

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 高速道路課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	福岡高速3号線（空港線）延伸	事業区分	都市高速道路	事業主体	福岡北九州高速道路公社
起終点	福岡県福岡市博多区豊1丁目～福岡県福岡市博多区大字下臼井		延長	1.8km	
事業概要					
福岡高速3号線（空港線）延伸は、福岡市博多区内の福岡空港国内線ターミナルに最も近い「空港通ランプ」から国内線方面へ延伸する約1.8kmの自動車専用道路である。					
事業の目的、必要性					
福岡空港の滑走路増設などの機能強化にあわせ、福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線ターミナルへのアクセス強化と、国道3号福岡南バイパス空港立交差点の混雑緩和を図るものである。					
全体事業費	約533億円	計画交通量	約9,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益分析	B/C(※)	1.1	総費用：383億円 （事業費：371億円 維持管理費：11億円）	総便益：426億円 （走行時間短縮便益：395億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年：令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0（交通量 -10%）	B/C=1.2（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.0（事業費変動 -10%）	B/C=1.2（事業費変動 +10%）		
	事業期間変動	B/C=1.0（事業期間変動 -20%）	B/C=1.2（事業期間変動 +20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・空港口交差点の通過交通（空港関連交通）は、主要渋滞箇所を回避し、空港への円滑なアクセスが可能となる。 [主要渋滞箇所の回避数] 【現況】空港通ランプ→国内線ターミナル：1箇所 【現況】半道橋ランプ→国内線ターミナル：2箇所 ⇒【整備後】空港北口（仮）ランプ→国内線ターミナル：0箇所 ・空港関連交通が減少するため、当該交差点の交通混雑緩和が期待。		
		事故対策	◎	・空港口交差点の東西方向の直進交通および南西側からの右折交通が減少し、右折事故の減少が期待される。 [空港口交差点の死傷事故発生件数] 【現況】42件/4年 ⇒【整備後】22件/4年		
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	・現況の空港直近ランプから福岡空港までの所要時間が最大10分短縮。 [現況の空港直近ランプから国内線ターミナルまでのアクセス時間] 【現況】空港通ランプ→国内線ターミナル：7分 ⇒【整備後】2分（5分短縮） 【現況】半道橋ランプ→国内線ターミナル：13分 ⇒【整備後】3分（10分短縮） ・福岡市南部方面からのアクセスが向上し、空港まで15分圏内の居住人口が倍増。 [国内線ターミナルまで15分圏内の居住人口] 【現況】45.2万人 ⇒【整備後】83.7万人		
		災害	—	・注目すべき影響はない		
		環境	—	・注目すべき影響はない		
		地域社会	—	・注目すべき影響はない		
	事業実施環境	○	・「福岡市都市交通基本計画」（平成26年5月策定）において、都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成を目的として、本路線が位置付けられている。 ・福岡都市高速道路整備促進期成会等から早期整備の要望がなされている。			

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、国道3号空港口交差点などにおいて慢性的な渋滞が発生しており、当該事業実施による改善効果は大きく、福岡空港へのアクセス向上、国道3号と周辺ネットワークの交通環境改善、当該地域の道路ネットワークの信頼性向上の観点からも当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を令和3年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

関係する地方公共団体等の意見

福岡県、福岡市及び福岡都市圏広域行政推進協議会（都市圏17市町）より、早期整備に向けての要望・期待が大きい。  
 また、福岡県、福岡市及び福岡北九州高速道路公社において、早期事業化について合意し、協力体制が確立している。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

事業採択の前提条件

- ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了：都市計画決定済みであり、円滑な事業環境が整っている。（令和2年6月）