

平成26年度 第2回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

国道201号
いづかしょうないたがわ
飯塚庄内田川
バイパス



- ① 事業採択後3年経過して未着工の事業
- ② 事業採択後5年経過して継続中の事業
- ③ 着工準備費又は実施計画調査費の予算化後3年経過した事業
- ④ 再評価実施後3年経過した事業
- ⑤ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

1. 目的・事業概要・これまでの経緯

- ◆目的 ・飯塚庄内田川バイパスは、国道201号の**交通混雑の緩和、烏尾峠における通行規制区間の解消等**を目的とした事業。
- ◆事業概要 ・本事業は**完成4車線のバイパス事業**であり、平成20年度までに全線暫定2車線で開通し、平成21年度以降は4車線化を進めている。

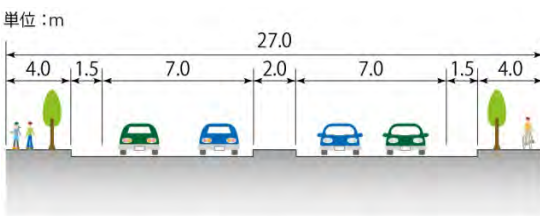
計画延長等	L=9.7km (第3種第1級, 設計速度80km/h)
幅員	W=27.0m (4車線)
計画交通量(H42)	①35,100台/日 ②44,200台/日 ③40,100台/日

▼ 事業経緯

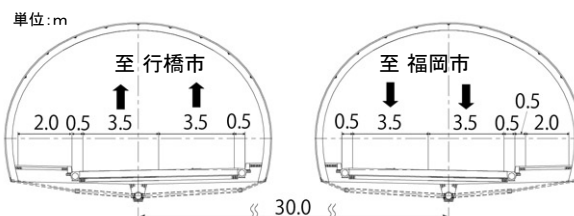
昭和44年度	都市計画決定 (L=4.0km, 飯塚市弁分～鶴三緒)
昭和56年度	事業化 (L=6.2km, 飯塚市弁分～有安)
平成1年度	用地買収着手 (L=6.2km, 飯塚市弁分～有安)
平成3年度	工事着手 (L=6.2km, 飯塚市弁分～有安)
平成5年度	都市計画決定 (L=5.7km, 飯塚市鶴三緒～田川市弓削田)
平成7年度	事業化 (L=3.5km, 飯塚市有安～田川市弓削田)
平成13年度	用地買収着手 (L=3.5km, 飯塚市有安～田川市弓削田)
平成14年度	工事着手 (L=3.5km, 飯塚市有安～田川市弓削田)
平成20年度	全線暫定開通 (L=9.7km, 2/4)
平成21年度	五穀神～下三緒完成開通 (L=1.3km, 4/4)
平成22年度	堀池古川～堀池完成開通 (L=0.2km, 4/4)
平成23年度	バイパス入口～堀池古川完成開通 (L=1.0km, 4/4)
平成25年度	堀池～五穀神完成開通 (L=1.1km, 4/4)



▲ 路線概要図



▲ 標準断面図 (完成4車線)



▲ トンネル部 (完成4車線)

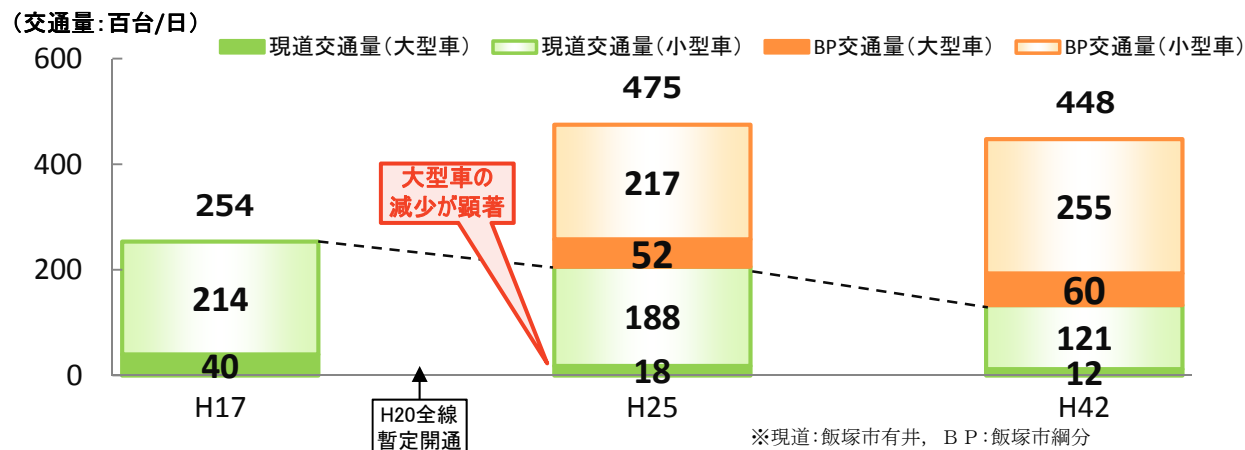
※事業進捗率:約92%, 用地進捗率:約99%

2. 事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)

- 平成20年度の全線暫定開通後、バイパスへの交通転換により現道区間の交通量は減少している。
- 全線4車線化後は、現道区間の更なる交通混雑緩和及びバイパスの旅行速度向上が期待される。

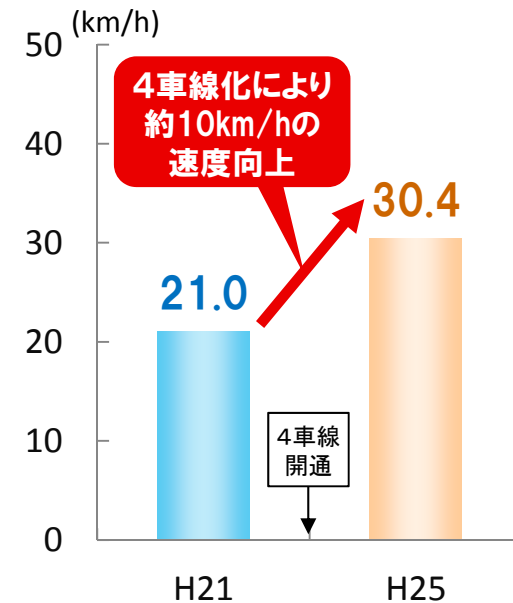


▲ 4車線区間の交通状況 (写真①)



※現道: 飯塚市有井, BP: 飯塚市綱分
 H17: 道路交通センサス, H25: 事務所調査結果 (H25.10)
 H42: 交通量推計結果

▲ 交通量の変化



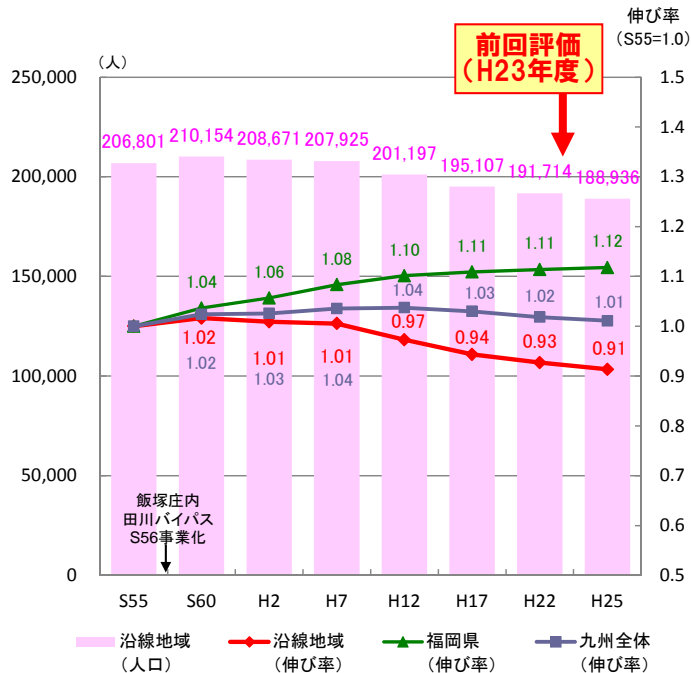
※H21: 民間プローブデータ (H21.4~H22.3)
 H25: 民間プローブデータ (H25.4~H26.2)

