

令和7年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道201号 みやこ行橋バイパス

1. 対象地域の状況

2. 一般国道201号みやこ^{ゆくはし}行橋バイパスの概要

3. 地域の課題と整備効果

4. 費用便益分析結果

5. とりまとめ

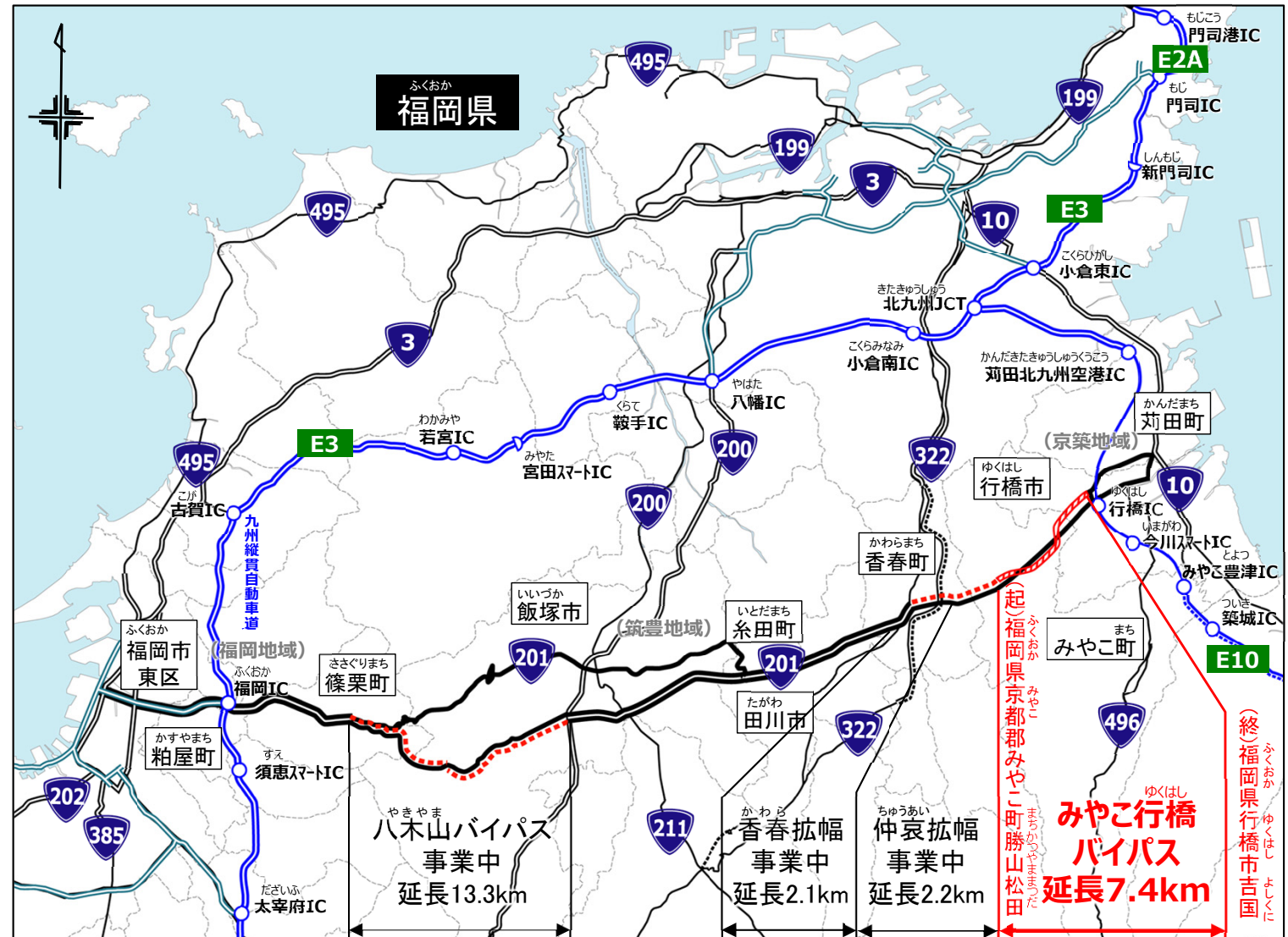
1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 一般国道201号みやこ行橋バイパスの概要

○国道201号は、福岡県北部の横断軸として、人流・物流を支えるための重要な路線である。

○このうち、対象区間は京築地域と福岡・筑豊地域を結ぶ幹線道路であるが、国道201号で事業中を除いて、唯一の2車線区間である。

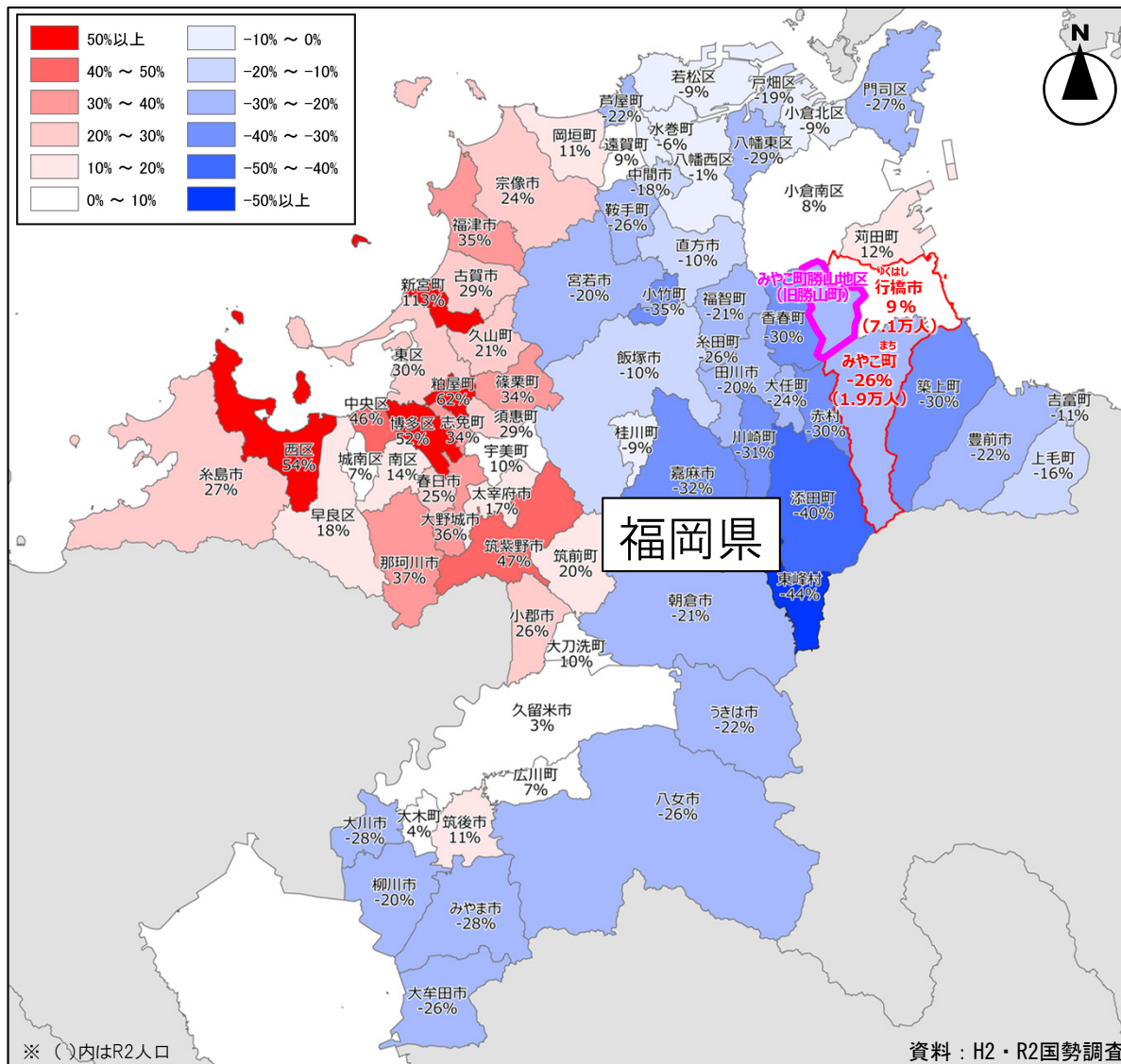


対象地域の状況

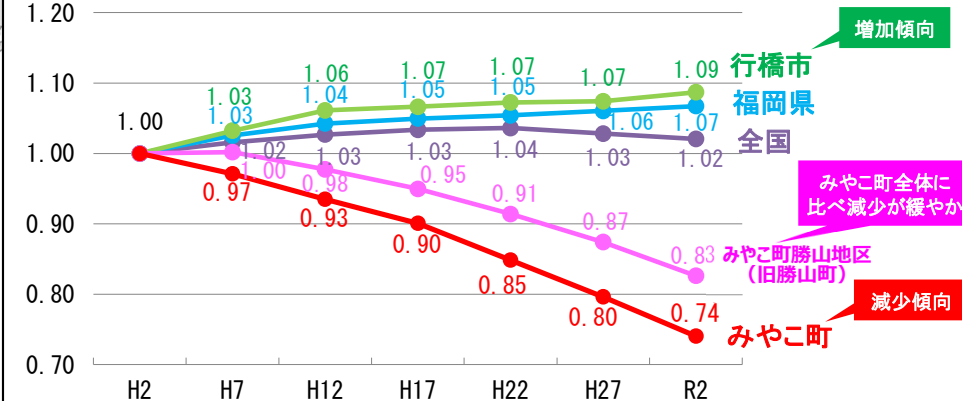
2. 地域状況

- 福岡県の人口は、福岡市周辺では増加傾向にあるが、その他地域では概ね減少傾向で推移。
- 対象地域(行橋市・みやこ町)のうち、行橋市の人口は増加傾向にあるが、みやこ町は減少傾向。
- 一方で、国道201号沿線に位置する、みやこ町勝山地区では、人口減少が緩やかな傾向にある。

