

東九州自動車道  
(志布志～末吉財部)

平成23年12月16日  
国土交通省 九州地方整備局

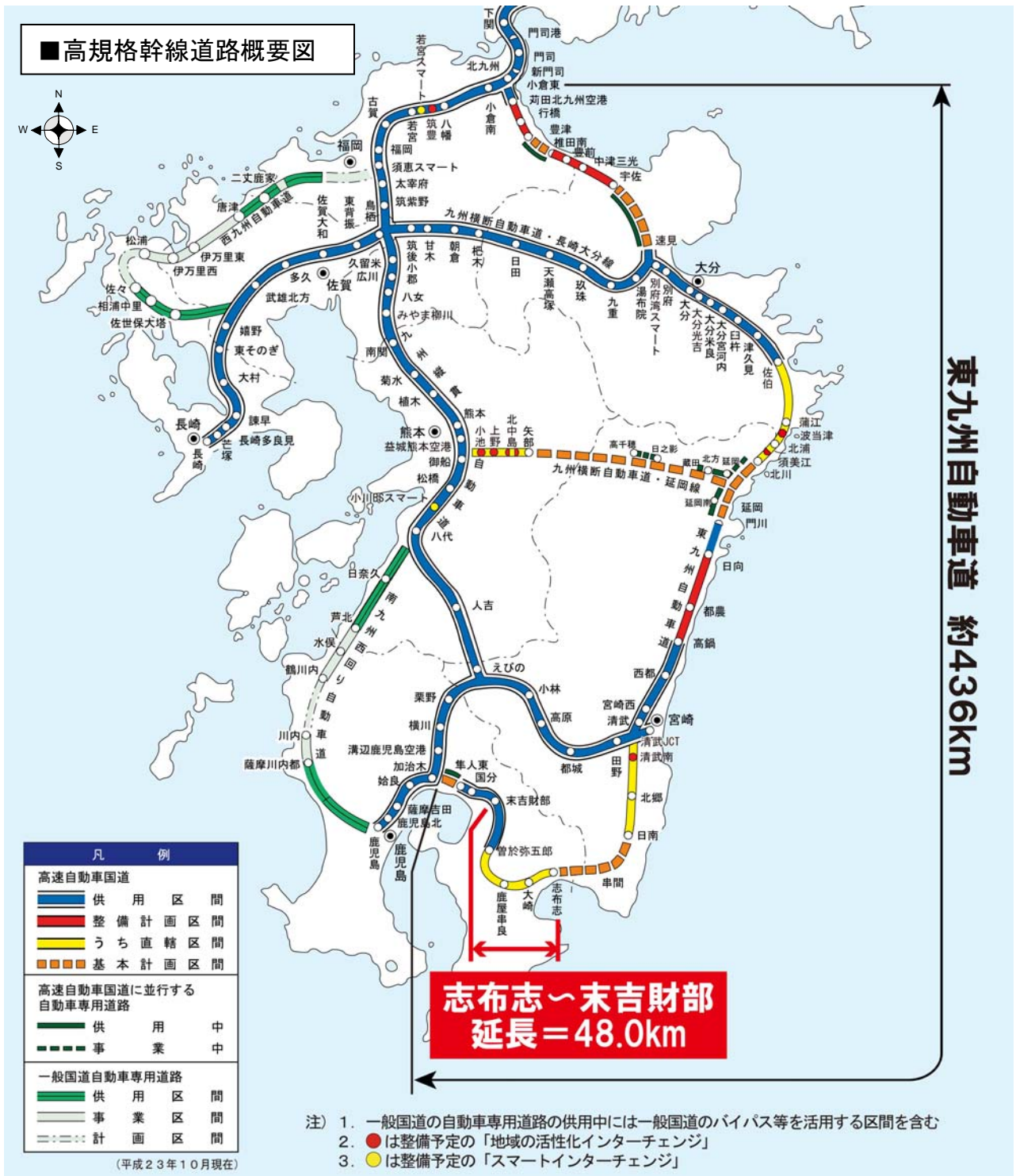
## 目 次

1. 事業の概要	道路-3-1
(1) 東九州自動車道の概要及び整備効果	道路-3-1
(2) 東九州自動車道(志布志～末吉財部)の概要	道路-3-6
2. 事業の必要性	道路-3-8
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-3-8
(2) 事業の効果・必要性	道路-3-15
(3) 事業の投資効果	道路-3-22
(4) 事業の進捗状況	道路-3-23
3. 事業の進捗の見込み	道路-3-24
(1) 今後の事業の見通し	道路-3-24
(2) 地域の協力体制	道路-3-25
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-3-26
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-3-27
5. 対応方針(原案)	道路-3-28
巻末資料	道路-3-29

# 1. 事業の概要

## (1) 東九州自動車道の概要及び整備効果

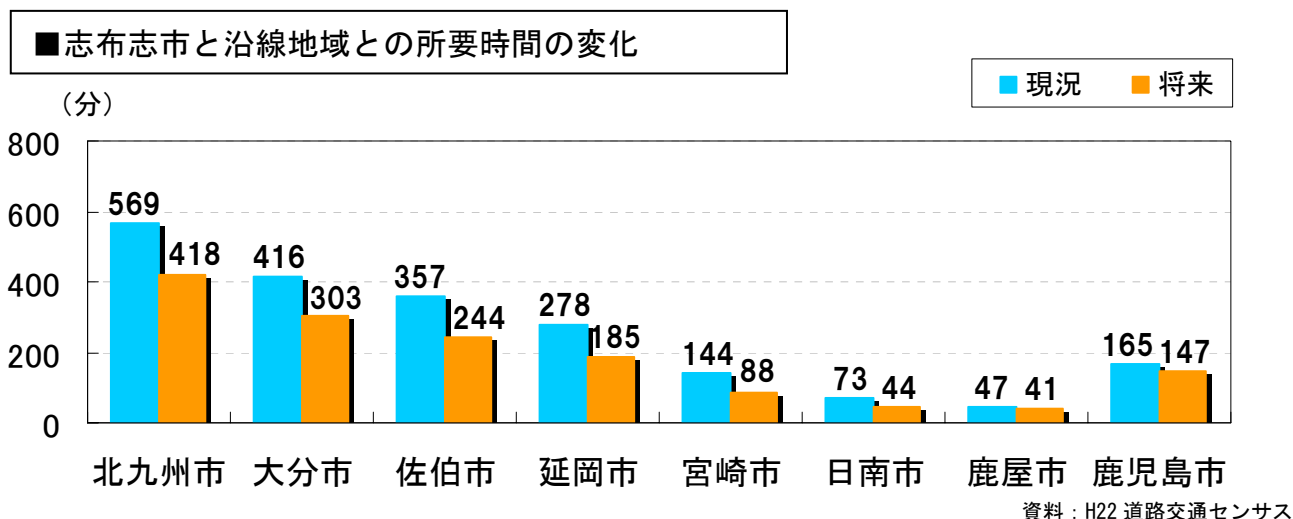
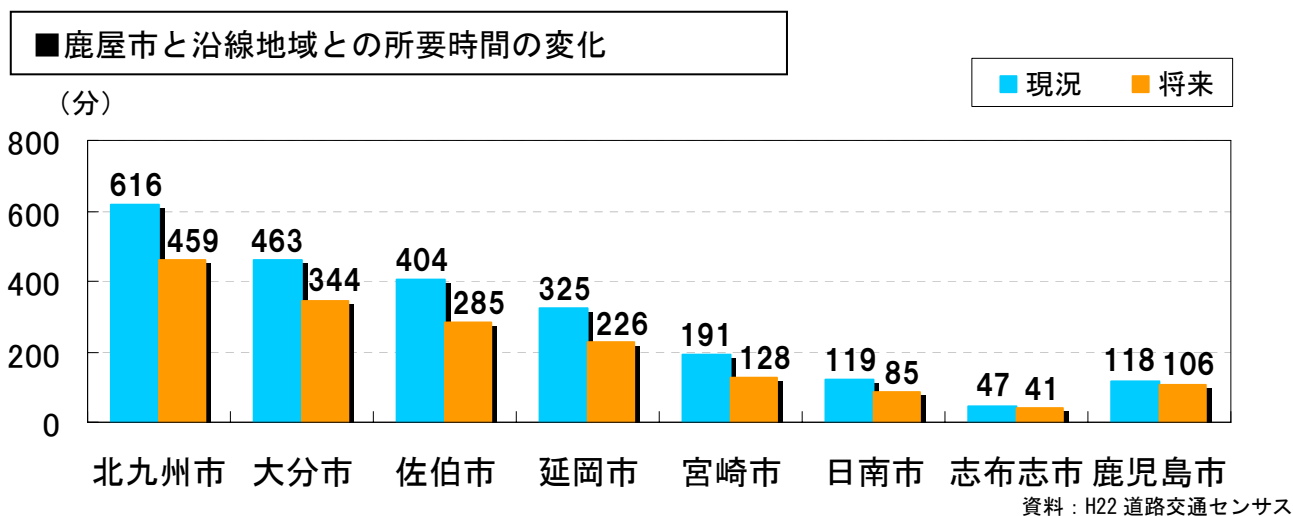
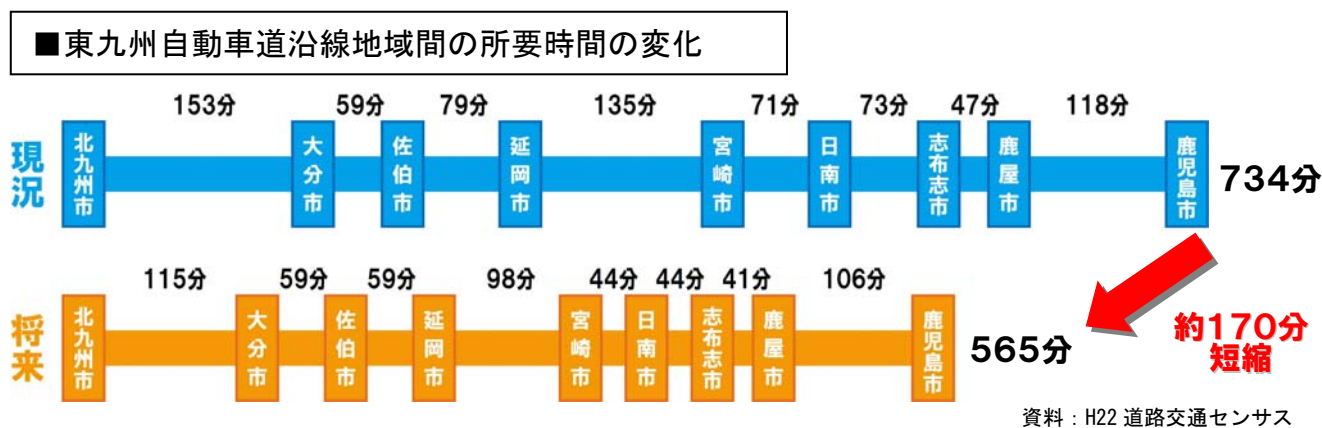
東九州自動車道は、北九州市を起点に大分県、宮崎県を経て鹿児島市に至る延長約 436km の高速自動車国道である。当該道路は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。



## 効果1 東九州自動車道沿線地域の交流連携の支援

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

東九州自動車道の整備により、主要都市間の所要時間が約170分（開通前：734分⇒開通後：565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。

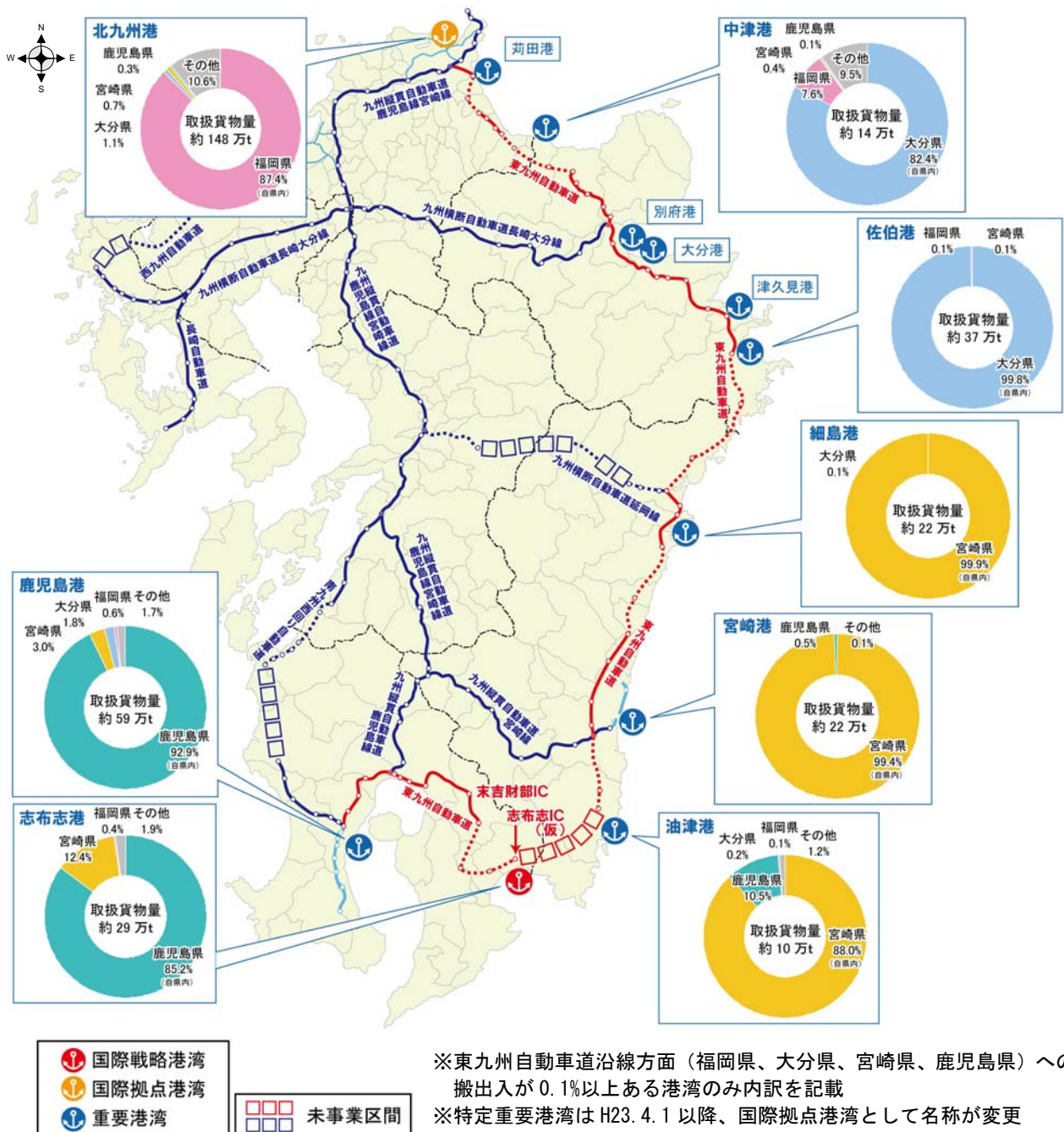


## 効果2 物流効率化を支援

東九州自動車道沿線には、国際戦略港湾「志布志港」や国際拠点港湾「北九州港」、10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（志布志～末吉財部）の延伸方向の「志布志港」や「油津港」は東九州自動車道沿線方面への搬出入が多く、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国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾



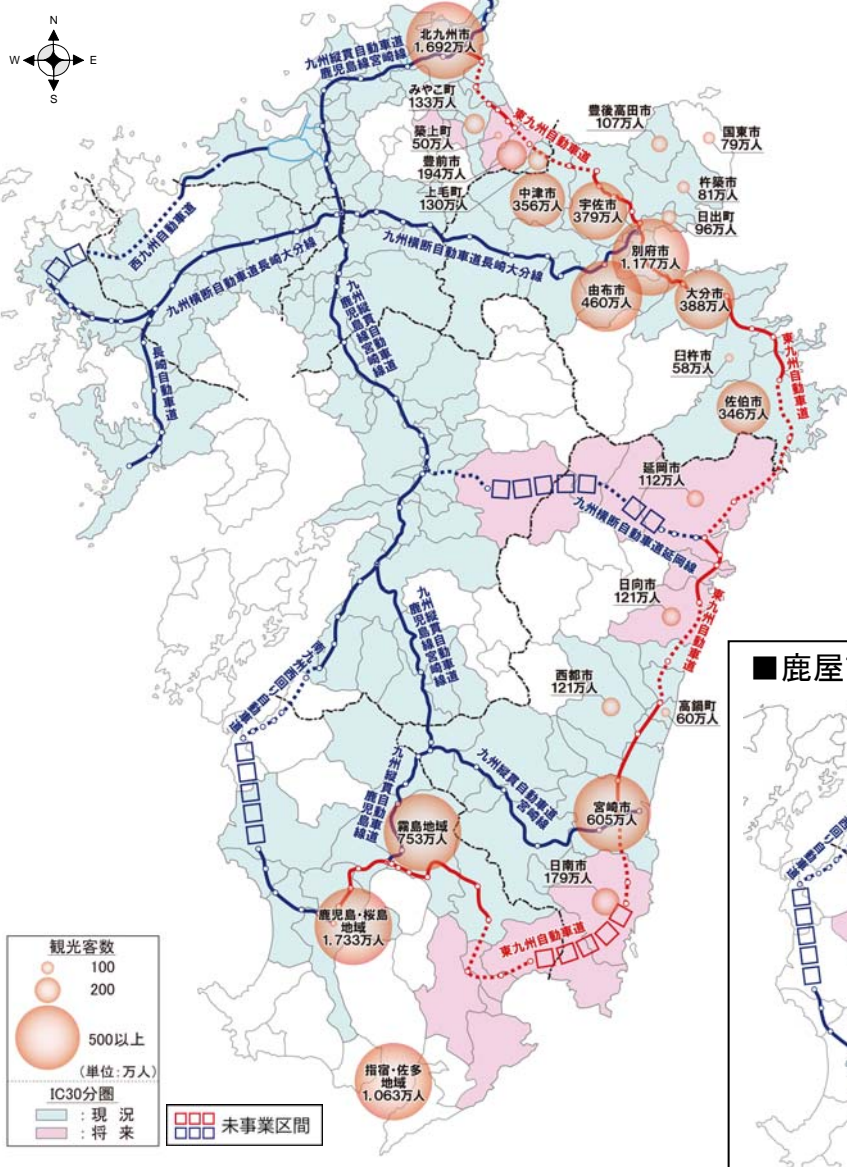
資料：H17 陸上出入貨物調査

### 効果3 東九州自動車道沿線を連絡する新たな観光ルート形成

東九州自動車道沿線には、観光客数が100万人を超える市町村が点在している。

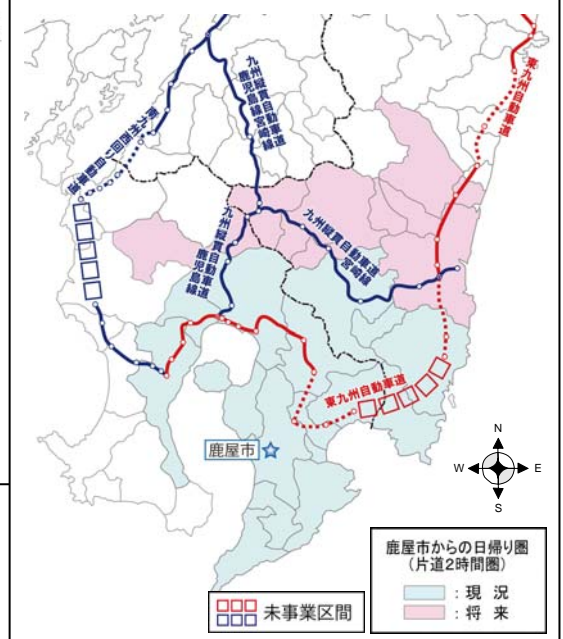
東九州自動車道の整備により、IC30分圏の拡大による観光客数の増加が期待される。また、鹿児島県東部の鹿屋市の日帰り圏（片道2時間圏）の拡大により、当該地域への観光客数増加も期待される。

■東九州自動車道沿線の観光客数の分布とIC30分圏の変化



※観光客数は50万人以上の市町のみ記載。

■鹿屋市の日帰り圏の変化



資料：平成21年福岡県観光入込客推計調査(福岡県)，平成19年版大分県統計年鑑[記載年：H18](大分県)，平成21年観光推進課調査結果(宮崎県)，平成21年鹿児島県観光交流局観光課(鹿児島県)

## 効果4 災害時における広域ネットワークの形成

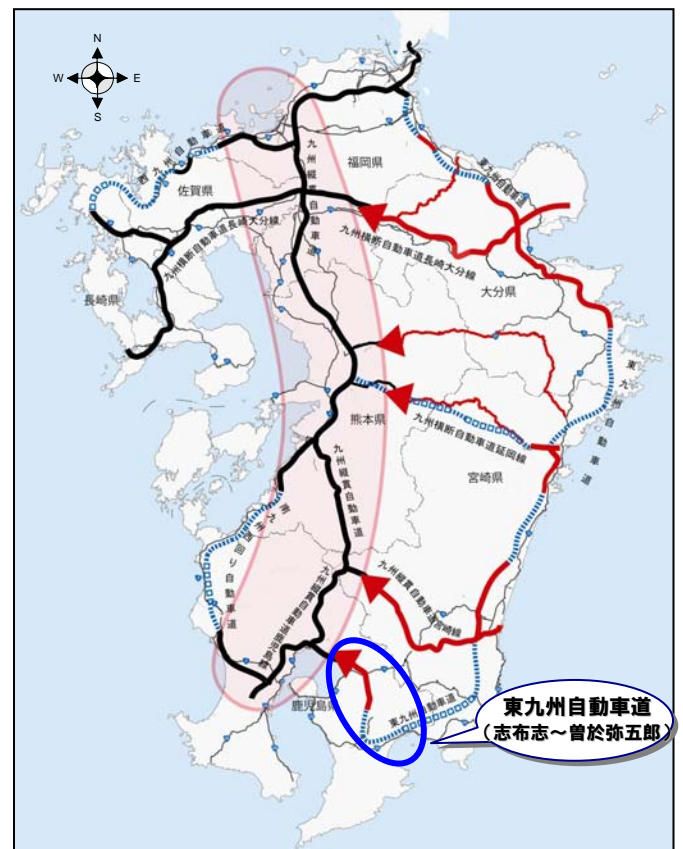
九州においては、津波等の大規模災害時における救助、救援活動、緊急物資の輸送に資するための横軸・縦軸のネットワークが脆弱である。

東九州自動車道（志布志～曾於弥五郎）の整備により、復旧活動などの広域的防災に資する道路ネットワークの一部が形成され、災害時の広域ネットワークの強化が期待される。

【九州縦貫道を軸としたネットワーク】



【東九州道を軸としたネットワーク】



## (2) 東九州自動車道（志布志～末吉財部）の概要

### 1) 概要

東九州自動車道（志布志～末吉財部）は鹿児島県志布志市～鹿児島県曾於市末吉町を結ぶ延長 48.0km の高速自動車国道である。

本道路は、九州の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。

### ■東九州自動車道（志布志～末吉財部）概要図



#### <供用済み区間の状況>

写真1：末吉財部IC付近



#### <工事状況>

写真2：鹿屋串良IC付近



写真3：志布志～鹿屋串良  
（田原川橋）

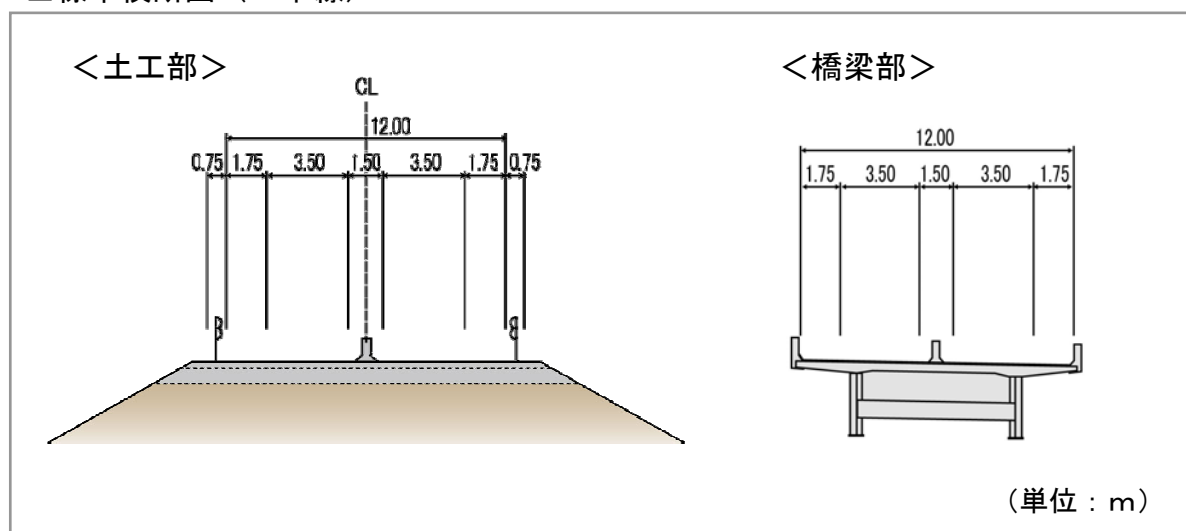


## 2) 計画諸元と標準横断面図

### ■計画諸元

起 点	白) 志布志市志布志町志布志
終 点	至) 曾於市末吉町深川
延 長	48.0km
幅 員	12.0m (2車線整備時)
道 路 規 格	第1種第2級
設 計 速 度	100km/h
車 線 数	完成4車線
計 画 交 通 量	①18,600台/日 ②17,500台/日 ③8,000台/日

### ■標準横断面図 (2車線)



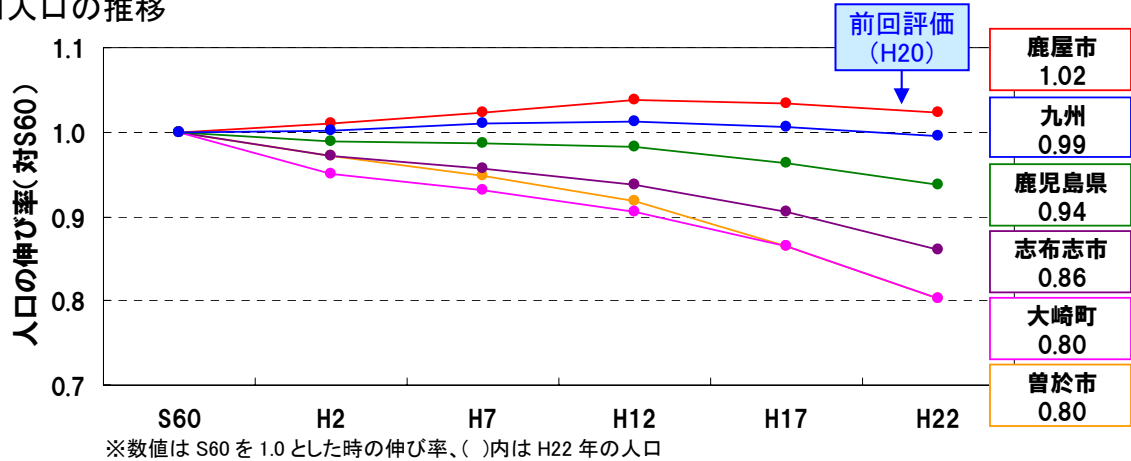
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### 1) 人口の推移

