

事後評価結果（平成30年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：野村 文彦

事業名	一般国道220号 <small>しんじょう</small> 新城 拡幅	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：鹿児島県垂水市 新城 至：鹿児島県垂水市 柘原	延長	5.8km			

事業概要

新城拡幅は、延長5.8km、車道幅員拡幅等事業であり、昭和58年度に事業化し、平成25年度に開通している。

事業の目的・必要性

本事業は、車道幅員拡幅及び歩道設置による交通安全性の向上や走行性の向上を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度： S58年度 都市計画決定： S61年度	用地着手： S60年度 工事着手： S62年度	供用年： (当初) — / H25 (暫定/完成) (実績) — / H25	変 動	1.00 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 146億円 (暫定/完成) (実績値) — / 168億円	実績 (名目値) — / 146億円 (暫定/完成) (実績値) — / 169億円		変 動	1.00 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42) — / 9,000台/日	実績 (暫定/完成)	— / 12,700台/日	変 動
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	40km/h → 44km/h (供用前年次) S63年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	59件/億台・年 → 36件/億台・年 (供用前年次) H8~H10年平均 (供用後年次) H26~H28年平均		
	費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C : 1.2	総費用 : 232億円 [事業費 : 213億円 維持管理費 : 20億円]	総便益 : 288億円 [走行時間短縮便益 : 258億円 走行経費減少便益 : 24億円 交通事故減少便益 : 6.1億円]	基準年	平成24年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.2	総費用 : 298億円 [事業費 : 277億円 維持管理費 : 21億円]	総便益 : 354億円 [走行時間短縮便益 : 344億円 走行経費減少便益 : 11億円 交通事故減少便益 : -1.3億円]	基準年	平成30年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円	
	事業遅延の理由 特になし。					

事業の 効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・円滑なモビリティの確保。(国道220号(垂水市柘原～垂水市新城)並行区間等の渋滞損失時間の削減：削減率約4割) ・国土・地域ネットワークの構築。(垂水市から鹿屋市間の所要時間短縮(約2分短縮)) ・安全な生活環境の確保。(小学校の通学路であり、歩道整備により安全性向上) 他7項目に該当
	その他評価すべきと判断した項目 ・植樹帯の管理等を地域の方々により管理が行われ良好な景観が形成されると共に、活動を通じた地域コミュニティの活性化に寄与。
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 当該区間の騒音値は、環境基準を満足している。 (昼間：73dB→69dB、夜間：67dB→62dB)
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県及び九州全体よりも多い。 ・当該道路と並行する東九州自動車道を合わせた断面交通量は、近年横這いの傾向となっている。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・新城拡幅の整備により「交通安全性の向上」について一定の効果が得られており、また「安全な歩道空間の確保」「アメニティの向上」といった波及的効果にも貢献していることから、改善措置や更なる事後評価の必要はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・新城拡幅は、植樹帯が設置され道路管理者が高木や低木を植樹し管理していたが、柘原地区公民館の地域振興計画において、「いつも花が咲き誇り、きれいだと感じてもらえる柘原にしたい」と行動計画により、国道に計画されている植樹帯に花を植えたいという要望があった。 ・地域の方と歩道の管理方法について調整を行い、平成26年7月に柘原地区公民館、協力者である垂水市、道路管理者である大隅河川国道事務所でVSP(ボランティアサポートプログラム)協定を締結した。 ・これにより、沿道地域の方に道路を慈しんで頂ける環境整備によって、快適な道路空間が形成された。また、道路管理者としても樹木剪定等の維持管理を低減することにも繋がった。 ・道路整備について利用者の意見を聴き事業計画に反映することのみならず、道路管理についても利用者の意見を聴くことで道路空間を活用した地域コミュニティ活動に繋がる管理手法の検討など、ニーズに沿った整備・管理を進めていくことが重要である。 ・事後評価手法について、見直しの必要性はない。	
特記事項 特になし。	

※ 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。