

一般国道202号

福岡外環状道路

平成18年12月7日（木）

国土交通省 九州地方整備局

1. 福岡外環状道路の概要	道路-1- 1
2. 地域を巡る社会経済情勢等の変化	道路-1- 4
3. 事業の効果及び必要性	道路-1- 7
4. 事業の投資効果（費用便益効果分析）	道路-1-22
5. 事業の進捗状況	道路-1-24
6. 事業の進捗見込み	道路-1-25
7. コスト縮減の対応	道路-1-26
8. 代替案等の可能性	道路-1-27
9. 対応方針（原案）	道路-1-27
10. 関連新聞記事	道路-1-28

巻末資料

1. 福岡外環状道路の概要

(1) 一般国道 202 号の概要

一般国道 202 号は、福岡市を起点として、唐津市および伊万里市、佐世保市等を経由し、長崎市に至る、総延長 241km の主要幹線道路である。

その中でも、福岡地域においては、東西方向の都市軸を形成する重要な路線であるが、慢性的な交通混雑を呈している。

また、福岡外環状道路の沿線に位置する福岡市西南部地域では、道路等の交通基盤整備が行われる前に急速な市街化が進行したため、多くの交通問題を抱えている。

これらの問題を解決し、福岡市が目指す都心一極集中型からバランスのとれた多核的な都市構造への転換を促進するために、福岡外環状道路を整備することとなった。



一般国道 202 号位置図 (福岡市)

(2) 一般国道 202 号福岡外環状道路の概要

1) 概要

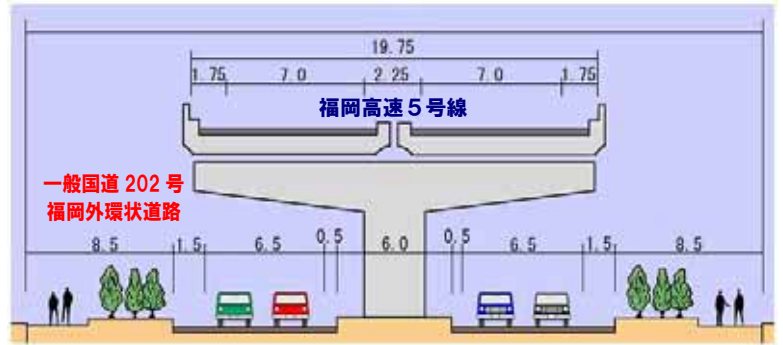
一般国道 202 号福岡外環状道路は、福岡市西南部地域の慢性的な交通混雑の緩和や道路交通の円滑化を図り、快適で潤いのある都市空間・生活空間の提供や秩序ある都市の発展に寄与することを目的として計画されている。

また、西九州自動車道や福岡都市高速道路など、広域的な高速道路ネットワークと一体となって福岡都市圏の外郭を形成するものである。

2) 道路の諸元

- 起点：自) 福岡市博多区立花寺
- 終点：至) 福岡市西区拾六町
- 延長：16.2 km
- 車線数：4車線
- 構造規格：第4種第1級
- 設計速度：50 km/h

【標準横断面図】



3) 福岡外環状道路ルート概要図



4) 事業の経緯

昭和48年度	事業化（城南区堤～片江	L=1.4km)
昭和63年度	本格的に事業着手（全線	L=16.2km)
平成元年12月	部分供用（モデル事業区間	L=0.6km)
平成7年8月	部分供用（第4工区暫定2車	L=4.1km)
平成13年2月	部分供用（第3工区暫定2車	L=0.7km)
平成15年4月	部分供用（第1工区暫定2車	L=0.6km)
平成15年12月	部分供用（第1工区暫定2車	L=0.6km)
平成16年3月	部分供用（第3工区暫定2車	L=0.9km)
平成16年6月	部分供用（第1工区暫定2車	L=0.4km)
平成18年3月	部分供用（第2工区暫定2車	L=1.1km)
//	部分供用（第1工区暫定2車	L=1.3km)
//	部分供用（第3工区暫定2車	L=1.0km)



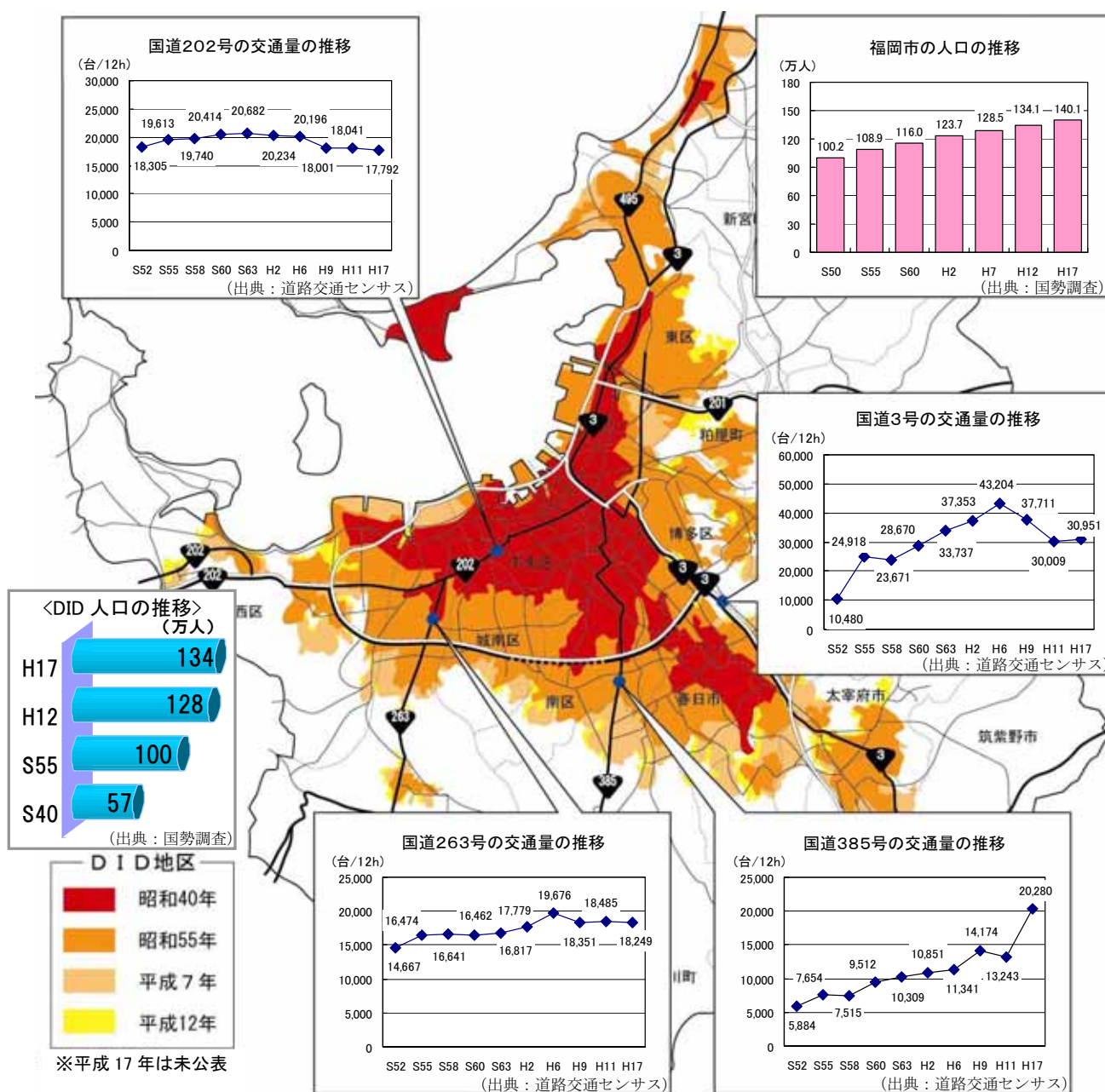
2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 福岡都市圏の人口増加

福岡都市圏への人口の集中に伴い、福岡市の郊外部や周辺都市で急速な都市化が進展し、幹線道路等では著しい交通渋滞が発生している。

特に、福岡市西南部地域では、道路等の交通基盤が整備されないままに急速な市街化が進行したため、現在多くの交通問題を抱えている。

DID 地区（人口集中地区）の拡大に伴う交通需要の増加に対応するとともに、福岡市西南部地域の交通混雑の緩和を図るためには、福岡外環状道路の整備による体系的な道路ネットワークの形成が必要である。



DID 地区の拡大状況及び人口・交通量の変化

(2) 産業活動状況

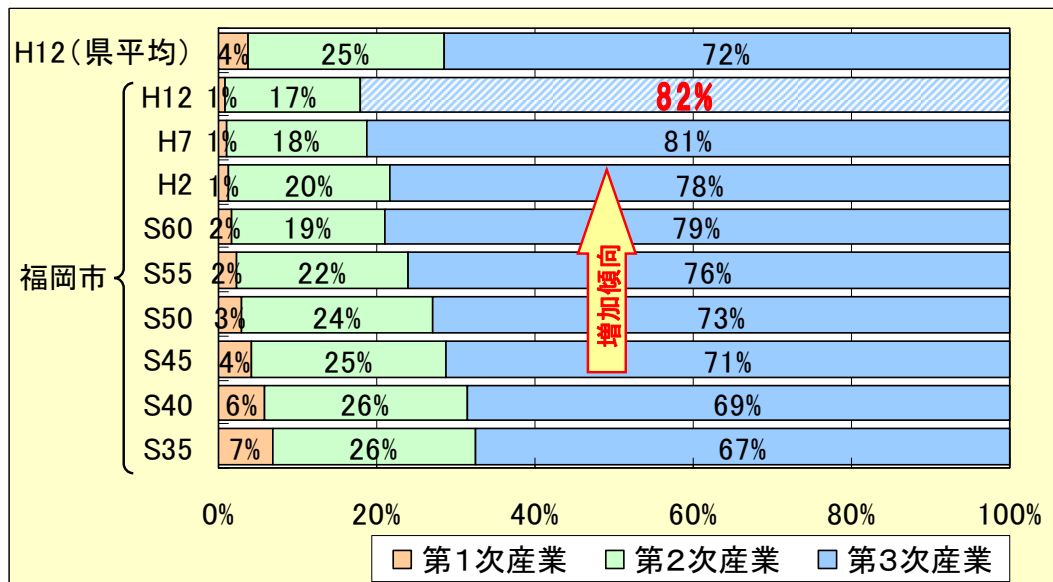
福岡市の平成12年の産業構造をみると、**第3次産業が82%**となっており、福岡県平均の72%を大きく上回っている。

また、経年的な推移をみると、第1次、第2次産業の割合が減少している一方で、**第3次産業が大きく増加**しており、産業構造が変化していることが伺える。

製造品出荷額をみると、昭和46年以降は増加傾向にあったものの、平成2年をピークに減少に転じ、平成15年は平成2年の約2/3まで減少している。

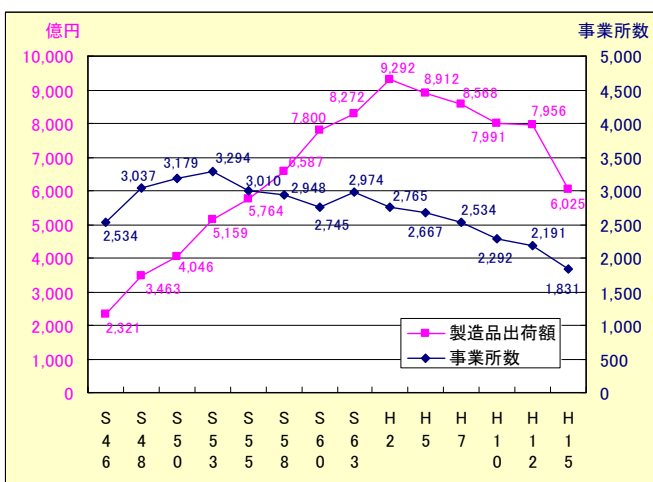
更に、福岡市の年間商品販売額は、九州全体の約1/3、福岡県の約6割を占め、平成9年をピークに平成16年は約7割まで減少している。

