

平成28年度 第6回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

事後評価

国道202号

ふくおかそとかんじょうどうろ

福岡外環状道路



①事業完了後5年以内の事業

②審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体が改めて
事後評価を行う必要があると判断した事業

1. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆ 目的

- 福岡外環状線は、福岡都市圏の環状ネットワークを形成し、**交通渋滞の緩和**と**秩序ある都市の発展**を支援することを目的とした事業。

◆ 事業概要

- 本事業は、**昭和48年度に事業化し、平成23年度に完成**している。

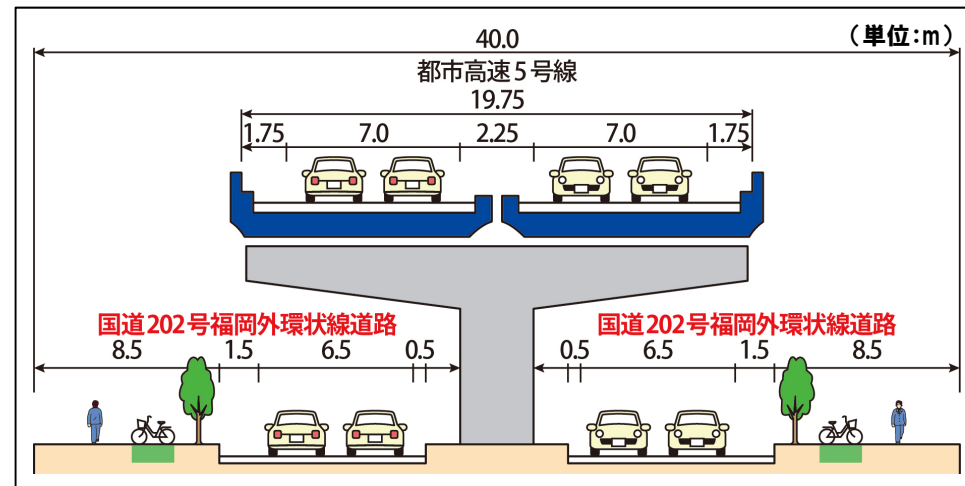
計画延長等	L=16.2km (第4種1級、設計速度50km/h)
幅員	W=40.0m (4車線)

▼ 事業経緯

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	本格的に事業着手(全線)
平成4年度	都市計画変更
平成7年度	野芥～拾六町開通(L=4.1km,2/4)
平成8～19年度	立花寺～井尻、井尻～拾六町連続開通(L=15.2km,2/4) ※井尻区間(L=1.0km)を除き暫定2車線で開通
平成21年度	的場～野芥開通(L=8.2km,4/4)
平成22年度	野芥～拾六町開通(L=4.1km,4/4)
平成23年度	立花寺～的場開通(L=3.9km,4/4)



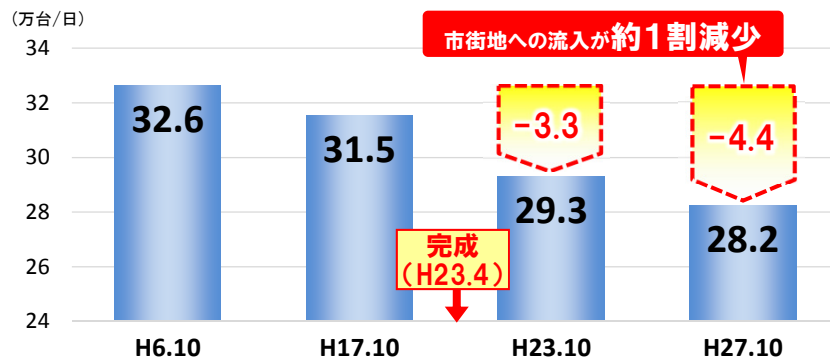
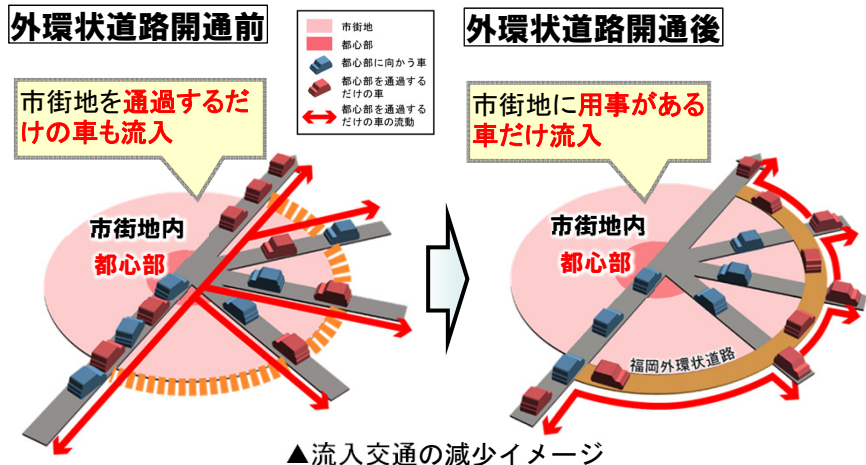
▲ 路線概要図



