

国道10号

延岡道路

平成21年3月12日

国土交通省 九州地方整備局

1.	国道10号延岡道路について	道路-5-1
2.	事業の効果及び必要性	道路-5-5
	(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	道路-5-5
	(2) 事業の効果及び必要性	道路-5-12
	(3) 事業の進捗状況	道路-5-21
3.	事業の進捗の見込み	道路-5-22
4.	コスト縮減や代替案立案等の可能性	道路-5-27
5.	対応方針（原案）	道路-5-28
	巻末資料（客観的評価指標）	道路-5-29

1. 国道10号延岡道路について

(1) 国道10号の概要

国道10号は、福岡県北九州市を起点とし、九州東岸の主要都市（大分市、宮崎市）を経由して、鹿児島市に至る延長約521kmの主要幹線道路であり、東九州の社会・経済・生活に大きな役割を果たしている路線である。

しかしながら、西九州側の国道3号と比較して、東九州側の国道10号では多車線化率が低く、動脈としての整備が遅れている。

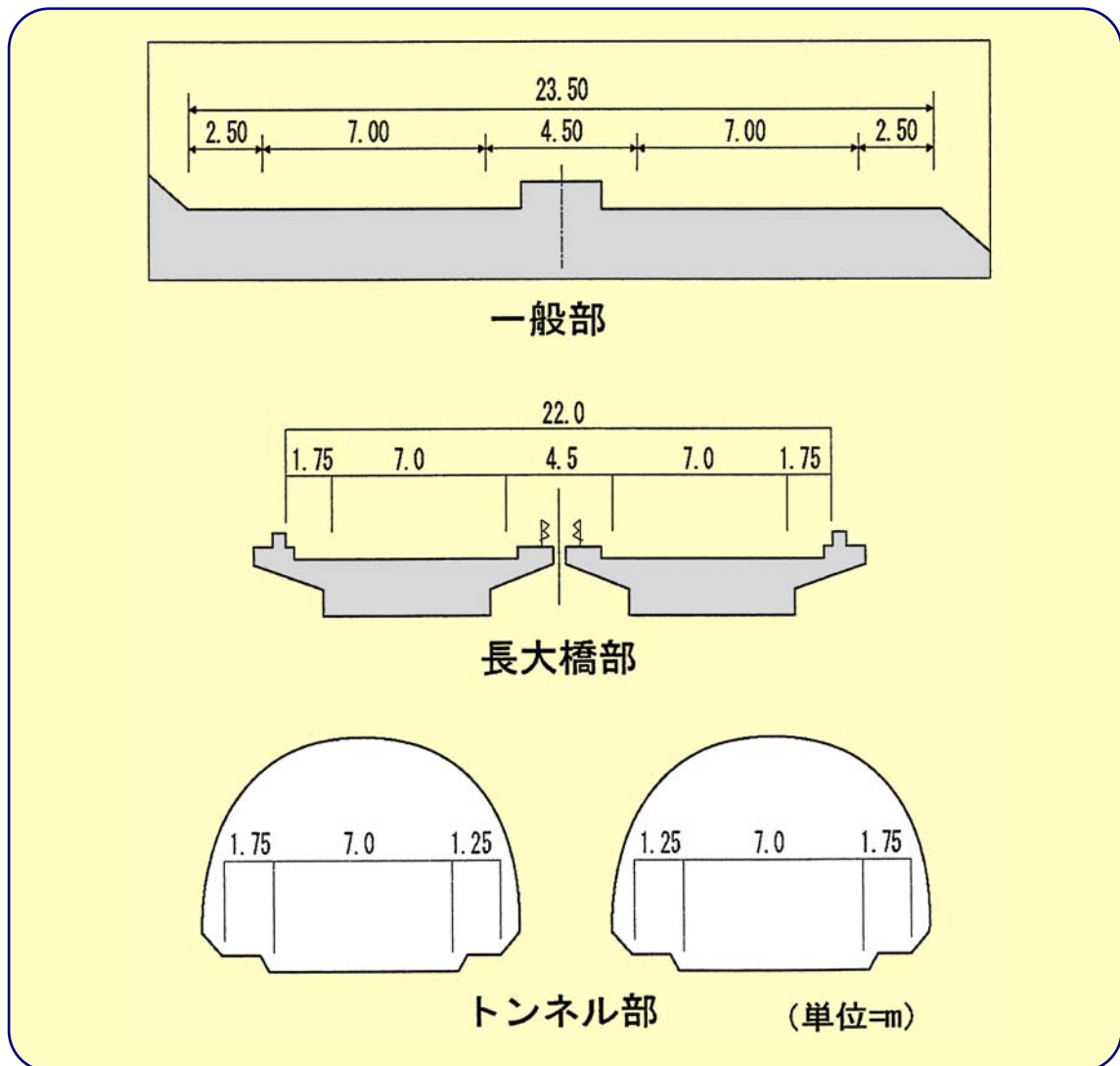
当路線の通過地である延岡市は、工業都市として発達してきた地域であり、業務や私用による市域内々交通が著しく、国道網(218号、388号)が延岡市に集中しているため、通過交通や出入交通との輻輳により、中心市街地での交通混雑が地域の課題となっている。



② 計画諸元

区間	起点	宮崎県延岡市北川町長井 <small>のべおか きたがわまちながい</small>
	終点	宮崎県延岡市伊形町 <small>のべおか いがたち</small>
計画延長		20.6 km
車線数		4車線（暫定2車線）
通過市町村		延岡市 20.6 km
構造規格	種級区分	第1種第2級
	設計速度	100 km/h

③ 標準横断面図

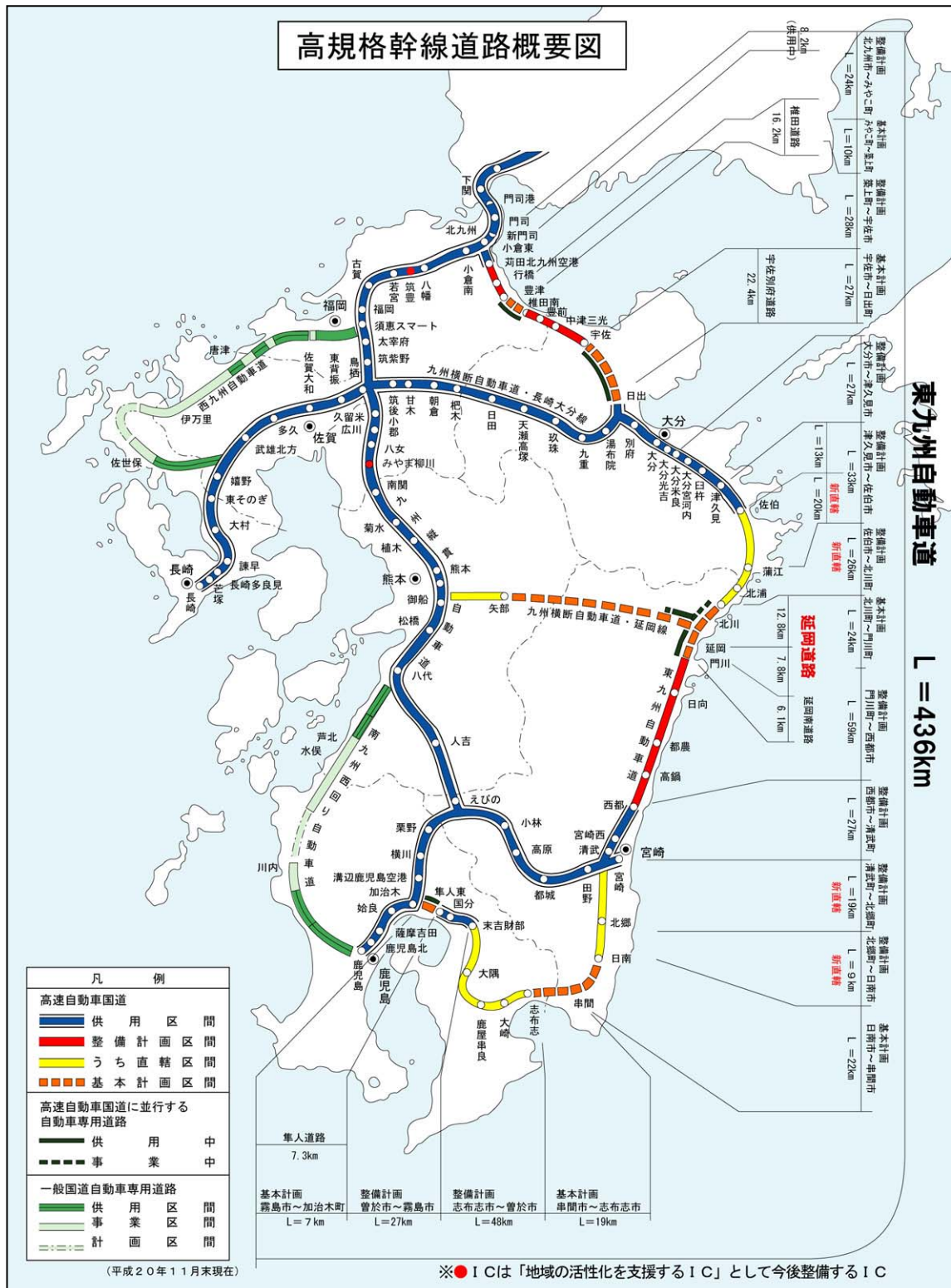


<参考> 東九州自動車道の概要

東九州自動車道は、福岡県北九州市から大分県大分市、宮崎県延岡市、同県宮崎市、同県日南市を經由して、鹿児島県鹿児島市に至る延長約 436km の自動車専用道路である。

これまで、北九州 JCT～苅田北九州空港 I C間、大分米良 I C～佐伯 I C間、西都 I C～清武 JCT間及び末吉財部 I C～隼人東 I Cの合計約 102km が供用しており、全体延長の約 23%となっている。

また、現在約 225km (全体延長の約 52%) が事業中であり、東九州自動車道の約 75% が供用もしくは事業中区間となっている。



2. 事業の効果及び必要性

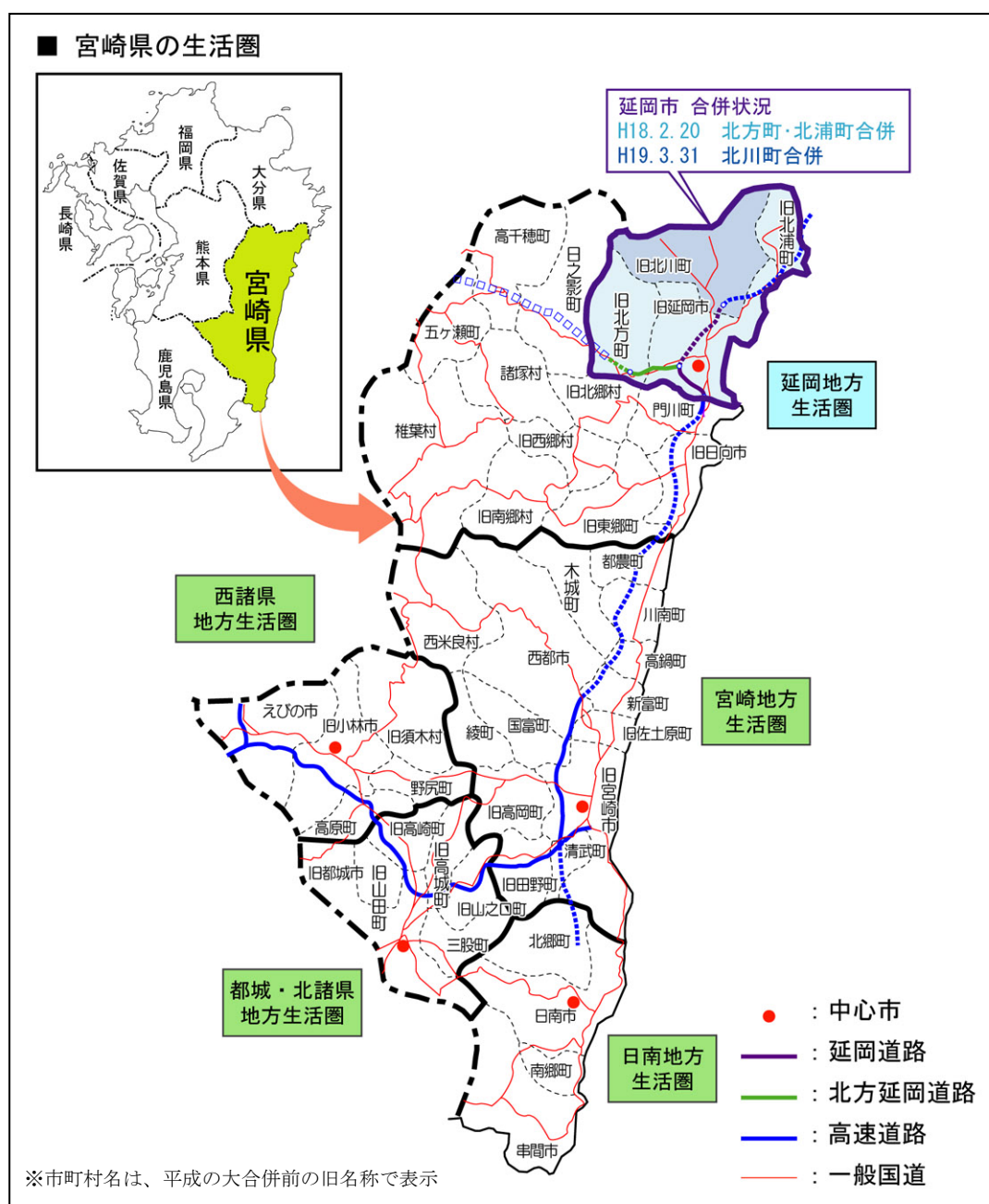
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

