

国道497号
(西九州自動車道)

今宿道路

平成22年11月29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)西九州自動車道の概要及び整備効果	道路-2- 1
(2)今宿道路の概要	道路-2- 5
2.事業の必要性	道路-2- 7
(1)事業を巡る社会情勢等の変化	道路-2- 7
(2)事業の効果・必要性	道路-2-14
(3)事業の投資効果	道路-2-23
(4)事業の進捗状況	道路-2-24
3.事業の進捗の見込み	道路-2-26
(1)今後の事業の見通し	道路-2-26
(2)地域の協力体制	道路-2-26
(3)環境・景観への取り組み状況	道路-2-27
4.コスト縮減や代替案立案等	道路-2-28
5.対応方針(案)	道路-2-29
巻末資料	道路-2-30

1. 事業の概要

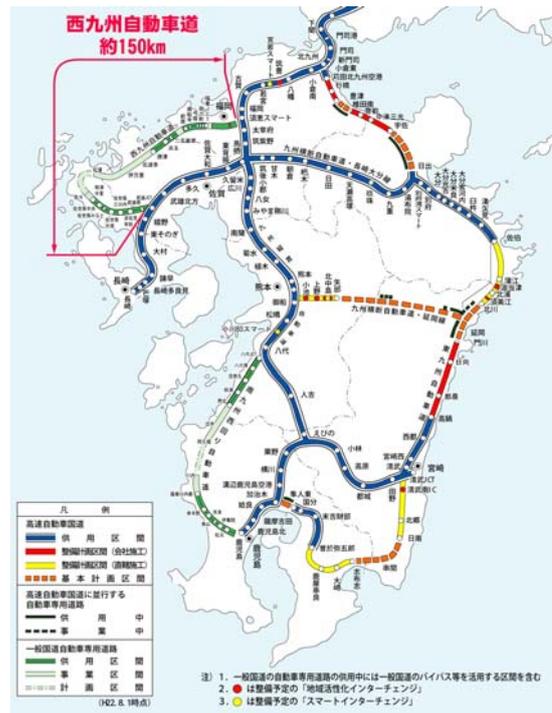
(1) 西九州自動車道の概要及び整備効果

① 事業の概要

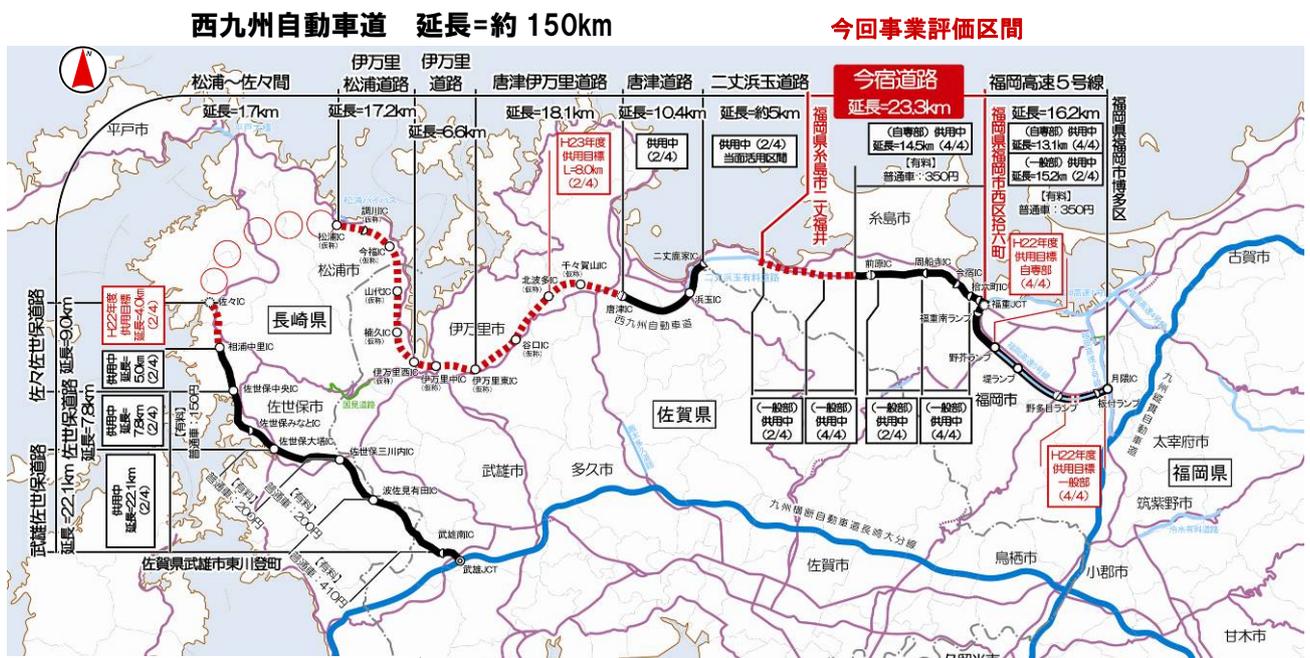
西九州自動車道は高規格道路網の一環として計画された道路であり、一般国道の自動車専用道路として整備され、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。

本道路は福岡市を起点として、唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市を経由して武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。

福岡市及び武雄市の両方向から整備を進めてきており、現在までに福重JCTから前原IC（福岡前原道路）を4車線で、二丈鹿家IC～唐津IC（唐津道路）、相浦中里IC～武雄JCT（武雄佐世保道路と佐世保道路と佐々佐世保道路の一部区間）を暫定2車線で供用している。



▲九州の高規格幹線道路網図



▲西九州自動車道道路網図

H22. 8. 1 現在

全体延長	約150km
事業中延長	59km
供用中延長(自専部)	78km

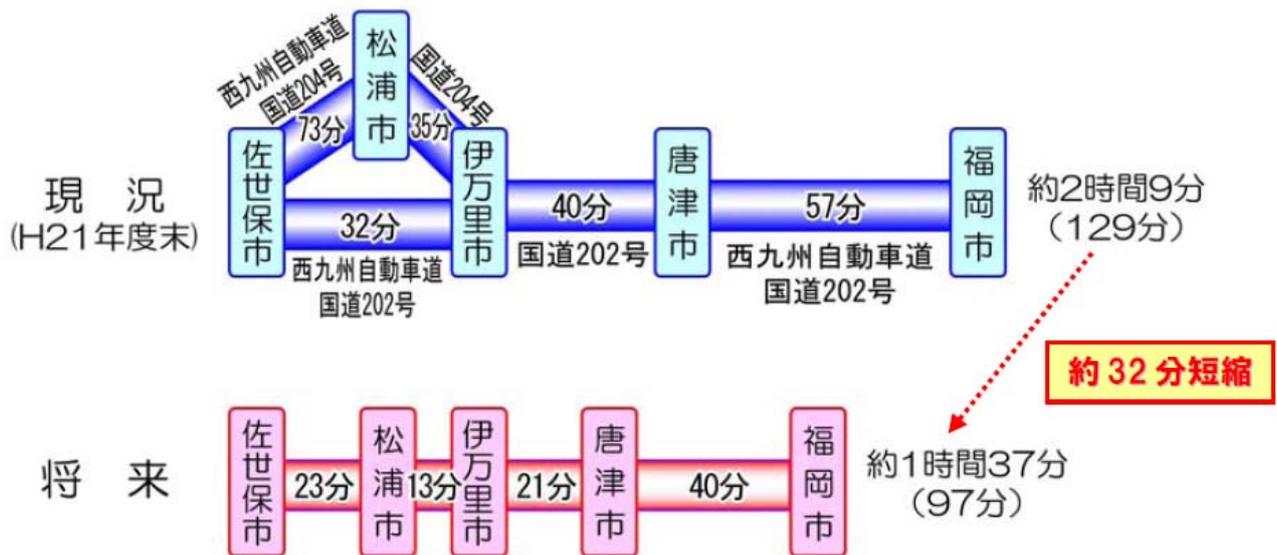
※供用中延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間を含む。

② 事業の効果・必要性

効果・必要性 1：地域間の交流連携の支援

- 西九州自動車道の整備により、福岡市から佐世保市間の所要時間は、現況（H21年度末）の約2時間9分から約1時間37分へと約32分短縮され、地域間の交流連携を支援する。

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、松浦市および佐世保市の主要都市が存在しているが、これら都市間の現況所要時間は最低でも30分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現況（H21年度末）の所要時間は約2時間9分となっている。今後の西九州自動車道の整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現況の約2時間9分→約1時間37分へと約32分短縮され、地域間の交流連携を支援する。



※天神北ランプを起点とし、各都市間は想定しているそれぞれのIC予定地付近との時間。

資料：H17 道路交通センサス

▲西九州自動車道沿線主要都市間の所要時間の変化

効果・必要性 2：物流の効率化支援

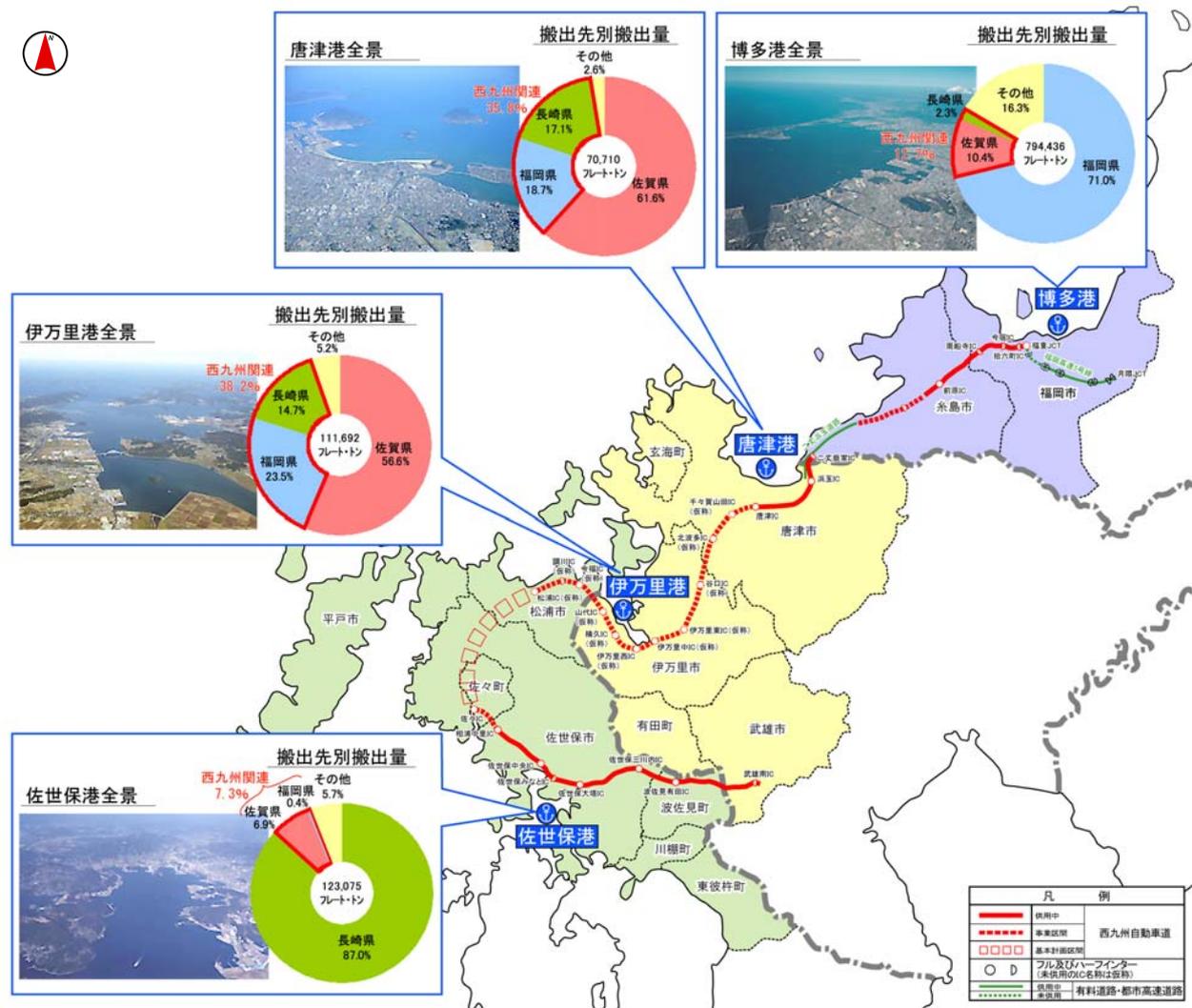
- 西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」、重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在する。これらの港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず西九州自動車道沿線方向へ搬出され、特に、唐津港・伊万里港における搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出である。
- 西九州自動車道の整備により、広域的な物流の支援が期待される。

西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」および重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在し、特に「伊万里港」は重点港湾に指定されている。

博多港は中枢国際港湾に指定されており、九州一のコンテナ取扱量を誇っている。また伊万里港は、H21年、コンテナ取扱量が九州4位*にまで躍進しており、西九州自動車道沿線には海外との物流の玄関口となる拠点港湾が連なっている。

港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず、西九州自動車道沿線方向に搬出されている。特に、唐津港・伊万里港搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出となり、西九州自動車道の整備により、これらの広域的な物流を支援することが期待される。

※実入りに空コンを加えた外貿コンテナ取扱量。



資料：九州地方整備局港湾空港部 HP
平成17年陸上出入貨物調査

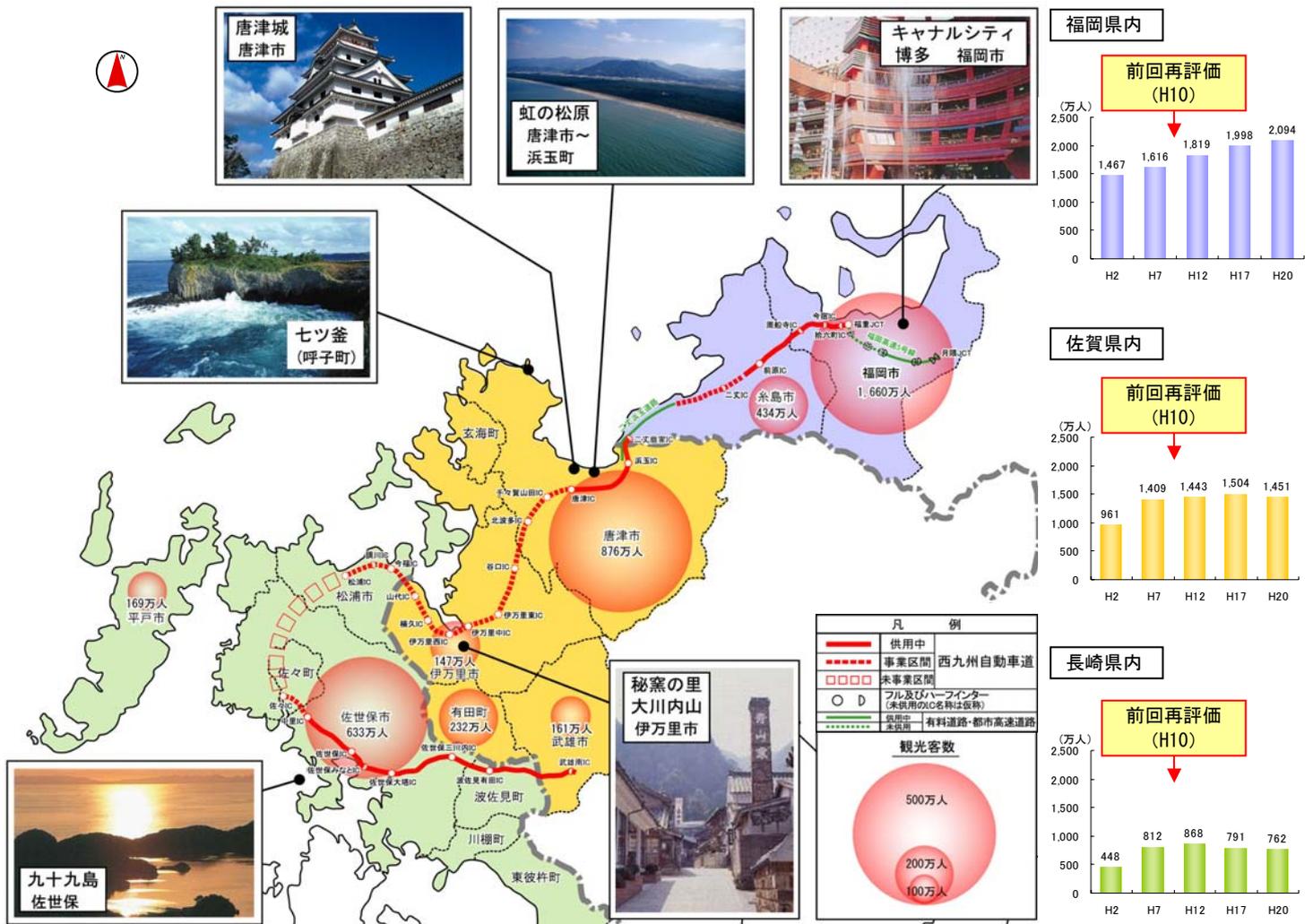
▲西九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾

効果・必要性3：活力ある地域づくりの支援

- 西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。
- 福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降観光客数が増加傾向にあるものの、佐賀県、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、観光客数が近年減少する傾向にある。
- 西九州自動車道の整備により、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。

西九州自動車道沿線地域には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降、観光客数は増加傾向にある。一方、佐賀県の西九州自動車道沿線地域では、H17年をピークに、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、H12年をピークにそれぞれ減少に転じている。

西九州自動車道が整備されることにより、沿線の観光拠点間のアクセス性が向上し、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。



※H22.4.1時点の市町村で集計

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

※佐世保市：江迎町、鹿町町が佐世保市に編入(平成22年3月31日)

※観光客数100万人以上の市町村のみ記載

資料：佐賀県観光客動態調査、長崎県観光統計、福岡県観光入込客推計調査、伊万里市観光協会HP

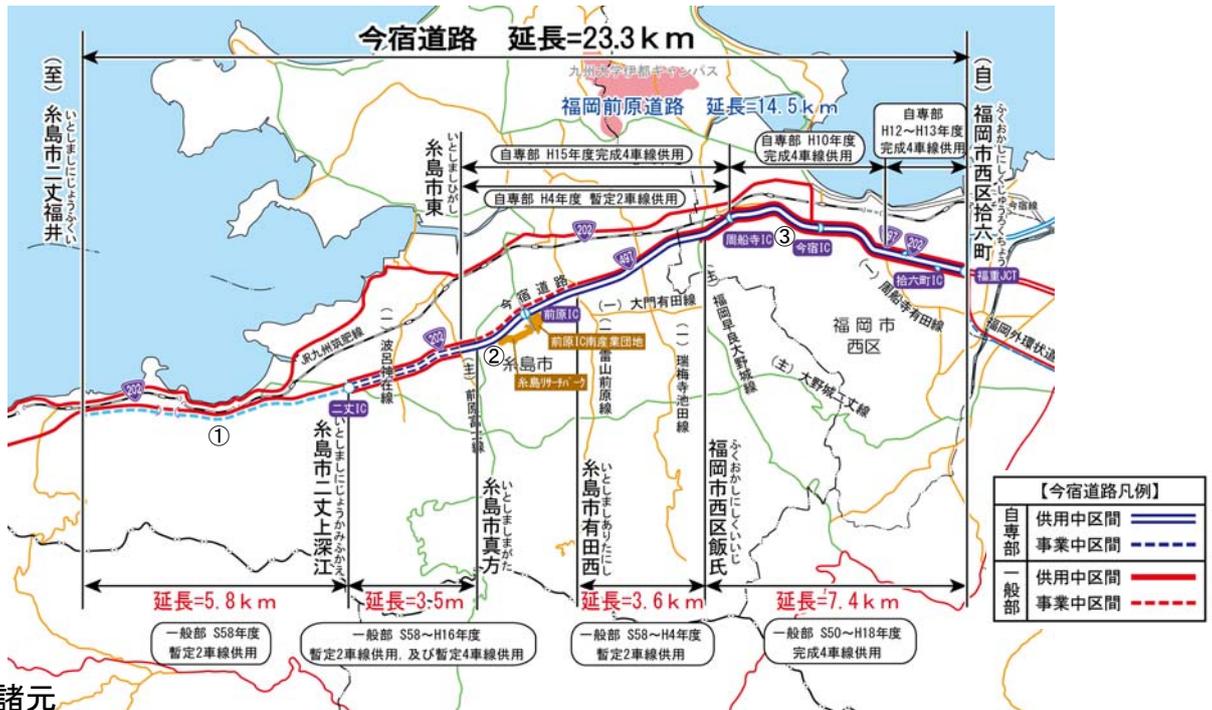
▲西九州自動車道沿線の観光客数分布(H20)と推移

(2) 今宿道路の概要

① 事業概要・目的

今宿道路は、西九州自動車道（福岡県福岡市～長崎県武雄市）の一部を形成し、福岡市西区拾六町から糸島市二丈福井に至る延長 23.3 km の道路である。本道路の整備により、福岡市と他都市との連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑の緩和が期待される。

現在、自専道部は福重 JCT～前原 IC 間の延長 14.5 km が供用。一般部は福岡市西区拾六町～糸島市有田西間の延長 11 km、糸島市真方～糸島市二丈福井間の延長 9.3 km が供用。



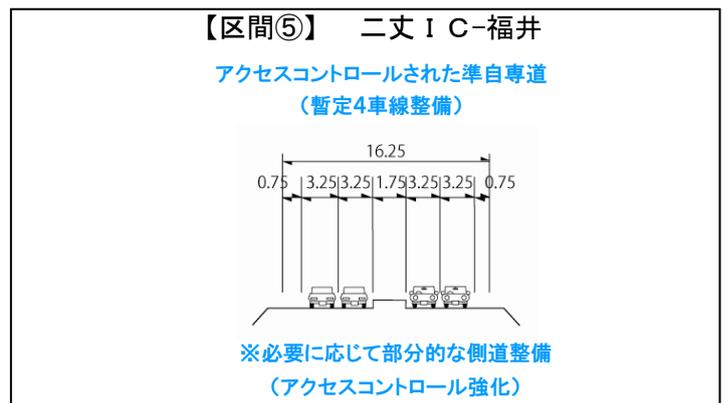
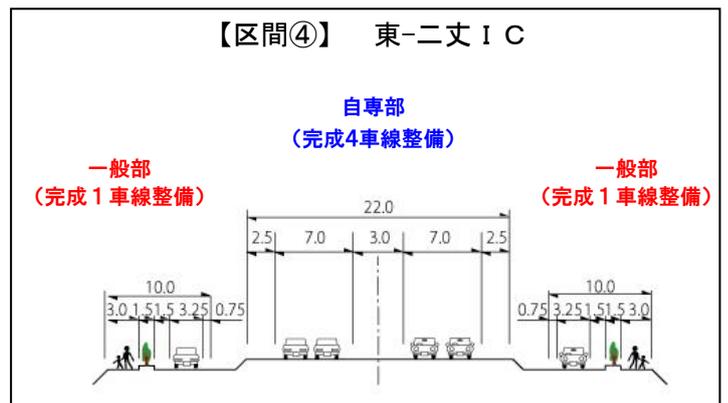
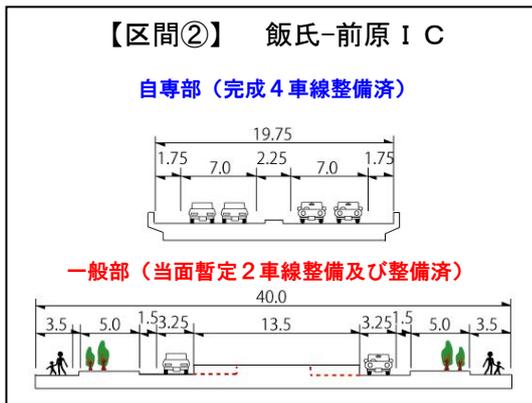
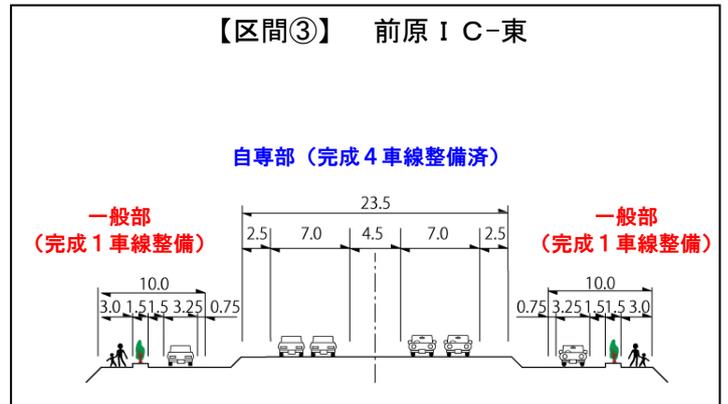
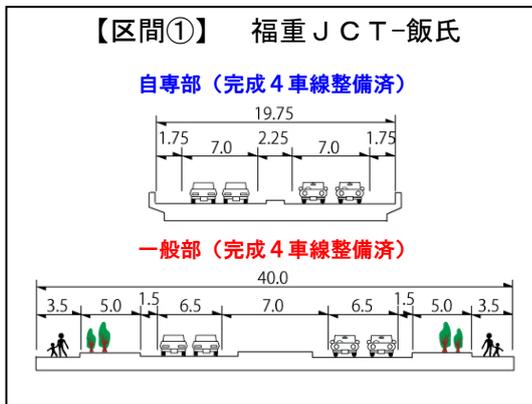
② 計画諸元

事業名	国道497号 今宿道路			
事業区間	起点	福岡県福岡市西区拾六町	終点	福岡県糸島市二丈福井
延長	23.3 km			
計画交通量	自専部	① ー 台/日	② 24,100 台/日	③ 20,500 台/日
	一般部	① 27,500 台/日	② 8,000 台/日	③ 36,500 台/日

区分	区間	延長 (km)	道路規格	設計速度 (km/h)	幅員 (m)	車線数
自専部	福岡市西区拾六町～福岡市西区周船寺	6.5	第1種第3級	80	19.75	4
	福岡市西区周船寺～糸島市東	8.0	第1種第2級	100	22.0～23.5	4
	糸島市東～糸島市二丈上深江	3.0	第1種第2級	100	20.5～23.5	4
一般部	福岡市西区飯氏～糸島市有田西	7.4	第4種第1級	60	40.0	4
	糸島市有田西～糸島市真方	5.0	第4種第1級	60	40.0～51.5	2
	糸島市真方～糸島市二丈上深江	5.1	第3種第2級	60	42.0～43.5	2
	糸島市二丈上深江～糸島市二丈福井	5.8	* 第3種第2級	60	16.25	4

*アクセスコントロールされた準自専道

③ 事業計画と現在の整備状況



2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

① 市町村合併の状況

計画路線は、福岡市西区を起点、糸島市を終点としており、糸島市は、今宿道路、福岡都市高速道路等の道路整備、JR筑肥線の福岡市営地下鉄の相互乗り入れによる福岡都心部への利便性向上を背景に、福岡市のベッドタウンとして発展している。

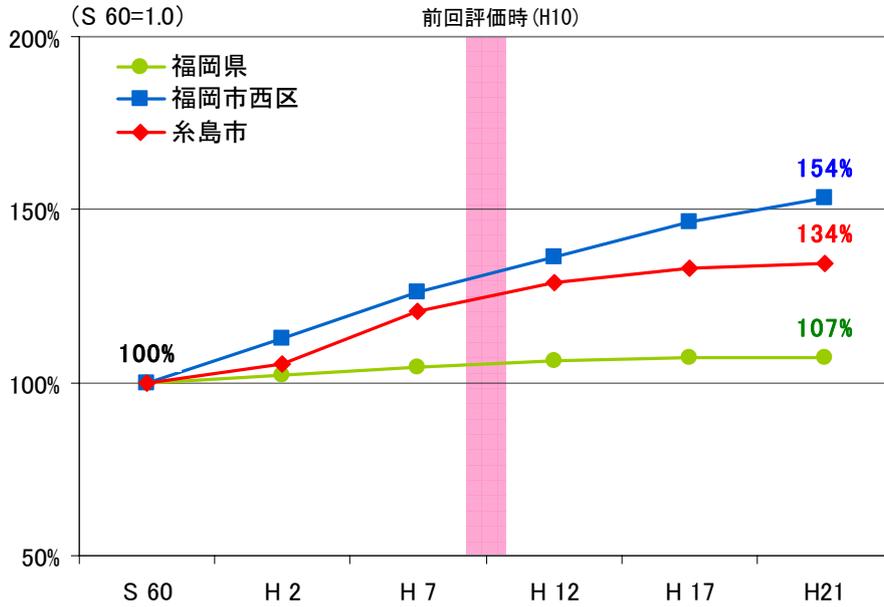
また、福岡市西区と糸島市では、九州大学学術研究都市の整備が進められており、さらなる発展が期待される。



▲市町村合併の状況

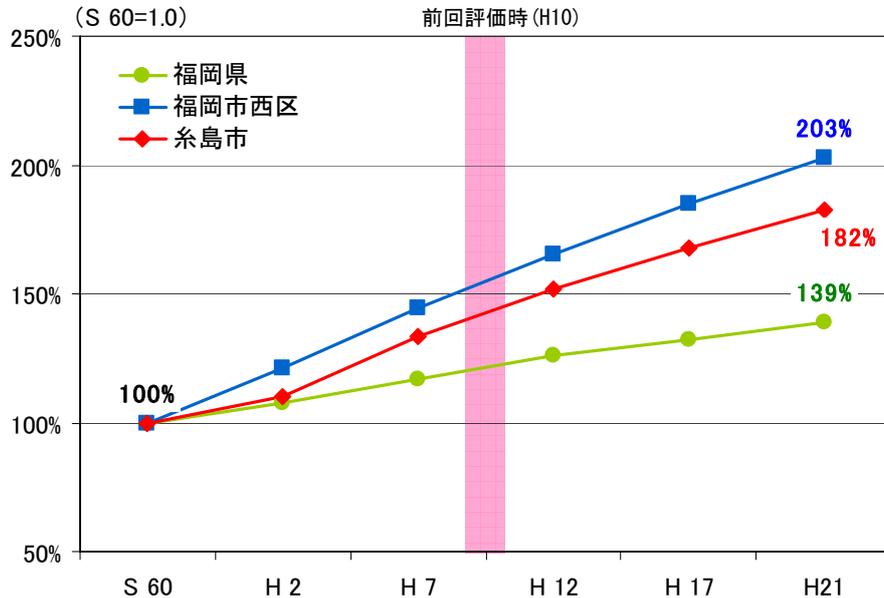
② 人口の動向

福岡県全体人口の伸びが鈍化する中、前回評価時（H10）と同様、沿線地域（福岡市西区、糸島市）では人口及び世帯数の増加傾向が続いている。



資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

▲沿線地域の人口の推移(S60年比)



資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

▲沿線地域の世帯数の推移(S60年比)

▽沿線地域と福岡県の人口及び世帯数

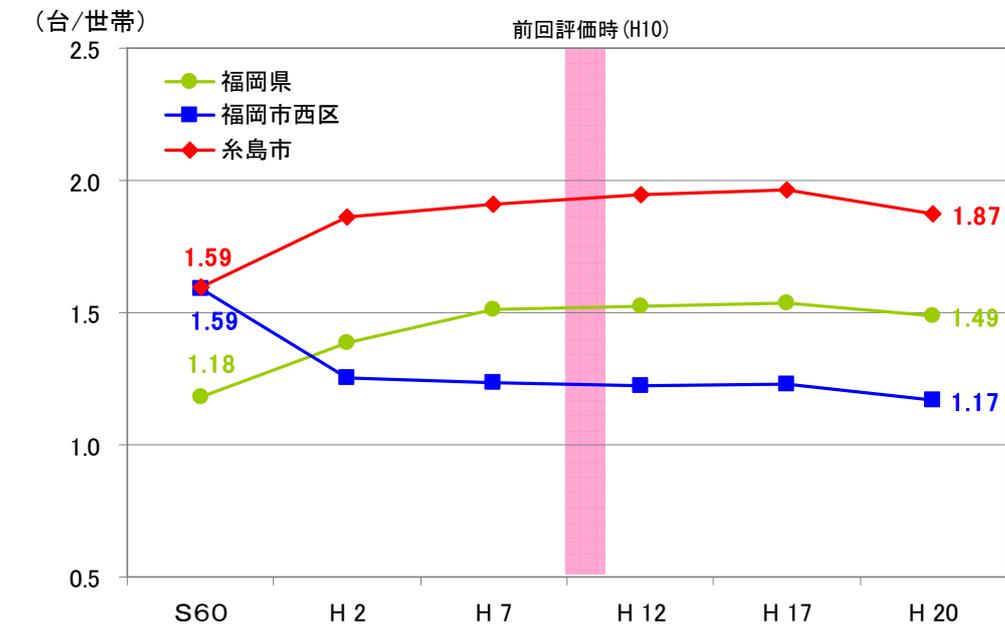
	人口の推移 (人)						世帯数の推移 (世帯)					
	S60	H2	H7	H12	H17	H21	S60	H2	H7	H12	H17	H21
福岡県	4,719,259	4,811,050	4,933,393	5,015,699	5,049,908	5,066,856	1,522,528	1,639,213	1,782,911	1,917,721	2,009,911	2,113,048
福岡市西区	122,454	137,953	154,667	166,676	179,387	188,085	37,294	45,139	53,789	61,740	68,929	75,649
糸島市	73,649	77,610	88,691	95,040	97,974	98,903	18,726	20,605	25,007	28,422	31,366	34,171

