

事後評価結果（平成30年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：野村 文彦

事業名	一般国道203号 厳木バイパス	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：佐賀県唐津市相知町長部田 至：佐賀県唐津市 厳木町 中島			延長	6.3km

事業概要

厳木バイパスは、佐賀唐津道路の一部を形成する地域高規格道路で、延長6.3kmの完成4車線事業であり、昭和59年度に事業化し、平成25年度に暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性

本事業は、広域的な交流・連携の支援や旧国道203号の交通安全性の向上を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S59年度 都市計画決定：一年度	用地着手：S61年度 工事着手：S63年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) —/H41 (実績) H25/—	変動	—倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 422億円 (実質値) — / 476億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 340億円 / — (実質値) 401億円 / —	変動	—倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42) —/31,000~32,100台/日	実績 (暫定/完成)	10,100~10,800台/日/—	変動	—%
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)	34km/h → 42km/h (供用直前年次) H25年 (供用後年次) H28年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	75件/億台・年 → 46件/億台・年 (供用直前年次) H8~H9年平均 (供用後年次) H27~H28年平均			
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C	1.2	総費用 512億円 (事業費：486億円 維持管理費：26億円)	総便益 633億円 (走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：76億円 交通事故減少便益：53億円)	基準年		平成22年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用 696億円 (事業費：660億円 維持管理費：36億円)	総便益 910億円 (走行時間短縮便益：781億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：46億円)	基準年		平成30年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	—億円	便益減少額	—億円		
	事業遅延の理由	特になし。					

事業の効果事業による環境変化	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保。(県)相知厳木線[旧国道203号]・国道203号の渋滞損失時間の削減：削減率約9割) 物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：佐賀市～唐津港(約10分短縮)) 国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：唐津市～佐賀市(約10分短縮)) <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> バイパスが整備されたことで大型車の走行性が向上。所要時間短縮や運転手の負担軽減など、唐津港～佐賀方面への物流効率化にも貢献。 厳木バイパス整備により、佐賀・唐津両方向へのアクセス性が向上。バイパス整備を見据えた製造業等の企業が進出するなど、企業誘致を後押し。
	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 並行する(県)相知厳木線(旧国道203号)の騒音値は、環境基準を満足している。 (昼間：73dB→68dB、夜間：67dB→61dB)
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域(唐津市)の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い状況である。 交通量は約1.7万台/日で推移している。 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 厳木バイパスの整備により「交通安全性の向上」「物流効率化の支援」について一定の効果が得られており、また「沿道立地の効果」「災害時の備え」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要はない。 ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。 	
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"> 厳木バイパスは、連結する厳木多久有料道路の整備進捗状況に合わせ、平成8年度に一部区間を同時期に開通することで、前後区間と一体的な道路ネットワークを形成したことが整備効果の早期発現に繋がった。 一方、当該事業は、昭和59年度に事業化し全線開通までに約30年の期間を要している。用地難航、工事中に国内希少野生動植物種のハヤブサの営巣が確認されたことにより、工事を中止した上で保全対策を検討していること、繁殖期は工事を中止していることなどで事業が長期化している。 当該事業の適切な事業進捗に加えて、早い段階から周辺環境状況に配慮しながら、整備を進めていくことが重要である。 事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	
特記事項 特になし。	

※ 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。