

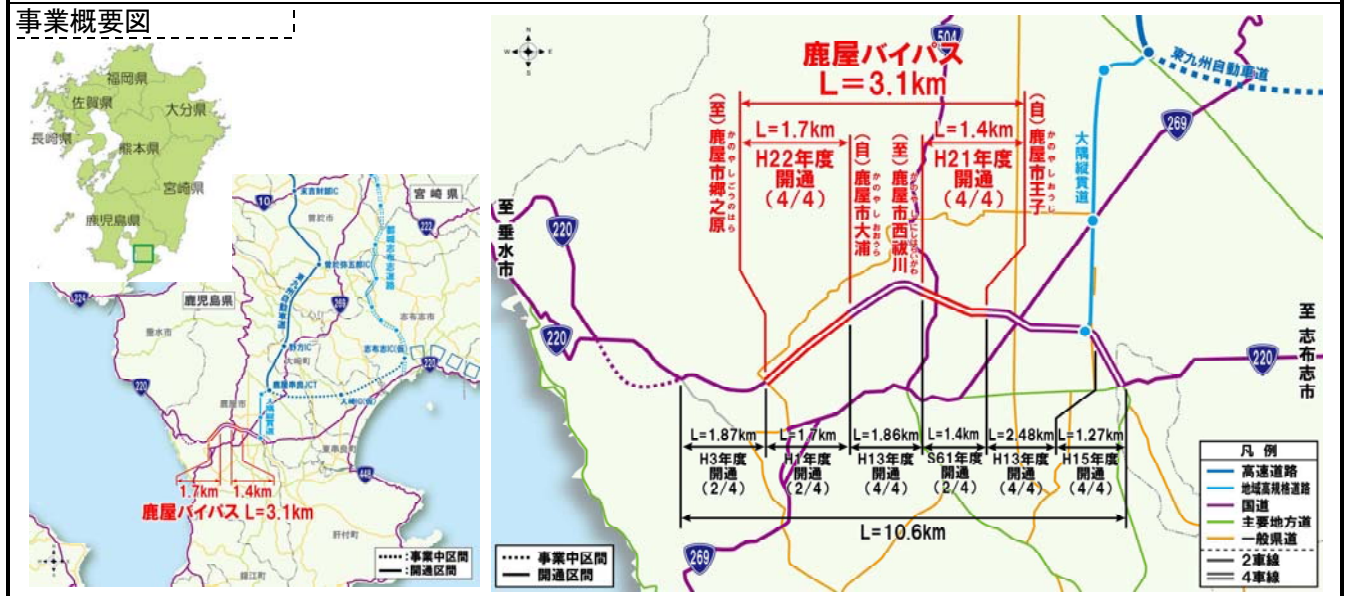
## 事後評価結果（平成27年度）

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：留守 洋平

事業名	一般国道220号 <small>かのや</small> 鹿屋バイパス	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：鹿児島県鹿屋市王子 至：鹿児島県鹿屋市郷之原	延長	3.1km			

**事業概要**  
 鹿屋バイパスは、平成15年度までに一部区間を除き完成4車線で開通している鹿屋バイパス（延長10.6km）において、暫定2車線を完成4車線化する拡幅事業（延長3.1km）である。  
 平成19年度に事業化し、平成22年度に完成4車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
 本事業は、鹿屋市の交通混雑の緩和、ならびに交通安全性の向上を目的とした事業である。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	—	供用年	(当初) — /H25	変動	
		都市計画決定	S53年度	工事着手	H19年度	(暫定/完成)	(実績) — /H22	0.57倍	
	事業費	計画時	(名目値) — / 57億円	実績	(名目値) — / 35億円	変動	0.61倍		
		(暫定/完成)	(実質値) — / 56億円		(暫定/完成)	(実質値) — / 33億円			
	交通量	計画時	将来交通量 (H42)	実績	— / 17,105台/日	変動	46%		
		(暫定/完成)	— / 37,300台/日	(暫定/完成)					
	旅行速度向上	32.1km/h	→	46.3km/h	交通事故減少	94件/億台キロ	→	52件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H17年度		(供用後年次) H26年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H18~H20年平均		(供用後年次) H23~H25年平均	
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C	2.5	総費用	61億円	総便益	153億円	基準年	平成18年
				事業費	49億円	走行時間短縮便益	143億円		
				維持管理費	12億円	走行経費減少便益	5億円		
						交通事故減少便益	5億円		
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	55億円	総便益	81億円	基準年	平成27年
				事業費	42億円	走行時間短縮便益	68億円		
				維持管理費	13億円	走行経費減少便益	7.7億円		
						交通事故減少便益	5.1億円		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円				
	事業遅延の理由	特になし。							

事業の効率等	<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"> <li>・円滑なモビリティの確保。(当該区間の渋滞損失時間の削減：削減率約5割)</li> <li>・物流効率化の支援。(垂水市～志布志港への所要時間の短縮：約1分短縮)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：垂水市～志布志市間の所要時間の短縮(約1分短縮))</li> </ul> <p style="text-align: right;">他6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"> <li>・交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少：供用前36件→供用後18件)</li> </ul>
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>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間：55dB→53dB、夜間：47dB→46dB)</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"> <li>・鹿屋市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、鹿児島県・九州全体を上回っている。</li> <li>・交通量は、周辺道路の整備により減少傾向。</li> <li>・鹿屋市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。</li> <li>・製造品出荷額・商品販売額の伸び率は、鹿児島県・九州全体よりも高い。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> <li>・鹿屋バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「地域産業活動の支援」について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul>
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"> <li>・鹿屋バイパスでは、4車線化に伴う中央分離帯の設置について、住民の合意を得るために何度も協議を重ねることとなったが、大きな遅延も無く、整備を完了することができた。</li> <li>・今後も、事業の長期化を避けるため、住民との合意が円滑に図れるよう計画的かつ十分な協議・調整が必要である。</li> <li>・事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>
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。