

平成16年度事業再評価資料

一般国道201号 行橋インター関連

1. 行橋インター関連の概要
 2. 事業の効果及び必要性
 - 2-1. 事業を巡る社会情勢等の変化
 - 2-2. 事業の投資効果
 - 2-3. 事業の進捗状況
 3. 事業の進捗の見込み
 4. コスト縮減や代替立案等の可能性
 5. 対応方針(原案)
- 巻末資料

平成16年10月
北九州国道事務所

1. 行橋インター関連の概要

1-1 一般国道201号の概要

一般国道201号は、福岡市と苅田町を結ぶ福岡県中央部の横断幹線道路である。

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64kmの道路で、4市8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、昭和30年代には、石炭産業から石油産業への転換に伴い産業基盤の衰退が著しく、再活性化を担う沿線市町村にとって重要な路線となっている。

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づけされた主要な幹線道路である。

行橋インター関連は、行橋市及び苅田町市街地部の交通混雑の緩和並びに建設中の東九州自動車道や新北九州空港と筑豊地域とを連結する重要な道路として整備が進められている。



▲ 一般国道201号位置図

1-2 行橋インター関連の概要

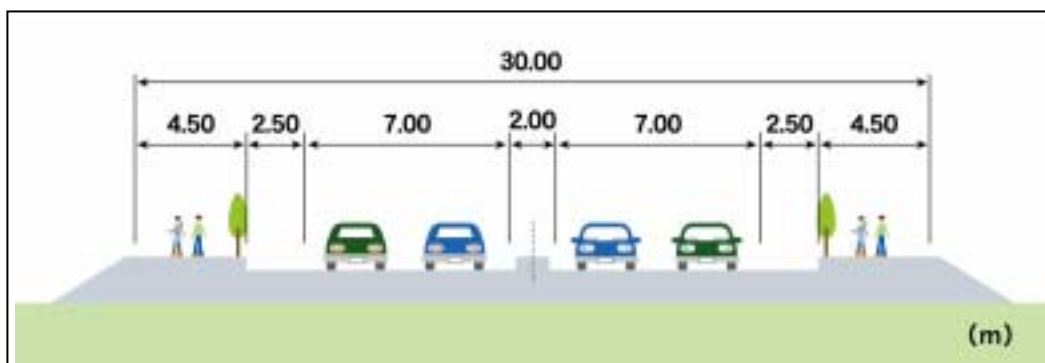
一般国道201号行橋インター関連は、国道201号の終点部に位置し、国道10号と連絡している。行橋市及び苅田町市街地部の交通混雑の緩和並びに建設中の東九州自動車道や新北九州空港と筑豊地域とを連結する重要な道路として平成12年度に事業着手された延長4.5kmの区間である。



▲ 行橋インター関連事業区間

▼ 計画諸元

路線名		一般国道201号行橋インター関連
区間	起点	ゆくはし よしくに 行橋市吉国
	終点	みやこ かんた ふたさき 京都郡苅田町二崎
延長		4.5km
通過市町村名		行橋市、京都郡苅田町
構造諸元	車線数	4車線
	種級区分	第3種 第1級
	設計速度	80km/h
	幅員	30m



▲ 標準横断面

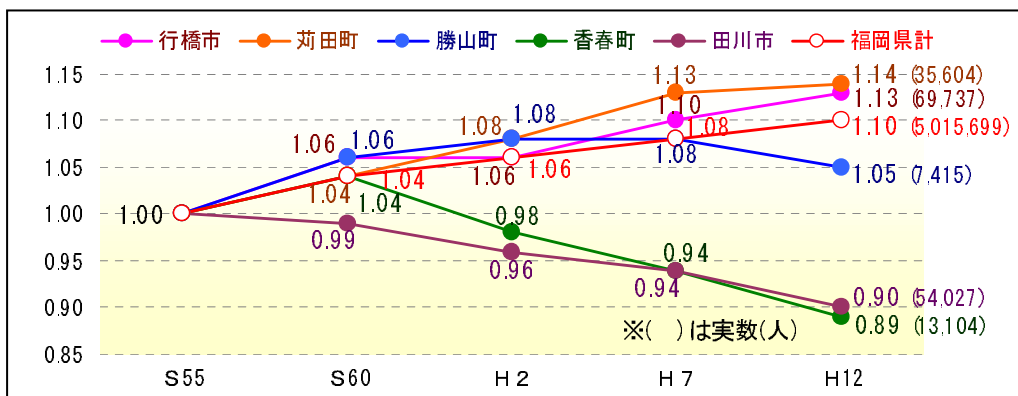
2. 事業の効果及び必要性

2-1 事業を巡る社会情勢等の変化

1) 地域の概況

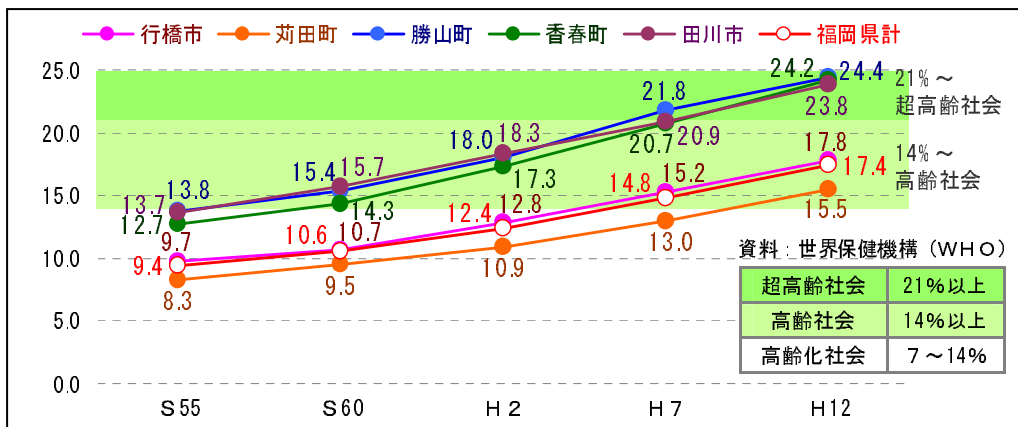
① 人口・高齢化率及び自動車保有台数の推移

国道201号の沿線地域において、行橋市及び苅田町の人口は増加傾向にあるが、沿線の内陸部にあたる田川市、香春町の人口は、昭和60年以降減少を続けている。これに比例して、内陸部においては高齢化率も高くなっている。一方、自動車保有台数は増加傾向にあり、沿線地域の中でも特に内陸部では交通手段として自動車への依存率が非常に高いことが伺える。



