

一般国道 208 号 玉名バイパス

- 1.玉名バイパスの概要
- 2.地域を巡る社会経済情勢等の変化
- 3.事業の効果及び必要性
- 4.事業の進捗状況
- 5.事業の進捗の見込み
- 6.コスト縮減の対応
- 7.事業の投資効果（費用便益効果分析）
- 8.代替案等の可能性
- 9.対応方針（原案）
- 10.関連新聞記事

巻末資料

1.玉名バイパスの概要

① 一般国道 208 号の概要

一般国道 208 号は、熊本県熊本市を起点とし玉名市、荒尾市等を経由し佐賀県佐賀市に至る、総延長 74km の主要幹線道路である。

本路線は熊本県北西部地域の社会・経済・生活を支える極めて重要な役割を担う路線である。しかしながら、本路線が通過する玉名市街地においては、通過交通と域内交通との混在による交通渋滞が慢性化しており、その結果、一般国道 208 号は幹線道路としての機能が低下している状況にあるため、交通混雑の解消や交通安全を確保し、良好な市街地形成が求められている。



② 玉名バイパスの概要

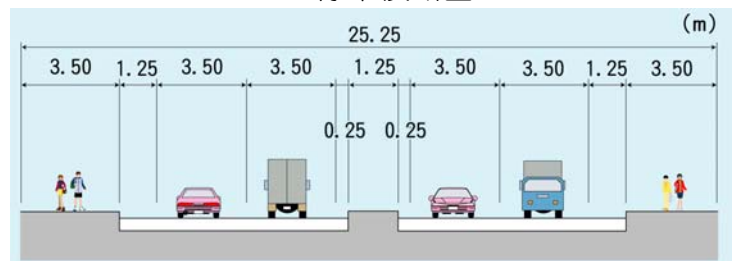
(1) 概要

玉名バイパスは、玉名市街地及び周辺地域の交通渋滞解消と交通安全の確保を図るとともに、各種地域プロジェクトを支援し、地域経済活性化に大きく寄与する道路である。

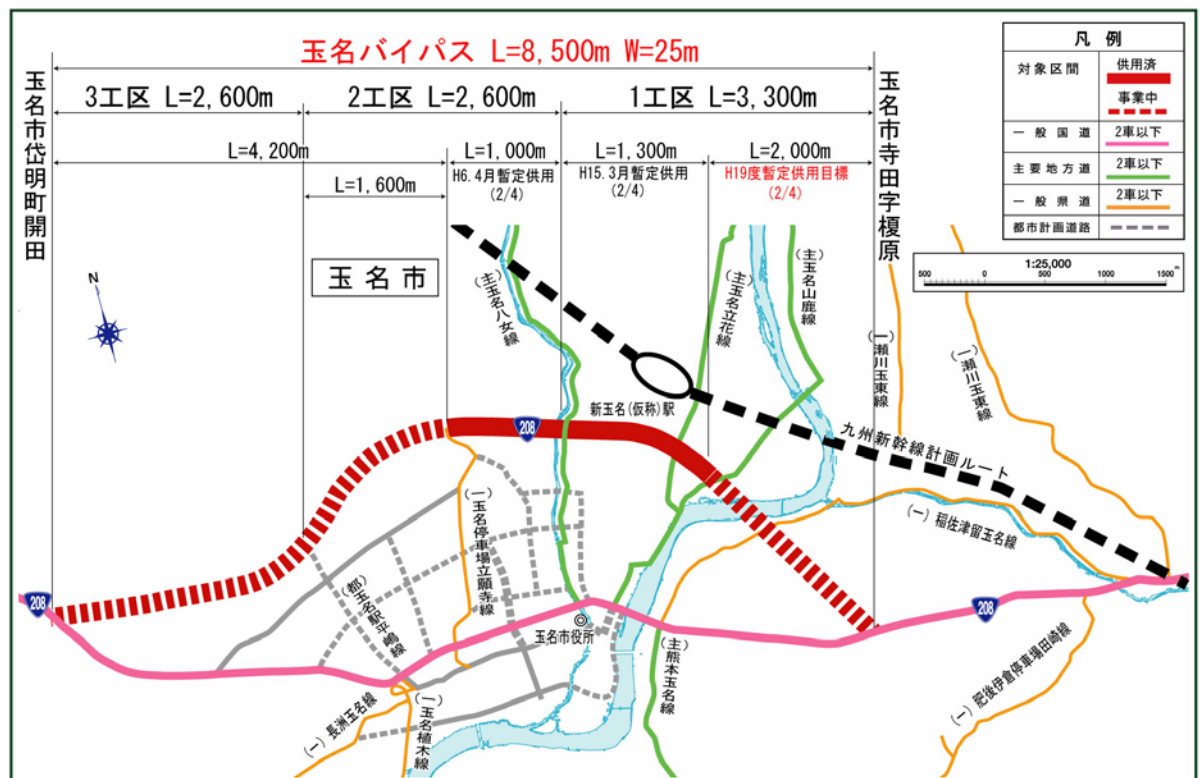
(2) 道路の諸元

起 点：自) 玉名市 寺田 字 榎原
 終 点：至) 玉名市 岱明町 開田
 延 長：8.5km
 車 線数：4 車線
 構造規格：第 3 種第 1 級
 設計速度：80km/h

標準横断面図



玉名バイパスルート概要図



(3) 事業の経緯

昭和49年度 : 事業化

昭和61年度 : 用地買収着手

平成6年4月 : 暫定供用 (2工区 L=1,000m)

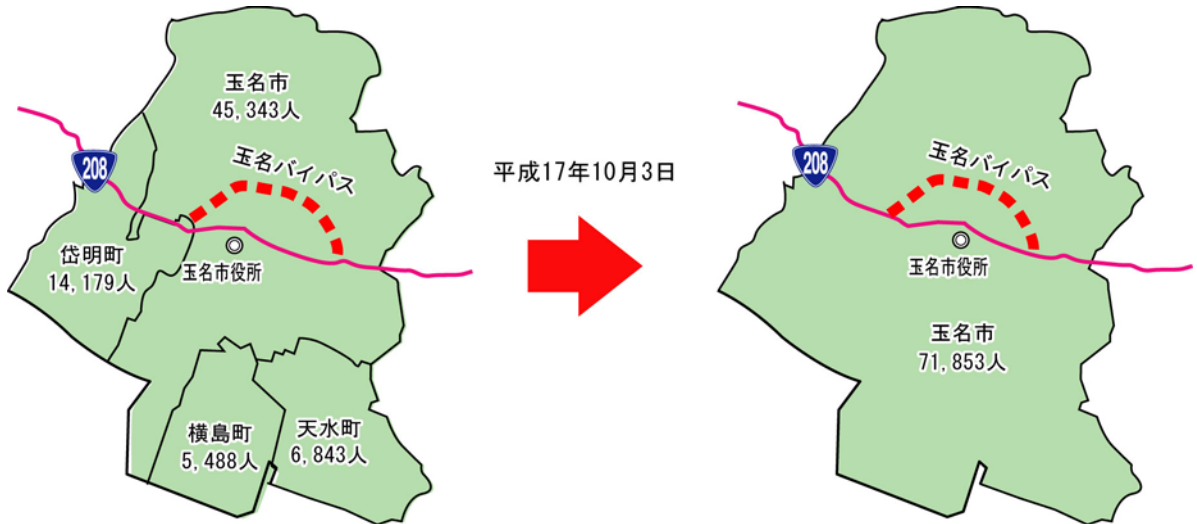
平成15年3月 : 暫定供用 (1工区 L=1,300m)



2.事業を巡る社会経済情勢等の変化

① 市町村合併

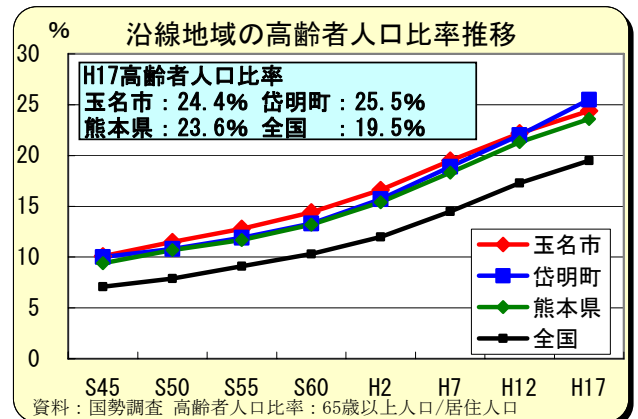
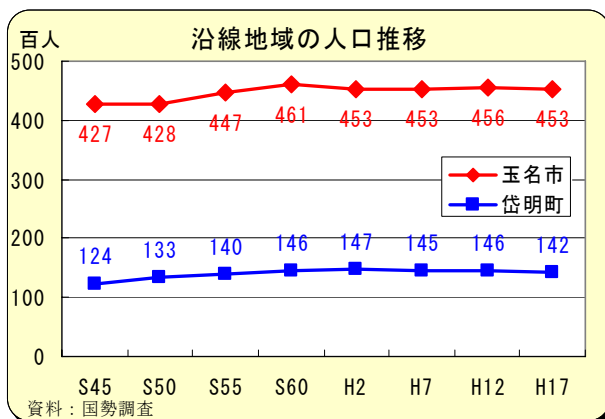
玉名バイパスの位置する玉名市、^{たいめいまち}岱明町および^{てんすいまち}天水町、^{よこしままち}横島町の1市3町が平成17年10月3日に合併し、玉名市が誕生した。人口71,853人で、熊本県内では熊本市、^{やつしろし}八代市、天草市に次ぐ第4位の人口となっている。



