

# 国道 34 号

## 神埼佐賀拡幅

平成 22 年 7 月 26 日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

---

1.	事業の概要	道路- 2 - 1
	(1) 国道 34 号の概要	道路- 2 - 1
	(2) 神埼佐賀拡幅の概要	道路- 2 - 2
2.	事業の必要性	道路- 2 - 4
	(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路- 2 - 4
	(2) 事業の効果・必要性	道路- 2 - 9
	(3) 事業の投資効果	道路- 2 - 16
	(4) 事業の進捗状況	道路- 2 - 17
3.	事業の進捗の見込み	道路- 2 - 18
	(1) 今後の事業の見通し	道路- 2 - 18
	(2) 地域の協力体制	道路- 2 - 18
	(3) 環境・景観への取り組み状況	道路- 2 - 19
4.	コスト縮減や代替案立案等	道路- 2 - 20
5.	対応方針（原案）	道路- 2 - 21
	巻末資料	道路- 2 - 22

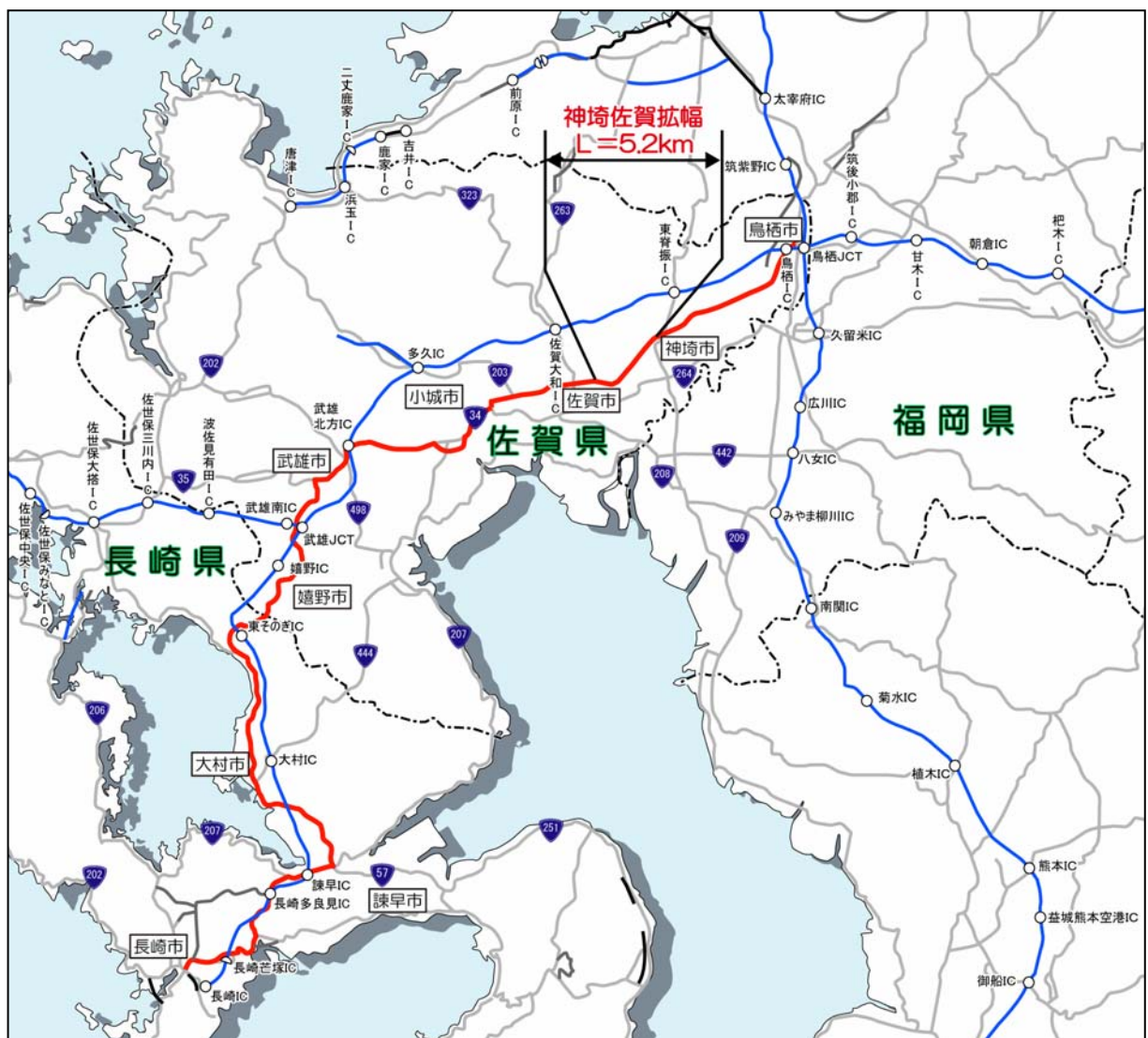
# 1. 事業の概要

## (1) 国道34号の概要

国道34号は、佐賀県鳥栖市を起点とし、佐賀市、武雄市、大村市、諫早市を経て、長崎市に至る延長135kmの主要幹線道路である。佐賀県内では6市5町（沿線人口502,899人、対県シェア58%に相当）を通過し、県内主要都市相互を連絡する等、佐賀県内の社会、経済、文化活動に大きな役割を果たす路線である。

本路線のうち、佐賀市東部および神埼市においては、近年、**交通需要の増大に伴い交通渋滞が慢性化**しており、交通渋滞の解消や交通安全を確保し、良好な市街地を形成することが求められている。

▼ 国道34号路線図



## (2) 神埼佐賀拡幅の概要

### ①概要

国道 34 号神埼佐賀拡幅は、佐賀市東部や神埼市の交通混雑緩和と、交通安全の確保や沿道環境の改善を目的とした、全長 5.2 km の 4 車線現道拡幅事業である。

平成 4 年に事業着手し、これまでに上大童交差点～堀立交差点間 (L=0.8 km) を平成 18 年 3 月 31 日に 4 車線で供用している。

### ▼ 路線概要図

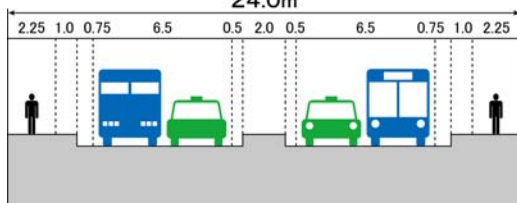


### ②道路諸元

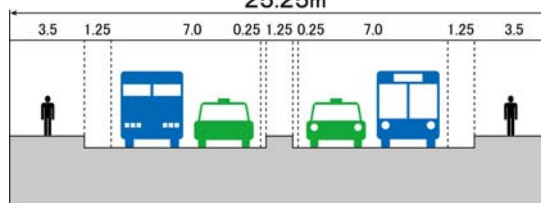
事業名		国道 34 号 神埼佐賀拡幅	
事業区間	(自)	佐賀県神埼市神埼町本告牟田	
	(至)	佐賀県佐賀市兵庫町大字洲	
構造規格	種級区分	(佐賀市側) 第 4 種第 1 級	(鳥栖市側) 第 3 種第 1 級
	設計速度	60 km/h	80 km/h
幅員	W = 24.0 m ~ 25.25 m (4 車線)		
延長	L = 5.2 km		

### ③標準横断面図

[第 4 種第 1 級] 佐賀市側  
24.0m



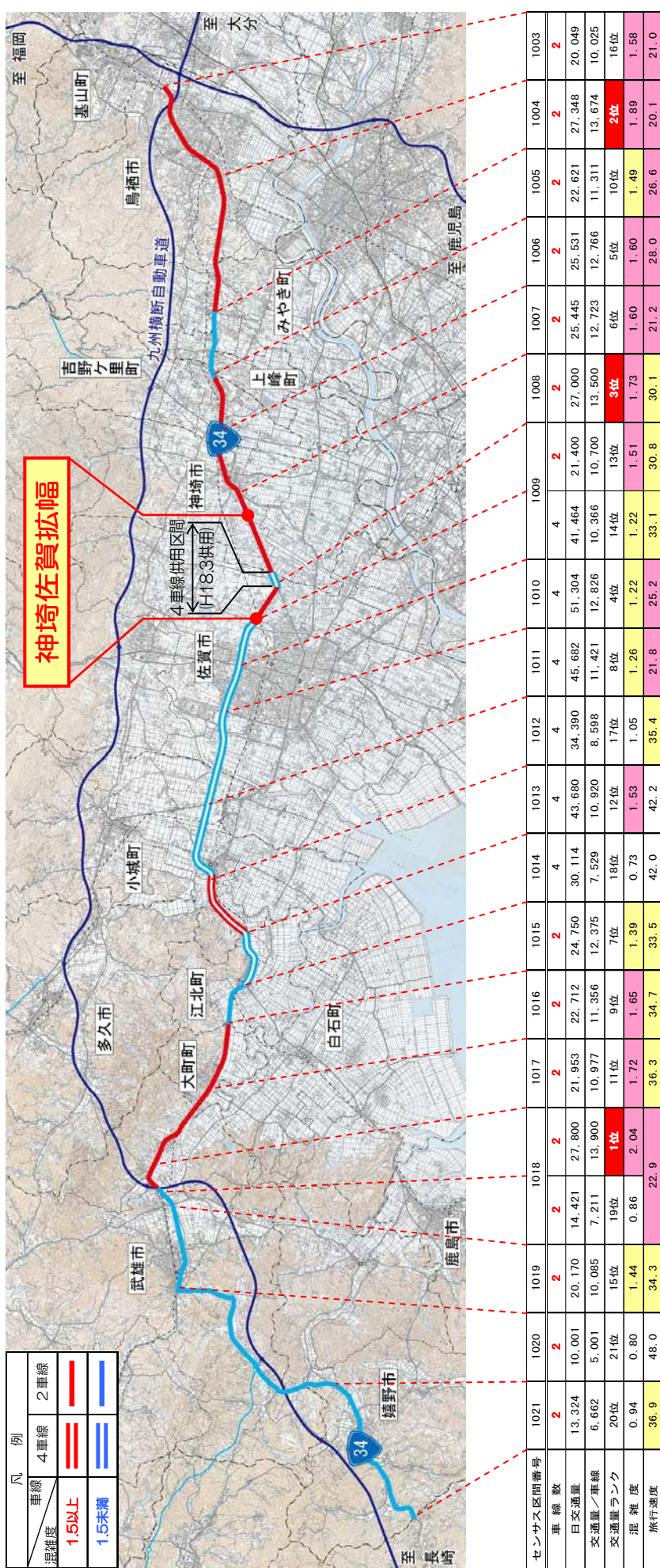
[第 3 種第 1 級] 鳥栖市側  
25.25m



#### ④神埼佐賀拡幅の位置付け

- ・事業区間の国道34号（神崎市～佐賀市間）は、**県都の東側流入部に位置する区間**であり、佐賀市を発着地とする交通の多くが利用する区間となっていることから、**交通量が集中し現在270百台/日の利用実績**がある。
- ・しかしながら、国道34号（神崎市～佐賀市間）の大部分は2車線道路であるため、顕在化する**交通需要に十分に見合う交通容量が確保できておらず**、国道34号の中で上位の混雑区間となっている。
- ・よって神埼佐賀拡幅は、佐賀市東部および神崎市の交通混雑の緩和や沿道環境の改善を主要な目的としている。

#### ▼ 国道34号の現況交通量と混雑度



資料：H17道路交通センサスおよび1018区間と1009区間については実測交通量による表記。

※センサス1008区間の800mについては、4車線供用済みであるため混雑度1.5未満の区間となる。

## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### ①市町村合併

事業区間沿線の佐賀市は、平成 17 年 10 月 1 日に諸富町、大和町、富士町、三瀬村と合併し、人口約 21 万人の都市となった。また、平成 18 年 3 月 20 日には神埼町、千代田町、脊振村が合併し、神埼市が誕生している。

更に佐賀市においては、前回再評価 (H18) 後の平成 19 年 10 月 1 日に川副町、東与賀町、久保田町が合併し、**現在は人口約 24 万人の都市へと拡大**している。

