

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 溝辺道路	事業区分	一般国道	事業主体	鹿児島県
起終点	自：鹿児島県霧島市溝辺町麓 至：鹿児島県霧島市横川町野坂	延長	14.0 km		
事業概要	<p>北薩横断道路は、鹿児島空港からさつま町を經由し、出水地域に至る延長約70kmの地域高規格道路であり、九州縦貫自動車道などと一体となって広域交通ネットワークを形成するものである。</p> <p>溝辺道路は、北薩横断道路の一部を構成する区間であり、鹿児島空港と野坂ICを結ぶ延長14kmの道路を整備するものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>① 北薩地域への円滑な交通が確保されることにより、優れた観光資源を有する北薩地区への入込客の増加が見込める。また、沿線の工業地域で生産される製品の物流の効率化が図られ、地域の産業を支援する。</p> <p>② バイパス整備による現道の交通量を減少することにより、事故が多発している現道の事故リスクを抑制できる。</p> <p>③ 現道の交通量を減少することにより、空港入口交差点・有川交差点・竹子交差点などの渋滞を大幅に軽減できる。</p> <p>④ 大規模災害時においても、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道と連結し、信頼性の高い広域交通ネットワークを確保できる。</p>				
全体事業費	約350億円	計画交通量	9,400～15,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：215億円 （事業費：213億円 維持管理費：2.0億円）	総便益：281億円 （走行時間短縮便益：252億円 走行費用減少便益：17億円 交通事故減少便益：12億円）	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量-10%)	B/C=1.4 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費+10%)	B/C=1.4 (事業費-10%)		
	事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間+20%)	B/C=1.4 (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	◎	・交通の転換により、現道の慢性的な渋滞の緩和が図られる。		
		事故対策	◎	・交通の転換により、現道の事故の減少が図られる。		
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・現道の交通量を減少することにより、空港入口交差点・有川交差点・竹子交差点などの渋滞を大幅に軽減できる。		
		地域経済	◎	・北薩地域への円滑な交通が確保されることにより、優れた観光資源を有する北薩地区への入込客の増加が見込める。また、沿線の工業地域で生産される製品の物流の効率化が図られ、地域の産業を支援する		
災害		○	・大規模災害時においても、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道と連結し、信頼性の高い広域交通ネットワークを確保できる。			
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	◎	・バイパス整備による現道の交通量を減少することにより、事故が多発している現道の事故リスクを抑制できる。			
事業実施環境	◎	<p>・『かごしま未来創造ビジョン』において、重点的に推進する事業として位置づけられている。</p> <p>・霧島市など北薩横断道路沿線の4市2町で構成される北薩空港幹線道路整備促進期成会等から、北薩横断道路の早期整備を要望されている。</p>				

関係する地方公共団体等の意見

・霧島市など北薩横断道路沿線の4市2町で構成される北薩空港幹線道路整備促進期成会等から、北薩横断道路の早期整備を要望されている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

事業採択の前提条件

- ・便益が費用を上回っている。
- ・地元自治体や地元団体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が整っている。

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1.3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、北薩地域の観光・産業振興支援、物流効率化向上、交通事故や渋滞の減少が図られるなど、当該事業の整備の必要性、効果は高いものと判断される。

以上により、本事業は令和2年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。