

国道205号  
針尾バイパス

平成23年12月16日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	道路-10- 1
(1) 国道205号の概要	道路-10- 1
(2) 針尾バイパスの概要	道路-10- 2
2. 事業の必要性	道路-10- 3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-10- 3
(2) 事業の効果・必要性	道路-10- 8
(3) 事業の投資効果	道路-10-14
(4) 事業の進捗状況	道路-10-15
3. 事業の進捗の見込み	道路-10-17
(1) 今後の事業の見通し	道路-10-17
(2) 地域の協力体制	道路-10-17
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-10-18
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-10-18
5. 対応方針（原案）	道路-10-19
巻末資料	道路-10-20

# 1. 事業の概要

## (1) 国道205号の概要

国道205号は、長崎県佐世保市を起点とし、長崎県東彼杵郡東彼杵町に至る延長約23kmの重要な幹線道路である。長崎県内では県北地域と長崎・県央地域等を最短距離で結ぶ連絡路線の一部となっているほか、国道34号、35号と併せて広域ネットワークを形成し、県北地域や長崎県の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る上で重要な路線である。

さらに、本路線沿線には、長崎県内はもとより九州内でも有数の観光施設であるハウステンボスが立地していることから観光目的の県外ナンバー車両や大型観光バスが多いほか、西彼杵・東彼杵の両地域から佐世保市へ向う通勤・買物等の交通が利用しているなど、朝夕ピーク時間帯や休日をはじめとして交通混雑が発生している。



▲ 国道205号と針尾バイパスの位置

## (2) 針尾バイパスの概要

### 1) 概要

針尾バイパスは、長崎県佐世保市有福町を起点とし、同市南風崎町に至る4.6kmのバイパスである。

本路線は、佐世保市南部の慢性的な交通混雑の緩和及び西九州自動車道へのアクセス向上などを目的とし、産業や経済の発展・文化交流等地域開発の促進、地域の活性化を支援するうえで重要な路線である。

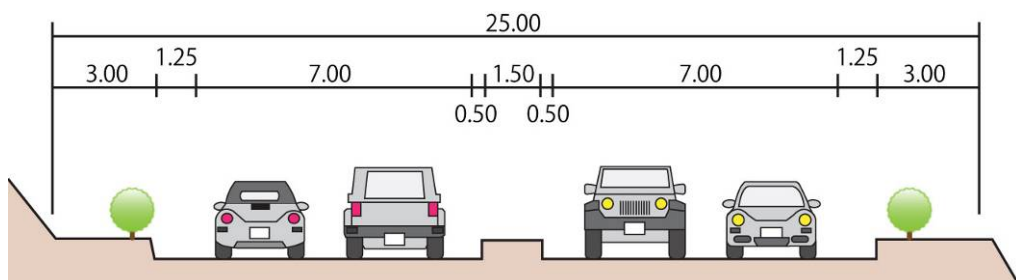
### 2) 計画諸元



▲ 針尾バイパス概要図

### ▼ 道路の諸元

区間	起点	長崎県佐世保市有福町 <sup>ありふく</sup>
	終点	長崎県佐世保市南風崎町 <sup>はえのさき</sup>
延長		4.6km
幅員		25.0m
車線数		4車線
構造規格	種級区分	第3種1級
	設計速度	80km/h
計画交通量		①34,200台/日、②22,100台/日、③16,500台/日



▲ 標準断面図

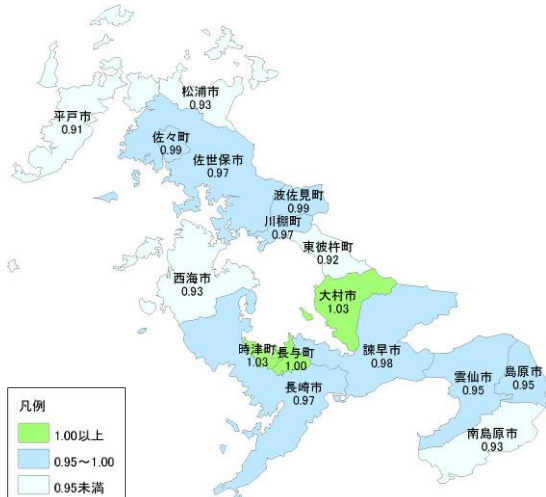
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

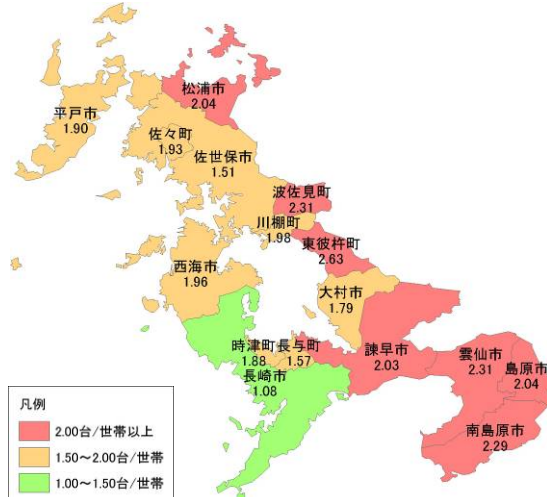
#### 1) 人口及び自動車保有台数の推移

針尾バイパスが位置する佐世保市では、人口が減少傾向であるものの1世帯あたりの自動車保有台数は横ばいで推移している。

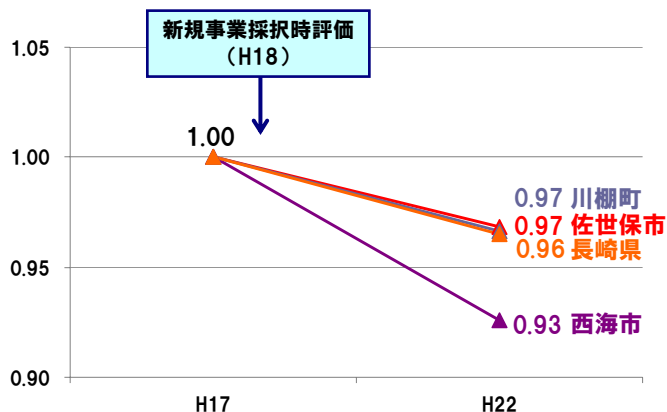
針尾バイパス周辺の西海市や川棚町では、佐世保市と同様に人口が減少傾向であるものの1世帯あたりの自動車保有台数が長崎県平均を大きく上回る状態で横ばいに推移している。



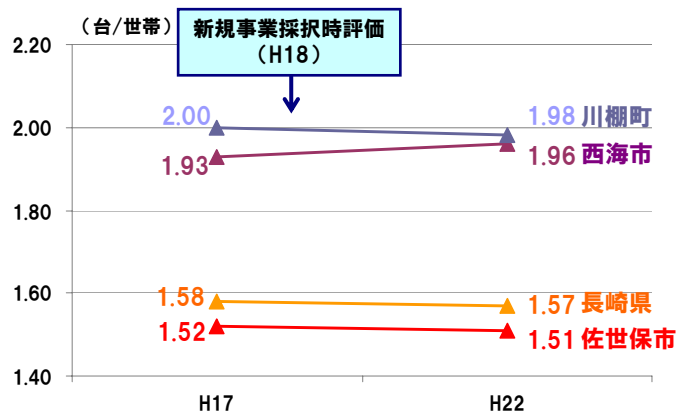
▲ 人口の伸び率 (H22/H17)



▲ 1世帯あたりの自動車保有台数 (H22)



▲ 人口の推移 (伸び率 H17=1.00)



▲ 1世帯あたりの自動車保有台数の推移

#### ▼ 人口及び世帯数、自動車保有台数の推移

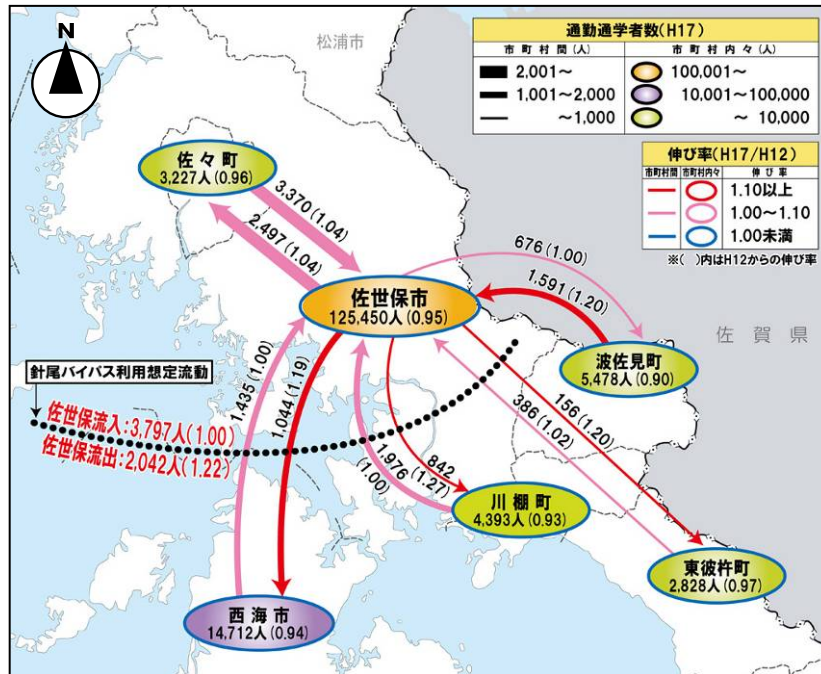
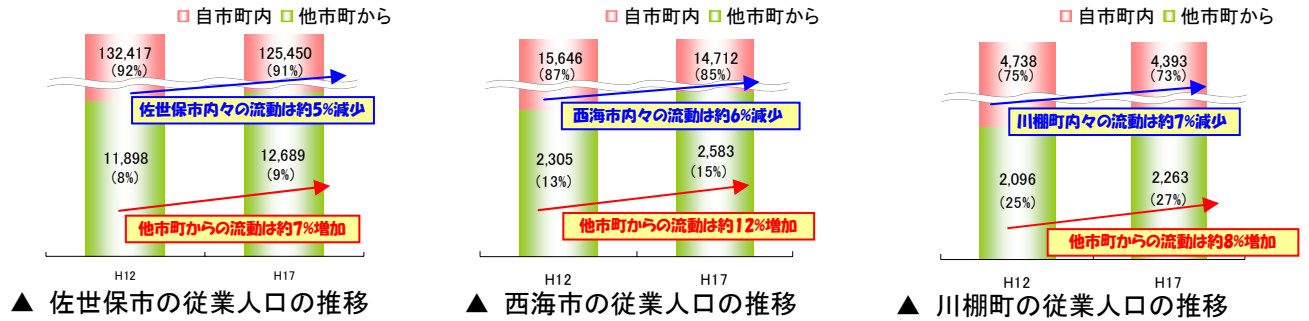
市町村	項目	H17	H22	H22/H17
佐世保市	人口	269,574	261,101	0.97
	世帯数	103,966	104,583	1.01
	自動車保有台数	157,852	158,087	1.00
	1世帯当たりの保有台数	1.52	1.51	
西海市	人口	33,680	31,176	0.93
	世帯数	12,122	11,875	0.98
	自動車保有台数	23,442	23,244	0.99
	1世帯当たりの保有台数	1.93	1.96	
川棚町	人口	15,158	14,651	0.97
	世帯数	5,110	5,144	1.01
	自動車保有台数	10,212	10,194	1.00
	1世帯当たりの保有台数	2.00	1.98	
長崎県計	人口	1,478,632	1,426,779	0.96
	世帯数	553,620	558,660	1.01
	自動車保有台数	873,784	875,150	1.00
	1世帯当たりの保有台数	1.58	1.57	

資料：国勢調査 (H17, H22)、市区町村別自動車保有車両数 (H17, H22)、市区町村別軽自動車車両数 (H17, H22)

## 2) 通勤通学流動

針尾バイパス周辺地域の通勤通学流動は、自市町での通勤通学者数は減少しているものの、市町間を行き来する通勤通学者が増加しており、特に佐世保市から周辺市町への通勤者が特に増加している。

