

国道201号
飯塚庄内田川バイパス

平成23年9月26日
国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 事業の概要	道路-6- 1
(1) 国道201号の概要	道路-6- 1
(2) 飯塚庄内田川バイパスの概要	道路-6- 2
2. 事業の必要性	道路-6- 3
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-6- 3
(2) 事業の効果・必要性	道路-6- 9
(3) 事業の投資効果	道路-6-20
(4) 事業の進捗状況	道路-6-21
3. 事業進捗の見込み	道路-6-23
(1) 今後の事業の見通し	道路-6-23
(2) 地域の協力体制	道路-6-23
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-6-24
4. 事業費の変動要因	道路-6-24
5. コスト縮減や代替案立案等	道路-6-25
6. 対応方針（原案）	道路-6-26
巻末資料	道路-6-27

1. 事業の概要

(1) 国道201号の概要

国道201号は、福岡市（国道3号）を起点とし、福岡県の中央部に位置する飯塚市、田川市等を通り、京都郡苅田町（国道10号）までを結ぶ、延長約87km（うち現道約64km、バイパス約23km）の主要幹線道路である。また、平成6年1月に策定された「広域道路整備基本計画」の交流促進型の「筑豊横断道路」として位置付けられており、筑豊地域を横断し、沿線地域の産業、経済、文化の発展を図るために重要な役割を果たす路線となっている。

本路線は、炭鉱地帯からの物流経路として重要な役割を果たしてきたが、石炭産業から石油産業への転換に伴い施行された『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社会情勢の変化を受け、再活性化を狙う沿線市区町村にとって重要な路線である。

現在、国道201号は九州縦貫自動車道や国道3号とともに福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う横断的幹線道路として1日平均で2万台の交通が利用している。この内の約2割が普通貨物車であり、筑豊地域と他地域を結ぶ生活・経済活動の主要幹線道路として機能しているが、行事交差点などでの交通混雑により幹線道路としての機能が低下している状況にある。

このため、走行性の向上、交通混雑の緩和及び交通安全を確保し、交通の円滑化を図る道路整備が求められている。



▲ 国道201号と飯塚庄内田川バイパスの位置

(2) 飯塚庄内田川バイパスの概要

①概要

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完成4車線のバイパス（約9.7km）である。

事業区間は、平成10年7月から暫定2車線供用し、平成21年3月に全線暫定2車線供用している。引き続き、平成22年3月 飯塚市五穀神～上三緒第二団地入口4車線供用、平成23年3月 筑豊鳥尾トンネル東～見立入口間3車線供用、堀池古川～堀池間4車線供用しており、残る2車線区間についても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計画諸元

■ 道路の諸元

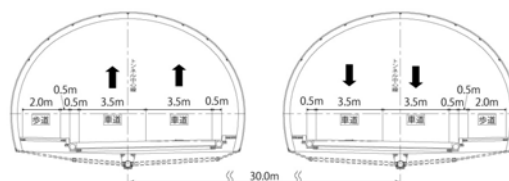
区 間	起 点	自：福岡県飯塚市弁分 ^{べんぶん}
	終 点	至：福岡県田川市大字弓削田 ^{ゆげた}
延 長	L=9.7km	
車 線 数	4車線	
通 過 市 町 村	飯塚市，田川郡糸田町 ^{いとだまち} 、田川市	
構 造 規 格	種 級 区 分	第3種第1級
	設 計 速 度	V=80km/h
計 画 交 通 量 (H42)	①35,200台/日 ②44,400台/日 ③39,400台/日	

③標準断面図

<標準断面図（完成4車線）>



<トンネル部（完成4車線）>



▲ 標準横断面図

2. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

1) 市町村合併

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）、旧頼田町（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

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ている。

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ている。炭鉱記録画家山本作兵衛の絵画や日記など計697点が、国内で始めてユネスコの「世界記憶遺産」に登録決定（平成23年5月25日）され、筑豊の「産業遺産」やそのイメージを活用した地域活性化を推進している。

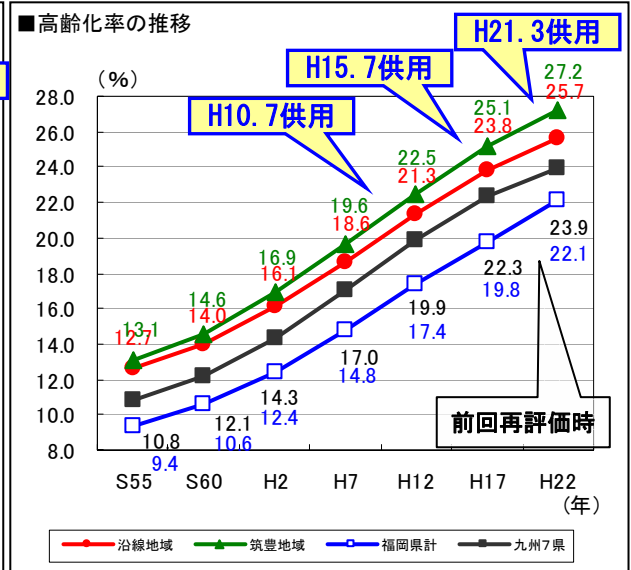
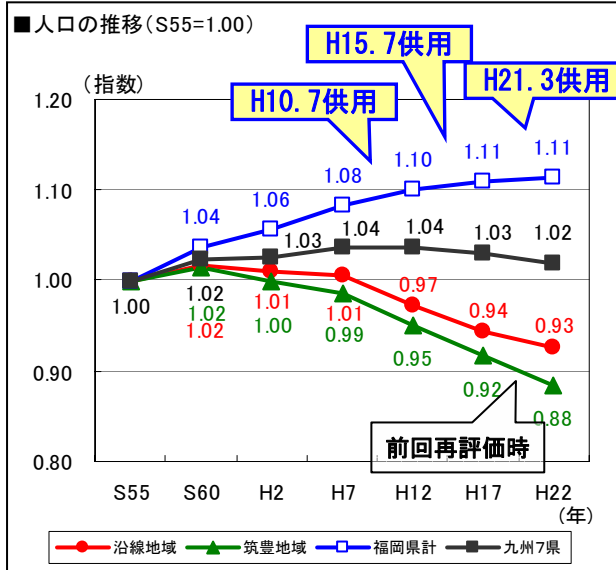
■ 周辺環境の変化

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 前々回再評価
H17	3月26日 飯塚市,筑穂町,穂波町,庄内町,頼田町が合併	—
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) 11月 北部九州の自動車生産が世界的な需要減退で下方修正(春時点の127万台から103万台規模に)	3月 前回再評価 3月 飯塚市有安～田川市弓削田間(L=3.5km)暫定2車線供用【全線暫定2車線供用】
H21	—	3月 飯塚市五穀神～下三緒 4車線化(L=1.3km) 上三緒第二団地入口交差点立体化(L=0.8km)
H22	—	6月 八木山バイパス料金無料社会実験開始 3月 筑豊烏尾トンネル東～見立入口間 3車線化(L=0.7km) (上り線(福岡方向)2車線化) 堀池古川～堀池間 4車線化(L=0.2km)
H23	—	6月 八木山バイパス料金無料社会実験終了 年度内 飯塚市弁分～堀池古川間 4車線供用予定(L=1.0km)

3) 人口動向

沿線地域の人口は、中心都市である飯塚市をはじめとして全般的に人口は減少傾向、高齢化率は九州7県平均を上回っている状況にある。

『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年度に期限切れとなり、筑豊地域では「第二の閉山」を迎えたこともあり人口減少・高齢社会が進行している。その中で、沿線地域は、近年、減少傾向が鈍化する傾向にある。



※ 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

資料：国勢調査 (S55～H17)
人口移動調査 (H22. 09. 01現在)

市町村合併後の名称表示

■ 居住人口及び65歳以上人口の推移

	居住人口							高齢人口						
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
沿線地域	206,801	210,154	208,671	207,925	201,197	195,107	191,714	26,217	29,489	33,586	38,612	42,898	46,401	49,176
筑豊地域	364,678	370,219	364,144	359,280	346,333	334,557	322,552	47,754	54,064	61,530	70,442	77,938	84,081	87,739
福岡県計	4,553,461	4,719,259	4,811,050	4,933,393	5,015,699	5,049,908	5,072,804	426,495	499,228	597,869	728,574	870,290	997,798	1,123,015
九州7県	12,965,049	13,276,014	13,295,859	13,423,785	13,445,561	13,352,934	13,204,474	1,400,407	1,611,172	1,900,733	2,287,317	2,672,207	2,977,920	3,160,169

資料：国勢調査 (H22は速報値)
※高齢人口のH22は人口移動調査



▲ 筑豊地域の範囲

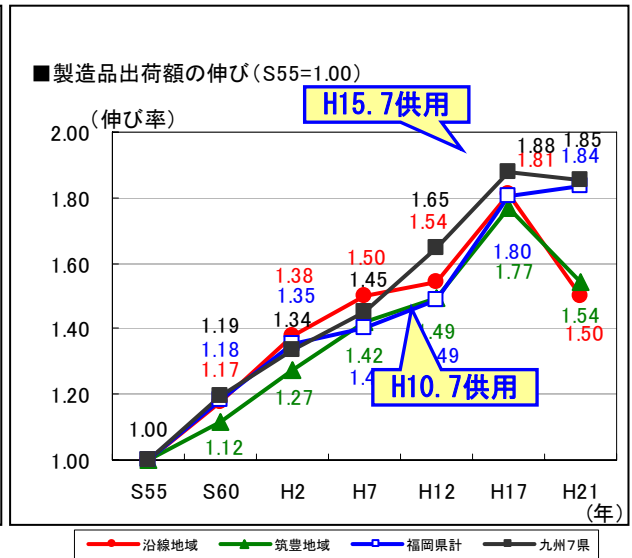
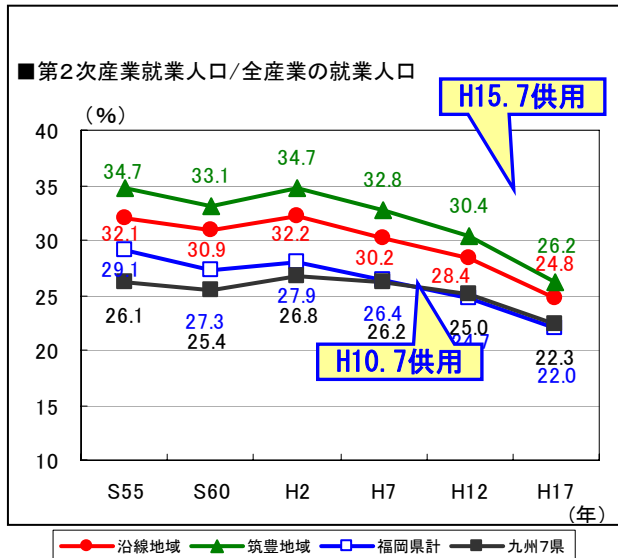
資料：人口移動調査

4) 産業構造の変化

石炭産業衰退後の各種活性化施策により、沿線地域は工場進出・企業立地が進行し、第2次産業中心の産業構造となっていたが、近年では就業人口、製造品出荷額とも減少している。

製造品出荷額等の推移をみると、沿線地域では平成17年までは九州7県平均と同様、増加傾向を示していたものの、平成21年には、北部九州の自動車生産の下方修正、飯塚市内の電子部品・デバイス製造企業の吸収合併（平成19年10月）等により製造品出荷額が大幅に減少している。

また、製造品出荷額等の内訳をみると、飯塚市では近年、食料品製造業、窯業・土石製品製造業は横ばい、プラスチック製造業は約45%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27%減少し、食料品製造業が約15%増加している。



▲ 第2次産業就業人口シェアの変化

資料：国勢調査

■ 第二次就業人口と全産業の就業人口

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
沿線地域	29,204	27,184	28,821	27,692	24,589	20,456
筑豊地域	54,091	49,574	52,433	50,262	43,904	35,917
福岡県計	587,888	563,399	606,377	609,986	566,654	496,942
九州7県	1,558,394	1,532,099	1,641,303	1,678,414	1,569,409	1,369,620

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
沿線地域	91,088	88,046	89,481	91,660	86,600	82,496
筑豊地域	155,994	149,593	150,970	153,284	144,397	137,016
福岡県計	2,019,650	2,065,492	2,171,160	2,310,749	2,293,835	2,254,607
九州7県	5,971,132	6,022,882	6,134,589	6,398,585	6,274,734	6,136,340

▲ 製造品出荷額等の伸び(従業者当たり)

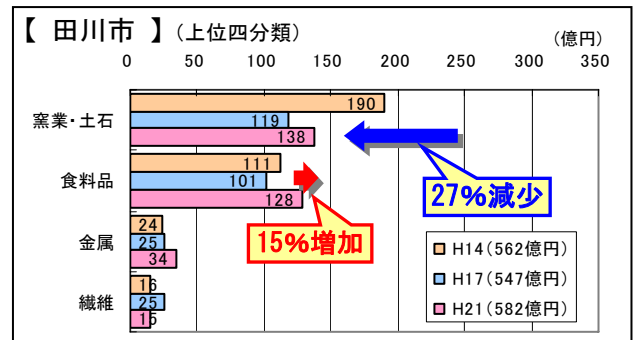
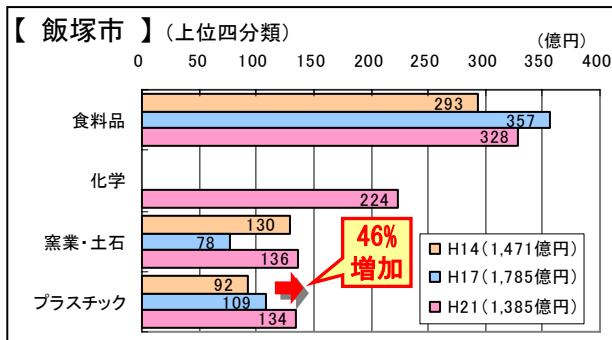
資料：工業統計表

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

市町村合併後の名称表示

■ 製造品出荷額

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成21年
沿線地域	182,903	212,321	261,131	282,125	244,902	234,291	197,450
筑豊地域	270,271	302,371	362,577	394,791	344,488	337,180	288,848
福岡県計	5,833,926	6,511,500	7,710,736	7,816,244	7,367,880	7,751,547	7,767,530
九州7県	12,856,000	15,367,000	18,237,000	19,328,000	19,754,071	20,198,100	19,347,112



