

一 般 国 道 3 号
折 尾 遠 賀 拡 幅

平成19年2月20日(火)

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1 . 一般国道 3 号折尾遠賀拡幅の概要	道路-2-1
2 . 前回評価時からの事業計画の変化	道路-2-5
3 . 事業の効果及び必要性	道路-2-6
(1) 事業を取り巻く社会経済情勢の変化	道路-2-6
(2) 事業の効果の発現状況	道路-2-9
効果 1 - 1 : 交通の円滑化 (全事業化区間)	道路-2-9
効果 1 - 2 : 交通の円滑化 (H13.3 供用区間)	道路-2-10
効果 2 - 1 : 交通安全性の向上 (H13.3 供用区間)	道路-2-11
効果 2 - 2 : 交通安全性の向上 (並行県道)	道路-2-12
効果 3 : 環境の改善	道路-2-13
効果 4 : 救急医療活動の支援	道路-2-14
効果 5 : 産業振興や地域開発を支援	道路-2-15
(3) 費用便益分析の結果	道路-2-16
4 . 対応方針(案)	道路-2-17
(1) 改善措置の必要性	道路-2-17
(2) 今後の事後評価の必要性	道路-2-17
(3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	道路-2-17
5 . 評価結果の概要	道路-2-18
巻末資料	道路-2-19

1 . 一般国道 3 号折尾遠賀拡幅の概要

事業の概要

一般国道 3 号は、北九州市門司区を起点とし、福岡市、熊本市を經由して鹿児島市に至る総延長約426kmの九州を縦貫する主要幹線道路である。

福岡県北地域においては、福岡市と北九州市の2つの政令指定都市を結び、地域の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る上で重要な路線であり、1級河川遠賀川を渡り、JR鹿児島本線と並行して走っている。

このうち折尾遠賀拡幅は、この地域が抱えている交通渋滞、交通事故の多発、沿道環境の悪化などの問題解消を目的として実施した、おんがくんみずまきまちころすえ 遠賀郡水巻町頃末から おかがきまちやまだ 岡垣町山田に至る全延長6.4kmの4車線拡幅事業である。

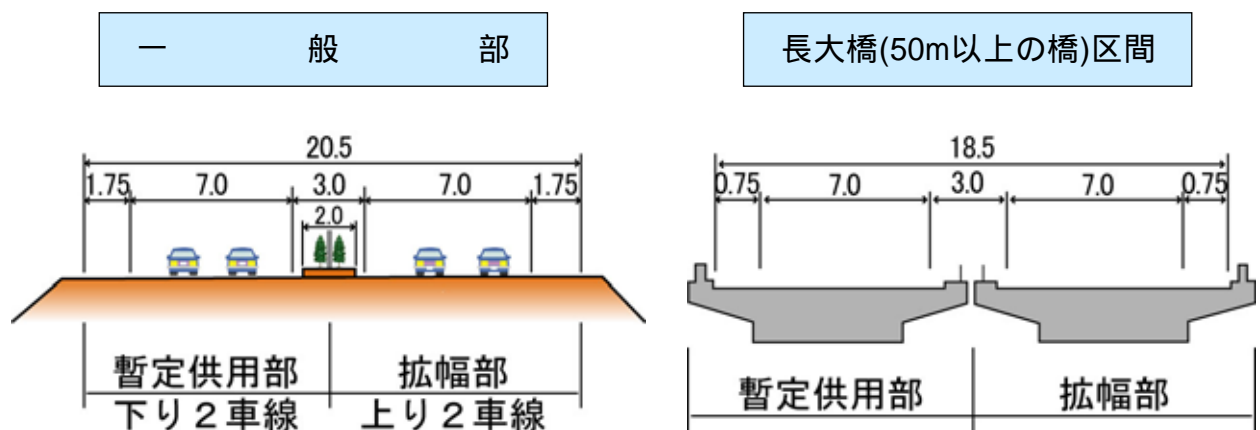


一般国道 3 号折尾遠賀拡幅の路線位置図

道路の諸元

路線名		一般国道 3 号折尾遠賀拡幅
区間	起点	おんがくんみずまきまちころすえ 遠賀郡水巻町頃末
	終点	おんがくんおかがきまちやまだ 遠賀郡岡垣町山田
延長		6.4 km
通過市町村名		遠賀郡水巻町、遠賀町、岡垣町
構造諸元	車線数	4 車線
	種級区分	第 3 種第 1 級
	設計速度	80 km / h
	幅員	一般部 20.5m

標準横断面図



事業の経緯

一般国道3号折尾遠賀拡幅は、昭和43年に事業化され、バイパス区間である遠賀町内約3.7kmが昭和49年12月に暫定2車線で供用した。

その後、拡幅事業（4車線化）としては、昭和51年の遠賀川橋梁部(L=0.4km)の供用に始まり、昭和54年の遠賀川以東(L=1.8km)、平成2年の岡垣側終点部(L=0.2km)、平成6年の終点部から延伸区間(L=1.2km)供用と段階的に拡幅事業を進め、平成13年3月に残区間であるバイパス部L=2.8kmの4車線化により、全線4車線化が完了した。

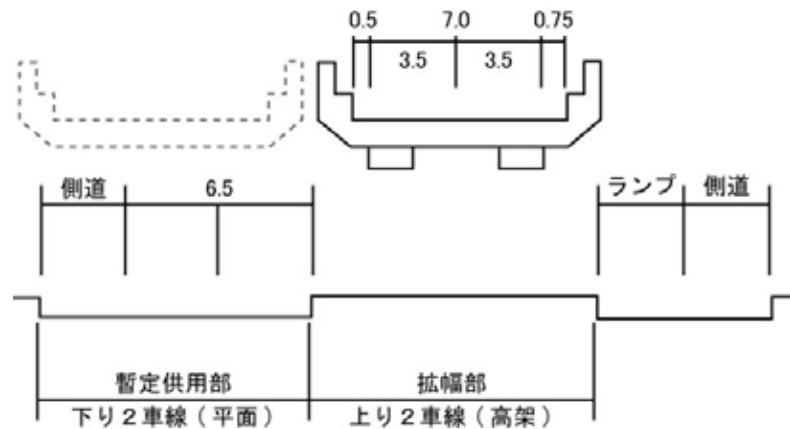
折尾遠賀拡幅の概要図と事業等の経緯



年度	一般国道3号 折尾遠賀拡幅					都市計画決定
	L=0.2km	L=1.2km	L=2.8km	L=0.4km	L=1.8km	
S 43	事業着手、用地着手、工事着手					
S 49			バイパス区間供用(2/4)			
S 51				供用開始(4/4)		S51.1.16(L=2.0km) S51.8.10(L=4.4km)
S 54					供用開始(4/4)	
H 2	供用開始(4/4)					
H 4						H4.12.18計画変更
H 6		供用開始(4/4)				
H 12			供用開始(4/4)			

なお、平成13年3月に4車線化された区間(L=2.8km)のうち、下図に示す今古賀交差点部については、暫定2車線時に供用していた部分を完成時に下り線として運用している。

