

国 道 1 0 号
新 富 バ イ パ ス

平 成 2 0 年 3 月 1 2 日

国 土 交 通 省 九 州 地 方 整 備 局

目 次

1. 新富バイパスの概要	道路-13-1
2. 事業の効果及び必要性	道路-13-4
2. 1 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-13-4
2. 2 事業の投資効果	道路-13-11
2. 3 事業の進捗状況	道路-13-17
3. 事業の進捗の見込み	道路-13-20
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性	道路-13-22
5. 対応方針（原案）	道路-13-24
○巻末資料（客観的評価指標）	道路-13-25

1. 新富バイパスの概要

(1) 国道 10 号の概要

国道 10 号は、福岡県北九州市を起点に大分県大分市を經由し、宮崎県宮崎市から鹿児島県鹿児島市へ至る延長約 521km の重要な幹線道路であり、九州地方で最も長い国道である。本路線は、県境に峠があるものの、全体的には平坦な路線で、東九州を南北に縦断する主要幹線道路であり、産業・生活道路として重要な役割を果たしている。

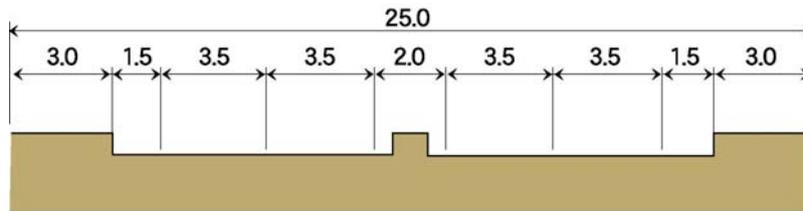
さらに、産業が盛んな県北地域と県都宮崎市を結ぶ主要幹線道路であるとともに、沿道の住民にとっても生活を支える重要な路線である。しかし、本路線は、新富町を含む周辺地域から宮崎市への通勤通学に利用されており、平日の朝夕の時間帯に交通が集中することから、交通渋滞が発生し、沿道住民の生活に支障をきたしている。そのため、交通混雑の緩和及び交通安全を確保し、交通の円滑化を図る道路整備が求められている。

■ 国道 10 号位置図

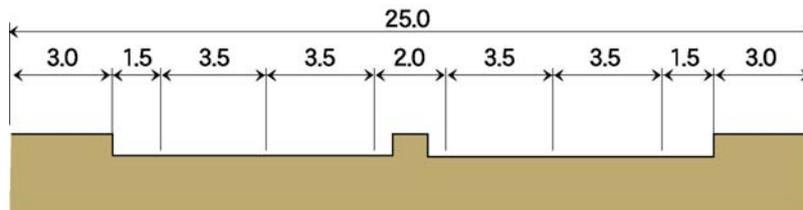


■国道10号新富バイパス 標準断面図 (単位:m)

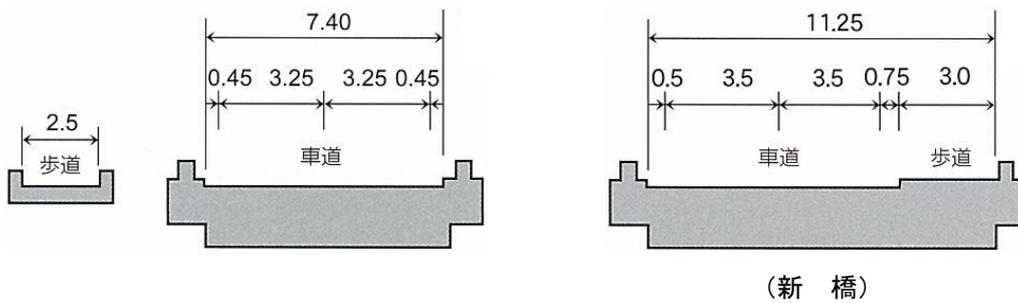
○4種1級 設計速度 60km/h



○3種1級 設計速度 80km/h



○3種1級 (橋梁部) 設計速度 80km/h



2. 事業の効果及び必要性

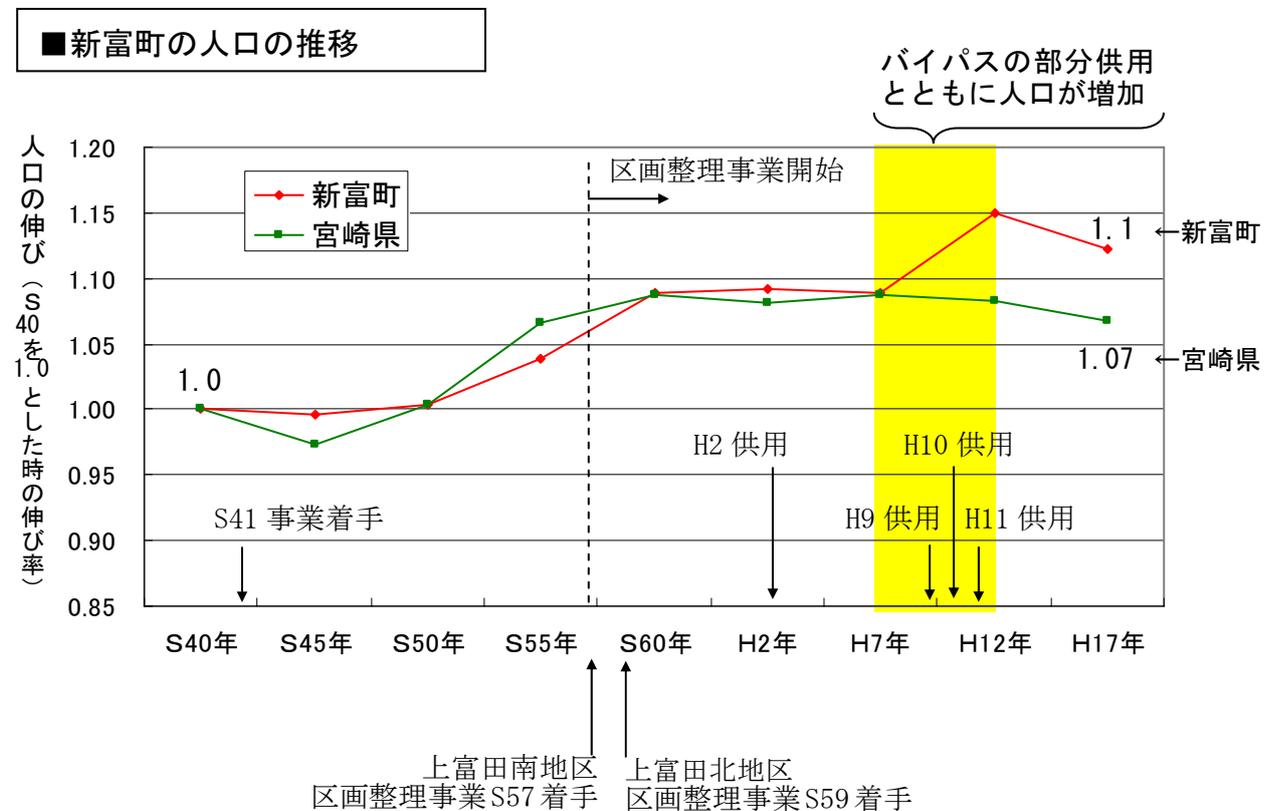
2. 1 事業を巡る社会情勢等の変化

○地域の概況

1) 人口の推移

平成 17 年国勢調査による宮崎県の総人口は約 115 万人で、平成 12 年と比べると約 17,000 人の減少となっている。

新富町の人口は、基準年（昭和 40 年）に対し、バイパスの部分供用とともに 1.15 まで伸びているが、その後、やや減少している。

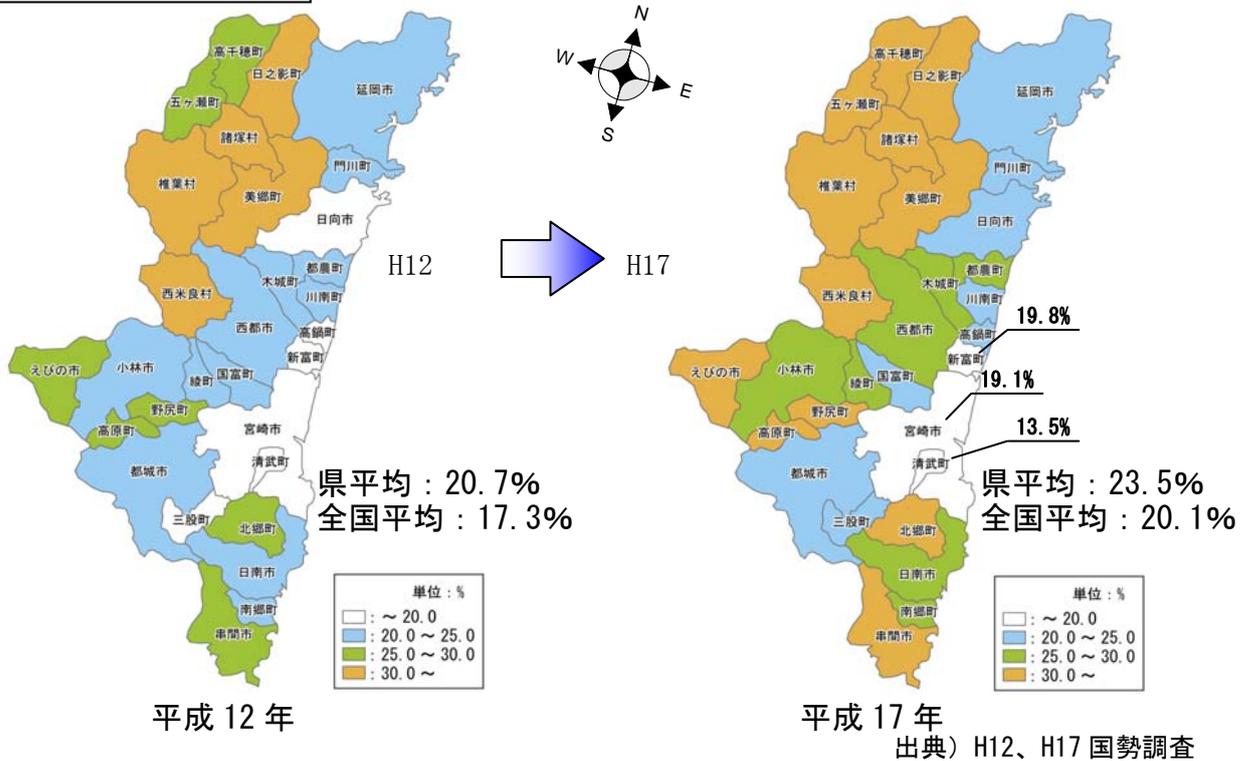


出典) 国勢調査

2) 高齢化率の推移

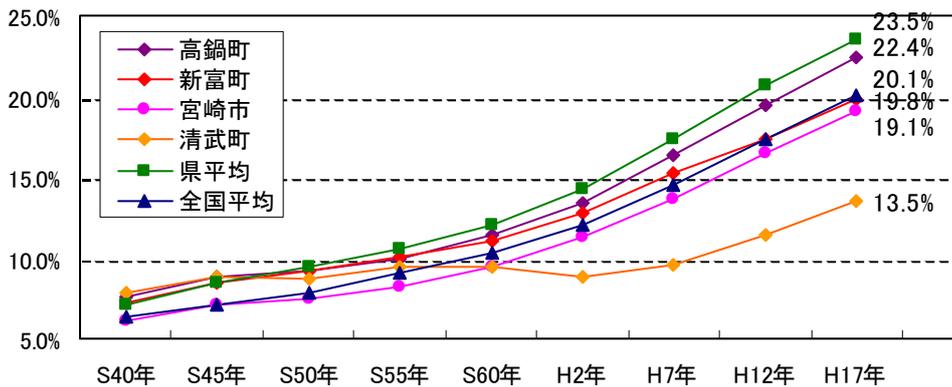
宮崎県の高齢化率は、全県的に進展している。新富町(19.8%)の高齢化率は、宮崎市(19.1%)、清武町(13.5%)とともに、全国平均より低い値になっているが、他地域と同様に上昇している。

■ 高齢化率の推移



■ 高齢化率の推移

新富町の高齢化率は県平均から比べると低いが、全国平均と同程度である。



■ 高齢化率

	S40年	S45年	S50年	S55年	S60年	H2年	H7年	H12年	H17年
高鍋町	7.6%	8.8%	9.2%	9.9%	11.4%	13.4%	16.4%	19.4%	22.4%
新富町	7.2%	8.5%	9.2%	10.1%	11.1%	12.8%	15.3%	17.4%	19.8%
清武町	7.8%	8.8%	8.7%	9.4%	9.4%	8.8%	9.5%	11.4%	13.5%
宮崎市	6.2%	7.0%	7.5%	8.3%	9.4%	11.3%	13.7%	16.5%	19.1%
県平均	7.1%	8.4%	9.5%	10.5%	12.0%	14.2%	17.4%	20.7%	23.5%
全国平均	6.3%	7.1%	7.9%	9.1%	10.3%	12.0%	14.5%	17.3%	20.1%