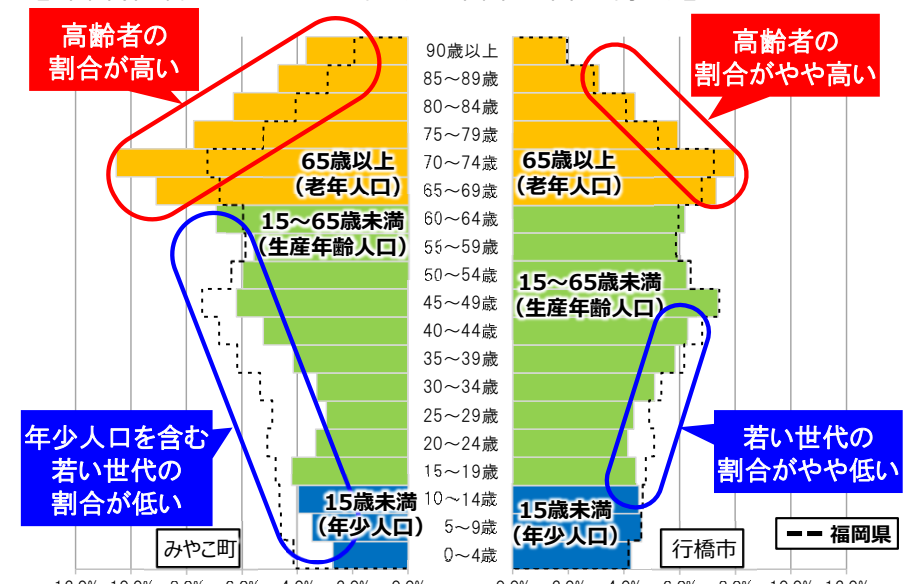
【人口増減率の状況(H2年→R2年)】



【人口の推移】



【年齢階層別人口の割合(※年齢不詳を除く)】

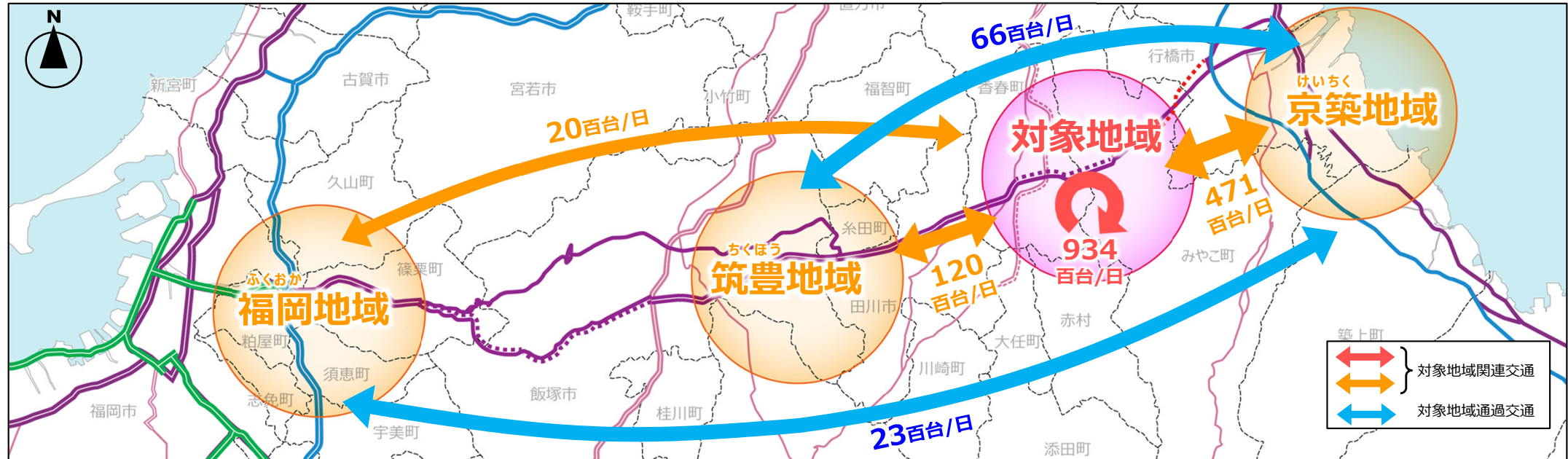


対象地域の状況

3. 交通特性

- 対象地域は、隣接する筑豊や京築地域間の交通だけではなく、筑豊地域～京築地域間など広域的な通過交通も受け持っており、その大半が業務・物流目的の交通である。
- なお、対象区間の大型車交通量は約3,600台/12hであり、九州管内直轄国道2車線区間で4番目に多い。

【現況交通流動】※対象地域：行橋市＋みやこ町

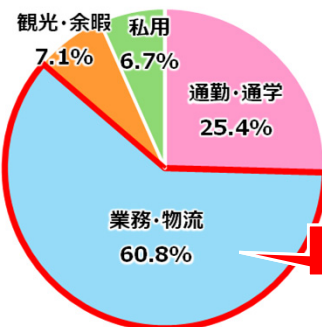
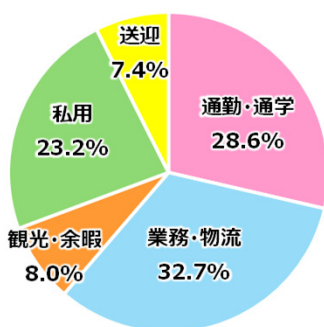


資料：H27年現況自動車OD表より集計

【移動目的】※対象地域：行橋市＋みやこ町

<対象地域関連交通>

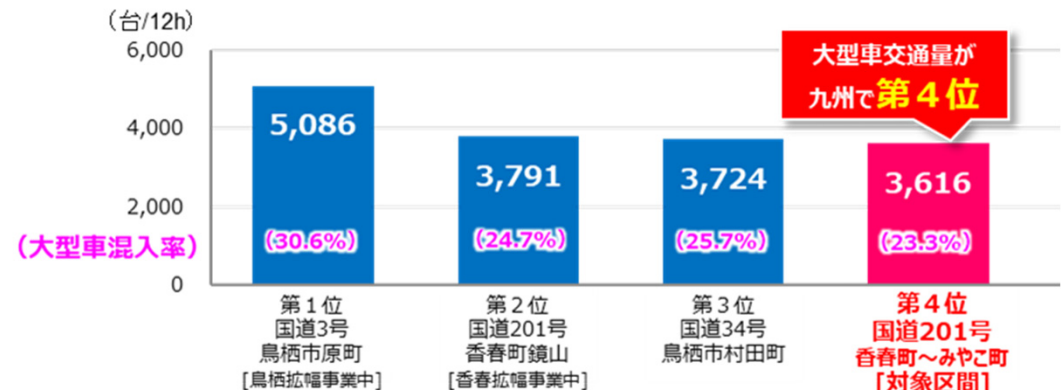
<対象地域通過交通>



約6割

資料：H27全国道路・街路交通情勢調査自動車起終点調査

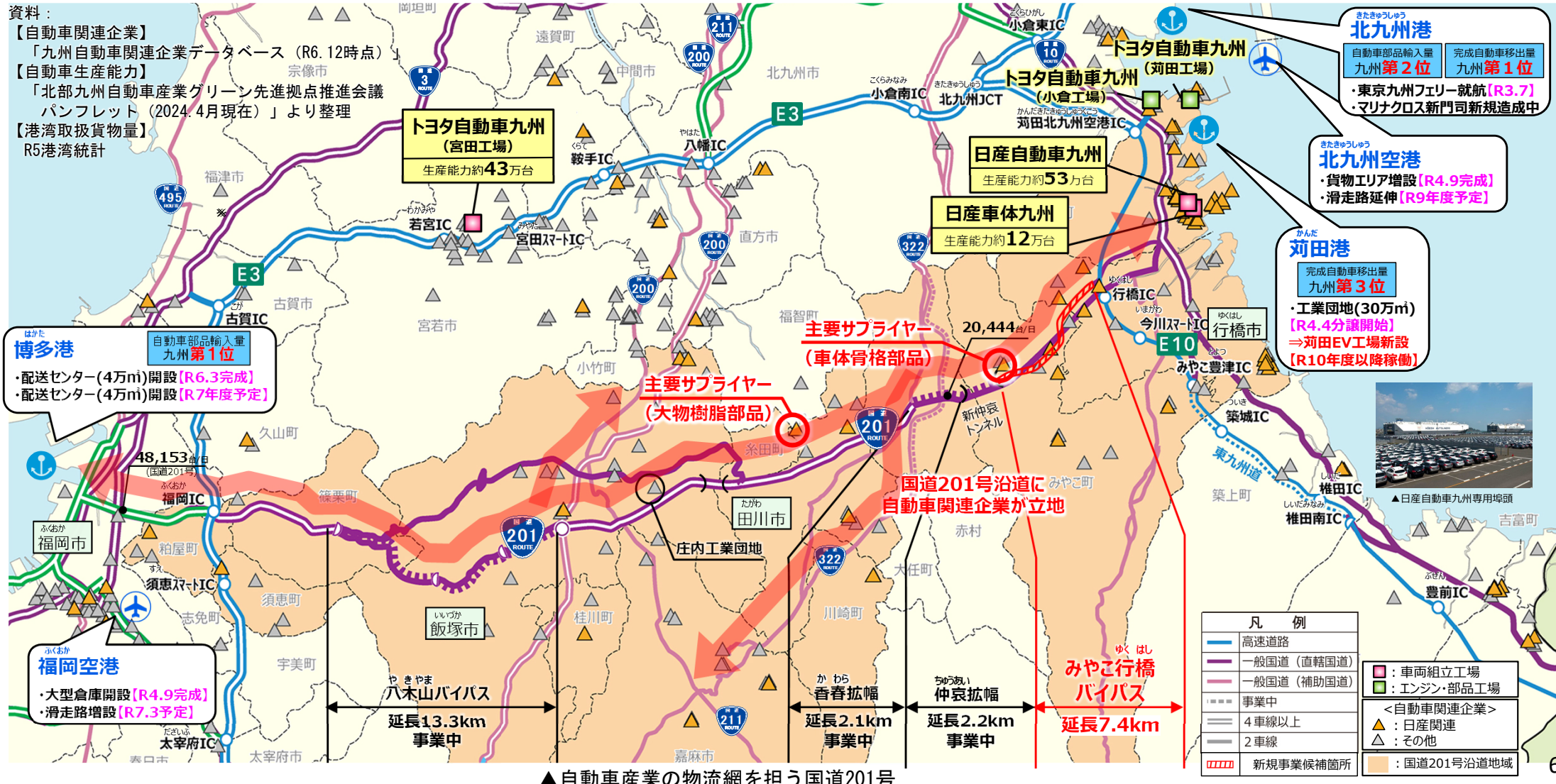
【九州管内直轄国道2車線区間の大型車交通量(※自動車専用道路除く)】



資料：R3全国道路・街路交通情勢調査

4. 地域の特徴

- 国道201号は、沿線に自動車関連企業が多く立地し、北部九州における自動車産業のサプライチェーン(部品調達、製造、販売など)等を支える重要な物流道路。北九州空港の滑走路延伸などの空港・港湾機能の拡充やEV工場の新設などが予定されるなど、物流道路としての重要性が増大。
- そのため、交通ボトルネックとなっている2車線区間の整備推進が急務となっている。



