

## 事後評価結果（平成24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：本田 卓

<b>事業名</b>	一般国道57号 <small>おおづ</small> 大津バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b>	自：熊本県菊池郡大津町吹田 至：熊本県菊池郡菊陽町中尾	<b>延長</b>	5.1km				
<b>事業概要</b>	<p>国道57号は、大分県大分市を起点として熊本県熊本市、長崎県島原市などを經由し、長崎県長崎市に至る延長約212kmの主要幹線道路であり、熊本県の中心都市である熊本市などの主要都市を東西に結び、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路線である。</p> <p>国道57号大津バイパスは、菊池郡大津町吹田～菊池郡菊陽町中尾に至る延長5.1kmのバイパス事業である。</p>						
<b>事業の目的・必要性</b>	<p>国道57号大津バイパスは、熊本県大津町付近の交通混雑の緩和と交通安全の確保及び国際観光拠点である阿蘇地域の活性化に寄与することを目的としたバイパス事業である。</p>						
<b>事業概要図</b>							
<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S41年度 都市計画決定：S52年度	用地着手：S44年度 工事着手：S45年度	供用年：(当初) — / H16 (暫定/完成) (実績) — / H19	変動	1.08倍	
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 123億円 (暫定/完成) (実績値) — / 118億円	実績 (名目値) — / 126億円 (暫定/完成) (実績値) — / 122億円		変動	1.02倍	
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H32) — / 32,700台/日 (暫定/完成)	実績 (暫定/完成)	— / 30,508台/日 (暫定/完成)	変動	0.93倍
	<b>旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)</b>	31.3km/h (供用直前年次) H18年度	→ 49.1km/h (供用後年次) H23年度	<b>交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)</b>	144件/億台キロ (供用直前年次) H15～H18平均	→ 90件/億台キロ (供用後年次) H19～H22平均	
	<b>費用対効果分析結果 (前回再評価)</b>	B/C : 4.5	総費用 : 195億円 (事業費: 175億円, 維持管理費: 20億円)	総便益 : 876億円 (走行時間短縮便益: 821億円, 走行経費減少便益: 43億円, 交通事故減少便益: 12億円)	基準年	平成15年	
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C : 6.2	総費用 : 343億円 (事業費: 265億円, 維持管理費: 78億円)	総便益 : 2,124億円 (走行時間短縮便益: 1,906億円, 走行経費減少便益: 189億円, 交通事故減少便益: 29億円)	基準年	平成24年		
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額 : 3.4億円		便益減少額 : 38億円				
<b>事業遅延の理由</b>	<p>本事業は、昭和41年度に事業化され、昭和45年度に工事着手し、平成16年度の供用を目指したが、軟弱地盤対策などに時間を要したことにより、事業が遅延したものである。</p>						

	<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((主)大津植木線(旧国道57号)の損失時間の削減：削減率約9割)</li> <li>・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：熊本市～阿蘇市間の所要時間の短縮(80分⇒77分))。</li> </ul> <p style="text-align: right;">他8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(混雑度：2.0(H18)→0.9(H23))。</li> <li>・救急医療活動の支援(二次医療施設へのアクセスが向上：阿蘇市～熊本セントラル病院 34分→31分)</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> <p>国道57号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った(夜間：66dB→64dB)。</p>
<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"> <li>・沿線地域の人口は増加傾向(H23/S40比で1.6倍(大津町))にあるが、高齢化率は近年横ばい傾向(H23:18.5%(大津町))にある。</li> <li>・沿線地域の製造品出荷額は、近年減少傾向(S50:64.0億円、H17:4176.9億円、H22:2567.0億円)にある。</li> <li>・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向(H23/S55比で2.95倍(大津町))にある。</li> <li>・国道57号の交通量は年々増加傾向にあったが、H11年をピークに減少に転じている。(S55:170百台/日、H11:340百台/日、H22:305百台/日)</li> </ul>	
<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"> <li>・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。</li> <li>・国道57号大津バイパスは、熊本県大津町付近の交通混雑の緩和と交通安全の確保及び国際観光拠点である阿蘇地域の活性化に寄与することを目的としたバイパス事業である。</li> <li>・大津バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」などについて、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul>	
<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"> <li>・用地一部未買収に伴う現地調査未了により、今回、地盤改良の追加が必要となったことから、今後の事業着手段階においては、十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努める。</li> <li>・当該事業における前回の事業評価では、便益発現を全線完成供用後として算出していたが、今後の他事業における事業評価では、より適切な評価を行うべく、既に供用した区間の既発現便益を含めた便益算出を行う(H16再評価より、段階供用を考慮した便益算出を行っている)。</li> </ul>	
<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。