

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	一般国道10号 門川日向拡幅
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	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2.2 (残事業B/C = 3.7)

●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□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	35.2万人時間/年 (▲35.6%)
		□ 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遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 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	ぶらっとバス、宮崎交通の路線バス (並行区間の土々呂日向線利用だが、混雑緩和により定時性向上が期待)
		■ 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	日向市駅
		□ 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	
	物流効率化の支援	■ 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	重要港湾細島港へのアクセス交通の利便性向上
		□ 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25tの車両もしくはISO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		

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	財光寺南第二土地区画整理事業
		<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 checked="" type="checkbox"/> DID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	DID区域指定
		<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	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)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 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	延岡市～日向市～宮崎市間の交通を担う路線
		<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	門川～日向間の所要時間短縮に資する
	個性ある地域の形成	<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 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"/> 新規整備の公共公益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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
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/日以上全ての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特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input checked="" 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	無電柱化推進計画
		<input checked="" 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	都市計画法における市街化区域
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設である県立延岡病院へのアクセス利便性向上	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台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	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量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	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	宮崎県防災計画において緊急輸送道路網一次ネットワークに位置づけ
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 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			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2の排出を847 t-CO2/年抑制
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
■ その他、環境や景観上の効果が期待される	無電柱化による景観の向上		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 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	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰの別
一般国道１０号	門川日向拡幅	３．０km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
31,500	４	九州地方整備局

## ① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成１７年度		
単純合計	112億円	25億円	137億円
うち残事業分	74億円	25億円	100億円
基準年における 現在価値（C）	92億円	11億円	103億円
うち残事業分	52億円	11億円	62億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成１７年度			
供用年	平成１８年度			
単年便益 (初年便益)	0.6億円	0.5億円	0.2億円	1億円
基準年における 現在価値（B）	187億円	27億円	17億円	231億円
うち残事業分	187億円	27億円	17億円	231億円

## ③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.2
費用便益比（残事業）	3.7

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。

## 交通状況の変化

事業名：門川日向拡幅（事業全体・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 [バイパス等] : 3.0km	交通量	[台/日]	14,700	27,500	
	走行時間	[分]	7	5	
	走行時間費用	[億円/年]	26	35	
②主な周辺道路	県) 土々呂日向線 : 5.8km	交通量	[台/日]	14,600	10,200
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	37	25
	主) 日知屋財光寺線 : 7.8km	交通量	[台/日]	4,200	3,500
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	14	12
	都) 日知屋財光寺通線 : 4.6km	交通量	[台/日]	7,500	6,200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	16	13
	都) 草場文曲通線 : 3.7km	交通量	[台/日]	3,200	1,200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	7	2
③その他道路合計 : 4591.6km	走行時間費用	[億円/年]	5729	5727	
			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 : 4616.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5829	5814	15

