

国道 210 号  
田原 拡 幅

平成 23 年 2 月 18 日

国土交通省 九州地方整備局

---

---

## 目 次

---

---

1. 事業の概要	道路-1- 1
(1) 国道 210 号の概要	道路-1- 1
(2) 田原拡幅の概要	道路-1- 2
2. 事業の必要性	道路-1- 3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-1- 3
(2) 事業の効果・必要性	道路-1-14
(3) 事業の投資効果	道路-1-22
(4) 事業の進捗状況	道路-1-23
3. 事業進捗の見込み	道路-1-24
(1) 今後の事業の見通し	道路-1-24
(2) 地域の協力体制	道路-1-24
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-1-25
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-1-26
5. 対応方針（原案）	道路-1-27
巻末資料	道路-1-28

# 1. 事業の概要

## (1) 国道 210 号の概要

国道 210 号は、福岡県久留米市から大分県日田市を經由して大分市に至り、九州中部の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る重要な主要幹線道路である。

本路線は、大分県内では、3 市 2 町を横断し、大分県内における東西方向の交流活動の基盤として大きな役割を果たす路線である。特に、大分市西部地区に位置する当該事業区間は、大分市の玄関口として機能し、大型車も頻繁に行き交う道路交通の要所となっている。

一方、周辺地域においては、市街地開発事業等が連坦して展開し、当該道路では、近年の交通需要増に対処できず、「富士見ヶ丘団地入口交差点」付近では、慢性的な渋滞が発生している。

また、当区間は歩道が未設置であり、歩行者の安全な通行が確保できない状況であるほか、交通騒音など沿道環境の改善も必要となっている。さらには、高速道路（大分自動車道）が霧などにより通行規制された場合の代替道路となっている。



図 国道 210 号と田原拡幅の概要

## (2) 田原拡幅の概要

田原拡幅事業は、2車線から4車線へ拡幅を行うことにより、交通混雑の緩和、交通安全の向上、沿道環境の改善等を図る事業である。



図 田原拡幅の概要図

表 道路の諸元

区間	起 点	大分県大分市大字横瀬
	終 点	大分県大分市大字木上
延 長	長	1.1km
車 線 数	数	4車線
通 過 市 町 村		大分市
構 造 規 格	道路規格	第4種第1級
	設計速度	60km/h
	計画交通量	①22,200台/日、②33,500台/日



図 航空写真

田原拡幅(完成)整備後

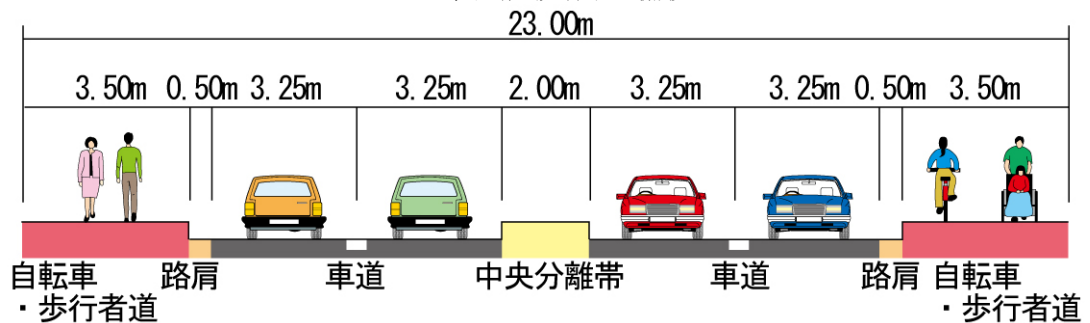


図 標準横断面図

## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### 1) 地域の概況

##### ①人口

居住人口は、大分県の県人口が減少する中で、事業区間が位置する大分市では依然増加傾向にあり、隣接する由布市でも増加している。事業化時（H17）以降も伸びており、県内においても活力の高い地域であることを示している。

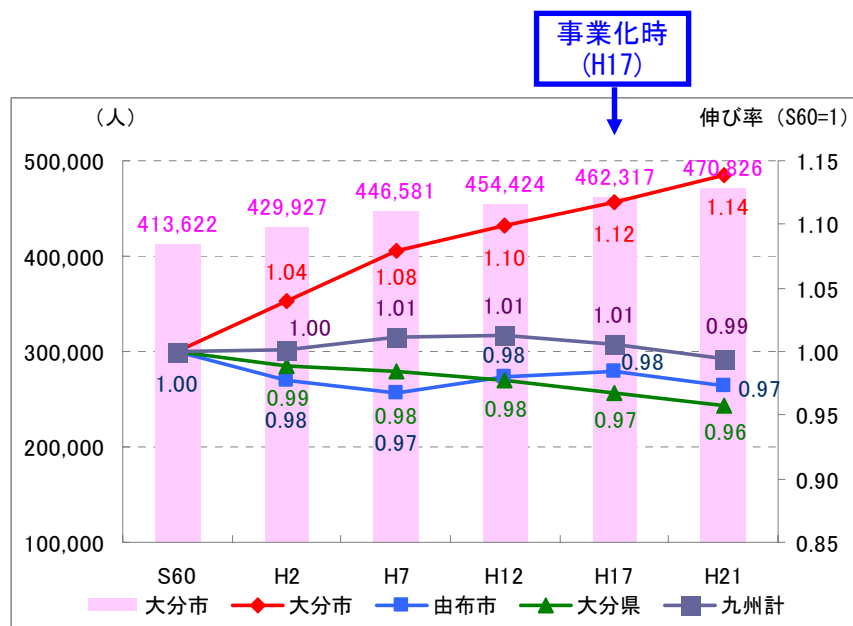


図 人口の推移

表 人口の推移 (単位: 人)

	S60	H2	H7	H12	H17	H21
大分市	413,622	429,927	446,581	454,424	462,317	470,826
由布市	35,945	35,119	34,773	35,248	35,386	34,983
大分県	1,250,214	1,236,942	1,231,306	1,221,140	1,209,571	1,197,220
九州計	13,276,014	13,295,859	13,423,785	13,445,561	13,352,934	13,208,236

資料：国勢調査（S60～H17）  
大分県の人口推計報告（平成21年度版）

また、大分市の高齢化率は 19.4%で、大分県(26.3%)や九州計(24.3%)の高齢化率と比較して低い水準にある。事業化時 (H17) 以降も、同様の傾向となっている。

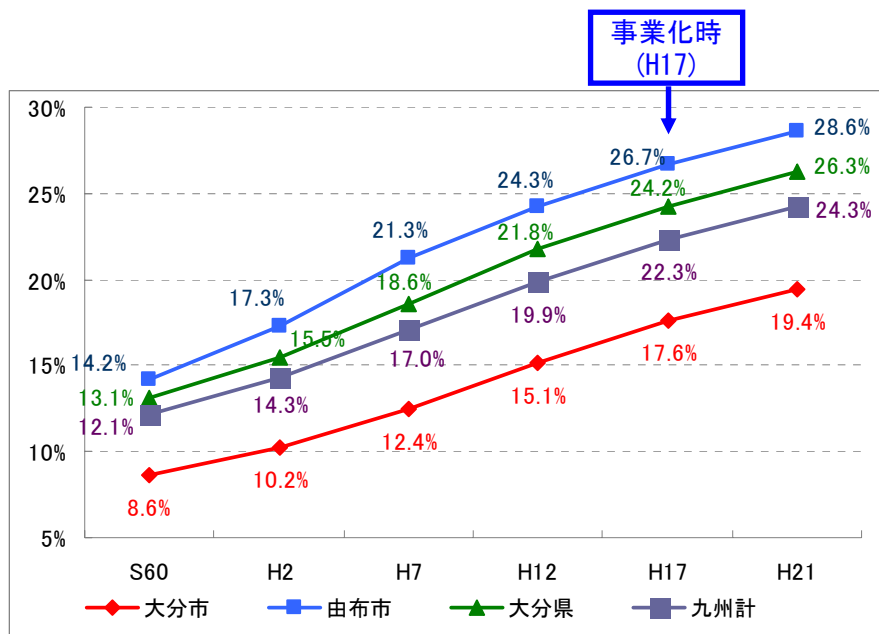


図 高齢化率の推移

表 高齢者人口の推移 (単位：人)

	S60	H2	H7	H12	H17	H21
大分市	35,581	43,948	55,551	68,741	81,479	91,382
由布市	5,114	6,059	7,397	8,556	9,432	10,002
大分県	163,746	191,441	229,076	265,901	292,805	314,958
九州計	1,611,172	1,900,733	2,287,317	2,672,207	2,977,920	3,205,519

資料：国勢調査 (S60～H17)  
大分県の人口推計報告 (平成 21 年度版)

②産業

【就業構成】

事業区間の位置する大分市は、昭和 38 年の新産業都市制度による地域指定以降、臨海工業地帯を中心とする経済発展を続けてきたが、平成 13 年の同制度廃止以降、中心市街地の活性化施策と合せて、「パークプレイス大分」や「トキハわさだタウン」（当該事業区間に隣接）といった郊外商業拠点の形成を同時に進めるなどして、平成 12 年から平成 17 年にかけて第 3 次産業就業人口の比率が 71.9%から 74.9%へ上昇している。

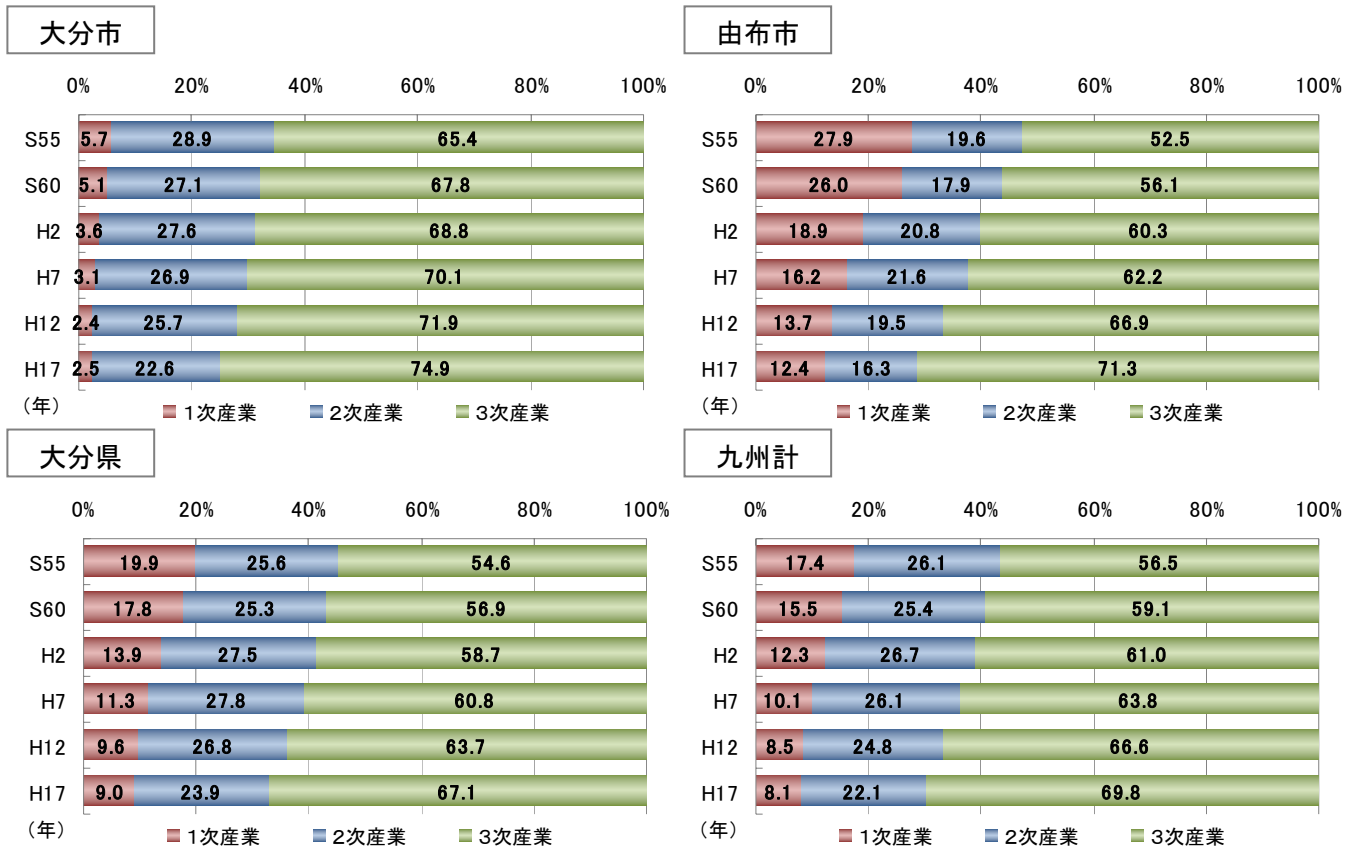


図 就業者数の推移

表 就業者数の推移

(単位：人)

大分市					由布市				
年次	1次産業	2次産業	3次産業	総数	年次	1次産業	2次産業	3次産業	総数
S55	1,238	1,433	2,794	5,465	S55	4,756	3,340	8,960	17,056
S60	1,215	1,299	3,490	6,004	S60	4,562	3,145	9,843	17,550
H2	865	1,582	3,696	6,143	H2	3,282	3,602	10,438	17,322
H7	832	1,698	3,911	6,441	H7	2,857	3,806	10,954	17,617
H12	697	1,626	4,591	6,914	H12	2,408	3,431	11,795	17,634
H17	672	1,497	5,193	7,362	H17	2,201	2,892	12,678	17,771
大分県					九州計				
年次	1次産業	2次産業	3次産業	総数	年次	1次産業	2次産業	3次産業	総数
S55	115,510	148,628	317,134	581,272	S55	1,041,709	1,558,394	3,377,183	5,977,286
S60	103,241	146,457	329,445	579,143	S60	937,357	1,532,099	3,563,274	6,032,730
H2	80,692	159,920	341,780	582,392	H2	755,201	1,641,303	3,754,538	6,151,042
H7	68,247	167,537	366,068	601,852	H7	646,610	1,678,414	4,096,082	6,421,106
H12	55,917	156,061	371,316	583,294	H12	540,123	1,569,409	4,213,317	6,322,849
H17	51,513	136,583	383,549	571,645	H17	505,654	1,369,620	4,333,195	6,208,469