また、周辺地域は自動車利用の割合が高く、県平均を上回る自動車利用率となっている。

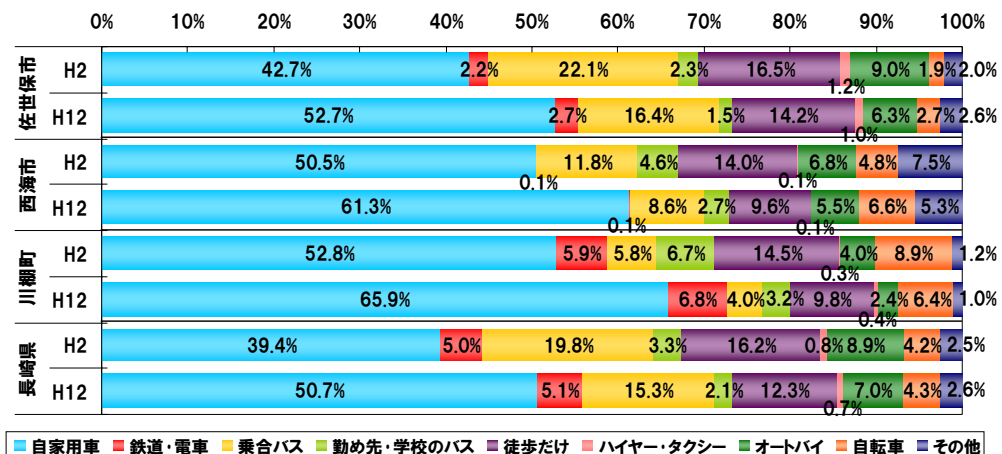


資料：国勢調査 (H12, H17)

### ▲ 通勤・通学流動

資料：国勢調査 (H12, H17)

※H22国勢調査(従業地・通勤地集計結果)はH24.6月公表予定のため、H12, H17国勢調査で整理した。  
※図については、近隣で代表的な流動を整理した。



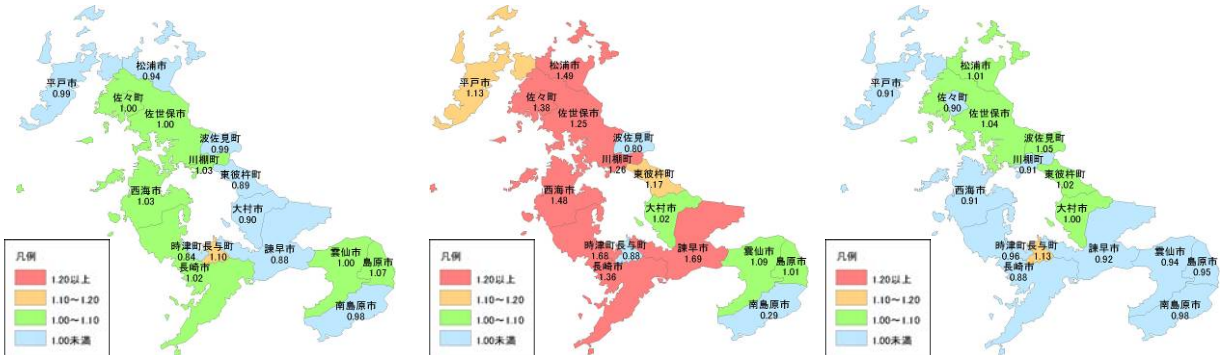
### ▲ 針尾バイパス周辺市町における通勤・通学利用交通手段

資料：国勢調査 (H2, H12)

※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調査結果はない。  
またH22国勢調査はH24.6月公表予定のため、H2, H12の国勢調査で整理した。

### 3) 地域産業の動向

針尾バイパス周辺地域では、農業産出額・製造品出荷額・商品小売販売額ともに増加傾向であり、長崎県内の他地域と比較しても増加の割合が大きい状況である。また、産業構成は、佐世保市は第三次産業の割合が県平均よりも高く、西海市、川棚町は、1次産業や2次産業の割合が高い。

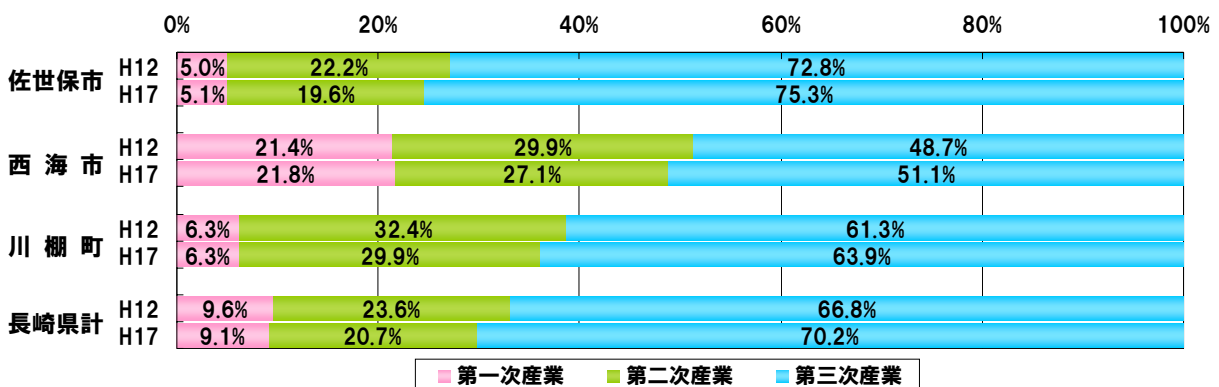


▲ 農業産出額の伸び率 (H18/H16)  
資料：生産農業所得統計 (H16, H18)

▲ 製造品出荷額の伸び率 (H21/H16)  
資料：工業統計 (H16, H21)

▲ 商品小売販売額の伸び率 (H19/H16)  
資料：商業統計 (H16, H19)

※各資料の最新データとH16年での比較  
商業統計が3年毎の公表であり、最新年がH19であるためH16からの伸び率を整理した

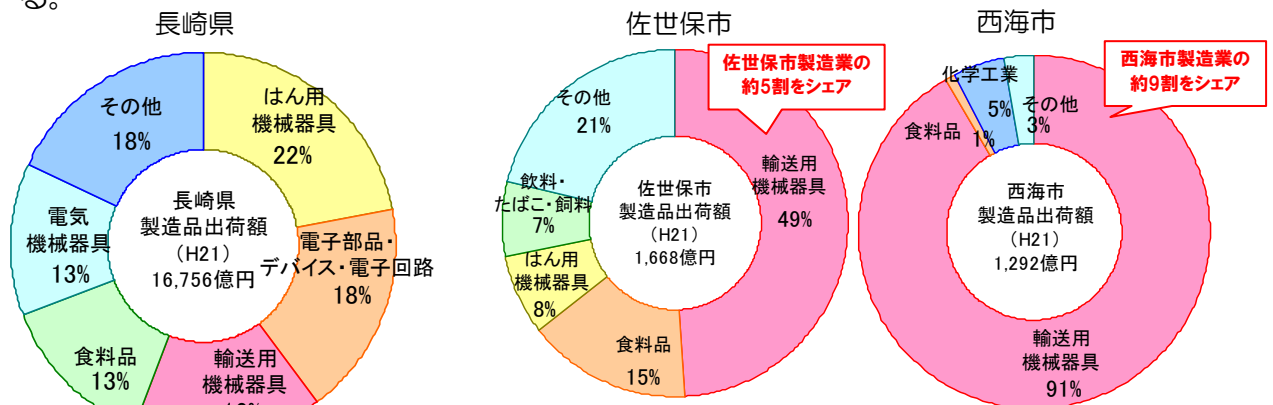


▲ 産業別就業人口の割合

資料：国勢調査 (H12, H17)  
※H22国勢調査はH24.6月公表予定のため、  
H12, H17国勢調査で整理した。

#### ◆工業の特徴

針尾バイパス周辺の佐世保市、西海市では輸送用機械器具（自動車・船舶・航空機・鉄道車両など）の製造が盛んであり、佐世保市で約5割のシェア、西海市では約9割のシェアを占める。



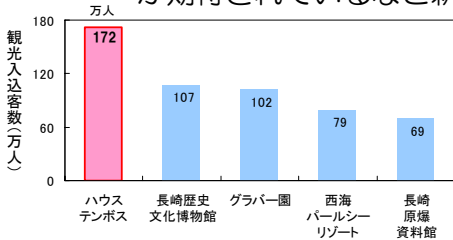
▲ 長崎県における  
製造品出荷額の産業中分類別構成比率  
資料：工業統計 (H21)

▲ 佐世保市・西海市における製造品出荷額の産業中分類別構成比率  
資料：工業統計 (H21)

#### 4) 地域の観光や特産品の特徴

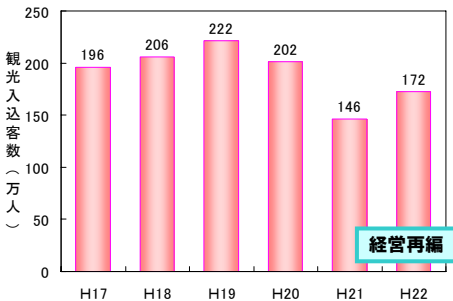
##### ◆観光

針尾バイパスの南部に位置する『ハウステンボス』は長崎県内最大の観光客が訪れる施設であり、九州の中でも有数の観光施設である。近年、減少傾向にあったハウステンボスの観光客が、経営再編によって増加に転じたことや、広域観光圏計画「平戸・佐世保・西海ロングステイ観光圏」において、ハウステンボスを中心とした滞在型観光、周遊型観光が期待されているなど新たな観光の動きが見られる。



▲長崎県内観光入込客数上位5施設

資料：長崎県観光統計(H22)



▲ハウステンボス観光入込客数の推移

資料：長崎県観光統計(H22)



##### ▲広域観光圏計画

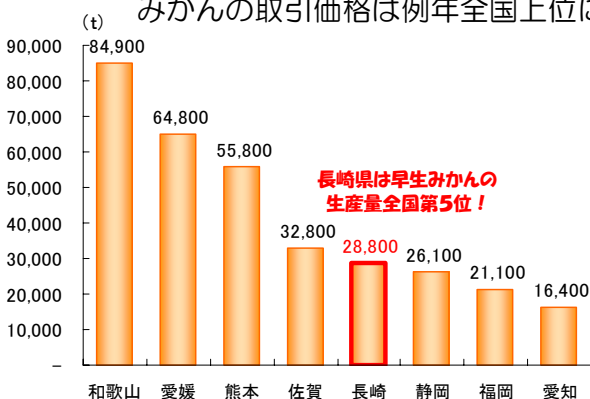
「平戸・佐世保・西海ロングステイ観光圏」



##### ◆特産品

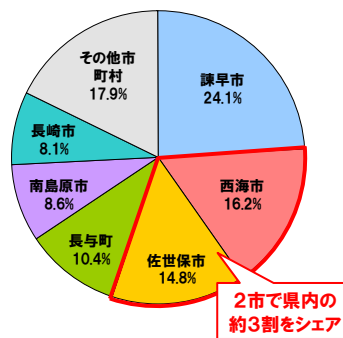
針尾バイパス周辺地域の特産品として、西海市、佐世保市の「みかん」があげられる。長崎県の早生みかんの生産量は全国第5位であり、そのうちの約3割の生産量を、西海市及び佐世保市の2市で占めている。

西海市をはじめとして、県内のみかん生産はブランド化を促進しており、長崎県の早生みかんの取引価格は例年全国上位に位置している。



▲早生温州の県別生産量(H22)

資料：農林水産省



▲早生みかんの県内シェア(H18)

資料：農林水産省

※市町村別の生産量はH18以降公表されていないためH18で整理した。



◎出島の華

長崎県内で育成されたみかんの中でも特に優れた品質の果実だけを出荷しているみかんの長崎県統一ブランド

##### ▼早生みかんの平均取引価格順位の推移

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
1位	愛媛 244	愛媛 174	長崎 233	和歌山 177	長崎 307	愛媛 208	愛媛 255	静岡 190	愛媛 280
2位	長崎 199	長崎 168	愛媛 228	愛媛 176	愛媛 298	和歌山 207	長崎 254	愛媛 188	長崎 263
3位	熊本 181	和歌山 155	和歌山 220	長崎 159	和歌山 277	長崎 185	静岡 244	長崎 175	静岡 256
4位	和歌山 174	静岡 141	熊本 208	静岡 135	静岡 274	静岡 163	和歌山 233	和歌山 166	和歌山 238
5位	静岡 162	熊本 125	佐賀 174	熊本 125	熊本 264	熊本 141	熊本 195	熊本 147	熊本 228
6位	佐賀 154	佐賀 122	静岡 173	佐賀 118	佐賀 245	佐賀 129	佐賀 190	佐賀 124	佐賀 207

