

国道497号  
(西九州自動車道)

今宿道路

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-4- 1
(1) 西九州自動車道の概要及び整備効果	道路-4- 1
(2) 今宿道路の概要	道路-4- 5
2. 事業の必要性	道路-4- 7
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-4- 7
(2) 事業の効果・必要性	道路-4-16
(3) 事業の投資効果	道路-4-24
(4) 事業の進捗状況	道路-4-25
3. 事業の進捗の見込み	道路-4-27
(1) 今後の事業の見通し	道路-4-27
(2) 地域の協力体制	道路-4-27
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-4-29
4. 事業費の変動要因	道路-4-30
5. コスト縮減や代替案立案等	道路-4-31
6. 対応方針（案）	道路-4-31
巻末資料	道路-4-32

# 1. 事業の概要

## (1) 西九州自動車道の概要及び整備効果

### ① 事業の概要

西九州自動車道は高規格道路網の一環として計画された道路であり、一般国道の自動車専用道路として整備され、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。

本道路は福岡市を起点として、唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市を経由して武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。

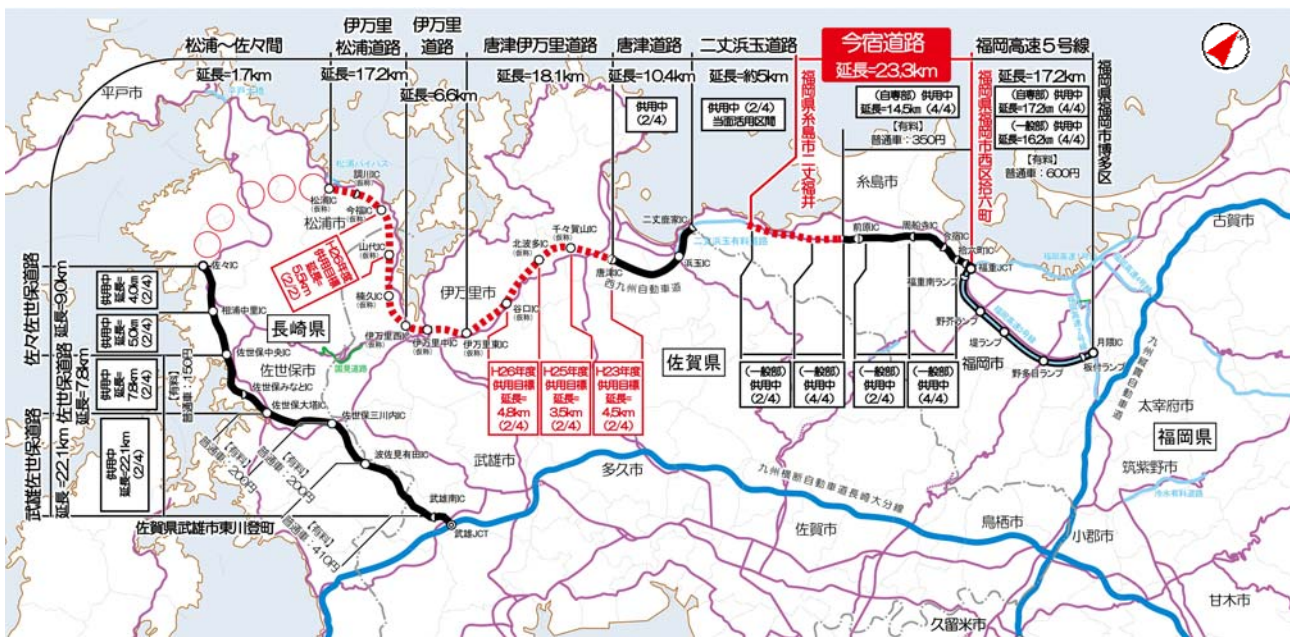
福岡市及び武雄市の両方向から整備を進めてきており、現在までに福重 JCT から前原 IC（福岡前原道路）を4車線で、二丈鹿家 IC～唐津 IC（唐津道路）、佐々 IC～武雄 JCT（武雄佐世保道路と佐世保道路と佐々佐世保道路）を暫定2車線で供用している。



▲九州の高規格幹線道路網図

### 西九州自動車道 延長=約 150km

### 今回事業評価区間



▲西九州自動車道道路網図

H23. 10 現在

凡 例	
■ (Red)	供用中 西九州自動車道
■ (Blue)	事業区間
■ (Green)	西九州自動車道基本計画区間
○ D	フル及びパーフェクトインター (未供用のIC名称は仮称)
■ (Blue)	高速道路
■ (Purple)	供用中 一般国道
■ (Light Purple)	未供用 一般国道
■ (Light Blue)	供用中 有料道路・都市高速道路
■ (Dark Blue)	事業区間 有料道路・都市高速道路

全体延長	約150km
事業中延長	51km
供用中延長(自専部)	87km

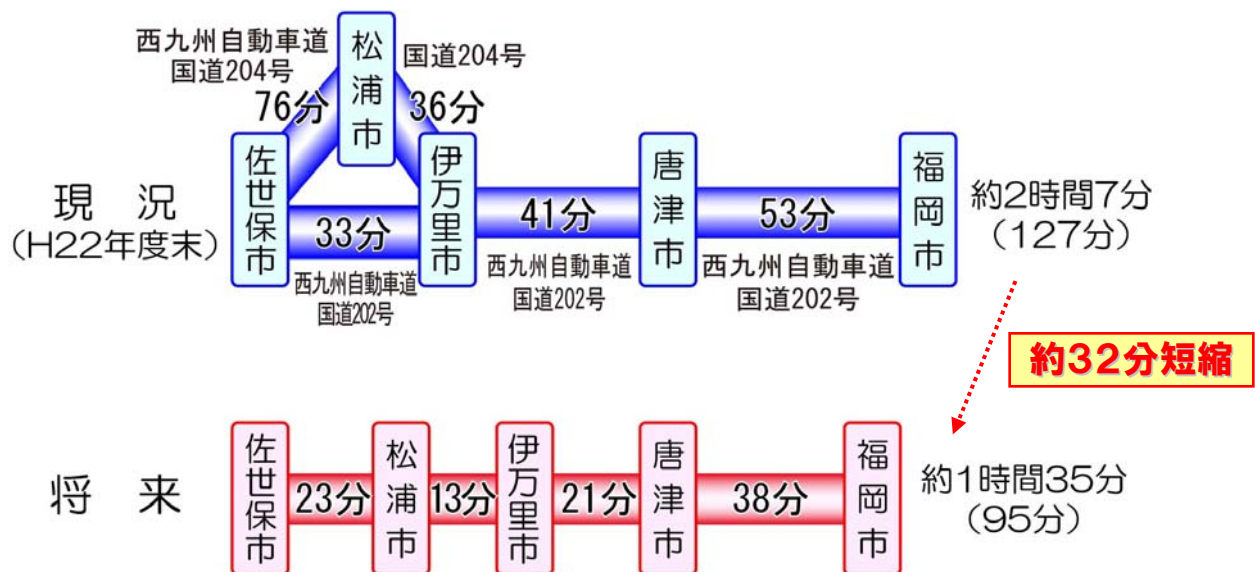
※供用中延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間を含む。

## ② 事業の効果・必要性

### 効果・必要性 1：地域間の交流連携の支援

- 西九州自動車道の整備により、福岡市から佐世保市間の所要時間は、現況（H22年度末）の約2時間5分から約1時間36分へと約29分短縮され、地域間の交流連携を支援する。

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、松浦市および佐世保市の主要都市が存在しているが、これら都市間の現況所要時間は最低でも30分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現況（H22年度末）の所要時間は約2時間7分となっている。今後の西九州自動車道の整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現況の約2時間7分→約1時間35分へと約32分短縮され、地域間の交流連携を支援する。



※天神北ランプを起点とし、各都市間は想定しているそれぞれのIC予定地付近との時間。

資料：H22 道路交通センサス

#### ▲西九州自動車道沿線主要都市間の所要時間の変化



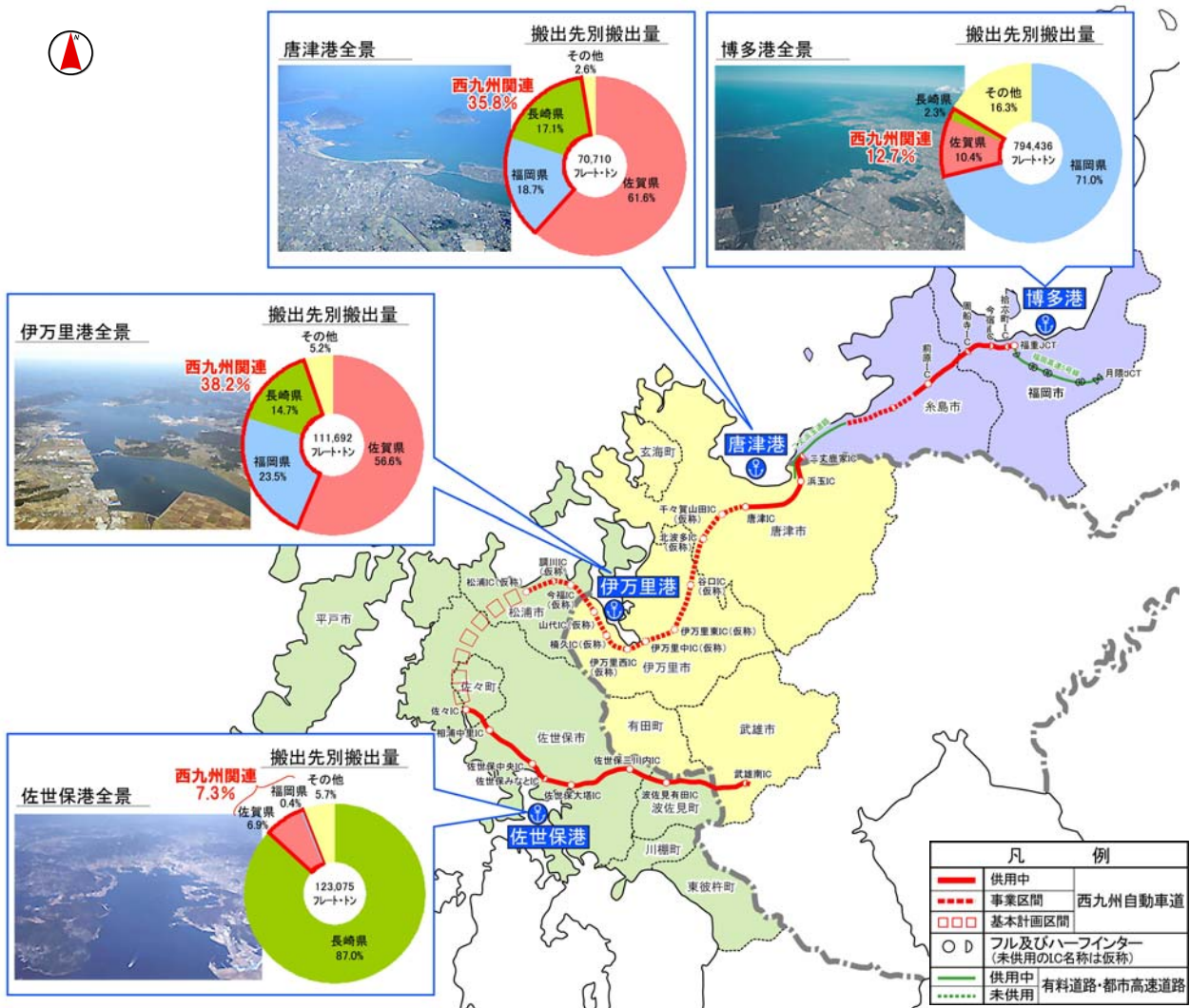
## 効果・必要性 2：物流の効率化支援

- 西九州自動車道沿線には、国際拠点港湾「博多港」、重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在する。これらの港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず西九州自動車道沿線方向へ搬出され、特に、唐津港・伊万里港における搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出である。
- 西九州自動車道の整備により、広域的な物流の支援が期待される。

西九州自動車道沿線には海外との物流の玄関口となる拠点港湾が連なっている。

港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず、西九州自動車道沿線方向に搬出されている。特に、唐津港・伊万里港搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出となり、西九州自動車道の整備により、これらの広域的な物流を支援することが期待される。

※実入りに空コンを加えた外貨コンテナ取扱量。



資料：九州地方整備局港湾空港部 HP  
平成17年陸上出入貨物調査

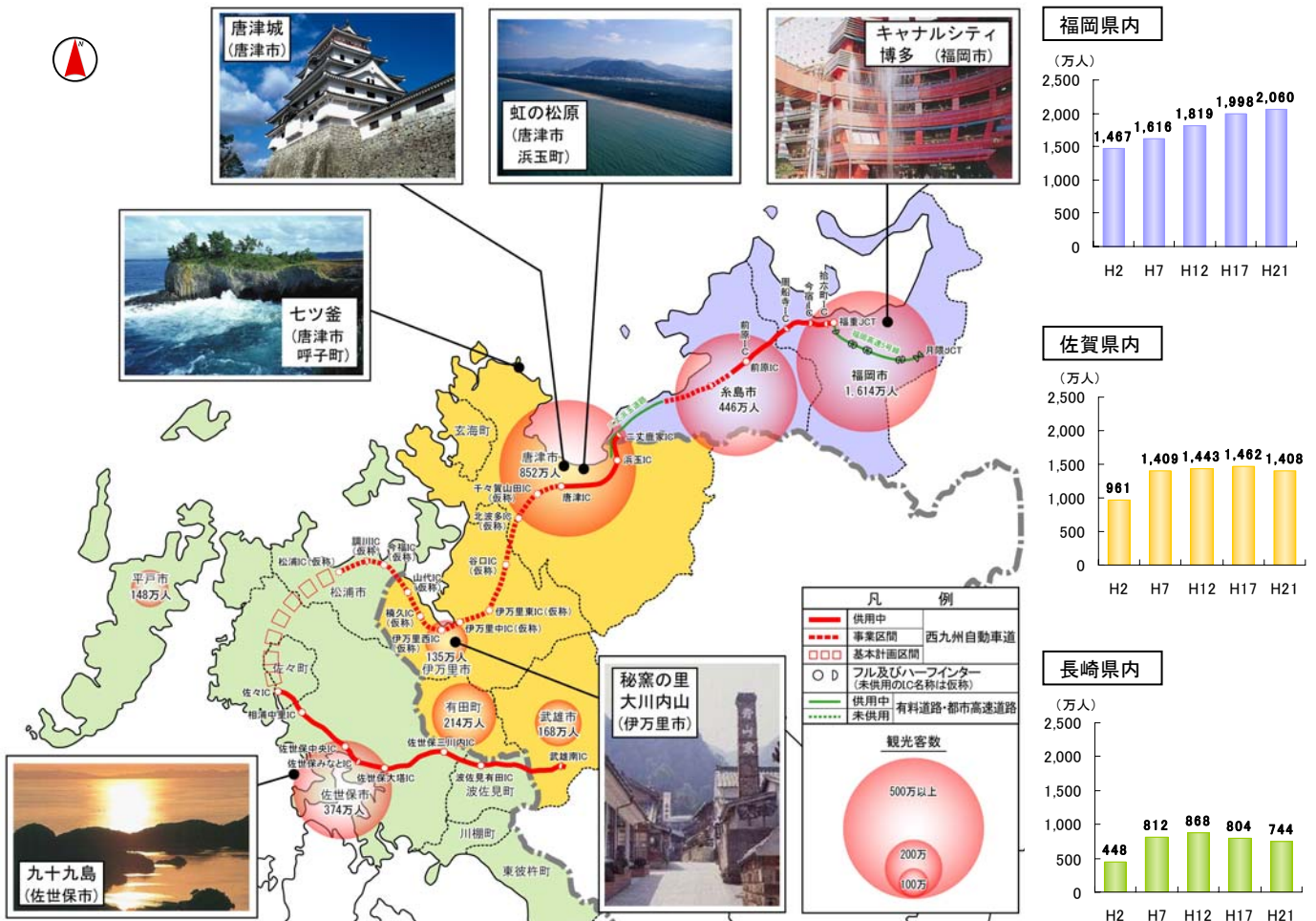
### ▲西九州自動車道沿線の国際拠点港湾・重要港湾

## 効果・必要性3：活力ある地域づくりの支援

- 西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。
- 福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降観光客数が増加傾向にあるものの、佐賀県、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、観光客数が近年減少する傾向にある。
- 西九州自動車道の整備により、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。

西九州自動車道沿線地域には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降、観光客数は増加傾向にある。一方、佐賀県の西九州自動車道沿線地域では、H17年をピークに、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、H12年をピークにそれぞれ減少に転じている。

西九州自動車道が整備されることにより、沿線の観光拠点間のアクセス性が向上し、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。



※H22.4.1時点の市町村で集計  
 ※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)  
 ※佐世保市：江迎町、鹿町町が佐世保市に編入(平成22年3月31日)  
 ※観光客数100万人以上の市町村のみ記載

資料：佐賀県観光客動態調査、長崎県観光統計、福岡県観光入込客推計調査、伊万里市観光協会HP

### ▲西九州自動車道沿線の観光客数分布(H21)と推移

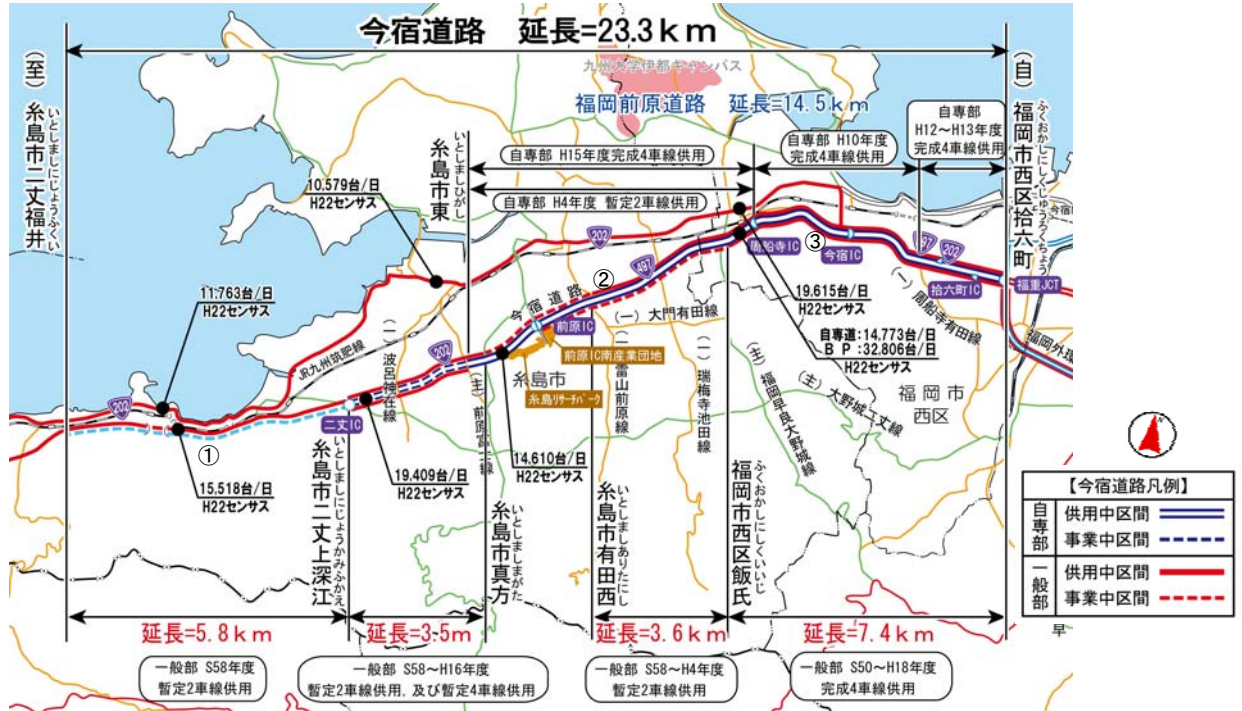


## (2) 今宿道路の概要

### ① 事業概要・目的

今宿道路は、西九州自動車道（福岡県福岡市～長崎県武雄市）の一部を形成し、福岡市西区拾六町から糸島市二丈福井に至る延長 23.3 km の道路である。本道路の整備により、福岡市と他都市との連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑の緩和が期待される。

