

公共事業事前評価調書（事前評価）

平成19年12月現在

【事業概要】

事業名	一般国道199号 砂津バイパス（平成20年度新規採択予定）				
事業箇所	自：北九州市小倉北区末広一丁目 至：北九州市小倉北区浅野二丁目	事業期間	平成20年度 ～ 平成25年度		
事業費	4,500百万円 （国道3,800百万円、取付道路700百万円）	国庫補助 事業区分	一般国道	補助 単独	
分野	幹線道路の整備 身近な生活道路の整備	関連事業	・（都）砂津長浜線 ・新若戸道路		
実施主体	北九州市	事業担当課	建設局道路部道路計画課 : 582-3888		
都市計画決定（変更）の有無	有・無	過去の都決 年度	昭和48年度	今後の都決 （変更）予定 年度	変更予定なし
事業目的	<p>一般国道199号は、本市を東西に貫く延長約33kmの主要幹線道路であり、本市北部に広がる港湾・工業・商業、流通業務地区を有機的に連結する物流ネットワーク上、極めて重要な路線（1）である。</p> <p>本事業対象区間は、交通量が約5万台/日と市内で有数の交通量を有し（2位/145位中（2）、大型車混入率も約23%（14位/145位中））を超えている状況にある。しかし、本事業区間は前後の幅員に比べ狭小（3）で、砂津大橋西交差点で屈曲していることから、平均旅行速度が12.7km/時と本路線最も低く（4）、交差点の飽和度もピーク時で0.92と飽和状態（5）となっている。このため、福岡県内渋滞損失2割区間（83位/948位中）にあり、1キロ当りの渋滞損失時間が全国平均（2.0万人時間/年）の6倍（12.0万人時間/年）になっている。</p> <p>また、一般国道199号は緊急輸送道路ネットワーク（一次）（6）に位置づけられており、本区間内には緊急輸送道路の橋梁耐震3箇年プログラム対象橋梁（7）である砂津大橋も含まれている。</p> <p>さらに、小倉都心部や門司港レトロ地区（年間観光客数約2百万人）などの商業、観光拠点を結ぶ道路でもあることから、本事業区間を整備することで、中心市街地の活性化や、にぎわいづくりも促進するものである。</p> <p>以上のことから早急な対策が必要な区間である。</p>				事業分類
	<ol style="list-style-type: none"> 1 国道199号は、国際物流での競争力の強化、市街地への環境負荷軽減を目的とした国際物流基幹ネットワーク（国土交通省）に位置づけられている。 2 九州縦貫自動車道、関門自動車道、北九州都市高速道路、国土交通省管理分指定区間は除く。H17センサス（全国道路交通情勢調査）データより。 3 本バイパス対象区間前後は4～6車線あるが、区間内は2車線（変則3車線）しかない。 4 実測値。本事業対象区間の隣接区間は、旅行速度39.0km/時である。（H17センサス（全国道路交通情勢調査）データより） 5 実測値。0.9を超えれば円滑な交通処理がなされていない状況である。 6 日本国内で福岡県西方沖地震等の地震が多発し、また、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の逼迫性が指摘されている。そのため、被災時の円滑な緊急・救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動の支援等において重要な役割を果たす緊急輸送道路として国道199号が位置づけられている。（国土交通省） 7 緊急輸送ルートの中でも優先的に確保すべきルート上に位置し、耐震補強が必要な橋梁が対象となっている。（国土交通省） 				

