

国道208号  
(有明海沿岸道路)

大牟田高田道路  
高田大和バイパス  
大川バイパス

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-5-1
(1) 有明海沿岸道路の概要及び整備効果	道路-5-1
(2) 大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパスの概要	道路-5-4
2. 事業の必要性	道路-5-5
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	道路-5-5
(2) 事業の効果・必要性	道路-5-11
(3) 事業の投資効果	道路-5-20
(4) 事業の進捗状況	道路-5-21
3. 事業の進捗の見込み	道路-5-22
(1) 今後の事業進捗の見込み	道路-5-22
(2) 地域の協力体制	道路-5-22
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-5-23
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-5-24
5. 対応方針（原案）	道路-5-25

巻末資料

# 1. 事業の概要

## (1) 有明海沿岸道路の概要及び整備効果

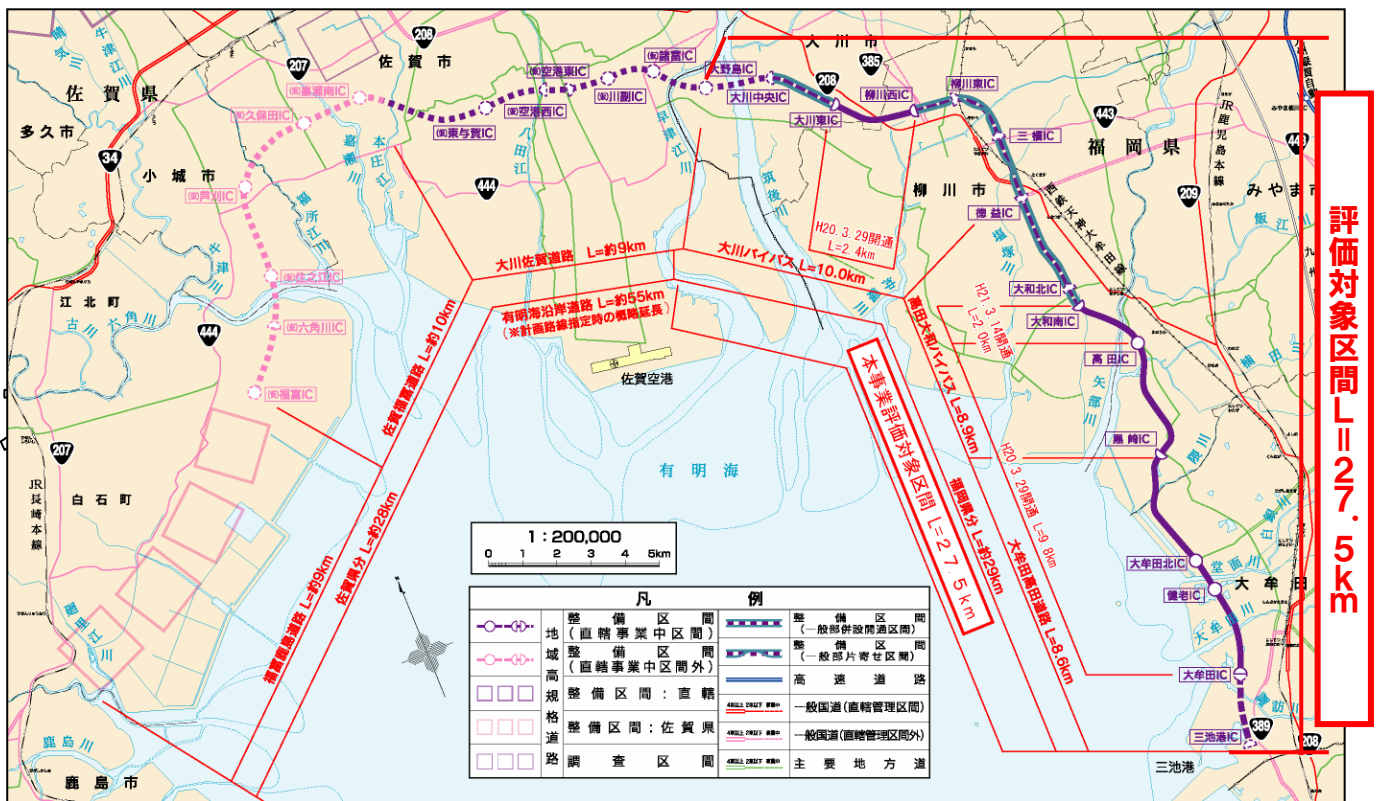
### 1) 有明海沿岸道路の概要

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市をつなぐ約 55km の自動車専用道路で、平成 6 年 12 月に地域高規格道路の計画路線に指定され、高規格幹線道路などを補完し、地域の発展の核となる都市圏の育成、地域相互の交流促進、広域交通拠点との連結に役立つ道路である。

大牟田市、みやま市、柳川市、大川市、佐賀市、鹿島市などの有明海沿岸の都市群を連携することにより、地域間の連携や交流促進を図るとともに、一般国道 208 号等の交通混雑緩和と交通安全の確保を目的として計画された道路である。



▲有明海沿岸道路の位置図



▲有明海沿岸道路（全線）の概要

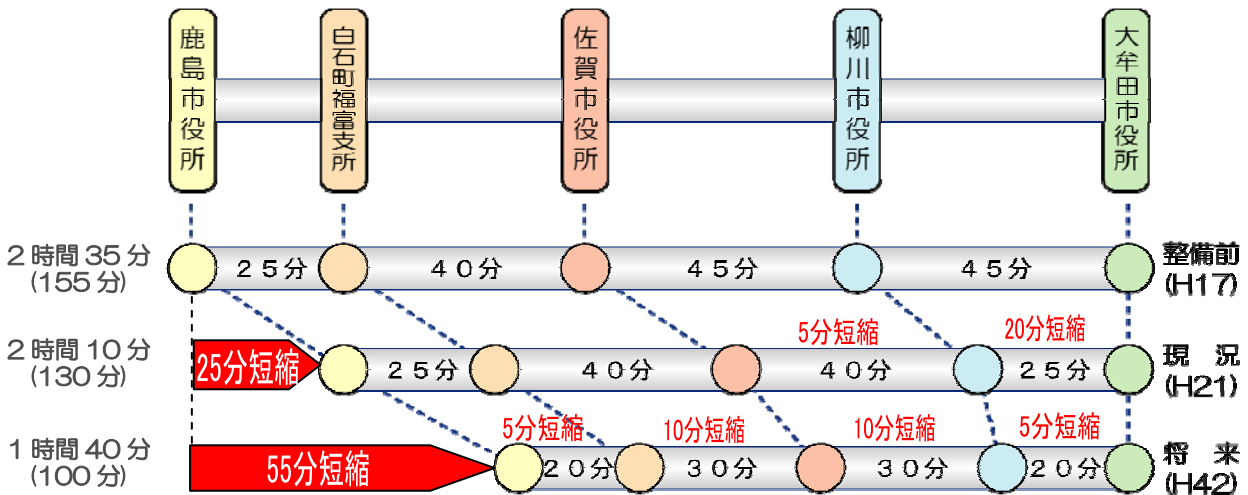
評価対象区間 L=27.5km

## 2) 有明海沿岸道路の整備効果

### 効果・必要性 1 : 地域間の交流・連携の支援

有明海沿岸道路の整備により沿線の各主要都市間の所要時間が短縮し、地域間の交流連携支援に寄与することが期待できる

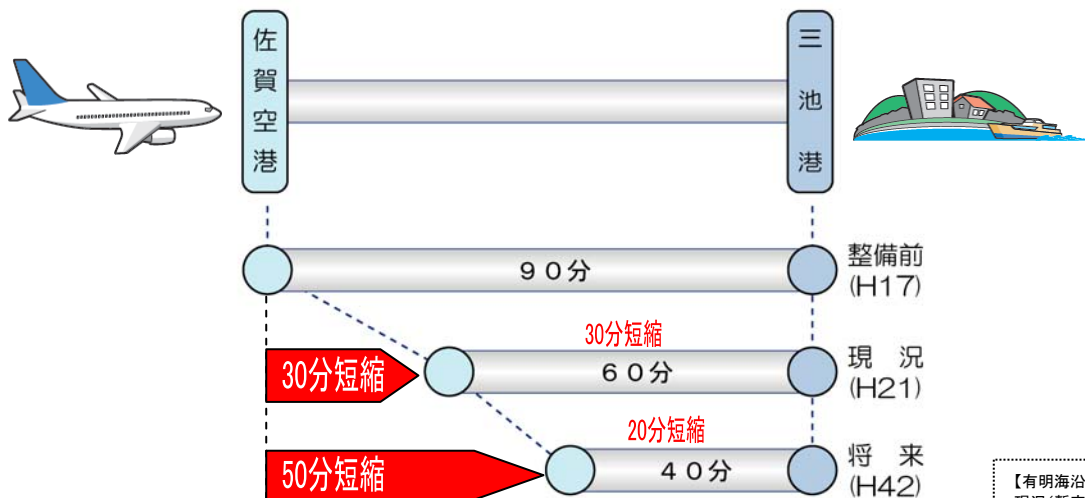
- 有明海沿岸道路沿線には大牟田市、柳川市、佐賀市、鹿島市といった主要な都市が存在しており、大牟田 IC から大川中央 IC 間が一般道路区間を活用して暫定供用したことで、大牟田市から鹿島市までの所要時間は整備前の 2 時間 35 分から 2 時間 10 分へと約 25 分短縮した。
- 有明海沿岸道路の全線整備により大牟田市から鹿島市までの所要時間は 1 時間 40 分となり、整備前と比べ約 55 分短縮され、地域の発展の核となる都市間の連携、地域相互の交流促進が期待できるとともに交通拠点間のアクセス性が改善され、利用圏の拡大や物流の効率化が期待できる。



▲沿線都市間（市役所・支所間）の所要時間の変化

※現況（H21）、将来（H42）の所要時間は H17 道路交通センサスを基に算出

（資料：H17 道路交通センサス）



▲物流拠点間（佐賀空港・三池港間）の所要時間の変化

※現況（H21）、将来（H42）の所要時間は H17 道路交通センサスを基に算出

【有明海沿岸道路の旅行速度】  
 現況（暫定2車線）：V=60km/h  
 将来（暫定2車線）：V=70km/h  
 一般道路部：V=40km/h

（資料：H17 道路交通センサス）

## 効果・必要性2：活力ある地域づくりの支援

有明海沿岸道路の整備により沿線都市間や広域交通拠点へのアクセス性が向上し、物流・観光・通勤・買物等の面で沿線地域が一体となった活力ある地域づくりの支援に寄与することが期待できる

○有明海沿岸道路の整備により沿線都市間や佐賀空港や三池港などの広域交通拠点へのアクセス性が向上し、地域都市間の交流促進、流通の活性化や観光客の増加、通勤や買い物、レクリエーション活動等の行動範囲の拡大など通じて沿線地域が一体となった活力ある地域づくりの支援に寄与することが期待できる。

### 有明海沿岸道路により 周辺市町が一体となります。



## 90万人都市圏の出現

▲有明海沿岸道路の沿線地域と広域交通拠点  
道路-5-3

## (2) 対象事業の概要

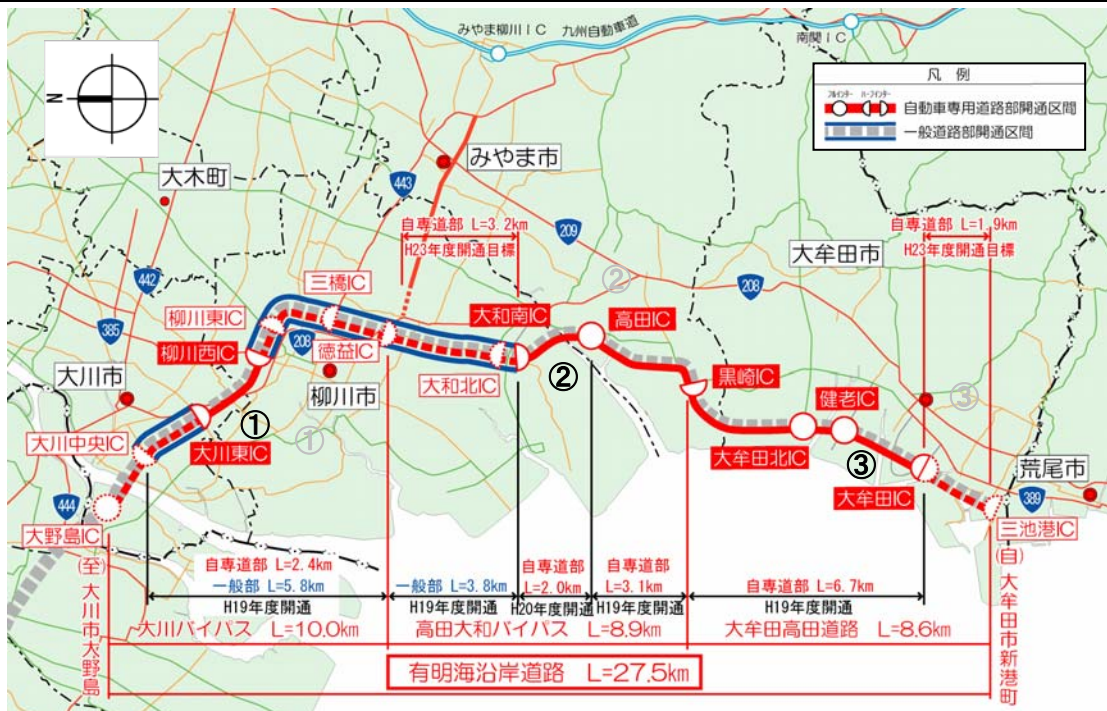
### 1) 事業概要

福岡県内においては、「大牟田高田道路」と「高田大和バイパス」と「大川バイパス」の3つの事業を一体として整備を進めている。

※本事業は、当面暫定2車線として整備を行うものである。

#### ▼大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパスの事業概要

道路名	延長	区 間	備 考
大牟田高田道路	8.6km	(自)大牟田市新港町 (至)みやま市高田町黒崎開	H11年度事業化 H20.3.29 自動車専用道路部 (L=6.7km) 供用 (2/4)
高田大和バイパス	8.9km	(自)みやま市高田町黒崎開 (至)柳川市大和町徳益	S63年度事業化 H20.3.29 自動車専用道路部 (L=3.1km) 供用 (2/4) H21.3.14 自動車専用道路部 (L=2.0km) 供用 (2/4) H20.3.29 一般道路部 (L=3.8km) 供用
大川バイパス	10.0km	(自)柳川市大和町徳益 (至)大川市大野島	H5年度事業化 H12年度事業化(延伸) H20.3.29 自動車専用道路部 (L=2.4km) 供用 (2/4) H20.3.29 一般道路部 (L=5.8km) 供用
合 計	27.5km		

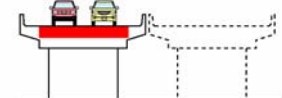


### 2) 道路の諸元

道路規格	第1種第3級 (自動車専用道路)
設計速度	V = 80 km/h
車線数	4車線 (暫定2車線)
幅員	20.5m (暫定: 10.5m) [19.5m] (長大橋)
計画交通量	①21,000台/日, ②20,700台/日, ③22,200台/日

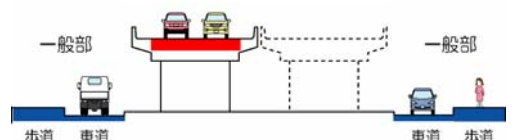
#### ■ 自動車専用道路部横断面図

自動車専用部 (暫定2車線)



#### ■ 一般部併設区間横断面図

自動車専用部 (暫定2車線)



※一般部は県及び市が整備

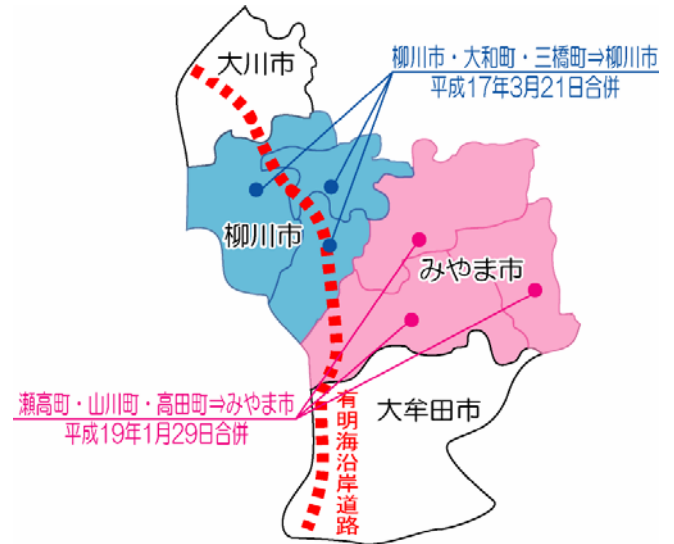
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### 1) 事業化時からの周辺環境の変化

##### ①市町村合併の動向

沿線地域における市町村合併の動向は、平成17年3月21日に柳川市（柳川市・大和町・三橋町の合併）、平成19年1月29日にみやま市（瀬高町・山川町・高田町の合併）が誕生し、現在、沿線地域は4市（大川市・柳川市・みやま市・大牟田市）となっている。



