

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

|        |            |
|--------|------------|
| 担 当 課： | 道路局 国道・技術課 |
| 担当課長名： | 西川 昌宏      |

事業の概要

|           |                        |                                                                                                                                              |                                |      |                  |
|-----------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------|------------------|
| 事業名       | 一般国道201号<br>みやくこ行橋バイパス | 事業区分                                                                                                                                         | 一般国道                           | 事業主体 | 国土交通省<br>九州地方整備局 |
|           | 起終点                    |                                                                                                                                              | 自：福岡県京都郡みやこ町勝山松田<br>至：福岡県行橋市吉国 |      | 延長               |
| 事業概要      |                        | 国道201号は福岡県福岡市東区から福岡県荊田町に至る延長91kmの主要幹線道路である。このうち、みやくこ行橋バイパスは、福岡県京都郡みやこ町勝山松田から福岡県行橋市吉国に至る延長7.4kmのバイパス事業である。                                    |                                |      |                  |
| 事業の目的、必要性 |                        | 当該区間の整備により、隣接区間と一体となったバイパス機能の確保による交通渋滞の緩和および交通事故の減少が期待されるなど、円滑で安全な道路ネットワークを構築するとともに、産業拠点や港湾、救急医療施設等へのアクセス向上により、地域の産業活動の活性化や救急医療活動を支援するものである。 |                                |      |                  |
| 全体事業費     | 約610億円                 | 計画交通量                                                                                                                                        | 約17,000～28,300台／日              |      |                  |
| 事業概要図     |                        |                                                                                                                                              |                                |      |                  |

関係する地方公共団体等の意見

|                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【福岡県知事】                                                                                                       |
| 新規事業採択時評価に係る「一般国道201号みやこ行橋バイパス」事業の予算化について同意いたします。                                                             |
| 国道201号は、福岡市と京都郡荊田町を結ぶ福岡県北部の横断軸として県内の人流や物流に欠かせない非常に重要な幹線道路であり、交通需要の増加等の課題に対応するため、未整備区間の解消は本県にとっても喫緊の課題です。      |
| 本区間は、未整備区間として唯一残っており、大型車混入率が約25%と高く、勝山新町交差点などで朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、事故も多発しています。                                     |
| 本区間の整備により、「重要物流道路」としての機能が強化され、産業活動への支援が図られるほか、救急医療施設への搬送時間の短縮、通過交通の分離による現道の渋滞緩和や交通事故の減少などが期待されます。             |
| 本県としましても、県内の直轄国道整備に伴う諸課題の解決に向けて、周辺自治体と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に取り組むとともに、地域経済の発展に資する道路ネットワークの整備に、国とともに取り組んでまいります。 |
| つきましては、令和7年度の新規事業として、特段のご配慮をお願いいたします。                                                                         |

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。 |
|-------------------|

対応方針(採択理由)

|                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 費用便益比が 1.5 であることに加え、信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待されるなど、便益が費用を上回っており、また、計画段階評価、都市計画決定、環境影響評価書の縦覧が完了するなど、事業実施環境が整っており、事業採択の前提条件が確認できる。 |
| みやこ行橋バイパスの整備により円滑で安全な道路ネットワークを構築し、地域の産業活動の活性化や救急医療活動を支援するなど必要性・効果が高いものと判断される。                                               |
| 以上より、本事業は令和7年度新規事業箇所として妥当である。                                                                                               |

事業評価結果（総合評価）

|               |  |
|---------------|--|
| 事業採択の前提条件     |  |
| ☑便益が費用を上回っている |  |
| ☑事業実施環境が整っている |  |

