資料3

令和5年度
新規事業候補箇所説明資料

一般国道3号
広川八女バイパス

九州地方整備局

1. 対象地域の状況

2. 一般国道3号広川八女（ひろかわ　や　め）バイパスの概要

3. 地域の課題と整備効果

4. 費用便益分析結果

5. とりまとめ

１．対象地域の状況

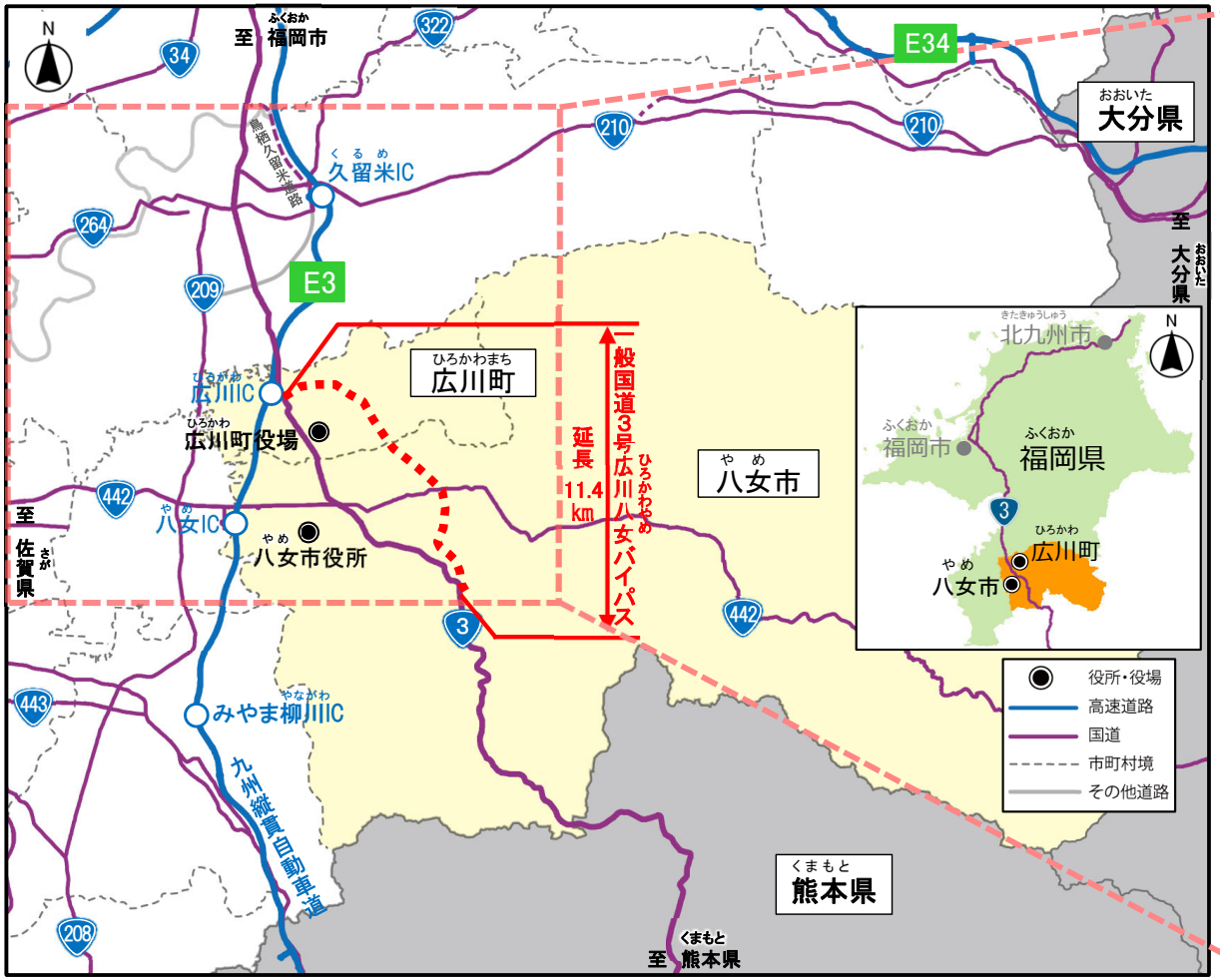
対象地域の状況

1．一般国道３号広川八女バイパスの概要

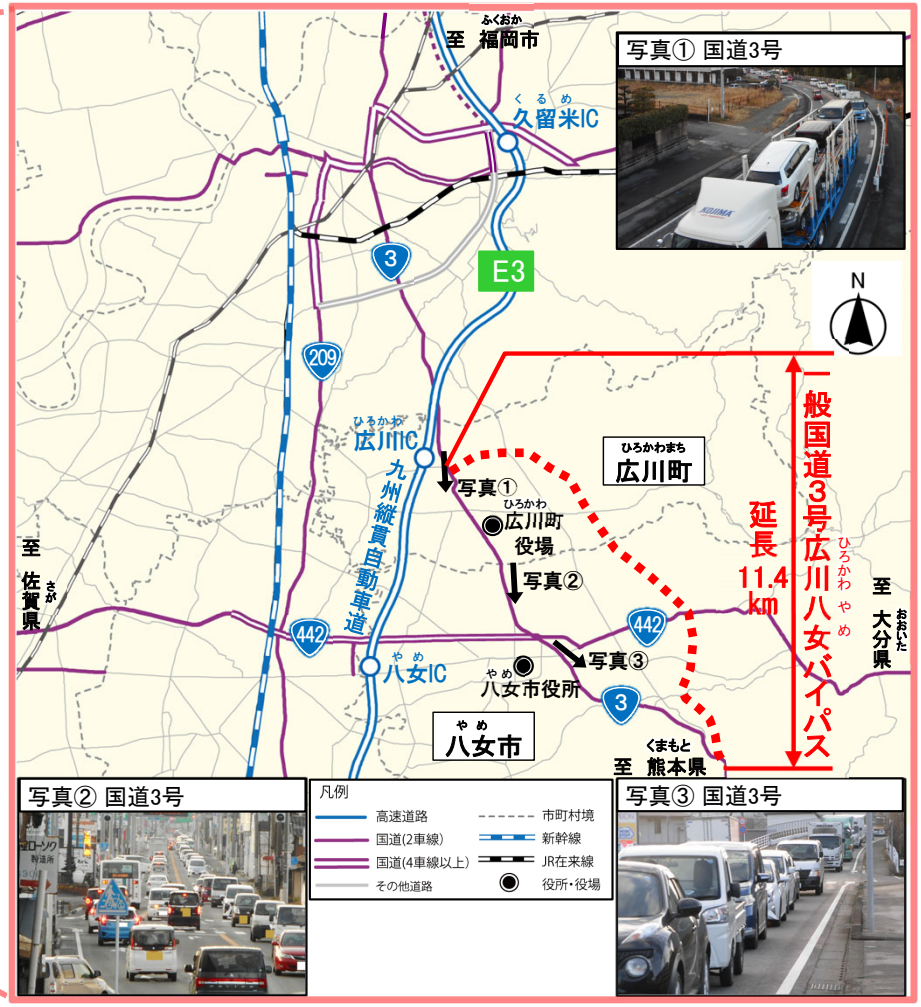
○八女市、広川町は、福岡県南部に位置し、九州縦貫自動車道の八女IC、広川ICが存在するほか、九州を南北に縦貫する国道3号、九州を東西に横断する国道442号が交差するなど道路交通網の結節点を有する地域。

