

平成28年度 第4回  
九州地方整備局 事業評価監視委員会

# 九州横断自動車道 延岡線

## かしま やべ 嘉島JCT～矢部

- ① 事業採択後3年経過して未着工の事業
- ② 事業採択後5年経過して継続中の事業
- ③ 着工準備費又は実施計画調査費の予算化後3年経過した事業
- ④ 再評価実施後3年経過した事業
- ⑤ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業



# 1. 目的・事業概要・これまでの経緯

## ◆目的

- 九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業。

## ◆事業概要

- 本事業は2車線の高速自動車国道。
- これまでに、嘉島JCT～小池高山IC間(L=1.8km)が開通し、平成30年度には、小池高山IC～(仮)北中島IC(L=10.8km)が開通予定。

計画延長等	L=23.0km (第1種第3級, 設計速度80km/h)
幅員	W=12.0m (2車線)
計画交通量(H42)	①14,700台/日、②11,700台/日 ③10,300台/日、④11,100台/日

## ▼事業経緯

平成10年度	事業化(JH:日本道路公団)
平成15年度	第1回国幹会議※、新直轄方式の決定、建設主体の変更
平成17年度	用地買収着手、工事着手 (嘉島JCT～(仮)北中島IC)
平成18年度	西日本高速道路(株)より事業引継ぎ、 用地買収着手((仮)北中島IC～(仮)矢部IC)
平成19年度	工事着手((仮)北中島IC～(仮)矢部IC)
平成21年度	小池高山IC・(仮)上野IC・(仮)北中島IC (地域活性化IC)追加設置決定
平成25年度	嘉島JCT～小池高山IC開通(L=1.8km)

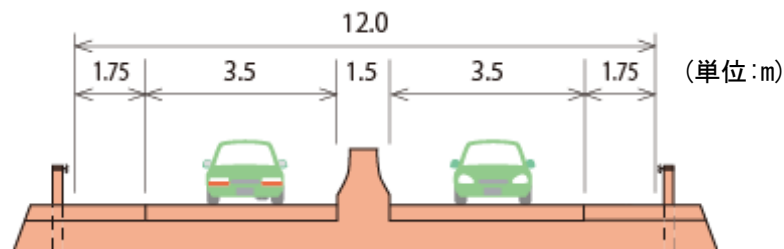
※第1回国土開発幹線自動車道建設会議

※事業進捗率:約65%、用地進捗率:約99%

※事業進捗率は事業費ベース(平成27年度末)増額を含む数値



▲ 路線概要図

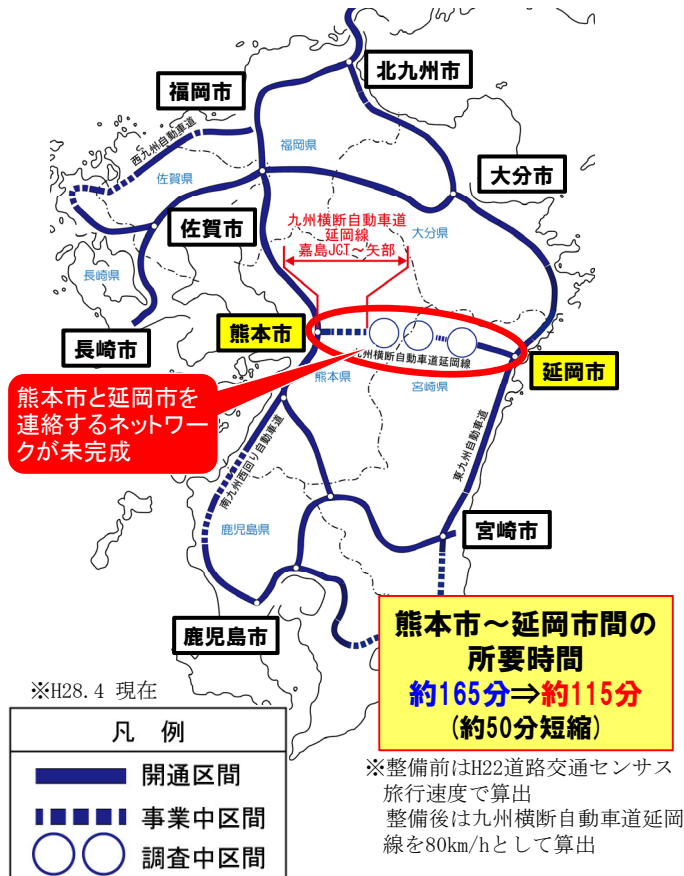


▲ 標準断面図

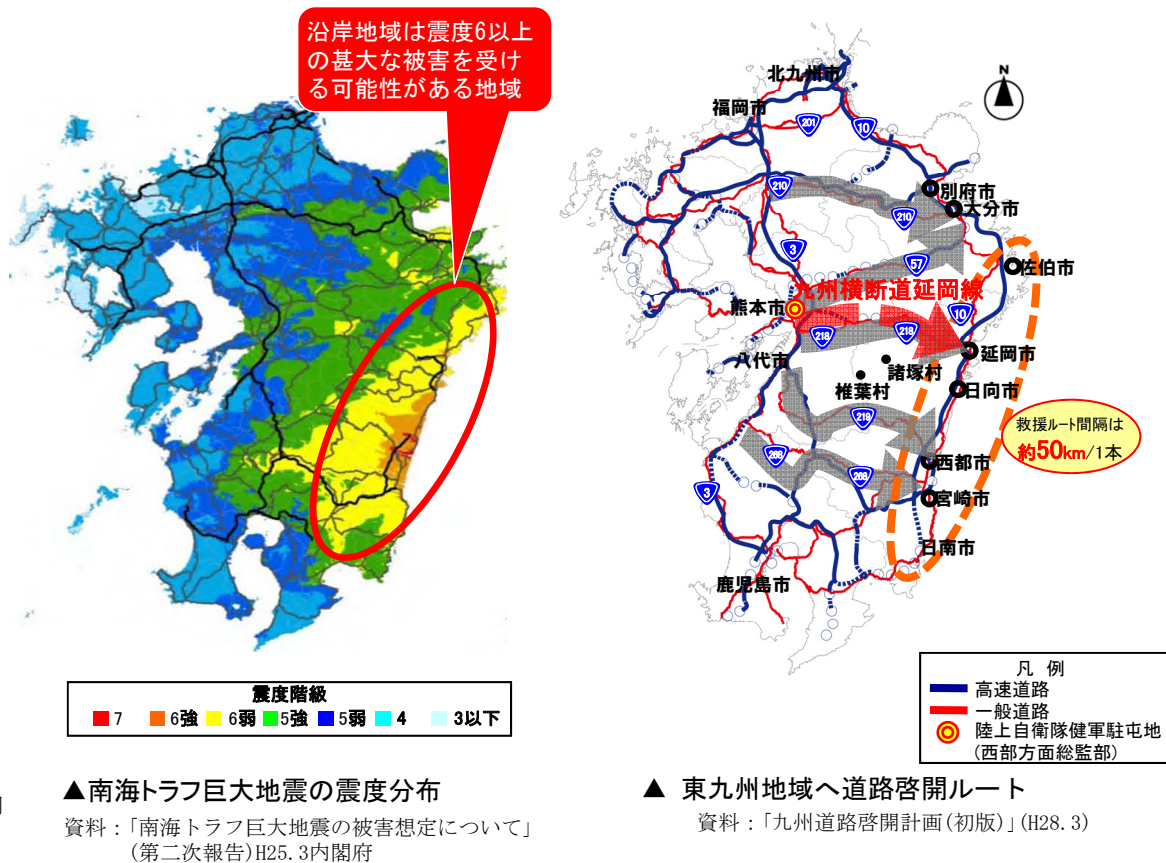
## 2. 事業の効果・必要性(広域交通ネットワークの形成)

