

事後評価結果（平成27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：留守 洋平

事業名 一般国道10号 行橋バイパス <small>ゆくほし</small>	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：福岡県京都郡苅田町大字与原 <small>ふくおかけん みやこ ぐんかん だまち おおあざ よ ばる</small> 至：福岡県行橋市大字辻垣 <small>ふくおかけん ゆくほし し おおあざ つじかき</small>	延長 5.4km	

事業概要
 行橋バイパスは、延長5.4km、4車線のバイパス事業であり、平成15年度に4車線化事業に着手し、平成22年度に完成4車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、国道10号の交通混雑の緩和、福岡県東部の南北軸を強化することによる地域産業の活性化等に寄与する道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H15年度 都市計画決定：S56、S57年度	用地着手：— 工事着手：H15年度	供用年：(当初) —/H19 (暫定/完成) (暫定/完成) —/H22	変 動 1.60倍
	事業費	計画時 (名目値)：— / 40億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 36億円	実績 (名目値)：— / 29億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 27億円		変 動 0.73倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量 (H32) — / 25,600台/日	実績 (暫定/完成)：— / 28,092台/日		変 動 110%
	旅行速度向上 (供用前→供用後)	28.3km/h → 39.4km/h (供用直前年次)H11年度 (供用後年次)H26年度	交通事故減少 (供用前→供用後)	125.4件/億台キロ → 90.3件/億台キロ (供用直前年次)H12~H14年平均 (供用後年次)H23~H25年平均	
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C：3.7 総費用：54億円 (事業費：36億円、維持管理費：18億円)	総便益：201億円 (走行時間短縮便益：159億円、走行経費減少便益：24億円、交通事故減少便益：18億円)	基準年：平成15年	
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C：2.6 総費用：60億円 (事業費：35億円、維持管理費：24億円)	総便益：156億円 (走行時間短縮便益：131億円、走行経費減少便益：14億円、交通事故減少便益：11億円)	基準年：平成27年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額：—	便益減少額：—	—	128億円
	事業遅延の理由 橋梁の耐震設計見直しに時間を要したため。				

事業の効果等	<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。(当該区間の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) ・物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：築上町築城支所～苅田港(約3分短縮)) ・安全な生活環境の確保。(対象区間の死傷事故件数の減少：供用前181件→供用後150件) <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"> ・行橋市への進出企業の増加。(開通後H23～H25の自動車関連進出企業数3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201号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。(昼間：74dB→69dB、夜間：73dB→65dB)</p>
事業評価監視委員会の意見	<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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・行橋市の人口は、微増傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体を上回っている。 ・交通量は、行橋バイパス開通後に増加。 ・行橋市の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。 ・自動車関連の製造品出荷額は増加。 ・苅田港の自動車関連の取扱貨物量は増加。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<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。 ・行橋バイパスの整備により、「交通の円滑化」や「産業活動の支援」等について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・盛土部の土砂について当事業の土砂の必要時期と他事業の土砂の搬出時期の調整が整ったこと及び軟弱地盤対策工法を見直したことで、加えて橋梁の構造を見直したことによりコストを削減し事業を完了することが出来た。 ・今後も、コスト削減を図りつつ、限りある資源の有効活用を促進するため、十分な事業間の発生土の情報共有及び各種調整を図ることが必要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要はない。
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。