

一 般 国 道 3 号
(南九州西回り自動車道)
出 水 阿 久 根 道 路

平成 19 年 2 月 20 日 (火)

国土交通省 九州地方整備局

1．南九州西回り自動車道について	道路-1-1
1-1 高規格幹線道路網の経緯	道路-1-1
1-2 事業の概要	道路-1-3
2．出水阿久根道路の概要	道路-1-4
3．事業の効果及び必要性	道路-1-6
3-1 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-1-6
3-2 事業の投資効果	道路-1-10
3-3 事業の進捗状況	道路-1-23
4．事業の進捗の見込み	道路-1-26
5．コスト縮減や代替え案立案等	道路-1-28
6．対応方針（案）	道路-1-29
巻末資料	道路-1-32

1 . 南九州西回り自動車道について

1-1 高規格幹線道路網の経緯

「第三次全国総合開発計画（昭和52年11月4日閣議決定）」では、全国的な幹線交通体系の長期構想として既定の国土開発幹線自動車道を含め、概ね1万km余りで形成される高規格の幹線道路網の必要性が提唱された。

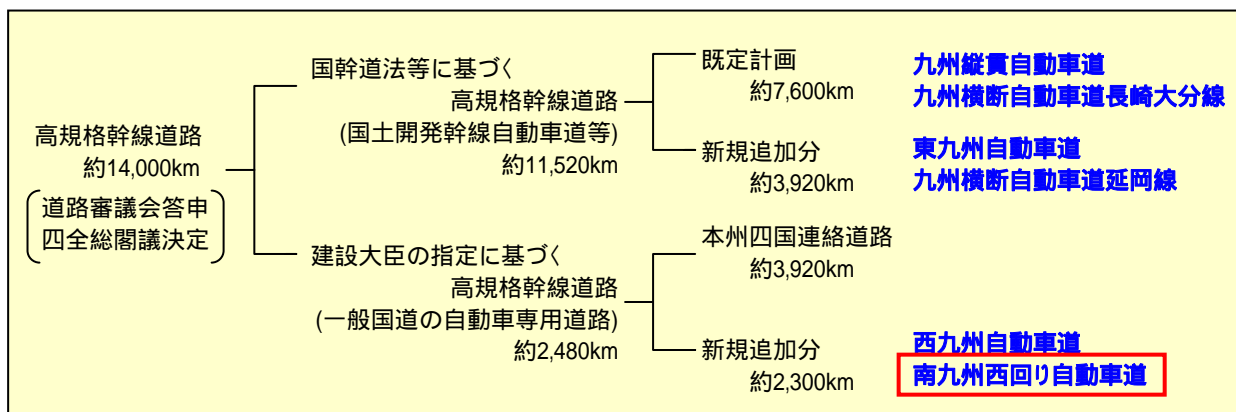
建設省においても、第9次道路整備五箇年計画期間内（昭和58年度～62年度）に高規格幹線道路網計画を策定すべく鋭意調査を進めてきた。

これらの経緯を踏まえ、昭和62年6月26日道路審議会答申に基づき、6月30日に建設大臣により、従前の国土開発幹線自動車道等（7,600km）及び本州四国連絡道路（180km）並びに、新たな高規格幹線道網を構成する路線6,220kmを合わせ14,000kmの高規格幹線道路網が定められ、南九州西回り自動車道も高規格幹線道路として位置づけられた。

昭和 62 年 6 月 26 日 道路審議会答申

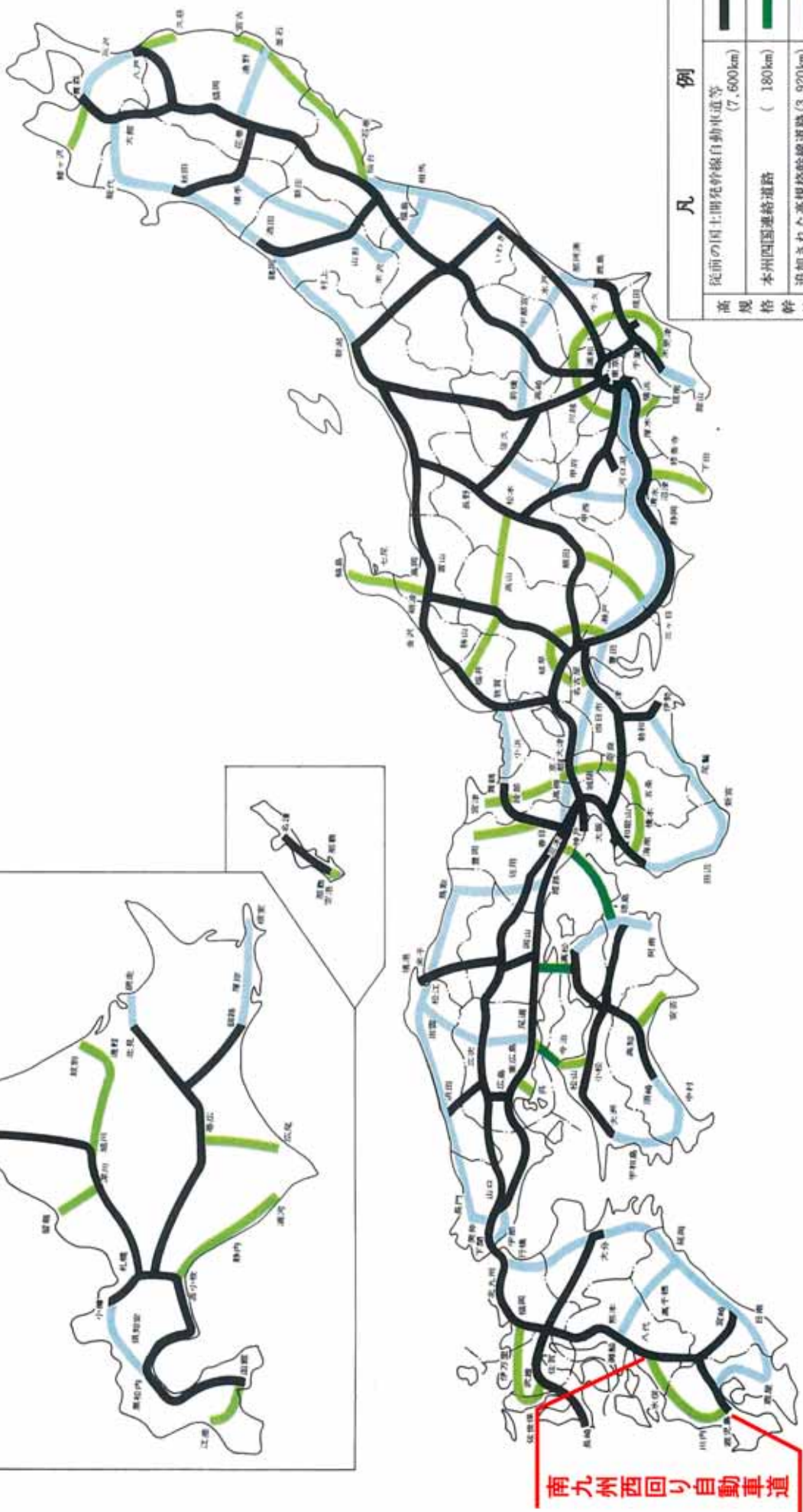
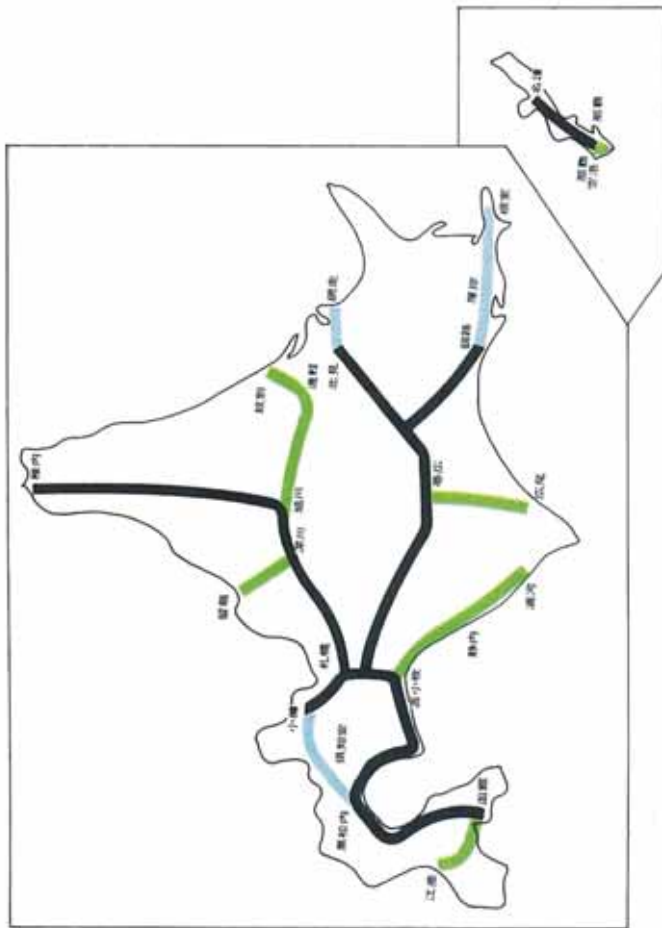
昭和 62 年 6 月 30 日 「第四次全国総合開発計画」閣議決定
～ 多極分散型国土の形成のため “ 交流ネットワーク構想 ” を推進～

昭和 62 年 6 月 30 日 建設大臣により 14,000km の高規格幹線道路網決定
～ 高規格幹線道路網として南九州西回り自動車道が位置づけ～



高規格幹線道路網の整備体系

高規格幹線道路網計画図 14,000km



凡 例	
高規格幹線道路	従前の国土開発幹線自動車道等 (7,600km)
本州四国連絡道路	(1,800km)
幹線道路	追加された高規格幹線道路(3,920km) (国土開発幹線自動車道追加路線)
道路	追加された高規格幹線道路(2,300km) (一般国道の自動車専用道路)

1-2 事業の概要

南九州西回り自動車道は、高規格幹線道路網の一環として計画された道路であり、九州西南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。

本道路は、八代市を起点として、水俣市・薩摩川内市などを経由して鹿児島市に至る延長約140kmの一般国道の自動車専用道路である。

供用中の九州縦貫自動車道と接続する八代市、鹿児島市の両方向から整備を進めており、現在までに八代JCT～田浦IC間、串木野IC～鹿児島IC間約50kmが供用しており全体延長の約36%となっている。また、現在約69km(全体延長の49%)が事業中であり、南九州西回り自動車道の約85%が供用中もしくは事業中区間となっている。



南九州西回り自動車道路線図

2 . 出水阿久根道路の概要

概要

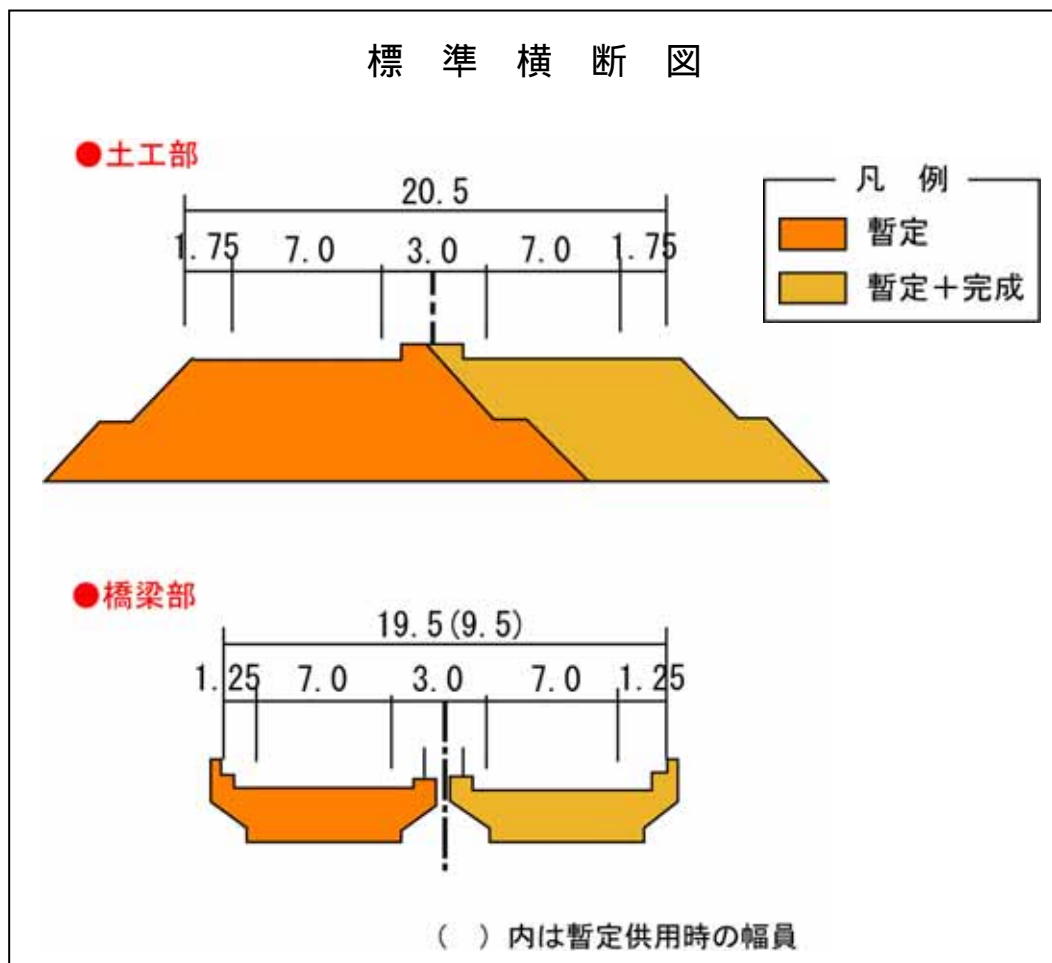
出水阿久根道路は、南九州西回り自動車道を構成する一区間であり、鹿児島県北西部に位置し、広域的な交流を促進し、北薩地域の地域振興に資するとともに、当該地区唯一の主要幹線道路である一般国道3号の代替としての機能も有する。

