
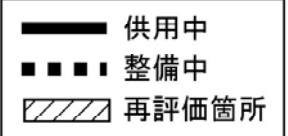



## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> ：一般国道201号 <small>いづかしょうないたがわ</small> 飯塚市内田川バイパス <b>起終点</b> ：自 福岡県飯塚市弁分 <small>べんぶん</small> 至 福岡県田川市大字弓削田 <small>ゆげた</small>	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 九州地方整備局  <b>延長</b> ：9.7km
<b>事業概要</b> ：飯塚市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異常気象時通行規制区間の解消、地域間の交流や産業の支援に寄与する事業である。		
<b>S56年度事業化</b>		<b>H44年度都市計画決定</b> (H5年度変更)
<b>H1年度用地着手</b>		<b>H3年度工事着手</b>
<b>全体事業費</b> ：635億円		<b>事業進捗率</b> ：83%
<b>計画交通量</b> ：34,800 ~ 50,300 台/日		<b>供用済延長</b> ：6.2km
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.7  (残事業) 6.0	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 71/730 億円 (事業費：54/704億円) (維持管理費：16/26億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 420/1,972 億円 (走行時間短縮便益：368/1,656億円) (走行経費減少便益：33/257億円) (交通事故減少便益：20/59億円)
<b>基準年</b> ：平成20年		
<b>感度分析の結果</b> ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=6.6 (交通量+10%)    B/C=5.4 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=5.5 (事業費+10%)    B/C=6.5 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C=5.8 (事業期間+20%)    B/C=6.0 (事業期間-20%)		
<b>事業の効果等</b> ：円滑なモビリティの確保 (利便性の向上が期待できるバス路線が存在)、物流効率化の支援 (重要港湾 苅田港へのアクセス向上)、国土・地域ネットワークの構築 (日常活動圏の中心都市へのアクセス向上)、安全で安心できるくらしの確保 (三次救急医療施設へのアクセス向上)    他11項目に該当		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ：当バイパスは国道201号現道の交通混雑緩和・異常気象時通行規制の解消が期待されており、飯塚市、田川市など関係8市20町1村で構成される。筑豊横断道路建設促進期成会 (他1つの期成会) より毎年早期整備の要望を受けている。(平成20年12月1日)		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ： <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域では人口減少及び高齢化率の進行により、地域活力のさらなる低下が懸念される。</li> <li>沿線地域の自動車保有台数は、九州7県平均と同様に増加傾向にある。1世帯当たりの自動車保有率は九州7県平均と比べて高く、自動車交通への依存が高い地域となっている。</li> </ul>		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ：平成19年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約83%であり、そのうち用地進捗率99%に達している。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ：平成20年度は、残る飯塚市有安～田川市弓削田間 (11工区 L=3.5km) の暫定供用を目標に事業を進めている。併せて、平成21年度のランプ供用区間 (L=0.8km) の立体化事業を進めている。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ：事業実施にあたっては、新工法の活用などにより、着実なコスト削減を図ることとしている。		
<b>対応方針</b> ：事業継続		
<b>対応方針決定の理由</b> ：以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。		
<b>事業概要図</b>		
		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。