① 地域の概況

1) 市町村合併

沿線地域は、平成 18 年 2 月に旧延岡市（人口約 12.2 万人）、旧北方町（人口約 0.5 万人）、旧北浦町（人口約 0.4 万人）、更には平成 19 年 3 月に旧北川町（人口約 0.4 万人）が合併して、現在の延岡市（人口約 13.5 万人）が誕生している。

計画路線はこのうち旧延岡市及び旧北川町を通過している。旧北川町は、県の最北端に位置し、全地域の大部分を山林が占め、農業・林業を主要産業としている。旧延岡市は、旭化成を中心に戦前から宮崎県産業界の先駆的な工業都市として基盤を築いた宮崎県北地域の政治、経済、教育、文化等の中心都市である。

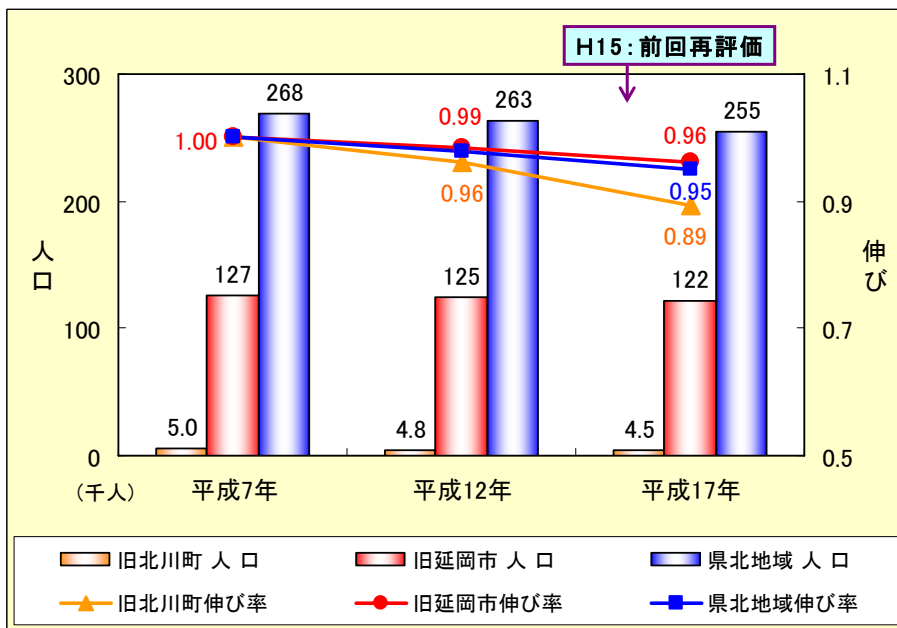


2)人口の動向

沿線地域の人口は年々減少し、旧北川町が過去10年間で約11%減少、旧延岡市でも約4%減少している。過去5年間では旧北川町が約7%、旧延岡市が約3%減少しており、減少率が高くなっている。

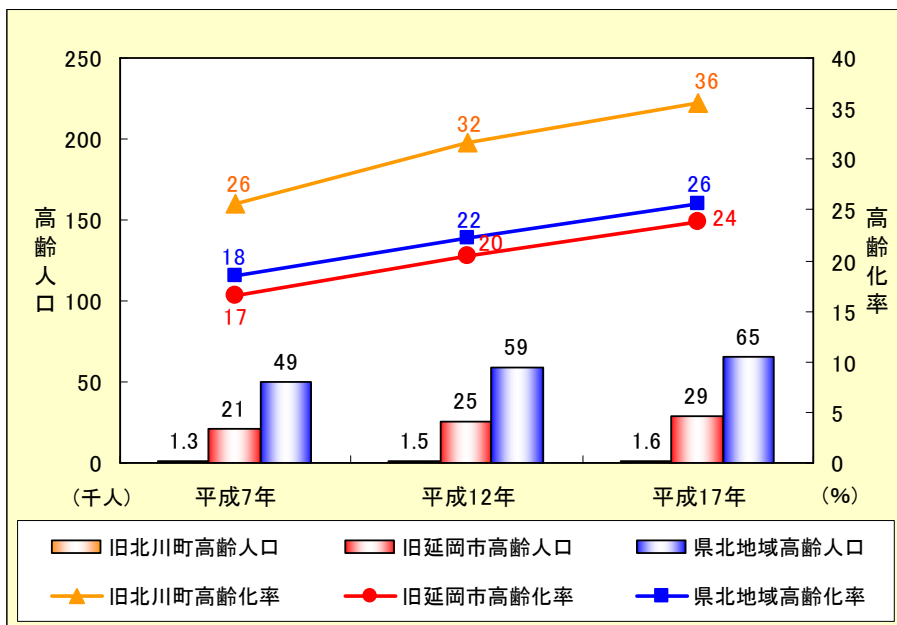
また、高齢化も進展しており、旧延岡市においても高齢化率が約24%と超高齢社会を迎え、旧北川町においては、約36%と高齢化が著しい。

▼ 人口の推移：H17九州平均の伸びは0.99



資料：「国勢調査」

▼ 高齢化の推移：H17九州平均の高齢比率は22%



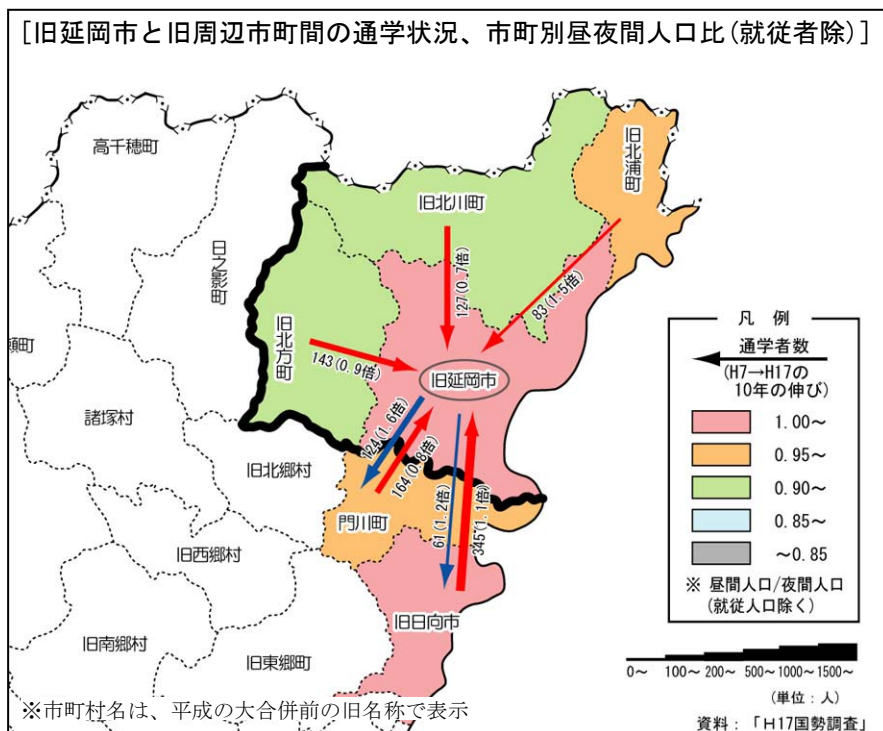
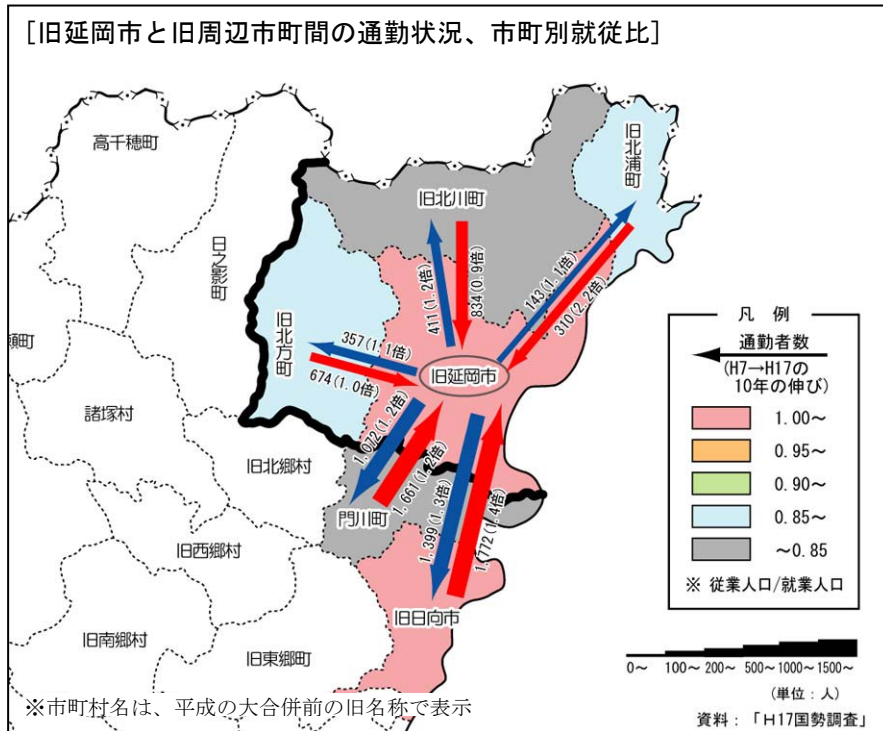
資料：「国勢調査」

3) 地域間の結び付き

旧延岡市と周辺市町(旧北川町、旧北方町、旧北浦町、門川町、日向市)の通勤状況をみると、東西方向に比べ南北方向の結びつきが強く、特に旧延岡市と日向市・門川町間は1,000人以上が相互に通勤している。

また、過去10年間では旧延岡市と旧日向市・旧北浦町間の伸びが高くなっている。

市町村別の就業従業人口比(従業人口/就業人口)を見ても、旧延岡市と接する旧北川町、旧北浦町、旧北方町、門川町は、総じて「1」を大きく下回っており、従業の場として旧延岡市と強く結びついている。



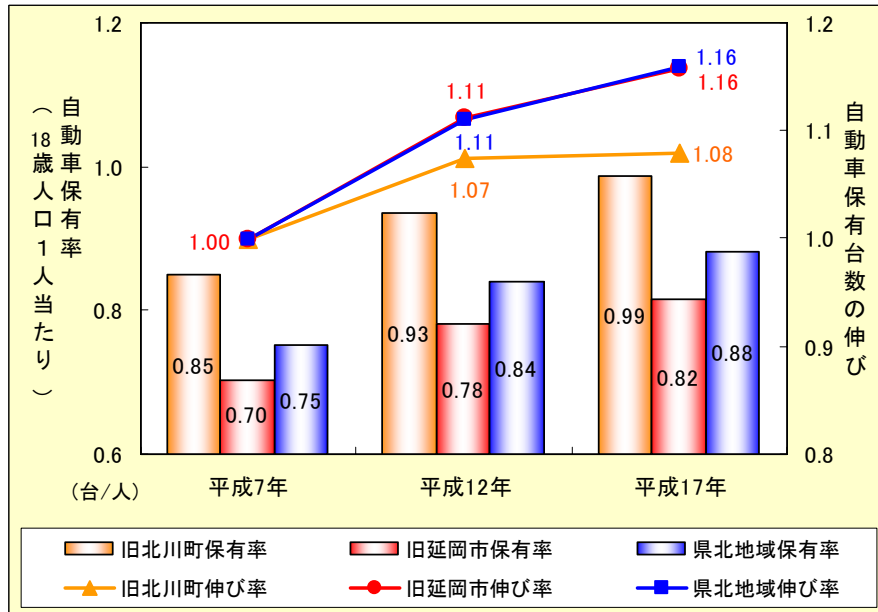
4)自動車利用

沿線地域の自動車保有台数・保有率は、人口の減少および高齢化の進展の中、過去10年間で高い伸びを示し、自動車交通に対する依存度は高まっている。

しかしながら、自動車保有台数の伸びは過去5年間で鈍化している。

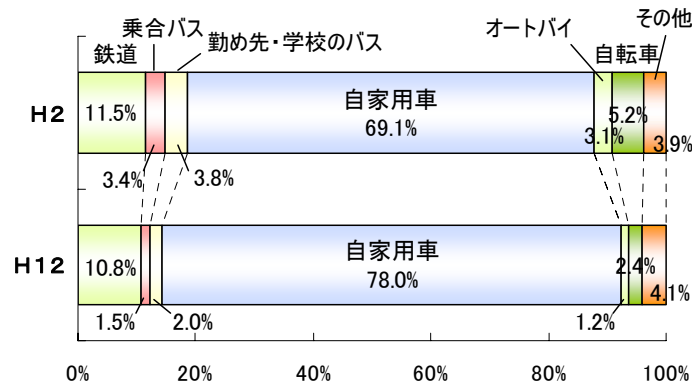
旧延岡市発着の通勤交通手段は、自家用車利用が約8割を占めており、過去10年間で約10ポイント増加している。

▼ 自動車保有の推移：H17九州平均保有率は0.79台/人



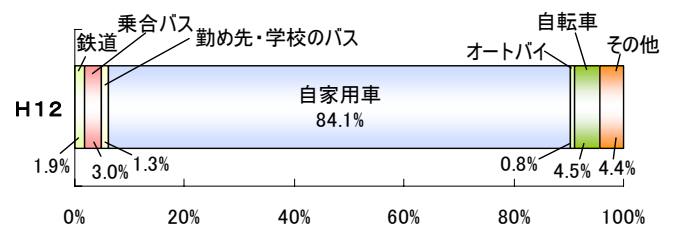
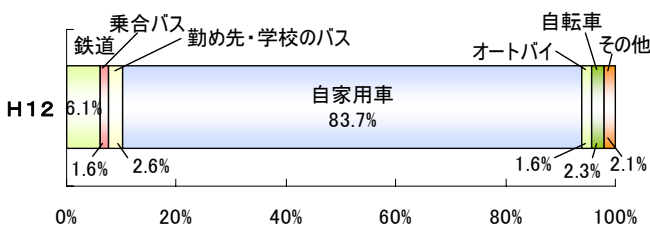
資料：「自動車保有車両数」、「軽自動車車両数」

