

事後評価結果（平成29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：米村 享紘

事業名	一般国道10号 加治木バイパス	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：鹿児島県始良市加治木町反土 至：鹿児島県始良市加治木町新生町	延長	2.7km		

事業概要
 加治木バイパスは、延長2.7km、4車線の拡幅事業であり、平成19年度に事業化し、平成24年度に完成4車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、国道10号の4車線化による交通混雑の緩和や九州自動車道や東九州自動車道(隼人道路)との連結強化による地域間の交流連携の支援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	H19年度	用地着手	—	供用年 (当初)	— / H24	変動	1.00 倍
		都市計画決定	—	工事着手	H19年度	(暫定/完成)	(実績) — / H24		
	事業費	計画時 (名目値)	— / 42億円	実績 (名目値)	— / 42億円	変動	1.00 倍		
		(暫定/完成)	(実質値) — / 45億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 45億円				
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42) — / 26,900~33,800台/日	実績 (暫定/完成)	— / 20,700~24,200台/日	変動	72~77 %		
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)	31.2km/h → 33.5km/h	(供用直前年次) H19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)	17件/年 → 11件/年	(供用前年次) H15~H20年度 (供用後年次) H25~H27年度			
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C	3.7	総費用 54億円 事業費 42億円 維持管理費 12億円	総便益 202億円 走行時間短縮便益 209億円 走行経費減少便益 -5.7億円 交通事故減少便益 -1.3億円	基準年 平成23年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	3.9	総費用 66億円 事業費 54億円 維持管理費 11億円	総便益 254億円 走行時間短縮便益 263億円 走行経費減少便益 -7.5億円 交通事故減少便益 -1.8億円	基準年 平成29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	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保。(国道10号の渋滞損失時間の削減：削減率約9割) 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：始良市～霧島市(約1分短縮)) 安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上：始良市加治木町～鹿児島市立病院(約1分短縮)) <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> 加治木IC利用交通量の増加。 供用前 62百台/日(H18～22年度平均) → 供用後 81百台/日(H24～28年度平均)
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 当該区間の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：69dB→63dB、夜間：65dB→57dB)
事業評価監視委員会の意見 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。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域(始良市・霧島市)の人口は横這い、一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県や九州全体よりも増加傾向にある。 当該道路の交通量は、近年増加している。 	
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"> 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。 加治木バイパスの整備により「交通混雑の緩和」「交通安全性の向上」「地域間の交流連携の支援」について一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。 	
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"> 加治木バイパスは交通安全上往復交通を分離するための中央分離帯の設置が必要となっていた。一方で、中央分離帯の設置は沿道からの出入りの利便性が低下する一面もあることから、入念な地元説明会により合意形成を図ることとした。この結果、大きな遅延も無く事業を完了することができた。 事業の段階ごとの地元説明会等による関係者との合意形成は重要である。 事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	
特記事項 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。