資料　２

国道201号　香春町（かわら）～行橋市（ゆくはし）

第3回　説明資料

令和3年6月28日

国土交通省　九州地方整備局

本日、ご審議いただく内容

１．前回までの審議内容　・・・ 2
２．第2回意見聴取の概要　・・・ 7
３．第2回意見聴取の結果　・・・16
４．対応方針（案）の検討　・・・28
５．自治体への意見照会　・・・32
６．対応方針（案）まとめ　・・・34

１．前回までの審議内容

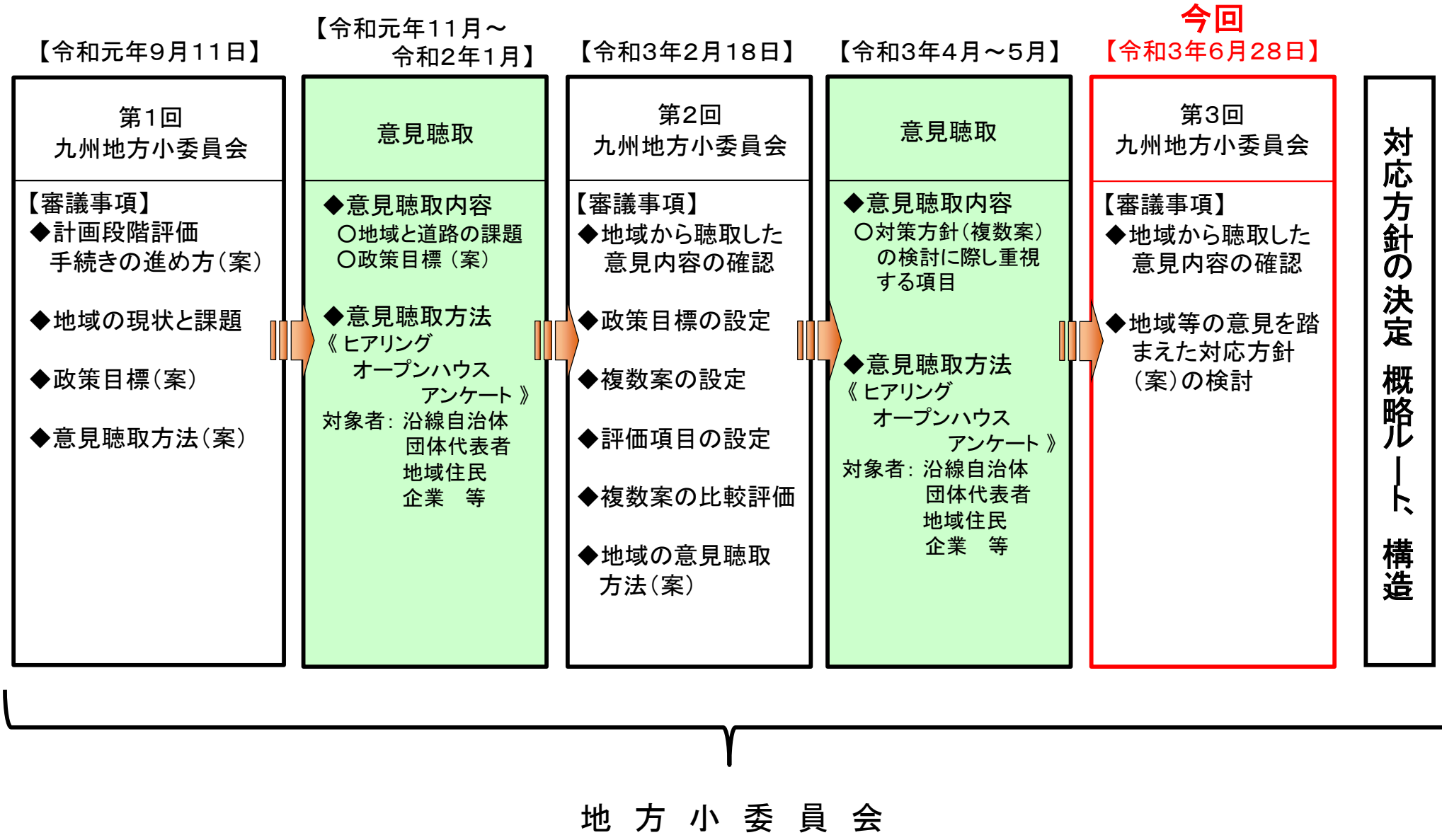
1－1. 評価対象区間

○国道201号は、福岡県北部を東西方向に横断し、九州道と東九州道を連結するとともに、物流拠点である博多港と苅田港等を結んでいる。
○計画段階評価区間は、道路計画（ルート・構造）が決定していない国道201号香春町～行橋市（香春拡幅終点～行橋IC入口交差点間）のうち、仲哀改良区間を除く、2車線区間。

【広域図】

【拡大図】（評価対象区間）

１－２．計画段階評価手続きの進め方（案）

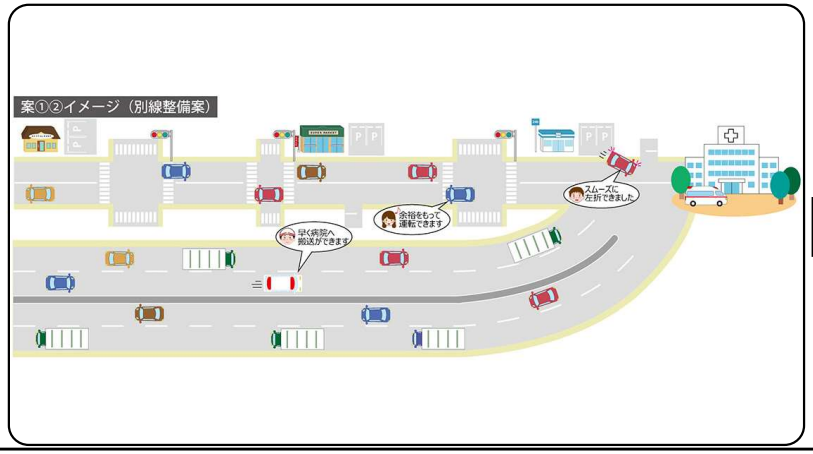
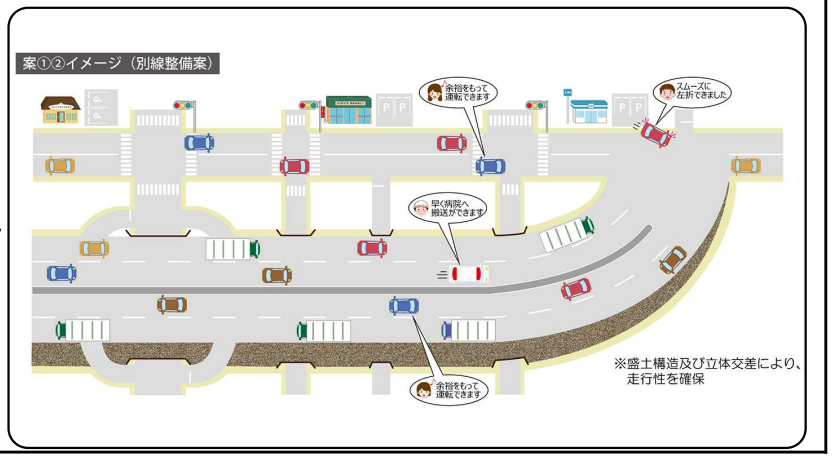


1－3. 前回審議内容〈九州地方小委員会（2回目）〉

●九州地方小委員会（2回目）の概要

■実施日：令和３年２月１８日（木）
■主な議題
①地域から聴取した意見内容の確認
②政策目標の設定
③複数案の設定
④評価項目の設定
⑤複数案の比較評価
⑥地域の意見聴取方法（案）

●九州地方小委員会（2回目）での主な指摘事項と対応方針

指摘事項	対応方針
・今後の意見聴取については、**各ルート帯案の考え方（ルート・構造）がよりよく伝わるよう表現等を工夫**して頂きたい。	・地域住民の方が内容を理解して回答できるようイラストを修正し、丁寧な意見聴取を行った。 【修正前（例）】  【修正後（例）】 

1－4. 政策目標

■ 政策目標の設定

○地域の現状と課題や将来像等を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討。

- 地域の現状と課題
- 道路・交通の現状と課題
- 地域の将来像

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

■ 対策案の検討

【渋滞】
交通容量※確保により、交通渋滞を緩和し、円滑な移動を確保

※1時間あたりに通ることができる自動車の台数

【交通安全】
大型車や沿道出入交通などの地域特性に配慮した道路空間の確保により、国道201号現道の交通安全性を向上

【産業】
産業拠点間の移動時間短縮による物流効率化に伴う産業活動の支援

【医療】
第2次医療施設への速達性・走行性向上による救急医療体制の支援

基本コンセプト：交通容量および安全性を確保し、交通環境の改善を行う。また、速達性・定時性の向上を図り、救急医療活動を支援するとともに、平常時・災害時を問わない安定的な物流の確保を目指す。

○対策案を検討する上でのその他の配慮事項

- 【生活環境・自然環境の保全と調和】
- 【周辺家屋・文化財への配慮】
- 【災害対応への配慮】
- 【施工中の影響】
- 【効果の早期発現】
- 【経済性への配慮】

既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を検討

2. 第2回意見聴取の概要

2－1．第2回意見聴取の概要

■意見聴取は、自治体・団体・企業・地域住民アンケート及びオープンハウスなど、以下の内容を実施した。

■意見聴取期間

令和３年４月１日（木）～令和３年５月１４日（金）

■意見聴取の実施状況

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収状況	
自治体	アンケート	令和3年4月1日(木) ～4月23日(金)	福岡県、香春町、みやこ町、行橋市	４自治体	
団体等		令和3年4月1日(木) ～4月30日(金)	商工会、観光協会、トラック協会、消防本部、 医師会、教育委員会、社会福祉協議会など	８団体	全 ６７票
企業			製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、 宿泊・飲食サービス業、医療・福祉等	５９社	
地域住民	アンケート	令和3年4月6日(火) ～5月14日(金)	香春町　約800戸、みやこ町　約1,500戸、 行橋市　約4,900戸（合計7,200戸）	４，５０１票 （ハガキ　4,368票 ＷＥＢ　133票）	全 ５，１１４票
	オープン ハウス	【平日】：３日間 令和3年4月16日（金） 令和3年4月19日（月） 令和3年4月26日（月） 【休日】：３日間 令和3年4月17日（土） 令和3年4月18日（日） 令和3年4月25日（日）	４箇所 香春町役場　：平日のみ 道の駅香春　：休日のみ 採れたて市場（みやこ町）：平日・休日 リブリオ行橋　：平日・休日	５５４票	
広域的な 道路利用者	留置き	令和3年4月6日(火) ～5月14日(金)	９箇所 リブリオ行橋、採れたて市場（みやこ町）、 よってこ四季犀館（みやこ町）、道の駅香春、 メタセの杜（築上町）、道の駅いとだ、 豊前おこしかけ、飯塚市役所、田川市役所	５９票 （投　函　46票 ＷＥＢ　13票）	

【設問事項】国道201号(香春町～行橋市)の最適なルート帯および構造を検討するうえで重視すべき事項に対する意見を伺う

2−2. 第2回意見聴取の実施状況　～団体・企業アンケート～

■アンケート実施内容・回収状況

【ＦＡＸ返信用 】北九州国道事務所 計画第一課行（FAX：093-951-4494）

アンケート回答用紙

質問 1 普段、仕事（営業・商談・運送など）で、香春町～行橋市の国道 201 号をどの程度利用していますか？【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. ほぼ毎日（週 4～7 回）　2. 週に数回程度（週 2～3 回）
3. 月に数回程度（週 1 回未満）　4. ほとんど利用しない　5. 利用したことがない

質問 2-1 対策案を検討する際に、下記の重視すべき事項について 5 段階で評価してください。
【①～⑫のそれぞれ該当する箇所に 1 つだけ○をつけてください】

番号	重視すべき事項	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらでもない	あまり重視すべきでない	重視すべき必要なし
①	渋滞せずに、円滑に移動できること	5	4	3	2	1
②	事故の危険性が少ないこと	5	4	3	2	1
③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	5	4	3	2	1
④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	5	4	3	2	1
⑤	生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑥	自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑦	家屋等の移転が少ないこと	5	4	3	2	1
⑧	古墳・遺跡等への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑨	道路冠水時に国道 201 号の代替路として利用できること	5	4	3	2	1
⑩	施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	5	4	3	2	1
⑪	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	5	4	3	2	1
⑫	整備費用が安いこと	5	4	3	2	1