▲ 標準断面図

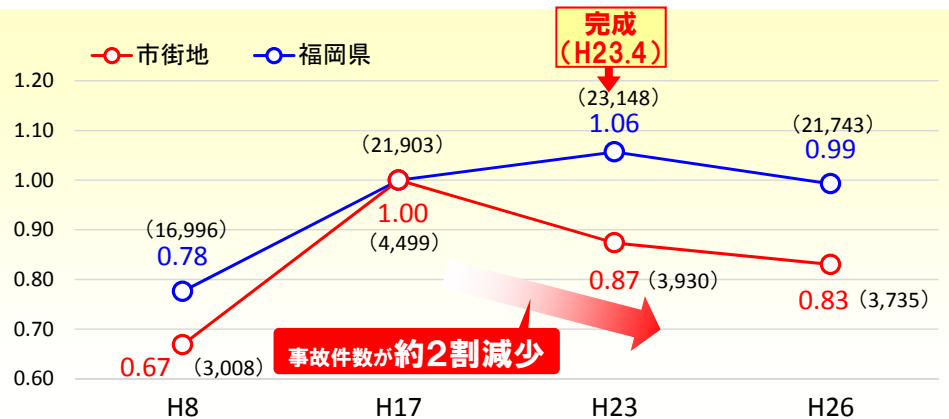
2. 事業の効果の発現状況(交通事象の変化)

- 福岡市の交通軸は国道3号、国道202号を軸としたY字型ネットワークであったため、市街地を通過(流入)する交通が都心部に集中していた。
- 外環状道路の開通により、市街地内の流入交通が減少し、死傷事故件数も減少している。



※12時間交通量調査結果に、福岡市平均昼夜率1.33(H22道路交通センサス)を乗じて日交通量を算出
 ※資料：福岡市交通量調査各年(秋期調査結果)

▲福岡市市街地への流入交通量の推移



※()内は死傷事故件数
 ※指定市道以上の路線を対象、外環状道路を含む
 資料：交通事故統合データベース(各年)

▲福岡市市街地内の死傷事故件数の推移



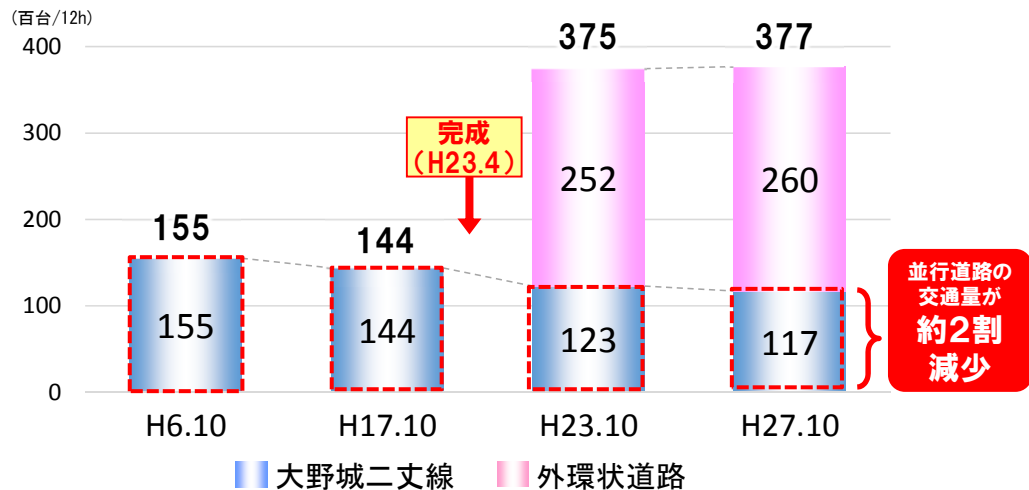
※指定市道以上の路線を対象
 ※福岡市市街地：外環状道路の内側
 ▲福岡市市街地内の流入交通量集計箇所

2. 事業の効果の発現状況(交通混雑の緩和)