計画路線に近接する曾於市、志布志市、大崎町では、人口減少、高齢化が進行しているが、鹿屋市では人口は横ばい傾向、高齢化率は県平均を下回る状況にある。

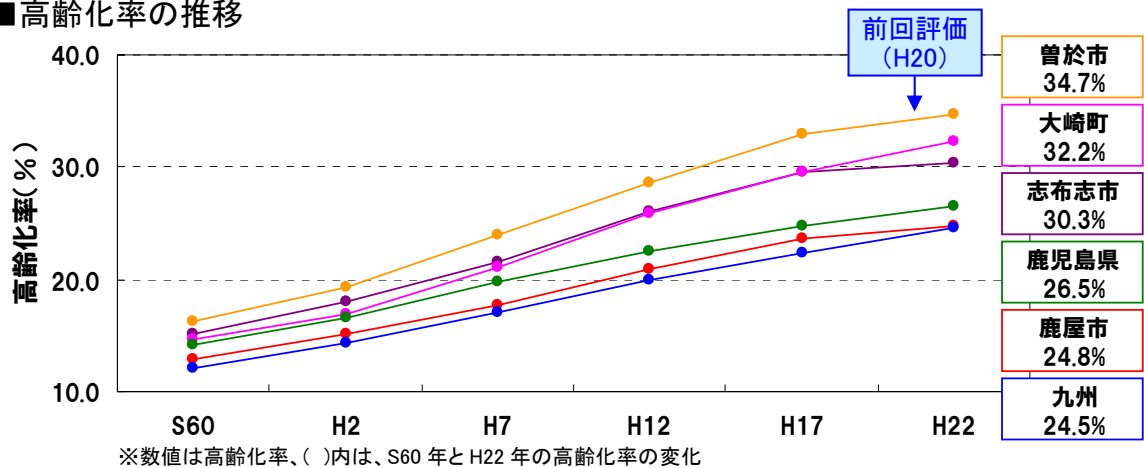
#### ■人口の推移



	総数(人)						伸び率					
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	S60	H2	H7	H12	H17	H22
鹿屋市	102,653	103,761	105,059	106,462	106,208	105,070	1.00	1.01	1.02	1.04	1.03	1.02
曾於市	48,869	47,492	46,328	44,910	42,287	39,221	1.00	0.97	0.95	0.92	0.87	0.80
志布志市	38,387	37,316	36,694	35,966	34,770	33,034	1.00	0.97	0.96	0.94	0.91	0.86
大崎町	17,689	16,828	16,480	16,018	15,303	14,215	1.00	0.95	0.93	0.91	0.87	0.80
鹿児島県	1,819,270	1,797,824	1,794,224	1,786,194	1,753,179	1,706,242	1.00	0.99	0.99	0.98	0.96	0.94
九州	13,276,014	13,295,859	13,423,785	13,445,561	13,352,934	13,203,965	1.00	1.00	1.01	1.01	1.01	0.99

資料：国勢調査

#### ■高齢化率の推移



	上段:高齢化人口、下段:総数[年齢不詳含まず](人)						高齢化率					
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	S60	H2	H7	H12	H17	H22
鹿屋市	13,158	15,605	18,653	22,232	25,032	25,980	12.8%	15.1%	17.8%	20.9%	23.6%	24.8%
曾於市	7,912	9,132	11,084	12,863	13,914	13,587	16.2%	19.2%	23.9%	28.6%	32.9%	34.7%
志布志市	5,820	6,738	7,924	9,349	10,282	10,008	15.2%	18.1%	21.6%	26.0%	29.6%	30.3%
大崎町	2,591	2,847	3,481	4,152	4,523	4,574	14.6%	16.9%	21.1%	25.9%	29.6%	32.2%
鹿児島県	257,638	298,904	353,857	403,239	434,559	449,692	14.2%	16.6%	19.7%	22.6%	24.8%	26.5%
九州	1,611,172	1,900,733	2,287,317	2,672,207	2,977,920	3,221,771	12.1%	14.3%	17.1%	19.9%	22.4%	24.5%
	13,273,898	13,272,830	13,414,773	13,431,380	13,321,167	13,128,294						

資料：国勢調査

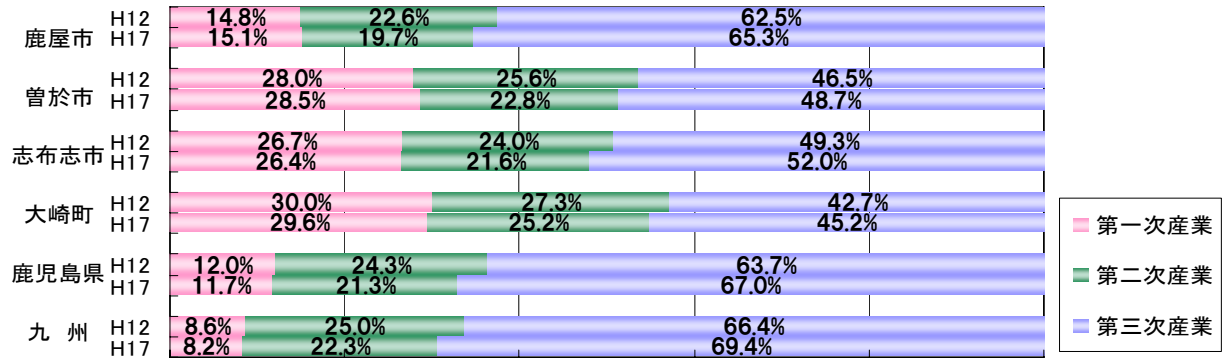
## 2) 産業

事業対象沿線地域は、畜産業が盛んな地域であり、第1次産業人口の占める割合が県平均(約12%)よりも高い約15%~30%となっている。

畜産の産出額は鹿屋市が全国3位、曾於市が全国4位となっている。

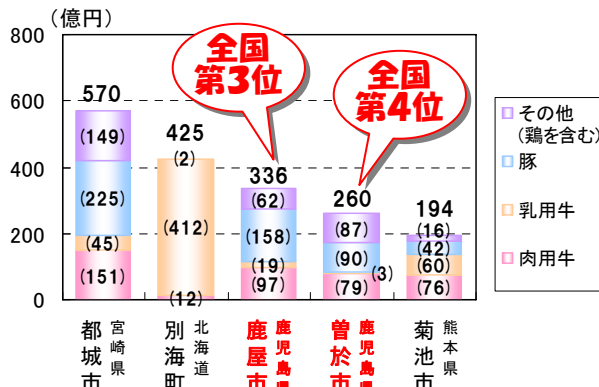
志布志港では、家畜の餌となる飼料の取扱貨物量が9割以上を占め、配合飼料出荷量は年々増加している。また、約4割が鹿児島県内へ運ばれている。

### ■産業別就業人口の割合



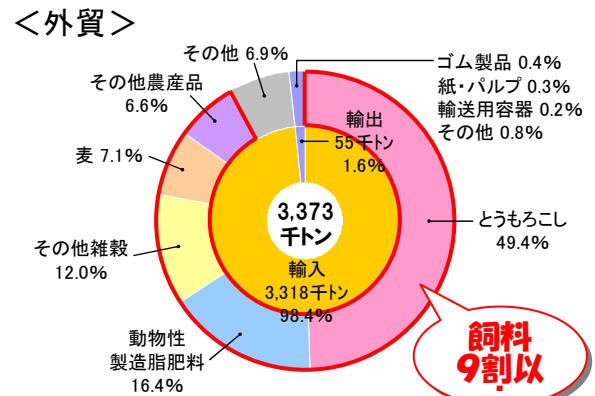
※H22 国勢調査(産業等基本集計)は H24.4 公表予定のため、H12、H17 国勢調査で整理した。  
資料: 国勢調査(H12、H17)

### ■畜産の産出額 (全国上位5位)



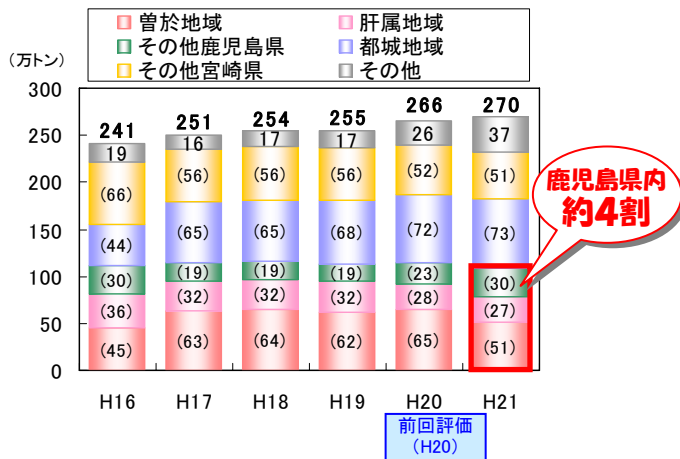
※H19年以降は都道府県別データのため、H18年で整理した。  
資料: 生産農業所得統計(H18年)

### ■品種別取扱貨物量 (志布志港)



資料: 港湾統計 (H21年)

### ■志布志港からの配合飼料出荷量の推移



資料: 志布志市資料

### ■志布志港からの配合飼料の輸送先 (H21 実績)



資料: 志布志市資料 (H21)

鹿児島県は畜産の産出額が全国第2位であり、「鹿児島黒豚」、「鹿児島黒牛」など多くのブランドを有している。

また、鹿児島県は全国第4位の農業産出額を誇り、事業箇所沿線地域は、県内でも有数の農畜産地帯となっている。

■農業産額・畜産産出額の上位5位（全国）

<畜産産出額>

順位	都道府県名	産出額(億円)	全国シェア
第1位	北海道	5,229	19.8%
第2位	鹿児島	2,320	8.8%
第3位	宮崎	1,726	6.5%
第4位	岩手	1,271	4.8%
第5位	茨城	1,098	4.2%
全国計		26,371	100.0%

<農業産出額>

順位	都道府県名	産出額(億円)	全国シェア
第1位	北海道	10,111	12.2%
第2位	茨城	4,170	5.0%
第3位	千葉	4,066	4.9%
第4位	鹿児島	4,005	4.8%
第5位	宮崎	3,073	3.7%
全国計		83,162	100.0%

資料：生産農業所得統計(H21)

■沿線地域の主な農畜産品

だいこん

茶

水稲

ピーマン

弥五郎すいか

スプレイぎく

白菜

肉用牛

豚

かんしょ

写真：鹿児島県HP

<沿線地域の主な農畜産品の上位5位（鹿児島県）>

順位	肉用牛 (飼養頭数)	豚 (飼養頭数)	スプレイぎく (出荷量千本)	すいか (出荷量t)	はくさい (出荷量t)	茶 (生葉収穫量t)	水稲 (収穫量t)	かんしょ (収穫量t)	だいこん (出荷量t)	ピーマン (出荷量t)
第1位	鹿屋市 (43,900)	鹿屋市 (283,300)	和泊町 (42,500)	曾於市 (2,170)	曾於市 (7,909)	穎娃町 (27,300)	薩摩川内市 (10,400)	鹿屋市 (68,800)	曾於市 (11,263)	東串良町 (4,570)
第2位	曾於市 (34,400)	曾於市 (185,100)	鹿屋市 (7,140)	指宿市 (1,070)	霧島市 (2,370)	知覧町 (20,400)	霧島市 (9,380)	志布志市 (39,900)	錦江町 (9,817)	志布志市 (1,890)
第3位	指宿市 (27,400)	大口市 (139,400)	曾於市 (4,310)	東串良町 (530)	鹿屋市 (704)	志布志市 (16,900)	曾於市 (8,610)	曾於市 (34,700)	穎娃町 (9,492)	鹿屋市 (1,167)
第4位	出水市 (18,900)	志布志市 (113,200)	枕崎市 (3,000)	霧島市 (363)	さつま町 (415)	枕崎市 (8,400)	大口市 (8,140)	穎娃町 (32,400)	鹿屋市 (8,760)	南さつま市 (641)
第5位	霧島市 (18,700)	南大隅町 (73,200)	知名町 (1,820)	薩摩川内市 (145)	鹿児島市 (411)	霧島市 (7,880)	さつま町 (7,430)	知覧町 (29,300)	大崎町 (8,182)	南大隅町 (488)

※水稲以外は、H19以降、野菜指定産地に包括されている市町村のみの調査、もしくは、市町村別データがないため、H18年データで整理した。

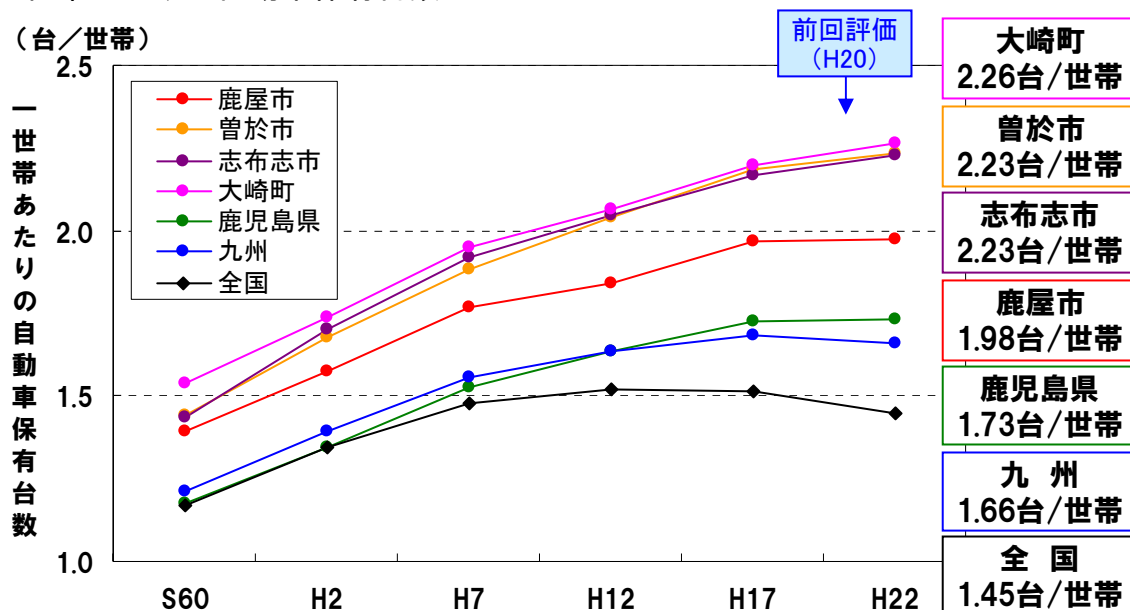
※肉用牛・豚はH19.2月時点の飼養頭数。

資料：H18 作況調査、H18 畜産統計調査（農林水産省HP）

### 3) 自動車保有台数の推移

沿線地域（鹿屋市、曾於市、志布志市、大崎町）の一世帯当たりの自動車保有台数は年々増加（1.98～2.26 台/世帯：平成 22 年時点）しており、鹿児島県平均の 1.73 台/世帯を上回っている。前回再評価（H20）以降も増加している。