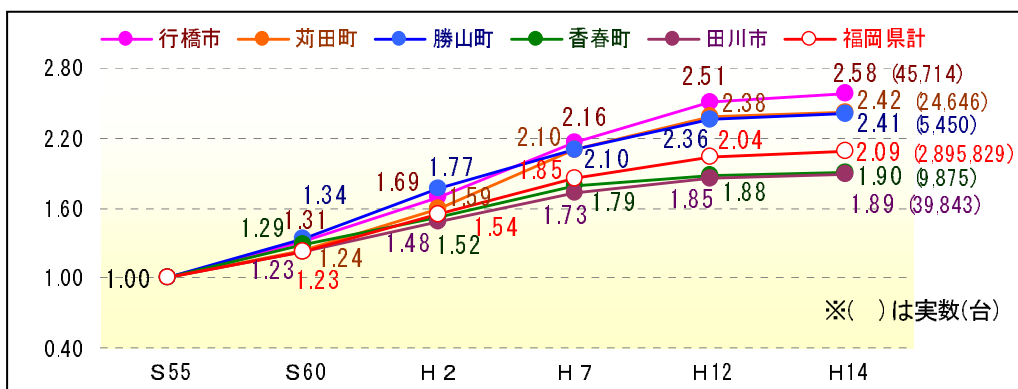
▲ 沿線地域の人口の伸び率の推移

出典：国勢調査



▲ 沿線地域の高齢化率（65歳以上人口の割合）の推移

出典：国勢調査

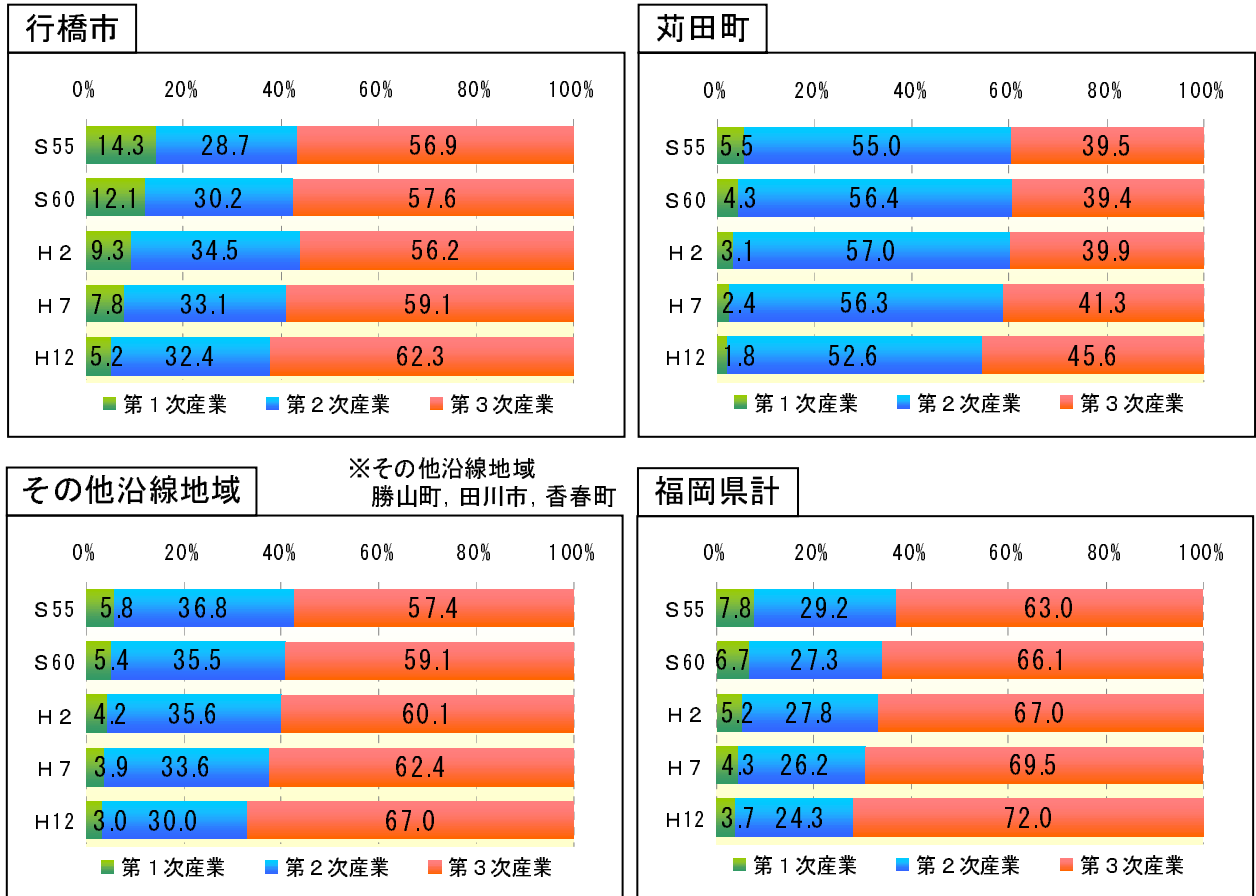


▲ 沿線地域の自動車保有台数の伸び率の推移

出典：市町村別自動車保有車両数

② 産業構造

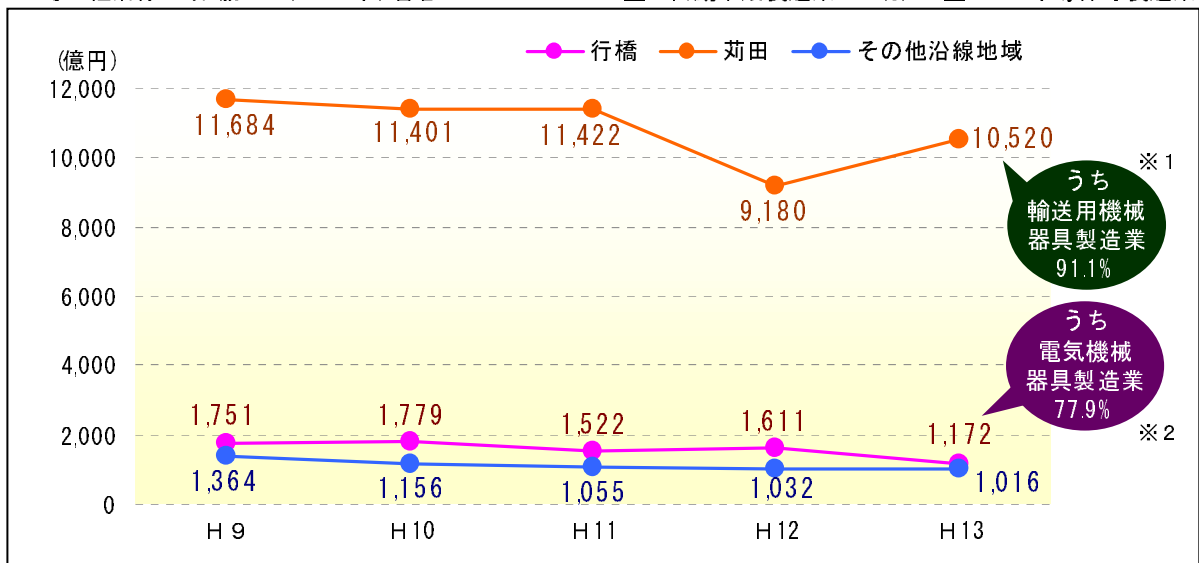
沿線地域の産業構造は、福岡県全体と比較して第2次産業就業の割合が高く、特に苅田町では50%以上を占め特化している。苅田町における主要製造品目は自動車類であり、行橋市では電気機械類である。