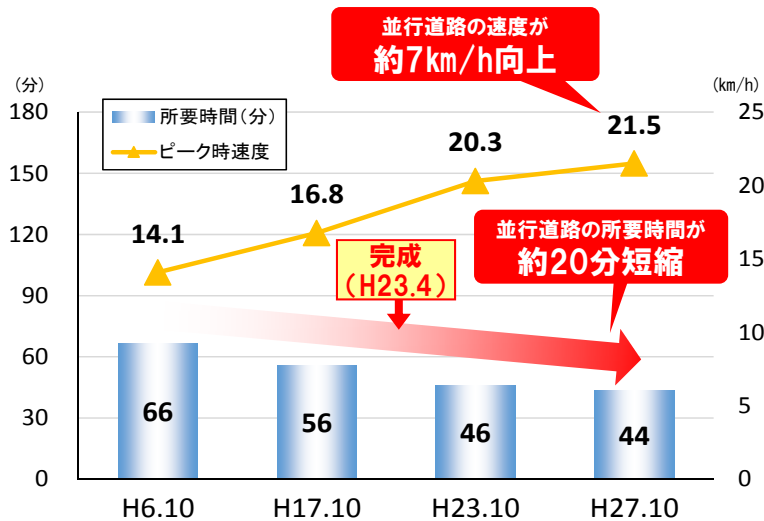
○外環状道路の开通により、並行する(主)大野城二丈線は、交通量の減少に伴い渋滞が緩和され走行性が向上している。



▲大野城二丈線の交通状況(写真①屋形原三ツ角交差点付近)



▲交通量の推移(断面①) 資料:福岡市交通量調査各年(秋期調査結果)



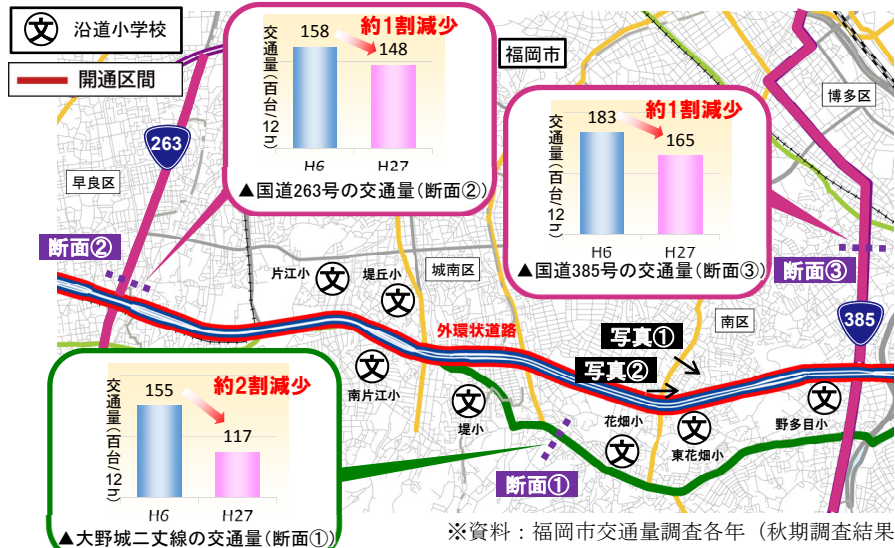
資料:道路交通センサス(H6、H17)、プローブデータ(H23、H27)

※早良区(田)~博多区(御笠川4丁目)の所要時間

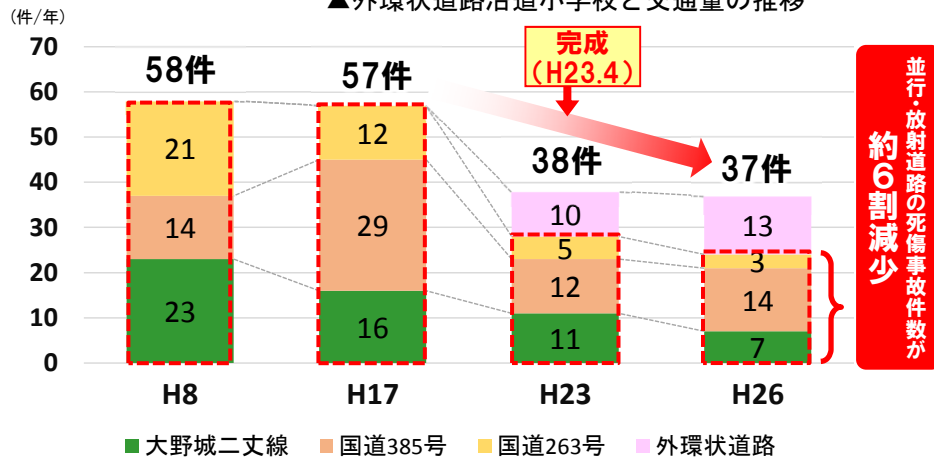
▲大野城二丈線(区間①)のピーク時平均速度と所要時間

2. 事業の効果の発現状況(歩行者の安全性向上)

- 外環状道路の開通による周辺道路の交通量減少により、歩行者事故が約6割減少している。
- また、新たな歩行空間の形成により、外環状道路を利用する約6割の方が歩行時の安全・安心を実感するなど歩行者の安全性が向上している。

