

平成21年度 第3回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

事後評価

のおがた
国道200号 直方バイパス

- ①事業完了後5年以内の事業
- ②審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

1. 事業概要・目的・これまでの経緯

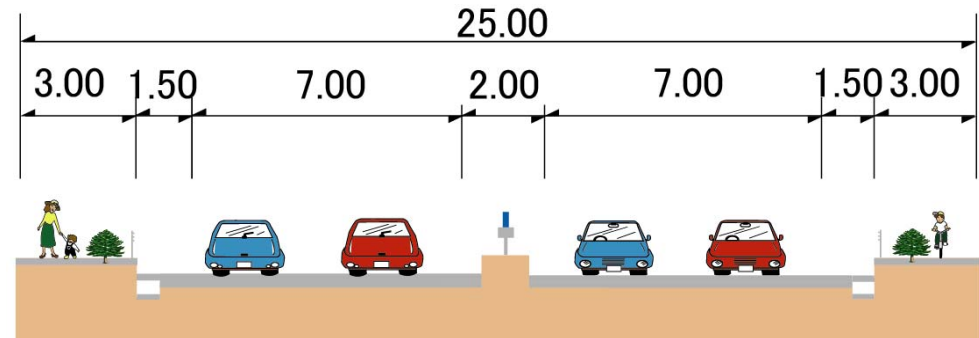
(1) 直方バイパスの事業概要

【道路諸元】

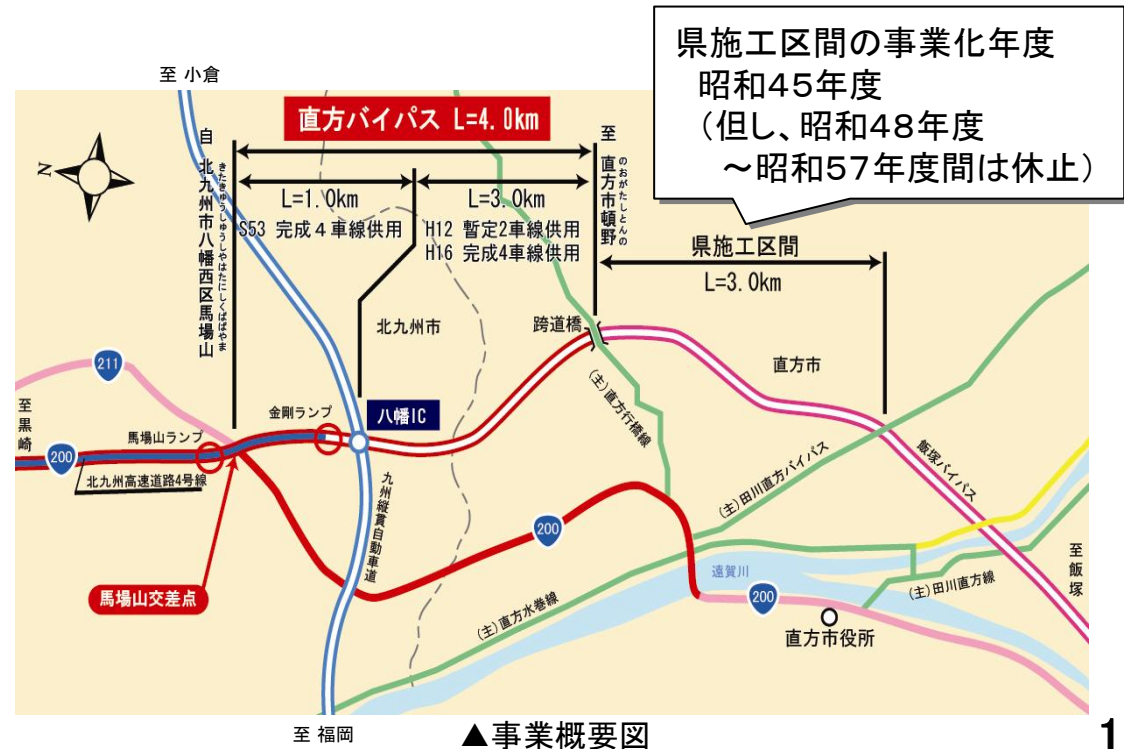
事業名	国道200号 直方バイパス
事業区間	(自)北九州市八幡西区馬場山 (至)直方市頓野
延長	L=4.0km
幅員	W=25.0m
道路規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線

【事業経緯】

昭和46年度 事業化
 昭和47年度 都市計画決定
 昭和50年度 用地着手
 昭和51年度 工事着手
 昭和53年度 北九州市八幡西区馬場山～
 八幡IC(L=1.0km)が完成4車線
 で供用
 平成12年度 八幡IC～直方市頓野間
 (L=3.0km)が暫定2車線で供用
**平成16年4月 八幡IC～直方市頓野間
 (L=3.0km)が完成4車線供用**



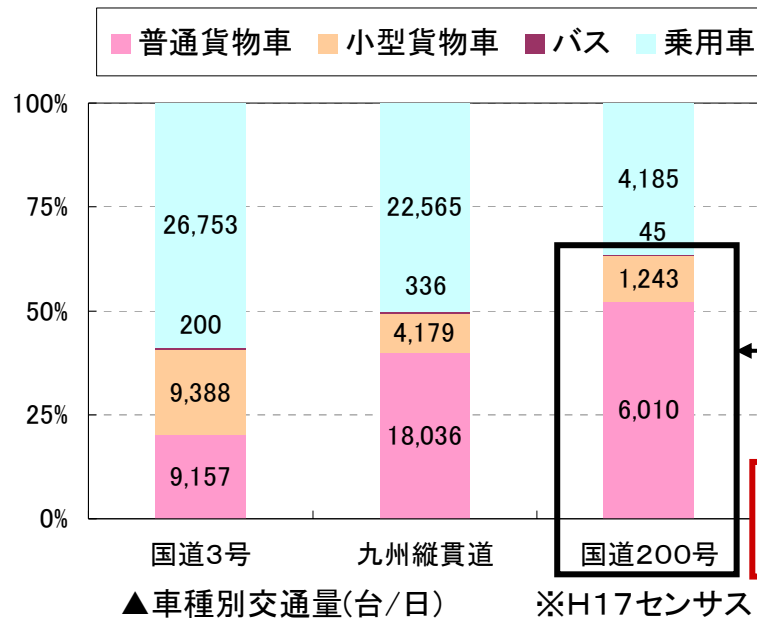
▲標準横断面図(単位:m)