数字はH17国勢調査による人口

② 人口動向

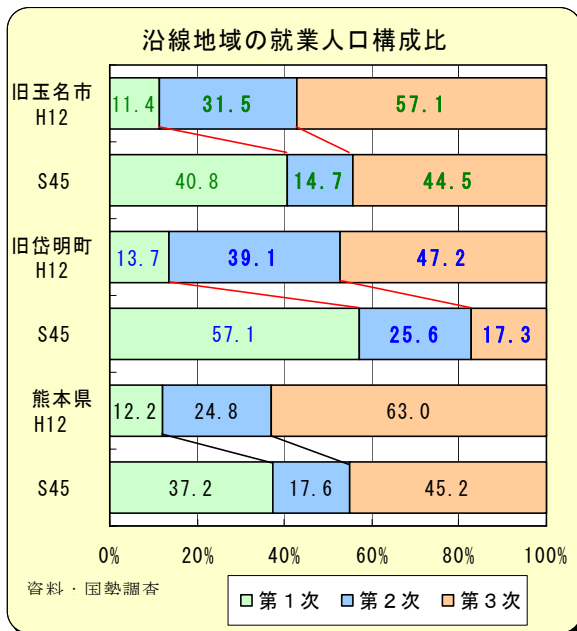
玉名バイパスの沿線地域となる旧玉名市及び旧岱明町の人口については、昭和60年までは増加しているが、それ以降についてはほぼ横這いの状態が続いている。高齢者人口比率では、熊本県平均を上回っており、全国と比べて約10年程度高齢化が進展している。



③ 産業活動状況

玉名バイパスの沿線にあたる旧玉名市、旧岱明町の平成12年の産業別就業人口について見ると、第1次産業では熊本県全体と比べても大差はないが、第2次産業では旧玉名市で6%、旧岱明町では15%程度上回っている。一方第3次産業では、熊本県全体と比べると、旧玉名市で6%、旧岱明町では16%下回っており、第2次産業の占める割合が高い。

昭和45年と比較すると、旧玉名市では第1次産業が40.8%とほぼ第3次産業と同じ割合であったものが、約11.4%まで低くなり、また第2次産業も2倍以上に増えるなど、大きな産業構造の転換が見られる。これは企業の誘致が進んでいることが原因の一つと考えられる。旧岱明町においても、第2次産業が25.6%から39.1%、第3次産業が17.3%から47.2%と、産業構造の変化が伺える。



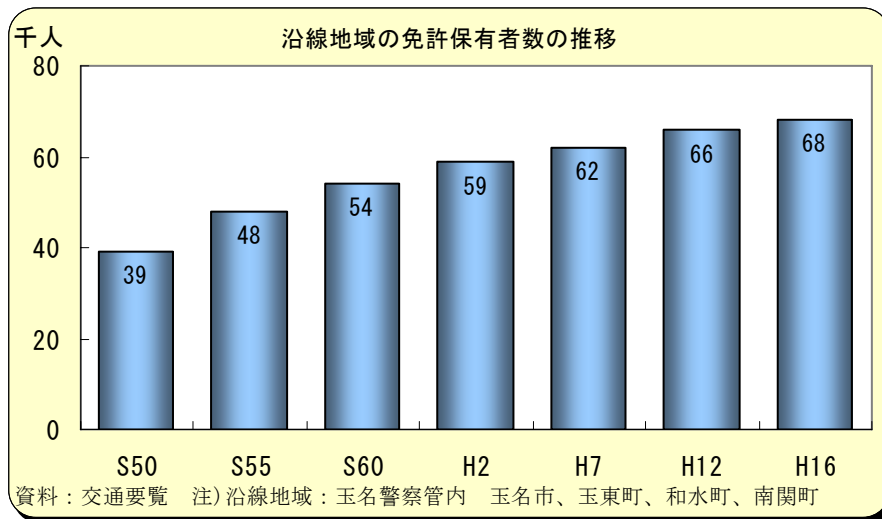
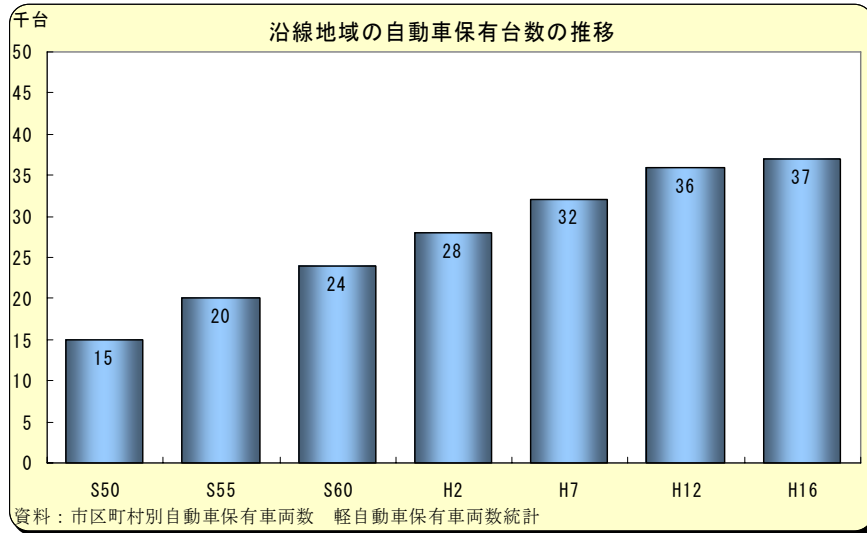
▼ 旧玉名市の誘致企業

事業所名	概要
九州三永金属工業株式会社	プレス金属部品製造
株式会社ブリヂストン熊本工場	ゴム製品製造
三池生コンクリート工業株式会社玉名工場	生コンクリート二次製品
株式会社京写玉名事業所	プリント配線基板製造
株式会社ヤマサキ玉名カントリークラブ	ゴルフ場
興和道路株式会社熊本営業所	アスファルト合材製造
凸版印刷株式会社エレクトロニクス事業本部熊本工場	証券印刷・精密電子部品製造
タツミ精工株式会社熊本工場	金属プレス加工
大建コンクリート株式会社玉名工場	舗装用コンクリート製品製造
三矢電子株式会社	IC・LSI組立製造
司観光開発株式会社 司ロイヤルゴルフクラブ	ゴルフ場
株式会社甲斐田技研	精密金属加工
熊本スチール工業株式会社	建設用・建築用金属製品製造
九州プレシジョン 玉名工場	精密板金加工
有限会社 坂本石灰工業所	石灰製品製造

④ 自動車利用状況

◆自動車保有台数・免許保有状況

玉名バイパスの沿線地域における自動車保有台数、免許保有者数ともに増加を示しており、自動車の利用が高まっている。

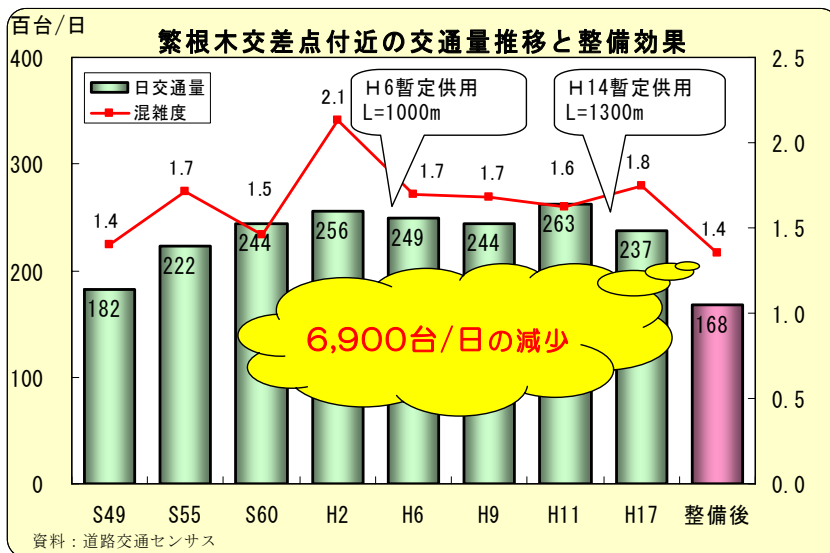


3.事業の効果及び必要性

効果 1：交通渋滞の緩和

- 玉名バイパスに並行する国道 208 号は玉名市の中心部を通過しており、玉名バイパスの整備により、交通の分散・誘導が期待できる。
- 国道 208 号上の渋滞ポイントにおいて、**6,900 台/日交通量削減**が見込まれ、渋滞緩和効果が期待される。

- ・ 玉名バイパスに並行する一般国道 208 号は、玉名市役所前付近で 2 車線ながら 2 万台/日を超え、混雑度が 1.75 と高く慢性的な交通渋滞が発生しており、玉名市役所近くの繁根木交差点は新渋滞対策プログラムにおいて、渋滞ポイントに位置付けされている。
- ・ 玉名バイパスの整備により、一般国道 208 号の交通が分散され、繁根木交差点付近では、6,900 台/日の減少が予想され、交通渋滞の緩和が期待される。



