

# 国道202号 福岡外環状道路

平成22年11月29日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

---

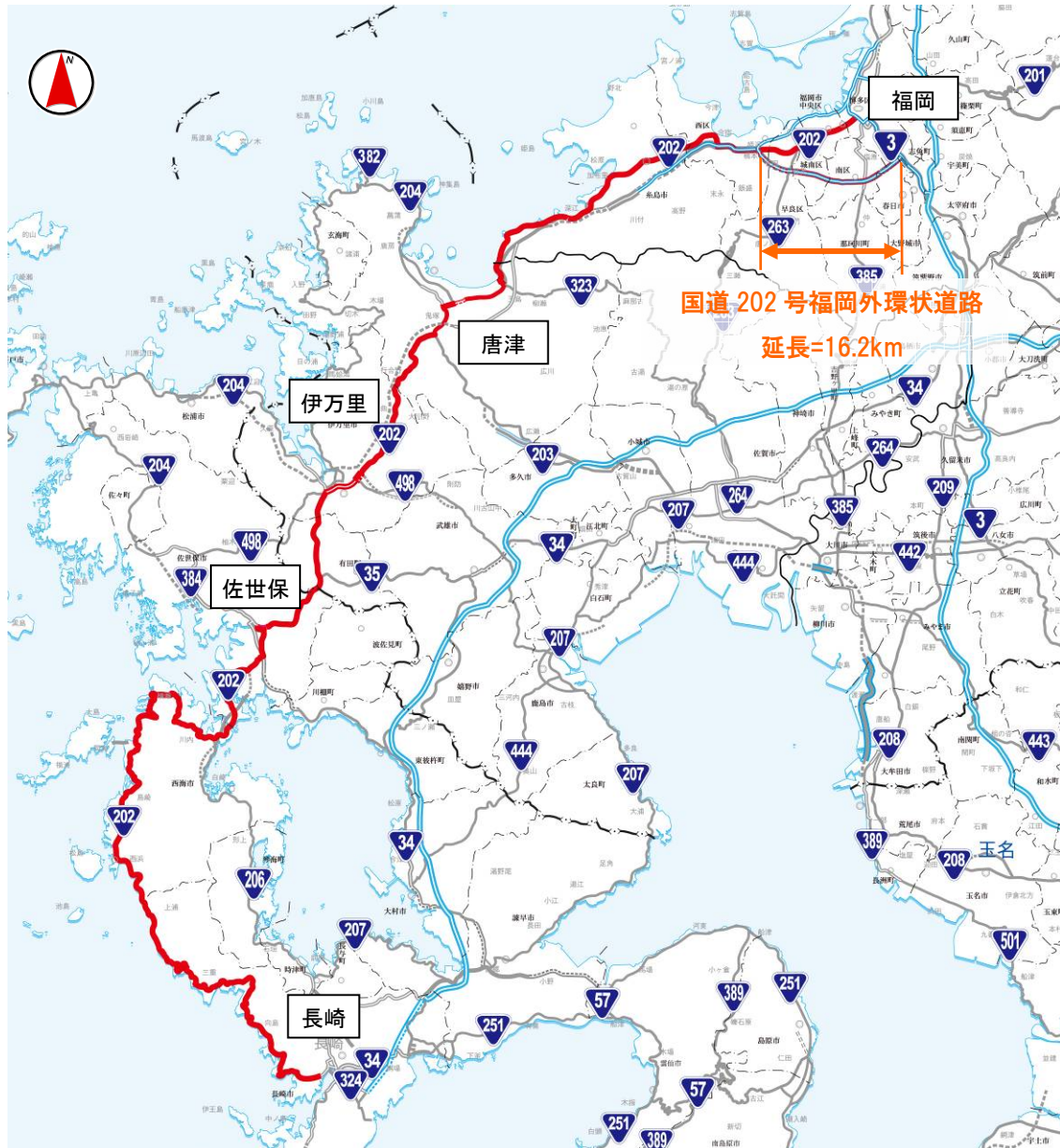
1. 事業の概要	道路-4-1
(1) 国道 202 号の概要	道路-4-1
(2) 国道 202 号福岡外環状道路の概要	道路-4-2
2. 事業の必要性	道路-4-3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-4-3
(2) 事業の効果・必要性	道路-4-9
(3) 事業の投資効果	道路-4-21
(4) 事業の進捗状況	道路-4-22
3. 事業の進捗の見込み	道路-4-24
(1) 今後の事業の見通し	道路-4-24
(2) 地域の協力体制	道路-4-24
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-4-25
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-4-26
5. 対応方針(原案)	道路-4-27
巻末資料	道路-4-28

# 1. 事業の概要

## (1) 国道 202 号の概要

国道 202 号は、福岡市を起点として、唐津市および伊万里市、佐世保市等を経由し、長崎市に至る、総延長 241km の主要幹線道路である。福岡、佐賀、長崎の主要都市を連絡する等、沿線地域の社会、経済、文化活動に大きな役割を果たす路線である。

その中でも、福岡地域においては、東西方向の都市軸を形成する重要な路線であるが、慢性的な交通混雑を呈しており、交通渋滞の解消や交通安全を確保し、良好な市街地を形成することが求められている。



▲国道 202 号位置図

## (2) 国道 202 号福岡外環状道路の概要

### ①事業概要・目的

国道 202 号福岡外環状道路は、交通施設等の都市基盤が整備されないまま都市化が進行した福岡市西南部地域において、自動車交通の効率的な分散を図り、福岡市西南部地域の交通混雑の緩和を図るとともに、福岡都市圏の外郭を形成し、秩序ある都市の発展に寄与することを目的とした事業である。

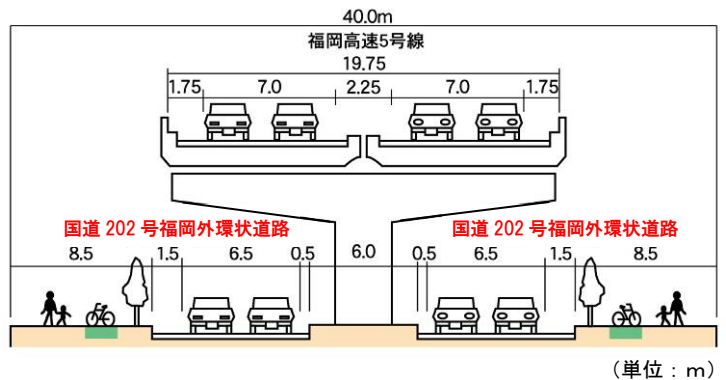


▲事業概要図 (H22.11 現在)

### ②道路の諸元

事業名	国道202号 福岡外環状道路	
区間	起点	ふくおかしほかたくりゅうげじ 福岡市博多区立花寺
	終点	ふくおかしにしくじゅうろくちょう 福岡市西区拾六町
延長	16.2km	
幅員	40.0m	
構造諸元	車線数	4車線
	構造規格	第4種1級
	設計速度	V=50km/h
計画交通量	①28,600台/日、②53,100台/日、③37,400台/日	

### ③標準横断面図



## 2. 事業の必要性

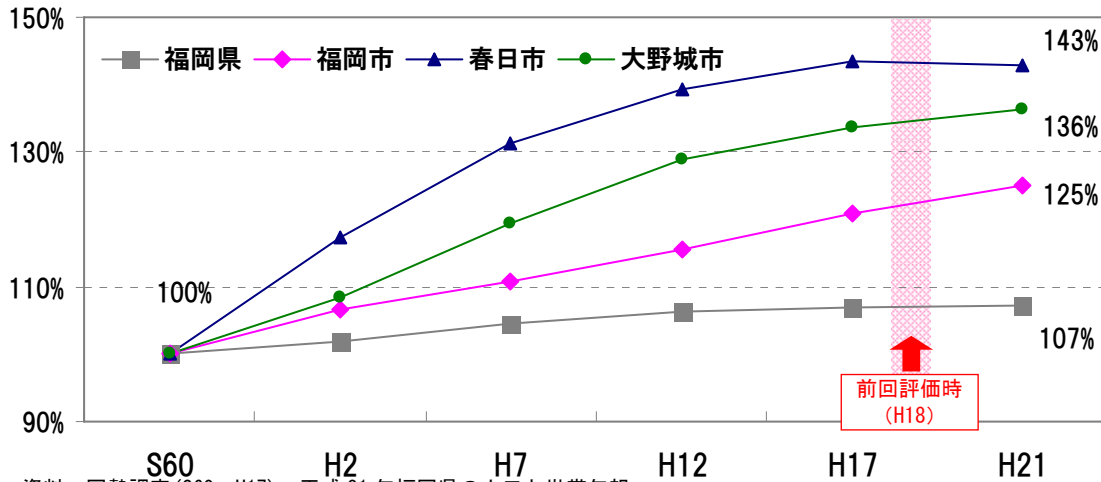
### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### ①人口の動向

福岡県全体の人口の伸びが鈍化する中、福岡市と大野城市は前回評価時(H18)と同様、人口は増加傾向を示すが、春日市は減少に転じている。世帯数については、前回同様、沿線地域全体で増加傾向が続いている。



▲福岡外環状道路沿線地域



資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

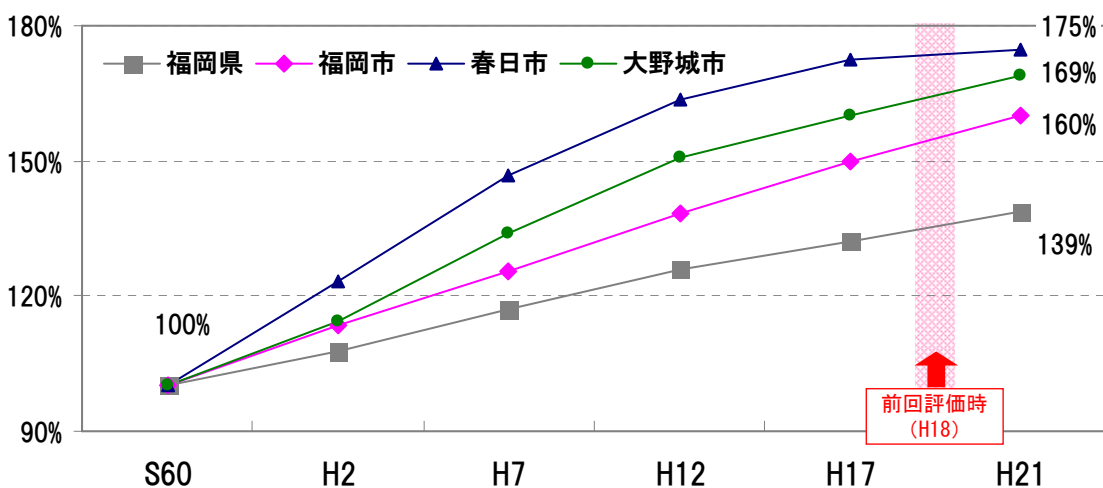
▲沿線地域の人口の推移 (S60年比)

#### ▽沿線地域の人口

単位：人

市町村	S60	H2	H7	H12	H17	H21
福岡県	4,719,259	4,811,050	4,933,393	5,015,699	5,049,908	5,066,856
福岡市	1,160,440	1,237,062	1,284,795	1,341,470	1,401,279	1,450,838
春日市	75,555	88,699	99,206	105,219	108,402	107,748
大野城市	69,435	75,214	82,903	89,414	92,748	94,733

資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報



資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

▲沿線地域の世帯数の推移 (S60年比)

#### ▽沿線地域の世帯数

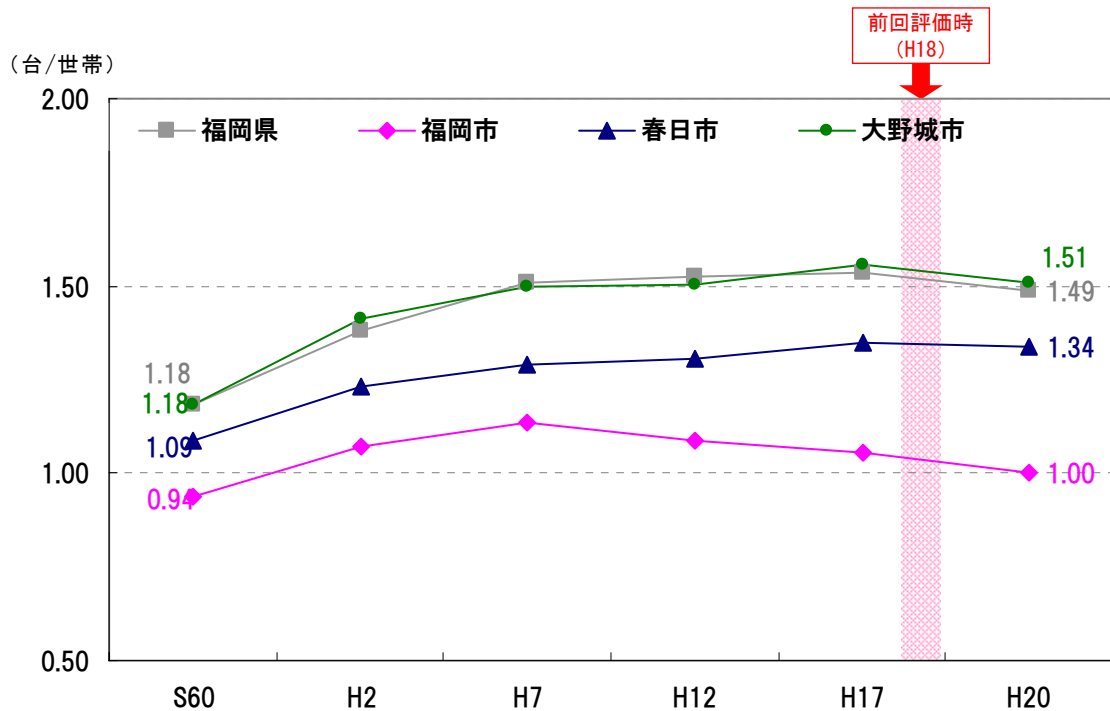
単位：世帯

市町村	S60	H2	H7	H12	H17	H21
福岡県	1,522,528	1,639,213	1,782,911	1,917,721	2,009,911	2,113,048
福岡市	433,348	490,915	544,145	599,989	649,138	692,961
春日市	23,961	29,488	35,155	39,178	41,293	41,901
大野城市	22,067	25,269	29,549	33,272	35,272	37,240