また、当該道路は平成17年12月の都市計画決定を受け平成18年度より阿久根北IC～鶴川内IC間について事業区間を延伸している。

道路の諸元

起点	自) 鹿児島県出水市 <small>かごしまけんいずみし</small>
終点	至) 鹿児島県阿久根市 <small>かごしまけんあくねし</small>
延長	約14.9 km
車線数	4車線
通過市町村	旧出水郡高尾野町、旧出水郡野田町 <small>いずみぐんたかおのちょう いずみぐんのだちょう</small>
構造規格	第1種3級
設計速度	80 km/h

標準幅員構成



路線概要図

- ・平成13年度事業再評価時の出水阿久根道路の事業区間：出水IC～阿久根北IC（延長約10km）
- ・平成18年度より阿久根北IC～鶴川内IC間について事業区間を延伸している。（全長約14.9km）



出水阿久根道路拡大図

		前回評価時(H13)	今回評価時(H18)
事業延長		約10km	14.9km
事業費		370億円(37億円/km)	555億円(37億円/km)
構造諸元	道路規格	1種2級	1種3級
	車線数	4車線	4車線
	設計速度	100km/h	80km/h
	幅員	23.5m	20.5m
計画交通量		23,400台/日	23,500～25,300台/日
IC箇所		2箇所 (出水IC,阿久根北IC)	5箇所(出水IC,高尾野IC,野田IC,阿久根北IC,鶴川内IC,)

3 . 事業の効果及び必要性

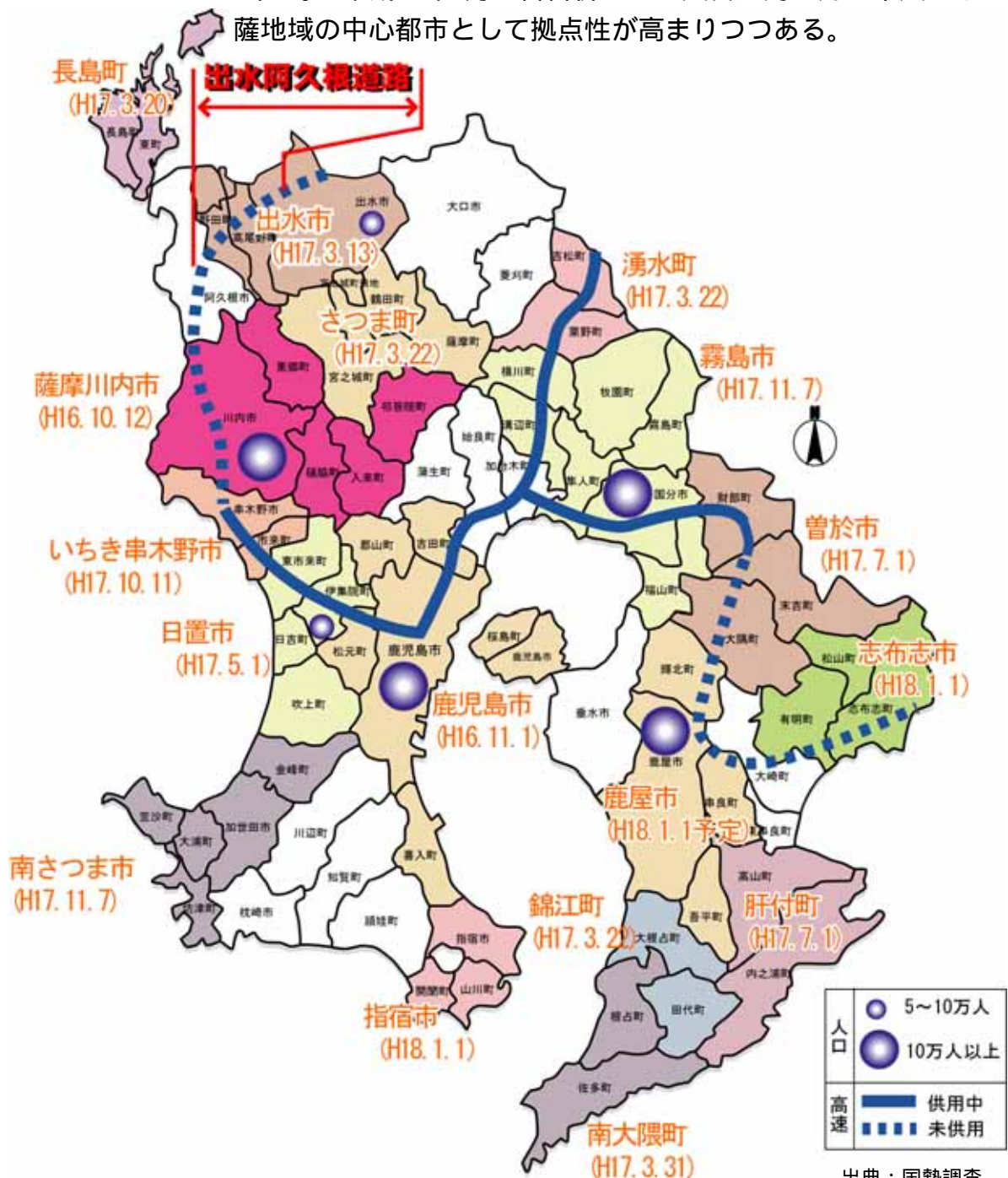
3-1 事業を巡る社会情勢等の変化

市町村合併

出水市の拠点性が高まる

現在の市町村合併状況並びに合併協議会の設置状況から、将来の都市規模を推計すると、合併前に鹿児島県内では1市しかなかった人口10万人以上の都市が、この平成の大合併により4市となる。

出水阿久根道路が通過する出水市は、出水市，野田町，高尾野町の1市2町が平成17年3月13日合併により人口が約5万6千人となり、北薩地域の中心都市として拠点性が高まりつつある。



