

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２２０号	鹿屋バイパス	3.10km	地域連携	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
37,300	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１８年		
単純合計	57億円	33億円	91億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	49億円	13億円	61億円

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１８年			
供用年	平成２６年			
単年便益 (初年便益)	9億円	0.4億円	0.4億円	10億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	142億円	5億円	5億円	153億円

③ 結果

費用便益比（Ｂ／Ｃ）	2.5
------------	-----

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	37,300	±10%	2.26～2.76
事業費	57.3億円	±10%	2.32～2.73
事業期間	平成26年	±2年	2.35～2.62
割引率	4%	±1%	2.19～2.88

交通状況の変化

事業名：鹿屋バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [鹿屋バイパス] : 3.1km	交通量	[台/日]	28,800	37,300	
	走行時間	[分]	6	5	
	走行時間費用	[億円/年]	44	52	
②主な周辺道路	国道269号) : 3.3km	交通量	[台/日]	24,400	20,900
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	58	43
	県)鹿屋環状線 : 0.8km	交通量	[台/日]	2,800	2,700
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	1	1
③その他道路合計 : 6743.5km	走行時間費用	[億円/年]	9297.00	9294.00	

			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：6763.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9400	9390	10

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

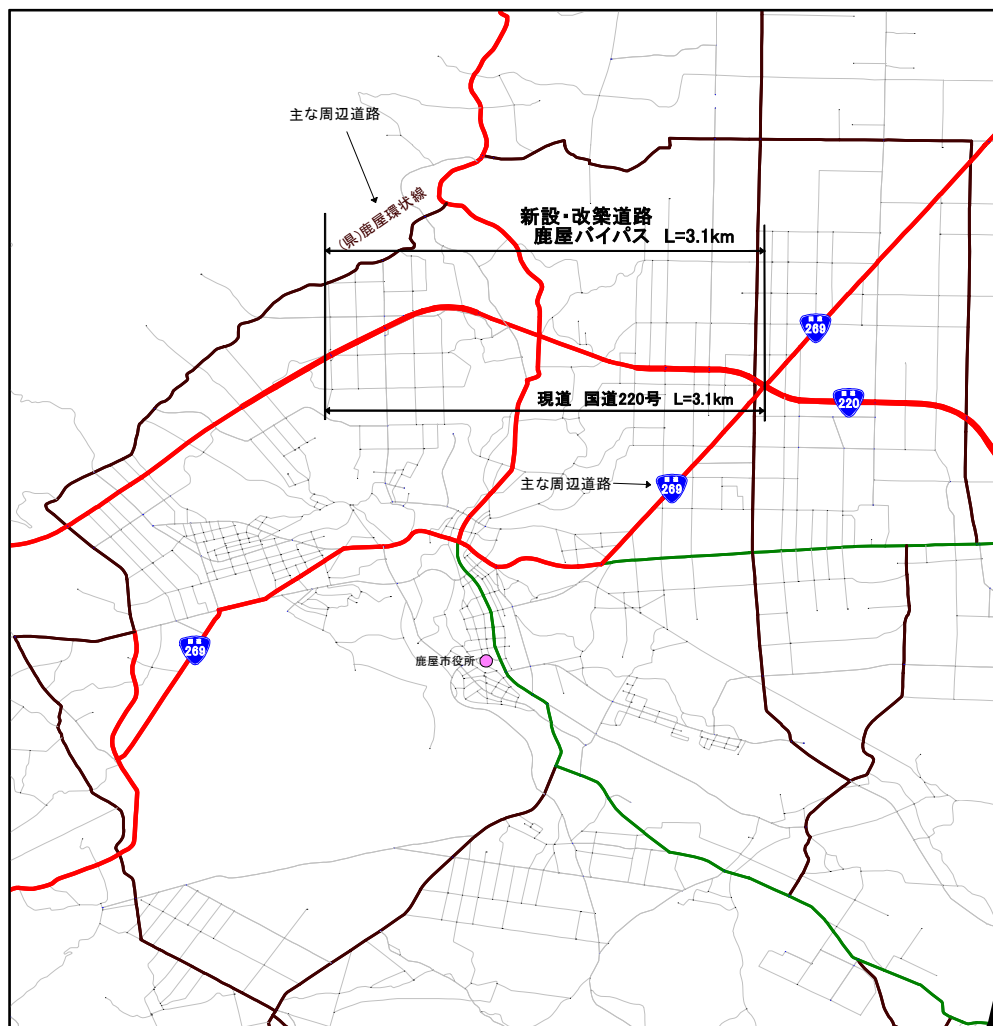
※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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：鹿屋バイパス



費用便益分析の条件

事業名：鹿屋バイパス

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26	
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	
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ベースH42)	
	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 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	その他(Q-V式とMGTR法による確立配分の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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 採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

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)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名: 鹿屋バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.27	3.10	0.8370

