

平成22年度 第5回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

事後評価

くまもと ひがし
国道57号 熊本東バイパス

- 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

◆目的

- 熊本東バイパスの6車線整備は、熊本都市圏の**交通渋滞の緩和**や**地域の活性化**等を目的に、平成15年度より本格着手
- 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路線**

◆道路諸元

道路延長	L=9.7km
幅員	W=36.0m (6車線)

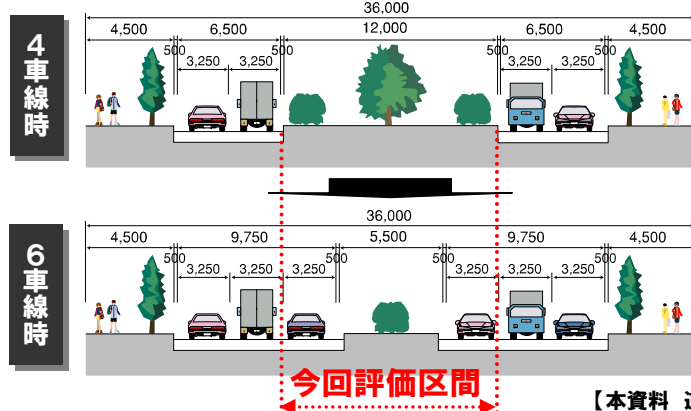
【本資料 道路-8-2】

◆事業経緯

年度	概要
平成15年度	平面6車線化本格着手
平成15年度	部分供用 (L=4.5km)
平成16年度	部分供用 (L=2.0km)
平成17年度	完成供用 (L=2.0km)

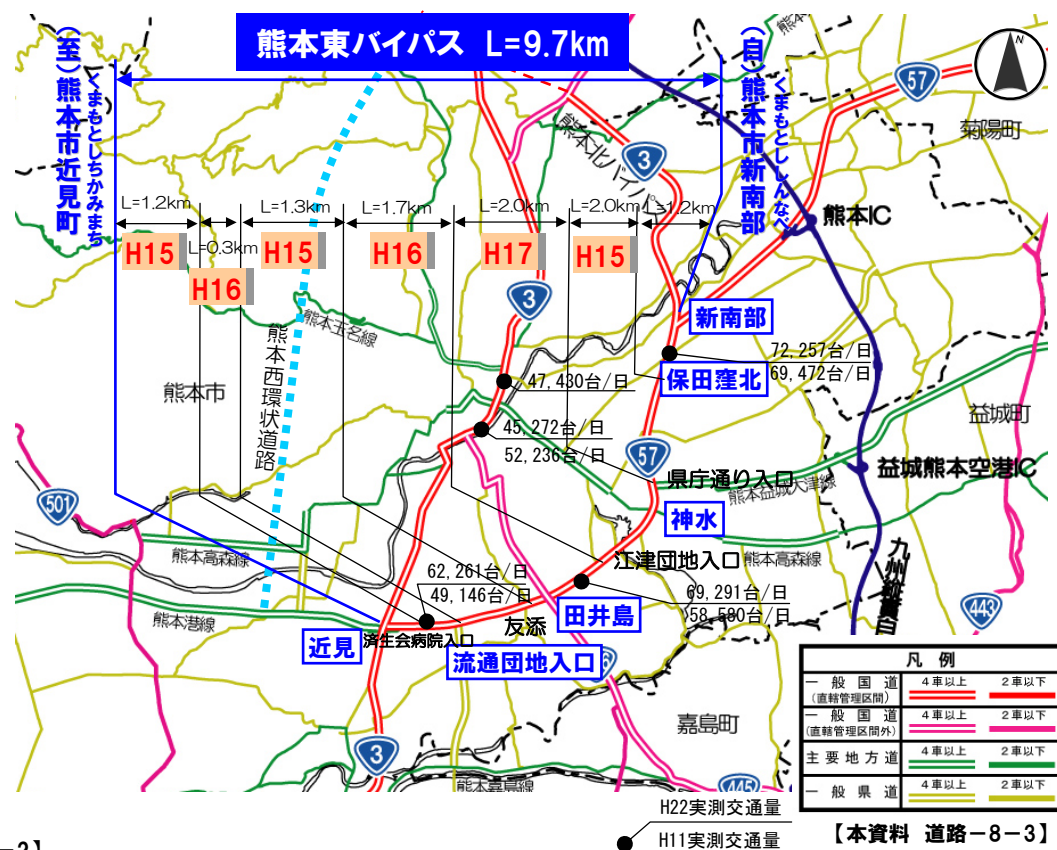
【本資料 道路-8-3】

◆標準断面図(単位:m)



