

令和4年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道201号 仲哀拡幅

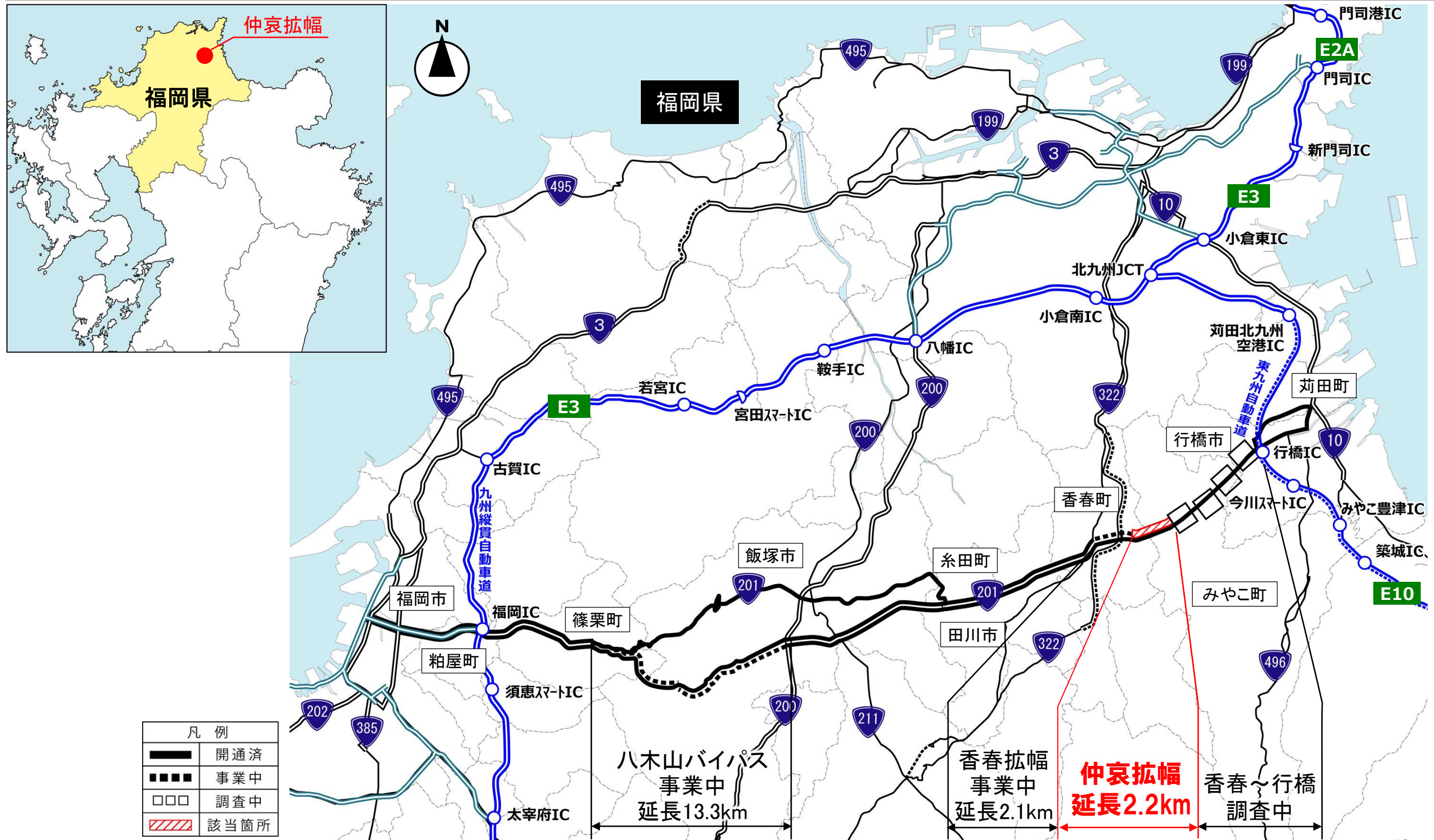
- 1. 対象地域の状況**
- 2. 一般国道201号仲哀拡幅の概要**
- 3. 一般国道201号仲哀拡幅の課題と整備効果**
- 4. 費用対便益分析結果**
- 5. とりまとめ**

1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 一般国道201号仲哀拡幅の概要

- 国道201号は、福岡県北部の横断軸として、人流・物流を支えるための重要な路線である。
- このうち、当該区間及び香春～行橋間は、京築地域と福岡・筑豊地域を結ぶ幹線道路であるが、4車線の事業化がされていない唯一の2車線区間である。

