

国道 208 号 玉名バイパス

平成 23 年 3 月 8 日

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 事業の概要	道路-3- 1
(1) 国道208号の概要	道路-3- 1
(2) 国道208号玉名バイパスの概要	道路-3- 2
2. 事業の必要性	道路-3- 3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-3- 3
(2) 事業の効果・必要性	道路-3-10
(3) 事業の投資効果	道路-3-15
(4) 事業の進捗状況	道路-3-16
3. 事業の進捗の見込み	道路-3-18
(1) 今後の事業の見通し	道路-3-18
(2) 地域の協力体制	道路-3-18
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-3-20
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-3-21
5. 事業の見直し	道路-3-22
6. 対応方針(原案)	道路-3-23
巻末資料	道路-3-24

1. 事業の概要

(1) 国道208号の概要

国道208号は、熊本県熊本市を起点とし玉名市、荒尾市等を経由し、佐賀県佐賀市に至る、総延長74kmの主要幹線道路である。

本路線は、熊本県北西部地域の社会・経済・生活を支える極めて重要な役割を担う路線である。しかしながら、本路線が通過する玉名市街地においては、通過交通と域内交通との混在による交通混雑が慢性化している状態である。

その結果、国道208号は幹線道路としての機能が低下している状況にあるため、交通混雑の解消や交通安全を確保し、良好な市街地形成が求められている。



▲国道208号位置図

(2) 国道208号玉名バイパスの概要

①事業概要・目的

国道208号玉名バイパスは、玉名市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び各種地域プロジェクトを支援し、地域経済活性化に寄与することを目的とした、玉名市寺田から玉名市岱明町開田に至る延長8.5kmの道路である。

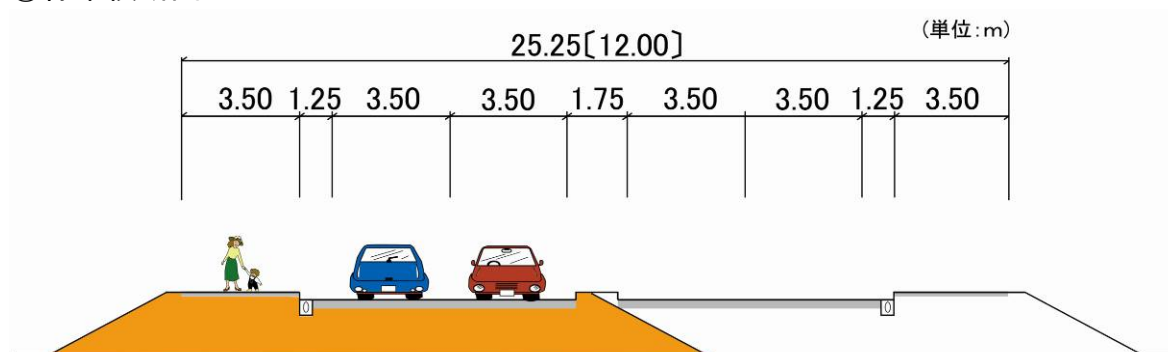


▲事業概要図

②道路の諸元

事業名	国道208号 玉名バイパス	
区間	起点	たまなしてらだあぎえのきぼる 玉名市寺田字榎原
	終点	たまなしたいめいまちひらきだ 玉名市岱明町開田
延長	8.5km	
幅員	25.25m(12.00m)	
構造諸元	車線数	4車線(暫定2車線)
	構造規格	第3種第1級
	設計速度	80km/h
計画交通量(H42)	①12,300台/日、②21,900台/日、③14,700台/日	

③標準横断面図



▲標準横断面図(暫定2車)
道路-3-2

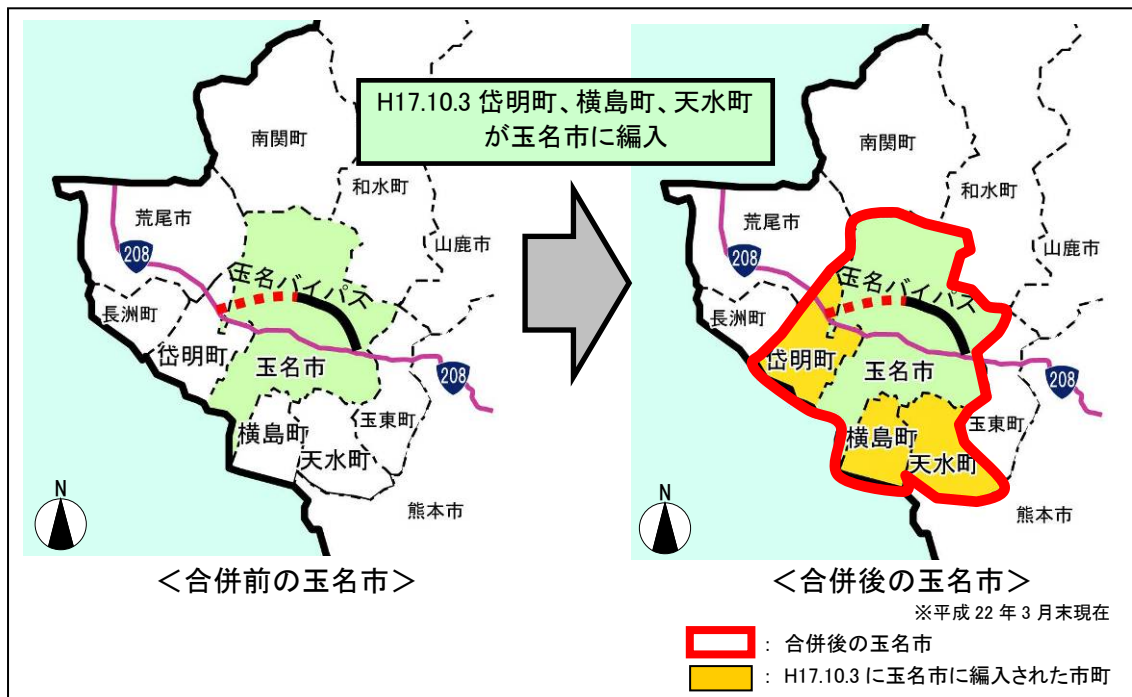
※[]内は、暫定2車線時の幅員

2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

①市町村合併

国道 208 号玉名バイパスの位置する玉名市と岱明町及び天水町、横島町の1市3町が平成17年10月3日に合併し、玉名市が誕生した。合併により人口は約7万人となり、熊本県内では熊本市、八代市、天草市に次ぐ第4位の市となっている。(平成22年3月末現在)



▲市町村合併状況

②九州新幹線の全線開業

九州新幹線は、平成23年3月12日に博多～新八代間の約130kmが開業する。これにより、九州新幹線(鹿児島ルート)が全線開業し、博多～鹿児島中央間の所要時間が約1時間短縮され、地域間交流の促進が期待される。

その中で、新玉名駅は県北地域の新たな玄関口として、熊本県北部の『ふれあい・交流』拠点としての機能を担うことが期待されている。

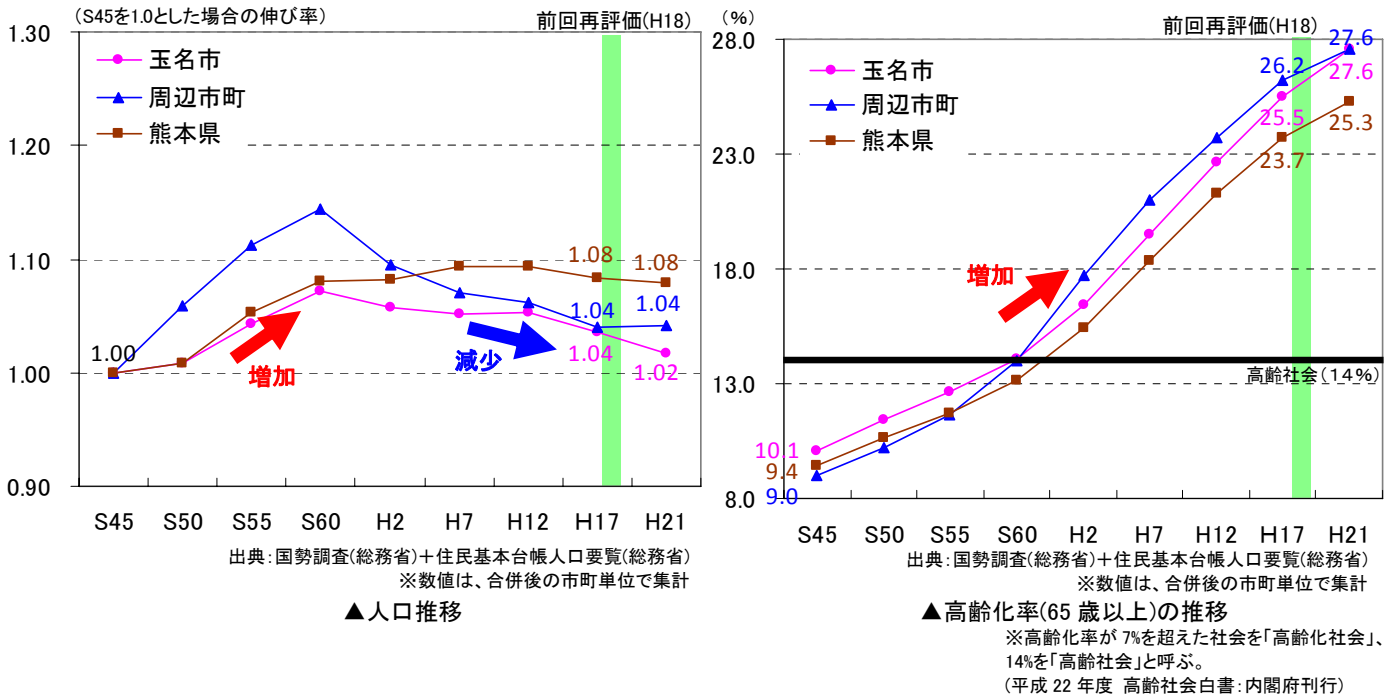


※新八代～鹿児島中央間は平成16年3月13日に開業
▲九州新幹線(鹿児島ルート)【博多～新八代間】

③人口・高齢化率の変化

玉名市の人口は、事業化当初(S49)から増加傾向にあったが、昭和60年を境に減少し、前回再評価時(H18)から比較しても減少傾向にある。また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の人口についても、玉名市と同様の傾向にある。

玉名市の高齢化率は事業化当初(S49)から年々増加傾向にあり、前回再評価時(H18)から比較しても増加傾向にある。また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の高齢化率についても、玉名市とほぼ同様の傾向にある。



■人口推移 単位:千人

人口	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H21
玉名市	69	70	72	74	73	73	73	72	70
周辺市町	荒尾市	55	58	61	63	60	57	57	56
	長洲町	14	16	17	18	18	18	17	17
	玉東町	6	6	6	6	6	6	6	6
	計	75	80	84	87	84	81	81	79
熊本県	1,700	1,715	1,790	1,838	1,840	1,860	1,859	1,842	1,834