- 九州横断自動車道延岡線の整備により、熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。
- また、災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救援ルートの多重化と広域化が図られる。

【九州内の高規格幹線道路】



【災害時による東九州地域への支援ルート】





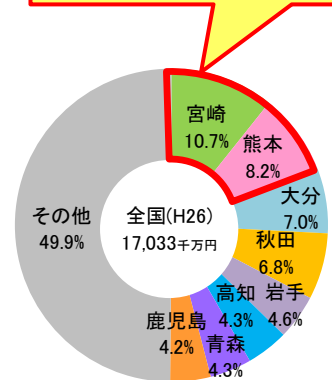
## 2. 事業の効果・必要性(地域産業の支援)

- 宮崎県、熊本県のスギ、ヒノキの生産額は国内約2割のシェア。また、丸太輸出は近年急増してきており、九州の港が約8割を占める。
- 九州横断自動車道延岡線の整備により、丸太運搬の効率性・走行性が向上し、地域産業の活性化に貢献することが期待される。



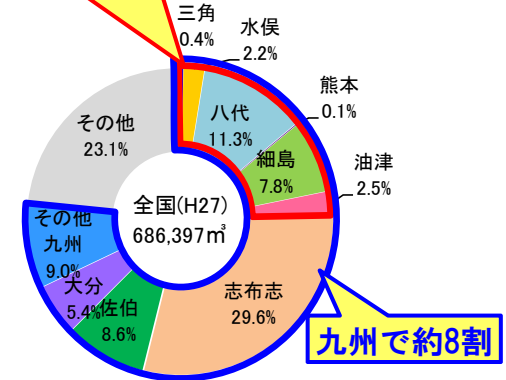
▲ 丸太の運搬ルート

熊本・宮崎で約2割

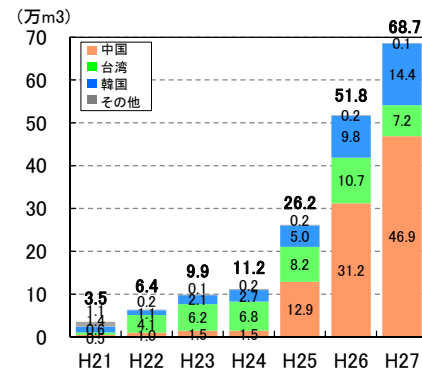


▲ スギ・ヒノキの都道府県別産出額  
資料：農林水産省「生産林業所得統計」

熊本・宮崎で約2割



▲ 港別丸太輸出货量(H27)  
資料：貿易統計



▲ 木材輸出量の推移(全国)  
資料：貿易統計

### ◆ 地域の林業従事者の声

○木材の運搬には現道を利用しているが、急勾配や急カーブが多く、運転手に負担を掛けているほか、後続車両が渋滞することが度々生じている。

(H25 林業従事者ヒアリング)

○開通すれば、時間短縮により輸送回数を増やすことができ、輸送コストも削減できる。

(H27 阿蘇森林組合ヒアリング)

## 2. 事業の効果・必要性(救急医療活動の支援)

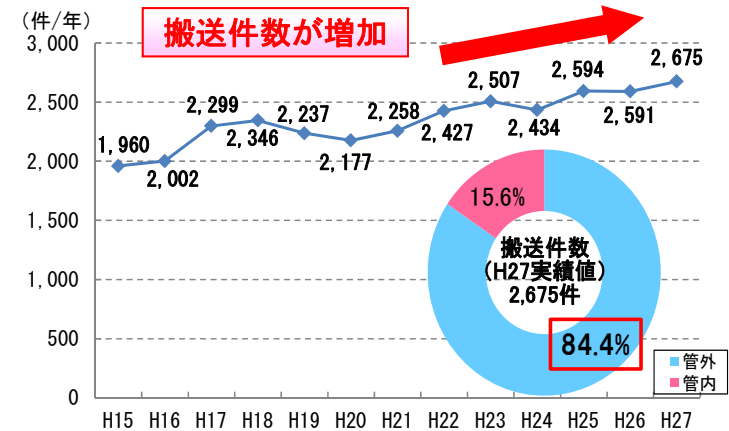
- 沿線地域を管轄とする上益城消防組合では、年間約2,600件を超える搬送件数があり、管外への救急搬送が全体の約8割を占めている。
- 九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部の整備により、医療施設への搬送時間が短縮するとともに、安全で安静な搬送に貢献することが期待される。



▲ 搬送ルート

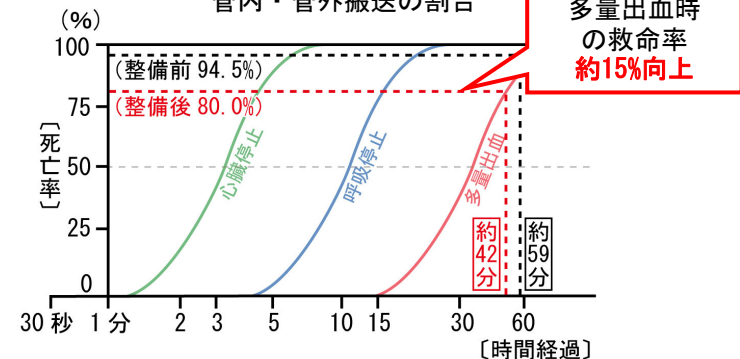
### ◆ 消防関係者の声

- 山間部区間はカーブが多いため、患者に負担がかかる場合は、一般の通行車よりも遅い速度で走行しなければならない場合がある。
- 開通すると、搬送車両の安定走行が可能となり、所要時間の短縮も図られ、患者の助かる確率を向上することが期待できる。(H28 上益城消防組合ヒアリング)



