

事後評価結果（平成26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：西ノ原 真志

事業名	一般国道10号 <small>なかつ</small> 中津バイパス	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：福岡県築上郡上毛町上唐原 至：大分県宇佐市清水	延長	4.2km			
事業概要						
<p>中津バイパスは、平成12年度までに一部区間を除き完成4車線で開通している中津バイパス（延長9.9km）において、暫定2車線を完成4車線化する拡幅事業（延長4.4km）である。</p> <p>平成19年度に事業化し、平成21年度までに延長4.4kmのうち、新山国大橋0.2km以外の4.2kmが完成4車線で開通している。</p>						
事業の目的・必要性						
本事業は、国道10号の円滑な交通の確保、周辺道路と一体となった物流効率化等に貢献する道路である。						
事業概要図						
事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H19年度 都市計画決定：S54年度	用地着手：— 工事着手：H19年度	供用年：(当初) —/H21 (暫定/完成) (実績) —/H21	変動	1.00倍
	事業費	計画時 (名目値)：— / 39億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 33億円	実績 (名目値)：— / 29億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 27億円		変動	0.74倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量 (H42) — / 11,600~25,500台/日	実績 (暫定/完成)：— / 17,978台/日		変動	— %
	旅行速度向上 (供用前→供用後)	40.1km/h → 57.2km/h (供用直前年次)H17年度 (供用後年次)H25年度	交通事故減少 (供用前→供用後)	45.7件/億台キロ → 22.7件/億台キロ (供用直前年次)H17~H19年 (供用後年次)H22~H24年		
費用対効果 分析結果 (新規評価)	B/C：2.6	総費用：51億円 (事業費：31億円 維持管理費：20億円)	総便益：131億円 (走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：7億円 交通事故減少便益：14億円)	基準年	平成18年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C：1.8	総費用：50億円 (事業費：34億円 維持管理費：17億円)	総便益：89億円 (走行時間短縮便益：76億円 走行経費減少便益：5.8億円 交通事故減少便益：7.4億円)	基準年	平成26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（並行する国道10号の渋滞損失時間の削減：削減率約10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：宇佐市～豊前市間の所要時間の短縮（約2分短縮））。 ・安全で安心できるくらしの確保（三次救急医療施設へのアクセスが向上：中津市～新別府病院（約2分短縮）） <p style="text-align: right;">他10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"> ・交通の円滑化（物流関連交通（大型車交通）増加：H26大型車混入率約27%） ・交通安全性の向上（2→4車線区間死傷事故件数の減少：供用前45件→供用後24件） ・中津市への進出企業数の増加（供用後H22～H25の進出企業数16社）
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>環境影響評価の対象外事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する国道10号の騒音値が低減し、環境基準値（夜間）を下回る（66dB→57dB）。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>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。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口は、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、福岡県・大分県および九州全体を上回っている。 ・交通量は、中津バイパス開通後に増加。 ・沿線地域では、第二次産業人口が約3割を占めており、福岡県・大分県および九州全体と比べて高い。 ・中津港の取扱貨物量および沿線地域の製造品出荷額は、平成16年のダイハツ九州操業開始等により、近年急激に増加している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 ・中津バイパスの整備により、「交通の円滑化」等について、現状では一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・中津バイパスについては、暫定2車線を4車線に拡幅する事業であり、上部工形式を少主桁に見直し、工程短縮も図ったことで、早期に整備を完了する事ができた。 ・今後も、事業期間の長期化を避けるため、構造物の整備に対し、施工方法等の工夫を図る事が必要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。
	<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の。