

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)	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	特別備設計画 策定状況
											H28	H29	H30	H31			
	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	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=2.34 km	嘉麻市	■	■	■	■	875		—
	道路	一般	福岡県	直接	福岡県	国道	改築	(国) 413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		—
	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		—
	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		—
	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		—
	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	特別備設計画 策定状況
												H28	H29	H30	H31	R02			
道路事業	A01-021	道路	一般	福岡県	福岡県	福岡県	都道府 県道	改築	(一) 町川原赤間線・徒 内1区	現道拡幅 L=2.16km	古賀市		■				254		—
											小計						8,239		
											合計						8,239		

一体的に実施することにより期待される効果

備考

事後評価	
○事後評価の実施体制、実施時期 事後評価の実施時期	事後評価の実施時期 計画期間終了後（令和5年3月）
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。	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、走行ルート下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）	