福岡市の就業人口構成比



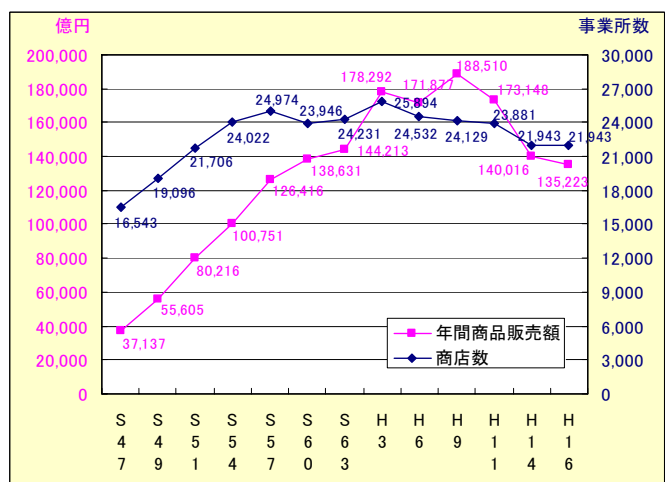
資料：国勢調査

福岡市の製造品出荷額及び工業事業所数



資料：工業統計調査

福岡市の年間商品販売額及び商店数

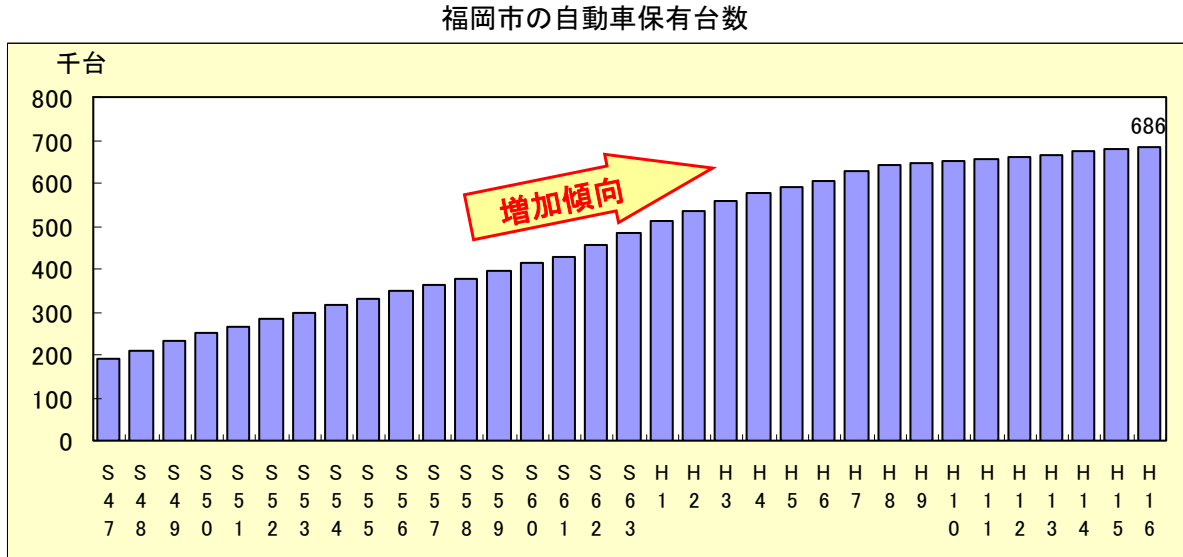


資料：商業統計調査

(3) 自動車利用状況

1) 自動車保有台数

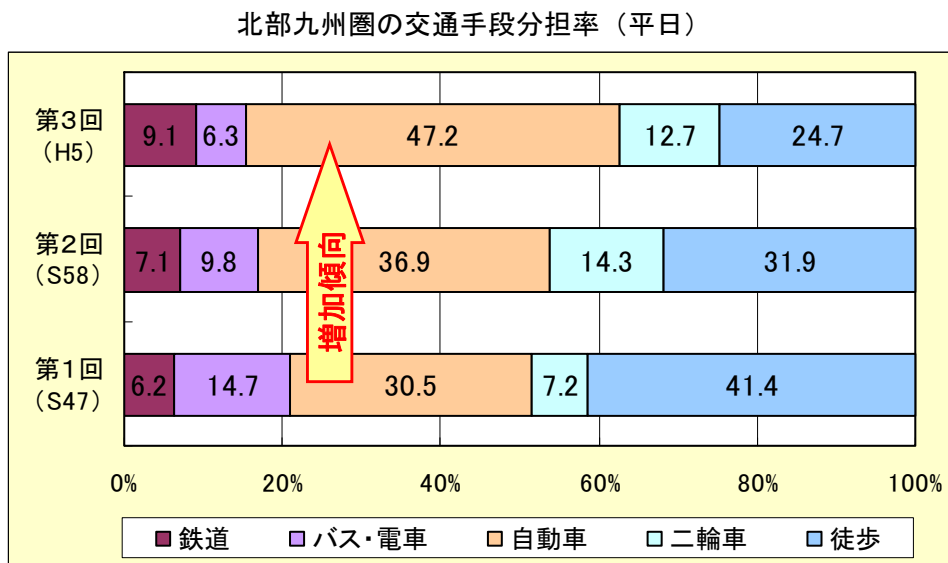
福岡市の自動車保有台数は、年々増加しており、自動車への依存が高まっている。
H16年では、約69万台で約2人に1台保有している状況である。



2) 自動車分担率

北部九州圏で実施されたパーソントリップ調査において、北部九州圏の自動車分担率は47.2%で、他の交通手段と比べ高くなっている。

また、昭和47年、昭和58年と比べると、「バス・電車」や「徒歩」が年々減少している一方で、「自動車」の分担率は大きく増加している。



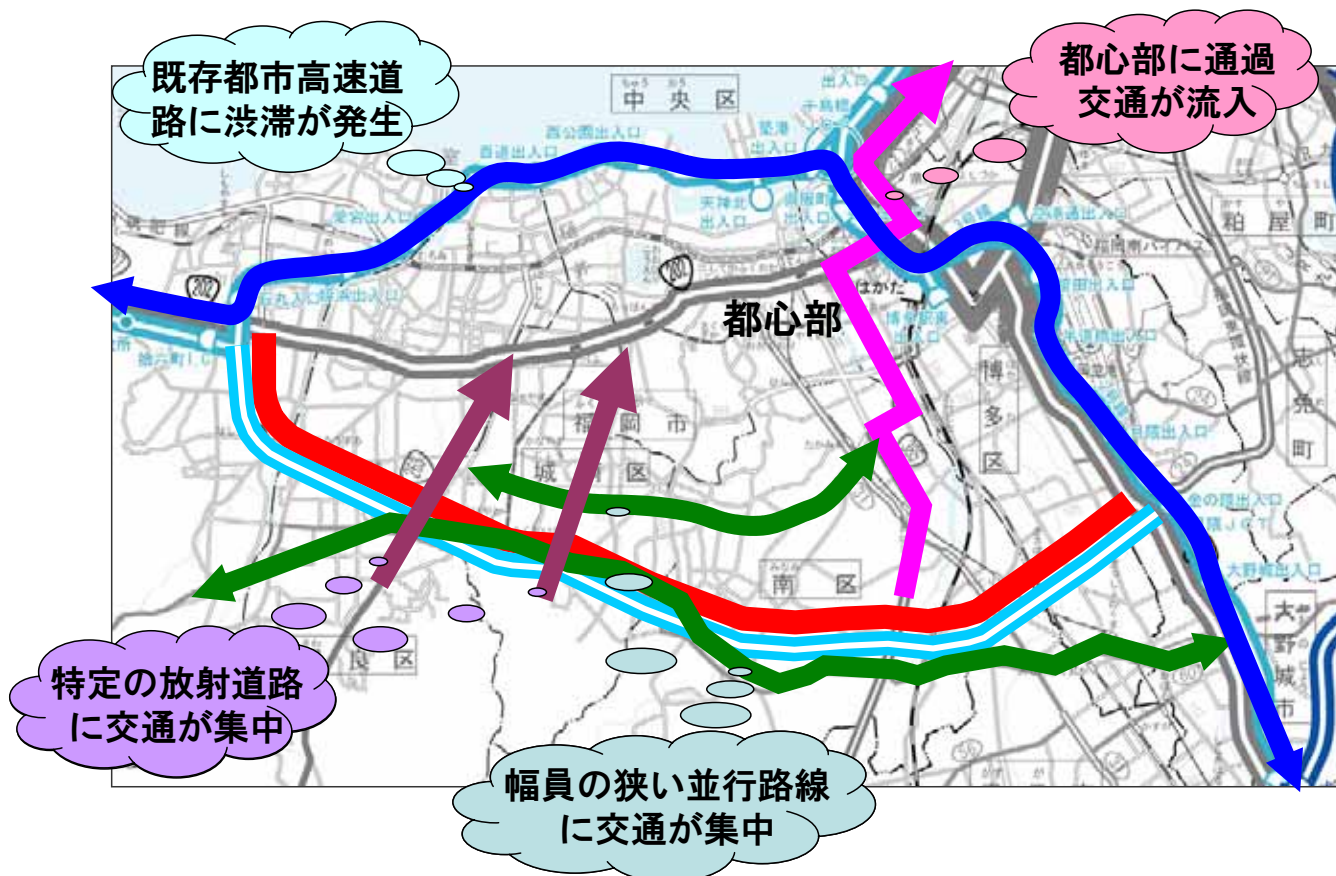
3. 事業の効果及び必要性

福岡外環状道路と福岡都市高速5号線の役割

(1) 福岡外環状道路と福岡高速5号線が未整備の場合の交通問題

- 福岡外環状道路と福岡都市高速5号線が未整備の場合、
 - ⇒幅員の狭い並行路線に交通が集中
 - ⇒既存都市高速道路に渋滞が発生
 - ⇒都心部に通過交通が流入
 - ⇒特定の放射道路に交通が集中
- などの交通問題が発生することが予想される。

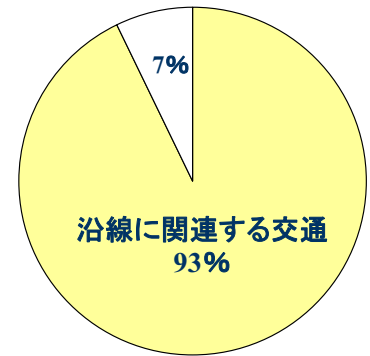
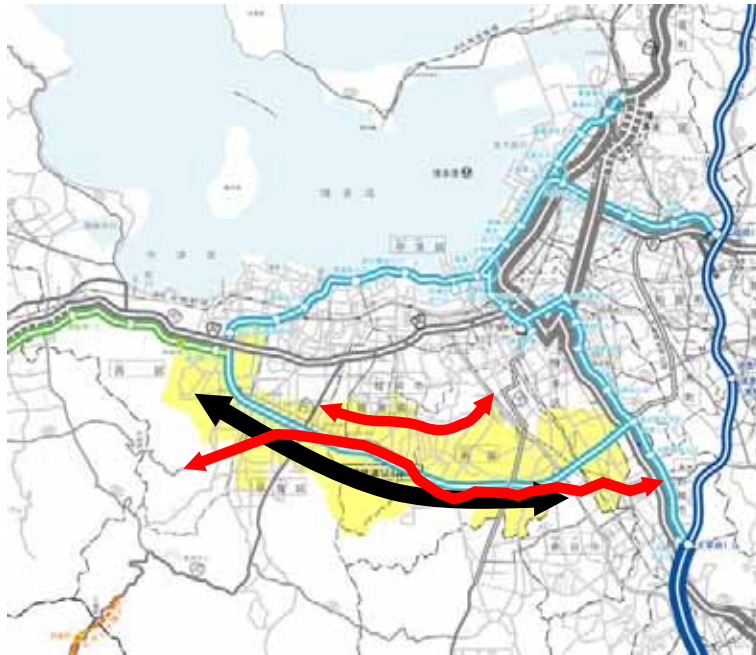
■福岡外環状道路と福岡高速5号線が未整備の場合の交通問題



(2) 福岡外環状道路と福岡高速5号線の受け持つ交通（交通の流動）

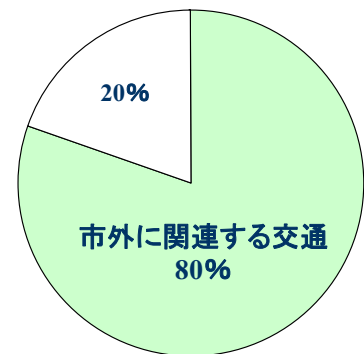
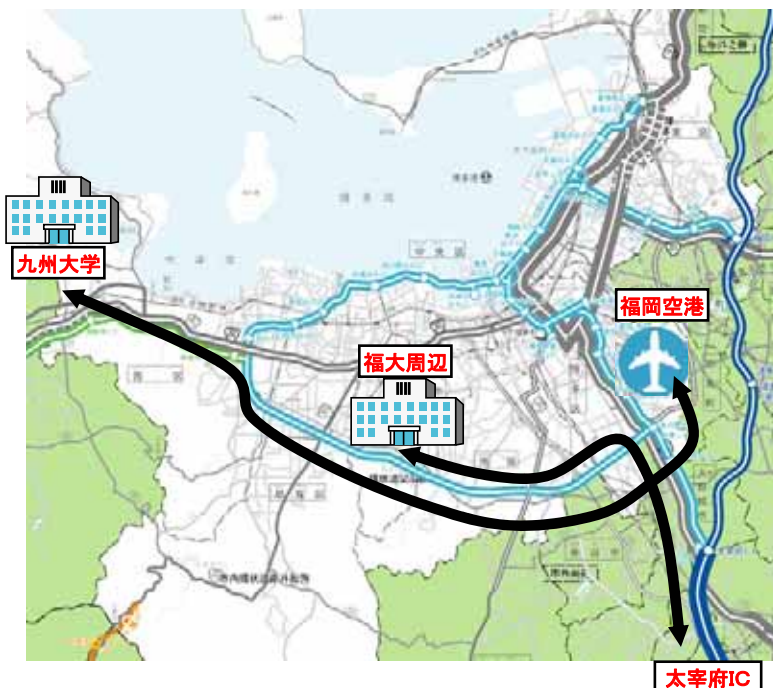
- 福岡外環状道路は、沿線地域からの（または沿線地域への）交通が全体の約9割を占め、これらの交通を円滑に処理する役割を果たすことが期待される。
- 一方、福岡都市高速5号線は、特に沿線地域や市外との交通を相互に連絡する役割を果たすことが期待される。