○対象区間の現道は、福岡県を縦貫する国道3号のうち、八女市と広川町の市街地を通過する2車線区間である。

【広域図】

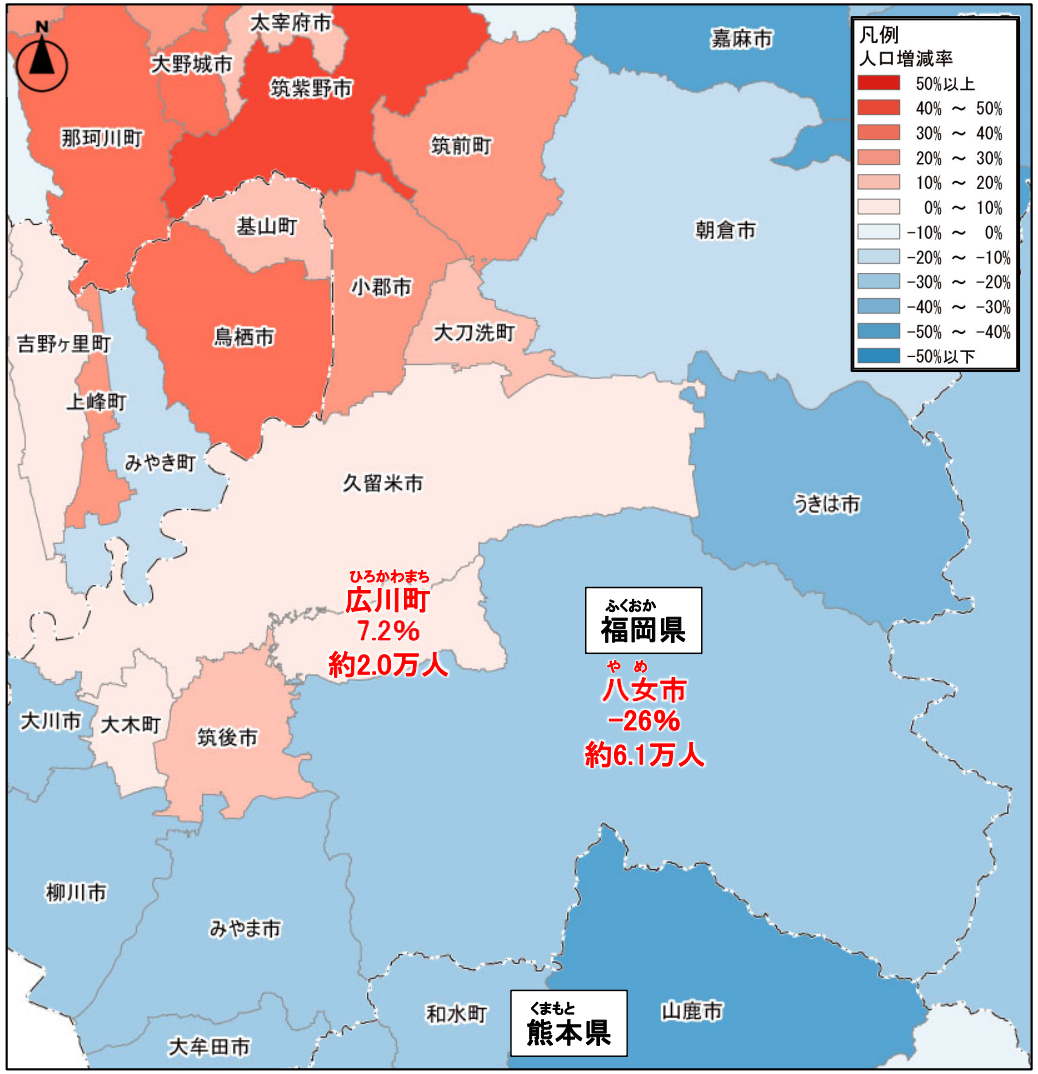


【路線位置図】



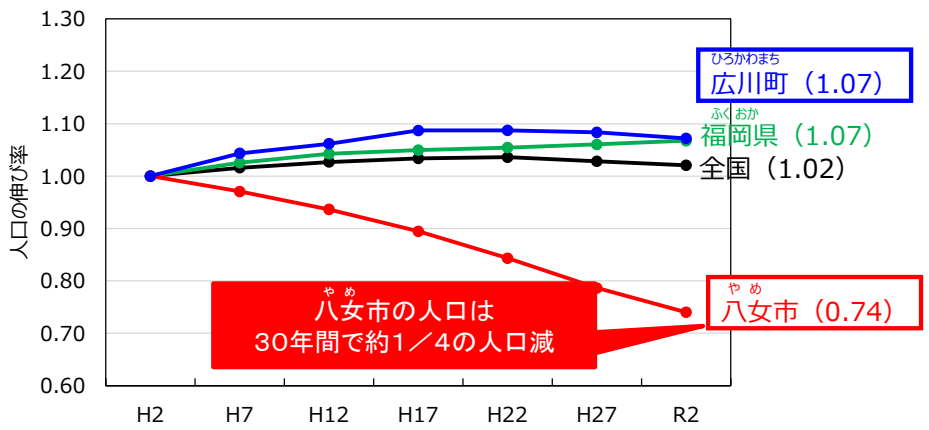
2．地域状況

○福岡県八女市の人口は平成2年時点と比べ約1／4減少している。
○八女市の高齢者の割合は福岡県全体より約9%高く、生産年齢人口の割合は福岡県全体より約6%低い。



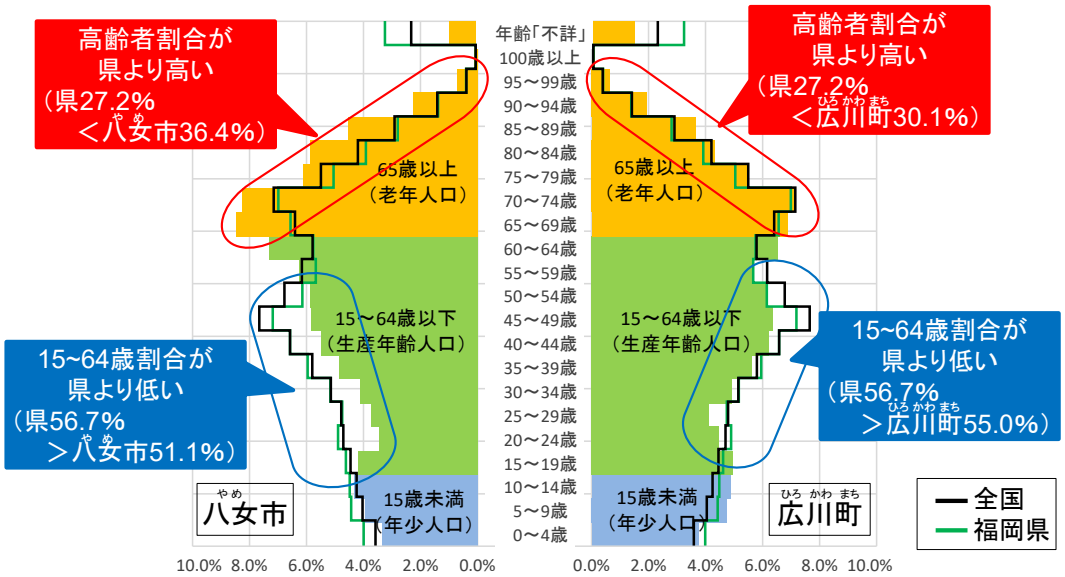
資料：H2・R2国勢調査

▲　人口増減率の状況（H2年⇒R2年）



資料：各年国勢調査

▲　人口の推移



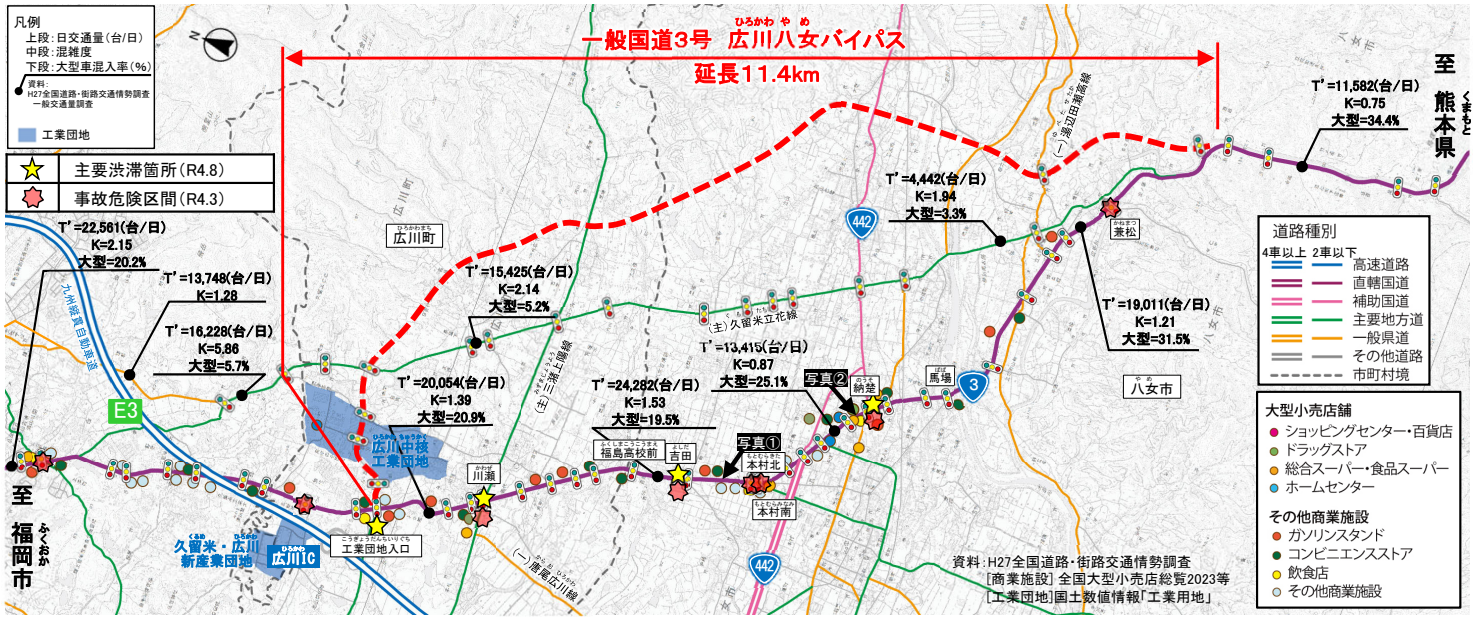
資料：R2年国勢調査

▲　年齢階層別人口の割合

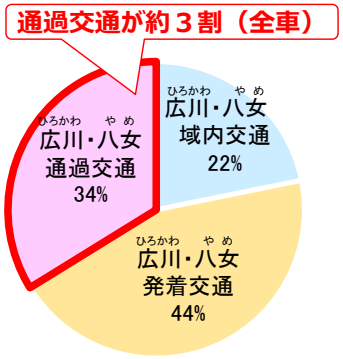
対象地域の状況

3. 交通特性

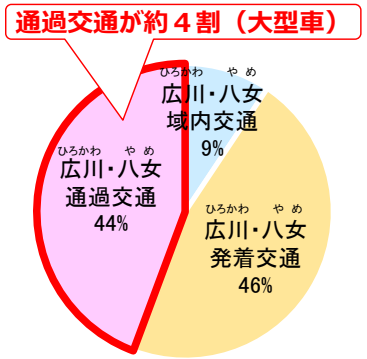
○対象区間沿線には地域住民が利用するスーパー等の施設が多数立地し、域内交通・発着交通が多い。
○一方で、対象区間の利用交通の約3割（大型車は約4割）が通過交通となっている。
○通過交通の大半は業務・物流を目的としている。