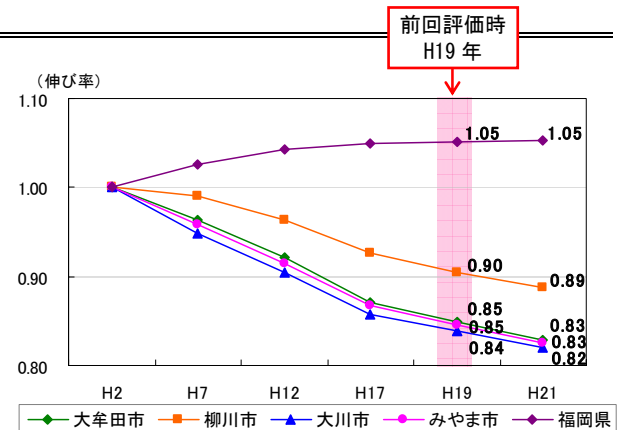
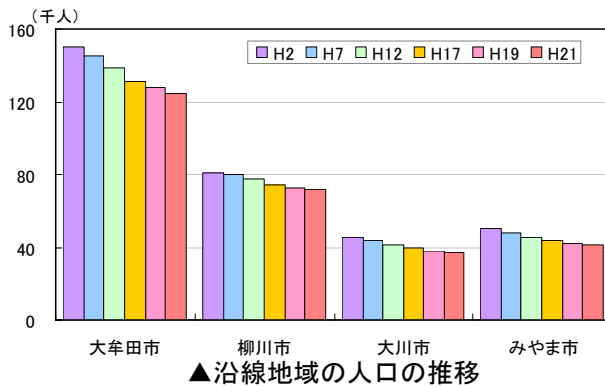
▲沿線地域の市町村合併の動向

##### ②人口等の推移

沿線地域における人口の推移は年々減少傾向にあるものの、高齢者人口は増加しており、高齢化率は福岡県平均よりも高くなっている。

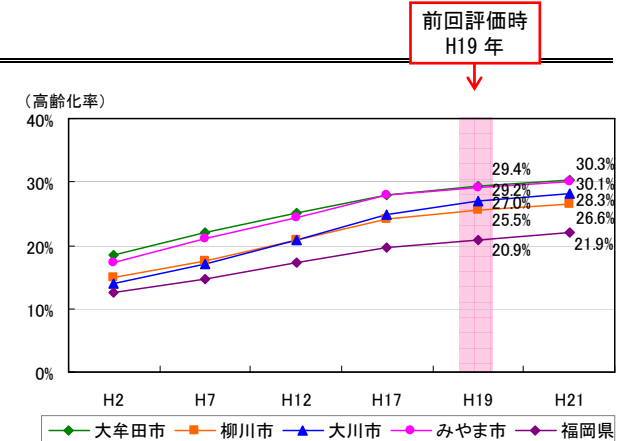
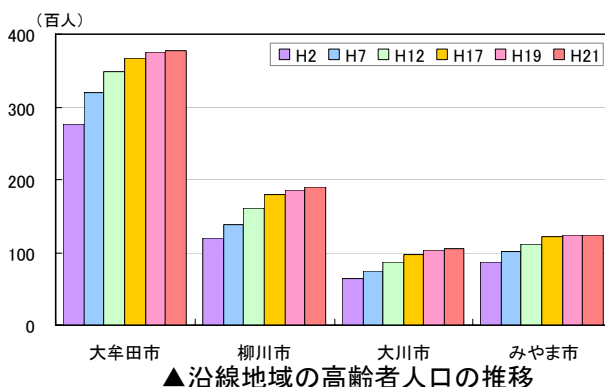
前回再評価時（H19年）以降も人口減少、高齢化が進んでいる。

#### ～人口～



※柳川市、みやま市は合併後の数値（旧市町分を含む）  
（出典：国勢調査、福岡県人口移動調査）

#### ～高齢者人口～



※柳川市、みやま市は合併後の数値（旧市町分を含む）  
（出典：国勢調査、福岡県人口移動調査）

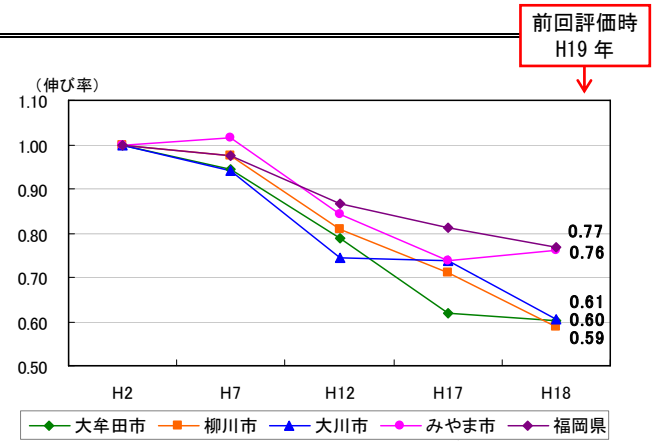
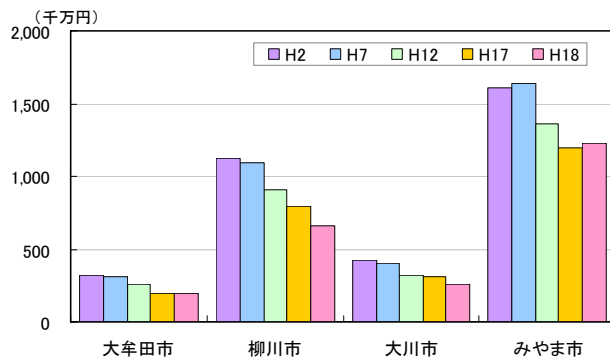
### ③経済状況の変化

沿線地域における農業産出額は減少傾向にあるものの、みやま市では増加に転じている。

製造品出荷額は、大牟田市、柳川市、みやま市で前回評価時（H19年）以降増加に転じており、特に大牟田市は福岡県平均の伸びを上回る状況にある。

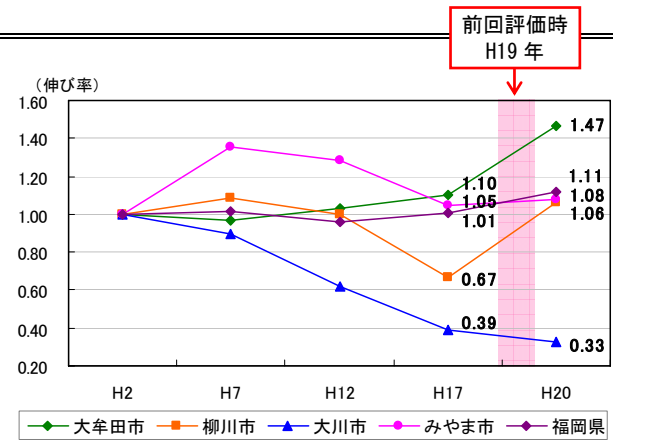
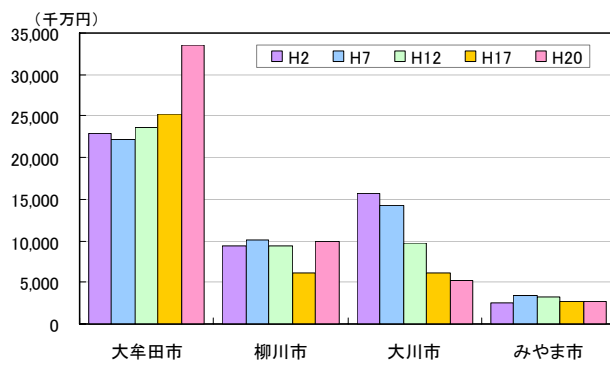
商品販売額は停滞・減少傾向にあるものの、伸び率を見ると柳川市・みやま市では福岡県平均よりも高くなっている。

#### ～農業～



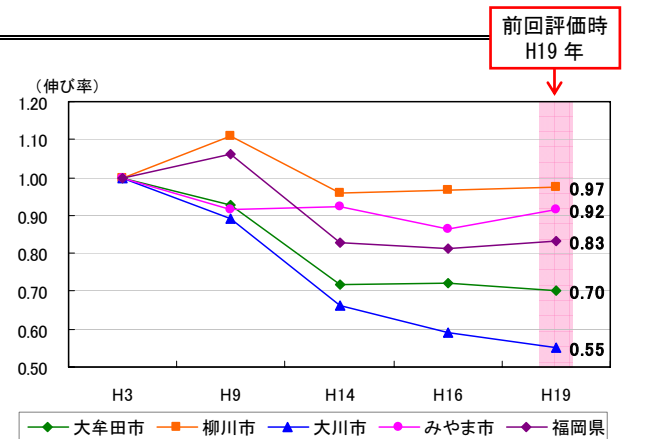
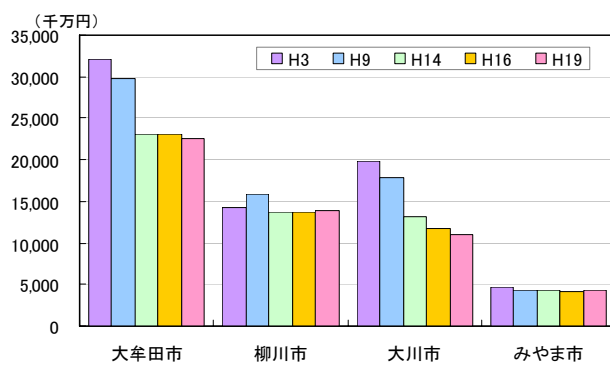
※柳川市、みやま市は合併後の数値（旧市町分を含む）  
（出典：生産農業所得調査）

#### ～工業～



※柳川市、みやま市は合併後の数値（旧市町分を含む）  
（出典：工業統計調査）

#### ～商業～



※柳川市、みやま市は合併後の数値（旧市町分を含む）  
（出典：商業統計調査）

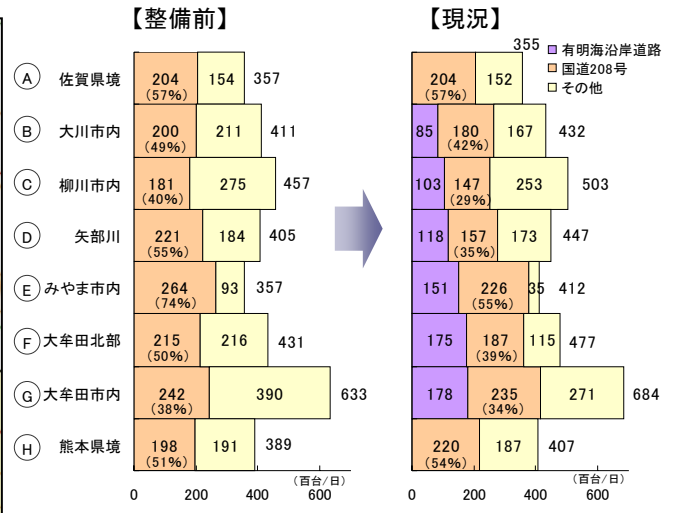
## 2) 沿線地域の交通情勢

### ①道路交通

平成 19 年度に供用した有明海沿岸道路は85～178百台/日が利用しており、交通量は増加傾向にある。

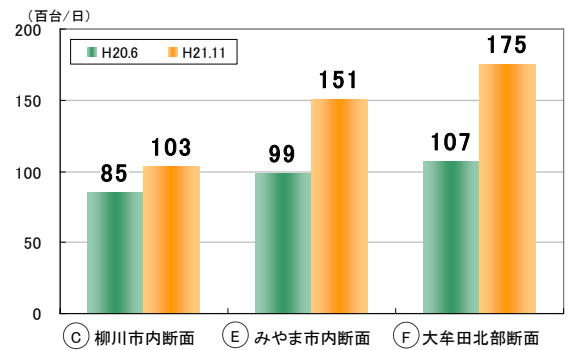
並行する国道 208 号は各断面で交通量が減少しており、整備前は断面交通量の 4～7 割が国道 208 号に集中していた交通が現在は 3～5 割に減少しているなど、国道 208 号の負荷は軽減されている。

しかし、依然として国道 208 号の交通量は多く、混雑度は 1 を越えている状況にある。

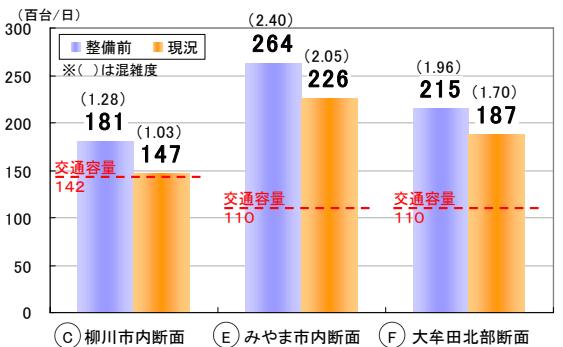


▲各断面の路線別交通量の変化

(整備前: H19.10 現況: H21.11)



▲有明海沿岸道路交通量の経年変化

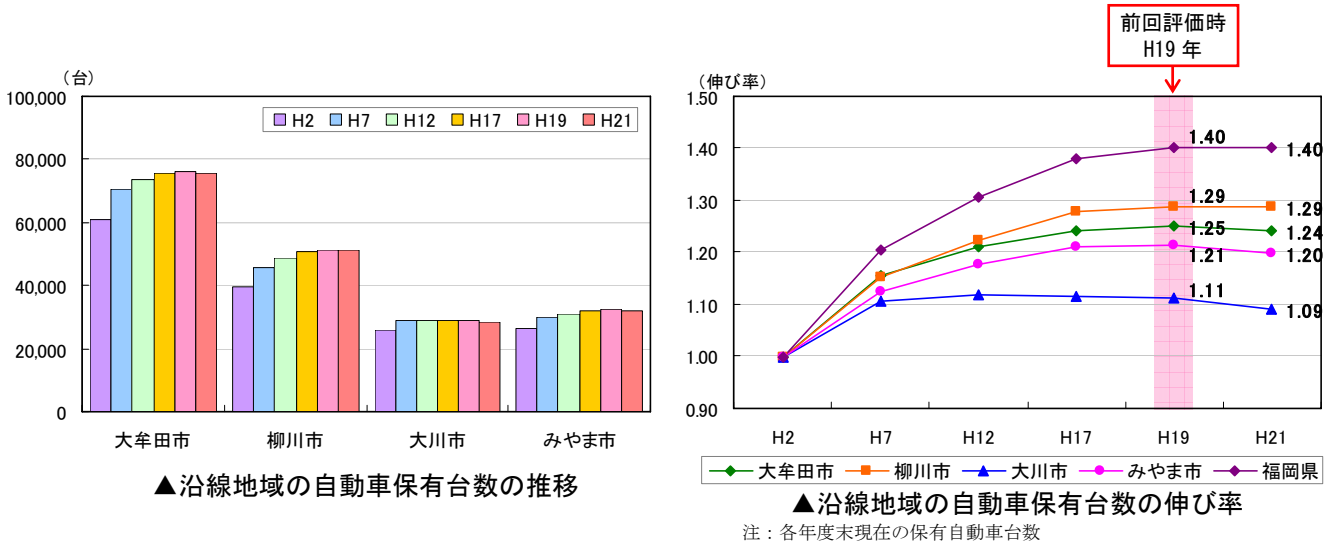


▲国道 208 号の交通量と交通容量

(資料: 交通実態調査結果)

## ②自動車保有台数

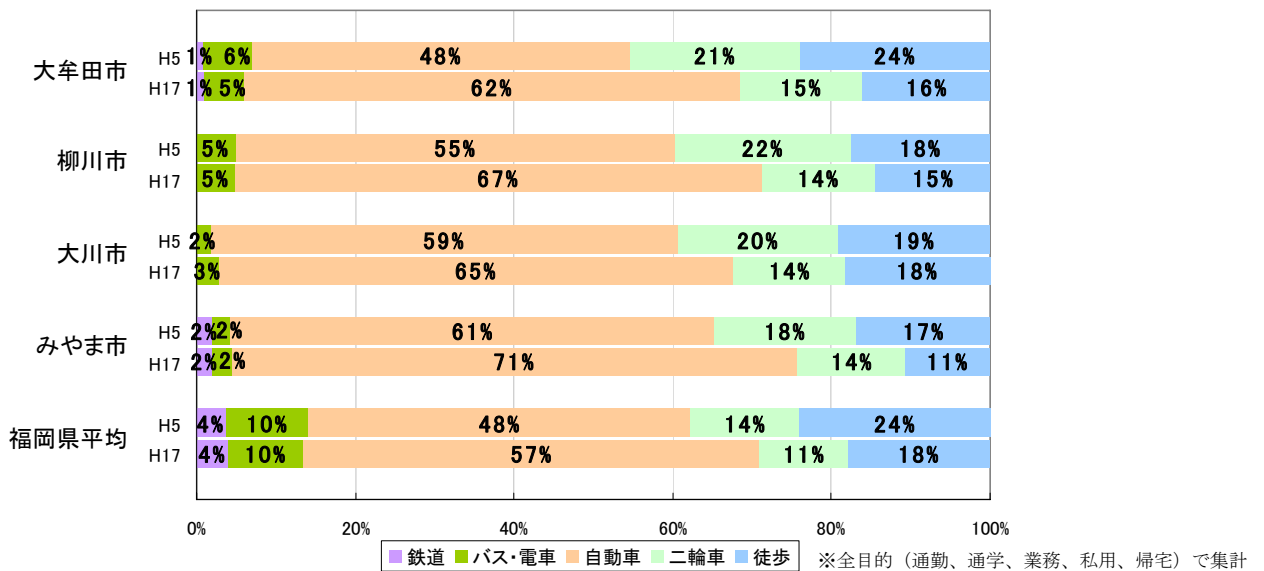
沿線地域の自動車保有台数は年々増加傾向にあったが、前回評価時（H19年）以降は停滞又は減少傾向にある。



