

事後評価結果（平成21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：荒瀬 美和

事業名	一般国道200号 <small>のおがた</small> 直方バイパス	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：福岡県北九州市八幡西区馬場山 至：福岡県直方市頓野	延長			4.0km

事業概要

国道200号は、北九州市八幡西区黒崎(国道3号)を起点とし福岡県の中央部に位置する直方市、飯塚市を経て筑紫野市(国道3号)に至る総延長約82kmの主要幹線道路であり、筑豊地域を縦断し沿線地域の産業・経済・文化の発展を図るために重要な役割を果たす路線である。

直方バイパスは、直方市内及び周辺部における交通混雑の緩和等を目的として実施した延長4.0kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

国道200号直方バイパスは、直方市内と周辺部の交通混雑の緩和、および地域間交通の円滑化による地域の発展・浮揚などに寄与する道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S46年度 都市計画決定：S47年度	用地着手：昭和50年度 工事着手：昭和51年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) H11 / - (実績) H12 / H16	変 動	- 倍
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) - / 230億円 (実績値) - / - 億円	実績 暫定/完成	(名目値) - / 246億円 (実績値) - / - 億円	変 動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	- / - 台/日	実績 暫定/完成	- / 42,913台/日	変 動	- %
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	29km/h (供用直前年次) H11年度	63 km/h (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	126.6件/億台キロ (供用直前年次) H10~H11年平均	84.2 件/億台キロ (供用後年次) H17~H18年平均	
費用対効果 分析結果 (当初)	B / C : -	総費用 : (事業費 : - 億円 維持管理費 : - 億円)	総便益 : (走行時間短縮便益 : - 億円 走行経費減少便益 : - 億円 交通事故減少便益 : - 億円)	基準年 : -			
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 7.0	総費用 : (事業費 : 419億円 維持管理費 : 16億円)	総便益 : (走行時間短縮便益 : 2,580億円 走行経費減少便益 : 338億円 交通事故減少便益 : 124億円)	基準年 : 平成21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				

	<p>事業遅延の理由 特になし。</p>
	<p>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（国道200号、国道200号直方バイパス等の渋滞損失時間の削減：削減率約2割） ・国土・地域ネットワークの構築（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：飯塚市～北九州市(八幡西区)間の所要時間の短縮（77分 68分）） <p style="text-align: right;">他12項目に該当</p> </p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの支援（感田東土地区画整理事業、木屋瀬東部土地区画整理事業） </p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価、対象外事業である。 </p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 </p>
	<p>事業評価監視委員会の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 </p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・対象地域の人口は、昭和45年度以降は上昇傾向であったが、昭和60年をピークに減少傾向である（H17/S45比で約1.0倍） ・対象地域の高齢化率は進展（H17：23.5%） 県平均（H17：19.8%）を上回る。 ・対象地域の自動車保有台数は増加傾向にある（H18/S45比で約4.77倍） ・他区市町から直方市への通勤・通学者数は増加傾向（H17/H12比で約1.02倍） </p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 直方バイパスの整備に伴い、現道の国道200号の交通混雑の緩和や市街地部の交通安全性の向上など十分効果を発揮しており、地域づくりの支援など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。 本事業により、『交通混雑の緩和』『市街地部の交通安全性の向上』等については、大きな整備効果が認められた。しかしながら、直方バイパスの全線供用に伴い、バイパス起点部の馬場山交差点の交通混雑が深刻化し、供用に伴う新たな課題が発生した。そこで、筑豊方面から直方バイパスを經由して都市高速道路へ流入する交通について、馬場山交差点を通過せずにアクセスできるように金剛ランプを整備することで、課題の解決を図った。加えて、直方バイパスの暫定供用に伴い沿線地域における自動車交通騒音の問題が生じたため、4車線化の完成供用に合わせて遮音壁を増設して対策を実施し、自動車交通騒音の低減を図った。 当事業の整備による改善措置については、課題等が発生する都度、対策を講じているため、今後の改善措置の必要性はない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 当事業は昭和46年度に事業化し、延長4.0kmを段階的に整備した事業である。昭和53年度に事業区間の起点側1.0kmを供用したが、その後約10年間にわたり地元住民との事業調整を行った。 今後は、事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開により早期に整備効果を発現させることが必要である。</p>
	<p>特記事項 特になし。</p>

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の。