

# 東九州自動車道

(<sup>さいき</sup>佐伯 ~ <sup>かまえ</sup>蒲江)

平成21年3月12日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

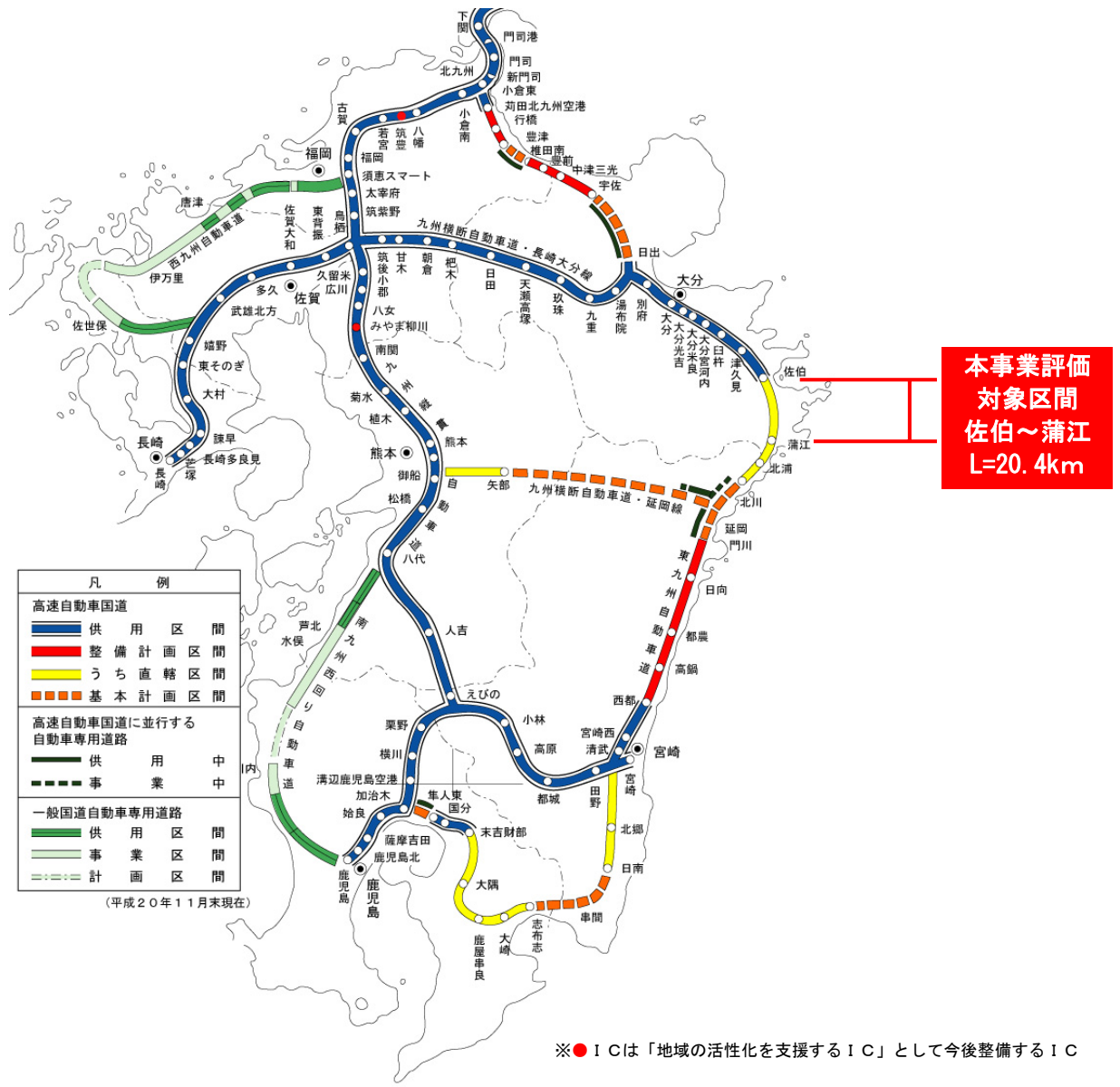
<b>1. 東九州自動車道（佐伯～蒲江）の概要</b> .....	1
1-1. 東九州自動車道の概要 .....	1
1-2. 東九州自動車道（佐伯～蒲江）の概要 .....	6
1-3. 対象区間の概要（計画諸元等） .....	6
1-4. 評価対象事業の変更点 .....	7
<b>2. 事業を巡る社会情勢等の変化</b> .....	8
2-1. 沿線地域の社会・経済情勢（対象区間） .....	8
2-2. 沿線地域の交通情勢（対象区間） .....	11
<b>3. 事業の効果及び必要性</b> .....	14
3-1. 対象区間の効果及び必要性 .....	14
<b>4. 事業の投資効果（費用便益効果分析）</b> .....	19
4-1. 事業の目的 .....	19
4-2. 費用便益効果分析結果【残事業】 .....	19
4-3. 費用便益効果分析結果【全事業】 .....	19
<b>5. 事業の進捗状況</b> .....	20
5-1. 対象区間の事業経緯 .....	20
5-2. 対象区間の事業進捗状況（事業全体、用地補償費） .....	20
5-3. 前回評価との比較 .....	20
<b>6. 事業の進捗の見込み</b> .....	21
6-1. 対象区間の事業見通し .....	21
6-2. 地域の協力体制 .....	21
<b>7. コスト縮減や代替案立案等</b> .....	25
7-1. 対象区間のコスト縮減対応 .....	25
7-2. 対象区間の代替案等の可能性 .....	25
<b>8. 対応方針（原案）</b> .....	26
8-1. 対象区間の対応方針（原案） .....	26
<b>巻 末 資 料</b> .....	27
(1) 客観的評価指標 .....	28
(2) 費用便益分析に係る資料 .....	32

# 1. 東九州自動車道（佐伯～蒲江）の概要

## 1-1. 東九州自動車道の概要

### (1) 東九州自動車道の概要

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。

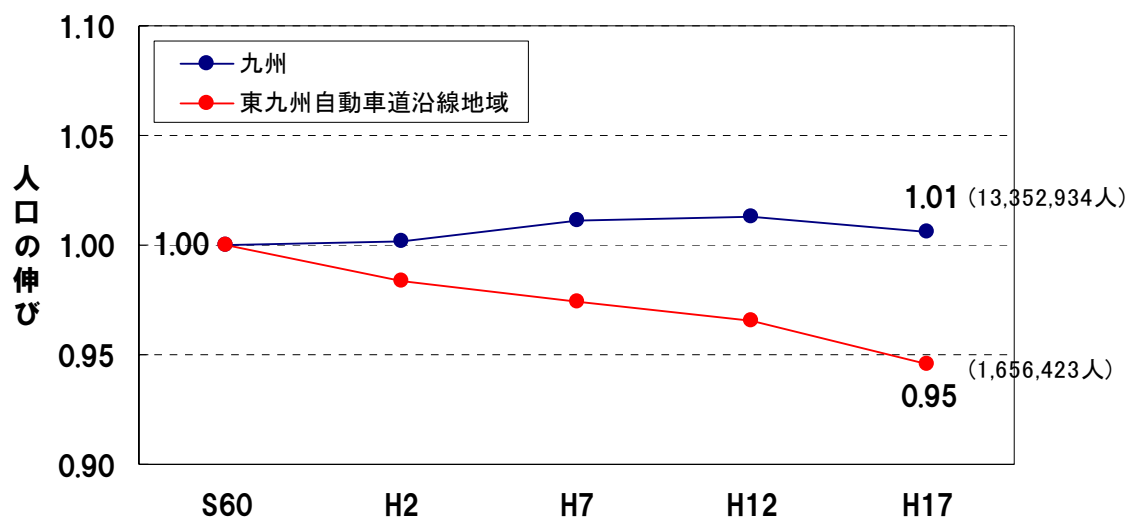


▲高規格幹線道路概要図

## (2) 東九州自動車道沿線地域の社会情勢の変化

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、九州全体が横ばいの状況であるのに対し減少傾向にある。

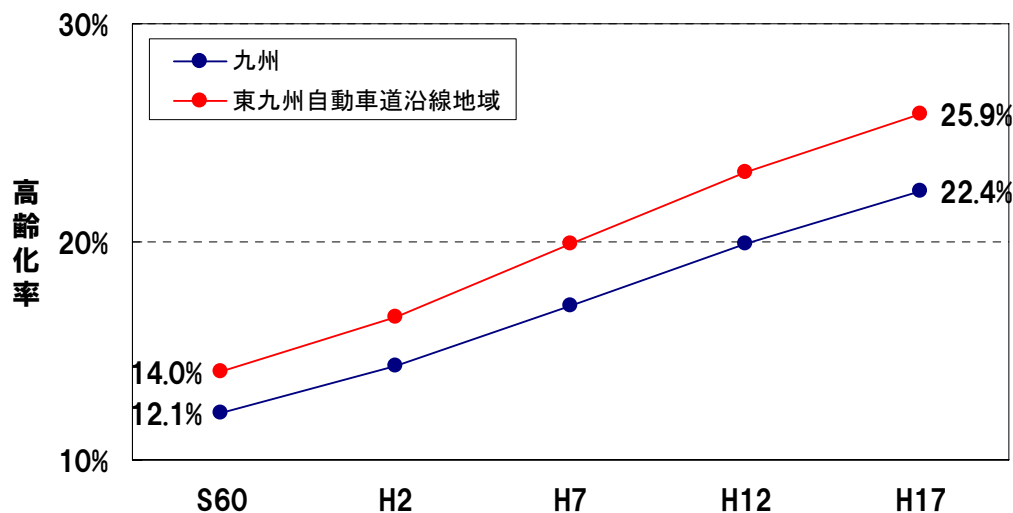
また、高齢化率は増加傾向にあり、九州全体と比較して増加する傾向がやや強く、高齢化が進展している。



※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人口の推移



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

資料：各年国勢調査

### ▲東九州自動車道沿線の高齢化の推移

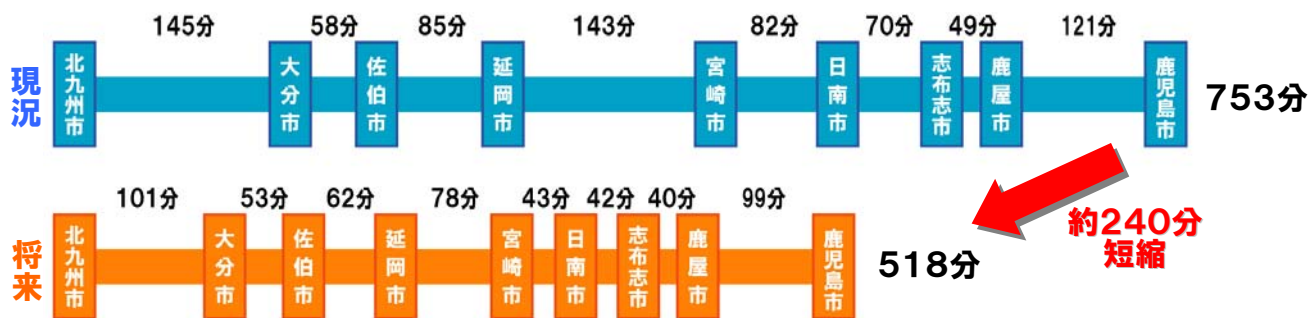
### (3) 事業の効果及び必要性

#### 効果1 東九州自動車道沿線地域の交流連携の支援

東九州自動車道沿線には、北九州市や大分市、宮崎市、鹿児島市の県庁所在都市のほか、佐伯市、延岡市などの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240分（開通前：約753分→開通後：約518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。