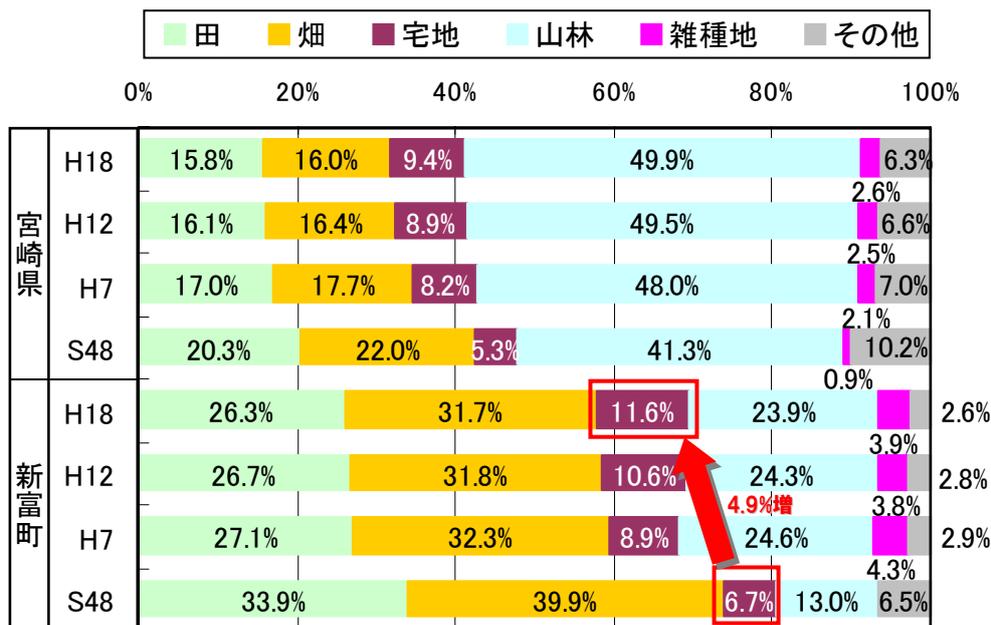
出典) 国勢調査

3) 沿道土地利用の推移

新富町における地目別民有地面積の推移をみると、宅地の割合が昭和48年から4.9%増加（宮崎県では4.1%）している。

■新富町の地目別民有地面積比率の推移

新富バypassの事業進行に伴い宅地割合が増加（約30年で4.9%の増加【S48(6.7%)→H18(11.6%)】）



■新富町の地目別民有地面積の推移

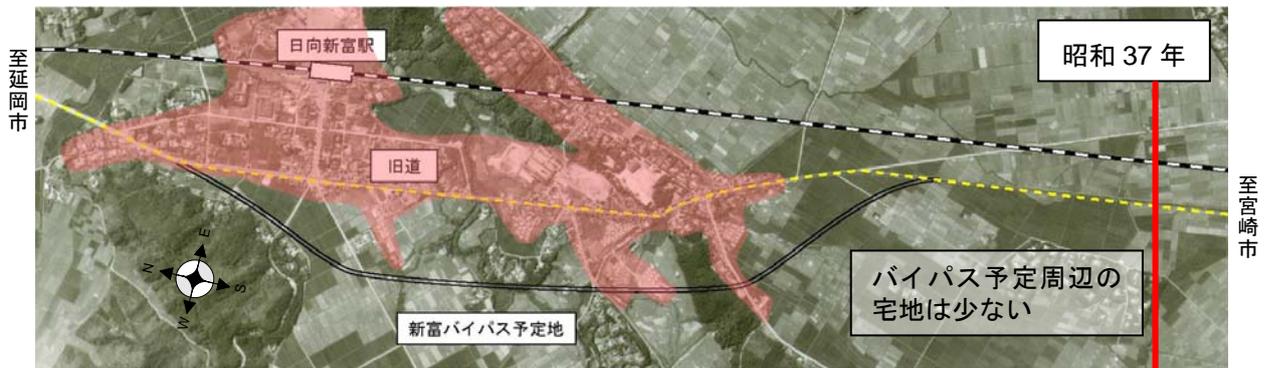
(ha)

	年次	田	畑	宅地	山林	雑種地	その他
宮崎県	H18	39,004	39,423	23,093	122,932	6,456	15,564
	H12	39,931	40,774	21,978	122,880	6,230	16,391
	H7	41,728	43,270	20,096	117,655	5,076	17,149
	S48	45,669	49,562	11,919	92,918	1,915	22,875
新富町	H18	1,116	1,347	494	1,017	165	112
	H12	1,146	1,369	457	1,044	161	121
	H7	1,181	1,407	387	1,072	189	126
	S48	1,260	1,481	248	484	0	243

出典) 宮崎県統計年鑑

■新富バイパス沿道の宅地の推移

凡例  : 宅地

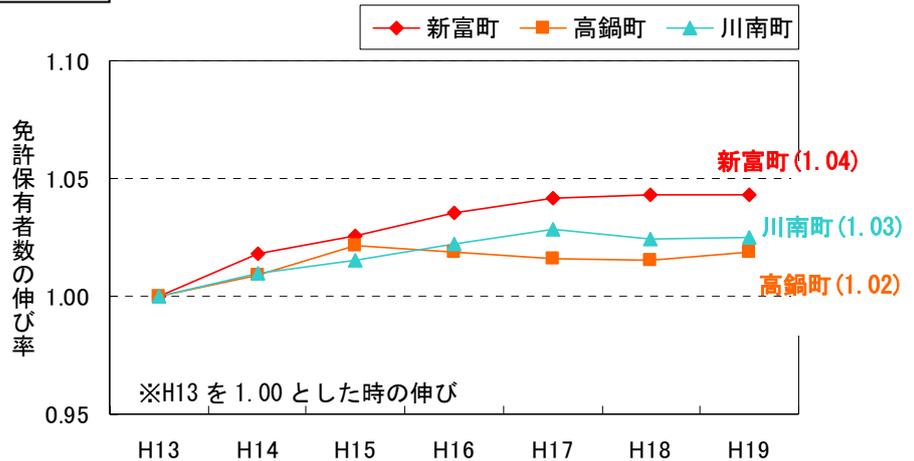


4) 運転免許保有者数と自動車保有台数の推移

新富町の運転免許保有者数は、年々増加している。

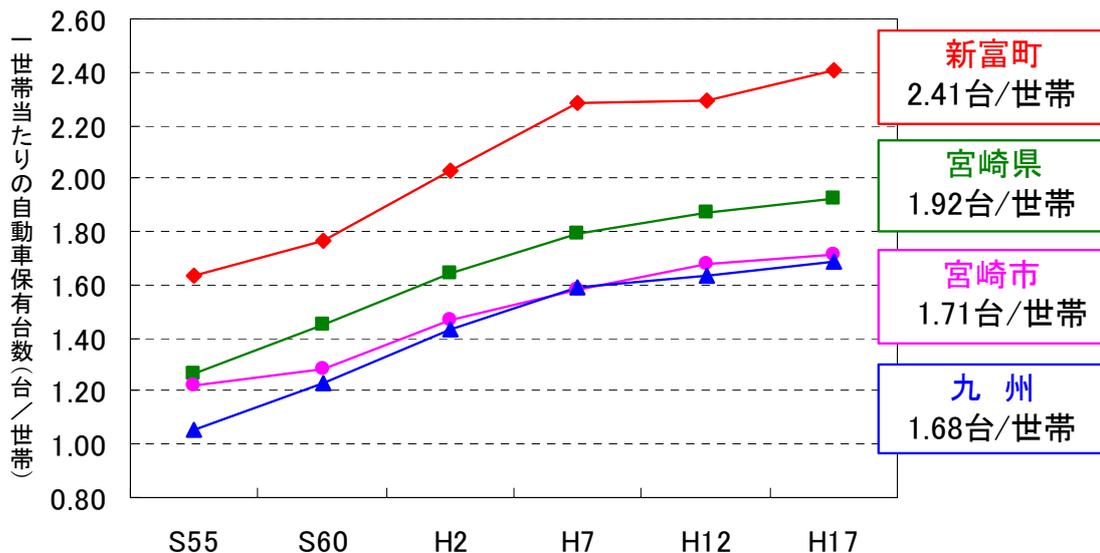
一世帯当たりの自動車保有台数も年々増加しており、新富町は平成 19 年で 2.41 台/世帯であり、宮崎県平均の 1.92 台/世帯を上回る。

■運転免許保有者数の推移



※1) 各年 12 月末時点の免許保有者数
 ※2) H12 年以前のデータは県警本部に残っていないため、H13 年以降で整理した
 出典) 宮崎県警察本部交通部免許課

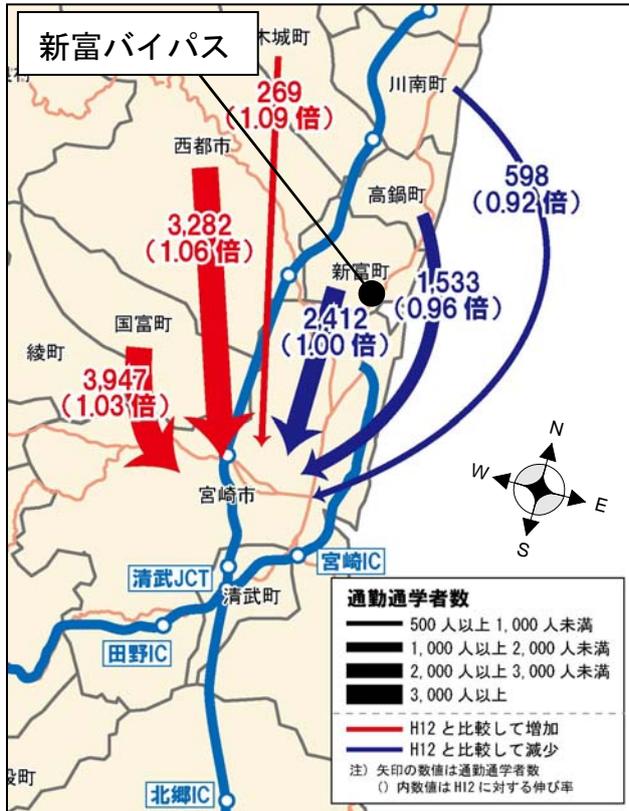
■一世帯当たりの自動車保有台数の推移



※数値は、H17 年の一世帯あたりの自動車保有台数
 ※軽自動車保有台数の S54 年以前の調査結果が存在しないため、S55 年以降で整理した。
 出典) H12、H17 年：市区町村別自動車保有車両数、市区町村別軽自動車車両数
 H2、H7 年：九州の自動車保有台数統計資料
 S55、S60 年：九州各県市町村別車種別保有車両数統計資料 (S55 年輕自動車除く)
 S55 年：(社) 全国軽自動車協会連合会貸与資料 (軽自動車)
 国勢調査

5) 通勤通学流動

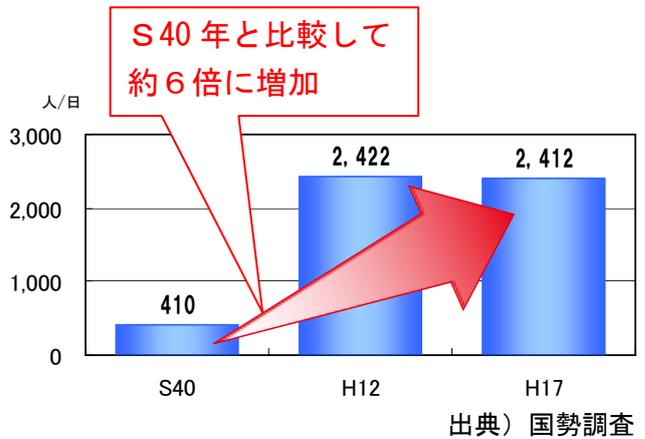
■新富町から宮崎市への通勤通学人口



出典) 国勢調査

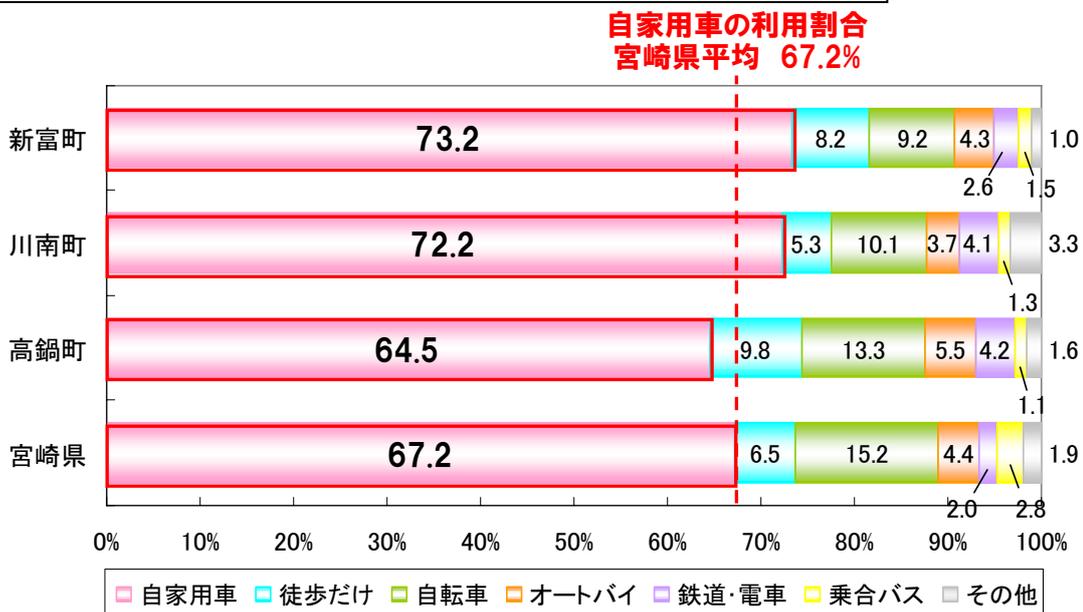
新富町から宮崎市への通勤通学人口は、平成12年からほぼ横ばいであるが、事業化当時(昭和40年)と比較すると約6倍(新富町)に増加している。