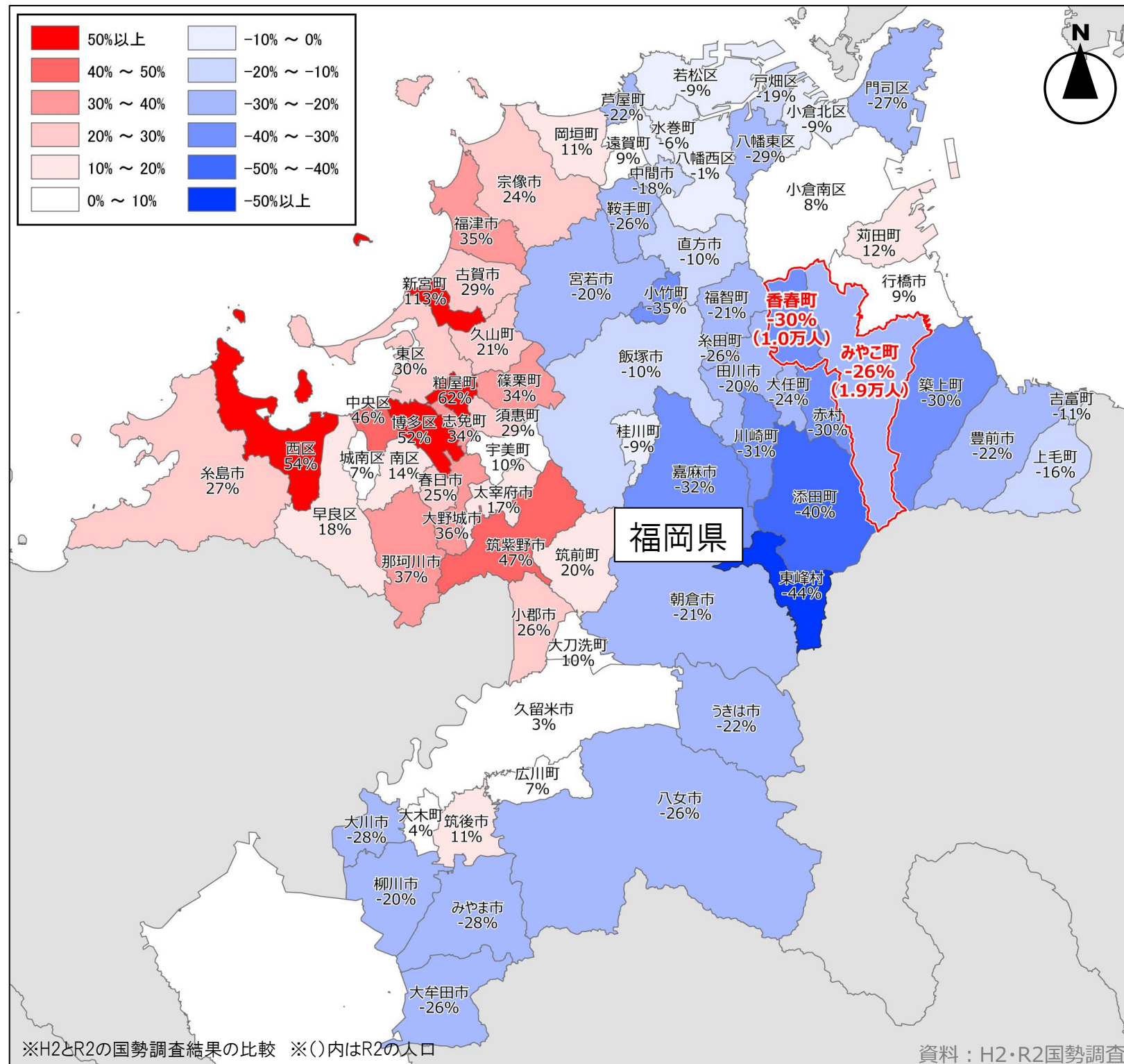


対象地域の状況

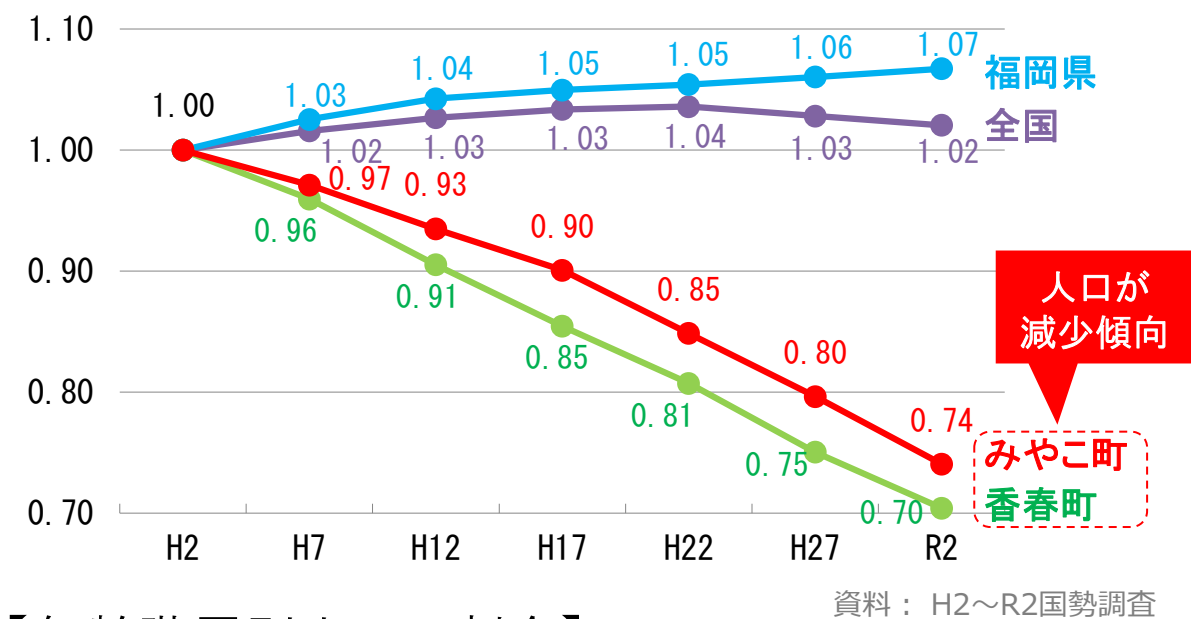
2. 地域状況

○福岡県の人口は、福岡市周辺では増加傾向にあるが、その他地域では概ね減少傾向で推移。
○対象地域(香春町・みやこ町)の人口は減少の一途を辿っており、少子高齢化の進展や生産年齢人口の減少が著しい状況。