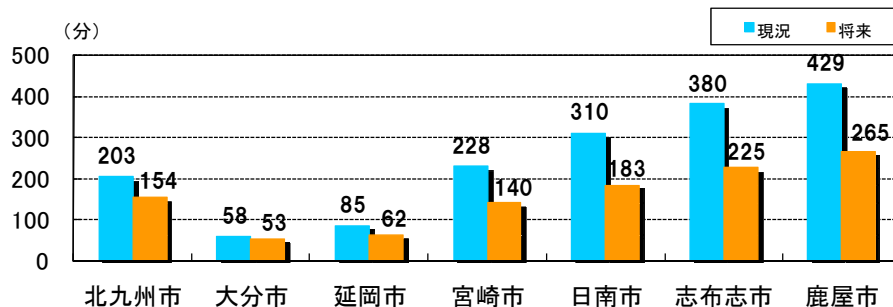
さらに、佐伯市を中心とした時間圏もゆがみが是正されるものと期待される。



注. 各市役所間の所要時間を計測。将来の東九州道は設計速度により算出

#### ▲東九州自動車道沿線地域間の所要時間の変化

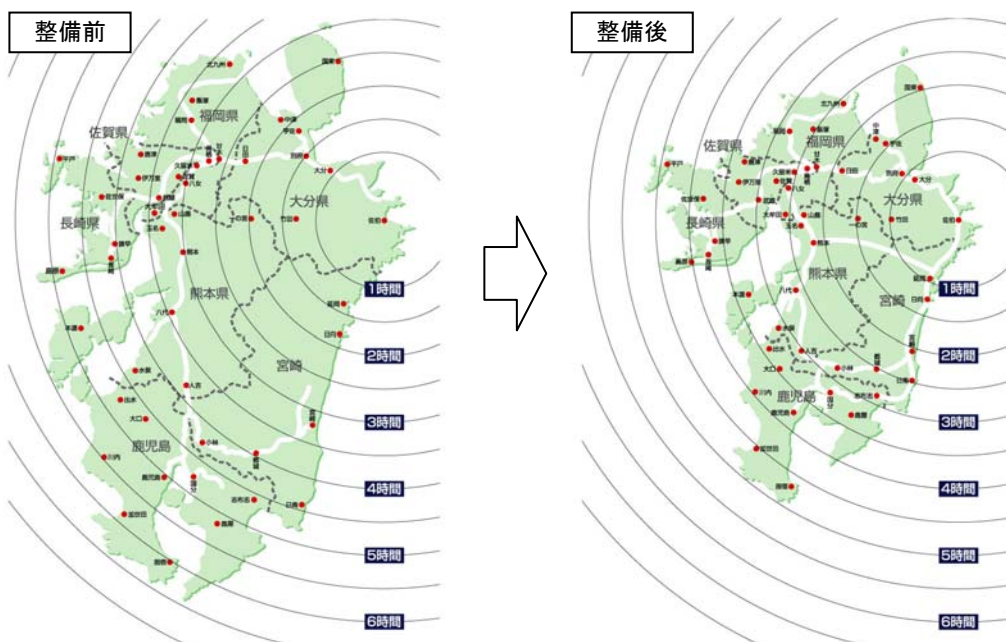
資料：道路交通センサス（H17）により作成



#### ▲佐伯市と沿線地域との所要時間の変化

資料：道路交通センサス（H17）により作成

資料：道路交通センサス（H17）により作成

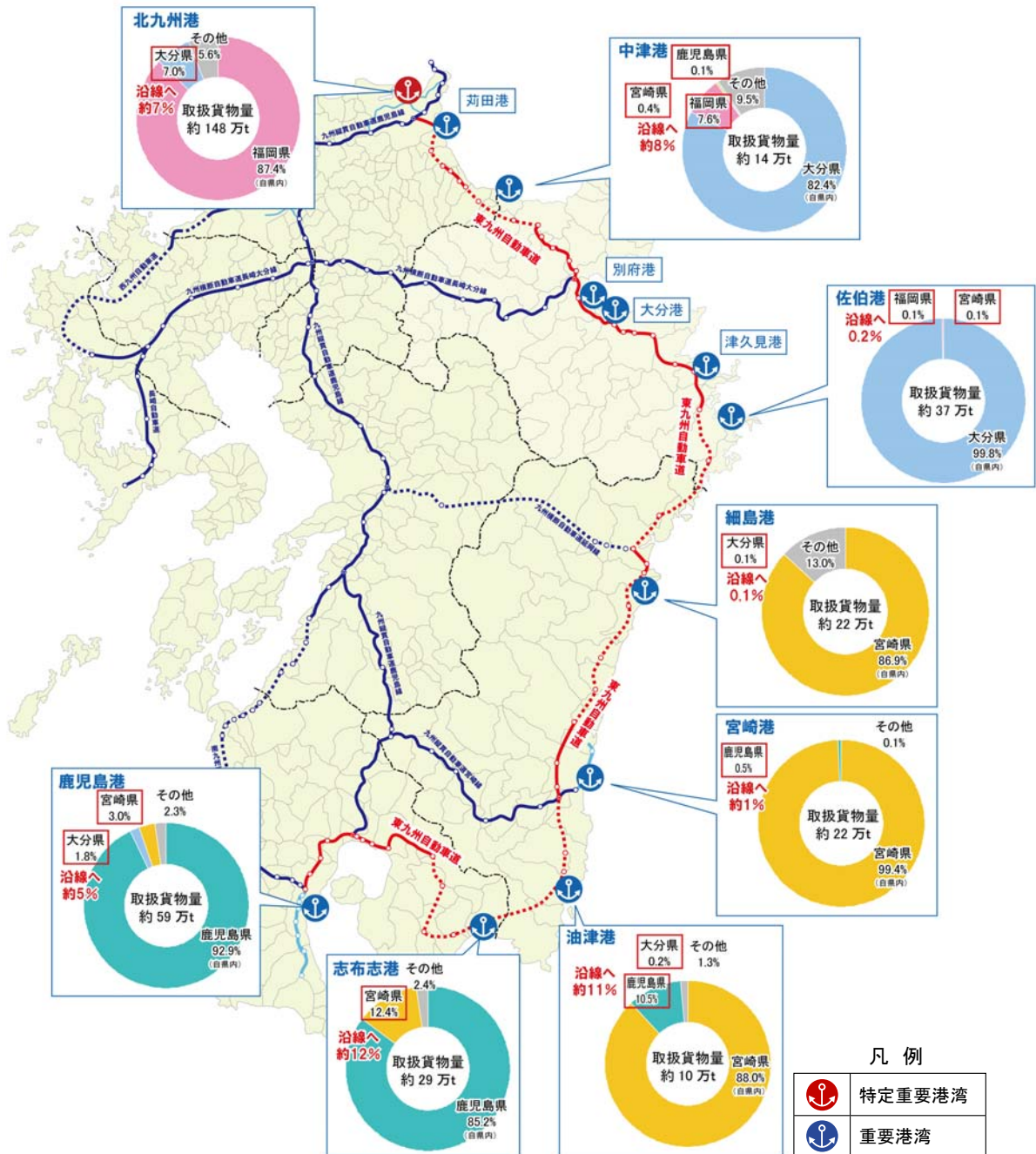


#### ▲佐伯市を中心とした時間圏の変化

## 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、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

※東九州自動車道沿線…福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県

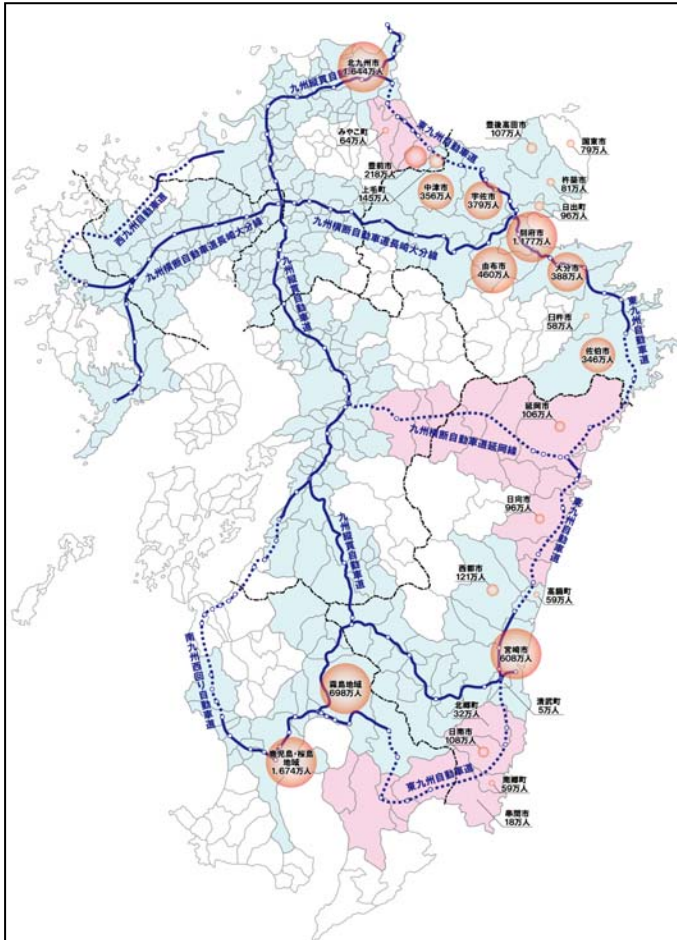
※東九州自動車道沿線方面への搬出入が0.1%以上ある港湾のみ内訳を記載

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分圏内の拡大による観光客の増加が期待される。また、大分県南部の佐伯市の日帰り圏の拡大により、当該地域への観光客数の増加も期待される。

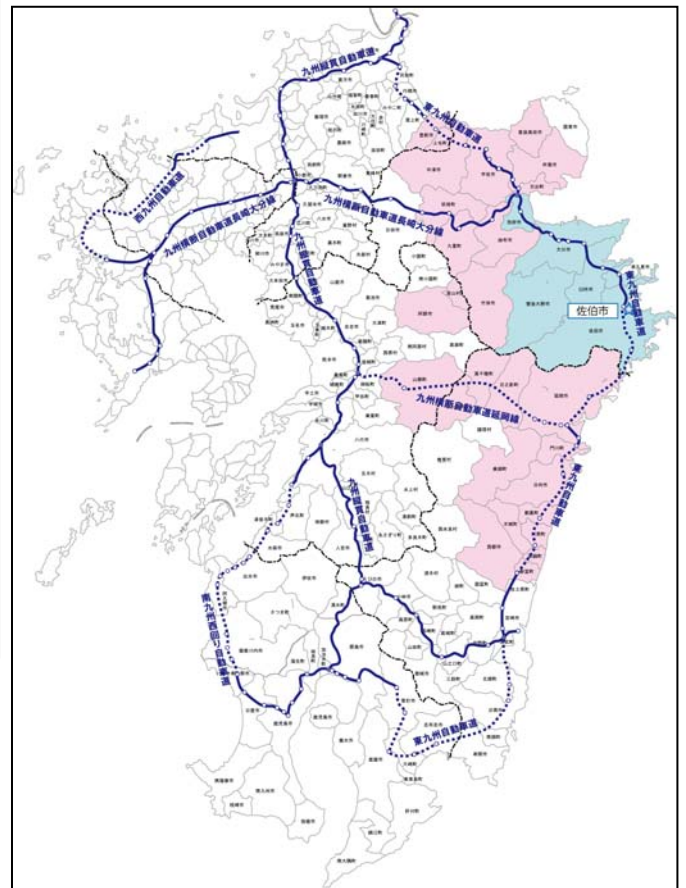


凡例

	現在のIC30分圏
	将来のIC30分圏

#### ▲東九州自動車道沿線の観光客数の分布とIC30分圏内の変化

※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



凡例

	現在の日帰り圏
	将来の日帰り圏

#### ▲佐伯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：交通量推計結果により、平成18年福岡県観光入込客推計調査(福岡県)、平成17年大分県観光動態調査結果(大分県)、平成18年観光動向調査結果(宮崎県)、平成18年鹿児島県観光統計(鹿児島県)

### 1-2. 東九州自動車道（佐伯～蒲江）の概要

東九州自動車道（佐伯～蒲江）は、大分県佐伯市～佐伯市蒲江を結ぶ延長 20.4km の高速自動車国道である。

本道路は、九州北東部の広域的な連携を図り、地域の活性化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 号の代替路線としての機能も有する。

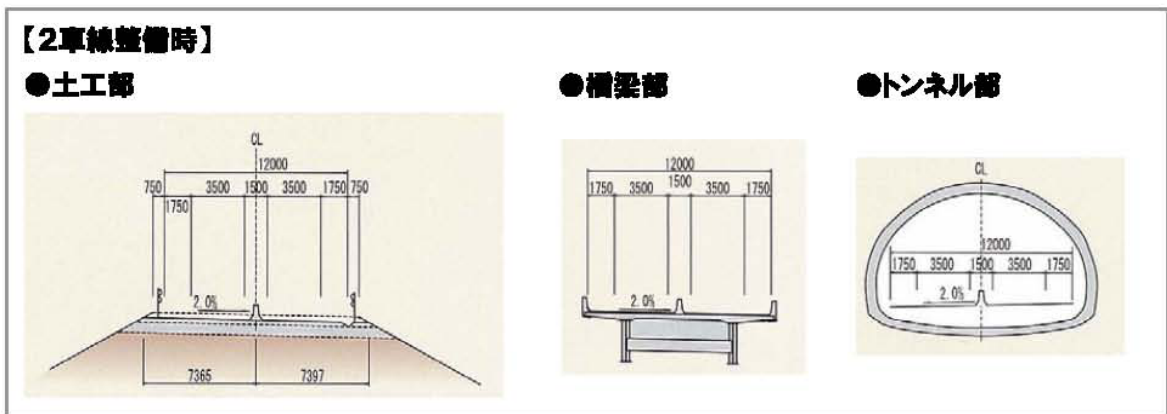
### 1-3. 対象区間の概要（計画諸元等）

#### ○計画諸元

#### ■東九州自動車道（佐伯～蒲江）の計画諸元

起終点	(自) 大分県佐伯市大字上岡
	(至) 大分県佐伯市蒲江大字森崎浦
延長	L=20.4km
道路幅員	W=12.0m (2車線整備時)
道路規格	第1種第2級
設計速度	V=100km/h
車線数	4車線 (当面2車線整備)

#### ○標準断面図（単位：mm）



#### 1-4. 評価対象事業の変更点

東九州自動車道（佐伯～蒲江）は、第1回国土開発幹線自動車道建設会議（以下、国幹会議）（平成15年12月開催）において津久見～蒲江として再評価が実施されたが、第2回国幹会議（平成18年2月開催）において、事業主体が変更（西日本高速道路株式会社の施行から新直轄方式に移行）となったため、評価対象区間を佐伯～蒲江間に変更した。



時期	津久見～佐伯	佐伯～蒲江
平成元年度	基本計画 (H元. 2. 27)	—
平成3年度	—	基本計画 (H3. 12. 20)
平成8年度	整備計画 (H8. 12. 27)	
平成9年度	施行命令 (H9. 12. 25)	—
平成10年度	—	施行命令 (H10. 12. 25)
平成15年度	第1回国土開発幹線自動車道建設会議の開催 (前回再評価)	
平成17年度	第2回国土開発幹線自動車道建設会議の開催 整備計画の変更 (佐伯～蒲江が新直轄方式に移行)	
平成18年度	—	工事着手、用地着手
平成20年度	供用開始 (H20. 6. 28)	—



再評価後5年経過した事業

## 2. 事業を巡る社会情勢等の変化

### 2-1. 沿線地域の社会・経済情勢（対象区間）

#### (1) 社会特性

##### ①市町村合併

東九州自動車道（佐伯～蒲江）が通過する佐伯市は、平成17年3月1日、佐伯市、蒲江町、上浦町、弥生町、本匠村、宇目町、直川村、鶴見町、米水津村の1市5町3村が合併し、人口約8万人の都市となった。

大分県は平成16年4月には県下に58市町村あったが、多くの市町村が合併し、平成18年4月には18市町村となった。佐伯市の人口は平成12年の県下第5位から平成17年には県下第4位になり、今後、県内の主要都市としての拠点性の向上が求められる。