▲　対象区間の沿線施設立地状況



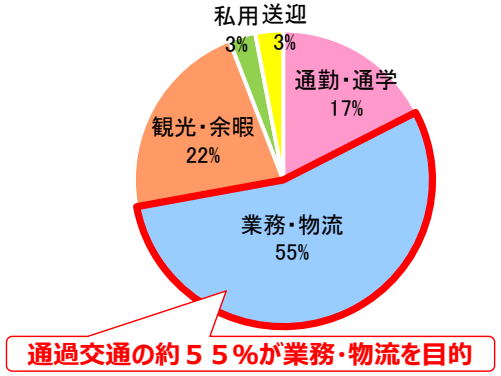
【全車】



【大型車】

▲　対象区間の利用交通内訳

資料：ETC2.0プローブ（R3.10.1～R3.10.31）



▲　通過交通の移動目的

資料：H27全国道路・街路交通情勢調査　自動車起終点調査

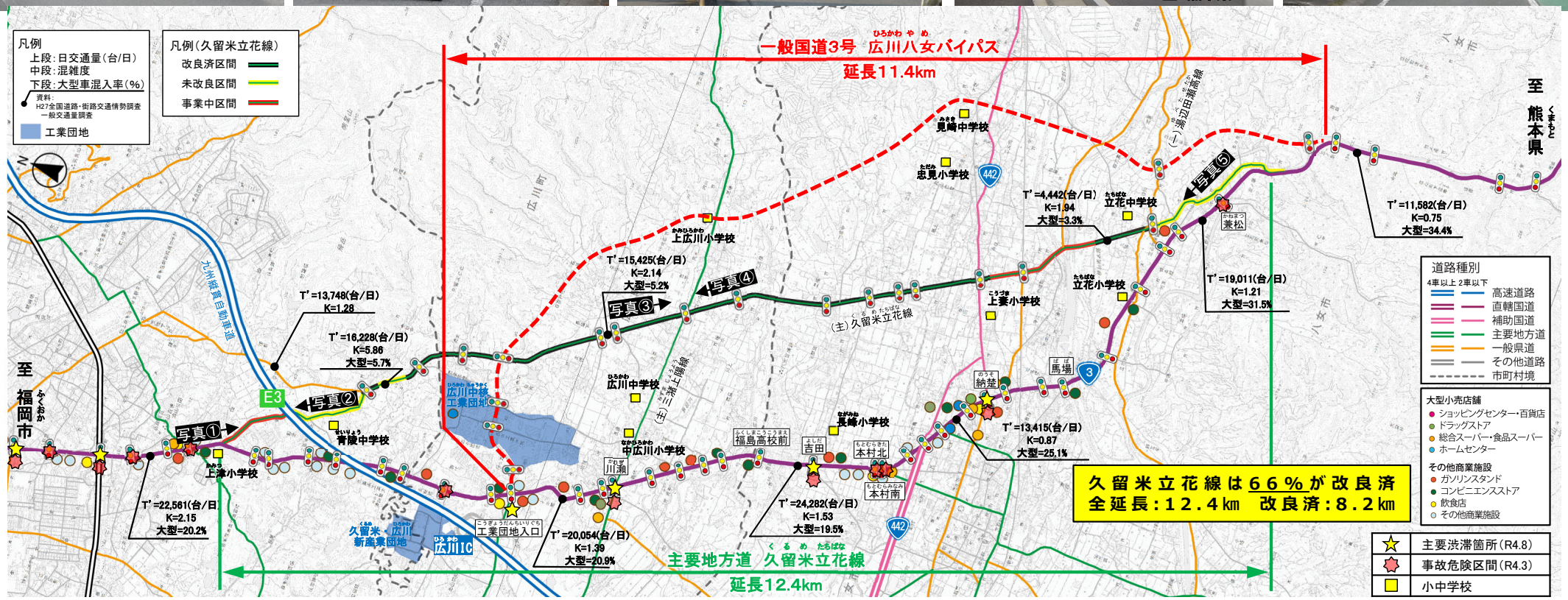
▲写真①　国道３号　八女市吉田地区

▲写真②　国道３号　八女市納楚地区

対象地域の状況

4．周辺道路の状況

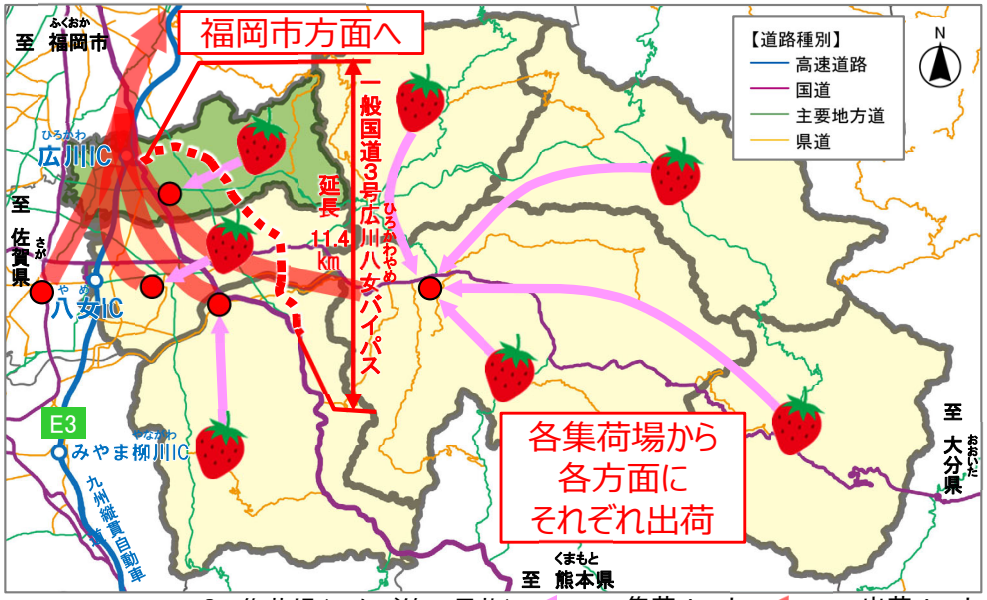
○国道3号と並行する(主)久留米立花線は、福岡県において、1車線の道路を2車線に改良する事業を実施中。
○現在、延長12．4kmのうち、8．2km(約7割)が完成し、交通量は多いところで15,425台／日と交通容量を超過。
○(主)久留米立花線は、住宅地を通過し、域内交通を担う生活道路であるが、国道3号の渋滞により、大型車交通が混入している状況。



対象地域の状況

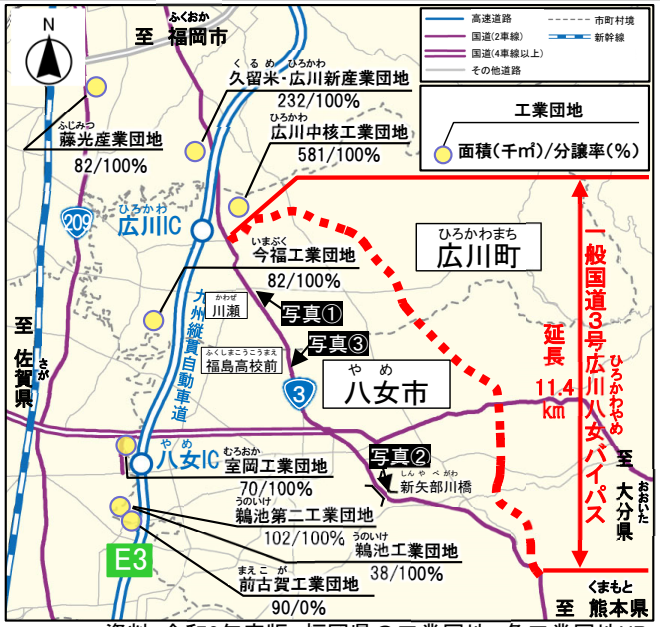
5．農業、産業、災害

○八女地区（八女市・広川町）は農業が盛んな地域で、八女市の市町村別農業産出額は県内第2位、特産品であるいちごの福岡市中央卸売市場における取扱量は県内第1位となっている。
○対象区間周辺には多数の工業団地が立地しており、広川町の製造品出荷額等は10年間で約1．75倍となっており、福岡県全体に比べて大きく増加している。
○対象区間では豪雨災害時に冠水や交通混雑が発生しており、広域的な物資輸送に影響が生じた。