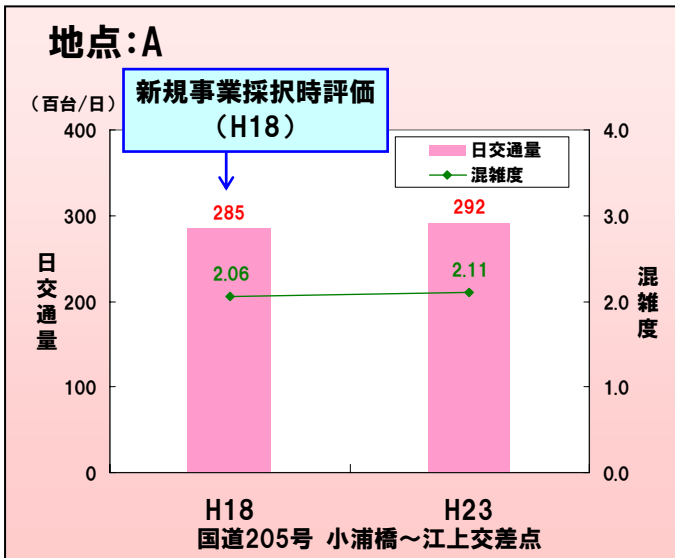
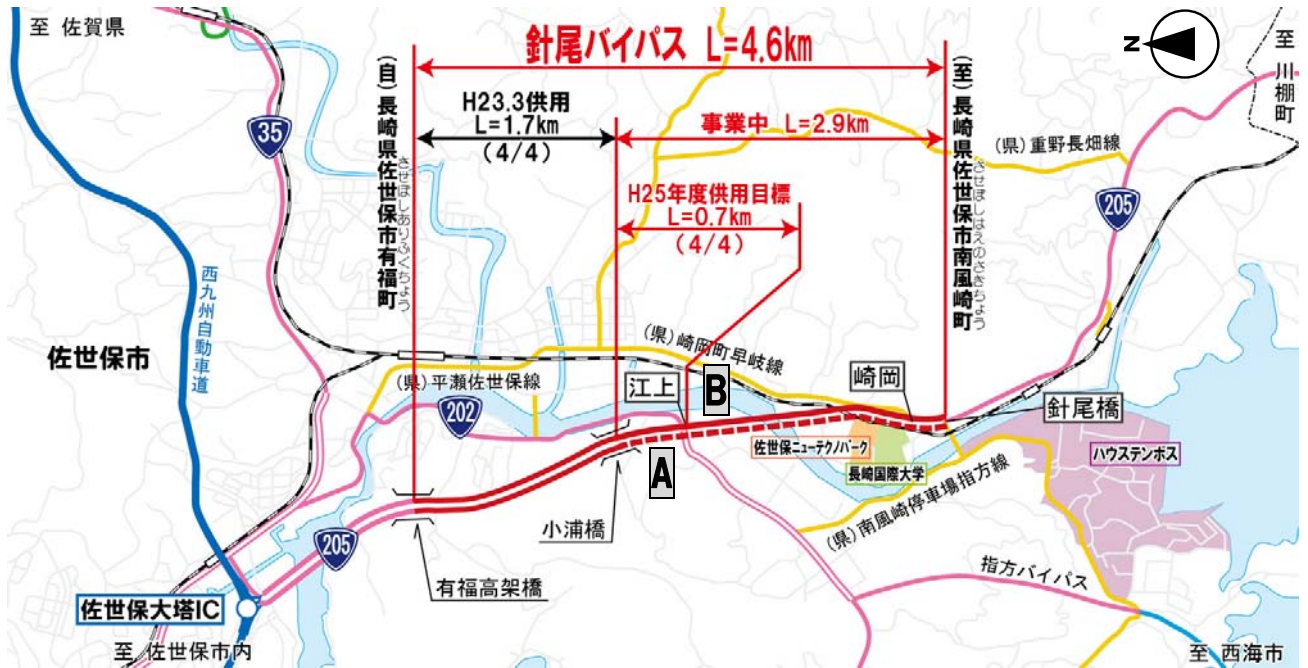
資料：東京都中央卸売市場

長崎県産の早生みかんは例年上位3位内の取引価格

5) 交通量等の推移

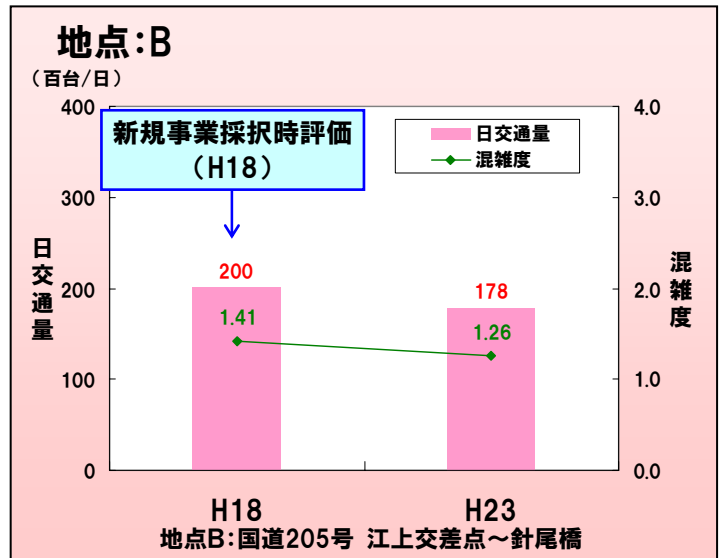
針尾バイパスの交通量は近年横ばいで推移している。また、混雑度は江上交差点より北側の区間では2.11、南側の区間では1.26となっており、依然として混雑している。

▼ 交通量・混雑度の推移



▲交通量・混雑度の推移(地点:A)

資料：実態調査結果 (H18. 11. 15)  
実態調査結果 (H23. 10. 29)



▲交通量・混雑度の推移(地点:B)

資料：実態調査結果 (H18. 11. 15)  
実態調査結果 (H23. 10. 29)



▲大型車の速度低下により、後続車両が連なる



▲朝夕ピーク時や休日に混雑が発生する

(2) 事業の効果・必要性

効果－1：交通混雑の緩和（既に発現した効果）

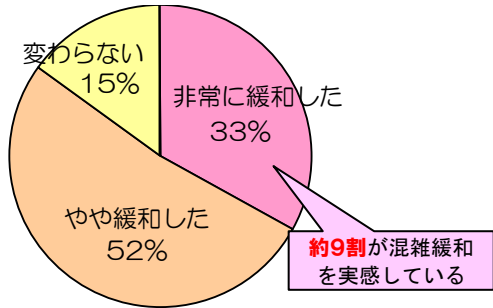
◎交通容量拡大による快適な走行空間の確保

有福高架橋から小浦橋付近までの1.7kmが平成23年3月25日に4車線化が完了し、十分な交通容量が確保されたことで混雑度は2.08⇒0.66まで減少し、快適な走行空間が確保された。

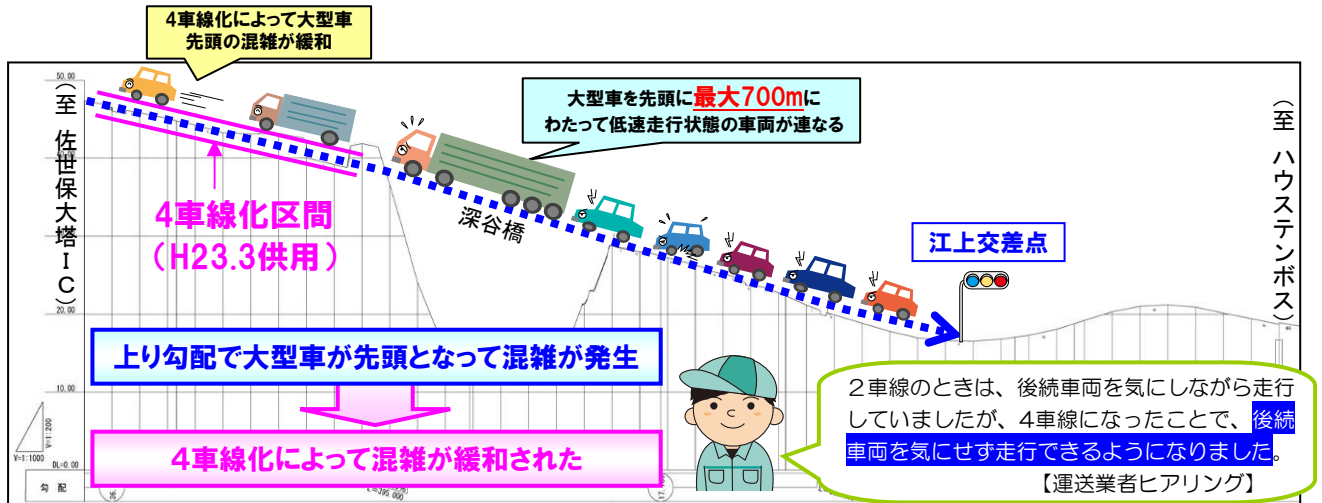
また、これまで大型車（トレーラーなどの特殊車両）が佐世保大塔IC方向に向う際に、上り勾配により速度低下が発生して、一時的な交通混雑を引き起こしていたが、走行車線数が増えたことによって、交通混雑の発生が避けられるようになっている。



Q. 針尾バイパスの4車線化によって混雑は緩和しましたか？



資料：針尾バイパス4車線化に関するアンケート調査結果 (H23. 10)

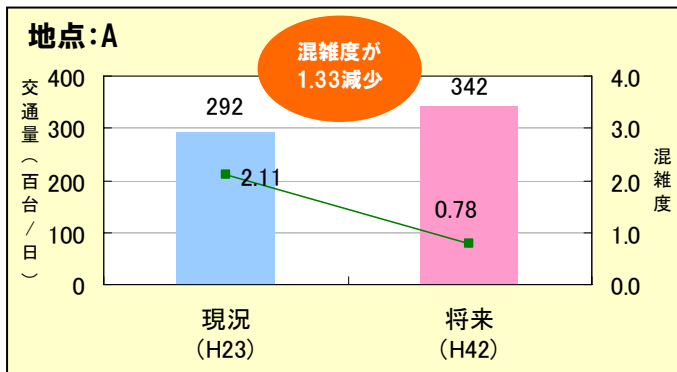


# 効果-1：交通混雑の緩和（今後期待される効果）

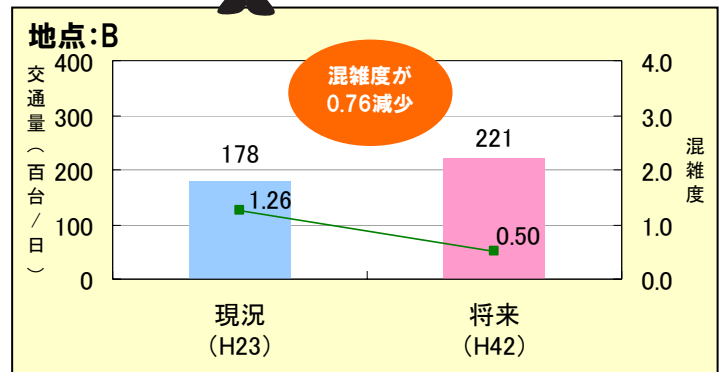
## ◎車線数増加に伴う混雑の解消と走行性の向上

事業中区間は、最大29,200台/日の交通量があるほか、「江上交差点←崎岡交差点」の区間および方向ではピーク時旅行速度が11km/h、通過時間は最大9分、最大渋滞長は約1,000mの状況となっている。

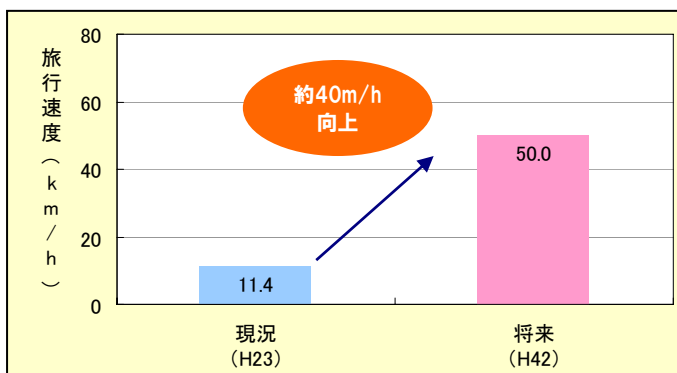
針尾バイパスが4車線化されると、交通混雑の緩和、旅行速度の向上など円滑な交通の確保が期待される。