▲ 旅行速度の変化
 (五穀神~下三緒交差点間)

2. 事業の効果・必要性(社会情勢等の変化)

- 沿線地域の人口は前回評価以降減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。
- 平成20年度全線暫定開通後も交通量は増加しており、**依然として事業の必要性は高い。**

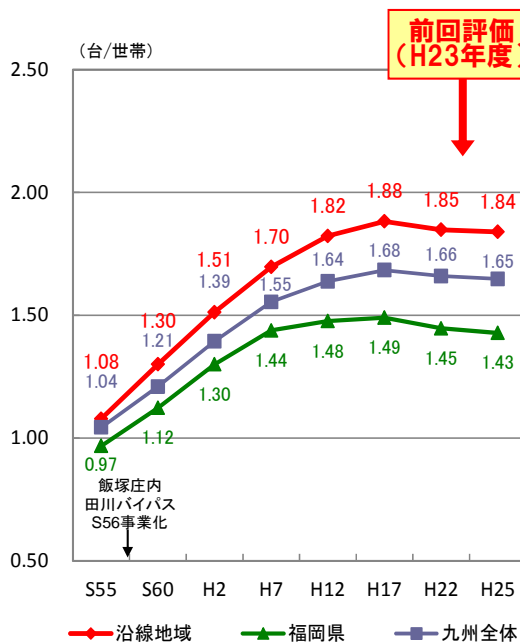
■人口の推移



資料：S55～H22：国勢調査
H25：福岡県推計人口（H25.10.1現在）

注）沿線地域：飯塚市・田川市・糸田町 合計

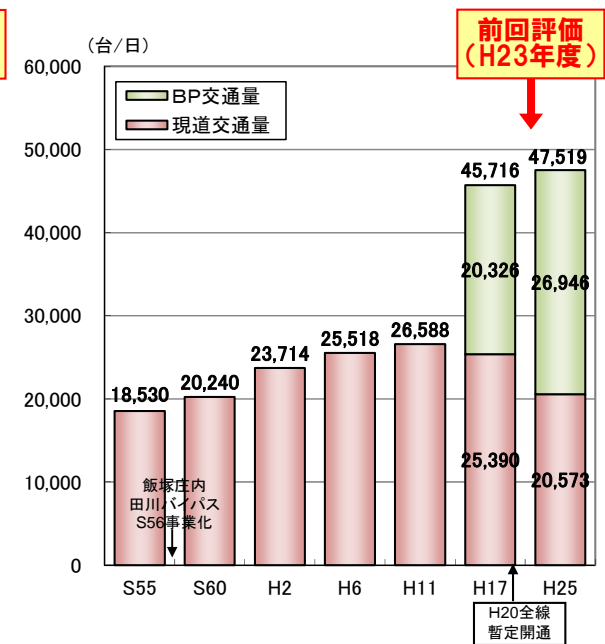
■自動車保有台数の推移
(一世帯あたり)



資料：S55～S60：九州各県市町村別車種別保有車両数統計資料
H2～H25：自動車保有車両数
S55～H25：軽自動車車両数
S55～H22：国勢調査
H25：福岡県推計人口（H25.10.1現在）

注）沿線地域：飯塚市・田川市・糸田町 合計

■交通量の推移



資料：S55～H17：道路交通センサス
H25：北九州国道事務所調査結果（H25.10.10）

※地点名称：国道201号現道 飯塚市有井
国道201号BP 飯塚市秋松

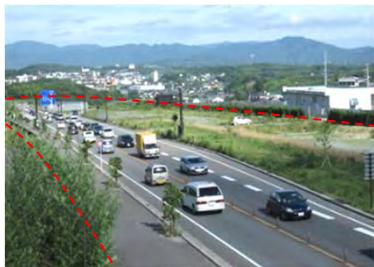
3. 事業の進捗状況

○平成20年度に全線暫定開通し、平成21年度より4車線化を進めているところ。

事業区間の状況



▲写真① 穂波川東



▲写真② 筑豊烏尾トンネル西坑口付近



▲写真③ 筑豊烏尾トンネル西坑口



年度	飯塚庄内田川バイパス (L=9.7km)				
	L=1.2km	L=1.7km	L=2.1km	L=1.2km	L=3.5km
S56	事業化				
H1	用地買収着手				
H3	工事着手				
H7		用地買収着手			事業化
H10	2/4開通		用地買収着手		
H11		工事着手			
H12			工事着手	用地買収着手	
H13				用地買収着手	用地買収着手
H14				工事着手	工事着手
H15		2/4開通			
H18			2/4開通	2/4開通	
H20	全線暫定2車線開通				
H21		4車線化			
H22	4車線化				
H23	4車線化				
H24			前回評価(H23)		
H25		4車線化			トンネル(下り線)工事着手
H26			4車線化(予定)		
H27					
H28				4車線化(予定)	
H29					

4. 今回変更のポイント(事業費の変更)

◆事業費の変更(約655億円 ⇒ 約686億円)

- | | |
|----------------------|---------|
| ①筑豊烏尾トンネル工事費の見直し | 約+ 26億円 |
| ②筑豊烏尾トンネル掘削に対する水涸れ対策 | 約+ 5億円 |
| ③コスト縮減 | 約-0.4億円 |

合計 約+31億円

◆B/Cは、全事業で2.2、残事業で4.0。

4. 今回変更のポイント(事業費の変更)

① 筑豊烏尾トンネル工事費の見直し(約+26億円)