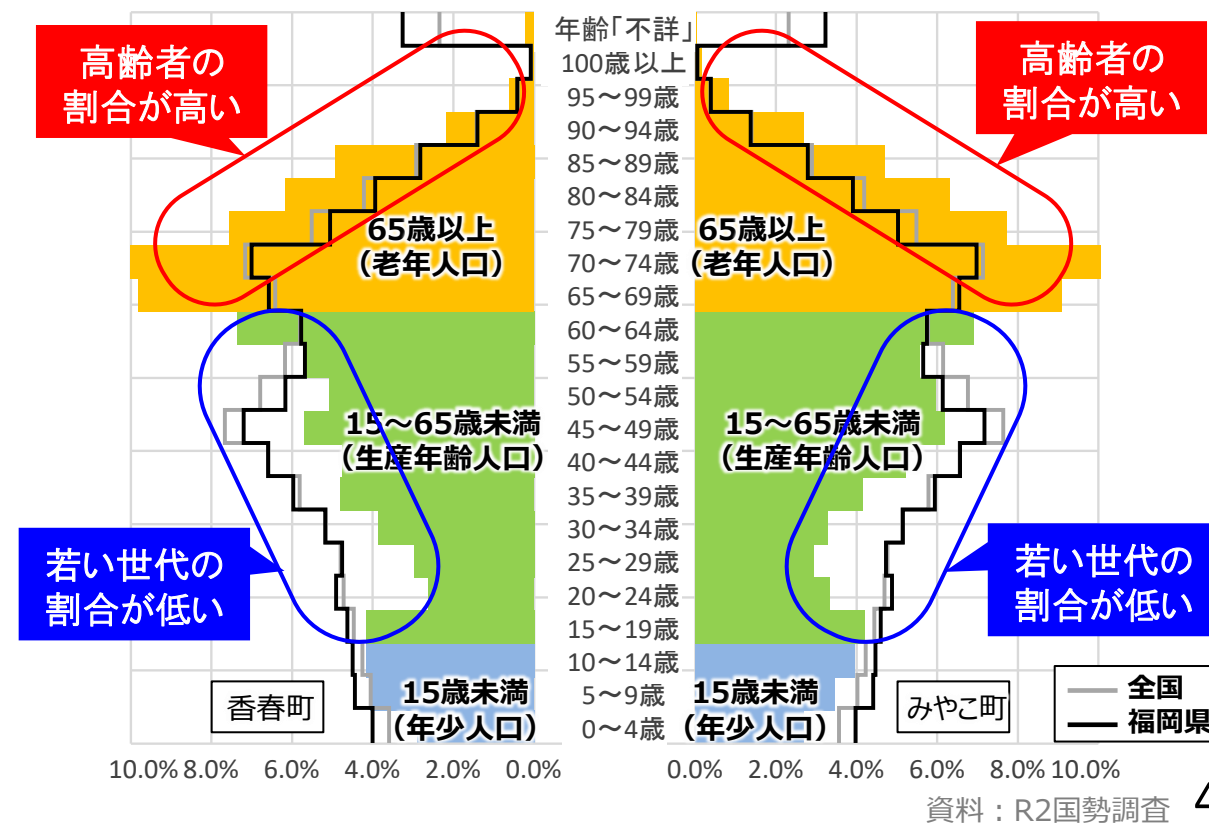
【人口増減率の状況(H2年→R2年)】



【人口の推移】



【年齢階層別人口の割合】

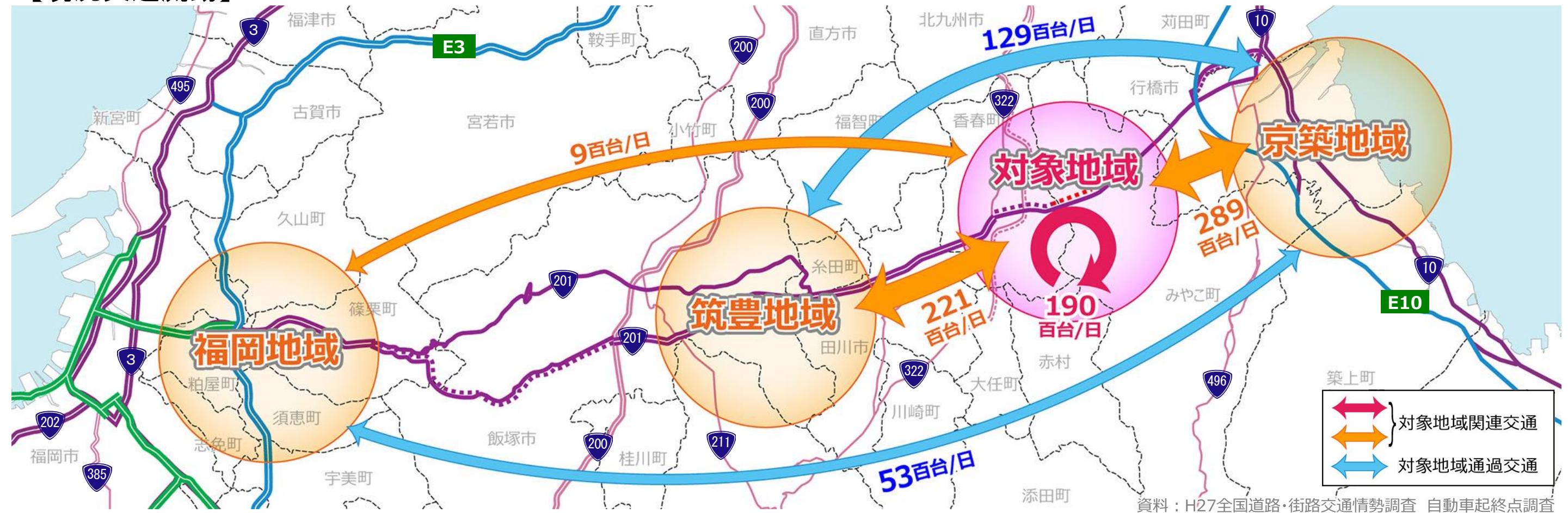


対象地域の状況

3. 交通特性

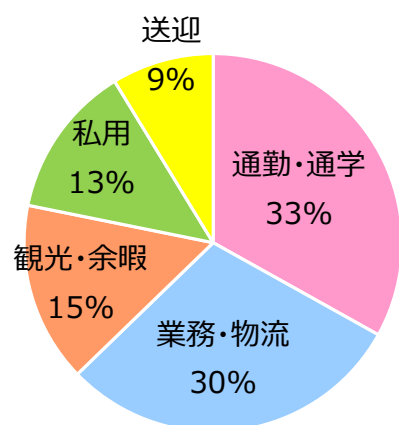
- 対象地域は、隣接する筑豊や京築地域間の交通だけではなく、筑豊地域～京築地域間など広域的な通過交通も受け持っており、その大半が業務・物流目的の交通である。
- なお、対象区間の大型車交通量は約3,600台/12hであり、九州管内直轄国道2車線区間で3番目に多い。

【現況交通流動】

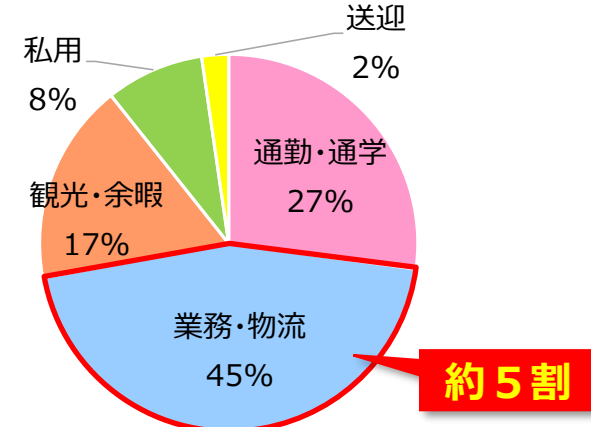


【移動目的】

<対象地域関連交通>

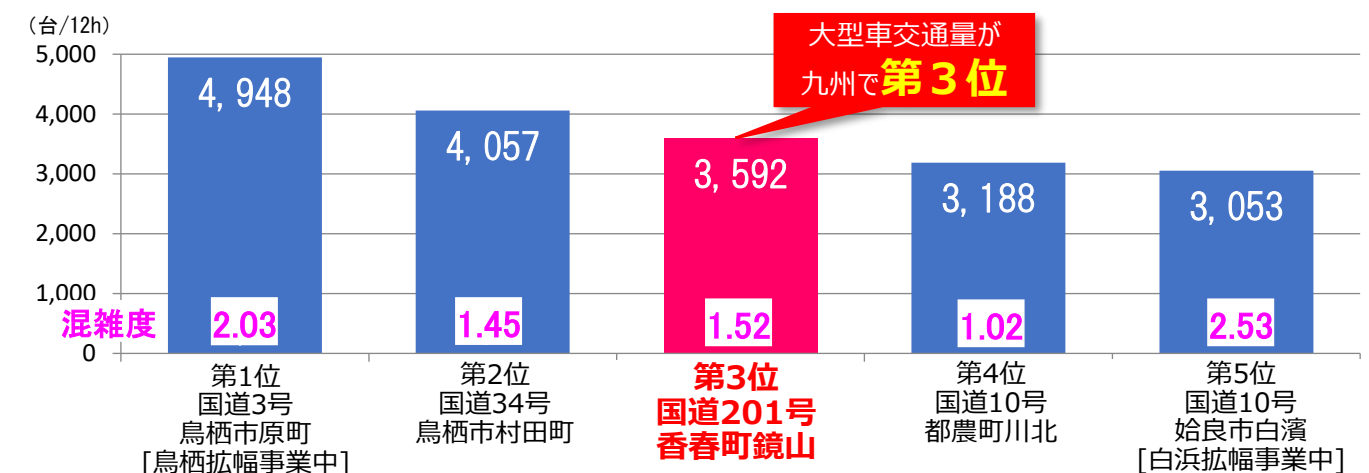


<対象地域通過交通>



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査

【九州管内直轄国道2車線区間の大型車交通量】



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査

対象地域の状況

4. 地域の特徴

- 国道201号は、沿線に自動車関連企業が多く立地し、北部九州における自動車産業のサプライチェーン（部品調達、製造、販売など）等を支える重要な物流道路。
- 北部九州の自動車産業では、生産台数の国内シェア20%を目標とするほか、沿線では空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されるなど、物流道路としての重要性が増大。
- そのため、交通ボトルネックとなっている脆弱な2車線区間の整備推進が急務となっている。