▲ 製造業における製造品出荷額等の内訳

資料：工業統計表

■ 製造業における製造品出荷額等の内訳(上位四分類)

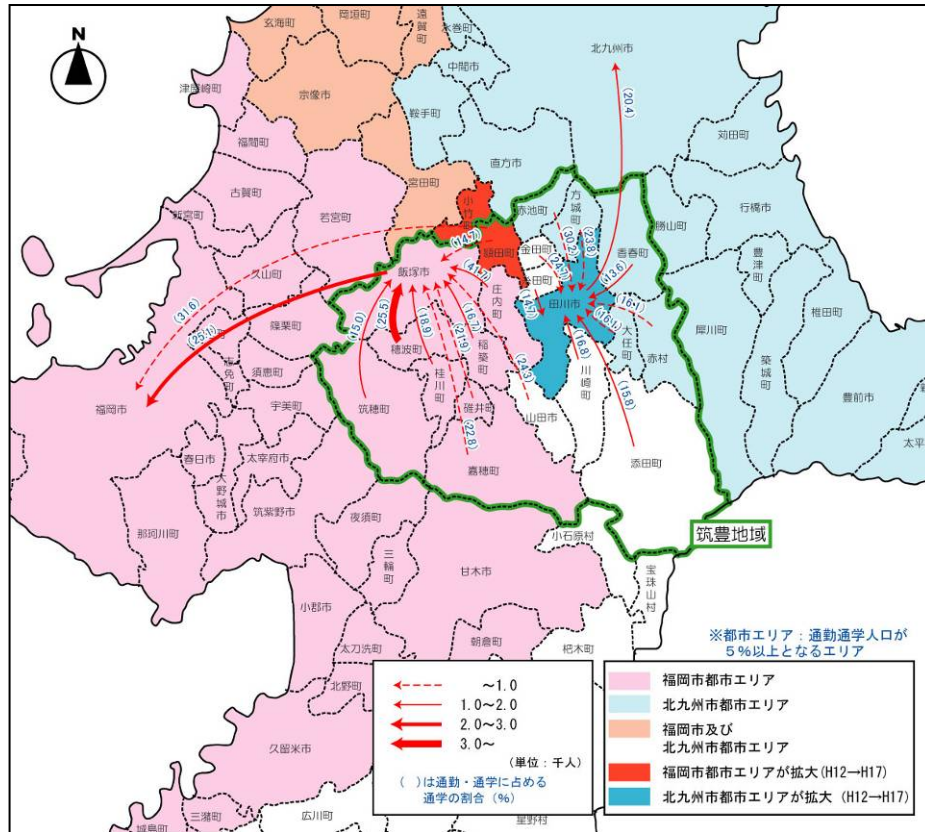
【飯塚市】		工業統計調査(単位:万円)			【田川市】		工業統計調査(単位:万円)		
順位	業種	H14	H17	H21	順位	業種	H14	H17	H21
1	食料品	2,932,519	3,565,850	3,281,915	1	窯業・土石	1,904,011	1,187,846	1,378,644
2	化学	-	-	2,239,704	2	食料品	1,114,328	1,013,692	1,279,807
3	窯業・土石	1,297,335	775,620	1,356,672	3	金属	240,043	253,268	343,839
4	プラスチック	917,173	1,088,746	1,339,190	4	繊維	156,526	251,624	147,388

※H18年3月合併後の市町村区分で集計

5) 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・北九州市都市エリアが拡大している。

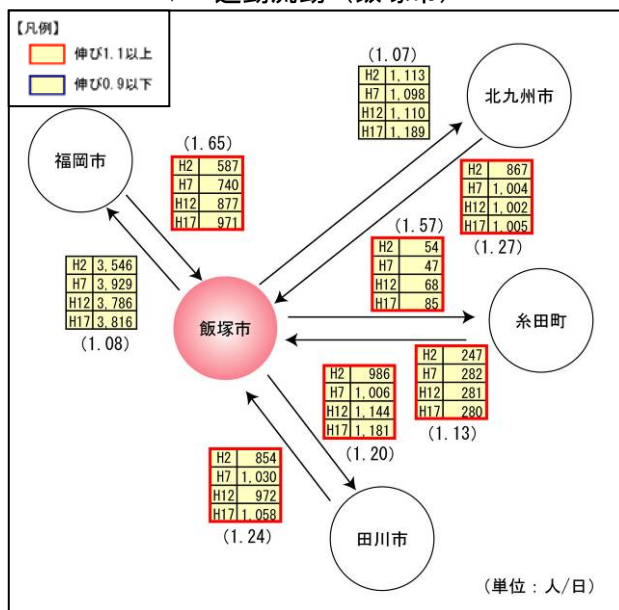
飯塚市においては、電子部品・デバイス製造業、電気機械器具製造業の好況により、また田川市においては、企業誘致及び国道201号沿線への郊外型店舗の出店により、田川市～飯塚市間の通勤者数が増加している。



▲ 筑豊地域における通勤・通学の状況 (H17)

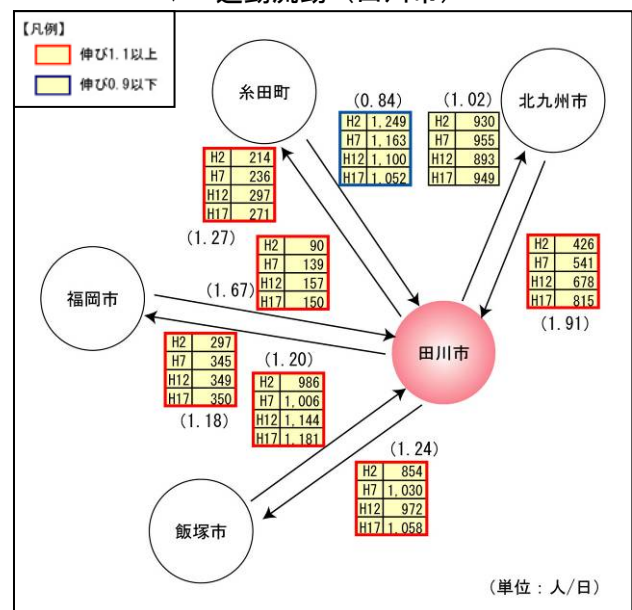
資料：国勢調査

▼ 通勤流動 (飯塚市)



※ 飯塚市内々を除く。

▼ 通勤流動 (田川市)



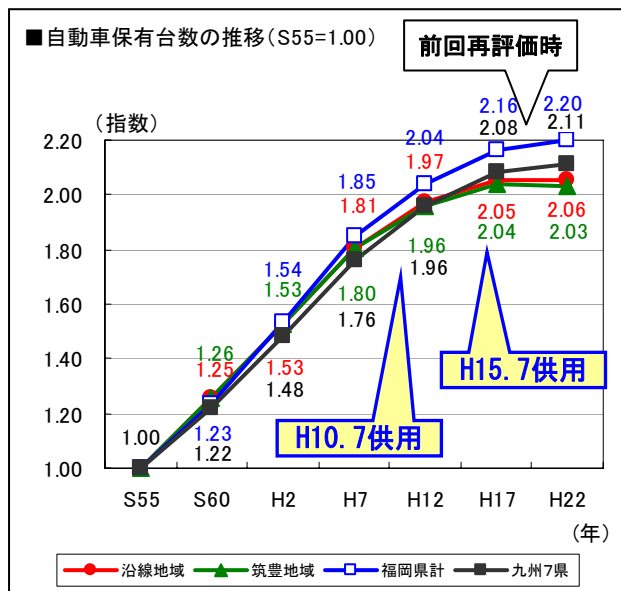
※ 田川市内々を除く。

資料：国勢調査

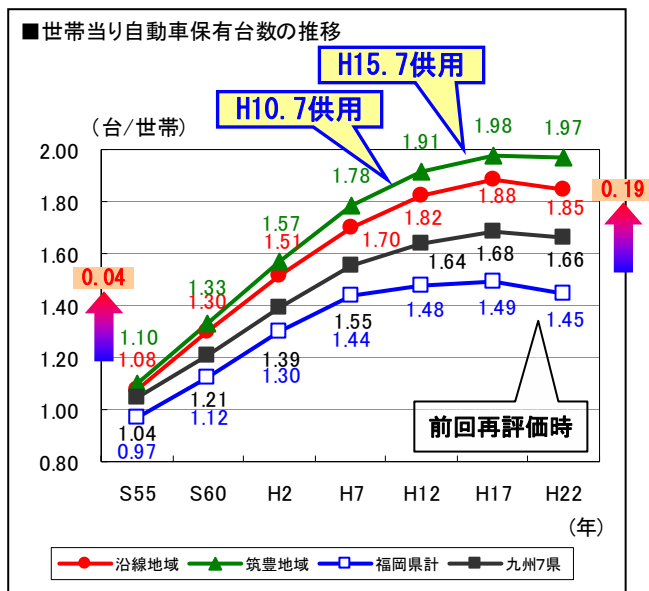
6) 自動車保有台数の推移

沿線・筑豊地域の自動車保有台数は増加傾向で推移していたものの、九州7県平均と同様、近年は停滞傾向に転じている。

沿線地域における一世帯当たりの自動車保有台数は約2台と高く、九州7県の差は0.04（S55年）から0.19（H22）へと広がり、沿線地域は自動車に依存した地域を形成していることが伺える。



▲ 自動車保有台数の推移



▲ 一世帯あたり自動車保有台数の推移

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

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
国勢調査(S55～H17) H22は速報値

自動車保有台数

	自動車保有台数 「九州の自動車保有台数統計資料」、「自動車保有車両数」、「軽自動車車両数」(単位:台)						
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
沿線地域	70,628	88,558	107,873	127,556	139,124	144,996	145,209
筑豊地域	124,847	157,023	190,901	224,896	244,436	254,625	253,812
福岡県計	1,386,579	1,709,437	2,130,844	2,564,259	2,831,214	2,995,542	3,052,906
九州7県	4,180,281	5,105,496	6,185,927	7,372,219	8,184,782	8,693,505	8,835,862

世帯数

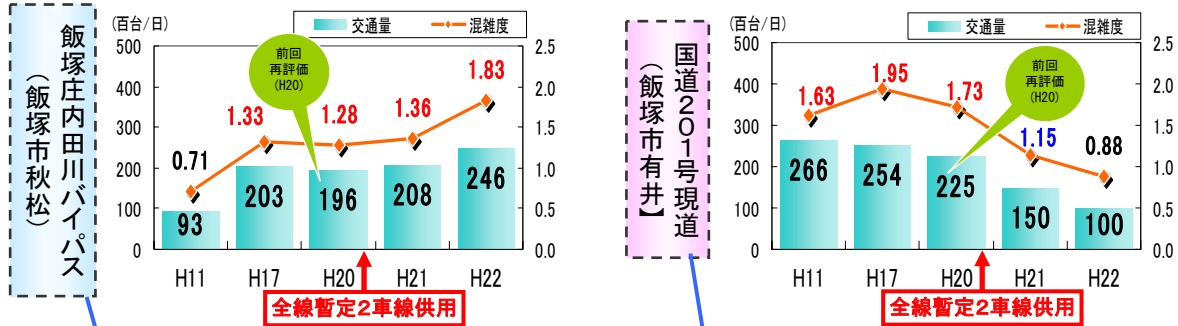
	世帯数 国勢調査 (単位:人)						
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
沿線地域	68,878	72,842	75,456	78,808	81,269	83,941	78,537
筑豊地域	119,827	126,900	129,980	134,733	138,982	143,344	128,962
福岡県計	1,413,740	1,535,128	1,639,234	1,776,105	1,922,863	2,044,970	2,110,880
九州7県	3,975,098	4,259,215	4,495,617	4,792,160	5,082,995	5,360,103	5,323,843

7) 飯塚庄内田川バイパスの段階的供用に伴う交通量の変化

①国道201号現道区間

全線暫定2車線供用により、交通負荷が大幅に減少するなど、バイパスのネットワーク効果が発現している。

・混雑度：1.73 ⇒ 0.88【H22】



資料：道路交通センサス、交通量調査結果 (H20年10月、H21年6月観測、H22年事務所観測値)
 ※ H20、H21は、12時間観測交通量に昼夜率を乗じて日交通量に換算