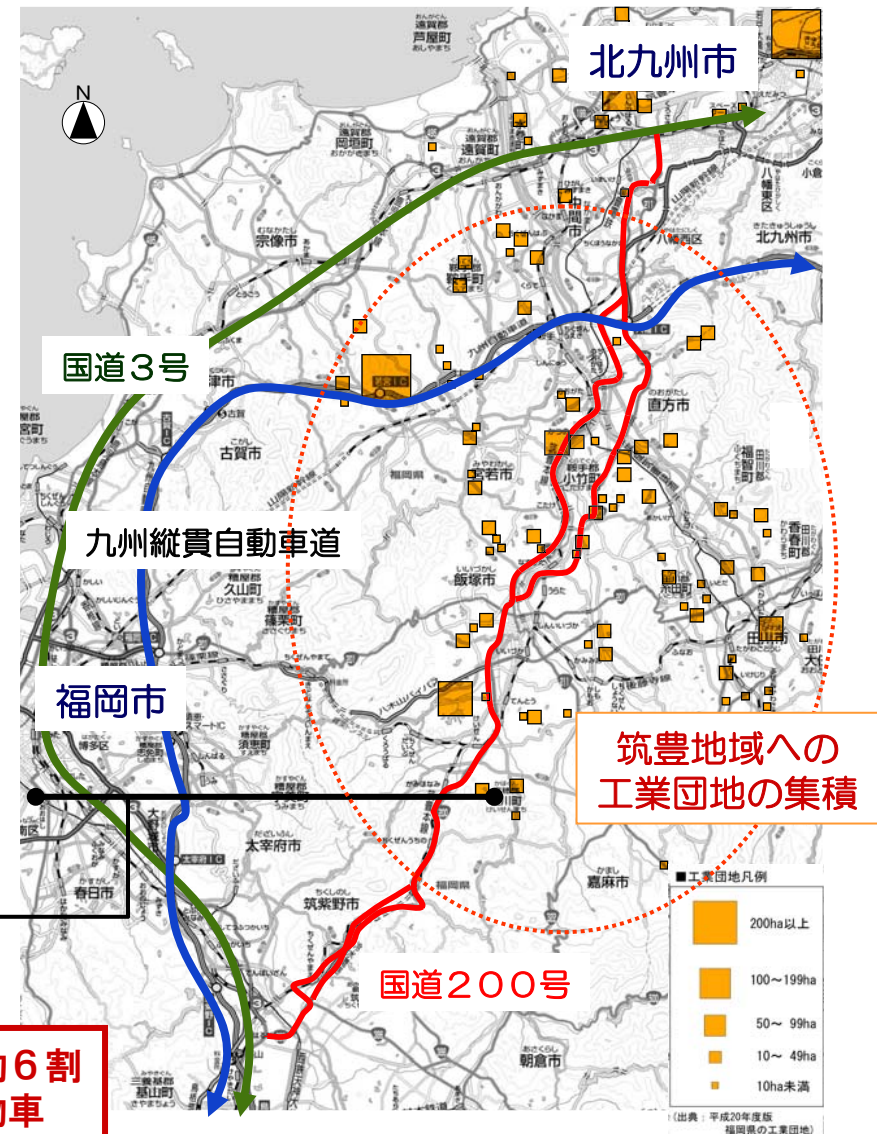
1. 事業概要・目的・これまでの経緯

(2) 国道200号の概要

- ◆ 国道200号は北九州市から筑紫野市へ至る総延長約82kmの主要幹線道路。
- ◆ 九州縦貫車道と国道3号に並行し、**地域間の交流・物流を担う路線**。
- ◆ 製造業の盛んな筑豊地域を通過していることから、**貨物車などの大型車が多い路線**。



