

# 事後評価結果（令和元年度）

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：野村 文彦

事業名	南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路	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水引町 至：鹿児島県薩摩川内市都町	延長	10.2km		

**事業概要**  
 川内隈之城道路は、南九州西回り自動車道の一部を形成する高規格幹線道路で延長10.2kmの完成4車線の事業であり、平成7年度に事業化し、平成26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、広域交通ネットワークの形成、地域産業の活性化、国道3号の交通混雑緩和等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H7年度 都市計画決定：H17年度	用地着手：H18年度 工事着手：H19年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) H32/— (実績) H26/—	変動	0.77倍		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 284億円 / — (実質値) 282億円 / —	実績 (暫定/完成)	(名目値) 284億円 / — (実質値) 288億円 / —	変動	1.02倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (R12) 14,900~19,100台/日/—	実績 (暫定/完成)	7,100台/日/—	変動	37~48%		
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		37.6km/h → 72.9km/h (供用前年次)H24年度 (供用後年次)H28年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		70件/年 → 45件/年 (供用前年次)H21~H24年平均 (供用後年次)H27~H29年平均			
費用対効果 分析結果 (前回再評価)		B/C	1.6	総費用	268億円 (事業費：250億円 維持管理費：18億円)	総便益	439億円 (走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：45億円)	基準年	平成21年
費用対効果 分析結果 (事後)		B/C	1.1	総費用	439億円 (事業費：392億円 維持管理費：47億円)	総便益	480億円 (走行時間短縮便益：372億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：37億円)	基準年	令和元年
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		特になし。							

事業の効果等	<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。(並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約4割)</li> <li>・物流効率化の支援。(阿久根市から鹿児島市への水産品輸送の時間短縮：北さつま漁協～鹿児島市中央卸売市場(約11分短縮))</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築。(阿久根市役所～鹿児島市役所(約11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>・地域産業の支援。(水産品の輸送効率向上や販路拡大により、北さつま漁協の取引金額が増加)</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>当該道路は、環境影響評価を平成17年12月に実施しており、予測の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、動物及び景観について環境保全目標を満足している。</p> <p>騒音については、環境保全目標を上回ることが予測されたため、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。なお、遮音壁等の設置を実施するにあたって、沿道の土地利用などの地域状況や交通量の推移による騒音の状況等を勘案して、適切な保全措置を講じている。</p> <p>植物については、生息確認地点の改変が予測されたため、必要に応じて、対象種の生息状況及び周辺の生育環境を確認の上、適切な措置を講じている。</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号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：72dB→68dB、夜間：67dB→62dB)</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>・沿線地域(阿久根市、薩摩川内市、いちき串木野市)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平均・九州全体よりも多い。</li> <li>・並行現道である国道3号の交通量は、全線開通後に減少傾向となっている。</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>・川内隈之城道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「地域産業の活性化」、「交通混雑の緩和」等について、一定の効果が得られており、また「地域経済の支援」といった波及効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はないと考えている。</li> <li>・今後の交通状況や広域的な交通需要の動向などに変化が生じれば、対応等について検討することが重要である。</li> <li>・社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて調査・検討を進めて参りたい。</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>・川内隈之城道路の早期開通に向け、国・県・市で構成する「南九州西回り自動車道プロジェクトチーム」を設立し、事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、迅速な用地買収及び工事着手に繋がった。</li> <li>・早期整備のニーズに応えるためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</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。