

## 再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道3号 <small>あしきたいずみ</small> 芦北出水道路			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	<small>あしきたぐんあしきたまちはなおか</small> 自:熊本県葦北郡芦北町花岡 <small>いずみ しもちしきちよう</small> 至:鹿児島県出水市下知識町					延長	29.6km		
事業概要 芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。									
H5年度事業化		H17,18年度都市計画決定 (一年度変更)			H11年度用地着手		H20年度工事着手		
全体事業費		約2,179億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約81%		供用済延長 13.3km	
計画交通量		14,200～21,700台/日							
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 504/2,881億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,589/3,081億円		基準年
	1.1		4.4%		(事業費:405/2,708億円) (維持管理費: 99/ 173億円)		(走行時間短縮便益:1,212/2,209億円) (走行経費減少便益: 299/ 709億円) (交通事故減少便益: 79/ 162億円)		令和7年
	1.4 [2%] 1.7 [1%]								令和7年
	(残事業)		(残事業)		感度分析		(残事業)		
	3.2		16%		交通量 B/C=0.96～1.2(±10%)		交通量 B/C=2.8～3.5(±10%)		
4.2 [2%] 4.9 [1%]				事業費 B/C=1.1～1.1(±10%)		事業費 B/C=2.9～3.4(±10%)			
				事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)		事業期間 B/C=3.0～3.3(±20%)			
事業の効果等 ①広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域交通ネットワークが形成され、地域間の移動時間の短縮などが期待。 ②災害に強いネットワークの構築 ・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能を果たすなど災害に強いネットワークの構築に寄与。 ③防災機能の強化 ・芦北出水道路の整備により、豪雨災害などによる交通途絶を回避。 ④地域経済の活性化 ・南九州西回り自動車道の整備に伴い、沿線地域では企業立地が増加しており、新規雇用者数も増加。今後の整備により、更なる企業立地の増加・雇用促進による地域経済の活性化が期待。 ⑤地域産業の支援 ・ブランド養殖ブリの鮮魚輸送範囲(翌日売り)は、関西や北陸圏と中部圏の一部までだが、輸送時間の短縮で中部圏全域が輸送可能となり、地域産業の支援が期待。 ⑥交通混雑の緩和 ・芦北出水道路(芦北IC～水俣IC)の開通により、並行する国道3号の交通混雑が緩和。今後の整備により、水俣IC～出水ICの並行現道においても交通混雑の緩和が期待。 ⑦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 <sub>2</sub> ,NO <sub>2</sub> ,SPM削減)									

関係する地方公共団体等の意見

出水市をはじめとする自治体(9市4町)で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会(会長:出水市長)から早期完成の要望を受けている。(令和7年6月)

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道3号 芦北出水道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

本道路は、九州縦貫自動車道と一体となって九州南部の高速交通ネットワークを形成する「南九州西回り自動車道」の一部を担い、南九州西岸地域の産業発展や地域の活性化等を図るとともに、災害時等における信頼性のあるネットワークとしての機能を発揮する重要な道路です。

南九州西回り自動車道については、八代から水俣までが開通し、令和6年度は、エコパーク水俣の利用者数が、開通前の2倍以上となる53万人を2年連続で達成するなど、大きな効果を発揮しています。

また、熊本地震や令和2年7月豪雨では国道3号等の代替路としての機能を発揮するなど、「命の道」として大きな役割を果たしたことから、改めてその重要性が認識されたところ です。

本県では、令和6年12月に策定した県政の基本方針である「くまもと新時代共創基本方針」において、南九州西回り自動車道の整備促進を掲げており、地域の資源を活用し、環境と共生する持続可能な地域づくりを実現するために、本路線の整備は大きな役割を果たすと考えています。

さらに、沿線では、工業団地等の整備が進んでおり、熊本と鹿児島が結ばれることで、県境を越えた観光・経済交流の更なる増大、ひいては九州全体の発展に繋がるものと考えております。

以上のことから、本県としては、本道路の一日も早い全線供用を切望しておりますので、今後ともなお一層の整備推進とともに、引き続き、更なるコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

鹿児島県の意見:

「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。

当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的な浮揚・発展に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化、物流や観光等の産業振興のほか、原子力災害を含む大規模災害発生時における住民の広域避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担う極めて重要な道路であると認識しています。

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、所用の予算の確保をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、さらなるコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県・鹿児島県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。並行現道(国道3号)の交通量は、約1.7万台/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5年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約81%(令和7年3月末時点)

平成27年度:芦北IC~津奈木IC間 延長7.7km(2/4) 部分開通

平成30年度:津奈木IC~水俣IC間 延長5.6km(2/4) 部分開通

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

【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】

現地流用土の盛土材改良の追加、橋梁構造の見直し、地質調査結果に伴う仮設工法の見直し、橋梁下部工施工時の仮設土留めの追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増

【コスト縮減】

余剰土処理に伴う運搬計画の見直し。

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。

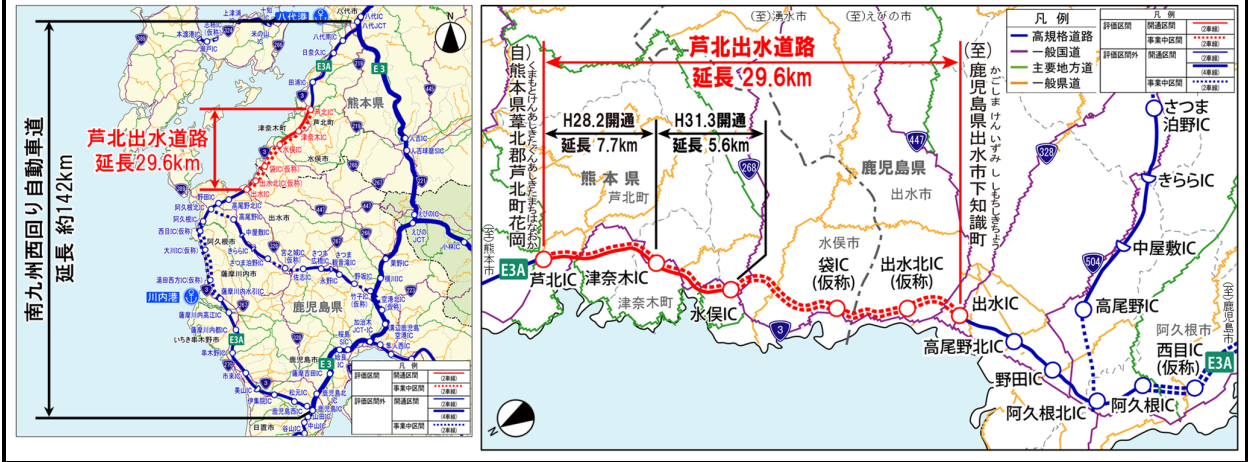
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)