■ 福岡外環状道路の受け持つ交通



- 環状道路沿線に関連する交通が約9割

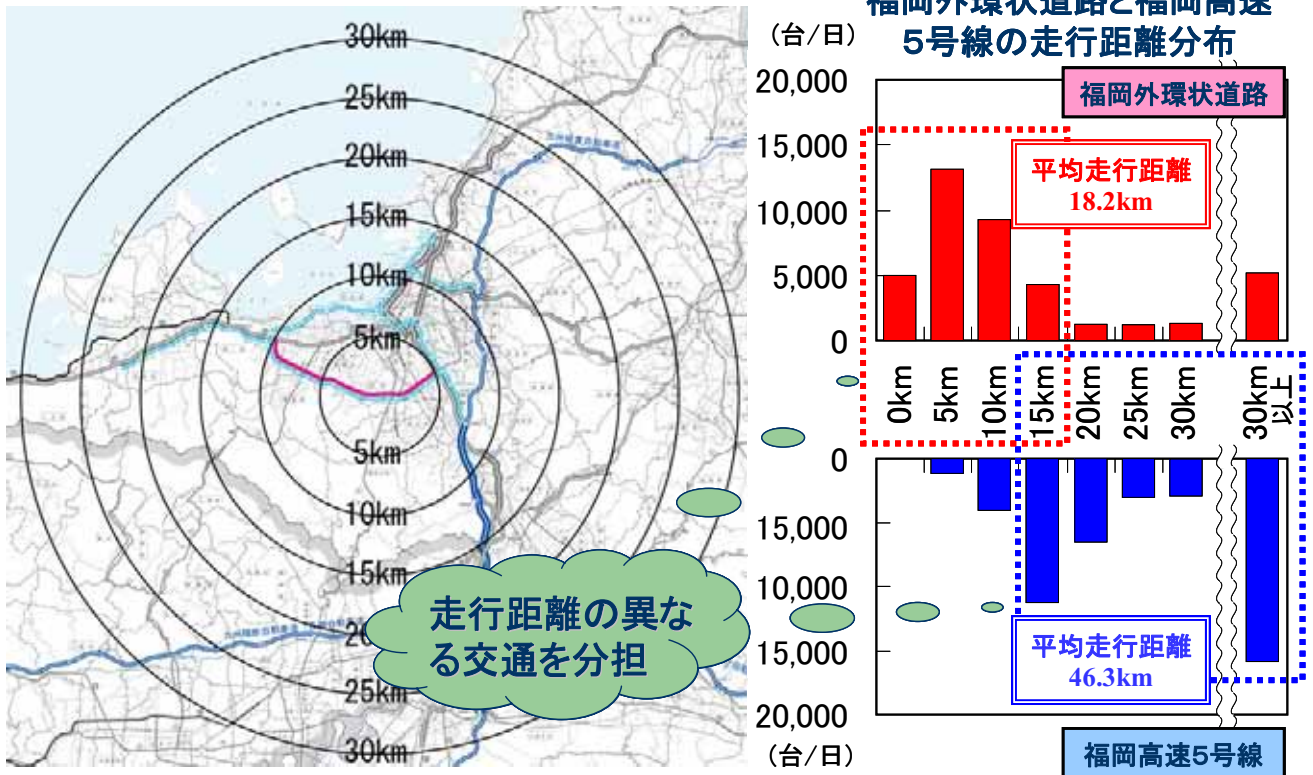
■ 福岡高速5号線の受け持つ交通



- 市外に関連する交通が約8割

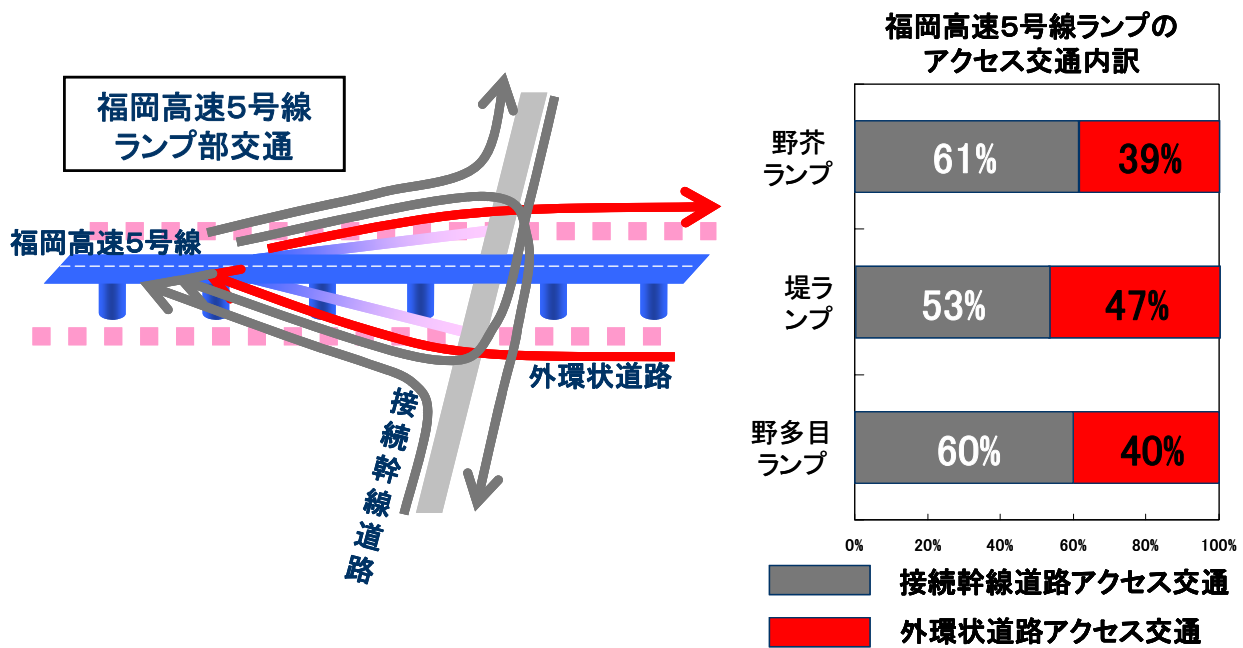
(3) 福岡外環状道路と福岡高速5号線の受け持つ交通（走行距離）

●福岡外環状道路は、走行距離が15km未満の走行距離の短い交通を主に分担し、福岡都市高速5号線は、走行距離が15km以上の走行距離の長い交通を主に分担することが期待される。

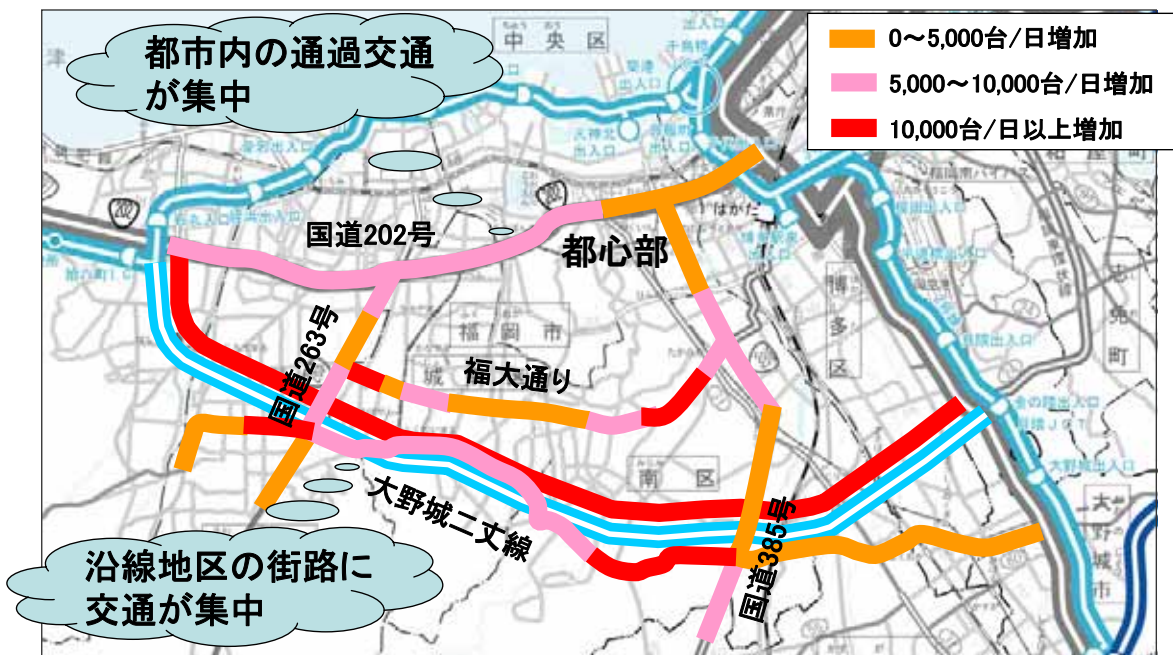


(3) 福岡外環状道路と福岡高速5号線の一体的な整備の必要性

- 福岡高速5号線の各ランプ交通量のうち、**福岡外環状道路をアクセス道路として利用している割合は4～5割**
- 福岡外環状道路が未整備の場合、**福岡高速5号線の断面交通量が最大2割程度減少し、環状沿線交通による周辺道路への負荷や都市内の通過交通が増大**
- このように、福岡外環状道路と福岡都市高速5号線は、同一断面内に整備することでお互いの役割を分担し、一体的に機能することが期待される。



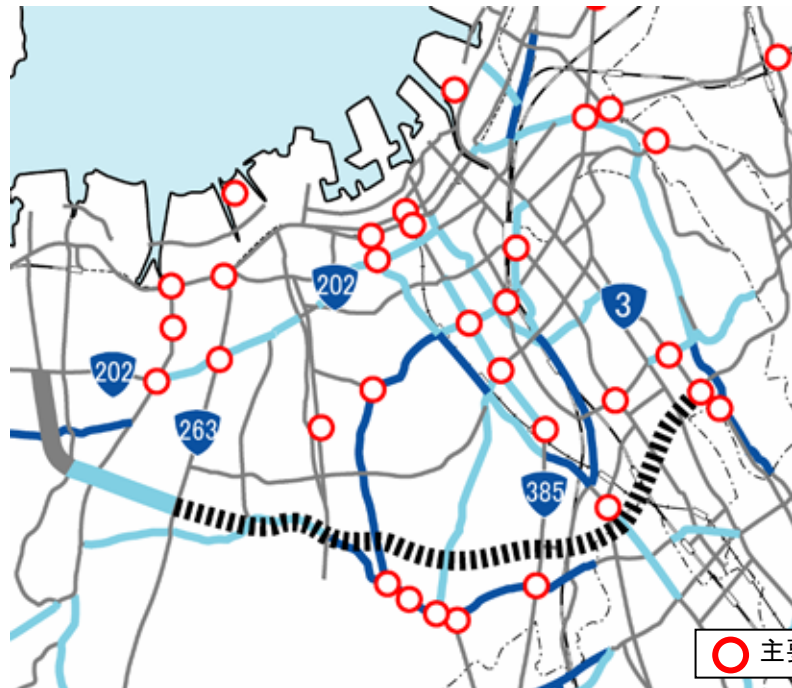
■ 福岡外環状道路が未整備の場合の交通負荷



効果 1 : 交通渋滞の緩和

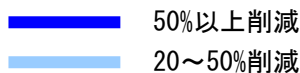
- 福岡都市圏は、天神・博多駅を中心とする都心部およびその周辺地区で、**慢性的な交通渋滞が発生**している。
- また、福岡市西南部地域では、(主)大野城二丈線をはじめとする幹線道路において、「老司四ツ角交差点」「やよい坂交差点」「桧原四ツ角交差点」など、複数の主要渋滞ポイントが連担している。
- 福岡外環状道路の整備により、**約 68 万人時間/年の渋滞損失時間削減**が見込まれるなど、都心部や西南部地域における交通渋滞の解消・緩和効果が期待される。

番号	渋滞ポイント	渋滞状況	
		最大渋滞長(m)	最大通過時間(分)
1	雁ノ巣レクセンター交差点	600	8
2	御島橋交差点	3,400	17
3	香椎浜団地入口交差点	1,100	10
4	松島3丁目交差点	1,100	5
5	二又瀬交差点	1,350	11
6	荻二又瀬橋交差点	1,000	6
7	千鳥橋JCT(上り線)	6,300	23
8	音羽交差点	650	8
9	美野島交差点	1,200	14
10	西月隈交差点	3,000	27
11	立花寺北交差点	2,100	21
12	月隈JCT付近(上り線)	3,800	11
13	月田交差点	1,000	7
14	天神橋口交差点	900	13
15	天神交差点	850	12
16	赤坂交差点	800	11
17	鞆岡交差点	500	8
18	小笹北交差点	1,000	12
19	百道合流部(上り線)	2,600	8
20	那ノ川四ツ角交差点	950	8
21	清水四ツ角交差点	900	8
22	芸工大入口交差点	850	8
23	井原六ツ角交差点	1,300	10
24	老司四ツ角交差点	450	8
25	やよい坂交差点	1,650	18
26	雁形原交差点	1,050	12
27	栢原交差点	800	8
28	桧原四ツ角交差点	800	12
29	長尾1丁目交差点	900	7
30	荒江交差点	2,600	19
31	臨山口交差点	700	14
32	早良口交差点	550	9
33	新開橋交差点	900	10
34	原交差点	1,300	12
35	今宿交差点	800	7
36	深井交差点	350	5
37	大隈踏道橋交差点	500	9
38	門松交差点	2,550	23
39	長者原交差点	850	8
40	五斗蔵交差点	950	9
41	高雄交差点	400	4



渋滞損失時間の減少率¹と主要渋滞ポイント²

< 渋滞損失時間減少率 >



※H17 年度末に対する完成時(4車)の渋滞損失時間比



福岡外環状道路による渋滞損失時間³の軽減効果

¹ H17 年度末推計値に対する H22 年度末推計値。ここで、OD データはいずれも H11 センサスにおける H11 現況 OD 及び H42 将来 OD から直線補完により算定した H16OD データを使用し、ネットワークデータはいずれも H11 現況ネットワークをベースとして、それぞれの推計年度までに供用された路線 (H17 年度末: 外環状道路=H17 年度末供用区間まで反映/都市高 5 号線=月隈 JCT~堤 IC 供用) (H22 年度末: 外環状道路=全車 4 車線完成供用/都市高 5 号線=月隈 JCT~西九州自動車道) を追加

² 主要渋滞ポイントの定義: 一般道 (DID 内=最大渋滞長 800m 以上もしくは、最大通過時間 8 分以上/DID 外=最大渋滞長 400m 以上もしくは、最大通過時間 4 分以上/その他=渋滞が激しく、渋滞に対する地元要望が強い箇所)、高速道路 (渋滞回数 30 回/年以上)。ここで DID とは国勢調査における人口集中地区を指し、H12 国調では『1.「原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接」して、2.「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域』と定義されている。