資料：国勢調査（S55～H17）

【製造品出荷額の推移、産業分類別出荷額内訳】

事業区間が位置する大分市の製造品出荷額は、平成10年と比較して約94%増加しており、事業化時(H17)以降、増加傾向が特に顕著である。

また県内に占める大分市の製造品出荷額は、約64%となっており、大分市は、県内製造業の牽引的地域と位置づけることができる。

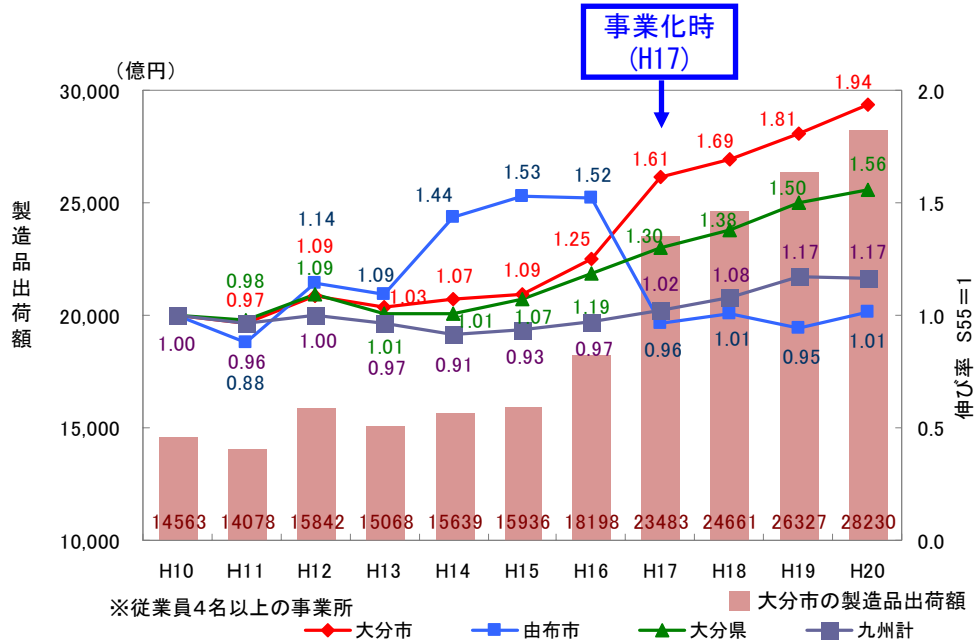


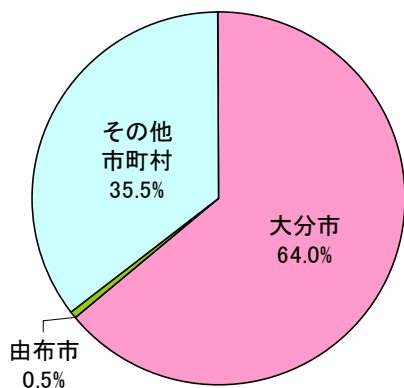
図 製造品出荷額の推移

表 製造品出荷額等の推移

(単位：百万)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
大分市	1,456,264	1,407,799	1,584,161	1,506,816	1,563,927	1,593,647	1,819,826	2,348,327	2,466,103	2,632,719	2,823,006
由布市	23,595	20,770	26,900	25,801	33,912	36,142	35,891	22,715	23,798	22,322	23,905
大分県	2,830,000	2,775,757	3,087,459	2,847,173	2,854,180	3,029,900	3,364,944	3,671,743	3,891,442	4,251,027	4,410,568
九州計	19,776,000	19,057,845	19,754,071	19,139,159	18,064,253	18,454,000	19,236,413	20,198,100	21,275,787	23,150,615	23,041,459

資料：工業統計 (H10～H20)



資料：工業統計

図 大分県に占める大分市の製造品出荷額 (H20)

表 大分市の製造品出荷額等と大分県全体に占める割合

	平成20年	
	実数(百万円)	構成比 (%)
大分市	2,823,006	64.0
由布市	23,905	0.5
その他市町村	1,563,656	35.5
大分県計	4,410,567	100.0

資料：工業統計 (H20)

【産業分類別出荷額内訳】

最近の5年間における製造業の内訳では、化学工業、石油製品・石炭製品製造業、鉄鋼業の伸びが著しい。



図 大分市製造品出荷額等の内訳動向

資料:工業統計(H15、H20)

製造品の従業者1人あたりの製造品出荷額(生産力)では、大分市は全国平均を上回る生産力であり、従業者1人あたり約3,900万円の生産力が向上している。

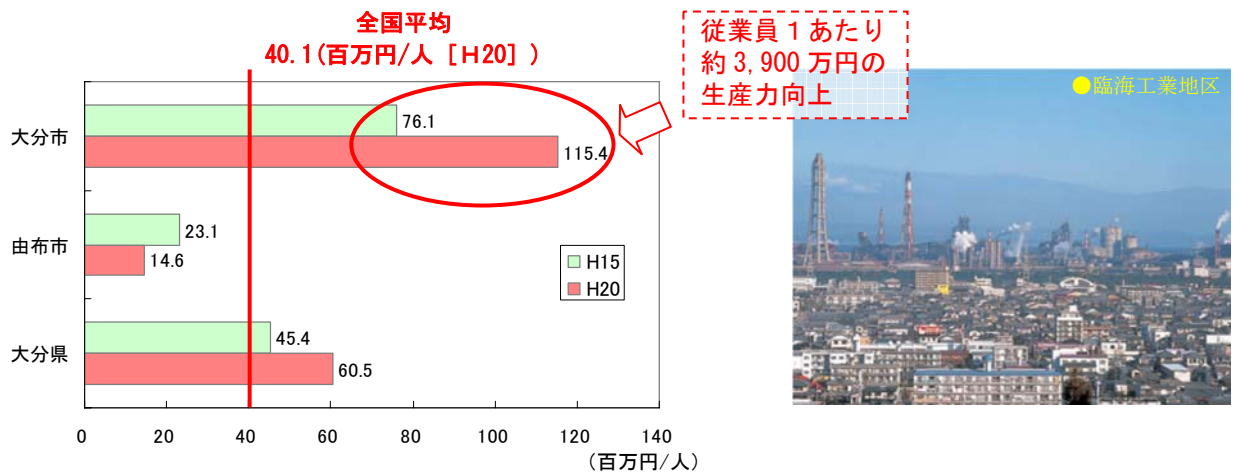


図 従業者1人あたりの製造品出荷額の動向

資料:工業統計

表 従業者1人あたりの製造品出荷額の動向

区分	年次	従業者数(人)	製造品出荷額等(百万円)	1人あたりの製造品出荷額等(百万円)
大分市	H15	20,935	1,593,647	76.1
	H20	24,456	2,823,006	115.4
由布市	H15	1,563	36,142	23.1
	H20	1,635	23,905	14.6
大分県	H15	66,700	3,029,900	45.4
	H20	72,958	4,410,568	60.5

## 2) 交通状況の変化

### ①通勤・通学流動の変化

事業区間の位置する大分市の通勤・通学流動をみると、主な流入元は、別府市(8,806人)、由布市(5,487人)、臼杵市(3,565人)、豊後大野市(2,655人)で、主な流出先も同様に、別府市(5,055人)、由布市(3,684人)、臼杵市(1,818人)、豊後大野市(1,402人)となっている。広域的な都市圏を形成し、総じて、流入人口が流出人口を上回っている。

大分市の就従比は1.04(H17)で、流入超過となっている。

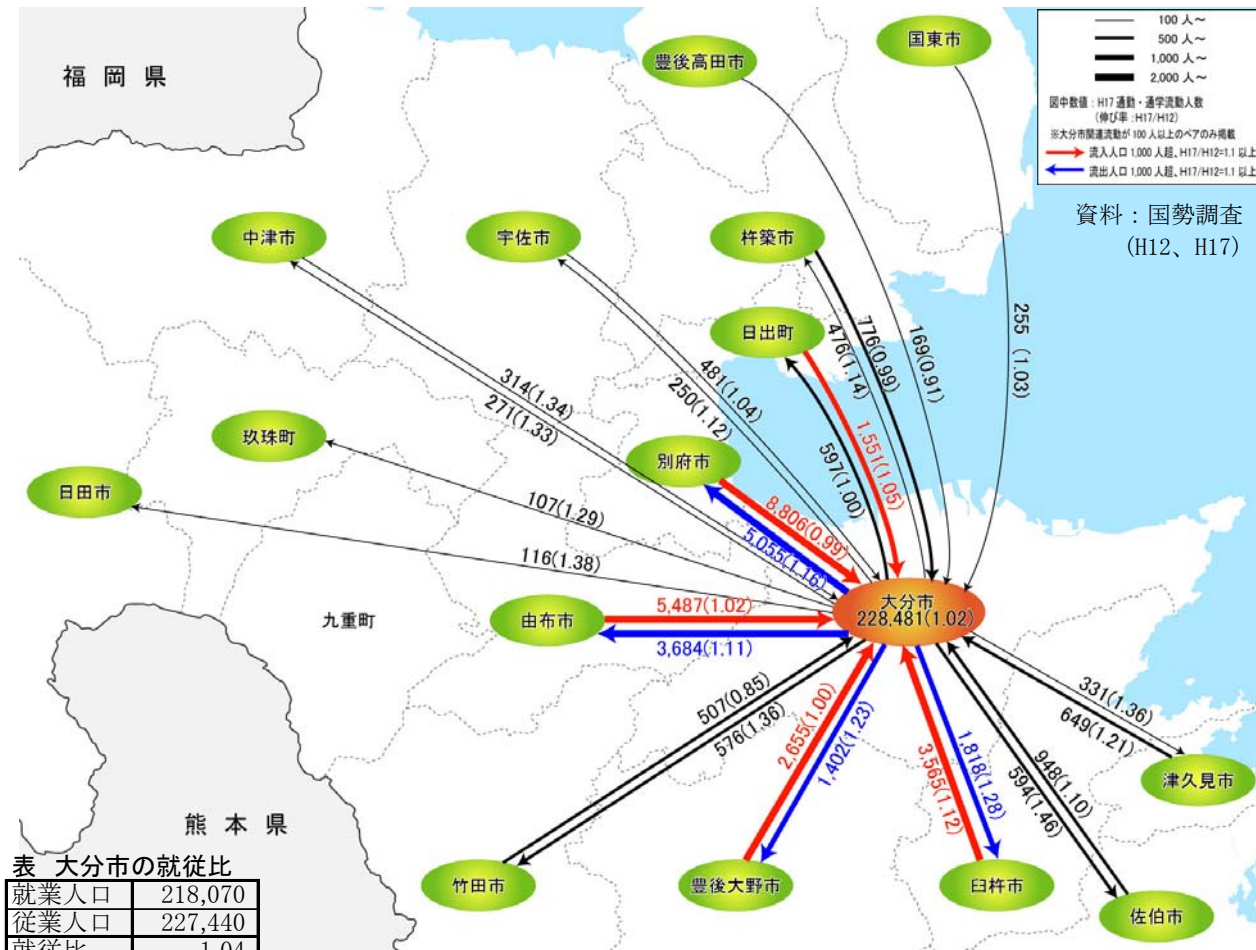


表 大分市の就従比

就業人口	218,070
従業人口	227,440
就従比	1.04

資料:国勢調査(H17)

図 通勤・通学流動 (H17)

表 大分市に対する通勤・通学流動

	H12		H17		伸び率(H17/H12)	
大分市内々	223,227		228,481		1.02	
大分市に対する	流入人口	流出人口	流入人口	流出人口	流入人口	流出人口
別府市	8,864	4,345	8,806	5,055	0.99	1.16
中津市	234	204	314	271	1.34	1.33
日田市	-	84	-	116	-	1.38
佐伯市	863	406	948	594	1.10	1.46
津久見市	538	243	649	331	1.21	1.36
臼杵市	3,188	1,424	3,565	1,818	1.12	1.28
竹田市	597	422	507	576	0.85	1.36
豊後高田市	186	-	169	-	0.91	-
杵築市	784	416	776	476	0.99	1.14
宇佐市	461	224	481	250	1.04	1.12
国東市	247	-	255	-	1.03	-
由布市	5,380	3,311	5,487	3,684	1.02	1.11
豊後大野市	2,646	1,140	2,655	1,402	1.00	1.23
日出町	1,472	598	1,551	597	1.05	1.00
玖珠町	-	83	-	107	-	1.29

資料:国勢調査(H12、H17)

大分市における通勤・通学時の利用交通手段(H12)は61.5%が自家用車で、平成2年の51.2%から大きく拡大している。また、由布市でも57.3%(H2)から66.9%(H12)へ拡大している。

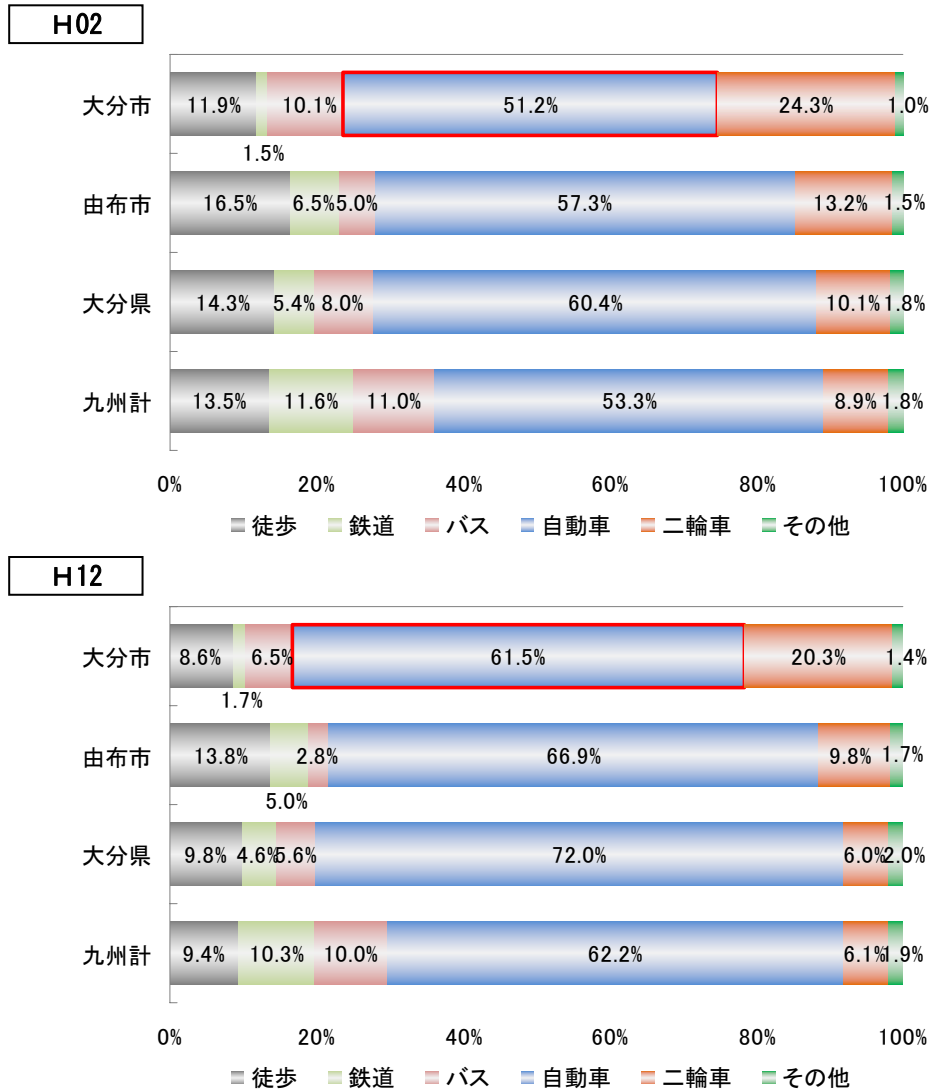


図 通勤・通学時の手段

資料：国勢調査(H2、H12)

