

国道201号
飯塚庄内田川バイパス

平成21年 3月12日
国土交通省 九州地方整備局

目次

1.飯塚庄内田川バイパスの概要	道路-9-1
2.事業を巡る社会経済情勢等の変化	道路-9-4
2-1 沿線地域の動向	道路-9-4
2-2 社会・経済情勢の変化	道路-9-5
2-3 交通状況の変化	道路-9-9
3.事業の効果及び必要性	道路-9-10
4.事業の投資効果（費用便益効果分析）	道路-9-18
5.事業の進捗状況	道路-9-19
6.事業の進捗の見込み	道路-9-21
7.コスト縮減や代替案立案等の可能性	道路-9-22
8.対応方針（原案）	道路-9-23
巻末資料	道路-9-24
客観的評価指標	道路-9-25
費用便益分析結果	道路-9-27

1. 飯塚庄内田川バイパスの概要

(1) 国道201号の概要

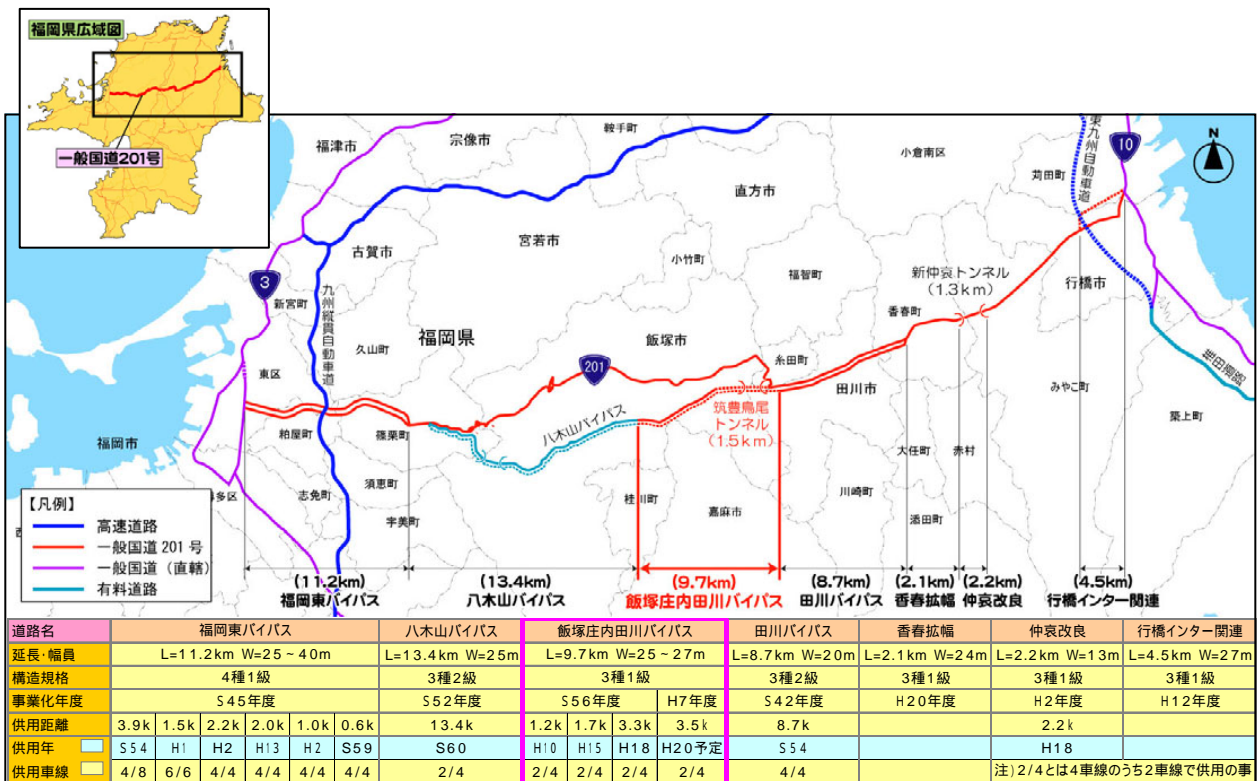
国道201号は、国道3号（福岡市）と国道10号（行橋市）を結ぶ筑豊地域唯一の延長83.5kmの横断幹線道路である。

また、平成6年1月に策定された「広域道路整備計画」の交流促進型の筑豊横断道路として位置付けられている。

当路線は福岡市を起点として飯塚市、田川市等を経由し京都郡苅田町に至る延長約83.5kmの道路で、4市6町にまたがり、古くは篠栗街道として栄え、明治以来の日本の近代化・工業化を支えた一大炭鉱地帯の幹線道路としての役割を果たしてきた。しかし、石炭産業から石油産業への転換（エネルギー革命）に伴う産炭地域の活性化などを定めた『石炭六法』失効（平成14年3月）後の『激変緩和措置』（5年間）が平成18年度に期限切れになるなど厳しい情勢を受けて、再活性化を担う沿線市町村にとって重要な基盤整備路線となっている。

現在は、九州縦貫自動車道（福岡IC）や国道200号、国道211号、国道322号、事業中の東九州自動車道（行橋IC）と連結し、又、緊急輸送ネットワークに位置付けされた福岡県中央部を横断する主要な幹線道路である。

飯塚庄内田川バイパスは、国道201号のほぼ中間に位置し、飯塚市街地部の交通混雑の緩和並びに鳥尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消を目的として整備が進められている。



国道201号路線図

(2) 国道201号飯塚庄内田川バイパス

1) 事業概要及び目的

飯塚庄内田川バイパスは、既に供用中の一般有料道路・八木山バイパス及び田川バイパスと連結し、飯塚市街地部の交通混雑の緩和と、鳥尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消を目的として計画された約9.7kmのバイパスである。

現在、八木山バイパスから1.24kmの区間が平成10年7月から暫定2車線供用し、また(市)片島楽市線(飯塚市堀池)～国道211号(飯塚市鶴三緒)の区間(L=1.64km)が平成15年7月に供用しており、引き続き(県)飯塚山田線(飯塚市下三緒)～(県)口ノ原稲築線(飯塚市有安)の区間(L=3.2km)が平成19年3月に暫定2車線供用し、残る区間及び立体化についても用地買収並びに工事を推進している。

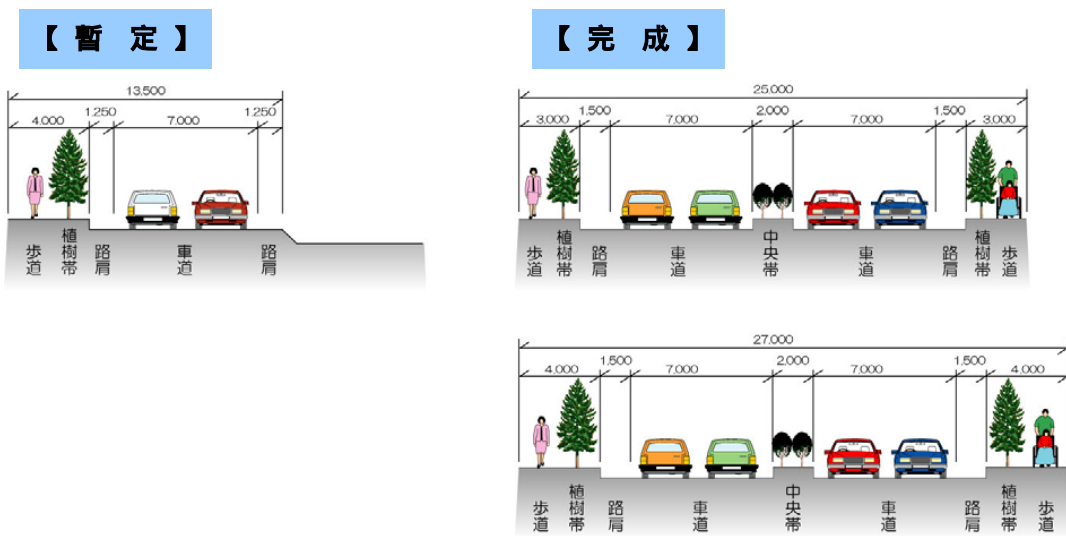


国道201号飯塚庄内田川バイパス概要図

2) 道路の緒元

延 長	L=9.7km
	自：福岡県飯塚市弁分 ^{べんぶん}
	至：福岡県田川市大字弓削田 ^{ゆげた}
幅 員	W = 25m ~ 27m
構造規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
標準横断勾配	2.0%
最急縦断勾配	4.0%
最小曲線半径	440 m

3) 標準横断図



国道201号飯塚庄内田川バイパス

(田川市より飯塚市方面を望む)

2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

2-1 沿線地域の動向

(1) 市町村合併

沿線の飯塚市は、平成18年3月26日に、旧飯塚市（約8万人）、旧筑穂町（約1万人）、旧穂波町（約3万人）、旧庄内町（約1万人）、旧顎田町（約1万人）が合併し、現在の飯塚市（人口、約13万人）になっている。



飯塚市庄内田川バイパス沿線の市町村合併の状況
合併年月日：平成18年3月26日（飯塚市に編入合併）

(2) 周辺環境の変化

飯塚市は、「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」と連携した飯塚自動車産業研究会を平成18年7月に立上げ、自動車関連の産業振興プロジェクトを推進するほか、「旧伊藤伝右衛門邸」を観光拠点とした観光振興プロジェクトを推進しつつある。

田川市関連では、基幹産業であるセメント関連企業が平成16年3月に撤退している。田川市は、地場産業振興などの産業振興プロジェクトを推進し、近隣市町村の観光資源との連携を図った広域的な観光ルート開発など観光振興プロジェクトを推進しつつある。

周辺環境の変化

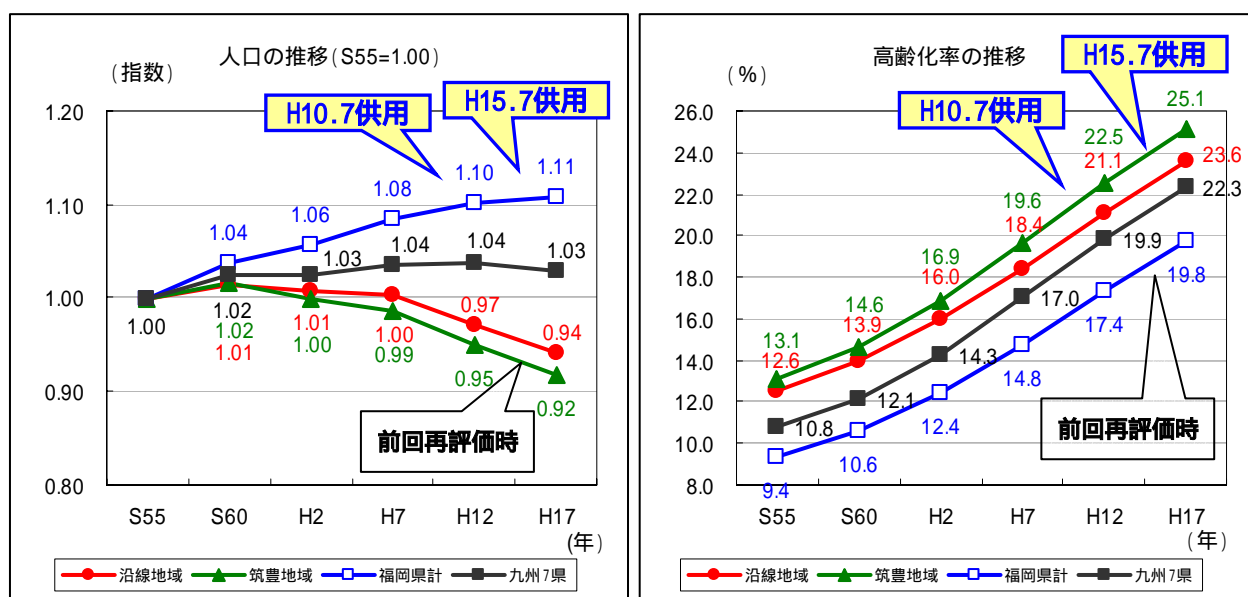
年度	地域の動き	備考
H15	3月31日 基幹産業であるセメント工場の閉鎖(田川市)	7月 飯塚市堀池～飯塚市鶴三緒間 (L=1.64km)暫定2車線供用 10月 前回再評価
H16		
H17	3月26日 飯塚市・筑穂町・穂波町・庄内町・顎田町が合併	
H18	5月 田川地域観光戦略策定協議会の設立 7月19日 飯塚自動車産業研究会発足	8月 平成15年2月設立の『北部九州自動車100万台生産拠点推進会議』を『北部九州自動車150万台生産拠点推進会議』に改組 3月 飯塚市鶴三緒～飯塚市有安間 (L=3.32km)暫定2車線供用 3月 『石炭六法』失効後5年間の『激変緩和措置』が失効
H19	3月 飯塚市観光振興基本計画(H20～H29年度)の策定	
H20	4月1日 田川地域観光推進会議の設立 4月 飯塚市名古屋事務所開設(自動車関連企業の誘致)	3月 飯塚市有安～田川市弓削田間 (L=3.5km)暫定2車線供用予定

2-2 社会・経済情勢の変化

(1) 人口等の推移

沿線地域の人口の推移を見ると、中心都市である飯塚市をはじめとして周辺自治体の人口は減少傾向にある。また、高齢化率は九州7県平均を上回っている。

『石炭六法』失効（平成14年3月）後の『激変緩和措置』（5年間）が平成18年度に期限切れになり「第二の閉山」を迎え、人口減少及び高齢化率の進行により、沿線地域における地域活力のさらなる低下が懸念される。



資料：国勢調査

沿線地域	飯塚市・田川市・糸田町
筑豊地域	飯塚市・田川市・嘉麻市・嘉穂郡・田川郡

市町村合併後の名称表示



「筑豊」の由来は筑前の国と豊前の国の頭文字をとったものであり、明治時代以降、石炭資源を背景に生まれた地域区分である。福岡県の定義による筑豊地域とは、「飯塚広域圏」「直方・鞍手広域圏」「田川広域圏」の3広域圏をいう。本資料における筑豊地域は、国道201号が通過する飯塚広域圏と田川広域圏とした。