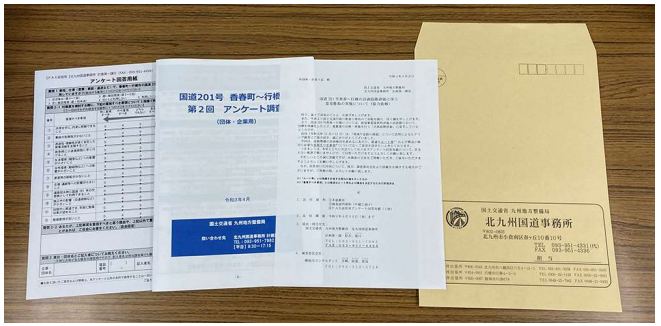
質問 2-2 あなたが、上記事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視するべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。（自由回答）

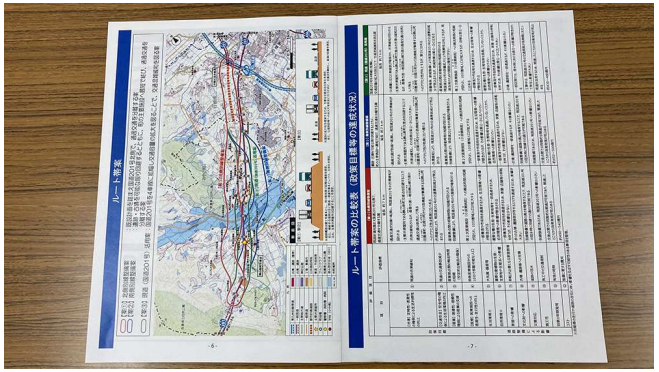
質問 3 貴社・団体名とご記入者についてお教えください。
（不明な点等がある場合の確認用ですので、記入者名は担当課名等でも構いません）

企業・団体名		電話番号	（　　）－	記入者名	

●お答え頂いたご意見および情報は、本アンケート以外の目的で使用することは一切いたしません。

ご協力ありがとうございました。





▲団体・企業アンケート

▲回収票

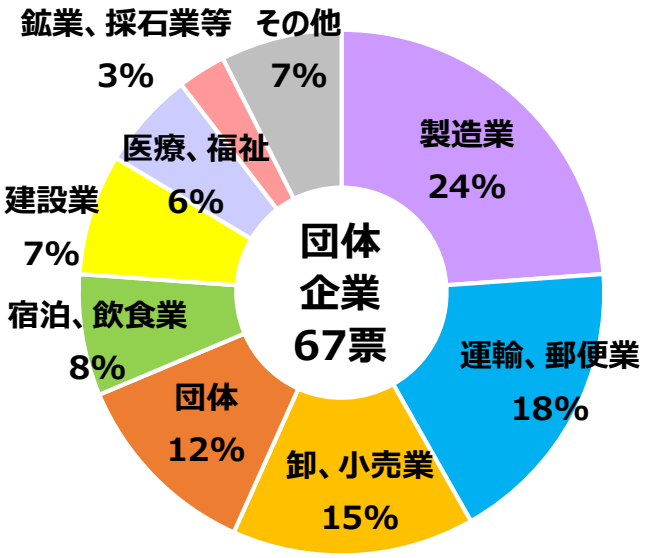
■対象

自治体：４自治体

団　体：８団体
企　業：５９社

全　：６７票

■アンケート回答団体・企業の内訳

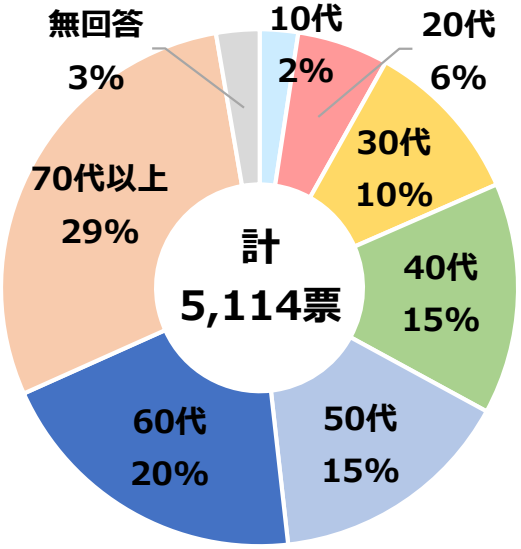


2−3. 第2回意見聴取の実施状況　～住民アンケート・オープンハウス・留置き～

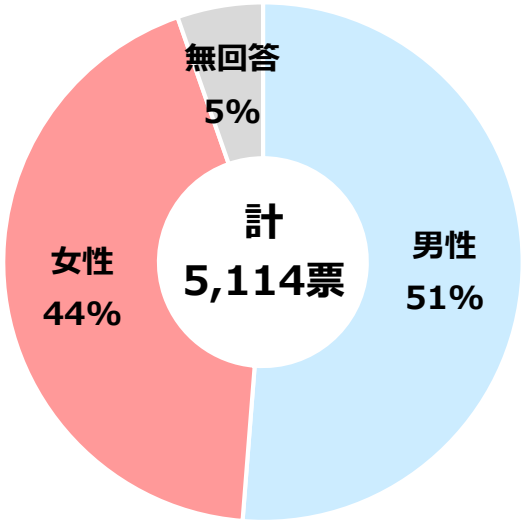
■回収票数は5,114票で、幅広い年代・性別の方から回答を頂いている。
■居住地は、対象地域である香春町、みやこ町、行橋市が9割以上を占めている。

■回答者の内訳

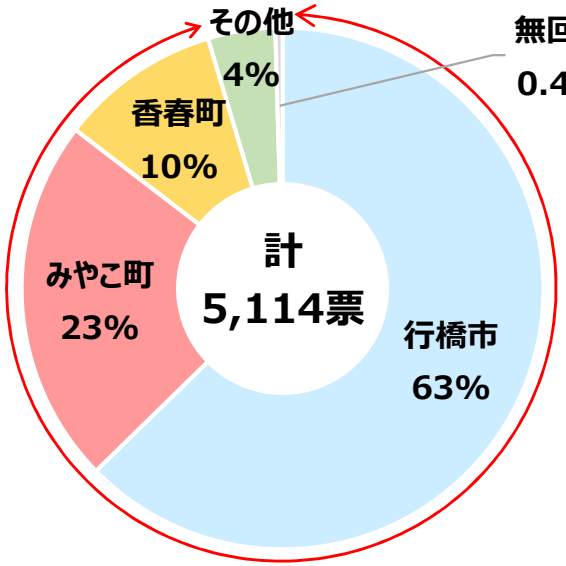
年　代



性　別



居住地

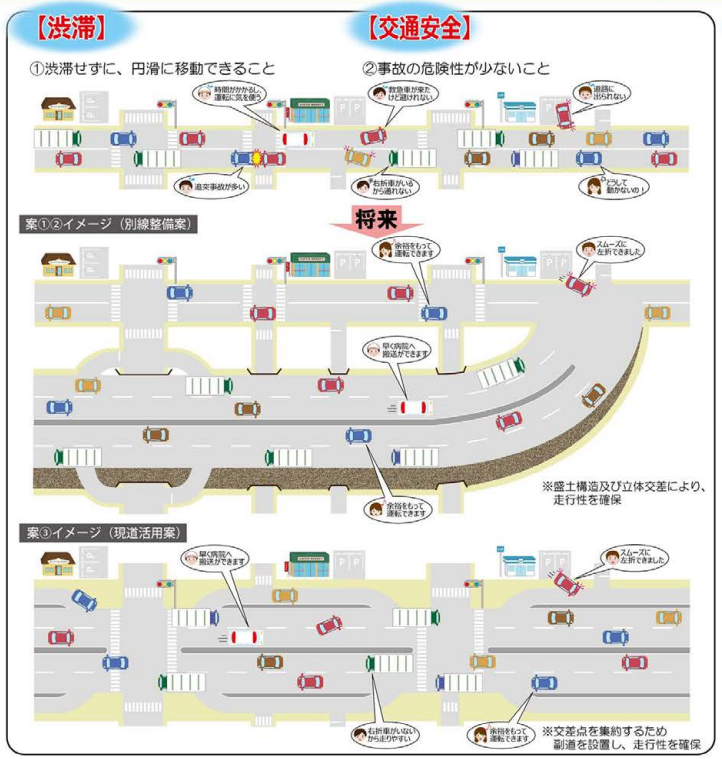


香春町・みやこ町・行橋市
96%

2－3．第2回意見聴取の実施状況　～住民アンケート～

■住民アンケート実施内容

ルート帯および構造を検討するうえで重視すべき事項



＜道路整備による影響＞

⑤生活環境（騒音など）への影響が小さいこと

⑥自然環境（動植物など）への影響が小さいこと

⑦家屋等の移転が少ないこと

⑧古墳・遺跡等への影響が小さいこと

⑨道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること

⑩施工中の影響（交通規制など）が小さいこと

⑪段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること

⑫整備費用が安いこと

■回答はがき

（表　面）

料金受取人払郵便

北九州中央局
承　認
4375

差出有効期限
令和3年6月
30日まで
（切手不要）

802-8790

福岡県北九州市小倉南区春ケ丘10-10

国土交通省 九州地方整備局 北九州国道事務所内

国道201号 香春町～行橋市
計画段階評価 事務局 行

下記にチェックおよびご記入をお願いいたします。

◆あなたご自身の事について、記入または該当する番号に○をつけてください。

住所 1. 行橋市　2. みやこ町　3. 香春町
4. [　　] 都・道・府・県 [　　] 市・町・村

性別 1. 男性　2. 女性　年齢 1. 10代　2. 20代　3. 30代　4. 40代　5. 50代　6. 60代　7. 70代以上

問1 普段、香春町～行橋市の国道201号をどの程度利用していますか？【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. ほぼ毎日（週4～7回）　2. 週に数回程度（週2～3回）
3. 月に数回程度（週1回未満）　4. ほとんど利用しない
5. 利用したことがない

問2 香春町～行橋市の国道201号を通行する際の、主な移動手段は何ですか？【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. 自動車　2. 公共交通（バス、タクシー）　3. バイク
4. 自転車　5. 徒歩

問3 香春町～行橋市の国道201号を通行する際の目的として、最も多い目的は何ですか？【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. 通勤・通学　2. 仕事（営業・商談・運送など）　3. 私用（買物・食事・通院など）
4. その他 [　　]

※個人情報を同意なく第三者に開示・提供することはありません。
（法令により開示を求められた場合を除きます。）

（裏　面）

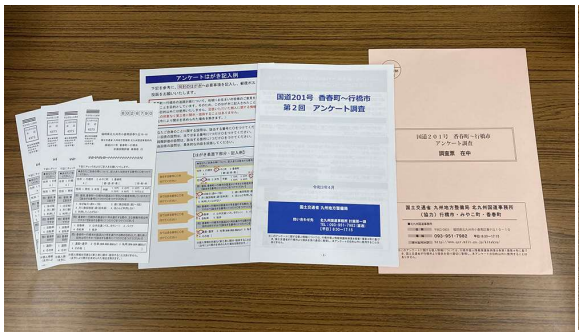
問4-1 対策案を検討する際に、下記の重視すべき事項について5段階で評価してください。
【①～⑫の事項それぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】

番号	重視すべき事項	特に重視すべき		やや重視すべき		どちらでもない		あまり重視すべきでない		重視すべき必要なし
①	渋滞せずに、円滑に移動できること	5	4	3	2	1				
②	事故の危険性が少ないこと	5	4	3	2	1				
③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	5	4	3	2	1				
④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	5	4	3	2	1				
⑤	生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1				
⑥	自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1				
⑦	家屋等の移転が少ないこと	5	4	3	2	1				
⑧	古墳・遺跡等への影響が小さいこと	5	4	3	2	1				
⑨	道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること	5	4	3	2	1				
⑩	施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	5	4	3	2	1				
⑪	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	5	4	3	2	1				
⑫	整備費用が安いこと	5	4	3	2	1				

問4-2 あなたが、上記事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視するべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。（自由回答）

