

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 |
|---------|-----------|------|------|-------------|
| 東九州自動車道 | 清武JCT～志布志 | 69km | 二次改築 | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 4,500～19,900 | 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30年度 | | |
| 単純合計 | 1,432億円 | 349億円 | 1,781億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 1,053億円 | 109億円 | 1,162億円 |

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30年度 | | | |
| 供用年 | 平成34年度、平成38年度、平成41年度、平成46年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 66億円 | 20億円 | 6.6億円 | 92億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 2,155億円 | 464億円 | 172億円 | 2,791億円 |

③ 結 果

| | |
|------------------|---------|
| 費用便益比 (B / C) | 2.4 |
| 経済的純現在価値 (B - C) | 1,629億円 |
| 経済的内部収益率 (EIRR) | 14.5% |

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 感 度 分 析

【事業全体】

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比 (B / C) |
|------|--------------|-------|---------------|
| 交通量 | 4,500~19,900 | ±10% | 2.2~2.6 |
| 事業費 | 1,432億円 | ±10% | 2.2~2.6 |
| 事業期間 | 15年 | ±20% | 2.2~2.5 |

交通状況の変化

様式-3①

箇所名：東九州自動車道（清武JCT～志布志）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|---------------------------------|------------------------|--------|----------|----------|--------|
| ①新設・改築道路 [バイパス等] : 45.2km | 交通量 | [台/日] | 0.00 | 12,800 | |
| | 走行時間 | [分] | 0.00 | 36 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 0.00 | 85.65 | |
| ②主な周辺道路 | 現道(国道220号) : 90.0km | 交通量 | [台/日] | 11,600 | 6,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 133 | 129 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 265.65 | 135.23 |
| | (主)日南高岡線 : 36.2km | 交通量 | [台/日] | 7,200 | 3,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 50 | 50 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 66.35 | 27.37 |
| | 国道222号 : 52.7km | 交通量 | [台/日] | 3,400 | 2,800 |
| | | 走行時間 | [分] | 70 | 70 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 50.22 | 40.53 |
| | (一)風田星倉線 : 5.3km | 交通量 | [台/日] | 8,200 | 5,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 8.2 | 8.0 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 12.20 | 7.10 |
| | (主)志布志福山線 : 2.5km | 交通量 | [台/日] | 11,100 | 9,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 4.6 | 4.4 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.81 | 7.56 |
| ③その他道路合計 : 4,256.5km | 走行時間費用 | [億円/年] | 5,843.24 | 5,822.28 | |

| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
|----------------|----------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 合計 : 4,488.4km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 6,247.47 | 6,125.71 | 121.76 |

箇所名：東九州自動車道（清武JCT～志布志）



東九州自動車道 清武JCT～志布志

費用便益分析の条件

箇所名:東九州自動車道(清武JCT~志布志)

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局) | <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30年 | |
| 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"/> (H22センサス) | |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> | |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 有 | <input type="checkbox"/> | |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載 | |
| 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> | |
| | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> | |
| | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> | |
| | 簡易手法 | <input type="checkbox"/> | |
| | 簡易手法の 採択理由 | 小規模事業である | <input type="checkbox"/> |
| | | 山間部海岸部で併行道路が少ない | <input type="checkbox"/> |
| その他() | | | |
| 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。 | | |
| | 最終配分の速度 | <input type="checkbox"/> | |
| | 採用理由を記載 | | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> | |

箇所名:東九州自動車道(清武JCT~志布志)

(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 | | | | |

箇所名:東九州自動車道(清武JCT~志布志)

(4)

