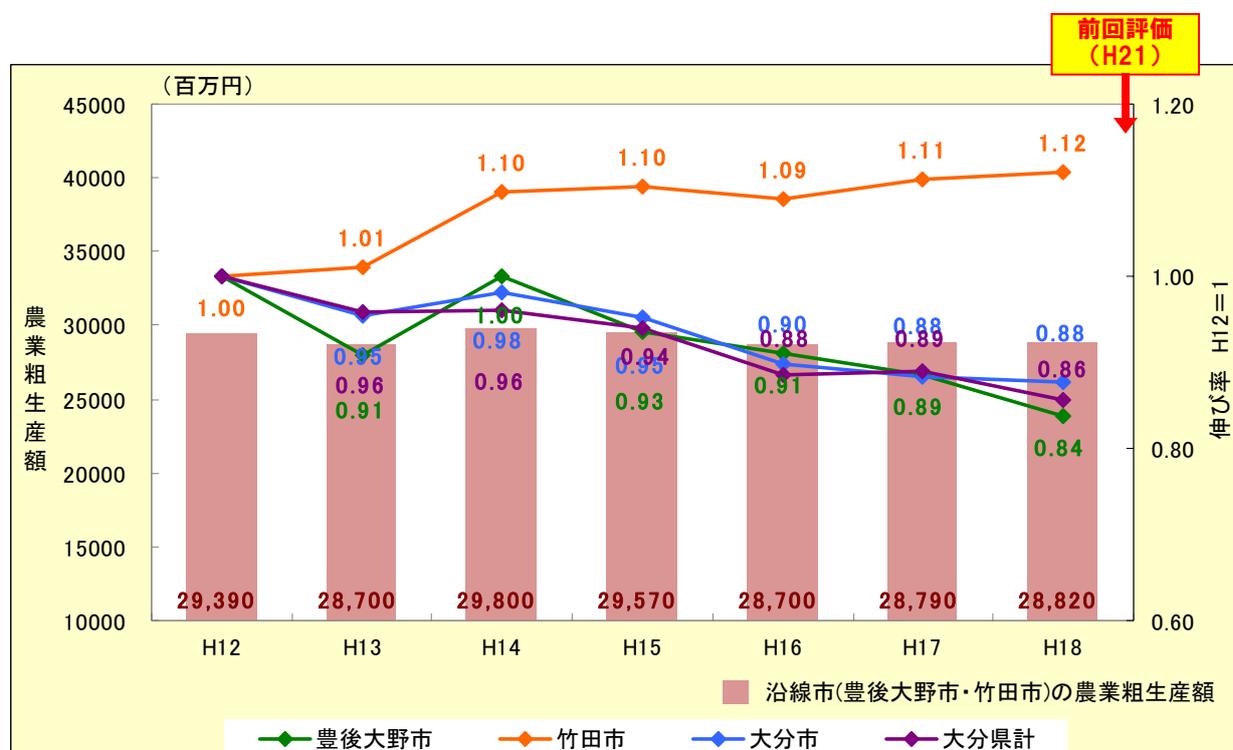
市町村	項目	H12	H17	H22
豊後大野市	高齢者(人)	13,912	14,617	14,720
	高齢化率	32.1%	35.2%	37.3%
竹田市	高齢者(人)	9,663	10,080	9,954
	高齢化率	33.7%	38.0%	40.8%
大分市	高齢者(人)	68,741	81,479	95,843
	高齢化率	15.1%	17.6%	20.2%
大分県計	高齢者(人)	265,901	292,805	316,750
	高齢化率	21.8%	24.2%	26.5%

資料：国勢調査 (H12, H17, H22)

3) 地域産業の動向

◆農業（農業粗生産額の推移）

農業粗生産額の推移をみると、大分県全体としては最近10年間で約2割の減少を示している中、竹田市では約1割の増加を示している。



▲ 農業粗生産額伸び率の推移

※伸び率は平成12年を1.00として示している。

▼ 農業粗生産額の推移

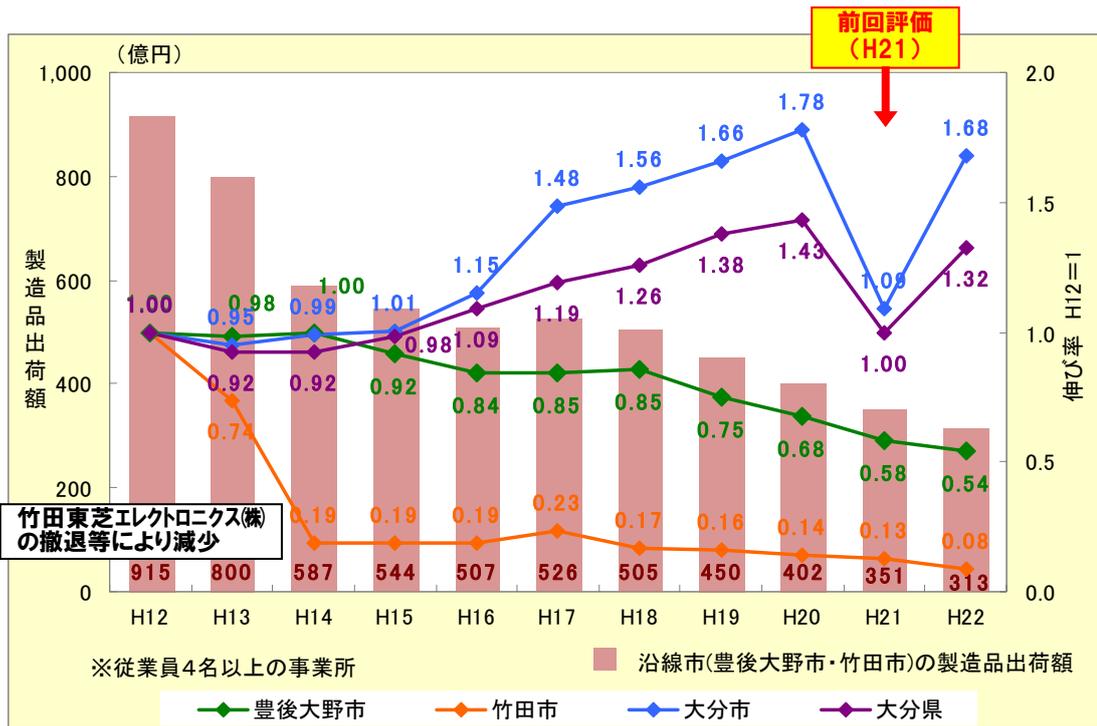
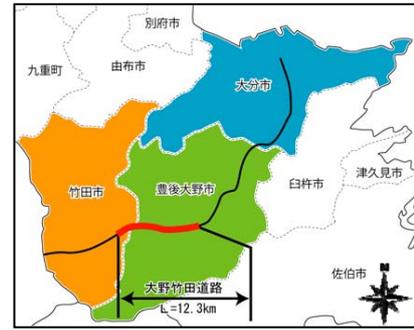
市町村	項目	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
豊後大野市	農業粗生産額	13,200	12,340	12,010	11,690	11,050	10,780	10,680
	伸び率	1.00	0.93	0.91	0.89	0.84	0.82	0.81
竹田市	農業粗生産額	16,190	16,360	17,790	17,880	17,650	18,010	18,140
	伸び率	1.00	1.01	1.10	1.10	1.09	1.11	1.12
大分市	農業粗生産額	12,050	11,500	11,830	11,470	10,810	10,650	10,570
	伸び率	1.00	0.95	0.98	0.95	0.90	0.88	0.88
大分県計	農業粗生産額	152,000	145,800	146,000	142,700	134,500	135,300	130,200
	伸び率	1.00	0.96	0.96	0.94	0.88	0.89	0.86
沿線市	農業粗生産額	29,390	28,700	29,800	29,570	28,700	28,790	28,820
	伸び率	1.00	0.96	0.96	0.94	0.88	0.89	0.86

資料：大分県農林水産統計年報

※H19年度データは、都道府県のデータのみ公表されているため、H18までの値で整理した。

◆工業（製造品出荷額の推移）

製造品出荷額の推移は、大分市は平成15年以降急激に増加しているが、豊後大野市と竹田市は減少傾向にある。特に竹田市では、竹田東芝エレクトロニクス(株)の撤退等により、製造品出荷額の減少が著しい。



▲ 製造品出荷額等伸び率の推移

※伸び率は平成12年を1.00として示している。

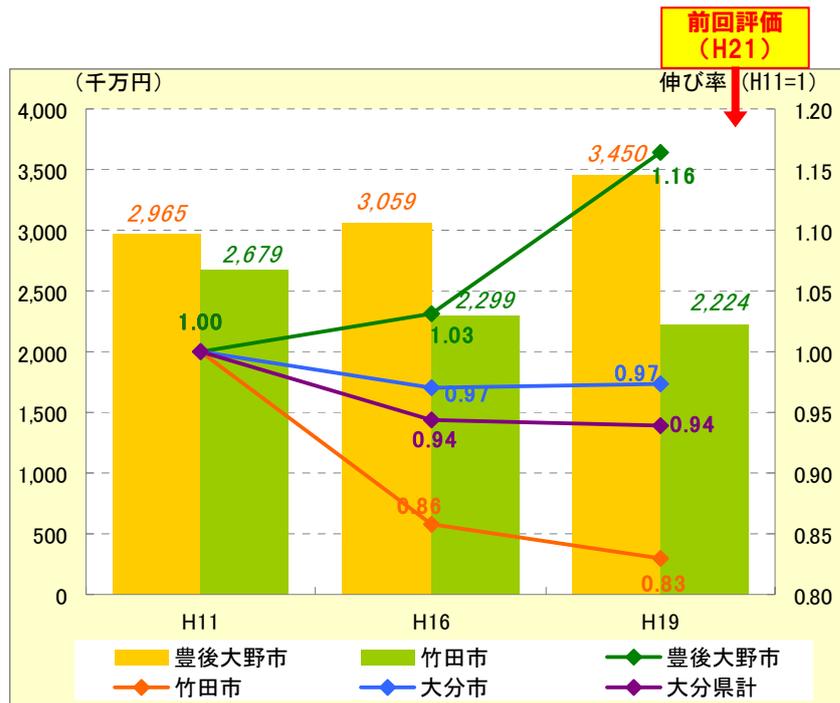
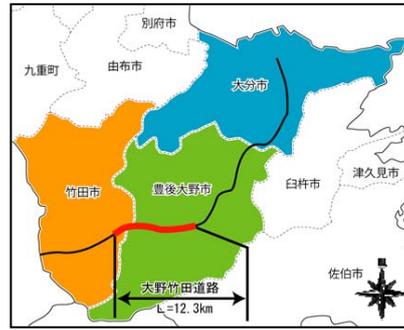
▼ 製造品出荷額等の推移

市町村	項目	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
豊後大野市	製造品出荷額(百万円/年)	51,156	50,327	51,049	46,839	43,165	43,264	43,717	38,462	34,534	29,908	27,876
	伸び率	1.00	0.98	1.00	0.92	0.84	0.85	0.85	0.75	0.68	0.58	0.54
竹田市	製造品出荷額(百万円/年)	40,366	29,721	7,626	7,529	7,556	9,359	6,797	6,508	5,642	5,222	3,375
	伸び率	1.00	0.74	0.19	0.19	0.19	0.23	0.17	0.16	0.14	0.13	0.08
大分市	製造品出荷額(百万円/年)	1,584,161	1,506,816	1,563,927	1,593,647	1,819,826	2,348,327	2,466,103	2,632,719	2,823,006	1,727,979	2,662,248
	伸び率	1.00	0.95	0.99	1.01	1.15	1.48	1.56	1.66	1.78	1.09	1.68
大分県計	製造品出荷額(百万円/年)	3,087,459	2,847,173	2,854,180	3,029,900	3,364,944	3,671,743	3,891,442	4,251,027	4,410,568	3,084,425	4,079,140
	伸び率	1.00	0.92	0.92	0.98	1.09	1.19	1.26	1.38	1.43	1.00	1.32

資料：大分県工業統計

◆商業（商品小売販売額の推移）

商品小売販売額の推移をみると、豊後大野市は平成11年以降増加しているが、竹田市は逆に大きく減少している。



▲ 商品小売販売額伸び率の推移

※伸び率は、平成11年を1.00として示している。

▼ 商品小売販売額の推移

市町村	項目	H11	H16	H19
豊後大野市	小売販売額(千円)	2,965	3,059	3,450
	伸び率	1.00	1.03	1.16
竹田市	小売販売額(千円)	2,679	2,299	2,224
	伸び率	1.00	0.86	0.83
大分市	小売販売額(千円)	54,694	53,086	53,263
	伸び率	1.00	0.97	0.97
大分県計	小売販売額(千円)	12,874,500	12,152,300	12,094,200
	伸び率	1.00	0.94	0.94

資料：大分県商業統計調査

※当初商業統計は、H21に調査される予定であったが、経済センサスの創設に伴い中止。経済センサスはH24.2月に実施されているが、H25公表予定のため、ここではH19までの値で整理した。なお、次回の商業統計調査はH26に実施予定である。

◆観光

当該路線沿線の豊後大野市や竹田市には、岡城址や長湯温泉郷、原尻の滝等をはじめ有数の観光施設や史跡が点在しており、休日や行楽シーズンには福岡県など九州各県から多くの観光客が訪れている。