2. 一般国道201号みやこ^{ゆくはし}行橋バイパスの概要

一般国道201号 みやこ行橋バイパスの概要

【計画概要】

- ・事業名：一般国道201号 みやこ行橋バイパス
- ・区間：福岡県京都郡みやこ町勝山松田～福岡県行橋市吉国
- ・延長：7.4km ・車線数：4車線 ・計画交通量：約17,000(台/日)～28,300(台/日)
- ・全体事業費：約610億円

【事業の経緯】

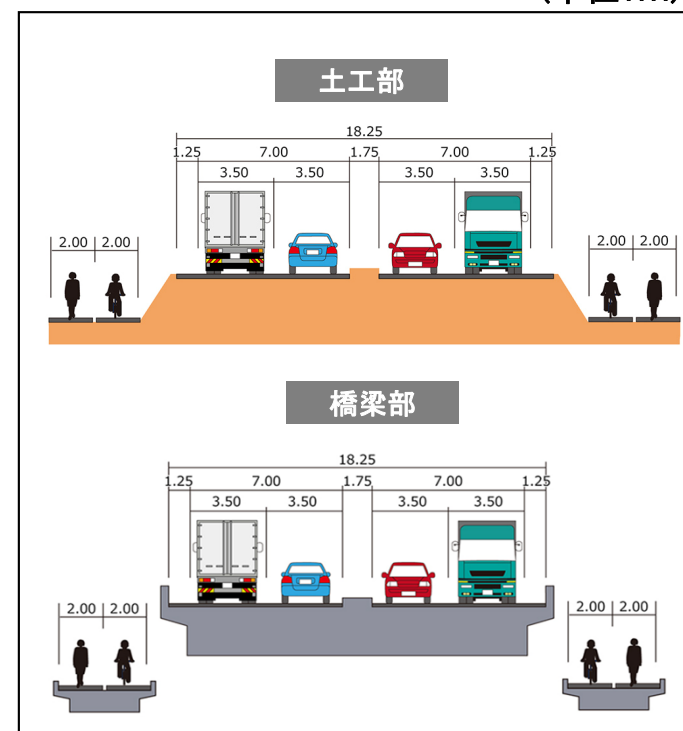
- ・R1. 9～R3. 6：計画段階評価の手続き
- ・R4. 3：対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・R6.12：都市計画決定(福岡県)
- ・R7. 1：環境影響評価書縦覧完了

【事業位置図】



【標準断面図】

(単位:m)



3. 地域の課題と整備効果

地域の課題と整備効果

1. 交通転換による交通渋滞の緩和

【課 題】

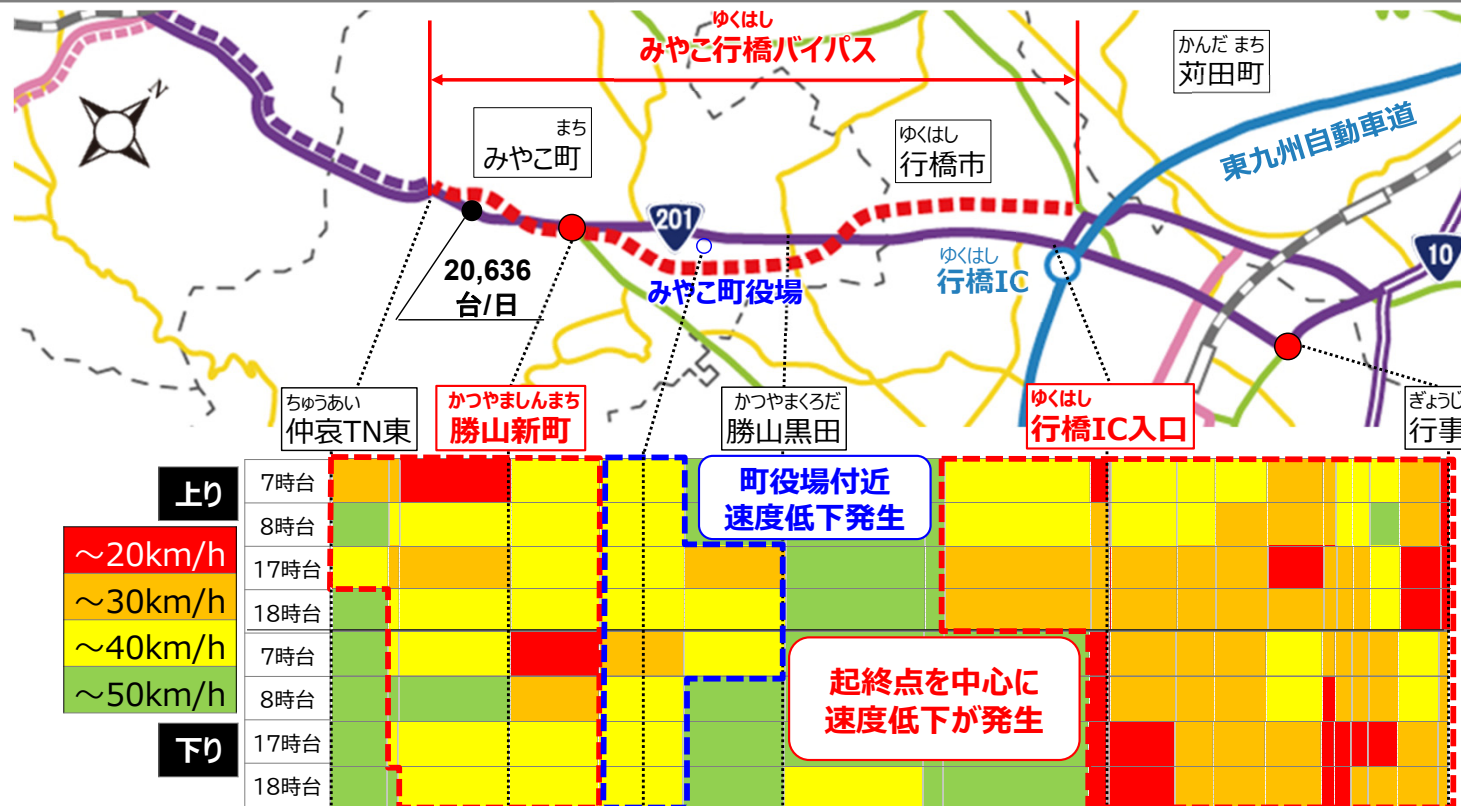
- 国道201号で事業中区間を除いて、唯一の2車線区間である当該区間の現道に約2万台/日を上回る交通が集中。
- 主要渋滞箇所をはじめ、朝・夕ピーク時を中心に渋滞が発生。

【整備効果】

○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。

〔対象区間の平均旅行速度:【現況】34km/h→【整備後】60km/h〕 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度
【整備後】みやこ行橋バイパス区間を60km/hで算出

〔国道201号現道の混雑度:【現況】1.37→【整備後】0.59〕 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査
【整備後】将来交通量推計結果(R22)より算出



▲写真 勝山新町交差点
(朝ピークの渋滞状況)

資料:【速度】ETC2.0プローブデータ(R5.10平日)
【交通量】R3全国道路・街路交通情勢調査

3. 物流活動における速達性・定時性の確保

【課題】

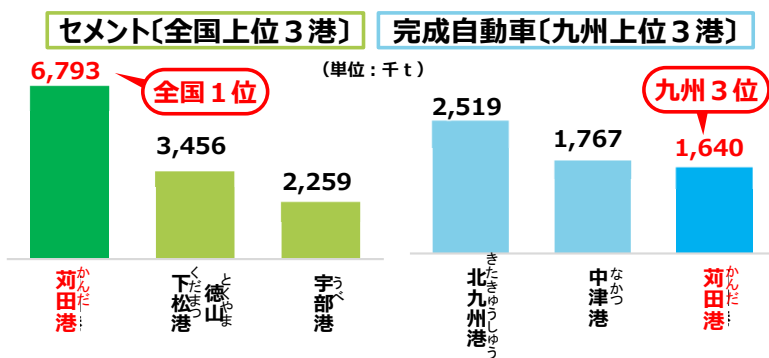
- 苅田港の移出貨物量は、セメントが全国1位、完成自動車は九州3位。セメントや自動車関連企業は国道201号沿道に集積しており、製品や部品等を苅田港から全国へ輸送。
- 対象区間は2車線であるため、交通が集中するピーク時には所要時間に差が生じるなど、定時性が確保出来ておらず、物流活動に支障。

【整備効果】

○ 所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化。

〔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）〕

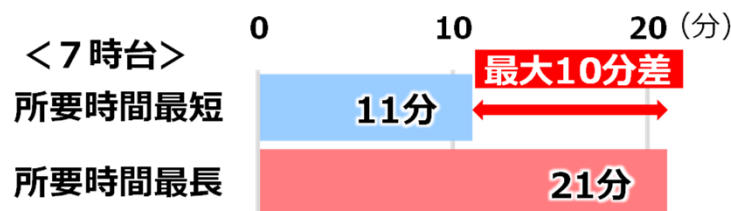
資料：【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、【整備後】みやこ行橋バイパス区間を60km/hで算出



▲ 移出貨物量ランキング
【セメント】

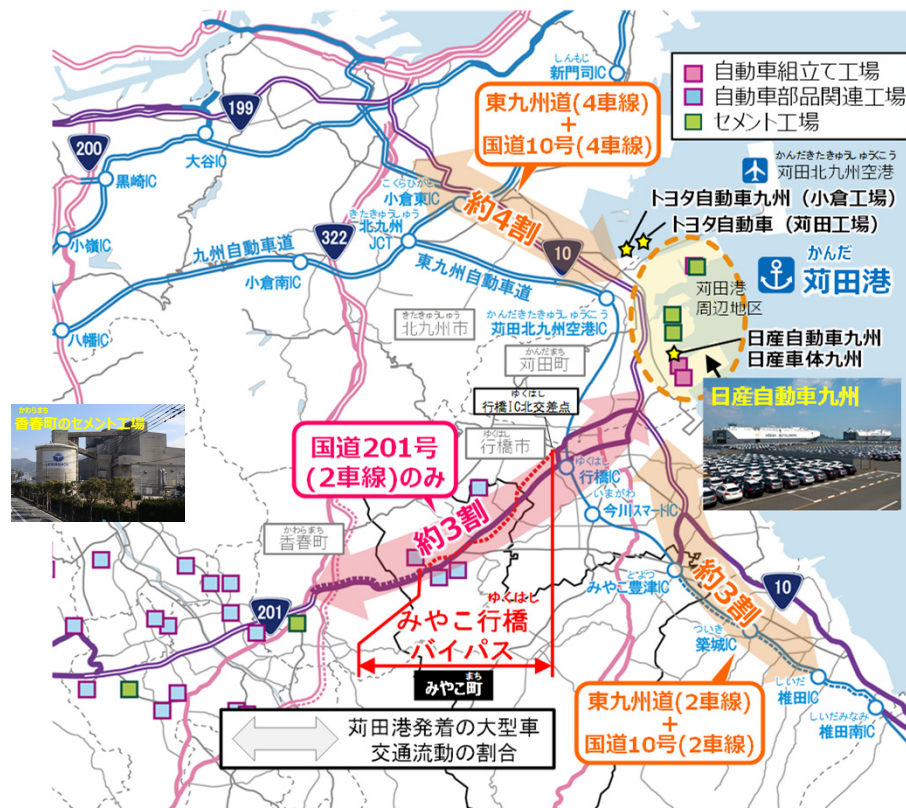
▲ 移出貨物量ランキング
【完成自動車】

資料：R5港湾統計



▲ みやこ行橋バイパス起点付近～行橋IC北交差点間の時間

資料：ETC2.0データ (R5.10平日、大型車)