▲市町村合併状況

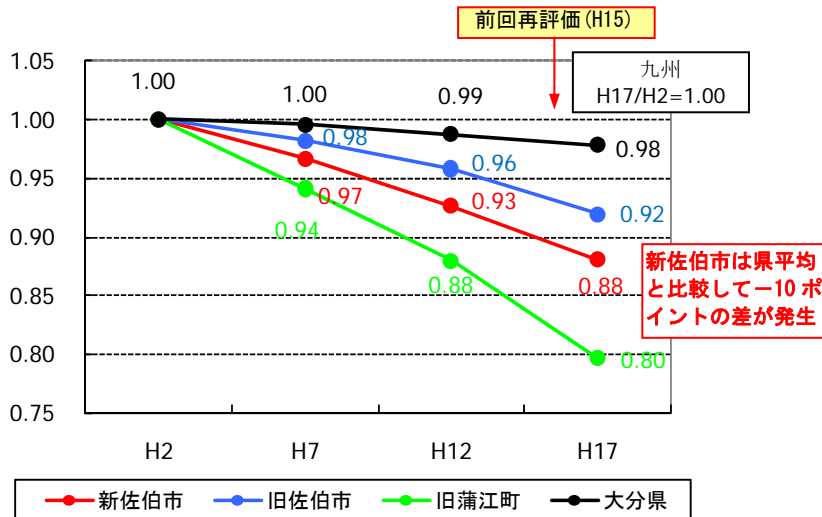
## ②人口動向

東九州自動車道（佐伯～蒲江）沿線の旧佐伯市、旧蒲江町はともに人口が減少している。合併後の新佐伯市でも大分県の伸び率を下回り、平成2年以降、再評価年の平成15年に近い平成17年は12ポイント減少している。九州における人口8～10万人規模の都市の中でも佐伯市の人口伸び率は低い。

また、高齢化率をみると旧佐伯市は県平均程度であるが、県平均を大きく上回る旧蒲江町などと合併した新佐伯市は県平均を上回っており、県内でも高齢化が進展している地域といえる。

### ▼人口10万人規模の都市の人口の伸び率(H17/H2)

都市名	人口(人)		伸び率(H17/H2)
	H2	H17	
筑紫野市	70,303	97,571	1.39
大野城市	75,214	92,748	1.23
春日市	88,699	108,402	1.22
宗像市	78,197	94,148	1.20
大村市	73,435	88,040	1.20
鹿屋市	77,655	81,471	1.05
諫早市	138,918	144,034	1.04
都城市	130,153	133,062	1.02
別府市	130,334	126,959	0.97
中津市	86,965	84,368	0.97
薩摩川内市	106,432	102,370	0.96
唐津市	136,763	128,564	0.94
八代市	145,959	136,886	0.94
延岡市	146,989	135,182	0.92
佐伯市	91,217	80,297	0.88
旧佐伯市	52,323	48,088	0.92
旧蒲江町	10,417	8,296	0.80
大牟田市	150,453	131,090	0.87



※新佐伯市・・・平成16年以前は旧佐伯市と旧南海部郡5町3村の合算値  
 ※旧佐伯市、旧蒲江町のH17は日本人のみ

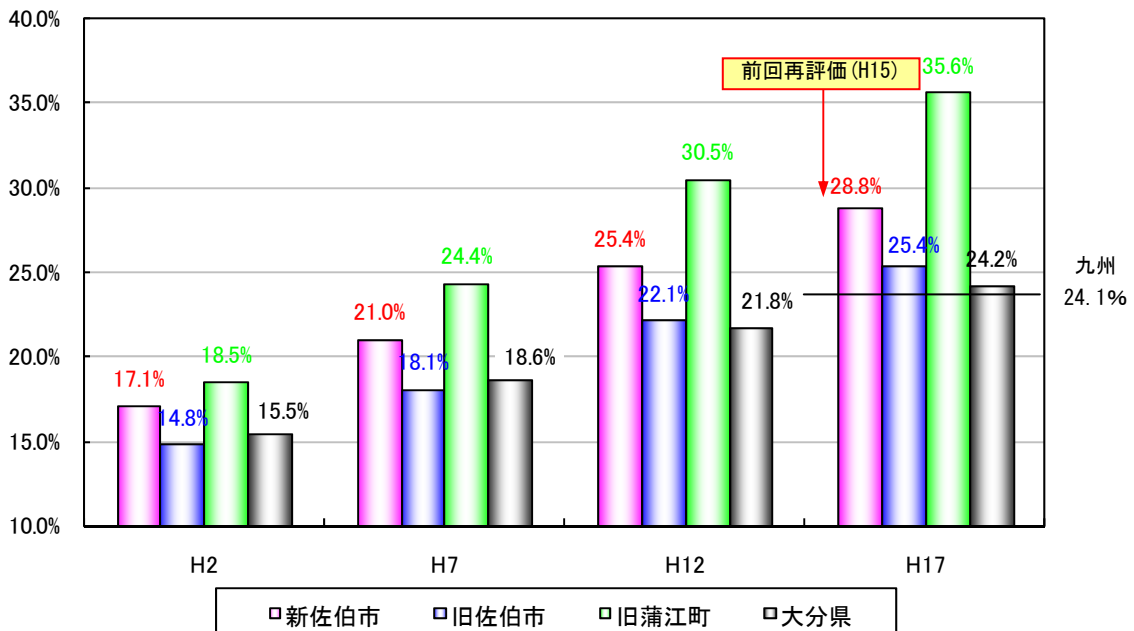
※平成2年データは平成17年3月時点の市町村区分で集計

※旧佐伯市、旧蒲江町のH17は日本人のみ

### ▲人口の推移

資料：国勢調査

資料：国勢調査



※新佐伯市・・・平成16年以前は旧佐伯市と旧南海部郡5町3村の合算値  
 ※旧佐伯市、旧蒲江町のH17は日本人のみ

### ▲高齢化率の推移

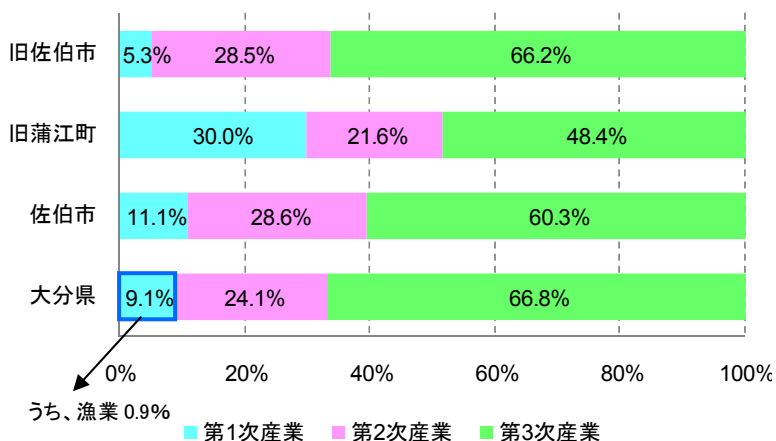
資料：国勢調査

## (2) 経済特性

### ①産業別就業者数

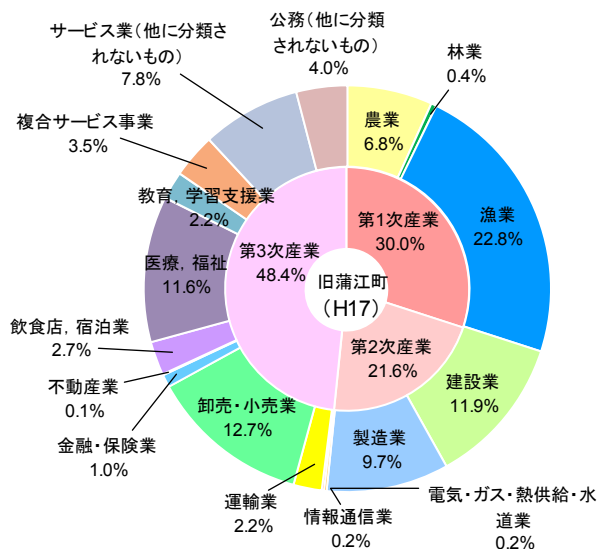
東九州自動車道沿線の旧佐伯市と旧蒲江町の産業別就業者数比率をみると、旧蒲江町は第1次産業比率が大分県平均と比較して高く、特に漁業は大分県の0.9%に対して22.8%と非常に高い比率である。

旧蒲江町の平成2年以降の漁業就業者は減少傾向にあり、漁獲量や養殖業生産量は増加しているものの、漁獲金額や養殖業生産高は減少傾向にあり、特徴ある産業の停滞がみられる地域といえる。



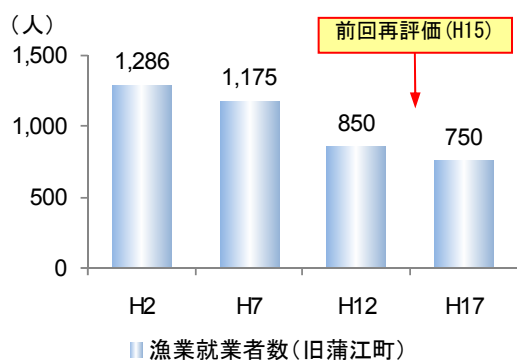
▲産業別就業者数比率 (H17)

資料：国勢調査



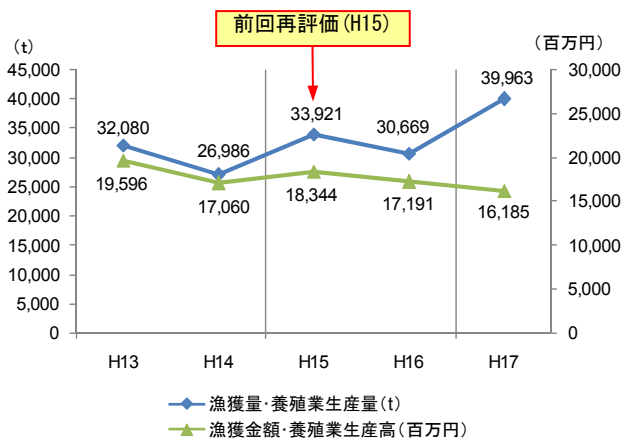
▲旧蒲江町の産業大分類別就業者数比率 (H17)

資料：国勢調査



▲旧蒲江町の漁業就業者数推移

資料：国勢調査



▲佐伯市の漁獲量等の推移

\*平成16年以前は旧佐伯市と旧南海部郡5町3村の合算値

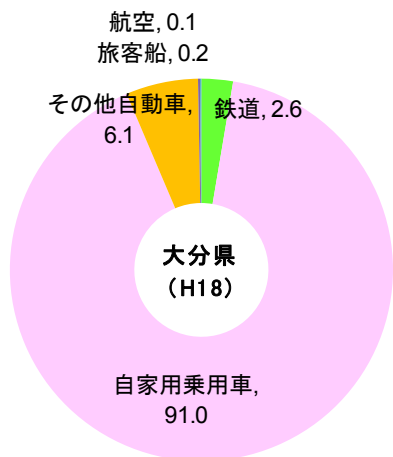
資料：大分県農林水産統計年報

## 2-2. 沿線地域の交通情勢（対象区間）

### （1）移動手段別分担率

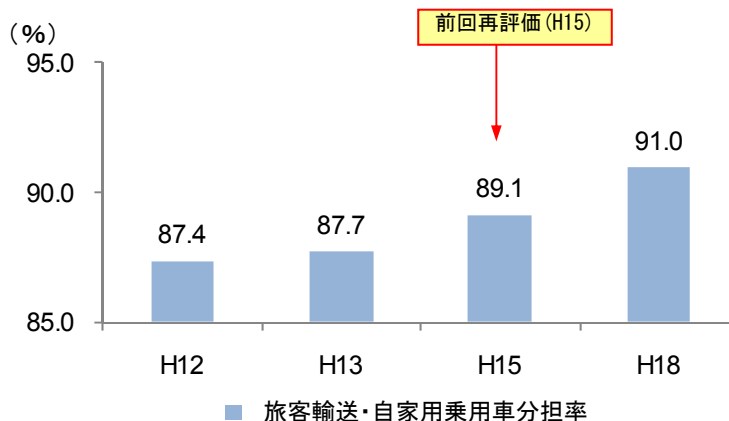
旅客輸送の機関分担比率をみると、大分県は自家用乗用車が9割を占め、再評価年の平成15年以降でも約2ポイント上昇しており、旅客移動は自動車に依存せざるを得ない地域である。

また、貨物輸送も、全体の5割以上が自動車で占められ、特に福岡県との結びつきが強い。大分県は旅客輸送・貨物輸送ともに自動車依存が強い地域といえる。



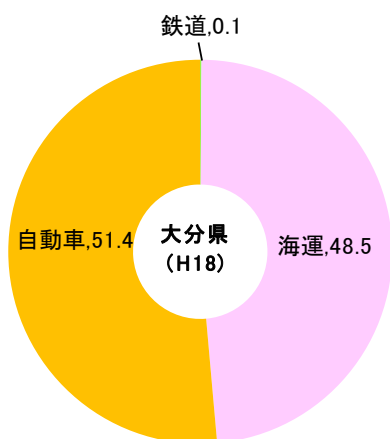
▲旅客輸送における機関分担率  
(大分県、H18)

資料：旅客地域流動調査



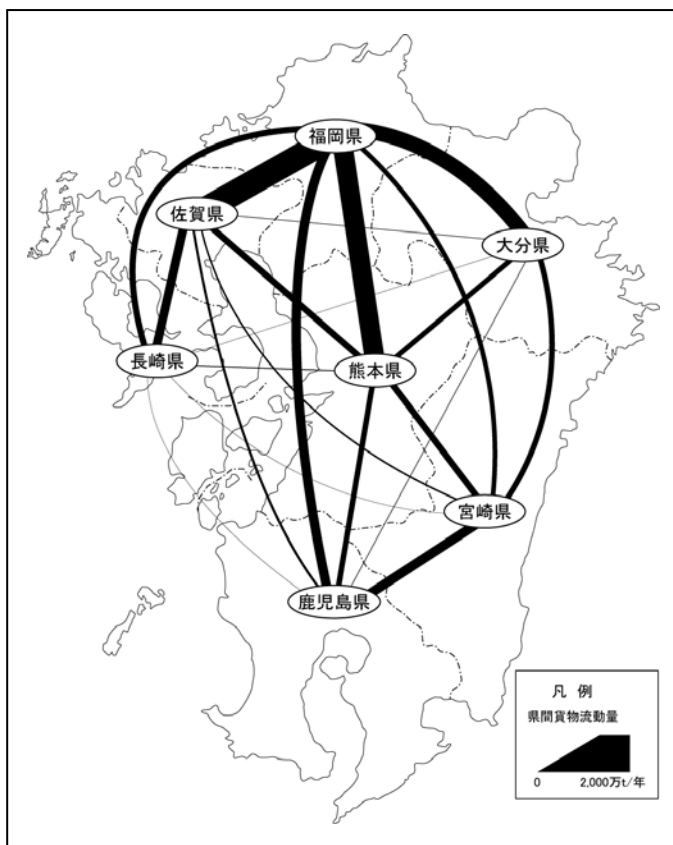
▲旅客輸送における自家用乗用車分担率の推移  
(大分県)