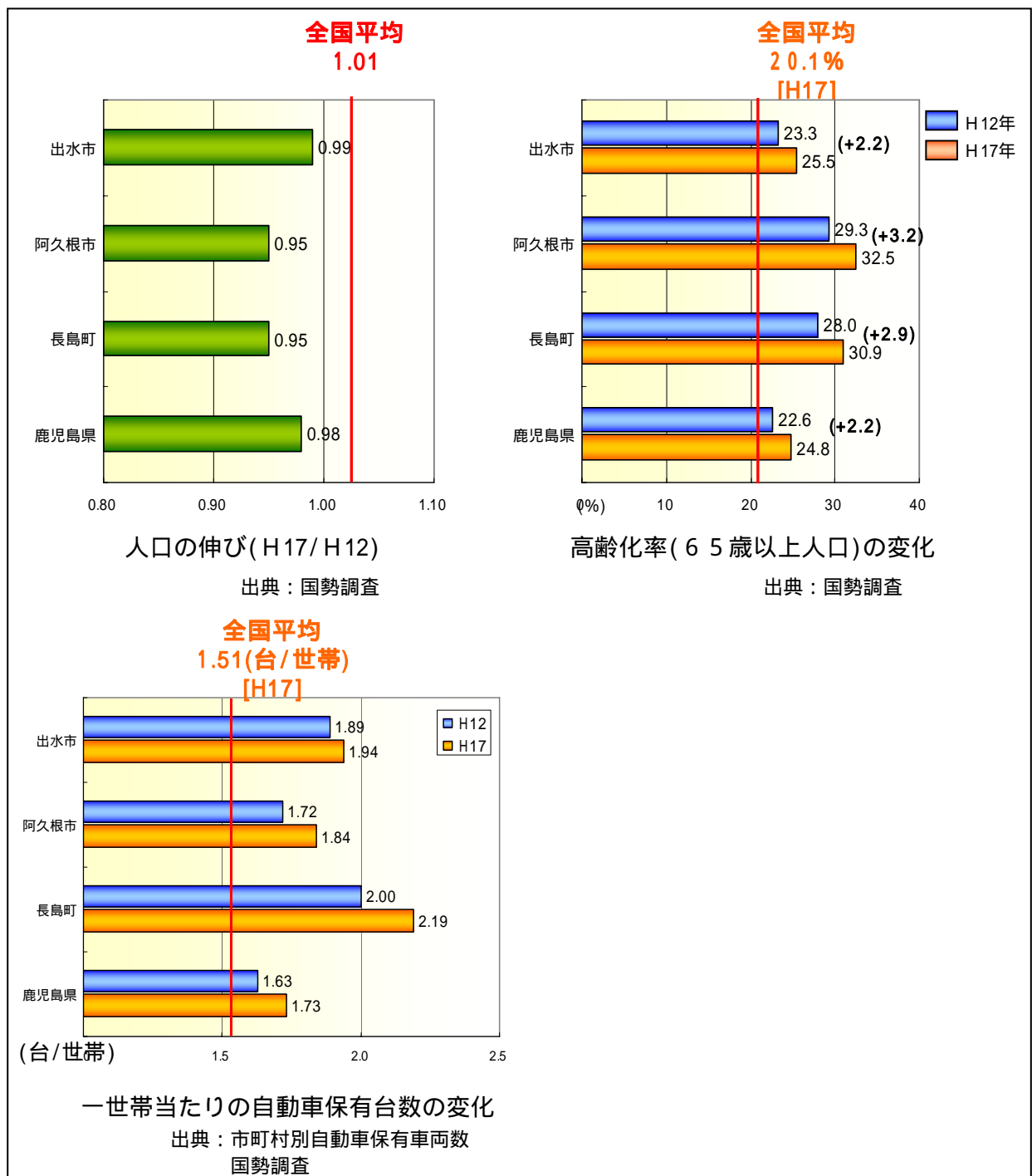
出典：国勢調査
鹿児島県HP

市町村合併の状況

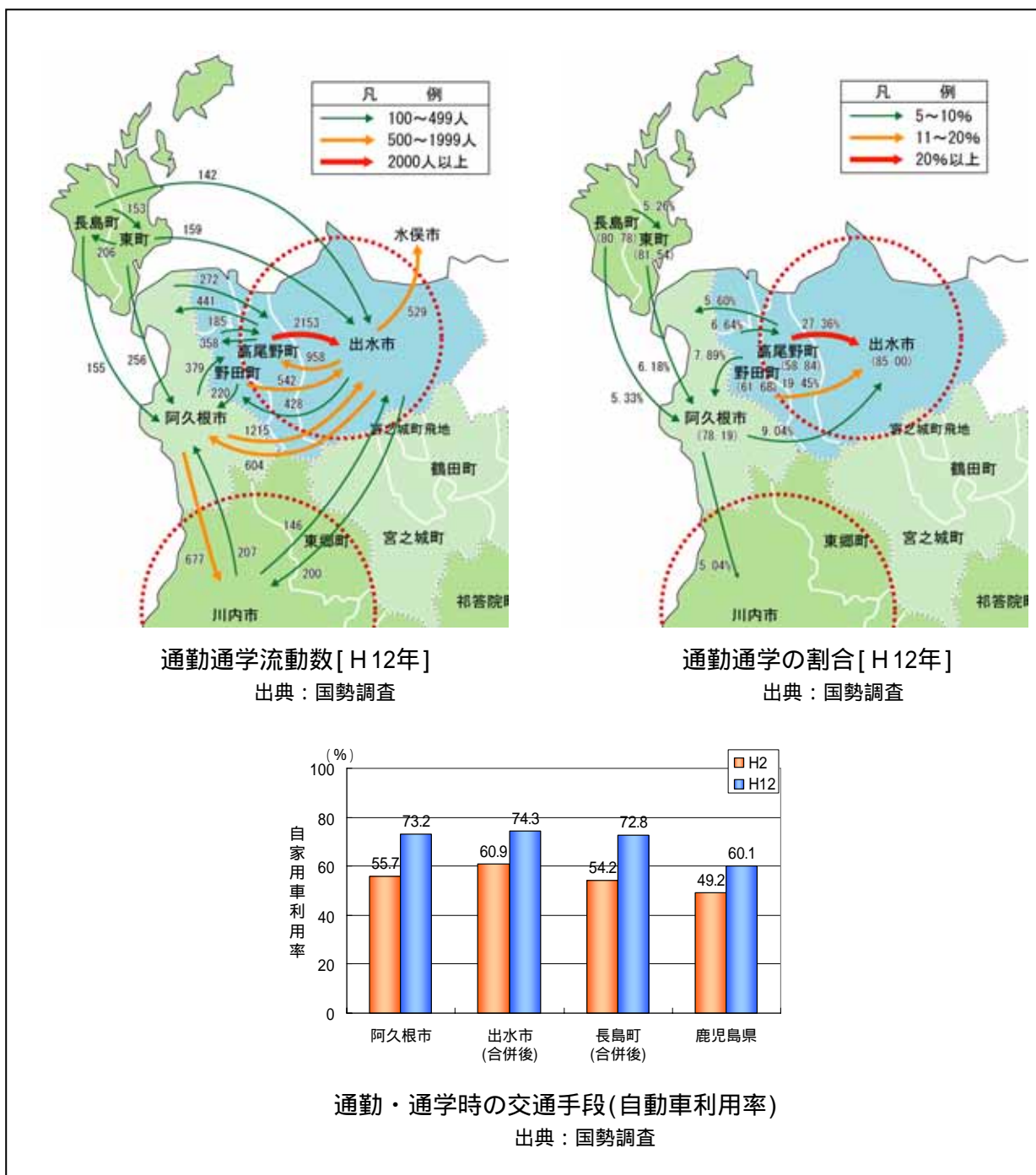
人口・高齢化率及び自動車保有台数の変化

沿線地域の人口は減少し、高齢化率も高くなる中で、交通手段としての自動車への依存が高まっている

- ・沿線地域の人口の伸び率(H17 / H12)は、0.95～0.99であり、人口が減少している。
- ・沿線地域の高齢化率は増加しており、中でも阿久根市と東町では鹿児島県平均を上回る勢いで高齢化が進行している。
- ・しかしながら、一世帯当たり自動車保有台数は阿久根市,東町ともに鹿児島県平均を上回る勢いで増加しており、交通手段として自動車への依存が高まっている。



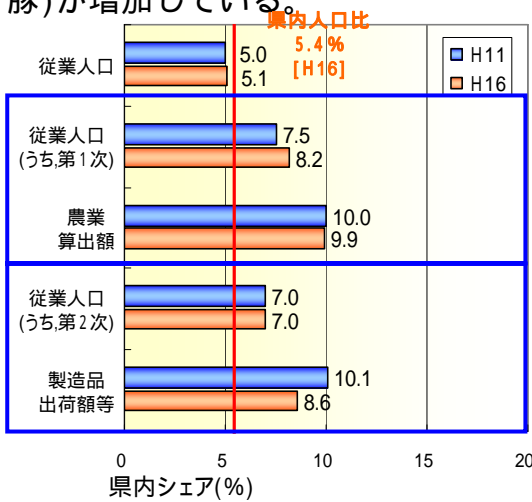
- ・対象地域(合併前の行政界)における通勤・通学流動は、出水市及び阿久根市を中心に行われている。
- ・また、自家用自動車利用率が鹿児島県平均60.1%と比べ高く、自動車への依存率が高い。



産業活動の変化

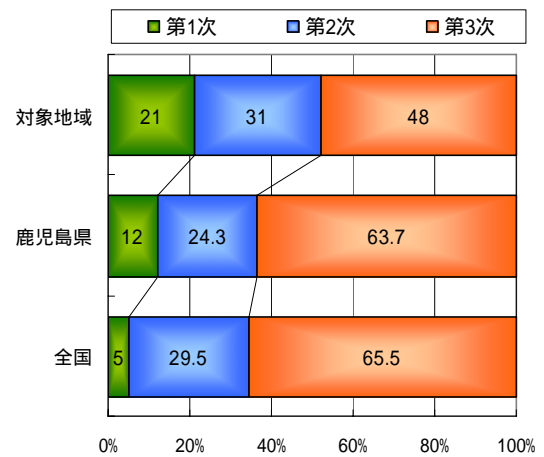
・対象地域は、第1次産業と第2次産業に特化している。

- ・対象地域における従業人口の県内シェアは、平成11年と比べて0.1ポイント増加しているものの、平成16年において第1次従業人口の8.2%、農業産出額の9.9%を占め、県内人口比(5.4%)と比べて高く第1次産業に特化している。
- ・また、平成16年の第2次従業人口の7.0%を維持し、製造品出荷額が平成11年の10.1%から平成16年に1.5ポイント下がったものの依然として8.6%を占め、第2次産業の県内シェアも高い。
- ・対象地域の中でも長島町(旧東町,旧長島町)は、農業産出額(ばれいしょ),製造品出荷額(飲料;焼酎)ともに増加している。また、阿久根市は製造品出荷額(食料;豚)が増加している。



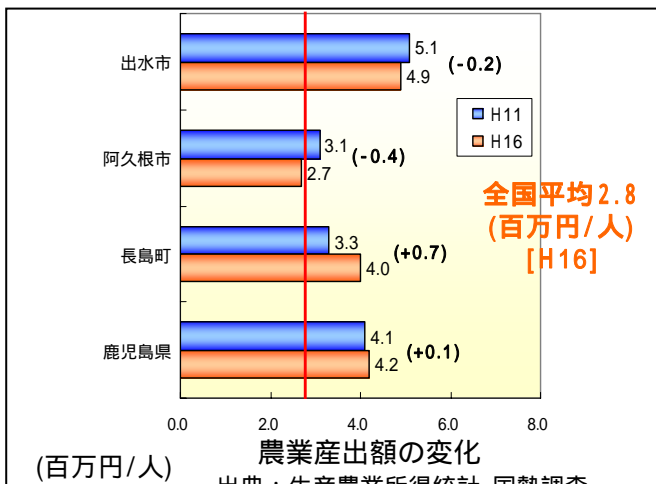
対象地域の県内シェア

出典：事業所・企業統計調査,生産農業所得統計,工業統計



従業人口構成比 [H12年]

出典：国勢調査



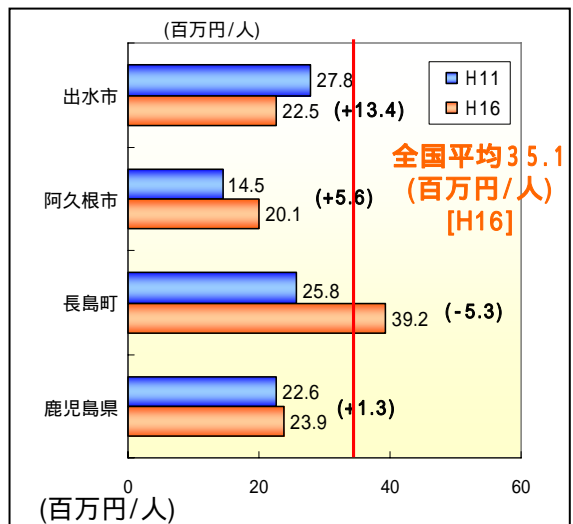
農業産出額の変化

出典：生産農業所得統計,国勢調査

生産量(長島町における農業産出額上位品目)の変化

	平成11~12年		平成16~17年		変化量	
	豚 飼育頭数	ばれいしょ 出荷量(t)	豚 飼育頭数	ばれいしょ 出荷量(t)	豚 飼育頭数	ばれいしょ 出荷量(t)
長島町	51,000	10,400	47,700	15,100	-3,300	4,700
長島町 (旧東町)	2,350	6,610	1,300	8,550	-1,050	1,940
出水市	29,500	375	26,000	265	-3,500	-110
出水市 (旧高尾野)	12,400	1,180	10,800	1,680	-1,600	500
出水市 (旧野田町)	3,970	47	5,290	194	1,320	147
阿久根市	8,870	400	10,300	376	1,430	-24
鹿児島県	1,397,000	65,900	1,398,000	82,300	1,000	16,400

出典：鹿児島県生産農林水産統計年報



製造品出荷額の変化

出典：工業統計

製造品出荷額内訳 H16-H1(千万円)

	食料	飲料	その他
出水市	7	11	-3,716
阿久根市	770	92	-179
長島町	-22	262	-25
鹿児島県計	304	6,174	-15,984

出典：工業統計

3-2 事業の投資効果

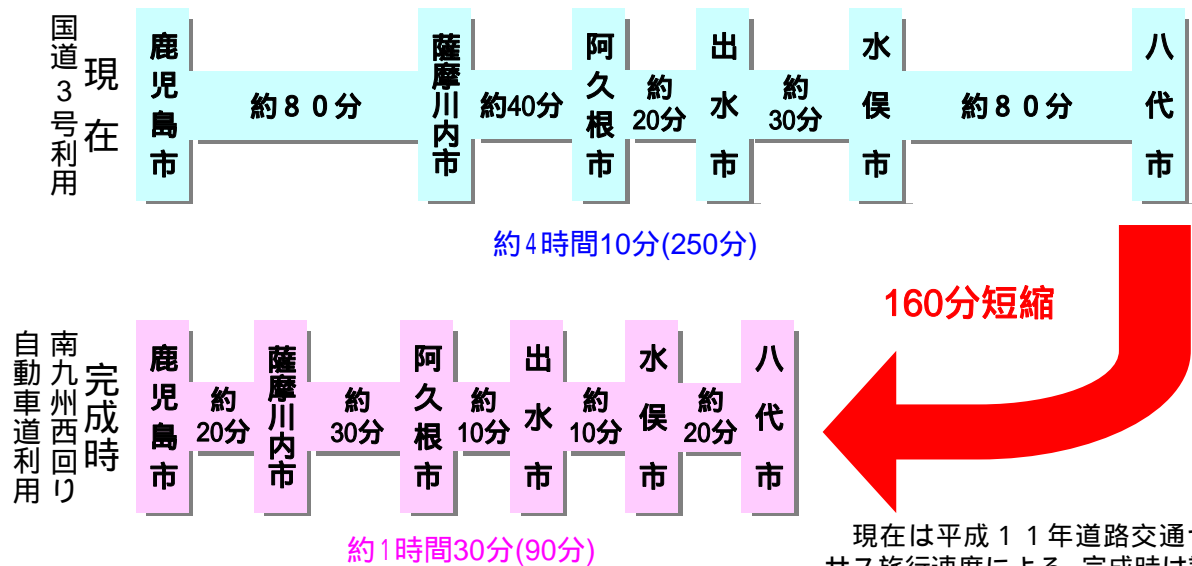
1) 事業の効果及び必要性

効果1: 地域間の交流連携の支援

南九州西回り自動車道が完成 4 車線で全線供用された場合、一般国道 3 号を利用し現在約 4 時間 10 分かかっている八代市～鹿児島市間が、南九州西回り自動車道を利用することにより、約 1 時間 30 分(約 6 割短縮)に短縮される。また、九州経済の中心である福岡市への時間的距離が短縮され、産業・経済の発展、観光の振興に寄与する。