資料: 上益城消防組合

### ▲ 上益城消防組合における搬送件数の推移と管内・管外搬送の割合



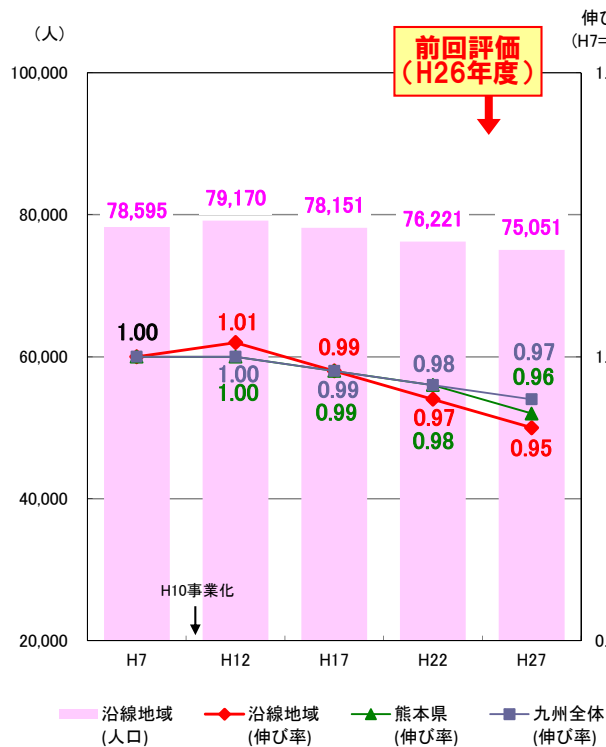
※整備前: H22道路交通センサ  
 整備後: 将来交通量推計結果 (H42)  
 山都町役場～済生会熊本病院で算出

### ▲ カーラー救命曲線

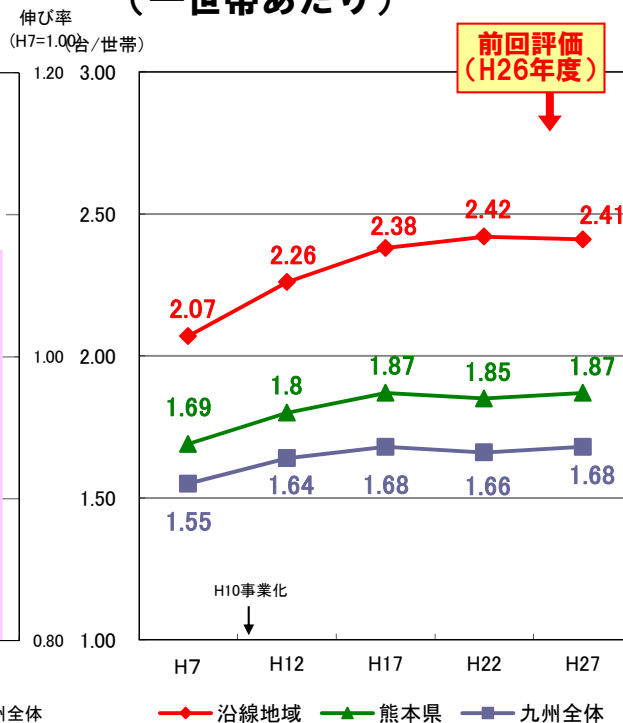
# 3. 社会情勢等の変化

- 沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は並行現道合計で約2.0万台/日で推移し、また、自動車保有台数は、熊本県・九州全体を上回っており、自動車交通への依存が高いと考えられる。
- 事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

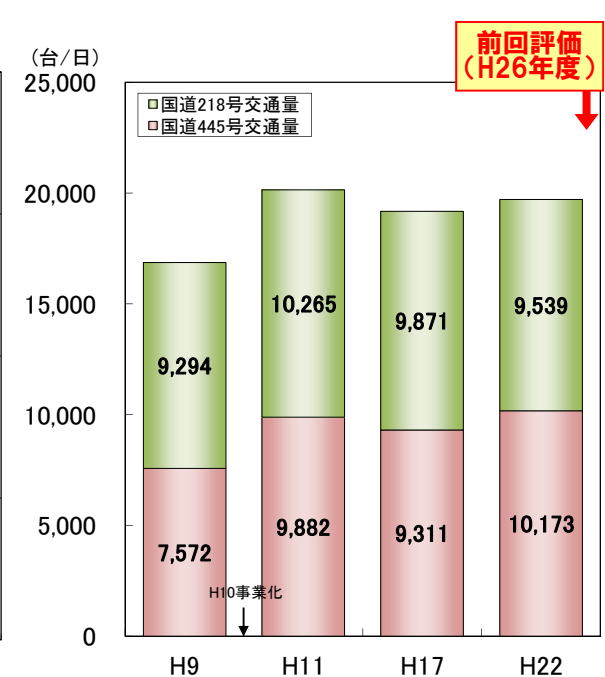
■人口の推移



■自動車保有台数の推移 (一世帯あたり)



■交通量



資料：H7～H27:国勢調査  
注)沿線地域：嘉島町、益城町、御船町、山都町の合計

資料：H7～H27:自動車保有車両数、軽自動車車両数、国勢調査  
注)沿線地域：嘉島町、益城町、御船町、山都町の合計

資料：H9～H22:道路交通センサス  
※ 地点名称：美里町大窪(国道218号)(2車線区間)、御船町辺田見(国道445号)(2車線区間)