▲ 産業分類別就業人口構成比の推移

出典：国勢調査

※その他沿線地域：勝山町, 田川市, 香春町 ※1 主に自動車類製造業 ※2 主にIC・半導体等製造業

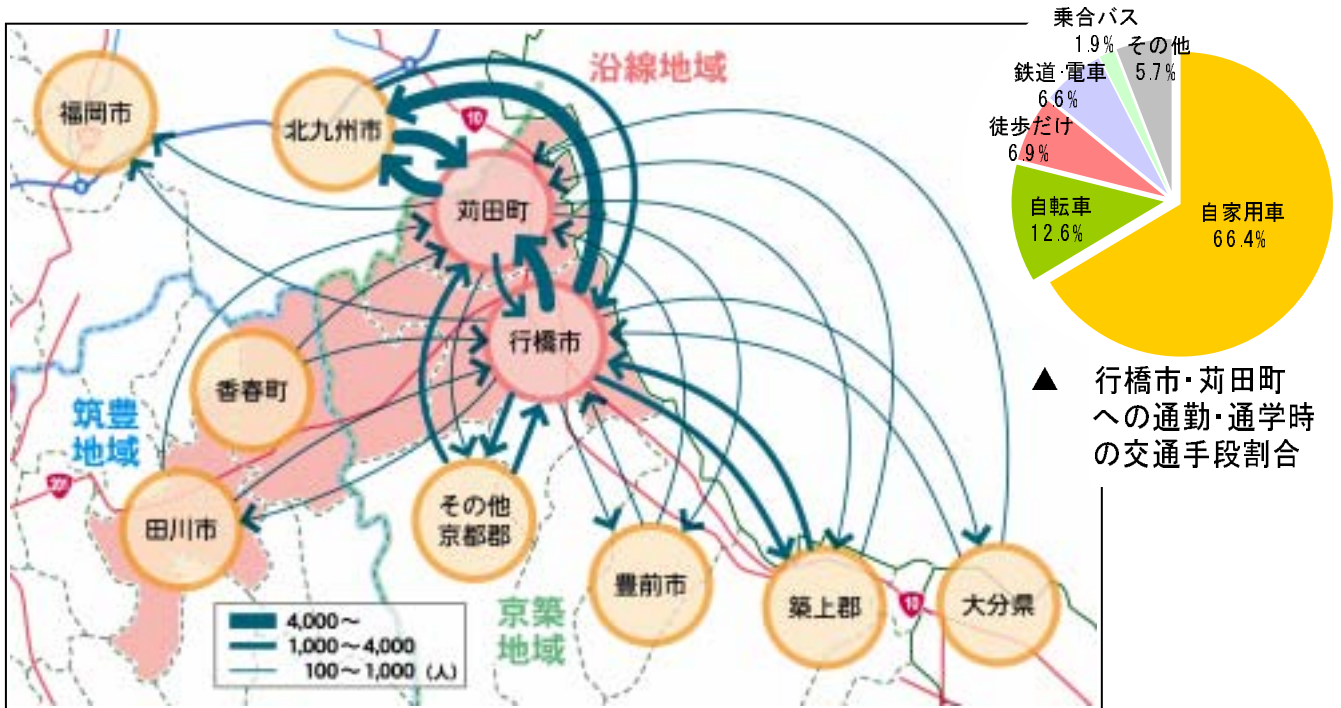


▲ 市町村別工業製品出荷額の推移

出典：福岡県統計年鑑

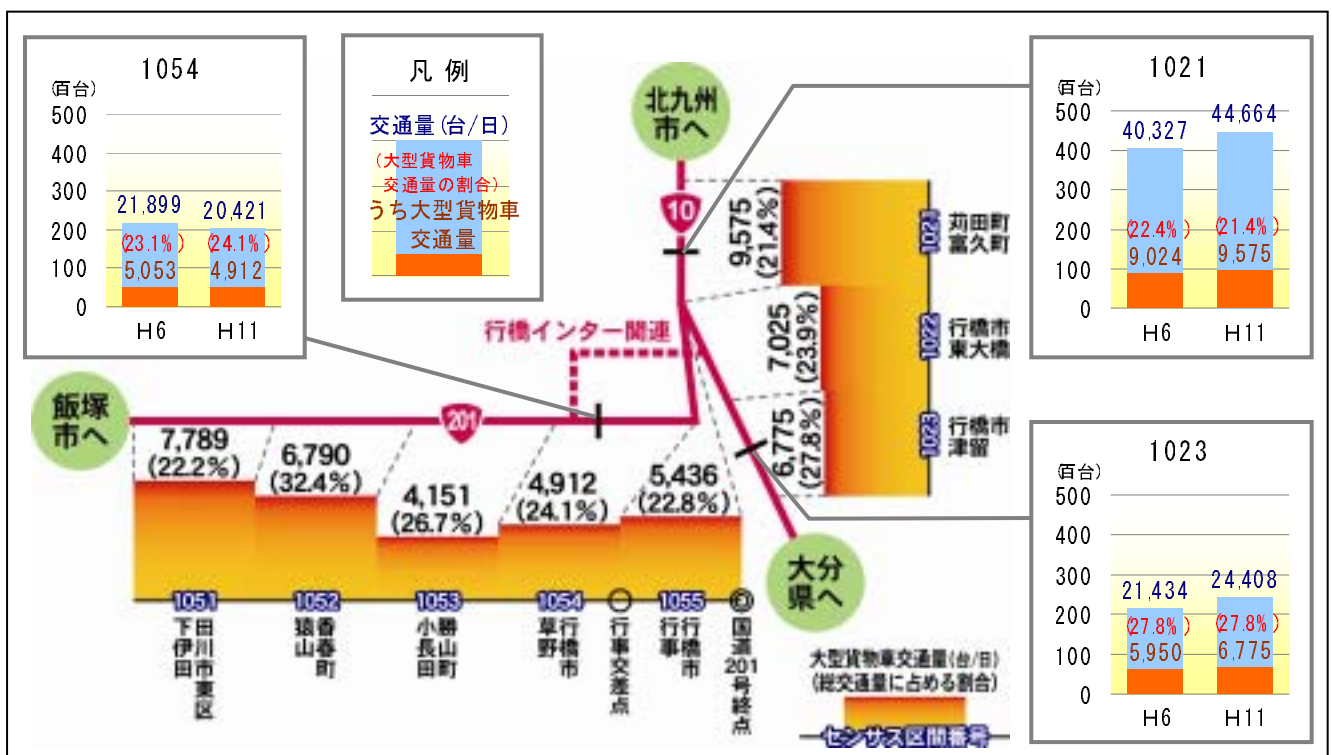
③ 通勤・通学流動と物流

通勤・通学流動において行橋市、苅田町は、両市町間及び北九州市との結びつきが強い。また京築地域からはこの2市町への通勤・通学者が多いことから京築地域において中心的役割を担っているといえる。さらに、通勤・通学時の道路交通への依存度が高い。一方で、事業区間周辺では大型貨物車の往来が多く、陸上輸送による物流が盛んであるといえる。



▲ 行橋市及び苅田町での通勤・通学流動（100人以上）

出典：H12国勢調査



※大型貨物車とは、大型車(普通貨物車、特殊車、バスの合計)からバスを除いたもの。さらに、センサスの昼夜率を乗じて24時間大型貨物車交通量を算出した。

▲ 大型貨物車の動き (H11)

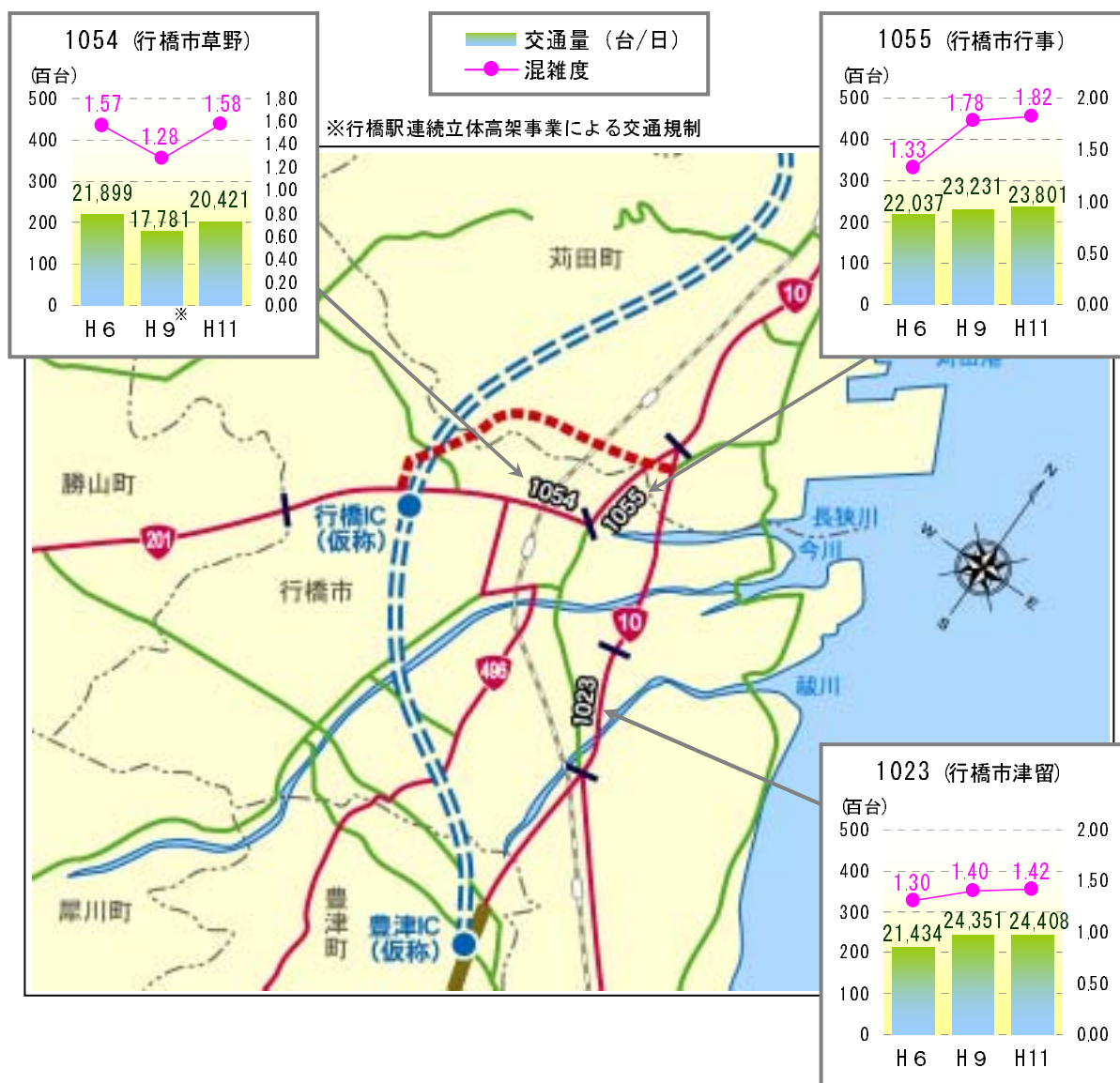
出典：道路交通センサス

2) 事業の効果及び必要性

効果1 交通円滑化の向上

事業区間周辺の交通量は、微増～増加傾向にあり、特に行橋市街地内では平成6年以降いずれも交通量が増加し、混雑度も1.5を超え、行橋市行事では混雑度1.82となるなど交通容量の限界を超えている。