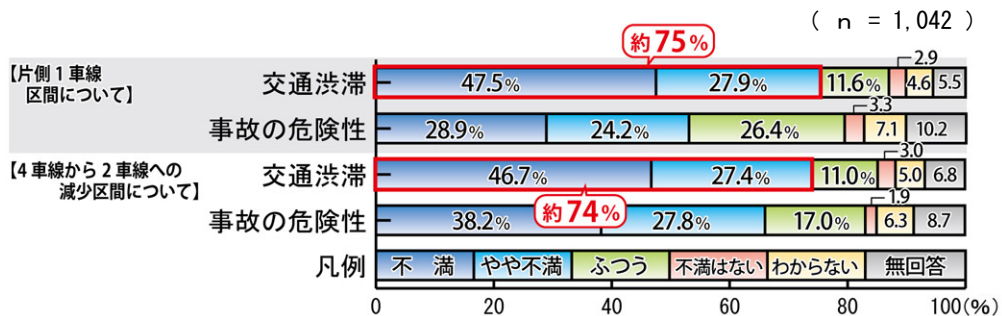
▲ 交通量・混雑度の推移

②飯塚庄内田川バイパス区間

交通量は増加傾向にあり、混雑度は1.83と高い状態が続いている。

また、住民アンケート結果においても、2車線区間や4車線から2車線への車線減少区間では交通渋滞に対する「不満」が高い。

以上のことから、依然として4車線化の必要性は高い。



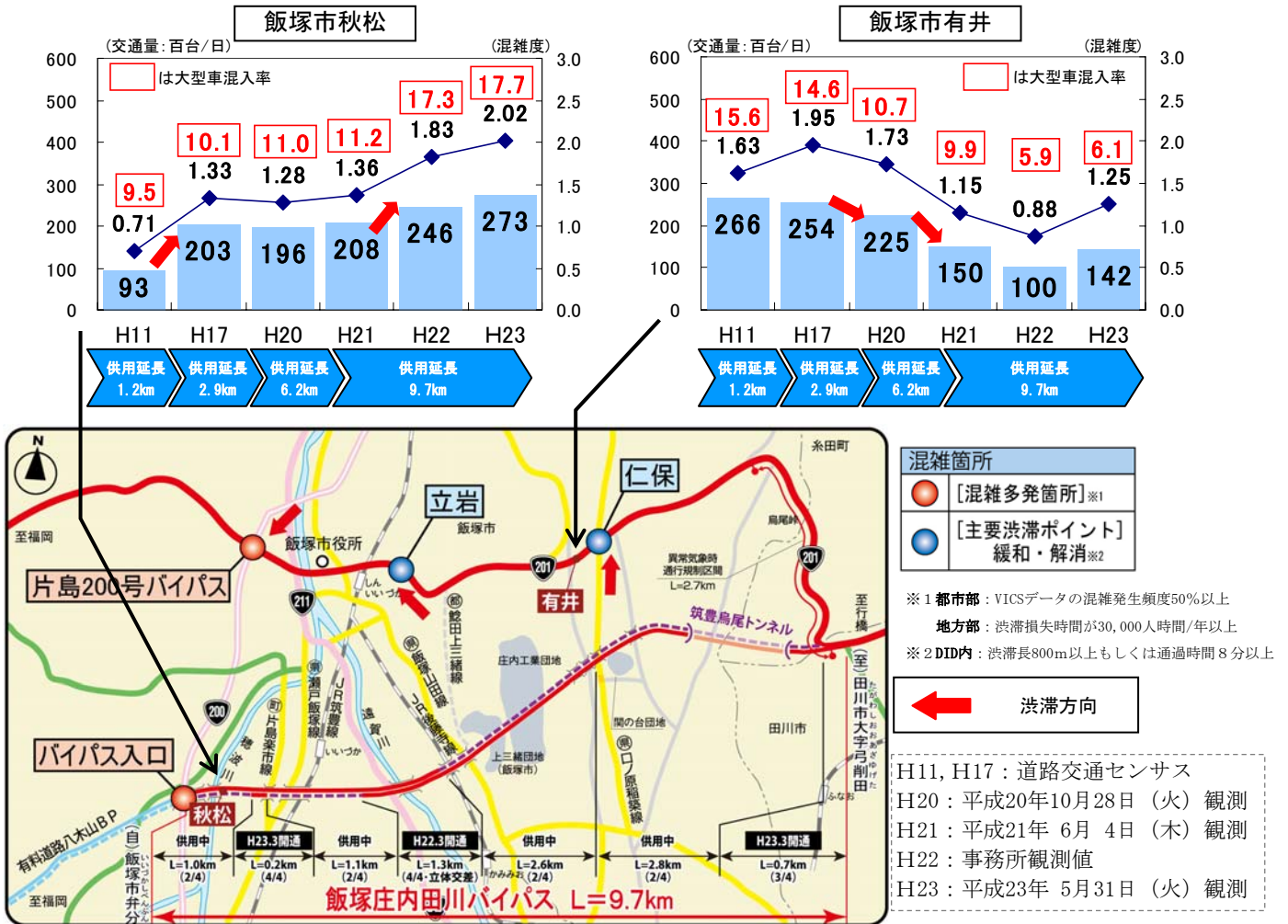
▲ 飯塚田川庄内バイパスの課題 (H23住民アンケート調査結果)

(2) 事業の効果・必要性

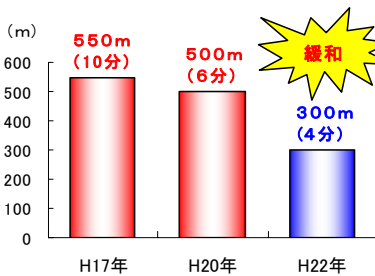
効果1：交通混雑の緩和（既に発現した効果）

走行性の高い飯塚庄内田川バイパスの供用により、主要渋滞ポイントの渋滞長が減少し、渋滞緩和が図られた。

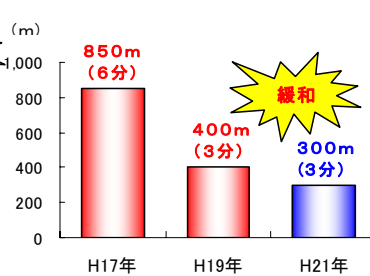
- 国道201号現道は、飯塚庄内田川バイパスの段階的な供用に伴い、大型車を中心とした利用交通量の転換が図られている。
- 平成21年3月の全線暫定供用により、片島200号バイパス交差点の混雑が緩和した他、主要渋滞ポイントである立岩交差点の混雑緩和、仁保交差点の混雑解消が図られている。



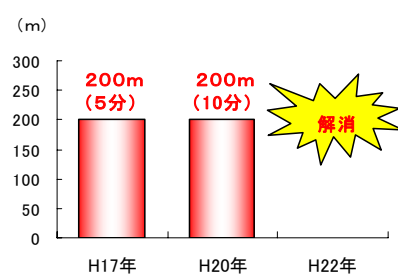
片島200号バイパス交差点



立岩交差点



仁保交差点



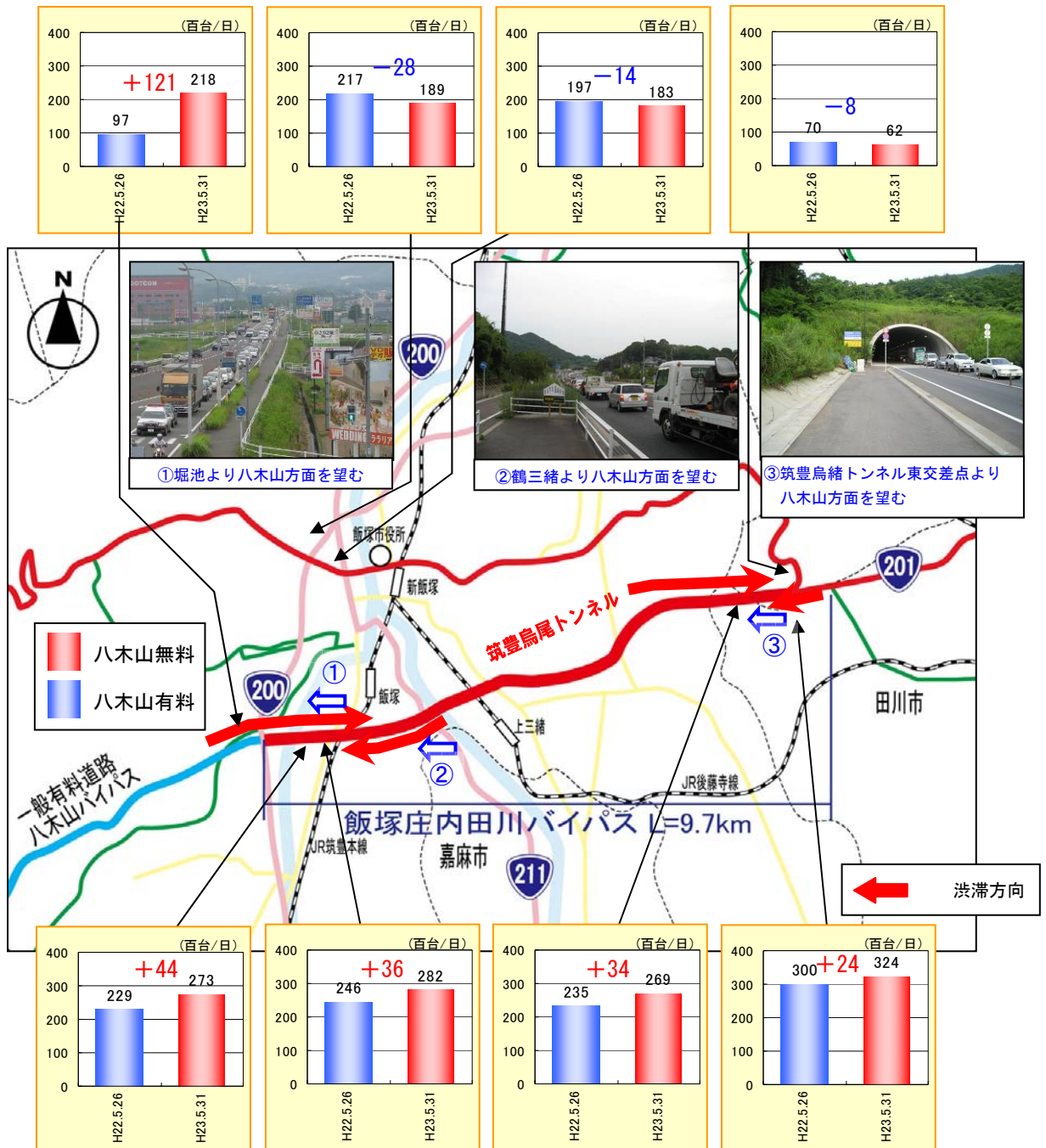
▲ 国道201号及び飯塚庄内田川バイパスの交通状況

H17：平成17年6月1日（火）観測、H19：平成19年5月16日（水）観測、H20：平成20年10月28日（火）観測
 H21：平成21年6月4日（木）観測、H22：平成22年5月26日（水）観測

効果1：交通混雑の緩和（今後期待される効果）

平成27年2月の八木山バイパス無料解放（予定）後は、並行道路からの交通転換により、事業区間に新たな渋滞が発生する。

- 高速道路無料化社会実験（平成22年6月28日～平成23年6月19日）により、並行する国道201号や周辺道路から無料の八木山バイパスに経路変更し、現道の交通量が800～2,800台/日減少した。
- 隣接する飯塚庄内田川バイパスの交通量が2,400～4,400台/日増加し、上り堀池交差点～鶴三緒橋間(写真②)、上り筑豊烏尾トンネル東交差点～見立入口交差点付近間、下り八木山バイパス～五穀神間(写真①)、下り筑豊烏尾トンネル西坑口～筑豊烏尾トンネル東交差点間(写真③)が混雑した。



注) 12時間観測交通量は昼夜率を乗じて日交通量に換算

効果1：交通混雑の緩和（今後期待される効果）

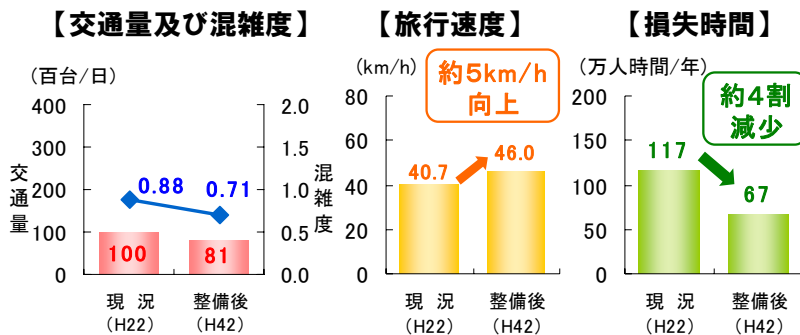
飯塚庄内田川バイパスの4車線化により、交通混雑が解消し、旅行速度の向上や損失時間の削減など幹線道路としての機能回復が期待される。

○飯塚庄内田川バイパスの全線暫定2車線供用（H21年3月）に伴い、並行する国道201号現道区間の交通混雑は緩和したが、バイパス区間に過度な交通負荷が集中している。



▲ 国道201号及び飯塚庄内田川バイパスの混雑状況

＜ 国道201号現道区間（飯塚市有井）の交通状況の変化 ＞



写真①：全線暫定2車線供用前



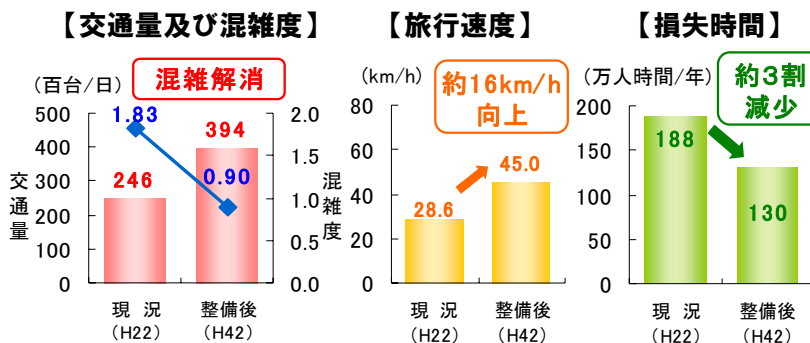
▲ 仁保交差点より糸田方面を望む〔H18年9月〕

写真②：全線暫定2車線供用後



▲ 仁保交差点より糸田方面を望む〔H21年4月〕

＜ 飯塚庄内田川バイパス（飯塚市秋松）の交通状況の変化 ＞



写真③：全線暫定2車線供用後



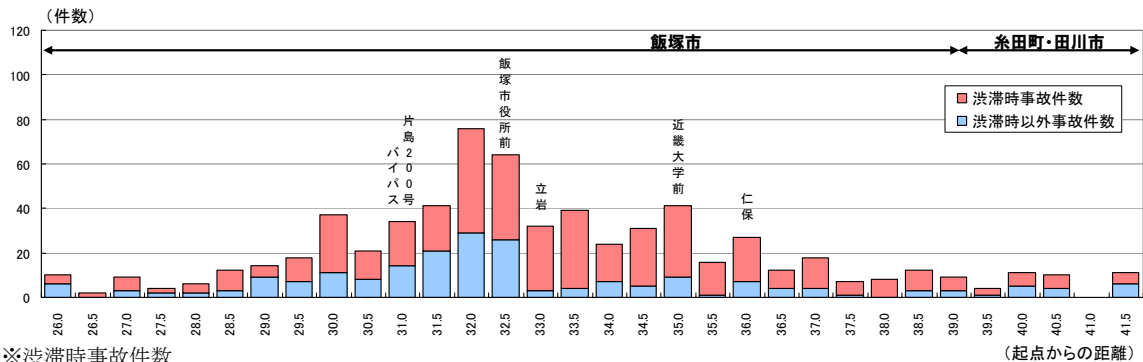
▲ 福岡方面より田川方面を望む〔H22年5月〕

現況) ・交通量・旅行速度：H22事務所観測値
 ・損失時間：H22損失時間(但し、BP値は交通量推計結果より試算)
 整備後) ・H42交通量推計結果

効果2：交通安全性の向上（既に発現した効果）

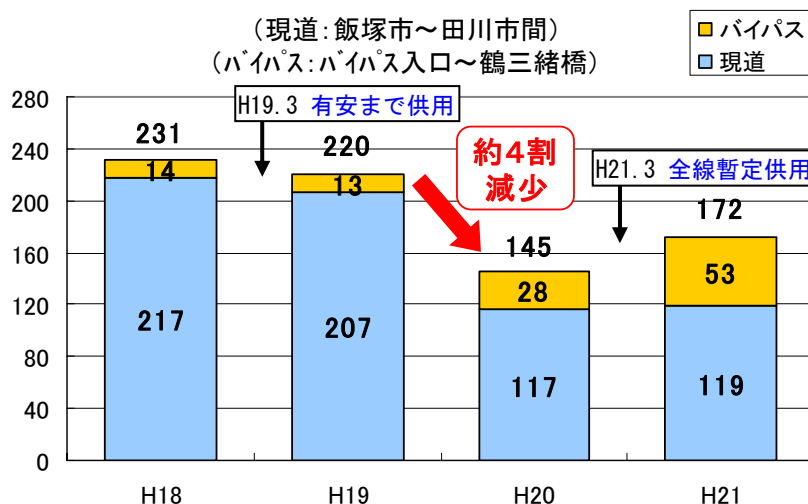
並行する国道201号（現道）の交通量が減少し、交通安全性が向上している。

- 国道201号沿道の飯塚市から田川市間の現道では、年間200件程度の交通事故が発生していたが、有安までの暫定2車線供用の周知により、事故件数が4割程度減少している。
- 全線暫定供用後も現道の交通事故は4割程度減少している。