【本資料 道路-8-2】

◆路線概要図



【本資料 道路-8-3】 1

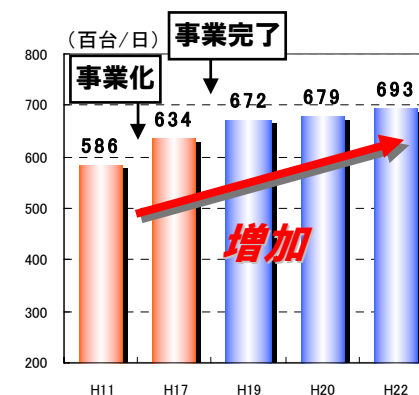
2. 社会情勢等の変化

- ◆交通量は約1.2倍(H22/H11比)に増加
- ◆熊本北バイパスの延伸等に伴い、熊本東バイパスの交通量は増加傾向

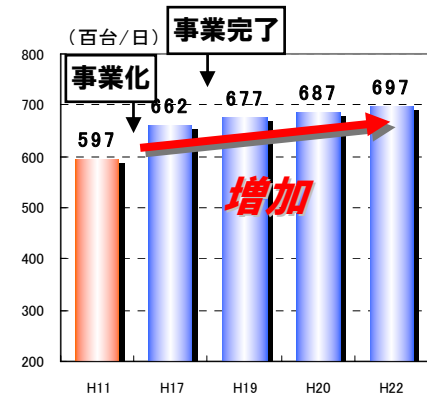
※H11とH17は道路交通センサス調査結果。H19・H20・H22は実態調査結果であり、交差点方向別交通量より最寄りの地点を設定。

■ 4車線 ■ 6車線

熊本東バイパス（熊本市出水7丁目）



熊本東バイパス（熊本市帯山3丁目）



【本資料 道路-8-11】

3. 前回評価時からの変化と投資効果

項 目	前回評価時 (H15)	今回評価時 (H22)	変更理由
事業費 (現在価値化後)	約43億円 (40億円)	約51億円 (60億円)	○低騒音舗装への見直しによる増 等 【+11億円】 ○架設方法（送り出し架設工法→自走式） の見直しによる減 等 【-3億円】
B/C	$12.4 \left(= \frac{939\text{億円}}{76\text{億円}} \right)$	$13.4 \left(= \frac{1,341\text{億円}}{100\text{億円}} \right)$	・前回：45,900～74,500台/日（H32） ・今回：35,100～78,700台/日（H42） （H22実測交通量：62,261～72,257台/日） 便益：将来交通量の見直し及び基準年の変更による割引率の影響による増 等 費用：事業費の見直し及び基準年の変更による割引率の影響による増 等