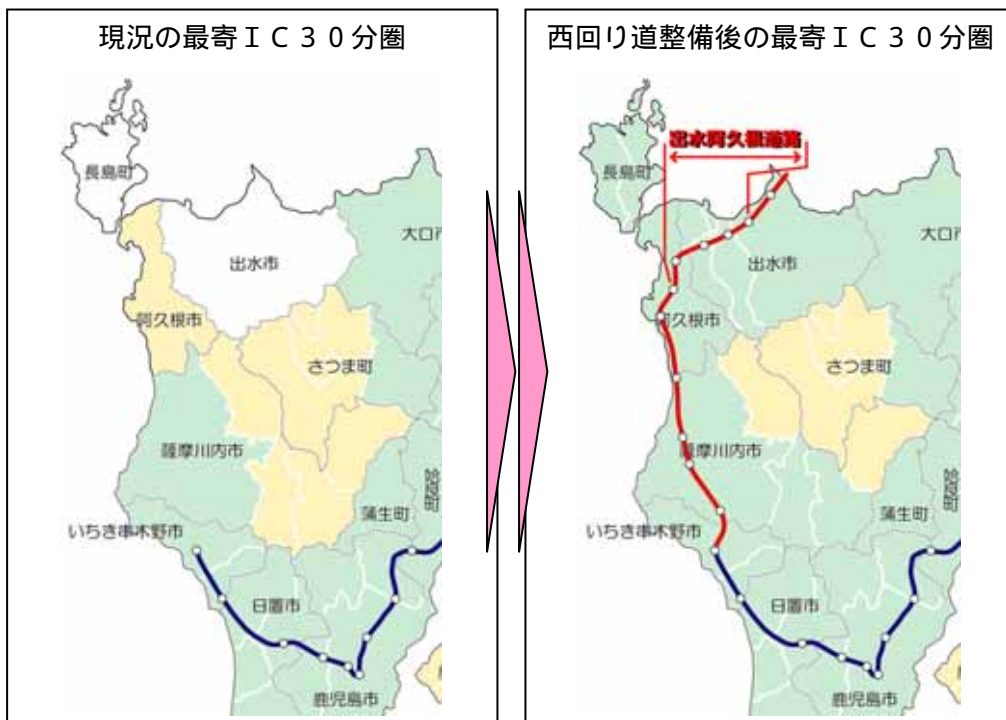
さらに、最寄りの I C まで 30 分で行ける市町数が増加し、行動圏域が拡大することにより、結びつきの強い鹿児島市を始めとする各地域との交流連携の促進が期待される。

【時間短縮】



現在は平成 1 1 年道路交通センサス旅行速度による。完成時は設計速度による

【行動圏域の拡大：最寄 I C 3 0 分圏の拡大】



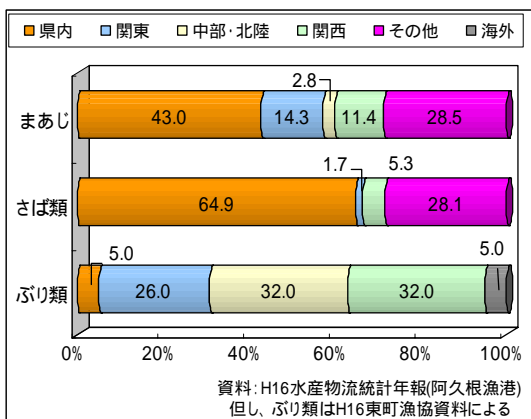
効果2：産業活動の支援 ～農水産品の流通の利便性向上～

出水地区(阿久根市,出水市,長島町)の農業産出額は397億円(H15年)で6割を畜産物が占め、さらにその半分を鶏(ブロイラー,採卵鶏)が占める。また豚や肉用牛の生産も盛んである。

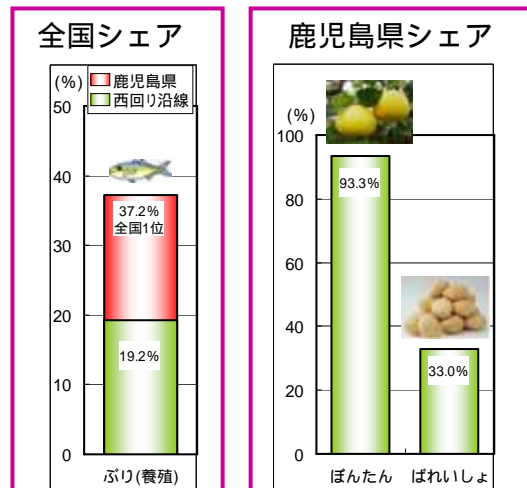
耕種部門は、かんしょ,ばれいしょ,えんどう,そらまめ,甘なつみかん等の特産品がある。なかでも、県内随一の生産量の温州みかんは旧東町が発祥の地であり、大型の柑橘類である阿久根市の「ぼんたん」の生産額は日本一である。

鹿児島県のぶり類養殖(カンパチを含む)の収穫量は、平成5年以降13年連続全国一位であり、ほぼ100%がトラック輸送で県外市場(東京や大阪等)へ出荷されている。また、そのほかの水産物(あじ等)の水揚げ港ともなっており、全国へ出荷されている。

出水阿久根道路の整備により、主要産品の出荷ルートの確保や物流拠点からICへの輸送時間の短縮が図られ、特産品のブランド化や鮮度の向上、市場圏の拡大等、農水産業の振興に大きく寄与し、地域経済の大きな浮揚が期待される。



鮮魚類の方面別出荷割合 (阿久根漁港)



西回り沿線の主要農水産物生産量のシェア

出典：漁業養殖生産統計,海面漁業生産統計調査,鹿児島県農林水産統計年報

阿久根市特産品の輸送ルート

- ・トラック輸送がほぼ100%
- ・生鮮食料品であるため高速道路を利用
福岡方面：国道3号～田浦IC利用
鹿児島方面：国道3号～串木野IC利用
(阿久根市商工観光課ヒアリングによる)



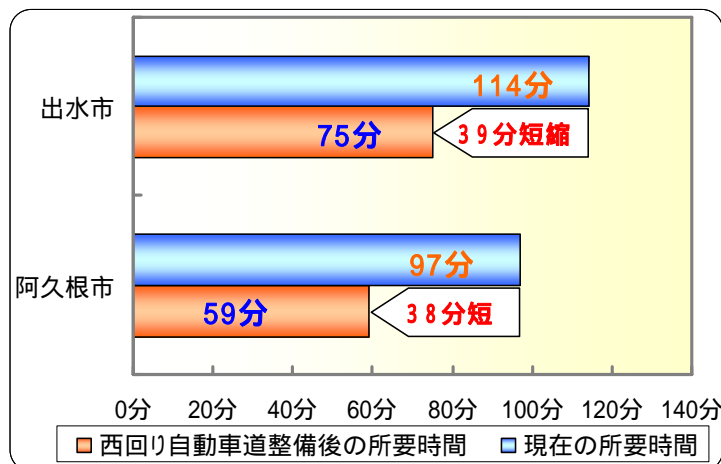
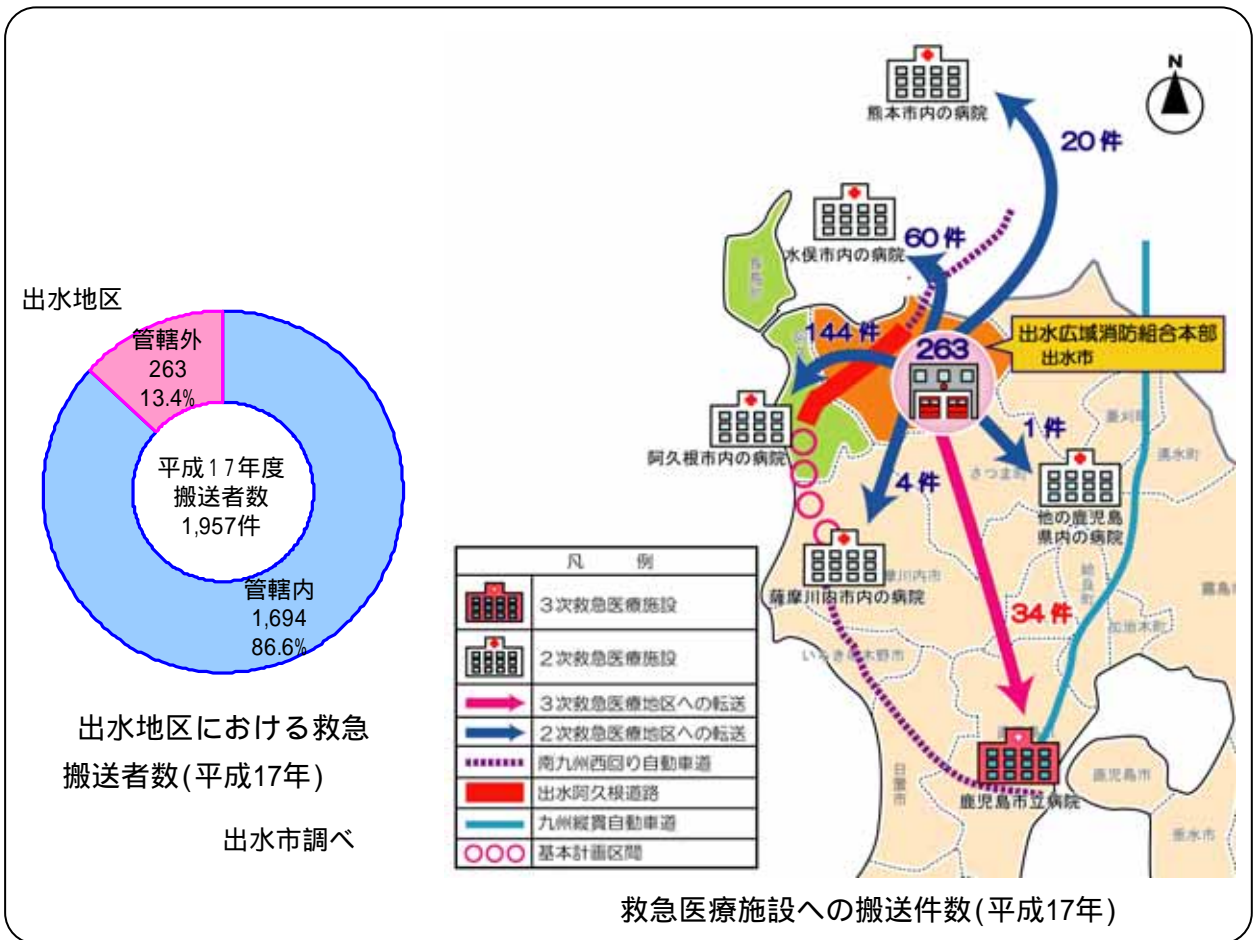
出水阿久根道路沿線の主要農水産物

効果3: 広域医療ネットワークの支援

出水地区の救急搬送者数のうち、約13%が管轄外の病院へ搬送されている。内訳は、隣接する阿久根市へ144件、熊本県水俣市へ60件、鹿児島市へ34件などである。

出水市から第3次救急医療施設(鹿児島市立病院)まで、およそ2時間を要しており、九州縦貫道沿線地域等に比べアクセス性が大きく劣り、救急医療サービスの孤立地帯になっている。

南九州西回り自動車道の整備により搬送時間が短縮され、広域医療のネットワークを支援することができ、沿線地域住民の安心した生活の実現に大きく貢献する。



3次救急医療施設(鹿児島市立病院)までの所要時間

効果4:地域間の交流形態の支援(阿久根市～出水市)

出水阿久根道路を整備しなかった場合、阿久根市役所～出水市役所間は一般国道3号経由で約41分かかることになり、移動のサービスレベルが低下する。

出水市～阿久根市間を整備した場合約26分に移動時間が短縮され、地域間の交流連携の支援に期待される。



将来交通量推計に基づく旅行速度による

効果5:交通安全性の向上

出水阿久根道路に並行する一般国道3号国道沿いには多くの学校施設があり、並行区間の約7割が通学路に指定されているものの、歩道の未設置区間が全体の約4割を占め、通行する交通量も1日に約14,000台あり、歩行等を行うにも危険な状態である。

出水阿久根道路の整備による現道利用交通量の大幅な転換に伴い、一般国道3号の交通事故発生が減少し、登校・下校時をはじめとした歩行者の安全性向上が図られる。

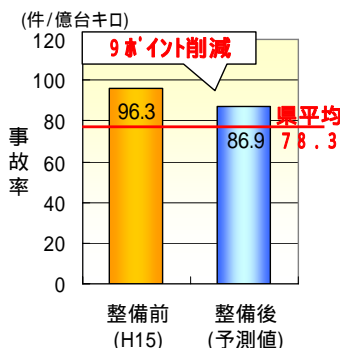


国道3号における事故発生状況

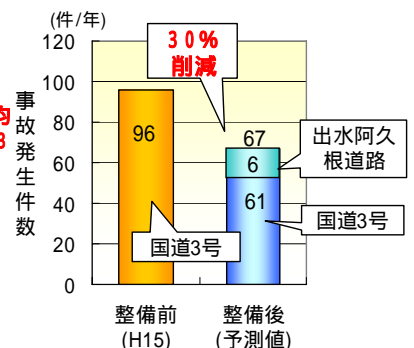
センサス番号	1002	1003	
死傷事故件数	39件	57件	
事故率	86.8	104.1	
県内平均事故率	78.3		
交差点数	75	65	
発生場所	交差点	14件	22件
	単路	25件	35件
事故形態	追突	24件	34件
	出合頭	3件	6件
	追越追抜時	3件	6件
	その他	9件	11件