■新富町から宮崎市への通勤通学人口の推移



新富町の通勤通学利用交通手段の内訳でもっとも多いのは自家用車であり73.2%であり、宮崎県平均(67.2%)を5ポイント上回り、自動車の利用割合が高い。

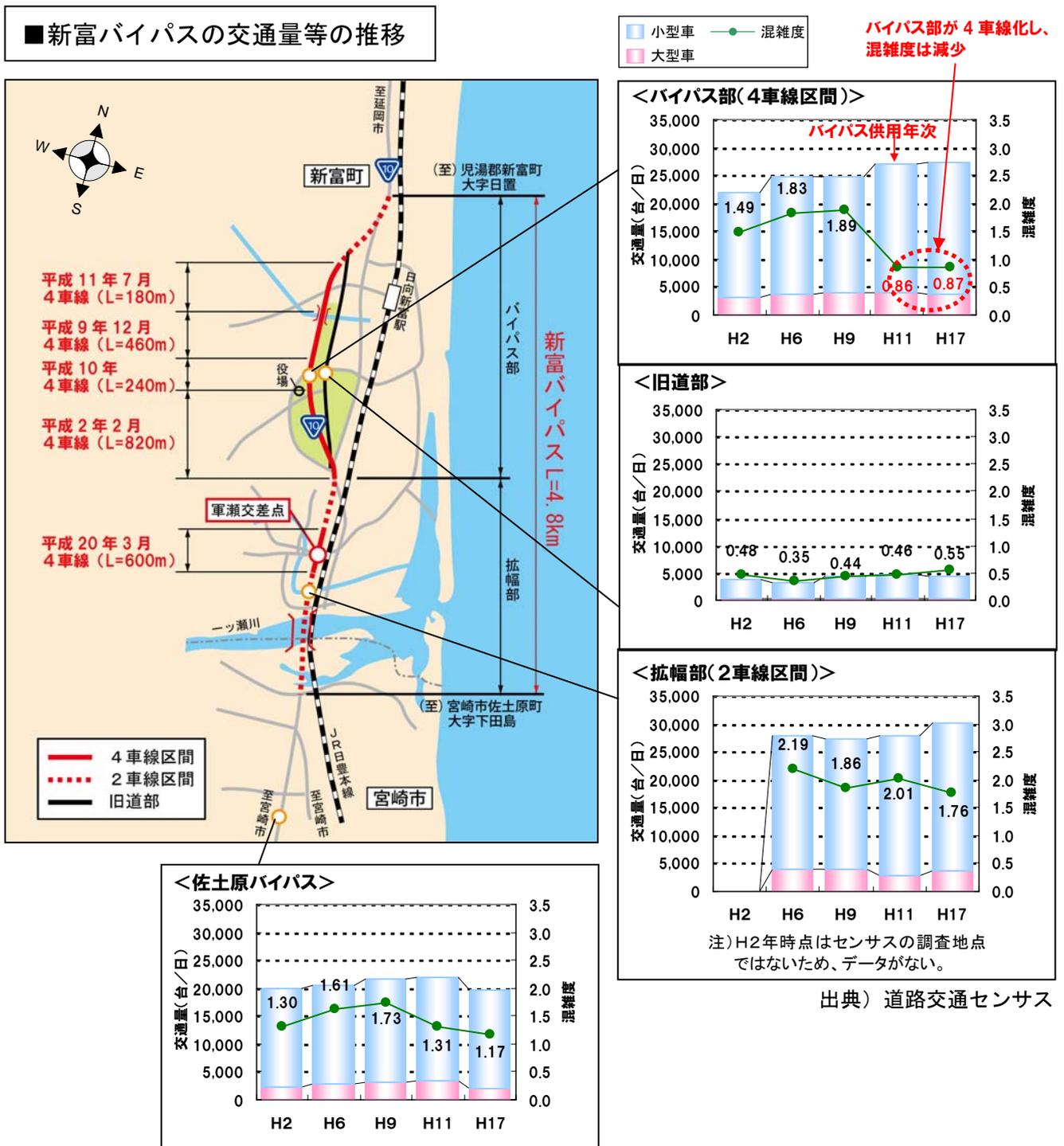
■新富町や国道10号新富町以北における通勤通学利用交通手段



出典) H12 国勢調査

6) 交通量等の推移

新富バイパス事業区間の交通量は、およそ2万7千台/日～3万台/日であり、年々増加の傾向にある。バイパス部の4車線区間では、混雑が解消されたが、現道拡幅部の2車線区間では、混雑度2.0前後で高く推移している。



2. 2 事業の投資効果

(1) 事業の効果及び必要性

効果1 交通混雑の緩和

1) 軍瀬交差点（主要渋滞ポイント）の渋滞状況の変化

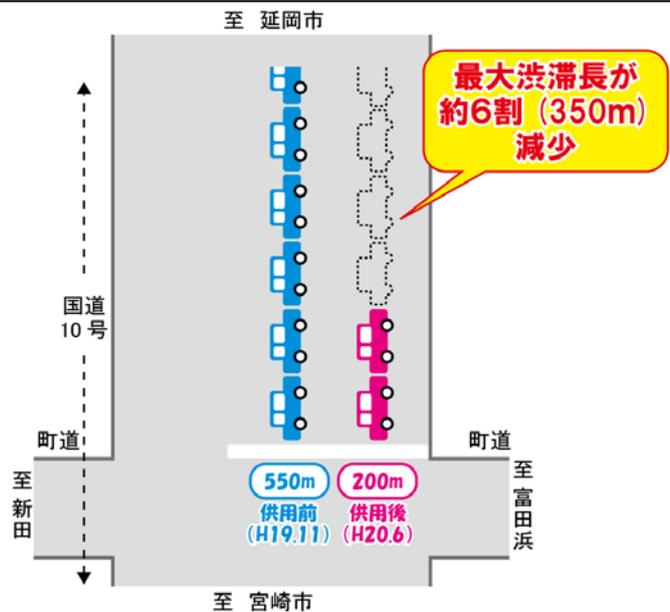
平成19年度に軍瀬交差点の改良を含めたL=0.6kmの4車線化が完了し、延岡市方面から宮崎市方面の夕方の最大渋滞長（18時台）が550mから200mへと350m減少（約6割減少）し、渋滞緩和が図られた。

今後の完成供用による、さらなる渋滞緩和が期待される。

■軍瀬交差点の位置



■軍瀬交差点の最大渋滞長の変化(18時台)



【供用前】H19. 11. 13（火）：軍瀬交差点付近の供用前調査結果
【供用後】H20. 6. 26（木）：軍瀬交差点付近の供用後調査結果

■軍瀬交差点における渋滞状況の変化



(H19. 11. 13 延岡方面)



(H20. 7. 23 延岡方面)

<地域からの声>

- ・軍瀬交差点が4車線化されたことで、渋滞が緩和しました。(新富町役場Aさん)
- ・通勤時の交差点でのイライラが解消しました。(新富町立地事業所Bさん)
- ・軍瀬交差点の4車線化で、交差点前後でも渋滞が緩和していると感じます。(沿線商業施設Cさん)

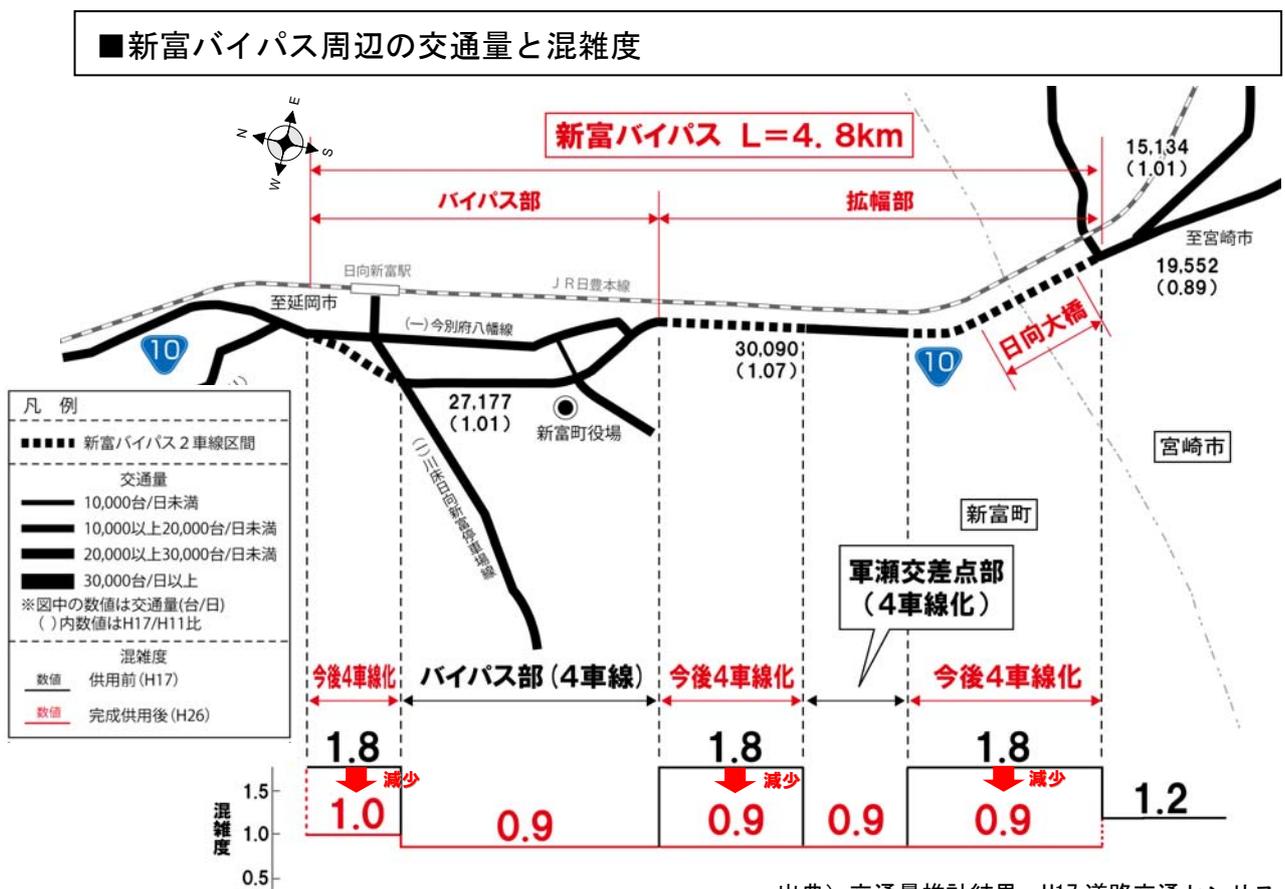


2) 新富バイパスへ集中する交通量

バイパス部 4 車線化区間や平成 19 年度末に供用した軍瀬交差点付近 4 車線化区間では、混雑度が 1.0 を下回り、交通混雑の緩和が図られている。

一方、2 車線区間では、混雑度が 1.8 を上回る状況にあり、依然として交通混雑の解消には至っていない。

今後の全線 4 車線化により、混雑度の低減が期待され、早期の全線 4 車線化が求められる。



混雑度の目安

- 【1.0 未満】昼間 12 時間を通して、道路の混雑がなく、円滑に走行できる
- 【1.0~1.25】昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間(ピーク時)ある
- 【1.25~1.75】ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態
- 【1.75 以上】慢性的混雑状態を呈する