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-8年目	H 18	1.0000	—	—	—	—
-7年目	H 19	0.9615	—	2	—	—
-6年目	H 20	0.9246	—	9	—	—
-5年目	H 21	0.8890	—	12	—	—
-4年目	H 22	0.8548	—	10	—	—
-3年目	H 23	0.8219	—	10	—	—
-2年目	H 24	0.7903	—	8	—	—
-1年目	H 25	0.7599	—	7	—	—
供用開始年次	H 26	0.7307	—	—	1	1
1年目	H 27	0.7026	—	—	1	1
2年目	H 28	0.6756	—	—	1	1
3年目	H 29	0.6496	—	—	1	1
4年目	H 30	0.6246	—	—	1	1
5年目	H 31	0.6006	—	—	1	1
6年目	H 32	0.5775	—	—	1	0
7年目	H 33	0.5553	—	—	1	0
8年目	H 34	0.5339	—	—	1	0
9年目	H 35	0.5134	—	—	1	0
10年目	H 36	0.4936	—	—	1	0
11年目	H 37	0.4746	—	—	1	0
12年目	H 38	0.4564	—	—	1	0
13年目	H 39	0.4388	—	—	1	0
14年目	H 40	0.4220	—	—	1	0
15年目	H 41	0.4057	—	—	1	0
16年目	H 42	0.3901	—	—	1	0
17年目	H 43	0.3751	—	—	1	0
18年目	H 44	0.3607	—	—	1	0
19年目	H 45	0.3468	—	—	1	0
20年目	H 46	0.3335	—	—	1	0
21年目	H 47	0.3207	—	—	1	0
22年目	H 48	0.3083	—	—	1	0
23年目	H 49	0.2965	—	—	1	0
24年目	H 50	0.2851	—	—	1	0
25年目	H 51	0.2741	—	—	1	0
26年目	H 52	0.2636	—	—	1	0
27年目	H 53	0.2534	—	—	1	0
28年目	H 54	0.2437	—	—	1	0
29年目	H 55	0.2343	—	—	1	0
30年目	H 56	0.2253	—	—	1	0
31年目	H 57	0.2166	—	—	1	0
32年目	H 58	0.2083	—	—	1	0
33年目	H 59	0.2003	—	—	1	0
34年目	H 60	0.1926	—	—	1	0
35年目	H 61	0.1852	—	—	1	0
36年目	H 62	0.1780	—	—	1	0
37年目	H 63	0.1712	—	—	1	0
38年目	H 64	0.1646	—	—	1	0
39年目	H 65	0.1583	—	—	1	0
合計			57	49	33	13
単純事業費計			57		33	

- 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220号 鹿屋バイパス

年次	年度 (基準年) H18	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 26	1.00604	0.99822	1.00360	0.7307	7	0	1	1	9	7	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
1年目	H 27	1.00600	0.99822	1.00359	0.7026	7	0	1	1	9	7	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
2年目	H 28	1.00596	0.99821	1.00358	0.6756	7	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
3年目	H 29	1.00593	0.99821	1.00356	0.6496	7	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
4年目	H 30	1.00589	0.99821	1.00355	0.6246	7	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
5年目	H 31	1.00586	0.99820	1.00354	0.6006	7	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
6年目	H 32	1.00583	0.99820	1.00353	0.5775	7	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
7年目	H 33	1.00077	0.99550	0.99919	0.5553	7	0	1	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
8年目	H 34	1.00077	0.99548	0.99919	0.5339	7	0	1	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
9年目	H 35	1.00077	0.99545	0.99919	0.5134	7	0	1	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5
10年目	H 36	1.00077	0.99543	0.99919	0.4936	7	0	1	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5
11年目	H 37	1.00077	0.99541	0.99919	0.4746	7	0	1	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5
12年目	H 38	1.00077	0.99539	0.99919	0.4564	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5
13年目	H 39	1.00077	0.99537	0.99919	0.4388	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5
14年目	H 40	1.00077	0.99535	0.99918	0.4220	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
15年目	H 41	1.00077	0.99533	0.99918	0.4057	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
16年目	H 42	1.00077	0.99531	0.99918	0.3901	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
17年目	H 43	0.99693	0.99434	0.99619	0.3751	7	0	1	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
18年目	H 44	0.99693	0.99431	0.99617	0.3607	7	0	1	1	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
19年目	H 45	0.99692	0.99427	0.99616	0.3468	7	0	1	1	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4
20年目	H 46	0.99691	0.99424	0.99614	0.3335	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
21年目	H 47	0.99690	0.99421	0.99613	0.3207	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
22年目	H 48	0.99689	0.99417	0.99611	0.3083	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
23年目	H 49	0.99688	0.99414	0.99610	0.2965	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
24年目	H 50	0.99687	0.99411	0.99608	0.2851	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
25年目	H 51	0.99686	0.99407	0.99607	0.2741	7	0	1	1	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
26年目	H 52	0.99685	0.99404	0.99605	0.2636	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
27年目	H 53	0.99605	0.99700	0.99632	0.2534	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3
28年目	H 54	0.99603	0.99699	0.99630	0.2437	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
29年目	H 55	0.99602	0.99698	0.99629	0.2343	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
30年目	H 56	0.99600	0.99697	0.99628	0.2253	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
31年目	H 57	0.99598	0.99696	0.99626	0.2166	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
32年目	H 58	0.99597	0.99695	0.99625	0.2083	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
33年目	H 59	0.99595	0.99695	0.99623	0.2003	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
34年目	H 60	0.99593	0.99694	0.99622	0.1926	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
35年目	H 61	0.99592	0.99693	0.99621	0.1852	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
36年目	H 62	0.99590	0.99692	0.99619	0.1780	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
37年目	H 63	1.00000	1.00000	1.00000	0.1712	7	0	1	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
38年目	H 64	1.00000	1.00000	1.00000	0.1646	7	0	1	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
39年目	H 65	1.00000	1.00000	1.00000	0.1583	7	0	1	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
合計 (H26~H65)						281	0	54	41	375	142	6	0	3	5	14	5	14	5	404	153