

新規要求箇所評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

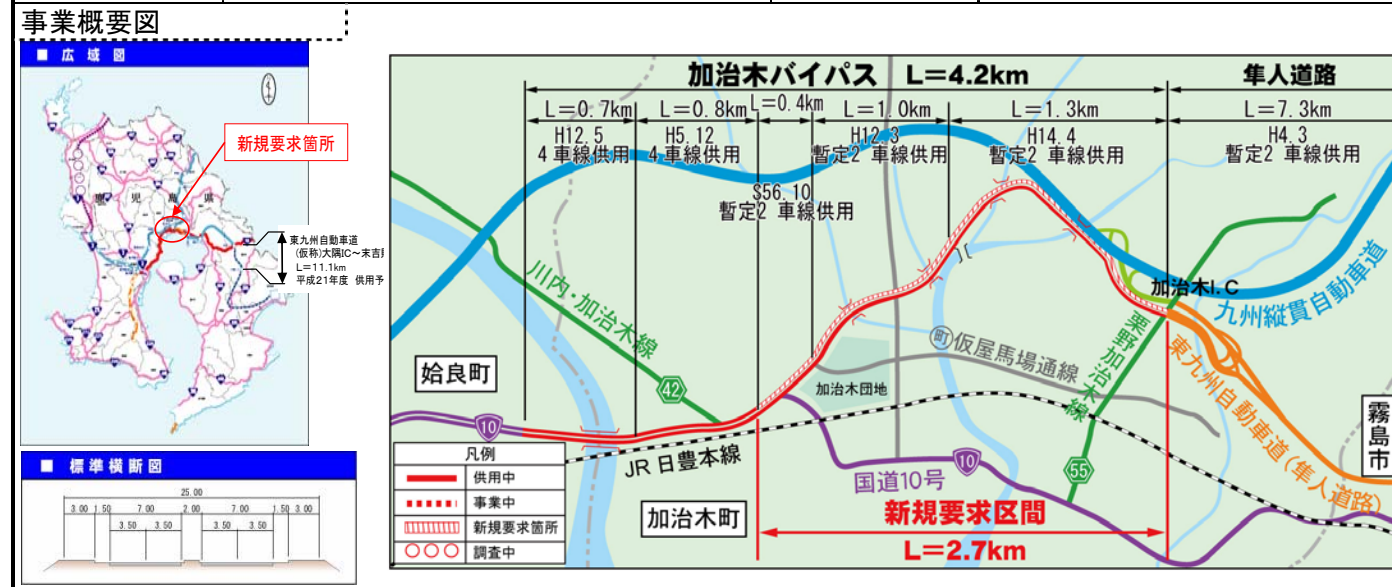
事業の概要

事業名	一般国道10号 加治木バイパス	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：鹿児島県始良郡加治木町反土 至：鹿児島県始良郡加治木町新生町		延長	2.7km	

**事業概要**  
加治木バイパスは、始良郡加治木町及びその周辺地域の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的とした九州縦貫自動車道鹿児島線及び東九州自動車道との連結を強化する延長4.2kmの道路である。  
H14.4までに全線暫定2車線で供用し、特に加治木IC及び主要地方道栗野加治木線の結節点から4車線供用区間までの約2.7km区間が暫定2車線で開通し、加治木市街地を迂回する道路として活用され自動車交通量が增大している。  
また、自動車交通量の増大に伴い、(暫定区間のため歩道が未整備である)馬おどり橋付近では、歩行者と自動車との接触事故等の事故が発生し、安全確保に憂慮しているところであるが、沿線に商業施設の建設が進んでおり、歩行者の増加が予想されることから、さらなる安全確保が必要である。また、馬おどり橋から始良橋までの区間は、「新生・木田地区あんしん歩行エリア」に指定され、平成17年春の交通安全総点検では参加者から早急な4車線化整備による歩行者の安全確保が指摘されている。  
さらに、現在整備が進められている東九州自動車道の延伸により更なる自動車交通量の増大が予想される。  
加治木バイパスは、これらの地域の問題解決に重要な役割を果たすことが期待されており、沿線地域の社会経済活動を支援する上で重要な路線である。

**事業の目的、必要性**  
加治木バイパスは、九州縦貫自動車道鹿児島線及び東九州自動車道との更なる連結を強化するとともに、交通量増大に伴う交通混雑を緩和及び交通事故の低減のために早期整備が必要である。  
また、平成21年度を供用目標に整備を進めている東九州自動車道(鹿屋IC～末吉財部IC)の整備により、鹿屋ICから加治木ICまで自動車専用道路で直結することから、加治木町及びその周辺地域からの更なるアクセス強化のため、2.7kmを4車線化整備する必要がある。

全体事業費	42億円	計画交通量	47,200台/日
-------	------	-------	-----------



**関係する地方公共団体等の意見**  
加治木町長から4車線化早期整備の要望を受けている

**事業採択の前提条件**  
■ 便益が費用を上回っている。  
■ 円滑な事業執行の環境が整っている（都市計画決定済（S54.3.26））

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.6	総費用: 47億円 事業費: 36億円 維持管理費: 11億円	総便益: 172億円 走行時間短縮便益: 164億円 走行費用減少便益: 6億円 交通事故減少便益: 2億円	基準年: 平成18年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
			事業費変動 B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	渋滞損失時間の減少が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 並行区間: 77.8万人時間/年 (H17現況 H17センサス1023) 削減量: 19.4万人時間/年 (77.8→58.4万人時間/年) 【1kmあたり渋滞損失時間】 並行区間 22.9万人時間/km年 【その他の特徴】 渋滞ポイント1箇所 (加治木バイパス分流部～東岩原交差点)	
		事故対策	○	事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 単路部 : 約74件/億台キロ [鹿児島県平均比: 約1.7倍] 交差点部: 約227件/億台キロ [鹿児島県平均比: 約3.3倍]	
		歩行空間	○	暫定整備であるため歩道未整備区間があり、完成4車線化整備により歩道が設置され、歩行者の安全性確保に繋がる。	
	社会全体への影響	住民生活	○	加治木バイパス沿道に近年商業施設が立地しており、加治木バイパスの4車線化及び歩道設置により、安全で安心な住民生活が確保される。	
		地域経済	○	終点側の4車線化済区間と同様にバイパス沿道の開発(新規店舗の出店等)が進み、地域経済の活性化につながる。	
		災害	○	完成4車線化整備により、(単人道路と一体となった加治木バイパスのバイパス機能による)リダンダンシーが強化され、より有用な迂回路が確保される。	
		環境	-	注目すべき影響はない	
地域社会	○	九州縦貫自動車道や今後延伸予定の東九州自動車道に直結する単人道路とのアクセス性が強化され、加治木町・始良町と霧島市や大隅半島・宮崎地域などとの交流が高まる。			
事業実施環境	○	平成18年5月 加治木バイパスの4車線化について加治木町長より要望			

採択の理由

加治木バイパスはH14.4までに全線供用しており、単人道路との直結による一体的なバイパス機能をもつ道路として、近年交通量が増加傾向にある。しかし、加治木ICから4車線供用区間までの2.7kmは暫定2車線であり、今後の東九州自動車道の延伸等による交通量の増加に対応する必要がある。  
また、暫定2車線供用区間に歩道未整備区間があるため、沿線施設への出入りなどの歩行者への安全性の確保が必要である。

※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。