地域からの声

- ・以前に比べ、渋滞は緩和していると思うが、日向大橋で立ち往生することが多く、軍瀬交差点が改良されたのに、渋滞緩和を実感出来ない部分もあります。
- ・このため、地域の方からも当該区間の 4 車線を望む声が特に多い状況です。
(新富町役場まちおこし課 D さん)

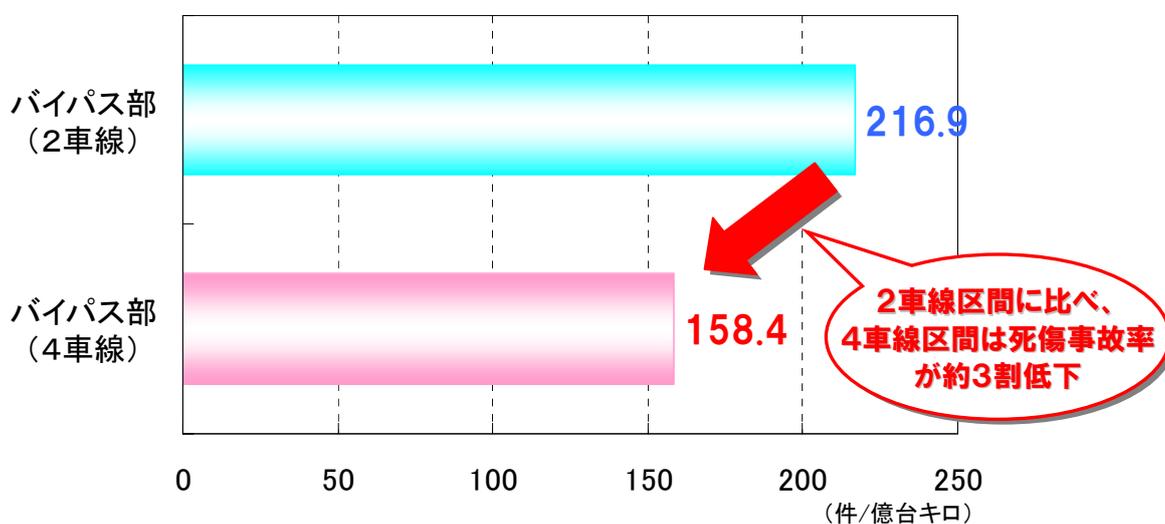


効果2 交通安全性の確保

過去5年間の死傷事故率を比較すると、バイパス部の2車線区間では死傷事故率が約217件/億台キロなのに対し、4車線区間では約158件/億台キロと、死傷事故率が約3割低減しており、4車線化による安全性向上がうかがえる。

今後の全線4車線化により、さらなる安全性の向上が期待される。

■過去5年間（H14～H18）のバイパス部の死傷事故率の比較



<地域からの声>

- ・バイパス区間は4車線化後、しばらくの間は交通事故が増えることもあったが、最近は4車線化になれ、交通事故は減少しています。
- ・また、中央分離帯が設定されているため、安全性も高まっていると思います。(沿線商業施設Cさん)

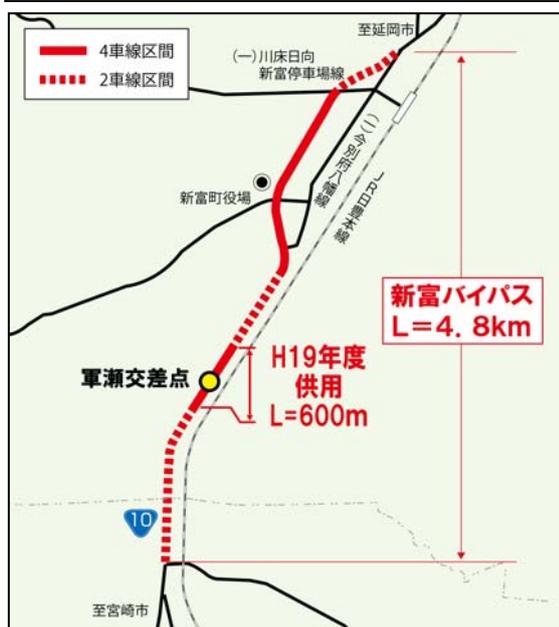


効果3 沿道環境の改善

新富バイパスの供用により、軍瀬交差点付近（L=600m）の騒音レベルは、昼間で69dB、夜間で65dBとなり、環境基準（昼間=70dB、夜間=65dB）および要請限度（昼間=75dB、夜間=70dB）を達成した。

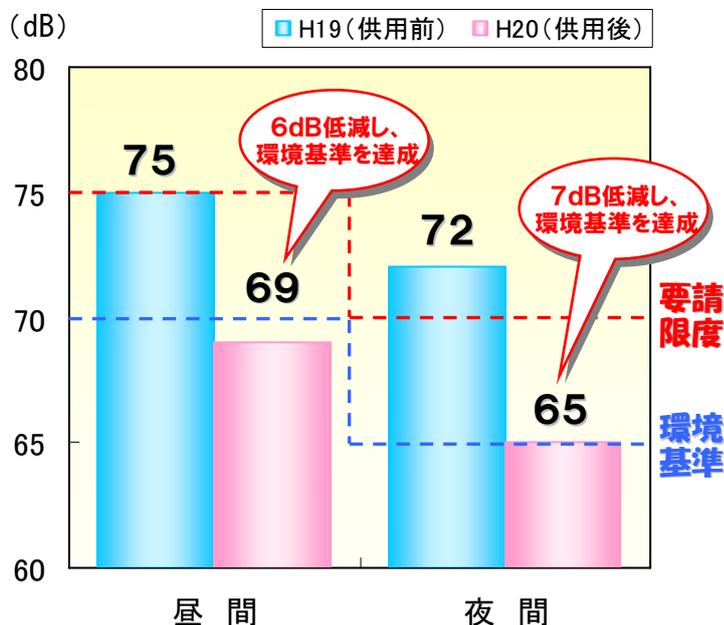
今後の全線4車線化により、さらなる沿道環境の改善が期待される。

■調査ポイント位置図



■騒音レベルの変化

<軍瀬交差点付近>



※要請限度：【昼間】75dB 【夜間】70dB
 環境基準：【昼間】70dB 【夜間】65dB
 出典) H19環境センサス、供用後調査結果

効果4 地域経済の活性化を支援

本事業の4車線化や区画整理事業に伴い、宅地化が進展し、沿線に商業施設が立地するようになった。これに伴い大型スーパーやコンビニエンスストアの立地が進み、平成19年度末の軍瀬交差点付近の4車線化後にもコンビニエンスストアが立地した。

また、事業化以降、年々商品販売額は増加しており、今後の全線4車線化による、さらなる地域経済の活性化が期待される。

■新富バイパス沿線の商業施設の立地状況



<地域からの声(商業施設)>

【商業施設A】

- ・軍瀬交差点付近が4車線化され、大きな駐車場を確保出来るようになり、立地しました。
- ・一般ドライバーや地域住民のほか、大型トラックドライバーの利用も多く、利用者と売上は徐々に増加しており、今後の日向大橋等の4車線化にも期待しています。

【商業施設B】

- ・大きな駐車場を確保出来る状況となったため立地し、利用者は車で来られる方が多く、軍瀬交差点の4車線化により売上も徐々に増加しています。

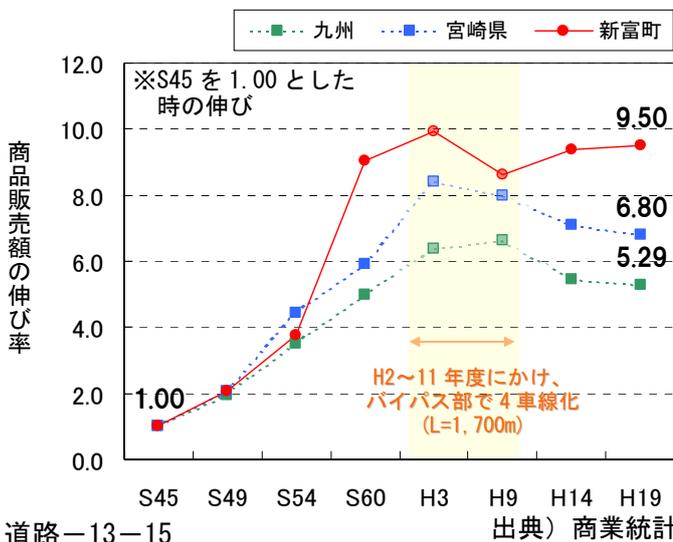
【商業施設E】

- ・土日には宮崎市方面からの買い物客もあり、今後の4車線化による買い物客の増加に期待しています。



- H2年以降のバイパス区間4車線化後に立地
 - 軍瀬交差点4車線化後に立地
 - 新富町の企業立地用売地
 - ※()内は立地年
- 4車線区間
- - - 2車線区間

■新富町の商品販売額の変化(伸び率)



<地域からの声(役場)>

- ・軍瀬交差点付近に企業誘致用売地があり、大型量販店等から問い合わせがあった。今後の4車線化による郊外店等の進出への期待が大きい。



(新富町役場
まちおこし課)

(2) 事業の投資効果

1) 事業の目的

国道10号新富バイパスは、児湯郡新富町から宮崎市佐土原町にかけて縦断する、宮崎市と宮崎県北部を結ぶ重要な路線である。バイパス部と現道拡幅部から構成される本路線は、渋滞対策と交通安全の確保を目的としている。

2) 費用便益効果分析結果【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20年度			
供用年	平成22年度			
初年便益	2.9億円	0.75億円	0.30億円	3.9億円
基準年における現在価値(B)	116億円	31億円	14億円	161億円

②費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成20年度		
単純合計	62億円	14億円	76億円
基準年における現在価値(C)	54億円	5.3億円	59億円

③評価指標の算定結果(残事業区間)

費用便益比(CBR)	$B/C = 2.7$
------------	-------------

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。

3) 費用便益効果分析結果【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20年度			
供用年	昭和44年度			
初年便益	3.6億円	0.47億円	0.09億円	4.2億円
基準年における現在価値(B)	997億円	144億円	33億円	1,174億円

②費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成20年度		
単純合計	156億円	16億円	172億円
基準年における現在価値(C)	203億円	41億円	244億円

③評価指標の算定結果(全事業区間)

費用便益比(CBR)	$B/C = 4.8$
------------	-------------

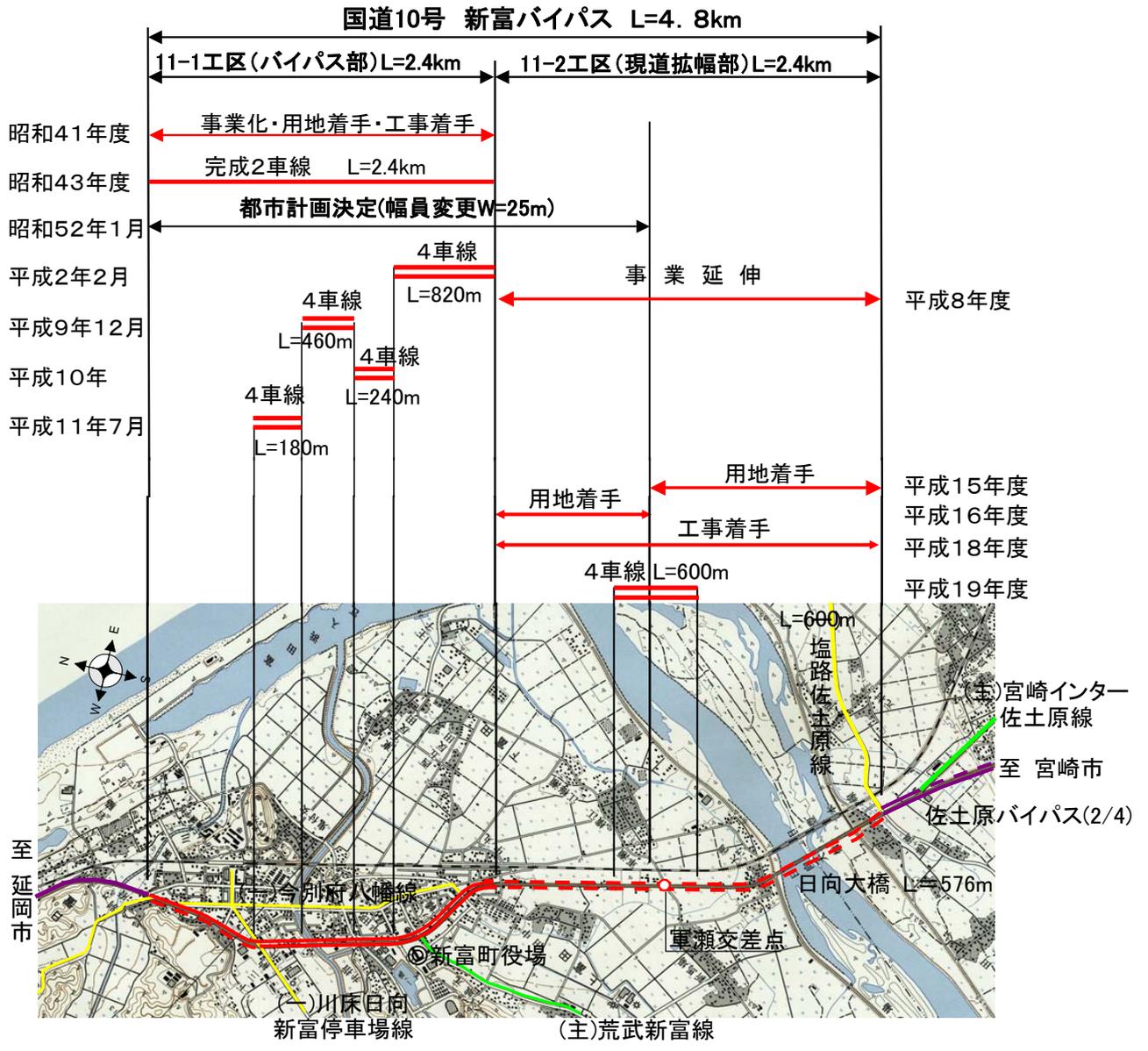
注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