交通の約6割が貨物車



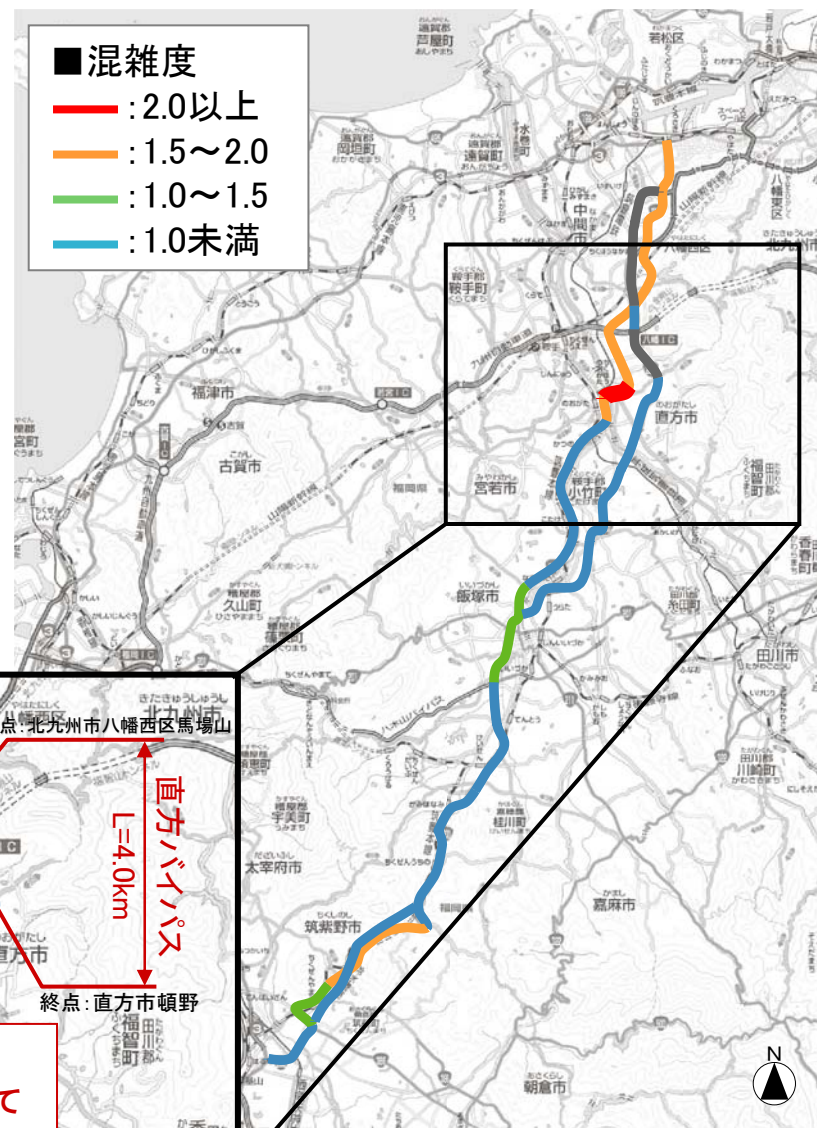
1. 事業概要・目的・これまでの経緯

(3) 直方バイパスの位置付け

- ◆ 国道200号において、直方バイパスの整備前は、並行区間の現道が、全線通して最も混雑度の高い区間であった。
- ◆ 直方バイパスは、直方市と周辺部の交通混雑の緩和、および地域間交通の円滑化による地域の発展・浮揚の支援を目的とした事業である。

■ 国道200号4車線整備の経緯

- ・ 飯塚バイパス(昭和52年)
- ・ 直方バイパス(昭和54年3月一部4車線供用)
- ・ 冷水有料道路(昭和62年)
- ・ 山家バイパス(昭和62年)
- ・ 黒崎拡幅(昭和63年)
- ・ 直方バイパス(平成16年4月全線4車線供用)



▲ 直方BP全線供用前(H11)の混雑度

1. 事業概要・目的・これまでの経緯

(4) 事業長期化の理由

- ◆「頓野の環境を守る会」との意見交換と調整に、約10年間(S48～S58)の期間を要し、その間、事業の実施を見合わせていた。
- ◆意見交換による計画の見直しにより、S62に都市計画変更を行い、事業を再開。

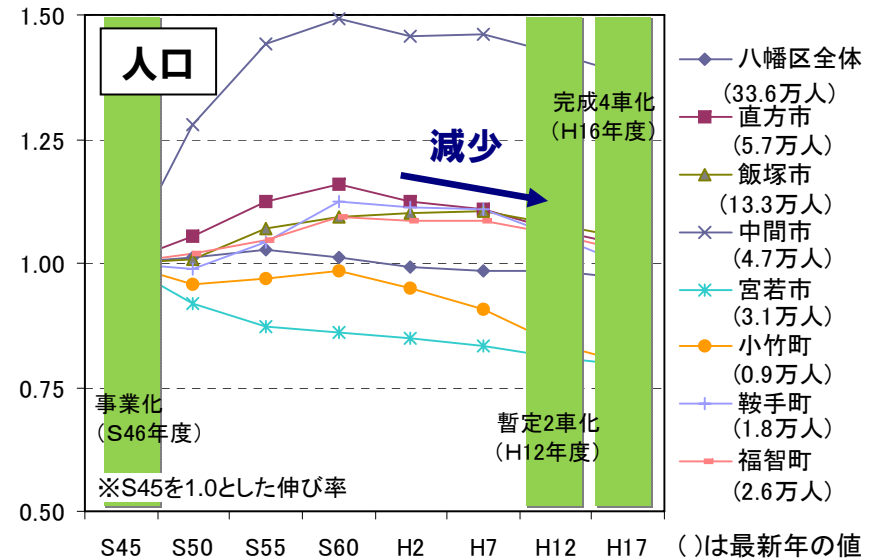
「頓野の環境を守る会」の経緯

- S46. 12 福岡県が計画線(直方BP)調査発表
- S47. 1 頓野地区住民236人が「路線計画に反対する陳情書」
- S47. 12 都市計画決定(平面)
- S48. 7 「頓野の環境を守る会」発足
- S48. 9 「頓野の環境を守る会」がバイパス反対の陳情書
- S49. 2 「頓野の環境を守る会」が直方BP建設計画白紙撤回に関する申し入れ
- S58. 3 県・市・守る会「一般国道200号直方バイパス建設に関する確認書」
- S62. 12 都市計画変更(堀割)
- H3 用地着手(直方市域)
- H4 工事着手(直方市域)