※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、左折時、右折時」の事故類型別件数をカウント。
(H18～H21の合計)

▲ 国道201号の区間別交通事故発生件数



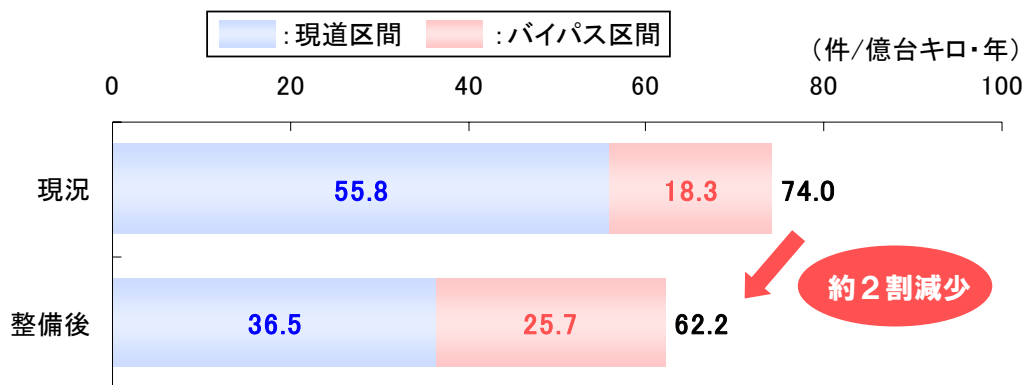
▲ 国道201号の交通事故発生状況の変化

資料：H18～H21事故マッチングデータ

効果2：交通安全性の向上（今後期待される効果）

並行する国道201号（現道）の交通量が減少し、飯塚市街地へ流入する通過交通が削減されることにより、交通安全性の向上が期待される。

- 飯塚庄内田川バイパスの整備により、並行する国道201号現道区間の交通転換が図られ、現道の死傷事故率は大幅に削減される。（55.8件/億台キロ ⇒ 36.5件/億台キロ（約3割削減））
- 一方、バイパス区間では利用交通量が増加することに伴い、死傷事故率も増加するが、現道区間と合わせた地域全体としては約2割の削減が図られる。



▲ 死傷事故率の変化

注) 現況値：H18～H21交通事故統合データ
整備後：H42交通量推計結果より試算



効果3：道路の信頼性の向上（通行止めリスクの回避）

国道201号では近年、通行止めが多発しているが、飯塚庄内田川バイパスの整備により通行止めに遭遇するリスクの低下が図られる。（迂回損失約4,000万円/日に相当）

- 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筑豊烏尾トンネルが整備され異常気象時の通行規制区間を回避し、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。

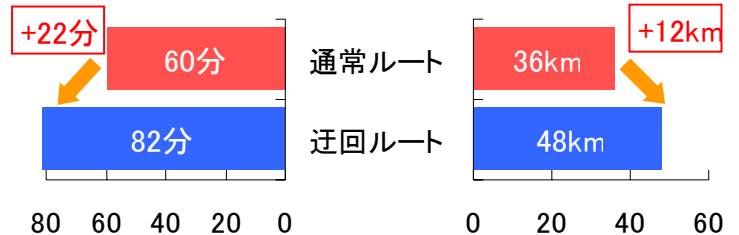


▲ 国道 201 号現道被災時の迂回ルート
〔鳴淵ダム入口（篠栗町）～清瀬橋（香春町）〕

■ 迂回損失の試算

【所要時間(分)】

【走行距離(km)】



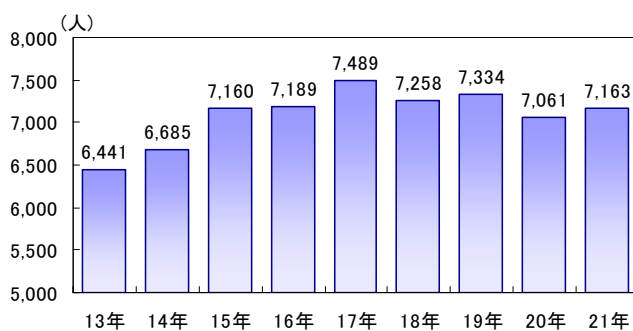
約 4,000 万円/日の迂回損失を削減!

※ 迂回損失は、迂回に伴う時間・距離の増加量を「H20年11月費用便益分析マニュアル」の原単位を基に試算

効果4：救急医療活動の支援

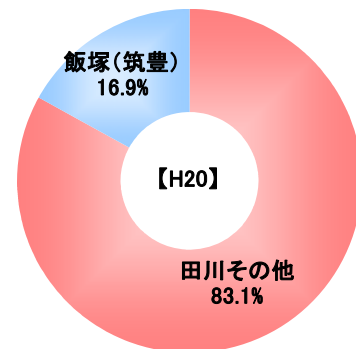
飯塚庄内田川バイパスの供用により、救急搬送の所要時間が短縮され、住民生活の安全・安心の向上が期待される。

- 田川地域における救急搬送件数は概ね7,000件程度で推移しており、そのうち第3次医療施設の「飯塚病院」への搬送は、約1,200件（約17%）を占める。
- 筑豊烏尾トンネル開通前では、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（筑豊烏尾トンネル）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している。



▲ 田川地域の搬送件数

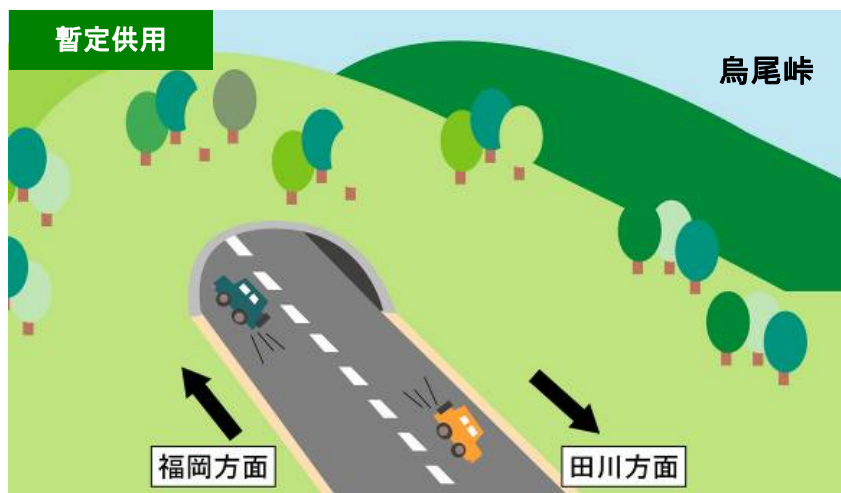
資料：田川消防本部提供資料



▲ 方面別救急搬送件数

資料：田川消防本部提供資料

●筑豊烏尾トンネル



全線暫定供用前

- ・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。
(田川地区消防本部ヒアリング)

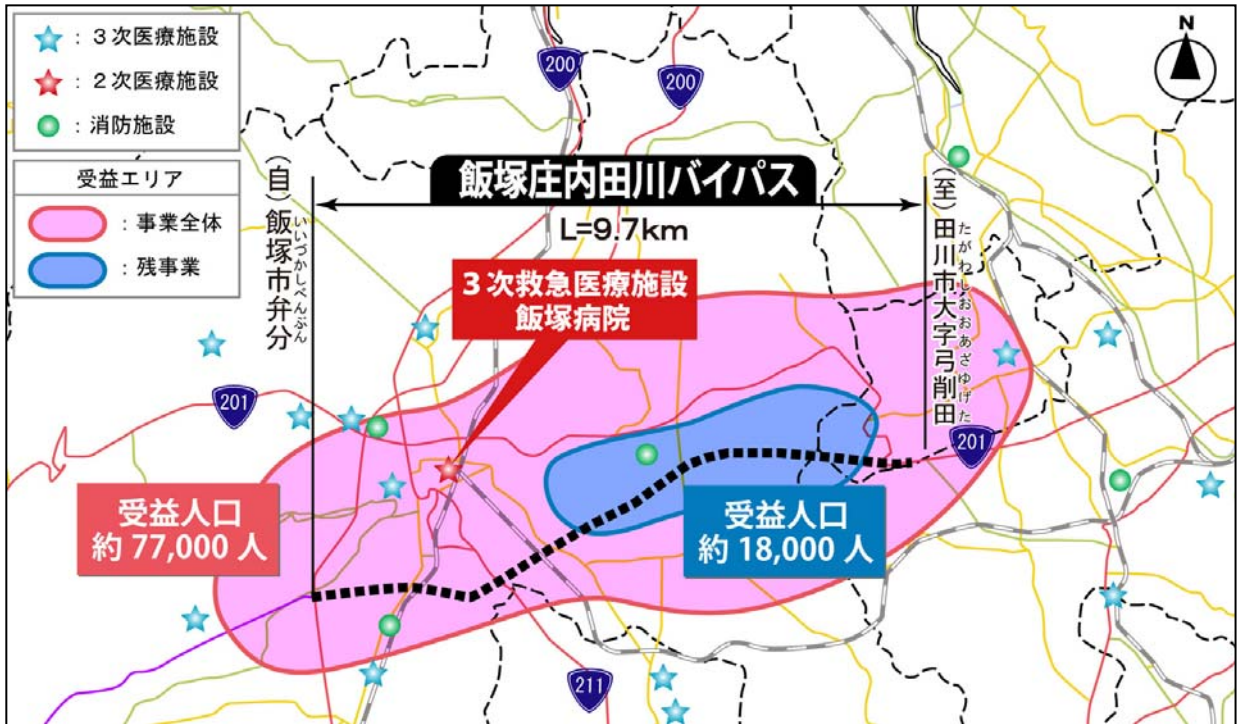
全線暫定供用後

- ・トンネル内は、一般車が路肩に寄ってもらっても追越しができない。トンネル区間を4車線化して緊急車両の通行確保を。
(田川地区消防本部ヒアリング)

■救急医療アクセス向上便益

【受益エリアと受益人口】

○飯塚庄内田川バイパスの整備により、沿線地域において「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設」までの救急搬送時間が短縮される。このことで、事業全体で約77,000人、残事業で約18,000人が救命率向上の恩恵を受ける。



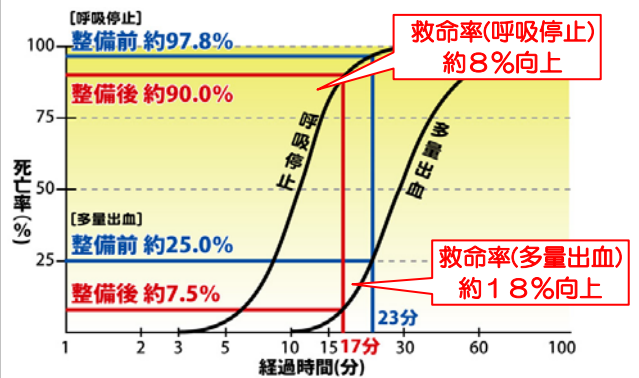
※受益エリアは、対象路線の整備により「消防署から現場」もしくは「現場から高次医療施設までの所要時間が1分以上短縮する地域を設定。

【所要時間短縮による救命率向上】

○事業全体では、第3次救急医療施設である飯塚病院から田川市（夏吉付近）までの到着時間が約6分短縮（約23分→約17分）することにより、救命率は呼吸停止で約8%、多量出血で約18%向上する。残事業では最大約2分短縮（約19分→約17分）し、救命率は呼吸停止で約4%、多量出血で約5%向上する。



▲ 所要時間短縮の例（事業全体）



▲ カーラー救命曲線と搬送時間短縮効果（事業全体）

資料：整備前（田川消防本部ヒアリング）、整備後（予測値）

飯塚庄内田川バイパスの供用による搬送時間の短縮により救われる人命価値（救急医療へのアクセス向上効果）の便益は、事業全体で*約63億円、残事業で*約7億円と試算される。

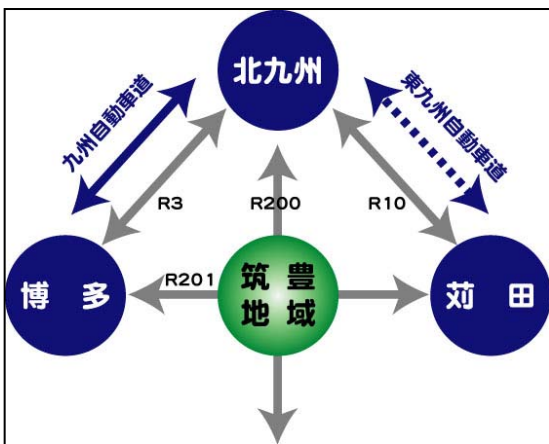
(※) は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