# 4. 事業の進捗状況

- これまでに1.8kmが開通し、平成30年度には小池高山IC～(仮)北中島IC間が開通予定。
- 本年度も引き続き、用地買収及び工事を推進していく予定。

各事業区間の状況



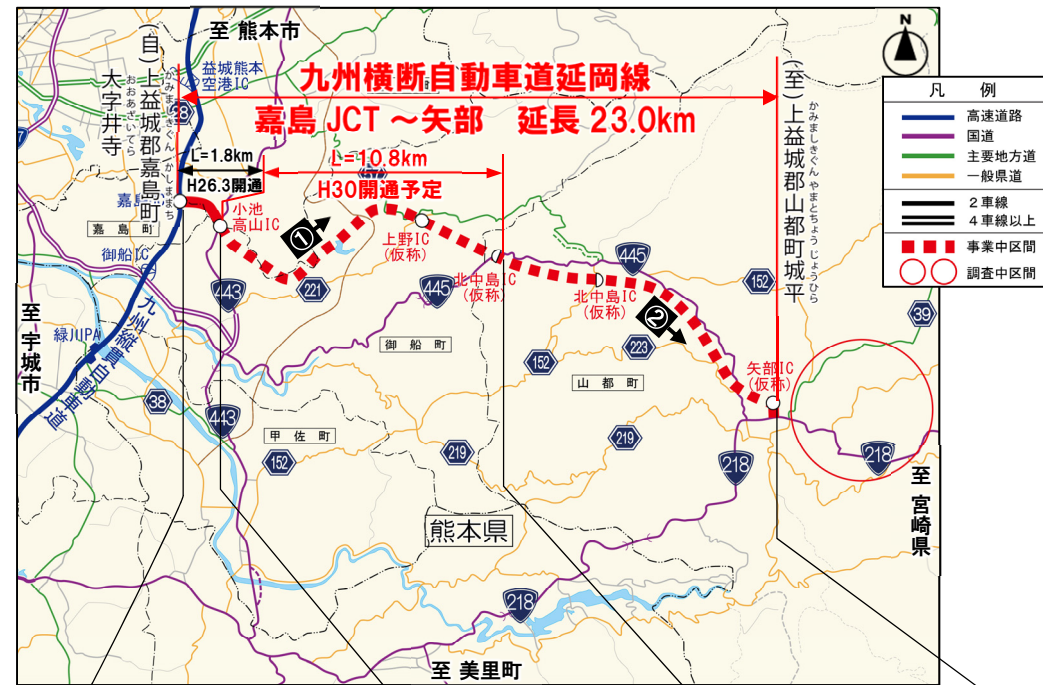
H28年7月時点

▲写真① 小池高山IC～(仮)北中島IC間  
(太田川橋)



H28年7月時点

▲写真② (仮)北中島IC～(仮)矢部IC間

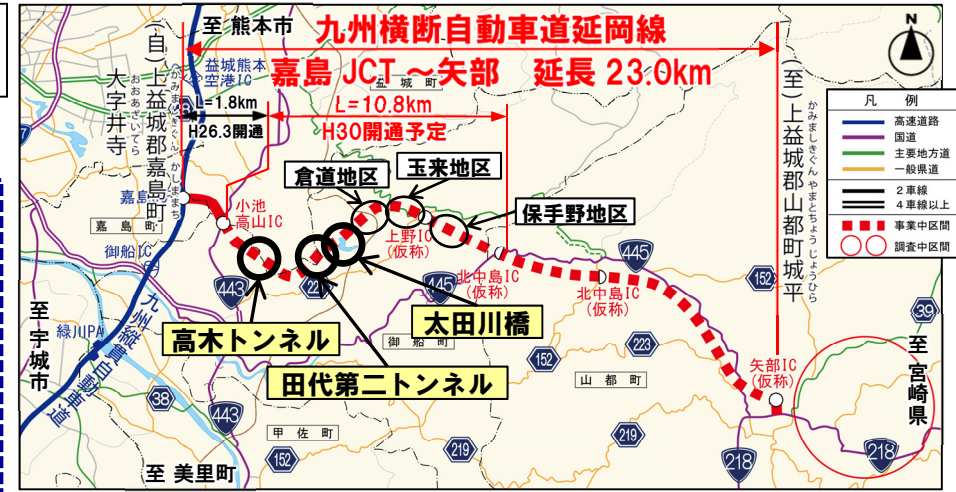


年度	嘉島JCT～小池高山IC (L=1.8km)	小池高山IC～(仮)北中島IC (L=10.8km)	(仮)北中島IC～(仮)矢部IC (L=10.4km)
H10		事業化	
H11～H14			
H15		第1回 国幹会議	
H16		用地買収着手	
H17		工事着手	
H18			用地買収着手
H19			工事着手
H20			
H21		小池高山IC・(仮)上野IC・(仮)北中島IC (地域活性化IC)追加設置決定	
H22～H23			
H24			
H25	開通		
H26			前回評価(H26)
H27			
H28			

# 4. 事業の進捗状況

○小池高山IC～(仮)北中島IC間の工事進捗状況

・平成30年度の開通に向け、トンネル、橋梁工事及び改良工事を推進中。



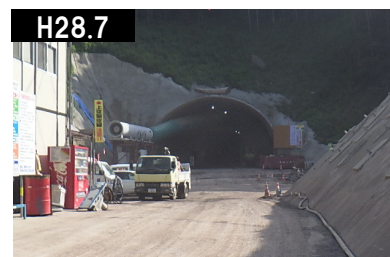
## 【高木トンネル】

・工事完了



## 【田代第二トンネル】

・施工中



## 【太田川橋】

・橋梁工事状況



## 【改良工事(倉道、玉来、保手野)】





# 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

## 【事業費増額内容: +183億円】

### ① 盛土材改良の追加【約+49億円】

切土材(砂質土)の一部について、施工時にこね返しにより強度低下することが判明し、盛土の安定性確保など必要な強度確保のため、改良材による混合の必要が生じ増額。(改良工 約85万m<sup>3</sup>)

### ② 法面地滑り対策の追加【約+55億円】

切土法面について安定勾配の確保や吹付け工による法面保護を計画していたが、施工中に法面変状が発生し、学識者の意見を踏まえ追加調査を実施しグラウンドアンカー等の対策の必要が生じ増額。(法面对策工 約5.7万m<sup>3</sup>)

### ③ トンネル支保工及び補助工法の変更【約+22億円】

トンネル掘削を進めた結果、想定に比べ地山の状況が悪く地山評価の見直しが生じ支保パターンを変更。また、低土被り部において天端崩落等が発生し崩落を抑制するため補助工法の見直しを実施。(高木・田代第一・田代第二トンネル 計 約1500m区間)