資料：国勢調査(S60～H17)、平成21年福岡県の人口と世帯年報

## ②自動車保有台数の推移

福岡市の世帯あたりの自動車保有台数は、H7以降減少傾向にあり、前回評価時(H18)以降も同様の傾向を示している。福岡県、春日市、大野城市はH7以降横ばい傾向にある。



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

### ▲沿線地域の世帯あたりの自動車保有台数の推移

#### ▽沿線地域の世帯あたりの自動車保有台数

単位：(台/世帯)

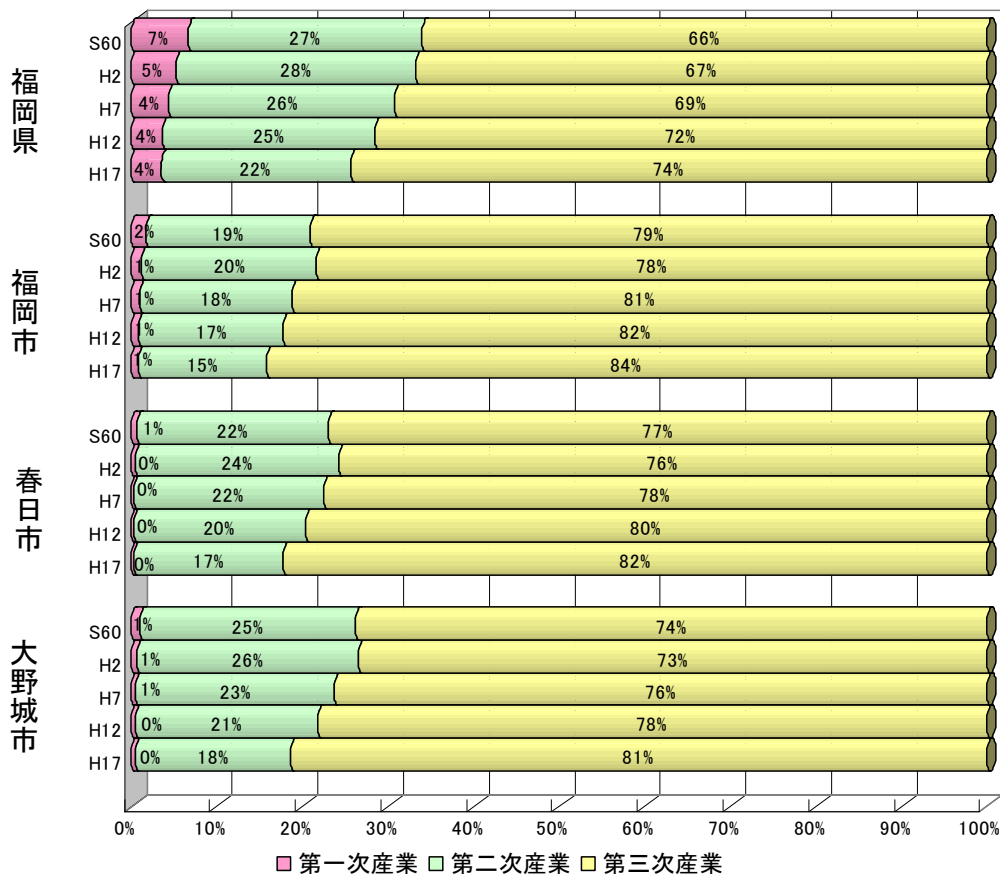
市町村	S60	H2	H7	H12	H17	H20
福岡県	1.18	1.38	1.51	1.52	1.54	1.49
福岡市	0.94	1.07	1.13	1.09	1.06	1.00
春日市	1.09	1.23	1.29	1.30	1.35	1.34
大野城市	1.18	1.41	1.50	1.50	1.56	1.51

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

### ③産業活動の変化

#### 1) 産業別就業人口構成比

全般的に第一次産業が減少し、第三次産業が増加する傾向にある。また福岡県と比較し、福岡市や春日市、大野城市は第一次産業の割合が少ない。



資料：国勢調査

#### ▲県全体と沿線地域の産業別就業人口の推移

##### ▽県全体と沿線地域の産業別就業人口

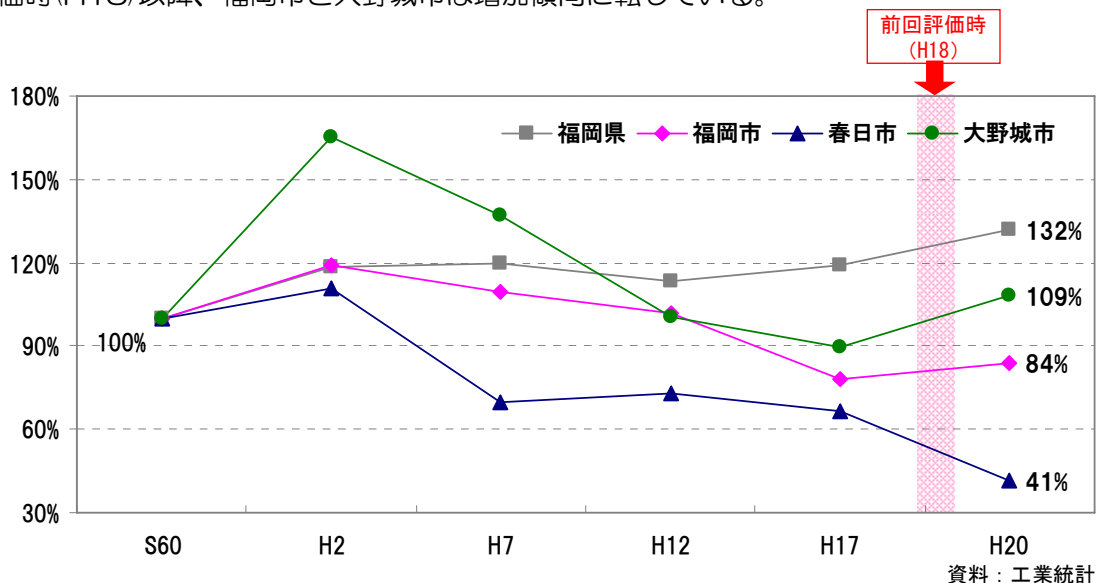
単位：人

		S60	H2	H7	H12	H17
福岡県	第一次産業	138,830	114,379	100,905	86,591	81,219
	第二次産業	563,399	606,377	609,986	566,654	496,942
	第三次産業	1,363,263	1,450,404	1,599,858	1,640,590	1,676,446
	総計	2,065,492	2,171,160	2,310,749	2,293,835	2,254,607
福岡市	第一次産業	9,033	7,409	6,369	5,353	5,024
	第二次産業	100,416	117,499	110,129	107,290	94,167
	第三次産業	411,008	451,451	504,749	518,623	529,745
	総計	520,457	576,359	621,247	631,266	628,936
春日市	第一次産業	254	201	158	153	145
	第二次産業	7,554	9,853	10,617	9,970	8,547
	第三次産業	26,119	31,375	37,140	39,536	40,243
	総計	33,927	41,429	47,915	49,659	48,935
大野城市	第一次産業	310	249	234	192	189
	第二次産業	7,764	9,041	9,262	9,045	7,644
	第三次産業	22,679	25,547	30,486	33,036	34,160
	総計	30,753	34,837	39,982	42,273	41,993

資料：国勢調査

## 2) 製造品出荷額

福岡県の製造品出荷額は増加傾向にある一方、福岡市、春日市、大野城市は減少傾向にあったが、前回評価時(H18)以降、福岡市と大野城市は増加傾向に転じている。



▲ 県全体と沿線地域の製造品出荷額の推移 (H60年比)

▽ 県全体と沿線地域の製造品出荷額

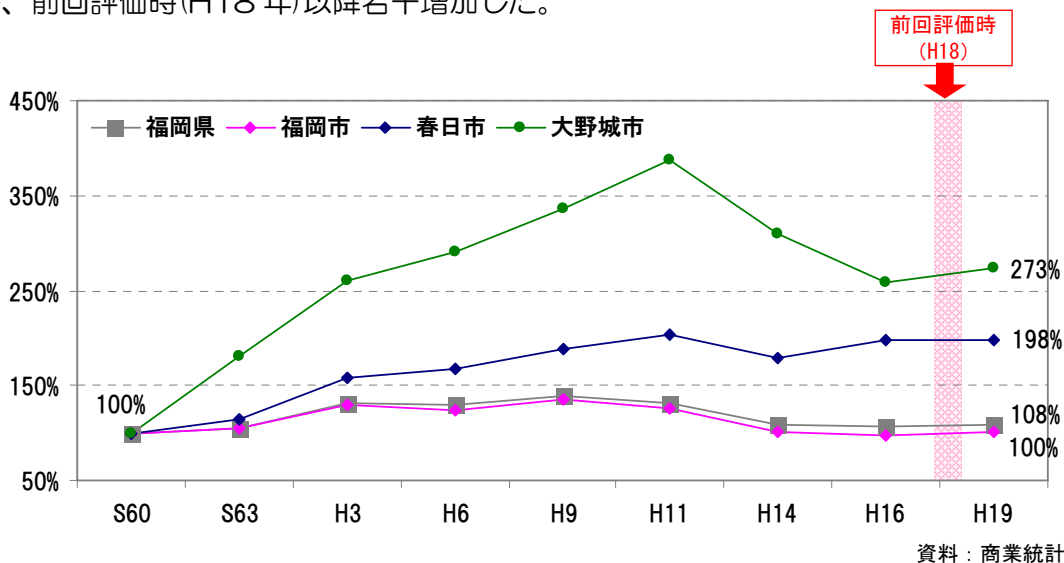
	S60	H2	H7	H12	H17	H20
福岡県	651,150,001	771,073,639	781,624,384	736,787,988	775,154,681	859,653,390
福岡市	77,010,483	91,583,980	84,445,462	78,585,014	60,299,685	64,454,191
春日市	2,423,794	2,682,090	1,695,814	1,772,432	1,607,315	1,004,027
大野城市	4,062,072	6,711,333	5,571,705	4,079,690	3,645,208	4,407,634

単位：万円

資料：工業統計

## 3) 年間商品販売額

福岡県、福岡市、春日市は横ばい傾向にある。また大野城市はH11をピークとして減少傾向にあるが、前回評価時(H18年)以降若干増加した。



▲ 福岡県全体と沿線地域の年間商品販売額の推移 (S60年比)

▽ 県全体と沿線地域の年間商品販売額

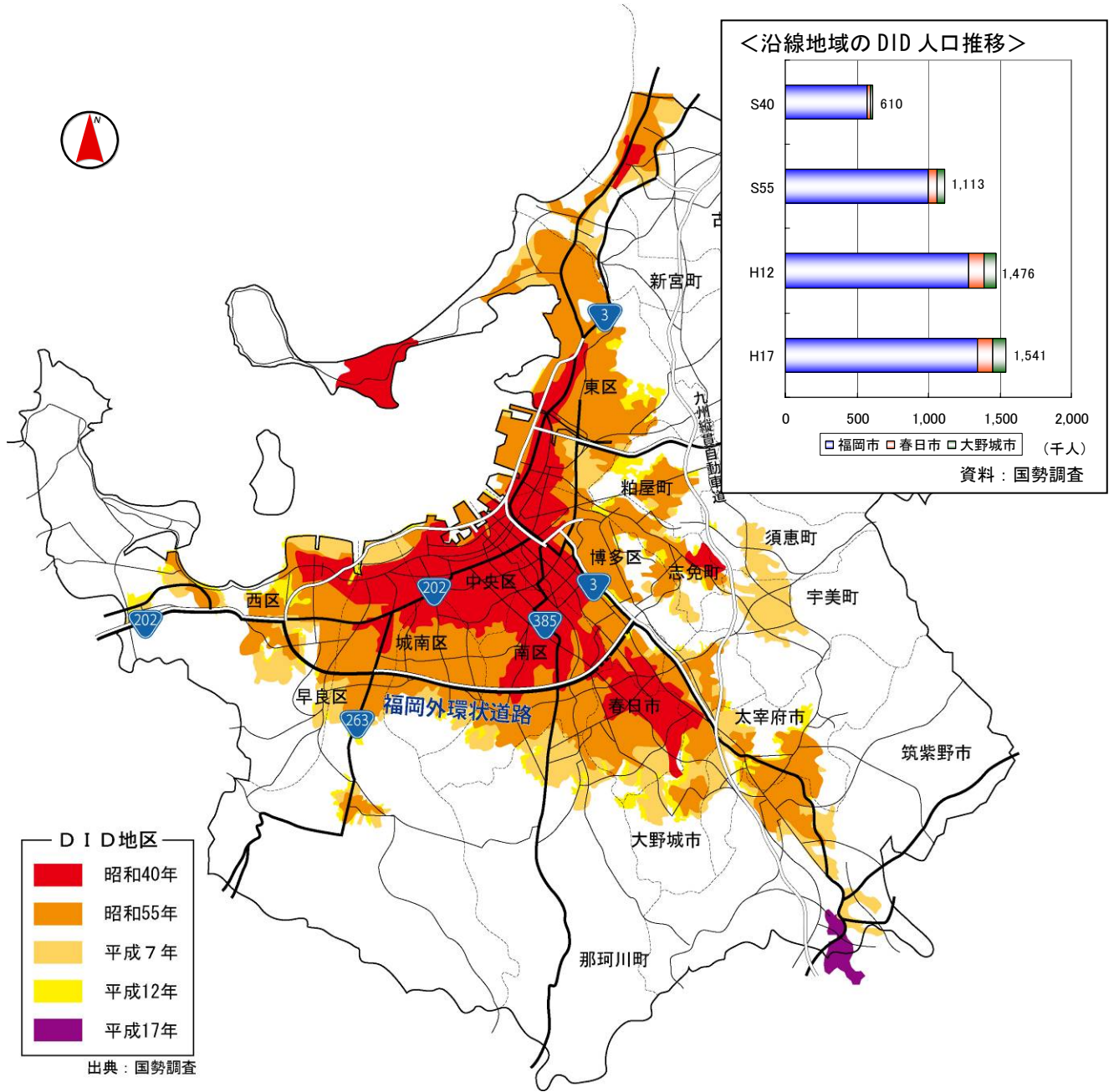
	S60	S63	H3	H6	H9	H11	H14	H16	H19
福岡県	20,399,025	21,459,858	26,637,624	26,269,707	28,327,288	26,648,469	22,034,564	21,690,145	22,126,399
福岡市	13,844,840	14,421,310	17,829,248	17,187,736	18,851,013	17,314,809	14,001,638	13,522,291	13,912,548
春日市	75,057	86,532	119,141	126,125	141,971	152,564	134,448	149,082	148,294
大野城市	126,385	228,423	329,908	366,656	425,423	490,202	390,492	327,872	345,176