効果5：地域産業の支援

地域の産業を支える輸送において、輸送時間の短縮が図られることによるコスト縮減、産業支援及び地域活性化に貢献することが期待される。

- 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。

▼ 北部九州の産業トライアングル



▲ 飯塚庄内田川バイパスと工業団地位置

《立地決定の要因》

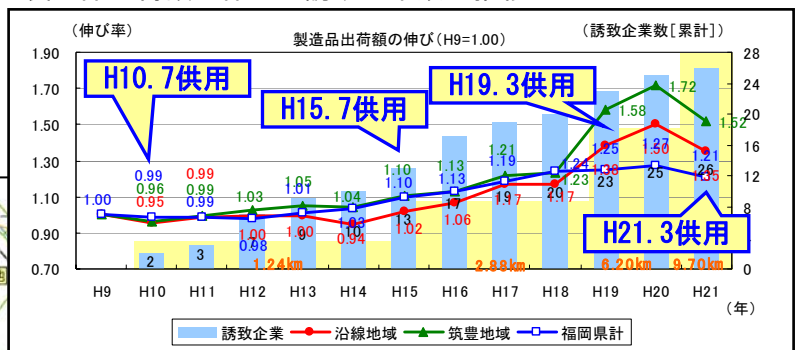
・福岡県の中心部に位置し、北九州市、福岡市へほぼ同時時間、また筑後、大分県へのアクセスにも優れている田川市は当社の物流センター建築に関してはベストの場所

[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》

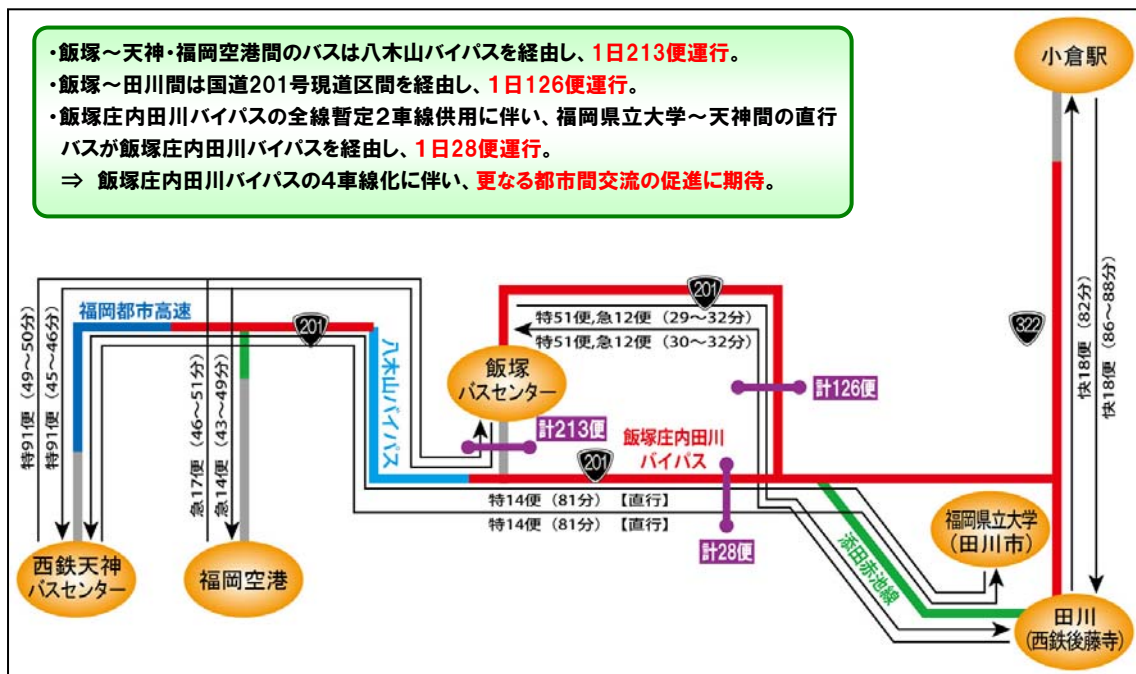
・鯉田工業団地(平成22年度分譲開始)、目尾工業団地(平成21年度分譲開始)が相次いで分譲を開始しており、地理的特性を活かして企業誘致を進めている。

[飯塚市ヒアリング]

効果6：地域間交流・連携の支援

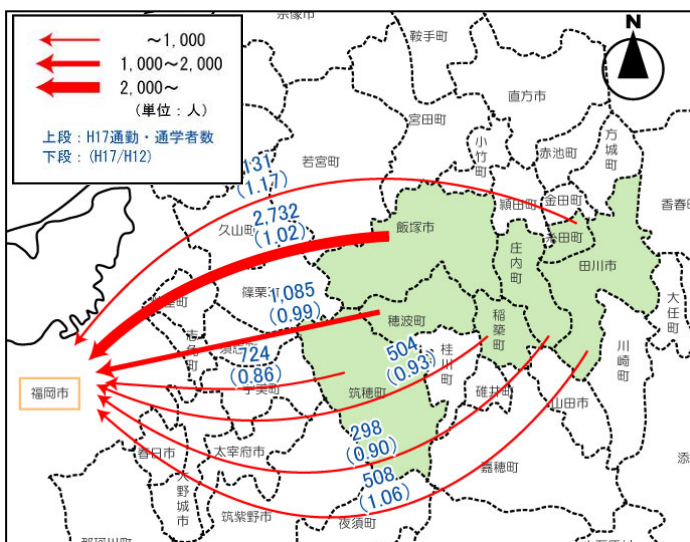
飯塚庄内田川バイパス供用により、福岡市の都市的サービスが享受されやすくなる他、筑豊地域内部の交流促進、周辺都市間の交流促進に寄与することが期待される。

- 国道201号現道区間を結ぶ都市間連結バスは飯塚市～福岡市間で213便/日、飯塚市～田川市間で126便/日が運行している。また、飯塚市周辺地域から福岡市への通勤・通学者数や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全線暫定2車線供用(H21年3月)に伴い、新たにバイパスルートを通過する福岡県立大学と西鉄天神バスセンターを結ぶ直行バスが28便/日運行している。
- 飯塚庄内田川バイパスの4車線化により、更に都市間所要時間の短縮が図ら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。

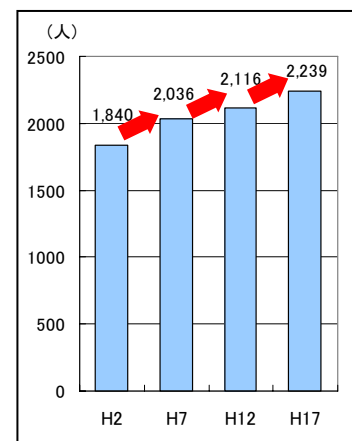


資料：西鉄時刻表（平成23年7月現在）

▲ 福岡・北九州と連結する都市間連結バス便数



▲ 福岡市への通勤・通学者数の推移



▲ 飯塚市～田川市間の通勤者数の推移

資料：国勢調査

効果7：観光振興の支援

飯塚庄内田川バイパス整備による移動時間の短縮や効率化が図られ、観光を中心とした筑豊地域の経済の活性化に貢献することが期待される。

○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



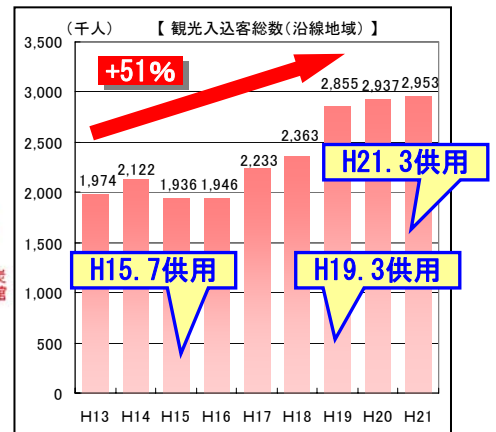
●旧伊藤伝右衛門邸（飯塚市）

・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。
 ・山本作兵衛の炭坑の記録画並びに記録文書がユネスコ世界記憶遺産に日本で始めて登録。筑豊の産業遺産としての輝きを増した。
 ・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。

[飯塚・田川商工会議所ヒアリング]



●田川市石炭・歴史博物館



沿線地域 飯塚市・田川市・糸田町

《道路利用者の声》

- ・福岡方面に行きやすくなった。
- ・全線開通後に、出かける機会が増えた。

[道の駅「いとだ」利用者アンケート調査]



●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

(3) 事業の投資効果

①事業の目的

飯塚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、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費用便益効果分析結果【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23年度			
供用年	平成27年度			
初年便益	10億円	1.4億円	0.55億円	12億円
基準年における 現在価値 (B)	272億円	43億円	8.0億円	323億円

2) 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成23年度		
単純合計	51億円	64億円	115億円
基準年における 現在価値 (C)	42億円	23億円	65億円

3) 評価指標の算定結果

費用便益比 (C/B)	B/C=5.0
-------------	---------

※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費用便益効果分析結果【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23年度			
供用年	平成10年度			
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)	1,554億円	329億円	86億円	1,969億円

2) 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成23年度		
単純合計	632億円	114億円	746億円
基準年における 現在価値 (C)	798億円	67億円	865億円

3) 評価指標の算定結果

費用便益比 (C/B)	B/C=2.3
-------------	---------

※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) 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
S44年度	都市計画決定 (S44.04.20)				
S56年度	事業化				
H01年度	用地着手				
H03年度	工事着手				
H05年度					都市計画決定 (H05.06.16)
H07年度					事業化
H10年度	飯塚バイパスと庄内田川バイパスを合併 (⇒ 飯塚庄内田川バイパス) 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				
H13年度					事業化
H14年度					事業化
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 飯塚市有安～田川市弓削田間 (11工区 L=3.5km) 暫定2車線供用 ※全線暫定2車線供用				
H21年度	H22.3 飯塚市五穀神～下三緒 (L=1.3km) 4車線供用、 上三緒第二団地入口交差点 (L=0.8km) の立体化				
H22年度	H23.3 筑豊烏尾トンネル東～見立入口間 (L=0.7km) 3車線供用、 堀池古川～堀池間 (L=0.2km) 4車線供用				
H23年度	飯塚市弁分～堀池古川間 (L=1.0km) 4車線供用予定				

②事業の進捗状況

項 目	全体事業費	H22年度末進捗	進捗率
事業費	約655億円	約593億円	約91%
うち用地補償費	約170億円	約169億円	約99%

③前回の評価時との比較

項目		前回評価時 (H20年度)	今回評価時 (H23年度)
延長		9.7km	9.7km
計画交通量		40,400台/日 50,300台/日 45,400台/日	35,200台/日 44,400台/日 39,400台/日
事業費 (現在価値化後)		約 635億円 (約704億円)	約 655億円 (約798億円)
B/C	残事業	6.0 = $\left[\frac{420\text{億円}}{71\text{億円}} \right]$	5.0 = $\left[\frac{323\text{億円}}{65\text{億円}} \right]$
	全事業	2.7 = $\left[\frac{1,972\text{億円}}{730\text{億円}} \right]$	2.3 = $\left[\frac{1,969\text{億円}}{865\text{億円}} \right]$

④事業費増額の理由

項目	前回評価時 (H20年度)	今回評価時 (H23年度)	変更内容	理由
事業費	約635億円	約655億円	約+20億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 切土法面補強の追加 【約+ 9 億円】 ・ 路床盛土の石灰処理の追加 【約+ 4 億円】 ・ 道路排水の流末処理対策の追加 【約+ 3 億円】 ・ 交通安全施設等の追加 【約+ 4 億円】

3. 事業進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

飯塚庄内田川バイパスの平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。

平成23年度は、残る飯塚市弁分～飯塚市堀池古川間（7工区L=1.0km）の4車線供用を目標に事業を進めている。

(2) 地域の協力体制

事業推進にあたっては、飯塚市に地元窓口の担当課を設置するなど地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。

表 地域の協力体制（期成会・協議会）

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	行橋市長	【 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、宮若市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、久山町、粕屋町、桂川町、小竹町、鞍手町、香春町、添田町、福智町、糸田町、川崎町、大任町、赤村、苅田町、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22年度】 5月：定期総会 7月：本省要望 8月：地整要望・福岡県要望 11月：本省要望 【平成23年度】 5月：定期総会 8月：本省要望・地整要望 福岡県要望
田川地域国道 整備促進期成会	S63.6.18	大任町長	【 1市6町1村 】 田川市、香春町、添田町、福智町、糸田町、川崎町、大任町、赤村 【 8商工会 】 田川商工会議所、豊前川崎商工会議所、香春町商工会、添田町商工会、糸田町商工会、大任町商工会、福智町商工会、赤村商工会	・飯塚庄内田川バイパスを含む国道201号全線、及び国道322号バイパスの整備促進について、毎年国土交通省及び各関係機関へ要望 【平成23年度】 6月：定期総会 7月：地整要望 8月：本省要望