■住民アンケート調査票・回収状況

対　象：	地域住民
配　布：	香 春 町　800戸 みやこ町 1,500戸 行 橋 市 4,900戸 （合 計 7,200戸）
意見聴取数：	4,501票 （うちWEB：133票）
期　間：	令和3年4月6日（火） ～5月14日（金）



▲住民アンケート

▲回収はがき

2－3．第2回意見聴取の実施状況　～オープンハウス～

■オープンハウス

対　象：	地域住民
会　場：	４箇所
意見聴取数：	５５４票

【平日】

■令和3年4月16日(金)
香春町役場

■令和3年4月19日(月)
採れたて市場(みやこ町)

■令和3年4月26日(月)
リブリオ行橋

【休日】

■令和3年4月17日(土)
道の駅 香春

■令和3年4月18日(日)
採れたて市場(みやこ町)

■令和3年4月25日(日)
リブリオ行橋

2−3. 第2回意見聴取の実施状況　～留置き～

■アンケート回収ボックスの設置

＜留置き＞

▲リブリオ行橋

▲取れたて市場

▲よってこ四季犀館

▲道の駅香春

▲メタセの杜

▲道の駅いとだ

▲道の駅豊前おこしかけ

▲飯塚市役所

▲田川市役所

＜ポスター＞

対　象：	広域的な道路利用者
配　布：	道の駅等９箇所
意見聴取数：	59票 （うちWEB：13票）
期　間：	令和3年4月6日（火） ～5月14日（金）

2－3．第2回意見聴取の実施状況　～WEBアンケート・留置き～

■WEBアンケート調査の実施

＜地域住民用＞

国道201号（香春町～行橋市）の道路計画に関する第2回アンケートにご協力をお願いいたします

国道201号は、福岡県福岡市を起点として飯塚市、田川市、行橋市などを通り福岡県苅田町に至る延長約60kmの道路です。
今回は、国道201号（香春町～行橋市）に関し、最適なルート帯及び構造の検討に必要な重視すべき事項についてご意見をお聞きします。
本アンケートにご協力をお願いいたします。

■アンケート対象者

本アンケートは、香春町・みやこ町・行橋市にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。
○本アンケートは、配布させて頂いた世帯のご家族の方を対象に幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたいと考えております。
お手数ですが、アンケートの趣旨をご理解の上、回答して頂きますようお願いいたします。
○ご家族の皆様のご意見をお伺いしたい為、「アンケート回答用返信はがき」を４枚同封させて頂いております。
（対象は１８歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用ください。）
※なお、返信はがきが不足する場合は、お手数ですが、１ページの問い合わせ先までご連絡ください。

■回答の提出方法及び締切

○回答は次のいずれかの方法のうち１つをお選びください。
【方法１】同封しています「返信はがき」にご記入いただき、令和３年５月１４日（金）までに、切手を貼らずに郵便ポストへご投函をお願いいたします。
【方法２】インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、令和３年５月１４日（金）までに、回答をお願いいたします。

A　右記URLをアドレスバーに入力　https://questant.jp/q/kawarayukuhashi2
B　QRコードからアクセス　QRコードはこちら ⟶

＜広域道路利用者用＞

＜WEBアンケート（地域住民用）＞

＜WEBアンケート（広域道路利用者用）＞

■実施にあたっての工夫

- ●住民アンケートと留置きそれぞれでWEBサイトを準備
- ●スマートフォン・タブレット・PC対応
- ●1人1回までの回答制限を設定（IPアドレスで制限）

2−4. 第2回意見聴取の実施状況　～広報～

①ホームページ　　：国土交通省北九州国道事務所ホームページに意見聴取の記者発表を掲載
②チラシ・自治体広報誌　：自治体広報誌に掲載（行橋市）、およびチラシを折込み（香春町・みやこ町）

①ホームページ（R3.3.29　記者発表）

②チラシ・自治体広報誌

（表　面）

（裏　面）

リブリオ行橋

お知らせ　国道 201 号に関する意見を聞かせてください

国道 201 号（香春町～行橋市）に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、皆さんの意見をお聞かせください。最適なルート帯および構造の検討に必要な「重視すべき事項」について、会場での意見聴取とアンケートによる意見聴取を行います。詳細についてはお問合せください。

※アンケートは無作為で抽出された市民の方に送付しますので、届いた際はご協力をお願いします。

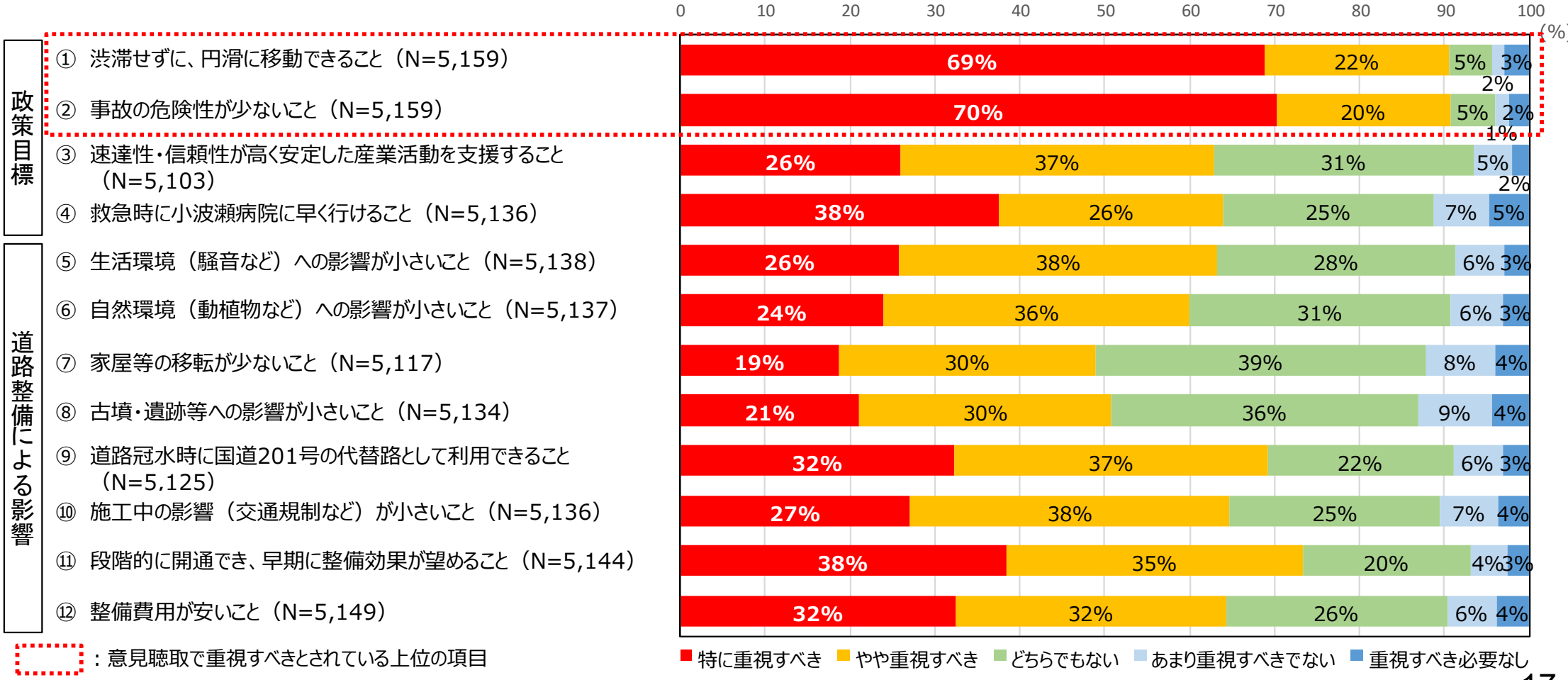
日 4 月 25 日（日）10 時～ 16 時、26 日（月）9 時～ 16 時 所 リブリオ行橋
問 北九州国道事務所計画第一課 ☎ 093-951-7982

3. 第2回意見聴取の結果

3－1．第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）

■政策目標については、全ての項目で重視すべきとの意見が6割以上であった。
■その中でも、「①渋滞せずに、円滑に移動できること」、「②事故の危険性が少ないこと」を重視すべきとの意見が9割以上と多かった。
■道路整備による影響については、「⑦家屋の移転が少ないこと」、「⑧古墳・遺跡等への影響が小さいこと」を除く全ての項目で重視すべきとの意見が6割以上と多かった。

＜質問＞最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について、5段階で評価して下さい。
【①～⑫のそれぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】



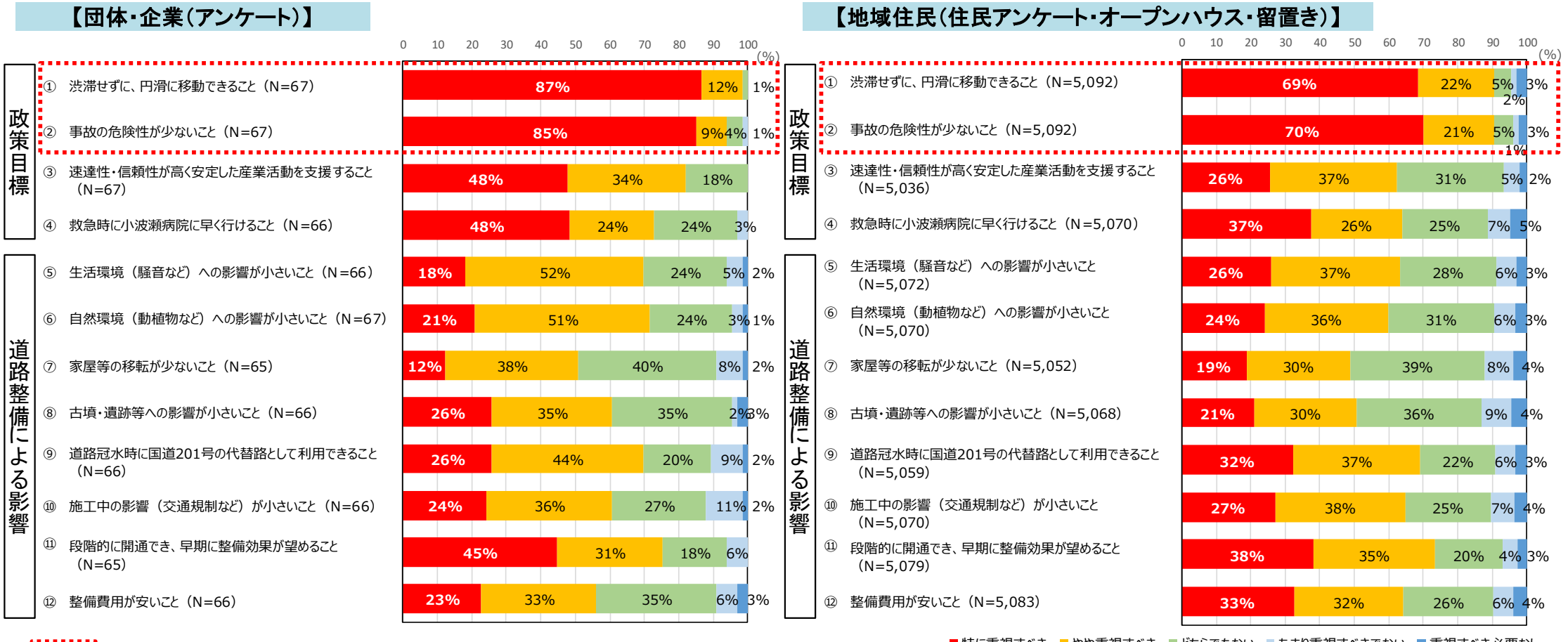
：意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3－1．第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）

○政策目標については、住民、団体・企業ともに、「①渋滞せずに、円滑に移動できること」、「②事故の危険性が少ないこと」を重視すべきとの意見が9割と多く、団体・企業の方が重視している割合が高い。
○上記以外にも、団体・企業意見では、「③速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること」について概ね8割と多い結果となった。
○道路整備による影響については、住民、団体・企業ともに、「⑨道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること」、「⑪段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること」を重視すべきとの意見が7割程度あった。

＜質問＞最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について、5段階で評価して下さい。
【①～⑫のそれぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】