事業内容	<p>事業内容は、小倉駅北口の国際会議場入口交差点から末広一丁目付近までの総延長450mで、幅員は29m、4車線の車道と両側に歩道を整備するものである。また本事業区間には砂津川があることから、約75mの橋梁も併せて新設する計画である。</p>				
事業実施の背景 (社会経済情勢、これまでの経緯)	<p>本事業区間は一般国道199号の未整備区間であり、砂津大橋西交差点で屈曲し、大型車等が曲がりづらく、渋滞していたことから、以前より整備着手に向けた検討を行っていた。しかし、平成9年頃より末広地区において、石油タンク群の移転・集約も含めた区画整理事業の検討が進められ、この中で地区全体の土地利用を促進するために、国道199号のルート変更についても検討が進められていたことから、本事業に着手することが出来なかった。</p> <p>平成13年頃から末広・高松地区(45ha)を対象に区画整理事業のフレーム検討や、事業化に係る課題の整理が行なわれるとともに、土地利用計画や開発計画案が策定された。これを基に地権者企業が開発事業者探しを開始したがまとまらず、その後民間事業者による物流センター用地としての土地の取得や石油タンク施設の増強が行われたことから、地区全体の開発構想は断念せざるを得なくなった。</p> <p>これにより、本事業区間の最善のルートは昭和49年に都市計画決定されたルートであることが確定した。</p> <p>H17.6.1 北九州市議会で本区間の早期整備について要望があり、「整備ルートが確定したことから、できるだけ早く事業化したい」と答弁 H19.3初旬 末広2丁目に大型物流センターがオープン H19.9.14 北九州市議会で再度本区間の早期整備について要望があり、「早期完成に向け、整備を進めたい」と答弁 H19.10 地元企業より、本区間の道路拡幅、曲がりやすい道路整備の要望あり</p>				
事業スケジュール	<p>S49.3 都市計画決定 H17 関係機関等との協議を開始 H19 新規路線協議(国土交通省)を開始、河川協議が完了、警察協議を開始 予備設計 H20(予定) 詳細設計、土質調査、用地取得・補償 H21~H25(予定) 用地取得・補償、橋梁・道路工事 H26(予定) 供用開始</p>				
事業の目標	成果指標名	基準年次	基準値	目標年次	目標値
	<p>国際物流ネットワーク機能の向上 (北九州貨物ターミナル駅～ひびきコンテナターミナル間走行時間)</p> <p>【指標設定理由】</p> <p>一般国道199号は、本市北部に広がる工業、商業、流通業務地区を有機的に連結する、物流ネットワーク上極めて重要な路線である。ひびきコンテナターミナル～北九州貨物ターミナル駅間等の輸送拠点を結び、物流の効率化に資する本路線を整備することによって、国際物流ネットワーク機能の向上を図る。</p>	H19年度	31分	H26年度	23分
	<p>渋滞損失額の解消</p> <p>【指標設定理由】</p> <p>本事業区間は、一般国道199号の未整備区間であり、砂津大橋西交差点で屈曲していることから、福岡県内渋滞損失2割区間(83位/948区間中)に位置づけられ、1km当りの渋滞損失時間が全国平均の6倍(12.0万人時間/年)となっている。このため、本路線を整備することによって、その渋滞損失の解消と旅行速度の向上を図る。</p>	H19年度	3.8億円/年・km	H26年度	0億円/年・km
	<p>旅行速度の向上</p> <p>【指標設定理由】</p> <p>同上</p>	H19年度	12.7km/時間	H26年度	35.0km/時間

コ ス ト		合 計 (百万円)	H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4 ~
事業費		4,500 (国道 3,800)	145	610	450	1,370	1,925
建設工事費		1,270			100	490	680
用地補償費		3,130	85	570	350	880	1,245
その他経費		100	60	40			
財源内訳	一般財源	1,118	40	124	89	360	505
	国庫支出金	1,900	70	180	125	635	890
	県支出金	0	0	0	0	0	0
	地方債	1,482	35	306	236	375	530
	その他	0	0	0	0	0	0
管理・運営計画	管理運営方法	<p>一般国道199号は北九州市管理区間（道路法第13条 8）となっていることから、北九州市が道路の管理を行う。 管理項目は道路補修、橋梁補修、照明灯の管理、植樹の管理を予定している。</p> <p>8 道路法第13条（抜粋） 国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業その他の管理は、政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県（政令市）がその路線の当該都道府県（政令市）の区域内に存する部分について行う。</p>					
	管理運営コスト 収支予測	<p>費用便益分析マニュアル（国土交通省）の道路種別毎の年間維持管理費用（参考：全国平均値）によると、当該区間（L=0.45km）の年間維持管理費用は240万円程度が予測される。 今後詳細設計を行う中で、維持管理費の低減（例えば、高木を連続的に植えずにポイント的に配置するなど）について検討する。</p>					
費用便益分析	費用項目（C）		便益項目（B）				
	<p>費用便益分析の算定は、全国的に費用便益分析マニュアル（国土交通省）にて算定を行っていることから、当該区間の費用便益分析においても、費用便益分析マニュアルに準じて算出している。 【事業費は、4,500百万円（国道+取付道路）で算出】</p>						
	改築費 維持修繕費	36.1億円 0.4億円	走行時間短縮便益 走行費用短縮便益 交通事故短縮便益	57.2億円 3.6億円 2.4億円			
	費用計	3,650 百万円	便益計	6,320 百万円	B / C	1.7	