単位：百万円

資料：商業統計

#### ④市街地の拡大状況（DIDの拡大）

福岡都市圏への人口の集中に伴い、福岡市西南部地域では、DID地区（人口集中地区）が拡大傾向にある。

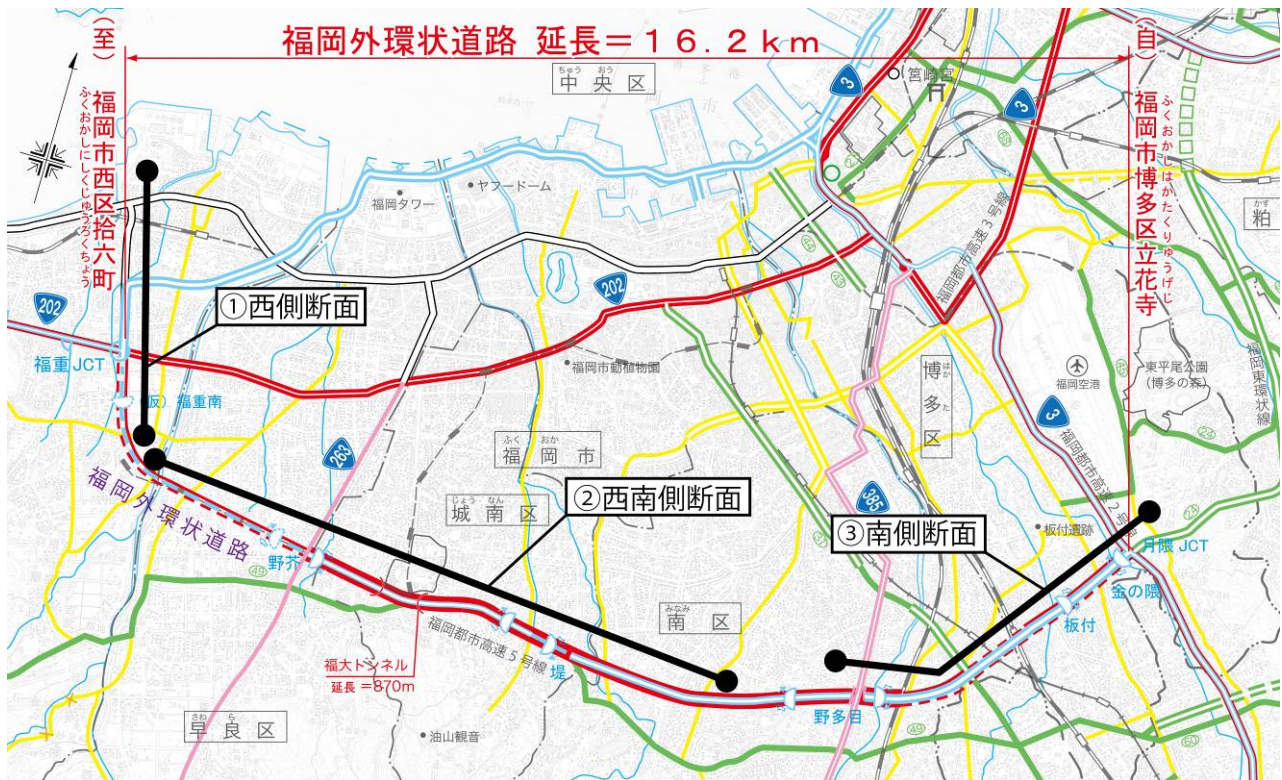


資料：国勢調査

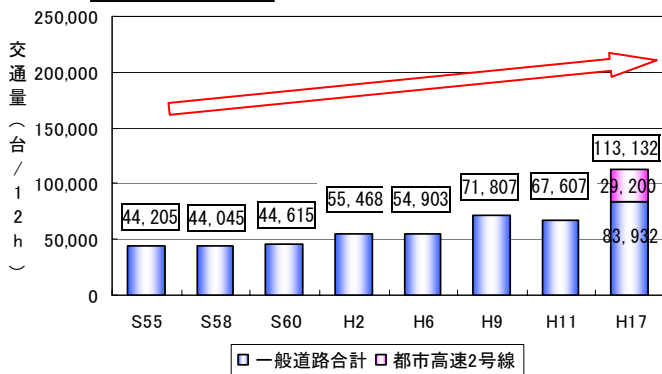
▲DID地区の拡大状況

## ⑤交通の変化

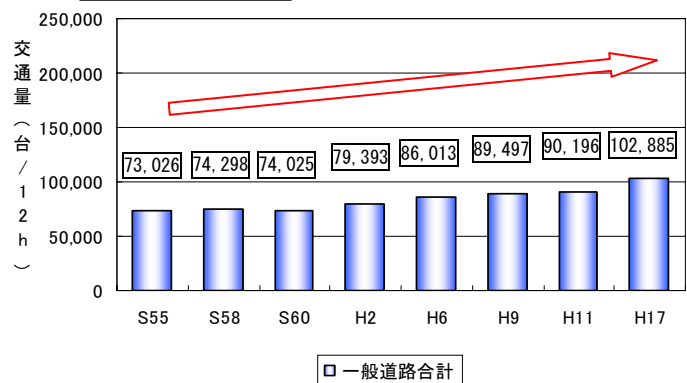
西側断面、西南側断面、南側断面ともに断面交通量は増加傾向にある。西側断面および南側断面は福岡高速道路が一般道の負荷の一部を担っているが、西南側断面では一般道の負荷が年々大きくなっている。



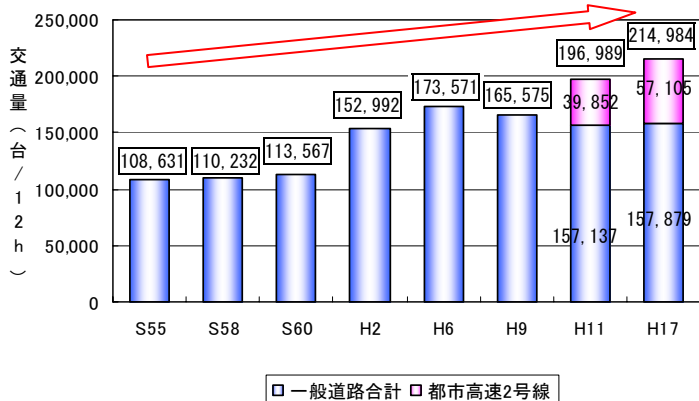
①西側断面



②西南側断面



③南側断面



※一般道路とは、道路交通センサ調査対象道路（一般県道（指定市の主要市道含む）以上の全路線）としている

資料：道路交通センサ

## ▲交通量の経年変化

## (2) 事業の効果・必要性

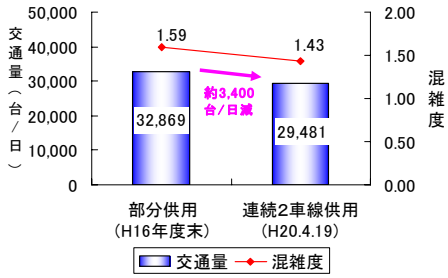
### 効果1:交通混雑の緩和（既に発現した効果）

福岡外環状道路の整備に伴い、並行道路を中心として、交通混雑が緩和されている。

福岡外環状道路の連続2車線整備により市街地の多くの路線で交通量が減少することとなった。特に福岡外環状道路に近接する(主)大野城二丈線においては、混雑度が大きく減少し、交通混雑が緩和されている。

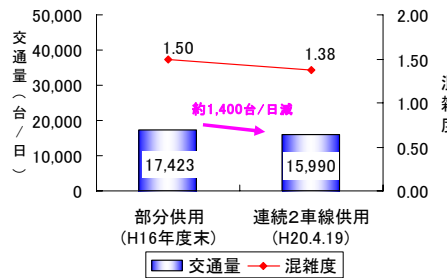
#### ①国道202号

(福岡市早良区荒江3丁目付近)



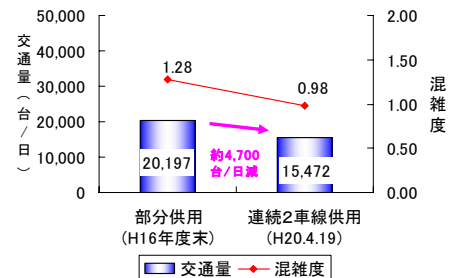
#### ②(市)清水干隈線(福大・大池通り)

(福岡市城南区干隈一丁目付近)



#### ③(主)大野城二丈線

(福岡市南区老司1丁目付近)

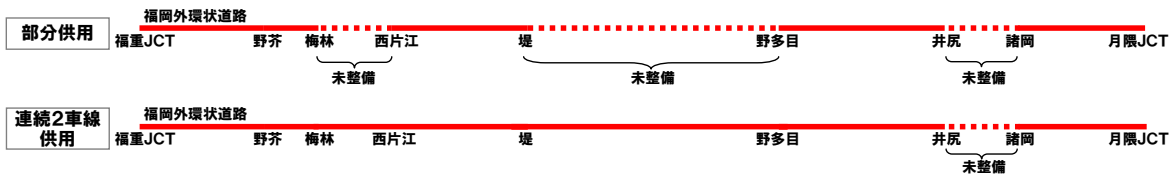


※交通量：部分供用時はH17 道路交通センサ交通量を使用、連続2車線供用時はH21 福岡市交通量調査結果を使用  
 ※混雑度：部分供用時はH17 道路交通センサ混雑度を使用、連続2車線供用時はH17 道路交通センサの交通容量から試算



▲部分供用時点(H16年度末)と連続2車線供用時(H20.3.3)の交通量の変化

#### ◇部分供用時点(H16年度末)・連続2車線供用時点(H20.3.3)の整備状況



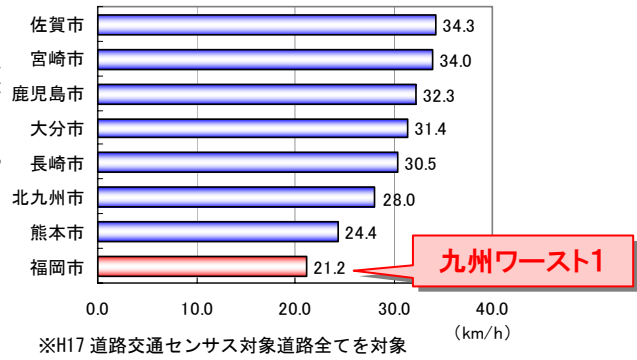
# 効果1:交通混雑の緩和

福岡外環状道路の整備により、市街地から通過交通を排除することで、市街地の交通混雑緩和が期待される。

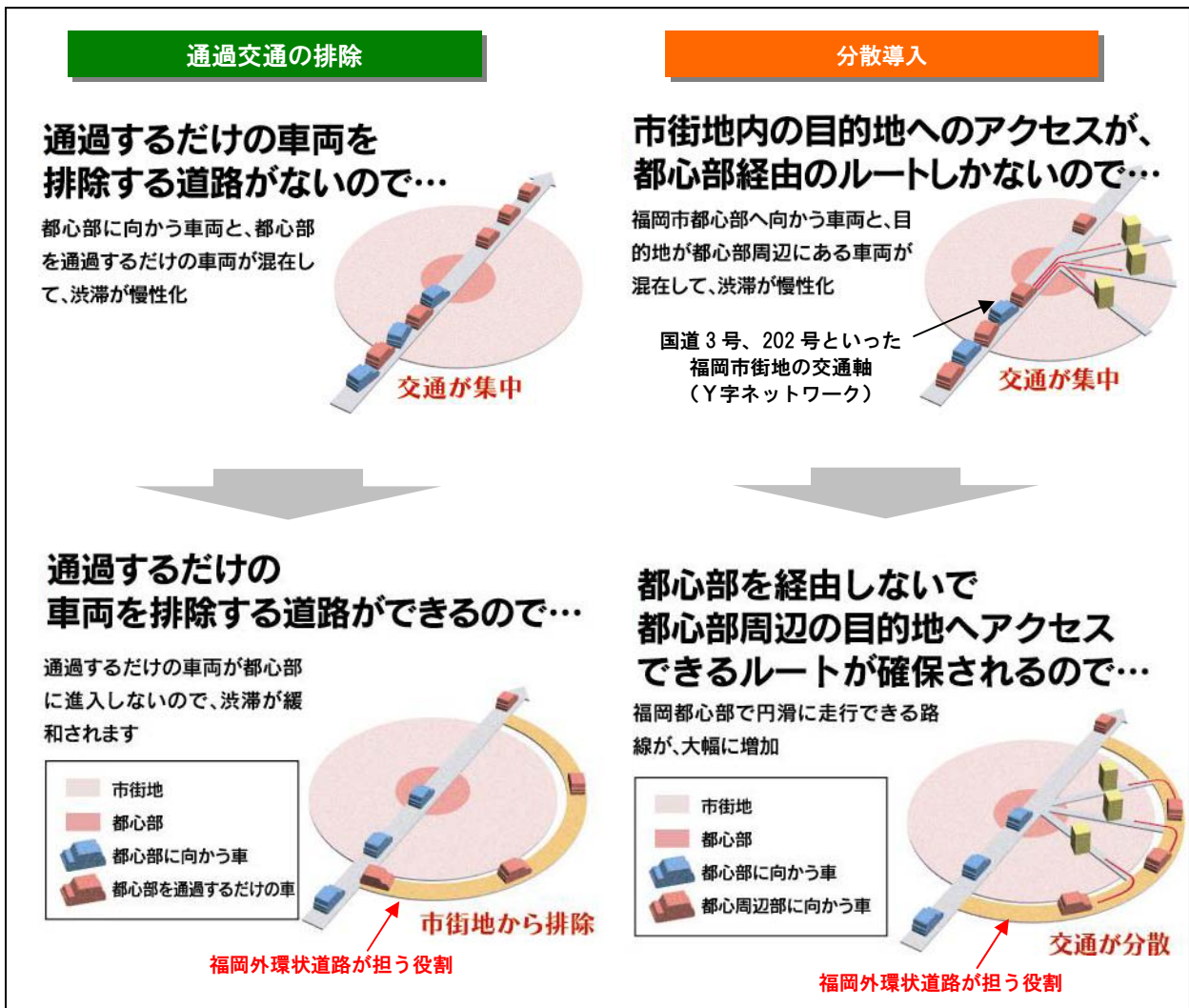
福岡市市街地の交通軸は、国道3号、国道202号を軸としたY字型ネットワークであり、福岡市市街地に向かう交通と通過交通が同路線に集中していることから、交通混雑が著しい状況にある。