1) トンネル支保パターンの変更【約+11億円】

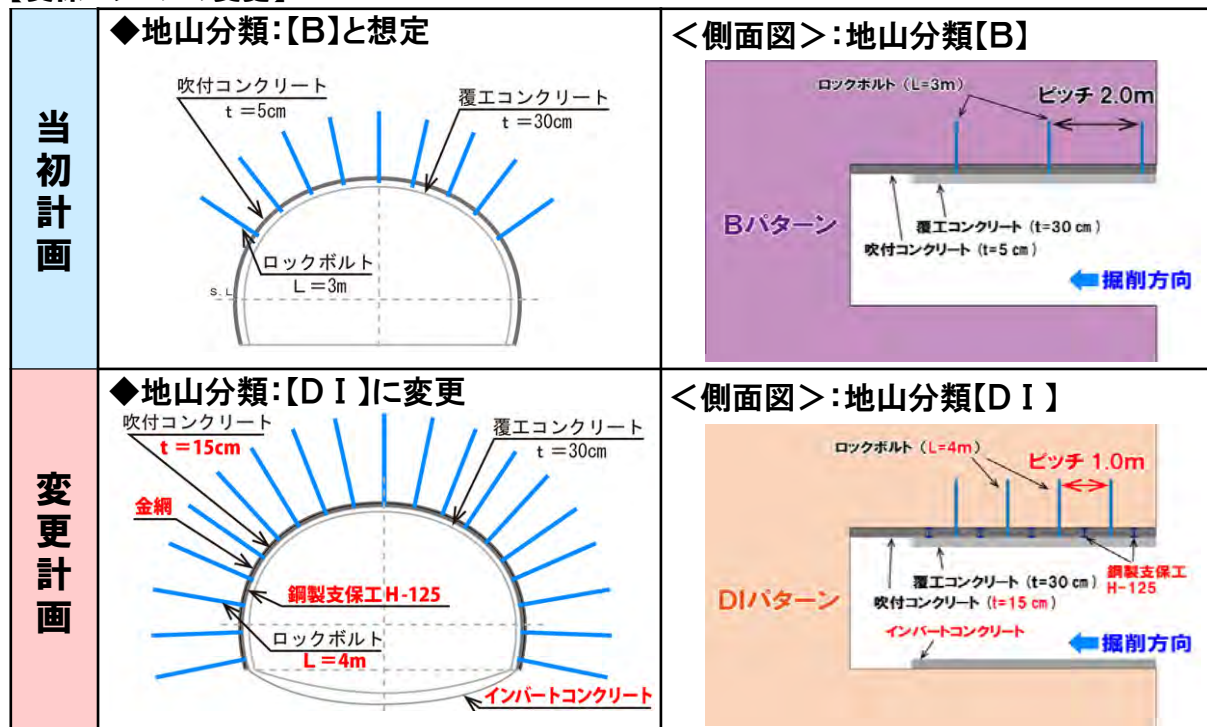
2) 坑口付近における地盤改良及び補助工法の追加【約+6億円】

- ・H19年度に施工完了したⅠ期線(上り線)のトンネル掘削時において、当初想定以上の掘削地山風化の進行を確認。
- ・今後のⅡ期線(下り線)施工においては、Ⅰ期線での施工実績を参考とし、追加ボーリング等による補足調査を実施。
- ・調査の結果、Ⅱ期線(下り線)の地山評価を見直し、**トンネル支保パターンを変更(L=1,530m)**。
- ・また、**トンネル坑口付近**の崩壊対策として、**地盤改良及び補助工法を追加(L=162m)**。

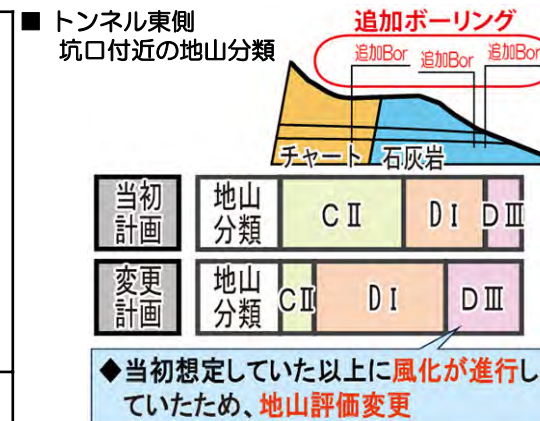


▲天端崩落状況(Ⅰ期線終点側坑口)

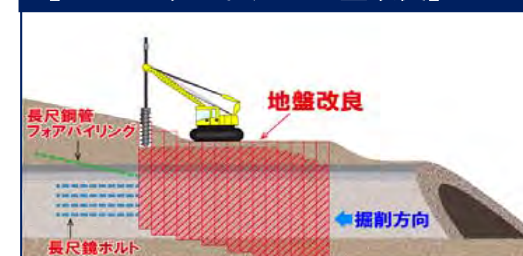
【支保パターンの変更】



【地盤改良及び補助工法の追加】



【トンネル坑口付近の地盤改良】



4. 今回変更のポイント(事業費の変更)

① 筑豊烏尾トンネル工事費の見直し(約+26億円)

3) 発生土搬出場所の見直し【約+9億円】

- ・トンネル発生土(約13万m³)について、当初は糸田町の造成予定地へ搬出(約2km)する計画であったが、造成予定地で用地買収が難航したことにより**計画が中止(H25. 7)となり、搬出が不可能**となった。
- ・このため、近傍事業の香春拡幅と行橋インター関連で最大限受け入れ可能な土量(約4.5万m³)を搬出する計画に見直すとともに、残りの発生土(約8.5万m³)について、近隣の自治体へ受け入れの打診及び一般公募を行ったが、受け入れ可能な箇所がなかった。
- ・以上により、**近傍事業(香春拡幅・行橋インター関連)及び嘉麻市有料処分場(24km)へ搬出することに変更**。



▲発生土搬出場所の見直し

■ 建設発生土運搬箇所の変更

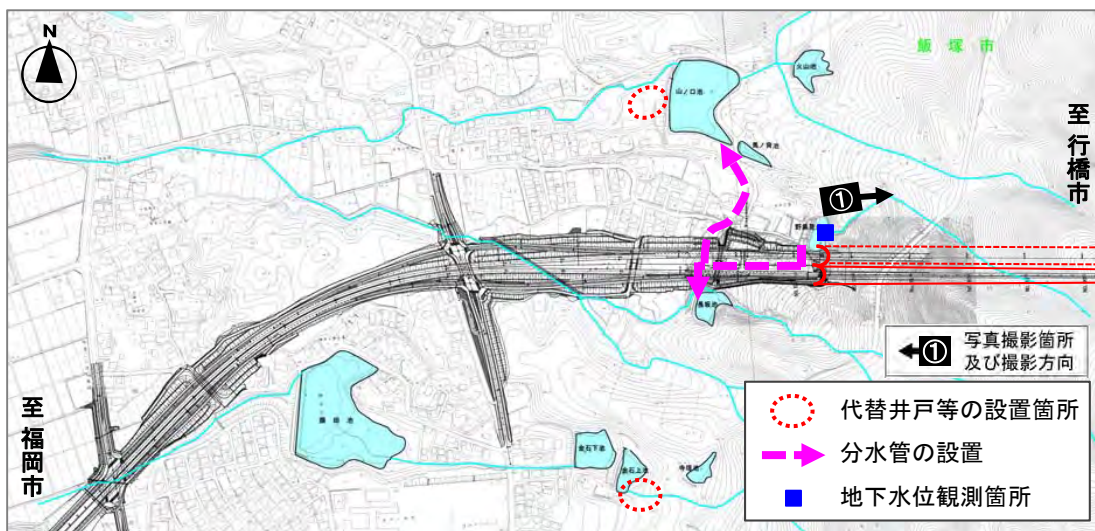
当初計画		
運搬箇所	平均運搬距離 (km)	運搬量 (万m ³)
糸田町造成地	2	13.0
合計		13.0
運搬費用		1億円

変更計画		
運搬箇所	平均運搬距離 (km)	運搬量 (万m ³)
香春拡幅	12	2.5
行橋インター関連	25	2.0
嘉麻市有料処分場	24	8.5
合計		13.0
運搬費用		8億円
有料処分費用		2億円
運搬・有料処分費用		10億円