【評価結果】

評価項目及び評価のポイント

1 事業の必要性

(1) 現状と課題		配点	評価レベル	得点
生活利便性・安全性の向上	地域の現状・課題を十分検証し、的確に把握しているか(すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較) それらの課題は、地域・市にとってどの程度必要と考えられるか(課題を解決しない場合に生じる影響の度合い) 利用者・市民の要望を正確に把握し、需要を詳細に分析しているか(要望書の有無、協議会の設立状況等)	3	4	2
地域経済の活性化・産業振興	公共事業以外の代替手段はないのか(ソフト施策、市・民間の類似施設の活用)の検討状況等) 市の計画との関連はあるか(計画の進捗状況、今後の予定等)	12	4	10

【評価内容】

地域経済の活性化・産業振興

一般国道199号は、本市北部に広がる港湾・工業・商業、流通業務地区を有機的に連結する物流ネットワーク上、極めて重要な路線(1)であり、交通量が約5万台/日(2位/145位中2)で大型車混入率も約23%(14位/145位中)と市内における主要な幹線道路の一翼を担っている。しかし、以下のような課題がある。

- ・ 本事業区間のピーク時の旅行速度が12.7km/時と本路線上最も低く(4)、交差点の飽和度もピーク時で0.92と飽和状態(5)となっている。このため、福岡県内渋滞損失2割区間(83位/948位中)にあり、1キロ当りの渋滞損失時間が全国平均(2.0万人時間/年)の6倍(12.0万人時間/年)になっている。このことから、物流交通等の阻害要因となっている。
- ・ 本事業区間と併走している一般国道199号勝山通りの勝山東交差点(井筒屋前付近)から砂津交差点(チャチャタウン前付近)間が渋滞多発箇所(9)となっている。

北九州市議会で早期整備の要望(平成19年9月など)があり、また、地元企業からも早期整備の要望がある。(平成19年10月)

本事業区間の整備は、物流拠点(港湾、JR)間を国際標準コンテナ車が積み替えなく円滑に輸送できる物流ネットワークの構築を主目的とするものであり、地球環境や経済社会情勢を踏まえた輸送の効率化や、本路線が緊急輸送道路として位置づけられていることから、代替手段は無いものとする。

- ・ 国際物流基幹ネットワークに指定(国土交通省:国道199号)
- ・ 緊急輸送道路ネットワーク(1次)に指定(国土交通省:国道199号)
- ・ 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの基準(阪神淡路大震災の地震で損傷が多かった橋梁に適用されていた基準)に該当(砂津大橋)
- ・ 北九州市中心市街地活性化基本計画(小倉駅北口再開発等)
- ・ 都市再生整備地域(都市再生本部:小倉駅周辺地域)

生活利便性・安全性の向上

一般国道199号は、緊急輸送道路ネットワークに位置づけられており、災害時の救助・救急活動や緊急物資の供給に必要不可欠な道路である。また、当該区間において死亡事故(H17)が発生しており、屈曲した道路を直線化することにより、安全で円滑な交通を確保し、交通事故の低減も図るものである。

- 1 国道199号は、国際物流での競争力の強化、市街地への環境負荷軽減を目的とした国際物流基幹ネットワーク(国土交通省)に位置づけられている。
- 2 九州縦貫自動車道、関門自動車道、北九州都市高速道路、国土交通省管理分指定区間は除く。H17センサス(全国道路交通情勢調査)データより。
- 4 実測値。本事業対象区間の隣接区間は、旅行速度39.0km/時である。(H17センサス(全国道路交通情勢調査)データ)
- 5 実測値。0.9を超えれば円滑な交通処理がなされていない状況である。
- 9 渋滞多発箇所の定義:平日7時~10時のうち90分以上、休日7時~19時のうち360分以上、平均速度20km/h以下の状態が発生すること(国土交通省の渋滞ポイントの基準を参照にした)。計測はVICS(道路上の発信機等から受信した交通情報を図形・文字で表示するシステム)による。

