

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	九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部)
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	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.01 (経済的純現在価値 (B-C) = 13億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 218億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10%)

●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 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	区間b (当該区間/並行区間) について：国道445号並行現道区間 (山都町上寺～嘉島町上六嘉) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：16万人・時間/年(国道445号) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約7割削減(国道445号)
	□ 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	
	□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	熊本駅(九州新幹線、鹿児島本線)へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場⇒熊本駅) [残事業]約4分短縮(整備前約60分⇒整備後約56分)：九州横断自動車道延岡線(北中島～矢部) [全事業]約16分短縮(整備前約72分⇒整備後約56分)：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)
	■ 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	阿蘇くまもと空港へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場⇒阿蘇くまもと空港) [残事業]約4分短縮(整備前約40分⇒整備後約36分)：九州横断自動車道延岡線(北中島～矢部) [全事業]約20分短縮(整備前約56分⇒整備後約36分)：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)
	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
	■ 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	農林水産物を主体とする地域名：山都町(山都町役場⇒熊本地方卸売市場) [残事業]約4分短縮(整備前約57分⇒整備後約53分)：九州横断自動車道延岡線(北中島～矢部) [全事業]約17分短縮(整備前約70分⇒整備後約53分)：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)
都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	□ 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	
	□ 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	
国土・地域 ネットワーク の構築	■ 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	熊本県熊本市(県庁所在地)⇄宮崎県延岡市(延岡地方生活圏中心都市)を最短時間で連絡する路線(九州横断自動車道延岡線)を構成する
	□ 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	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	熊本地方生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる(山都町役場⇒熊本市役所) [残事業]約4分短縮(整備前約65分⇒整備後約61分)：九州横断自動車道延岡線(北中島～矢部) [全事業]約17分短縮(整備前約78分⇒整備後約61分)：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)
個性ある 地域の形成	□ 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	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	山都町へのアクセス向上が期待される(熊本駅⇒山都町) [残事業]約4分短縮(整備前約60分⇒整備後約56分)：九州横断自動車道延岡線(北中島～矢部) [全事業]約16分短縮(整備前約72分⇒整備後約56分)：九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	

2.暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>山都町役場⇒済生会熊本病院 [残事業]約4分短縮〔整備前約48分⇒整備後約44分〕：九州横断自動車道延岡線（北中島～矢部） [全事業]約17分短縮〔整備前約61分⇒整備後約44分〕：九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）</p>
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	
	災害への備え	<input 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	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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>国道218号、国道445号：緊急輸送道路ネットワーク計画（熊本県）において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。</p>
		<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	
4.環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>CO₂排出削減量：107 t-CO₂/年（残事業） 298 t-CO₂/年（全事業）</p>
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	<p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：26 t-NOx/年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：35 t-NOx/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	<p>評価対象区間（並行区間等）：国道445号並行現道区間（山都町上寺～嘉島町上六嘉） 排出削減量：1.5 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（残事業） 排出削減量：2.0 t-SPM/年、排出削減率：約7割削減（全事業）</p>
		<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	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<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・その他別
九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	23.0km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,200～14,700	2	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	2019年度(令和元年度)		
単純合計	963億円	151億円	1,113億円
うち残事業分	163億円	79億円	242億円
基準年における 現在価値(C)	1,172億円	69億円	1,242億円
うち残事業分	150億円	29億円	179億円

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	2019年度(令和元年度)			
供用年	2014年度(平成26年度)、2019年度(令和元年度)、 2024年度(令和6年度)			
単年便益 (初年便益)	2.3億円	0.23億円	0.07億円	2.6億円
基準年における 現在価値(B)	1,015億円	169億円	70億円	1,254億円
うち残事業分	322億円	52億円	23億円	397億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.01
経済的純現在価値（事業全体）	13億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	2.2
経済的純現在価値（残事業）	218億円
経済的内部収益率（残事業）	10%