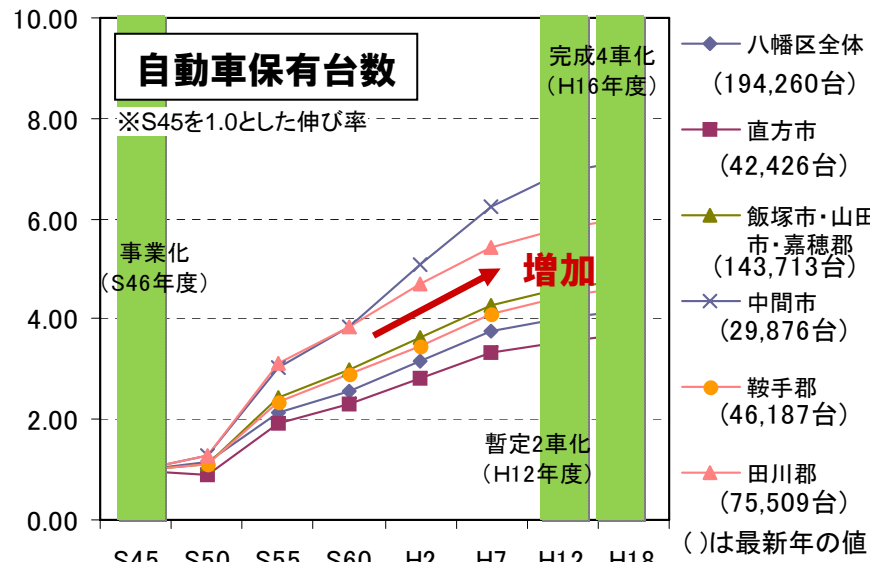
2. 社会情勢の変化

(1) 人口および自動車保有台数

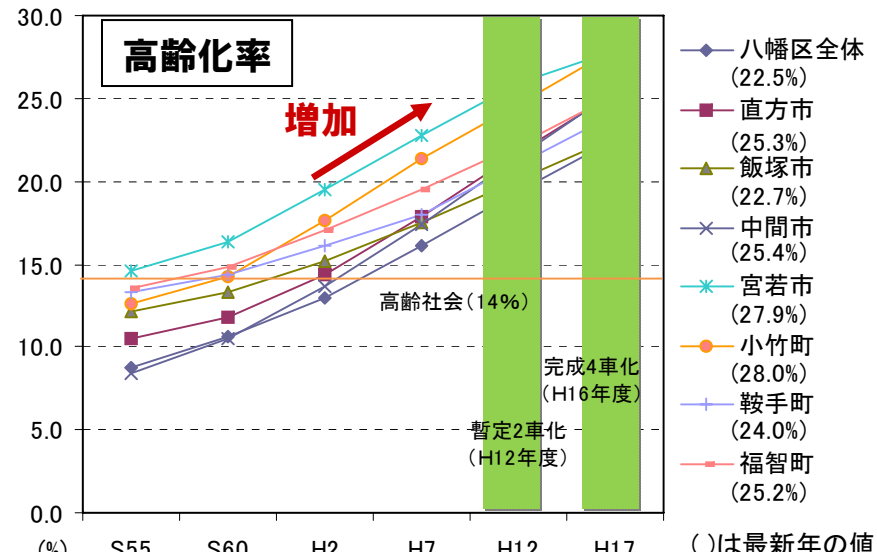
- ◆沿線地域の人口は減少傾向、高齢化率は増加傾向。
- ◆自動車保有台数は増加傾向にあり、**自動車交通への依存傾向が強まっている。**



▲人口の推移



▲自動車保有台数の推移



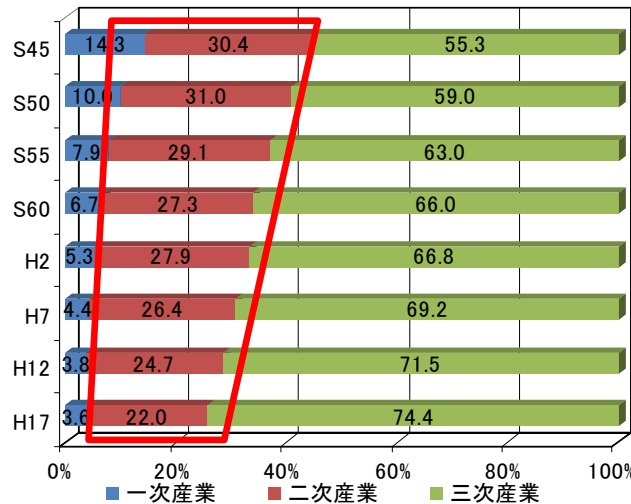
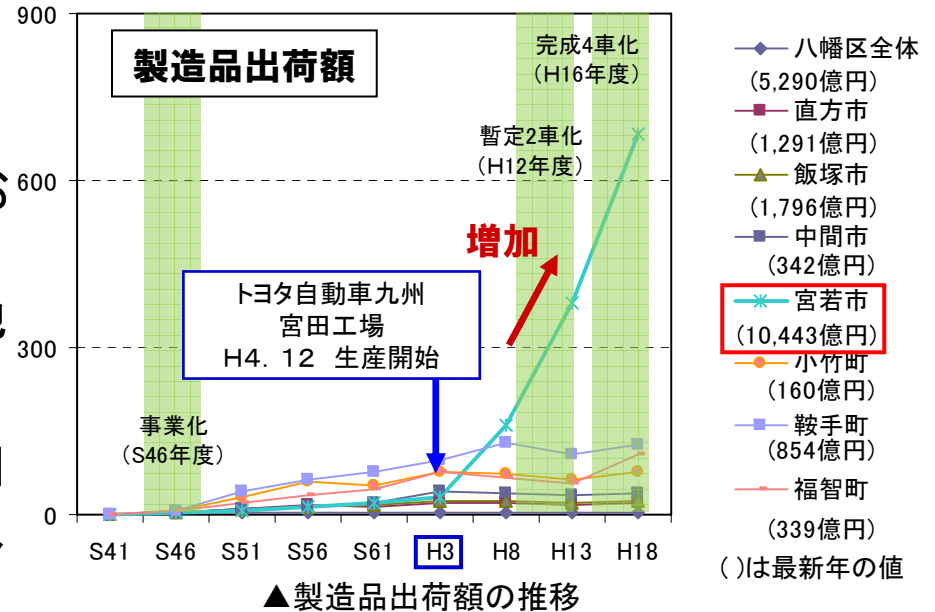
▲高齢化率の推移

2. 社会情勢の変化

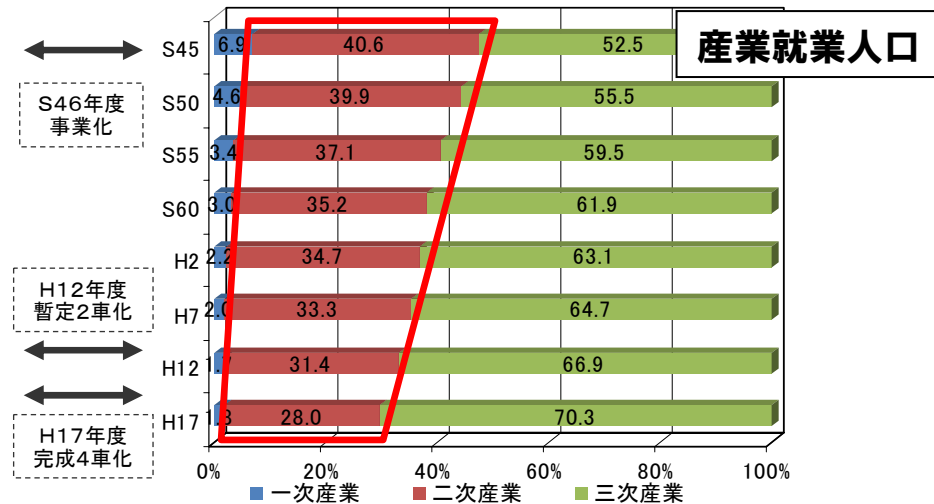
(2) 産業

◆ 周辺地域の**二次産業の就業者数**は、年々減少傾向にあるものの、現在においても**就業人口の約3割(県平均を上回る)**を占めており、**製造業等の活発な地域**である。

