

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 地方道・環境課
担当課長名：吉崎 収

事業の概要

事業名	地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道 額娃川辺線 知覧道路	事業区分	地方道	事業主体	鹿児島県
起終点	自：鹿児島県南九州市川辺町大字野崎 至：鹿児島県南九州市知覧町大字西元	延長	5.7 km		
<p>事業概要</p> <p>南薩縦貫道は、南薩地域を縦貫し半島地域の広域ネットワーク形成を通して地域の交流促進及び九州縦貫自動車道や鹿児島空港などの交通拠点との連結を図ることを目的とした延長約40 kmの地域高規格道路で、現在、指宿有料道路（Ⅲ期）（L=8 km）が供用中である。知覧道路は事業中の川辺道路（L=6.5 km）に接続し、平成19年12月に合併した南九州市を通過する延長L=5.7 kmの自動車専用道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>知覧道路は、平成19年12月に市町村合併により誕生した南九州市の旧町間の交流及び南九州市を含む南薩地域から鹿児島市への高次医療施設への搬送や通勤・通学等の日常生活などを支援する道路である。現道の死傷事故率は県内平均の6.7倍と高く、周辺道路は防災上脆弱であるため当該道路の早急な整備が必要である。</p>					
全体事業費	105億円	計画交通量	6,200~7,300台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
南薩縦貫道路建設期成同盟会より南薩縦貫道の早期整備について要望されている。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。
沿線自治体や地元協議会から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行が可能な環境となっている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：90億円 （事業費：88億円 維持管理費：1.9億円）	総便益：127億円 （走行時間短縮便益：93億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：12億円）	基準年 平成20年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量-10%)	B/C=1.6 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費+10%)	B/C=1.6 (事業費-10%)		
		事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間+20%)	B/C=1.5 (事業期間-20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	注目すべき影響はない		
		事故対策	◎	通過交通等が知覧道路へ転換されることで現道の交通量が減り、現道の幅員狭小、線形不良に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】448.7件/億台km(現道区間最大値) ※県内平均の死傷事故率(67.4件/億台km)と比べ6.7倍		
	社会全体への影響	歩行空間	○	通過交通等が知覧道路へ転換されることで現道の交通量が減り、通学路に指定されている現道における安全な歩行空間が確保される。		
		住民生活	○	三次救急医療施設(鹿児島市立病院)への搬送時間の短縮に寄与する。(60分カバー人口が約25,000人増加)		
		地域経済	○	お茶、サツマイモ等の農産物やかつお節等の水産加工品など、都市圏に向けた農産物の輸送効率がアップし、物流の効率化が図られ産業活動の活性化に寄与する。		
		災害	◎	現道をはじめ、周辺道路は防災上脆弱であるため、知覧道路の整備により、災害等による通行止めに伴う迂回移動が回避される。(過去10年間の通行止め52回)		
環境		△	トンネルによる必要最小限の地形の改変や法面の緑化等環境に影響が少ない工法を採用している。			
地域社会	◎	平成19年12月に市町村合併した、南九州市の旧町間の交流・連携の推進が図られる。				
事業実施環境	○	「南薩縦貫道路建設期成同盟会」より強い要望があり、整備促進に対して協力的である。				

採択の理由

事業主体である鹿児島県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、現道の幅員狭小、線形不良に起因する事故の減少、災害等による迂回移動の回避、市町村合併による旧町間の交流・連携の推進等、当該事業の必要性、社会全体への効果は高いと判断できる。
以上により本事業を採択した。

※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の。