表 通勤・通学時交通手段別利用者数

(単位：人)

		徒歩	鉄道	バス	自動車	二輪車	その他	計
大分市	H2	22,453	2,907	19,106	97,025	46,023	1,917	189,431
	H12	17,768	3,560	13,528	127,777	42,166	2,865	207,664
由布市	H2	2,214	873	671	7,698	1,770	202	13,428
	H12	2,046	740	415	9,899	1,454	245	14,799
大分県	H2	64,961	24,570	36,557	275,522	45,900	8,308	455,818
	H12	48,633	22,869	27,611	357,360	29,893	9,794	496,160
九州計	H2	684,600	587,973	557,691	2,706,283	451,690	93,783	5,082,020
	H12	533,744	584,152	567,543	3,523,199	344,440	110,183	5,663,261

資料：国勢調査(H2、H12)

②自動車保有台数

大分市の居住人口に対する自動車保有台数は増加傾向にあり、事業化時(H17)以降も伸びている。

また、大分県平均より低いものの九州平均を上回っている。

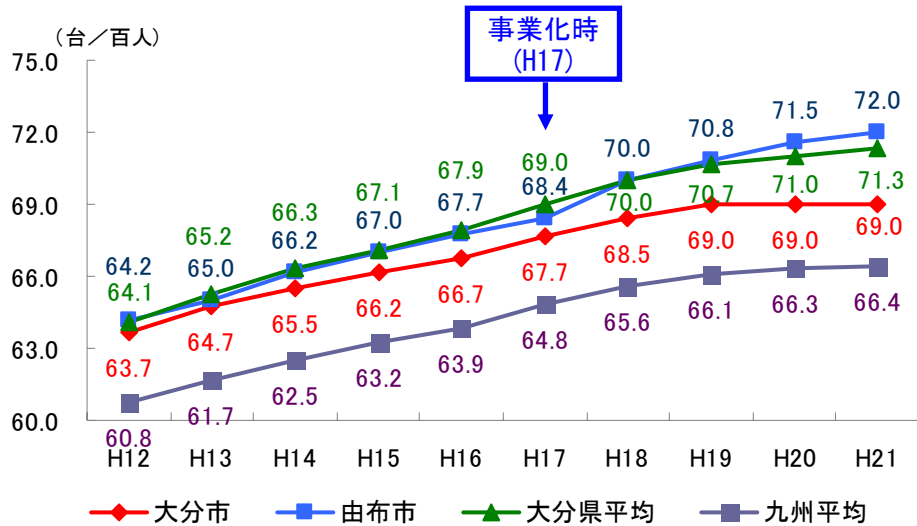


図 居住人口に対する自動車保有台数の推移

資料：住民基本台帳  
市町村別自動車保有車両数  
市町村別軽自動車車両数

表 人口の推移

(単位：人)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
大分市	453,157	454,861	456,328	457,854	459,129	460,849	462,268	464,018	466,886	468,700
由布市	36,049	36,265	36,398	36,537	36,590	36,758	36,640	36,612	36,523	36,330

資料：住民基本台帳

表 自動車保有台数の推移

(単位：台)

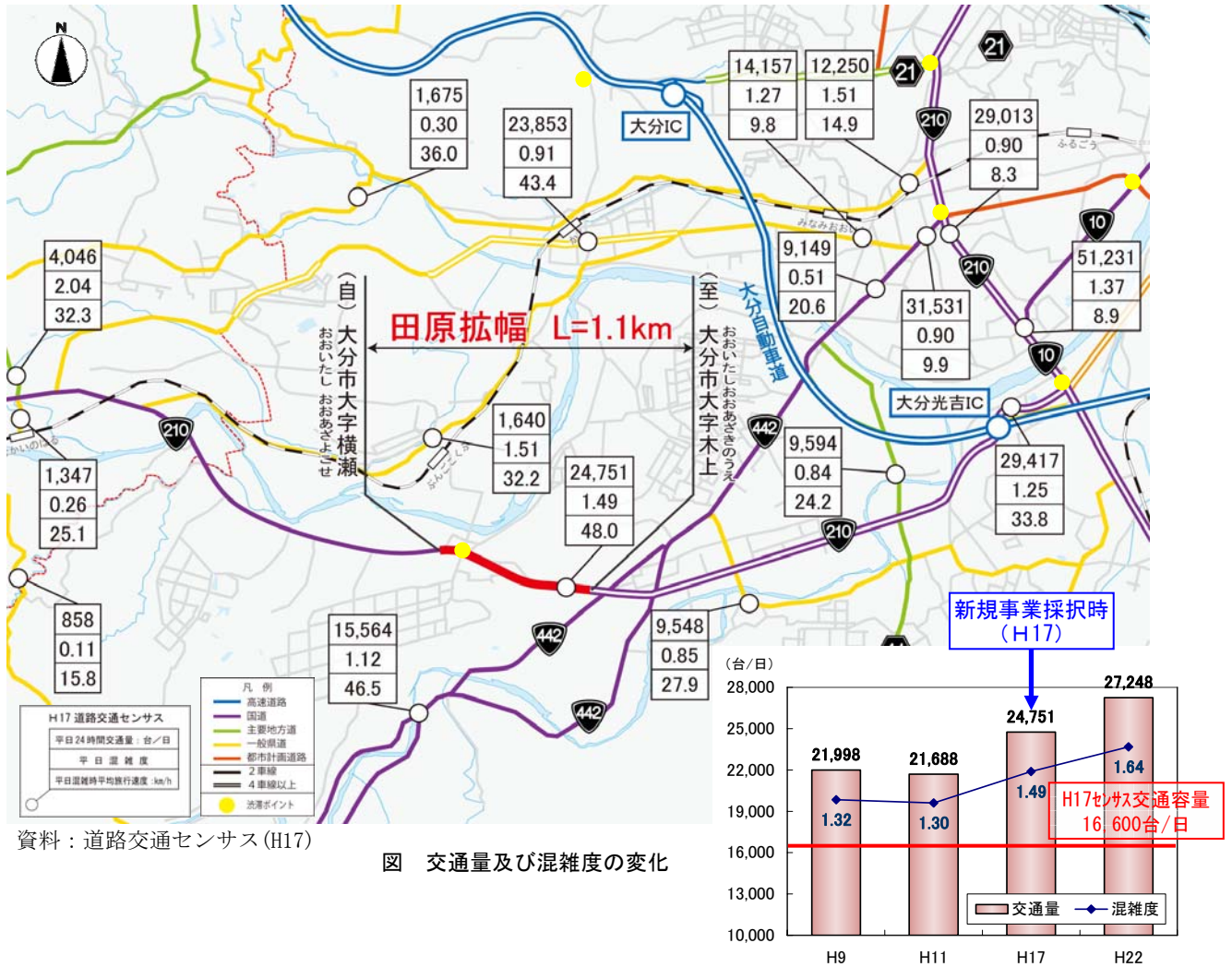
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
大分市	288,548	294,373	298,937	303,122	306,347	311,839	316,449	320,162	322,166	323,549
由布市	23,129	23,586	24,095	24,486	24,779	25,156	25,660	25,923	26,132	26,143

資料：市町村別自動車保有車両数 (H12～H21)  
市町村別軽自動車車両数 (H12～H21)

### ③交通量及び混雑度の変化

事業区間を含む大分市大字木上の交通量は、平成9年から平成22年にかけての13年間で約1.24倍に増加している。近年では、一貫して20,000台/日以上と2車線容量を超過しており、混雑度は1.64(H22)となっている。

また、事業区間の起点部に位置する富士見ヶ丘団地入口交差点は、大分県の渋滞ポイントの一つに位置づけられ、朝夕を中心に渋滞が慢性化している。



資料：道路交通センサス(H17)

図 交通量及び混雑度の変化

図 交通量及び混雑度の変化

H9~17交通量：各年道路交通センサス  
H22交通量：交通実態調査結果(H22.12)  
(12h実測交通量×H17センサス昼夜率)  
交通容量：H17道路交通センサス

### 3) 土地利用の動向

#### ① 周辺部における市街地開発事業の動向

大分市郊外部における近年の住宅地開発は著しく、旧挾間町の人口増は、大分市を上回る伸びとなっている。

事業区間周辺では、大規模な住宅団地開発により「富士見が丘団地」および「緑が丘団地」が造成された。これらの地域は大分市のベッドタウンとして、合計約4,600世帯、約12,000人が居住している(H22.2月現在)。

事業区間周辺の植田地区は、「大分市都市計画マスタープラン」において「植田新都心」に位置付けられており、交通結節機能と商業・業務機能の集積による新都心の形成が進められている。

平成17年以降も、特に「植田新都心中央土地区画整理事業」などの土地区画整理事業地域内部および周辺地域への商業施設の集積が顕著であり、トキハわさだタウンや、フリーモールサンリブわさだなど、大型の商業施設が順次進出している状況にある。

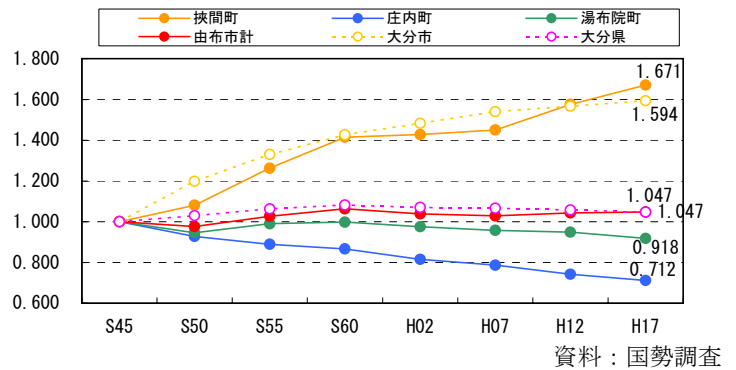


図 居住人口推移 (指数はS45=1.000とする伸び)



▲ 事業区間周辺の開発の状況

資料：大分市HP「区画整理事業の概要」



▲フリーモールサンリブわさだ店(②)



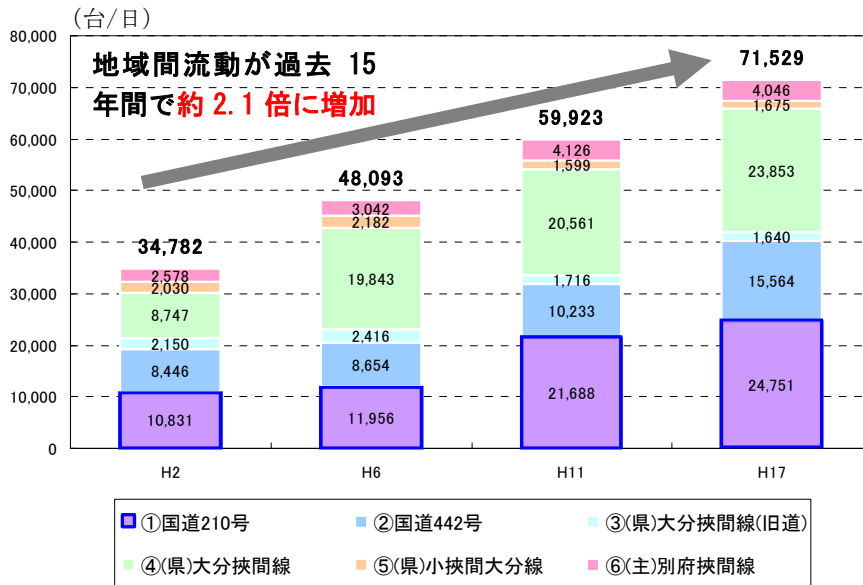
▲ハンズマンわさだ店(③)



▲トキハわさだタウン(①)

②大分市西部断面の交通量動向

周辺部の土地利用の変遷により、事業区間を含む大分市西部断面では、東西方向の交通流動が、平成2年から平成17年の過去15年間で約2.1倍に増加しており、交通需要が大きく高まっている。



資料：道路交通センサス(H2～H17)

図 断面交通量の推移

表 自動車交通量の推移

(単位：台/日)

路線名	観測地点名	H2	H6	H11	H17
① 一般国道210号	大分市大字木ノ上	10,831	11,956	21,688	24,751
② 一般国道442号	大分市大字廻栖野588番地の8	8,446	8,654	10,233	15,564
③ 大分挾間線(旧道)	大分市国分555番地	2,150	2,416	1,716	1,640
④ 大分挾間線	大分市大字賀来3383	8,747	19,843	20,561	23,853
⑤ 小挾間大分線	(大分市大字東院字中苑)	2,030	2,182	1,599	1,675
⑥ 別府挾間線	(由布市挾間町北方)	2,578	3,042	4,126	4,046
合計		34,782	48,093	59,923	71,529

資料：道路交通センサス(H2～H17)

## (2) 事業の効果・必要性

### 効果1：交通混雑の緩和

(渋滞緩和)

- 「富士見ヶ丘団地入口交差点」は、渋滞ポイントに位置づけられ、近年の交通量増に伴い、渋滞長も拡大傾向であり、平成22年の実測では植田方向の渋滞長は1,000mを超えている。
- 当該交差点は、田原拡幅に合わせて流入車線数の増加等、形状の改善を図る。
- その結果、渋滞長の解消が見込まれ、当該区間の損失時間17.1万人時間/年(H21)は、大幅に削減されることが期待できる。