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	11,200～14,700	±10%	0.90～1.1
事業費	963億円	±10%	0.998～1.02
事業期間	27年	±20%	0.93～1.01

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,200～14,700	±10%	2.1～2.4
事業費	163億円	±10%	2.0～2.4
事業期間	4年	±20%	2.1～2.2

交通状況の変化

様式-3①

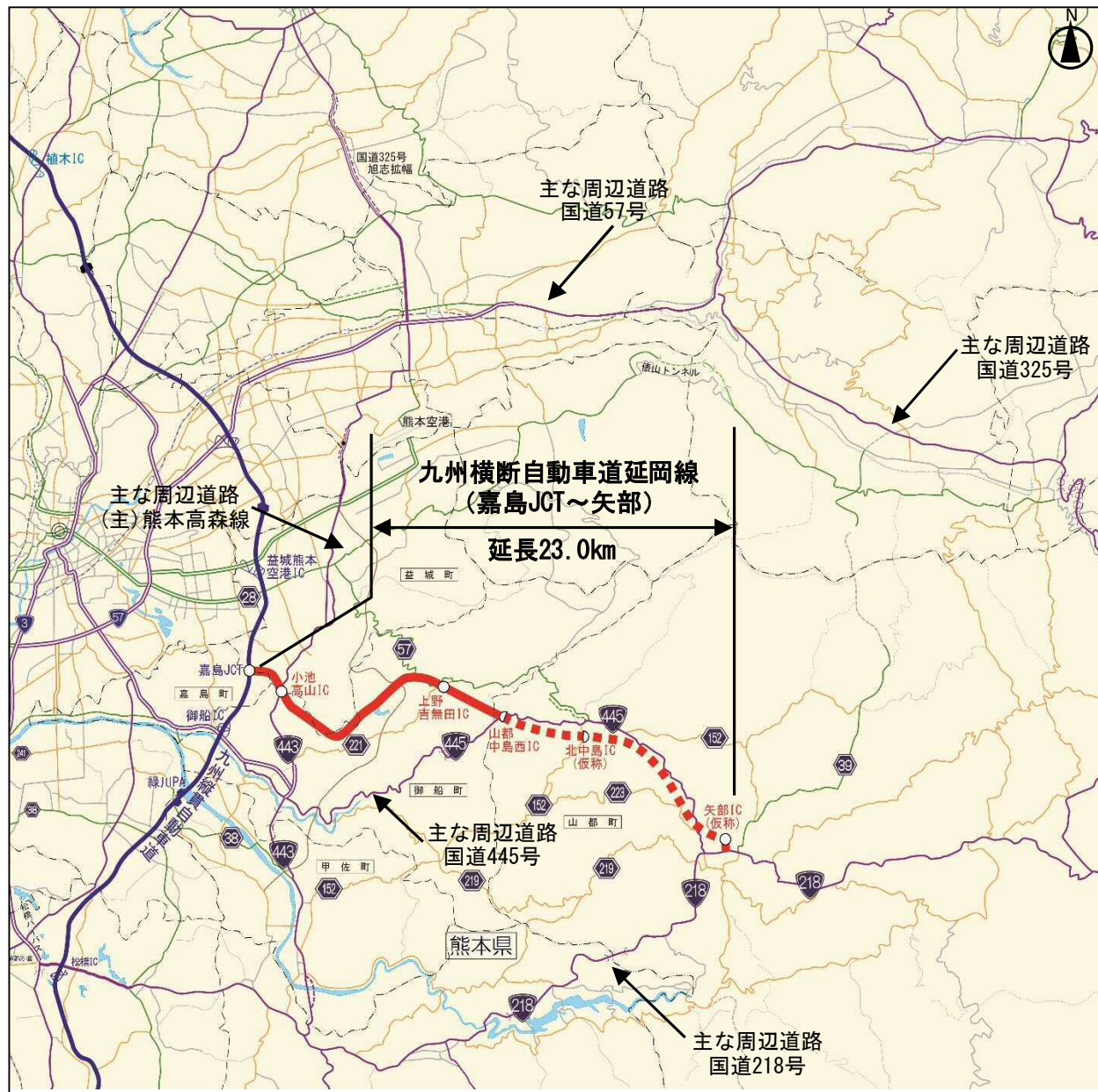
事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点 2030年 (R12年)) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【未供用区間】 : 10.4km	交通量	[台/日]	0.00	11,800	
	走行時間	[分]	0.00	7.8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	17.33	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【供用区間】 : 12.6km	交通量	[台/日]	0.00	12,700	
	走行時間	[分]	0.00	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	22.90	
②主な周辺道路	国道445号 : 27.1km	交通量	[台/日]	8,800	3,300
		走行時間	[分]	48	46
		走行時間費用	[億円/年]	75.75	24.93
	国道218号 : 11.8km	交通量	[台/日]	7,100	5,300
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	26.07	18.32
	(主)熊本高森線 : 4.2km	交通量	[台/日]	19,800	19,400
		走行時間	[分]	8.7	8.6
		走行時間費用	[億円/年]	30.76	29.96
	国道57号 : 12.5km	交通量	[台/日]	23,600	21,200
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	66.47	59.21
	国道325号 : 22.5km	交通量	[台/日]	8,000	5,500
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	52.00	34.56
③その他道路合計 7,019.1km	走行時間費用	[億円/年]	11,960.13	11,955.04	