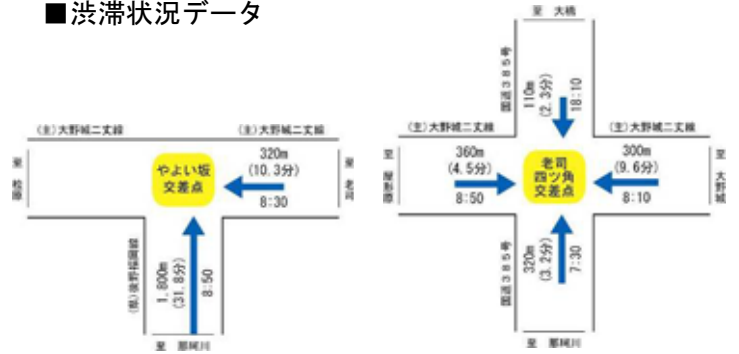
³ H17 年度末ネットワーク (外環状道路=H17 年度末供用区間まで反映/都市高 5 号線=月隈 JCT~堤 IC 供用) をベースとして、外環状道路の H18 年度以降供用区間 (全車 4 車線完成供用) の整備あり (with) /なし (without) による比較。なお、OD データは H11 現況 OD 表を使用。

○福岡市西南部地域の渋滞状況

■渋滞ポイント位置図



■渋滞状況データ



観測日：H18. 6. 6 (火)
 ※延長は最大渋滞長
 ※()内の数値は通過時間
 ※時刻は最大渋滞発生時刻

■やよい坂交差点の渋滞状況



(県)後野福岡線：那珂川町方面からみた交差点状況



(主)大野城二丈線：老司方面からみた交差点状況

■老司四ツ角交差点の渋滞状況



(主)大野城二丈線：やよい坂方面をみた交差点状況



国道 385 号：春日市方面からみた交差点状況

◆市街地の通過交通の排除および交通の分散導入

- 福岡都市圏の道路交通体系は、都心一極集中型の道路網となっているため、都心部においては発着交通と通過交通の輻輳により、交通混雑を呈している。
- 福岡外環状道路の整備により、放射環状型の体系的な道路ネットワークの形成が図られ、**市街地部の通過交通が約56%減少**、**交通の分散導入による幹線道路の渋滞緩和**などの効果が期待される。

市街地部の通過交通が約56%減少！⁴

円滑に走れる道路が約2倍に！⁴

整備前 通過するだけの車両を排除する道路がないので…

都心部に向かう車両と、都心部を通過するだけの車両が混在して、渋滞が慢性化

交通が集中

整備前 市街地内の目的地へのアクセスが、都心部経由のルートしかないので…

福岡市都心部へ向かう車両と、目的地が都心部周辺にある車両が混在して、渋滞が慢性化

交通が集中

整備後 通過するだけの車両を排除する道路ができるので…

通過するだけの車両が都心部に入らないので、渋滞が緩和されます

市街地から排除

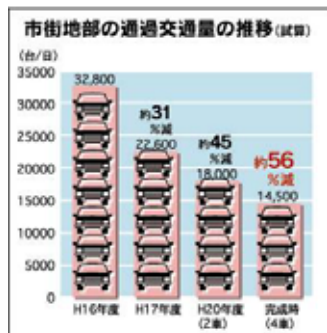
整備後 都心部を経由しないで都心部周辺の目的地へアクセスできるルートが確保されるので…

福岡市都心部で円滑に走行できる路線が、大幅に増加

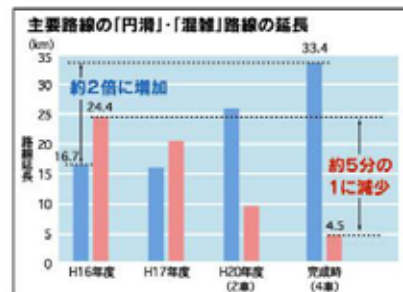
交通が分散

データを見ると

データを見ると



※「通過交通」:市街地や都心部を発着せず、ただそのエリアを通過するだけの交通。
 ※「通過交通量の算出方法」:交通量推計結果をもとに、市街地境界の道路を通過する交通のうち、出発地と目的地が市街地外である交通のみを集計。
 ※「市街地部」:人家や商店、ビルなどが建ち並ぶ地域を設定。具体的には、福岡高速1、2、5号線によって囲まれたエリア。
 ※「完成時」:福岡外環状道路と福岡高速5号線が全線4車線で開通する時点を想定。



※完成時:福岡外環状道路と福岡高速5号線が、全線4車化開通する時期を想定しています。

■ 円滑に走行可能な路線
 ■ 渋滞が慢性化している路線

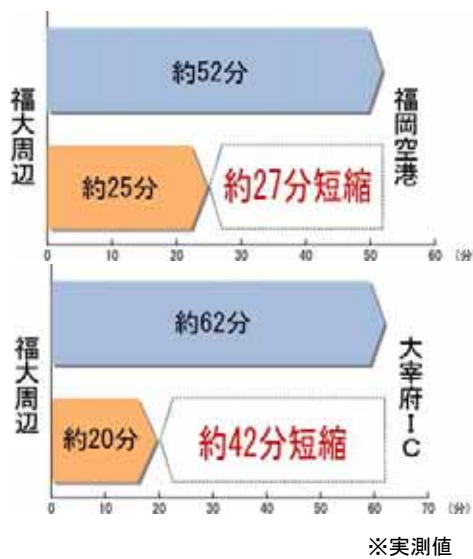
⁴ H17年度末推計値に対するH22年度末推計値。ここで、ODデータはいずれもH11センサスにおけるH11現況OD及びH42将来ODから直線補完により算定したH16ODデータを使用し、ネットワークデータはいずれもH11現況ネットワークをベースとして、それぞれの推計年度までに供用された路線(H17年度末:外環状道路=H17年度末供用区間まで反映/都市高5号線=月限JCT~堤IC供用)(H22年度末:外環状道路=全車4車線完成供用/都市高5号線=月限JCT~西九州自動車道)を追加

効果 2 : 都市生活の利便性向上

- 福岡外環状道路及び福岡高速5号線の整備により、福岡市西南部地域から**太宰府 IC** や**福岡空港**等までの**所要時間が大幅に短縮**され、地域住民の都市生活の利便性が向上する。
- また、福岡市内はもとより周辺都市から福岡市西南部地域へのアクセス性が向上することで、福岡大学等の高等教育機関や福岡大学病院、国立ガンセンター等の高度医療施設等への交通利便性が大幅に向上する。



福岡外環状道路周辺の主要都市施設分布状況



福岡大学周辺から主要施設までの短縮時間⁵

地域の声

「これまでは1時間前後かかっていた大宰府インターへのアクセス時間が大幅に短縮されるのがうれしいですね。今後、多くの方が環状道路を利用されるでしょうから、地域の活性化にもつながると期待しています」
 (南片江工区自治連合会会長)

「高速道路にすぐ乗れるから、大分のうみたまごやサファリパークなど遠くの観光地に行く機会が増えるといいな」
 (堤小学校6年生)

⁵ 供用前：福岡空港方面 (H18.2.28) / 太宰府 IC 方面 (H17.11.9) のプローブ調査結果より
 供用後：いずれも H18.4.29 のプローブ調査結果より

◆公共交通の支援（バス・地下鉄等）

- 福岡市の南区・城南区では、地下鉄3号線整備後も鉄道サービスを楽しみにくい地域が広範に残されている。
- 現在、福岡外環状道路及び福岡高速5号線の整備に伴い、両路線を活用した定時性・走行性に優れた都市高速経由のバスサービスが「那珂川・四箇田・壱岐営業所」等で展開されており、公共交通サービスの向上を支援している。
- また、春日・太宰府・大野城・筑紫野方面と福岡大学方面を連絡する新たなバス路線の展開も考えられ、天神に一極集中するバス交通の負荷軽減が期待される。
- 更には、福岡外環状道路沿線の地下鉄3号線の各駅には、駅前広場整備や駐輪場などが一体的に整備され、公共交通の利用促進に寄与する。



福岡外環状道路や都市高速道路を活用したバスサービスの展開イメージ

地下鉄が利用しやすく！！

福岡外環状道路の沿線には地下鉄の駅があり、車で送迎や広幅員歩道による自転車・歩行者でのアクセス性が向上する。



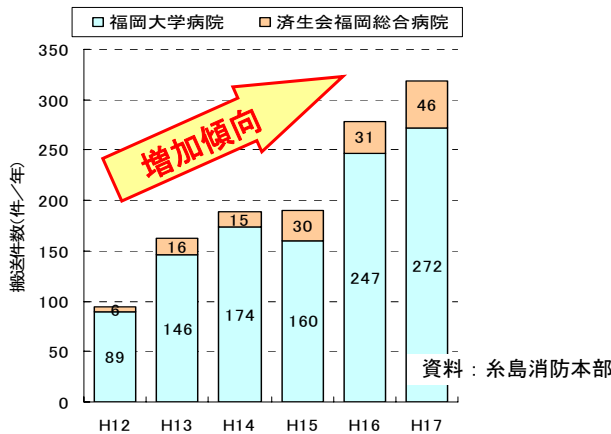
駅前広場や駐輪場の整備（橋本駅）

効果3：都市生活の安全性向上

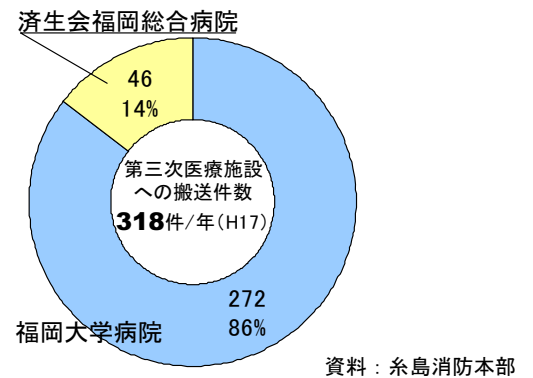
◆救急医療活動の支援

- 糸島消防本部から第三次救急医療施設への搬送件数は年々増加しており、福岡大学病院への搬送件数が8割を超え、済生会福岡総合病院を上回っている。
- 福岡外環状道路の整備によって、**福岡大学病院への搬送時間が24分→18分に短縮**され、救急救命率の向上や搬送患者へ負担軽減等が期待される。

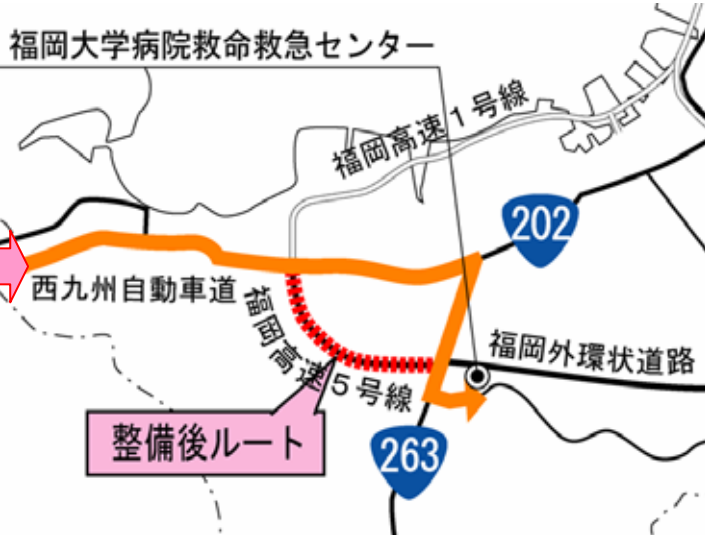
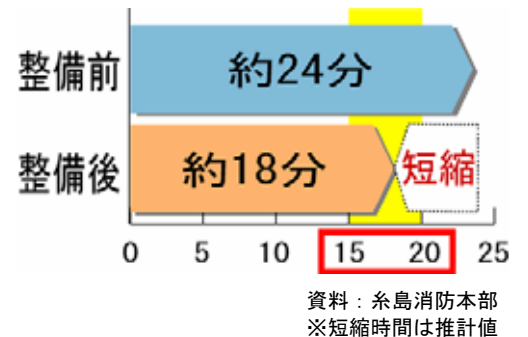
糸島地区から第3次救急医療施設への搬送件数



糸島地区から第3次救急医療施設への搬送件数



糸島地区から福岡大学病院への平均搬送時間⁶



糸島地区から福岡大学病院への搬送経路

糸島消防本部の意見

- ・糸島地域からの救急搬送は、福大病院が多いため、所要時間が短縮することに対する期待は大きい。
- ・また、規格の高い道路での搬送が可能になると、振動抑制によって患者さんの負担も軽減される。

