

令和6年度 第4回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

事後評価
国道322号
はっちょうとうげ
八丁峠道路



① 事業完了後5年以内の事業

② 審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

1. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆ 目的

- ・国道322号八丁峠道路は、**線形不良区間**や**異常気象時通行規制区間**の**解消**を行い、**交通安全性の向上**、**道路の信頼性確保**等を目的とした事業。

◆ 事業概要

- ・本事業は、約3.8kmの長大トンネルを含む完成2車線のバイパス事業。
- ・平成18年度に事業化し、令和元年度に全線開通している。
- ・全体事業費：約154億円 (前回^{*}約167億円) ※前回…H28年度事業再評価

計画延長	4.5km (第3種第3級、設計速度50km/h)
幅員	7.5m (2車線)

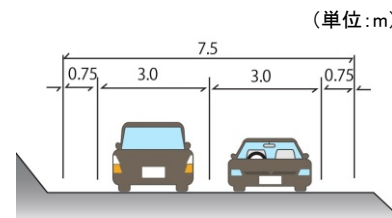
▼ 事業経緯

平成18年度	事業化
平成20年度	用地買収着手、工事着手
平成24年度	起点(嘉麻市)側トンネル工事着手
平成26年度	終点(朝倉市)側トンネル工事着手
令和元年度	延長4.5km (2/2) 開通

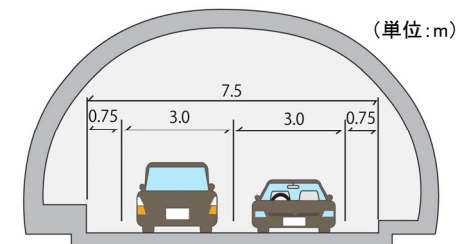


▲ 路線概要図

【一般部】



【トンネル部】

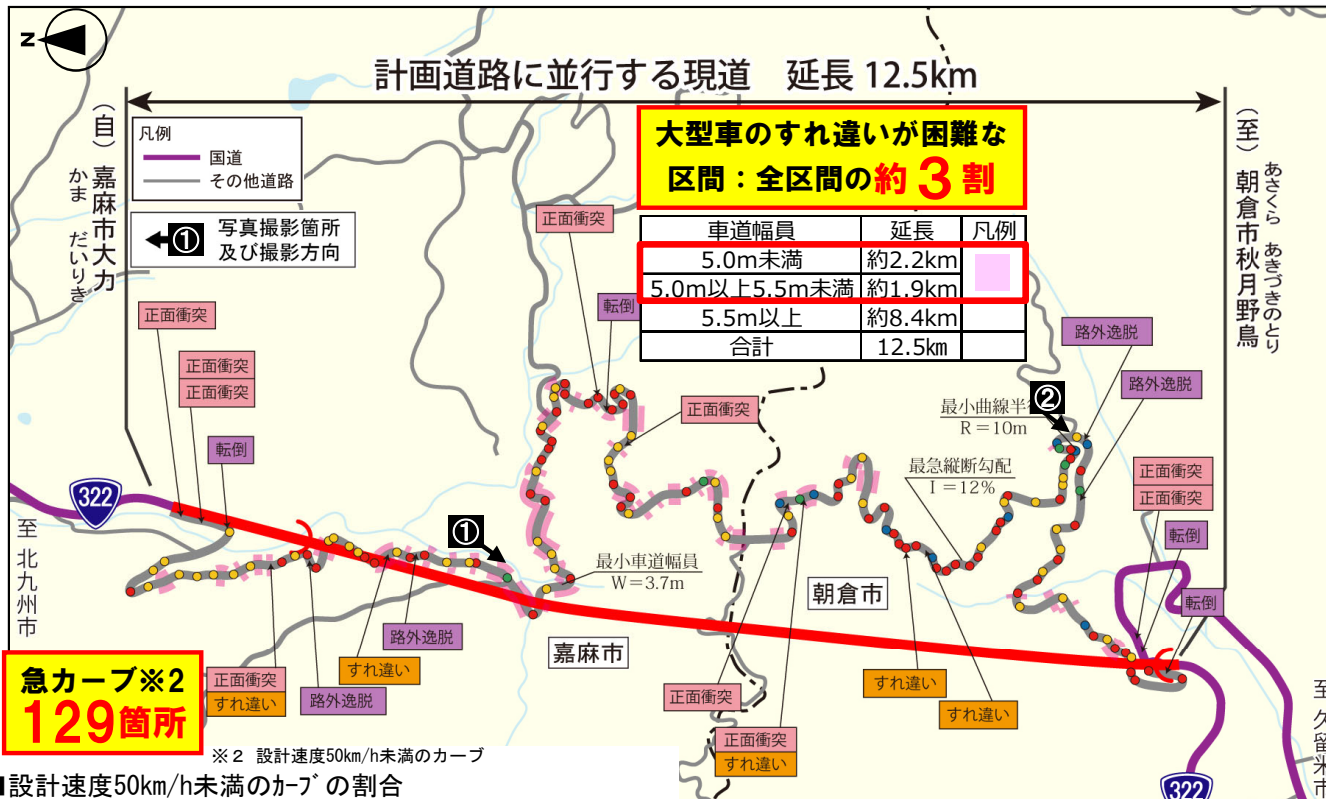


▲ 標準断面図

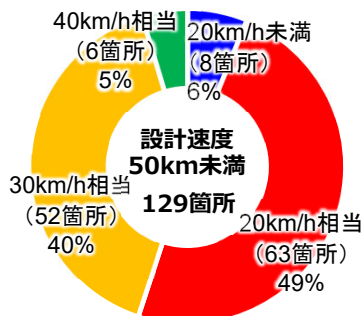
2. 事業の効果の発現状況(交通安全性の向上)

- 八丁峠区間の現道は、未改良の狭あい区間が存在し大型車のすれ違いが困難で、かつ、線形不良箇所も多数存在するため、正面衝突や路外逸脱等の事故発生割合が高い状況。
- 八丁峠道路の整備により、未改良の現道の通行を回避し、走行性及び交通安全性が大幅に向上。

■ 線形不良箇所及び交通事故発生状況



■ 設計速度50km/h未満のカーブの割合

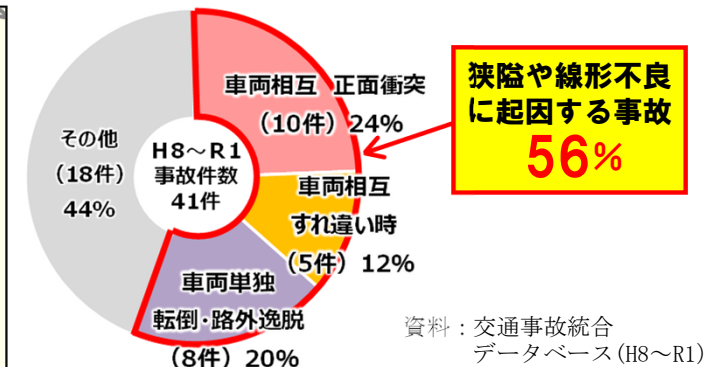


凡例	
設計速度20km/h未満 (15m未満※1)	●
設計速度20km/h相当 (15m以上30m未満※1)	●
設計速度30km/h相当 (30m以上60m未満※1)	●
設計速度40km/h相当 (60m以上100m未満※1)	●