行橋インター関連の整備に伴う交通の転換によって、渋滞損失時間は44.1万人時間／年削減されるとともに、十分な交通容量が確保され市街地内の交通混雑緩和が期待される。



渋滞損失時間 44.1万人時間/年削減※

※全線暫定2車線で供用した場合の予測値

▲ 交通量及び混雑度の推移

出典：道路交通センサス

主要渋滞ポイントである行事交差点では、特に朝夕のピーク時に渋滞が著しく、苅田町方面から行事交差点方向の最大渋滞長は1,300mである。加えて、筑豊方面から行事交差点方向も混雑しており、平均旅行速度は20.7km/h及び17.3km/hと非常に走行性が悪い状態となっている。

行橋インター関連の整備後は、国道201号のバイパスとしての役割も果たし、交通が分散・緩和することで旅行速度も25km/h前後まで速まり、交通円滑化に大きく寄与する。



▲ 苅田町方面→行事交差点の渋滞状況



▲ 筑豊方面→行事交差点の渋滞状況



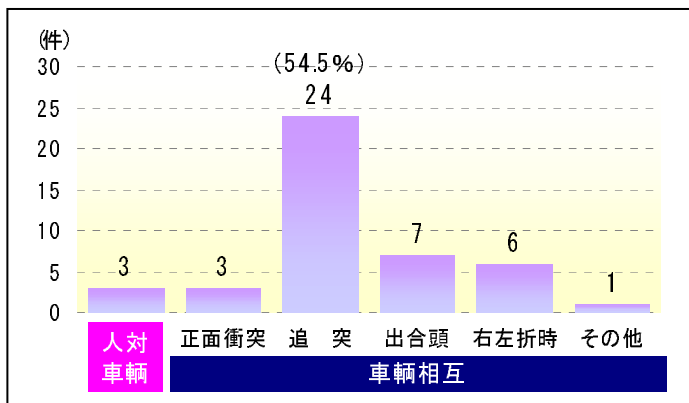
▲ 交通円滑化の向上

※予測値

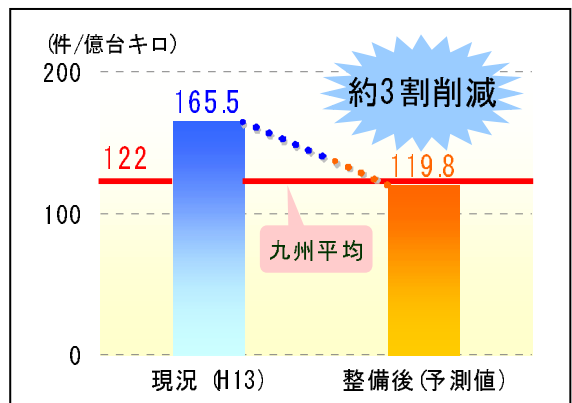
効果2 交通安全性の向上

現国道201号の事業区間の周辺には小・中・高校が点在しており、通学路として利用されているが、大型車交通量が多い上に約9割の箇所の歩道幅員が2m未満であり、非常に危険である。また、国道201号の交通量が多いため、生活道路が抜け道として利用されたり、渋滞時に起こりやすい追突事故が交通事故の5割以上を占めるなど交通安全上の問題を抱えている。

行橋インター関連の整備により、市街地内の交通が転換され、安全性が確保されるとともに、生活道路の機能回復を図ることができる。



▲ 類型別交通事故件数※ (平成13年)



▲ 死傷事故率※

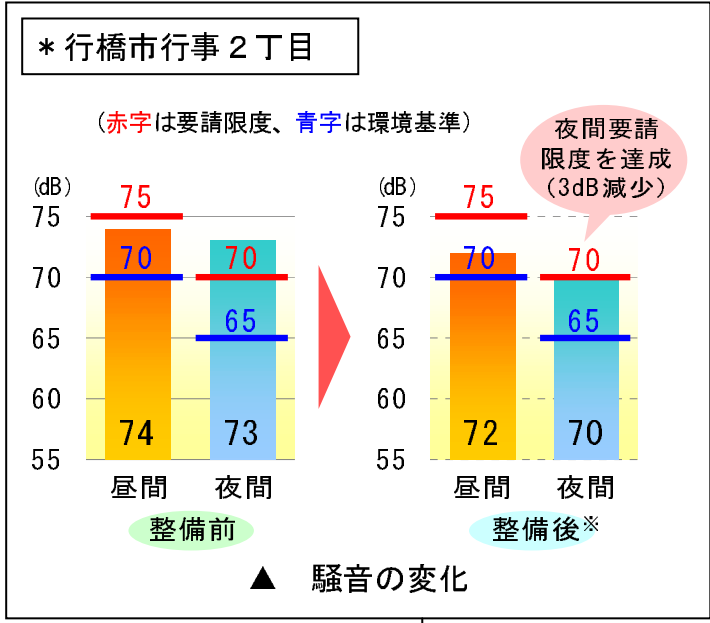
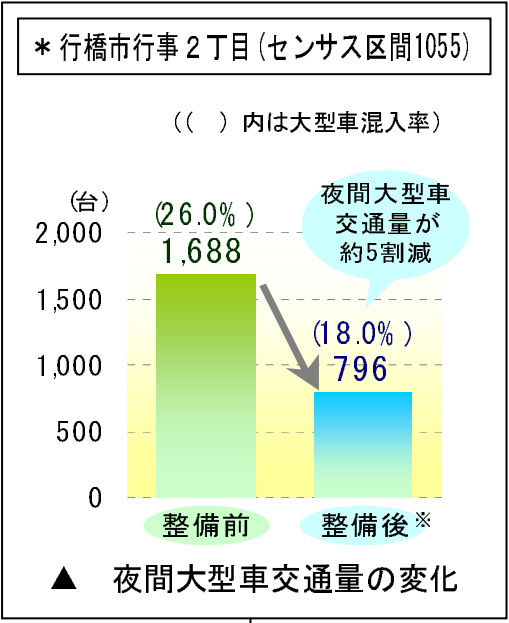
※センサス区間1054, 1055で算出。 出典: H11道路交通センサス、交通事故統合データ

効果3 生活環境の改善

国道201号では、自動車騒音が夜間要請限度を3dB上回っており、大型車混入率が夜間でも20%を超えていることがその一因となっている。

行橋インター関連の整備は、国道201号の交通を転換し、自動車騒音への影響が大きい夜間大型車の交通量の約5割を削減する。これによって、現在国道201号で夜間要請限度を超過している行橋市行事2丁目において要請限度を達成するものと予測される。

夜間大型車交通量が減少
→
夜間の自動車騒音が低減

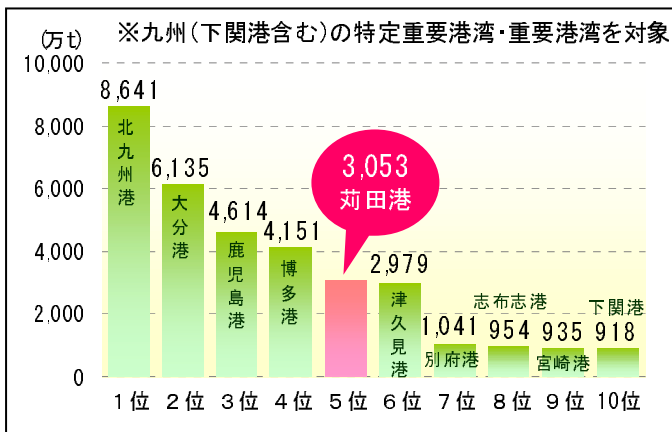


▲ 自動車騒音

出典：H11道路交通センサス
H14道路環境センサス

効果4 活力ある地域づくりの支援

沿線地域の苅田町に位置する苅田港は、筑豊炭の積出港としてスタートし、昭和26年に重要港湾に指定され、九州では28港中5番目に貨物取扱量が多い港である。また、工業港としてセメント、電力、自動車等の産業が立地し、筑豊地域をはじめとした周辺地域との間での陸上貨物輸送の全てが自動車による輸送である。行橋インター関連の整備は、輸送時間短縮による輸送コストの低減を実現し、産業支援及び地域活性化に貢献する。