## ③自動車分担率

沿線4市（大牟田市、柳川市、大川市、みやま市）の「自動車」の分担率は、福岡県平均に比べ高く、自動車への依存度が高い地域になっている。

また、沿線4市とも「自動車」の分担率は増大しており、自動車への依存は高まっている。



### ▲交通手段の分担率（平日）

(資料：北部九州圏パーソントリップ調査)

### ▼交通手段（平日、全目的）

		交通手段別トリップ数					全手段
		鉄道	バス・電車	自動車	二輪車	徒歩	
大牟田市	H5	2,424	18,889	144,459	64,699	72,756	303,227
	H17	2,907	15,927	196,073	48,563	50,615	314,085
柳川市	H5	65	7,964	88,296	35,523	28,040	159,888
	H17	137	7,470	106,791	22,583	23,325	160,306
大川市	H5	25	1,766	55,384	19,222	17,930	94,327
	H17	0	1,970	46,762	10,111	13,213	72,056
みやま市	H5	1,903	1,935	56,348	16,344	15,632	92,162
	H17	1,680	2,043	59,741	11,407	8,870	83,741
福岡県	H5	425,391	1,108,599	5,297,884	1,485,068	2,647,077	10,964,019
	H17	431,008	1,044,522	6,294,519	1,233,051	1,954,769	10,957,869

(資料：北部九州圏パーソントリップ調査)

### 3) これまでの供用により発現した効果

#### 【交通条件の改善】

有明海沿岸道路の暫定供用に伴う現道交通の転換により、慢性的な渋滞が発生していた「徳島交差点（主要渋滞ポイント）」の渋滞長が大幅に減少。国道 208 号の交通事故件数も約 2 割減少。

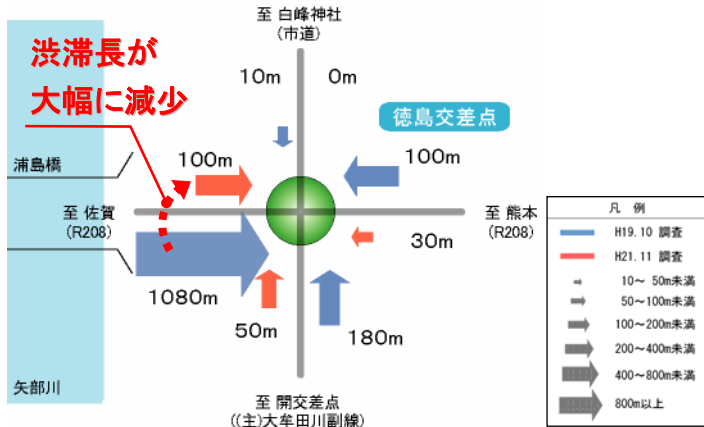
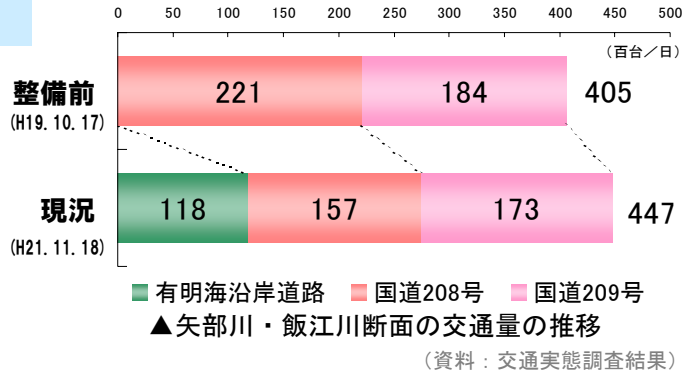
沿線都市（大川・柳川・みやま・大牟田市）が佐賀空港の 60 分圏域となり、沿線都市からの利用者が増加。

#### ①国道 208 号の走行環境の改善

○有明海沿岸道路の供用に伴い、国道 208 号からは約 60 百台/日の交通が有明海沿岸道路に転換。

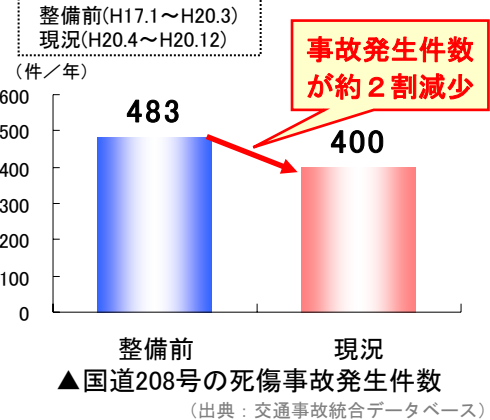
（矢部川断面）

○国道 208 号の交通量の減少に伴って、主要渋滞ポイントであった徳島交差点では渋滞長が大幅に減少し、国道 208 号の交通事故件数も約 2 割減少。



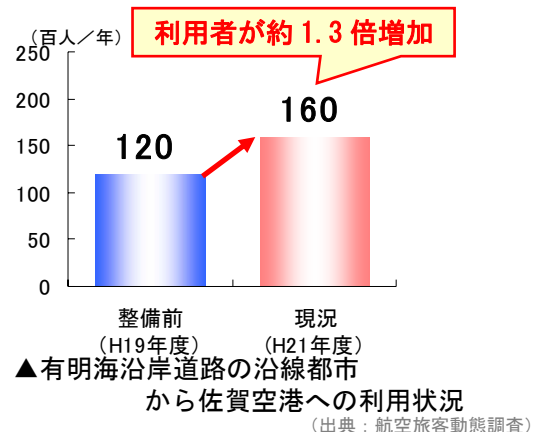
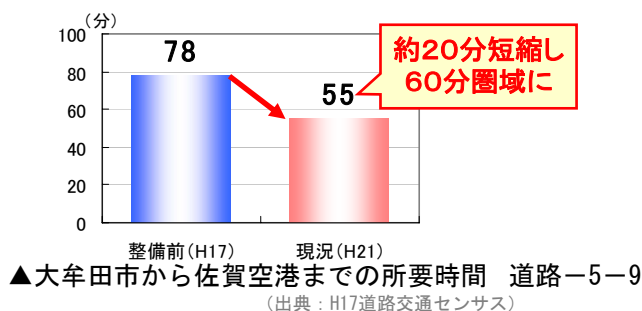
【矢部川大橋開通前 (H20.6.12)】 【矢部川大橋開通後 (H21.3.24)】

▲徳島交差点の渋滞長変化（タピーク時）（資料：交通実態調査結果）



#### ②広域交通拠点へのアクセス性の改善（有明海沿岸道路沿線都市から佐賀空港の利用者が増大）

○有明海沿岸道路の供用に伴い、佐賀空港への所要時間が短縮し、大牟田市までが 60 分圏域となったことから、佐賀空港利用者が約 1.3 倍に増大。



## 【沿線地域に与えた効果】

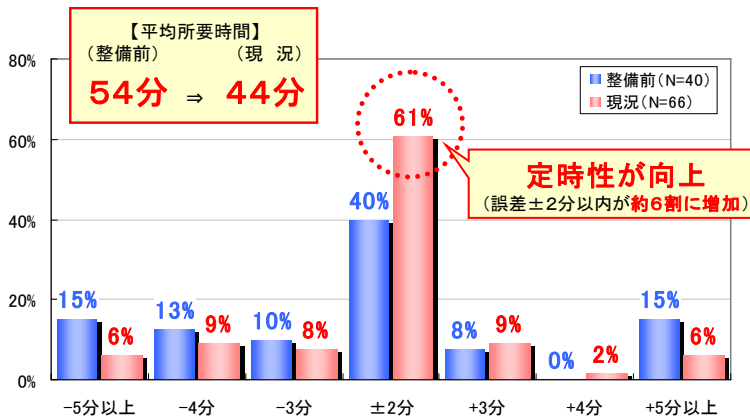
有明海沿岸道路整備に伴う所要時間の短縮や定時性の向上等によって、救急活動（小児搬送）の充実、特産品搬送の効率化、新企業の誘致など沿線地域の定住条件の改善や地域産業の活性化を支援。

### ①安心した暮らしを支援（小児搬送の充実）

○有明海沿岸道路の供用後、みやま市からの小児搬送先として大川市内の病院が選択できるようになり、選択肢が拡大し、小児医療サービスが拡充。

### ②地域産業の支援（大川家具の搬送効率化）

○有明海沿岸道路の供用により、三池港への定時性が向上し、大川市で生産された家具製品の搬送回数が増加するなど、搬送効率化に寄与。



▲大川市～三池港間の家具搬送の平均所要時間(往復平均)と平均所要時間からの誤差時間の分布  
(資料：企業ブローブ調査結果)

### ③地域づくりへの支援（企業誘致）

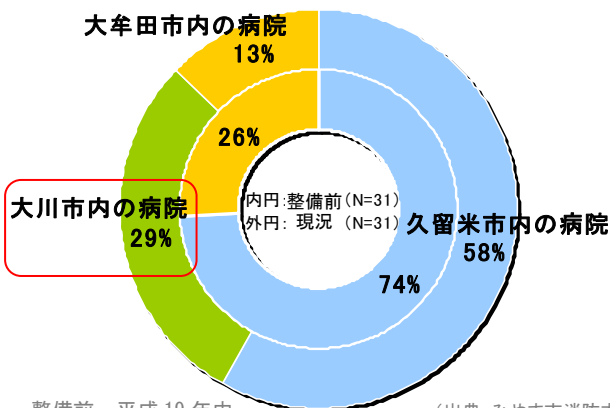
○大牟田市が整備する大牟田エコタウンでは、交通インフラの充実を背景として企業誘致に成功しており、有明海沿岸道路が新たな企業立地の促進に寄与。



▲大牟田エコタウンの位置図

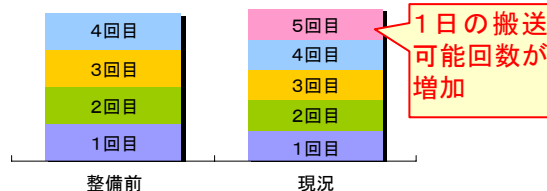


(出典：大牟田市パンフレット)



整備前：平成19年中 (出典：みやま市消防本部)  
現況：平成21年4～12月 (救急搬送データ)

### ▲みやま市からの小児搬送病院



### ▲大川市から三池港への1日当りの搬送回数

(資料：企業ヒアリング調査結果)

※整備前は2007/11/9～2007/12/25、  
現況は2009/10/13～2009/12/1

国内でもトップシェアの築造メーカー、(株)ヤマサキ(本社・大牟田市橋山崎一正社長)が同市健康町のエコタウンへの進出を決め、二十三日、大牟田市と企業立地協定を結んだ。エコタウンへの入居は「社員」これで分譲は、面積「一」調印式には寺島市長や大牟田商工会議所の板木定男会頭、三井鉱山九州事務所の掛川弘章所長、大牟田公共職業安定所の高田正木所長も出席。古賀市長と山崎社長が協定書に

サインし、古賀市長が「企業誘致の促進に拍車がかかり、呼び水になるもの」と期待します。事業を拡大され、地域産業の牽引役としてますます発展されることを願います。山崎社長が「環境ビジネスにも取り組んでおり、その間口が広がるものと期待しています」とあい



古賀市長と握手する山崎社長(左)

市とエコタウン分譲率37%に

入居12社目はヤマサキ

の進出を決めたという。エコタウンに進出する工事は、九州内の都型焼却炉、非鉄金属焼却炉、非鉄金属焼却炉の建設に派遣する社員を基地に活用するための補修工事と、再活用するための補修工事と。土曜日に立方メートルに鉄骨造りの広さ約二千平方メートルを建設する。設備総額は約億円。雇用は二十五人で、このうち三人が新規雇用。十月に着工し、来夏六月頃、操業開始予定。年間売上額目標を八億円と見込んでいます。

出典：日刊大牟田 (H20. 7. 24)

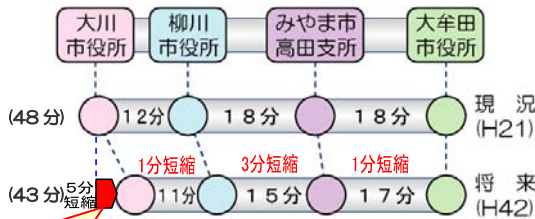
## (2) 事業の効果・必要性

### 効果・必要性 1 : 地域間の交流・連携の支援

有明海沿岸道路は有明海沿岸地域の骨格となる交通軸を形成し、有明海沿岸の都市群を連絡することにより沿線都市間の連携、地域相互の交流促進が期待できる

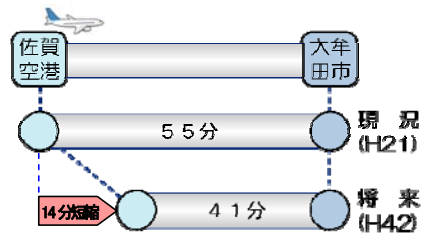
○有明海沿岸道路の沿線地域では、大牟田市を中心市とした定住自立圏構想などの広域連携の強化による地域活性化に向けた取り組みが進められており、交流人口の拡大や産業活動における交流など、沿線地域間の連携強化が求められている。

○有明海沿岸道路の整備によって、各主要都市間や広域交通拠点までの所要時間が短縮され、地域発展の核となる都市間の連携、地域相互の交流促進が期待できる。



▲沿線4市間の所要時間

約5分短縮



▲大牟田市から佐賀空港までの所要時間

(資料：H17 道路交通センサス)

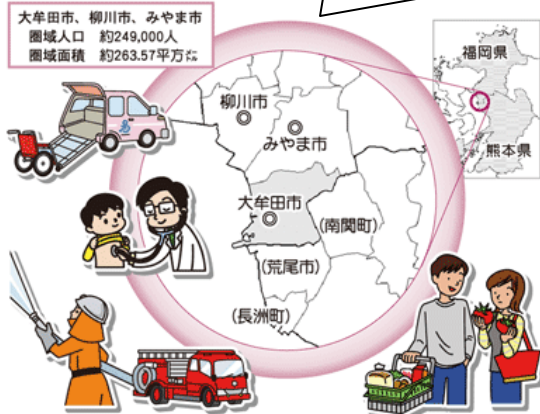
【有明海沿岸道路の旅行速度】  
 現況(暫定2車線) : V=60km/h  
 将来(暫定2車線) : V=70km/h  
 一般道路部 : V=40km/h

### 【定住自立圏構想の支援】

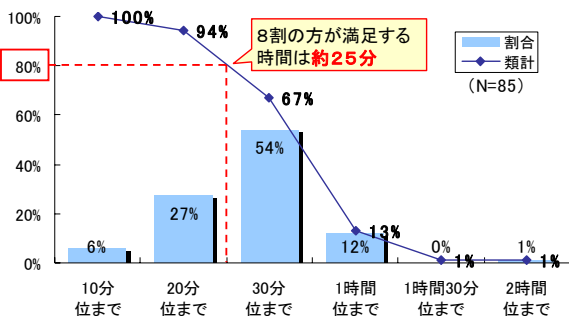
○沿線地域では人口減少、少子高齢化が進む中、大牟田市を中心市として「定住」と「自立」に向けた取り組みが進められている。

○有明海沿岸道路の整備により、都市間の連携が強化され、定住条件の改善が期待できる。

平成21年8月に大牟田市が中心市宣言を行い、大牟田市・柳川市・みやま市をベースに圏域形成がスタート



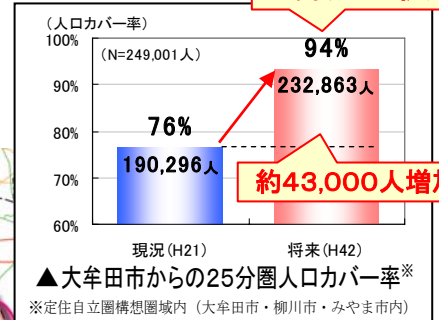
▲大牟田市を中心都市とした定住自立圏構想



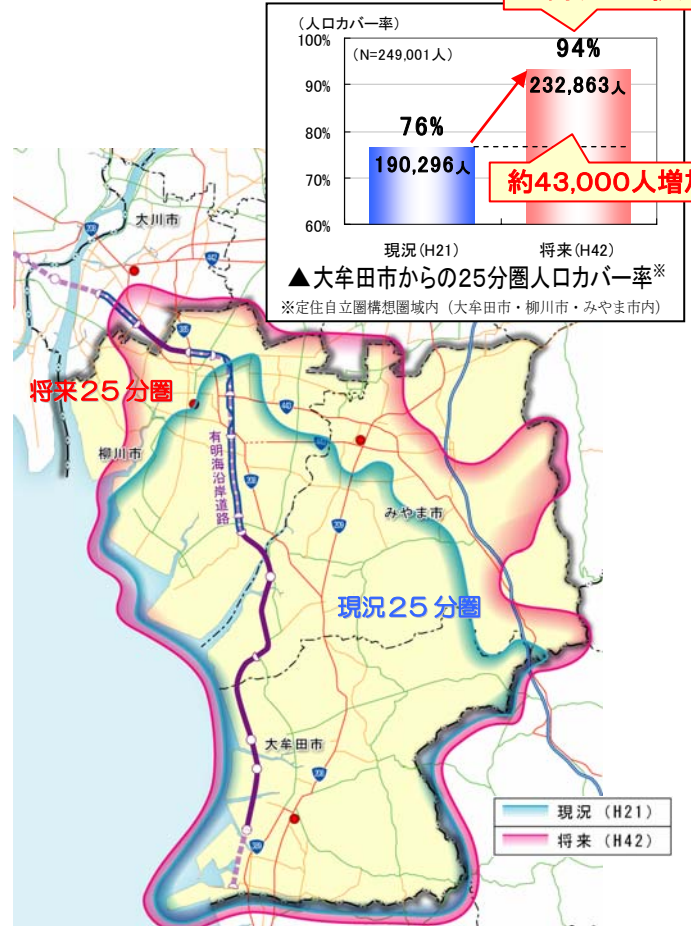
▲大牟田市までの所要時間(柳川・みやま市民のニーズ)