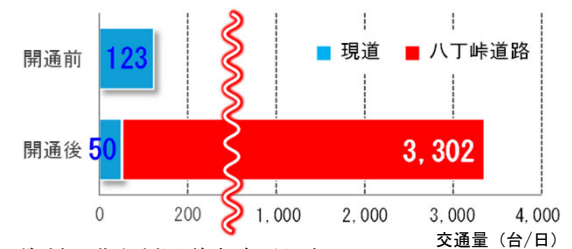
※1 曲線半径



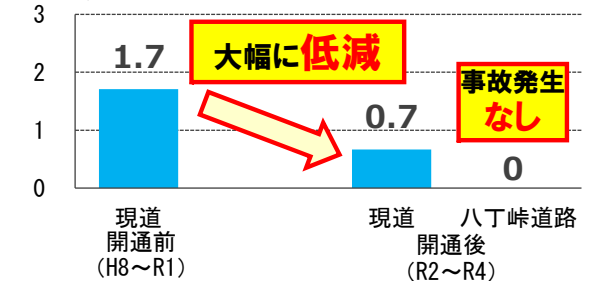
■ 八丁峠道路開通前の交通事故発生状況 (H8~R1)



■ 八丁峠断面の交通量の変化



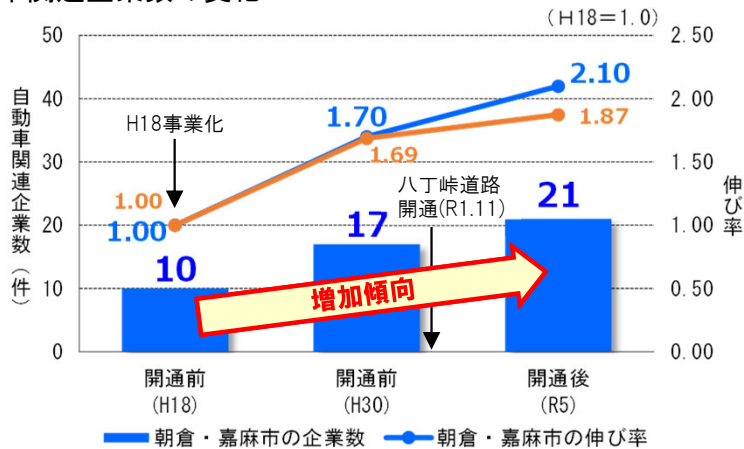
■ 八丁峠断面の年間あたり事故発生件数の変化 (件/年)



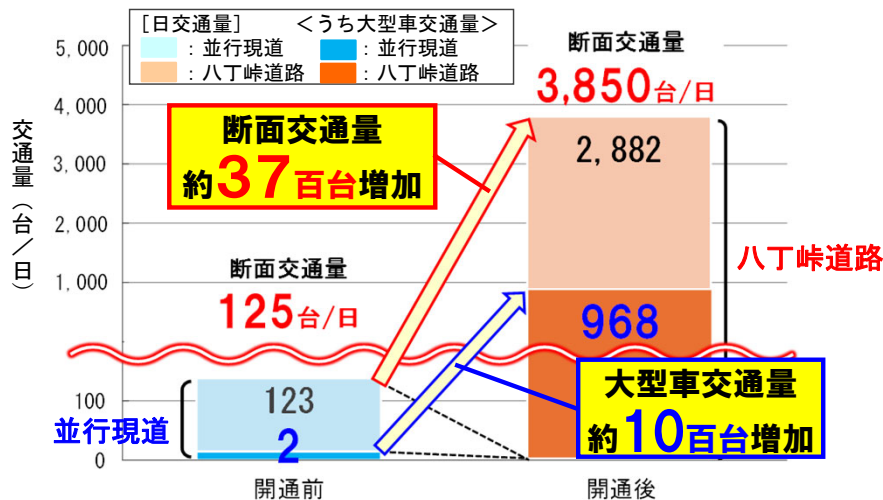
2. 事業の効果の発現状況(物流活動の効率化)

- 嘉麻市や朝倉市では、自動車関連企業と取引のある企業数の伸びが福岡県平均に比べ高い状況。
- 八丁峠道路の整備により、久留米市から苅田港間の輸送距離及び所要時間が大幅に短縮し、労働時間の削減・輸送コストの削減に寄与。