4車線化により所要の効果を発揮しているため、今回の事業では、上り線は立体交差、下り線については、平面交差による供用で事業完了としている。



下り線（平面交差）

上り線（立体交差）



（福岡市方面から北九州市方面を望む）

（福岡市方面から北九州市方面を望む）

2 . 前回評価時からの事業計画の変化

		前回評価時（H10）	今回評価時（H18）
事業計画（変更）		完成4車線 （今古賀交差点 <u>上下線立体</u> ）	完成4車線 （今古賀交差点 <u>上り線のみ立体</u> ）
供用目標	供用形態	完成4車線 （今古賀交差点上り線のみ立体）	完成4車線 （今古賀交差点上り線のみ立体）
	スケジュール	H14年度内供用	H12年度内供用
全体事業費（変更）		230億円	212億円
交通量		48,100台/日（H18再現値） ¹⁾	46,650台/日（H17実測値）
混雑度		1.37（H9センサス）	0.93（H17センサス）
B/C		-	7.7

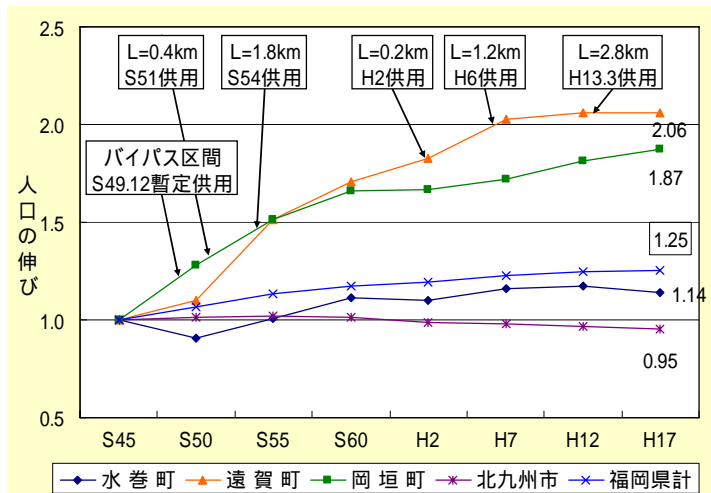
（参考） 1）前回評価時の将来推計交通量からH18の交通量を再現 出典：道路交通センサス

3. 事業の効果及び必要性

(1) 事業を取り巻く社会経済情勢の変化

沿線人口の増加

折尾遠賀拡幅の沿線人口の伸び率は、水巻町1.14倍と県平均(1.25倍)を下回るが、遠賀町は2.06, 岡垣町1.87と県平均を上回る高い伸びを示している。北九州市や福岡市への交通アクセスの利便性から宅地開発等が進んだことによるものである。



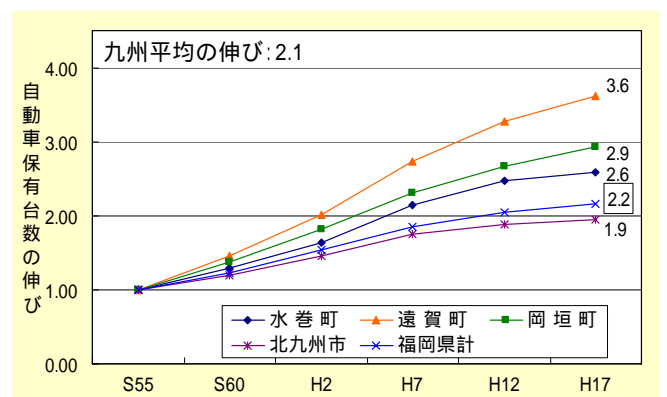
	昭和45年	平成17年	伸び
水巻町	26,974	30,684	1.14
岡垣町	16,760	31,334	1.87
遠賀町	9,368	19,278	2.06
北九州市	1,042,321	993,525	0.95
福岡県計	4,027,416	5,049,126	1.25

資料：国勢調査

沿線自治体における人口の変化

自動車保有状況の高まり

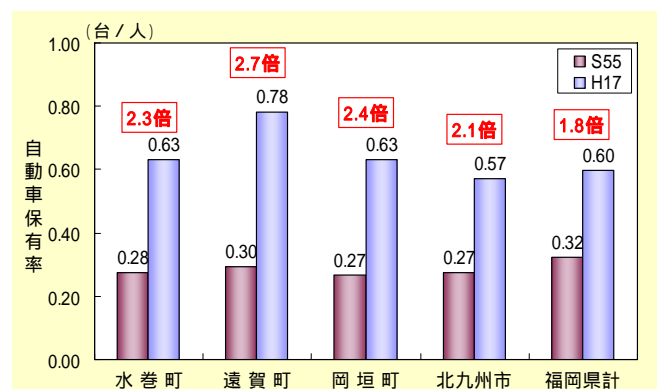
自動車保有台数の伸び (H17/S55) は、遠賀町の3.6倍を筆頭に、岡垣町2.9倍、水巻町2.6倍と一貫して増加しており、福岡県平均(2.2倍)の伸びを上回る。



自動車保有台数の伸び

資料：市町村別自動車保有車両数

自動車保有率の伸び (H17/S55) も高く、沿線3町に加え、北九州市も県平均(1.8倍)を上回る伸びを示している。



自動車保有率の伸び

資料：市町村別自動車保有車両数

自動車交通需要(O D)の増加

北九州市と福岡市間の国道3号沿線地域との自動車交通需要(O D量)の伸びは、北九州市に近い順に伸び率が高く、沿線3町5.3倍、他の国道3号沿線4.1倍、福岡市2.2倍となっている。

特に沿線3町と北九州市間のO D量は、101 538百台/日と437百台/日も増加しており、事業区間の交通量が増える大きな要因と考えられる。

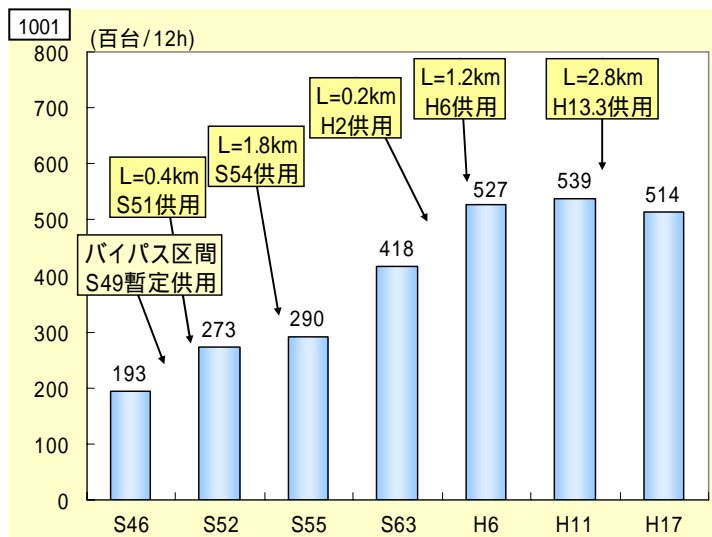


増加する北九州市と沿線地域との自動車交通需要

資料：道路交通センサス

他3号沿線は、宗像市・福津市・古賀市・新宮町

また、一般国道3号遠賀川断面の交通量の推移を見ると、下図に示すとおり、事業の進捗に応じて交通量も顕著に増加している。



資料：道路交通センサス

(一般国道3号水巻町頃末)