資料：ETC2.0データ (R5.10平日、大型車)

4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

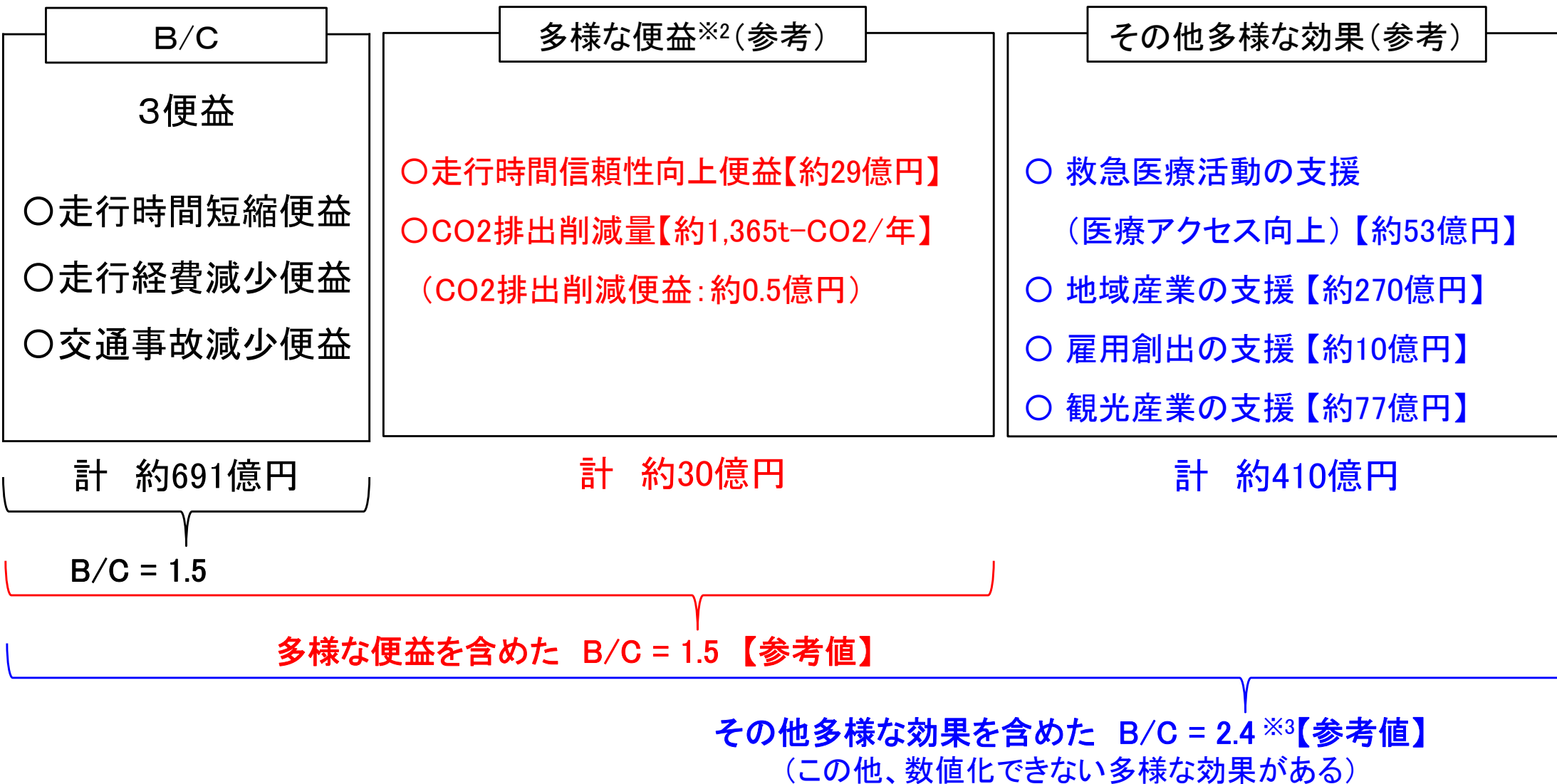
便 益					B / C	
※現在価値化後						
走行時間短縮便益		約625億円		合 計 約691億円 ※1	1.5 = $\left[\frac{691\text{億円}}{470\text{億円}} \right]$ (参考) $\left[\begin{array}{l} 2.2 (2\%) \times 2 \\ 2.8 (1\%) \times 2 \end{array} \right]$ 上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト	
走行経費減少便益		約 48億円				
交通事故減少便益		約 18億円				
事 業 費						
※上段：単純合計(税込) 下段：現在価値化後						
事業費	改良費	約289億円		約610億円 (約431億円)		合 計 約758億円 (約470億円) ※1
	橋梁費	約 73億円				
	その他工事費	約 54億円				
	用地補償費	約106億円				
	間接費	約 88億円				
維持管理費	約148億円 (約39億円)					

※1 基準年（R6年）における現在価値を記載（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

※2 比較のために参考として設定した社会的割引率

【参考】費用便益分析に含まれない効果

- 3便益に含まれていない効果についても貨幣換算化
- 参考比較値として、多様な効果を含めた費用対効果分析※1を実施



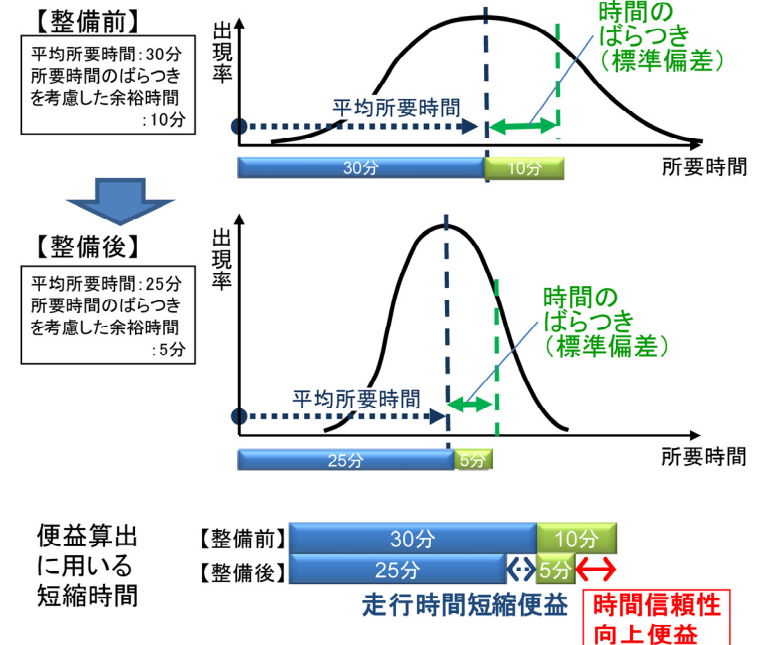
※1: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

※2: 時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)[国土技術政策総合研究所(H26)]、客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について[国土交通省 道路局、都市地域整備局(H15)]を基に算定

※3: 便益算出の検討期間を50年で算出した便益及び費用便益分析結果を記載

【参考】多様な便益(走行時間信頼性向上便益)

○みやこ行橋バイパスの整備による走行時間信頼性向上便益として、約29億円と算出。



▲ 走行時間信頼性向上便益の概念

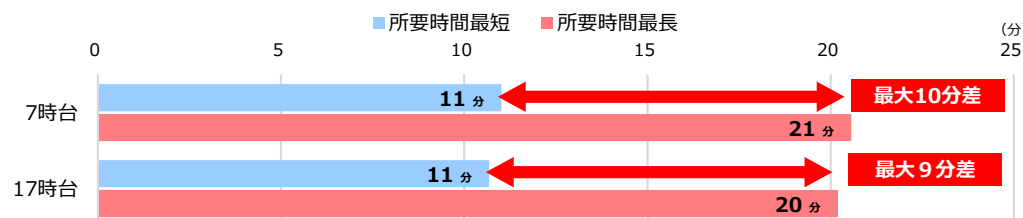
走行時間信頼性向上便益

・1年に生じる総余裕時間

整備なし ; 317.5億円/年 - 整備あり ; 315.4億円/年
= 約2.1億円/年

**みやこ行橋バイパスの整備による走行時間信頼性の向上便益
約29億円と算出**

[参考] 走行時間短縮便益 (625億円) の約5%



▲ みやこ行橋バイパス起点付近～行橋IC北交差点間の所要時間

資料: ETC2.0データ (R5.10平日、大型車)

【参考】多様な便益(CO2排出削減便益)

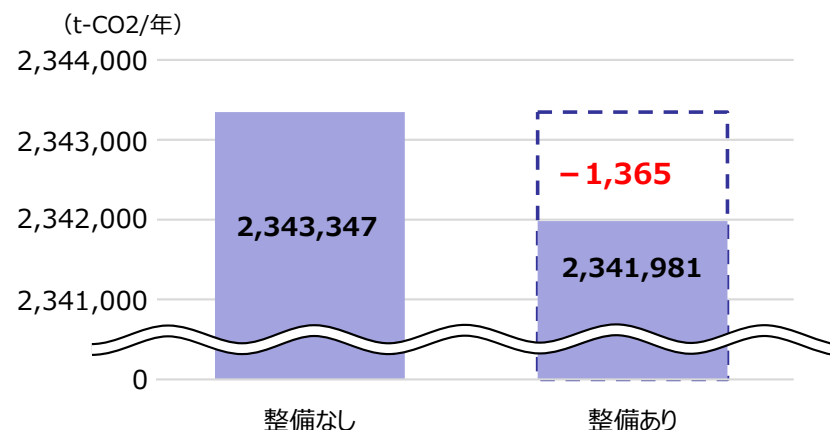
○みやこ行橋バイパスの整備による速度改善・所要時間短縮によってCO2排出量約1,365トンの削減が見込まれ、CO2排出削減便益として約0.5億円と算出。