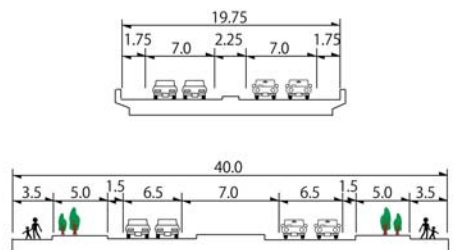
現在、自専道部は福重 JCT～前原 IC 間の延長 14.5 km が供用。一般部は福岡市西区拾六町～福岡市西区飯氏間の延長 7.4 km が供用。



### ② 計画諸元

事業名	国道497号 今宿道路			
事業区間	起点	ふくおかけんふくおかしにしくじゅうろくちょう 福岡県福岡市西区拾六町		
	終点	ふくおかけんいとしましにじょうふくい 福岡県糸島市二丈福井		
延長	23.3 km			
計画交通量	自専部	①24,600台/日	②23,700台/日	③17,400台/日
	一般部	① - 台/日	②31,800台/日	③42,300台/日

### ③ 標準横断図 (単位: m)



区分	区間	延長 (km)	道路規格	設計速度 (km/h)	幅員 (m)	車線数
自専部	ふくおかしにしくじゅうろくちょう 福岡市西区拾六町～ふくおかしにしくせんじ 福岡市西区周船寺	6.5	第1種第3級	80	19.75	4
	ふくおかしにしくせんじ 福岡市西区周船寺～いとしましひがし 糸島市東	8.0	第1種第2級	100	22.0～23.5	4
	いとしましひがし いとしましにじょうかみふかえ 糸島市東～糸島市二丈上深江	3.0	第1種第2級	100	20.5～23.5	4
一般部	ふくおかしにしくじゅうろくちょう 福岡市西区拾六町～ふくおかしにしくいじ 福岡市西区飯氏	7.4	第4種第1級	60	40.0	4
	ふくおかしにしくいじ いとしましたく 福岡市西区飯氏～糸島市多久	5.0	第4種第1級	60	40.0～51.5	4
	いとしましたく いとしましにじょうかみふかえ 糸島市多久～糸島市二丈上深江	5.1	第3種第2級	60	42.0～43.5	2
	いとしましにじょうかみふかえ いとしましにじょうふくい 糸島市二丈上深江～糸島市二丈福井	5.8	*第3種第2級	60	16.25	4

\*アクセスコントロールされた準自専道

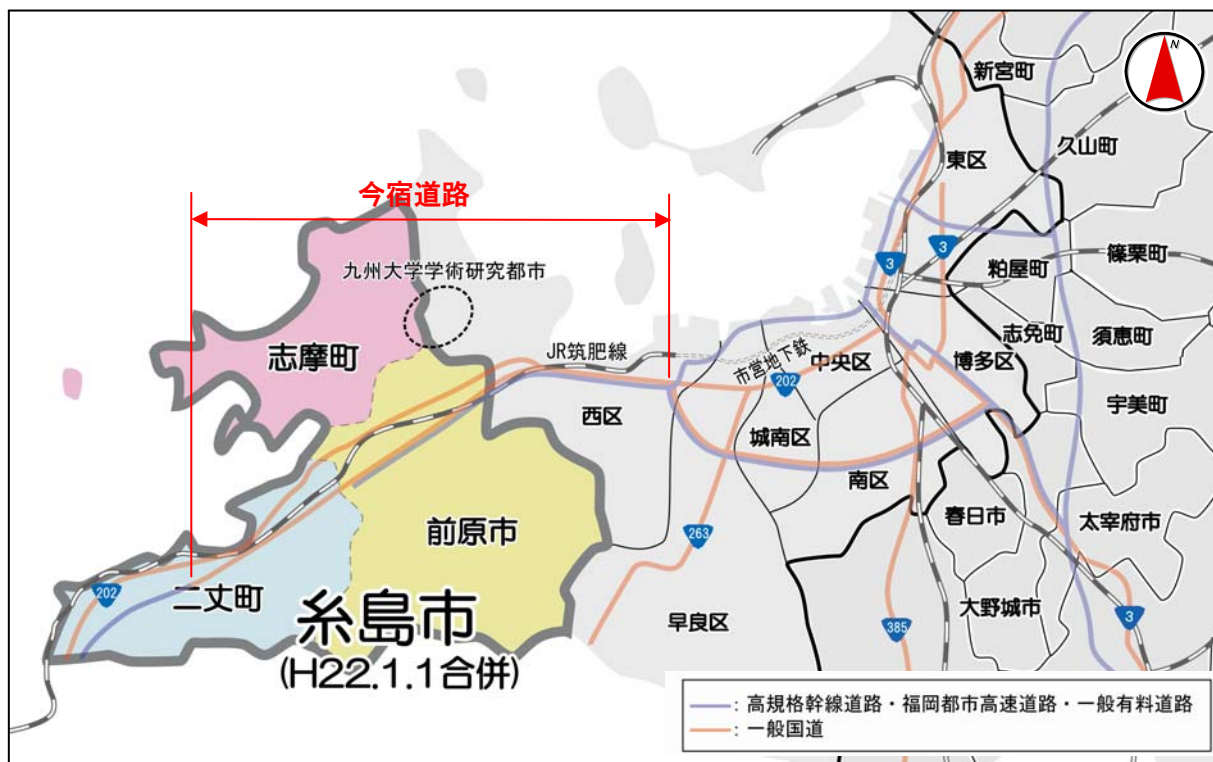
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### ① 市町村合併の状況

計画路線は、福岡市西区を起点、糸島市を終点としており、糸島市は、今宿道路、福岡都市高速道路等の道路整備、JR筑肥線の福岡市営地下鉄の相互乗り入れによる福岡都心部への利便性向上を背景に、福岡市のベッドタウンとして発展している。

また、福岡市西区と糸島市では、九州大学学術研究都市の整備が進められており、さらなる発展が期待される。

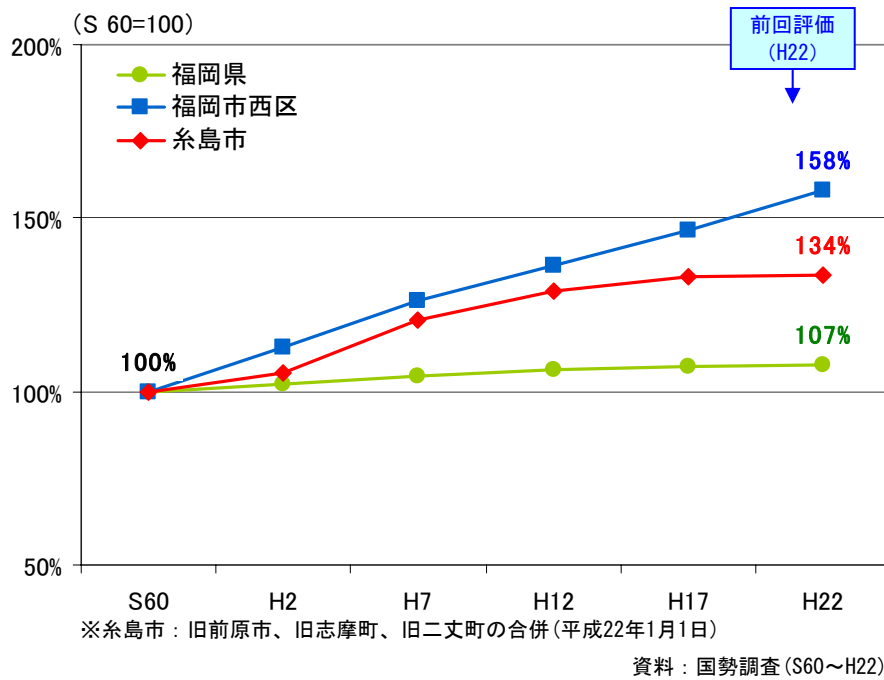


▲市町村合併の状況

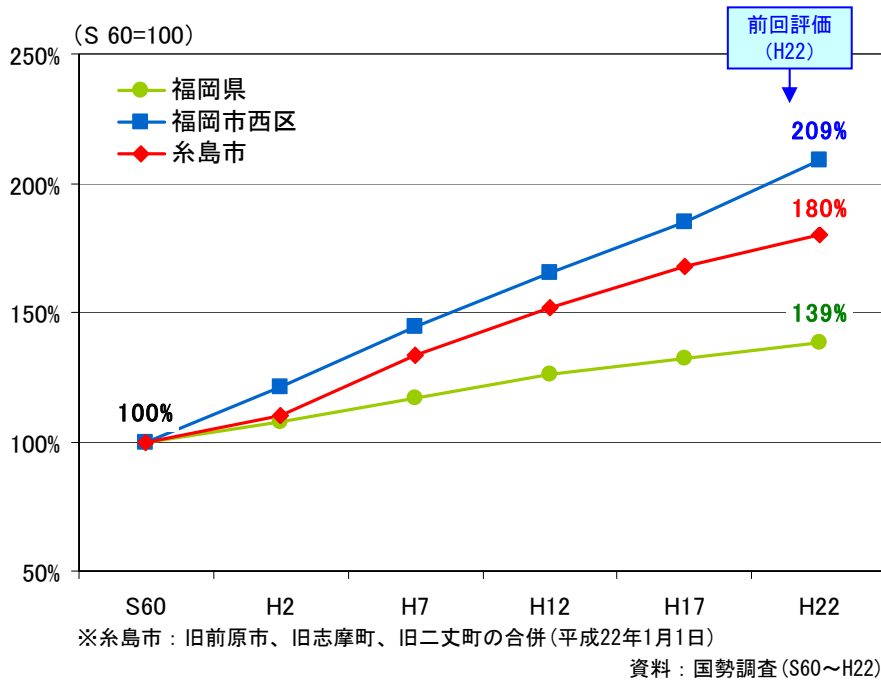


## ② 人口の動向

福岡県全体人口の伸びが鈍化する中、沿線地域（福岡市西区、糸島市）では人口及び世帯数の増加傾向が続いている。



▲沿線地域の人口の推移（S60年比）



▲沿線地域の世帯数の推移（S60年比）

▽沿線地域と福岡県の人口及び世帯数

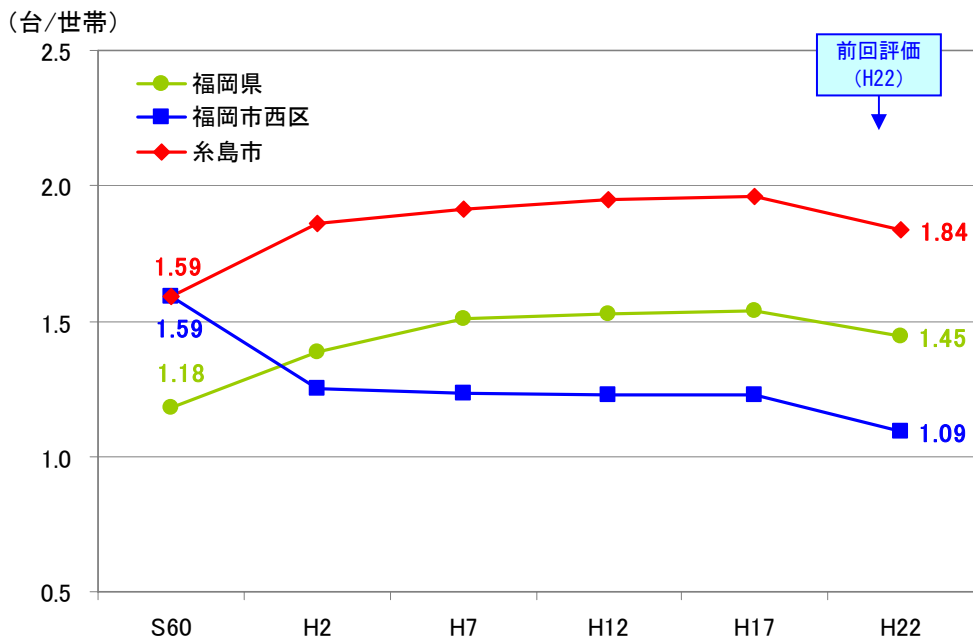
	人口(人)						世帯数(世帯)					
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	S60	H2	H7	H12	H17	H22
福岡県	4,719,259	4,811,050	4,933,393	5,015,699	5,049,908	5,071,968	1,522,528	1,639,213	1,782,911	1,917,721	2,009,911	2,110,468
福岡市西区	122,454	137,953	154,667	166,676	179,387	193,280	37,294	45,139	53,789	61,740	68,929	78,018
糸島市	73,649	77,610	88,691	95,040	97,974	98,435	18,726	20,605	25,007	28,422	31,366	33,765

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併（平成22年1月1日）

資料：国勢調査（S60～H22）

### ③ 自動車保有台数の推移

世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県、福岡市西区、糸島市ともに、平成17年以降減少傾向となっている。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：福岡県統計年鑑 (S60～H17)

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～H22)

#### ▲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

(台/世帯)

	S60	H2	H7	H12	H17	H22
福岡県	1.18	1.38	1.51	1.52	1.54	1.45
福岡市西区	1.59	1.25	1.24	1.23	1.23	1.09
糸島市	1.59	1.86	1.91	1.95	1.96	1.84

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：福岡県統計年鑑 (S60～H17)

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)

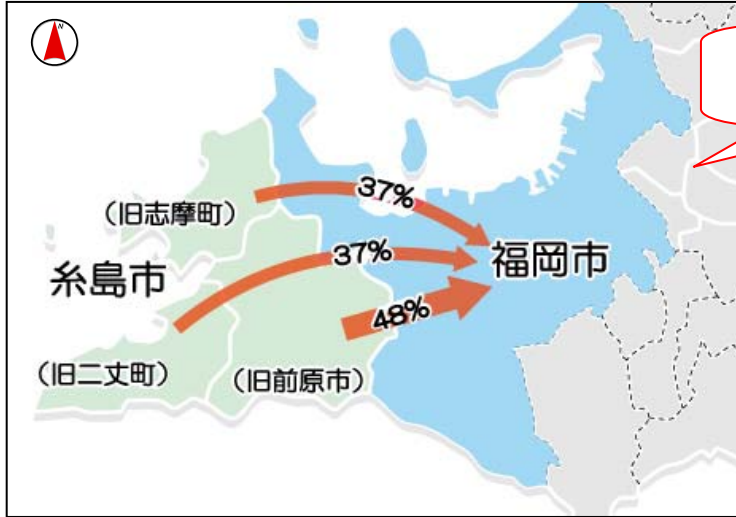
市町村別軽自動車車両数 ((社)全国軽自動車協会連合会)

国勢調査 (S60～H22)

#### ④ 地域間流動状況の変化

旧前原市では、約半数が福岡市へ通勤通学するなど、糸島市では福岡市と大きな関わりを持っている。また、糸島市から福岡市への通勤通学者数は増加傾向にある。

糸島市における通勤通学時の交通手段をみると、自家用車の構成比率が大幅に増加し、H12時点で約半数が自家用車を利用している。



旧前原市では約半数が福岡市へ通勤通学

▽糸島市の福岡市への通勤通学者数の伸び

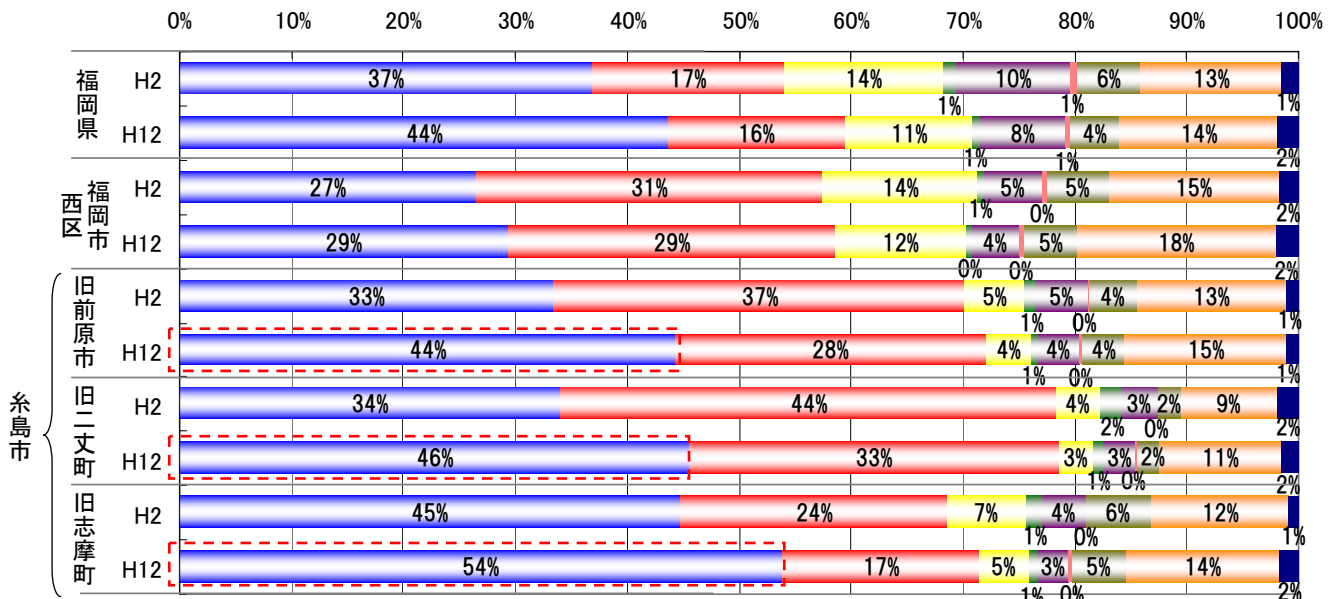
	伸び率(H17/H7)
旧前原市	1.09
旧二丈町	0.94
旧志摩町	1.01
糸島市	1.06

資料：国勢調査

※H22 国勢調査(従業地・通学地集計結果)は H24. 6 月公表予定のため、H7・H17 国勢調査で整理した。

▲糸島市における福岡市への通勤通学割合

資料：H17 国勢調査



■ 自家用車 ■ 鉄道・電車 ■ 乗合バス ■ 勤め先・学校のバス ■ 徒歩だけ ■ ハイヤー・タクシー ■ オートバイ ■ 自転車 ■ その他

資料：H2、H12 国勢調査

糸島市の約半数が自家用車を利用

▲通勤通学時の利用交通手段の変化

▽通勤通学時の利用交通手段

(単位：人)

		自家用車	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	徒歩だけ	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	合計	
福岡県	H2	930,751	433,300	361,821	26,726	258,090	15,884	145,513	317,798	37,908	2,527,791	
	H12	1,168,781	423,559	305,339	19,013	204,308	13,717	115,817	377,208	51,796	2,679,538	
福岡市西区	H2	21,880	25,518	11,421	496	4,324	348	4,505	12,617	1,387	82,496	
	H12	28,725	28,679	11,570	385	4,200	400	4,732	17,258	2,068	98,017	
糸島市	旧前原市	H2	10,350	11,357	1,653	321	1,430	43	1,313	4,137	355	30,959
		H12	15,705	9,843	1,480	218	1,287	66	1,337	5,151	381	35,468
	旧二丈町	H2	2,135	2,764	245	118	209	4	127	536	118	6,256
		H12	3,184	2,316	210	65	197	7	147	756	112	6,994
	旧志摩町	H2	3,676	1,964	582	119	316	8	479	1,007	73	8,224
		H12	4,932	1,596	426	48	271	16	448	1,258	152	9,147

※通勤通学時の利用交通手段は 10 年毎の調査であるため、H17 年のデータはない。

また、H22 国勢調査の利用交通手段は H24. 6 月公表予定のため、H2、H12 国勢調査で整理した。

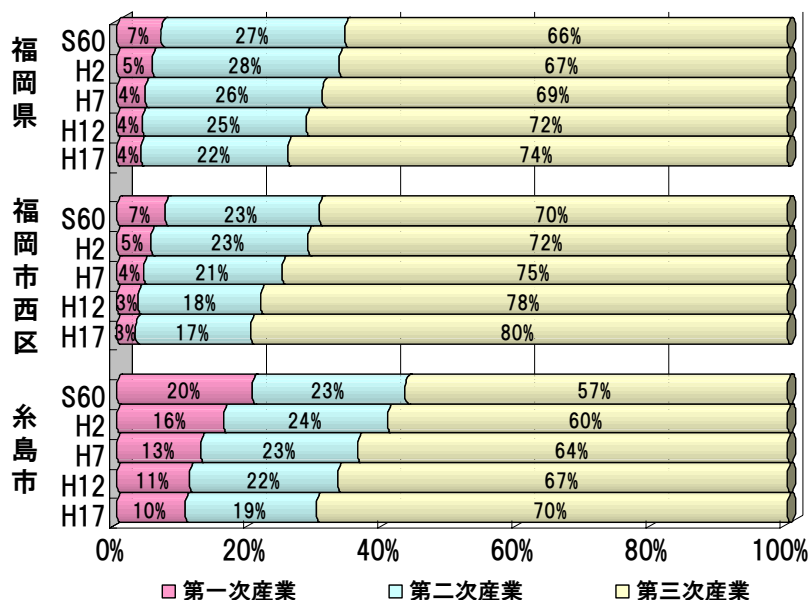
資料：H2、H12 国勢調査

## ⑤ 産業活動の変化

### 1) 産業別就業人口構成比

いずれの地域においても、第三次産業の割合が増加し、第一次産業の割合が減少する傾向にある。

福岡市西区は福岡県全体と同程度であるが、糸島市は県全体と比較して第一次産業の割合が高く、第三次産業の割合が低い状況にある。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：国勢調査

