

事後評価結果（令和4年度）

担当課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課

担当課長名：松村 泰典

事業名	一般国道201号 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	自：福岡県飯塚市弁分 至：福岡県田川市大字弓削田			延長	9.7km

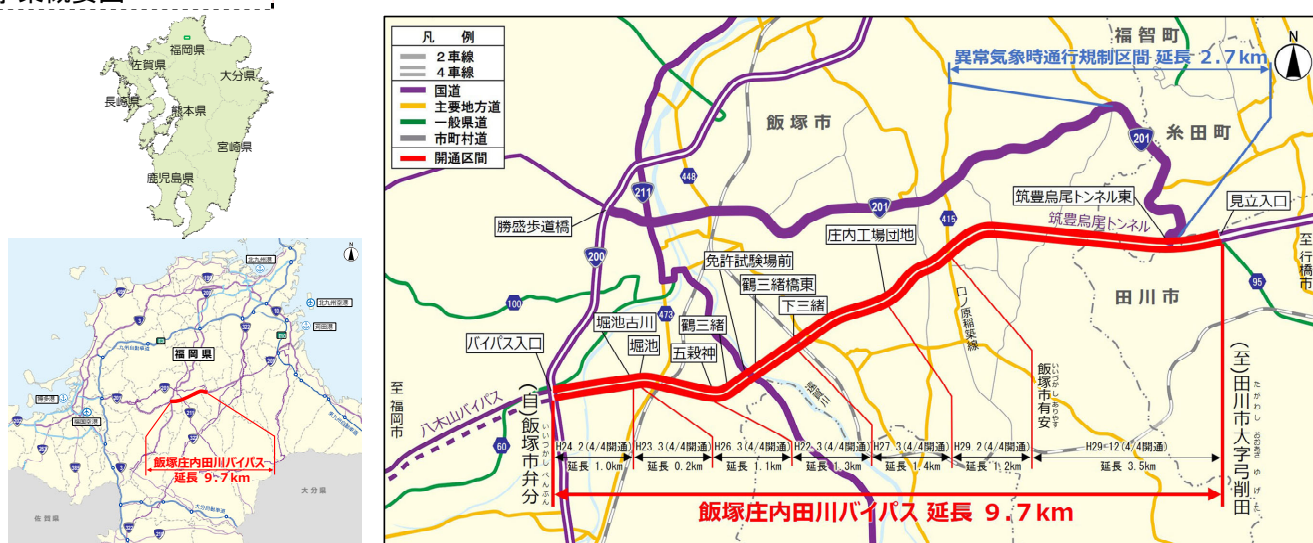
事業概要

国道201号飯塚庄内田川バイパスは、国道201号のほぼ中間に位置している、延長9.7kmの完成4車線の事業であり、昭和56年に事業化し、平成20年度に暫定2車線で開通、平成29年度に完成4車線で開通している。

事業の目的・必要性

本事業は、国道201号の交通混雑の緩和、鳥尾峠における通行規制区間の解消等を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: S56年度 都市計画決定: S44年度 H5年度	用地着手: H1年度 工事着手: H3年度	供用年 (当初)	H20/H30 (実績) H20/H29	変動	0.97倍	
	事業費	計画時 (名目値) — / 570億円 (暫定/完成) (実質値) — / 541億円	実績 (名目値) — / 686億円 (暫定/完成) (実質値) — / 659億円			変動	1.2倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (R12) — / 38,400~49,900台/日	実績 (暫定/完成)			変動	76%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	38.0 → 47.9 km/h (供用直前年次) H9年度 (供用後年次) H30年度		交通事故減少 (追突事故) (供用前現道→供用後現道)	104.9 → 74.8件/億台キロ (供用直前年次) H17-H19 (供用後年次) H30-R2			
	費用対効果分析結果 (再評価)	B/C 3.6	総費用 607億円 (事業費: 566億円 維持管理費: 41億円)	総便益 2,174億円 (走行時間短縮便益: 1,940億円 走行経費減少便益: 161億円 交通事故減少便益: 73億円)			基準年	平成15年
費用対効果分析結果 (事後)	B/C 1.5	総費用 1,430億円 (事業費: 1,300億円 維持管理費: 130億円)	総便益 2,200億円 (走行時間短縮便益: 1,862億円 走行経費減少便益: 280億円 交通事故減少便益: 58億円)			基準年	令和4年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円			
事業遅延の理由	特になし。							

	<p>交通量変動の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画時は、将来（R12）交通需要予測において、隣接する八木山バイパスの4車線供用を見込んでいるが、事後評価時点（R4）においては、八木山バイパスが事業中（2車線運用）であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。 <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（並行する国道201号現道区間の渋滞損失時間の削減：削減率約8割） ・物流効率化の支援（庄内工業団地から苅田港（重要港湾）へのアクセス性向上：庄内工業団地～苅田港（約9分短縮）） ・国土・地域ネットワークの構築（拠点都市である福岡市へのアクセス性向上：田川市役所～福岡市役所（約12分短縮）） <p style="text-align: right;">他6項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹産業を支える物流道路（飯塚庄内田川バイパスの整備により、所要時間が約9分短縮しており、自動車産業支援に寄与。）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道201号現道の騒音値は、環境基準値を満足している。 飯塚市新飯塚（<small>いづか しんいづか</small> 昼間：73dB→69dB、夜間：71dB→63dB） 飯塚市有安（<small>いづか ありやす</small> 昼間：72dB→66dB、夜間：68dB→58dB）
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口は前回評価以降減少傾向であるものの、一世帯あたり自動車保有台数は福岡県や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。 ・平成20年度全線暫定開通後以降、国道201号現道と飯塚庄内田川バイパスの交通量は横這いとなっている。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道201号飯塚庄内田川バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「災害に強い道路ネットワークの構築」について、一定の効果が得られており、また「基幹産業を支える物流道路」、「地域観光の支援」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性はないと考えている。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道201号現道において主要渋滞ポイントが集中していた起点側から整備を進めるなど、交通課題の大きい箇所から段階的・暫定的に事業を展開してきたことで、増大する交通需要に対応し、早期の事業効果の発現につなげることができた。 ・長期期間を要する大規模な事業においては、課題に応じた適切な供用計画といった事業調整が重要である。
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※ 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。