【解説】

- ・ S55で伸びが低いのは、S54に九州縦貫八幡IC以西及び北九州直方道路（現北九州都市高速）が供用したため

増加する一般国道3号遠賀川断面の交通量
道路-2-7

通勤等の流動変化

増加が顕著な北九州市と沿線地域との通勤流動

北九州市と福岡市間の国道3号沿線地域との通勤流動は、下図に示すとおり、沿線3町と1.7倍、その他の3号沿線地域と1.4倍、福岡市と2.6倍といずれも増加している。

方向別に見ると、下表に示すとおり、北九州市発（市外従業者）の伸びが北九州市着（市内従業者）の伸びをいずれの方面についても上回っている。

単位：百人/日

S45 H12

()内は対S45の伸び



資料：国勢調査

通勤交通は、帰宅を伴うため、実際の流動は約2倍

他3号沿線は、宗像市・福津市・古賀市・新宮町

		S45	H12	H12/S45
北九州市発	沿線3町へ	813	4,852	6.0
	他3号沿線へ	251	1,389	5.5
	福岡市へ	2,706	8,100	3.0
北九州市着	沿線3町から	10,092	13,661	1.4
	他3号沿線から	4,833	5,863	1.2
	福岡市から	1,696	3,433	2.0
発着計	沿線3町	10,905	18,513	1.7
	他3号沿線	5,084	7,252	1.4
	福岡市	4,402	11,533	2.6

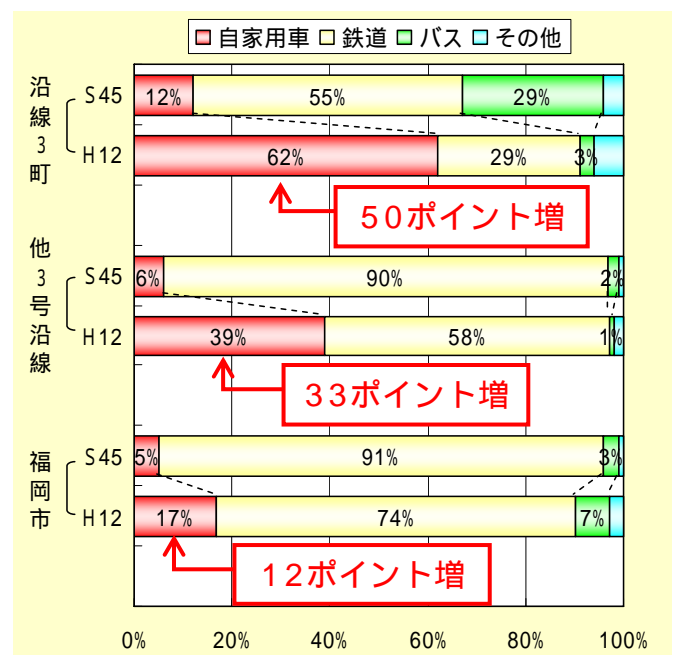
増加する北九州市と沿線地域との通勤流動

自家用車利用割合の増加が顕著な通勤通学流動

通勤通学交通に占める自家用車割合は、北九州市対沿線3町で50ポイント増、対その他3号沿線で33ポイント増、対福岡市で12ポイント増といずれも増加しており、特に北九州市と近い沿線ほど自家用車割合が著しく増加。

資料：国勢調査

国勢調査の方向別交通手段は、通勤のみでは集計されていないため、通勤通学で整理



北九州市と沿線地域の通勤通学時における自家用車利用状況の変化（H55、H12比較）

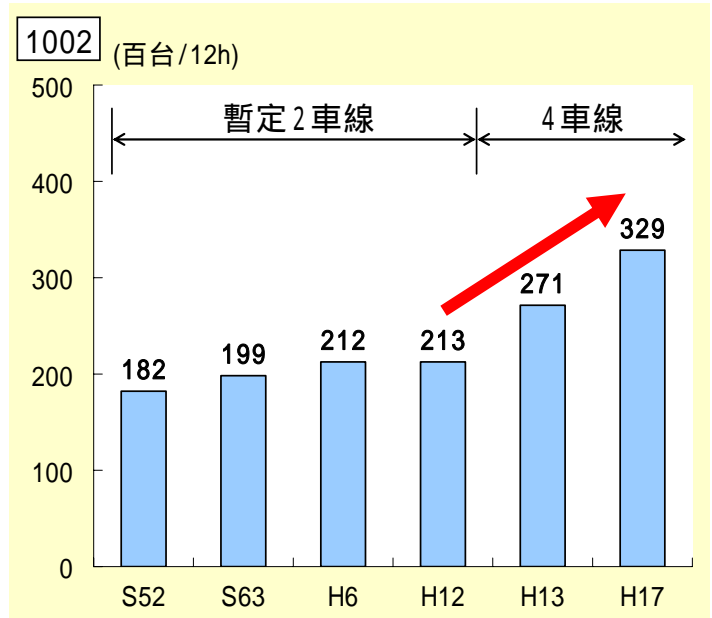
(2) 事業の効果の発現状況

効果1-1 交通の円滑化(全事業化区間)

増大する自動車交通需要に対応し、渋滞損失時間の削減に貢献

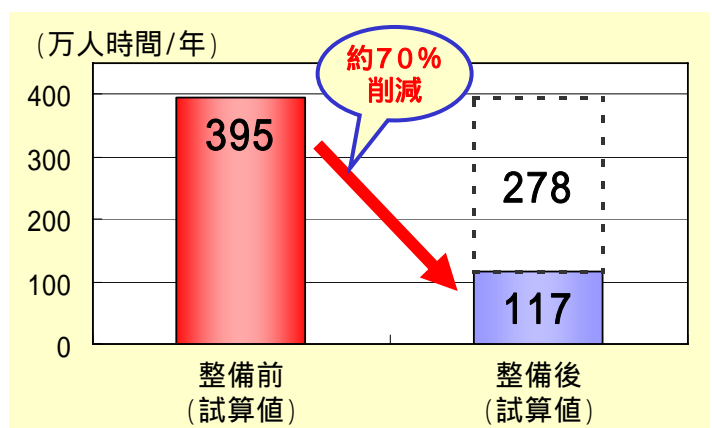
沿線地域の人口増加や通勤交通の広域化、自動車交通需要の急激な増加に対して、本事業が十分に対応したことによって、一般国道3号が幹線道路としての役割を果たしてきたことが、交通量の伸びによりわかる。

資料：道路交通センサス及び独自調査
(H12, H13については、H13年3月の4車線化前後に独自に調査)
「1001」地点については、本編6頁に記載



交通量の推移

仮に折尾遠賀拡幅事業が実施されなかった際の渋滞損失時間について試算すると、現在より3倍以上の損失時間(約280万人時間)が発生しているものと考えられ、その効果は大きい。



渋滞損失時間は、H17道路網に対して現況ODで拡幅事業(6.4km)の有無別交通量推計を行い、事業区間及び並行する現道区間(図中、旧国道3号に該当する県道299号岡垣遠賀線)を対象に試算。

渋滞損失時間の削減効果

効果 1 - 2 交通の円滑化 (H13.3供用区間)