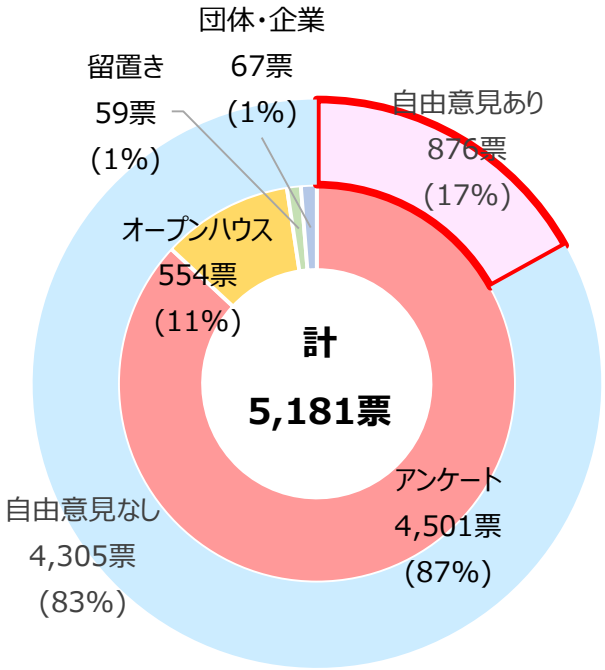
：意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

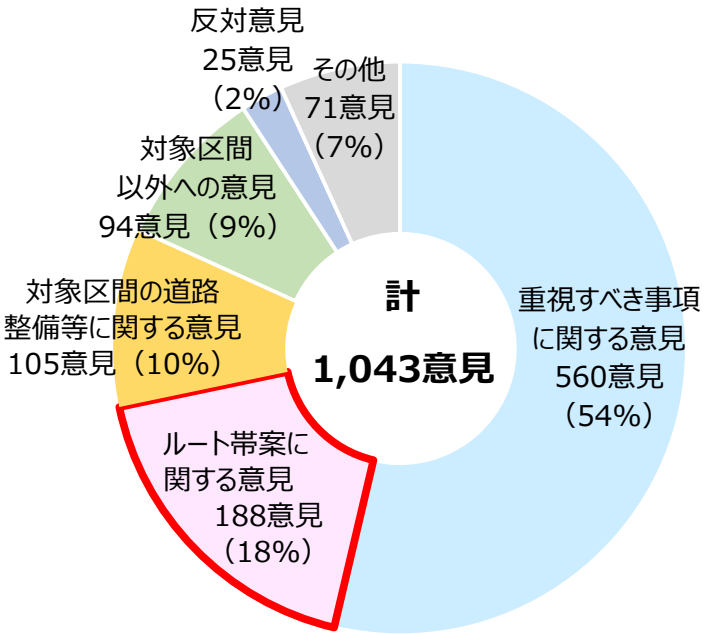
3－2. 意見聴取で寄せられた自由意見

■第2回意見聴取において、アンケート4,501票、オープンハウス554票、留置き59票、団体・企業アンケート67票、全5,181票の回収を行った。このうち、自由意見として876票（1,043意見）の意見が寄せられた。
■自由意見の内訳として、政策目標や道路整備による影響に関する「重視すべき事項に関する意見」や「ルート帯案に関する意見」が多かった。

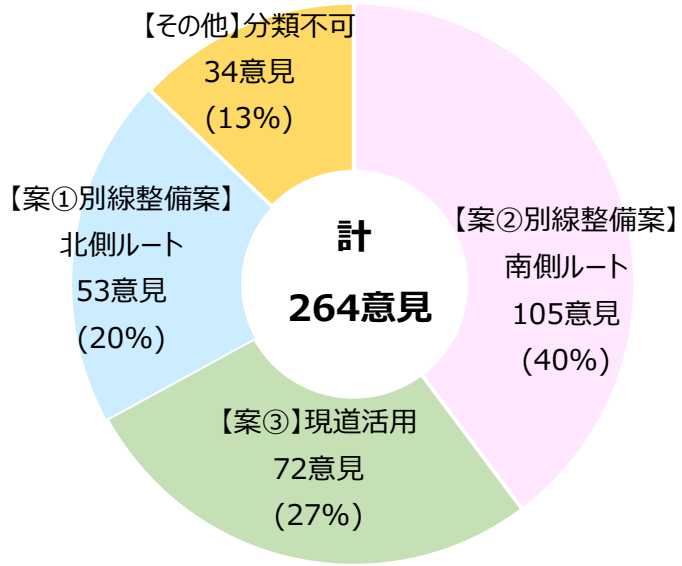
【意見聴取の回収状況】



【自由意見の内訳】



【ルート帯案に関する意見の内訳※1】



※1：ルート帯案に関する188意見で複数のルート帯案を示唆する意見は重複して計上。
例）案①以外を希望　⇒　案②、案③にそれぞれ計上

※2：四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3－3. 対応方針（案）に関する意見＜自由意見：ルート帯案について「案①北側別線整備案」＞

■【案①】北側別線整備案に関する意見では、渋滞緩和や産業支援、交通安全等の意見が多く寄せられた。

評価項目					評価＜第２回意見聴取＞	意見数	自由意見
項目				評価指標＜第２回意見聴取＞			
政策目標	渋滞	①	定時性・速達性の確保による生活利便性の向上	現道の渋滞緩和	・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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性は他案に比べ劣る	13	・新しい道路を作ることにより、既存の道路も利用がしやすい形になることがよいと思います。交通量が分散してくれれば助かります。（7件） ・渋滞緩和を重視して考えてほしい。現在開通している国道201号バイパスからの接続を考えると案①（北側別線整備案）が良いと思う。早期整備を願っています。（3件） ・朝・夕の渋滞のひどさは、著しく利便性にかける。仲哀～勝山の渋滞が注目されがちだが、行橋ＩＣ交差点付近が特にひどい。これを解消するには案①しかないと思う。 ・将来構想を考えたとき、案①（北側）の整備が望ましいように感じる。民家は南側の方が多く、北側の整備により混雑緩和が図られそうだ。 ・毎日の通勤で渋滞が多く大変困っています。早期の実現を望みます。案①でお願い致します。
	交通安全	②	安全性の確保による生活環境の向上	現道の交通事故減少	・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	5	・現道が狭い。バイクの利用時、大型車の追越時危険。走行性を確保できるBPが良い。（3件） ・大型車が多く危険。通過交通との分離を図ってほしい。バイパス希望。 ・やはり案①がスムーズに車が混まない道路づくりができると思います。私たち地元の人として思うことは事故がなくスムーズな道づくりをお願いしたいです。
	産業	③	速達性・信頼性確保による産業の支援	産業拠点間の輸送時間の短縮（安定的な輸送の確保）	・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	6	・現道は生活道路として地域の交通を受け持ってほしいのでバイパス案がよい。（4件） ・北九州空港を生かすには、201号バイパス案で、災害に強く生活道路を確保することが最優先だと思う。 ・バイパス整備の方がよい。拡幅より代替路ができる方が望ましい。国道322号バイパス、行橋バイパスの様に整備した方が地域のためにも良い。
	医療	④	医療施設への速達性・走行性の向上	救急医療施設からの10分で移動可能な人口	・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		
道路整備による影響	⑤		生活環境※	大気質・騒音等	・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	3	・バイパスとし、大型車などの通過交通を排除してほしい。ただし、バイパスには大型車による騒音などが懸念されるため、防音対策等も必要。 ・現道は生活道路にして、バイパスを整備してほしい。（2件）
	⑥		自然環境※	重要な動植物の生息・生育地や生態系への影響	・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		
	⑦		家屋への影響	移転が必要となる家屋数等	・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	4	・既存道路の拡幅整備では、移転・用地買収の難航で整備期間が長くなりがちなので、全く新しいバイパス整備をする感じで早期開通を図るべきと思う。（3件） ・将来構想を考えたとき、案①（北側）の整備が望ましいように感じる。民家は南側の方が多く、北側の整備により混雑緩和が図られそうだ。
	⑧		文化財への影響	古墳・遺跡等への支障	・多くの古墳・遺跡群が存するエリアを通過するため、影響が大きい	1	・勝山地区は安全安心第一で古墳・遺跡は残しながら案①でお願い致します。
	⑨		災害対応	道路の冠水	・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	1	・バイパスが必要。201号1本では、事故・災害、有事時不安。
	⑩		施工性	施工中の交通規制	・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい	2	・幹線プラス１でいくのが現実的と今のところ思います。２本の道であれば、交互に整備や改良等，影響を少なく進められるのではと思われます。 ・現道活用案はやめて欲しい。工事中、今より渋滞が増えるのではないかと思う。案①がいいと思う。
	⑪		効果の早期発現	発現の時期	・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		
	⑫		コスト	整備に要する費用	・約490～540億円	4	・どうせコストを掛けるなら別線整備で進めるべきである。（2件） ・開発は進めるべきだが、お金がかからないようにするべき。現在の201号線を拡張しないやり方が用地買収がすすめやすいと思う。（2件）
その他意見						14	・案①（北側案）賛成します。（8件） ・別線整備案を希望します。（4件） ・早期に国道201号をバイパスにすべきだ。香春～苅田、県道25号まで片側2車線でつなげることを望む。 ・案①を整備、案②の椎田，勝山線の整備も重要である。
合計						**53**	