資料：旅客地域流動調査



▲貨物輸送における機関分担率  
(大分県、H18)

資料：貨物地域流動調査



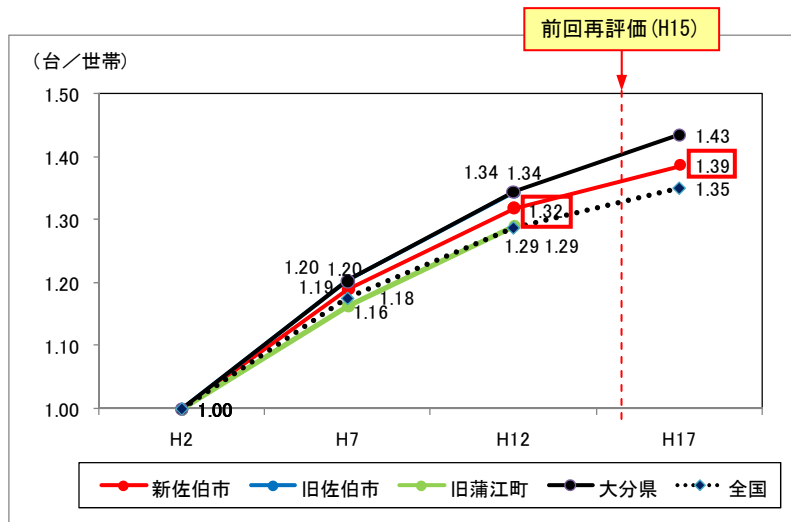
▲九州県間貨物流動 (H18)

資料：貨物地域流動調査

## (2) 自動車利用状況

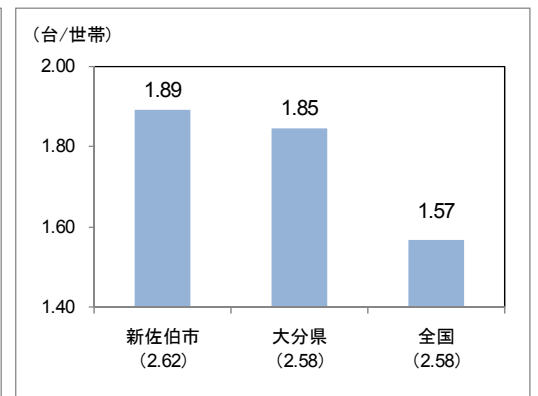
合併後の佐伯市における自動車保有台数は、大分県、全国と同様に増加しており、平成2年以降は約40ポイント、再評価年に近い平成12年から平成17年にかけて7ポイント増加している。また、1世帯当たりの自動車保有台数は、大分県、全国平均よりも高く、自動車依存の強い地域である。

このような中、通勤通学時の利用交通手段は、旧佐伯市、旧蒲江町ともに約6割が自家用車を利用しており、日常的に自動車を利用する自動車依存が高い地域であるといえる。



▲自動車保有台数の推移

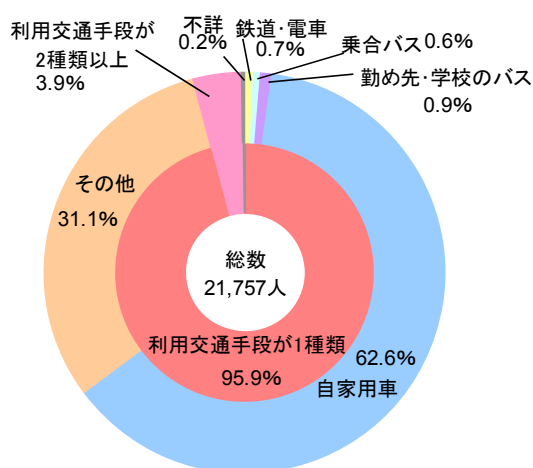
※新佐伯市…平成16年以前は旧佐伯市と旧南海部郡5町3村の合算値



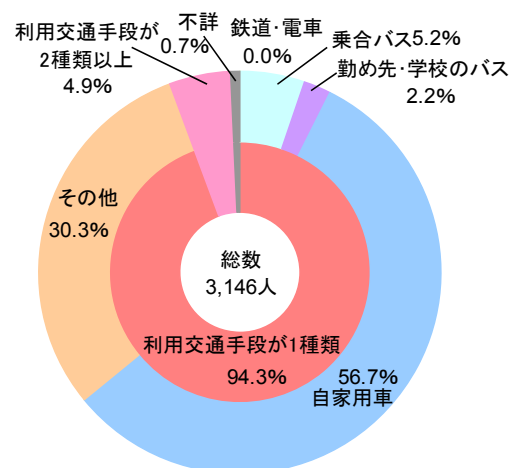
▲1世帯当たりの自動車保有台数 (H17)

※行政名下の ( ) …世帯人員 (人/世帯、H17)

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



▲旧佐伯市の通勤通学利用交通手段 (H12)



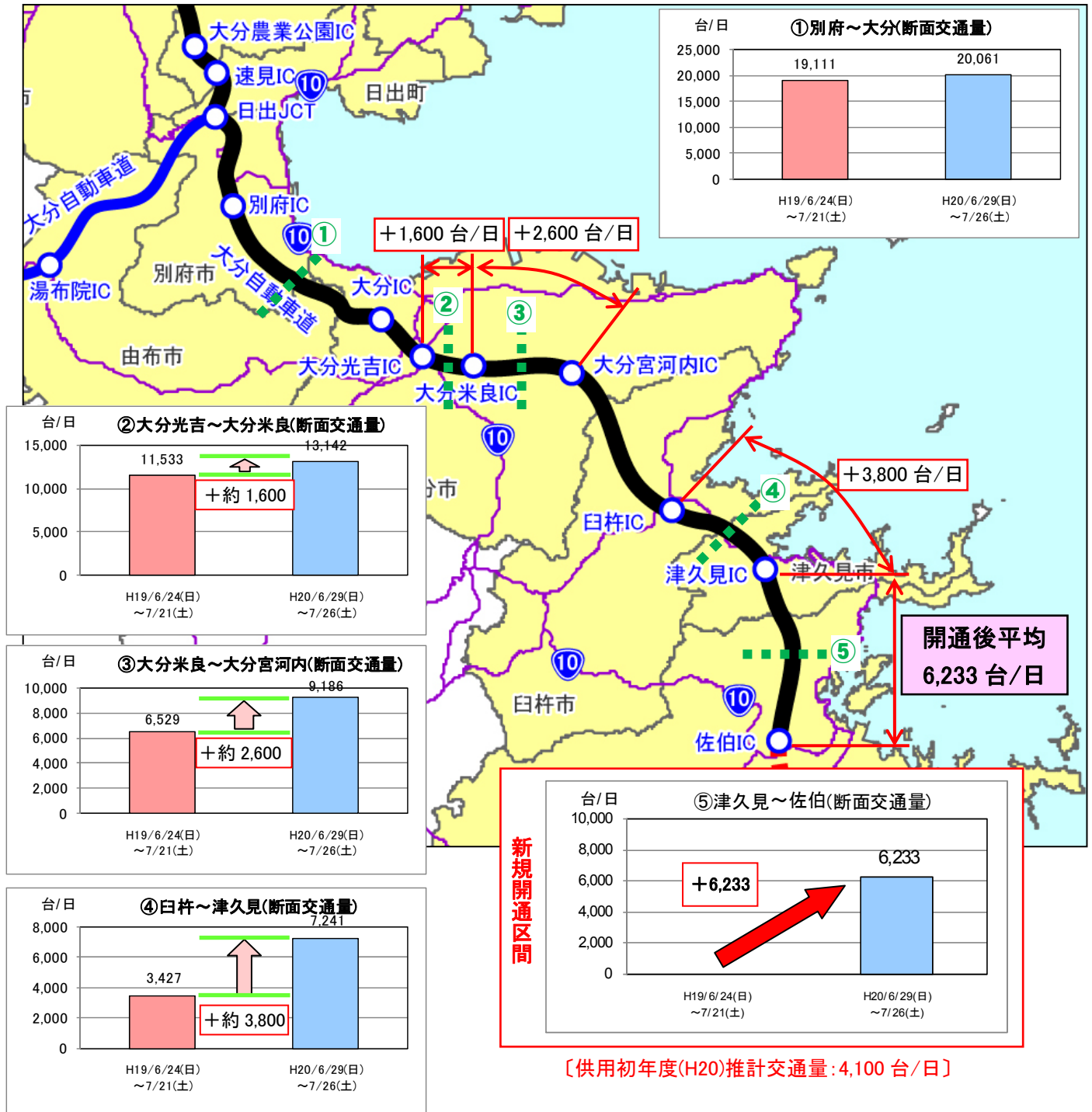
▲旧蒲江町の通勤通学利用交通手段 (H12)

資料：国勢調査

※利用交通手段は国勢調査の00年調査のみのデータ  
※通勤・通学の合計値のデータのみ (通勤のみのデータは非公表)  
※その他…徒歩、タクシー、オートバイ、自転車など

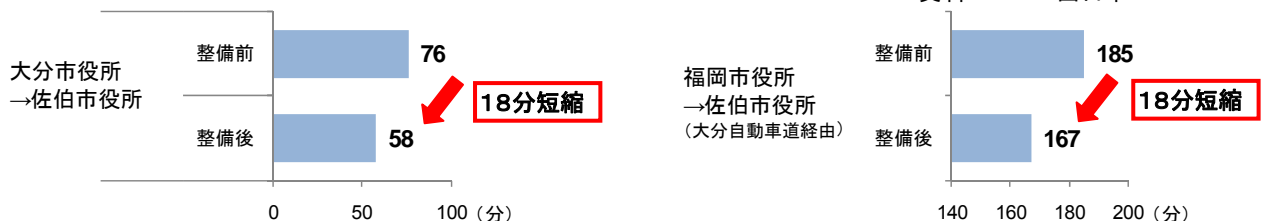
### (3) 東九州自動車道（津久見～佐伯間）の供用効果

東九州自動車道は、延伸するに従い利用交通量が増加する傾向にあり、平成20年6月に供用した津久見～佐伯間では、約6,200台/日の利用交通がみられるとともに、既供用区間の交通量も約1,600～3,800台/日増加する効果をもたらしている。



#### ▲東九州自動車道（津久見～佐伯間）の供用後交通量

資料：NEXCO 西日本



#### ▲東九州自動車道（津久見～佐伯間）の時間短縮効果



## 効果・必要性2:物流の効率化支援

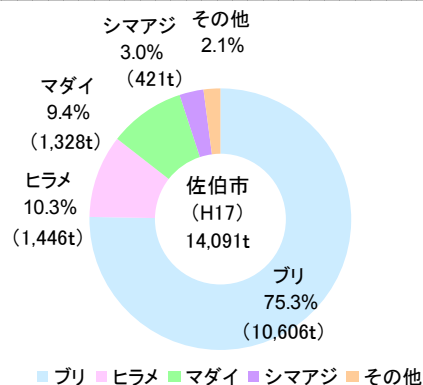
### ○地域ブランド等の支援

- 大分県で生産する「養殖ヒラメ」や「養殖ブリ(豊の活ぶり)」の収穫量は、それぞれ全国1位、全国3位のシェアを占め、佐伯市はそれぞれ大分県内の約90%～ほぼ100%のシェアを占める。旧蒲江町の養殖ブリやカンパチなどは陸上輸送が約7割で、平成19年は約5割を関東へ、約3割を関西へ出荷している。
- 東九州自動車道の整備による輸送時間短縮は、鮮度保持により商品価値を向上させるとともに、販路拡大にも寄与するなど、地域ブランドの確立を支援する。

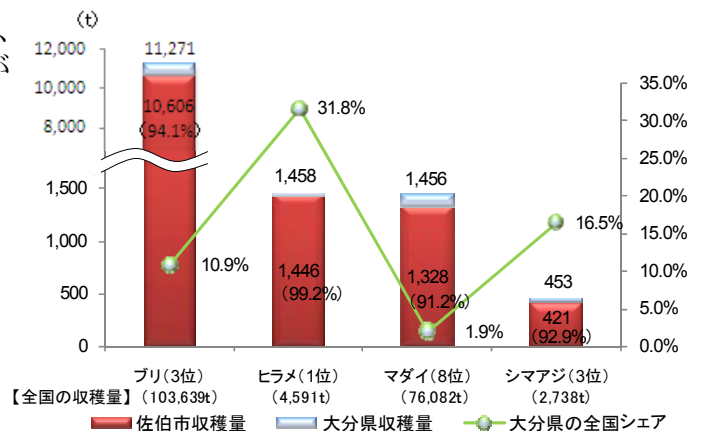
「豊の活ぶり」などとしてブランド化している旧蒲江町の養殖ブリやカンパチなどは、国道388号や主要地方道佐伯蒲江線から東九州自動車道を経由し、関東をはじめ、関西や中国・四国地方に出荷している。

陸上輸送の場合、活けずしてから冷凍状態で輸送するため、輸送時の振動よりも、時間短縮の効果が高い。

平成20年6月に開通した津久見～佐伯間の整備による時間短縮により、福岡、関西方面への輸送途中に立ち寄りが可能になっており、さらに佐伯～蒲江が整備されれば、時間短縮により販路拡大につながる事が期待される。



▲佐伯市の養殖魚種別収穫量の比率 (H17)



▲養殖魚種別収穫量のシェア (H17)

