

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 環境安全課
担当課長名： 増田 博行

事業の概要

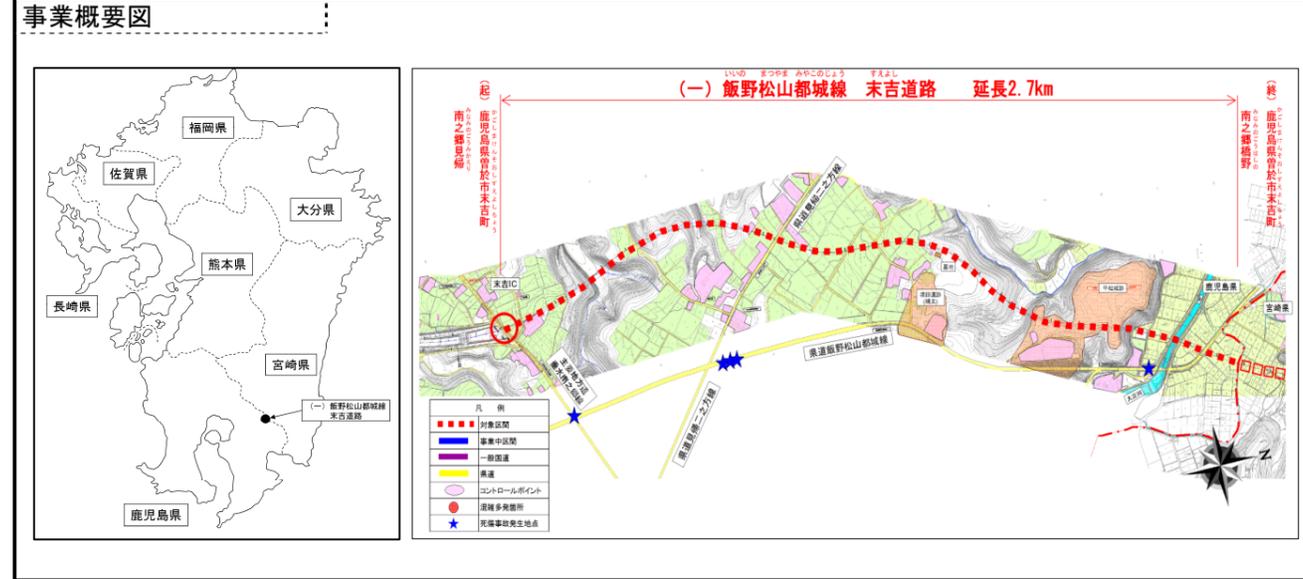
事業名	地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 末吉道路	事業区分	地方道	事業主体	鹿児島県
起終点	自：鹿児島県曾於市末吉町南之郷 至：鹿児島県曾於市末吉町南之郷	延長	2.7 km		

事業概要
都城志布志道路は、九州縦貫自動車道と日本有数の畜産地帯を背後地を持つ重要港湾である志布志港を連絡する総延長約40kmの地域高規格道路。

末吉道路は、都城志布志道路の一部を構成する区間であり、現在事業中の有明道路や有明志布志道路、志布志道路と一体となって広域ネットワークを形成し、地域の産業・経済の活性化に大きく寄与する道路。

事業の目的、必要性
飯野松山都城線 末吉道路は、
・九州縦貫自動車道と重要港湾志布志港を連絡する広域ネットワークを形成し、飼料を始めとする貨物輸送の効率化
・現道の大型車交通（大型車混入率22.0%）を排除し、騒音、振動の低減に資する道路である。
等に資する道路である。

全体事業費 48億円 計画交通量 12,600台/日



関係する地方公共団体等の意見
曾於市など沿線自治体で構成される都城志布志道路建設促進協議会等より都城志布志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。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用： 77億円 （事業費： 75億円 維持管理費： 2億円）	総便益： 157億円 （走行時間短縮便益： 118億円 走行費用減少便益： 20億円 交通事故減少便益： 19億円）	基準年 平成24年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.3 (交通量+10%)	B/C=1.9 (交通量-10%)	
		事業費変動	B/C=1.9 (事業費+10%)	B/C=2.3 (事業費-10%)	
	事業期間変動	B/C=2.1 (事業期間+20%)	B/C=2.0 (事業期間-20%)		
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	○	通過交通の転換により混雑緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 並行区間：約6.0万人時間/年 削減量：約5.9万人時間/年（約6.0万人時間/年→0.1万人時間/年）	
		事故対策	◎	通過交通の排除等により通過交通に起因する死傷事故の減少が見込まれる。 【安全性の向上（事故の減少）】 並行区間 363件/億台km（現況） ※県内平均死傷事故率 64.6件/億台kmの約6倍 【その他の特徴】 大型車混入率が22.0%と高い [県平均の大型車混入率11.2%の約2倍]	
	歩行空間	-			
	社会全体への影響	住民生活	○	第2次救急医療施設「都城市郡医師会病院」へのアクセス向上	
		地域経済	◎	重要港湾へのアクセス向上 （九州縦貫自動車道都城IC～志布志港の所要時間：約60分→約40分（20分の短縮））	
		災害	○	第1次緊急輸送道路の機能強化	
環境		-			
地域社会	◎	志布志～都城市間の交流・連携の促進に寄与する。（所要時間：約60分→約40分）			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 『かごしま将来ビジョン』において、重点的に推進する事業として位置づけ。 沿線自治体で構成される都城志布志道路建設促進協議会等から早期完成を要望されている。 			

採択の理由

事業主体である鹿児島県が実施した評価に基づけば、費用対便益が2.0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、港湾や高次医療施設へのアクセス向上、緊急輸送道路の機能強化が図られるなど、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、本事業を平成25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の。