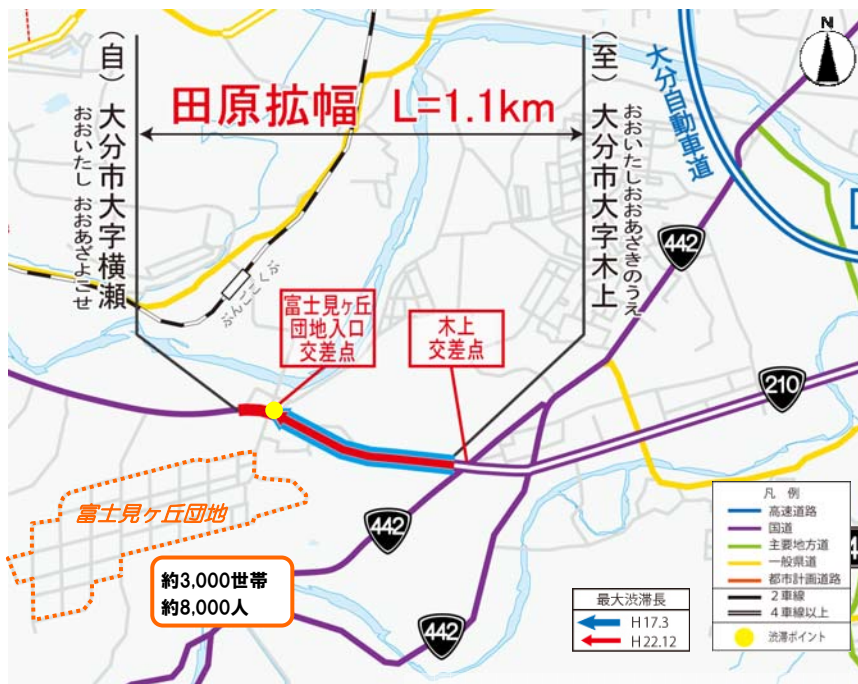


図 田原拡幅区間の位置

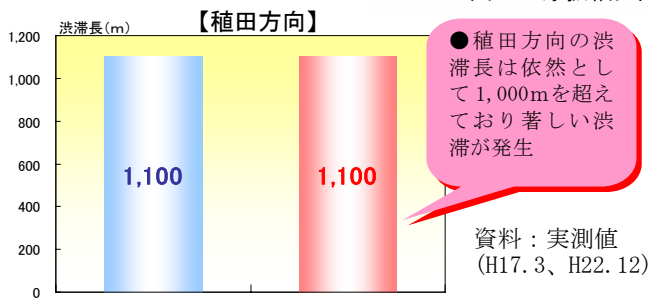


図 富士見ヶ丘入口交差点における渋滞長の変化

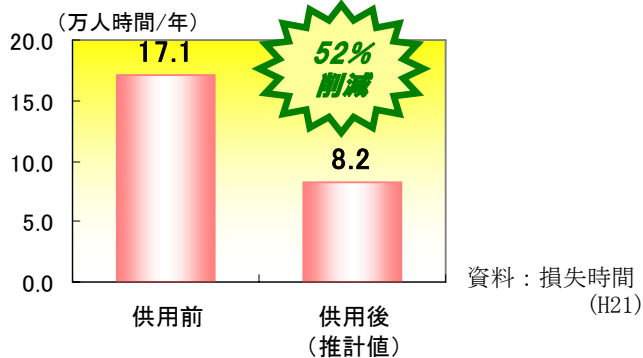


図 田原拡幅区間の損失時間の変化

※現況の損失時間は、田原拡幅区間における H21 損失時間、整備後の損失時間は、H42 推計交通量に基づく試算値

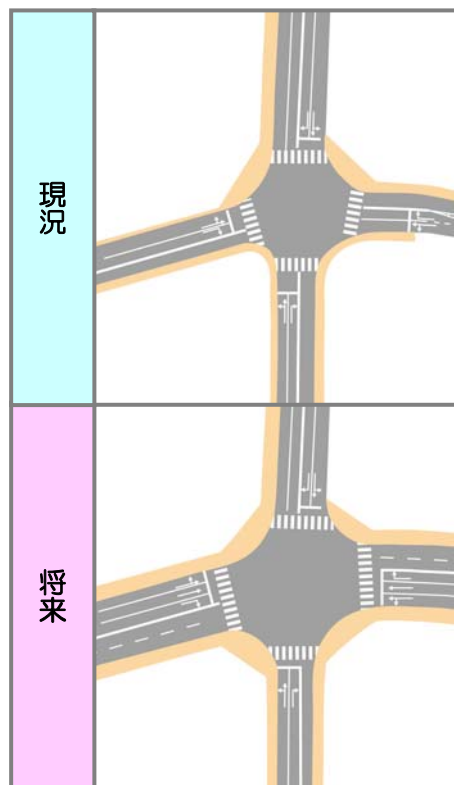


図 富士見ヶ丘入口交差点の供用前後の形状比較

(走行性の向上)

■国道 210 号(上り方向：木上⇒医大挟間入口)の旅行速度は、田原拡幅区間の速度低下が最も著しく、朝・夕ピーク時で 10~13km/h 程度である。



図 田原拡幅近隣区間の旅行速度状況

単位：km/h

資料：実測値(H22.12.8(水))

■田原拡幅区間の整備により、走行速度は 18.8km/h から 38.8km/h に上昇し、走行性が大幅に改善される。

■さらに、混雑度も 1.64 ⇒ 0.70 と大幅に低下することが期待される。

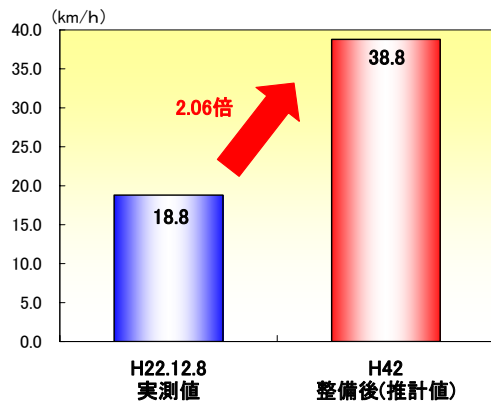


図 田原拡幅区間における走行速度の変化

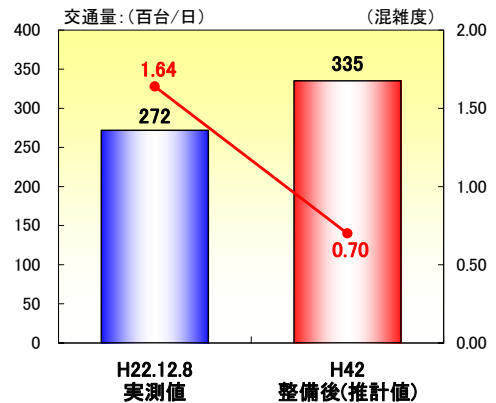


図 田原拡幅区間における混雑度の変化

現況旅行速度：H22.12.8(水) 上り方向実測値  
(調査時間帯 7 時~20 時の平均)  
整備後の旅行速度：交通量推計(H42)における  
平均速度

現況混雑度：H22.12.8(水)の実測交通量と H17  
道路交通センサスの交通容量より算定。  
整備後の混雑度：推計交通量と設計基準交通量  
(道路構造令)に基づき算出

(所要時間の信頼性の向上)

■事業区間を運行する路線バス 34 便(平日、7:00~20:00)は、大半の便で遅れが生じており、時刻表上の予定所要時間(2分)に対して 50%以上の便がその 2 倍となる 4 分以上(2 分以上の遅れ)を要している。

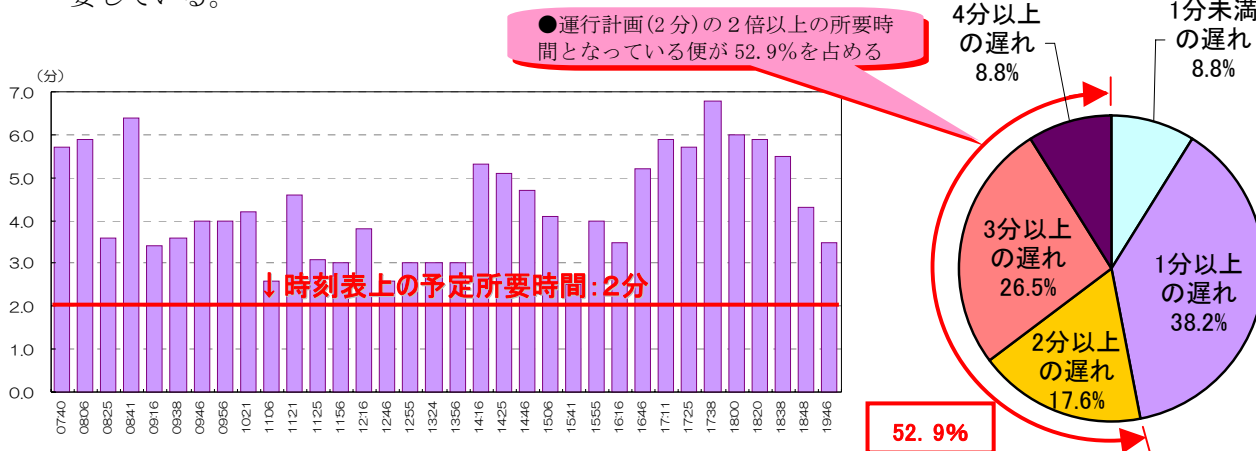


図 路線バスの便別所要時間

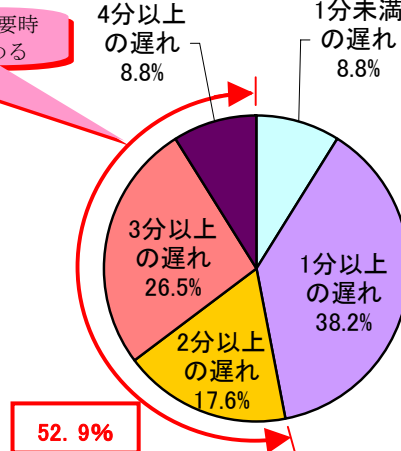


図 遅れ時間別便数構成比

資料 : H22. 12. 8(水)7:00~20:00 上り方向での実測結果

事業区間を運行する路線バスのうち以下の 2 系統(34便)を対象に作成(バス停位置は下図参照)

- 1) 植田小学校前→富士見ヶ丘団地入口
- 2) 植田小学校前→国分入口

※当該バス停間の時刻表上の運行計画時間と実際の所要時間を比較(時刻表上の予定所要時間 : 2分)

※左グラフの横軸の時刻は、植田小学校前バス停の出発予定時刻(時刻表)

■道路整備により、平均的な所要時間が短縮するだけでなく、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。

○国道 210 号事業区間は、当該事業により、所要時間が約 0.6 分短縮される。

(H42 推計値 : 未整備 2.3 分 → 整備後 1.7 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 0.2 分短縮される。

(H42 推計値 : 未整備 1.2 分 → 整備後 1.0 分)



図 国道 210 号の余裕時間の変化

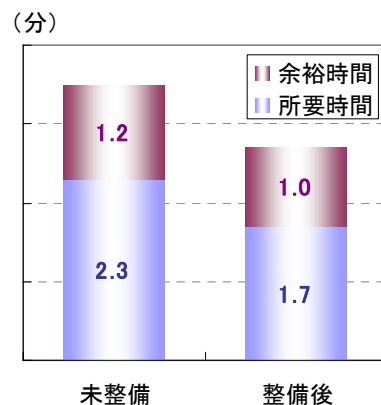


図 国道 210 号の所要時間と余裕時間  
※H42 年次の交通量推計結果を基に算出

田原拡幅の整備による所要時間の信頼性向上便益は、※約 2 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)

(救急医療活動の支援)

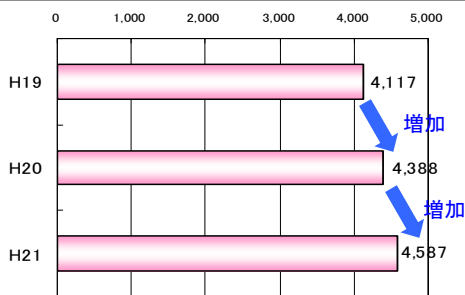
- 最近の5年間における大分市全体の救急搬送件数は、増加傾向にある。
- 由布市は管外搬送割合の実績が大分県内で最も高く、救急医療活動の半数以上を大分市など他の地域に依存している。
- 現道の4車線化による渋滞解消と救急搬送時の一般車両の追い抜きを容易にするなど、救急医療活動への支援が期待できる。



図 救急医療施設の位置

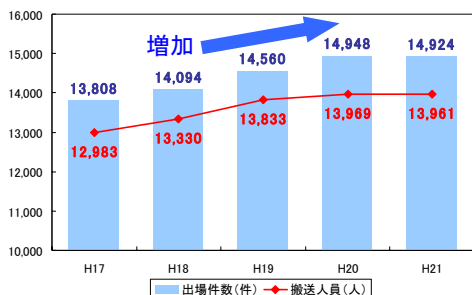
大分市消防局からの意見(H21.8 ヒアリング)

- 片側1車線だと救急搬送時に一般車両を追い抜くことが難しい。
- 渋滞により円滑な搬送ができなかったことがある。



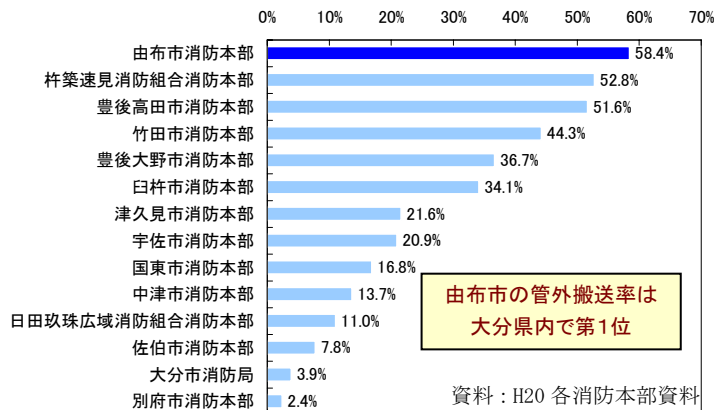
資料：大分市消防局

図 第3次救急医療施設の搬送実績



資料：大分市消防局

図 救急出陣件数・搬送人員の推移(大分市)



由布市の管外搬送率は  
大分県内で第1位

資料：H20 各消防本部資料

図 消防本部別管外搬送割合

効果2：交通安全の向上

(歩行者の安全性の向上)

- 田原拡幅区間では、歩道が未設置であることから、沿線に位置する小・中学校の通学路は、当該路線を交差しながら自動車と歩行者が混在する周辺的生活道路において指定されている。
- 田原拡幅に伴う自転車歩行者道の整備により、歩行者や自転車が安心して通行できるバリアフリー化された快適な空間が確保できる。



