

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

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：東川 直正 担当課長名：山本 巧

事業の概要

事業名	一般国道201号 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 西日本高速道路株式会社
起終点	自：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗 至：福岡県飯塚市弁分	延長	13.3km		

事業概要
 一般国道201号は、福岡市と飯塚市、京都郡苅田町を結び、沿線の交流・物流を支えるための重要な幹線道路である。このうち、八木山バイパスは、前後4車線区間に挟まれた2車線区間（延長13.3km）の4車線化事業である。

事業の目的、必要性
 当該事業の整備により、交通ボトルネックが解消され、信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。また、博多港と物流拠点を結ぶ速達性の高い物流道路を形成し、地域産業を支援。

全体事業費 約360億円 計画交通量 約18,100台/日～約19,300台/日



関係する地方公共団体等の意見 【福岡県知事】
 国道201号八木山バイパスについては、平成26年10月の無料化後、交通量が倍増し、片側1車線であることから、朝夕を中心とした慢性的な渋滞の発生や、事故の急増さらに、事故等による長時間の通行止めの発生など、円滑かつ安全な交通の確保に大きな支障をきたしている状況にあります。
 筑豊地域と福岡都市圏を結ぶ交通の大動脈である八木山バイパスのこのような状況の解消は喫緊の課題であり、これまで、県議会や関係市町村とともに、政府に対し当該区間の4車線化を要望してきたところです。
 つきましては、平成31年度において、新規事業化を行い、早期完成供用が図られますよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。
 なお、事業の実施にあたり、確実な早期整備の観点から、直轄事業と有料道路事業を組み合わせた整備方式を検討いただき、その料金設定については、平成26年度の無料開放前の料金（普通車：530円）を考慮して、この料金の概ね半額程度といった利用しやすい料金水準となるようお願いいたします。加えて、整備については、筑穂IC以西での交通混雑の実態を考慮し、整備効果を早期に発現させるために、段階的な4車線化の供用を検討いただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：事業許可（昭和52年度）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4	総費用 162億円 (事業費：151億円 維持管理費：11億円)	総便益 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)	基準年 平成30年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)	
			事業費変動 B/C=1.3 (事業費変動 +10%)	B/C=1.5 (事業費変動 -10%)	
			事業期間変動 B/C=1.4 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.4 (事業期間変動 -20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・対面通行区間の解消による安全・安心の確保 [正面衝突事故率] 現況 3.6件/億台キロ → 整備後 0.0件/億台キロ
歩行空間		-	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	-	・注目すべき影響はない。
	地域経済	◎	・速達性の高い物流道路の形成により、地域産業を支援 [八木山バイパス区間の旅行速度] 現況 33km/h → 整備後 60km/h
	災害	-	・注目すべき影響はない。
	環境	-	・注目すべき影響はない。
	地域社会	-	・注目すべき影響はない。
事業実施環境		○	・事業許可（昭和52年度） ・福岡県知事及び飯塚市長等より「一般国道201号（八木山バイパス）4車線化の早期事業化」について要望

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、4車線化により、交通ボトルネックが解消し、円滑な物流が確保され、地域産業の発展が期待される。
 さらに、福岡都市圏との交流促進や、重大事故等の減少による安全性の向上など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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