#### ▼ 市町村合併状況

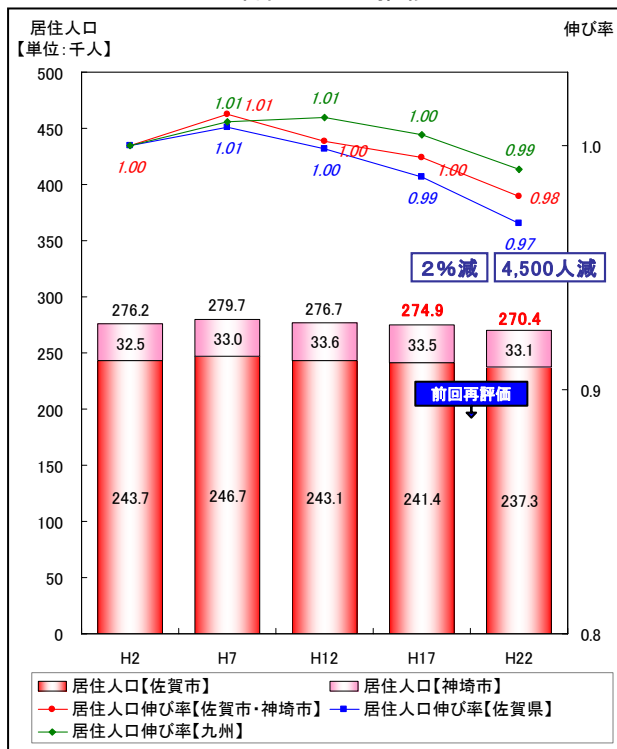


※人口はH17 国勢調査をもとにした、合併後の佐賀市、神埼市のH22. 4. 1 時点の推計値

#### ②人口動向

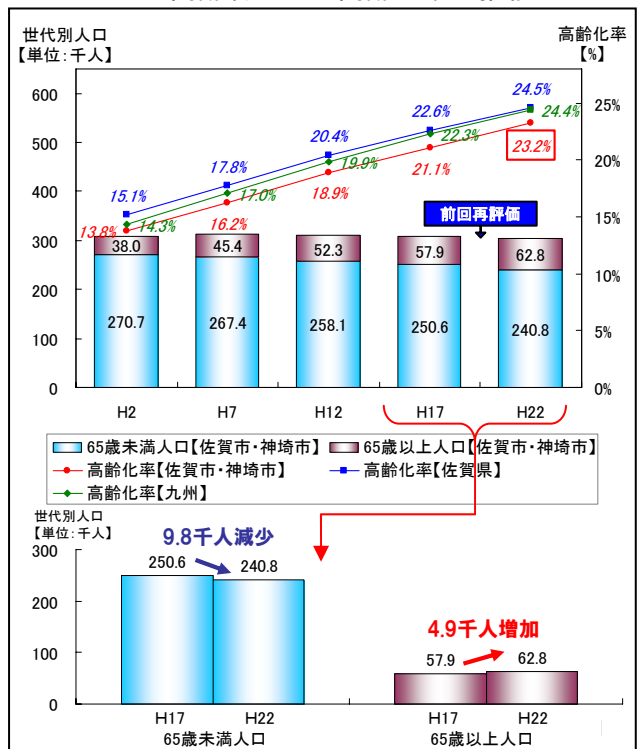
- ・ 居住人口は、平成 2 年以降若干の増減はあるものの、H17 迄は概ね横這いで推移していたが、**H22 はH17 に対し 4,500 人 (約 2%) 減少**している。
- ・ 一方で高齢者人口は平成 2 年以降、一貫して増加する傾向にあり **現在の高齢化率は 23.2%**にまで達するなど、**高齢者はH17 に対して 4,900 人増加**する一方、**若年者は 9,800 人減少**しており、高齢化の傾向の進行が早い。

#### ▼ 居住人口の推移



資料：国勢調査

#### ▼ 高齢者人口と高齢化率の推移



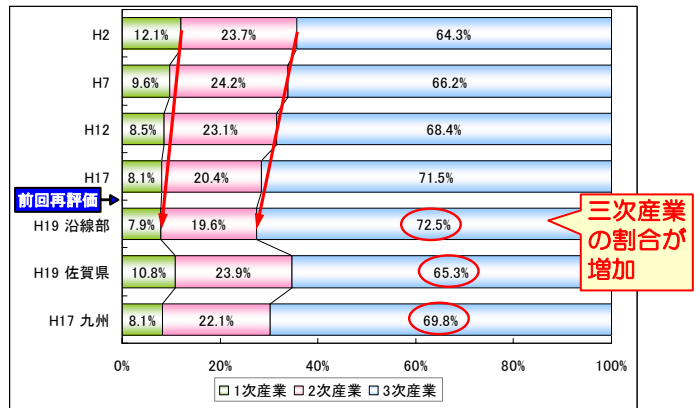
資料：国勢調査

### ③産業動向

#### 1) 産業別就業人口

- ・平成 19 年の神崎市, 佐賀市の沿線部は佐賀県, 九州に比べ第三次産業の割合が高い。
- ・経年的に見ると、神崎市, 佐賀市の沿線部は第三次産業の割合が年々増加する傾向にある。

▼ 産業別就業人口の割合とその推移

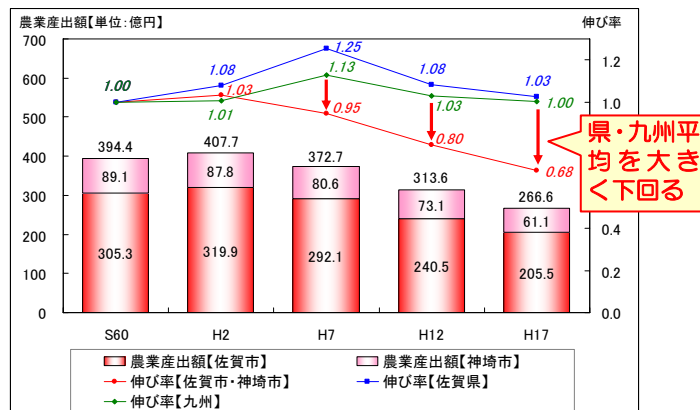


資料：国勢調査・市町村経済計算

#### 2) 農業産出額

- ・神崎市, 佐賀市の沿線部では、平成 2 年以降一貫して農業産出額が減少しており、県平均や九州平均の傾向を大きく下回る。
- ・ただし、神崎市では主産品であるイチゴ摘み放題の収穫体験と、ジャム作りがセットになった日帰りバスツアーを企画するなど、他にない付加価値の観光農業への取り組みが好評を得ている。（本年 5 月初開催）

▼ 農業産出額と伸び率

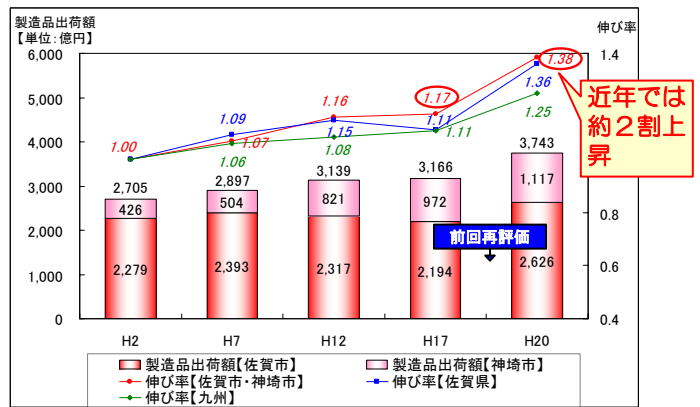


資料：生産農業所得統計

#### 3) 製造品出荷額等

- ・神崎市, 佐賀市の沿線部では、製造品出荷額が H17 まで順調に推移している。
- ・更に、近年の 5 年間では、久保泉工業団地に自動車用照明機器製造で著名な小糸九州(株)が立地するなど、産業活動が活発化。
- ・前回再評価時点より、近年では製造品出荷額が約 2 割上昇するなど、過去の実績を越える伸びとなっている。

▼ 製造品出荷額等と伸び率

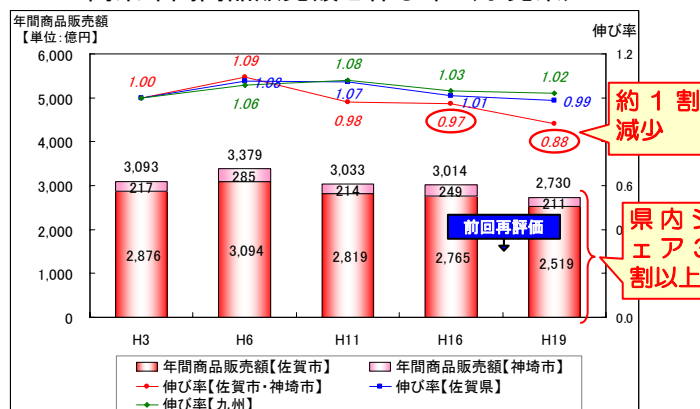


資料：工業統計調査

#### 4) 商業年間商品販売額（小売業）

- ・神崎市, 佐賀市の沿線部では、H 6 に商業年間商品販売額がピークとなり、以降は経年的な減少傾向を示し、H19 は H16 に対し約 1 割減少するなど下げ幅が拡大。
- ・一方で、沿線部は県内シェア 3 割以上を占める外、第 1 位\_佐賀市は第 2 位\_唐津市 (1, 222 億円) の 2 倍以上の実績を有する等、県商業の中心的役割を担っている。

▼ 商業年間商品販売額と伸び率（小売業）



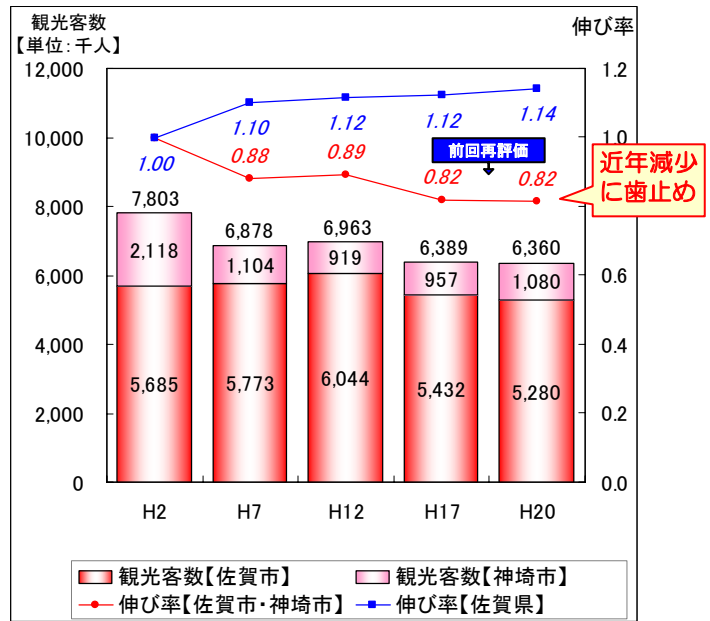
資料：商業統計調査

#### ④観光動向

##### 1) 観光客数

- ・神崎市, 佐賀市の観光客数は、経年的に減少し、現在はH2に比べ約2割の減少。
- ・ただし、直近のH17~H20年においては、観光客の減少に歯止めが掛かっている。
- ・吉野ヶ里歴史公園の供用面積も前回評価時から約1.3倍に拡大している。  
(H18\_58.6ha ⇒ H21\_73.7ha に拡大)
- ・施設の拡充に伴い、吉野ヶ里歴史公園への来園者数もH16を底に順調に回復し、H20は64万7千人の来園者を記録している。  
(H16の約1.6倍、H18の約1.2倍)

##### ▼ 佐賀市・神崎市における観光客数と伸び率

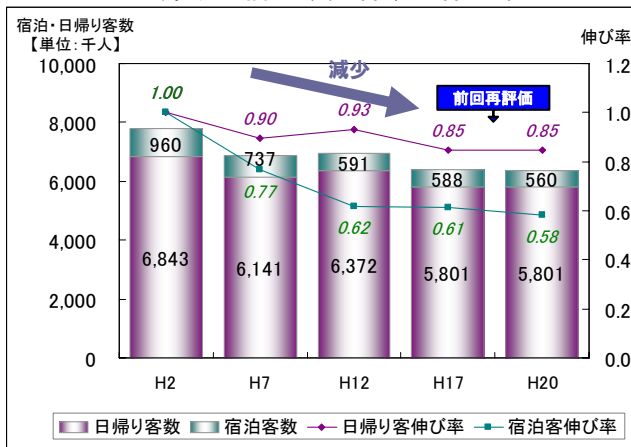


資料：佐賀県観光客動態調査

##### 2) 観光客の内訳

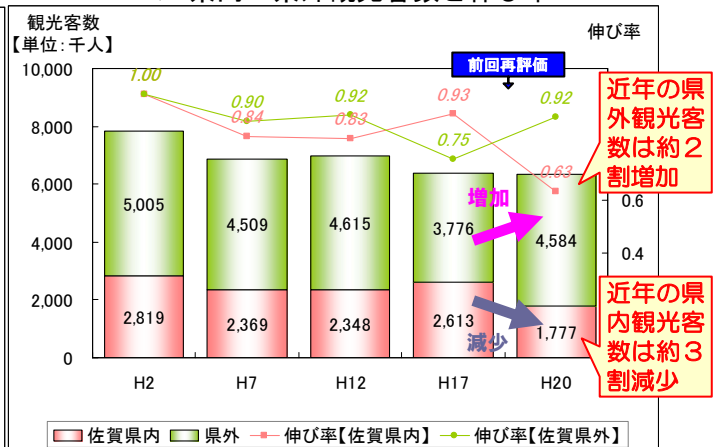
- ・神崎市, 佐賀市の沿線部では、日帰り観光客数, 宿泊客数ともに年々減少する傾向にある。
- ・前回より県外観光客数は増加したが、県内観光客が大幅に減少しており総観光客数は横這い。

##### ▼ 日帰り・宿泊観光客数と伸び率



資料：佐賀県観光客動態調査

##### ▼ 県内・県外観光客数と伸び率

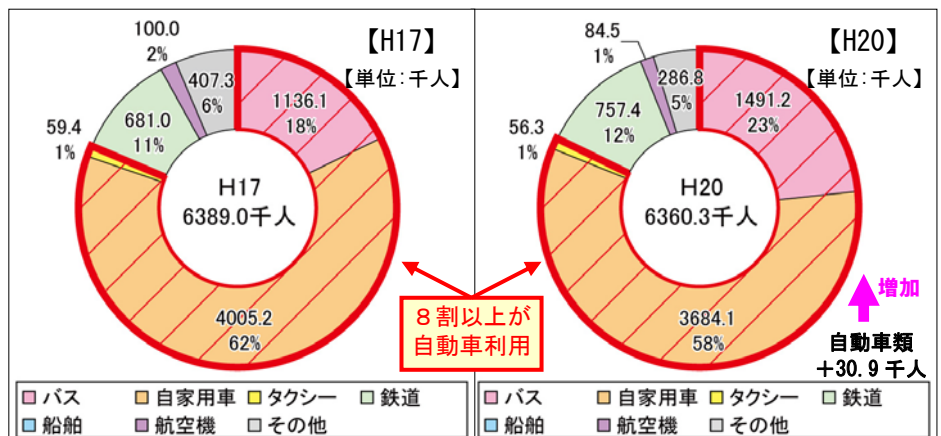


資料：佐賀県観光客動態調査

##### 3) 交通機関別観光客数

- ・神崎市, 佐賀市の観光客の8割以上が自動車類(自家用車, バス, タクシー)を利用して来訪している。
- ・前回再評価時と同様に自動車類が高い割合を占めH20はH17より、約3万人ほど自動車利用が増加。