(資料：H22 住民意向調査結果)

人口カバー率が9割以上に拡大



約43,000人増加



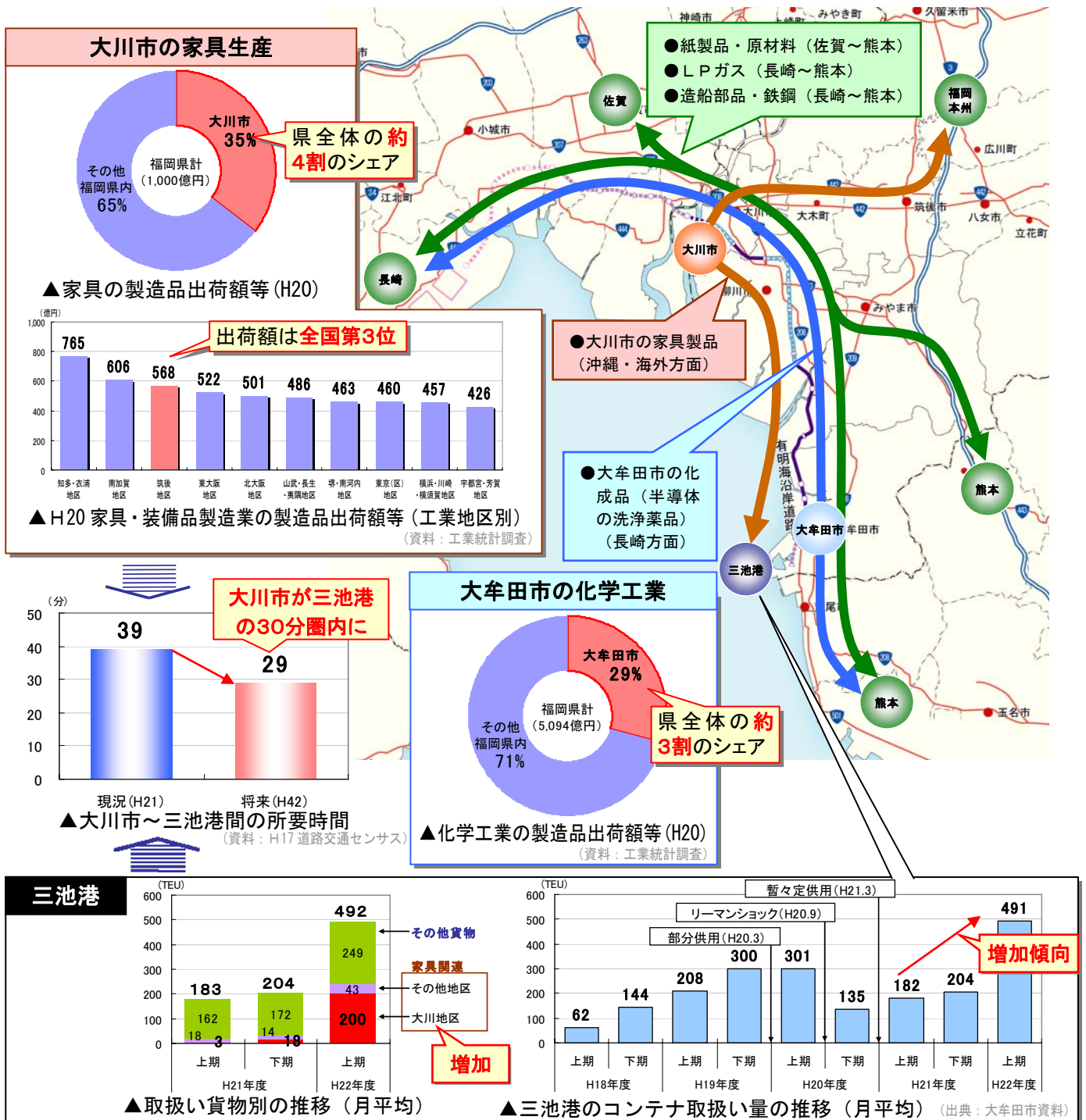
道路-5-11 ▲中心市大牟田からの所要時間25分圏

## 効果・必要性2：物流効率化の支援

有明海沿岸道路の整備により、搬送時間の短縮や定時性の向上が図られることで、地域産業の経済活動の効率化を支援することが期待できる

○大牟田市には福岡県内の約3割の出荷額を占める化学工業、大川市には全国3位の出荷額を誇る家具生産など、特色ある産業が集積しており、これら地域産業の活性化が自立した地域づくりに向けて重要な課題となっている。

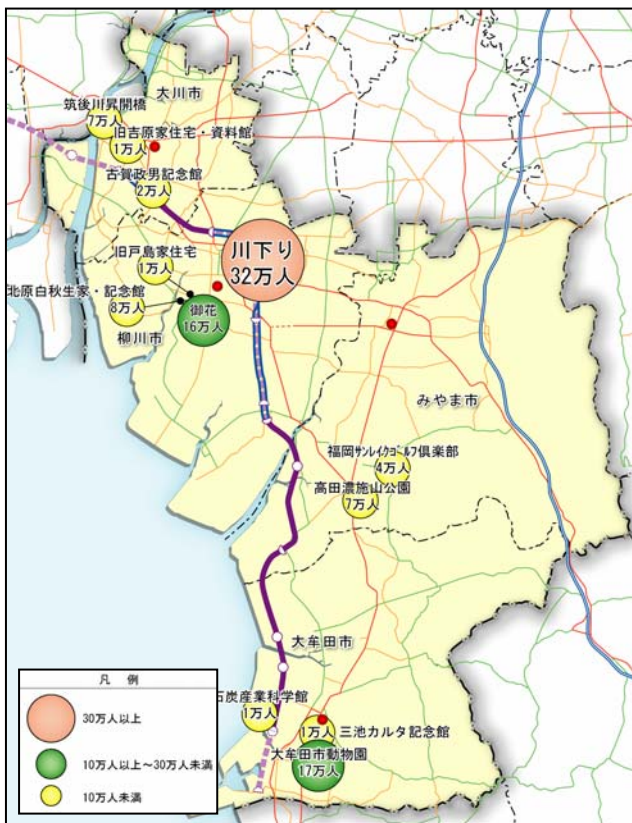
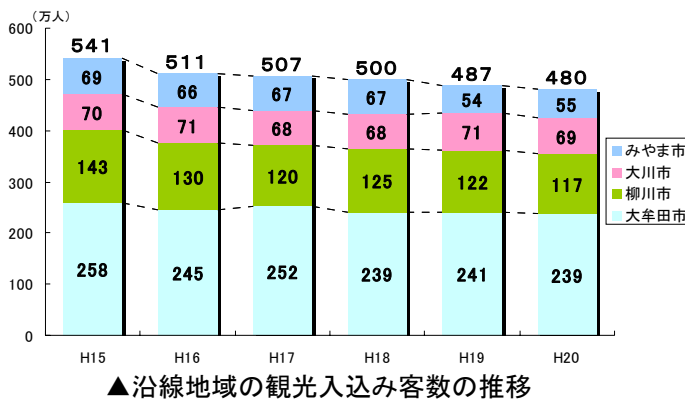
○有明海沿岸道路は、三池港などの広域物流拠点への連絡性の向上、県間を跨ぐ広域的な物流活動の迅速化に大きく寄与し、搬送時間の短縮や定時性の向上を通して、地域産業の経済活動の効率化を支援することが期待できる。



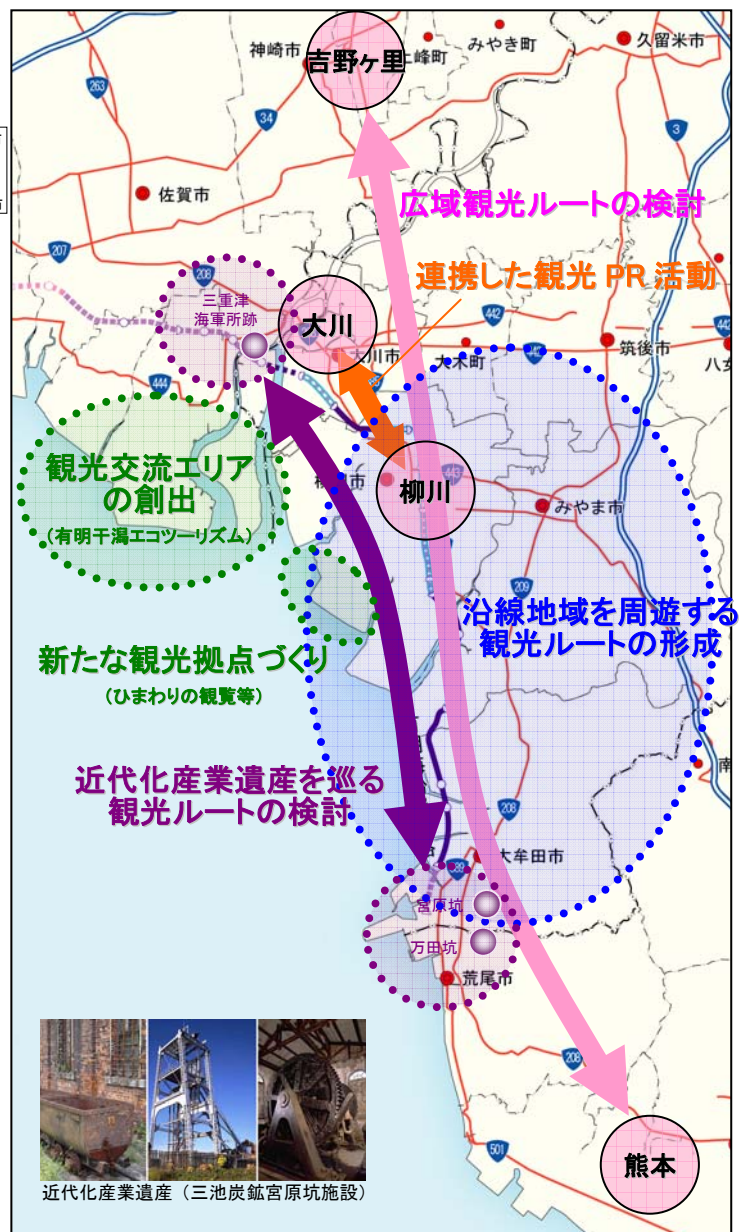
### 効果・必要性3：観光産業の支援

有明海沿岸道路の整備により、観光地や広域交通拠点へのアクセス性が向上し、観光誘致圏の拡大や周遊観光ルートの形成が期待できる

- 沿線地域の年間観光入込み客は、大牟田市で 239 万人、柳川市で 117 万人と当該 2 市が観光の核となっているが、近年は両市とも減少傾向にある。
- 施設別の年間観光入込み客数をみると、柳川（川下り）が 32 万人とまとまった集客数があるものの、その他の施設は集客数が小さく、小規模な観光施設が散在している状況にある。
- 沿線地域では、新たな観光交流エリアの創出や周遊観光ルートの形成、自治体同士の連携による広報活動など、観光による地域活性化に向けた取り組みが始まっている。
- 有明海沿岸道路の整備により、観光地や広域交通拠点（佐賀空港等）へのアクセス性が向上することで、「観光誘致圏の拡大」や「散在する資源の周遊観光ルートの形成」が期待できる。



(資料:福岡県観光入込客推計調査)

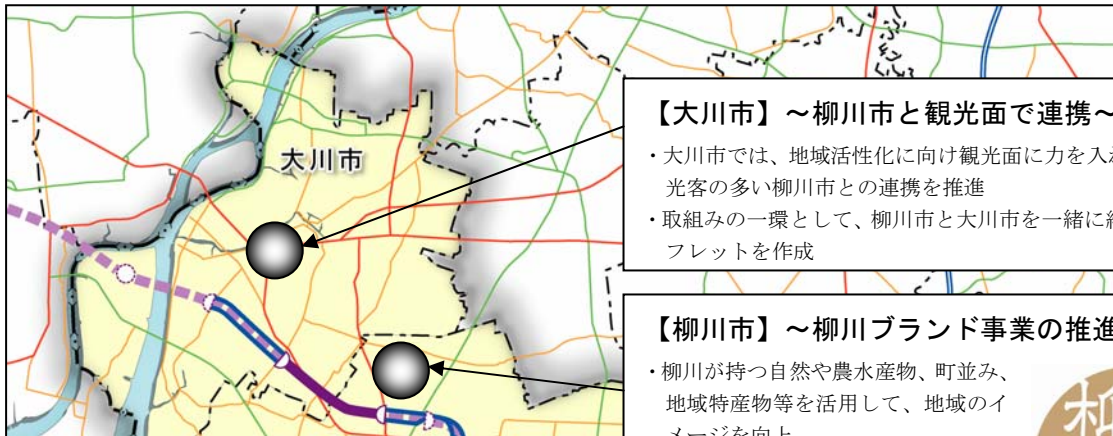


(出典:自治体ヒアリング調査結果)

効果・必要性4：地域開発計画や構想プロジェクトの支援

有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の交通の利便性が向上し、沿線地域における開発計画や構想プロジェクトへの支援が期待できる

- 沿線地域では、大牟田エコタウンプロジェクトや三池港港湾計画など、地域活性化に向けた様々な開発計画や構想プロジェクトなどが進められている。
- 有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の交通の利便性が向上し、工場適地の誘致条件が改善されなど、沿線地域における開発計画や構想プロジェクトへの支援が期待できる。



**【大川市】～柳川市と観光面で連携～**

- ・大川市では、地域活性化に向け観光面に力を入れており、観光客の多い柳川市との連携を推進
- ・取組みの一環として、柳川市と大川市を一緒に紹介したパンフレットを作成

**【柳川市】～柳川ブランド事業の推進～**

- ・柳川が持つ自然や農水産物、町並み、地域特産物等を活用して、地域のイメージを向上
- ・同時に、その地域イメージを活用した地域発の商品開発や観光交流を通して、その価値や評価を高めることで、地域や企業の発展を促進



**【柳川市】～新たな観光拠点づくり～**

- ・有明海沿岸地域の新たな観光拠点づくりに向け、花火大会やひまわりの観覧、地引き網等のイベントを開催し、川下り以外の観光スポットを整備



**【大牟田市】～大牟田エコタウン～**

**【みやま市】～新たな産業拠点整備～**

- ・有明海沿岸道路沿線に産業拠点の整備を検討

**【大牟田市】～三池港港湾計画～**

- ・三池港と釜山港を結ぶ国際コンテナ定期航路が就航（週1便）
- ・常時12,000t級の船舶が入港可能となる三池港港湾整備事業に実施



**【大牟田市】～工場適地の整備～**

- 12 三池港（重要港湾）**  
三池港→釜山港 国際コンテナ定期航路開設  
交通アクセスに優れた物流の拠点は、平成10年公共バス利用開始。更に、常時12,000t級が入港可能となる港湾整備事業に着手。（国のリサイクルポート指定港）
- 13 工場適地「新港町地区①」**  
●造成区分/造成中 ●面積/約20ha  
●用途地域/工業専用地域  
●価格/15,000円/㎡程度（造成後）
- 14 工場適地「新港町地区②」**  
●造成区分/未造成 ●面積/約10ha（分割可）  
●用途地域/工業専用地域  
●価格/13,000円/㎡程度（造成後）
- 15 工場適地「四山地区」**  
●造成区分/未造成 ●面積/約7ha  
●用途地域/工業専用地域  
●価格/8,000円/㎡程度（農地）
- 16 大牟田物流センター東部適地**  
三池港に隣接する生産の拠点エリア、約6.5ha、平成22～23年度において、工業団地として整備。  
●造成区分/造成中 ●分譲面積/約8.0ha  
●分譲計画/3区画（分譲可）  
●用途地域/工業専用地域

▲沿線地域の開発計画や構想プロジェクト 道路-5-14

（出典：自治体ヒアリング調査結果）

## 効果・必要性5：救急医療活動の支援

有明海沿岸道路の整備により、救急搬送の所要時間が短縮し、地域住民の安心した暮らしの確保が期待できる

○沿線地域には、重篤救急患者の救命行為を行う三次救急医療施設が無く、久留米市、佐賀市の施設に依存している。

○現在、大牟田市から聖マリア病院まで約41分<sup>※1</sup>かけて搬送しているが、有明海沿岸道路の整備により、佐賀県立病院好生館までの所要時間が短縮され、約36分<sup>※1</sup>で搬送可能となる。(約5分の短縮)