資料：全国、大分県…漁業・養殖業生産統計年報（農林水産省）  
佐伯市…佐伯市市勢要覧 2007（大分県農林水産統計年報）



▲養殖ブリ等の搬送ルート

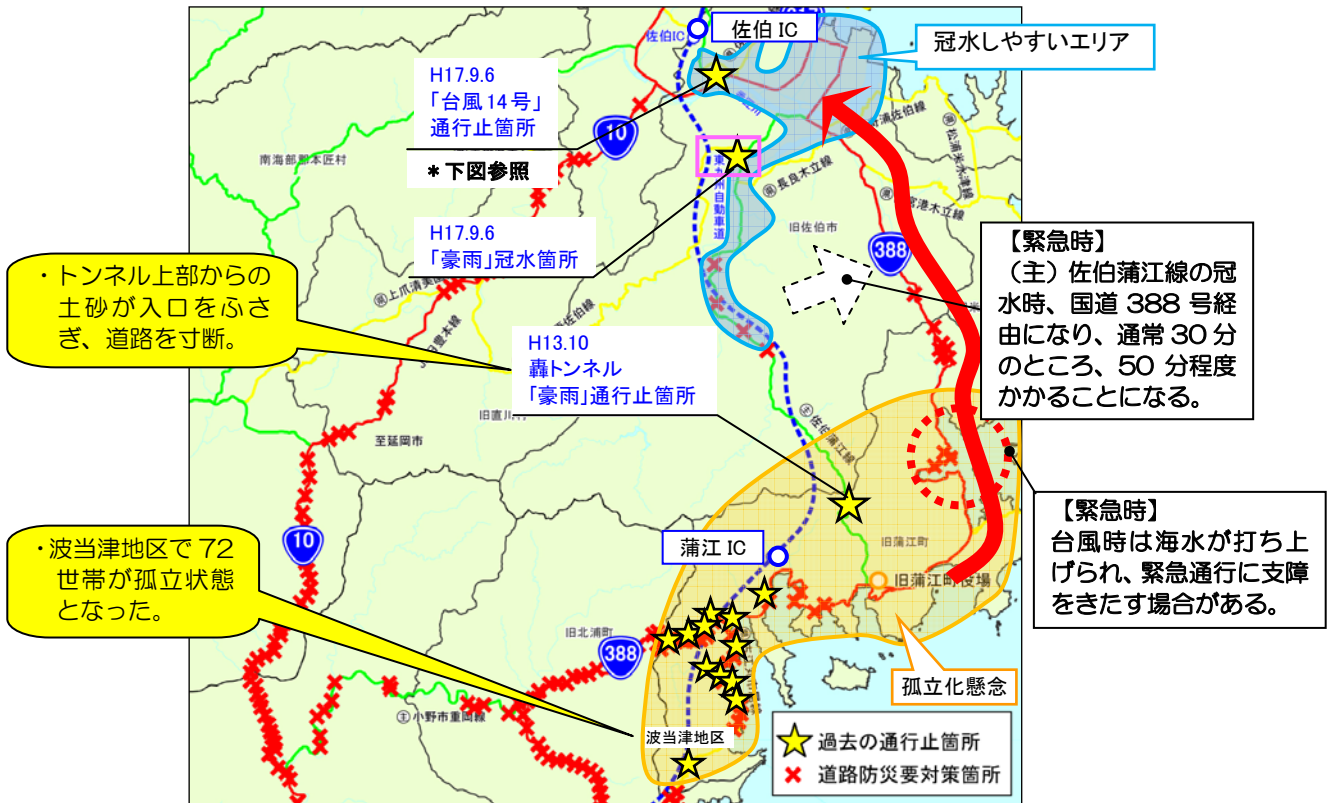


▲養殖ブリ等の出荷先と輸送手段 (H19)

## 効果・必要性3: 地域の防災機能・安全性の向上

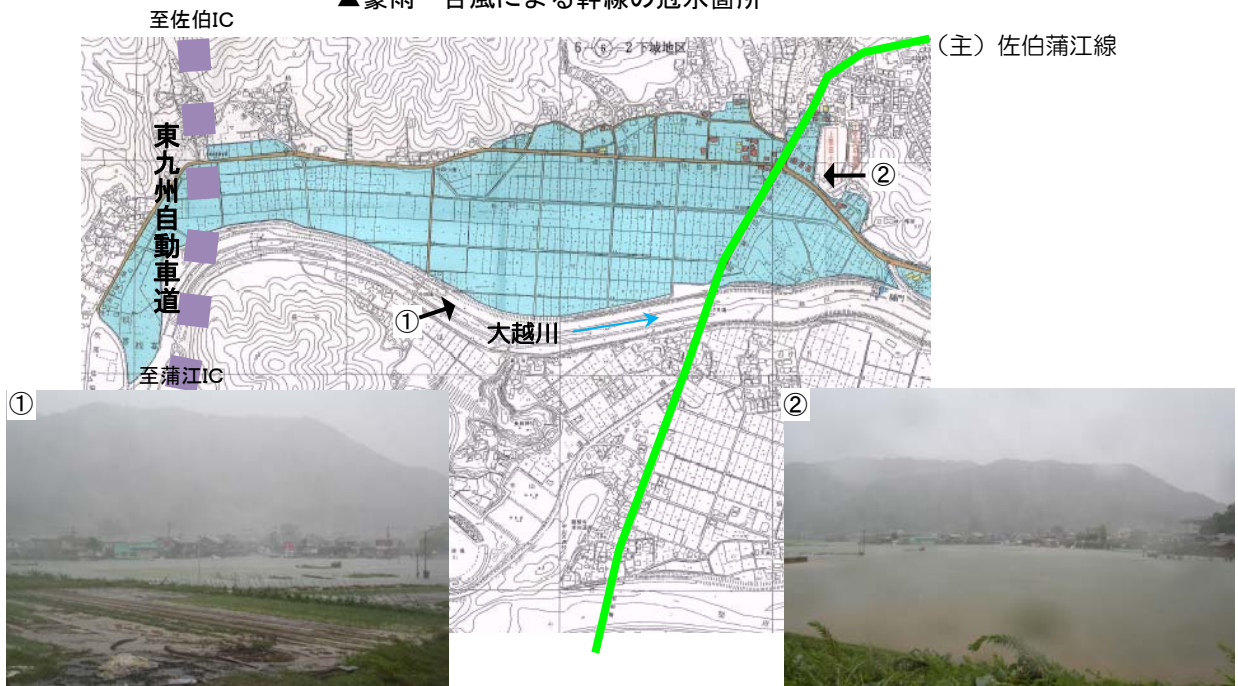
### ①リダンダンシーの確保

- 東九州自動車道に並行する国道10号、国道388号等には、道路防災要対策箇所が残存し、また平成13年には台風による通行止め等の影響により蒲江町は一時陸の孤島状態となった。
- 東九州自動車道(佐伯～蒲江)の整備により、安全性の高い迂回路が確保され安全な交通網の確保が図られる。



注. 冠水しやすいエリア…佐伯市防災マップの河川浸水想定区域によるおおよそのエリア

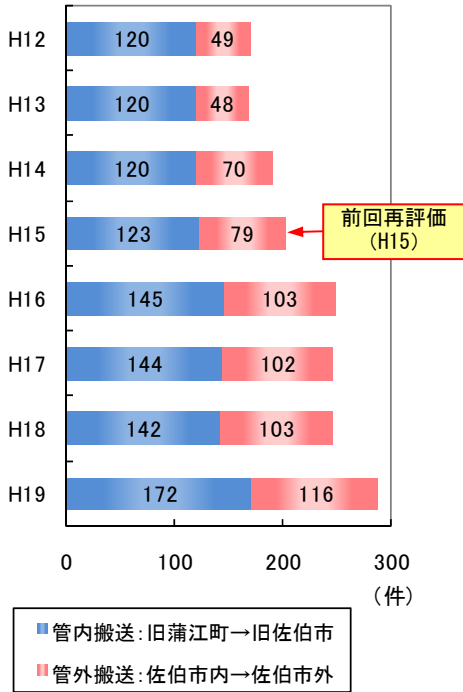
### ▲豪雨・台風による幹線の冠水箇所



▲大越川の氾濫により主要地方道佐伯蒲江線が冠水した(平成17年9月6日)

## ②救急医療施設へのアクセス性向上

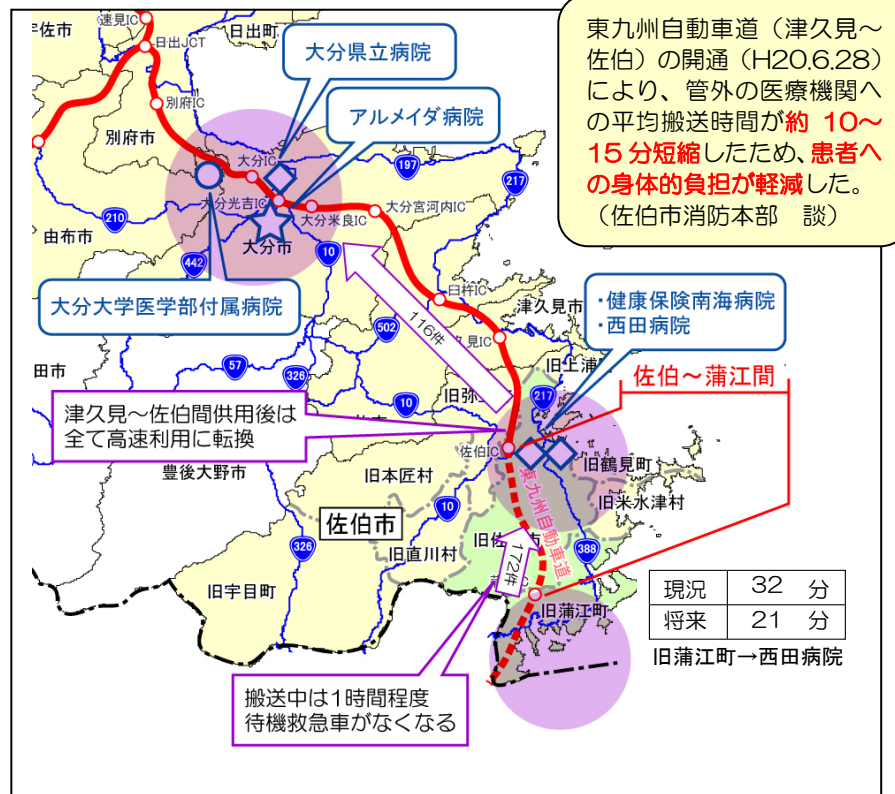
- 佐伯市から市外への搬送者数は年間 116 人(平成 19 年実績)であり、平成 12 年から 19 年にかけて約 2 倍に増加している。
- 東九州自動車道の整備により、旧蒲江町から高次医療施設(佐伯市)までは、32 分→21(約 11 分の時間短縮)で搬送することが可能となり、安全・安心な暮らしの実現に寄与する。
- 救急搬送においては、佐伯～蒲江の整備により、時間短縮効果の他に走行性(走りやすさ)が大幅に向上し、搬送する患者や救急隊員の身体的負担軽減も期待される。



### ▲佐伯市の搬送者数の推移

資料：佐伯市消防署

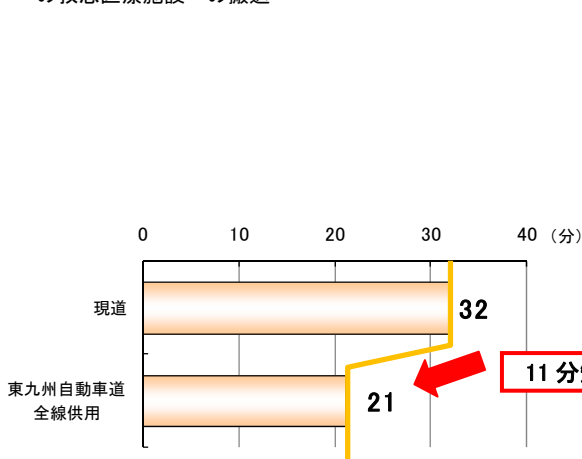
- ※佐伯市・・・H16 年以前は旧佐伯市と旧南海部郡 5 町 3 村の合算値
- ※佐伯市内への搬送者数・・・佐伯市内の救急医療施設への搬送
- ※佐伯市外への搬送者数・・・大分市などの佐伯市外の救急医療施設への搬送



### ▲佐伯市から市外への搬送者数 (H19)

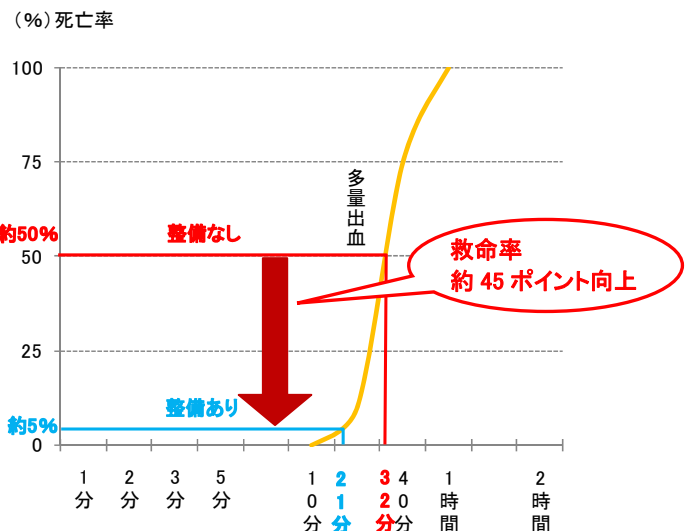
資料：佐伯市消防署

### 【旧蒲江町→西田病院(佐伯市)】



### ▲旧蒲江町→西田病院(佐伯市)の所要時間変化

\* 旧蒲江町・・・旧蒲江町の地理的重心  
資料：H17 道路交通センサス



### ▲搬送時間の変化と救命率の変化

資料：日本放送協会 NHK スペシャル(西ドイツ死者激減第2次交通戦争の処方箋)、所要時間変化をもとに作成

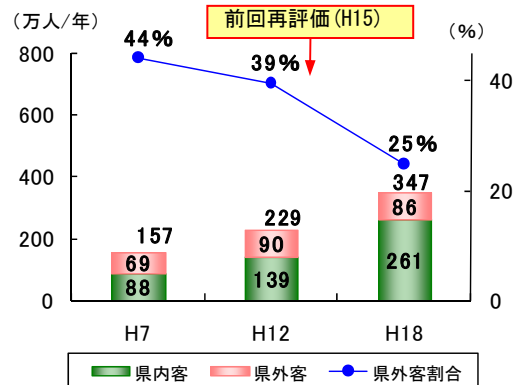
## 効果・必要性4:活力ある地域づくりの支援

### ○観光活性化の支援

- 佐伯市を訪れる観光客の全数は増加しているが、県外客の割合は減少している。佐伯市蒲江町では、平成 18 年度より「蒲江ブルーツーリズムの学校(あまべ渡世大学)」の開校や、東九州伊勢えび海道まつりなどにより観光活性化を進めている。
- 東九州自動車道の整備により、県外からの観光客の利便性向上が図られるとともに、観光開発を支援し観光活性化が期待される。

