

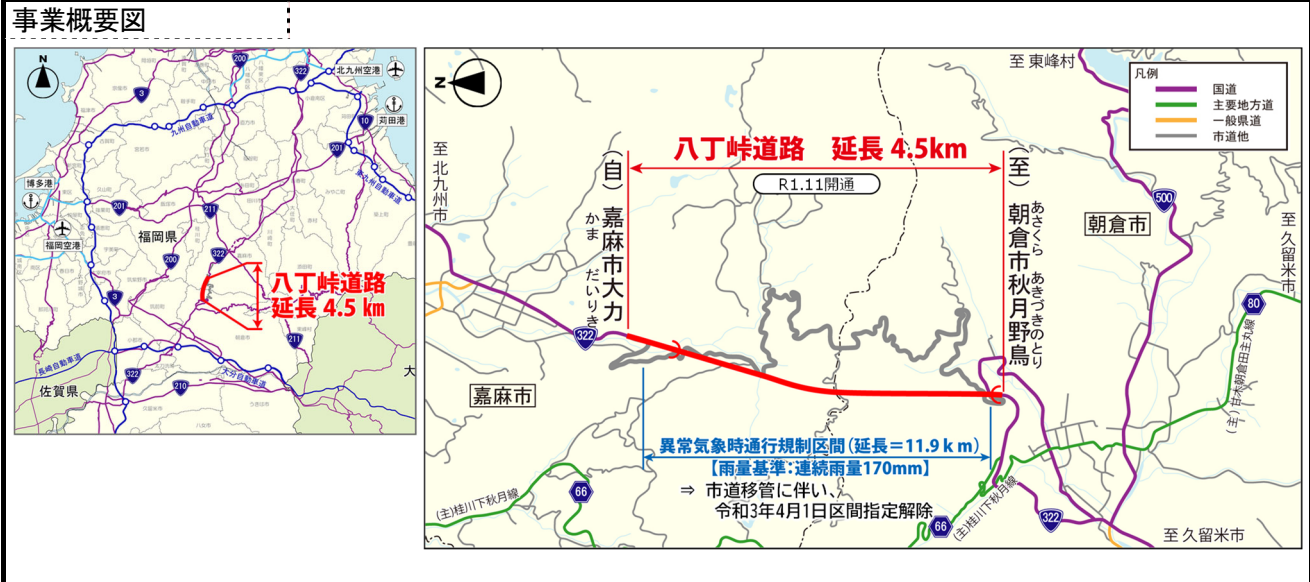
事後評価結果(令和6年度)

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:上田 晴気

事業名	一般国道322号 はつちょうとうげ 八丁峠道路	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:福岡県嘉麻市大力 かま だいりき 至:福岡県朝倉市秋月野鳥 あさくら あきづきの とり	延長	4.5km		

事業概要
一般国道322号は、福岡県北九州市から久留米市に至る延長約123kmの主要な幹線道路である。
八丁峠道路は、嘉麻市と朝倉市の境界部に位置する約3.8kmの長大トンネルを含む完成2車線のバイパス事業であり、平成18年度に事業化し、令和元年度に全線開通している。

事業の目的・必要性
本事業は、国道322号における線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消を行い、交通安全性の向上、道路の信頼性確保等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H18年度	用地着手	H20年度	供用年	(当初) -/H25	変動	1.75倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H20年度	(暫定/完成)	(実績) -/R1		
	事業費	計画時	(名目値)	-/ 167億円	実績	(名目値)	-/ 154億円	変動	0.92倍
		(暫定/完成)	(実質値)	-/ 176億円	(暫定/完成)	(実質値)	-/ 159億円		
	交通量 (当該路線)	計画時	将来交通量 (R12)		実績			変動	54%
		(暫定/完成)	- / 7,200台/日		(暫定/完成)	- / 3,900台/日			
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.4 → 46.6 km/h		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	17 → 0 件/億台キロ				
		(供用直前年次) H27年度	(供用後年次) R3年度		(供用直前年次) H28~H30年度	(供用後年次) R2~R4年度			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	143億円	総便益	315億円	基準年	
		2.2	—%	事業費: 131億円 維持管理費: 12億円		走行時間短縮便益: 257億円 走行経費減少便益: 42億円 交通事故減少便益: 16億円		平成17年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	217億円	総便益	240億円	基準年	
		1.1	4.5%	事業費: 211億円 維持管理費: 6.4億円		走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 1.0億円		令和6年	
	事業遅延による コスト増	費用増加額		—	—	—	—		

	事業遅延の理由 特になし。
	交通量変動の理由 計画時は、将来(R12)交通需要予測において、特に、供用を見込んでいた国道322号の一部区間が、事後評価時点(R6)では事業中であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・物流効率化の支援(朝倉市から苅田港(重要港湾)への時間短縮:約17分短縮) ・国土・地域ネットワークの構築(大型車のすれ違い困難区間(八丁峠:幅員5.5m未満延長4.1km)を解消) ・災害への備え(現道区間における事前通行規制区間を解消:異常気象時通行規制(連続雨量170mm)区間を解消) 他9項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業による環境変化	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 特になし。
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	
・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体よりも多い。 ・並行現道である市道(旧国道322号)と八丁峠道路を合わせた交通量は約39百台/日程度に増加している。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
・八丁峠道路の整備により、「交通安全性の向上」、「異常気象時の信頼性の確保」について、一定の効果が得られており、また、「物流活動の効率化」、「観光産業の支援」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はないと考えている。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
・八丁峠道路の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。	
特記事項	
特になし。	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。