○1分1秒を争う救急救命活動において、有明海沿岸道路の整備による高次医療施設までの所要時間の短縮は、「救急救命活動の支援」とともに「地域住民の安心した暮らしの確保」が期待できる。



▲沿線地域からの最寄り三次救急医療施設

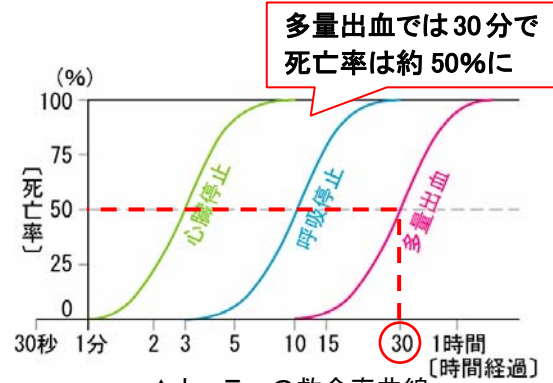
※1：H17 道路交通センサスより算出（現道は規制速度、有明海沿岸道路はV=70km/h）



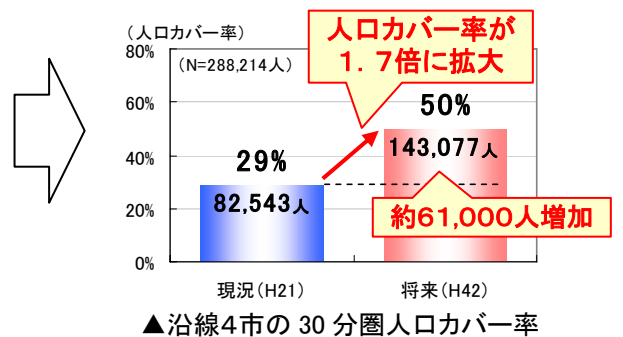
▲三次救急医療施設<sup>※2</sup>からの沿線4市30分カバー圏

※2：佐賀県立病院好生館からの所要時間は、現況、将来ともに移転先（佐賀市嘉瀬町）からの所要時間

（資料：交通量推計結果）



▲カーラーの救命率曲線



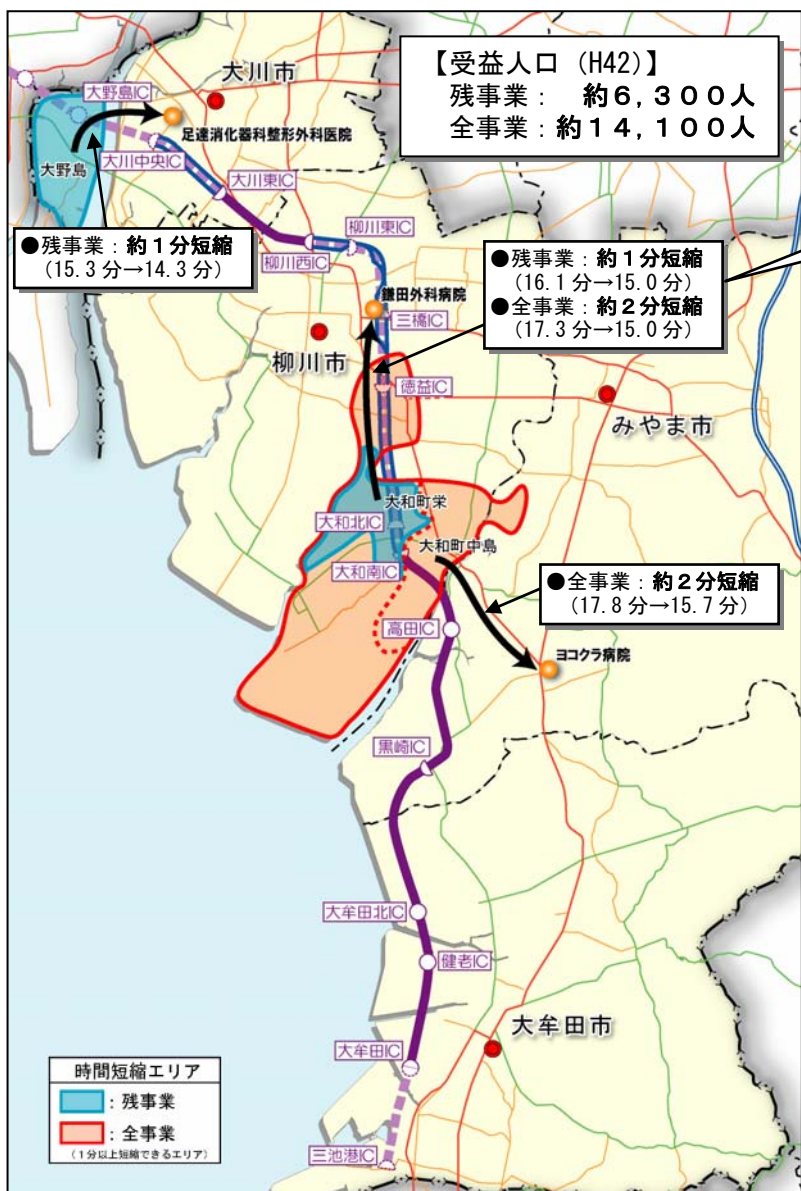
▲沿線4市の30分圏人口カバー率

（資料：H17 国勢調査）

## ■救急医療活動のアクセス向上

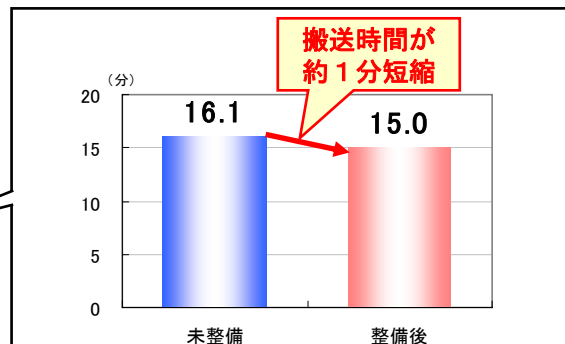
○対象道路の整備による「消防署から現場」「現場から高次医療施設」への所要時間の短縮により、道路整備の効果として救われる人命価値が考えられる。

○有明海沿岸道路の残事業の整備に伴い、柳川市大和町栄付近の現場から第二次救急医療施設（鎌田外科病院）までの搬送時間が約1分短縮（約16分→約15分）され、多量出血時の救命率が約2%向上する。



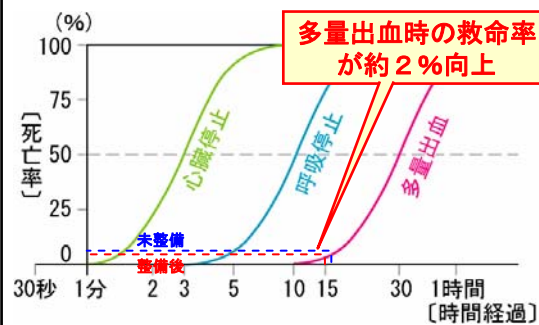
▲整備効果受益対象地域※2

(※2)の対象地域は対象路線の整備により「消防署から現場」及び「現場から高次医療施設」までの所要時間がそれぞれ1分以上短縮する地域を設定



▲柳川市大和町栄付近～第二次医療施設までの所要時間※1

(※1)の所要時間は疾病者発生から通報までの時間+搬送時間



▲カーラー救命曲線と搬送時間短縮効果

有明海沿岸道路の整備に伴う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、全事業で約33億円※3、残事業で約5億円※3と試算される

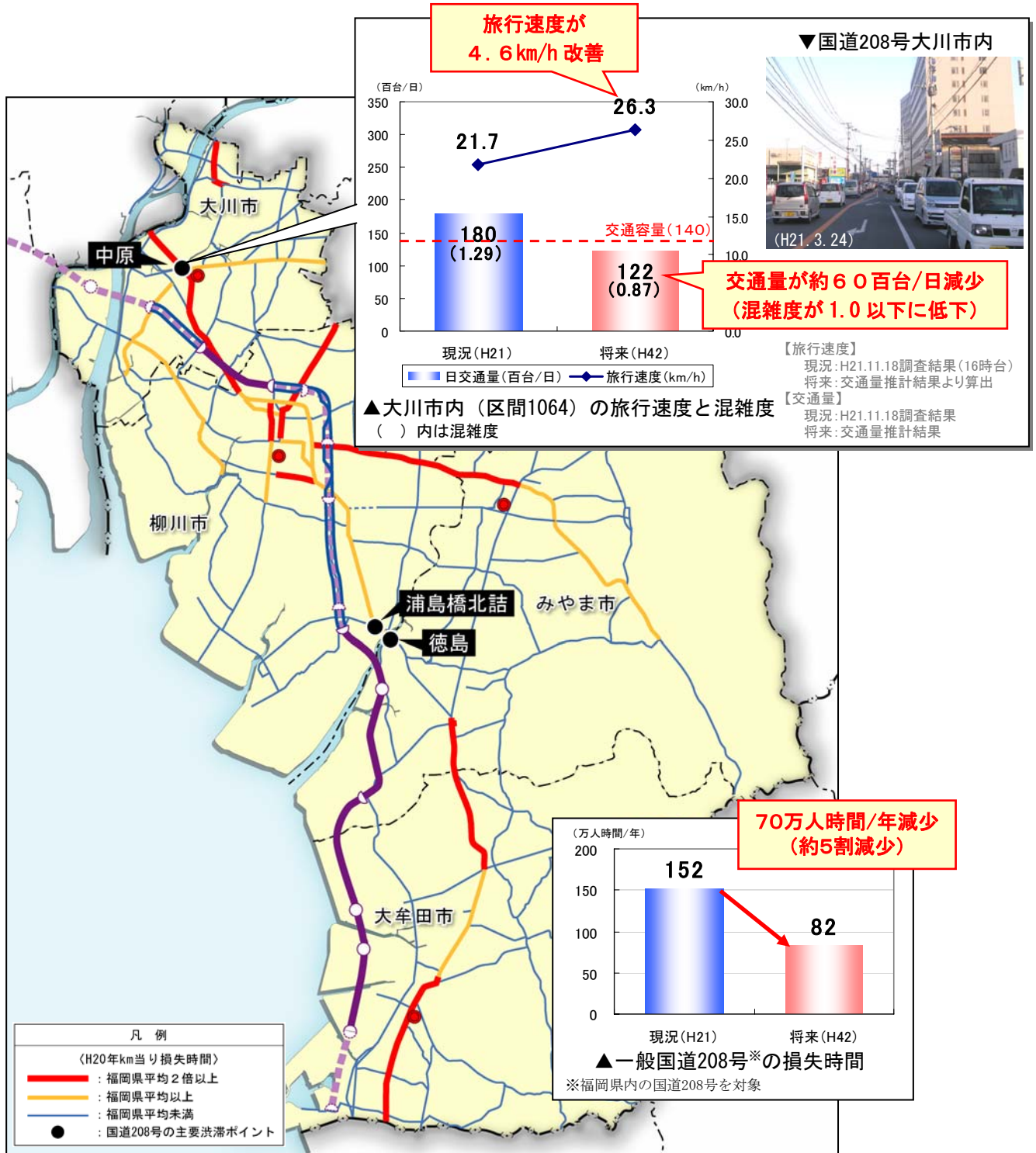
(※3)は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## 効果・必要性6：交通混雑の解消・緩和

有明海沿岸道路の整備により、並行する現道交通が転換し、国道208号等の交通混雑の解消・緩和や定時性の向上が期待できる

○沿線地域は、朝・夕の通勤時間帯を中心に、国道208号などの幹線道路において交通混雑が著しい状況となっており、地域の産業活動や生活活動に大きな支障をきたしている。

○有明海沿岸道路の整備により現道交通が転換し、「交通混雑の解消・緩和」が期待できる。



(資料:九州地方整備局資料)

## ■所要時間の信頼性の向上

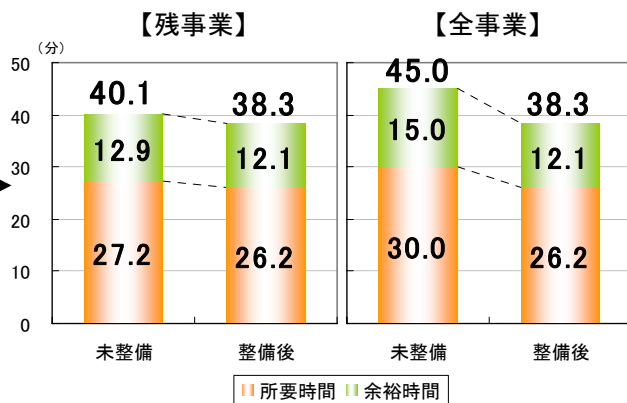
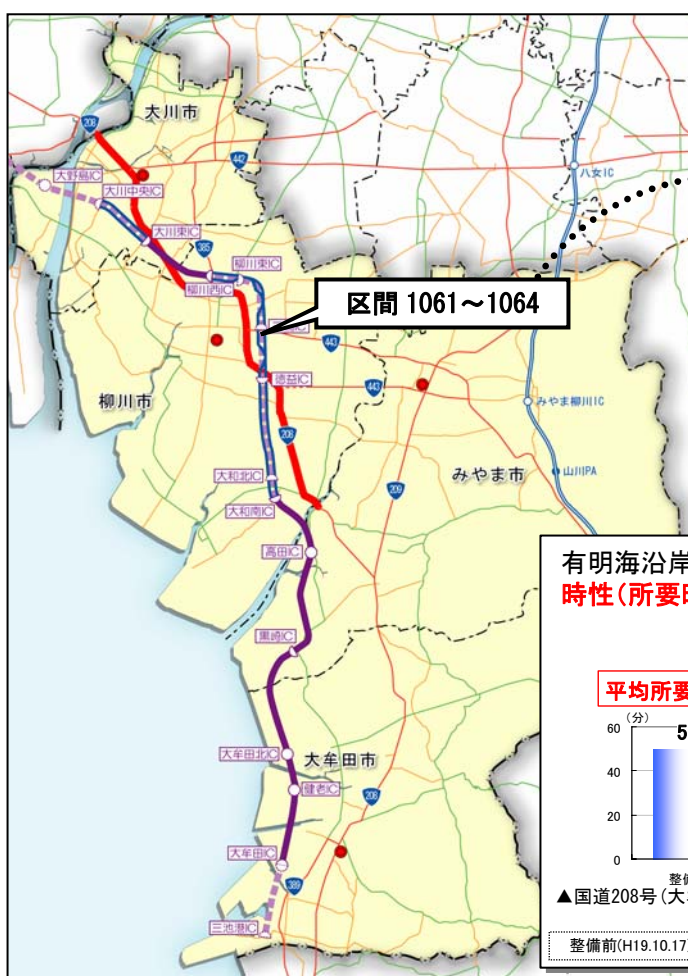
○道路整備により、平均的な所要時間が短縮だけでなく、所要時間の変動（ばらつき）が減少し、遅刻しないために見込む余裕時間も短縮される。

○有明海沿岸道路に並行する国道208号（センサス区間1061～1064）は、残事業の整備により、所要時間が約1.0分短縮される。

（H42推計値：未整備約27.2分 → 整備後約26.2分）

○所要時間の短縮により、同区間における余裕時間も約0.8分短縮される。

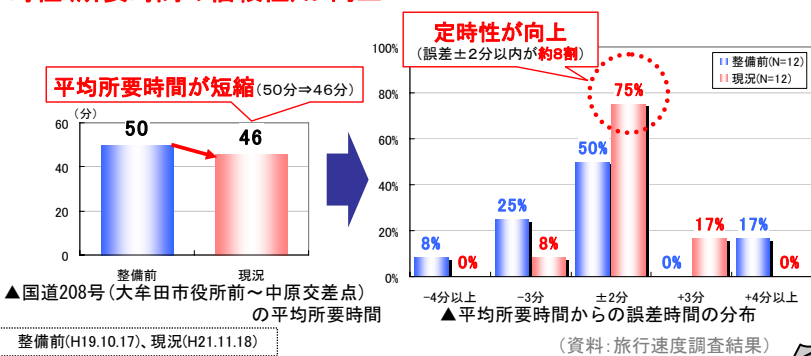
（H42推計値：未整備約12.9分 → 整備後約12.1分）



▲国道208号(矢部川以北)の所要時間と余裕時間(乗用車)

(H42年次の交通量推計結果を基に算出)

