

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

国道209号 ^{つ ぶく}津福バイパス

- 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

○久留米市街地の交通混雑の緩和や生活環境の改善を目的とした事業

▼道路諸元

【本資料 道路-3-2】

道路延長	L=2.5km
幅員	W=30.0m(4車線)



▲対象路線

【本資料 道路-3-1】



▲評価対象区間の事業概要図

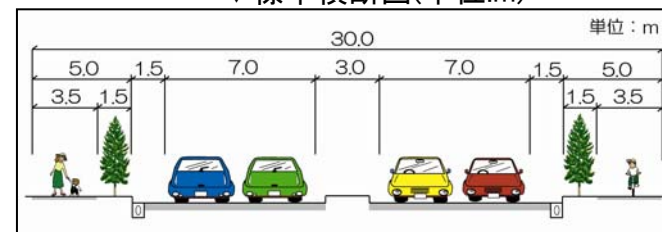
【本資料 道路-3-2】

▼事業の経緯

【本資料 道路-3-4】

S45年度	事業化
S46年度	用地着手
-	S46年度から約10年間 関連事業(花園駅周辺土地区画整理事業・西鉄大牟田線連続立体交差事業等)との調整期間
H4年度	工事着手
H10年度	L=0.5km(終点側)を暫定2車線で供用
H15年度	L=0.9km(起点側)を暫定2車線で供用
H17年度	平成17年12月全線4車線供用

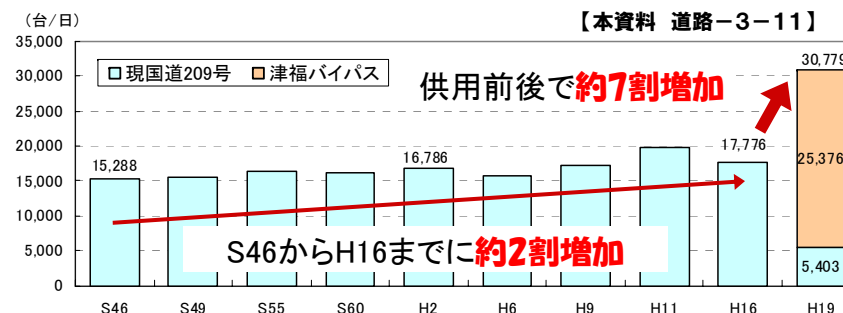
▼標準横断面図(単位:m)



【本資料 道路-3-2】

2. 社会情勢等の変化

- ◆ 国道209号の交通量は、津福バイパスが事業化した当時の昭和46年から増加傾向
- ◆ 平成16年度には昭和46年と比べて約2割増加し、供用後は平成16年から平成18年にかけて約7割増加



※交通量は、S46～H11は各年道路交通センサスによる。(センサス番号:1070観測地点名:久留米市津福本町) H16、H18は実測値による。

▲ 国道209号の交通量の変遷

3. 前回評価時からの変化と投資効果

項目	前回評価時 (H14)	今回評価時 (H22)	変更理由
事業費 (現在価値化後)	約160億円 (202億円)	約157億円 (256億円)	○ 橋梁の延長見直しによる減 【-約10億円】 ○ 用地補償物件の見直しによる増 【+約5億円】 ○ 補償物件の件数の増による増 【+約2億円】
B/C	3.3 $\left(= \frac{692\text{億円}}{211\text{億円}} \right)$	2.6 $\left(= \frac{721\text{億円}}{272\text{億円}} \right)$	・ 前回 : 計画交通量28,600～35,800台/日 ・ 今回 : 計画交通量15,000～29,300台/日 (H19年実測:25,376台/日・26,017台/日) ○ OB/C 便益: 供用年次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: 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