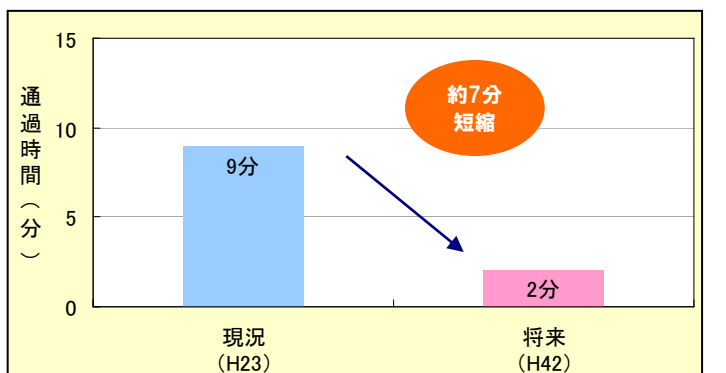
▲交通量・混雑度の変化  
資料：実態調査結果 (H23. 10. 29)  
交通量推計結果 (H42)



▲交通量・混雑度の変化  
資料：実態調査結果 (H23. 10. 29)  
交通量推計結果 (H42)



▲旅行速度の変化  
(江上交差点←崎岡交差点)  
資料：実態調査結果 (H23. 10. 30)  
交通量推計結果 (H42)



▲通過時間の変化  
(江上交差点←崎岡交差点)  
資料：実態調査結果 (H23. 10. 30)  
交通量推計結果 (H42)

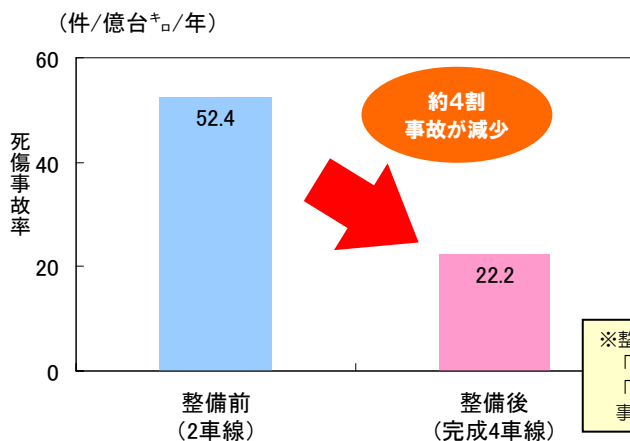
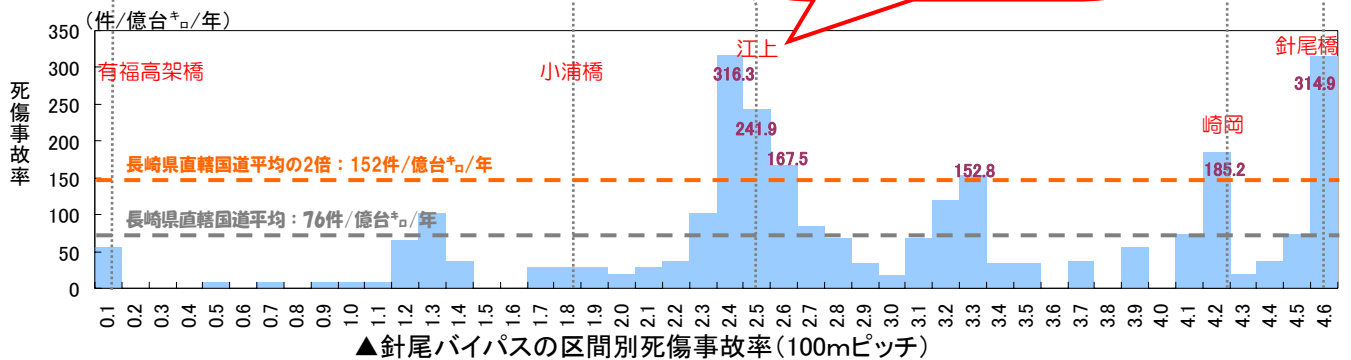
## 効果－２：交通安全性の向上

### ◎事業中区間の4車線化及び中央分離帯の設置によって、交通安全性の向上に期待

針尾バイパスでは過去8年間で200件の事故が発生しており、その内訳は追突や右折時の事故が全体の約8割を占める状況である。

また、長崎県直轄国道平均の2倍以上の死傷事故率を示す箇所が江上交差点や崎岡交差点などに点在し、交通安全上の問題が生じている。

針尾バイパスの4車線化及び中央分離帯の設置によって、追突や右折時の事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。



現在は事故が発生すると通行できなくなることがありますが、4車線化により事故が起きても通行止めにはならなくなるのではないのでしょうか

[針尾バイパス周辺企業ヒアリング]



資料：交通事故統合データベース (H14～H21)

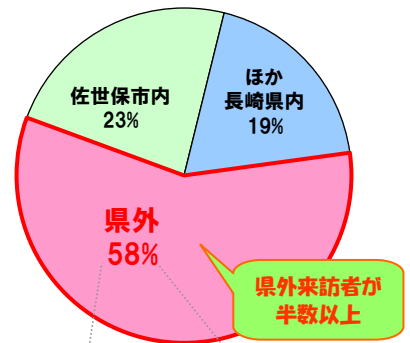
### 効果-3：観光産業の発展を支援

#### ◎高速ICと観光拠点及び観光拠点間相互のアクセスが強化され、観光周遊性が向上

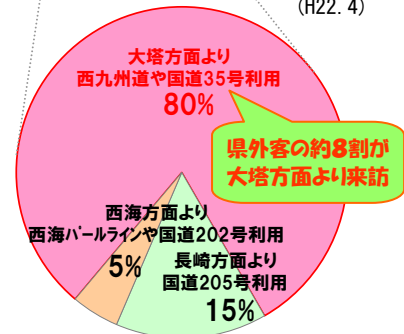
佐世保市には長崎県最大の観光施設『ハウステンボス』が立地しており、針尾バイパスはハウステンボスと最寄りICである佐世保大塔ICをアクセスする機能を持っている。

また、ハウステンボスの来訪者の約6割が県外からの観光客であるほか、そのうち西九州自動車道や国道35号から針尾バイパスを通過して訪れる観光客が約8割を占めている。

針尾バイパスの4車線化によって移動時間の短縮が図られ、ハウステンボスから佐世保市周辺の観光施設への観光周遊性が向上し、地域一帯の観光活性化が期待される。



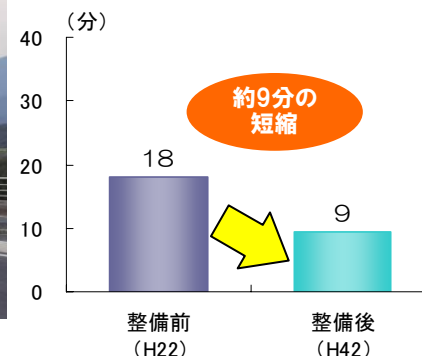
▲出発地別ハウステンボス来訪者割合  
資料：観光客アンケート調査結果 (H22. 4)



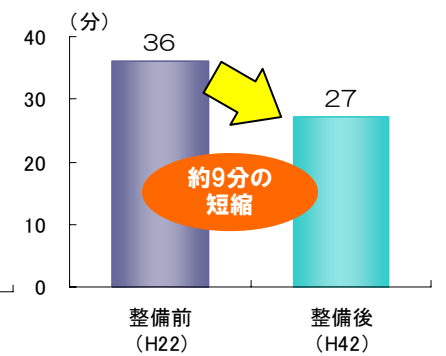
▲ハウステンボス県外観光客の利用ルート割合  
資料：観光客アンケート調査結果 (H22. 4)



▲針尾バイパスを走行する観光バス



▲ハウステンボスから佐世保大塔ICへの所要時間の変化  
資料：【針尾バイパス】実態調査結果 (H23. 10. 30)  
【その他路線】道路交通センサス (H22)



▲ハウステンボスから西海パールリゾートへの所要時間の変化  
資料：【針尾バイパス】実態調査結果 (H23. 10. 30)  
【その他路線】道路交通センサス (H22)

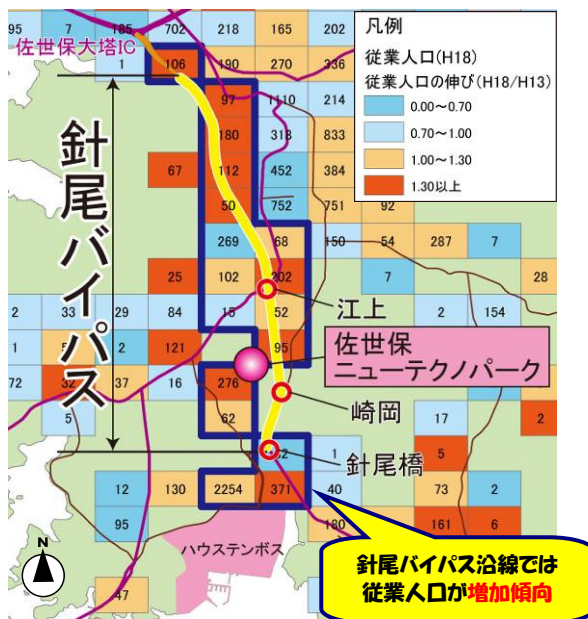
## 効果-4：地域産業の発展を支援

### ◎高速アクセス向上による企業誘致の優位性向上及び出荷時の安定搬送の実現

針尾バイパス沿線では、情報関連産業の集積団地である佐世保ニューテクノパークが平成19年より分譲を開始し、現在では自動車関連部品工場、システム企業、コールセンターなどが進出しているなど従業員数は増加傾向にある。

また、針尾バイパスは長崎県北地域において大型車交通量が最も多い区間であり、物流・産業を支える上で非常に重要な路線である。

針尾バイパスの4車線化によって、高速ICへのアクセスがさらに向上することから、佐世保ニューテクノパークをはじめとして周辺地域における企業誘致の優位性向上や、製造品出荷時の安定搬送の実現が期待される。



#### ▼長崎県北地域大型車交通量上位5区間

順位	路線名	区間等	大型車交通量 台/日	日交通量 台/日
1	国道205号	針尾バイパス	3,978	45,198
2	西九州自動車道	佐世保三川内～佐世保大塔	3,894	17,320
3	国道35号	佐世保市三浦町付近	3,852	51,570
4	西九州自動車道	佐世保大塔～佐世保みなと	3,444	17,545
5	一般国道204号	佐世保市役所付近	3,304	47,401

資料：道路交通センサス (H22)



#### ▲3次メッシュ従業員数の変化 (H18/H13)

資料：事務所企業統計調査 (H13, H18)  
※事務所企業統計調査はH18以降公表されていないため、H13, H18で整理した。

#### ▼佐世保ニューテクノパーク立地企業一覧

No.	企業名	立地年	業種	従業員数	内市内在住者
1	KDDIエボルバ 佐世保事業所	H19.08	コールセンター	512	466
2	株式会社オフィスレーション	H19.09	システム開発 ・保守管理	4	4
3	(有)メディアニューワークス	H19.10	映像コンテンツ制作	3	3
4	ミュース株式会社	H19.10	ソフト開発	2	2
5	株式会社ダッド 長崎支社	H19.02	デジタルエンジニア ・コンテンツ制作	11	6
6	九州新生電子株式会社	H20.04	電子機器の製造	72	39

受注を受ける為には、お客様から車で1時間～1時間半の圏内にあることが重要な条件です。「佐世保ニューテクノパーク」は高速ICもすぐ近く、道路の整備は今も進んでいることから、さらに便利になるものと期待しています。

【佐世保ニューテクノパーク立地企業】  
資料：長崎県企業誘致ガイド



#### ▲渋滞に巻き込まれる大型車両



ハウステンボスでイベントが開催された際には、特に混雑が著しく、配送先への到着が遅れてしまいました。  
[運送業者ヒアリング]