■ 横断する自転車



■ 児童の通学状況



■ 狭小な横断待ちスペース

事業区間の現況は、歩道未設置に加えて横断箇所も限られていることから、主要集落と学校を結ぶ通学路は遠回りする形で指定されている。

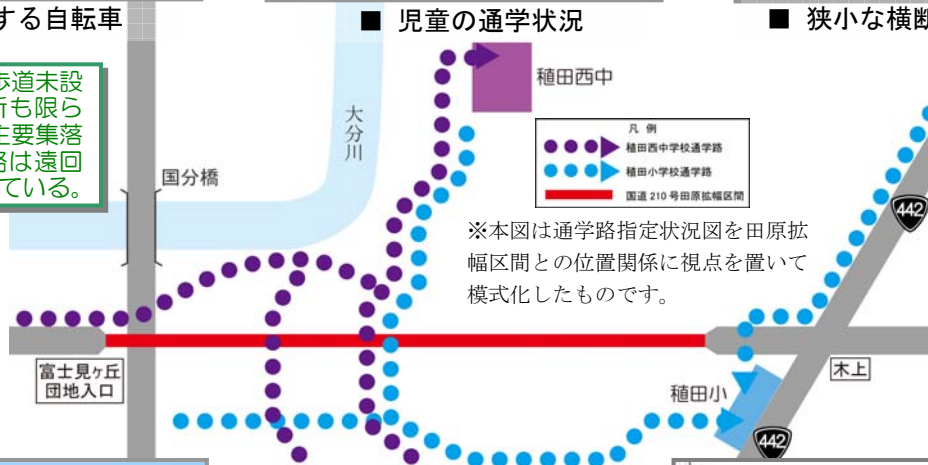


図 田原拡幅区間周辺の通学路指定状況



■ 滞留スペースのないバス停



■ 自転車通行状況

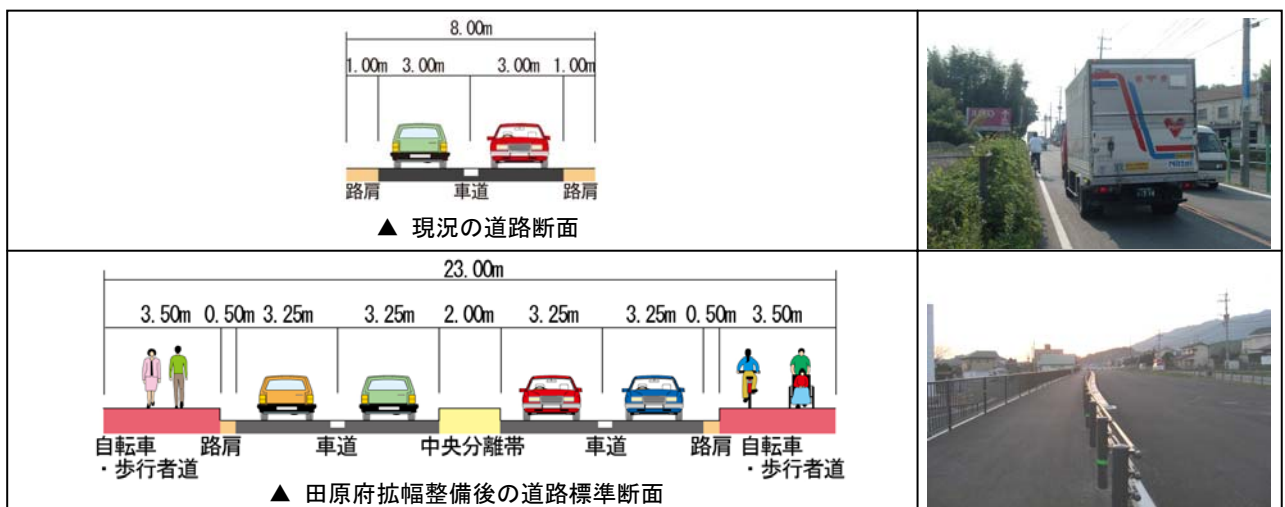
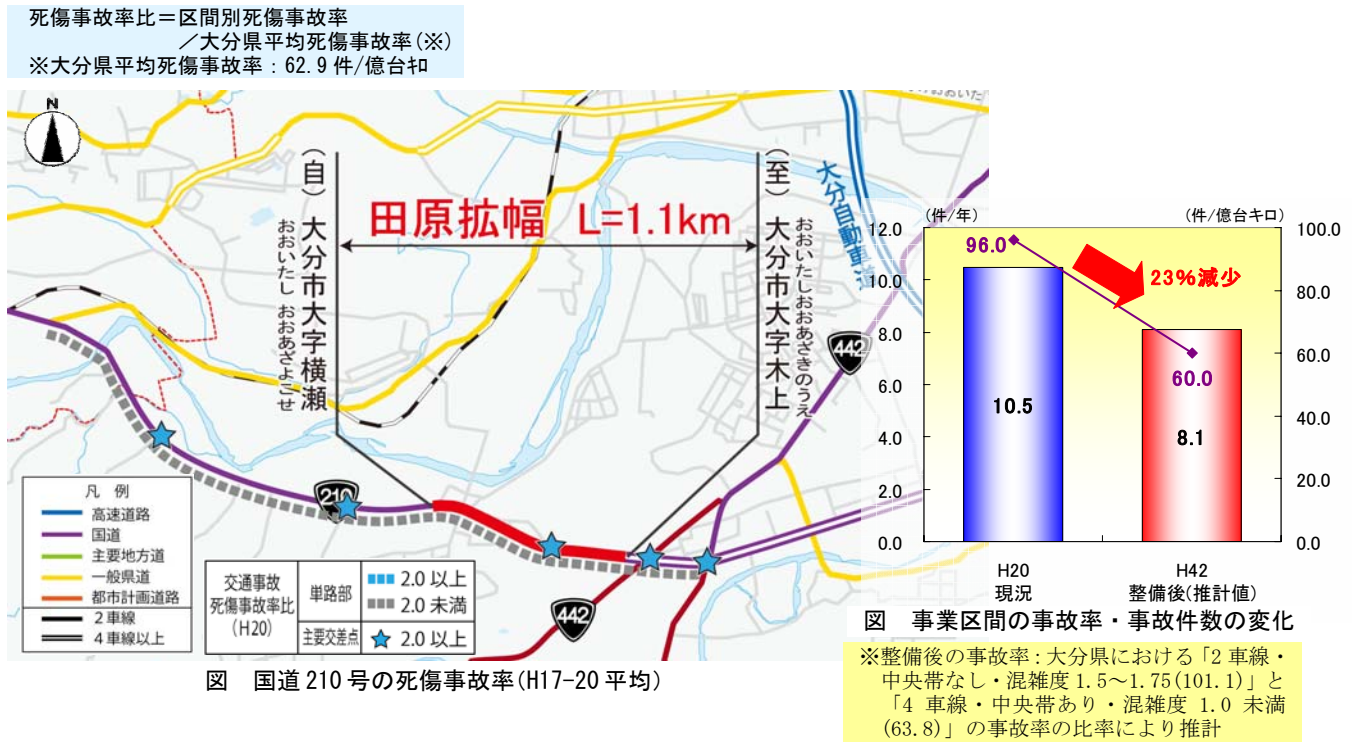


図 歩道状況

写真上：未着工区間、写真下：施工済区間(富士見ヶ丘団地入口交差点東側)

(交通事故の軽減)

- 事業区間は、交通量の多い中で車道幅員が狭い2車線区間であることから、交通事故の死傷事故率は高い水準にあり、平成17～20年平均で96.0件/億台キロと大分県平均の1.5倍以上となっている。
- 当区間で発生している事故のうち、交通混雑に起因していると考えられる追突事故が、全体の約7割を占めている。
- 田原拡幅の整備により、十分な車道幅員が確保され、沿線における安全性の向上が図られ、さらに、道路構造や混雑状況に応じた死傷事故率の傾向を考慮すれば、大幅な死傷事故率の削減が期待できる。



資料：交通事故統合データベース(H17～H20の平均値)

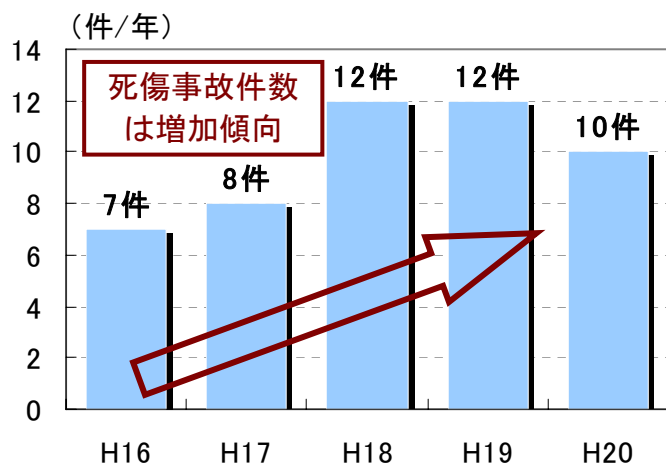


図 死傷事故件数の推移

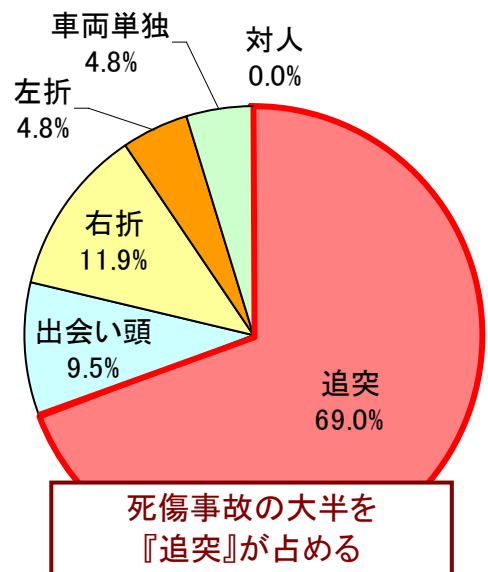


図 事故累計(H17～H20)

### 効果3：広域的な代替道路の確保

(大分道通行止め時の代替道路としての信頼性向上)

- 大分自動車道のうち、特に別府湾 SA～日出 JCT 間は、地理的な条件から濃霧が発生しやすい区間で、30m 先や 50m 先が見えないような視界状態がたびたび発生している。
- また、大分自動車道は山間部を通過することから、降雪による通行止めも複数回発生している。
- 霧・降雪により、過去 5 年間に約 1,158 時間(151 回)の通行止めが発生しており、通行止め区間を迂回する交通が、並行する国道 210 号に流入することで、交通混雑が発生している。
- 当事業は、特に交通が集中する市街地周辺の交通容量が拡大することで、大分自動車道通行止め時の代替道路が確保され信頼性が向上する。

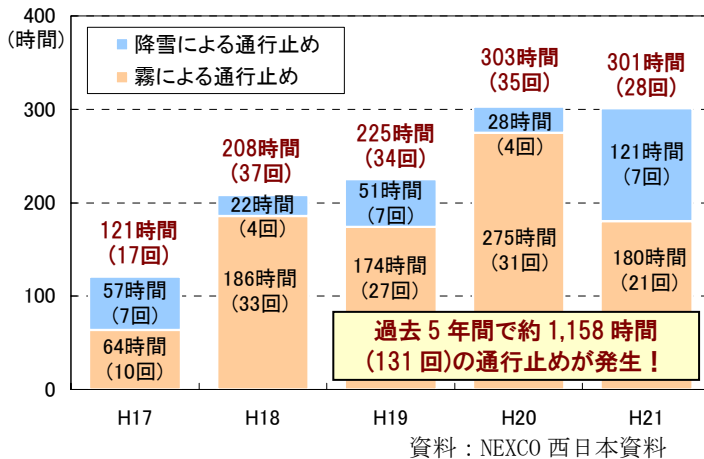


図 霧の様子

写真：NEXCO 西日本 HP

図 大分自動車道の霧・降雪による通行止め実績

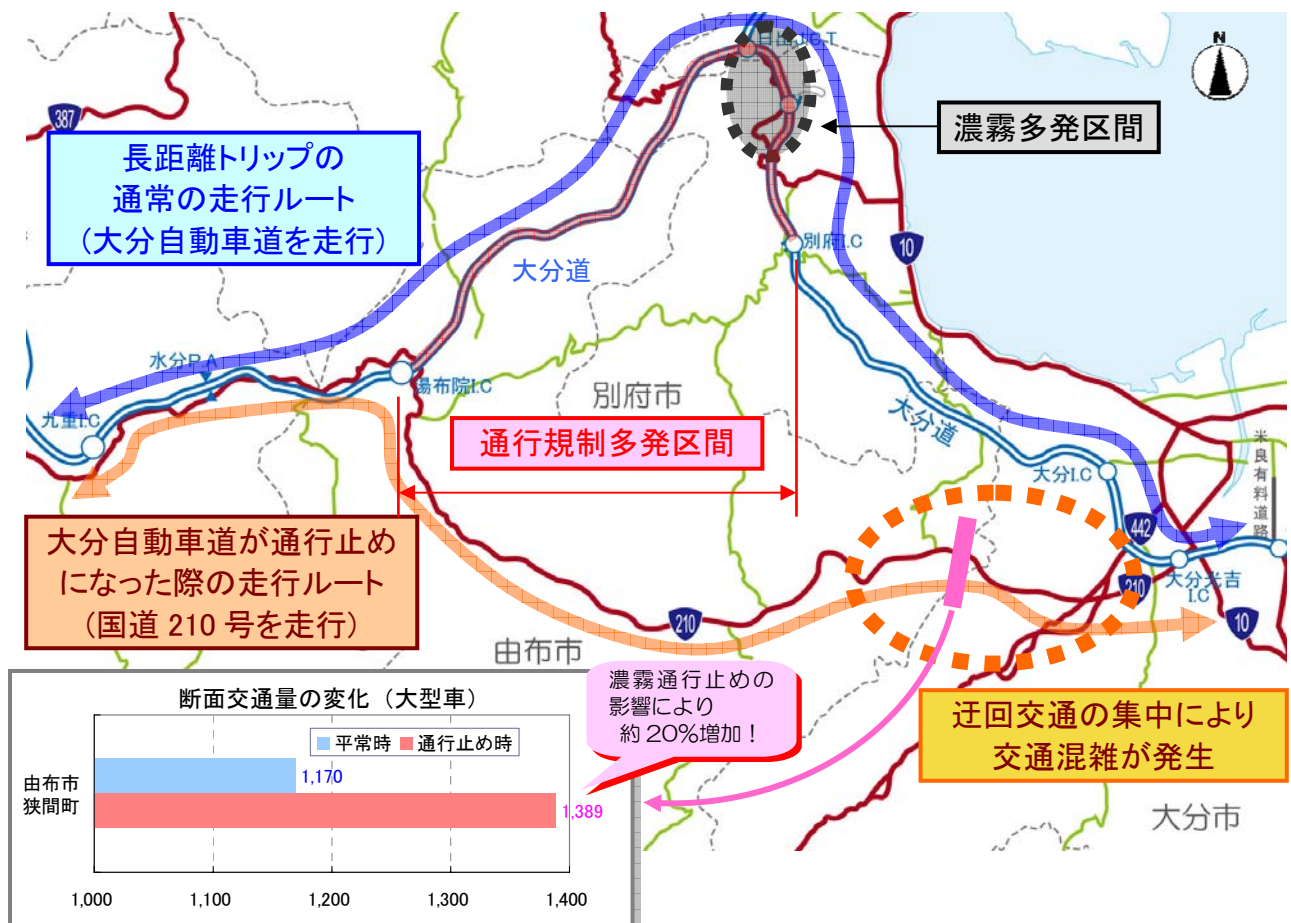


図 大分自動車道の通行止めに伴う交通流動の変化(イメージ)

## 効果4：沿道環境の改善

- 事業区間内の2車線区間では、交通混雑、狭い幅員のため、騒音レベルが高く、昼間73db、夜間69 dB（大分市田原）と環境基準を超過している。
- 完成供用時には、現況に対し交通量は増加（約1.30倍）するが、騒音値は約4 dB低減し環境基準を下回ることが予測され、沿道における環境良好な市街地形成の支援が期待できる。

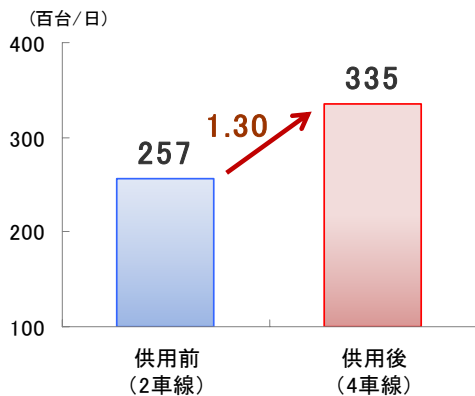


図 断面交通量の変化 (国道210号)

供用前(2車線)：H22 調査結果  
 供用後(4車線)：H42 推計結果  
 ※H22.2.23(火) 13:00～  
 24(水) 13:00  
 騒音調査と合わせて実施