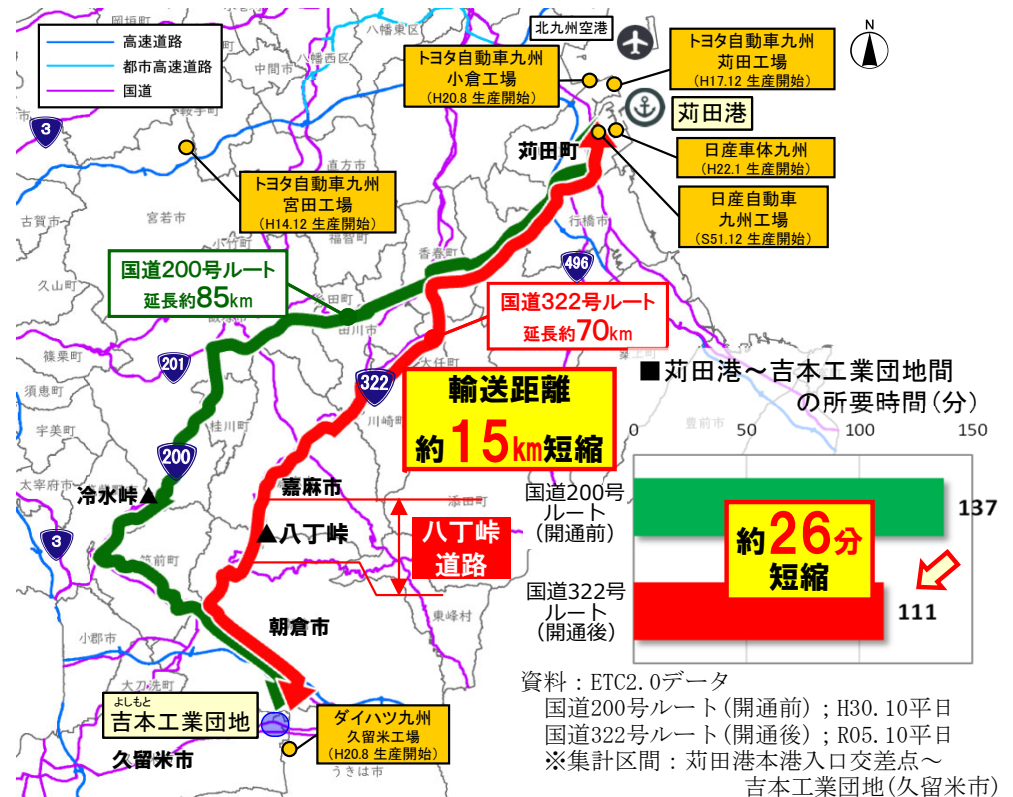
■自動車関連企業数の変化



■八丁峠断面交通量の推移



■八丁峠道路開通前後の輸送ルートと比較



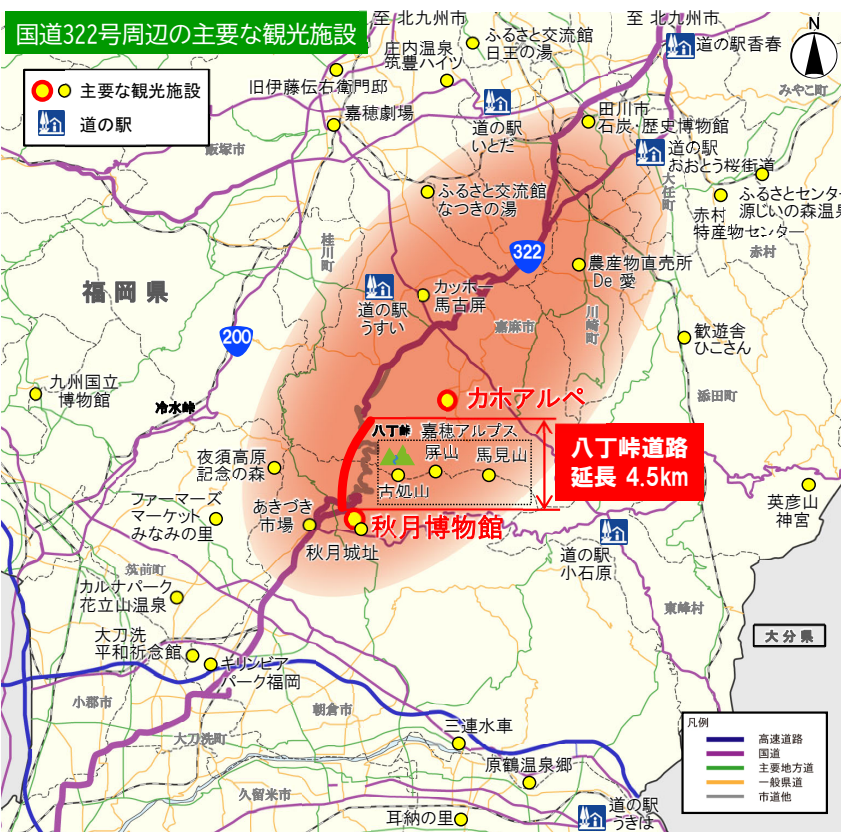
- ・開通前は冷水峠を利用していたが、大型車が安心して通行できるようになったことから、開通後は八丁峠道路を利用している。
- ・久留米市の自動車部品工場と苅田町の自動車工場間を毎日18台で2往復運行しており、片道で約30分、移動時間が一日約2時間短縮した。
- ・時間短縮は、ドライバーの拘束時間削減・労働負担の軽減や働き方改革に寄与しており、走行距離の短縮による燃料代の削減にもつながっている。

資料: 北九州国道事務所実態調査結果 開通前: 令和元年10月9日、開通後: 令和6年10月17日 ※開通後調査時は、並行現道は災害被災により通行止

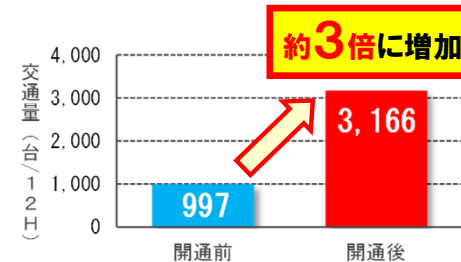
[R6年10月久留米市内物流事業者ヒアリング]

2. 事業の効果の発現状況(観光産業の支援)

- 国道322号の周辺には、自然景勝地や歴史文化遺産等の豊富な観光資源が点在。
- 八丁峠道路の整備により、朝倉・嘉麻間のアクセス性が向上し、往来する人の動きが増加。
- 周辺の観光施設では、整備後の来訪者数が増加し、交流人口の拡大や観光産業の支援に寄与。



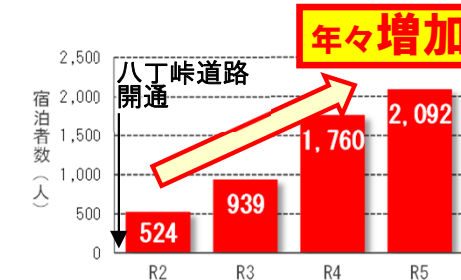
■八丁峠断面の休日小型車交通量の変化



八丁峠道路の開通により人の往来が増加

資料：開通前：H17道路交通センサス
開通後：北九州国道事務所調査 (R2.11.23)

■カホアルペ宿泊者数の変化

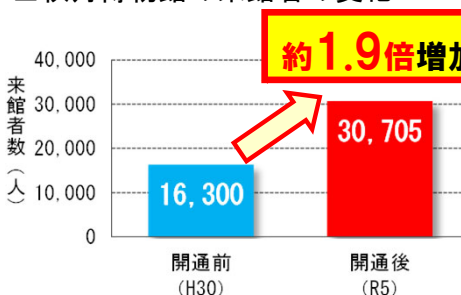


令和2年7月にオープンした体験型宿泊施設は、同年11月に八丁峠道路が開通したことも追い風となり利用客は年々増加している。

[R6年10月 嘉麻市ヒアリング]

資料：嘉麻市提供資料

■秋月博物館の来館者数の変化



当館の来館者数は、開通する前年と比べ約1.9倍に増加した。

実際に初めて来られたお客様も多く北九州や飯塚から八丁峠道路を利用したとの声を聞く。

[R6年10月 秋月博物館ヒアリング]

資料：秋月博物館提供資料
開通前：H30来館者数、開通後：R5来館者数

トンネルが開通して筑豊ナンバーをよく見るようになり、梨やブドウを増やすなど工夫した結果、売上げが1割程度増加した。

利益を上げることで、地域課題である“高齢者の買物難民”への支援を継続的に実施できている。

[R6年10月 朝倉市買物施設ヒアリング]

3. 事業の投資効果(まとめ)

《効果名》

【効果の概要】

① 走行時間短縮便益、走行費用減少便益、
交通事故減少便益

240億円

※現在価値化後の便益

② 交通安全性の向上

【交通事故発生件数の変化】

・八丁峠道路の整備により未改良の現道通行を回避し、走行性・交通安全性が大幅に向上。

③ 異常気象時の信頼性の確保

【通行規制日数の変化】

・八丁峠道路の整備により、信頼性・安全性の高い道路ネットワークが形成され、円滑な通行を確保。

④ 物流活動の効率化

【輸送の効率化】

・八丁峠道路の整備により、輸送距離及び所要時間が大幅に短縮し労働時間・輸送コストの削減に寄与。

⑤ 観光産業の支援

【来訪者数の変化】

・八丁峠道路の整備により、朝倉・嘉麻間のアクセス性が向上し、往来する人の動きが増加。観光施設の来訪者数が増加し、交流人口の拡大や観光産業の支援に寄与。

⑥ 費用便益分析(算定に用いた効果①)

1. 1

4. 対応方針(案)(改善措置・今後の事業評価の必要性)

○八丁峠道路の整備により、「交通安全性の向上」、「異常気象時の信頼性の確保」について、一定の効果が得られており、また、「物流活動の効率化」、「観光産業の支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要はないと考えている。