評価項目及び評価のポイント

(2) 将来需要 (将来にわたる必要性の継続)	配点	評価 レベル	得点
地域の課題・需要は、長期間継続することが見込まれるか。 将来の需要を十分に検証しているか (すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較)	5	4	4

【評価内容】

H17道路交通センサス(全国道路交通情勢調査 10)をベースとしたOD(11)表を作成し、平成42年将来交通量を推計(12)した結果、36,600台/日が見込まれることから、本事業区間は整備が必要である。

- 10 道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいうべきもの。
- 11 OD:「自動車起終点調査」は、路上やフェリーで行き来する自動車の運転者の方にご協力をいただくアンケート調査(路側OD調査)と、自動車をお持ちの方の中から無作為に選定された方にご協力をいただくアンケート調査(オーナーインタビューOD調査)から成る。
ODとは、Origin(起点・出発点)とDestination(終点・目的地)の略
- 12 将来交通量の推計は、国土交通省「費用便益分析における交通流推計及び便益算出の方法について」による。

(3) 市の関与の妥当性	配点	評価 レベル	得点
国・県・民間ではなく市が実施すべき理由は何か(法令による義務等) 関連する国・県・民間の計画はあるか(計画の進捗状況・今後の予定、国・県・民間との役割分担等)	5	4	4

【評価内容】

道路法第12条(13)により民間での施工は不可能であることから、北九州市が実施する。
小倉駅北口においては、以下のような開発が実施・計画されていることから、本事業を早急に取り組むことで中心市街地の活性化を支援するものである。

- ・平成19年に大型物流センターがオープン
- ・平成20年代半ばに広域医療施設が移転・改築
- ・小倉駅北口東地区市街地再開発事業が計画中

- 13 道路法12条(抜粋)
国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。
ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県(政令市)がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県(政令市)が行う。

(4) 事業の緊急性	配点	評価レベル	得点
<p>緊急に行わなければ生じる損失、早急に対応することによって高まる効果を十分検証し、的確に把握しているか(すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較) 防災、危険回避、企業誘致の状況等から事業の実施が緊急を要するか。 その他、早急に対応しなければならない特別な理由があるか。</p>	5	4	4
<p>【評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未広地区の面開発計画があったため、事業の着手ができなかった箇所であり、早急な整備により、渋滞損失額3.8億円/年・km、渋滞損失時間12.0万人時間/年・kmが解消する。 ・本事業区間を現在施工中である(都)砂津長浜線等と併せて整備することにより、小倉都心部の交通ネットワークが整備され、小倉都心部の渋滞多発箇所である一般国道199号勝山通りの勝山東交差点(井筒屋前付近)から砂津交差点(チャチャタウン前付近)間の将来交通量が(本事業区間を整備しない場合と比較して)約4千台/日(12)減少することが見込まれる。 ・平成20年代半ばに広域医療施設が移転予定であり(浅野三丁目)、緊急対応が必要な医療現場における交通アクセス支援を行う。 ・現在の砂津大橋が緊急輸送道路橋梁耐震補強3箇年プログラムの基準に該当することから、災害時の緊急輸送ルートの確保の面からも新砂津大橋の早期整備が必要である。 <p>12 将来交通量の推計は、国土交通省「費用便益分析における交通流推計及び便益算出の方法について」による。</p>			