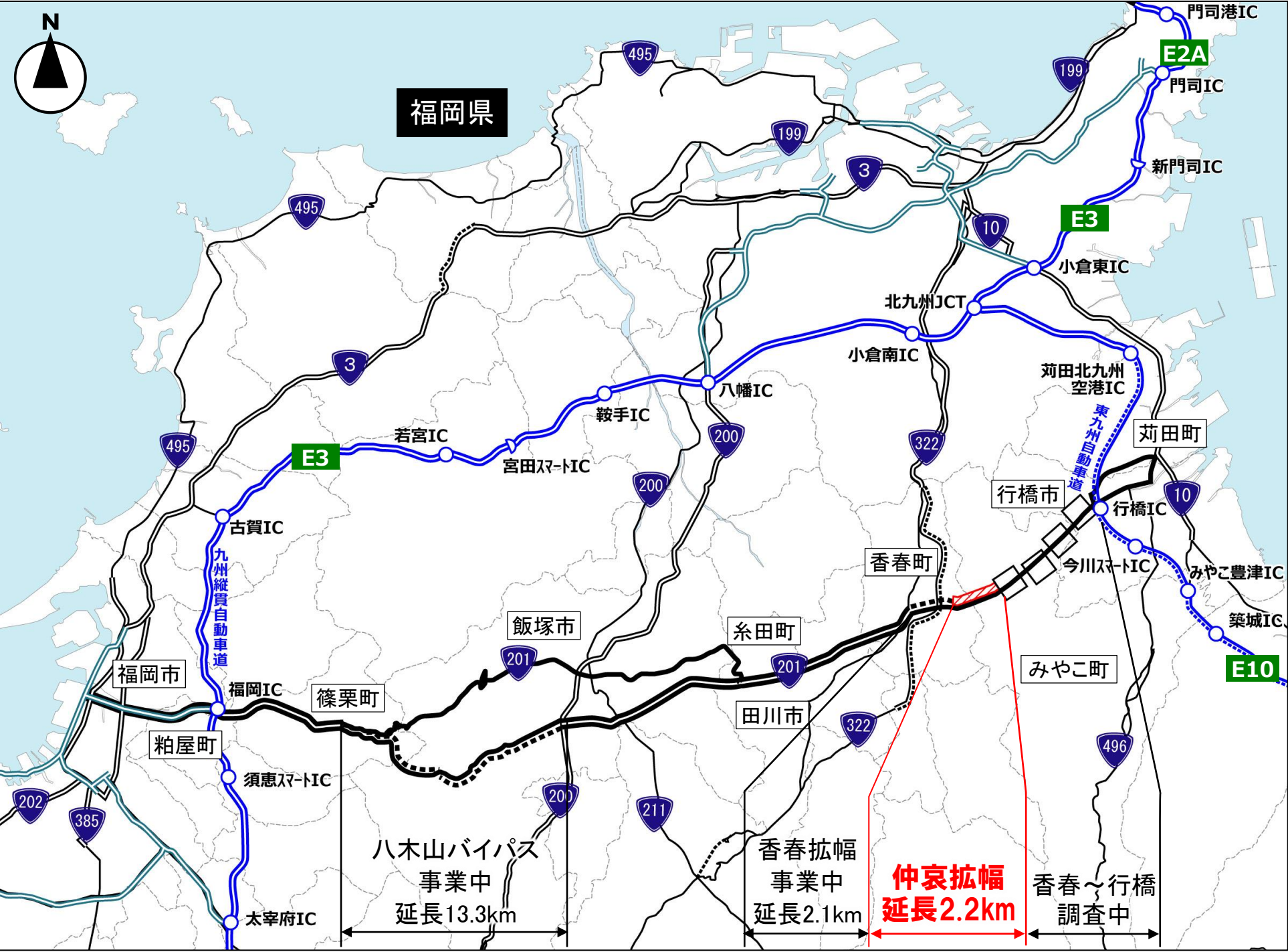
2. 一般国道201号仲哀拡幅の概要

一般国道201号仲哀拡幅の概要

【計画概要】

- ・区間：福岡県田川郡香春町大字鏡山～福岡県京都郡みやこ町勝山松田 ・延長：2.2km
- ・車線数：4車線 ・全体事業費：約84億円 計画交通量：約24,900台/日

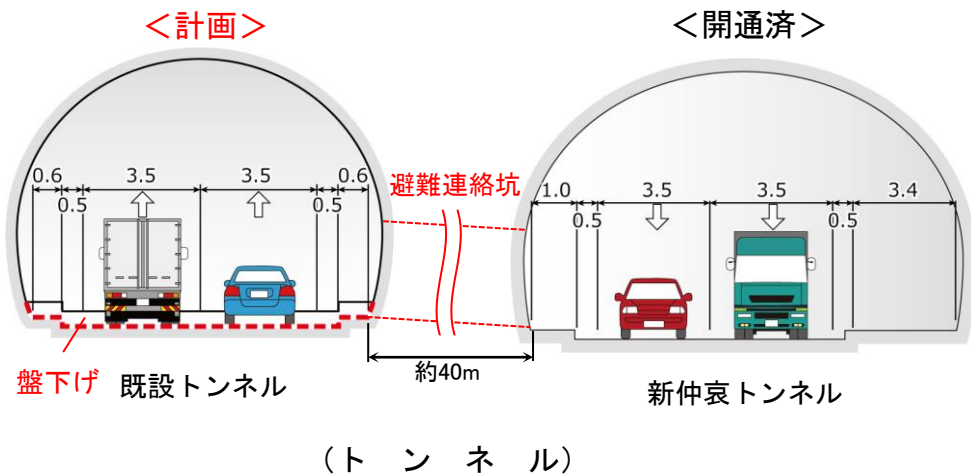
【事業位置図】



【事業の経緯等】

- ・H2 新仲哀トンネル事業化
- ・H19.3 新仲哀トンネル開通
既設トンネル閉鎖
- ・R1.9 国道201号香春～行橋における計画段階評価にて、既設トンネルを利活用する方針を確認。

【標準断面図(単位:m)】



3. 一般国道201号仲哀拡幅の課題と整備効果

一般国道201号仲哀拡幅の課題と整備効果

1. 幹線道路の速達性・安全性の向上

【課題】

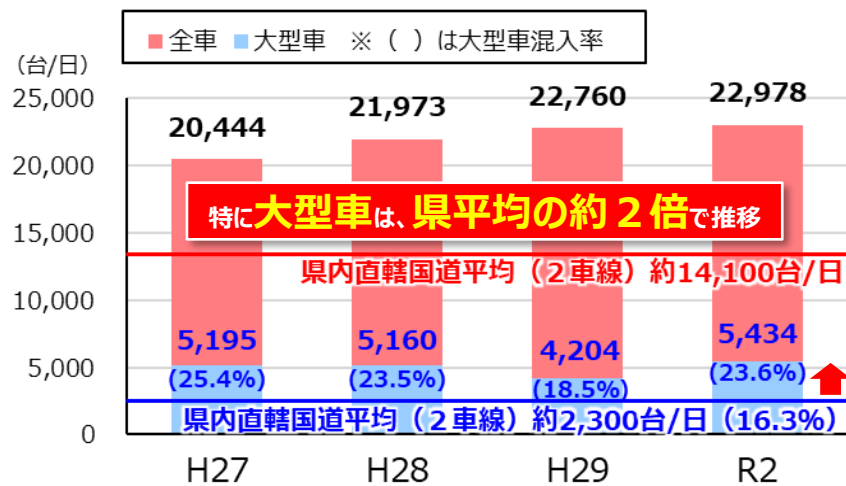
- 当該区間には、県内直轄国道2車線区間の平均交通量を大きく上回る約2.3万台/日が通行。なかでも大型車交通量は、九州管内で3番目に多く、大型車混入率は約24%であり、福岡県平均の約2倍以上が通行している状況。
- また、トンネル内で低速車に起因する混雑が発生、特に休日で顕著な状況。近年、トンネル内での交通混雑等に伴い、危険挙動である急ブレーキの発生頻度が急増するなど安全性に課題。

【整備効果】

○交通容量の確保により速達性の向上と交通混雑の解消による交通事故が減少。

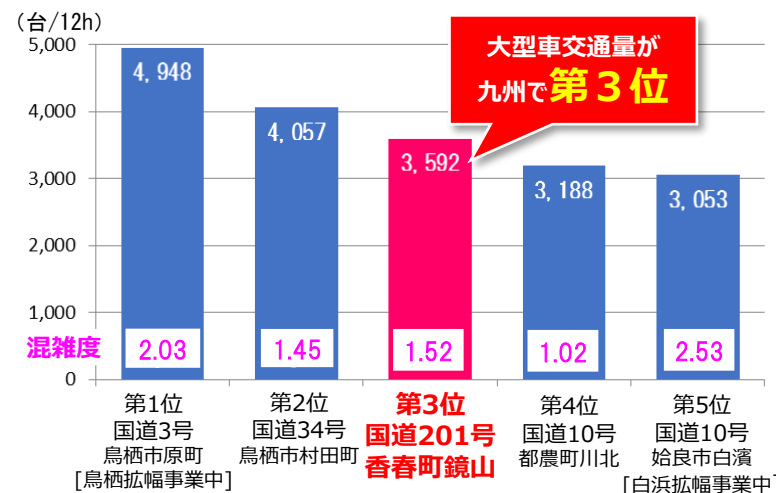
〔混雑度:【現況】1.52 ⇒ 【整備後】0.67〕

〔死傷事故率:【現況】83件/億台^千・年 ⇒ 【整備後】31件/億台^千・年(約6割減少)〕



▲国道201号新仲哀トンネル付近の交通量

資料：平日の日交通量
H27；H27年度全国道路・街路交通情勢調査
H28；事務所実態調査(H28.12)、H29；事務所実態調査(H29.05)
R02；事務所実態調査(R02.11)
県内直轄国道平均は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査より算出



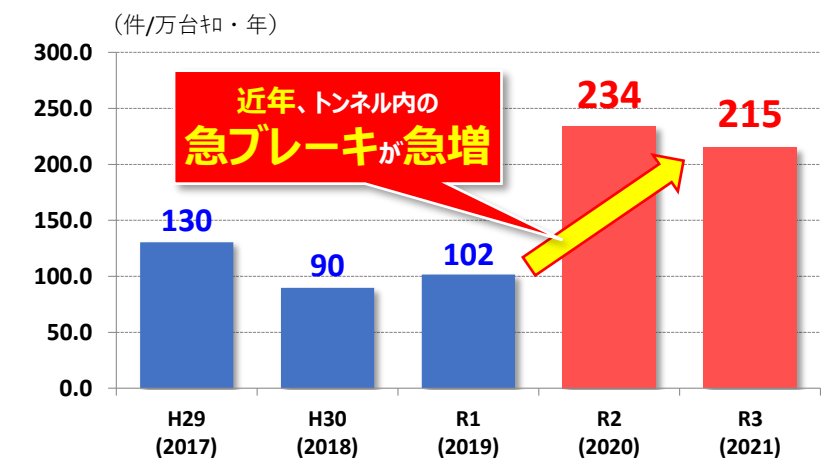
▲昼間12時間大型車交通量ランキング (九州管内直轄国道2車線区間)

