

新規要求箇所評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

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	2.9 km		
事業概要	<p>一般国道3号は、九州の大動脈であり、北九州市門司区を起点に鳥栖市、久留米市等主要な都市を南北に縦断し、鹿児島市へ至る延長約400kmの幹線道路である。</p> <p>筑紫野バイパスは、一般国道3号の渋滞解消、交通安全の確保、さらに福岡市と久留米市との連携、並びに福岡都市圏南部の地域開発を支援する延長約4.5kmの4車線道路で、これまでに、起点側1.6kmを完成供用しており、暫定2車線供用中の終点側2.9kmを4車線化するものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>筑紫野バイパスは、福岡市と久留米市を結ぶ主要幹線道路であるにも関わらず福岡都市圏から鳥栖市間において唯一の2車線区間となっており、交通量も約36,000台/日と2車線の容量を大幅に超過している。</p> <p>また、2車線区間では過去4年間(H13～H16)筑紫野バイパス全線で発生した交通事故(90件)のうち約7割(62件うち6割が追突事故)の交通事故が発生している状況であり、交通安全上も早急な対策が必要である。</p> <p>今後、H19年度の基山拡幅全線供用(予定)や鳥栖筑紫野有料道路の無料償還(H19.5)及び大型ショッピングモール建設(H19.7オープン予定)に伴い、更なる交通の増加が予想され、2車線区間において一層の交通混雑が懸念される。そのため安全な走行環境等の実現には、筑紫野バイパスの4車線化整備が必要である。</p>				
全体事業費	26億円	計画交通量	47,500台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	全体事業費 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 走行費用減少便益：10億円 交通事故減少便益：9億円	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)		
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)		
	事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)			
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	○	渋滞損失時間の減少が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 並行区間：約5万人時間/年(現況) 削減量：約5万人時間/年(約5万人時間/年 ⇒ 約0万人時間/年) 【1kmあたり渋滞損失時間】 並行区間：約2万人時間/km年		
		事故対策	○	事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 単路部：約744件/億台キロ(現況)(福岡県平均比：約13.5倍) 交差点部：約1,161件/億台キロ(現況)(福岡県平均比：約10.4倍)		
	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	○	4車線化整備により、走行サービスが向上：当該区間の短縮時間4分⇒3分(1分短縮)		
		地域経済	○	当該区間沿線の原田地区において、大型ショッピングモールの建設(H19.7オープン予定)が予定されているが、4車線化整備により、店舗開店に伴う交通量増大に対応。		
		災害	○	注目すべき影響はない。		
環境		○	沿道環境(CO <sub>2</sub> 排出量)削減量：1,152t-CO <sub>2</sub> /年(744,765t-CO <sub>2</sub> /年⇒743,613t-CO <sub>2</sub> /年) 沿道環境(CO <sub>2</sub> 排出量)改善便益：33百万円/年			
	地域社会	○	拠点都市間(福岡市と久留米市)を連絡する道路である。			
事業実施環境	○	用地買収は既に完了しており、工事のみとなっている。				

関係する地方公共団体等の意見  
筑紫野市より整備促進の要望活動が行われている。

事業採択の前提条件  
便益が費用を上回っている。  
円滑な事業執行の環境が整っている。

採択の理由

費用対便益は、5.0と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件は確認できる。  
この事業整備により、交通容量が拡大されることで、交通混雑緩和や交通安全の確保、および開発計画の支援等が図られ、その整備効果は高いものと判断される。  
以上より本事業を採択した。

※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。