▼ 旧延岡市発着通勤通学代表交通手段（市内々を除く）



[旧延岡市と門川町・旧日向市間通勤通学代表交通手段]

[旧延岡市と旧北川・旧北浦町間通勤通学代表交通手段]

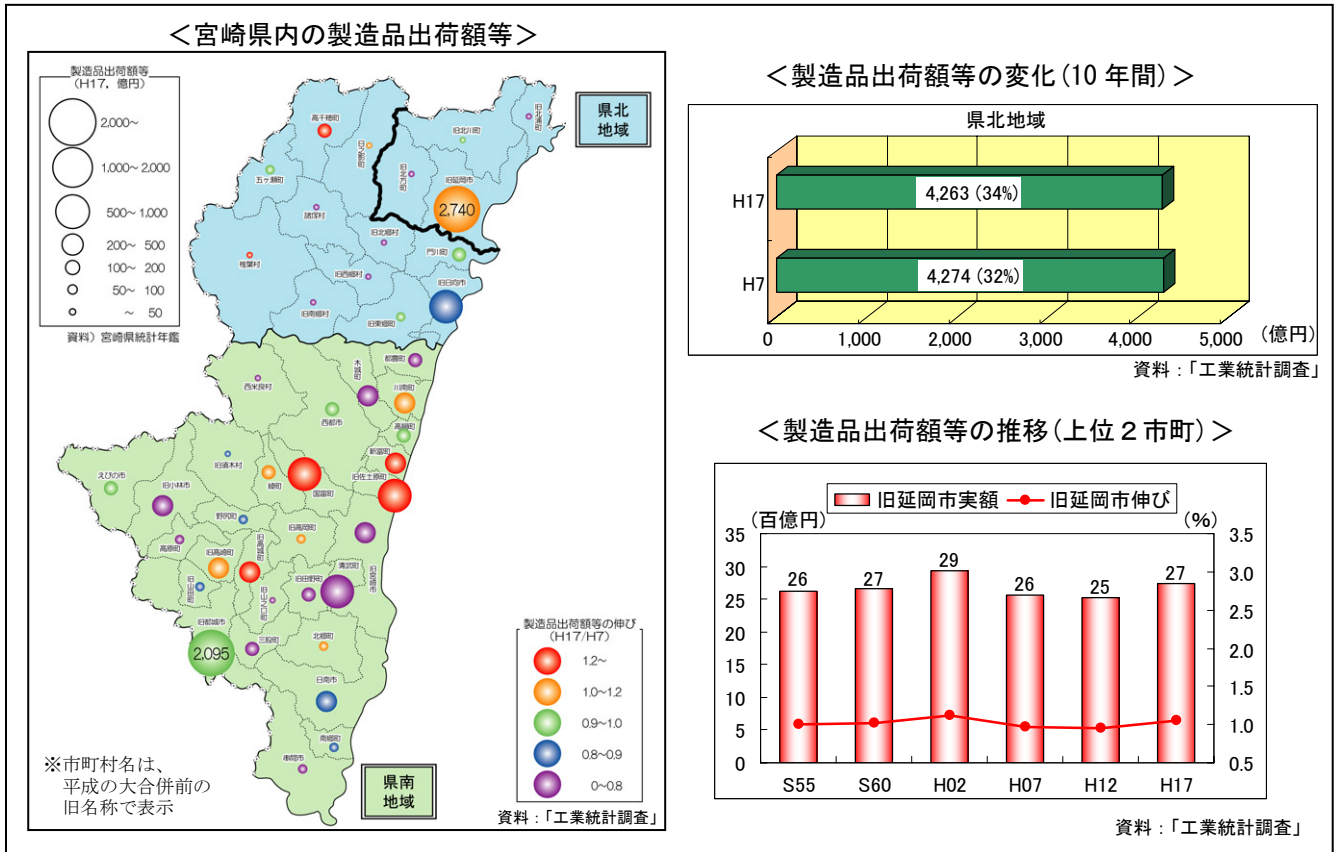


資料：「国勢調査」

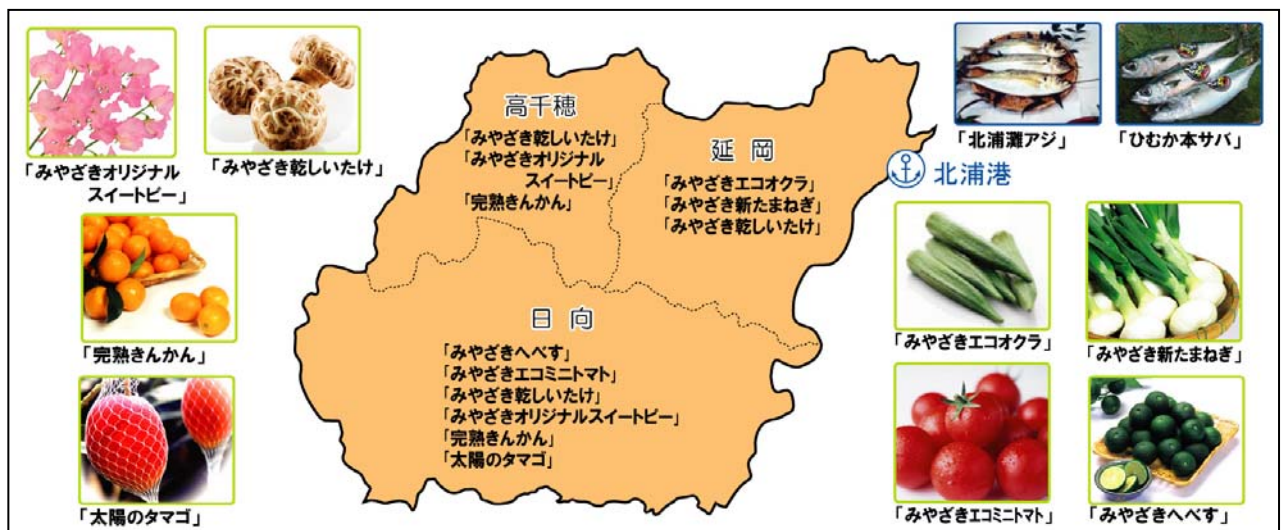
5) 地域産業の動向

旧延岡市は、『旭化成』を核として発展した工業都市であり、現在でも製造品出荷額等は県下第1位となっているものの、過去25年間で大きな伸びは見られず、横ばい傾向となっている。

▼ 宮崎県の工業に関する動向



その他、延岡市では漁業や農業が盛んであり、宮崎県水産物ブランド品の認証を受けた「北浦灘アジ」、「ひむか本サバ」や、宮崎ブランドの認証を受けた「みやざき新たまねぎ」、「みやざきエコオクラ」などの様々な特産品がある。



■ 宮崎県北地域における主要特産品

6) 観光入込客数の推移

旧延岡市の年間観光客数は県内第6位（約103万人）となっている。県北地域では、高千穂峡に代表される高千穂町が、県内第4位（約144万人）の観光地となっている。

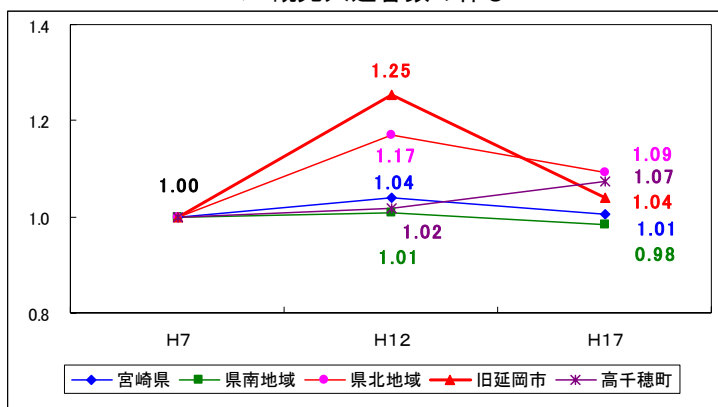
▼ 宮崎県内の観光入込客数



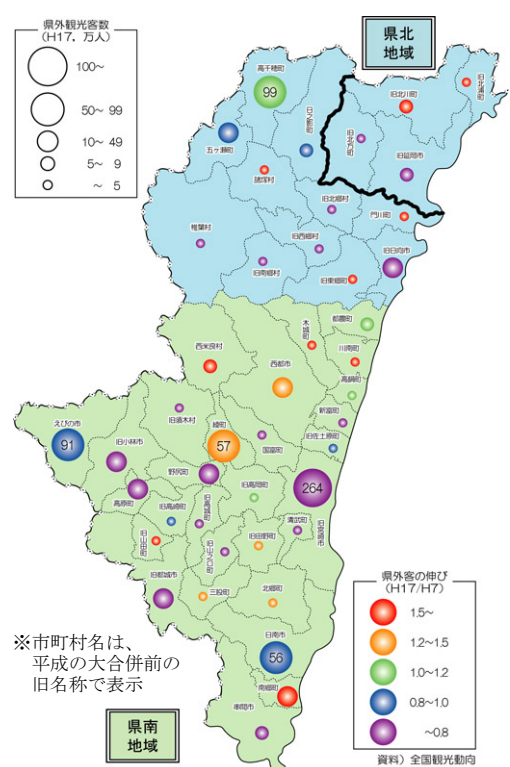
旧延岡市の観光入込客数は、過去10年間では横ばい傾向を示しているが、過去5年間では減少傾向を示している。

また、旧延岡市は他の県内主要観光地に比べて県外客が少なく、県外からのアクセス性が他地域に比べて劣っていることが窺える。

▼ 観光入込客数の伸び



▼ 宮崎県内の市町村別県外観光客数



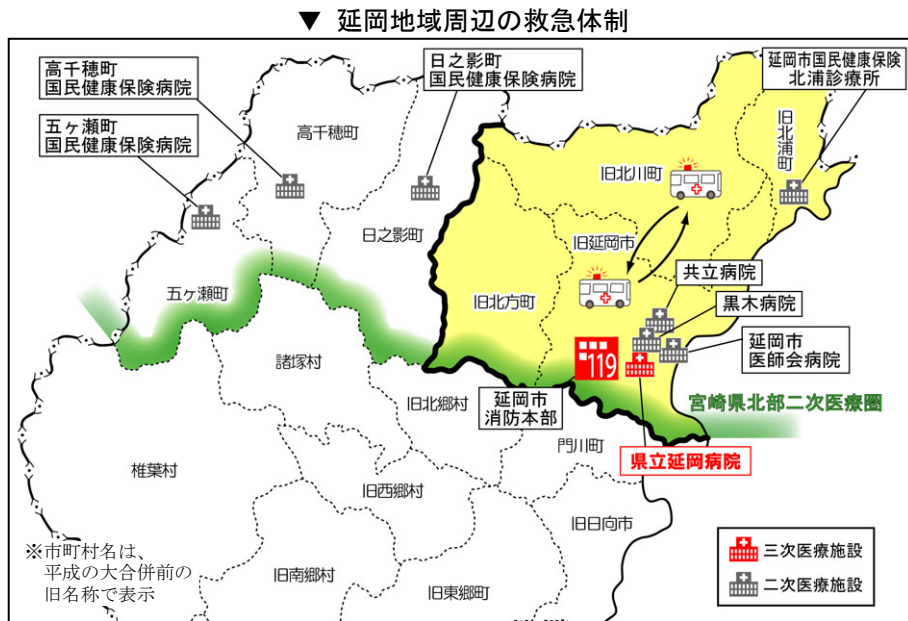
7) 医療体制

◆救急医療

延岡道路沿線地域は、「宮崎県北部医療圏」に位置づけられ、救急医療体制の充実を図っているが、旧北川町、旧北方町には第2次救急医療施設が整備されていない。

また、第2次救急医療施設などで対応が困難な場合に搬送される第3次救急医療施設（救命救急センター等）は「日向入郷医療圏」を含めた県北地域において、県立延岡病院のみである。

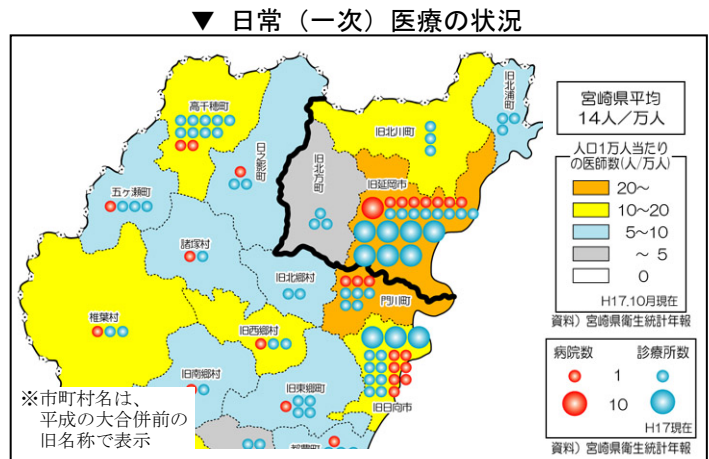
旧北方町、旧北浦町、旧北川町の救急搬送は延岡消防本部が担っているため、延岡消防本部からの出動となり、時間短縮が極めて重要となっている。