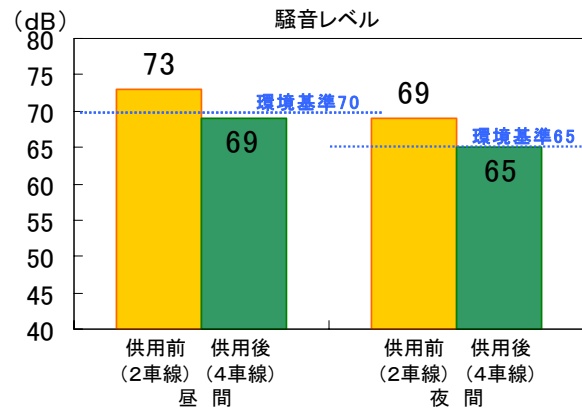


図 騒音レベルの改善効果

資料：H22 実測値（大分市田原）、H42：予測値  
 ※整備後の騒音レベルは、H42 推計交通量と計画内容（横断構成、排水性舗装：敷設後2年）に基づく計画

田原拡幅事業沿線は一般住宅地に位置付けられている。

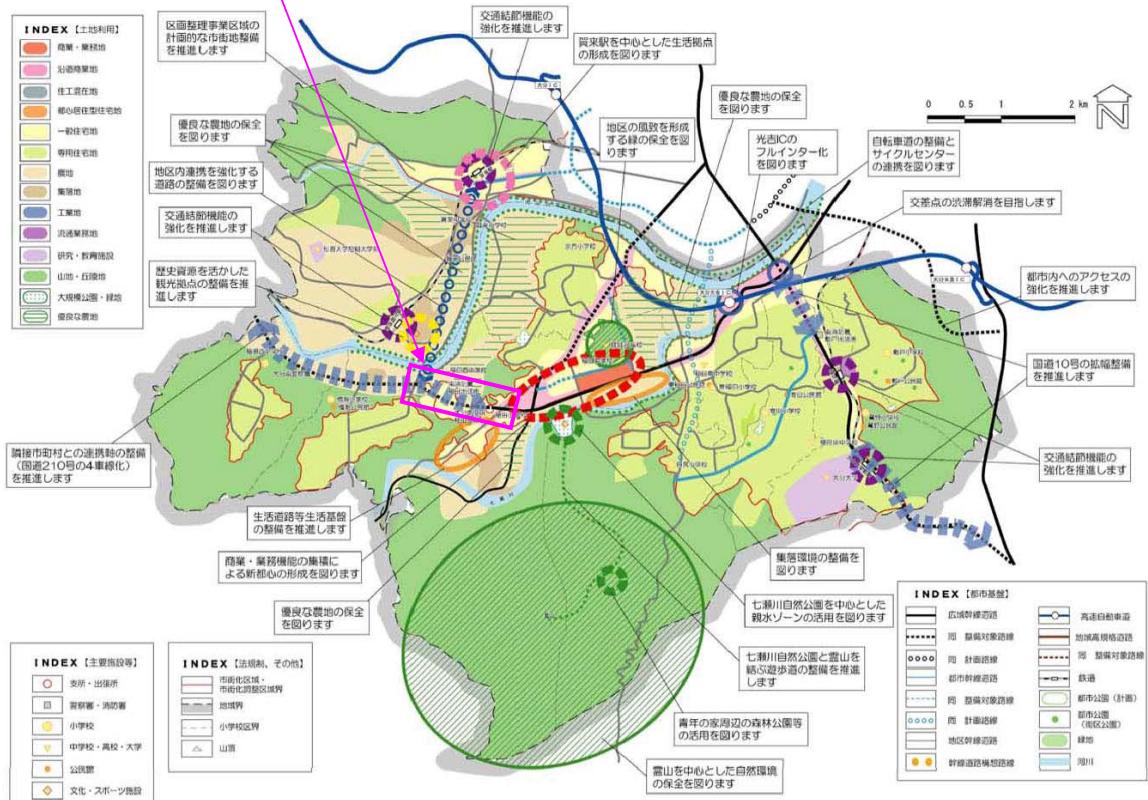


図 種田地区のまちづくり方針

資料：大分市都市計画マスタープラン

### (3) 事業の投資効果

#### 1) 事業の目的

田原拡幅は、大分市大字横瀬から大分市大字木上に至る、延長 1.1km の現道拡幅事業であり、交通混雑の緩和及び交通安全の確保などを目的とした事業である。

#### 2) 費用便益効果分析結果（残事業）

##### ①便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 22 年度			
供用年	平成 26 年度			
初年便益	1.7 億円	0.26 億円	0.36 億円	2.4 億円
基準年における現在価値 (B)	39 億円	4.9 億円	1.8 億円	46 億円

##### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	4.1 億円	8.1 億円	12 億円
基準年における現在価値 (C)	3.8 億円	3.1 億円	6.9 億円

##### ③評価指標の算定結果（残事業区間）

費用便益比 (CBR)	B/C=6.6
-------------	---------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### 3) 費用便益効果分析結果（全事業）

##### ①便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 22 年度			
供用年	平成 23 年度			
初年便益	0.47 億円	0.13 億円	0.01 億円	0.62 億円
基準年における現在価値 (B)	51 億円	7.2 億円	2.6 億円	60 億円

##### ②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	29 億円	9.5 億円	39 億円
基準年における現在価値 (C)	29 億円	3.8 億円	33 億円

##### ③評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比 (CBR)	B/C=1.8
-------------	---------

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。

#### (4) 事業の進捗状況

##### 1) 事業の経緯

年度	経緯
昭和 53 年度	都市計画決定
平成 17 年度	事業化（大分県）
平成 18 年度	国道 210 号直轄編入
平成 19 年度	用地買収着手
平成 20 年度	工事着手

##### 2) 事業費の進捗状況

項目	全体事業費	平成 21 年度末進捗	進捗率
全体事業費	約 30 億円	約 23 億円	約 78%
うち用地補償費	約 17 億円	約 16 億円	約 96%

注) 進捗率は事業費ベース

##### 3) 新規事業採択時からの変化

項目		新規事業採択時（H17）	今回評価（H22）
延長		1.1km	1.1km
計画交通量		29,300 台/日	22,200、33,500 台/日
事業費 (現在価値化後)		約 25 億円 (20 億円)	約 30 億円 (29 億円)
B/C	残事業	—	$6.6 = \frac{46 \text{ 億円}}{6.9 \text{ 億円}}$
	全事業	$9.6 = \frac{201 \text{ 億円}}{21 \text{ 億円}}$	$1.8 = \frac{60 \text{ 億円}}{33 \text{ 億円}}$

注) ( )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

項目	新規事業採択時	今回評価	理由
事業費	約 25 億円	約 30 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取付け道路の形状見直し 【+約 1.3 億円】</li> <li>・地盤改良 【+約 1.3 億円】</li> <li>・河川ボックス付け替えに伴う仮設工【+約 1.1 億円】</li> <li>・交通管理施設整備 【+約 1.0 億円】</li> <li>・埋蔵文化財発掘調査 【+約 0.4 億円】</li> <li>・民地開発（盛土）との事業調整 【-約 0.1 億円】</li> </ul>

### 3. 事業進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

田原拡幅の平成 21 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 78%であり、そのうち、用地進捗率は約 96%となっている。

今後も、事業効果を早期発現できるよう、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

#### (2) 地域の協力体制

事業推進にあたっては、「国道 210 号改修促進協議会(会長：大分市長)」や、自治体などが早期要望の活動を展開するなど、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。

実施主体	活動内容
国道 210 号改修促進協議会	平成 11 年 11 月 29 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 12 年 11 月 22 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 13 年 10 月 1 日 国土交通省九州地方整備局への要望
田原自治委員等	平成 13 年 11 月 30 日 国土交通省九州地方整備局への要望
田原自治委員等	平成 14 年 1 月 16 日 国土交通省九州地方整備局大分河川国道事務所長への要望
久大地区活性化議長連絡協議会	平成 14 年 2 月 14 日 国土交通省九州地方整備局大分河川国道事務所長への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 14 年 11 月 20 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 16 年 2 月 10 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 17 年 1 月 20 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 18 年 1 月 27 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 19 年 1 月 24 日 国土交通省九州地方整備局への要望
由布市長	平成 19 年 3 月 1 日 国土交通省九州地方整備局大分河川国道事務所長への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 20 年 1 月 23 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 21 年 1 月 22 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 22 年 1 月 20 日 国土交通省九州地方整備局への要望
国道 210 号改修促進協議会	平成 23 年 1 月 20 日 国土交通省九州地方整備局への要望

#### ◆協力体制

組織名	業務内容
大分市土木管理課	地元対応および地域情報窓口

### (3) 環境・景観への取り組み状況

#### ●環境への配慮

- ・沿道騒音の軽減及び雨天時の走行性向上を図るため、車道部においては排水性舗装を適用する。

#### ●景観への配慮

- ・沿道景観向上を図るため、防護柵等の設置に際しては大分市景観形成色彩ガイドラインと整合を図りダークブラウンを採用するなど景観に配慮した整備を行う。

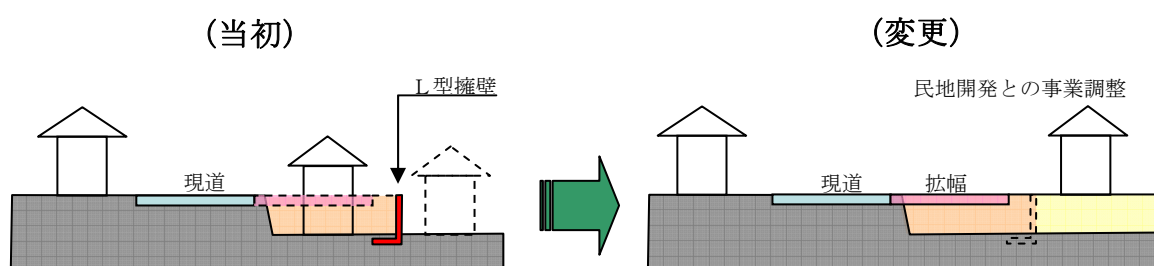


図 完成イメージ

## 4. コスト縮減や代替案立案等

○事業実施にあたっては、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とともに、早期供用による事業執行の時間的コスト低減に向け、計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

○民地開発（盛土）との事業調整により、約0.1億円のコスト縮減を図った。



○当該事業は、都市計画決定のもと整備を進めており、今後の事業における事業手法については、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

### 【 事業継続 】

- 田原拡幅は、**交通混雑の緩和**や**交通安全の確保**などを目的とした事業である。
- 本路線の早期完成を求める声は強く、地元自治体などから積極的な整備促進が要望されている。
- 事業進捗率は、**事業費ベース**で約 78% [約 23 億円／約 30 億円] (H21 年度末)であり、そのうち**用地進捗率は約 96%** [約 16 億円／約 17 億円] に達しており、引き続き事業の推進を図り、交通混雑の緩和、歩行者の安全性の確保や沿道環境の改善などの効果が期待できることから、当該事業区間の完成供用に向けて**事業を継続**することとしたい。

# 卷末資料

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210号 田原拡幅
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 27億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.6%)</p> <p>採事業：費用便益比 (B/C) = 6.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 39億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 37%)</p>

●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	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間b (当該区間/並行区間) について：国道210号田原拡幅区間 (大分市大字横瀬～大分市大字木上) 当該区間等の損失時間 (現況) : 17.1万人・時間/年 (国道210号田原拡幅区間) 当該区間等の損失削減率 : 約5.2割削減 (国道210号田原拡幅区間)</p> <p>国道210号 (大字木上⇒大字横瀬) : 旅行速度 18.8km/h ⇒ 38.8km/h</p> <p>大分バス : 1日38便 (朝ピーク時5便)の路線バスが運行している</p>
物流効率化の支援	<p>□ 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</p> <p>□ 農林水産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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路線密度が1.5km/km2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線密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は10ha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)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合) <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时间内で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益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ル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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>大分市都市計画マスタープランに位置付けられた植田新都心西部土地区画整理事業、植田新都心中央土地区画整理事業、玉沢土地区画整理事業)が隣接している</p>
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
2. 暮らし	歩行者・自転車・生活空間の形成		
	無電柱化による美しい町並みの形成		
	個性ある地域の形成		<p>由布市から大分市中心部への主要なアクセス道路</p> <p>植田新都心構想地区の整備を支援する</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間がある場合において、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/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、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つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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られている、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」という）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規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>□ 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</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>□ 避震路へ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>	<p>田原交差点の横断歩行者数126人/12h(龍田西中、稲田小の通学路)</p> <p>田原拡幅区間は歩道未設置のため、通学児童・生徒は並行する区画道路を利用している</p> <p>国道210号・緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている</p>
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 (未整備866.1千t-CO2/年 ⇒ 整備後865.7千t-CO2/年)</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 評価対象区間(現道/並行区間等)：田原拡幅 排出削減率：約11.7%削減</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間(現道/並行区間等)：田原拡幅 排出削減率：約10.1%削減</p>	<p>02排出削減量：451.3t-CO2/年 (未整備866.1千t-CO2/年 ⇒ 整備後865.7千t-CO2/年)</p> <p>評価対象区間(現道/並行区間等)：田原拡幅 排出削減率：約11.7%削減</p> <p>評価対象区間(現道/並行区間等)：田原拡幅 排出削減率：約10.1%削減</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見込まれる</p>	<p>大分都市計画区域マスタープラン概要版(H22.7水分県)の中で、国道210号田原拡幅区間(3.3.11萩原鬼崎線)は「特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間」に位置づけられている</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210号	田原拡幅	1.1km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,200~33,500	4	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	29億円	9.5億円	39億円
うち残事業分	4.1億円	8.1億円	12億円
基準年における 現在価値 (C)	29億円	3.8億円	33億円
うち残事業分	3.8億円	3.1億円	6.9億円

## 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23年度			
単年便益 (初年便益)	0.47億円	0.13億円	0.01億円	0.62億円
基準年における 現在価値 (B)	51億円	7.2億円	2.6億円	60億円
うち残事業分	39億円	4.9億円	1.8億円	46億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	27億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	6.6
経済的純現在価値（残事業）	39億円
経済的内部収益率（残事業）	37%

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	22,200～33,500	±10%	6.0～7.0
事業費	4.1億円	±10%	6.3～7.0
事業期間	3年	±20%	6.4～6.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道210号 田原拡幅

(推計時点 H42年)

(事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 田原拡幅：1.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	29,000	31,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	2.3	1.7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	11	9.2	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道210号： 3.1km	交通量	[台/日]	19,700	21,200
		走行時間	[分]	6.8	7.0
		走行時間費用	[億円/年]	23	25
	県_大分 挾間線： 7.3km	交通量	[台/日]	10,900	11,200
		走行時間	[分]	16	13
		走行時間費用	[億円/年]	27	25
	国道442号： 3.9km	交通量	[台/日]	7,400	7,100
		走行時間	[分]	5.9	5.9
		走行時間費用	[億円/年]	7.3	7.0
	県_挾間 野津原線： 4.2km	交通量	[台/日]	700	400
		走行時間	[分]	6.9	6.9
		走行時間費用	[億円/年]	0.84	0.50
	市道_横 瀬小野鶴線： 2.5km	交通量	[台/日]	4,500	4,400
		走行時間	[分]	6.2	6.2
		走行時間費用	[億円/年]	4.9	4.8
③その他道路合計 ：712.0km	走行時間費用	[億円/年]	3,521	3,521	
			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：734.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,595	3,592	2.8