有明海沿岸道路の暫定供用により、国道208号の**所要時間が短縮し定時性(所要時間の信頼性)が向上**



▲国道208号(区間1061～1064(矢部川以北))の余裕時間の変化

有明海沿岸道路の整備による所要時間の信頼性向上便益は、全事業で約121億円※、残事業で約22億円※と試算される

(※)は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## 効果・必要性 7：交通安全性の向上

死傷事故率の高い国道 208 号から、安全性の高い有明海沿岸道路へ交通が転換することで交通事故の削減が期待できる

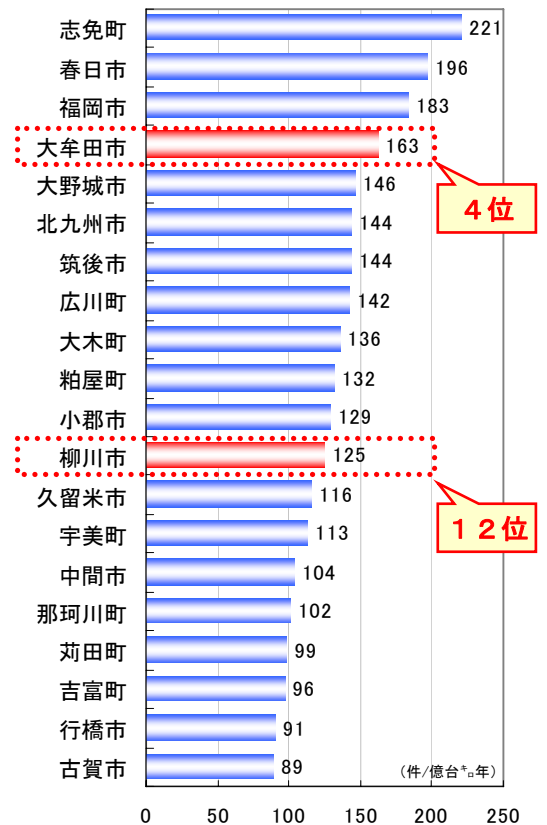
- 沿線地域の死傷事故率をみると、大牟田市が県内ワースト 4 位、柳川市が県内ワースト 12 位に位置しており、交通事故の危険性は依然として高い地域となっている。
- 特に、国道 208 号は全区間が県平均死傷事故率を上回っており、沿線地域全体の事故危険箇所（9 箇所）の約半数（5 箇所）が集中しているなど、交通の安全性が低下している状況にある。
- 有明海沿岸道路の整備により現道交通が転換し、「交通事故の削減」が期待できる。



▲沿線地域のセンサス区間別死傷事故率※と事故危険箇所

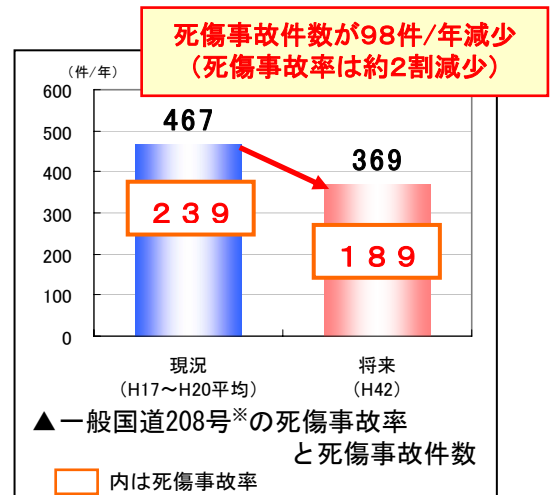
(出典：福岡県特定交通安全施設等整備事業実施計画書 (H21.5))

※死傷事故率：1 億台キロあたりの年間死傷事故件数 (H17～H20 年平均)



▲市町村別死傷事故率※ランク (上位20位)

(出典：交通事故統合データベース)



▲一般国道208号※の死傷事故率と死傷事故件数

内は死傷事故率

※福岡県内の国道208号を対象

(出典：交通事故統合データベース)

### (3) 事業の投資効果

#### ①事業の目的

有明佐賀空港や三池港などの広域交通拠点および大牟田市、柳川市、大川市、佐賀市、鹿島市などの有明海沿岸の都市を連結し、幹線道路や都市内の交通混雑緩和と交通安全の確保、地域間の連携や広域交流の促進を図り、地域の生活の利便性向上や活力あるまちづくりを支援する。

#### ②費用便益効果分析結果【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24年度			
初年便益	19億円	4.4億円	2.8億円	26億円
基準年における現在価値 (B)	760億円	190億円	103億円	1,052億円

##### ■費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成22年度		
単純合計	560億円	58億円	618億円
基準年における現在価値 (C)	362億円	21億円	383億円

##### ■評価指標の算定結果 (全事業区間)

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。  
※ B/Cの算定には、関連事業を含め算出している。

#### ③費用便益効果分析結果【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20年度			
初年便益	46億円	6.4億円	2.1億円	54億円
基準年における現在価値 (B)	2,561億円	439億円	202億円	3,202億円

##### ■費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成22年度		
単純合計	1,996億円	136億円	2,132億円
基準年における現在価値 (C)	2,046億円	59億円	2,105億円

##### ■評価指標の算定結果 (全事業区間)

費用便益比 (CBR)	$B / C = 1.5$
-------------	---------------

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の算定には、関連事業を含め算出している。

#### (4) 事業の進捗状況

##### ①事業の経緯

時 期	大牟田高田道路 L=8.6km	高田大和バイパス L=8.9km	大川バイパス L=10.0km
S60 年度		都市計画決定	
S63 年度		事業化	
H2 年度		用地着手	
H5 年度			事業化
H7 年度			用地着手
H10 年度	都市計画決定	都市計画決定 (変更)	都市計画決定
H11 年度	事業化 用地着手		
H12 年度	工事着手	工事着手	事業化 (延伸)
H14 年度			工事着手
H19 年度	L=6.7km 供用 (2/4) 大牟田市岬町～みやま市高田町黒崎開	L=3.1 供用 (2/4) みやま市高田町黒崎開～みやま市高田町徳島	L=2.4km 供用 (2/4) 柳川市東蒲池～大川市三丸
H20 年度		L=2.0km 供用 (2/4) みやま市高田町徳島～柳川市大和町栄	
H23 年度	L=1.9km 供用目標 (2/4) 大牟田市新港町～大牟田市岬町	L=3.2km 供用目標 (2/4) 柳川市大和町栄～柳川市大和町徳益	

##### ②事業費の進捗状況

平成21年度末までの用地取得進捗率は96%に達している。

項目	全体事業費	H21年度末進捗	進捗率
事業費	約2,010億円	約1,344億円	約67%
うち用地補償費	約332億円	約320億円	約96%

※進捗率は事業費ベース

##### ③前回評価時からの事業計画の変化

項目	前回評価 (H19年度)	今回評価 (H22年度)
事業費 (現在価値化後)	約2,380億円 (2,080億円)	約2,010億円 (2,046億円)
計画交通量	32,700台/日 36,400台/日 27,300台/日	21,000台/日 20,700台/日 22,200台/日
残事業B/C	7.0 $\left( \begin{array}{l} = 7,188 \text{ 億円} \\ = 1,028 \text{ 億円} \end{array} \right)$	2.7 $\left( \begin{array}{l} = 1,052 \text{ 億円} \\ = 383 \text{ 億円} \end{array} \right)$
全事業B/C	3.3 $\left( \begin{array}{l} = 7,188 \text{ 億円} \\ = 2,201 \text{ 億円} \end{array} \right)$	1.5 $\left( \begin{array}{l} = 3,202 \text{ 億円} \\ = 2,105 \text{ 億円} \end{array} \right)$

※〔 〕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事業費減額の理由

項目	前回評価	今回評価	変更内容	理由
事業費	約2,380億円	約2,010億円	－約367億円	当面暫定2車線整備を行うことによる
			－約3億円	新技術・新工法の活用等による

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業進捗の見込み

有明海沿岸道路の平成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、用地進捗率は約96%に達している。

現在、平成23年度には三池港IC～大牟田IC間(L=1.9km)、大和南IC～徳益IC間(L=3.2km)の供用を目指し整備を進めており、その他未供用区間の早期供用に向けて整備を推進していく。

#### (2) 地域の協力体制

##### ◆期成会・連合会等

名 称	主な構成メンバー	活動状況	
有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会  (活動内容) 地域高規格道路「有明海沿岸道路」の整備促進について	大牟田市長(会長) みやま市長 柳川市長 大川市長 大牟田市議会 みやま市議会 柳川市議会 大牟田市議会	〈総会〉 H19.7.17 H20.7.3 H21.6.29 H22.7.2	〈要望活動〉 H19.8.28(整備局) H19.8.29(本省) H20.8.20(整備局) H20.4.9(本省) H21.7.22(整備局) H21.7.23(本省) H22.7.5(整備局) H22.7.6(本省)
久留米地方拠点都市地域整備推進協議会  (活動内容) 有明海沿岸道路・国道208号バイパス建設	久留米市長(会長) 大川市長 小郡市長 うきは市長 大刀洗町長 大木町長 広川町長		〈要望活動〉 H19.11.8(整備局) H19.11.15(本省) H20.11.14(整備局) H20.11.17(本省) H21.11.11(整備局) H21.11.17(本省)
久留米広域市町村圏事務組合  (活動内容) 有明海沿岸道路・国道208号バイパス建設	久留米市長(組合長) 大川市長 小郡市長 うきは市長 大刀洗町長 大木町長 広川町長		〈要望活動〉 H19.11.8(整備局) H19.11.15(本省) H20.11.14(整備局) H20.11.17(本省) H21.11.11(整備局) H21.11.17(本省)
九州中部商工連合会  (活動内容) 地域高規格道路 有明海沿岸道路(大牟田市～鹿島市)の早期整備	大牟田商工会議所(会長) 久留米商工会議所、佐賀商工会議所、八女商工会議所、みやま市商工会、柳川市商工会、鳥栖商工会議所、島原商工会議所、山鹿商工会議所、菊池市商工会、大川商工会議所、長洲町商工会、朝倉商工会議所、筑後商工会議所、柳川商工会議所、鹿島商工会議所、嬉野市商工会、太良町商工会、諫早商工会、有明町商工会、諫早市商工会、雲仙市商工会、南島原市商工会、荒尾商工会議所、玉名商工会議所		〈要望活動〉 H19.6.28(整備局) H19.9.20(本省) H20.11.26(整備局) H20.9.18(本省) H21.11.30(整備局) H21.9.17(本省)
大川瀬高間佐賀線跡地道路建設促進期成会  (活動内容) 旧国鉄佐賀線跡地道路建設の早期実現について(国道208号バイパス(有明海沿岸道路)大川バイパス建設)	大川市長(会長) 柳川市長 みやま市長 大川市議会議長 柳川市議会議長 みやま市議会議長	〈総会〉 H19.7.25 H20.5.19 H21.5.29	〈要望活動〉 H19.10.23(整備局) H19.11.13(本省) H20.10.21(整備局) H20.11.12(本省) H21.10.23(整備局) H21.11.25(本省)

##### ◆協力体制

組織名	業務内容
大牟田市役所 有明海沿岸道路・新幹線建設推進室	地元対応及び地域情報窓口
みやま市役所 都市計画課	
柳川市役所 まちづくり課	
大川市役所 都市建設課	

### (3) 環境・景観への取り組み状況

#### ①環境への配慮

平成16年度の環境調査において、本事業を実施する区域及びその周辺において自動車走行に起因する騒音、振動、大気質、地形及び地質、日照障害、動物・植物・生態系、景観、及び人と自然の触れ合いの活動の場に与える影響について検討した結果、騒音及び大気質は環境基準を、振動は要請限度を満足しており、また、その他希少な動植物に対する影響等についても動植物が生息するための同様な環境は周辺に広く存在することから軽微であると予測されている。

なお、工事実施中においては、低騒音機械の使用等の環境保全対策を図る。

#### ②景観への配慮

道路附属物（照明柱、標識柱、防護柵、落下物防止柵等）の設置にあたっては、周辺景観との調和を考え、色彩を統一するように検討を行っている。

▼周辺景観との調和を考慮した防護柵（グレーベージュ）

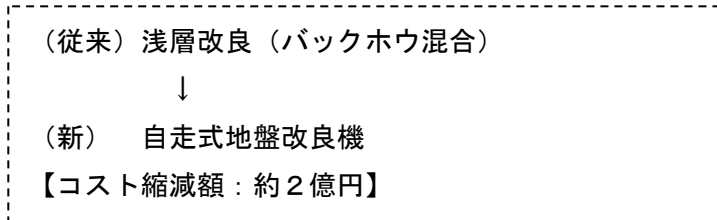


## 4. コスト縮減や代替案立案等

○事業の実施にあたっては新技術・新工法の積極的活用等により着実なコスト縮減を図る。

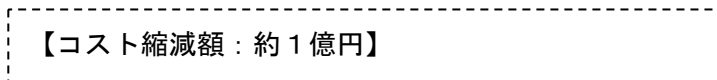
### ◆公共工事等における新技術活用システム（NETIS）の活用

- ・軟弱地盤対策において、NETISに登録されている新工法（SR工法）を採用



### ◆建設発生土の利用

- ・農林水産省、大牟田市の建設発生土を有明海沿岸道路の盛土材として無償で受け入れられるよう調整。



○事業内容を当面暫定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（平成10年10月、平成11年1月）のもと整備を進めており、現在までに27.5kmのうち、既に23.8km（自動車専用道路部14.2km、一般道路部9.6km）が供用している。

○今後の事業における事業手法、施設規模については、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

---

### 〔事業継続〕

有明海沿岸道路（大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス）は、有明海沿岸都市群の連携強化や交流促進、交通混雑の緩和や交通安全性の向上に寄与する道路である。

また、本事業の早期完成を求める声は非常に強く、地元自治体及び期成会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。

事業進捗率は、事業費ベースで約67%〔約1,344億円/約2,010億円〕（平成21年度末）であり、そのうち用地進捗率は約96%〔約320億円/約332億円〕に達しており、事業の推進を図ることにより、高速ネットワークが形成され、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、当該事業区間の全線暫定2車線供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、4車線化（完成）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。

# 巻 末 資 料

(大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス)

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208号（大牟田高田道路・高田大和ハイパス・大川ハイパス）
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 ■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.5 （経済的純現在価値 (B-C) = 1,096億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.3%） 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.7 （経済的純現在価値 (B-C) = 670億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 21.0%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
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□を■に変更）	
1. 活力 田舎なまじり アイの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現通等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 現通等における遅延時旅行速度が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>□ 現通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>□ 現通等に、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定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 農水産物を主体とする地域において農林産物の流通の利便性が向上</li> </ul>	<p>区間①（当該区間/並行区間）について：国道208号（大牟田市松津町～大川市向島）</p> <p>並行区間等（当該区間）の損失削減率：46%削減（国道208号）</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現通等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>	<p>佐賀空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる（大牟田市～佐賀空港：55分～41分）</p> <p>国際コンテナ航路を有する三池港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる（大川市～三池港：39分～29分）</p> <p>沿線のみやま市は農業を主体とした地域で、特に「いちご・なす」は県内有数の生産地となっており、これら生鮮野菜の輸送効率の向上が見込まれる</p>
1. 活力 都市の再生		柳川駅東部土地区画整理事業（柳川市）を支援する



3. 安全	<p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li>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か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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止め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</li> <li><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）</li> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通被害区間を解消する</li> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消化活動が出来ない地区が解消する</li> <li><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</li> <li><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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</li> <li><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</li> <li><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</li> <li><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</li> <li><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</li> </ul>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出削減量：25,990t-CO2/年</li> <li>(現況)自動車NOx・PM法対象地域指定の別：対象地域外 (Nox)排出量推計結果)評価対象区間(現道/並行区間等)：(区間名)国道208号 排出削減量：4割削減</li> <li>(現況)自動車NOx・PM法対象地域指定の別：対象地域外 (SPM)排出量推計結果)評価対象区間(現道/並行区間等)：(区間名)国道208号 排出削減量：7.9t/年、排出削減量：4割削減</li> </ul>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</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208号	大牟田高田道路 高田大和バイパス 大川バイパス	27.5km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,600~23,800	2	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	1,996億円	136億円	2,132億円
うち残事業分	560億円	58億円	618億円
基準年における 現在価値(C)	2,046億円	59億円	2,105億円
うち残事業分	362億円	21億円	383億円

## 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20年度			
単年便益 (初年便益)	46億円	6.4億円	2.1億円	54億円
基準年における 現在価値(B)	2,561億円	439億円	202億円	3,202億円
うち残事業分	760億円	190億円	103億円	1,052億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,096億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	670億円
経済的内部収益率（残事業）	21.0%

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。

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	13,600~22,300	±10%	2.5~2.9
事業費	560億円	±10%	2.5~3.0
事業期間	19年	±20%	2.7~2.8

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス

(推計時点 H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①大牟田高田道路 高田大和バイパス 大川バイパス : 27.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	20,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	25	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	94	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道208号 (現道) : 28.6km	交通量	[台/日]	18,900	14,800
		走行時間	[分]	61	56
		走行時間費用	[億円/年]	209	155
	(主)大牟田川副線 (矢部川以南) : 11.0km	交通量	[台/日]	11,200	4,200
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	46	16
	(主)大牟田川副線 (矢部川以北) : 16.4km	交通量	[台/日]	5,600	1,900
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	37	10
	(主)大和城島線 : 10.0km	交通量	[台/日]	5,500	4,400
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	16	13
	国道209号 : 6.3km	交通量	[台/日]	21,500	19,600
		走行時間	[分]	9.5	9.5
		走行時間費用	[億円/年]	36	33
③その他道路合計 : 8,367.2km	走行時間費用	[億円/年]	21,952	21,837	

		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 : 8,467.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	22,296	22,157	139

