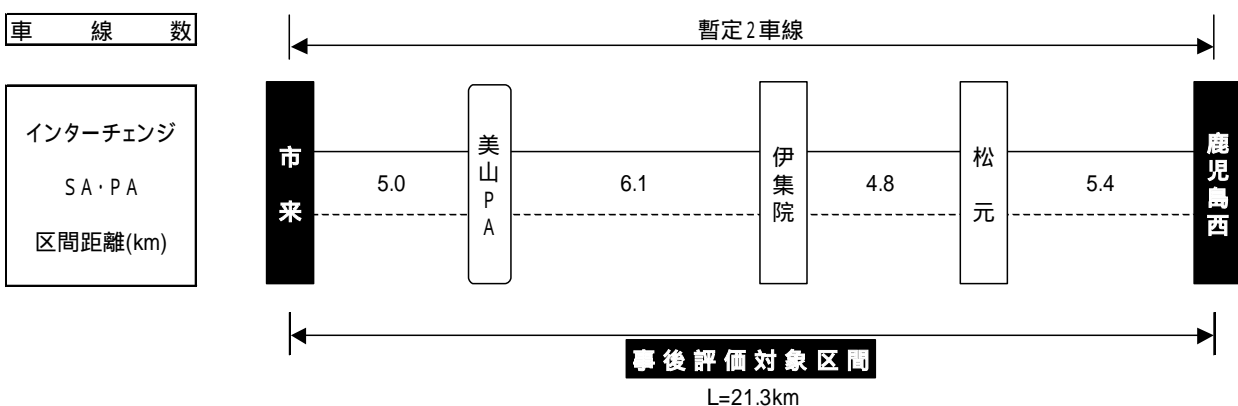


## 事後評価結果（平成19年度）

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 (鹿児島道路)	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：鹿児島県いちき串木野市大里 至：鹿児島県鹿児島市田上八丁目			延長	21.3 km					
事業概要										
八代市を起点とし鹿児島市に至る総延長約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、市来ICから鹿児島西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										
										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和63年度 (昭和44年度)	用地着手	昭和53年度	供用年	(実績) 平成14年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	-	工事着手	昭和59年度		(実績) 平成14年度			
	事業費	計画時	(名目値)	1,113億円	実績	(名目値)	1,225億円	変動	110%	
			(実質値)	1,110億円		(実質値)	1,222億円			
	交通量	計画時	5,600台/日 (平成15年度)		実績	4,200台/日 (平成15年度)		変動	75%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	38 62km/h (平成9年) (平成18年)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)		128 112 件/台年 (平成9年) (平成17年)				
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用: 1,913億円 事業費: 1,755億円 維持管理費: 158億円		総便益: 3,451億円 走行時間短縮便益: 3,062億円 走行経費減少便益: 282億円 交通事故減少便益: 106億円		基準年			
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額		H19年				
事業遅延の理由										

事業の効果等	<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・ 鹿児島中央駅（鹿児島市）と鹿児島純心女子大学（薩摩川内市）とを結ぶ、南九州西回り自動車道を使った高速バスが新設され、学生の利便性向上が図られた。 （開通前 1 時間 16 分（JR + 路線バス） 開通後 1 時間（南九州道を利用した高速バス） 約 15 分短縮） 三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・ 薩摩川内市から鹿児島市立病院（鹿児島市）までの搬送時間が約15分短縮（58分 43分）され、救急医療活動に役立っている。 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・ 串木野港から鹿児島空港への輸送時間短縮（一般国道 3 号 混雑時1時間26分 南九州道利用59分 約30分短縮）及び定時制が図られたことから、水揚げ当日に東京へ運ぶことが可能となり価格の安定に役立っている。  他数項目について効果の発現が見られる。
	<b>その他評価すべきと判断した項目</b> IC周辺部での宅地開発により人口の増加 南九州周遊観光ルートに対象区間沿道の観光施設が追加
事業による環境変化	<b>環境影響評価に対応する項目</b> <b>【大気質】</b> ・ 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。 NO <sub>2</sub> ：日平均値の年間98%値 0.015～0.046ppm（0.04～0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下） CO：日平均値の年間2%除外値 1.132～1.188ppm（10ppm以下） <b>【騒音】</b> ・ 環境アセスメントで予測した断面について、H18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：59dB（夜間）（65dB（夜間））（ ）内は環境保全目標値
	<b>その他評価すべきと判断した項目</b> 特になし
<b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b> <b>【市町村合併の動き】</b> 沿道市町では、松元町などが鹿児島市(H16.11)へ編入され、また伊集院町および東市来町などが合併し「日置市」(H17.5)に、市来町などが合併し「いちき串木野市」(H17.10)となっており、広域行政サービスの動きが見られる。 <b>【県内総生産・人口の推移】</b> 鹿児島県の県内総生産は上昇傾向であるが、沿線市町はほぼ横ばい傾向である。また沿道市町の人口は鹿児島市がほぼ横ばい傾向であるのに対し、日置市・いちき串木野市では減少傾向である。 <b>【道路利用の推移】</b> 鹿児島県の道路利用は全国とほぼ同様の上昇傾向であり、特に乗用車の伸びが大きい。	
<b>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</b> 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。 現在、国土交通省において事業中である南九州西回り自動車道の延伸と鹿児島東西道路の整備により、鹿児島道路にかかる交通ネットワークが構築されることから、延伸事業の円滑な進捗が図られるように協力し、地域との連携・協力を図りながら利用促進を行い、更なる効果が発揮できるよう努めたい。	
<b>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</b> 特になし	
<b>特記事項</b> 特になし	

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。