：意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

3－3. 対応方針（案）に関する意見＜自由意見：ルート帯案について「案②南側別線整備案」＞

■【案②】南側別線整備案に関する意見では、渋滞緩和や交通安全、産業支援等の意見が多く寄せられた。

評価項目			評価指標＜第２回意見聴取＞	評価＜第２回意見聴取＞	意見数	自由意見
政策目標	渋滞	① 定時性・速達性の確保による生活利便性の向上	現道の渋滞緩和	・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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性が他案に比べ優れる	23	・勝山新町の交差点が混雑が激しいので案②の南側別線整備案で渋滞せずに、円滑に移動できることが望ましいと思います。（10件） ・新しい道路を作ることにより、既存の道路も利用がしやすい形になることがよいと思います。交通量が分散してくれれば助かります。（7件） ・現道拡幅では、田川バイパスと同じで効果が望めない。（信号機が多い）椎田～勝山線につながるようなアクセスが必要（案②）（3件） ・勝山新町交差点の渋滞には度々苦しめられます。週末などは特にひどいため、わざわざ大阪山の峠を利用し、迂回することも多く、行橋方面へのルート選びに迷います。是非とも案②（南側別線案）で進めて頂きたいと思います。 ・案②。犀川方面に向かう県道242号を国道201号バイパスに接続できるとよいのではないか。仲哀トンネル～椎田勝山線との接続を早期にするべき。勝山新町の渋滞は早く緩和されるべき。 ・とにかく旧犀川地区の閉塞感の解消です。案②が良いと思います。旧犀川は森林資源が豊富で、森の活力を利用しつつ若者の雇用確保や地方創生、新規企業の誘致、犀川地区の自信回復、投資全額以上の効果があると思います。
	交通安全	② 安全性の確保による生活環境の向上	現道の交通事故減少	・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	9	・現道が狭い。バイクの利用時、大型車の追越時危険。走行性を確保できるBPが良い。（3件） ・案①は保育所、小・中学校等があり、周辺は若い（子供を持つ）集落があり、子供の安全面が向上するとは思えない。（3件） ・犀川に住んでいて、みやこ町の庁舎に行くのに路地道を走行し、危険極まりないので、案②（南側ルート）にし、庁舎周辺を整備してほしい。 ・大型車が多く危険。通過交通との分離を図ってほしい。バイパス希望。、・交通安全を重視すべき。案②がよい。
	産業	③ 速達性・信頼性確保による産業の支援	産業拠点間の輸送時間の短縮（安定的な輸送の確保）	・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	8	・現道は生活道路として地域の交通を受け持ってほしいのでバイパス案がよい。（4件） ・北九州空港を生かすには、201号バイパス案で、災害に強く生活道路を確保することが最優先だと思う。 ・バイパス整備の方がよい。拡幅より代替路ができる方が望ましい。国道322号バイパス、行橋バイパスの様に整備した方が地域のためにも良い。 ・案②に賛成。生活道路としての国道201号、長距離輸送や物流のスムーズな走行としての201号バイパスを役目分けてはどうですか。 ・行橋～田川、飯塚のルートが国道201号しかなく、営業・物流にも支障があり時間・エネルギー損失で産業的に利益にならない。②案が良い。
	医療	④ 医療施設への速達性・走行性の向上	救急医療施設からの10分で移動可能な人口	・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	2	・案②に賛成。生活道路としての国道201号線、緊急車両等のスムーズな走行としての201号バイパスを役目分けて考慮してはどうですか。 ・案②以外の回答になっているのはおかしい。なぜならば国道201号は直進性に優れた国道です。もっと将来のことを考えるのならば国道10号バイパスにまっすぐ伸ばすことです。新行橋病院に早くいくには国道10号バイパスに接続。
道路整備による影響	⑤	生活環境※	大気質・騒音等	・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	5	・バイパスとし、大型車などの通過交通を排除してほしい。ただし、バイパスには大型車による騒音などが懸念されるため、防音対策等も必要。 ・現道は生活道路にして、バイパスを整備してほしい。（2件） ・案②を要望。新しい道路から以前あった道路への残して活かすことに留意して欲しい。 ・自宅からの利便性を考慮すると南側がいいのではないかと思います。ぜひとも改善（早急）を望みます。
	⑥	自然環境※	重要な動植物の生息・生育地や生態系への影響	・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	3	・南側ルートが望ましい。自然への影響が少ない。 ・北側（案①）は自然公園などが多いのでやめた方がいいと思う。（２件）
	⑦	家屋への影響	移転が必要となる家屋数等	・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	6	・既存道路の拡幅整備では、移転・用地買収の難航で整備期間が長くなりがち。全く新しいバイパス整備で早期開通を図るべき。（3件） ・南側ルートが望ましい。家屋への影響が少ない。 ・都市計画道路を先に活用させて、早期効果発現を目指した方がよい。集落の多い北側は影響がある。 ・案②が良いと思います。みやこ町役場等とのアクセスが案①よりも良い点と案③は家屋の移転が多く、別線ではないため。
	⑧	文化財への影響	古墳・遺跡等への支障	・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい	3	・案②を希望。古代都市であり、地域アピールの場としては保存してほしい。 ・案①以外を希望。古墳遺跡などは児童・生徒の学ぶ教材となるため影響が少ない方が良いと考える。（2件）
	⑨	災害対応	道路の冠水	・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	1	・バイパスが必要。201号1本では、事故・災害、有事時不安。
	⑩	施工性	施工中の交通規制	・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい	1	・幹線プラス１でいくのが現実的と今のところ思います。２本の道であれば、交互に整備や改良等，影響を少なく進められるのではと思われます。
	⑪	効果の早期発現	発現の時期	・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	1	・案②。仲哀トンネル～椎田勝山線との接続を早期にするべき。
	⑫	コスト	整備に要する費用	・約450～500億円	5	・案②南側別線整備案（整備費が安くできる）、・どうせコストを掛けるなら別線整備で進めるべきである。（2件） ・開発は進めるべきだが、お金がかからないようにするべき。現在の201号線を拡張しないやり方が用地買収がすすめやすいと思う。（2件）
その他意見					38	・案②（南側別線整備案）がいいと思います。（23件）、・別線整備案を希望します。（4件） ・政策目標の達成及び道路整備による影響が一番少ない案②にするべきである。（6件）、・南側別線整備が一番コスパがよい。（2件） ・案②だと京築地区の広範囲によい影響が出るのではと思う。、・案①を整備、案②の椎田，勝山線の整備も重要である。 ・早期に国道201号をバイパスにすべきだ。香春～苅田、県道25号まで片側2車線でつなげることを望む。
合計					**105**	

：意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

3－3. 対応方針（案）に関する意見＜自由意見：ルート帯案について「案③現道活用案」＞

■【案③】現道活用案に関する意見では、コストや渋滞緩和、自然環境・文化財への影響等の意見が多く寄せられた。

評価項目				評価指標＜第２回意見聴取＞	評価＜第２回意見聴取＞	意見数	自由意見
政策目標	渋滞	①	定時性・速達性の確保による生活利便性の向上	現道の渋滞緩和	・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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性が向上するが、案②には劣る	9	・案③の国道201号を４車線に拡幅しない限り、交通混雑の緩和は出来ない。（3件） ・案③が良いと思うが、椎勝線の渋滞緩和の道路又は高架橋を作れば良いと思う。（2件） ・現道拡幅がベスト。家屋移転が生じるが、走りやすさなどを考えれば、これが良いと思う。 ・案③が良い。今ある道を拡大し、十二分に使いやすい設計と信号の数、タイミングで渋滞は十分緩和できると考える ・渋滞が大変。緊急車両の通行性を確保。やっぱり現道拡幅で。 ・苅田への通勤時に渋滞が激しい。案③がよい。
	交通安全	②	安全性の確保による生活環境の向上	現道の交通事故減少	・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	5	・案①は保育所、小・中学校等があり、周辺は若い（子供を持つ）集落があり、子供の安全面が向上するとは思えない。（3件） ・案③が良い。大きな道が増えれば、交通の便だけ考えれば速く便利になるが、北、南と住宅地が多く交通事故など安全性が低くなり、地域の方は住みにくくなると感じる。 ・案③がよい。仲哀トンネル内の事故は多大な渋滞。迂回路がない。早く整備を。
	産業	③	速達性・信頼性確保による産業の支援	産業拠点間の輸送時間の短縮（安定的な輸送の確保）	・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	2	・勝山地区は国道201号により発展をし、現在も重要なルートです。現道拡幅が望ましいと考えます。国道201号バイパスになれば現勝山地区は衰退へと進みます。 ・勝山の活性を図るには、現道を拡張する案が一番であると思い、現道活用案を希望します。
	医療	④	医療施設への速達性・走行性の向上	救急医療施設からの10分で移動可能な人口	・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	1	・緊急車両の通行性を確保。やっぱり現道拡幅で。
道路整備による影響	⑤		生活環境※	大気質・騒音等	・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	2	・案③がよい。案①、案②は高齢者等の集落があるので、騒音等を考慮するとよくない。 ・案①・②の場合、現在201号線に接続する私道などからの進入が難しくなるのであれば、案③の現201号線拡張の方がスムーズに国道の利用が出来ると思う。
	⑥		自然環境※	重要な動植物の生息・生育地や生態系への影響	・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	7	・みやこ町の良さは、自然が多いところなので影響を小さくすること。みやこ町は、農業が主力なので大規模耕作地を残すことが大切。現行、国道を有効活用する。（2件） ・現道を活用してほしいです。自然環境に一番影響が少ないので勝山に住んでいる身としてはありがたいです。（3件） ・北側（案①）は自然公園などが多いのでやめた方がいいと思う。（２件）
	⑦		家屋への影響	移転が必要となる家屋数等	・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	3	・現道の201号線は、住宅地より程よく離れたところに位置しており、現道を拡幅し、活用するのが最も利便性が高いと考える。沿道には住宅も少なく、移転も最小限で済む可能性が高い。（2件） ・都市計画道路を先に活用させて、早期効果発現を目指した方がよい。集落の多い北側は影響がある。
	⑧		文化財への影響	古墳・遺跡等への支障	・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい	7	・古墳・遺跡を大事にしてほしい。綾塚、橘など、胸の観音、勝山にはたくさんの遺跡があります。それらを大事にしないといけないと思います。案③だと大丈夫な感じですが、どうでしょうか。（4件） ・案①以外を希望。古墳遺跡などは児童・生徒の学ぶ教材となるため影響が少ない方が良いと考える。（2件） ・北側は自然環境や古墳等考慮すべき点がとても多く、南側も冠水時の対策が取りにくいルートではないかと思います。通行量の多い道ですが、時間をかけて現道ルートを改善する策を望んでいます。
	⑨		災害対応	道路の冠水	・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	1	・北側は自然環境や古墳等考慮すべき点がとても多く、南側も冠水時の対策が取りにくいルートではないかと思います。通行量の多い道ですが、時間をかけて現道ルートを改善する策を望んでいます。
	⑩		施工性	施工中の交通規制	・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		
	⑪		効果の早期発現	発現の時期	・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		
	⑫		コスト	整備に要する費用	・約430～480億円	10	・税金を使うため費用が安いことが大切。現道利用案を支持する。（5件） ・新路線は魅力あるものの財政負担を少なくするには既存路線を活用、拡幅による案の方がよいのではないでしょうか。（4件） ・現道活用案が最適。費用も他案に比べて低くなる可能性が高い。また、この過疎の町に３本，４本も道路を建設するのは浪費と思われる。
その他意見						25	・現状2車線を4車線に拡幅が一番だと思います。早く実現してほしい。（19件） ・現在使っている道路を利用するのが一番合理的だと思います。バス、トラックが通る201号線は直線が良いと思います。（5件） ・既存、国道201号線の拡幅が様々な面で一番影響が少ないのではないか。案③
合計						**72**	

：意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

3－3. 対応方針（案）に関する意見＜自由意見：その他ルート帯案に関すること＞

■【その他】案①～案③のいずれにも分類できないもの。

評価項目					意見数	自由意見
項目				評価指標 ＜第２回意見聴取＞		
政策目標	渋滞	①	定時性・速達性の確保による生活利便性の向上	現道の渋滞緩和	3	・椎田勝山線との交差点の渋滞。特に香春方面～豊津方面について交差点形状を十分に検討してほしい。BP案を採用するのであれば、接続道路をできる限り減らし、信号の設置を最小限にしてほしい。 ・国道201号が渋滞しなくなるのは良いですが、県道58号との交差点を円滑に進行できるような対策が必要だと思います。58号が渋滞するのでそちらも検討してほしい。 ・交差点を少なめにして下さい。
	交通安全	②	安全性の確保による生活環境の向上	現道の交通事故減少	2	・福岡方面への大型トラックの交通量が増えることが予想されるため、歩道の整備、歩車分離信号の採用など歩行者や自転車への配慮を重視してほしい。 ・地域性にあった安全な道路作りを行ってほしい。（例：勝山には高校など無く、約9km離れた行橋まで子供が自転車で通学している。車道が狭く、歩道を利用しているが、凹凸があり、道幅も狭く、人一人がすれ違うのもやっとの場所がある。安全に通行できるように作ってほしい。）
	産業	③	速達性・信頼性確保による産業の支援	産業拠点間の輸送時間の短縮（安定的な輸送の確保）	2	・現在、国道201号田川～みやこ町で仲哀トンネルが事故等で不通となった際、普通車は味見トンネル、大阪山等迂回することが可能であるが、大型車の迂回が困難であり、味見トンネルへのルートも確保したらよいと思う。 ・国道201号行橋バイパスとのアクセス整備。ユニプレス九州とのアクセス整備。
	医療	④	医療施設への速達性・走行性の向上	救急医療施設からの10分で移動可能な人口	2	・自然環境を加味しながら災害、救急の避難事を最優先に考えるべきだと考えます。 ・緊急事態に対応できる大きな道路の整備を対応していただきたい。
道路整備による影響	⑤		生活環境※	大気質・騒音等	1	・バイパスを新設する区間に住む住民にとって、バイパスへの交通アクセスがしやすいように配慮してほしい。
	⑥		自然環境※	重要な動植物の生息・生育地や生態系への影響	2	・生活するうえで道路はかかせないものですが、田舎の良さを残した計画にしてほしい。 ・自然環境を加味しながら災害、救急の避難事を最優先に考えるべきだと考えます。
	⑦		家屋への影響	移転が必要となる家屋数等	3	・家屋等の移転を除き、山々を一直線に貫く型で走行する方向性で早期開通できるよう望みます。 ・農地が犠牲になるのはできるだけ避けてほしい。 ・耕作放置の田畑、空き家の効率利用。
	⑧		文化財への影響	古墳・遺跡等への支障	3	・みやこ町は古墳・遺跡が多いと感じたが、生活道路として将来ベターな選択をしてほしい。 ・神社・寺などの土地にかかるルートはしないように。 ・重要古墳は必ず残して下さい。
	⑨		災害対応	道路の冠水	7	・災害に強い道路。修理しやすい道路。 ・災害時の避難場所となるような広い高台などの整備を行ってくれるとよい。南海トラフ地震などへの対策強化を望む。 ・地震や津波等、自然災害時にも利用可能な道をつくってもらいたい。 ・緊急事態に対応できる大きな道路の整備を対応していただきたい。 ・道がないので代替路が必要。冠水に関しては、現拡なら立体にするなど配慮して欲しい。 ・自然環境を加味しながら災害、救急の避難事を最優先に考えるべきだと考えます。 ・雪の時、トンネルが通行止めになるので、対応を。国道201号と並行する別の道路が必要。積雪に配慮した道路整備。
	⑩		施工性	施工中の交通規制		
	⑪		効果の早期発現	発現の時期		
	⑫		コスト	整備に要する費用	4	・多少は不便でもトンネル工事はしないほうがよい。費用がかかる。遠回りの道を考えた方がよいと思います。 ・どれも重要だが短い工期でスムーズに実現出来るルートが整備費用の圧縮につながると思う。無駄に税金が使われないことを希望する。 ・３案の経済的な部分を検討して安全で利用しやすい道路整備をお願いします。 ・コスト面だけで決定せずに総合的に考えてルートを決定してほしい。
その他意見					5	・現在の201号を無視して他のルートを考えるべきであると思う。 ・京築全体に役立つルートにしてもらいたい。 ・R201バイパス行橋北IC～を延長してほしい。 ・中央分離帯に街路樹があればよいです。 ・北九州空港まで、早く行けるようになれば、ありがたいと思います。
合計					34	