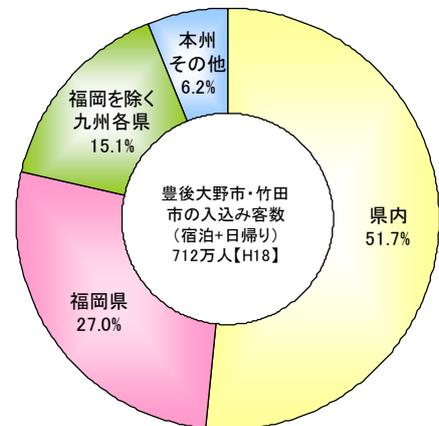
資料：豊後大野市よりみちマップ、竹田市ガイド、竹田市・豊後大野市HP

▲沿線地域の観光施設分布状況



▲竹田市観光入込み客数の推移

※伸び率は平成12年を1.00として示している。
出典：大分県観光統計調査(H12～18), 竹田市(H19～22)
道路-1-11



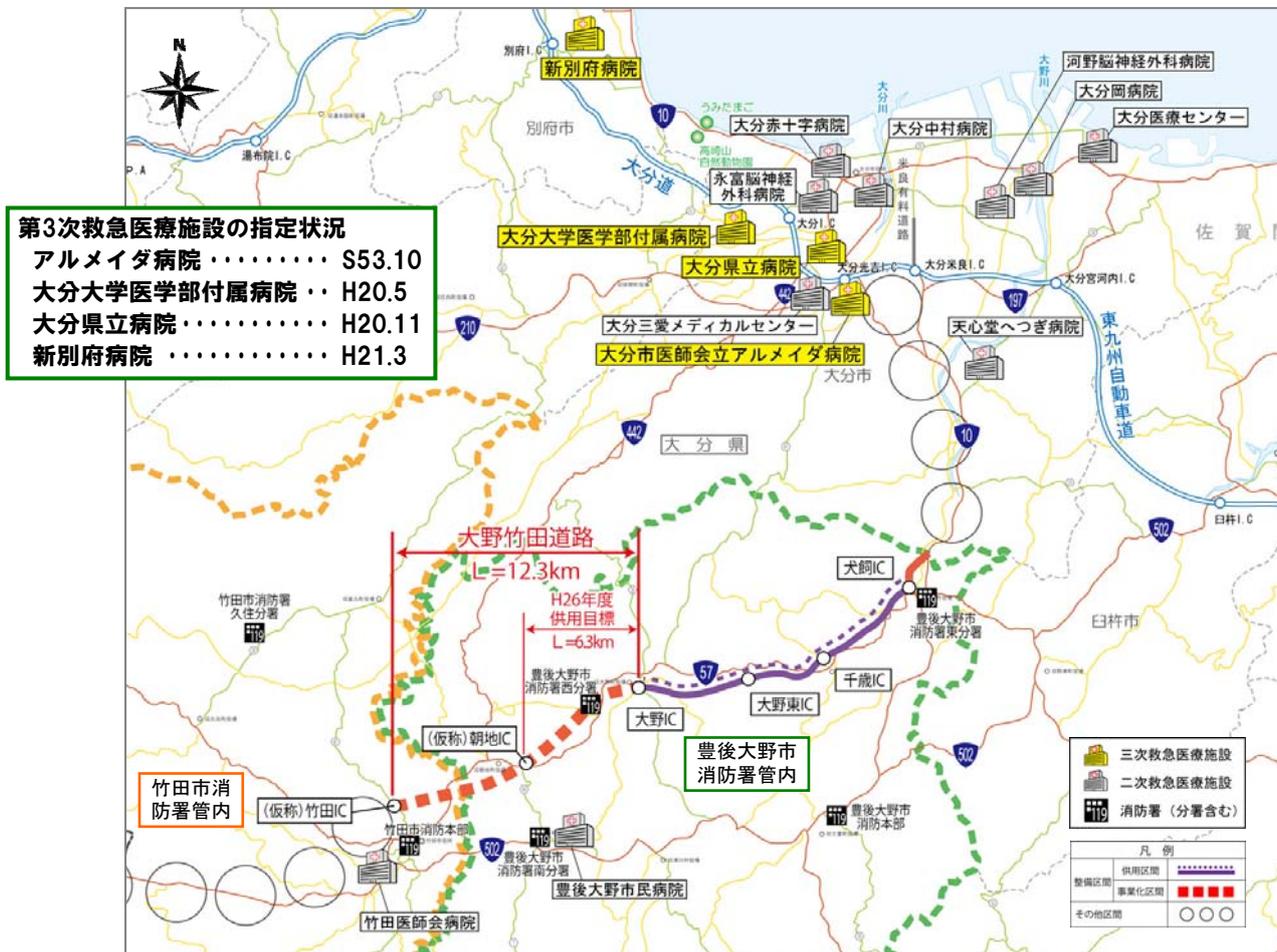
▲入込み客数の発地内訳(豊後大野市・竹田市)

資料：大分県観光統計調査(H18)
※H19以降は宿泊客を対象としているため、H18で整理した。

4) 救急医療

◆救急医療体制

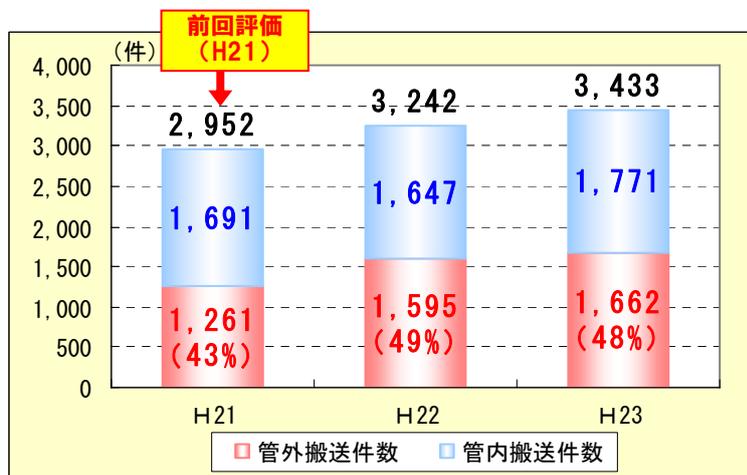
沿線地域には、豊後大野市民病院と竹田医師会病院の2つの第2次救急医療施設しかなく、重篤患者など、第2次救急医療施設で対応困難な場合に搬送させる第3次救急医療施設（救命救急センター）は、大分方面のみしかない。



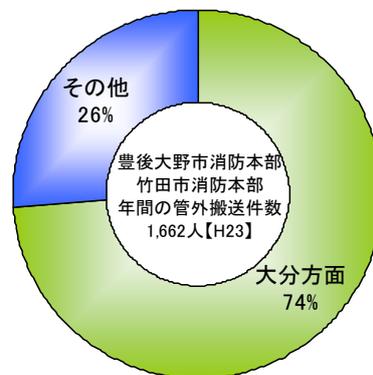
▲ 大野竹田道路周辺の救急体制

◆救急搬送実績

豊後大野市及び竹田市における救急搬送件数は、年々増加傾向にあり、さらに竹田市からアルメイダ病院や大分県立病院等の大分市方面への管外搬送割合が約7割を占めている。



▲ 豊後大野市及び竹田市における救急搬送件数の推移

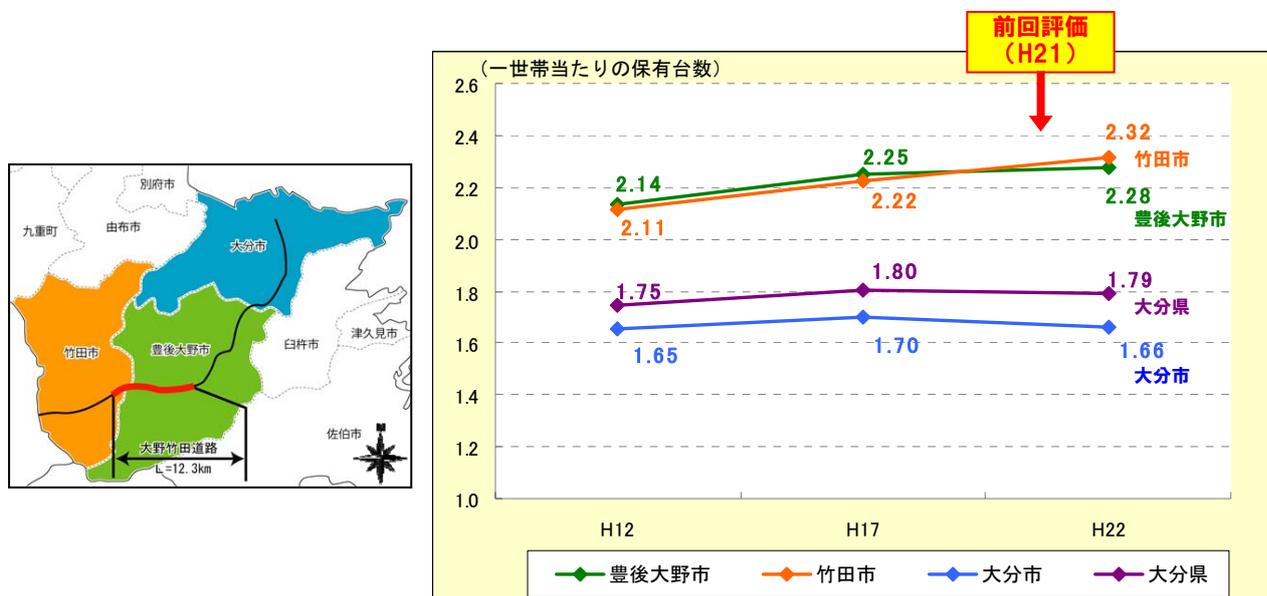


▲ 豊後大野市及び竹田市における管外搬送内訳

資料：豊後大野市消防本部・竹田市消防本部

5) 自動車保有台数の推移

一世帯当たりの自動車保有台数は、当該路線の沿線地域である豊後大野市や竹田市において年々増加しており、一家に2台以上を所有している結果で大分県平均の1.79台（H22）を大幅に上回っている。前回再評価（H21）以降も、依然として自動車依存が高い。



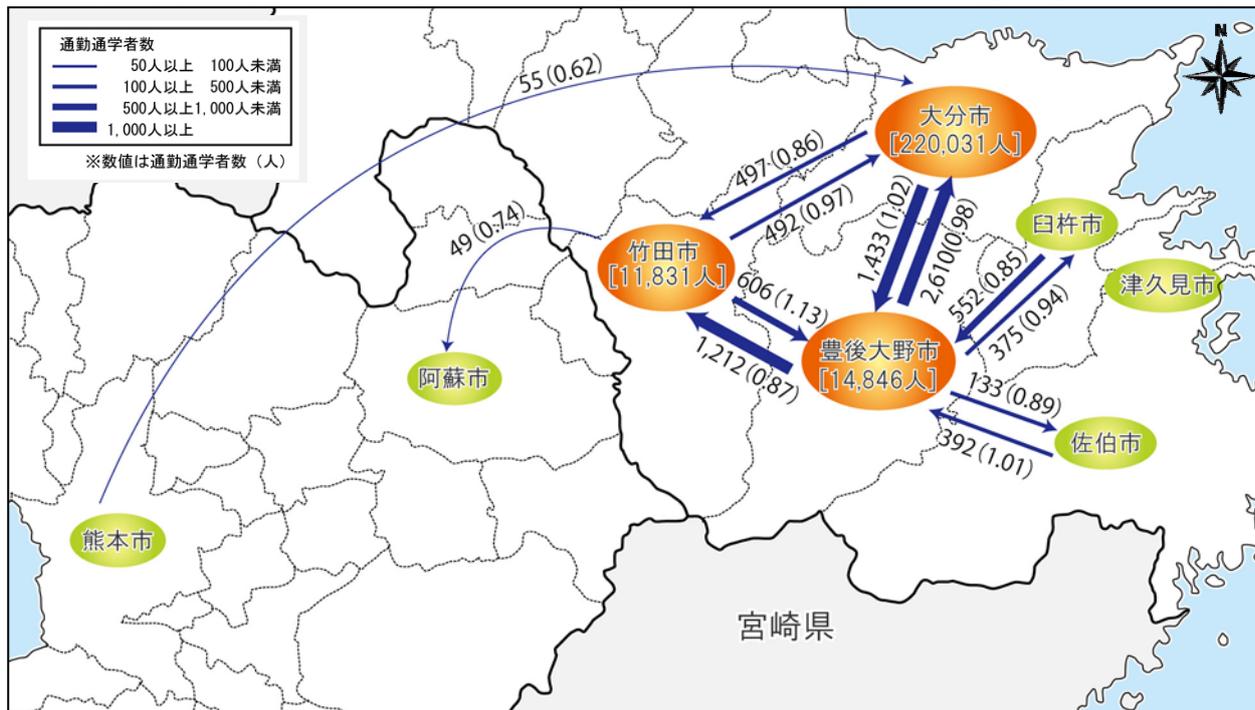
▼ 自動車保有台数・世帯数の推移

市町村	項目	H12	H17	H22
豊後大野市	自動車保有台数	32,374	33,897	33,856
	世帯数	15,151	15,070	14,854
	1世帯当たりの保有台数	2.14	2.25	2.28
竹田市	自動車保有台数	21,599	22,476	22,210
	世帯数	10,225	10,110	9,588
	1世帯当たりの保有台数	2.11	2.22	2.32
大分市	自動車保有台数	288,548	311,839	325,177
	世帯数	174,521	183,458	195,623
	1世帯当たりの保有台数	1.65	1.70	1.66
大分県計	自動車保有台数	792,052	844,831	864,446
	世帯数	453,814	469,270	482,051
	1世帯当たりの保有台数	1.75	1.80	1.79

資料：市区町村別自動車保有車両数
市区町村別軽自動車車両数
国勢調査（H12, H17, H22）

6) 通勤・通学の流動

竹田市～豊後大野市～大分市間の通勤・通学流動の動向(H22/H17)は、大分市から豊後大野市へ向かう流動は1.02倍、竹田市から豊後大野市への流動は1.13倍に増加している。

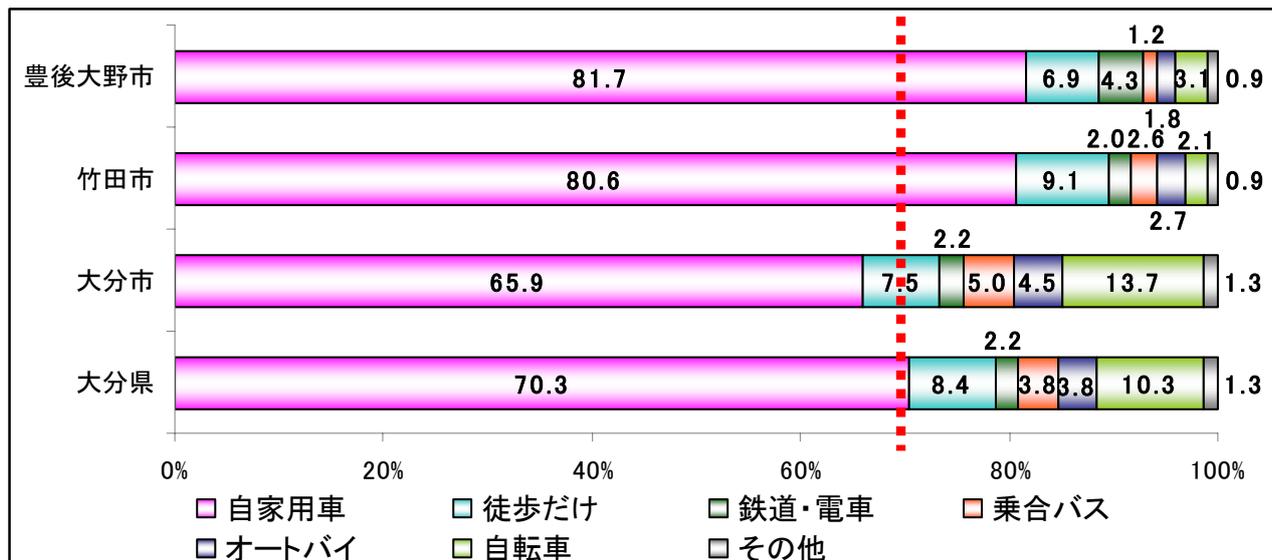


注)()内の数値は、H17からの伸び率を示す。
[]内の数値は、当地に常住する就業者・通学者の総人数を示し、自市町村で通勤通学する人も含む。
資料：国勢調査(H17、H22)