評価項目及び評価のポイント

2 事業の有効性(直接的効果、副次的効果)		配点	評価レベル	得点
生活利便性・安全性の向上	<p>事業実施後の改善見込みを「適切な成果指標」を用い、的確に説明しているか(数値表現によらず「定性的な目標」を設定した場合にはその明確な理由) 事業効果により、どのように課題が解決されるかを論理的に検証しているか(すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較)</p>	6	4	5
地域経済の活性化・産業振興	<p>事業予定地は、類似施設の配置バランス、交通の利便性、周辺施設の状況等から妥当か(第三者委員会等で検討が行われている場合はその検討状況等も記載)</p>	24	4	19
<p>【評価内容】</p> <p>地域経済の活性化・産業振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の旅行速度が12.7km/hから35.0km/hに向上し、国際物流基幹ネットワークである一般国道199号の機能を強化、ひびきコンテナターミナル~北九州貨物ターミナル駅間等の輸送拠点間の時間短縮が図れる。 ・本事業区間を現在施工中である(都)砂津長浜線等と併せて整備することにより、小倉都心部の交通ネットワークが整備され、小倉都心部の渋滞多発箇所である国道199号勝山通りの勝山東交差点(井筒屋前付近)から砂津交差点(チャチャタウン前付近)間の渋滞緩和が図られ、都心部の交通アクセスが向上するとともに、小倉駅北口周辺の開発計画(広域医療施設、民間物流センター、小倉駅北口東地区市街地再開発事業等)の支援も含めて、中心市街地の活性化を促進出来る。 また、門司港レトロ地区(年間観光客数2百万人)等への交通アクセス支援が出来る。 ・渋滞損失の改善(渋滞損失額3.8億円/年・km、渋滞損失時間12.0万人時間/年・km)が図れる。 <p>生活利便性・安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁の整備により、緊急輸送道路ネットワークである国道199号の安全性が向上し、災害時の救助・救急活動や緊急物資の供給に重要な役割を果たすことが出来る。また、屈曲した道路を直線化することにより、交通事故の低減が図れる。 <p>本事業区間は、昭和49年に都市計画決定済みであり、国際物流基幹ネットワーク(国土交通省)、緊急輸送道路ネットワーク(1次)に指定(国土交通省)されていることから妥当である。</p>				

評価項目及び評価のポイント

3 事業の経済性・効率性・採算性

(1) 建設時のコスト縮減対策	配点	評価レベル	得点
<p>構造、施工方法等に関するコスト縮減対策の検討を十分行っているか（ランニングコストを下げるための工法までを含めた検討状況） 代替手段の検討を行い、コストが最も低いものを選択しているか。 事業規模は、事業目的、利用者見込み、類似施設を検証し、決定したものか（すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較） 工期は、事業規模・内容から見て適切か。 事業手法について民間活用（PFI等）の検討を十分行っているか。</p>	10	4	8
<p>【評価内容】 橋梁の概略工法を5案検討し、その内最も経済的に優れた2径間連続場所打中空床版橋を選択した。 概略のルート比較を3案検討し、その内安全性と経済性に優れた現計画を選択した。 本事業区間の計画交通量(H42年)は36,600台/日であり、設計基準交通量12,001台/日以上は車線数が4以上（道路構造令より）となることから4車線とした。 補助国道（改築）事業で整備を進めている国道3号（砂津拡幅）の事業期間が7年であり、現地の状況も勘案して本事業期間の6年は適切と判断した。 収益を伴う事業では無いことから対象外である。</p>			
(2) 管理運営の検討	配点	評価レベル	得点
<p>整備後の管理運営コストを十分検証し、把握しているか（すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較） 管理運営の実施主体について詳細な検討を行っているか（PFI、指定管理者、民間委託、NPO、市民団体等の検討結果等）</p>	10	3	6
<p>費用便益分析マニュアル（国土交通省）の道路種別毎の年間維持管理費（全国平均値）によると、当該区間（L=0.45km）の年間維持管理費用は240万円程度が予測される。 今後詳細設計を行う中で、維持管理費の低減（例えば、高木を連続的に植えずにポイント的に配置するなど）について検討する。 一般国道199号は、道路法13条により北九州市管理区間となっており、北九州市が道路の管理を行うものである。</p>			
(3) 費用便益分析	配点	評価レベル	得点
<p>費用便益分析の値（B/C）は国の採択基準値を超えているか。 便益項目、費用項目の設定は妥当か。 「感度分析」を行い、下位ケースシナリオの値と、国の採択基準値の比較検証を行っているか。</p>	10	5	10
<p>【評価内容】 B/C = 1.7で便益が費用を上回っていることから基準を満たしている。 費用便益マニュアル（国土交通省）の設定項目であるため妥当である。 感度分析（14）を行い、比較検証を実施した結果、便益が費用を上回っていることから基準を満たしている。 ・交通量（±10%）B/C1.5～2.0 ・事業費（±10%）B/C1.6～1.9 ・事業期間（±1年）B/C1.7～1.8 ・割引率（±1%）B/C1.4～2.1 14 感度分析とは、事前に事業を取り巻く不確実性を的確に認識し、事業の効率性の維持向上を図るもの。</p>			
(4) 事業の採算性（ただし、収益を伴う事業のみ）	配点	評価レベル	得点
<p>事業の収支予測は、客観的データを十分検証し、様々なリスクを勘案した上で作っているか（すべての検証データの提示、他都市・地域に比較できるデータがある場合はそれとの比較、累積収支黒字転換年等） 累積収支が黒字になるまでの期間は、市の財政状況等から勘案して許容できるものか。 PFI等、民間を活用した厳格な検証を行っているか。 民間を活用した複数のシナリオを前提とした検証を行っているか。</p>	0	0	0
<p>～ 一般国道199号は有料道路では無く、収益を伴わないことから、本項目の対象外事業である。</p>			