			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 : 7,120.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,211.18	12,162.25	48.93

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島 ICT～矢部



交通状況の変化

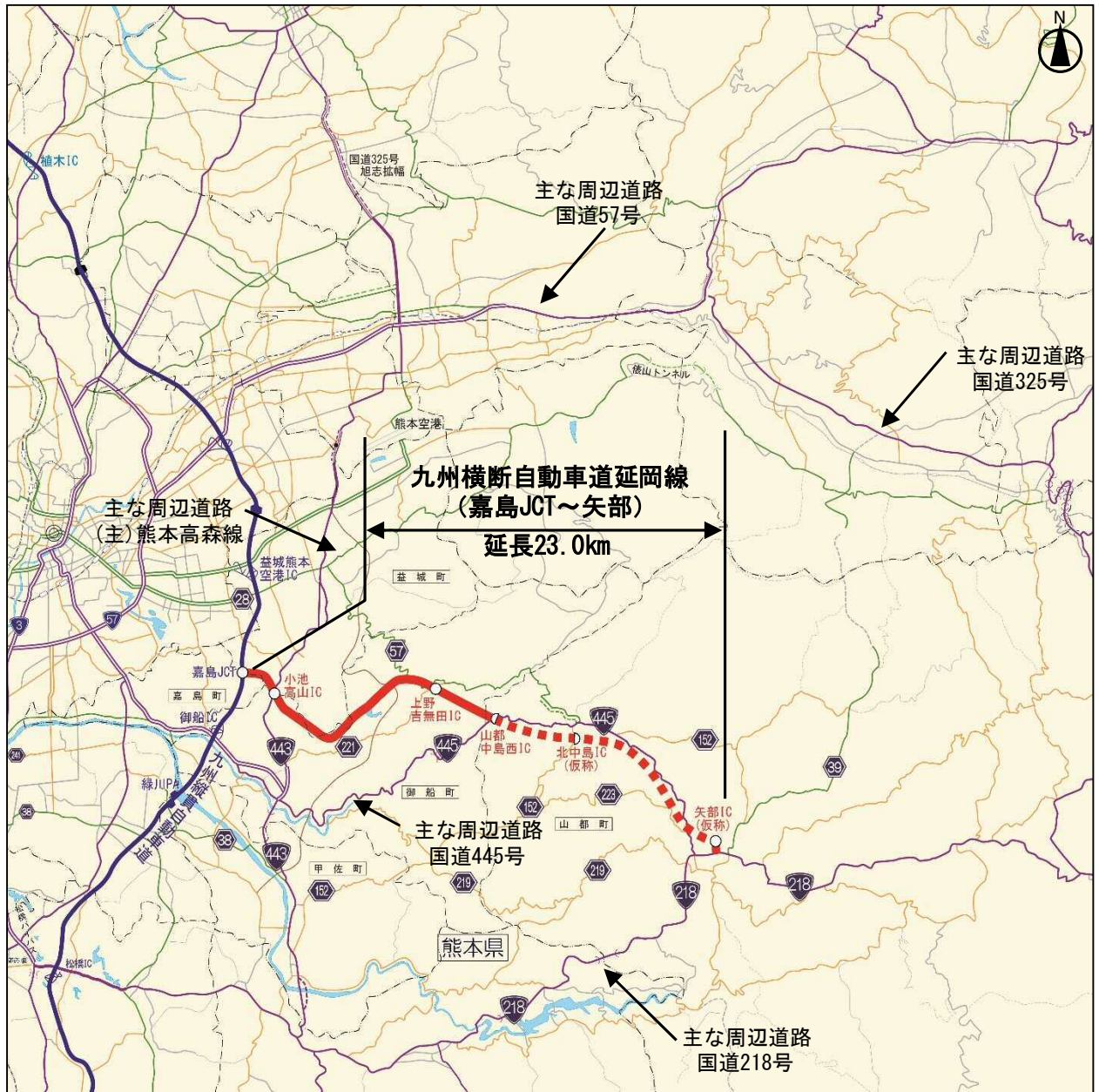
様式-3①

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(推計時点 2030年 (R12年)) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【未供用区間】 : 10.4km	交通量	[台/日]	0.00	11,800	
	走行時間	[分]	0.00	7.8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	17.33	
①新設・改築道路 [九州横断自動車道延岡線] 【供用区間】 : 12.6km	交通量	[台/日]	10,700	12,700	
	走行時間	[分]	9.5	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	18.66	22.90	
②主な周辺道路	国道445号 : 27.1km	交通量	[台/日]	6,800	3,300
		走行時間	[分]	48	46
		走行時間費用	[億円/年]	59.09	24.93
	国道218号 : 11.8km	交通量	[台/日]	6,100	5,300
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	21.61	18.32
	(主)熊本高森線 : 4.2km	交通量	[台/日]	19,400	19,400
		走行時間	[分]	8.6	8.6
		走行時間費用	[億円/年]	30.00	29.96
	国道57号 : 12.5km	交通量	[台/日]	22,100	21,200
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	61.74	59.21
	国道325号 : 22.5km	交通量	[台/日]	6,400	5,500
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	40.78	34.56
③その他道路合計 7,019.1km	走行時間費用	[億円/年]	11,949.84	11,955.04	
			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 : 7,120.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,181.72	12,162.25	19.47

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島ICT～矢部



費用便益分析の条件

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(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	2019年(令和元年)
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"/> (H22,R12)
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"/>