##### ▼ 利用交通手段別観光客数



資料：佐賀県観光客動態調査

## ⑤交通動向

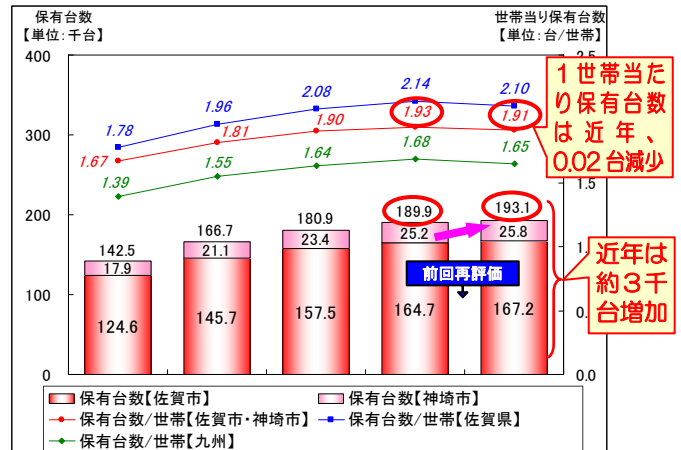
### 1) 自動車保有台数

- ・神埼市, 佐賀市では、**自動車保有台数が経年的に増加**し続けているが、増加台数は年々鈍化しH17 からH20 に掛けては約3千台の増加に留まり、横這いの様態となる。
- ・1世帯当たりの自動車保有台数では、H17 よりもH20 は若干減少(0.02 台/世帯)している等、**初めて過去の水準を下回る**。

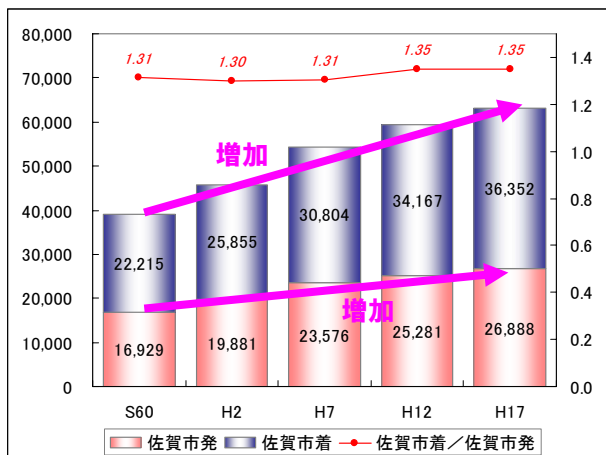
### 2) 通勤者数

- ・佐賀市内から市外へ、市外から佐賀市内への通勤者数は、**一貫して増加の傾向**にある。
- ・神埼市, 佐賀市の沿線部における通勤通学時の特徴は、**二輪車の利用が非常に多い**こと。
- ・一方で、自動車利用が九州の平均よりも7ポイント高く、**自動車への依存傾向**もうかがえる。
- ・H12 の神埼市, 佐賀市における自動車の割合は、**H2 よりも約10ポイント高くなり自動車依存の傾向が加速**している。
- ・地域別には佐賀市を中心とした隣接地域間に加え、**鳥栖～佐賀など地域を跨ぐ需要**も多い。

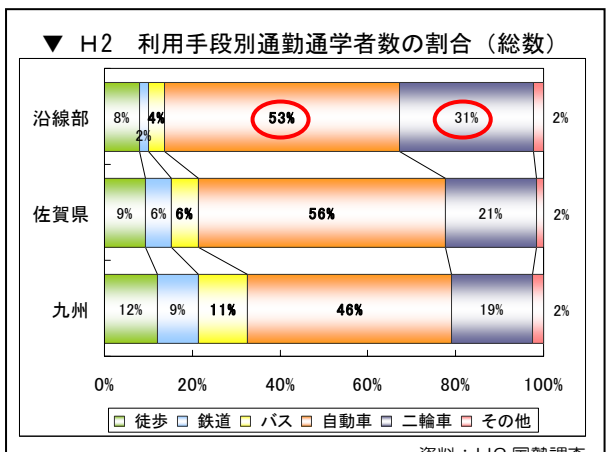
## ▼ 自動車保有台数と1世帯当たり自動車保有台数



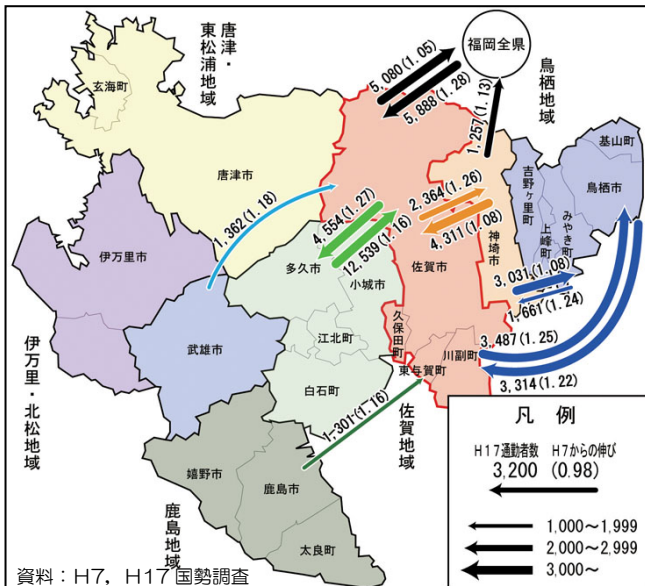
## ▼ 佐賀市における通勤者数 (市内々除く)



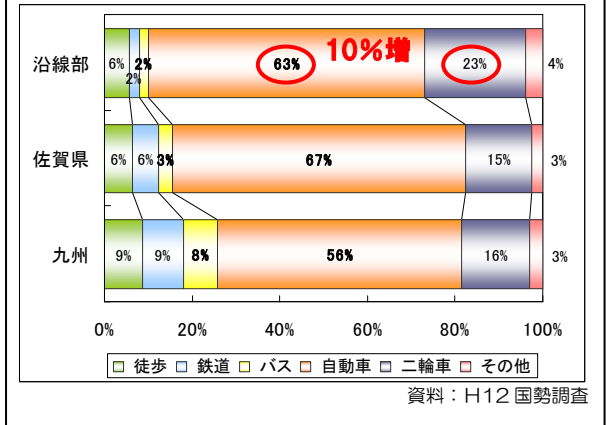
## ▼ 利用手段別通勤通学者数の割合とその変化



## ▼ 通勤者数と伸び率 (地域間)

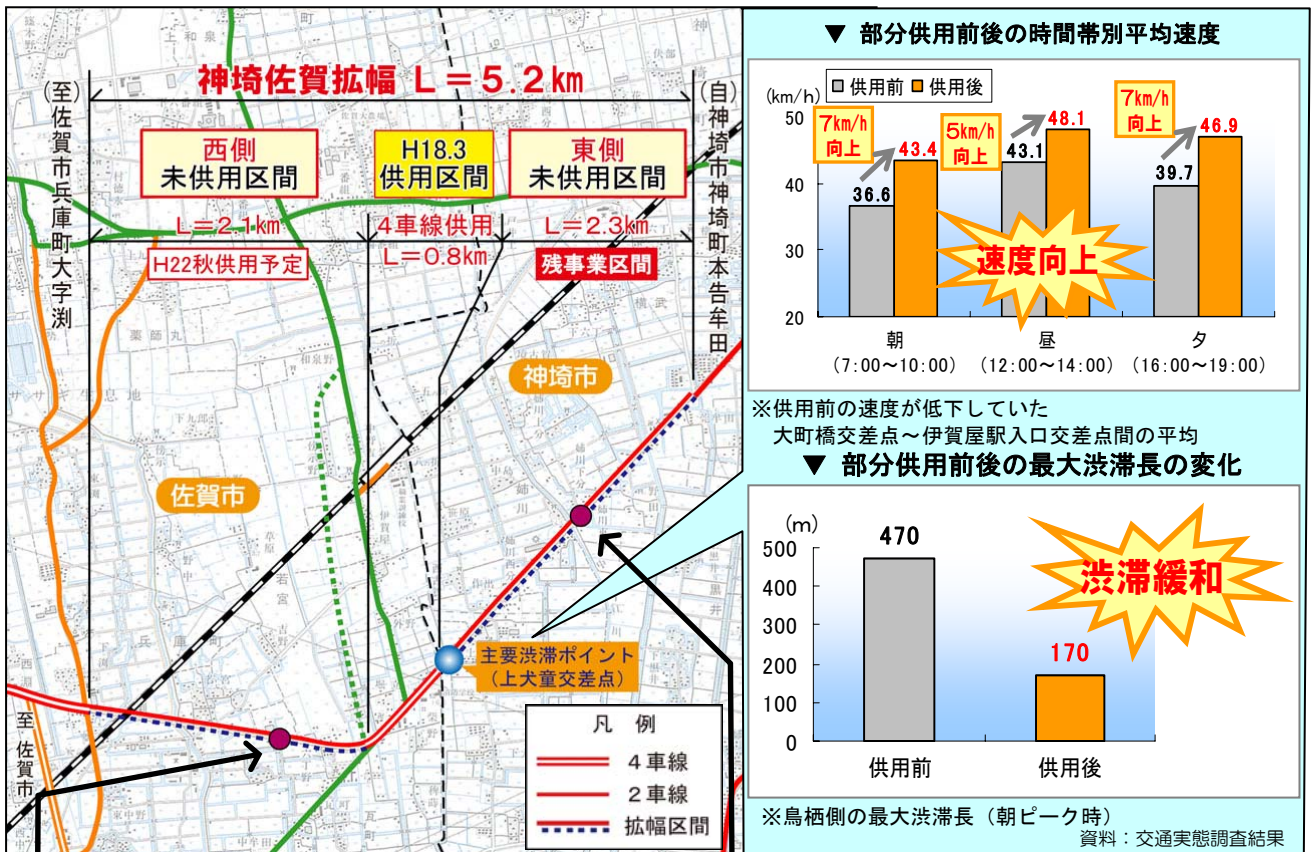


## ▼ H12 利用手段別通勤通学者数の割合 (総数)

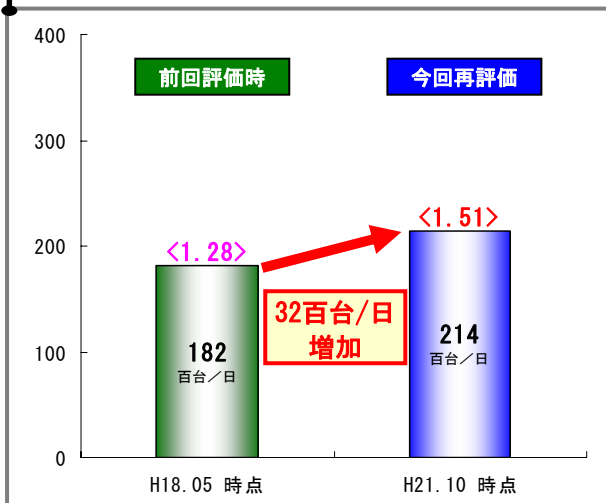


### 3) 交通状況の変化

- ・一般国道 34 号の当該地区は、**2車線のため渋滞しており**、沿道には家屋が連担していることから、交通事故も多く発生していた。
- ・そのため、4車線に拡幅する事業を進めて平成 18 年 3 月 31 日に上犬童交差点から堀立交差点まで (L=0.8km) を供用し、渋滞ポイントである**上犬童交差点の混雑が緩和した**。
- ・しかし、前回の事業評価時点においても、当該区間の利用交通量は交通容量を大きく超過しており、混雑区間となっていた。
- ・前回評価時点から 4 年が経過した現在では、**交通需要が 9 ~ 32 百台/日増加しており**、**混雑の状況が前回時点よりも更に悪化**している。