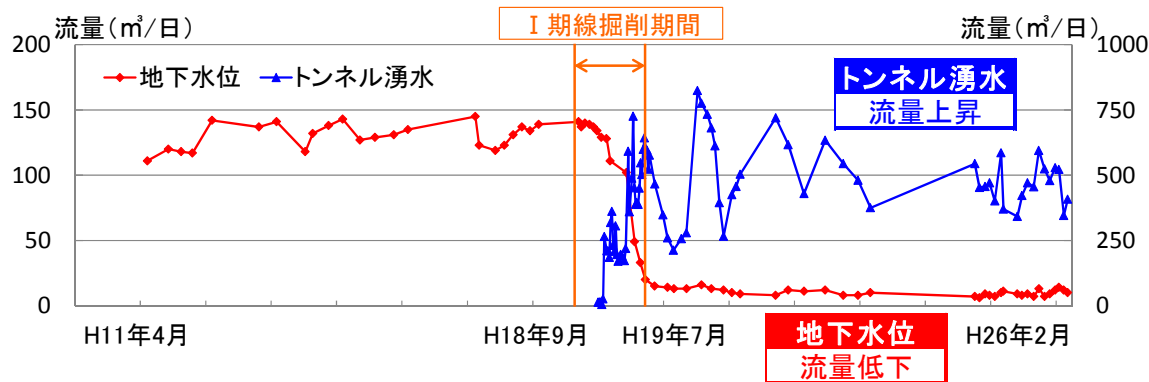
4. 今回変更のポイント(事業費の変更)

② 筑豊烏尾トンネル掘削に対する水涸れ対策(約+5億円)

- ・トンネル I 期線(上り線)掘削の影響で周辺の地下水位が低下。
- ・調査の結果、河川及び周辺の井戸水の水位低下が生じており、地元水利組合との調整の結果、分水管によるトンネル湧水の分配並びに代替井戸の設置が必要となった。



▲地下水観測箇所及び対策箇所の位置図(トンネル起点側)



▲地下水・トンネル湧水変化(起点側)

▼地表水観測箇所における流量の変化(写真①)



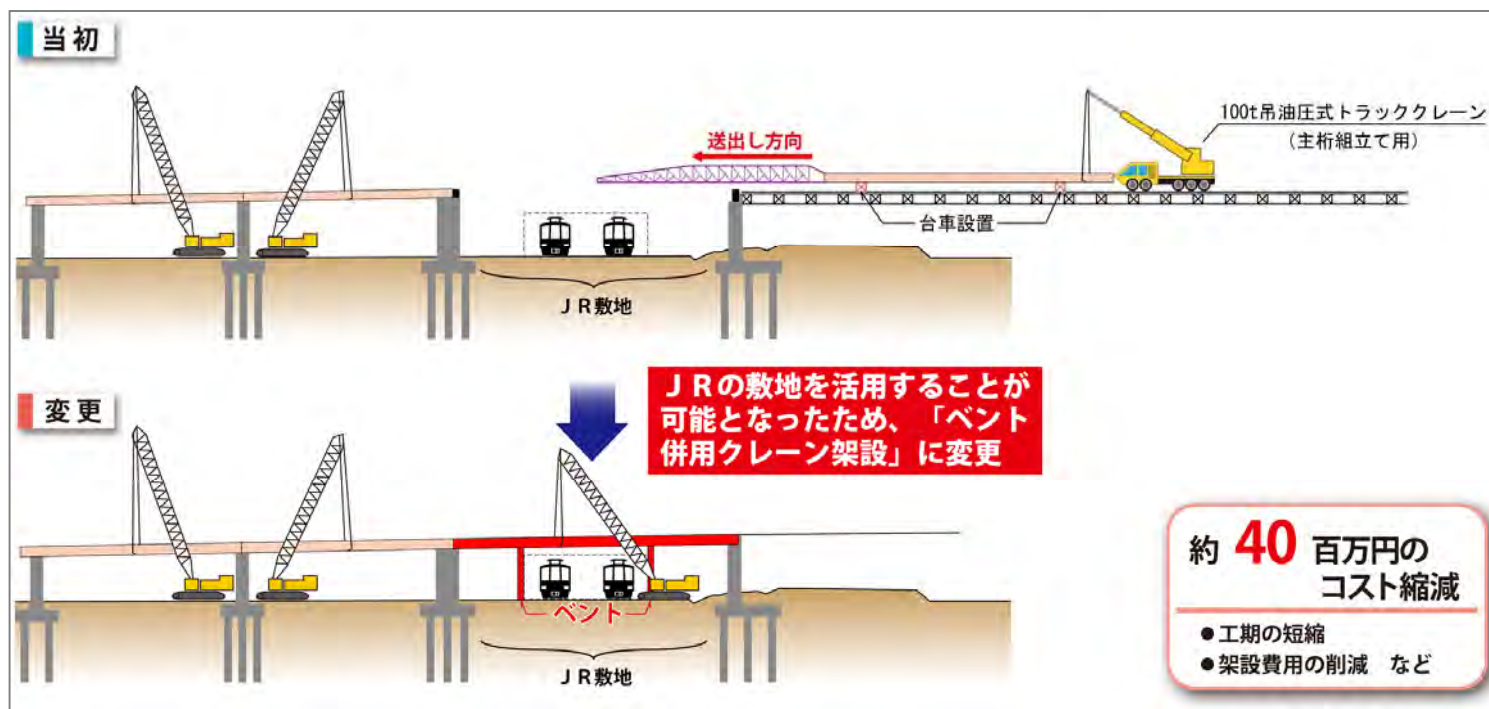
4. 今回変更のポイント(事業費の変更)

◆コスト縮減

①忠隈高架橋における架設工法の変更

当初：JR筑豊本線を跨ぐ橋梁のため、終点側より送出し架設

変更：ベント併用クレーン架設に見直し（工期の短縮：約400日→約270日）
を行った結果、**約40百万円のコスト縮減**



②発生土搬出について、現段階では嘉麻市有料処分場等への搬出を予定しているが、今後、近隣自治体等と引き続き調整を図り、より近傍の搬出先への見直しによるコスト縮減を図れないか調整を行う。

5. 前回評価時からの変化(事業費)

◆事業費の変動と主な要因

項目	前回評価(H23年度)			今回評価(H26年度)		
	事業費	維持管理費	合計	事業費	維持管理費	合計
残事業	約54億円 (約42億円)		約121億円 (約65億円)	約36億円 (約32億円)		約67億円 (約43億円)
	改良費	約 3億円		改良費	約 1億円	
	橋梁・トンネル・IC費	約44億円		橋梁・トンネル・IC費	約 26億円	
	その他工事費	約 6億円		その他工事費	約 4億円	
	用地補償費	約 1億円		用地補償費	約 5億円	
全事業	約655億円 (約798億円)		約775億円 (約865億円)	約686億円 (約885億円)		約111億円 (約68億円)
	改良費	約144億円		改良費	約144億円	
	橋梁・トンネル・IC費	約163億円		橋梁・トンネル・IC費	約189億円	
	その他工事費	約177億円		その他工事費	約177億円	
	用地補償費	約171億円		用地補償費	約176億円	
主な変動要因 (現在価値)			①事業費の変更による増 ②基準年の変更(H23⇒H26)による増 ③維持管理費の変更による減			

※上段：単純合計（税込み）、下段：現在価値化後

5. 前回評価時からの変化(便益)