(福岡市の混雑時旅行速度は、九州の県庁所在都市・政令指定都市の中でワースト1)

福岡外環状道路の整備により、市街地を通過する交通を市街地から排除することで、福岡市市街地の交通混雑の緩和が期待される。



▲県庁所在都市別の混雑時旅行速度



▲福岡外環状道路整備前後の福岡市市街地の交通状況の変化イメージ

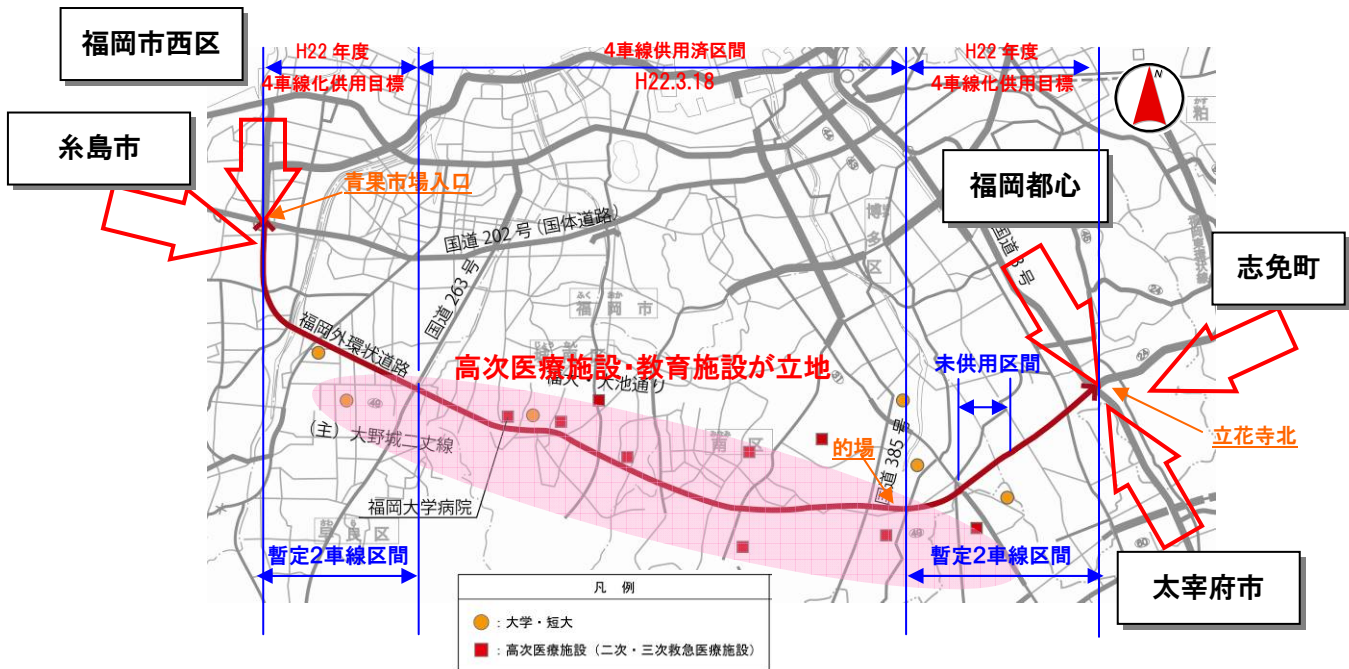




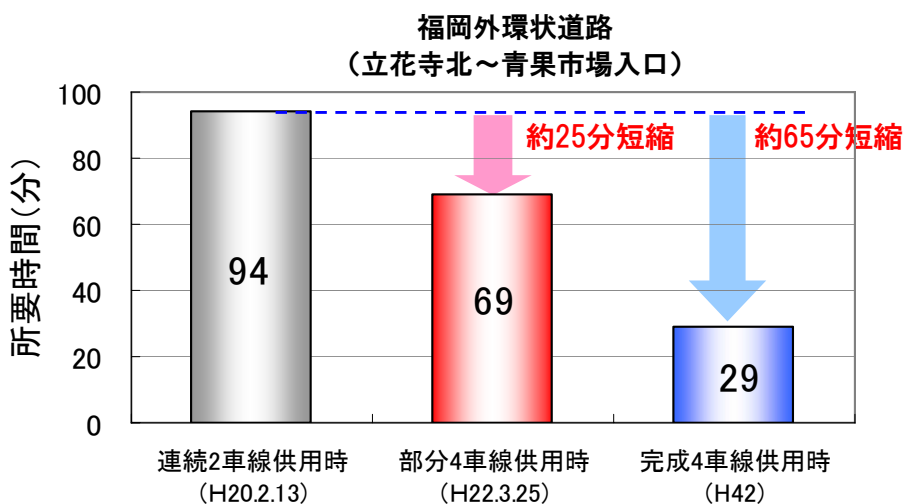
## 効果2：都市生活の利便性向上

福岡外環状道路の整備により、福岡外環状道路沿線の高等教育施設や医療施設へのアクセスが向上するとともに、所要時間の短縮も期待される。

福岡外環状道路沿線には、数多くの高等教育施設や高次医療施設が立地している。福岡外環状道路の整備に伴い、広域的な地域から福岡外環状道路を利用し、各種施設へのアクセスがしやすくなる。また福岡外環状道路を通行する時間も連続2車線供用から約25分短縮され、さらに、全線4車線供用（H42）により約65分短縮される。



▲福岡外環状道路沿線の教育施設及び医療施設立地状況（H22.9 現在）



※福岡外環状道路部分連続2車線供用時の速度：H20.2.13 調査結果

※福岡外環状道路部分4車線供用時の速度：H22.3.25 調査結果

▲福岡外環状道路整備による当該道路及び並行路線の所要時間短縮効果

## 効果2:都市生活の利便性向上

福岡外環状道路を活用した新たなバス路線導入に向けた社会実験が計画されており、福岡外環状道路沿線において更に利便性が向上する可能性がある。

福岡外環状道路沿線には多くの病院が立地しているが、鉄道が利用しにくい福岡大学病院付近～西鉄天神大牟田線間においては、各病院へアクセスしにくい状況にある。福岡市では、これらの地域を対象に、福岡外環状道路を活用したバス路線の設置に向けた社会実験を計画しており、本格導入が実現すれば、沿線地域の利便性が更に向上する可能性がある。



資料：福岡市HP

### ▲福岡外環状道路沿線における病院等の立地状況

#### 【社会実験の計画】

- ◆実施時期(目標)：平成23年1月
  - ◆実施ルート：地下鉄七隈線福大前駅と西鉄天神大牟田線を結ぶ区間
- ※詳細は関係機関との協議調整中

#### 【需要予測】

平成20年から沿線の各病院においてアンケート調査を実施し、バス路線が設置された場合の需要予測を行ってきた。結果として7病院において1日1,351人の利用が見込まれる結果となった。

##### ○ 調査の概要

福岡外環状道路沿線の7つの病院が、通院やお見舞い利用者などへアンケート調査(回収枚数：1,612枚)を行いました。

(平成20・21年度実施)

##### ○ 需要の推計

回答していただいた通院の実態や利用意向等をもとに、福岡外環状道路を活用したバス路線について需要を推計した結果、7病院を合計すると1日あたり1,351人の利用が見込まれる結果となりました。(人)

	長尾病院	那珂川病院	さくら病院	徳福洲岡会病院	福西会病院	が九州センター	福大病院	合計
1日平均来院者数	154	200	141	1,100	429	356	1,120	3,500
外環状道路を活用したバス路線の利用者推計	39	15	10	280	186	216	605	1,351

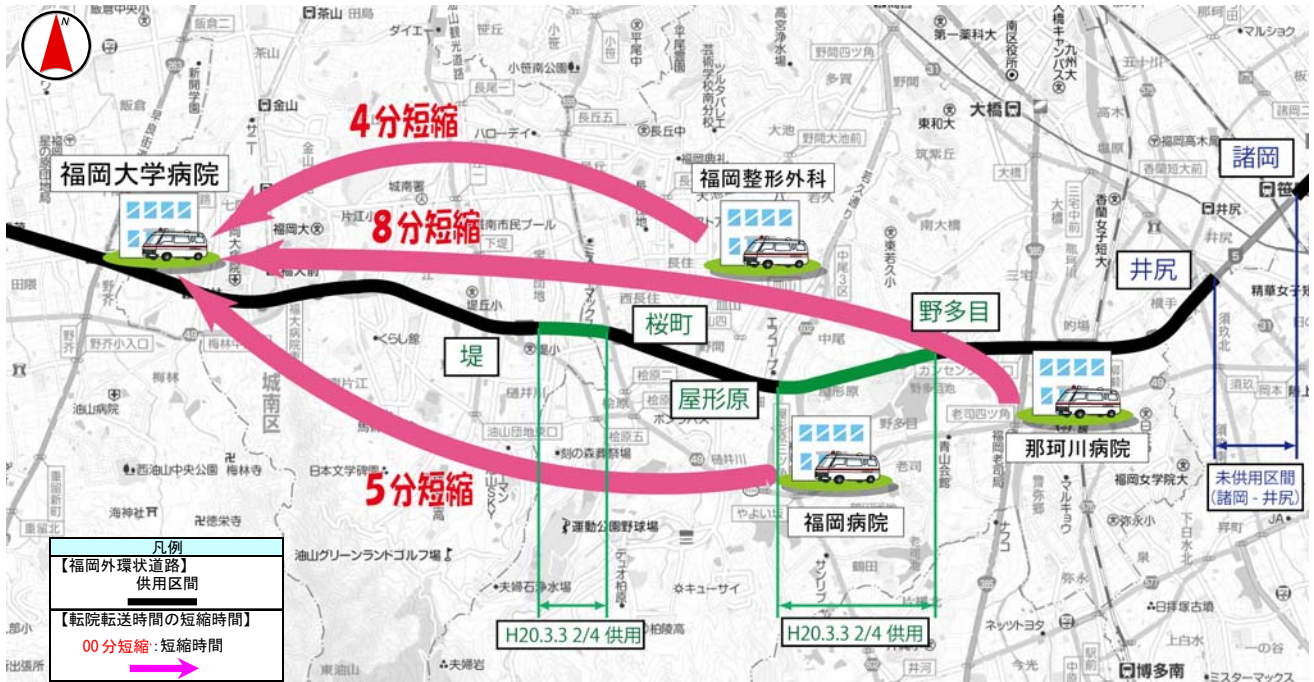
※ 今後、沿線の通学や地域の利用意向等を踏まえ、実現に向けてさらに取り組みを進めていきます。

資料：福岡市HP

### 効果3:都市生活の安全性向上（既に発現した効果）

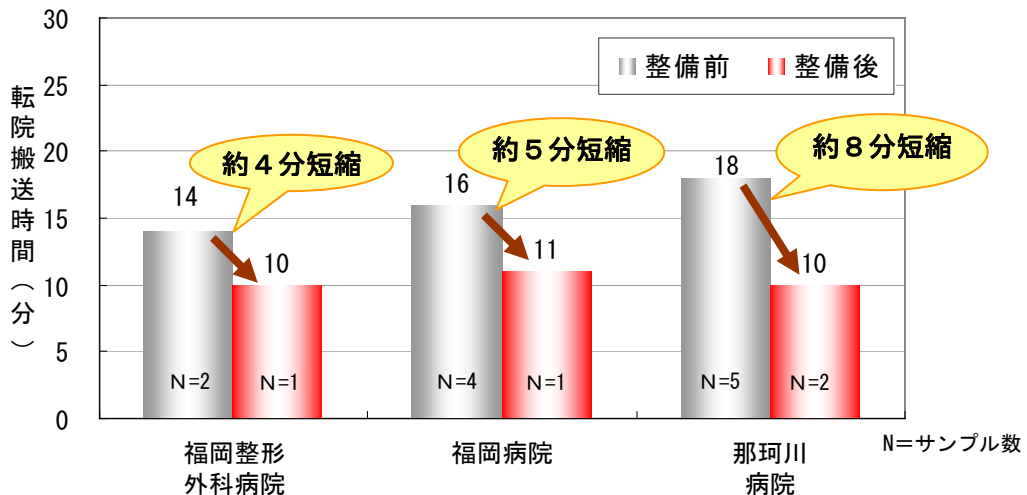
福岡外環状道路の整備により、福岡外環状道路を活用した迅速な救急医療活動が可能となり、地域住民の安心した生活確保に大きく貢献している。

福岡外環状道路の整備（桜町～堤、野多目～屋形原間）により、福岡外環状道路沿線の医療施設から福岡大学病院への転院搬送において、所要時間の短縮が図られるようになった。このことでより迅速な救急医療活動が可能となり、地域住民の安心した生活の確保に大きく貢献している。



資料：福岡市消防局資料

▲転院搬送時間の短縮効果  
(福岡外環状道路沿線病院⇒福岡大学病院)