交通事故総合データベース(H15)より集計

国道3号のセンサス区間別事故発生状況



国道3号における事故発率



国道3号及び出水阿久根道路における事故発生件数

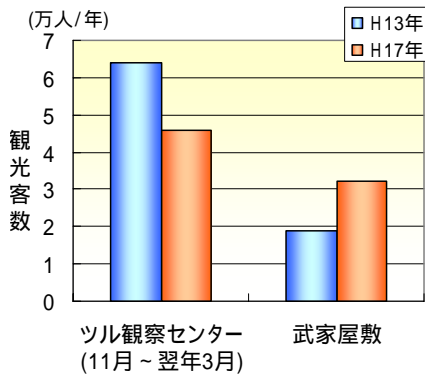
整備前は交通事故総合データベース(H15)より集計、整備後は将来交通量推計に基づく推計値

効果6: 活力ある地域づくりの支援

出水市には、世界最大級のツルの越冬地があり毎年多くの観光客(H12年度推定76万人)が訪れている。観光施設の一つであるツル観察センターには年間約4万人の入り込み客があり、全体の約3割が県外からの来館者である。来館者の主要交通機関は自動車であり、全体の約8割を占める。

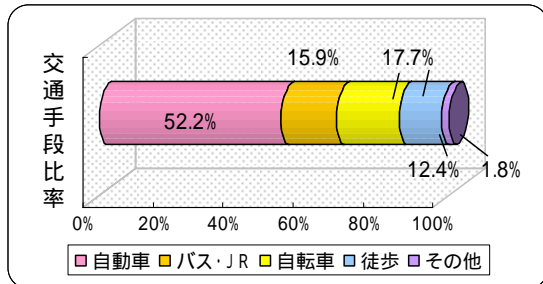
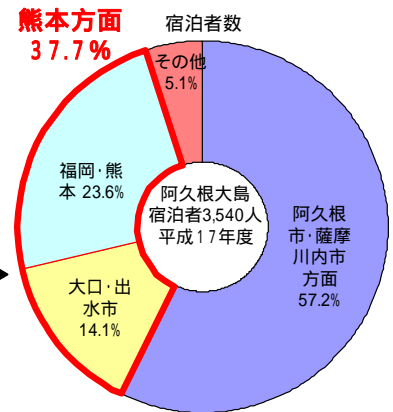
阿久根市には、阿久根大島海水浴場があり日本の海水浴場55選に選ばれ、年間約3500人の宿泊客があり、宿泊者の約4割が出水市を始め、現状においても八代市・熊本方面など出水阿久根道路を利用する可能性の高い市町村から来客がある。

南九州西回り自動車道の整備により、県内外からの観光客数の増加が見込まれることから地域の活性化を支援する。



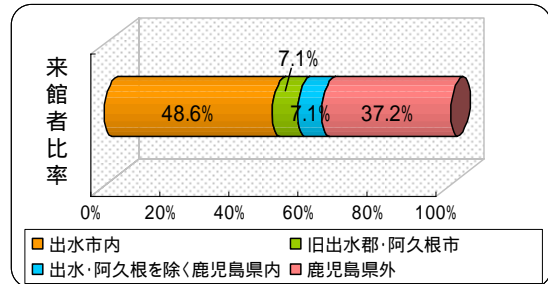
◀ 主要な観光地入り込み客数の変化
出典: 出水市

▶ 阿久根大島宿泊者の地域別内訳
阿久根市調べ



出水ツル博物館(クレインパークいずみ)
来館者の利用交通手段(平成17年)

出水ツル博物館調べ



出水ツル博物館(クレインパークいずみ)
の地域別来館者比率(平成17年)

出水ツル博物館調べ



出水ツル博物館

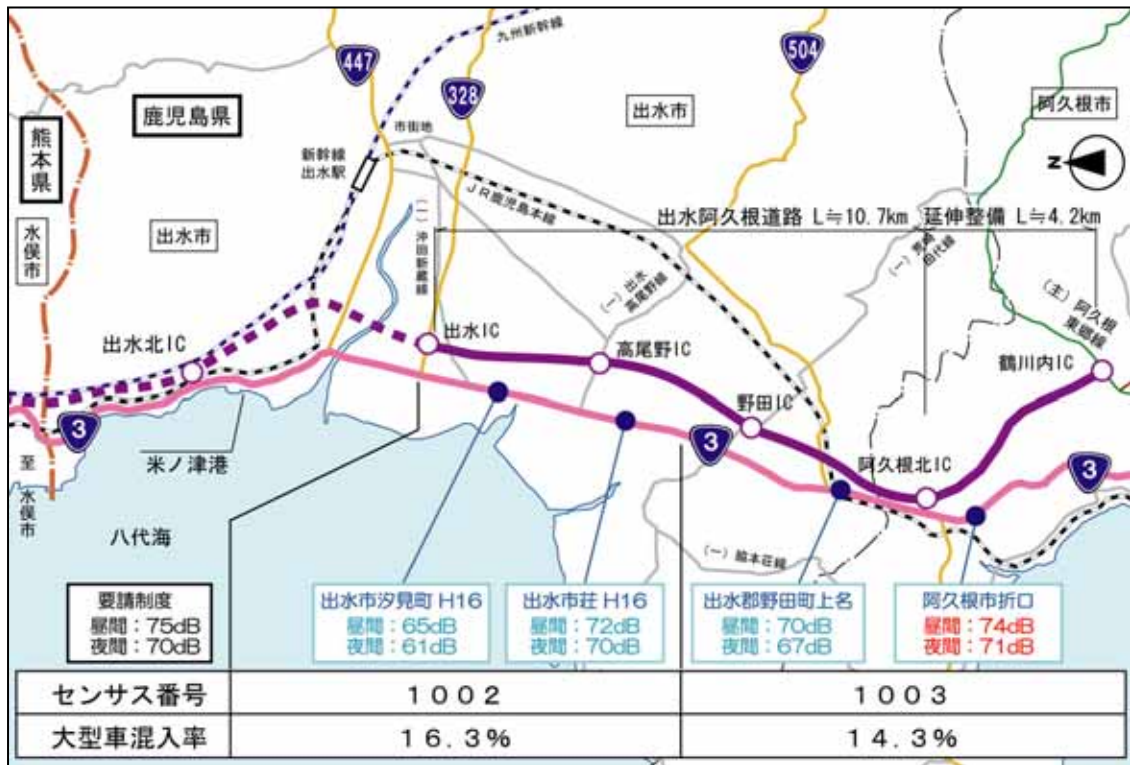


薩摩の武家屋敷群

効果7: 道路交通環境の改善

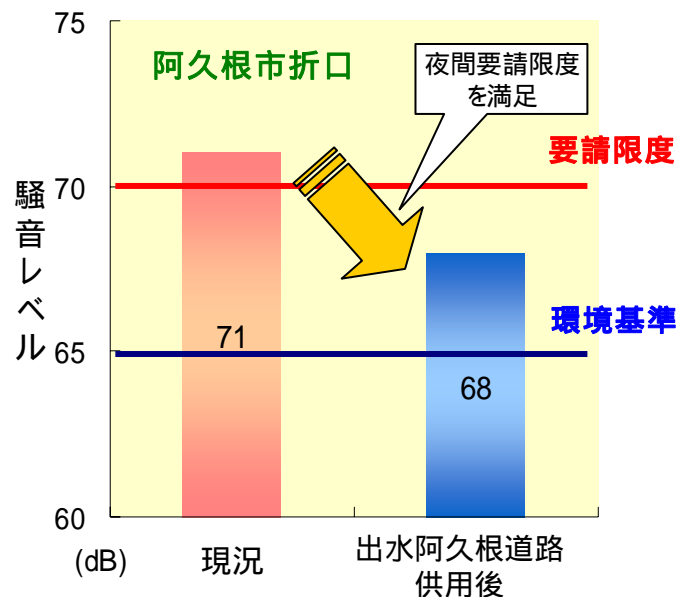
出水阿久根道路に並行する一般国道3号において、騒音値が要請制度を超過している箇所があり、沿道生活環境の悪化を招いている。

本道路の整備により、利用形態に応じた道路選択が可能となり、一般国道3号の交通を分散させることができることから、沿道における騒音を低減し、生活環境の改善が図られる。



環境センサ位置図

出典：環境センサ
道路交通センサ



将来の夜間騒音予測値(試算)

効果8:地域の防災機能の向上

一般国道3号は本地域の唯一の主要幹線道路であるが、平成9年度には沿線の出水市針原地区において土石流災害(死者21名)が発生し、国道近傍まで土石流が押し寄せてきた。また、平成18年7月には活発な梅雨前線の影響で大雨が降り続き山間部などでは降り始めからの総雨量が1000ミリを突破し、さつま町では川内川が氾濫するほか、阿久根市内の一般国道3号が冠水し、通行止めになるなど、各地で甚大な被害が発生した。

出水阿久根道路を含め南九州西回り自動車道を整備することで、一般国道3号の代替路線が確保され、災害に強い道路ネットワークが構築される。



一般国道3号の冠水状況
平成18年7月22日(阿久根市内)



鹿県北部豪雨
漢水さつま避難指示
川内、米ノ津川はんらん

主要道路では同日午前十時半、阿久根市の国道3号折立交差点が約70センチ冠水し不通。

南日本新聞(H18.7.22夕刊)

新幹線が一時全線運休
阿久根で国道3号冠水



読売新聞(H9.7.10夕刊)

効果9：地域開発計画の支援

北薩地域では、農産加工品、食品、飼料をはじめ、自動車関連、電子部品などの企業が進出している5箇所の工業団地事業があり、出水阿久根道路の整備によりアクセス性の向上を図ることで、工業団地等への企業誘致支援などが期待できる。



工業団地位置図



沖田工業団地の全景

	開発計画名	計画概要	企業立地状況
出水市	沖田工業団地	面積18.3ha (残2.0ha)	進出企業9社 食品、食料、電子部品、自動車部品など
出水市	松ヶ迫工業団地	面積4.5ha (残1.0ha)	進出企業1社 自動車用組電線
出水市	高尾野内陸工業団地	面積13.7ha (完売)	進出企業6社 鶏卵選別包装、農産加工品製造販売
阿久根市	桑原工業団地整備事業	面積11.4ha (残11.4ha)	造成中
阿久根市	潟東部工業団地	面積8.7ha (残0.5ha)	進出企業3社 豚脂、なめし皮、食肉

出典：九州経済産業局HP 九州工業立地情報

効果10: 高速交通体系の確保 ~ 九州新幹線との連携 ~

平成16年3月13日の九州新幹線開業に伴い、八代市から川内市間の並行在来線が第3セクター(共同運営会社)化され、運行本数の減少や特急の廃止に伴う所要時間増加など、沿線地域における公共交通のサービスレベルは、実質的に低下している。

新幹線駅の無い阿久根市周辺地域は、高速交通ネットワークから取り残され、来客・売上げ減など地域経済にも影響が出始めている。

南九州西回り自動車道の出水阿久根道路を早期に整備することにより、九州新幹線の出水駅との連携を強化し、マルチモーダルな高速交通体系の確立が必要不可欠である。

阿久根駅停車本数(上下計)

	特急	普通	計
新幹線開業前	32	23	55
現在	-	34	34
-	-32	11	-21

* :H15.3月時点 :H18.3月時点

阿久根駅乗降客数(単位:人/年)

	乗降客数	乗降客数(平均)
新幹線開業前	H14 473,800 H15 443,700	443,750
新幹線開業後	H16 41,591 H17 36,352	38,972
年平均乗降客数		-404,778

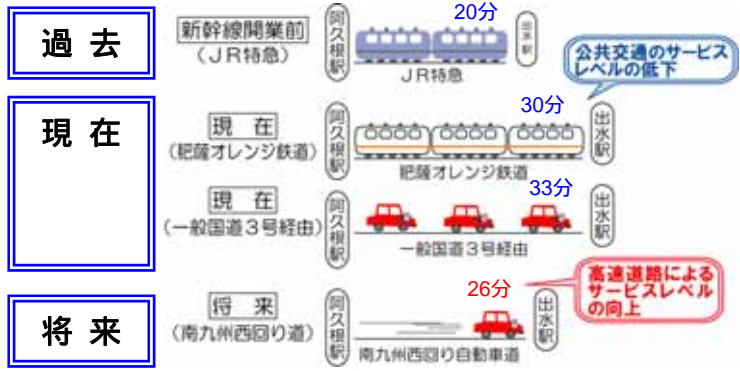
(H18.8.23阿久根市ヒアリングより)



