

## 事後評価結果（平成27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：留守 洋平

<b>事業名</b>	一般国道220号 <small>かいがたかくふく</small> 海潟拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道
<b>起終点</b>	自：鹿児島県垂水市市木 至：鹿児島県垂水市海潟	<b>主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
			延長 5.1km

**事業概要**  
海潟拡幅は、延長5.1km、2車線の拡幅事業であり、昭和47年度に事業化し、平成22年度に完成2車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
本事業は、国道220号の交通安全性の向上や沿道環境の改善を目的として、道路の拡幅及び歩道設置を行う事業である。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S59年度	用地着手：S51年度 工事着手：S51年度	供用年：(当物) — /H19 (暫定/完成) (実績) — /H22	変動	1.09倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 137億円 (暫定/完成) (実績値) — / 121億円	実績 (名目値) — / 135億円 (暫定/完成) (実績値) — / 120億円		変動	0.99倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42) — / 9,500台/日	実績 (暫定/完成)	— / 10,481台/日	変動
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	34.8km/h → 49.2km/h (供用直前年次)H11年度 (供用後年次)H26年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	74件/億台キロ → 27件/億台キロ (供用直前年次) H8~H10年平均 (供用後年次) H23~H25年平均		
	<b>費用対効果分析結果</b> (前回再評価)	B/C : 1.3	総費用 : 198億円 事業費 : 168億円 維持管理費 : 30億円	総便益 : 261億円 走行時間短縮便益 : 234億円 走行経費減少便益 : 21億円 交通事故減少便益 : 6億円	基準年	平成16年
	<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C : 1.3	総費用 : 280億円 事業費 : 261億円 維持管理費 : 19億円	総便益 : 355億円 走行時間短縮便益 : 319億円 走行経費減少便益 : 32億円 交通事故減少便益 : 4.4億円	基準年	平成27年
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額	-4億円	便益減少額		39億円
	<b>事業遅延の理由</b> 用地取得等に時間を要したため。					

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。(当該区間の渋滞損失時間の削減：削減率約7割)</li> <li>・物流効率化の支援。(鹿屋市漁業協同組合～国分ICへの所要時間の短縮：約2分短縮)</li> <li>・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：垂水市～霧島市間の所要時間の短縮(約2分短縮))</li> </ul> <p style="text-align: right;">他9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>・交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少：供用前19件→供用後7件)</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>環境影響評価の対象外事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間：70dB→67dB、夜間：65dB→61dB)</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>・垂水市の人口は、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・九州全体を上回っている。</li> <li>・交通量は、周辺道路整備により減少傾向。</li> <li>・垂水市の産業別就業人口割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・製造品出荷額は、増加傾向にあり、伸び率は鹿児島県・九州全体よりも高い。</li> <li>・商品販売額は、近年横這い傾向。</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>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> <li>・海潟拡幅の整備により、「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</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>・海潟拡幅は、事業を完了したが用地取得に時間を要した。</li> <li>・今後は、用地取得期間の長期化を避けるため、適期に事業認定制度を活用することにより、計画的な用地取得に努めることが必要である。</li> <li>・事業評価手法について、見直しの必要性はない。</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の。