資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査



▲国道201号の速度状況変化

資料：ETC2.0データ (R1.11、R2.8～R3.3：休日)



▲新仲哀トンネル内の急ブレーキ発生頻度の推移

資料：ETC2.0データ (H29.1～R3.6)
0.3G～1.0Gを対象



▲新仲哀トンネル内の混雑状況

一般国道201号仲哀拡幅の課題と整備効果

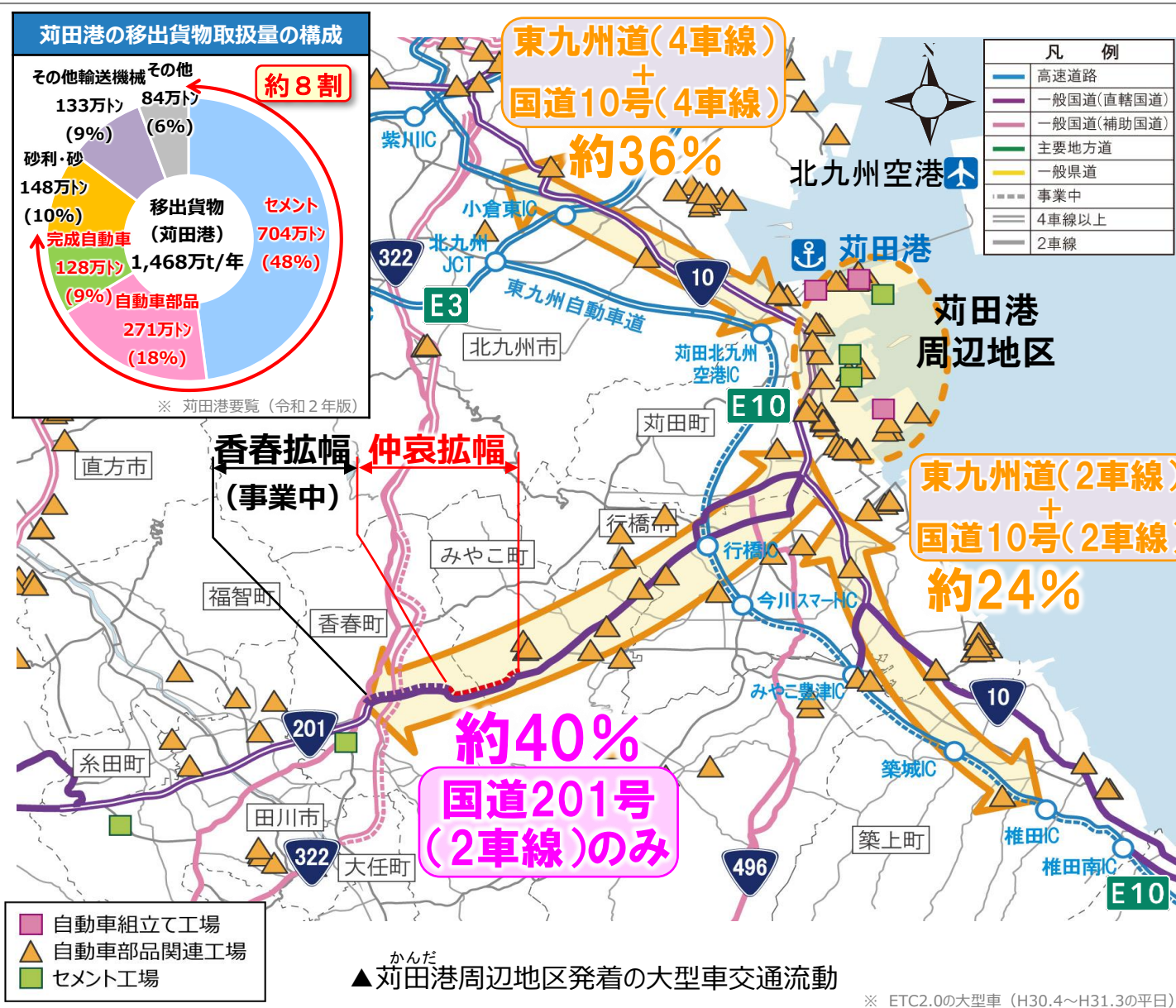
2. 物流を支える幹線道路の強化

【課題】

- 苅田港で取扱う移出貨物の約8割はセメントと自動車関連貨物であり、それらの関連企業の多くが国道201号沿線に立地し、苅田港周辺地区を発着する大型車の約4割が国道201号を利用。
- 南北方向は東九州道と国道10号で多車線化されている一方、東西方向の幹線道路は国道201号のみ。また、トンネル区間は2車線のため、トンネル内事故等による通行止め時には迂回に約2倍の時間を要するなど、円滑な物流環境の確保が課題。

【整備効果】

- 交通事故等に伴う通行止めによる広域迂回の解消、地域産業を支援。
〔香春町役場～行橋市役所間の迂回：【現況】約47分⇒【整備後】約20分(約6割減少)〕



4. 費用便益分析

費用便益分析結果

便 益					※現在価値化後		B／C	
走行時間短縮便益			約 90億円		合 計 約 98億円		1.3 = $\left[\frac{98\text{億円}}{74\text{億円}} \right]$	
走行経費減少便益			約 5.6億円					
交通事故減少便益			約 2.4億円					
事 業 費					※上段:単純合計(税込) 下段:現在価値化後			
事業費	改良費	約 1億円		約 84億円 (約 66億円)	合 計 約108億円 (約 74億円)			
	橋梁・トンネル費	約 63億円						
	その他工事費	約 9億円						
	用地補償費	—						
	間接費	約 12億円						
維持管理費	約 24億円 (約 7.7億円)						[]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	

注)事業費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致していない。

5. とりまとめ

一般国道201号 仲哀拡幅に係る新規事業採択時評価

- ・交通容量の確保により、交通混雑が解消するとともに、交通事故が減少し、幹線道路としての速達性・安全性が向上
- ・幹線道路としての機能向上により、物流効率化が図られ、地域産業の活性化を支援

1. 事業概要

- ・起終点:福岡県田川郡香春町大字鏡山
～福岡県京都郡みやこ町勝山松田
- ・延長等:2.2km(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費:約84億円
- ・計画交通量:約24,900台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約16,300台/日	約3,100台/日	約5,500台/日

2. 課題

①トンネル内の速度低下に伴う混雑・安全性に課題

- ・当該区間には、県内直轄国道2車線区間の平均交通量を大きく上回る約2.3万台/日が通行。なかでも大型車交通量は、九州管内で3番目に多く、大型車混入率は約24%であり、福岡県平均の約2倍以上が通行している状況(図2、図3)。
- ・また、トンネル内で低速車に起因する混雑が発生、特に休日で顕著な状況。近年、トンネル内での交通混雑等に伴い、危険挙動である急ブレーキの発生頻度が急増するなど安全性に課題(写真1、図4、図5)。

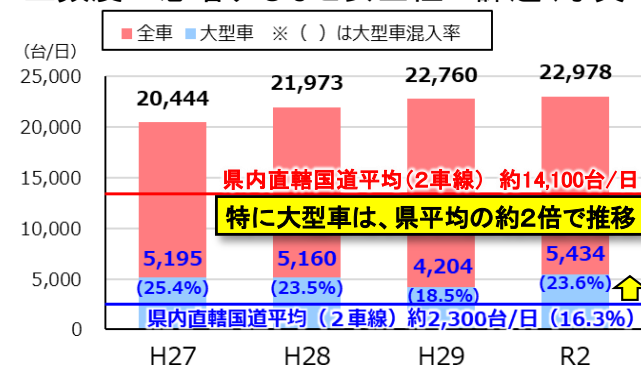


図2 国道201号新仲哀トンネル付近の交通量推移
※ H27:H27年度全国道路・街路交通情勢調査、H28:事務所実態調査(H28.12)、H29:事務所実態調査(H29.05)、R02:事務所実態調査(R02.11)
県内直轄国道平均は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査より算出

