

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：九州地方整備局 地域道路課  
担当課長名：世利 正美

事業の概要

事業名	主要地方道 川内串木野線 宮里工区	事業区分	主要地方道	事業主体	鹿児島県
起終点	自：鹿児島県薩摩川内市宮里町 至：鹿児島県薩摩川内市宮里町			延長	1.75 km
事業概要					
<p>主要地方道川内串木野線は、薩摩川内市の国道3号交差点を起点に、宮里地区・羽島地区等を経由し、いちき串木野市を結ぶ延長約3.6 kmの主要幹線道路である。今回の計画区間である宮里工区は、規定幅員が取れていない線形不良区間の解消をすることで、通学路でもある同区間の通行車両及び歩行者の安全と、原子力災害時における避難ルート及び救急活動ルートとして整備を目的とする。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>本路線は、原子力災害発生時には、沿線各集落住民の緊急避難ルート、物資輸送や救急活動ルートとしての役割を担う唯一の道路であるとともに、南九州西回り自動車道の高江ICへのアクセス道路でもあり、今後交通量の増加が見込まれるが、道路線形が悪く、死亡事故等多数の事故が発生しているため、交通の円滑化及び安全の確保を目的とする。</p>					
全体事業費	11 億円	計画交通量	7,300台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：10億円 （事業費：9億円 維持管理費：1.1億円）	総便益：20億円 （走行時間短縮便益：20億円 走行費用減少便益：0.48億円 交通事故減少便益：0.00億円）	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 %)		
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)		
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				
		事故対策	○	【死傷事故率】2.42件/億台km (死傷事故率比(県内平均比)2.95) 【その他の特徴】平成14年~16年 人身事故 14件(内1件は死亡事故)		
		歩行空間	○	地域住民や通学生の歩行の安全が確保され、集落内の移動など利便性が高まる。		
	社会全体への影響	住民生活	○	交通の隘路区間を整備することで、安全な交通の確保と、利便性向上が期待できる。		
		地域経済	○	南九州西回り自動車道の高江ICへのアクセス道路となり、物流の効率化に寄与する。		
		災害	○	原発と防災拠点を結ぶ災害時の主要な避難道路である。		
		環境	○	現道拡幅工事で、環境への影響は少ない。		
地域社会	○	人と車の分離が図られ、走行性・安全性が高まる。				
事業実施環境	○	都市計画決定時に、都市計画法上の説明会が実施され、更に地特事業実施の際、説明会も行われており、事業実施環境は整っている。				

関係する地方公共団体等の意見  
当区間で、平成15年に歩行者が車にはねられ死亡する事故を始め、多数の事故が起きている。このため、線形改良と歩道設置の要望が地元公民会から提出されている。

事業採択の前提条件  
費用対便益：便益が費用を上回っている。(B/C=2.0)  
円滑な事業執行の環境：平成17年12月に川内都市計画道路向田高江線として計画決定されており、同年に関連道路として地方特定道路整備事業に着手し、用地の先行買収を実施中である。

採択の理由

費用対効果が2.0と便益が上回っていること、円滑な事業執行の環境が整っていることから事業採択の前提条件が確認できる。また、本事業の整備により、交通隘路区間が解消され、通行車両及び歩行者の安全で円滑な交通の確保が可能となる。さらに、南九州西回り自動車道の高江ICへのアクセス道路の確保や原発災害が発生した場合に「円滑な避難や緊急輸送」の確保が可能となるなど、地域経済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。