○協力体制

名 称	協力内容
飯塚市	・飯塚庄内田川バイパスに関わる事務調整（地元対応及び地域情報窓口）
田川市	
糸田町	

(3) 環境・景観への取り組み状況

○歩車道境界の植栽

地域住民との調整により、交通騒音や排気ガス等の交通環境面や道路景観面に配慮して植樹帯を設置した。

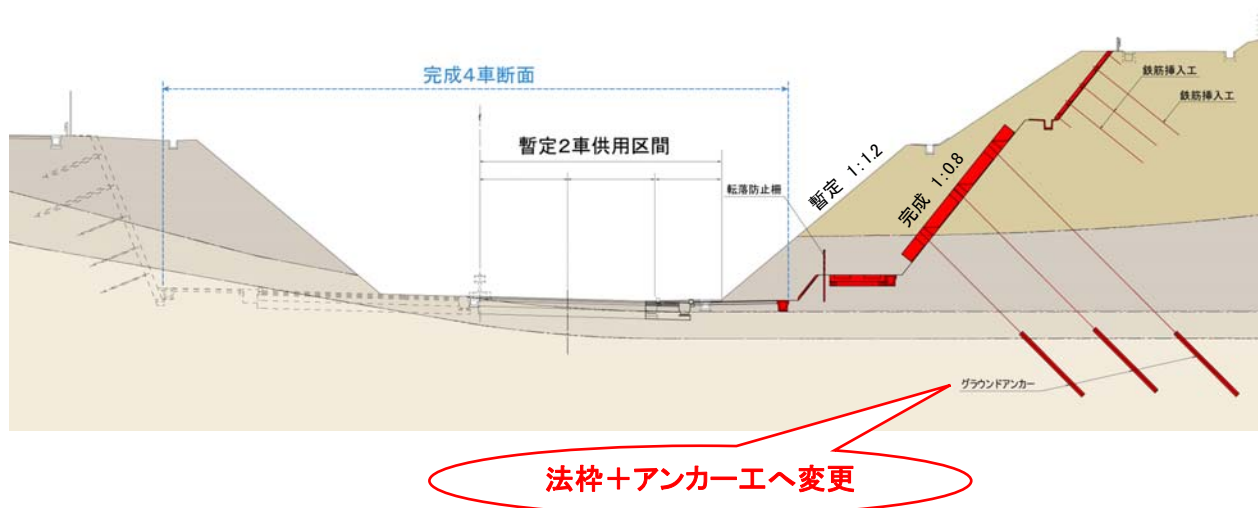


4. 事業費の変動要因

- ・事業費の見直し（主なもの：切土法面補強の追加 約9億円の増額）

2車線供用時においては、切土工事中に地質が悪いことが判明したため、通常の勾配よりも緩勾配にて施工。

その後、完成4車線の施工に対する検討を行ったところ、補強対策として、法枠+アンカー工が必要となったため、これを追加したもの。



5. コスト縮減や代替案立案等

○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。

【 具体的な取り組み状況 】

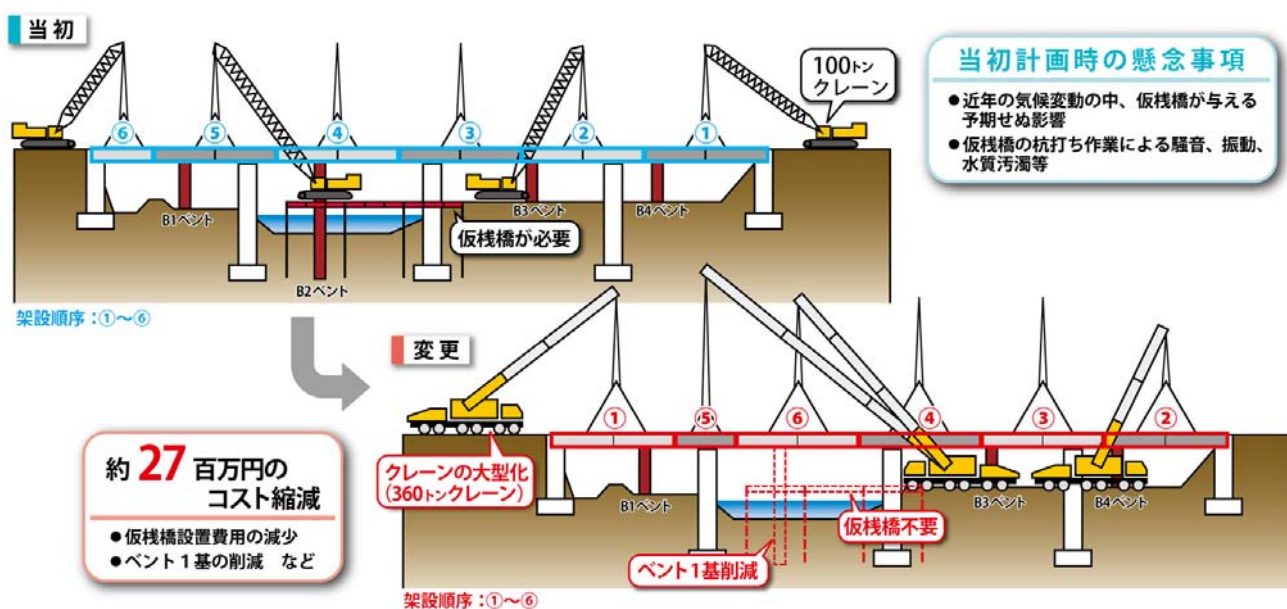
※穂波川橋における架設工法の変更

当初：河川低水敷に仮栈橋を設置し、100 t 吊クローラクレーンを使用して架設

変更：クレーンを大型化（360 t 吊油圧クレーン）、仮栈橋・ベント1基を削減

当初：約3,300万円

変更：約 600万円（▲約2,700万円）



○代替案立案

当該事業は、現在までに9.7km区間全線で暫定2車線供用し、そのうち1.2km区間が完成供用している。

市街地の渋滞緩和や異常気象時の通行規制区間を回避させるためには、現道拡幅ではなく別線（バイパス）としての整備が適当である。

6. 対応方針（原案）

【事業継続】

飯塚庄内田川バイパスでは、全線暫定2車線供用以降、交通量が増加傾向にあり、慢性的な交通混雑が生じている。

一方、並行する国道201号区間では、バイパスの2車線ネットワーク化により交通混雑は緩和したものの、異常気象時に通行止めが多発している。

そのため、バイパスを4車線化し十分な交通容量を確保することにより、混雑緩和や危険箇所回避など円滑な交通が確保される。

費用対効果も十分高い事業である。

事業進捗率は、事業費ベースで約91% [約593億円/約655億円]（平成22年度末）であり、そのうち用地進捗率は約99% [約169億円/約170億円] となっており、地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業執行が可能である。

よって、当該事業の完成供用に向けて、事業を継続することとしたい。

【卷末資料】

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 2.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,104億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 259億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 37%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	区間b (並行区間) について：(一般国道201号) 並行区間等の損失時間：117万人・時間/年 (一般国道201号) 並行区間等の損失削減率：4割削減 (一般国道201号) 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126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。
物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	国際コンテナ航路を有する苅田港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる (飯塚市～苅田港：66分⇒62分)
	<input checked="" type="checkbox"/> 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。

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <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100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 <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 checked="" 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以上の道路がない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断帯の役割を果たす 	<p>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。</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	<p>CO2排出削減量：14,022t/年(未整備)⇒整備後5,376t/年)</p> <p>(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：50t/年、排出削減率：8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：132t/年</p> <p>(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：8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：13t/年</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <input 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 <input checked="" 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 type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <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見込まれる 	<p>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。</p>

●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	飯塚庄内田川ハパス	9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,900~44,400	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23年度		
単純合計	632億円	114億円	746億円
うち残事業分	51億円	64億円	115億円
基準年における 現在価値 (C)	798億円	67億円	865億円
うち残事業分	42億円	23億円	65億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年度			
供用年	平成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)	1,554億円	329億円	86億円	1,969億円
うち残事業分	272億円	43億円	8.0億円	323億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	1,104 億円
経済的内部収益率（事業全体）	10 %
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	258 億円
経済的内部収益率（残事業）	37 %

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	29,900～39,400	±10%	4.3 ～ 5.7
事業費	51億円	±10%	4.7 ～ 5.3
事業期間	8年	±20%	4.7 ～ 5.1

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) : 2.5km	交通量	[台/日]	0.00	36,900	
	走行時間	[分]	0.00	3.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	22	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 7.2km	交通量	[台/日]	0.00	35,500	
	走行時間	[分]	0.00	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	63	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	19,300	7,800
		走行時間	[分]	18	14
		走行時間費用	[億円/年]	61	23
	国道322号 32.6km	交通量	[台/日]	12,400	9,900
		走行時間	[分]	54	51
		走行時間費用	[億円/年]	131	97
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	13,500	8,500
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	60	36
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	30,700	27,100
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	160	138
	(一)下山田碓井線 10.3km	交通量	[台/日]	12,500	7,500
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	37	21
③その他道路合計: 3,446.4km	走行時間費用	[億円/年]	10,092	10,087	
			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: 3,540.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,541	10,487	53



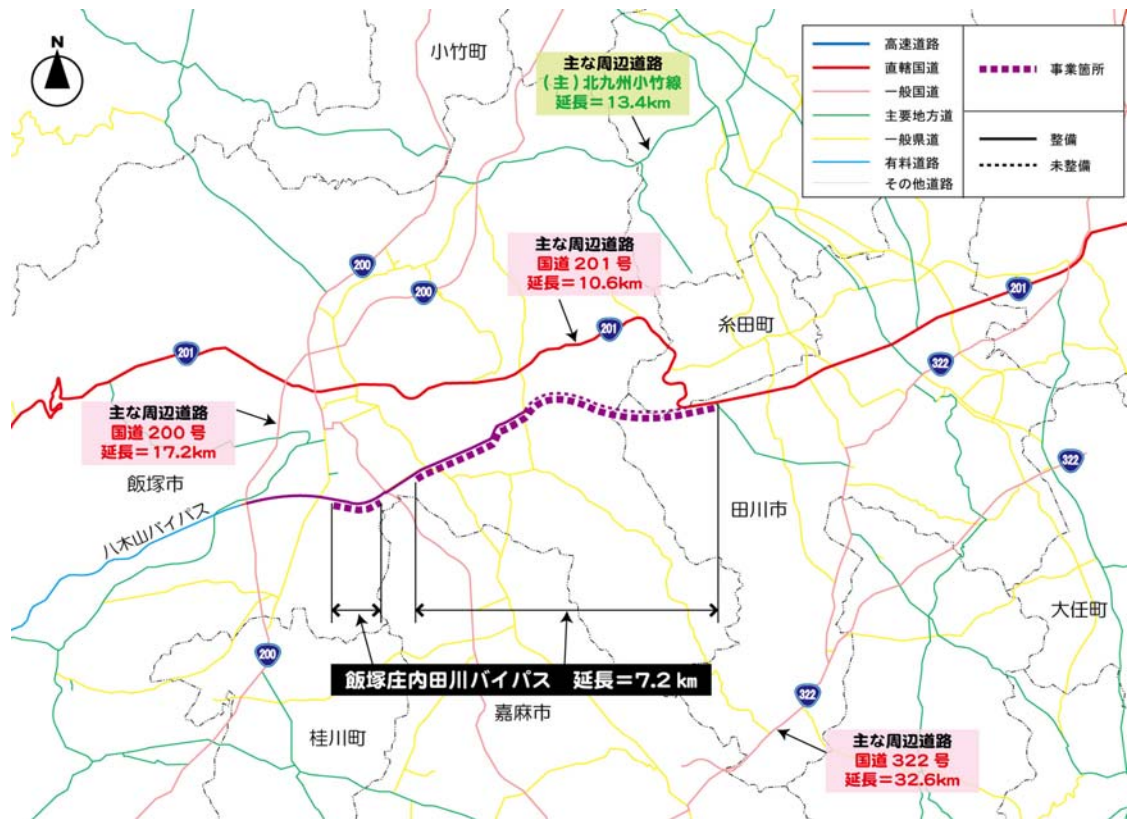
交通状況の変化

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) : 2.5km	交通量	[台/日]	25,600	36,900	
	走行時間	[分]	3.3	3.3	
	走行時間費用	[億円/年]	15	22	
①新設・改築道路 飯塚庄内田川バイパス (残事業区間) : 7.2km	交通量	[台/日]	21,000	35,500	
	走行時間	[分]	11	9.6	
	走行時間費用	[億円/年]	46	63	
②主な周辺道路	現道(国道201号) : 10.6km	交通量	[台/日]	13,300	7,800
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	38	23
	国道322号 32.6km	交通量	[台/日]	11,000	9,900
		走行時間	[分]	52	51
		走行時間費用	[億円/年]	110	97
	(主)北九州小竹線 13.4km	交通量	[台/日]	9,000	8,500
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	38	36
	国道200号 17.2km	交通量	[台/日]	28,600	27,100
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	146	138
③その他道路合計: 3,456.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,109	10,108	
			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: 3,540.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,503	10,487	15



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23年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ()	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日	
		考慮した理由を記載	
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"/>
		その他()	
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"/>		

事業名：国道201号 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	<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 checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費(過去3年間:H19~H21)に基づく	
		雪寒費	積雪地域または寒冷地域である
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)

