

事後評価結果(令和6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:上田 晴気

事業名	一般国道10号 豊前拡幅			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:福岡県豊前市大字高田 至:大分県中津市三光佐知						延長	5.9km	
事業概要									
一般国道10号は、福岡県北九州市から大分市、宮崎市を經由して鹿児島市に至る延長約547kmの主要な幹線道路である。									
豊前拡幅は、福岡県と大分県の県境部に位置する延長5.9kmの完成4車線の現道拡幅事業であり、平成15年度に事業化し、令和元年度に全線開通している。									
事業の目的・必要性									
本事業は、国道10号における交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。									
事業概要図									
									
事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	H15年度	用地着手	一年度	供用年	(当初) — / —	変動	—
		都市計画決定	一年度	工事着手	H15年度	(暫定/完成)	(実績) — / R1		
	事業費	計画時	(名目値) — / 60億円	実績	(名目値) — / 60億円			変動	1.00倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 57億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 61億円			変動	
	交通量 (当該路線)	計画時	将来交通量	実績				変動	120%
		(暫定/完成)	— / 12,600台/日	(暫定/完成)	— / 15,100台/日				
	旅行速度向上	34.2 → 47.0 km/h		交通事故減少		83.9 → 17.8 件/億台・km			
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H11年度 (供用後年次) R3年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H14~H16 (供用後年次) R2~R4			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	73億円	総便益	123億円	基準年	
		1.7	—	事業費: 53億円 維持管理費: 20億円		走行時間短縮便益: 54億円 走行経費減少便益: 42億円 交通事故減少便益: 27億円		平成15年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	135億円	総便益	159億円	基準年		
	1.2	5.9%	事業費: 96億円 維持管理費: 38億円		走行時間短縮便益: 151億円 走行経費減少便益: 1.3億円 交通事故減少便益: 6.4億円		令和6年		
事業遅延による コスト増		費用増加額			便益減少額				
		— 億円			— 億円				

	事業遅延の理由 特になし。
	交通量変動の理由 計画時は、将来交通需要予測において、特に、完成4車線での供用を見込んでいた東九州自動車道が、事後評価時点(R6)では暫定2車線での供用であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・円滑なモビリティの確保(国道10号(当該区間)の渋滞損失時間の削減:削減率10割) ・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成:北九州市～中津市(約3分短縮)) ・個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上:北九州市から耶馬溪(中津市の主要観光地)への時間短縮(約3分短縮)) 他5項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 ・救急医療活動の支援(渋滞等に伴う停止・減速が減り、走行性が向上したことで、搬送時における患者の身体的負担が軽減するなど、救急医療活動の支援に寄与。)
	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 ・現道の騒音値は、環境基準値を満足している。 (昼間:72db→56db、夜間:68db→54db)
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 ・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・大分県、九州全体よりも多い。 ・交通量は、並行する東九州自動車道の開通により減少したものの、近年は約15,000台/日程度で推移。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・豊前拡幅の整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また「救急医療活動の支援」、「観光産業の支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要はないと考えている。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・交通課題の大きい起点側から段階的に事業を展開してきたことで、増大する交通需要に対応し、早期の事業効果の発現につなげることができた。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。	
特記事項 特になし。	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。