

再評価結果（平成20年度継続事業箇所）

担当課：道路局有料道路課
担当課長名：廣瀬 輝

| | | | | | |
|---------------------------------|--|--|--|---------------------------|-------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 <small>ふくおか</small> 福岡市道 <small>ふくおかもと</small> 福岡高速5号線 | 事業区分 | 一般有料等 | 事業主体 | 福岡北九州高速道路公社 |
| 起終点 | 自： <small>ふくおか</small> 福岡市博多区西月隈四丁目 至： <small>ふくおか</small> 福岡市西区福重三丁目 | | | 延長 | 18.1km |
| 事業概要 | 福岡高速5号線は、福岡高速2号線（月隈）と福岡高速1号線（福重）を連絡することにより、九州縦貫自動車道、西九州自動車道と連携した放射環状型の自動車専用道路網を形成し、福岡市西南部と他地域との連絡強化、都市部通過交通の排除、交通の分散による幹線道路の交通混雑を緩和し、都市機能の充実・強化、地域活性化を図ることを目的とする18.1kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| | H10年度事業化 | H4年度都市計画決定 | H10年度用地着手 | H10年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 2,403億円 | 事業進捗率 | 83% | 供用済延長 | 10.0km |
| 計画交通量 | 19,300～47,200台/日（H42） | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C： （事業全体） 2.6 （残事業） 3.1 | 総費用 ： （残事業）/（事業全体） 731億円/3,169億円 （事業費：371/2777億円） （維持管理費：360/392億円） | 総便益 ： （残事業）/（事業全体） 2,239億円/8,297億円 （走行時間短縮便益：2106/7800億円） （走行費用減少便益：102/363億円） （交通事故減少便益：31/134億円） | 基準年 ： 平成19年 | |
| 感度分析の結果 | 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.8～3.4（交通量±10%） 事業費変動：B/C=2.8～3.4（事業費±10%） | | | | |
| 事業の効果等 | ・円滑なモビリティの確保（福岡空港や博多駅（新幹線駅）へのアクセス向上） ・安全で安心できる暮らしの確保（第三次医療施設福岡大学病院へのアクセス向上） 他14項目に該当 | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 福岡県及び関係市町などで構成される「福岡都市高速道路整備促進期成会」や、福岡市及び関係市町などで構成される「福岡外環状線建設促進期成会」、「福岡都市圏広域行政推進協議会」から、国及び関係機関へ早期整備の要望がなされている。 | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 福岡高速5号線の沿線に位置する福岡市西南部地域では、道路等の交通基盤が整備されないまま急速な市街化が進行したため、多くの交通問題を抱えている。 | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | H17年度末までに月隈JCTから堤まで（L=10.0km）を供用済みであり、H20年4月には堤から野芥まで（L=3.1km）の供用を予定している。野芥以西については、現在、下部工、上部工工事の進捗を図っている。 | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 今後は、福重JCTまでをH22年度、福岡高速1号線との接続をH24年度完成を目標に事業の進捗を図る。 | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | PC少主桁、鋼細幅箱桁（スレンダーボックス）や、鋼・コンクリート合成床版を採用し、従来より手間のかからない簡略化された構造の橋梁とすることなどによりコスト縮減を図っている。 | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | |
| 事業概要図 | | | | | |

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。