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

費用の現在価値算定表

| 箇所名：東九州自動車道(清武JCT～志布志) | | | | | 維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む) | | |
|------------------------|------|--------|---------------|----------|-------------------------|-----------|----------|
| | | | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) |
| | | | | | 0.13 | 58.5 | 7.67 |
| 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 |
| -4年目 | H 30 | 1.0000 | 102.8 | | | | |
| -3年目 | H 31 | 0.9615 | 102.8 | 91.09 | 87.59 | | |
| -2年目 | H 32 | 0.9246 | 102.8 | 62.63 | 57.90 | | |
| -1年目 | H 33 | 0.8890 | 102.8 | 64.82 | 57.63 | | |
| 供用開始年次 | H 34 | 0.8548 | 102.8 | 66.37 | 56.73 | 2.31 | 1.97 |
| 1年目 | H 35 | 0.8219 | 102.8 | 80.48 | 66.15 | 2.31 | 1.90 |
| 2年目 | H 36 | 0.7903 | 102.8 | 125.45 | 99.14 | 2.31 | 1.82 |
| 3年目 | H 37 | 0.7599 | 102.8 | 134.54 | 102.24 | 2.31 | 1.75 |
| 供用開始年次 | H 38 | 0.7307 | 102.8 | 142.88 | 104.40 | 3.15 | 2.30 |
| 5年目 | H 39 | 0.7026 | 102.8 | 151.98 | 106.78 | 3.15 | 2.21 |
| 6年目 | H 40 | 0.6756 | 102.8 | 139.04 | 93.93 | 3.15 | 2.12 |
| 供用開始年次 | H 41 | 0.6496 | 102.8 | 62.34 | 40.50 | 5.46 | 3.55 |
| 8年目 | H 42 | 0.6246 | 102.8 | 71.16 | 44.45 | 5.46 | 3.41 |
| 9年目 | H 43 | 0.6006 | 102.8 | 84.46 | 50.73 | 5.46 | 3.28 |
| 10年目 | H 44 | 0.5775 | 102.8 | 84.46 | 48.78 | 5.46 | 3.16 |
| 11年目 | H 45 | 0.5553 | 102.8 | 70.24 | 39.00 | 5.46 | 3.03 |
| 供用開始年次 | H 46 | 0.5339 | 102.8 | | | 6.97 | 3.72 |
| 13年目 | H 47 | 0.5134 | 102.8 | | | 6.97 | 3.58 |
| 14年目 | H 48 | 0.4936 | 102.8 | | | 6.97 | 3.44 |
| 15年目 | H 49 | 0.4746 | 102.8 | | | 6.97 | 3.31 |
| 16年目 | H 50 | 0.4564 | 102.8 | | | 6.97 | 3.18 |
| 17年目 | H 51 | 0.4388 | 102.8 | | | 6.97 | 3.06 |
| 18年目 | H 52 | 0.4220 | 102.8 | | | 6.97 | 2.94 |
| 19年目 | H 53 | 0.4057 | 102.8 | | | 6.97 | 2.83 |
| 20年目 | H 54 | 0.3901 | 102.8 | | | 6.97 | 2.72 |
| 21年目 | H 55 | 0.3751 | 102.8 | | | 6.97 | 2.62 |
| 22年目 | H 56 | 0.3607 | 102.8 | | | 6.97 | 2.51 |
| 23年目 | H 57 | 0.3468 | 102.8 | | | 6.97 | 2.42 |
| 24年目 | H 58 | 0.3335 | 102.8 | | | 6.97 | 2.33 |
| 25年目 | H 59 | 0.3207 | 102.8 | | | 6.97 | 2.24 |
| 26年目 | H 60 | 0.3083 | 102.8 | | | 6.97 | 2.15 |
| 27年目 | H 61 | 0.2965 | 102.8 | | | 6.97 | 2.07 |
| 28年目 | H 62 | 0.2851 | 102.8 | | | 6.97 | 1.99 |
| 29年目 | H 63 | 0.2741 | 102.8 | | | 6.97 | 1.91 |
| 30年目 | H 64 | 0.2636 | 102.8 | | | 6.97 | 1.84 |
| 31年目 | H 65 | 0.2534 | 102.8 | | | 6.97 | 1.77 |
| 32年目 | H 66 | 0.2437 | 102.8 | | | 6.97 | 1.70 |
| 33年目 | H 67 | 0.2343 | 102.8 | | | 6.97 | 1.63 |
| 34年目 | H 68 | 0.2253 | 102.8 | | | 6.97 | 1.57 |
| 35年目 | H 69 | 0.2166 | 102.8 | | | 6.97 | 1.51 |
| 36年目 | H 70 | 0.2083 | 102.8 | | | 6.97 | 1.45 |
| 37年目 | H 71 | 0.2003 | 102.8 | | | 6.97 | 1.40 |
| 38年目 | H 72 | 0.1926 | 102.8 | | | 6.97 | 1.34 |
| 39年目 | H 73 | 0.1852 | 102.8 | | | 6.97 | 1.29 |
| 40年目 | H 74 | 0.1780 | 102.8 | | | 6.97 | 1.24 |
| 41年目 | H 75 | 0.1712 | 102.8 | | | 6.97 | 1.19 |
| 42年目 | H 76 | 0.1646 | 102.8 | | | 6.97 | 1.15 |
| 43年目 | H 77 | 0.1583 | 102.8 | | | 6.97 | 1.10 |
| 44年目 | H 78 | 0.1522 | 102.8 | | | 6.97 | 1.06 |
| 45年目 | H 79 | 0.1463 | 102.8 | | | 6.97 | 1.02 |
| 46年目 | H 80 | 0.1407 | 102.8 | | | 6.97 | 0.98 |
| 47年目 | H 81 | 0.1353 | 102.8 | | | 6.97 | 0.94 |
| 48年目 | H 82 | 0.1301 | 102.8 | | | 6.97 | 0.91 |
| 49年目 | H 83 | 0.1251 | 102.8 | | | 6.97 | 0.87 |
| 50年目 | H 84 | 0.1203 | 102.8 | | | 4.66 | 0.56 |
| 51年目 | H 85 | 0.1157 | 102.8 | | | 4.66 | 0.54 |
| 52年目 | H 86 | 0.1112 | 102.8 | | | 4.66 | 0.52 |
| 53年目 | H 87 | 0.1069 | 102.8 | -9.18 | -0.98 | 4.66 | 0.50 |
| 54年目 | H 88 | 0.1028 | 102.8 | | | 3.83 | 0.39 |
| 55年目 | H 89 | 0.0989 | 102.8 | | | 3.83 | 0.38 |
| 56年目 | H 90 | 0.0951 | 102.8 | -18.58 | -1.77 | 3.83 | 0.36 |
| 57年目 | H 91 | 0.0914 | 102.8 | | | 1.51 | 0.14 |
| 58年目 | H 92 | 0.0879 | 102.8 | | | 1.51 | 0.13 |
| 59年目 | H 93 | 0.0845 | 102.8 | | | 1.51 | 0.13 |
| 60年目 | H 94 | 0.0813 | 102.8 | | | 1.51 | 0.12 |
| 61年目 | H 95 | 0.0781 | 102.8 | -5.94 | -0.46 | 1.51 | 0.12 |
| 合計 | | | | 1,398.24 | 1,052.72 | 348.64 | 109.40 |
| 単純事業費計 | | | | 1,431.94 | | 348.64 | |

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

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

道路ネットワークの防災機能の向上効果計測の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 | 事業主体 |
|---------|-----------|------|------|-------------|---------|
| 東九州自動車道 | 清武JCT～志布志 | 69km | 二次改築 | BP | 九州地方整備局 |

① 期待所要時間

| 主な拠点ペア | | 期待所要時間(分) | | | |
|--------|--------|-----------|-------|----------|-------|
| | | 現状ネットワーク | | 将来ネットワーク | |
| 支援拠点 | 被災拠点 | 通常時 | 災害時 | 通常時 | 災害時 |
| 熊本空港 | 県立日南病院 | 171.1 | 到達不可能 | 159.1 | 228.7 |
| 宮崎県庁 | 油津港 | 58.3 | 到達不可能 | 40.5 | 到達不可能 |
| 宮崎県庁 | 県立日南病院 | 58.7 | 到達不可能 | 37.9 | 37.9 |