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

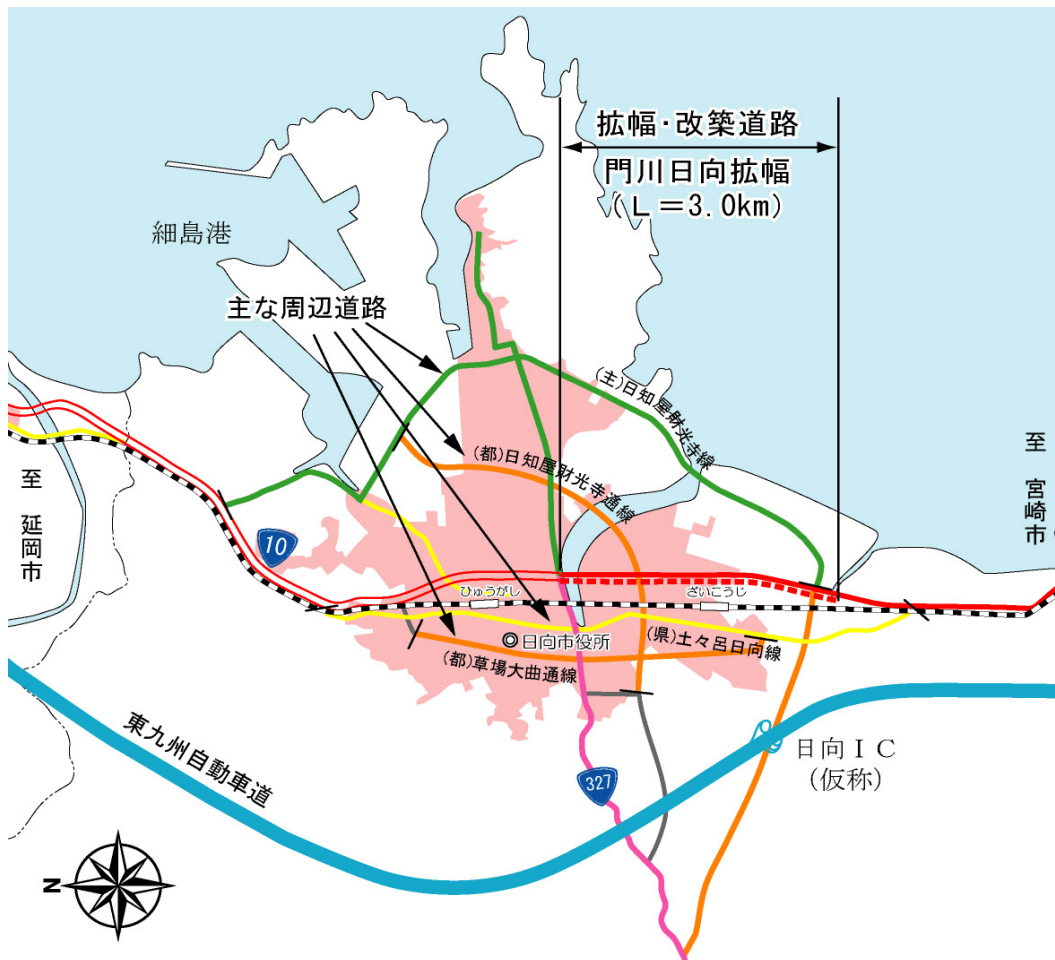
※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：門川日向拡幅（事業全体・残事業）



## 費用便益分析の条件

事業名: 門川日向拡幅

(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15年8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	40年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成17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"/>	
	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	
	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"/> (H11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 checked="" type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<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"/>	
		簡易手法の場合	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( )	<input type="checkbox"/>		
	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 採用理由を記載		<input type="checkbox"/>		
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		( ) %	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定	<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"/>	
	時間短縮・費用減 少・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				
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(H17までは実績額及び事業計画、H18以降は事業年	<input checked="" type="checkbox"/>	
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		事務所等の実績値より設定	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	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 特に無し。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				



## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道10号 門川日向拡幅(全事業)

採用単価の根拠 一般国道		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	3	0.81

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	H 10	1.3159	0	0		0
-7年目	H 11	1.2653	1	1		0
-6年目	H 12	1.2167	3	3		0
-5年目	H 13	1.1699	5	5		0
-4年目	H 14	1.1249	6	6		0
-3年目	H 15	1.0816	13	14		0
-2年目	H 16	1.0400	4	4		0
-1年目	H 17	1.0000	7	7		0
供用開始年次	H 18	0.9615	1	1	0	0
1年目	H 19	0.9246	1	1	0	0
2年目	H 20	0.8890	4	4	0	0
3年目	H 21	0.8548	4	4	0	0
4年目	H 22	0.8219	4	4	0	0
5年目	H 23	0.7903	4	3	0	0
6年目	H 24	0.7599	14	10	0	0
7年目	H 25	0.7307	14	10	0	0
8年目	H 26	0.7026	14	10	0	0
9年目	H 27	0.6756	14	9	0	0
10年目	H 28	0.6496		0	1	1
11年目	H 29	0.6246		0	1	0
12年目	H 30	0.6006		0	1	0
13年目	H 31	0.5775		0	1	0
14年目	H 32	0.5553		0	1	0
15年目	H 33	0.5339		0	1	0
16年目	H 34	0.5134		0	1	0
17年目	H 35	0.4936		0	1	0
18年目	H 36	0.4746		0	1	0
19年目	H 37	0.4564		0	1	0
20年目	H 38	0.4388		0	1	0
21年目	H 39	0.4220		0	1	0
22年目	H 40	0.4057		0	1	0
23年目	H 41	0.3901		0	1	0
24年目	H 42	0.3751		0	1	0
25年目	H 43	0.3607		0	1	0
26年目	H 44	0.3468		0	1	0
27年目	H 45	0.3335		0	1	0
28年目	H 46	0.3207		0	1	0
29年目	H 47	0.3083		0	1	0
30年目	H 48	0.2965		0	1	0
31年目	H 49	0.2851		0	1	0
32年目	H 50	0.2741		0	1	0
33年目	H 51	0.2636		0	1	0
34年目	H 52	0.2534		0	1	0
35年目	H 53	0.2437		0	1	0
36年目	H 54	0.2343		0	1	0
37年目	H 55	0.2253		0	1	0
38年目	H 56	0.2166		0	1	0
39年目	H 57	0.2083	-24	-5	1	0
合計			88	92	25	11
単純事業費計			112		25	