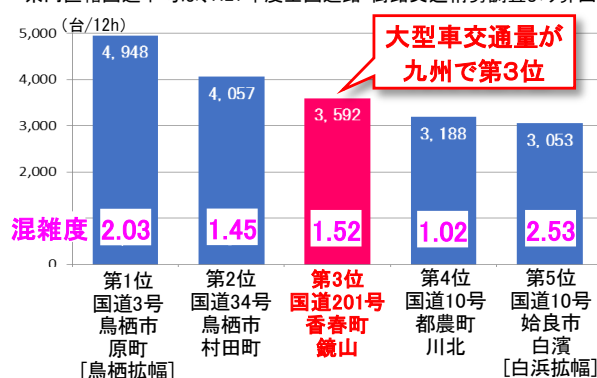


図3 昼間12時間大型車交通量ランキング
(九州管内直轄国道2車線区間)
※ H27年度全国道路・街路交通情勢調査

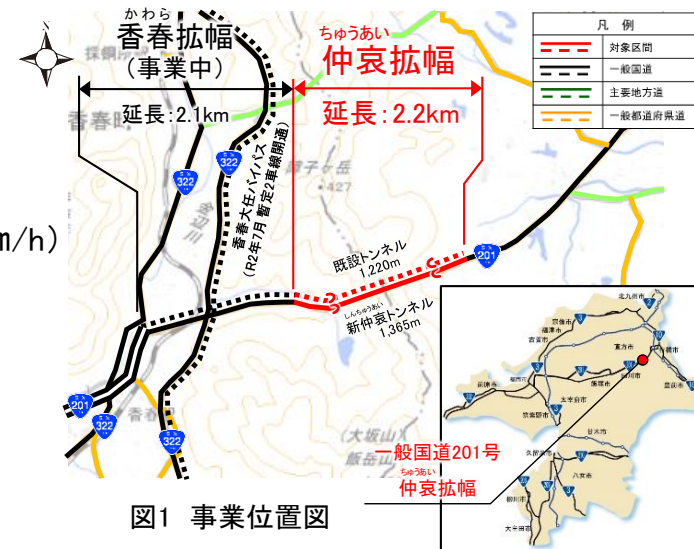


図1 事業位置図



写真1 トンネル内での混雑状況(R3.10)

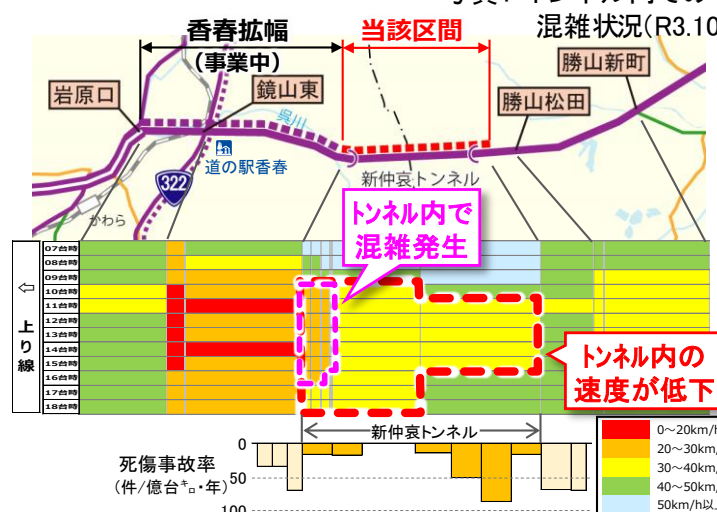


図4 国道201号新仲哀トンネル付近の速度・事故状況
※ 速度:ETC2.0データ(R2.8~R3.3:休日)、事故:イタルデータ(H28~R1)
(件/万台・年)

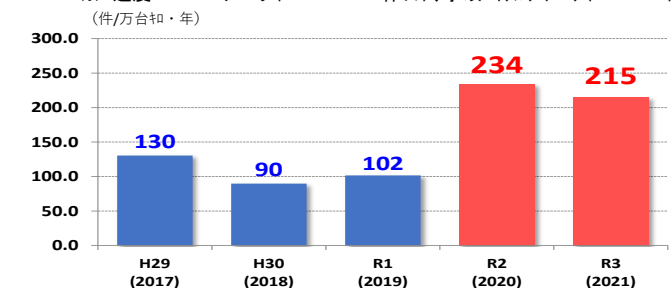


図5 国道201号新仲哀トンネル内の急ブレーキ発生頻度
※ ETC2.0データ(H29~R2:1年分、R3:1~6月)0.3G~1.0Gを対象

②地域産業の物流を阻害

- ・苅田港で取扱う移出貨物の約8割はセメントと自動車関連貨物であり、それらの関連企業の多くが国道201号沿線に立地し、苅田港周辺地区を発着する大型車の約4割が国道201号を利用。(図6、図7)
- ・南北方向は東九州道と国道10号で多車線化されている一方、東西方向の幹線道路は国道201号のみ。また、トンネル区間は2車線のため、トンネル内事故等による通行止め時には迂回に約2倍の時間を要するなど、円滑な物流環境の確保が課題(写真2、図8)。

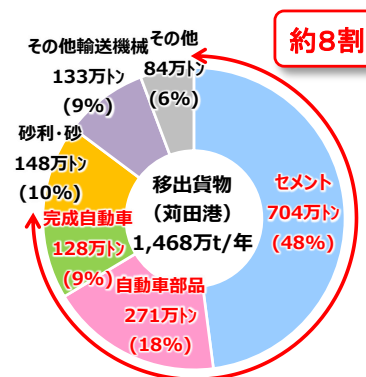


図6 苅田港の移出貨物取扱量
資料:港湾統計(R2)



図7 苅田港周辺地区発着の大型車交通流動
※ ETC2.0の大型車(H30.4~H31.3の平日)



図8 迂回時の所要時間
(新仲哀TN通行止め時)
※ 通常時:ETC2.0データ(H30.4~H31.3平日)
通行止め時:民間プローブデータ(H25.3.18)



写真2 トンネル内での事故状況(H25.3)

3. 整備効果

効果1 幹線道路の速達性・安全性の向上【◎】

- ・交通容量の確保により速達性の向上と交通混雑の解消による交通事故が減少。
 - 混雑度 【現況】1.52 ⇒ 【整備後】0.67
 - 死傷事故率 【現況】83件/億台・年 ⇒ 【整備後】31件/億台・年(約6割減少)