●：集荷場（いちご等の果物）　：集荷ルート　：出荷ルート

▲いちごの集荷・出荷の流れ

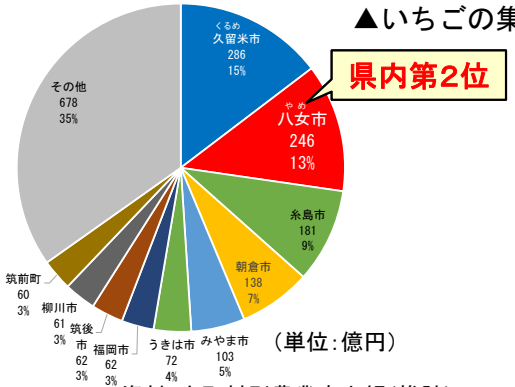


資料：令和3年度版　福岡県の工業団地　各工業団地HP

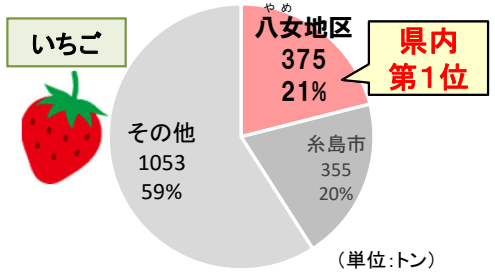
▲写真①　川瀬交差点（広川町）
〔H24.7九州北部豪雨時〕

▲写真②　九州縦貫自動車道
通行止め時の国道３号現道の状況
（新矢部川橋付近）〔H30.7豪雨時〕

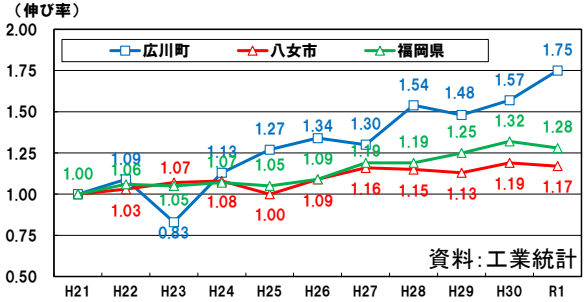
▲写真③　九州縦貫自動車道
通行止め時の国道３号現道の状況
（福島高校前交差点付近）
〔R2.7豪雨時〕



資料：市町村別農業産出額（推計）
▲福岡県市町村別農業産出額（R2）



資料：福岡市　農林水産局　中央卸売市場(R3)
※八女地区：八女市・広川町
▲福岡県産地別
福岡市中央卸売市場のいちご取扱量（R3）



▲　製造品出荷額等の伸び（H21=1.00）

※製造品出荷額等：事業所の有する原材料によって製造されたものを当該事業所から工場へ出荷した場合の工業出荷額

２．一般国道3号広川八女（ひろかわ　や　め）バイパスの概要

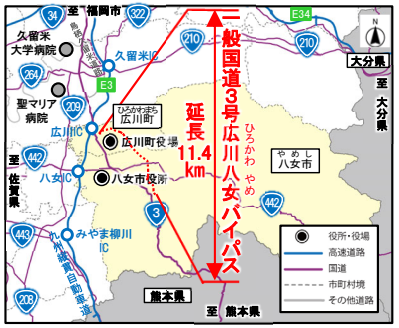
一般国道3号　広川八女バイパスの概要

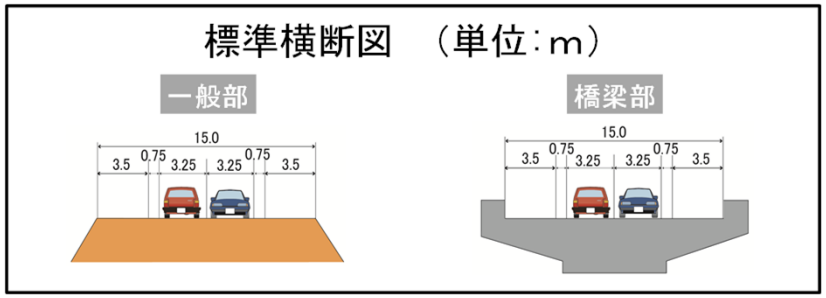
【計画概要】

- 事業名：一般国道3号　広川八女バイパス
- 区間　：福岡県八女郡広川町新代～福岡県八女市立花町下辺春
- 延長：11.4km　・車線数：2車線　・計画交通量：約5,500(台／日)～9,000(台／日)
- 全体事業費：約340億円

【事業の経緯】

- R1. 5～R2. 5：計画段階評価の手続き
- R2. 6：対応方針（概略ルート・構造）の決定
- R4.10：都市計画決定（福岡県）





３．地域の課題と整備効果

地域の課題と整備効果

1．渋滞緩和と交通事故の減少

【課　題】

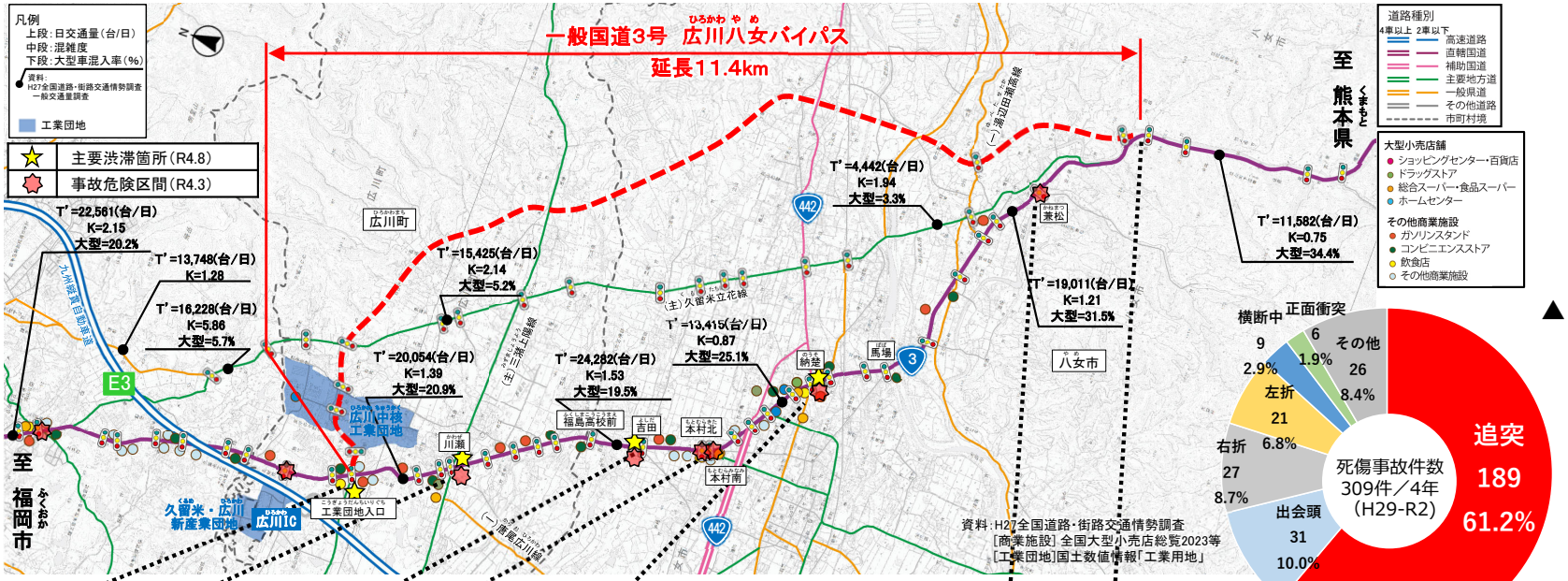
●対象区間は主要渋滞箇所が4箇所存在。交通容量を超過しており、スーパー等の店舗も多く、出入りによる速度低下も発生。

●対象区間は事故危険区間が6箇所存在。渋滞が一因と考えられる追突事故の割合が約6割と高い。

【整備効果】

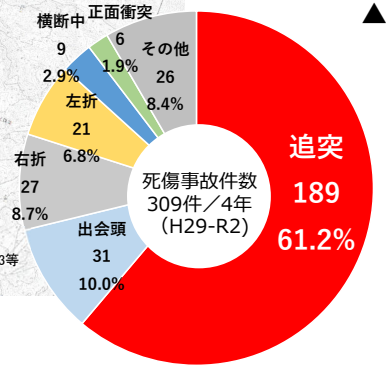
○交通の転換により、国道3号現道の交通が分散し、渋滞が緩和。
〔混雑度（吉田交差点付近）：【現況】1.53→【整備後】1.18（約2割減少）〕