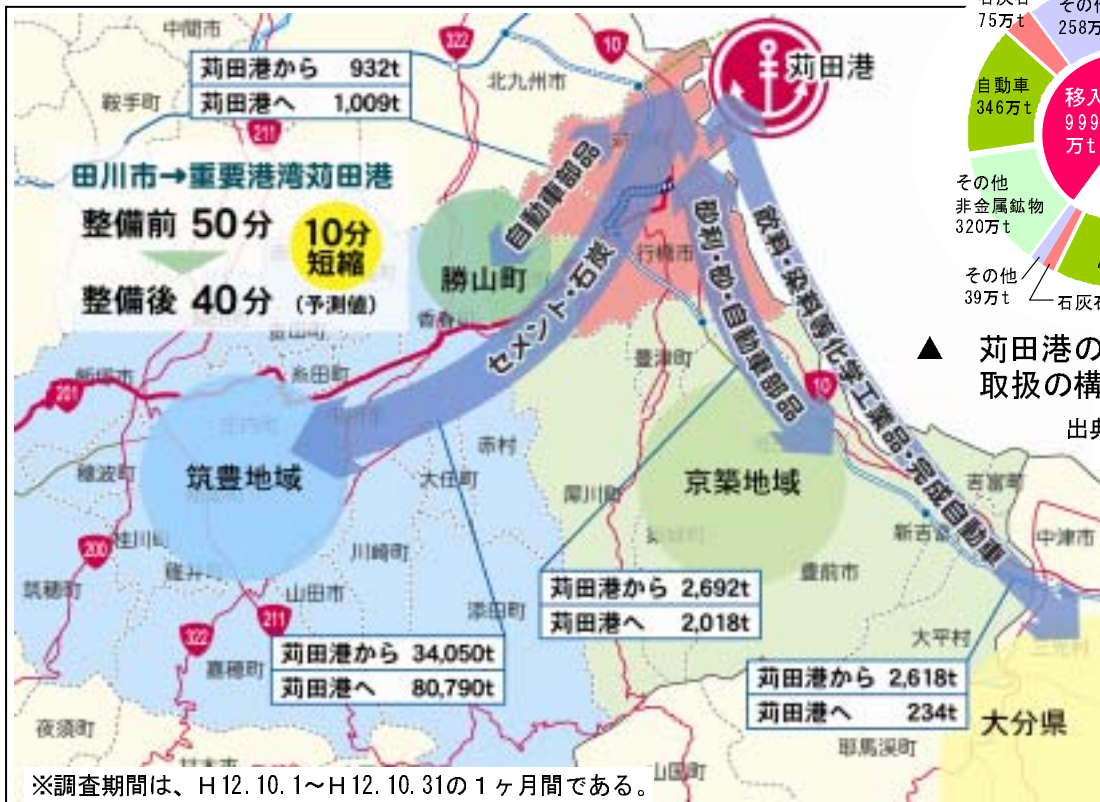


▲ 貨物取扱港ベスト10 (平成13年)

出典：H13港湾統計(年報)



▲ 東九州道～苅田港へのアクセス

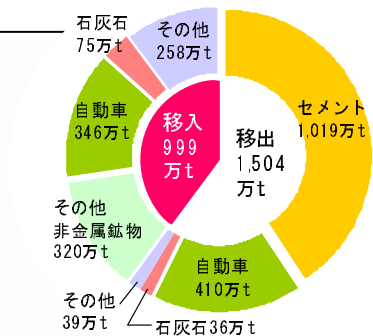


※調査期間は、H12.10.1～H12.10.31の1ヶ月間である。

※鉄道輸送は含まない

▲ 広域的な物流支援

出典：H12陸上出入貨物調査



▲ 苅田港の国内貨物取扱の構成(平成13年)

出典：国土交通省九州地方整備局苅田港湾事務所ホームページ

効果5 地域間交流・連携の支援

(1) 地域間交流と通勤通学交通の支援

苅田町・行橋市の臨海部には工業団地が多数立地しており、この地域の自動車、IC・半導体関連事業は福岡県内においても重要な地位を占めている。また、筑豊地域や大分方面にも大規模な工業団地が立地していることから、東九州自動車道と行橋インター関連の整備によって、輸送条件が大幅に改善され、地域間の産業連携促進が見込まれる。

また、筑豊地域東部から行橋市・苅田町への通勤交通の利便性も向上することから、通勤圏域の拡大による地域間交流にも寄与する。



▲ 工業団地の立地状況と交通流動

出典：九州経済産業局産業立地課ホームページ



▲ 主要事業所と製造品出荷額の県内順位

出典：H13福岡県統計年鑑

(2) 新北九州空港のアクセス向上

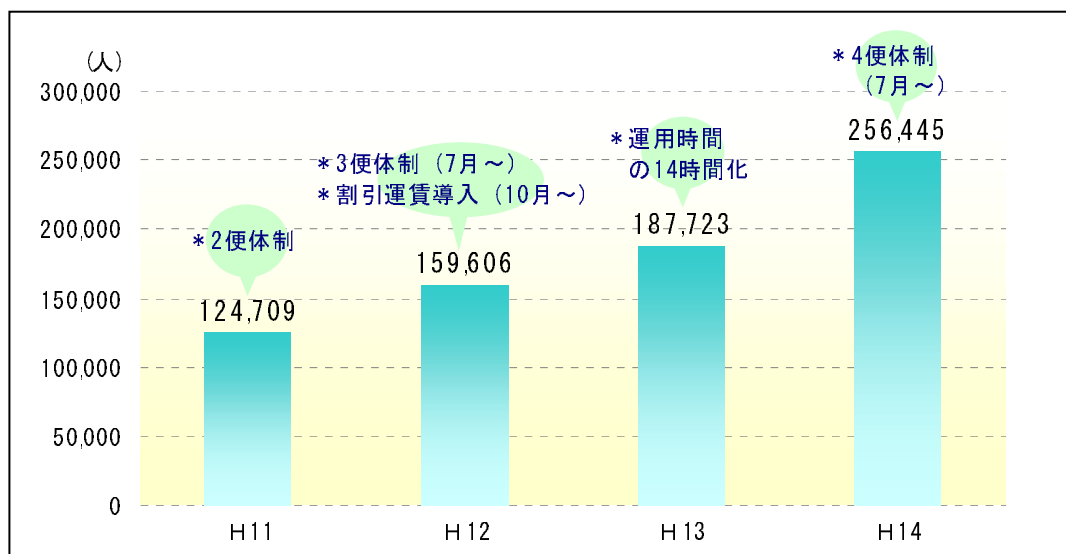
現在、平成17年度の開港を目指して、現在周防灘沖に新北九州空港の建設が進められている。現状では、北九州空港に比べ、都心からの近さ、交通手段、路線数、便数の面で圧倒的に優位な福岡空港への一極集中が著しく、沿線地域周辺でも福岡空港の利用率が高い。

