

(再評価)

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 単人道路 (単人東～加治木)
事業主体	西日本高速道路株式会社

●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	全体事業：費用便益比 (B/C) = 3.2、経済的純現在価値 (B-C) = 2.886億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 11.3% 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.2、経済的純現在価値 (B-C) = 346億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 26.3%

●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a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 25,754,326千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 712千人・時間/年 (25,754,326千人・時間/年 ⇒ 25,753,615千人・時間/年)	
	■ 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	対象区間：国道10号 上り 単人港入口交差点→国道223入口交差点 混雑時旅行速度 10.1km/h 下り 単人小浜交差点→加治木朝日町交差点 混雑時旅行速度 11.7～13.9km/h	
	□ 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/日以上かつ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		
	■ 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	新幹線駅：鹿児島中央駅 霧島市～鹿児島中央駅 約13分短縮 (現況) 約65分 ⇒ (整備後) 約52分	
	■ 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	対象空港：鹿児島空港 鹿屋市役所～鹿児島空港 約19分短縮 (現況) 約95分 ⇒ (整備後) 約76分	
	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	対象港湾：鹿児島港 霧島市～鹿児島港 約13分短縮 (現況) 約63分 ⇒ (整備後) 約50分
		■ 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	農林水産業を主体とする地域名：垂水市、鹿屋市 [水産物 (カンパチ、ブリ)] 主な出荷先：全国、米国
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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	総重量25tの車両の規制またはIS0規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制の別、対象区間名 (〇〇路線 (〇〇地区)) 等	

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/km2以下である市街地内での事業である	
		<input 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	
		<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 checked="" 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	東九州自動車道並行区間(隼人東IC~加治木IC)
		<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	対象となる拠点都市：鹿児島市~都城市 鹿児島市(県庁所在地)と都城市(地方拠点都市)を連絡するルートを構成
		<input 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	
		<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	対象自治体：始良市 日常活動圏中心都市：霧島市 始良市役所~霧島市役所 約9分短縮 (現況)約39分⇒(整備後)約30分
	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 checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	霧島市観光客数(R4)270万人 アクセス向上が期待される主な観光地：黒酢壺畑(霧島市福山地区)、上野原縄文の森
		<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"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成	
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/日以上全ての全てに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 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	
安全で安心して暮らすための確保		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる三次医療施設：鹿児島市立病院 霧島市役所~鹿児島市立病院 約12分短縮 (現況)約57分⇒(整備後)約45分

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	緊急輸送道路ネットワーク計画の第1次緊急輸送道路に指定
		<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 checked="" 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）	東九州自動車道並行区間
		<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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	排出削減量：1.6万t/年、排出削減率：0.01%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量：40t/年、排出削減率：0.01%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：2.7t/年、排出削減率：0.01%
		<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	
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 checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	かごしま未来創造ビジョン【改訂版】（R4.3）において「人やモノの交流を支える交通ネットワークの形成」を図る路線に位置付け 霧島市都市計画マスタープラン（H22.3）において将来都市構造における「東西広域連携軸」に位置付け
		<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	

(再評価)

様式-2

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
隼人道路	隼人東～加治木	L=7.3km	一般有料道路	4車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,300～12,800	4	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	517億円	122億円	0億円	639億円
うち残事業分	83億円	10億円	0億円	93億円
基準年における 現在価値 (C)	1,174億円	168億円	0億円	1,342億円
うち残事業分	80億円	3.6億円	0億円	83億円

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	令和5年度			
供用年	平成4年度、令和7年度			
単年便益 (初年便益)	70億円	18億円	2.6億円	90億円
基準年における 現在価値 (B)	3,267億円	840億円	121億円	4,227億円
うち残事業分	406億円	23億円	0.31億円	429億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.2
経済的純現在価値（事業全体）	2,886億円
経済的内部収益率（事業全体）	11.3%
費用便益比（残事業）	5.2
経済的純現在価値（残事業）	346億円
経済的内部収益率（残事業）	26.3%

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 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	12,300~12,800	±10%	2.8~3.5
事業費	1,342	±10%	2.9~3.5
事業期間	1年	±1年	3.1~3.1

【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	12,300~12,800	±10%	4.6~5.7
事業費	83	±10%	4.7~5.7
事業期間	1年	±1年	4.9~5.4

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

事業名：一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（隼人東～加治木）： 6.1km	交通量※ ¹	[台/日]	-	12,500	
	走行時間※ ²	[分]	-	5	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	-	13	
②主な周辺道路※ ⁴	一般国道10号： 7.5km	交通量	[台/日]	28,300	22,200
		走行時間	[分]	18	15
		走行時間費用	[億円/年]	107	69
	北永野小浜線： 5.1km	交通量	[台/日]	11,300	12,000
		走行時間	[分]	7	8
		走行時間費用	[億円/年]	17	19
	一般国道223号： 5.9km	交通量	[台/日]	20,000	19,300
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	87	78
	一般国道504号： 5.3km	交通量	[台/日]	19,400	19,100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	26	25
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計：20,526.0km	走行時間費用	[億円/年]	81,340	81,323	