○渋滞緩和により、追突事故が削減。
〔国道3号現道の事故件数：【現況】77件／年→【整備後】45件／年（約4割減少）〕



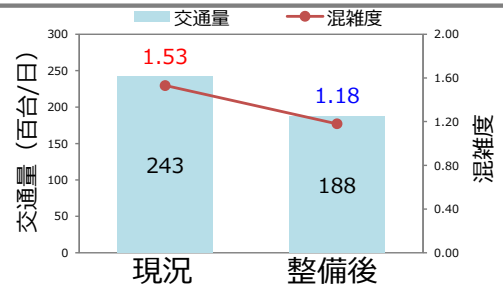
混雑度	1.39	1.53	0.87	1.21	0.75

資料：H27全国道路・街路交通情勢調査



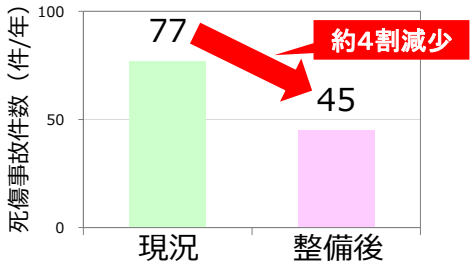
資料：交通事故統合データベース

▲死傷事故類型割合
＜国道３号現道（対象区間）＞



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査、R22将来交通量推計結果より集計

▲広川八女バイパス整備時の
国道３号現道（対象区間）の交通量・混雑度



資料：交通事故統合データベース（H29～R2）、R22将来交通量推計結果及び人身事故件数算定式により算出

▲国道３号現道（対象区間）の
死傷事故件数

地域の課題と整備効果

2．所要時間の短縮による地域経済活動の支援

【課　題】

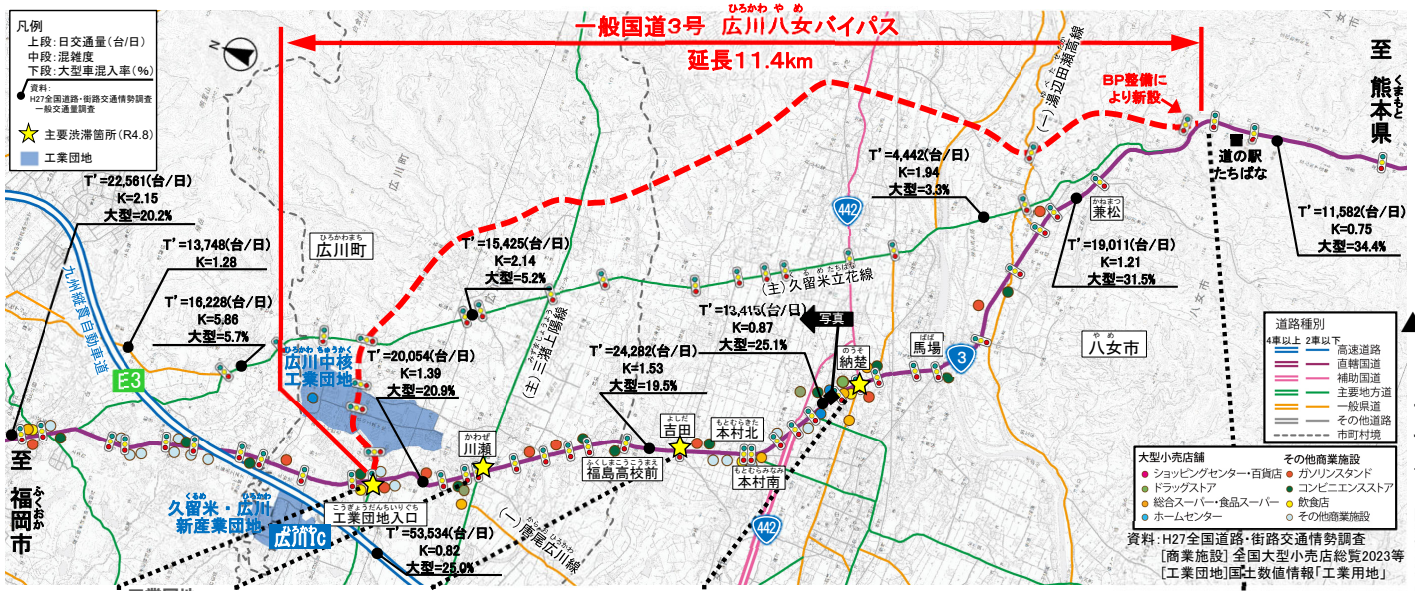
●対象区間周辺には工業団地が集積。物流交通により、対象区間は大型車混入率が30%超と非常に高い区間があるだけでなく、県内直轄国道の大型車混入率上位15%に11区間が存在。

●慢性的な渋滞により、所要時間が増大し、円滑な物流交通を阻害。

【整備効果】

○交通分散により、国道3号現道の大型車混入率が減少。
〔国道3号現道の大型車混入率(馬場交差点付近):【現況】31.5%→【整備後】9.3%〕

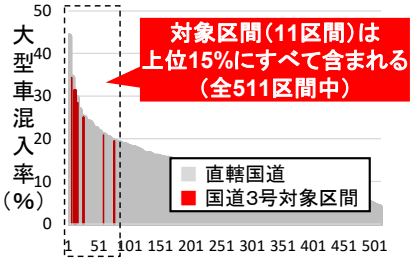
○広域道路ネットワーク整備により、所要時間の短縮が図られ、物流活動や沿線企業活動に寄与。
〔広川中核工業団地～道の駅たちばなへの所要時間:【現況】28分→【整備後】11分(17分短縮)〕



項目	交通調査基本区間(①～⑪)										
	①	②		③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
大型車混入率(%)	20.9	19.5			28.5	25.1			31.5			34.4
混雑時旅行速度(km/h)(上下平均)	21.3	24.8		19.6	19.0	13.1	14.0	10.3	31.2	35.1	38.7	49.6

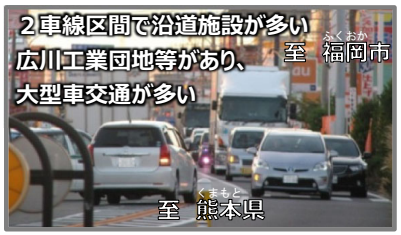
混雑時旅行速度
20km/h未満
20～30km/h
30～40km/h
40km/h以上

資料:H27全国道路・街路交通情勢調査

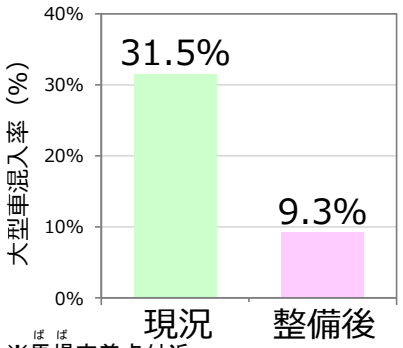


資料:H27全国道路・街路交通情勢調査

▲福岡県内直轄国道の大型車混入率

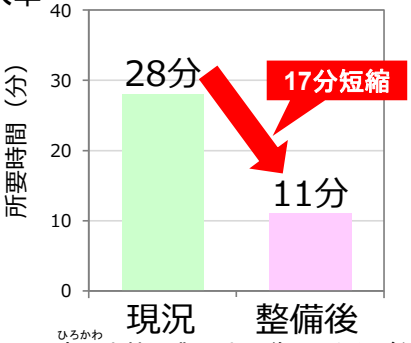


▲写真　国道３号現道の渋滞状況(納楚交差点付近)



※馬場交差点付近
資料:H27全国道路・街路交通情勢調査、R22将来交通量推計結果より集計

▲国道３号現道の大型車混入率の変化



※広川中核工業団地～道の駅たちばな
資料:H27全国道路・街路交通情勢調査、広川八女バイパス区間を設計速度(60km/h)より算出

▲所要時間の変化

地域の課題と整備効果

3．災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築

【課　題】

●対象区間は2つの浸水想定区域を通過しており、例えば、平成24年7月九州北部豪雨時に冠水が発生し、市民生活に　多大な影響が発生。

●平成30年7月豪雨時及び令和2年7月豪雨時に、並行する九州縦貫自動車道が通行止めとなり、国道3号現道への交通集中に伴う激しい渋滞により広域的な物資輸送に支障。

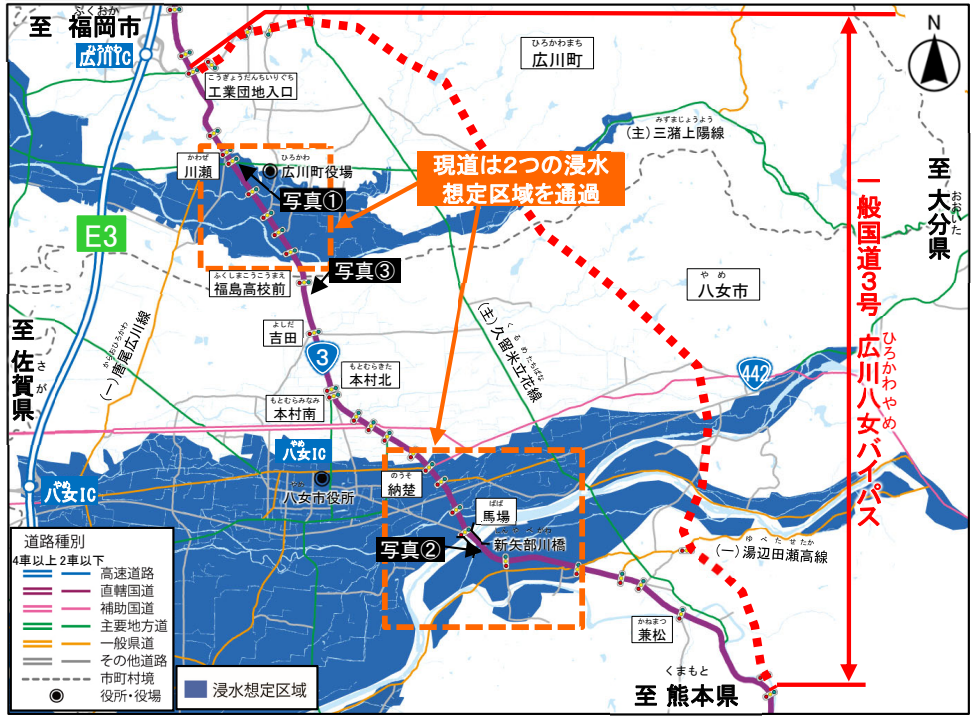
【整備効果】

〇災害時、高速道路通行止めによる国道3号現道への交通集中が発生した場合の代替路を確保。

〇道路の高さを確保することで、国道3号現道の冠水時に別線での通行が可能。

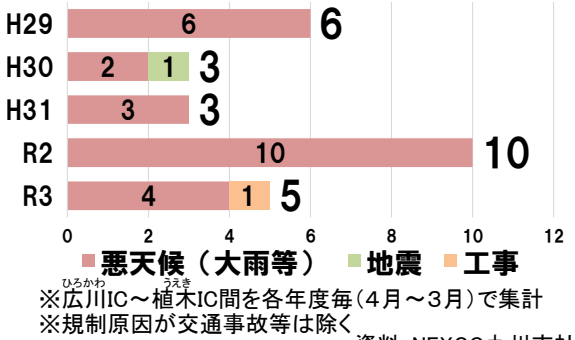
〔浸水想定区域の通過延長：【現況】3km（国道3号現道）→【整備後】0km（広川八女バイパス※）〕