▲ 通勤・通学流動量と伸び

当該区間沿線の豊後大野市や竹田市の通勤通学時の利用交通手段で最も多いのは、自家用車であり、大分県平均(70.3%)を約10~11ポイント上回り、自動車の利用割合が高くなっている。

自家用車の利用割合
大分県平均70.3%

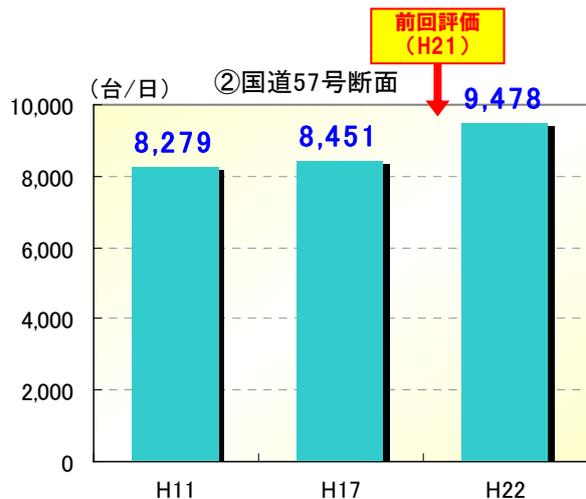
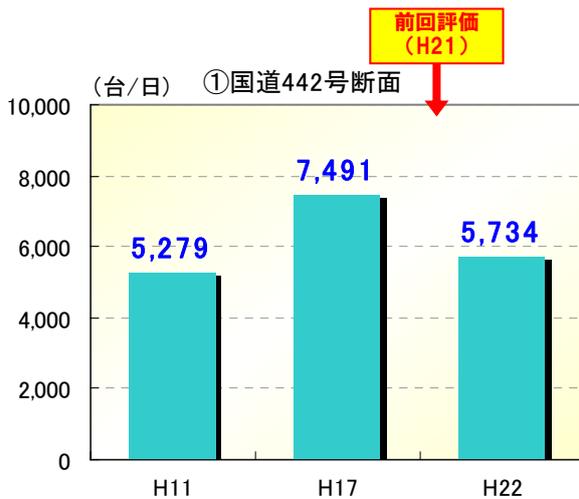
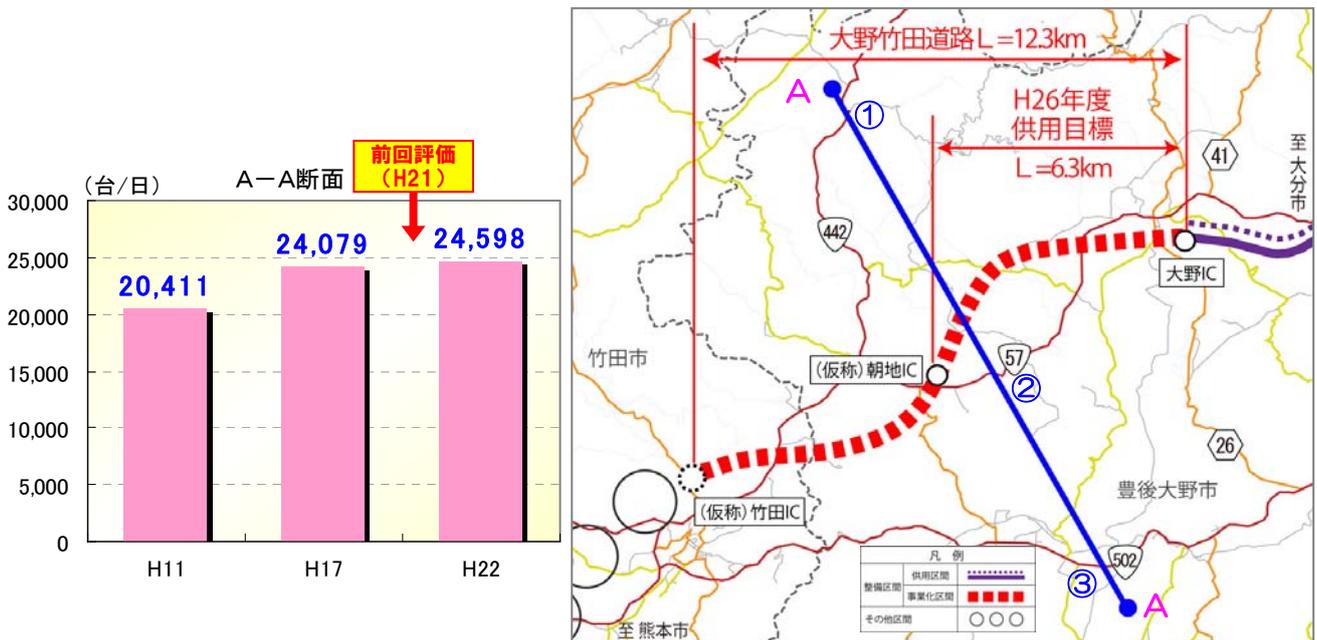


▲ 当該区間沿線(豊後大野市・竹田市)における通勤通学利用交通手段

資料：国勢調査(H22)

7) 交通量の推移

豊後大野市の交通量は、前回評価（H21）以降も大きな変化はなく、依然として事業の必要性は高い。



▲ 交通量の変化

資料：道路交通センサス
 ※A-A断面は、国道57号、国道442号、国道502号の3路線の合計断面

(2) 事業の効果・必要性

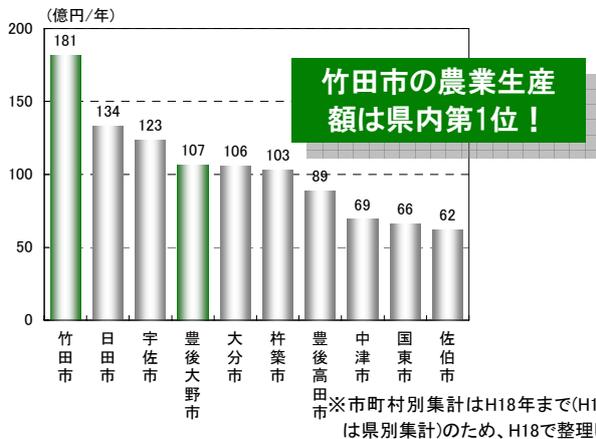
効果一1：地域産業の振興（今後期待される効果）

◎ブランド牛の品質を維持する安定的な生体輸送の支援

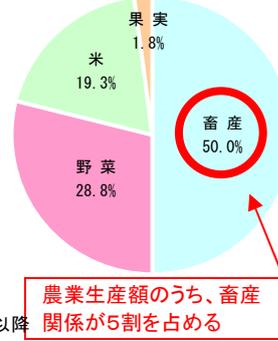
竹田市や豊後大野市は、牛用肉（ブランド牛『豊後牛』）やキャベツをはじめとした特産品が多く、特に竹田市は農業生産額が県内第1位であるなど、農業・畜産業が地域を支える基幹産業となっている。

また、豊後大野市には「豊肥家畜市場」があり、畜産農家や買い取り業者が県内外より訪れているが、これらの来場者は、主に国道57号を利用しており、輸送における時間コストや道路の状況による生体への影響などが懸念されている。

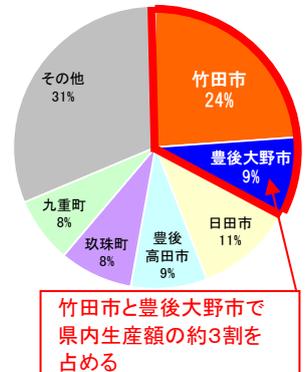
大野竹田道路の整備により、市場や消費地へアクセス性が向上し、輸送における時間コストの削減が図られるとともに、荷痛みの心配も軽減し、品質確保に寄与する。



▼ 竹田市における種類の生産額の割合



▼ 肉用牛の県内シェア



▲ 市町村別農業生産額（出典：H18生産農業所得統計）

▼ 豊肥家畜市場の出荷の方面別割合



豊肥家畜市場は大野竹田道路の沿線に位置し、どの生産者・出荷先も国道57号を利用した輸送を実施。



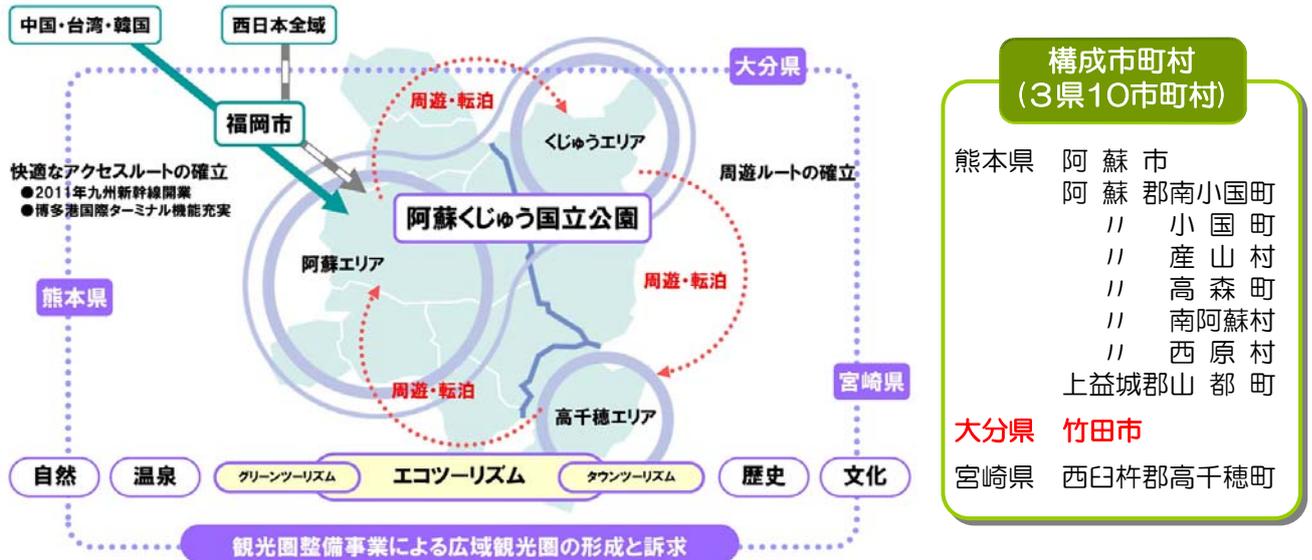
- ◆中九州道が大野ICまで整備されたことにより、あけのアクロスタウンまでの所要時間が30分短縮した。**到着時間に余裕を持って輸送が行える**ようになっている。大分市内の小学校の給食は8：30までに届けるのだが、雨の日は市内の渋滞で間に合わないことがある。中九州道が竹田まで延伸すると、遅れずに届けられるようになると思う。 [農林商社わかば]
- ◆大分方面へは国道57号を利用している。夏秋は最も出荷量が多く、**レタス・スイートコーンは傷みやすい**。大野～竹田間は路面の状態が良くないので、中九州道が竹田まで延伸すると、**荷痛みの心配も軽減する**と思う。 [JAおおいた竹田事業部]

効果一２：観光産業の支援（今後期待される効果）

◎広域観光圏相互の連携支援

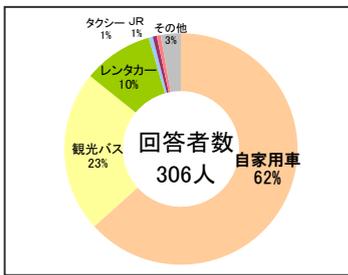
竹田市では、隣接する熊本県、宮崎県の一部市町村と一体的な広域観光圏「阿蘇くじゅう観光圏」の形成へ向け、施設の魅力向上や情報発信に取り組んでいるところである。

大野竹田道路は、「阿蘇くじゅう観光圏」を連絡する役割も担っており、観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に大きく寄与することが期待される。

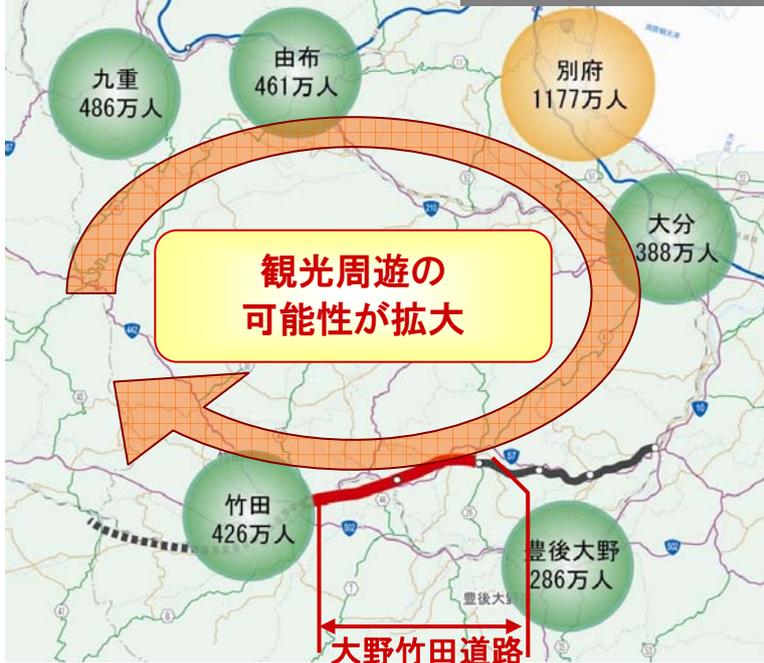


資料：「阿蘇くじゅう観光圏整備計画」（2011年6月 第3回変更計画）

▲ 阿蘇くじゅう観光圏の整備イメージ



▲九重“夢”大吊橋来訪者の交通手段
(出典：H20九重町地域公共交通総合連携計画)



▲主要な観光地の分布および年間観光客数 (出典：大分県「観光動態調査」H18)



