

## 事後評価結果（平成17年度）

担当課：苅田町

担当課長名：施設建設課

<b>事業名</b> 都市計画道路 <small>おぐらよばるせん</small> <b>尾倉与原線</b>	<b>事業</b> 街路 <b>区分</b> 道路改築	<b>事業</b> 苅田町 <b>主体</b>
<b>起終点</b> 自：福岡県京都郡苅田町大字尾倉出口 至：福岡県京都郡苅田町尾倉4丁目	<b>延長</b> 0.33km	

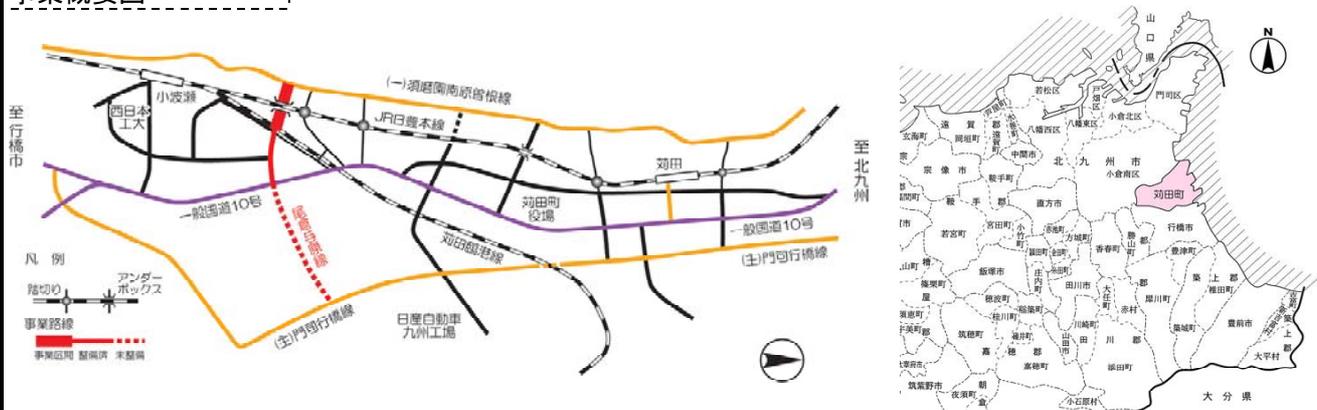
**事業概要**

都市計画道路尾倉与原線は、県道須磨園南原曾根線を起点とし一般国道10号及び都市計画道路苅田臨海工業線線に至る苅田町の東西を連絡する重要な路線であり、事業区間はJR日豊本線と立体交差する延長0.33kmの2車線道路である。

**事業の目的・必要性**

都市計画道路尾倉与原線は、JR日豊本線との立体交差を新設することで苅田町東西軸の強化を図り、日豊本線で東西に分断されている苅田町市街地の分断を解消し、地域の活性化に寄与するものである。

**事業概要図**



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度: H7年度 都市計画決定: S43年度	用地着手: H7年度 工事着手: H8年度	供用年 (当初/完成) : /H14 (実績/完成) : /H16	<b>変動</b>	1.3倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) : /14.0億円 暫定/完成 (実績値) : / 億円	実績 (名目値) : /18.8億円 暫定/完成 (実績値) : / 億円		<b>変動</b>	1.0倍
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成)	実績 (暫定/完成)		<b>変動</b>	23.7%

<b>旅行速度向上</b> : 22.0 → 24.7 km/h <small>(供用前並行道路→後並行道路) (供用直前年次) H13年度 (供用後年次) H17年度</small>	<b>交通事故減少</b> : → 件/億台キロ <small>(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度</small>
---	---

<b>費用対効果分析結果 ( )</b>	B/C	<b>総費用</b> 億円 (事業費: 億円 維持管理費: 億円)	<b>総便益</b> 億円 (走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円)	基準年
----------------------	-----	---	---	-----

<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C 1.2	<b>総費用</b> 24億円 (事業費: 24.0億円 維持管理費: 0.5億円)	<b>総便益</b> 30億円 (走行時間短縮便益: 27.0億円 走行経費減少便益: 2.0億円 交通事故減少便益: 1.0億円)	基準年 H17年
-----------------------	------------	--	---	-------------

<b>事業遅延によるコスト増</b>	<b>費用増加額</b> 億円	<b>便益減少額</b> 億円
--------------------	-----------------	-----------------

**事業遅延の理由**  
 工事の施行に伴い事業損失が生じたため、工法の検討や補償交渉に時間を要し、事業期間が2カ年延伸となった。

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**  
 ・並行区間から交通量が転換し現踏切道の交通が改善

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ D I D 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路密度が向上</li> <li>・ 鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消</li> <li>・ 現道における大型車すれ違い困難区間が解消</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狹隘道路を通過していた交通が新設道路に転換し、既成市街地の交通環境、安全性が向上した。</li> </ul>
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	その他評価すべきと判断した項目
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
特記事項	

※ 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の。