※バイパス部は浸水想定区域を通過するが、道路の高さを想定浸水深以上とする。



資料：福岡県HP（R.4.5.27発表）「矢部川水系矢部川　洪水浸水想定区域図（想定最大規模）」
「筑後川水系広川　洪水浸水想定区域図（想定最大規模）」

▲　国道3号に関連する浸水想定区域



※広川IC～植木IC間を各年度毎（4月～3月）で集計
※規制原因が交通事故等は除く

資料：NEXCO九州支社

▲　九州縦貫自動車道の通行止め実績

4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

便　益					B／C
				※現在価値化後	
走行時間短縮便益			約316億円	合　計 約342億円	1.3＝［342億円／272億円］
走行経費減少便益			約 20億円		
交通事故減少便益			約6.0億円		
事　業　費				※上段：単純合計(税込) 下段：現在価値化後	
事業費	改良費	約155億円	約340億円 (約238億円)	合　計 約469億円 (約272億円)	
	橋梁・トンネル・IC費	約 58億円			
	その他工事費	約 19億円			
	用地補償費	約 58億円			
	間接費	約 49億円			
維持管理費	約129億円 (約34億円)				

上段：現在価値化後の便益
下段：現在価値化後のコスト

５．とりまとめ

一般国道3号　広川八女バイパスに係る新規事業採択時評価

・現道の交通転換による交通渋滞の緩和および交通事故の減少により、円滑で安全な道路ネットワークの構築
・広域道路ネットワークが強化され、所要時間の短縮が図られることで、物流交通や沿線の企業活動を支援
・道路の高さを想定浸水深以上とすることで、災害時でも信頼性の高い道路ネットワークの構築

1. 事業概要

・起終点：福岡県八女郡広川町新代
～福岡県八女市立花町下辺春
・延長等：11.4km
（第3種第2級、2車線、設計速度60km/h）
・全体事業費：約340億円
・計画交通量：約5,500～9,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約3,900～5,500台/日	約800～1,500台/日	約800～1,900台/日

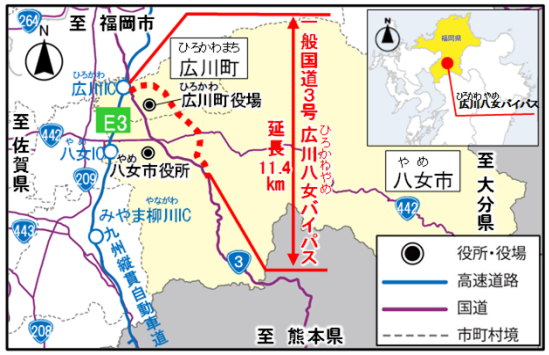


図1　事業位置図

2. 課題

①交通渋滞による速度低下と事故多発

・対象区間は主要渋滞箇所が4箇所存在。交通容量を超過しており、スーパー等の店舗も多く、出入りによる速度低下も発生。（図2）

・対象区間は事故危険区間が6箇所存在。渋滞が一因と考えられる追突事故の割合が約6割と高い。（図2、図3）

②円滑な物流交通を阻害

・対象区間周辺には広川中核工業団地を中心に製造業企業が集積。

・物流交通により、対象区間は大型車混入率が30%超と非常に高い区間があるだけでなく、県内直轄国道の大型車混入率上位15%に11区間が存在。（図2、図4）

・慢性的な渋滞により、所要時間が増大し、円滑な物流交通を阻害。（図2、写真1）

図3　国道3号現道（対象区間）の死傷事故類型割合
資料：交通事故統合データベース

項目	交通調査基本区間（①～⑪）										
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
交通量（台/日）	20,054	24,282		24,352	13,415			19,011			11,582
混雑度	1.39	1.53			0.87			1.21			0.75
大型車混入率(%)	20.9	19.5		28.5	25.1			31.5			34.4

図2　国道3号現道（対象区間）の交通状況
資料：H27全国道路・街路交通情勢調査

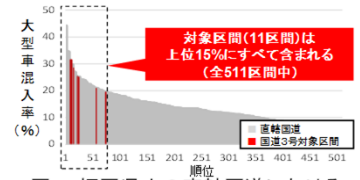


図4　福岡県内の直轄国道における大型車混入率の区間別ランキング
資料：H27全国道路・街路交通情勢調査

写真1　国道3号現道の渋滞状況（納楚交差点付近）

③災害に対して脆弱な道路ネットワーク

・対象区間は2つの浸水想定区域を通過しており、例えば、平成24年7月九州北部豪雨時に冠水が発生し、市民生活に多大な影響が発生。（図5、写真2）

・平成30年7月豪雨時及び令和2年7月豪雨時に、並行する九州縦貫自動車道が通行止めとなり、国道3号現道への交通集中に伴う激しい渋滞により広域的な物資輸送に支障。（図6、写真3、写真4）

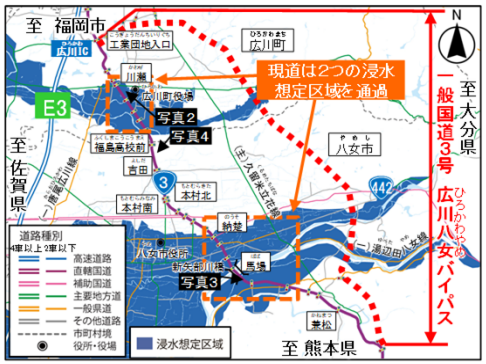


図5　国道3号に関連する浸水想定区域
資料：福岡県HP「矢部川水系矢部川 洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」「筑後川水系広川 洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」

写真2　川瀬交差点（広川町）〔H24.7九州北部豪雨時〕

図6　九州縦貫自動車道の通行止め実績
※広川IC～植木IC間各年度毎（4月～3月）で集計
※規制原因が交通事故等は除く

写真3　〔H30.7豪雨時〕九州縦貫自動車道通行止め時の国道3号現道の状況（新矢部川橋付近）

写真4　〔R2.7豪雨時〕九州縦貫自動車道通行止め時の国道3号現道の状況（福島高校前交差点付近）

3. 整備効果

効果1　渋滞緩和と交通事故の減少【◎】

・交通転換により、国道3号現道の交通が分散し、渋滞が緩和。
〔混雑度（吉田交差点付近）：【現況】1.53→【整備後】1.18（約2割減少）〕　資料：【現況】H27全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】将来交通量推計結果より算出
・渋滞緩和により、追突事故が削減。
〔国道3号現道の交通事故件数：【現況】77件/年→【整備後】45件/年（約4割減少）〕
資料：【現況】交通事故統合データベース(H29-R2)、【整備後】人身事故件数算定式により算出

効果2　所要時間の短縮による地域経済活動の支援【◎】

・交通分散により、国道3号現道の大型車混入率が減少。　資料：【現況】H27全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】将来交通量推計結果より算出
〔国道3号現道の大型車混入率（馬場交差点付近）：【現況】31.5%→【整備後】9.3%〕
・広域道路ネットワーク整備により、所要時間の短縮が図られ、物流交通や沿線企業活動に寄与。
〔広川中核工業団地～道の駅たちばなへの所要時間：【現況】28分→【整備後】11分（17分短縮）〕
資料：【現況】H27全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】広川八女バイパス区間を設計速度（60km/h）より算出