#### ▲佐世保ニューテクノパークから佐世保大塔ICへの所要時間の変化

資料：【針尾バイパス】実態調査結果 (H23. 10. 30)  
【その他路線】道路交通センサス (H22)

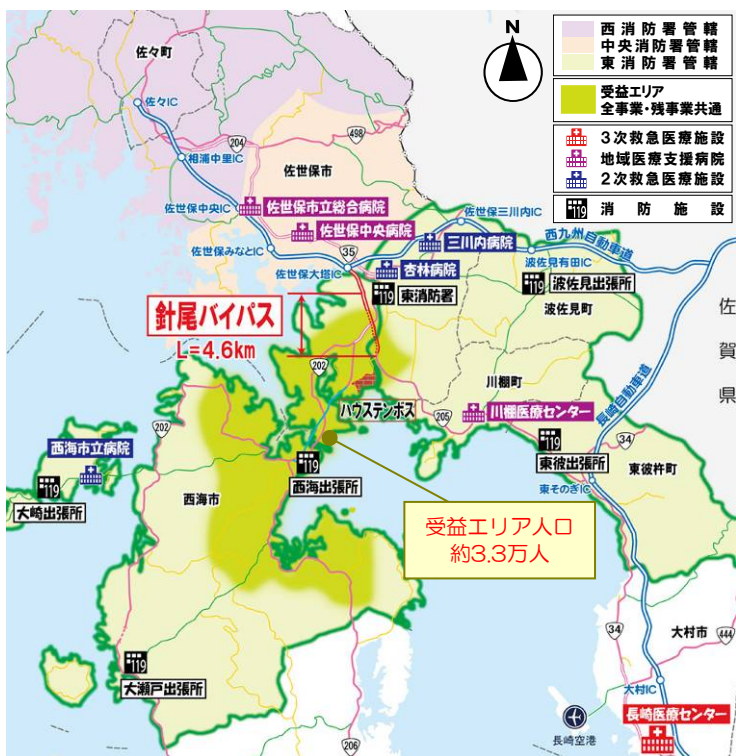
## 効果-5：救急医療活動の支援

### ◎救急医療施設へのアクセス向上によって病院搬送時間が短縮され、住民生活の安全・安心の向上に期待

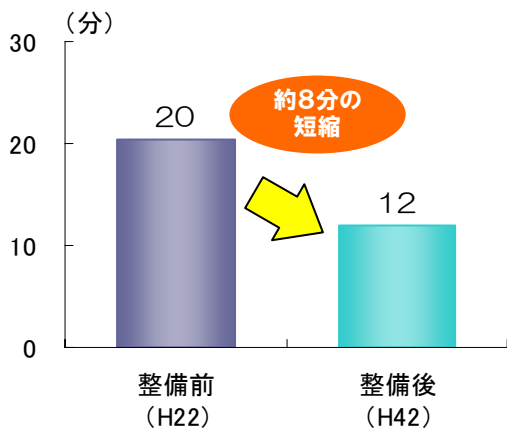
佐世保市消防局の救急搬送人員は1.1万人～1.2万人の間で推移しており、そのうち急病や交通事故などの緊急を要する搬送は約7割を占めている。

また、針尾バイパスが含まれる佐世保市東消防署管轄地域では、地域人口に対して搬送人員の割合が高いほか、管轄エリアが広範囲にわたっている状況である。

針尾バイパスの4車線化によって、佐世保市ハウステンボス町より2次医療施設への搬送時間が8分短縮されるほか、約3.3万人が2次救急医療施設への時間短縮効果が得られるなど、住民生活の安全・安心の向上が期待される。

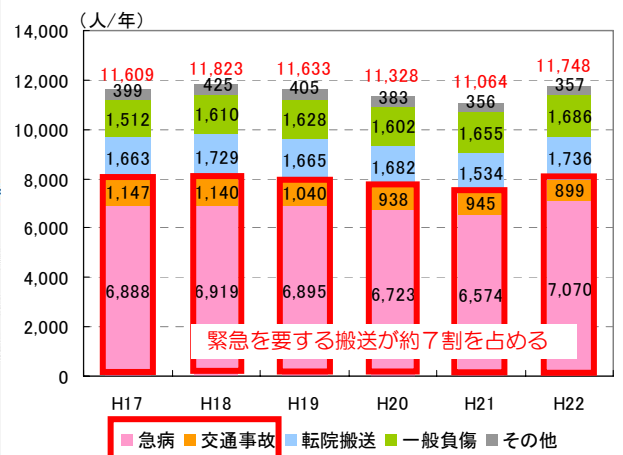


▲佐世保市消防局の管轄エリアと受益エリア  
※2次救急医療施設及び消防施設は東消防署管轄地域のみ記載



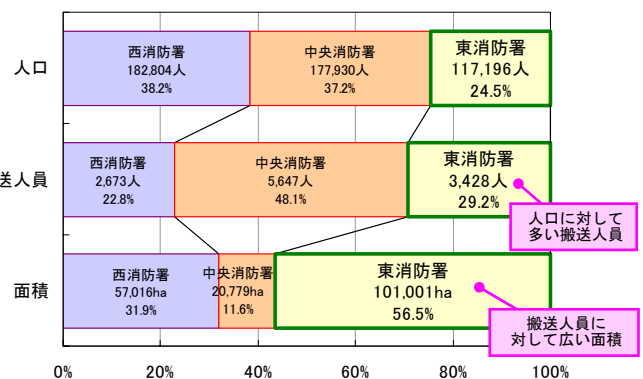
▲佐世保市ハウステンボス町から杏林病院への所要時間の変化

資料：【針尾バイパス】実態調査結果(H23. 10. 30)  
【その他路線】道路交通センサス(H22)



▲佐世保市消防局搬送人員の推移

資料：佐世保市消防局消防年報



▲佐世保市消防局管轄地域の人口・面積・搬送人員

資料：佐世保市消防局消防年報 (H23)



▲針尾バイパスを走行する救急車

(3) 事業の投資効果

1) 事業の目的

針尾バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、高速ICへのアクセス向上によって観光ならびに地域産業、救急医療活動を支援することを目的としている。

2) 費用便益分析結果【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23年度			
供用年	平成26年度			
初年便益	4.3億円	0.12億円	0.10億円	4.5億円
基準年における現在価値(B)	85億円	3.9億円	6.8億円	96億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	59億円	25億円	84億円
基準年における現在価値(C)	45億円	8.8億円	53億円

③評価指標の算定結果

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

※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3) 費用便益分析結果【全事業】

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23年度			
供用年	平成23年度			
初年便益	9.4億円	0.73億円	0.20億円	10億円
基準年における現在価値(B)	212億円	13億円	12億円	236億円

②費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	92億円	41億円	133億円
基準年における現在価値(C)	80億円	17億円	96億円

③評価指標の算定結果

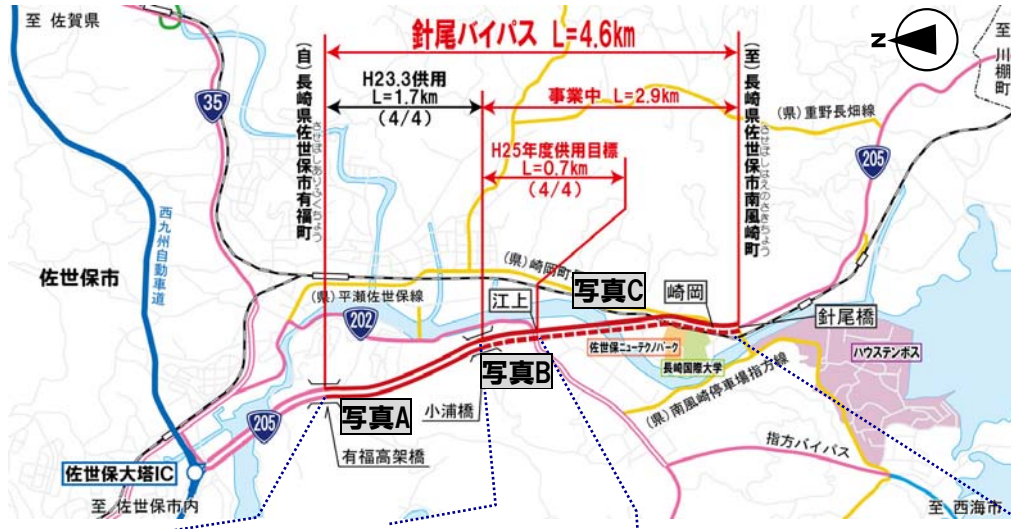
費用便益比(CBR)	B/C = 2.5
------------	-----------

※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

西九州自動車道へのアクセス向上を目的として、佐世保大塔IC側より先行的に着手しており、現在までに4.6kmのうち1.7kmが供用済み。残区間については、小浦橋～江上交差点の0.7kmを平成25年度に供用予定であり、江上交差点～針尾橋交差点の2.2kmについても、早期供用に向け、引き続き事業を促進する。



年度	有福高架橋～小浦橋 L=1.7km	小浦橋～江上交差点 L=0.7km	江上交差点～針尾橋交差点 L=2.2km
	<b>事業化</b>		
H19	工事・用地買収		計画説明
H20		工事・用地買収	
H21			
H22	完成4車線供用		
H23			
H24			
H25		完成4車線供用予定	
...			



▲スムーズな走行が可能な完成4車線区間



▲大型車の速度低下により、後続車両が連なる



▲朝夕ピーク時や休日に混雑が発生する

2) 事業費の進捗状況

	全体事業費	H22年度末進捗	進捗率
事業費	約96億円	約30億円	約31%
うち用地補償費	約0.6億円	約0.5億円	約82%

3) 前回の評価時との比較

項 目		新規事業採択時評価 (H18年度)	今回評価 (H23年度)
延 長		4.6 km	4.6 km
計画交通量 (H42)		①36,400 台/日 ②22,400 台/日	①34,200 台/日 ②22,100 台/日 ③16,500 台/日
事 業 費 (現在価値化後)		約96億円 (約77億円)	約96億円 (約80億円)
B/C	残事業	—	1. 8 = $\left[ \frac{96\text{億円}}{53\text{億円}} \right]$
	全事業	2. 3 = $\left[ \frac{211\text{億円}}{94\text{億円}} \right]$	2. 5 = $\left[ \frac{236\text{億円}}{96\text{億円}} \right]$

※[ ]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

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

針尾バイパスは有福高架橋～小浦橋 L=1.7kmを平成23年3月25日に供用しており、平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約31%であり、そのうち用地進捗率は約82%に達している。

残区間については、小浦橋～江上交差点の0.7kmを平成25年度に供用予定であり、江上交差点～針尾橋交差点の2.2kmについても、早期供用に向け、引き続き事業を促進する。

#### (2) 地域の協力体制

事業推進にあたっては、佐世保市に地元窓口の担当課を設置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。

##### ▼地域の協力体制（期成会・協議会）

名 称	発 足	会 長	構 成	活動内容
東彼杵道路建設促進期成会	H10.10.19	佐世保市長	【3市4町】 佐世保市、平戸市、松浦市、川棚町、東彼杵町、波佐見町、佐々町	・東彼杵道路、針尾BP等を含む国道205号全線の事業促進について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 【平成22年度】 7月：定期総会 12月：地整要望、事務所要望、長崎県要望 【平成23年度】 7月：定期総会 11月：事務所要望、長崎県要望 12月予定：地整要望
国道205号整備促進協議会	H4.1.31	佐世保市長	【1市3町】 佐世保市、川棚町、東彼杵町、波佐見町	・針尾BP等を含む国道205号全線の事業促進について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 【平成22年度】 7月：定期総会 12月：地整要望、事務所要望、長崎県要望 【平成23年度】 東彼杵道路建設促進期成会と統合