◆ 周辺地域の中でも特に宮若市では、自動車関連産業の活況等によりH3年以降**製造品出荷額が著しく増加**。



▲ 福岡県全体の産業別就業人口の推移



▲ 周辺地域の産業別就業人口の推移

2. 社会情勢の変化

(3) 交通

◆周辺道路では混雑度が増加傾向にあったが、直方バイパス供用後は利用交通がバイパスへ転換し、混雑度が低下。



3. 前回評価時からの変化

項目	前回評価時(H10年)	今回評価時(H21年)
整備内容	平成11年度 暫定2車線供用 (L=3.0km)	平成12年9月 暫定2車線供用 平成16年4月 完成4車線供用
延長	4.0km	4.0km
事業費	約230億円	約246億円 (全線供用後、馬場山交差点の渋滞が著しくなったため、金剛ランプの事業費を含む)
交通量	—	35,500~46,200台/日
全事業B/C	—	7.0

※前回評価時は、計画交通量及びB/Cの算出は未実施

変更項目	増減	事業費の増加理由
事業費	+4億円	遮音壁の増設
	+2億円	水管橋の設置
	+2億円	遮水壁の増設
	+3億円	歩道橋の設置
	+1億円	中央分離帯ボックスビームの設置
	+4億円	金剛ランプの整備

4. 事業の投資効果

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{整備が行われる場合と整備行われない場合「事業費+維持管理費」の差}}$$

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{2,580 \text{億円} + 338 \text{億円} + 124 \text{億円}}{419 \text{億円} + 16 \text{億円}} = 7.0$$

5. 効果の発現状況

効果1：交通混雑の緩和

効果2：市街地部の交通安全性の向上

効果3：まちづくりの支援

効果4：日常生活圏の拡大

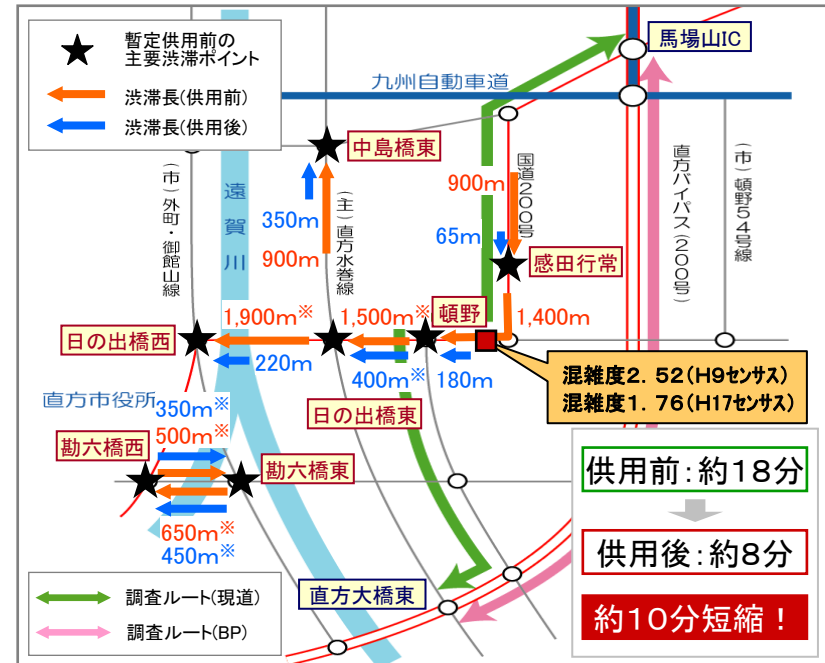
効果5：商業活動の支援

効果6：沿線地域産業の支援

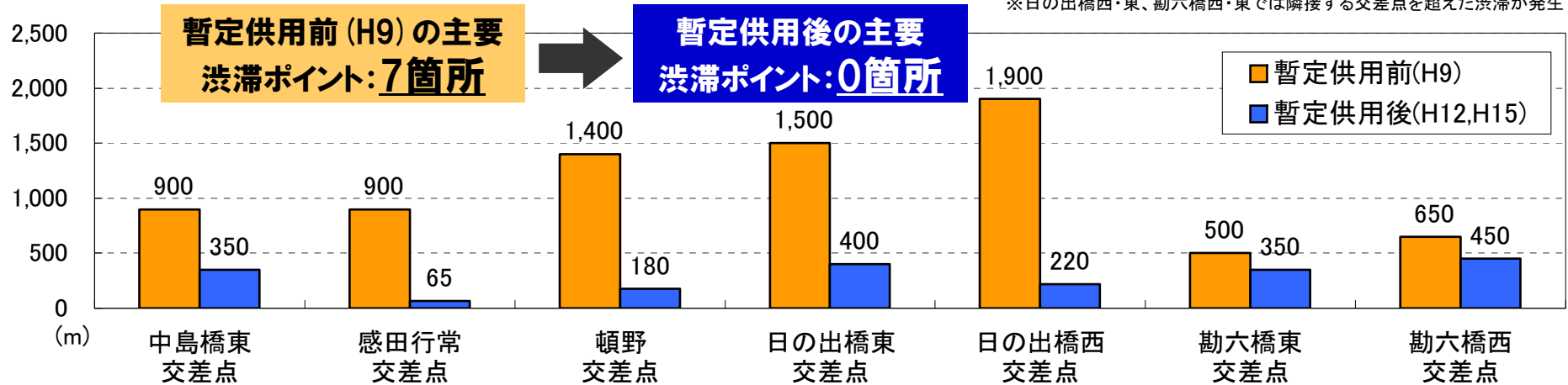
5. 効果の発現状況

効果1: 交通混雑の緩和

- ◆直方バイパスの暫定供用前は、周辺に7箇所の主要渋滞ポイントが存在し、交通混雑が著しい状況。
- ◆直方バイパスの供用に伴い**全ての主要渋滞ポイントにおいて混雑が緩和され、主要渋滞ポイントが7箇所から0箇所に減少。**
- ◆直方バイパスの供用に伴い、**移動時間が半分以下に短縮**(馬場山IC～直方大橋東)。