出典:国勢調査(総務省)+住民基本台帳人口要覧(総務省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

■高齢人口及び高齢化率(65歳以上)の推移 単位:千人

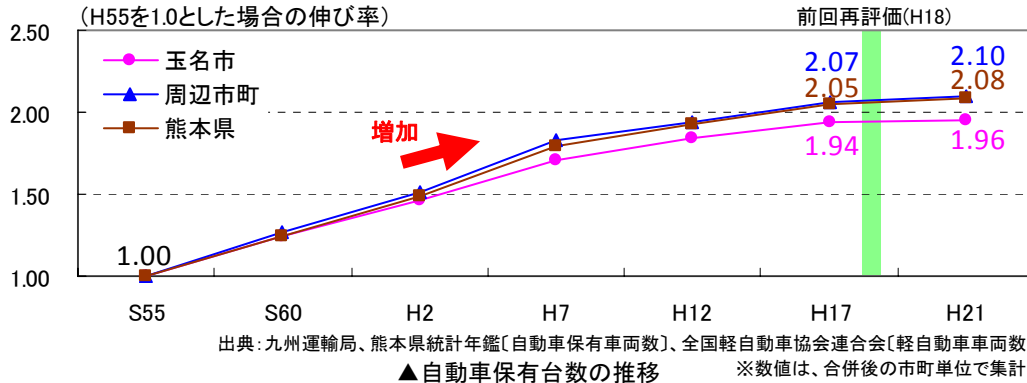
65歳以上	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H21
玉名市	7 (10.1)	8 (11.4)	9 (12.6)	10 (14.1)	12 (16.4)	14 (19.5)	17 (22.6)	18 (25.5)	19 (27.6)
周辺市町	荒尾市	5 (8.3)	6 (9.7)	7 (11.3)	9 (14.1)	11 (18.3)	13 (22.0)	14 (24.6)	15 (26.8)
	長洲町	2 (11.1)	2 (11.2)	2 (11.8)	2 (13.1)	3 (15.7)	3 (18.0)	4 (21.1)	4 (26.0)
	玉東町	1 (10.9)	1 (12.5)	1 (13.8)	1 (15.0)	1 (18.1)	1 (20.4)	1 (24.0)	2 (30.4)
	計	8 (9.0)	9 (10.2)	10 (11.6)	12 (14.0)	15 (17.7)	17 (21.0)	19 (23.7)	21 (26.2)
熊本県	160 (9.4)	183 (10.7)	210 (11.7)	242 (13.2)	284 (15.4)	341 (18.3)	396 (21.3)	437 (23.7)	463 (25.3)

出典:国勢調査(総務省)+住民基本台帳人口要覧(総務省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

④自動車保有台数及び免許保有者数の変化

1) 自動車保有台数の変化

玉名市の自動車保有台数は、事業化当初(S49)から増加傾向にあったが、前回再評価時(H18)から比較するとほぼ横ばい状況となっている。また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の自動車保有台数についても、玉名市とほぼ同様の傾向にある。



■自動車保有台数の推移

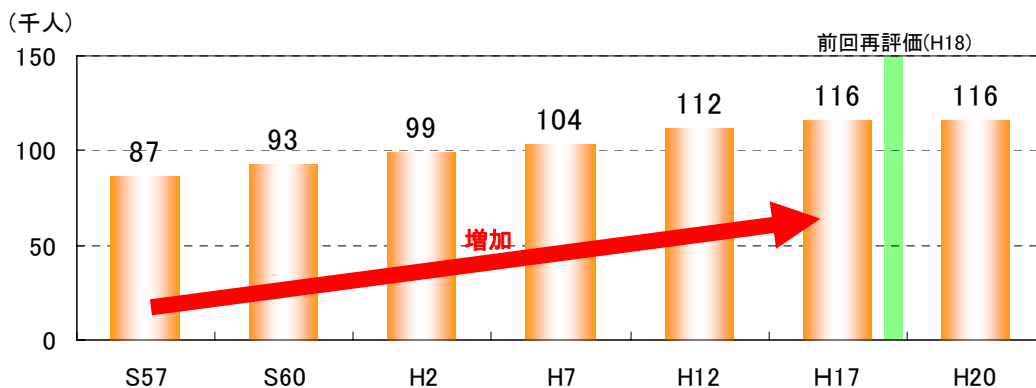
単位：千台

自動車保有台数	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H21
玉名市	28	35	41	48	51	54	55
周辺市町	荒尾市	18	22	26	32	33	37
	長洲町	5	7	8	10	11	12
	玉東町	3	3	4	4	5	5
	計	26	32	39	47	49	54
熊本県	613	760	913	1,099	1,182	1,257	1,275

出典：九州運輸局、熊本県統計年鑑〔自動車保有車両数〕
全国軽自動車協会連合会〔軽自動車車両数〕
※数値は、合併後の市町単位で集計

2) 免許保有者数の変化

玉名署及び荒尾署管轄区域の免許保有者数は、事業化当初(S49)から増加傾向にあったが、前回再評価時(H18)から比較するとほぼ横ばい状況となっている。



■免許保有者数の推移

単位：千人

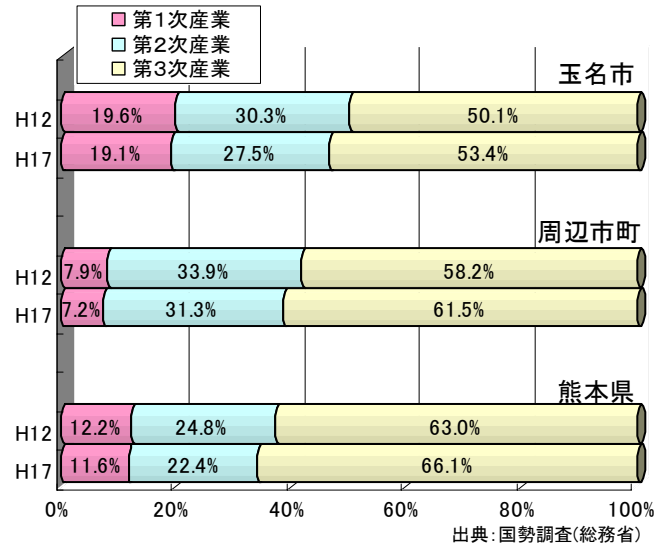
免許保有者数	S57	S60	H2	H7	H12	H17	H20
玉名署	52	55	59	62	66	68	68
荒尾署	35	38	40	42	46	48	48
合計	87	93	99	104	112	116	116

出典：熊本県交通要覧
※数値は、玉名署管轄区域(玉名市、玉東町、和水町、南関町)と荒尾署管轄区域(荒尾市、長洲町)の免許保有者数である

⑤産業別就業人口の変化

産業別就業人口の構成として、第3次産業の構成比は、玉名市、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)、熊本県ともに平成12年と比較して増加傾向にある。

玉名市の産業別就業人口の特徴として、第1・2次産業の割合が熊本県全体を上回っている。また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の第2次産業の割合が、熊本県全体を大きく上回っており、工業が盛んな地域といえる。



出典：国勢調査(総務省)
※数値は、合併後の市町単位で集計
▲産業別就業人口の推移

■産業別就業人口及び人口構成比

産業別就業人口(人)	H12			H17			
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	
玉名市	6,847	10,559	17,498	6,419	9,242	17,919	
	19.6%	30.3%	50.1%	19.1%	27.5%	53.4%	
周辺市町	荒尾市	1,408	7,404	14,883	1,202	6,734	15,291
		5.9%	31.2%	62.8%	5.2%	29.0%	65.8%
	長洲町	552	3,503	4,132	492	3,166	4,294
		6.7%	42.8%	50.5%	6.2%	39.8%	54.0%
	玉東町	797	899	1,299	744	759	1,376
	26.6%	30.0%	43.4%	25.8%	26.4%	47.8%	
計	2,757	11,806	20,314	2,438	10,659	20,961	
	7.9%	33.9%	58.2%	7.2%	31.3%	61.5%	
熊本県	107,480	218,013	554,938	100,095	193,175	570,915	
	12.2%	24.8%	63.0%	11.6%	22.4%	66.1%	

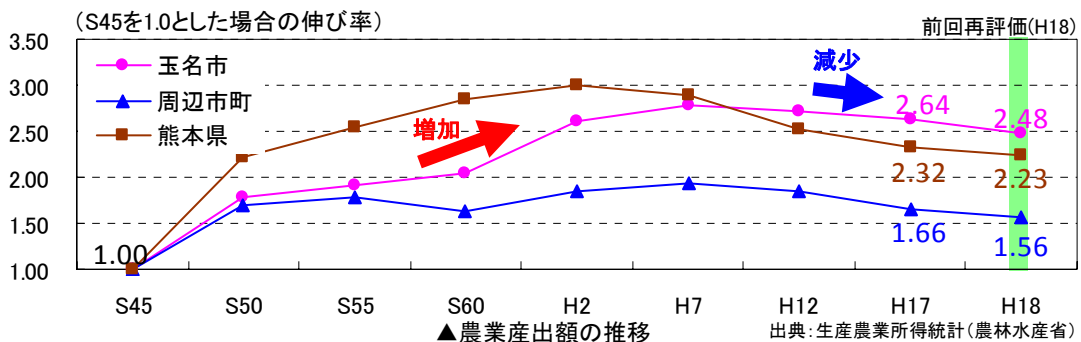
出典：国勢調査(総務省)

※数値は、合併後の市町単位で集計

⑥産 業

1) 農業産出額の推移

玉名市の農業産出額は、事業化当初(S49)から平成7年までは増加傾向にあり、その後は減少傾向にある。また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の農業産出額についても、玉名市とほぼ同様の傾向にある。



出典：生産農業所得統計(農林水産省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

■農業産出額の推移

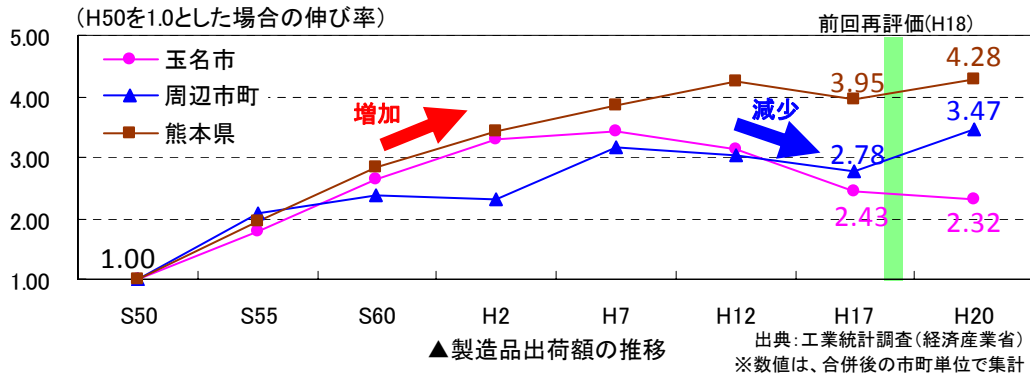
農業産出額	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H18
玉名市	84	150	161	172	219	234	230	223	209
周辺市町	荒尾市	23	40	44	39	42	40	36	32
	長洲町	8	15	14	14	14	13	11	10
	玉東町	13	19	20	19	26	31	29	26
	計	44	75	78	71	81	85	81	73
熊本県	1,336	2,961	3,413	3,818	4,016	3,856	3,358	3,102	2,984