○高瀬大橋付近の状況

- ・ 菊池川を渡河する高瀬大橋に交通の集中
- ・ 大型車の利用も多く見られる



○^{はねぎ}繁根木交差点付近の状況

- ・ 川沿いに位置するため、従道路での右折レーン長が不十分
- ・ 繁根木交差点を避けて細街路に大型車が流入



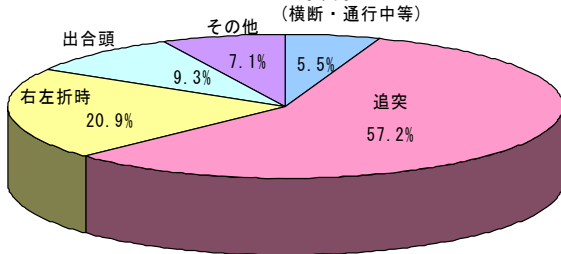
効果 2：道路交通環境の改善（交通事故、CO2 排出量の削減）

- 交通の分散・誘導により、中央分離帯を有するより安全な玉名バイパスに転換することから、**25.5%の交通事故の削減効果**が期待される。

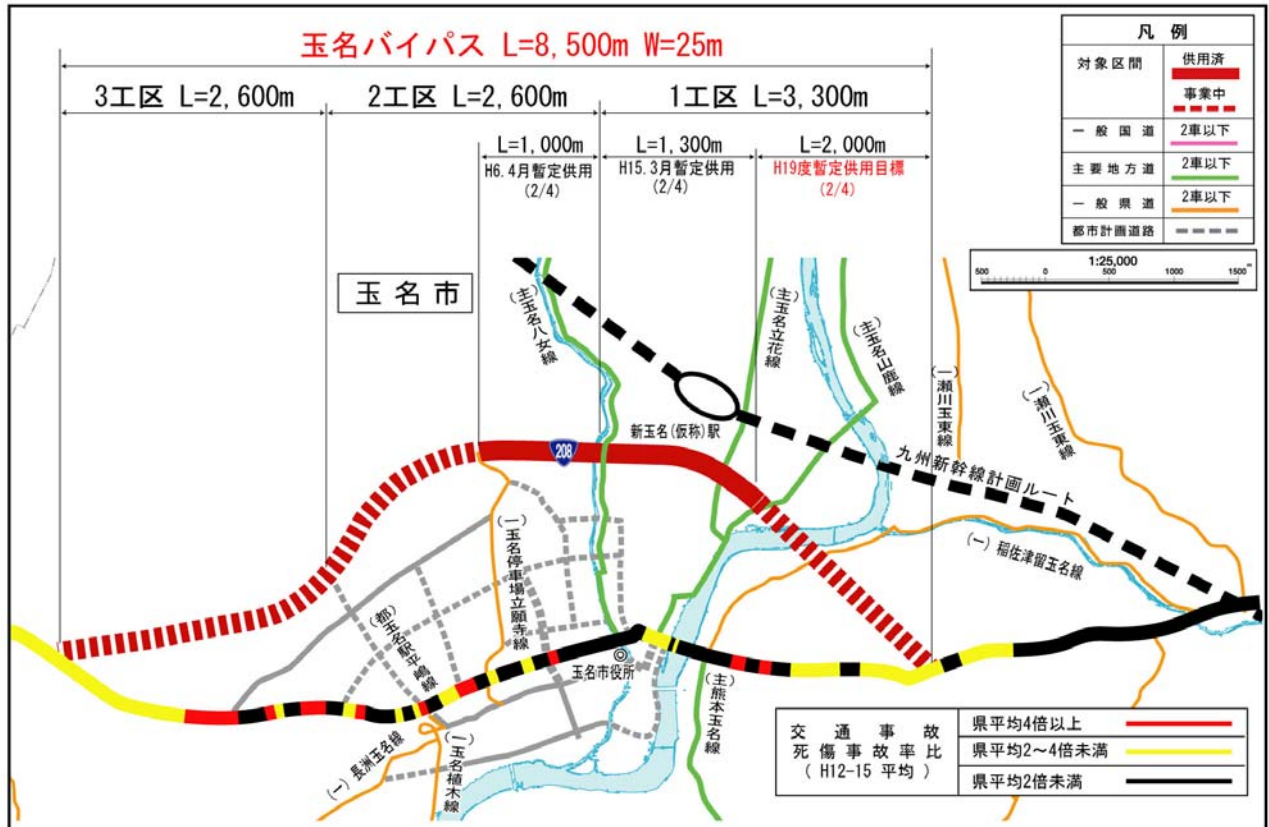
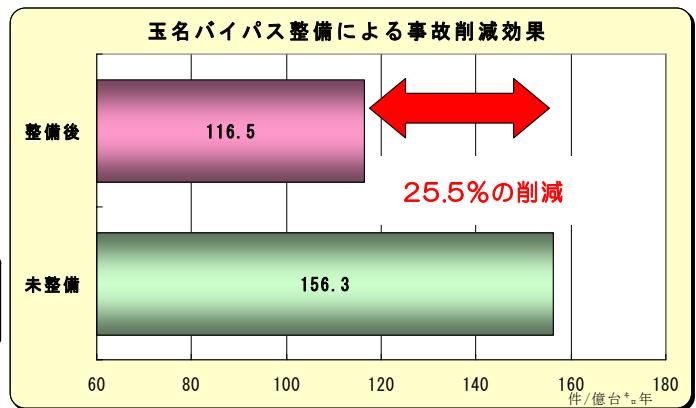
①交通事故の削減

- ・ 玉名バイパスに並行する一般国道 208 号は、玉名市の中心部にあたり、この区間における交通事故(人身事故)が、県平均の 2 倍以上の区間も点在している。
- ・ 事故類型をみると、渋滞が原因の一つと言われている追突が 57.2%を占める。
- ・ 玉名バイパスの整備により、一般国道 208 号から玉名バイパスに交通が分散されることから、事故件数は 25.5%の減少効果が予想され、交通事故の削減に大きく寄与するものと期待される。

国道208号の玉名バイパス並行区間での事故類型 (H12-H16)
H12-H16の事故件数：733件 人对車両
(横断・通行中等)



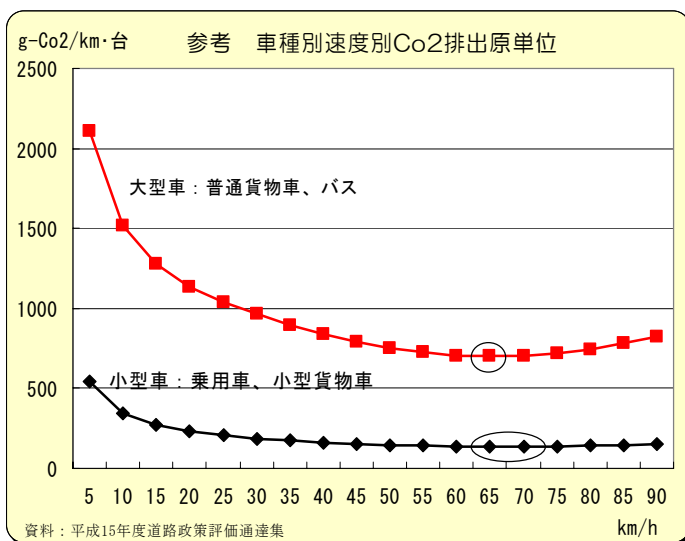
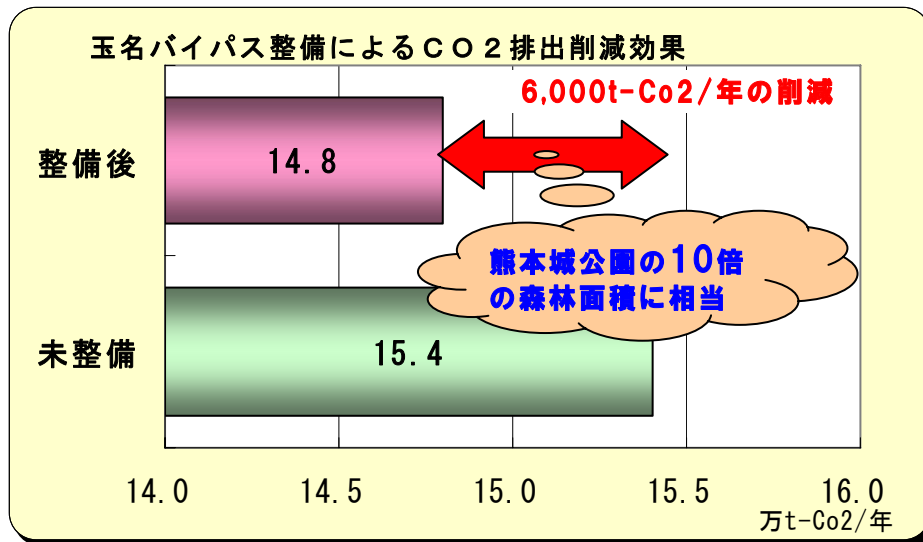
資料：交通事故統合データベース



- 交通の整流化により渋滞が緩和、速度向上により CO₂ が **6,000t-CO₂/年**削減と試算され、熊本城公園の **10 倍**の森林面積の CO₂ 吸収量に相当する効果が期待される

②CO₂ 排出量の削減

- ・ 交通渋滞の発生に伴い、自動車の走行速度が低下することから、CO₂ を始めとする排出ガスをより多く排出している。
- ・ 玉名バイパスの整備により、交通の整流化が図られ、渋滞が緩和することから、自動車の走行速度が向上する。
- ・ これにより、例えばCO₂ でみれば、未整備では 15.4 万 t-CO₂/年の排出量が、整備時には 14.8 万 t-CO₂/年となり、6,000 t-CO₂/年の削減が見込まれる。



