

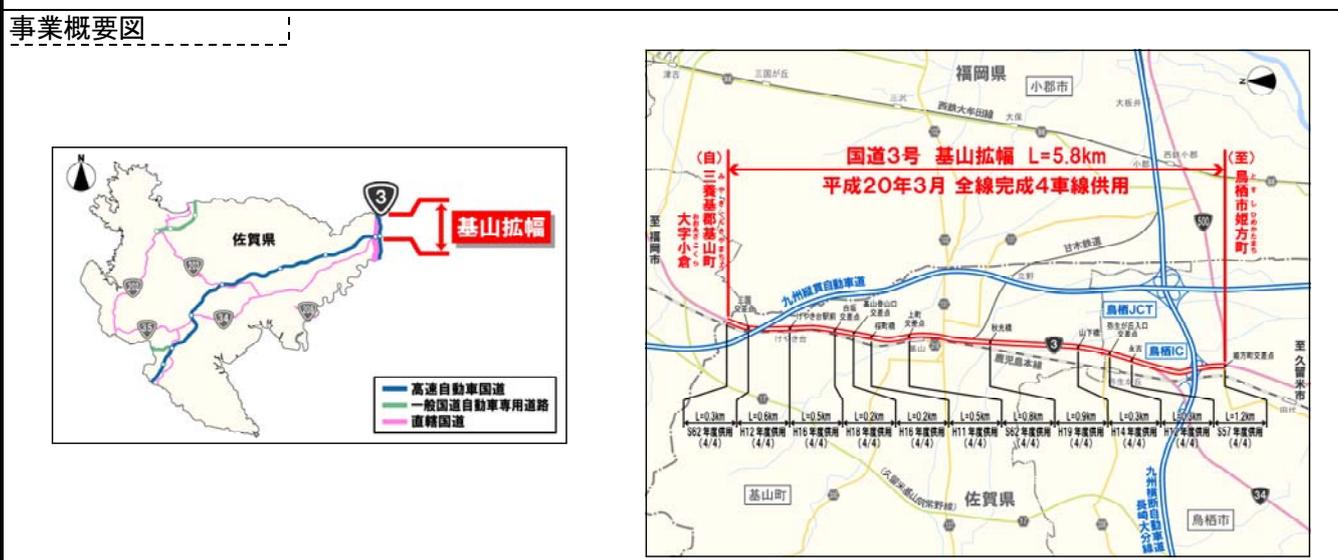
## 事後評価結果（平成24年度）

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：本田 卓

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>きやまかくふく</small> 基山拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局	
<b>起終点</b> 自：佐賀県三養基郡基山町大字小倉 至：佐賀県鳥栖市姫方町		<b>延長</b> 5.8km	

**事業概要**  
 国道3号は、福岡県北九州市を起点とし、佐賀県基山町、鳥栖市、熊本県熊本市を経て、鹿児島県鹿児島市へ至る延長約474kmの九州を縦断する主要幹線道路である。  
 国道3号基山拡幅は、福岡・佐賀県境から国道3号と国道500号の分岐点である姫方町交差点を結ぶ延長約5.8kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
 基山拡幅は、国道3号の交通混雑の緩和、物流の支援、交通安全性の向上を目的とした道路である。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S49年度	用地着手：S51年度 工事着手：S52年度	供用年：(当初) — / H19 (暫定/完成) (実績) — / H19	変 動  1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時：(名目値) — / 234億円 (暫定/完成) (実績値) — / 225億円	実績：(名目値) — / 233億円 (暫定/完成) (実績値) — / 224億円		変 動  1.0倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時：将来交通量(H32) (暫定/完成) — / 45,700台/日	実績：(暫定/完成) — / 24,816台/日		変 動  54%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	29.9km/h → 46.3km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	<b>交通事故減少</b>	116.3件/億台キロ → 83.1件/億台キロ (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) H12~H15年平均 (供用後年次) H19~H22年平均	
	<b>費用対効果分析結果</b> (前回再評価)	B/C : 2.8	総費用：328億円 事業費：308億円 維持管理費：20億円	総便益：930億円 走行時間短縮便益：793億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：30億円	基準年 : 平成15年
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C : 4.4	総費用：551億円 事業費：518億円 維持管理費：33億円	総便益：2,400億円 走行時間短縮便益：2,245億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：11億円	基準年 : 平成24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
<b>事業遅延の理由</b> 特になし。					

	<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（当該路線の国道3号の損失時間の削減：削減率約1割）。</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：基山町～久留米大学病院の所要時間の短縮（約26分→約25分）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他6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>・交通混雑の緩和（混雑度：1.8→0.8）</li> <li>・交通安全性の向上（死傷事故件数：供用前253件（H12～H15）→供用後184件（H19～H22）</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> <p>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</p> <p>国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った（昼間：76dB→69dB）。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥栖市の人口は増加傾向。基山町の人口は平成12年まで増加していたが、近年横ばい傾向（H22/S50比：1.6倍（鳥栖市）、H22/S50比：1.4倍（基山町））。</li> <li>・高齢者人口は、鳥栖市、基山町とも年々増加傾向（H22/S50比：3.3倍（鳥栖市）、H22/S50比：3.8倍（基山町））。</li> <li>・一世帯当たりの自動車保有台数は、鳥栖市、基山町ともに平成17年まで増加していたが平成22年では横ばい傾向（（鳥栖市）S55：1.2台/世帯 H22：1.8台/世帯、（基山町）S55：1.4台/世帯 H22：2.0台/世帯）。</li> <li>・当該路線の交通量は増加傾向（S60：19,643台/日、H22：24,816台/日）。</li> </ul>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> <li>・基山拡幅は、福岡・佐賀県境から国道3号と国道500号の分岐点である姫方町交差点を結ぶことにより、交通混雑の緩和、物流の支援、交通安全性の向上等を図る延長約5.8kmの事業である。</li> <li>・基山拡幅の整備により「交通混雑の緩和」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul>	
<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業における前回の事業評価では、便益発現を全線完成供用後として算出していたが、今後の他事業における事業評価では、より適切な評価を行うべく、既に供用した区間の既発現便益を含めた便益算出を行う。（H16再評価より、段階供用を考慮した便益算出を行っている）</li> </ul>	
<p>特記事項</p> <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の。