東九州自動車道沿線の佐伯市周辺地域には、マリンカルチャーセンターや絶好の釣りスポット等の観光地が多く存在しており、観光客数も増加傾向にあるが、県外客の割合は減少している。

佐伯市蒲江町のマリンカルチャーセンターでは、消費者を漁業の現場に案内し、漁業体験や新鮮な食材で地元の人々が作った料理を楽しんでもらう「蒲江ブルーツーリズムの学校(あまべ渡世大学)」を平成 18 年度より開催するなど、水産資源を生かした観光活性化を進めている。



▲佐伯市の観光客の推移

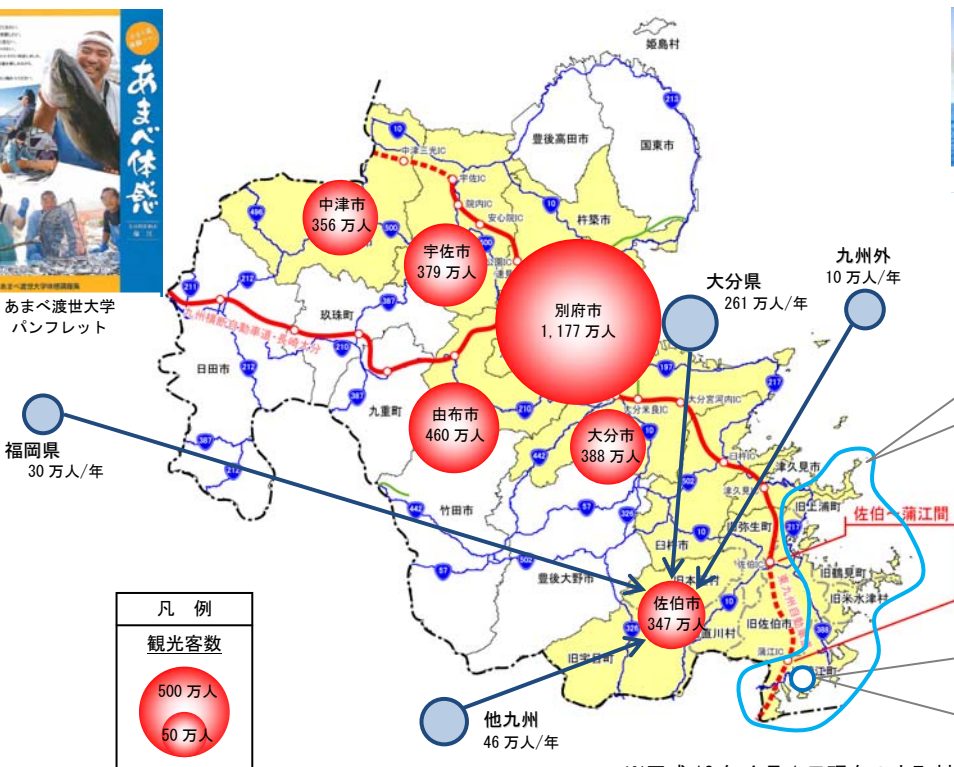
資料：大分県統計年鑑



あまべ渡世大学パンフレット



東九州伊勢えび海道



※平成 18 年 4 月 1 日現在の市町村  
※観光客数 100 万人以上の市町村のみ記載



### ▲東九州自動車道沿線自治体の観光客数と佐伯市への発地別観光客数 (H18)

県統計年鑑、東九州伊勢えび海道ホームページ等より



津久見～佐伯間の開通により、道の駅かまえやマリンカルチャーセンターの利用者数が増加→蒲江への延伸により高い効果が期待

### ▲利用者数の増加 (津久見～佐伯間開通前後の変化) 資料：佐伯市観光課

注：道の駅かまえ利用者数…1日あたり平均レジ通過人数。開通前は H20.6 月、開通後は H20.7 月の実績

## 4. 事業の投資効果（費用便益効果分析）

### 4-1. 事業の目的

東九州自動車道（佐伯～蒲江）は、大分県佐伯市～佐伯市蒲江を結ぶ延長 20.4km の高速自動車国道である。

本道路は、九州北東部の広域的な連携を図り、地域の活性化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 号の代替路線としての機能も有する。

### 4-2. 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 20 年度			
供用年	平成 29 年度			
初年便益	44 億円	3.9 億円	4.2 億円	52 億円
基準年における現在価値(B)	660 億円	58 億円	61 億円	779 億円

#### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 20 年度		
単純合計	606 億円	117 億円	723 億円
基準年における現在価値(C)	498 億円	37 億円	534 億円

#### ③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益費(CBR)	B/C = 1.5
------------	-----------

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。

### 4-3. 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 20 年度			
供用年	平成 29 年度			
初年便益	44 億円	3.9 億円	4.2 億円	52 億円
基準年における現在価値(B)	660 億円	58 億円	61 億円	779 億円

#### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 20 年度		
単純合計	730 億円	117 億円	846 億円
基準年における現在価値(C)	625 億円	37 億円	661 億円

#### ③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益費(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。

## 5. 事業の進捗状況

### 5-1. 対象区間の事業経緯

- 平成 3 年度：基本計画 (H3. 12. 20)
- 平成 8 年度：整備計画 (H8. 12. 27)
- 平成 10 年度：施工命令 (H10. 12. 25)
- 平成 15 年度：第 1 回国土開発幹線自動車道建設会議の開催 (前回再評価)
- 平成 17 年度：第 2 回国土開発幹線自動車道建設会議の開催  
整備計画変更 (佐伯～蒲江が新直轄方式に移行)
- 平成 18 年度：用地着手、工事着手

### 5-2. 対象区間の事業進捗状況 (事業全体、用地補償費)

	全体事業費	H19 年度末進捗	進捗率
事業費	約 763 億円	約 82 億円	約 11%
うち用地補償費	約 45 億円	約 17 億円	約 38%

### 5-3. 前回評価との比較

項目	第 1 回 国幹会議※ <sup>1</sup>	第 2 回 国幹会議※ <sup>2</sup>	今回評価
事業区間	津久見～蒲江	津久見～蒲江	佐伯～蒲江
事業延長	33km	33km	20.4km
事業費	約 1,704 億円 (有料)	約 1,497 億円 うち佐伯～蒲江間 約 763 億円	約 763 億円
残事業 B/C	2.4 (有料) 3.7 (無料)	3.7 (有料) —	1.5 (無料)
全事業 B/C	2.2 (有料) 3.4 (無料)	2.5 (有料) 3.9 (無料)	1.2 (無料)

※ 1：第 1 回国土開発幹線自動車道建設会議 (H15. 12. 25) で、事業評価を実施。

※ 2：第 2 回国土開発幹線自動車道建設会議 (H18. 2. 7) では、整備計画額の変更及び事業評価の更新を実施。

## 6. 事業の進捗の見込み

### 6-1. 対象区間の事業見通し

東九州自動車道（佐伯～蒲江）の平成19年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約11%であり、また用地進捗率は約38%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、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。

### 6-2. 地域の協力体制

#### ●地元要望の状況

東九州自動車道沿線地域では、東九州自動車道の早期整備を図るため、複数の期成会が設立されており、積極的な要望活動が行われている。

また、沿線地域の道路利用者からも、東九州自動車道の早期供用に対する声が多く寄せられており、東九州自動車道整備に対する地元の期待は非常に大きい。

#### ▼東九州自動車道沿線地域住民の声

・中津・宮崎方面（東九州自動車道）、熊本方面（中九州横断道路）、を早急な対応をお願いしたい。当社は、宮崎方面への輸送は、大分からでは時間的制約を受けており、福岡の営業所から九州縦貫道経由で運んでいる現状にある。

運輸業

・田舎の高速道路の整備は遅れているが、津久見ICまで出来て高速道路のありがたみが分かった。  
・東九州自動車道に予算を回して、早く高速ネットワークを完成してほしい

食品製造業

・東側の道路が遅れており、東九州自動車道を早期に完成してほしい。

医療業

・東九州自動車道の津久見ICより先を早く作ってほしい。

卸売業

・大分～宮崎間の所要時間がかかり過ぎるので、東九州自動車道の整備を早く行なう必要がある。

運輸業

資料：佐伯河川国道事務所調べ

●期成会等

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	(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要望（自民党3役ほか） H19. 11. 2 東九州自動車道整備促進要望（西日本高速㈱） 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. 10. 23 東九州自動車道建設促進中央大会
東九州軸地方都市圏連携推進協議会	(会長：北九州市長) 福岡県・大分県・宮崎県・鹿児島県の自治体（市町村）の各首長、4県の各商工会議所	H20. 2. 7 東九州軸地方都市圏連携推進協議会総会 道路特定財源関係諸税の暫定税率に関する緊急要望会
東九州自動車道建設促進宮崎県央北部期成会	(会長：延岡市長) 宮崎県、熊本県、大分県	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. 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
大分・宮崎県境地域開発促進協議会	(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
東九州自動車道大分県南建設促進期成会	(会長：佐伯市長) 佐伯市、大分市、臼杵市、津久見市、大分県	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要望（国土交通省） 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㈱） H20. 7. 29 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）	(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
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
東九州自動車道大分県北建設促進期成会	(会長：中津市長) 中津市、宇佐市、杵築市、別府市、日出町、大分県	H19. 8 東九州自動車道大分県北建設促進期成会理事会 H19. 10. 30 東九州自動車道整備促進要望（国土交通省） 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㈱） H20. 8. 21 東九州自動車道大分県北建設促進期成会理事会

## ●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。

### 新直轄事業推進プロジェクトチームの構成 (東九州自動車道 佐伯～県境)

東九州自動車道  
佐伯～県境プロジェクトチーム  
【九州地整】佐伯河川国道事務所長  
【大分県】高速道対策局長、道路課長  
【市町村】佐伯市長

#### 佐伯市タスクフォース

【九州地整】  
佐伯河川国道事務所  
建設専門官、調査第二課／課長・専門調査員  
用地課／課長・用地官・用地第二係長・専門員  
工務課／課長・専門員

【大分県】  
高速道対策局／参事・課長補佐・主幹  
建設政策課／副主幹  
道路課／主幹、教育庁文化課／参事  
佐伯土木事務所／企画調査課長・道路課長・  
河港砂防課長・東九州自動車道整備促進室長

【佐伯市】  
建設部長、東九州自動車道建設推進課／課長・  
課長補佐・係長／蒲江振興局南部建設分室長

●要望等

日時	要望名	要望者	要望先	内容
H15.7.31	東九州自動車道の整備促進に関する要望書	東九州自動車道建設促進協議会	国土交通省	東九州自動車道の整備促進等
H15.11.27	東九州自動車道の整備促進について	(大分県の女性の会) 宇佐国見高規格道路整備促進女性の会 蒲江町 道づくりを考える女性の会	国土交通省	東九州自動車道の整備促進等
H17.7.5,12	高速道路の整備について	大分県	九州地方整備局、国土交通省	東九州自動車道の事業促進、九州横断自動車道長崎大分線の事業促進等
H18.7.12,13	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、国土交通省	新直轄「佐伯～北川間」の事業促進、「津久見～佐伯間」「門川～日向間」の早期完成、「日向～都農間」の早期着工
H18.8.23,24	東九州自動車道の整備促進に関する要望書	東九州軸都市圏連携推進協議会	九州地方整備局、国土交通省	東九州自動車道の整備促進について、道路特定財源制度の堅持について
H18.8.23,24	東九州軸地域振興のための事業促進に関する要望書	東九州軸都市圏連携推進協議会	九州地方整備局、国土交通省	循環型高速交通網の整備拡充、連携・交流に不可欠な社会資本の整備、産業振興・地域活性化の促進
H18.9.27	(共同提言)九州の循環型高速道路ネットワークの早期整備と道路特定財源制度の堅持	大分経済同友会・宮崎経済同友会	九州地方整備局	東九州自動車道の早期整備、九州横断自動車道延岡線の早期整備、道路特定財源の堅持
H18.10.30	(提言書)東九州自動車道の整備促進に関する提言書	東九州自動車道建設促進協議会、東九州軸推進機構	国土交通省	西日本高速道路株式会社整備区間の早期完成、新直轄事業区間の事業促進、基本計画区間から整備区間への格上げ、東九州自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路の早期完成
H18.11.15	要望書	北大経済圏構想推進協議会	九州地方整備局	東九州自動車道の早期完成について、北九州空港の機能拡充について等
H19.2.9	東九州軸地域振興のための事業促進について	東九州軸都市圏連携推進協議会	国土交通省	東九州軸地域振興のための事業促進について
H19.3.1	高速道路等の整備促進についての要望活動	大分県知事 広瀬勝貞	財務省	大分県内の高速道路等の整備促進について (東九州自動車道の整備促進、地域高規格道路の整備促進、道路整備の安定的な財源を確保する制度の確立)

## 7. コスト縮減や代替案立案等

### 7-1. 対象区間のコスト縮減対応

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とともに、早期供用による事業執行の時間的コストの低減に向け、計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

### 7-2. 対象区間の代替案等の可能性

東九州自動車道（佐伯～蒲江）は、地形条件、周辺地域からの利便性、佐伯港、蒲江漁港からのアクセス性、「自然公園法」、「文化財保護法」等の重要な自然環境の保全地区、「文化財保護法」に基づき指定された史跡・名勝・天然記念物、河川、JR等のコントロールポイントなどを総合的に勘案して計画したもので、代替案の可能性はない。

## 8. 対応方針(原案)

### 8-1. 対象区間の対応方針(原案)

#### 〔事業継続〕

東九州自動車道(佐伯～蒲江)は、東九州自動車道の一区間を形成し、広域的な地域間の連携・交流を促進する道路であり、佐伯・蒲江地域間の交流連携の強化、地域産業の発展及び安全性の向上に寄与する事業である。