② 脆弱度・評価レベル

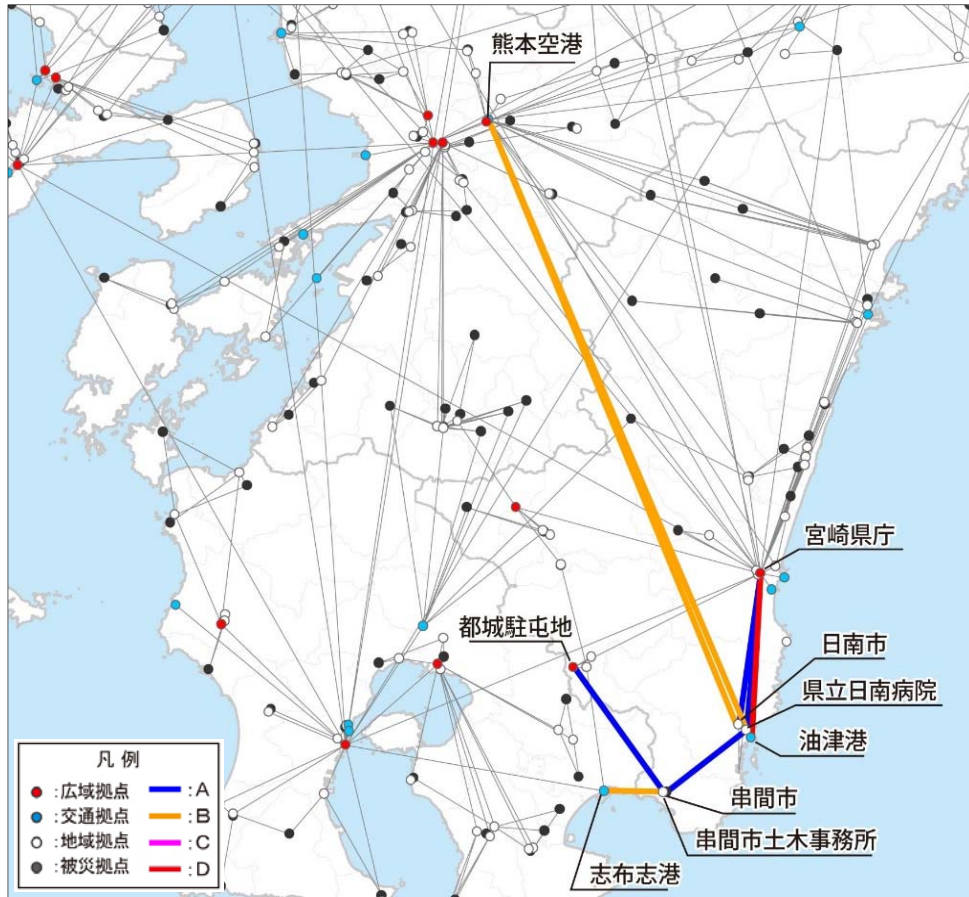
| 主な拠点ペア | | 整備なし | | 整備あり | |
|--------|--------|------|-------|------|-------|
| | | 脆弱度 | 評価ランク | 脆弱度 | 評価ランク |
| 熊本空港 | 県立日南病院 | 1.00 | D | 0.30 | B |
| 宮崎県庁 | 油津港 | 1.00 | D | 1.00 | D |
| 宮崎県庁 | 県立日南病院 | 1.00 | D | 0.00 | A |
| 平均 | | 1.00 | D | 0.22 | B |

③ 改善度

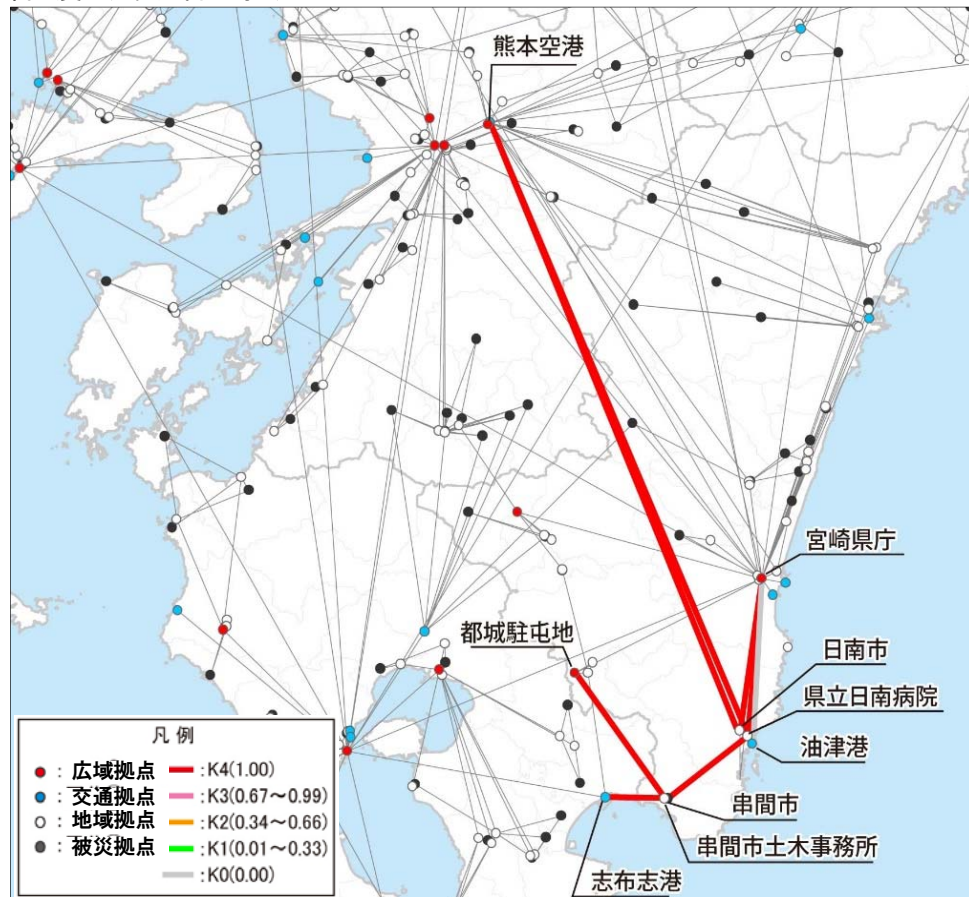
| 主な拠点ペア | | 改善度 | |
|--------|--------|------|------|
| | | 通常時 | 災害時 |
| 熊本空港 | 県立日南病院 | 0.07 | 1.00 |
| 宮崎県庁 | 油津港 | 0.30 | 0.00 |
| 宮崎県庁 | 県立日南病院 | 0.35 | 1.00 |
| 平均 | | 0.21 | 0.88 |

事業名:東九州自動車道(清武JCT~志布志)

(1) 脆弱度 (整備後)



(2) 改善度 (災害時)



災害危険箇所毎の脆弱度の変化

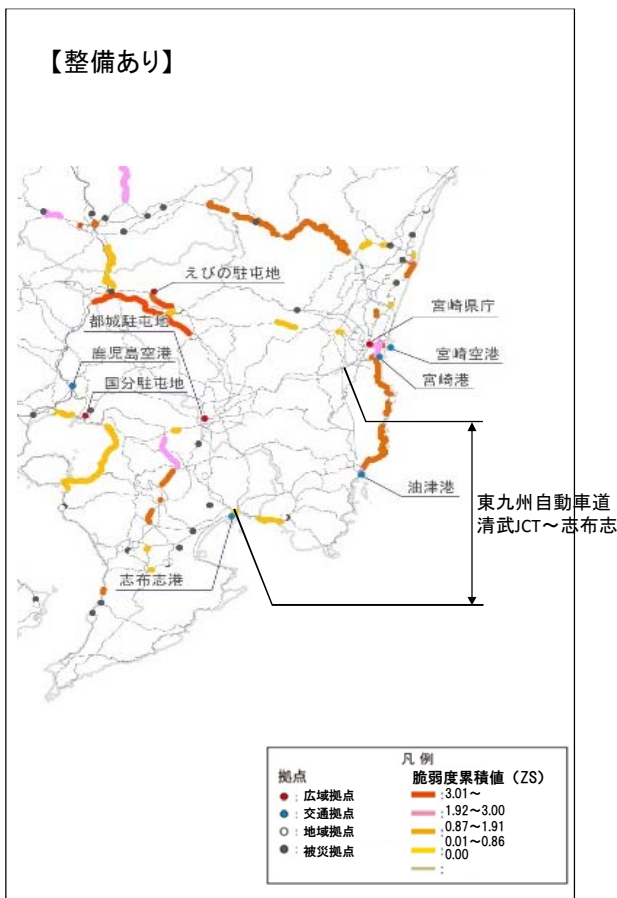
事業名:東九州自動車道(清武JCT~志布志)