▲ みやこ行橋バイパスの路線概要図

「国土技術政策総合研究所資料第671号」の排出原単位に基づき、CO₂排出削減量を算定した結果、

約1,365トンの削減効果が見込まれる



▲ CO₂排出量削減効果

※平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)』より算定

CO₂の貨幣評価原単位
10,600円/ t - cより

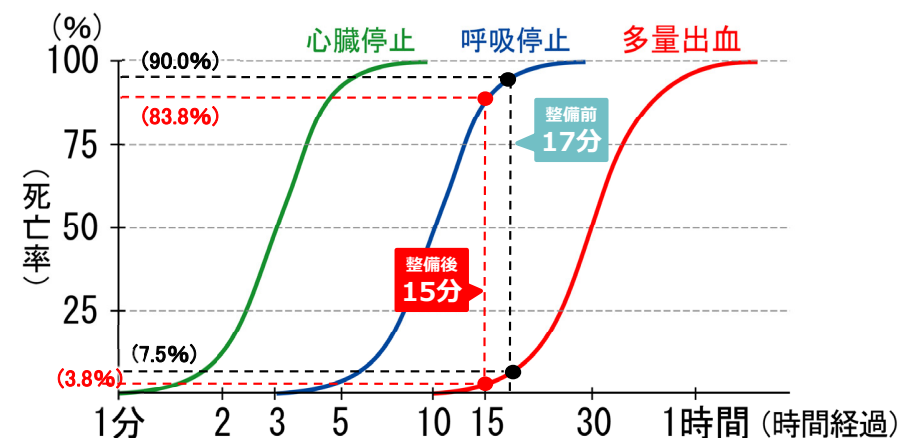
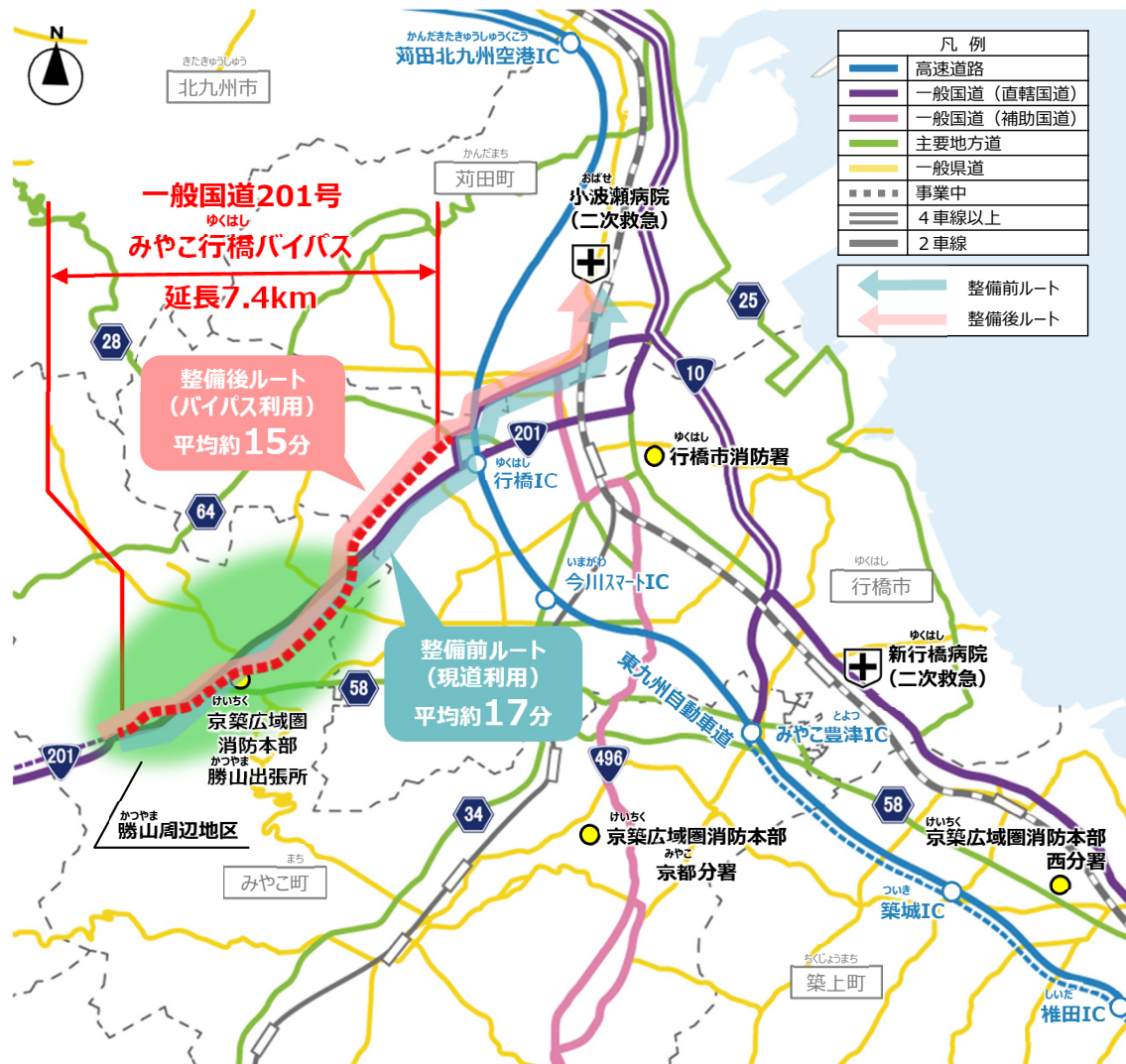
CO2排出削減便益

・1年間に生じる総CO2排出量

整備なし ; 2,343,347t-CO₂/年 - 整備あり ; 2,341,982t-CO₂/年
= 約1,365t-CO₂/年

**みやこ行橋バイパスの整備によるCO2排出削減便益
約0.5億円と算出**

○みやこ行橋バイパスの整備による高次救急医療活動のアクセス向上によって約53億円の効果と試算。



▲ カーラー救命曲線と救急搬送時間短縮効果（勝山周辺地区⇒小波瀬病院）
資料：交通量推計データ（R22年将来）

救急医療アクセス向上による効果

- ・行橋市・みやこ町居住者を対象に、呼吸停止患者、多量出血患者の発生確率を算出し、カーラーの救命率曲線をもとに救助される人命を価値化（50年間分を現在価値化）
- ・1年間に生じる救命件数の総額
 ；多量出血等による救命人数 × 601百万円※1

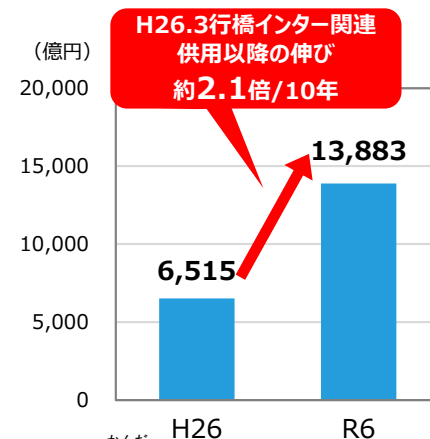
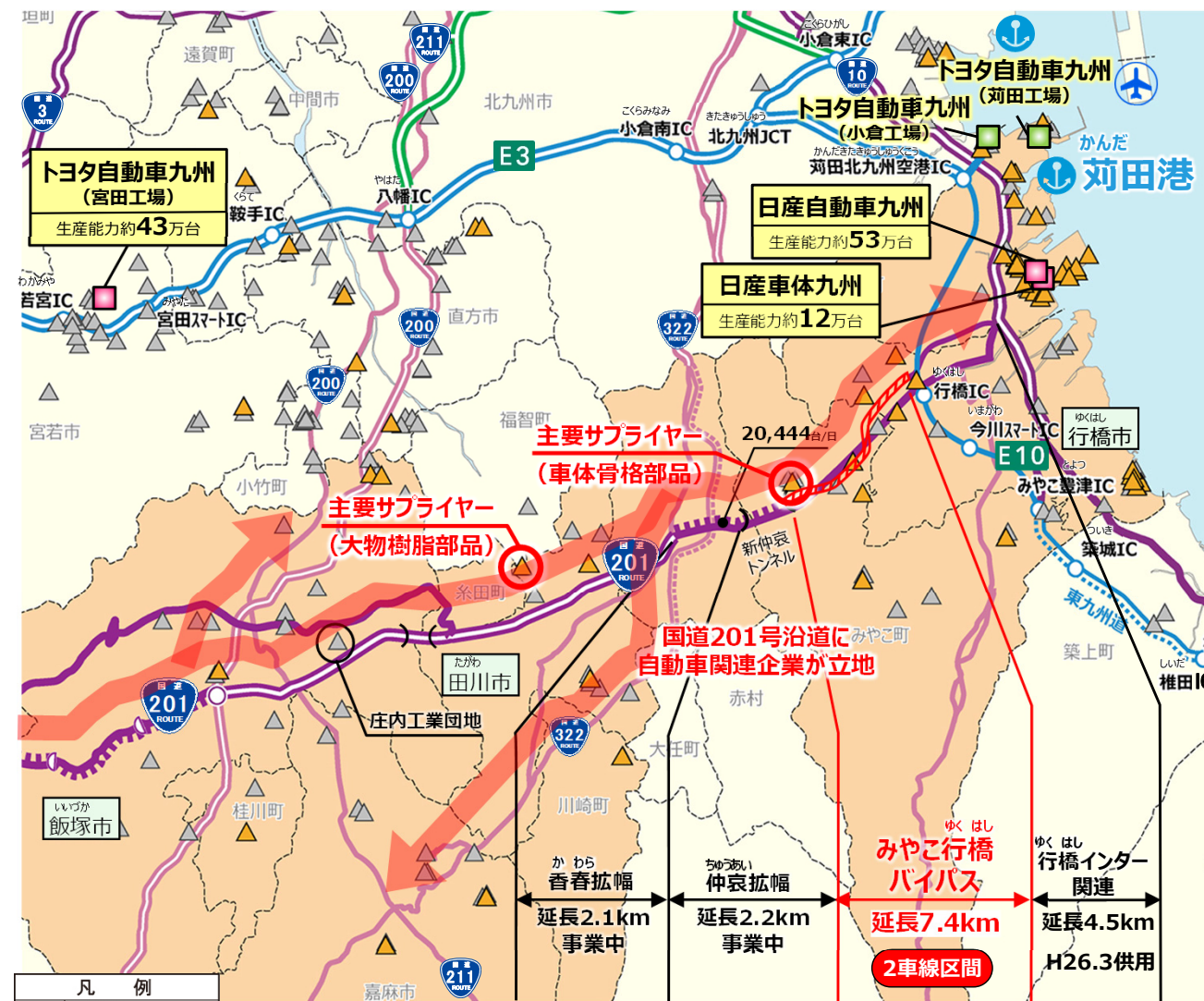
※1：人命1人当たりの貨幣評価原単位として、精神的損害額（6.01億円/人）と設定
（「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）令和6年9月」で示された原単位）
（50年間の現在価値化）