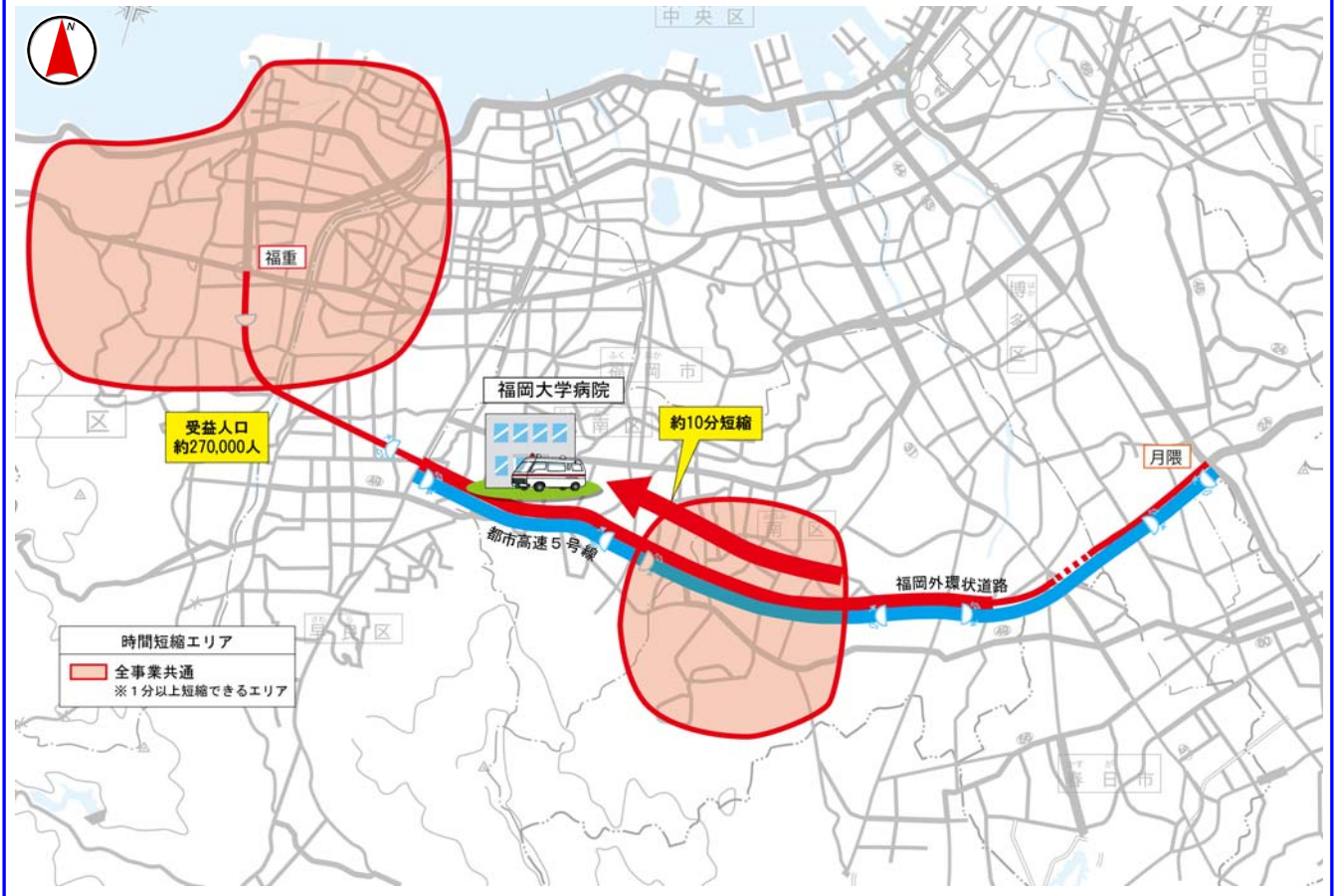
※データ：城南区及び南区に関する救急出動（転院搬送のみ）の記録(福岡市消防局)  
 ※分析データ期間：H19. 1. 1～H20. 12. 31  
 ※整備前：H19. 1. 1～H20. 3. 2、整備後：H20. 3. 3～H20. 12. 31  
 ※使用データ：転院搬送時間で整備前後の差が最も大きいペア

▲福岡外環道路沿線病院から福大病院への転院搬送時間の変化

## ■救急医療活動のアクセス向上

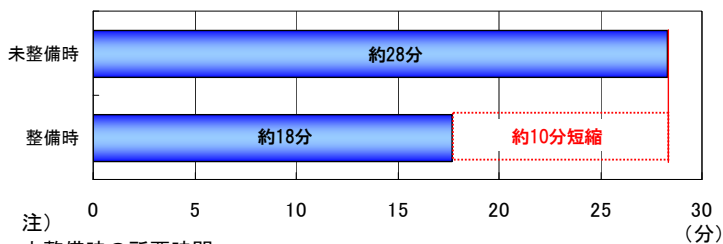
将来の福岡外環状道路整備による「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。

○福岡市南区野間周辺から福岡大学病院（三次救急医療施設）までの時間が、約10分短縮（約28分→約18分）されることにより、多量出血時の救命率が約35%向上。

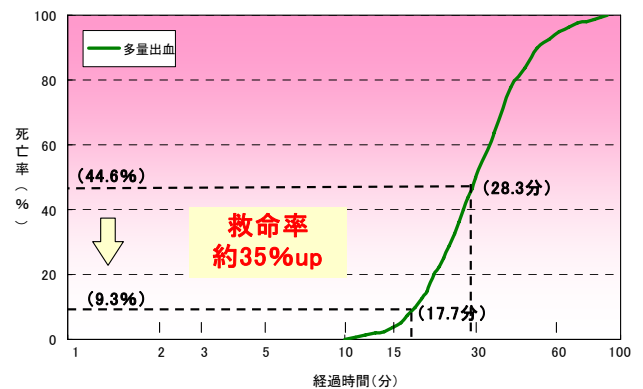


※対象地域は、将来整備される福岡外環状道路の整備により「現場から高次医療施設」までの所要時間が1分以上短縮する地域を設定

福岡市南区野間周辺～福岡大学病院の所要時間変化



注)  
 未整備時の所要時間  
 : 福岡外環状道路が整備されない際の所要時間  
 整備時の所要時間  
 : 福岡外環状道路が整備された際の所要時間



▲所要時間の変化（福岡市南区野間周辺～福岡大学病院）

▲カーラーの救命曲線（多量出血）

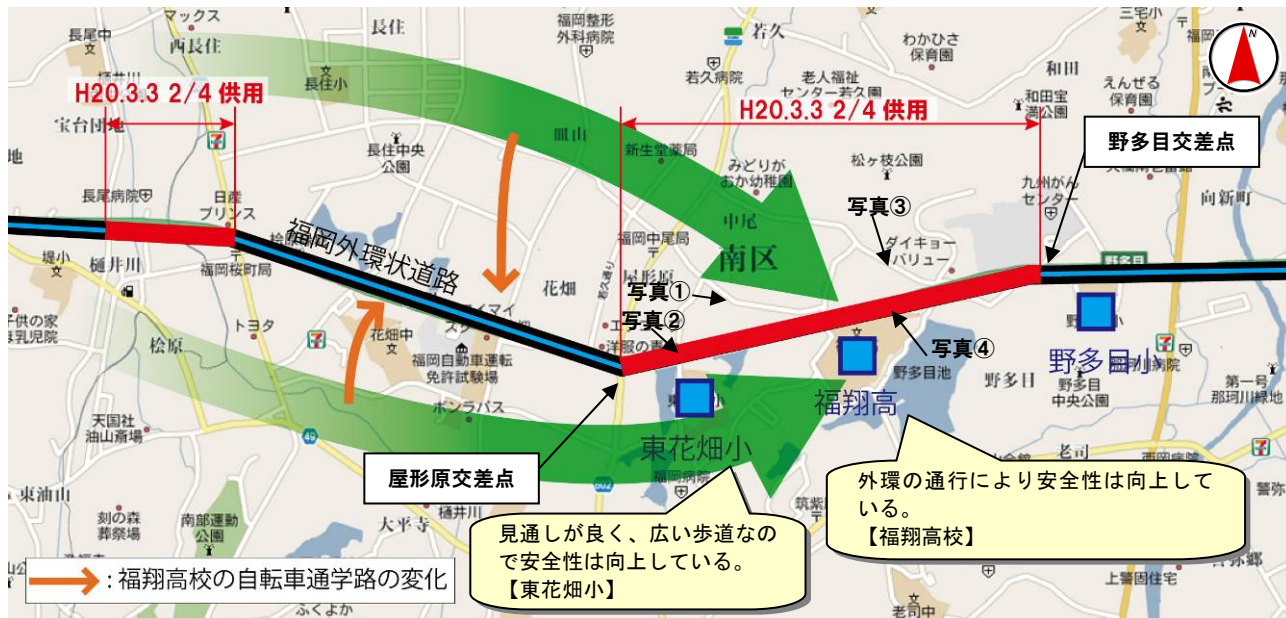
所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、※約866億円と試算される。

(※) 金額は、供用後の50年間の便益額とした試算した値（参考値）

### 効果3:都市生活の安全性向上（既に発現した効果）

細街路から福岡外環状道路への通学者の転換により、福岡外環状道路沿線の教育施設における通学時の安全性が向上している。

福岡外環状道路の整備（野多目～屋形原間）に伴い、周辺の教育施設へ通学する児童・生徒が、歩道が整備された福岡外環状道路を通学路として利用できるようになった。このことで福岡外環状道路周辺の教育施設へ通学する児童・生徒の通学時の安全性が向上している。



資料：ヒアリング調査結果

#### ▲教育施設における効果



▲供用前通学状況（学校周辺生活道路）  
東花畑小学校の生徒が福岡外環状道路を利用



▲供用前通学状況（市）野多目中尾線  
福翔高校の生徒が福岡外環状道路を利用



▲供用後通学状況（東花畑小前交差点）



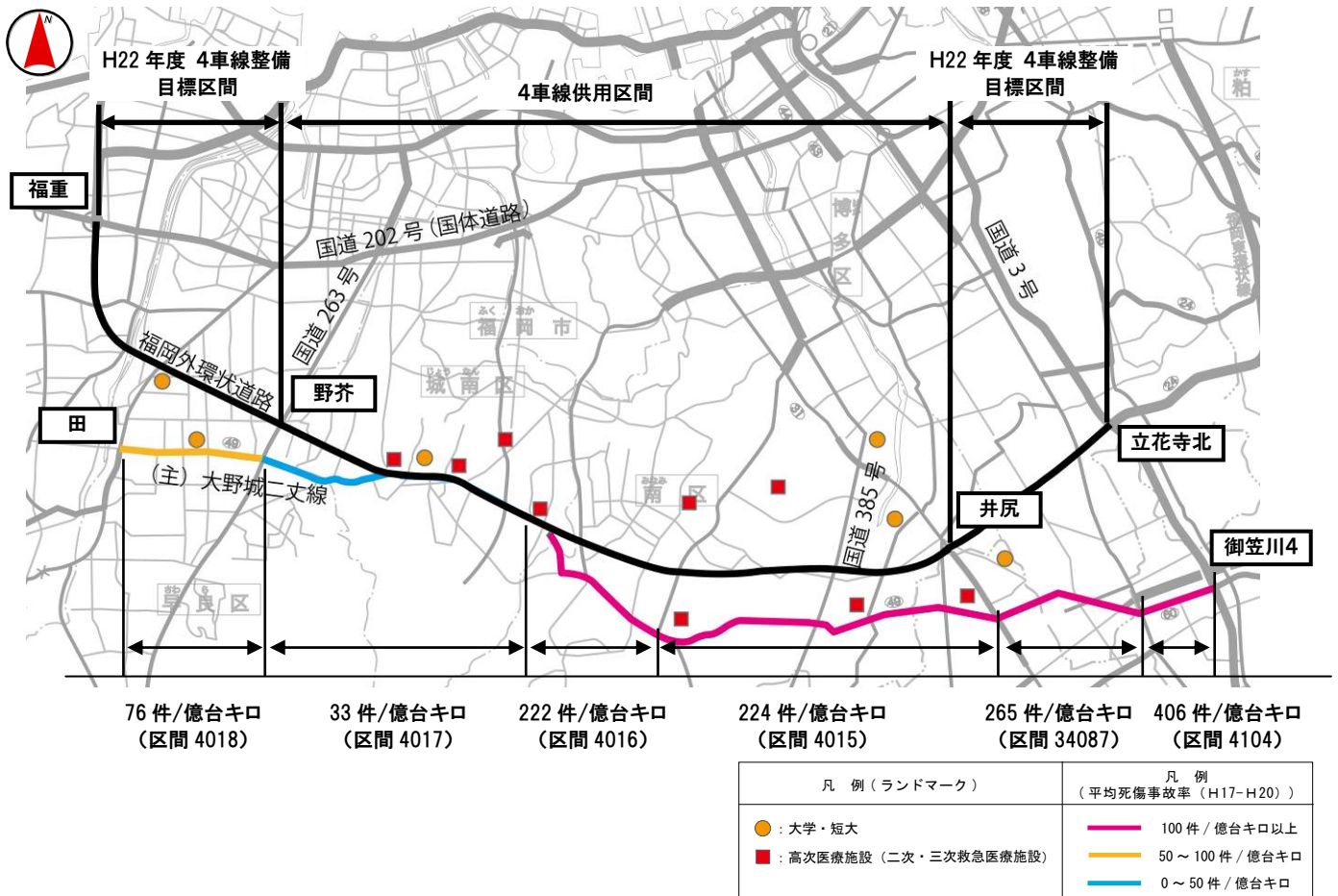
▲供用後通学状況（福翔高校付近）

### 効果3:都市生活の安全性向上

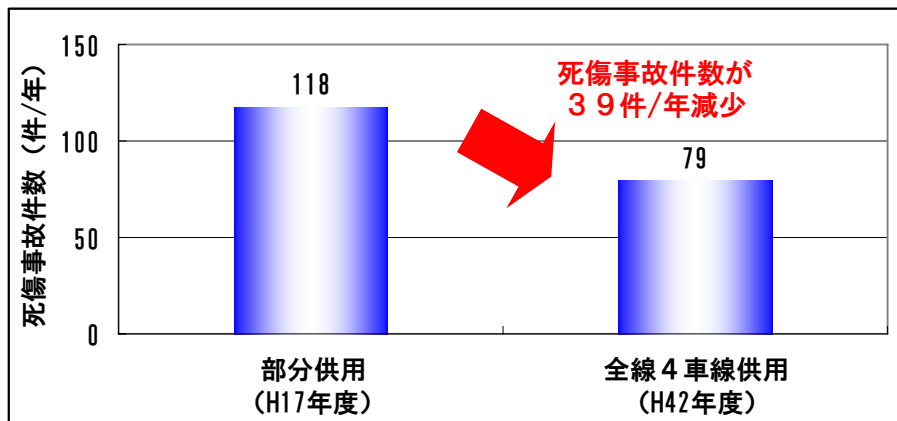
福岡外環状道路の整備により、並行路線の安全性が向上することが期待される。

福岡外環状道路に並行する（主）大野城二丈線においては、福岡外環状道路の暫定整備区間に並行する区間で死傷事故率が高くなっている。

福岡外環状道路全線4車線整備により、並行する（主）大野城二丈線の交通量が減少し、死傷事故件数の削減が期待される。



▲ (主) 大野城二丈線における死傷事故率



注) グラフの数値は、(主) 大野城二丈線全線 (区間 4018~4104) の総死傷事故件数

※部分供用 (H17年度): ITRDA データ (H17~H20: 平均) (現況)