：意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

３－４．自治体への意見聴取結果

■自治体への意見聴取結果【福岡県】

最適なルート帯および構造の検討に必要な「重視すべき事項」について				意　見（福岡県）
政策目標	渋滞	①	渋滞せずに、円滑に移動できること	主要渋滞箇所である勝山新町交差点は朝ピーク時を中心に終日渋滞が発生している。渋滞せずに円滑に移動できることは、物流の速達性、定時性の確保のみならず、交通混雑を起因とする事故の減少も図られることから、主要渋滞箇所の勝山新町交差点及び沿線の店舗・役場等を回避でき、その効果が最も大きいとされる南側別線整備案が望ましい。
	交通安全	②	事故の危険性が少ないこと	対象区間における事故は交差点付近や店舗、役場箇所にて多く発生しており、交通混雑を起因とする追突事故が最も多い。事故の危険性を少なくすることは、車両による死亡事故の減少や通行止め等のリスクも少なくなることから主要渋滞箇所の勝山新町交差点及び沿線の店舗・役場等を回避できる別線整備案が望ましい。
	産業	③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	苅田港や行橋ＩＣへのアクセス性を確保することにより物流の速達性・信頼性の向上を図ることは、産業の支援となることから、現道２０１号の代替路が確保される別線整備案が望ましい。
	医療	④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	第２次救急病院に指定されている小波瀬病院へ早く搬送されることは救助時間短縮につながる為、最も効果が発現される別線整備案が望ましい。
道路整備による影響	⑤		生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	道路整備にあたっては大気質や騒音といった生活環境への影響を最小限に抑えるべきであることから生活環境への影響が比較的小さい南側別線整備案が望ましい。
	⑥		自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	道路整備にあたっては、自然環境（動植物など）への影響は最小限に抑えるべきであることから、重要な種の生息・生育地等を通過しない、南側別線整備案及び現道（国道２０１号）活用案が望ましい。
	⑦		家屋等の移転が少ないこと	家屋等の移転は、生活者や事業者への負担にくわえ、補償費（事業費）の増加につながることから、道路整備にあたっては家屋・店舗等移転の影響が小さい別線整備案が望ましい。
	⑧		古墳・遺跡等への影響が小さいこと	古くから現存する古墳や遺跡は貴重なまちの観光資源であることから、道路整備にあたっては古墳・遺跡への影響が小さい、南側別線整備案及び現道（国道２０１号線）活用案が望ましい。
	⑨		道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること	路線上には浸水想定区域があり国道２０１号（現道）は道路冠水の可能性があることから、道路高の確保を行うことで道路冠水対策が図れる別線整備案が望ましい。
	⑩		施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	町民の生活や企業活動を考えると、施工中における交通規制の影響は最小限に抑えるべきであることから、国道２０１号(現道）への影響が小さい別線路線案が望ましい。
	⑪		段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	道路整備において段階的に開通でき、早期に整備効果が望めることは、費用対効果の面からも非常に重要なことと思われるが、別線整備案の場合、県道等の取付け箇所において交差点需要率の確認が必要。 また現道（国道２０１号）活用案であれば、主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞対策を先行して整備を行うことで、渋滞の早期解消が図れることも考えられる。
	⑫		整備費用が安いこと	必要なインフラは整備すべきではあるが、財政負担の面から費用が最小となる現道（国道２０１号）活用案が望ましい。
その他意見				福岡県みやこ町の総合計画と照らし合わせても、国道２０１号におけるバイパス化（拡幅を含む）は望ましいものとなっている。 みやこ町の当地区は準都市計画区域の為、都市計画区域を新たに指定する等の必要性があると思われる。

3－4. 自治体への意見聴取結果

■自治体への意見聴取結果【香春町】

最適なルート帯および構造の検討に必要な「重視すべき事項」について				意　見（香春町）
政策目標	渋滞	①	渋滞せずに、円滑に移動できること	勝山新町交差点に起因する渋滞については、ピーク時には新仲哀トンネルを越えて渋滞列をつくることがあり、国道２０１号香春町～行橋市間の積年の課題であるとともに、本町に最も影響を及ぼしている問題点です。よって、行橋・苅田方面に向かう国道２０１号と豊津・椎田方面に向かう県道５８号がスムーズに接続するためのバイパスができることが望ましいと考えます。 一方、本町においては昨年７月に国道３２２号バイパスが開通し、国道２０１号との平面交差による交差点が原因となって、ピーク時にみやこ町側に新仲哀トンネルを越えた渋滞が発生するようになっており、本町内の国道２０１号沿線に影響が出ています。現在行われている国道２０１号香春拡幅の早期完成に加え、香春町～行橋市間の事業と新仲哀トンネル４車線化改良事業の早期着手が望まれます。
	交通安全	②	事故の危険性が少ないこと	国道２０１号香春町～行橋市バイパスと、現国道２０１号、県道５８号の接続のスムーズな交通の流れを実現し、通行車両の混雑化を防ぐこと、近隣住宅や店舗にスムーズにとりつくこと、歩車分離化を進め隣接住民の交通安全に配慮することが重要であると考えます。
	産業	③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	国道２０１号沿線には田川地域を見ただけでも、セメント鉱山が２か所存在し、それに関連する企業が多数存在します。また、田川地域は、西側の福岡方面、北側の直方・遠賀方面、南側からは久留米・久留米方面の物流が苅田・行橋方面の工業地帯や湾口に向かう交通の合流地点となっており、国道２０１号はその物流の大動脈となっています。また、２０１号沿線には住宅地や商業施設・事業所などが立ち並んでおり、運送道路と生活道路との役割を明確にした新しい道路の建設が必要であると思います。
	医療	④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	救急搬送体系において香春町をはじめ田川地域は田川地域内の救急指定病院を想定していると思いますので、本質問に該当する案件がほとんどないと思いますが、みやこ町の西部は小波瀬病院までは遠く、地域住民の医療福祉の観点から救急搬送の時間短縮は重要であり、バイパス事業に反映する必要があると考えます。
道路整備による影響	⑤		生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	国道201号現道には住宅や商業施設・事業所が立ち並ぶため、現道と分離したバイパス道路を設置することで解消すると考えます。
	⑥		自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	バイパスが設置されても動物が横断できるような対策、動物が車道に入らないような対策が重要であると考えます。
	⑦		家屋等の移転が少ないこと	拡幅案によらないバイパス建設が家屋の影響が少ないと考えます。
	⑧		古墳・遺跡等への影響が小さいこと	古墳・遺跡の保護区域を避けたルートでのバイパス建設が望ましい。
	⑨		道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること	冠水・越水を免れる構造の道路設計が必要であると思います。
	⑩		施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	現道拡幅案では交通規制が頻繁に発生し、またそれが渋滞の原因になるため、工事期間中は今以上に渋滞問題が発生することになる。
	⑪		段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	拡幅案によらないバイパス建設であるとその効果が望めると思います。
	⑫		整備費用が安いこと	整備費用が安いことは良いことだが、新たに作ろうとするバイパスと、現道２０１号・県道・市町村道との接続については渋滞緩和につながる設計に配慮して、手厚く実施していただきたい。
その他意見				今回のバイパス事業計画は、一部２車区間を４車化して交通渋滞を緩和することが最大の目的でありますが、新たなバイパスは北九州・苅田方面への大型車や時間短縮をしたい普通車が使い、現道２０１号は地域住民の生活のメイン道路として使われるような、それぞれの役割が機能するような道路ができることを願います。

3－4. 自治体への意見聴取結果

■自治体への意見聴取結果【みやこ町】

最適なルート帯および構造の検討に必要な「重視すべき事項」について				意　見（みやこ町）
政策目標	渋滞	①	渋滞せずに、円滑に移動できること	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ことを望む。主要渋滞箇所である勝山新町交差点を回避し、より効果的に渋滞を緩和していただきたい。豊津・犀川地域から、町役場が所在する勝山地域へのアクセス性がより高くなることを望む。 また、児童生徒が日ごろ使用する通学路等２０１号周辺の狭小な道路が２０１号渋滞時の抜け道として使用されていることから、主要な交差点の改良を一層進めていただき、通学路の安全確保を図っていただきたい。
	交通安全	②	事故の危険性が少ないこと	交差点の渋滞を避けようとした車両が町道を迂回路として利用しており、近隣住民の事故の危険性が増している。また、現道の歩道も狭隘部分があり、歩行者が通行の際に危険を感じることがある。バイパスになった場合も、現道の整備を進めていただきたい。 ２０１号を横断して登下校する児童生徒のため、主要な町道と２０１号との交差点においても可能な限り安心安全が確保できる道路構造（立体交差の検討）としていただきたい。 また、交差点は通学路になるため、視認性の高い交差点の設計や照明設計を行ってほしい。
	産業	③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	自動車関連の工場があり苅田町へ定期的に部品を出荷しているため、速達性・信頼性が高い道路の整備を求めます。 そのために、別線整備により、現国道201号の代替路が確保されることを望みます。
	医療	④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	小波瀬病院への搬送時間が、より短縮されるルート帯の選択を望みます。
道路整備による影響	⑤		生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	住宅地等を避け、自動車走行時における騒音の影響を最小限に努め、生活環境への影響が一番小さなルート帯を選択すべきである。 道路が完成すれば、大型車の交通量の増加が容易に予想され、騒音の増加も伴う。近隣の民家に対し、騒音対策を十分に取り入れた設計を行ってほしい。
	⑥		自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	自然環境への影響が、最も小さなルート帯を選択すべきである。
	⑦		家屋等の移転が少ないこと	住民の生活の変化が少なく負担が少ないのが望ましいが、設計には地区の実態を考慮すること。
	⑧		古墳・遺跡等への影響が小さいこと	古墳・遺跡等への影響が最も小さなルート帯の選択をすべきである。
	⑨		道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること	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となるルート帯を選択すべきである。
	⑩		施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	施工に伴う交通規制があると国道以外の県道・町道に利用が増え、事故や渋滞が増えると思われます。 そのため、施工中の交通規制などが最も小さいルート帯の選択を望みます。
	⑪		段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	段階的な効果発現を望みます。
	⑫		整備費用が安いこと	適正かつ低コストな整備費用の投入を望みます。
その他意見				沿線地域・住民の生活向上、観光振興、産業振興、医療環境向上のため早期の着工・完成を望みます。 また、農地が集積している地域での路線計画は、道路完了後当該地域で農地集積を行っている営農組織等の経営も考慮した計画を検討お願いします。