### ④ トンネル坑口部崩落対策の追加【約+14億円】

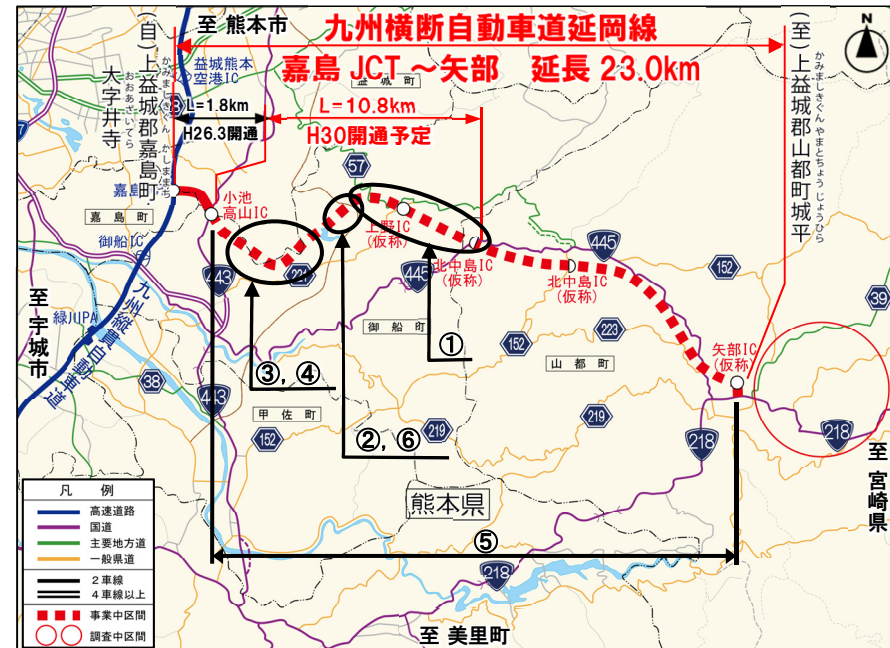
トンネル掘削中に坑口部の法面崩壊が発生し、学識者の意見を踏まえ不安定なすべり土塊除去及び法面アンカー工による対策を実施。(田代第一トンネル坑口 1箇所)

### ⑤ 排水構造物等の見直し【約+34億円】

- ・盛土材料の変更に伴い、盛土内の間隙水圧を低下させ、盛土の安定性を確保するため、地下排水・水平排水材の見直しを実施。(盛土区間 約1,100m)
- ・土石流等警戒区外の沢部等において山腹崩落や土砂流出の形跡が確認されたため、道路を防護する堰堤・流路工等を追加。(堰堤・流路工 20箇所)

## ○見直し後の事業費

	全体	執行済額	残事業費	事業進捗率	用地進捗率
事業費	約806億円	約522億円	約284億円	約65%	約99%



### ⑥ 土砂運搬計画の見直し【約+9億円】

計画していた運搬経路において、沿線地域より想定以上の振動のため運搬経路の見直しの要望があり、振動等地域の状況を勘察した結果、迂回した運搬経路に変更。(距離約4km→15.5km 土量50万m<sup>3</sup>)

# 5. 前回評価からの変化(事業費)

## ◆事業費の変動と主な要因

項目	前回評価(H26年度)			今回評価(H28年度)		
	事業費	維持管理費	合計	事業費	維持管理費	合計
残事業	約197億円* (約166億円)		約120億円 (約39億円)	約221億円* (約188億円)		約132億円 (約47億円)
	改良費	約53億円		改良費	約134億円	
	橋梁・トンネル・IC費	約95億円		橋梁・トンネル・IC費	約40億円	
	その他工事費	約46億円		その他工事費	約46億円	
	用地補償費	約3億円		用地補償費	約1億円	
全事業	約652億円* (約657億円)		約118億円 (約42億円)	約836億円* (約879億円)		約130億円 (約50億円)
	改良費	約242億円		改良費	約390億円	
	橋梁・トンネル・IC費	約250億円		橋梁・トンネル・IC費	約286億円	
	その他工事費	約122億円		その他工事費	約122億円	
	用地補償費	約38億円		用地補償費	約38億円	
<b>主な変動要因 (現在価値)</b>			<b>①事業費の増 ②基準年の変更(H26⇒H28)による増</b>			

※上段：単純合計(税込み)、下段：現在価値化後

\*事業費の算出に際しては、県・町負担による追加IC整備費(約29億円)を計上

# 5. 前回評価からの変化(便益)

---



---

## ◆便益の変動と主な要因

項目	前回評価 (H26年度)		今回評価 (H28年度)		主な変動要因 (現在価値)	
残事業	約915億円	走行時間短縮便益	約712億円	約1,063億円	走行時間短縮便益	約824億円
		走行経費減少便益	約131億円		走行経費減少便益	約156億円
		交通事故減少便益	約72億円		交通事故減少便益	約83億円
全事業	約925億円	走行時間短縮便益	約723億円	約1,076億円	走行時間短縮便益	約837億円
		走行経費減少便益	約131億円		走行経費減少便益	約156億円
		交通事故減少便益	約72億円		交通事故減少便益	約83億円

①基準年の変更  
(H26⇒H28)  
による増

※現在価値化後の便益

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映



## 5. 前回評価からの変化(B/C)

### ◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H26年度)	今回評価 (H28年度)
残事業	$4.5 = \left[ \frac{915\text{億円}}{205\text{億円}} \right]$	$4.5 = \left[ \frac{1,063\text{億円}}{235\text{億円}} \right]$
全事業	$1.3 = \left[ \frac{925\text{億円}}{699\text{億円}} \right]$	$1.2 = \left[ \frac{1,076\text{億円}}{930\text{億円}} \right]$

※ [ ] 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（維持管理費を含む）

## 6. 事業の投資効果

### ◆その他(B/Cで計測できない効果)

道路事業の整備効果			
分野	内容		定量化
暮らし	医療施設までのアクセス改善	搬送時間の短縮による救命率の向上	多量出血に関する救命率が約15%向上 [H42] (山都町役場⇒済生会熊本病院[熊本市])
防災	災害時の移動経路確保	災害リスク箇所の回避による安全性向上	異常気象時における通行規制区間 (国道445号 L=12.7km)の回避
環境	生活環境の改善	自動車の走行性向上による環境への影響低減	CO <sub>2</sub> 削減:384t-CO <sub>2</sub> /年 [H42] NO <sub>2</sub> 削減:13t-NO <sub>x</sub> /年 [H42] SPM削減:0.7t-SPM/年 [H42]

## 7. 対応方針(原案)

- 九州横断自動車道延岡線嘉島JCT～矢部は、九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。
- また、防災の観点からも重要な路線であり、H28熊本地震においても復旧・復興を支援する道路として、熊本県等から早急な整備が望まれている。
- 費用対効果についても高い事業である。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約65% [約522億円/約806億円] (平成27年度末)であり、用地進捗率は約99%となっている。
- なお、嘉島町、益城町、御船町、山都町が地元協議の連絡調整を行うなど、地元自治体等からの支援も頂いており、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	九州横断自動車道延伸路線 (鹿児島JCT～矢部)
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	■ 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) = 147億円、経済的內部収益率(EIRR) = 4.8%) 別事業：費用便益比(B/C) = 4.5 (経済的純現在価値(B-C) = 828億円、経済的內部収益率(EIRR) = 29%)