#### ○協力体制

名 称	活 動 内 容
佐世保市	針尾バイパス事業関連 ・ 地元説明会等の住民との連絡調整 ・ 地元要望等の受付窓口 ・ 市役所内部等への調整窓口

(3) 環境・景観への取り組み状況

- ・周辺環境への融和及び道路景観面に配慮して、法面緑化を採用した。
- ・周辺の景観へ配慮した色彩として、グレーベージュを採用した。



▲ 法面緑化の状況



▲ 道路附属物整備の状況

4. コスト縮減や代替案立案等

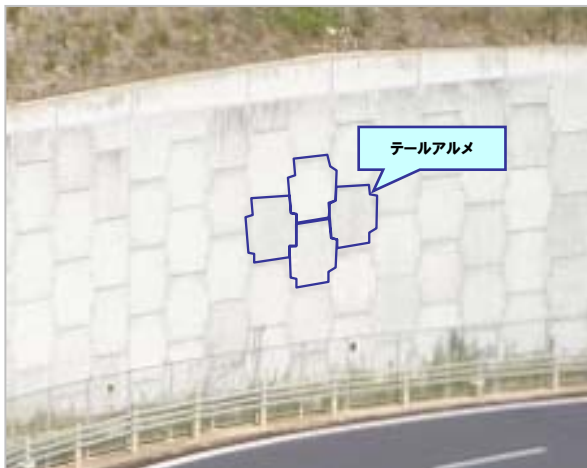
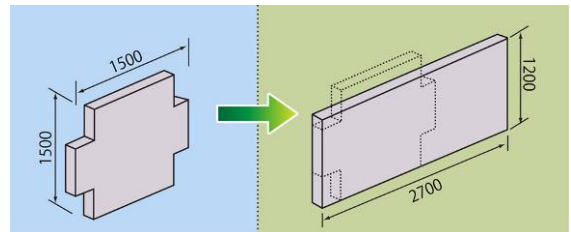
(1) コスト縮減

- ・橋台背面の擁壁において、従来工法から新工法に変更することで一部材あたりの面積が増加した。
- ・施工性向上、材料費減少によって約400万円のコストが縮減された。

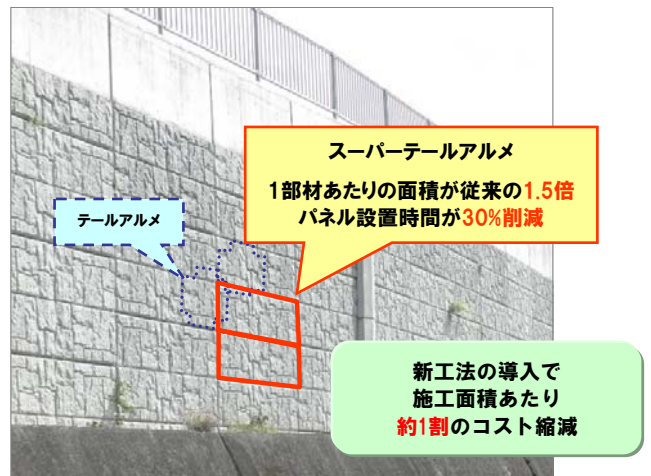
【 具体的な取り組み状況 】

○擁壁構造形式の見直し【約 - 4百万円】

(従来) テールアルメ工法 (新) スーパーテールアルメ工法



▲ 他事業箇所採用した従来工法



▲ 針尾バイパスで採用した新工法

(2) 代替案立案

- ・当該事業は、現在までに4.6km区間のうち、1.7km区間が4車線完成供用している。
- ・当該事業箇所の国道205号は、比較的線形がよく、沿道には大型店舗等もないことから、部分供用により早期効果を発現できる現計画が適当である。

## 5. 対応方針（原案）

- ・ 針尾バイパスでは、事業中の暫定2車線区間で交通混雑が発生しているが、4車線化整備によって交通混雑が緩和され、旅行速度の向上、定時性の確保が図られるなど円滑な交通が確保される。
- ・ 費用対効果も十分高い事業である。
- ・ 事業進捗率は、事業費ベースで約31%[約30億円/約96億円]（平成22年度末）であるものの、平成25年度には、小浦橋～江上交差点(L=0.7km)の完成4車線供用を予定しているほか、江上交差点～針尾橋交差点（L=2.2km）についても早期供用に向け、引き続き事業を促進する予定である。
- ・ なお、地元自治体からの協力体制も確立していることから、今後の事業執行が可能である。
- ・ よって、当該事業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205号 針尾バイパス
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

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	全事業：費用便益比 (B/C) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 140億円, 経済的内部収益率 (EIRR) = 17.5%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 42億円, 経済的内部収益率 (EIRR) = 12.2%)

●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. 活力度 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の際切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</li> <li>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	区間b (当該区間/並行区間) について：国道205号 当該区間等の渋滞損失時間 (現況)：15.8万人・時間/年 (国道205号) 当該区間等の渋滞損失削減率：約9割削減 (国道205号)  針尾バイパス (江上交差点～崎岡交差点) では、朝夕ピーク時間帯や休日に混雑が発生している 混雑時旅行速度 (江上交差点～崎岡交差点)：11.4km/h【乗越調査結果】  針尾バイパスを通るバス (西肥バス) の利便性が向上 【平日バス便数】上り (佐世保大橋方面)：39便 下り (ハウステンボス方面)：41便  佐世保市指方町からハウステンボス駅へのアクセス向上が見込まれる 佐世保市指方町 ⇒ ハウステンボス駅：整備前5分 ⇒ 整備後3分 (約2分短縮)
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <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>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	川棚町から佐世保港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる 川棚町 ⇒ 佐世保港：整備前45分 ⇒ 整備後36分 (約9分短縮)  農林水産業を主体とする地域名 (佐世保市・西海市) 主な出荷先 (みかん：東京市場および福岡市場など)



3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <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、歩道が無い又は狭小な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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震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幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する		
	災害への備え	<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'路線として位置づけがある場合） <input 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		
	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 <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	<p>CO2排出削減量：271t-CO2/年 (未整備355,929t-CO2/年 ⇒ 整備後355,658t-CO2/年)</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道205号針尾バイパス 排出削減量：4.6t/年、排出削減率：約3割削減</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道205号針尾バイパス 排出削減量：0.42t/年、排出削減率：約3割削減</p>
	5. その他	生活環境の改善・保全	<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	
		他のプロジェクトとの関係		

## 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205号	針尾バイパス	4.6km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,500~34,200	4車線	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23年度		
単純合計	92億円	41億円	133億円
うち残事業分	59億円	25億円	84億円
基準年における 現在価値 (C)	80億円	17億円	96億円
うち残事業分	45億円	8.8億円	53億円

## 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23年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	9.4億円	0.73億円	0.20億円	10億円
基準年における 現在価値 (B)	212億円	13億円	12億円	236億円
うち残事業分	85億円	3.9億円	6.8億円	96億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.5
経済的純現在価値（事業全体）	140億円
経済的内部収益率（事業全体）	17.5%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	42億円
経済的内部収益率（残事業）	12.2%

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	16,500～34,200	±10%	1.3～2.3
事業費	59億円	±10%	1.7～2.0
事業期間	13年	±20%	1.7～1.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道205号針尾バイパス

(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 針尾バイパス : 4.6km	交通量	[台/日]	18,300	25,300	
	走行時間	[分]	7.5	5.5	
	走行時間費用	[億円/年]	28	24	
②主な周辺道路	現道 (国道205号) : 4.7km	交通量	[台/日]	25,800	25,600
		走行時間	[分]	8.0	7.9
		走行時間費用	[億円/年]	34	34
	国道202号 : 1.8km	交通量	[台/日]	11,700	10,100
		走行時間	[分]	5.2	4.9
		走行時間費用	[億円/年]	11	8.6
	(県)平瀬 佐世保線 : 2.7km	交通量	[台/日]	14,200	14,100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	17	17
	(県)崎岡 町早岐線 : 2.8km	交通量	[台/日]	12,100	9,900
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	8.3	6.8
	(県)重尾 長畑線 : 4.0km	交通量	[台/日]	1,700	1,400
		走行時間	[分]	6.9	6.9
		走行時間費用	[億円/年]	2.0	1.7
③その他道路合計 : 419.8km	走行時間費用	[億円/年]	1,138	1,137	
			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 : 440.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,240	1,229	10.2

事業名：国道205号針尾バイパス（事業全体）



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：国道205号針尾バイパス

(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 針尾バイパス : 2.9km	交通量	[台/日]	14,200	20,100	
	走行時間	[分]	4.0	3.4	
	走行時間費用	[億円/年]	13	12	
②主な周辺道路	現道 (国道205号) : 6.4km	交通量	[台/日]	27,900	27,800
		走行時間	[分]	10.2	10.0
		走行時間費用	[億円/年]	47	46
	国道202号 : 1.8km	交通量	[台/日]	11,000	10,100
		走行時間	[分]	5.1	4.9
		走行時間費用	[億円/年]	10	8.6
	(県)平瀬 佐世保線 : 2.7km	交通量	[台/日]	14,500	14,100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	18	17
	(県)崎岡 町早岐線 : 2.8km	交通量	[台/日]	11,200	9,900
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.6	6.8
	(県)重尾 長畑線 : 4.0km	交通量	[台/日]	1,700	1,400
		走行時間	[分]	6.9	6.9
		走行時間費用	[億円/年]	2.0	1.7
③その他道路合計 : 419.8km	走行時間費用	[億円/年]	1,136	1,137	
			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 : 440.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,234	1,229	5.0

事業名：国道205号針尾バイパス（残事業）



## 費用便益分析の条件

事業名：国道205号針尾バイパス

(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	H23年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ( )	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<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				

(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)

箇所名: 国道205号針尾バイパス(事業全体)

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
-4年目	H 19	1.1699	91.7	8.89	10.20		
-3年目	H 20	1.1249	91.2	0.94	1.05		
-2年目	H 21	1.0816	90.0	10.59	11.46		
-1年目	H 22	1.0400	90.0	8.30	8.63		
供用開始年次	H 23	1.0000	90.0	3.81	3.81	0.36	0.36
1年目	H 24	0.9615	90.0	2.89	2.78	0.36	0.35
2年目	H 25	0.9246	90.0	4.10	3.80	0.36	0.33
3年目	H 26	0.8890	90.0	1.90	1.69	0.50	0.45
4年目	H 27	0.8548	90.0	3.81	3.26	0.50	0.43
5年目	H 28	0.8219	90.0	6.67	5.48	0.50	0.41
6年目	H 29	0.7903	90.0	6.19	4.89	0.50	0.40
7年目	H 30	0.7599	90.0	4.50	3.42	0.50	0.38
8年目	H 31	0.7307	90.0	3.33	2.44	0.70	0.51
9年目	H 32	0.7026	90.0	4.76	3.35	0.70	0.49
10年目	H 33	0.6756	90.0	4.76	3.22	0.70	0.47
11年目	H 34	0.6496	90.0	8.17	5.31	0.70	0.45
12年目	H 35	0.6246	90.0	4.76	2.97	0.91	0.57
13年目	H 36	0.6006	90.0	3.30	1.98	0.91	0.55
14年目	H 37	0.5775	90.0			0.92	0.53
15年目	H 38	0.5553	90.0			0.92	0.51
16年目	H 39	0.5339	90.0			0.92	0.49
17年目	H 40	0.5134	90.0			0.92	0.47
18年目	H 41	0.4936	90.0			0.92	0.46
19年目	H 42	0.4746	90.0			0.92	0.44
20年目	H 43	0.4564	90.0			0.92	0.42
21年目	H 44	0.4388	90.0			0.92	0.41
22年目	H 45	0.4220	90.0			0.92	0.39
23年目	H 46	0.4057	90.0			0.92	0.37
24年目	H 47	0.3901	90.0			0.92	0.36
25年目	H 48	0.3751	90.0			0.92	0.35
26年目	H 49	0.3607	90.0			0.92	0.33
27年目	H 50	0.3468	90.0			0.92	0.32
28年目	H 51	0.3335	90.0			0.92	0.31
29年目	H 52	0.3207	90.0			0.92	0.30
30年目	H 53	0.3083	90.0			0.92	0.28
31年目	H 54	0.2965	90.0			0.92	0.27
32年目	H 55	0.2851	90.0			0.92	0.26
33年目	H 56	0.2741	90.0			0.92	0.25
34年目	H 57	0.2636	90.0			0.92	0.24
35年目	H 58	0.2534	90.0			0.92	0.23
36年目	H 59	0.2437	90.0			0.92	0.23
37年目	H 60	0.2343	90.0			0.92	0.22
38年目	H 61	0.2253	90.0			0.92	0.21
39年目	H 62	0.2166	90.0			0.92	0.20
40年目	H 63	0.2083	90.0			0.92	0.19
41年目	H 64	0.2003	90.0			0.92	0.19
42年目	H 65	0.1926	90.0			0.92	0.18
43年目	H 66	0.1852	90.0			0.92	0.17
44年目	H 67	0.1780	90.0			0.92	0.16
45年目	H 68	0.1712	90.0			0.92	0.16
46年目	H 69	0.1646	90.0			0.92	0.15
47年目	H 70	0.1583	90.0			0.92	0.15
48年目	H 71	0.1522	90.0			0.92	0.14
49年目	H 72	0.1463	90.0	-0.61	-0.09	0.92	0.14
合計				91.08	79.64	41.48	16.65
単純事業費計				91.69		41.48	

