

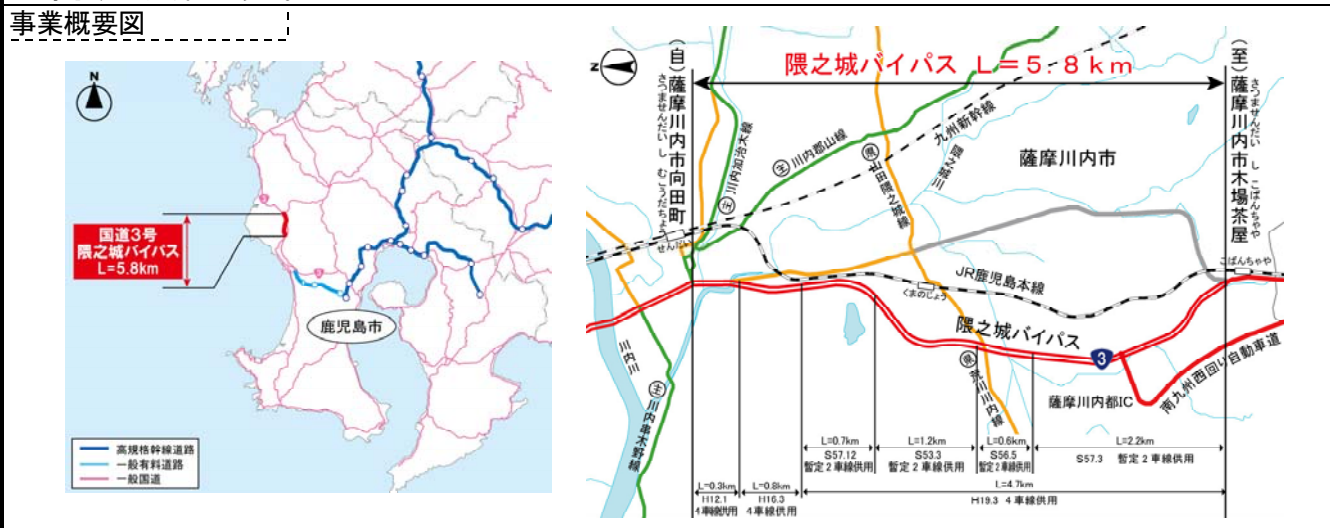
事後評価結果（平成23年度）

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：廣瀬 健二郎

事業名 一般国道3号 <small>くまのじょう</small> 隈之城バイパス	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：鹿児島県薩摩川内市向田町 至：鹿児島県薩摩川内市木場茶屋		延長 5.8km

事業概要
 国道3号は、福岡県北九州市を起点として、福岡市や熊本市などを經由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約470kmの重要な幹線道路であり、九州縦貫自動車道や国道10号と共に南北方向に九州の主要都市を結び、物流や地域間の交流を担う骨格的な路線となっている。
 国道3号隈之城バイパスは、起点を薩摩川内市向田町、終点を薩摩川内市木場茶屋とする延長5.8kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性
 国道3号隈之城バイパスは、国道3号の薩摩川内市隈之城周辺における交通混雑の緩和、交通安全の確保等に寄与する道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S47年度	用地着手：S50年度 工事着手：S53年度	供用年：(当初) — / H18 (暫定/完成) (暫定/完成) — / H18	変 動	1.0倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成) (名目値) — / 150億円 (実質値) — / 145億円	実績 (暫定/完成) (名目値) — / 125億円 (実質値) — / 121億円	変 動	0.83倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H32) — / 13,300~47,100台/日	実績 (暫定/完成) — / 6,559~31,086台/日	変 動	49~66 %		
旅行速度向上		26.7km/h → 39.3km/h <small>(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次)H15年度 (供用後年次)H19年度</small>		交通事故減少			219件/億台キロ → 43件/億台キロ <small>(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次)H8~H15年平均 (供用後年次)H19~H20年平均</small>
費用対効果 分析結果 (前回再評価)		B/C : — 総費用 億円 (事業費：—億円 維持管理費：—億円)		総便益 億円 (走行時間短縮便益：—億円 走行経費減少便益：—億円 交通事故減少便益：—億円)		基準年 一年	
費用対効果 分析結果 (事後)		B/C : 7.0 総費用 318億円 (事業費：259億円 維持管理費：59億円)		総便益 2,240億円 (走行時間短縮便益：1,950億円 走行経費減少便益：213億円 交通事故減少便益：77億円)		基準年 平成23年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額 ー 億円		便益減少額 ー 億円			
事業遅延の理由							
特になし。							

	<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(並行する旧国道3号の損失時間の削減：削減率約9割)。 ・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：薩摩川内市～いちき串木野市間の所要時間の短縮(20分⇒18分))。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和(冷水交差点での最大渋滞長500mが解消)。
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、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>並行する旧国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る(昼間：74dB→69dB、夜間：68dB→62dB)。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・薩摩川内市の居住人口は、減少傾向(H22/S45比で0.95倍)。 ・薩摩川内市の高齢化率は27.0%(H22)であり、鹿児島県平均(26.4%)を上回っている。 ・薩摩川内市の自動車保有台数は、増加傾向(H22/S55比で2.14倍)。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隈之城バイパスは、「交通混雑の緩和(混雑度1.49→0.64)」、「交通安全性の確保(事故件数55件/年→7件/年)」など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ・隈之城バイパスは、国道3号の薩摩川内市隈之城周辺における「交通渋滞の緩和」、「交通安全性の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「並行現道の混雑度低下」や「並行現道の死傷事故率低減」等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要はないものと考えられる。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隈之城バイパスは、事業化から事業完了までに35年間を要した。 ・当該区間については、課題が大きい区間から段階的に着手したものの、住民理解を得るまでに難航した区間もあり事業が長期化した。 ・事業期間の長期化を避けるために、計画段階から沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。 ・予算制約という状況下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。 	
<p>特記事項</p> <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。