資料：人口移動調査

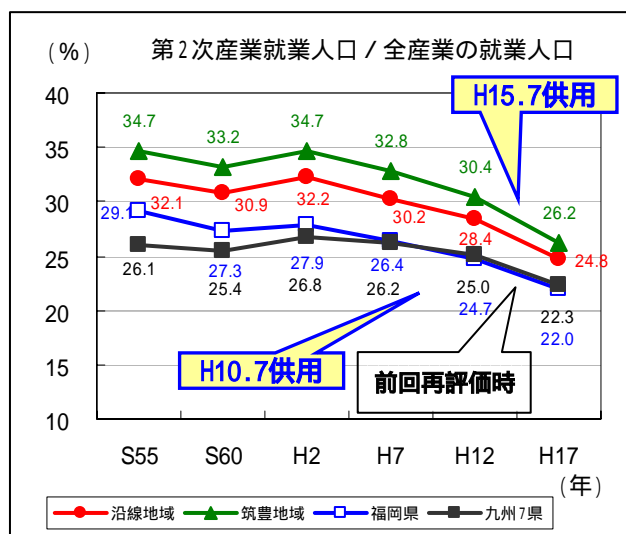
筑豊地域の範囲

(2) 産業構造の変化

石炭産業衰退後の各種活性化施策による工場の進出・企業立地に伴い、沿線地域は九州7県平均と比較すると第2次産業（電気機械器具製造、食料品製造、窯業・土石製造等）の比率が高く工業主体の地域となっていたが、近年では減少している。

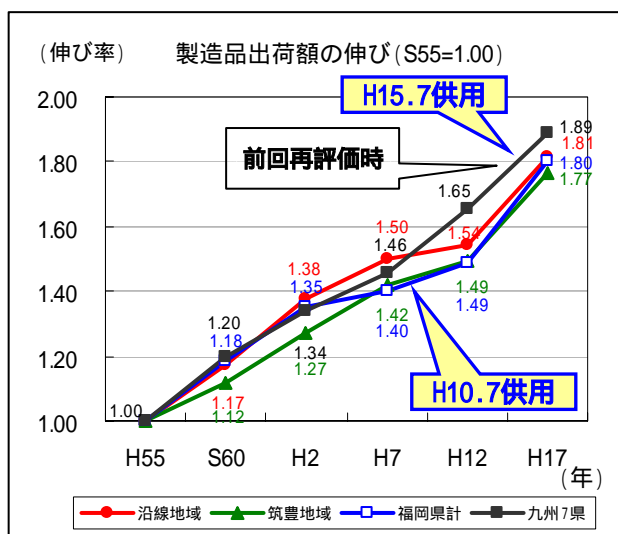
製造品出荷額等の伸びを見ると、沿線地域は平成7年、12年に停滞したが、平成15年7月に8工区(L=1.64km)が供用し、九州7県平均と同様の伸びで増加している。

製造品出荷額等の内訳を見ると、飯塚市では情報産業関連の電子部品・デバイス製造業が43%増加している。田川市では、セメント関連企業の撤退により窯業・土石製品製造業が約38%減少し、繊維製品製造業が約60%増加しているものの全体では減少傾向にある。



第2次産業就業人口シェアの変化

資料：国勢調査

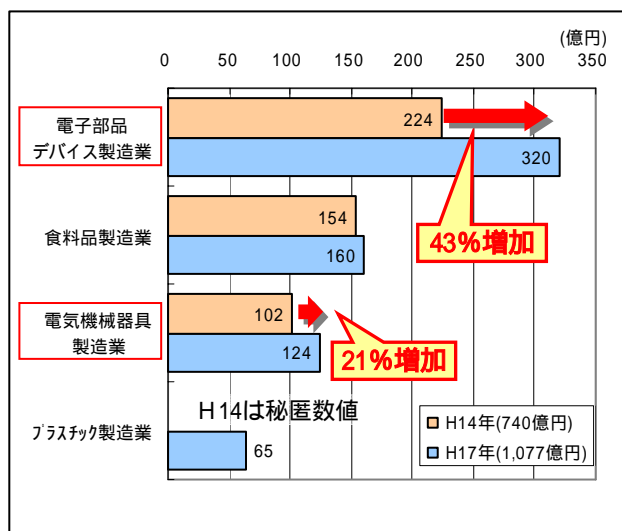


製造品出荷額等の伸び（従業者当たり）

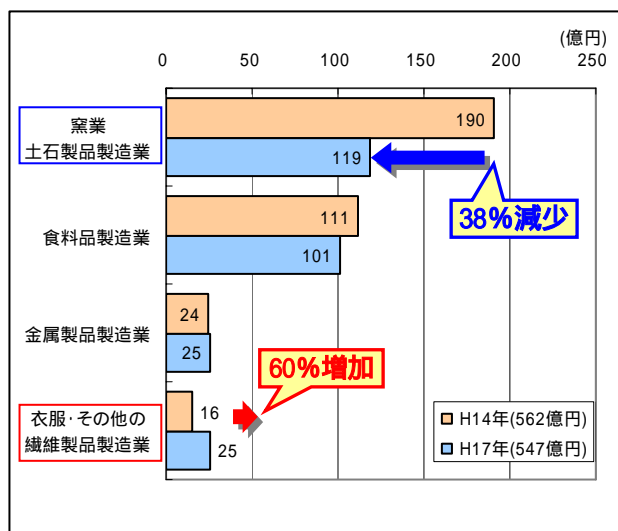
資料：工業統計表

沿線地域	飯塚市・田川市・糸田町
筑豊地域	飯塚市・田川市・嘉麻市・嘉穂郡・田川郡

【飯塚市】 (上位四分類)



【田川市】 (上位四分類)



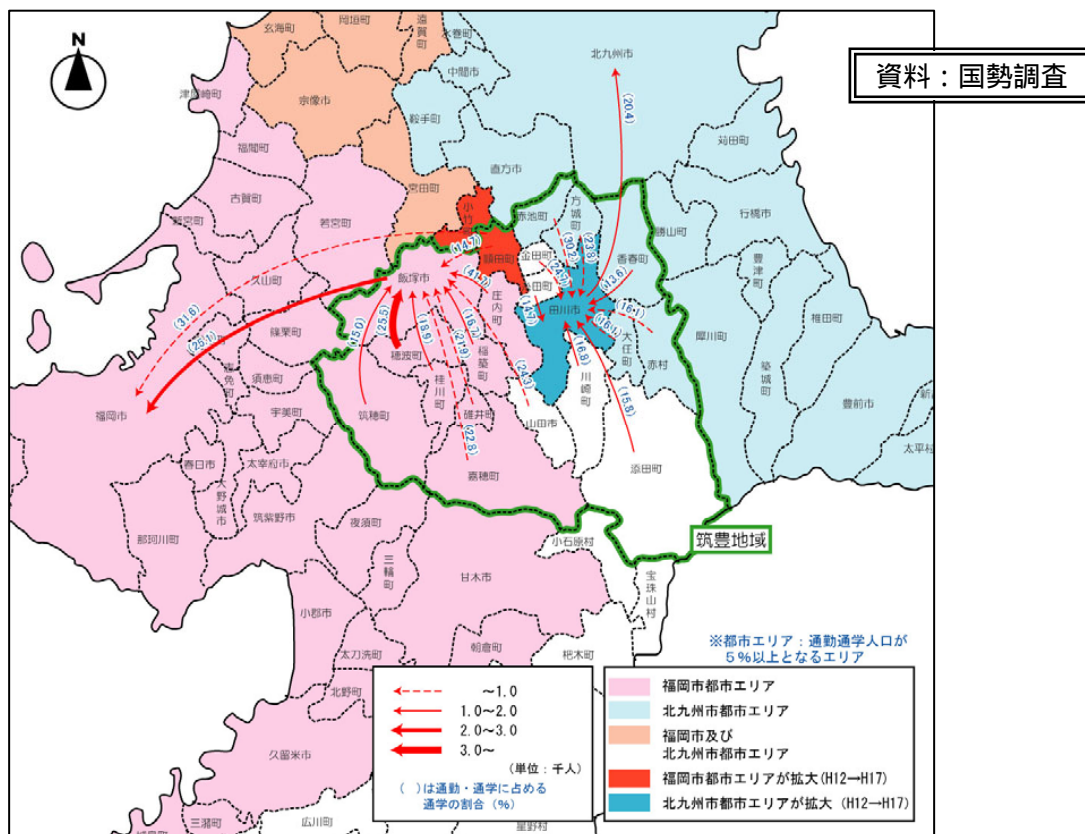
製造業における製造品出荷額等の内訳

資料：工業統計表

(3) 通勤・通学流動

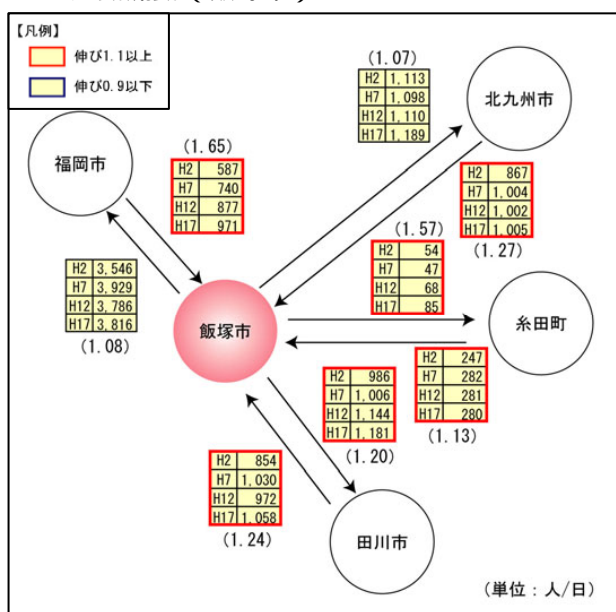
筑豊地域の衰退に伴い、福岡市および北九州市への通勤・通学者数は増加傾向にあり、福岡市都市エリア・北九州都市エリアが拡大している。

飯塚市においては、電子部品・デバイス製造業、電気機械器具製造業の好況により、また田川市においては、企業誘致及び国道201号沿線への郊外型店舗の出店により、田川市～飯塚市間の通勤者数が増加している。



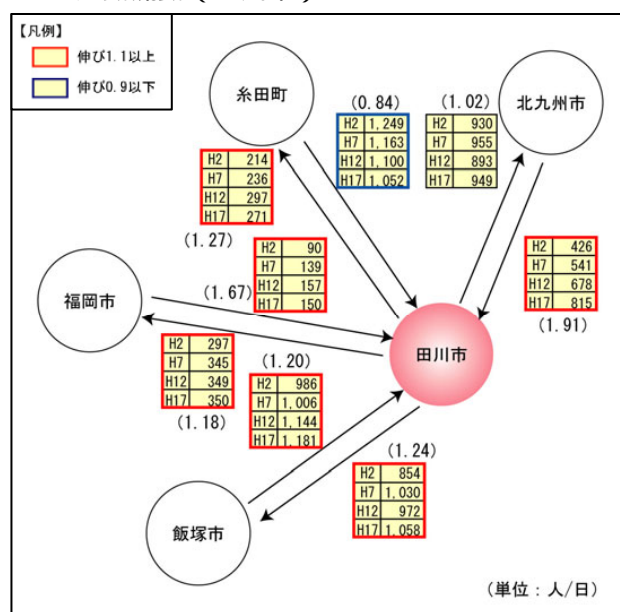
筑豊地域における通勤・通学の状況 (H17)

通勤流動 (飯塚市)



飯塚市内々を除く。

通勤流動 (田川市)



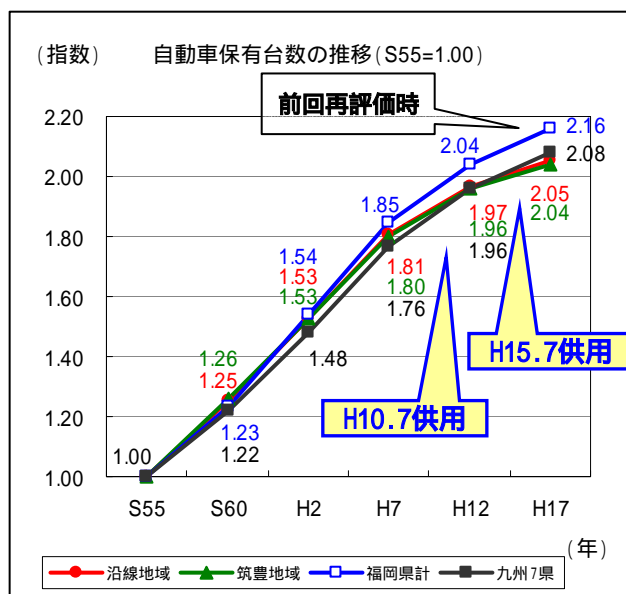
田川市内々を除く。

資料：国勢調査

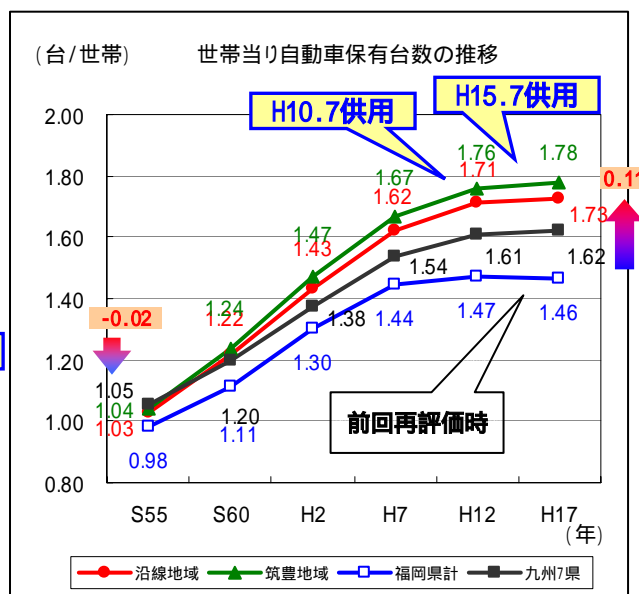
(4) 自動車保有台数の推移

沿線・筑豊地域の自動車保有台数は、九州7県平均と同様に増加傾向にある。

公共交通サービスが低く、一世帯当りの自動車保有率は九州7県平均と比べて高い。また、バス便数の減少に伴い、沿線地域と九州7県の差が-0.02 (S55) ~ 0.11(H17)に広がり、沿線地域の自動車交通への依存が高い。