■一世帯当たりの自動車保有台数



※数値は、H22 年の一世帯あたりの自動車保有台数。

	自動車保有台数(台)						世帯数(世帯)					
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	S60	H2	H7	H12	H17	H22
鹿屋市	50,484	59,776	71,603	79,145	86,204	87,839	36,237	38,006	40,547	42,992	43,815	44,457
曾於市	25,121	29,370	33,501	36,428	38,028	37,653	17,420	17,538	17,777	17,863	17,417	16,867
志布志市	19,884	23,690	27,462	29,852	31,561	31,579	13,858	13,926	14,326	14,588	14,579	14,161
大崎町	10,030	11,167	12,677	13,434	14,222	14,426	6,511	6,429	6,511	6,514	6,475	6,379
鹿児島県	752,849	887,656	1,050,592	1,170,554	1,252,377	1,262,734	640,954	659,880	688,646	716,610	725,045	729,330
九州	5,105,496	6,185,927	7,372,219	8,184,782	8,693,505	8,835,862	4,221,482	4,437,208	4,743,764	4,997,557	5,164,018	5,323,843
全国	44,539,821	55,278,576	65,103,021	71,589,691	75,024,049	75,176,380	38,133,297	41,035,777	44,107,856	47,062,743	49,566,305	51,951,513

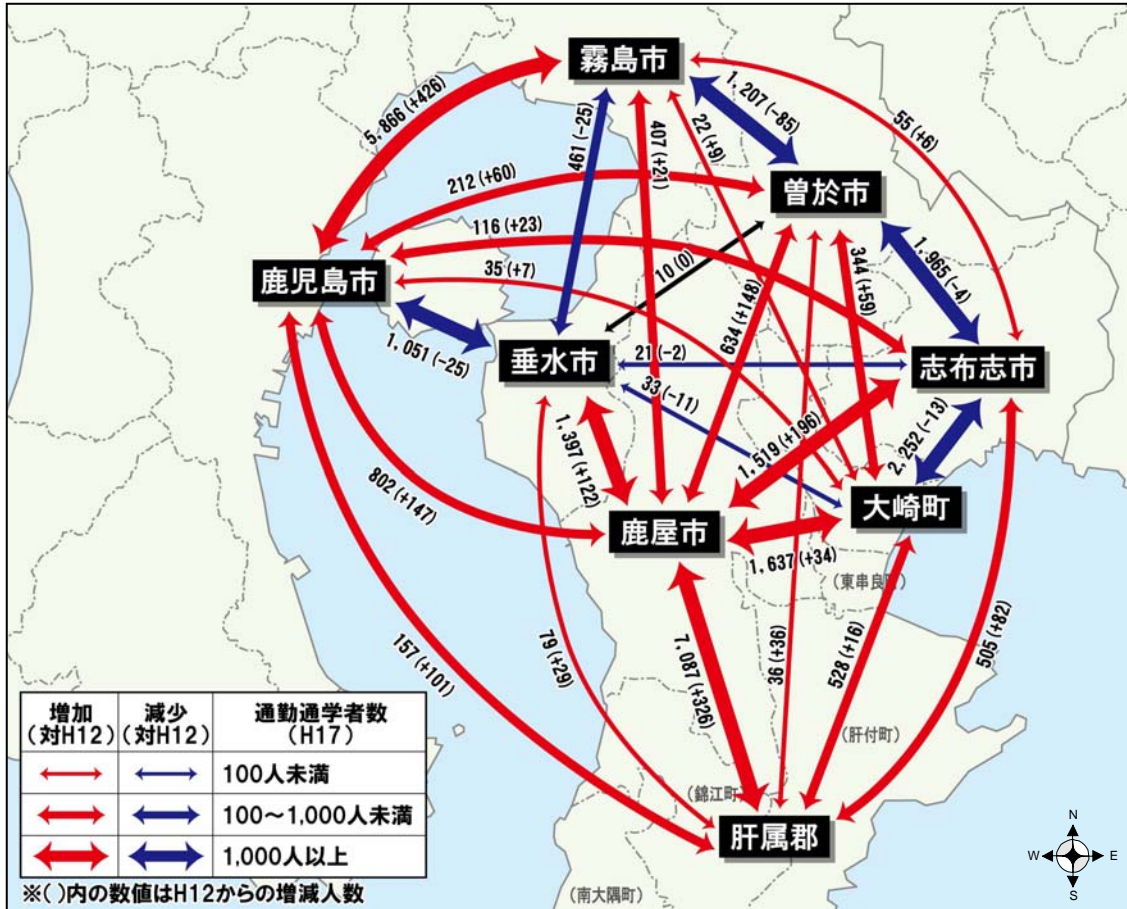
資料：H12, H17, H22 年：市区町村別自動車保有車両数、市区町村別軽自動車車両数  
H2, H7 年：九州の自動車保有台数統計資料  
S60 年：九州各縣市町村別車種別保有車両数統計資料  
自動車保有台数統計データ（全国）  
国勢調査

#### 4) 通勤通学流動

通勤・通学流動をみると、鹿屋市が大隅地域の通勤・通学流動の中心となっており、周辺市町村との日常的なつながりが強い。また、周辺市町村から鹿屋市への通勤・通学者は増加傾向にある。

また、沿線地域の通勤通学時の利用交通手段は自家用車が7割以上と最も多く、鹿児島県及び九州の割合を上回っている。当該地域では、鉄道がないことも自家用車利用率が高くなる要因と考えられる。

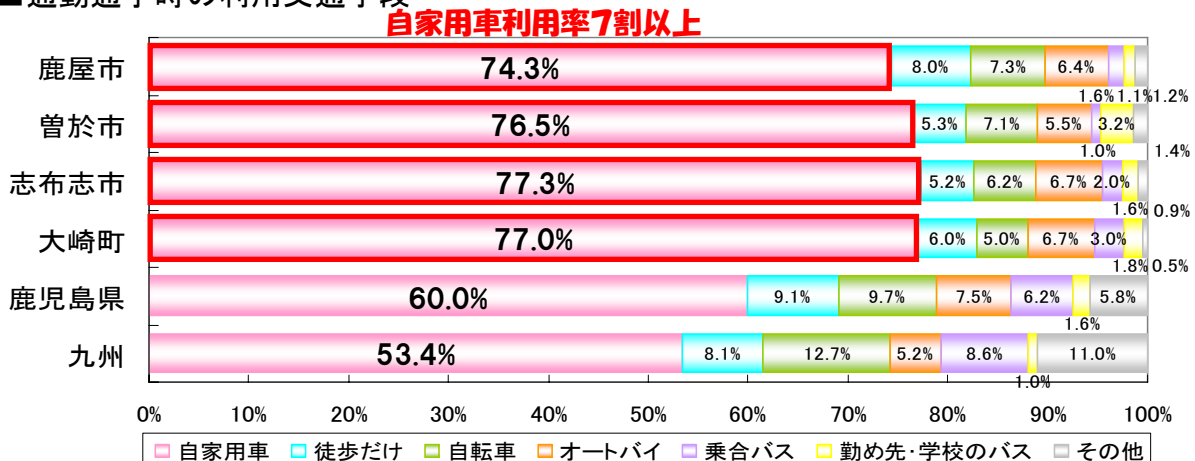
##### ■通勤通学流動



※1 H22 国勢調査(従業地・通学地集計結果)はH24.6月公表予定のため、H12・H17 国勢調査で整理した。  
 ※2 肝属郡：東串良町、肝付町、錦江町、南大隅町の4町

資料：国勢調査(H12・H17)

##### ■通勤通学時の利用交通手段



※通勤通学時の利用交通手段は10年毎の調査であるため、H17年のデータはない。また、H22 国勢調査の利用交通手段はH24.6月公表予定のため、H12 国勢調査で整理した。

資料：国勢調査(H12)

## 5) 救急医療

沿線地域には、曾於郡医師会立病院、鹿屋医療センターの二次救急医療施設が立地している。しかし三次救急医療施設は鹿児島市にしか存在しないため、沿線地域の重篤患者は鹿児島市まで搬送される必要がある。

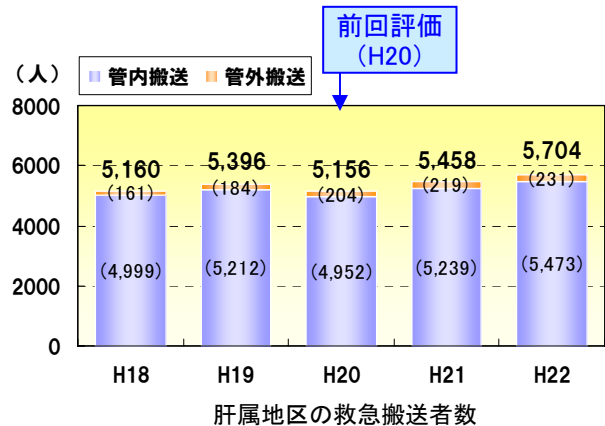
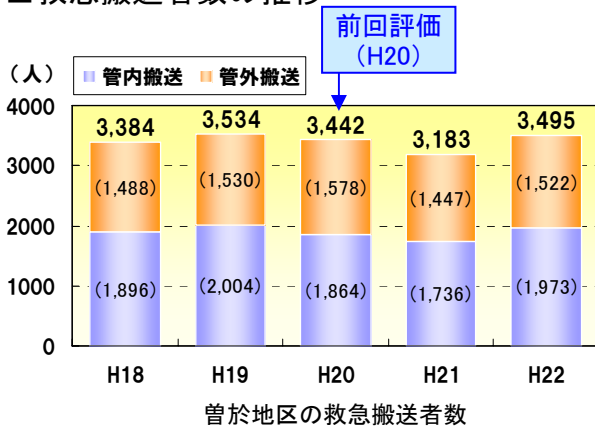
また、曾於地区及び肝属地区消防局管内の救急搬送者数は、平成22年実績で曾於地区3,495人、肝属地区5,704人であり横ばい、増加傾向にある。

### ■救急医療施設の配置状況



資料：鹿児島県保険医療計画(H20.3)

### ■救急搬送者数の推移

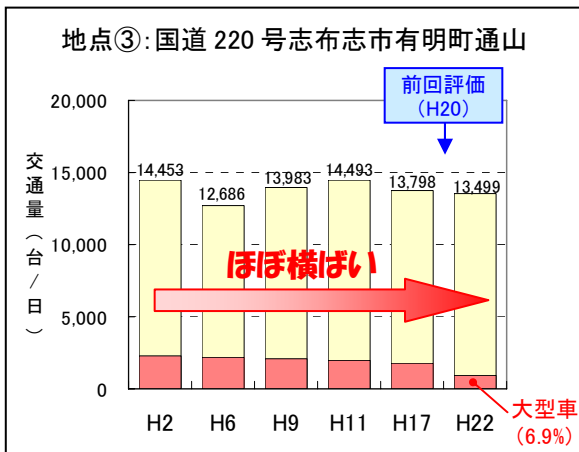
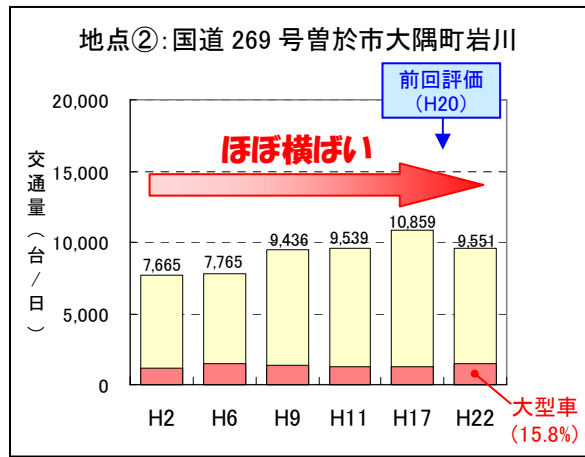
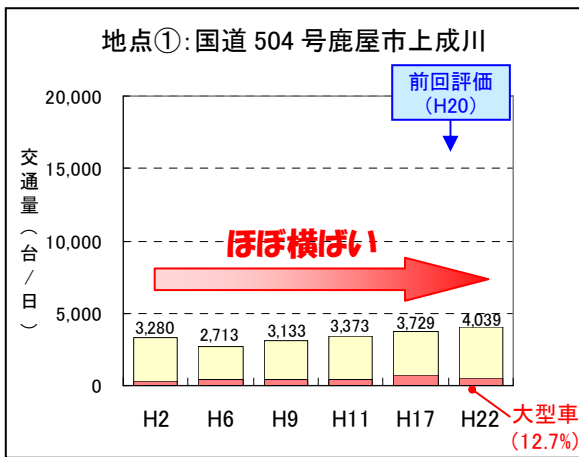


資料：大隅曾於地区消防組合、大隅肝属地区消防組合提供資料

## 6) 交通量の推移

当該路線と並行する主要幹線道路は国道 220、269、504 号であり、概ね横ばいの傾向にある。

### ■観測地点位置図



資料: 道路交通センサス (H2～H22)

## (2) 事業の効果・必要性

### 効果1 物流の効率化を支援

#### (1) 物流基盤の強化

東九州自動車道（志布志～末吉財部）が九州縦貫自動車と接続されることで、大隅地域は九州及び全国各地と高速道路ネットワークで結ばれることとなる。

また国際戦略港湾である志布志港、空の玄関口である鹿児島空港へのアクセス性も向上することにより、大隅地域における物流基盤が強化されることとなる。



## (2) 輸送の効率化

大隅地域は農畜産業の盛んな地域であり、沿線地域は全国有数の畜産地帯となっている。この地域には肥育場が点在しており、志布志港から供給される配合飼料によって家畜を飼育している。今後、当該道路の整備により、志布志港から各肥育場への輸送時間の短縮や輸送コストの低減効果が図られ、更なる農畜産業の活性化が期待される。

### ■ 志布志港から配合飼料の出荷先 (H21 実績)



資料：志布志市資料 (H21)