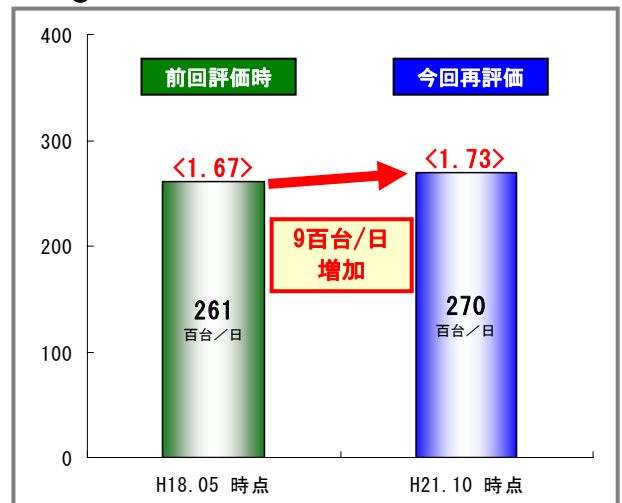


▼西側未供用区間の交通量変化



資料：H18・H21 交通量観測結果

▼東側未供用区間の交通量変化



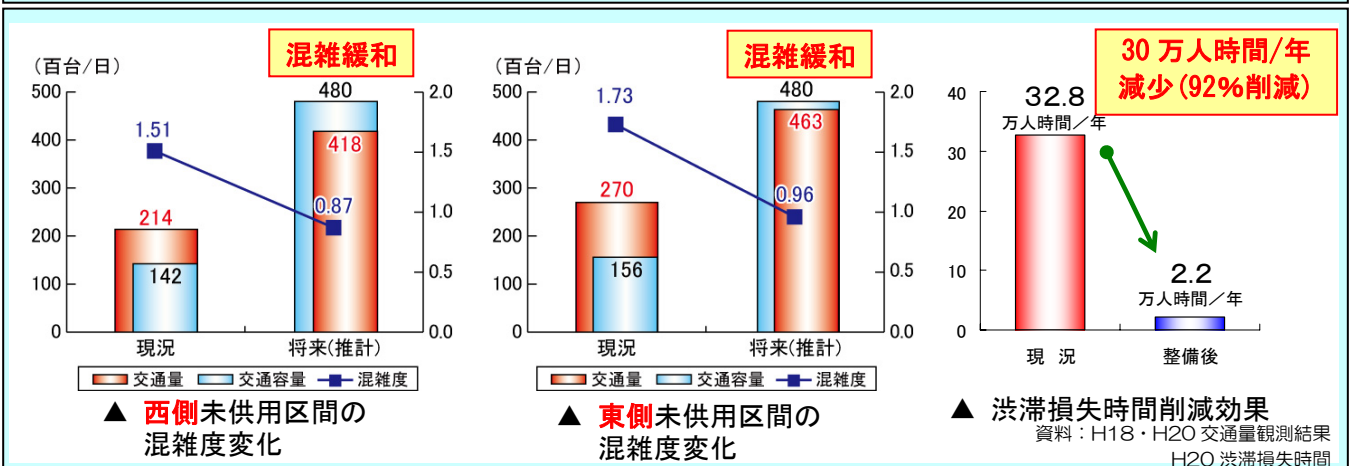
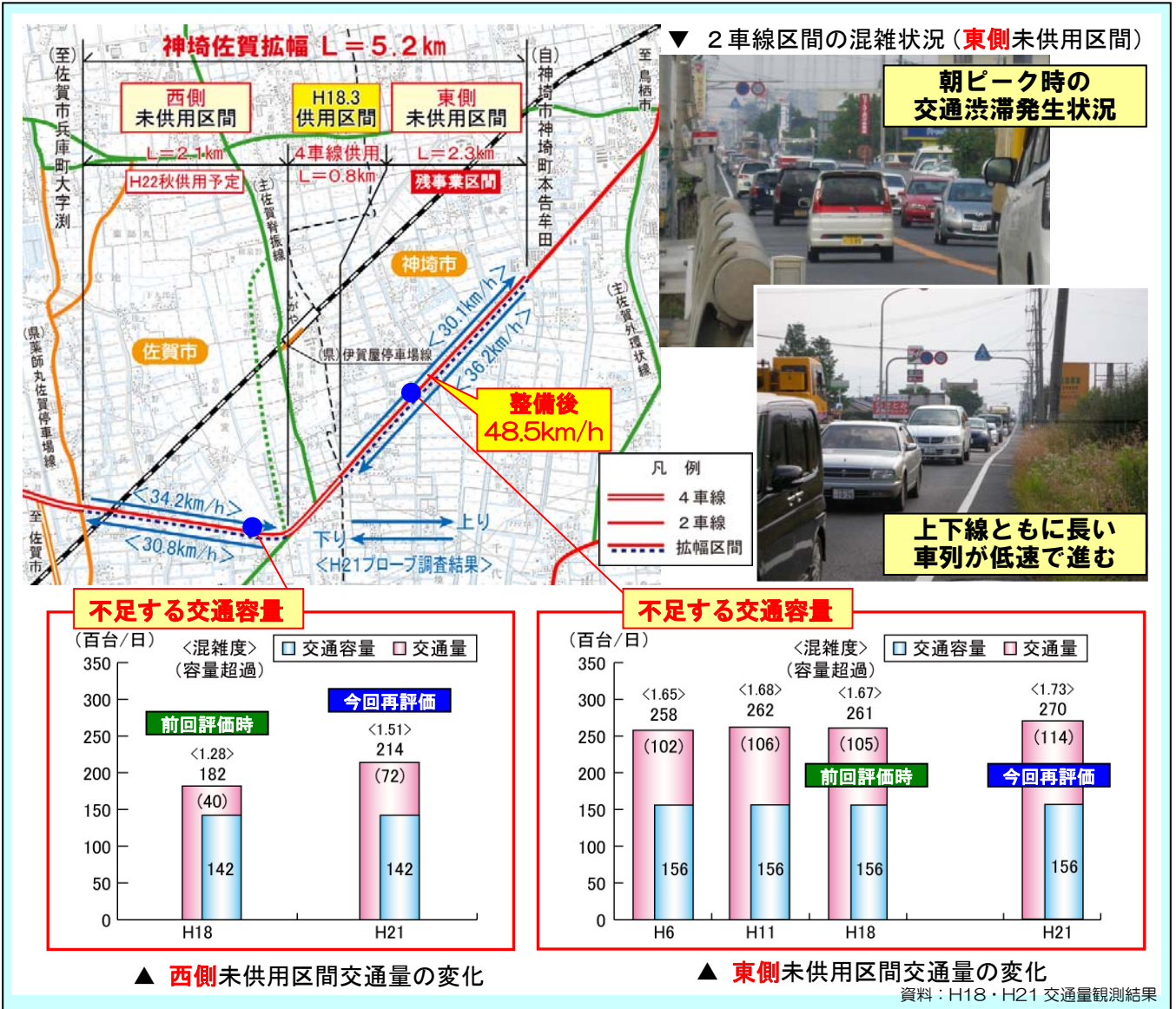
資料：H18・H21 交通量観測結果

(2) 事業の効果・必要性

効果・必要性 1 : 交通混雑の緩和

● 交通容量が不足するボトルネック区間を拡幅し、交通混雑を解消。

- 未供用区間では交通需要（西側：214 百台/日，東側：270 百台/日）に対し、交通容量（西側：142 百台/日，東側：156 百台/日）が不足しており、混雑度が 1.5 を超える交通混雑が発生。
- 交通容量の拡充に伴い現在の交通混雑は全て解消（混雑度 西側:1.51⇒0.87/東側:1.73⇒0.96）

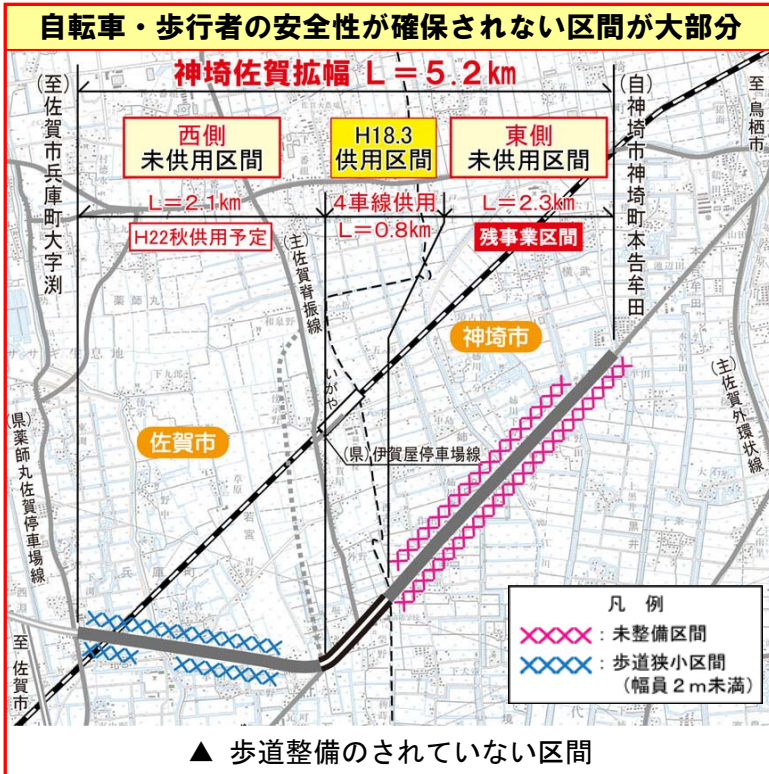




## 効果・必要性 3 : 交通安全性の向上 (自転車・歩行者)

### ● 自転車歩行者道の整備に伴い、交通安全性が向上。

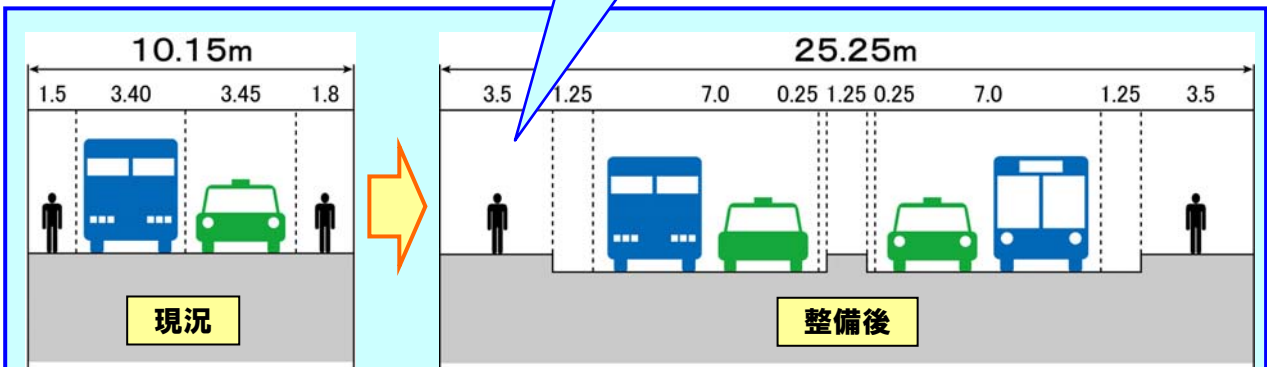
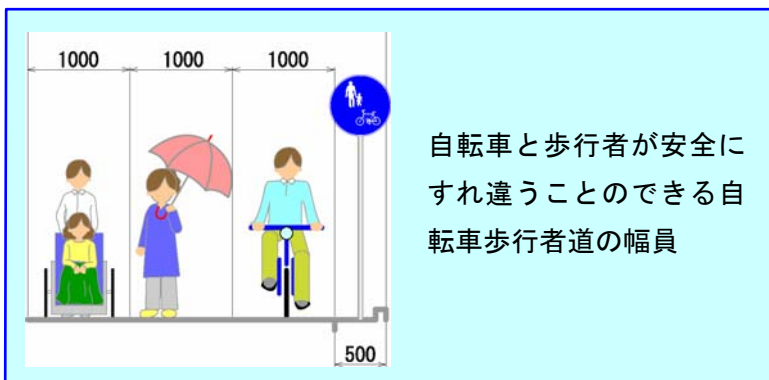
- 未供用区間では、歩行者や自転車の安全性が低い区間が多い。
- 自転車歩行者道の整備によって自転車と歩行者の安全性が高まる。



### 自転車歩行者道が未整備のため利用者の安全性が問題



▲ 自転車歩行者道未整備区間の状況 (東側未供用区間)



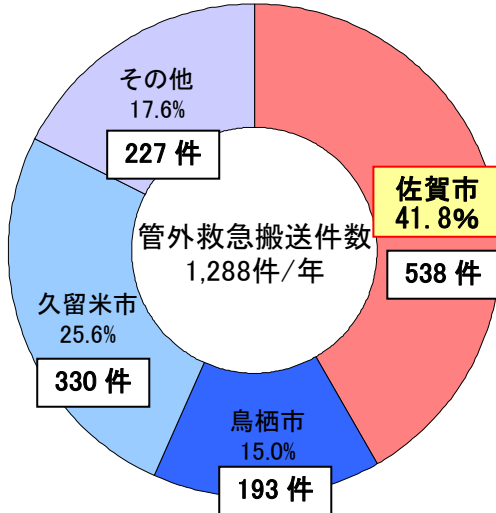
自転車歩行者道の整備により利用者の安全性が十分に確保される

## 効果・必要性 4：救急医療活動の支援

### ● 救急医療施設へのアクセス性向上など、救急医療活動への支援が期待。

- 神崎市・吉野ヶ里町では管外救急搬送件数の42%が、佐賀市内の救急医療施設へ搬送。
- 神崎市・吉野ヶ里町から佐賀市内への救急搬送は増加傾向

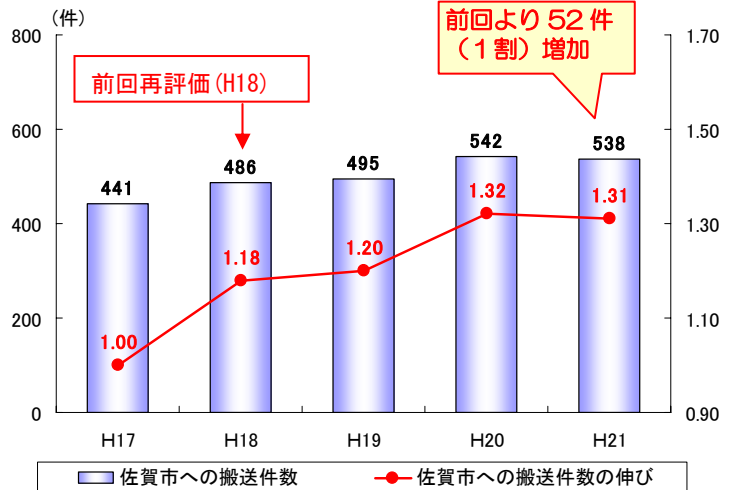
#### 神崎市・吉野ヶ里町の管外搬送の42%が佐賀市へ



▲ 神崎市・吉野ヶ里町における管外救急搬送状況 (H21)

