

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名 一般国道3号 <small>かごしまとうざい</small> 鹿児島東西道路	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：鹿児島県鹿児島市田上八丁目 至：鹿児島県鹿児島市上荒田町		延長 3.4km
事業概要 鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。		
H13年度事業化	H12年度都市計画決定 (H25年度変更)	H14年度用地着手
H17年度工事着手		
全体事業費	約938億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)
		約36%
		供用済延長 2.2km
計画交通量 19,800～45,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 500/911億円 (事業費：493/898億円) (維持管理費：7.1/13億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 687/1,048億円 (走行時間短縮便益：597/902億円) (走行経費減少便益：62/96億円) (交通事故減少便益：27/51億円)
		基準年 平成30年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・幹線道路などとの交差箇所が複数存在し、旅行速度が低下している状況にあるが、鹿児島東西道路の整備によって交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。		
②交通安全性の向上 ・交通渋滞などにより、県内の国道と比べても交通事故の発生が多い状況にあるが、鹿児島東西道路の整備により交通が転換することで交通安全性の向上が期待される。		
③観光振興の支援 ・鹿児島空港と鹿児島中央駅を結ぶシャトルバスは、暫定2車線開通により鹿児島IC経由にルートを変更している状況にあることから、事業中区間の整備によって定時性がさらに高まることで、より一層の利便性向上が期待される。		
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)		
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島県知事や鹿児島県市長会等で構成される①「鹿児島県開発促進協議会（会長：鹿児島県県議会議長）」、鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される②「鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会（会長：鹿児島市長）」等により早期整備の要望を受けている。(①平成30年11月、②平成30年6月)		
県の意見： 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 国道3号鹿児島東西道路は、鹿児島インターから鹿児島市街地への交通アクセス機能を強化するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした重要な道路と認識しています。 今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図られるよう、所要の予算の確保をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び自動車保有台数は横ばい傾向にあり、交通量は約4.4万台/日で推移。事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約36%（平成30年3月末時点）

平成21年度：鹿児島IC～田上IC間ランプ 延長0.4km（2/4）開通

平成25年度：鹿児島IC～田上IC間ランプ 延長0.4km（4/4）開通

田上IC～建部IC間 延長1.8km（2/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤に対する対策の追加

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。