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。

注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

## 便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道10号 門川日向拡幅(全事業)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)						事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 18	1.01089	0.99628	1.00608	0.9615	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
1年目	H 19	1.01077	0.99627	1.00604	0.9246	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
2年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	0.8890	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3
3年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	0.8548	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3
4年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8219	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	2
5年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	0.7903	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	2
6年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	0.7599	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3	2
7年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7307	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3	2
8年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7026	2	1	1	1	4	3	0	0	0	1	1	0	0	0	5	4
9年目	H 27	1.00617	0.99761	1.00353	0.6756	2	1	1	1	4	3	0	0	0	1	1	0	0	0	5	4
10年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	0.6496	8	1	4	3	15	10	1	0	1	2	1	1	1	1	18	12
11年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	0.6246	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	11
12年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00350	0.6006	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	11
13年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	0.5775	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
14年目	H 32	1.00067	0.99559	0.99916	0.5553	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
15年目	H 33	1.00067	0.99557	0.99915	0.5339	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
16年目	H 34	1.00067	0.99555	0.99915	0.5134	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	9
17年目	H 35	1.00067	0.99553	0.99915	0.4936	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	9
18年目	H 36	1.00067	0.99551	0.99915	0.4746	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
19年目	H 37	1.00067	0.99549	0.99915	0.4564	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
20年目	H 38	1.00067	0.99547	0.99915	0.4388	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
21年目	H 39	1.00067	0.99545	0.99915	0.4220	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
22年目	H 40	1.00067	0.99543	0.99915	0.4057	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	7
23年目	H 41	1.00067	0.99541	0.99915	0.3901	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	0	0	18	7
24年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	0.3751	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	7
25年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	0.3607	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
26年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	0.3468	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
27年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	0.3335	8	1	3	2	14	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
28年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	0.3207	8	1	3	2	14	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
29年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	0.3083	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
30年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	0.2965	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
31年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	0.2851	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
32年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	0.2741	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
33年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	0.2636	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	0	1	0	0	17	5
34年目	H 52	0.99590	0.99668	0.99612	0.2534	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
35年目	H 53	0.99588	0.99667	0.99610	0.2437	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
36年目	H 54	0.99587	0.99665	0.99609	0.2343	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
37年目	H 55	0.99585	0.99664	0.99607	0.2253	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
38年目	H 56	0.99583	0.99663	0.99606	0.2166	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
39年目	H 57	0.99583	0.99663	0.99606	0.2083	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
合計						243	29	111	73	456	187	21	5	20	15	62	27	40	17	558	231

## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道10号 門川日向拡幅(残事業)