効果 3：地域開発計画の支援

- 平成 23 年春に九州新幹線の全線開業をひかえ、玉名^{ながす}バイパス沿線には各種の地域開発構想が計画され、玉名バイパスの整備により、長洲港から新玉名駅まで **4 分短縮**が図られるなど、各種計画の支援が期待される。

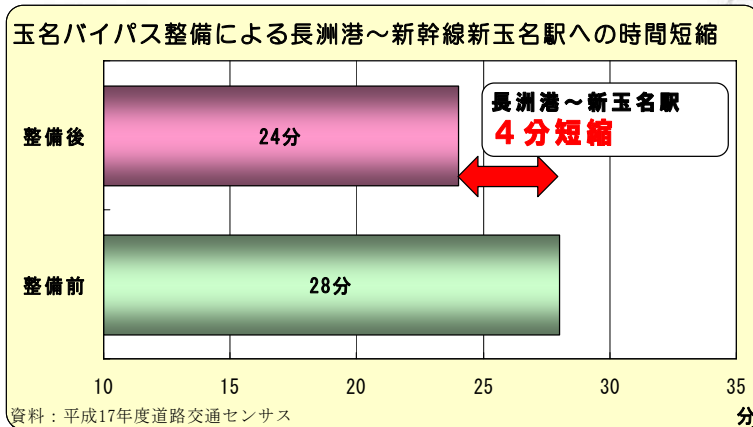
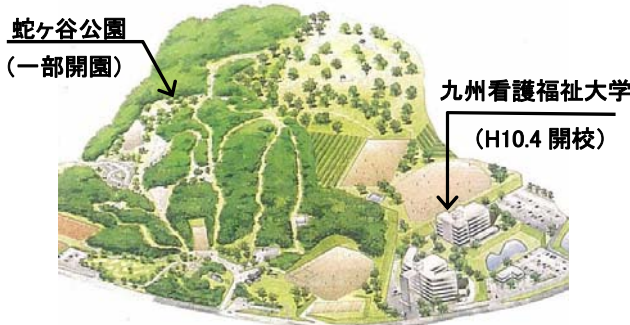
①玉名バイパス沿線構想の支援

- ・玉名バイパス沿線においては、各種地域開発が計画されている。このうち平成 23 年春の九州新幹線の全線開業に伴い、新幹線新玉名駅（仮称）周辺地域等整備基本計画が進められている。玉名バイパスの整備により、長洲港から新玉名駅の所要時間が 28 分から 24 分と 4 分短縮となることから、これらプロジェクトへのアクセス性の向上を図られ、開発計画への支援が期待される。



・玉名学園拠点地区計画（46ha）

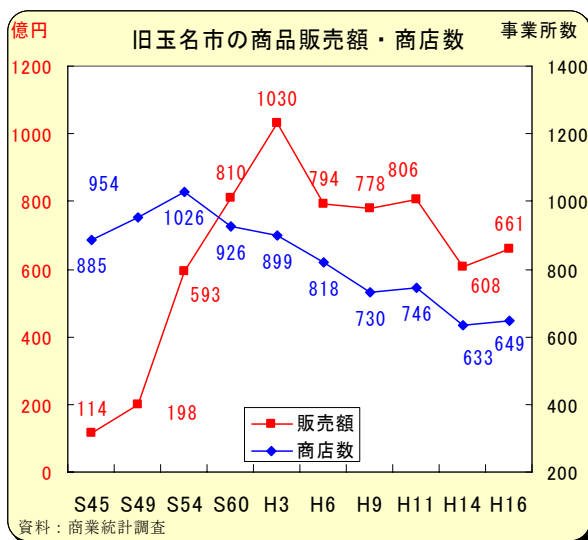
・新幹線新玉名駅（仮称）周辺地域等整備基本計画



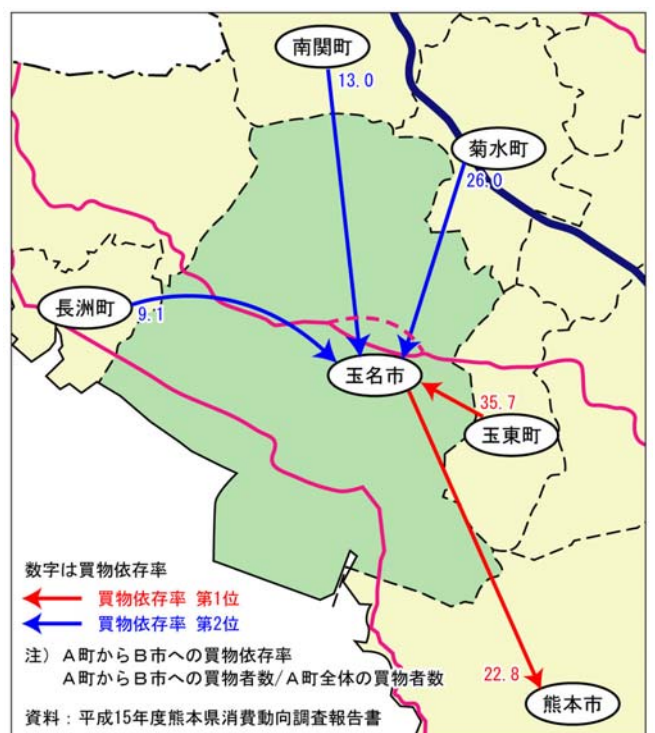
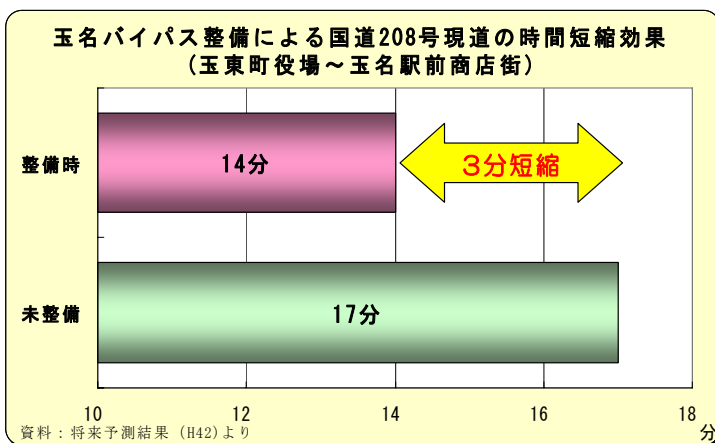
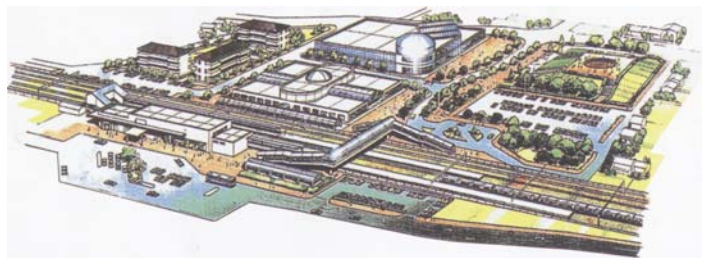
- 国道 208 号中心市街地周辺では、交通量が減少する上、玉東町（ぎょくとうまち）から玉名駅前商店街までの所要時間が **3 分短縮**されるなど、中心市街地活性化に向けた地域づくり支援が期待される。

②中心市街地の活性化

- ・ 玉名市は県北西部の中心都市で、一般国道 208 号の玉名バイパスと並行する区間は、公共施設や商業施設が集積する中心的な地区である。しかし周辺市町村を含め郊外部の大型店舗の進出等により、中心部の空店舗等も目に付き、商品販売額、商店数とともに大きく減少している。このような中で玉名市においては、平成 2 年より中心的地域にふさわしい市街地の活性化を図るため、JR 玉名駅を中心とした商業施設、街路、景観、駅関連施設等の整備が進められている。
- ・ 玉名バイパスの整備により、玉東町役場から国道 208 号の現道に位置する玉名駅前商店街への所要時間が 3 分短縮するなど、アクセスが向上し地域づくりと一体となった中心市街地活性化への支援が図られる。



・ JR 玉名駅周辺拠点地区



4.事業の進捗状況

①事業の経緯

昭和49年度：事業化

昭和54年度：埋蔵文化財資料確認

昭和57年度：都市計画決定（S57.7.29）

昭和61年度：用地買収着手

平成元年度：工事着手

平成3年度：埋蔵文化財調査（玉名市立願寺）

平成6年度：L=1.0km供用（玉名市玉名～玉名市立願寺）

：埋蔵文化財調査（玉名市河崎：H6～H11）

平成14年度：L=1.3km供用（玉名市河崎～玉名市玉名）

平成17年度：1工区新玉名大橋下部工完成（24基）

②事業費の進捗状況

	全体事業費	H17末進捗	進捗率
事業費	388億円	236億円	61%
うち用地費	76億円	49億円	64%

5.事業の進捗の見込み

①今後の事業の見通し

- ・平成17年度末までに用地進捗率は、事業費ベースで64%となっており、引き続き用地買収を促進する。
- ・本年度は1工区新玉名大橋上部工の完成を目指す。また引き続き関係機関協議及び地権者等と協議を進め、未供用区間の早期供用に向け、整備を推進していく。