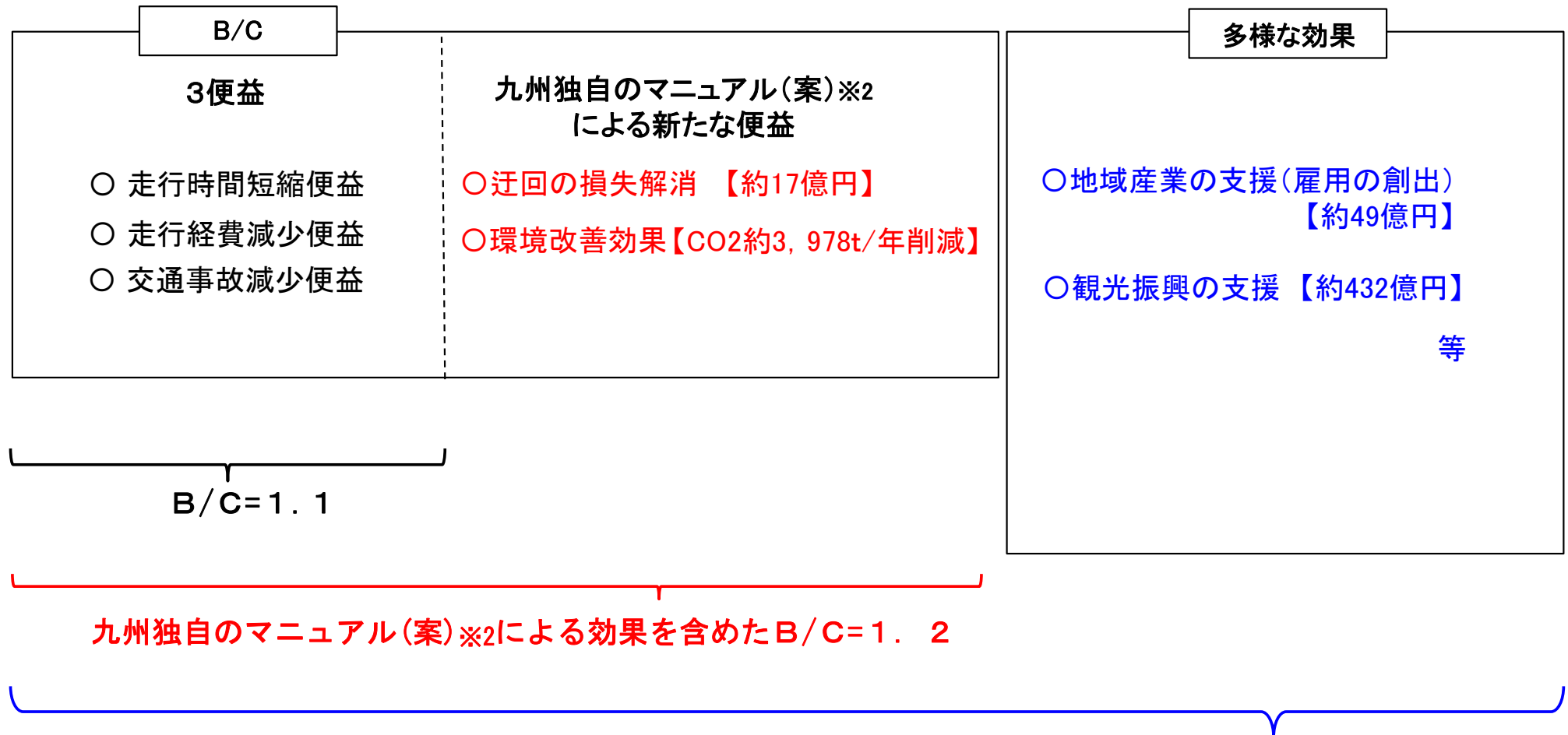
5. 同種事業の計画・調査のあり方

○八丁峠道路の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。

○早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。

【参考】費用便益分析に含まれない効果

- 費用便益分析に含まれない効果についても貨幣換算化。
- 参考比較値として、多様な効果を含めた費用便益分析※1を実施。



※1 現在価値算出のための社会的割引率：4%

※2 令和5年度新たな便益の算出に関する考え方(案) Ver1.1
(令和6年3月九州地方整備局 道路部)

【参考】多様な効果 迂回の損失解消

- 国道322号現道及び周辺道路では、自然災害等による通行止めが45箇所が発生しており、延べ約12.3万時間が通行止めとなる（年平均で約11.4日/年に相当）。
- 国道322号八丁峠道路の整備により、通行止めによる大幅な迂回を回避。
- 嘉麻市と朝倉市との連絡性が確保され、リダンダンシー向上により約17億円の便益の増加が見込まれる。

■国道322号(八丁峠)の並行現道及び周辺道路における通行止状況



資料：福岡県提供資料より作成

●通行止めの発生状況

- ・過去10年で、
延べ**123,051時間/10年**
(2,734時間/10年・箇所)
- ・年平均で**11.4日/年**に相当



注) 通行止規制の対象路線は、以下の5路線とする。
 国道322号、国道200号、国道211号、国道500号、(主)桂川下秋月線

▲国道322号の並行現道区間における通行止めの状況
 (平成30年7月7日 九州北部豪雨災害)

■リダンダンシー向上の効果(迂回の損失解消)

⇒ **約 17 億円/50年**の効果が見込まれる
 ※現在価値に換算した整備後50年間の便益額

- ・迂回の損失解消効果(便益額)

$$= (\text{通行止め時の便益} - \text{通常時の便益}) \times \text{年間通行止め日数} \times \text{評価期間(整備後50年間)}$$
 ここで、通行止め時の便益

$$= \text{通行止め時の交通量推計結果を用いた便益}$$
 通常時の便益

$$= \text{通常時の交通量推計結果を用いた便益}$$
 年間通行止め日数 = 年平均日数(11.4日/年)

【参考】多様な効果 環境改善効果(CO2削減)

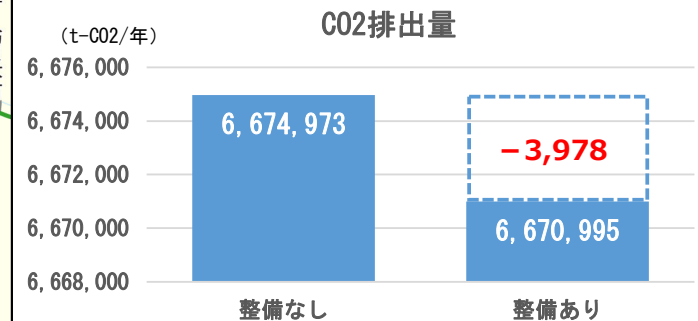
○国道322号八丁峠道路の整備による速度改善・所要時間短縮によって、CO2排出量約3,978トンの削減が見込まれる。



