

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210号 <small>ひた</small> 日田バイパス	事業区分	一般国道
起終点	自：大分県日田市大字石井 至：大分県日田市大字日高	主体	国土交通省 九州地方整備局
			延長 5.3km

事業概要

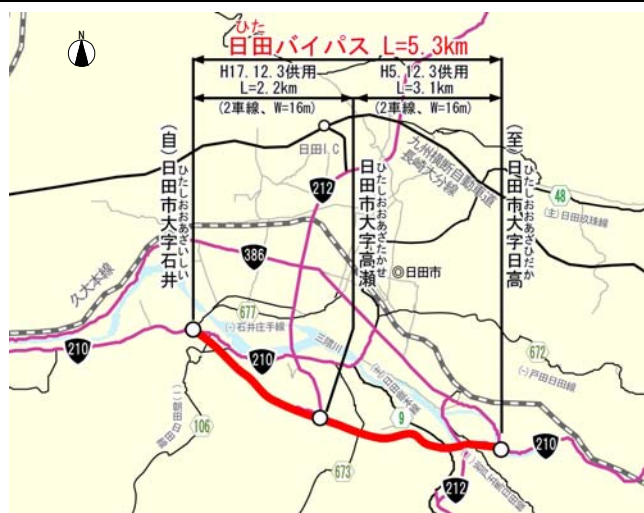
国道210号は、福岡県久留米市を起点とし、うきは市、日田市、玖珠町、九重町、由布市を経て大分市に至る延長約130kmの主要幹線道路であり、高規格幹線道路の九州横断自動車道・長崎大分線と連携及び補完し、日田玖珠、大分の生活圏の社会・経済・文化・産業の振興を図る上で重要な路線である。

日田バイパスは、日田市街地部に位置し、市街部及び周辺における交通混雑の緩和等を目的として実施した延長5.3kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

国道210号日田バイパスは、日田市街地における交通混雑の緩和、交通安全性の向上を図るとともに、救急医療活動や地域活性化の支援など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：S52年度 都市計画決定：S58年度	用地着手：S62年度 工事着手：S63年度	供用年 (暫定/完成)：(当初) — / H18 (実績) — / H17	変動	0.97倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 208億円 (実質値) — / — 億円	実績 (名目値) — / 213億円 (実質値) — / — 億円		変動	1.02倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量 (H32) — / 13,700台/日	実績 (暫定/完成)：— / 12,034台/日		変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	32km/h → 40 km/h (供用前年次) H2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)	101.9件/億台キロ → 87.4件/億台キロ (供用前年次) 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：3.2	総費用：276億円 (事業費：267億円、維持管理費：9億円)	総便益：893億円 (走行時間短縮便益：853億円、走行経費減少便益：23億円、交通事故減少便益：17億円)	基準年	平成15年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C：1.9	総費用：362億円 (事業費：329億円、維持管理費：34億円)	総便益：697億円 (走行時間短縮便益：629億円、走行経費減少便益：36億円、交通事故減少便益：32億円)	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（日田バイパスに並行する国道210号の損失時間の削減：削減率約5割） ・安全で安心できるくらしの確保（大山市役所大山振興局から第二次救急医療施設（済生会日田病院）までの所要時間の短縮：25分⇒22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"> ・地域活性化の支援（バイパス沿線にビール工場進出） ・日田市街地における歩行者優先施策の支援（天領日田・歩いて時間を感じるまちづくり社会実験） ・交通混雑の緩和（鏡坂交差点での最大渋滞長1,100mが100m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> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価、対象外事業である。
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境との調和を図るため法面緑化を実施。
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<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（日田市・玖珠町・うきは市）の人口は、昭和50年以降、減少傾向である（H21/S50で約0.9倍）。 ・沿線地域の高齢化率は進展（H21：28.2%）、大分県平均（H21：26.2%）を上回る。 ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある（H21/S50比で約3.1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>日田バイパスの整備に伴い、国道210号（現道）の交通混雑が緩和され、鏡坂交差点の渋滞長が約9割減少するなど十分な効果が発現している。日田市街地における死傷事故率や騒音の減少による道路・交通環境の改善など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>国道210号日田バイパスは、日田玖珠連携都市圏を形成する日田市・玖珠町を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、大分自動車道を代替する路線として重要な役割を果たしている。本事業により、『交通混雑の緩和』『道路・交通環境の改善』等について大きな整備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>事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。</p> <p>日田バイパスは、供用後、沿道に工場が進出するなど地域振興に大きく貢献するとともに、日田市のまちづくりにも大きな影響を与えている。そのため、同種事業においては、まちづくりと一体となった道路計画を行うことによって現道を拡幅するかバイパスを整備するか判別することが必要である。</p>
	<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。

※ 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。