しかし、これまでの北九州空港での運行時間延長や増便等を受け、利用客は増加傾向にあることから、新北九州空港では、利便性が向上すれば利用客の増大が期待される。



▲ 北九州市周辺の福岡空港選択率※ 出典：航空旅客動態調査（H9, H11, H13の平均）

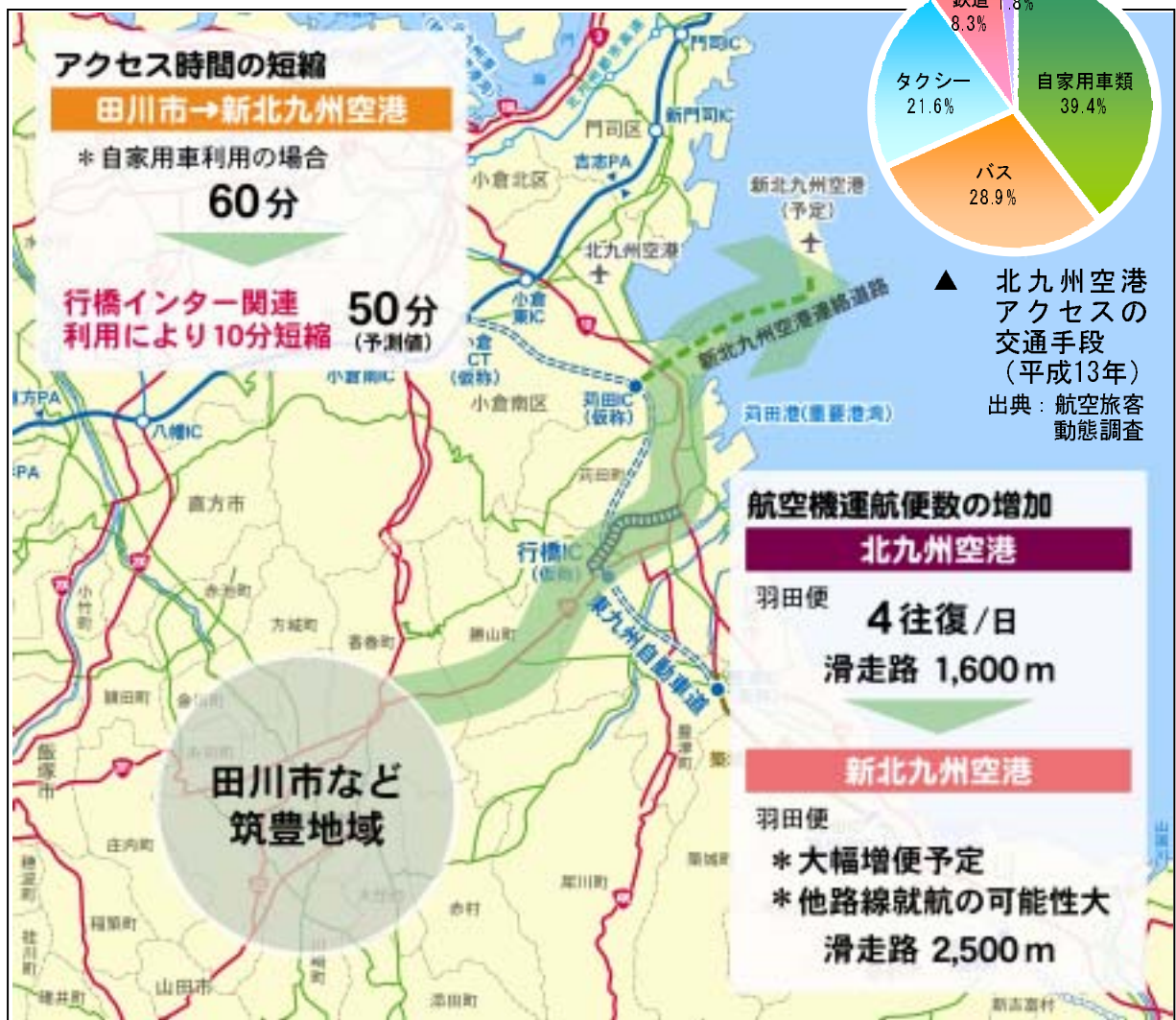
※各年のある1日において国内定期・不定期航空路線を利用する全航空旅客を対象とし、アンケート調査を行った結果による。



▲ 北九州空港の利用客 出典：航空旅客動態調査

新北九州空港では、運行便数の大幅な増便や路線の拡大、24時間運用空港としての貨物輸送等における活用などが計画され、利用客数の増加が見込まれる。現在、北九州空港へのアクセス手段として道路利用の割合が約9割を占めており、定時性確保のためのアクセス道路整備が急務である。

東九州自動車道と行橋インター関連の整備は、筑豊地域東部からの空港へのアクセス時間短縮など空港アクセスの利便性の向上を図り、空港周辺地域の活性化に大きく貢献する。



▲ 新北九州空港のアクセス向上



06年内に新北九州就航

スカイマーク 羽田路線で表明

スカイマークエアライの路線開設について、(東京)の西久保慎一社長は十四日、二〇〇六年三月開港予定の新北九州空港と東京・羽田間

の路線開設について、(新北九州と同時期に開港する)神戸空港への就航を優先し、北九州へは半年ほどおいた後に就航することになると思

う」と述べ、〇六年内の乗り入れを目指す考えを明らかにした。

西久保社長は、神戸、

新北九州には現在使っている航空機より小型のボーイング737(乗客数二百人弱)の使用を想定していることを表明。北九州路線の開設を検討している理由として「福岡と北九州のマーケットはかなりの差があるところがある。新北九州空港の発着が増え、他社にわれわれの(福岡の)マーケットをとられるのなら(北九州を)自分たちのマーケットに変えていこう」と考えた」と語った。

同社は羽田と福岡、熊本間など三路線を運航。来年は関西空港への乗り入れを予定している。

首都への需要150万人

地元企業に経営戦略説明

新北九州空港を拠点とする新規航空会社「スターフライヤー」の経営戦略説明会(北九州商工会議所など主催)が二十日、小倉北区のホテルであり、地元企業を中心に約二百二十人が参加した。同社は今年末までに十五億円、来年夏には三十億円までの増資を目指しており、今後広く出資を募るのが狙い。

北九州市の片山憲一企画政策室長が「新空港が

もたらすビジネスチャンス」と題して講演。「新空港は少なく見積もっても年間七百億円の売り上げがあり、地元企業にとってもビジネスチャンスが広がる。新空港成功のためにも、羽田空港の発着枠に風穴を開けるのは新規航空会社しかない」と強調した。

スター社の堀高明社長は、発着枠が十二便(往復)取れた場合、早朝は新北九州、羽田各空港をそれぞれ五時半発、深夜はそれぞれ午前零時発となる運航ダイヤを例示し、「深夜・早朝は福岡都市圏からの利用も取り込みたい。北九州地区から首都圏へは百五十万

人の潜在需要が眠っており、採算は十分取れる」と説明。利用率六割で、運航開始二年後には初期投資三十億円の償却も可能との見通しを示した。

2-2 事業の投資効果（費用便益効果分析）

[全区間B/C]

1) 事業の目的

事業箇所は、交通混雑の緩和、安全性の向上、生活環境の改善、広域的な物流支援、ならびに地域開発を支援する事業である。

2) 事業の投資効果

(残 事 業)

①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16年度			
供用年	平成30年度			
初年便益	27億円	2億円	2億円	31億円
基準年における 現在価値 (B)	415億円	20億円	24億円	459億円

②費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成16年度		
単純合計	214億円	46億円	260億円
基準年における 現在価値 (C)	130億円	14億円	144億円

③評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	B/C = 3.2
-------------	-----------

(全 事 業)

①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16年度			
供用年	平成30年度			
初年便益	27億円	2億円	2億円	31億円
基準年における 現在価値 (B)	415億円	20億円	24億円	459億円

②費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成16年度		
単純合計	220億円	46億円	266億円
基準年における 現在価値 (C)	136億円	14億円	150億円

③評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	$B / C = 3.1$
-------------	---------------

2-3 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

年 度	行橋インター			
平成8年度	都市計画決定 (H8.10.30)			
平成12年度	事業化	路線測量	地質調査	内水解析検討
平成13年度	道路設計	構造物設計		
平成14年度	軟弱地盤検討	設計協議		
平成15年度	用地測量			
平成16年度	用地説明			

2) 事業進捗状況

単位：億円

	全体金額	H15末進捗	進捗率 (事業費ベース)
事業費	220	2	1%
うち用地補償費	59	0	0%

3. 事業の進捗の見込み

1) 今後の事業の見通し

一般国道201号バイパス事業を展開していくための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、東九州自動車道苅田IC～行橋IC間と調整し、暫定2車線整備を推進して行く。

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(201号)建設促進期成会	S46. 3. 11	飯塚市長	7市33町3村 福岡市、直方市、飯塚市、田川市、山田市、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、宮田町、若宮町、桂川町、稲築町、碓井町、嘉穂町、筑穂町、穂波町、庄内町、潁田町、香春町、添田町、金田町、糸田町、川崎町、赤池町、方城町、大任町、赤村、苅田町、犀川町、勝山町、豊津町、椎田町、吉富町、築城町、新吉富村、大平村	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15年度] 6月1日 定例総会 7月8日 地整要望 7月20日 本省要望
田川地域国道整備促進期成会	S63. 6. 18	添田市長	1市8町1村 添田町、田川市、香春町、川崎町、糸田町、赤池町、方城町、大任町、金田町、赤村	飯塚庄内田川バイパスを含む国道210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15年度] 6月14日 定例総会 7月6日 地整要望 8月25日 本省要望

4. 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

事業実施に当っては、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向けて計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

◆現在の取組状況

- ・ 出入制限緩和による、縦断線形の見直しを検討する。
- ・ 必要な幅員の見直しを検討する。
- ・ 内水解析を見直し、避隘空間の縮小による橋梁スパンの見直しを検討する。