事業名：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(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：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部 (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.17	23.0	3.84	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-17年目	H 9	2.3699	117.5	0.09	0.20		
-16年目	H 10	2.2788	116.9	1.46	2.93		
-15年目	H 11	2.1911	115.2	2.55	5.00		
-14年目	H 12	2.1068	113.8	1.13	2.16		
-13年目	H 13	2.0258	112.4	2.16	4.01		
-12年目	H 14	1.9479	110.5	0.98	1.79		
-11年目	H 15	1.8730	109.0	5.97	10.56		
-10年目	H 16	1.8009	107.9	6.31	10.85		
-9年目	H 17	1.7317	106.7	14.27	23.86		
-8年目	H 18	1.6651	105.9	47.43	76.81		
-7年目	H 19	1.6010	105.0	29.27	45.97		
-6年目	H 20	1.5395	104.4	31.33	47.59		
-5年目	H 21	1.4802	103.0	53.76	79.58		
-4年目	H 22	1.4233	101.3	28.61	41.40		
-3年目	H 23	1.3686	99.8	32.55	45.98		
-2年目	H 24	1.3159	99.0	55.88	76.50		
-1年目	H 25	1.2653	99.0	50.49	66.46		
部分供用	H 26	1.2167	101.5	78.81	97.30	0.27	0.33
1年目	H 27	1.1699	103.0	70.90	82.95	0.27	0.31
2年目	H 28	1.1249	102.8	83.06	93.62	0.27	0.30
3年目	H 29	1.0816	103.0	81.05	87.66	0.27	0.29
4年目	H 30	1.0400	103.0	65.18	67.78	0.27	0.28
部分供用(5年目)	R 1	1.0000	103.0	56.43	56.43	1.91	1.91
6年目	R 2	0.9615	103.0	55.65	53.50	1.91	1.84
7年目	R 3	0.9246	103.0	45.55	42.11	1.91	1.77
8年目	R 4	0.8890	103.0	36.45	32.41	1.91	1.70
9年目	R 5	0.8548	103.0	25.55	21.84	1.91	1.63
供用開始(10年目)	R 6	0.8219	103.0			3.49	2.87
11年目	R 7	0.7903	103.0			3.49	2.76
12年目	R 8	0.7599	103.0			3.49	2.65
13年目	R 9	0.7307	103.0			3.49	2.55
14年目	R 10	0.7026	103.0			3.49	2.45
15年目	R 11	0.6756	103.0			3.49	2.36
16年目	R 12	0.6496	103.0			3.49	2.27
17年目	R 13	0.6246	103.0			3.49	2.18
18年目	R 14	0.6006	103.0			3.49	2.10
19年目	R 15	0.5775	103.0			3.49	2.02
20年目	R 16	0.5553	103.0			3.49	1.94
21年目	R 17	0.5339	103.0			3.49	1.86
22年目	R 18	0.5134	103.0			3.49	1.79
23年目	R 19	0.4936	103.0			3.49	1.72
24年目	R 20	0.4746	103.0			3.49	1.66
25年目	R 21	0.4564	103.0			3.49	1.59
26年目	R 22	0.4388	103.0			3.49	1.53
27年目	R 23	0.4220	103.0			3.49	1.47
28年目	R 24	0.4057	103.0			3.49	1.42
29年目	R 25	0.3901	103.0			3.49	1.36
30年目	R 26	0.3751	103.0			3.49	1.31
31年目	R 27	0.3607	103.0			3.49	1.26
32年目	R 28	0.3468	103.0			3.49	1.21
33年目	R 29	0.3335	103.0			3.49	1.16
34年目	R 30	0.3207	103.0			3.49	1.12
35年目	R 31	0.3083	103.0			3.49	1.08
36年目	R 32	0.2965	103.0			3.49	1.04
37年目	R 33	0.2851	103.0			3.49	1.00
38年目	R 34	0.2741	103.0			3.49	0.96
39年目	R 35	0.2636	103.0			3.49	0.92
40年目	R 36	0.2534	103.0			3.49	0.88
41年目	R 37	0.2437	103.0			3.49	0.85
42年目	R 38	0.2343	103.0			3.49	0.82
43年目	R 39	0.2253	103.0			3.49	0.79
44年目	R 40	0.2166	103.0			3.49	0.76
45年目	R 41	0.2083	103.0			3.49	0.73
46年目	R 42	0.2003	103.0			3.49	0.70
47年目	R 43	0.1926	103.0			3.49	0.67
48年目	R 44	0.1852	103.0			3.49	0.65
49年目	R 45	0.1780	103.0	-27.33	-4.86	3.49	0.62
合計				935.55	1,172.39	150.52	69.42
単純事業費計				962.87		150.52	

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。

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:九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~矢部 (残事業)