みやこ行橋バイパスの整備による救急医療アクセス向上の効果

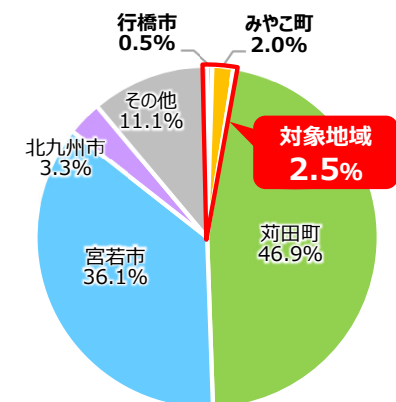
約53億円の効果

【参考】その他多様な効果（地域産業の支援）

○みやこ行橋バイパスの整備によるアクセス向上によって販路や取引先の拡大、生産性の向上が見込まれ、約270億円の効果と試算。



▲ 苅田港からの自動車輸出額
資料：貿易統計



▲ 製造品出荷額の県内シェア
(輸送用機械)
資料：R2工業統計

販路・取引先拡大、生産性向上による効果 (自動車産業面)

- ・ 苅田港からの自動車輸出額 : 737億円増/年間
※過去10年間で増加した自動車輸出額 : 7,368億円/10年間
- ・ 対象地域における製造品出荷額の県内シェア : 2.5%
※R2工業統計 (対象とした製造品出荷額(輸送機械))
- ・ 新たに生じた自動車輸出額の総額
⇒ 苅田港からの自動車輸出額737億円/年間
× 対象地域の県内シェア2.5% = 約19億円/年間
(50年間の現在価値化)

みやこ行橋バイパスの整備による販路・取引先拡大、
生産性向上による効果 (自動車産業面)

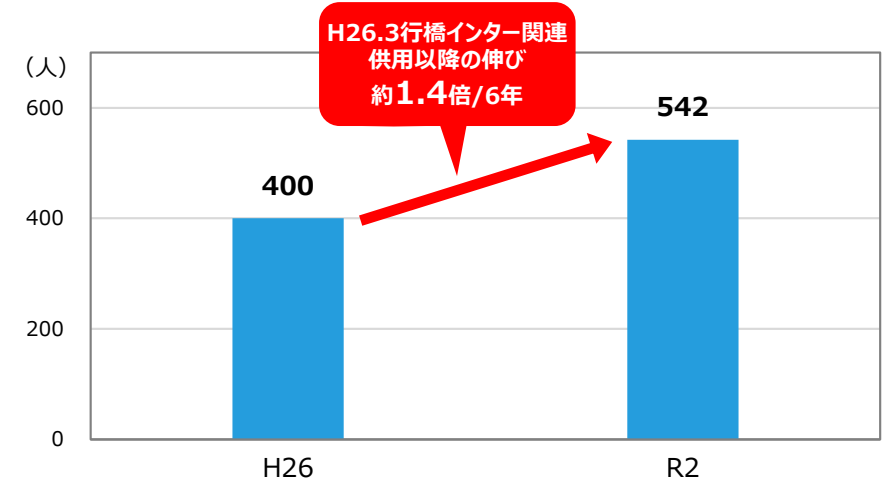
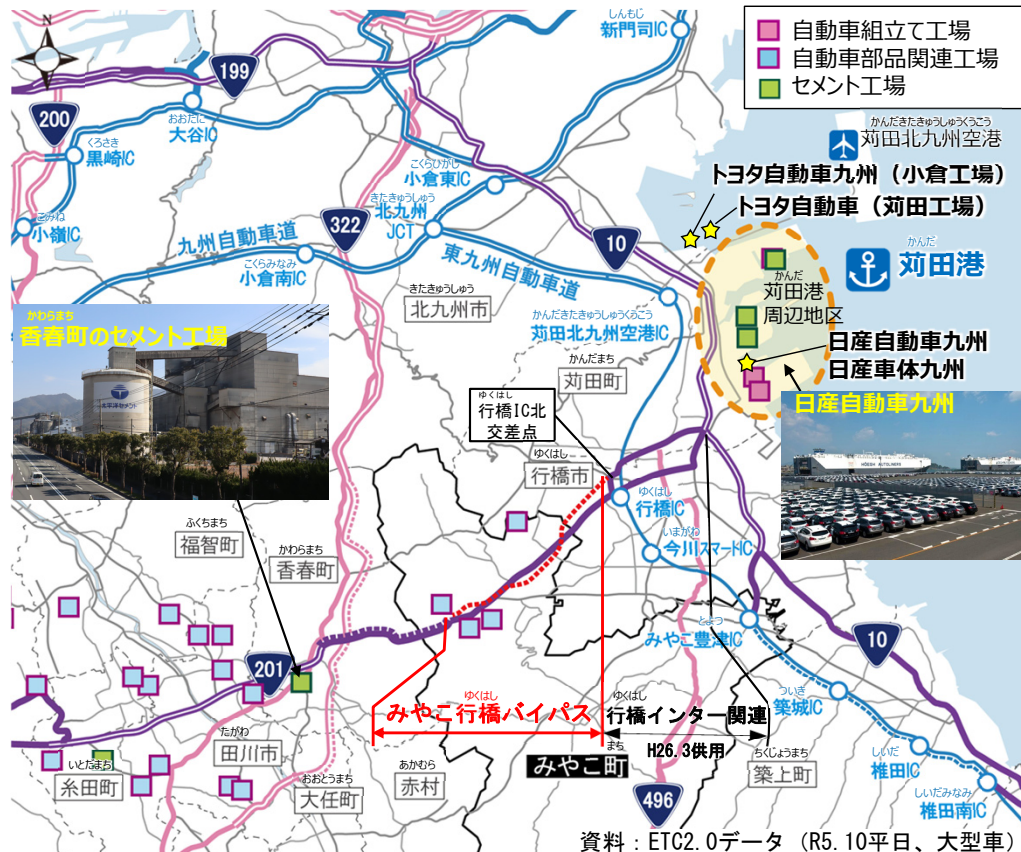
約270億円の経済波及効果

▲ 自動車産業の物流網を担う国道201号

資料：【自動車関連企業】「九州自動車関連企業データベース (R6.12時点)」
【港湾取扱貨物量】R5港湾統計
【自動車生産能力】「北部九州自動車産業グリーン先進拠点推進会議
パンフレット (2024.4月現在)」より整理

【参考】その他多様な効果(雇用創出の支援)

○みやこ行橋バイパスの整備によるアクセス向上によって新規企業の進出・立地や雇用環境の改善が見込まれ、約10億円の効果と試算。



▲行橋市の輸送用機械器具製造業※1従業員の推移

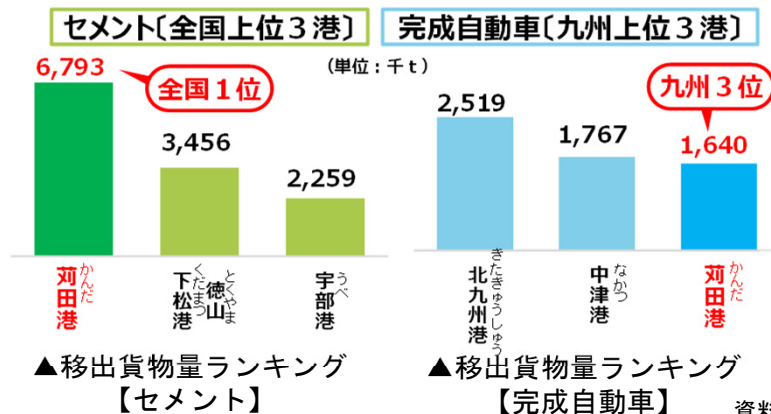
※1: 輸送用機械器具製造業は、日本標準産業分類(中分類)で、主に、自動車・船舶・航空機・鉄道車両及びその他の輸送機械器具(自転車・牛馬車等)を製造

資料：工業統計調査

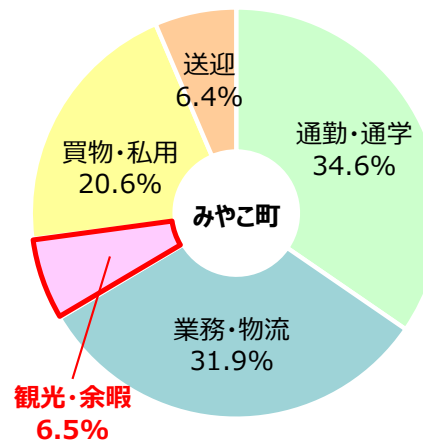
雇用創出の効果

- 沿線2市町における新規雇用者数 ⇨ 24人/年間
(※過去6年間で増加した製造業従業者数：142人/6年間)
- 沿線2市町における平均所得額 ⇨ 300万円/年間
(R5年平均所得と納税者数を乗じた加重平均値、
出典：総務省課税標準額段階別令和5年度分所得割額等に関する調)
- 新たに生じた所得の総額
⇨ 新規雇用者24人 × 平均所得300万円/年
= 約0.71億円/年間
(50年間の現在価値化)

