

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 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 有明道路	事業区分	地方道	事業主体	鹿児島県
起終点	自：鹿児島県志布志市有明町大字伊崎田 至：鹿児島県志布志市有明町大字伊崎田	延長	4.3 km		
<p>事業概要</p> <p>都城志布志道路は、九州縦貫自動車道都城ICと南九州唯一の中核国際港湾志布志港を連結し、効率的な交通体系の形成と多様な輸送手段を確保することにより、地域の活性化を支援することを目的とした地域高規格道路で、現在、末吉松山有明道路（L＝8 km）が供用中である。有明道路は供用中の末吉松山有明道路と事業中の有明志布志道路（L＝3.6 km）を結び、志布志港での取り扱い貨物の物流を支援するための自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>志布志港は国際海上コンテナ輸送網の拠点港として、コンテナ貨物の取扱量が急速に増加（H16/H11＝約17倍）しており、今後のターミナル埠頭の拡張整備により更に増加が予測されているところである。また、現道の大型車混入率も県平均の2倍以上と非常に高いことから、死傷事故率の増加が懸念され、有明道路の整備による物流の効率化及び安全で円滑な交通の確保が急務である。</p>					
全体事業費	8.3 億円	計画交通量	11,600～12,900台/日		
<p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：71億円 （事業費：69億円 維持管理費：1.4億円）	総便益：138億円 （走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：22億円）	基準年 平成20年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8 (交通量-10%)	B/C=2.2 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C=1.8 (事業費+10%)	B/C=2.2 (事業費-10%)		
		事業期間変動	B/C=1.8 (事業期間+20%)	B/C=2.0 (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	◎	現道の大型車をはじめとする通過交通等が有明道路へ転換されることにより、大型車等の通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】342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5.1倍 【その他の特徴】大型車混入率が28%と高い。 ※県平均の大型車混入率11.5%の2倍以上		
		歩行空間	○	現道の大型車をはじめとする通過交通等が有明道路へ転換されることにより、通学路である現道の安全性の向上が見込まれる。		
	社会全体への影響	住民生活	○	第2次救急医療施設(曾於郡医師会立病院)への速達性が向上される。		
		地域経済	◎	南九州唯一の中核国際港湾である志布志港への搬入、搬出等の陸上交通のアクセス性が改善され、志布志港の利便性が向上する。		
		災害	○	現道区間には防災の要対策箇所を有しており、有明道路整備により災害時等による通行止めに伴う迂回移動が回避される。(第2次緊急輸送道路)		
環境		○	現道は騒音の環境基準値を超過しており、大型車等が有明道路への転換が図られることで現道周辺の騒音の低減が図られる。			
地域社会	—	注目すべき影響はない。				
事業実施環境	○	「都城志布志道路建設促進協議会」から強い要望があり、整備促進に対して協力的である。				

関係する地方公共団体等の意見

都城志布志道路建設促進協議会より都城志布志道路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。

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2.0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。
本事業の整備により中核国際港湾志布志港の利便性の向上、大型車等の通過交通に起因する交通事故の減少など、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。