			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：16,084.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	81,577	81,527	50

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 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： 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： 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。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）



交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（隼人東～加治木）： 6.1km	交通量※ ¹	[台/日]	11,800	12,500	
	走行時間※ ²	[分]	5	5	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	14	13	
②主な周辺道路※ ⁴	一般国道10号： 7.5km	交通量	[台/日]	22,700	22,200
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	71	69
	北永野小浜線： 5.1km	交通量	[台/日]	11,900	12,000
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	19	19
	一般国道223号： 5.9km	交通量	[台/日]	19,300	19,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	78	78
	一般国道504号： 5.3km	交通量	[台/日]	19,200	19,100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	25	25
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計：20,526.0km	走行時間費用	[億円/年]	81,339	81,323	

			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：20,555.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	81,547	81,527	20

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 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： 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： 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。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）



費用便益分析の条件

事業名：一般国道10号 隼人道路(隼人東～加治木)

(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 (令和4年2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	令和5年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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 いずれかのみ推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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"/> (H27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 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	その他(高速転換率式併用利用者均衡配分手法)	<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	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用	
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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する 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	<input type="checkbox"/>
	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 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名:一般国道10号 隼人道路(隼人東~加治木)

年次	年度 R5	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
				-		7.3		-	
-17年目	S 50	6.5705	68.1						
-16年目	S 51	6.3178	73.8						
-15年目	S 52	6.0748	78.3						
-14年目	S 53	5.8412	81.6	2.9	21				
-13年目	S 54	5.6165	83.7	5.1	34				
-12年目	S 55	5.4005	89.0	2.3	14				
-11年目	S 56	5.1928	91.8	2.4	13				
-10年目	S 57	4.9931	93.3	1.9	10				
-9年目	S 58	4.8010	95.1	1.1	5.6				
-8年目	S 59	4.6164	97.6	1.5	7.1				
-7年目	S 60	4.4388	99.6	1.4	6.3				
-6年目	S 61	4.2681	101.1	5.7	24				
-5年目	S 62	4.1039	101.1	8.9	36				
-4年目	S 63	3.9461	101.9	37	142				
-3年目	H 1	3.7943	104.4	59	215				
-2年目	H 2	3.6484	106.7	65	223				
-1年目	H 3	3.5081	109.5	56	181				
暫定供用開始年次	H 4	3.3731	111.1	2.0	5.9	1.5	4.7		
1年目	H 5	3.2434	111.7			1.6	4.6		
2年目	H 6	3.1187	111.5			1.7	4.6		
3年目	H 7	2.9987	110.9			1.7	4.6		
4年目	H 8	2.8834	110.4			1.7	4.6		
5年目	H 9	2.7725	111.4			1.8	4.4		
6年目	H 10	2.6658	110.8			1.8	4.3		
7年目	H 11	2.5633	109.3			1.8	4.3		
8年目	H 12	2.4647	108.0			1.9	4.4		
9年目	H 13	2.3699	106.7			2.0	4.4		
10年目	H 14	2.2788	105.0			2.1	4.5		
11年目	H 15	2.1911	103.5			2.1	4.5		
12年目	H 16	2.1068	102.4			2.2	4.5		
13年目	H 17	2.0258	101.2			2.3	4.5		
14年目	H 18	1.9479	100.5			2.3	4.5		
15年目	H 19	1.8730	99.6			2.3	4.4		
16年目	H 20	1.8009	99.1			2.3	4.1		
17年目	H 21	1.7317	97.9			2.4	4.2		
18年目	H 22	1.6651	96.2			3.2	5.6		
19年目	H 23	1.6010	94.8			3.4	5.7		
20年目	H 24	1.5395	94.0			2.7	4.5		
21年目	H 25	1.4802	94.0			2.8	4.5		
22年目	H 26	1.4233	96.3			2.8	4.1		
23年目	H 27	1.3686	97.8			3.0	4.1		
24年目	H 28	1.3159	97.8			3.0	4.1		
25年目	H 29	1.2653	98.0			3.0	3.8		
26年目	H 30	1.2167	98.0	0.66	0.82	2.9	3.6		
27年目	R 1	1.1699	98.7	3.5	4.1	2.9	3.4		
28年目	R 2	1.1249	99.4	6.3	7.2	2.8	3.2		
29年目	R 3	1.0816	99.3	20	22	2.8	3.0		
30年目	R 4	1.0400	100.0	48	49	2.7	2.8		
31年目	R 5	1.0000	100.0	84	84	2.7	2.7		
32年目	R 6	0.9615	100.0	103	99	2.6	2.5		
完成供用開始年次	R 7	0.9246	100.0			2.7	2.5		
34年目	R 8	0.8890	100.0			2.7	2.4		
35年目	R 9	0.8548	100.0			2.6	2.3		
36年目	R 10	0.8219	100.0			2.6	2.1		
37年目	R 11	0.7903	100.0			2.6	2.0		
38年目	R 12	0.7599	100.0			2.5	1.9		
39年目	R 13	0.7307	100.0			2.5	1.8		
40年目	R 14	0.7026	100.0			2.5	1.8		
41年目	R 15	0.6756	100.0			2.5	1.7		
42年目	R 16	0.6496	100.0			2.5	1.6		
43年目	R 17	0.6246	100.0			2.5	1.6		
44年目	R 18	0.6006	100.0			2.5	1.5		
45年目	R 19	0.5775	100.0			2.5	1.4		
46年目	R 20	0.5553	100.0			2.5	1.4		
47年目	R 21	0.5339	100.0			2.5	1.3		
48年目	R 22	0.5134	100.0			2.4	1.3		
49年目	R 23	0.4936	100.0	-61	-30	2.4	1.2		
合計				456	1,174	122	168	0	0
単純事業費計				517		122		0	