◆岡城跡の桜、用地公園の紅葉、久住花公園、長湯温泉の入湯、久住山の登山等、観光シーズンは交通混雑が著しい。【竹田市】

◆国道57号は行楽シーズン（特にぼたん桜開花の時期）において観光交通が多くなり、交通混雑が生じる。【豊後大野市】

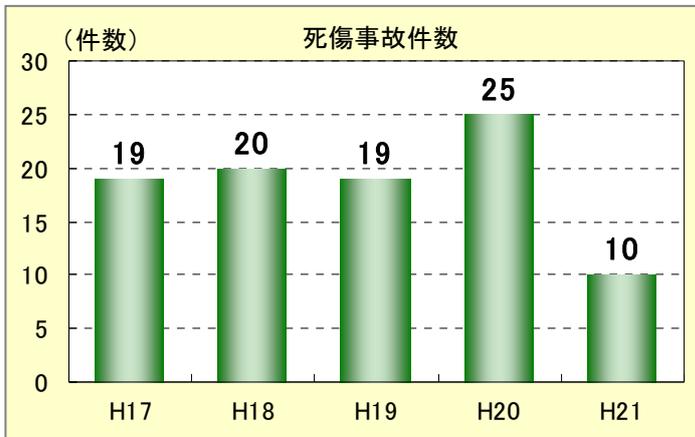
効果一3：交通安全性の向上（今後期待される効果）

◎並行現道区間における交通安全性の向上

国道57号（大野竹田道路並行区間）では、年間約19件の死傷事故が発生している。また同区間には線形不良箇所が32箇所あり、走行性や安全性が懸念される。

H17からH21までの5年間に発生した死傷事故の発生箇所と線形不良箇所とを比較すると、全体的な傾向として線形不良箇所周辺での交通事故が多く発生している状況が見られる。大野竹田道路の整備により、国道57号からの交通が転換することで、現道における交通事故削減など交通安全性の向上に寄与する。

年間約19件の交通事故が発生



▲国道57号の死傷事故件数
(出典) 大分県警察本部資料による

国道57号の死傷事故率が将来的に約80%減少



▲国道57号の死傷事故率
注) 現況値：大分県警察本部資料(H17～H21の平均) H22道路交通センサ地点交通量より算出
整備後：H42交通量推計結果より算出。



※線形不良箇所 【平面】：曲率半径150m未満、【縦断】勾配5%以上(平面・縦断ともに設計速度60km基準)
▲国道57号の死傷事故発生件数(H17～H21)および線形不良箇所 (出典) 大分県警察本部資料による

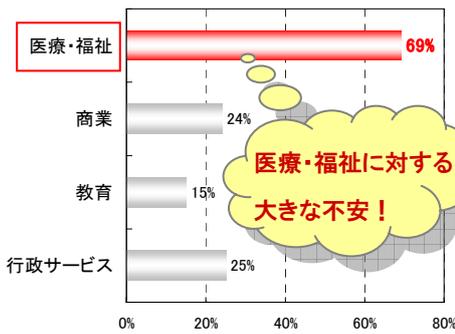
効果一４：救急医療活動の支援（今後期待される効果）

◎安心して暮らせる生活環境の向上

竹田市には三次医療施設が無いことから管外搬送が5割と高く、そのうち74%が大分方面の病院に依存している。

大野竹田道路の整備により、大分市内の三次医療施設からの60分圏域が広がる。

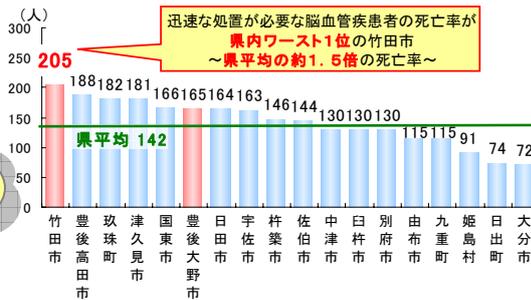
竹田市は、迅速な処置が必要な脳血管疾患の換算死亡者数が県内で最も高いことから、大分方面への搬送時間短縮により、救命率の向上に貢献することが期待される。



医療・福祉に対する大きな不安！

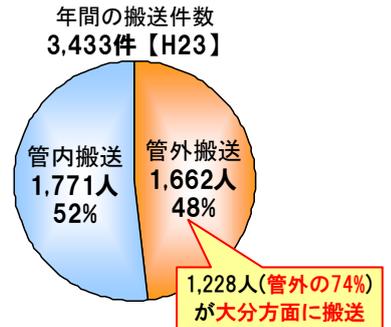
▲ 不便・不満に思うこと

(出典：H20年度竹田市住民アンケート)



▲ 人口10万人あたりの「脳血管疾患」による換算死亡者数

(出典：大分県衛生統計年鑑(H20)、国勢調査(H22))



▲ 搬送実績(H23年)

(出典：各消防本部資料)

◎管内には脳疾患、心臓疾患の専門医がいないので、大分市内の病院に依存している。
[竹田市消防本部]
◎大分方面へは、朝地町から国道442号を上がり県道経由で搬送している。大野ICまで整備されてからは中九州経由で大分方面への搬送が増えている。
[豊後大野市消防本部]

国道57号(大野～竹田間)
線形不良箇所：32箇所
うち平面曲率半径150m未満：18箇所
縦断勾配5%以上：14箇所

急なカーブでは見通しが利かないので、追い越しに気を遣う。また、カーブが連続すると、体が振られ医療行為が行いづらい。

[豊後大野市消防本部]
[竹田市消防本部]



▲ 救急搬送における問題箇所と三次救急施設からの搬送時間の広がり



①急カーブで見通しが利かない

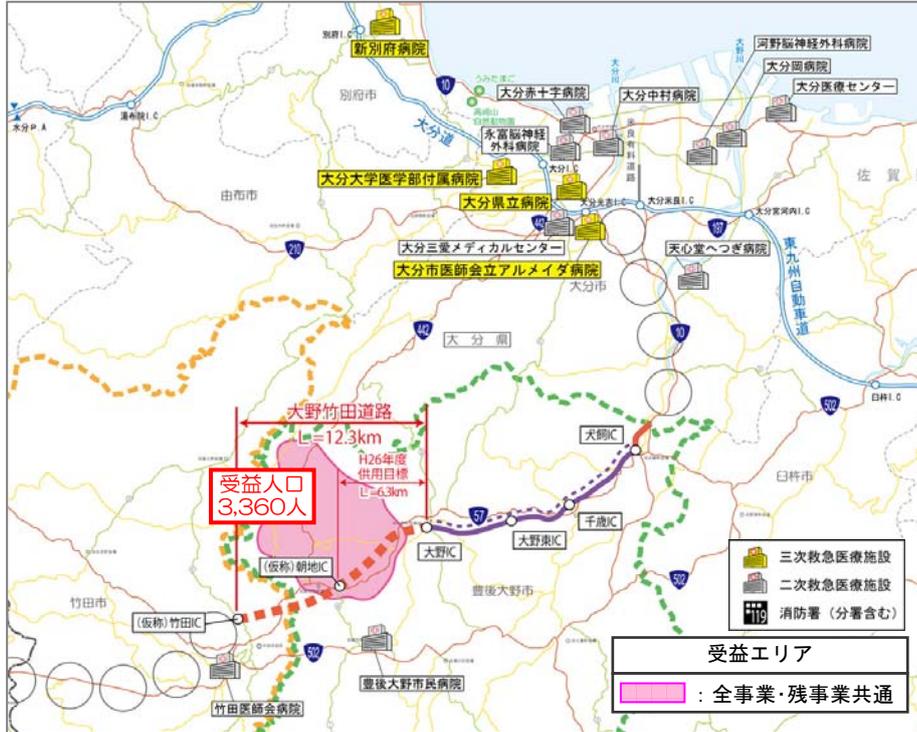
※H22道路交通センサス旅行速度により算出
整備前(H22): 犬飼千歳道路・千歳大野道路を利用する経路で算出
整備後(H24): 犬飼千歳道路・千歳大野道路・大野竹田道路を利用する経路で算出

(救急医療アクセス向上便益)

大野竹田道路の整備による「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。

【受益エリアと受益人口】

○大野竹田道路の整備により、沿線地域において「現場から高次医療施設」までの救急搬送時間が1分以上短縮される。このことで、3,360人が救命率向上の恩恵を受ける。

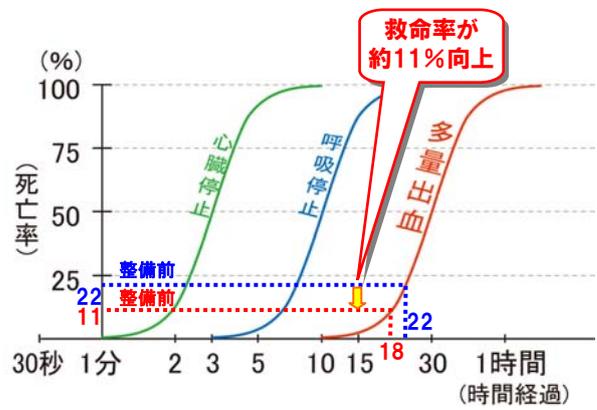


※受益エリアは、対象路線の整備により「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの所要時間がそれぞれ1分以上短縮する地域を設定。

【所要時間短縮による救命率向上】

○豊後大野市朝地町下野地区から第二次救急医療施設(竹田医師会病院)までの搬送時間が、最大約4分短縮(約22分⇒約18分)されることにより、多量出血時の救命率が約11%向上する。

<搬送時間短縮の例>



資料：交通量推計結果(H42)

▲ カーラー救命曲線

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、全事業、残事業ともに※約6億円と試算される。

(※)は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)
道路-1-20

効果一5：生活利便性や定住魅力の向上（今後期待される効果）

◎定住環境の向上

人口減少や急速な高齢化に悩む沿線地域では、定住魅力の向上が地域活性化を図る上での重要な課題となっており、竹田市においても同様に人口が減少している。竹田市の転出意向者の約半数は、中心的都市への1時間圏から外れている状況など「生活の利便性が悪い」ことを転出の理由としている。

本事業は沿線地域から、通勤通学や買い物、救急医療などにおいて依存している大分市への時間距離を短縮することで、生活利便性や定住魅力の向上に寄与する。

・竹田市は、**中心的都市への1時間圏から外れている状況**
 ・大分県における**通勤・通学の平均時間は1時間未満(約40分※)**

・竹田市から大分市への**通勤・通学の所要時間は県平均を上回っている状況。**

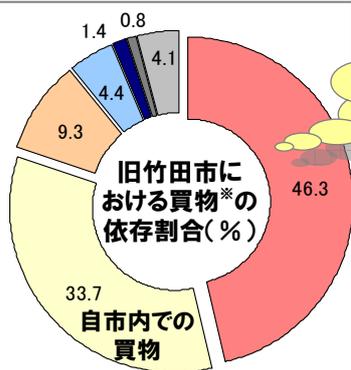
・竹田市の**通勤・通学者は大分市へ依存している。**
 (竹田市→大分市の通勤通学者は約500人※)

※平成18年社会生活基本調査 国勢調査(H22)
 ※社会生活基本調査は5年毎の調査であるため、H18年で整理した。



地域の声

○竹田から大分市へは国道442号を利用すると早いが、冬期に雪で通行止になることがある。竹田ICまで延伸すると、中九州道が代替路となり、雪通行止に限らず利便性が高まる。[竹田市]



※上図の市町村名は合併前の旧市町村名

- 大分市
- 竹田市
- ▨ 三重町(現・豊後大野市)
- ▩ 狭間町(現・由布市)
- 別府市
- 熊本県
- その他

※グラフにおける買物は買回り品を指す。

【買回り品】消費者が価格・品質・色・デザインなどを比較検討

(出典:平成19年度大分県中心市街地等消費者動向調査)

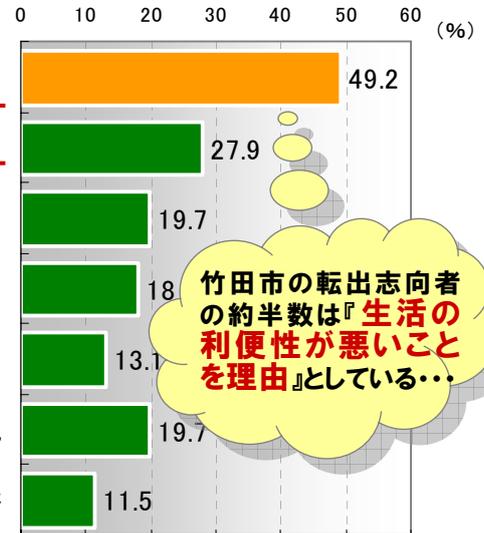
※大分県中心市街地等消費者動向調査は5年毎の調査であるため、H19年度で整理した。

▲ 買物の出向状況

買物においても大分市との結びつきが強い

生活の利便性が悪いから
 希望する仕事につけないから
 近所付き合いが面倒だから
 居住環境が悪いから
 教育環境に不満があるから

▲ 拠点都市圏の中心的都市への1時間圏 (出典:九州圏広域地方計画)



竹田市の転出志向者の約半数は『生活の利便性が悪いことを理由』としている...

