

鹿児島港 臨港道路整備事業(鴨池中央港区線)

国土交通省 港湾局

事業概要

【事業の目的】

鹿児島港において、周辺道路の交通混雑を緩和し、港内の円滑な交通の確保を図るため、鴨池港区と中央港区と中央港区を結ぶ臨港道路の整備を行う。

【事業の概要】

整備内容：臨港道路(鴨池中央港区線)(延長2,400m、2車線)

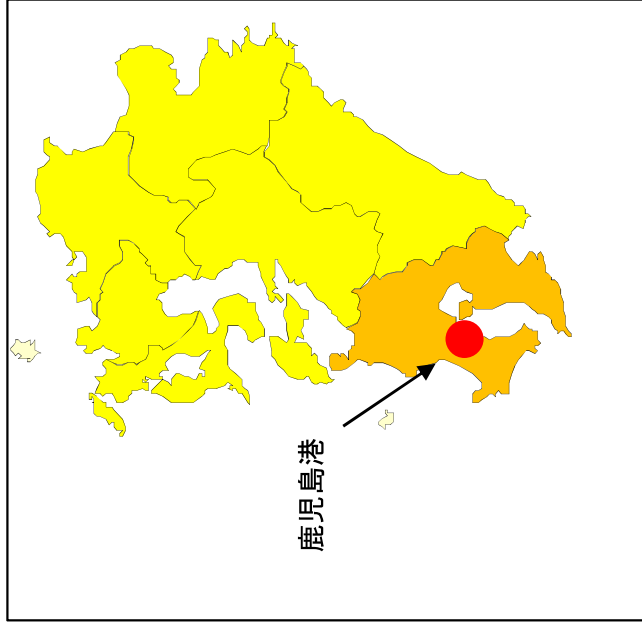
事業期間：平成29年度～平成34年度

総事業費：280億円(うち、港湾整備事業費：280億円)

《整備スケジュール》

港	地区名	区分	施設名	H29	H30	H31	H32	H33	H34
鹿児島港	鴨池中央港区	直轄	臨港道路						

《位置図》



鹿児島港の課題と事業の必要性・緊急性

- 臨港道路の未整備区間の影響により、港湾関連車両が臨港道路と並行路線である産業道路および国道225号に流入し、混雑が発生しており、円滑な物流動線の確保が課題となっている。

<混雑度の解釈>

1.0未満	道路が混雑することなく円滑に走行でき
1.00~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間
1.25~1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する



交通量及び混雑度は、平成26年7月の12時間観測値、H22センサスの區夜率及び交通容量を用いて算出



費用便益分析における交通量等の設定

- ・ 将来の分布交通量を、将来道路ネットワークに、臨港道路鴨池中央港区線を加えた道路ネットワーク（withケース）、加えない場合の道路ネットワーク（withoutケース）それぞれに配分し、withケース、withoutケースの配分交通量を算定する。
- ・ with、withoutケースそれぞれの配分交通量を、輸送費用削減便益、事故損失額削減便益を算定する。

〔○将来道路ネットワーク：既存の道路ネットワークに平成25年度末で事業化済みの道路を加えた道路ネットワーク
○分布交通量：地域間の交通量
○配分交通量：地域間の経路毎の交通量〕

○将来の配分交通量の算定

将来の分布交通量



配分交通量の推計

with時、without時の将来の配分交通量

（平成17年度道路交通センサスを基にした平成42年分布交通量）

With時：将来道路のネットワークに、臨港道路鴨池中央港区線を加えた道路ネットワーク

Without時：将来道路のネットワークに、臨港道路鴨池中央港区線を加えない道路ネットワーク



費用便益分析の結果（現在価値化後）



	項目	評価期間内 便益・費用(億円)
便益	輸送費用削減便益	82
	輸送時間費用削減便益	472
	事故損失額削減便益	23
	小計	<u>577</u>
費用	事業費・再投資費	223
	維持管理費	5
	小計	<u>228</u>

費用便益比(B/C)	2.5
純現在価値(B-C)	349億円
経済的內部收益率(EIRR)	10.9%

注：端数処理のため、合計は必ずしも一致しない。

【①雇用の創出、地域活力の向上】

道路混雑の改善やアクセスの向上により、周辺地域へ新たな企業が進出することで、雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。

【②効率的な物流体制の構築、トラックドライバーの就労環境の改善】

本事業により、道路混雑が改善することで、貨物の集荷・配送効率が向上し、必要とされる配送車両数の減少など、効率的な物流体制の構築が期待される。また、トラックドライバーの勤務時間の延長回避や、道路混雑による精神的な疲労の緩和など、就労環境の改善も期待される。

【③クルーズ船による来訪者の移動時間の短縮】

本事業により、道路の混雑が改善することで、クルーズ船による来訪者の移動時間の短縮が見込まれ、観光圏域の拡大や観光消費の増加などが期待される。

【④地域の観光振興への寄与】

鹿児島市の中心部に近く、風光明媚な鹿児島湾や桜島を望む臨海部に位置することから、周辺環境と一体となった新たな景観の形成や眺望の良い視点場の創出など景観に配慮した道路を整備することで、地域の観光振興にも寄与することが期待される。

【⑤環境への負荷軽減】

貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。