全線4車線供用 (H42年度): H42年度福岡外環状道路完成4車線の交通量推計より試算

▲福岡外環状道路の並行路線 ((主) 大野城二丈線) の死傷事故件数の変化

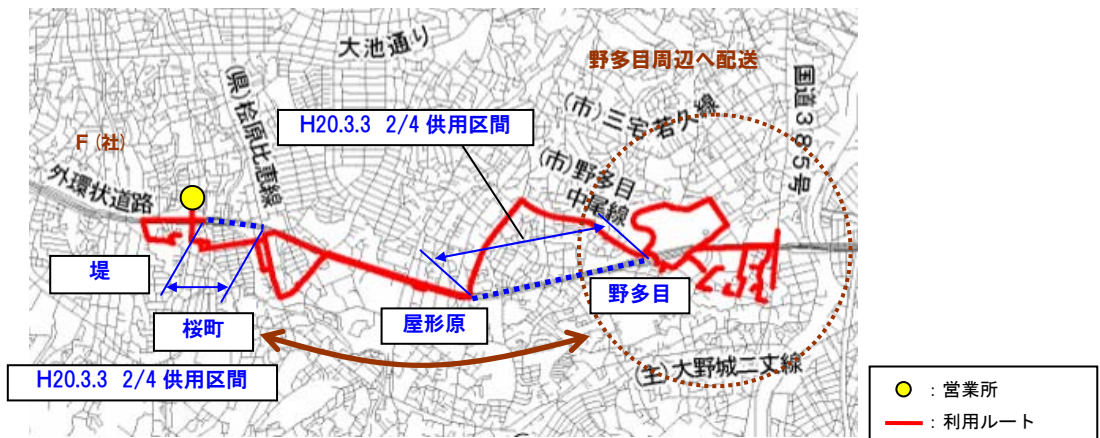
## 効果4:企業活動の支援

福岡外環状道路の整備及びそれに伴う周辺道路の交通の減少により、福岡外環状道路沿線における企業活動の効率化が図られている。

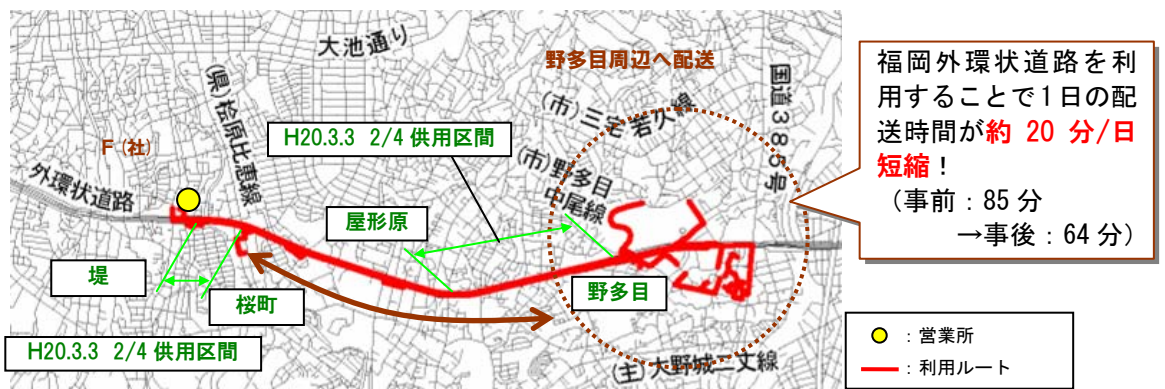
福岡外環状道路の整備（桜町～堤、野多目～屋形原間）により、福岡外環状道路周辺で配送活動を行う車両は、福岡外環状道路の新設区間を通行できるようになり、また周辺道路から福岡外環状道路へ交通が転換したことで、周辺道路での走行性が向上した。このことで関連企業は時間短縮効果や経費削減効果を楽しんでおり、企業活動の効率化が図られている。

【F社】福岡外環状道路の利用により、1日の配送時間が約20分/日短縮！

整備前(井尻～福重間2車線供用前)



整備後(井尻～福重間2車線供用後)

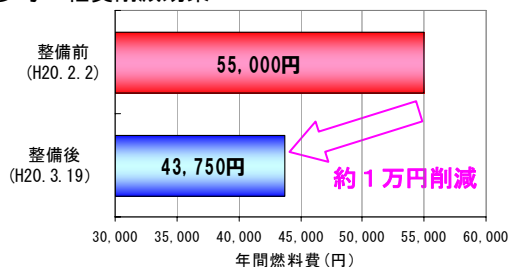


※配送経路・時間はプローブデータにより整理  
※使用データ【整備前】H20.2.27、【整備後】H20.3.19

営業所から配送先まで最短距離で行けるようになった。また、配送車なので生活道路よりも外環の方が安心して通行できる。【F社】

資料：ヒアリング調査結果

参考：経費削減効果



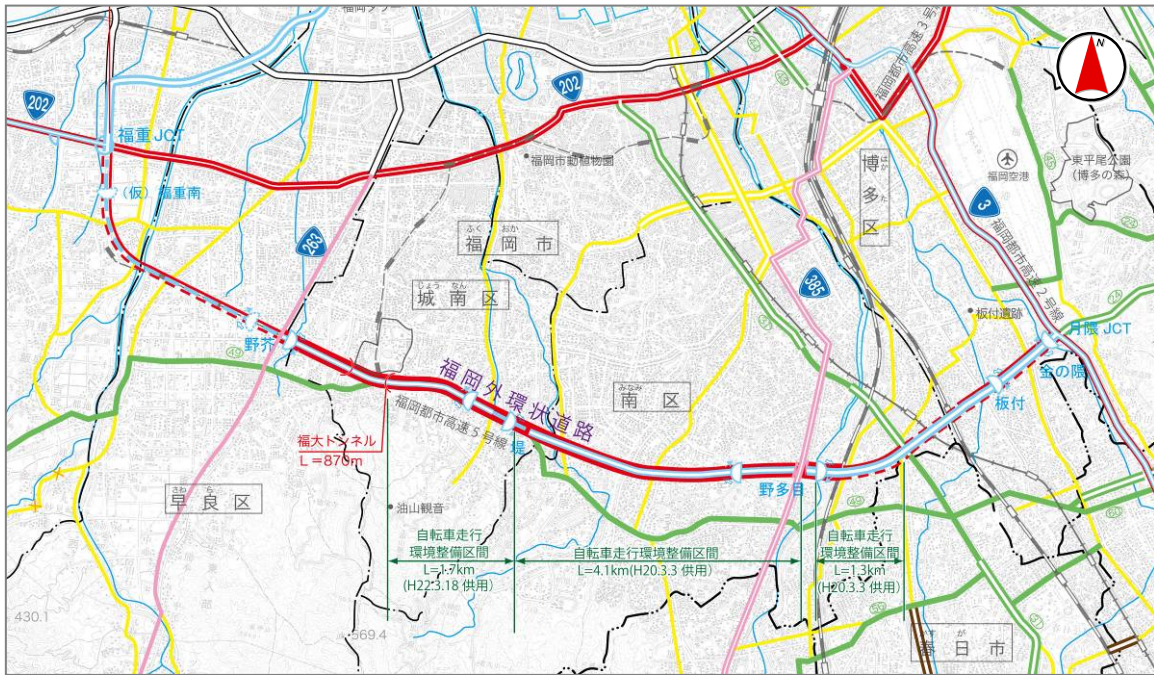
調査対象車両の燃料費が年間約1万円削減！

※算出方法  
経費(円) = 距離(km) × 単価(100円/ℓ/10km) × 稼動日数(250日)  
※整備前の距離：22.0km  
整備後の距離：17.5km

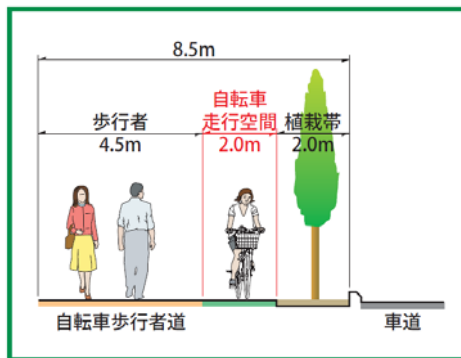
## 効果5:歩行者・自転車の快適性向上

十分な歩道幅員の確保、透水性舗装の整備、自転車走行空間(2.0m)の整備による歩行者と自転車の分離を行い、両者の安全で快適な走行・歩行空間の確保を実現した。

福岡外環状道路では、歩道の幅を4.5m確保し、路面は雨水が溜まりにくい透水性舗装を整備することで、歩行者の快適性が大幅に向上した。また、自転車走行空間(2.0m)の整備を行うことで歩行者と自転車の分離を行い、両者の安全で快適な走行・歩行空間の確保を実現した。

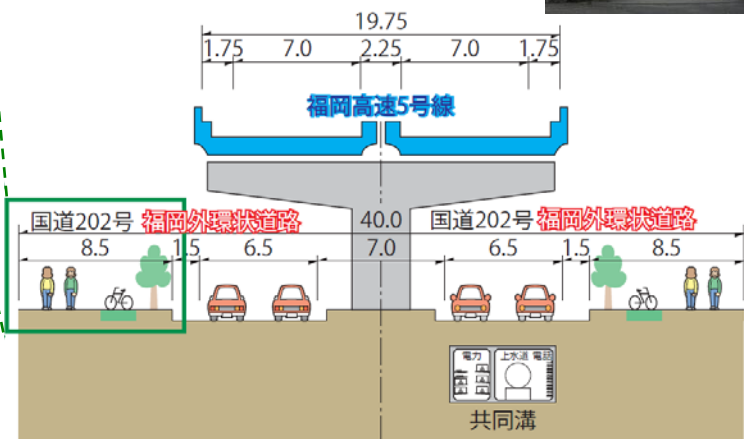


▲自転車走行環境整備区間



(九州がんセンター付近)

西区、早良区、城南区の自転車通学の生徒は学校まで約5～10分短縮した。  
【福翔高校】



(単位：m)

▲福岡外環状道路における歩道空間

### (3) 事業の投資効果

#### 1) 事業の目的

福岡高速5号線と一体となり、福岡市西南部地域の交通渋滞の緩和、まちづくりの支援を目的とするとともに、都心部に流入する通過交通を排除することで、都心部の混雑緩和にも寄与する。

#### 2) 費用便益効果分析結果【全事業】

##### ■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成22年度			
供用年	平成8年度			
初年便益	43 億円	5.3 億円	0.29 億円	49 億円
基準年における現在価値 (B)	5,503 億円	639 億円	92 億円	6,233 億円

##### ■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成22年度		
単純合計	2,037 億円	78 億円	2,115 億円
基準年における現在価値 (C)	2,936 億円	50 億円	2,987 億円

##### ■ 評価指標の算定結果 (全事業区間)

費用便益比 (CBR)	$B/C = 2.1$
-------------	-------------

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) 対象区間の事業経緯

	福岡外環状道路	参考：福岡高速5号線
昭和44年度	都市計画決定	
昭和48年度	事業化（城南区堤～片江間）	
昭和63年度	事業着手（全線）	
平成元年度	モデル事業区間供用(L=0.6km)	
平成4年度	都市計画変更	都市計画決定
平成7年度	福重～野芥 2/4 供用(L=4.1km)	
平成10年度		地域高規格道路「整備区間」指定 事業化
平成13年度	南片江地区 2/4 供用(L=0.7km)	
平成15年度	板付、立花寺地区 2/4 供用(L=1.2km)	月隈JCT～板付ランプ 4/4 供用(L=2.7km)
平成16年度	梅林、向新町地区供用 2/4 供用(L=1.3km)	板付ランプ～野多目ランプ 4/4 供用(L=2.9km)
平成18年度	堤、春日、日佐、的場地区 2/4 供用(L=2.4km) 福大トンネル部 2/4 供用(L=1.0km)	野多目ランプ～堤ランプ 4/4 供用(L=4.4km)
平成19年度	板付、花畑、桧原地区 2/4 供用(L=1.8km)	
平成20年度	屋形原、樋井川地区 2/4 供用(L=2.0km)	堤ランプ～野芥ランプ 4/4 供用(L=3.1km)
平成21年度	南区的場～早良区野芥 4/4 供用(L=8.2km)	



## 2) 対象区間の事業進捗状況

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
全体事業費	約 2,090 億円	約 2,046 億円	約 98%
うち用地補償費	約 1,086 億円	約 1,085 億円	約 100%

※進捗率は事業費ベース

## 3) 事業計画の変更（前回評価時からの変化）

		前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)
事業費 (現在価値化後)		約 2,054 億円 (2,464 億円)	約 2,090 億円 (2,936 億円)
計画交通量		28,900 台/日 52,400 台/日 37,500 台/日	28,600 台/日 53,100 台/日 37,400 台/日
B/C	残事業	13.2 $\left[ \frac{3,727 \text{ 億円}}{282 \text{ 億円}} \right]$	4.8 億円 <sup>※2</sup>
	全事業	2.4 $\left[ \frac{6,112 \text{ 億円}}{2,548 \text{ 億円}} \right]$	2.1 $\left[ \frac{6,233 \text{ 億円}}{2,987 \text{ 億円}} \right]$

※（ ）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 ※2 残事業費

## 4) 事業費増額の理由

	前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)	変更内容	理由
事業費	約 2,054 億円	約 2,090 億円	約 18 億円	湧水対策、発生土処分方法の変更等
			約 23 億円	横断歩道橋整備、工事騒音対策等
			-約 5 億円	仮設の見直し

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見直し

福岡外環状道路の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約98%であり、そのうち用地進捗率は100%に達している。今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら整備を推進していく。

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

#### (2) 地域の協力体制

下記の期成会や首長等において、国及び関係機関に対し、福岡外環状道路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