みやこ行橋バイパスの整備による雇用創出の効果
約10億円の経済波及効果

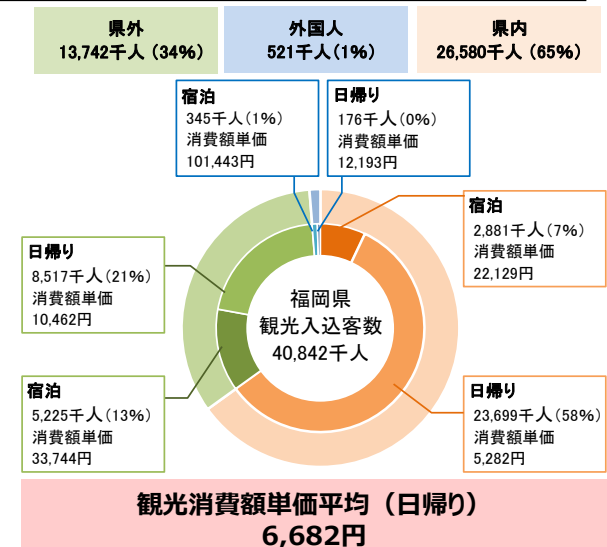


○みやこ行橋バイパスの整備によるアクセス向上によって観光産業の活性化が見込まれ、約77億円の効果と試算。



▲観光目的利用割合（みやこ町）

資料：H27全国道路・街路
交通情勢調査自動車起終点調査



▲福岡県における観光旅行の実態

資料：令和2年福岡県観光入込客推計調査

観光産業の効果

- 対象区間交通量（整備なし）：206百台/日（R3道路交通センサス）
- 対象区間交通量（整備あり）：234百台/日（R22将来交通量推計）
- 「対象区間交通量差分：28百台/日」
- 対象地域を対象とした観光余暇目的割合：6.5%（H27道路交通センサスマスター）
- 平均乗車人数：1.30人/台（R3道路交通センサス）
- みやこ行橋バイパス利用における観光客数
 $28 \text{ 百台/日} \times 6.5\% \times 1.30 \text{ 人/台} = 237 \text{ 人/日}$
 $\Rightarrow 6,682 \text{ 円/人} \times 237 \text{ 人/日} \times 365 \text{ 日} = \text{約} 5.8 \text{ 億円/年間}$
 （50年間の現在価値化）

みやこ行橋バイパスの整備による観光産業の効果
約77億円の経済波及効果

5. とりまとめ

一般国道201号 みやこ行橋バイパスに係る新規事業採択時評価

1. 事業概要



図2 事業位置図

- ・起終点: 福岡県京都郡みやこ町勝山松田
～福岡県行橋市吉国
- ・延長等: 7.4km
(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約610億円・計画交通量: 約17,000～28,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約11,100～18,300台/日	約1,800台～3,400/日	約4,100台～6,800/日

①路線概要

- ・国道201号は福岡県福岡市東区から福岡県刈田町に至る延長91キロの主要幹線道路。このうち、みやこ行橋バイパスは、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7.4キロのバイパス事業。

②事業目的

- ・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
- ・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

③事業実施に向けた検討状況

- ・みやこ行橋バイパスは上位計画として第3次みやこ町総合計画(R3.6月)、九州地方新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、計画段階評価(R1.9月～R3.6月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ① 定時性・速達性の確保による生活利便性の向上
- ② 安全性の確保による生活環境の向上
- ③ 速達性・定時性確保による産業の支援
- ④ 医療施設への速達性・走行性の向上

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
4%	1.5	1.5			691億円※2
[2%]※3	2.2	2.3	6.2%	470億円※2	
[1%]※3	2.8	2.9			

※1: EIRR:経済的内部収益率
 ※2: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)
 ※3: 比較のために参考とせず(通過として設定した社会的割引率)
 ※4: 参考として多様な便益を算出

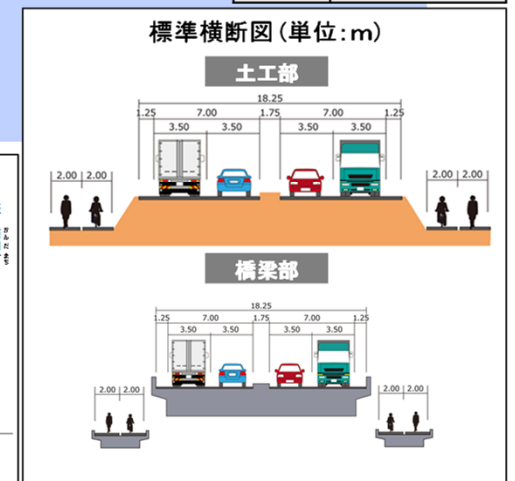
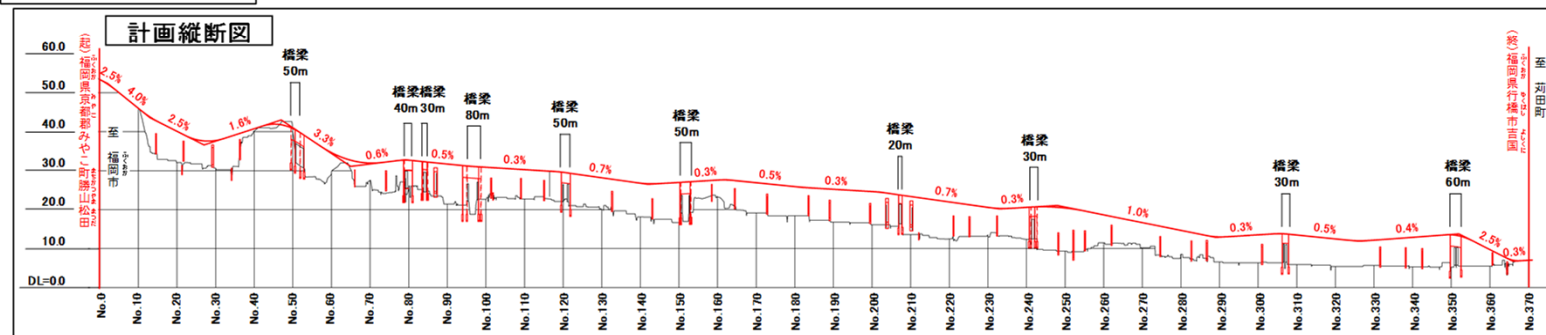
事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	◎	交通転換による交通渋滞の緩和 【課題】 ・国道201号で事業中区間を除いて、唯一の2車線区間である当該区間の現道に約2万台/日を上回る交通が集中。 ・主要渋滞箇所をはじめ、朝・夕ピーク時を中心に写真1 藤山新町交差点の渋滞が発生。(写真1、図3) 【効果】 ・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 ○対象区間の平均旅行速度【現況】34km/h → 【整備後】60km/h 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、【整備後】みやこ行橋バイパス区間を60km/hで算出 ○国道201号現道の混雑度【現況】1.37 → 【整備後】0.59 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】将来交通量推計結果(R22)より算出
事故対策(政策目標②)	◎	・交通混雑等の緩和により、交通事故が減少 ○国道201号現道の死傷事故件数【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	◎	速達性の向上による救急医療活動の支援 【課題】 ・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。(図4) 【効果】 (参考:貨幣換算)・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 ・第二次救急医療施設の10分圏人口が増加 (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) 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、【整備後】みやこ行橋バイパス区間を60km/hで算出
地域経済(政策目標③)	◎	物流活動における速達性・定時性の確保 【課題】 ・刈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、製品や部品等を刈田港から全国へ輸送。(図5、6) ・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。(図7) 【効果】 (参考:貨幣換算)・アクセス性向上による輸送・取引先拡大・生産性の向上効果:約270億円 ・アクセス性向上による新たな雇用創出効果:約100億円 ・所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化 (香春町セメント工場～刈田港の所要時間) 【現況】43分 → 【整備後】36分 (約7分短縮) 資料:【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、【整備後】みやこ行橋バイパス区間を60km/hで算出
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 ○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(CO2排出量)の改善 [CO2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の向上 ・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 (参考:貨幣換算)・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約77億円

一般国道201号 みやこ行橋バイパスに係る新規事業採択時評価



全体延長: 7.4km
土工延長: 7.0km (95%)
橋梁延長: 0.4km (5%)



一般国道201号(香春町～行橋市)における計画段階評価

1. 一般国道201号香春町～行橋市の課題

① 渋滞発生による速度低下

○主要渋滞箇所周辺では、朝ピーク時を中心に交通渋滞が発生。また、行橋IC入口交差点周辺では終日にわたり旅行速度が低下し、高速道路へのアクセス性が低下。(図1)

② 主要交差点や町役場付近で交通事故が多発

○対象区間の死傷事故率は、交差点を中心に県平均を大きく上回っている状況。また、国道201号現道には事業所等が集積し、施設出入り車両も多く、交差点だけではなく単路でも事故が多発する等、対象区間全線の安全確保が課題。(図2、3)



図2 国道201号現道区間の主要施設立地状況

資料:事業所統計調査メッシュデータ(H26)

③ 産業活動への支障

○苅田港の移出貨物は、移出量全国第1位のセメントと自動車関連で約8割。また交通が集中する朝・夕ピーク時では所要時間が安定せず、物流活動に支障。(図4、5)

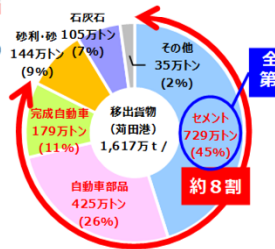


図4 苅田港の移出貨物取扱量

資料:港湾統計(H29)

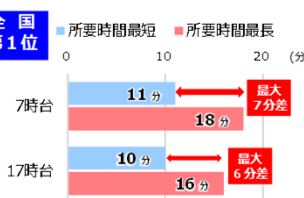


図5 国道201号現道の所要時間

資料:ETC2.0データ(H30年度平日大型車平均)

④ 救急医療施設への低いアクセス性

○みやこ町勝山地区(旧勝山町)における人口の約7割が第2次救急医療施設の10分圏域をカバーできていない状況。(図6)

○救急搬送時間にバラツキもみられ、迅速、且つ安定した救急搬送の確保が課題。(図7)

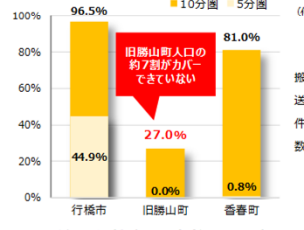


図6 第2次救急医療施設の時間圏

資料:H27国勢調査人口、指定最高速度

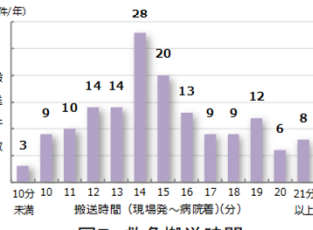


図7 救急搬送時間

資料:京東消防本部ヒアリング(H27.12)

2. 原因分析

① 2車線の交通容量を上回る交通が集中

○2車線区間の交通容量を上回る2万台/日の交通が集中し渋滞が発生。(図8)

○大型車混入率は、九州管内直轄国道の約1.8倍と高く渋滞に拍車。(図9)

② 交通混雑に起因する追突事故が多発

○交通事故の約8割が交通混雑を起因とした追突事故。(図10)

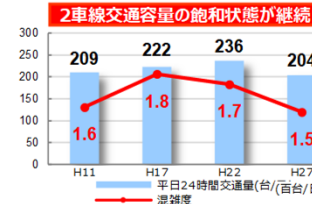


図8 国道201号の交通量と混雑度

(岩原口～勝山新町交差点間)