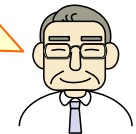


▲外環状道路沿道小学校と交通量の推移

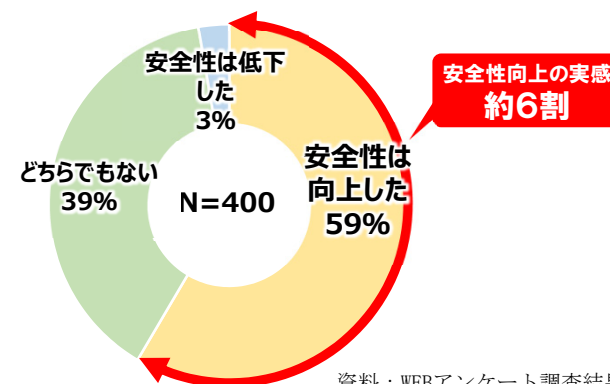


▲通学状況(東花畑小学校、南区屋形原付近)

- ・外環開通前と比べ、学校周辺の狭い生活道路に入る車が減少し、通学時の危険性が低下しています。
- ・外環の歩道は、広くて自転車と錯綜しにくいので、安全な通学路として利用しています。



資料：東花畑小ヒアリング調査(H28.11)



資料：WEBアンケート調査結果(H28.10)

▲歩行時の安全性の実感

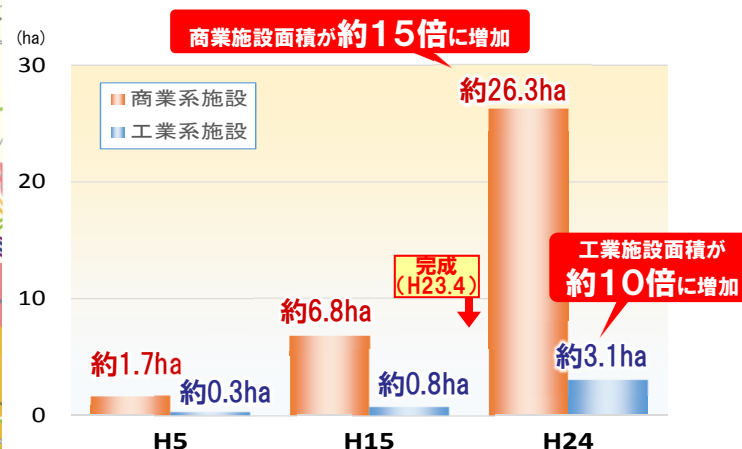
2. 事業の効果の発現状況(企業立地の促進)

- 外環状道路の都市計画決定に伴い沿線地域へ市街化区域が拡大したことで商業・工業施設の床面積は10倍以上へ拡大し、新たな企業立地を促進するなど都市の発展を支援している。
- また、新たな企業立地により、沿線地域の新規雇用者も増加している。



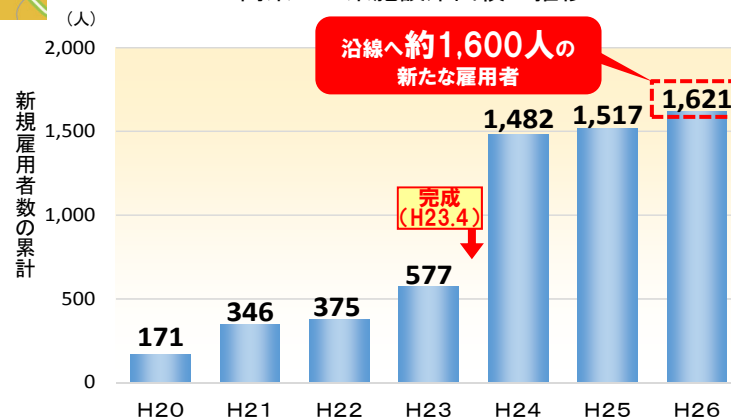
▲市街化区域の広がり と 商業・工業施設の立地

資料：S40、H23福岡市都市計画図
H5、H24福岡市都市計画基礎調査



資料：H5、H15、H24福岡市都市計画基礎調査

▲外環状道路沿道(100m範囲)に立地する
商業・工業施設床面積の推移



資料：福岡市企業誘致課

▲外環状道路沿線地域の新規雇用者数の推移

※沿線地域：南区、西区、早良区、城南区



・外環状道路等の整備に伴う周辺地域の市街地形成により、将来の高い集客力が見込まれたことと、幹線道路沿いでアクセスが良いことから、当地に店舗を立地しました。

資料：沿線立地施設ヒアリング調査 (H28.11)



・元々あった当事業所を別の事業所と集約して、規模を拡大しました。外環状道路の利用により、商品搬送の遅延がなくなり、効率的な搬送ができています。

資料：沿線立地施設ヒアリング調査 (H28.11)



2. 事業の効果の発現状況(公共交通の利便性向上)

- 外環状道路の開通にあわせて福大病院と西鉄大橋駅を結ぶ新たなバス路線が新設され、沿線に多く立地している病院へのアクセスなど公共交通の利便性が向上している。
- また、渋滞緩和により、並行道路を運行するバスの定時性が向上している。