(出典:竹田市総合計画)

▲ 転出志向者の転出理由

(3) 事業の投資効果

1) 事業の目的

大野竹田道路は、中九州横断道路の一部を構成する大分県豊後大野市から大分県竹田市に至る延長約12.3kmの自動車専用道路であり、県南西部の国道57号に並走し、交通利便性の向上、地域間の連携・交流を支援し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的とした事業である。

2) 費用便益分析結果【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24年度			
供用年	平成27年度			
初年便益	11億円	1.9億円	1.4億円	14億円
基準年における現在価値(B)	338億円	62億円	50億円	449億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	145億円	72億円	217億円
基準年における現在価値(C)	129億円	27億円	157億円

③評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 2.9
------------	-----------

2) 費用便益分析結果【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24年度			
供用年	平成27年度			
初年便益	11億円	1.9億円	1.4億円	14億円
基準年における現在価値(B)	338億円	62億円	50億円	449億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	308億円	72億円	381億円
基準年における現在価値(C)	309億円	27億円	336億円

③評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.3
------------	-----------

(4) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

時 期	経 緯
平成12年度	着工準備
平成15年度	環境影響評価方法書の公告・縦覧
平成17年度	環境影響評価準備書の公告・縦覧
平成18年度	環境影響評価書の公告・縦覧、事業化
平成19年度	工事着手
平成20年度	用地着手
平成22年度～	用地促進、工事促進

2) 事業費の進捗状況

	全体事業費	H23年度末進捗	進捗率
事業費	約323億円	約149億円	46%
うち用地補償費	約20億円	約18億円	89%

※進捗率は事業費ベース

3) 前回の評価時との比較

項 目		前回評価 (H21年度)	今回評価 (H24年度)
延 長		12.3 km	12.3 km
計画交通量 (H42)		①13,900 台/日 ②11,800 台/日	①12,300 台/日 ②10,400 台/日
事業費 (現在価値化後)		約272億円 (約233億円)	約323億円 (約309億円)
B/C	残事業	2. 2 = $\left[\frac{322\text{億円}}{148\text{億円}} \right]$	2. 9 = $\left[\frac{449\text{億円}}{157\text{億円}} \right]$
	全事業	1. 3 = $\left[\frac{322\text{億円}}{253\text{億円}} \right]$	1. 3 = $\left[\frac{449\text{億円}}{336\text{億円}} \right]$

※[]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

4) 事業費増額の理由

項目	前回評価 (H21年度)	今回評価 (H24年度)	変更内容	理由
事業費	約272億円	約323億円	約+51億円	◆事業費の変更 ・横断面構成の変更による増 【約 + 29億円】 ・地層の変化に伴う増 【約 + 21億円】 ・埋蔵文化財発掘調査対象範囲等の 変更による増 【約 + 4億円】 ・横断水路から路側側溝への変更 【約 - 1億円】 ・法枠吹付工法から長繊維混入補強土 工法への変更 【約 - 2億円】

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

国道57号大野竹田道路の平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約46%であり、そのうち用地進捗率は約89%に達している。

平成26年度には、大野IC～(仮)朝地IC間のL=6.3kmを供用予定であり、引き続き事業推進を図っていく。

(2) 地域の協力体制

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。

◆期成会等

名 称	主な構成メンバー	
<p>中九州・地域高規格道路促進期成会</p> <p>【会長：竹田市長】</p> <p>※豊肥・地域高規格道路建設促進期成会と中九州・地域高規格推進期成会（熊本県側）の合同期成会</p>	<p>豊後大野市、 竹田市、 大分市</p>	<p>中九州横断道路の早期実現について、 国土交通省等関係機関へ要望</p> <p>【活動状況(実施日と要望先)】</p> <p>平成13年 1月19日 九州地方整備局 平成13年 2月14日 国土交通省 平成13年11月28日 国土交通省 平成14年11月27日 国土交通省 平成15年11月14日 九州地方整備局 平成15年12月 3日 国土交通省 平成17年10月20日 九州地方整備局 平成17年10月28日 国土交通省 平成18年10月26日 九州地方整備局 平成18年11月 7日 国土交通省 平成19年11月 2日 九州地方整備局 平成19年11月 7日 国土交通省 平成20年12月11日 九州地方整備局 平成21年 1月16日 国土交通省 平成21年11月 4日 国土交通省 平成21年11月 6日 九州地方整備局 平成21年 1月16日 国土交通省 平成21年 8月27日 国土交通省 平成21年11月 6日 九州地方整備局 平成22年 8月18日 国土交通省 平成22年12月 2日 九州地方整備局 平成23年 8月17日 国土交通省</p>
<p>豊肥・地域高規格道路促進期成会（大分県側）</p> <p>【会長：豊後大野市長】</p>	<p>竹田市、 豊後大野市、 大分市</p>	<p>中九州横断道路の早期実現について、 国土交通省等関係機関へ要望</p> <p>【活動状況(実施日と要望先)】</p> <p>平成13年 1月19日 九州地方整備局※熊本県側と合同 平成13年 2月14日 国土交通省※熊本県側と合同 平成13年 7月19日 九州地方整備局 平成13年11月28日 国土交通省※熊本県側と合同 平成14年 8月20日 国土交通省 平成14年11月27日 国土交通省※熊本県側と合同 平成15年11月14日 九州地方整備局※熊本県側と合同 平成15年11月19日 九州地方整備局 平成15年12月 3日 国土交通省※熊本県側と合同 平成15年12月16日 九州地方整備局 平成16年 1月22日 国土交通省 平成17年10月20日 九州地方整備局※熊本県側と合同 平成17年10月28日 国土交通省※熊本県側と合同 平成18年10月26日 九州地方整備局※大分県側と合同 平成18年11月 7日 国土交通省※大分県側と合同 平成19年11月 2日 九州地方整備局※熊本県側と合同 平成19年11月 7日 国土交通省※熊本県側と合同 平成20年12月11日 九州地方整備局※大分県側と合同 平成21年 1月16日 国土交通省※大分県側と合同 平成21年 7月30日 国土交通省 平成21年11月 4日 国土交通省※熊本県側と合同 平成21年11月 6日 九州地方整備局※熊本県側と合同 平成22年 8月20日 国土交通省 平成23年 8月 5日 国土交通省</p>

◆その他中九州横断道路等早期実現に向けた要望

実施主体	活動状況(実施日と要望先)
大分県知事	平成17年 8月 4日 九州地方整備局 平成17年 8月10日 国土交通省 平成17年11月17日 九州地方整備局 平成17年11月24日 国土交通省 平成18年 7月13日 九州地方整備局 平成18年 7月11日 国土交通省 平成18年11月14日 九州地方整備局 平成19年 7月31日 九州地方整備局 平成19年 8月 7日 国土交通省 平成19年10月23日 九州地方整備局 平成19年11月 8日 国土交通省 平成20年 7月11日 九州地方整備局 平成20年 7月16日 国土交通省 平成20年11月11日 九州地方整備局 平成20年11月14日 国土交通省 平成21年 7月 7日 九州地方整備局 平成21年 7月10日 国土交通省 平成21年11月 5日 九州地方整備局 平成21年11月10日 国土交通省
大分・宮崎・熊本県議会県境議員連盟	平成19年11月 6日 九州地方整備局 平成19年11月 7日 国土交通省
「中九州横断道路」荻地区促進期成会	平成18年11月29日 大分河川国道事務所
竹田市公共事業促進期成会	平成23年 7月14日 九州地方整備局 平成23年 8月12日 国土交通省
中九州・地域高規格道路促進期成会	平成22年12月 2日 九州地方整備局 平成23年10月11日 国土交通省 平成23年10月24日 国土交通省 平成24年 8月 7日 九州地方整備局
「中九州横断道路」早期完成を願う女性の会	平成14年 7月25日 国土交通省 平成14年 9月 2日 九州地方整備局 平成14年 9月17日 国土交通省 平成14年10月17日 国土交通省 平成15年12月16日 九州地方整備局 平成16年 7月16日 国土交通省 平成16年 8月 2日 九州地方整備局 平成18年 7月11日 国土交通省 平成19年 8月 2日 九州地方整備局 平成19年11月 9日 国土交通省 平成20年 7月 3日 九州地方整備局 平成20年 7月 6日 国土交通省 平成20年 7月16日 九州地方整備局 平成21年 1月26日 国土交通省 平成21年10月14日 国土交通省 平成22年 5月28日 九州地方整備局 平成23年10月 3日 国土交通省

◆協力体制

組 織 名	業 務 内 容
大分県高速道対策局	東九州自動車道整備との連絡、調整
豊後大野市建設課 竹田市建設課 ダム・高規格対策係	大野竹田道路に係わる事務調整（地元対応及び地域情報窓口）

(3) 環境・景観への取り組み状況

①環境への配慮

施工実施前に重要種の生息・生育調査を行った上で、有識者に意見を聞きながら、適切な保全措置を実施する。

(主な取組)

- ・猛禽類のサシバが周辺に存在するため、低騒音型機械等の使用により減音を図る外、繁殖期を避けた施行（コンディショニング等）により影響の低減を図る。
- ・植物のエビネが道路により消滅するため、移植をおこなう。
- ・両生類のオオイタサンショウウオが生息しており、生育環境を考慮した移設をおこなう。



エビネ 現地調査写真



成鳥 巣 成鳥（飛翔）
サシバ 現地調査写真



(成体) (卵のう) (幼生)
オオイタサンショウウオ 現地調査写真

No.	日付	実施状況
1	H23.06.02	朝地IC付近の土地改良区用水切廻し工事に伴うサシバ繁殖への影響の有無について
2	H23.06.24	上尾塚坪泉地区における災害復旧工事作業上の注意事項について
3	H23.06.25 06.27	工事によるサシバの繁殖への影響有無調査
4	H23.10.02	環境保全措置に係る施工業者への説明・指導
5	H23.11.02	環境保全措置に係る施工業者への説明・指導
6	H23.11.17	オオイタサンショウウオに係る移設指導
7	H23.12.16	施工業者によるオオイタサンショウウオの移設
8	H24.02.07	施工業者によるオオイタサンショウウオの移設



②景観への配慮

◆竹田IC付近の景観検討

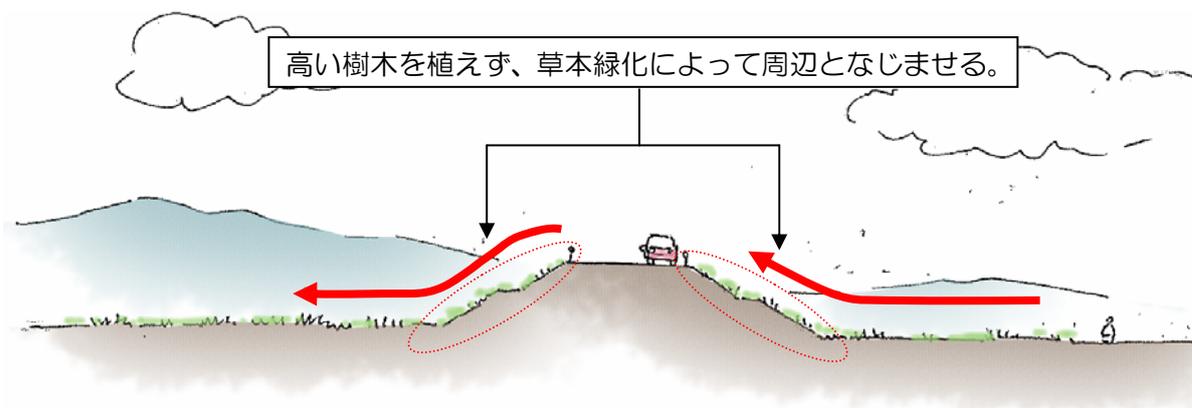
竹田IC付近に、アーチ式の石橋（鏡水路橋：竹田市指定文化財）が存在するが、その景色が竹田市の風物詩として親しまれており、景観に配慮した構造の選定が必要である。

事業の実施にあっては、保存地区の住民代表者や有識者等が委員となる竹田市史跡等環境保存審議会に図るなど、地元と調整を図りながら実施する。



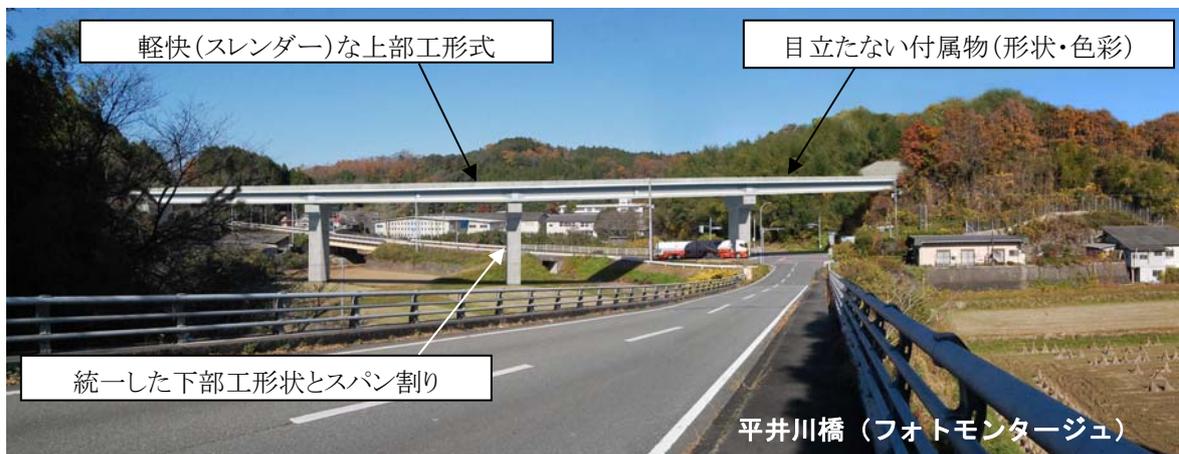
◆盛土法面の緑化

- ・極力、視覚上の分断が生じないように盛土法面は草本主体の緑化とし、木本等によるグリーンベルトを作らないよう留意する。



◆上下部工のバランス

- ・上部工形式は経済性管理性を考慮すると共に桁高を低く（平井川橋はPCコンボ橋）見せる。
- ・下部工形状とスパン割りは統一して連続性をもたせるよう配慮する。

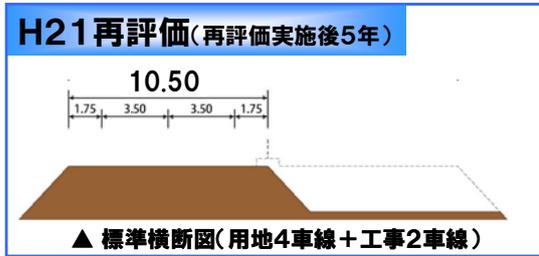


▲ 平井川橋の例

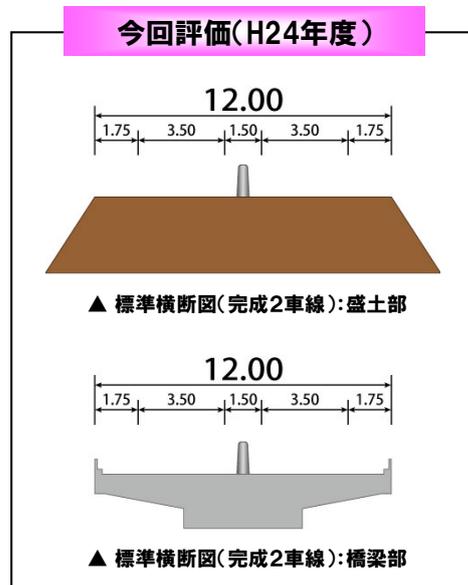
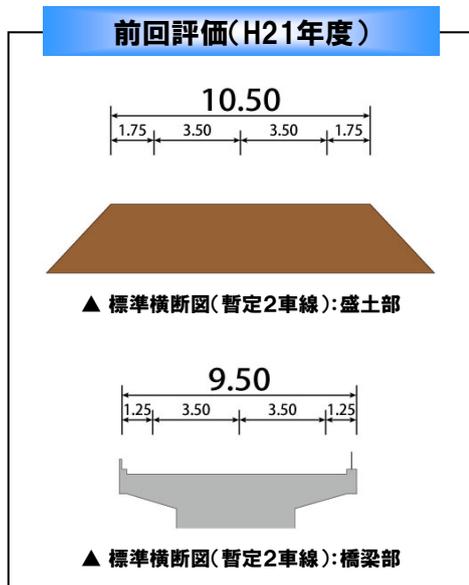
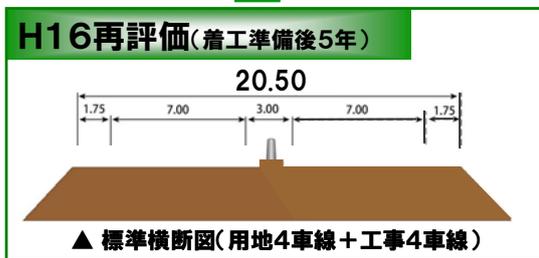
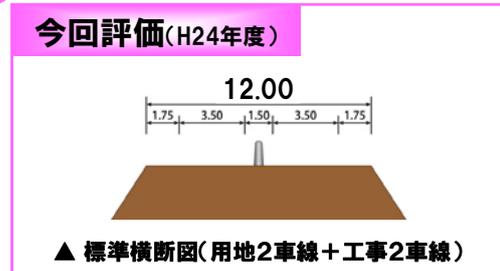
4. 事業費の変動要因