②地域の協力体制

・期成会等

名称	主な構成メンバー	活動内容
玉名バイパス建設促進期成会 (会長：玉名市長)	市議会議員・区長	玉名バイパスの建設について積極的な活動を行う。 〈参考〉 H16.6.28 一般国道208号玉名バイパス整備促進期成会総会 H17.7.11 一般国道208号玉名バイパス整備促進期成会総会 H18.5.29 一般国道208号玉名バイパス整備促進期成会総会
玉名バイパス促進委員会 (会長：玉名市長)	市議会議員・区長 土地改良区役員 農業委員会委員	玉名バイパスの建設について積極的な活動を行う。

・協力体制

組織名	業務内容
玉名市建設部バイパス対策室 (昭和52年7月15日設置) 玉名市建設部交通開発課 (昭和62年4月1日:名称変更) 玉名市建設部バイパス推進室 (平成18年4月1日:名称変更)	玉名バイパス (地元対応、地域情報窓口) 九州新幹線等

・要望等

H16.7.14	国道208号玉名バイパス要望
H16.7.29	国道208号玉名バイパス要望(促進委員会)
H16.10.8	国道208号玉名バイパス要望
H17.7.12	国道208号玉名バイパス早期完成(要望)
H17.7.28	国道208号玉名バイパス建設促進(要望)
H17.9.29	国道208号玉名バイパス早期完成(要望)
H18.3.24	国道208号玉名バイパス早期完成等(要望)


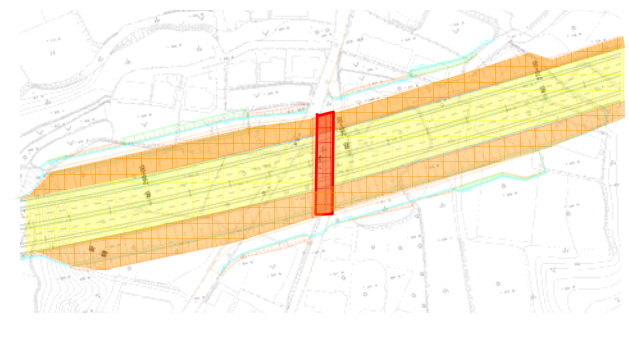
6.コスト削減の対応

事業実施に当っては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け、計画的、重点的な整備により効率性の向上を図る。

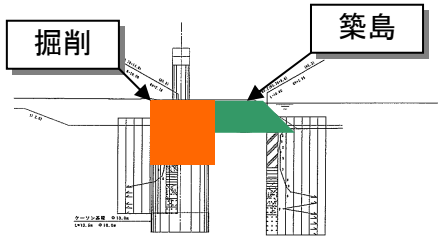
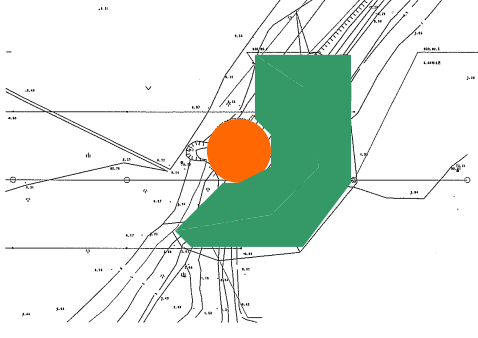
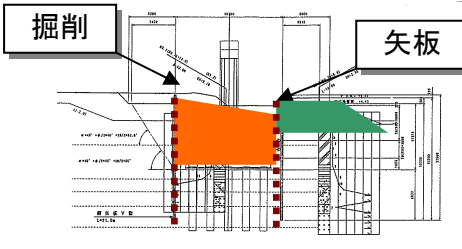
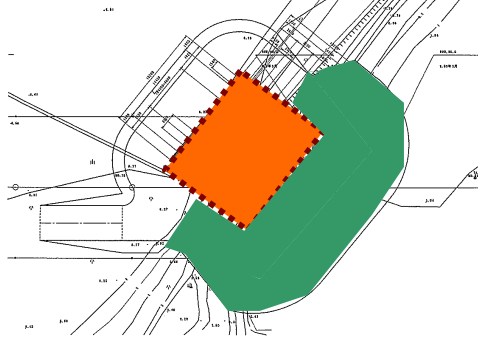
縮減内容		縮減額(千円)	縮減率(%)
2工区 交差形式の検討	立体→平面	130,000	0.33
1工区(新玉名大橋) 基礎形式の検討	場所打ち杭→ケーソン	800	0.002
建設発生土の利用	発生土の工区内利用	41,467	0.1
コスト縮減額計		172,267	0.43

※全体事業費388億円に対する縮減割合。

【2工区 交差形式の検討】

平面交差	立体交差
 <p>予備設計(B)で本線の縦断を上げ平面交差を検討した。 平面交差の場合、構造物がなく切土も暫定施工が可能のため工費を抑えることができる。</p> <p>事業費：2,230,000(千円)</p>	 <p>当初、予備設計(A)で立体交差としていた。 立体交差の場合、暫定施工時にも跨道橋を完成形で施工する必要があり切土量も多くなり工費が大きくなる。</p> <p>事業費：2,360,000(千円)</p>
縮減額：130,000(千円)	

【1工区(新玉名大橋) 基礎形式の検討】

ケーソン基礎	場所打ち杭基礎
 <p>掘削</p> <p>築島</p>  <p>・築島により施工ヤードを造成する。 ・大規模な仮設が不要。</p> <p>工事費：178,100(千円)</p> <p>縮減額：</p>	 <p>掘削</p> <p>矢板</p>  <p>・掘削深度が深く、大規模仮設となる。</p> <p>工事費：178,900(千円)</p> <p>縮減額：800(千円)</p>

7.事業の投資効果（費用便益効果分析）

費用便益分析の結果

（一般国道208号，玉名バイパス L=8.5km）

①事業の目的

一般国道208号玉名地区の交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化を支援するバイパスである。

②費用便益効果分析結果

（1）全事業

1) 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18年度			
初 年 便 益	2 億円	0 億円	0 億円	2 億円
基準年における現在価値 (B)	659 億円	27 億円	7 億円	693 億円

2) 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	372 億円	59 億円	430 億円
基準年における現在価値 (C)	410 億円	37 億円	447 億円

3) 評価指標の算定結果(全事業区間)

費用便益比 (CBR)	B / C = 1.6
-------------	-------------

（2）残事業

1) 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18年度			
初 年 便 益	15 億円	1 億円	0 億円	16 億円
基準年における現在価値 (B)	650 億円	26 億円	13 億円	689 億円

2) 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	131 億円	82 億円	213 億円
基準年における現在価値 (C)	94 億円	37 億円	131 億円

3) 評価指標の算定結果(残事業区間)

費用便益比 (CBR)	B / C = 5.3
-------------	-------------

8.代替案立案等の可能性

一般国道208号玉名バイパスは、玉名市街地及び周辺地域の交通渋滞の緩和と交通安全の確保を目的とした道路である。バイパスは玉名市を通過する交通が転換され交通渋滞の緩和が図られ、また九州新幹線・新玉名駅へのアクセス道路としての役割を担っており、現計画が最適のルートである。

現在、総延長約8.5kmのうち2.3kmを供用しており、平成19年度末には1工区の残り2kmも供用する予定としている。そのため、引き続き現計画で早期供用に向けて事業を促進することが最適である。

9.対応方針（原案）

〔事業継続〕

一般国道208号玉名バイパスは、玉名市街地及び周辺地域の交通円滑化と交通安全の確保を図るとともに、荒尾・玉名地域の活力ある地域づくりのためにも不可欠な道路である。

また、本事業の促進に当たっては玉名市を始め周辺自治体から積極的な整備促進要望がなされている。

このため、1工区の残区間2.0Kmの整備促進と、(県)玉名停車場立願寺線ていしゃばりゆうがんじから国道208号間4.2Kmの暫定供用の事業を進め、全線の早期供用に向けて事業を推進する。

玉名新駅のアクセス道路 バイパス早期開通を

整備促進会 国交相に提言書

玉名市など二市八町でつくる国道208号玉名バイパス整備促進期成会（会長・高崎哲哉玉名市長）は十三日、九州新幹線の玉名新駅のアクセス道路となる同バイパスの早期開通を求め、北側一雄国土交通相に提言書を提出した。

同バイパスは、同市内を東西に貫く国道208号北側に並行する新道。同市寺田から玉名郡岱明町開田までの約八・五キロ間には、新幹線などが計画されている。国は一八九九（平成）

元）年から工事を進め、現在の進捗率は55%。本年度予算は約十三億円。

一部供用されている東側半分は、二年後開通するが、西側はようやく測量、地質調査が終わった段階で、用地買収の時期などが決まっていない。このため六年後の新幹線開業に間に合わない事態が予想されている。

高崎会長ら十人はこの日、北側大臣や道路局長など担当部署二十六カ所回り、早期実現を訴えた。これに先立ち十二日は、



玉名バイパスの早期開通を求める提言書を高崎期成会長（右）から受け取る北側一雄国土交通相（左）と、同相の秘書官（中）。

熊本日日新聞 H17.7.14

国交省熊本河川国道事務所（岡市）にも同様の提言を所、九州地方整備局（福）した。（木村圭一郎）

すでに供用されている玉名バイパスの蛇ヶ谷公園から東玉名山麓線までの2.8キロ。供用は4車線のうち暫定2車線—玉名市富尾



玉名市街地の渋滞緩和の特効薬として建設が進む国道208号「玉名バイパス（通称）」建設着手から15年が経過する間、九州新幹線新玉名駅（仮称）へのアクセス道路としての役割も加わり、県北の重要幹線と位置付けられている。国の財政難などから、全線開通までの道のりはなお厳しいが、2年後には東側半分の4.3%が完成予定で、玉名の交通事情は大きく変わるとみられている。



