

# 事後評価結果（令和4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：松村 泰典

事業名	一般国道3号 出水阿久根道路	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：鹿児島県出水市下知識町 至：鹿児島県阿久根市鶴川内			延長	14.9 km

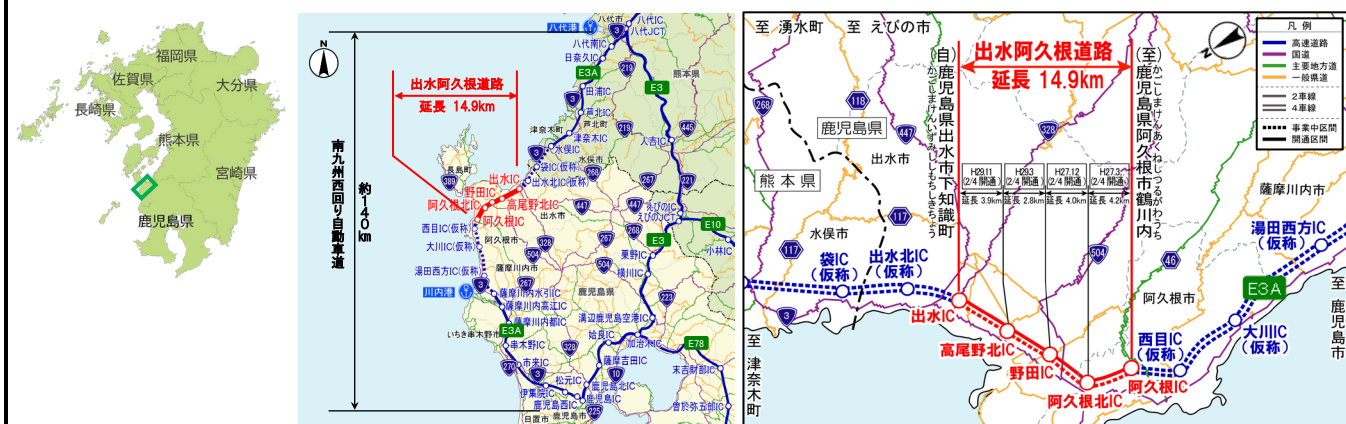
## 事業概要

一般国道3号は、北九州市門司区から鹿児島市に至る延長約520kmの主要な幹線道路である。  
 出水阿久根道路は、南九州西回り自動車道の一部を形成する高規格道路で、延長14.9kmの完成4車線の事業であり、平成29年度に全線暫定2車線で開通している。

## 事業の目的・必要性

出水阿久根道路は、高規格道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H9年度 H17年度	用地着手 工事着手	H18年度 H19年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) /R7 (実績) H29/ -	変 動	一倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 555億円 (実質値) - / 566億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 445億円 / - (実質値) 457億円 / -			変 動	一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (R12) - / 23,500 ~ 25,300台/日	実績 (暫定/完成)	7,300 ~ 11,500台/日 / -			変 動	-%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.3 → 59.0 km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	14 → 7件/年 (供用直前年次) H24~H26年平均 (供用後年次) H30~R2年平均				
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B / C 2.8	総費用 437億円 事業費: 383億円 維持管理費: 53億円	総便益 1,211億円 走行時間短縮便益: 1,028億円 走行経費減少便益: 109億円 交通事故減少便益: 74億円	基準年 平成18年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 1.1	総費用 738億円 事業費: 639億円 維持管理費: 99億円	総便益 808億円 走行時間短縮便益: 614億円 走行経費減少便益: 128億円 交通事故減少便益: 66億円	基準年 令和4年				
	事業遅延による コスト増		費用増加額 -1億円	便益減少額 -1億円					
	事業遅延の理由	・ 特になし。							

	<p>交通量変動の理由</p> <p>—</p>
	<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9割)</li> <li>・物流効率化の支援(農林水産品の輸送時間短縮：東町市場～八代IC(約3分短縮))</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市である出水市と阿久根市を高規格道路で結ぶルート構築：出水市市役所～阿久根市役所(約12分短縮))</li> </ul> <p style="text-align: right;">他6項目について効果の発現がみられる。</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>・救急医療の支援(出水阿久根道路の整備により、救急搬送時の時間短縮や走行環境改善など、地域の医療を支援。)</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の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。</li> <li>・騒音については、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。</li> <li>・ツル類への影響については、常緑広葉樹の植栽や仮囲いの実施等、適切な措置を講じている。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。 (昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB)</li> </ul>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <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業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>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.8万台/日で推移している。</li> <li>・自動車保有台数は、鹿児島県及び九州全体を上回っており、その差も大きくなっている。</li> <li>・当該地域の自動車交通への依存は、依然として高いことがうかがえる。</li> </ul>	
<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"> <li>・出水阿久根道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また、「地域産業の支援」、「救急医療の支援」、「観光振興の支援」といった波及的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> </ul>	
<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"> <li>・出水阿久根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、工事着手及び早期開通に繋がった。</li> <li>・早期開通のためには、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>	
<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>	

※ 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。