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

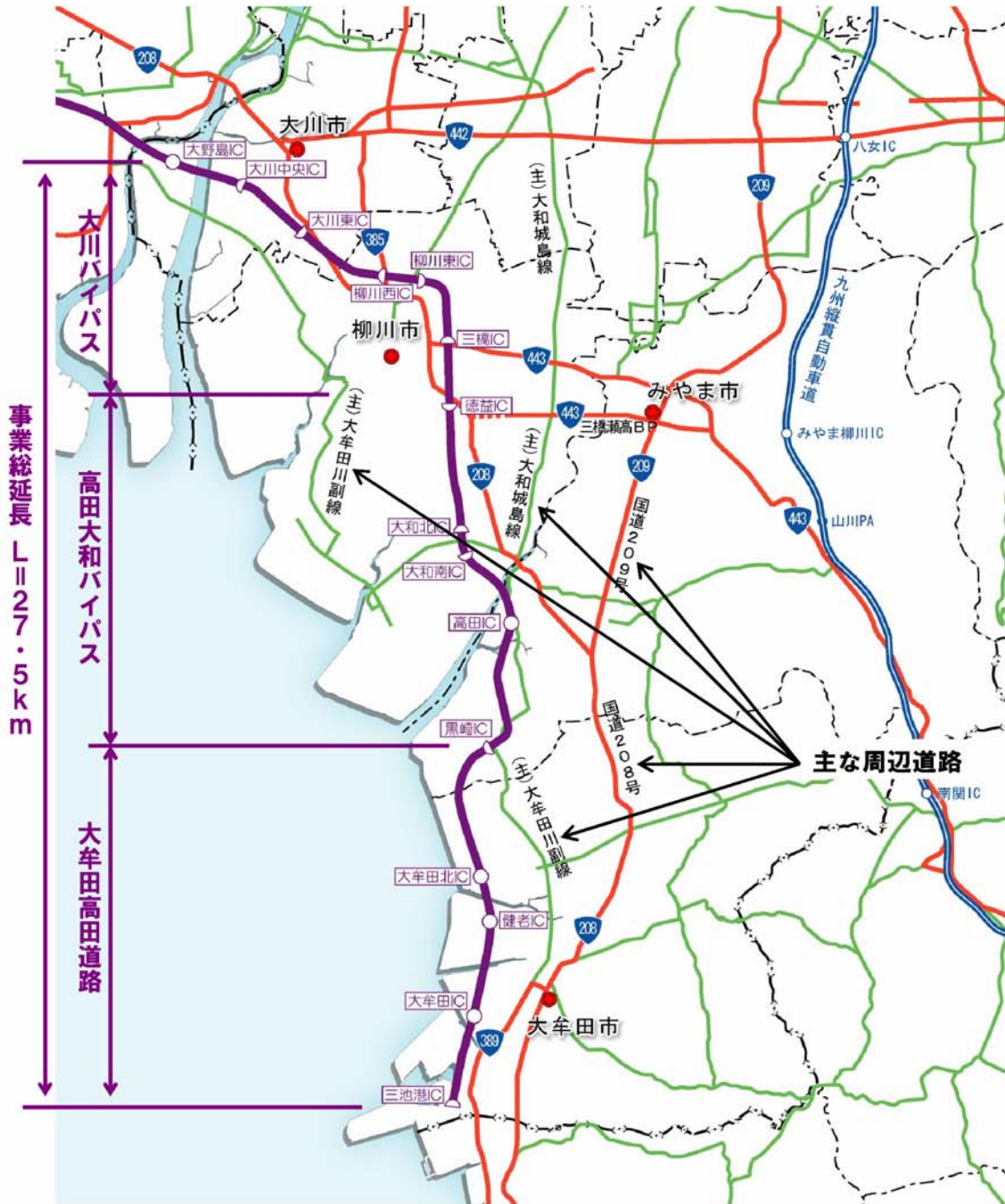
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス

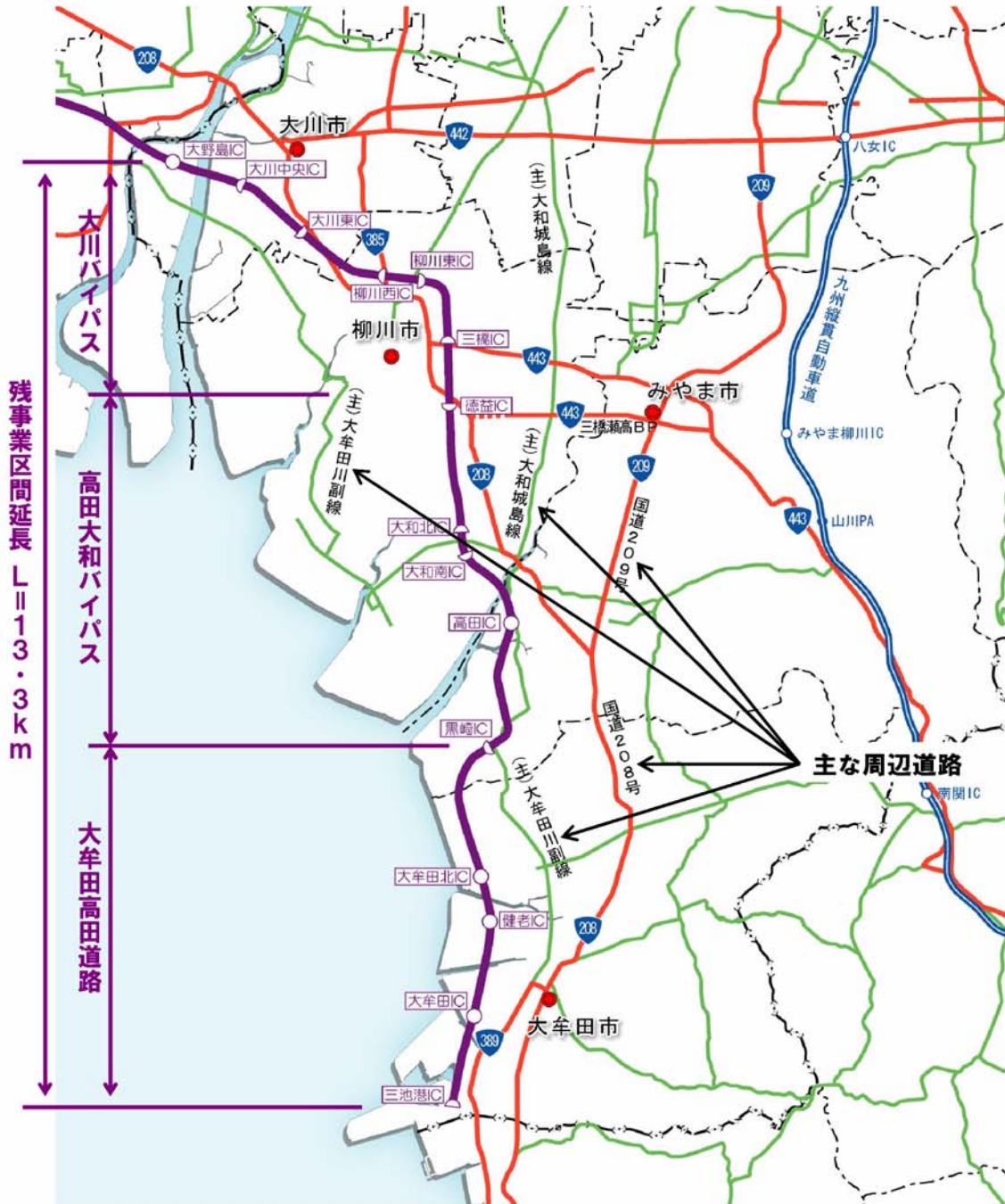
(推計時点 H42年) (残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①大牟田高田道路 高田大和バイパス 大川バイパス (既供用区間) : 14.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	14,800	21,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	14	13	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	39	52	
①大牟田高田道路 高田大和バイパス 大川バイパス (残事業区間) : 13.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	18,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	12	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	42	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道208号 (現道) : 28.6km	交通量	[台/日]	17,000	14,800
		走行時間	[分]	56	56
		走行時間費用	[億円/年]	175	155
	(主)大牟田川副線 (矢部川以南) : 11.0km	交通量	[台/日]	4,800	4,200
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	18	16
	(主)大牟田川副線 (矢部川以北) : 16.4km	交通量	[台/日]	5,100	1,900
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	33	10
	(主)大和城島線 : 10.0km	交通量	[台/日]	5,800	4,400
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	17	13
	国道209号 : 6.3km	交通量	[台/日]	19,700	19,600
		走行時間	[分]	9.5	9.5
		走行時間費用	[億円/年]	33	33
③その他道路合計 : 8,367.2km	走行時間費用	[億円/年]	21,903	21,837	

			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 : 8,467.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,218	22,157	61

- ※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：大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス

(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"/>
	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 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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス

(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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス(事業全体)

年次	年度 <small>(基準年: H22)</small>	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
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	27.5	3.3	
-20年目	S 63	2.3699	94.9	1.0	2.3		
-19年目	H 1	2.2788	97.4	0.29	0.62		
-18年目	H 2	2.1911	99.6	2.5	4.9		
-17年目	H 3	2.1068	102.0	3.1	5.9		
-16年目	H 4	2.0258	103.4	2.6	4.7		
-15年目	H 5	1.9479	103.7	5.1	8.7		
-14年目	H 6	1.8730	103.6	1.1	1.8		
-13年目	H 7	1.8009	103.0	6.1	9.7		
-12年目	H 8	1.7317	102.4	8.5	13		
-11年目	H 9	1.6651	103.4	5.6	8.3		
-10年目	H 10	1.6010	102.8	9.6	14		
-9年目	H 11	1.5395	101.3	31	42		
-8年目	H 12	1.4802	99.7	81	109		
-7年目	H 13	1.4233	98.4	82	108		
-6年目	H 14	1.3686	96.6	97	125		
-5年目	H 15	1.3159	95.4	82	104		
-4年目	H 16	1.2653	94.4	168	206		
-3年目	H 17	1.2167	93.2	165	197		
-2年目	H 18	1.1699	92.5	191	220		
-1年目	H 19	1.1249	91.7	200	224		
供用開始年次	H 20	1.0816	91.3	109	118	1.4	1.5
1年目	H 21	1.0400	91.3	109	113	1.6	1.7
2年目	H 22	1.0000	91.3	77	77	1.6	1.6
3年目	H 23	0.9615	91.3	25	24	1.6	1.6
4年目	H 24	0.9246	91.3	25	23	2.2	2.0
5年目	H 25	0.8890	91.3	25	22	2.2	2.0
6年目	H 26	0.8548	91.3	25	22	2.2	1.9
7年目	H 27	0.8219	91.3	25	21	2.2	1.8
8年目	H 28	0.7903	91.3	25	20	2.2	1.8
9年目	H 29	0.7599	91.3	25	19	2.2	1.7
10年目	H 30	0.7307	91.3	25	18	2.2	1.6
11年目	H 31	0.7026	91.3	25	18	2.2	1.6
12年目	H 32	0.6756	91.3	25	17	2.2	1.5
13年目	H 33	0.6496	91.3	0.00	0.00	2.4	1.6
14年目	H 34	0.6246	91.3	0.00	0.00	2.4	1.5
15年目	H 35	0.6006	91.3	0.00	0.00	2.4	1.5
16年目	H 36	0.5775	91.3	0.00	0.00	2.4	1.4
17年目	H 37	0.5553	91.3	61	34	2.4	1.3
18年目	H 38	0.5339	91.3	61	33	2.4	1.3
19年目	H 39	0.5134	91.3	61	32	2.4	1.2
20年目	H 40	0.4936	91.3	61	30	2.4	1.2
21年目	H 41	0.4746	91.3	61	29	2.4	1.1
22年目	H 42	0.4564	91.3			3.1	1.4
23年目	H 43	0.4388	91.3			3.1	1.4
24年目	H 44	0.4220	91.3			3.1	1.3
25年目	H 45	0.4057	91.3			3.1	1.3
26年目	H 46	0.3901	91.3			3.1	1.2
27年目	H 47	0.3751	91.3			3.1	1.2
28年目	H 48	0.3607	91.3			3.1	1.1
29年目	H 49	0.3468	91.3			3.1	1.1
30年目	H 50	0.3335	91.3			3.1	1.1
31年目	H 51	0.3207	91.3			3.1	1.0
32年目	H 52	0.3083	91.3			3.1	0.97
33年目	H 53	0.2965	91.3			3.1	0.93
34年目	H 54	0.2851	91.3			3.1	0.90
35年目	H 55	0.2741	91.3			3.1	0.86
36年目	H 56	0.2636	91.3			3.1	0.83
37年目	H 57	0.2534	91.3			3.1	0.80
38年目	H 58	0.2437	91.3			3.1	0.77
39年目	H 59	0.2343	91.3			3.1	0.74
40年目	H 60	0.2253	91.3			3.1	0.71
41年目	H 61	0.2166	91.3			3.1	0.68
42年目	H 62	0.2083	91.3			3.1	0.65
43年目	H 63	0.2003	91.3			3.1	0.63
44年目	H 64	0.1926	91.3			3.1	0.60
45年目	H 65	0.1852	91.3			3.1	0.58
46年目	H 66	0.1780	91.3			3.1	0.56
47年目	H 67	0.1712	91.3			3.1	0.54
48年目	H 68	0.1646	91.3			3.1	0.52
49年目	H 69	0.1583	91.3	-214	-34	3.1	0.50
合計				1,782	2,046	136	59
単純事業費計				1,996		136	

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: 大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス(残事業)

年次	年度 (基準年: H22)	割引率	GDP デフレータ	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
				0.12		13.3	1.6
-1年目	H 23	0.9615	91.3	25	24		
供用開始年次	H 24	0.9246	91.3	25	23	0.58	0.54
1年目	H 25	0.8890	91.3	25	22	0.58	0.52
2年目	H 26	0.8548	91.3	25	22	0.58	0.50
3年目	H 27	0.8219	91.3	25	21	0.58	0.48
4年目	H 28	0.7903	91.3	25	20	0.58	0.46
5年目	H 29	0.7599	91.3	25	19	0.58	0.44
6年目	H 30	0.7307	91.3	25	18	0.58	0.42
7年目	H 31	0.7026	91.3	25	18	0.58	0.41
8年目	H 32	0.6756	91.3	25	17	0.58	0.39
9年目	H 33	0.6496	91.3	0.00	0.00	0.79	0.51
10年目	H 34	0.6246	91.3	0.00	0.00	0.79	0.49
11年目	H 35	0.6006	91.3	0.00	0.00	0.79	0.47
12年目	H 36	0.5775	91.3	0.00	0.00	0.79	0.46
13年目	H 37	0.5553	91.3	61	34	0.79	0.44
14年目	H 38	0.5339	91.3	61	33	0.79	0.42
15年目	H 39	0.5134	91.3	61	32	0.79	0.41
16年目	H 40	0.4936	91.3	61	30	0.79	0.39
17年目	H 41	0.4746	91.3	61	29	0.79	0.37
18年目	H 42	0.4564	91.3			1.5	0.69
19年目	H 43	0.4388	91.3			1.5	0.67
20年目	H 44	0.4220	91.3			1.5	0.64
21年目	H 45	0.4057	91.3			1.5	0.62
22年目	H 46	0.3901	91.3			1.5	0.59
23年目	H 47	0.3751	91.3			1.5	0.57
24年目	H 48	0.3607	91.3			1.5	0.55
25年目	H 49	0.3468	91.3			1.5	0.53
26年目	H 50	0.3335	91.3			1.5	0.51
27年目	H 51	0.3207	91.3			1.5	0.49
28年目	H 52	0.3083	91.3			1.5	0.47
29年目	H 53	0.2965	91.3			1.5	0.45
30年目	H 54	0.2851	91.3			1.5	0.43
31年目	H 55	0.2741	91.3			1.5	0.42
32年目	H 56	0.2636	91.3			1.5	0.40
33年目	H 57	0.2534	91.3			1.5	0.39
34年目	H 58	0.2437	91.3			1.5	0.37
35年目	H 59	0.2343	91.3			1.5	0.36
36年目	H 60	0.2253	91.3			1.5	0.34
37年目	H 61	0.2166	91.3			1.5	0.33
38年目	H 62	0.2083	91.3			1.5	0.32
39年目	H 63	0.2003	91.3			1.5	0.30
40年目	H 64	0.1926	91.3			1.5	0.29
41年目	H 65	0.1852	91.3			1.5	0.28
42年目	H 66	0.1780	91.3			1.5	0.27
43年目	H 67	0.1712	91.3			1.5	0.26
44年目	H 68	0.1646	91.3			1.5	0.25
45年目	H 69	0.1583	91.3			1.5	0.24
46年目	H 70	0.1522	91.3			1.5	0.23
47年目	H 71	0.1463	91.3			1.5	0.22
48年目	H 72	0.1407	91.3			1.5	0.21
49年目	H 73	0.1353	91.3	-7.0	-0.95	1.5	0.21
合計				553	362	61	21
単純事業費計				560		58	

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：大牟田高田道路・高田大和ハイパス・大川ハイパス（事業全体）