(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：国道210号 田原拡幅

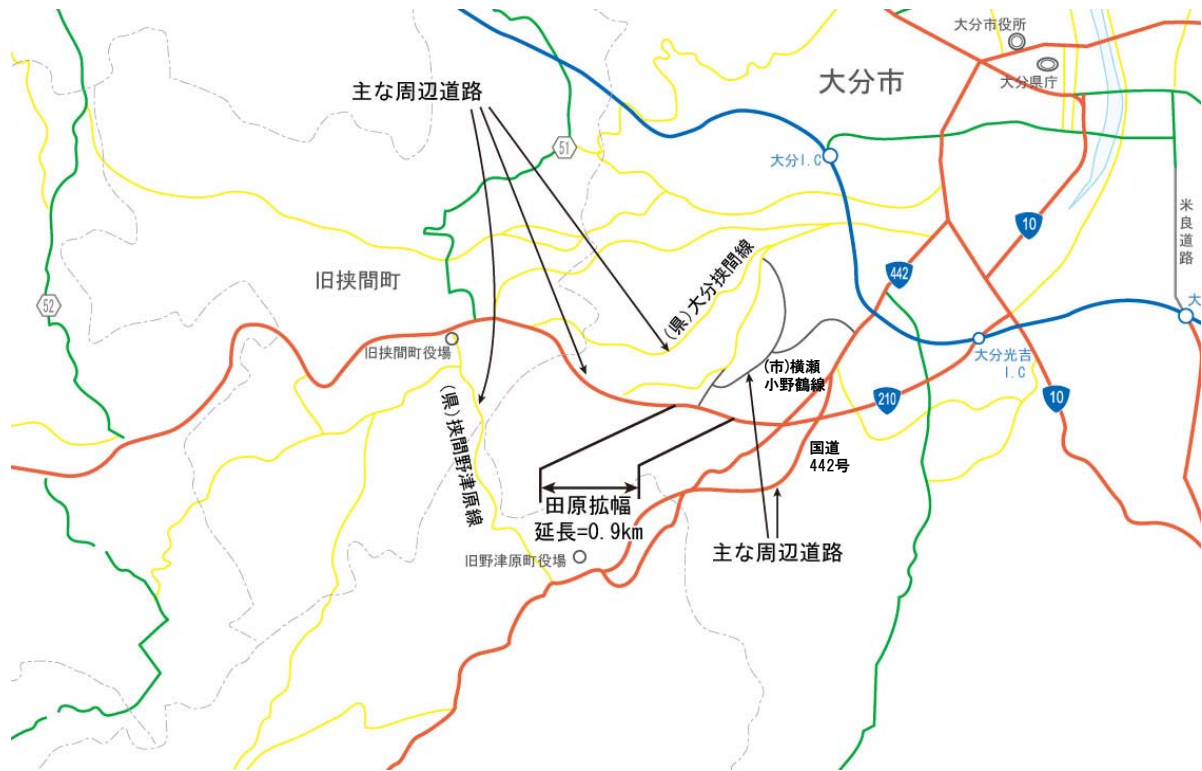
(推計時点 H42年)

(残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 田原拡幅：0.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	28,800	31,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	1.9	1.4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	9.4	7.5	
②主な周 辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道210 号： 3.3km	交通量	[台/日]	20,500	21,900
		走行時間	[分]	7.1	7.3
		走行時間費用	[億円/年]	24	27
	県_大分 挟間線： 7.3km	交通量	[台/日]	10,900	11,200
		走行時間	[分]	16	13
		走行時間費用	[億円/年]	27	25
	国道442 号： 3.9km	交通量	[台/日]	7,300	7,100
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	7.3	7.0
	県_挟間 野津原 線： 4.2km	交通量	[台/日]	700	400
		走行時間	[分]	6.9	6.9
		走行時間費用	[億円/年]	0.81	0.50
	市道_横 瀬小野鶴 線： 2.5km	交通量	[台/日]	4,500	4,400
		走行時間	[分]	6.2	6.2
		走行時間費用	[億円/年]	4.9	4.8
③その他道路合計 ：712.0km	走行時間費用	[億円/年]	3,521	3,520	

			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：734.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,594	3,592	2.2

(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：国道210号 田原拡幅

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	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"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道210号 田原拡幅

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費(過去3年間:H19~H21) に基づく。	
		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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:国道210号 田原拡幅(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.19	1.1	0.21	
年次	年度	割引率	GDP デフレタ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-6年目	H 17	1.2167	93.2	0.48	0.57		
-5年目	H 18	1.1699	92.5	0.09	0.10		
-4年目	H 19	1.1249	91.7	4.9	5.4		
-3年目	H 20	1.0816	91.3	8.0	8.6		
-2年目	H 21	1.0400	91.3	9.4	9.7		
-1年目	H 22	1.0000	91.3	2.2	2.2		
供用開始年次	H 23	0.9615	91.3	1.9	1.8	0.04	0.03
1年目	H 24	0.9246	91.3	1.1	0.98	0.04	0.03
2年目	H 25	0.8890	91.3	1.1	0.98	0.04	0.03
3年目	H 26	0.8548	91.3			0.20	0.17
4年目	H 27	0.8219	91.3			0.20	0.16
5年目	H 28	0.7903	91.3			0.20	0.16
6年目	H 29	0.7599	91.3			0.20	0.15
7年目	H 30	0.7307	91.3			0.20	0.15
8年目	H 31	0.7026	91.3			0.20	0.14
9年目	H 32	0.6756	91.3			0.20	0.13
10年目	H 33	0.6496	91.3			0.20	0.13
11年目	H 34	0.6246	91.3			0.20	0.12
12年目	H 35	0.6006	91.3			0.20	0.12
13年目	H 36	0.5775	91.3			0.20	0.11
14年目	H 37	0.5553	91.3			0.20	0.11
15年目	H 38	0.5339	91.3			0.20	0.11
16年目	H 39	0.5134	91.3			0.20	0.10
17年目	H 40	0.4936	91.3			0.20	0.10
18年目	H 41	0.4746	91.3			0.20	0.09
19年目	H 42	0.4564	91.3			0.20	0.09
20年目	H 43	0.4388	91.3			0.20	0.09
21年目	H 44	0.4220	91.3			0.20	0.08
22年目	H 45	0.4057	91.3			0.20	0.08
23年目	H 46	0.3901	91.3			0.20	0.08
24年目	H 47	0.3751	91.3			0.20	0.07
25年目	H 48	0.3607	91.3			0.20	0.07
26年目	H 49	0.3468	91.3			0.20	0.07
27年目	H 50	0.3335	91.3			0.20	0.07
28年目	H 51	0.3207	91.3			0.20	0.06
29年目	H 52	0.3083	91.3			0.20	0.06
30年目	H 53	0.2965	91.3			0.20	0.06
31年目	H 54	0.2851	91.3			0.20	0.06
32年目	H 55	0.2741	91.3			0.20	0.05
33年目	H 56	0.2636	91.3			0.20	0.05
34年目	H 57	0.2534	91.3			0.20	0.05
35年目	H 58	0.2437	91.3			0.20	0.05
36年目	H 59	0.2343	91.3			0.20	0.05
37年目	H 60	0.2253	91.3			0.20	0.04
38年目	H 61	0.2166	91.3			0.20	0.04
39年目	H 62	0.2083	91.3			0.20	0.04
40年目	H 63	0.2003	91.3			0.20	0.04
41年目	H 64	0.1926	91.3			0.20	0.04
42年目	H 65	0.1852	91.3			0.20	0.04
43年目	H 66	0.1780	91.3			0.20	0.04
44年目	H 67	0.1712	91.3			0.20	0.03
45年目	H 68	0.1646	91.3			0.20	0.03
46年目	H 69	0.1583	91.3			0.20	0.03
47年目	H 70	0.1522	91.3			0.20	0.03
48年目	H 71	0.1463	91.3			0.20	0.03
49年目	H 72	0.1407	91.3	-9.7	-1.4	0.20	0.03
合計				19	29	9.5	3.8
単純事業費計				29		9.5	

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

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

## 費用の現在価値算定表

箇所名: 国道210号 田原拡幅(残事業)

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)	
				0.19	0.9	0.17	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-3年目	H 23	0.9615	91.3	1.9	1.8		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	1.1	0.98		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	1.1	0.98		
供用開始年次	H 26	0.8548	91.3			0.16	0.14
1年目	H 27	0.8219	91.3			0.16	0.13
2年目	H 28	0.7903	91.3			0.16	0.13
3年目	H 29	0.7599	91.3			0.16	0.12
4年目	H 30	0.7307	91.3			0.16	0.12
5年目	H 31	0.7026	91.3			0.16	0.11
6年目	H 32	0.6756	91.3			0.16	0.11
7年目	H 33	0.6496	91.3			0.16	0.11
8年目	H 34	0.6246	91.3			0.16	0.10
9年目	H 35	0.6006	91.3			0.16	0.10
10年目	H 36	0.5775	91.3			0.16	0.09
11年目	H 37	0.5553	91.3			0.16	0.09
12年目	H 38	0.5339	91.3			0.16	0.09
13年目	H 39	0.5134	91.3			0.16	0.08
14年目	H 40	0.4936	91.3			0.16	0.08
15年目	H 41	0.4746	91.3			0.16	0.08
16年目	H 42	0.4564	91.3			0.16	0.07
17年目	H 43	0.4388	91.3			0.16	0.07
18年目	H 44	0.4220	91.3			0.16	0.07
19年目	H 45	0.4057	91.3			0.16	0.07
20年目	H 46	0.3901	91.3			0.16	0.06
21年目	H 47	0.3751	91.3			0.16	0.06
22年目	H 48	0.3607	91.3			0.16	0.06
23年目	H 49	0.3468	91.3			0.16	0.06
24年目	H 50	0.3335	91.3			0.16	0.05
25年目	H 51	0.3207	91.3			0.16	0.05
26年目	H 52	0.3083	91.3			0.16	0.05
27年目	H 53	0.2965	91.3			0.16	0.05
28年目	H 54	0.2851	91.3			0.16	0.05
29年目	H 55	0.2741	91.3			0.16	0.04
30年目	H 56	0.2636	91.3			0.16	0.04
31年目	H 57	0.2534	91.3			0.16	0.04
32年目	H 58	0.2437	91.3			0.16	0.04
33年目	H 59	0.2343	91.3			0.16	0.04
34年目	H 60	0.2253	91.3			0.16	0.04
35年目	H 61	0.2166	91.3			0.16	0.04
36年目	H 62	0.2083	91.3			0.16	0.03
37年目	H 63	0.2003	91.3			0.16	0.03
38年目	H 64	0.1926	91.3			0.16	0.03
39年目	H 65	0.1852	91.3			0.16	0.03
40年目	H 66	0.1780	91.3			0.16	0.03
41年目	H 67	0.1712	91.3			0.16	0.03
42年目	H 68	0.1646	91.3			0.16	0.03
43年目	H 69	0.1583	91.3			0.16	0.03
44年目	H 70	0.1522	91.3			0.16	0.02
45年目	H 71	0.1463	91.3			0.16	0.02
46年目	H 72	0.1407	91.3			0.16	0.02
47年目	H 73	0.1353	91.3			0.16	0.02
48年目	H 74	0.1301	91.3			0.16	0.02
49年目	H 75	0.1251	91.3	-0.25	-0.03	0.16	0.02
合計				3.8	3.8	8.1	3.1
単純事業費計				4.1		8.1	

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

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

箇所名：国道210号 田原拡幅(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率		GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		現在価値		事故減少便益(億円)	合計 (億円)
		乗用車種別 (北九州7都府)	普通貨物		乗用車種別	普通貨物	① 計	② 計	③	①×(A)		
供用開始年次	H 23	0.99760	0.99665	91.3	0.39	0.02	0.06	0.05	0.47	0.13	0.01	0.62
1年目	H 24	0.99760	0.99665	91.3	0.39	0.02	0.06	0.05	0.47	0.13	0.01	0.62
2年目	H 25	0.99759	0.99663	91.3	0.39	0.02	0.06	0.05	0.47	0.13	0.01	0.61
3年目	H 26	0.99758	0.99661	91.3	1.3	0.37	0.54	0.18	0.8548	0.32	0.37	3.0
4年目	H 27	0.99758	0.99661	91.3	1.3	0.36	0.54	0.18	0.8548	0.32	0.37	3.0
5年目	H 28	0.99757	0.99659	91.3	1.3	0.36	0.54	0.18	0.8548	0.32	0.37	3.0
6年目	H 29	0.99757	0.99659	91.3	1.9	0.41	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.3
7年目	H 30	0.99756	0.99657	91.3	1.8	0.41	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
8年目	H 31	0.99755	0.99656	91.3	1.8	0.41	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
9年目	H 32	0.99811	0.99708	91.3	1.8	0.40	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
10年目	H 33	0.99810	0.99707	91.3	1.8	0.40	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
11年目	H 34	0.99810	0.99707	91.3	1.8	0.40	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
12年目	H 35	0.99810	0.99707	91.3	1.8	0.39	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
13年目	H 36	0.99809	0.99704	91.3	1.8	0.39	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
14年目	H 37	0.99809	0.99704	91.3	1.8	0.39	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
15年目	H 38	0.99809	0.99704	91.3	1.8	0.39	0.52	0.25	1.11	0.36	0.21	3.2
16年目	H 39	0.99808	0.99703	91.3	1.8	0.38	0.51	0.24	1.11	0.35	0.21	3.2
17年目	H 40	0.99808	0.99703	91.3	1.8	0.38	0.51	0.24	1.11	0.35	0.21	3.2
18年目	H 41	0.99808	0.99703	91.3	1.8	0.37	0.51	0.24	1.11	0.35	0.21	3.2
19年目	H 42	0.99808	0.99703	91.3	1.8	0.37	0.51	0.24	1.11	0.35	0.21	3.2
20年目	H 43	0.99833	0.99744	91.3	1.8	0.42	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.3
21年目	H 44	0.99833	0.99744	91.3	1.8	0.42	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.3
22年目	H 45	0.99832	0.99744	91.3	1.8	0.41	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.3
23年目	H 46	0.99820	0.99744	91.3	1.8	0.41	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.3
24年目	H 47	0.99815	0.99744	91.3	1.8	0.41	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.3
25年目	H 48	0.99810	0.99744	91.3	1.8	0.40	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
26年目	H 49	0.99805	0.99744	91.3	1.7	0.40	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
27年目	H 50	0.99800	0.99744	91.3	1.7	0.40	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
28年目	H 51	0.99796	0.99744	91.3	1.7	0.40	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
29年目	H 52	0.99791	0.99744	91.3	1.7	0.39	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
30年目	H 53	0.99786	0.99744	91.3	1.7	0.39	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
31年目	H 54	0.99780	0.99744	91.3	1.7	0.39	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
32年目	H 55	0.99775	0.99744	91.3	1.7	0.38	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
33年目	H 56	0.99770	0.99744	91.3	1.7	0.38	0.60	0.26	1.33	0.39	0.18	3.2
34年目	H 57	0.99265	0.99292	91.3	1.6	0.38	0.60	0.23	0.66	0.36	0.09	3.1
35年目	H 58	0.99259	0.99287	91.3	1.6	0.38	0.60	0.23	0.66	0.36	0.09	3.1
36年目	H 59	0.99254	0.99282	91.3	1.6	0.37	0.60	0.23	0.66	0.36	0.09	3.1
37年目	H 60	0.99248	0.99277	91.3	1.6	0.37	0.60	0.23	0.66	0.36	0.09	3.0
38年目	H 61	0.99242	0.99272	91.3	1.6	0.37	0.60	0.23	0.66	0.36	0.09	3.0
39年目	H 62	0.99236	0.99266	91.3	1.6	0.37	0.60	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
40年目	H 63	0.99231	0.99261	91.3	1.6	0.36	0.60	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
41年目	H 64	0.99225	0.99255	91.3	1.6	0.36	0.61	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
42年目	H 65	0.99219	0.99250	91.3	1.5	0.36	0.61	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
43年目	H 66	0.99212	0.99244	91.3	1.5	0.35	0.61	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
44年目	H 67	0.99206	0.99238	91.3	1.5	0.35	0.61	0.22	0.66	0.36	0.09	3.0
45年目	H 68	0.99200	0.99232	91.3	1.5	0.35	0.61	0.21	0.66	0.36	0.09	3.0
46年目	H 69	0.99193	0.99227	91.3	1.5	0.35	0.61	0.21	0.66	0.36	0.09	3.0
47年目	H 70	0.99187	0.99220	91.3	1.5	0.34	0.61	0.21	0.66	0.36	0.09	3.0
48年目	H 71	0.99180	0.99214	91.3	1.5	0.34	0.61	0.21	0.66	0.36	0.09	3.0
49年目	H 72	0.99173	0.99208	91.3	1.5	0.34	0.61	0.21	0.66	0.36	0.09	3.0
合計				80	18	27	125	51	7.2	5.5	1.7	148