▲ 八丁峠道路の路線概要図

「国土技術政策総合研究所資料第671号」の排出原単位に基づき、CO₂排出削減量を算定した結果、

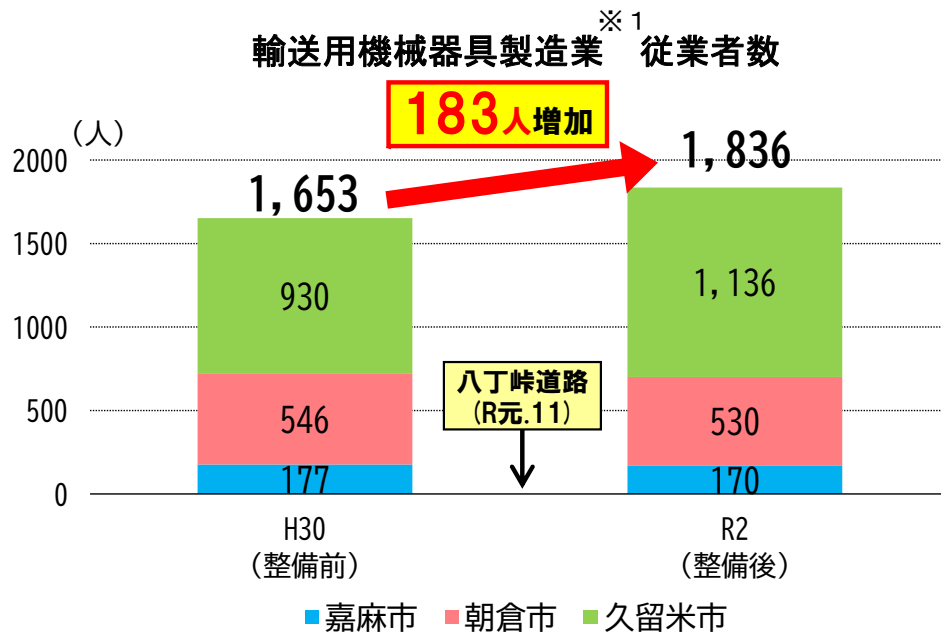
約3,978トンの削減効果が見込まれる



※平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(について)」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)』より算定

【参考】多様な効果 地域産業の支援（雇用の創出）

- 八丁峠道路の整備に伴い、嘉麻市・朝倉市・久留米市において、輸送用機械器具製造業の従事者が増加。
- 雇用創出による経済波及効果（雇用創出効果）として約49億円と試算。



資料：H30・R2：工業統計調査

※1：輸送用機械器具製造業：主に、自動車・船舶・航空機・鉄道車両及びその他の輸送機械器具（自転車・牛馬車等）を製造

雇用創出の経済効果

- ・嘉麻市・朝倉市・久留米市における新規雇用者数
⇒ 61.0人/年間
(過去3年（H30～R2）間で増加した輸送用機械器具製造業従業者数：183人/3年間)
- ・嘉麻市・朝倉市・久留米市の平均所得額（総務省統計）
⇒ 3070万円/年
出典：市区町村別の課税対象所得の総額を納税者数で除算した額
- ・新たに生じた所得の総額
⇒ 新規雇用数 × 平均所得 = 約1.9億円/年間



(50年間の現在価値化)

八丁峠道路の整備を境に、自動車関連産業の新規従事者の所得効果

約49.0億円/50年^{※2}の経済波及効果と試算

※2：八丁峠道路の開通年(R1年)の翌年(R2年)以降の50年間、当該便益が発現するものとして計上

卷 末 資 料

一般国道 322 号 八丁峠道路

(事後評価)

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	一般国道322号 八丁峠道路
事業区分	一般国道（二次改築）
事業主体	九州地方整備局

●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
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（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未満であった区間の旅行速度の改善状況 ○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ○ 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の状況 	<p>区間b（当該区間/並行区間）について：国道322号（嘉麻市大カ～朝倉市秋月野島） 当該区間の渋滞損失時間：2.5万人・時間/年（国道322号） 当該区間の渋滞損失削減率：10割削減（国道322号）</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の状況 ○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 	<p>朝倉市⇒苅田港（重要港湾） 約17分短縮（整備前）約115分→整備後 約98分）：国道322号八丁峠道路</p>

都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内の事業である	
	<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"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった	
	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）	
	<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时间内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	
<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	現道等における大型車のすれ違い困難区間：国道322号八丁峠（幅員5.5m未満延長4.1km、区間全体の約3割を占める）	
<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		
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た地区の一体的発展への寄与の状況		
<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	朝倉市の主要観光地 北九州市⇒朝倉市秋月：約16分短縮（整備前 約117分→整備後 約101分）：国道322号八丁峠道路	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		

2. 暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 □ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間にバリアフリー化される 	
	<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土・特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する 	
3. 安全	<p>安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 三次医療施設へのアクセス向上の状況 	<p>朝倉市⇒飯塚病院：約17分短縮（整備前 約70分→整備後 約53分） 嘉麻市⇒久留米大学医学部病院：約17分短縮（整備前 約97分→整備後 約80分）</p>
	<p>安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不況区間の解消等による安全性向上の状況 ○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 	<p>八丁峠道路断面における死傷事故率（整備前（H28～H30）：17件/徳台和（現道）⇒整備後（R2～R4）：0件/徳台和（八丁峠道路））</p>
4. 環境	<p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する ■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業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 ■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 □ 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） □ 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 ■ 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 	<p>国道322号：緊急輸送ネットワーク計画（福岡県）において、第一次緊急輸送道路に位置付けられている 代替する緊急輸送道路：国道200号、代替する区間（飯塚市～久留米市）</p> <p>現道区間における事前通行規制の解消区間：異常気象時通行規制区間〔連続雨量170mm〕_国道322号八丁峠（11.9km）が解消</p>
	<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"> ● 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 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減 ○ 現道等で騒音レベルが夜間基準値を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 ○ その他、環境や景観上の効果 	<p>CO2排出削減量：3,978t-02t/年</p> <p>飯塚市秋月野鳥 排出削減量：0.30t/年、排出削減率：10割削減 嘉麻市秋月野鳥 排出削減量：0.02t/年、排出削減率：10割削減</p>
5. その他	<p>他のアワードとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ○ 他機関との連携プログラムに関する効果 ○ 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 	

(事後評価)

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
一般国道322号	八丁峠道路	4.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,600	2	九州地方整備局

①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和6年度			
単純合計	143億円	12億円		155億円
基準年における 現在価値 (C)	211億円	6.4億円		217億円

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	令和6年度			
供用年	令和2年度			
単年便益 (初年便益)	7.3億円	0.98億円	0.04億円	8.4億円
基準年における 現在価値 (B)	209億円	30億円	1.0億円	240億円

③結果

費用便益比 (B/C)	1.1
経済的純現在価値 (B-C)	23億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.5%