※日の出橋西・東、勘六橋西・東では隣接する交差点を超えた渋滞が発生

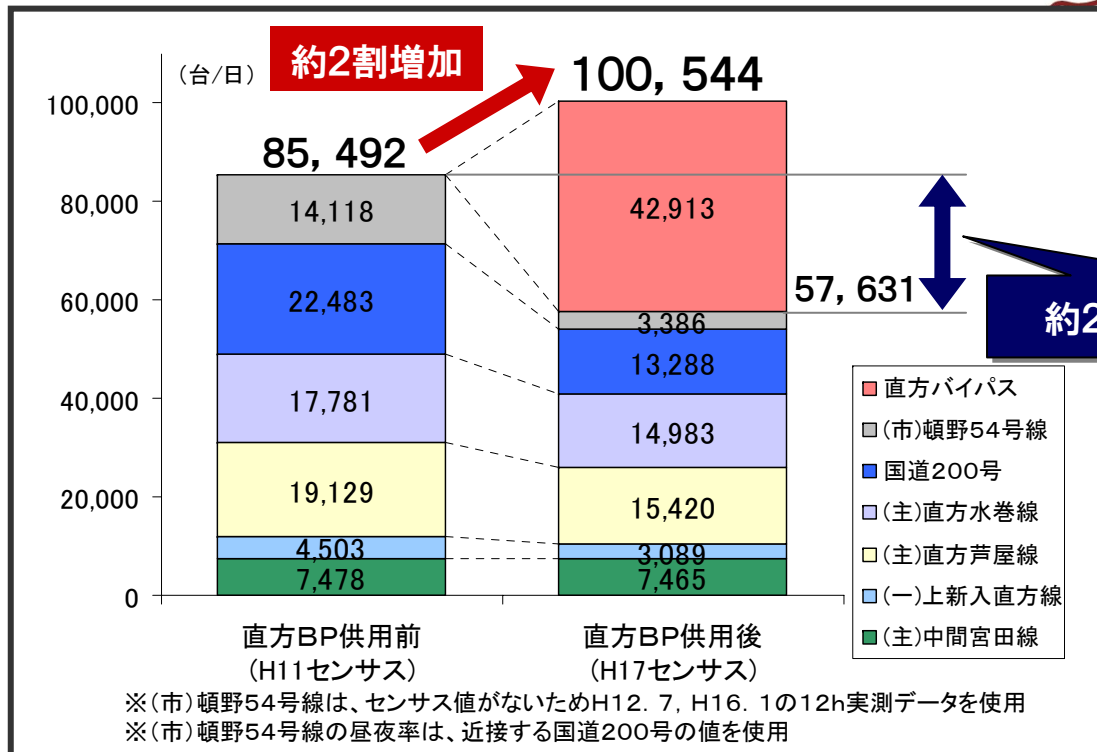
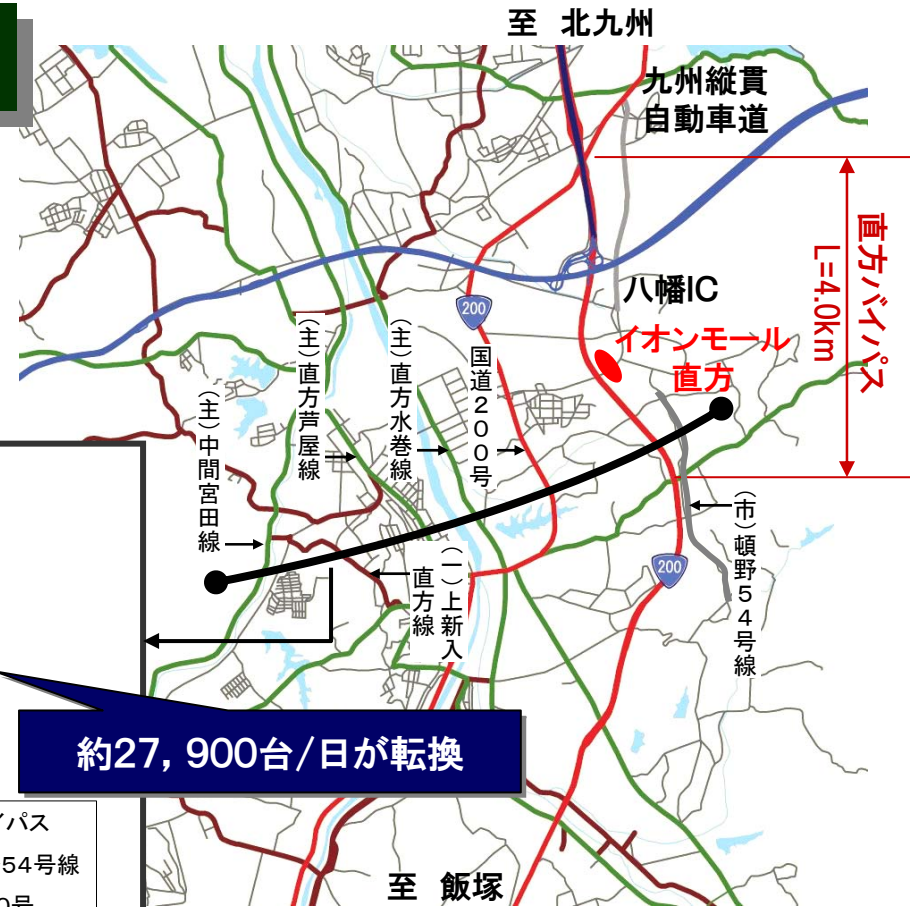