2) 代替案等の可能性

- ・ 現道は沿道市街地の形成状況から現道拡幅が現実的ではない。
- ・ 行事交差点（主要渋滞ポイント）の渋滞解消策は、集中する交通の分散・緩和を図るバイパス案しかない。
- ・ 総合的に勘案し、現ルートが最適である。

5. 対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道201号行橋インター関連は事業を継続する。

今後は日本道路公団による東九州自動車道の整備にあわせ、整備効果を勘案しつつ、優先度の高い区間から関係機関協議等を行い事業を推進する。

卷 末 資 料
(客 觀 的 評 價 指 標)

客観的評価指標（2 / 3）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	□ ルート確定済			□ 都市計画決定済
		□ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等・環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格			<input type="checkbox"/> 以下のいずれかに該当する ・ 国の直轄事業に関連する事業 ・ 国家的な事業に関連する事業 ・ 先導的な施策に係る事業 ・ 短期間に集中的に施行する必要がある事業	
		□ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である			

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞発生時間(人・時間)及び削減率			
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			
		□ 現道又は並行区間等における路切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ路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			
		□ 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			
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる			
		□ 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			
	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		□ 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		□ 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		□ 中心市街地内で行う事業である			

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路	
大項目	中項目					
1. 活力	都市の再生	<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"/> 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"/> 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宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり				
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり				
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限る)				
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する				
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する				
		<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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる				
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 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		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての区間に於いて、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				
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される				
	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域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する				
	安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が4,000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	<input type="checkbox"/> 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			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
					<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する
					<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がなしたため消火活動が出来ない地区が解消する
				<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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			
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO2排出削減率			
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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			
	<input type="checkbox"/> 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				<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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期待される				

				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の別
一般国道201号	行橋インター関連	L=4.5Km	2次改築	BP
計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体		
30,700~35,500	4	九州地方整備局		
① 費用				
	改築費	維持修繕費	合計	
基準年	平成16年度			
単純合計	220億円	46億円	266億円	
うち残事業分	214億円	46億円	260億円	
基準年における 現在価値(C)	136億円	14億円	150億円	
うち残事業分	130億円	14億円	144億円	
② 便益				
	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	27億円	2億円	2億円	31億円
基準年における 現在価値(B)	415億円	20億円	24億円	459億円
うち残事業分	415億円	20億円	24億円	459億円
③ 結果				
費用便益比(事業全体)		3.1		
費用便益比(残事業)		3.2		
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。				

費用の現在価値算定表						様式-4		
箇所名: 一般国道201号 行橋インター関連(事業全体)						維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
						採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
						単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
						0.27	4.5	1.22
年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)			
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値		
-19年目	H 11	1.2167						
-18年目	H 12	1.1699	0.84	0.98				
-17年目	H 13	1.1249	0.78	0.88				
-16年目	H 14	1.0816	0.09	0.10				
-15年目	H 15	1.0400	0.29	0.30				
-14年目	H 16	1.0000	4.20	4.20				
-13年目	H 17	0.9615	10.29	9.90				
-12年目	H 18	0.9246	10.29	9.52				
-11年目	H 19	0.8890	10.29	9.15				
-10年目	H 20	0.8548	10.29	8.80				
-9年目	H 21	0.8219	10.29	8.46				
-8年目	H 22	0.7903	10.29	8.13				
-7年目	H 23	0.7599	10.29	7.82				
-6年目	H 24	0.7307	10.29	7.52				
-5年目	H 25	0.7026	10.29	7.23				
-4年目	H 26	0.6756	10.29	6.95				
-3年目	H 27	0.6496	10.29	6.69				
-2年目	H 28	0.6246	10.29	6.43				
-1年目	H 29	0.6006	10.29	6.18				
供用開始年次	H 30	0.5775			1.16	0.67		
1年目	H 31	0.5553			1.16	0.64		
2年目	H 32	0.5339			1.16	0.62		
3年目	H 33	0.5134			1.16	0.60		
4年目	H 34	0.4936			1.16	0.57		
5年目	H 35	0.4746			1.16	0.55		
6年目	H 36	0.4564	20.00	9.13	1.16	0.53		
7年目	H 37	0.4388	20.00	8.78	1.16	0.51		
8年目	H 38	0.4220	20.00	8.44	1.16	0.49		
9年目	H 39	0.4057	20.00	8.11	1.16	0.47		
10年目	H 40	0.3901			1.16	0.45		
11年目	H 41	0.3751			1.16	0.44		
12年目	H 42	0.3607			1.16	0.42		
13年目	H 43	0.3468			1.16	0.40		
14年目	H 44	0.3335			1.16	0.39		
15年目	H 45	0.3207			1.16	0.37		
16年目	H 46	0.3083			1.16	0.36		
17年目	H 47	0.2965			1.16	0.34		
18年目	H 48	0.2851			1.16	0.33		
19年目	H 49	0.2741			1.16	0.32		
20年目	H 50	0.2636			1.16	0.31		
21年目	H 51	0.2534			1.16	0.29		
22年目	H 52	0.2437			1.16	0.28		
23年目	H 53	0.2343			1.16	0.27		
24年目	H 54	0.2253			1.16	0.26		
25年目	H 55	0.2166			1.16	0.25		
26年目	H 56	0.2083			1.16	0.24		
27年目	H 57	0.2003			1.16	0.23		
28年目	H 58	0.1926			1.16	0.22		
29年目	H 59	0.1852			1.16	0.21		
30年目	H 60	0.1780			1.16	0.21		
31年目	H 61	0.1712			1.16	0.20		
32年目	H 62	0.1646			1.16	0.19		
33年目	H 63	0.1583			1.16	0.18		
34年目	H 64	0.1522			1.16	0.18		
35年目	H 65	0.1463			1.16	0.17		
36年目	H 66	0.1407			1.16	0.16		
37年目	H 67	0.1353			1.16	0.16		
38年目	H 68	0.1301			1.16	0.15		
39年目	H 69	0.1251	-59.30	-7.42	1.16	0.15		
合計			160.70	136.28	46.40	13.78		
単純事業費計			220.00		46.40			

費用の現在価値算定表						様式-4	
箇所名：一般国道201号 行橋インター関連(残事業)						維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)	
						採用単価の根拠 一般国道(直轄)	
			単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)		
			0.27	4.5	1.22		
年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)		
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-19年目	H 11	1.2167					
-18年目	H 12	1.1699					
-17年目	H 13	1.1249					
-16年目	H 14	1.0816					
-15年目	H 15	1.0400					
-14年目	H 16	1.0000					
-13年目	H 17	0.9615	10.29	9.90			
-12年目	H 18	0.9246	10.29	9.52			
-11年目	H 19	0.8890	10.29	9.15			
-10年目	H 20	0.8548	10.29	8.80			
-9年目	H 21	0.8219	10.29	8.46			
-8年目	H 22	0.7903	10.29	8.13			
-7年目	H 23	0.7599	10.29	7.82			
-6年目	H 24	0.7307	10.29	7.52			
-5年目	H 25	0.7026	10.29	7.23			
-4年目	H 26	0.6756	10.29	6.95			
-3年目	H 27	0.6496	10.29	6.69			
-2年目	H 28	0.6246	10.29	6.43			
-1年目	H 29	0.6006	10.29	6.18			
供用開始年次	H 30	0.5775			1.16	0.67	
1年目	H 31	0.5553			1.16	0.64	
2年目	H 32	0.5339			1.16	0.62	
3年目	H 33	0.5134			1.16	0.60	
4年目	H 34	0.4936			1.16	0.57	
5年目	H 35	0.4746			1.16	0.55	
6年目	H 36	0.4564	20.00	9.13	1.16	0.53	
7年目	H 37	0.4388	20.00	8.78	1.16	0.51	
8年目	H 38	0.4220	20.00	8.44	1.16	0.49	
9年目	H 39	0.4057	20.00	8.11	1.16	0.47	
10年目	H 40	0.3901			1.16	0.45	
11年目	H 41	0.3751			1.16	0.44	
12年目	H 42	0.3607			1.16	0.42	
13年目	H 43	0.3468			1.16	0.40	
14年目	H 44	0.3335			1.16	0.39	
15年目	H 45	0.3207			1.16	0.37	
16年目	H 46	0.3083			1.16	0.36	
17年目	H 47	0.2965			1.16	0.34	
18年目	H 48	0.2851			1.16	0.33	
19年目	H 49	0.2741			1.16	0.32	
20年目	H 50	0.2636			1.16	0.31	
21年目	H 51	0.2534			1.16	0.29	
22年目	H 52	0.2437			1.16	0.28	
23年目	H 53	0.2343			1.16	0.27	
24年目	H 54	0.2253			1.16	0.26	
25年目	H 55	0.2166			1.16	0.25	
26年目	H 56	0.2083			1.16	0.24	
27年目	H 57	0.2003			1.16	0.23	
28年目	H 58	0.1926			1.16	0.22	
29年目	H 59	0.1852			1.16	0.21	
30年目	H 60	0.1780			1.16	0.21	
31年目	H 61	0.1712			1.16	0.20	
32年目	H 62	0.1646			1.16	0.19	
33年目	H 63	0.1583			1.16	0.18	
34年目	H 64	0.1522			1.16	0.18	
35年目	H 65	0.1463			1.16	0.17	
36年目	H 66	0.1407			1.16	0.16	
37年目	H 67	0.1353			1.16	0.16	
38年目	H 68	0.1301			1.16	0.15	
39年目	H 69	0.1251	-59.30	-7.42	1.16	0.15	
合計			154.50	129.82	46.40	13.78	
単純事業費計			213.80		46.40		