◆便益の変動と主な要因

項目	前回評価 (H23年度)		今回評価 (H26年度)			主な変動要因 (現在価値)
残事業	約323億円	走行時間短縮便益	約 272億円	約172億円	走行時間短縮便益	約 143億円
		走行経費減少便益	約 43億円		走行経費減少便益	約 26億円
		交通事故減少便益	約 8億円		交通事故減少便益	約 2億円
全事業	約1,969億円	走行時間短縮便益	約1,554億円	約2,094億円	走行時間短縮便益	約1,661億円
		走行経費減少便益	約 329億円		走行経費減少便益	約 349億円
		交通事故減少便益	約 86億円		交通事故減少便益	約 84億円

①基準年の変更
(H23⇒H26)
による増

※現在価値化後の便益

※今回評価での便益の算定については、これまでの人口・GDP等の将来フレームと全国生成交通量推計手法を統一する改善に加え、さらに交通機関共通の統合推計モデルを基に算出

5. 前回評価時からの変化(B/C)

◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H23年度)	今回評価 (H26年度)
残事業	$5.0 = \left[\frac{323\text{億円}}{65\text{億円}} \right]$	$4.0 = \left[\frac{172\text{億円}}{43\text{億円}} \right]$
全事業	$2.3 = \left[\frac{1,969\text{億円}}{865\text{億円}} \right]$	$2.2 = \left[\frac{2,094\text{億円}}{953\text{億円}} \right]$

※ [] 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（維持管理費を含む）

6. 事業の投資効果

◆その他(B/Cで計測できない効果)

道路事業の整備効果			
分野	内容		定量化
経済	産業振興の支援	「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」に貢献し、地域経済の活性化	事業箇所沿線自治体における製造品出荷額が約191億円増[H22-S55]
		観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上	観光入込客数約1.4万人/年増加 (「田川市石炭・歴史博物館」入込客数[H22-H16])
暮らし	医療施設までのアクセス改善	搬送時間の短縮による救命率の向上	多量出血に関する救命率が約18%向上[H42] (田川市役所 ⇒ 飯塚病院)
環境	生活環境の改善	自動車の走行性向上による環境への影響低減	CO ₂ 削減:11,281t-CO ₂ /年[H42] NO ₂ 削減:23.1t-NO _x /年[H42] SPM 削減:1.3t-SPM/年[H42]

7. 対応方針(原案)

- 飯塚庄内田川バイパスは、国道201号の飯塚市街地部における交通混雑の緩和や、交通安全性の向上、並びに地域間の交流や産業の支援に貢献する道路である。
- 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92%〔約628億円/約686億円〕(平成25年度末)、そのうち用地進捗率は約99%となっている。
- なお、飯塚市、田川市、糸田町が地元協議の連絡調整を行うなど、地元自治体等からの支援も頂いており、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	全事業：費用便益比 (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,141億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10%) 供事業：費用便益比 (B/C) = 4.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 128億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 20%)

●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口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 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踏切交通遮断率が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 ■ 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 	<p>区間b (当該区間/並行区間) について：国道201号 (新飯塚駅入口交差点～筑前島尾トンネル東交差点) 並行区間等の渋滞損失時間：35万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：約5割削減</p> <p>現道である国道201号は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112便が運行している</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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が向上 ■ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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>庄内工業団地⇄苅田港 (重要港湾) 〔供事業〕約3分短縮 (整備前約60分⇄整備後約57分)：国道201号飯塚庄内田川バイパス 〔全事業〕約9分短縮 (整備前約66分⇄整備後約57分)：国道201号飯塚庄内田川バイパス</p> <p>国際コンテナ通行支障区間の解消が見込まれる</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>□ 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</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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が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、鉄道併走地帯経路計画、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られている。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>□ 並行する高速度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代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>□ 混雑路へ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> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO_x排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</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>	<p>国道201号：緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>● CO₂排出削減量：2,763t-CO₂/年（残事業） 11,281t-CO₂/年（全事業）</p> <p>● 評価対象区間（現道等）：国道201号（飯塚市新飯塚～田川市大字弓削田） 排出削減率：約5割削減（残事業） 排出削減率：約5割削減（全事業）</p> <p>● 評価対象区間（新道等）：国道201号（飯塚市新飯塚～田川市大字弓削田） 排出削減率：約28t-SPM/年、排出削減率：約5割削減（残事業） 排出削減率：約1,311t-SPM/年、排出削減率：約8割削減（全事業）</p>	<p>現道である国道201号には、異常気象時通行規制区間（連続距離200mに達すると事前通行規制・通行止め）の鳥居峠が存在しており、飯塚庄内田川ハイパス整備により、代替ルートが確保できる。</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</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・その他別
国道201号	飯塚庄内田川 バイパス	9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
35,100~44,200	4	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	660億円	104億円	764億円
うち残事業分	34億円	28億円	62億円
基準年における 現在価値 (C)	885億円	68億円	953億円
うち残事業分	32億円	11億円	43億円

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26年度			
供用年	平成10年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	6.6億円	1.2億円	18億円
基準年における 現在価値 (B)	1,661億円	349億円	84億円	2,094億円
うち残事業分	143億円	26億円	2.1億円	172億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	1,141 億円
経済的内部収益率（事業全体）	10 %
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	129 億円
経済的内部収益率（残事業）	20 %

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	35,100～44,200	±10%	2.1 ~ 2.3
事業費	660億円	±10%	2.2 ~ 2.2
事業期間	37年	±20%	2.2 ~ 2.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	31,600～40,100	±10%	3.1 ~ 5.0
事業費	34億円	±10%	3.7 ~ 4.3
事業期間	3年	±20%	3.8 ~ 4.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス

(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 飯塚庄内田川バイパス (既供用区間) : 5.0km	交通量	[台/日]	0.00	35,900	
	走行時間	[分]	0.00	6.7	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	43	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 4.7km	交通量	[台/日]	0.00	36,700	
	走行時間	[分]	0.00	6.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	42	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	18,700	7,800
		走行時間	[分]	18	14
		走行時間費用	[億円/年]	59	23
	国道322号 32.6km	交通量	[台/日]	12,000	9,000
		走行時間	[分]	53	51
		走行時間費用	[億円/年]	124	87
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	12,800	7,300
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	56	31
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	29,100	25,200
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	150	128
(一)下山田碓井線 10.3km	交通量	[台/日]	12,300	7,300	
	走行時間	[分]	17	16	
	走行時間費用	[億円/年]	36	20	
③その他道路合計: 3,452.0km	走行時間費用	[億円/年]	9,834	9,831	
			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: 3,545.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,259	10,206	52

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス



交通状況の変化

様式-3①

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス

(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 飯塚庄内田川バイパス (既供用区間) : 5.0km	交通量	[台/日]	27,000	35,900	
	走行時間	[分]	6.7	6.7	
	走行時間費用	[億円/年]	36	43	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 4.7km	交通量	[台/日]	26,500	36,700	
	走行時間	[分]	8.3	6.3	
	走行時間費用	[億円/年]	40	42	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	11,000	7,800
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	32	23
	国道322号 8.8km	交通量	[台/日]	10,600	9,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	30	26
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	7,800	7,300
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	33	31
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	25,700	25,200
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	130	128
③その他道路合計: 3,486.1km	走行時間費用	[億円/年]	9,913	9,913	
			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: 3,545.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,214	10,206	7.7