玉名バイパスは、市中心部を東西に走る現在の国道208号を北側（岡）から（玉）まで、同市寺田から玉名郡岱明町開田まで延長約八・五キロ、幅員二十五メートルの四車線道路。国が一九七四（昭和四十九）年に事業化、八九年に着工した。現在の進捗率は55%で、東側半分が完成する二〇〇七（平成十九）年までの総事業費は約二百五十億円。

現在の8号は、菊池川に架かる高欄大橋を市役所前交差点までの七百メートルの区間で、朝夕は車が数百台、渋滞が深刻化している。国土交通省は、

玉名バイパス着工から15年

2年後に東側半分完成へ

渋滞緩和に大きな期待 全線開通はめど立たず

熊本河川国道事務所（熊本）によると、渋滞のピーク時には寺田—開田間で十分かかると、バイパスは十分で通るといっている。すでに中央部分の同市富尾の蛇ヶ谷公園から国道16号（玉名山麓線）までの二・三キロが三年まで供用され、山麓方面まで供用される利用も進む。

東玉名山麓線から寺田までの区間は、整備効果の高い道づくりを重点的に進める同省九州地方整備局の「Developmentプロジェクト」事業の対象区間（〇四年、県内十七箇所）として建設が進む。菊池川に架かる橋では最も（約七百六十）となる新玉名大橋（仮称）も橋脚部分が完成し、来年にはけたの架設を始める計画だ。

同区間が完成すれば、バイパスと現208号との接続が、熊本方面からの車の分散が見込める。同事務所も「現208号の渋滞はかなり緩和される」と期待を寄せる。ただ昨年には築穴横口右幹線開業にバイパスの全線開通を伴って、田舎で初めて見つかる文化財の宝庫でもあり、完成時期は早断を待たない。

一方、残る蛇ヶ谷公園から岱明方面への西側四・二キロは、い」と強調する。同バイパス



熊本日日新聞 H17.6.26

卷 末 資 料

(客觀的評估指標)

客観的評価指標

政策目標		指標	
大項目	中項目		
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(人・時間)及び削減率 ● 渋滞損失時間(現況) : 123.0万人時間/年(現況) 渋滞損失削減時間 : 18.2万人時間(123.0万人時間/年→104.8万人時間/年)	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上踏切道の除去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され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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
			<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産業の流通の利便性向上が見込まれる
			<input type="checkbox"/> 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
			都市の再生
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置付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/k㎡以下である市街地内での事業である		
	国土・地域ネットワークの構築	<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戸以上または5ha以上)への連絡道路となる	
		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置付け有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置付け有り	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置付けがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活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 type="checkbox"/> 日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる			
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的な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"/> 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	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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される
<input type="checkbox"/> 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街並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線地中化5カ年計画に位置付けあり	
3. 安全	安全で安心できる安全な生活環境の確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率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、歩道の設置または線形不良区間等の解消により当該区間の安全性の向上が期待される	
		<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)かつ歩行者交通量が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、または歩行者交通量が500人以上の場合において、歩道が無いまた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 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事業計画に位置付けがある、又は地震対策緊急事業計画に位置付けがある路線(以下「緊急輸送道路」という)としての位置付けがある
	<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'路線としての位置付けがある場合)		
	<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季交通障害区間を解消する		
	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 6831t-c/年
● 現道等における自動車からのNOx排出削減率 1.4%			
生活環境の改善・保全		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 1.8%	
		<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"/> 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ジェクトに位置付けられている	
	その他	<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期待される	

●再評価時点における評価指標該当項目

1. について

- ・玉名バイパス沿線に新幹線新玉名駅の建設が予定され、周辺地域からのアクセス向上が図られる
- ・現道となる国道208号は、熊本市と玉名市や荒尾市へ連絡するバス路線となっており走行性向上が期待される

2. について

- ・荒尾市や洲町から三次医療施設である熊本赤十字病院へのアクセス時間短縮が見込まれる

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BPの別
一般国道208号	玉名バイパス	L= 8.5 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,900	4/4	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	372 億円	59 億円	430 億円
うち残事業分	131 億円	82 億円	213 億円
基準年における 現在価値 (C)	410 億円	37 億円	447 億円
うち残事業分	94 億円	37 億円	131 億円

②. 便益額

	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6年			
初年便益	2 億円	0 億円	0 億円	2 億円
基準年における 現在価値 (B)	659 億円	27 億円	7 億円	693 億円
うち残事業分	650 億円	26 億円	13 億円	689 億円

③. 費用便益比

費用便益比 (事業全体)	1.6
費用便益比 (残事業)	5.3

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場合がある。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	整備主体
一般国道208号	玉名バイパス(全事業)	L= 8.5 km	B P	九州地方整備局

交通状況（推計時点 H42年）
トリップの平均像

		整備なし (A)	整備あり (B)	A-B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ	303,963	303,963	0
②平均トリップ長 (総走行台キロ÷総トリップ数)	km	18.6	18.6	0.0
③平均速度 (総走行台キロ÷総走行時間)	km/h	38.9	39.9	-1.0
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	28.6	27.9	0.7
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ	325.6	324.0	1.6

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	整備主体
一般国道208号	玉名バイパス(残事業)	L= 8.5 km	B P	九州地方整備局

交通状況（推計時点 H42年）
トリップの平均像

		整備なし (A)	整備あり (B)	A-B
①総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ	303,963	303,963	0
②平均トリップ長 (総走行台キロ÷総トリップ数)	km	18.7	18.7	0.0
③平均速度 (総走行台キロ÷総走行時間)	km/h	39.0	39.9	-0.9
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ数)	分	28.7	28.1	0.6
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ数)	円/トリップ	328.2	326.9	1.3

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

費用便益分析の条件

事業名：一般国道208号玉名バイパス

(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年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成18年度
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
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 ()
	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 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線が混在した配分結果となっているため、費用便益分析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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他 ()	<input type="checkbox"/>	

費用便益分析の条件

事業名：一般国道208号玉名バイパス

(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"/>	
			<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"/>		
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(事業費の投資期間年数分の按分設定)	<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"/>	
	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 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				

様式4

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.27	8.5	2.30

費用の現在価値算定表【全事業】

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
-20年目	H -14	3.5081	0.09	0.32		
-19年目	H -13	3.3731	0.09	0.30		
-18年目	H -12	3.2434	0.03	0.10		
-17年目	H -11	3.1187				
-16年目	H -10	2.9987	0.05	0.15		
-15年目	H -9	2.8834	0.10	0.29		
-14年目	H -8	2.7725	0.20	0.55		
-13年目	H -7	2.6658	0.10	0.27		
-12年目	H -6	2.5633	0.20	0.51		
-11年目	H -5	2.4647	0.11	0.27		
-10年目	H -4	2.3699	0.10	0.24		
-9年目	H -3	2.2788	0.20	0.46		
-8年目	H -2	2.1911	4.20	9.20		
-7年目	H -1	2.1068	1.65	3.48		
-6年目	H	2.0258	6.00	12.15		
-5年目	H 1	1.9479	3.66	7.13		
-4年目	H 2	1.8730	6.02	11.28		
-3年目	H 3	1.8009	9.85	17.74		
-2年目	H 4	1.7317	15.59	27.00		
-1年目	H 5	1.6651	13.19	21.96		
供用開始年次	H 6	1.6010	7.25	11.61	0.26	0.41
1年目	H 7	1.5395	10.24	15.76	0.26	0.40
2年目	H 8	1.4802	3.67	5.43	0.26	0.38
3年目	H 9	1.4233	3.43	4.88	0.26	0.37
4年目	H 10	1.3686	2.63	3.60	0.26	0.35
5年目	H 11	1.3159	7.07	9.30	0.26	0.34
6年目	H 12	1.2653	38.64	48.89	0.26	0.33
7年目	H 13	1.2167	20.99	25.54	0.26	0.31
8年目	H 14	1.1699	31.10	36.38	0.26	0.30
9年目	H 15	1.1249	13.89	15.62	0.59	0.67
10年目	H 16	1.0816	9.12	9.86	0.59	0.64
11年目	H 17	1.0400	18.34	19.07	0.59	0.62
12年目	H 18	1.0000	13.38	13.38	0.59	0.59
13年目	H 19	0.9615	20.56	19.77	0.59	0.57
14年目	H 20	0.9246	13.43	12.42	1.11	1.02
15年目	H 21	0.8890	13.43	11.94	1.11	0.98
16年目	H 22	0.8548	13.43	11.48	1.11	0.95
17年目	H 23	0.8219			2.19	1.80
18年目	H 24	0.7903			2.19	1.73
19年目	H 25	0.7599			2.19	1.66
20年目	H 26	0.7307			2.19	1.60
21年目	H 27	0.7026			2.19	1.54
22年目	H 28	0.6756			2.19	1.48
23年目	H 29	0.6496	17.50	11.37	2.19	1.42
24年目	H 30	0.6246	17.50	10.93	2.19	1.37
25年目	H 31	0.6006	17.50	10.51	2.19	1.31
26年目	H 32	0.5775	17.50	10.11	2.19	1.26
27年目	H 33	0.5553			2.19	1.21
28年目	H 34	0.5339			2.19	1.17
29年目	H 35	0.5134			2.19	1.12
30年目	H 36	0.4936			2.19	1.08
31年目	H 37	0.4746			2.19	1.04
32年目	H 38	0.4564			2.19	1.00
33年目	H 39	0.4388			2.19	0.96
34年目	H 40	0.4220			2.19	0.92
35年目	H 41	0.4057			2.19	0.89
36年目	H 42	0.3901			2.19	0.85
37年目	H 43	0.3751			2.19	0.82
38年目	H 44	0.3607			2.19	0.79
39年目	H 45	0.3468	-62.69	-21.74	2.19	0.76
合計			309.34	409.52	58.86	36.97