●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(人・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/小時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/日以上の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>■ 新幹線駅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 (当該区間/並行区間) について：国道445号並行現道区間(山都町上寺～嘉島町上六郷) 並行区間等(当該区間の渋滞損失時間：14万人・時間/年(国道445号)) 並行区間等(当該区間の渋滞損失削減率：6削減(国道445号))</p> <p>熊本駅(九州新幹線、鹿児島本線)へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場→熊本駅) [別事業]約17分短縮(整備前約73分→整備後約56分)；九州横断自動車道延伸路線(小池高山IC～矢部) [全事業]約17分短縮(整備前約73分→整備後約56分)；九州横断自動車道延伸路線(嘉島JCT～矢部)</p> <p>阿蘇くまもと空港へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場→阿蘇くまもと空港) [別事業]約20分短縮(整備前約56分→整備後約36分)；九州横断自動車道延伸路線(小池高山IC～矢部) [全事業]約20分短縮(整備前約56分→整備後約36分)；九州横断自動車道延伸路線(嘉島JCT～矢部)</p>
物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 熊本港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる</li> <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>■ 農林水産物を主とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>	<p>熊本港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場→熊本港) [別事業]約17分短縮(整備前約73分→整備後約56分)；九州横断自動車道延伸路線(小池高山IC～矢部) [全事業]約17分短縮(整備前約73分→整備後約56分)；九州横断自動車道延伸路線(嘉島JCT～矢部)</p> <p>農林水産物を主とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる [別事業]約16分短縮(整備前約68分→整備後約52分)；九州横断自動車道延伸路線(小池高山IC～矢部) [全事業]約16分短縮(整備前約68分→整備後約52分)；九州横断自動車道延伸路線(嘉島JCT～矢部)</p>
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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運行できない区間を解消する</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ D10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</li> <li>□ 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</li> </ul>	

1. 活力	国土・地域 ネットワーク の構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり			
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	熊本県熊本市（県庁所在地）⇄宮崎県延岡市（延岡地方生活圏中心城市）を最短時間で連絡する路線（九州横断自動車道延岡線）を構成する		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
		<input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する			
		<input type="checkbox"/> 環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"/> 日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる	熊本地方生活圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる（山都町役場⇄熊本市役所） [環事業]約16分短縮（整備前約74分⇄整備後約58分）；九州横断自動車道延岡線（小池高山10～矢部） [全事業]約16分短縮（整備前約74分⇄整備後約58分）；九州横断自動車道延岡線（嘉島4C1～矢部）		
		<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	山都町へのアクセス向上が期待される（熊本駅⇄山都町） [環事業]約17分短縮（整備前約73分⇄整備後約56分）；九州横断自動車道延岡線（小池高山10～矢部） [全事業]約17分短縮（整備前約73分⇄整備後約56分）；九州横断自動車道延岡線（嘉島4C1～矢部）		
2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活 空間の形成	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である			
		<input type="checkbox"/> 新築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/12h以上、歩行者交通量が500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"/> 対象区間が電線類軸中化5ヶ年計画に位置づけ有り			
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴年景観地区（歴史的国土特別保存区画及び重要伝統的建造物保存地区）等の路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	山都町役場⇄済生会熊本病院 [環事業]約17分短縮（整備前約59分⇄整備後約42分）；九州横断自動車道延岡線（小池高山10～矢部） [全事業]約17分短縮（整備前約59分⇄整備後約42分）；九州横断自動車道延岡線（嘉島4C1～矢部）		
		安全で 安心できる 暮らしの確保			



3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>現道等に死傷事故率が500件/箇所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> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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</p> <p>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p>	<p>国道218号、国道445号：緊急輸送道路ネットワーク計画(熊本県)において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。</p>
災害への備え	<p>対象区間が、新道府県域防災計画、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</p> <p>緊急輸送道路が通行禁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>	
4. 環境	<p>CO<sub>2</sub>排出削減</p> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>● 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>● その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>CO<sub>2</sub>排出削減量：240 t-CO<sub>2</sub>/年（発事業） 384 t-CO<sub>2</sub>/年（全事業）</p> <p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：13 t-NO<sub>x</sub>/年、排出削減率：約7割削減（発事業） 排出削減量：13 t-NO<sub>x</sub>/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p> <p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：0.7 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（発事業） 排出削減量：0.7 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <p>● その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>● 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> <p>● 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>● 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>● 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も期待される</p>	<p>熊本都市圏都市交通アクションプログラム（熊本県）において、骨格幹線道路網として位置付けられている。</p>

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	23.0km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,300～14,700	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28年度		
単純合計	785億円	120億円	905億円
うち残事業分	205億円	122億円	327億円
基準年における 現在価値 (C)	879億円	50億円	930億円
うち残事業分	188億円	47億円	235億円

## 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28年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	1.6億円	0.21億円	0.08億円	1.9億円
基準年における 現在価値 (B)	837億円	156億円	83億円	1,076億円
うち残事業分	824億円	156億円	83億円	1,063億円

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）	147億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	4.5
経済的純現在価値（残事業）	828億円
経済的内部収益率（残事業）	29%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,300～14,700	±10%	1.1～1.3
事業費	785億円	±10%	1.1～1.2
事業期間	25年	±20%	1.1～1.2

【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	10,300～14,700	±10%	4.2～5.1
事業費	205億円	±10%	4.2～5.0
事業期間	5年	±20%	4.4～4.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点 H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【未供用区間】 : 21.2km	交通量	[台/日]	0.00	12,400	
	走行時間	[分]	0.00	16	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	36.13	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【供用区間】 : 1.8km	交通量	[台/日]	0.00	3,600	
	走行時間	[分]	0.00	1.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.92	
②主な周辺道路	国道445号 : 28.5km	交通量	[台/日]	5,500	2,300
		走行時間	[分]	48	48
		走行時間費用	[億円/年]	47.10	19.20
	国道218号 : 34.9km	交通量	[台/日]	6,200	4,400
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	51.85	35.73
	(主)熊本高森線 : 41.4km	交通量	[台/日]	6,400	5,200
		走行時間	[分]	59	59
		走行時間費用	[億円/年]	76.12	63.26
	国道57号 : 22.1km	交通量	[台/日]	28,500	27,500
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	160.65	154.36
	国道325号 : 21.4km	交通量	[台/日]	7,900	6,100
		走行時間	[分]	34	33
		走行時間費用	[億円/年]	48.13	36.29
③その他道路合計 7014.2km	走行時間費用	[億円/年]	10,563.58	10,555.48	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 7,185.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,947.43	10,901.37	46.06