※（ ）書き上段：現在価値化後の便益、下段：現在価値化後のコスト

【本資料 道路-8-4】 2

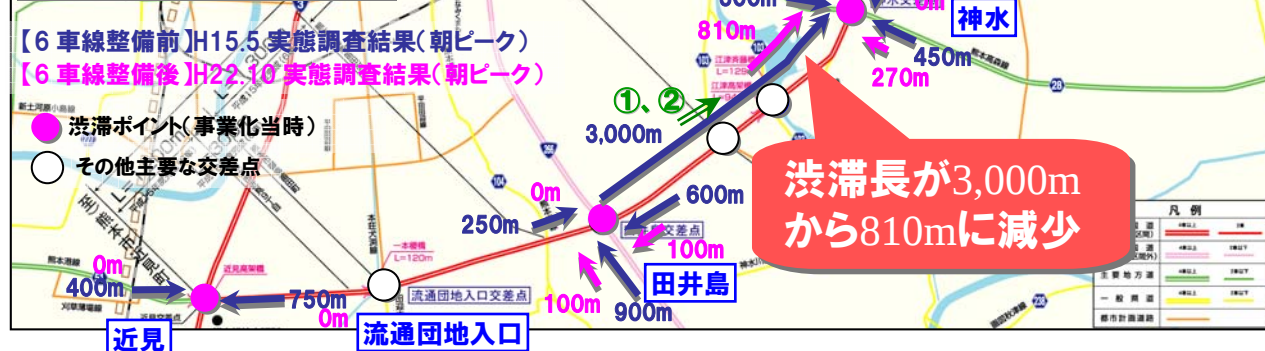
4. 事業の効果の発現状況

事業の効果	発現した効果
交通混雑の緩和 ・現道の交通混雑が緩和 【本資料 道路－8－12】	・渋滞長の削減(約2,200m削減) (整備前の神水交差点上り最大渋滞長3,000m⇒整備後の神水交差点上り最大渋滞長810m) ・所要時間の短縮(約10分短縮) (整備前の朝ピーク下り移動時間:約37分 ⇒ 整備後の朝ピーク時下り移動時間:約27分))
交通安全性の向上 ・死傷事故率・件数の減少 【本資料 道路－8－14】	・死傷事故率の減少 (整備前:173.7件/億台キロ ⇒ 整備後:162.7件/億台キロ) ・車両相互(右左折時)の死傷事故件数の減少 (整備前:123件 ⇒ 整備後:100件)
地域経済活性化の支援 ・最寄りICへのアクセス性向上 【本資料 道路－8－16】	・最寄りICへのアクセス時間短縮 (流通団地から益城熊本空港IC:整備前約38分⇒整備後約29分) (近見地区から熊本ICまでの所要時間:整備前約50分⇒整備後約42分)
救急活動の支援 ・三次医療施設への救急搬送の支援 【本資料 道路－8－17】	・三次医療施設へのアクセスが向上する人口 (三次医療施設済生会熊本病院:15分圏域, 約23,400人)

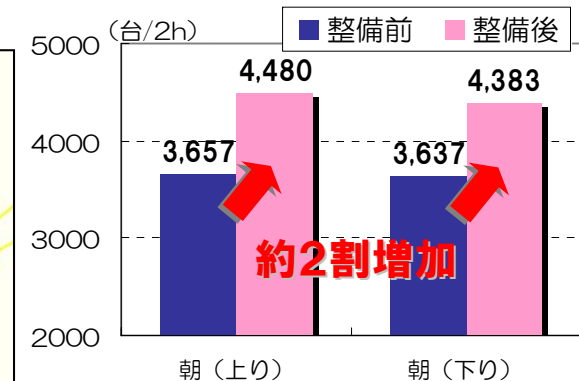
4. 事業の効果の発現状況 交通混雑の緩和

【本資料 道路-8-12】

- ◆ 6車線整備前、渋滞ポイント8交差点で渋滞が発生し、**最大渋滞長3,000m**
- ◆ 6車線整備後、**ピーク時交通量は約2割増加したものの、渋滞長は約7割削減**され、朝夕ピーク時の**旅行速度も改善**

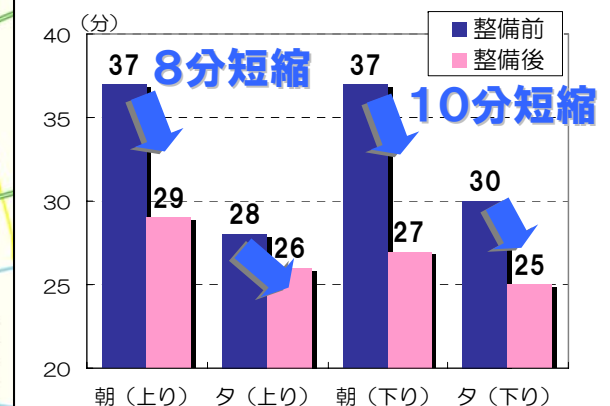


▼ 交通量の変化(全区間平均値)



資料：H15.5とH22.10における実態調査結果。
※7:00~9:00の2時間で、全区間加重平均値。

▼ 所要時間の変化(新南部～近見)



資料：H15.5とH18.3における実態調査結果。
※最も渋滞が激しい時間帯を対象に比較整理。

5. 事業実施による環境の変化

【本資料 道路-8-18】

- ◆希少植物「ヒラモ」の移植及び
モニタリング調査を実施
- ◆株数が約2.3倍に増加するなど、
適切な保全活動を実施



- ◆多くの団体が道守活動に参加し、
沿道環境の保全活動を実施



写真：熊本市立帯山中学校前

6. 対応方針（案）

○改善措置の必要性

【本資料 道路－8－20】

- ◆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。

○今後の事後評価の必要性

- ◆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。
- ◆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。

○同種事業の計画・調整のあり方

- ◆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。
- ◆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対策を図って行くことが必要である。