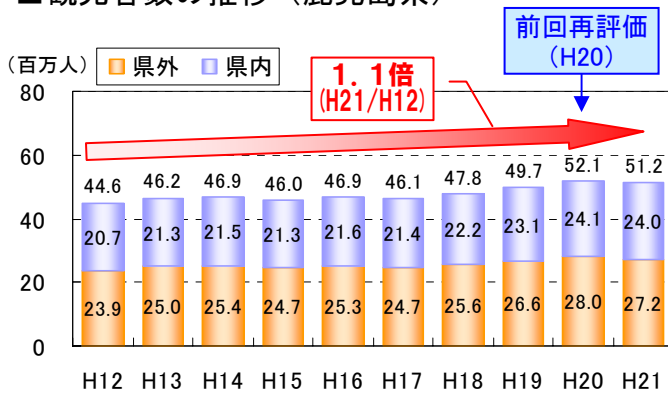
【志布志港入口交差点付近】

## 効果2 観光地へのアクセス向上

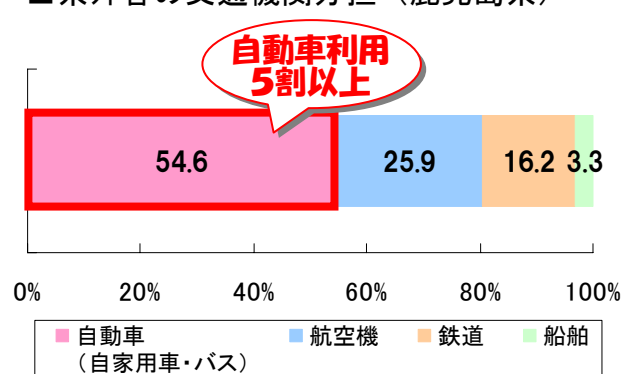
鹿児島県の観光客数は年々増加傾向であり、大隅地域では鉄道がないこともあり、観光客数の5割以上は自動車（自家用車・バス）を交通手段としている。

当該路線を取り囲むように、霧島地区や鹿児島県のシンボルである桜島、九州最南端の佐多岬、宮崎県の日南海岸など主要な観光施設が存在し、大隅地域の観光の際には周遊することが想定される。また当該路線沿線にも、様々な観光施設が点在することから、これらの施設を連結する東九州道の果たす役割は大きい。

### ■観光客数の推移（鹿児島県）



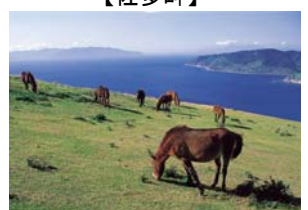
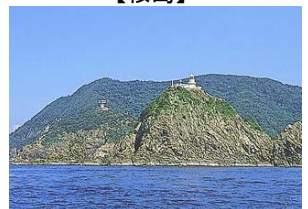
### ■県外客の交通機関分担（鹿児島県）



### ■主要観光施設位置図



資料：平成21年観光推進課調査結果(宮崎市)  
平成21年鹿児島県観光交流局観光課(鹿児島県)



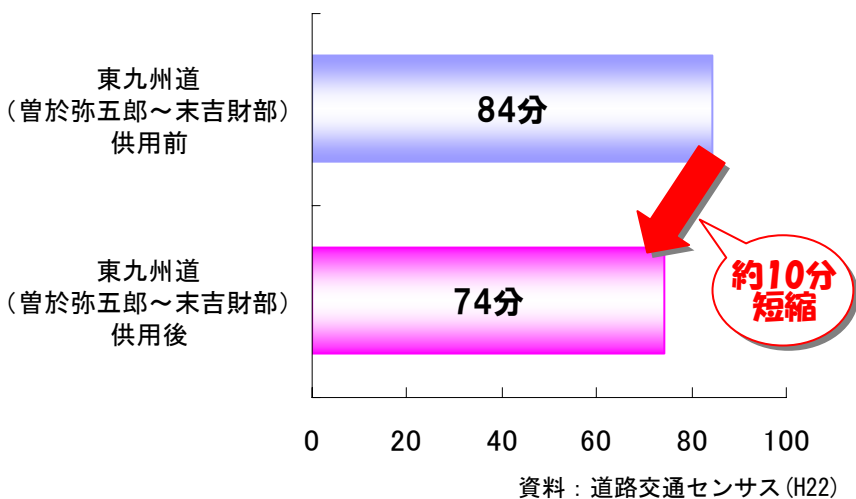
### 効果3 救急医療活動の支援（既に発現した効果）

東九州自動車道（曾於弥五郎～末吉財部）の整備により、曾於市から鹿児島市内の三次医療施設までの管轄外搬送時間が約10分（約84分→約74分）短縮されるとともに、患者の安静搬送、ドライバーの疲労軽減に役立っている。今後、志布志～曾於弥五郎間が整備されることで、沿線地域の更なる救急医療活動の向上が期待される。

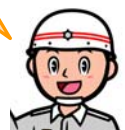
#### ■管轄外搬送ルート及び搬送時間の変化



#### ■搬送時間の変化（曾於郡医師会立病院～鹿児島市立病院）



指肢切断による患者は、縫合に強い鹿児島市の病院へ搬送することが多い。再接着するためには少しでも早く処置することが望ましいため、東九州道の整備により搬送時間が短縮することに期待している。



(大隅曾於地区消防組合)

## ■救急医療アクセス向上便益

### 【受益エリアと受益人口】

○東九州自動車道（志布志～末吉財部）の整備により、沿線地域において「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの救急搬送時間が1分以上短縮される。このことで、事業全体で約7,800人、残事業で約6,600人が救命率向上の恩恵を受ける。

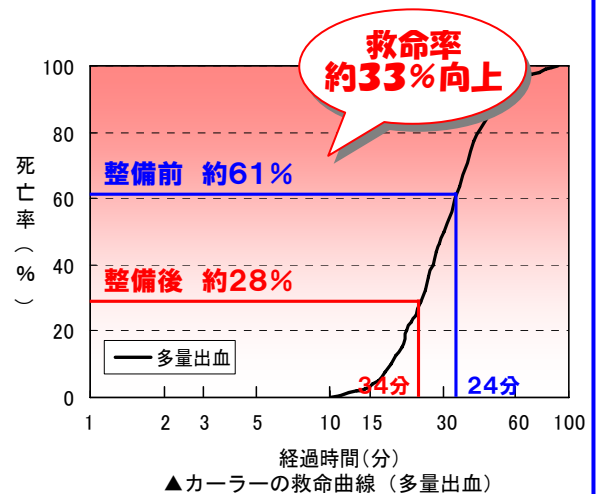


※受益エリアは、対象路線の整備により「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの所要時間が1分以上短縮する地域を設定。

### 【所要時間短縮による救命率向上】

○事業全体では、北部消防署から曾於市末吉町（末吉財部 IC 付近）までの到着時間が、最大約10分短縮（約34分→約24分）することにより、多量出血時の救命率が約33%向上する。残事業では、南部消防署から志布志市有明町・大崎町（大崎 IC 付近）までの到着時間が、最大約6分短縮（約28分→約22分）し、多量出血時の救命率が約22%向上する

< 所要時間短縮の例（事業全体） >



搬送時間の短縮により救われる人命価値(救急医療へのアクセス向上効果)の便益は、事業全体で※約61億円、残事業で※約46億円と試算される。

(※) は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## 効果4 地域経済の活性化を支援

東九州自動車道（志布志～末吉財部）の整備により、沿線地域の工業団地から高速道路ICまでのアクセス性が向上し、鹿児島市や熊本市方面等への所要時間が短縮される。このことで物流の効率化や新たな企業の誘致が促進され、地域経済の活性化が期待される。

### ■工業団地位置図



### ■最寄り IC までの所要時間の変化



工業団地	所在地	面積 (m <sup>2</sup> )	現況		将来 (志布志IC～曾於弥五郎IC整備後)		短縮時間 (分)	備考
			最寄りIC	所要時間 (分)	最寄りIC	所要時間 (分)		
アンゾオオサコ 安楽大迫工業団地	志布志市 志布志町安楽	16,300	曾於弥五郎IC	28	志布志IC	2	26	分譲中
シヨウ 志陽工業団地	志布志市 有明町野井倉	7,851	曾於弥五郎IC	37	志布志IC	7	31	分譲中
サノバル 佐野原工業関連用地	志布志市 志布志町帖	5,877	曾於弥五郎IC	46	志布志IC	15	31	分譲中
タサキ 田崎工場適地	鹿屋市田崎町	161,879	曾於弥五郎IC	60	鹿屋串良IC	23	38	分譲中
カノヤ ナイロク 鹿屋内陸工業団地	鹿屋市川西町	267,930	曾於弥五郎IC	65	鹿屋串良IC	16	49	完売
ヤマガミ 山神工業団地	鹿屋市輝北町	7,800	曾於弥五郎IC	21	曾於弥五郎IC	21	0	分譲中
ウチムラ 内村工業団地	曾於市末吉町	163,000	末吉財部IC	5	末吉財部IC	5	0	分譲中

東九州道が整備されることで、志布志から鹿児島市方面への時間短縮効果もあるが、所要時間が読めること、また1日1往復もしくは1.5往復だったものが、2往復することが可能となり、運送業者には大きなメリットとなる。



## 効果5 広域的防災に資する道路ネットワークの強化

大隅地域と県都鹿児島市が高速道路ネットワークで連結されることで、大規模災害時にも確実な物資輸送ルートが確保される。特に、曾於郡医師会立病院や鹿屋医療センターは、大隅地域の災害拠点病院※に指定されており、医療品やその他物質の確保が重要となる。現在の物資輸送ルートとなる国道220号、269号、504号は災害による通行規制実績があることから、当該道路による物資輸送ルートの多重化が果たす役割は大きい。

### ■物資輸送ルートの多重化のイメージ図



資料：平成23年度鹿児島県水防計画書（資料編）



写真①：台風14号（H17）による被害状況  
（国道220号海瀾トンネル付近）

### ■国道269号・504号通行規制状況（H21.4.1～H23.7.27）

No	路線名	規制区間	規制理由	規制内容	規制開始	規制解除	規制時間
①	国道269号	曾於市大隅町持留地内	路肩決壊の恐れ	片側	10.07.15 17:30	10.09.16 06:00	1500時間30分
②	国道504号	鹿屋市輝北町市成地内	路肩決壊	片側	10.06.23 08:30	10.07.15 16:00	535時間30分

資料：鹿児島県提供資料

※災害拠点病院とは、建物が耐震耐火構造であることや資器材の備蓄がある等の条件を満たしており、災害発生時に被災地内の傷病等の受入れ及び搬出を行なうことが可能な体制を有する病院。

### (3) 事業の投資効果

#### 1) 事業の目的

東九州自動車道（志布志～末吉財部）は、既存の東九州自動車道及び九州縦貫自動車道と連絡することにより、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。

#### 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 23 年度			
供用年	平成 27 年度			
初年便益	26 億円	3.9 億円	4.1 億円	34 億円
基準年における現在価値 (B)	1,220 億円	193 億円	135 億円	1,548 億円

##### ②費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成 23 年度		
単純合計	601 億円	247 億円	847 億円
基準年における現在価値 (C)	504 億円	88 億円	592 億円

##### ③評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	$B/C = 2.6$
-------------	-------------

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 23 年度			
供用年	平成 22 年度			
初年便益	20 億円	2.6 億円	0.81 億円	24 億円
基準年における現在価値 (B)	1,468 億円	235 億円	147 億円	1,850 億円

##### ②費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成 23 年度		
単純合計	1,317 億円	298 億円	1,615 億円
基準年における現在価値 (C)	1,316 億円	121 億円	1,437 億円

##### ③評価指標の算定結果

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

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) 事業の進捗状況

### 1) 事業の経緯

年度	経緯
昭和 63 年度	基本計画決定 (H 元. 2. 27)
平成 8 年度	環境影響評価・都市計画決定 (H8. 11. 22) 整備計画 (H8. 12. 27)
平成 9 年度	施行命令[鹿屋串良～末吉財部] (H9. 12. 25) 事業化[曾於弥五郎～末吉財部] (J H : 日本道路公団)
平成 10 年度	施行命令[志布志～鹿屋串良] (H10. 12. 25)
平成 12 年度	用地着手[曾於弥五郎～末吉財部] (J H : 日本道路公団)
平成 14 年度	工事着手[曾於弥五郎～末吉財部] (J H : 日本道路公団)
平成 15 年度	第 1 回国土開発幹線自動車建設会議の開催 整備計画の変更 (H16. 1. 30) 【新直轄方式に移行】
平成 17 年度	用地着手[鹿屋串良～曾於弥五郎] 第 2 回国土開発幹線自動車道建設会議の開催 (H18. 2. 7) 【新たな直轄方式の決定及び建設主体の変更等】 整備計画の変更 (H18. 2. 28) 【新直轄方式に正式移行】
平成 18 年度	用地着手[志布志～鹿屋串良] 工事着手[鹿屋串良～曾於弥五郎]
平成 19 年度	工事着手[志布志～鹿屋串良]
平成 21 年度	曾於弥五郎～末吉財部供用 (H22. 3)

### 2) 事業費の進捗状況

	全体事業費	H22 年度末進捗	進捗率
事業費	約 1,379 億円	約 682 億円	約 49%
うち用地補償費	約 124 億円	約 92 億円	約 74%

### 3) 前回評価時との比較

項目		前回評価時 (H20 年度)	今回評価時 (H23 年度)
計画交通量 (H42)		17,800 台/日 18,300 台/日 10,200 台/日	18,600 台/日 17,500 台/日 8,000 台/日
事業費 (現在価値化後)		約 1,379 億円 (1,210 億円)	約 1,379 億円 (1,316 億円)
B/C	残事業	2.3 = $\left( \frac{1,806 \text{ 億円}}{79 \text{ 億円}} \right)$	2.6 = $\left( \frac{1,548 \text{ 億円}}{592 \text{ 億円}} \right)$
	全事業	1.4 = $\left( \frac{1,806 \text{ 億円}}{1,299 \text{ 億円}} \right)$	1.3 = $\left( \frac{1,850 \text{ 億円}}{1,437 \text{ 億円}} \right)$

※( )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

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

東九州自動車道(志布志～末吉財部)の平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約49%であり、そのうち、用地進捗率は約74%に達している。

