

事後評価結果（平成22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209号 <small>つぶく</small> 津福バイパス	事業区分	一般国道
起終点	自：福岡県久留米市荒木町白口 至：福岡県久留米市梅満町	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
			延長 2.5km

事業概要

国道209号は、福岡県大牟田市を起点として、みやま市、筑後市の福岡県南部の主要都市を經由し、久留米市に至る延長約27kmの主要幹線道路であり、生活交通や物流を支える重要な役割を担っている。
津福バイパスは、久留米市街地部に位置し、市街地部の南北を結ぶ延長2.5kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

国道209号津福バイパスは、久留米市街地を南北に通る国道209号の交通混雑、及び2箇所の鉄道平面交差の解消を目的とした道路である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S45年度 都市計画決定：S21年度	用地着手：S46年度 工事着手：H4年度	供用年：(当初) - / H17 (暫定/完成) (実績) - / H17	変動：1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 160億円 暫定/完成 (実績値) - / - 億円	実績 (名目値) - / 157億円 暫定/完成 (実績値) - / - 億円		変動：0.98倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H32) - / 28,600~35,800台/日	実績 (暫定/完成)	- / 25,376、26,017台/日	変動：- %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	11km/h → 28 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H18年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	287.7件/億台キロ → 157.8件/億台キロ (供用直前年次) H15~H17年平均 (供用後年次) H18~H20年平均	
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C：3.3	総費用：211億円 (事業費：202億円 維持管理費：9億円)	総便益：692億円 (走行時間短縮便益：642億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：39億円)	基準年：平成15年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C：2.6	総費用：272億円 (事業費：256億円 維持管理費：16億円)	総便益：721億円 (走行時間短縮便益：684億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：2.5億円)	基準年：平成22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（JR久大本線及び西鉄天神大牟田線との平面交差が解消） ・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の状況：筑後市～久留米市間の所要時間の短縮（39分⇒30分）） <p style="text-align: right;">他12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"> ・交通混雑の緩和（十二軒屋交差点での最大渋滞長650mが解消）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・共同溝整備による都市景観への配慮（上水道、電力線、電話線を共同溝に収容）。
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久留米市の人口は事業化当初（S45）から増加傾向にあるが、完成供用以降（H17）以降は、ほぼ横ばい（H21/S45比で約1.2倍）。 ・久留米市の自動車保有台数は増加傾向、完成供用（H17）からも微増傾向（H19/S45比で約3.8倍）。 ・国道209号の断面交通量は、当該事業が事業化した当時のS46年から増加傾向。平成16年までに約2割増加し、供用後は約7割増加。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>津福バイパスの供用後、渋滞ポイント(十二軒屋交差点)の交通渋滞が緩和され、JRの踏切による遮断時間が約6割減少するなど十分な効果を発揮している。</p> <p>さらに、歩道環境の改善や沿道環境の改善など、事業の目的を達していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>津福バイパスの供用後、当初の目的である『交通渋滞の緩和』『踏切によるボトルネックの解消』の効果が得られており、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</p> <p>当事業は、計画路線沿線の区画整理事業構想や、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業の調整に約10年を要している。</p> <p>当事業沿線の区画整理事業については自治体や地元住民との調整を行ったが、区画整理を断念している。また、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業との調整については、関係機関と協議会を設立し、十分な協議を重ねてきたが約10年の期間を要した。</p> <p>複数の関連事業との調整には、お互いに事業計画やスケジュールを確認しながら、同じ目標に向かって調整を進めて行く必要がある。</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。