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。

交通状況の変化

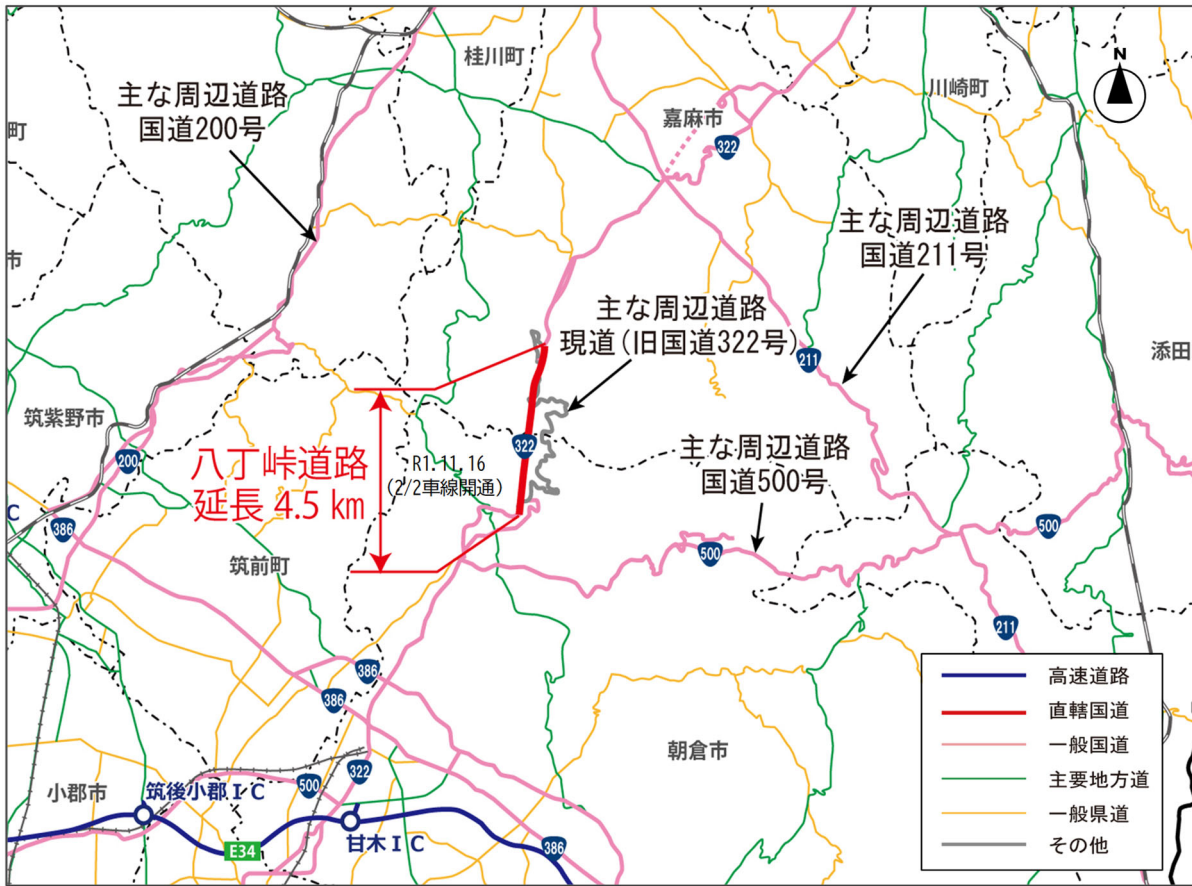
様式-3①

事業名：一般国道322号 八丁峠道路

(推計時点 R22年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 八丁峠道路 : 4.5km	交通量	[台/日]	—	5,600	
	走行時間	[分]	—	6.8	
	走行時間費用	[億円/年]	—	8.51	
②主な周辺道路	現道(旧国道322号): 10.6km	交通量	[台/日]	100	0
		走行時間	[分]	20	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.31	0.00
	国道200号: 15.9km	交通量	[台/日]	19,200	18,000
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	89.05	82.91
	国道211号: 19.3km	交通量	[台/日]	3,600	3,500
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	18.84	18.34
	国道500号: 22.8km	交通量	[台/日]	3,100	1,600
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	19.85	9.94
③その他道路合計 : 7,547.8km	走行時間費用	[億円/年]	21,457.06	21,455.60	
			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: 7,620.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,585.11	21,575.30	9.81

事業名：一般国道322号八丁峠道路



費用便益分析の条件

事業名：一般国道322号八丁峠道路

(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 (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和6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"/> (H27・R22)	
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"/> (H27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"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<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、速度差の生ずる「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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の 影響	考慮しない	<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	() 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
	冬期の走行速度と交通容量の関係			
	設定の考え方を記載			
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<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：一般国道322号八丁峠道路

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他()	□	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		福岡県の維持管理費実績に基づき算出		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	□
維持管理費を考慮			□	
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道322号八丁峠道路(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	社会的 割引率	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
					単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 18	4%	2.0258	103.0	0.95	1.92				
-13年目	H 19	4%	1.9479	102.1	2.67	5.22				
-12年目	H 20	4%	1.8730	101.6	1.16	2.19				
-11年目	H 21	4%	1.8009	100.3	2.68	4.95				
-10年目	H 22	4%	1.7317	98.6	2.48	4.47				
-9年目	H 23	4%	1.6651	97.2	1.90	3.35				
-8年目	H 24	4%	1.6010	96.4	6.86	11.70				
-7年目	H 25	4%	1.5395	96.4	19.42	31.85				
-6年目	H 26	4%	1.4802	98.7	13.63	21.00				
-5年目	H 27	4%	1.4233	100.2	22.27	32.49				
-4年目	H 28	4%	1.3686	100.2	14.03	19.68				
-3年目	H 29	4%	1.3159	100.5	24.50	32.94				
-2年目	H 30	4%	1.2653	100.4	15.88	20.55				
-1年目	R 1	4%	1.2167	101.2	14.88	18.37				
供用開始年次	R 2	4%	1.1699	101.9			0.24	0.29		
1年目	R 3	4%	1.1249	101.8			0.24	0.28		
2年目	R 4	4%	1.0816	102.7			0.24	0.26		
3年目	R 5	4%	1.0400	102.7			0.24	0.25		
4年目	R 6	4%	1.0000	102.7			0.24	0.24		
5年目	R 7	4%	0.9615	102.7			0.24	0.23		
6年目	R 8	4%	0.9246	102.7			0.24	0.22		
7年目	R 9	4%	0.8890	102.7			0.24	0.22		
8年目	R 10	4%	0.8548	102.7			0.24	0.21		
9年目	R 11	4%	0.8219	102.7			0.24	0.20		
10年目	R 12	4%	0.7903	102.7			0.24	0.19		
11年目	R 13	4%	0.7599	102.7			0.24	0.18		
12年目	R 14	4%	0.7307	102.7			0.24	0.18		
13年目	R 15	4%	0.7026	102.7			0.24	0.17		
14年目	R 16	4%	0.6756	102.7			0.24	0.16		
15年目	R 17	4%	0.6496	102.7			0.24	0.16		
16年目	R 18	4%	0.6246	102.7			0.24	0.15		
17年目	R 19	4%	0.6006	102.7			0.24	0.15		
18年目	R 20	4%	0.5775	102.7			0.24	0.14		
19年目	R 21	4%	0.5553	102.7			0.24	0.13		
20年目	R 22	4%	0.5339	102.7			0.24	0.13		
21年目	R 23	4%	0.5134	102.7			0.24	0.12		
22年目	R 24	4%	0.4936	102.7			0.24	0.12		
23年目	R 25	4%	0.4746	102.7			0.24	0.12		
24年目	R 26	4%	0.4564	102.7			0.24	0.11		
25年目	R 27	4%	0.4388	102.7			0.24	0.11		
26年目	R 28	4%	0.4220	102.7			0.24	0.10		
27年目	R 29	4%	0.4057	102.7			0.24	0.10		
28年目	R 30	4%	0.3901	102.7			0.24	0.09		
29年目	R 31	4%	0.3751	102.7			0.24	0.09		
30年目	R 32	4%	0.3607	102.7			0.24	0.09		
31年目	R 33	4%	0.3468	102.7			0.24	0.08		
32年目	R 34	4%	0.3335	102.7			0.24	0.08		
33年目	R 35	4%	0.3207	102.7			0.24	0.08		
34年目	R 36	4%	0.3083	102.7			0.24	0.07		
35年目	R 37	4%	0.2965	102.7			0.24	0.07		
36年目	R 38	4%	0.2851	102.7			0.24	0.07		
37年目	R 39	4%	0.2741	102.7			0.24	0.07		
38年目	R 40	4%	0.2636	102.7			0.24	0.06		
39年目	R 41	4%	0.2534	102.7			0.24	0.06		
40年目	R 42	4%	0.2437	102.7			0.24	0.06		
41年目	R 43	4%	0.2343	102.7			0.24	0.06		
42年目	R 44	4%	0.2253	102.7			0.24	0.05		
43年目	R 45	4%	0.2166	102.7			0.24	0.05		
44年目	R 46	4%	0.2083	102.7			0.24	0.05		
45年目	R 47	4%	0.2003	102.7			0.24	0.05		
46年目	R 48	4%	0.1926	102.7			0.24	0.05		
47年目	R 49	4%	0.1852	102.7			0.24	0.04		
48年目	R 50	4%	0.1780	102.7			0.24	0.04		
49年目	R 51	4%	0.1712	102.7	-0.66	-0.11	0.24	0.04		
合計					142.65	210.58	12.15	6.36		
単純事業費計					143.31		12.15			