自動車保有台数の推移



一世帯あたり自動車保有率の推移

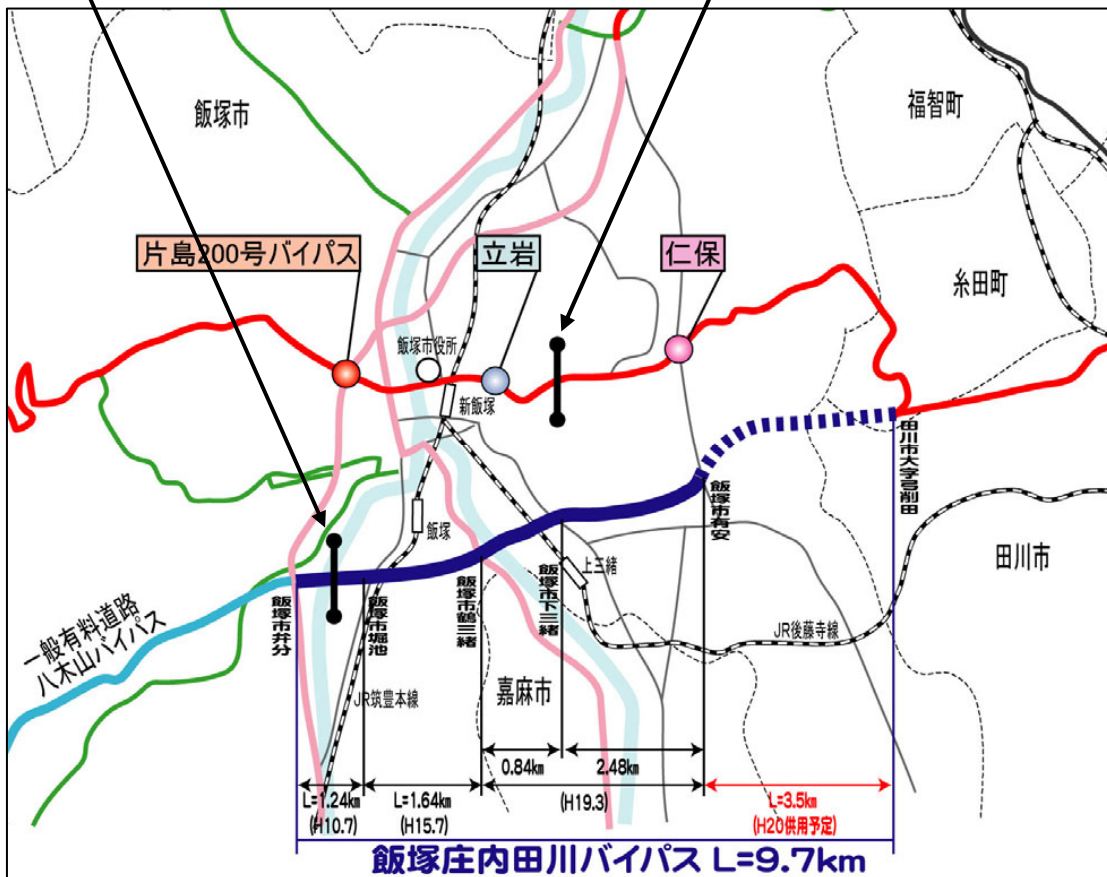
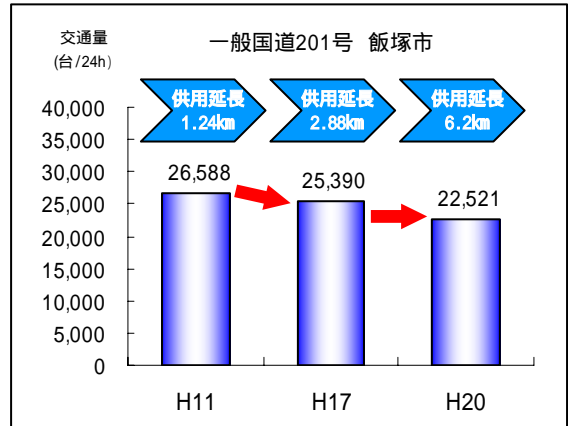
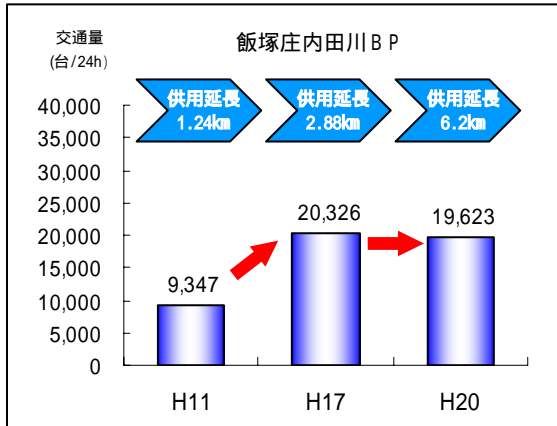
資料：市町村別九州の自動車保有台数統計資料
市町村別自動車保有車両数
市町村別軽自動車車両数
住民基本台帳

沿線地域	飯塚市・田川市・糸田町
筑豊地域	飯塚市・田川市・嘉麻市・嘉穂郡・田川郡

2 - 3 交通状況の変化

(1) 飯塚庄内田川バイパスの一部供用について

国道201号現道は、飯塚庄内田川バイパスの段階的な供用に伴い、交通の分担状況が変化し、平日の利用交通量が減少している。これに伴い現道の主要渋滞ポイント1箇所（立岩）の混雑が緩和している。



主要渋滞ポイント	
●	[継続]
●	[新規]
●	[緩和・解消]

DID内：渋滞長800m以上
もしくは通過時間 8分以上
DID外：渋滞長400m以上
もしくは通過時間 4分以上

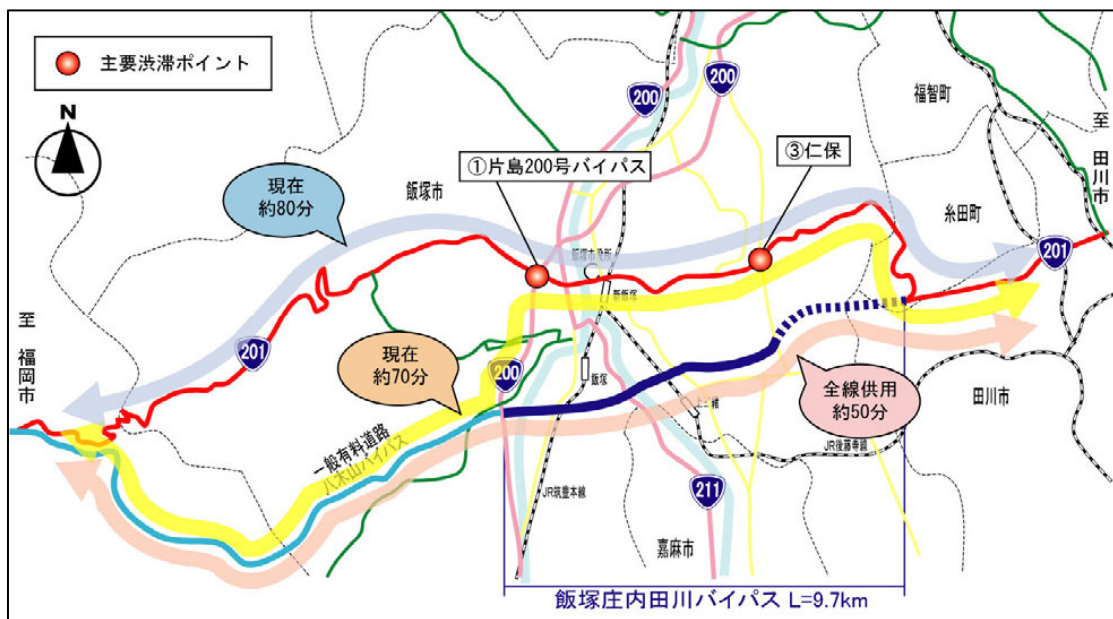
H11、H17：道路交通センサス
H20：平成20年10月28日（火）観測

3. 事業の効果及び必要性

効果1：所要時間の短縮

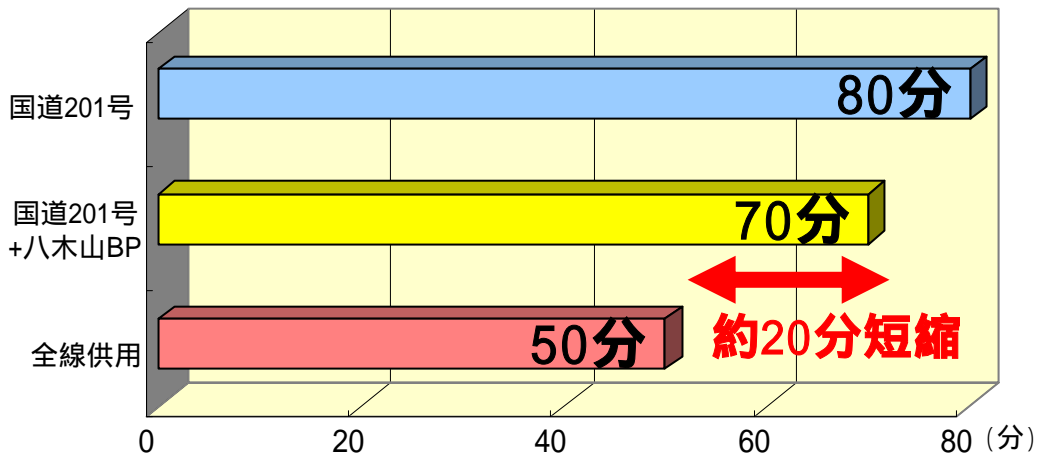
国道201号現道は、飯塚市の市街中心部を横断しており、混雑多発箇所が2箇所あるなど、走行性が低い区間である。中心部を通過している交通が飯塚庄内田川バイパスへ転換し、福岡市域（福岡市）～筑豊地域（田川市）の所要時間は現在の約70分から全線供用後約50分となり、現在と比べ約20分短縮される。

- ・田川市～福岡市間は、現在国道201号現道及び八木山バイパス利用で約70分要している。
- ・飯塚庄内田川バイパスが全線整備されると八木山バイパス経由で約50分に短縮される予定。



田川～福岡間の経路及び所要時間

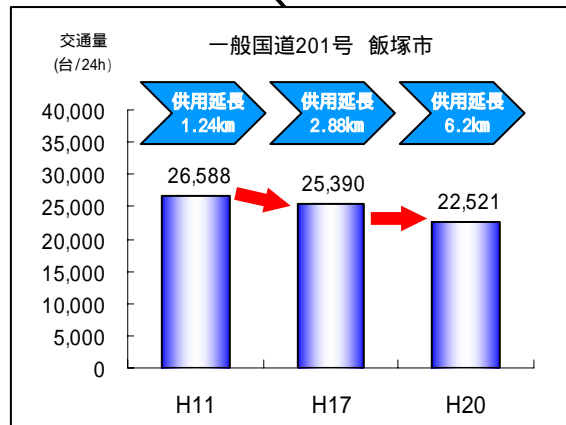
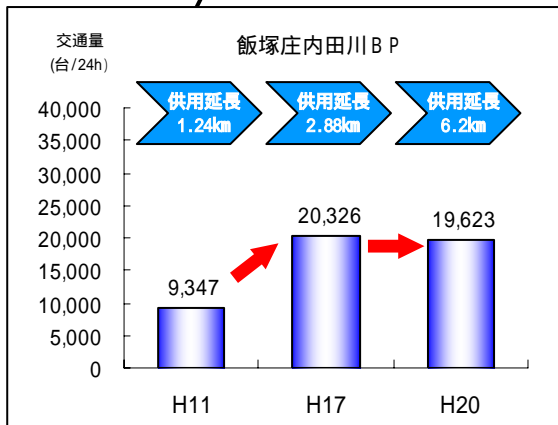
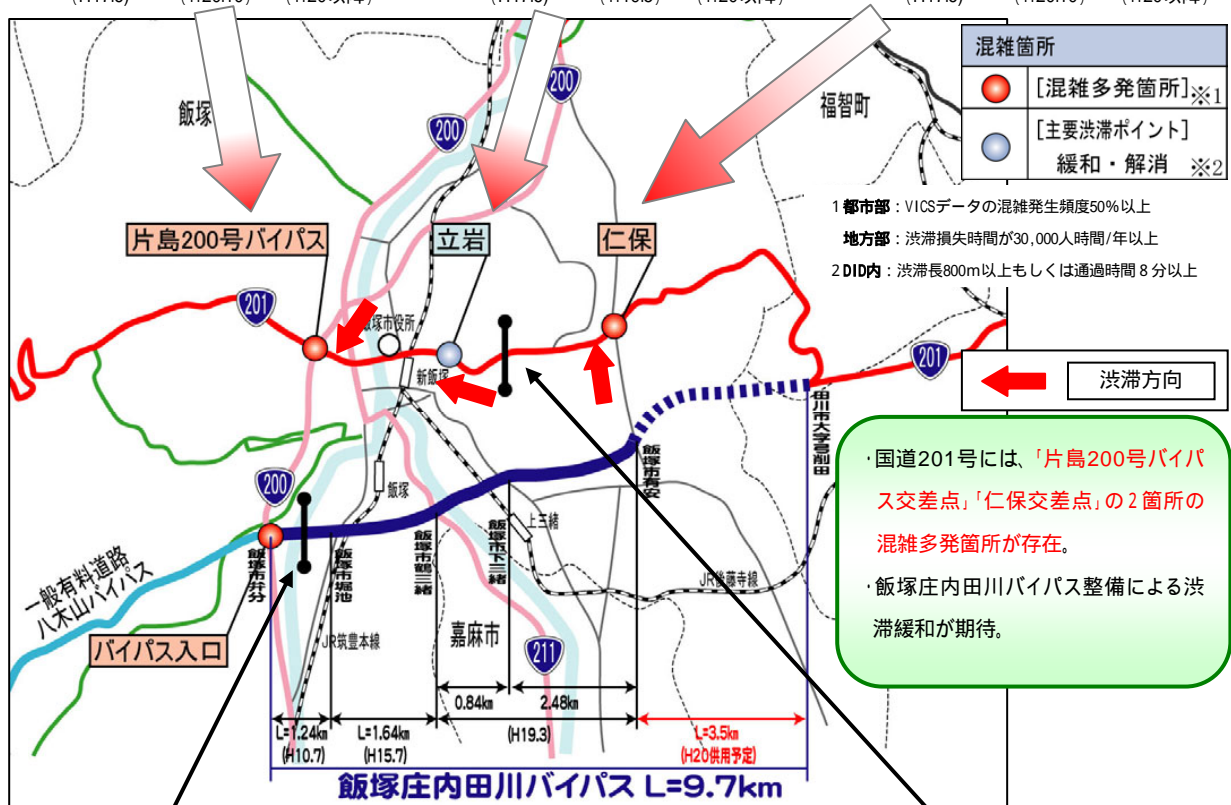
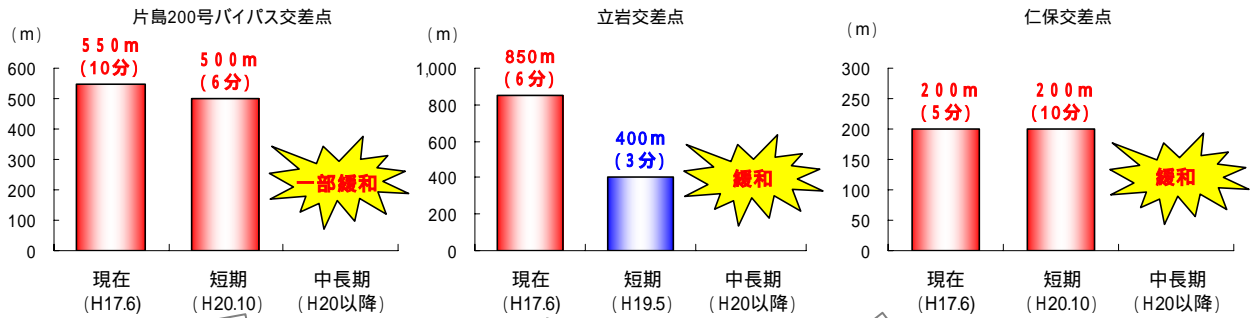
福岡地域(福岡市)～筑豊地域(田川市)間の所要時間



