

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道3号 <small>くまもときた</small> 熊本北バイパス	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：熊本県熊本市北区四方寄町 <small>くまもとしきたくよもぎまち</small> 至：熊本県熊本市東区新南部四丁目 <small>くまもとしひがしくしんなべよんちようめ</small>	延長	7.6km		
事業概要	国道3号熊本北バイパスは、熊本都市圏内の環状道路網の一部となり熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和や交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。				
S48年度事業化	S49年度都市計画決定 (H一年度変更)	S51年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	約814億円	事業進捗率	93%	供用済延長	7.6km
計画交通量	33,200～47,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 4.7 <small>(残事業)</small> 15.6	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 65/1,254億円 (事業費：58/1,207億円) 維持管理費：7.4/47億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,017/5,860億円 (走行時間短縮便益：858/5,225億円) 走行経費減少便益：98/455億円 交通事故減少便益：61/180億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=4.1～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.7～4.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.6～4.8（事業期間±20%）				
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=13.9～17.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=14.4～17.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=14.9～16.4（事業期間±20%）				
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・熊本都市圏内の環状道路網の一部を形成し、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等に貢献 ②交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上 ④産業振興の支援 ・大型商業施設が新たに立地し、産業振興を支援 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（熊本赤十字病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）				

関係する地方公共団体等の意見

熊本市長、合志市長等で構成される地域高規格熊本環状道路建設促進期成会（会長：熊本市長）等により、早期整備の要望を受けている。（平成28年8月）

県の意見：

一般国道3号熊本北バイパスに関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。
 本路線は、熊本環状道路を形成し、地域間交流や連携を促進し、熊本都市圏の拠点性向上の実現のために必要な道路であるとともに、熊本都市圏の渋滞対策として大きな役割を果たす道路でもあり、「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」にも、骨格幹線道路網として位置付けています。

また、先の「平成28年熊本地震」の際には、九州の縦軸である九州縦貫自動車道が、一時通行不能となり、国道3号の大渋滞を引き起こし、地域住民の生活はもとより、支援物資の輸送や救援活動に大きな影響が出たため、改めて九州の縦軸のリダンダンシーの確保の必要性を強く感じたところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。

市の意見：

熊本都市圏の環状道路を形成する重要な路線であり、熊本市における交通渋滞の緩和にも効果が高い事業である。また、費用対効果も十分に高い事業と認められるため、引き続き事業推進を行う必要がある。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも少ない。国道3号現道の交通量は減少傾向にあるが、バイパスの交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率93%（平成28年3月末時点）

平成3年度：陣内西～新南部間 延長1.0km（4/4）開通

平成10年度：麻生田～陣内西間 延長3.2km（2/4）部分開通

平成13年度：陣内橋～陣内西間 延長1.0km（4/4）開通

平成15年度：麻生田～陣内橋間 延長2.2km（4/4）開通

平成19年度：須屋高架橋～麻生田間 延長1.6km（4/4）開通

平成26年度：四方寄町～須屋高架橋間 延長1.8km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良の追加 【約10億円増】
- ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。