

事後評価結果（平成26年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：西ノ原 真志

事業名	一般国道3号 <small>ひなぐあしきたどうろ</small> 日奈久芦北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県八代市日奈久下西町 至：熊本県葦北郡芦北町花岡	延長			16.8km

事業概要
 日奈久芦北道路は、延長16.8km、4車線の自動車専用道路であり、平成3年度に事業化し、平成21年度に暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、南九州西回り自動車道の一部を形成し、広域的な交通利便性の確保、国道3号の代替機能等に貢献する道路である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H3年度 都市計画決定：—	用地着手：H7年度 工事着手：H10年度	供用年：(当初) H20 / H30 (暫定/完成) (実績) H21 / —	変動	1.05倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 1,190 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 1,099 億円	実績 (名目値) 881 / — 億円 (暫定/完成) (実績値) 788 / — 億円		変動	0.74倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H42) — / 25,100 ~ 26,500 台/日	実績 (暫定/完成) 13,432 台/日 / —		変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	45.0km/h → 67.2km/h (供用直前年次) H16年度 (供用後年次) H25年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	61件/億台キロ → 21件/億台キロ (供用直前年次) H14~H16年平均 (供用後年次) H22~H24年平均		
費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C	1.8	総費用：1,202億円 事業費：1,116億円 維持管理費：85億円	総便益：2,126億円 走行時間短縮便益：1,826億円 走行経費減少便益：214億円 交通事故減少便益：85億円	基準年	平成17年
	B/C	2.3	総費用：1,189億円 事業費：1,140億円 維持管理費：49億円	総便益：2,706億円 走行時間短縮便益：1,847億円 走行経費減少便益：717億円 交通事故減少便益：141億円	基準年	平成26年
事業遅延によるコスト増		費用増加額	14億円	便益減少額	117億円	
事業遅延の理由 トンネル工事中に高濁度湧水が多量に発生し、その対策に時間を要し工事が遅延したため。						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（並行する国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割） ・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：芦北町～八代市間の所要時間の短縮（約10分短縮）） ・安全で安心できるくらしの確保（三次救急医療施設へのアクセスが向上：芦北町～済生会熊本病院（約8分短縮）） <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リダンダンシーの確保（九州縦貫自動車道八代～人吉IC間通行止め時の迂回路として機能）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路は、環境影響評価を平成2年10月に実施しており、予測評価の結果、大気質、騒音、振動、動物、植物のいずれも環境保全目標を満足している。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る（昼間：73dB→66dB、夜間：73dB→61dB）。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、熊本県及び九州全体を上回っている。 ・並行現道の交通量は、日奈久芦北道路開通後、減少。 ・沿線地域の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。 ・製造品出荷額は、平成7年以降減少傾向であったが、近年増加傾向。 ・観光入込客数は、増加傾向。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 ・日奈久芦北道路の整備により、「交通混雑の緩和」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・日奈久芦北道路は、トンネル区間の地質状況が想定と異なる箇所が多く存在したため、トンネル設計の見直しが生じたが、大きな遅延も無く、暫定整備を完了する事ができた。 <p>今後、当該地域においては、類似の地質が存在する可能性があるため、本事業で得られた地質情報を参考に設計・施工を行う事が必要である。</p> <p>特にトンネル区間においては、地質等の不確定要素が多いため、既存知見を活用するとともに、必要に応じ補足調査（追加ボーリング等）も行い、当初設計の精度向上に努める事が重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価手法について、見直しの必要はない。
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 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。