4. 事業の効果の発現状況

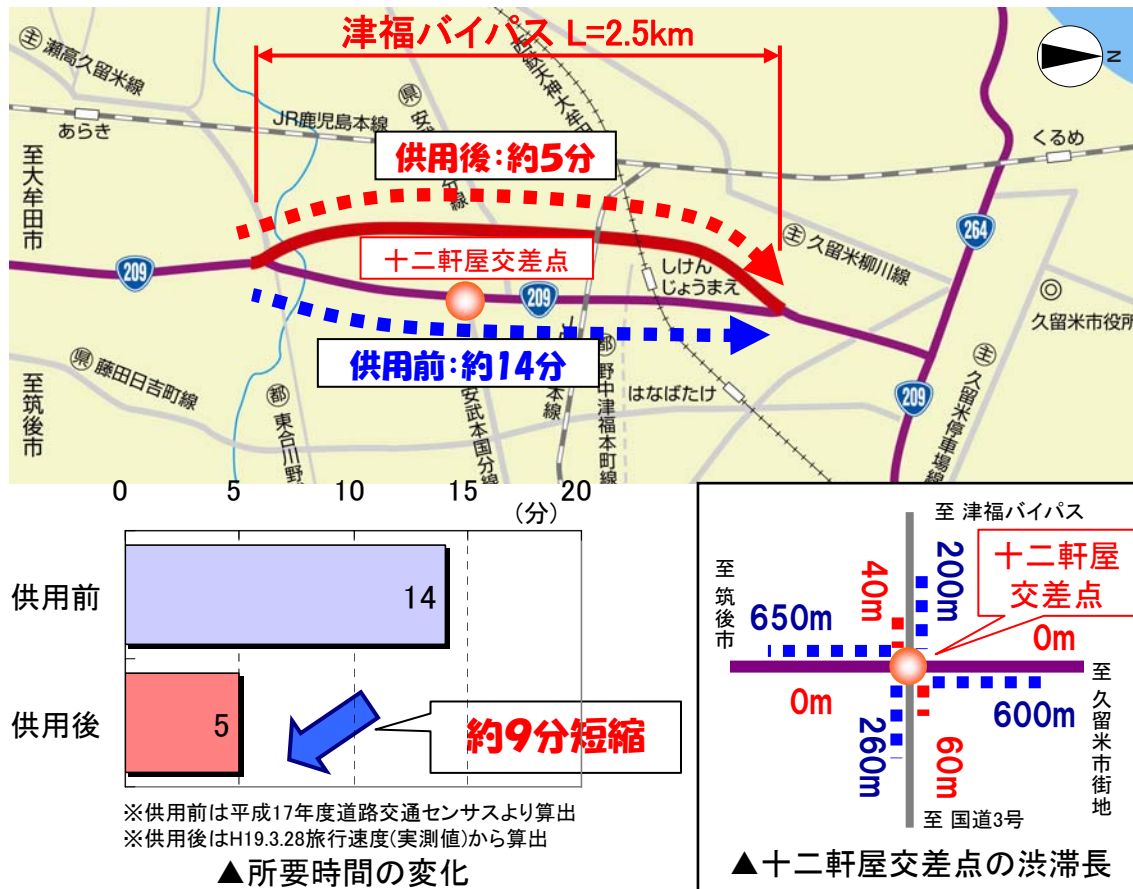
事業の効果	発現した効果
交通混雑の緩和 ・現道の交通混雑が緩和 【本資料 道路-3-12】	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間の短縮(約9分短縮) (供用前の現道区間:約14分 ⇒ 供用後のバイパス区間:約5分) ・「十二軒屋交差点」の渋滞緩和 (筑後市方面からの最大渋滞長 供用前:650m⇒供用後0m) (久留米市街地方面からの最大渋滞長 供用前:600m⇒供用後0m)
踏切によるボトルネックの解消 ・踏切による遮断時間の減少 【本資料 道路-3-13】	<ul style="list-style-type: none"> ・供用前後の踏切による影響台数の減少 (供用前:9,888台・時間/日⇒供用後:4,322台・時間/日)
交通安全性の向上 ・死傷事故率の減少 【本資料 道路-3-14】	<ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率の低下 (供用前:287.7件/億台キロ ⇒ 供用後:157.8件/億台キロ) ・死傷事故件数の減少 (供用前:140件⇒供用後:133件) ※死傷事故件数は、供用前後の3箇年の合計
救急医療活動の支援 ・管外医療施設への救急搬送の支援 【本資料 道路-3-15】	<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設へのアクセス性の向上(約8分短縮) (救急医療施設までの所要時間 供用前:約43分⇒供用後:約35分)
歩行環境の改善 ・歩道幅員の拡幅 【本資料 道路-3-16】	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員の拡幅 (歩道幅員 供用前:0.5m⇒供用後:3.5m)
沿道環境の改善 ・騒音値が基準値より低減 【本資料 道路-3-17】	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音値の低減 (昼間:供用前72dB⇒供用後70dB、夜間:供用前70dB⇒供用後63dB)