▲直方バイパス暫定2車線供用による渋滞長の変化

5. 効果の発現状況

効果1: 交通混雑の緩和

◆直方バイパスの供用に伴い、南北間を結ぶ並行路線の交通量が約27,900台/日転換。また、南北間の交通量がバイパス全線供用前に比して約2割増加。

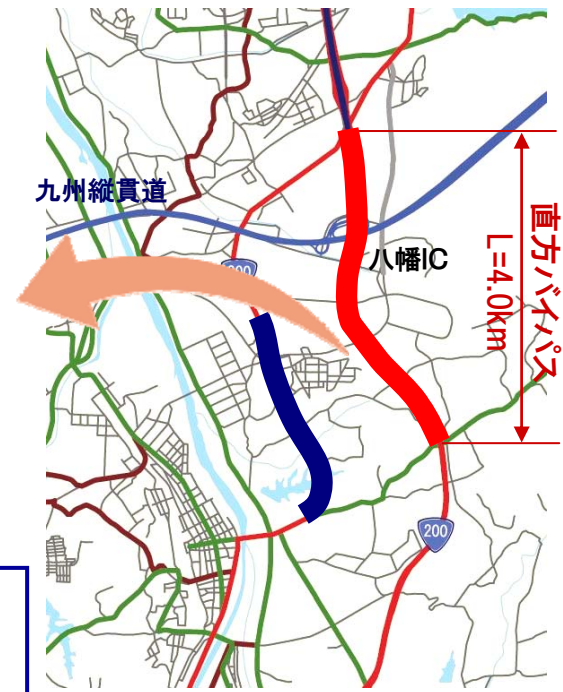
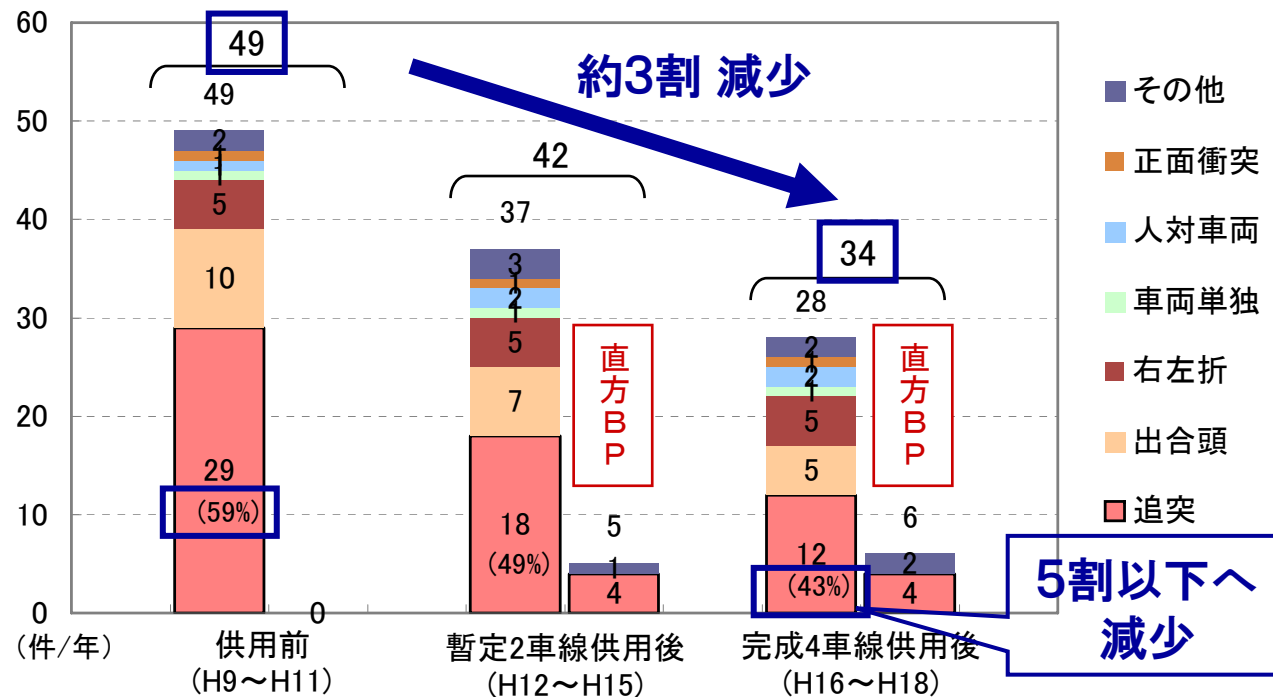


バイパス沿線の『イオンモール直方』について・・・
 ⇒H17. 4に開業。駐車場台数は3,424台分を確保。
 ⇒オープン当時、1ヶ月間で約120万人の来場。
 (1日当たりの単純平均約4万人の来場)

5. 効果の発現状況

効果2: 市街地部の交通安全性の向上

- ◆直方バイパスの供用に伴い、**並行する国道200号の市街地部における事故発生件数は減少傾向。**
- ◆特に交通混雑と関わりが深い**追突事故が減少**。また、バイパス全線供用以降、**追突事故が全体に占める割合が5割以下へ減少**。



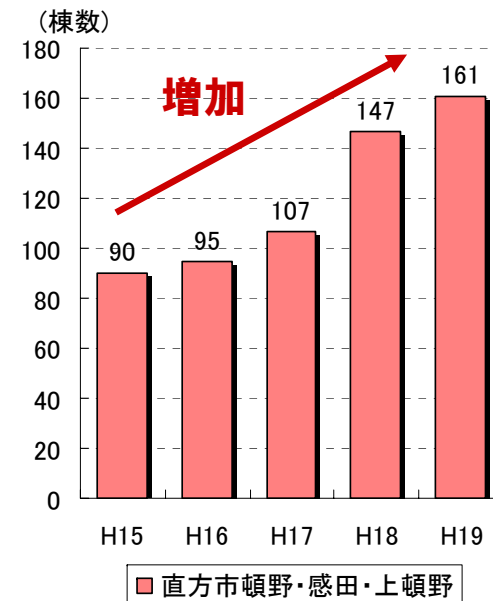
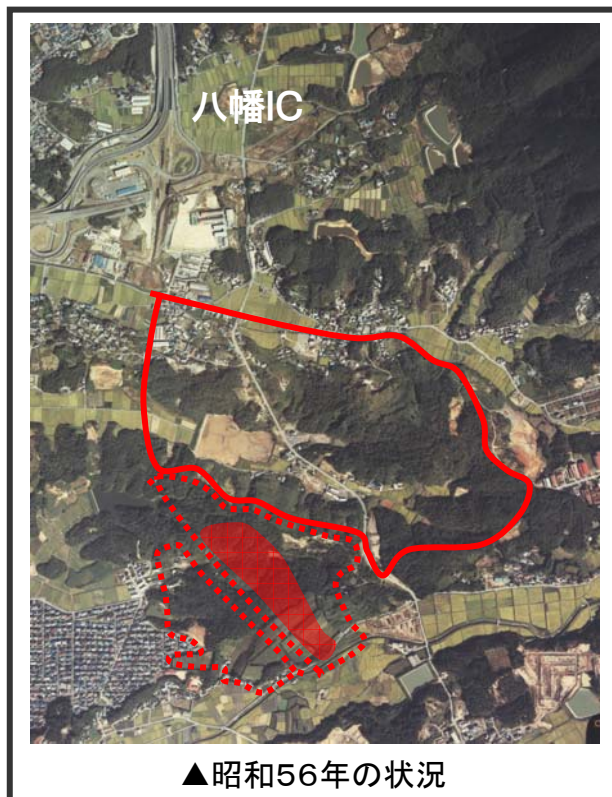
▲直方BP・国道200号断面における事故件数の推移