今後は、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、早期供用に向け事業を推進していく。

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	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	福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県、北九州市	東九州地域における総合開発を図るため、その基盤となる東九州自動車道の建設を促進することを目的として関係機関に対し積極的な要望活動を実施 平成21年度 11月 本省要望 平成22年度 10月 本省要望 12月 地整要望 平成23年度 10月 地整要望、本省要望
東九州自動車道鹿児島・宮崎建設促進期成会	鹿屋市、志布志市、霧島市、日南市	宮崎・鹿児島における東九州自動車道の建設を促進することを目的として関係機関に対し積極的な要望活動を実施 平成21年度 11月 地整要望、本省要望 平成22年度 11月 地整要望、本省要望 平成23年度 7月 地整要望、本省要望
東九州自動車道（志布志～鹿屋串良～末吉財部間）建設促進協力会	志布志市、曾於市、大崎町、鹿屋市	志布志～末吉財部間における東九州自動車道の建設を促進することを目的として関係機関に対し積極的な要望活動を実施 平成21年度 11月 地整要望、本省要望 平成22年度 11月 地整要望、本省要望 平成23年度 7月 地整要望、本省要望
鹿児島県高規格幹線道路建設促進協議会	鹿児島県 始良市、霧島市 曾於市、大崎町 鹿屋市、志布志市	県内の高規格幹線道路等の建設を促進することを目的として関係機関に対し積極的な要望活動を実施 平成21年度 7月 地整要望、本省要望 11月 地整要望、本省要望 平成22年度 7月 地整要望、本省要望 10月 地整要望 11月 本省要望 平成23年度 7月 地整要望、本省要望 11月 地整要望、本省要望
鹿児島県市長会	鹿屋市、垂水市など 県内各市の市長	大隅地域の道路整備の促進及び、道路事業の整備促進について関係機関に対し積極的な要望活動を実施 平成21年度 6月 本省要望 12月 本省要望 平成22年度 6月 本省要望 10月 本省要望 平成23年度 6月 本省要望 9月 本省要望
・鹿屋市開発促進協議会 ・大隅総合開発期成会 ・大隅経済地域開発推進協議会	鹿屋商工会議所等 鹿屋市、垂水市等4市5町 鹿屋商工会議所及び大隅地域市町商工会	大隅地域の道路整備の促進及び、道路事業の整備促進について地元や関係機関にとの全面的な協力体制を確立し、円滑な道路整備の促進を図るための要望活動を実施 平成21年度 11月 地整要望、本省要望 平成22年度 11月 地整要望、本省要望 平成23年度 7月 地整要望、本省要望

### ・協力体制

名 称	活 動 内 容
鹿児島県：土木部、教育庁、大隅地域振興局 建設部、土地開発公社 志布志市、大崎町、鹿屋市、曾於市 鹿児島国道事務所	地元説明会、用地買収等の住民との連絡調整。 地元要望等の受付窓口。

### (3) 環境・景観への取り組み状況

○車両防護柵、照明灯、標識、視線誘導標においては、自然と調和する色彩(ダークブラウン)を採用した。

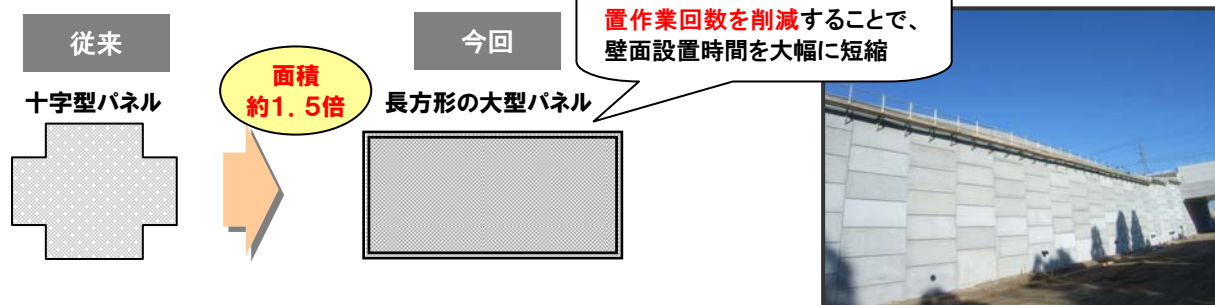


## 4. コスト縮減や代替案立案等

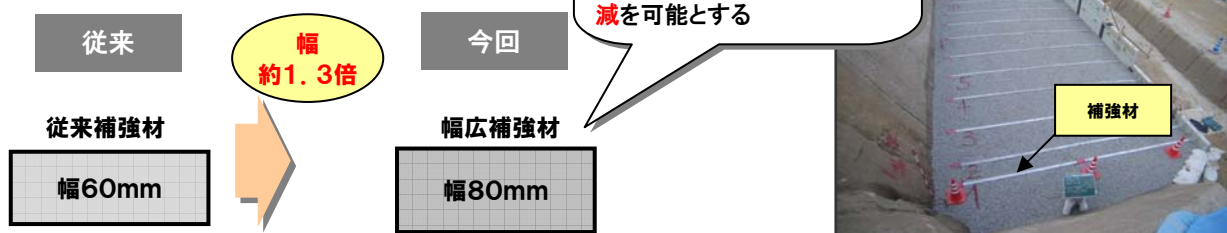
### ○コスト縮減

補強土壁工法によって、新技術である大型パネル、幅広補強材を使用することで設置手間を削減し、約8百万円のコスト縮減。

#### 【大型パネルの採用】



#### 【幅広補強材の採用】



### ○代替案立案

当該事業は、九州の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に寄与する事業であることから、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

### 〔事業継続〕

東九州自動車道（志布志～末吉財部）は、既存の東九州自動車道及び九州縦貫自動車道と連絡することにより、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いる。

費用対効果も十分高い事業である。

事業進捗率は、事業費ベースで約 49%〔約 682 億円/約 1,379 億円〕（平成 22 年度末）であり、そのうち用地進捗率は約 74%〔約 92 億円/約 124 億円〕となっており、地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業執行が可能である。

よって、当該事業の完成供用に向けて事業を継続することとしたい。

# 卷 末 資 料

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

事業名	東九州自動車道（志布志～末吉財部）
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 413億円)、経済的內部収益率 (EIRR) = 5.4%</p> <p>熟事業：費用便益比 (B/C) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 955億円)、経済的內部収益率 (EIRR) = 12%</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 内海沿岸エリアの確保	<p>■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>区間別(当該区間/並行区間)について、(移転区間名) 国道70号、国道67号、国道57号、(主) 志布志福山線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 199.6万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 約5割削減</p>
物流効率化の支援	<p>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは100規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる (鹿児島市～鹿児島空港: 約93分～約83分、約10分短縮)</p> <p>国際戦略港湾である志布志港へのアクセス向上が見込まれる (鹿児島市～志布志港: 約49分～約39分、約10分短縮)</p> <p>大隅地域の農林水産品(肉用牛、豚、鶏等)の流通の利便性向上が見込まれる</p>

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の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/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が降格した日常活動圏中心都市間を最短时间内で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、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・自転車の通行の促進・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	<p>県都鹿児島市と鹿屋市を連絡する</p> <p>鹿児島市から県都である鹿児島市へのアクセス向上が見込まれる ・鹿児島市～鹿児島市間の所要時間短縮(約118分⇒約106分)</p> <p>鹿児島空港を起点に高速道路を活用した観光ネットワークが形成される</p>
	国土・地域ネットワークの構築		
2. 暮らし	居住ある地域の形成		
	歩行者・自転車利用者のための生活空間の形成		
	安全で安心して暮らすための確保		<p>三次医療施設(鹿児島市立病院)へのアクセス向上が見込まれる ・曾於郡医師会立病院～鹿児島市立病院の所要時間短縮(約84分⇒約74分:約10分短縮)</p>

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/便台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、かつ非行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <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、新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>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>国道220号（志布志市～霧島市）の代替路線を形成する</p>
5. その他	<p>他のソフトとの関係</p>	<p>CO2排出削減量：52,425t-002/年 （未整備：125,625t-002/年 ⇒ 整備後：73,200t-002/年）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定外 排出削減量：165.2t-Nox/年、排出削減率：約1割削減 （バイパス事業の理合）バイパス等についてNox排出増加量：182.1t/年</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定外 排出削減量：16.0t-SPM/年、排出削減率：約1割削減 （バイパス事業の理合）バイパス等についてSPM排出増加量：13.8t/年</p> <p>現道等に踏面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も期待される</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>関連する本路線道路事業と一体的に整備する必要がある</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、対象地域や事業に面する事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・ＢＰ・その他の別
東九州自動車道	志布志～末吉財部	48.0km	高規格 (新直轄)	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,400～18,600	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23年度		
単純合計	1,317億円	298億円	1,615億円
うち残事業分	601億円	247億円	847億円
基準年における 現在価値 (C)	1,316億円	121億円	1,437億円
うち残事業分	504億円	88億円	592億円

## 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23年度			
供用年	平成22年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	2.6億円	0.81億円	24億円
基準年における 現在価値 (B)	1,468億円	235億円	147億円	1,850億円
うち残事業分	1,220億円	193億円	135億円	1,548億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	413億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.4%
費用便益比（残事業）	2.6
経済的純現在価値（残事業）	955億円
経済的内部収益率（残事業）	12%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	5,400～17,500	±10%	2.2 ～ 3.1
事業費	601億円	±10%	2.5 ～ 2.8
事業期間	8年	±20%	2.4 ～ 2.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：東九州自動車道 志布志～末吉財部

(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 [東九州道(志布志～末吉財部)] : 48.0km	未供用 区間 : 36.9km	交通量	[台/日]	0.00	11,800
		走行時間	[分]	0.00	29
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	61
	既供用 区間 : 11.1km	交通量	[台/日]	0.00	18,600
		走行時間	[分]	0.00	8.8
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	30
②主な周辺道路	国道504号 : 39.8km	交通量	[台/日]	9,700	3,200
		走行時間	[分]	58	58
		走行時間費用	[億円/年]	101	32
	国道269号 : 42.6km	交通量	[台/日]	8,500	3,300
		走行時間	[分]	62	61
		走行時間費用	[億円/年]	93	37
	国道220号 : 20.5km	交通量	[台/日]	15,900	11,400
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	82	56
	(主)志布志福山線 : 37.6km	交通量	[台/日]	5,000	3,800
		走行時間	[分]	56	56
		走行時間費用	[億円/年]	51	38
③その他道路合計 : 2,058.4km	走行時間費用	[億円/年]	4,418	4,400	

			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 : 2,246.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,745	4,655	90



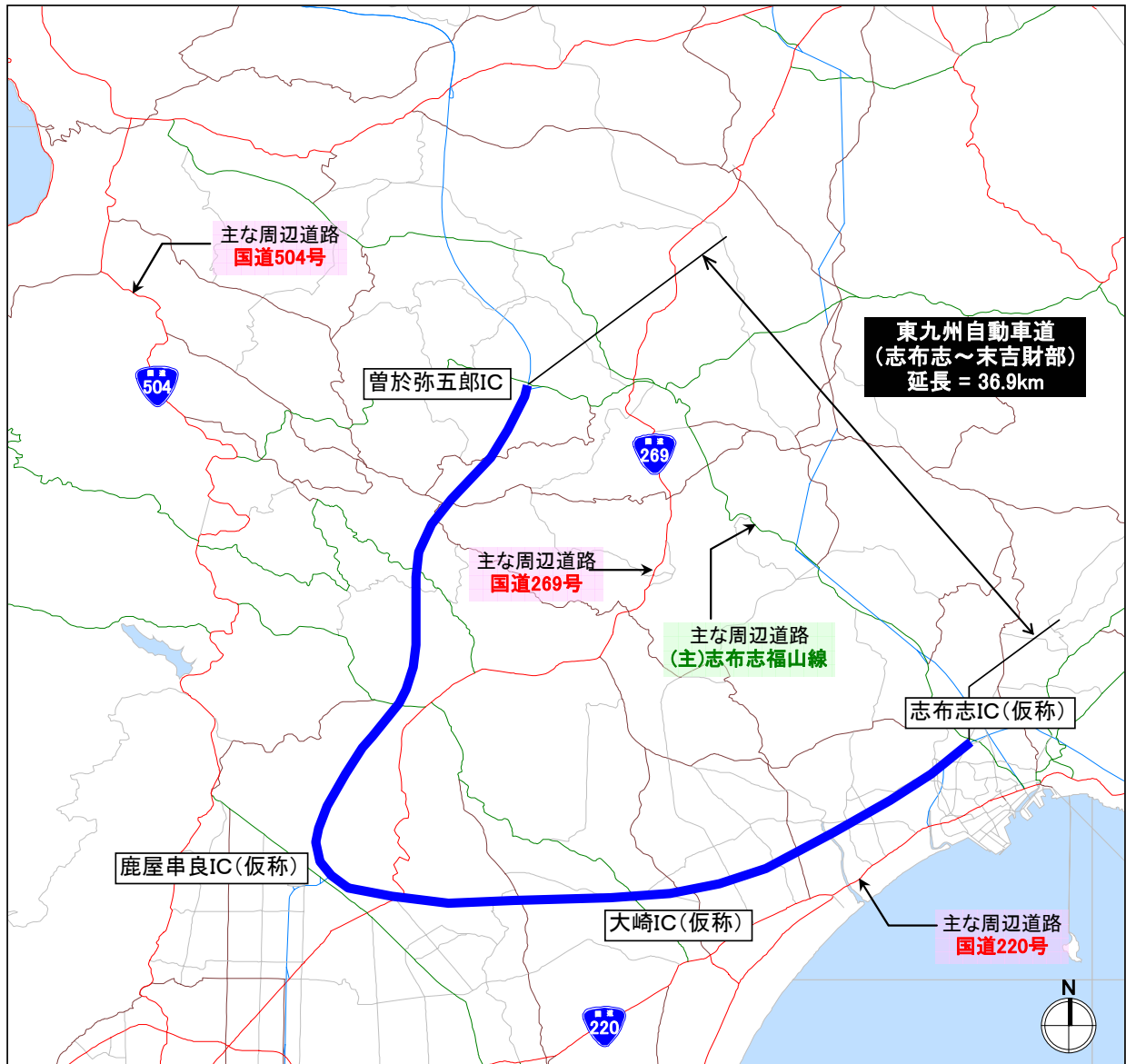
交通状況の変化

様式-3①

事業名：東九州自動車道 志布志～末吉財部

(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 [東九州道(志布志～末吉財部)] : 48.0km	未供用 区間 : 36.9km	交通量	[台/日]	0.00	11,800
		走行時間	[分]	0.00	29
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	61
	既供用 区間 : 11.1km	交通量	[台/日]	6,600	18,600
		走行時間	[分]	8.6	8.8
		走行時間費用	[億円/年]	10	30
②主な周辺道路	国道504号 : 39.8km	交通量	[台/日]	9,300	3,200
		走行時間	[分]	58	58
		走行時間費用	[億円/年]	97	32
	国道269号 : 42.6km	交通量	[台/日]	8,600	3,300
		走行時間	[分]	62	61
		走行時間費用	[億円/年]	94	37
	国道220号 : 20.5km	交通量	[台/日]	16,000	11,400
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	83	56
	(主)志布志福山線 : 37.6km	交通量	[台/日]	3,500	3,800
		走行時間	[分]	56	56
		走行時間費用	[億円/年]	36	38
③その他道路合計 : 2,058.4km	走行時間費用	[億円/年]	4,413	4,400	
			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 : 2,246.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,734	4,655	79