所要時間の短縮（道路時刻表'07～'08より）

効果2：交通混雑の緩和

飯塚市周辺において東西方向を連結する幹線道路は国道201号のみであり交通需要が集中し、飯塚市街部では、2箇所の混雑多発箇所が分布している。飯塚庄内田川バイパスの整備に伴い、バイパスへの交通転換が図られ、国道201号の交通混雑が緩和されるものと期待される。

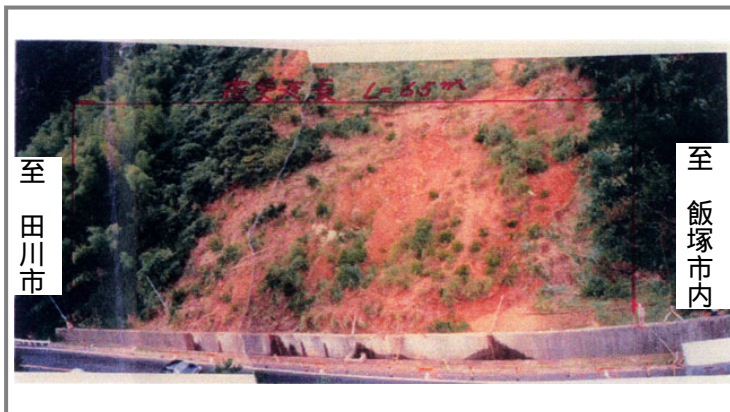


資料：道路交通センサス、H20：平成20年10月28日（火）観測

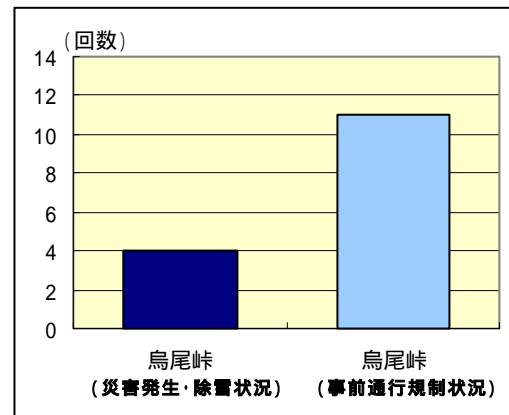
効果3：リダンダンシーの確保

国道201号現道は、連続雨量200mmを超えると通行規制が行われる異常気象時通行規制区間の烏尾峠がある。飯塚庄内田川バイパスが整備されると異常気象時の通行規制に対する交通の確保が図られる。

- ・国道201号現道には現在、**異常気象時の事前通行規制区間が3箇所存在**。
- ・飯塚庄内田川バイパス整備により、**通行規制区間の回避**並びに**災害時における代替ルート確保**ができる。

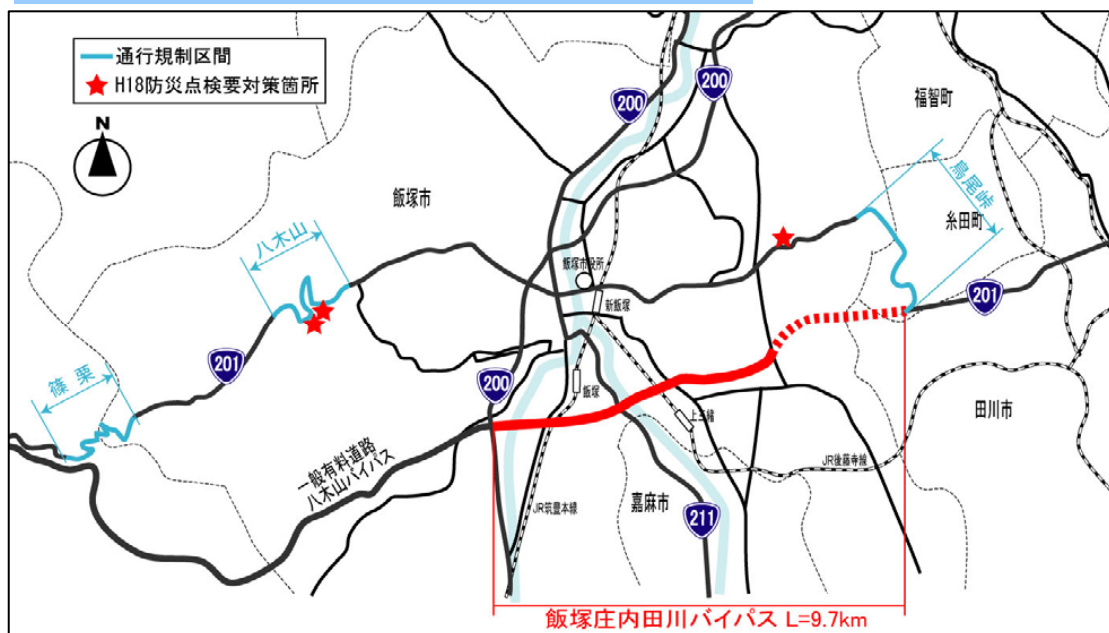


烏尾峠の被災状況



通行規制区間内の災害発生状況等
(昭和56年度～平成21年1月末現在)

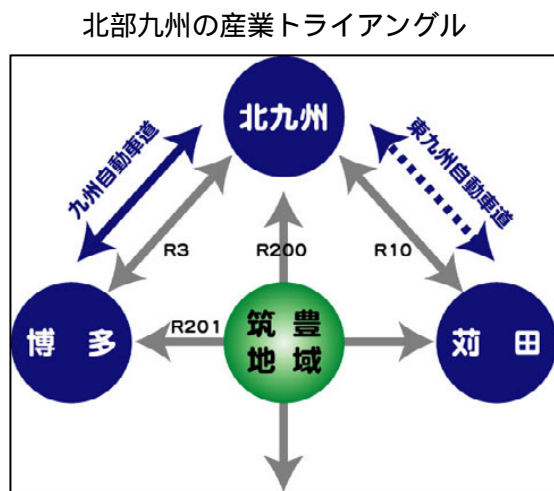
【現在、連続雨量200mmに達すると事前通行規制実施】



通行規制区間位置および防災点検要対策箇所

効果4：企業立地の促進

筑豊地域では工業に特化した地域となっており、工業団地が多数立地し、製造品出荷額も増加傾向にある。北部九州には自動車関連産業が集結しており、飯塚庄内田川バイパスの供用が部品工場と組立工場の連絡に貢献することが期待される。また、工業の原材料は苅田港および北九州港からの入荷・出荷が多くなっているが、飯塚庄内田川バイパスの供用により福岡方面へのアクセス性が向上し利用港の選択肢が増えるとともに、商工を強く結びつけ産業振興に寄与することが期待される。



飯塚庄内田川バイパスと工業団地位置

(立地決定の要因)

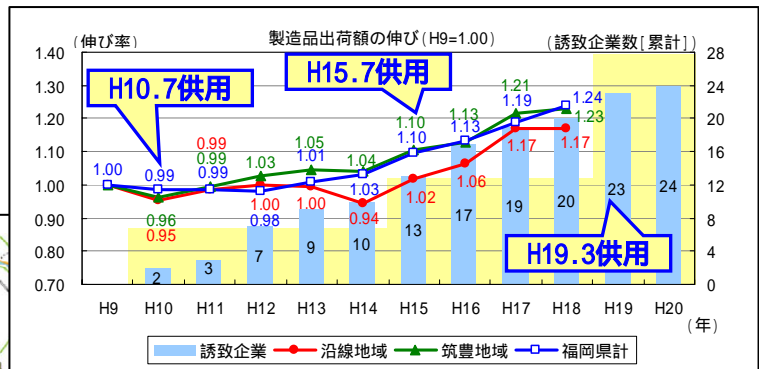
福岡県の中心部に位置し、北九州市、福岡市へほぼ同時間、また筑後、大分県へのアクセスにも優れている田川市は当社の物流センター建築に関してはベストの場所

[小売業T社ヒアリング]



飯塚庄内田川バイパス周辺の施設立地状況

製造品出荷額の伸びと誘致企業数の推移



資料：工業統計表

(自治体の声)

本市15年ぶりの誘致企業である小売業T社の物流センターの立地が決定し、平成19年から一部操業開始した。
現在、国道201号へのアクセスに優れる望岳台団地への企業誘致活動を積極的に行っている。

[田川市ヒアリング]

効果5：観光の活性化

飯塚庄内田川バイパスの整備により、移動時間の短縮や効率化が図られ、新たな経済構造の実現とともに、観光を中心とした地域振興プロジェクトの支援が可能となり、石炭産業からの脱皮を目指した筑豊地域の経済の活性化に大いに貢献するものと期待される。