資料：神埼地区消防本部資料

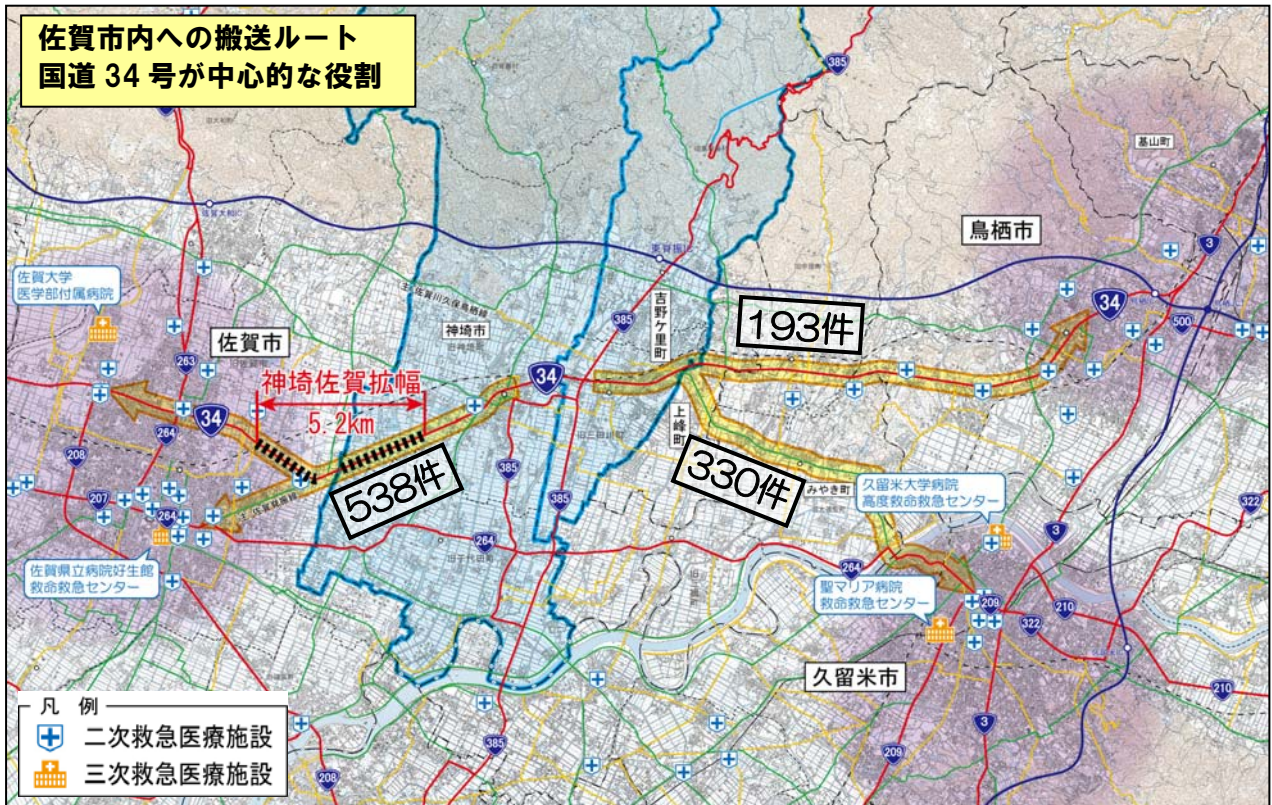
#### 神崎市・吉野ヶ里町から佐賀市への救急搬送は年々増加



▲ 神崎市・吉野ヶ里町から佐賀市への救急搬送件数の伸び

資料：神埼地区消防本部資料

#### 佐賀市内への搬送ルート 国道34号が中心的な役割



図は平成22年4月1日現在(合併後)の市町村で表示

▲ 神崎市・吉野ヶ里町における救急搬送状況 (H21) と救急医療施設

資料：佐賀県保健医療計画、福岡県保健医療計画、神埼地区消防本部資料

## 効果・必要性 5 : 沿道環境の改善

### ● 騒音レベルの低減により、沿道環境が改善。

- 未供用区間の騒音レベルは、昼夜共に環境基準を超過（西側：昼間 72dB/夜間 70dB）（東側：昼間 74dB/夜間 72dB）。
- 4車線化により交通量は増加するものの自転車歩行者道の整備等により沿道の騒音レベルが低下（西側：昼間 72dB⇒70dB/夜間 70dB⇒69dB）（東側：昼間 74dB⇒68dB/夜間 72dB⇒67dB）

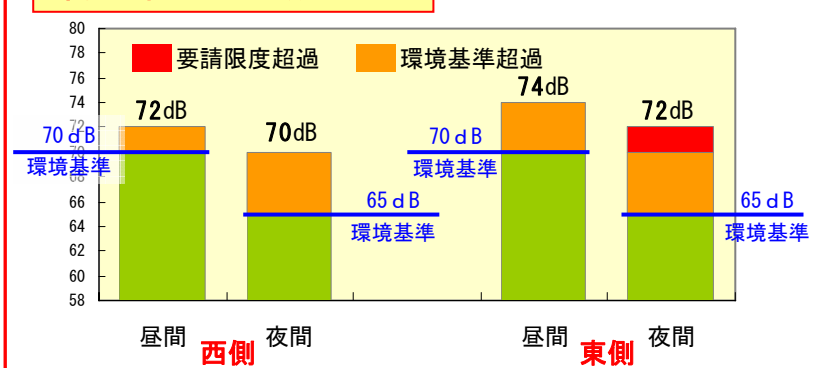


▲ 騒音測定地点の交通状況 資料：H17 センサス、実態調査 (H20.5)

### 佐賀県の直轄国道平均を上回る大型車混入率



### 環境基準を上回る騒音レベル

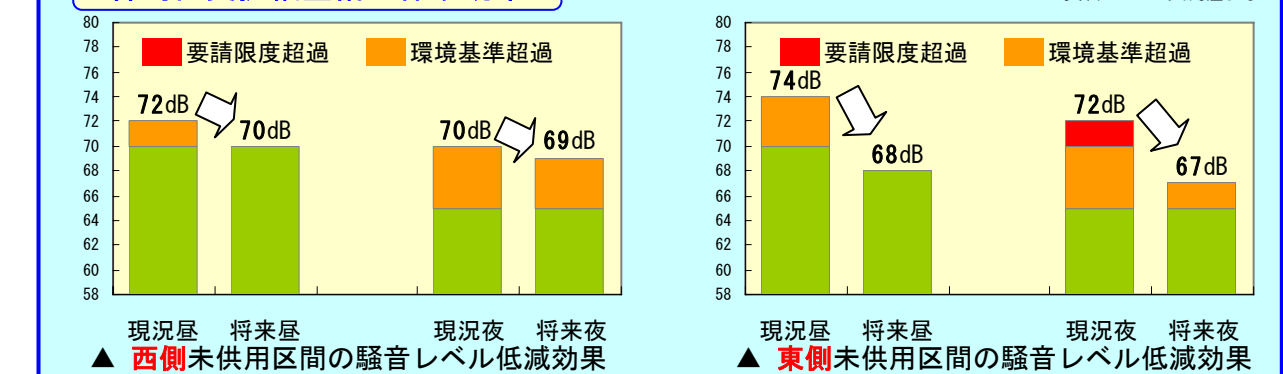


▲ 騒音レベル (現況)

資料：H17 実測値より

▲ 道路沿道状況 (東側未供用区間)

### 神埼佐賀拡幅整備に伴う効果



▲ 西側未供用区間の騒音レベル低減効果

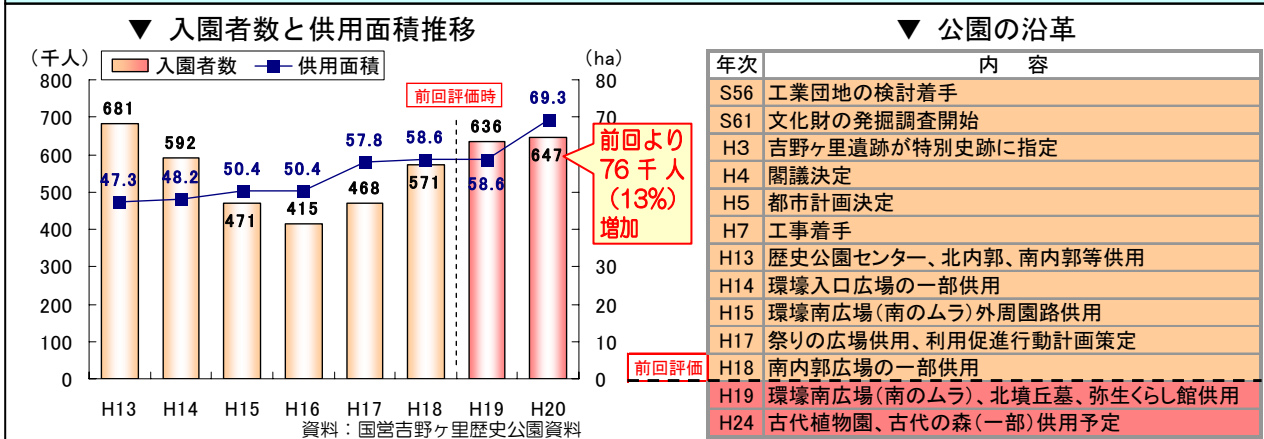
▲ 東側未供用区間の騒音レベル低減効果

## 効果・必要性6：地域開発の支援

### ● 主要な集客施設へのアクセス性向上により、地域開発を支援。

- 神埼佐賀拡幅周辺には「吉野ヶ里歴史公園」や「ゆめタウン佐賀」等、集客力の高い施設が集積。
- これらの施設は今後も整備が進められ、さらに集客力が高まると考えられる

◆吉野ヶ里歴史公園では「南のムラ」や「北墳丘墓」など施設拡大や、多彩な体験プログラムが開催されており、前回評価時以降も入園者数が増加している。

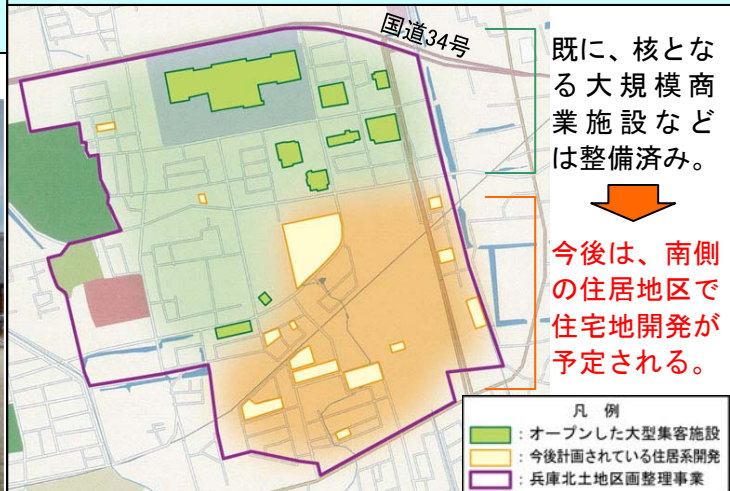


◆佐賀城本丸歴史館など、新たな歴史的観光施設がオープン

佐賀城本丸歴史館 (H16.8.1オープン)



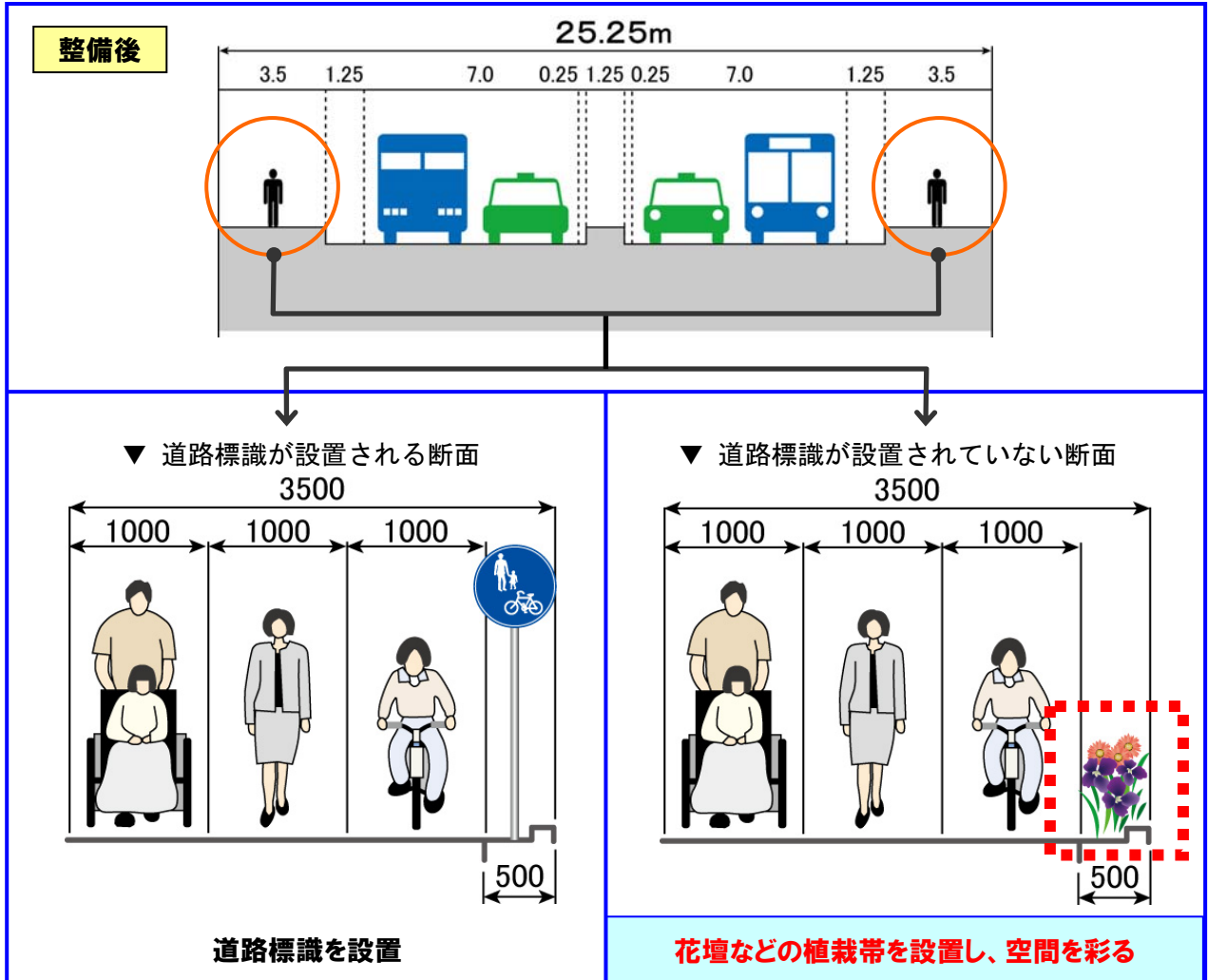
◆兵庫北土地区画整理事業は段階的に整備中



## 効果・必要性 7：良好な景観形成への配慮（植栽帯設置）

### ● 植栽帯を設置し、良好な景観形成に寄与。

- 道路標識を設置しない区間に花壇などの植栽帯を設置することにより、沿道景観の向上等が期待される。



### 景観に配慮し、植栽帯を設けている区間 事例：国道 34 号 小城市牛津町付近



### (3) 事業の投資効果

#### ①事業の目的

神埼佐賀拡幅は、佐賀市郊外周辺の交通混雑緩和や生活環境の改善及び、交通安全の向上を支援する事業である。

#### ②費用便益効果分析結果（残事業）

##### 1) 便益

項目	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 22 年度			
供用年	平成 28 年度			
初年便益	8.7 億円	0.18 億円	0.38 億円	9.3 億円
基準年における現在価値(B)	145 億円	3.2 億円	6.7 億円	155 億円