名称	主な構成メンバー	活動内容																																																
福岡外環状線建設促進期成会 会長：福岡市長 吉田 宏	福岡市 春日市 大野城市 那珂川町 宇美町 志免町 須恵町 粕屋町	福岡外環状線、都市高速道路の整備促進及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 <参考> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期日</th> <th>内容</th> <th>期日</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17.7.7</td> <td>本省要望</td> <td>H20.7.24</td> <td>本省要望</td> </tr> <tr> <td>H17.7.13</td> <td>総会</td> <td>H20.8.5</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H17.7.28</td> <td>地整要望</td> <td>H21.8.4</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H17.11.24</td> <td>地整要望</td> <td>H21.11.27</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.3</td> <td>総会</td> <td>H22.8.5</td> <td>本省要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.6</td> <td>本省要望</td> <td>H22.8.31</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.28</td> <td>地整要望</td> <td>H22.11.11</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H19.11.22</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.7.9</td> <td>本省要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.8.1</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.11.19</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	期日	内容	期日	内容	H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望	H17.7.13	総会	H20.8.5	地整要望	H17.7.28	地整要望	H21.8.4	地整要望	H17.11.24	地整要望	H21.11.27	地整要望	H18.7.3	総会	H22.8.5	本省要望	H18.7.6	本省要望	H22.8.31	地整要望	H18.7.28	地整要望	H22.11.11	地整要望	H19.11.22	地整要望			H19.7.9	本省要望			H19.8.1	地整要望			H19.11.19	地整要望		
期日	内容	期日	内容																																															
H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望																																															
H17.7.13	総会	H20.8.5	地整要望																																															
H17.7.28	地整要望	H21.8.4	地整要望																																															
H17.11.24	地整要望	H21.11.27	地整要望																																															
H18.7.3	総会	H22.8.5	本省要望																																															
H18.7.6	本省要望	H22.8.31	地整要望																																															
H18.7.28	地整要望	H22.11.11	地整要望																																															
H19.11.22	地整要望																																																	
H19.7.9	本省要望																																																	
H19.8.1	地整要望																																																	
H19.11.19	地整要望																																																	
福岡都市高速道路整備促進期成会 会長：福岡県知事 麻生 渡	福岡県 福岡市 春日市 粕屋町 筑紫野市 大野城市 太宰府市 古賀市 那珂川町 宇美町 篠栗町 須恵町 新宮町 久山町 志免町 福津市 宗像市 糸島市	福岡外環状線、都市高速道路の整備促進及び道路予算の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動を実施 <参考> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期日</th> <th>内容</th> <th>期日</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17.7.7</td> <td>本省要望</td> <td>H20.7.24</td> <td>本省要望</td> </tr> <tr> <td>H17.7.19</td> <td>総会</td> <td>H20.8.5</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H17.7.28</td> <td>地整要望</td> <td>H21.8.4</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.6</td> <td>本省要望</td> <td>H21.11.27</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.25</td> <td>総会</td> <td>H22.11.11</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.28</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.7.19</td> <td>本省要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.8.1</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19.11.19</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	期日	内容	期日	内容	H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望	H17.7.19	総会	H20.8.5	地整要望	H17.7.28	地整要望	H21.8.4	地整要望	H18.7.6	本省要望	H21.11.27	地整要望	H18.7.25	総会	H22.11.11	地整要望	H18.7.28	地整要望			H19.7.19	本省要望			H19.8.1	地整要望			H19.11.19	地整要望										
期日	内容	期日	内容																																															
H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望																																															
H17.7.19	総会	H20.8.5	地整要望																																															
H17.7.28	地整要望	H21.8.4	地整要望																																															
H18.7.6	本省要望	H21.11.27	地整要望																																															
H18.7.25	総会	H22.11.11	地整要望																																															
H18.7.28	地整要望																																																	
H19.7.19	本省要望																																																	
H19.8.1	地整要望																																																	
H19.11.19	地整要望																																																	
福岡都市圏広域行政推進協議会 会長：福岡市長 吉田 宏	福岡市 筑紫野市 春日市 大野城市 太宰府市 那珂川町 古賀市 宇美町 篠栗町 志免町 須恵町 新宮町 久山町 粕屋町 宗像市 福津市 糸島市	西九州自動車道、福岡外環状道路等の国道及び福岡都市圏の整備促進について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動の実施 <参考> <table border="1"> <thead> <tr> <th>期日</th> <th>内容</th> <th>期日</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17.7.7</td> <td>本省要望</td> <td>H20.7.24</td> <td>本省要望</td> </tr> <tr> <td>H17.7.28</td> <td>地整要望</td> <td>H20.8.5</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.6</td> <td>本省要望</td> <td>H21.8.4</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H18.7.28</td> <td>地整要望</td> <td>H22.8.5</td> <td>本省要望</td> </tr> <tr> <td>H19.7.19</td> <td>本省要望</td> <td>H22.8.31</td> <td>地整要望</td> </tr> <tr> <td>H19.8.1</td> <td>地整要望</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	期日	内容	期日	内容	H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望	H17.7.28	地整要望	H20.8.5	地整要望	H18.7.6	本省要望	H21.8.4	地整要望	H18.7.28	地整要望	H22.8.5	本省要望	H19.7.19	本省要望	H22.8.31	地整要望	H19.8.1	地整要望																						
期日	内容	期日	内容																																															
H17.7.7	本省要望	H20.7.24	本省要望																																															
H17.7.28	地整要望	H20.8.5	地整要望																																															
H18.7.6	本省要望	H21.8.4	地整要望																																															
H18.7.28	地整要望	H22.8.5	本省要望																																															
H19.7.19	本省要望	H22.8.31	地整要望																																															
H19.8.1	地整要望																																																	

##### ・協力体制

組織名	事業内容
福岡市 土木局 外環状・高速道路推進部	福岡外環状道路及び福岡高速5号線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元説明会等の住民との連絡調整</li> <li>・地元要望等の受付窓口</li> <li>・市役所内部等への調整窓口</li> </ul>

### (3) 環境・景観への取り組み状況

福岡外環状道路は、地域のボランティア団体（野多目校区環境美化推進協議会、野多目大橋花クラブ）とボランティア・サポート・プログラムの協定を締結し、道路の清掃、緑化、美化等を行っている。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。

**そとかん**  
**フラワー**  
**プレイス**

**Sotokan Flower Place**

◆◆ ボランティア・サポート・プログラム ◆◆

福岡外環状道路における身近な道路の美化活動として、街路などに植える花苗等をみなさんで育てる取り組みを支援するマイフラワー活動。  
また、植栽した樹木に氏名等のネームプレートをつけマイツリーとしてお世話するボランティア活動。外環を花と緑があふれる美しい街並みにしましょう。

福岡の街を自分たちで美しくしませんか？

**MY FLOWER**  
■マイフラワー活動  
植栽した花をマイフラワーとしてお世話をするボランティア活動です。マイフラワーには、氏名やグループ名などのネームプレートを立て、同様の花々を楽しみながら、愛着を持ってお世話をします。

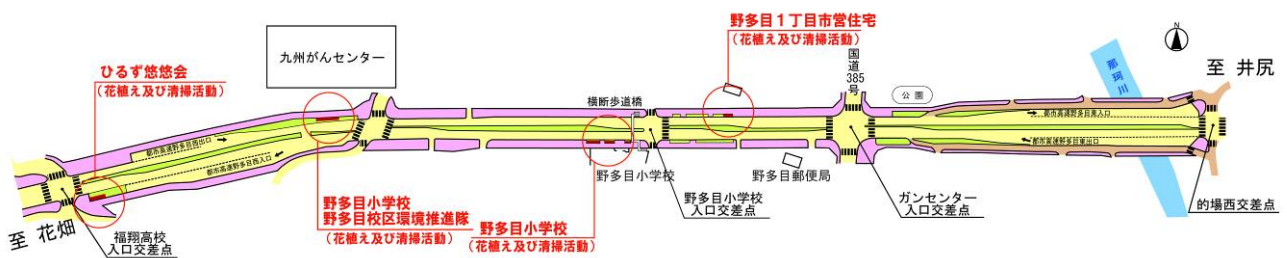
**MY TREE**  
■マイツリー活動  
植栽した樹木をマイツリーとしてお世話をするボランティア活動です。マイツリーには、氏名やグループ名などのネームプレートを設け、愛着をもってもらい、樹木の生長を楽しみつつ活動を行います。

国土交通省 九州地方整備局 ボランティア・サポート・プログラム  
福岡国道事務所 「そとかんフラワープレイス」担当  
http://csr.mlit.go.jp/fukukoku/ (代表) 092-681-4731 (お問い合わせ先：工務課)



▲花苗の植え付けの様子

▲ボランティア・サポート・プログラム案内

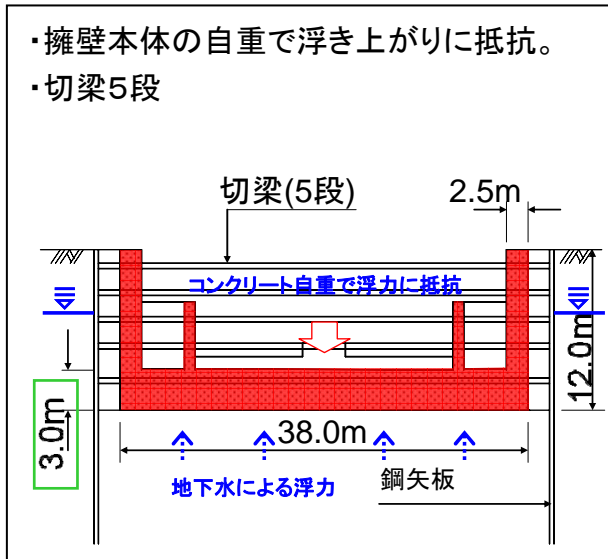


▲VSPの活動状況

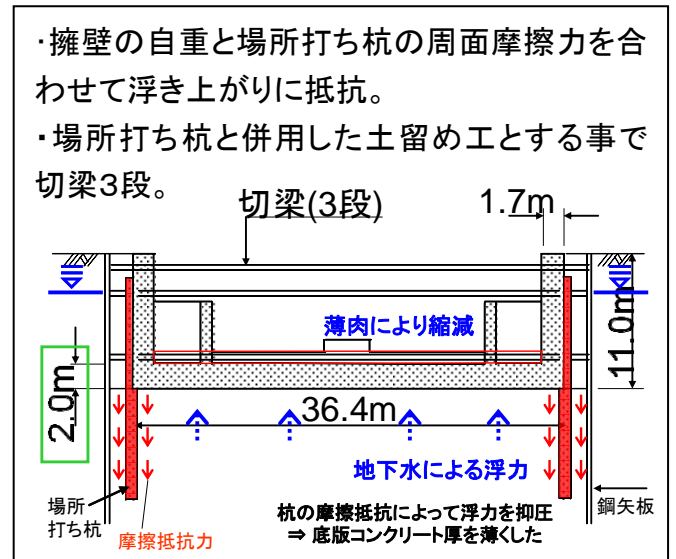
## 4. コスト縮減や代替案立案等

○場所打ち杭及び仮設形状を変更し、部材厚・土留め工法を見直す等で、約5億円のコスト縮減

【当初】



【変更】



○当該事業は、都市計画決定のもと整備を進めており、現在までに16.2km区間のうち15.2km区間が完成している。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〕

福岡外環状道路は、福岡市西南部地域の交通混雑の緩和を図るとともに、福岡都市圏の外郭を形成し、秩序ある都市の発展に寄与することを目的とした事業である。

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

事業進捗率は、事業費ベースで約98%[約2,046億円/約2,090億円]（平成21年度末）であり、そのうち用地進捗率は約100%[約1,085億円/約1,086億円]に達しており、既供用区間も15.2km[全体の約94%]である。本線については、今年度予算で完了であるものの、一部区間の側道整備や事業損失の対応を残していることから、残る事業を継続することとしたい。

# 卷 末 資 料

(客觀的評價指標)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道202号 福岡外環状道路
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	<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) =2.1 (経済的純現在価値 (B-C) =3,247億円、経済的内部収益率 (EIRR) =7.5%)</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/日以上かつ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>□ 新幹線駅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① 並行区間について：(主) 大野城二丈線 (田～御笠川) 並行区間の渋滞損失時間：15万人時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約9割削減</p> <p>対象区間 (主) 大野城二丈線 (田～御笠川)、改善見込み (旅行速度15.8km/h⇒23.0km/h)</p> <p>並行する (主) 大野城二丈線を通るバス (西鉄バス) の利便性が向上 (平日：473便/日)</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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格青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 checked="" 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 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"/> 幹線都市計画道路路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である <input checked="" type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り <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で最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input 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"/> 新線整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	<p>地域高規格道路「整備区間」に指定(H10.12)：福岡高速道路</p> <p>福岡外環状道路全線にわたりDID区域を通過(平成17年国勢調査DID区域)</p>
	暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車・高齢者・障害者・子ども・ペットの安全な移動空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい街並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心でき、くらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車・高齢者・障害者・子ども・ペットの安全な移動空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい街並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心でき、くらしの確保

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/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/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</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合）</p> <p>現道等の防災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</p> <p>現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>福岡外環状道路は、福岡県の「交通応急対策計画」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	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>CO2排出削減量：約35,350 t-CO2/年 （未整備：8,048,690t-CO2/年 ⇒ 整備後：8,013,340t-CO2/年）</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：（主）大野城二丈線（田～御笠川） 排出削減量：14 t/年、排出削減率：約4割削減</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：（主）大野城二丈線（田～御笠川） 排出削減量：1.3 t/年、排出削減率：約4割削減</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>福岡都市高速道路</p> <p>福岡市道路整備アクションプラン2011</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202号	福岡外環状道路	16.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,300~53,100	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	2,037億円	78億円	2,115億円
うち残事業分	4.6億円	—	4.6億円
基準年における 現在価値 (C)	2,936億円	50億円	2,987億円
うち残事業分	4.5億円	—	4.5億円

## 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8年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	5.3億円	0.29億円	49億円
基準年における 現在価値 (B)	5,503億円	639億円	92億円	6,233億円
うち残事業分	—	—	—	—

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.1
経済的純現在価値（事業全体）	3,247億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.5%
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

