

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 南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内道路	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：鹿児島県薩摩川内市都町 至：鹿児島県いちき串木野市大里	延長 13.8km	

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号川内道路は、南九州西回り自動車道のうち起点を薩摩川内市都町、終点をいちき串木野市大里とする延長13.8kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性

国道3号川内道路は、南九州西回り自動車道の一部区間として、地域間交流連携の支援や、並行する国道3号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等に寄与する道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初) — / H18	変	—	倍
		都市計画決定	—	工事着手	H11年度	(暫定/完成)	(実績) H18/—	動	—	倍
	事業費	計画時	(名目値) — / 817億円	実績	(名目値) 658 / 一億円			変	—	倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 769億円	(暫定/完成)	(実質値) 610 / 一億円			動	—	倍
	交通量 (当該路線)	計画時	将来交通量 (H42)	実績	9,951~10,569台/日 / —			変	—	%
	(暫定/完成)	—/28,100~31,000台/日	(暫定/完成)				動	—	%	
旅行速度向上	27.3km/h → 35.4km/h		交通事故減少		127.9件/億台キロ → 84.8件/億台キロ					
	(供用前現道→供用後現道)		(供用前現道→供用後現道)		(供用前現道→供用後現道)					
	(供用直前年次)H17年度		(供用後年次)H19年度		(供用直前年次)H13~H16年平均		(供用後年次)H17~H20年平均			
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C	2.7	総費用	913億円	総便益	2,496億円	基準年			
			(事業費)	844億円	(走行時間短縮便益)	2,144億円	平成17年			
			(維持管理費)	70億円	(走行経費減少便益)	221億円				
					(交通事故減少便益)	131億円				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用	869億円	総便益	1,129億円	基準年			
			(事業費)	826億円	(走行時間短縮便益)	799億円	平成23年			
			(維持管理費)	43億円	(走行経費減少便益)	171億円				
					(交通事故減少便益)	159億円				
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。									
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（並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約9.7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（17分⇒15分））。 <p style="text-align: right;">他15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（混雑度:1.47（H18）→0.79（H19））。 ・観光の支援（薩摩川内市の観光入込客数は年々増加傾向にあり、5年間（H17～H22）で約52万人の増加（27%増）するなど、観光産業の活性化に寄与）。
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、平成2年11月に環境影響評価を実施しており、予測評価の結果、大気質、騒音、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（夜間：66dB→63dB）。</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"> ・沿線地域（薩摩川内市、いちき串木野市）の居住人口は、減少傾向（H22/H2比で0.94倍（薩摩川内市）と0.85倍（いちき串木野市））。 ・沿線地域の高齢化率は、年々増加傾向（H22:27.0%（薩摩川内市）、29.1%（いちき串木野市））で、鹿児島県平均（H22：26.4%）を上回っている。 ・沿線地域の自動車保有台数は、増加傾向（薩摩川内市：H22/H2比で1.47倍、いちき串木野市：H22/H2比で1.33倍）。 ・薩摩川内市の観光入込客数は、増加傾向（H17：192万人/年、H22：244万人/年）。 	
<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"> ・川内道路は、「地域間交流の支援（広域的な救急搬送時間14分短縮）」、「交通混雑の緩和（混雑度1.47→0.79）」、「交通安全の確保（事故率が34%低減）」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。 ・川内道路は南九州西回り自動車道一部区間として、「地域間交流連携の支援」や、並行する国道3号の「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「救急搬送時間の短縮」や「国道3号の混雑度低下」、「国道3号の死傷事故率低下」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。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。 	
<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"> ・川内道路については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。 ・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。