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

③ 自動車保有台数の推移

世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県、福岡市西区、糸島市ともに、平成17年以降減少傾向となっている。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：市区町村別自動車保有車両数 ((社)自動車検査登録情報協会)
市町村別軽自動車車両数 ((社)全国軽自動車協会連合会)
国勢調査(S60~H17)、平成20年福岡県の人口と世帯年報

▲沿線地域の世帯あたりの自動車保有台数の推移

▽沿線地域の世帯あたりの自動車保有台数

	S60	H2	H7	H12	H17	H20
福岡県	1.18	1.38	1.51	1.52	1.54	1.49
福岡市西区	1.59	1.25	1.24	1.23	1.23	1.17
糸島市	1.59	1.86	1.91	1.95	1.96	1.87

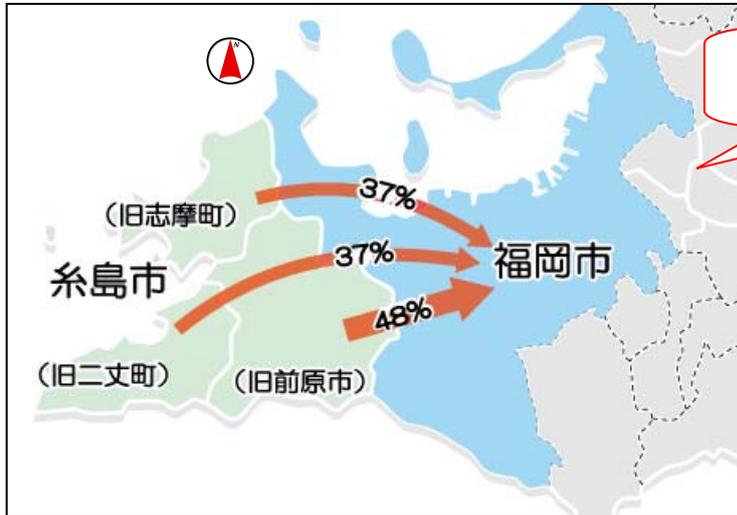
※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：市区町村別自動車保有車両数 ((社)自動車検査登録情報協会)
市町村別軽自動車車両数 ((社)全国軽自動車協会連合会)
国勢調査(S60~H17)、平成20年福岡県の人口と世帯年報

④ 地域間流動状況の変化

旧前原市では、約半数が福岡市へ通勤通学するなど、糸島市では福岡市と大きな関わりを持っている。また、糸島市から福岡市への通勤通学者数は増加傾向にある。

糸島市における通勤通学時の交通手段をみると、自家用車の構成比率が大幅に増加し、H12時点で約半数が自家用車を利用している。



旧前原市では約半数が福岡市へ通勤通学

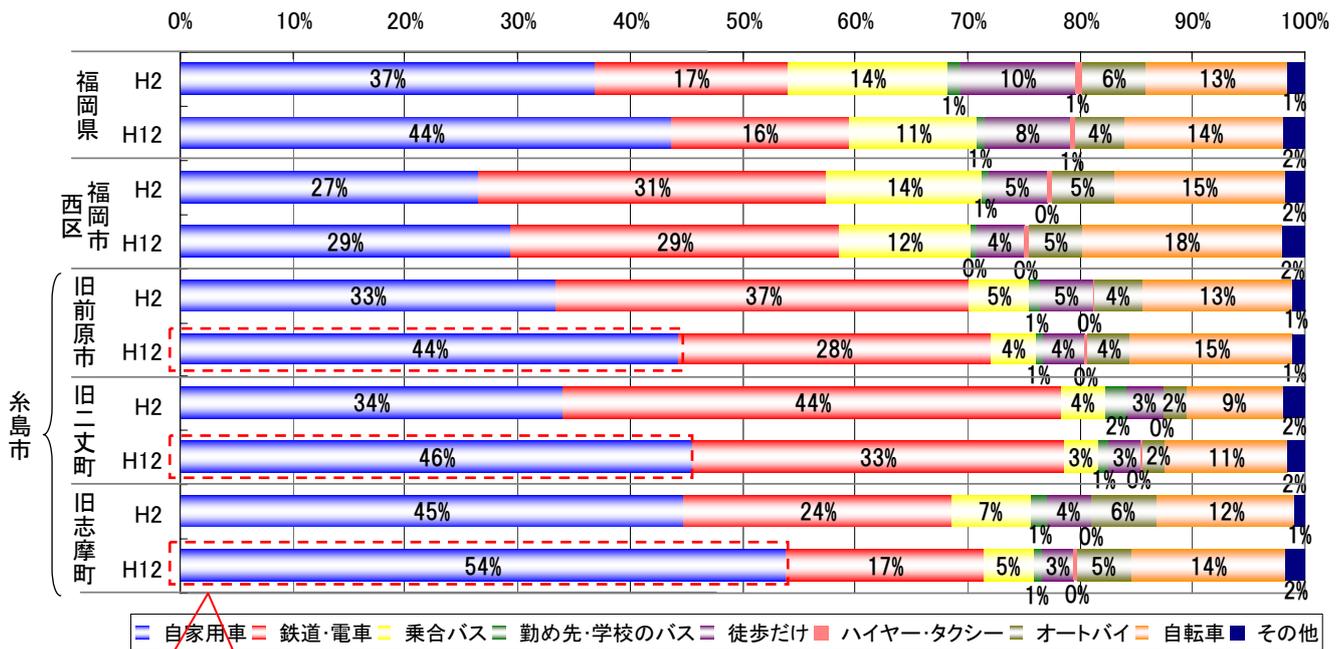
▽糸島市の福岡市への通勤通学者数の伸び

	伸び率(H17/H7)
旧前原市	1.09
旧二丈町	0.94
旧志摩町	1.01
糸島市	1.06

資料：国勢調査

資料：H17 国勢調査

▲糸島市における福岡市への通勤通学割合



資料：H2、H12 国勢調査

糸島市の約半数が自家用車を利用

▲通勤通学時の利用交通手段の変化

▽通勤通学時の利用交通手段

(単位：人)

		自家用車	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	徒歩だけ	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	合計	
福岡県	H2	930,751	433,300	361,821	26,726	258,090	15,884	145,513	317,798	37,908	2,527,791	
	H12	1,168,781	423,559	305,339	19,013	204,308	13,717	115,817	377,208	51,796	2,679,538	
福岡市西区	H2	21,880	25,518	11,421	496	4,324	348	4,505	12,617	1,387	82,496	
	H12	28,725	28,679	11,570	385	4,200	400	4,732	17,258	2,068	98,017	
糸島市	旧前原市	H2	10,350	11,357	1,653	321	1,430	43	1,313	4,137	355	30,959
		H12	15,705	9,843	1,480	218	1,287	66	1,337	5,151	381	35,468
	旧二丈町	H2	2,135	2,764	245	118	209	4	127	536	118	6,256
		H12	3,184	2,316	210	65	197	7	147	756	112	6,994
	旧志摩町	H2	3,676	1,964	582	119	316	8	479	1,007	73	8,224
		H12	4,932	1,596	426	48	271	16	448	1,258	152	9,147

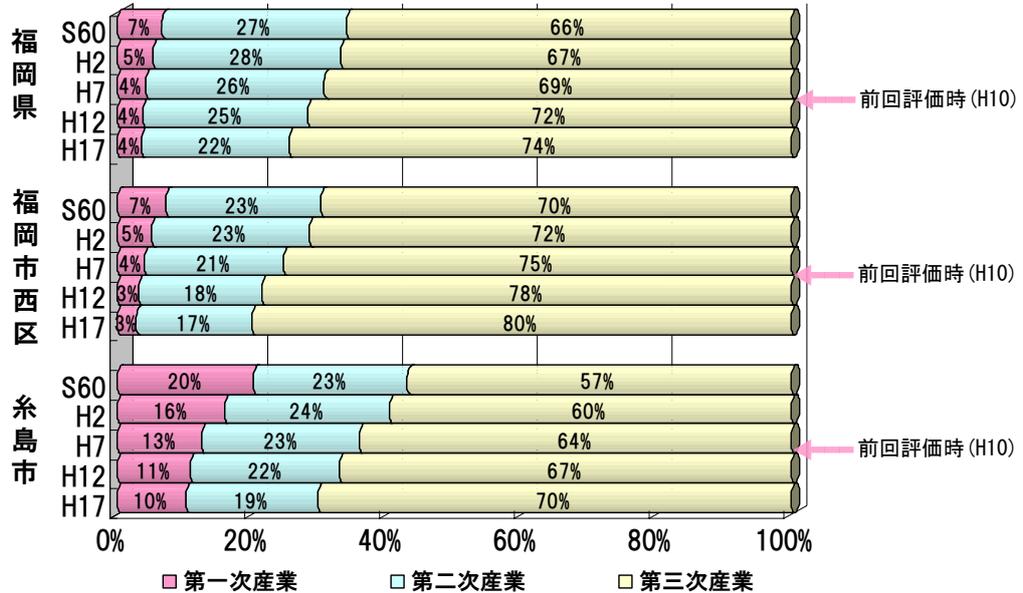
資料：H2、H12 国勢調査

⑤ 産業活動の変化

1) 産業別就業人口構成比

いずれの地域においても、前回評価時(H10)と同様、第三次産業の割合が増加し、第一次産業の割合が減少する傾向にある。

福岡市西区は福岡県全体と同程度であるが、糸島市は県全体と比較して第一次産業の割合が高く、第三次産業の割合が低い状況にある。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：国勢調査

▲沿線地域の産業別就業人口割合の数の推移

▽沿線地域の産業別就業人口 (人)

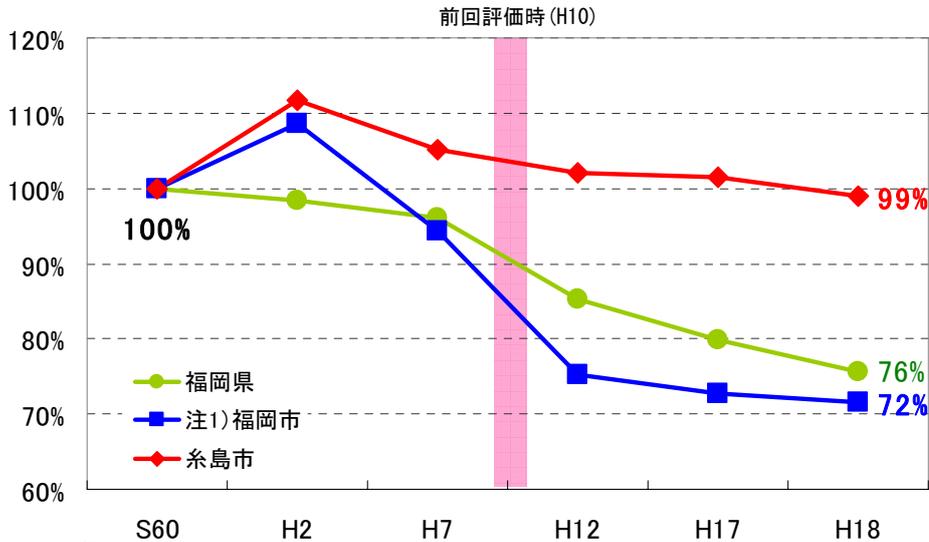
		S60	H2	H7	H12	H17
福岡県	第一次産業	138,830	114,379	100,905	86,591	81,219
	第二次産業	563,399	606,377	609,986	566,654	496,942
	第三次産業	1,363,263	1,450,404	1,599,858	1,640,590	1,676,446
	総計	2,065,492	2,171,160	2,310,749	2,293,835	2,254,607
福岡市西区	第一次産業	3,774	3,245	2,933	2,531	2,327
	第二次産業	12,094	14,504	14,982	14,038	13,645
	第三次産業	36,521	44,588	54,521	60,117	63,413
	総計	52,389	62,337	72,436	76,686	79,385
糸島市	第一次産業	6,945	5,867	5,402	4,961	4,802
	第二次産業	7,805	8,953	10,074	9,870	9,019
	第三次産業	19,471	21,845	27,462	30,595	32,596
	総計	34,221	36,665	42,938	45,426	46,417

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：国勢調査

2) 農業産出額

沿線地域の農業産出額は、前回評価時(H10)と同様、減少傾向にある。特に福岡市では、昭和60年に比べ28%減少する一方、糸島市においては昭和60年と同等レベルにとどまっている。



注1) 福岡市西区の調査結果がないため、福岡市分を計上
 ※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：生産農業所得統計

▲沿線地域の農業産出額の推移

▽沿線地域の農業産出額 (億円)

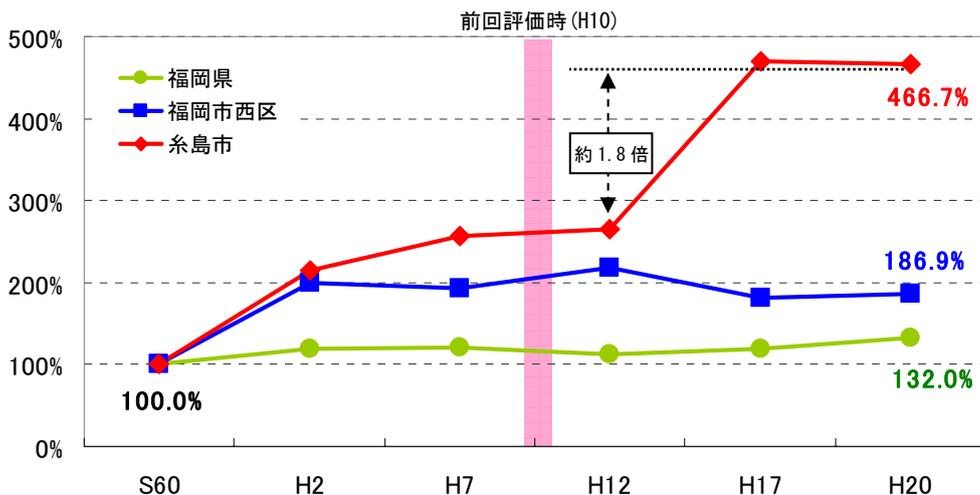
	S60	H2	H7	H12	H17	H18
福岡県	2,798	2,753	2,686	2,388	2,236	2,116
注1)福岡市	111	120	105	83	81	79
糸島市	161	180	169	164	164	160

注1) 福岡市西区の調査結果がないため、福岡市分を計上
 ※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：生産農業所得統計

3) 製造品出荷額

福岡県・福岡市西区の製造品出荷額は横ばい傾向にあるが、糸島市については、前回評価時(H10)に比べ、約1.8倍近く増加している。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：工業統計

▲沿線地域の製造品出荷額の推移

▽沿線地域の製造品出荷額 (億円)