4車線拡幅及び今古賀交差点上り線立体化により、主要渋滞ポイントが解消

朝・夕ピーク時を中心に渋滞が発生し、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点は、4車線拡幅に伴い、上り線が立体化され、下り線も片側2車線運用されたことにより、交通渋滞は解消し、走行速度も大幅に向上した。

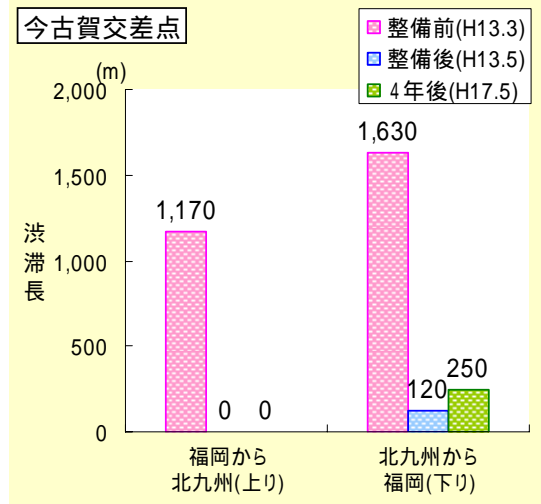
第3次渋滞対策プログラム時(H9)は、今古賀交差点下り線の渋滞長1,300m(6分)であったが、その後の整備前調査で1,630m(通過時間は未計測)が観測されたため、同データで整理



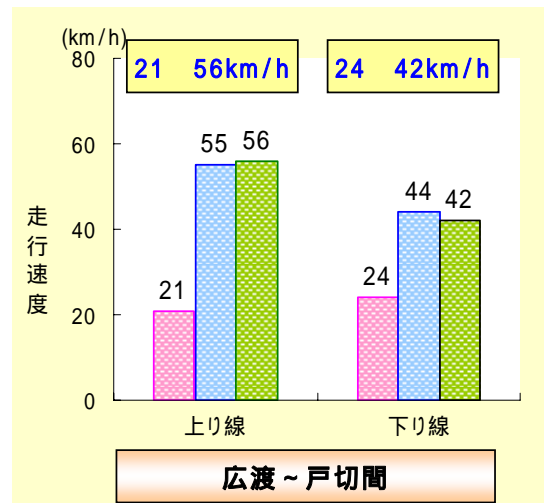
■ 整備後の今古賀交差点下り線 (福岡市方面から北九州市方面を望む)



■ 整備前後の今古賀交差点上り線 (福岡市方面から北九州市方面を望む)



最大渋滞長の変化



走行速度の向上

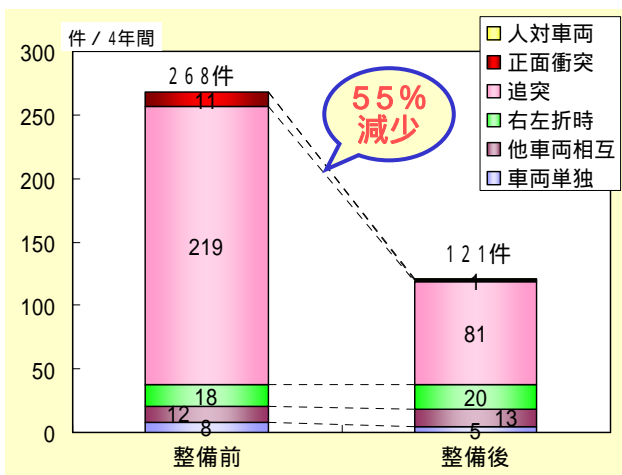
効果 2 - 1 交通安全性の向上 (H13.3供用区間)

交通円滑化及び上下線分離により、事故件数が55%減少し、事故率も九州平均及び全国平均を大きく下回る

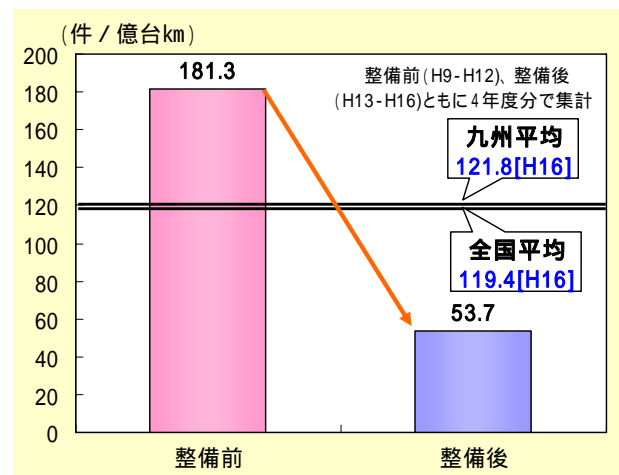
折尾遠賀拡幅における上下線分離及び今古賀交差点上り線立体化に伴い、交通事故件数は55%も減少し、事故率においても九州平均及び全国平均の半分以上に低下している。

事故形態別では、交通円滑化に伴う追突事故(停車中)の大幅な減少,上下線分離に伴う正面衝突事故の解消など、交通安全性が著しく向上している。

事故件数の減少 (4年間合計)

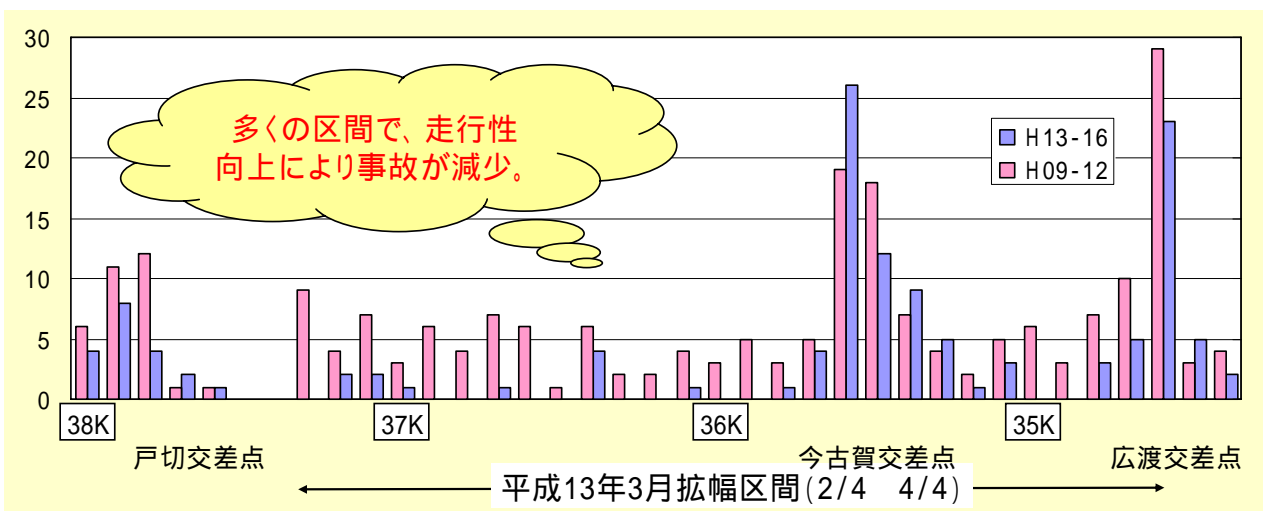


事故率の減少 (4年間平均)