3－4. 自治体への意見聴取結果

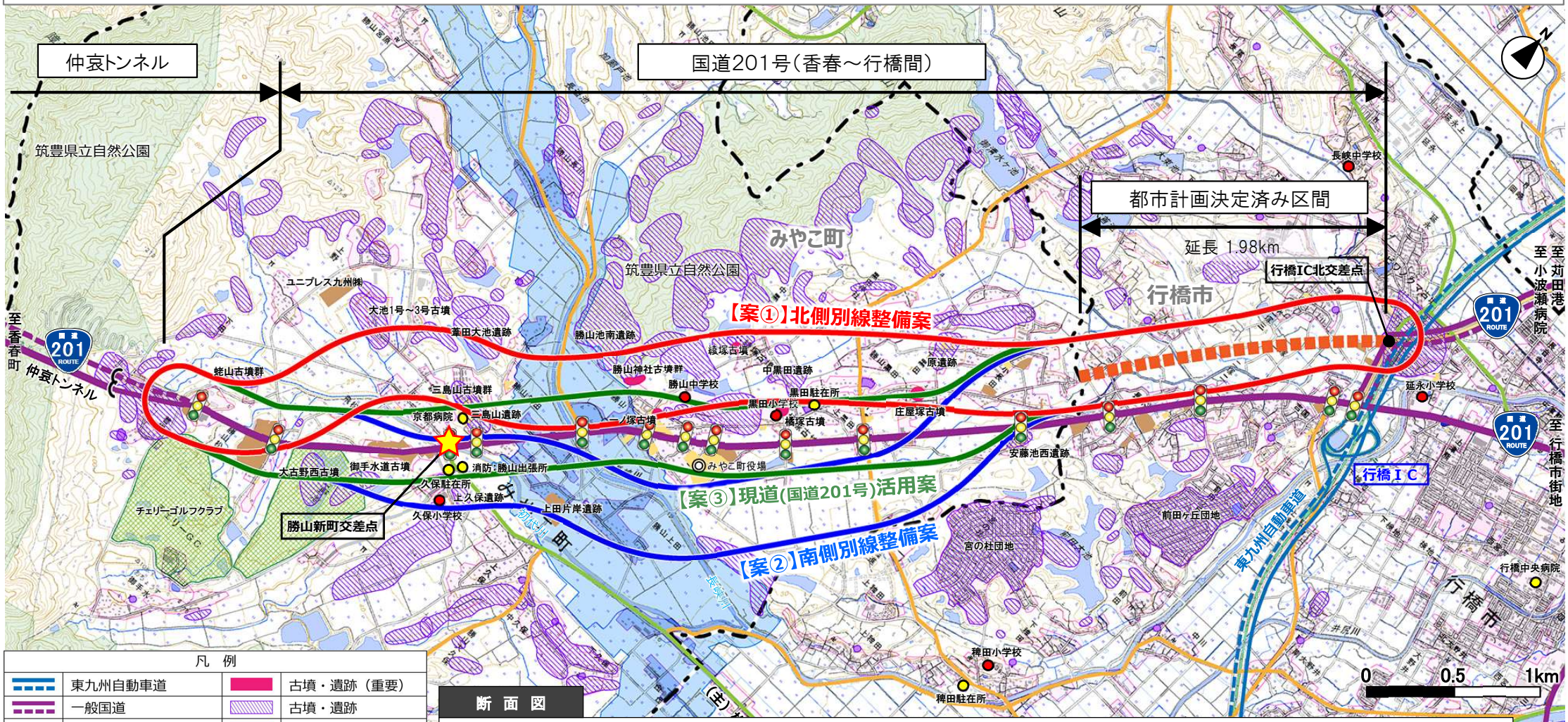
■自治体への意見聴取結果【行橋市】

最適なルート帯および構造の検討に必要な「重視すべき事項」について				意　見（行橋市）
政策目標	渋滞	①	渋滞せずに、円滑に移動できること	渋滞は、産業活動において支障となるので、勝山新町交差点の渋滞緩和が見込める案②が望ましい。 渋滞緩和の効果があると考えます。また、救急時の迂回路として活用できると思います。
	交通安全	②	事故の危険性が少ないこと	産業活動における大型車両の通行による事故の危険性、また、事故による渋滞を考慮すると、事故の危険性の少ない案①、②が望ましい。 国道201号は長木・吉国・二塚・前田が丘の延永小児童の通学路として活用されている為、現道の北側の新道路建設により交通量の減少の影響は児童の安心安全に大きく貢献する。新道路建設においては、通学児童生徒の通学路と交差する場合、道路を横断する必要が無いよう検討願いたい。
	産業	③	速達性・信頼性が高く安定した産業活動を支援すること	代替路が確保できる案①、②が望ましい。
	医療	④	救急時に小波瀬病院に早く行けること	工場での事故発生時の救急搬送を考慮すると、案①、②が望ましい。 救急現場の場所によっては、小波瀬病院に早く行ける可能性があると思います。
道路整備による影響	⑤		生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	産業活動において、資材、部品運搬の大型車、通勤の普通車の通行を考慮すると、生活環境（騒音など）への影響が小さい案②が望ましい。
	⑥		自然環境（動植物など）への影響が小さいこと	特になし
	⑦		家屋等の移転が少ないこと	特になし
	⑧		古墳・遺跡等への影響が小さいこと	特になし
	⑨		道路冠水時に国道201号の代替路として利用できること	道路冠水時の代替路の確保は産業活動の停滞を招かないので、案①、②が望ましい。
	⑩		施工中の影響（交通規制など）が小さいこと	産業活動の面からは、現国道201号への影響が小さい、案①、②が望ましい。
	⑪		段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	段階的な開通が可能な案①、②が望ましい。
	⑫		整備費用が安いこと	特になし
その他意見				現在の行橋IC付近の通勤時等の交通混雑状況、産業活動の促進等を考慮すると、国道201号の早期開通の実現をお願いしたい。

4. 対応方針(案)の検討

4－1. 対応方針（案）の検討<複数案の比較>

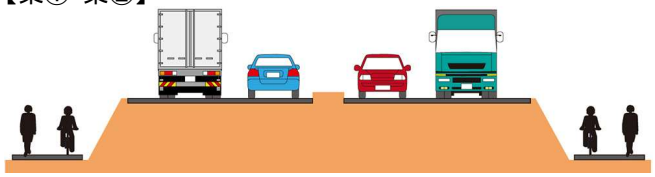
・【案①】北側別線整備案　：　既設計画を踏まえ国道201号北側で、通過交通を分離する案
・【案②】南側別線整備案　：　遺跡・古墳を可能な限り回避するとともに、町の主要施設へ最短で結び、通過交通を分離する案
・【案③】現道（国道201号）活用案　：　国道201号を4車線に拡幅し交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案



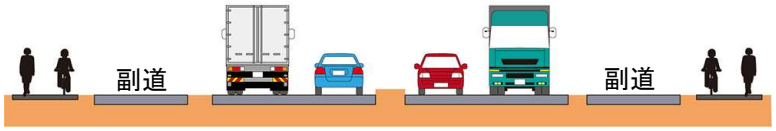
凡　例			
	東九州自動車道		古墳・遺跡（重要）
	一般国道		古墳・遺跡
	主要地方道		神社仏閣
	一般県道		工場・事業所
	都市計画道路		公共施設用地
★	主要渋滞箇所		集落・市街地等
◎	町役場		ゴルフクラブ
●	警察署・消防署・病院		筑豊県立自然公園
●	学校（小中高）		浸水想定区域（河川）
			市町境界

断　面　図

【案①・案②】



【案③】



※道路構造は盛土を基本とし、河川等を跨ぐ区間は橋梁を想定。
　また、接続する道路は主に国道・県道を基本としつつ、立体化を想定。

※道路の走行性を確保するため、主要な交差点は立体化を想定。
　また、沿道施設等への出入りを安全に行うために、交差点を集約し、副道の設置を想定。

4－2. 対応方針（案）の検討＜複数案の比較＞

■ 比較評価の結果、意見聴取結果にて重要視されている全ての政策目標の達成が見込めるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れていることから、ルート帯案については、**【案②】南側別線整備案を対応方針（案）**とする。

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		遺跡・古墳を可能な限り回避するとともに、町の主要施設へ最短で結び、通過交通を分離する案		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７ｋｍ		延長 約７ｋｍ		延長 約７ｋｍ	
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	現道の渋滞緩和	△	・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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性は他案に比べ劣る	○	・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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性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・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性が向上するが、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	現道の交通事故減少	○	・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	産業拠点間の輸送時間の短縮（安定的な輸送の確保）	○	・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	救急医療施設からの10分で移動可能な人口	○	・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※	大気質・騒音等	×	・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※	重要な動植物の生息・生育地や生態系への影響	△	・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	移転が必要となる家屋数等	△	・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	古墳・遺跡等への支障	×	・多くの古墳・遺跡群が存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	道路の冠水	○	・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	施工中の交通規制	○	・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	発現の時期	△	・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	整備に要する費用	×	・約490～540億円	△	・約450～500億円	○	・約430～480億円

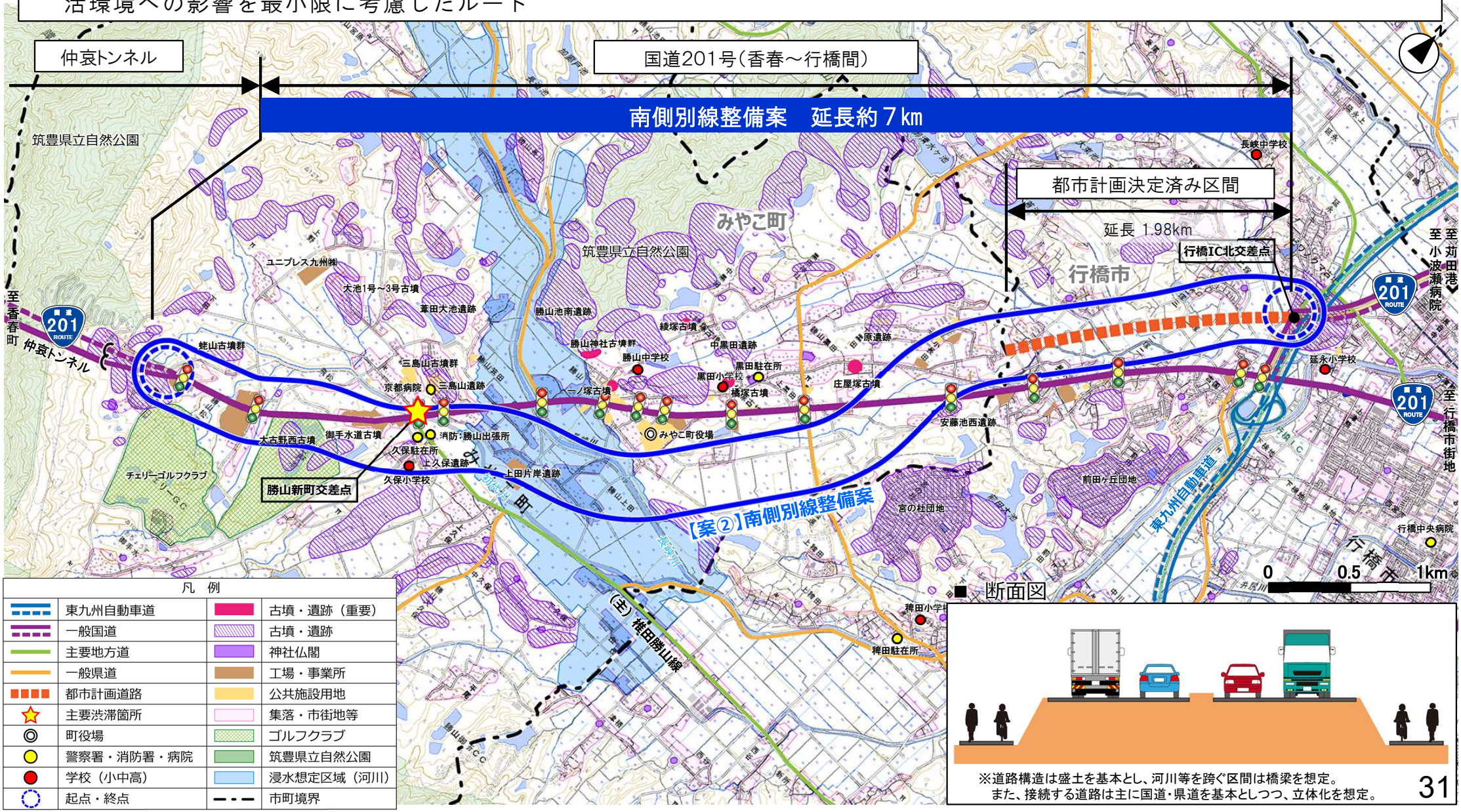
※自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。
比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルート評価を一般的な目安として記載している。
（ ○：改善・満足する　△：一部改善・満足する　×：他案に比べ劣る ）

