

事後評価結果（平成22年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：荒瀬 美和

事業名	一般国道3号 <small>ひがしくしはらかくふく</small> 東櫛原拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自： <small>ふくおかけんく るめ しひがしくしはらまち</small> 福岡県久留米市東櫛原町 至： <small>ふくおかけんく るめ しとおりまち</small> 福岡県久留米市通町	延長	0.9km			

事業概要

国道3号は、福岡県北九州市を起点として、福岡市、熊本市等を経由し、鹿児島県鹿児島市へ至る延長約464kmの主要幹線道路であり、九州縦貫自動車道や国道10号と共に南北方向に九州の主要都市を結び、物流や地域間の交流を担う骨格的な路線である。

東櫛原拡幅は、国道210号等が合流する交通の要衝に位置し、久留米市東櫛原町から久留米市通町間の延長0.9kmの現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性

国道3号東櫛原拡幅は、慢性化する交通渋滞の緩和および交通安全の確保等を目的とした道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H6年度 都市計画決定：S37年度	用地着手：H10年度 工事着手：H14年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) — / H17 (実績) — / H17	変動	1.0倍
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) — / 89億円 (実質値) — / — 億円	実績 暫定/完成	(名目値) — / 85億円 (実質値) — / — 億円	変動	0.96倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	将来交通量 (H42) — / 18,300~25,000台/日	実績 暫定/完成	— / 25,784、26,544台/日	変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	22 km/h → 24 km/h (供用前年次) H17年 (供用後年次) H18年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	222.7件/億台キロ → 172.0件/億台キロ (供用直前年次) H15~H17年平均 (供用後年次) H18~H20年平均			
	費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C : 2.2	総費用 : 88億円 (事業費: 84億円, 維持管理費: 4.4億円)	総便益 : 202億円 (走行時間短縮便益: 193億円, 走行経費減少便益: 8.4億円, 交通事故減少便益: 0.00億円)	基準年 : 平成15年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.8	総費用 : 105億円 (事業費: 102億円, 維持管理費: 2.6億円)	総便益 : 294億円 (走行時間短縮便益: 265億円, 走行経費減少便益: 21億円, 交通事故減少便益: 9.0億円)	基準年 : 平成22年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円				

	<p>事業遅延の理由 特になし。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・円滑なモビリティの確保（国道3号の損失時間の削減：削減率約8割） ・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況：小都市～久留米市間の所要時間の短縮（27分⇒18分）</p> <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 ・交通混雑の緩和（東櫛原交差点での最大渋滞長1,900mが350mに減少）</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価、対象外事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 ・電線共同溝整備による都市景観への配慮（電力、通信線を電線共同溝へ収容）。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>特になし。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・久留米市の人口は、事業化当初（H6）からほぼ横ばいの状況（H21/H2比で約1.0倍）。</p> <p>・久留米市の自動車保有台数は増加傾向にある（H19/H2比で約1.4倍）。</p> <p>・久留米市の第一次産業の就業人口は約7%で、福岡県全体の約2倍となっており、農林水産業の輸送交通が比較的高いと考えられる。</p> <p>・国道3号の交通量は、当該事業が事業化した平成6年から、供用前までほぼ横ばい状態。供用後は約2割増加。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>東櫛原拡幅の供用後、渋滞ポイント（東櫛原交差点）の渋滞が大幅に緩和されるなど国道3号の交通混雑緩和に十分な効果を発揮している。</p> <p>さらに、交通安全性の向上、歩行環境や沿道環境の改善など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>東櫛原拡幅の供用後、当初目的である『交通混雑の緩和』と『交通安全性の向上』の効果が得られており、今後の改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>本事業は、中央分離帯の開口等の道路構造について、地元調整に約6年の期間を要した。</p> <p>現道拡幅事業では、地元調整による長期化をさけるためには、計画段階から地元自治体や地元住民との合意形成を図って行くことが必要である。</p>
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。