出典：生産農業所得統計(農林水産省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

2) 製造品出荷額の推移

玉名市の製造品出荷額は、事業化当初(S49)から平成7年まで増加傾向にあり、その後は減少傾向にあるが、前回再評価時(H18)から比較するとほぼ横ばい状況となっている。

また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の製造品出荷額は、前回再評価時(H18)から比較すると増加傾向にある。



■製造品出荷額の推移 単位:億円

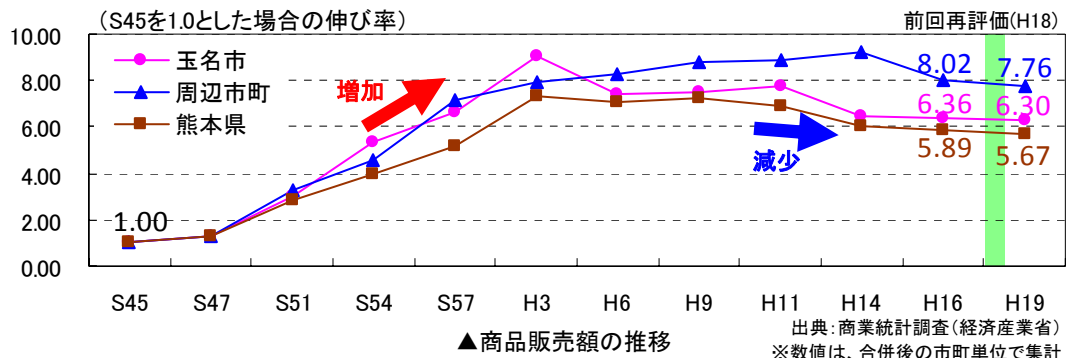
製造品出荷額	S46	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H20
玉名市	154	314	564	834	1,033	1,078	984	764	728
周辺市町									
荒尾市	96	207	329	355	415	354	252	241	345
長洲町	21	393	925	1,085	979	1,570	1,578	1,461	1,776
玉東町	13	21	28	36	40	41	42	25	29
計	130	620	1,282	1,475	1,435	1,965	1,873	1,727	2,150
熊本県	2,936	6,628	12,876	18,716	22,731	25,637	28,170	26,208	28,352

出典:工業統計調査(経済産業省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

3) 商品販売額の推移

玉名市の商品販売額は、事業化当初(S49)から平成3年まで増加傾向にあり、その後は減少傾向にあるが、前回再評価時(H18)から比較するとほぼ横ばい状況となっている。

また、周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)の商品販売額についても、玉名市とほぼ同様の傾向にある。



■商品販売額の推移 単位:億円

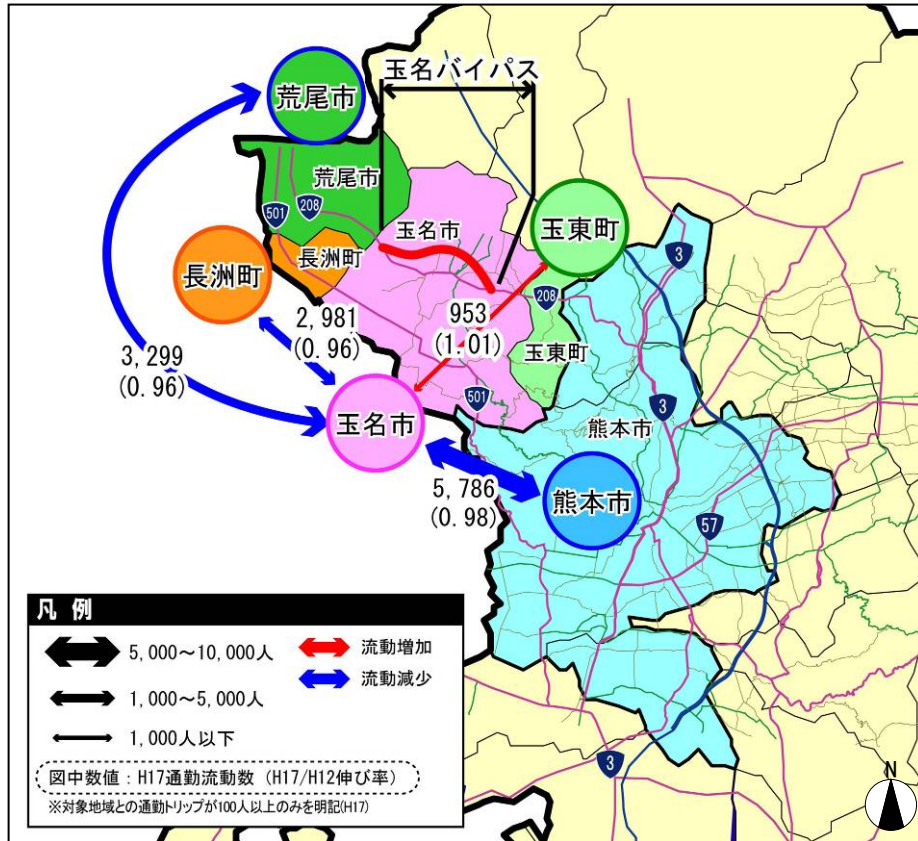
商品販売額	S45	S47	S51	S54	S57	H3	H6	H9	H11	H14	H16	H19
玉名市	143	183	436	761	943	1,288	1,062	1,068	1,110	919	906	898
周辺市町												
荒尾市	78	89	229	310	445	582	611	637	649	728	626	595
長洲町	16	30	85	115	229	156	164	170	175	134	126	133
玉東町	5	6	17	29	38	53	56	68	64	62	50	48
計	100	125	332	455	712	791	831	875	888	924	802	776
熊本県	6,972	9,302	19,629	27,780	36,003	51,257	49,325	50,527	48,177	41,848	41,097	39,503

出典:商業統計調査(経済産業省)
※数値は、合併後の市町単位で集計

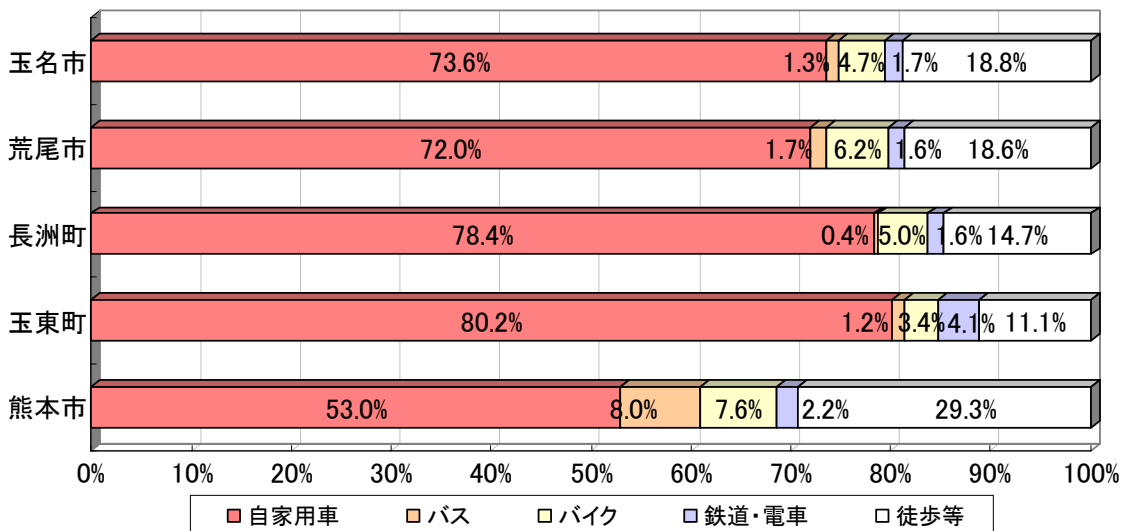
⑦地域間通勤通学流動の変化

平成12年から平成17年の通勤通学流動の変化をみると、玉名市からの流動は全体的にほぼ横ばいの状況である。ただし、熊本市への通勤通学者数は5,786人と多く、熊本市との結びつきが依然として強い。

また、玉名市の利用交通手段においては、自家用車を利用する人が県都熊本市の約5割に対して約7割と多く、また、玉名市周辺市町(荒尾市、長洲町、玉東町)でも約7~8割と多く、日常生活における自動車への依存が高い。



▲通勤通学流動 出典: 国勢調査(総務省) ※数値は、合併後の市町単位で集計



▲通勤時の利用交通手段 出典: H12 国勢調査(総務省) ※通勤通学時の利用交通手段は10年毎の調査であるため、H17年データはない ※数値は、合併後の市町単位で集計 ※玉名市周辺市町は、荒尾市、長洲町、玉東町である

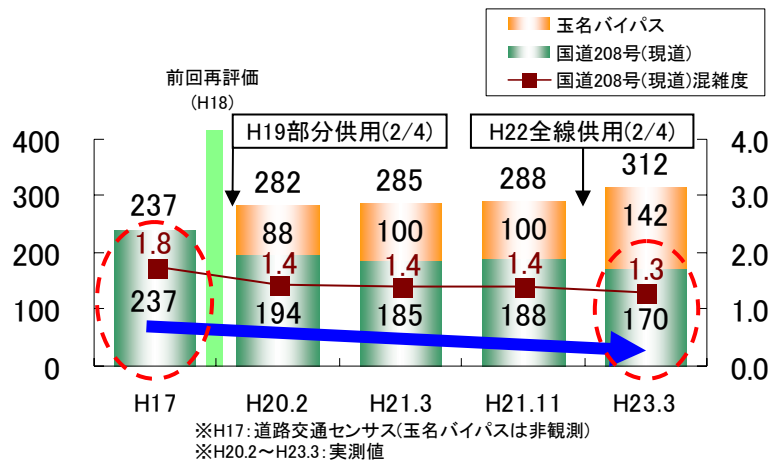
⑧沿道地域の交通情勢

前回再評価(H18)以降、玉名バイパスにおいては、平成 19 年 12 月に部分暫定供用(L=2.0km)、平成 23 年 2 月 26 日に全線暫定 2 車線で供用している。