## 費用便益分析の条件

事業名: 東九州自動車道 志布志～末吉財部

(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23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 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"/> (平成17年センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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"/>	

事業名: 東九州自動車道 志布志～末吉財部

(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:東九州自動車道 志布志～末吉財部

(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 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	
		当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費(過去3年間:H19～H21)に基づく	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 東九州自動車道 志布志～末吉財部(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	48.0	7.09

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
-17年目	H 5	2.0258	103.7	0.003	0.004		
-16年目	H 6	1.9479	103.6	0.14	0.24		
-15年目	H 7	1.8730	103.0	0.47	0.77		
-14年目	H 8	1.8009	102.4	0.68	1.08		
-13年目	H 9	1.7317	103.4	2.19	3.30		
-12年目	H 10	1.6651	102.8	7.80	11.37		
-11年目	H 11	1.6010	101.3	9.23	13.13		
-10年目	H 12	1.5395	99.7	7.37	10.24		
-9年目	H 13	1.4802	98.4	11.21	15.17		
-8年目	H 14	1.4233	96.6	7.96	10.55		
-7年目	H 15	1.3686	95.4	22.46	29.00		
-6年目	H 16	1.3159	94.4	25.57	32.08		
-5年目	H 17	1.2653	93.2	56.77	69.37		
-4年目	H 18	1.2167	92.5	101.70	120.38		
-3年目	H 19	1.1699	91.7	105.52	121.15		
-2年目	H 20	1.1249	91.2	110.99	123.20		
-1年目	H 21	1.0816	90.0	111.56	120.66		
供用開始年次	H 22	1.0400	90.0	70.70	73.52	1.54	1.60
1年目	H 23	1.0000	90.0	64.38	64.38	1.54	1.54
2年目	H 24	0.9615	90.0	67.32	64.73	1.54	1.48
3年目	H 25	0.9246	90.0	67.17	62.11	1.54	1.43
4年目	H 26	0.8890	90.0	86.38	76.79	1.54	1.37
5年目	H 27	0.8548	90.0	74.73	63.88	3.96	3.39
6年目	H 28	0.8219	90.0	89.18	73.30	3.96	3.26
7年目	H 29	0.7903	90.0	88.77	70.15	3.96	3.13
8年目	H 30	0.7599	90.0	74.98	56.98	3.96	3.01
9年目	H 31	0.7307	90.0	51.98	37.98	3.96	2.89
10年目	H 32	0.7026	90.0			6.75	4.74
11年目	H 33	0.6756	90.0			6.75	4.56
12年目	H 34	0.6496	90.0			6.75	4.39
13年目	H 35	0.6246	90.0			6.75	4.22
14年目	H 36	0.6006	90.0			6.75	4.06
15年目	H 37	0.5775	90.0			6.75	3.90
16年目	H 38	0.5553	90.0			6.75	3.75
17年目	H 39	0.5339	90.0			6.75	3.61
18年目	H 40	0.5134	90.0			6.75	3.47
19年目	H 41	0.4936	90.0			6.75	3.33
20年目	H 42	0.4746	90.0			6.75	3.20
21年目	H 43	0.4564	90.0			6.75	3.08
22年目	H 44	0.4388	90.0			6.75	2.96
23年目	H 45	0.4220	90.0			6.75	2.85
24年目	H 46	0.4057	90.0			6.75	2.74
25年目	H 47	0.3901	90.0			6.75	2.63
26年目	H 48	0.3751	90.0			6.75	2.53
27年目	H 49	0.3607	90.0			6.75	2.44
28年目	H 50	0.3468	90.0			6.75	2.34
29年目	H 51	0.3335	90.0			6.75	2.25
30年目	H 52	0.3207	90.0			6.75	2.17
31年目	H 53	0.3083	90.0			6.75	2.08
32年目	H 54	0.2965	90.0			6.75	2.00
33年目	H 55	0.2851	90.0			6.75	1.92
34年目	H 56	0.2741	90.0			6.75	1.85
35年目	H 57	0.2636	90.0			6.75	1.78
36年目	H 58	0.2534	90.0			6.75	1.71
37年目	H 59	0.2437	90.0			6.75	1.65
38年目	H 60	0.2343	90.0			6.75	1.58
39年目	H 61	0.2253	90.0			6.75	1.52
40年目	H 62	0.2166	90.0			6.75	1.46
41年目	H 63	0.2083	90.0			6.75	1.41
42年目	H 64	0.2003	90.0			6.75	1.35
43年目	H 65	0.1926	90.0			6.75	1.30
44年目	H 66	0.1852	90.0			6.75	1.25
45年目	H 67	0.1780	90.0			6.75	1.20
46年目	H 68	0.1712	90.0			6.75	1.16
47年目	H 69	0.1646	90.0			6.75	1.11
48年目	H 70	0.1583	90.0			6.75	1.07
49年目	H 71	0.1522	90.0			6.75	1.03
合計				-61.82	-9.41	6.75	1.03
単純事業費計				1255.37	1316.12	297.62	120.76
単純事業費計				1317.19		297.62	

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

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

## 費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 東九州自動車道 志布志～末吉財部(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.15	36.9	5.45	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-3年目	H 24	0.9615	90.0	67.32	64.73		
-2年目	H 25	0.9246	90.0	67.17	62.11		
-1年目	H 26	0.8890	90.0	86.38	76.79		
供用開始年次	H 27	0.8548	90.0	74.73	63.88	2.42	2.07
1年目	H 28	0.8219	90.0	89.18	73.30	2.42	1.99
2年目	H 29	0.7903	90.0	88.77	70.15	2.42	1.91
3年目	H 30	0.7599	90.0	74.98	56.98	2.42	1.84
4年目	H 31	0.7307	90.0	51.98	37.98	2.42	1.77
5年目	H 32	0.7026	90.0			5.21	3.66
6年目	H 33	0.6756	90.0			5.21	3.52
7年目	H 34	0.6496	90.0			5.21	3.38
8年目	H 35	0.6246	90.0			5.21	3.25
9年目	H 36	0.6006	90.0			5.21	3.13
10年目	H 37	0.5775	90.0			5.21	3.01
11年目	H 38	0.5553	90.0			5.21	2.89
12年目	H 39	0.5339	90.0			5.21	2.78
13年目	H 40	0.5134	90.0			5.21	2.67
14年目	H 41	0.4936	90.0			5.21	2.57
15年目	H 42	0.4746	90.0			5.21	2.47
16年目	H 43	0.4564	90.0			5.21	2.38
17年目	H 44	0.4388	90.0			5.21	2.29
18年目	H 45	0.4220	90.0			5.21	2.20
19年目	H 46	0.4057	90.0			5.21	2.11
20年目	H 47	0.3901	90.0			5.21	2.03
21年目	H 48	0.3751	90.0			5.21	1.95
22年目	H 49	0.3607	90.0			5.21	1.88
23年目	H 50	0.3468	90.0			5.21	1.81
24年目	H 51	0.3335	90.0			5.21	1.74
25年目	H 52	0.3207	90.0			5.21	1.67
26年目	H 53	0.3083	90.0			5.21	1.61
27年目	H 54	0.2965	90.0			5.21	1.54
28年目	H 55	0.2851	90.0			5.21	1.49
29年目	H 56	0.2741	90.0			5.21	1.43
30年目	H 57	0.2636	90.0			5.21	1.37
31年目	H 58	0.2534	90.0			5.21	1.32
32年目	H 59	0.2437	90.0			5.21	1.27
33年目	H 60	0.2343	90.0			5.21	1.22
34年目	H 61	0.2253	90.0			5.21	1.17
35年目	H 62	0.2166	90.0			5.21	1.13
36年目	H 63	0.2083	90.0			5.21	1.09
37年目	H 64	0.2003	90.0			5.21	1.04
38年目	H 65	0.1926	90.0			5.21	1.00
39年目	H 66	0.1852	90.0			5.21	0.96
40年目	H 67	0.1780	90.0			5.21	0.93
41年目	H 68	0.1712	90.0			5.21	0.89
42年目	H 69	0.1646	90.0			5.21	0.86
43年目	H 70	0.1583	90.0			5.21	0.82
44年目	H 71	0.1522	90.0			5.21	0.79
45年目	H 72	0.1463	90.0			5.21	0.76
46年目	H 73	0.1407	90.0			5.21	0.73
47年目	H 74	0.1353	90.0			5.21	0.70
48年目	H 75	0.1301	90.0			5.21	0.68
49年目	H 76	0.1251	90.0	-15.25	-1.91	5.21	0.65
合計				585.25	504.01	246.52	88.45
単純事業費計				600.50		246.52	

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 志布志～末吉財部（事業全体）

年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州7市町村)			GDP テラワット	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)	現在価値 (1) × (A)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A) × (2)	事故減少便益(億円) (3) × (A)	合計 (億円)		
	年次	乗用車種	小型貨物				普通貨物	全車種	乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計			乗用車種	小型貨物	普通貨物
H 22	0.995691	0.98978	0.98895	0.98380	1.0400	3.30	3.13	20.16	20.97	2.40	0.23	2.63	2.73	0.81	23.61	24.55	
H 23	0.99568	0.98968	0.98883	0.98376	1.0000	3.67	3.27	20.04	20.04	2.39	0.22	2.61	2.61	0.81	23.46	23.46	
H 24	0.99566	0.98966	0.98881	0.98372	0.9615	3.24	3.06	19.14	19.14	2.38	0.22	2.60	2.60	0.80	23.32	22.42	
H 25	0.99564	0.98964	0.98877	0.98368	0.9246	3.03	3.03	19.78	18.29	2.37	0.22	2.59	2.39	0.80	23.17	21.42	
H 26	0.99562	0.98962	0.98874	0.98364	0.8890	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 27	0.99560	0.98960	0.98870	0.98360	0.8540	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 28	0.99558	0.98958	0.98867	0.98356	0.8219	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 29	0.99556	0.98956	0.98865	0.98352	0.7903	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 30	0.99554	0.98954	0.98863	0.98348	0.7599	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 31	0.99552	0.98952	0.98861	0.98344	0.7307	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 32	0.99665	0.98975	0.99147	0.98479	0.7026	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 33	0.99664	0.98974	0.99146	0.98478	0.6756	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 34	0.99663	0.98973	0.99145	0.98477	0.6496	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 35	0.99662	0.98972	0.99144	0.98476	0.6246	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 36	0.99661	0.98971	0.99143	0.98475	0.6006	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 37	0.99659	0.98969	0.99142	0.98474	0.5775	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 38	0.99658	0.98968	0.99141	0.98473	0.5553	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 39	0.99657	0.98967	0.99140	0.98472	0.5339	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 40	0.99656	0.98966	0.99139	0.98471	0.5134	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 41	0.99655	0.98965	0.99138	0.98470	0.4936	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 42	0.99654	0.98964	0.99137	0.98469	0.4746	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 43	0.99653	0.98963	0.99136	0.98468	0.4564	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 44	0.99652	0.98962	0.99135	0.98467	0.4388	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 45	0.99651	0.98961	0.99134	0.98466	0.4220	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 46	0.99650	0.98960	0.99133	0.98465	0.4057	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 47	0.99649	0.98959	0.99132	0.98464	0.3901	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 48	0.99648	0.98958	0.99131	0.98463	0.3751	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 49	0.99647	0.98957	0.99130	0.98462	0.3607	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 50	0.99646	0.98956	0.99129	0.98461	0.3468	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 51	0.99645	0.98955	0.99128	0.98460	0.3335	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 52	0.99644	0.98954	0.99127	0.98459	0.3207	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 53	0.99643	0.98953	0.99126	0.98458	0.3083	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 54	0.99642	0.98952	0.99125	0.98457	0.2965	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 55	0.99641	0.98951	0.99124	0.98456	0.2851	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 56	0.99640	0.98950	0.99123	0.98455	0.2741	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 57	0.99639	0.98949	0.99122	0.98454	0.2636	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 58	0.99638	0.98948	0.99121	0.98453	0.2534	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 59	0.99637	0.98947	0.99120	0.98452	0.2437	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 60	0.99636	0.98946	0.99119	0.98451	0.2343	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 61	0.99635	0.98945	0.99118	0.98450	0.2253	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 62	0.99634	0.98944	0.99117	0.98449	0.2166	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 63	0.99633	0.98943	0.99116	0.98448	0.2083	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 64	0.99632	0.98942	0.99115	0.98447	0.2003	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 65	0.99631	0.98941	0.99114	0.98446	0.1926	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 66	0.99630	0.98940	0.99113	0.98445	0.1852	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 67	0.99629	0.98939	0.99112	0.98444	0.1780	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 68	0.99628	0.98938	0.99111	0.98443	0.1712	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 69	0.99627	0.98937	0.99110	0.98442	0.1646	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 70	0.99626	0.98936	0.99109	0.98441	0.1583	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
H 71	0.99625	0.98935	0.99108	0.98440	0.1522	3.17	2.89	19.65	17.47	2.36	0.22	2.58	2.29	0.79	23.03	20.47	
合計						593.46	665.16	3,585.11	1,467.59	465.45	62.26	43.51	571.21	234.58	358.99	1,474.0	1,849.57

