

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：西川 昌宏

担当課長名：松本 健

事業名	一般国道201号 やきやま 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： かすや ささぐりまちささぐり 福岡県粕屋郡篠栗町篠栗 至： いづか べんぶん 福岡県飯塚市弁分				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		—		—		R2年度工事着手	
全体事業費		約465億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約72%	供用済延長 5.7km	
計画交通量		16,600台／日～17,300台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR: (事業全体)	総費用: (残事業)/(事業全体) 80/ 267億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 112/ 314億円		基準年
	(参考) 1.2 [2%] 1.7 [1%]	4.9 %	(事業費: 72/ 253 億円 維持管理費: 7.6/ 14 億円)		(走行時間短縮便益: 124/ 319 億円 走行経費減少便益: -12/ -4.6 億円 交通事故減少便益: -0.20/-0.22 億円)		令和6年
	(残事業) 1.4 [2%] 2.0 [1%]		(残事業)				
	(参考) 2.1 [2%] 2.3 [1%]	6.3 %	感 度 分 析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量 B/C= 1.1～1.3 (±10%)			交通量 B/C= 1.3～1.5 (±10%)			
	事業費 B/C= 1.1～1.3 (±10%)			事業費 B/C= 1.3～1.5 (±10%)			
事業期間 B/C= 1.1～1.2 (±20%)		事業期間 B/C= 1.3～1.5 (±20%)					
事業の効果等							
①基幹産業を支える物流道路							
・八木山バイパスの4車線化により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、定時性・速達性の向上が図られ、地域産業の支援が期待される。							
②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。							
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、事故等による通行止め発生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交通混雑の緩和							
・八木山バイパスの4車線化により、交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。							

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6年7月、11月、②令和6年9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4車線化事業は、地域全体の経済的な発展に寄与するとともに、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけることが期待される。

従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続し、更なるコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、引き続き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にあるものの、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。

当該区間の交通量は約3万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

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72%（令和6年3月末時点）

令和6年度：篠栗IC～筑穂IC 延長5.7km（4/4）完成予定

令和11年度：筑穂IC～穂波東IC 延長7.6km（4/4）完成予定

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。

施設の構造や工法の変更等

橋梁計画の見直し、トンネル工事における支保工の変更及び補助工法の追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、建設発生土の搬出計画の見直し。

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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）