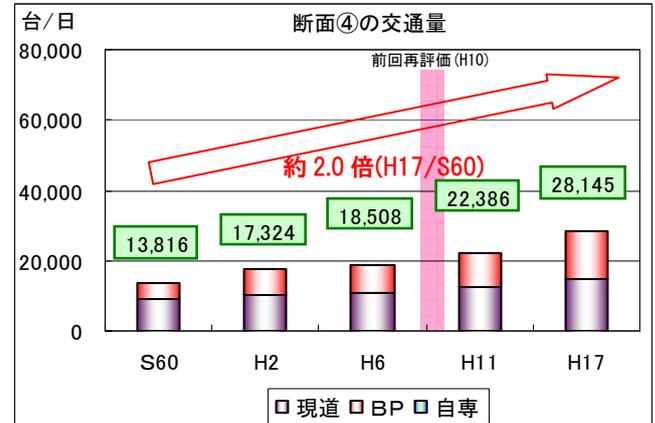
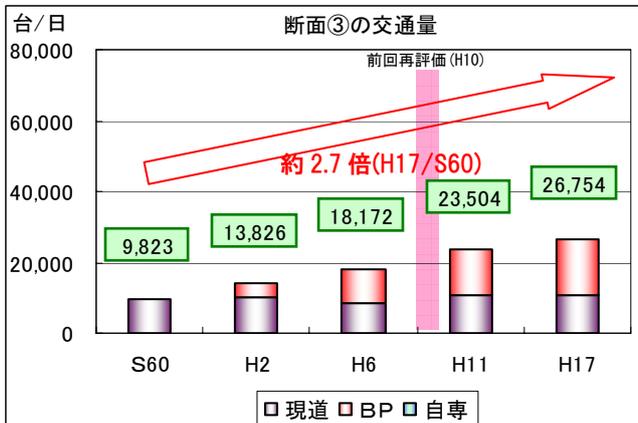
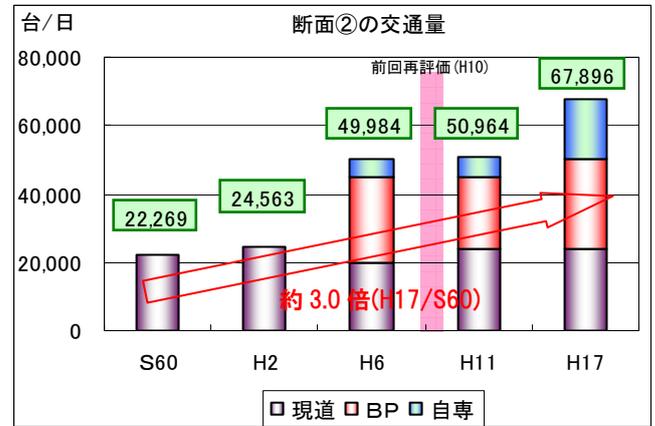
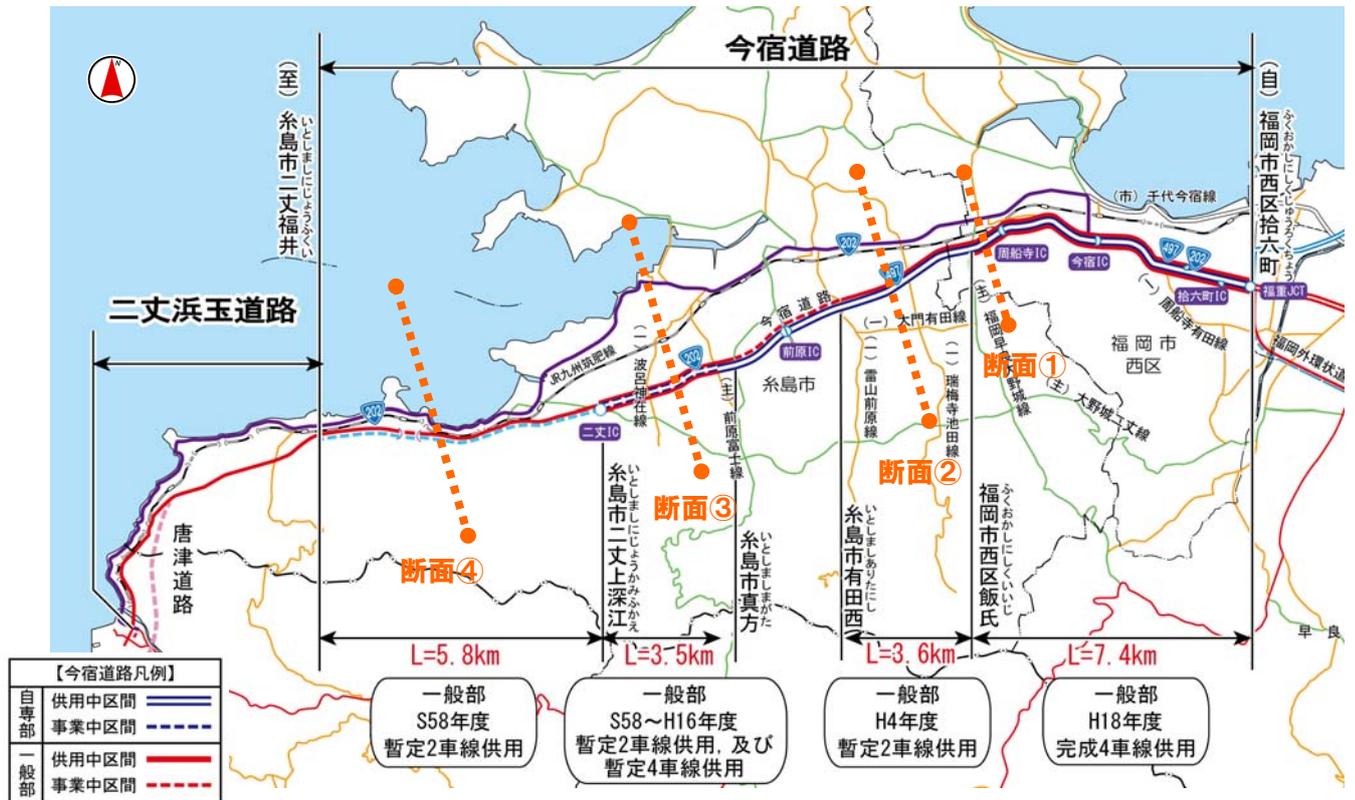
	S60	H2	H7	H12	H17	H20
福岡県	65,115	77,107	78,162	73,679	77,515	85,965
福岡市西区	663	1,329	1,277	1,442	1,201	1,239
糸島市	83	178	212	218	388	385

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：工業統計

⑥ 道路交通

これまでの今宿道路の整備や沿線地域における人口増加に伴い交通量は増加傾向にある。昭和 60 年～平成 17 年の 20 年間で、2.0 倍～3.5 倍の伸び率を示す。



資料：道路交通センサス

▲断面交通量の変化

(2) 事業の効果・必要性

効果1:地域間連携の強化

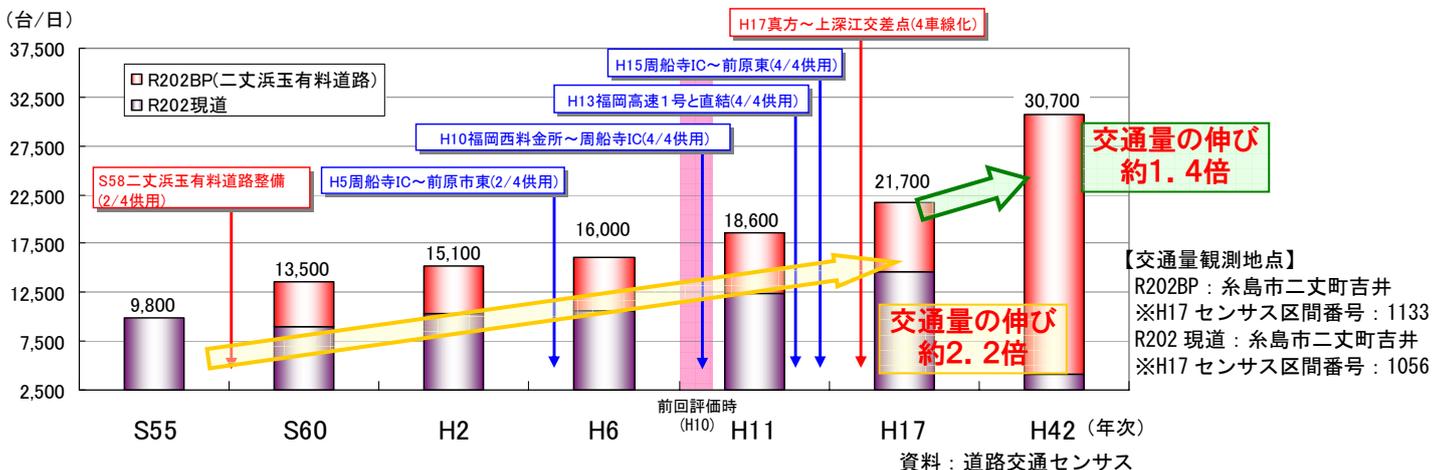
今宿道路は、福岡地方生活圏と唐津、伊万里・北松、佐世保地方生活圏の地域間の連携を強め、広域的な物流の強化や観光活性化に寄与している。

福岡県と佐賀県の県境断面の交通量（国道202号及び二丈浜玉道路）をみると、過去25年間で交通量が、約2.2倍(H17/S55)に伸びている。

さらに、今後西九州自動車道の一部区間を担う今宿道路の整備により、両地域間の連携が強化され、約1.4倍(H42/H17)に伸びることが期待され、広域的な物流強化や観光活性化に大きく寄与する。



▲福岡地方生活圏と唐津、伊万里・北松、佐世保地方生活圏



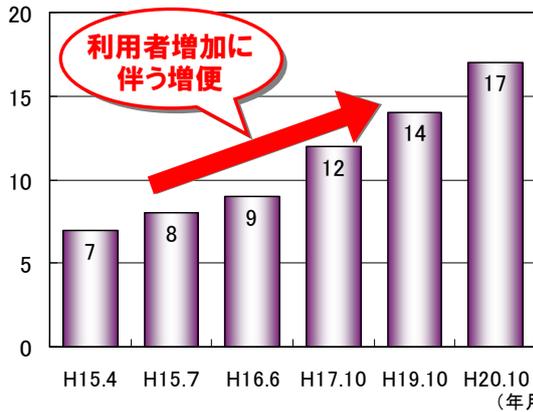
▲県境(福岡県・佐賀県)の断面交通量の推移

①西九州自動車道の延伸整備に合わせて、高速バス（いまり号、からつ号）のスピードアップや増便が実施され、都市間移動の利便性向上に寄与している

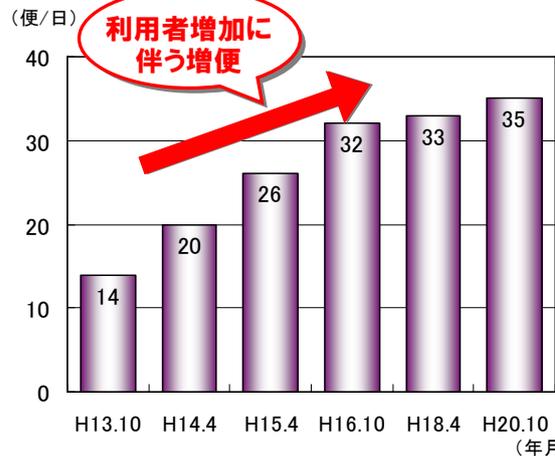
平成13年10月の今宿道路自専部(福重JCT～前原東)の供用に伴い、高速バスいまり号(伊万里市⇄福岡市)のルートが、従来の多久経由から西九州自動車道経由に変更され、これに伴い、伊万里市⇄福岡市間の運行時間が約25分短縮された。(運行時間：1時間47分⇒1時間22分)

また、福岡高速1号と今宿道路が接続された平成13年10月には、高速バスからつ号(唐津市⇄福岡市)の大幅ダイヤ改正が行われ、運行本数の増便や運賃値下げが実施された。

両高速バスともに、その後の利用者の増加を受けて増便が繰り返され、都市間移動の利便性向上に寄与している。高速バスの運行会社では、更なる利用客の増加、利便性の向上を期待している。(便/日)



資料：昭和バスヒアリング調査結果
▲「いまり号」の運行便数の変化



資料：昭和バスヒアリング調査結果
▲「からつ号」の運行便数の変化

高速バス「いまり号」の運行の経緯

- 昭和60年12月 多久経由で運行開始(3往復)
- <H13.10 福岡高速1号線と直結し、福重JCT～前原東まで連続供用>
- 平成15年4月 大幅ダイヤ改正
 - ・西九州自動車道の延伸(今宿道路)を契機に経路変更(所要時間が約25分短縮)
 - ・便数は7便(その後、翌年6月までに2便増便)
 - ・運賃2,150円を1,920円に値下げ(昭和自動車)(その後7月に1,800円に再度値下げ)
- 平成17年10月 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便(9便⇒12便)
- 平成18年11月 ダイヤ改正
 - ・唐津道路の部分供用を契機に経路変更
- 平成19年10月 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便(12便⇒14便)
- 平成20年10月 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便(14便⇒17便)

資料：昭和バスヒアリング調査結果

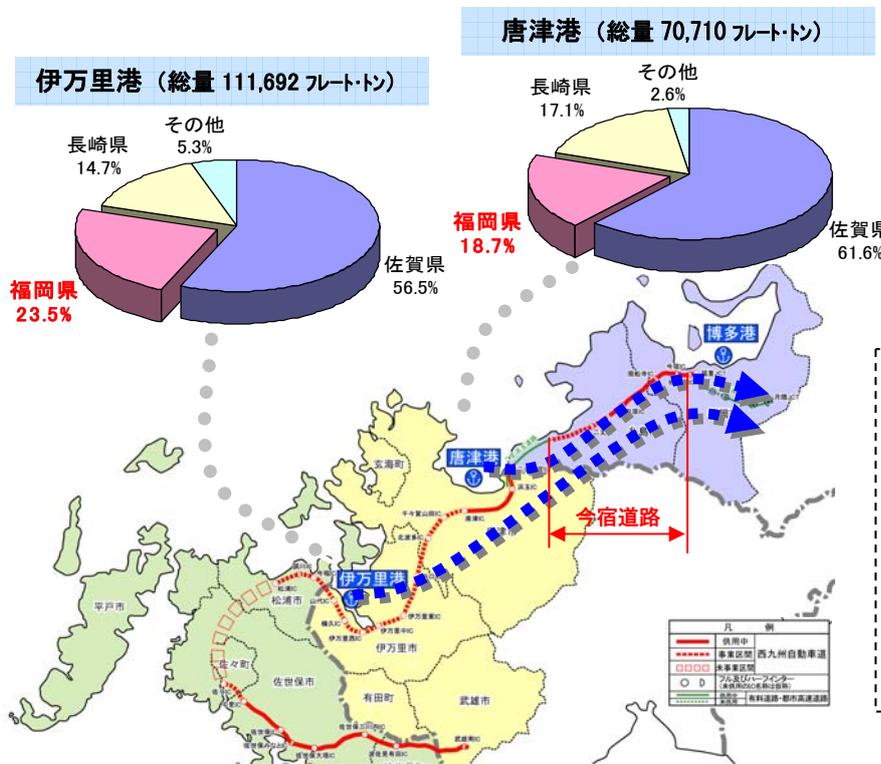
高速バス「からつ号」の運行の経緯

- <H5.3 周船寺IC～前原東まで供用>
- 平成5年 運行開始(12往復)(その後、8往復まで減便)
- <H13.10 福岡高速1号線と直結し、福重JCT～前原東まで連続供用>
- 平成13年10月 大幅ダイヤ改正
 - ・天神北～前原間を自専道経由にルート変更
 - ・14便に増便
- 平成14年4月 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便(14便⇒20便)
- 平成15年4月 ダイヤ改正
 - ・増便(20便⇒26便)
 - ・平日ダイヤ、土日祝日ダイヤを別途設定
- 平成16年10月 ダイヤ改正
 - ・増便(26便⇒32便)
 - ・一部の便を呼子まで延伸運転(よぶこ号)
- 平成18年4月
 - ・平日のみ1便増便(32便⇒33便)
- 平成20年10月 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便(33便⇒35便)

資料：昭和バスヒアリング調査結果

②今宿道路を含む西九州自動車道は、港湾貨物（唐津港、伊万里港）や特産品の呼びイカの福岡方面への搬出の円滑化、活性化に寄与している。

西九州自動車道沿線に立地する重要港湾「唐津港」「伊万里港」の陸揚げ貨物は、およそ2割前後が福岡県方向へ搬出されている。今宿道路を含む西九州自動車道の全線供用により、これらの広域的な物流の円滑化・活性化が期待される。



- ・西九州自動車道が全線供用すれば福岡との時間短縮が図られ、**唐津港の利便性が向上**する。
- ・陸路のアクセスが向上すれば、現在は計画されていない**新たな定期航路の就航などが期待**できる。

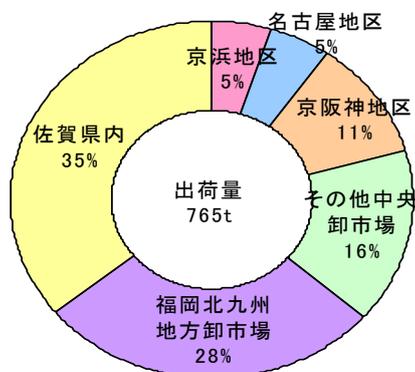
資料：佐賀県唐津土木事務所港湾課ヒアリング調査結果

▲港湾関係者（佐賀県）の声

資料：九州地方整備局港湾空港HP
平成17年陸上出入貨物調査

▲唐津港・伊万里港の搬出先別搬出量

唐津・呼子漁港で水揚げされる特産品のイカは、6割以上が県外（うち28%が福岡北九州地方卸市場）に出荷されている。イカは振動に弱く、搬送中に商品価値が低下してしまうなど、陸上輸送が難しい商品である。自動車専用道路利用による振動低減、搬送時間短縮が実現することにより、商品価値の高い生きイカの搬送が可能となり、呼びイカのブランド確立にも寄与している。



- ・イカは振動に弱く、ストレスが溜まると死んでしまう。**1分でも早く搬送することでイカの生存率が変わってくる**ため、西九州自動車道の一部開通は、イカの商品価値向上に役立っている。(唐津市)
- ・イカが死に、**活魚から鮮魚となると**、価値が低下してしまう。

資料：玄海漁業協同組合連合会、唐津市からつブランド推進課ヒアリング調査結果

▲ 漁業関係者の声

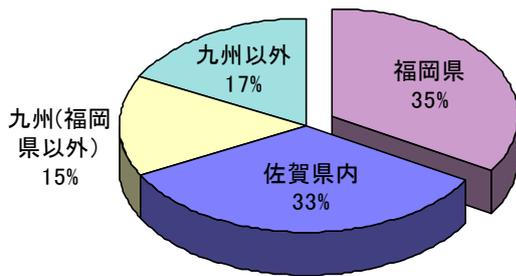
資料：呼び町漁業協同組合、唐津市漁業協同組合

▲唐津・呼子漁港のイカの出荷圏 (H10)