#### ▲沿線地域の産業別就業人口割合の数の推移

##### ▽沿線地域の産業別就業人口

(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
福岡市西区	第一次産業	3,774	3,245	2,933	2,531	2,327
	第二次産業	12,094	14,504	14,982	14,038	13,645
	第三次産業	36,521	44,588	54,521	60,117	63,413
	総計	52,389	62,337	72,436	76,686	79,385
糸島市	第一次産業	6,945	5,867	5,402	4,961	4,802
	第二次産業	7,805	8,953	10,074	9,870	9,019
	第三次産業	19,471	21,845	27,462	30,595	32,596
	総計	34,221	36,665	42,938	45,426	46,417

※1 H22 国勢調査(産業等基本集計)は H24.4 公表予定のため、H17 国勢調査までで整理した。

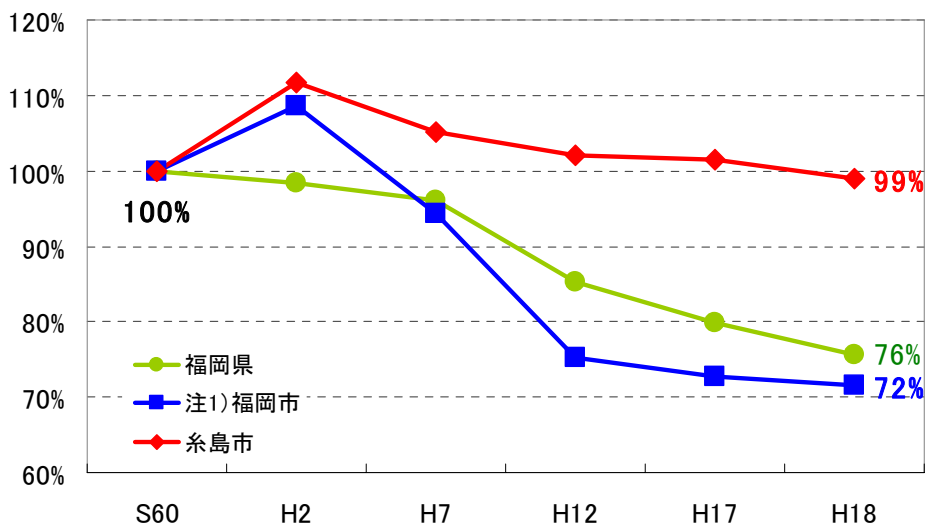
※2 糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：国勢調査



## 2) 農業産出額

沿線地域の農業産出額は減少傾向にある。特に福岡市では、昭和60年に比べ28%減少する一方、糸島市においては昭和60年と同等レベルにとどまっている。



注1) 福岡市西区の調査結果がないため、福岡市分を計上

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：生産農業所得統計

### ▲沿線地域の農業産出額の推移

#### ▽沿線地域の農業産出額 (億円)

	S60	H2	H7	H12	H17	H18
福岡県	2,798	2,753	2,686	2,388	2,236	2,116
注1)福岡市	111	120	105	83	81	79
糸島市	161	180	169	164	164	160

注1) 福岡市西区の調査結果がないため、福岡市分を計上

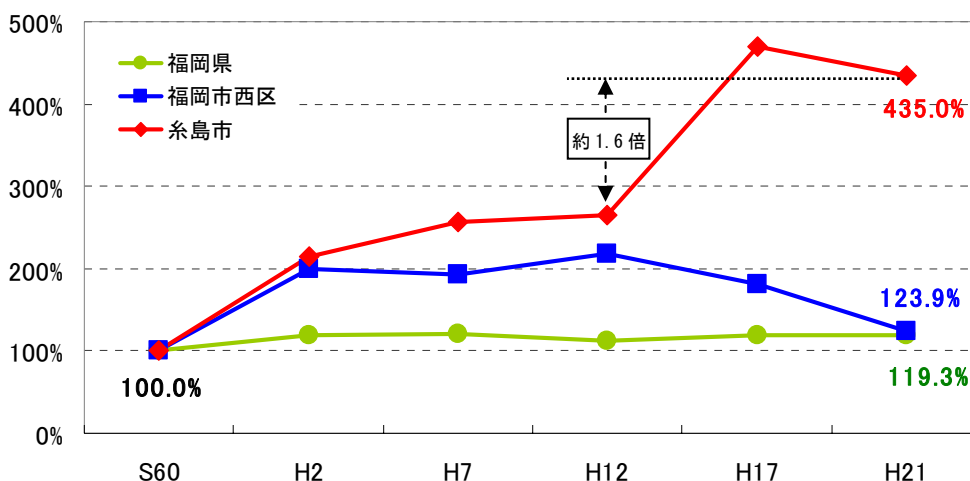
※1 農業産出額はH19年以降市町村別データがないため、H18年までで整理した。

※2 糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：生産農業所得統計

## 3) 製造品出荷額

福岡県の製造品出荷額は微増、福岡市西区はH12以降減少傾向であるが、糸島市については、H12以降大きく増加している。



※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：工業統計

### ▲沿線地域の製造品出荷額の推移

#### ▽沿線地域の製造品出荷額 (億円)

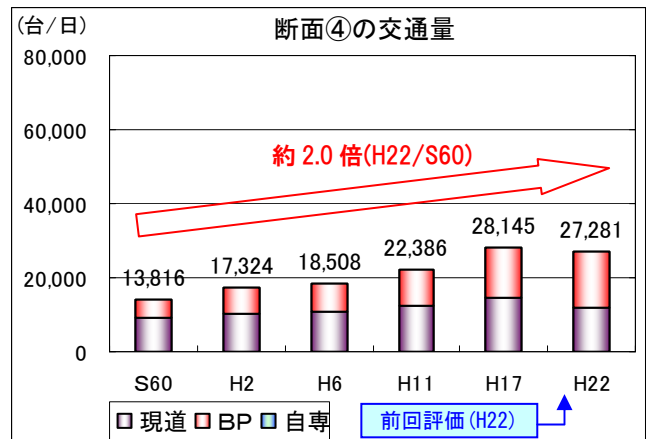
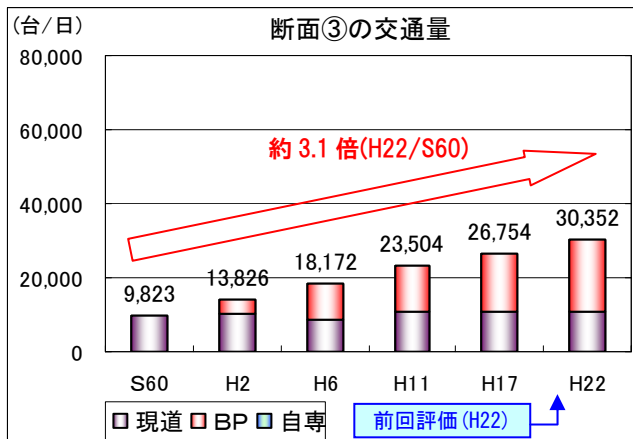
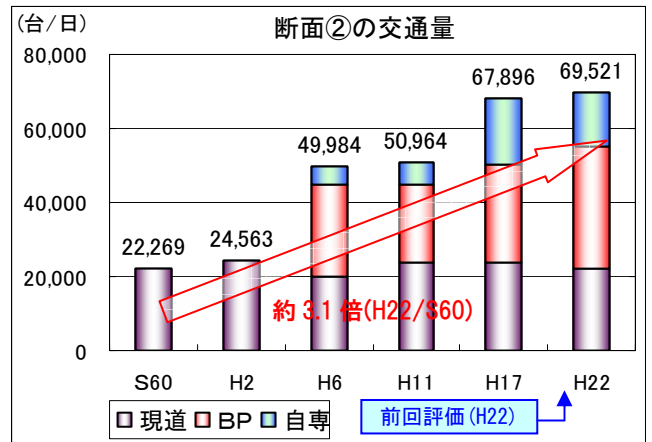
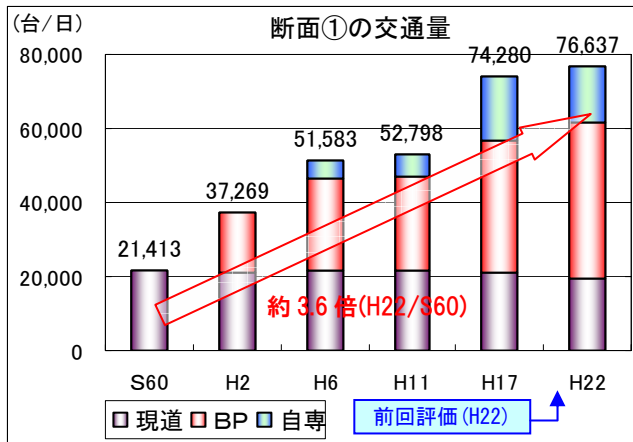
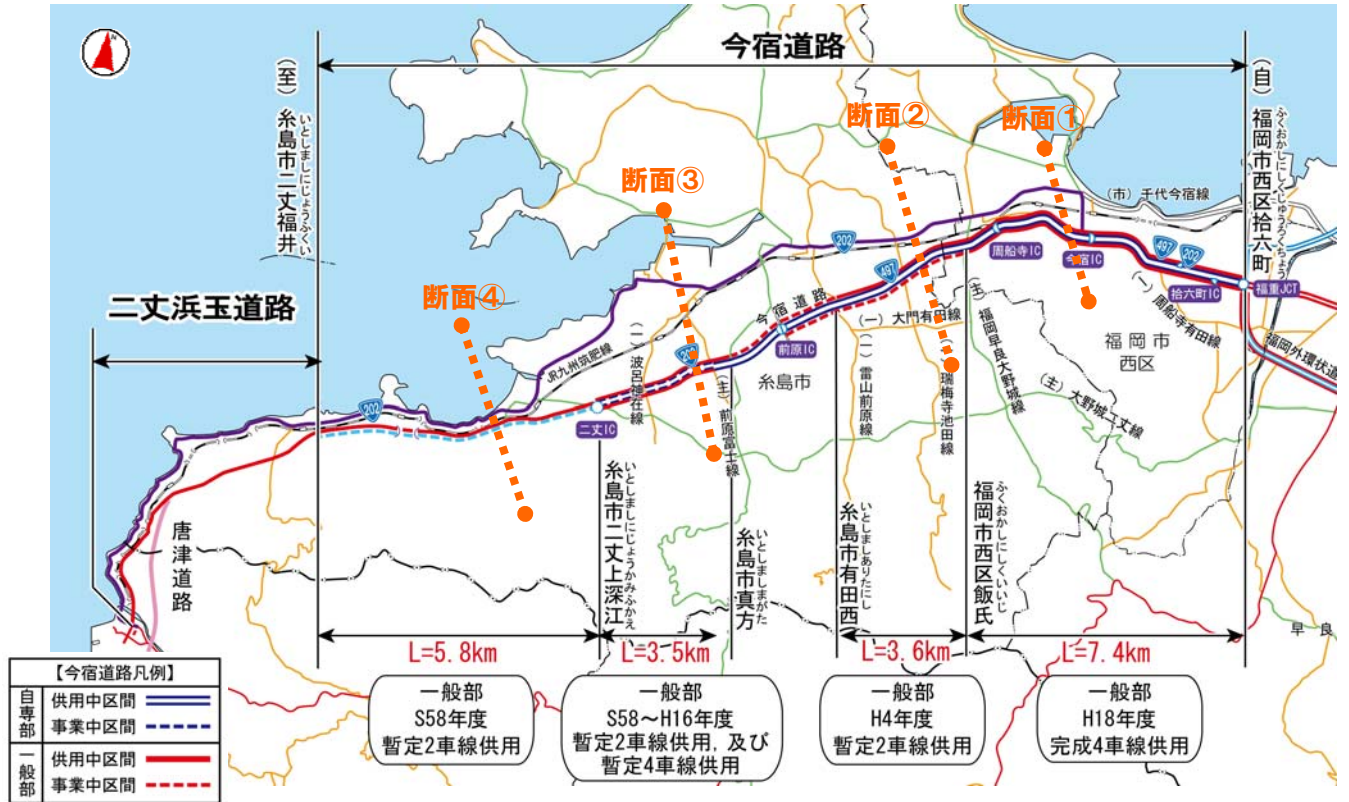
	S60	H2	H7	H12	H17	H21
福岡県	65,115	77,107	78,162	73,679	77,515	77,675
福岡市西区	663	1,329	1,277	1,442	1,201	821
糸島市	83	178	212	218	388	359

※糸島市：旧前原市、旧志摩町、旧二丈町の合併(平成22年1月1日)

資料：工業統計

## ⑥ 道路交通動向

これまでの今宿道路の整備や沿線地域における人口増加に伴い交通量は増加傾向にある。昭和 60 年～平成 22 年の 25 年間で、2.0 倍～3.6 倍の伸び率を示す。



▲断面交通量の変化

資料：道路交通センサス

周辺の道路整備や開発計画が進展した結果、交通量は昨年から約1割増と急激に増加し、2車線道路の交通容量を大きく上回る状況にある。【混雑度：1.62】

交通量の増加に伴い、旅行速度が大きく低下【平日：-5.8km/h (32.5⇒26.7km/h)、休日：-4.8km/h (25.1⇒20.3km/h)】、し、円滑な交通が確保されていない状況にある。

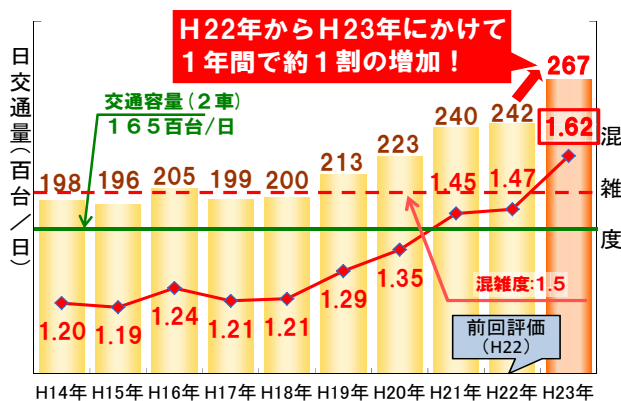


◇飯氏交差点の交通状況



【交通量の推移】

・H23年時点で急激に交通量が増加(対前年比:1.1倍)し、**混雑度は1.5を超過 ⇒ 2車線道路の容量を大幅に超過**



▲飯氏交差点(西側断面)交通量の推移

<データ出典>

- ・「日交通量」は、福岡市交通量調査における12h交通量に昼夜率(H22センサス)を乗じて試算
- ・「交通容量」は、H22センサスより都市部(福岡・北九州地方生活圏)における直轄国道2車線区間(平地部)の平均値

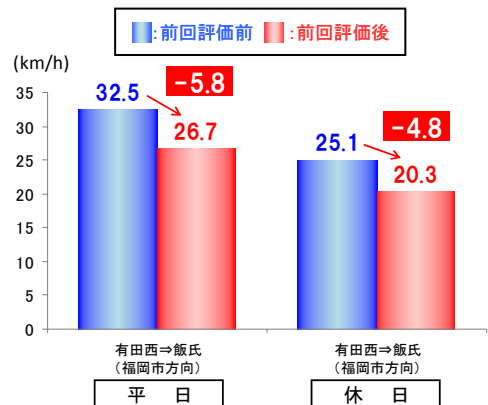
■混雑度の定義

混雑度	定義
1.0	交通量が道路の交通容量に等しい状態をいう
1.0~1.5	朝夕ピーク時間を中心に渋滞が生じる
1.5以上	1日中、渋滞する

出典:「道路行政(H21年度)」

【旅行速度の推移】

・前回評価時から1年間で対象区間の旅行速度は**最大約6km/h低下**している。



▲飯氏～有田西間の旅行速度の推移

<旅行速度の算出時間>

- 平日・休日各々で速度変化が大きい時間帯の平均値を採用
- ・前回評価前: H22.4～10  
平日: 13時～15時(3時間)、休日: 12時～17時(6時間)
- ・前回評価後: H22.11～H23.8  
平日: 13時～15時(3時間)、休日: 12時～17時(6時間)

資料: 民間プロフデータ



### ⑦ 交通事故・沿道開発

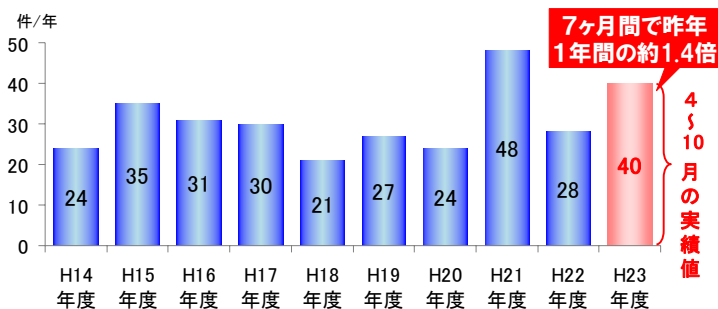
交通量の増加、沿道開発の進展等により、2車線区間の交通事故は昨年に比べ著しく増加している。

【今年度は7ヶ月間で既に昨年度1年間の約1.4倍の事故が発生】

平成23年以降、福岡高速5号線との接続、沿道への大型商業施設のオープン等の開発が進展。今後も伊都土地区画整理事業の進展など開発需要の増加が予想される。

#### 【交通事故の推移】

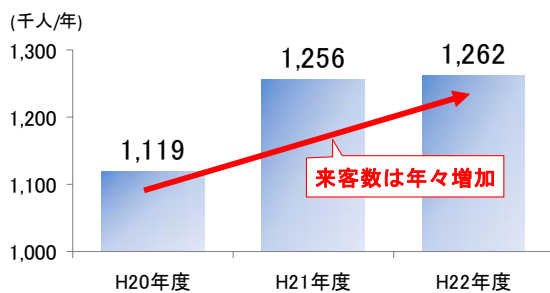
・平成23年度は昨年度を大幅に上回るペースで交通事故が発生。



▲飯氏～有田西間の交通事故の推移

#### 【既存沿道施設の来客数】

・既存施設の来客数は年々、増加しており、当該区間の需要増に繋がっている。



▲伊都菜彩における来客数の推移



#### 【沿線地域における開発の進展】

・平成23年以降、福岡高速5号線・福岡外環状道路の開通による道路網の整備や、沿道への各種開発が進展し、交通需要が高まってきている。



#### ■平成23年以降の開発動向

	内 容	区 分	
		道 路	開 発
平成23年2月	○福岡都市高速5号線：西九州自動車道との接続	○	
平成23年3月	(千里土地区画整理事業区域内)		
	○コメリパワー周船寺店開店 駐車台数：321台		○
	○ハローパーク周船寺店開店 駐車台数：550台		○
	○社会システム実証センター操業(糸島リサーチパーク内)		○
	○三次元半導体研究センター操業(糸島リサーチパーク内)		○
平成23年4月	○福岡外環状道路：全線開通	○	