一般国道3号折尾遠賀拡幅事業区間の事故状況

H13.3に供用したL=2.8km区間を含むセンサス1002区間(3.3km)の事故データを集計



距離帯別事故件数の変化

交差点位置は、9頁の図参照

効果 2 - 2 交通安全性の向上（並行県道）

バイパス区間が4車線化（H13.3供用）されたことにより、並行する県道の交通量が減少し、安全で円滑な市街地の交通環境を確保

事業開始（S43）時には、一般国道3号として利用されていた（県）岡垣遠賀線は、S49.12のバイパス区間整備により、沿線市街地を発着する交通等への対応を担うべき一般県道となったが、H13.3まではバイパス区間が2車線だったため、渋滞を回避する通過交通等の流入が見受けられた。

一般国道3号の4車線化が完了したことにより、交通量（37%減）、大型車（46%減）とともに減少し、地域住民にとっても安心して使い易い交通環境となった。

地域の声（遠賀町）

「バイパスが整備され、さらに4車線化されたことにより、渋滞を回避して市街地部の並行県道に入り込む交通量が減少し、安全性が向上しました。」（遠賀町まちづくり課ヒアリングより）

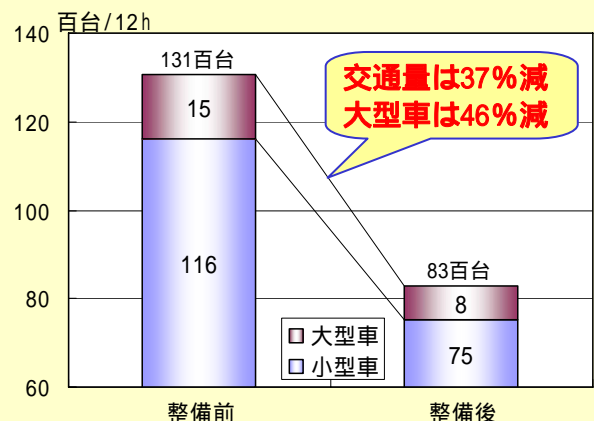


交通量が減少した（県）岡垣遠賀線



整備後（H18.12）

交通量（大型車）の変化

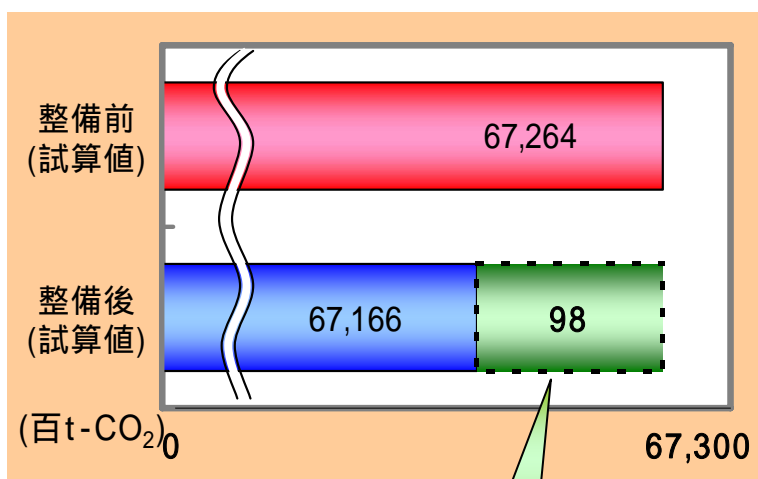


整備前（H13.3）、整備後（H13.5）ともに独自調査結果

効果3 環境の改善

4車線拡幅に伴う速度向上により、CO₂排出量が約9,800t-CO₂削減

4車線拡幅に伴う一般国道3号の旅行速度向上により、CO₂排出量が年間約9,800t-CO₂削減され、地球環境負荷軽減に寄与している。



メディアドーム(小倉競輪場)

約920haの森林が1年間に吸収する量に相等
(メディアドーム(小倉競輪場)約102個分の面積)

H17道路網及び現況ODを用いて、当該事業(L=6.4km)有無別に交通量推計を行い、CO₂排出量の削減値を予測。
対象路線は費用便益分析で対象とした路線と同じ。

効果4 救急医療活動の支援

拡幅事業により、救急搬送活動を円滑・安全に行うことが可能となり、地域の医療活動に貢献

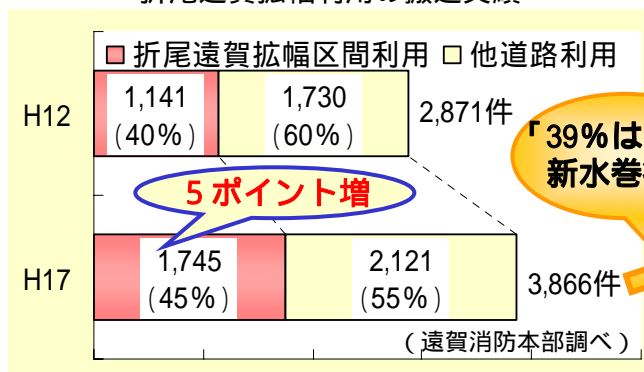
沿線地域における救急搬送件数は年々増加し、平成17年度には3,866件が搬送されているが、約45%は事業区間を利用し、一般国道3号沿線の二次・三次救急医療施設へ搬送している。（利用者割合はH12に比べて5ポイント増）

また、H15年6月に事業区間沿線に開設された新水巻病院は、高次医療対応も可能なため、遠賀消防本部管内の39%の患者を搬送しているが、そのうち約3分の2は、事業区間を利用しており、地域の救急医療活動の円滑化や安全性向上に貢献している。

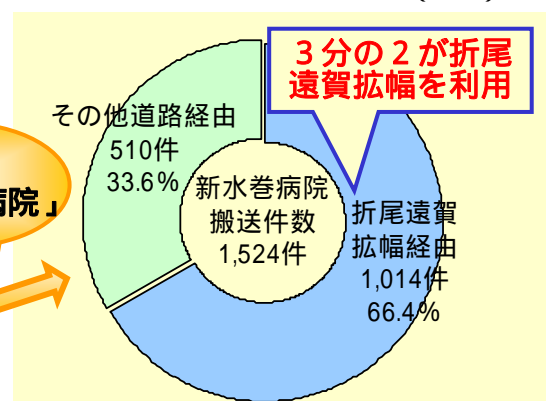
救急救命士の声

「4車線になって、搬送時間が短くなりました。また、対面通行ではなくなったので、一般車との事故の危険性が低くなりました。」

件数、割合ともに増加する
折尾遠賀拡幅利用の搬送実績



新水巻病院への搬送実績（H17）



本頁の各資料については、遠賀郡4町を管轄する遠賀消防本部へのヒアリング結果より作成但し、所要時間については、旅行速度調査結果より算定。（センサス及び事前、事後調査）