③今宿道路を含む西九州自動車道は、佐賀県西北部地域と福岡県間の観光流動を活発化させるとともに、地域の観光振興に寄与している。

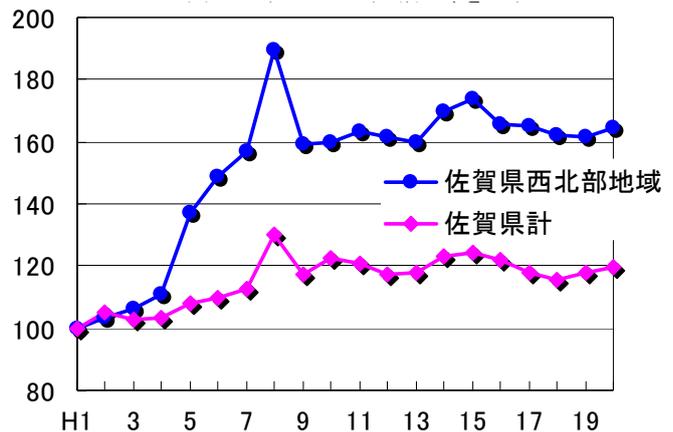
佐賀県西北部地域（唐津市、玄海町、伊万里市、有田町）の観光入込客数は、福岡県からの来訪が最多を占める（35%）。

佐賀県西北部地域の観光客入込数は、今宿道路（自専部）が部分供用（周船寺IC～前原東間）された平成4年度以降から増加傾向にあることから、今宿道路の全線供用により、更なる観光客数の増加や周遊エリアの拡大が期待される。



資料：平成20年佐賀県観光客動態調査

▲佐賀県西北部地域への観光入込客の発地別内訳（H20）



資料：平成20年佐賀県観光客動態調査

▲観光入込客数の伸び（平成元年を100）
（佐賀県西北部地域・佐賀県計）

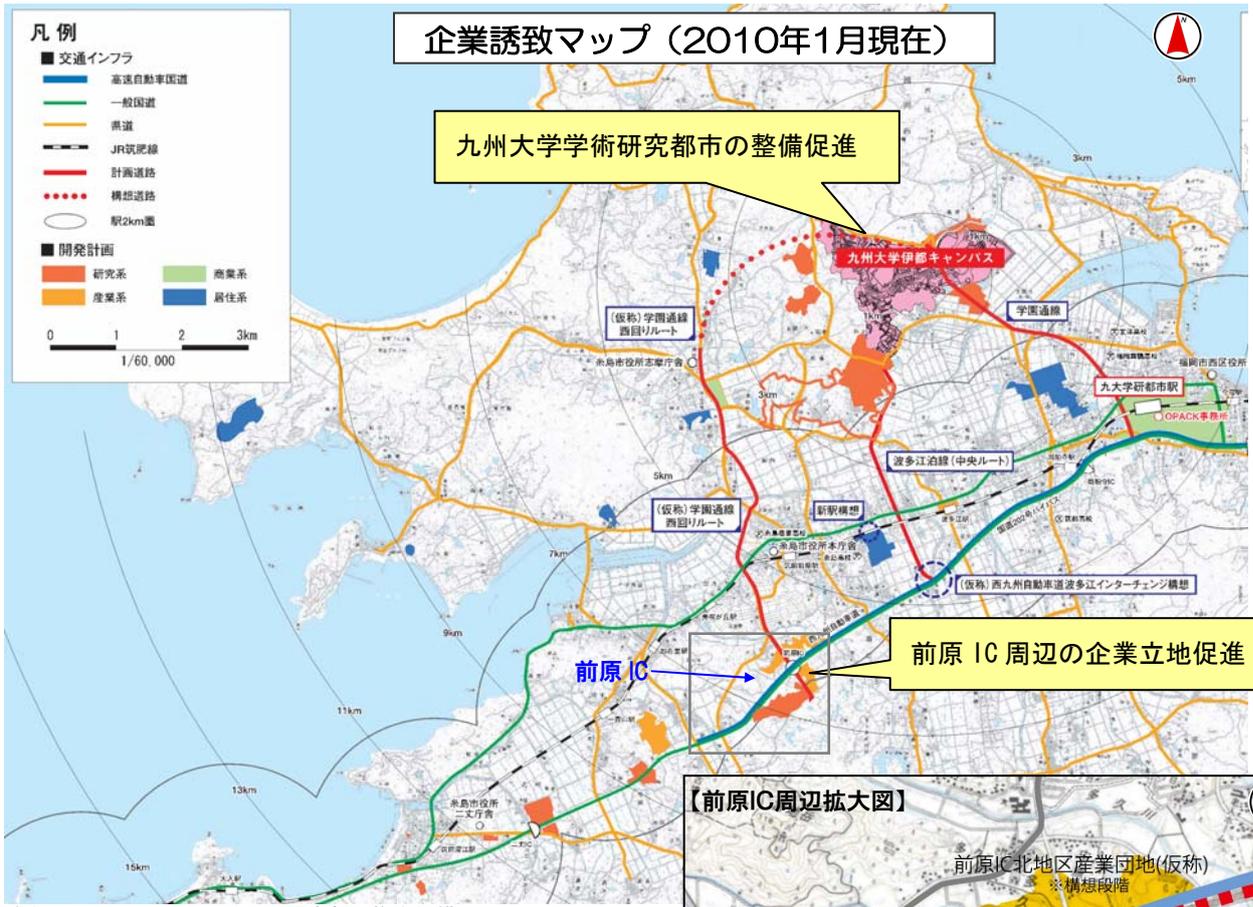


▲佐賀県西北部地域の主要観光地・観光施設

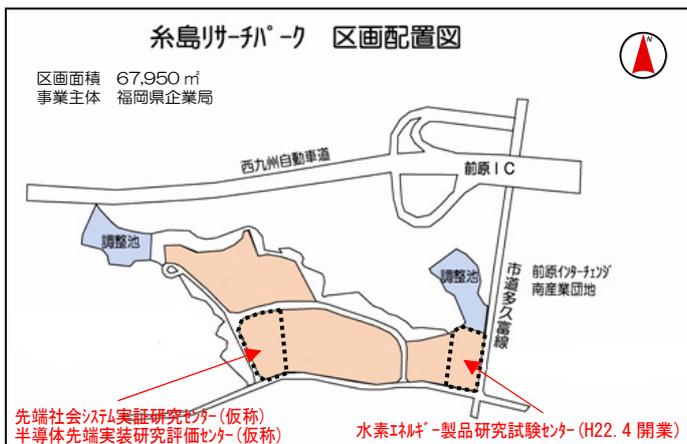
効果2：地域開発の支援

今宿道路の一般部の整備に伴い、前原IC南産業団地、九州大学学術研究都市等へのアクセス性が向上することで、新しい企業等の進出を支援する。

今宿道路の整備に伴い、前原IC周辺において企業の立地促進を進めるとともに、世界的レベルでの研究・教育拠点を創造する九州大学学術研究都市の整備が進められている。そのなかで、今宿道路や西九州自動車道は発展する都市や産業を支える必要不可欠な役割を果たす。



資料：財団法人九州大学学術研究都市推進機構



資料：糸島市HP

▲糸島リサーチパークの概要

▽前原IC周辺の企業進出状況

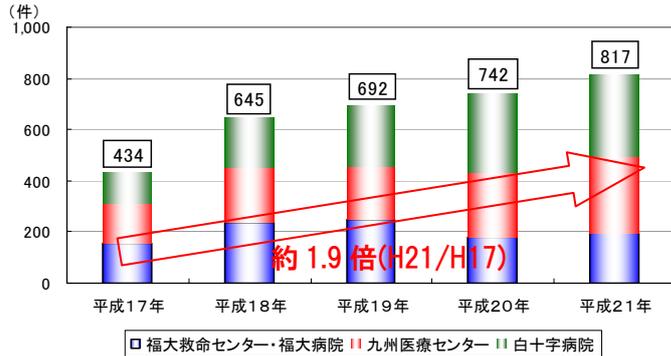
糸島リサーチパーク	1 研究機関進出(H22) ※H23以降に2 研究機関が進出予定
前原IC南産業団地	5 企業進出(H20~H22) 【操業中】 五洋食品産業㈱ ㈱福岡市民ホールサービス 福岡酸素㈱ ㈱コスモ企画 南福岡非鉄メタル 【進出予定】 ㈱イトキュー ㈱マルタイ
前原IC北地区産業団地(仮称)	構想段階

効果3:救急医療活動の支援（既に発現した効果）

糸島市から第二次救急医療施設である医療法人白十字会白十字病院までの所要時間の短縮により、住民生活の安全・安全の確保に貢献している。

糸島市における今宿道路を利用した救急搬送件数は増加しており、平成21年の搬送件数は817件であり、平成17年と比較し、約1.9倍の伸びを示している。

今宿道路が整備されたことで糸島市役所二丈支所から第二次救急医療施設である医療法人白十字会白十字病院までの所要時間が約12分短縮され、救命率の向上につながっている。



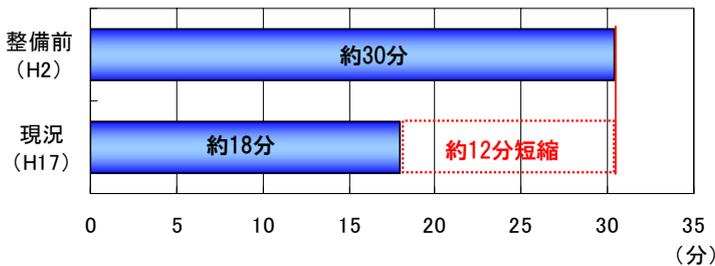
※病院別搬送件数は、今宿道路を利用した搬送のみ対象としている。

資料：糸島市消防本部

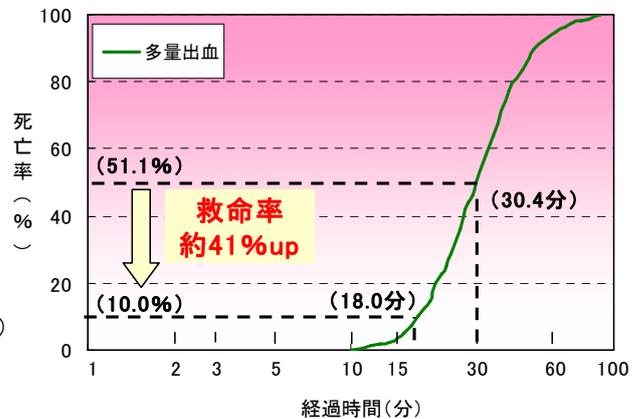
▲病院別搬送件数の推移



▲緊急搬送ルートの変化



- ・整備前は今宿道路の自専部が整備されていないH2で設定
- ・整備前の所要時間算出用の速度は、H2時点の規制速度を使用
- ・現況の所要時間算出用の速度は、H17時点の規制速度を使用



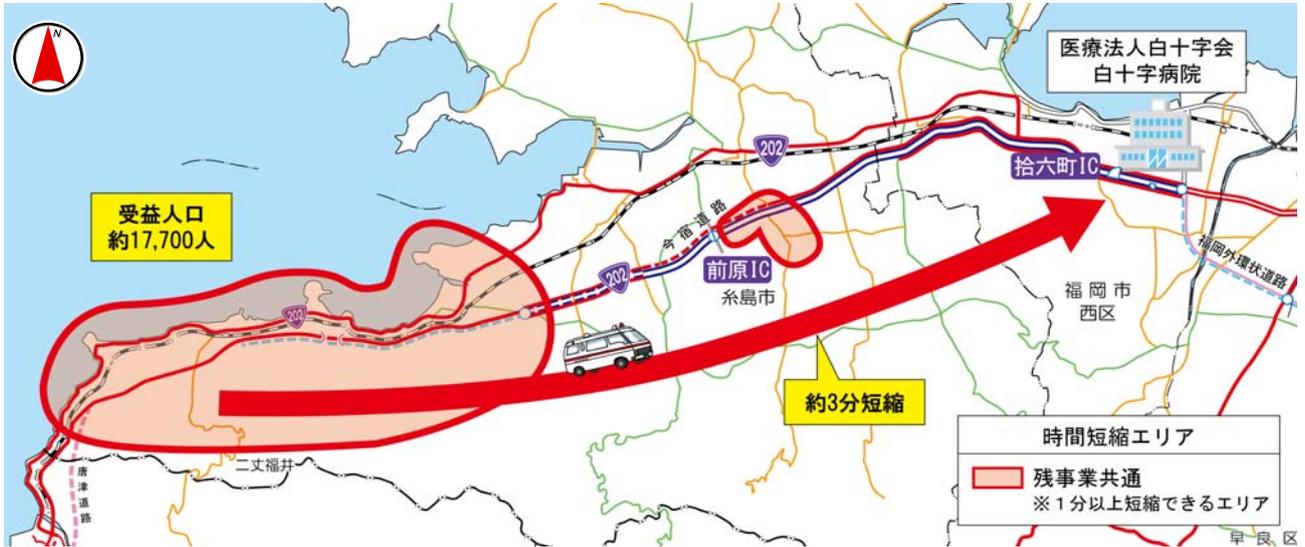
▲糸島市(旧二丈町)～医療法人白十字会白十字病院までの搬送時間

▲治療を受けるまでの時間と死亡率の関係

■救急医療活動のアクセス向上（今後の効果）

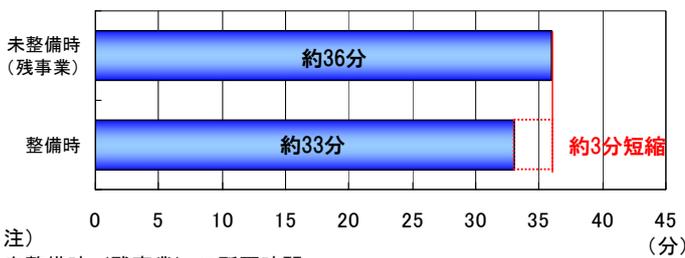
将来の今宿道路整備による「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。

○糸島市二丈福井周辺から医療法人白十字会白十字病院（二次救急医療施設）までの時間が、約3分短縮（約36分→約33分）されることにより、多量出血時の救命率が約9%向上。



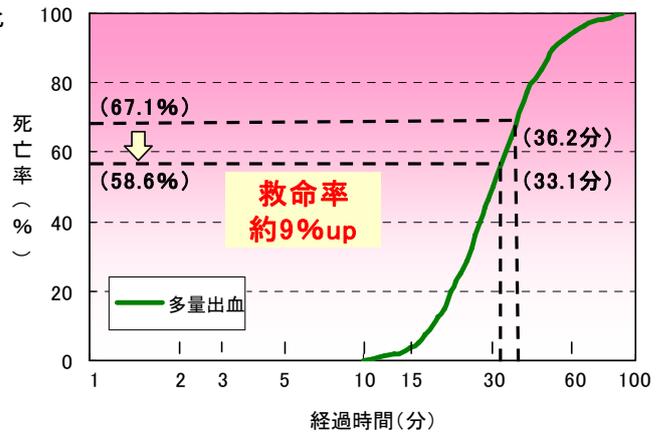
※対象地域は、将来整備される今宿道路の整備により「現場から高次医療施設」までの所要時間が1分以上短縮する地域を設定

糸島市二丈福井～医療法人白十字会白十字病院の所要時間変化



注)
未整備時（残事業）の所要時間
：今回評価時の今宿道路が整備されない際の所要時間
整備時の所要時間
：今回評価時の今宿道路が整備された際の所要時間

▲所要時間の変化（糸島市二丈福井周辺～医療法人白十字会白十字病院）



▲カーラーの救命曲線（多量出血）

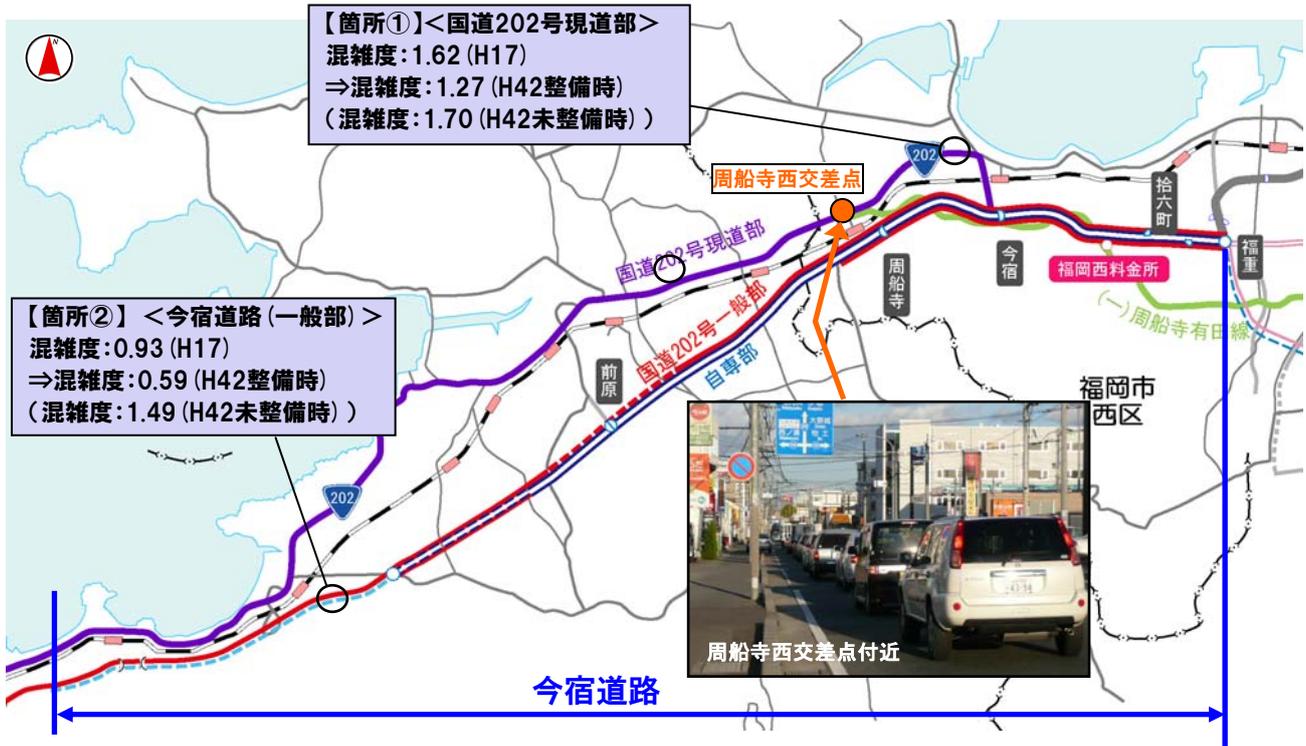
所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、※約14億円と試算される。