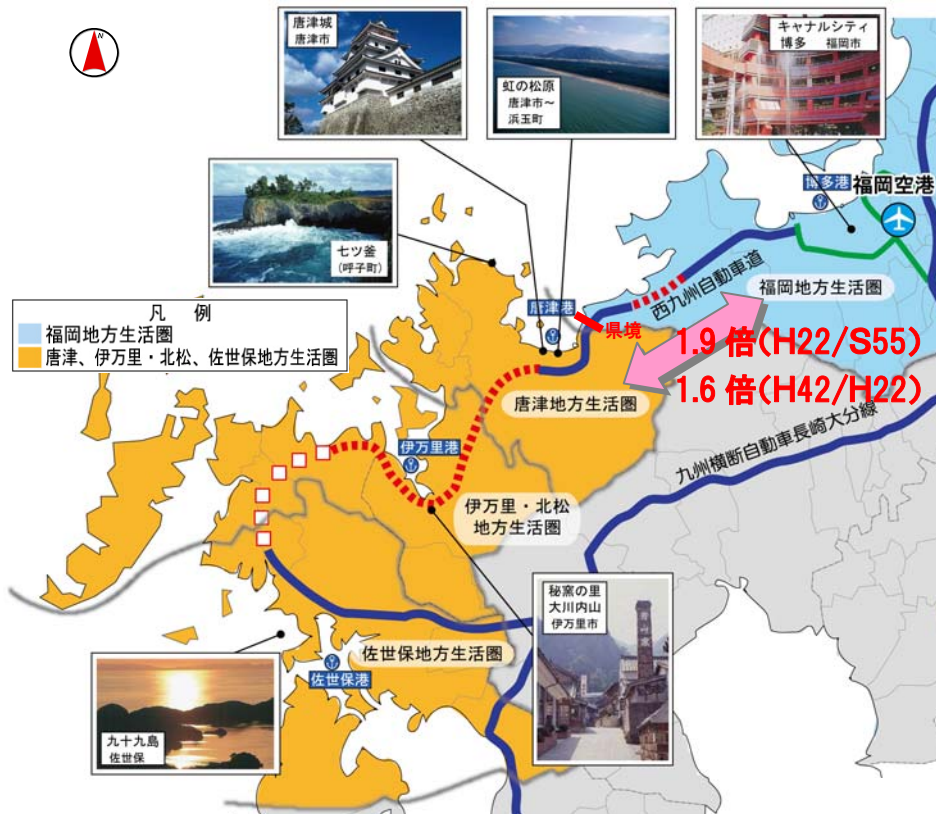
## (2) 事業の効果・必要性

### 効果1:地域間連携の強化

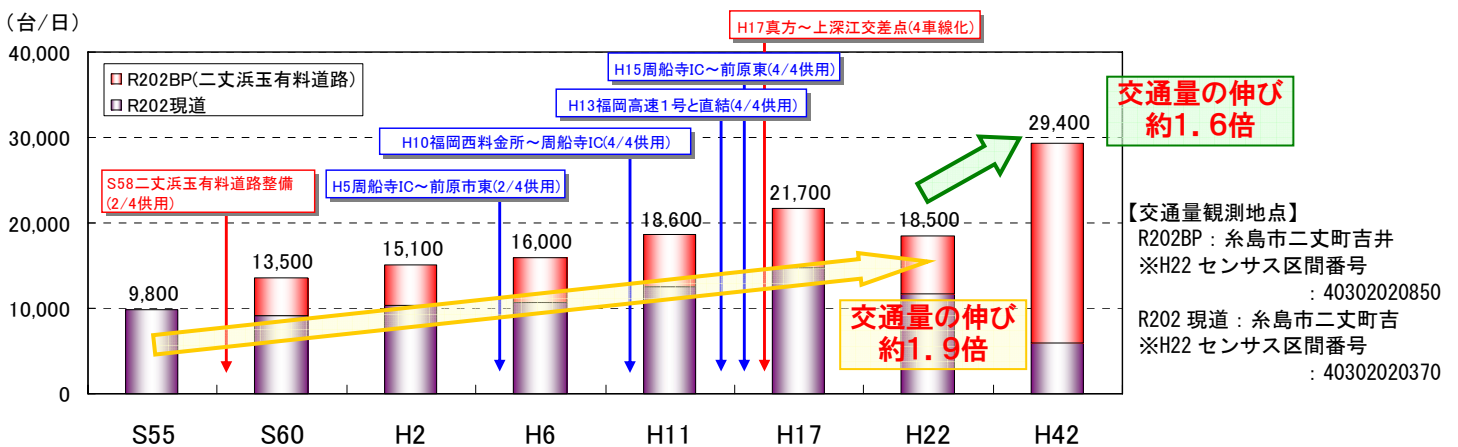
今宿道路は、福岡地方生活圏と唐津、伊万里・北松、佐世保地方生活圏の地域間の連携を強め、広域的な物流の強化や観光活性化に寄与している。

福岡県と佐賀県の県境断面の交通量（国道202号及び二丈浜玉道路）をみると、過去30年間で交通量が、約1.9倍(H22/S55)に伸びている。

さらに、今後西九州自動車道の一部区間を担う今宿道路の整備により、両地域間の連携が強化され、約1.6倍(H42/H22)に伸びることが期待され、広域的な物流強化や観光活性化に大きく寄与する。



▲福岡地方生活圏と唐津、伊万里・北松、佐世保地方生活圏



資料：道路交通センサス(S55～H22)、交通量推計結果(H42)

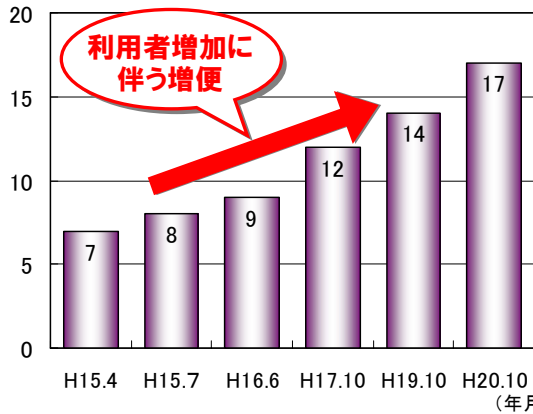
▲県境(福岡県・佐賀県)の断面交通量の推移

**①西九州自動車道の延伸整備に合わせて、高速バス（いまり号、からつ号）のスピードアップや増便が実施され、都市間移動の利便性向上に寄与している**

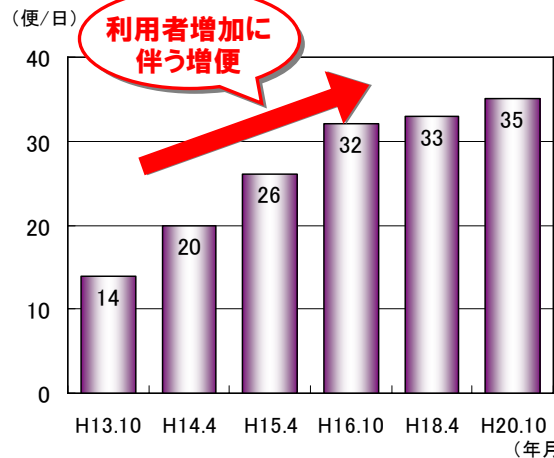
平成13年10月の今宿道路自専部(福重JCT～前原東)の供用に伴い、高速バスいまり号(伊万里市⇄福岡市)のルートが、従来の多久経由から西九州自動車道経由に変更され、これに伴い、伊万里市⇄福岡市間の運行時間が約25分短縮された。(運行時間：1時間47分⇒1時間22分)

また、福岡高速1号と今宿道路が接続された平成13年10月には、高速バスからつ号(唐津市⇄福岡市)の大幅ダイヤ改正が行われ、運行本数の増便や運賃値下げが実施された。

両高速バスともに、その後の利用者の増加を受けて増便が繰り返され、都市間移動の利便性向上に寄与している。高速バスの運行会社では、更なる利用客の増加、利便性の向上を期待している。(便/日)



資料：昭和バスヒアリング調査結果  
▲「いまり号」の運行便数の変化



資料：昭和バスヒアリング調査結果  
▲「からつ号」の運行便数の変化

**高速バス「いまり号」の運行の経緯**

- 昭和60年12月 多久経由で運行開始(3往復)
- <H13.10 福岡高速1号線と直結し、福重JCT～前原東まで連続供用>
- 平成15年4月 大幅ダイヤ改正
  - ・西九州自動車道の延伸(今宿道路)を契機に経路変更(所要時間が約25分短縮)
  - ・便数は7便(その後、翌年6月までに2便増便)
  - ・運賃2,150円を1,920円に値下げ(昭和自動車)(その後7月に1,800円に再度値下げ)
- 平成17年10月 ダイヤ改正
  - ・利用者増加に対応し増便(9便⇒12便)
- 平成18年11月 ダイヤ改正
  - ・唐津道路の部分供用を契機に経路変更
- 平成19年10月 ダイヤ改正
  - ・利用者増加に対応し増便(12便⇒14便)
- 平成20年10月 ダイヤ改正
  - ・利用者増加に対応し増便(14便⇒17便)

資料：昭和バスヒアリング調査結果

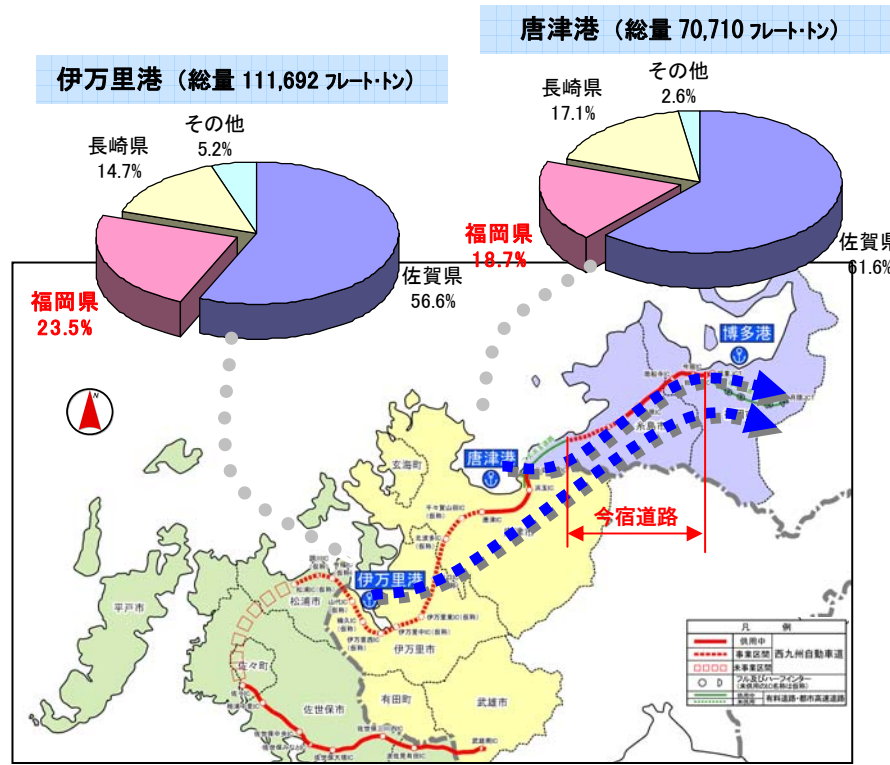
**高速バス「からつ号」の運行の経緯**

- <H5.3 周船寺IC～前原東まで供用>
- 平成5年 運行開始(12往復)(その後、8往復まで減便)
- <H13.10 福岡高速1号線と直結し、福重JCT～前原東まで連続供用>
- 平成13年10月 大幅ダイヤ改正
  - ・天神北～前原間を自専道経由にルート変更
  - ・14便に増便
- 平成14年4月 ダイヤ改正
  - ・利用者増加に対応し増便(14便⇒20便)
- 平成15年4月 ダイヤ改正
  - ・増便(20便⇒26便)
  - ・平日ダイヤ、土日祝日ダイヤを別途設定
- 平成16年10月 ダイヤ改正
  - ・増便(26便⇒32便)
  - ・一部の便を呼子まで延伸運転(よぶこ号)
- 平成18年4月
  - ・平日のみ1便増便(32便⇒33便)
- 平成20年10月 ダイヤ改正
  - ・利用者増加に対応し増便(33便⇒35便)

資料：昭和バスヒアリング調査結果

②今宿道路を含む西九州自動車道は、港湾貨物（唐津港、伊万里港）や特産品の呼びイカの福岡方面への搬出の円滑化、活性化に寄与している。

西九州自動車道沿線に立地する重要港湾「唐津港」「伊万里港」の陸揚げ貨物は、およそ2割前後が福岡県方向へ搬出されている。今宿道路を含む西九州自動車道の全線供用により、これらの広域的な物流の円滑化・活性化が期待される。



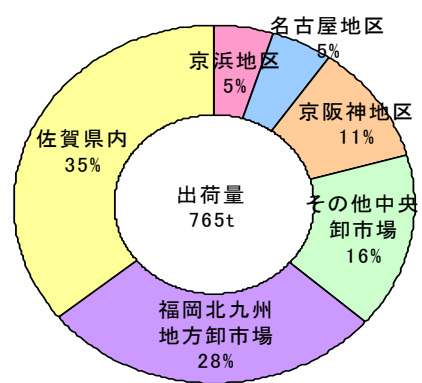
- ・西九州自動車道が全線供用すれば福岡との時間短縮が図られ、**唐津港の利便性が向上**する。
- ・陸路のアクセスが向上すれば、現在は計画されていない**新たな定期航路の就航などが期待**できる。

資料：佐賀県唐津土木事務所港湾課ヒアリング調査結果

▲港湾関係者（佐賀県）の声

▲唐津港・伊万里港の搬出先別搬出量

唐津・呼び漁港で水揚げされる特産品のイカは、6割以上が県外（うち28%が福岡北九州地方卸市場）に出荷されている。イカは振動に弱く、搬送中に商品価値が低下してしまうなど、陸上輸送が難しい商品である。自動車専用道路利用による振動低減、搬送時間短縮が実現することにより、商品価値の高い生きイカの搬送が可能となり、呼びイカのブランド確立にも寄与している。



- ・イカは振動に弱く、ストレスが溜まると死んでしまう。**1分でも早く搬送することでイカの生存率が変わってくる**ため、西九州自動車道の一部開通は、イカの商品価値向上に役立っている。(唐津市)
- ・イカが死に、**活魚から鮮魚となると、**価値が低下してしまう。

資料：玄海漁業協同組合連合会、唐津市からつブランド推進課ヒアリング調査結果

▲漁業関係者の声

資料：呼び町漁業協同組合、唐津市漁業協同組合

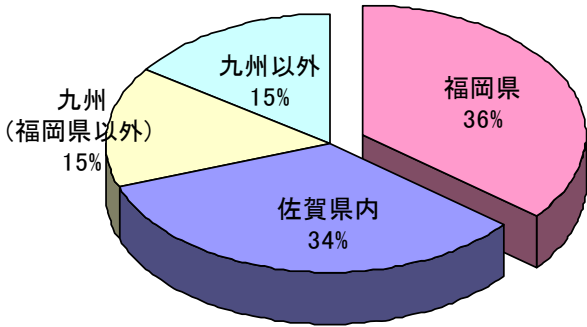
▲唐津・呼び漁港のイカの出荷圏 (H10)



**③今宿道路を含む西九州自動車道は、佐賀県西北部地域と福岡県間の観光流動を活発化させるとともに、地域の観光振興に寄与している。**

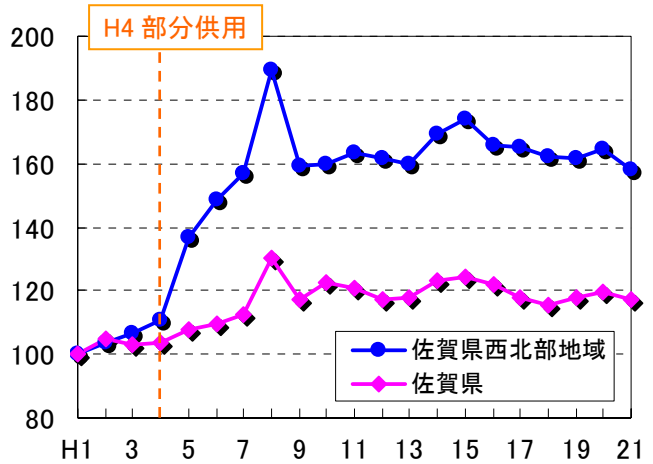
佐賀県西北部地域（唐津市、玄海町、伊万里市、有田町）の観光入込客数は、福岡県からの来訪が最多を占める（36%）。

佐賀県西北部地域の観光客入込数は、今宿道路（自専部）が部分供用（周船寺IC～前原東間）された平成4年度以降から増加傾向にあることから、今宿道路の全線供用により、更なる観光客数の増加や周遊エリアの拡大が期待される。



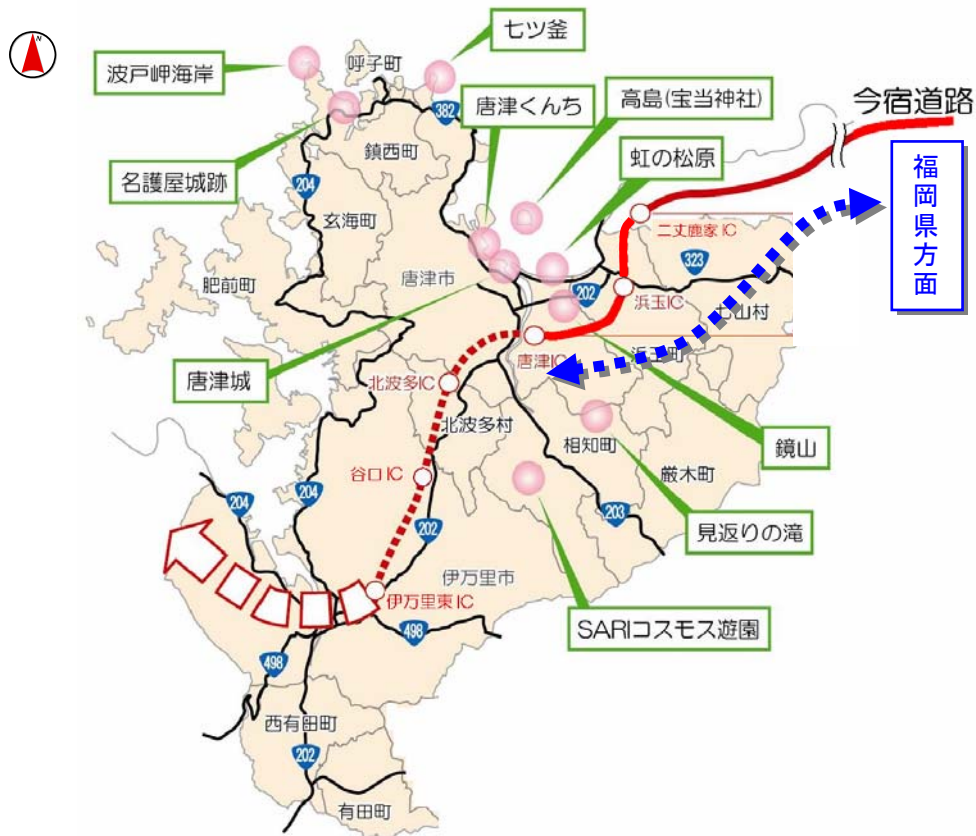
資料：平成21年佐賀県観光客動態調査

▲佐賀県西北部地域への観光入込客の発地別内訳（H21）



資料：平成21年佐賀県観光客動態調査

▲観光入込客数の伸び（平成元年を100）  
（佐賀県西北部地域・佐賀県）



▲佐賀県西北部地域の主要観光地・観光施設



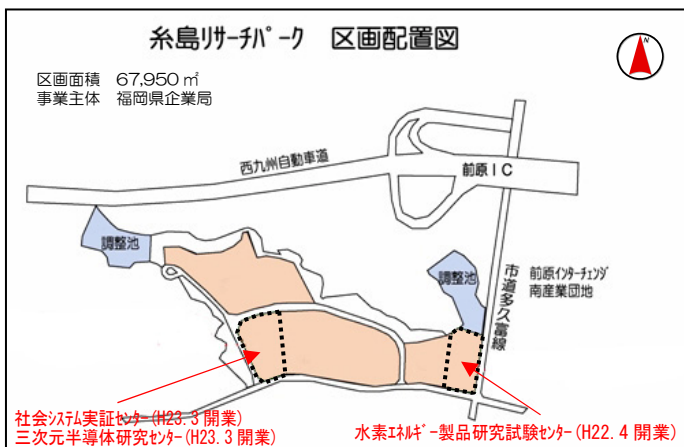
## 効果2：地域開発の支援

今宿道路の一般部の整備に伴い、前原IC南産業団地、九州大学学術研究都市等へのアクセス性が向上することで、新しい企業等の進出を支援する。

今宿道路の整備に伴い、前原IC周辺において企業の立地促進を進めるとともに、世界的レベルでの研究・教育拠点を創造する九州大学学術研究都市の整備が進められている。そのなかで、今宿道路や西九州自動車道は発展する都市や産業を支える必要不可欠な役割を果たす。



