

## 事後評価結果（平成17年度）

担当課：福岡県

担当課長名：公園街路課

<b>事業名</b> 都市計画道路 つついこくらせん 筒井小倉線	<b>事業</b> 街路 <b>区分</b> 交通結節点改善	<b>事業</b> 福岡県 <b>主体</b>
<b>起終点</b> 自：福岡県春日市春日原北町4丁目 至：福岡県春日市原町3丁目	<b>延長</b>	0.63km

**事業概要**  
都市計画道路筒井小倉線は、国道3号を起点とし、JR春日駅、西鉄春日原駅など春日市の中心市街地を連絡し都市計画道路福岡筑紫野線に至る重要な路線であり、事業区間はJR鹿児島本線と立体交差する延長0.63kmの2車線道路である。

**事業の目的・必要性**  
都市計画道路筒井小倉線は、JR鹿児島本線との立体交差化及びJR春日駅への結節機能の強化等を行うことで、踏切渋滞の解消による交通の円滑化や春日市の玄関口として良好な公共空間の形成に大きく寄与するものである。

**事業概要図**

<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：H4年度 都市計画決定：H3年度	用地着手：H4年度 工事着手：H8年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / H8 (実績) / H16	<b>変動</b>	3.0倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) / 31.2億円 (実質値) / 億円	実績 (名目値) / 42.2億円 (実質値) / 億円			<b>変動</b>	1.4倍
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成)	/16,000台/日	実績 (暫定/完成)	/21,574台/日		<b>変動</b>
	<b>旅行速度向上</b> (供用前並行道路→後並行道路) (供用直前年次) H13年度	10.3 → 21.7 km/h (供用後年次) H17年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	→ 件/億台キロ (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度			
	<b>費用対効果 分析結果 (H14再評価)</b>	B/C : 4.5	総費用 : 45億円 (事業費 : 44.7億円 維持管理費 : 0.6億円)	総便益 : 203億円 (走行時間短縮便益 : 193.9億円 走行経費減少便益 : 7.4億円 交通事故減少便益 : 1.7億円)	基準年 : H14年		
	<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B/C : 4.3	総費用 : 53億円 (事業費 : 52.3億円 維持管理費 : 0.5億円)	総便益 : 229億円 (走行時間短縮便益 : 222.5億円 走行経費減少便益 : 4.7億円 交通事故減少便益 : 2.1億円)	基準年 : H17年		
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額 : 億円	便益減少額 : 億円				
	<b>事業遅延の理由</b> 施工計画に関する関係機関との調整に時間を要した。						

	<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>・交通結節機能の強化によりバスの利便性が向上</li> <li>・踏切道の除却により、踏切遮断時間7.8時間/日が解消</li> <li>・中心市街地での交通の円滑化等に寄与</li> <li>・市街地において新たに無電柱化を達成</li> <li>・駅前広場と一体的に整備を行い総合的な効果を発揮</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR春日駅の周辺整備により、春日市中心部（春日市役所、春日公園、クローバープラザなど）に往来する人々の玄関口としてふさわしい街並を形成している。</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>その他評価すべきと判断した項目</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	
<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>	
<p>特記事項</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。