また、物流の効率化支援、地域の防災機能・安全性の向上、活力ある地域づくりの支援などの効果が期待されているところであり、周辺の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている。また、沿線の地域住民も東九州自動車道整備に対する期待は大きい。

現在までに事業進捗率は事業費ベースで約11%であり、そのうち用地進捗率は約38%に達しており、引き続き早期完成に向けて事業推進することにより、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、全線供用に向けて事業を継続することとしたい。

# 卷 末 資 料

(1) 客観的評価指標

(2) 費用便益分析に係る資料

# (1) 客観的評価指標

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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 118億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.9%)

●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> <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>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD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</li> </ul>	<p>区間(当該区間/並行区間)について：(該当区間名：主要地方道佐伯蒲江線) (区間名：主要地方道 佐伯蒲江線) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間：約9.6万人・時間/年 (区間名：主要地方道 佐伯蒲江線) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約5割削減 (区間名：主要地方道 佐伯蒲江線)</p> <p>重要港湾：佐伯港(蒲江から佐伯港へのアクセス向上が見込まれる)                      農林水産物を主体とする地域名：佐伯市蒲江町                      主な出荷先等：(関西、関東、博多)「養殖ヒラメ」「養殖ブリ」の産地である旧蒲江町から大都市圏への流通の利便性向上が見込まれる</p>
物流効率化の支援		



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
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい街並みの形成</p>	<p>自乗車交通量が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/日以上全ての後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</p> <p>交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p>
3. 安全	<p>安全で安心でき、暮らしの確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 三次医療施設名称：アルメイズ病院、本分県立病院、本分県立病院、本分県立病院附属病院 アクセス向上が見込まれる自治体名(地区名)：佐伯市蒲江町(アルメイズ)：65分～50分、大分県立：65分～51分、匠大：70分～65分)</p> <p>□ 現道等に死傷事故率が500件/億キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少、歩道の設置又は歩道整備による歩道整備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/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量が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、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い又は狭い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>□ 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</p> <p>■ 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> <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> <p>□ 現道等の防災拠点又は震災対策拠点等が脆弱もしくは災害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> <p>□ 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>□ 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>□ 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>□ 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>

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
4. 環境 地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	CO2排出削減量：2,631t/年
生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他 他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> <li>□ 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</li> </ul>	

## (2) 費用便益分析に係る資料

### 費用便益分析の結果

様式-2

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	20.4 Km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,900	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20年度		
単純合計	730億円	117億円	846億円
うち残事業分	606億円	117億円	723億円
基準年における 現在価値 (C)	625億円	37億円	661億円
うち残事業分	498億円	37億円	534億円

#### 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20年度			
供用年	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	44億円	3.9億円	4.2億円	52億円
基準年における 現在価値 (B)	660億円	58億円	61億円	779億円
うち残事業分	660億円	58億円	61億円	779億円

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）	118億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	1.5
経済的純現在価値（残事業）	245億円
経済的内部収益率（残事業）	6.3%

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	7,900台/日	±10%	1.3 ~ 1.6
事業費	606億円	±10%	1.3 ~ 1.6
事業期間	8年	±20%	1.4 ~ 1.5

# 交通状況の変化

様式-3①

事業名：東九州自動車道(佐伯～蒲江) (全事業・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	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		7,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		15	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		23	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道388号) : 21.8km	交通量	[台/日]	4,100	3,100
		走行時間	[分]	36	35
		走行時間費用	[億円/年]	27	21
	(主)佐伯蒲江線 : 22.4km	交通量	[台/日]	5,200	2,000
		走行時間	[分]	37	36
		走行時間費用	[億円/年]	39	15
	国道10号 : 34.5km	交通量	[台/日]	2,600	2,000
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	23	16
	国道326号 : 40.0km	交通量	[台/日]	7,000	4,800
		走行時間	[分]	49	49
		走行時間費用	[億円/年]	71	48
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	3,993	3,987	

			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：3431.71km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,153	4,110	43

- ※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。

事業名：東九州自動車道(佐伯～蒲江) (全事業・残事業)

【 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)】



# 費用便益分析の条件

様式-3②

事業名：東九州自動車道(佐伯～蒲江)

(1)

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20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 の推計の場合	いずれかのみ の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"/>
	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(Qmin～Qmax)の路線、等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"/>	

# 費用便益分析の条件

様式-3②

事業名：東九州自動車道(佐伯～蒲江)

(2)

		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"/>	
		算出根拠を添付すること		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
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"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

# 費用便益分析の条件

様式-3②

事業名：東九州自動車道(佐伯～蒲江)

(3)

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 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

# 費用の現在価値算定表

様式-4

				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)(全事業)				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	現在単価	単純単価	現在単価
-20年目	H 9	1.5395	103.3	0.28	0.38		
-19年目	H 10	1.4802	102.8	0.32	0.43		
-18年目	H 11	1.4233	101.3	1.4	1.8		
-17年目	H 12	1.3686	99.7	2.0	2.5		
-16年目	H 13	1.3159	98.4	1.6	2.0		
-15年目	H 14	1.2653	96.6	1.8	2.2		
-14年目	H 15	1.2167	95.4	1.4	1.7		
-13年目	H 16	1.1699	94.4	1.1	1.3		
-12年目	H 17	1.1249	93.2	7.6	8.4		
-11年目	H 18	1.0816	92.5	15	16		
-10年目	H 19	1.0400	91.7	48	50		
-9年目	H 20	1.0000	91.7	42	42		
-8年目	H 21	0.9615	91.7	50	48		
-7年目	H 22	0.9246	91.7	48	44		
-6年目	H 23	0.8890	91.7	52	47		
-5年目	H 24	0.8548	91.7	67	57		
-4年目	H 25	0.8219	91.7	95	78		
-3年目	H 26	0.7903	91.7	105	83		
-2年目	H 27	0.7599	91.7	105	80		
-1年目	H 28	0.7307	91.7	84	61		
供用開始年次	H 29	0.7026	91.7			2.3	1.6
1年目	H 30	0.6756	91.7			2.3	1.6
2年目	H 31	0.6496	91.7			2.3	1.5
3年目	H 32	0.6246	91.7			2.3	1.5
4年目	H 33	0.6006	91.7			2.3	1.4
5年目	H 34	0.5775	91.7			2.3	1.3
6年目	H 35	0.5553	91.7			2.3	1.3
7年目	H 36	0.5339	91.7			2.3	1.2
8年目	H 37	0.5134	91.7			2.3	1.2
9年目	H 38	0.4936	91.7			2.3	1.2
10年目	H 39	0.4746	91.7			2.3	1.1
11年目	H 40	0.4564	91.7			2.3	1.1
12年目	H 41	0.4388	91.7			2.3	1.0
13年目	H 42	0.4220	91.7			2.3	1.0
14年目	H 43	0.4057	91.7			2.3	0.95
15年目	H 44	0.3901	91.7			2.3	0.91
16年目	H 45	0.3751	91.7			2.3	0.87
17年目	H 46	0.3607	91.7			2.3	0.84
18年目	H 47	0.3468	91.7			2.3	0.81
19年目	H 48	0.3335	91.7			2.3	0.78
20年目	H 49	0.3207	91.7			2.3	0.75
21年目	H 50	0.3083	91.7			2.3	0.72
22年目	H 51	0.2965	91.7			2.3	0.69
23年目	H 52	0.2851	91.7			2.3	0.66
24年目	H 53	0.2741	91.7			2.3	0.64
25年目	H 54	0.2636	91.7			2.3	0.61
26年目	H 55	0.2534	91.7			2.3	0.59
27年目	H 56	0.2437	91.7			2.3	0.57
28年目	H 57	0.2343	91.7			2.3	0.55
29年目	H 58	0.2253	91.7			2.3	0.53
30年目	H 59	0.2166	91.7			2.3	0.50
31年目	H 60	0.2083	91.7			2.3	0.49
32年目	H 61	0.2003	91.7			2.3	0.47
33年目	H 62	0.1926	91.7			2.3	0.45
34年目	H 63	0.1852	91.7			2.3	0.43
35年目	H 64	0.1780	91.7			2.3	0.41
36年目	H 65	0.1712	91.7			2.3	0.40
37年目	H 66	0.1646	91.7			2.3	0.38
38年目	H 67	0.1583	91.7			2.3	0.37
39年目	H 68	0.1522	91.7			2.3	0.35
40年目	H 69	0.1463	91.7			2.3	0.34
41年目	H 70	0.1407	91.7			2.3	0.33
42年目	H 71	0.1353	91.7			2.3	0.32
43年目	H 72	0.1301	91.7			2.3	0.30
44年目	H 73	0.1251	91.7			2.3	0.29
45年目	H 74	0.1203	91.7			2.3	0.28
46年目	H 75	0.1157	91.7			2.3	0.27
47年目	H 76	0.1112	91.7			2.3	0.26
48年目	H 77	0.1069	91.7			2.3	0.25
49年目	H 78	0.1028	91.7	-30	-3.0	2.3	0.24
合計				700	625	117	37
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

様式-4

				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	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H 21	0.9615	91.7	50	48		
-7年目	H 22	0.9246	91.7	48	44		
-6年目	H 23	0.8890	91.7	52	47		
-5年目	H 24	0.8548	91.7	67	57		
-4年目	H 25	0.8219	91.7	95	78		
-3年目	H 26	0.7903	91.7	105	83		
-2年目	H 27	0.7599	91.7	105	80		
-1年目	H 28	0.7307	91.7	84	61		
供用開始年次	H 29	0.7026	91.7			2.3	1.6
1年目	H 30	0.6756	91.7			2.3	1.6
2年目	H 31	0.6496	91.7			2.3	1.5
3年目	H 32	0.6246	91.7			2.3	1.5
4年目	H 33	0.6006	91.7			2.3	1.4
5年目	H 34	0.5775	91.7			2.3	1.3
6年目	H 35	0.5553	91.7			2.3	1.3
7年目	H 36	0.5339	91.7			2.3	1.2
8年目	H 37	0.5134	91.7			2.3	1.2
9年目	H 38	0.4936	91.7			2.3	1.2
10年目	H 39	0.4746	91.7			2.3	1.1
11年目	H 40	0.4564	91.7			2.3	1.1
12年目	H 41	0.4388	91.7			2.3	1.0
13年目	H 42	0.4220	91.7			2.3	1.0
14年目	H 43	0.4057	91.7			2.3	0.95
15年目	H 44	0.3901	91.7			2.3	0.91
16年目	H 45	0.3751	91.7			2.3	0.87
17年目	H 46	0.3607	91.7			2.3	0.84
18年目	H 47	0.3468	91.7			2.3	0.81
19年目	H 48	0.3335	91.7			2.3	0.78
20年目	H 49	0.3207	91.7			2.3	0.75
21年目	H 50	0.3083	91.7			2.3	0.72
22年目	H 51	0.2965	91.7			2.3	0.69
23年目	H 52	0.2851	91.7			2.3	0.66
24年目	H 53	0.2741	91.7			2.3	0.64
25年目	H 54	0.2636	91.7			2.3	0.61
26年目	H 55	0.2534	91.7			2.3	0.59
27年目	H 56	0.2437	91.7			2.3	0.57
28年目	H 57	0.2343	91.7			2.3	0.55
29年目	H 58	0.2253	91.7			2.3	0.53
30年目	H 59	0.2166	91.7			2.3	0.50
31年目	H 60	0.2083	91.7			2.3	0.49
32年目	H 61	0.2003	91.7			2.3	0.47
33年目	H 62	0.1926	91.7			2.3	0.45
34年目	H 63	0.1852	91.7			2.3	0.43
35年目	H 64	0.1780	91.7			2.3	0.41
36年目	H 65	0.1712	91.7			2.3	0.40
37年目	H 66	0.1646	91.7			2.3	0.38
38年目	H 67	0.1583	91.7			2.3	0.37
39年目	H 68	0.1522	91.7			2.3	0.35
40年目	H 69	0.1463	91.7			2.3	0.34
41年目	H 70	0.1407	91.7			2.3	0.33
42年目	H 71	0.1353	91.7			2.3	0.32
43年目	H 72	0.1301	91.7			2.3	0.30
44年目	H 73	0.1251	91.7			2.3	0.29
45年目	H 74	0.1203	91.7			2.3	0.28
46年目	H 75	0.1157	91.7			2.3	0.27
47年目	H 76	0.1112	91.7			2.3	0.26
48年目	H 77	0.1069	91.7			2.3	0.25
49年目	H 78	0.1028	91.7	-10	-1.0	2.3	0.24
合計				596	498	117	37
<b>単純事業費計</b>				<b>606</b>		<b>117</b>	

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)(全事業)