資料：財団法人九州大学学術研究都市推進機構



資料：糸島市HP

### ▲糸島リサーチパークの概要



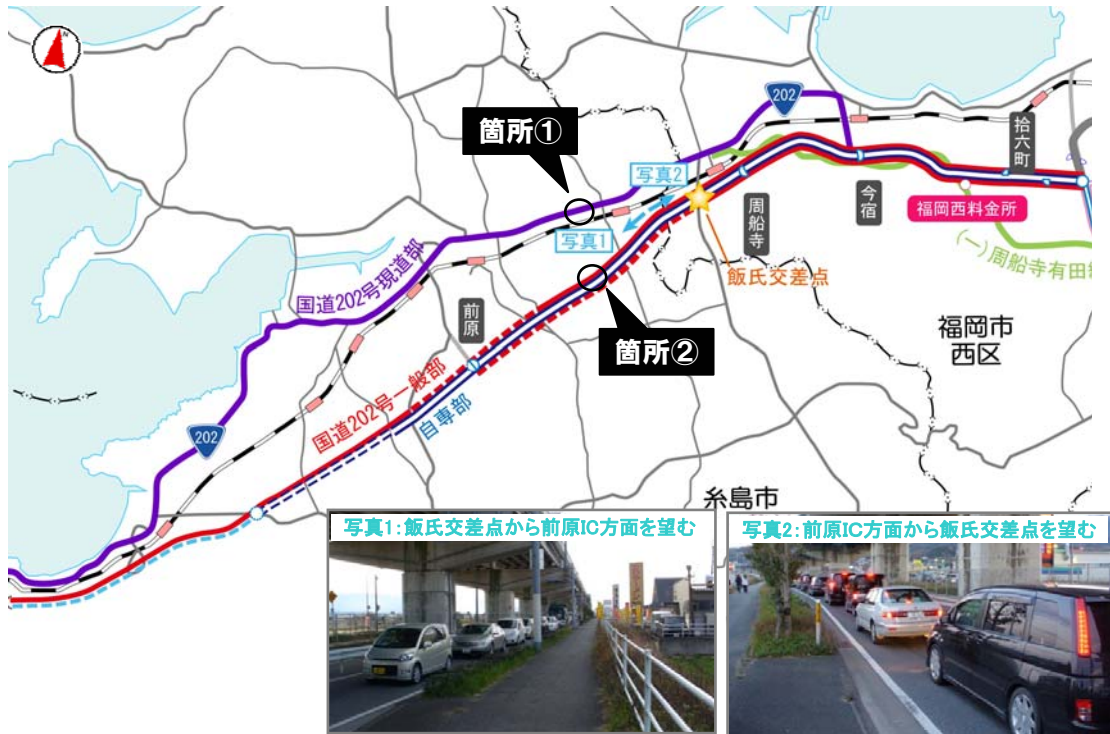
### ▽前原IC周辺の企業進出状況

糸島リサーチパーク	3 研究機関進出(H22年度)
前原IC南産業団地	5 企業進出(H20~H22) 【操業中】 五洋食品産業㈱ ㈱福岡市民ホールサービス 福岡酸素㈱ ㈱コスモ企画 ㈱福岡非鉄メタル 【進出予定】 ㈱イトキュー ㈱マルタイ
前原IC北地区産業団地(仮称)	構想段階

### 効果3:交通混雑の緩和

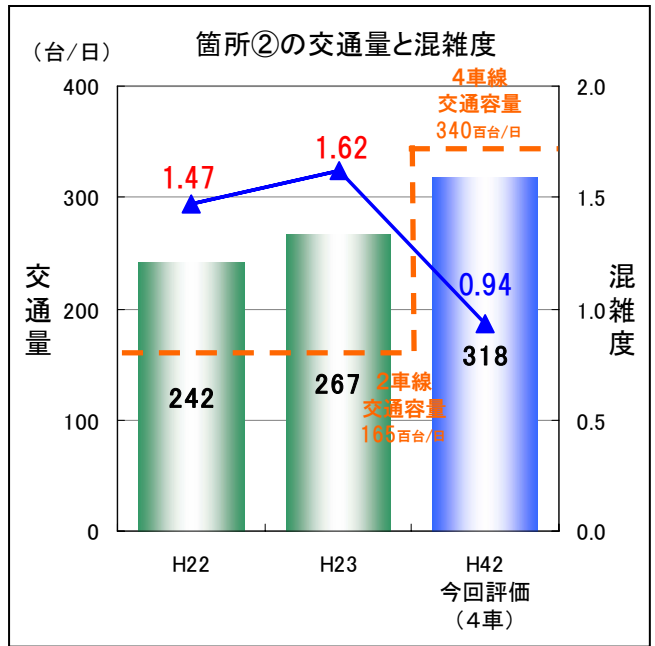
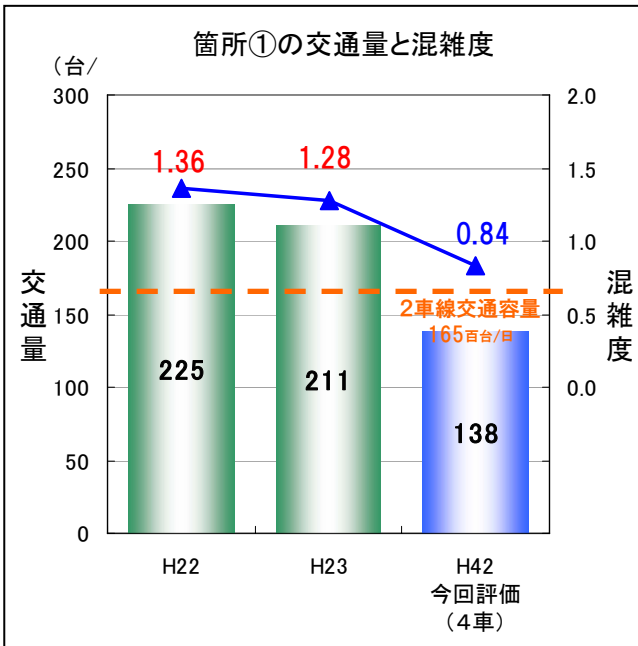
- ・ 国道 202 号現道部（箇所①）：今宿道路（自専部、一般部）に通過交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。
- ・ 今宿道路（一般部）（箇所②）：今宿道路（一般部）の4車線化により、交通容量が増加し、交通混雑の緩和が期待される

■今宿道路の整備による国道202号現道部・今宿道路(一般部)の混雑度の変化



【箇所①】<国道 202 号現道部>

【箇所②】<今宿道路(一般部)>



資料：H22、H23は福岡市交通量調査における12h交通量に昼夜率(H22センサ)を乗じて試算、H42は交通量推計結果

▲今宿道路の整備による国道202号現道部・今宿道路(一般部)の混雑度の変化

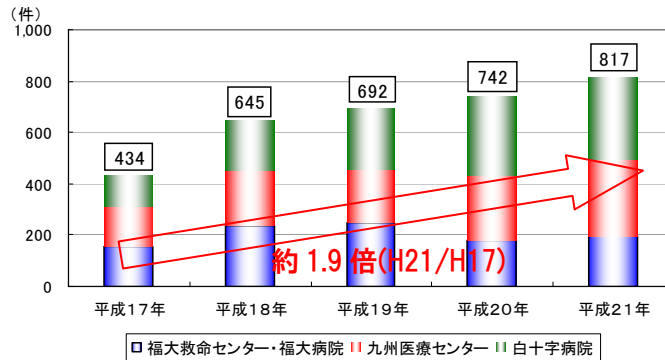


## 効果4:救急医療活動の支援（既に発現した効果）

糸島市から第二次救急医療施設である医療法人白十字会白十字病院までの所要時間の短縮により、住民生活の安全・安全の確保に貢献している。

糸島市における今宿道路を利用した救急搬送件数は増加しており、平成21年の搬送件数は817件であり、平成17年と比較し、約1.9倍の伸びを示している。

今宿道路が整備されたことで糸島市役所二丈支所から第二次救急医療施設である医療法人白十字会白十字病院までの所要時間が約12分短縮され、救命率の向上につながっている。

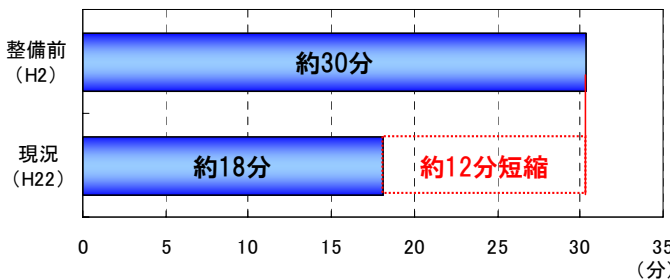


※病院別搬送件数は、今宿道路を利用した搬送のみ対象としている。

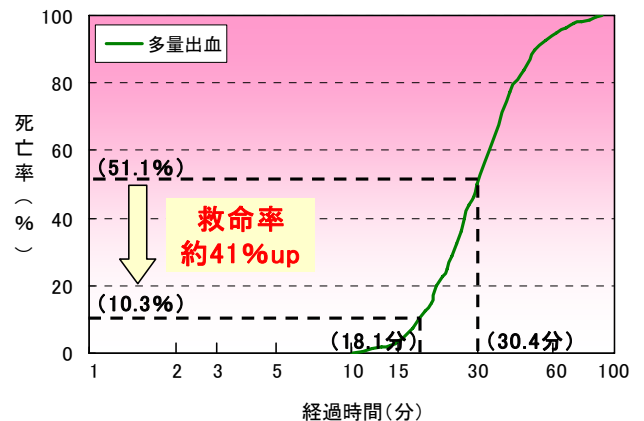
▲病院別搬送件数の推移



▲緊急搬送ルートの変化



- ・整備前は今宿道路の自専部が整備されていないH2で設定
- ・整備前の所要時間算出用の速度は、H2時点の規制速度を使用
- ・現況の所要時間算出用の速度は、H22時点の規制速度を使用



▲糸島市(旧二丈町)～医療法人白十字会白十字病院までの搬送時間

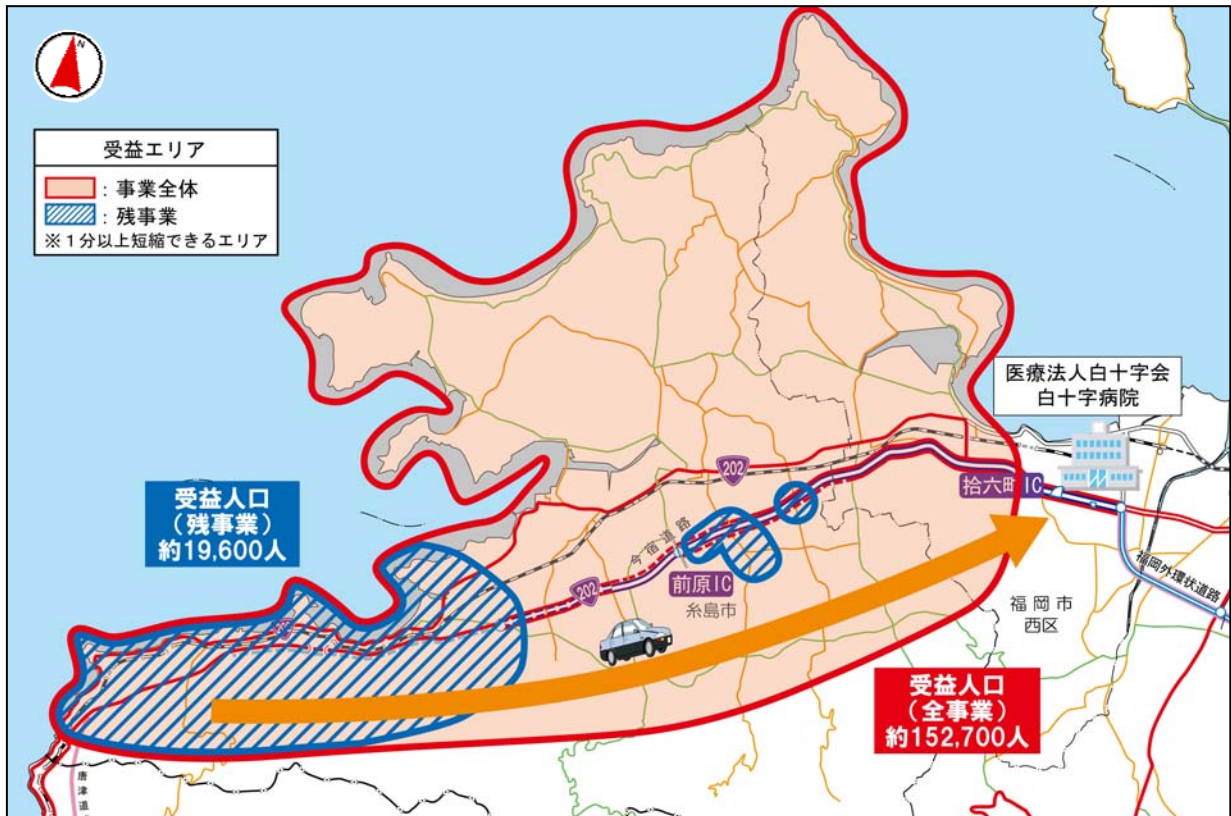
▲治療を受けるまでの時間と死亡率の関係

## ■救急医療アクセス向上便益

将来の今宿道路整備による「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。

### 【受益エリアと受益人口】

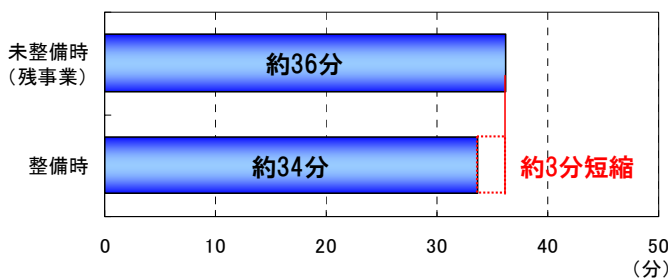
今宿道路の整備により、沿線地域において「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの救急搬送時間が1分以上短縮される。このことで、全事業で約152,700人、残事業で約19,600人が救命率向上の恩恵を受ける。



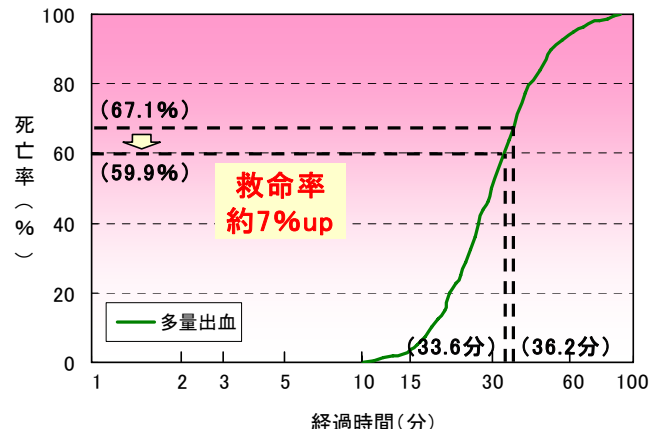
※受益エリアは、対象路線の整備により「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの所要時間が1分以上短縮する地域を設定。

### 【所要時間短縮による救命率向上】

糸島市二丈福井周辺から医療法人白十字病院（二次救急医療施設）までの到着時間が、最大約3分短縮することにより、多量出血時の救命率が約7%向上する。



注) 未整備時 (残事業) の所要時間  
 : 今回評価時の今宿道路が整備されない際の所要時間  
 整備時の所要時間  
 : 今回評価時の今宿道路が整備された際の所要時間



▲所要時間の変化 (糸島市二丈福井周辺  
 ~医療法人白十字会白十字病院)

▲カーラーの救命曲線 (多量出血)

搬送時間の短縮により救われる人命価値 (救急医療へのアクセス向上効果) は、全事業で\*約1,358億円、残事業で\*約15億円と試算される。

(※) は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)



### (3) 事業の投資効果

#### 1) 事業の目的

今宿道路は、西九州自動車道（福岡県福岡市～長崎県武雄市）の一部を形成し、福岡市西区拾六町から糸島市二丈福井に至る延長 23.3 km の道路である。本道路の整備により、福岡市と他都市との連携強化、高速性・定時性の確保、沿線地域の交通混雑の緩和が期待される。

#### 2) 費用便益分析結果【残事業】

##### ■ 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 23 年度			
供用年	平成 30 年度			
初年便益	16 億円	0.73 億円	0.59 億円	17 億円
基準年における現在価値 (B)	706 億円	56 億円	42 億円	803 億円

##### ■ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 23 年度		
単純合計	473 億円	68 億円	541 億円
基準年における現在価値 (C)	285 億円	21 億円	306 億円

##### ■ 評価指標の算定結果

費用便益比 (GBR)	$B / C = 2.6$
-------------	---------------

(注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### 3) 費用便益分析結果【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 23 年度			
供用年	平成 5 年度			
初年便益	300 億円	17 億円	1.4 億円	318 億円
基準年における現在価値 (B)	15,707 億円	1,378 億円	464 億円	17,549 億円

##### ■ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 23 年度		
単純合計	2,659 億円	468 億円	3,127 億円
基準年における現在価値 (C)	4,279 億円	370 億円	4,649 億円

##### ■ 評価指標の算定結果

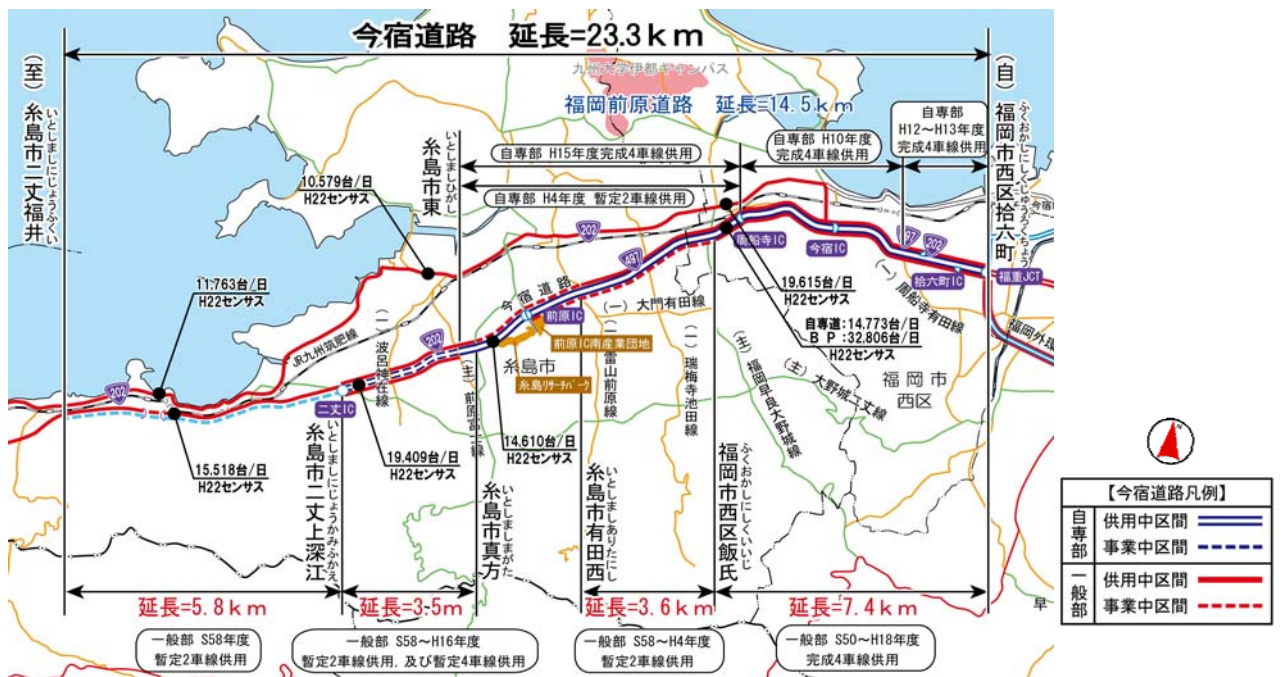
費用便益比 (GBR)	$B / C = 3.8$
-------------	---------------

(注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。  
B/C 算出にあたっては、有料道路事業分も含んでいる。