便益の現在価値算定表		箇所名：一般国道201号 行橋インター 関連(残事業)										合 計				
年度 (基準年)	H16 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7区)		割引率		走行時間短縮便益(億円)		現在価値		走行経費減少便益(億円)		現在価値		便益合計		
		乗用車	貨物車	全 車	(A)	バス	乗用車	普通貨物	①×(A)	バス	乗用車	普通貨物	②×(A)	③	③×(A)	(①~③)
H1	30	1.00735	0.99864	1.00494	0.5775	14.85	4.49	27.00	15.59	0.86	0.06	1.74	1.00	1.79	1.03	30.53
H2	31	1.00729	0.99864	1.00492	0.5553	14.96	4.47	27.11	15.05	0.87	0.06	1.75	0.97	1.80	1.00	30.66
H3	32	1.00157	0.99595	1.00004	0.5339	15.07	4.47	27.22	14.53	0.88	0.06	1.76	0.94	1.81	0.97	30.79
H4	33	1.00157	0.99594	1.00004	0.5134	15.09	4.45	27.20	13.96	0.88	0.06	1.76	0.90	1.81	0.93	30.77
H5	34	1.00156	0.99592	1.00004	0.4936	15.11	4.43	27.18	13.42	0.88	0.06	1.76	0.87	1.81	0.89	30.75
H6	35	1.00156	0.99590	1.00004	0.4746	15.13	4.41	27.16	12.89	0.88	0.06	1.76	0.84	1.81	0.86	30.73
H7	36	1.00156	0.99589	1.00004	0.4564	15.15	4.39	27.14	12.39	0.88	0.06	1.76	0.80	1.81	0.83	30.71
H8	37	1.00156	0.99587	1.00004	0.4388	15.17	4.37	27.12	11.90	0.88	0.06	1.76	0.77	1.81	0.79	30.69
H9	38	1.00156	0.99585	1.00004	0.4220	15.19	4.35	27.10	11.44	0.88	0.06	1.76	0.74	1.81	0.76	30.67
H10	39	1.00155	0.99584	1.00004	0.4057	15.21	4.33	27.08	10.99	0.88	0.06	1.76	0.71	1.81	0.73	30.65
H11	40	1.00155	0.99582	1.00004	0.3901	23.58	6.68	41.75	16.30	0.85	0.04	1.67	0.65	2.23	0.87	45.68
H12	41	1.00155	0.99580	1.00004	0.3751	23.62	6.65	41.77	15.67	0.85	0.04	1.67	0.63	2.23	0.84	45.67
H13	42	0.99590	0.99472	0.99633	0.3607	23.66	6.62	41.76	15.06	0.85	0.04	1.67	0.60	2.23	0.80	45.66
H14	43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3468	23.58	6.59	41.61	14.43	0.85	0.04	1.67	0.58	2.22	0.77	45.50
H15	44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3335	23.52	6.56	41.46	13.83	0.85	0.04	1.67	0.56	2.21	0.74	45.34
H16	45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3207	23.45	6.53	41.31	13.25	0.85	0.04	1.67	0.54	2.20	0.71	45.18
H17	46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3083	23.38	6.49	41.15	12.69	0.85	0.04	1.67	0.51	2.19	0.68	45.01
H18	47	0.99685	0.99458	0.99626	0.2965	23.31	6.46	41.00	12.16	0.85	0.04	1.67	0.50	2.18	0.65	44.85
H19	48	0.99683	0.99455	0.99625	0.2851	23.24	6.42	40.84	11.64	0.85	0.04	1.67	0.48	2.17	0.62	44.68
H20	49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2741	23.17	6.39	40.69	11.15	0.85	0.04	1.67	0.46	2.16	0.59	44.52
H21	50	0.99682	0.99449	0.99622	0.2636	23.10	6.35	40.53	10.68	0.85	0.04	1.67	0.44	2.15	0.57	44.35
H22	51	0.99681	0.99446	0.99621	0.2534	23.03	6.32	40.38	10.23	0.85	0.04	1.67	0.42	2.14	0.54	44.19
H23	52	0.99634	0.99695	0.99650	0.2437	22.96	6.28	40.22	9.80	0.85	0.04	1.67	0.41	2.13	0.52	44.02
H24	53	0.99632	0.99695	0.99648	0.2343	22.88	6.24	40.09	9.39	0.85	0.04	1.67	0.39	2.12	0.50	43.88
H25	54	0.99631	0.99694	0.99647	0.2253	22.80	6.21	39.96	9.00	0.85	0.04	1.67	0.38	2.11	0.48	43.74
H26	55	0.99630	0.99693	0.99646	0.2166	22.72	6.22	39.83	8.63	0.85	0.04	1.67	0.36	2.10	0.45	43.60
H27	56	0.99628	0.99692	0.99645	0.2083	22.64	6.20	39.70	8.27	0.85	0.04	1.67	0.35	2.09	0.44	43.46
H28	57	0.99627	0.99691	0.99643	0.2003	22.56	6.18	39.57	7.93	0.85	0.04	1.67	0.33	2.08	0.42	43.32
H29	58	0.99625	0.99690	0.99642	0.1926	22.48	6.16	39.44	7.60	0.85	0.04	1.67	0.32	2.07	0.40	43.18
H30	59	0.99624	0.99689	0.99641	0.1852	22.40	6.14	39.31	7.28	0.85	0.04	1.67	0.31	2.06	0.38	43.04
H31	60	0.99623	0.99688	0.99639	0.1780	22.32	6.12	39.18	6.97	0.85	0.04	1.67	0.30	2.05	0.36	42.90
H32	61	0.99621	0.99687	0.99638	0.1712	22.24	6.10	39.05	6.69	0.85	0.04	1.67	0.29	2.04	0.35	42.76
H33	62	0.99620	0.99686	0.99637	0.1646	22.16	6.08	38.92	6.41	0.85	0.04	1.67	0.27	2.03	0.33	42.62
H34	63	0.99618	0.99685	0.99635	0.1583	22.08	6.06	38.79	6.14	0.85	0.04	1.67	0.26	2.02	0.32	42.48
H35	64	0.99617	0.99684	0.99634	0.1522	22.00	6.04	38.66	5.88	0.85	0.04	1.67	0.25	2.01	0.31	42.34
H36	65	0.99615	0.99683	0.99633	0.1463	21.92	6.02	38.53	5.64	0.85	0.04	1.67	0.24	2.00	0.29	42.20
H37	66	0.99614	0.99682	0.99631	0.1407	21.84	6.00	38.40	5.40	0.85	0.04	1.67	0.23	1.99	0.28	42.06
H38	67	0.99612	0.99681	0.99630	0.1353	21.76	5.98	38.27	5.18	0.85	0.04	1.67	0.23	1.98	0.27	41.92
H39	68	0.99611	0.99680	0.99629	0.1301	21.68	5.96	38.14	4.96	0.85	0.04	1.67	0.22	1.97	0.26	41.78
H40	69	1.00000	1.00000	1.00000	0.1251	21.60	5.94	38.01	4.76	0.85	0.04	1.67	0.21	1.96	0.25	41.64
合 計						832.62	275.00	232.21	415.18	34.27	1.80	67.67	20.26	81.19	23.78	1,618.52