

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名 ：一般国道10号 <small>しらほま</small> 白浜拡幅 起終点 ：起点：鹿児島県始良郡始良町大字脇元 <small>あいらくんあいらちようおおあさわきもと</small> 終点：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村 <small>かごしましよしのちようあさうえのむら</small>	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 九州地方整備局 延長 ：7.3km				
事業概要 ：国道10号白浜拡幅は、交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.3kmの現道拡幅事業（現2車線→計画：4車線）である。						
H19年度事業化		H一年度都市計画決定	H一年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費		約57億円	事業進捗率	0.7%	供用済延長	3.6km
計画交通量		33,600～47,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)		総便益 (残事業/事業全体)		基準年 平成21年
	(残事業)	41/42億円 〔事業費：41/42億円 維持管理費：0.00/0.00億円〕		123/123億円 〔走行時間短縮便益：120/120億円 走行経費減少便益：0.38/0.38億円 交通事故減少便益：3.0/3.0億円〕		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1（交通量 +10%） B/C=2.4（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=2.7（事業費 +10%） B/C=3.3（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=2.7（事業期間+20%） B/C=3.3（事業期間-20%）						
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・国道10号の混雑度が低下（H17平日1.99 → 4車線整備後1.33） ・国道10号の渋滞損失時間の削減（30.0万人時間/年→14.0万人時間/年削減） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約0.6億円※】 ②救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・始良町から鹿児島市の第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセスが向上する人口とアクセス時間の短縮（約113,000人, 約6分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】 ③リダンダンシーの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・降雪による九州縦貫自動車道等の通行止時のリダンダンシーを確保 （九州縦貫自動車道の栗野IC～鹿児島IC間：平成22年1月13日～14日 約32時間全面通行止め） ④防災機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・整備による防災機能の向上により、安心して安全な交通機能を確保 ⑤交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置により交通安全性が向上 ⑥物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和により、重要港湾「鹿児島港」までのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 						
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見 ：鹿児島県議会議長をはじめとし構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（平成21年1月22日）						
県知事の意見 ：今回、事業評価監視委員会において事業継続とされた一般国道10号白浜拡幅事業は、先般の降雪時において通行止めとなった九州縦貫自動車道の代替道路として大きな役割を果たした国道10号にあって、計画区間内に2車線区間が残されており、慢性的な交通渋滞による多大な渋滞損失が発生している。また、異常気象時の通行規制区間や特殊通行規制区間があるなど、県民の安全安心を確保するため、早期に整備すべき事業である。						
ついては、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、早期完成を						

図るべきである。

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

霧島市や始良町をはじめとする当該路線の周辺地域について、人口及び自動車保有台数は増加傾向にある。当該区間の国道10号は依然として混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.7%である。

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、引き続き環境調査や道路詳細設計等を行い、事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

道路設計においてコスト縮減に取り組むとともに、護岸構造等に新技術・新工法の積極的な活用による着実なコスト縮減

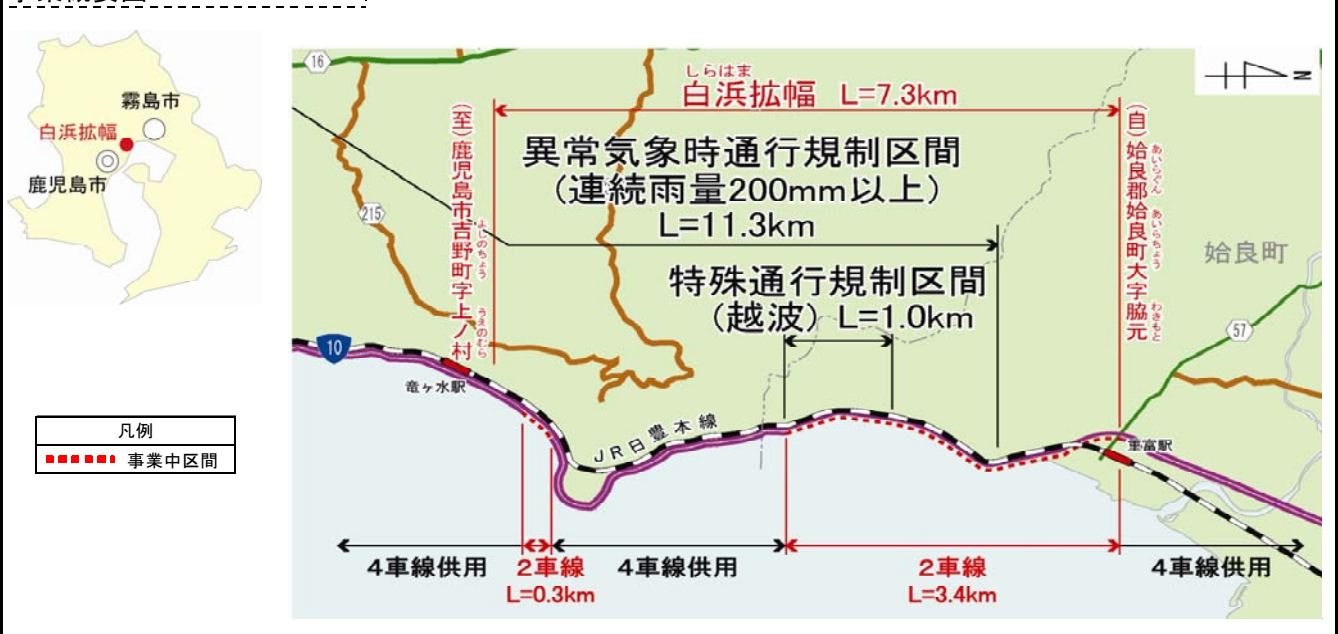
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。