

# 事後評価結果（平成18年度）

担当課：道路計画第一課

担当課長名：淡中 泰雄

事業名	一般国道3号 <small>おりおんが</small> 折尾遠賀拡幅	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>ふくおかけんおんがぐんみずまきまちころすえ</small> 福岡県遠賀郡水巻町頃末 至： <small>ふくおかけんおんがぐんおかがきまちやまだ</small> 福岡県遠賀郡岡垣町山田	延長	6.4 km		

## 事業概要

一般国道3号は、北九州市門司区を起点とし、福岡市、熊本市を經由して鹿児島市に至る総延長約426kmの九州を縦貫する主要幹線道路である。

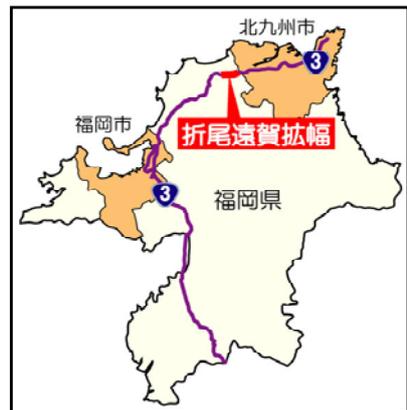
福岡県北地域においては、福岡市と北九州市の2つの政令指定都市を結び、地域の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る上で重要な路線であり、1級河川遠賀川を渡り、JR鹿児島本線と並行して走っている。

このうち折尾遠賀拡幅は、この地域が抱えている交通渋滞、交通事故の多発、沿道環境の悪化などの問題解消を目的として実施した全延長6.4kmの4車線拡幅事業である。

## 事業の目的・必要性

折尾遠賀拡幅は交通混雑の緩和、交通安全性の向上、環境の改善、救急医療活動の支援や地域開発の支援などに寄与するものである。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和43年度 都市計画決定：昭和50年度	用地着手：昭和43年度 工事着手：昭和43年度	供用年：(当初) — / H14 (暫定/完成) (実績) — / H13	変動	0.9倍
	事業費	計画時：(名目値) — / 230億円 (暫定/完成) (実績値) — / — 億円	実績：(名目値) — / 212億円 (暫定/完成) (実績値) — / — 億円		変動	0.9倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / — 台/日		実績 (暫定/完成)	— / 46,650台/日	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	広渡～戸切間上り 21 → 56 km/h 広渡～戸切間下り 24 → 42 km/h (供用直前年次) H12年度 (供用後年次) H17年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) H9～H12年度平均 (供用後年次) H13～H16年度平均			
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用	億円	総便益	億円	基準年
		事業費： 維持管理費：	億円 億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	億円 億円 億円	年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	565億円	総便益	4,352億円	基準年
	7.7	事業費： 維持管理費：	448億円 117億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	4,049億円 176億円 127億円	H18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</p> <hr/> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保（交通混雑の緩和に寄与：渋滞損失時間395→117万人時間/年と7割削減）</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上：岡垣町→北九州市立八幡病院（3次救急） 約47分 → 約41分 ※H13.3拡幅区間2.8kmの効果）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全性の向上（事故率が大幅に低下：181件/億台キロ→54件/億台キロ） ※H13.3拡幅区間を含むセンサスNo.1002区間3.3kmを対象</li> </ul>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価、対象外事業である。</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>・特になし。</li> </ul>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>北九州市への交通アクセスの利便性から事業着手時直近の昭和45年に比べて、事業区間沿線3町の遠賀町や岡垣町で人口が約2倍に増加し、モータリゼーションの進展に伴い北九州市と沿線3町の自動車交通需要も約5倍に増加した。特に沿線3町から北九州への通勤者の自家用車利用割合は12%（S45）→62%（H12）と50ポイントも増加しており、一般国道3号遠賀川断面の交通量の増加は顕著である。</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>折尾遠賀拡幅事業は交通円滑化の向上、交通安全性の向上、環境の改善など所要の効果を発揮しており、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>今回の事業では、今古賀交差点下り線は平面交差による供用で事業完了としたが、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点における交通渋滞が解消する等、交通混雑緩和に寄与し、4車線化により所要の効果を発揮しているため、改善措置の必要性はない。今古賀交差点下り線は、平面交差による供用となっており、交通状況・交通事故状況、地元要望等を踏まえつつ、立体化の検討を行う。</p>	
<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> <p>本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていない。</p> <p>そのため、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	
<p>特記事項</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の。