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	現在単価	単純単価	現在単価
				0.31	9.7	3.01	
-17年目	S 56	3.2434	88.6	0.20	0.66		
-16年目	S 57	3.1187	89.6	0.12	0.38		
-15年目	S 58	2.9987	90.5	0.10	0.30		
-14年目	S 59	2.8834	92.3	0.00	0.00		
-13年目	S 60	2.7725	93.0	0.10	0.27		
-12年目	S 61	2.6658	94.6	0.10	0.25		
-11年目	S 62	2.5633	94.4	0.20	0.49		
-10年目	S 63	2.4647	94.9	0.50	1.17		
-9年目	H 1	2.3699	97.4	0.99	2.17		
-8年目	H 2	2.2788	99.6	5.19	10.68		
-7年目	H 3	2.1911	102.0	9.65	18.66		
-6年目	H 4	2.1068	103.4	8.62	15.82		
-5年目	H 5	2.0258	103.7	9.21	16.20		
-4年目	H 6	1.9479	103.6	11.17	18.91		
-3年目	H 7	1.8730	103.0	20.88	34.17		
-2年目	H 8	1.8009	102.4	21.76	34.45		
-1年目	H 9	1.7317	103.4	19.10	28.78		
供用開始年次	H 10	1.6651	102.8	33.14	48.31	0.28	0.41
1年目	H 11	1.6010	101.3	32.88	46.76	0.28	0.40
2年目	H 12	1.5395	99.7	36.04	50.09	0.28	0.39
3年目	H 13	1.4802	98.4	48.91	66.22	0.28	0.38
4年目	H 14	1.4233	96.6	63.50	84.21	0.28	0.37
5年目	H 15	1.3686	95.4	36.71	47.40	0.66	0.85
6年目	H 16	1.3159	94.4	24.33	30.52	0.66	0.83
7年目	H 17	1.2653	93.2	29.74	36.34	0.66	0.81
8年目	H 18	1.2167	92.5	45.49	53.85	0.66	0.78
9年目	H 19	1.1699	91.7	51.40	59.01	1.42	1.63
10年目	H 20	1.1249	91.2	35.58	39.50	1.42	1.58
11年目	H 21	1.0816	90.0	19.33	20.91	2.22	2.40
12年目	H 22	1.0400	90.0	8.20	8.53	2.31	2.40
13年目	H 23	1.0000	90.0	7.62	7.62	2.31	2.31
14年目	H 24	0.9615	90.0	5.52	5.31	2.40	2.31
15年目	H 25	0.9246	90.0	5.05	4.67	2.40	2.22
16年目	H 26	0.8890	90.0	3.86	3.43	2.40	2.13
17年目	H 27	0.8548	90.0	3.33	2.85	2.59	2.21
18年目	H 28	0.8219	90.0	4.29	3.52	2.59	2.13
19年目	H 29	0.7903	90.0	11.43	9.03	2.59	2.05
20年目	H 30	0.7599	90.0	13.33	10.13	2.59	1.97
21年目	H 31	0.7307	90.0	4.34	3.17	2.59	1.89
22年目	H 32	0.7026	90.0			2.86	2.01
23年目	H 33	0.6756	90.0			2.86	1.93
24年目	H 34	0.6496	90.0			2.86	1.86
25年目	H 35	0.6246	90.0			2.86	1.79
26年目	H 36	0.6006	90.0			2.86	1.72
27年目	H 37	0.5775	90.0			2.86	1.65
28年目	H 38	0.5553	90.0			2.86	1.59
29年目	H 39	0.5339	90.0			2.86	1.53
30年目	H 40	0.5134	90.0			2.86	1.47
31年目	H 41	0.4936	90.0			2.86	1.41
32年目	H 42	0.4746	90.0			2.86	1.36
33年目	H 43	0.4564	90.0			2.86	1.31
34年目	H 44	0.4388	90.0			2.86	1.26
35年目	H 45	0.4220	90.0			2.86	1.21
36年目	H 46	0.4057	90.0			2.86	1.16
37年目	H 47	0.3901	90.0			2.86	1.12
38年目	H 48	0.3751	90.0			2.86	1.07
39年目	H 49	0.3607	90.0			2.86	1.03
40年目	H 50	0.3468	90.0			2.86	0.99
41年目	H 51	0.3335	90.0			2.86	0.95
42年目	H 52	0.3207	90.0			2.86	0.92
43年目	H 53	0.3083	90.0			2.86	0.88
44年目	H 54	0.2965	90.0			2.86	0.85
45年目	H 55	0.2851	90.0			2.86	0.82
46年目	H 56	0.2741	90.0			2.86	0.78
47年目	H 57	0.2636	90.0			2.86	0.75
48年目	H 58	0.2534	90.0			2.86	0.72
49年目	H 59	0.2437	90.0	-109.61	-26.71	2.86	0.70
合計				522.30	798.03	113.95	67.29
単純事業費計				631.91		113.95	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名：国道201号 飯塚庄内田川バイパス(残事業)					維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
					0.20	7.2	1.44
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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-3年目	H 24	0.9615	90.0	5.52	5.31		
-2年目	H 25	0.9246	90.0	5.05	4.67		
-1年目	H 26	0.8890	90.0	3.86	3.43		
供用開始年次	H 27	0.8548	90.0	3.33	2.85	0.48	0.41
1年目	H 28	0.8219	90.0	4.29	3.53	0.48	0.39
2年目	H 29	0.7903	90.0	11.43	9.03	0.48	0.38
3年目	H 30	0.7599	90.0	13.33	10.14	0.48	0.36
4年目	H 31	0.7307	90.0	4.34	3.17	0.48	0.35
5年目	H 32	0.7026	90.0			1.37	0.96
6年目	H 33	0.6756	90.0			1.37	0.93
7年目	H 34	0.6496	90.0			1.37	0.89
8年目	H 35	0.6246	90.0			1.37	0.86
9年目	H 36	0.6006	90.0			1.37	0.82
10年目	H 37	0.5775	90.0			1.37	0.79
11年目	H 38	0.5553	90.0			1.37	0.76
12年目	H 39	0.5339	90.0			1.37	0.73
13年目	H 40	0.5134	90.0			1.37	0.70
14年目	H 41	0.4936	90.0			1.37	0.68
15年目	H 42	0.4746	90.0			1.37	0.65
16年目	H 43	0.4564	90.0			1.37	0.63
17年目	H 44	0.4388	90.0			1.37	0.60
18年目	H 45	0.4220	90.0			1.37	0.58
19年目	H 46	0.4057	90.0			1.37	0.56
20年目	H 47	0.3901	90.0			1.37	0.53
21年目	H 48	0.3751	90.0			1.37	0.51
22年目	H 49	0.3607	90.0			1.37	0.49
23年目	H 50	0.3468	90.0			1.37	0.48
24年目	H 51	0.3335	90.0			1.37	0.46
25年目	H 52	0.3207	90.0			1.37	0.44
26年目	H 53	0.3083	90.0			1.37	0.42
27年目	H 54	0.2965	90.0			1.37	0.41
28年目	H 55	0.2851	90.0			1.37	0.39
29年目	H 56	0.2741	90.0			1.37	0.38
30年目	H 57	0.2636	90.0			1.37	0.36
31年目	H 58	0.2534	90.0			1.37	0.35
32年目	H 59	0.2437	90.0			1.37	0.33
33年目	H 60	0.2343	90.0			1.37	0.32
34年目	H 61	0.2253	90.0			1.37	0.31
35年目	H 62	0.2166	90.0			1.37	0.30
36年目	H 63	0.2083	90.0			1.37	0.29
37年目	H 64	0.2003	90.0			1.37	0.27
38年目	H 65	0.1926	90.0			1.37	0.26
39年目	H 66	0.1852	90.0			1.37	0.25
40年目	H 67	0.1780	90.0			1.37	0.24
41年目	H 68	0.1712	90.0			1.37	0.23
42年目	H 69	0.1646	90.0			1.37	0.23
43年目	H 70	0.1583	90.0			1.37	0.22
44年目	H 71	0.1522	90.0			1.37	0.21
45年目	H 72	0.1463	90.0			1.37	0.20
46年目	H 73	0.1407	90.0			1.37	0.19
47年目	H 74	0.1353	90.0			1.37	0.19
48年目	H 75	0.1301	90.0			1.37	0.18
49年目	H 76	0.1251	90.0	-0.12	-0.02	1.37	0.17
				51.03	42.11	64.05	22.64
				51.15		64.05	

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(事業全体)

年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ロー)			GDP デフレーター	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)			
	乗用車種	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	乗用車種	小型貨物	普通貨物	③	現在価値 ③×(A)	現在価値 ①×(A) ²	現在価値 ①×(A) ³
H10	1.04173	0.98391	1.02227	102.3	1.6651	6.96	2.14	1.57	10.67	15.55	4.41	1.12	1.10	9.66	6.63	9.66	18.45	26.89
H11	1.01320	0.98891	1.00530	101.3	1.6010	7.25	2.11	1.54	10.90	15.50	4.59	1.10	1.08	9.63	6.77	9.63	18.85	26.81
H12	1.01303	0.98879	1.00530	99.7	1.5395	7.35	2.09	1.52	10.96	15.23	4.65	1.09	1.07	9.46	6.81	9.46	18.96	26.34
H13	1.01286	0.98866	1.00527	98.4	1.4802	7.45	2.07	1.50	11.02	14.92	4.71	1.08	1.06	9.27	6.85	9.27	19.07	25.81
H14	1.01270	0.98853	1.00524	96.6	1.4233	7.55	2.05	1.48	11.08	14.69	4.77	1.07	1.05	9.14	6.89	9.14	19.18	25.43
H15	1.01254	0.98840	1.00522	95.4	1.3666	14.98	3.10	2.72	20.80	26.85	5.58	1.06	1.26	10.70	7.90	10.70	30.48	39.35
H16	1.01238	0.98826	1.00519	94.4	1.3159	15.17	3.06	2.69	20.92	26.25	5.65	1.05	1.25	9.97	7.95	9.97	30.66	38.47
H17	1.01222	0.98812	1.00516	93.2	1.2653	15.36	3.02	2.66	21.04	25.71	5.72	1.04	1.24	9.00	7.77	9.00	30.84	37.68
H18	1.01206	0.98798	1.00513	92.5	1.2167	15.32	3.00	2.65	20.97	24.82	5.71	1.03	1.24	8.95	7.98	8.95	30.74	36.30
H19	1.01190	0.98784	1.00510	91.7	1.1699	28.45	5.19	1.69	35.18	40.39	6.92	1.25	0.65	8.82	10.13	1.35	45.35	52.07
H20	1.01174	0.98770	1.00507	91.2	1.1249	28.38	5.15	1.53	35.06	38.92	6.90	1.24	0.65	8.79	10.13	1.35	45.20	50.18
H21	1.01158	0.98756	1.00504	90.0	1.0816	39.18	9.68	8.20	57.06	61.72	8.37	2.07	3.14	13.58	14.69	2.20	78.84	78.79
H22	1.01142	0.98742	1.00501	90.0	1.0400	40.93	9.68	9.03	59.64	62.03	8.39	1.97	3.28	13.64	14.19	2.67	78.79	79.00
H23	1.01126	0.98728	1.00498	90.0	1.0000	40.83	9.60	9.00	59.43	59.43	8.37	1.95	3.27	13.59	13.59	2.66	75.68	75.68
H24	1.01110	0.98714	1.00495	90.0	0.9615	43.79	9.97	8.88	62.64	60.23	8.59	1.97	3.22	13.78	13.25	2.91	79.33	76.28
H25	1.01094	0.98700	1.00492	90.0	0.9246	43.68	9.89	8.85	62.42	57.71	8.57	1.95	3.21	13.73	12.69	2.90	79.05	73.08
H26	1.01078	0.98686	1.00489	90.0	0.8890	43.57	9.81	8.82	62.20	55.30	8.55	1.93	3.20	13.68	12.16	2.89	78.77	70.03
H27	1.01062	0.98672	1.00486	90.0	0.8548	48.22	11.75	10.36	70.33	60.12	5.11	1.40	2.57	13.98	7.76	3.18	82.59	70.60
H28	1.01046	0.98658	1.00483	90.0	0.8219	48.10	11.65	10.32	70.07	57.59	5.10	1.39	2.56	13.91	7.44	3.17	82.29	67.64
H29	1.01030	0.98644	1.00480	90.0	0.7903	47.98	11.55	10.28	69.81	55.17	5.09	1.38	2.55	13.84	7.13	3.16	81.99	64.80
H30	1.01014	0.98630	1.00477	90.0	0.7599	47.86	11.45	10.24	69.55	52.85	5.08	1.37	2.54	13.77	6.83	3.15	81.69	62.07
H31	1.01000	0.98616	1.00474	90.0	0.7307	47.74	11.35	10.20	69.29	50.53	5.07	1.36	2.53	13.70	6.55	3.14	81.39	59.47
H32	1.00986	0.98602	1.00471	90.0	0.7026	35.63	11.55	11.14	58.32	40.97	4.54	1.64	2.94	13.61	6.41	3.25	80.69	49.66
H33	1.00972	0.98588	1.00468	90.0	0.6756	35.56	11.45	11.12	58.14	38.28	4.53	1.63	2.94	13.54	6.15	3.24	80.42	47.62
H34	1.00958	0.98574	1.00465	90.0	0.6496	35.49	11.35	11.10	57.96	37.65	4.52	1.62	2.94	13.47	5.90	3.23	80.15	45.65
H35	1.00944	0.98560	1.00462	90.0	0.6246	35.42	11.25	11.11	57.78	36.09	4.51	1.61	2.94	13.40	5.66	3.22	80.00	43.76
H36	1.00930	0.98546	1.00459	90.0	0.6006	35.35	11.15	11.09	57.60	34.59	4.50	1.60	2.94	13.33	5.43	3.21	80.00	41.95
H37	1.00916	0.98532	1.00456	90.0	0.5775	35.28	11.05	11.07	57.42	33.16	4.49	1.59	2.94	13.26	5.21	3.20	80.00	40.22
H38	1.00902	0.98518	1.00453	90.0	0.5553	35.21	10.95	11.08	57.24	31.78	4.48	1.58	2.94	13.19	5.00	3.19	80.00	38.55
H39	1.00888	0.98504	1.00450	90.0	0.5339	35.14	10.85	11.07	57.06	30.46	4.47	1.57	2.94	13.12	4.79	3.18	80.00	36.95
H40	1.00874	0.98490	1.00447	90.0	0.5134	35.07	10.75	11.06	56.88	29.20	4.46	1.56	2.94	13.05	4.60	3.17	80.00	35.43
H41	1.00860	0.98476	1.00444	90.0	0.4936	35.00	10.65	11.05	56.70	27.99	4.45	1.55	2.94	12.98	4.41	3.16	80.00	33.96
H42	1.00846	0.98462	1.00441	90.0	0.4746	34.93	10.55	11.04	56.52	26.82	4.44	1.54	2.94	12.91	4.22	3.15	80.00	32.54
H43	1.00832	0.98448	1.00438	90.0	0.4564	34.86	10.45	11.03	56.34	25.69	4.43	1.53	2.94	12.84	4.03	3.14	80.00	31.17
H44	1.00818	0.98434	1.00435	90.0	0.4388	34.79	10.35	11.02	56.16	24.59	4.42	1.52	2.94	12.77	3.84	3.13	80.00	29.84
H45	1.00804	0.98420	1.00432	90.0	0.4220	34.72	10.25	11.01	55.98	23.52	4.41	1.51	2.94	12.70	3.65	3.12	80.00	28.55
H46	1.00790	0.98406	1.00429	90.0	0.4057	34.65	10.15	11.00	55.80	22.49	4.40	1.50	2.94	12.63	3.46	3.11	80.00	27.30
H47	1.00776	0.98392	1.00426	90.0	0.3901	34.58	10.05	10.99	55.62	21.44	4.39	1.49	2.94	12.56	3.27	3.10	80.00	26.09
H48	1.00762	0.98378	1.00423	90.0	0.3751	34.51	9.95	10.98	55.44	20.41	4.38	1.48	2.94	12.49	3.08	3.09	80.00	24.92
H49	1.00748	0.98364	1.00420	90.0	0.3607	34.44	9.85	10.97	55.26	19.43	4.37	1.47	2.94	12.42	2.89	3.08	80.00	23.79
H50	1.00734	0.98350	1.00417	90.0	0.3468	34.37	9.75	10.96	55.08	18.46	4.36	1.46	2.94	12.35	2.70	3.07	80.00	22.72
H51	1.00720	0.98336	1.00414	90.0	0.3335	34.30	9.65	10.95	54.90	17.51	4.35	1.45	2.94	12.28	2.51	3.06	80.00	21.73
H52	1.00706	0.98322	1.00411	90.0	0.3207	34.23	9.55	10.94	54.72	16.59	4.34	1.44	2.94	12.21	2.32	3.05	80.00	20.77
H53	1.00692	0.98308	1.00408	90.0	0.3083	34.16	9.45	10.93	54.54	15.69	4.33	1.43	2.94	12.14	2.13	3.04	80.00	19.87
H54	1.00678	0.98294	1.00405	90.0	0.2965	34.09	9.35	10.92	54.36	14.86	4.32	1.42	2.94	12.07	1.94	3.03	80.00	19.00
H55	1.00664	0.98280	1.00402	90.0	0.2851	34.02	9.25	10.91	54.18	14.03	4.31	1.41	2.94	12.00	1.75	3.02	80.00	18.17
H56	1.00650	0.98266	1.00399	90.0	0.2741	33.95	9.15	10.90	54.00	13.22	4.30	1.40	2.94	11.93	1.56	3.01	80.00	17.38
H57	1.00636	0.98252	1.00396	90.0	0.2636	33.88	9.05	10.89	53.82	12.42	4.29	1.39	2.94	11.86	1.37	3.00	80.00	16.61
H58	1.00622	0.98238	1.00393	90.0	0.2534	33.81	8.95	10.88	53.64	11.63	4.28	1.38	2.94	11.79	1.18	2.99	80.00	15.89
H59	1.00608	0.98224	1.00390	90.0	0.2437	33.74	8.85	10.87	53.46	10.84	4.27	1.37	2.94	11.72	0.99	2.98	80.00	15.19
合計(H10~H59)				1,578.04	428.48	409.42	2,415.94	1,553.92	259.42	71.93	121.54	452.69	329.35	132.61	85.99	3,001.44	1,969.26	