福岡大学病院救命救急センターの意見

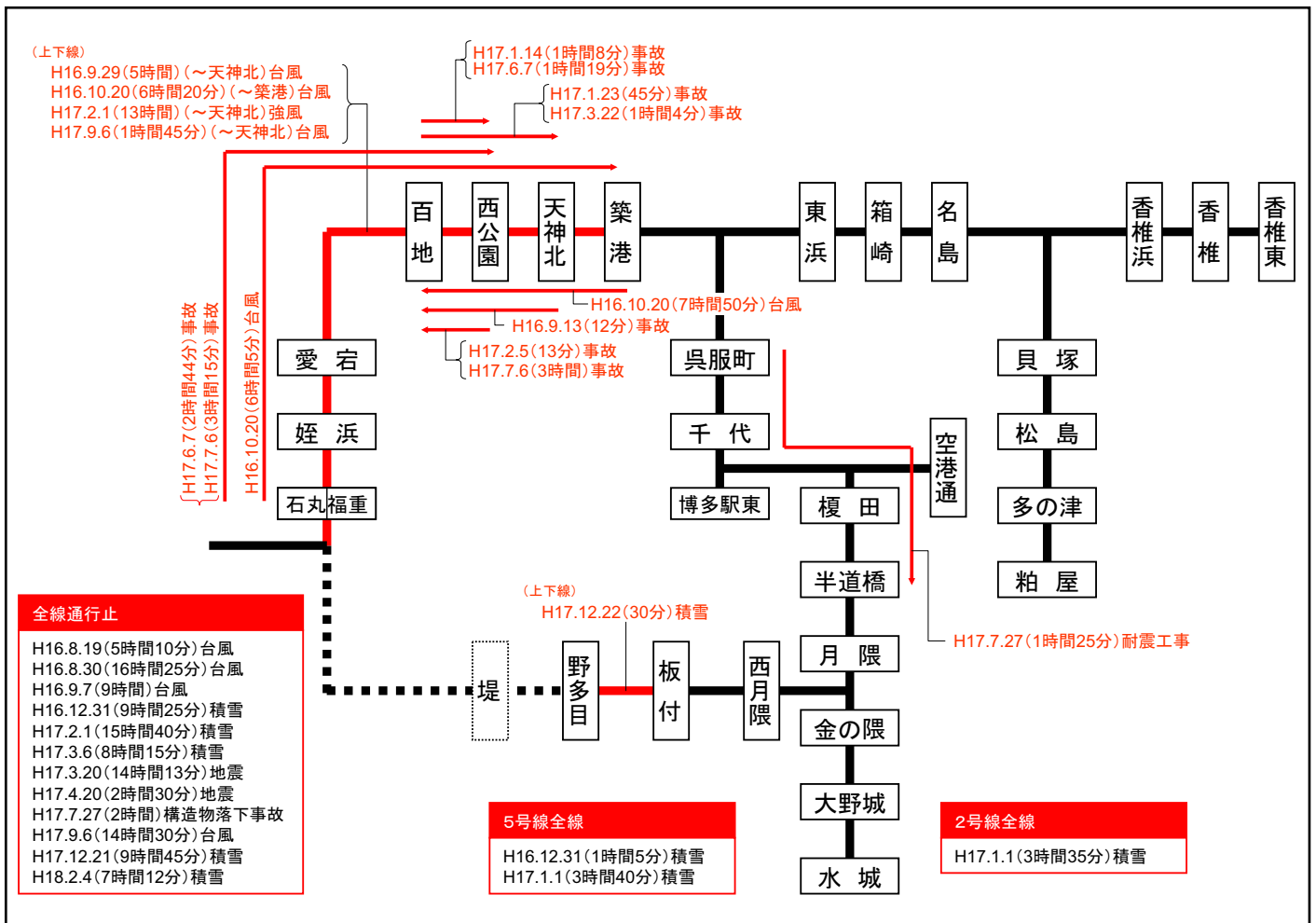
- ・福岡大学病院に搬送される救急患者は、年間約1,000名であり、糸島方面からのが多い。
- ・重篤患者の搬送数は、1日2～3名程度であり、他の救急病院と連携して治療にあっている
- ・重症の患者の場合、**15分～20分以内で搬送されてくる**ことが不可欠である。

⁶整備前：糸島消防本部資料（H17年の福大病院への平均搬送時間）

整備後：拾六町IC～福大病院の整備前後の各経路の所要時間を算出し、整備前（国道202号バイパス使用：V=50km/h）に対する整備後（都市高5号線使用：V=80km/h）の短縮時間を算出（それぞれ規制速度で走行したものと仮定）

◆信頼性の向上

- 福岡都市高速道路は、過去2年間で、**全線通行止め回数が12回**、延べ時間で**約114時間**である。
- 都市高速が事故や災害等によって通行止めになった場合、福岡外環状道路を整備することにより、代替路として機能し、都市としての信頼性が向上する。



福岡都市高速道路の通行止状況（平成16年度、17年度）

出所：福岡北九州高速道路公社

(株)イトキューの意見（運送業）

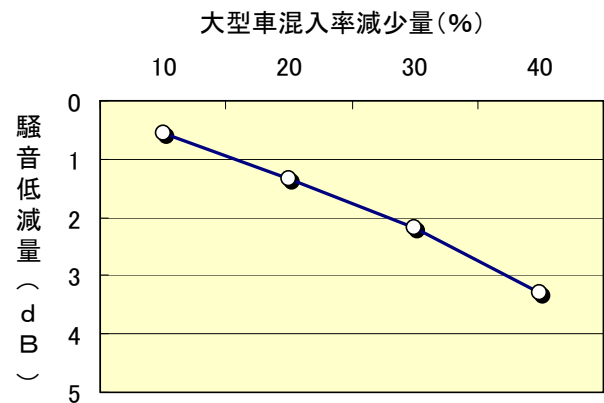
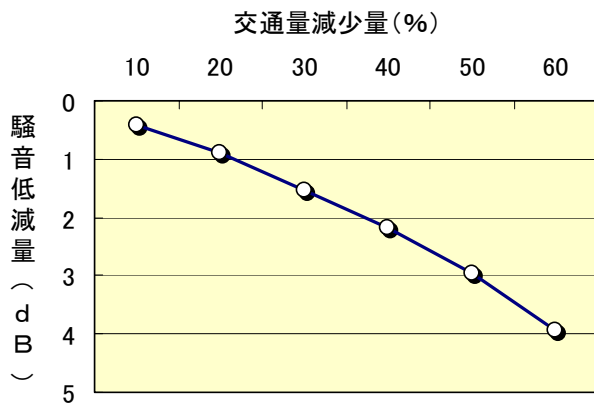
- ・当社では、陸送の大部分が高速道路を利用しているため、福岡都市高速が通行止めになった場合の影響は大きい。
- ・代替路が整備されることにより、輸送の信頼性は向上すると期待している。

効果 4 : 環境改善

◆騒音の改善

●騒音は、交通量の減少に伴って低減するため（下図参照）、福岡外環状道路の整備により、都心部や市街地部に必要のない一般車や大型車の通過交通が削減されることで、騒音等の沿道環境の改善が図られる。

【一般車や大型車交通量の減少による騒音低減効果】

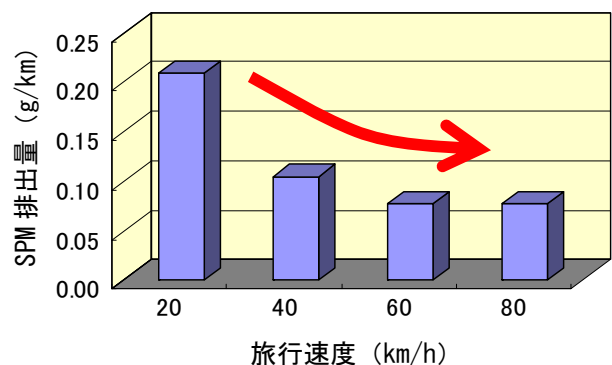
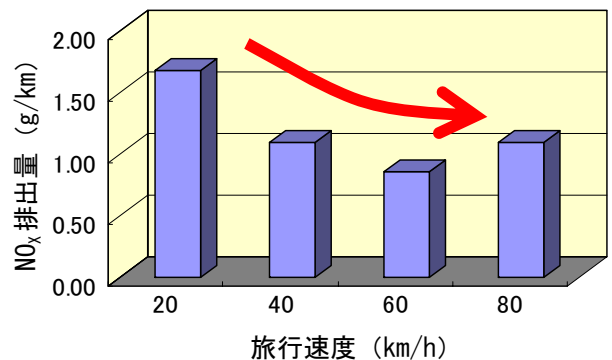


出典：福岡地域沿道環境改善プログラム（福岡国道）

◆沿道大気環境の改善

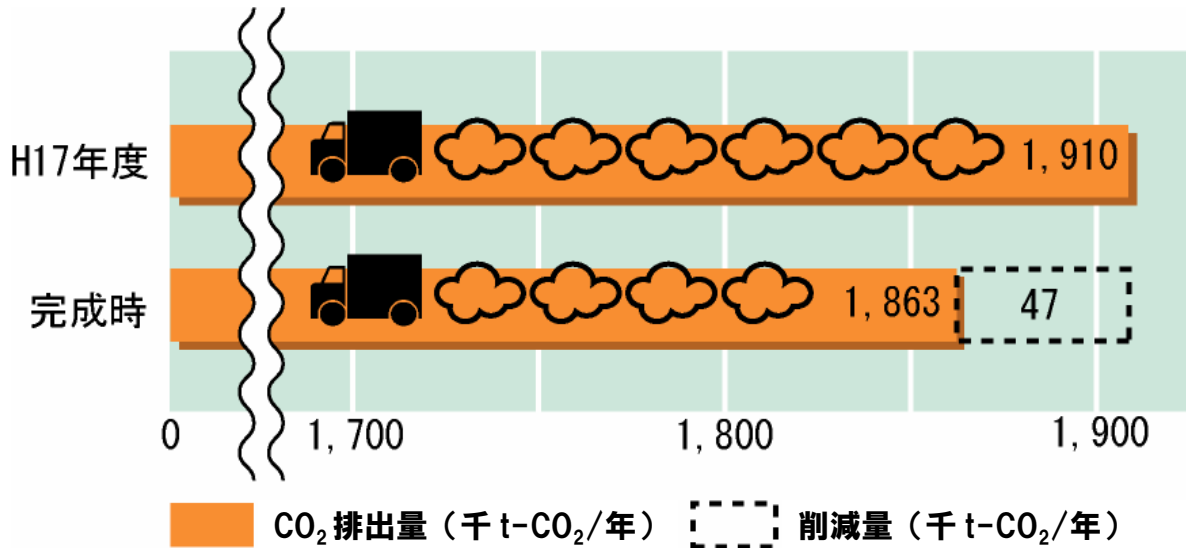
●NO_x や SPM は、低速走行時に多く排出されるため、福岡外環状道路の整備により、都心部や西南部地域の慢性的な交通渋滞が解消・緩和されることで、沿道大気環境の改善が図られる。

天神地区の交通状況（渡辺通り）



◆地球環境の改善

- 福岡外環状道路の整備による福岡市内の渋滞緩和に伴う走行速度の向上により、**年間の CO₂ 排出量は47千t-CO₂/年削減**される。
- 上記の削減量は**福岡ヤフードーム約14.4個分**（体積）となる。



福岡外環状道路による CO₂ 排出量の削減効果⁷



⁷ H17年度末ネットワーク（外環状道路＝H17年度末供用区間まで反映／都市高5号線＝月限JCT～堤IC供用）をベースとして、外環状道路のH18年度以降供用区間（全車4車線完成供用）の整備あり（with）／なし（without）による比較。なお、ODデータはH11現況OD表を使用。

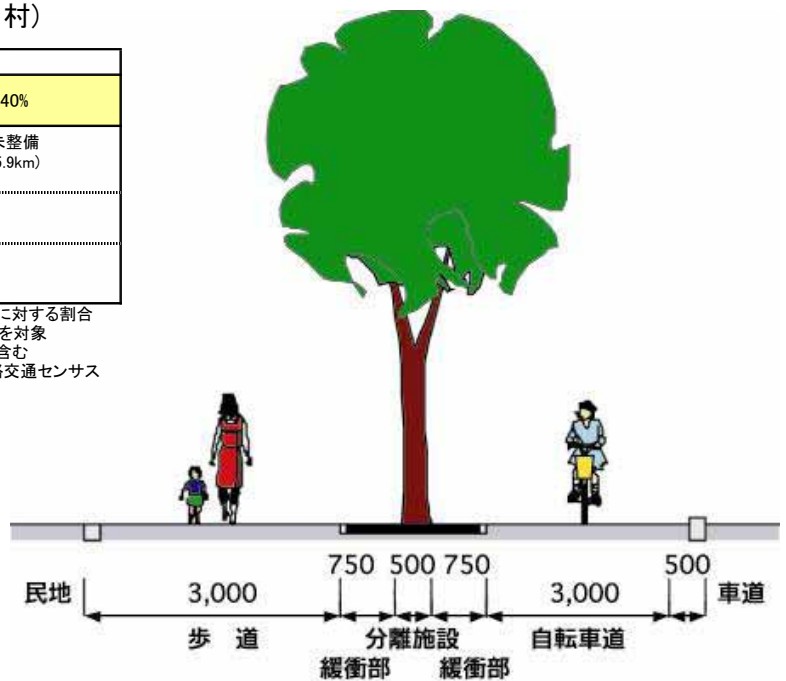
効果5：快適でうるおいのある都市空間の創出

- 福岡外環状道路と並行する（主）大野城二丈線では、歩道未整備の区間や幅員の狭い区間が多く、歩道の整備が遅れている状況にある。
- 福岡外環状道路では、歩道の幅を8.5m確保し、路面は雨水が溜まりにくい透水性舗装を整備することで、歩行者と自転車の安全性・快適性が大幅に向上する。
- また、緑豊かな植樹帯といった、快適でうるおいのある都市空間が創出される。

（主）大野城二丈線の歩道整備状況 （福岡市博多区春町－早良区田村）

歩道幅員延長	10%	30%	20%	40%
	3m以上 (1.4km)	2～3m (4.4km)	2m未満 (3.0km)	未整備 (5.9km)
歩道緑化延長	5%			
	(0.7km)			

（ ）内は区間延長(L=14.7km)に対する割合
歩道幅員別延長は両側歩道区間を対象
未整備区間には片側歩道区間を含む
出典：H17道路交通センサス



福岡外環状道路の自転車・歩行者空間の整備イメージ

※上の完成時・横断図イメージでは、自転車交通量が多いため、歩行者と自転車の分離を考えている。

地域の声

「これまでの狭い歩道の時は、車がすぐ横を通って驚くこともあったけど、新しい歩道は、友達と並んで歩ける広さなのでうれしい」

（堤小学校6年生）



幅が約1mしかない堤小学校前の歩道(大野城二丈線)



整備済み歩道(橋本駅前)