4. 事業の効果の発現状況 交通混雑の緩和

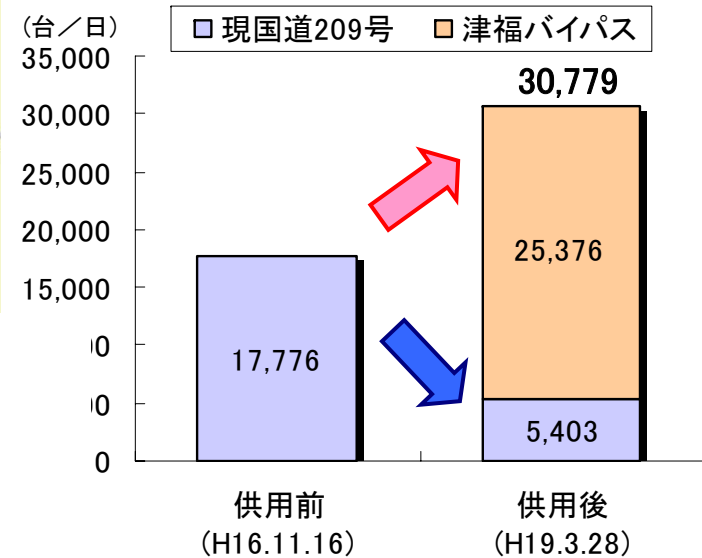
◆津福バイパスの供用後、渋滞ポイント「十二軒屋交差点」の渋滞が緩和

【本資料 道路-3-12】

- 現道の交通量は約7割減少し、バイパスを含めた南北間の交通は約7割増加
- バイパス区間を利用することで移動時間が約14分から約5分に短縮



・南北間交通量が**約7割増加**
 ・現道交通量が**約7割減少**



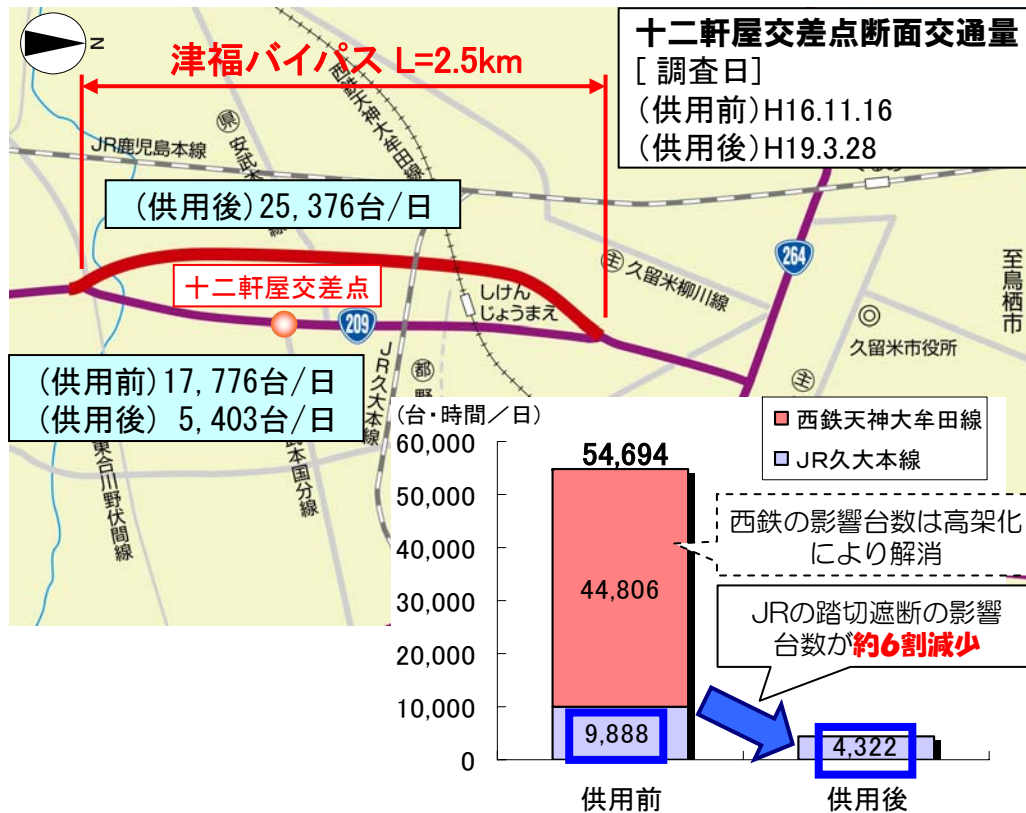