##### 2) 費用

項目	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	49 億円	0.00 億円	49 億円
基準年における現在価値(C)	42 億円	0.00 億円	42 億円

##### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	3.7
-------------	-----

注) 便益及び費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### ②費用便益効果分析結果（全事業）

##### 1) 便益

項目	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 22 年度			
供用年	平成 18 年度			
初年便益	2.6 億円	0.20 億円	0.28 億円	3.1 億円
基準年における現在価値(B)	321 億円	23 億円	21 億円	365 億円

##### 2) 費用

項目	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	148 億円	0.00 億円	148 億円
基準年における現在価値(C)	162 億円	0.00 億円	162 億円

##### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	2.2
-------------	-----

注) 便益及び費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### (4) 事業の進捗状況

##### ①事業の経緯

平成 3年度	都市計画決定
平成 4年度	事業化(佐賀 BP の一部を含め事業化)
平成 7年度	上犬童地区用地買収着手
平成 8年度	用地買収促進
平成 9年度	堀立地区用地買収着手
平成 10～11 年度	用地買収促進
平成 12 年度	堀立地区工事着手
平成 13～15 年度	用地買収促進及び工事促進
平成 16 年度	上犬童地区工事着手及び工事促進
平成 17 年度	上犬童交差点～堀立交差点供用
平成 19 年度	若宮地区用地買収促進及び若宮・湊地区工事促進
平成 20 年度	用地買収促進及び工事促進
平成 21 年度	姉川地区用地買収着手

##### ②事業費の進捗状況

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
事業費	153 億円	102 億円	67%
うち用地補償費	64 億円	40 億円	63%

※進捗率は事業費ベース

##### ③前回の評価時との比較

項目		前回評価時	今回評価時
事業費		170 億円	153 億円
B/C	残事業	2.6	3.7
	全事業	1.7	2.2

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

国道34号神埼佐賀拡幅の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約67%であり、そのうち用地進捗率は63%に達しており、平成22年秋には2.1km区間の供用を予定している。

引き続き残区間等の用地買収などの事業進捗を図っていく。

#### (2) 地域の協力体制

##### ・期成会および要望等

名 称	構成メンバー	活 動 内 容
国道34号(神埼佐賀拡幅・江北バイパス)整備促進期成会 (佐賀地区建設関係合同期成会の構成期成会)	佐賀市、神埼町、千代田町、三日月町、牛津町、江北町	H16.4.26 佐賀地区建設関係合同期成会総会
		H16.5.18 佐賀地区建設関係合同期成会要望(整備局)
		H16.7.21 佐賀地区建設関係合同期成会要望(本省)
	佐賀市、小城市、神埼町、千代田町、江北町	H17.4.26 佐賀地区建設関係合同期成会総会
		H17.5.24 佐賀地区建設関係合同期成会要望(整備局)
		H17.7.13 佐賀地区建設関係合同期成会要望(本省)
	佐賀市、小城市、神埼市、江北町	H18.4.28 佐賀地区建設関係合同期成会総会
		H18.5.31 佐賀地区建設関係合同期成会要望(整備局)
		H18.7.19 佐賀地区建設関係合同期成会要望(本省)
	佐賀市、小城市、神埼市、江北町	H19.5.29 佐賀地区建設関係合同期成会総会
		H19.7.12 佐賀地区建設関係合同期成会要望(整備局)
		H19.8.9 佐賀地区建設関係合同期成会(本省)
	佐賀市、小城市、神埼市、江北町	H20.5.9 佐賀地区建設関係合同期成会総会
		H20.7.9 佐賀地区建設関係合同期成会(整備局)
		H20.7.30 佐賀地区建設関係合同期成会(本省)
	佐賀市、小城市、神埼市、江北町	H21.4.27 佐賀地区建設関係合同期成会総会
H21.7.8 佐賀地区建設関係合同期成会(整備局)		
H21.11.19 佐賀地区建設関係合同期成会(本省)		

##### ・協力体制

組織名	業務内容
佐賀市役所道路課	神埼佐賀拡幅 (地元対応、地域情報窓口)
神崎市神埼総合支所建設課	
神崎市千代田総合支所建設課	
佐賀土木事務所道路整備課	
佐賀市土地開発公社	神埼佐賀拡幅 (用地先行取得)

### (3) 環境・景観への取り組み状況

現在、佐賀市では景観計画が策定され神埼佐賀拡幅においても、街路樹の植栽や工作物設置の際の配慮など、良好な景観の創出に取り組んでいる。

#### ◆沿道景観の向上を目的として植栽を設置・・・事例：国道34号\_基山町長野地区



#### ◆沿道景観の向上を目的として茶色系の防護柵を設置・・・事例：国道34号\_佐賀市若楠地区



#### ◆騒音の軽減と雨天時の走行性向上を目的として排水性舗装を適用

## 4. コスト縮減や代替案立案等

事業実施にあたって、兵庫高架橋架け替え計画の見直しを実施し、耐候性鋼材や鋼管ソイルセメント杭を採用することにより約2億円のコスト縮減を図った。

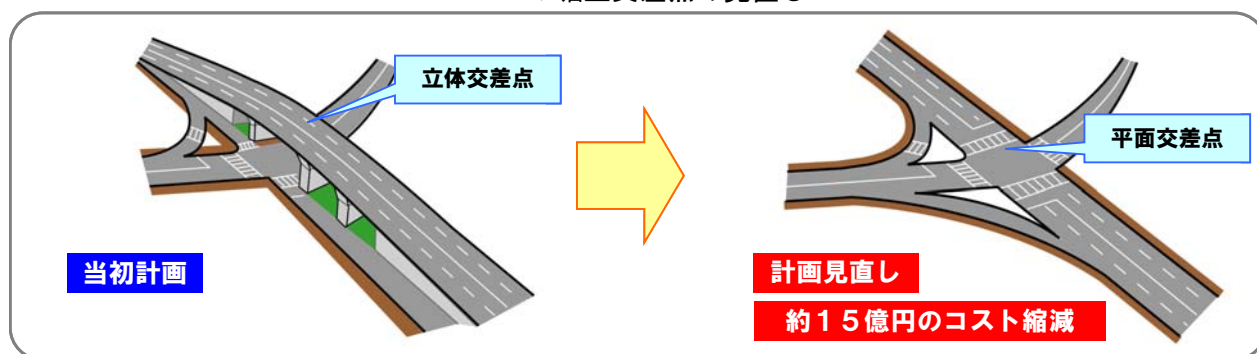
また、堀立交差点の計画見直しを実施し、当面の間、平面交差点として整備することによって、約15億円のコスト縮減を図る。

### 【具体的な取り組み状況】

#### ▼コスト縮減一覧

コスト縮減手法	計画見直し箇所	縮減額
・ 耐候性鋼材採用等によるコスト縮減等 ・ 鋼管ソイルセメント杭採用等によるコスト縮減等	兵庫高架橋	ー約2億円
・ 当面の間平面交差点として整備することによるコスト縮減等	堀立交差点	ー約15億円

#### ▼堀立交差点の見直し



当該事業は、4車線現道拡幅事業として、都市計画決定のもと整備を進めており、現在までに5.2kmのうち、0.8kmが完成し、H22秋には2.1kmが完成予定である。本ルートは、都市計画決定に基づいて整備しており、今後の事業計画における事業手法、施設規模については、今回見直した計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

### 【事業継続】

- 神埼佐賀拡幅は、佐賀市郊外周辺における交通混雑の緩和、道路交通環境の改善、交通安全性の向上、救急医療活動の支援、地域開発の支援に効果をもたらす事業である。
- また本事業の早期4車線化を求める声は非常に強く、地元、自治体および期成会等から積極的な整備促進要望が成されているところである。
- 現在までの事業進捗率は、事業費ベースで約102億円（約67%）（平成21年度末）であり、用地進捗率も約40億円（約63%）に達し、引き続き事業の完成を図ることにより、交通混雑の緩和や交通安全性向上等の効果が期待されることから、当該事業区間の4車線化完成に向けて事業を継続することとしたい。
- なお、堀立交差点の立体化については、交通量の増加等必要に応じ、新たな事業評価を実施し、その妥当性の検証を行う。

## 卷末資料

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道34号 神埼佐賀弘福
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ● 便益が費用を上回っている	全体：費用便益比 (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 203億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 8.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 113億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 14%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 内需が主力 ディの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 重要港湾もしくは特等重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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</li> </ul>	<p>区間B (当該区間/並行区間) については：国道24号神埼佐賀弘福区間 (神崎市神崎町本吉幸田～佐賀市長瀬町大字洲) 当該区間等の渋滞損失時間 (状況)：32.8万人・時間/年 (国道34号) 当該区間等の渋滞損失削減率：9割削減 (国道34号)</p>



3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>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、歩道の設置又は橋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</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は50人/日以上）の場合、又は歩行者交通量50人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い又は歩道が設置される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震対策緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p><input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input checked="" 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は築物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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の車前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p><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</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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算込まれる</p>

<p>国連24号：緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている</p>	<p>震災点検要対策箇所である師川橋は架け替えを現在実施中である</p>
---	--------------------------------------

<p>CO2 排出削減量：3359t-CO2/年 (未整備1,499.0t-CO2/年 ⇒ 整備後1,495.7t-CO2/年)</p>	<p>評価対象区間（現道）：神崎佐賀拡張 排出削減量：9.2 t-NO2/年、排出削減率：約4.9%削減</p> <p>評価対象区間（現道）：神崎佐賀拡張 排出削減量：0.7 t-SPM/年、排出削減率：約4.0%削減</p>
--	---

## 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34号	神埼佐賀拡幅	5.2 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41,800~48,100	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22年度		
単純合計	148億円	0.00億円	148億円
うち残事業分	49億円	0.00億円	49億円
基準年における 現在価値(C)	162億円	0.00億円	162億円
うち残事業分	42億円	0.00億円	42億円

## 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22年度			
供用年	平成18年度			
単年便益 (初年便益)	2.6億円	0.20億円	0.28億円	3.1億円
基準年における 現在価値(B)	321億円	23億円	21億円	365億円
うち残事業分	145億円	3.2億円	6.7億円	155億円

### ③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	203億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.2%
費用便益比（残事業）	3.7
経済的純現在価値（残事業）	113億円
経済的内部収益率（残事業）	14%

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	41,800~46,300	±10%	2.9 ~ 4.6
事業費	49億円	±10%	3.3 ~ 4.1
事業期間	5年	±20%	3.5 ~ 3.8