(1) 横断面構成の変更（中央分離帯の設置）による増（約+29億円）

◆前回評価	：	用地4車線+工事2車線の道路	(W= 9.5~10.5m)
◆今回評価	：	用地2車線+工事2車線の道路	(W= 12.0m)



29億円増（幅員増による）



切土・盛土	約+	8億円
橋梁	約+	15億円
舗装	約+	6億円
合計	約+	29億円



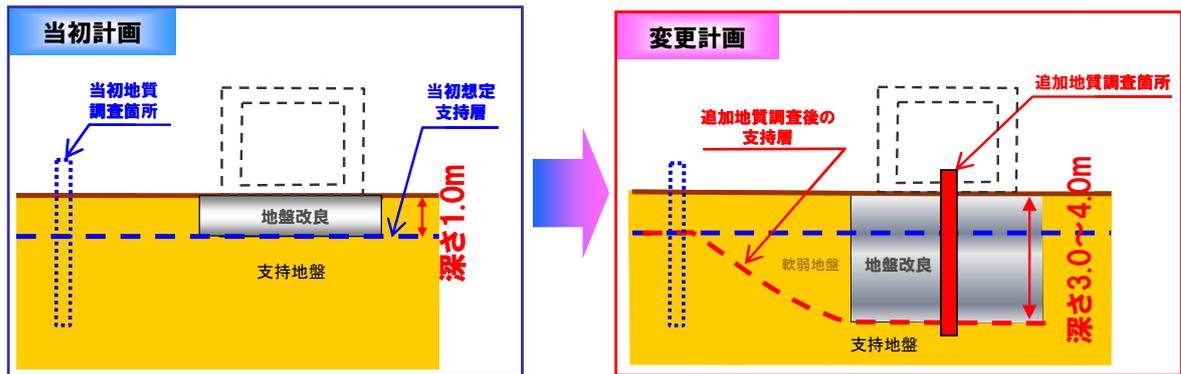
▲ 中央分離帯設置状況(東九州道)

(2) 地層の変化に伴う増 (約+21億円)

① 構造物の基礎改良深さの変更による増 (約+11億円)

当初は、用地未買収箇所が点在しており、構造物設置等予定箇所の近接地において地質調査を行い地盤改良深さを設定していた。

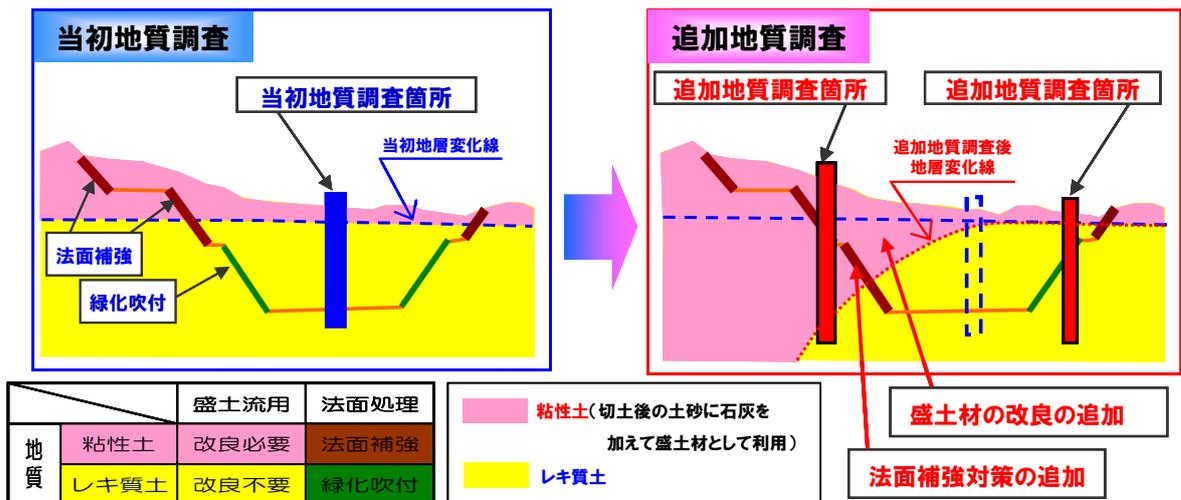
その後、施工位置の用地買収が完了したため構造物定位置等にて地質調査を実施したところ、地層に著しい変化が確認され、当初設定していた地盤改良深さでは、支持力不足等となることが判明。このため、構造物等の支持力確保を図るべく基礎地盤改良深さが増加する必要が生じた。



② 法面補強対策の追加 (約+8億円)、③ 盛土材改良の追加 (約+2億円)

当初は、用地未買収箇所が点在していたため、用地買収完了箇所において地質調査を行い、切土法面処理や切土発生土の盛土材改良を計画していた。

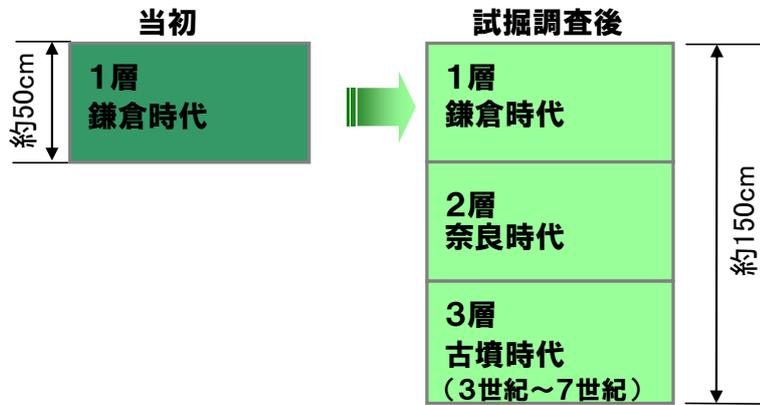
その後、用地買収が完了し地質調査を実施したところ、地層に著しい変化が確認されたため、切土法面の補強対策及び盛土材改良の追加が必要となった。



(3) 埋蔵文化財発掘調査対象範囲等の変更による増（約＋4億円）

文献調査から遺跡を1層と想定していたが、用地買収後、試掘調査を実施したところ、奈良時代、古墳時代など複数層が出土し調査深さが増加した。

▼加原遺跡の例 層数 1層→3層へ



▲1層 鎌倉時代



▲2層 奈良時代



▲3層 古墳時代(3世紀～7世紀)



▲主な本調査実施箇所

5. コスト縮減や代替案立案等

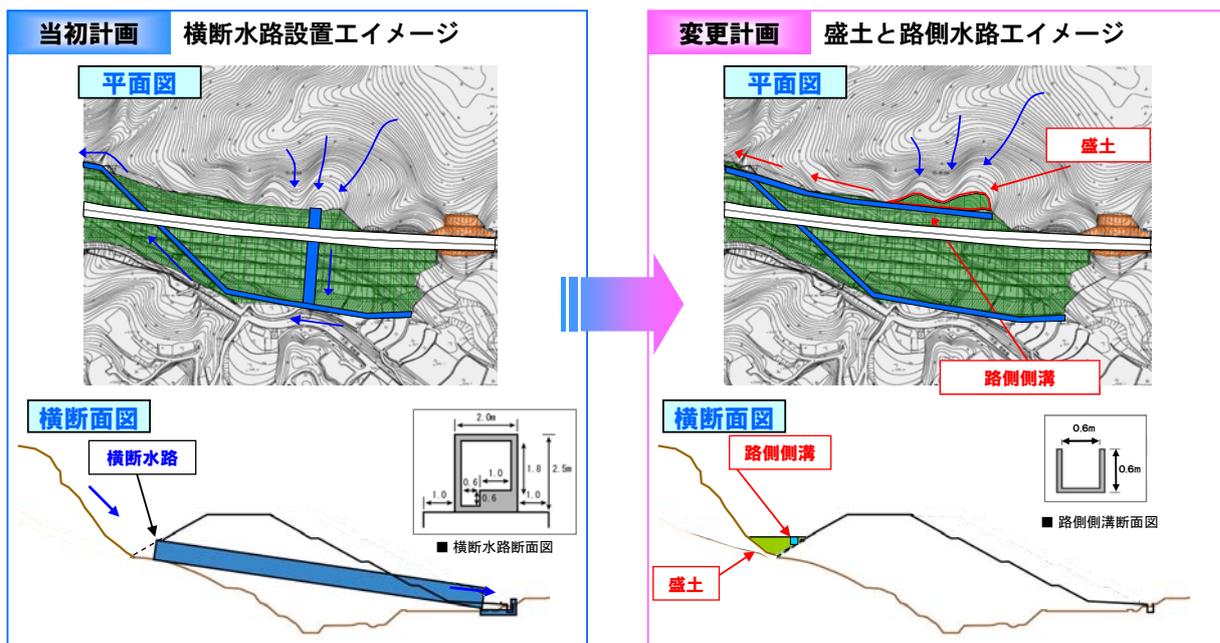
(1) コスト縮減の対応

- ・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、着実なコスト縮減を図る。

(具体的な取り組み状況)

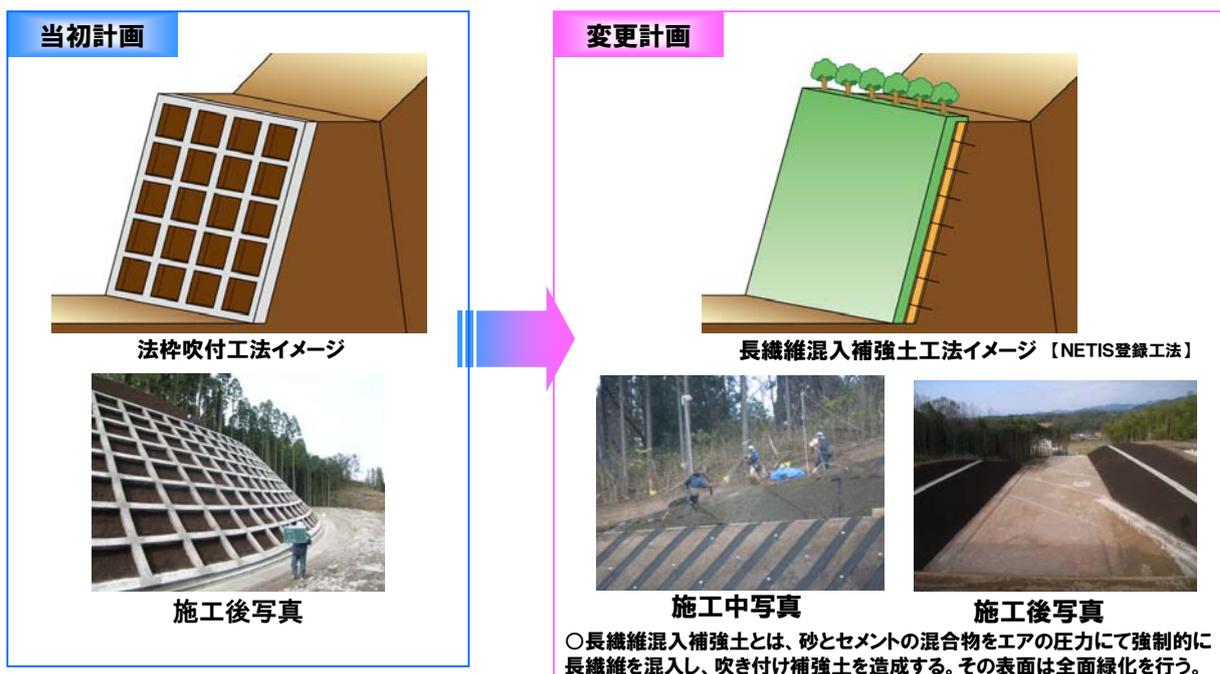
- 横断水路を設置予定であったが、周辺地権者と調整した結果、側溝による排水が変更可能となり、約1億円のコスト縮減。(約-1億円)

1箇所=約1億円のコスト縮減



- 法面工について、従来の法枠吹付工法から新技術の長繊維混入補強土工法を採用することで、約2億円のコスト縮減。(約-2億円)

約28,000㎡ × 約7,150円/㎡ = 約2億円のコスト縮減 (約27,450円/㎡ - 約20,300円/㎡ = 約7,150円/㎡)



(2) 代替案立案等

大野竹田道路は、地域高規格道路「中九州横断道路」の一部区間を形成するとともに、地域間連携や、沿線地域の産業発展ならびに地域活性化に寄与する事業であることから、現計画が適当である。

6. 対応方針（原案）

大野竹田道路は、中九州横断道路の一部区間を形成し、**交通利便性の向上、地域間連携・交流を支援し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築等**を目的として整備されるものである。

費用対効果についても十分高い事業である。

事業進捗率は、**事業費ベースで約46%[約149億円/約323億円]**（平成23年度末）、そのうち**用地進捗率は約89%[約18億円/約20億円]**となっており、平成26年度には、大野IC～(仮称)朝地IC間（L=6.3km）の供用を予定している。

なお、竹田市が地元対応窓口（ダム・高規格対策係）を設置するなど**地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業執行が可能である。**

よって、当該事業の完成供用に向けて、**事業を継続することとしたい。**

【卷末資料】

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	国道57号 大野竹田道路
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 113億円、経済的内部収益率 (ERR) = 5.5%)</p> <p>残事業：費用便益比 (B/C) = 2.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 283億円、経済的内部収益率 (ERR) = 14%)</p>

