

## 事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：道路計画第一課

担当課長名：淡中 泰雄

<b>事業名</b>	一般国道10号 <small>だんのはる</small> 旦の原交差点改良	<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：大分市大字駕野 至：大分市大字旦野原	<b>延長</b>	0.99km			

### 事業概要

一般国道10号は、北九州市を起点とし、大分市、宮崎市を經由して鹿児島市に至る延長450kmの主要幹線道路であり、東九州地域の社会、経済、文化、産業、観光等の振興を図る上で重要な路線である。このうち、旦の原地域は、九州横断自動車道、大分南バイパス、米良有料道路等に連絡し、県都大分市と県南を結ぶ重要な路線であり、JR豊肥本線と並行して走っている。旦の原交差点改良は、この地域が抱えている交通渋滞、交通事故の多発、沿道環境の悪化などの問題解消を目的として、大分市大字駕野から同市旦野原に至る延長0.99kmの改良事業である。

### 事業の目的・必要性

旦の原交差点改良は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、沿道環境の改善、大分市の活性化、救急輸送活動の支援などに寄与するものである。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：平成4年度 都市計画決定：昭和47年度	用地着手：平成7年度 工事着手：平成9年度	供用年：(当初) — / H9 (暫定/完成) (実績) — / H13	変動	倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 46億円 暫定/完成 (実績値) — / 一億円	実績 (名目値) — / 50億円 暫定/完成 (実績値) — / 50億円		変動	1.1倍
<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 暫定/完成	— / 30,800台/日		実績 暫定/完成	— / 38,800台/日	
<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	旦野原区間 29.6 → 30.7 km/h 駕野区間 17.1 → 22.0 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度		<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道) 205 → 125 件/億台キロ (供用直前年次) H11~H13年平均 (供用後年次) H14~H15年平均			
<b>費用対効果分析結果</b> (当初)	B/C	総費用	億円	総便益	億円	基準年
		(事業費)	億円	(走行時間短縮便益)	億円	年
		(維持管理費)	億円	(走行経費減少便益)	億円	
			億円	(交通事故減少便益)	億円	
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C	総費用	6.1 億円	総便益	2.95 億円	基準年
	4.8	(事業費)	5.5 億円	(走行時間短縮便益)	2.80 億円	H17年
		(維持管理費)	5.8 億円	(走行経費減少便益)	9.0 億円	
				(交通事故減少便益)	6.0 億円	
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額		便益減少額			

	億円	億円
事業遅延の理由	当初案では、十分な渋滞解消が図れないことから交差点位置の変更を行い、調査設計や関係機関協議に時間を要したため、事業が遅延したものである。	
客観的評価指標に対応する事後評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保（交通混雑の緩和に寄与；混雑時旅行速度17.1km/h→22.0km/h）</li> <li>生活環境の改善・保全（沿道騒音レベル；夜間73dB→64dB【要請限度及び環境基準を満足】）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>	
その他評価すべきと判断した項目	交通安全性の向上（事故率が大幅に低下；205件/億台キロ→125件/億台キロ）	
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目	
	その他評価すべきと判断した項目	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	沿線の大型団地開発の進展に伴い、沿線人口の増加が見られる。大分市の商品販売額は減少しているものの、大型の郊外型商業施設の開店により売場床面積は増加し、周辺市町村から大分市への買物依存率が高まっている。工業製品出荷額は、増加傾向にあり、精密機器と石油石炭が増加している。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>旦の原交差点改良事業は交通混雑の緩和、交通安全性の向上、沿道環境の改善など所要の効果を発現しており、また、大分市の活性化、救急医療活動の支援など地域にとって重要な役割を果たしていることより、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>旦の原交差点改良事業は、整備直後に交通渋滞がほぼ解消し、その後再び交通混雑が発生するようになったものの、主要渋滞ポイントとなっていた当該交差点の交通混雑の緩和に寄与しており、改善措置をとる必要性はない。なお、2車線区間に接続する終点部の交差点において、国道10号の交通負荷を軽減させるために、交差点形状のコンパクト化による交差点容量のUP対策を実施する予定である。</p>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	現在の交通混雑は、当事業と接続している2車線区間の影響を受けており、今後都市圏全体の幹線道路網の見直しを含めた調査検討の必要性が残る。今回のように事業箇所の効果は十分であるものの、交通流動の変化により交通混雑の状況も変化するため、整備後の状況把握やそれに基づく予測を行い、整備区間の延長や追加を検討することも必要である。	
特記事項		

※ 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。