効果2 物流を支える幹線道路の強化【◎】

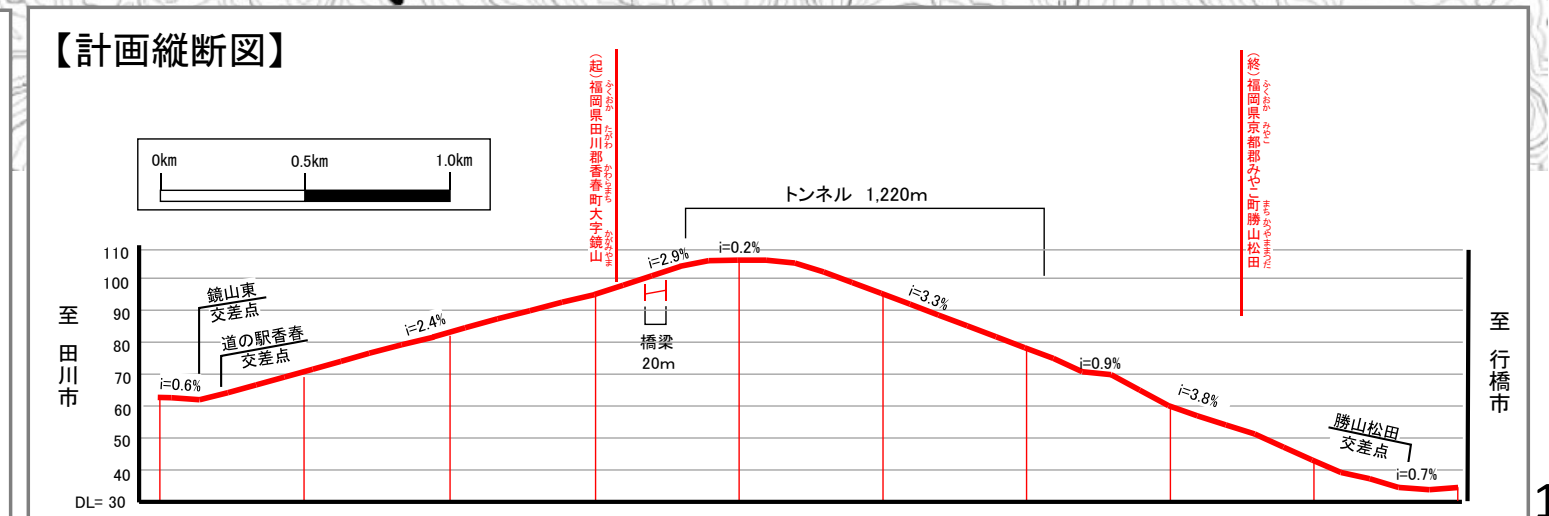
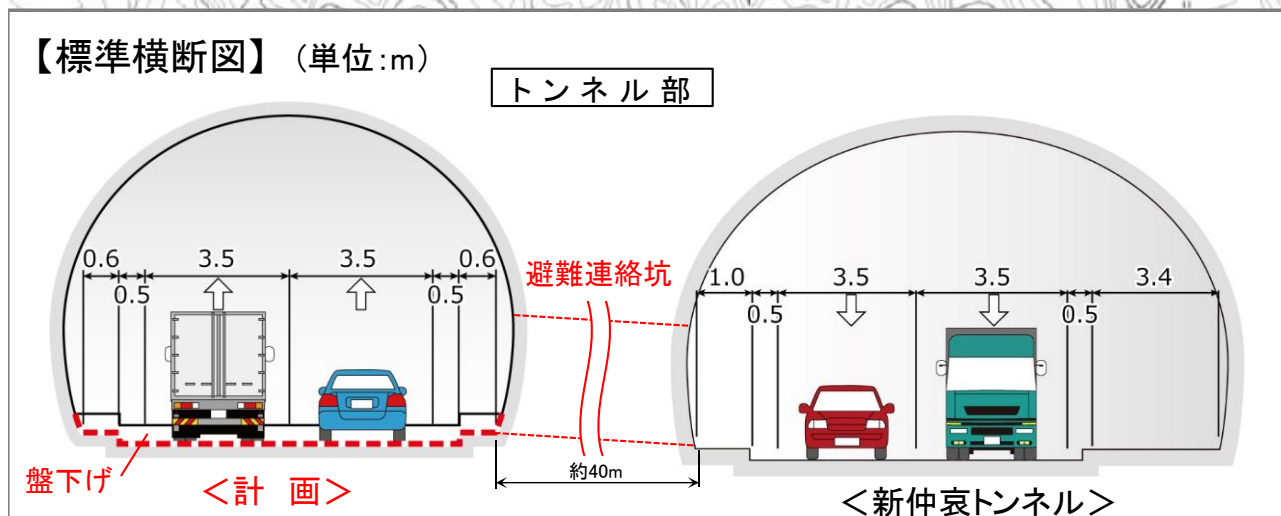
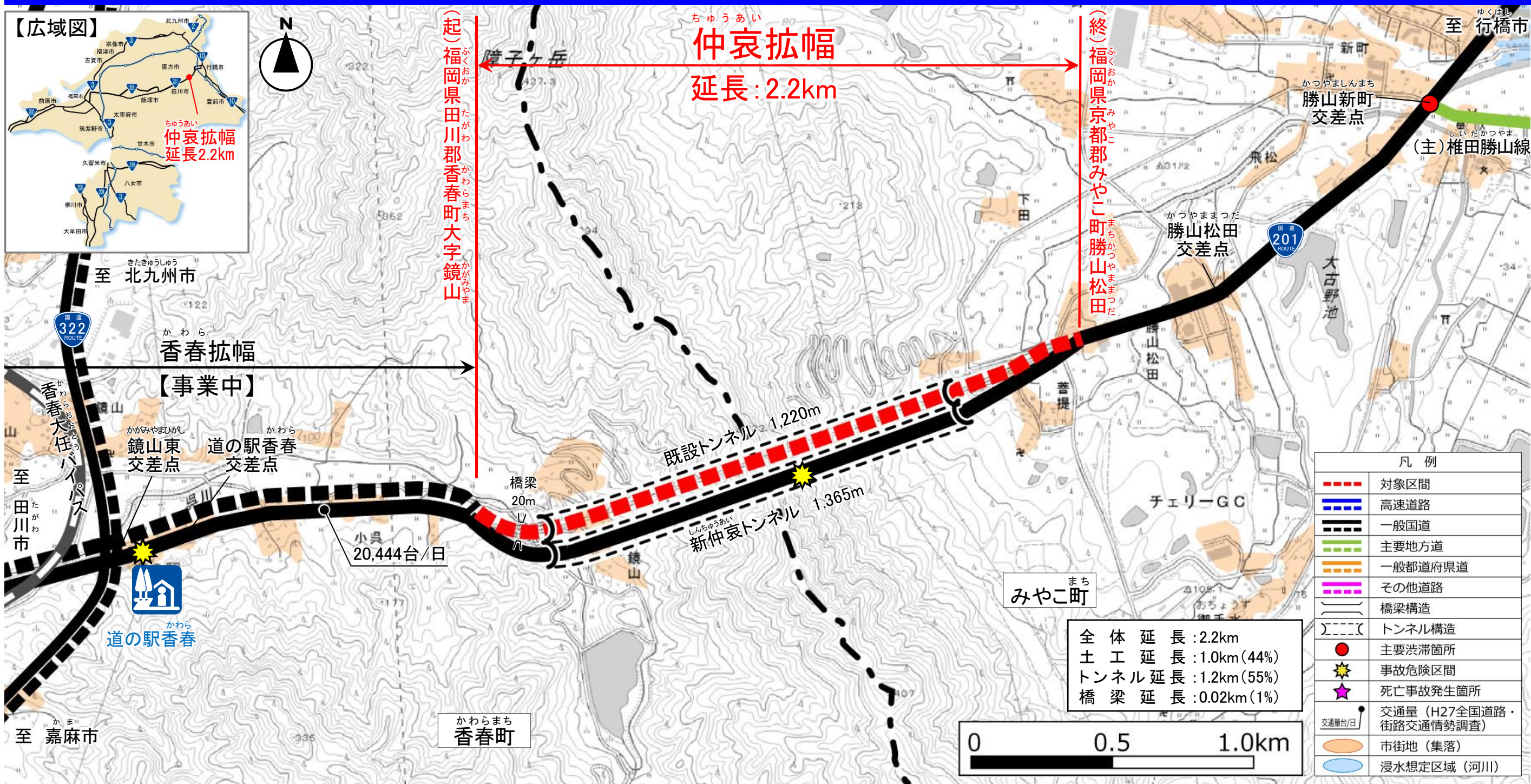
- ・交通事故等に伴う通行止めによる広域迂回の解消、地域産業を支援。
 - 香春町役場～行橋市役所間の迂回
【現況】約47分 ⇒ 【整備後】約20分(約6割減少)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3	5.9%	74億円※2	98億円※2

※1: EIRR:経済的內部収益率 ※2:基準年(R3年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

一般国道201号 仲哀拡幅に係る新規事業採択時評価



一般国道201号 仲哀拡幅における計画段階評価

1. 一般国道201号仲哀拡幅の課題

①トンネル内の安全性に課題

○当該区間は2車線区間であるにも関わらず、2万台/日が利用し、近年も増加傾向。さらに、令和2年7月に国道322号香春大任バイパスが開通したことで、交通が集中し、新仲哀トンネル内で低速車に起因する混雑が発生、特に休日で顕著な状況。(図1, 写真1)