採用単価の根拠 一般国道		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	3	0.81

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
供用開始年次	H 18	0.9615	1	1	0	0
1年目	H 19	0.9246	1	1	0	0
2年目	H 20	0.8890	4	4	0	0
3年目	H 21	0.8548	4	4	0	0
4年目	H 22	0.8219	4	4	0	0
5年目	H 23	0.7903	4	3	0	0
6年目	H 24	0.7599	14	10	0	0
7年目	H 25	0.7307	14	10	0	0
8年目	H 26	0.7026	14	10	0	0
9年目	H 27	0.6756	14	9	0	0
10年目	H 28	0.6496		0	1	1
11年目	H 29	0.6246		0	1	0
12年目	H 30	0.6006		0	1	0
13年目	H 31	0.5775		0	1	0
14年目	H 32	0.5553		0	1	0
15年目	H 33	0.5339		0	1	0
16年目	H 34	0.5134		0	1	0
17年目	H 35	0.4936		0	1	0
18年目	H 36	0.4746		0	1	0
19年目	H 37	0.4564		0	1	0
20年目	H 38	0.4388		0	1	0
21年目	H 39	0.4220		0	1	0
22年目	H 40	0.4057		0	1	0
23年目	H 41	0.3901		0	1	0
24年目	H 42	0.3751		0	1	0
25年目	H 43	0.3607		0	1	0
26年目	H 44	0.3468		0	1	0
27年目	H 45	0.3335		0	1	0
28年目	H 46	0.3207		0	1	0
29年目	H 47	0.3083		0	1	0
30年目	H 48	0.2965		0	1	0
31年目	H 49	0.2851		0	1	0
32年目	H 50	0.2741		0	1	0
33年目	H 51	0.2636		0	1	0
34年目	H 52	0.2534		0	1	0
35年目	H 53	0.2437		0	1	0
36年目	H 54	0.2343		0	1	0
37年目	H 55	0.2253		0	1	0
38年目	H 56	0.2166		0	1	0
39年目	H 57	0.2083	-21	-4	1	0
合計			54	52	25	11
単純事業費計			74		25	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

## 便益の現在価値算定表

箇所名:一般国道10号 門川日向拡幅(残事業)

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 18	1.01089	0.99628	1.00608	0.9615	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
1年目	H 19	1.01077	0.99627	1.00604	0.9246	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
2年目	H 20	1.01066	0.99625	1.00600	0.8890	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3
3年目	H 21	1.01055	0.99624	1.00597	0.8548	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3
4年目	H 22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8219	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	2
5年目	H 23	1.00632	0.99763	1.00358	0.7903	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	3	2
6年目	H 24	1.00628	0.99763	1.00357	0.7599	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3	2
7年目	H 25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7307	1	1	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3	2
8年目	H 26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7026	2	1	1	1	4	3	0	0	0	1	1	0	0	0	5	4
9年目	H 27	1.00617	0.99761	1.00353	0.6756	2	1	1	1	4	3	0	0	0	1	1	0	0	0	5	4
10年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	0.6496	8	1	4	3	15	10	1	0	1	2	1	1	1	1	18	12
11年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	0.6246	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	11
12年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00350	0.6006	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	11
13年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	0.5775	8	1	4	2	15	9	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
14年目	H 32	1.00067	0.99559	0.99916	0.5553	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
15年目	H 33	1.00067	0.99557	0.99915	0.5339	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	10
16年目	H 34	1.00067	0.99555	0.99915	0.5134	8	1	4	2	15	8	1	0	1	2	1	1	1	1	18	9
17年目	H 35	1.00067	0.99553	0.99915	0.4936	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	9
18年目	H 36	1.00067	0.99551	0.99915	0.4746	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
19年目	H 37	1.00067	0.99549	0.99915	0.4564	8	1	4	2	15	7	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
20年目	H 38	1.00067	0.99547	0.99915	0.4388	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
21年目	H 39	1.00067	0.99545	0.99915	0.4220	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	8
22年目	H 40	1.00067	0.99543	0.99915	0.4057	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	1	1	18	7
23年目	H 41	1.00067	0.99541	0.99915	0.3901	8	1	4	2	15	6	1	0	1	2	1	1	0	0	18	7
24年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	0.3751	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	7
25年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	0.3607	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
26年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	0.3468	8	1	4	2	15	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
27年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	0.3335	8	1	3	2	14	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
28年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	0.3207	8	1	3	2	14	5	1	0	1	2	1	1	0	0	18	6
29年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	0.3083	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
30年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	0.2965	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
31年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	0.2851	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
32年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	0.2741	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	1	1	0	0	17	5
33年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	0.2636	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	0	1	0	0	17	5
34年目	H 52	0.99590	0.99668	0.99612	0.2534	8	1	3	2	14	4	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
35年目	H 53	0.99588	0.99667	0.99610	0.2437	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
36年目	H 54	0.99587	0.99665	0.99609	0.2343	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
37年目	H 55	0.99585	0.99664	0.99607	0.2253	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
38年目	H 56	0.99583	0.99663	0.99606	0.2166	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
39年目	H 57	0.99583	0.99663	0.99606	0.2083	8	1	3	2	14	3	1	0	1	2	0	1	0	0	17	4
合計						243	29	111	73	456	187	21	5	20	15	62	27	40	17	558	231