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
				0.17		10.4	
-4年目	R 2	0.9615	103.0	55.65	53.50		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	45.55	42.11		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	36.45	32.41		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	25.55	21.84		
供用開始年次	R 6	0.8219	103.0			1.58	1.30
1年目	R 7	0.7903	103.0			1.58	1.25
2年目	R 8	0.7599	103.0			1.58	1.20
3年目	R 9	0.7307	103.0			1.58	1.16
4年目	R 10	0.7026	103.0			1.58	1.11
5年目	R 11	0.6756	103.0			1.58	1.07
6年目	R 12	0.6496	103.0			1.58	1.03
7年目	R 13	0.6246	103.0			1.58	0.99
8年目	R 14	0.6006	103.0			1.58	0.95
9年目	R 15	0.5775	103.0			1.58	0.91
10年目	R 16	0.5553	103.0			1.58	0.88
11年目	R 17	0.5339	103.0			1.58	0.84
12年目	R 18	0.5134	103.0			1.58	0.81
13年目	R 19	0.4936	103.0			1.58	0.78
14年目	R 20	0.4746	103.0			1.58	0.75
15年目	R 21	0.4564	103.0			1.58	0.72
16年目	R 22	0.4388	103.0			1.58	0.69
17年目	R 23	0.4220	103.0			1.58	0.67
18年目	R 24	0.4057	103.0			1.58	0.64
19年目	R 25	0.3901	103.0			1.58	0.62
20年目	R 26	0.3751	103.0			1.58	0.59
21年目	R 27	0.3607	103.0			1.58	0.57
22年目	R 28	0.3468	103.0			1.58	0.55
23年目	R 29	0.3335	103.0			1.58	0.53
24年目	R 30	0.3207	103.0			1.58	0.51
25年目	R 31	0.3083	103.0			1.58	0.49
26年目	R 32	0.2965	103.0			1.58	0.47
27年目	R 33	0.2851	103.0			1.58	0.45
28年目	R 34	0.2741	103.0			1.58	0.43
29年目	R 35	0.2636	103.0			1.58	0.42
30年目	R 36	0.2534	103.0			1.58	0.40
31年目	R 37	0.2437	103.0			1.58	0.39
32年目	R 38	0.2343	103.0			1.58	0.37
33年目	R 39	0.2253	103.0			1.58	0.36
34年目	R 40	0.2166	103.0			1.58	0.34
35年目	R 41	0.2083	103.0			1.58	0.33
36年目	R 42	0.2003	103.0			1.58	0.32
37年目	R 43	0.1926	103.0			1.58	0.30
38年目	R 44	0.1852	103.0			1.58	0.29
39年目	R 45	0.1780	103.0			1.58	0.28
40年目	R 46	0.1712	103.0			1.58	0.27
41年目	R 47	0.1646	103.0			1.58	0.26
42年目	R 48	0.1583	103.0			1.58	0.25
43年目	R 49	0.1522	103.0			1.58	0.24
44年目	R 50	0.1463	103.0			1.58	0.23
45年目	R 51	0.1407	103.0			1.58	0.22
46年目	R 52	0.1353	103.0			1.58	0.21
47年目	R 53	0.1301	103.0			1.58	0.21
48年目	R 54	0.1251	103.0			1.58	0.20
49年目	R 55	0.1203	103.0			1.58	0.19
合計				163.19	149.86	79.09	29.05
単純事業費計				163.19		79.09	

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。

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：九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部（事業全体）

Table with columns for 年度 (2019(R1)), 総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック), 割戻率 (A), GDP デフレーター, 走行時間短縮便益(億円) (①計, ①×A), 走行経費減少便益(億円) (②計, ②×A), 事故減少便益(億円) (③), and 合計 (便益合計 (①~③), 現在価値 割引率4%). Rows include 部分供用 (1-4年目), 部分供用(5年目) (6-9年目), 供用開始(10年目) (10-49年目), and 合計.

