

社会資本総合整備計画

事後評価書

令和05年03月20日

計画の名称	北部九州におけるストック効果を高めるアクセス道路整備													
計画の期間	平成28年度～令和02年度（5年間）									重点配分対象の該当	○			
交付対象	福岡県													
計画の目標	空港・港湾・IC・工業団地等の整備と連携して、主要な幹線道路までの道路を整備することで、道路ネットワークを強化し、物流の速達性の向上などストック効果を高め、更なる地域経済の活性化を図る。													
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）		8,239	A	8,239	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A+B+C+D）	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H27年度末	H30年度末	H32年度末
1	空港・港湾・IC・工業団地等から主要幹線道路等までの所要時間短縮			
	Σ （整備前の空港・港湾・IC・工業団地等から主要幹線道路等までの所要時間）－ Σ （整備後の空港・港湾・IC・工業団地等から主要幹線道路等までの所要時間）	0分	3分	22分

備考等	個別施設計画を含む	－	国土強靱化を含む	－	定住自立圏を含む	－	連携中枢都市圏を含む	－	流域水循環計画を含む	－	地域再生計画を含む	－	避難確保計画の策定		避難行動要支援者名簿の提供	

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名／ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-001	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	国道	改築	（国）322号・千手バイパス	バイパス・現道拡幅 L=2.34km	嘉麻市	■	■	■	■		875		－
	A01-004	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	国道	改築	（国）443号・三橋瀬高バイパス（金栗4車線化）	バイパス L=0.90km	みやま市	■					10		－
	A01-006	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	都道府 県道	改築	（主）久留米筑紫野線・久留米市工区	バイパス L=1.60km	久留米市	■	■				517		－
	A01-010	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	都道府 県道	改築	（一）柳川筑後線・筑後市工区	バイパス L=3.10km	筑後市	■	■	■			5,586		－
	A01-017	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	都道府 県道	改築	（一）新吉富豊前線・3期工区	現道拡幅 L=0.64km	豊前市	■	■	■			229		－
A01-018	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	都道府 県道	改築	（主）筑紫野古賀線・新宮2工区	バイパス L=2.24km	新宮町	■	■				768		－	

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名／ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-021	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	都道府 県道	改築	(一) 町川原赤間線・筵 内工区	現道拡幅 L=2.16km	古賀市			■	■		251	—	
											小計						8,239		
											合計						8,239		

事後評価	
○事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
計画策定主体である福岡県道路建設課において評価を実施した。	計画期間終了後（令和5年3月）
	公表の方法
	インターネット
○事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	空港・港湾・IC・工業団地等の整備と連携して、バイパス整備や現道拡幅等を行った結果、道路ネットワークを強化し、物流の速達性の向上などに寄与した。バイパス事業は、新たな最短ルートが構築されたこと、または交通容量の拡大等により走行ルートの速度向上が図られ、所要時間が短縮した。拡幅事業は、当該事業の現道（走行ルート）の交通容量の拡大に伴い、現道（走行ルート）の速度が向上し、所要時間が短縮した。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	
○特記事項（今後の方針等）	

○目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値／実績値		目標値と実績値に差が出た要因
1	空港・港湾・IC・工業団地等から主要幹線道路等までの所要時間短縮		
	最 終 目標値	22分	用地取得の困難等による整備進捗の遅れが発生したことなどにより、目標を下回る結果となった（21事業→7事業）。なお、今回の評価対象7事業（33％）では約8分の短縮となるため、目標を上回る実績が得られていると考えられる（事業按分では、約7分短縮が目標値）
	最 終 実績値	8分	