庄内温泉筑豊ハイツ（飯塚市）



川渡り神幸祭（田川市）

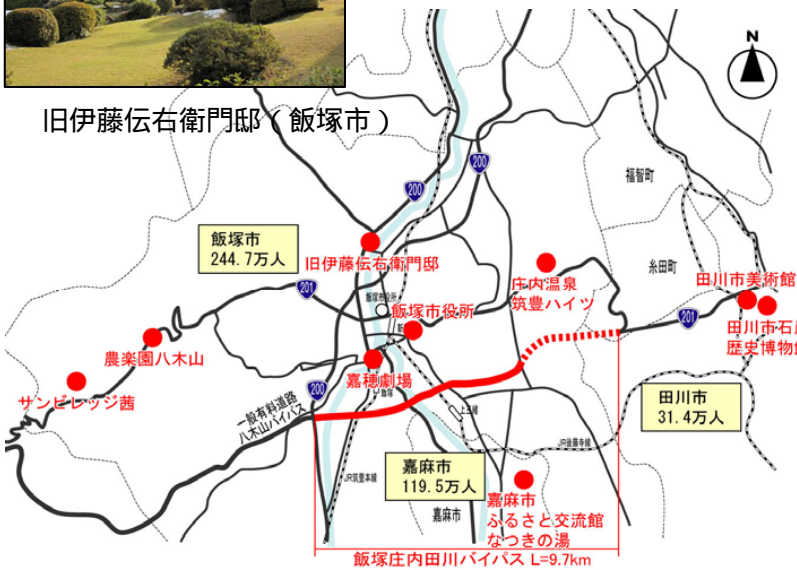


田川市美術館

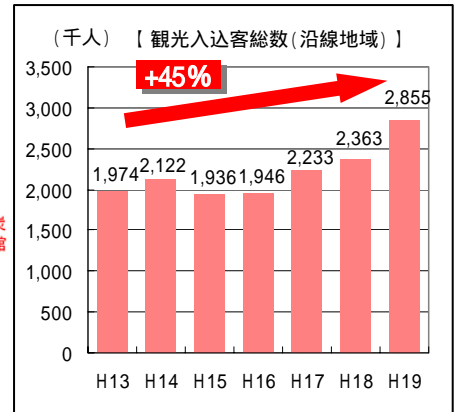


旧伊藤伝右衛門邸（飯塚市）

・筑豊地域の自然、歴史等を利用した観光資源が数多く存在。
 ・飯塚庄内田川バイパス整備による入込み客数増加に期待。



田川市石炭・歴史博物館



沿線地域 飯塚市・田川市・系田町



サンビレッジ茜（飯塚市）



嘉穂劇場（飯塚市）



春日神社神幸祭（田川市）

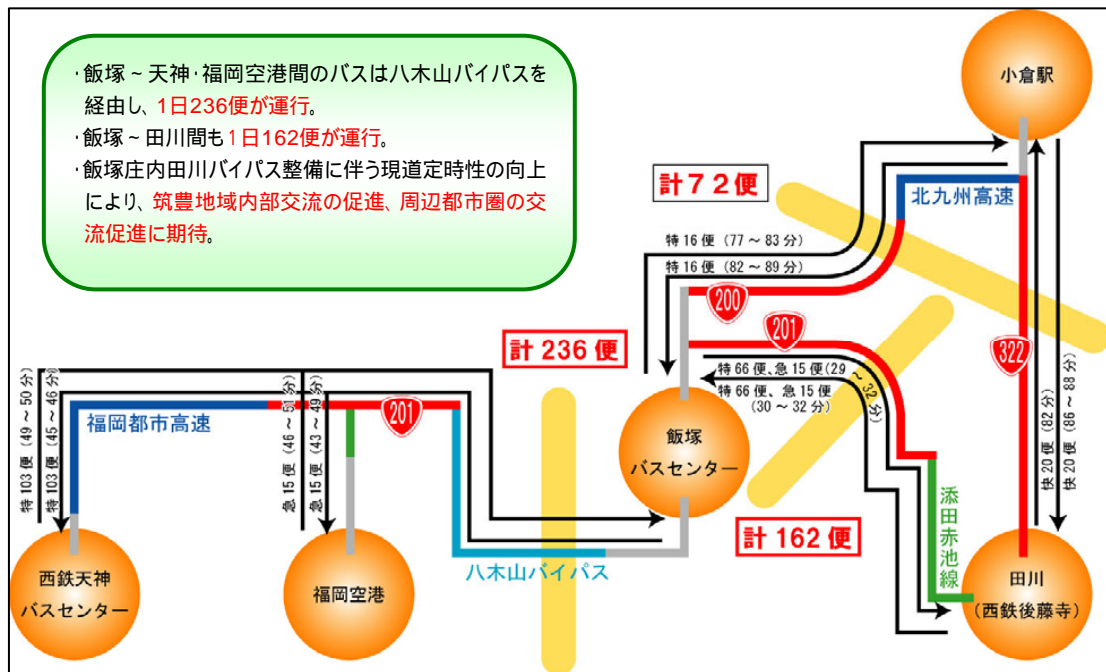
飯塚庄内田川バイパス周辺の施設立地状況

資料：福岡県観光入込客推計調査

効果6：地域間交流・連携の支援

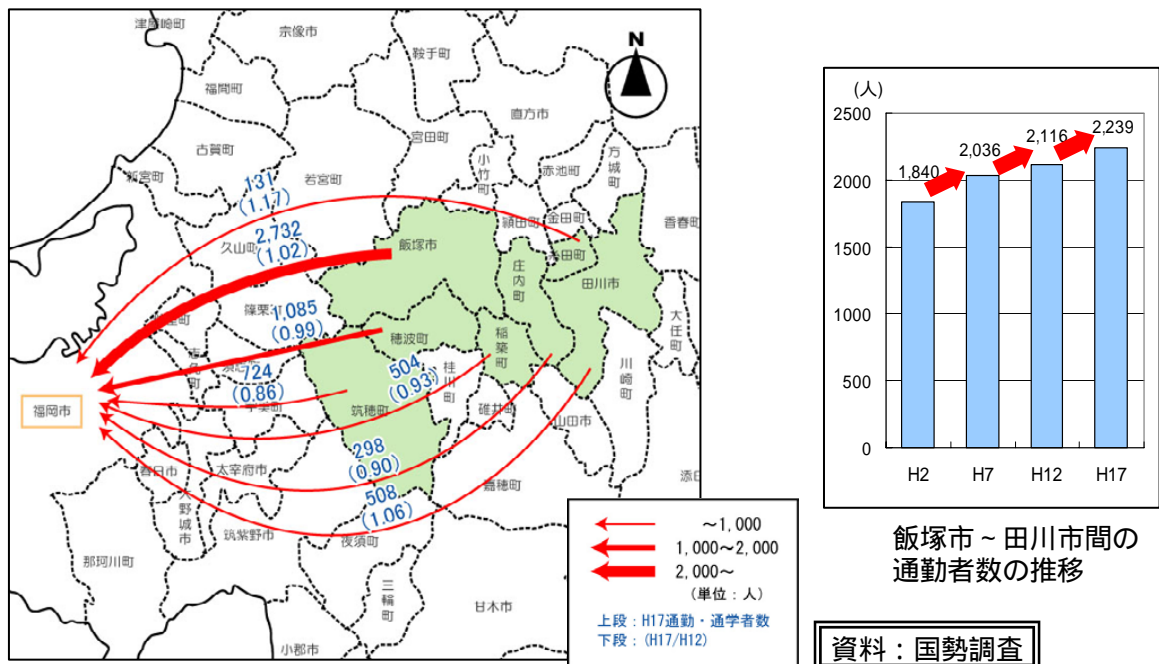
筑豊地域と福岡市を結ぶ特急バスは、1日236便あり、また飯塚市～田川市間の急行バスも1日162便ある。飯塚庄内田川バイパスの供用により、飯塚市、糸田町、田川市の市町から福岡市への通勤・通学者数は増加しつつある。また、飯塚市と田川市間の通勤者数は、増加傾向にある。

飯塚庄内田川バイパスの供用により福岡市への所要時間が短縮されることから、田川市等筑豊東部の地域から福岡市の都市サービスが享受されやすくなる他、筑豊地域内部の交流の促進、周辺都市間の交流促進にも寄与するものと期待される。



資料：西鉄時刻表（平成21年3月現在）

福岡・北九州と連結する都市間連結バス便数

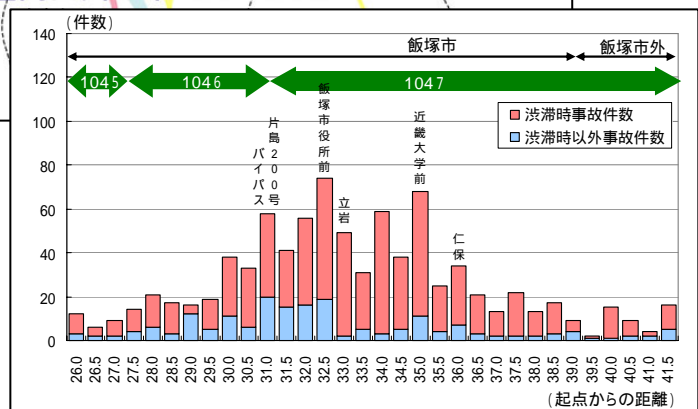
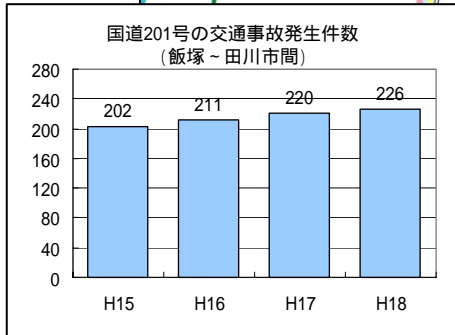
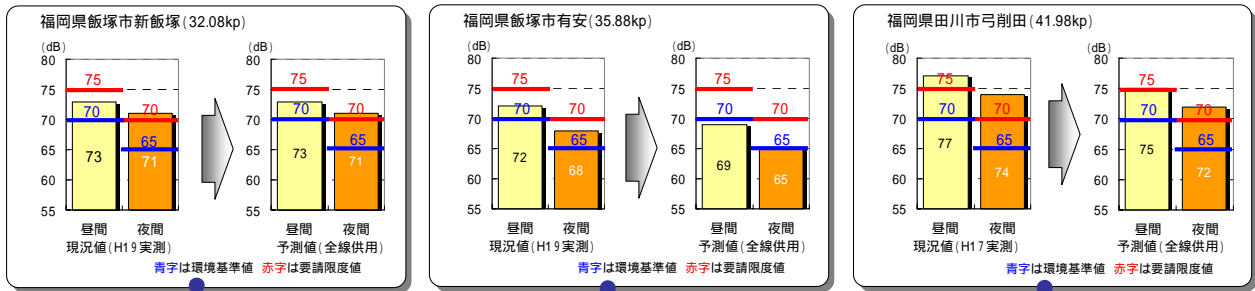


効果7：生活環境の向上

国道201号沿道の飯塚から田川市間では、年間約200件程度の交通事故が発生している。

また、自動車騒音については、沿道3箇所において環境基準値を超過している（平成19年道路環境センサス）。うち2箇所において夜間の要請限度を超過している。

飯塚庄内田川バイパスの整備により、市街地の交通量がバイパスへ転換されることが見込まれ、事故発生件数および騒音値も低下することが期待される。



資料：H19道路環境センサス
事故マッチングデータ

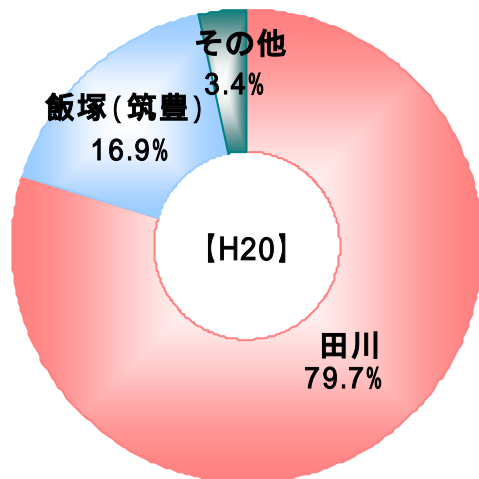
渋滞時事故件数
渋滞混雑時に起こりやすい事故として、車両相互による「追突・進行中、追突その他、左折時、右折時右折直進、右折時・その他、その他」の事故類型別件数をカウント。(H15～H18の合計)

交通事故発生状況

効果8：救急医療活動の支援

田川地域の平成20年の搬送件数は、約7,100件にのぼる。そのうち第3次医療施設の「飯塚病院」へは、約1,200件（約17%）を占める。

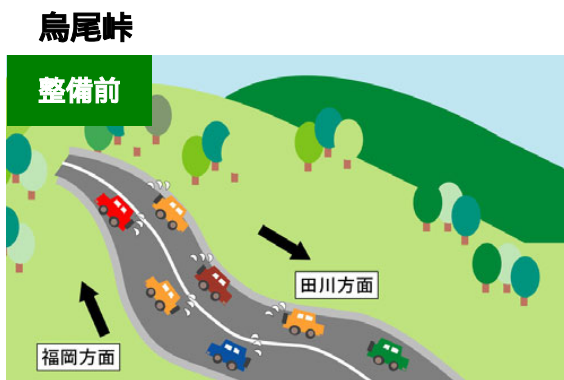
現在では、田川方面からは烏尾峠を利用してアクセスする必要があるが、田川方面からの搬送路となる国道201号は渋滞や烏尾峠の走行性等、重篤患者の搬送には適していない。飯塚庄内田川バイパスの整備は、このような田川方面からの急患搬送や救命率の向上に大きく寄与するものと考えられる。



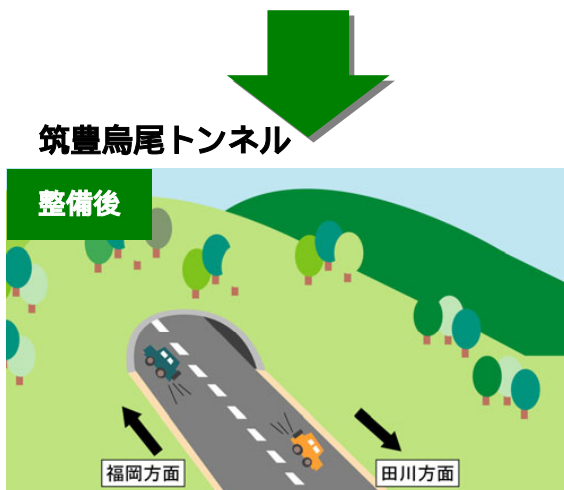
田川市(夏吉付近)～飯塚病院
 【夕方等の混雑の搬送時間】
 現況:約23分 整備後:約17分
 約6分短縮

資料：現況（田川消防本部ヒアリング）
 整備後（予測値）

田川地域の搬送件数



- ・カーブ区間で見通しが悪く、追越しが困難。
- ・患者さんの安全性に配慮し、60km/h走行を40km/hに落として走行。（田川消防本部ヒアリング）



- ・患者さんの安全な搬送が行えるとともに、福岡市内までの搬送も可能。

4. 事業の投資効果（費用便益効果分析）

（1）事業の目的

飯塚庄内田川バイパスは、飯塚市街地における交通混雑の解消や、烏尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消並びに地域間の交流や産業の支援に貢献する事業である。

（2）費用便益分析【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20年度			
供用年	平成31年度			
初年便益	20億円	1.6億円	1.2円	23億円
基準年における現在価値（B）	368億円	33億円	20億円	420億円

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	70億円	56億円	125億円
基準年における現在価値（C）	54億円	16億円	71億円

評価指標の算定結果（残事業区間）

費用便益比（CBR）	B / C = 6 . 0
------------	---------------

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【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20年度			
供用年	平成10年度			
初年便益	5.3億円	1.5億円	0.85億円	7.6億円
基準年における現在価値（B）	1,656億円	257億円	59億円	1,972億円

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	613億円	47億円	660億円
基準年における現在価値（C）	704億円	26億円	730億円

評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比（CBR）	B / C = 2 . 7
------------	---------------

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。

5. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

時 期	飯塚庄内田川バイパス (L = 9.7km)				
	飯塚バイパス (L=6.2km)				庄内田川バイパス (L=3.5km)
	7工区 L=1.24	8工区 L=1.64	9工区 L=2.11	10工区 L=1.21	11工区 L=3.50
S56年度	事業化				
H01年度	用地着手				
H03年度	工事着手				
H07年度					事業化
H10年度	H10.7 飯塚市弁分～堀池間 (7工区 L = 1.24km) 暫定2車線供用 前々回再評価				
H15年度	H15.7 飯塚市堀池～鶴三緒間 (8工区 L = 1.64km) 暫定2車線供用 前回再評価				
H18年度	H19.3 飯塚市鶴三緒～有安 (9・10工区 L = 3.32km) 暫定2車線供用 うち0.8km区間はランプ供用				
H20年度	H21.3.22 飯塚市有安～田川市弓削田間 (11工区 L = 3.50km) 暫定2車線供用予定				
H21年度	ランプ供用区間 (L=0.8km) の立体化、全線暫定2車線供用予定				

(2) 事業費の進捗状況 (執行済額)

	全体事業費	H19年度未進捗	進捗率
全体事業費	約635億円	約527億円	約83%
うち用地補償費	約168億円	約167億円	約99%

(3) 事業計画の変更

< 前回評価時点からの事業計画の変化 >

項目	前回評価	今回評価
事業費	約 570 億円	約 635 億円
供用目標	H18 : 9・10工区 (L = 3.3km) [暫定2車線] H20 : 11工区 (L = 3.5km) [全線暫定2車線]	H18 : 9・10工区 (L = 3.3km) 〔 9工区の一部 上三緒第二団地入口交差点 (L = 0.8km) [ランプ供用] 〕 H20 : 11工区 (L = 3.5km) [暫定2車線] H21 : 9工区 (L = 0.8km) 立体化 [全線暫定2車線]
残事業 B / C	5 . 6	6 . 0
全事業 B / C	3 . 6	2 . 7

< 飯塚庄内田川バイパスの事業費増額理由 >

	前回評価	今回評価	増減	理由
全体事業費	約 570 億円	約 635 億円	約 65 億円	下記の内訳の通り
工事費等	約 408 億円	約 467 億円	約 59 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地山の強度不足に伴う補助工法及び支保パターンの変更 ・ トンネル補助工法、支保パターン (約 18 億円) ・ 地域状況、土地利用状況等による構造変更 ・ 構造変更 (盛土 連続アーチカルバート) (約 12 億円) ・ 道路陥没対策 ・ 古洞対策 (約 10 億円) ・ 建設発生土対策 ・ 軟弱土の改良及び他工事への残土流用 (約 12 億円) ・ 切土法面の強度不足対策 ・ 法面補強対策 (約 7 億円)
用地及び補償費	約 162 億円	約 168 億円	約 6 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当初見込みとの相違 ・ 占用物件移設、事業損失等 (約 6 億円)

6. 事業の進捗の見込み

(1) 供用予定等今後の見通し

平成19年度末現在まで全体延長(L=9.7km)の内、L=6.2kmが暫定2車線で供用(うち上三緒第二団地入口交差点(L=0.8km)がランプ供用)し、平成19年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約83%であり、そのうち、用地進捗率は約99%に達している。

平成20年度は、残る飯塚市有安～田川市弓削間(11工区L=3.5km)の暫定供用を目標に事業を進めている。併せて、平成21年度のランプ供用区間(L=0.8km)の立体化事業を進めている。

地元自治体との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能なため、引き続き関係機関および地権者等と協議を進め、飯塚庄内田川バイパスの整備を推進していく。