# (4) 事業の進捗状況

## 1) 事業の経緯

年度	事業実施項目
昭和45年度	今宿バイパスとして事業化（福岡市西区拾六町～二丈町大字福井）
昭和47年度	用地買収着手、工事着手
昭和50年度	一般部 起点～十郎川供用 (2/4) L=0.7km
昭和52年度	一般部 十郎川～高崎交差点供用 (2/4) L=1.2km
昭和55年度	一般部 高崎交差点～バイパス青木交差点供用 (2/4) L=1.8km
昭和58年度	一般部 波呂北交差点～二丈町大字福井供用 (2/4) L=7.3km 波多江交差点～有田東交差点供用 (2/4) L=1.2km
昭和59年度	一般部 バイパス青木交差点～今宿大塚交差点供用 (2/4) L=0.7km
昭和60年度	一般部 起点～十郎川供用 (4/4) L=0.8km
昭和61年度	一般部 十郎川～団地入口交差点供用 (4/4) L=0.6km
昭和63年度	今宿道路として事業化（福岡市西区拾六町～二丈町大字福井） 一般部 真方交差点～波呂北交差点供用 (2/4) L=2.2km
平成元年度	一般部 今宿大塚交差点～徳永交差点供用 (2/4) L=1.4km
平成2年度	一般部 徳永交差点～飯氏交差点供用 (2/4) L=1.6km
平成4年度	福岡市域の都市計画を変更（起点～福岡市境） 自専部 周船寺IC～前原市東供用 (2/4) L=8.0km 一般部 福岡市西区飯氏交差点～波多江交差点供用 (2/4) L=1.7km 前原市有田東交差点～有田西交差点供用 (2/4) L=0.7km
平成10年度	自専部 福岡西料金所～周船寺IC (4/4) L=4.6km
平成12年度	自専部 拾六町ONランプ～福岡西料金所（下り線2車線）L=1.2km
平成13年度	前原市・二丈町域の都市計画変更（福岡市境～二丈IC 自専部4車、一般部2～4車） 自専部 福岡高速1号～福岡西料金所供用 (4/4) L=1.9km
平成14年度	一般部 団地入口交差点～高崎交差点供用 (4/4) L=0.5km
平成15年度	自専部 周船寺IC～前原市東供用 (4/4) L=8.0km 一般部 高崎交差点～周船寺IC供用 (4/4) L=4.6km
平成16年度	一般部 真方交差点～上深江交差点供用 (4/2) L=3.5km
平成18年度	一般部 周船寺IC～飯氏交差点供用 (4/4) L=1.1km
平成22年度	自専部 福岡高速5号線と接続（福重JCT）



## 2) 事業費の進捗状況

	全体事業費	H22 年度末進捗	進捗率
全体事業費	約 2,746 億円	約 2,251 億円	約 82%
うち用地補償費	約 408 億円	約 358 億円	約 88%

※進捗率は事業費ベース

## 3) 前回の評価時との比較

項目		前回評価時 (H22 年度)		今回評価時 (H23 年度)	
計画交通量		自専部	一般部	自専部	一般部
		— 台/日	27,500 台/日	— 台/日	24,600 台/日
		28,300 台/日	17,400 台/日	23,700 台/日	31,800 台/日
		20,500 台/日	36,500 台/日	17,400 台/日	42,300 台/日
事業費 (現在価値化後)		約 2,739 億円 (4,270 億円)		約 2,746 億円 (4,279 億円)	
B/C	残事業	2.0 $\left[ = \frac{751 \text{ 億円}}{384 \text{ 億円}} \right]$		2.6 $\left[ = \frac{803 \text{ 億円}}{306 \text{ 億円}} \right]$	
	全事業	3.8 $\left[ = \frac{17,061 \text{ 億円}}{4,433 \text{ 億円}} \right]$		3.8 $\left[ = \frac{17,549 \text{ 億円}}{4,649 \text{ 億円}} \right]$	

※ ( ) 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

## 4) 事業費増額の理由

項目	前回評価 (H22 年度)	今回評価 (H23 年度)	変更内容	理由
事業費	約 2,739 億円	約 2,746 億円	約+7 億円	2 車線→4 車線の整備に要する費用 【+7 億円】

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

今宿道路の平成 22 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 82%であり、そのうち用地進捗率は約 88%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。

#### (2) 地域の協力体制

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。

#### ・ 期成会等

名 称	主な構成メンバー	活動内容
西九州自動車道建設推進協議会 会長：佐賀県知事 古川 康	佐賀県、福岡県、長崎県、福岡市	西九州自動車道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を実施 〈参考〉 平成 19 年度 H19. 6. 18 本省要望 H19. 11. 29 本省要望 平成 20 年度 H20. 6. 6 本省要望 H20. 12. 2 本省要望 平成 21 年度 H21. 5. 28 本省要望 H21. 12. 2 本省要望 平成 22 年度 H22. 11. 12 地整要望 H22. 11. 24 本省要望 平成 23 年度 H23. 9. 1 本省要望 H23. 10. 7 地整要望 H23. 10. 31 本省要望
西九州自動車道建設促進期成会 会長：唐津市長 坂井 俊之	西九州自動車道関係 16 市町	西九州自動車道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〉 平成 19 年度 H19. 8. 21 地整要望 平成 20 年度 H20. 8. 25 事務所要望 平成 21 年度 H21. 7. 28 事務所要望 平成 22 年度 H22. 7. 1 意見交換会（地整） H22. 7. 15 意見交換会（地整） H22. 8. 24 意見交換会（地整） 平成 23 年度 H23. 5. 30 意見交換会（地整） H23. 8. 24 事務所要望



名 称	主な構成メンバー	活動内容
福岡都市圏広域行政推進協議会 会長：福岡市長 高島 宗一郎	福岡都市圏 17 市町	西九州自動車道及び福岡都市圏道路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〉 平成 19 年度 H19. 7. 19 本省要望 H19. 8. 1 地整要望 平成 20 年度 H20. 7. 24 本省要望 H20. 8. 5 地整要望 平成 21 年度 H21. 8. 4 地整要望 平成 22 年度 H22. 8. 5 本省要望 H22. 8. 31 地整要望 平成 23 年度 H23. 8. 3 本省要望 H23. 8. 30 地整要望
国道 202 号バイパス推進期成会 会長：雷山校区区長会長 川上 幸太	糸島市 3 校区	国道 202 号バイパス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〉 平成 19 年度 H19. 12. 6 地整要望 平成 21 年度 H21. 11. 4 事務所要望 平成 22 年度 H22. 6. 24 意見交換会（事務所）

・協力体制

組織名	協力内容
糸島市建設都市部 都市計画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元説明会等の住民との連絡調整</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

本道路周辺には数多くの遺跡群があり、道路構造物の景観にもそのイメージを考慮している。特に伊都の里の古代をイメージした橋脚の形状は、「おおらかであたたかい造形」を表現したV型八角柱とし、排水管も目立ちにくいデザインとしている。



▲今宿 IC～周船寺 IC のデザイン橋脚(福岡市方面)

# 4. 事業費の変動要因

○道路整備の考え方の変更【約7億円の増額】

一般部（飯氏～前原 IC 間）：当面暫定2車線→完成4車線整備。

<位置図>



<区間別の車線数>

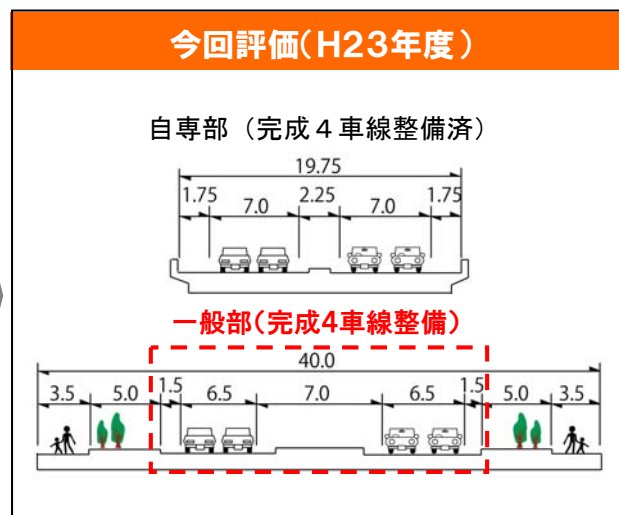
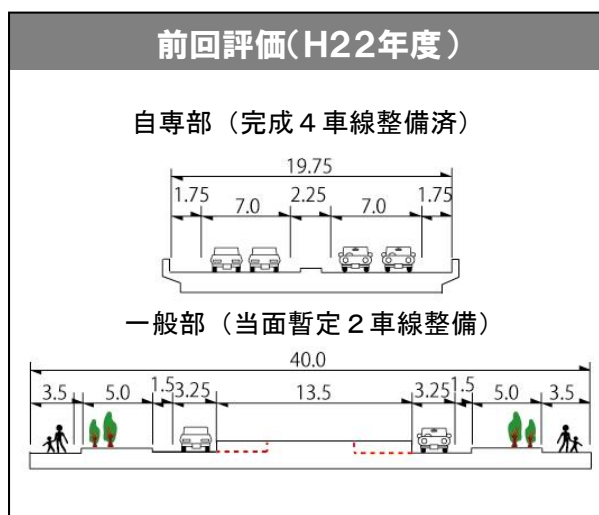
◆自専部

	③	②	①
計画	4※	4	4
現況	2※	0	4

※アクセスコントロールされた準自専道

◆一般部

	⑤	④	③	②	①
計画	0	2	2	暫定2車線→完成4車線 (前回) (今回)	4
現況	0	4	0	0, 2	4



## 5. コスト縮減や代替案立案等

---

### ○コスト縮減

事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

### ○代替案立案

当該事業は、西九州自動車道の一部区間を形成するとともに、地域間の連携強化や交通混雑の緩和などに寄与する事業であることから、現計画が妥当である。

## 6. 対応方針(案)

---

### 【事業継続】

今宿道路は、西九州自動車道の一部区間を形成する道路であり、地域間の連携強化や交通混雑の緩和などに寄与する事業である。

費用対効果についても十分高い事業である。

事業進捗率は、事業費ベースで約82%〔約2,251億円／約2,746億円〕（平成22年度末）であり、そのうち用地進捗率は約88%〔約358億円／約408億円〕に達しており、地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な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497号 今宿道路
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) =3.8 (経済的純現在価値 (B-C) =12,900億円)、経済的内部収益率 (EIRR) =13%</p> <p>残事業：費用便益比 (B/C) =2.6 (経済的純現在価値 (B-C) =497億円)、経済的内部収益率 (EIRR) =13%</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	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	<p>円滑なモビリティの確保</p> <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/日以上の上の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b 並行区間について：国道202号(福岡市西区松六町～糸島市二丈福井) 並行区間の渋滞損失時間：3.8万人時間/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 (国道202号：H22交通量調査基本区間番号40302020300)、改善見込み (旅行速度19.5km/h⇒39.4km/h)</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ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>唐津港 伊万里港 博多港間のアクセス向上 改善見込み (博多港～唐津港：約11分短縮 (約72分⇒約60分)、唐津港～伊万里港：約19分短縮 (約61分⇒約42分))</p>

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <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	伊都・田尻・荻浦地区における土地区画整理事業	
	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 checked="" 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时间内で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input 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	西九州自動車道(福岡市・唐津市・伊万里市・松浦市・佐世保市)	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	九州大学学術研究都市 佐賀県西北部地域(唐津市、玄海町、伊万里市、有田町)の観光入込客数は、福岡県からの来訪が最多を占める(36%) ※平成21年佐賀県観光客動態調査	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区画及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	<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/万台キロ以上である区間が存在する場合には、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歩道、幅員が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）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築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>	
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調限度を超過している区間について、新たに要調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65,084t-CO2/年 （未整備：4,064,852t-CO2/年 ⇒ 整備後：3,999,768t-CO2/年）</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道202号（福岡市西区拾六町～糸島市二丈橋井） 排出削減量：71t/年、排出削減率：約7割削減</p> <p>評価対象区間（現道/並行区間等）：国道202号（福岡市西区拾六町～糸島市二丈橋井） 排出削減量：7t/年、排出削減率：約7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>	



## 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497号	今宿道路	23.3km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,400～33,900 3,600～50,500	自専 4 一般 2,4	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	2,659億円	468億円	3,127億円
うち残事業費	473億円	68億円	541億円
基準年における 現在価値 (C)	4,279億円	370億円	4,649億円
うち残事業費	285億円	21億円	306億円

## 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5年度			
単年便益 (初年便益)	300億円	17億円	1.4億円	318億円
基準年における 現在価値 (B)	15,707億円	1,378億円	464億円	17,549億円
うち残事業分	706億円	56億円	42億円	803億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.8
経済的純現在価値（事業全体）	12,900億円
経済的内部収益率（事業全体）	13%
費用便益比（残事業）	2.6
経済的純現在価値（残事業）	497億円
経済的内部収益率（残事業）	13%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	22,400 （自専部） 3,600～31,800 （一般部）	±10%	2.4 ~ 3.2
事業費	473億円	±10%	2.4 ~ 2.9
事業期間	16年	±20%	2.4 ~ 2.9

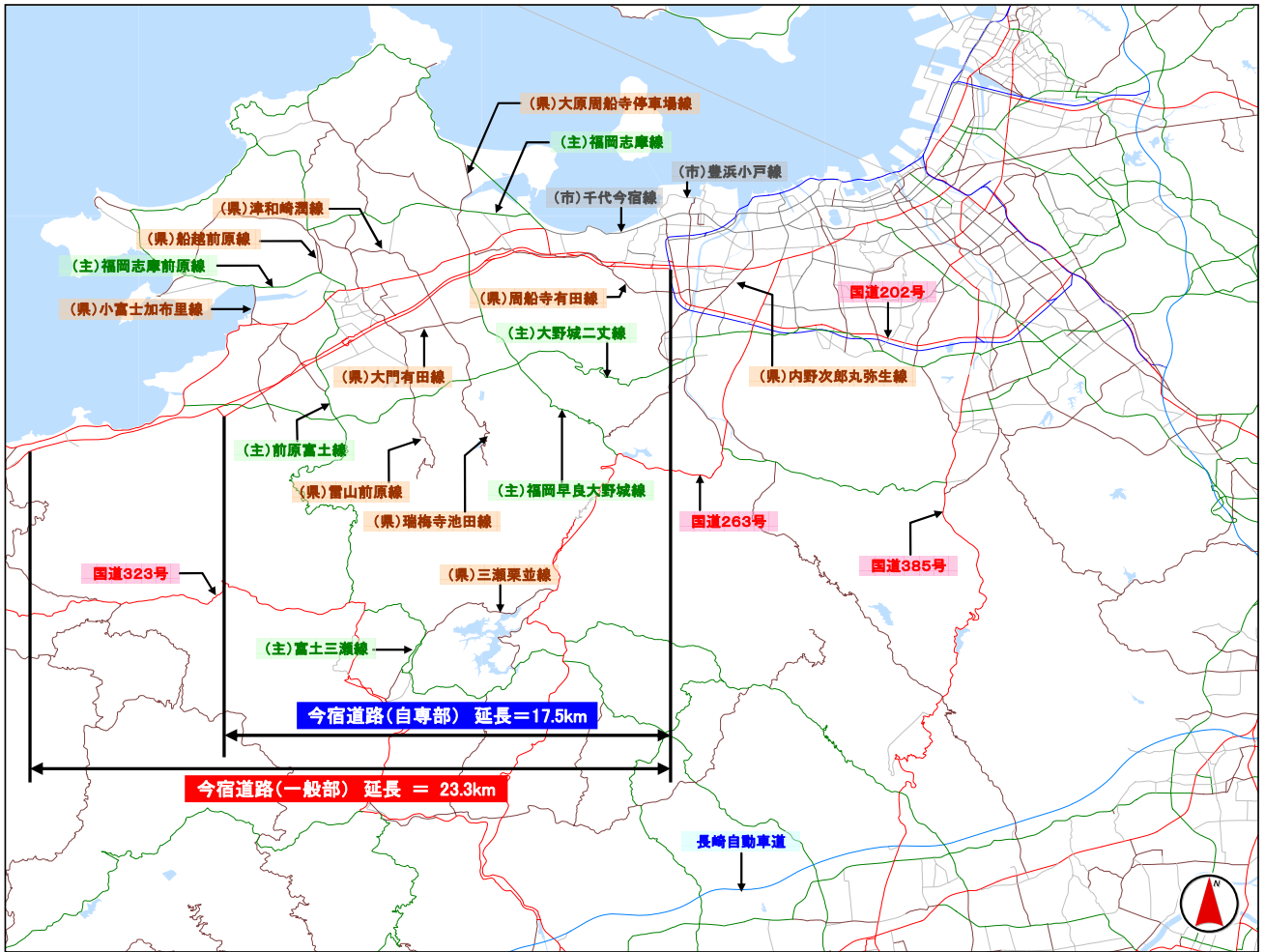
交通状況の変化

様式-3①

箇所名：国道497号 今宿道路

(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 [今宿道路(自専部)] : 17.5km	未供用 区間 : 3.0km	交通量	[台/日]	0.00	22,400	
		走行時間	[分]	0.00	2.3	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	9.3	
	完成供用 区間 : 14.5km	交通量	[台/日]	0.00	24,800	
		走行時間	[分]	0.00	11	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	48	
①新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 23.3km	未供用 区間 : 3.0km	交通量	[台/日]	0.00	11,100	
		走行時間	[分]	0.00	3.6	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.9	
	暫定供用 区間 : 12.9km	交通量	[台/日]	0.00	19,800	
		走行時間	[分]	0.00	16	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	52	
完成供用 区間 : 7.4km	交通量	[台/日]	0.00	40,000		
	走行時間	[分]	0.00	12		
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	85		
②主な周辺道路	国道202号(現道) : 15.6km	交通量	[台/日]	23,400	10,800	
		走行時間	[分]	28	23	
		走行時間費用	[億円/年]	123	45	
	(主)周船寺有田線 : 4.5km	交通量	[台/日]	33,500	11,000	
		走行時間	[分]	19	13	
		走行時間費用	[億円/年]	113	25	
	(主)大野城二丈線 : 19.1km	交通量	[台/日]	20,500	5,700	
		走行時間	[分]	33	28	
		走行時間費用	[億円/年]	120	28	
	(主)福岡志摩線 : 7.3km	交通量	[台/日]	17,000	9,300	
		走行時間	[分]	11	11	
		走行時間費用	[億円/年]	33	17	
	(市)千代今宿線 : 5.3km	交通量	[台/日]	29,400	16,900	
		走行時間	[分]	14	8.9	
		走行時間費用	[億円/年]	74	26	
	長崎道(鳥栖JCT ~武雄北方IC) : 53.1km	交通量	[台/日]	17,000	15,100	
		走行時間	[分]	37	37	
		走行時間費用	[億円/年]	120	107	
	国道263号 : 21.9km	交通量	[台/日]	16,400	13,500	
		走行時間	[分]	47	46	
		走行時間費用	[億円/年]	164	135	
	国道202号 : 13.2km	交通量	[台/日]	43,100	38,600	
		走行時間	[分]	26	24	
		走行時間費用	[億円/年]	194	164	
	国道385号 : 19.2km	交通量	[台/日]	19,900	19,000	
		走行時間	[分]	48	47	
		走行時間費用	[億円/年]	193	182	
	国道323号 : 17.6km	交通量	[台/日]	7,300	6,100	
		走行時間	[分]	31	31	
		走行時間費用	[億円/年]	38	32	
	(主)福岡早良大野城線 : 3.2km	交通量	[台/日]	16,300	5,700	
		走行時間	[分]	6.3	5.6	
		走行時間費用	[億円/年]	18	5.5	
	(主)福岡志摩前原線 : 2.5km	交通量	[台/日]	10,600	5,300	
		走行時間	[分]	3.4	3.4	
		走行時間費用	[億円/年]	6.2	3.0	
	(主)前原富士線 : 15.8km	交通量	[台/日]	2,200	1,800	
		走行時間	[分]	32	30	
		走行時間費用	[億円/年]	10	8.1	
	(主)富士三瀬線 : 1.3km	交通量	[台/日]	4,200	1,400	
		走行時間	[分]	2.3	2.3	
		走行時間費用	[億円/年]	1.7	0.55	
(県)大門有田線 : 2.9km	交通量	[台/日]	10,900	100		
	走行時間	[分]	7.4	7.0		
	走行時間費用	[億円/年]	14	0.12		
(県)大原周船寺停車場線 : 4.6km	交通量	[台/日]	17,500	11,900		
	走行時間	[分]	9.6	8.6		
	走行時間費用	[億円/年]	30	18		
(県)瑞梅寺池田線 : 4.6km	交通量	[台/日]	9,600	2,800		
	走行時間	[分]	8.2	7.9		
	走行時間費用	[億円/年]	14	3.7		
(県)内野次郎丸弥生線 : 4.7km	交通量	[台/日]	16,900	13,100		
	走行時間	[分]	11	11		
	走行時間費用	[億円/年]	34	25		
(県)雷山前原線 : 5.0km	交通量	[台/日]	8,300	5,300		
	走行時間	[分]	10	9.7		
	走行時間費用	[億円/年]	14	8.4		
(県)三瀬栗並線 : 2.0km	交通量	[台/日]	5,000	2,200		
	走行時間	[分]	7.0	6.1		
	走行時間費用	[億円/年]	6.4	2.4		
県)津和崎潤線 : 4.8km	交通量	[台/日]	2,100	200		
	走行時間	[分]	8.3	8.3		
	走行時間費用	[億円/年]	2.9	0.23		
(県)船越前原線 : 1.3km	交通量	[台/日]	14,900	10,400		
	走行時間	[分]	2.1	2.0		
	走行時間費用	[億円/年]	5.3	3.5		
(県)小富士加布里線 : 1.4km	交通量	[台/日]	9,600	3,900		
	走行時間	[分]	1.8	1.8		
	走行時間費用	[億円/年]	3.1	1.2		
(市)豊浜小戸線 : 1.8km	交通量	[台/日]	8,500	3,100		
	走行時間	[分]	4.4	4.4		
	走行時間費用	[億円/年]	6.3	2.3		
③その他道路合計 3,051.5km		走行時間費用	[億円/年]	12,116	11,998	
				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：3,325.0km		走行時間短縮便益	[億円/年]	13,456	13,039	417