外環状道路を活用した新設バス本格運行までの取組み

鉄道が利用しにくい福岡市南部地域の公共交通の利便性向上のため、沿線病院や行政、交通事業者が一体となって新たなバス路線を検討

【構成機関】

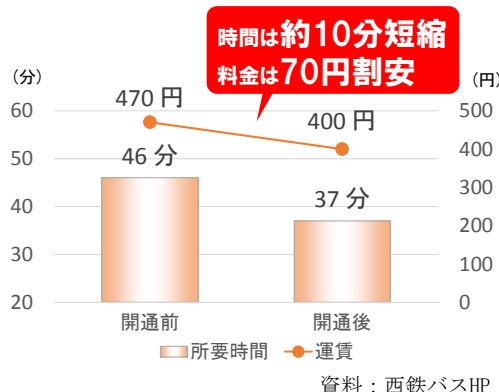
国土交通省:九州地方整備局、九州運輸局
 沿線病院:福岡大学病院等7施設
 福岡市:道路下水道局、保健福祉局、住宅都市局
 交通事業者:西日本鉄道株式会社

【オブザーバー】

(社)九州建設技術管理協会
 NPO法人まち・みち・ネット福岡
 福岡北九州高速道路公社
 交通体系を考える会

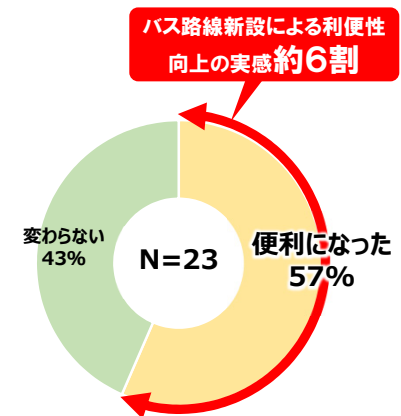
【バス運行実現までの流れ】

平成20.8～平成24.9:構成機関による勉強会や検討会等を実施
 平成23.1～平成23.4:外環バスの社会実験
 平成23.10～平成24.10:社会実験後、地元要望が高く1年間の試行運行
 平成24.10～:外環バスの本格運行が実現



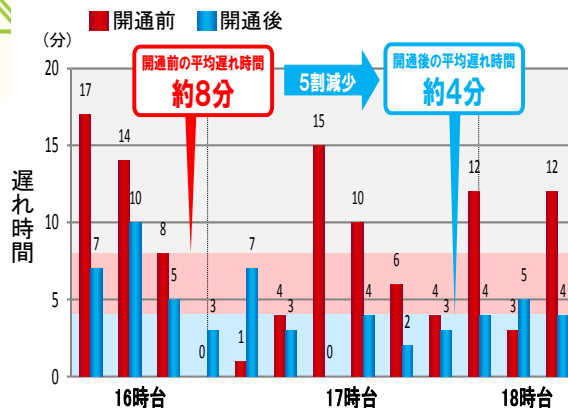
▲外環バスと他路線バスの比較 (大橋駅～福大病院間)

※所要時間と運賃は開通前:行き先番号6番、開通後:外環1番のバスで比較



▲公共交通の利便性向上の実感

資料:WEBアンケート調査 (H28.10)



▲博多～早良営業所(200番)の遅れ時間の変化

※データ:バスナビログデータ(完成前:H22年9月2,28日 完成後:H23年9月6,14日)、タピーク(16～18時台)について集計

・外環状道路整備により、並行道路や交差道路(国道263号)の渋滞が緩和され、200番(営業所～博多駅)などは開通前に比べるとバスの遅れが改善されました。



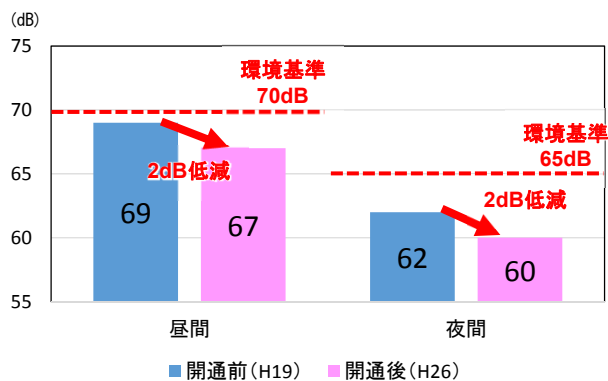
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	前回評価 (H22年度)	今回評価 (H28年度)		主な変更点
事業延長	L=16.2km	L=16.2km		
幅員	W=40m(4車線)	W=40m(4車線)		
事業費	約2,090億円	約2,090億円		
交通量	203～543百台 (H42推計)	204～552百台 (H42推計)	280～439百台 (H27実測)	将来交通需要の変更による増
(参考)費用対効果 (B/C)	2.1	2.2	—	