事業名： 国道201号 飯塚庄内田川バイパス



費用便益分析の条件

事業名: 国道201号 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)	<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26年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ()
		複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	<input type="checkbox"/>	
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、速度差の生じる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	その他()	<input type="checkbox"/>

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
独自に設定した値を使用		<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名: 国道201号 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	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" 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:H23~H25)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)	
				0.29	9.7	2.79	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	S 56	3.6484	94.8	0.20	0.70		
-16年目	S 57	3.5081	95.8	0.12	0.40		
-15年目	S 58	3.3731	96.8	0.10	0.32		
-14年目	S 59	3.2434	98.7	0.00	0.00		
-13年目	S 60	3.1187	99.5	0.10	0.29		
-12年目	S 61	2.9987	101.2	0.10	0.27		
-11年目	S 62	2.8834	101.0	0.20	0.52		
-10年目	S 63	2.7725	101.5	0.50	1.25		
-9年目	H 1	2.6658	104.2	0.99	2.32		
-8年目	H 2	2.5633	106.5	5.19	11.39		
-7年目	H 3	2.4647	109.1	9.65	19.91		
-6年目	H 4	2.3699	110.6	8.62	16.88		
-5年目	H 5	2.2788	110.9	9.21	17.28		
-4年目	H 6	2.1911	110.8	11.17	20.17		
-3年目	H 7	2.1068	109.9	20.88	36.55		
-2年目	H 8	2.0258	109.5	21.76	36.76		
-1年目	H 9	1.9479	110.4	19.10	30.76		
供用開始年次	H 10	1.8730	109.9	33.14	51.57	0.26	0.40
1年目	H 11	1.8009	108.4	32.88	49.87	0.26	0.39
2年目	H 12	1.7317	107.2	36.04	53.16	0.26	0.38
3年目	H 13	1.6651	105.7	48.91	70.34	0.26	0.37
4年目	H 14	1.6010	103.8	63.50	89.43	0.26	0.37
5年目	H 15	1.5395	102.3	36.71	50.44	0.60	0.83
6年目	H 16	1.4802	101.0	24.33	32.55	0.60	0.81
7年目	H 17	1.4233	99.6	29.74	38.80	0.60	0.79
8年目	H 18	1.3686	98.7	45.49	57.59	0.60	0.76
9年目	H 19	1.3159	97.6	51.40	63.27	1.30	1.60
10年目	H 20	1.2653	96.8	35.58	42.47	1.30	1.55
11年目	H 21	1.2167	95.6	19.33	22.46	2.03	2.36
12年目	H 22	1.1699	93.7	8.20	9.35	2.11	2.41
13年目	H 23	1.1249	92.1	7.62	8.50	2.11	2.36
14年目	H 24	1.0816	91.3	17.62	19.06	2.11	2.29
15年目	H 25	1.0400	91.3	7.53	7.83	2.26	2.35
16年目	H 26	1.0000	91.3	20.38	20.38	2.20	2.20
17年目	H 27	0.9615	91.3	24.07	23.14	2.29	2.20
18年目	H 28	0.9246	91.3	8.06	7.45	2.29	2.12
19年目	H 29	0.8890	91.3	1.50	1.33	2.29	2.03
20年目	H 30	0.8548	91.3			2.59	2.21
21年目	H 31	0.8219	91.3			2.59	2.13
22年目	H 32	0.7903	91.3			2.59	2.04
23年目	H 33	0.7599	91.3			2.59	1.97
24年目	H 34	0.7307	91.3			2.59	1.89
25年目	H 35	0.7026	91.3			2.59	1.82
26年目	H 36	0.6756	91.3			2.59	1.75
27年目	H 37	0.6496	91.3			2.59	1.68
28年目	H 38	0.6246	91.3			2.59	1.62
29年目	H 39	0.6006	91.3			2.59	1.55
30年目	H 40	0.5775	91.3			2.59	1.49
31年目	H 41	0.5553	91.3			2.59	1.44
32年目	H 42	0.5339	91.3			2.59	1.38
33年目	H 43	0.5134	91.3			2.59	1.33
34年目	H 44	0.4936	91.3			2.59	1.28
35年目	H 45	0.4746	91.3			2.59	1.23
36年目	H 46	0.4564	91.3			2.59	1.18
37年目	H 47	0.4388	91.3			2.59	1.13
38年目	H 48	0.4220	91.3			2.59	1.09
39年目	H 49	0.4057	91.3			2.59	1.05
40年目	H 50	0.3901	91.3			2.59	1.01
41年目	H 51	0.3751	91.3			2.59	0.97
42年目	H 52	0.3607	91.3			2.59	0.93
43年目	H 53	0.3468	91.3			2.59	0.90
44年目	H 54	0.3335	91.3			2.59	0.86
45年目	H 55	0.3207	91.3			2.59	0.83
46年目	H 56	0.3083	91.3			2.59	0.80
47年目	H 57	0.2965	91.3			2.59	0.77
48年目	H 58	0.2851	91.3			2.59	0.74
49年目	H 59	0.2741	91.3	-109.78	-30.09	2.59	0.71
合計				550.15	884.67	103.58	68.35
単純事業費計				659.93		103.58	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。
 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201号 飯塚庄内田川ハイス(残事業)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.13	4.7	0.62
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-3年目	H 27	0.9615	91.3	24.07	23.14		
-2年目	H 28	0.9246	91.3	8.06	7.45		
-1年目	H 29	0.8890	91.3	1.50	1.33		
供用開始年次	H 30	0.8548	91.3			0.57	0.49
1年目	H 31	0.8219	91.3			0.57	0.47
2年目	H 32	0.7903	91.3			0.57	0.45
3年目	H 33	0.7599	91.3			0.57	0.43
4年目	H 34	0.7307	91.3			0.57	0.42
5年目	H 35	0.7026	91.3			0.57	0.40
6年目	H 36	0.6756	91.3			0.57	0.38
7年目	H 37	0.6496	91.3			0.57	0.37
8年目	H 38	0.6246	91.3			0.57	0.36
9年目	H 39	0.6006	91.3			0.57	0.34
10年目	H 40	0.5775	91.3			0.57	0.33
11年目	H 41	0.5553	91.3			0.57	0.32
12年目	H 42	0.5339	91.3			0.57	0.30
13年目	H 43	0.5134	91.3			0.57	0.29
14年目	H 44	0.4936	91.3			0.57	0.28
15年目	H 45	0.4746	91.3			0.57	0.27
16年目	H 46	0.4564	91.3			0.57	0.26
17年目	H 47	0.4388	91.3			0.57	0.25
18年目	H 48	0.4220	91.3			0.57	0.24
19年目	H 49	0.4057	91.3			0.57	0.23
20年目	H 50	0.3901	91.3			0.57	0.22
21年目	H 51	0.3751	91.3			0.57	0.21
22年目	H 52	0.3607	91.3			0.57	0.21
23年目	H 53	0.3468	91.3			0.57	0.20
24年目	H 54	0.3335	91.3			0.57	0.19
25年目	H 55	0.3207	91.3			0.57	0.18
26年目	H 56	0.3083	91.3			0.57	0.18
27年目	H 57	0.2965	91.3			0.57	0.17
28年目	H 58	0.2851	91.3			0.57	0.16
29年目	H 59	0.2741	91.3			0.57	0.16
30年目	H 60	0.2636	91.3			0.57	0.15
31年目	H 61	0.2534	91.3			0.57	0.14
32年目	H 62	0.2437	91.3			0.57	0.14
33年目	H 63	0.2343	91.3			0.57	0.13
34年目	H 64	0.2253	91.3			0.57	0.13
35年目	H 65	0.2166	91.3			0.57	0.12
36年目	H 66	0.2083	91.3			0.57	0.12
37年目	H 67	0.2003	91.3			0.57	0.11
38年目	H 68	0.1926	91.3			0.57	0.11
39年目	H 69	0.1852	91.3			0.57	0.11
40年目	H 70	0.1780	91.3			0.57	0.10
41年目	H 71	0.1712	91.3			0.57	0.10
42年目	H 72	0.1646	91.3			0.57	0.09
43年目	H 73	0.1583	91.3			0.57	0.09
44年目	H 74	0.1522	91.3			0.57	0.09
45年目	H 75	0.1463	91.3			0.57	0.08
46年目	H 76	0.1407	91.3			0.57	0.08
47年目	H 77	0.1353	91.3			0.57	0.08
48年目	H 78	0.1301	91.3			0.57	0.07
49年目	H 79	0.1251	91.3	-0.15	-0.02	0.57	0.07
				33.47	31.90	28.49	10.87
				33.62		28.49	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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 飯塚庄内田川ハハス(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 (通車年)	年度 H26	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州アロー)			GDP デフレータ	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)			