効果3　災害時における信頼性の高い道路ネットワークの構築【◎】

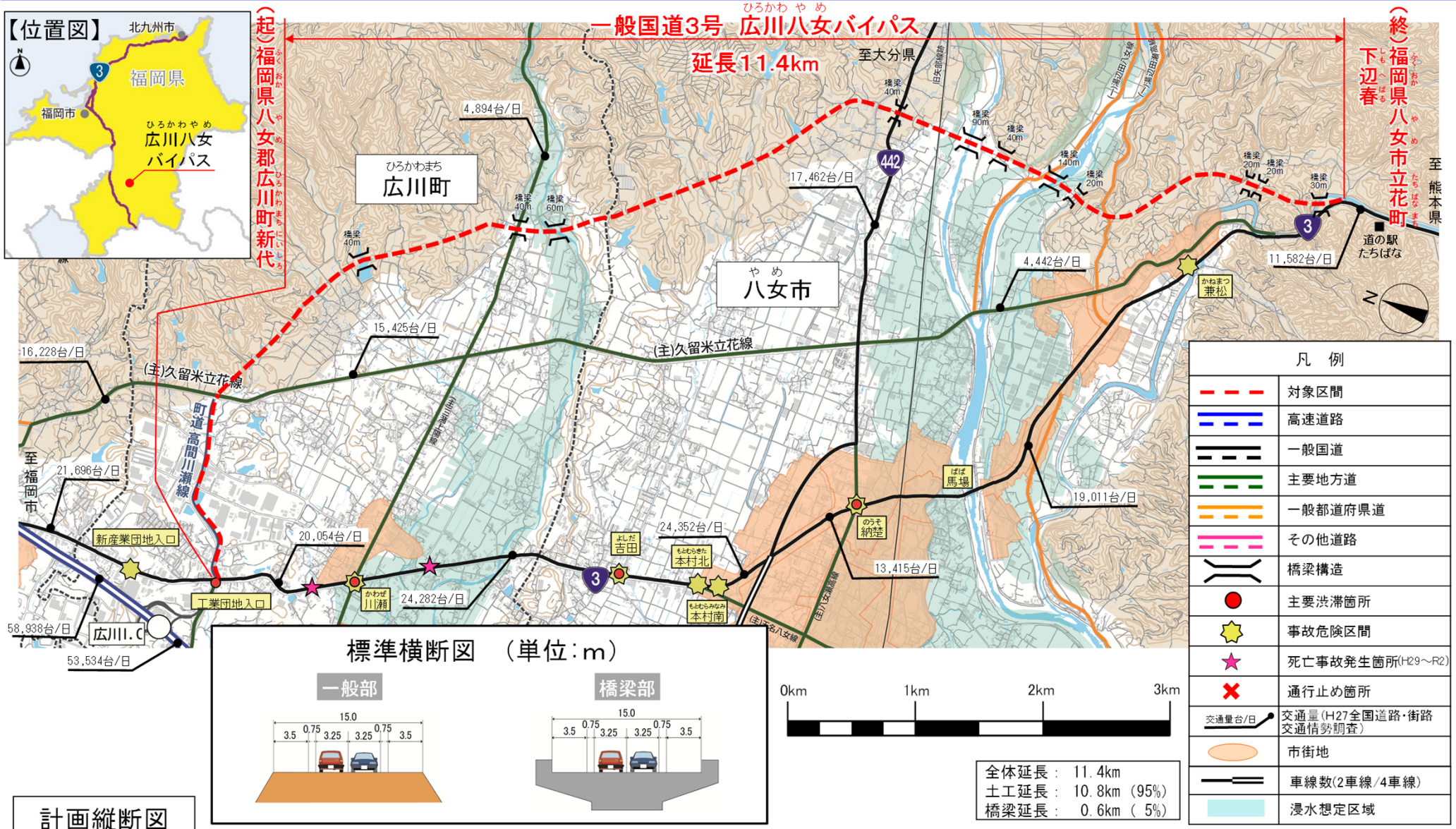
・災害時、高速道路通行止めによる国道3号現道への交通集中が発生した場合の代替路を確保。
・道路の高さを確保することで、国道3号現道の冠水時に別線での通行が可能。
〔浸水想定区域の通過延長：【現況】3km（国道3号現道）→【整備後】0km（広川八女バイパス※）〕
資料：「矢部川水系矢部川　洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」・「筑後川水系広川　洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」と地図を重ね合わせ、浸水想定区域の通過延長を算出　※バイパス部は浸水想定区域を通過するが道路の高さを想定浸水深以上とする。

■費用便益分析結果（貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの）

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3	5.4%	272億円※2	342億円※2

※1：EIRR：経済的内部収益率　※2：基準年（令和4年）における現在価値を記載（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

一般国道3号　広川八女バイパスに係る新規事業採択時評価



一般国道3号（広川町～八女市）における計画段階評価

1．一般国道3号広川町～八女市の課題

①渋滞発生による速度低下や道路利用者の安全性の確保

○対象区間には主要渋滞箇所が4箇所と集中し、市街地の区間で著しい旅行速度の低下が発生。（図1）

○対象区間の平均死傷事故率は県内国道平均と比べ高い区間があり安全確保が課題。（図1）

資料：H27全国道路・街路交通情勢調査、交通事故データベース（H25～H28）

図1　国道3号（広川町～八女市）の旅行速度・死傷事故率

②災害時の交通機能の低下

○九州縦貫自動車道が通行止めになった際、国道3号へ交通が集中。

○対象区間の国道3号は浸水想定区域を2箇所通過しており、豪雨時には道路冠水により、防災活動や物流への影響が懸念される等、交通機能の低下が課題。（図2、写真1）

図2　国道3号に関連する浸水想定区域

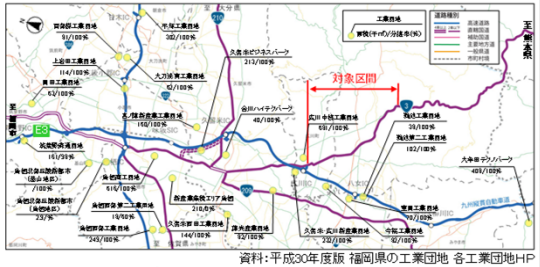
資料：福岡市HP
「矢部川水系矢部川洪水浸水想定区域図（想定最大）」
「筑後川水系筑川洪水浸水想定区域図（想定最大）」

写真1　国道3号（広川町～八女市）の冠水状況

③産業活動の速達性・定時性の確保

○国道3号沿線地域には多数の工業団地が立地しているが、渋滞により物流コストが増加しているなど、企業活動に影響。（図3）

○八女地区（八女市・広川町）は農業が盛んな地域で、多数の品目で県内上位を占めるが、県外輸送時の広川ICへのアクセス向上が課題。（図4）

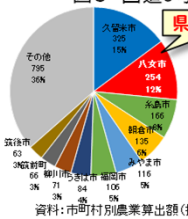


資料：平成30年度版 福岡県の工業団地 各工業団地HP

図3　国道3号沿線地域の工業団地立地状況

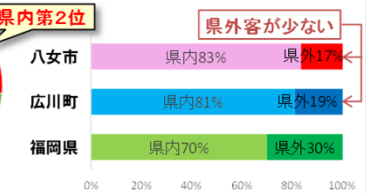
④観光施設へのアクセス性の向上

○対象区間周辺地域には観光資源に恵まれる奥八女地域などを有しているが、県外からの観光客は少ない状況であり、観光振興を図るため、各観光施設へのアクセス性向上が課題。（図5）



資料：市町村別農業算出額（推計）

図4　H29福岡県市町村別農業算出額

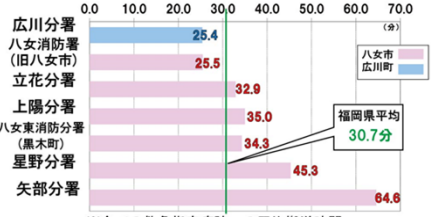


資料：福岡県観光入込客推計調査

図5　H29観光客数の内訳（県外と県内）

⑤第3次医療施設までの速達性の確保

○対象区間周辺地域では、第3次救急医療施設は久留米市にしかないため、八女市山間部地域から救急指定病院への平均搬送時間が、福岡県平均を大幅に上回っている状況であり、搬送時間を短縮し安定した救急搬送の確保が課題。（図6）



※全ての救急指定病院への平均搬送時間　資料：八女消防本部

図6　H29広川町・八女市の平均救急搬送（収容）時間

2．原因分析

①2車線の交通容量を上回る交通が集中

○2車線区間であるが、最も多い区間では交通容量を上回る2．4万台／日の交通集中により渋滞が発生。（図7、写真2）

○沿道の商業施設への出入交通の影響や、信号交差点の連担等により、急ブレーキ発生、追突事故の割合が高い。（図8）

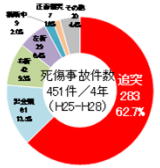


図8　対象区間の事故類型割合

資料：交通事故データベース

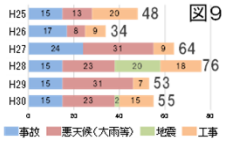


図9　九州縦貫自動車道の通行止め実績

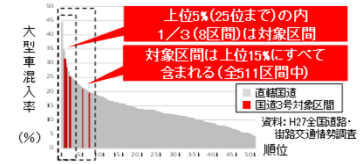
資料：NEXCO九州支社

②大型車も利用可能な国道3号の代替路がない

○九州縦貫自動車道が通行止めとなった場合の広域的な代替路は並行する国道3号のみ。（図9、写真3）

③物流交通と地域内交通の混在および脆弱な物流経路

○広川中核工業団地を中心に製造業企業が集積しているため、物流交通により、国道3号は大型車混入率が著しく高く、通過交通（物流交通）と地域内交通が混在していることから、旅行速度の低下や所要時間が増大。（図7、図10、写真2）