4. 事業実施による環境の変化

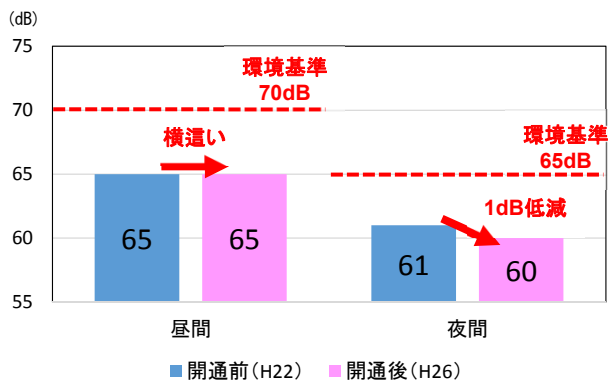
- 外環状道路開通後、並行する大野城二丈線の騒音レベルは昼夜ともに低減傾向にあり、環境基準を達成している。
- また、外環状道路の騒音レベルは、昼夜ともに環境基準値を達成している。

■並行区間（大野城二丈線）



▲地点①

※調査地点：(主) 大野城二丈線 城南区梅林～早良区野芥1丁目9
資料：H19年、H26年福岡市自動車騒音常時監視結果



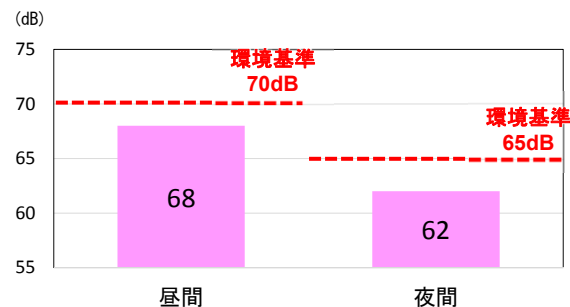
▲地点②

※調査地点：(主) 大野城二丈線 博多区春町2丁目6～博多区寿町1丁目2
資料：H22年、H26年福岡市自動車騒音常時監視結果

■位置図



■対象区間（外環状道路）



※調査地点：国道202号 西区橋本2丁目
資料：H27年福岡国道事務所調査結果

5. 対応方針(案)

○改善措置の必要性

- ◆福岡外環状道路は、福岡都市圏の環状ネットワークを形成し、交通渋滞の緩和と秩序ある都市の発展を支援することを目的とした延長約16.2kmの事業である。
- ◆福岡外環状道路の整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「市街地形成の促進」等について、**一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。**

○今後の事後評価の必要性

- ◆事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、**更なる事後評価の必要はない。**

○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆福岡市西南部地域で外環状道路を利用した公共交通の利便性向上を図るため、沿線病院や行政、交通事業者等による勉強会や検討会等を実施し、社会実験と試行運行を経て大橋駅から福大病院のバス路線新設を実現することができた。
- ◆社会資本を有効に活用するためには、地域ニーズを踏まえて公共交通等の道路の活用方策を検討し、本格実施に向けた関係機関との十分な調整、協議を行うことが重要である。

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	一般国道202号 福岡外環状道路
事業主体	九州地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 □ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 □ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 □ 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の状況 □ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 □ 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向上の状況 □ 現道等における総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 □ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 	<p>区間別（並行区間）について：（主）大野城二又線（田～御笠川） 並行区間の損失時間：191万人・時間/年 並行区間の損失削減率：約5割削減</p> <p>対象区間（主）大野城二又線（田～御笠川） 改善状況（旅行速度14.1km/h⇒21.5km/h）</p> <p>博多～早良営業所間を通るバスの遅れ時間が改善（平均遅れ時間8分⇒4分）</p>	
	物流効率化の支援		
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 □ 中心市街地内で行われたことによる効果 □ 幹線都市計画道路路線密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である ■ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路路線密度が向上 □ 100戸以上又は5ha以上への連絡道路となった 	福岡市市街地の交通渋滞の緩和、及び福岡市の都市の発展に寄与