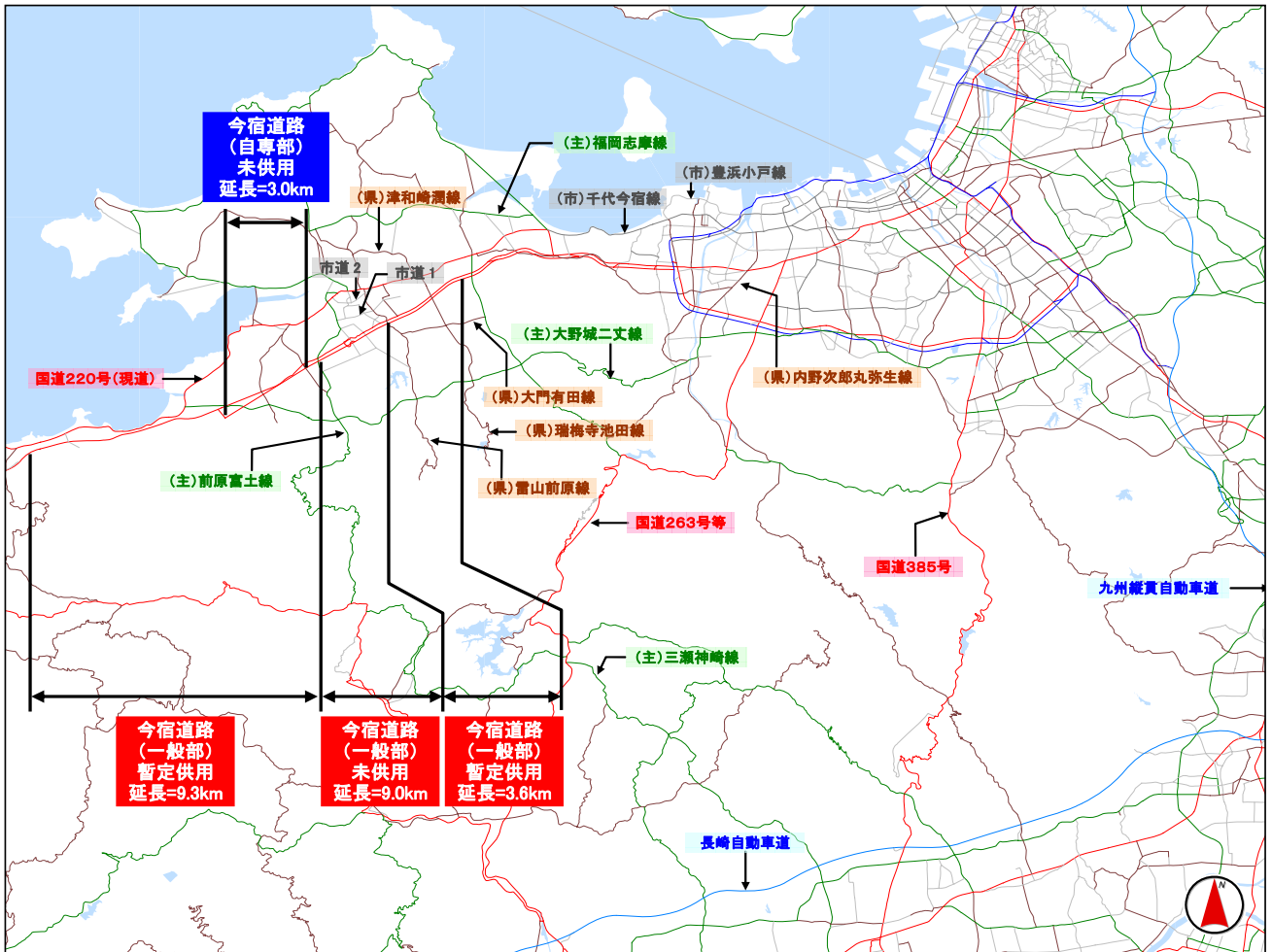
交通状況の変化

様式-3①

箇所名：国道497号 今宿道路

(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 [今宿道路(自専部)] : 17.5km	未供用 区間 : 3.0km	交通量 [台/日]	0.00	22,400	
		走行時間 [分]	0.00	2.3	
		走行時間費用 [億円/年]	0.00	9.3	
	完成供用 区間 : 14.5km	交通量 [台/日]	22,400	24,800	
		走行時間 [分]	11	11	
		走行時間費用 [億円/年]	44	48	
①新設・改築道路 [今宿道路(一般部)] : 23.3km	未供用 区間 : 3.0km	交通量 [台/日]	0.00	11,100	
		走行時間 [分]	0.00	3.6	
		走行時間費用 [億円/年]	0.00	6.9	
	暫定供用 区間 : 12.9km	交通量 [台/日]	18,800	19,800	
		走行時間 [分]	19	16	
		走行時間費用 [億円/年]	63	52	
完成供用 区間 : 7.4km	交通量 [台/日]	38,200	40,000		
	走行時間 [分]	12	12		
	走行時間費用 [億円/年]	80	85		
②主な周辺道路	国道202号(現道) : 15.6km	交通量 [台/日]	15,500	10,800	
		走行時間 [分]	23	23	
		走行時間費用 [億円/年]	64	45	
	(主)大野城二丈線 : 27.5km	交通量 [台/日]	11,000	9,400	
		走行時間 [分]	52	51	
		走行時間費用 [億円/年]	113	99	
	(主)福岡志摩線 : 4.6km	交通量 [台/日]	9,400	9,300	
		走行時間 [分]	6.6	6.6	
		走行時間費用 [億円/年]	11	11	
	(市)千代今宿線 : 4.0km	交通量 [台/日]	17,500	16,700	
		走行時間 [分]	6.7	6.6	
		走行時間費用 [億円/年]	20	19	
	九州道(太宰府IC ~鳥栖JCT) : 17.1km	交通量 [台/日]	76,800	76,500	
		走行時間 [分]	12	12	
		走行時間費用 [億円/年]	173	170	
	長崎道(鳥栖JCT ~武雄北方IC) : 53.1km	交通量 [台/日]	15,400	15,100	
		走行時間 [分]	37	37	
		走行時間費用 [億円/年]	109	107	
	国道263号 : 22.2km	交通量 [台/日]	10,300	9,900	
		走行時間 [分]	45	45	
		走行時間費用 [億円/年]	109	105	
	国道385号 : 19.2km	交通量 [台/日]	19,200	19,000	
		走行時間 [分]	48	47	
		走行時間費用 [億円/年]	184	182	
	(主)前原富士線 : 15.8km	交通量 [台/日]	2,000	1,800	
		走行時間 [分]	31	30	
		走行時間費用 [億円/年]	9.1	8.1	
	(主)三瀬神崎線 : 2.6km	交通量 [台/日]	5,400	4,800	
		走行時間 [分]	4.0	4.0	
		走行時間費用 [億円/年]	3.8	3.4	
(県)瑞海寺池田線 : 4.6km	交通量 [台/日]	5,500	2,800		
	走行時間 [分]	7.9	7.9		
	走行時間費用 [億円/年]	7.2	3.7		
(県)雷山前原線 : 4.3km	交通量 [台/日]	6,000	4,900		
	走行時間 [分]	8.2	8.2		
	走行時間費用 [億円/年]	8.0	6.4		
(県)大門有田線 : 2.9km	交通量 [台/日]	700	100		
	走行時間 [分]	7.1	7.0		
	走行時間費用 [億円/年]	0.91	0.12		
(県)津和崎潤線 : 4.8km	交通量 [台/日]	500	200		
	走行時間 [分]	8.3	8.3		
	走行時間費用 [億円/年]	0.77	0.23		
(県)内野次郎丸 弥生線 : 4.7km	交通量 [台/日]	13,200	13,100		
	走行時間 [分]	11	11		
	走行時間費用 [億円/年]	25	25		
(市)豊浜小戸線 : 1.8km	交通量 [台/日]	3,500	3,100		
	走行時間 [分]	4.4	4.4		
	走行時間費用 [億円/年]	2.6	2.3		
市道1 : 2.0km	交通量 [台/日]	4,400	500		
	走行時間 [分]	3.4	3.4		
	走行時間費用 [億円/年]	2.7	0.31		
市道2 : 2.1km	交通量 [台/日]	5,100	4,300		
	走行時間 [分]	3.9	3.8		
	走行時間費用 [億円/年]	3.6	3.0		
③その他道路合計 3,075.3km		走行時間費用 [億円/年]	12,067	12,049	
合計：3,325.0km			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)
走行時間短縮便益 [億円/年]			13,100	13,039	61



## 費用便益分析の条件

事業名：国道497号 今宿道路

(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23年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ( )
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない 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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	( ) 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
冬期の走行速度と交通容量の関係		設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input 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497号 今宿道路

(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	
		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

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 国道497号 今宿道路 (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.49	23.3	11.44	
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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-23年目	S 45	4.9931	40.7	0.10	1.10		
-22年目	S 46	4.8010	42.6	0.35	3.55		
-21年目	S 47	4.6164	45.5	5.63	51.45		
-20年目	S 48	4.4388	52.4	3.64	27.78		
-19年目	S 49	4.2681	62.5	2.33	14.33		
-18年目	S 50	4.1039	66.1	2.74	15.28		
-17年目	S 51	3.9461	71.7	4.75	23.53		
-16年目	S 52	3.7943	76.0	12.63	56.74		
-15年目	S 53	3.6484	79.2	26.27	108.92		
-14年目	S 54	3.5081	81.3	26.49	102.89		
-13年目	S 55	3.3731	86.4	28.85	101.37		
-12年目	S 56	3.2434	88.6	29.45	97.03		
-11年目	S 57	3.1187	89.6	32.81	102.77		
-10年目	S 58	2.9987	90.5	23.56	70.27		
-9年目	S 59	2.8834	92.3	15.51	43.61		
-8年目	S 60	2.7725	93.0	19.74	52.96		
-7年目	S 61	2.6658	94.6	18.00	45.65		
-6年目	S 62	2.5633	94.4	22.14	54.11		
-5年目	S 63	2.4647	94.9	140.20	327.71		
-4年目	H 1	2.3699	97.4	58.13	127.29		
-3年目	H 2	2.2788	99.6	84.85	174.73		
-2年目	H 3	2.1911	102.4	92.64	178.41		
-1年目	H 4	2.1068	103.4	78.60	144.14		
供用開始年次	H 5	2.0258	103.7	76.01	133.65	6.26	11.00
1年目	H 6	1.9479	103.6	109.81	185.82	6.26	10.59
2年目	H 7	1.8730	103.0	153.86	251.80	6.26	10.24
3年目	H 8	1.8009	102.4	159.04	251.75	6.26	9.90
4年目	H 9	1.7317	103.4	151.40	228.20	6.26	9.43
5年目	H 10	1.6651	102.8	163.88	238.90	6.26	9.12
6年目	H 11	1.6010	101.3	158.70	225.74	6.26	8.90
7年目	H 12	1.5395	99.7	146.98	204.25	6.26	8.70
8年目	H 13	1.4802	98.4	155.50	210.53	6.26	8.47
9年目	H 14	1.4233	96.6	73.49	97.45	8.50	11.28
10年目	H 15	1.3686	95.4	24.72	31.92	8.50	10.98
11年目	H 16	1.3159	94.4	7.45	9.34	9.02	11.32
12年目	H 17	1.2653	93.2	0.10	0.12	9.02	11.02
13年目	H 18	1.2167	92.5	22.77	26.95	9.02	10.68
14年目	H 19	1.1699	91.7	11.29	12.96	9.02	10.36
15年目	H 20	1.1249	91.2	16.97	18.84	9.02	10.01
16年目	H 21	1.0816	90.0	11.23	12.14	9.02	9.76
17年目	H 22	1.0400	90.0	12.99	13.51	9.02	9.38
18年目	H 23	1.0000	90.0	0.94	0.94	9.40	9.40
19年目	H 24	0.9615	90.0	4.72	4.54	9.40	9.04
20年目	H 25	0.9246	90.0	7.12	6.58	9.40	8.69
21年目	H 26	0.8890	90.0	11.21	9.97	9.40	8.36
22年目	H 27	0.8548	90.0	5.81	4.97	9.40	8.04
23年目	H 28	0.8219	90.0	5.96	4.90	9.40	7.73
24年目	H 29	0.7903	90.0	5.24	4.14	9.40	7.43
25年目	H 30	0.7599	90.0	1.96	1.49	10.19	7.74
26年目	H 31	0.7307	90.0	6.77	4.95	10.19	7.45
27年目	H 32	0.7026	90.0	4.87	3.42	10.19	7.16
28年目	H 33	0.6756	90.0	10.59	7.15	10.19	6.88
29年目	H 34	0.6496	90.0	31.60	20.52	10.19	6.62
30年目	H 35	0.6246	90.0	62.10	38.79	10.19	6.36
31年目	H 36	0.6006	90.0	76.48	45.93	10.19	6.12
32年目	H 37	0.5775	90.0	86.15	49.75	10.19	5.88
33年目	H 38	0.5553	90.0	86.18	47.85	10.19	5.66
34年目	H 39	0.5339	90.0	66.09	35.29	10.19	5.44
35年目	H 40	0.5134	90.0			10.90	5.59
36年目	H 41	0.4936	90.0			10.90	5.38
37年目	H 42	0.4746	90.0			10.90	5.17
38年目	H 43	0.4564	90.0			10.90	4.97
39年目	H 44	0.4388	90.0			10.90	4.78
40年目	H 45	0.4220	90.0			10.90	4.60
41年目	H 46	0.4057	90.0			10.90	4.42
42年目	H 47	0.3901	90.0			10.90	4.25
43年目	H 48	0.3751	90.0			10.90	4.09
44年目	H 49	0.3607	90.0			10.90	3.93
45年目	H 50	0.3468	90.0			10.90	3.78
46年目	H 51	0.3335	90.0			10.90	3.63
47年目	H 52	0.3207	90.0			10.90	3.49
48年目	H 53	0.3083	90.0			10.90	3.36
49年目	H 54	0.2965	90.0	-310.19	-91.96	10.90	3.23
合計				2,349.21	4,278.72	467.59	369.80
単純事業費計				2,659.40		467.59	

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497号 今宿道路 (残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.08	18.9	1.57

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
-6年目	H 24	0.9615	90.0	4.72	4.54		
-5年目	H 25	0.9246	90.0	7.12	6.58		
-4年目	H 26	0.8890	90.0	11.21	9.97		
-3年目	H 27	0.8548	90.0	5.81	4.97		
-2年目	H 28	0.8219	90.0	5.96	4.90		
-1年目	H 29	0.7903	90.0	5.24	4.14		
供用開始年次	H 30	0.7599	90.0	1.96	1.49	0.79	0.60
1年目	H 31	0.7307	90.0	6.77	4.95	0.79	0.58
2年目	H 32	0.7026	90.0	4.87	3.42	0.79	0.56
3年目	H 33	0.6756	90.0	10.59	7.15	0.79	0.53
4年目	H 34	0.6496	90.0	31.60	20.52	0.79	0.51
5年目	H 35	0.6246	90.0	62.10	38.79	0.79	0.49
6年目	H 36	0.6006	90.0	76.48	45.93	0.79	0.47
7年目	H 37	0.5775	90.0	86.15	49.75	0.79	0.46
8年目	H 38	0.5553	90.0	86.18	47.85	0.79	0.44
9年目	H 39	0.5339	90.0	66.09	35.29	0.79	0.42
10年目	H 40	0.5134	90.0			1.50	0.77
11年目	H 41	0.4936	90.0			1.50	0.74
12年目	H 42	0.4746	90.0			1.50	0.71
13年目	H 43	0.4564	90.0			1.50	0.68
14年目	H 44	0.4388	90.0			1.50	0.66
15年目	H 45	0.4220	90.0			1.50	0.63
16年目	H 46	0.4057	90.0			1.50	0.61
17年目	H 47	0.3901	90.0			1.50	0.58
18年目	H 48	0.3751	90.0			1.50	0.56
19年目	H 49	0.3607	90.0			1.50	0.54
20年目	H 50	0.3468	90.0			1.50	0.52
21年目	H 51	0.3335	90.0			1.50	0.50
22年目	H 52	0.3207	90.0			1.50	0.48
23年目	H 53	0.3083	90.0			1.50	0.46
24年目	H 54	0.2965	90.0			1.50	0.44
25年目	H 55	0.2851	90.0			1.50	0.43
26年目	H 56	0.2741	90.0			1.50	0.41
27年目	H 57	0.2636	90.0			1.50	0.39
28年目	H 58	0.2534	90.0			1.50	0.38
29年目	H 59	0.2437	90.0			1.50	0.36
30年目	H 60	0.2343	90.0			1.50	0.35
31年目	H 61	0.2253	90.0			1.50	0.34
32年目	H 62	0.2166	90.0			1.50	0.32
33年目	H 63	0.2083	90.0			1.50	0.31
34年目	H 64	0.2003	90.0			1.50	0.30
35年目	H 65	0.1926	90.0			1.50	0.29
36年目	H 66	0.1852	90.0			1.50	0.28
37年目	H 67	0.1780	90.0			1.50	0.27
38年目	H 68	0.1712	90.0			1.50	0.26
39年目	H 69	0.1646	90.0			1.50	0.25
40年目	H 70	0.1583	90.0			1.50	0.24
41年目	H 71	0.1522	90.0			1.50	0.23
42年目	H 72	0.1463	90.0			1.50	0.22
43年目	H 73	0.1407	90.0			1.50	0.21
44年目	H 74	0.1353	90.0			1.50	0.20
45年目	H 75	0.1301	90.0			1.50	0.19
46年目	H 76	0.1251	90.0			1.50	0.19
47年目	H 77	0.1203	90.0			1.50	0.18
48年目	H 78	0.1157	90.0			1.50	0.17
49年目	H 79	0.1112	90.0	-46.78	-5.20	1.50	0.17
合計				426.06	285.03	67.71	20.87
単純事業費計				472.84		67.71	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：国道497号 今宿道路（事業全体）