評価項目及び評価のポイント

評価項目及び評価のポイント			
4 事業の熟度	配点	評価レベル	得点
<p>関係者等との事前調整は進んでいるか。(具体的な賛成、反対があればその状況) 事前に阻害要因は想定されるか。その場合、解消方法をどのように考えているか。(今後の見込み)</p> <p>必要な法手続きはどのような状況か。(都市計画決定、環境影響評価等の状況、今後の予定)</p> <p>用地取得で難航案件が想定されるか。</p>	5	4	4
<p>H17.12～関係機関との協議を開始 H19 河川協議が完了 H19 警察協議を開始</p> <p>本事業の整備については、新聞報道等がなされているが、現時点で阻害要因は想定されていない。地元企業からは早期整備に関する要望があった。 用地取得(約20件)においては、現時点で難航案件は想定されない。 昭和49年3月に都市計画決定済である。</p>			
5 環境・景観への配慮	配点	評価レベル	得点
<p>「環境配慮チェックリスト」による点検は十分行っているか。 環境アセスメントは必要か(必要な場合はその結果または今後の予定) 事業実施により、周辺環境・景観にどのような影響を及ぼすことが考えられるか。 環境保全の達成に向けて、どのような環境配慮・景観配慮の手法を採用しているか。</p>	5	4	4
<p>【評価内容】</p> <p>交通基盤整備事業に係る環境配慮チェックリストによるチェック(概ね事業計画作成段階から検討できる事項)を実施した結果、現時点で検討を開始する項目は無い。(生活環境の保全、自然環境の保全、快適環境の保全・創出)</p> <p>本事業区間延長が0.45kmであることから、環境アセスメント対象外の事業となる。 (4車線かつ5km以上が対象：北九州環境影響評価条例)</p> <p>本事業路線を整備することによる、自動車からのCO₂の排出削減効果は約350t/年(15)であり、これは1世帯あたり平均CO₂排出量(北九州地域、1世帯あたり4,680kg/年、北九州市環境家計簿を参照)の約75倍に相当する。このことから、地球温暖化対策としても有効である。 工事期間中の周辺環境に配慮し、低振動、低騒音型の建設機械を導入する。</p> <p>15 費用便益分析マニュアル(国土交通省H15)にて算出した。</p>			

【内部評価】

評価の合計点	80 / 100 点	評価結果	事業を実施すべき
評価の理由及び特記事項	<p>一般国道199号は、本市北部に広がる工業、商業、流通業務地区を有機的に連結する、物流ネットワーク上極めて重要な路線であるが、道路が屈曲していることなどから、渋滞が激しく物流交通や円滑な交通を阻害している等、交通安全上の課題がある。</p> <p>本事業区間を整備することによって、物流拠点間の結節機能を強化し、国際物流ネットワークの機能向上を図ると共に、交通事故の低減や小倉都心部の渋滞緩和に寄与し、小倉駅北口周辺の開発計画(広域医療施設等)などを支援することができる。</p> <p>そこで、本事業について厳格な評価を行った結果、必要性、有効性が十分認められること、現在施工中の砂津長浜線(H27年度完成予定)の交通流を円滑に処理する道路であり、早急に完成させる必要があること、費用対効果(B/C)が1.7と十分に高いことなどから、事業を積極的に実施すべきと考える。</p>		
対応方針案	計画どおり実施		



全体事業費C=450,000千円
 補助国道部 380,000千円 W=29m L= 450 m
 関連道路部 70,000千円 W=11m L= 260 m

一般国道199号(砂津バイパス)
(補助)