効果5 産業振興や地域開発を支援

沿線自治体への企業進出や活動の活発化を促し、主要プロジェクトのアクセス性向上を支援

沿線自治体には、「半導体関連6事業所」や「自動車関連5事業所」の立地が進み、2次産業従業者割合が増加した。

特に、遠賀町、岡垣町では、製造品出荷額の伸びが顕著であり、町内の就業機会の増加による就従比の高まりも見られる。

また、北九州学術研究都市等の主要プロジェクトへのアクセス利便性向上にも資する。



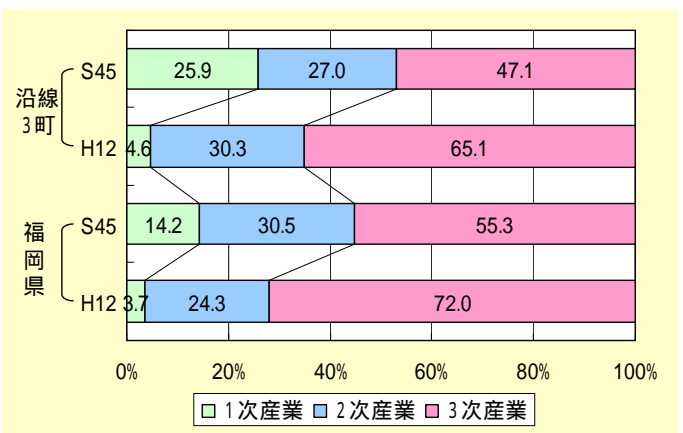
企業立地状況と周辺の主要プロジェクト

沿線3町の半導体及び自動車関連立地企業の開業年（含移転）

開業年次	企業数
～ S49	2
S50～H63	2
H元年～	6
計	10

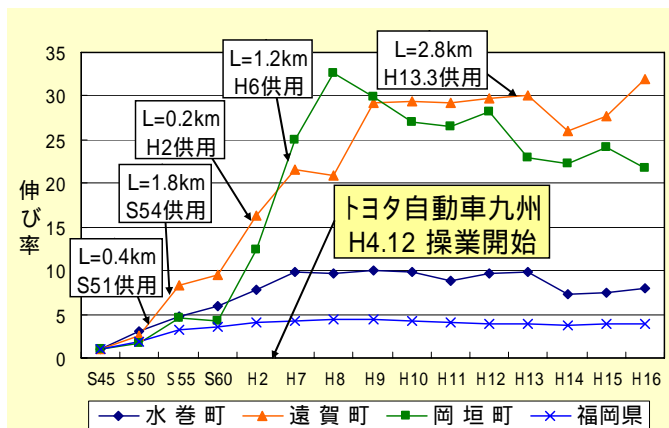
1件は不明

九州経済産業局HP及びヒアリングより



産業別従業者構成の変化

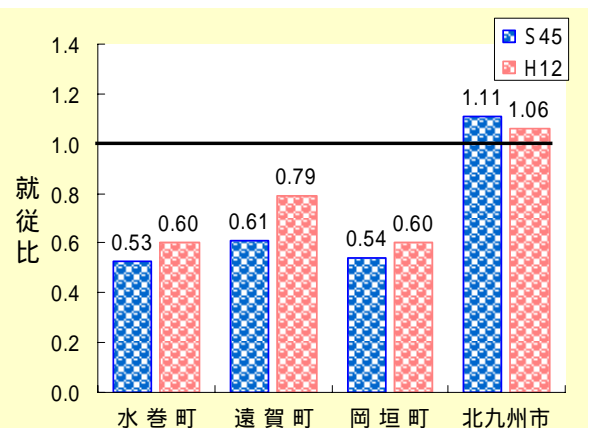
資料：国勢調査



工業製品出荷額の伸び

資料：工業統計

道路-2-15



就従比の変化

資料：国勢調査

就従比：従業員/就業人口

【事業の整備効果】

○交通の円滑化

- ・ 増大する自動車交通需要に対応し、渋滞損失時間を削減。
【全事業の渋滞損失時間 395万人時間 117万人時間】
- ・ 4車線拡幅及び交差点立体化に伴い、主要渋滞ポイントの混雑解消。
【上り朝ピーク最大渋滞長 1,170m 解消】
【下り夕ピーク最大渋滞長 1,630m 解消】

○交通安全性の向上

- ・ 交通事故件数が減少し、事故率も大幅に低下。
【事故件数：55%減 268件/4年間 121件/4年間】
【事故率：181.3件/億台キロ 53.7件/億台キロ】

○環境の改善

- ・ 旅行速度向上に伴い、CO₂排出量を削減。
【約98百t-CO₂を削減】

○救急医療活動の支援

- ・ 一般国道3号沿線の二次・三次救急医療施設へのアクセスが改善し、円滑で安全な救急搬送活動を支援。
【消防署（岡垣町）～新水巻病院間 17分 11分 6分短縮】

○産業振興や地域開発を支援

- ・ 半導体関連及び自動車関連企業の進出と、これに伴う沿線地域の就業機会増大により、地域の発展に貢献。
- ・ また、北九州市西部の主要プロジェクトである「北九州学術研究都市」や「ひびきコンテナターミナル」へのアクセス性向上による開発整備を支援。

(3) 費用便益分析の結果

便 益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合 計
	(億円)	(億円)	(億円)	
	4,049	176	127	4,352

費 用	事業費(億円)	維持修繕費(億円)	合 計
		448	

B / C	7.7
-------	-----

4 . 対応方針(案)

(1) 改善措置の必要性

折尾遠賀拡幅事業により、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点における交通渋滞が解消する等、交通混雑緩和に寄与している。

4車線化により所要の効果を発揮しているため、今回の事業では、今古賀交差点下り線は平面交差による供用で事業完了とした。

今古賀交差点下り線は、平面交差による供用となっており、交通状況・交通事故状況、地元要望等を踏まえつつ、立体化の検討を行う。

(2) 今後の事後評価の必要性

折尾遠賀拡幅事業は交通円滑化の向上、交通安全性の向上、環境の改善など所要の効果を発揮しており、さらなる事後評価の必要はない。

(3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていない。

そのため、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。

5 . 評価結果の概要

評価項目	評価結果
1 . 社会経済情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・北九州市への交通アクセスの利便性から昭和45年と比べ、遠賀町、岡垣町で人口が約2倍に増加。 ・自動車保有台数もH17/S55で、2倍以上の高い伸び。 ・H11/S46の北九州市と沿線地域等の自動車交通需要の伸びは高く、対沿線3町で約5.3倍等と大。 ・また、国道3号遠賀川断面の交通量も顕著に増加傾向。 ・通勤者も、北九州市と沿線3町間で、H12/S45で1.7倍等と増加に加え、自家用車利用者割合は1262%と50ポイントも増加。
2 . 事業効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・増大する自動車交通需要に対して、事業区間は十分に利用されており、全区間未整備時に比べて、渋滞損失時間が約70%も減少。 ・計測可能なH13.3に供用したバイパス区間の拡幅については、走行速度の向上、主要渋滞ポイントの解消等の交通円滑化効果に加え、交通事故も大幅に減少。（事故率も九州平均の半分以上） ・市街地を走る並行県道の交通量減少により安全性向上。 ・CO₂排出量も約98百t-CO₂の削減効果等を発現。 ・さらに、救急搬送活動の円滑化や安全性の向上に加え、沿線企業立地及び活動の活発化による産業振興の支援や周辺の主要プロジェクトへのアクセス利便性向上にも資する。
3 . 費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> ・折尾遠賀拡幅整備による費用対効果分析の結果、B/C=7.7となり、事業費（費用）を上回る効果（便益）を得られた。
4 . 改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・折尾遠賀拡幅事業により、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点における交通渋滞が解消する等、交通混雑緩和に寄与している。 ・4車線化により所要の効果を発揮しているため、今回の事業では、今古賀交差点下り線は平面交差による供用で事業完了とした。 ・今古賀交差点下り線は、平面交差による供用となっており、交通状況・交通事故状況、地元要望等を踏まえつつ、立体化の検討を行う。
5 . 今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・折尾遠賀拡幅事業は交通円滑化の向上、交通安全性の向上、環境の改善など所要の効果を発揮しており、さらなる事後評価の必要はない。
6 . 事業の進め方の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・前回再評価時の供用予定の見通しに対し、目標どおり供用している。（前回目標：H9～H14五計内の部分供用）
7 . 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていない。 ・そのため、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。