箇所名：国道201号 飯塚境内田川ハイパス(残事業)

便益の現在価値算定表

年次 (基準年) H23 供用開始年次	総走行台年の年次別伸び率 (北九州プロウ)				GDP デフレーター	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				合計 (億円)			
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×②	②計	現在価値 (A)×②	③	③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率×%
H 27	0.99758	0.99102	0.99661	0.99640	900	0.8548	6.19	1.39	2.79	10.33	8.83	0.70	0.15	1.19	0.55	0.47	12.27	10.49
H 28	0.99757	0.99155	0.99660	0.99638	900	0.8219	6.18	1.38	2.74	10.30	8.47	0.70	0.15	1.14	0.55	0.45	12.24	10.06
H 29	0.99757	0.99147	0.99659	0.99637	900	0.7903	6.16	1.37	2.73	10.26	8.11	0.70	0.15	1.10	0.55	0.43	12.20	9.64
H 30	0.99756	0.99140	0.99657	0.99636	900	0.7589	6.15	1.36	2.72	10.23	7.77	0.70	0.15	1.06	0.55	0.42	12.17	9.25
H 31	0.99755	0.99133	0.99656	0.99634	900	0.7307	6.13	1.35	2.71	10.19	7.45	0.70	0.15	1.02	0.55	0.40	12.13	8.87
H 32	0.99811	0.99165	0.99922	0.99708	900	0.7026	6.13	3.29	4.22	16.84	11.83	1.23	0.37	1.03	0.40	0.28	19.87	13.96
H 33	0.99810	0.99158	0.99922	0.99707	900	0.6756	6.13	3.29	4.22	16.79	11.34	1.23	0.37	1.03	0.40	0.27	19.82	13.39
H 34	0.99810	0.99151	0.99922	0.99706	900	0.6496	6.12	3.23	4.22	16.74	10.87	1.23	0.37	1.03	0.40	0.26	19.77	12.84
H 35	0.99810	0.99144	0.99922	0.99705	900	0.6246	6.12	3.20	4.22	16.69	10.42	1.23	0.37	1.03	0.40	0.25	19.72	12.31
H 36	0.99809	0.99136	0.99921	0.99704	900	0.6006	6.12	3.17	4.22	16.64	9.99	1.23	0.37	1.03	0.40	0.24	19.67	11.81
H 37	0.99809	0.99129	0.99921	0.99704	900	0.5775	6.12	3.14	4.22	16.59	9.58	1.23	0.37	1.03	0.40	0.23	19.62	11.33
H 38	0.99809	0.99121	0.99921	0.99703	900	0.5553	6.12	3.11	4.22	16.54	9.18	1.23	0.37	1.03	0.40	0.22	19.57	10.86
H 39	0.99808	0.99113	0.99921	0.99702	900	0.5339	6.12	3.08	4.22	16.49	8.80	1.23	0.37	1.03	0.40	0.21	19.52	10.41
H 40	0.99808	0.99105	0.99921	0.99701	900	0.5134	6.12	3.05	4.22	16.44	8.44	1.23	0.37	1.03	0.40	0.21	19.47	10.00
H 41	0.99808	0.99097	0.99921	0.99700	900	0.4936	6.12	3.02	4.22	16.39	8.09	1.23	0.37	1.03	0.40	0.20	19.42	9.59
H 42	0.99808	0.99089	0.99921	0.99699	900	0.4746	6.12	3.04	4.05	16.36	7.79	1.23	0.37	1.03	0.40	0.20	19.42	9.18
H 43	0.99833	0.99356	1.00074	0.99416	900	0.4564	6.12	3.02	4.05	16.32	7.46	1.11	0.40	1.03	0.37	0.17	18.20	8.31
H 44	0.99829	0.99352	1.00074	0.99412	900	0.4388	6.12	3.00	4.05	16.28	7.14	1.11	0.40	1.03	0.37	0.16	18.12	7.95
H 45	0.99824	0.99348	1.00074	0.99409	900	0.4220	6.12	2.98	4.05	16.25	6.83	1.11	0.40	1.03	0.37	0.16	18.04	7.61
H 46	0.99820	0.99343	1.00074	0.99406	900	0.4057	6.12	2.96	4.05	16.22	6.53	1.11	0.40	1.03	0.37	0.15	17.96	7.29
H 47	0.99815	0.99339	1.00074	0.99402	900	0.3901	6.12	2.94	4.05	16.19	6.24	1.11	0.40	1.03	0.37	0.14	17.88	6.98
H 48	0.99810	0.99335	1.00074	0.99398	900	0.3751	6.12	2.92	4.05	16.16	5.96	1.11	0.40	1.03	0.37	0.14	17.80	6.67
H 49	0.99805	0.99330	1.00074	0.99395	900	0.3607	6.12	2.90	4.05	16.13	5.69	1.11	0.40	1.03	0.37	0.13	17.72	6.36
H 50	0.99800	0.99326	1.00074	0.99391	900	0.3468	6.12	2.88	4.05	16.10	5.43	1.11	0.40	1.03	0.37	0.13	17.63	6.12
H 51	0.99796	0.99321	1.00074	0.99387	900	0.3325	6.12	2.86	4.05	16.07	5.18	1.11	0.40	1.03	0.37	0.12	17.55	5.85
H 52	0.99791	0.99316	1.00074	0.99384	900	0.3207	6.12	2.84	4.05	16.04	4.94	1.11	0.40	1.03	0.37	0.12	17.47	5.61
H 53	0.99786	0.99312	1.00074	0.99380	900	0.3083	6.12	2.82	4.05	16.01	4.70	1.11	0.40	1.03	0.37	0.11	17.38	5.33
H 54	0.99780	0.99307	1.00074	0.99376	900	0.2965	6.12	2.80	4.05	15.98	4.47	1.11	0.40	1.03	0.37	0.11	17.30	5.13
H 55	0.99775	0.99302	1.00074	0.99372	900	0.2851	6.12	2.78	4.05	15.95	4.24	1.11	0.40	1.03	0.37	0.11	17.21	4.91
H 56	0.99770	0.99297	1.00074	0.99368	900	0.2741	6.12	2.76	4.05	15.92	4.02	1.11	0.40	1.03	0.37	0.10	17.12	4.69
H 57	0.99765	0.99292	1.00074	0.99364	900	0.2636	6.12	2.74	4.05	15.89	3.80	1.11	0.40	1.03	0.37	0.10	17.04	4.49
H 58	0.99759	0.99287	1.00073	0.99360	900	0.2534	6.12	2.72	4.05	15.86	3.59	1.11	0.40	1.03	0.37	0.09	16.96	4.30
H 59	0.99754	0.99282	1.00073	0.99356	900	0.2437	6.12	2.70	4.05	15.83	3.39	1.11	0.40	1.03	0.37	0.09	16.87	4.11
H 60	0.99748	0.99277	1.00073	0.99352	900	0.2343	6.12	2.68	4.05	15.80	3.20	1.11	0.40	1.03	0.37	0.09	16.79	3.94
H 61	0.99742	0.99272	1.00073	0.99347	900	0.2253	6.12	2.66	4.05	15.77	3.02	1.11	0.40	1.03	0.37	0.08	16.70	3.76
H 62	0.99736	0.99266	1.00073	0.99343	900	0.2166	6.12	2.64	4.05	15.74	2.85	1.11	0.40	1.03	0.37	0.08	16.61	3.60
H 63	0.99731	0.99261	1.00073	0.99339	900	0.2083	6.12	2.62	4.05	15.71	2.68	1.11	0.40	1.03	0.37	0.08	16.52	3.45
H 64	0.99725	0.99255	1.00073	0.99334	900	0.2003	6.12	2.60	4.05	15.68	2.52	1.11	0.40	1.03	0.37	0.07	16.44	3.29
H 65	0.99719	0.99250	1.00073	0.99330	900	0.1926	6.12	2.58	4.05	15.65	2.37	1.11	0.40	1.03	0.37	0.07	16.36	3.15
H 66	0.99712	0.99244	1.00073	0.99325	900	0.1852	6.12	2.56	4.05	15.62	2.22	1.11	0.40	1.03	0.37	0.07	16.28	3.02
H 67	0.99706	0.99238	1.00073	0.99321	900	0.1780	6.12	2.54	4.05	15.59	2.08	1.11	0.40	1.03	0.37	0.07	16.19	2.89
H 68	0.99700	0.99232	1.00073	0.99316	900	0.1712	6.12	2.52	4.05	15.56	1.94	1.11	0.40	1.03	0.37	0.06	16.10	2.75
H 69	0.99693	0.99227	1.00073	0.99312	900	0.1646	6.12	2.50	4.05	15.53	1.80	1.11	0.40	1.03	0.37	0.06	16.02	2.64
H 70	0.99687	0.99221	1.00073	0.99307	900	0.1583	6.12	2.48	4.05	15.50	1.67	1.11	0.40	1.03	0.37	0.06	15.93	2.52
H 71	0.99680	0.99214	1.00073	0.99302	900	0.1522	6.12	2.46	4.05	15.47	1.54	1.11	0.40	1.03	0.37	0.06	15.85	2.41
H 72	0.99673	0.99208	1.00073	0.99297	900	0.1463	6.12	2.44	4.05	15.44	1.42	1.11	0.40	1.03	0.37	0.05	15.76	2.30
H 73	0.99666	0.99202	1.00073	0.99292	900	0.1407	6.12	2.42	4.05	15.41	1.30	1.11	0.40	1.03	0.37	0.05	15.68	2.21
H 74	0.99659	0.99195	1.00073	0.99287	900	0.1353	6.12	2.40	4.05	15.38	1.18	1.11	0.40	1.03	0.37	0.05	15.59	2.11
H 75	0.99652	0.99189	1.00073	0.99282	900	0.1301	6.12	2.38	4.05	15.35	1.07	1.11	0.40	1.03	0.37	0.05	15.50	2.02
H 76	0.99645	0.99183	1.00073	0.99277	900	0.1251	6.12	2.36	4.05	15.32	0.96	1.11	0.40	1.03	0.37	0.05	15.42	1.94
合計(H27~H76)					380.98		132.90	197.60	711.48	271.88	43.41	49.05	18.45	116.55	49.05	7.95	847.73	323.24

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				36,533	
	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	テールアルメ工、重力式擁壁
		管渠工	m	3,500	360	
		函渠工	m	500	1,500	モジュラーチ工(下三緒地区)
		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	新穂波大橋、忠隈高架橋、鶴三緒橋、弁分跨道橋
		100m未満	m	648	4,351	11橋
	トンネル費				7,000	
		NATM	m	3,060	7,000	上下線(1530m×2本)
		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				17,026	
	用地費		m ²		10,961	
		宅地	m ²	32,138	2,575	
		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	6,065	
③	間接経費	式		1	11,941	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				65,500	

【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	7.2km

■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				4,843	
	改良費				608	
		土工	m ³	9,000	15	切土(7,000m ³)、盛土(2,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	7,000	320	鉄筋挿入工、グラウトアンカー工
		擁壁工	式	1	90	テールアルメ工、重力式擁壁
		管渠工	m	2,000	60	
		函渠工	m			
		排水工	m	3,000	53	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	70	
	橋梁費				945	
		100m以上	m	155	395	忠隈高架橋
		100m未満	m	183	550	下三緒跨線橋、有安1号橋、有安3号橋
	トンネル費				2,700	
		NATM	m	1,530	2,700	烏尾TN
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				518	
		車道舗装	m ²	25,450	456	
		歩道舗装	m ²	10,800	62	
	付帯施設費				72	
		交通管理施設工	式	1	43	
		遮音壁	m	500	29	
②	用地及補償費				27	
	用地費		m ²		12	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²	460	12	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	15	
③	間接経費		式		500	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				5,370	

【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	1,393	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,572	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			11,965	

【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	7.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.2	1,175	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,550	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,725	

【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。