

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道201号 <small>いづかしょうないたがわ</small> 飯塚庄内田川バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県飯塚市弁分 終点：福岡県田川市大字弓削田	延長	9.7km		
事業概要 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、烏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車線のバイパスである。					
S56年度事業化		S44年度都市計画決定		H元年度用地着手	
H3年度工事着手					
全体事業費		約655億円		事業進捗率	
		91%		供用済延長	
				9.7km	
計画交通量		29,900～44,400台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	(事業全体)	65/865億円		323/1,969億円	
	2.3	〔事業費：42/798億円〕		〔走行時間短縮便益：272/1,554億円〕	
	(残事業)	〔維持管理費：23/67億円〕		〔走行経費減少便益：43/329億円〕	
	5.0			〔交通事故減少便益：8.0/86億円〕	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量		：B/C=2.2～2.4（交通量 ±10%）		【残事業】交通量	
事業費		：B/C=2.3～2.3（事業費 ±10%）		事業費	
事業期間		：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）		事業期間	
				：B/C=4.3～5.7（交通量 ±10%）	
				事業費	
				：B/C=4.7～5.3（事業費 ±10%）	
				事業期間	
				：B/C=4.7～5.1（事業期間±20%）	
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・ 国道201号現道部の主要渋滞ポイントである3交差点の渋滞長が減少（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（現道部・バイパス部）の損失時間の減少					
・ 国道201号（現道部・バイパス部）の旅行速度の向上					
②交通安全性の向上					
・ 国道201号（現道部・バイパス部）の事故件数が約2割減少					
・ 国道201号（現道部・バイパス部）の死傷事故率が約2割減少					
③道路の信頼性の向上（通行止めリスクの回避）					
・ 異常気象時通行規制区間（連続雨量200mm）の回避並びに災害時における代替ルートの確保（通常ルート：60分（36km）、迂回ルート：82分（48km））					
・ 通行止めに遭遇するリスクの低下（迂回損失約4,000万円/日）					
④救急医療活動の支援					
・ 救急搬送の所要時間の短縮（田川市夏吉～飯塚病院）					
・ 救急医療活動のアクセス時間の短縮					
⑤地域産業の支援					
・ 輸送時間の短縮によるコスト縮減					
⑥地域間交流・連携の支援					
・ 福岡市の都市的サービス享受地域の拡大					
・ 筑豊地域内部及び周辺都市間の交流促進の寄与					
・ バイパスルートを通過する新たなバス路線が運行開始					
⑦観光振興の支援					
・ 移動時間短縮等による観光を中心とした筑豊地域の地域振興プロジェクトの支援					
関係する地方公共団体等の意見					
飯塚市をはじめとする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（会長：行橋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成23年8月）					
県知事の意見					
一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、					

福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。

飯塚庄内田川バイパスの整備は筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きいと、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・バイパスの全線暫定2車線供用により、現道区間の交通混雑が解消。
- ・バイパスの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。
- ・住民アンケート結果より、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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

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。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、平成23年度は飯塚市弁分～飯塚市堀池古川間の4車線供用を目標に事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・切土法面補強の追加による増加【約9億円増】
- ・路床盛土の石灰処理の追加による増加【約4億円増】
- ・道路排水の流末処理対策の追加による増加【約3億円増】
- ・交通安全施設等の追加による増加【約4億円増】
- ・穂波川橋における架設工法の見直しによるコスト縮減による減【約0.27億円】
- ・新技術・新工法の活用などによる着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。