○近年トンネル内での交通混雑等に伴い、危険挙動である急ブレーキが急増するなど道路利用者の安全性に課題 (図2)



写真1 トンネル内での混雑状況(R3.10)

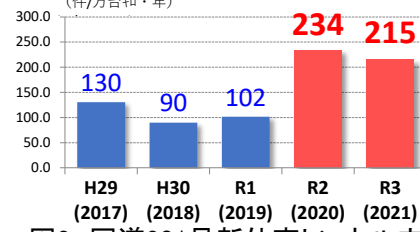


図2 国道201号新仲哀トンネル内の急ブレーキ発生頻度

※ ETC2.0データ(H29～R2:1年分、R3:1～6月)0.3G～1.0Gを対象

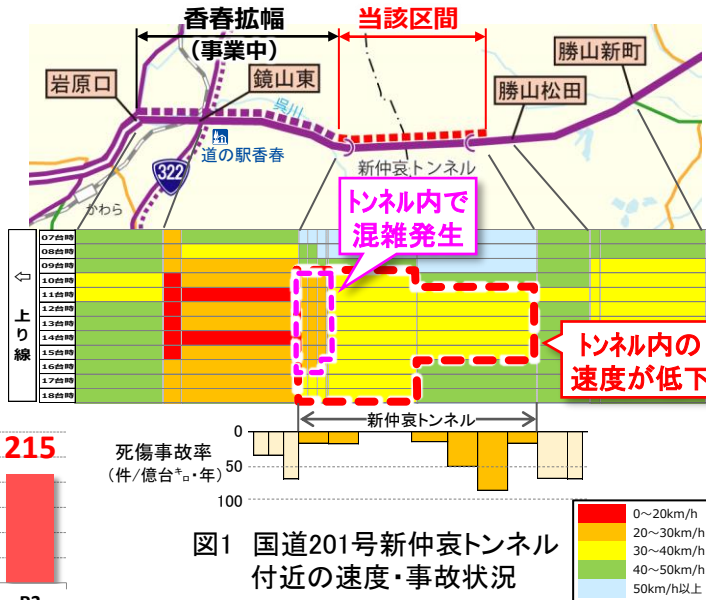


図1 国道201号新仲哀トンネル付近の速度・事故状況

②地域産業の物流を阻害

○国道201号は北部九州における自動車産業のサプライチェーン等を支える重要な物流道路であるとともに、沿線では空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されるなど、物流道路としての重要性が増大。(図3)

○この物流を支える幹線道路の一部となる新仲哀トンネル区間では、事故等による通行止めが発生した場合、迂回に約2倍の時間を要するなど、円滑な物流環境の確保が課題。(図4)



図3 国道201号沿線の主要産業拠点分布



図4 迂回時の所要時間(新仲哀TN通行止め時)

2. 原因分析

①交通容量不足による交通混雑・速度低下の発生

○特に広域的な物流道路としての機能が高く、当該区間の大型車交通量(約24%)は九州管内で3番目に多い状態。(図5, 図6)

○当該区間の交通量は、県内直轄国道2車線区間の平均交通量を大きく上回る約2.3万台/日となっており、交通容量不足による交通混雑・速度低下が発生。(図5)

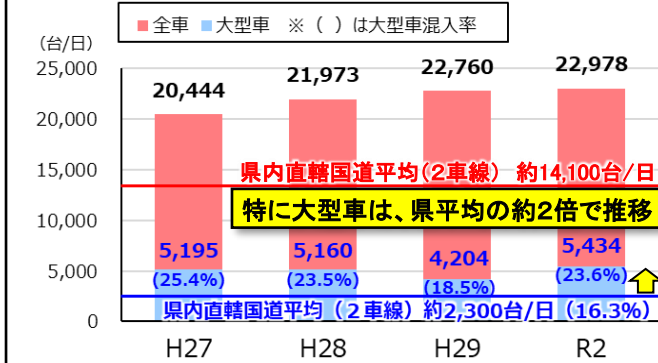


図5 国道201号新仲哀トンネル付近の交通量推移

※ H27: H27年度全国道路・街路交通情勢調査、H28: 事務所実態調査(H28.12)、H29: 事務所実態調査(H29.05)、R02: 事務所実態調査(R02.11)
県内直轄国道平均は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査より算出

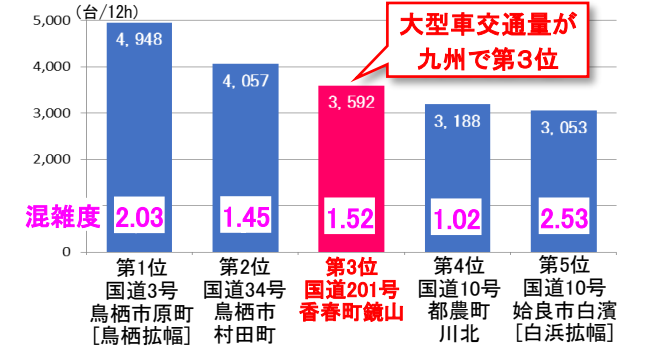


図6 昼間12時間大型車交通量ランキング(九州管内直轄国道2車線区間)

※ H27年度全国道路・街路交通情勢調査

②東西方向の幹線道路が国道201号(2車線)のみと脆弱

○苅田港で取扱う移出貨物の約8割はセメントと自動車関連貨物であり、それらの関連企業の多くが国道201号沿線に立地。苅田港周辺地区を発着する大型車は、東西方向の国道201号利用が約40%と南北方向よりも需要が多い状況。(図7, 図8, 写真2)

○これら物流を支える幹線道路網は、南北方向は東九州道と国道10号で多車線化されている一方、需要が多い東西方向は国道201号の2車線道路のみと脆弱。(図7)

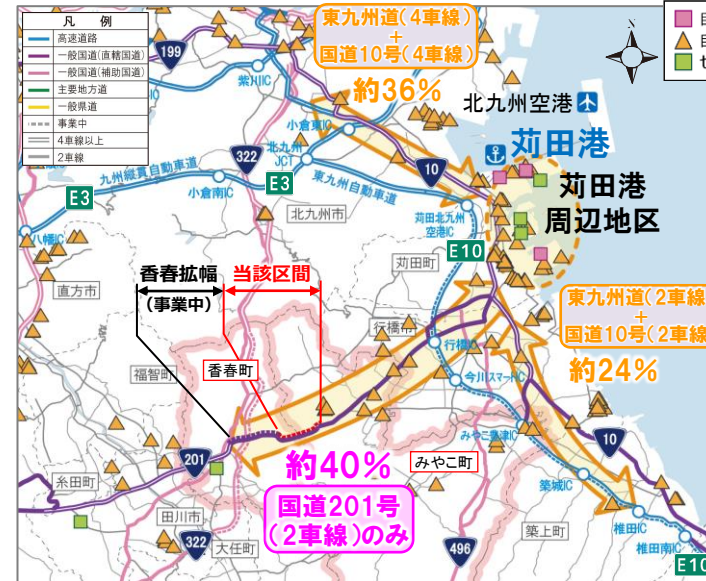


図7 苅田港周辺地区発着の大型車交通流動

※ ETC2.0の大型車(H30.4～H31.3の平日)

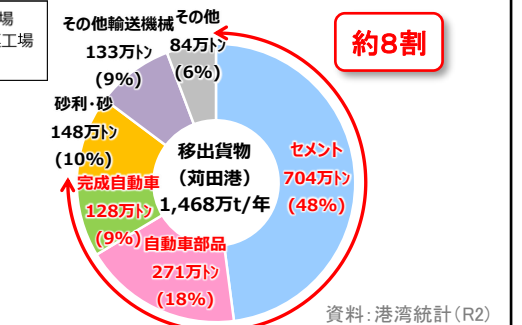


図8 苅田港の移出貨物取扱量



写真2 トンネル内での事故状況(H25.3)

3. 政策目標

①幹線道路の速達性・安全性の向上

②物流を支える幹線道路の強化