※ 「日向入郷医療圏」…日向市（旧東郷町を含む）、門川町、諸塚村、椎葉村、美郷町（旧北郷村、旧西郷村、旧南郷村）

◆日常（一次）医療

人口1万人あたりの医師数や病院数など日常（一次）の医療面をみても、旧北方町、旧北浦町、旧北川町の医療サービス水準は低く、旧延岡市に依存せざるを得ない。



(2) 事業の効果及び必要性

効果－1：交通混雑の緩和

◎新たな南北幹線軸の創出によって、交通ルートの多様性が確保されます。
 ◎延岡市街地では、環状道路機能を持つバイパス整備により、市街地部での渋滞緩和など交通環境改善に大きく寄与します。

- ・延岡市は、五ヶ瀬川と大瀬川の河口部に市街地を形成した城下町であるが、中心市街地を縦貫する路線は少なく、国道10号がその役割を担う唯一の主要幹線道路となっている。
- ・現在の国道10号や旧国道10号（主）稲葉崎平原線）だけでは、市街地発着交通と通過交通を同時に処理することが困難な状況となっている。

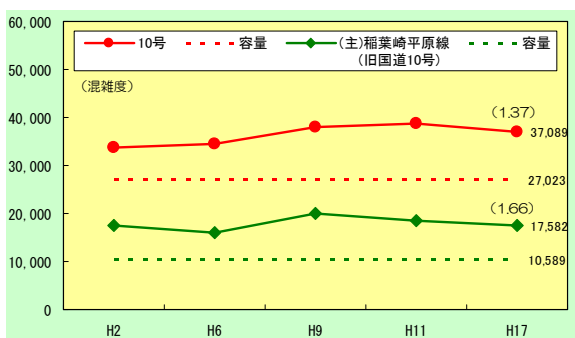
▼ 延岡市街地と道路網



▼ 国道10号の交通状況

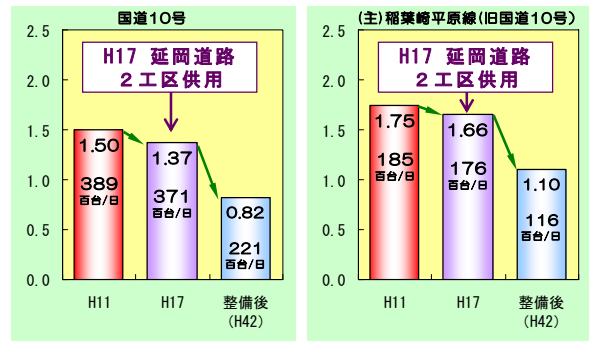


▼ 利用交通量の推移



資料：「道路交通センサス」

▼ 平均混雑度(平均交通量)の試算結果



資料：「道路交通センサス」他

- ・平均値は延岡市街地の現道部の加重平均
- ・整備後は将来交通の予測結果に基づく平均

効果－２：道路利用者の安全性確保

◎自動車専用道路の整備により、交通安全性が高まります。

◎現道も交通混雑緩和により、交通事故の減少が期待されます。

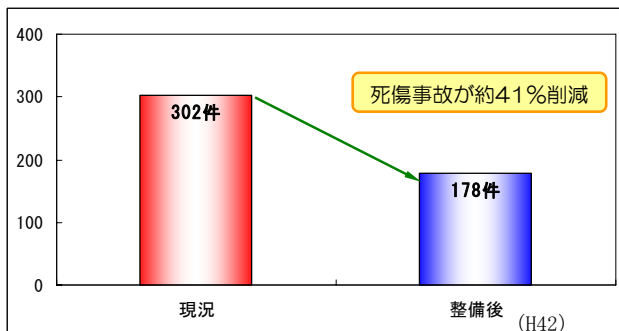
- ・延岡市街地では、道路容量を交通需要が超過しており、事故率が300件/億台キロを上回る箇所が点在している。
- ・延岡道路（2工区）の整備により(主)稲葉崎平原線の大型車や迂回交通が減少し、生活道路での安心感が高まっている。

▼ 国道10号(延岡市)の交通事故

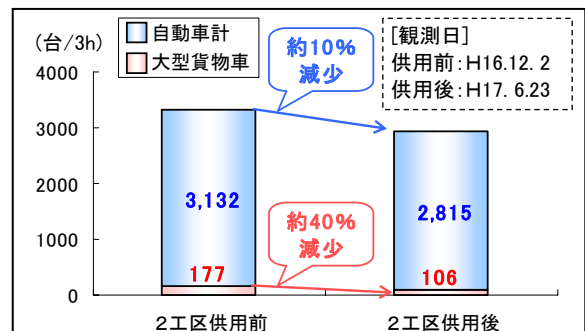


資料：「事故マッチングデータ」

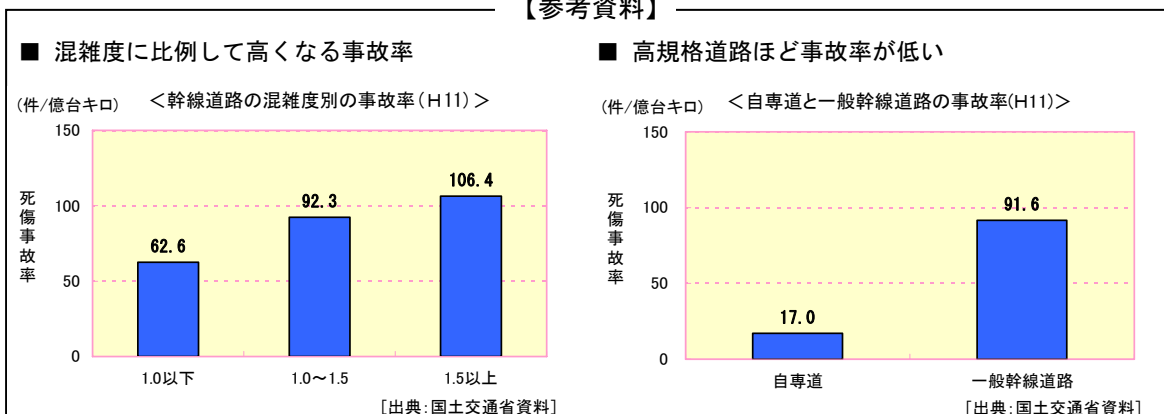
▼ 延岡道路整備による国道10号の事故削減



▼ (主)稲葉崎平原線(旧国道10号)の交通量(タピーク)の変化



【参考資料】



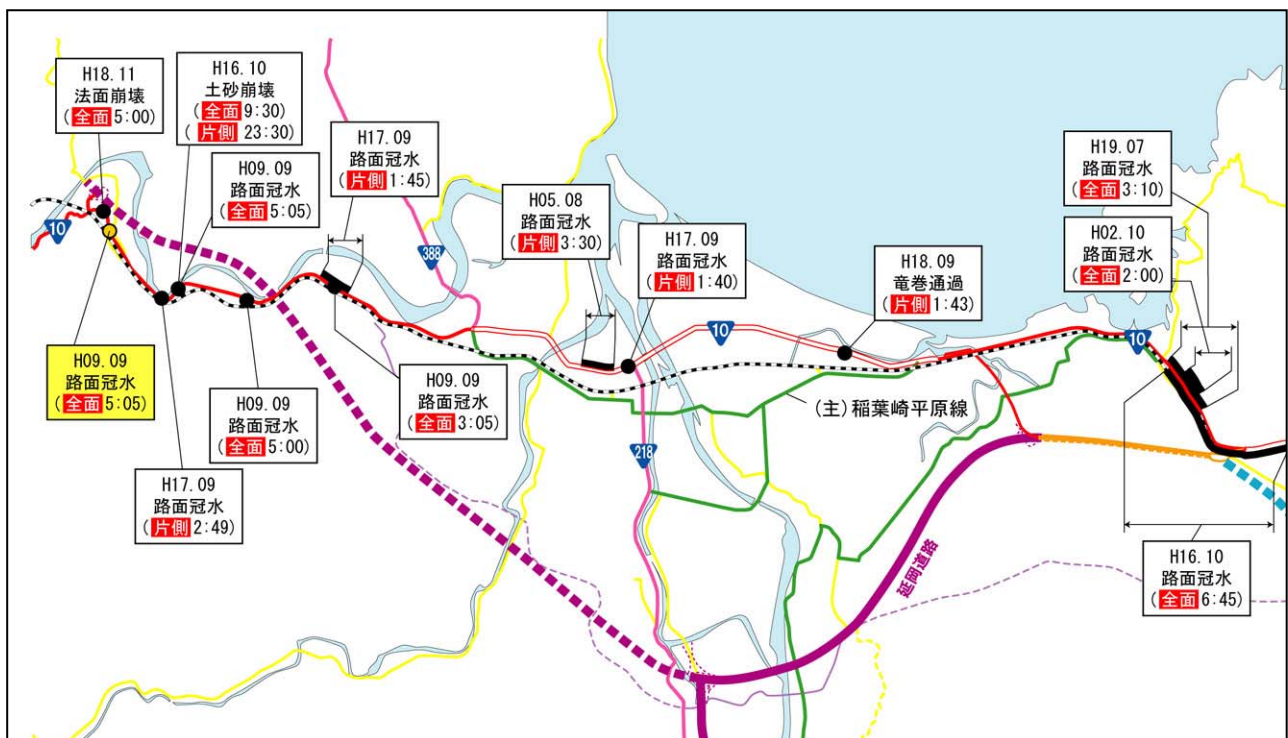
効果－3：災害時の安全・安心の確保

◎災害時に信頼性の高い道路として、物流・経済活動及び市民生活の安全・安心確保に寄与します。

◎東九州地域の緊急輸送道路第1次ネットワークとしての十分な機能確保が期待できます。

- ・延岡道路と並行する国道10号では、台風や集中豪雨による冠水等のため度々通行止めが発生している。
- ・国道10号の中でも、延岡道路と並行する区間はその他の県道等による代替機能も脆弱な環境であり、信頼性の高い道路整備が求められている。

▼ 延岡道路と並行する国道10号の通行止め状況等



▼ 緊急輸送ネットワークと災害発生状況



※H9年 台風19号大水害 路面冠水による全面通行止め



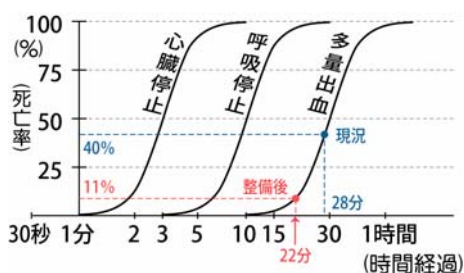
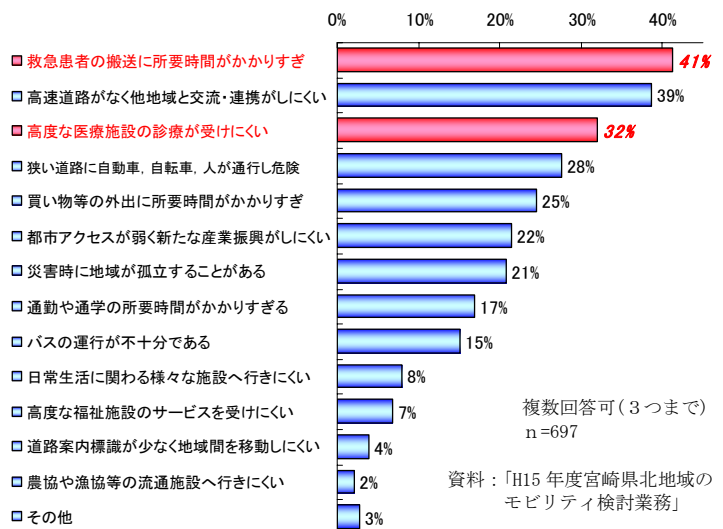
効果－４：救急医療活動の支援

- ◎時間短縮効果により早急な高次医療施設への搬送が可能となることで救命率が向上し、住民生活の安全・安心が確保されます。
- ◎走行性の向上により、揺れや振動が抑えられ、患者の安静な搬送が期待できます。

- ・旧延岡市を除く県北部二次医療圏の住民の多くが、「救急患者の搬送に所要時間がかかりすぎる」、「高度な医療施設の診療が受けにくい」などの問題意識を持っている。
- ・延岡インターアクセス線と連携することで旧北川町や旧延岡市南部へは市街地を避けたルートで到着可能となり、より一層迅速な救急活動が可能となる。また、特に旧北川町からの搬送では走行性の向上により、揺れや振動も抑えられ、患者の安静な搬送が期待できる。
- ・高次医療の必要性により、県北地域唯一の第三次医療施設である「県立延岡病院」に搬送する場合でも、旧北浦町や日向市、門川町では東九州自動車道や、延岡南道路との一体化により、早急で安静な搬送が可能となる。



▼地域住民が町外へ出かける場合の問題意識 (旧延岡市を除く宮崎県北部二次医療圏内)



救命率を高めるには1分でも早い搬送が大切

資料：カーラーの救命曲線

治療を受けるまでの時間と死亡率の関係

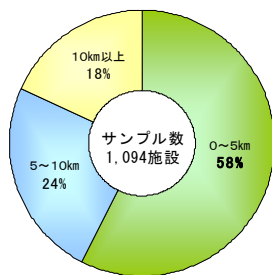
効果－5：地域開発の支援

◎高速ネットワークを活かした、物流拠点地区形成に大きく貢献します。

◎東九州自動車道や北方延岡道路と一体的に機能することにより、企業立地及び企業活動の進展や地域の発展に寄与します。

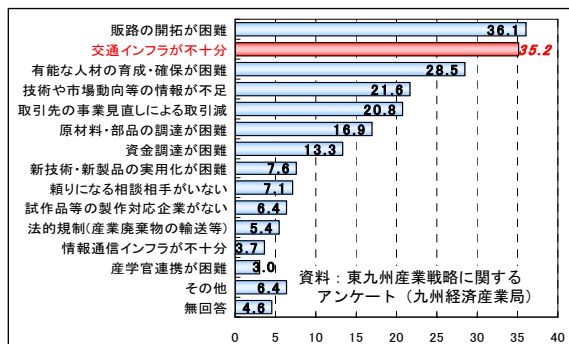
- ・延岡道路の沿線では、中心市街地活性化を目指した都市内の再開発計画や、延岡JCT・IC、重要港湾細島港の優れた交通アクセス性を活かした産業・物流拠点地区の開発が進められている。
- ・東九州地域において企業活動を行う場合、交通インフラの整備が課題となっており、延岡道路の整備が企業活動の進展や地域産業の発展に寄与する。
- ・延岡まで高速道路が開通した場合の影響について、約6割の企業が「良い影響がある」と回答している。