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：一般国道322号八丁峠道路(事業全体)

様式-5

年次	年度 (昭和年)	総走行台数の年次別伸び率 (北九州アローカ)			社会的 割引率	GDP デフレ率	走行時間縮短便益(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	普通貨物車	小型貨物車			乗用車	普通貨物車	小型貨物車	乗用車	普通貨物車	小型貨物車	乗用車	普通貨物車	小型貨物車		乗用車	普通貨物車	小型貨物車		
1年目	R 2	0.99971	1.00749	0.99603	4%	1.1699	101.9	4.38	1.77	1.19	7.34	8.66	0.55	0.28	0.15	0.98	1.16	0.04	0.05	8.37	9.87
2年目	R 3	0.99971	1.00739	0.99583	4%	1.1249	101.8	4.38	1.78	1.16	7.34	8.33	0.55	0.28	0.15	0.98	1.11	0.04	0.05	8.36	9.49
3年目	R 4	0.99971	1.00734	0.99583	4%	1.0816	102.7	4.38	1.80	1.16	7.33	7.93	0.55	0.29	0.15	0.98	1.06	0.04	0.05	8.36	9.04
4年目	R 5	0.99971	1.00729	0.99542	4%	1.0400	102.7	4.38	1.81	1.14	7.33	7.62	0.55	0.29	0.15	0.98	1.02	0.04	0.05	8.35	8.69
5年目	R 6	0.99971	1.00723	0.99520	4%	1.0000	102.7	4.38	1.82	1.13	7.32	7.32	0.55	0.29	0.14	0.98	0.98	0.04	0.04	8.35	8.35
6年目	R 7	0.99971	1.00718	0.99498	4%	0.9615	102.7	4.38	1.83	1.11	7.32	7.04	0.55	0.29	0.14	0.98	0.94	0.04	0.04	8.34	8.02
7年目	R 8	0.99971	1.00713	0.99475	4%	0.9246	102.7	4.37	1.85	1.09	7.31	6.76	0.55	0.29	0.14	0.98	0.91	0.04	0.04	8.34	7.71
8年目	R 9	0.99971	1.00708	0.99451	4%	0.8890	102.7	4.37	1.86	1.08	7.31	6.50	0.54	0.30	0.14	0.98	0.87	0.04	0.04	8.33	7.41
9年目	R 10	0.99971	1.00703	0.99427	4%	0.8548	102.7	4.37	1.87	1.06	7.31	6.24	0.54	0.30	0.14	0.98	0.84	0.04	0.04	8.33	7.12
10年目	R 11	0.99971	1.00698	0.99402	4%	0.8219	102.7	4.37	1.89	1.04	7.30	6.00	0.54	0.30	0.13	0.98	0.80	0.04	0.04	8.32	6.84
11年目	R 12	0.99927	1.00575	0.99081	4%	0.7903	102.7	4.37	1.90	1.03	7.30	5.77	0.54	0.30	0.13	0.98	0.77	0.04	0.03	8.32	6.57
12年目	R 13	0.99926	1.00571	0.99072	4%	0.7599	102.7	4.36	1.91	1.02	7.29	5.54	0.54	0.30	0.13	0.98	0.74	0.04	0.03	8.31	6.32
13年目	R 14	0.99926	1.00568	0.99064	4%	0.7307	102.7	4.35	1.92	1.01	7.28	5.32	0.54	0.31	0.13	0.98	0.71	0.04	0.03	8.30	6.07
14年目	R 15	0.99926	1.00565	0.99055	4%	0.7026	102.7	4.35	1.93	1.00	7.28	5.11	0.54	0.31	0.13	0.98	0.69	0.04	0.03	8.30	5.83
15年目	R 16	0.99925	1.00562	0.99046	4%	0.6756	102.7	4.34	1.94	0.99	7.27	4.91	0.54	0.31	0.13	0.98	0.66	0.04	0.03	8.29	5.60
16年目	R 17	0.99925	1.00559	0.99037	4%	0.6496	102.7	4.33	1.96	0.98	7.27	4.72	0.54	0.31	0.12	0.98	0.63	0.04	0.03	8.28	5.38
17年目	R 18	0.99925	1.00556	0.99027	4%	0.6246	102.7	4.32	1.97	0.97	7.26	4.53	0.54	0.31	0.12	0.98	0.61	0.04	0.03	8.28	5.17
18年目	R 19	0.99925	1.00552	0.99018	4%	0.6006	102.7	4.32	1.98	0.96	7.25	4.36	0.54	0.32	0.12	0.98	0.59	0.04	0.03	8.27	4.97
19年目	R 20	0.99924	1.00549	0.99008	4%	0.5775	102.7	4.31	1.99	0.95	7.25	4.19	0.54	0.32	0.12	0.97	0.56	0.04	0.02	8.26	4.77
20年目	R 21	0.99924	1.00546	0.98998	4%	0.5553	102.7	4.30	2.00	0.94	7.24	4.02	0.54	0.32	0.12	0.97	0.54	0.04	0.02	8.26	4.59
21年目	R 22	0.99208	0.99986	0.99247	4%	0.5339	102.7	5.90	2.95	0.96	9.81	5.24	0.87	0.58	0.08	1.54	0.82	0.03	0.02	11.38	6.08
22年目	R 23	0.99208	0.99986	0.99241	4%	0.5134	102.7	5.86	2.95	0.95	9.76	5.01	0.86	0.58	0.08	1.53	0.79	0.03	0.02	11.32	5.81
23年目	R 24	0.99201	0.99986	0.99235	4%	0.4936	102.7	5.81	2.95	0.95	9.70	4.79	0.86	0.58	0.08	1.52	0.75	0.03	0.02	11.26	5.56
24年目	R 25	0.99188	0.99986	0.99230	4%	0.4746	102.7	5.76	2.95	0.94	9.65	4.58	0.85	0.58	0.08	1.51	0.72	0.03	0.02	11.20	5.31
25年目	R 26	0.99182	0.99986	0.99224	4%	0.4564	102.7	5.72	2.95	0.93	9.59	4.38	0.84	0.58	0.08	1.51	0.69	0.03	0.01	11.13	5.08
26年目	R 27	0.99182	0.99986	0.99218	4%	0.4388	102.7	5.67	2.94	0.92	9.54	4.19	0.84	0.58	0.08	1.50	0.66	0.03	0.01	11.07	4.86
27年目	R 28	0.99175	0.99986	0.99211	4%	0.4220	102.7	5.63	2.94	0.92	9.49	4.00	0.83	0.58	0.08	1.49	0.63	0.03	0.01	11.01	4.65
28年目	R 29	0.99168	0.99986	0.99205	4%	0.4057	102.7	5.58	2.94	0.91	9.43	3.83	0.82	0.58	0.08	1.48	0.60	0.03	0.01	10.95	4.44
29年目	R 30	0.99161	0.99986	0.99199	4%	0.3901	102.7	5.53	2.94	0.90	9.38	3.66	0.82	0.58	0.08	1.48	0.58	0.03	0.01	10.89	4.25
30年目	R 31	0.99154	0.99986	0.99192	4%	0.3751	102.7	5.49	2.94	0.89	9.32	3.50	0.81	0.58	0.08	1.47	0.55	0.03	0.01	10.82	4.06
31年目	R 32	0.99147	0.99986	0.99186	4%	0.3607	102.7	5.44	2.94	0.89	9.27	3.34	0.80	0.58	0.08	1.46	0.53	0.03	0.01	10.76	3.88
32年目	R 33	0.99139	0.99986	0.99179	4%	0.3468	102.7	5.39	2.94	0.88	9.22	3.20	0.80	0.58	0.08	1.45	0.50	0.03	0.01	10.70	3.71
33年目	R 34	0.99132	0.99986	0.99172	4%	0.3335	102.7	5.35	2.94	0.87	9.16	3.06	0.79	0.58	0.08	1.45	0.48	0.03	0.01	10.64	3.55
34年目	R 35	0.99124	0.99986	0.99165	4%	0.3207	102.7	5.30	2.94	0.87	9.11	2.92	0.78	0.58	0.07	1.44	0.46	0.03	0.01	10.58	3.39
35年目	R 36	0.99117	0.99986	0.99158	4%	0.3083	102.7	5.25	2.94	0.86	9.05	2.79	0.78	0.58	0.07	1.43	0.44	0.03	0.01	10.52	3.24
36年目	R 37	0.99109	0.99986	0.99151	4%	0.2965	102.7	5.21	2.94	0.85	9.00	2.67	0.77	0.58	0.07	1.42	0.42	0.03	0.01	10.45	3.10
37年目	R 38	0.99101	0.99986	0.99144	4%	0.2851	102.7	5.16	2.94	0.84	8.95	2.55	0.76	0.58	0.07	1.42	0.40	0.03	0.01	10.39	2.96
38年目	R 39	0.99093	0.99986	0.99136	4%	0.2741	102.7	5.11	2.94	0.84	8.89	2.44	0.75	0.58	0.07	1.41	0.39	0.03	0.01	10.33	2.83
39年目	R 40	0.99084	0.99986	0.99129	4%	0.2636	102.7	5.07	2.94	0.83	8.84	2.33	0.75	0.58	0.07	1.40	0.37	0.03	0.01	10.27	2.71
40年目	R 41	0.99076	0.99986	0.99121	4%	0.2534	102.7	5.02	2.94	0.82	8.78	2.23	0.74	0.58	0.07	1.39	0.35	0.03	0.01	10.21	2.59
41年目	R 42	0.99068	0.99986	0.99113	4%	0.2437	102.7	4.98	2.94	0.82	8.73	2.13	0.73	0.58	0.07	1.39	0.34	0.03	0.01	10.14	2.47
42年目	R 43	0.99058	0.99986	0.99106	4%	0.2343	102.7	4.93	2.94	0.81	8.68	2.03	0.73	0.58	0.07	1.38	0.32	0.03	0.01	10.08	2.36
43年目	R 44	0.99049	0.99986	0.99097	4%	0.2253	102.7	4.88	2.94	0.80	8.62	1.94	0.72	0.58	0.07	1.37	0.31	0.03	0.01	10.02	2.26
44年目	R 45	0.99040	0.99986	0.99089	4%	0.2166	102.7	4.84	2.94	0.79	8.57	1.86	0.71	0.58	0.07	1.36	0.30	0.03	0.01	9.96	2.16
45年目	R 46	0.99031	0.99986	0.99081	4%	0.2083	102.7	4.79	2.94	0.79	8.51	1.77	0.71	0.58	0.07	1.36	0.28	0.03	0.01	9.90	2.06
46年目	R 47	0.99022	0.99986	0.99072	4%	0.2003	102.7	4.74	2.94	0.78	8.46	1.69	0.70	0.58	0.07	1.35	0.27	0.03	0.01	9.84	1.97
47年目	R 48	0.99012	0.99986	0.99064	4%	0.1926	102.7	4.70	2.94	0.77	8.41	1.62	0.69	0.58	0.07	1.34	0.26	0.03	0.01	9.77	1.88
48年目	R 49	0.99002	0.99986	0.99055	4%	0.1852	102.7	4.65	2.94	0.76	8.35	1.55	0.69	0.58	0.07	1.33	0.25	0.03	0.01	9.71	1.80
49年目	R 50	0.98992	0.99986	0.99046	4%	0.1780	102.7	4.60	2.94	0.76	8.30	1.48	0.67	0.58	0.07	1.33	0.24	0.03	0.00	9.65	1.72
合計	R 51	0.98982	0.99986	0.99037	4%	0.1712	102.7	244.04	126.01	46.67	416.72	209.04	34.01	23.48	4.90	62.38	30.11	1.76	1.01	480.86	240.16