単純事業費計	372.03	58.86
--------	--------	-------

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設定。

便益の現在価値算定表 【全事業】

箇所名: 玉名ハイパス

年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)		割引率 (A)	走行時間便益(億円)				走行経費便益(億円)				現在価値 (A)×(2)		事故提出費用(億円) 現在価値 (3)×(A)		合計 (億円)				
	乗用車			バス	小型乗用車	普通乗用車	①計	乗用車	バス	小型乗用車	普通乗用車	②計	③	③×(A)	費用合計 (1)~(3)	現在価値 割戻率%				
	乗用車	バス															乗用車	バス	乗用車	バス
6	1.01253	0.99844	1.00655	1.6010	1.03	0.04	0.50	0.36	1.93	3.09	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.27	0.10	2.16	3.46	
7	1.01237	0.99643	1.00651	1.5395	1.04	0.04	0.50	0.36	1.94	2.99	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.26	0.06	0.09	2.17	3.34
8	1.01222	0.99642	1.00647	1.4802	1.05	0.04	0.50	0.36	1.95	2.89	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.25	0.06	0.09	2.18	3.23
9	1.01208	0.99640	1.00643	1.4233	1.06	0.04	0.50	0.36	1.96	2.79	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.24	0.06	0.08	2.19	3.12
10	1.01000	1.00000	1.00000	1.3686	1.07	0.04	0.50	0.36	1.97	2.70	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.23	0.06	0.08	2.20	3.01
11	1.01179	0.99638	1.00635	1.3159	1.07	0.04	0.50	0.36	1.97	2.69	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.22	0.06	0.08	2.20	2.89
12	1.01165	0.99636	1.00631	1.2653	1.08	0.04	0.50	0.36	1.98	2.51	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.22	0.06	0.08	2.21	2.81
13	1.01152	0.99635	1.00627	1.2167	1.09	0.04	0.50	0.36	1.99	2.42	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.21	0.06	0.07	2.22	2.70
14	1.01139	0.99634	1.00623	1.1699	1.10	0.04	0.50	0.36	2.00	2.34	0.05	0.03	0.04	0.05	0.17	0.20	0.06	0.07	2.23	2.61
15	1.01126	0.99632	1.00619	1.1249	1.06	0.03	0.49	0.35	1.93	2.17	0.05	0.03	0.03	0.05	0.16	0.18	0.01	0.01	2.10	2.36
16	1.01113	0.99631	1.00615	1.0816	1.07	0.03	0.49	0.35	1.94	2.10	0.05	0.03	0.03	0.05	0.16	0.17	0.01	0.01	2.11	2.28
17	1.01101	0.99630	1.00611	1.0400	1.08	0.03	0.49	0.35	1.95	2.03	0.05	0.03	0.03	0.05	0.16	0.17	0.01	0.01	2.12	2.21
18	1.01089	0.99628	1.00608	1.0000	1.09	0.03	0.49	0.35	1.96	1.96	0.05	0.03	0.03	0.05	0.16	0.16	0.01	0.01	2.13	2.13
19	1.01077	0.99627	1.00604	0.9615	1.10	0.03	0.49	0.35	1.97	1.89	0.05	0.03	0.03	0.05	0.16	0.15	0.01	0.01	2.14	2.05
20	1.01066	0.99625	1.00600	0.9246	7.39	1.22	3.45	2.43	14.49	13.40	0.42	0.07	0.29	0.26	1.04	0.96	0.25	0.23	15.78	14.59
21	1.01055	0.99624	1.00597	0.8890	7.47	1.23	3.44	2.42	14.56	12.94	0.42	0.07	0.29	0.26	1.04	0.92	0.25	0.22	15.85	14.08
22	1.00636	0.99764	1.00360	0.8548	7.55	1.24	3.43	2.41	14.63	12.51	0.42	0.07	0.29	0.26	1.04	0.89	0.25	0.21	15.92	13.61
23	1.00632	0.99763	1.00358	0.8219	20.67	3.04	9.29	6.43	39.43	32.41	0.79	0.08	0.40	0.45	1.72	1.41	0.13	0.11	41.28	33.93
24	1.00628	0.99763	1.00357	0.7903	20.80	3.06	9.27	6.41	39.54	31.25	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.37	0.13	0.10	41.40	32.72
25	1.00624	0.99762	1.00356	0.7599	20.93	3.08	9.25	6.39	39.65	30.13	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.31	0.13	0.10	41.51	31.54
26	1.00621	0.99762	1.00355	0.7307	21.06	3.10	9.23	6.37	39.76	29.05	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.26	0.13	0.09	41.62	30.40
27	1.00617	0.99761	1.00353	0.7026	21.19	3.12	9.21	6.35	39.87	28.01	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.22	0.13	0.09	41.73	29.32
28	1.00613	0.99761	1.00352	0.6756	21.32	3.14	9.19	6.33	39.98	27.01	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.17	0.13	0.09	41.84	28.27
29	1.00609	0.99760	1.00351	0.6496	21.45	3.16	9.17	6.31	40.09	26.04	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.12	0.13	0.08	41.95	27.24
30	1.00605	0.99759	1.00350	0.6246	21.58	3.18	9.15	6.29	40.20	25.11	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.08	0.13	0.08	42.06	26.27
31	1.00602	0.99759	1.00348	0.6006	21.71	3.20	9.13	6.27	40.31	24.21	0.80	0.08	0.40	0.45	1.73	1.04	0.13	0.08	42.17	25.33
32	1.00607	0.99559	0.99916	0.5775	28.45	4.34	11.87	8.18	52.84	30.52	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.97	0.79	0.46	55.31	31.95
33	1.00607	0.99557	0.99915	0.5553	28.47	4.34	11.82	8.14	52.77	29.30	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.93	0.79	0.44	55.24	30.67
34	1.00607	0.99555	0.99915	0.5339	28.49	4.34	11.77	8.10	52.70	28.14	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.90	0.79	0.42	55.17	29.46
35	1.00607	0.99553	0.99915	0.5134	28.51	4.34	11.72	8.06	52.63	27.02	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.86	0.79	0.41	55.10	28.29
36	1.00607	0.99551	0.99915	0.4936	28.53	4.34	11.67	8.02	52.56	25.94	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.83	0.79	0.39	55.03	27.16
37	1.00607	0.99549	0.99915	0.4746	28.55	4.34	11.62	7.98	52.49	24.91	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.80	0.79	0.37	54.96	26.08
38	1.00607	0.99547	0.99915	0.4564	28.57	4.34	11.57	7.94	52.42	23.82	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.77	0.79	0.36	54.89	25.05
39	1.00607	0.99545	0.99915	0.4388	28.59	4.34	11.52	7.90	52.35	22.97	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.74	0.79	0.35	54.82	24.06
40	1.00607	0.99543	0.99915	0.4220	28.61	4.34	11.47	7.86	52.28	22.06	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.71	0.79	0.33	54.75	23.10
41	1.00607	0.99541	0.99915	0.4057	28.63	4.34	11.42	7.82	52.21	21.18	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.68	0.79	0.32	54.68	22.18
42	0.99688	0.99458	0.99622	0.3901	28.65	4.34	11.37	7.78	52.14	20.34	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.66	0.79	0.31	54.61	21.31
43	0.99687	0.99455	0.99621	0.3751	28.56	4.33	11.31	7.74	51.94	19.48	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.63	0.79	0.30	54.41	20.41
44	0.99686	0.99453	0.99619	0.3607	28.47	4.32	11.25	7.70	51.74	18.66	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.61	0.79	0.28	54.21	19.55
45	0.99685	0.99449	0.99618	0.3468	28.38	4.31	11.19	7.66	51.54	17.87	0.79	0.08	0.34	0.47	1.68	0.58	0.79	0.27	54.01	18.72
合計(H6~H45)					627.57	92.98	261.73	180.28	1,162.56	658.95	20.21	2.47	9.74	12.11	44.53	27.35	13.57	7.29	1,220.66	693.49

