

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34号 <small>こほく</small> 江北バイパス	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：佐賀県小城市牛津町大字勝 至：佐賀県杵島郡江北町大字上小田	延長	6.7km			

事業概要

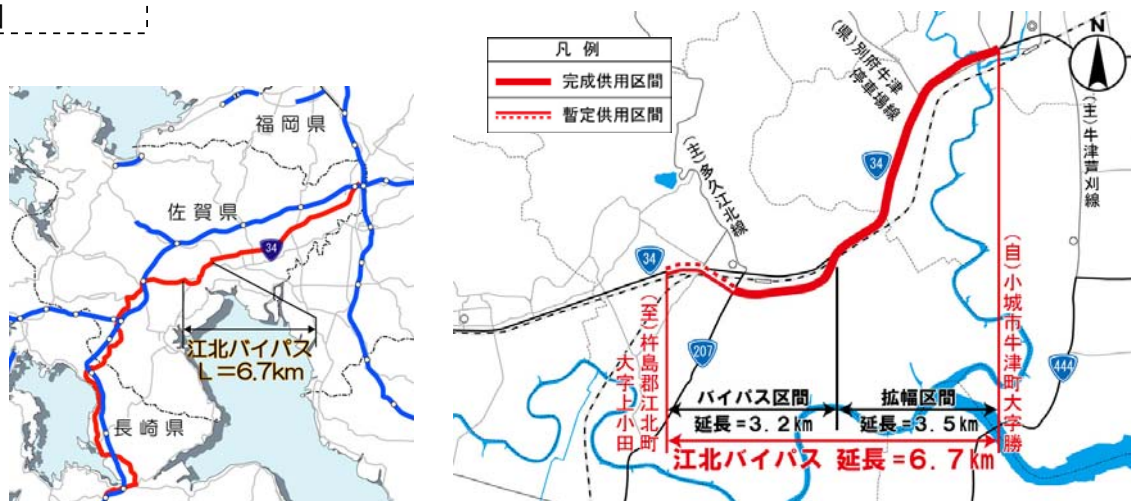
国道34号は佐賀県鳥栖市を起点とし、佐賀市、武雄市、大村市、諫早市を経て長崎市に至る延長約135kmの主要幹線道路であり、佐賀・長崎県の主要都市相互を連絡するなど佐賀・長崎県の社会・経済・文化活動に大きな役割を果たしている。

江北バイパスは、主要幹線道路である国道34号と国道207号が合流する交通の要衝に位置し、佐賀県西部と佐賀市を結ぶ延長6.7kmの拡幅及びバイパス事業である。

事業の目的・必要性

国道34号江北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保などを図るとともに、生活利便性の向上、まちづくりの支援、地域間交流の支援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： - 年度	用地着手：S48年度 工事着手：S50年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) H11 / - (実績) H11 / H16	変動	- 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 200億円 (暫定/完成) (実質値) - / - 億円	実績 (暫定/完成) (実質値) - / - 億円	(名目値) - / 193億円 (一部暫定2車線) (実質値) - / - 億円		変動	1.0倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / - 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 30,100台/日		変動	- %
旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	33.3km/h (供用直前年次)H11年度	42.0 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)	- 件/億台キロ (供用直前年次)ア-なし	70.8件/億台キロ (供用後年次)H16～H19年の年平均		
費用対効果分析結果 (当初)	B / C : -	総費用 : - 億円 (事業費 : - 億円 維持管理費 : - 億円)	総便益 : - 億円 (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 : - 年			
費用対効果分析結果 (事後)	B / C : 3.7	総費用 : 481億円 (事業費 : 446億円 維持管理費 : 35億円)	総便益 : 1,802億円 (走行時間短縮便益 : 1,541億円 走行経費減少便益 : 217億円 交通事故減少便益 : 44億円)	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				
事業遅延の理由 特になし。							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（国道34号、（主）多久江北線の渋滞損失時間の削減：削減率約6割） ・個性ある地域の形成（都市再生整備計画等江北バイパスを軸としたまちづくりを展開、江北バイパス沿線に新たな商業集積地として「ひふみ通り商店街」を形成） <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自市町内購買率が増加するなど生活利便性が向上 ・時間短縮により地域間流動が増加、イベントなどを通じた交流機会の増大
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価、対象外事業である。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方等の項目において、「まちづくり計画と一体となった道路計画」について記載があるが、「まちづくり」の視点の中には、現道部の衰退の問題もあるため、このことも含めて、まちづくり計画を踏まえた記載とすべき。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地域の居住人口は、昭和50年以降、ほぼ横ばい（H17/S50比で約1.0倍） ・沿道地域の高齢化率は進展（H17：24.0%）、県平均（H17：22.6%）を上回る。 ・沿道地域の世帯当たりの自動車保有台数は、1.48台/世帯（S55）から2.48台/世帯（H17） ・周辺市町から沿道地域への通勤者数は増加傾向。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>江北バイパス事業は現道部の混雑緩和、商業施設などの集積による利便性の向上、江北バイパスを主軸とした開発計画の進展など所要の効果を発現しているため、さらなる事業評価の必要はない。</p> <p>江北バイパスは、国道34号と国道207号が合流する交通の要衝としての円滑な交通処理やバイパス沿線の商業集積や開発計画の進展による地域振興など多くの重要な役割を果たしている。江北バイパスの交通量増加により、砥川新宿交差点において渋滞が頻発するという新たな問題も生じたが、別途緊急渋滞対策（左折専用レーンの設置）によって混雑は緩和したことから、今後直ちに改善措置をとる必要はない。</p> <p>なお、暫定2車線区間については、今後の江北バイパス沿道の開発状況や武雄市方面の交通需要の変化を把握し、4車線化の必要性について検討することが必要である。</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</p> <p>江北バイパスは、供用後、沿道に商業施設が集積するなど地域住民の生活利便性の向上や地域振興に大きく貢献するとともに、江北町のまちづくりにも大きな影響を与えている。</p> <p>そのため、隣接して調査中の事業を含めた同種事業においては、現道を拡幅するかバイパスを整備するかという観点などから、まちづくり計画と一体となった道路計画を行うことが必要である。</p>
	<p>特記事項</p> <p>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。