2. 3 事業の進捗状況

新富バイパスのバイパス部は、昭和 41 年度に事業化し、43 年度に 2 車線バイパスとして供用された。その後、上富田南・北地区土地区画整理事業にあわせ、4 車線化を進め平成 11 年度までに 1.7km の 4 車線供用を図っている。一方、現道拡幅部については、平成 8 年度より日向大橋の老朽化対策及び軍瀬交差点の渋滞解消を目的として事業に着手し、平成 19 年度には軍瀬交差点部 0.6km の供用を図ったところである。

(1) 事業の経緯

	バイパス部	現道拡幅部
昭和 41 年	事業化	
	用地着手	
	工事着手	
昭和 43 年	2400m 供用 (2 車線)	
昭和 52 年	都市計画決定	
平成 2 年	820m 供用 11-1 工区	
平成 8 年		事業延伸
平成 9 年	460m 供用 11-1 工区	
平成 10 年	240m 供用 11-1 工区	
平成 11 年	180m 供用 11-1 工区	
	事業再評価	
平成 15 年		用地着手 (軍瀬交差点～新富 BP 終点)
平成 16 年		用地着手 (11-2 工区起点～軍瀬交差点)
平成 18 年		工事着手
平成 19 年		600m 供用 11-2 工区



(2) 事業進捗状況

○執行済み額及び進捗率

バイパス部

	全体事業費	H19 年度末進捗	進捗率
事業費	約 67 億円	約 48 億円	約 72%
うち用地補償費	約 22 億円	約 15 億円	約 68%

現道拡幅部

	全体事業費	H19 年度末進捗	進捗率
事業費	約 95 億円	約 42 億円	約 44%
うち用地補償費	約 17 億円	約 15 億円	約 88%

(3) 前回再評価時からの変化

項目	前回評価	今回評価
事業延長	4. 8 km	4. 8 km
事業費	約 1 3 7 億円	約 1 6 2 億円
供用目標	—	平成 21 年度 (田中地区)
残事業 B/C	5. 1	2. 7
全事業 B/C	3. 1	4. 8

(4) 事業費増額の理由

	前回 評価	今回 評価	増減	理 由
全体 事業費 計	約 137 億円	約 162 億円	約 25 億円	下記内訳のとおり
工事費 等	約 100 億円	約 123 億円	約 23 億円	○台風襲来に伴う河川改修計画見直しにより橋梁形式等が変更【約 16 億円】 ○地盤改良の追加による増【約 2 億円】 ○機能補償道路の追加【約 1 億円】 等
用地 及び 補償費	約 37 億円	約 39 億円	約 2 億円	○補償単価等の変動等によるもの

3. 事業の進捗見込み

(1) 今後の事業進捗の見込み

新富バイパスの平成 19 年度末の事業進捗率は、バイパス部は事業費ベースで約 72%であり、そのうち用地進捗率は約 68%に達している。また、現道拡幅部は事業費ベースで約 44%であり、そのうち用地進捗率は約 88%に達している。

今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、現道拡幅部の田中地区、日向大橋関連、バイパス部の完成 4 車線化等の事業進捗を図っていく。

本事業の推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。

(2) 地元の協力体制

○要望活動状況

国道 10 号の渋滞に対する地元住民からの行政相談及び地元自治体からの対策を望む強い要望が出ている。

年月	要望者	内容	要望先
平成 10 年 6 月	新富町長 新富町議会議長	国道 10 号新富バイパス完成部のお礼と、日向大橋関連の整備促進について	建設本省 九州地建
平成 10 年 9 月	新富町長 建設課長	国道 10 号新富バイパスの日向大橋関連の事業区間延長と 4 車化について	九州地建 宮崎工事
平成 10 年 11 月	新富町長 新富町議会議長 町議会議員	国道 10 号新富バイパスの日向大橋関連の整備促進について(早期工事着手、未着手区間早期渋滞解消)	九州地建 宮崎工事
平成 12 年 2 月	新富町長 新富町議会議長 常任委員会 委員長 委員 3 名 事務局長	国道 10 号新富バイパスの日向大橋関連の整備促進について	九州地建 宮崎工事
平成 14 年 3 月	新富町長	国道 10 号（新富バイパス日向大橋）架け替えの 4 車線化整備について	宮崎河川国道
平成 15 年 10 月	新富町長	国道 10 号新富バイパスの早期 4 車線化整備について	九州地整 宮崎河川国道
平成 20 年 4 月	新富町長	国道 10 号新富バイパスの早期完成について	国土交通本省 宮崎河川国道

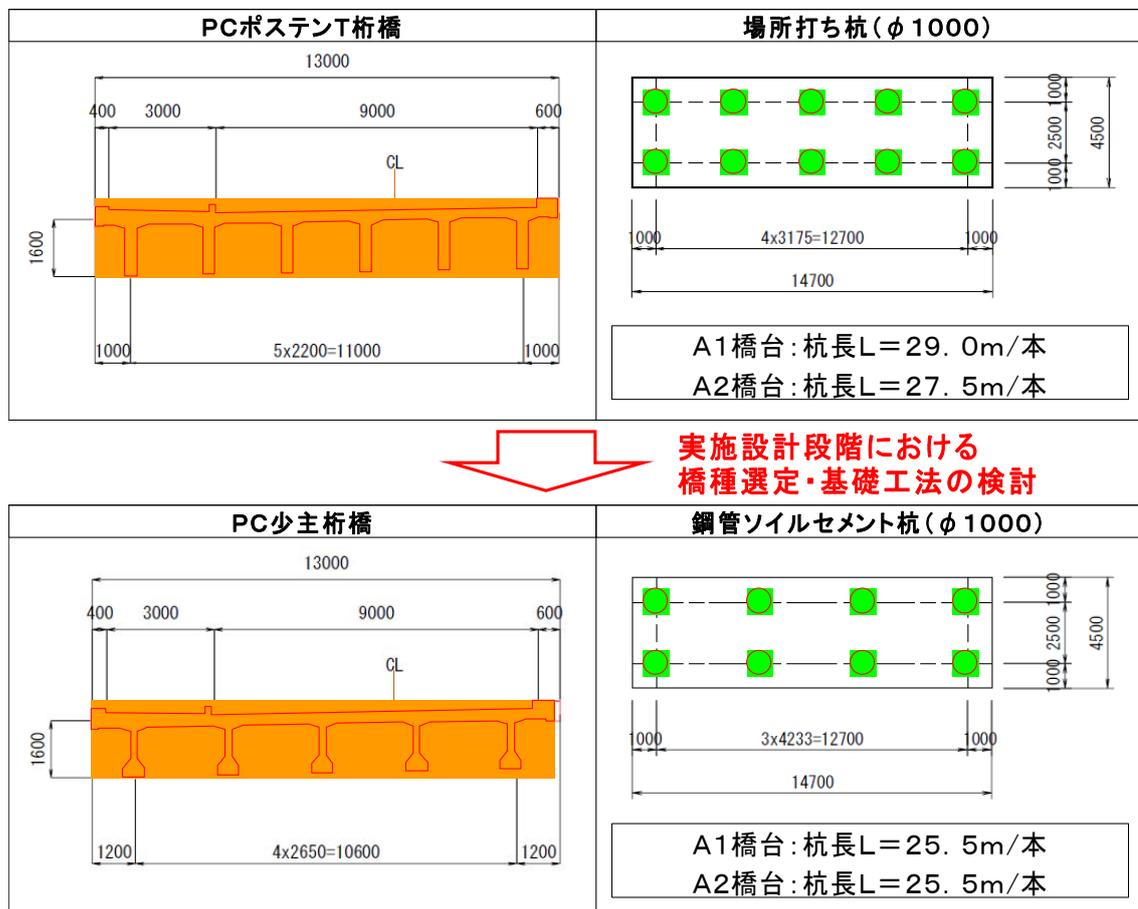
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト削減の対応

事業実施に当たっては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減を図るとともに、早期供用による事業執行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。

■具体的な実施状況

横江川橋の橋種選定及び基礎工法の検討【約 700 万円のコスト縮減】



※変更点：PCポステンT桁橋→PC少主桁橋（約 300 万円）
場所打ち杭 → 鋼管ソイルセメント杭（約 400 万円）

(2) 代替案等の可能性

新富バイパスは地形条件、既存道路とのアクセス性、河川・集落等のコントロールポイント等を総合的に勘案して計画したもので、代替案の可能性はない。

5. 対応方針（原案）

[事業継続]

新富バイパスは、県都宮崎市と県北地域を連絡する重要な路線であり、交通混雑の緩和や、交通安全の確保等に寄与することを目的として整備するものである。

また、本路線の早期完成を求める声は強く、地元自治体などから積極的な整備促進要望がなされているところである。

現在までに、事業進捗率は、バイパス部は事業費ベースで約 72%であり、そのうち用地進捗率は約 68%に達している。また、現道拡幅部は事業費ベースで約 44%であり、そのうち用地進捗率は約 88%に達しており、引き続き早期完成に向けて事業推進することにより、周辺地域等への整備効果の発現が大きく期待できることから、全線供用に向けて事業を継続することとしたい。

卷末資料
(客觀的評價指標)

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	国道10号 新高バイパス
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件 事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 4.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 930億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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混雑交通遮断量が10,000台時/日以上の沿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 □ 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 □ 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ISD規格背荷海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	<p>区間b 当該区間について：国道10号新高バイパス 当該区間の渋滞損失時間：49.2万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率：8.1割削減</p> <p>対象区間 (H17道路交通センサス区間番号1019) 改善見込み (混雑時旅行速度17.9km/h → 44.0km/h)</p> <p>バイパス区間の走行速度が向上 (39.0km/h → 48.4km/h) したため、今別府～鹿ヶ淵間を運行する宮崎交通バスの利便性が向上する</p>
物流効率化の支援		

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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路線密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> D10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線密度が向上する <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 <input type="checkbox"/> 高層自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input 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 <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図込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的差障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"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が600台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が600人/日以上全てに該当する区間において、自転車利用空間を確保することにより、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に新たにバリアフリー化される	<p>上富田地区土地区画整理事業 上富田南地区土地区画整理事業</p> <p>沿線の商業施設立地により、新富町の商業販売額が増加(345~H19で9.5倍増加)</p>	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が600台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が600人/日以上全てに該当する区間において、自転車利用空間を確保することにより、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に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	
		安全で安心できるくらしの創出	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が図込まれる	<p>新富町~県立宮崎病院(三次医療施設)の搬送時間の短縮(53分⇒33分)</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 取道等に死傷事故率が500件/便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/20日以上（当該区間が通学路である場合は500台/20日以上）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児童・園児が40人以上の場合、又は歩行者交通量50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 <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箇所の手道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 <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	<p>国道10号新富ハイパスは、第1次緊急輸送道路ネットワークの位置付けあり</p>	
		<input type="checkbox"/> 並行する常速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 取道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架設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"/> 取道等の非前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通誘導区間を解消する <input type="checkbox"/> 避路路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 職員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		
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 取道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 取道等における自動車からのSPM排出削減率		<p>CO2排出削減量：636t/年</p> <p>評価対象区間（並行区間）：（県）今別府八幡線、（主）宮崎高橋線 排出削減量：1.4t/年、排出削減率：約2割削減 ハイパス等についてNOx排出増加量：3.1t/年</p> <p>評価対象区間（並行区間）：（県）今別府八幡線、（主）宮崎高橋線 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：約2割削減 ハイパス等についてSPM排出増加量：0.5t/年</p> <p>夜間騒音限度超過の状況と改善の量込み 騒音レベル72dB ⇒ 65dB（車道交差点）</p>
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる		
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる				
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる				