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	① ×(A)	現在価値 (A) × ②	③	現在価値 (3) × (A)	便益合計 (1)~(3)	現在価値 (1)~(3)	割合率%		
供用開始年次	H 10	1.04173	0.98391	1.02227	1.8730	103.9	6.96	2.14	1.57	10.67	16.60	4.41	1.12	1.10	6.63	10.32	18.45	28.71
1年目	H 11	1.01320	0.98891	1.00533	1.8009	103.4	7.25	2.11	1.54	10.90	16.53	4.59	1.10	1.07	6.77	10.27	18.85	28.59
2年目	H 12	1.01303	0.98879	1.00530	1.7317	107.2	7.35	2.09	1.52	10.96	16.16	4.65	1.09	1.08	6.81	10.04	18.96	27.96
3年目	H 13	1.01286	0.98866	1.00527	1.6651	105.7	7.45	2.07	1.50	11.02	15.85	4.71	1.08	1.06	6.85	9.85	19.07	27.43
4年目	H 14	1.01270	0.98853	1.00524	1.6010	103.8	7.55	2.05	1.48	11.08	15.60	4.77	1.07	1.05	6.89	9.70	19.18	27.00
5年目	H 15	1.01254	0.98840	1.00522	1.5395	102.3	14.98	3.10	2.72	20.80	28.58	5.58	1.06	1.26	7.90	10.85	20.40	41.88
6年目	H 16	1.01238	0.98826	1.00519	1.4802	101.0	15.17	3.06	2.69	20.92	27.99	5.65	1.05	1.25	7.95	10.64	20.60	41.03
7年目	H 17	0.99764	0.99672	0.99652	1.4233	99.6	15.36	3.02	2.66	21.04	27.45	5.72	1.04	1.24	8.00	10.44	20.35	40.24
8年目	H 18	0.99763	0.99220	0.99651	1.3688	98.7	15.32	3.00	2.65	20.97	26.55	5.71	1.03	1.24	7.88	10.10	20.27	38.92
9年目	H 19	0.99762	0.99214	0.99650	1.3159	97.6	28.45	5.19	1.54	35.18	43.31	6.92	1.25	0.65	8.82	10.86	1.66	45.35
10年目	H 20	0.99762	0.99670	0.99650	1.2653	96.8	28.38	5.15	1.53	35.06	41.84	6.90	1.24	0.65	8.79	10.49	1.35	55.83
11年目	H 21	0.99761	0.99202	0.99648	1.2167	95.6	39.18	9.88	8.20	57.06	66.30	8.37	2.07	3.14	13.88	15.76	2.20	72.84
12年目	H 22	0.99761	0.99189	0.99647	1.1699	93.7	40.93	9.68	9.03	59.64	67.98	8.39	1.97	3.28	13.64	15.55	2.67	75.95
13年目	H 23	0.99760	0.99185	0.99645	1.1249	92.1	40.83	9.60	9.00	59.43	66.27	8.37	1.95	3.27	13.59	15.15	2.66	75.39
14年目	H 24	0.99760	0.99182	0.99643	1.0816	91.3	40.73	9.52	8.97	59.22	64.05	8.35	1.93	3.26	13.54	14.64	2.65	75.41
15年目	H 25	0.99759	0.99175	0.99642	1.0400	91.3	43.68	9.89	8.85	62.42	64.92	8.57	1.95	3.21	13.73	14.28	2.90	79.05
16年目	H 26	0.99758	0.99169	0.99641	1.0000	91.3	43.57	9.81	8.82	62.20	62.20	8.55	1.93	3.20	13.68	13.68	2.89	78.77
17年目	H 27	0.99758	0.99162	0.99640	0.9615	91.3	48.22	11.75	10.36	70.33	67.63	5.11	1.40	2.57	9.08	8.73	3.18	82.59
18年目	H 28	0.99757	0.99155	0.99638	0.9246	91.3	48.10	11.65	10.32	70.07	64.78	5.10	1.39	2.56	9.05	8.37	3.17	82.29
19年目	H 29	0.99757	0.99147	0.99637	0.8890	91.3	47.98	11.55	10.28	69.81	62.06	5.09	1.38	2.55	9.02	8.02	3.16	81.99
20年目	H 30	0.99756	0.99140	0.99636	0.8548	91.3	38.24	10.76	5.44	54.53	46.61	5.13	1.48	1.54	8.16	6.98	2.29	64.98
21年目	H 31	0.99755	0.99133	0.99634	0.8219	91.3	38.24	10.67	5.42	54.33	44.66	5.12	1.48	1.53	8.13	6.68	2.28	64.98
22年目	H 32	0.99811	0.99165	0.99922	0.9970	91.3	38.15	10.58	5.40	54.13	42.78	5.11	1.47	1.52	8.10	6.40	2.27	64.50
23年目	H 33	0.99810	0.99158	0.99922	0.9759	91.3	38.08	10.49	5.40	53.97	41.01	5.10	1.46	1.52	8.08	6.14	2.26	64.31
24年目	H 34	0.99810	0.99151	0.99922	0.9575	91.3	37.94	10.31	5.40	53.81	39.32	5.09	1.45	1.52	8.06	5.89	2.25	64.12
25年目	H 35	0.99810	0.99144	0.99922	0.9406	91.3	37.82	10.22	5.40	53.65	37.69	5.08	1.44	1.52	8.04	5.65	2.24	63.93
26年目	H 36	0.99809	0.99136	0.99922	0.9246	91.3	37.70	10.13	5.40	53.49	36.14	5.07	1.43	1.52	8.02	5.42	2.23	63.74
27年目	H 37	0.99809	0.99129	0.99921	0.9074	91.3	37.80	10.13	5.40	53.33	34.64	5.06	1.42	1.52	8.00	5.20	2.22	63.55
28年目	H 38	0.99809	0.99121	0.99921	0.8903	91.3	37.73	10.04	5.40	53.17	33.21	5.05	1.41	1.52	7.98	4.98	2.21	63.36
29年目	H 39	0.99808	0.99113	0.99921	0.8736	91.3	37.66	9.95	5.40	53.01	31.84	5.04	1.40	1.52	7.96	4.78	2.20	63.17
30年目	H 40	0.99808	0.99105	0.99921	0.8575	91.3	37.59	9.86	5.40	52.85	30.52	5.03	1.39	1.52	7.94	4.59	2.19	62.98
31年目	H 41	0.99808	0.99097	0.99921	0.8418	91.3	37.52	9.77	5.40	52.69	29.26	5.02	1.38	1.52	7.92	4.40	2.18	62.79
32年目	H 42	0.99338	0.99360	1.00074	0.8261	91.3	37.21	9.74	5.28	52.23	27.89	5.04	1.48	1.55	8.07	4.31	2.59	62.89
33年目	H 43	0.99333	0.99356	1.00074	0.8104	91.3	36.96	9.68	5.28	51.92	26.65	5.01	1.47	1.55	8.03	4.12	2.57	62.52
34年目	H 44	0.99329	0.99352	1.00074	0.7947	91.3	36.71	9.62	5.28	51.61	25.48	4.98	1.46	1.55	7.99	3.94	2.55	62.15
35年目	H 45	0.99324	0.99348	1.00074	0.7790	91.3	36.46	9.56	5.28	51.30	24.35	4.95	1.45	1.55	7.95	3.77	2.54	61.79
36年目	H 46	0.99320	0.99343	1.00074	0.7633	91.3	36.21	9.50	5.28	50.99	23.27	4.92	1.44	1.55	7.91	3.61	2.52	61.42
37年目	H 47	0.99315	0.99339	1.00074	0.7476	91.3	35.96	9.44	5.28	50.68	22.24	4.89	1.43	1.55	7.87	3.45	2.51	61.06
38年目	H 48	0.99310	0.99335	1.00074	0.7319	91.3	35.71	9.38	5.28	50.37	21.25	4.86	1.42	1.55	7.83	3.30	2.49	60.69
39年目	H 49	0.99305	0.99330	1.00074	0.7162	91.3	35.46	9.32	5.28	50.06	20.31	4.83	1.41	1.55	7.79	3.16	2.48	60.33
40年目	H 50	0.99301	0.99326	1.00074	0.7005	91.3	35.21	9.26	5.28	49.75	19.41	4.80	1.40	1.55	7.75	3.02	2.46	59.96
41年目	H 51	0.99296	0.99321	1.00074	0.6848	91.3	34.96	9.20	5.28	49.44	18.55	4.77	1.39	1.55	7.71	2.89	2.45	59.60
42年目	H 52	0.99291	0.99316	1.00074	0.6691	91.3	34.71	9.14	5.28	49.13	17.72	4.74	1.38	1.55	7.67	2.77	2.43	59.23
43年目	H 53	0.99286	0.99312	1.00074	0.6534	91.3	34.46	9.08	5.28	48.82	16.93	4.71	1.37	1.55	7.63	2.65	2.42	58.87
44年目	H 54	0.99280	0.99307	1.00074	0.6377	91.3	34.21	9.02	5.28	48.51	16.18	4.68	1.36	1.55	7.59	2.53	2.40	58.50
45年目	H 55	0.99275	0.99302	1.00074	0.6220	91.3	33.96	8.96	5.28	48.20	15.46	4.65	1.35	1.55	7.55	2.42	2.39	58.14
46年目	H 56	0.99270	0.99297	1.00074	0.6063	91.3	33.71	8.90	5.28	47.89	14.77	4.62	1.34	1.55	7.51	2.32	2.37	57.77
47年目	H 57	0.99265	0.99292	1.00074	0.5906	91.3	33.46	8.84	5.28	47.58	14.11	4.59	1.33	1.55	7.47	2.21	2.36	57.41
48年目	H 58	0.99259	0.99287	1.00073	0.5749	91.3	33.21	8.78	5.28	47.27	13.47	4.56	1.32	1.55	7.43	2.12	2.34	57.04
49年目	H 59	0.99254	0.99282	1.00073	0.5592	91.3	32.96	8.72	5.28	46.96	12.87	4.53	1.31	1.55	7.39	2.03	2.33	56.68
合計							1,633.89	415.43	265.13	2,314.45	1,661.24	272.54	70.43	84.86	427.83	349.49	119.29	2,854.57