| 道路整備によって 影響を受ける拠点ペア | | | 整備なし | | | 整備あり | | |
|------------------------|--------|----------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | | | ① 拠点ペアの 脆弱度 | ② 災害危険区 間の延長 ^{※1} | ③=①×② 累積脆弱度 ^{※2} | ④ 拠点ペアの 脆弱度 | ⑤ 災害危険区 間の延長 ^{※1} | ⑥=④×⑤ 累積脆弱度 ^{※2} |
| 主な 拠点 ペア | 県立日南病院 | 串間市 | 1.0 | 27.9 | 27.86 | 0.30 | 23.9 | 7.18 |
| | 都城駐屯地 | 宮崎県串間 土木事務所 | 1.0 | 32.8 | 32.83 | 1.0 | 0.9 | 0.95 |
| | 志布志港 | 串間市 | 1.0 | 33.1 | 33.12 | 0.0 | 0.0 | 0.00 |
| その他の拠点ペア | | | | | 62.43 | | | 8.19 |
| 累積脆弱度の合計 | | | | | 156.24 | | | 16.32 |

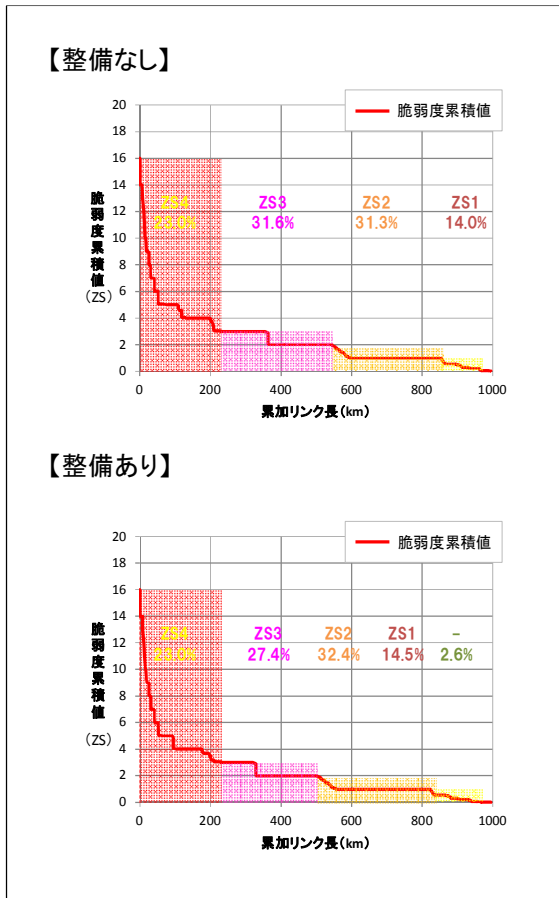
※1 各拠点間を結ぶ最短経路のうち、災害危険箇所が存在するリンク延長(km)

※2 道路整備によって影響を受ける拠点ペアの脆弱度と災害危険区間の延長の積(km)

脆弱度の累積値分布



累積脆弱度の変化



※凡例の閾値は、「整備なし」のケースにおいて、脆弱度累積値を有するリンクを対象に、値が大きい方から並べた上で、累加リンク延長を4等分した際の境界値を基に設定。

道路ネットワークの防災機能の向上効果の計測条件

| 項目 | | チェック欄 | |
|------------|---|--------------------|---|
| 算出マニュアル | 道路ネットワークの防災機能の向上効果計測マニュアル(案) (平成28年2月 国土交通省 道路局 都市局) | ■ | |
| | その他 | □ | |
| 評価対象 | 区間(東九州自動車道(清武JCT~志布志)) | ■ | |
| 分析の基本的事項 | 基準年次 | 平成30年 | |
| | 道路リンクの構成 | ■ (DRM2503) | |
| リンク切断条件 | 対象災害 | 地震 | ■ |
| | | 津波 | ■ |
| | | 豪雨・豪雪 | ■ |
| | | 火山 | ■ |
| | | その他() | □ |
| シナリオ設定の考え方 | | | |
| 速度設定の考え方 | 規制速度 | ■ | |
| | その他() | □ | |
| 拠点の設定 | 補足的な 拠点の設定 | 考慮しない | ■ |
| | | 考慮する(被災する拠点の最寄りIC) | □ |
| | 面的な 拠点の設定 | 考慮しない | ■ |
| | | 考慮する() | □ |
| 拠点の重み | 考慮しない(w=1.0) | ■ | |
| | 考慮する() | □ | |
| 分散パラメータ | 平常時 | 1.0 | ■ |
| | | その他() | □ |
| | 災害時 | 0.1 | ■ |
| | | その他() | □ |
| 算定する経路集合 | 第一経路、第二経路 | ■ | |
| | その他() | □ | |
| その他 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

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 |
|----------|---------|--------|------|-------------|
| 一般国道220号 | 油津・夏井道路 | 20.5km | 二次改築 | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 4,700~13,100 | 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30年度 | | |
| 単純合計 | 684億円 | 116億円 | 799億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 511億円 | 34億円 | 544億円 |

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30年度 | | | |
| 供用年 | 平成41年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 42億円 | 4.3億円 | 1.9億円 | 48億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 543億円 | 55億円 | 24億円 | 622億円 |

③ 結 果

| | |
|--------------------|------|
| 費用便益比 (B / C) | 1.1 |
| 経済的純現在価値 (B - C) | 78億円 |
| 経済的内部収益率 (E I R R) | 4.8% |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比 (B / C) |
|------|--------------|-------|---------------|
| 交通量 | 4,700~13,100 | ±10% | 1.01~1.3 |
| 事業費 | 684億円 | ±10% | 1.04~1.3 |
| 事業期間 | 10年 | ±20% | 1.04~1.3 |