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
国道10号	新富バイパス	4.8km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,100～38,900	4	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	156億円	16億円	172億円
うち残事業分	62億円	14億円	76億円
基準年における 現在価値（C）	203億円	41億円	244億円
うち残事業分	54億円	5.3億円	59億円

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	平成20年度			
供用年	昭和44年度			
単年便益 (初年便益)	3.6億円	0.47億円	0.09億円	4.2億円
基準年における 現在価値（B）	997億円	144億円	33億円	1,174億円
うち残事業分	116億円	31億円	14億円	161億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	4.8
経済的純現在価値（事業全体）	930億円
経済的内部収益率（事業全体）	76%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	102億円
経済的内部収益率（残事業）	15%

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 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	27,100~38,900	±10%	2.5 ~ 3.0
事業費	62億円	±10%	2.5 ~ 3.0
事業期間	5年	±20%	2.6 ~ 2.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：新富バイパス（事業全体）

（推計時点 H17年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [新富バイパス] : 4.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	7,000	32,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4.2	6.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	16	34	
②主な周辺道路 ^{※4}	東九州道 (高鍋IC ~西都 IC) : 12.0km	交通量	[台/日]	7,400	6,800
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	14	13
	(主)宮崎 高鍋線 : 16.3km	交通量	[台/日]	6,300	3,400
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	29	12
	(県)今別 府八幡線 : 1.9km	交通量	[台/日]	14,200	1,800
		走行時間	[分]	3.6	2.7
		走行時間費用	[億円/年]	11	1.1
	(県)木城 西都線 : 7.8km	交通量	[台/日]	8,900	7,800
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	21	17
③その他道路合計 : 919.4km	走行時間費用	[億円/年]	2,294	2,288	
			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 : 962.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,385	2,366	19

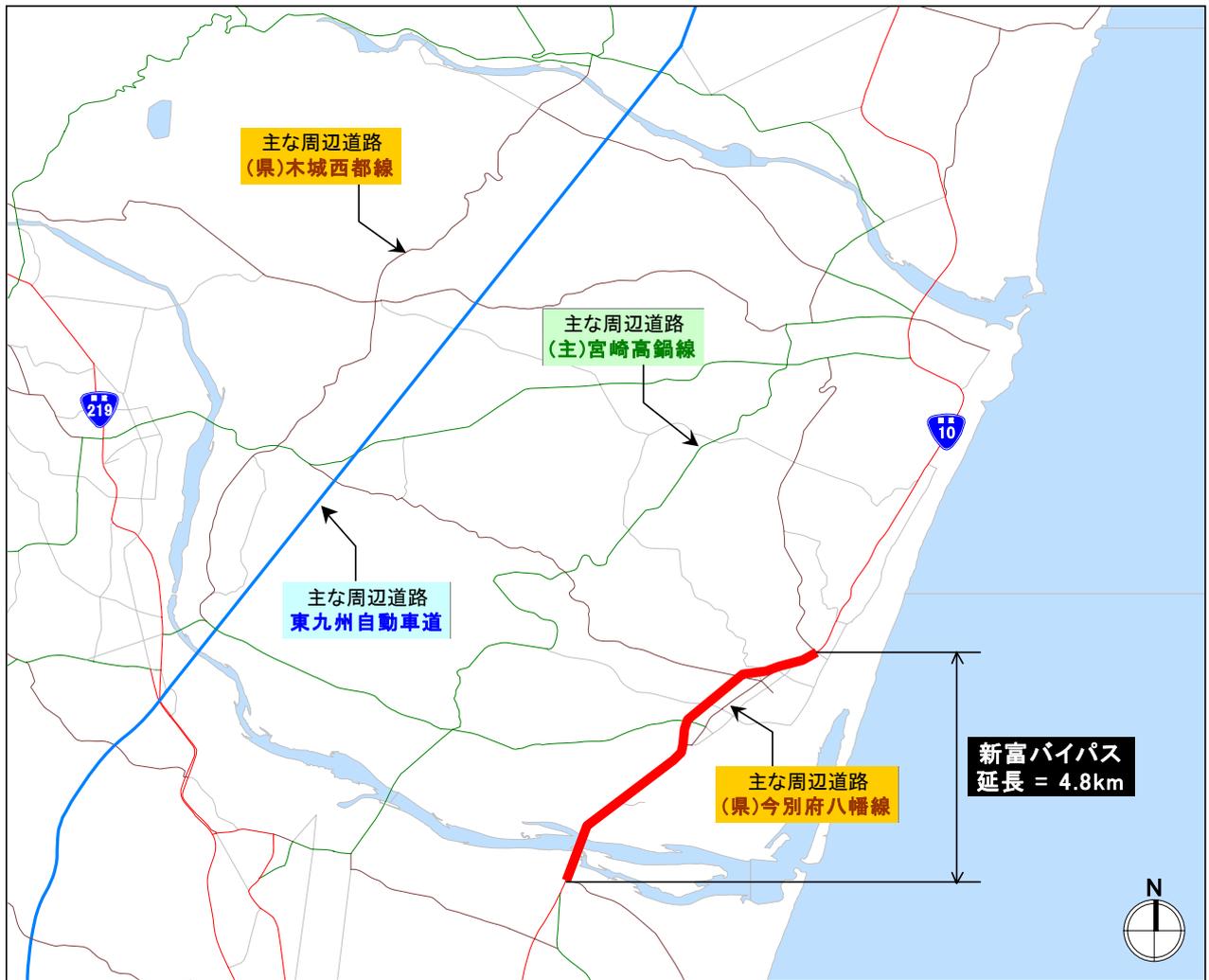
※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。



交通状況の変化

様式-3①

事業名：新富バイパス（残事業）

（推計時点 H17年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [新富バイパス] : 4.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	26,000	32,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7.2	6.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	32	34	
②主な周辺道路 ^{※4}	東九州道 (高鍋IC ~西都 IC) : 12.0km	交通量	[台/日]	7,100	6,800
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	14	13
	(主)宮崎 高鍋線 : 16.3km	交通量	[台/日]	5,600	3,400
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	24	12
	(県)今別 府八幡線 : 1.9km	交通量	[台/日]	4,000	1,800
		走行時間	[分]	3.4	2.7
		走行時間費用	[億円/年]	2.3	1.1
	(県)木城 西都線 : 7.8km	交通量	[台/日]	8,800	7,800
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	20	17
③その他道路合計 : 919.4km	走行時間費用	[億円/年]	2,281	2,288	
			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 : 962.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,373	2,366	7.3

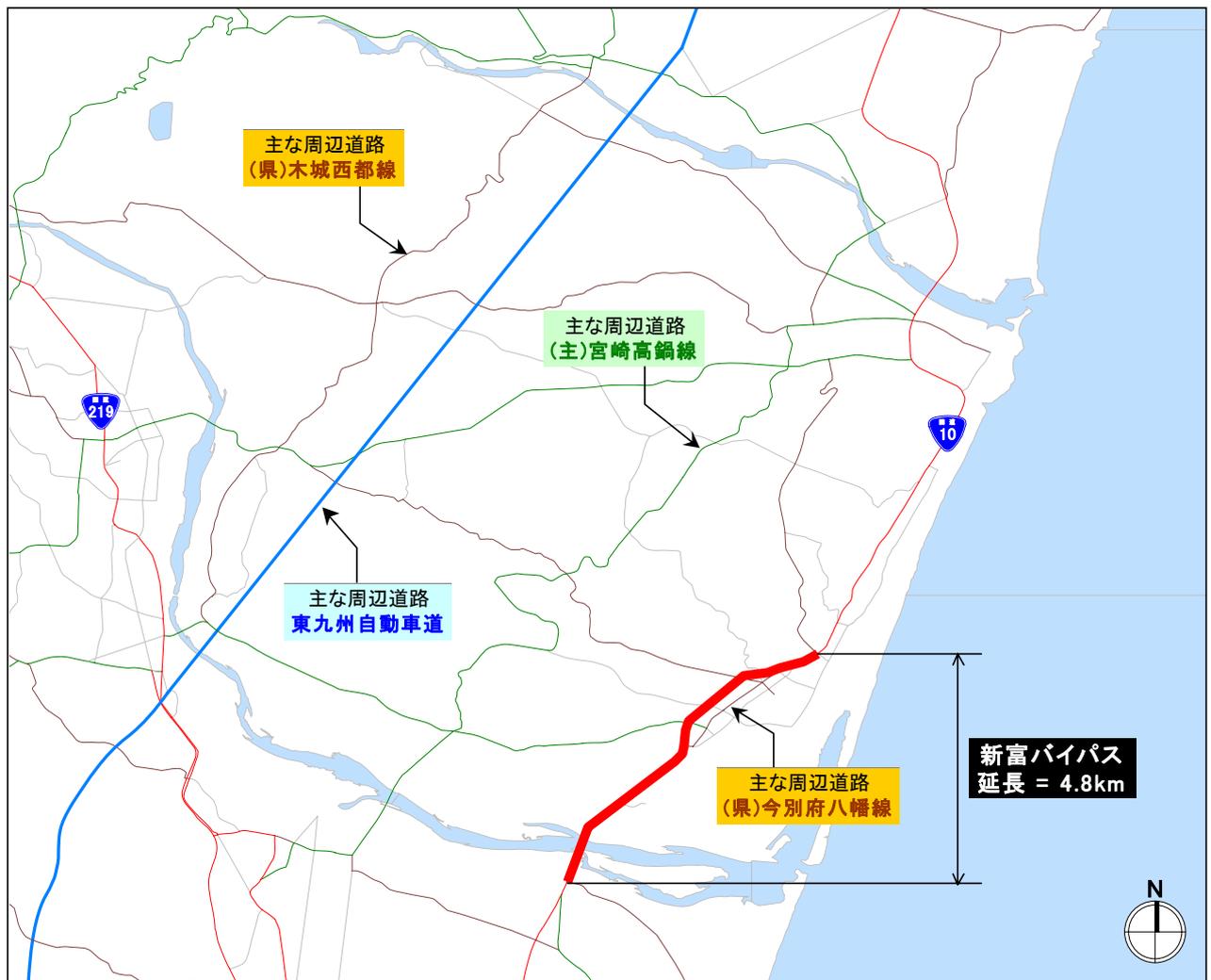
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。



費用便益分析の条件

事業名：新富バイパス

(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20年11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	平成20年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17)	
	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	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (平成17年センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
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、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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
			とり止め交通の考慮する 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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input 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				

事業名：新富バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
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			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道10号 新富バイパス (事業全体)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.12	4.8	0.58
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-3年目	S 41	5.1928	30.2	0.84	13		
-2年目	S 42	4.9931	31.8	1.0	14		
-1年目	S 43	4.8010	33.6	0.34	4.5		
供用開始年次	S 44	4.6164	35.5			0.29	3.5
1年目	S 45	4.4388	37.9			0.29	3.1
2年目	S 46	4.2681	39.7			0.29	2.9
3年目	S 47	4.1039	42.4			0.29	2.6
4年目	S 48	3.9461	48.8			0.29	2.2
5年目	S 49	3.7943	58.2			0.29	1.7
6年目	S 50	3.6484	61.5			0.29	1.6
7年目	S 51	3.5081	66.7			0.29	1.4
8年目	S 52	3.3731	70.8			0.29	1.3
9年目	S 53	3.2434	73.7			0.29	1.2
10年目	S 54	3.1187	75.6			0.29	1.1
11年目	S 55	2.9987	80.4			0.29	1.0
12年目	S 56	2.8834	83.2			0.29	0.92
13年目	S 57	2.7725	85.0			0.29	0.87
14年目	S 58	2.6658	87.1	0.55	1.5	0.29	0.81
15年目	S 59	2.5633	89.8	1.3	3.4	0.29	0.76
16年目	S 60	2.4647	91.8	1.2	3.0	0.29	0.71
17年目	S 61	2.3699	93.1	1.1	2.6	0.29	0.68
18年目	S 62	2.2788	93.3	1.1	2.5	0.29	0.65
19年目	S 63	2.1911	94.0	0.10	0.21	0.29	0.62
20年目	H 1	2.1068	96.7	4.4	8.8	0.28	0.56
21年目	H 2	2.0258	99.1	2.4	4.5	0.28	0.52
22年目	H 3	1.9479	101.8	1.9	3.3	0.28	0.49
23年目	H 4	1.8730	103.1	2.3	3.9	0.28	0.47
24年目	H 5	1.8009	103.5	2.9	4.6	0.28	0.45
25年目	H 6	1.7317	103.4	1.3	1.9	0.28	0.43
26年目	H 7	1.6651	102.8	4.4	6.5	0.28	0.42
27年目	H 8	1.6010	102.3	0.87	1.3	0.28	0.40
28年目	H 9	1.5395	103.3	1.0	1.4	0.27	0.37
29年目	H 10	1.4802	102.8	16	21	0.27	0.36
30年目	H 11	1.4233	101.3	4.0	5.2	0.27	0.35
31年目	H 12	1.3686	99.7	0.94	1.2	0.27	0.34
32年目	H 13	1.3159	98.4	1.7	2.1	0.27	0.33
33年目	H 14	1.2653	96.6	0.68	0.81	0.27	0.32
34年目	H 15	1.2167	95.4	2.6	3.0	0.27	0.32
35年目	H 16	1.1699	94.4	4.1	4.7	0.27	0.31
36年目	H 17	1.1249	93.2	5.8	6.4	0.27	0.30
37年目	H 18	1.0816	92.5	7.5	8.1	0.27	0.29
38年目	H 19	1.0400	91.7	14	15	0.27	0.28
39年目	H 20	1.0000	91.7	7.8	7.8	0.34	0.34
40年目	H 21	0.9615	91.7	7.9	7.6	0.34	0.33
41年目	H 22	0.9246	91.7	7.2	6.6	0.43	0.40
42年目	H 23	0.8890	91.7	21	19	0.43	0.38
43年目	H 24	0.8548	91.7	19	16	0.43	0.37
44年目	H 25	0.8219	91.7	6.6	5.4	0.43	0.35
45年目	H 26	0.7903	91.7			0.55	0.43
46年目	H 27	0.7599	91.7			0.55	0.42
47年目	H 28	0.7307	91.7			0.55	0.40
48年目	H 29	0.7026	91.7			0.55	0.39
49年目	H 30	0.6756	91.7	-12	-8.2	0.55	0.37
合計				144	203	16	41
単純事業費計				156		16	