●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 円滑なまどり アイの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間b (当該区間/並行区間) について：国道57号 (豊後大野市大野町～竹田市大字々々)</p> <p>並行区間等の損失時間：6,0万人・時間/年</p> <p>並行区間等の損失削減率：約9割削減</p>
物流効率化の支援	<p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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</p>	<p>豊後竹田駅へのアクセス向上 (豊後大野市大野町～豊後竹田駅、約19分⇒約12分)</p> <p>豊後牛やトマト、キャベツなどの生産が盛んである竹田市から大分市や福岡、本州方面への物流を支援。</p>

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、区画整理等の治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 ² /km ² 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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input 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(A'路線としての位置付けがある場合) <input checked="" 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 <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 <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 <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上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	<p>地域高規格道路中九州横断道路の一部区間として、平成11年に整備計画区間に指定されている</p> <p>日常活動圏中心都市のアクセス向上(竹田市～大分市、約68分⇒約61分)</p> <p>日常活動圏の中心都市(竹田市)へのアクセス向上(豊後大野市大野町～竹田市、約17分⇒約10分)</p> <p>竹田市観光客入込客数、344万人(H22) 【主な観光地】久住高原、岡城址、竹田湧水群、長湯温泉、他</p> <p>大分大学医学部付属病院、(竹田市～大分大学医学部付属病院、約68分⇒約60分)</p>
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存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	<p>現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存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</p>
		<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児童、園児が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	<p>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児童、園児が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</p>
		<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箇所の道路断断で孤立化する集落を解消する	<p>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路断断で孤立化する集落を解消する</p>
		<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5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	<p>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5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</p>
		<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	<p>緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり</p>
		<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）	<p>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）</p>
		<input checked="" 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	<p>自然災害による全面通行規制回数（H2～H23）：13回</p>
		<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	<p></p>
		<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	<p></p>
		<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	<p></p>
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<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	<p></p>
		<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	<p>CO2排出削減量：1,862 t-CO2/年 （未整備：2,197,296 t-CO2/年 ⇒ 整備：2,195,434 t-CO2/年）</p>
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	<p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道57号（豊後大野市大野町～竹田市大字々々） 排出削減量：66.4 t-NO2/年、排出削減率：約9割削減</p>
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	<p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道57号（豊後大野市大野町～竹田市大字々々） 排出削減量：6.4 t-SPM/年、排出削減率：約9割削減</p>
		<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	<p></p>
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	<p></p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" 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	<p>大分県中長期道路計画「おおいたの道構想21」で“地域活力を高め、発展を支えるネットワークの整備”として位置づけられている</p>
		<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	<p></p>
		<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	<p></p>
		<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	<p></p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
国道57号	大野竹田道路	12.3km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,400~12,300	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24年度		
単純合計	308億円	72億円	381億円
うち残事業分	145億円	72億円	217億円
基準年における 現在価値 (C)	309億円	27億円	336億円
うち残事業分	129億円	27億円	157億円

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24年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	1.9億円	1.4億円	14億円
基準年における 現在価値 (B)	338億円	62億円	50億円	449億円
うち残事業分	338億円	62億円	50億円	449億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	113億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	293億円
経済的内部収益率（残事業）	14%

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）

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,400～12,300	±10%	1.1～1.4
事業費	308億円	±10%	1.2～1.5
事業期間	20年	±20%	1.2～1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,400～12,300	±10%	2.3～3.0
事業費	145億円	±10%	2.7～3.1
事業期間	7年	±20%	2.7～2.9

交通状況の変化

様式-3①

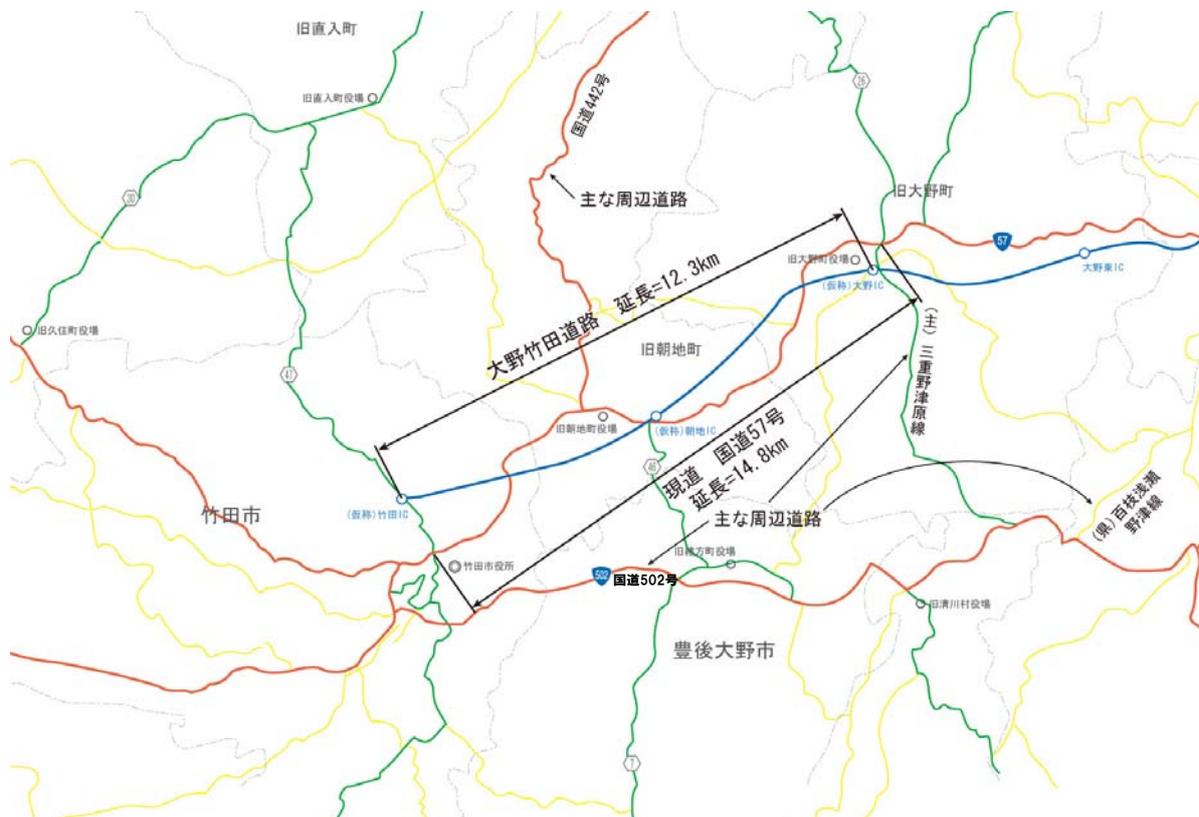
事業名：国道57号 大野竹田道路

(推計時点 H42年)

(事業全体・残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 大野竹田道路： 12.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	11,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	9.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	20	
②主な周辺道路	現道 国道57号： 14.8km	交通量	[台/日]	8,500	1,700
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	38	5.3
	国道442号： 7.7km	交通量	[台/日]	1,900	1,200
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	4.0	2.4
	主三重 野津原線： 0.9km	交通量	[台/日]	7,300	2,600
		走行時間	[分]	1.3	1.2
		走行時間費用	[億円/年]	1.7	0.57
	国道502号： 5.1km	交通量	[台/日]	3,100	2,000
		走行時間	[分]	9.1	9.1
		走行時間費用	[億円/年]	5.2	3.4
	県百枝 浅瀬野津線： 4.1km	交通量	[台/日]	1,400	1,000
		走行時間	[分]	8.1	8.1
		走行時間費用	[億円/年]	2.0	1.5
③その他道路合計： 4,732.1km	走行時間費用	[億円/年]	7,153	7,151	
			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：4,777.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,204	7,183	21

事業名：国道57号 大野竹田道路



費用便益分析の条件

事業名: 国道57号 大野竹田道路

(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24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"/> (H17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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>		
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道57号 大野竹田道路

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費(過去3年間:H21~H23)に基づく。	
	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:国道57号 大野竹田道路(事業全体)

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
				0.13		12.3	1.60
-15年目	H 12	1.6010	107.2	1.07	1.50		
-14年目	H 13	1.5395	105.7	0.57	0.78		
-13年目	H 14	1.4802	103.8	0.48	0.64		
-12年目	H 15	1.4233	102.3	0.86	1.12		
-11年目	H 16	1.3686	101.0	1.24	1.58		
-10年目	H 17	1.3159	99.6	1.74	2.16		
-9年目	H 18	1.2653	98.7	3.18	3.83		
-8年目	H 19	1.2167	97.6	14.13	16.53		
-7年目	H 20	1.1699	96.8	40.41	45.80		
-6年目	H 21	1.1249	95.6	50.11	55.31		
-5年目	H 22	1.0816	93.8	11.45	12.38		
-4年目	H 23	1.0400	93.8	17.37	18.06		
-3年目	H 24	1.0000	93.8	21.26	21.26		
-2年目	H 25	0.9615	93.8	42.73	41.09		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	37.44	34.61		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	15.24	13.55	0.78	0.69
1年目	H 28	0.8548	93.8	17.14	14.65	0.78	0.67
2年目	H 29	0.8219	93.8	16.19	13.31	0.78	0.64
3年目	H 30	0.7903	93.8	9.52	7.53	0.78	0.62
4年目	H 31	0.7599	93.8	6.26	4.75	0.78	0.59
5年目	H 32	0.7307	93.8			1.52	1.11
6年目	H 33	0.7026	93.8			1.52	1.07
7年目	H 34	0.6756	93.8			1.52	1.03
8年目	H 35	0.6496	93.8			1.52	0.99
9年目	H 36	0.6246	93.8			1.52	0.95
10年目	H 37	0.6006	93.8			1.52	0.91
11年目	H 38	0.5775	93.8			1.52	0.88
12年目	H 39	0.5553	93.8			1.52	0.85
13年目	H 40	0.5339	93.8			1.52	0.81
14年目	H 41	0.5134	93.8			1.52	0.78
15年目	H 42	0.4936	93.8			1.52	0.75
16年目	H 43	0.4746	93.8			1.52	0.72
17年目	H 44	0.4564	93.8			1.52	0.70
18年目	H 45	0.4388	93.8			1.52	0.67
19年目	H 46	0.4220	93.8			1.52	0.64
20年目	H 47	0.4057	93.8			1.52	0.62
21年目	H 48	0.3901	93.8			1.52	0.59
22年目	H 49	0.3751	93.8			1.52	0.57
23年目	H 50	0.3607	93.8			1.52	0.55
24年目	H 51	0.3468	93.8			1.52	0.53
25年目	H 52	0.3335	93.8			1.52	0.51
26年目	H 53	0.3207	93.8			1.52	0.49
27年目	H 54	0.3083	93.8			1.52	0.47
28年目	H 55	0.2965	93.8			1.52	0.45
29年目	H 56	0.2851	93.8			1.52	0.43
30年目	H 57	0.2741	93.8			1.52	0.42
31年目	H 58	0.2636	93.8			1.52	0.40
32年目	H 59	0.2534	93.8			1.52	0.39
33年目	H 60	0.2437	93.8			1.52	0.37
34年目	H 61	0.2343	93.8			1.52	0.36
35年目	H 62	0.2253	93.8			1.52	0.34
36年目	H 63	0.2166	93.8			1.52	0.33
37年目	H 64	0.2083	93.8			1.52	0.32
38年目	H 65	0.2003	93.8			1.52	0.30
39年目	H 66	0.1926	93.8			1.52	0.29
40年目	H 67	0.1852	93.8			1.52	0.28
41年目	H 68	0.1780	93.8			1.52	0.27
42年目	H 69	0.1712	93.8			1.52	0.26
43年目	H 70	0.1646	93.8			1.52	0.25
44年目	H 71	0.1583	93.8			1.52	0.24
45年目	H 72	0.1522	93.8			1.52	0.23
46年目	H 73	0.1463	93.8			1.52	0.22
47年目	H 74	0.1407	93.8			1.52	0.21
48年目	H 75	0.1353	93.8			1.52	0.21
49年目	H 76	0.1301	93.8	-9.44	-1.23	1.52	0.20
合計				298.94	309.19	72.43	27.19
単純事業費計				308.38		72.43	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道57号 大野竹田道路(残事業)

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
				0.13		12.3	1.60
-2年目	H 25	0.9615	93.8	42.73	41.09		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	37.44	34.61		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	15.24	13.55	0.78	0.69
1年目	H 28	0.8548	93.8	17.14	14.65	0.78	0.67
2年目	H 29	0.8219	93.8	16.19	13.31	0.78	0.64
3年目	H 30	0.7903	93.8	9.52	7.53	0.78	0.62
4年目	H 31	0.7599	93.8	6.26	4.75	0.78	0.59
5年目	H 32	0.7307	93.8			1.52	1.11
6年目	H 33	0.7026	93.8			1.52	1.07
7年目	H 34	0.6756	93.8			1.52	1.03
8年目	H 35	0.6496	93.8			1.52	0.99
9年目	H 36	0.6246	93.8			1.52	0.95
10年目	H 37	0.6006	93.8			1.52	0.91
11年目	H 38	0.5775	93.8			1.52	0.88
12年目	H 39	0.5553	93.8			1.52	0.85
13年目	H 40	0.5339	93.8			1.52	0.81
14年目	H 41	0.5134	93.8			1.52	0.78
15年目	H 42	0.4936	93.8			1.52	0.75
16年目	H 43	0.4746	93.8			1.52	0.72
17年目	H 44	0.4564	93.8			1.52	0.70
18年目	H 45	0.4388	93.8			1.52	0.67
19年目	H 46	0.4220	93.8			1.52	0.64
20年目	H 47	0.4057	93.8			1.52	0.62
21年目	H 48	0.3901	93.8			1.52	0.59
22年目	H 49	0.3751	93.8			1.52	0.57
23年目	H 50	0.3607	93.8			1.52	0.55
24年目	H 51	0.3468	93.8			1.52	0.53
25年目	H 52	0.3335	93.8			1.52	0.51
26年目	H 53	0.3207	93.8			1.52	0.49
27年目	H 54	0.3083	93.8			1.52	0.47
28年目	H 55	0.2965	93.8			1.52	0.45
29年目	H 56	0.2851	93.8			1.52	0.43
30年目	H 57	0.2741	93.8			1.52	0.42
31年目	H 58	0.2636	93.8			1.52	0.40
32年目	H 59	0.2534	93.8			1.52	0.39
33年目	H 60	0.2437	93.8			1.52	0.37
34年目	H 61	0.2343	93.8			1.52	0.36
35年目	H 62	0.2253	93.8			1.52	0.34
36年目	H 63	0.2166	93.8			1.52	0.33
37年目	H 64	0.2083	93.8			1.52	0.32
38年目	H 65	0.2003	93.8			1.52	0.30
39年目	H 66	0.1926	93.8			1.52	0.29
40年目	H 67	0.1852	93.8			1.52	0.28
41年目	H 68	0.1780	93.8			1.52	0.27
42年目	H 69	0.1712	93.8			1.52	0.26
43年目	H 70	0.1646	93.8			1.52	0.25
44年目	H 71	0.1583	93.8			1.52	0.24
45年目	H 72	0.1522	93.8			1.52	0.23
46年目	H 73	0.1463	93.8			1.52	0.22
47年目	H 74	0.1407	93.8			1.52	0.21
48年目	H 75	0.1353	93.8			1.52	0.21
49年目	H 76	0.1301	93.8	-0.33	-0.04	1.52	0.20
合計				144.19	129.45	72.43	27.19
単純事業費計				144.52		72.43	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