阿久根商議所「おれんじ鉄道」影響調査
来客・売上げ減3割
特急なし、接続に強い不満

阿久根商議所(西八千石)の調査によると、九州新幹線開業後、阿久根市周辺の来客・売上げが約3割減少した。これは、新幹線開業に伴う特急列車の廃止と、肥薩オレンジ鉄道(肥薩線)の運行本数減少によるものである。また、新幹線開業後、阿久根市周辺のバス利用者も減少している。商議所は、阿久根市周辺の交通の利便性を向上させるため、阿久根市周辺の道路整備や、バス路線の拡充を要望している。

南日本新聞(H17.5.19)



J R 特急, 肥薩オレンジ鉄道, 南九州西回り自動車道による
 所要時間の比較
 道路交通センサス旅行速度、将来交通量推計に基づく旅行速度、時刻表による

効果11: 地元要望の状況

南九州西回り自動車道沿線地域では、南九州西回り自動車道の早期整備を図るため、建設促進懇談会・協議会・期成会・議員連盟・協議会が設立されており、積極的な要望活動が行われている。

また、沿線地域の道路利用者からも南九州西回り自動車道の早期供用に対する声が数多く寄せられており、地元の期待は非常に大きい。

< 交流人口の拡大に期待 >

九州は良質な温泉と風光明媚なところが多いので、心と体を癒しリフレッシュできる贅沢な場所がたくさんあり最高なのですが、難点は移動に時間がかかることです。西回り自動車道が完成すれば短時間での移動が可能となり、来ていただくにも遊びに行くにもかなり楽になりますので、人の動きが活発化、まちにいい風を吹かせてくれるものと期待しています。

【川内青年会議所】



南九州西回り自動車道建設促進大会
平成17年11月24日(木) 於東京



< 廃棄物の効率的な輸送に期待 >

県内工場からでた焼酎かすの処理量はH17年度に48万トン。処理の内訳は、海洋投棄が15万9000t(約33%)、処理プラント13万1000t(施設の処理能力の2倍; H19年4月の完成を目指し施設の増設に着手)。

H18年8月10日付け南日本新聞HPより抜粋

H19年春より海洋投棄が大幅規制され、焼酎かすの効率的な輸送が喫緊の課題であり、西回り南九州自動車道の1日も早い開通に期待。

【濱田酒造(いちき串木野市)】

< 農水産品の輸送の高度化 >

農産物の鮮度保持、広域配送、緊急出荷の対応など消費地に対し、高度な物流サービスが可能になる。都市近郊農家が有利とされる葉茎物など新規作物導入の選択肢が広がる。

【JA鹿児島いずみ(出水市)】

< 農水産品の市場の拡大 >

輸送時間が短縮することで、より新鮮で消費者のニーズに応える商品をこれまで以上に全国に届けることができる。

【スターゼンミートグループ(阿久根市)】

2)事業の投資効果

費用便益分析の結果（一般国道3号 出水阿久根道路、L=約14.9Km）

(1) 事業の目的

南九州西回り自動車道の一部。
九州西南部地域の活性化、高速定時性の確保等を目的とした自動車専用道路

(2) 費用便益分析結果【全事業】

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成18年度			
初 年 便 益	34億円	4億円	3億円	41億円
基準年における 現在価値（B）	1,028億円	109億円	74億円	1,211億円

費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	498億円	153億円	651億円
基準年における 現在価値（C）	383億円	53億円	437億円

評価指標の算定結果

費用便益比（C B R）	B / C = 2.8
--------------	-------------

(3) 費用便益分析結果【残事業】

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成18年度			
初 年 便 益	34億円	4億円	3億円	41億円
基準年における 現在価値 (B)	1,028億円	109億円	74億円	1,211億円

費用

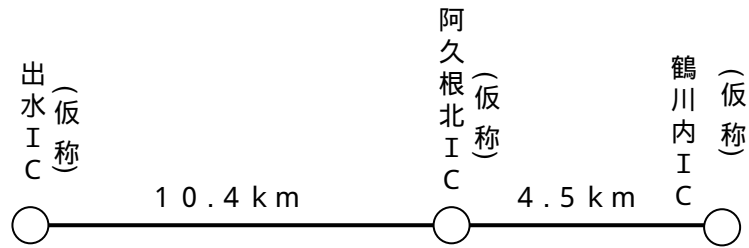
	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	479億円	153億円	632億円
基準年における 現在価値 (C)	362億円	53億円	415億円

評価指標の算定結果

費用便益比 (C B R)	$B / C = 2.9$
-----------------	---------------

3-3 事業の進捗状況

1) 事業の経緯



	出水平野道路	
	出水IC～阿久根北IC	阿久根北IC～鶴川内IC
H9	事業化	
H11～H17	環境影響評価	環境影響評価
H13	事業再評価	
H17	都市計画決定(H17.12.9) 測量着手	都市計画決定(H17.12.9)
H18	道路設計、用地着手	事業化、測量着手、道路設計

平成11年6月から環境影響評価法が施行されたことから、環境影響評価法に基づいて改めて環境アセスメントを実施。

県境から阿久根IC間については、出水平野に渡来するツル類に及ぼす影響を把握するために「ツル検討委員会」を設置し、一連で環境アセスメントを実施。

平成17年12月に評価書の公告・縦覧を終え、平成17年12月9日に都市計画決定を行った。

阿久根北ICから鶴川内IC間については、事業効果が高いことから出水平野道路として延伸し平成18年度より事業化している。

年度	主な経緯
H11.6	・法アクセス施行：法アクセスに基づく手続きへ移行
H11～H12	・ツル類の現地調査、付帯施設物設置実験の実施
H12.11	・方法書の公告・縦覧(道路環境影響評価の技術手法発刊 H12.11)
H12～H13	・法アクセスに基づく現地調査の実施 ・「出水平野道路」事業再評価(H13.11) 「計画地内に縄張りを持つツルへの影響を十分調査し、その影響をどのように軽減するか対策を検討すること」
H14	・予測・評価を行い準備書(素案)の作成 ・鹿児島県レッドデータブックの発刊(H15.3)
H15	・補足調査の実施(県RDB発刊対応) ・ツル検討委員会(10月)：影響予測及び評価の結果を承認
H16	・補足調査の実施(県RDB発刊対応) ・準備書の(素案)の修正、準備書の公告・縦覧(H16.11)
H17.12	・都市計画決定

2) 事業の進捗状況

(単位：億円)

	全体金額	H17末進捗	進捗率
事業費	555	15	3%
うち用地補償費	51	0	0%

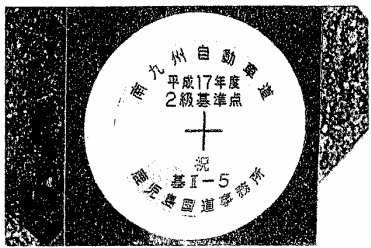


西回り道「出水～阿久根間」「川内～隈之城間」の事業着手式 着実な整備に道路特定財源制度の堅持 1日も早い工事着手目指す

南九州西回り自動車道「出水～阿久根間」「川内～隈之城間」の事業着手式が、17日、出水市と阿久根町の両市で、それぞれ開かれた。両市は、17年度に事業化された後、環境アセスメントなどの都市開発に向けた手続きを進め、18年度に事業着手を予定している。



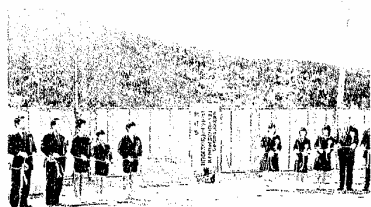
出水～阿久根間の事業着手式を祝って参加者全員でばんざい



出水～阿久根間で埋め込まれた2級基準点



川内～隈之城間の式典であいさつする宮田九地整局長



川内～隈之城間の式典で2級基準点などのテープカットする児童代表ら

制度の堅持」の音が上り、事業着手の意気込みが感じられた。出水市では、阿久根町との間に、約14.9kmの道路を建設する。阿久根町では、川内市との間に、約10.2kmの道路を建設する。両市は、17年度に事業化された後、環境アセスメントなどの都市開発に向けた手続きを進め、18年度に事業着手を予定している。

また、川内～隈之城間の事業着手式には、宮田九地整局長が出席し、あいさつを行った。局長は、この事業が、地域の発展に大きく貢献することを期待し、着実に事業を進め、18年度に工事着手できるように努めたいと述べた。

また、川内～隈之城間の事業着手式には、宮田九地整局長が出席し、あいさつを行った。局長は、この事業が、地域の発展に大きく貢献することを期待し、着実に事業を進め、18年度に工事着手できるように努めたいと述べた。

また、川内～隈之城間の事業着手式には、宮田九地整局長が出席し、あいさつを行った。局長は、この事業が、地域の発展に大きく貢献することを期待し、着実に事業を進め、18年度に工事着手できるように努めたいと述べた。

市町村合併も形が整ってきた。次のステップとして南薩と北薩にそれぞれ10万人都市が必要。その結果、中核都市をリソクシネットワーク型県土づくりの基盤が整う。そのためにも高規格道路は必要で県土構造改革に不可欠なツール。

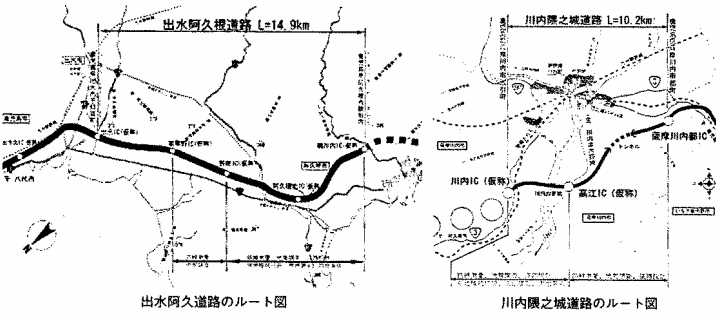
南日本産業タイムズ(H18. 2. 7)

南九州西回り・東九州自動車道の整備計画

県高規格幹線道路建設促進協議会(会長・伊藤佑一郎知事)が、17日、南九州の市町村を回り、南九州自動車道の整備計画について、関係者らと協議した。協議内容は次の通り。

一部で測量立入や用地取得

南九州西回り自動車道(称・出水IC)の一部区間で測量立入、設計説明会開催や用地の取得を予定している。また、出水IC～出水IC(陸奥川内IC)を全線供用(暫定2車線)するほか、川内限之城道路(陸奥川内IC)～出水IC(陸奥川内IC)の一部区間で測量立入、設計説明会開催や用地の取得を予定している。また、出水IC～出水IC(陸奥川内IC)を全線供用(暫定2車線)するほか、川内限之城道路(陸奥川内IC)～出水IC(陸奥川内IC)の一部区間で測量立入、設計説明会開催や用地の取得を予定している。



出水IC(仮称)は、出水市と阿久根町の間に、約14.9kmの道路を建設する。川内IC(仮称)は、川内市と隈之町の間に、約10.2kmの道路を建設する。両市は、17年度に事業化された後、環境アセスメントなどの都市開発に向けた手続きを進め、18年度に事業着手を予定している。

南日本産業タイムズ(H18. 5.25)

川内IC(仮称)は、川内市と隈之町の間に、約10.2kmの道路を建設する。出水IC(仮称)は、出水市と阿久根町の間に、約14.9kmの道路を建設する。

4. 事業の進捗の見込み

1) 今後の見通し

平成18年度は、測量,地質調査,道路設計,設計協議などを行い、用地取得に向け、地元関係者等と協議を進める。

平成19年度には用地取得を促進し、工事着手する予定。

引き続き関係機関及び地元関係者等と協議を進め、概ね10年を目途に全線暫定2車線供用を目指し事業を推進していく。

2) 地域の協力体制

下記の組織にて、南九州西回り自動車道建設促進が要望されている。

期成同盟会名称	主な構成メンバー	活動内容
南九州西回り国道建設促進議員懇談会 会長：参議院議員 井上 吉夫	衆議院議員及び参議院議員 熊本県：11名 鹿児島県：13名	[平成11年度] 11月17日
南九州西回り自動車道建設促進協議会 会長：鹿児島県知事	鹿児島県,熊本県,鹿児島市, 出水市,阿久根市,川内市, 串木野市,八代市,水俣市,他	[平成11年度] 7月26日 地整 11月17日 本省 1月18日 地整 [平成12年度] 7月19日 地整 11月14日 本省 1月23日 地整 [平成13年度] 7月16日 地整 11月21日 本省 2月12日 地整 [平成14年度] 7月31日 地整 1月23日 本省 2月5日 地整 [平成15年度] 8月20日 地整 1月23日 本省 2月19日 地整 [平成16年度] 8月19日 地整 11月17日 本省 2月9日 地整 [平成17年度] 9月1日 地整 11月24日 本省 2月7日 地整