意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目
他の案に比較し優位

4－3. 対応方針（案）の検討＜ルート帯案の位置＞

【ルート帯案の考え方】

■通過交通を分離することで現国道201号の交通を転換し、渋滞の緩和、交通事故の減少、産業活動における速達性・信頼性の確保、救急搬送時の速達性・走行性の向上を図るとともに、遺跡・古墳や集落、市街地を可能な限り回避し、自然環境や生活環境への影響を最小限に考慮したルート



凡　例

東九州自動車道		古墳・遺跡（重要）	
一般国道		古墳・遺跡	
主要地方道		神社仏閣	
一般県道		工場・事業所	
都市計画道路		公共施設用地	
主要渋滞箇所		集落・市街地等	
町役場		ゴルフクラブ	
警察署・消防署・病院		筑豊県立自然公園	
学校（小中高）		浸水想定区域（河川）	
起点・終点		市町境界	

■断面図

※道路構造は盛土を基本とし、河川等を跨ぐ区間は橋梁を想定。
また、接続する道路は主に国道・県道を基本としつつ、立体化を想定。

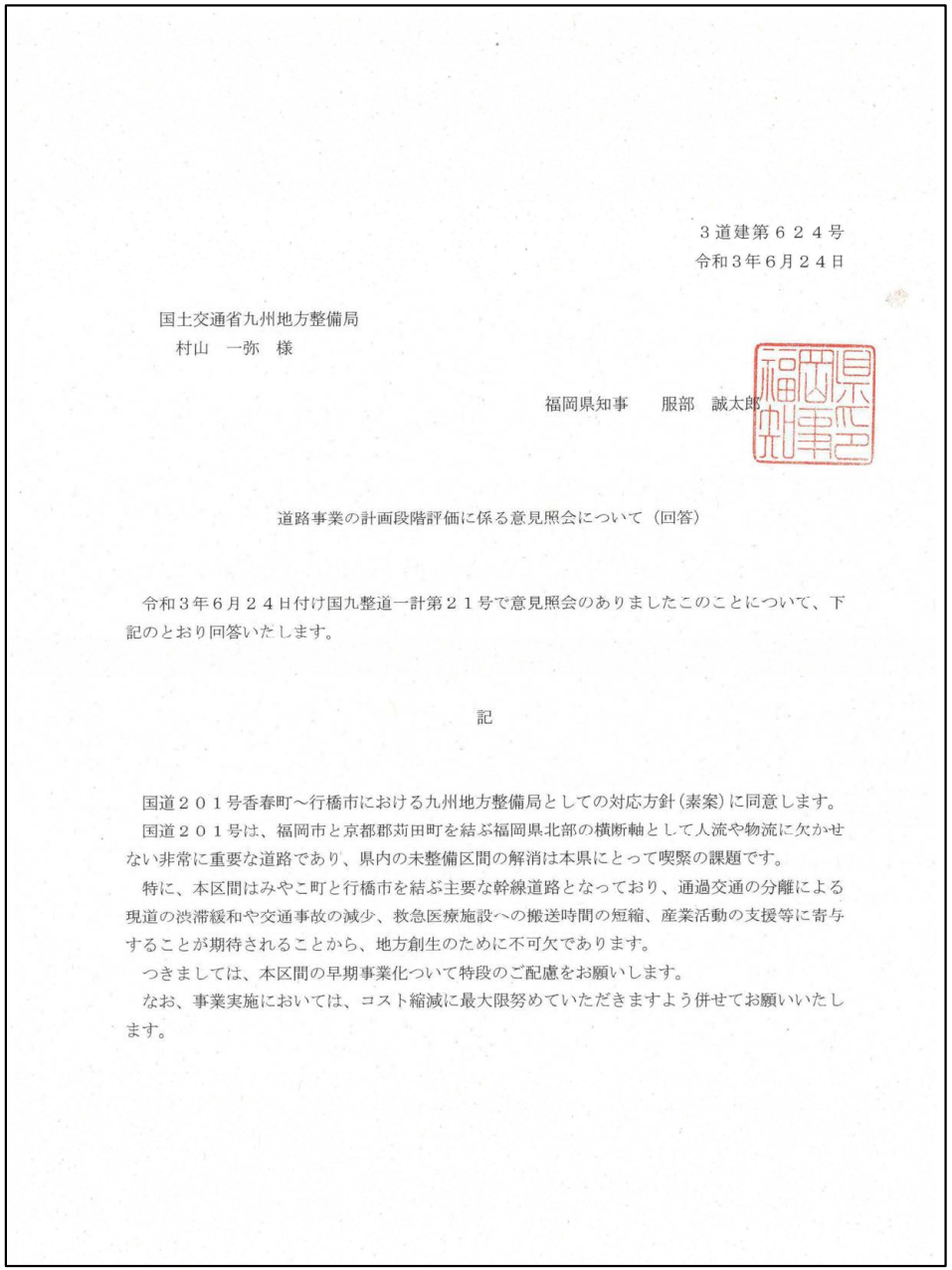
5. 自治体への意見照会

５－１．自治体への意見照会＜対応方針（案）に対する自治体意見＞

■意見照会の回答（要旨）

自治体名	意　　見
福岡県	1．国道201号香春町～行橋市における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。 2．国道201号は、福岡市と京都郡苅田町を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流に欠かせない非常に重要な道路であり、県内の未整備区間の解消は本県にとって喫緊の課題です。 3．特に、本区間はみやこ町と行橋市を結ぶ主要な幹線道路となっており、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、救急医療施設への搬送時間の短縮、産業活動の支援等に寄与することが期待されることから、地方創生のために不可欠であります。 4．つきましては、本区間の早期事業化ついて特段のご配慮をお願いします。 5．なお、事業実施においては、コスト縮減に最大限努めていただきますよう併せてお願いいたします。

■意見照会の回答（福岡県知事）



３道建第６２４号
令和３年６月２４日

国土交通省九州地方整備局
村山　一弥　様

福岡県知事　服部　誠太郎

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

令和３年６月２４日付け国九整道一計第２１号で意見照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答いたします。

記

国道２０１号香春町～行橋市における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。
国道２０１号は、福岡市と京都郡苅田町を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流に欠かせない非常に重要な道路であり、県内の未整備区間の解消は本県にとって喫緊の課題です。
特に、本区間はみやこ町と行橋市を結ぶ主要な幹線道路となっており、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、救急医療施設への搬送時間の短縮、産業活動の支援等に寄与することが期待されることから、地方創生のために不可欠であります。
つきましては、本区間の早期事業化ついて特段のご配慮をお願いします。
なお、事業実施においては、コスト縮減に最大限努めていただきますよう併せてお願いいたします。

６．対応方針（案）まとめ

6－1. 対応方針（案）まとめ

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を**実現できる道路整備を検討**

【政策目標】

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

○対象地域は、渋滞発生や事故発生割合が高く、交通混雑等により物流や救急医療活動の定時性・緊急性が低下すること等が課題であり、交通容量・安全性の確保、移動時間短縮による産業活動・医療体制を支援する道路の整備が必要。

○住民や団体・企業アンケートにおいても、渋滞の緩和や安全性の確保が必要という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路が望まれている。

2. 対応方針（案）

■ ルート帯案について

『【案②】南側別線整備案』を対応方針（案）とする。

【理由】

○『【案②】南側別線整備案』は、『【案①】北側別線整備案』、『【案③】現道（国道201号）活用案』と比べて、全ての政策目標の達成が見込まれる。

○政策目標に関して、地域の意見聴取で重視すべきとの回答が多かった、「①渋滞せずに、円滑に移動できること」、「②事故の危険性が少ないこと」の項目についても【案②】は優れており、地域のニーズにも応えられている。

○道路整備による影響に関して、「⑥自然環境」、「⑨災害対応」、「⑩施工性」が他案より優れている他、相対的に【案②】が他案より優れている。

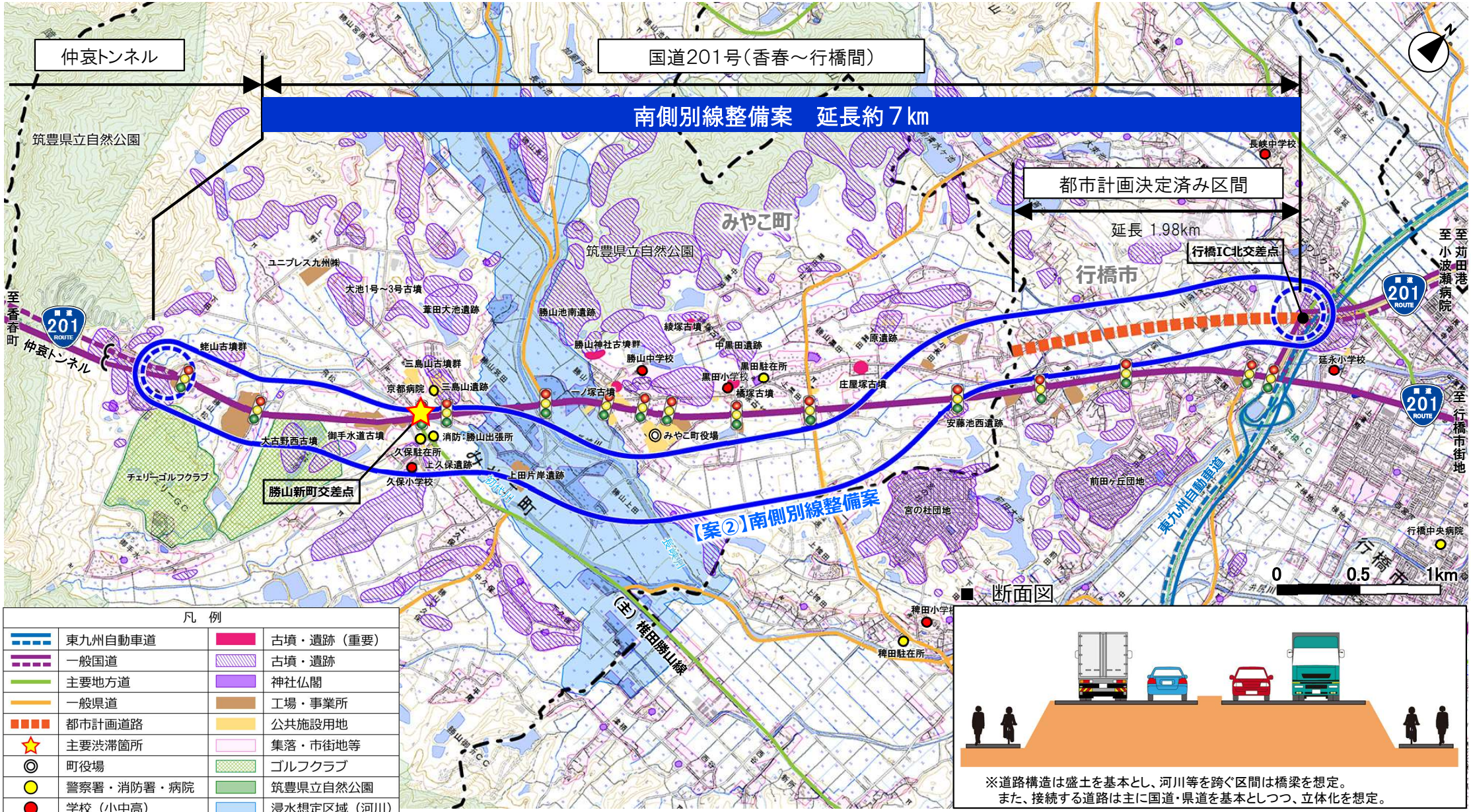
○自由意見では、通過交通排除や代替路整備など別線整備案を望む意見が寄せられており、更に通学路の安全性や自然環境・文化財等への影響から南側別線整備案を望む意見も寄せられている。

○自治体からも政策目標の渋滞、交通安全、産業、医療の視点から別線整備案を望む意見が寄せられている。

○比較評価の結果、【案②】は意見聴取結果にて重視されている全ての政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れている。

3. その他（配慮すべき事項等）

○詳細なルート・構造の検討にあたっては、コスト縮減に留意して検討を行うとともに、既存の道路状況や沿道利用状況を踏まえながら、新たに整備される道路と既存の道路の接続方法や計画地周辺の土地利用計画について、各関係自治体と調整を行う。

6－2. 対応方針（案）まとめ

■遺跡・古墳を可能な限り回避するとともに、町の主要施設へ最短で結び、通過交通を分離する【案②】南側別線整備案とする。