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

箇所名: 国道10号 新富バイパス (残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-1年目	H 21	0.9615	91.7	7.9	7.6		
供用開始年次	H 22	0.9246	91.7	7.2	6.6	0.09	0.08
1年目	H 23	0.8890	91.7	21	19	0.09	0.08
2年目	H 24	0.8548	91.7	19	16	0.09	0.08
3年目	H 25	0.8219	91.7	6.6	5.4	0.09	0.07
4年目	H 26	0.7903	91.7			0.29	0.23
5年目	H 27	0.7599	91.7			0.29	0.22
6年目	H 28	0.7307	91.7			0.29	0.21
7年目	H 29	0.7026	91.7			0.29	0.20
8年目	H 30	0.6756	91.7			0.29	0.20
9年目	H 31	0.6496	91.7			0.29	0.19
10年目	H 32	0.6246	91.7			0.29	0.18
11年目	H 33	0.6006	91.7			0.29	0.17
12年目	H 34	0.5775	91.7			0.29	0.17
13年目	H 35	0.5553	91.7			0.29	0.16
14年目	H 36	0.5339	91.7			0.29	0.15
15年目	H 37	0.5134	91.7			0.29	0.15
16年目	H 38	0.4936	91.7			0.29	0.14
17年目	H 39	0.4746	91.7			0.29	0.14
18年目	H 40	0.4564	91.7			0.29	0.13
19年目	H 41	0.4388	91.7			0.29	0.13
20年目	H 42	0.4220	91.7			0.29	0.12
21年目	H 43	0.4057	91.7			0.29	0.12
22年目	H 44	0.3901	91.7			0.29	0.11
23年目	H 45	0.3751	91.7			0.29	0.11
24年目	H 46	0.3607	91.7			0.29	0.10
25年目	H 47	0.3468	91.7			0.29	0.10
26年目	H 48	0.3335	91.7			0.29	0.10
27年目	H 49	0.3207	91.7			0.29	0.09
28年目	H 50	0.3083	91.7			0.29	0.09
29年目	H 51	0.2965	91.7			0.29	0.09
30年目	H 52	0.2851	91.7			0.29	0.08
31年目	H 53	0.2741	91.7			0.29	0.08
32年目	H 54	0.2636	91.7			0.29	0.08
33年目	H 55	0.2534	91.7			0.29	0.07
34年目	H 56	0.2437	91.7			0.29	0.07
35年目	H 57	0.2343	91.7			0.29	0.07
36年目	H 58	0.2253	91.7			0.29	0.07
37年目	H 59	0.2166	91.7			0.29	0.06
38年目	H 60	0.2083	91.7			0.29	0.06
39年目	H 61	0.2003	91.7			0.29	0.06
40年目	H 62	0.1926	91.7			0.29	0.06
41年目	H 63	0.1852	91.7			0.29	0.05
42年目	H 64	0.1780	91.7			0.29	0.05
43年目	H 65	0.1712	91.7			0.29	0.05
44年目	H 66	0.1646	91.7			0.29	0.05
45年目	H 67	0.1583	91.7			0.29	0.05
46年目	H 68	0.1522	91.7			0.29	0.04
47年目	H 69	0.1463	91.7			0.29	0.04
48年目	H 70	0.1407	91.7			0.29	0.04
49年目	H 71	0.1353	91.7	-3.6	-0.49	0.29	0.04
合計				58	54	14	5.3
単純事業費計				62		14	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：国道10号 新富バイパス（事業全体）

年度 (暦年)	総走行台年の年次別伸び率 (南九州ブロック)		GDP テラト	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)						
	乗用車	貨物車		乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%			
供用開始年次	S 44	I. 24010	I. 08719	I. 16742	4.6164	35.5	1.5	1.7	0.41	3.6	4.3	0.25	0.00	0.47	5.7	0.09	1.1	4.2	50	
1年目	S 45	I. 13337	I. 00661	I. 07726	4.4388	37.9	1.9	1.8	0.44	4.2	4.5	0.31	0.01	0.56	6.0	0.10	1.1	4.8	52	
2年目	S 46	I. 06416	I. 06905	I. 06618	4.2681	39.7	2.2	1.8	0.44	4.4	4.9	0.35	0.01	0.60	5.9	0.11	1.1	5.2	51	
3年目	S 47	I. 11547	0. 99123	I. 06395	4.1039	42.4	2.3	2.0	0.47	4.7	4.2	0.37	0.01	0.64	5.7	0.12	1.1	5.5	49	
4年目	S 48	0. 98138	0. 93859	0. 96485	3.9461	48.8	2.6	1.9	0.47	5.0	3.7	0.41	0.01	0.68	5.0	0.13	0.96	5.8	43	
5年目	S 49	I. 09113	I. 04695	I. 07453	3.7943	58.2	2.5	1.8	0.44	4.8	2.9	0.40	0.01	0.65	3.9	0.13	0.78	5.6	33	
6年目	S 50	I. 05546	I. 12672	I. 08156	3.6484	61.5	2.8	1.9	0.46	5.1	2.8	0.44	0.01	0.70	3.8	0.14	0.76	6.0	32	
7年目	S 51	I. 10200	I. 11079	I. 10535	3.5081	66.7	2.9	2.1	0.52	5.6	2.7	0.46	0.01	0.75	3.6	0.15	0.72	6.5	31	
8年目	S 52	I. 07186	I. 02870	I. 05531	3.3731	70.8	3.2	2.4	0.58	6.2	2.7	0.51	0.01	0.83	3.2	0.17	0.74	7.2	31	
9年目	S 53	I. 06500	I. 04431	I. 05727	3.2434	73.7	3.5	2.4	0.60	6.5	2.6	0.55	0.01	0.88	3.6	0.18	0.73	7.6	30	
10年目	S 54	I. 02713	I. 00399	I. 01859	3.1187	75.6	3.7	2.6	0.63	6.9	2.6	0.59	0.01	0.93	3.5	0.19	0.72	8.0	30	
11年目	S 55	I. 02320	0. 99903	0. 10441	2.9987	80.4	3.8	2.6	0.63	7.0	3.3	0.61	0.01	0.95	3.3	0.19	0.65	8.1	28	
12年目	S 56	I. 03473	0. 99750	I. 02139	2.8834	83.2	3.9	2.6	0.63	7.1	2.2	0.62	0.01	0.96	3.1	0.19	0.60	8.2	26	
13年目	S 57	I. 01474	I. 01399	I. 01448	2.7725	85.0	4.0	2.6	0.63	7.2	2.1	0.64	0.01	0.98	2.9	0.19	0.57	8.3	25	
14年目	S 58	I. 02069	I. 00911	I. 01664	2.6658	87.1	4.1	2.6	0.64	7.3	2.0	0.65	0.01	0.99	2.8	0.19	0.53	8.5	24	
15年目	S 59	I. 03868	I. 01524	I. 03055	2.5633	89.8	4.1	2.6	0.65	7.4	1.9	0.66	0.01	1.0	2.6	0.19	0.50	8.6	22	
16年目	S 60	I. 00905	I. 02018	I. 01398	2.4647	91.8	4.3	2.7	0.66	7.6	1.9	0.69	0.01	1.0	2.6	0.20	0.49	8.8	22	
17年目	S 61	I. 00897	I. 01978	I. 01378	2.3699	93.1	4.3	2.7	0.67	7.7	1.8	0.70	0.01	1.1	2.5	0.20	0.47	9.0	21	
18年目	S 62	I. 00889	I. 01940	I. 01360	2.2788	93.3	4.4	2.8	0.68	7.8	1.7	0.71	0.01	1.1	2.4	0.20	0.45	9.1	20	
19年目	S 63	I. 00881	I. 01903	I. 01341	2.1911	94.0	4.4	2.8	0.69	7.9	1.7	0.72	0.01	1.1	2.4	0.20	0.43	9.2	20	
20年目	H 1	I. 00873	I. 01867	I. 01324	2.1068	96.7	4.5	2.9	0.70	8.0	1.6	0.73	0.01	1.1	2.2	0.20	0.40	9.3	19	
21年目	H 2	I. 07112	I. 02701	I. 05103	2.0258	99.1	4.5	2.9	0.71	8.1	1.5	0.74	0.01	1.1	2.1	0.20	0.37	9.4	18	
22年目	H 3	I. 06640	I. 02630	I. 04855	1.9479	101.8	4.8	3.0	0.73	8.5	1.5	0.79	0.01	1.2	2.1	0.21	0.37	9.9	17	
23年目	H 4	I. 06226	I. 02563	I. 04630	1.8730	103.1	5.1	3.1	0.75	8.9	1.5	0.84	0.01	1.3	2.1	0.22	0.37	10	17	
24年目	H 5	I. 05861	I. 02499	I. 04425	1.8009	103.5	5.5	3.1	0.77	9.4	1.5	0.89	0.01	1.3	2.1	0.23	0.37	11	17	
25年目	H 6	I. 05008	0. 98930	I. 02460	1.7317	103.6	5.8	3.2	0.79	9.8	1.5	0.94	0.01	1.4	1.9	0.24	0.37	11	18	
26年目	H 7	I. 04769	0. 98918	I. 02401	1.6651	102.8	6.1	3.2	0.78	10	1.5	0.99	0.01	1.4	1.9	0.25	0.37	12	17	
27年目	H 8	I. 04552	0. 98907	I. 02345	1.6010	102.3	6.4	3.2	0.77	10	1.5	1.0	0.01	1.5	2.1	0.26	0.37	12	17	
28年目	H 9	I. 04354	0. 98895	I. 02291	1.5395	103.3	6.6	3.1	0.76	11	1.4	1.1	0.43	0.01	1.5	2.1	0.27	0.37	12	17
29年目	H 10	I. 04172	0. 98882	I. 02240	1.4802	102.8	6.9	3.1	0.75	11	1.4	1.1	0.43	0.01	1.6	2.1	0.28	0.37	13	17
30年目	H 11	I. 02381	0. 99233	I. 01269	1.4233	101.3	7.2	3.1	0.74	11	1.4	1.2	0.43	0.01	1.6	2.1	0.29	0.37	13	17
31年目	H 12	I. 02326	0. 99227	I. 01253	1.3686	99.7	8.4	3.4	0.97	13	1.6	1.4	0.47	0.01	1.9	2.4	0.31	0.65	15	19
32年目	H 13	I. 02273	0. 99221	I. 01238	1.3159	98.4	8.6	3.3	0.96	13	1.6	1.4	0.46	0.01	2.0	2.4	0.32	0.64	15	19
33年目	H 14	I. 02223	0. 99215	I. 01223	1.2653	96.6	8.8	3.3	0.95	13	1.6	1.5	0.46	0.01	2.0	2.4	0.33	0.64	16	19
34年目	H 15	I. 02174	0. 99209	I. 01208	1.2167	95.4	9.0	3.3	0.94	13	1.6	1.5	0.46	0.01	2.0	2.4	0.34	0.63	16	18
35年目	H 16	I. 02128	0. 99202	I. 01193	1.1699	94.4	9.2	3.3	0.93	13	1.5	1.5	0.46	0.01	2.0	2.3	0.35	0.63	16	18
36年目	H 17	I. 09732	0. 99459	0. 99646	1.1249	93.2	9.4	3.2	0.92	14	1.5	1.5	0.46	0.01	2.1	2.3	0.36	0.62	16	18
37年目	H 18	I. 09731	0. 99456	0. 99645	1.0816	92.5	9.4	3.2	0.92	14	1.5	1.5	0.46	0.01	2.1	2.2	0.36	0.60	16	17
38年目	H 19	I. 09730	0. 99453	0. 99644	1.0400	91.7	9.4	3.2	0.91	13	1.4	1.5	0.46	0.01	2.1	2.2	0.36	0.58	16	17
39年目	H 20	I. 09729	0. 99450	0. 99642	1.0000	91.7	10	3.7	1.0	15	1.5	1.8	0.56	0.13	2.5	2.5	0.37	0.58	18	18
40年目	H 21	I. 09729	0. 99447	0. 99641	0.9615	91.7	10	3.6	1.0	15	1.5	1.8	0.55	0.12	2.5	2.4	0.37	0.58	18	18
41年目	H 22	I. 09728	0. 99444	0. 99640	0.9246	91.7	12	4.2	1.4	18	1.7	2.2	0.70	0.26	3.2	3.0	0.40	0.92	22	21
42年目	H 23	I. 09727	0. 99441	0. 99639	0.8890	91.7	12	4.2	1.4	18	1.6	2.2	0.70	0.26	3.2	2.8	1.0	0.92	22	20
43年目	H 24	I. 09727	0. 99438	0. 99637	0.8548	91.7	12	4.2	1.4	18	1.5	2.2	0.70	0.26	3.2	2.7	1.0	0.89	22	19
44年目	H 25	I. 09726	0. 99435	0. 99636	0.8219	91.7	12	4.2	1.4	18	1.5	2.2	0.70	0.26	3.2	2.6	1.0	0.85	22	18
45年目	H 26	I. 09725	0. 99431	0. 99635	0.7903	91.7	13	4.7	1.3	19	1.5	2.2	0.82	0.23	3.3	2.6	1.1	0.91	23	18
46年目	H 27	I. 09724	0. 99428	0. 99633	0.7599	91.7	13	4.6	1.3	19	1.4	2.2	0.82	0.22	3.3	2.5	1.1	0.87	23	17
47年目	H 28	I. 09723	0. 99425	0. 99632	0.7307	91.7	13	4.6	1.3	18	1.3	2.2	0.82	0.22	3.2	2.4	1.1	0.83	23	17
48年目	H 29	I. 09723	0. 99421	0. 99631	0.7026	91.7	13	4.6	1.3	18	1.3	2.2	0.82	0.22	3.2	2.3	1.1	0.80	23	16
49年目	H 30	I. 09722	0. 99418	0. 99629	0.6756	91.7	13	4.5	1.2	18	1.2	2.2	0.82	0.22	3.2	2.2	1.1	0.77	23	15
合計							335	153	41	529	997	56	22	82	144	22	33	633	1,174	