交通状況の変化

様式-3①

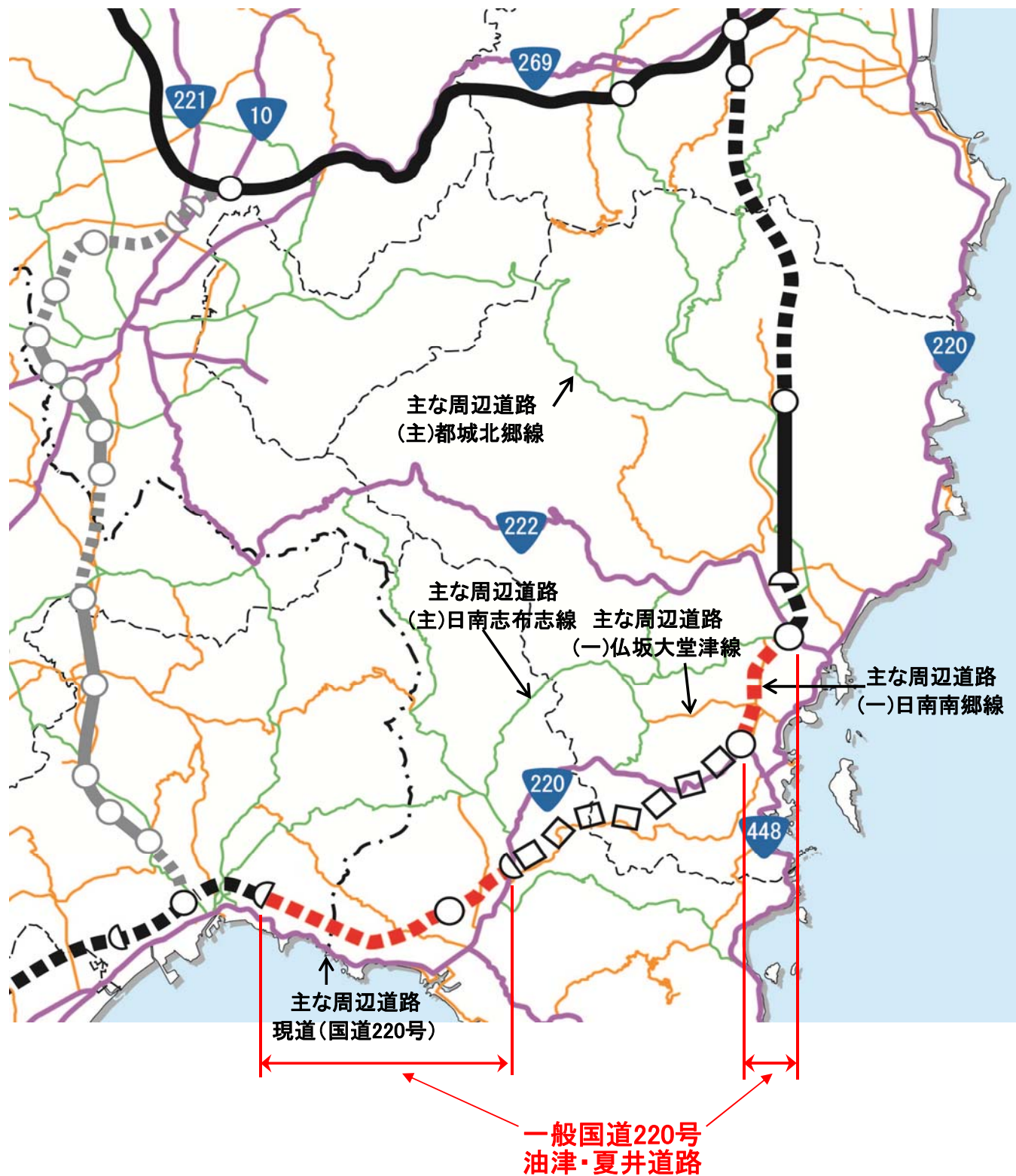
箇所名：一般国道220号 油津・夏井道路

(推計時点 H42年)

| | | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) |
|---------------------------------|------------------------|--------|--------|----------|----------|
| ①新設・改築道路 [バイパス等] : 20.5km | | 交通量 | [台/日] | 0.00 | 7,900 |
| | | 走行時間 | [分] | 0.00 | 15.4 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 0.00 | 22.42 |
| ②主な周辺道路 | 現道(国道220号) : 49.5km | 交通量 | [台/日] | 6,900 | 5,600 |
| | | 走行時間 | [分] | 80 | 79 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 100.47 | 78.42 |
| | (一)日南南郷線 : 7.0km | 交通量 | [台/日] | 14,100 | 7,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 17 | 14 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 43.48 | 18.02 |
| | (主)日南志布志線 : 22.4km | 交通量 | [台/日] | 1,400 | 900 |
| | | 走行時間 | [分] | 41 | 41 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 11.34 | 7.14 |
| | (主)都城北郷線 : 39.4km | 交通量 | [台/日] | 4,300 | 4,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 54.0 | 54 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 50.38 | 47.69 |
| | (一)仏坂大堂津線 : 6.7km | 交通量 | [台/日] | 3,200 | 2,600 |
| | | 走行時間 | [分] | 14 | 14 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 8.07 | 6.09 |
| ③その他道路合計 4,342.9km | | 走行時間費用 | [億円/年] | 5,954.00 | 5,945.94 |

| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
|----------------|----------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 合計 : 4,488.4km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 6,167.73 | 6,125.71 | 42.02 |

箇所名：一般国道220号 油津・夏井道路



費用便益分析の条件

箇所名:一般国道220号 油津・夏井道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局) | <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30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"/> (H22センサス) |
| | | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> |
| | | その他() | <input type="checkbox"/> |
| | 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | 有 | <input type="checkbox"/> |
| | | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載 |
| | 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> |
| 簡易手法 | | <input type="checkbox"/> | |
| 簡易手法の採択理由 | | 小規模事業である | <input type="checkbox"/> |
| | | 山間部海岸部で併行道路が少ない | <input type="checkbox"/> |
| | その他() | | |
| 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。 | | |
| | 最終配分の速度 | <input type="checkbox"/> | |
| | 採用理由を記載 | | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> | |

(3)

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

箇所名:一般国道220号 油津・夏井道路

(4)