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査

図10　福岡県内直轄国道における大型車混入率の区間別ランキング

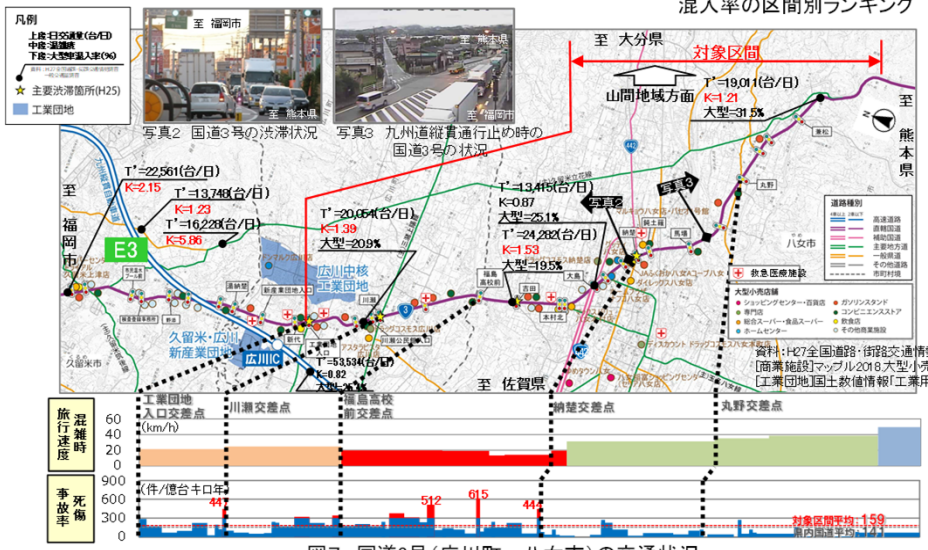


写真2　国道3号の渋滞状況　写真3　九州道縦貫通行止め時の国道3号の状況

図7　国道3号（広川町～八女市）の交通状況

④国道3号と山間地域間のアクセス性が悪い

○国道3号と山間部地域間を繋ぐ道路が不足。（図7）

⑤渋滞による搬送時間の増大

○山間部地域の搬送時間は県平均を大幅に上回っている。（図6）

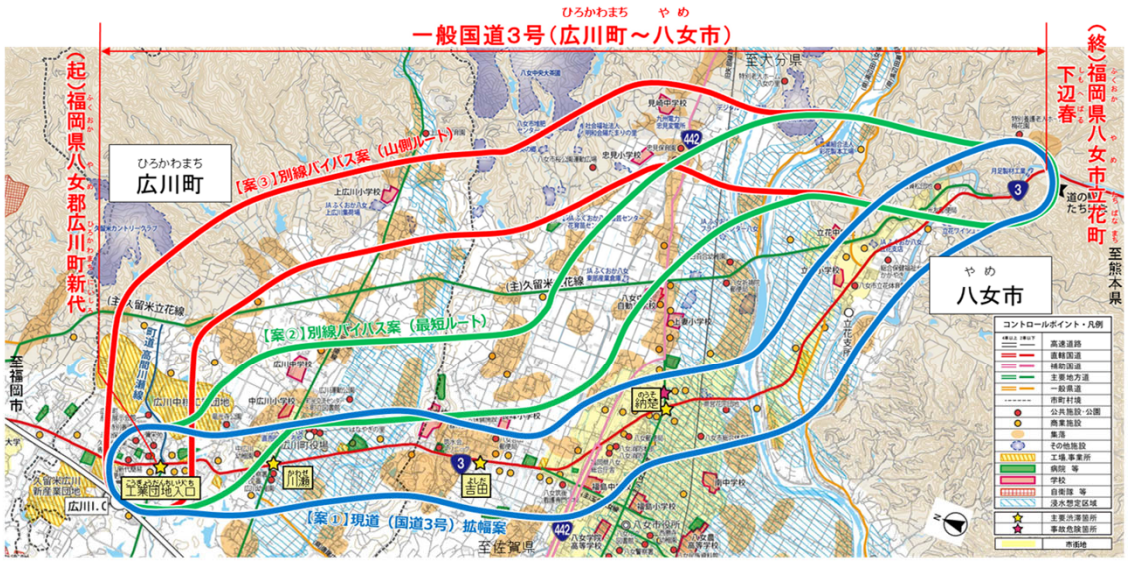
3．政策目標

①交通機能の向上による交通環境の改善
②信頼性の高い道路ネットワークの確保
③速達性・定時性の向上による産業活動の支援
④速達性・定時性の向上による観光振興の支援
⑤速達性向上による救急医療活動の支援

一般国道3号（広川町～八女市）における計画段階評価

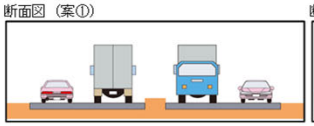
4. 対策案の検討

評価項目				【案①】現道（国道3号）拡幅案		【案②】別線バイパス案（最短ルート）		【案③】別線バイパス案（山側ルート）	
項目		評価指標		現道の国道3号を拡幅する案		起終点を最短で結んだ別線バイパス案		集落・市街地を可能な限り回避した別線バイパス案	
				約10km		約10km		約11km	
政策目標	【暮らし】交通機能の向上による交通環境の改善	①	渋滞の緩和	△	・交通量に応じた車線数が確保され、渋滞緩和が図られる ・交通が集中し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害等の要因が残る	○	・通過交通が別線へ転換し、現国道3号の渋滞緩和が図られる ・通過交通が別線へ転換し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害の緩和が図られる	○	・通過交通が別線へ転換し、現国道3号の渋滞緩和が図られる ・通過交通が別線へ転換し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害の緩和が図られる
		②	交通事故の減少	△	・交通が集中し、沿線店舗や接続する道路からの出入り車両による加減速を要因とした事故が懸念される	○	・渋滞の緩和により、現国道3号の交通事故減少が見込まれる	○	・渋滞の緩和により、現国道3号の交通事故減少が見込まれる
	【防災】信頼性の高い道路ネットワークの確保	③	災害時の信頼性の向上	×	・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できない ・浸水想定区域を通過する必要があり、冠水時の通行が困難	○	・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できる ・別線により道路の高さを確保することで、現国道3号の冠水時に別線での通行が可能	○	・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できる ・別線により道路の高さを確保することで、現国道3号の冠水時に別線での通行が可能
	【産業】速達性・定時性の向上による産業活動の支援	④	輸送の効率化	×	・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より7分短縮	△	・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より13分短縮	○	・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より16分短縮 ・広川町が検討中の広川東部地域の新たな工業団地等の計画への支援が期待できる
	【医療】速達性向上による救急医療活動の支援	⑤	久留米市の第3次救急医療施設への30分圏域人口	×	・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大するが他案より劣る	○	・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大する	○	・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大する
	【観光】速達性・定時性の向上による観光振興の支援	⑥	観光地へのアクセス性	×	・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より7分短縮	△	・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より13分短縮	○	・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より16分短縮
道路整備による影響	生活環境	⑦	大気質・騒音等	×	・概ね市街地を通過するため、生活環境への影響は大きく、特に施工時における周辺への生活への配慮が必要	△	・点在する集落を通過するため、生活環境への影響は大きい	○	・点在する集落を概ね回避でき、生活環境への影響は小さい
	自然環境	⑧	田畑・山地の改変	○	・集落・市街地を通過し、田畑・山地の改変は少ない	×	・概ね田畑・山地を通過し、主に田畑の改変を伴う	×	・概ね田畑・山地を通過し、田畑・山地の改変を伴う
	家屋・店舗への影響	⑨	移転が必要となる家屋数	×	・集落・市街地を通過するため、家屋・店舗の移転等は最も多い	△	・点在する集落を通過するため、家屋・店舗の移転等は多い	○	・集落・市街地を概ね回避するため、家屋・店舗の移転等は少ない
	沿道利用	⑩	施設へのアクセス性等	○	・現国道3号沿道の商業施設などに直接アクセスできる	×	・別線案であるため、現国道3号沿道の商業施設などへのアクセス性に劣る	×	・別線案であるため、現国道3号沿道の商業施設などへのアクセス性に劣る
	施工中の影響	⑪	施工中の影響	×	・工事中は交通を確保する必要があるため交通の切り回しが発生し周辺店舗や家屋への影響が大きい	△	・集落が点在するため工事中の影響が大きい	○	・集落や市街地を避けているため、工事中の影響が小さい
	コスト	⑫	整備に要する費用	×	約330～380億円	△	約300～350億円	○	約250～300億円



凡例	
	【案①】現道（国道３号）拡幅案 現道の国道３号を拡幅するルート　一般道路タイプ（設計速度：60km/h）
	【案②】別線バイパス案（最短ルート） 起終点を最短で結んだ別線バイパスルート　一般道路タイプ（設計速度：60km/h）
	【案③】別線バイパス案（山側ルート） 集落・市街地を可能な限り回避した別線バイパス案　一般道路タイプ（設計速度：60km/h）

断面図（案①）



断面図（案②・③）

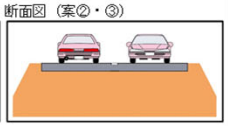


図８　国道３号（広川町～八女市）における対策案検討

対応方針：【案③】別線バイパス案（山側ルート）による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名：一般国道３号
- 区間：福岡県八女郡広川町新代～福岡県八女市立花町下辺春
- 概略延長：約１１ｋｍ　　・車線数：２車線　　・設計速度：６０km/h
- 概ねのルート：図８［案③］のとおり

（参考）当該事業の経緯等

［計画段階評価、都市計画決定の状況］

- R1. 5　：第1回九州地方小委員会　※計画段階評価手続き着手
- R1. 7～ 8：第1回意見聴取
- R1. 11　：第2回九州地方小委員会
- R1. 11～12：第2回意見聴取
- R2. 5　：第3回九州地方小委員会
- R2. 6　：対応方針（概略ルート・構造）の決定
- R4. 10　：都市計画決定（福岡県）

［地域の要望等］

- H30. 9　：八女市長、広川町長が国土交通省に早期実現を要望
- H31. 3　：八女市長、広川町長が国土交通省に早期実現を要望
- R2. 6　：広川町長が国土交通省に早期事業着手を要望
- R3. 11　：八女市長が国土交通省に早期事業着手を要望
- R4. 7　：福岡県知事、福岡県議会議長が国土交通省に早期事業着手を要望
- R4. 12　：八女市長、広川町長、八女市議会議長、広川町議会議長が国土交通省に早期事業着手を要望
- R5. 2　：一般国道3号（広川～八女）バイパス整備促進協議会が国土交通省に早期事業着手を要望