4. 事業の効果の発現状況 踏切によるボトルネックの解消

◆鉄道との立体交差化後、踏切遮断による影響台数が約6割減少

【本資料 道路-3-13】

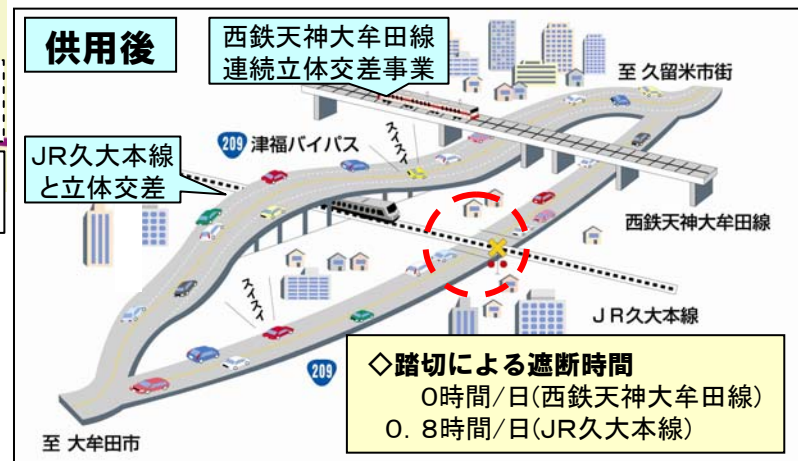
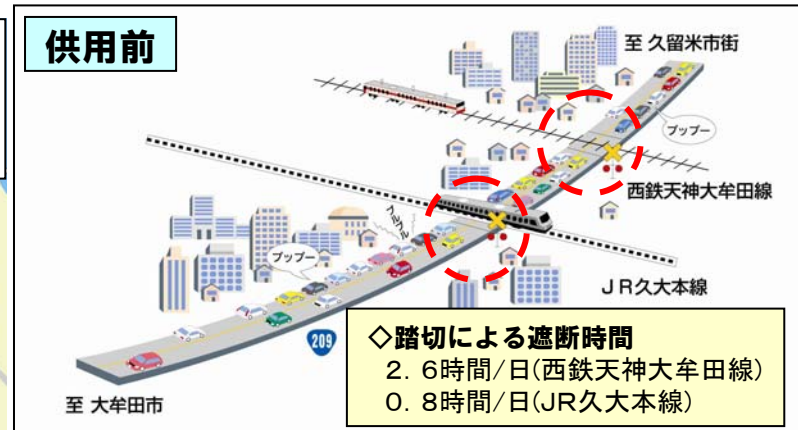
○渋滞の原因となっていたJR久大本線および西鉄天神大牟田線との平面交差が解消

○JRの踏切遮断による影響台数が約6割減少(9,888台・時間/日⇒4,322台・時間/日)



※踏切遮断による影響台数(台・時間/日)
=踏切を通過する交通量(台)×踏切遮断時間(時間/台)