▼ 高速ICまでの距離別新規工場立地状況

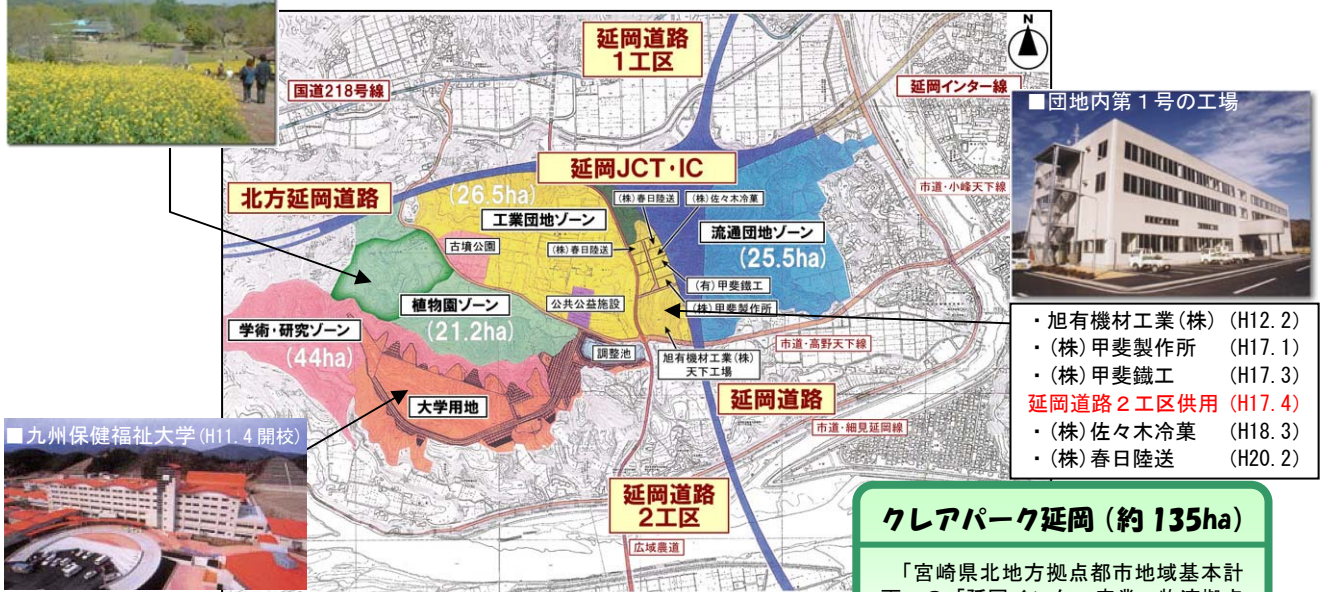


資料：H18工場立地動向調査

▼ 東九州地域において事業を営む上での課題



延岡植物園

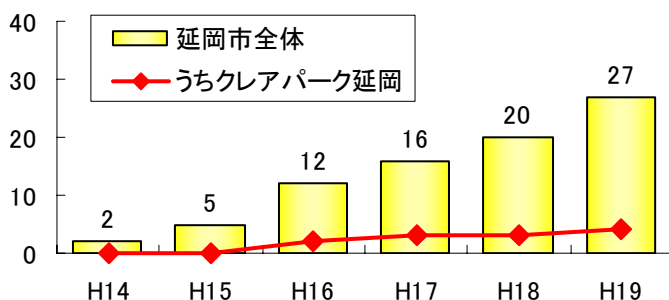


- ・旭有機材工業(株) (H12.2)
- ・(株)甲斐製作所 (H17.1)
- ・(株)甲斐鐵工 (H17.3)
- 延岡道路2工区供用 (H17.4)
- ・(株)佐々木冷菓 (H18.3)
- ・(株)春日陸送 (H20.2)

クリアパーク延岡(約135ha)

「宮崎県北地方拠点都市地域基本計画」の「延岡インター産業・物流拠点地区」に位置づけられた複合産業団地。(投資額37.6億円、H17.3現在)

▼ 延岡市の企業立地推移 (H14年度を基準)



延岡道路(2工区)供用後から企業の間合せが急増し、順調に企業誘致が進んでおり、未造成の第二工区の間合せもきています。第二工区についてはH20.9より事業着手しました。

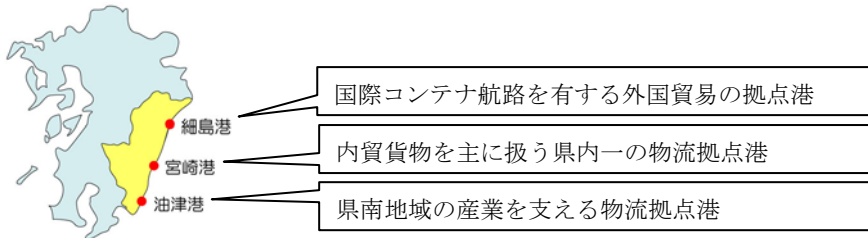


延岡市工業振興課
企業誘致担当者

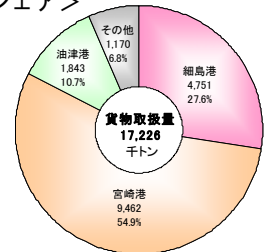
効果－6：物流効率化の支援

- ◎重要港湾細島港へのアクセス向上により、工業資材等の物流効率化が図られます。
- ◎細島港では、背後圏の拡大に向けポートセールスを展開中であり、延岡道路や東九州自動車道の高速ネットワーク整備に大きな期待が寄せられています。

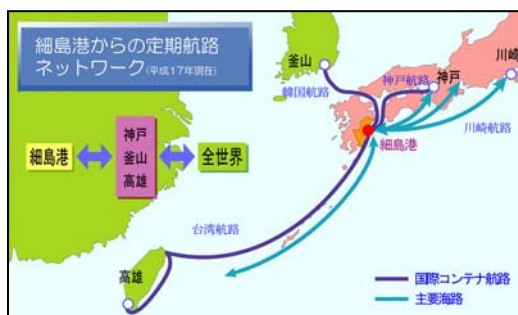
◆宮崎県の重要港湾



<シェア>



◆細島港の国際航路と県内港湾の地理的特性・優位性



出典：国土交通省 港湾調査
 港湾統計港湾取扱貨物量等の現況 (H17)

<国内航路>

九州の中で、海路では最も首都圏に近く、関西圏、中部圏にもアクセスしやすい位置にある。

<国際航路>

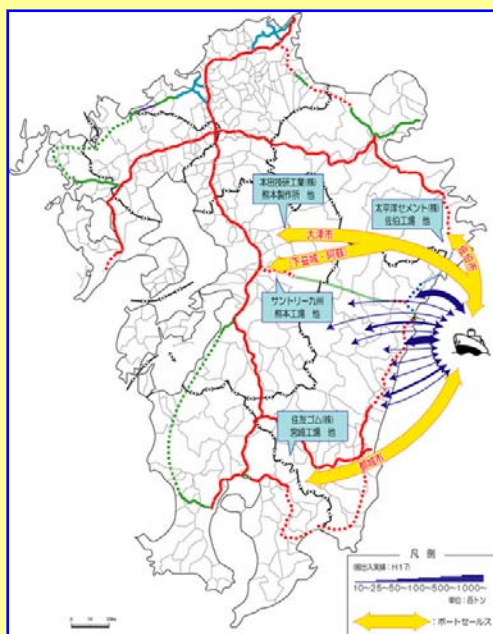
外海(太平洋)に直接面し短時間での入港が可能。東南アジア航路の途中にあり、輸入でFirst Port、輸出でLast Portと要衝の位置にある。

◆細島港の背後圏

- ・延岡地域(旭化成)が主な荷主であり、現時点では広域的な背後圏は形成されていない。

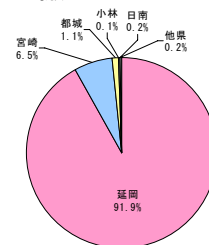
<細島港ポートセールス：宮崎県港湾課>

- ・延岡道路や東九州自動車道の整備により、宮崎県南、大分県南、熊本県西地域などへのポートセールスを行っている。

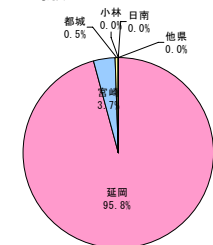


▲ 現在の背後地と今後の計画

<搬出：103千t>



<搬入：86千t>



出典：国土交通省 港湾統計 陸上出入貨物調査 (H17)



▲ 細島港の全景

効果一七：地域産業の振興支援 ～水産業～

◎東九州自動車道や北方延岡道路と一体的に機能することにより、新鮮な食材を市場へ安定供給できるようになります。

◎『北浦灘アジ』『ひむか本サバ』の競争力強化や販路拡大に大きく寄与します。

- ・県北の旧北浦町は**県内一の水揚げ量**を誇る漁業を基幹産業とした町で、主力となるイワシ、アジ、サバの他、カンパチ、マダイ、シマアジ等は、県内はもとより関西や関東方面にも出荷している。
- ・特に、日向灘で獲れるマアジは『北浦灘アジ』として、北浦で養殖されるマサバは『ひむか本サバ』として、宮崎県水産品ブランドに認証されている。

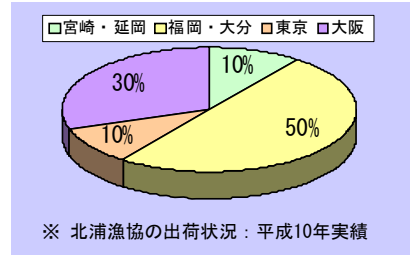
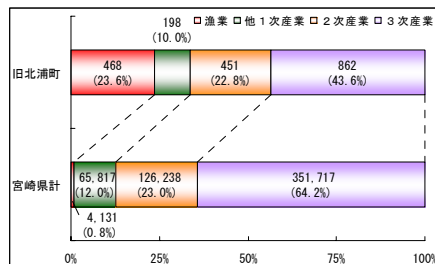
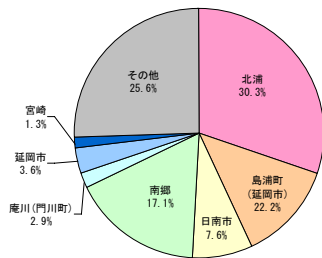
漁業の町、旧北浦町 → 旧北浦町内純生産額の 22.6% を占める水産業

資料：「宮崎県の市町村民所得」(H16)

▼旧北浦町の水揚量は県下第1位

▼漁業に特化した就業構成

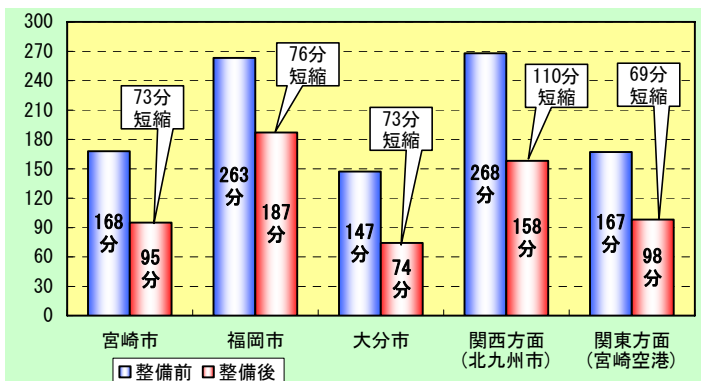
▼現在は東京方面への出荷は少ない



資料：「漁政」No. 580 2008. 2. 21 発刊より

資料：「H17 国勢調査」

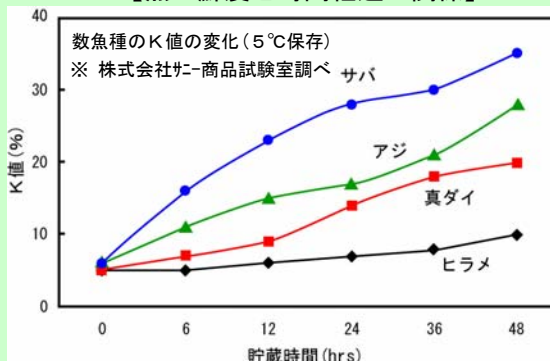
▼高速網による時間短縮量



▼高速網と近接する北浦漁港



【魚の鮮度と時間経過の関係】



K値とは、魚や肉が分解する過程で発生する物質が、全体の物質の中で占める割合を数値で表すもので、数値が小さいものほど新鮮と言える。

▼北浦灘アジ



▼ひむか本サバ

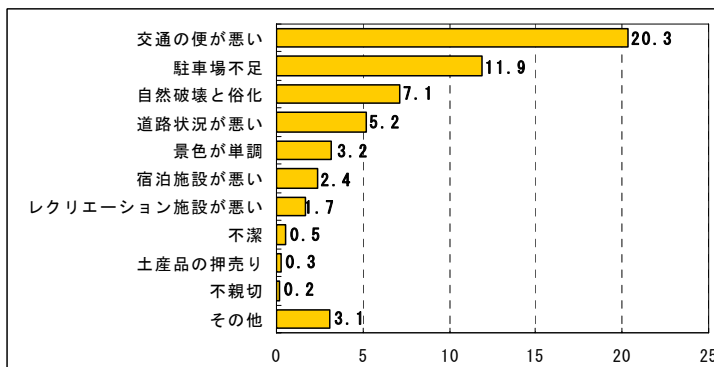


効果一8：地域産業の振興支援 ～観光～

◎東九州自動車道や北方延岡道路と一体的に機能することにより、県外客の少ない延岡地域の日帰り観光圏が拡大し、周遊の可能性が高まる事で、多くの県外観光客の来訪が期待できます。