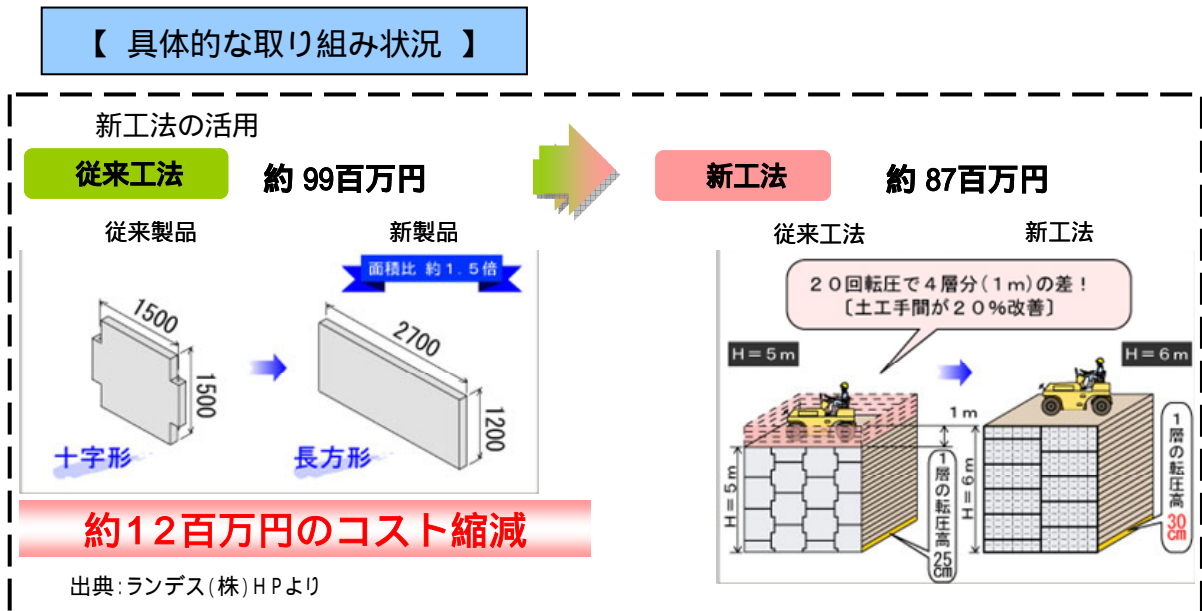
(2) 地域の協力体制

名称	発足	会長	構成	活動内容
筑豊横断道路建設促進期成会	S46.3.11	飯塚市長	【8市20町1村】 福岡市、直方市、飯塚市、田川市、嘉麻市、行橋市、豊前市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、久山町、粕屋町、小竹町、鞍手町、宮若市、桂川町、香春町、添田町、福智町、糸田町、川崎町、大任町、苅田町、赤村、みやこ町、築上町、吉富町、上毛町	・飯塚庄内田川バイパスを含む国道201号バイパス全線の事業促進について毎年、国土交通省及び各関係機関へ要望 【平成20年度】 5月：定期総会 7月：地整要望 8月：本省要望 12月：本省要望
田川地域国道整備促進期成会	S63.6.18	添田町長	【1市6町1村】 田川市、香春町、添田町、福智町、糸田町、大任町、川崎町、赤村	・飯塚庄内田川バイパスを含む国道201号バイパス及び国道322号バイパスの事業促進について毎年、国土交通省及び各関係機関へ要望 【平成20年度】 7月：地整要望 8月：本省要望

7. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減の対応

事業実施にあたっては、新工法の活用などにより、着実なコスト縮減を図るとともに、早期供用による事業執行の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。



(2) 代替案の可能性

国道201号には異常気象時通行規制区間があることから、現道の活用は課題があること、事業区間は地形条件、既存幹線道路からのアクセス性、集落等のコントロールポイント等、利便性、経済性を総合的に勘案して計画されたもので、代替案の可能性はない。

8. 対応方針（原案）

飯塚市庄内田川バイパスは、飯塚市街地部における交通混雑の解消や異常気象時通行規制区間の解消、地域間の交流や産業の支援に寄与する事業である。

また、周辺の自治体などから早期整備を強く要望されるなど飯塚庄内田川バイパス整備に対する期待は大きい。

さらに、現在までに約99%の用地を取得しており、平成20年度末の全区間2車線供用を目標に、残る飯塚市有安～田川市弓削田間（11工区L=3.5km）の事業を進めている。

今後は、残りの2車線については暫定供用後の交通状況を勘案し、必要性の高い区間より整備することとし、当該事業を継続することとしたい。

【卷末資料】

客觀的評價指標
費用便益分析結果（樣式 2 ~ 5）

客観的評価指標

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201号 飯塚庄内田川バイパス
事業主体	九州地方整備局

事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,242億円、 経済的内部収益率 (EIRR) = 10%)

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 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	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間b (並行区間) について: (一般国道201号) 並行区間等の渋滞損失時間: 122万人・時間/年 (一般国道201号) 並行区間等の渋滞損失削減率: 2割削減 (一般国道201号)	
	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	対象区間 (飯塚立岩地区 40000-1047 : 旅行速度 16.0km/h 21.3km/h 5.3km/h向上)	
	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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	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	現道である一般国道201号は東西を結ぶバス路線として利用されている。また、福岡市～飯塚市～田川市を連絡する特急バス及び急行バスは、1日162便が異常気象時通行規制区間である鳥尾峠を通行している。	
	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		
	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		
	物流効率化の支援	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	国際コンテナ航路を有する刈田港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる (飯塚市～刈田港: 66分 62分)
		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	
		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を解消する	国際コンテナ通行支障区間の解消が見込まれる。
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		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	
		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	
		中心市街地内で行う事業である	
		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	
		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	
		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	
		国土・地域ネットワークの構築	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
	地域高規格道路の位置づけあり		
	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		
	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		
現道等における交通不能区間を解消する			
現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	田川市から福岡市へのアクセス向上が見込まれる。(田川市～福岡市: 70分 50分)		
個性ある地域の形成	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		
	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	「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」と連携した自動車関連の産業振興プロジェクト、飯塚市の観光振興プロジェクト、田川市の地場産業振興プロジェクト、田川地域の観光振興プロジェクトへのアクセス向上に支援する。	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	特別立法に基づく事業である		
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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		
2. 暮らし 歩行者・自転車のための生活空間の形成	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/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる		
	交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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る		
	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
	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) の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	飯塚市に位置する三次医療施設 (飯塚病院) へのアクセス向上。田川市 (夏吉付近)～飯塚病院の所要時間: 23分 17分 (6分短縮)	

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201号 飯塚庄内田川バイパス	
事業主体		九州地方整備局	
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		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学童、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	
	災害への備え	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	
		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）として位置づけがあり	一般国道201号は、緊急輸送ネットワーク計画に、緊急輸送道路（1次）として位置づけがされている。
		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	
		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	
		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	
		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	現道である一般国道201号には、異常気象時通行規制区間（連続雨量200mmに達すると事前通行規制；通行止め）の烏尾峠が存在しており、飯塚庄内田川バイパス整備により、代替ルートが確保できる。
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	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	CO2排出削減量：14,725t/年(未整備 22,578t/年 整備後 7,853t/年)
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (NOx排出量推計結果) 評価対象区間（現道/平行区間等）：(区間名)一般国道201号 排出削減量：53t/年、排出削減率：7割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量：117t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 (SPM排出量推計結果) 評価対象区間（現道/平行区間等）：(区間名)一般国道201号 排出削減量：5t/年、排出削減率：7割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量：11t/年
		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	現道である一般国道201号の夜間要請限度調査区間において、要請限度値を下回ることが期待される区間がある。 (飯塚市有安 40000-1047-1：夜間 68dB 65dB 3dB低下)
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	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	ふくおか新世紀計画「福北豊・トライアングル構想」において、筑豊地域（地域間連携の促進）道路交通網の整備促進を図る路線に指定されている。
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析結果（様式 2 ～ 5）

様式 - 2

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201号	飯塚庄内田川バイパス	9.7 Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,800～50,300	4	九州地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	613億円	47億円	660億円
うち残事業分	70億円	56億円	125億円
基準年における 現在価値 (C)	704億円	26億円	730億円
うち残事業分	54億円	16億円	71億円

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20年度			
供用年	平成10年度			
単年便益 (初年便益)	5.3億円	1.5億円	0.85億円	7.6億円
基準年における 現在価値 (B)	1,656億円	257億円	59億円	1,972億円
うち残事業分	368億円	33億円	20億円	420億円

結 果

費用便益比（事業全体）	2.7
経済的純現在価値（事業全体）	1,242 億円
経済的内部収益率（事業全体）	10 %
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	350 億円
経済的内部収益率（残事業）	17 %

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。

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	34,800 ~ 50,300	± 10 %	5.4 ~ 6.6
事業費	70億円	± 10 %	5.5 ~ 6.5
事業期間	10年	± 20 %	5.8 ~ 6.0

交通状況の変化

様式 - 3

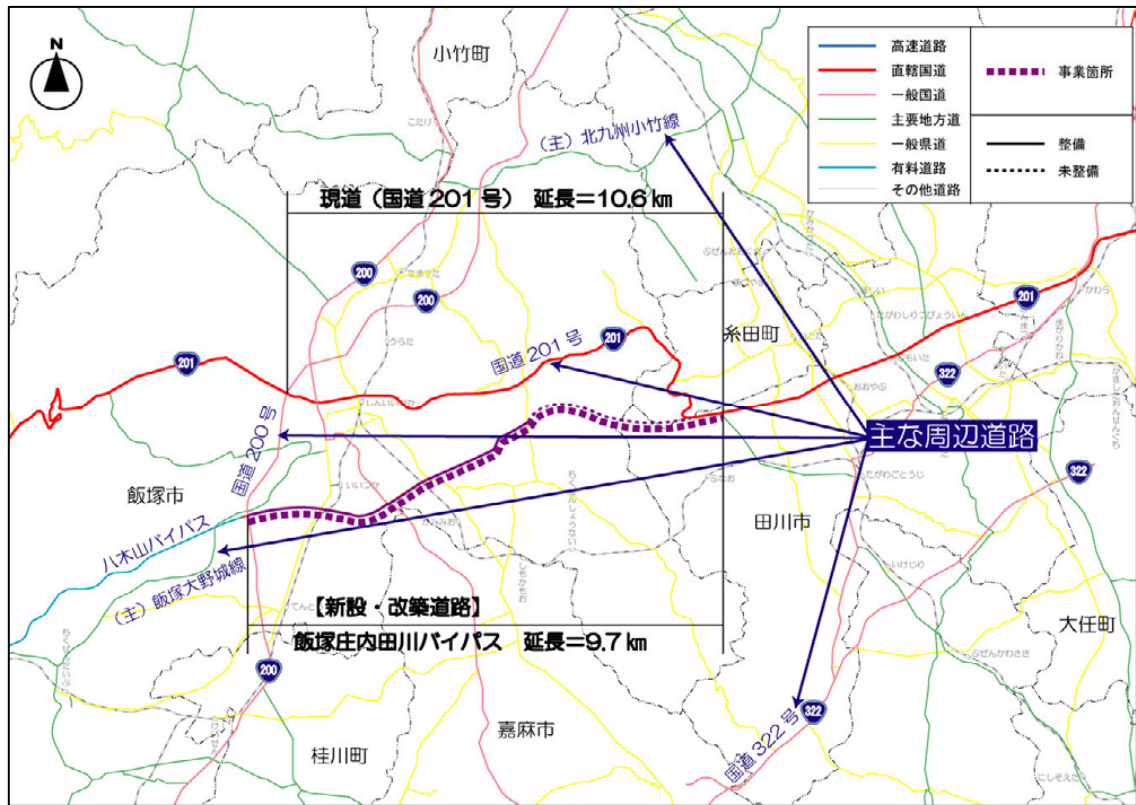
事業名： 飯塚庄内田川バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス ：9.7km	交通量 ¹	[台/日]		46,200	
	走行時間 ²	[分]		1.7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]		14	
主な周 辺道路 ⁴	現道（国 道201 号） ：10.6km	交通量	[台/日]	22,400	1,000
		走行時間	[分]	7.0	5.5
		走行時間費用	[億円/年]	28	0.95
	（主）北九 州小竹線 ：6.3km	交通量	[台/日]	13,800	6,600
		走行時間	[分]	6.9	6.4
		走行時間費用	[億円/年]	17	7.4
	国道322 号 ：12.7km	交通量	[台/日]	22,400	15,100
		走行時間	[分]	3.1	2.5
		走行時間費用	[億円/年]	12	6.6
	国道200 号 ：12.2km	交通量	[台/日]	55,800	45,100
		走行時間	[分]	1.4	1.1
		走行時間費用	[億円/年]	14	8.7
	（主）飯塚 大野城線 ：13.3km	交通量	[台/日]	14,300	7,800
		走行時間	[分]	3.4	3.1
		走行時間費用	[億円/年]	8.6	4.2
その他道路合計： 6,246km	走行時間費用	[億円/年]	17,432	17,382	
			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：6,311km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,510	17,424	87

- 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： 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。

(2) 図面 (全事業)



