

事後評価結果（平成18年度）

担当課：道路計画第一課

担当課長名：淡中 泰雄

事業名	一般国道10号 加治木バイパス	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：鹿児島県始良郡加治木町反土 至：鹿児島県始良郡始良町十日町	延長	4.2 km			

事業概要

一般国道10号は、福岡県北九州市を起点とし、大分、宮崎を経由し鹿児島市に至る約450kmの東九州を縦断する主要な幹線道路であり、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。加治木バイパスは、加治木町及び周辺地域での交通需要の増大による交通混雑の緩和を目的として、九州縦貫自動車道加治木ICへのアクセス道路、及び東九州自動車道(隼人道路)と一体となった国道10号のバイパスとして計画された、地域経済の発展や活性化にとって極めて重要な路線である。

事業の目的・必要性

加治木バイパスは、高速道路へのアクセス機能、国道10号のバイパス機能を果たす路線であり、加治木ICへのアクセス向上、加治木町市街地部の交通混雑緩和と安全性の確保、信頼性の高いネットワークの形成などに寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和三十五年	用地着手	昭和三十五年	供用年	(当初) / (実績) H13/	変動	倍
	事業費	計画時	(名目値) / 150億円	実績	(名目値) 126 / 億円	暫定/完成	(実績) H13/	変動	倍
交通量	計画時	(実質値) / 億円	実績	(実質値) / 億円	暫定/完成	(実績) H13/	変動	倍	
旅行速度向上	19.9	→	35.4 km/h	交通事故減少	→	件/億台キロ			
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	総費用	億円	総便益	億円	基準年	年		
費用対効果分析結果 (事後)	3.1	総費用	179 億円	総便益	546 億円	基準年	H18年		
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									
客観的評価指標に対応する事後評価項目									

	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(空港へのアクセス向上：加治木団地入口～鹿児島空港 約17分→約14分) ・地球環境の保全(CO₂削減量：970t-CO₂) <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p>
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>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>加治木バイパス周辺の市町村では、居住人口、自動車保有台数ともに増加傾向にあり、これに伴って国道10号の交通量は増加の一途をたどっている。</p> <p>また、加治木町では農業産出額が増加傾向を示し、霧島市や始良町では製造品出荷額が増加傾向にある。</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>加治木バイパスの整備により、自動車交通の円滑性、所要時間の短縮、沿道環境の改善等の効果が発現しており、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>しかし、加治木バイパスが供用し、加治木ICと直結したことにより、今後も交通量の増加が予想されるため、完成4車化に向けて、事業優先区間や事業実施時期等の検討を行う必要がある。</p>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用ごとの定量的な整備効果等の資料が残されていない。</p> <p>このため、段階ごとに整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	
<p>特記事項</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。