全体事業費内訳

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道322号	八丁峠道路	2	4.5km

■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						13,979		
	改良費						1,454	
		土工		m ³	120,300	200	切土(54,000m ³)、盛土(32,000m ³)、捨土(34,300m ³)	
		軟弱地盤改良工		m ²	8,500	10	BH混合処理	
		法面工		m ²	25,660	356	切土法面、盛土法面、アンカー工、法面整形	
		擁壁工		式	1	606	プレキャストL型擁壁、大型ブロック積、ブロック積、補強土壁工	
		管渠工		m				
		函渠工		m	9	7		
		排水工		m	2,700	41		
		中央分離帯工		m				
	雑工		式	1	234			
	橋梁費						147	
		100m以上		m				
		100m未満		m	42	147	PC橋1橋	
	トンネル費						10,819	
		NATM		m	3,791	10,819	トンネル、監査路、電気室、設備、内装	
		シールド		m				
	IC・JCT費							
		IC		箇所				
		JCT		箇所				
舗装費						1,526		
	車道舗装		m ²	52,600	1,516			
	歩道舗装		m ²	3,000	10			
付帯施設費						33		
	交通管理施設工		式	1	33			
	遮音壁		m					
②用地及補償費						140		
	用地費						55	
		宅地		m ²				
		田畑		m ²	3,000	8		
		山林・原野		m ²	23,188	47		
		その他		m ²				
補償費		式	1	85				
③間接経費			式	1	1,267	地質調査、測量、設計にかかる費用等		
全体事業費					15,386			

【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及び更新費の内訳

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道322号	八丁峠道路	2	4.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.5	119	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,218	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,337	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計				

【単価等について】

- 維持管理費は、福岡県の維持管理費実績に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

			前回 再評価(H28)	今回 事後評価(R6)	主な変更点
費用対効果(B/C)			1.2	1.1	—
便益(B) の 算定基礎	将来交通量		54百台	56百台	将来交通需要量の時点更新
	推計年次		R12	R22	—
コスト(C) の 算定基礎	延長	4.5km			—
	幅員	7.5m(2車線)			—
	事業費	約167億円	約154億円		トンネル支保工の変更 基準改定に伴うジェットファン 台数の見直し
その他	利用 状況	現況交通量	—	39百台	—
		観測年次	—	R6	—