交通状況の変化

様式-3①

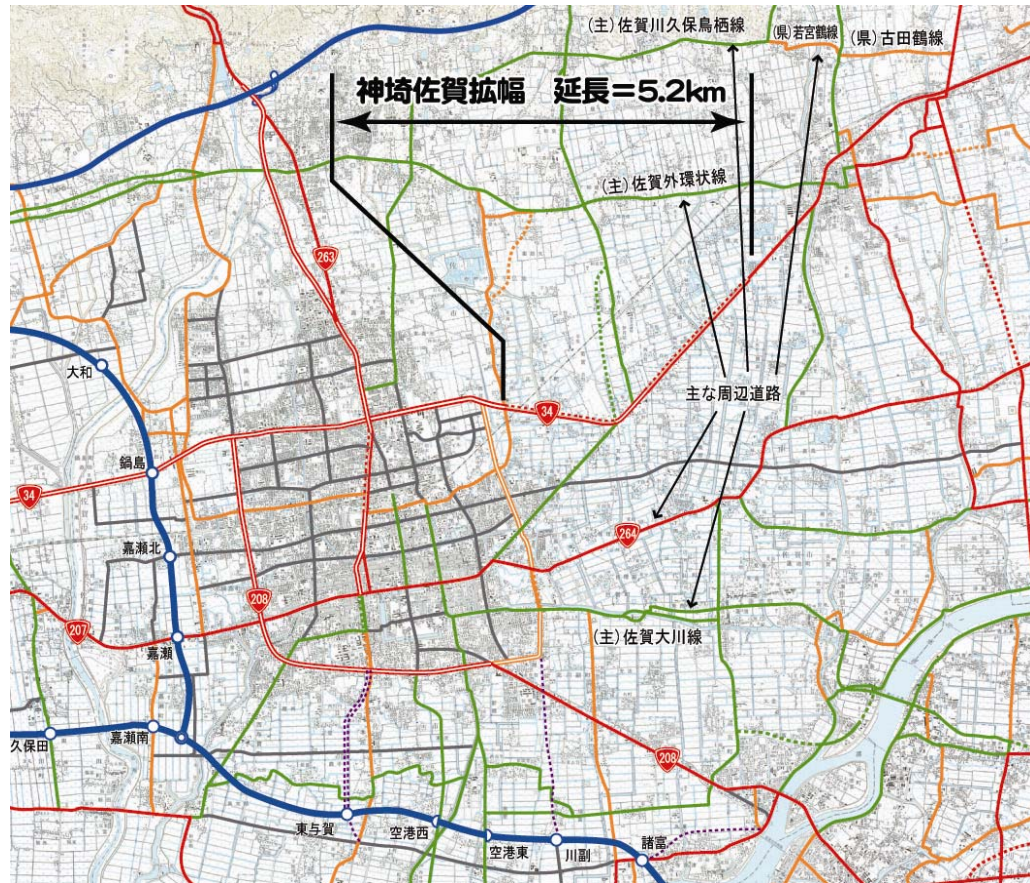
事業名：神埼佐賀拡幅

(推計時点 H42年) (全事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 神埼佐賀拡幅： 5.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	31,500	44,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	10	6.4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	55	49	
②主な周辺道路	主_佐賀 川久保鳥 栖線 ：3.5km	交通量	[台/日]	13,100	12,500
		走行時間	[分]	6.5	6.4
		走行時間費用	[億円/年]	15	14
	主_佐賀 外環状線 ：3.8km	交通量	[台/日]	7,000	5,600
		走行時間	[分]	7.7	7.6
		走行時間費用	[億円/年]	9.3	7.4
	国道264 号 ：3.6km	交通量	[台/日]	11,200	9,300
		走行時間	[分]	6.4	6.3
		走行時間費用	[億円/年]	13	10
	主_佐賀 大川線他 ：4.0km	交通量	[台/日]	3,000	1,700
		走行時間	[分]	6.8	6.8
		走行時間費用	[億円/年]	3.6	2.0
	県_若宮 鶴線他 ：4.5km	交通量	[台/日]	8,400	7,400
		走行時間	[分]	8.1	8.1
		走行時間費用	[億円/年]	12	10
③その他道路合計 ：2706.1km	走行時間費用	[億円/年]	3,695	3,692	
			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：2730.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,802	3,785	17

- ※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：神埼佐賀拡幅

(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 神埼佐賀拡幅： 2.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	40,000	46,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	4.9	2.9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	34	23	
②主な周辺道路	国道34号 : 4.8km	交通量	[台/日]	39,800	44,600
		走行時間	[分]	6.5	6.7
		走行時間費用	[億円/年]	45	52
	主_佐賀 外環状線 : 3.8km	交通量	[台/日]	6,200	5,600
		走行時間	[分]	7.6	7.6
		走行時間費用	[億円/年]	8.2	7.4
	国道264号 : 3.6km	交通量	[台/日]	11,100	9,300
		走行時間	[分]	6.3	6.3
		走行時間費用	[億円/年]	12	10
	主_佐賀 大川線他 : 4.8km	交通量	[台/日]	1,600	1,600
		走行時間	[分]	8.4	8.4
		走行時間費用	[億円/年]	2.3	2.3
	主_佐賀 川久保鳥 栖線 : 8.8km	交通量	[台/日]	9,500	9,100
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	26	25
③その他道路合計 : 2702.6km	走行時間費用	[億円/年]	3,666	3,665	
			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：2730.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,793	3,785	8.6

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

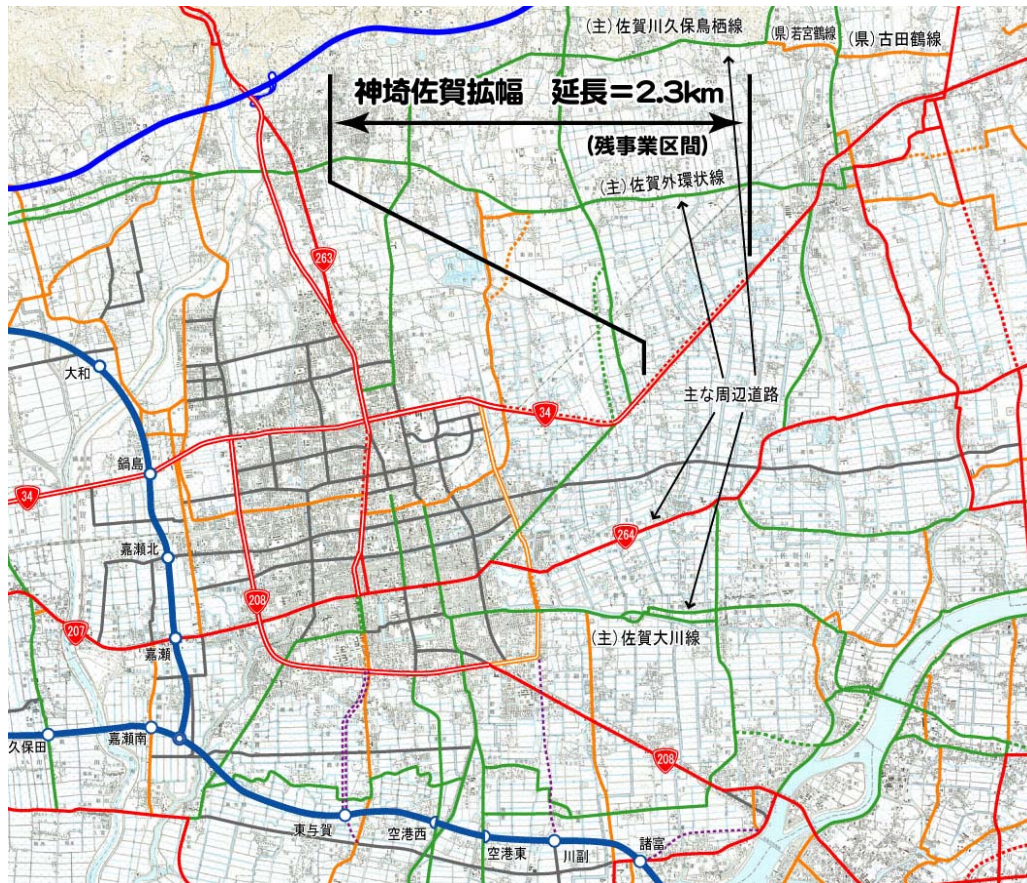
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名： 神埼佐賀拡幅

(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22年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ( )
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)
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 の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"/> (H17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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名： 神埼佐賀拡幅

(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34号 神埼佐賀拡幅(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	0.00	0.00
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-14年目	H 4	2.0258	103.4	0.78	1.4		
-13年目	H 5	1.9479	103.7	0.20	0.35		
-12年目	H 6	1.8730	103.6	0.11	0.18		
-11年目	H 7	1.8009	103.0	1.8	2.8		
-10年目	H 8	1.7317	102.4	0.19	0.30		
-9年目	H 9	1.6651	103.4	1.3	1.9		
-8年目	H 10	1.6010	102.8	3.1	4.4		
-7年目	H 11	1.5395	101.3	2.5	3.5		
-6年目	H 12	1.4802	99.7	23	31		
-5年目	H 13	1.4233	98.4	6.7	8.9		
-4年目	H 14	1.3686	96.6	12	16		
-3年目	H 15	1.3159	95.4	4.6	5.8		
-2年目	H 16	1.2653	94.4	6.6	8.0		
-1年目	H 17	1.2167	93.2	5.6	6.7		
供用開始年次	H 18	1.1699	92.5	7.8	9.0		
1年目	H 19	1.1249	91.7	3.2	3.5		
2年目	H 20	1.0816	91.3	5.1	5.5		
3年目	H 21	1.0400	91.3	13	14		
4年目	H 22	1.0000	91.3	1.0	1.0		
5年目	H 23	0.9615	91.3	9.8	9.4		
6年目	H 24	0.9246	91.3	9.8	9.1		
7年目	H 25	0.8890	91.3	9.8	8.7		
8年目	H 26	0.8548	91.3	9.8	8.4		
9年目	H 27	0.8219	91.3	9.7	8.0		
10年目	H 28	0.7903	91.3			0.00	0.00
11年目	H 29	0.7599	91.3			0.00	0.00
12年目	H 30	0.7307	91.3			0.00	0.00
13年目	H 31	0.7026	91.3			0.00	0.00
14年目	H 32	0.6756	91.3			0.00	0.00
15年目	H 33	0.6496	91.3			0.00	0.00
16年目	H 34	0.6246	91.3			0.00	0.00
17年目	H 35	0.6006	91.3			0.00	0.00
18年目	H 36	0.5775	91.3			0.00	0.00
19年目	H 37	0.5553	91.3			0.00	0.00
20年目	H 38	0.5339	91.3			0.00	0.00
21年目	H 39	0.5134	91.3			0.00	0.00
22年目	H 40	0.4936	91.3			0.00	0.00
23年目	H 41	0.4746	91.3			0.00	0.00
24年目	H 42	0.4564	91.3			0.00	0.00
25年目	H 43	0.4388	91.3			0.00	0.00
26年目	H 44	0.4220	91.3			0.00	0.00
27年目	H 45	0.4057	91.3			0.00	0.00
28年目	H 46	0.3901	91.3			0.00	0.00
29年目	H 47	0.3751	91.3			0.00	0.00
30年目	H 48	0.3607	91.3			0.00	0.00
31年目	H 49	0.3468	91.3			0.00	0.00
32年目	H 50	0.3335	91.3			0.00	0.00
33年目	H 51	0.3207	91.3			0.00	0.00
34年目	H 52	0.3083	91.3			0.00	0.00
35年目	H 53	0.2965	91.3			0.00	0.00
36年目	H 54	0.2851	91.3			0.00	0.00
37年目	H 55	0.2741	91.3			0.00	0.00
38年目	H 56	0.2636	91.3			0.00	0.00
39年目	H 57	0.2534	91.3			0.00	0.00
40年目	H 58	0.2437	91.3			0.00	0.00
41年目	H 59	0.2343	91.3			0.00	0.00
42年目	H 60	0.2253	91.3			0.00	0.00
43年目	H 61	0.2166	91.3			0.00	0.00
44年目	H 62	0.2083	91.3			0.00	0.00
45年目	H 63	0.2003	91.3			0.00	0.00
46年目	H 64	0.1926	91.3			0.00	0.00
49年目	H 65	0.1852	91.3			0.00	0.00
48年目	H 66	0.1780	91.3			0.00	0.00
49年目	H 67	0.1712	91.3	-32	-5.5	0.00	0.00
合計				116	162	0.00	0.00
単純事業費計				148			

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道34号 神埼佐賀拡幅(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	0.00	0.00	
-5年目	H 23	0.9615	91.3	9.8	9.4		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	9.8	9.1		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	9.8	8.7		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	9.8	8.4		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	9.7	8.0		
供用開始年次	H 28	0.7903	91.3			0.00	0.00
1年目	H 29	0.7599	91.3			0.00	0.00
2年目	H 30	0.7307	91.3			0.00	0.00
3年目	H 31	0.7026	91.3			0.00	0.00
4年目	H 32	0.6756	91.3			0.00	0.00
5年目	H 33	0.6496	91.3			0.00	0.00
6年目	H 34	0.6246	91.3			0.00	0.00
7年目	H 35	0.6006	91.3			0.00	0.00
8年目	H 36	0.5775	91.3			0.00	0.00
9年目	H 37	0.5553	91.3			0.00	0.00
10年目	H 38	0.5339	91.3			0.00	0.00
11年目	H 39	0.5134	91.3			0.00	0.00
12年目	H 40	0.4936	91.3			0.00	0.00
13年目	H 41	0.4746	91.3			0.00	0.00
14年目	H 42	0.4564	91.3			0.00	0.00
15年目	H 43	0.4388	91.3			0.00	0.00
16年目	H 44	0.4220	91.3			0.00	0.00
17年目	H 45	0.4057	91.3			0.00	0.00
18年目	H 46	0.3901	91.3			0.00	0.00
19年目	H 47	0.3751	91.3			0.00	0.00
20年目	H 48	0.3607	91.3			0.00	0.00
21年目	H 49	0.3468	91.3			0.00	0.00
22年目	H 50	0.3335	91.3			0.00	0.00
23年目	H 51	0.3207	91.3			0.00	0.00
24年目	H 52	0.3083	91.3			0.00	0.00
25年目	H 53	0.2965	91.3			0.00	0.00
26年目	H 54	0.2851	91.3			0.00	0.00
27年目	H 55	0.2741	91.3			0.00	0.00
28年目	H 56	0.2636	91.3			0.00	0.00
29年目	H 57	0.2534	91.3			0.00	0.00
30年目	H 58	0.2437	91.3			0.00	0.00
31年目	H 59	0.2343	91.3			0.00	0.00
32年目	H 60	0.2253	91.3			0.00	0.00
33年目	H 61	0.2166	91.3			0.00	0.00
34年目	H 62	0.2083	91.3			0.00	0.00
35年目	H 63	0.2003	91.3			0.00	0.00
36年目	H 64	0.1926	91.3			0.00	0.00
37年目	H 65	0.1852	91.3			0.00	0.00
38年目	H 66	0.1780	91.3			0.00	0.00
45年目	H 73	0.1353	91.3			0.00	0.00
46年目	H 74	0.1301	91.3			0.00	0.00
47年目	H 75	0.1251	91.3			0.00	0.00
48年目	H 76	0.1203	91.3			0.00	0.00
49年目	H 77	0.1157	91.3	-12	-1.3	0.00	0.00
合計				37	42	0.00	0.00
単純事業費計				49			

