

## 事後評価結果（平成30年度）

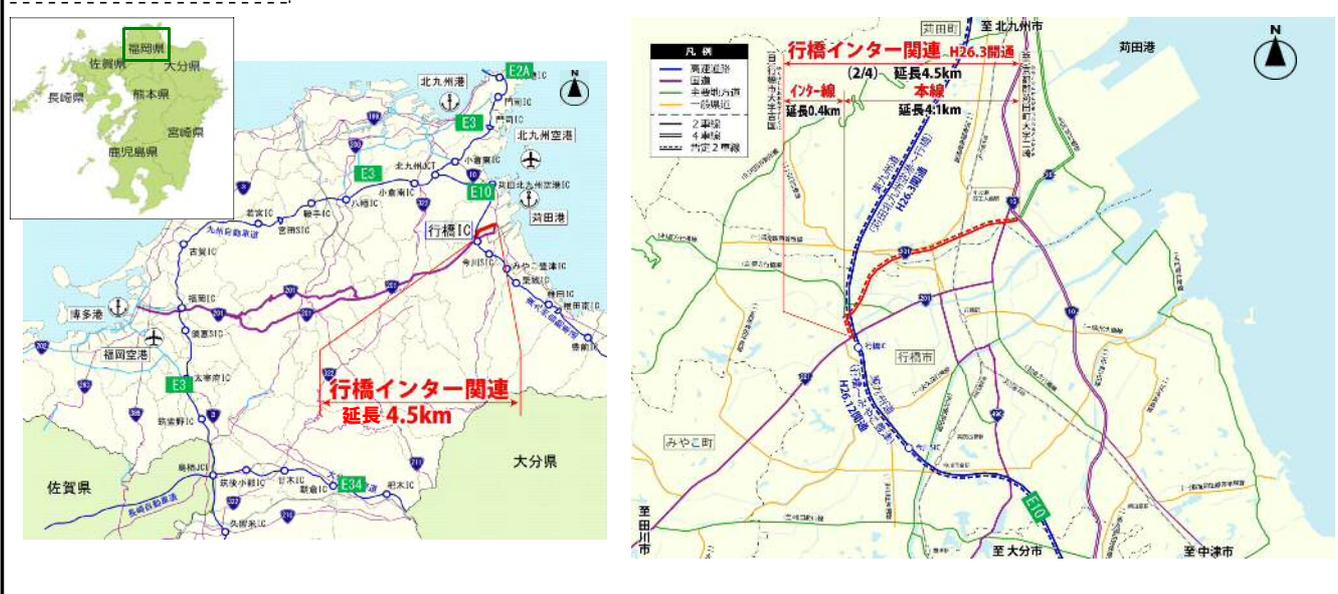
担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：野村 文彦

事業名	一般国道201号 <small>ゆくはし</small> 行橋インター関連	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：福岡県行橋市大字吉国 至：福岡県京都郡苅田町大字二崎	延長	4.5km			

**事業概要**  
行橋インター関連は、延長4.5km、完成4車線の事業であり、平成12年度に事業化し、平成25年度に暫定2車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
本事業は、行橋市街地の交通混雑の緩和や苅田港や筑豊地域と東九州自動車道との連結による物流等の支援を目的とした事業である。

**事業概要図**



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度：H12年度 都市計画決定：H8年度	用地着手：H17年度 工事着手：H21年度	供用年 (暫定/完成)：(当初) —/H30 (実績) H25/—	変 動	—倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)：(名目値) — / 209億円 (実質値) — / 230億円	実績 (暫定/完成)：(名目値) 167 / —億円 (実質値) 184 / —億円		変 動	—倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量 (H42) —/13,500~24,100台/日	実績 (暫定/完成)：11,300~15,600台/日/—		変 動	—%
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)：18km/h → 22km/h (供用直前年次)H25年 (供用後年次)H27年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)：249件/億台・年 → 175件/億台・年 (供用直前年次)H23~H25年平均 (供用後年次)H26~H28年平均				
	費用対効果 分析結果 (前回再評価)：B/C 1.6	総費用：224億円 (事業費：197億円 維持管理費：27億円)	総便益：352億円 (走行時間短縮便益：302億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：17億円)	基準年：平成23年		
	費用対効果 分析結果 (事後)：B/C 2.0	総費用：241億円 (事業費：221億円 維持管理費：20億円)	総便益：489億円 (走行時間短縮便益：457億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：13億円)	基準年：平成30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。					

事業の効果事業による環境変化	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保。(国道201号の渋滞損失時間の削減：約7割)</li> <li>物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：香春町～重要港湾苅田港(約8分短縮))</li> <li>他のプロジェクトとの関係。(大規模道路事業と一体的整備による効果：東九州自動車道行橋IC整備事業)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 並行する国道201号の騒音値は、環境基準値を満足している。 (昼間：74dB→69dB、夜間：71dB→64dB)
事業評価監視委員会の意見	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。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域(行橋市・苅田町)の人口は横ばい傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県平均や九州全体よりも高い状況にある。</li> <li>当該道路と現道を合せた断面交通量は、増加傾向となっている。</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>行橋インター関連の整備により「交通混雑の緩和」「交通安全性の向上」について一定の効果が得られており、また「物流効率化の支援」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。</li> <li>ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。</li> </ul>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>東九州自動車道との同時開通に向け、国・県・市・NEXCOで構成する「東九州自動車道関連事業の連絡調整会議」等を頻繁に開催し、関係者間の連携を図った。また、地元協議・用地買収を関係者で一体的に対応した結果、早期の同時開通が図られた。</li> <li>高速道路の整備にあたっては、県・市町村の将来のまちづくり計画や周辺の新たな開発計画等を把握して、関連道路を検討することが重要である。</li> <li>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>
特記事項	特になし。

※ 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。