事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部



交通状況の変化

様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【未供用区間】 : 21.2km	交通量	[台/日]	0.00	12,400	
	走行時間	[分]	0.00	16	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	36.13	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【供用区間】 : 1.8km	交通量	[台/日]	700	3,600	
	走行時間	[分]	1.4	1.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.18	0.92	
②主な周辺道路	国道445号 : 28.5km	交通量	[台/日]	5,500	2,300
		走行時間	[分]	48	48
		走行時間費用	[億円/年]	47.00	19.20
	国道218号 : 34.9km	交通量	[台/日]	6,200	4,400
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	51.83	35.73
	(主)熊本高森線 : 41.4km	交通量	[台/日]	6,400	5,200
		走行時間	[分]	59	59
		走行時間費用	[億円/年]	76.09	63.26
	国道57号 : 22.1km	交通量	[台/日]	28,500	27,500
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	160.72	154.36
	国道325号 : 21.4km	交通量	[台/日]	7,900	6,100
		走行時間	[分]	34	33
		走行時間費用	[億円/年]	48.13	36.29
③その他道路合計 7014.2km	走行時間費用	[億円/年]	10,561.86	10,555.48	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 7,185.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,945.81	10,901.37	44.44

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部



## 費用便益分析の条件

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (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28年
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"/> 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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する			<input type="checkbox"/>	
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮する	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				



費用の現在価値算定表

箇所名:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部 (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)
					0.13	23.0	2.94
年次	年度	割合率	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
-17年目	H 9	2.1068	110.4	0.09	0.17		
-16年目	H 10	2.0258	109.9	1.46	2.51		
-15年目	H 11	1.9479	108.4	2.55	4.28		
-14年目	H 12	1.8730	107.2	1.13	1.84		
-13年目	H 13	1.8009	105.7	2.16	3.44		
-12年目	H 14	1.7317	103.8	0.98	1.53		
-11年目	H 15	1.6651	102.3	5.97	9.06		
-10年目	H 16	1.6010	101.0	6.31	9.33		
-9年目	H 17	1.5395	99.6	14.27	20.59		
-8年目	H 18	1.4802	98.7	47.43	66.37		
-7年目	H 19	1.4233	97.6	29.27	39.83		
-6年目	H 20	1.3686	96.8	31.33	41.33		
-5年目	H 21	1.3159	95.6	53.76	69.05		
-4年目	H 22	1.2653	93.7	28.61	36.04		
-3年目	H 23	1.2167	92.1	32.55	40.12		
-2年目	H 24	1.1699	91.3	55.88	66.81		
-1年目	H 25	1.1249	91.1	50.49	58.16		
供用開始年次	H 26	1.0816	93.3	78.81	85.24	0.21	0.23
1年目	H 27	1.0400	93.3	70.90	73.74	0.21	0.22
2年目	H 28	1.0000	93.3	66.34	66.34	0.21	0.21
3年目	H 29	0.9615	93.3	80.06	76.98	0.21	0.20
4年目	H 30	0.9246	93.3	58.05	53.67	0.21	0.20
5年目	H 31	0.8890	93.3	26.81	23.83	1.49	1.33
6年目	H 32	0.8548	93.3	19.42	16.60	1.49	1.28
7年目	H 33	0.8219	93.3	20.62	16.95	1.49	1.23
8年目	H 34	0.7903	93.3			2.72	2.15
9年目	H 35	0.7599	93.3			2.72	2.07
10年目	H 36	0.7307	93.3			2.72	1.99
11年目	H 37	0.7026	93.3			2.72	1.91
12年目	H 38	0.6756	93.3			2.72	1.84
13年目	H 39	0.6496	93.3			2.72	1.77
14年目	H 40	0.6246	93.3			2.72	1.70
15年目	H 41	0.6006	93.3			2.72	1.64
16年目	H 42	0.5775	93.3			2.72	1.57
17年目	H 43	0.5553	93.3			2.72	1.51
18年目	H 44	0.5339	93.3			2.72	1.45
19年目	H 45	0.5134	93.3			2.72	1.40
20年目	H 46	0.4936	93.3			2.72	1.34
21年目	H 47	0.4746	93.3			2.72	1.29
22年目	H 48	0.4564	93.3			2.72	1.24
23年目	H 49	0.4388	93.3			2.72	1.20
24年目	H 50	0.4220	93.3			2.72	1.15
25年目	H 51	0.4057	93.3			2.72	1.11
26年目	H 52	0.3901	93.3			2.72	1.06
27年目	H 53	0.3751	93.3			2.72	1.02
28年目	H 54	0.3607	93.3			2.72	0.98
29年目	H 55	0.3468	93.3			2.72	0.94
30年目	H 56	0.3335	93.3			2.72	0.91
31年目	H 57	0.3207	93.3			2.72	0.87
32年目	H 58	0.3083	93.3			2.72	0.84
33年目	H 59	0.2965	93.3			2.72	0.81
34年目	H 60	0.2851	93.3			2.72	0.78
35年目	H 61	0.2741	93.3			2.72	0.75
36年目	H 62	0.2636	93.3			2.72	0.72
37年目	H 63	0.2534	93.3			2.72	0.69
38年目	H 64	0.2437	93.3			2.72	0.66
39年目	H 65	0.2343	93.3			2.72	0.64
40年目	H 66	0.2253	93.3			2.72	0.61
41年目	H 67	0.2166	93.3			2.72	0.59
42年目	H 68	0.2083	93.3			2.72	0.57
43年目	H 69	0.2003	93.3			2.72	0.55
44年目	H 70	0.1926	93.3			2.72	0.52
45年目	H 71	0.1852	93.3			2.72	0.50
46年目	H 72	0.1780	93.3			2.72	0.48
47年目	H 73	0.1712	93.3			2.72	0.47
48年目	H 74	0.1646	93.3			2.72	0.45
49年目	H 75	0.1583	93.3	-27.33	-4.33	2.72	0.43
合計				757.93	879.46	119.96	50.09
単純事業費計				785.25		119.96	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的なパターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部 (残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.13	21.2	2.71	
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
-2年目	H 29	0.9615	93.3	80.06	76.98		
-1年目	H 30	0.9246	93.3	58.05	53.67		
供用開始年次	H 31	0.8890	93.3	26.81	23.83	1.28	1.14
1年目	H 32	0.8548	93.3	19.42	16.60	1.28	1.09
2年目	H 33	0.8219	93.3	20.62	16.95	1.28	1.05
3年目	H 34	0.7903	93.3			2.51	1.98
4年目	H 35	0.7599	93.3			2.51	1.91
5年目	H 36	0.7307	93.3			2.51	1.83
6年目	H 37	0.7026	93.3			2.51	1.76
7年目	H 38	0.6756	93.3			2.51	1.70
8年目	H 39	0.6496	93.3			2.51	1.63
9年目	H 40	0.6246	93.3			2.51	1.57
10年目	H 41	0.6006	93.3			2.51	1.51
11年目	H 42	0.5775	93.3			2.51	1.45
12年目	H 43	0.5553	93.3			2.51	1.39
13年目	H 44	0.5339	93.3			2.51	1.34
14年目	H 45	0.5134	93.3			2.51	1.29
15年目	H 46	0.4936	93.3			2.51	1.24
16年目	H 47	0.4746	93.3			2.51	1.19
17年目	H 48	0.4564	93.3			2.51	1.15
18年目	H 49	0.4388	93.3			2.51	1.10
19年目	H 50	0.4220	93.3			2.51	1.06
20年目	H 51	0.4057	93.3			2.51	1.02
21年目	H 52	0.3901	93.3			2.51	0.98
22年目	H 53	0.3751	93.3			2.51	0.94
23年目	H 54	0.3607	93.3			2.51	0.91
24年目	H 55	0.3468	93.3			2.51	0.87
25年目	H 56	0.3335	93.3			2.51	0.84
26年目	H 57	0.3207	93.3			2.51	0.81
27年目	H 58	0.3083	93.3			2.51	0.77
28年目	H 59	0.2965	93.3			2.51	0.74
29年目	H 60	0.2851	93.3			2.51	0.72
30年目	H 61	0.2741	93.3			2.51	0.69
31年目	H 62	0.2636	93.3			2.51	0.66
32年目	H 63	0.2534	93.3			2.51	0.64
33年目	H 64	0.2437	93.3			2.51	0.61
34年目	H 65	0.2343	93.3			2.51	0.59
35年目	H 66	0.2253	93.3			2.51	0.57
36年目	H 67	0.2166	93.3			2.51	0.54
37年目	H 68	0.2083	93.3			2.51	0.52
38年目	H 69	0.2003	93.3			2.51	0.50
39年目	H 70	0.1926	93.3			2.51	0.48
40年目	H 71	0.1852	93.3			2.51	0.47
41年目	H 72	0.1780	93.3			2.51	0.45
42年目	H 73	0.1712	93.3			2.51	0.43
43年目	H 74	0.1646	93.3			2.51	0.41
44年目	H 75	0.1583	93.3			2.51	0.40
45年目	H 76	0.1522	93.3			2.51	0.38
46年目	H 77	0.1463	93.3			2.51	0.37
47年目	H 78	0.1407	93.3			2.51	0.35
48年目	H 79	0.1353	93.3			2.51	0.34
49年目	H 80	0.1301	93.3	-1.60	-0.21	2.51	0.33
合計				203.35	187.82	121.85	46.71
単純事業費計				204.95		121.85	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的なパターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