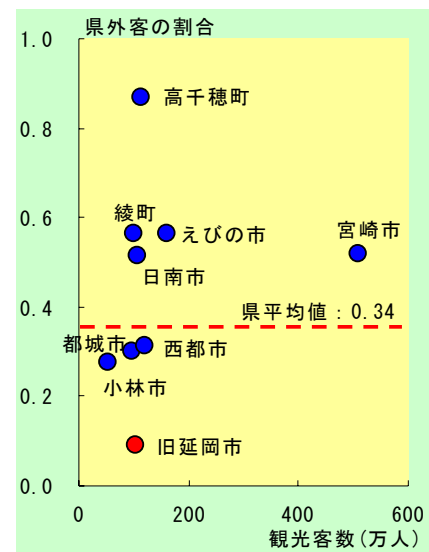
- ・宮崎県は、豊富な観光資源を有するものの、高速交通網が未発達な地域であることから、観光拠点間の連絡性が非常に悪く、「交通の便の悪さ」や「駐車場不足」を不満と感じる観光客が多い。
- ・特に延岡市は、高速交通網の空白地域の中央に位置することから、他地域からのアクセス性が悪く、県内の主要観光地に比べ、県外客の割合が低く、豊富な観光資源などのポテンシャルを活かしきれていない。

▼ 宮崎県の観光客が感じる「悪い印象」



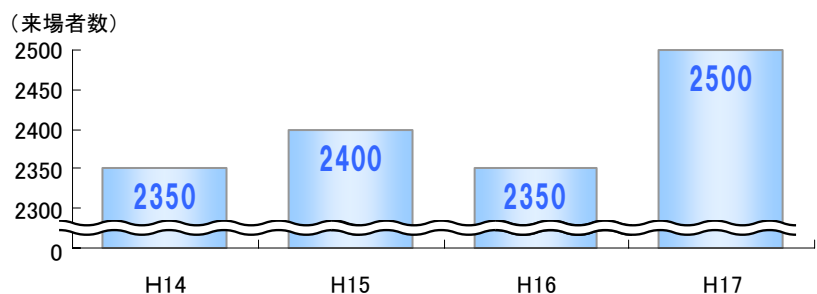
出典：平成18年観光動向調査

▼ 県外客の割合が少ない延岡地域



資料：H17「宮崎県観光動向調査」

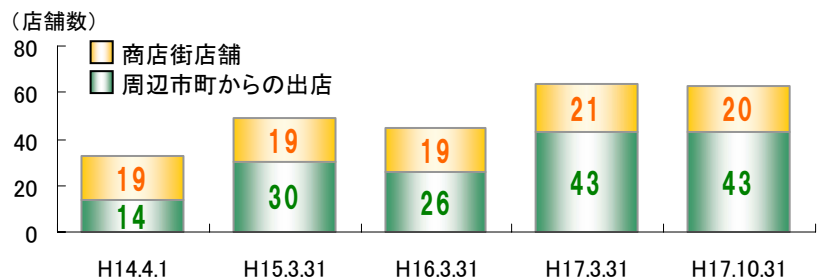
- ・延岡道路2工区の供用後、「のべおか天下一薪能」においては、例年以上に来場者数が増加している。



▲ 「のべおか天下一薪能」への来場者数

注) のべおか天下一薪能は、毎年10月の第2日曜日に開催

- ・延岡門前市では、周辺市町を中心に新店舗が増加しており、今後の高速道路延伸による商店街の賑わい回復を期待している。



▲ 門前市出店店舗数の変化

注) 門前市が開催されたH14.4.1の店舗数と各年度末の店舗数、最新の店舗数を並記

[1]事業の目的

事業箇所は、交通混雑の解消、交通安全性の向上、災害時の安全・安心の確保、救急医療活動の支援、物流ならびに地域開発を支援する事業である。

[2]費用便益効果分析結果【残事業】

1)便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成 20 年度			
供用年	平成 25 年度			
初年便益	15 億円	2.2 億円	1.4 億円	18 億円
基準年における現在価値 (B)	530 億円	67 億円	49 億円	646 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	569 億円	102 億円	671 億円
基準年における現在価値 (C)	374 億円	34 億円	408 億円

3)評価指標の算定結果

費用便益比 (C B R)	1. 6
---------------	------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

[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 17 年度			
初年便益	17 億円	2.4 億円	1.5 億円	21 億円
基準年における現在価値 (B)	1,033 億円	141 億円	96 億円	1,270 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	1,133 億円	106 億円	1,238 億円
基準年における現在価値 (C)	1,032 億円	48 億円	1,080 億円

3)評価指標の算定結果

費用便益比 (C B R)	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。

(3) 事業の進捗状況

① 事業の経緯

平成 6 年度 : 事業着手
平成 6 年度 : 都市計画決定(H6.10.6)
平成 8 年度 : 用地着手(2工区)
平成 10 年度 : 工事着手(2工区)
平成 13 年度 : 用地着手(1工区)
平成 15 年度 : 工事着手(1工区)
平成 17 年度 : 暫定供用(2工区 L=7.8km)(H17.4.23)
平成 24 年度 : 暫定供用目標(1工区 L=12.8km)

② 事業費の進捗状況

	全体事業費	H19 年度末進捗	進捗率
事業費	約 1,187 億円	約 533 億円	約 45%
うち用地補償費	約 49 億円	約 46 億円	約 94%

③ 前回評価との比較

	前回評価	今回評価
事業延長	20.6km	20.6km
事業費	約 1,187 億円	約 1,187 億円
残事業 B/C	3.2	1.6
全事業 B/C	1.9	1.2

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業進捗の見込み

延岡道路は2工区（延岡JCT～延岡南IC L=7.8km）を平成17年4月23日に暫定供用しており、平成19年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%であり、そのうち用地進捗率は約94%に達している。

今後は、平成24年度の全線暫定供用に向けて、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。

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

(2) 地域の協力体制

・期成会等

名称	会長	主な構成メンバー	活動内容等
延岡道路・北方延岡道路建設促進期成会	延岡商工会議所会頭	延岡商工会議所、JA延岡、延岡市区長連絡協議会、延岡青年会議所、北方町商工会、北川町区長連絡協議会、北浦漁業協同組合、神話トライネット、延岡鐵工団地協同組合、延岡地区建設業協会、旭化成(株)延岡支社、旭有機材工業(株)、センコー(株)延岡支店、のべおか男女共同参画会議21、協同組合延岡卸商業センター、延岡地区土地改良区協議会、北方町自治公民館協議会、北浦町商工会、延岡市公民館連絡協議会、北川町商工会	延岡道路及び北方延岡道路の未供用区間について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の要望活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.06.06 要望(整備局) ・H19.06.07 要望(本省) ・H19.07.30 決起大会(延岡市) ・H19.08.22 要望(本省) ・H19.11.08 要望(本省) ・H20.02.01 要望(本省) ・H20.05.30 要望(本省) ・H20.07.14 決起大会(延岡市) ・H20.08.21 要望(本省) ・H20.10.07 要望(整備局)
五ヶ瀬川水系河川改修並びに一般国道10号整備促進期成会	延岡市長	延岡市長、延岡市議会議長、延岡商工会議所、延岡農業協同組合、延岡市、延岡市議会、五ヶ瀬川水系各河川漁業協同組合、延岡市区長連絡協議会	五ヶ瀬川水系の河川改修および国道10号の整備促進について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.06.06 要望(整備局) ・H19.06.07 要望(本省) ・H19.07.12 要望(整備局) ・H19.07.13 要望(本省) ・H19.11.15 要望(本省) ・H20.07.10 要望(整備局) ・H20.07.11 要望(本省) ・H20.11.19 要望(整備局) ・H20.11.20 要望(本省)

名称	会長	主な構成メンバー	活動内容等
東九州自動車道建設促進協議会	大分県知事	福岡県知事、大分県知事、宮崎県知事、鹿児島県知事、北九州市長、福岡県・大分県・宮崎県・鹿児島県議会議員、北九州市議会議員、福岡県・大分県・宮崎県・鹿児島県市長会会長、北九州商工会議所会頭	東九州自動車道(延岡道路を含む)の未供用区間について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の要望活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.08.31 地方大会(佐伯市) ・H19.10.30 中央大会(東京都) ・H20.08.08 地方大会(行橋市) ・H20.12.12 中央大会(東京都)
東九州自動車道建設促進宮崎県央北部期成会	延岡市長	延岡市、宮崎市、日向市、西都市、清武町、高鍋町、都農町、門川町、綾町、新富町、川南町、高千穂町、美郷町、五ヶ瀬町、国富町、西米良村、木城町、諸塚村、椎葉村、日之影町の首長および議会議員	東九州自動車道(延岡道路を含む)の未供用区間について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の要望活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.06.06 要望(整備局) ・H19.06.07 要望(本省) ・H19.08.22 要望(本省) ・H20.02.01 要望(本省) ・H20.05.30 要望(本省) ・H20.07.14 決起大会(延岡市) ・H20.08.21 要望(本省)
日豊経済圏開発促進協議会	佐伯商工会議所会頭	延岡・日向・門川町・津久見・臼杵商工会議所会頭、大分県南商工会連絡協議会会長、延岡商工会議所副会頭、東郷・北郷・北方町・北川町・北浦町・日之影町・佐伯市あまべ・佐伯市番匠商工会会長	東九州自動車道(延岡道路を含む)の大分県及び宮崎県区間について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.11.11 大会(日向市) ・H20.11.20 大会(佐伯市)
神話トライネット	(社)日向青年会議所理事長	(社)延岡青年会議所理事長、(社)西都青年会議所理事長、宮崎県商工会青年部連合会会長、日向・高鍋・西都商工会議所青年部会長、宮崎県内各商工会青年部長、(社)延岡・日向青年会議所シニア会	東九州自動車道(延岡道路を含む)および九州横断自動車道延岡線について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.08.22 要望(本省) ・H20.02.01 要望(本省) ・H20.07.14 決起大会(延岡市) ・H20.08.21 要望(本省)
道づくりを考える延岡女性の会	梶井 恵子	のべおか未来の会理事、北方町商工会女性部部长、北浦町地域婦人連絡協議会会長他	東九州自動車道(延岡道路を含む)および九州横断自動車道延岡線について、機会ある事に国及び関係機関に対して積極的な整備促進の活動を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・H19.09.08 交流会(串間市) ・H20.05.30 要望(本省) ・H20.09.17 全体会(延岡市) ・H20.12.17 要望(本省)

・協力体制

組織名	業務内容
延岡市役所都市建設部高速道対策課	地元対応及び地域情報窓口
延岡市北川町総合支所建設課	地元対応及び地域情報窓口

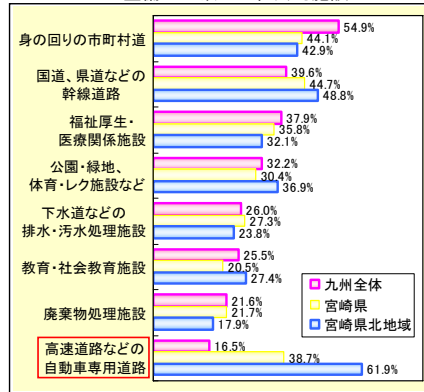
・地元の期待

東九州地域では、東九州自動車道（延岡道路を含む）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。

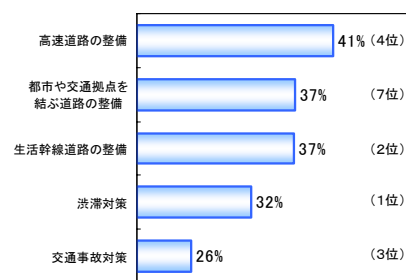
また、沿線地域の道路利用者からも高速道路の早期供用に対する声が数多く寄せられており、高速道路整備に対する地元の期待は大きい。

高速交通網が未発達である宮崎県北地域においては、社会資本整備の中で、とりわけ「高速道路の整備」へのニーズが高く、九州平均を大きく上回っている。道路行政に対するニーズにおいても、宮崎県では「高速道路の整備」が第1位であり、高速道路整備の進んだ他県との違いがみられる。

▼ 整備して欲しい社会的施設



▼ 道路行政を進める上で重点的に取り組むべきこと（宮崎県）



※()は全国順位

※宮崎県以外で「高速道路の整備」が1位となった都道府県：山形県、鳥取県、島根県

資料：「中期的な計画（中期計画（仮称））の作成に向けた第1回問いかけの結果概要」H19.8.24 国土交通省

<旭化成>

顧客ニーズに応えるために高速道路や飛行機を利用したベンベルグ製品やプラノバなどの高付加価値製品の「クイックデリバリーサービス」が極めて重要と考えており、高速道路整備に期待を寄せている。



■ベンベルグ製品



■プラノバ（ウイルス除去フィルター）

資料：旭化成パンフレットより

<清本鐵工>

高速道路を活用して、旭化成関連工場などの維持・修理等のメンテナンス事業で培った実績を基に、新たに大分市のキャノン工場等への営業展開を考えており、高速道路整備に期待を寄せている。