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

費用の現在価値算定表

| 年度 | | 割戻率 | GDP デフレーター | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|------|--------|---------------|---------|--------|-----------|----------|
| | | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単価(億円) | 単純価値(億円) |
| | | | | 0.12 | 20.5 | 2.55 | |
| | | | | 単純価値 | 現在価値 | 単純価値 | 現在価値 |
| -11年目 | H 30 | 1.0000 | 102.8 | | | | |
| -10年目 | H 31 | 0.9615 | 102.8 | 0.91 | 0.87 | | |
| -9年目 | H 32 | 0.9246 | 102.8 | 7.27 | 6.72 | | |
| -8年目 | H 33 | 0.8890 | 102.8 | 20.45 | 18.18 | | |
| -7年目 | H 34 | 0.8548 | 102.8 | 34.74 | 29.69 | | |
| -6年目 | H 35 | 0.8219 | 102.8 | 48.33 | 39.72 | | |
| -5年目 | H 36 | 0.7903 | 102.8 | 95.78 | 75.70 | | |
| -4年目 | H 37 | 0.7599 | 102.8 | 109.21 | 82.99 | | |
| -3年目 | H 38 | 0.7307 | 102.8 | 129.55 | 94.66 | | |
| -2年目 | H 39 | 0.7026 | 102.8 | 129.55 | 91.02 | | |
| -1年目 | H 40 | 0.6756 | 102.8 | 107.73 | 72.78 | | |
| 供用開始 | H 41 | 0.6496 | 102.8 | | | 2.32 | 1.51 |
| 1年目 | H 42 | 0.6246 | 102.8 | | | 2.32 | 1.45 |
| 2年目 | H 43 | 0.6006 | 102.8 | | | 2.32 | 1.39 |
| 3年目 | H 44 | 0.5775 | 102.8 | | | 2.32 | 1.34 |
| 4年目 | H 45 | 0.5553 | 102.8 | | | 2.32 | 1.29 |
| 5年目 | H 46 | 0.5339 | 102.8 | | | 2.32 | 1.24 |
| 6年目 | H 47 | 0.5134 | 102.8 | | | 2.32 | 1.19 |
| 7年目 | H 48 | 0.4936 | 102.8 | | | 2.32 | 1.14 |
| 8年目 | H 49 | 0.4746 | 102.8 | | | 2.32 | 1.10 |
| 9年目 | H 50 | 0.4564 | 102.8 | | | 2.32 | 1.06 |
| 10年目 | H 51 | 0.4388 | 102.8 | | | 2.32 | 1.02 |
| 11年目 | H 52 | 0.4220 | 102.8 | | | 2.32 | 0.98 |
| 12年目 | H 53 | 0.4057 | 102.8 | | | 2.32 | 0.94 |
| 13年目 | H 54 | 0.3901 | 102.8 | | | 2.32 | 0.90 |
| 14年目 | H 55 | 0.3751 | 102.8 | | | 2.32 | 0.87 |
| 15年目 | H 56 | 0.3607 | 102.8 | | | 2.32 | 0.84 |
| 16年目 | H 57 | 0.3468 | 102.8 | | | 2.32 | 0.80 |
| 17年目 | H 58 | 0.3335 | 102.8 | | | 2.32 | 0.77 |
| 18年目 | H 59 | 0.3207 | 102.8 | | | 2.32 | 0.74 |
| 19年目 | H 60 | 0.3083 | 102.8 | | | 2.32 | 0.71 |
| 20年目 | H 61 | 0.2965 | 102.8 | | | 2.32 | 0.69 |
| 21年目 | H 62 | 0.2851 | 102.8 | | | 2.32 | 0.66 |
| 22年目 | H 63 | 0.2741 | 102.8 | | | 2.32 | 0.64 |
| 23年目 | H 64 | 0.2636 | 102.8 | | | 2.32 | 0.61 |
| 24年目 | H 65 | 0.2534 | 102.8 | | | 2.32 | 0.59 |
| 25年目 | H 66 | 0.2437 | 102.8 | | | 2.32 | 0.56 |
| 26年目 | H 67 | 0.2343 | 102.8 | | | 2.32 | 0.54 |
| 27年目 | H 68 | 0.2253 | 102.8 | | | 2.32 | 0.52 |
| 28年目 | H 69 | 0.2166 | 102.8 | | | 2.32 | 0.50 |
| 29年目 | H 70 | 0.2083 | 102.8 | | | 2.32 | 0.48 |
| 30年目 | H 71 | 0.2003 | 102.8 | | | 2.32 | 0.46 |
| 31年目 | H 72 | 0.1926 | 102.8 | | | 2.32 | 0.45 |
| 32年目 | H 73 | 0.1852 | 102.8 | | | 2.32 | 0.43 |
| 33年目 | H 74 | 0.1780 | 102.8 | | | 2.32 | 0.41 |
| 34年目 | H 75 | 0.1712 | 102.8 | | | 2.32 | 0.40 |
| 35年目 | H 76 | 0.1646 | 102.8 | | | 2.32 | 0.38 |
| 36年目 | H 77 | 0.1583 | 102.8 | | | 2.32 | 0.37 |
| 37年目 | H 78 | 0.1522 | 102.8 | | | 2.32 | 0.35 |
| 38年目 | H 79 | 0.1463 | 102.8 | | | 2.32 | 0.34 |
| 39年目 | H 80 | 0.1407 | 102.8 | | | 2.32 | 0.33 |
| 40年目 | H 81 | 0.1353 | 102.8 | | | 2.32 | 0.31 |
| 41年目 | H 82 | 0.1301 | 102.8 | | | 2.32 | 0.30 |
| 42年目 | H 83 | 0.1251 | 102.8 | | | 2.32 | 0.29 |
| 43年目 | H 84 | 0.1203 | 102.8 | | | 2.32 | 0.28 |
| 44年目 | H 85 | 0.1157 | 102.8 | | | 2.32 | 0.27 |
| 45年目 | H 86 | 0.1112 | 102.8 | | | 2.32 | 0.26 |
| 46年目 | H 87 | 0.1069 | 102.8 | | | 2.32 | 0.25 |
| 47年目 | H 88 | 0.1028 | 102.8 | | | 2.32 | 0.24 |
| 48年目 | H 89 | 0.0989 | 102.8 | | | 2.32 | 0.23 |
| 49年目 | H 90 | 0.0951 | 102.8 | -18.58 | -1.77 | 2.32 | 0.22 |
| 合計 | | | | 664.93 | 510.57 | 115.91 | 33.64 |
| 単純事業費計 | | | | 683.51 | | 115.91 | |

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

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

道路ネットワークの防災機能の向上効果計測の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 | 事業主体 |
|----------|---------|------|------|-------------|---------|
| 一般国道220号 | 油津・夏井道路 | 20.5 | 二次改築 | BP | 九州地方整備局 |

① 期待所要時間

| 主な拠点ペア | | 期待所要時間(分) | | | |
|--------|------------|-----------|-------|----------|-------|
| | | 現状ネットワーク | | 将来ネットワーク | |
| 支援拠点 | 被災拠点 | 通常時 | 災害時 | 通常時 | 災害時 |
| 県立日南病院 | 串間市 | 39.6 | 到達不可能 | 32.3 | 104.4 |
| 都城駐屯地 | 宮崎県串間土木事務所 | 51.2 | 到達不可能 | 48.0 | 48.0 |
| 志布志港 | 串間市 | 16.4 | 到達不可能 | 16.4 | 19.1 |