維持修繕費の単価単価の算出（消費税相当額含）

採用単価の根拠：一般国道（直轄）

単価（億円）	延長（km）	単価（億円）
0.27	8.5	2.30

費用の現在価値算定表【残事業】

年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価	現在価値	単価	現在価値
-2年目	H 18	1.0000				
-1年目	H 19	0.9615	20.56	19.77		
供用開始年次	H 20	0.9246	13.43	12.42	0.51	0.48
1年目	H 21	0.8890	13.43	11.94	0.51	0.46
2年目	H 22	0.8548	13.43	11.48	0.51	0.44
3年目	H 23	0.8219			2.19	1.80
4年目	H 24	0.7903			2.19	1.73
5年目	H 25	0.7599			2.19	1.66
6年目	H 26	0.7307			2.19	1.60
7年目	H 27	0.7026			2.19	1.54
8年目	H 28	0.6756			2.19	1.48
9年目	H 29	0.6496	17.50	11.37	2.19	1.42
10年目	H 30	0.6246	17.50	10.93	2.19	1.37
11年目	H 31	0.6006	17.50	10.51	2.19	1.31
12年目	H 32	0.5775	17.50	10.11	2.19	1.26
13年目	H 33	0.5553			2.19	1.21
14年目	H 34	0.5339			2.19	1.17
15年目	H 35	0.5134			2.19	1.12
16年目	H 36	0.4936			2.19	1.08
17年目	H 37	0.4746			2.19	1.04
18年目	H 38	0.4564			2.19	1.00
19年目	H 39	0.4388			2.19	0.96
20年目	H 40	0.4220			2.19	0.92
21年目	H 41	0.4057			2.19	0.89
22年目	H 42	0.3901			2.19	0.85
23年目	H 43	0.3751			2.19	0.82
24年目	H 44	0.3607			2.19	0.79
25年目	H 45	0.3468			2.19	0.76
26年目	H 46	0.3335			2.19	0.73
27年目	H 47	0.3207			2.19	0.70
28年目	H 48	0.3083			2.19	0.67
29年目	H 49	0.2965			2.19	0.65
30年目	H 50	0.2851			2.19	0.62
31年目	H 51	0.2741			2.19	0.60
32年目	H 52	0.2636			2.19	0.58
33年目	H 53	0.2534			2.19	0.55
34年目	H 54	0.2437			2.19	0.53
35年目	H 55	0.2343			2.19	0.51
36年目	H 56	0.2253			2.19	0.49
37年目	H 57	0.2166			2.19	0.47
38年目	H 58	0.2083			2.19	0.46
39年目	H 59	0.2003	-22.66	-4.54	2.19	0.44
合計			108.19	93.98	82.41	37.14

単純事業費計	130.85	82.41
--------	--------	-------

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設定。

便益の現在価値算定表 【残事業】

箇所名: 五名ハイパス

年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)		割引率 (A)	走行時間便益(億円)				走行経費便益(億円)				事故提出費用(億円)			合計 (億円)					
	乗用車種別			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)	費用合計 (1)~(3)	現在価値 割戻率%	
	乗用車	貨物車種																		全車
1年目	H 20	1.01055	0.99624	1.00597	0.8890	7.77	3.65	2.50	15.17	14.03	0.21	0.06	0.09	0.15	0.51	0.47	0.48	0.44	16.16	14.94
2年目	H 21	1.00636	0.99764	1.00360	0.8548	7.85	3.84	2.48	15.31	13.09	0.21	0.06	0.09	0.15	0.51	0.44	0.48	0.41	16.30	13.94
3年目	H 22	1.00632	0.99763	1.00358	0.8219	16.55	7.45	5.04	31.46	25.86	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.28	0.35	0.29	33.37	27.43
4年目	H 23	1.00628	0.99763	1.00357	0.7903	16.65	7.43	5.03	31.55	24.93	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.23	0.35	0.28	33.46	26.44
5年目	H 24	1.00624	0.99762	1.00356	0.7599	16.75	7.41	5.02	31.64	24.04	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.19	0.35	0.27	33.55	25.50
6年目	H 25	1.00621	0.99762	1.00355	0.7307	16.85	7.39	5.01	31.73	23.19	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.14	0.35	0.26	33.64	24.59
7年目	H 26	1.00617	0.99761	1.00353	0.7026	16.95	7.37	5.00	31.82	22.36	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.10	0.35	0.25	33.73	23.71
8年目	H 27	1.00613	0.99761	1.00352	0.6756	17.05	7.35	4.99	31.91	21.56	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.05	0.35	0.24	33.82	22.85
9年目	H 28	1.00609	0.99760	1.00351	0.6496	17.15	7.33	4.98	32.00	20.79	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	1.01	0.35	0.23	33.91	22.03
10年目	H 29	1.00605	0.99759	1.00350	0.6246	17.25	7.31	4.97	32.09	20.04	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	0.97	0.35	0.22	34.00	21.23
11年目	H 30	1.00602	0.99759	1.00348	0.6006	17.35	7.29	4.96	32.18	19.33	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	0.94	0.35	0.21	34.09	20.48
12年目	H 31	1.00607	0.99559	0.99916	0.5775	17.45	7.27	4.95	32.27	18.64	0.70	0.08	0.38	0.40	1.56	0.90	0.35	0.20	34.18	19.74
13年目	H 32	1.00607	0.99557	0.99915	0.5553	22.71	9.45	6.47	42.16	23.41	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.79	1.01	0.56	44.60	24.76
14年目	H 33	1.00607	0.99555	0.99915	0.5339	22.73	9.41	6.44	42.11	22.48	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.76	1.01	0.54	44.55	23.78
15年目	H 34	1.00607	0.99553	0.99915	0.5134	22.75	9.37	6.41	42.06	21.59	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.73	1.01	0.52	44.50	22.84
16年目	H 35	1.00607	0.99551	0.99915	0.4936	22.77	9.33	6.38	42.01	20.74	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.71	1.01	0.50	44.45	21.95
17年目	H 36	1.00607	0.99549	0.99915	0.4746	22.79	9.29	6.35	41.96	19.91	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.68	1.01	0.48	44.40	21.07
18年目	H 37	1.00607	0.99547	0.99915	0.4564	22.81	9.25	6.32	41.91	19.13	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.65	1.01	0.46	44.35	20.24
19年目	H 38	1.00607	0.99545	0.99915	0.4388	22.83	9.21	6.29	41.86	18.37	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.63	1.01	0.44	44.30	19.44
20年目	H 39	1.00607	0.99543	0.99915	0.4220	22.85	9.17	6.26	41.81	17.64	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.60	1.01	0.43	44.25	18.67
21年目	H 40	1.00607	0.99541	0.99915	0.4057	22.87	9.13	6.23	41.76	16.94	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.58	1.01	0.41	44.20	17.93
22年目	H 41	0.99688	0.99458	0.99622	0.3901	22.89	9.09	6.20	41.71	16.27	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.56	1.01	0.39	44.15	17.22
23年目	H 42	0.99687	0.99455	0.99621	0.3751	22.82	9.04	6.17	41.55	15.59	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.54	1.01	0.38	43.99	16.51
24年目	H 43	0.99686	0.99449	0.99619	0.3607	22.75	8.99	6.14	41.39	14.93	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.52	1.01	0.36	43.83	15.81
25年目	H 44	0.99685	0.99446	0.99618	0.3468	22.68	8.94	6.11	41.23	14.30	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.50	1.01	0.35	43.67	15.15
26年目	H 45	0.99684	0.99444	0.99616	0.3335	22.61	8.89	6.08	41.07	13.70	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.48	1.01	0.34	43.51	14.52
27年目	H 46	0.99683	0.99443	0.99615	0.3207	22.54	8.84	6.05	40.91	13.12	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.46	1.01	0.32	43.35	13.90
28年目	H 47	0.99682	0.99440	0.99613	0.3083	22.47	8.79	6.02	40.75	12.56	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.44	1.01	0.31	43.19	13.31
29年目	H 48	0.99681	0.99437	0.99612	0.2965	22.40	8.74	5.99	40.59	12.03	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.42	1.01	0.30	43.03	12.75
30年目	H 49	0.99680	0.99434	0.99610	0.2851	22.33	8.69	5.96	40.43	11.53	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.41	1.01	0.29	42.87	12.23
31年目	H 50	0.99679	0.99431	0.99609	0.2741	22.26	8.64	5.93	40.27	11.04	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.39	1.01	0.28	42.71	11.71
32年目	H 51	0.99690	0.99668	0.99612	0.2636	22.19	8.59	5.90	40.11	10.57	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.38	1.01	0.27	42.55	11.22
33年目	H 52	0.99588	0.99667	0.99610	0.2534	22.10	8.56	5.88	39.96	10.13	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.36	1.01	0.26	42.40	10.75
34年目	H 53	0.99587	0.99665	0.99609	0.2437	22.01	8.53	5.86	39.81	9.70	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.35	1.01	0.25	42.25	10.30
35年目	H 54	0.99585	0.99664	0.99607	0.2343	21.92	8.50	5.84	39.66	9.29	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.34	1.01	0.24	42.10	9.87
36年目	H 55	0.99583	0.99663	0.99606	0.2253	21.83	8.47	5.82	39.51	8.90	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.32	1.01	0.23	41.95	9.45
37年目	H 56	0.99581	0.99662	0.99604	0.2166	21.74	8.44	5.80	39.36	8.53	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.31	1.01	0.22	41.80	9.06
38年目	H 57	0.99580	0.99661	0.99603	0.2083	21.65	8.41	5.78	39.21	8.17	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.30	1.01	0.21	41.65	8.68
39年目	H 58	0.99578	0.99660	0.99601	0.2003	21.56	8.38	5.76	39.06	7.82	0.65	0.08	0.31	0.39	1.43	0.29	1.01	0.20	41.50	8.31
合計	(H20~H59)					799.17	324.69	221.86	1,488.59	649.80	25.18	3.14	12.44	14.98	55.74	25.67	32.21	13.27	1,556.54	688.74