期成同盟会名称	主な構成メンバー	活動内容
南九州西回り自動車道建設促進 期成会 会長：出水市長	出水市,高尾野町,野田町, 長島町,阿久根市,川内市, 串木野市,市来町,東市来町, 伊集院町,松元町,鹿児島市, 八代市,田浦町,芦北町, 津奈木町,水俣市,他	[平成11年度] 7月26日 地整 11月17日 本省 1月18日 地整 [平成12年度] 7月19日 地整 11月14日 本省 1月23日 地整 [平成13年度] 7月16日 地整 11月21日 本省 2月12日 地整
南九州西回り自動車道建設促進 期成会 会長：出水市長	出水市,高尾野町,野田町, 長島町,阿久根市,川内市, 串木野市,市来町,東市来町, 伊集院町,松元町,鹿児島市, 八代市,田浦町,芦北町, 津奈木町,水俣市,他	[平成14年度] 7月31日 地整 1月23日 本省 2月5日 地整 [平成15年度] 8月20日 地整 1月23日 本省 2月19日 地整 [平成16年度] 8月19日 地整 11月17日 本省 2月9日 地整 [平成17年度] 9月1日 地整 11月24日 本省 2月7日 地整
南九州西回り自動車道建設促進 議員連盟 会長：鹿児島県議会 議員 山本 幸一	鹿児島市,指宿市,揖宿郡, 枕崎市,加世田市,川辺郡, 日置郡,串木野市,川内市, 阿久根市,薩摩郡,出水市, 出水郡,大口市,伊佐郡, 各選出議員	[平成11年度] 7月26日 地整 11月17日 本省 1月18日 地整 [平成12年度] 7月19日 地整 11月14日 本省 [平成15年度] 8月20日 地整 16.1.23 本省 16.2.19 地整 [平成16年度] 8月19日 地整 11月17日 本省 17.2.9 地整 [平成17年度] 9月1日 地整 11月24日 本省 18.2.7 地整 [平成18年度] 8月23日 地整 11月10日 本省

期成同盟会名称	主な構成メンバー	活動内容
鹿児島県高規格幹線道路建設促進協議会 会長：鹿児島県知事	鹿児島県議会議員，鹿児島市，松元町，伊集院町，東市来町，市来町，串木野市，川内市，阿久根市，野田町，高尾野町，出水市，東九州自動車道関連市町，他	[平成11年度] 7月7日 本省 11月18日 本省 [平成12年度] 7月24日 地整 11月13日 本省 [平成13年度] 7月4～5日 本省，地整 11月7～8日 本省，地整 [平成14年度] 7月9～10日 地整，本省 11月1日 地整，本省 11月6～7日 地整，本省 [平成15年度] 7月10～11日 地整，本省 7月16～18日 地整，本省 10月20～22日 地整，本省
鹿児島県高規格幹線道路建設促進協議会 会長：鹿児島県知事	鹿児島県議会議員，鹿児島市，松元町，伊集院町，東市来町，市来町，串木野市，川内市，阿久根市，野田町，高尾野町，出水市，東九州自動車道関連市町，他	[平成16年度] 6月22～24日 本省 6月30～1日 地整 10月26～27日 本省 11月1～2日 地整 [平成17年度] 7月26～27日 本省 7月12～13日 地整 11月17～18日 本省 11月9～10日 地整 11月25日 地整

西回り道早期整備を

東京で鹿県知事ら訴え

建設促進大会

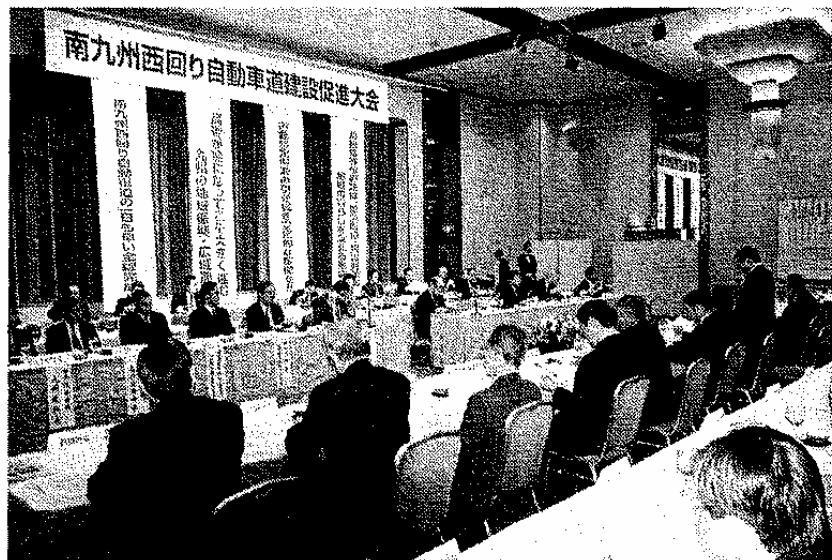
南九州西回り自動車道建設促進大会が十七日、都内のホテルであり、国などに一刻も早い全線整備を求めていくことを確認した。

鹿児島、熊本両県の国會議員、県議や関係二十一市町の首長ら約百人が出席。同自動車道建設促進協議会長の伊藤祐一郎

鹿児島県知事は、「百四十キロのうち開通しているのは本年度分も含め36%。高速道はネットワークが完成してこそ意味がある」と早期整備の必要性を強調。渋谷俊彦出水市長も「沿線地域が持つ潜在能力を高めていくのに、全線開通は欠かせない」と述べた。

これに対し、国土交通省の谷口博昭道路局長は「台風や地震災害が相次いだことで、あらためて道路ネットワークの重要性が認識された。きっちりとしたネットワーク整備に努力する」とこたえ

南九州西回り自動車道の早期完成への機運を高めた促進大会
17日、東京



最後に阿久根市―川内市間の早期事業化などを決議した。

南日本新聞(H16.11.18)

九州西回り道早期開通望む

団体役員

徳田 勝章(人)

五月二十三日に薩摩川内市で南九州西回り自動車道「川内隈之城道路」建設促進協会の設立総会が開催された。国土の均衡ある発展のため、県内の東九州自動車道と併

せ南九州西回り自動車道の早期開通が地元住民の悲願である。

八代から鹿児島まで総延長百四十キロ、全線開通すると八代から鹿児島までの所要時間が二時間四十分も短縮され一時間三十分になるといふ。地域間格差是正が言われて久しい。この自動車道を活用して、地場産品などの

物流、観光交流、企業誘致、定住促進などの地域間交流で地域振興が図れるものと確信している。

また川内川沿いの十キロの間に橋がなく、薩摩川内市内が分断されているが、この間に自動車道の橋りようが計画されている。この橋りように対して歩道併設することにより災害対策や生活道路としての有効活用を図りたいものだ。国、県、市の一層の協力をお願いしたい。(薩摩川内市)

南日本新聞(H18. 6. 2)

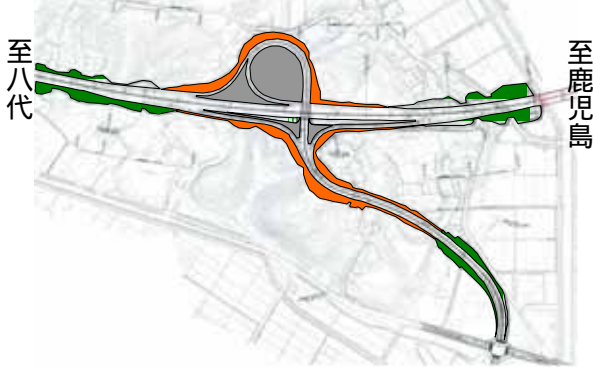

5 . コスト縮減や代替え案立案等

1) コスト縮減の対応

事業実施に当たっては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

< 具体的な取組み状況 >

インターチェンジ形式の見直し【阿久根北IC】

当初計画(トランペット)	コスト縮減(平面Y)
	
縮減額 = 約 5 億円	

2) 代替案の立案

出水阿久根道路は、高規格幹線道路である南九州西回り自動車道の一部区間を形成する道路であり、当該地域の地形条件、周辺地域からの利便性、環境への影響(ツル類への影響等)などの要因を総合的に勘案して計画したものである。

現在、平成17年12月に都市計画決定を行った後、これまで測量・地質調査、道路設計を実施しているが、地域の協力と期待も大きく既に設計協議が終了し平成18年度内の用地買収着手を目標に現在用地調査を行っている。

したがって、今後も現計画で早期供用に向けて事業を推進することが最適である。

6. 対応方針(案)

【 事業継続 】

出水阿久根道路は、南九州西回り自動車道の一環として、北薩地域の交流連携の強化、地域産業・経済の発展に寄与するとともに、物流の効率化、救急医療等の支援を行うために必要不可欠な道路である。

また、本事業の推進にあたっては、出水市をはじめとする周辺の住民や自治体などから、積極的な整備促進の要望がなされている。

このため、引き続き事業の実施に必要な調査を進め、事業を継続する。

卷 末 資 料

(客觀的評價指標)

客観的評価指標

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

事業採択の前提条件を確認するための指標

		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている 全事業 B / C = 2.8 残事業 B / C = 2.9		

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 一般国道3号現道の年間渋滞損失時間: 32.4万人・時間/年 5.9万人・時間/年 一般国道3号現道の渋滞損失時間削減率: 約82%		
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる		
		新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる 阿久根駅 - 出水駅 約34分 約26分 約8分短縮		
	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
	物流効率化 の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる		
		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が見込まれる		
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		三大都市圏の環状道路を形成する		
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	国土・地域 ネットワーク の構築	地域高規格道路の位置づけあり		
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
八代市 - 水俣市 - 薩摩川内市 - 鹿児島市				
当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する				
薩摩川内市 - 出水市				
日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる				
二次生活圏の中心都市である出水市へのアクセス向上				

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	個性ある地域の形成			鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
		IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する 出水ツル博物館(クレインパークいずみ)、阿久根大島海水浴場		
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 出水市役所 - 鹿児島市立病院 約114分 約75分 約39分短縮		
		並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる		
	災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり		
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 迂回路: 国道328号 - (一)出水高野尾線 - 国道504号		
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 九州縦貫自動車道		
		並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 一般国道3号現道 約13,000 t-CO2/年削減		
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 一般国道3号現道 約53%削減		
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 一般国道3号現道 約52%削減		
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある 阿久根市折口 現況夜間 71 dB 将来 68 dB		
		その他、環境や景観上の効果が期待される		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される		

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道3号	出水阿久根道路	L = 14.9 Km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,500 ~ 25,300	4	九州地方整備局

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	498億円	153億円	651億円
うち残事業費	479億円	153億円	632億円
基準年における 現在価値 (C)	383億円	53億円	437億円
うち残事業費	362億円	53億円	415億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	34億円	4億円	3億円	41億円
基準年における 現在価値 (B)	1,028億円	109億円	74億円	1,211億円
うち残事業分	1,028億円	109億円	74億円	1,211億円

結果

費用便益比 (全体事業費)	2.8
費用便益比 (残事業費)	2.9

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益分析の条件

路線名	事業名	延長	事業種別	事業主体
国道3号	出水阿久根道路(全事業)	L = 14.9 Km	高規格B	九州地方整備局

交通状況(推計時点 H42年)
トリップの平均像

		整備なし(A)	整備あり(B)	A - B
総トリップ数 (OD表による交通量)	トリップ°	4,909,317	4,909,317	0
平均トリップ長 (総走行台数 ÷ 総トリップ数)	km	14.2	14.2	0.0
平均速度 (総走行台数 ÷ 総走行時間)	km/h	41.2	41.4	-0.2
平均走行時間 (総走行時間 ÷ 総トリップ数)	分	20.7	20.7	0.0
平均走行経費 (総走行経費 ÷ 総トリップ数)	円/トリップ°	254.7	254.1	0.6