全線暫定 2 車線供用により、国道 208 号(現道)の交通量が前回再評価時(H18)に比べ、約 67 百台/日減少(約 3 割減少)し、混雑度も 0.5 減少するなど、玉名バイパスの供用により交通混雑が緩和されている。

○交通量 H17: 237 百台/日 ⇒ H23.3: 170 百台/日 (約 67 百台/日減少)

○混雑度 H17: 1.8 ⇒ H23.3: 1.3 (0.5 減少)



- ・混雑度が約0.5減少
- ・国道208号(現道)の交通量が約3割減少

▲玉名バイパス部分供用による交通量等の変化

(2) 事業の効果・必要性

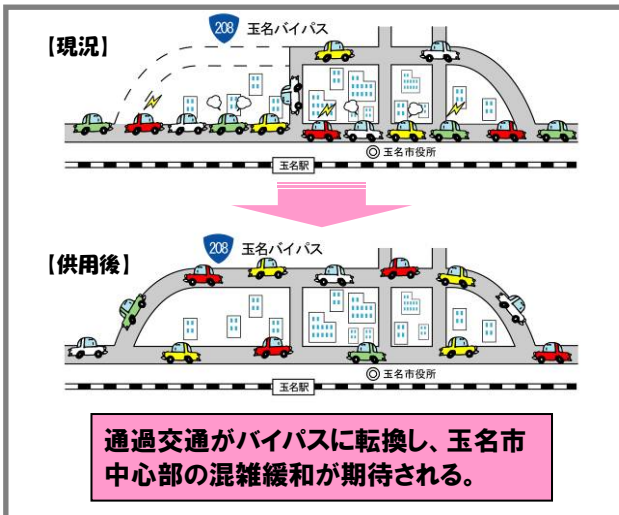
効果1：所要時間の信頼性の向上

玉名バイパスの供用により、玉名市街地へ流入する通過交通の転換が図られ、市街地部の交通混雑の緩和が期待される。

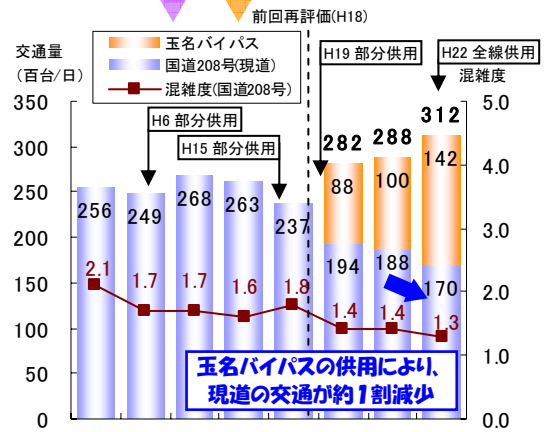
- 玉名バイパスに並行する国道 208 号(現道)は、通過交通と域内交通が集中し、中心部の繁根木交差点が渋滞ポイントに指定されるなど、慢性的な交通混雑が発生している。
- 玉名バイパスの全線供用により、通過交通が分散され、現道の交通量が約 1 割減少(H21：188 百台/日⇒H22：170 百台/日)し、交通混雑の緩和が期待される。



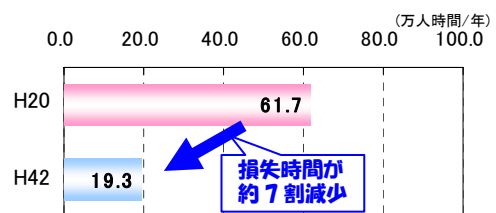
国道 208 号 (主)玉名八女線
▲繁根木交差点の混雑状況(H23.2 供用前)



▲玉名バイパスへの交通分散イメージ図



H2 H6 H9 H11 H17 H20 H21 H22
 ※H2~H17:道路交通センサス
 ※H20~H21:実測値、H22:H23.3.2 調査結果
 ※H6~H17:玉名バイパスのセンサスは観測していない
 ▲国道 208 号(現道)の交通量と混雑度の変化



※H42 年次は、交通量推計結果を基に算出

▲損失時間の削減効果(国道 208 号(現道))

■所要時間の信頼性の向上

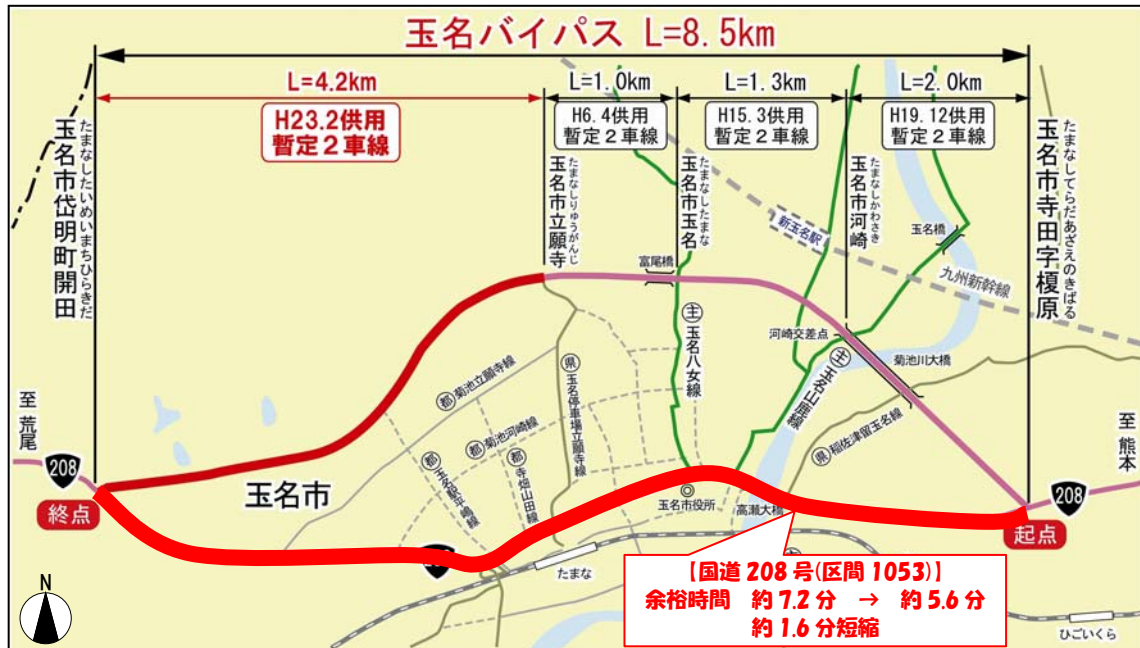
○道路供用により、平均的な所要時間が短縮するだけでなく、所要時間の変動(ばらつき)が減少し、遅刻しないために見込む余裕時間も短縮される。

○玉名バイパスに並行する国道208号(センサス区間 1053)は、道路供用により、所要時間が約 2.1 分短縮される。

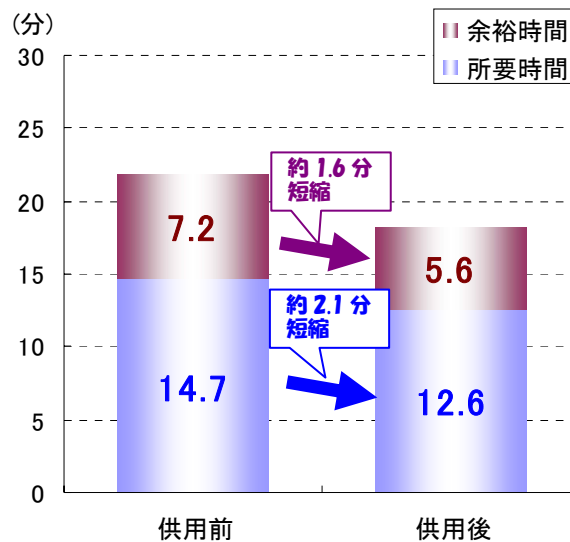
(H42 推計値：供用前約 14.7 分 → 供用後約 12.6 分)

○所要時間の短縮により、同区間における余裕時間も約 1.6 分短縮される。

(H42 推計値：供用前約 7.2 分 → 供用後約 5.6 分)



▲国道208号(現道)の余裕時間の変化



▲国道208号(区間 1053)の所要時間と余裕時間

※H42年次の推計結果を基に算出。

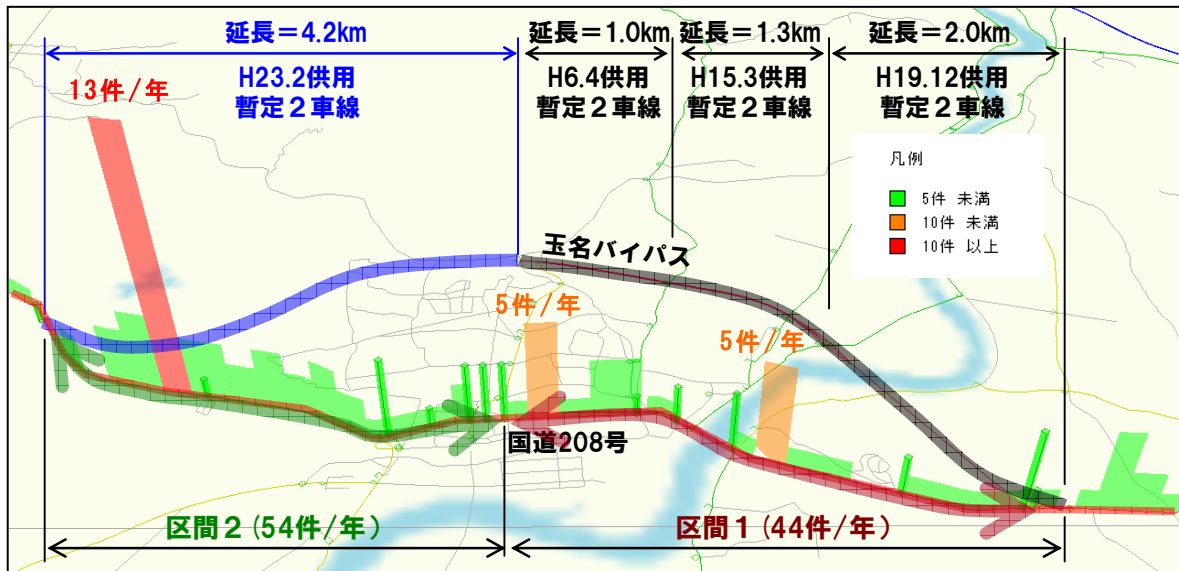
玉名バイパスの供用による所要時間の信頼性向上による便益は、※約 24 億円と試算される。

(※)は供用後 50 年間の便益額として試算した値(参考値)