卷 末 資 料
(客觀的評價指標等)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道3号 折尾遺賛拡幅
事業主体	九州地方整備局

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更）	指標チェックの根拠
円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間/平行区間）について：（国道3号及び県道阿垣遺賛線）並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：39.5万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：7割削減
	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	現道又は並行区間等における踏切道の除去もしくは交通改善の状況	
	当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	県道阿垣遺賛線のバス路線（西鉄バス等）の交通量減少による定時性向上
	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	福岡方面より北九州港（小倉、ひびきコンテナターミナル）へのアクセス改善。 H13の拡幅区間（L=2.8km）の整備効果として約6分短縮。
	農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
物流効率化の支援	広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	中心市街地内で行われたことによる効果	
	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
	D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
都市の再生	対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった	

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更）	指標チェックの根拠	
<p>1. 活力</p> <p>国土・地域 ネットワーク の構築</p>	<p>高速自動車国道と並行する自専道（A 路線）としての位置づけあり</p>		
	<p>地域高規格道路の位置づけあり</p>		
	<p>当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p>		
	<p>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する</p>		
	<p>現道等における交通不能区間が解消</p>		
	<p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p>	<p>阿垣町・北九州市（黒崎副都心）間のアクセス時間の短縮。 H13拡幅区間（L=2.8km）の時間短縮効果約6分。</p>	
	<p>鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</p>		
	<p>拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p>	<p>北九州学術研究都市整備事業（第1期：H7～H17、第2期：H14～H21）へのアクセス向上</p>	
	<p>個性ある 地域の形成</p>	<p>主要な観光地へのアクセス向上による効果</p>	
	<p>特別立法に基づき事業としての効果</p>	<p>新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果</p>	
	<p>歴史的景観を活用した道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果</p>		
	<p>自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況</p>		
	<p>交通ハリアフリー法に基づき重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにハリアフリー化された</p>		
	<p>対象区間が電線類地中化5カ年計画に位置づけあり</p>		
<p>2. 暮らし</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できる暮らしの確保</p>	<p>市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成</p>		
	<p>三次医療施設へのアクセス向上の状況</p>	<p>北九州市立八幡病院（3次医療） H13拡幅区間（L=2.8km）の効果 対阿垣町 47分 41分 （新水巻病院（高次医療可能） H13拡幅区間（L=2.8km）の効果 対阿垣町 17分 11分）</p>	

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものをに変更）	指標チェックの根拠
安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
	歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業五カ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という。）として位置づけあり	一般国道3号は緊急輸送道路網（一次ネットワーク）として位置づけられている
	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
3. 安全	並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
災害への備え	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	
	避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
	幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
	密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
地球環境の保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：9,800t-CO ₂ /年
	現道等における自動車からのNO _x 排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（一般国道3号、阿豆速賀線などB/C評価対象路線） 排出削減量：43.8t/年
4. 環境	現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（一般国道3号、阿豆速賀線などB/C評価対象路線） 排出削減量：4.0t/年
	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
	その他、環境や景観上の効果	
	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
5. その他	他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
国道3号	折尾遠賀拡幅	6.4km	2次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,100	4	九州地方整備局

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	194億円	67億円	261億円
基準年における 現在価値 (C)	449億円	117億円	565億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年			
供用年	昭和50年			
単年便益 (初年便益)	21億円	1億円	1億円	23億円
基準年における 現在価値 (B)	4,049億円	176億円	127億円	4,352億円

結果

費用便益比 (B / C)	7.7
---------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
国道3号	折尾遠賀拡幅	L = 6 . 4 Km	2次改築	九州地方整備局

交通状況（推計時点 H11年）

トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	10,245,327	10,245,327	0
平均トリップ長 (総走行台和÷総トリップ°数)	km	6.1	6.1	0.0
平均速度 (総走行台和÷総走行時間)	km/h	31.0	31.1	-0.1
平均走行時間 (総走行時間÷総トリップ°数)	分	11.8	11.8	0.0
平均走行経費 (総走行経費÷総トリップ°数)	円/トリップ°	117.9	117.8	0.1
平均事故件数 (総交通事故件数÷総トリップ°数)	件/万トリップ°			0.0

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

費用便益分析の条件

事業名：一般国道3号 折尾遠賀拡幅

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成18年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H11センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
転換率式を用いた配分			
Q - V式と転換率式の併用による配分			
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)			
簡易手法			
簡易手法の場合		小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax ~ Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin ~ Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度		
	採用理由を記載		
その他()			

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定 その他 ()		
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること		
	車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
時間短縮・費用減 少・事故減少以外 の便益	考慮しない			
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				
費 用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用		
		標準投資パターンを採用		
		その他()		
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		事務所等の実績値より設定		
		その他()		
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である			
その他				
4. その他 上記のほか、B / Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名:一般国道3号 折尾遠賀拡幅

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.27	6.4	1.73

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価	現在	単価	現在
-7年目	S 43	4.4388	1	3		
-6年目	S 44	4.2681	1	2		
-5年目	S 45	4.1039	2	9		
-4年目	S 46	3.9461	10	40		
-3年目	S 47	3.7943	20	77		
-2年目	S 48	3.6484	18	67		
-1年目	S 49	3.5081	8	28		
供用開始年次	S 50	3.3731	4	14	2	6
1年目	S 51	3.2434	5	15	2	6
2年目	S 52	3.1187	3	11	2	5
3年目	S 53	2.9987	5	15	2	5
4年目	S 54	2.8834	4	12	2	5
5年目	S 55	2.7725	0	0	2	5
6年目	S 56	2.6658	0	0	2	5
7年目	S 57	2.5633	0	0	2	4
8年目	S 58	2.4647	0	0	2	4
9年目	S 59	2.3699	0	0	2	4
10年目	S 60	2.2788	1	2	2	4
11年目	S 61	2.1911	2	4	2	4
12年目	S 62	2.1068	0	0	2	4
13年目	S 63	2.0258	1	2	2	3
14年目	H 1	1.9479	2	3	2	3
15年目	H 2	1.8730	1	1	2	3
16年目	H 3	1.8009	0	0	2	3
17年目	H 4	1.7317	2	3	2	3
18年目	H 5	1.6651	7	12	2	3
19年目	H 6	1.6010	4	7	2	3
20年目	H 7	1.5395	7	10	2	3
21年目	H 8	1.4802	8	12	2	2
22年目	H 9	1.4233	5	7	2	2
23年目	H 10	1.3686	30	41	2	2
24年目	H 11	1.3159	18	23	2	2
25年目	H 12	1.2653	19	24	2	2
26年目	H 13	1.2167	8	9	2	2
27年目	H 14	1.1699	0	0	2	2
28年目	H 15	1.1249	0	0	2	2
29年目	H 16	1.0816	0	0	2	2
30年目	H 17	1.0400	0	0	2	2
31年目	H 18	1.0000	0	0	2	2
32年目	H 19	0.9615	0	0	2	2
33年目	H 20	0.9246	0	0	2	2
34年目	H 21	0.8890	0	0	2	1
35年目	H 22	0.8548	0	0	2	1
36年目	H 23	0.8219	0	0	2	1
37年目	H 24	0.7903	0	0	2	1
38年目	H 25	0.7599	0	0	2	1
39年目	H 26	0.7307	-7	-5	2	1
合計			187	449	67	117
単純事業費計			194		67	