(注) 総トリップ数は原則として、整備なしの場合と整備ありの場合で変化しない。

費用便益分析の条件

事業名：出水阿久根道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成18年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	
		複数時点での推計	(H11,H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H11センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)			
簡易手法			
簡易手法の場合		小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		
	採用理由を記載 各道路区間(リンク)毎の混雑の度合いに応じた速度差を考慮するとともに、1日の平均的な走行状態を表現するため「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度		
	採用理由を記載		
	その他()		

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定 その他 ()		
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用		
		算出根拠を添付すること		
	車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用		
		算出根拠を添付すること		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
時間短縮・費用減 少・事故減少以外 の便益	考慮しない			
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				
費 用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用		
		標準投資パターンを採用		
		その他(H18まで実績額及び事業計画、H19以降は事業年数で均等割り)		
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用		
		事務所等の実績値より設定		
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である			
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名:一般国道3号 出水阿久根道路(全体事業費)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	14.9	4.02

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-19年目	H 9	1.4233	1	1	0	0
-18年目	H 10	1.3686	1	2	0	0
-17年目	H 11	1.3159	1	1	0	0
-16年目	H 12	1.2653	3	3	0	0
-15年目	H 13	1.2167	2	2	0	0
-14年目	H 14	1.1699	2	2	0	0
-13年目	H 15	1.1249	1	1	0	0
-12年目	H 16	1.0816	1	1	0	0
-11年目	H 17	1.0400	2	2	0	0
-10年目	H 18	1.0000	5	5	0	0
-9年目	H 19	0.9615	43	41	0	0
-8年目	H 20	0.9246	43	39	0	0
-7年目	H 21	0.8890	43	38	0	0
-6年目	H 22	0.8548	43	36	0	0
-5年目	H 23	0.8219	43	35	0	0
-4年目	H 24	0.7903	43	34	0	0
-3年目	H 25	0.7599	43	32	0	0
-2年目	H 26	0.7307	43	31	0	0
-1年目	H 27	0.7026	43	30	0	0
供用開始年次	H 28	0.6756	0	0	4	3
1年目	H 29	0.6496	0	0	4	2
2年目	H 30	0.6246	0	0	4	2
3年目	H 31	0.6006	0	0	4	2
4年目	H 32	0.5775	0	0	4	2
5年目	H 33	0.5553	0	0	4	2
6年目	H 34	0.5339	24	13	4	2
7年目	H 35	0.5134	24	12	4	2
8年目	H 36	0.4936	24	12	4	2
9年目	H 37	0.4746	24	11	4	2
10年目	H 38	0.4564	0	0	4	2
11年目	H 39	0.4388	0	0	4	2
12年目	H 40	0.4220	0	0	4	2
13年目	H 41	0.4057	0	0	4	2
14年目	H 42	0.3901	0	0	4	1
15年目	H 43	0.3751	0	0	4	1
16年目	H 44	0.3607	0	0	4	1
17年目	H 45	0.3468	0	0	4	1
18年目	H 46	0.3335	0	0	4	1
19年目	H 47	0.3207	0	0	4	1
20年目	H 48	0.3083	0	0	4	1
21年目	H 49	0.2965	0	0	4	1
22年目	H 50	0.2851	0	0	4	1
23年目	H 51	0.2741	0	0	4	1
24年目	H 52	0.2636	0	0	4	1
25年目	H 53	0.2534	0	0	4	1
26年目	H 54	0.2437	0	0	4	1
27年目	H 55	0.2343	0	0	4	1
28年目	H 56	0.2253	0	0	4	1
29年目	H 57	0.2166	0	0	4	1
30年目	H 58	0.2083	0	0	4	1
31年目	H 59	0.2003	0	0	4	1
32年目	H 60	0.1926	0	0	4	1
33年目	H 61	0.1852	0	0	4	1
34年目	H 62	0.1780	0	0	4	1
35年目	H 63	0.1712	0	0	4	1
36年目	H 64	0.1646	0	0	4	1
37年目	H 65	0.1583	0	0	4	1
38年目	H 66	0.1522	0	0	4	1
39年目	H 67	0.1463	-24	-3	4	1
合計			474	383	153	53
単純事業費計			498		153	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

箇所名:一般国道3号 出水阿久根道路(残事業費)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	14.9	4.02

年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-19年目	H 9	1.4233	0	0	0	0
-18年目	H 10	1.3686	0	0	0	0
-17年目	H 11	1.3159	0	0	0	0
-16年目	H 12	1.2653	0	0	0	0
-15年目	H 13	1.2167	0	0	0	0
-14年目	H 14	1.1699	0	0	0	0
-13年目	H 15	1.1249	0	0	0	0
-12年目	H 16	1.0816	0	0	0	0
-11年目	H 17	1.0400	0	0	0	0
-10年目	H 18	1.0000	0	0	0	0
-9年目	H 19	0.9615	43	41	0	0
-8年目	H 20	0.9246	43	39	0	0
-7年目	H 21	0.8890	43	38	0	0
-6年目	H 22	0.8548	43	36	0	0
-5年目	H 23	0.8219	43	35	0	0
-4年目	H 24	0.7903	43	34	0	0
-3年目	H 25	0.7599	43	32	0	0
-2年目	H 26	0.7307	43	31	0	0
-1年目	H 27	0.7026	43	30	0	0
供用開始年次	H 28	0.6756	0	0	4	3
1年目	H 29	0.6496	0	0	4	2
2年目	H 30	0.6246	0	0	4	2
3年目	H 31	0.6006	0	0	4	2
4年目	H 32	0.5775	0	0	4	2
5年目	H 33	0.5553	0	0	4	2
6年目	H 34	0.5339	24	13	4	2
7年目	H 35	0.5134	24	12	4	2
8年目	H 36	0.4936	24	12	4	2
9年目	H 37	0.4746	24	11	4	2
10年目	H 38	0.4564	0	0	4	2
11年目	H 39	0.4388	0	0	4	2
12年目	H 40	0.4220	0	0	4	2
13年目	H 41	0.4057	0	0	4	2
14年目	H 42	0.3901	0	0	4	1
15年目	H 43	0.3751	0	0	4	1
16年目	H 44	0.3607	0	0	4	1
17年目	H 45	0.3468	0	0	4	1
18年目	H 46	0.3335	0	0	4	1
19年目	H 47	0.3207	0	0	4	1
20年目	H 48	0.3083	0	0	4	1
21年目	H 49	0.2965	0	0	4	1
22年目	H 50	0.2851	0	0	4	1
23年目	H 51	0.2741	0	0	4	1
24年目	H 52	0.2636	0	0	4	1
25年目	H 53	0.2534	0	0	4	1
26年目	H 54	0.2437	0	0	4	1
27年目	H 55	0.2343	0	0	4	1
28年目	H 56	0.2253	0	0	4	1
29年目	H 57	0.2166	0	0	4	1
30年目	H 58	0.2083	0	0	4	1
31年目	H 59	0.2003	0	0	4	1
32年目	H 60	0.1926	0	0	4	1
33年目	H 61	0.1852	0	0	4	1
34年目	H 62	0.1780	0	0	4	1
35年目	H 63	0.1712	0	0	4	1
36年目	H 64	0.1646	0	0	4	1
37年目	H 65	0.1583	0	0	4	1
38年目	H 66	0.1522	0	0	4	1
39年目	H 67	0.1463	-24	-3	4	1
合計			455	362	153	53
単純事業費計			479		153	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、

便益の現在価値算定表
 箇所名：一般国道3号 出水阿久根道路(全体事業)

年次 (事業年)	総走行台別の年次別伸び率 (南九州7市/県)		割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)				
	H18 供用開始年次	H18 供用開始年次		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 x(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)x	現在価値 x(A)	現在価値 割引率4%	
1年目	H 28	1.00613	0.99761	1.00352	19	3	7	5	34	23	2	1	1	4	3	2	41	28
2年目	H 29	1.00609	0.99760	1.00351	19	3	7	5	34	22	2	1	1	4	3	2	41	27
3年目	H 30	1.00605	0.99759	1.00351	19	3	7	5	34	21	2	1	1	4	3	2	41	26
4年目	H 31	1.00602	0.99759	1.00348	26	5	13	8	51	31	2	2	2	7	4	2	62	37
5年目	H 32	1.00607	0.99589	0.99916	26	5	13	8	51	30	2	2	2	7	4	2	62	36
6年目	H 33	1.00607	0.99587	0.99915	26	5	13	8	51	28	2	2	2	7	4	2	62	34
7年目	H 34	1.00607	0.99565	0.99915	26	5	12	8	51	27	2	2	2	7	4	2	62	33
8年目	H 35	1.00607	0.99553	0.99915	26	5	12	8	51	26	2	2	2	7	3	2	62	32
9年目	H 36	1.00607	0.99551	0.99915	26	5	12	8	51	25	2	2	2	7	3	2	62	30
10年目	H 37	1.00607	0.99549	0.99915	26	5	12	8	51	24	2	2	2	7	3	2	61	29
11年目	H 38	1.00607	0.99547	0.99915	50	9	23	15	97	44	4	4	4	10	4	7	114	52
12年目	H 39	1.00607	0.99545	0.99915	50	9	23	15	97	41	4	4	4	10	4	7	113	48
13年目	H 40	1.00607	0.99543	0.99915	50	9	23	15	97	39	4	4	4	10	4	7	113	46
14年目	H 41	1.00607	0.99541	0.99915	50	9	23	15	97	38	4	4	4	10	4	7	113	44
15年目	H 42	0.99688	0.99458	0.99622	50	9	23	15	96	36	4	4	4	10	4	7	113	42
16年目	H 43	0.99687	0.99455	0.99621	50	9	23	15	96	35	4	4	4	10	4	7	112	40
17年目	H 44	0.99686	0.99453	0.99619	50	8	23	15	96	33	4	4	4	10	3	7	112	39
18年目	H 45	0.99685	0.99449	0.99618	50	8	23	15	96	32	4	4	4	10	3	7	111	37
19年目	H 46	0.99684	0.99446	0.99616	50	8	23	15	95	30	4	4	4	10	3	7	111	36
20年目	H 47	0.99683	0.99443	0.99615	49	8	22	15	95	29	4	4	4	10	3	7	110	34
21年目	H 48	0.99682	0.99440	0.99613	49	8	22	15	94	29	4	4	4	10	3	7	110	33
22年目	H 49	0.99681	0.99437	0.99612	49	8	22	14	94	28	4	4	4	10	3	7	110	33
23年目	H 50	0.99680	0.99434	0.99610	49	8	22	14	94	27	4	4	4	10	3	6	109	31
24年目	H 51	0.99679	0.99431	0.99609	49	8	22	14	93	26	4	4	4	10	3	6	109	30
25年目	H 52	0.99690	0.99668	0.99612	49	8	22	14	93	24	4	4	4	10	2	6	109	29
26年目	H 53	0.99688	0.99667	0.99610	48	8	22	14	93	23	4	4	4	10	2	6	108	27
27年目	H 54	0.99687	0.99665	0.99609	48	8	22	14	92	22	4	4	4	10	2	6	108	26
28年目	H 55	0.99685	0.99664	0.99607	48	8	22	14	92	22	4	4	4	10	2	6	107	25
29年目	H 56	0.99683	0.99663	0.99606	48	8	22	14	92	21	4	4	4	10	2	6	107	24
30年目	H 57	0.99681	0.99662	0.99604	48	8	21	14	91	20	3	4	4	10	2	6	107	23
31年目	H 58	0.99680	0.99661	0.99603	47	8	21	14	91	19	3	4	4	10	2	6	106	22
32年目	H 59	0.99578	0.99660	0.99601	47	8	21	14	90	18	3	4	4	10	2	6	106	21
33年目	H 60	0.99576	0.99659	0.99600	47	8	21	14	90	17	3	3	3	10	2	6	105	20
34年目	H 61	0.99574	0.99657	0.99598	47	8	21	14	90	17	3	3	3	10	2	6	105	19
35年目	H 62	0.99572	0.99656	0.99596	47	8	21	14	89	16	3	3	3	10	2	6	104	19
36年目	H 63	0.99571	0.99655	0.99595	46	8	21	14	89	15	3	3	3	10	2	6	104	18
37年目	H 64	0.99569	0.99654	0.99593	46	8	21	14	89	15	3	3	3	10	2	6	104	17
38年目	H 65	0.99567	0.99653	0.99591	46	8	21	14	88	14	3	3	3	10	2	6	103	16
39年目	H 66	0.99565	0.99651	0.99590	46	8	21	14	88	13	3	3	3	10	2	6	103	16
合計	H 67	0.99563	0.99650	0.99588	1,688	288	767	501	3,244	1,028	128	129	66	334	109	74	3,808	1,211