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

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





## 全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
九州横断自動車道延岡線	嘉島JCT～矢部	2	23.0km

## ■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				68,998	
	改良費				38,888	
		土工	m <sup>3</sup>	10,726,684	9,539	切土(5,363,342m <sup>3</sup> )、盛土(4,549,881m <sup>3</sup> )、捨土(813,461m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>2</sup>	902,631	4,944	安定処理工、置換工、固結工
		法面工	m <sup>2</sup>	1,403,196	9,728	切土法面、盛土法面、法面保護、法面対策
		擁壁工	式	1	983	補強土壁、ブロック積擁壁、重力式擁壁等、石・ブロック積工
		管渠工	m	6,314	1,715	
		函渠工	m	1,354	2,147	
		排水工	m	159,373	2,177	
		中央分離帯工	m	16,118	800	
		雑工	式	1	6,855	
	橋梁費			0	12,722	
		100m以上	m	1,578	8,013	PC橋3橋、鋼橋6橋
		100m未満	m	552	4,709	PC27橋(うち跨道橋20橋)、RC橋1橋
	トンネル費			0	12,138	
		NATM	m	2,430	12,138	6本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費			0	801	
		IC	箇所	1	801	現道直結
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費			0	1,590	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	276,000	1,590	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	付帯施設費			0	2,859	
		交通管理施設工	式	1	2,859	標識、防護柵、照明施設等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及補償費				3,801	
	用地費		m <sup>2</sup>		1,770	
		宅地	m <sup>2</sup>	26,720	255	
		田畑	m <sup>2</sup>	242,061	586	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	943,243	651	
		その他	m <sup>2</sup>	33,997	278	
	補償費		式	1	2,031	
③	間接経費		式	1	7,823	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				80,622	

## 【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
九州横断自動車道延岡線	嘉島JCT～矢部	2	21.2km

## ■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				20,183	
	改良費				13,413	
		土工	m <sup>2</sup>	2,862,615	7,192	切土(1,553,634m <sup>2</sup> )、盛土(1,064,327m <sup>2</sup> )、捨土(244,654m <sup>2</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>2</sup>	485,488	1,291	安定処理工、置換工、固結工
		法面工	m <sup>2</sup>	560,165	626	切土法面、盛土法面、法面保護、法面対策
		擁壁工	式	1	204	補強土壁、ブロック積擁壁、重力式擁壁等、石・ブロック積工
		管渠工	m	1,189	323	
		函渠工	m	373	954	
		排水工	m	48,148	800	
		中央分離帯工	m	13,526	510	
		雑工	式	1	1,513	
	橋梁費			0	2,132	
		100m以上	m	917	1,235	PC橋1橋、鋼橋4橋
		100m未満	m	685	897	PC3橋、跨道橋9橋、RC橋1橋、鋼橋1橋
	トンネル費			0	330	
		NATM	m	531	330	1本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費			0	801	
		IC	箇所	1	801	現道直結
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費			0	1,193	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	254,400	1,193	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	付帯施設費			0	2,314	
		交通管理施設工	式	1	2,314	標識、防護柵、照明施設等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及補償費				99	
	用地費		m <sup>2</sup>		3	
		宅地	m <sup>2</sup>	0	0	
		田畑	m <sup>2</sup>	0	0	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	9,671	3	
		その他	m <sup>2</sup>	0	0	
	補償費		式	1	96	
③	間接経費		式	1	1,148	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				21,430	

## 【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



## 全事業における維持管理費の内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
九州横断自動車道延岡線	嘉島JCT～矢部	2	23.0km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	23.0	3,118	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,838	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			12,955	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を直轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出。

## 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
九州横断自動車道延岡線	嘉島JCT～矢部	2	21.2km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	21.2	3,167	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,993	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			13,160	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を直轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出。