■ボイラーチューブ更新の様子



■タービンメンテナンスの様子

資料：清本鐵工HP

夕刊デリー新聞 平成20年7月15日

B/Cは都会の理屈

費用対便益



早期開通に向けて「ガンパロー」と氣勢を上げる参加者 (延岡総合文化センター)

高速道路建設促進 総決起大会

命の道、災害時の代替道路― 官民6団体 基準見直しを 延岡

東九州自動車道建設促進東北部会(会長・高橋正延延岡市長)を官民6団体(主催)とする九州横断自動車道延岡線の建設促進総決起大会が十四日、延岡市で開かれ、パネラテラスカッシュなどを通過し、両路線の早期開通を熱い思いをこぼした。沿線十町村の約五百人が参加した。

主催者を代表して高橋市長は、年内策定される道路整備の中期計画に「B/C(費用対便益)は都会の理屈、必要なら命の道と決断する時、命の道としての必要性や地域経済への将来的な効果が基準に入っていないのは納得できない」と指摘。基準の見直しを求めた。東国原実知事も同調し、「救急搬送や災害時の代替道路としての役割を確保するための整備を促進して、整備基準に盛り込む必要がある」と万の集結を呼び掛けた。

大会前、開かれたパネラテラスカッシュでは、五ヶ瀬産くわい女性会の小笠原みゆみ会長が「五ヶ瀬町と近々の産婦人科まで、一時間半かかる中で出産する例もある。高速道路があれば安心して出産できるところがある」と女性の立場から、「命の道」の必要性を訴えた。

政府は、道路特定計画

夕刊デリー新聞 平成20年11月24日

東九州自動車道 一刻も早く



早期整備を訴えた東九州自動車道建設促進大会 (22日、佐伯市の佐伯文化会館)

財源確保活動など積極的に 宮崎、大分関係者が訴え

日豊経済圏 日豊開発

日豊経済圏建設促進協議会(会長・宮崎県知事)による東九州自動車道建設促進大会が二十一日、大分・佐伯文化会館で開かれ、高橋、大分両県の関係者が早期整備を訴えた。

本県からは、同協議会を代表して、同協議会会長を務める高橋正延延岡市長が、「東九州自動車道は、国土交通省の重点整備路線として、早期整備を促す必要がある」と訴えた。高橋市長は、大分県関係者に対し、「大分県は、東九州自動車道の早期整備を促す必要がある」と訴えた。

大分県関係者からは、大分県建設部長の佐藤正典氏が、「大分県は、東九州自動車道の早期整備を促す必要がある」と訴えた。佐藤氏は、大分県関係者に対し、「大分県は、東九州自動車道の早期整備を促す必要がある」と訴えた。

東九州自動車道建設促進大会 (22日、佐伯市の佐伯文化会館)

門川、高橋両市長の早期整備を訴える姿が印象的だった。佐伯市、北川町、新築町、日豊開発の早期整備を訴える姿が印象的だった。

東九州自動車道建設促進大会 (22日、佐伯市の佐伯文化会館)

門川、高橋両市長の早期整備を訴える姿が印象的だった。佐伯市、北川町、新築町、日豊開発の早期整備を訴える姿が印象的だった。



延岡道路 一部開通

「東九州道いつ全面開通」

早期建設望む声相次ぐ

二千三百供用を開始した自動車専用道「国道10号延岡道路」の延岡JCT・IC(延岡市天下町)―延岡南IC(同市伊形町)間七・八きは、建設着手から約七年の月日を要した。工事関係者らは「地域経済の活性化になる」と歓迎する一方で、地元経済界や近隣自治体の首長らは、将来、延岡道路が組み込まれる東九州道の建設が進まないことにはらだちを見せ、建設促進を訴える声が続出た。

開通式には約三百人が出席。宮田年耕・九州地方整備局長が「一部供用は、県北地域の経済の活性化をもたらすと思う。今後も引き続き道路整備を進めると、事業の継続に理解を求めた。」

一方、桜井哲雄市長は「延岡市は来年二月の北方、北浦両町との合併を控え、インフラ整備が最も重要課題。東九州道はその核になる事業だ。一日も早い全面開通を目指して、今以上に国に働きかけたい」と東九州道の重要性を訴えた。

九地整延岡河川国道事務所(同市)によると、延岡道路のうち、供用開始区間を除く、残り区間の北川IC(北川町長井)―延岡JCT・IC間二・八キロの用地進捗率は約四割(二〇〇四年度末)で、用地買収が進んでいないのが実情。

式典に参加した、ある自治体の首長は「国は建設を急ぐ、と言っているが、いつになったら(東九州道は)完成するのか」といらだちの表情。地元企業経営者も「宮崎県は交通網整備で、熊本、鹿児島県に水をあげられた。早く東九州道を開通させないと経済面でも離されていく」と話していた。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減の対応

事業実施にあたっては、設計の総点検を含め構造形式の見直しを実施し、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。

[具体的な実施状況]

※ 構造形式の見直し

【当初計画】 当該地区が内水氾濫地区であるため長大橋梁にて設計



経済性 + 地域特性

【見直し計画】 連続アーチカルバート (マルチタイプ) を採用



(2) 代替案等の可能性

延岡道路は地形条件、既存主要幹線道路からのアクセス性、河川・集落等のコントロールポイント等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。

5. 対応方針(原案)

[事業継続]

延岡道路は、東九州自動車道及び九州横断自動車道延岡線と一体となって、高速道路ネットワークの一部を形成し、物流の効率化及び地域産業の活性化等、当該地域の発展に寄与することを目的として整備するものである。

また、本路線の早期完成を求める声は強く、地元自治体などから積極的な整備促進要望がなされているところである。

現在までの事業進捗率は、事業費ベースで約 45%であり、そのうち用地進捗率は約 94%に達しており、引き続き平成 24 年度の全線暫定供用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。

なお、4車線化（完成）については、暫定供用後の交通状況を勘案しながら、実施時期を検討する。

卷末資料
(客觀的評估指標)

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	国道10号 延岡道路
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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) = 191億円、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	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通断続量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する □ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる ■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 □ 現道等における、総重量26tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	<p>区間b (当該区間/並行区間) について: (当該区間名) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間: 36.7万人・時間/年 (区間名) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 4割削減 (区間名)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 利便性向上が見込まれるバス路線 (延岡～大分、延岡～日向間などの都市間バス) 対象空港、対象自治体名、改善見込み (延岡市～宮崎空港、123分⇒84分 等) 対象港湾、対象自治体名、改善見込み (延岡市～細島港、33分⇒21分 等) 農林水産業を主体とする地域名、主な出荷先等 (北浦町、主な出荷先: 宮崎市及び宮崎空港を経由して関東方面) 	

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 checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区画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"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は10ha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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <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"/> 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 checked="" 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	<p>連携のある市街地再開発、区画整理等(地方拠点都市地域基本計画「延岡インテラ産業・物流拠点地区」)</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"/> 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"/> 交通バリアフリー法における道路整備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 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線雑地中化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画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推進する	<p>対象となる三次医療施設名称、アクセス向上が見込まれる自治体名(地区名)(県立延岡病院:北浦町43分ー26分 北川町28分ー22分)</p>
		無電柱化による美しい町並みの形成		
		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>災害への備え</p>	<p>■ 現道等に死傷事故率が500件/徳合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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は歩道幅員が40m/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区間に歩道が設置される</p>	<p>事業実施前後における現道等における死傷事故率、500件/徳合キロ以上である区間・箇所（7箇所）、見込まれる交通量の減少（100台/日）、歩道の設置又は線形不良区間の解消等</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</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、都道府県地球防災計画、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>□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架設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>	<p>代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間（門川～北川）</p> <p>並行する高速道路路線（東九州自動車道）</p> <p>CO2排出削減量：2158t/年（並行現道：16753t/年）</p> <p>バイパス等についてNOx排出増加量：111t/年</p> <p>バイパス等についてSPM排出増加量：7t/年</p>
5. その他	<p>他のアローカットの関係</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>■ 関連する大海横断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が見込まれる</p>	<p>（関連する大海横断道路事業、関連性）（東九州自動車道）</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・その他の別
国道10号	延岡道路	20.6Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,800~23,300	4	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	1,133億円	106億円	1,238億円
うち残事業分	569億円	102億円	671億円
基準年における 現在価値(C)	1,032億円	48億円	1,080億円
うち残事業分	374億円	34億円	408億円

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17年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	2.4億円	1.5億円	21億円
基準年における 現在価値(B)	1,033億円	141億円	96億円	1,270億円
うち残事業分	530億円	67億円	49億円	646億円

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）	191億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	238億円
経済的内部収益率（残事業）	7.7%

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	9,800~23,300	±10%	1.4~1.7
事業費	569億円	±10%	1.5~1.7
事業期間	21年	±20%	1.5~1.7

交通状況の変化

様式 - 3①

事業名：国道10号 延岡道路（事業全体）

（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 ^{※1}	[台/日]		14,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]		14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		36	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道（国道10号） ：21.2km	交通量	[台/日]	24,100	16,400
		走行時間	[分]	42	36
		走行時間費用	[億円/年]	175	107
	国道388号 ：9.2km	交通量	[台/日]	4,900	4,300
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	13	11
	主) 稲葉崎平原線 ：11.5km	交通量	[台/日]	11,200	9,400
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	46	36
	主) 北方土々呂線 ：8.4km	交通量	[台/日]	2,900	700
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	8.0	1.7
③その他道路合計 ：28851.7km	走行時間費用	[億円/年]	44677	44653	

			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：28922.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	44920	44845	74

- ※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。

交通状況の変化

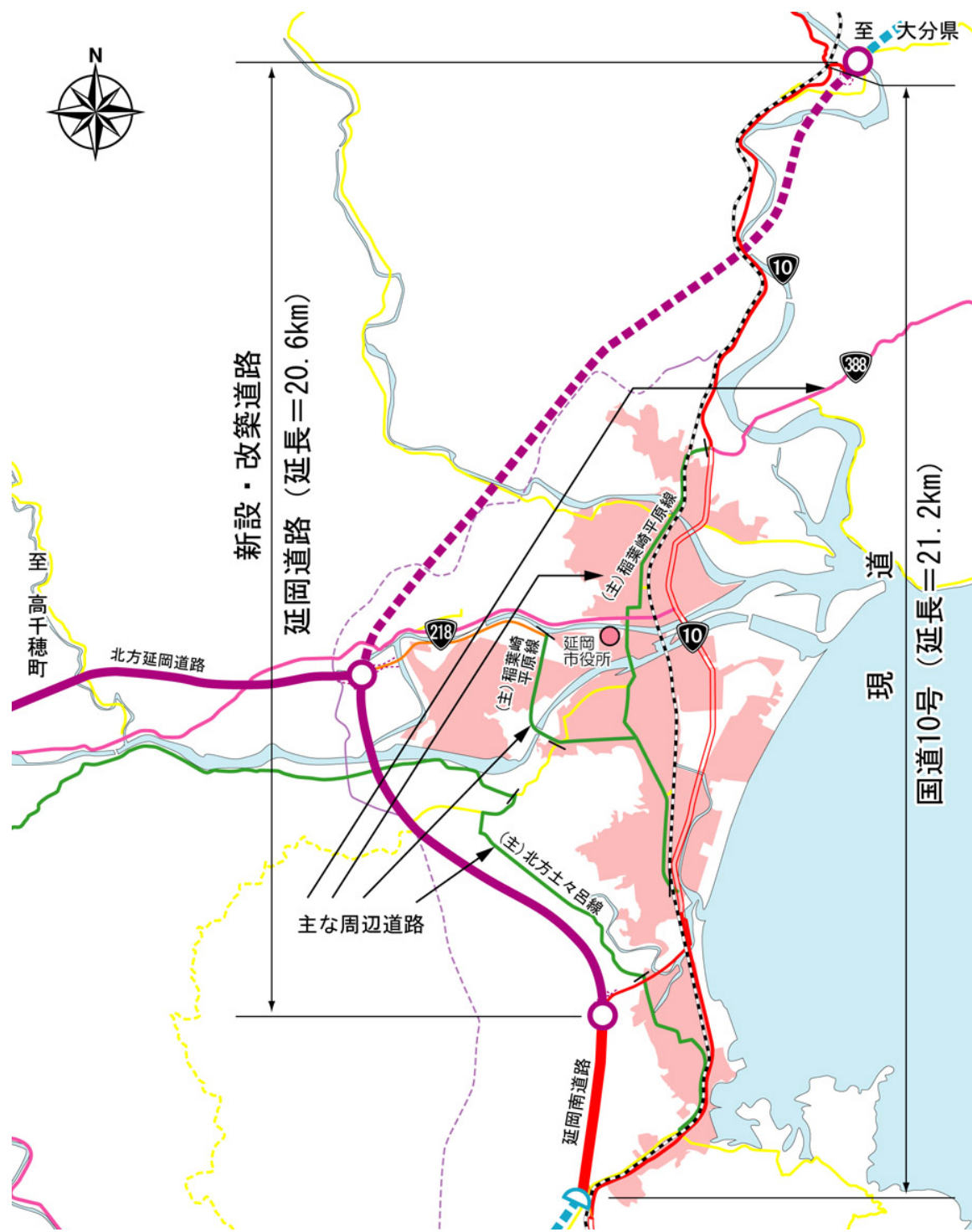
様式-3①

事業名：国道10号 延岡道路（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	[台/日]	13,900	14,900	
	走行時間	[分]	6.7	13.7	
	走行時間費用	[億円/年]	16	36	
②主な周辺道路	現道（国道10号） ：21.2km	交通量	[台/日]	22,700	16,400
		走行時間	[分]	41	36
		走行時間費用	[億円/年]	159	107
	国道388号 ：9.2km	交通量	[台/日]	4,900	4,300
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	13	11
	主) 稲葉崎平原線 ：11.5km	交通量	[台/日]	9,700	9,400
		走行時間	[分]	23	24
		走行時間費用	[億円/年]	38	36
	主) 北方土々呂線 ：8.4km	交通量	[台/日]	700	700
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	1.7	1.7
③その他道路合計 ：28851.7km	走行時間費用	[億円/年]	44660	44653	
			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：28922.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	44888	44845	42