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

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

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道205号針尾バイパス(残事業)

年次	年度	割戻率	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
-2年目	H 24	0.9615	90.0	2.89	2.78		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	4.10	3.80		
供用開始年次	H 26	0.8890	90.0	1.90	1.69	0.14	0.13
1年目	H 27	0.8548	90.0	3.81	3.26	0.14	0.12
2年目	H 28	0.8219	90.0	6.67	5.48	0.14	0.12
3年目	H 29	0.7903	90.0	6.19	4.89	0.14	0.11
4年目	H 30	0.7599	90.0	4.50	3.42	0.14	0.11
5年目	H 31	0.7307	90.0	3.33	2.44	0.33	0.24
6年目	H 32	0.7026	90.0	4.76	3.35	0.33	0.23
7年目	H 33	0.6756	90.0	4.76	3.22	0.33	0.23
8年目	H 34	0.6496	90.0	8.17	5.31	0.33	0.22
9年目	H 35	0.6246	90.0	4.76	2.97	0.55	0.35
10年目	H 36	0.6006	90.0	3.30	1.98	0.55	0.33
11年目	H 37	0.5775	90.0			0.56	0.32
12年目	H 38	0.5553	90.0			0.56	0.31
13年目	H 39	0.5339	90.0			0.56	0.30
14年目	H 40	0.5134	90.0			0.56	0.29
15年目	H 41	0.4936	90.0			0.56	0.28
16年目	H 42	0.4746	90.0			0.56	0.27
17年目	H 43	0.4564	90.0			0.56	0.26
18年目	H 44	0.4388	90.0			0.56	0.25
19年目	H 45	0.4220	90.0			0.56	0.24
20年目	H 46	0.4057	90.0			0.56	0.23
21年目	H 47	0.3901	90.0			0.56	0.22
22年目	H 48	0.3751	90.0			0.56	0.21
23年目	H 49	0.3607	90.0			0.56	0.20
24年目	H 50	0.3468	90.0			0.56	0.19
25年目	H 51	0.3335	90.0			0.56	0.19
26年目	H 52	0.3207	90.0			0.56	0.18
27年目	H 53	0.3083	90.0			0.56	0.17
28年目	H 54	0.2965	90.0			0.56	0.17
29年目	H 55	0.2851	90.0			0.56	0.16
30年目	H 56	0.2741	90.0			0.56	0.15
31年目	H 57	0.2636	90.0			0.56	0.15
32年目	H 58	0.2534	90.0			0.56	0.14
33年目	H 59	0.2437	90.0			0.56	0.14
34年目	H 60	0.2343	90.0			0.56	0.13
35年目	H 61	0.2253	90.0			0.56	0.13
36年目	H 62	0.2166	90.0			0.56	0.12
37年目	H 63	0.2083	90.0			0.56	0.12
38年目	H 64	0.2003	90.0			0.56	0.11
39年目	H 65	0.1926	90.0			0.56	0.11
40年目	H 66	0.1852	90.0			0.56	0.10
41年目	H 67	0.1780	90.0			0.56	0.10
42年目	H 68	0.1712	90.0			0.56	0.10
43年目	H 69	0.1646	90.0			0.56	0.09
44年目	H 70	0.1583	90.0			0.56	0.09
45年目	H 71	0.1522	90.0			0.56	0.09
46年目	H 72	0.1463	90.0			0.56	0.08
47年目	H 73	0.1407	90.0			0.56	0.08
48年目	H 74	0.1353	90.0			0.56	0.08
49年目	H 75	0.1301	90.0	-0.06	-0.01	0.56	0.07
合計				59.10	44.57	25.07	8.79
単純事業費計				59.16		25.07	

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205号針尾バイパス(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 (事業年)	総走行台数の年次引伸比率 (北九州7ロウ)			GDP テラレツト	割引率 (A)			走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合 計 (億円)
	乗用車類	小型貨物	普通貨物		乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	現在価値	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×②	現在価値	
年次 供用開始年次	H 23	0.99760	0.99189	0.99645	90.0	1.0000	0.99645	9.39	9.39	0.73	0.15	0.08	0.73	0.73	0.20	0.20	10.32
1年目	H 24	0.99760	0.99182	0.99644	90.0	0.9615	0.99644	9.36	9.00	0.73	0.15	0.08	0.73	0.70	0.20	0.19	10.29
2年目	H 25	0.99758	0.99175	0.99642	90.0	0.9246	0.99642	9.33	8.63	0.73	0.15	0.08	0.73	0.67	0.20	0.18	10.26
3年目	H 26	0.99758	0.99169	0.99641	90.0	0.8890	0.99641	9.30	8.33	0.71	0.13	0.09	0.71	0.63	0.39	0.35	10.26
4年目	H 27	0.99758	0.99162	0.99640	90.0	0.8548	0.99640	9.27	8.06	0.71	0.13	0.09	0.71	0.61	0.39	0.33	11.23
5年目	H 28	0.99757	0.99155	0.99638	90.0	0.8219	0.99638	9.24	7.80	0.71	0.13	0.09	0.71	0.58	0.39	0.32	11.20
6年目	H 29	0.99757	0.99147	0.99637	90.0	0.7903	0.99637	9.21	7.63	0.71	0.13	0.09	0.71	0.56	0.39	0.31	11.17
7年目	H 30	0.99756	0.99140	0.99636	90.0	0.7599	0.99636	9.18	7.46	0.71	0.13	0.09	0.71	0.54	0.39	0.30	11.14
8年目	H 31	0.99755	0.99133	0.99634	90.0	0.7307	0.99634	9.15	7.30	0.71	0.13	0.09	0.71	0.52	0.38	0.29	11.11
9年目	H 32	0.99811	0.99165	0.99922	90.0	0.7026	0.99708	9.12	7.14	0.71	0.13	0.09	0.71	0.50	0.37	0.28	11.08
10年目	H 33	0.99810	0.99158	0.99922	90.0	0.6756	0.99707	9.09	6.97	0.71	0.13	0.09	0.71	0.48	0.37	0.27	11.05
11年目	H 34	0.99810	0.99151	0.99922	90.0	0.6496	0.99706	9.06	6.80	0.71	0.13	0.09	0.71	0.46	0.36	0.26	11.02
12年目	H 35	0.99810	0.99144	0.99922	90.0	0.6246	0.99705	9.03	6.63	0.71	0.13	0.09	0.71	0.44	0.35	0.25	10.99
13年目	H 36	0.99809	0.99136	0.99922	90.0	0.6006	0.99704	9.00	6.46	0.71	0.13	0.09	0.71	0.42	0.34	0.24	10.96
14年目	H 37	0.99809	0.99129	0.99921	90.0	0.5775	0.99704	8.97	6.29	0.71	0.13	0.09	0.71	0.40	0.33	0.23	10.93
15年目	H 38	0.99809	0.99122	0.99921	90.0	0.5553	0.99703	8.94	6.12	0.71	0.13	0.09	0.71	0.38	0.32	0.22	10.90
16年目	H 39	0.99808	0.99115	0.99921	90.0	0.5339	0.99702	8.91	5.95	0.71	0.13	0.09	0.71	0.36	0.31	0.21	10.87
17年目	H 40	0.99808	0.99108	0.99921	90.0	0.5134	0.99701	8.88	5.78	0.71	0.13	0.09	0.71	0.34	0.30	0.20	10.84
18年目	H 41	0.99808	0.99101	0.99921	90.0	0.4936	0.99700	8.85	5.61	0.71	0.13	0.09	0.71	0.32	0.29	0.19	10.81
19年目	H 42	0.99808	0.99094	0.99921	90.0	0.4746	0.99699	8.82	5.44	0.71	0.13	0.09	0.71	0.30	0.28	0.18	10.78
20年目	H 43	0.99833	0.99356	1.00074	90.0	0.4564	0.99416	8.79	5.27	0.71	0.13	0.09	0.71	0.28	0.27	0.17	10.75
21年目	H 44	0.99829	0.99352	1.00074	90.0	0.4388	0.99412	8.76	5.10	0.71	0.13	0.09	0.71	0.26	0.26	0.16	10.72
22年目	H 45	0.99829	0.99348	1.00074	90.0	0.4220	0.99420	8.73	4.93	0.71	0.13	0.09	0.71	0.24	0.25	0.15	10.69
23年目	H 46	0.99820	0.99343	1.00074	90.0	0.4057	0.99406	8.70	4.76	0.71	0.13	0.09	0.71	0.22	0.24	0.14	10.66
24年目	H 47	0.99815	0.99339	1.00074	90.0	0.3901	0.99402	8.67	4.59	0.71	0.13	0.09	0.71	0.20	0.23	0.13	10.63
25年目	H 48	0.99810	0.99335	1.00074	90.0	0.3751	0.99398	8.64	4.42	0.71	0.13	0.09	0.71	0.18	0.22	0.12	10.60
26年目	H 49	0.99805	0.99330	1.00074	90.0	0.3607	0.99395	8.61	4.25	0.71	0.13	0.09	0.71	0.16	0.21	0.11	10.57
27年目	H 50	0.99801	0.99326	1.00074	90.0	0.3468	0.99391	8.58	4.08	0.71	0.13	0.09	0.71	0.14	0.20	0.10	10.54
28年目	H 51	0.99796	0.99321	1.00074	90.0	0.3335	0.99387	8.55	3.91	0.71	0.13	0.09	0.71	0.12	0.19	0.09	10.51
29年目	H 52	0.99791	0.99316	1.00074	90.0	0.3207	0.99384	8.52	3.74	0.71	0.13	0.09	0.71	0.10	0.18	0.08	10.48
30年目	H 53	0.99786	0.99312	1.00074	90.0	0.3083	0.99380	8.49	3.57	0.71	0.13	0.09	0.71	0.08	0.17	0.07	10.45
31年目	H 54	0.99780	0.99307	1.00074	90.0	0.2965	0.99376	8.46	3.40	0.71	0.13	0.09	0.71	0.06	0.16	0.06	10.42
32年目	H 55	0.99775	0.99302	1.00074	90.0	0.2851	0.99372	8.43	3.23	0.71	0.13	0.09	0.71	0.04	0.15	0.05	10.39
33年目	H 56	0.99770	0.99297	1.00074	90.0	0.2741	0.99368	8.40	3.06	0.71	0.13	0.09	0.71	0.02	0.14	0.04	10.36
34年目	H 57	0.99765	0.99292	1.00074	90.0	0.2636	0.99364	8.37	2.89	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.13	0.03	10.33
35年目	H 58	0.99759	0.99287	1.00073	90.0	0.2534	0.99360	8.34	2.72	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.12	0.02	10.30
36年目	H 59	0.99754	0.99282	1.00073	90.0	0.2437	0.99356	8.31	2.55	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.11	0.01	10.27
37年目	H 60	0.99748	0.99277	1.00073	90.0	0.2343	0.99352	8.28	2.38	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.10	0.00	10.24
38年目	H 61	0.99742	0.99272	1.00073	90.0	0.2253	0.99347	8.25	2.21	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.09	0.00	10.21
39年目	H 62	0.99736	0.99266	1.00073	90.0	0.2166	0.99343	8.22	2.04	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.08	0.00	10.18
40年目	H 63	0.99731	0.99261	1.00073	90.0	0.2083	0.99339	8.19	1.87	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.07	0.00	10.15
41年目	H 64	0.99725	0.99255	1.00073	90.0	0.2003	0.99334	8.16	1.70	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.06	0.00	10.12
42年目	H 65	0.99719	0.99250	1.00073	90.0	0.1926	0.99330	8.13	1.53	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.05	0.00	10.09
43年目	H 66	0.99712	0.99244	1.00073	90.0	0.1852	0.99325	8.10	1.36	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.04	0.00	10.06
44年目	H 67	0.99706	0.99238	1.00073	90.0	0.1780	0.99321	8.07	1.19	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.03	0.00	10.03
45年目	H 68	0.99700	0.99232	1.00073	90.0	0.1712	0.99316	8.04	1.02	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.02	0.00	10.00
46年目	H 69	0.99193	0.99220	1.00073	90.0	0.1646	0.99312	8.01	0.85	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.01	0.00	9.97
47年目	H 70	0.99187	0.99210	1.00073	90.0	0.1583	0.99307	7.98	0.68	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.00	0.00	9.94
48年目	H 71	0.99180	0.99214	1.00073	90.0	0.1522	0.99302	7.95	0.51	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.00	0.00	9.91
49年目	H 72	0.99173	0.99208	1.00073	90.0	0.1463	0.99297	7.92	0.34	0.71	0.13	0.09	0.71	0.00	0.00	0.00	9.88
合計					355.33			47.87	488.70	212.01	1.96	6.75	26.32	12.54	23.85	11.87	524.87