様式-5

年度 (基準年) H23	年次 採用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7Doc)			GDP テラレタ	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)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	③	現在価値 (1)~(3)
H	5	1.04431	1.00963	1.00963	1.03039	2.0958	103.7	180.85	65.14	54.22	309.37	527.81	16.80	3.99	1.41	2.48	318.42	559.83
H	6	1.05009	0.98489	0.98489	1.02444	1.9479	103.6	188.86	65.76	14.74	309.37	523.50	10.74	2.55	1.45	2.45	328.14	555.27
H	7	1.04770	0.98465	0.98465	1.02386	1.8730	103.0	198.32	64.77	53.91	317.00	518.80	11.28	2.52	1.49	2.43	336.25	550.31
H	8	1.04553	0.98441	0.98441	1.02330	1.8009	102.4	207.78	62.78	53.08	324.64	513.86	11.81	2.48	1.52	2.41	344.36	545.08
H	9	1.04350	0.98417	0.98417	1.02277	1.7317	103.4	217.24	62.78	52.26	332.28	500.94	12.35	2.44	1.56	2.35	352.48	541.28
H	10	1.04173	0.98391	0.98391	1.02227	1.6651	102.8	226.71	61.79	51.43	339.92	495.52	12.89	2.40	1.59	2.32	360.59	535.65
H	11	1.01320	0.98891	0.98891	1.00533	1.6010	101.3	236.17	60.79	50.60	347.56	494.38	13.43	2.36	1.63	2.32	368.70	524.46
H	12	1.01303	0.98879	0.98879	1.00530	1.5395	99.7	239.28	60.12	50.04	349.44	485.61	13.61	2.34	1.64	2.27	370.70	515.16
H	13	1.01286	0.98866	0.98866	1.00527	1.4802	98.4	242.40	59.44	49.48	351.33	475.65	13.78	2.31	1.65	2.23	372.71	504.60
H	14	1.01270	0.98853	0.98853	1.00524	1.4233	96.6	242.63	67.67	63.86	374.16	496.16	19.81	3.86	3.98	13.10	413.92	548.89
H	15	1.01254	0.98840	0.98840	1.00522	1.3686	95.4	245.71	66.89	63.12	375.73	485.11	20.06	3.81	4.02	12.82	415.68	536.69
H	16	1.01238	0.98826	0.98826	1.00519	1.3159	94.4	250.91	67.64	64.21	382.75	480.20	21.43	3.97	4.15	13.89	425.57	533.92
H	17	0.99764	0.99226	0.99226	1.2653	93.2	254.01	66.84	63.45	384.31	469.58	21.69	3.92	4.19	13.60	427.33	522.15	
H	18	0.99763	0.99220	0.99220	1.2167	92.5	253.41	66.33	62.65	382.99	453.37	21.64	3.89	4.13	13.13	425.87	504.13	
H	19	0.99762	0.99214	0.99214	1.1699	91.7	252.81	65.81	63.04	381.66	438.21	21.59	3.86	4.24	12.69	424.40	487.28	
H	20	0.99762	0.99208	0.99208	1.1249	91.2	252.21	65.29	62.83	380.33	422.19	21.54	3.83	4.06	11.02	422.93	469.48	
H	21	0.99761	0.99202	0.99202	1.0816	90.0	251.61	64.78	62.62	379.01	409.94	21.49	3.80	4.05	10.98	421.47	455.86	
H	22	0.99761	0.99195	0.99195	1.0400	90.0	251.01	64.26	62.41	377.68	392.79	21.43	3.77	4.18	11.38	420.00	436.80	
H	23	0.99760	0.99189	0.99189	1.0000	90.0	251.59	64.79	62.53	378.92	378.92	23.33	4.39	4.39	11.97	425.01	425.01	
H	24	0.99760	0.99182	0.99182	0.99643	96.15	250.99	64.27	62.32	377.58	363.06	23.28	4.35	4.35	11.47	423.52	407.23	
H	25	0.99759	0.99175	0.99175	0.99642	92.46	250.39	63.74	62.11	376.24	347.66	23.22	4.32	4.32	11.89	422.03	390.19	
H	26	0.99758	0.99169	0.99169	0.99641	88.90	249.78	63.22	61.90	374.90	333.29	23.16	4.28	4.28	11.85	420.53	373.85	
H	27	0.99758	0.99162	0.99162	0.99640	85.48	249.18	62.69	61.69	373.56	319.32	23.11	4.25	4.25	11.80	419.04	358.20	
H	28	0.99757	0.99155	0.99155	0.99638	82.19	248.58	62.17	61.48	372.23	305.94	23.05	4.21	4.21	11.76	417.55	343.19	
H	29	0.99757	0.99147	0.99147	0.99637	79.03	247.97	61.64	61.28	370.89	293.12	23.00	4.17	4.17	11.72	416.05	328.81	
H	30	0.99756	0.99140	0.99140	0.99636	75.99	249.99	62.03	62.10	374.12	284.30	23.00	4.14	4.14	11.48	414.58	313.80	
H	31	0.99755	0.99133	0.99133	0.99634	73.07	249.38	61.49	61.89	372.76	272.37	28.47	6.33	11.38	19.41	418.36	318.84	
H	32	0.99811	0.99165	0.99222	0.99708	70.26	248.77	60.96	61.68	371.40	260.94	28.41	6.22	11.34	19.34	416.93	305.46	
H	33	0.99810	0.99158	0.99222	0.99707	67.56	248.30	60.45	61.63	370.38	250.21	28.36	6.21	11.33	19.28	415.58	292.91	
H	34	0.99810	0.99151	0.99222	0.99706	64.96	247.82	59.94	61.58	369.35	239.92	28.31	6.17	11.32	19.23	414.28	280.86	
H	35	0.99810	0.99144	0.99222	0.99705	62.46	247.35	59.43	61.53	368.32	230.05	28.26	6.12	11.32	19.17	412.93	269.32	
H	36	0.99809	0.99136	0.99222	0.99704	60.06	246.88	58.92	61.49	367.29	220.59	28.21	6.06	11.31	19.12	411.64	258.24	
H	37	0.99809	0.99129	0.99221	0.99704	57.75	246.41	58.41	61.44	366.26	211.51	28.16	6.01	11.30	19.06	410.35	247.62	
H	38	0.99809	0.99121	0.99221	0.99703	55.53	245.94	57.91	61.39	365.24	202.80	28.11	5.96	11.29	19.00	409.06	237.46	
H	39	0.99808	0.99113	0.99221	0.99702	53.39	245.47	57.40	61.34	364.21	194.45	28.06	5.91	11.28	18.95	407.78	227.66	
H	40	0.99808	0.99105	0.99221	0.99701	51.34	287.51	63.36	68.09	418.96	215.08	32.60	6.90	12.20	22.70	493.44	253.32	
H	41	0.99808	0.99097	0.99221	0.99700	49.36	286.96	62.79	68.04	417.79	206.23	32.54	6.84	12.19	22.63	492.06	242.90	
H	42	0.99338	0.99360	1.00074	0.99419	47.46	286.41	62.23	67.98	416.62	197.74	32.48	6.78	12.19	22.56	490.69	232.90	
H	43	0.99333	0.99356	1.00074	0.99416	45.64	284.51	61.83	68.03	414.37	189.11	32.26	6.74	12.19	22.50	489.06	222.75	
H	44	0.99329	0.99352	1.00074	0.99412	43.88	282.61	61.43	68.08	412.13	180.95	32.05	6.69	12.20	22.36	487.44	213.03	
H	45	0.99324	0.99348	1.00074	0.99409	42.20	280.72	61.03	68.13	409.88	172.95	31.83	6.65	12.21	22.30	485.84	203.73	
H	46	0.99320	0.99343	1.00074	0.99406	40.57	278.82	60.63	68.18	407.64	165.39	31.62	6.61	12.22	22.25	484.21	194.82	
H	47	0.99315	0.99339	1.00074	0.99402	39.01	276.92	60.24	68.23	405.39	158.15	31.40	6.56	12.23	22.19	482.58	186.31	
H	48	0.99310	0.99335	1.00074	0.99398	37.51	275.03	59.84	68.28	403.15	151.23	31.19	6.52	12.24	22.14	480.95	178.16	
H	49	0.99305	0.99330	1.00074	0.99395	36.07	273.13	59.44	68.34	400.90	144.60	30.97	6.48	12.25	22.11	479.32	170.36	
H	50	0.99301	0.99326	1.00074	0.99391	34.68	271.23	59.04	68.39	398.66	138.26	30.76	6.43	12.26	22.08	477.69	162.89	
H	51	0.99296	0.99321	1.00074	0.99387	33.35	269.33	58.64	68.44	396.41	132.20	30.54	6.39	12.27	22.05	476.06	155.75	
H	52	0.99291	0.99316	1.00074	0.99384	32.07	267.44	58.25	68.49	394.17	126.39	30.33	6.35	12.28	22.02	474.43	148.92	
H	53	0.99286	0.99312	1.00074	0.99380	30.83	265.54	57.85	68.54	391.93	120.84	30.11	6.30	12.28	21.99	472.80	142.38	
H	54	0.99280	0.99307	1.00074	0.99376	29.65	263.65	57.45	68.59	389.68	115.53	29.90	6.26	12.29	21.95	471.17	136.13	
合計							12,566.53	3,103.39	3,111.77	18,781.69	15,706.75	1,198.46	246.52	431.84	175.41	464.10	21,371.92	17,548.80

便益の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 今宿道路 (残事業)

様式-5

年度 (基準年) H23 H24	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7.0%)			GDP テラ-ワット	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) 現在価値 割引率%			
	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	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)	
H 30	0.99756	0.99140	0.99657	90.0	0.7599	10.54	2.97	2.25	15.76	11.47	0.01	0.03	0.69	0.73	0.55	17.07	12.97	
H 31	0.99755	0.99133	0.99656	90.0	0.7307	10.51	2.94	2.24	15.70	11.47	0.01	0.03	0.68	0.72	0.53	17.01	12.43	
H 32	0.99811	0.99165	0.99922	90.0	0.7026	10.49	2.92	2.23	15.64	10.99	0.01	0.03	0.68	0.72	0.51	16.95	11.91	
H 33	0.99810	0.99158	0.99922	90.0	0.6796	10.47	2.89	2.23	15.59	10.53	0.01	0.03	0.68	0.72	0.49	16.90	11.42	
H 34	0.99810	0.99151	0.99922	90.0	0.6496	10.45	2.87	2.23	15.55	10.10	0.01	0.03	0.68	0.72	0.47	16.85	10.94	
H 35	0.99810	0.99144	0.99922	90.0	0.6246	10.43	2.84	2.23	15.50	9.68	0.01	0.03	0.68	0.72	0.45	16.80	10.49	
H 36	0.99809	0.99136	0.99922	90.0	0.6006	10.41	2.82	2.23	15.46	9.28	0.01	0.03	0.68	0.72	0.43	16.75	10.06	
H 37	0.99809	0.99129	0.99921	90.0	0.5775	10.39	2.80	2.23	15.41	8.90	0.01	0.03	0.68	0.72	0.41	16.70	9.65	
H 38	0.99809	0.99121	0.99921	90.0	0.5553	10.37	2.77	2.22	15.36	8.53	0.01	0.03	0.68	0.72	0.40	16.65	9.25	
H 39	0.99808	0.99115	0.99921	90.0	0.5339	10.35	2.75	2.22	15.32	8.18	0.01	0.03	0.68	0.72	0.38	16.61	8.87	
H 40	0.99808	0.99108	0.99921	90.0	0.5134	10.33	2.74	2.22	15.28	7.84	0.01	0.03	0.68	0.72	0.37	16.57	8.50	
H 41	0.99808	0.99097	0.99921	90.0	0.4936	10.31	2.72	2.22	15.24	7.51	0.01	0.03	0.68	0.72	0.36	16.53	8.14	
H 42	0.99833	0.99360	1.00074	90.0	0.4746	10.29	2.71	2.22	15.20	7.18	0.01	0.03	0.68	0.72	0.35	16.49	7.79	
H 43	0.99833	0.99356	1.00074	90.0	0.4564	10.27	2.69	2.22	15.16	6.86	0.01	0.03	0.68	0.72	0.34	16.45	7.44	
H 44	0.99829	0.99352	1.00074	90.0	0.4388	10.25	2.67	2.22	15.12	6.54	0.01	0.03	0.68	0.72	0.33	16.41	7.10	
H 45	0.99824	0.99348	1.00074	90.0	0.4220	10.23	2.65	2.22	15.08	6.23	0.01	0.03	0.68	0.72	0.32	16.37	6.77	
H 46	0.99820	0.99343	1.00074	90.0	0.4057	10.21	2.63	2.22	15.04	5.93	0.01	0.03	0.68	0.72	0.31	16.33	6.44	
H 47	0.99815	0.99339	1.00074	90.0	0.3901	10.19	2.61	2.22	15.00	5.64	0.01	0.03	0.68	0.72	0.30	16.29	6.12	
H 48	0.99810	0.99335	1.00074	90.0	0.3751	10.17	2.59	2.22	14.96	5.36	0.01	0.03	0.68	0.72	0.29	16.25	5.81	
H 49	0.99805	0.99330	1.00074	90.0	0.3607	10.15	2.57	2.22	14.92	5.09	0.01	0.03	0.68	0.72	0.28	16.21	5.51	
H 50	0.99801	0.99326	1.00074	90.0	0.3468	10.13	2.55	2.22	14.88	4.83	0.01	0.03	0.68	0.72	0.27	16.17	5.22	
H 51	0.99796	0.99321	1.00074	90.0	0.3335	10.11	2.53	2.22	14.84	4.58	0.01	0.03	0.68	0.72	0.26	16.13	4.94	
H 52	0.99791	0.99316	1.00074	90.0	0.3208	10.09	2.51	2.22	14.80	4.34	0.01	0.03	0.68	0.72	0.25	16.09	4.67	
H 53	0.99786	0.99312	1.00074	90.0	0.3083	10.07	2.49	2.22	14.76	4.11	0.01	0.03	0.68	0.72	0.24	16.05	4.41	
H 54	0.99780	0.99307	1.00074	90.0	0.2965	10.05	2.47	2.22	14.72	3.89	0.01	0.03	0.68	0.72	0.23	16.01	4.16	
H 55	0.99775	0.99302	1.00074	90.0	0.2851	10.03	2.45	2.22	14.68	3.68	0.01	0.03	0.68	0.72	0.22	15.97	3.92	
H 56	0.99770	0.99297	1.00074	90.0	0.2741	10.01	2.43	2.22	14.64	3.48	0.01	0.03	0.68	0.72	0.21	15.93	3.69	
H 57	0.99265	0.99292	1.00074	90.0	0.2636	9.99	2.41	2.22	14.60	3.29	0.01	0.03	0.68	0.72	0.20	15.89	3.47	
H 58	0.99259	0.99287	1.00073	90.0	0.2534	9.97	2.39	2.22	14.56	3.11	0.01	0.03	0.68	0.72	0.19	15.85	3.26	
H 59	0.99254	0.99282	1.00073	90.0	0.2437	9.95	2.37	2.22	14.52	2.94	0.01	0.03	0.68	0.72	0.18	15.81	3.06	
H 60	0.99248	0.99277	1.00073	90.0	0.2343	9.93	2.35	2.22	14.48	2.78	0.01	0.03	0.68	0.72	0.17	15.77	2.87	
H 61	0.99242	0.99272	1.00073	90.0	0.2253	9.91	2.33	2.22	14.44	2.63	0.01	0.03	0.68	0.72	0.16	15.73	2.69	
H 62	0.99236	0.99266	1.00073	90.0	0.2166	9.89	2.31	2.22	14.40	2.49	0.01	0.03	0.68	0.72	0.15	15.69	2.52	
H 63	0.99231	0.99261	1.00073	90.0	0.2083	9.87	2.29	2.22	14.36	2.36	0.01	0.03	0.68	0.72	0.14	15.65	2.36	
H 64	0.99225	0.99255	1.00073	90.0	0.2003	9.85	2.27	2.22	14.32	2.24	0.01	0.03	0.68	0.72	0.13	15.61	2.21	
H 65	0.99219	0.99250	1.00073	90.0	0.1926	9.83	2.25	2.22	14.28	2.13	0.01	0.03	0.68	0.72	0.12	15.57	2.07	
H 66	0.99212	0.99244	1.00073	90.0	0.1852	9.81	2.23	2.22	14.24	2.03	0.01	0.03	0.68	0.72	0.11	15.53	1.94	
H 67	0.99206	0.99238	1.00073	90.0	0.1780	9.79	2.21	2.22	14.20	1.94	0.01	0.03	0.68	0.72	0.10	15.49	1.82	
H 68	0.99200	0.99232	1.00073	90.0	0.1712	9.77	2.19	2.22	14.16	1.86	0.01	0.03	0.68	0.72	0.09	15.45	1.71	
H 69	0.99193	0.99227	1.00073	90.0	0.1646	9.75	2.17	2.22	14.12	1.79	0.01	0.03	0.68	0.72	0.08	15.41	1.61	
H 70	0.99187	0.99220	1.00073	90.0	0.1583	9.73	2.15	2.22	14.08	1.73	0.01	0.03	0.68	0.72	0.07	15.37	1.52	
H 71	0.99180	0.99214	1.00073	90.0	0.1522	9.71	2.13	2.22	14.04	1.67	0.01	0.03	0.68	0.72	0.06	15.33	1.44	
H 72	0.99173	0.99208	1.00073	90.0	0.1463	9.69	2.11	2.22	14.00	1.62	0.01	0.03	0.68	0.72	0.05	15.29	1.37	
H 73	0.99166	0.99202	1.00073	90.0	0.1407	9.67	2.09	2.22	13.96	1.57	0.01	0.03	0.68	0.72	0.04	15.25	1.31	
H 74	0.99159	0.99195	1.00073	90.0	0.1353	9.65	2.07	2.22	13.92	1.53	0.01	0.03	0.68	0.72	0.03	15.21	1.26	
H 75	0.99152	0.99189	1.00073	90.0	0.1301	9.63	2.05	2.22	13.88	1.49	0.01	0.03	0.68	0.72	0.02	15.17	1.21	
H 76	0.99145	0.99182	1.00073	90.0	0.1251	9.61	2.03	2.22	13.84	1.46	0.01	0.03	0.68	0.72	0.01	15.13	1.17	
H 77	0.99138	0.99175	1.00072	90.0	0.1203	9.59	2.01	2.22	13.80	1.43	0.01	0.03	0.68	0.72	0.01	15.09	1.13	
H 78	0.99130	0.99169	1.00072	90.0	0.1157	9.57	1.99	2.22	13.76	1.40	0.01	0.03	0.68	0.72	0.00	15.05	1.09	
H 79	0.99123	0.99162	1.00072	90.0	0.1112	9.55	1.97	2.22	13.72	1.38	0.01	0.03	0.68	0.72	0.00	15.01	1.05	
H 80	0.99116	0.99155	1.00072	90.0	0.1068	9.53	1.95	2.22	13.68	1.36	0.01	0.03	0.68	0.72	0.00	14.97	1.01	
合計						1,567.68	337.10	480.26	2,385.03	705.66	139.01	26.34	30.37	195.73	56.02	144.43	2,723.19	803.2



# 全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道497号	今宿道路	4	23.3km

## ■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					209,686		
	改良費					26,124	
		土工	m <sup>3</sup>	7,088,464	12,679	切土、盛土 等	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>				
		法面工	m <sup>2</sup>	574,520	588	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	5,748	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁 等	
		管渠工	m	7,143	213		
		函渠工	m	6,367	1,557		
		排水工	m	121,020	1,608		
		中央分離帯工	m	9,331	271		
	雑工	式	1	3,460			
	橋梁費					78,493	
		100m以上	m	14,791	69,196	連続高架橋29橋	
		100m未満	m	1,862	9,297	PC橋47橋、鋼橋14橋	
	トンネル費					1,938	
		NATM	m	250	938	1本	
		シールド	m	292	1,000	1本	
	IC・JCT費					2,552	
		IC	箇所	5	2,552		
		JCT	箇所				
	舗装費					89,952	
車道舗装		m <sup>2</sup>	1,277,447	81,791			
歩道舗装		m <sup>2</sup>	194,809	8,161			
付帯施設費					10,629		
	交通管理施設工	式	1	10,629	標識工、防護柵工、道路照明灯 等		
	遮音壁	m					
②用地及補償費					40,834		
	用地費			m <sup>2</sup>	920,000	31,019	
		宅地	m <sup>2</sup>	276,000	23,264		
		田畑	m <sup>2</sup>	460,000	6,204		
		山林・原野	m <sup>2</sup>	184,000	1,551		
		その他	m <sup>2</sup>				
補償費	式	1	9,815				
③間接経費				式	1	24,128	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					274,648		

### 【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497号	今宿道路	4	18.9km

## ■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				37,139	
	改良費				9,501	
		土工	m <sup>3</sup>	3,206,606	5,906	切土、盛土 等
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	124,520	238	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	748	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁 等
		管渠工	m	1,968	63	
		函渠工	m	1,561	557	
		排水工	m	74,020	1,258	
		中央分離帯工	m	9,331	271	
		雑工	式	1	460	植樹帯等
	橋梁費				23,493	
		100m以上	m	2,600	19,196	連続高架橋5橋
		100m未満	m	500	4,297	PC橋7橋
	トンネル費				938	
		NATM	m	250	938	1本
		シールド	m			
	IC・JCT費				552	
		IC	箇所	1	552	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,942	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	944,425	1,781	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	99,549	161	
	付帯施設費				715	
		交通管理施設工	式	1	715	標識工、防護柵工、道路照明灯 等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,982	
	用地費		m <sup>2</sup>	138,151	4,678	
		宅地	m <sup>2</sup>	67,485	3,927	
		田畑	m <sup>2</sup>	48,167	661	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	22,500	90	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費	式		1	304	
③	間接経費	式		1	7,294	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				49,415	

### 【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497号	今宿道路	4	23.3km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	23.3	19,482	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	29,615	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			49,097	

#### 【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497号	今宿道路	4	18.9km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.9	900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,210	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			7,110	

#### 【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。