交通状況の変化

様式 - 3

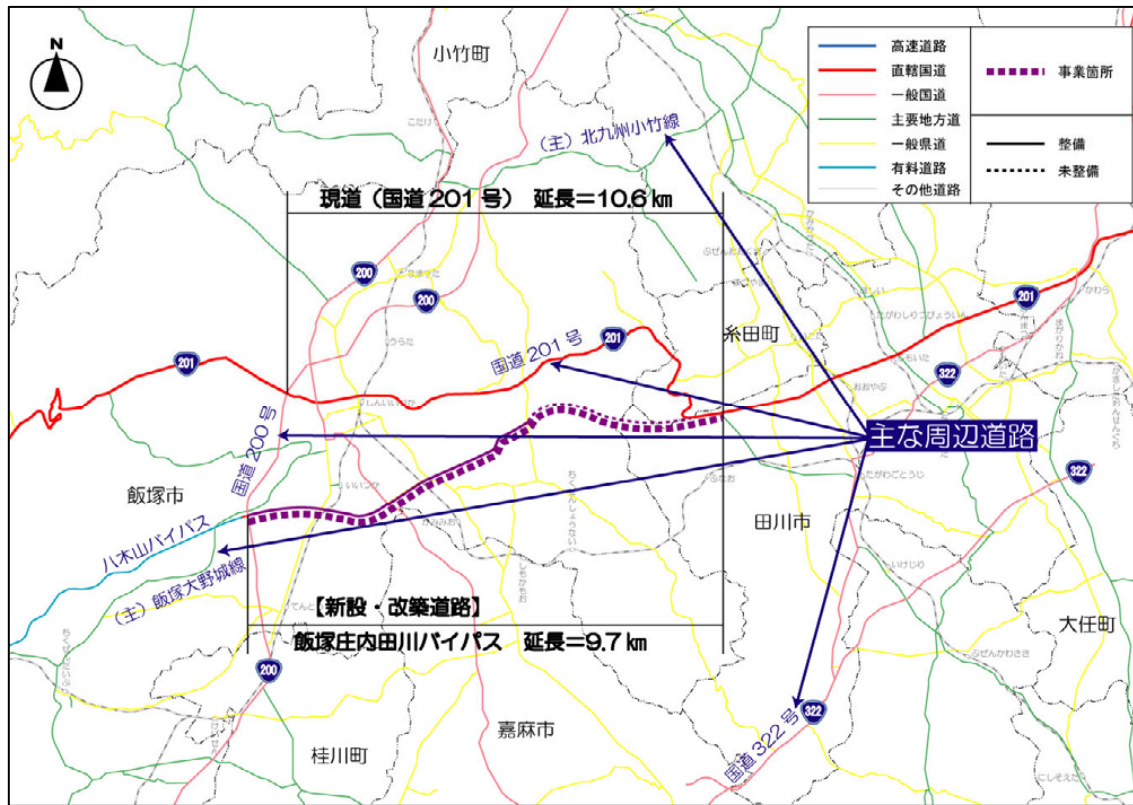
事業名： 飯塚庄内田川バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス ：9.7km	交通量 ¹	[台/日]	29,300	46,200	
	走行時間 ²	[分]	2.3	1.7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	12	14	
主な周辺道路 ⁴	現道（国道201号） ：10.6km	交通量	[台/日]	9,200	1,000
		走行時間	[分]	5.5	5.5
		走行時間費用	[億円/年]	8.9	0.95
	（主）北九州小竹線 ：6.3km	交通量	[台/日]	8,700	6,600
		走行時間	[分]	6.4	6.4
		走行時間費用	[億円/年]	10	7.4
	国道322号 ：12.7km	交通量	[台/日]	19,000	15,100
		走行時間	[分]	2.9	2.5
		走行時間費用	[億円/年]	10	6.6
	国道200号 ：12.2km	交通量	[台/日]	46,500	45,100
		走行時間	[分]	1.2	1.1
		走行時間費用	[億円/年]	10	8.7
	（主）飯塚大野城線 ：13.3km	交通量	[台/日]	12,500	7,800
		走行時間	[分]	3.1	3.1
		走行時間費用	[億円/年]	6.8	4.2
その他道路合計： 6,246km	走行時間費用	[億円/年]	17,399	17,382	
			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：6,311km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,456	17,424	32

- 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： 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。

(2) 図面 (残事業)



費用便益分析の条件

事業名: 飯塚庄内田川バイパス

(2)

		項目	チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
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20年
交通流の推計時点	1時点のみ推計		()
	複数時点での推計		(H17,H42)
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		
	整備の有無のいずれかのみ推計		有 無
推計に用いたOD表	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	
	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)		(H17センサス)
開発交通量の考慮	無		
	有		
配分交通量の推計手法	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
	Q - V式を用いた配分		
速度設定の考え方	転換率式を用いた配分		
	Q - V式と転換率式の併用による配分		
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		
	簡易手法		
	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		
	採用理由を記載 各道路区間(リンク)毎の混雑の度合いに応じた速度差を考慮するとともに、1日の平均的な走行状態を表現するため「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載		
その他()			

事業名: 飯塚庄内田川バイパス

(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		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
	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		
		考慮する		
		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 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		
		考慮する		
		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 その他 ()		
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			
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること			
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			
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
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			
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：飯塚庄内田川バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	
		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	
		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		
その他			
4. その他			
上記のほか、B / Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

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201号 飯塚庄内田川バイパス(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	9.7	1.2	
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
- 17年目	S 56	2.8834	83.2143	0.20	0.64		
- 16年目	S 57	2.7725	84.9651	0.12	0.36		
- 15年目	S 58	2.6658	87.1279	0.10	0.28		
- 14年目	S 59	2.5633	89.8056	0.00	0.00		
- 13年目	S 60	2.4647	91.7624	0.10	0.25		
- 12年目	S 61	2.3699	93.1012	0.10	0.23		
- 11年目	S 62	2.2788	93.3072	0.20	0.45		
- 10年目	S 63	2.1911	94.0281	0.50	1.1		
- 9年目	H 1	2.1068	96.7058	0.99	2.0		
- 8年目	H 2	2.0258	99.0745	5.2	9.7		
- 7年目	H 3	1.9479	101.7522	9.7	17		
- 6年目	H 4	1.8730	103.0910	8.6	14		
- 5年目	H 5	1.8009	103.5030	9.2	15		
- 4年目	H 6	1.7317	103.4000	11	17		
- 3年目	H 7	1.6651	102.8000	21	31		
- 2年目	H 8	1.6010	102.3000	22	31		
- 1年目	H 9	1.5395	103.3000	19	26		
供用開始年次	H 10	1.4802	102.8000	33	44	0.14	0.18
1年目	H 11	1.4233	101.3000	33	42	0.14	0.18
2年目	H 12	1.3686	99.7000	36	45	0.14	0.18
3年目	H 13	1.3159	98.4000	49	60	0.14	0.17
4年目	H 14	1.2653	96.6000	64	76	0.14	0.17
5年目	H 15	1.2167	95.4000	37	43	0.33	0.39
6年目	H 16	1.1699	94.4000	24	28	0.33	0.38
7年目	H 17	1.1249	93.2000	30	33	0.33	0.37
8年目	H 18	1.0816	92.5000	45	49	0.33	0.35
9年目	H 19	1.0400	91.7000	51	53	0.71	0.74
10年目	H 20	1.0000	91.7000	33	33	0.71	0.71
11年目	H 21	0.9615	91.7000	9.6	9.2	1.1	1.1
12年目	H 22	0.9246	91.7000	9.2	8.5	1.1	1.0
13年目	H 23	0.8890	91.7000	1.9	1.7	1.1	0.99
14年目	H 24	0.8548	91.7000	2.4	2.0	1.1	0.95
15年目	H 25	0.8219	91.7000	2.4	2.0	1.1	0.91
16年目	H 26	0.7903	91.7000	2.4	1.9	1.1	0.88
17年目	H 27	0.7599	91.7000	2.4	1.8	1.1	0.84
18年目	H 28	0.7307	91.7000	2.4	1.7	1.1	0.81
19年目	H 29	0.7026	91.7000	19	13	1.1	0.78
20年目	H 30	0.6756	91.7000	19	13	1.1	0.75
21年目	H 31	0.6496	91.7000			1.1	0.72
22年目	H 32	0.6246	91.7000			1.1	0.69
23年目	H 33	0.6006	91.7000			1.1	0.67
24年目	H 34	0.5775	91.7000			1.1	0.64
25年目	H 35	0.5553	91.7000			1.1	0.62
26年目	H 36	0.5339	91.7000			1.1	0.59
27年目	H 37	0.5134	91.7000			1.1	0.57
28年目	H 38	0.4936	91.7000			1.1	0.55
29年目	H 39	0.4746	91.7000			1.1	0.53
30年目	H 40	0.4564	91.7000			1.1	0.51
31年目	H 41	0.4388	91.7000			1.1	0.49
32年目	H 42	0.4220	91.7000			1.1	0.47
33年目	H 43	0.4057	91.7000			1.1	0.45
34年目	H 44	0.3901	91.7000			1.1	0.43
35年目	H 45	0.3751	91.7000			1.1	0.42
36年目	H 46	0.3607	91.7000			1.1	0.40
37年目	H 47	0.3468	91.7000			1.1	0.38
38年目	H 48	0.3335	91.7000			1.1	0.37
39年目	H 49	0.3207	91.7000			1.1	0.36
40年目	H 50	0.3083	91.7000			1.1	0.34
41年目	H 51	0.2965	91.7000			1.1	0.33
42年目	H 52	0.2851	91.7000			1.1	0.32
43年目	H 53	0.2741	91.7000			1.1	0.30
44年目	H 54	0.2636	91.7000			1.1	0.29
45年目	H 55	0.2534	91.7000			1.1	0.28
46年目	H 56	0.2437	91.7000			1.1	0.27
47年目	H 57	0.2343	91.7000			1.1	0.26
48年目	H 58	0.2253	91.7000			1.1	0.25
49年目	H 59	0.2166	91.7000	-108	-23	1.1	0.24
合計				505	704	47	26
単純事業費計				613		47	

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201号 飯塚庄内田川バイパス(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 供用開始年次	年度 (事業年) H 20	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7Dof)			GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A) ×			事故減少便益(億円)			合計 (億円)		
		乗用車種	貨物車種	全車		割合率 (A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	現在価値 ×(A)	現在価値 ×(A)	現在価値 ×(A) ×	便益合計 (-)	割引率%
1年目	H 10	1.04173	0.98391	1.02227	1.4802	102,800	3.2	1.0	1.1	5.3	7.0	1.5	0.21	0.37	2.0	0.85	1.1	7.6	10	
2年目	H 11	1.01320	0.98891	1.00533	1.4233	101,300	3.3	1.0	1.1	5.4	6.9	1.6	0.21	0.36	1.6	0.87	1.1	7.8	10	
3年目	H 12	1.01303	0.98879	1.00530	1.3688	99,700	3.3	1.0	1.0	5.4	6.8	1.6	0.21	0.36	2.0	0.87	1.1	7.9	9.8	
4年目	H 13	1.01286	0.98866	1.00527	1.3159	98,400	3.4	0.99	1.0	5.4	6.6	1.6	0.21	0.36	1.9	0.87	1.1	7.9	9.6	
5年目	H 14	1.01270	0.98853	1.00524	1.2653	96,600	3.4	0.98	1.0	5.4	6.5	1.6	0.21	0.36	1.6	0.87	1.0	7.9	9.5	
6年目	H 15	1.01254	0.98840	1.00522	1.2167	95,400	9.7	0.99	2.8	15	18	1.7	0.39	0.66	2.8	1.1	1.3	19	23	
7年目	H 16	1.01238	0.98826	1.00519	1.1699	94,000	9.9	2.8	2.9	15	18	1.8	0.39	0.65	2.8	1.1	1.3	19	22	
8年目	H 17	0.99932	0.99886	0.99860	1.1249	93,200	10	2.7	2.8	16	17	1.8	0.39	0.64	3.1	1.1	1.2	19	22	
9年目	H 18	0.99932	0.99885	0.99859	1.0816	92,500	10	2.7	2.8	16	17	1.8	0.39	0.64	3.0	1.1	1.2	19	21	
10年目	H 19	0.99932	0.99885	0.99859	1.0400	91,700	24	6.7	6.9	38	40	3.6	0.88	1.6	6.0	6.3	1.1	45	47	
11年目	H 20	0.99932	0.99884	0.99859	1.0000	91,000	24	6.6	6.9	38	40	3.6	0.88	1.6	6.0	6.3	1.1	45	45	
12年目	H 21	0.99931	0.99882	0.99859	0.9615	91,000	40	11	11	62	59	5.9	1.6	3.0	10	10	1.9	74	71	
13年目	H 22	0.99931	0.99881	0.99859	0.9246	91,000	40	11	11	62	57	5.9	1.6	3.0	10	9.7	2.0	74	68	
14年目	H 23	0.99931	0.99880	0.99858	0.8890	91,000	40	11	11	62	55	5.9	1.6	3.0	10	9.3	2.0	1.8	74	66
15年目	H 24	0.99931	0.99878	0.99858	0.8548	91,000	40	11	11	61	53	5.9	1.6	3.0	10	8.9	2.0	1.7	74	63
16年目	H 25	0.99931	0.99877	0.99858	0.8219	91,000	40	11	11	61	51	5.9	1.6	3.0	10	8.6	2.0	1.6	74	61
17年目	H 26	0.99931	0.99876	0.99858	0.7903	91,000	40	11	11	61	48	5.9	1.6	3.0	10	8.2	2.0	1.6	74	58
18年目	H 27	0.99931	0.99875	0.99858	0.7599	91,000	47	12	13	72	55	6.5	1.7	3.2	11	8.7	2.0	1.5	85	65
19年目	H 28	0.99931	0.99874	0.99857	0.7307	91,000	47	12	13	72	53	6.5	1.7	3.2	11	8.3	2.0	1.5	85	62
20年目	H 29	0.99931	0.99873	0.99857	0.7026	91,000	47	12	13	72	50	6.5	1.7	3.2	11	8.0	2.0	1.4	85	60
21年目	H 30	0.99931	0.99872	0.99857	0.6756	91,000	47	12	13	72	48	6.5	1.7	3.1	11	7.7	2.0	1.4	85	57
22年目	H 31	0.99931	0.99871	0.99857	0.6496	91,000	54	14	15	83	54	6.3	2.0	3.8	12	7.8	2.5	1.6	98	64
23年目	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6246	91,000	54	14	15	83	52	6.3	1.9	3.8	12	7.5	2.5	1.6	98	61
24年目	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6008	91,000	54	14	15	83	50	6.3	1.9	3.8	12	7.2	2.5	1.5	98	59
25年目	H 34	0.99845	0.99860	0.99850	0.5775	91,000	54	14	15	83	48	6.3	1.9	3.8	12	6.9	2.5	1.5	97	56
26年目	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.5553	91,000	54	14	15	83	46	6.3	1.9	3.8	12	6.7	2.5	1.4	97	54
27年目	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5339	91,000	54	14	15	83	44	6.2	1.9	3.8	12	6.4	2.5	1.4	97	52
28年目	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5134	91,000	54	14	15	83	42	6.2	1.9	3.8	12	6.1	2.5	1.3	97	50
29年目	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.4936	91,000	54	14	15	82	41	6.2	1.9	3.8	12	5.9	2.5	1.3	97	48
30年目	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.4746	91,000	54	14	15	82	39	6.2	1.9	3.8	12	5.7	2.5	1.2	97	46
31年目	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4564	91,000	53	14	15	82	38	6.2	1.9	3.8	12	5.4	2.5	1.2	97	44
32年目	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4388	91,000	53	14	15	82	36	6.2	1.9	3.7	12	5.2	2.5	1.1	96	42
33年目	H 42	0.99026	0.99854	0.99262	0.4220	91,000	55	15	16	87	37	5.9	1.9	4.1	12	5.1	2.9	1.2	101	43
34年目	H 43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4057	91,000	55	15	16	86	35	5.9	1.9	4.1	12	4.8	2.9	1.2	101	41
35年目	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.3901	91,000	54	15	16	85	33	5.8	1.9	4.1	12	4.6	2.9	1.1	100	39
36年目	H 45	0.98996	0.99853	0.99245	0.3751	91,000	54	15	16	85	32	5.8	1.9	4.1	12	4.4	2.8	1.1	99	37
37年目	H 46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3607	91,000	53	15	16	84	30	5.7	1.9	4.1	12	4.2	2.8	1.0	99	36
38年目	H 47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3468	91,000	53	15	16	84	29	5.7	1.9	4.1	12	4.1	2.8	0.97	98	34
39年目	H 48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3335	91,000	52	15	16	83	28	5.6	1.9	4.1	12	3.9	2.8	0.93	98	33
40年目	H 49	0.98954	0.99852	0.99222	0.3207	91,000	52	15	16	82	26	5.6	1.9	4.1	12	3.7	2.8	0.89	97	31
41年目	H 50	0.98943	0.99852	0.99216	0.3083	91,000	51	15	16	82	25	5.5	1.9	4.1	12	3.6	2.7	0.84	96	30
42年目	H 51	0.98932	0.99852	0.99210	0.2965	91,000	51	15	16	81	24	5.5	1.9	4.0	12	3.4	2.7	0.81	96	28
43年目	H 52	0.98920	0.99851	0.99203	0.2851	91,000	50	15	16	81	23	5.4	1.9	4.0	12	3.2	2.7	0.77	95	27
44年目	H 53	0.98909	0.99851	0.99197	0.2741	91,000	49	15	16	80	22	5.4	1.9	4.0	12	3.1	2.7	0.73	94	26
45年目	H 54	0.98897	0.99851	0.99190	0.2636	91,000	49	15	16	80	21	5.3	1.9	4.0	12	3.0	2.7	0.70	94	25
46年目	H 55	0.98884	0.99851	0.99184	0.2534	91,000	48	15	16	79	20	5.3	1.9	4.0	12	2.8	2.6	0.67	93	24
47年目	H 56	0.98872	0.99851	0.99177	0.2437	91,000	48	15	16	78	19	5.2	1.9	4.0	12	2.7	2.6	0.64	92	22
48年目	H 57	0.98859	0.99850	0.99170	0.2343	91,000	47	15	16	78	18	5.2	1.9	4.0	12	2.6	2.6	0.61	92	21
49年目	H 58	0.98846	0.99850	0.99163	0.2253	91,000	47	15	16	77	17	5.1	1.9	4.0	12	2.5	2.6	0.58	91	20
合計	H 59	0.98832	0.99850	0.99156	0.2166	91,000	2,037	572	591	3,200	1,656	248	77	153	477	257	108	3,785	1,972	