効果 6 : 道路空間の有効利用

- 福岡外環状道路は、福岡市西南部地域における交通対策として、平成 17 年 2 月 3 日に開業した **福岡市高速鉄道 3 号線（以下略称：地下鉄 3 号線）の収容空間**として利用されている。
- また、都市生活に必要な公益施設（水道、電気、電話）を導入する **幹線共同溝の収容空間**として利用されている。



福岡外環状道路の道路空間利用イメージ図



地下鉄 3 号線及び共同溝位置図

4. 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 202 号福岡外環状道路 L=16.2km

（1）事業の目的

福岡高速5号線と一体となり、福岡市西南部地域の交通渋滞を緩和及びまちづくりの支援を目的とするとともに、都心部に流入する通過交通を処理することで、都心部の混雑緩和にも寄与する。

（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 1 8 年度			
初年便益（時価）	60 億円	3 億円	0 億円	63 億円
基準年における現在価値（B）	5,579 億円	392 億円	141 億円	6,112 億円

②費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成 1 8 年度		
単純合計	1,915 億円	132 億円	2,047 億円
基準年における現在価値（C）	2,464 億円	84 億円	2,548 億円

③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比（CBR）	$B / C = 2.4$
------------	---------------

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（時価）	51 億円	8 億円	0 億円	59 億円
基準年における現在価値（B）	3,410 億円	222 億円	95 億円	3,727 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	227 億円	173 億円	400 億円
基準年における現在価値（C）	200 億円	82 億円	282 億円

③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比（CBR）	$B / C = 13.2$
------------	----------------

5. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

	福岡外環状道路 (一般道路部)	福岡高速5号線 (自動車専用道路部)
昭和44年5月20日	都市計画決定	
昭和48年度	事業化(城南区堤～片江間)	
昭和63年度	本格的に事業着手(全線)	
平成元年12月16日	部分供用 (モデル事業区間 L=0.6km)	
平成4年8月26日	都市計画変更	都市計画決定
平成7年8月7日	部分供用 (第4工区暫定2車 L=4.1km)	
平成10年12月		地域高規格道路「整備区間」指定
平成10年度		事業化
平成13年2月23日	部分供用 (第3工区暫定2車 L=0.7km)	
平成15年4月25日	部分供用 (第1工区暫定2車 L=0.6km)	
平成15年5月1日		月隈JCT～板付ランプ (完成4車 L=2.7km)
平成15年12月18日	部分供用 (第1工区暫定2車 L=0.6km)	
平成16年3月26日	部分供用 (第3工区暫定2車 L=0.9km)	
平成16年6月25日	部分供用 (第1工区暫定2車 L=0.4km)	
平成16年6月27日		板付ランプ～野多目ランプ (完成4車 L=2.9km)
平成18年3月20日	部分供用 (第2工区暫定2車 L=1.1km)	
平成18年3月26日	部分供用 (第1工区暫定2車 L=1.3km) (第3工区暫定2車 L=1.0km)	野多目ランプ～堤ランプ (完成4車 L=4.4km)

(2) 事業費の進捗状況

平成17年度末までの用地取得進捗率は100.0%(完了)に達し、既に一般道路部の11.3kmが暫定供用(進捗率70%)されている。

	全体事業費	H17末進捗	進捗率
事業費	2,054億円	1,751億円	85.2%
うち用地補償費	1,084億円	1,084億円	100.0%(完了)

(3) 事業プロセスでの課題

井尻地区において工事着手の地元協議、調整に時間を要し、供用時期が他工区より遅れる見込みである。 → 外環状道路全体の効果が発揮できない!

「この時点で着手しないと、事業全体の供用が遅れ、多くの社会的便益を失う」という早い時期での決断が必要であった。

6. 事業の進捗見込み

(1) 今後の見通し

平成20年度に全線暫定供用予定。

福岡高速5号線及び福岡外環状共同溝整備との調整を図りながら、未供用区間の早期供用に向けて整備を推進していく。

(2) 地域の協力体制

・期成会

名 称	主な構成メンバー	活動内容
福岡外環状線建設促進期成会 会長：福岡市長 山崎 広太郎	福岡市 春日市 大野城市 那珂川町 宇美町 志免町 須恵町 粕屋町 上記の8市町議会 福岡商工会議所	福岡外環状線、都市高速道路の整備促進及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 <参考> 平成17年度 17. 7. 13 期成会総会 17. 7. 7 本省要望 17. 7. 28 地整要望 17. 11. 24 地整要望 平成18年度 18. 7. 3 期成会総会 18. 7. 6 本省要望 18. 7. 28 地整要望
福岡都市高速道路整備促進期成会 会長：福岡県知事 麻生 渡	福岡県 福岡都市圏19市町 福岡県議会 福岡都市圏19市町議会 九州・山口経済連合会 福岡商工会議所	福岡外環状線、都市高速道路の整備促進及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 <参考> 平成17年度 17. 7. 19 期成会総会 福岡外環状線建設期成会と合同で 地整・本省へ要望 平成18年度 18. 7. 25 期成会総会 福岡外環状線建設期成会と合同で 地整・本省へ要望
福岡都市圏広域行政推進協議会 会長：福岡市長 山崎 広太郎	福岡都市圏19市町	西九州自動車道、外環状道路等の国道及び福岡都市圏道路の整備促進について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動の実施 <参考> 平成17年度 17. 7. 7 本省要望 17. 7. 28 地整要望 平成18年度 18. 7. 6 本省要望 18. 7. 28 地整要望

・協力体制

組 織 名	事 業 内 容
福岡市 土木局 外環状・高速道路推進部	福岡外環状道路及び福岡高速5号線 ・地元説明会等の住民との連絡調整 ・地元要望等の受付窓口 ・市役所内部等への調整窓口

7. コスト削減の対応

事業実施にあたっては、**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（百万円）	縮減率（％）	
1工区	諸岡跨道橋	構造の見直し	80	0.04
1工区	井尻掘割区間	構造の見直し	410	0.20
2工区	和田池橋梁	構造の見直し等	500	0.24
3工区	福大トンネル	他事業との調整	390	0.19
コスト縮減額計			1,380	0.67

※全体事業費2,054億円に対する縮減割合。

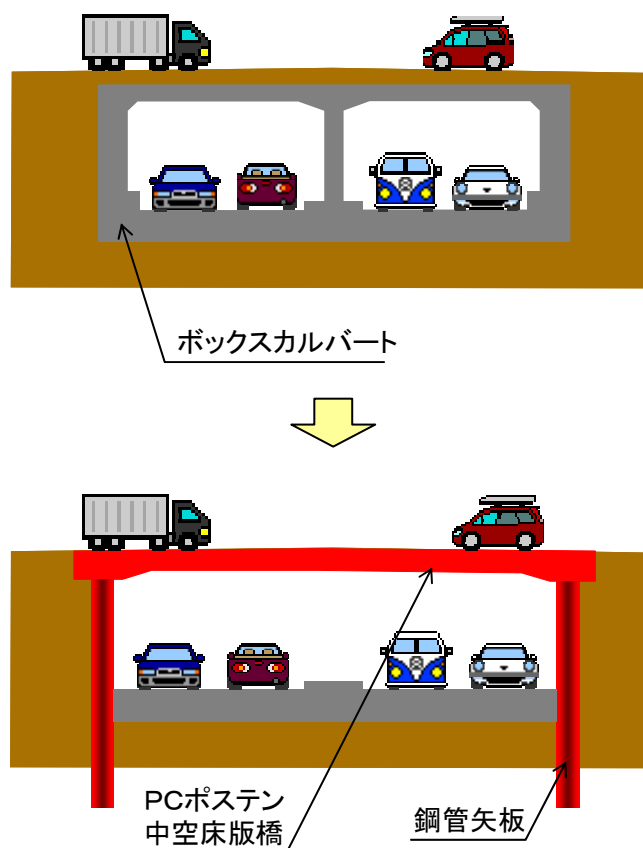
諸岡跨道橋（1工区）の事例

ボックスカルバートから基礎杭兼用ラーメン橋に変更することで約80百万円のコスト削減

- 堀割り区間で市道と立体交差することから当初は仮締切を用いたボックスカルバートで計画されていた。



- 仮締切の工費が大半を占めることからコスト削減を目的として、側壁を鋼管矢板で構成し、仮締切を兼用する基礎杭兼用ラーメン橋へ変更することを検討。
- 上部工を早期に完成させることで交差市道の交通規制期間も短縮できた。
- 基礎杭兼用ラーメン橋はNETIS登録技術。



福大トンネル埋戻土（3工区）の事例

他事業との調整や仮置き場を確保したことで約3.9億円のコスト削減

- 当初：20万m³の購入土を使用する予定

約7.1億円



- コスト削減：九大移転に伴い発生する土砂を利用

約3.2億円

8. 代替案等の可能性

一般国道202号福岡外環状道路は、福岡市西南部地域の慢性的な交通混雑の緩和や道路交通の円滑化を図り、快適で潤いのある都市空間・生活空間の提供や秩序ある都市の発展に寄与することを目的とした道路であり、**事業の効果や必要性、事業の進捗状況、事業の投資効果**等を鑑みれば、現計画が最適だと考えられる。

現在、**総延長16.2kmのうち11.3kmを供用（約7割）**しているとともに、**用地取得率は100.0%取得**しており、今後も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〕

- ・ 福岡市都心部や西南部地域の交通混雑緩和、沿道環境改善等の観点から現計画が最適
- ・ 様々な事業効果、投資効果の発現が期待できる
- ・ 既に用地取得は完了しており、供用済延長も全体の約7割に達している
- ・ 福岡市をはじめ周辺の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている



このため、一般国道202号福岡外環状道路については、**平成20年度の全線2車線供用と共に、完成供用に向けて引き続き事業を推進し、整備効果の早期発現を図る。**

福岡都市高速5号線
国道202号外環状道路

全線（月隈—福重）完成に弾み

外環状道路 部分開通へ

福重—野芥4.1km

計画から26年ぶり

ユニバにらみ7年夏目標

福岡都市高速5号線は、福岡市南西部で三月末に福岡都市高速5号線と国道202号外環状道路が連結開通した結果、周辺県道の交通量が従来と比べて45%減るなど、同地域の渋滞緩和効果があったとする調査結果を公表した。

——福岡国道事務所調査——

調査は四月五日、都市高の県道大野城、天線などで外環状道路に並行し、実施。同線の一日の平均交通量は従来と比べて約二万二千台（同）で、同事務所は

「県道を利用していた多くの車が外環状道路に乗り換えたと考えている。特に、県道大野城、天線通りは二七分間短縮できただけで、二・一キロにわたって渋滞していた「梅林中入り口交差点」をはじめ、渋滞の長さ〇・六九キロの「やよい坂交差点」でも渋滞が解消された。同〇・七キロの「若原交差点」では、利便性が向上したかどうかも確認したい」としている。

同事務所は「今後は市全体の渋滞緩和につながっているかどうかを調べる。開通した道路周辺の住民からも聞き取り調査を進め、利便性が向上したかどうかも確認したい」としている。

「ユニバ」にらみ7年夏目標は、従来の四割の交通量を減らすことだ。

西日本新聞 (H18. 1. 28)

周辺県道、交通量45%減

乗り換え進む

福岡国道事務所調査

調査は四月五日、都市高の県道大野城、天線などで外環状道路に並行し、実施。同線の一日の平均交通量は従来と比べて約二万二千台（同）で、同事務所は

「県道を利用していた多くの車が外環状道路に乗り換えたと考えている。特に、県道大野城、天線通りは二七分間短縮できただけで、二・一キロにわたって渋滞していた「梅林中入り口交差点」をはじめ、渋滞の長さ〇・六九キロの「やよい坂交差点」でも渋滞が解消された。同〇・七キロの「若原交差点」では、利便性が向上したかどうかも確認したい」としている。

同事務所は「今後は市全体の渋滞緩和につながっているかどうかを調べる。開通した道路周辺の住民からも聞き取り調査を進め、利便性が向上したかどうかも確認したい」としている。

「ユニバ」にらみ7年夏目標は、従来の四割の交通量を減らすことだ。

西日本新聞 (H18. 7. 13)

卷 末 資 料

(客觀的評價指標)

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）：3,445.8万人時間/年 渋滞損失削減時間：68.0万人時間/年（3,445.8万人時間/年⇒3,377.8万人時間/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 □ 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 □ 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 ■ 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 □ 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		
			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 □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である □ 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	
		国土・地域ネットワークの構築		□ 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 □ 高速自動車国道と並行する専ら（A'路線）としての位置づけ有り □ 地域高規格道路の位置づけあり □ 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 □ 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 □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成			□ 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 □ 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 □ 特別立法に基づく事業である □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である □ 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	
				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 □ 対象区間の歩行者・自転車交通量が500人/日以上、当該区間の歩行者・自転車交通量が500人/日以上 □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り □ 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
			無電柱化による美しい町並みの安全で安心できる暮らしの確保		■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
		3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 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 □ 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	
	災害への備え			□ 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 □ 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5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「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 □ 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） □ 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 □ 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 □ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する □ 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 □ 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	
			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CO ₂ 排出量 CO ₂ 排出削減量：46,700t-CO ₂ /年（1,910,048t-CO ₂ /年⇒1,863,348t-CO ₂ /年）	
				生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 NO ₂ 排出削減量：175t-NO ₂ /年（8,733t-NO ₂ /年⇒8,559t-NO ₂ /年） ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 SPM排出削減量：17t-SPM/年（795t-SPM/年⇒779t-SPM/年） □ 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 □ 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