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<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 <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が解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新植整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 <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としての効果	<p>福岡市の観光入り込み客数の増加（14.5百万人→17.8百万人） 福岡市博多区⇒糸島市 約18分短縮〔整備前約95分⇒整備後77分〕</p>
2. 暮らし	個性ある地域の形成 歩行者・自転車利用空間の形成 無電柱化による美しい町並みの形成 安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において無電柱化を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	<p>歩道及び自転車道の整備により、歩行者・自転車通行の快適性、安全性が向上。</p> <p>当該道路整備に伴い、福大病院からの時間圏が拡大（福大病院から10分圏カバー人口が約3.6万人の増加）</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>■ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <p>■ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</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が解消</p> <p>対象区間が、新道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5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)</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</p> <p>■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</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</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が解消</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</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</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p>	<p>並行区間の自動車交通量(主)大野城二又線:19,878台/12h(H6)⇒18,340台/12h(H27) 並行区間の歩行者死傷事故数の減少(主)大野城二又線:23件(H8)⇒7件(H26)</p> <p>歩道及び自転車道の整備により、沿線小学校的通学時の安全性が向上</p> <p>福岡外環状道路は、第一次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> <p>福岡都市高速環状線の代替路として機能する。</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NO_x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た区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果</p>	<p>CO₂排出削減量:31,367t-CO₂/年</p> <p>評価対象区間(現道):国道202号(堅粕1～外環西口) 排出削減量:3.9t-NO_x/年、排出削減率:約1割削減</p> <p>評価対象区間(現道):国道202号(堅粕1～外環西口) 排出削減量:0.2t-SPM/年、排出削減率:約1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整備の必要性または一体的整備による効果</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに関する効果</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</p>	<p>福岡市道路整備アクションプラン2011</p> <p>福岡都市高速道路と一体となって環状ネットワークを形成</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
一般国道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
20,400~55,200	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28年度		
単年合計	2,037億円	125億円	2,162億円
基準年における 現在価値 (C)	3,542億円	98億円	3,640億円

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28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)	7,012億円	776億円	105億円	7,892億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	2.2
経済的純現在価値 (B-C)	4,252億円
経済的内部収益率 (EIRR)	7.6%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道202号 福岡外環状道路

(推計時点 H42年)

			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	[台/日]	0.00	34,700	
	走行時間	[分]	0.00	34	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	207.47	
②主な周辺道路	現道) 国道202号： 10.1km	交通量	[台/日]	40,300	37,900
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	181.85	162.96
	(市)清水干隈線： 6.5km	交通量	[台/日]	20,300	15,200
		走行時間	[分]	27	21
		走行時間費用	[億円/年]	103.15	55.78
	(主)大野城二丈線： 15.6km	交通量	[台/日]	12,500	8,800
		走行時間	[分]	50	41
		走行時間費用	[億円/年]	121.67	65.22
	福岡高速1,2号線： 17.6km	交通量	[台/日]	51,900	44,700
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	161.68	139.07
	県)檜原比恵線： 5.9km	交通量	[台/日]	17,800	11,600
		走行時間	[分]	22	15
		走行時間費用	[億円/年]	67.75	30.29
	市)博多駅春日原2号線 4.7km	交通量	[台/日]	36,900	30,900
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	64.50	53.53
	市)下月隈高木線 2.8km	交通量	[台/日]	27,600	14,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	33.48	17.75
	市)堅粕西新2号線 2.5km	交通量	[台/日]	26,900	20,000
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	27.39	20.21
市)千代今宿線 2.3km	交通量	[台/日]	35,800	31,400	
	走行時間	[分]	5	5	
	走行時間費用	[億円/年]	32.46	28.59	
③その他道路合計： 2,218.0km	走行時間費用	[億円/年]	9,384.43	9,152.71	
			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：2302.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,178.36	9,933.58	244.78