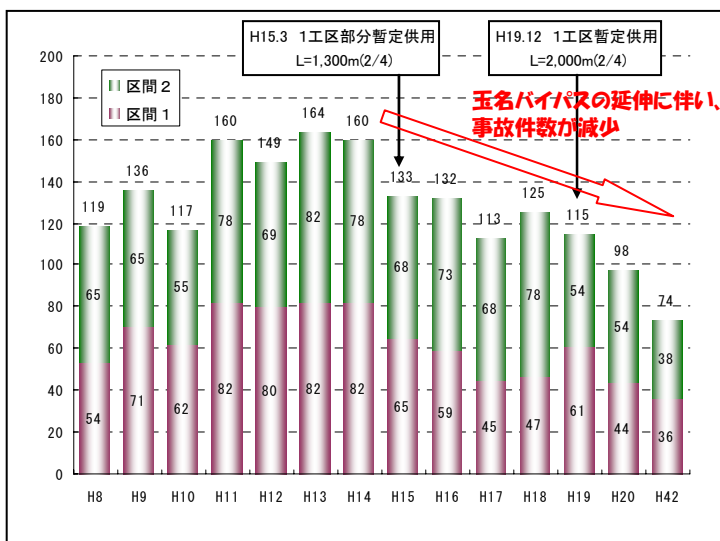
効果 2 : 交通安全性の向上

玉名バイパスの供用により、並行する国道 208 号(現道)の交通量が減少し、交通安全性の向上が期待される。

- 玉名バイパスおよび並行する国道 208 号(現道)では、ピーク年(H13 年)には年間 164 件の死傷事故が発生していたが、その後の玉名バイパスの延伸により、平成 20 年では 98 件になるなど、ピーク年の約 6 割まで減少している。
- しかしながら、並行する国道 208 号(現道)は、年間の死傷事故件数が 10 件を上回る箇所が存在するなど、依然として、交通事故の危険性が高い。
- 追突事故が全体の約 6 割を占め、交通混雑が一因と考えられる交通事故が多い。
- 玉名バイパスの供用により、並行する国道 208 号から交通の転換(減少)が図られ、死傷事故件数が約 3 割減少(98 件/年⇒74 件/年)するなど、交通安全性の向上が期待される。
⇒平均死傷事故率は約 3 割減少(150.0 件/億台キロ⇒113.2 件/億台キロ)

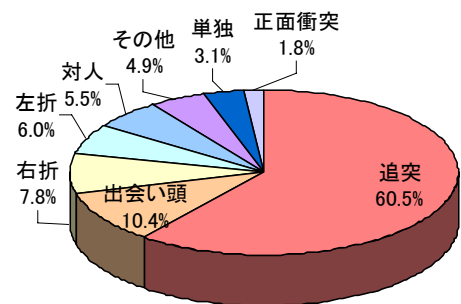


▲国道 208 号(現道)の死傷事故件数(H20) 出典:ITARDA 区間事故データ(H20)

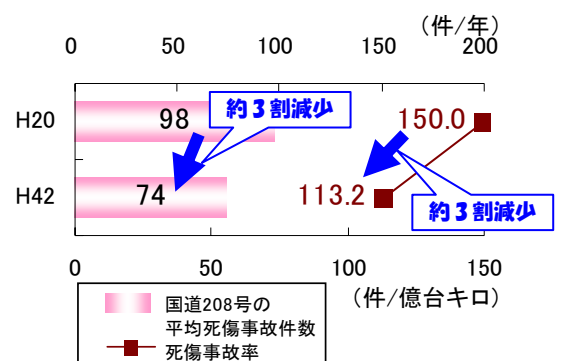


出典:ITARDA 区間事故データ

▲国道 208 号(現道)の死傷事故件数の変化



▲国道208号(現道)の事故類型事故件数



▲玉名バイパス供用による事故削減効果

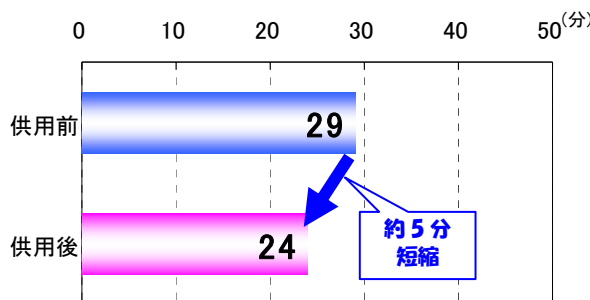
効果3：地域開発計画の支援

玉名バイパスの供用により、九州新幹線「新玉名駅」と周辺地域を連携する主要アクセス道路として機能し、通勤圏域の拡大などが期待される。

- 玉名バイパス沿線においては、平成23年3月12日の九州新幹線の全線開業に向け、新幹線新玉名駅周辺地域等整備基本計画が進められている。
- 玉名バイパスは、新玉名駅へのアクセス道路として位置づけられており、高速ネットワークへのアクセス性の向上が期待されるとともに、九州新幹線と連携した通勤通学など行動圏域の拡大が期待される。

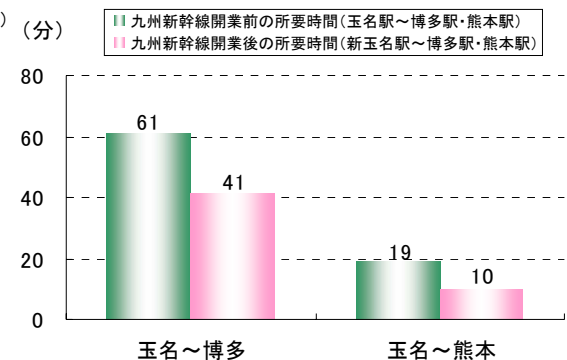


▲新玉名駅周辺将来像イメージ
※新玉名駅周辺地域等整備基本計画 (平成18年2月公表)



※玉名バイパスの走行速度は、既供用区間の規制速度60km/hとし、その他はH17道路交通センサス旅行速度を使用

▲長洲町役場～新玉名駅間の短縮時間



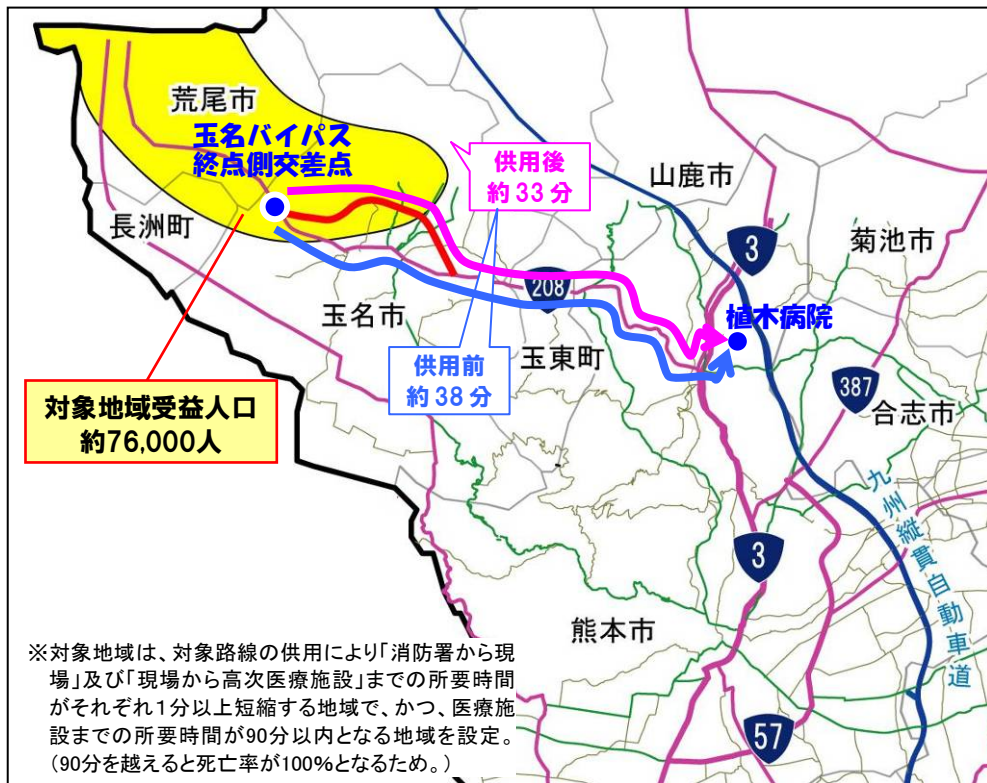
▲玉名駅・新玉名駅からの所要時間

※開業前：在来線における特急電車による所要時間
開業後：JR九州 H22.12.17 公表資料による

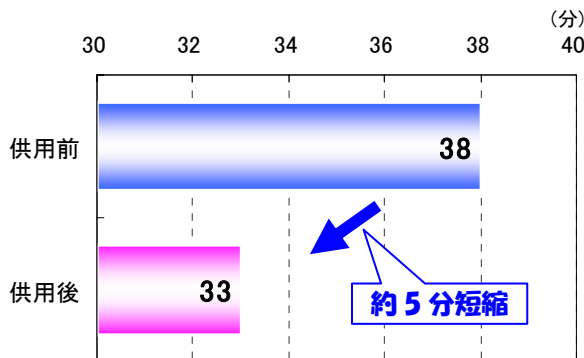
効果4：救急医療活動の支援

玉名バイパスの供用により、救急搬送の所要時間が短縮され、住民生活の安心・安全の確保が期待される。

- 対象路線の供用による「消防署から現場」「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。
- 玉名バイパスの供用により玉名市内をはじめ、荒尾市、長洲町などから植木病院(第二次救急医療施設)までの搬送時間が、約5分短縮(約38分⇒約33分)することにより、多量出血時の救命率が約14%向上する。

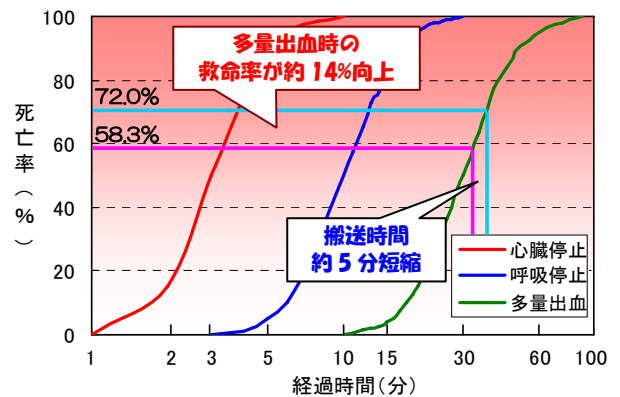


▲対象地域図



※玉名バイパスの走行速度は、既供用区間の規制速度60km/hとし、その他はH17道路交通センサス旅行速度を使用

▲玉名バイパス終点側交差点～植木病院間の短縮時間



▲カーラー救命曲線と搬送時間短縮効果

玉名バイパスの供用による所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、*約16億円と試算される。

(※)は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

(3) 事業の投資効果

①事業の目的

本道路は、玉名市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び各種地域プロジェクトを支援、地域経済活性化に寄与することを目的として整備するものである。

②費用便益分析結果【全事業】

■便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成22年度			
供用年	平成7年度			
初年便益(時価)	0.12億円	0.03億円	0.00億円	0.15億円
基準年における 現在価値(B)	365億円	31億円	16億円	411億円