便益の現在価値算定表

箇所名: 国道10号 新富バイパス (残事業)

年次	年度 (基準年) H20	総走行台キロの年次別伸び率 (概九州7ロウ)		割引率 (A)	GDP フレート	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円) 現在価値 割引率%			
		H20	乗用車種別 貨物車種別			全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物		② 計	現在価値 (A)×(2)	③
供用開始年次	H 22	0.99728	0.99444	0.99640	0.9246	91.7	1.9	0.61	0.41	2.9	2.7	0.46	0.13	0.75	0.89	0.30	0.27	3.9
1年目	H 23	0.99727	0.99441	0.99639	0.8890	91.7	1.9	0.60	0.41	2.9	2.6	0.46	0.13	0.74	0.86	0.29	0.26	3.9
2年目	H 24	0.99727	0.99438	0.99637	0.8548	91.7	1.9	0.60	0.41	2.9	2.5	0.46	0.13	0.74	0.83	0.29	0.25	3.9
3年目	H 25	0.99726	0.99435	0.99636	0.8219	91.7	1.9	0.60	0.41	2.9	2.4	0.46	0.13	0.74	0.81	0.29	0.24	3.9
4年目	H 26	0.99725	0.99431	0.99635	0.7903	91.7	4.8	1.7	0.65	7.1	5.6	1.1	0.43	1.7	1.4	0.78	0.62	9.6
5年目	H 27	0.99724	0.99428	0.99633	0.7599	91.7	4.8	1.7	0.64	7.0	5.4	1.1	0.43	1.7	1.3	0.78	0.59	9.6
6年目	H 28	0.99723	0.99425	0.99632	0.7307	91.7	4.7	1.6	0.64	7.0	5.1	1.1	0.43	1.7	1.3	0.78	0.57	9.5
7年目	H 29	0.99723	0.99421	0.99631	0.7026	91.7	4.7	1.6	0.64	7.0	4.9	1.1	0.43	1.7	1.2	0.78	0.55	9.5
8年目	H 30	0.99722	0.99418	0.99629	0.6756	91.7	4.7	1.6	0.64	7.0	4.7	1.1	0.43	1.7	1.2	0.78	0.53	9.5
9年目	H 31	0.99721	0.99415	0.99628	0.6496	91.7	4.7	1.6	0.64	7.0	4.5	1.1	0.43	1.7	1.1	0.78	0.51	9.5
10年目	H 32	0.99681	0.99668	0.99677	0.6246	91.7	4.7	1.6	0.64	6.9	4.3	1.1	0.43	1.7	1.1	0.78	0.49	9.5
11年目	H 33	0.99680	0.99666	0.99676	0.6006	91.7	4.7	1.6	0.64	6.9	4.2	1.1	0.43	1.7	1.0	0.78	0.47	9.4
12年目	H 34	0.99679	0.99665	0.99675	0.5775	91.7	4.7	1.6	0.64	6.9	4.0	1.1	0.43	1.7	1.0	0.78	0.45	9.4
13年目	H 35	0.99678	0.99664	0.99674	0.5553	91.7	4.7	1.6	0.64	6.9	3.8	1.1	0.43	1.7	0.96	0.78	0.43	9.4
14年目	H 36	0.99677	0.99663	0.99673	0.5339	91.7	4.6	1.6	0.64	6.8	3.7	1.1	0.43	1.7	0.92	0.78	0.42	9.4
15年目	H 37	0.99676	0.99662	0.99672	0.5134	91.7	4.6	1.6	0.64	6.8	3.5	1.1	0.43	1.7	0.89	0.78	0.40	9.3
16年目	H 38	0.99675	0.99661	0.99671	0.4936	91.7	4.6	1.5	0.64	6.8	3.4	1.1	0.43	1.7	0.85	0.78	0.39	9.3
17年目	H 39	0.99674	0.99660	0.99669	0.4746	91.7	4.6	1.5	0.64	6.5	3.1	1.1	0.43	1.7	0.82	0.78	0.37	9.0
18年目	H 40	0.99673	0.99658	0.99668	0.4564	91.7	4.6	1.5	0.64	6.3	2.9	1.1	0.43	1.7	0.79	0.78	0.36	8.8
19年目	H 41	0.99672	0.99657	0.99667	0.4388	91.7	4.6	1.5	0.64	6.2	2.7	1.1	0.43	1.7	0.76	0.78	0.34	8.7
20年目	H 42	0.98991	0.99770	0.99221	0.4220	91.7	4.6	1.5	0.63	6.1	2.6	1.1	0.43	1.7	0.73	0.78	0.33	8.6
21年目	H 43	0.98980	0.99769	0.99221	0.4051	91.7	4.5	1.5	0.61	6.0	2.4	1.1	0.43	1.7	0.70	0.77	0.31	8.5
22年目	H 44	0.98970	0.99769	0.99215	0.3901	91.7	4.5	1.5	0.60	5.9	2.3	1.1	0.43	1.7	0.67	0.76	0.30	8.4
23年目	H 45	0.98959	0.99768	0.99209	0.3751	91.7	4.4	1.5	0.60	5.9	2.2	1.1	0.43	1.7	0.64	0.75	0.28	8.3
24年目	H 46	0.98948	0.99768	0.99203	0.3607	91.7	4.4	1.5	0.60	5.8	2.1	1.1	0.43	1.7	0.61	0.74	0.27	8.3
25年目	H 47	0.98937	0.99767	0.99196	0.3468	91.7	4.3	1.5	0.60	5.8	2.0	1.0	0.43	1.7	0.58	0.73	0.25	8.2
26年目	H 48	0.98926	0.99766	0.99190	0.3335	91.7	4.3	1.4	0.60	5.7	1.9	1.0	0.43	1.7	0.56	0.72	0.24	8.1
27年目	H 49	0.98914	0.99766	0.99183	0.3207	91.7	4.2	1.4	0.60	5.6	1.8	1.0	0.43	1.7	0.53	0.71	0.23	8.0
28年目	H 50	0.98902	0.99765	0.99176	0.3083	91.7	4.2	1.4	0.60	5.6	1.7	1.0	0.43	1.7	0.51	0.70	0.22	7.9
29年目	H 51	0.98890	0.99765	0.99169	0.2965	91.7	4.1	1.4	0.60	5.5	1.6	1.0	0.43	1.6	0.49	0.69	0.20	7.9
30年目	H 52	0.98877	0.99764	0.99162	0.2851	91.7	4.1	1.4	0.60	5.5	1.6	0.99	0.43	1.6	0.46	0.68	0.19	7.8
31年目	H 53	0.98865	0.99764	0.99155	0.2741	91.7	4.0	1.4	0.60	5.4	1.5	0.98	0.43	1.6	0.44	0.67	0.18	7.7
32年目	H 54	0.98852	0.99763	0.99148	0.2636	91.7	4.0	1.4	0.60	5.3	1.4	0.97	0.43	1.6	0.42	0.66	0.17	7.6
33年目	H 55	0.98838	0.99763	0.99141	0.2534	91.7	3.9	1.4	0.60	5.3	1.3	0.96	0.43	1.6	0.41	0.65	0.16	7.5
34年目	H 56	0.98825	0.99762	0.99133	0.2437	91.7	3.9	1.4	0.60	5.2	1.3	0.95	0.43	1.6	0.39	0.64	0.15	7.5
35年目	H 57	0.98811	0.99761	0.99126	0.2343	91.7	3.8	1.4	0.60	5.2	1.2	0.94	0.43	1.6	0.37	0.63	0.15	7.4
36年目	H 58	0.98796	0.99761	0.99118	0.2253	91.7	3.8	1.3	0.60	5.1	1.2	0.93	0.43	1.6	0.35	0.62	0.14	7.3
37年目	H 59	0.98782	0.99760	0.99110	0.2166	91.7	3.7	1.3	0.60	5.0	1.1	0.92	0.43	1.6	0.34	0.61	0.13	7.2
38年目	H 60	0.98767	0.99760	0.99102	0.2083	91.7	3.7	1.3	0.60	5.0	1.0	0.91	0.43	1.6	0.32	0.60	0.12	7.1
39年目	H 61	0.98751	0.99759	0.99094	0.2003	91.7	3.6	1.3	0.60	4.9	0.99	0.90	0.43	1.5	0.31	0.59	0.12	7.1
40年目	H 62	0.98735	0.99759	0.99086	0.1926	91.7	3.6	1.3	0.60	4.9	0.94	0.89	0.43	1.5	0.29	0.58	0.11	7.0
41年目	H 63	0.98719	0.99758	0.99077	0.1852	91.7	3.5	1.3	0.60	4.8	0.89	0.88	0.43	1.5	0.28	0.57	0.11	6.9
42年目	H 64	0.98703	0.99757	0.99069	0.1780	91.7	3.5	1.3	0.60	4.8	0.85	0.87	0.43	1.5	0.27	0.56	0.10	6.8
43年目	H 65	0.98685	0.99757	0.99060	0.1712	91.7	3.4	1.3	0.60	4.7	0.80	0.86	0.43	1.5	0.26	0.55	0.09	6.7
44年目	H 66	0.98668	0.99756	0.99051	0.1646	91.7	3.4	1.3	0.60	4.6	0.76	0.85	0.43	1.5	0.25	0.54	0.09	6.7
45年目	H 67	0.98650	0.99756	0.99042	0.1583	91.7	3.3	1.3	0.60	4.6	0.73	0.84	0.43	1.5	0.23	0.53	0.08	6.6
46年目	H 68	0.98632	0.99755	0.99033	0.1522	91.7	3.3	1.2	0.60	4.5	0.69	0.83	0.43	1.5	0.22	0.52	0.08	6.5
47年目	H 69	0.98613	0.99754	0.99023	0.1463	91.7	3.2	1.2	0.60	4.5	0.65	0.82	0.43	1.5	0.21	0.51	0.07	6.4
48年目	H 70	0.98593	0.99754	0.99014	0.1407	91.7	3.2	1.2	0.60	4.4	0.62	0.81	0.43	1.5	0.20	0.51	0.07	6.4
49年目	H 71	0.98573	0.99753	0.99004	0.1353	91.7	3.2	1.2	0.60	4.4	0.59	0.80	0.43	1.4	0.19	0.50	0.07	6.3
合計						197	68	11	276	116	48	20	10	78	31	33	14	387