

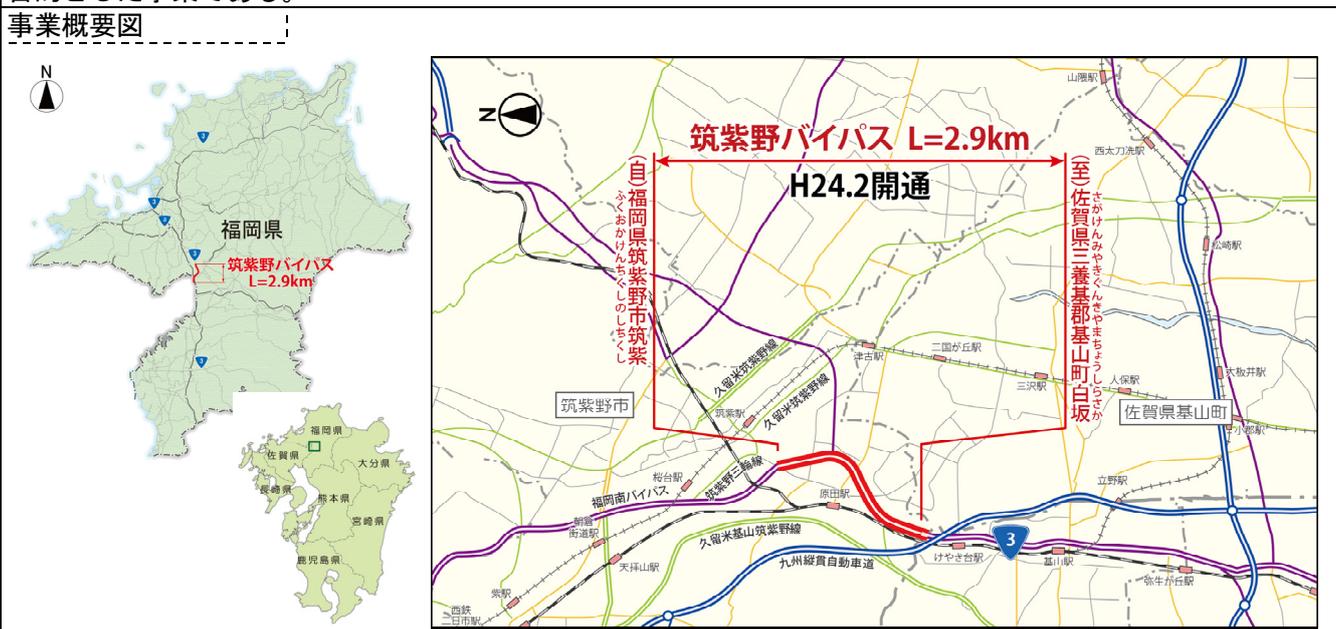
事後評価結果（平成28年度）

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：米村 享祐

事業名	一般国道3号 筑紫野バイパス	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：福岡県筑紫野市筑紫 至：佐賀県三養基郡基山町白坂			延長	2.9km

事業概要
 筑紫野バイパスは、延長2.9km、4車線の拡幅事業であり、平成19年度に事業化し、平成23年度に完成4車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、一般国道3号の渋滞緩和、交通安全性の確保、並びに交通アクセス性の向上による地域支援等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H19年度 都市計画決定：S52年度	用地着手：— 工事着手：H19年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) —/H22 (実績) —/H23	変動	1.25倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 26億円 (実績値) — / 25億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) — / 28億円 (実績値) — / 27億円	変動	1.08倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42) —/22,600~47,500台/日	実績 (暫定/完成)	—/44,242台/日	変動	93~196%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	45.2km/h → 57.9km/h (供用直前年次)H22年度 (供用後年次)H27年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	37件 → 24件 (供用直前年次) H21~H23年合計 (供用後年次) H24~H26年合計			
	費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C : 5.0	総費用 : 36億円 (事業費 : 24億円 維持管理費 : 12億円)	総便益 : 179億円 (走行時間短縮便益 : 160億円 走行経費減少便益 : 10億円 交通事故減少便益 : 9億円)	基準年 : 平成18年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 4.8	総費用 : 45億円 (事業費 : 35億円 維持管理費 : 10億円)	総便益 : 216億円 (走行時間短縮便益 : 181億円 走行経費減少便益 : 26億円 交通事故減少便益 : 9億円)	基準年 : 平成28年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 : —億円	便益減少額 : 13億円				
	事業遅延の理由	交通管理者との協議が難航したため。					

事業の 効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保。(国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) 物流効率化の支援。(特定重要港湾へのアクセス向上：鳥栖市～博多港(約1分短縮)) 国土・地域ネットワークの構築。(日常生活圏の中心都市へのアクセス向上：筑紫野市～鳥栖市(約1分短縮)) <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> 沿線住民の利便性向上。(原田オンランプ整備や下り線相互の乗り入れ口整備により、国道200号沿線の住宅地や鉄道駅へのアクセス性が向上)
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間：66dB→66dB、夜間：65dB→64dB)
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> 筑紫野市の人口は、増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県全体を上回っている。 当該道路の交通量は、筑紫野バイパス開通後に増加。 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 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。 筑紫野バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。 	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> 施工箇所は住宅が密集し、利用交通量も多い箇所であったため、周辺環境への影響を最小限とすべき施工方法で実施したことにより、沿線地域や道路利用者とのトラブルもなく円滑に工事を進めることができた。 今後も、拡幅事業のような周辺交通や生活環境へ影響が生じる事業においては、周辺環境への影響を考慮した施工方法の選定、手順等の工夫を図ることが必要である。 事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	
特記事項 特になし。	

※ 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。