

## 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

|            |                                   |             |       |             |                  |  |
|------------|-----------------------------------|-------------|-------|-------------|------------------|--|
| <b>事業名</b> | 一般国道3号 <small>かわしり</small> 川尻バイパス | <b>事業区分</b> | 一般国道  | <b>事業主体</b> | 国土交通省<br>九州地方整備局 |  |
| <b>起終点</b> | 自：熊本県熊本市南高江町<br>至：熊本県宇土市新松原町      | <b>延長</b>   | 7.6km |             |                  |  |

### 事業概要

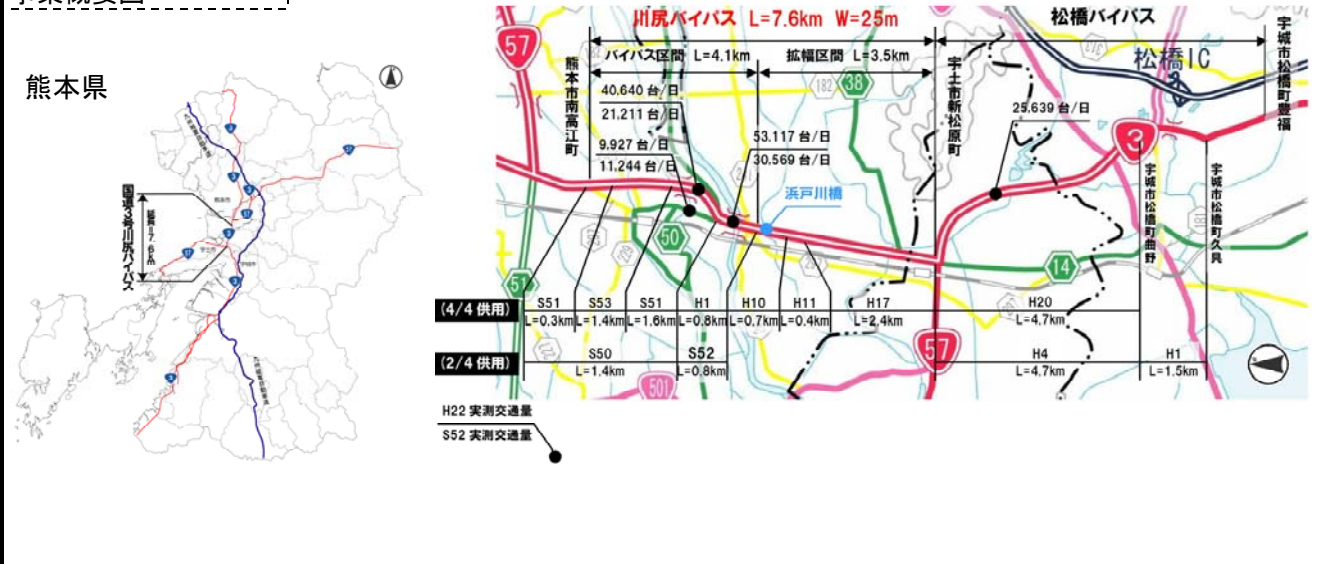
国道3号は、北九州市を起点とし、福岡市、久留米市、熊本市などを經由して、鹿児島市に至る延長約464kmの主要幹線道路である。熊本県内では、山鹿市から熊本市、八代市などを經由して水俣市に至る路線であり、熊本県の骨格道路として、社会・経済・生活を支える重要な役割を担っている。

川尻バイパスは、熊本市の南部地域や宇土市の北部地域を結ぶ延長7.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。

### 事業の目的・必要性

国道3号川尻バイパスは、熊本市の南部地域や宇土市の北部地域における交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を図るとともに、地域経済活性化の支援や沿道環境の改善に寄与する道路である。