箇所名：真九州自動車道 志布志～末吉財部（残事業）

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (真九州Toll)			GDP 千ルーナ	走行時間短縮便益(億円)			現在価値 (①)×(A)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×②			事故減少便益(億円)			現在価値 (③)×(A)			合計 (億円)		
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	乗用車種	小型貨物	普通貨物	③ 計	乗用車種	小型貨物	普通貨物	④ 計	乗用車種	小型貨物	普通貨物	⑤ 計	乗用車種
H 27	H 27	0.99560	0.98823	0.98830	0.99360	0.8548	12.96	5.63	7.04	25.63	21.91	3.39	0.50	0.05	3.94	3.37	3.48	33.64	28.76							
H 28	H 28	0.99558	0.98812	0.98817	0.99356	0.8219	12.91	5.57	6.95	25.43	20.90	3.37	0.50	0.05	3.92	3.22	4.04	33.39	27.45							
H 29	H 29	0.99556	0.98800	0.98802	0.99352	0.7903	12.85	5.51	6.87	25.23	19.94	3.36	0.49	0.05	3.90	3.08	4.01	33.15	26.20							
H 30	H 30	0.99554	0.98788	0.98788	0.99348	0.7599	12.79	5.45	6.79	25.03	19.02	3.34	0.49	0.05	3.88	2.95	3.99	32.90	25.00							
H 31	H 31	0.99552	0.98773	0.98773	0.99343	0.7307	12.74	5.39	6.71	24.83	18.15	3.33	0.48	0.05	3.86	2.82	3.96	32.66	23.86							
H 32	H 32	0.99665	0.98975	0.99147	0.99479	0.7026	12.68	5.32	6.63	24.63	17.28	3.32	0.48	0.05	3.84	2.70	3.94	32.43	22.76							
H 33	H 33	0.99664	0.98964	0.99140	0.99476	0.6756	12.63	5.26	6.55	24.43	16.44	3.31	0.47	0.05	3.82	2.58	3.92	32.20	21.66							
H 34	H 34	0.99663	0.98952	0.99132	0.99473	0.6496	12.58	5.20	6.47	24.23	15.64	3.30	0.46	0.05	3.80	2.46	3.90	31.97	20.60							
H 35	H 35	0.99662	0.98942	0.99125	0.99470	0.6246	12.53	5.14	6.39	24.03	14.84	3.29	0.45	0.05	3.78	2.34	3.88	31.68	19.58							
H 36	H 36	0.99661	0.98931	0.99117	0.99468	0.6006	12.48	5.08	6.31	23.83	14.04	3.28	0.44	0.05	3.76	2.22	3.86	31.39	18.56							
H 37	H 37	0.99659	0.98919	0.99109	0.99465	0.5775	12.43	5.02	6.23	23.63	13.24	3.27	0.43	0.05	3.74	2.10	3.84	31.10	17.54							
H 38	H 38	0.99658	0.98908	0.99101	0.99462	0.5553	12.38	4.96	6.15	23.43	12.44	3.26	0.42	0.05	3.72	1.98	3.82	30.81	16.52							
H 39	H 39	0.99657	0.98895	0.99093	0.99459	0.5339	12.33	4.90	6.07	23.23	11.64	3.25	0.41	0.05	3.70	1.86	3.80	30.52	15.50							
H 40	H 40	0.99656	0.98883	0.99085	0.99456	0.5134	12.28	4.84	6.00	23.03	10.84	3.24	0.40	0.05	3.68	1.74	3.78	30.23	14.48							
H 41	H 41	0.99655	0.98871	0.99076	0.99453	0.4936	12.23	4.78	5.93	22.83	10.04	3.23	0.39	0.05	3.66	1.62	3.76	29.94	13.46							
H 42	H 42	0.99652	0.98853	0.99062	0.99450	0.4746	12.18	4.72	5.85	22.63	9.24	3.22	0.38	0.05	3.64	1.50	3.74	29.65	12.44							
H 43	H 43	0.99650	0.98834	0.99048	0.99447	0.4564	12.13	4.66	5.77	22.43	8.44	3.21	0.37	0.05	3.62	1.38	3.72	29.36	11.42							
H 44	H 44	0.99648	0.98816	0.99034	0.99444	0.4388	12.08	4.60	5.69	22.23	7.64	3.20	0.36	0.05	3.60	1.26	3.70	29.07	10.40							
H 45	H 45	0.99646	0.98798	0.99020	0.99441	0.4220	12.03	4.54	5.61	22.03	6.84	3.19	0.35	0.05	3.58	1.14	3.68	28.78	9.38							
H 46	H 46	0.99644	0.98780	0.99006	0.99438	0.4065	11.98	4.48	5.53	21.83	6.04	3.18	0.34	0.05	3.56	1.02	3.66	28.49	8.36							
H 47	H 47	0.99642	0.98762	0.98992	0.99435	0.3917	11.93	4.42	5.45	21.63	5.24	3.17	0.33	0.05	3.54	0.90	3.64	28.20	7.34							
H 48	H 48	0.99640	0.98744	0.98978	0.99432	0.3775	11.88	4.36	5.37	21.43	4.44	3.16	0.32	0.05	3.52	0.78	3.62	27.91	6.32							
H 49	H 49	0.99638	0.98726	0.98964	0.99429	0.3637	11.83	4.30	5.29	21.23	3.64	3.15	0.31	0.05	3.50	0.66	3.60	27.62	5.30							
H 50	H 50	0.99636	0.98708	0.98950	0.99426	0.3503	11.78	4.24	5.21	21.03	2.84	3.14	0.30	0.05	3.48	0.54	3.58	27.33	4.28							
H 51	H 51	0.99634	0.98690	0.98936	0.99423	0.3375	11.73	4.18	5.13	20.83	2.04	3.13	0.29	0.05	3.46	0.42	3.56	27.04	3.26							
H 52	H 52	0.99632	0.98672	0.98922	0.99420	0.3253	11.68	4.12	5.05	20.63	1.24	3.12	0.28	0.05	3.44	0.30	3.54	26.75	2.24							
H 53	H 53	0.99630	0.98654	0.98908	0.99417	0.3134	11.63	4.06	4.97	20.43	0.44	3.11	0.27	0.05	3.42	0.18	3.52	26.46	1.22							
H 54	H 54	0.99628	0.98636	0.98894	0.99414	0.3017	11.58	4.00	4.89	20.23	-0.36	3.10	0.26	0.05	3.40	0.06	3.50	26.17	0.20							
H 55	H 55	0.99626	0.98618	0.98880	0.99411	0.2903	11.53	3.94	4.81	20.03	-1.16	3.09	0.25	0.05	3.38	-0.06	3.48	25.88	-0.82							
H 56	H 56	0.99624	0.98600	0.98866	0.99408	0.2791	11.48	3.88	4.73	19.83	-1.96	3.08	0.24	0.05	3.36	-0.18	3.46	25.59	-1.84							
H 57	H 57	0.99622	0.98582	0.98852	0.99405	0.2686	11.43	3.82	4.65	19.63	-2.76	3.07	0.23	0.05	3.34	-0.30	3.44	25.30	-2.86							
H 58	H 58	0.99620	0.98564	0.98838	0.99402	0.2584	11.38	3.76	4.57	19.43	-3.56	3.06	0.22	0.05	3.32	-0.42	3.42	25.01	-3.88							
H 59	H 59	0.99618	0.98546	0.98824	0.99399	0.2483	11.33	3.70	4.49	19.23	-4.36	3.05	0.21	0.05	3.30	-0.54	3.40	24.72	-4.90							
H 60	H 60	0.99616	0.98528	0.98810	0.99396	0.2383	11.28	3.64	4.41	19.03	-5.16	3.04	0.20	0.05	3.28	-0.66	3.38	24.43	-5.92							
H 61	H 61	0.99614	0.98510	0.98796	0.99393	0.2283	11.23	3.58	4.33	18.83	-5.96	3.03	0.19	0.05	3.26	-0.78	3.36	24.14	-6.94							
H 62	H 62	0.99612	0.98492	0.98782	0.99390	0.2183	11.18	3.52	4.25	18.63	-6.76	3.02	0.18	0.05	3.24	-0.90	3.34	23.85	-7.96							
H 63	H 63	0.99610	0.98474	0.98768	0.99387	0.2083	11.13	3.46	4.17	18.43	-7.56	3.01	0.17	0.05	3.22	-1.02	3.32	23.56	-8.98							
H 64	H 64	0.99608	0.98456	0.98754	0.99384	0.1983	11.08	3.40	4.09	18.23	-8.36	3.00	0.16	0.05	3.20	-1.14	3.30	23.27	-10.00							
H 65	H 65	0.99606	0.98438	0.98740	0.99381	0.1883	11.03	3.34	4.01	18.03	-9.16	2.99	0.15	0.05	3.18	-1.26	3.28	22.98	-11.02							
H 66	H 66	0.99604	0.98420	0.98726	0.99378	0.1783	10.98	3.28	3.93	17.83	-9.96	2.98	0.14	0.05	3.16	-1.38	3.26	22.69	-12.04							
H 67	H 67	0.99602	0.98402	0.98712	0.99375	0.1683	10.93	3.22	3.85	17.63	-10.76	2.97	0.13	0.05	3.14	-1.50	3.24	22.40	-13.06							
H 68	H 68	0.99600	0.98384	0.98698	0.99372	0.1583	10.88	3.16	3.77	17.43	-11.56	2.96	0.12	0.05	3.12	-1.62	3.22	22.11	-14.08							
H 69	H 69	0.99598	0.98366	0.98684	0.99369	0.1483	10.83	3.10	3.69	17.23	-12.36	2.95	0.11	0.05	3.10	-1.74	3.20	21.82	-15.10							
H 70	H 70	0.99596	0.98348	0.98670	0.99366	0.1383	10.78	3.04	3.61	17.03	-13.16	2.94	0.10	0.05	3.08	-1.86	3.18	21.53	-16.12							
H 71	H 71	0.99594	0.98330	0.98656	0.99363	0.1283	10.73	2.98	3.53	16.83	-13.96	2.93	0.09	0.05	3.06	-1.98	3.16	21.24	-17.14							
H 72	H 72	0.99592	0.98312	0.98642	0.99360	0.1183	10.68	2.92	3.45	16.63	-14.76	2.92	0.08	0.05	3.04	-2.10	3.14	20.95	-18.16							
H 73	H 73	0.99590	0.98294	0.98628	0.99357	0.1083	10.63	2.86	3.37	16.43	-15.56	2.91	0.07	0.05	3.02	-2.22	3.12	20.66	-19.18							
H 74	H 74	0.99588	0.98276	0.98614	0.99354	0.0983	10.58	2.80	3.29	16.23	-16.36	2.90	0.06	0.05	3.00	-2.34	3.10	20.37	-20.20							
H 75	H 75	0.99586	0.98258	0.98600	0.99351	0.0883	10.53	2.74	3.21	16.03	-17.16	2.89	0.05	0.05	2.98	-2.46	3.08	20.08	-21.22							
H 76	H 76	0.99584	0.98240	0.98586	0.99348	0.0783	10.48	2.68	3.13	15.83	-17.96	2.88	0.04	0.05	2.96	-2.58	3.06	19.79	-22.24							
合計							2,136.43	561.61	621.19	3,318.67	1,220.44	415.21	60.66	46.71	521.99	192.76	356.02	4,196.67	1,547.88							

# 全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
東九州自動車道	志布志～末吉財部	2	48.0km

## ■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				108,764	
	改良費				55,841	
		土工	m <sup>3</sup>	26,475,282	23,634	切土(11,854,787m <sup>3</sup> )、盛土(14,620,495m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	1,369,154	4,794	
		法面工	m <sup>2</sup>	3,683,286	6,656	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,187	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	40,403	945	
		函渠工	m	3,662	4,352	
		排水工	m	368,851	5,210	
		中央分離帯工	m	48,000	2,672	
		雑工	式	1	6,392.30	
	橋梁費				36,634	
		100m以上	m	6,306	29,031	PC橋16橋、鋼橋3橋
		100m未満	m	2,691	7,602	PC橋70橋(うち跨道橋64橋、水路橋1橋)、鋼橋2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,660	
		IC	箇所	5	2,660	トランペット型(3箇所)、平面Y型(1箇所)、不完全クローバー型(1箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				8,128	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	588,268	8,071	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	2,204	56	
	付帯施設費				5,502	
		交通管理施設工	式	1	5,502	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				12,352	
	用地費		m <sup>2</sup>	2,740,862	6,182	
		宅地	m <sup>2</sup>	83,349	601	
		田畑	m <sup>2</sup>	1,096,494	4,051	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	1,526,949	1,478	
		その他	m <sup>2</sup>	34,070	53	
	補償費		式	1	6,169	
③	間接経費		式	1	16,784	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				137,900	

### 【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
東九州自動車道	志布志～末吉財部	2	48.0km

## ■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				53,609	
	改良費				27,747	
		土工	m <sup>3</sup>	6,255,982	6,913	切土(3,395,251m <sup>3</sup> )、盛土(2,860,731m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	1,187,104	4,524	
		法面工	m <sup>2</sup>	1,882,725	3,234	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	498	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	25,986	647	
		函渠工	m	2,054	2,382	
		排水工	m	159,324	2,203	
		中央分離帯工	m	36,900	2,054	
		雑工	式	1	5,292	
	橋梁費				14,797.176	
		100m以上	m	2,507	11,349	PC橋5橋、鋼橋1橋
		100m未満	m	474	3,448	PC橋24橋(うち跨道橋22橋)、鋼橋2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,075	
		IC	箇所	2	1,075	トランペット型(1箇所)、平面Y型(1箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				5,890.3	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	458,270	5,863	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	1,744	28	
	付帯施設費				4,101	
		交通管理施設工	式	1	4,101	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,212	
	用地費		m <sup>2</sup>	456,767	1,525	
		宅地	m <sup>2</sup>	33,698	240	
		田畑	m <sup>2</sup>	305,943	1,132	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	113,767	148	
		その他	m <sup>2</sup>	3,359	6	
	補償費		式	1	686	
③	間接経費		式		7,156	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				62,977	

### 【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
東九州自動車道	志布志～末吉財部	2	48.0km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	48.0	5,960	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	25,290	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			31,250	

【単価等について】

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

## 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
東九州自動車道	志布志～末吉財部	2	36.9km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	36.9	4,930	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	20,955	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			25,885	

【単価等について】

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