② 脆弱度・評価レベル

| 主な拠点ペア | | 整備なし | | 整備あり | |
|--------|------------|------|-------|------|-------|
| | | 脆弱度 | 評価ランク | 脆弱度 | 評価ランク |
| 県立日南病院 | 串間市 | 1.00 | D | 0.69 | C |
| 都城駐屯地 | 宮崎県串間土木事務所 | 1.00 | D | 0.00 | A |
| 志布志港 | 串間市 | 1.00 | D | 0.14 | B |
| 平均 | | 1.00 | D | 0.28 | B |

③ 改善度

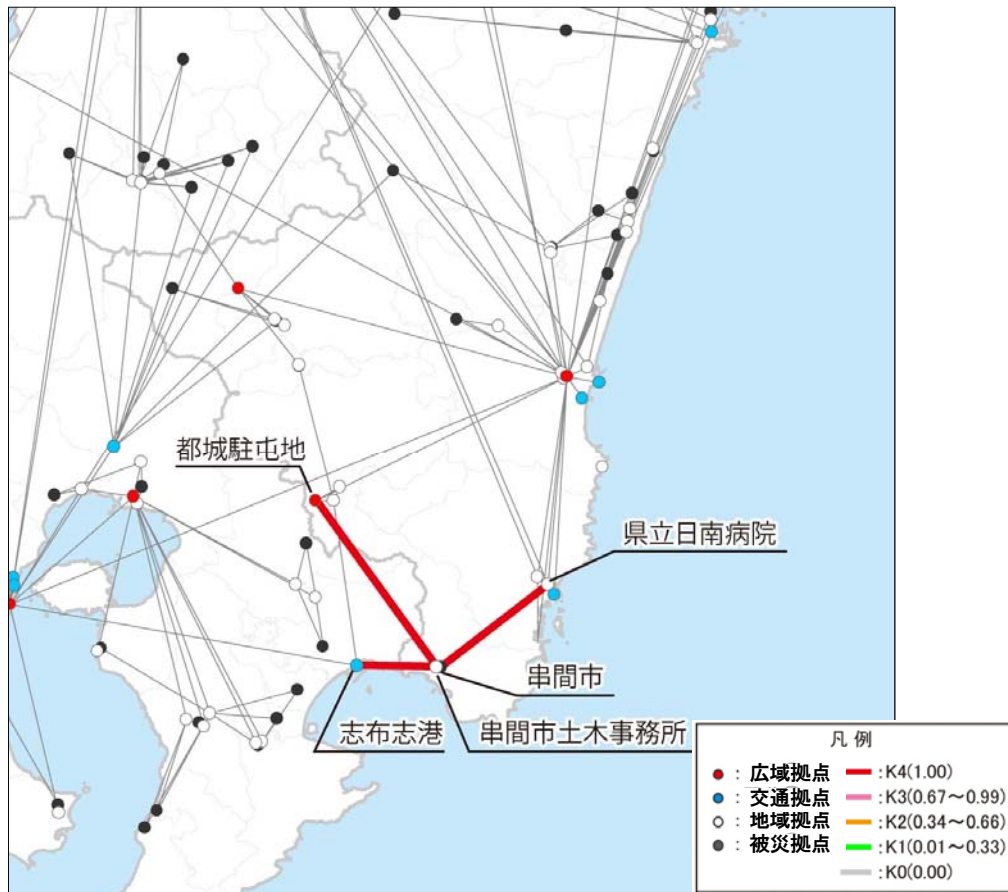
| 主な拠点ペア | | 改善度 | |
|--------|------------|------|------|
| | | 通常時 | 災害時 |
| 県立日南病院 | 串間市 | 0.18 | 1.00 |
| 都城駐屯地 | 宮崎県串間土木事務所 | 0.06 | 1.00 |
| 志布志港 | 串間市 | 0.00 | 1.00 |
| 平均 | | 0.08 | 1.00 |

事業名:一般国道220号 油津・夏井道路

(1) 脆弱度 (整備後)



(2) 改善度 (災害時)



災害危険箇所毎の脆弱度の変化

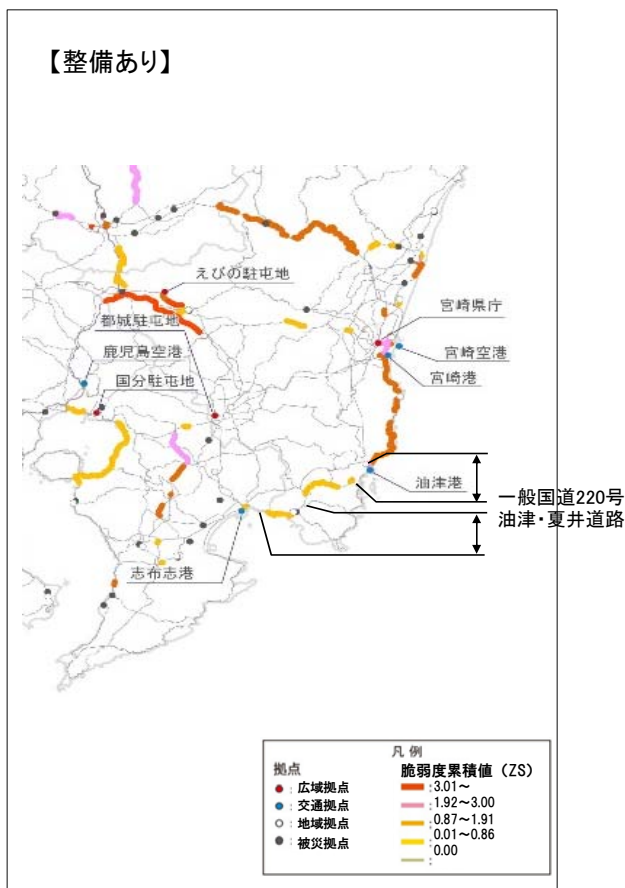
事業名：一般国道220号 油津・夏井道路

| 道路整備によって 影響を受ける拠点ペア | | | 整備なし | | | 整備あり | | |
|------------------------|--------|----------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | | | ① 拠点ペアの 脆弱度 | ② 災害危険区 間の延長 ^{※1} | ③=①×② 累積脆弱度 ^{※2} | ④ 拠点ペアの 脆弱度 | ⑤ 災害危険区 間の延長 ^{※1} | ⑥=④×⑤ 累積脆弱度 ^{※2} |
| 主な 拠点 ペア | 県立日南病院 | 串間市 | 1.00 | 19.7 | 19.71 | 0.69 | 9.7 | 6.72 |
| | 都城駐屯地 | 宮崎県串間 土木事務所 | 1.00 | 5.1 | 5.12 | 0.00 | 0.0 | 0.00 |
| | 志布志港 | 串間市 | 1.00 | 5.5 | 5.47 | 0.14 | 5.5 | 0.77 |
| その他の拠点ペア | | | | | 0.00 | | | 0.00 |
| 累積脆弱度の合計 | | | | | 30.29 | | | 7.48 |