※()内は現道区間の事故件数に占める追突事故の割合
 ※合計値は各期間の平均値

5. 効果の発現状況

効果3: まちづくりの支援

- ◆バイパス沿線に住宅団地や大型商業施設(イオンモール直方)等が整備され、**沿線の新たなまちづくりを支援。**
- ◆感田東土地区画整理事業は、バイパス供用後、九州自動車道八幡ICや北九州高速道路へのアクセスが強化されたことをうけ、近年実施されている(H13~19年)。



▲バイパス沿線地区の家屋新築状況

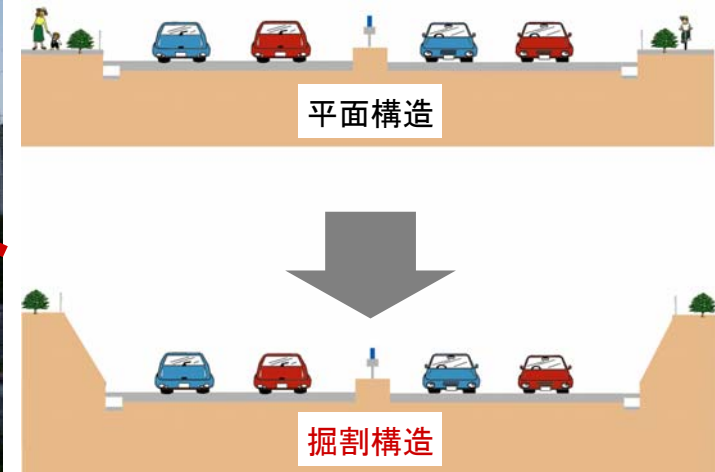
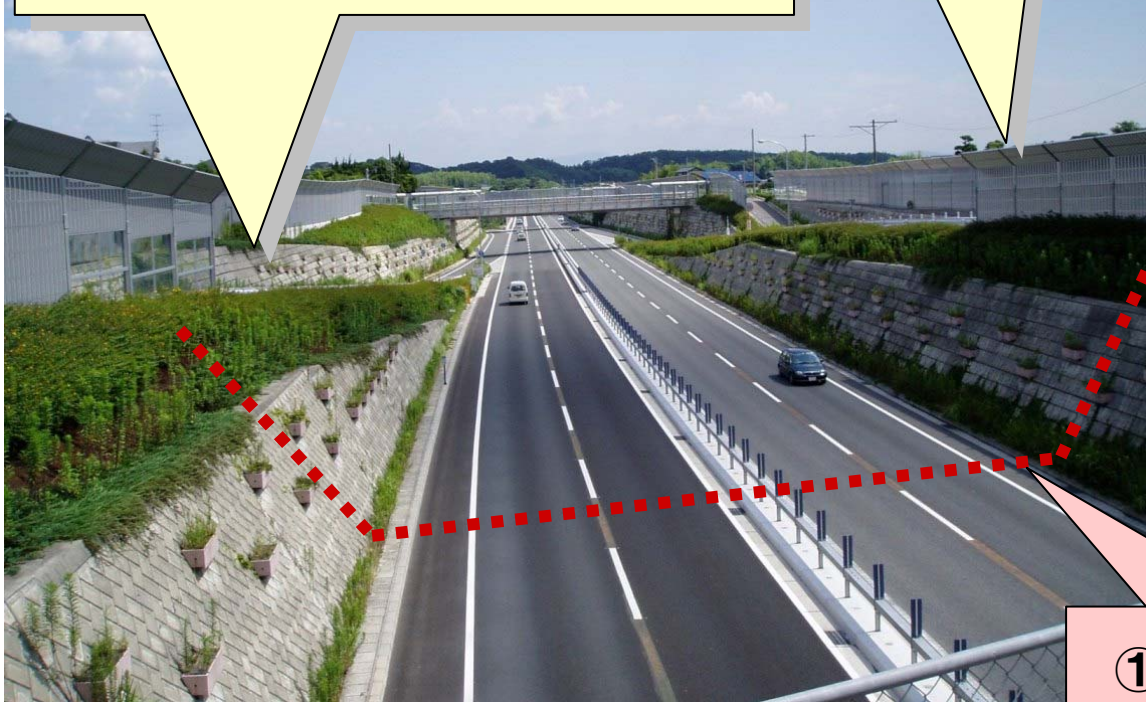
5. 効果の発現状況

◆環境・景観への取り組み状況

- ◆地元との意見交換により、バイパス構造の見直し、環境施設帯や遮音壁の増設を行い、沿線地域への影響を踏まえた対策を実施。

②環境施設帯
(擁壁と遮音壁の間の緑地帯)

③遮音壁の増設



▲掘割構造への変更イメージ図

①掘割構造へ変更

6. 対応方針(案)

◆今後の事後評価及び改善措置の必要性

○直方バイパスの整備に伴い、現道の国道200号の交通混雑の緩和や市街地部の交通安全性の向上など十分効果を発揮しており、地域づくりの支援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。

○当事業の整備による改善措置については、課題等が発生する都度、対策を講じているため、今後の改善措置の必要性はない。

課題

- ・沿線地域における自動車交通騒音の問題が発生
- ・全線供用に伴い、起点部の馬場山交差点の交通混雑が深刻化

対策

- ・遮音壁の増設
- ・金剛ランプ整備
(都市高速道路への円滑なアクセス確保と交通の分散化)

6. 対応方針(案)

◆同種業務の計画・調査のあり方の見直しや事業評価手法の見直しの必要性

○当事業は、昭和46年度に事業化し、延長4.0kmを段階的に整備した事業である。昭和53年度に事業区間の起点側1.0kmを供用したが、その後、約10年間にわたり地元住民との事業調整を行った。

○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、円滑な事業展開により早期に整備効果を発現させることが必要である。