

## 再評価結果（平成21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

<b>事業名</b> 地域高規格道路 鹿児島東西幹線道路 一般国道3号 <small>かごしまとうざいどうろ</small> 鹿児島東西道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 自：鹿児島県鹿児島市田上8丁目 <small>かごしま たがみ</small> 至：鹿児島県鹿児島市上荒田町 <small>かごしま うえあらたちょう</small>		<b>延長</b> 3.4 km			
<b>事業概要</b> 鹿児島東西道路は、地域高規格道路『鹿児島東西幹線道路』の一部を構成し、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと直結し、中心市街地へのアクセス機能を強化するとともに、重要港湾鹿児島港と連結することで、効率的な物流ネットワークを形成し、都市内交通の円滑化と交通渋滞の緩和に大きく寄与することを目的とした事業である。					
H12年度都市計画決定 （H16年度都市計画変更）	H13年度 事業化	H14年度 用地着手			
H17年度 工事着手					
<b>全体事業費</b> 650億円 <b>事業進捗率</b> 17% <b>供用済延長</b> -km					
<b>計画交通量</b> 31,600～43,600台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small> 2.4   <small>(残事業)</small> 3.5                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      313/454億円                      事業費：307/447億円                      維持管理費：6.4/6.4億円                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      1,086/1,086億円                      走行時間短縮便益：907/907億円                      走行経費減少便益：118/118億円                      交通事故減少便益：61/61億円                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 2.4  <small>(残事業)</small> 3.5	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 313/454億円 事業費：307/447億円 維持管理費：6.4/6.4億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,086/1,086億円 走行時間短縮便益：907/907億円 走行経費減少便益：118/118億円 交通事故減少便益：61/61億円	<b>基準年</b> 平成20年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 2.4  <small>(残事業)</small> 3.5	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 313/454億円 事業費：307/447億円 維持管理費：6.4/6.4億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,086/1,086億円 走行時間短縮便益：907/907億円 走行経費減少便益：118/118億円 交通事故減少便益：61/61億円			
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.8(交通量+10%) B/C=3.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.2(事業費+10%) B/C=3.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+20%) B/C=4.2(事業期間-20%)					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保（現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善） ・物流効率化の支援（重要港もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） ・安全な生活環境の確保（死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の解消等による安全性の向上） 他12項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 鹿児島東西道路は、鹿児島市中心部の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会等より早期整備の要望を受けている。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 鹿児島ICから鹿児島中心市街地に至る武岡トンネルでは、昭和63年から平成17年の間で交通量が約1.7倍に増加、混雑度は2.16となっているなど、依然として交通渋滞が著しい状況にある。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成19年度末の事業進捗率は事業費ベースで約17%であり、そのうち用地買収は完了している。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 事業の早期完成に向けて引き続き事業を推進することにより、円滑な事業執行が可能である。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 市街地トンネル区間等の工法検討などを図っており、引き続き事業の時間的コストの低減に向け、計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。					
<b>対応方針</b> 事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
<b>事業概要図</b> 					

※ 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の。