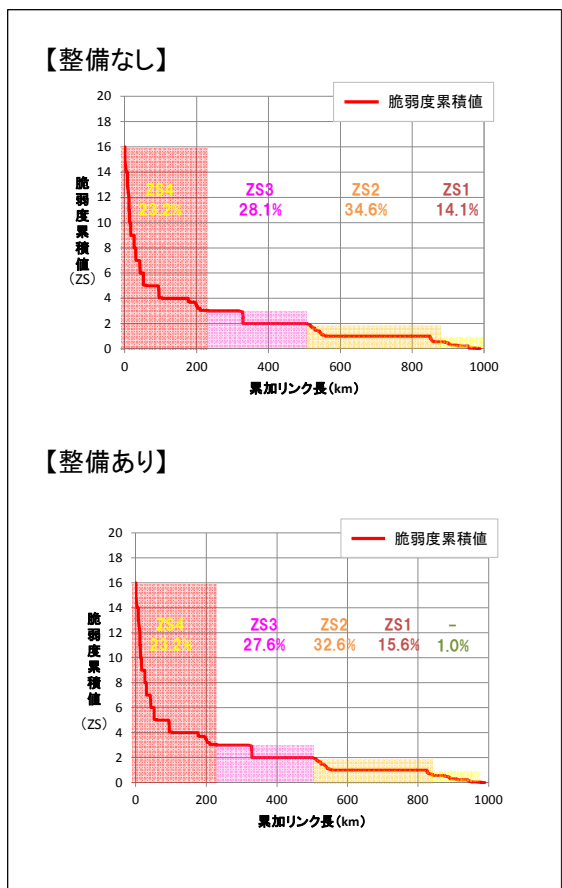
※1 各拠点間を結ぶ最短経路のうち、災害危険箇所が存在するリンク延長(km)

※2 道路整備によって影響を受ける拠点ペアの脆弱度と災害危険区間の延長の積(km)

脆弱度の累積値分布



累積脆弱度の変化



※凡例の閾値は、「整備なし」のケースにおいて、脆弱度累積値を有するリンクを対象に、値が大きい方から並べた上で、累加リンク延長を4等分した際の境界値を基に設定。

道路ネットワークの防災機能の向上効果の計測条件

| 項目 | | チェック欄 | |
|------------|---|--------------------|---|
| 算出マニュアル | 道路ネットワークの防災機能の向上効果計測マニュアル(案) (平成28年2月 国土交通省 道路局 都市局) | ■ | |
| | その他 | □ | |
| 評価対象 | 区間(一般国道220号 油津・夏井道路) | ■ | |
| 分析の基本的事項 | 基準年次 | 平成30年 | |
| | 道路リンクの構成 | ■(DRM2503) | |
| リンク切断条件 | 対象災害 | 地震 | ■ |
| | | 津波 | ■ |
| | | 豪雨・豪雪 | ■ |
| | | 火山 | ■ |
| | | その他() | □ |
| シナリオ設定の考え方 | | | |
| 速度設定の考え方 | 規制速度 | ■ | |
| | その他() | □ | |
| 拠点の設定 | 補足的な 拠点の設定 | 考慮しない | ■ |
| | | 考慮する(被災する拠点の最寄りIC) | □ |
| | 面的な 拠点の設定 | 考慮しない | ■ |
| | | 考慮する() | □ |
| 拠点の重み | 考慮しない(w=1.0) | ■ | |
| | 考慮する() | □ | |
| 分散パラメータ | 平常時 | 1.0 | ■ |
| | | その他() | □ |
| | 災害時 | 0.1 | ■ |
| | | その他() | □ |
| 算定する経路集合 | 第一経路、第二経路 | ■ | |
| | その他() | □ | |
| その他 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

全体事業費内訳

参考様式1

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|----------|---------|-----|--------|
| 一般国道220号 | 油津・夏井道路 | 2 | 20.5km |

■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 | | | | | 59,060 | |
| | 改良費 | | | | 29,224 | |
| | | 土工 | m3 | 6,746,709 | 13,479 | 切土(2,781,465m3)、盛土(3,383,648m3)、トンネルズリ(352,081m3)、捨土(103,515m3) |
| | | 法面工 | m2 | 639,066 | 6,162 | 切土法面(250,162m2)、盛土法面(348,904m2) |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 1,026 | 補強土壁、もたれ式擁壁、L型擁壁 |
| | | 管渠工 | m | 2,673 | 531 | |
| | | 函渠工 | m | 2,266 | 3,587 | |
| | | 排水工 | m | 17,734 | 2,066 | 土工部(16,588m)、橋梁部(1,147m) |
| | | 中央分離帯 | m | 16,588 | 1,102 | |
| | | 雑工 | 式 | 1 | 1,270 | 側道工、防護柵工等 |
| | 橋梁費 | | | | 9,109 | 23橋 |
| | | 100m以上 | m | 730 | 5,178 | 3橋 |
| | | 100m未満 | m | 417 | 3,156 | 10橋 |
| | | 跨道橋 | m | 395 | 775 | 10橋 |
| | トンネル費 | | | | 14,555 | |
| | | NATM | m | 2,817 | 14,555 | 3本 |
| | | シールド | m | | | |
| | IC・JCT費 | | | | 2,277 | |
| | | IC | 箇所 | 4 | 2,277 | ダイヤモンド型(4箇所) |
| | | JCT | 箇所 | | | |
| | 舗装費 | | | | 2,623 | |
| | | 車道舗装 | m2 | 187,353 | 2,623 | |
| | | 歩道舗装 | m2 | | | |
| 付帯施設費 | | | | 1,272 | | |
| | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 1,272 | 標識工、立入防護柵工、照明工等 | |
| | 遮音壁 | m | | | | |
| ②用地及補償費 | 用地費 | | | | 1,858 | |
| | | 宅地 | m2 | 54,140 | 831 | |
| | | 田畑 | m2 | 347,183 | 839 | |
| | | 山林・原野 | m2 | 437,590 | 188 | |
| | | その他 | m2 | | | |
| | | 補償費 | 式 | 1 | 3,407 | 家屋補償、立竹木補償等 |
| ③間接経費 | | 式 | 1 | 10,678 | 地質調査、測量、設計にかかる費用等 | |
| 全体事業費 | | | | | 75,003 | |

全事業における維持管理費の内訳

参考様式2

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|----------|---------|-----|--------|
| 一般国道220号 | 油津・夏井道路 | 2 | 20.5km |

■維持管理費内訳

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|------|-------------|-----------------|
| 維持費 | km | 20.5 | 3,650 | 巡回、清掃、除草、除雪等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 9,100 | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| 維持管理費合計 | | | 12,750 | |