

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

| | | |
|--|---|--|
| 事業名 一般国道201号 <small>やきやま</small> 八木山バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株) |
| 起終点 自：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗 <small>かすや ささぐりまちささぐり</small> 至：福岡県飯塚市弁分 <small>いづか べんぶん</small> | 延長 13.3km | |
| 事業概要 八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保を目的とする事業である。 | | |
| H31年度事業化 | H一年度都市計画決定 (H一年度変更) | R一年度用地着手 |
| R2 工事着手 | | |
| 全体事業費 | 約381億円 | 事業進捗率 (令和3年3月末時点) |
| | 約16% | 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量（※1） 18,100～19,300台/日 | | |
| 費用対効果 分析結果 (※1) | B/C (事業全体) 1.4 (残事業) — | 総費用 (残事業)/(事業全体) —/162億円 (事業費：—/151億円 維持管理費：—/11億円) |
| | | 総便益 (残事業)/(事業全体) —/227億円 (走行時間短縮便益：—/217億円 走行経費減少便益：—/5.8億円 交通事故減少便益：—/3.9億円) |
| 感度分析の結果（※1） 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%） | | |
| 事業の効果等 | | |
| ①基幹産業を支える物流道路 ・国際競争力強化に向け、空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されており、物流道路としての重要性が増していることから、交通ボトルネックとなる脆弱な2車線区間の整備促進が望まれる。 | | |
| ②災害に強い道路ネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、ボトルネックが解消されるほか、立往生車両発生時でも交通機能が確保されるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。 | | |
| ③信頼性の高いネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、事故等による交通規制のリスク軽減が図られ、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。 | | |
| ④交通安全性の向上 ・八木山バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。 | | |
| ⑤観光振興・まちづくりの支援 ・八木山バイパスの4車線化により、時間短縮が図られることで、観光振興や新たなまちづくりを支援。 | | |
| ⑥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 , NO ₂ , SPM削減） | | |
| 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①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：飯塚市長）、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和3年7月、12月、②令和3年11月） | | |

県の意見：

一般国道201号は、福岡都市圏と京築地域を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流を支える重要な幹線道路である。八木山バイパスの整備は、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけ、更には地域全体の経済的な発展に寄与することが期待される。

従って、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続すべきと考える。

今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

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

沿線地域の人口は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及び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。

交通量は増加傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約16%（令和3年3月末時点）

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、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

令和6年度：篠栗IC～筑穂IC間 延長5.6km(4/4)開通予定

令和11年度：筑穂IC～穂波東IC間 延長7.7km(4/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

橋梁架設計画の見直し、橋梁耐震補強工法の追加・変更、建設発生土の他事業への流用。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

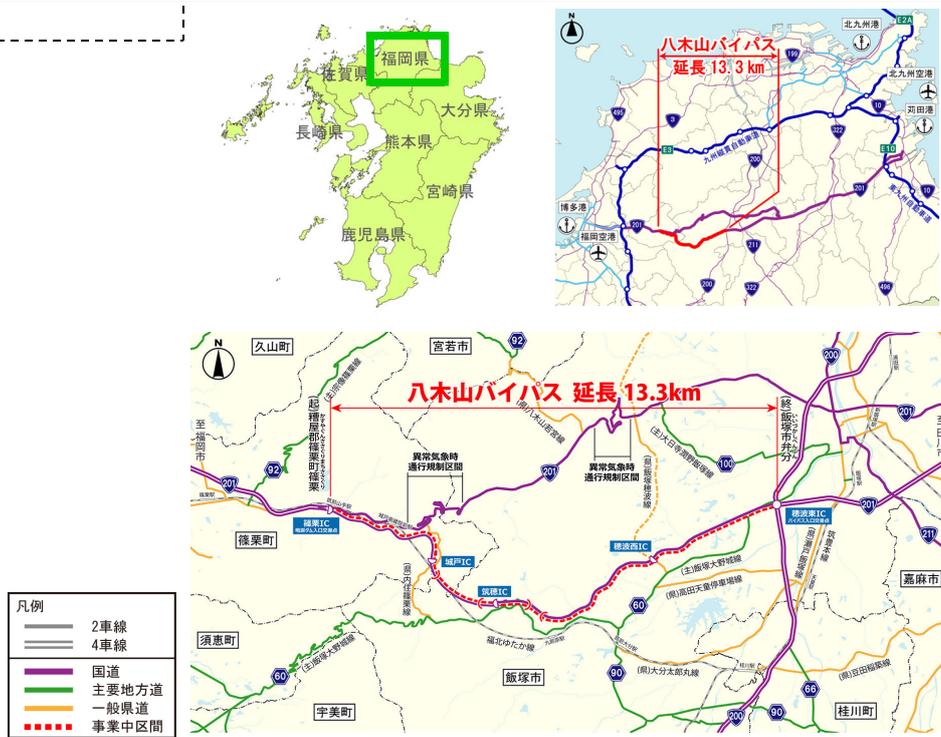
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。