資料:全国道路・街路交通情勢調査(H11～H27)

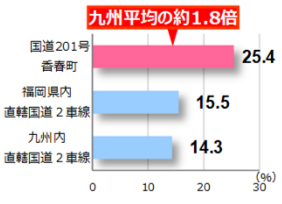


図9 大型車混入率(H27)

資料:平成27年全国道路・街路交通情勢調査

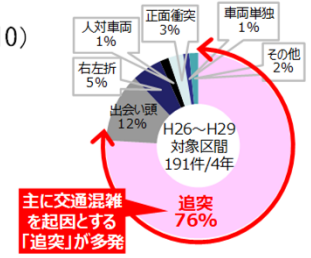


図10 交通事故の要因別割合

資料:イタルデータ(H26～H29)

③ 国道201号に物流交通が集中

○対象区間は2車線であるが、苅田港周辺を発着する大型車交通の約4割を国道201号のみで担っている。(図11)

④ 救急車による追越し行動が困難

○2車線で大型車が多いため渋滞時には救急車両の走行空間がなく、一般車両の追越しが困難。(写真)



写真 勝山新町交差点の渋滞
(救急車の走行空間確保が困難)

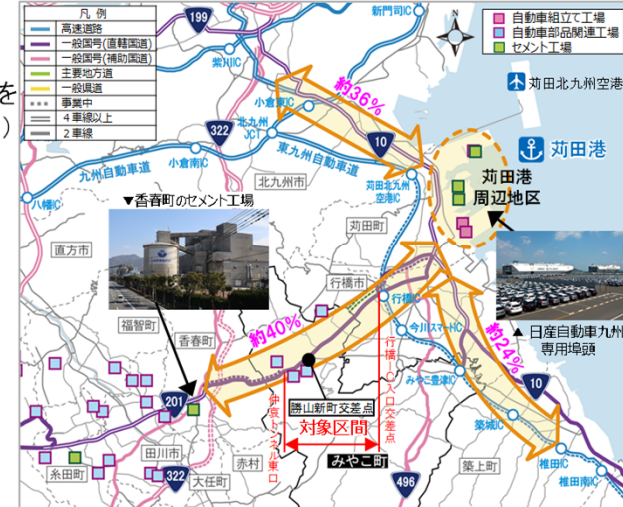


図11 苅田港周辺地区発着の大型車交通流動

資料:ETC2.0の大型車(H30.4～H31.3の平日)

3. 政策目標

① 定時性・速達性の確保による生活利便性の向上

② 安全性の確保による生活環境の向上

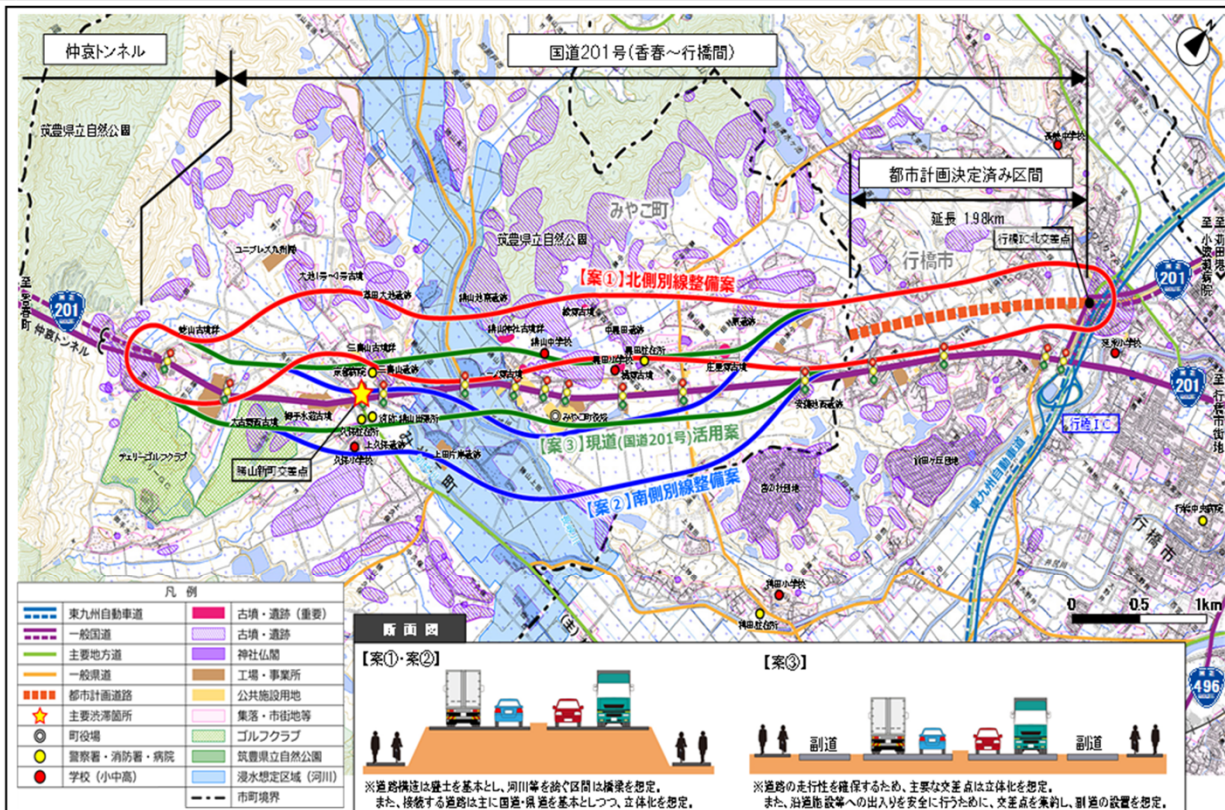
③ 速達性・定時性確保による産業の支援

④ 医療施設への速達性・走行性の向上

一般国道201号(香春町～行橋市)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】北側別線整備案		【案②】南側別線整備案		【案③】現道（国道201号）活用案	
項目	評価指標	既設計画を踏まえ国道201号北側で、通過交通を分離する案 延長 約7 km		遺跡・古墳を可能な限り回避するとともに、町的主要施設へ最短で結び、通過交通を分離する案 延長 約7 km		国道201号を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案 延長 約7 km	
政策目標	〔渋滞〕 定時性・速達性の確保による生活利便性の向上	△	・通過交通が別線へ転換し、現国道201号の渋滞緩和が図られる ・主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞は緩和されるが、香春方面～椎田勝山線方面の通過交通は依然として残る ・旧豊津町・旧厚川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセシビリティは他案に比べ劣る	○	・通過交通が別線へ転換し、現国道201号の渋滞緩和が図られる ・また、主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞も緩和する ・旧豊津町・旧厚川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセシビリティが他案に比べ優れる	△	・交通量に応じた車線数が確保され、渋滞緩和が図られる ・主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞は緩和されるが、香春方面～椎田勝山線方面の通過交通は依然として残る ・旧豊津町・旧厚川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセシビリティが向上するが、案②には劣る
	〔交通安全〕 安全性の確保による生活環境の向上	○	・渋滞緩和により、現国道201号の交通事故減少が見込まれる	○	・渋滞緩和により、現国道201号の交通事故減少が見込まれる	△	・容量確保、副道整備により現国道201号の交通事故減少が見込まれるが、削減効果は案①・②には劣る
	〔産業〕 速達性・信頼性確保による産業の支援	○	・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる ・別線整備により、現国道201号の代替路が確保される	○	・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる ・別線整備により、現国道201号の代替路が確保される	△	・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる ・現国道201号の容量拡大により信頼性は向上するが、現道活用のため代替路は確保できない
	〔医療〕 医療施設への速達性・走行性の向上	○	・第2次医療施設（小波瀬病院）への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大する	○	・第2次医療施設（小波瀬病院）への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大する	△	・第2次医療施設（小波瀬病院）への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大するが、効果は案①・②には劣る
道路整備による影響	生活環境	×	・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念される	△	・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念されるが、その影響は案①・③に比べ小さい	×	・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念される
	自然環境	△	・重要な種の生息・生育地等を一部通過するため、自然環境への影響が懸念される	○	・重要な種の生息・生育地等を通過していないことから、自然環境への影響は小さい	○	・重要な種の生息・生育地等を通過していないことから、自然環境への影響は小さい
	家屋への影響	△	・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴うが、その影響は少ない	△	・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴うが、その影響は少ない	×	・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴う
	文化財への影響	×	・多くの古墳・遺跡群が存在するエリアを通過するため、影響が大きい	△	・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい	△	・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい
	災害対応	○	・別線整備で道路の高さを確保することで、現国道201号の冠水時に別線での通行が可能である	○	・別線整備で道路の高さを確保することで、現国道201号の冠水時に別線での通行が可能である	△	・一部区間では、浸水時における通行への影響が懸念される
	施工性	○	・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい	○	・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい	△	・工事中は、現国道201号の交通規制が長期間にわたって発生し影響が大きい
	効果の早期発現	△	・交差点間での段階的な開通が可能であり、開通したところから効果発現が見込める	△	・交差点間での段階的な開通が可能であり、開通したところから効果発現が見込める	△	・現道を活用するため、開通したところから効果発現が見込める
	コスト	×	・約490～540億円	△	・約450～500億円	○	・約430～480億円



対応方針：【案②】南側別線整備案による対策が妥当

〔計画概要〕

- ・路線名：一般国道201号
- ・区間：福岡県京都郡みやこ町勝山松田～福岡県行橋市吉国
- ・概略延長：約7 km
- ・車線数：4車線
- ・車種区分：第3種第1級
- ・設計速度：80 km/h
- ・概ねのルート：図12【案②】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

〔計画段階評価、都市計画決定等の状況〕

- ・R 1. 9 : 第1回九州地方小委員会 ※計画段階評価手続き着手
- ・R 1.11～R 2. 1 : 第1回意見聴取
- ・R 3. 2 : 第2回九州地方小委員会
- ・R 3. 4～5 : 第2回意見聴取
- ・R 3. 6 : 第3回九州地方小委員会
- ・R 4. 3 : 対応方針（概略ルート・構造）の決定
- ・R 6.12 : 都市計画決定（福岡県）
- ・R 7. 1 : 環境影響評価書縦覧完了

〔地域の要望等〕

- ・R 5. 7 : みやこ町 国道201号 整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 5. 7 : 筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R 5. 8 : 田川地域 国道整備促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 5.11 : 筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R 6. 6 : みやこ町 国道201号 整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 6. 7 : 筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R 6. 8 : 田川地域 国道整備促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 6.10 : 福岡県が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 6.11 : 筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R 7. 1 : みやこ町 国道201号 整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 7. 2 : みやこ町 国道201号 整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望