

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57号 <small>くまもとひがし</small> 熊本東バイパス	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：熊本県熊本市新南部 至：熊本県熊本市近見町		延長 9.7km

事業概要

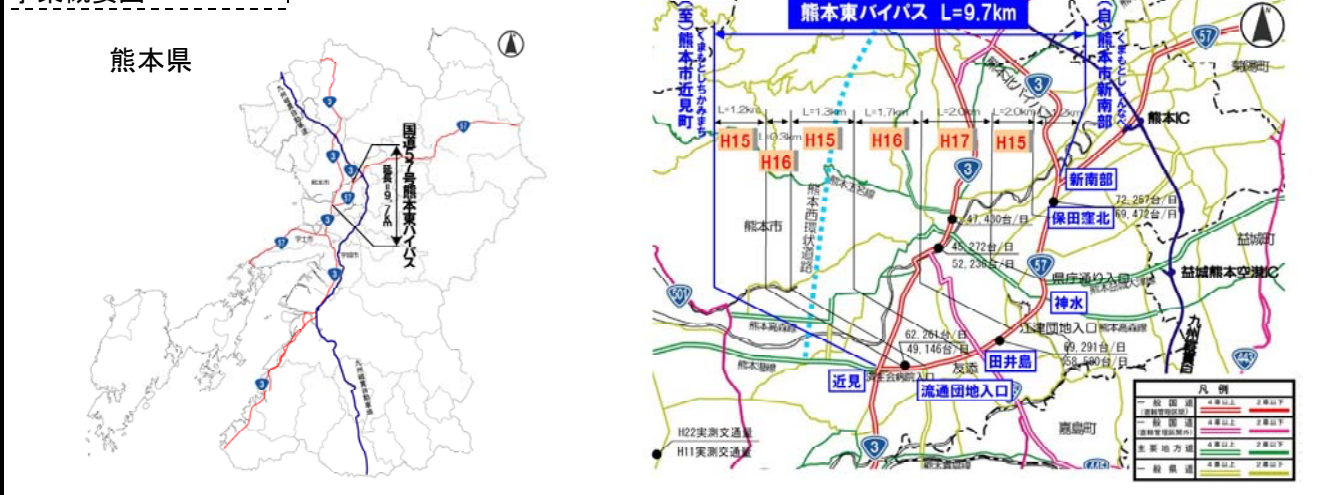
国道57号は、大分市を起点とし、熊本市、島原市などを經由して、長崎市に至る延長約221kmの主要幹線道路である。熊本県内では、阿蘇市から南阿蘇村・大津町・菊陽町を經由し、平成24年度の政令指定都市移行を目指している熊本市、さらには宇土市・宇城市に至る路線であり、熊本県内の社会・経済・生活を支える重要な役割を担っている。

熊本東バイパスは、熊本都市圏に位置し、国道3号熊本北バイパス、熊本西環状道路等と一体となって、熊本市の環状道路の一部を構成する延長9.7kmの現道拡幅(6車線化)事業である。

事業の目的・必要性

国道57号熊本東バイパスは、熊本都市圏の交通混雑の緩和や地域の活性化等を図るとともに、交通安全性の向上や救急活動の支援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：H15年度 都市計画決定：S48年度	用地着手：—年度 工事着手：H15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：(各目値) — / 43億円 (暫定/完成) (実質値) — / —億円	実績：(各目値) — / 51億円 (暫定/完成) (実質値) — / —億円		変動	1.2倍
	交通量 (当該路線)	計画時：将来交通量 (H32) (暫定/完成) — / 45,900~74,500台/日	実績：(暫定/完成) — / 62,261~72,257台/日		変動	— %
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		17km/h → 23km/h (供用直前年次)H11年度 (供用後年次)H17年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)：173.7件/億台キロ → 162.7件/億台キロ (供用直前年次)H12~H14年平均 (供用後年次)H18~H20年平均		
費用対効果分析結果 (当初)		B/C：12.4	総費用：76億円 (事業費：40億円 維持管理費：36億円)	総便益：939億円 (走行時間短縮便益：913億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：-3.8億円)	基準年：平成15年	
費用対効果分析結果 (事後)		B/C：13.4	総費用：100億円 (事業費：60億円 維持管理費：40億円)	総便益：1,341億円 (走行時間短縮便益：1,256億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：1.0億円)	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（国道57号熊本東バイパスの損失時間の削減：削減率約6割） ・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～熊本市北東部地域及び熊本市以東（菊陽町など）間の所要時間の短縮（46分⇒38分） <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"> ・沿線に大規模小売店舗が多く立地し、地域の利便性が向上 ・交通混雑の緩和（神水交差点での最大渋滞長3,000mが810mに減少）
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"> ・希少植物「ヒラモ」の移植による保全活動を実施
<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"> ・沿線の居住人口は依然として増加している状況。 ・沿線の事業所数及び従業員数は一部地域で増加している状況。 ・熊本市の売場面積は大型ショッピングセンターの立地に伴い若干増加（H19/H14比で約1.02倍）。 ・熊本市への通勤通学者数は大津町や菊陽町などの熊本市以東地域で増加。一方、熊本市からの通勤通学者数は周辺市町への工場等の新規立地に伴い著しく増加（菊陽町・嘉島町：H17/H12比で約1.2倍）。 ・当該路線の交通量は増加傾向（H22/H11比で約1.2倍） 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>熊本東バイパスの平面6車線整備により、渋滞長の削減などの交通混雑の緩和や所要時間の短縮など、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、環状道路としての機能の発揮など、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>熊本東バイパスは、国道3号熊本北バイパスや熊本西環状道路と一体となって、熊本市の環状道路の一部を構成する重要な路線である。熊本東バイパスの平面6車線整備により、『交通混雑の緩和』や『地域の活性化』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>	
<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>熊本東バイパスは、昭和42年度に事業化し、事業効果の早期発現を目的に昭和60年度までに暫定4車線での整備を行った。その後、交通需要の動向を把握しながら、新南部～近見町間の慢性的な交通渋滞への対応として、平成15年度より平面6車線化に本格着手し、所要の効果を発現している。</p> <p>暫定的に供用を行っている箇所については、交通需要の変化を把握し、交通需要に見合った適切な改善措置を図って行くことが必要である。</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の。