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



費用便益分析の条件

事業名：国道10号 延岡道路

(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20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()		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 各道路区間(リンク)毎の混雑の度合いに応じた速度差を考慮するとともに、1日の平均的な走行状態を表現するため「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道10号 延岡道路

(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 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

箇所名: 国道10号 延岡道路(事業全体)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.12	20.6	2.472
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
-11年目	H 6	1.7317	103.4	1.1	1.6		
-10年目	H 7	1.6651	102.8	3.1	4.5		
-9年目	H 8	1.6010	102.3	4.9	7.0		
-8年目	H 9	1.5395	103.3	9.6	13		
-7年目	H 10	1.4802	102.8	35	46		
-6年目	H 11	1.4233	101.3	51	66		
-5年目	H 12	1.3686	99.7	57	71		
-4年目	H 13	1.3159	98.4	70	85		
-3年目	H 14	1.2653	96.6	73	87		
-2年目	H 15	1.2167	95.4	59	69		
-1年目	H 16	1.1699	94.4	74	84		
供用開始年次	H 17	1.1249	93.2	3.7	4.1	0.89	0.99
1年目	H 18	1.0816	92.5	22	23	0.89	0.95
2年目	H 19	1.0400	91.7	49	51	0.89	0.93
3年目	H 20	1.0000	91.7	53	53	0.89	0.89
4年目	H 21	0.9615	91.7	65	62	0.89	0.86
5年目	H 22	0.9246	91.7	90	83	0.89	0.82
6年目	H 23	0.8890	91.7	59	52	0.89	0.79
7年目	H 24	0.8548	91.7	27	23	0.89	0.76
8年目	H 25	0.8219	91.7			2.4	1.9
9年目	H 26	0.7903	91.7			2.4	1.9
10年目	H 27	0.7599	91.7			2.4	1.8
11年目	H 28	0.7307	91.7			2.4	1.7
12年目	H 29	0.7026	91.7			2.4	1.7
13年目	H 30	0.6756	91.7			2.4	1.6
14年目	H 31	0.6496	91.7			2.4	1.5
15年目	H 32	0.6246	91.7			2.4	1.5
16年目	H 33	0.6006	91.7			2.4	1.4
17年目	H 34	0.5775	91.7			2.4	1.4
18年目	H 35	0.5553	91.7			2.4	1.3
19年目	H 36	0.5339	91.7			2.4	1.3
20年目	H 37	0.5134	91.7			2.4	1.2
21年目	H 38	0.4936	91.7	82	40	2.4	1.2
22年目	H 39	0.4746	91.7	82	39	2.4	1.1
23年目	H 40	0.4564	91.7	82	37	2.4	1.1
24年目	H 41	0.4388	91.7	82	36	2.4	1.0
25年目	H 42	0.4220	91.7			2.4	0.99
26年目	H 43	0.4057	91.7			2.4	0.95
27年目	H 44	0.3901	91.7			2.4	0.92
28年目	H 45	0.3751	91.7			2.4	0.88
29年目	H 46	0.3607	91.7			2.4	0.85
30年目	H 47	0.3468	91.7			2.4	0.81
31年目	H 48	0.3335	91.7			2.4	0.78
32年目	H 49	0.3207	91.7			2.4	0.75
33年目	H 50	0.3083	91.7			2.4	0.72
34年目	H 51	0.2965	91.7			2.4	0.70
35年目	H 52	0.2851	91.7			2.4	0.67
36年目	H 53	0.2741	91.7			2.4	0.64
37年目	H 54	0.2636	91.7			2.4	0.62
38年目	H 55	0.2534	91.7			2.4	0.60
39年目	H 56	0.2437	91.7			2.4	0.57
40年目	H 57	0.2343	91.7			2.4	0.55
41年目	H 58	0.2253	91.7			2.4	0.53
42年目	H 59	0.2166	91.7			2.4	0.51
43年目	H 60	0.2083	91.7			2.4	0.49
44年目	H 61	0.2003	91.7			2.4	0.47
45年目	H 62	0.1926	91.7			2.4	0.45
46年目	H 63	0.1852	91.7			2.4	0.44
47年目	H 64	0.1780	91.7			2.4	0.42
48年目	H 65	0.1712	91.7			2.4	0.40
49年目	H 66	0.1646	91.7	-49	-8.0	2.4	0.39
合計				1084	1032	106	48
単純事業費計				1133		106	

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:国道10号 延岡道路(事業全体)

年度 (運年)	H20	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州7ブロック)		GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		現在価値		事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		乗用車種	貨物車種		全車	乗用車種	貨物車種	① 計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物		② 計	(A)×②	③
供用開始年次	H 17	0.99732	0.99559	0.99646	1.1249	9.9	4.3	2.7	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.7	2.1	23
1年目	H 18	0.99731	0.99645	0.99646	1.0816	9.9	4.3	2.7	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.6	2.1	22
2年目	H 19	0.99730	0.99645	0.99644	1.0400	9.9	4.3	2.7	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.6	2.1	22
3年目	H 20	0.99729	0.99645	0.99642	1.0000	9.9	4.2	2.7	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.5	2.1	21
4年目	H 21	0.99729	0.99644	0.99641	0.9615	9.8	4.2	2.6	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.4	2.1	20
5年目	H 22	0.99728	0.99644	0.99640	0.9246	9.8	4.2	2.6	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.4	2.1	19
6年目	H 23	0.99727	0.99641	0.99639	0.8890	9.8	4.2	2.6	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.3	2.1	18
7年目	H 24	0.99727	0.99638	0.99637	0.8548	9.8	4.2	2.6	1.6	0.40	0.42	2.4	1.5	1.3	2.0	17
8年目	H 25	0.99726	0.99635	0.99636	0.8219	9.7	4.1	2.6	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
9年目	H 26	0.99725	0.99631	0.99635	0.7903	9.7	4.0	2.6	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
10年目	H 27	0.99724	0.99628	0.99633	0.7599	9.7	4.0	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
11年目	H 28	0.99723	0.99625	0.99632	0.7307	9.7	4.0	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
12年目	H 29	0.99723	0.99621	0.99631	0.7026	9.7	3.9	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
13年目	H 30	0.99722	0.99618	0.99629	0.6756	9.7	3.9	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
14年目	H 31	0.99721	0.99615	0.99628	0.6496	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
15年目	H 32	0.99681	0.99668	0.99677	0.6246	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
16年目	H 33	0.99680	0.99666	0.99676	0.6006	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
17年目	H 34	0.99679	0.99665	0.99675	0.5775	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
18年目	H 35	0.99678	0.99664	0.99674	0.5553	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
19年目	H 36	0.99677	0.99663	0.99673	0.5339	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
20年目	H 37	0.99676	0.99662	0.99672	0.5134	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
21年目	H 38	0.99675	0.99661	0.99671	0.4936	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
22年目	H 39	0.99674	0.99660	0.99669	0.4746	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
23年目	H 40	0.99673	0.99658	0.99668	0.4564	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
24年目	H 41	0.99672	0.99657	0.99667	0.4388	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
25年目	H 42	0.99671	0.99656	0.99666	0.4220	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
26年目	H 43	0.99670	0.99655	0.99665	0.4057	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
27年目	H 44	0.99670	0.99654	0.99664	0.3901	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
28年目	H 45	0.99669	0.99653	0.99663	0.3751	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
29年目	H 46	0.99668	0.99652	0.99662	0.3607	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
30年目	H 47	0.99667	0.99651	0.99661	0.3468	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
31年目	H 48	0.99666	0.99650	0.99660	0.3335	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
32年目	H 49	0.99665	0.99649	0.99659	0.3207	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
33年目	H 50	0.99664	0.99648	0.99658	0.3083	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
34年目	H 51	0.99663	0.99647	0.99657	0.2965	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
35年目	H 52	0.99662	0.99646	0.99656	0.2851	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
36年目	H 53	0.99661	0.99645	0.99655	0.2741	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
37年目	H 54	0.99660	0.99644	0.99654	0.2636	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
38年目	H 55	0.99659	0.99643	0.99653	0.2534	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
39年目	H 56	0.99658	0.99642	0.99652	0.2437	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
40年目	H 57	0.99657	0.99641	0.99651	0.2343	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
41年目	H 58	0.99656	0.99640	0.99650	0.2253	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
42年目	H 59	0.99655	0.99639	0.99649	0.2166	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
43年目	H 60	0.99654	0.99638	0.99648	0.2083	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
44年目	H 61	0.99653	0.99637	0.99647	0.2003	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
45年目	H 62	0.99652	0.99636	0.99646	0.1926	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
46年目	H 63	0.99651	0.99635	0.99645	0.1852	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
47年目	H 64	0.99650	0.99634	0.99644	0.1780	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
48年目	H 65	0.99649	0.99633	0.99643	0.1712	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
49年目	H 66	0.99648	0.99632	0.99642	0.1646	9.7	3.8	2.5	1.5	0.39	0.40	2.4	1.5	1.3	2.0	17
合計						1,461	676	420	2,557	1,033	42	318	224	96	3,098	1,270

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10号 延岡道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.12	20.6	2.472

年次	年度	割戻率	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
-19年目	H 6	1.7317	103.4				
-18年目	H 7	1.6651	102.8				
-17年目	H 8	1.6010	102.3				
-16年目	H 9	1.5395	103.3				
-15年目	H 10	1.4802	102.8				
-14年目	H 11	1.4233	101.3				
-13年目	H 12	1.3686	99.7				
-12年目	H 13	1.3159	98.4				
-11年目	H 14	1.2653	96.6				
-10年目	H 15	1.2167	95.4				
-9年目	H 16	1.1699	94.4				
-8年目	H 17	1.1249	93.2				
-7年目	H 18	1.0816	92.5				
-6年目	H 19	1.0400	91.7				
-5年目	H 20	1.0000	91.7				
-4年目	H 21	0.9615	91.7	65	62		
-3年目	H 22	0.9246	91.7	90	83		
-2年目	H 23	0.8890	91.7	59	52		
-1年目	H 24	0.8548	91.7	27	23		
供用開始年次	H 25	0.8219	91.7			1.5	1.2
1年目	H 26	0.7903	91.7			1.5	1.2
2年目	H 27	0.7599	91.7			1.5	1.1
3年目	H 28	0.7307	91.7			1.5	1.1
4年目	H 29	0.7026	91.7			1.5	1.0
5年目	H 30	0.6756	91.7			1.5	1.0
6年目	H 31	0.6496	91.7			1.5	0.9
7年目	H 32	0.6246	91.7			1.5	0.9
8年目	H 33	0.6006	91.7			1.5	0.9
9年目	H 34	0.5775	91.7			1.5	0.8
10年目	H 35	0.5553	91.7			1.5	0.8
11年目	H 36	0.5339	91.7			1.5	0.8
12年目	H 37	0.5134	91.7			1.5	0.7
13年目	H 38	0.4936	91.7	82	40	1.5	0.7
14年目	H 39	0.4746	91.7	82	39	1.5	0.7
15年目	H 40	0.4564	91.7	82	37	1.5	0.7
16年目	H 41	0.4388	91.7	82	36	1.5	0.6
17年目	H 42	0.4220	91.7			2.4	1.0
18年目	H 43	0.4057	91.7			2.4	1.0
19年目	H 44	0.3901	91.7			2.4	0.9
20年目	H 45	0.3751	91.7			2.4	0.9
21年目	H 46	0.3607	91.7			2.4	0.8
22年目	H 47	0.3468	91.7			2.4	0.8
23年目	H 48	0.3335	91.7			2.4	0.8
24年目	H 49	0.3207	91.7			2.4	0.8
25年目	H 50	0.3083	91.7			2.4	0.72
26年目	H 51	0.2965	91.7			2.4	0.70
27年目	H 52	0.2851	91.7			2.4	0.67
28年目	H 53	0.2741	91.7			2.4	0.64
29年目	H 54	0.2636	91.7			2.4	0.62
30年目	H 55	0.2534	91.7			2.4	0.60
31年目	H 56	0.2437	91.7			2.4	0.57
32年目	H 57	0.2343	91.7			2.4	0.55
33年目	H 58	0.2253	91.7			2.4	0.53
34年目	H 59	0.2166	91.7			2.4	0.51
35年目	H 60	0.2083	91.7			2.4	0.49
36年目	H 61	0.2003	91.7			2.4	0.47
37年目	H 62	0.1926	91.7			2.4	0.45
38年目	H 63	0.1852	91.7			2.4	0.44
39年目	H 64	0.1780	91.7			2.4	0.42
40年目	H 65	0.1712	91.7			2.4	0.40
41年目	H 66	0.1646	91.7			2.4	0.39
42年目	H 67	0.1583	91.7			2.4	0.37
43年目	H 68	0.1522	91.7			2.4	0.36
44年目	H 69	0.1463	91.7			2.4	0.34
45年目	H 70	0.1407	91.7			2.4	0.33
46年目	H 71	0.1353	91.7			2.4	0.32
47年目	H 72	0.1301	91.7			2.4	0.31
48年目	H 73	0.1251	91.7			2.4	0.29
49年目	H 74	0.1203	91.7	-0.50	-0.06	2.4	0.28
合計				568	374	102	34
単純事業費計				569		102	

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。