注1) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注2) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名:一般国道3号 折尾遺賢拡幅

年次	年度 (標準年)	総走行台数の年次別伸び率 (北九州ブロック)		割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計					
		乗用車	貨物車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 x(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)x	現在価値 x(A)	便益合計 (~)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	S 50	1.06585	1.06687	1.06791	3.3731	11	1	4	5	21	70	1	0	0	0	4	1	2	23	77
1年目	S 51	1.06442	1.06359	1.06359	3.2434	11	1	4	5	22	72	1	0	0	0	4	1	2	24	79
2年目	S 52	1.06052	1.05882	1.05979	3.1187	12	1	5	6	24	75	1	0	0	0	4	1	3	26	82
3年目	S 53	1.05707	1.05556	1.05641	2.9987	13	2	5	6	26	77	1	0	0	0	5	1	3	28	84
4年目	S 54	1.05398	1.05263	1.05340	2.8834	14	2	5	6	27	78	1	0	0	0	5	1	3	29	85
5年目	S 55	1.05122	1.05000	1.05069	2.7725	20	2	8	9	39	108	1	0	0	0	5	1	3	42	116
6年目	S 56	1.04872	1.04762	1.04825	2.6658	21	2	8	9	41	109	1	0	0	0	5	1	3	44	117
7年目	S 57	1.04646	1.04545	1.04603	2.5633	22	3	8	10	43	110	1	0	0	0	5	1	3	46	118
8年目	S 58	1.04440	1.04348	1.04400	2.4647	23	3	9	10	45	110	1	0	0	0	5	1	3	48	119
9年目	S 59	1.04251	1.04167	1.04215	2.3699	24	3	9	11	47	111	1	0	0	0	5	1	3	50	119
10年目	S 60	1.04078	1.04000	1.04044	2.2788	25	3	9	11	49	111	1	0	0	0	5	1	3	52	119
11年目	S 61	1.03918	1.03846	1.03887	2.1911	26	3	10	12	51	111	1	0	0	0	5	1	3	54	119
12年目	S 62	1.03770	1.03704	1.03742	2.1068	27	3	10	12	53	111	1	0	0	0	5	2	3	57	119
13年目	S 63	1.03633	1.03571	1.03607	2.0258	28	3	11	13	55	110	1	0	0	0	5	2	3	59	119
14年目	H 1	1.03506	1.03448	1.03481	1.9479	29	3	11	13	56	110	1	0	0	0	5	2	3	61	118
15年目	H 2	1.03242	1.03175	1.03209	1.8730	30	3	11	13	58	109	1	0	0	0	5	2	3	63	118
16年目	H 3	1.04981	1.04964	1.04973	1.8009	32	4	11	14	61	110	1	0	0	0	5	2	3	65	118
17年目	H 4	1.04745	1.04653	1.04703	1.7317	35	4	12	14	63	109	1	0	0	0	5	2	3	68	117
18年目	H 5	1.04530	1.04442	1.04486	1.6651	34	4	12	14	65	108	1	0	0	0	5	2	3	70	116
19年目	H 6	1.04392	1.04304	1.04348	1.6010	37	4	12	14	67	107	1	0	0	0	5	2	3	72	115
20年目	H 7	1.04264	1.04176	1.04220	1.5395	42	5	13	15	75	115	2	0	0	0	5	2	4	80	123
21年目	H 8	1.04456	1.04404	1.04425	1.4802	44	5	12	15	76	113	2	0	0	0	5	2	3	82	121
22年目	H 9	1.04266	1.04207	1.04237	1.4233	46	5	12	15	78	111	2	0	0	0	5	2	3	84	119
23年目	H 10	1.04091	1.04035	1.04063	1.3686	48	6	12	14	80	109	2	0	0	0	4	2	3	86	117
24年目	H 11	1.01340	1.01284	1.01312	1.3159	50	6	12	14	82	108	2	0	0	0	4	2	3	88	115
25年目	H 12	1.01322	1.01266	1.01294	1.2653	51	6	12	14	83	104	2	0	0	0	4	3	3	88	112
26年目	H 13	1.01305	1.01249	1.01277	1.2167	60	7	14	17	98	119	2	0	0	0	4	3	4	105	128
27年目	H 14	1.01288	1.01232	1.01260	1.1699	61	7	14	17	99	116	2	0	0	0	4	3	4	106	124
28年目	H 15	1.01272	1.01216	1.01244	1.1249	62	7	14	17	100	112	2	0	0	0	4	3	4	107	120
29年目	H 16	1.01256	1.01200	1.01228	1.0816	63	7	14	17	101	109	2	0	0	0	4	3	4	108	116
30年目	H 17	1.01240	1.01184	1.01212	1.0400	64	7	14	17	101	105	2	0	0	0	4	3	4	109	113
31年目	H 18	1.01225	1.01169	1.01197	1.0000	64	7	14	16	102	102	2	0	0	0	4	3	3	109	109
32年目	H 19	1.01210	1.01154	1.01182	0.9615	65	8	14	16	103	99	2	0	0	0	4	3	3	110	106
33年目	H 20	1.01196	1.01140	1.01168	0.9246	66	8	14	16	104	96	2	0	0	0	4	3	3	111	103
34年目	H 21	1.01182	1.01126	1.01154	0.8890	67	8	14	16	105	93	2	0	0	0	4	3	3	112	100
35年目	H 22	1.00781	1.00725	1.00753	0.8548	68	8	14	16	105	90	2	0	0	0	4	3	3	113	97
36年目	H 23	1.00775	1.00719	1.00747	0.8219	68	8	14	16	106	87	2	0	0	0	3	3	3	114	93
37年目	H 24	1.00769	1.00713	1.00741	0.7903	69	8	14	16	107	84	2	0	0	0	3	3	3	114	90
38年目	H 25	1.00763	1.00707	1.00735	0.7599	69	8	14	16	107	81	2	0	0	0	3	3	3	115	87
39年目	H 26	1.00000	1.00000	1.00000	0.7307	70	8	14	16	108	79	2	0	0	0	3	3	3	115	84
合計					1,671	1,193	440	524	2,829	4,049	176	59	2	17	39	116	127	3,036	4,352	