■費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成22年度		
単純合計	329億円	37億円	366億円
基準年における 現在価値(C)	435億円	23億円	457億円

■評価指標の算定結果

費用便益分析(CBR)	$B/C=0.9$
-------------	-----------

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49年度	事業化
昭和57年度	都市計画決定(S57.7.29)
昭和61年度	用地買収着手
平成元年度	工事着手
平成6年度	L=1.0km 供用(玉名市玉名～玉名市立願寺) (H6.4.13)
平成14年度	L=1.3km 供用(玉名市河崎～玉名市玉名) (H15.3.18)
平成19年度	L=2.0km 供用(玉名市寺田～玉名市河崎) (H19.12.1)
平成22年度	L=4.2km 供用(玉名市立願寺～玉名市岱明町開田) (H23.2.26)



▲玉名バイパスの供用状況

②事業の進捗状況

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
事業費	約 340 億円	約 310 億円	約 91%
うち用地補償費	約 94 億円	約 78 億円	約 83%

③前回評価時との比較

項目	前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)
事業費 (現在価値化後)	約 388 億円 (410 億円)	約 340 億円 (435 億円)
計画交通量	16,800 台/日 30,700 台/日 22,900 台/日	12,300 台/日 21,900 台/日 14,700 台/日
残事業 B/C	$5.3 = \left[\frac{689\text{億円}}{131\text{億円}} \right]$	6.7 億円 ^{※1}
全事業 B/C	$1.6 = \left[\frac{693\text{億円}}{447\text{億円}} \right]$	$0.9 = \left[\frac{411\text{億円}}{457\text{億円}} \right]$

※ [] 書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト ※1 残事業費

④事業費減額の理由

	前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)	変更内容	理由
事業費	約 388 億円	約 340 億円	－約 47 億円	○当面暫定 2 車線整備を行う

※四捨五入の関係で数値は一致しない。

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

玉名バイパスの平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち、用地進捗率は約83%に達している。

本事業は、平成23年2月26日に全線暫定2車線(8.5km)供用済みであるが、用地国債(再取得：いわゆる債務償還)及び埋蔵文化財調査のみを残していることから、それらを継続することとし、その対応の終了をもって完了とする。

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

(2) 地域の協力体制

下記の期成会や首長等において、地元及び関係機関に対し、玉名バイパスの整備促進に関する積極的な要望活動が実施されている。

◆期成会・連合会等

名称	主な構成メンバー	活動状況
玉名バイパス整備促進期成会(H6.8 設立) <主な活動内容> ・玉名バイパスの早期完成について積極的な活動を実施 ・本省、地方整備局及び事務所に対し、年2回要望活動を実施	・玉名市長(会長) ・荒尾市長 ・玉東町長	<総会> ・H16.6.28 ・H17.7.11 ・H18.5.19 ・H19.5.7 ・H20.5.26 ・H21.5.26 ・H22.5.25 <要望活動> ・H16.7 ・H16.10 ・H17.7 ・H17.9~H17.10 ・H18.6 ・H18.9~H18.10 ・H19.5 ・H19.10 ・H20.7 ・H20.11 ・H21.7 ・H21.11 ・H23.1~H23.2
玉名バイパス促進委員会(S59 設立) <主な活動内容> ・玉名バイパスの早期完成について積極的な活動を実施 ・事務所に対し、年1回要望活動を実施	・玉名市長(会長) ・市議会議員 ・関係土地改良区 ・関係区長	<要望活動> ・H16.7 ・H17.7 ・H18.11 ・H19.11 ・H20.7 ・H21.7
玉名市議会・玉名バイパス建設促進特別委員会(H17 設置) <主な活動内容> ・玉名バイパスの早期完成について要望活動を実施		<要望活動> ・H18.3 ・H21.2

<p>熊本県商工会議所連合会</p> <p><主な活動内容></p> <p>・玉名バイパスの整備促進について要望活動を実施</p>		<p><要望活動></p> <p>・H18.2</p> <p>・H18.12</p> <p>・H19.12</p> <p>・H20.12</p>
<p>九州中部商工連合会</p> <p><主な活動内容></p> <p>・玉名バイパスの早期整備について要望活動を実施</p>		<p><要望活動></p> <p>・H18.3</p> <p>・H18.9</p> <p>・H19.6～H19.7</p> <p>・H20.11</p> <p>・H21.11</p>

◆協力体制

名 称	業 務 内 容
<p>玉名市建設部バイパス対策室 (昭和52年7月15日設置)</p> <p>玉名市建設部交通開発課 (昭和62年4月1日:名称変更)</p> <p>玉名市建設部バイパス推進室 (平成18年4月1日:名称変更)</p>	<p>玉名バイパス (地元対応、地域情報窓口)</p> <p>九州新幹線等</p>

(3) 環境・景観への取り組み状況

①環境への配慮

平成 19 年度の環境調査において、重要な動植物が確認されたものの、供用による生育・生息環境に対する影響は少なく、保全されるという結果になっている。

また、大気質(NOx・SPM)や騒音・振動による影響も小さく、環境基準等を満足する結果となっている。

②景観への取り組み状況

玉名バイパスは、国土交通省ボランティア・サポート・プログラムの一環として、地域のボランティアの方々による植栽管理を行っている。

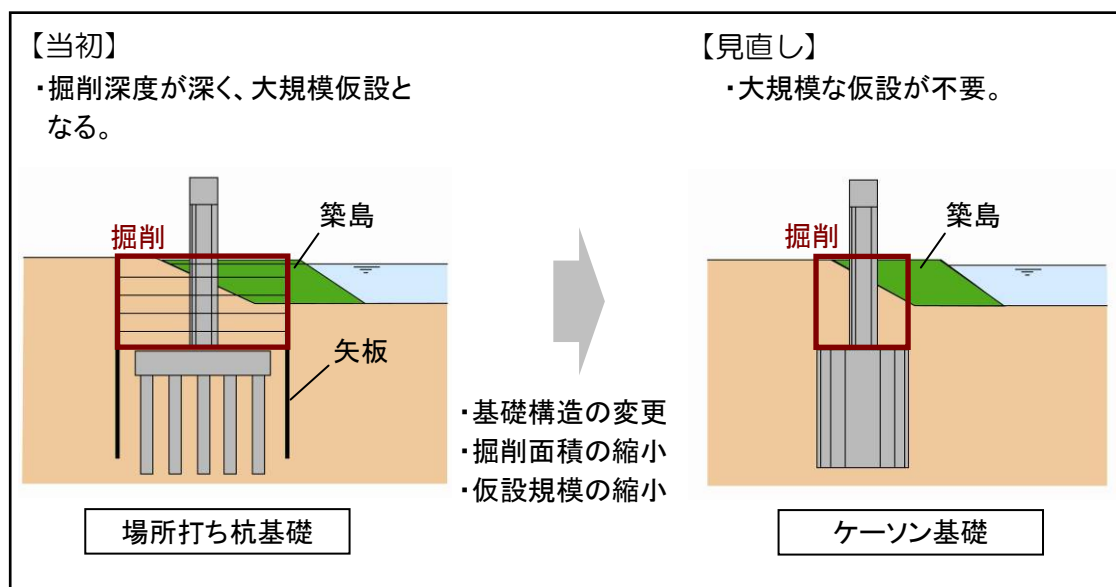
今後も、地域住民と連携を図りながら、景観への取り組みを継続する。



▲玉名バイパス 八嘉校区まちづくり委員会による活動の様子

4. コスト縮減や代替案立案等

○今まで、菊池川大橋の基礎形式を場所打ち杭基礎からケーソン基礎への変更に伴い、仮設規模の縮小等によりコスト縮減を図ってきた。

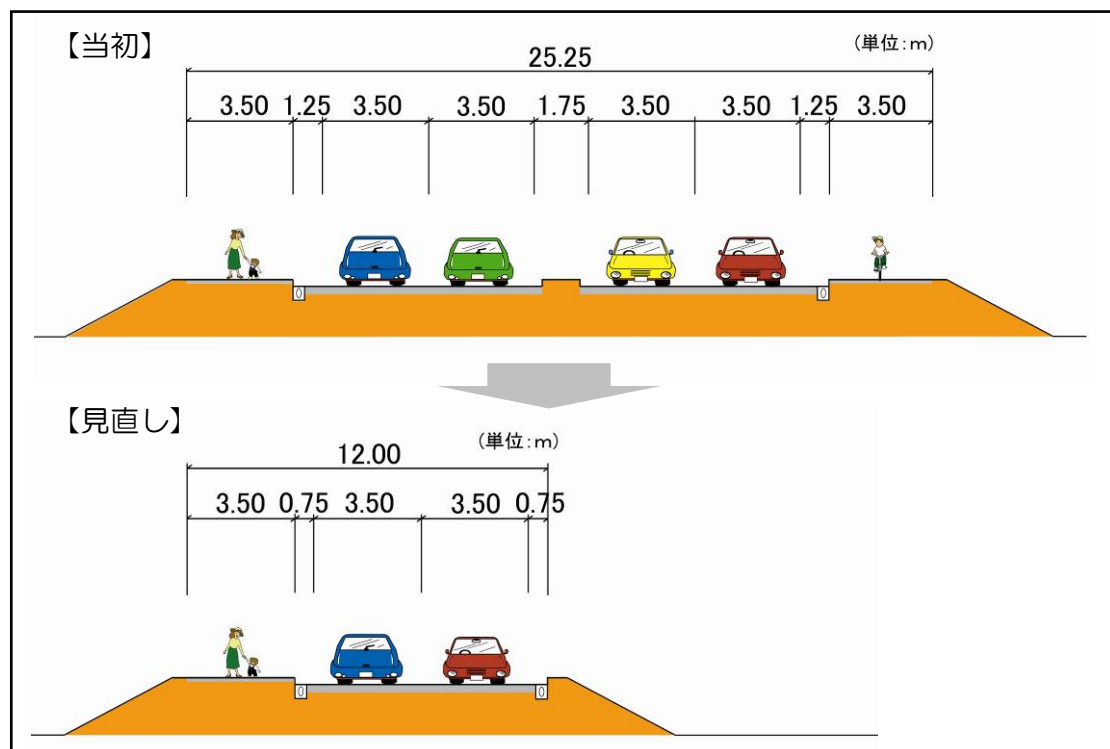


○事業内容を当面2車線整備に必要な事業費に見直し。

○今後の事業における事業手法、施設規模については、今回見直した計画が妥当である。

5. 事業の見直し

○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。



【費用対効果】

項目	前回評価時 (H18 年度)	総点検 (H22 年度)	今回評価時 (H22 年度)
事業費 (現在価値化後)	約 388 億円 (410 億円)	約 388 億円 (465 億円)	約 340 億円 (435 億円)
残事業B/C	5.3 = $\frac{689\text{億円}}{131\text{億円}}$	1.1 = $\frac{57\text{億円}}{54\text{億円}}$	6.7 億円 ^{※1}
全事業B/C	1.6 = $\frac{693\text{億円}}{447\text{億円}}$	0.9 = $\frac{438\text{億円}}{497\text{億円}}$	0.9 = $\frac{411\text{億円}}{457\text{億円}}$
車線数	4 車線	4 車線	2 車線