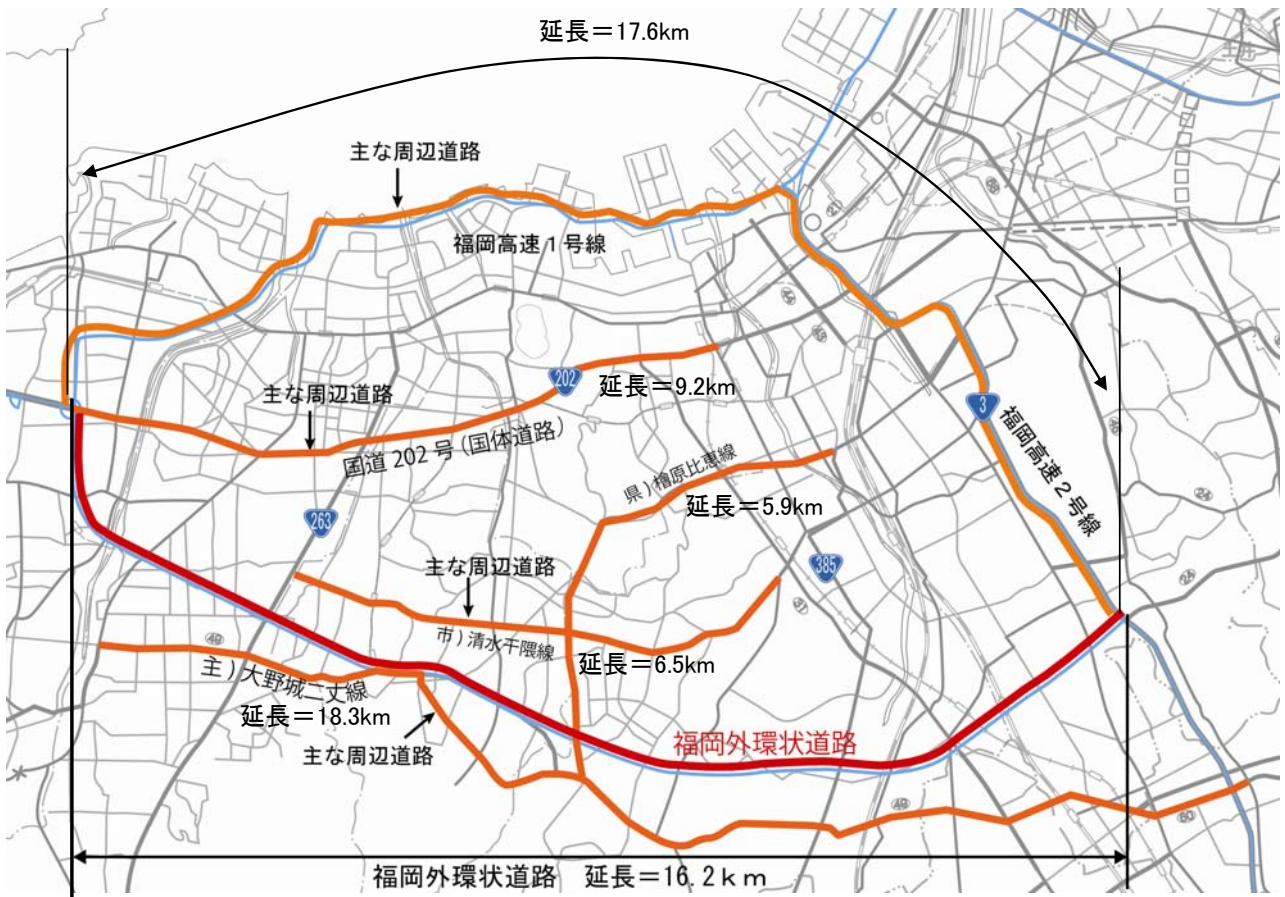
様式-3①

事業名：国道202号 福岡外環状道路

(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 【福岡外環状道路】： 16.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	32,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	32	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	180	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道) 国道202号： 9.2km	交通量	[台/日]	33,300	30,500
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	130	116
	(市) 清水干隈線： 6.5km	交通量	[台/日]	21,100	14,500
		走行時間	[分]	26	19
		走行時間費用	[億円/年]	97	49
	(主) 大野城二丈線： 18.3km	交通量	[台/日]	10,800	8,000
		走行時間	[分]	51	44
		走行時間費用	[億円/年]	104	62
	福岡高速1,2号線： 17.6km	交通量	[台/日]	49,600	44,100
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	161	144
	県) 檜原比恵線： 5.9km	交通量	[台/日]	18,400	14,900
		走行時間	[分]	21	16
		走行時間費用	[億円/年]	63	37
③その他道路合計： 7,792km	走行時間費用	[億円/年]	20,640	20,390	
			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：7,866km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,195	20,977	217

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



## 費用便益分析の条件

事業名：国道202号 福岡外環状道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成22年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ 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"/> (平成17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等が混 在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる 「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 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202号福岡外環状道路

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名: 国道202号 福岡外環状道路(事業全体)				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.12		16.2		1.94	
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	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		
-23年目	S 48	4.2681	52.4	0.20	1.5				
-22年目	S 49	4.1039	62.5	0.40	2.4				
-21年目	S 50	3.9461	66.1	0.30	1.6				
-20年目	S 51	3.7943	71.7	0.10	0.48				
-19年目	S 52	3.6484	76.0	1.9	8.3				
-18年目	S 53	3.5081	79.2	2.3	9.2				
-17年目	S 54	3.3731	81.3	2.5	9.5				
-16年目	S 55	3.2434	86.4	2.9	9.9				
-15年目	S 56	3.1187	88.6	2.7	8.7				
-14年目	S 57	2.9987	89.6	6.5	20				
-13年目	S 58	2.8834	90.5	4.9	14				
-12年目	S 59	2.7725	92.3	5.2	14				
-11年目	S 60	2.6658	93.0	5.4	14				
-10年目	S 61	2.5633	94.6	6.9	17				
-9年目	S 62	2.4647	94.4	12	29				
-8年目	S 63	2.3699	94.9	48	109				
-7年目	H 1	2.2788	97.4	80	171				
-6年目	H 2	2.1911	99.6	84	169				
-5年目	H 3	2.1068	102.4	92	173				
-4年目	H 4	2.0258	103.4	115	205				
-3年目	H 5	1.9479	103.7	159	272				
-2年目	H 6	1.8730	103.6	115	189				
-1年目	H 7	1.8009	103.0	107	171				
供用開始年次	H 8	1.7317	102.4	85	131	0.55	0.85		
1年目	H 9	1.6651	103.4	77	113	0.54	0.79		
2年目	H 10	1.6010	102.8	74	105	0.54	0.77		
3年目	H 11	1.5395	101.3	80	111	0.54	0.75		
4年目	H 12	1.4802	99.7	91	124	0.54	0.73		
5年目	H 13	1.4233	98.4	62	82	0.54	0.71		
6年目	H 14	1.3686	96.6	129	166	0.54	0.70		
7年目	H 15	1.3159	95.4	103	130	0.54	0.68		
8年目	H 16	1.2653	94.4	69	84	0.54	0.66		
9年目	H 17	1.2167	93.2	90	107	0.54	0.64		
10年目	H 18	1.1699	92.5	99	115	1.3	1.5		
11年目	H 19	1.1249	91.7	72	81	1.3	1.4		
12年目	H 20	1.0816	91.3	49	53	1.7	1.9		
13年目	H 21	1.0400	91.3	62	64	1.7	1.8		
14年目	H 22	1.0000	91.3	37	37	1.7	1.7		
15年目	H 23	0.9615	91.3	4.6	4.5	1.9	1.8		
16年目	H 24	0.9246	91.3			1.9	1.7		
17年目	H 25	0.8890	91.3			1.9	1.6		
18年目	H 26	0.8548	91.3			1.9	1.6		
19年目	H 27	0.8219	91.3			1.9	1.5		
20年目	H 28	0.7903	91.3			1.9	1.5		
21年目	H 29	0.7599	91.3			1.9	1.4		
22年目	H 30	0.7307	91.3			1.9	1.4		
23年目	H 31	0.7026	91.3			1.9	1.3		
24年目	H 32	0.6756	91.3			1.9	1.3		
25年目	H 33	0.6496	91.3			1.9	1.2		
26年目	H 34	0.6246	91.3			1.9	1.2		
27年目	H 35	0.6006	91.3			1.9	1.1		
28年目	H 36	0.5775	91.3			1.9	1.1		
29年目	H 37	0.5553	91.3			1.9	1.0		
30年目	H 38	0.5339	91.3			1.9	0.99		
31年目	H 39	0.5134	91.3			1.9	0.95		
32年目	H 40	0.4936	91.3			1.9	0.91		
33年目	H 41	0.4746	91.3			1.9	0.88		
34年目	H 42	0.4564	91.3			1.9	0.84		
35年目	H 43	0.4388	91.3			1.9	0.81		
36年目	H 44	0.4220	91.3			1.9	0.78		
37年目	H 45	0.4057	91.3			1.9	0.75		
38年目	H 46	0.3901	91.3			1.9	0.72		
39年目	H 47	0.3751	91.3			1.9	0.69		
40年目	H 48	0.3607	91.3			1.9	0.67		
41年目	H 49	0.3468	91.3			1.9	0.64		
42年目	H 50	0.3335	91.3			1.9	0.62		
43年目	H 51	0.3207	91.3			1.9	0.59		
44年目	H 52	0.3083	91.3			1.9	0.57		
45年目	H 53	0.2965	91.3			1.9	0.55		
46年目	H 54	0.2851	91.3			1.9	0.53		
47年目	H 55	0.2741	91.3			1.9	0.51		
48年目	H 56	0.2636	91.3			1.9	0.49		
49年目	H 57	0.2534	91.3	-756	-191	1.9	0.47		
合計				1,282	2,936	78	50		
単純事業費計				2,037		78			

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202号 福岡外環状道路(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 (供用開始年)	年度 (事業年)	総走行台数の年次別伸び率 (北部九州7ロー)			GDP ポレート	割引率 (A)	現在価値 (1) × (A)			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	貨物車	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A) × (2)		現在価値 (3) × (A)	現在価値 (1)~(3)	割引率%	
H 1	1	0.9441	1.02330	1.7317	102.4	0.9441	28	7.2	9.7	43	67	2.2	0.70	2.4	5.3	8.1	0.29	0.45	49	75
H 2	2	1.04335	1.02277	1.6651	103.4	0.98391	27	7.1	9.6	44	65	2.3	0.69	2.3	5.3	7.8	0.30	0.44	50	73
H 3	3	1.04173	1.0227	1.6010	102.8	1.00533	29	6.9	9.4	45	64	2.4	0.68	2.3	5.4	7.6	0.31	0.44	51	72
H 4	4	1.01320	1.00533	1.5395	101.3	1.4802	30	6.8	9.3	46	64	2.5	0.67	2.2	5.4	7.5	0.32	0.44	52	72
H 5	5	1.01303	1.00530	1.4802	99.7	1.4233	30	6.8	9.2	46	63	2.5	0.66	2.2	5.4	7.4	0.32	0.43	52	70
H 6	6	1.01286	1.00527	1.4233	98.4	1.3686	31	6.7	9.1	46	61	2.6	0.65	2.2	5.4	7.2	0.32	0.42	52	69
H 7	7	1.01270	1.00524	1.3686	96.6	1.3159	31	6.6	9.0	47	60	2.6	0.64	2.2	5.4	7.0	0.32	0.41	52	68
H 8	8	1.01254	1.00522	1.3159	95.4	1.2653	31	6.5	8.9	47	59	2.6	0.63	2.2	5.4	6.8	0.32	0.40	53	66
H 9	9	1.01238	1.00519	1.2653	94.4	1.2167	32	6.4	8.8	47	58	2.7	0.62	2.1	5.4	6.6	0.32	0.39	53	65
H 10	10	0.99932	0.99860	1.1699	92.5	1.1699	32	6.4	8.7	47	56	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 11	11	0.99932	0.99859	1.1249	92.5	1.1249	32	6.4	8.6	47	56	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 12	12	0.99932	0.99859	1.0816	91.3	1.0816	32	6.4	8.5	47	55	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 13	13	0.99932	0.99859	1.0400	91.3	1.0400	32	6.4	8.4	47	54	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 14	14	0.99931	0.99859	1.0000	91.3	1.0000	32	6.4	8.3	47	54	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 15	15	0.99931	0.99859	0.9615	91.3	0.9615	32	6.4	8.2	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 16	16	0.99931	0.99859	0.9246	91.3	0.9246	32	6.4	8.1	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 17	17	0.99931	0.99859	0.8890	91.3	0.8890	32	6.4	8.0	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 18	18	0.99931	0.99859	0.8548	91.3	0.8548	32	6.4	7.9	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 19	19	0.99931	0.99859	0.8219	91.3	0.8219	32	6.4	7.8	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 20	20	0.99931	0.99859	0.7903	91.3	0.7903	32	6.4	7.7	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 21	21	0.99931	0.99859	0.7599	91.3	0.7599	32	6.4	7.6	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 22	22	0.99931	0.99859	0.7307	91.3	0.7307	32	6.4	7.5	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 23	23	0.99931	0.99859	0.7026	91.3	0.7026	32	6.4	7.4	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 24	24	0.99846	0.99860	0.6756	91.3	0.6756	32	6.4	7.3	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 25	25	0.99845	0.99860	0.6496	91.3	0.6496	32	6.4	7.2	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 26	26	0.99845	0.99860	0.6246	91.3	0.6246	32	6.4	7.1	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 27	27	0.99845	0.99859	0.6006	91.3	0.6006	32	6.4	7.0	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 28	28	0.99845	0.99859	0.5775	91.3	0.5775	32	6.4	6.9	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 29	29	0.99844	0.99859	0.5553	91.3	0.5553	32	6.4	6.8	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 30	30	0.99844	0.99859	0.5339	91.3	0.5339	32	6.4	6.7	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 31	31	0.99844	0.99859	0.5134	91.3	0.5134	32	6.4	6.6	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 32	32	0.99844	0.99859	0.4936	91.3	0.4936	32	6.4	6.5	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 33	33	0.99843	0.99858	0.4746	91.3	0.4746	32	6.4	6.4	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 34	34	0.99026	0.99854	0.4564	91.3	0.4564	32	6.4	6.3	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 35	35	0.99016	0.99853	0.4388	91.3	0.4388	32	6.4	6.2	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 36	36	0.99006	0.99853	0.4220	91.3	0.4220	32	6.4	6.1	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 37	37	0.98996	0.99853	0.4057	91.3	0.4057	32	6.4	6.0	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 38	38	0.98986	0.99853	0.3901	91.3	0.3901	32	6.4	5.9	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 39	39	0.98976	0.99853	0.3751	91.3	0.3751	32	6.4	5.8	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 40	40	0.98965	0.99852	0.3607	91.3	0.3607	32	6.4	5.7	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 41	41	0.98954	0.99852	0.3468	91.3	0.3468	32	6.4	5.6	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 42	42	0.98943	0.99852	0.3335	91.3	0.3335	32	6.4	5.5	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 43	43	0.98932	0.99852	0.3207	91.3	0.3207	32	6.4	5.4	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 44	44	0.98920	0.99851	0.3083	91.3	0.3083	32	6.4	5.3	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 45	45	0.98909	0.99851	0.2965	91.3	0.2965	32	6.4	5.2	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 46	46	0.98897	0.99851	0.2851	91.3	0.2851	32	6.4	5.1	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 47	47	0.98884	0.99851	0.2741	91.3	0.2741	32	6.4	5.0	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 48	48	0.98872	0.99851	0.2636	91.3	0.2636	32	6.4	4.9	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
H 49	49	0.98859	0.99850	0.2534	91.3	0.2534	32	6.4	4.8	47	53	2.7	0.61	2.1	5.4	6.4	0.32	0.38	53	63
合計							6,746	1,345	670	8,761	5,503	747	135	139	1,022	639	1.55	0.92	9,938	6,233