(※) 金額は、供用後の50年間の便益額とした試算した値（参考値）

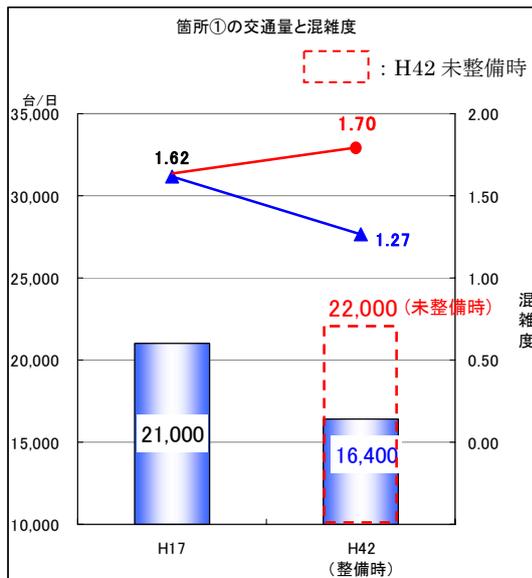
効果4:交通混雑の緩和

- ・ 国道 202 号現道部（箇所①）：今宿道路（自専部、一般部）に通過交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。
- ・ 今宿道路（一般部）（箇所②）：今宿道路（一般部）の4車線化により、交通容量が増加し、交通混雑の緩和が期待される

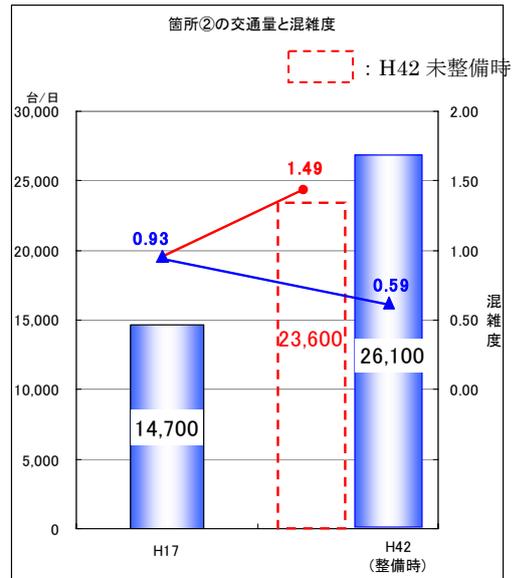
■今宿道路の整備による国道202号現道・今宿道路(一般部)の混雑度の変化



【箇所①】<国道 202 号現道部>



【箇所②】<今宿道路(一般部)>

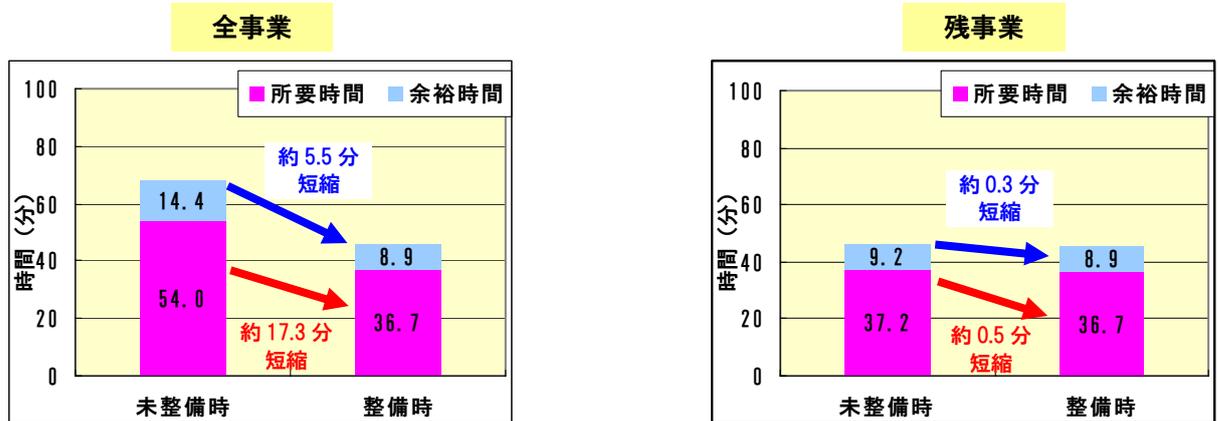


資料：H17 道路交通センサス

▲今宿道路の整備による国道202号現道・今宿道路(一般部)の混雑度の変化

■所要時間の信頼性の向上

- 道路整備により、平均的な所要時間が短縮だけでなく、所要時間の変動（ばらつき）が減少し、遅刻しないために見込む余裕時間も短縮される。
- 今宿道路に並行する国道202号、(市)千代今宿線は、当該事業により、所要時間が約17.3分短縮される。(H42推計値：未整備54.0分 → 整備後36.7分)
- 所要時間(速度)の短縮により、同区間における余裕時間も約5.5分短縮される。(H42推計値：未整備14.4分 → 整備後8.9分)



▲今宿道路並行区間の所要時間と余裕時間

【今宿道路並行区間における余裕時間の変化】
 全事業：余裕時間：約14.4分 → 約8.9分(約5.5分短縮)
 残事業：余裕時間：約9.2分 → 約8.9分(約0.3分短縮)



注)
 全事業：今宿道路が整備されない場合と整備された場合の変化
 残事業：将来整備される今宿道路が整備されない場合と整備された場合の変化

▲今宿道路並行区間における余裕時間の変化

今宿道路の整備による所要時間の信頼性向上による便益は、全事業で*約797億円、残事業で*約48億円と試算される。

注) 金額は、供用後の50年間の便益額とした試算した値(参考値)

(3) 事業の投資効果

1) 事業の目的

今宿道路は、福岡市西区で福岡高速5号線と接続し、二丈浜玉道路を経て唐津道路へと接続する高規格幹線道路であり、沿線地域の交通混雑の緩和を図るとともに、高速定時性を確保し、福岡都市圏と九州北西部の連結を強め、地域の振興と活性化を支援する。

2) 費用便益分析結果【残事業】

■ 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 33 年度			
初年便益	47 億円	3.9 億円	3.5 億円	54 億円
基準年における現在価値 (B)	647 億円	57 億円	47 億円	751 億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	467 億円	34 億円	502 億円
基準年における現在価値 (C)	375 億円	10 億円	384 億円

■ 評価指標の算定結果

費用便益比 (GBR)	B/C=2.0
-------------	---------

(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) 費用便益分析結果【全事業】

■ 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 5 年度			
初年便益	300 億円	17 億円	1.4 億円	318 億円
基準年における現在価値 (B)	15,417 億円	1,235 億円	409 億円	17,061 億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	2,654 億円	208 億円	2,861 億円
基準年における現在価値 (C)	4,270 億円	163 億円	4,433 億円

■ 評価指標の算定結果 (全事業区間)

費用便益比 (GBR)	B/C=3.8
-------------	---------

(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。
B/C 算出にあたっては、有料道路事業分も含んでいる。

(4) 事業の進捗状況

1) 対象区間の事業経緯

年度	事業実施項目
昭和45年度	今宿バイパスとして事業化（福岡市西区拾六町～二丈町大字福井）
昭和50年度	一般部 起点～十郎川供用 (2/4) L=0.7km
昭和52年度	一般部 十郎川～高崎交差点供用 (2/4) L=1.2km
昭和55年度	一般部 高崎交差点～バイパス青木交差点供用 (2/4) L=1.8km
昭和58年度	一般部 波呂北交差点～二丈町大字福井供用 (2/4) L=7.3km 波多江交差点～有田東交差点供用 (2/4) L=1.2km
昭和59年度	一般部 バイパス青木交差点～今宿大塚交差点供用 (2/4) L=0.7km
昭和60年度	一般部 起点～十郎川供用 (4/4) L=0.8km
昭和61年度	一般部 十郎川～団地入口交差点供用 (4/4) L=0.6km
昭和63年度	今宿道路として事業化（福岡市西区拾六町～二丈町大字福井） 一般部 真方交差点～波呂北交差点供用 (2/4) L=2.2km
平成元年度	一般部 今宿大塚交差点～徳永交差点供用 (2/4) L=1.4km
平成2年度	一般部 徳永交差点～飯氏交差点供用 (2/4) L=1.6km
平成4年度	福岡市域の都市計画を変更（起点～福岡市境） 自専部 周船寺IC～前原市東供用 (2/4) L=8.0km 一般部 福岡市西区飯氏交差点～波多江交差点供用 (2/4) L=1.7km 前原市有田東交差点～有田西交差点供用 (2/4) L=0.7km
平成10年度	自専部 福岡西料金所～周船寺IC (4/4) L=4.6km
平成12年度	自専部 拾六町ONランプ～福岡西料金所（下り線2車線）L=1.2km
平成13年度	前原市・二丈町域の都市計画変更（福岡市境～二丈IC 自専部4車、一般部2～4車） 自専部 福岡高速1号～福岡西料金所供用 (4/4) L=1.9km
平成14年度	一般部 団地入口交差点～高崎交差点供用 (4/4) L=0.5km
平成15年度	自専部 周船寺IC～前原市東供用 (4/4) L=8.0km 一般部 高崎交差点～周船寺IC供用 (4/4) L=4.6km
平成16年度	一般部 真方交差点～上深江交差点供用 (4/2) L=3.5km
平成18年度	一般部 周船寺IC～飯氏交差点供用 (4/4) L=1.1km



2) 対象区間の事業進捗状況

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
全体事業費	約 2,739 億円	約 2,238 億円	約 82%
うち用地補償費	約 408 億円	約 356 億円	約 87%

※進捗率は事業費ベース

3) 事業計画の変更（前回評価時からの変化）

		前回評価結果 (H10 年度)	今回評価 (H22 年度)								
計画交通量		—	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">自専部</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">一般部</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">— 台/日</td> <td style="text-align: center;">27,500 台/日</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">24,100 台/日</td> <td style="text-align: center;">8,000 台/日</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">20,500 台/日</td> <td style="text-align: center;">36,500 台/日</td> </tr> </table>	自専部	一般部	— 台/日	27,500 台/日	24,100 台/日	8,000 台/日	20,500 台/日	36,500 台/日
	自専部	一般部									
	— 台/日	27,500 台/日									
24,100 台/日	8,000 台/日										
20,500 台/日	36,500 台/日										
事業費 (現在価値化後)		約 2,400 億円 (—)	約 2,739 億円 (4,270 億円)								
B/C	残事業	—	2.0 $\left[= \frac{751 \text{ 億円}}{384 \text{ 億円}} \right]$								
	全事業	—	3.8 $\left[= \frac{17,061 \text{ 億円}}{4,433 \text{ 億円}} \right]$								

※ () 書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

④ 事業費増額の理由

	前回評価 (H10 年度)	今回評価 (H22 年度)	変更内容	理由
事業費	約 2,400 億円	約 2,739 億円	+約 40 億円	高架橋基礎工の変更等 (地質条件による)
			+約 130 億円	福岡高速 1 号線および 5 号線との亘り線整備追加
			+約 40 億円	一般部 2 車線整備追加 (糸島市有田西～糸島市東)
			+約 140 億円	道路構造の変更等 (盛土⇒橋梁)
			-約 8 億円	一般部 2 車線整備に見直し (飯氏～有田西)
			-約 3 億円	福岡高速 5 号線との亘り線における下部工構造の見直し

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

今宿道路の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約82%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら整備を推進していく。

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) 地域の協力体制

・ 期成会

名 称	主な構成メンバー	活動内容
西九州自動車道建設促進期成会 会長：唐津市長 坂井 俊之	西九州自動車道関係 16 市町	西九州自動車道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 19 年度 H19. 8. 21 地整要望 平成 20 年度 H20. 8. 25 事務所要望 平成 21 年度 H21. 7. 28 事務所要望 平成 22 年度 H22. 7. 1 意見交換会 (地整) H22. 7. 15 意見交換会 (地整) H22. 8. 24 意見交換会 (地整)
福岡都市圏広域行政推進協議会 会長：福岡市長 吉田 宏	福岡都市圏 17 市町	西九州自動車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 19 年度 H19. 7. 19 本省要望 H19. 8. 1 地整要望 平成 20 年度 H20. 7. 24 本省要望 H20. 8. 5 地整要望 平成 21 年度 H21. 8. 4 地整要望 平成 22 年度 H22. 8. 5 本省要望 H22. 8. 31 地整要望
国道 202 号バイパス推進期成会 会長：雷山校区区長会長 川上 幸太	糸島市 3 校区	国道 202 号バイパス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 19 年度 H19. 12. 6 地整要望 平成 21 年度 H21. 11. 4 事務所要望 平成 22 年度 H22. 6. 24 意見交換会 (事務所)

・ 協力体制

組織名	協力内容
糸島市建設都市部 都市計画課	・ 地元説明会等の住民との連絡調整 ・ 市役所内部等への調整窓口

(3) 環境・景観への取り組み状況

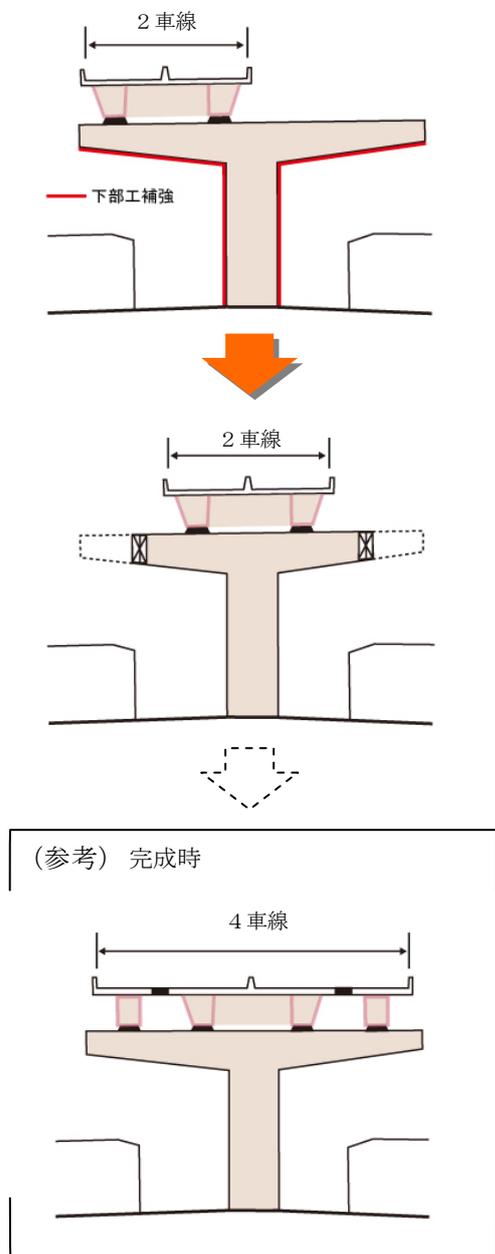
本道路周辺には数多くの遺跡群があり、道路構造物の景観にもそのイメージを考慮している。特に伊都の里の古代をイメージした橋脚の形状は、「おおらかであたたかい造形」を表現したV型八角柱とし、排水管も目立ちにくいデザインとしている。



▲ 今宿 IC～周船寺 IC のデザイン橋脚(福岡市方面)