▲踏切遮断による影響台数の変化

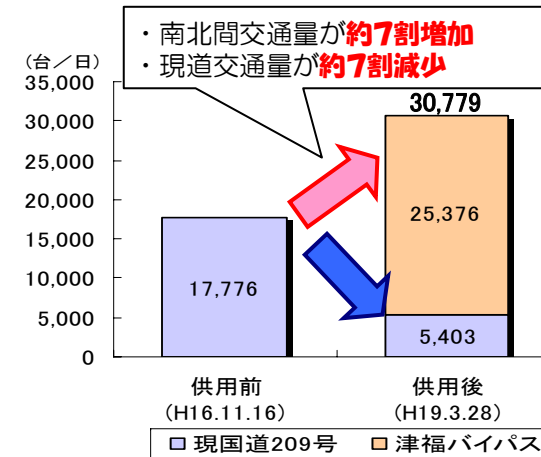


4. 事業の効果の発現状況 交通安全性の向上

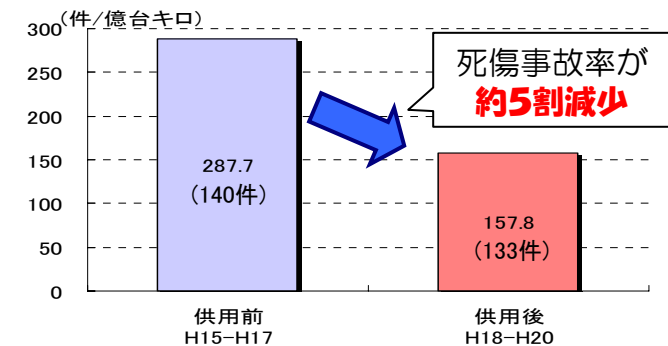
◆津福バイパスの供用後、現道とバイパスを合わせた死傷事故率が約5割減少

【本資料 道路-3-14】

- 津福バイパスと現国道209号を合わせた交通量は約7割増加したが、両路線を合わせた死傷事故率は約5割減少
- 死傷事故件数も140件から133件に減少



▲十二軒屋交差点断面交通量の変化



※()内の数値は死傷事故件数を示す。出典:事故統合データベース

▲津福バイパスと現国道209号を合わせた死傷事故率の変化

4. 事業の効果の発現状況 歩行環境の改善

◆津福バイパスに3.5mの歩道幅員が確保され、歩行者・自転車の安全性が向上

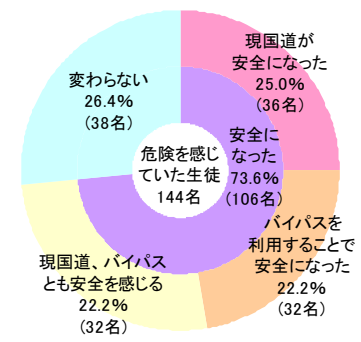
【本資料 道路-3-16】

- 津福バイパスの供用後、現国道209号の交通量が減少し、津福バイパスに3.5mの歩道幅員が確保されたことで、歩行者・自転車の安全性が向上
- 児童・生徒にアンケート調査を実施したところ、津福バイパス開通前に危険を感じていた児童・生徒(144名)の内、約7割(106名)が安全になったと回答



歩道幅員拡幅(0.5m⇒3.5m)

▲標準横断図(津福バイパス4車線供用後)



(H18児童・生徒アンケート調査より)
▲児童・生徒の通学時の安全実感



(写真①: 西鉄試験場前駅付近(現道)より久留米市街地方面を望む)

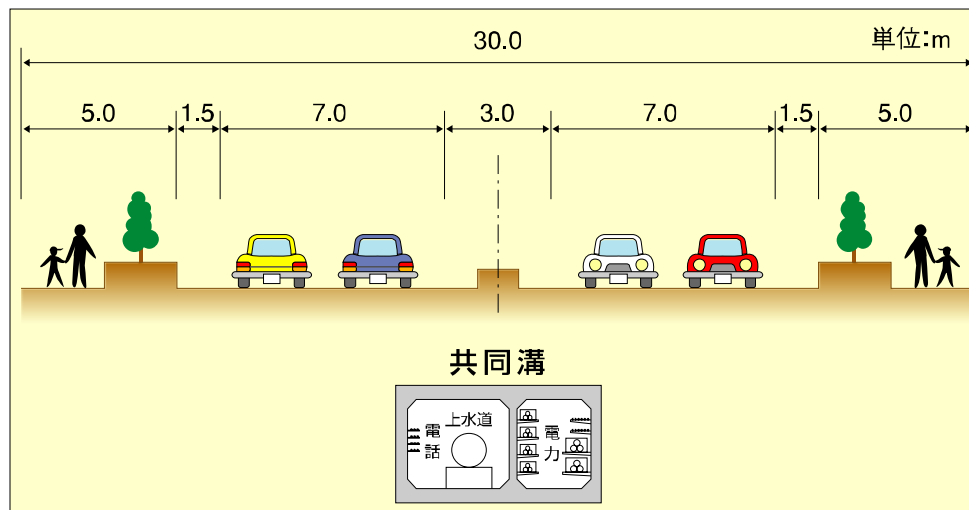
▲供用前の現道の様子 7

5. 事業実施による環境の変化

◆津福バイパス整備とともに共同溝を整備するにより、都市景観に配慮

【本資料 道路-3-18】

○上水道、電力線、電話線を共同溝に收容することにより、道路構造の保全や掘り返しの規制が図られ、都市景観へも配慮した。



▲標準断面図



▲共同溝内に收容された上水道管

6. 対応方針(案)

【本資料 道路-3-20】

○改善措置の必要性

- ◆津福バイパスの供用後、当初の目的である『交通渋滞の緩和』『踏切によるボトルネックの解消』の効果が得られており、今後の改善措置の必要性はない。

○今後の事後評価の必要性

- ◆津福バイパスの供用後、渋滞ポイント(十二軒屋交差点)の交通渋滞が緩和され、JRの踏切による遮断時間が約6割減少するなど十分な効果を発揮している。
- ◆さらに、歩道環境の改善や沿道環境の改善など、事業の目的を達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・調査のあり方等

- ◆当事業は、計画路線沿線の区画整理事業構想や、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業の調整に約10年を要している。
当事業沿線の区画整理事業については自治体や地元住民との調整を行ったが、区画整理を断念している。また、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業との調整については、関係機関と協議会を設立し、十分な協議を重ねてきたが約10年の期間を要した。
- ◆複数の関連事業との調整には、お互いに事業計画やスケジュールを確認しながら、同じ目標に向かって調整を進めて行く必要がある。