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。

箇所名：国道34号 神埼佐賀拡幅（事業全体）

便益の現在価値算定表

年度 (事業年) H22 H23	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ローカ)		GDP テラレタ	割引率 (A)	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)			
	乗用車種	貨物車種			乗用車種	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (A)×③
1年目	18	0.99932	0.99685	0.99859	1.1699	1.6	0.52	0.45	2.6	3.0	0.23	0.32	3.1	3.6
2年目	19	0.99932	0.99684	0.99859	1.1249	1.6	0.52	0.45	2.6	2.9	0.22	0.31	3.1	3.4
3年目	20	0.99932	0.99683	0.99859	1.0816	1.6	0.52	0.45	2.6	2.8	0.22	0.30	3.1	3.3
4年目	21	0.99932	0.99682	0.99859	1.0400	1.6	0.52	0.45	2.6	2.7	0.21	0.29	3.1	3.2
5年目	22	0.99931	0.99681	0.99859	1.0000	1.6	0.52	0.45	2.6	2.6	0.20	0.28	3.1	3.1
6年目	23	0.99931	0.99680	0.99858	0.9615	4.5	1.4	1.2	7.2	6.9	0.82	0.79	8.6	8.3
7年目	24	0.99931	0.99678	0.99858	0.9246	4.5	1.4	1.2	7.2	6.8	0.82	0.76	8.6	8.0
8年目	25	0.99931	0.99677	0.99858	0.8890	4.5	1.4	1.2	7.2	6.7	0.82	0.73	8.6	7.7
9年目	26	0.99931	0.99676	0.99858	0.8548	4.5	1.4	1.2	7.2	6.1	0.82	0.70	8.6	7.4
10年目	27	0.99931	0.99675	0.99858	0.8219	4.5	1.4	1.2	7.2	5.9	0.82	0.67	8.6	7.1
11年目	28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7903	11	3.5	3.1	18	14	1.1	0.85	20	16
12年目	29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7599	11	3.5	3.0	18	13	1.1	0.82	20	15
13年目	30	0.99931	0.99672	0.99857	0.7307	11	3.5	3.0	18	13	1.1	0.84	20	15
14年目	31	0.99931	0.99671	0.99857	0.7026	11	3.5	3.0	18	12	1.1	0.81	20	14
15年目	32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6756	11	3.5	3.0	18	12	1.1	0.78	20	13
16年目	33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	11	3.5	3.0	18	11	1.1	0.75	20	13
17年目	34	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	11	3.5	3.0	18	11	1.1	0.72	20	12
18年目	35	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	11	3.5	3.0	18	11	1.1	0.69	20	12
19年目	36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5775	11	3.5	3.0	18	10	1.1	0.66	20	11
20年目	37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	11	3.5	3.0	17	9.7	1.1	0.64	20	11
21年目	38	0.99844	0.99859	0.99848	0.5339	11	3.5	3.0	17	9.3	1.1	0.61	20	11
22年目	39	0.99844	0.99859	0.99848	0.5134	11	3.5	3.0	17	8.9	1.1	0.59	20	10
23年目	40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4936	11	3.5	3.0	17	8.6	1.1	0.57	20	9.7
24年目	41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4746	11	3.5	3.0	17	8.3	1.1	0.55	20	9.3
25年目	42	0.99026	0.99854	0.99257	0.4564	11	3.5	3.0	17	7.9	1.1	0.52	20	8.9
26年目	43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4388	11	3.4	3.0	17	7.6	1.1	0.50	19	8.5
27年目	44	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	11	3.4	3.0	17	7.2	1.1	0.48	19	8.2
28年目	45	0.98996	0.99853	0.99245	0.4057	11	3.4	3.0	17	6.9	1.1	0.45	19	7.8
29年目	46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3901	10	3.4	3.0	17	6.6	1.1	0.43	19	7.4
30年目	47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3751	10	3.4	3.0	17	6.3	1.1	0.41	19	7.1
31年目	48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3607	10	3.4	3.0	17	6.0	1.1	0.39	19	6.8
32年目	49	0.98943	0.99852	0.99216	0.3468	10	3.4	3.0	17	5.7	1.1	0.37	19	6.5
33年目	50	0.98932	0.99852	0.99210	0.3335	10	3.4	3.0	16	5.5	1.1	0.36	18	6.2
34年目	51	0.98920	0.99852	0.99203	0.3207	9.9	3.4	3.0	16	5.2	1.1	0.34	18	5.9
35年目	52	0.98909	0.99851	0.99197	0.3083	9.8	3.4	3.0	16	5.0	1.1	0.33	18	5.6
36年目	53	0.98897	0.99851	0.99190	0.2965	9.7	3.4	3.0	16	4.8	1.1	0.31	18	5.4
37年目	54	0.98887	0.99851	0.99190	0.2851	9.6	3.4	3.0	16	4.6	1.1	0.30	18	5.1
38年目	55	0.98872	0.99851	0.99184	0.2741	9.5	3.4	3.0	16	4.4	1.1	0.29	18	4.9
39年目	56	0.98872	0.99851	0.99177	0.2636	9.4	3.4	3.0	16	4.2	1.1	0.27	18	4.7
40年目	57	0.98859	0.99850	0.99170	0.2534	9.3	3.4	3.0	16	4.0	1.1	0.26	18	4.5
41年目	58	0.98846	0.99850	0.99163	0.2437	9.2	3.3	3.0	16	3.8	1.1	0.25	17	4.3
42年目	59	0.98832	0.99850	0.99156	0.2343	9.1	3.3	3.0	15	3.6	1.1	0.24	17	4.1
43年目	60	0.98818	0.99850	0.99149	0.2253	9.0	3.3	3.0	15	3.5	1.1	0.23	17	3.9
44年目	61	0.98804	0.99849	0.99142	0.2166	8.9	3.3	3.0	15	3.3	1.1	0.22	17	3.7
45年目	62	0.98790	0.99849	0.99134	0.2083	8.8	3.3	3.0	15	3.1	1.1	0.21	17	3.5
46年目	63	0.98775	0.99849	0.99127	0.2003	8.7	3.3	3.0	15	3.0	1.1	0.20	17	3.4
47年目	64	0.98760	0.99849	0.99119	0.1926	8.6	3.3	3.0	15	2.9	1.1	0.19	17	3.2
48年目	65	0.98744	0.99849	0.99111	0.1852	8.5	3.3	3.0	15	2.7	1.1	0.18	17	3.1
49年目	66	0.98728	0.99848	0.99103	0.1780	8.3	3.3	3.0	15	2.6	1.1	0.18	16	2.9
合計	67	0.98712	0.99848	0.99095	0.1712	434	146	129	708	321	23	44	801	365

便益の現在価値算定表

箇所名：国道34号 神埼佐賀拡幅(残事業)

年度 (事業年) H22 H23	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ローカル)			GDP テラレタ	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)				
	乗用車類	貨物車類	全車		乗用車類	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×(2)	乗用車類	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%
1年目	28	0.99931	0.99674	0.99857	91.3	5.5	1.7	1.5	6.9	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.30	9.3	7.3
2年目	H 29	0.99931	0.99672	0.99857	91.3	5.5	1.7	1.5	8.7	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.29	9.3	7.1
3年目	H 30	0.99931	0.99672	0.99857	91.3	5.5	1.7	1.5	6.4	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.28	9.3	6.8
4年目	H 31	0.99931	0.99671	0.99857	91.3	5.5	1.7	1.5	8.7	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.27	9.3	6.5
5年目	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	91.3	5.5	1.7	1.5	8.7	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.26	9.2	6.2
6年目	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	91.3	5.5	1.7	1.5	8.7	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.25	9.2	6.0
7年目	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	91.3	5.5	1.7	1.5	8.7	8.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.24	9.2	5.8
8年目	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	91.3	5.5	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.23	9.2	5.5
9年目	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	91.3	5.5	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.22	9.2	5.3
10年目	H 37	0.99844	0.99859	0.99848	91.3	5.5	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.21	9.2	5.1
11年目	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	91.3	5.5	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.20	9.2	4.9
12年目	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	91.3	5.5	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.20	9.2	4.7
13年目	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	91.3	5.4	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.19	9.2	4.5
14年目	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	91.3	5.4	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.18	9.2	4.4
15年目	H 42	0.99026	0.99854	0.99262	91.3	5.4	1.7	1.5	8.6	8.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.17	9.1	4.2
16年目	H 43	0.99016	0.99853	0.99257	91.3	5.4	1.7	1.5	8.5	8.5	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.17	9.1	4.0
17年目	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	91.3	5.3	1.7	1.5	8.5	8.5	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.16	9.0	3.8
18年目	H 45	0.98996	0.99853	0.99245	91.3	5.2	1.7	1.5	8.4	8.4	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.15	9.0	3.6
19年目	H 46	0.98986	0.99853	0.99240	91.3	5.2	1.7	1.5	8.3	8.3	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.15	8.9	3.5
20年目	H 47	0.98976	0.99853	0.99234	91.3	5.1	1.7	1.5	8.3	8.3	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.14	8.8	3.3
21年目	H 48	0.98965	0.99852	0.99228	91.3	5.1	1.7	1.5	8.2	8.2	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.14	8.8	3.2
22年目	H 49	0.98954	0.99852	0.99222	91.3	5.0	1.7	1.5	8.2	8.2	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.13	8.7	3.0
23年目	H 50	0.98943	0.99852	0.99216	91.3	4.9	1.7	1.5	8.1	8.1	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.13	8.7	2.9
24年目	H 51	0.98932	0.99852	0.99210	91.3	4.9	1.7	1.5	8.0	8.0	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.12	8.6	2.8
25年目	H 52	0.98920	0.99851	0.99203	91.3	4.8	1.7	1.5	8.0	8.0	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.12	8.5	2.6
26年目	H 53	0.98909	0.99851	0.99197	91.3	4.8	1.7	1.5	7.9	7.9	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.11	8.5	2.5
27年目	H 54	0.98897	0.99851	0.99190	91.3	4.7	1.7	1.5	7.9	7.9	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.11	8.4	2.4
28年目	H 55	0.98884	0.99851	0.99184	91.3	4.6	1.7	1.5	7.8	7.8	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.10	8.4	2.3
29年目	H 56	0.98872	0.99851	0.99177	91.3	4.6	1.7	1.5	7.7	7.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.10	8.3	2.2
30年目	H 57	0.98859	0.99850	0.99170	91.3	4.5	1.7	1.5	7.7	7.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.10	8.2	2.1
31年目	H 58	0.98846	0.99850	0.99163	91.3	4.5	1.7	1.5	7.6	7.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.09	8.2	2.0
32年目	H 59	0.98832	0.99850	0.99156	91.3	4.4	1.7	1.5	7.6	7.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.09	8.1	1.9
33年目	H 60	0.98818	0.99850	0.99149	91.3	4.3	1.7	1.5	7.5	7.5	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.09	8.1	1.8
34年目	H 61	0.98804	0.99849	0.99142	91.3	4.3	1.7	1.5	7.4	7.4	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.08	8.0	1.7
35年目	H 62	0.98790	0.99849	0.99134	91.3	4.2	1.7	1.5	7.4	7.4	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.08	7.9	1.7
36年目	H 63	0.98775	0.99849	0.99127	91.3	4.2	1.7	1.5	7.3	7.3	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.08	7.9	1.6
37年目	H 64	0.98760	0.99849	0.99119	91.3	4.1	1.7	1.5	7.3	7.3	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.07	7.8	1.5
38年目	H 65	0.98744	0.99848	0.99111	91.3	4.1	1.7	1.5	7.2	7.2	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.07	7.8	1.4
39年目	H 66	0.98728	0.99848	0.99103	91.3	4.0	1.7	1.5	7.2	7.2	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.07	7.7	1.4
40年目	H 67	0.98712	0.99848	0.99095	91.3	4.0	1.7	1.5	7.1	7.1	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.07	7.7	1.3
41年目	H 68	0.98698	0.99848	0.99087	91.3	3.9	1.7	1.5	7.1	7.1	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.06	7.6	1.3
42年目	H 69	0.98678	0.99848	0.99078	91.3	3.8	1.7	1.5	7.0	7.0	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.06	7.6	1.2
43年目	H 70	0.98660	0.99847	0.99070	91.3	3.8	1.7	1.5	6.9	6.9	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.06	7.5	1.2
44年目	H 71	0.98642	0.99847	0.99061	91.3	3.7	1.7	1.5	6.9	6.9	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.06	7.5	1.1
45年目	H 72	0.98623	0.99847	0.99052	91.3	3.7	1.7	1.5	6.8	6.8	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.05	7.4	1.1
46年目	H 73	0.98604	0.99847	0.99043	91.3	3.6	1.7	1.5	6.8	6.8	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.05	7.3	0.99
47年目	H 74	0.98584	0.99846	0.99034	91.3	3.6	1.7	1.5	6.7	6.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.05	7.3	0.94
48年目	H 75	0.98564	0.99846	0.99024	91.3	3.5	1.7	1.5	6.7	6.7	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.05	7.2	0.90
49年目	H 76	0.98543	0.99846	0.99015	91.3	3.5	1.7	1.5	6.6	6.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.05	7.2	0.87
合計	H 77	0.98521	0.99846	0.99005	91.3	3.4	1.7	1.5	6.6	6.6	0.02	0.01	0.15	0.18	0.38	0.04	7.1	0.82
						235	84	74	393	145	1.0	0.50	7.5	9.0	19	6.7	421	155