4. コスト削減や代替案立案等

○巨り線において、暫定供用時（2/4）の下部工を必要最小限の整備とすることで、約3億円のコスト削減を図った。



至
西九州自動車道



○今後の事業内容を、福岡市西区飯氏～糸島市多久（前原1C）間の一般部については4車線整備から当面2車線整備に必要な事業費に見直し。

○当該事業は、都市計画決定のもと整備を進めており、現在までに23.3km区間のうち、自専部については14.5km、一般部については20.3kmが供用している。今後の事業における事業手法については、今回見直した計画が妥当である。

5. 対応方針(案)

【事業継続】

今宿道路は西九州自動車道の一部区間を形成する道路であり、地域の連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑緩和、地域開発の支援を行う事業である。

また、本事業の早期完成を望む声は非常に強く、地元、自治体及び期成会等からの積極的な整備促進要望がなされている。

事業進捗率は、事業費ベースで約82%[約2,238億円/約2,739億円]（平成21年度末）であり、そのうち用地進捗率は約87%[約356億円/約408億円]に達しており、既供用区間も自専部が14.5km（全体の62%）、一般部が20.3km（全体の約87%）である。引き続き事業の供用を図ることにより、沿線地域への整備効果の発現などが大きく期待できることから、当該事業区間の供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、一般部の完成4車線化等については、交通量の増加など必要に応じ、新たな事業評価を実施し、妥当性の検証を行う。

卷末資料

(客觀的評估指標)

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497号 今宿道路
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) = 3.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 12.628億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 13% 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 367億円)、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.7%

●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時旅行速度が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 □ 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150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 	<p>区間：並行区間について：国道202号(福岡市西区詫六町～糸島市二丈福井) 並行区間の渋滞損失時間：12万人時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約8割削減</p> <p>対象区間 (国道202号：センサス区間番号1054)、改善見込み (旅行速度19.1km/h⇒39.0km/h)</p>
物流効率化の支援		唐津港、伊万里港、博多港間のアクセス向上

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	伊都・田尻・荻浦地区における土地区画整理事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	西九州自動車道(福岡市・唐津市・伊万里市・松浦市・佐世保市)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	<input checked="" 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	九州大学学術研究都市	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	佐賀県西北部地域(唐津市、玄海町、伊万里市、有田町)の観光入込客数は、福岡県からの来訪が最多を占める(35%) ※平成20年佐賀県観光客動線調査	
	<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ボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である		

2. 暮らし	<p>歩行者・自転車 のための生活空間の形成</p> <p>自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合、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</p> <p>バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>対象区間が電線架設中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>市街地又は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</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が図込まれる</p>	<p>自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合、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</p> <p>バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>対象区間が電線架設中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>市街地又は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</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が図込まれる</p>
	<p>安全で安心して暮らすための確保</p> <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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上(当該区間が通学路である場合は500台/2日以上)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児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>近隣市へのルートが1つしかなかったり、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>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」といふ)として位置づけあり</p> <p>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> <p>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>現道等の防災拠点又は震災拠点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</p> <p>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</p> <p>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>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>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>● 対象道路の整備による自動車からの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>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>その他、環境や騒音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>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>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>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>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図られる</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497号	今宿道路	23.3 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,500~33,400 3,800~49,500	自専 2/4、4/4 一般 2/2、4/4	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	2,654億円	208億円	2,861億円
うち残事業費	467億円	34億円	502億円
基準年における 現在価値 (C)	4,270億円	163億円	4,433億円
うち残事業費	375億円	10億円	384億円

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5年度			
単年便益 (初年便益)	300億円	17億円	1.4億円	318億円
基準年における 現在価値 (B)	15,417億円	1,235億円	409億円	17,061億円
うち残事業分	647億円	57億円	47億円	751億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.8
経済的純現在価値（事業全体）	12,628億円
経済的内部収益率（事業全体）	13%
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	367億円
経済的内部収益率（残事業）	7.7%

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。

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	24,100 （自専部） 3,800～27,500 （一般部）	±10%	1.8～2.2
事業費	467億円	±10%	1.8～2.2
事業期間	10年	±20%	1.8～2.1

交通状況の変化【全事業】

様式-3①

事業名：今宿道路

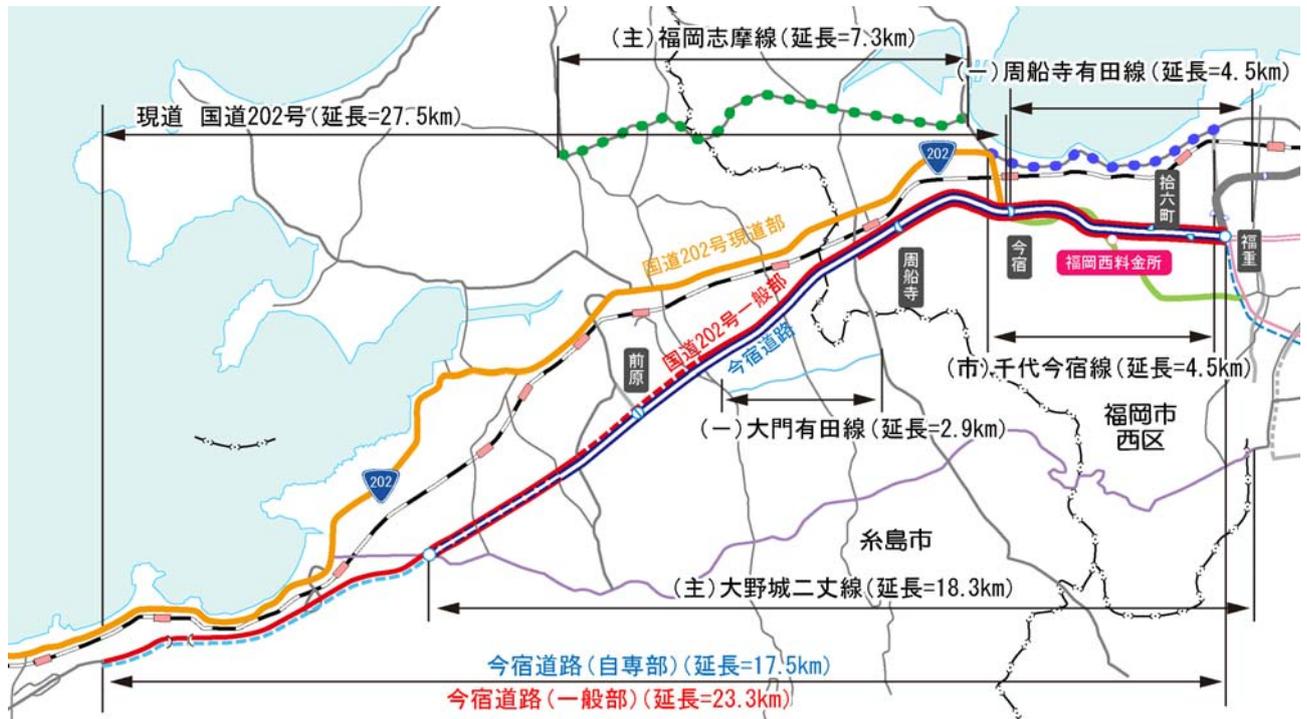
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①-1新設・改築道路 [今宿道路(自専部)] : 3.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	24,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	2.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	10	
①-2新設・改築道路 [今宿道路(自専部)] : 14.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	27,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	53	
①-3新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 3.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	10,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	4.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	8.1	
①-4新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 20.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	25,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	32	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	139	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道202号) : 27.5km	交通量	[台/日]	16,100	8,000
		走行時間	[分]	49	41
		走行時間費用	[億円/年]	163	67
	主)周船寺有田線 : 4.5km	交通量	[台/日]	35,600	10,900
		走行時間	[分]	22	14
		走行時間費用	[億円/年]	137	29
	主)大野城二丈線 : 18.3km	交通量	[台/日]	17,800	5,300
		走行時間	[分]	43	26
		走行時間費用	[億円/年]	139	25
	県)大門有田線 : 2.9km	交通量	[台/日]	10,600	900
		走行時間	[分]	12	7.0
		走行時間費用	[億円/年]	22	1.0
	主)福岡志摩線 : 7.3km	交通量	[台/日]	16,700	9,600
		走行時間	[分]	14	11
		走行時間費用	[億円/年]	42	18
	市)千代今宿線 : 4.5km	交通量	[台/日]	23,600	16,200
		走行時間	[分]	18	9.0
		走行時間費用	[億円/年]	77	26
	③その他道路合計 3,219.2km	走行時間費用	[億円/年]	17,144	16,937

			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：3,325.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,723	17,311	412

- ※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【残事業】

様式-3①

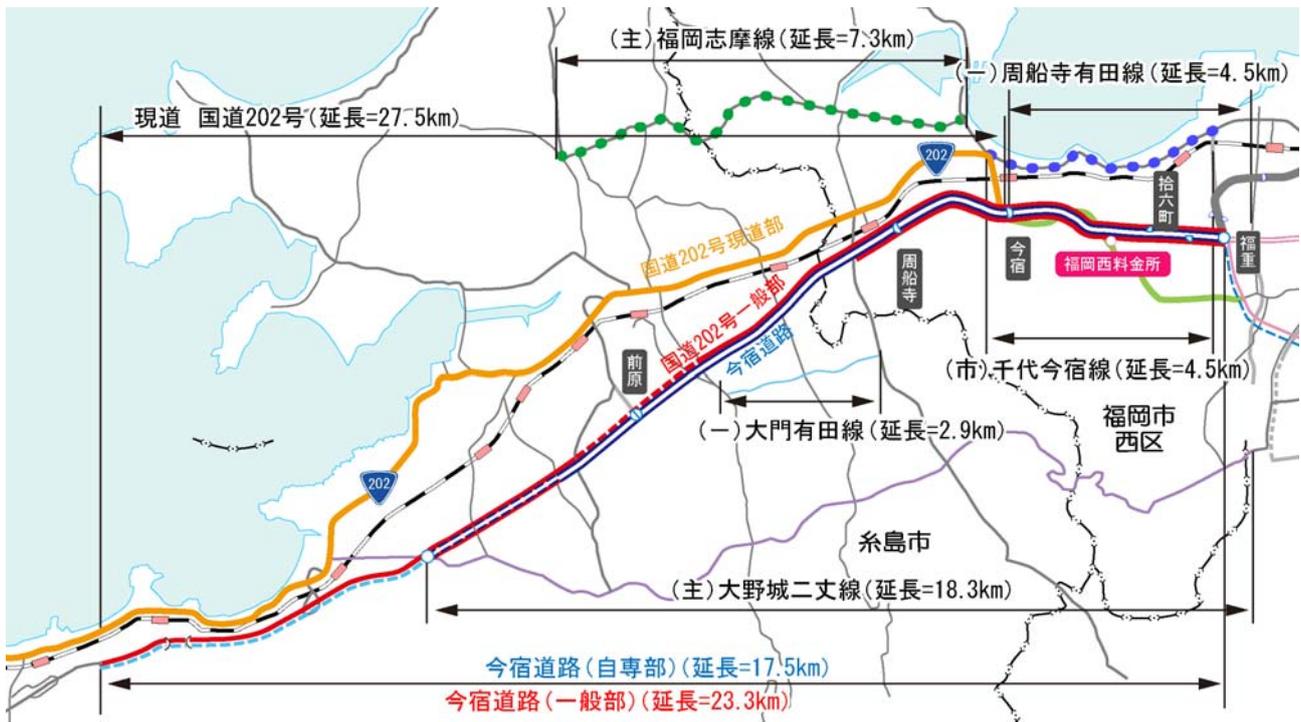
事業名：今宿道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①-1新設・改築道路 [今宿道路(自専部)] : 3.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	24,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	2.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	10	
①-2新設・改築道路 [今宿道路(自専部)] : 14.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	24,400	27,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	47	53	
①-3新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 3.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0.00	10,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.00	4.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	8.1	
①-4新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 20.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,600	25,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	34	32	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	160	139	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道202号) : 27.5km	交通量	[台/日]	9,400	8,000
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	80	67
	主)周船寺有田線 : 4.5km	交通量	[台/日]	10,500	10,900
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	29	29
	主)大野城二丈線 : 18.3km	交通量	[台/日]	7,100	5,300
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	33	25
	県)大門有田線 : 2.9km	交通量	[台/日]	300	900
		走行時間	[分]	7.0	7.0
		走行時間費用	[億円/年]	0.38	1.0
	主)福岡志摩線 : 7.3km	交通量	[台/日]	9,600	9,600
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	18	18
	市)千代今宿線 : 4.5km	交通量	[台/日]	16,400	16,200
		走行時間	[分]	9.0	9.0
		走行時間費用	[億円/年]	26	26
③その他道路合計 3,219.2km	走行時間費用	[億円/年]	16,965	16,937	
			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 : 3,325.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,359	17,311	48

- ※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：今宿道路

(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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	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、等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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	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			
	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	() 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
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：今宿道路

(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	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	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	□
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【全体事業】

箇所名:今宿道路

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	40.8	4.9

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	現在価値	単純単価	現在価値
-23年目	S 45	4.8010	40.7	0.10	1.1		
-22年目	S 46	4.6164	42.6	0.35	3.5		
-21年目	S 47	4.4388	45.5	5.6	50		
-20年目	S 48	4.2681	52.4	3.6	27		
-19年目	S 49	4.1039	62.5	2.3	14		
-18年目	S 50	3.9461	66.1	2.7	15		
-17年目	S 51	3.7943	71.7	4.8	23		
-16年目	S 52	3.6484	76.0	13	55		
-15年目	S 53	3.5081	79.2	26	106		
-14年目	S 54	3.3731	81.3	26	100		
-13年目	S 55	3.2434	86.4	29	99		
-12年目	S 56	3.1187	88.6	29	95		
-11年目	S 57	2.9987	89.6	33	100		
-10年目	S 58	2.8834	90.5	24	69		
-9年目	S 59	2.7725	92.3	16	43		
-8年目	S 60	2.6658	93.0	20	52		
-7年目	S 61	2.5633	94.6	18	45		
-6年目	S 62	2.4647	94.4	22	53		
-5年目	S 63	2.3699	94.9	140	320		
-4年目	H 1	2.2788	97.4	58	124		
-3年目	H 2	2.1911	99.6	85	170		
-2年目	H 3	2.1068	102.4	93	174		
-1年目	H 4	2.0258	103.4	79	141		
供用開始年次	H 5	1.9479	103.7	76	130	3.3	5.7
1年目	H 6	1.8730	103.6	110	181	3.3	5.4
2年目	H 7	1.8009	103.0	154	246	3.3	5.3
3年目	H 8	1.7317	102.4	159	246	3.3	5.1
4年目	H 9	1.6651	103.4	151	223	3.2	4.8
5年目	H 10	1.6010	102.8	164	233	3.2	4.6
6年目	H 11	1.5395	101.3	159	220	3.2	4.5
7年目	H 12	1.4802	99.7	147	199	3.2	4.4
8年目	H 13	1.4233	98.4	155	205	3.2	4.3
9年目	H 14	1.3686	96.6	73	95	4.0	5.1
10年目	H 15	1.3159	95.4	25	31	4.0	5.0
11年目	H 16	1.2653	94.4	7.4	9.1	4.0	4.9
12年目	H 17	1.2167	93.2	0.10	0.12	4.0	4.7
13年目	H 18	1.1699	92.5	23	26	4.0	4.6
14年目	H 19	1.1249	91.7	11	13	4.0	4.5
15年目	H 20	1.0816	91.3	17	18	4.0	4.3
16年目	H 21	1.0400	91.3	11	11	4.0	4.1
17年目	H 22	1.0000	91.3	14	14	4.0	4.0
18年目	H 23	0.9615	91.3	47	45	4.0	3.8
19年目	H 24	0.9246	91.3	47	43	4.0	3.7
20年目	H 25	0.8890	91.3	47	42	4.0	3.5
21年目	H 26	0.8548	91.3	47	40	4.0	3.4
22年目	H 27	0.8219	91.3	47	38	4.0	3.3
23年目	H 28	0.7903	91.3	47	37	4.0	3.1
24年目	H 29	0.7599	91.3	47	36	4.0	3.0
25年目	H 30	0.7307	91.3	47	34	4.0	2.9
26年目	H 31	0.7026	91.3	47	33	4.0	2.8
27年目	H 32	0.6756	91.3	46	31	4.0	2.7
28年目	H 33	0.6496	91.3			4.7	3.0
29年目	H 34	0.6246	91.3			4.7	2.9
30年目	H 35	0.6006	91.3			4.7	2.8
31年目	H 36	0.5775	91.3			4.7	2.7
32年目	H 37	0.5553	91.3			4.7	2.6
33年目	H 38	0.5339	91.3			4.7	2.5
34年目	H 39	0.5134	91.3			4.7	2.4
35年目	H 40	0.4936	91.3			4.7	2.3
36年目	H 41	0.4746	91.3			4.7	2.2
37年目	H 42	0.4564	91.3			4.7	2.1
38年目	H 43	0.4388	91.3			4.7	2.1
39年目	H 44	0.4220	91.3			4.7	2.0
40年目	H 45	0.4057	91.3			4.7	1.9
41年目	H 46	0.3901	91.3			4.7	1.8
42年目	H 47	0.3751	91.3			4.7	1.8
43年目	H 48	0.3607	91.3			4.7	1.7
44年目	H 49	0.3468	91.3			4.7	1.6
45年目	H 50	0.3335	91.3			4.7	1.6
46年目	H 51	0.3207	91.3			4.7	1.5
47年目	H 52	0.3083	91.3			4.7	1.4
48年目	H 53	0.2965	91.3			4.7	1.4
49年目	H 54	0.2851	91.3	-310	-88	4.7	1.3
合計				2,344	4,270	208	163
単純事業費計				2,654		208	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