箇所名：国道210号 田原拡幅(残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	年次	総走行台キロの年次別伸び率		GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)					
		乗用車種別 (北九州7府県)	普通貨物		全車	乗用車種別	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×(A)	乗用車種別	小型貨物		普通貨物	②計	現在価値 (A)×(A)	③	現在価値 (A)×(A)
H22	供用開始年次	H 26	0.99758	0.99169	0.99662	0.99641	91.3	0.92	0.35	0.48	1.7	1.5	0.13	0.26	0.22	0.36	0.31	2.4	2.0
	1年目	H 27	0.99758	0.99162	0.99661	0.99640	91.3	0.91	0.35	0.48	1.7	1.4	0.13	0.26	0.21	0.36	0.29	2.4	1.9
	2年目	H 28	0.99757	0.99155	0.99660	0.99638	91.3	0.91	0.34	0.48	1.7	1.4	0.13	0.26	0.21	0.36	0.28	2.3	1.9
	3年目	H 29	0.99757	0.99147	0.99659	0.99637	91.3	0.91	0.34	0.47	2.2	1.7	0.13	0.23	0.17	0.05	0.04	2.5	1.9
	4年目	H 30	0.99756	0.99140	0.99657	0.99636	91.3	0.91	0.34	0.47	2.2	1.6	0.13	0.22	0.16	0.05	0.04	2.5	1.8
	5年目	H 31	0.99755	0.99133	0.99656	0.99634	91.3	0.91	0.34	0.47	2.2	1.5	0.13	0.22	0.16	0.05	0.04	2.5	1.7
	6年目	H 32	0.99811	0.99165	0.99922	0.99708	91.3	0.90	0.40	0.47	2.2	1.5	0.13	0.22	0.15	0.05	0.04	2.4	1.7
	7年目	H 33	0.99810	0.99158	0.99922	0.99707	91.3	0.90	0.40	0.47	2.2	1.4	0.13	0.22	0.14	0.05	0.03	2.4	1.6
	8年目	H 34	0.99810	0.99151	0.99922	0.99706	91.3	0.90	0.39	0.47	2.2	1.3	0.13	0.22	0.14	0.05	0.03	2.4	1.5
	9年目	H 35	0.99810	0.99144	0.99922	0.99705	91.3	0.90	0.39	0.47	2.2	1.3	0.13	0.22	0.13	0.05	0.03	2.4	1.5
	10年目	H 36	0.99809	0.99136	0.99922	0.99704	91.3	0.90	0.39	0.46	2.1	1.2	0.13	0.22	0.13	0.05	0.03	2.4	1.4
	11年目	H 37	0.99809	0.99129	0.99921	0.99704	91.3	0.90	0.38	0.46	2.1	1.2	0.13	0.22	0.12	0.05	0.03	2.4	1.3
	12年目	H 38	0.99809	0.99121	0.99921	0.99703	91.3	0.90	0.38	0.46	2.1	1.1	0.13	0.22	0.12	0.05	0.03	2.4	1.3
	13年目	H 39	0.99808	0.99113	0.99921	0.99702	91.3	0.90	0.38	0.46	2.1	1.1	0.13	0.22	0.11	0.05	0.03	2.4	1.2
	14年目	H 40	0.99808	0.99105	0.99921	0.99701	91.3	0.90	0.37	0.46	2.1	1.0	0.13	0.22	0.11	0.05	0.03	2.4	1.2
	15年目	H 41	0.99808	0.99097	0.99921	0.99700	91.3	0.90	0.37	0.46	2.1	1.0	0.13	0.22	0.10	0.05	0.02	2.4	1.1
	16年目	H 42	0.99838	0.99360	1.00074	0.99419	91.3	0.90	0.30	0.54	2.2	0.98	0.20	0.10	0.06	0.03	2.5	1.1	
	17年目	H 43	0.99833	0.99356	1.00074	0.99416	91.3	0.90	0.30	0.54	2.1	0.94	0.19	0.10	0.06	0.03	2.5	1.1	
	18年目	H 44	0.99829	0.99352	1.00074	0.99412	91.3	0.90	0.30	0.54	2.1	0.90	0.19	0.10	0.06	0.03	2.5	1.1	
	19年目	H 45	0.99824	0.99348	1.00074	0.99409	91.3	0.90	0.30	0.54	2.1	0.86	0.19	0.10	0.06	0.03	2.5	1.0	
	20年目	H 46	0.99820	0.99343	1.00074	0.99406	91.3	0.90	0.30	0.54	2.1	0.82	0.19	0.10	0.06	0.02	2.5	0.96	
	21年目	H 47	0.99815	0.99339	1.00074	0.99402	91.3	0.90	0.29	0.54	2.1	0.79	0.19	0.10	0.06	0.02	2.5	0.92	
	22年目	H 48	0.99810	0.99335	1.00074	0.99398	91.3	0.90	0.29	0.54	2.1	0.75	0.19	0.10	0.06	0.02	2.5	0.88	
	23年目	H 49	0.99805	0.99330	1.00074	0.99395	91.3	0.90	0.29	0.54	2.1	0.72	0.19	0.10	0.06	0.02	2.4	0.84	
	24年目	H 50	0.99800	0.99326	1.00074	0.99391	91.3	0.90	0.29	0.54	2.1	0.69	0.19	0.10	0.06	0.02	2.4	0.81	
	25年目	H 51	0.99296	0.99321	1.00074	0.99387	91.3	0.90	0.29	0.54	2.1	0.66	0.18	0.10	0.06	0.02	2.4	0.77	
	26年目	H 52	0.99291	0.99316	1.00074	0.99384	91.3	0.90	0.28	0.54	2.0	0.63	0.18	0.10	0.06	0.02	2.4	0.74	
	27年目	H 53	0.99286	0.99312	1.00074	0.99380	91.3	0.90	0.28	0.55	2.0	0.60	0.18	0.10	0.06	0.02	2.4	0.71	
	28年目	H 54	0.99280	0.99307	1.00074	0.99376	91.3	0.90	0.28	0.55	2.0	0.58	0.18	0.10	0.06	0.02	2.4	0.68	
	29年目	H 55	0.99275	0.99302	1.00074	0.99372	91.3	0.90	0.28	0.55	2.0	0.55	0.18	0.10	0.06	0.02	2.4	0.65	
	30年目	H 56	0.99270	0.99297	1.00074	0.99368	91.3	0.90	0.28	0.55	2.0	0.53	0.18	0.10	0.06	0.02	2.3	0.62	
	31年目	H 57	0.99265	0.99292	1.00074	0.99364	91.3	0.90	0.28	0.55	2.0	0.51	0.18	0.10	0.06	0.01	2.3	0.59	
	32年目	H 58	0.99259	0.99287	1.00073	0.99360	91.3	0.90	0.27	0.55	2.0	0.48	0.18	0.10	0.06	0.01	2.3	0.57	
	33年目	H 59	0.99254	0.99282	1.00073	0.99356	91.3	0.90	0.27	0.55	2.0	0.46	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.54	
	34年目	H 60	0.99248	0.99277	1.00073	0.99352	91.3	0.90	0.27	0.55	2.0	0.44	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.52	
	35年目	H 61	0.99242	0.99272	1.00073	0.99347	91.3	0.90	0.27	0.55	2.0	0.42	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.50	
	36年目	H 62	0.99236	0.99266	1.00073	0.99343	91.3	0.90	0.27	0.55	1.9	0.41	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.47	
	37年目	H 63	0.99231	0.99261	1.00073	0.99339	91.3	0.90	0.26	0.55	1.9	0.39	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.45	
	38年目	H 64	0.99225	0.99255	1.00073	0.99334	91.3	0.90	0.26	0.55	1.9	0.37	0.17	0.10	0.06	0.01	2.3	0.43	
	39年目	H 65	0.99219	0.99250	1.00073	0.99330	91.3	0.90	0.26	0.55	1.9	0.35	0.17	0.10	0.06	0.01	2.2	0.42	
	40年目	H 66	0.99212	0.99244	1.00073	0.99325	91.3	0.90	0.26	0.55	1.9	0.34	0.17	0.10	0.06	0.01	2.2	0.40	
	41年目	H 67	0.99206	0.99238	1.00073	0.99321	91.3	0.90	0.26	0.55	1.9	0.32	0.16	0.10	0.06	0.01	2.2	0.38	
	42年目	H 68	0.99200	0.99232	1.00073	0.99316	91.3	0.90	0.25	0.55	1.9	0.31	0.16	0.10	0.06	0.01	2.2	0.36	
	43年目	H 69	0.99193	0.99227	1.00073	0.99312	91.3	0.90	0.25	0.55	1.9	0.30	0.16	0.10	0.06	0.01	2.2	0.35	
	44年目	H 70	0.99187	0.99220	1.00073	0.99307	91.3	0.90	0.25	0.55	1.9	0.28	0.16	0.10	0.06	0.01	2.2	0.33	
	45年目	H 71	0.99180	0.99214	1.00073	0.99302	91.3	0.90	0.25	0.55	1.9	0.27	0.16	0.10	0.06	0.01	2.2	0.32	
	46年目	H 72	0.99173	0.99208	1.00073	0.99297	91.3	0.90	0.25	0.55	1.8	0.26	0.16	0.10	0.06	0.01	2.1	0.30	
	47年目	H 73	0.99166	0.99202	1.00073	0.99292	91.3	0.90	0.24	0.55	1.8	0.25	0.16	0.10	0.06	0.01	2.1	0.29	
	48年目	H 74	0.99159	0.99195	1.00073	0.99287	91.3	0.90	0.24	0.55	1.8	0.24	0.15	0.10	0.06	0.01	2.1	0.28	
	49年目	H 75	0.99159	0.99195	1.00073	0.99287	91.3	0.90	0.24	0.55	1.8	0.23	0.15	0.10	0.06	0.01	2.1	0.27	
	合計							59	15	26	101	39	8.0	13	4.9	3.7	1.8	117	40

# 全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道210号	田原拡幅	4	1.1km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				983	
	改良費				512	
		土工	m <sup>3</sup>	49,112	45	切土(24540m <sup>3</sup> )、盛土(15929m <sup>3</sup> )、捨土(20045m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	22,114	85	混合材4.2t/100m <sup>2</sup> (21291m <sup>2</sup> )、混合材7.1t/100m <sup>2</sup> (938m <sup>2</sup> )、スラリー攪拌(38本)※単位はm <sup>2</sup>
		法面工	m <sup>2</sup>	1,480	2	植生マット(280m <sup>2</sup> )、切土法面整形(163m <sup>2</sup> )、盛土法面整形(450m <sup>2</sup> )、張りコンクリート(230m <sup>2</sup> )、種子吹付(51m <sup>2</sup> )、種散布(306m <sup>2</sup> )
		擁壁工	式	1	100	重力式擁壁、L型擁壁、大型ブロック積、ブロック積
		管渠工	m	-	-	
		函渠工	m	50	27	プレキャスト1200×1200(27m)、プレキャスト4900×2400(23m)
		排水工	m	4,967	118	
		中央分離帯工	m	569	1	
		雑工	式	1	134	市道付替、構造物撤去、ボックス用仮設
	橋梁費					
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m	-	-	
	トンネル費					
		NATM	m	-	-	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費					
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				314	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	126,625	294	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	13,562	19	
	付帯施設費				158	
		交通管理施設工	式	1	158	通信管路工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				1,659	
	用地費		m <sup>2</sup>	18,414	970	
		宅地	m <sup>2</sup>	14,448	732	
		田畑	m <sup>2</sup>	1,023	54	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	-	-	
		その他	m <sup>2</sup>	4,302	183	
	補償費		式	1	689	
③	間接経費		式	1	358	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				3,000	

### 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

## 残事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道210号	田原拡幅	4	1.1km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				350	
	改良費				142	
		土工	m <sup>3</sup>	17,953	12	切土(9310m <sup>3</sup> )、盛土(1163m <sup>3</sup> )、捨土(7480m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	13,623	43	単位はm <sup>2</sup>
		法面工	m <sup>2</sup>	357	0	種子吹付(51m <sup>2</sup> )、種散布(306m <sup>2</sup> )
		擁壁工	式	1	16	重力式擁壁、L型擁壁、ブロック積
		管渠工	m	-	-	
		函渠工	m	-	-	
		排水工	m	2,462	50	
		中央分離帯工	m	569	1	
		雑工	式	1	20	市道付替、構造物撤去
	橋梁費					
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m	-	-	
	トンネル費					
		NATM	m	-	-	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費					
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				139	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	51,520	132	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	4,769	7	
	付帯施設費				68	
		交通管理施設工	式	1	68	通信管路工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				27	
	用地費		m <sup>2</sup>	164	25	
		宅地	m <sup>2</sup>	956	24	
		田畑	m <sup>2</sup>	23	1	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	-	-	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	1	2	
③	間接経費		式	1	49	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				426	

#### 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

## 全事業における維持管理費の内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道210号	田原拡幅	4	1.1km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.1	189	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	804	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			994	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

## 残事業における維持管理費の内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道210号	田原拡幅	4	0.9km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.9	151	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	704	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			855	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。