便益の現在価値算定表
 箇所名: 国道57号 大野竹田道路(事業全体・雑事業)

年度 (暦年)	年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州エリア)			GDP テラウタ	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)×(B)		事故減少便益(億円) ③×(A)	合計 (総円)					
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		全重	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×(B)	②計		現在価値 (A)×(B)	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%		
H24	H 27	0.99758	0.99162	0.99661	0.99640	0.8800	6.33	2.88	1.90	11.11	9.87	1.10	0.32	0.44	1.86	1.65	1.40	1.25	14.37	12.77
	H 28	0.99757	0.99155	0.99660	0.99638	0.8848	6.31	2.86	1.89	11.06	9.45	1.10	0.31	0.44	1.85	1.58	1.40	1.19	14.31	12.23
	H 29	0.99757	0.99147	0.99659	0.99637	0.8219	6.85	1.64	1.64	10.40	8.54	1.08	0.29	0.43	1.80	1.48	1.34	1.10	13.54	11.13
	H 30	0.99756	0.99140	0.99657	0.99636	0.7903	6.83	1.89	1.64	10.36	8.19	1.08	0.29	0.43	1.80	1.42	1.34	1.06	13.49	10.66
	H 31	0.99755	0.99133	0.99656	0.99634	0.7599	6.81	1.87	1.63	10.32	7.84	1.08	0.28	0.43	1.79	1.36	1.31	1.01	13.44	10.21
	H 32	0.99811	0.99165	0.99922	0.99708	0.7307	9.61	3.47	4.41	17.49	12.78	1.74	0.45	1.28	3.48	2.54	2.26	1.65	23.22	16.97
	H 33	0.99810	0.99158	0.99922	0.99707	0.7026	9.59	3.44	4.40	17.44	12.25	1.74	0.45	1.28	3.47	2.44	2.25	1.58	23.16	16.27
	H 34	0.99810	0.99151	0.99922	0.99706	0.6756	9.58	3.41	4.40	17.39	11.75	1.74	0.44	1.28	3.46	2.24	2.24	1.52	23.09	15.60
	H 35	0.99810	0.99144	0.99922	0.99705	0.6496	9.56	3.38	4.40	17.34	11.26	1.73	0.44	1.28	3.45	2.24	2.24	1.45	23.03	14.96
	H 36	0.99809	0.99136	0.99922	0.99704	0.6246	9.54	3.36	4.39	17.29	10.80	1.73	0.44	1.28	3.44	2.15	2.23	1.39	22.96	14.34
	H 37	0.99809	0.99129	0.99921	0.99704	0.6006	9.52	3.33	4.39	17.24	10.35	1.73	0.43	1.28	3.44	2.06	2.22	1.34	22.90	13.75
	H 38	0.99809	0.99121	0.99921	0.99703	0.5775	9.50	3.30	4.39	17.19	9.93	1.72	0.43	1.28	3.43	1.98	2.22	1.28	22.83	13.19
	H 39	0.99808	0.99113	0.99921	0.99702	0.5533	9.48	3.27	4.38	17.14	9.52	1.72	0.42	1.28	3.42	1.90	2.21	1.23	22.77	12.64
	H 40	0.99808	0.99105	0.99921	0.99701	0.5339	9.47	3.24	4.38	17.09	9.12	1.72	0.42	1.28	3.41	1.82	2.20	1.18	22.70	12.12
	H 41	0.99808	0.99097	0.99921	0.99700	0.5134	9.45	3.21	4.38	17.04	8.75	1.71	0.42	1.27	3.40	1.75	2.20	1.13	22.64	11.62
	H 42	0.99838	0.99360	1.00074	0.99419	0.4936	11.39	3.46	5.92	20.77	10.25	2.00	0.91	1.20	3.67	1.81	3.42	1.69	27.86	13.75
	H 43	0.99833	0.99356	1.00074	0.99416	0.4746	11.32	3.44	5.92	20.67	9.81	1.99	0.91	1.20	3.65	1.73	3.40	1.61	27.73	13.16
	H 44	0.99829	0.99352	1.00074	0.99412	0.4564	11.24	3.42	5.92	20.58	9.39	1.98	0.91	1.20	3.64	1.66	3.38	1.54	27.60	12.60
	H 45	0.99824	0.99348	1.00074	0.99409	0.4398	11.16	3.40	5.93	20.49	8.99	1.96	0.91	1.20	3.62	1.59	3.36	1.48	27.47	12.06
	H 46	0.99820	0.99343	1.00074	0.99406	0.4220	11.09	3.38	5.93	20.40	8.61	1.95	0.91	1.20	3.61	1.52	3.34	1.41	27.35	11.54
	H 47	0.99815	0.99339	1.00074	0.99402	0.4057	11.01	3.35	5.93	20.30	8.24	1.94	0.91	1.20	3.59	1.46	3.32	1.35	27.22	11.04
	H 48	0.99810	0.99335	1.00074	0.99398	0.3901	10.94	3.33	5.94	20.21	7.88	1.92	0.91	1.20	3.58	1.40	3.30	1.29	27.09	10.57
	H 49	0.99805	0.99330	1.00074	0.99395	0.3751	10.86	3.31	5.94	20.12	7.55	1.91	0.91	1.20	3.56	1.34	3.28	1.23	26.96	10.11
	H 50	0.99801	0.99326	1.00074	0.99391	0.3607	10.79	3.29	5.95	20.02	7.22	1.90	0.91	1.20	3.55	1.28	3.26	1.18	26.83	9.68
	H 51	0.99796	0.99321	1.00074	0.99387	0.3468	10.71	3.27	5.95	19.93	6.91	1.88	0.91	1.20	3.53	1.22	3.24	1.12	26.70	9.26
	H 52	0.99791	0.99316	1.00074	0.99384	0.3335	10.64	3.24	5.96	19.84	6.62	1.87	0.91	1.20	3.52	1.17	3.22	1.07	26.58	8.86
	H 53	0.99786	0.99312	1.00074	0.99380	0.3205	10.56	3.22	5.96	19.74	6.33	1.86	0.91	1.20	3.50	1.12	3.20	1.03	26.45	8.48
	H 54	0.99780	0.99307	1.00074	0.99376	0.3083	10.49	3.20	5.97	19.65	6.06	1.84	0.91	1.20	3.49	1.07	3.18	0.98	26.32	8.11
	H 55	0.99775	0.99302	1.00074	0.99372	0.2965	10.41	3.18	5.97	19.56	5.80	1.83	0.91	1.20	3.47	1.03	3.16	0.94	26.19	7.77
	H 56	0.99770	0.99297	1.00074	0.99368	0.2851	10.33	3.15	5.97	19.46	5.55	1.82	0.91	1.20	3.46	0.99	3.14	0.90	26.06	7.43
	H 57	0.99765	0.99292	1.00074	0.99364	0.2741	10.26	3.13	5.98	19.37	5.31	1.80	0.91	1.20	3.44	0.94	3.12	0.86	25.93	7.11
	H 58	0.99759	0.99287	1.00073	0.99360	0.2636	10.18	3.11	5.98	19.28	5.08	1.79	0.91	1.20	3.42	0.90	3.10	0.82	25.81	6.80
	H 59	0.99754	0.99282	1.00073	0.99356	0.2534	10.11	3.09	5.99	19.18	4.86	1.78	0.91	1.20	3.41	0.86	3.08	0.78	25.68	6.51
	H 60	0.99748	0.99277	1.00073	0.99352	0.2437	10.03	3.07	5.99	19.09	4.65	1.76	0.91	1.20	3.39	0.83	3.06	0.75	25.55	6.23
	H 61	0.99742	0.99272	1.00073	0.99347	0.2343	9.96	3.04	6.00	19.00	4.45	1.75	0.91	1.20	3.38	0.79	3.04	0.71	25.42	5.96
	H 62	0.99736	0.99266	1.00073	0.99343	0.2253	9.88	3.02	6.00	18.90	4.26	1.74	0.91	1.20	3.36	0.76	3.02	0.68	25.29	5.70
	H 63	0.99731	0.99261	1.00073	0.99339	0.2166	9.81	3.00	6.00	18.81	4.07	1.73	0.91	1.20	3.35	0.73	3.00	0.65	25.16	5.45
	H 64	0.99725	0.99255	1.00073	0.99334	0.2083	9.73	2.98	6.01	18.72	3.90	1.71	0.91	1.20	3.33	0.69	2.98	0.62	25.03	5.21
	H 65	0.99719	0.99250	1.00073	0.99330	0.2003	9.66	2.95	6.01	18.62	3.79	1.70	0.91	1.20	3.32	0.66	2.96	0.59	24.91	4.99
	H 66	0.99712	0.99244	1.00073	0.99325	0.1926	9.58	2.93	6.02	18.53	3.57	1.69	0.91	1.20	3.30	0.64	2.94	0.57	24.78	4.77
	H 67	0.99706	0.99238	1.00073	0.99321	0.1852	9.50	2.91	6.02	18.44	3.41	1.67	0.91	1.20	3.29	0.61	2.93	0.54	24.65	4.57
	H 68	0.99700	0.99232	1.00073	0.99316	0.1780	9.43	2.89	6.03	18.34	3.27	1.66	0.91	1.20	3.27	0.58	2.91	0.52	24.52	4.36
	H 69	0.99693	0.99227	1.00073	0.99312	0.1712	9.38	2.87	6.03	18.25	3.12	1.65	0.91	1.20	3.26	0.56	2.89	0.49	24.39	4.18
	H 70	0.99687	0.99220	1.00073	0.99307	0.1646	9.28	2.84	6.04	18.16	2.99	1.63	0.91	1.20	3.24	0.53	2.87	0.47	24.26	3.99
	H 71	0.99680	0.99214	1.00073	0.99302	0.1583	9.20	2.82	6.04	18.06	2.86	1.62	0.91	1.20	3.23	0.51	2.85	0.45	24.14	3.82
	H 72	0.99673	0.99208	1.00073	0.99297	0.1522	9.13	2.80	6.04	17.97	2.74	1.61	0.91	1.20	3.21	0.49	2.83	0.43	24.01	3.65
	H 73	0.99666	0.99202	1.00073	0.99292	0.1463	9.05	2.78	6.05	17.88	2.62	1.59	0.91	1.20	3.19	0.47	2.81	0.41	23.88	3.49
	H 74	0.99659	0.99195	1.00073	0.99287	0.1407	8.98	2.76	6.05	17.78	2.50	1.58	0.91	1.20	3.18	0.45	2.79	0.39	23.75	3.34
	H 75	0.99652	0.99189	1.00073	0.99282	0.1353	8.90	2.73	6.06	17.69	2.39	1.57	0.91	1.20	3.16	0.43	2.77	0.37	23.62	3.20
	H 76	0.99645	0.99182	1.00073	0.99277	0.1301	8.83	2.71	6.06	17.60	2.29	1.55	0.91	1.20	3.15	0.41	2.75	0.36	23.49	3.06
	合計						482.22	152.90	262.17	897.29	337.69	84.94	20.22	57.66	162.82	61.95	137.03	49.65	1,197.13	449.28

全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道57号	大野竹田道路	2	12.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				24,900	
	改良費				12,894	
		土工	m ³	5,130,722	3,416	切土(2,636,831m ³)、盛土(2,330,102m ³)、捨土(163,789m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	64,666	1,848	
		法面工	m ²	628,342	2,137	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,599	重力式擁壁、プレキャストL型擁壁、補強土壁、ブロック積み
		管渠工	m	1,188	228	
		函渠工	m	2,845	2,006	59基
		排水工	m	52,100	673	
		中央分離帯工	m	12,300	400	
		雑工	式	1	587	
	橋梁費				6,459	
		100m以上	m	348	2,330	高架橋2橋
		100m未満	m	259	4,129	高架橋10橋、跨道橋17橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,392	
		IC	箇所	3	2,392	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,753	
		車道舗装	m ²	174,273	1,753	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,402	
		交通管理施設工	式	1	1,402	標識工、防護柵工、道路照明、区画線
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,959	
	用地費		m ²		944	
		宅地	m ²	9,794	64	
		田畑	m ²	463,938	707	
		山林・原野	m ²	570,947	173	
		その他	m ²			
	補償費	式		1	1,015	
③	間接経費	式		1	5,441	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				32,300	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

残事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道57号	大野竹田道路	2	12.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				14,388	
	改良費				5,968	
		土工	m ³	3,556,722	1,272	切土(1,871,831m ³)、盛土(1,571,102m ³)、捨土(113,789m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	8,866	405	
		法面工	m ²	560,218	1,648	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	884	重力式擁壁、プレキャストL型擁壁、補強土壁、ブロック積み
		管渠工	m	216	122	
		函渠工	m	1,096	387	35基
		排水工	m	46,783	519	
		中央分離帯工	m	12,300	400	
		雑工	式		330	取付道路
	橋梁費				4,063	
		100m以上	m	348	2,330	高架橋2橋
		100m未満	m	237	1,733	高架橋6橋、跨道橋15橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,292	
		IC	箇所	2	1,292	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,663	
		車道舗装	m ²	166,517	1,663	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,402	
		交通管理施設工	式	1	1,402	標識工、防護柵工、道路照明、区画線
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				143	
	用地費		m ²		33	
		宅地	m ²	5,533	20	
		田畑	m ²	76,795	10	
		山林・原野	m ²	192,625	3	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	110	
③	間接経費		式		638	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				15,169	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業・残事業における維持管理費の内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道57号	大野竹田道路	2	12.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	12.3	1,839	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,766	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			7,605	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。