事業名：一般国道202号 福岡外環状道路



費用便益分析の条件

事業名：一般国道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28年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>
		複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線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：一般国道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	■	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他()	□	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	□
			維持管理費を考慮	□
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
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:一般国道202号 福岡外環状道路				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.21	16.2	3.33	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-23年目	S 48	5.4005	56.1	0.20	1.80		
-22年目	S 49	5.1928	66.9	0.40	2.90		
-21年目	S 50	4.9931	70.7	0.30	1.98		
-20年目	S 51	4.8010	76.7	0.10	0.58		
-19年目	S 52	4.6164	81.3	1.90	10.07		
-18年目	S 53	4.4388	84.7	2.27	11.10		
-17年目	S 54	4.2681	86.9	2.50	11.46		
-16年目	S 55	4.1039	92.4	2.90	12.02		
-15年目	S 56	3.9461	94.8	2.70	10.49		
-14年目	S 57	3.7943	95.8	6.50	24.01		
-13年目	S 58	3.6484	96.8	4.90	17.23		
-12年目	S 59	3.5081	98.7	5.20	17.24		
-11年目	S 60	3.3731	99.5	5.40	17.09		
-10年目	S 61	3.2434	101.2	6.90	20.64		
-9年目	S 62	3.1187	101.0	12.10	34.87		
-8年目	S 63	2.9987	101.5	47.80	131.76		
-7年目	H 1	2.8834	104.2	79.98	206.56		
-6年目	H 2	2.7725	106.5	84.16	204.37		
-5年目	H 3	2.6658	109.1	92.32	210.49		
-4年目	H 4	2.5633	110.6	114.80	248.26		
-3年目	H 5	2.4647	110.9	158.54	328.73		
-2年目	H 6	2.3699	110.8	114.55	228.59		
-1年目	H 7	2.2788	109.9	107.42	207.81		
供用開始年次	H 8	2.1911	109.5	84.95	158.60	0.70	1.31
1年目	H 9	2.1068	110.4	77.14	137.35	0.70	1.25
2年目	H 10	2.0258	109.9	73.87	127.05	0.70	1.20
3年目	H 11	1.9479	108.4	79.95	134.04	0.70	1.17
4年目	H 12	1.8730	107.2	91.26	148.76	0.70	1.14
5年目	H 13	1.8009	105.7	62.10	98.71	0.70	1.11
6年目	H 14	1.7317	103.8	128.55	200.09	0.70	1.09
7年目	H 15	1.6651	102.3	103.48	157.14	0.70	1.06
8年目	H 16	1.6010	101.0	68.92	101.93	0.70	1.04
9年目	H 17	1.5395	99.6	89.61	129.24	0.70	1.01
10年目	H 18	1.4802	98.7	99.33	138.99	1.69	2.36
11年目	H 19	1.4233	97.6	72.27	98.33	1.69	2.30
12年目	H 20	1.3686	96.8	48.66	64.19	2.29	3.02
13年目	H 21	1.3159	95.6	62.03	79.66	2.29	2.94
14年目	H 22	1.2653	93.7	34.28	43.19	2.59	3.26
15年目	H 23	1.2167	92.1	3.52	4.34	2.59	3.19
16年目	H 24	1.1699	91.3	3.33	3.99	3.08	3.68
17年目	H 25	1.1249	91.1			3.08	3.55
18年目	H 26	1.0816	93.3			3.08	3.33
19年目	H 27	1.0400	93.3			3.08	3.20
20年目	H 28	1.0000	93.3			3.08	3.08
21年目	H 29	0.9615	93.3			3.08	2.96
22年目	H 30	0.9246	93.3			3.08	2.85
23年目	H 31	0.8890	93.3			3.08	2.74
24年目	H 32	0.8548	93.3			3.08	2.63
25年目	H 33	0.8219	93.3			3.08	2.53
26年目	H 34	0.7903	93.3			3.08	2.43
27年目	H 35	0.7599	93.3			3.08	2.34
28年目	H 36	0.7307	93.3			3.08	2.25
29年目	H 37	0.7026	93.3			3.08	2.16
30年目	H 38	0.6756	93.3			3.08	2.08
31年目	H 39	0.6496	93.3			3.08	2.00
32年目	H 40	0.6246	93.3			3.08	1.92
33年目	H 41	0.6006	93.3			3.08	1.85
34年目	H 42	0.5775	93.3			3.08	1.78
35年目	H 43	0.5553	93.3			3.08	1.71
36年目	H 44	0.5339	93.3			3.08	1.64
37年目	H 45	0.5134	93.3			3.08	1.58
38年目	H 46	0.4936	93.3			3.08	1.52
39年目	H 47	0.4746	93.3			3.08	1.46
40年目	H 48	0.4564	93.3			3.08	1.41
41年目	H 49	0.4388	93.3			3.08	1.35
42年目	H 50	0.4220	93.3			3.08	1.30
43年目	H 51	0.4057	93.3			3.08	1.25
44年目	H 52	0.3901	93.3			3.08	1.20
45年目	H 53	0.3751	93.3			3.08	1.16
46年目	H 54	0.3607	93.3			3.08	1.11
47年目	H 55	0.3468	93.3			3.08	1.07
48年目	H 56	0.3335	93.3			3.08	1.03
49年目	H 57	0.3207	93.3	-758.71	-243.32	3.08	0.99
合計				1,278.39	3,542.33	124.86	97.59
単純事業費計				2,037.10		124.86	

注1) 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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道202号	福岡外環状道路	4	16.2km

■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				82,020	
	改良費				62,024	
		土工	m ³	1,550,442	2,912	切土、盛土等
		軟弱地盤改良工	m ³	68,715	179	
		法面工	m ²	8,505	5	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	17,013	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	6,850	106	
		函渠工	m	2,227	21,427	
		排水工	m	36,895	2,199	
		中央分離帯工	m	16,201	393	
		雑工	式	1	17,789	構造物撤去工、道路植栽工等
	橋梁費				10,154	
		100m以上	m	984	6,530	連続高架橋3橋
		100m未満	m	523	3,624	PC橋16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				6,255	
		車道舗装	m ²	325,693	5,129	
		歩道舗装	m ²	122,442	1,126	
	付帯施設費				3,587	
		交通管理施設工	式	1	3,425	標識工、防護柵工、道路照明灯等
		遮音壁	m	780	162	
②	用地及補償費				108,400	
	用地費		m ²		75,871	
		宅地	m ²	448,383	72,902	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²	24,817	2,969	
	補償費		式	1	32,528	
③	間接経費		式	1	18,580	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				209,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道202号	福岡外環状道路	4	16.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	16.2	2,734	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,768	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			13,502	

【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出