



## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> 一般国道34号 <small>たけお</small> 武雄バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局								
<b>起終点</b> 起点：佐賀県武雄市北方町大字大崎 終点：佐賀県武雄市武雄町武雄		<b>延長</b> 6.3km								
<b>事業概要</b> 国道34号武雄バイパスは、国道34号に接続する武雄市道北方新橋線から国道34号と国道35号の分岐点である下西山交差点を結ぶことにより、並行現道における地域通過交通を排除し、交通環境改善を図る延長6.3kmの道路である。										
S49年度事業化		S55都市計画決定								
S55年度用地着手		S57年度工事着手								
<b>全体事業費</b>		約210億円								
<b>事業進捗率</b>		73%								
<b>供用済延長</b>		4.9km								
<b>計画交通量</b>										
17,300～32,700台/日										
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      2.3                      (残事業)                      2.6                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> (残事業/事業全体)                      48/383億円                      (事業費：40/356億円)                      (維持管理費：8.0/27億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> (残事業/事業全体)                      123/894億円                      (走行時間短縮便益：111/781億円)                      (走行経費減少便益：4.0/85億円)                      (交通事故減少便益：8.4/28億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>                      平成21年                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.3 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業/事業全体) 48/383億円 (事業費：40/356億円) (維持管理費：8.0/27億円)	<b>総便益</b> (残事業/事業全体) 123/894億円 (走行時間短縮便益：111/781億円) (走行経費減少便益：4.0/85億円) (交通事故減少便益：8.4/28億円)	<b>基準年</b> 平成21年	<b>感度分析の結果</b>				
<b>B/C</b> (事業全体) 2.3 (残事業) 2.6	<b>総費用</b> (残事業/事業全体) 48/383億円 (事業費：40/356億円) (維持管理費：8.0/27億円)	<b>総便益</b> (残事業/事業全体) 123/894億円 (走行時間短縮便益：111/781億円) (走行経費減少便益：4.0/85億円) (交通事故減少便益：8.4/28億円)	<b>基準年</b> 平成21年							
残事業について感度分析を実施										
交通量変動：B/C=2.8 (交通量 +10%)      B/C=2.3 (交通量 -10%)										
事業費変動：B/C=2.4 (事業費 +10%)      B/C=2.8 (事業費 -10%)										
事業期間変動：B/C=2.2 (事業期間+20%)      B/C=2.8 (事業期間-20%)										
<b>事業の効果等</b> 円滑なモビリティの確保(並行する国道34号などの渋滞損失時間の削減が見込まれる)、個性ある地域の形成(武雄温泉などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される)、安全な生活環境の確保(現道などの死傷事故率500件/億台キロである区間の交通量が減少し、安全性の向上が期待できる) 他8項目に該当										
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 旧北方町をはじめとする関係首長及び議会議長で構成される国道34号(江北町・大町町・武雄市北方町間)バイパス建設促進期成会(会長：大町町長)により早期整備の要望を受けている。(平成21年6月)										
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 武雄バイパスの部分暫定供用により、並行する(主)武雄多久線などの交通混雑は緩和しているものの、沿線地域での自動車依存の高まり等を背景に、未供用区間と並行する国道34号では慢性的な交通混雑を呈するとともに、武雄バイパス暫定2車区間においては交通混雑を引き起こしている。										
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約73%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。										
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 地元や関係機関との協力体制のもと、未供用区間の完成に向け鋭意事業を推進する。										
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 設計の総点検を含め構造形式の見直しを実施し、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などにより着実なコスト縮減を図る。										
<b>対応方針</b> 事業継続										
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。										
<b>事業概要図</b>										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">—</td> <td>完成供用区間</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">---</td> <td>暫定供用区間</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">---</td> <td>未供用区間</td> </tr> </table>	凡 例		—	完成供用区間	---	暫定供用区間	---	未供用区間	
凡 例										
—	完成供用区間									
---	暫定供用区間									
---	未供用区間									

※ 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。