※1 残事業費

【開通式の状況】

【開通後の状況】



6. 対応方針(原案)

【事業継続】

玉名バイパスは、玉名市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び各種地域プロジェクトを支援し、地域経済活性化に寄与する道路である。また、時間短縮効果により、救急医療活動にも効果が見込める。

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

事業進捗率は、事業費ベースで約91% [約310億円/約340億円] (平成21年度末)であり、そのうち用地進捗率は83% [約78億円/約94億円] に達しており、平成23年2月26日に全線暫定2車線(8.5km)で供用済みである。

なお、用地国債(再取得:いわゆる債務償還)及び埋蔵文化財調査のみを残していることから、継続することとし、その対応の終了をもって完了とする。

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。

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208号 玉名バイパス
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 九州地方整備局	事業全体：費用便益比 (B/C) = 0.90 (経済的純現在価値 (B-C) = -45億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 3.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 環道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 環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 <input type="checkbox"/> 環道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 環道等に、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 <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が図込まれる <input type="checkbox"/> 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図込まれる <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が図込まれる	区間b (当該区間/並行区間) について：国道208号(玉名市寺田～玉名市岳明町開田) 並行区間等の渋滞損失時間：61.7万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約7割削減 並行する国道208号(環道)を通るバス(産交バス)の利便性が向上 長洲町役場～新玉名駅 (約29分⇒約24分、約5分短縮)
物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 環道等における、総量25tの車両もしくは180規格積高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

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"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(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時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大定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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する <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"/> 新据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/日以上を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>新玉名駅周辺地域等整備基本計画</p>
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 個性ある地域の形成	<p>那尾市(市役所)～熊本市(市役所)間の所要時間の短縮(約91分⇒約86分、約5分短縮)</p>
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい市並みの形成	<p>玉名市役所前田(玉名ハイパス終点)～第三次救急医療施設(熊本赤十字病院)間の搬送時間の短縮(約72分⇒約67分、約5分短縮)</p>
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死者発生率が500件/万台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上、当該区間が通学路である場合は500台/12h以上かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、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、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震防災緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <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） <input type="checkbox"/> 現道等の防災拠点又は震災拠点検閲対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 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 <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 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	<p>五名ハイバスは、熊本県の「建築物耐震改修促進計画」において、緊急輸送道路ネットワーク路線として位置づけられている</p>
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	<p>CO2排出削減量：2,593t-CO2/年(未整備863.9千t-CO2/年 ⇒ 整備後861.3千t-CO2/年)</p> <p>評価対象区間(現道)：五名ハイバスに並行する国道208号(現道) 排出削減量：18.8t-NO2/年、排出削減率：約5割削減 評価対象区間(現道)：五名ハイバスに並行する国道208号(現道) 排出削減量：1.8t-SPM/年、排出削減率：約5割削減</p>
	生活環境の改善・保全	<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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPのその他の別
国道208号	玉名バイパス	8.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,300~21,900	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	329億円	37億円	366億円
うち残事業分	6.5億円	—	6.5億円
基準年における 現在価値 (C)	435億円	23億円	457億円
うち残事業分	6.3億円	—	6.3億円

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7年度			
単年便益 (初年便益)	0.12億円	0.03億円	0.00億円	0.15億円
基準年における 現在価値 (B)	365億円	31億円	16億円	411億円
うち残事業分	—	—	—	—

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	0.9
経済的純現在価値（事業全体）	-46億円
経済的内部収益率（事業全体）	3.6%
費用便益比（残事業）	—
経済的純現在価値（残事業）	—
経済的内部収益率（残事業）	—

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道208号 玉名バイパス

(推計時点H42年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [玉名バイパス] :8.5km	交通量	[台/日]	0.00	16,100	
	走行時間	[分]	0.00	11	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	31	
②主な周辺道路	国道208号 :7.6km	交通量	[台/日]	18,400	12,200
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	47	27
	国道501号 :20.8km	交通量	[台/日]	7,800	7,200
		走行時間	[分]	36	36
		走行時間費用	[億円/年]	51	47
	(主)大牟田植木線: 13.3km	交通量	[台/日]	5,600	4,300
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	23	17
	(主)玉名八女線他: :6.9km	交通量	[台/日]	6,600	3,400
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	24	9.7
(一)玉名植木線他: :7.4km	交通量	[台/日]	7,300	5,400	
	走行時間	[分]	14	14	
	走行時間費用	[億円/年]	17	12	
③その他道路合計: 1,044.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,325	2,321	

			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：1,109.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,487	2,466	21

事業名：国道208号 玉名バイパス



費用便益分析の条件

事業名：国道208号 玉名バイパス

(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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

便益の算定

事業名：国道208号 玉名バイパス

(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 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	<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)			
事業名: 国道208号 玉名バイパス (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	8.5	1.0	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-21年目	S 49	4.1039	62.5	0.09	0.54		
-20年目	S 50	3.9461	66.1	0.09	0.49		
-19年目	S 51	3.7943	71.7	0.03	0.14		
-18年目	S 52	3.6484	76.0				
-17年目	S 53	3.5081	79.2	0.05	0.20		
-16年目	S 54	3.3731	81.3	0.10	0.38		
-15年目	S 55	3.2434	86.4	0.20	0.69		
-14年目	S 56	3.1187	88.6	0.10	0.32		
-13年目	S 57	2.9987	89.6	0.20	0.61		
-12年目	S 58	2.8834	90.5	0.11	0.32		
-11年目	S 59	2.7725	92.3	0.10	0.27		
-10年目	S 60	2.6658	93.0	0.20	0.52		
-9年目	S 61	2.5633	94.6	4.2	10		
-8年目	S 62	2.4647	94.4	1.7	3.9		
-7年目	S 63	2.3699	94.9	6.0	14		
-6年目	H 1	2.2788	97.4	3.7	7.8		
-5年目	H 2	2.1911	99.6	6.0	12		
-4年目	H 3	2.1068	102.0	9.9	19		
-3年目	H 4	2.0258	103.4	16	28		
-2年目	H 5	1.9479	103.7	13	23		
-1年目	H 6	1.8730	103.6	7.3	12		
供用開始年次	H 7	1.8009	103.0	10	16	0.12	0.18
1年目	H 8	1.7317	102.4	3.7	5.7	0.12	0.18
2年目	H 9	1.6651	103.4	3.4	5.1	0.12	0.17
3年目	H 10	1.6010	102.8	2.6	3.7	0.12	0.16
4年目	H 11	1.5395	101.3	7.1	9.8	0.12	0.16
5年目	H 12	1.4802	99.7	39	52	0.12	0.16
6年目	H 13	1.4233	98.4	21	28	0.12	0.15
7年目	H 14	1.3686	96.6	31	40	0.12	0.15
8年目	H 15	1.3159	95.4	14	18	0.27	0.33
9年目	H 16	1.2653	94.4	9.2	11	0.27	0.32
10年目	H 17	1.2167	93.2	18	22	0.27	0.32
11年目	H 18	1.1699	92.5	16	18	0.27	0.31
12年目	H 19	1.1249	91.7	14	15	0.27	0.30
13年目	H 20	1.0816	91.3	16	18	0.50	0.54
14年目	H 21	1.0400	91.3	26	27	0.50	0.52
15年目	H 22	1.0000	91.3	23	23	0.50	0.50
16年目	H 23	0.9615	91.3	6.5	6.3	0.98	0.94
17年目	H 24	0.9246	91.3			0.98	0.91
18年目	H 25	0.8890	91.3			0.98	0.87
19年目	H 26	0.8548	91.3			0.98	0.84
20年目	H 27	0.8219	91.3			0.98	0.81
21年目	H 28	0.7903	91.3			0.98	0.78
22年目	H 29	0.7599	91.3			0.98	0.75
23年目	H 30	0.7307	91.3			0.98	0.72
24年目	H 31	0.7026	91.3			0.98	0.69
25年目	H 32	0.6756	91.3			0.98	0.66
26年目	H 33	0.6496	91.3			0.98	0.64
27年目	H 34	0.6246	91.3			0.98	0.61
28年目	H 35	0.6006	91.3			0.98	0.59
29年目	H 36	0.5775	91.3			0.98	0.57
30年目	H 37	0.5553	91.3			0.98	0.54
31年目	H 38	0.5339	91.3			0.98	0.52
32年目	H 39	0.5134	91.3			0.98	0.50
33年目	H 40	0.4936	91.3			0.98	0.48
34年目	H 41	0.4746	91.3			0.98	0.47
35年目	H 42	0.4564	91.3			0.98	0.45
36年目	H 43	0.4388	91.3			0.98	0.43
37年目	H 44	0.4220	91.3			0.98	0.41
38年目	H 45	0.4057	91.3			0.98	0.40
39年目	H 46	0.3901	91.3			0.98	0.38
40年目	H 47	0.3751	91.3			0.98	0.37
41年目	H 48	0.3607	91.3			0.98	0.35
42年目	H 49	0.3468	91.3			0.98	0.34
43年目	H 50	0.3335	91.3			0.98	0.33
44年目	H 51	0.3207	91.3			0.98	0.31
45年目	H 52	0.3083	91.3			0.98	0.30
46年目	H 53	0.2965	91.3			0.98	0.29
47年目	H 54	0.2851	91.3			0.98	0.28
48年目	H 55	0.2741	91.3			0.98	0.27
49年目	H 56	0.2636	91.3	-67	-18	0.98	0.26
合計				262	435	37	23
単純事業費計				329		37	