箇所名: 国道205号針尾バイパス(残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	総走行台キロの年次引伸比率 (北九州7ロウ)			GDP テラルー	割引率 (A)			走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)
	年次 供用開始年次	乗用車類 小型貨物	普通貨物		全車	乗用車類 小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類 小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	
H 26	0.99758	0.99169	0.99662	0.99641	90.0	3.04	0.76	0.47	4.27	3.80	0.07	0.01	0.10	0.09	4.49	4.00	
H 27	0.99758	0.99162	0.99661	0.99640	90.0	3.03	0.75	0.47	4.25	3.63	0.07	0.01	0.10	0.09	4.47	3.82	
H 28	0.99757	0.99155	0.99660	0.99638	90.0	3.02	0.74	0.47	4.23	3.48	0.07	0.01	0.10	0.08	4.45	3.66	
H 29	0.99757	0.99147	0.99659	0.99637	90.0	3.01	0.73	0.47	4.21	3.33	0.07	0.01	0.10	0.08	4.43	3.50	
H 30	0.99756	0.99140	0.99657	0.99636	90.0	3.00	0.72	0.47	4.19	3.18	0.07	0.01	0.10	0.08	4.41	3.35	
H 31	0.99755	0.99133	0.99656	0.99634	90.0	2.96	0.69	0.47	4.15	2.93	0.07	0.01	0.10	0.08	4.39	3.20	
H 32	0.99811	0.99165	0.99922	0.99708	90.0	2.95	0.69	0.49	4.14	2.88	0.07	0.01	0.10	0.08	4.37	3.05	
H 33	0.99810	0.99158	0.99922	0.99707	90.0	2.95	0.69	0.49	4.14	2.88	0.07	0.01	0.10	0.08	4.37	2.90	
H 34	0.99810	0.99151	0.99922	0.99706	90.0	2.95	0.69	0.49	4.14	2.88	0.07	0.01	0.10	0.08	4.37	2.75	
H 35	0.99810	0.99144	0.99922	0.99705	90.0	2.95	0.69	0.49	4.14	2.88	0.07	0.01	0.10	0.08	4.37	2.60	
H 36	0.99809	0.99136	0.99922	0.99704	90.0	2.95	0.69	0.49	4.14	2.88	0.07	0.01	0.10	0.08	4.37	2.45	
H 37	0.99809	0.99129	0.99921	0.99704	90.0	3.64	0.78	0.49	4.91	2.84	0.11	0.02	0.12	0.12	5.58	3.23	
H 38	0.99809	0.99121	0.99921	0.99703	90.0	3.63	0.77	0.49	4.89	2.72	0.11	0.02	0.12	0.12	5.56	3.10	
H 39	0.99808	0.99113	0.99921	0.99702	90.0	3.62	0.76	0.49	4.87	2.60	0.11	0.02	0.12	0.12	5.54	2.96	
H 40	0.99808	0.99105	0.99921	0.99701	90.0	3.61	0.75	0.49	4.85	2.49	0.11	0.02	0.12	0.12	5.52	2.84	
H 41	0.99808	0.99097	0.99921	0.99700	90.0	3.60	0.74	0.49	4.83	2.38	0.11	0.02	0.12	0.12	5.50	2.71	
H 42	0.99838	0.99360	1.00074	0.99419	90.0	3.59	0.80	0.58	4.97	2.36	0.09	0.02	0.09	0.09	5.61	2.66	
H 43	0.99833	0.99356	1.00074	0.99416	90.0	3.57	0.79	0.58	4.94	2.25	0.09	0.02	0.09	0.09	5.58	2.54	
H 44	0.99829	0.99352	1.00074	0.99412	90.0	3.55	0.78	0.58	4.91	2.15	0.09	0.02	0.09	0.09	5.55	2.43	
H 45	0.99824	0.99348	1.00074	0.99409	90.0	3.53	0.77	0.58	4.88	2.06	0.09	0.02	0.09	0.09	5.52	2.33	
H 46	0.99820	0.99343	1.00074	0.99406	90.0	3.51	0.76	0.58	4.85	1.97	0.09	0.02	0.09	0.09	5.49	2.23	
H 47	0.99815	0.99339	1.00074	0.99402	90.0	3.49	0.76	0.58	4.83	1.88	0.09	0.02	0.09	0.09	5.47	2.13	
H 48	0.99810	0.99335	1.00074	0.99398	90.0	3.47	0.75	0.58	4.80	1.80	0.09	0.02	0.09	0.09	5.44	2.05	
H 49	0.99805	0.99330	1.00074	0.99395	90.0	3.45	0.75	0.58	4.78	1.72	0.09	0.02	0.09	0.09	5.42	1.95	
H 50	0.99800	0.99326	1.00074	0.99391	90.0	3.43	0.74	0.58	4.75	1.65	0.09	0.02	0.09	0.09	5.39	1.87	
H 51	0.99796	0.99321	1.00074	0.99387	90.0	3.41	0.74	0.58	4.73	1.58	0.09	0.02	0.09	0.09	5.37	1.80	
H 52	0.99791	0.99316	1.00074	0.99384	90.0	3.39	0.73	0.58	4.70	1.51	0.09	0.02	0.09	0.09	5.34	1.71	
H 53	0.99786	0.99312	1.00074	0.99380	90.0	3.37	0.73	0.58	4.68	1.44	0.09	0.02	0.09	0.09	5.32	1.64	
H 54	0.99780	0.99307	1.00074	0.99376	90.0	3.35	0.72	0.58	4.65	1.38	0.09	0.02	0.09	0.09	5.29	1.57	
H 55	0.99775	0.99302	1.00074	0.99372	90.0	3.33	0.72	0.58	4.63	1.32	0.09	0.02	0.09	0.09	5.27	1.51	
H 56	0.99770	0.99297	1.00074	0.99368	90.0	3.31	0.71	0.58	4.60	1.26	0.09	0.02	0.09	0.09	5.24	1.43	
H 57	0.99765	0.99292	1.00074	0.99364	90.0	3.29	0.71	0.58	4.58	1.21	0.09	0.02	0.09	0.09	5.22	1.38	
H 58	0.99759	0.99287	1.00073	0.99360	90.0	3.27	0.70	0.58	4.55	1.15	0.09	0.02	0.09	0.09	5.19	1.31	
H 59	0.99754	0.99282	1.00073	0.99356	90.0	3.25	0.70	0.58	4.53	1.10	0.09	0.02	0.09	0.09	5.17	1.26	
H 60	0.99748	0.99277	1.00073	0.99352	90.0	3.23	0.69	0.58	4.50	1.05	0.09	0.02	0.09	0.09	5.14	1.20	
H 61	0.99742	0.99272	1.00073	0.99347	90.0	3.21	0.69	0.58	4.48	1.01	0.09	0.02	0.09	0.09	5.12	1.16	
H 62	0.99736	0.99266	1.00073	0.99343	90.0	3.19	0.68	0.58	4.45	0.96	0.09	0.02	0.09	0.09	5.09	1.10	
H 63	0.99731	0.99261	1.00073	0.99339	90.0	3.17	0.68	0.58	4.43	0.92	0.09	0.02	0.09	0.09	5.07	1.05	
H 64	0.99725	0.99255	1.00073	0.99334	90.0	3.15	0.67	0.58	4.40	0.88	0.09	0.02	0.09	0.09	5.04	1.01	
H 65	0.99719	0.99250	1.00073	0.99330	90.0	3.13	0.67	0.58	4.38	0.84	0.09	0.02	0.09	0.09	5.02	0.96	
H 66	0.99712	0.99244	1.00073	0.99325	90.0	3.11	0.66	0.58	4.35	0.81	0.09	0.02	0.09	0.09	4.99	0.93	
H 67	0.99706	0.99238	1.00073	0.99321	90.0	3.09	0.66	0.58	4.33	0.77	0.09	0.02	0.09	0.09	4.97	0.89	
H 68	0.99700	0.99232	1.00073	0.99316	90.0	3.07	0.65	0.58	4.30	0.74	0.09	0.02	0.09	0.09	4.94	0.85	
H 69	0.99693	0.99227	1.00073	0.99312	90.0	3.05	0.65	0.58	4.28	0.70	0.09	0.02	0.09	0.09	4.92	0.80	
H 70	0.99687	0.99220	1.00073	0.99307	90.0	3.03	0.64	0.58	4.25	0.67	0.09	0.02	0.09	0.09	4.89	0.77	
H 71	0.99680	0.99214	1.00073	0.99302	90.0	3.01	0.64	0.58	4.23	0.64	0.09	0.02	0.09	0.09	4.87	0.74	
H 72	0.99673	0.99208	1.00073	0.99297	90.0	2.99	0.63	0.58	4.20	0.61	0.09	0.02	0.09	0.09	4.84	0.70	
H 73	0.99666	0.99202	1.00073	0.99292	90.0	2.97	0.63	0.58	4.18	0.59	0.09	0.02	0.09	0.09	4.82	0.68	
H 74	0.99659	0.99195	1.00073	0.99287	90.0	2.95	0.62	0.58	4.15	0.56	0.09	0.02	0.09	0.09	4.79	0.65	
H 75	0.99652	0.99189	1.00073	0.99282	90.0	2.93	0.62	0.58	4.13	0.54	0.09	0.02	0.09	0.09	4.77	0.63	
合計						158.83	33.94	26.44	219.01	85.18	4.84	1.07	4.02	3.86	248.40	95.86	

# 全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道205号	針尾バイパス	4	4.6km

## ■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				7,192	
	改良費				1,882	
		土工	m <sup>3</sup>	370,119	564	切土(184,931m <sup>3</sup> )、盛土(18,128m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	50,625	228	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	503	補強土壁等
		管渠工	m	14	0	
		函渠工	m			
		排水工	m	7,686	197	
		中央分離帯工	m	4,043	32	
		雑工	式	1	357	構造物撤去工等
	橋梁費				4,435	
		100m以上	m	740	3,018	PC橋4橋、鋼橋1橋
		100m未満	m	240	1,417	PC橋1橋、鋼橋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				693	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	77,414	656	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	10,689	37	
	付帯施設費				181	
		交通管理施設工	式	1	181	防護柵、区画線等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				161	
	用地費		m <sup>2</sup>	1,617	61	
		宅地	m <sup>2</sup>	1,617	61	
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	100	
③	間接経費		式	1	2,269	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				9,621	

### 【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205号	針尾バイパス	4	2.9km

## ■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				4,675	
	改良費				1,332	
		土工	m <sup>3</sup>	230,782	318	切土(115,391m <sup>3</sup> )、盛土(14,991m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	31,498	158	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	452	補強土壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	4,423	121	
		中央分離帯工	m	3,297	26	
		雑工	式	1	257	構造物撤去工等
	橋梁費				2,733	
		100m以上	m	364	1,680	PC橋1橋、鋼橋1橋
		100m未満	m	143	1,053	鋼橋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				479	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	52,251	460	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	6,372	19	
	付帯施設費				131	
		交通管理施設工	式	1	131	防護柵、区画線等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				9	
	用地費		m <sup>2</sup>		6	
		宅地	m <sup>2</sup>		6	
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	3	
③	間接経費		式		1,527	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				6,211	

### 【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205号	針尾バイパス	4	4.6km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.6	714	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,641	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,355	

#### 【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205号	針尾バイパス	4	2.9km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.9	444	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,188	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			2,632	

#### 【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。