| 費用<br>便益<br>分析 | B/C  |      |     | (参考) | EIRR | 総費用                           | 470億円                                                   | 総便益   | 692億円                     | (参考)<br>時間信頼性向上便益: 29億円<br>CO2排出削減便益: 0.53億円 | 感度分析 |                           | 基準年                       |
|----------------|------|------|-----|------|------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|-------|---------------------------|----------------------------------------------|------|---------------------------|---------------------------|
|                | (参考) | [4%] | 1.5 | 1.5  | 6.3% | 〔 事業費: 431億円<br>維持管理費: 39億円 〕 | 〔 走行時間短縮便益: 626億円<br>走行経費減少便益: 49億円<br>交通事故減少便益: 17億円 〕 | 交通量変動 | B/C= 1.3～1.6 (変動ケース:±10%) |                                              | 令和6年 |                           |                           |
|                |      | [2%] | 2.2 | 2.3  |      |                               |                                                         |       | 事業費変動                     |                                              |      | B/C= 1.3～1.6 (変動ケース:±10%) |                           |
|                |      | [1%] | 2.8 | 2.9  |      |                               |                                                         |       |                           |                                              |      | 事業期間変動                    | B/C= 1.3～1.6 (変動ケース:±20%) |

※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)

| 事業<br>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 | ◎  | みやこ行橋バイパスへの交通転換により、現道の交通混雑が緩和。<br>【対象区間の平均旅行速度】<br>現況：34km/h → 整備後：60km/h<br>【国道201号現道の混雑度】<br>現況：1.37 → 整備後：0.59                                                                                                                                                                                                                            |
|           |             |      |    | 交通混雑等の緩和により、交通事故が減少。<br>【国道201号現道の死傷事故件数】<br>現況：30件/年 → 整備後：8件/年(約7割減少)                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|           |             | 歩行空間 | ◎  | 歩道・自転車道整備により、安全性の高い交通環境を形成。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|           | 社会全体への影響    | 住民生活 | ◎  | ・みやこ町勝山地区の第二次救急医療施設10分圏人口カバー率は3割と、周辺市町に比べ低い水準。<br>・第二次救急医療施設の10分圏人口が増加。<br>＜貨幣換算が可能な効果＞<br>・速達性向上による救急医療施設へのアクセス向上効果:約53億円/50年<br>＜貨幣換算困難な効果＞<br>[みやこ町勝山地区の10分圏人口カバー率] 現況 32% ⇒ 整備後 43%（11%増加）                                                                                                                                               |
|           |             | 地域経済 | ◎  | ・苅田港の移出貨物量は、セメントが全国1位、完成自動車は九州3位。セメントや自動車関連企業は国道201号沿道に集積しており、製品や部品等を苅田港から全国へ輸送。<br>・対象区間は2車線であるため、交通が集中するピーク時には所要時間に差が生じるなど、定時性が確保出来ておらず、物流活動に支障。<br>・所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化。<br>＜貨幣換算が可能な効果＞<br>・アクセス性向上による販路・取引先拡大・生産性の向上効果:約270億円/50年<br>・アクセス性向上による新たな雇用創出効果:約10億円/50年<br>＜貨幣換算困難な効果＞<br>[香春町セメント工場～苅田港の所要時間] 現況 43分 ⇒ 整備後 36分（約7分短縮） |
|           |             | 災害   | ◎  | ・国道201号現道が浸水途絶した場合にも緊急輸送道路として機能。<br>＜貨幣換算困難な効果＞<br>[国道201号現道の浸水区域の通過延長] 整備前 1.7km ⇒ 整備後 0km                                                                                                                                                                                                                                                  |
|           |             | 環境   | ○  | ・環境(CO <sub>2</sub> 排出量)の改善。<br>[CO <sub>2</sub> 排出削減便益] 0.53億円                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|           |             | 地域社会 | ○  | ・大型車等の通過交通の転換により地域の交通環境の改善や輸送効率が向上。<br>・観光資源および中核都市である行橋市など近隣市町村へのアクセス性が向上。<br>＜貨幣換算が可能な効果＞<br>・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約77億円/50年                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                         |  |
|-------------------------------------------------------------------------|--|
| 事業実施環境                                                                  |  |
| ・計画段階評価手続き完了(令和4年3月)                                                    |  |
| ・都市計画決定手続き完了(令和6年12月)                                                   |  |
| ・環境影響評価書縦覧完了(令和7年1月)                                                    |  |
| ・福岡県や筑豊横断道路建設促進期成会、田川地域国道整備促進期成会、みやこ町国道201号整備改良促進期成会などから早期事業化の要望を受けている。 |  |