注) 該当項目の具体については、次頁参照

○客観的評価指標の該当項目について

1. 活力

▶ 円滑なモビリティの確保

- ・ 渋滞損失時間（現況）：3,445.8 万人時間/年
渋滞損失削減時間：68.0 万人時間/年（3,445.8 万人時間/年⇒3,377.8 万人時間/年）
※区間 a（費用便益分析対象区間）について
- ・ (主)大野城二丈線の混雑時旅行速度の改善見込み：13.5km/h⇒18.4km/h
※センサス区間：4014、4015、4017 を対象（H17 年度供用前後における旅行速度結果(実査値)より）
- ・ 福岡大学周辺～福岡空港のアクセス向上：52 分⇒25 分
※都市高速利用時

▶ 都市の再生

- ・ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路：福岡外環状道路

2. 暮らし

▶ 歩行者・自転車のための生活空間の形成

- ・ (主)大野城二丈線の交通量等
自転車交通量：1,165 台/12h 自動車交通量：12,179 台/12h 歩行者交通量：693 人/12h
※H17 センサス値（センサス区間4014、4015、4016、4017、4018、4019、34019、34087 を対象に距離による加重平均）

▶ 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 糸島地域から福岡大学病院への救急搬送時間：24 分⇒18 分

3. 安全

▶ 災害への備え

- ・ 緊急輸送道路（福岡都市高速）が通行止めになった場合の代替路線を形成

4. 環境

▶ 地球環境の保全

- ・ CO₂ 排出削減量：46,700t-CO₂/年（1,910,048t-CO₂/年⇒1,863,348t-CO₂/年）
※区間 a（費用便益分析対象区間）について

▶ 生活環境の改善・保全

- ・ NO₂ 排出削減量：175t-NO₂/年（8,733t-NO₂/年⇒8,559t-NO₂/年）
※区間 a（費用便益分析対象区間）について ※単位未満四捨五入
- ・ SPM 排出削減量：17t-SPM/年（795t-SPM/年⇒779t-SPM/年）
※区間 a（費用便益分析対象区間）について ※単位未満四捨五入

5. その他

▶ 他のプロジェクトとの関係

- ・ 福岡都市高速道路の整備事業と一体的に整備する必要あり
- ・ 「新・基本計画」（H15.3 福岡市）に位置づけられている

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202号	福岡外環状道路 (一般部)	L=16.20 km	高規格C	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,500~52,400	4/4	九州地方整備局

注) 「計画交通量」はH42年推計値より整理。

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	1,915億円	132億円	2,047億円
基準年における 現在価値(C)	2,464億円	84億円	2,548億円

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年度			
供用年 (完成年)	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	60億円	3億円	0億円	63億円
基準年における 現在価値(B)	5,579億円	392億円	141億円	6,112億円

③ 結果

費用便益比(残事業)	2.4
------------	-----

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	20,500~52,400	±10%	2.2~2.6
事業費	1,915億円	±10%	2.2~2.7
事業期間	2年	±20%	2.3~2.5
割引率	—	—	—

注1) 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。

注2) 「計画交通量」はH42年推計値より整理。

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202号	福岡外環状道路 (一般部)	L=16.20 km	高規格C	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,500~52,400	4/4	九州地方整備局

注) 「計画交通量」はH42年推計値より整理。

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	227億円	173億円	400億円
基準年における 現在価値(C)	200億円	82億円	282億円

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年度			
供用年 (完成年)	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	51億円	8億円	0億円	59億円
基準年における 現在価値(B)	3,410億円	222億円	95億円	3,727億円

③ 結果

費用便益比(残事業)	13.2
------------	------

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	20,500~52,400	±10%	11.9~14.5
事業費	227億円	±10%	12.3~14.2
事業期間	2年	±20%	12.9~13.6
割引率	—	—	—

注1) 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。

注2) 「計画交通量」はH42年推計値より整理。

費用便益分析の条件

【全体事業】

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
一般国道202号	福岡外環状道路	L=16.20 km	高規格C	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°	1,804,718	1,804,718	0
②平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ°数)	km	13.1	12.9	0.2
③平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	31.0	31.7	-0.7
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	25.4	24.4	1.0
⑤平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	263.3	259.2	4.1
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°	※マニュアルでは件数を含んだ事故損失額算定式になっておらず、直接損失額が算定される式を採用している。本項の記入は不可能。		

(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

【残事業】

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
一般国道202号	福岡外環状道路	L=16.20 km	高規格C	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°	1,804,718	1,804,718	0
②平均トリップ長 (総走行台数÷総トリップ°数)	km	13.0	12.9	0.1
③平均速度 (総走行台数÷総走行時間)	km/h	31.2	31.7	-0.5
④平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	25.0	24.4	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°	261.4	259.2	2.3
⑥平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°	※マニュアルでは件数を含んだ事故損失額算定式になっておらず、直接損失額が算定される式を採用している。本項の記入は不可能。		

(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202号 福岡外環状道路

(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		
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 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"/>			

(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	<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	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
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"/>	
		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 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。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

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)

【全体事業】

九州地方整備局

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名: 一般国道202号福岡外環状道路(一般部)

単価(億円) *消費税込み	延長(km)	単純単価(億円) *消費税控除後
0.27	16.22	4.17

年次	年度	割戻率	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
-23年目	H -15	3.6484	0.20	0.73		
-22年目	H -14	3.5081	0.17	0.60		
-21年目	H -13	3.3731	0.30	1.01		
-20年目	H -12	3.2434	0.10	0.32		
-19年目	H -11	3.1187	1.57	4.90		
-18年目	H -10	2.9987	2.27	6.81		
-17年目	H -9	2.8834	2.50	7.21		
-16年目	H -8	2.7725	2.67	7.40		
-15年目	H -7	2.6658	2.70	7.20		
-14年目	H -6	2.5633	5.93	15.20		
-13年目	H -5	2.4647	4.55	11.21		
-12年目	H -4	2.3699	4.74	11.23		
-11年目	H -3	2.2788	4.94	11.26		
-10年目	H -2	2.1911	6.13	13.43		
-9年目	H -1	2.1068	11.31	23.83		
-8年目	H 0	2.0258	34.55	69.99		
-7年目	H 1	1.9479	58.80	114.54		
-6年目	H 2	1.8730	57.66	108.00		
-5年目	H 3	1.8009	100.56	181.10		
-4年目	H 4	1.7317	137.14	237.49		
-3年目	H 5	1.6651	156.06	259.86		
-2年目	H 6	1.6010	115.05	184.20		
-1年目	H 7	1.5395	105.29	162.09		
供用開始年次	H 8	1.4802	78.84	116.70	1.05	1.55
1年目	H 9	1.4233	66.28	94.34	1.05	1.49
2年目	H 10	1.3686	62.92	86.11	1.05	1.44
3年目	H 11	1.3159	75.29	99.07	1.05	1.38
4年目	H 12	1.2653	90.68	114.74	1.05	1.33
5年目	H 13	1.2167	61.22	74.49	1.05	1.28
6年目	H 14	1.1699	128.55	150.39	1.05	1.23
7年目	H 15	1.1249	96.22	108.24	1.05	1.18
8年目	H 16	1.0816	63.77	68.97	1.05	1.14
9年目	H 17	1.0400	87.80	91.31	1.05	1.09
10年目	H 18	1.0000	61.53	61.53	2.91	2.91
11年目	H 19	0.9615	89.42	85.97	2.91	2.80
12年目	H 20	0.9246	86.80	80.25	2.91	2.69
13年目	H 21	0.8890			4.17	3.71
14年目	H 22	0.8548			4.17	3.56
15年目	H 23	0.8219			4.17	3.43
16年目	H 24	0.7903			4.17	3.30
17年目	H 25	0.7599			4.17	3.17
18年目	H 26	0.7307			4.17	3.05
19年目	H 27	0.7026	12.73	8.94	4.17	2.93
20年目	H 28	0.6756	12.73	8.60	4.17	2.82
21年目	H 29	0.6496	12.73	8.27	4.17	2.71
22年目	H 30	0.6246	12.73	7.95	4.17	2.60
23年目	H 31	0.6006			4.17	2.50
24年目	H 32	0.5775			4.17	2.41
25年目	H 33	0.5553			4.17	2.32
26年目	H 34	0.5339			4.17	2.23
27年目	H 35	0.5134			4.17	2.14
28年目	H 36	0.4936			4.17	2.06
29年目	H 37	0.4746			4.17	1.98
30年目	H 38	0.4564			4.17	1.90
31年目	H 39	0.4388			4.17	1.83
32年目	H 40	0.4220			4.17	1.76
33年目	H 41	0.4057			4.17	1.69
34年目	H 42	0.3901			4.17	1.63
35年目	H 43	0.3751			4.17	1.56
36年目	H 44	0.3607			4.17	1.50
37年目	H 45	0.3468			4.17	1.45
38年目	H 46	0.3335			4.17	1.39
39年目	H 47	0.3207	-754.29	-241.90	4.17	1.34
合計			1161.11	2463.58	131.82	84.48

単純事業費計	1915.40	131.82
--------	---------	--------

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) 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。

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)

【残事業】

九州地方整備局

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名:一般国道202号福岡外環状道路(一般部)

単価(億円) *消費税込み	延長(km)	単純単価(億円) *消費税控除後
0.27	16.22	4.17

年次	年度	割戻率	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
-2年目	H 19	0.9615	89.42	85.97	2.91	2.80
-1年目	H 20	0.9246	86.80	80.25	2.91	2.69
供用開始年次	H 21	0.8890			4.17	3.71
1年目	H 22	0.8548			4.17	3.56
2年目	H 23	0.8219			4.17	3.43
3年目	H 24	0.7903			4.17	3.30
4年目	H 25	0.7599			4.17	3.17
5年目	H 26	0.7307			4.17	3.05
6年目	H 27	0.7026	12.73	8.94	4.17	2.93
7年目	H 28	0.6756	12.73	8.60	4.17	2.82
8年目	H 29	0.6496	12.73	8.27	4.17	2.71
9年目	H 30	0.6246	12.73	7.95	4.17	2.60
10年目	H 31	0.6006			4.17	2.50
11年目	H 32	0.5775			4.17	2.41
12年目	H 33	0.5553			4.17	2.32
13年目	H 34	0.5339			4.17	2.23
14年目	H 35	0.5134			4.17	2.14
15年目	H 36	0.4936			4.17	2.06
16年目	H 37	0.4746			4.17	1.98
17年目	H 38	0.4564			4.17	1.90
18年目	H 39	0.4388			4.17	1.83
19年目	H 40	0.4220			4.17	1.76
20年目	H 41	0.4057			4.17	1.69
21年目	H 42	0.3901			4.17	1.63
22年目	H 43	0.3751			4.17	1.56
23年目	H 44	0.3607			4.17	1.50
24年目	H 45	0.3468			4.17	1.45
25年目	H 46	0.3335			4.17	1.39
26年目	H 47	0.3207			4.17	1.34
27年目	H 48	0.3083			4.17	1.29
28年目	H 49	0.2965			4.17	1.24
29年目	H 50	0.2851			4.17	1.19
30年目	H 51	0.2741			4.17	1.14
31年目	H 52	0.2636			4.17	1.10
32年目	H 53	0.2534			4.17	1.06
33年目	H 54	0.2437			4.17	1.02
34年目	H 55	0.2343			4.17	0.98
35年目	H 56	0.2253			4.17	0.94
36年目	H 57	0.2166			4.17	0.90
37年目	H 58	0.2083			4.17	0.87
38年目	H 59	0.2003			4.17	0.84
39年目	H 60	0.1926			4.17	0.80
合計			227.11	199.98	172.62	81.83

単純事業費計	227.11	172.62
--------	--------	--------

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)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。

九州地方整備局

箇所名：一般国道202号 福岡外環状道路(一般部)