全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道201号	飯塚庄内田川バイパス	4	9.7km

■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					39,133	
改良費					14,397	
	土工		m ³	1,309,000	2,096	切土(907,000m ³)、盛土(402,000m ³)
	軟弱地盤改良工		m ³	200,000	1,000	浅層改良、中層改良、深層混合処理
	法面工		m ²	307,000	2,500	鉄筋挿入工、グラウトアンカー工、空洞対策工、吹付工
	擁壁工		式	1	1,090	補強土壁、重力式擁壁
	管渠工		m	3,500	360	
	函渠工		m	500	1,500	
	排水工		m	167,000	2,950	
	中央分離帯工		m			
	雑工		式	1	2,901	
橋梁費					9,392	
	100m以上		m	669	5,041	PC橋2橋、鋼橋3橋
	100m未満		m	648	4,351	PC橋11橋、鋼橋2橋
トンネル費					9,600	
	NATM		m	3,074	9,600	上り線:1,544m 下り線:1,530m
	シールド		m			
IC・JCT費						
	IC		箇所			
	JCT		箇所			
舗装費					3,553	
	車道舗装		m ²	225,450	3,023	
	歩道舗装		m ²	42,800	530	
付帯施設費					2,191	
	交通管理施設工		式	1	2,052	
	遮音壁		m	1,900	139	
②用地及補償費					17,551	
用地費			m ²		10,978	
	宅地		m ²	32,138	2,592	
	田畑		m ²	150,000	5,776	
	山林・原野		m ²	100,000	2,610	
	その他		m ²			
補償費			式	1	6,573	
③間接経費					11,916	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					68,600	

【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201号	飯塚庄内田川バイパス	4	4.7km

■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				2,755		
	改良費				26		
		土工		m ³	800	4	切土(100m ³)、盛土(700m ³)
		軟弱地盤改良工		m ³			
		法面工		m ²			
		擁壁工		式			
		管渠工		m	900	10	
		函渠工		m			
		排水工		m	1,500	7	
		中央分離帯工		m			
		雑工		式	1	5	
	橋梁費					220	
		100m以上		m			
		100m未満		m	60	220	鋼橋1橋
	トンネル費					2,400	
		NATM		m	1,530	2,400	烏尾TN(下り線)、トンネル付帯設備
		シールド		m			
	IC・JCT費						
		IC		箇所			
		JCT		箇所			
舗装費					106		
	車道舗装		m ²	39,950	104		
	歩道舗装		m ²	1,000	2		
付帯施設費					3		
	交通管理施設工		式				
	遮音壁		m	50	3		
②	用地及補償費				525		
	用地費				15		
		宅地		m ²	400	15	
		田畑		m ²			
		山林・原野		m ²			
		その他		m ²			
補償費				510			
③間接経費				350	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				3,630			

【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201号	飯塚庄内田川バイパス	4	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	1,572	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,564	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			11,136	

【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201号	飯塚庄内田川バイパス	4	4.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.7	0	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,077	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,077	

【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。