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。

事業名：国道208号 玉名バイパス(事業全体)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (南九州ブロック)			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	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	(A)×(2)	③	(3)×(A)						
H22	H	乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車	(A)	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	(A)×(2)	③	(3)×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
H 7	1	0.04769	0.98918	0.98918	1.02401	1.8009	0.05	0.01	0.05	0.12	0.19	0.01	0.00	0.02	0.03	0.05	0.00	0.00	0.15	0.23
H 8	1	0.04552	0.98907	0.98907	1.02345	1.7317	0.05	0.01	0.05	0.12	0.18	0.01	0.00	0.02	0.03	0.05	0.00	0.00	0.15	0.23
H 9	1	0.04354	0.98895	0.98895	1.02291	1.6651	0.06	0.01	0.05	0.12	0.17	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.15	0.22
H 10	1	0.04172	0.98882	0.98882	1.02240	1.6010	0.06	0.01	0.05	0.12	0.17	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.15	0.22
H 11	1	0.02381	0.99233	0.99233	1.01269	1.5398	0.06	0.01	0.05	0.12	0.17	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.15	0.21
H 12	1	0.02326	0.99227	0.99227	1.01253	1.4802	0.06	0.01	0.05	0.13	0.17	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.15	0.21
H 13	1	0.02273	0.99221	0.99221	1.01238	1.4233	0.06	0.01	0.05	0.13	0.17	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.16	0.21
H 14	1	0.02223	0.99215	0.99215	1.01223	1.3686	0.07	0.01	0.05	0.13	0.16	0.01	0.00	0.02	0.03	0.04	0.00	0.00	0.16	0.20
H 15	1	0.02174	0.99209	0.99209	1.01208	1.3159	0.39	0.06	0.26	0.72	0.90	0.15	0.06	0.12	0.34	0.42	0.16	0.20	1.2	1.5
H 16	1	0.02128	0.99202	0.99202	1.01193	1.2653	0.40	0.06	0.26	0.72	0.89	0.16	0.06	0.12	0.34	0.41	0.16	0.19	1.2	1.5
H 17	0	0.99579	0.99028	0.98953	0.99399	1.2167	0.41	0.06	0.26	0.73	0.87	0.16	0.06	0.12	0.34	0.39	0.16	0.19	1.2	1.5
H 18	0	0.99577	0.99018	0.98942	0.99395	1.1699	0.41	0.06	0.26	0.72	0.84	0.16	0.06	0.12	0.34	0.39	0.16	0.18	1.2	1.5
H 19	0	0.99575	0.99009	0.98931	0.99391	1.1249	0.41	0.06	0.25	0.72	0.81	0.16	0.06	0.12	0.33	0.38	0.16	0.18	1.2	1.4
H 20	0	0.99573	0.98999	0.98919	0.99388	1.0816	4.2	1.0	0.44	5.7	6.1	0.30	0.01	0.01	0.32	0.34	0.38	0.41	6.4	6.9
H 21	0	0.99571	0.98989	0.98907	0.99384	1.0400	4.2	0.99	0.43	5.6	5.9	0.29	0.01	0.01	0.31	0.33	0.38	0.40	6.3	6.6
H 22	0	0.99569	0.98978	0.98895	0.99380	1.0000	4.2	0.98	0.43	5.6	5.6	0.29	0.01	0.01	0.31	0.31	0.38	0.38	6.3	6.3
H 23	0	0.99568	0.98968	0.98883	0.99376	0.9615	12	2.1	1.6	15	15	0.94	0.08	0.22	1.2	1.2	0.90	0.86	18	17
H 24	0	0.99566	0.98957	0.98870	0.99372	0.9246	12	2.1	1.6	15	14	0.93	0.08	0.22	1.2	1.1	0.89	0.82	17	16
H 25	0	0.99564	0.98946	0.98857	0.99368	0.8890	12	2.1	1.6	15	14	0.93	0.08	0.22	1.2	1.1	0.89	0.79	17	15
H 26	0	0.99562	0.98935	0.98844	0.99364	0.8548	12	2.1	1.6	15	13	0.92	0.08	0.22	1.2	1.0	0.88	0.75	17	15
H 27	0	0.99560	0.98923	0.98830	0.99360	0.8219	11	2.0	1.6	15	12	0.92	0.08	0.21	1.2	1.0	0.87	0.72	17	14
H 28	0	0.99558	0.98912	0.98817	0.99356	0.7903	11	2.0	1.6	15	12	0.92	0.08	0.21	1.2	0.95	0.87	0.69	17	13
H 29	0	0.99556	0.98900	0.98807	0.99352	0.7599	11	2.0	1.5	15	11	0.91	0.08	0.21	1.2	0.91	0.86	0.66	17	13
H 30	0	0.99554	0.98887	0.98788	0.99348	0.7307	11	2.0	1.5	15	11	0.91	0.08	0.21	1.2	0.87	0.86	0.63	17	12
H 31	0	0.99552	0.98875	0.98773	0.99343	0.7026	11	2.0	1.5	15	10	0.90	0.08	0.20	1.2	0.83	0.85	0.60	17	12
H 32	0	0.99565	0.98975	0.99147	0.99479	0.6756	11	1.9	1.5	15	9.9	0.90	0.08	0.20	1.2	0.80	0.85	0.57	17	11
H 33	0	0.99664	0.98964	0.99140	0.99476	0.6496	17	4.2	1.4	23	23	1.4	0.37	0.01	1.8	1.2	0.67	0.44	25	16
H 34	0	0.99663	0.98953	0.99132	0.99473	0.6246	17	4.2	1.4	23	14	1.4	0.37	0.01	1.8	1.1	0.67	0.42	25	16
H 35	0	0.99662	0.98942	0.99125	0.99470	0.6006	17	4.1	1.4	23	14	1.4	0.37	0.01	1.8	1.1	0.67	0.40	25	15
H 36	0	0.99661	0.98931	0.99117	0.99468	0.5775	17	4.1	1.3	22	13	1.4	0.36	0.01	1.8	1.0	0.66	0.38	25	14
H 37	0	0.99659	0.98919	0.99109	0.99465	0.5553	17	4.0	1.3	22	12	1.4	0.36	0.01	1.8	0.99	0.66	0.37	25	14
H 38	0	0.99658	0.98908	0.99101	0.99462	0.5339	17	4.0	1.3	22	12	1.4	0.35	0.01	1.8	0.95	0.66	0.35	25	13
H 39	0	0.99657	0.98895	0.99093	0.99459	0.5134	17	4.0	1.3	22	11	1.4	0.35	0.01	1.8	0.91	0.65	0.34	25	13
H 40	0	0.99656	0.98883	0.99085	0.99456	0.4936	17	3.9	1.3	22	11	1.4	0.35	0.01	1.8	0.87	0.65	0.32	24	12
H 41	0	0.99655	0.98871	0.99076	0.99453	0.4746	17	3.9	1.3	22	10	1.4	0.34	0.01	1.8	0.83	0.65	0.31	24	12
H 42	0	0.99632	0.99353	1.00082	0.99186	0.4564	16	3.9	1.2	21	9.8	1.4	0.35	0.00	1.8	0.82	0.62	0.28	24	11
H 43	0	0.99623	0.99349	1.00082	0.99179	0.4388	16	3.8	1.2	21	9.3	1.4	0.35	0.00	1.8	0.78	0.62	0.27	24	10
H 44	0	0.99013	0.99345	1.00082	0.99172	0.4220	16	3.8	1.2	21	8.9	1.4	0.34	0.00	1.8	0.74	0.61	0.26	23	9.9
H 45	0	0.99003	0.99340	1.00081	0.99166	0.4057	16	3.8	1.2	21	8.4	1.4	0.34	0.00	1.7	0.71	0.61	0.25	23	9.4
H 46	0	0.98993	0.99336	1.00081	0.99158	0.3901	16	3.8	1.2	21	8.1	1.4	0.34	0.00	1.7	0.67	0.60	0.23	23	9.0
H 47	0	0.98983	0.99332	1.00081	0.99151	0.3751	16	3.7	1.2	20	7.7	1.4	0.34	0.00	1.7	0.64	0.60	0.22	23	8.5
H 48	0	0.98973	0.99327	1.00081	0.99144	0.3607	15	3.7	1.2	20	7.3	1.4	0.33	0.00	1.7	0.61	0.59	0.21	23	8.1
H 49	0	0.98962	0.99323	1.00081	0.99137	0.3468	15	3.7	1.2	20	7.0	1.4	0.33	0.00	1.7	0.58	0.59	0.20	22	7.8
H 50	0	0.98951	0.99318	1.00081	0.99129	0.3335	15	3.7	1.2	20	6.6	1.3	0.33	0.00	1.7	0.55	0.58	0.19	22	7.4
H 51	0	0.98940	0.99313	1.00081	0.99122	0.3207	15	3.6	1.2	20	6.3	1.3	0.33	0.00	1.6	0.53	0.58	0.18	22	7.0
H 52	0	0.98929	0.99309	1.00081	0.99114	0.3083	15	3.6	1.2	20	6.0	1.3	0.33	0.00	1.6	0.50	0.57	0.18	22	6.7
H 53	0	0.98917	0.99304	1.00081	0.99106	0.2965	15	3.6	1.2	19	5.7	1.3	0.32	0.00	1.6	0.48	0.57	0.17	22	6.4
H 54	0	0.98905	0.99299	1.00081	0.99098	0.2851	14	3.6	1.2	19	5.2	1.3	0.32	0.00	1.6	0.46	0.56	0.16	21	6.1
H 55	0	0.98893	0.99294	1.00081	0.99090	0.2741	14	3.5	1.2	19	4.9	1.3	0.32	0.00	1.6	0.43	0.56	0.15	21	5.8
H 56	0	0.98881	0.99289	1.00081	0.99081	0.2636	14	3.5	1.2	19	5.0	1.2	0.32	0.00	1.6	0.41	0.55	0.15	21	5.5
合計							510	115	49	674	365	44	93	30	56	31	25	16	756	411

全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道208号	玉名バイパス	2	8.5km

■ 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				19,609	
	改良費				11,615	
		土工	m ³	2,822,023	3,261	切土(1,184,510m ³)、盛土(1,533,483m ³)、捨土(104,030m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	1,087,206	4,732	
		法面工	m ²	256,637	442	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	623	重力式擁壁、ブロック積擁壁、プレキャストL型擁壁
		管渠工	m	17,023	1,049	
		函渠工	m	677	370	4箇所
		排水工	m	43,833	738	
		中央分離帯工	m	500	28	
		雑工	式	1	371	
	橋梁費				6,697	
		100m以上	橋	1	6,251	鋼連続高架橋1橋
		100m未満	橋	3	446	鋼橋1橋、PC橋2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				894	
		車道舗装	m ²	47,000	783	
		歩道舗装	m ²	29,058	111	
	付帯施設費				403	
		交通管理施設工	式	1	403	標識工、防護柵工、道路照明、区画線、縁石工
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				9,646	
	用地費		m ²	342,000	6,720	
		宅地	m ²	342,000	6,720	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,926	
③	間接経費		式	1	4,790	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					34,045	

【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208号	玉名バイパス	2	8.5km

■ 事業費内訳

区分	費目	工程	単位	数量	金額 (百万円)	備考
① 工事費						
	改良費					
		土工	m ³			
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			
	橋梁費					
		100m以上	橋			
		100m未満	橋			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費					
		車道舗装	m ²			
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費					
		交通管理施設工	式			
		遮音壁	m			
② 用地及補償費					540	用地国債(玉名市土地開発公社への債務償還)
	用地費		m ²	8,500	324	
		宅地	m ²	8,500	324	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	216	
③ 間接経費			式	1	128	埋蔵文化財調査にかかる費用及び予備費等
残事業費					668	

【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208号	玉名バイパス	2	8.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/50年間)	備考
維持費	km	8.5	510	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,384	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,895	

【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。