

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 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、鹿児島市内の幹線道路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1,559億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約69%	供用済延長	2.2km																																									
計画交通量	20,700~46,400 台/日																																													
費用対効果分析	<table border="1"> <tr> <td>B/C (事業全体)</td> <td>EIRR (事業全体)</td> <td>総費用 (残事業)/(事業全体) 464 / 1,696億円</td> <td>総便益 (残事業)/(事業全体) 755 / 1,458億円</td> <td>基準年</td> </tr> <tr> <td>0.9</td> <td>2.9%</td> <td>事業費: 457 / 1,676億円 維持管理費: 6.5 / 21億円</td> <td>走行時間短縮便益: 654 / 1,278億円 走行経費減少便益: 81 / 135億円 交通事故減少便益: 20 / 46億円</td> <td>令和7年</td> </tr> <tr> <td>参考 1.1 [2%]</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>参考 1.2 [1%]</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>(残事業)</td> <td>感度分析</td> <td>(事業全体)</td> <td>(残事業)</td> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td>6.8%</td> <td>交通量</td> <td>B/C=0.8~0.9(±10%)</td> <td>交通量</td> <td>B/C=1.4~1.7(±10%)</td> </tr> <tr> <td>参考 2.5 [2%]</td> <td></td> <td>事業費</td> <td>B/C=0.8~0.9(±10%)</td> <td>事業費</td> <td>B/C=1.5~1.8(±10%)</td> </tr> <tr> <td>参考 3.1 [1%]</td> <td></td> <td>事業期間</td> <td>B/C=0.8~0.9(±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>B/C=1.4~1.9(±20%)</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 464 / 1,696億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 755 / 1,458億円	基準年	0.9	2.9%	事業費: 457 / 1,676億円 維持管理費: 6.5 / 21億円	走行時間短縮便益: 654 / 1,278億円 走行経費減少便益: 81 / 135億円 交通事故減少便益: 20 / 46億円	令和7年	参考 1.1 [2%]					参考 1.2 [1%]					(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	1.6	6.8%	交通量	B/C=0.8~0.9(±10%)	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)	参考 2.5 [2%]		事業費	B/C=0.8~0.9(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)	参考 3.1 [1%]		事業期間	B/C=0.8~0.9(±20%)	事業期間	B/C=1.4~1.9(±20%)		
B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 464 / 1,696億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 755 / 1,458億円	基準年																																										
0.9	2.9%	事業費: 457 / 1,676億円 維持管理費: 6.5 / 21億円	走行時間短縮便益: 654 / 1,278億円 走行経費減少便益: 81 / 135億円 交通事故減少便益: 20 / 46億円	令和7年																																										
参考 1.1 [2%]																																														
参考 1.2 [1%]																																														
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)																																										
1.6	6.8%	交通量	B/C=0.8~0.9(±10%)	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)																																									
参考 2.5 [2%]		事業費	B/C=0.8~0.9(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)																																									
参考 3.1 [1%]		事業期間	B/C=0.8~0.9(±20%)	事業期間	B/C=1.4~1.9(±20%)																																									
事業の効果等																																														
① 広域ネットワークの形成																																														
・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島港や鹿児島市中心市街地と周辺地域のアクセス機能強化により、広域交流・物流効率化の支援が期待される。																																														
② 交通混雑の緩和																																														
・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑の緩和が期待される。																																														
③ 交通安全性の向上																																														
・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。																																														
④ 救急医療活動の支援																																														
・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島市方面との速達性が向上し、安定的な救急活動の支援が期待される。																																														
⑤ 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																																														
鹿児島市長や鹿児島商工会議所、鹿児島経済同友会等で構成される「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。(令和7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。																																														
当該道路は、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。																																														
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くようお願いします。																																														
事業評価監視委員会の意見																																														
審議の結果、事業継続。																																														

<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>沿線地域(鹿児島市)の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は近年、同程度で推移している。 交通量は4万台/日前後で推移しており、依然として事業の必要性は高い。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成13年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約69%(令和7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</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>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。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>【施工条件の変更、基準・ガイドラインの改定等、社会情勢の変化による増額】 田上坑口部急傾斜法面防護対策等の追加、シールド掘進に伴う作泥材の変更、トンネル掘削土の仮置き、二次運搬等の追加、東雲川調整池の地盤改良範囲の見直しおよびセグメントの変更(RC⇒ST)、設計基準改定を踏まえた路下避難ボックスカルバートの追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増。</p>	
<p>【コスト縮減】 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。</p>	
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)