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(残事業)

箇所名:一般国道10号 隼人道路(隼人東~加治木)

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度 R5	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
								7.3	
-1年目	R 6	0.9615	100.0	83	80				
完成供用開始年次	R 7	0.9246	100.0			0.11	0.10		
1年目	R 8	0.8890	100.0			0.12	0.11		
2年目	R 9	0.8548	100.0			0.13	0.11		
3年目	R 10	0.8219	100.0			0.14	0.11		
4年目	R 11	0.7903	100.0			0.15	0.12		
5年目	R 12	0.7599	100.0			0.15	0.12		
6年目	R 13	0.7307	100.0			0.16	0.11		
7年目	R 14	0.7026	100.0			0.16	0.11		
8年目	R 15	0.6756	100.0			0.16	0.11		
9年目	R 16	0.6496	100.0			0.16	0.11		
10年目	R 17	0.6246	100.0			0.16	0.10		
11年目	R 18	0.6006	100.0			0.17	0.10		
12年目	R 19	0.5775	100.0			0.17	0.10		
13年目	R 20	0.5553	100.0			0.17	0.10		
14年目	R 21	0.5339	100.0			0.17	0.09		
15年目	R 22	0.5134	100.0			0.18	0.09		
16年目	R 23	0.4936	100.0			0.18	0.09		
17年目	R 24	0.4746	100.0			0.18	0.09		
18年目	R 25	0.4564	100.0			0.18	0.08		
19年目	R 26	0.4388	100.0			0.18	0.08		
20年目	R 27	0.4220	100.0			0.19	0.08		
21年目	R 28	0.4057	100.0			0.19	0.08		
22年目	R 29	0.3901	100.0			0.19	0.07		
23年目	R 30	0.3751	100.0			0.19	0.07		
24年目	R 31	0.3607	100.0			0.19	0.07		
25年目	R 32	0.3468	100.0			0.20	0.07		
26年目	R 33	0.3335	100.0			0.20	0.07		
27年目	R 34	0.3207	100.0			0.20	0.06		
28年目	R 35	0.3083	100.0			0.20	0.06		
29年目	R 36	0.2965	100.0			0.20	0.06		
30年目	R 37	0.2851	100.0			0.21	0.06		
31年目	R 38	0.2741	100.0			0.21	0.06		
32年目	R 39	0.2636	100.0			0.21	0.06		
33年目	R 40	0.2534	100.0			0.21	0.05		
34年目	R 41	0.2437	100.0			0.22	0.05		
35年目	R 42	0.2343	100.0			0.22	0.05		
36年目	R 43	0.2253	100.0			0.22	0.05		
37年目	R 44	0.2166	100.0			0.22	0.05		
38年目	R 45	0.2083	100.0			0.22	0.05		
39年目	R 46	0.2003	100.0			0.23	0.05		
40年目	R 47	0.1926	100.0			0.23	0.04		
41年目	R 48	0.1852	100.0			0.23	0.04		
42年目	R 49	0.1780	100.0			0.23	0.04		
43年目	R 50	0.1712	100.0			0.23	0.04		
44年目	R 51	0.1646	100.0			0.24	0.04		
45年目	R 52	0.1583	100.0			0.24	0.04		
46年目	R 53	0.1522	100.0			0.24	0.04		
47年目	R 54	0.1463	100.0			0.24	0.04		
48年目	R 55	0.1407	100.0			0.25	0.03		
49年目	R 56	0.1353	100.0			0.25	0.03		
合計				83	80	10	3.6	0	0.0
単純事業費計				83		10		0	

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。