### 事業概要図



|                    |                                  |   |  |  |                                   |           |       |
|--------------------|----------------------------------|---|--|--|-----------------------------------|-----------|-------|
| <b>事業の<br/>効果等</b> | <b>事業期間</b>                      | 事業化年度：S44年度<br>都市計画決定：S46年度                         | 用地着手：S44年度<br>工事着手：S46年度                     | 供用年<br>(暫定/完成)   | (当初) — /H19<br>(実績) — /H17        | <b>変動</b> | 0.95倍 |
|                    | <b>事業費</b>                       | 計画時<br>(暫定/完成)                                      | (名目値) — / 288億円<br>(実質値) — / — 億円            | 実績<br>(暫定/完成)  | (名目値) — / 295億円<br>(実質値) — / — 億円 | <b>変動</b> | 1.02倍 |
|                    | <b>交通量</b><br>(当該路線)             | 計画時<br>(暫定/完成)                                      | 将来交通量 (H32)<br>— / 25,200~40,300台/日          | 実績<br>(暫定/完成)  | — / 40,640~53,117台/日              | <b>変動</b> | — %   |
|                    | <b>旅行速度向上</b><br>(供用前現道→当該路線)    | 17km/h → 35km/h (拡幅区間)<br>(供用直前年次)H9年度 (供用後年次)H18年度 | <b>交通事故減少</b><br>(供用前現道→供用後現道)               | 100.5件/億台 <sup>2</sup> → 51.8件/億台 <sup>2</sup> (拡幅区間)<br>(供用直前年次)H8~10年平均 (供用後年次)H18~20年平均 |                                   |           |       |
|                    | <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(前回再評価) | B/C : 2.6   | 総費用 : 489億円<br>(事業費 : 461億円<br>維持管理費 : 28億円) | 総便益 : 1,260億円<br>(走行時間短縮便益 : 1,161億円<br>走行経費減少便益 : 67億円<br>交通事故減少便益 : 33億円)                | 基準年                               |           | 平成14年 |
|                    | <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(事後)    | B/C : 4.4   | 総費用 : 798億円<br>(事業費 : 706億円<br>維持管理費 : 91億円) | 総便益 : 3,532億円<br>(走行時間短縮便益 : 3,068億円<br>走行経費減少便益 : 345億円<br>交通事故減少便益 : 119億円)              | 基準年                               |           | 平成22年 |
|                    | <b>事業遅延によるコスト増</b>               | 費用増加額   | — 億円   | 便益減少額  | — 億円                              |           |       |
|                    | <b>事業遅延の理由</b>                   | 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"> <li>円滑なモビリティの確保（国道3号川尻バイパス、（主）熊本嘉島線、（一）川尻宇土線の損失時間の削減：削減率約2割）</li> <li>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：熊本市～宇土市間の所要時間の短縮（50分⇒40分））</li> </ul> <p style="text-align: right;">他16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"> <li>交通混雑の緩和（小岩瀬交差点での最大渋滞長1,700mが200mに減少）</li> <li>沿線に立地する工業流通拠点からICへのアクセス性が向上するなど、地域経済活性化に寄与</li> <li>沿線に新たな開発が計画されるなど、沿線地域のまちづくりを支援</li> </ul>   |
| 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"> <li>銀杏並木による季節感のある景観の形成（バイパス区間の中央帯及び歩道に植栽帯を設置）</li> </ul>  |
| 事業評価監視委員会の意見             | <p>特になし。</p>  |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化          | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の居住人口は増加している状況（熊本市：H21/S45比で約1.4倍）。</li> <li>沿道地域（宇土市）の世帯当たりの自動車保有台数は、1.16台/世帯（S50）から2.17台/世帯（H21）。</li> <li>熊本市への通勤通学者数は旧富合町や宇土市では減少。一方、熊本市からの通勤通学者数は著しく増加（旧富合町：H17/H12比で約1.4倍）。</li> </ul>                 |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性    | <p>川尻バイパスの整備により、現道部の交通混雑の緩和や川尻バイパスの旅行速度の改善など、十分な効果が発現している。</p> <p>さらに、交通安全性の向上や地域経済活性化の支援など、事業の目的を達成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>川尻バイパスの整備により、熊本市の南部地域や宇土市の北部地域における『交通混雑の緩和』や『交通安全性の向上』等について所要の効果が得られており、今後の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>川尻バイパスは、昭和44年度に事業着手し、約4.1kmのバイパス区間及び約3.5kmの現道拡幅区間について、課題が大きいバイパス区間から段階的に着手したものの、事業完了までに37年間を要した。</p> <p>そのため、予算制約という状況下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中で「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。</p>                          |
| 特記事項                     | <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。