【全体事業】

便益の現在価値算定表

年度 (事業年)	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州ブロック)		割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				現在価値 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車	貨物車		乗用車	貨物車	①計	①×(A)	現在価値 (A)×②	②計	現在価値 (A)×③	③	現在価値 (A)×③	割引率%		
1年目	H 8	0.95734	0.97793	1.4802	11.52	8.64	60.19	89.09	0.72	0.77	4.47	3.02	0.21	0.22	93.78	93.78
2年目	H 9	0.95909	0.97841	1.4233	8.65	8.50	61.65	87.75	0.76	0.71	3.07	3.07	0.15	0.15	64.87	92.33
3年目	H 10	0.96069	0.97886	1.3686	9.02	8.36	63.11	86.37	0.75	0.70	3.12	3.12	0.15	0.15	66.38	90.85
4年目	H 11	0.96200	0.97900	1.3159	9.39	8.22	64.57	84.97	0.69	0.74	3.17	3.17	0.15	0.15	67.89	89.34
5年目	H 12	0.96322	0.97919	1.2653	9.52	8.21	65.15	82.43	0.69	0.74	3.19	3.19	0.15	0.15	68.49	86.66
6年目	H 13	0.96440	0.97934	1.2167	9.65	8.20	65.73	79.97	0.69	0.74	3.21	3.21	0.15	0.15	69.09	84.06
7年目	H 14	0.96558	0.97947	1.1699	9.78	8.19	66.31	77.58	0.69	0.74	3.23	3.23	0.15	0.15	69.69	81.54
8年目	H 15	0.96676	0.97959	1.1249	9.91	8.18	66.89	75.24	0.69	0.74	3.25	3.25	0.15	0.15	70.29	79.07
9年目	H 16	0.96794	0.97970	1.0816	10.04	8.17	67.47	72.98	0.69	0.74	3.27	3.27	0.15	0.15	70.89	76.68
10年目	H 17	0.96912	0.97981	1.0400	10.17	8.16	68.05	70.71	0.69	0.74	3.29	3.29	0.15	0.15	71.49	74.35
11年目	H 18	0.97030	0.97991	1.0000	10.30	8.15	68.63	68.48	0.69	0.74	3.31	3.31	0.15	0.15	72.11	72.11
12年目	H 19	0.97148	0.98001	0.9615	10.42	8.14	69.21	66.06	0.69	0.74	3.33	3.33	0.15	0.15	72.73	70.29
13年目	H 20	0.97266	0.98011	0.9246	10.54	8.13	69.74	63.74	0.69	0.74	3.35	3.35	0.15	0.15	73.35	68.49
14年目	H 21	0.97384	0.98021	0.8890	10.66	8.12	70.27	61.47	0.69	0.74	3.37	3.37	0.15	0.15	73.97	66.66
15年目	H 22	0.97502	0.98031	0.8548	10.78	8.11	70.80	59.20	0.69	0.74	3.39	3.39	0.15	0.15	74.59	64.87
16年目	H 23	0.97620	0.98041	0.8219	10.90	8.10	71.33	56.93	0.69	0.74	3.41	3.41	0.15	0.15	75.21	63.12
17年目	H 24	0.97738	0.98051	0.7903	11.02	8.09	71.86	54.66	0.69	0.74	3.43	3.43	0.15	0.15	75.83	61.47
18年目	H 25	0.97856	0.98061	0.7599	11.14	8.08	72.39	52.40	0.69	0.74	3.45	3.45	0.15	0.15	76.45	59.78
19年目	H 26	0.97974	0.98071	0.7307	11.26	8.07	72.92	50.14	0.69	0.74	3.47	3.47	0.15	0.15	77.07	58.09
20年目	H 27	0.98092	0.98081	0.7026	11.38	8.06	73.45	47.88	0.69	0.74	3.49	3.49	0.15	0.15	77.69	56.40
21年目	H 28	0.98210	0.98091	0.6756	11.50	8.05	73.98	45.62	0.69	0.74	3.51	3.51	0.15	0.15	78.31	54.71
22年目	H 29	0.98328	0.98101	0.6496	11.62	8.04	74.51	43.36	0.69	0.74	3.53	3.53	0.15	0.15	78.93	53.02
23年目	H 30	0.98446	0.98111	0.6246	11.74	8.03	75.04	41.10	0.69	0.74	3.55	3.55	0.15	0.15	79.55	51.33
24年目	H 31	0.98564	0.98121	0.6006	11.86	8.02	75.57	38.84	0.69	0.74	3.57	3.57	0.15	0.15	80.17	49.64
25年目	H 32	0.98682	0.98131	0.5775	11.98	8.01	76.10	36.58	0.69	0.74	3.59	3.59	0.15	0.15	80.79	47.95
26年目	H 33	0.98800	0.98141	0.5553	12.10	8.00	76.63	34.32	0.69	0.74	3.61	3.61	0.15	0.15	81.41	46.26
27年目	H 34	0.98918	0.98151	0.5339	12.22	7.99	77.16	32.06	0.69	0.74	3.63	3.63	0.15	0.15	82.03	44.57
28年目	H 35	0.99036	0.98161	0.5134	12.34	7.98	77.69	29.80	0.69	0.74	3.65	3.65	0.15	0.15	82.65	42.88
29年目	H 36	0.99154	0.98171	0.4936	12.46	7.97	78.22	27.54	0.69	0.74	3.67	3.67	0.15	0.15	83.27	41.19
30年目	H 37	0.99272	0.98181	0.4746	12.58	7.96	78.75	25.28	0.69	0.74	3.69	3.69	0.15	0.15	83.89	39.50
31年目	H 38	0.99390	0.98191	0.4564	12.70	7.95	79.28	23.02	0.69	0.74	3.71	3.71	0.15	0.15	84.51	37.81
32年目	H 39	0.99508	0.98201	0.4388	12.82	7.94	79.81	20.76	0.69	0.74	3.73	3.73	0.15	0.15	85.13	36.12
33年目	H 40	0.99626	0.98211	0.4220	12.94	7.93	80.34	18.50	0.69	0.74	3.75	3.75	0.15	0.15	85.75	34.43
34年目	H 41	0.99744	0.98221	0.4057	13.06	7.92	80.87	16.24	0.69	0.74	3.77	3.77	0.15	0.15	86.37	32.74
35年目	H 42	0.99862	0.98231	0.3901	13.18	7.91	81.40	14.00	0.69	0.74	3.79	3.79	0.15	0.15	87.00	31.05
36年目	H 43	0.99980	0.98241	0.3751	13.30	7.90	81.93	11.74	0.69	0.74	3.81	3.81	0.15	0.15	87.62	29.36
37年目	H 44	0.99689	0.99469	0.3607	13.42	7.89	82.46	9.48	0.69	0.74	3.83	3.83	0.15	0.15	88.24	27.67
38年目	H 45	0.99688	0.99467	0.3468	13.54	7.88	82.99	7.22	0.69	0.74	3.85	3.85	0.15	0.15	88.86	25.98
39年目	H 46	0.99687	0.99464	0.3335	13.66	7.87	83.52	4.96	0.69	0.74	3.87	3.87	0.15	0.15	89.48	24.29
40年目	H 47	0.99686	0.99461	0.3207	13.78	7.86	84.05	2.70	0.69	0.74	3.89	3.89	0.15	0.15	90.10	22.60
合計(H8~H47)					1,828.36	1,505.11	9,919.12	5,579.29	174.09	170.98	679.14	391.88	286.27	140.70	10,884.53	6,111.87

注)本分析では休日交通係数は考慮していない。

年度 (事業年)	総走行台キロの年次引伸び率 (北九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				現在価値 (A)×(2)		現在価値 (3)×(A)		合計 (億円)			
	年次 開始年	H18 H 21	H 22		H 23	バス	乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	バス	乗用車	小型貨物	普通貨物	②計	③	③×(A)	現在価値 (1)~(3)	割引率%
供用開始年次																				
1年目	H 21	1.01196	0.99816	1.00787	0.8890	28.65	7.04	8.71	6.55	50.95	45.29	3.61	0.37	1.74	7.87	3.09	0.33	58.29	52.71	
2年目	H 22	1.01182	0.99816	1.00781	0.8548	28.99	7.12	8.69	6.34	51.34	43.89	3.65	0.37	1.74	8.01	6.85	0.32	59.72	51.06	
3年目	H 23	1.00781	0.99865	1.00515	0.8219	29.22	7.18	8.68	6.53	51.61	42.42	3.68	0.37	1.74	8.04	6.04	0.30	60.02	49.33	
4年目	H 24	1.00775	0.99865	1.00512	0.7903	29.45	7.24	8.67	6.52	51.88	41.00	3.71	0.37	1.74	8.07	6.38	0.29	60.32	47.67	
5年目	H 25	1.00769	0.99865	1.00510	0.7599	29.68	7.30	8.66	6.51	52.15	39.63	3.74	0.37	1.74	8.10	6.16	0.28	60.62	46.07	
6年目	H 26	1.00763	0.99865	1.00507	0.7307	29.91	7.36	8.65	6.50	52.42	38.30	3.77	0.37	1.74	8.13	5.94	0.27	60.92	44.51	
7年目	H 27	1.00757	0.99865	1.00504	0.7026	30.14	7.42	8.64	6.49	52.69	37.02	3.80	0.37	1.74	8.16	5.73	0.26	61.22	43.01	
8年目	H 28	1.00751	0.99865	1.00502	0.6756	30.37	7.48	8.63	6.48	52.96	35.78	3.83	0.37	1.74	8.19	5.53	0.25	61.52	41.56	
9年目	H 29	1.00746	0.99864	1.00499	0.6496	30.60	7.54	8.62	6.47	53.23	34.58	3.86	0.37	1.74	8.22	5.34	0.24	61.82	40.16	
10年目	H 30	1.00740	0.99864	1.00497	0.6246	30.83	7.60	8.61	6.46	53.50	33.42	3.89	0.37	1.74	8.25	5.15	0.23	62.12	38.80	
11年目	H 31	1.00735	0.99864	1.00494	0.6006	156.45	24.66	55.34	46.90	283.35	170.18	6.95	0.40	3.63	15.24	9.15	8.60	307.19	184.50	
12年目	H 32	1.00729	0.99864	1.00492	0.5775	157.59	24.84	55.26	46.84	284.53	164.32	7.00	0.40	3.63	15.28	8.82	8.64	308.45	178.13	
13年目	H 33	1.00723	0.99864	1.00490	0.5553	157.84	24.88	55.04	46.65	284.41	157.93	7.01	0.40	3.62	15.26	8.47	8.64	308.31	171.20	
14年目	H 34	1.00717	0.99864	1.00488	0.5339	158.09	24.92	54.82	46.46	284.29	151.78	7.02	0.40	3.61	15.24	8.14	8.64	308.17	164.53	
15年目	H 35	1.00711	0.99864	1.00486	0.5134	158.34	24.96	54.60	46.27	284.17	145.89	7.03	0.40	3.60	15.22	7.81	8.64	308.03	158.14	
16年目	H 36	1.00705	0.99864	1.00484	0.4936	158.59	25.00	54.38	46.08	284.05	140.21	7.04	0.40	3.59	15.20	7.50	8.64	307.89	151.97	
17年目	H 37	1.00700	0.99864	1.00482	0.4746	158.84	25.04	54.16	45.89	283.93	134.75	7.05	0.40	3.58	15.18	7.20	8.64	307.75	146.06	
18年目	H 38	1.00694	0.99864	1.00480	0.4564	159.09	25.08	53.94	45.70	283.81	129.53	7.06	0.40	3.57	15.16	6.92	8.64	307.61	140.39	
19年目	H 39	1.00688	0.99864	1.00478	0.4388	159.34	25.12	53.72	45.51	283.69	124.48	7.07	0.40	3.56	15.14	6.64	8.64	307.47	134.92	
20年目	H 40	1.00682	0.99864	1.00476	0.4220	159.59	25.16	53.50	45.32	283.57	119.67	7.08	0.40	3.55	15.12	6.38	8.64	307.33	129.69	
21年目	H 41	1.00676	0.99864	1.00474	0.4057	159.84	25.20	53.28	45.13	283.45	115.00	7.09	0.40	3.54	15.10	6.13	8.64	307.19	124.63	
22年目	H 42	1.00670	0.99864	1.00472	0.3891	160.09	25.24	53.06	44.94	283.33	110.53	7.10	0.40	3.53	15.08	5.88	8.64	307.05	119.78	
23年目	H 43	0.99690	0.99472	0.99633	0.3751	159.59	25.16	52.78	44.70	282.23	105.86	7.08	0.40	3.51	15.02	5.63	8.61	305.86	114.72	
24年目	H 44	0.99689	0.99469	0.99632	0.3607	159.09	25.08	52.50	44.46	281.13	101.40	7.06	0.40	3.49	14.96	5.40	8.58	304.67	109.89	
25年目	H 45	0.99688	0.99467	0.99630	0.3468	158.59	25.00	52.22	44.22	280.03	97.11	7.04	0.40	3.47	14.90	5.17	8.55	303.48	105.25	
26年目	H 46	0.99687	0.99464	0.99629	0.3335	158.09	24.92	51.94	43.98	278.93	93.02	7.02	0.40	3.45	14.84	4.95	8.52	302.29	100.81	
27年目	H 47	0.99686	0.99461	0.99628	0.3207	157.59	24.84	51.66	43.74	277.83	89.10	7.00	0.40	3.43	14.78	4.74	8.49	301.10	96.56	
28年目	H 48	0.99684	0.99458	0.99626	0.3083	157.09	24.76	51.38	43.50	276.73	85.32	6.98	0.40	3.41	14.72	4.54	8.46	299.91	92.46	
29年目	H 49	0.99684	0.99455	0.99625	0.2965	156.59	24.68	51.10	43.26	275.63	81.72	6.96	0.40	3.39	14.66	4.35	8.43	298.72	88.57	
30年目	H 50	0.99683	0.99452	0.99623	0.2851	156.09	24.60	50.82	43.02	274.53	78.27	6.94	0.40	3.37	14.60	4.16	8.40	297.53	84.83	
31年目	H 51	0.99682	0.99449	0.99622	0.2741	155.59	24.52	50.54	42.78	273.43	74.95	6.92	0.40	3.35	14.54	3.99	8.37	296.34	81.23	
32年目	H 52	0.99681	0.99446	0.99621	0.2636	155.09	24.44	50.26	42.54	272.33	71.79	6.90	0.40	3.33	14.48	3.82	8.34	295.15	77.80	
33年目	H 53	0.99680	0.99443	0.99620	0.2534	154.52	24.36	50.11	42.41	271.39	68.77	6.87	0.40	3.32	14.43	3.66	8.31	294.13	74.53	
34年目	H 54	0.99679	0.99440	0.99619	0.2437	153.95	24.28	49.96	42.28	270.45	65.91	6.84	0.40	3.31	14.38	3.50	8.28	293.11	71.43	
35年目	H 55	0.99678	0.99437	0.99618	0.2343	153.38	24.17	49.81	42.15	269.51	63.15	6.81	0.40	3.30	14.33	3.36	8.25	292.09	68.44	
36年目	H 56	0.99677	0.99434	0.99617	0.2253	152.81	24.08	49.66	42.02	268.57	60.51	6.78	0.40	3.29	14.28	3.22	8.22	291.07	65.58	
37年目	H 57	0.99676	0.99431	0.99616	0.2166	152.24	23.99	49.51	41.89	267.63	57.97	6.75	0.40	3.28	14.23	3.08	8.19	290.05	62.82	
38年目	H 58	0.99675	0.99428	0.99615	0.2083	151.67	23.90	49.36	41.76	266.69	55.55	6.72	0.40	3.27	14.18	2.95	8.16	289.03	60.20	
39年目	H 59	0.99674	0.99425	0.99614	0.2003	151.10	23.81	49.21	41.63	265.75	53.23	6.69	0.40	3.26	14.13	2.83	8.13	288.01	57.69	
合計(H21~H60)						4,995.13	813.66	1,649.54	1,388.58	8,846.91	3,410.23	246.06	15.70	125.99	524.90	221.89	257.73	94.81	9,629.54	3,726.93

注)本分析では休日交通係数は考慮していない。