

事後評価結果（平成18年度）

担当課：西日本高速道路株式会社設計グループ

担当課長名：大西宣二

路線名	一般国道3号南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路)	事業区分	一般国道 (高規格B)	事業主体	西日本高速道路(株) 九州地方整備局			
起終点	自：熊本県八代市東片町 至：熊本県八代市日奈久下西町			延長	12.0 km			
事業概要								
八代市を起点とし鹿児島市に至る総延長140kmの高規格幹線道路である「南九州西回り自動車道」のうち、九州縦貫自動車道鹿児島線と接続する八代JCTから日奈久IC間を暫定2車線にて整備を行った。								
事業の目的・必要性								
南九州西回り自動車道は、「第四次全国総合開発計画（S62.6.30）」で21世紀に向け多極分散化型の国土を形成するために必要とされた、全国14,000kmの高規格幹線道路網の一環として計画された道路であり、九州南西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。								
事業概要図								
<p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L=12.0km</p>								
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S54年度(日奈久バイパス) S63年度(八代日奈久道路)	用地着手	H56年度	供用年 (計画) H10年度 (実績) H13年度	変動	1.2倍
		都市計画決定	S55年度(日奈久バイパス) H2年度(八代日奈久道路)	工事着手	H60年度			
	事業費	計画時	(名目値) 940億円 (実質値) 976億円	実績	(名目値) 930億円 (実質値) 972億円	変動	99%	
	交通量	計画時	4,900台/日 (平成14年度)	実績	3,500台/日 (平成14年度)	変動	71%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)		39.1 (H11年度) / 55.5km/h (H17年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	106.9 (H11年度) / 95.9 (H17年度) 件/億台・日			
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用 : 1,439億円 事業費: 1,372億円 維持管理費: 66億円	総便益 : 1,554億円 走行時間短縮便益: 1,487億円 走行経費減少便益: 47億円 交通事故減少便益: 20億円	基準年 H18年		
		事業遅延によるコスト増		費用増加額 : 56億円	便益減少額 : 87億円			
事業遅延の理由								
日奈久港改修事業の遅れにより、直轄施行の橋梁下部工工事に遅延が生じたため。								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>観光産業の振興 ・南九州道沿道には、数多くの観光資源があり、延伸により更なる渋滞解消や所要時間短縮などが期待される。（渋滞時には17～26分の短縮）</p> <p>農産品の円滑な運搬に貢献 ・芦北地域の主要農産品「デコボン（柑橘類）」は、南九州道を利用して市場へ運搬されるようになり、今後の更なる延伸により、出荷量の増加が期待される。（H9 H16収穫量約3倍）</p> <p>地元産業の発展 ・ジャストタイム（2時間以内の納入）が可能となり、自動車関連部品の出荷が増加した（H13 H17で約3倍）。今後、南九州道の延伸による新たな出荷先の拡大が期待される。</p> <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】 ・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.039ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 2.101～2.116ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】 ・環境アセスメントで予測した断面について、H17年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 再現値：52dB（夜間）（65dB（夜間））（ ）内は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 トンネル坑口部に法面緑化と土留工を兼ね備えた緑化ウォールを設置するなど、法面緑化に心がけた。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>熊本県の県内総生産は、事業開始以降、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、八代市で昭和63年度に比べ、平成17年度は約8%減少しているなど、沿道地域では減少傾向が続いている。</p> <p>熊本県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より低い伸び率で推移している。</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>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後、国土交通省が事業中である南九州道の延伸により、南九州西岸の交通ネットワークが構築されることから、地域との連携・協力を図りながら、一層の利用促進を行い、所要の効果が発揮できるように努めたい。</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>特になし</p>
	<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。