年度 (基準年) H20 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7道庁) 乗用車種 貨物車種 全重	GDP 7ルート	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	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	現在価値 (A)×②	現在価値 (B)×③	割引率%			
H 20	0.9931	0.9967	0.9957	0.7026	917	18	3.5	23	44	31	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	3.0	52	37
H 30	0.9931	0.9967	0.9957	0.6756	917	18	3.5	23	44	30	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.8	52	35
H 31	0.9931	0.9967	0.9957	0.6496	917	18	3.5	23	44	29	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.7	52	34
H 32	0.9846	0.9860	0.9850	0.6246	917	18	3.5	22	44	27	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.6	52	33
H 33	0.9845	0.9860	0.9850	0.6006	917	18	3.5	22	44	26	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.5	52	31
H 34	0.9845	0.9860	0.9849	0.5775	917	18	3.5	22	44	25	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.4	52	30
H 35	0.9845	0.9859	0.9849	0.5553	917	18	3.5	22	44	24	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.3	52	29
H 36	0.9844	0.9859	0.9849	0.5339	917	18	3.5	22	44	23	2.3	0.12	1.4	3.9	4.2	2.2	52	28
H 37	0.9844	0.9859	0.9848	0.5134	917	18	3.4	22	44	22	2.3	0.12	1.4	3.9	4.1	2.1	52	27
H 38	0.9844	0.9859	0.9848	0.4936	917	18	3.4	22	44	22	2.3	0.12	1.4	3.9	4.1	2.0	52	25
H 39	0.9844	0.9859	0.9848	0.4746	917	18	3.4	22	44	21	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	2.0	52	24
H 40	0.9844	0.9858	0.9848	0.4564	917	18	3.4	22	43	20	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.9	51	23
H 41	0.9843	0.9858	0.9848	0.4388	917	18	3.4	22	43	19	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.8	51	23
H 42	0.9926	0.9854	0.9926	0.4220	917	18	3.4	22	43	18	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.7	51	22
H 43	0.9916	0.9853	0.9925	0.4057	917	18	3.4	22	43	18	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.7	51	21
H 44	0.9906	0.9853	0.9925	0.3901	917	17	3.4	22	43	17	2.2	0.12	1.4	3.8	4.1	1.6	51	20
H 45	0.9896	0.9853	0.9924	0.3751	917	17	3.4	22	43	16	2.2	0.12	1.4	3.8	4.1	1.5	51	19
H 46	0.9886	0.9853	0.9924	0.3607	917	17	3.4	22	43	15	2.2	0.12	1.4	3.7	4.0	1.4	50	18
H 47	0.9876	0.9853	0.9923	0.3468	917	17	3.4	22	42	15	2.2	0.12	1.4	3.7	4.0	1.4	50	17
H 48	0.9865	0.9852	0.9922	0.3335	917	17	3.4	22	42	14	2.1	0.12	1.4	3.7	4.0	1.3	50	17
H 49	0.9854	0.9852	0.9922	0.3207	917	17	3.4	22	42	13	2.1	0.12	1.4	3.7	3.9	1.3	49	16
H 50	0.9843	0.9852	0.9921	0.3083	917	16	3.4	22	42	13	2.1	0.12	1.4	3.6	3.9	1.2	49	15
H 51	0.9832	0.9852	0.9920	0.2965	917	16	3.4	22	41	12	2.1	0.11	1.4	3.6	3.8	1.1	49	15
H 52	0.9820	0.9851	0.9920	0.2851	917	16	3.4	22	41	12	2.1	0.11	1.4	3.6	3.8	1.1	49	14
H 53	0.9809	0.9851	0.9919	0.2741	917	16	3.4	22	41	11	2.0	0.11	1.4	3.6	3.8	1.0	48	13
H 54	0.9897	0.9851	0.9919	0.2636	917	16	3.4	22	41	11	2.0	0.11	1.4	3.5	3.8	0.99	48	13
H 55	0.9884	0.9851	0.9918	0.2534	917	16	3.4	22	41	10	2.0	0.11	1.4	3.5	3.7	0.99	48	12
H 56	0.9872	0.9851	0.9917	0.2437	917	15	3.4	22	40	9.9	2.0	0.11	1.4	3.5	3.7	0.90	48	12
H 57	0.9859	0.9850	0.9917	0.2343	917	15	3.3	22	40	9.9	2.0	0.11	1.4	3.4	3.7	0.86	47	11
H 58	0.9846	0.9850	0.9916	0.2253	917	15	3.3	22	40	9.0	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.82	47	11
H 59	0.9832	0.9850	0.9915	0.2166	917	15	3.3	22	40	8.6	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.78	47	10
H 60	0.9818	0.9850	0.9914	0.2083	917	15	3.3	22	40	8.2	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.74	47	9.7
H 61	0.9804	0.9849	0.9914	0.2003	917	15	3.3	22	39	7.9	1.9	0.11	1.4	3.4	3.5	0.71	46	9.3
H 62	0.9819	0.9849	0.9913	0.1926	917	14	3.3	21	39	7.5	1.8	0.11	1.4	3.3	3.5	0.68	46	8.9
H 63	0.9875	0.9848	0.9912	0.1852	917	14	3.3	21	39	7.2	1.8	0.11	1.4	3.3	3.5	0.64	46	8.5
H 64	0.9876	0.9848	0.9911	0.1780	917	14	3.3	21	39	6.9	1.8	0.11	1.4	3.3	3.4	0.61	45	8.1
H 65	0.9874	0.9848	0.9911	0.1712	917	14	3.3	21	39	6.6	1.8	0.11	1.4	3.3	3.4	0.58	45	7.7
H 66	0.9872	0.9848	0.9910	0.1646	917	14	3.3	21	38	6.3	1.7	0.11	1.4	3.2	3.4	0.56	45	7.4
H 67	0.9871	0.9848	0.9909	0.1583	917	13	3.3	21	38	6.0	1.7	0.11	1.4	3.2	3.4	0.53	45	7.1
H 68	0.9869	0.9848	0.9908	0.1522	917	13	3.3	21	38	5.8	1.7	0.11	1.4	3.2	3.3	0.51	44	6.8
H 69	0.9868	0.9848	0.9907	0.1463	917	13	3.3	21	38	5.5	1.7	0.11	1.4	3.2	3.3	0.48	44	6.5
H 70	0.9866	0.9847	0.9907	0.1407	917	13	3.3	21	37	5.3	1.7	0.11	1.4	3.1	3.3	0.46	44	6.2
H 71	0.9864	0.9847	0.9906	0.1353	917	13	3.3	21	37	5.0	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.44	44	5.9
H 72	0.9863	0.9847	0.9905	0.1301	917	13	3.3	21	37	4.8	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.42	43	5.6
H 73	0.9860	0.9847	0.9904	0.1251	917	12	3.3	21	37	4.6	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.40	43	5.4
H 74	0.9858	0.9846	0.9903	0.1203	917	12	3.3	21	37	4.4	1.6	0.11	1.4	3.0	3.1	0.38	43	5.2
H 75	0.9854	0.9846	0.9902	0.1157	917	12	3.3	21	36	4.2	1.5	0.11	1.4	3.0	3.1	0.36	43	4.9
H 76	0.9853	0.9846	0.9901	0.1112	917	12	3.3	21	36	4.0	1.5	0.11	1.4	3.0	3.1	0.34	42	4.7
H 77	0.9852	0.9846	0.9900	0.1069	917	12	3.3	21	36	3.9	1.5	0.11	1.4	3.0	3.0	0.33	42	4.5
H 78	0.9849	0.9846	0.9899	0.1028	917	12	3.2	21	36	3.7	1.5	0.11	1.4	3.0	3.0	0.31	42	4.3
合計					777	169	1.088	2,034	660	99	5.7	71	176	58	186	61	2,396	779

# 便益の現在価値算定表

箇所名：東九州自動車道（佐伯～蒲江）(陸事業)

様式-15

年度 (事業年) H+20	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ロツク)		割引率 (A)	GDP 7'レート	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			全車種	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)
H 29	H 1年目	0.9931	0.9873	0.9857	91.7	18	3.5	23	44	31	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	3.0	52	37
H 30	H 2年目	0.9931	0.9871	0.9857	91.7	18	3.5	23	44	30	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.8	52	35
H 31	H 3年目	0.9931	0.9869	0.9857	91.7	18	3.5	23	44	29	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.7	52	34
H 32	H 4年目	0.9931	0.9867	0.9857	91.7	18	3.5	22	44	27	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.6	52	33
H 33	H 5年目	0.9931	0.9865	0.9857	91.7	18	3.5	22	44	26	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.5	52	31
H 34	H 6年目	0.9931	0.9863	0.9857	91.7	18	3.5	22	44	25	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.4	52	30
H 35	H 7年目	0.9931	0.9861	0.9857	91.7	18	3.5	22	44	24	2.3	0.12	1.5	3.9	4.2	2.3	52	29
H 36	H 8年目	0.9931	0.9859	0.9857	91.7	18	3.5	22	44	23	2.3	0.12	1.4	3.9	4.2	2.2	52	28
H 37	H 9年目	0.9931	0.9857	0.9857	91.7	18	3.4	22	44	22	2.3	0.12	1.4	3.9	4.1	2.1	52	27
H 38	H 10年目	0.9931	0.9855	0.9857	91.7	18	3.4	22	44	22	2.3	0.12	1.4	3.9	4.1	2.0	52	25
H 39	H 11年目	0.9931	0.9853	0.9857	91.7	18	3.4	22	44	21	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	2.0	52	24
H 40	H 12年目	0.9931	0.9851	0.9857	91.7	18	3.4	22	43	21	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.9	51	23
H 41	H 13年目	0.9931	0.9849	0.9857	91.7	18	3.4	22	43	19	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.8	51	23
H 42	H 14年目	0.9931	0.9847	0.9857	91.7	18	3.4	22	43	18	2.3	0.12	1.4	3.8	4.1	1.7	51	22
H 43	H 15年目	0.9931	0.9845	0.9857	91.7	17	3.4	22	43	18	2.2	0.12	1.4	3.8	4.1	1.7	51	21
H 44	H 16年目	0.9931	0.9843	0.9857	91.7	17	3.4	22	43	17	2.2	0.12	1.4	3.8	4.1	1.6	51	20
H 45	H 17年目	0.9931	0.9841	0.9857	91.7	17	3.4	22	43	16	2.2	0.12	1.4	3.8	4.1	1.5	51	19
H 46	H 18年目	0.9931	0.9839	0.9857	91.7	17	3.4	22	43	15	2.2	0.12	1.4	3.7	4.0	1.4	50	18
H 47	H 19年目	0.9931	0.9837	0.9857	91.7	17	3.4	22	42	15	2.2	0.12	1.4	3.7	4.0	1.4	50	17
H 48	H 20年目	0.9931	0.9835	0.9857	91.7	17	3.4	22	42	14	2.1	0.12	1.4	3.7	4.0	1.3	50	17
H 49	H 21年目	0.9931	0.9833	0.9857	91.7	16	3.4	22	42	13	2.1	0.12	1.4	3.6	3.9	1.3	49	16
H 50	H 22年目	0.9931	0.9831	0.9857	91.7	16	3.4	22	42	13	2.1	0.12	1.4	3.6	3.9	1.2	49	15
H 51	H 23年目	0.9931	0.9829	0.9857	91.7	16	3.4	22	41	12	2.1	0.11	1.4	3.6	3.8	1.1	49	15
H 52	H 24年目	0.9931	0.9827	0.9857	91.7	16	3.4	22	41	12	2.1	0.11	1.4	3.6	3.8	1.1	49	14
H 53	H 25年目	0.9931	0.9825	0.9857	91.7	16	3.4	22	41	11	2.0	0.11	1.4	3.6	3.8	1.0	48	13
H 54	H 26年目	0.9931	0.9823	0.9857	91.7	16	3.4	22	41	11	2.0	0.11	1.4	3.5	3.8	0.99	48	13
H 55	H 27年目	0.9931	0.9821	0.9857	91.7	15	3.4	22	40	10	2.0	0.11	1.4	3.5	3.7	0.94	48	12
H 56	H 28年目	0.9931	0.9819	0.9857	91.7	15	3.4	22	40	9.9	2.0	0.11	1.4	3.5	3.7	0.90	48	12
H 57	H 29年目	0.9931	0.9817	0.9857	91.7	15	3.4	22	40	9.4	1.9	0.11	1.4	3.5	3.7	0.86	47	11
H 58	H 30年目	0.9931	0.9815	0.9857	91.7	15	3.3	22	40	9.0	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.82	47	11
H 59	H 31年目	0.9931	0.9813	0.9857	91.7	15	3.3	22	40	8.6	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.78	47	10
H 60	H 32年目	0.9931	0.9811	0.9857	91.7	15	3.3	22	40	8.2	1.9	0.11	1.4	3.4	3.6	0.74	47	9.7
H 61	H 33年目	0.9931	0.9809	0.9857	91.7	15	3.3	22	39	7.9	1.9	0.11	1.4	3.4	3.5	0.71	46	9.3
H 62	H 34年目	0.9931	0.9807	0.9857	91.7	14	3.3	21	39	7.5	1.8	0.11	1.4	3.3	3.5	0.68	46	8.9
H 63	H 35年目	0.9931	0.9805	0.9857	91.7	14	3.3	21	39	7.2	1.8	0.11	1.4	3.3	3.5	0.64	46	8.5
H 64	H 36年目	0.9931	0.9803	0.9857	91.7	14	3.3	21	39	6.9	1.8	0.11	1.4	3.3	3.4	0.61	45	8.1
H 65	H 37年目	0.9931	0.9801	0.9857	91.7	14	3.3	21	39	6.6	1.8	0.11	1.4	3.3	3.4	0.58	45	7.7
H 66	H 38年目	0.9931	0.9799	0.9857	91.7	14	3.3	21	38	6.3	1.7	0.11	1.4	3.2	3.4	0.56	45	7.4
H 67	H 39年目	0.9931	0.9797	0.9857	91.7	13	3.3	21	38	6.0	1.7	0.11	1.4	3.2	3.4	0.53	45	7.1
H 68	H 40年目	0.9931	0.9795	0.9857	91.7	13	3.3	21	38	5.8	1.7	0.11	1.4	3.2	3.3	0.51	44	6.8
H 69	H 41年目	0.9931	0.9793	0.9857	91.7	13	3.3	21	38	5.5	1.7	0.11	1.4	3.2	3.3	0.48	44	6.5
H 70	H 42年目	0.9931	0.9791	0.9857	91.7	13	3.3	21	37	5.3	1.7	0.11	1.4	3.1	3.3	0.46	44	6.2
H 71	H 43年目	0.9931	0.9789	0.9857	91.7	13	3.3	21	37	5.0	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.44	44	5.9
H 72	H 44年目	0.9931	0.9787	0.9857	91.7	13	3.3	21	37	4.8	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.42	43	5.6
H 73	H 45年目	0.9931	0.9785	0.9857	91.7	12	3.3	21	37	4.6	1.6	0.11	1.4	3.1	3.2	0.40	43	5.4
H 74	H 46年目	0.9931	0.9783	0.9857	91.7	12	3.3	21	37	4.4	1.6	0.11	1.4	3.0	3.1	0.38	43	5.2
H 75	H 47年目	0.9931	0.9781	0.9857	91.7	12	3.3	21	36	4.2	1.5	0.11	1.4	3.0	3.1	0.36	43	4.9
H 76	H 48年目	0.9931	0.9779	0.9857	91.7	12	3.3	21	36	4.0	1.5	0.11	1.4	3.0	3.1	0.34	42	4.7
H 77	H 49年目	0.9931	0.9777	0.9857	91.7	12	3.3	21	36	3.9	1.5	0.11	1.4	3.0	3.1	0.33	42	4.5
H 78	合計	0.9849	0.9846	0.9895	91.7	777	169	1,088	2,034	660	89	5.7	71	176	186	61	2,396	779