年次 （供用開始年次）	年度 （事業年度）	総走行台年の年次別件心率 （北九州7.07分）		割引率 (A)	GDP 7.1ポイント （標準年：1992）	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				合計 (億円)						
		乗用車種別 乗用車種	貨物車種 貨物車種			全重 乗用車種	全重 貨物車種	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	③	③×(A)	①~③
1年目	H 20	0.9932	0.9983	0.9959	1.0816	91.3	28	9.6	7.7	46	49	3.9	1.0	6.9	2.1	2.3	54	59	59	59
2年目	H 21	0.9932	0.9982	0.9959	1.0400	91.3	42	14	14	70	73	6.5	1.6	11	4.4	4.6	85	88	85	88
3年目	H 22	0.9931	0.9981	0.9959	1.0000	91.3	42	14	14	70	70	6.5	1.6	11	4.4	4.4	85	85	85	85
4年目	H 23	0.9931	0.9980	0.9958	0.9615	91.3	42	14	14	70	67	6.5	1.6	10	4.4	4.2	85	81	81	81
5年目	H 24	0.9931	0.9978	0.9958	0.9246	91.3	58	21	21	99	92	9.2	2.4	15	7.0	6.5	121	112	112	112
6年目	H 25	0.9931	0.9978	0.9958	0.8890	91.3	58	21	21	99	88	9.2	2.4	14	7.0	6.2	121	108	108	108
7年目	H 26	0.9931	0.9976	0.9958	0.8548	91.3	58	20	20	99	84	9.2	2.4	13	7.0	6.0	121	103	103	103
8年目	H 27	0.9931	0.9975	0.9958	0.8219	91.3	58	20	20	99	81	9.1	2.4	13	7.0	5.7	121	99	99	99
9年目	H 28	0.9931	0.9974	0.9957	0.7903	91.3	58	20	20	96	78	9.1	2.4	12	7.0	5.5	121	95	95	95
10年目	H 29	0.9931	0.9973	0.9957	0.7599	91.3	58	20	20	96	75	9.1	2.4	12	7.0	5.3	120	91	91	91
11年目	H 30	0.9931	0.9972	0.9957	0.7307	91.3	58	20	20	96	72	9.1	2.4	11	6.9	5.1	120	88	88	88
12年目	H 31	0.9931	0.9971	0.9957	0.7026	91.3	58	20	20	96	69	9.1	2.4	11	6.9	4.9	120	84	84	84
13年目	H 32	0.9946	0.9980	0.9950	0.6756	91.3	58	20	20	96	66	9.1	2.4	10	6.9	4.7	120	81	81	81
14年目	H 33	0.9945	0.9980	0.9950	0.6496	91.3	64	16	35	114	74	10	1.8	20	13	8.3	142	142	142	142
15年目	H 34	0.9945	0.9980	0.9949	0.6246	91.3	64	16	35	114	71	10	1.8	20	12	8.3	142	142	142	142
16年目	H 35	0.9945	0.9980	0.9949	0.6006	91.3	63	16	35	114	68	10	1.8	20	12	8.2	142	142	142	142
17年目	H 36	0.9945	0.9980	0.9949	0.5775	91.3	63	16	35	114	66	10	1.8	20	11	8.2	142	142	142	142
18年目	H 37	0.9944	0.9980	0.9949	0.5553	91.3	63	15	35	114	63	10	1.8	19	11	8.2	141	141	141	141
19年目	H 38	0.9944	0.9980	0.9948	0.5339	91.3	63	15	35	113	61	10	1.7	19	10	8.2	141	141	141	141
20年目	H 39	0.9944	0.9980	0.9948	0.5134	91.3	63	15	35	113	58	9.9	1.7	19	10	8.2	141	141	141	141
21年目	H 40	0.9944	0.9980	0.9948	0.4936	91.3	63	15	35	113	56	9.9	1.7	19	9.6	8.2	141	141	141	141
22年目	H 41	0.9944	0.9980	0.9948	0.4746	91.3	63	15	35	113	54	9.9	1.7	19	9.2	8.2	140	140	140	140
23年目	H 42	0.9926	0.9985	0.9952	0.4564	91.3	72	18	49	136	63	14	2.2	26	12	13	178	178	178	178
24年目	H 43	0.9916	0.9985	0.9952	0.4368	91.3	72	18	49	136	61	14	2.2	26	11	13	177	177	177	177
25年目	H 44	0.9906	0.9985	0.9951	0.4220	91.3	71	18	49	137	58	13	2.2	26	11	13	176	176	176	176
26年目	H 45	0.9896	0.9985	0.9951	0.4057	91.3	70	18	49	136	55	13	2.2	26	10	13	175	175	175	175
27年目	H 46	0.9896	0.9985	0.9951	0.3901	91.3	70	18	49	136	53	13	2.2	25	9.9	13	174	174	174	174
28年目	H 47	0.9897	0.9985	0.9951	0.3751	91.3	69	18	49	135	51	13	2.2	25	9.5	13	173	173	173	173
29年目	H 48	0.9896	0.9985	0.9952	0.3607	91.3	68	17	48	134	48	13	2.2	25	9.1	13	172	172	172	172
30年目	H 49	0.9895	0.9985	0.9952	0.3488	91.3	67	17	48	133	46	13	2.2	25	8.7	12	171	171	171	171
31年目	H 50	0.9894	0.9985	0.9952	0.3335	91.3	67	17	48	132	44	13	2.2	25	8.3	12	170	170	170	170
32年目	H 51	0.9892	0.9985	0.9952	0.3207	91.3	66	17	48	132	42	12	2.2	25	7.9	12	169	169	169	169
33年目	H 52	0.9892	0.9985	0.9951	0.3083	91.3	65	17	48	131	40	12	2.2	25	7.6	12	167	167	167	167
34年目	H 53	0.9890	0.9985	0.9951	0.2955	91.3	65	17	48	130	39	12	2.2	24	7.2	12	166	166	166	166
35年目	H 54	0.9889	0.9985	0.9951	0.2851	91.3	64	17	48	129	37	12	2.2	24	6.9	12	165	165	165	165
36年目	H 55	0.9888	0.9985	0.9951	0.2741	91.3	63	17	48	128	35	12	2.1	24	6.6	12	164	164	164	164
37年目	H 56	0.9887	0.9985	0.9951	0.2636	91.3	62	17	48	128	34	12	2.1	24	6.3	12	163	163	163	163
38年目	H 57	0.9885	0.9985	0.9950	0.2534	91.3	62	17	48	127	32	12	2.1	24	6.0	12	162	162	162	162
39年目	H 58	0.9884	0.9985	0.9950	0.2437	91.3	61	17	48	126	31	12	2.1	24	5.8	12	161	161	161	161
40年目	H 59	0.9882	0.9985	0.9950	0.2343	91.3	60	17	48	125	29	11	2.1	23	5.5	11	160	160	160	160
41年目	H 60	0.9881	0.9985	0.9949	0.2253	91.3	60	17	48	125	28	11	2.1	23	5.2	11	159	159	159	159
42年目	H 61	0.9880	0.9985	0.9949	0.2166	91.3	59	17	48	124	27	11	2.1	23	5.0	11	158	158	158	158
43年目	H 62	0.9879	0.9985	0.9949	0.2083	91.3	58	17	47	123	26	11	2.1	23	4.8	11	157	157	157	157
44年目	H 63	0.9875	0.9985	0.9949	0.1976	91.3	57	17	47	122	24	11	2.1	23	4.6	11	156	156	156	156
45年目	H 64	0.9870	0.9985	0.9949	0.1926	91.3	57	17	47	121	23	11	2.1	23	4.4	11	155	155	155	155
46年目	H 65	0.9874	0.9985	0.9949	0.1852	91.3	56	17	47	120	22	11	2.1	23	4.2	11	154	154	154	154
47年目	H 66	0.9872	0.9985	0.9949	0.1780	91.3	55	17	47	119	21	10	2.1	22	4.0	11	153	153	153	153
48年目	H 67	0.9871	0.9985	0.9948	0.1712	91.3	55	17	47	119	20	10	2.1	22	3.8	11	152	152	152	152
49年目	H 68	0.9869	0.9985	0.9948	0.1646	91.3	54	17	47	118	19	10	2.1	22	3.6	11	151	151	151	151
合計	H 69	0.9867	0.9985	0.9948	0.1583	91.3	53	17	47	117	19	10	2.1	22	3.5	10	149	149	149	149
合計							2,999	857	1,890	5,746	2,561	528	103	439	483	202	7,251	7,251	7,251	7,251

節所名：大牟田高田道路・高田大和ハイパス・大川ハイパス（残事業）

便益の現在価値算定表

年次 （供用開始年次）	年度 （昭和）	総走行台年の年次別件心率 （北九州7.07分）		割引率 (A)	GDP 7.1ポイント （標準年：1992）	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				合計 (億円)						
		乗用車種	貨物車種			全重	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	現在価値 (A)×(2)	事故減少便益(億円) ③×(A)	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)
H22年	H 24	0.99931	0.99678	0.99858	0.9246	91.3	11	4.3	3.6	19	17	2.7	0.76	0.93	4.4	4.1	2.8	2.6	26	24
H23年	H 25	0.99931	0.99677	0.99858	0.8890	91.3	11	4.3	3.6	19	17	2.7	0.76	0.93	4.4	3.9	2.8	2.5	26	23
1年目	H 26	0.99931	0.99676	0.99858	0.8548	91.3	11	4.3	3.6	19	16	2.7	0.76	0.92	4.4	3.7	2.8	2.4	26	22
2年目	H 27	0.99931	0.99675	0.99858	0.8219	91.3	11	4.3	3.6	19	15	2.7	0.76	0.92	4.4	3.6	2.8	2.3	26	21
3年目	H 28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7903	91.3	11	4.3	3.6	19	15	2.7	0.75	0.92	4.3	3.4	2.7	2.2	26	20
4年目	H 29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7599	91.3	11	4.2	3.6	19	14	2.7	0.75	0.91	4.3	3.3	2.7	2.1	26	20
5年目	H 30	0.99931	0.99672	0.99857	0.7307	91.3	11	4.2	3.5	19	14	2.7	0.75	0.91	4.3	3.2	2.7	2.0	26	19
6年目	H 31	0.99931	0.99671	0.99857	0.7026	91.3	11	4.2	3.5	19	13	2.7	0.75	0.91	4.3	3.0	2.7	1.9	26	18
7年目	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6756	91.3	11	4.2	3.5	19	13	2.7	0.74	0.91	4.3	2.9	2.7	1.9	26	17
8年目	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	91.3	14	3.6	11	29	19	3.7	0.66	3.7	8.1	5.3	3.7	2.4	40	26
9年目	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	91.3	14	3.6	11	28	18	3.7	0.66	3.7	8.1	5.0	3.7	2.3	40	25
10年目	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	91.3	14	3.6	11	28	17	3.7	0.66	3.7	8.1	4.8	3.7	2.2	40	24
11年目	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5775	91.3	14	3.6	11	28	16	3.7	0.66	3.7	8.0	4.6	3.7	2.1	40	23
12年目	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	91.3	14	3.6	11	28	16	3.7	0.65	3.7	8.0	4.5	3.7	2.1	40	22
13年目	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.5339	91.3	14	3.6	11	28	15	3.7	0.65	3.7	8.0	4.3	3.7	2.0	40	21
14年目	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.5134	91.3	14	3.6	11	28	15	3.7	0.65	3.6	8.0	4.1	3.7	1.9	40	21
15年目	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4936	91.3	14	3.6	11	28	14	3.7	0.65	3.6	8.0	4.0	3.7	1.8	40	20
16年目	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4746	91.3	14	3.6	11	28	13	3.7	0.65	3.6	8.0	3.8	3.7	1.8	40	19
17年目	H 42	0.99843	0.99858	0.99848	0.4584	91.3	26	6.7	28	61	28	7.3	1.1	6.6	15	6.8	8.4	3.8	84	38
18年目	H 43	0.99076	0.99854	0.99257	0.4388	91.3	26	6.7	28	60	27	7.3	1.1	6.5	15	6.5	8.3	3.6	84	37
19年目	H 44	0.99076	0.99853	0.99251	0.4220	91.3	26	6.7	28	60	25	7.2	1.1	6.5	15	6.3	8.2	3.5	83	35
20年目	H 45	0.98996	0.99853	0.99245	0.4057	91.3	26	6.7	28	60	24	7.1	1.1	6.5	15	6.0	8.2	3.3	83	34
21年目	H 46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3901	91.3	25	6.6	28	59	23	7.1	1.1	6.5	15	5.7	8.1	3.2	82	32
22年目	H 47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3751	91.3	25	6.6	27	59	22	7.0	1.1	6.5	15	5.5	8.0	3.0	82	31
23年目	H 48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3607	91.3	25	6.6	27	59	21	6.9	1.1	6.5	14	5.2	8.0	2.9	81	29
24年目	H 49	0.98954	0.99852	0.99222	0.3488	91.3	25	6.6	27	59	20	6.9	1.1	6.5	14	5.0	7.9	2.8	81	28
25年目	H 50	0.98943	0.99852	0.99216	0.3335	91.3	24	6.6	27	58	19	6.8	1.1	6.5	14	4.8	7.9	2.6	80	27
26年目	H 51	0.98932	0.99852	0.99210	0.3207	91.3	24	6.6	27	58	19	6.7	1.1	6.5	14	4.6	7.8	2.5	80	26
27年目	H 52	0.98920	0.99851	0.99203	0.3083	91.3	24	6.6	27	58	18	6.6	1.1	6.5	14	4.4	7.7	2.4	80	25
28年目	H 53	0.98909	0.99851	0.99197	0.2965	91.3	24	6.6	27	57	17	6.5	1.1	6.4	14	4.2	7.7	2.3	79	23
29年目	H 54	0.98897	0.99851	0.99190	0.2851	91.3	23	6.6	27	57	16	6.5	1.1	6.4	14	4.0	7.6	2.2	79	22
30年目	H 55	0.98884	0.99851	0.99184	0.2741	91.3	23	6.6	27	57	16	6.4	1.1	6.4	14	3.8	7.5	2.1	78	21
31年目	H 56	0.98872	0.99851	0.99177	0.2636	91.3	23	6.5	27	56	15	6.4	1.1	6.4	14	3.6	7.5	2.0	78	20
32年目	H 57	0.98859	0.99850	0.99170	0.2534	91.3	23	6.5	27	56	14	6.3	1.1	6.4	14	3.5	7.4	1.9	77	20
33年目	H 58	0.98846	0.99850	0.99163	0.2437	91.3	22	6.5	27	56	14	6.2	1.1	6.4	14	3.3	7.4	1.8	77	19
34年目	H 59	0.98832	0.99850	0.99156	0.2343	91.3	22	6.5	27	55	13	6.1	1.1	6.4	14	3.2	7.3	1.7	76	18
35年目	H 60	0.98818	0.99850	0.99149	0.2253	91.3	22	6.5	27	55	12	6.0	1.1	6.4	13	3.0	7.2	1.6	76	17
36年目	H 61	0.98804	0.99849	0.99142	0.2166	91.3	21	6.5	27	55	12	6.0	1.0	6.4	13	2.9	7.2	1.6	75	16
37年目	H 62	0.98790	0.99849	0.99134	0.2083	91.3	21	6.5	27	55	11	5.9	1.0	6.4	13	2.8	7.1	1.5	75	16
38年目	H 63	0.98775	0.99849	0.99127	0.2003	91.3	21	6.5	27	54	11	5.8	1.0	6.3	13	2.7	7.0	1.4	75	15
39年目	H 64	0.98760	0.99849	0.99119	0.1926	91.3	21	6.5	27	54	10	5.8	1.0	6.3	13	2.5	7.0	1.4	74	14
40年目	H 65	0.98744	0.99849	0.99111	0.1852	91.3	20	6.5	27	54	9	5.7	1.0	6.3	13	2.4	6.9	1.3	74	14
41年目	H 66	0.98728	0.99848	0.99103	0.1780	91.3	20	6.4	27	53	9	5.6	1.0	6.3	13	2.3	6.9	1.2	73	13
42年目	H 67	0.98712	0.99848	0.99095	0.1712	91.3	20	6.4	27	53	9	5.5	1.0	6.3	13	2.2	6.8	1.2	73	12
43年目	H 68	0.98695	0.99848	0.99087	0.1646	91.3	20	6.4	27	53	8	5.5	1.0	6.3	13	2.1	6.7	1.1	72	12
44年目	H 69	0.98678	0.99848	0.99078	0.1583	91.3	19	6.4	27	52	8	5.4	1.0	6.3	13	2.0	6.7	1.1	72	11
45年目	H 70	0.98660	0.99847	0.99070	0.1522	91.3	19	6.4	27	52	7	5.4	1.0	6.3	13	1.9	6.6	1.0	71	11
46年目	H 71	0.98642	0.99847	0.99061	0.1463	91.3	19	6.4	27	52	7	5.3	1.0	6.3	13	1.8	6.5	0.96	71	10
47年目	H 72	0.98623	0.99847	0.99052	0.1407	91.3	19	6.4	26	51	7	5.2	1.0	6.3	12	1.8	6.5	0.91	70	9
48年目	H 73	0.98604	0.99847	0.99043	0.1353	91.3	18	6.4	26	51	6	5.1	1.0	6.3	12	1.7	6.4	0.87	70	9
49年目	H 73	0.98604	0.99847	0.99043	0.1353	91.3	18	6.4	26	51	6	5.1	1.0	6.3	12	1.7	6.4	0.87	70	9
合計							937	280	998	2,214	760	257	46	246	190	294	103	3,038	1,052	