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201号 飯塚庄内田川バイパス(残事業)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.12	9.7	1.2
年次	年度	割引率	GDP デフレ-タ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-10年目	H 21	0.9615	91.7000	9.6	9.2		
-9年目	H 22	0.9246	91.7000	9.2	8.5		
-8年目	H 23	0.8890	91.7000	1.9	1.7		
-7年目	H 24	0.8548	91.7000	2.4	2.0		
-6年目	H 25	0.8219	91.7000	2.4	2.0		
-5年目	H 26	0.7903	91.7000	2.4	1.9		
-4年目	H 27	0.7599	91.7000	2.4	1.8		
-3年目	H 28	0.7307	91.7000	2.4	1.7		
-2年目	H 29	0.7026	91.7000	19	13		
-1年目	H 30	0.6756	91.7000	19	13		
供用開始年次	H 31	0.6496	91.7000			1.1	0.72
1年目	H 32	0.6246	91.7000			1.1	0.69
2年目	H 33	0.6006	91.7000			1.1	0.67
3年目	H 34	0.5775	91.7000			1.1	0.64
4年目	H 35	0.5553	91.7000			1.1	0.62
5年目	H 36	0.5339	91.7000			1.1	0.59
6年目	H 37	0.5134	91.7000			1.1	0.57
7年目	H 38	0.4936	91.7000			1.1	0.55
8年目	H 39	0.4746	91.7000			1.1	0.53
9年目	H 40	0.4564	91.7000			1.1	0.51
10年目	H 41	0.4388	91.7000			1.1	0.49
11年目	H 42	0.4220	91.7000			1.1	0.47
12年目	H 43	0.4057	91.7000			1.1	0.45
13年目	H 44	0.3901	91.7000			1.1	0.43
14年目	H 45	0.3751	91.7000			1.1	0.42
15年目	H 46	0.3607	91.7000			1.1	0.40
16年目	H 47	0.3468	91.7000			1.1	0.38
17年目	H 48	0.3335	91.7000			1.1	0.37
18年目	H 49	0.3207	91.7000			1.1	0.36
19年目	H 50	0.3083	91.7000			1.1	0.34
20年目	H 51	0.2965	91.7000			1.1	0.33
21年目	H 52	0.2851	91.7000			1.1	0.32
22年目	H 53	0.2741	91.7000			1.1	0.30
23年目	H 54	0.2636	91.7000			1.1	0.29
24年目	H 55	0.2534	91.7000			1.1	0.28
25年目	H 56	0.2437	91.7000			1.1	0.27
26年目	H 57	0.2343	91.7000			1.1	0.26
27年目	H 58	0.2253	91.7000			1.1	0.25
28年目	H 59	0.2166	91.7000			1.1	0.24
29年目	H 60	0.2083	91.7000			1.1	0.23
30年目	H 61	0.2003	91.7000			1.1	0.22
31年目	H 62	0.1926	91.7000			1.1	0.21
32年目	H 63	0.1852	91.7000			1.1	0.21
33年目	H 64	0.1780	91.7000			1.1	0.20
34年目	H 65	0.1712	91.7000			1.1	0.19
35年目	H 66	0.1646	91.7000			1.1	0.18
36年目	H 67	0.1583	91.7000			1.1	0.18
37年目	H 68	0.1522	91.7000			1.1	0.17
38年目	H 69	0.1463	91.7000			1.1	0.16
39年目	H 70	0.1407	91.7000			1.1	0.16
40年目	H 71	0.1353	91.7000			1.1	0.15
41年目	H 72	0.1301	91.7000			1.1	0.14
42年目	H 73	0.1251	91.7000			1.1	0.14
43年目	H 74	0.1203	91.7000			1.1	0.13
44年目	H 75	0.1157	91.7000			1.1	0.13
45年目	H 76	0.1112	91.7000			1.1	0.12
46年目	H 77	0.1069	91.7000			1.1	0.12
47年目	H 78	0.1028	91.7000			1.1	0.11
48年目	H 79	0.0989	91.7000			1.1	0.11
49年目	H 80	0.0951	91.7000	-0.82	-0.08	1.1	0.11
合計				69	54	56	16
単純事業費計				70		56	

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201号 飯塚庄内田川ハイパス(残事業)

年次 (暦年)	年度 (暦年)	総走行台数の年次別伸び率 (北九州10%)			GDP フレイト	便益(億円)			経費(億円)			便益(億円)			現在価値 (A) x			事故減少便益(億円) 現在価値 x (A)	合計 (億円)	
		乗用車種	貨物車種	全車種		乗用車種	普通貨物	計	現在価値 x (A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) x	現在価値 x (A)	便益合計 (~)	割引率%			
供用開始年次	H 31	0.98931	0.98671	0.98857	91,7000	0.6496	3.6	3.6	13	0.36	0.38	1.6	1.1	0.77	23	15				
1年目	H 32	0.98946	0.98660	0.98850	91,7000	0.6246	3.6	3.6	13	0.36	0.38	1.6	1.0	0.74	23	14				
2年目	H 33	0.98945	0.98650	0.98850	91,7000	0.6006	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.97	0.71	23	14				
3年目	H 34	0.98945	0.98650	0.98849	91,7000	0.5775	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.94	0.68	23	13				
4年目	H 35	0.98945	0.98659	0.98849	91,7000	0.5553	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.90	0.66	23	13				
5年目	H 36	0.98945	0.98659	0.98849	91,7000	0.5339	3.6	3.6	11	0.36	0.38	1.6	0.86	0.63	23	12				
6年目	H 37	0.98944	0.98659	0.98849	91,7000	0.5134	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.83	0.61	23	12				
7年目	H 38	0.98944	0.98659	0.98848	91,7000	0.4936	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.80	0.58	23	11				
8年目	H 39	0.98944	0.98659	0.98848	91,7000	0.4746	3.5	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.77	0.56	23	11				
9年目	H 40	0.98944	0.98658	0.98848	91,7000	0.4564	3.6	3.6	20	0.36	0.38	1.6	0.74	0.54	23	10				
10年目	H 41	0.98943	0.98656	0.98848	91,7000	0.4388	3.5	3.5	20	0.36	0.38	1.6	0.71	0.52	23	10				
11年目	H 42	0.99026	0.98854	0.99262	91,7000	0.4220	5.6	5.8	32	1.3	0.39	2.8	2.8	0.70	36	15				
12年目	H 43	0.99016	0.98853	0.99257	91,7000	0.4057	5.8	5.8	32	1.3	0.39	2.8	2.8	0.67	36	15				
13年目	H 44	0.99006	0.98853	0.99251	91,7000	0.3901	5.6	5.8	32	1.3	0.39	2.8	2.8	0.64	36	14				
14年目	H 45	0.98996	0.98853	0.99245	91,7000	0.3751	5.6	5.8	31	1.2	0.39	2.8	2.8	0.61	36	13				
15年目	H 46	0.98986	0.98853	0.99240	91,7000	0.3607	5.6	5.8	31	1.1	0.39	2.8	2.8	0.58	35	13				
16年目	H 47	0.98976	0.98853	0.99234	91,7000	0.3468	5.6	5.8	31	1.2	0.39	2.8	2.8	0.55	35	12				
17年目	H 48	0.98965	0.98852	0.99228	91,7000	0.3335	5.6	5.8	31	1.0	0.39	2.8	2.8	0.53	35	12				
18年目	H 49	0.98954	0.98852	0.99222	91,7000	0.3207	5.5	5.5	30	9.8	0.89	2.8	2.8	0.51	35	11				
19年目	H 50	0.98943	0.98852	0.99216	91,7000	0.3083	5.5	5.8	30	9.3	0.89	2.8	2.8	0.48	35	11				
20年目	H 51	0.98932	0.98852	0.99210	91,7000	0.2965	5.5	5.8	30	8.9	0.89	2.8	2.7	0.46	34	10				
21年目	H 52	0.98920	0.98851	0.99203	91,7000	0.2851	5.5	5.5	30	8.5	1.2	2.7	2.7	0.44	34	9.7				
22年目	H 53	0.98909	0.98851	0.99197	91,7000	0.2741	5.5	5.7	29	8.1	1.2	2.7	2.7	0.42	34	9.3				
23年目	H 54	0.98897	0.98851	0.99190	91,7000	0.2636	5.5	5.7	29	7.7	1.2	2.7	2.7	0.40	34	8.8				
24年目	H 55	0.98884	0.98851	0.99184	91,7000	0.2534	5.5	5.7	29	7.4	1.2	2.7	2.7	0.39	33	8.5				
25年目	H 56	0.98872	0.98851	0.99177	91,7000	0.2437	5.5	5.7	29	7.0	1.2	2.7	2.7	0.37	33	8.1				
26年目	H 57	0.98859	0.98850	0.99170	91,7000	0.2343	5.5	5.7	29	6.7	1.1	2.7	2.7	0.35	33	7.7				
27年目	H 58	0.98846	0.98850	0.99163	91,7000	0.2253	5.5	5.7	28	6.4	1.1	2.7	2.7	0.34	33	7.4				
28年目	H 59	0.98832	0.98850	0.99156	91,7000	0.2166	5.4	5.7	28	6.1	1.1	2.7	2.7	0.32	32	7.0				
29年目	H 60	0.98818	0.98850	0.99149	91,7000	0.2083	5.4	5.7	28	5.8	1.1	2.7	2.7	0.31	32	6.7				
30年目	H 61	0.98804	0.98849	0.99142	91,7000	0.2003	5.4	5.7	28	5.6	1.1	2.6	2.6	0.29	32	6.4				
31年目	H 62	0.98790	0.98849	0.99134	91,7000	0.1926	5.4	5.6	28	5.3	1.1	2.6	2.6	0.28	31	6.1				
32年目	H 63	0.98775	0.98849	0.99127	91,7000	0.1852	5.4	5.6	27	5.1	1.1	2.6	2.6	0.27	31	5.8				
33年目	H 64	0.98760	0.98849	0.99119	91,7000	0.1780	5.4	5.6	27	4.8	1.1	2.6	2.6	0.25	31	5.5				
34年目	H 65	0.98744	0.98849	0.99111	91,7000	0.1712	5.4	5.6	27	4.6	1.1	2.6	2.6	0.24	31	5.3				
35年目	H 66	0.98728	0.98848	0.99103	91,7000	0.1646	5.4	5.6	27	4.4	1.1	2.6	2.6	0.23	31	5.1				
36年目	H 67	0.98712	0.98848	0.99095	91,7000	0.1583	5.4	5.6	26	4.2	1.0	2.6	2.6	0.22	30	4.8				
37年目	H 68	0.98695	0.98848	0.99087	91,7000	0.1522	5.4	5.6	26	4.0	1.0	2.6	2.6	0.21	30	4.6				
38年目	H 69	0.98678	0.98848	0.99078	91,7000	0.1463	5.3	5.6	26	3.8	1.0	2.6	2.6	0.20	30	4.4				
39年目	H 70	0.98660	0.98847	0.99070	91,7000	0.1407	5.3	5.6	26	3.6	1.0	2.6	2.6	0.19	30	4.2				
40年目	H 71	0.98642	0.98847	0.99061	91,7000	0.1353	5.3	5.6	26	3.5	1.0	2.5	2.5	0.18	29	4.0				
41年目	H 72	0.98623	0.98847	0.99052	91,7000	0.1301	5.3	5.5	25	3.3	0.99	2.5	2.5	0.18	29	3.8				
42年目	H 73	0.98604	0.98847	0.99043	91,7000	0.1251	5.3	5.5	25	3.2	0.98	2.5	2.5	0.17	29	3.6				
43年目	H 74	0.98584	0.98846	0.99034	91,7000	0.1203	5.3	5.5	25	3.0	0.97	2.5	2.5	0.16	29	3.5				
44年目	H 75	0.98564	0.98846	0.99034	91,7000	0.1157	5.3	5.5	25	2.9	0.96	2.5	2.5	0.15	29	3.3				
45年目	H 76	0.98544	0.98846	0.99034	91,7000	0.1112	5.3	5.5	25	2.7	0.95	2.5	2.5	0.15	28	3.2				
46年目	H 77	0.98524	0.98846	0.99034	91,7000	0.1069	5.3	5.5	24	2.6	0.94	2.5	2.5	0.14	28	3.0				
47年目	H 78	0.98504	0.98846	0.99034	91,7000	0.1028	5.3	5.5	24	2.5	0.93	2.5	2.5	0.13	28	2.9				
48年目	H 79	0.98484	0.98846	0.99034	91,7000	0.0989	5.2	5.5	24	2.4	0.92	2.5	2.5	0.13	28	2.7				
49年目	H 80	0.98464	0.98846	0.99034	91,7000	0.0951	5.2	5.5	24	2.3	0.91	2.5	2.5	0.12	27	2.6				
合計							251	260	1,306	368	47	121	33	20	1,497	420				