【残事業】

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 今宿道路

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.12	6.0	0.7

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-10年目	H 23	0.9615	91.3	47	45		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	47	43		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	47	42		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	47	40		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	47	38		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	47	37		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	47	36		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	47	34		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	47	33		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	46	31		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			0.69	0.45
1年目	H 34	0.6246	91.3			0.69	0.43
2年目	H 35	0.6006	91.3			0.69	0.41
3年目	H 36	0.5775	91.3			0.69	0.40
4年目	H 37	0.5553	91.3			0.69	0.38
5年目	H 38	0.5339	91.3			0.69	0.37
6年目	H 39	0.5134	91.3			0.69	0.35
7年目	H 40	0.4936	91.3			0.69	0.34
8年目	H 41	0.4746	91.3			0.69	0.33
9年目	H 42	0.4564	91.3			0.69	0.31
10年目	H 43	0.4388	91.3			0.69	0.30
11年目	H 44	0.4220	91.3			0.69	0.29
12年目	H 45	0.4057	91.3			0.69	0.28
13年目	H 46	0.3901	91.3			0.69	0.27
14年目	H 47	0.3751	91.3			0.69	0.26
15年目	H 48	0.3607	91.3			0.69	0.25
16年目	H 49	0.3468	91.3			0.69	0.24
17年目	H 50	0.3335	91.3			0.69	0.23
18年目	H 51	0.3207	91.3			0.69	0.22
19年目	H 52	0.3083	91.3			0.69	0.21
20年目	H 53	0.2965	91.3			0.69	0.20
21年目	H 54	0.2851	91.3			0.69	0.20
22年目	H 55	0.2741	91.3			0.69	0.19
23年目	H 56	0.2636	91.3			0.69	0.18
24年目	H 57	0.2534	91.3			0.69	0.17
25年目	H 58	0.2437	91.3			0.69	0.17
26年目	H 59	0.2343	91.3			0.69	0.16
27年目	H 60	0.2253	91.3			0.69	0.15
28年目	H 61	0.2166	91.3			0.69	0.15
29年目	H 62	0.2083	91.3			0.69	0.14
30年目	H 63	0.2003	91.3			0.69	0.14
31年目	H 64	0.1926	91.3			0.69	0.13
32年目	H 65	0.1852	91.3			0.69	0.13
33年目	H 66	0.1780	91.3			0.69	0.12
34年目	H 67	0.1712	91.3			0.69	0.12
35年目	H 68	0.1646	91.3			0.69	0.11
36年目	H 69	0.1583	91.3			0.69	0.11
37年目	H 70	0.1522	91.3			0.69	0.10
38年目	H 71	0.1463	91.3			0.69	0.10
39年目	H 72	0.1407	91.3			0.69	0.10
40年目	H 73	0.1353	91.3			0.69	0.09
41年目	H 74	0.1301	91.3			0.69	0.09
42年目	H 75	0.1251	91.3			0.69	0.09
43年目	H 76	0.1203	91.3			0.69	0.08
44年目	H 77	0.1157	91.3			0.69	0.08
45年目	H 78	0.1112	91.3			0.69	0.08
46年目	H 79	0.1069	91.3			0.69	0.07
47年目	H 80	0.1028	91.3			0.69	0.07
48年目	H 81	0.0989	91.3			0.69	0.07
49年目	H 82	0.0951	91.3	-48	-4.5	0.69	0.07
合計				420	375	34	10
単純事業費計				467		34	

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：今宿道路(全事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (北九州7ロウ)		割引率 (A)	GDP デフレータ	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			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車類		小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×②	③
H 5	1.04431	1.00963	1.03039	1.9479	181	65	54	300	515	17	29	1.4	2.4	318	546	
H 6	1.05009	0.98489	1.02444	1.8730	189	66	55	309	511	17	29	1.5	2.4	328	542	
H 7	1.04770	0.98465	1.02386	1.8009	198	65	54	317	506	18	28	1.5	2.4	336	537	
H 8	1.04553	0.98441	1.02330	1.7317	208	64	53	325	501	18	28	1.5	2.4	344	532	
H 9	1.04355	0.98417	1.02277	1.6651	217	63	52	332	489	19	27	1.6	2.3	352	518	
H 10	1.04173	0.98391	1.02227	1.6010	227	62	51	340	483	19	27	1.6	2.3	361	513	
H 11	1.01320	0.98381	1.00533	1.5395	236	61	51	348	482	20	27	1.7	2.3	369	512	
H 12	1.01303	0.98879	1.00530	1.4802	239	60	50	349	474	20	27	1.7	2.3	371	503	
H 13	1.01286	0.98866	1.00527	1.4233	242	59	49	351	464	20	26	1.7	2.2	373	492	
H 14	1.01270	0.98853	1.00524	1.3686	243	68	64	374	484	30	39	9.9	13	414	535	
H 15	1.01254	0.98840	1.00522	1.3159	246	67	63	376	473	30	38	9.9	13	416	523	
H 16	1.01238	0.98826	1.00519	1.2653	251	68	64	383	468	31	39	11	14	426	521	
H 17	0.99932	0.99686	0.99860	1.2167	254	67	63	384	458	32	38	11	13	427	509	
H 18	0.99932	0.99685	0.99859	1.1699	254	66	63	384	443	32	37	11	13	427	493	
H 19	0.99932	0.99684	0.99859	1.1249	254	66	63	383	429	32	36	11	12	426	477	
H 20	0.99932	0.99683	0.99859	1.0816	254	66	63	383	414	32	34	11	12	425	460	
H 21	0.99932	0.99682	0.99859	1.0400	254	66	63	382	397	32	33	11	11	425	442	
H 22	0.99931	0.99681	0.99859	1.0000	253	66	62	381	381	32	32	11	11	424	424	
H 23	0.99931	0.99680	0.99858	0.9615	254	67	63	383	369	34	33	12	12	430	413	
H 24	0.99931	0.99678	0.99858	0.9246	254	66	62	383	354	34	32	12	11	429	397	
H 25	0.99931	0.99677	0.99858	0.8890	254	66	62	382	340	34	31	12	11	429	381	
H 26	0.99931	0.99676	0.99858	0.8548	254	66	62	382	326	34	29	12	10	428	366	
H 27	0.99931	0.99675	0.99858	0.8219	253	66	62	381	313	34	28	12	9.9	427	351	
H 28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7903	253	66	62	380	301	34	27	12	9.5	427	337	
H 29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7599	253	65	61	380	289	34	26	12	9.1	426	324	
H 30	0.99931	0.99672	0.99857	0.7307	253	65	61	379	277	34	25	12	8.8	425	311	
H 31	0.99931	0.99671	0.99857	0.7026	253	65	61	379	266	34	24	12	8.4	425	298	
H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6756	253	65	61	378	255	34	23	12	8.1	424	287	
H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	278	49	89	416	270	40	26	18	12	474	308	
H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	277	49	89	415	259	40	25	18	11	473	296	
H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	277	49	89	415	249	40	24	18	11	472	284	
H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5775	277	49	89	414	239	40	23	18	11	472	272	
H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	276	49	89	413	230	40	22	18	10	471	262	
H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.5339	276	48	88	413	220	39	21	18	9.7	470	251	
H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.5134	275	48	88	412	212	39	20	18	9.3	470	241	
H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4936	275	48	88	411	203	39	19	18	8.9	469	231	
H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4746	274	48	88	411	195	39	19	18	8.6	468	222	
H 42	0.99026	0.99854	0.99262	0.4564	274	49	89	412	188	41	19	19	8.8	472	215	
H 43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4388	271	49	88	409	179	40	18	19	8.4	468	205	
H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	269	49	88	406	171	40	17	19	8.0	465	196	
H 45	0.98906	0.99853	0.99245	0.4057	266	49	88	403	164	40	16	19	7.6	462	187	
H 46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3901	263	49	88	400	156	40	15	19	7.3	458	179	
H 47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3751	261	49	88	397	149	39	15	18	6.9	455	171	
H 48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3607	258	49	88	394	142	39	14	18	6.6	452	163	
H 49	0.98954	0.99852	0.99222	0.3468	255	49	88	392	136	39	13	18	6.3	449	156	
H 50	0.98943	0.99852	0.99216	0.3335	253	49	88	389	130	38	13	18	6.0	445	148	
H 51	0.98932	0.99852	0.99210	0.3207	250	48	87	386	124	38	12	18	5.8	442	142	
H 52	0.98920	0.99851	0.99203	0.3083	247	48	87	383	118	38	12	18	5.5	439	135	
H 53	0.98909	0.99851	0.99197	0.2965	245	48	87	380	113	38	11	18	5.2	435	129	
H 54	0.98897	0.99851	0.99190	0.2851	242	48	87	377	108	37	11	18	5.0	432	123	
合計					12,572	2,891	3,594	19,058	15,417	1,102	1,654	369	634	409	21,345	17,061

便益の現在価値算定表

箇所名：今宿道路(残事業)

年度 (基準年)	年次 (供用開始年次)	総走行キロの年次別伸び率 (北九州7ロード)		GDP デフレータ	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)			
		実物重類	全重		乗用車類	小型貨物	普通貨物	①×(A)	現在価値 (A)×(2)	③	③×(A)	現在価値 (A)×(2)		③		
H 33	1年目	0.99846	0.99850	91.3	28	5.9	13	47	30	2.7	0.94	3.9	2.6	3.5	54	35
H 34	2年目	0.99845	0.99850	91.3	28	5.9	13	47	29	2.7	0.94	3.9	2.5	3.5	54	34
H 35	3年目	0.99845	0.99849	91.3	28	5.9	13	47	28	2.7	0.94	3.9	2.4	3.4	54	32
H 36	4年目	0.99845	0.99849	91.3	28	5.9	13	47	27	2.7	0.94	3.9	2.3	3.4	54	31
H 37	5年目	0.99845	0.99849	91.3	28	5.9	13	47	26	2.7	0.94	3.9	2.2	3.4	54	30
H 38	6年目	0.99844	0.99849	91.3	28	5.8	13	46	25	2.7	0.94	3.9	2.1	3.4	54	29
H 39	7年目	0.99844	0.99848	91.3	28	5.8	13	46	24	2.7	0.94	3.9	2.0	3.4	54	28
H 40	8年目	0.99844	0.99848	91.3	28	5.8	13	46	23	2.7	0.94	3.9	1.9	3.4	54	26
H 41	9年目	0.99844	0.99848	91.3	28	5.8	13	46	22	2.7	0.94	3.9	1.9	3.4	54	25
H 42	10年目	0.99843	0.99858	91.3	28	5.9	14	48	22	2.7	0.94	4.3	2.0	3.5	56	25
H 43	11年目	0.9926	0.99854	91.3	28	5.9	14	48	21	2.7	0.94	4.3	1.9	3.5	56	24
H 44	12年目	0.99016	0.99853	91.3	28	5.9	14	47	20	2.6	0.94	4.3	1.8	3.5	55	23
H 45	13年目	0.99006	0.99853	91.3	28	5.9	14	47	19	2.6	0.94	4.3	1.7	3.4	55	22
H 46	14年目	0.98906	0.99853	91.3	27	5.9	14	47	18	2.6	0.94	4.2	1.7	3.4	55	21
H 47	15年目	0.98986	0.99853	91.3	27	5.9	14	47	17	2.5	0.94	4.2	1.6	3.4	54	20
H 48	16年目	0.98976	0.99853	91.3	27	5.9	14	46	17	2.5	0.94	4.2	1.5	3.4	54	19
H 49	17年目	0.98965	0.99852	91.3	27	5.9	13	46	16	2.5	0.94	4.1	1.4	3.3	53	19
H 50	18年目	0.98954	0.99852	91.3	26	5.8	13	46	15	2.4	0.94	4.1	1.4	3.3	53	18
H 51	19年目	0.98943	0.99852	91.3	26	5.8	13	45	15	2.4	0.94	4.1	1.3	3.3	53	17
H 52	20年目	0.98932	0.99852	91.3	26	5.8	13	45	14	2.4	0.94	4.1	1.3	3.2	52	16
H 53	21年目	0.98920	0.99851	91.3	25	5.8	13	45	13	2.4	0.94	4.0	1.2	3.2	52	15
H 54	22年目	0.98909	0.99851	91.3	25	5.8	13	44	13	2.3	0.94	4.0	1.1	3.2	52	15
H 55	23年目	0.98897	0.99851	91.3	25	5.8	13	44	12	2.3	0.94	4.0	1.1	3.1	51	14
H 56	24年目	0.98884	0.99851	91.3	25	5.8	13	44	12	2.3	0.94	3.9	1.0	3.1	51	13
H 57	25年目	0.98872	0.99851	91.3	24	5.8	13	43	11	2.2	0.94	3.9	1.0	3.1	50	13
H 58	26年目	0.98859	0.99850	91.3	24	5.8	13	43	11	2.2	0.94	3.9	0.94	3.1	50	12
H 59	27年目	0.98846	0.99850	91.3	24	5.8	13	43	10	2.2	0.94	3.8	0.90	3.0	50	12
H 60	28年目	0.98832	0.99850	91.3	24	5.7	13	43	9.6	2.1	0.94	3.8	0.86	3.0	49	11
H 61	29年目	0.98818	0.99850	91.3	23	5.7	13	42	9.2	2.1	0.94	3.8	0.82	3.0	49	11
H 62	30年目	0.98804	0.99849	91.3	23	5.7	13	42	8.7	2.1	0.94	3.8	0.78	2.9	49	10
H 63	31年目	0.98790	0.99849	91.3	23	5.7	13	42	8.3	2.1	0.94	3.7	0.75	2.9	48	9.7
H 64	32年目	0.98775	0.99849	91.3	22	5.7	13	41	8.0	2.0	0.94	3.7	0.71	2.9	48	9.2
H 65	33年目	0.98760	0.99849	91.3	22	5.7	13	41	7.6	2.0	0.94	3.7	0.68	2.8	48	8.8
H 66	34年目	0.98744	0.99849	91.3	22	5.7	13	41	7.3	2.0	0.94	3.7	0.65	2.8	47	8.4
H 67	35年目	0.98728	0.99848	91.3	22	5.7	13	40	6.9	2.0	0.94	3.6	0.62	2.8	47	8.0
H 68	36年目	0.98712	0.99848	91.3	21	5.7	13	40	6.6	1.9	0.94	3.6	0.59	2.8	46	7.7
H 69	37年目	0.98695	0.99848	91.3	21	5.7	13	40	6.3	1.9	0.94	3.6	0.57	2.7	46	7.3
H 70	38年目	0.98678	0.99848	91.3	21	5.6	13	40	6.0	1.9	0.94	3.6	0.54	2.7	46	7.0
H 71	39年目	0.98660	0.99847	91.3	21	5.6	13	39	5.7	1.9	0.94	3.5	0.52	2.7	45	6.7
H 72	40年目	0.98642	0.99847	91.3	20	5.6	13	39	5.5	1.8	0.94	3.5	0.49	2.7	45	6.3
H 73	41年目	0.98623	0.99847	91.3	20	5.6	13	39	5.2	1.8	0.94	3.5	0.47	2.6	45	6.1
H 74	42年目	0.98604	0.99847	91.3	20	5.6	13	38	5.0	1.8	0.94	3.5	0.45	2.6	44	5.8
H 75	43年目	0.98584	0.99846	91.3	19	5.6	13	38	4.8	1.8	0.94	3.4	0.43	2.6	44	5.5
H 76	44年目	0.98564	0.99846	91.3	19	5.6	13	38	4.5	1.7	0.94	3.4	0.41	2.6	44	5.3
H 77	45年目	0.98543	0.99846	91.3	19	5.6	13	37	4.3	1.7	0.94	3.4	0.39	2.5	43	5.0
H 78	46年目	0.98521	0.99846	91.3	19	5.6	13	37	4.1	1.7	0.94	3.4	0.37	2.5	43	4.8
H 79	47年目	0.98499	0.99846	91.3	18	5.6	13	37	3.9	1.7	0.94	3.3	0.36	2.5	43	4.6
H 80	48年目	0.98476	0.99845	91.3	18	5.5	13	36	3.8	1.6	0.94	3.3	0.34	2.5	42	4.3
H 81	49年目	0.98453	0.99845	91.3	18	5.5	13	36	3.6	1.6	0.94	3.3	0.33	2.4	42	4.1
H 82	合計	0.98428	0.99845	91.3	1,196	287	655	2,138	647	111	16	190	57	152	2,481	751