

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>はやとどうろ</small> 隼人道路 <small>はやとひがし かじき</small> （隼人東～加治木）	<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 西日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自：鹿児島県霧島市隼人町住吉 <small>きりしま はやとちようすみよし</small> 至：鹿児島県始良市加治木町反土 <small>あいら かじきちようたんど</small>	<b>延長</b> 7.3km	
<b>事業概要</b> 一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。		
S60年度事業化 （日本道路公団施工区間） S53年度事業化 （建設省施工区間）	S58年度都市計画決定 （H2年度変更） S54年度都市計画決定 （S58年度変更）	S63年度用地着手 S53年度用地着手
S63年度工事着手 S62年度工事着手		
<b>全体事業費</b> ：505億円 <b>事業進捗率</b> ：51% <b>供用済延長</b> ：7.3km <b>計画交通量</b> ：10,800～12,100台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C： （事業全体） 3.4 （残事業） 1.9	<b>総費用</b> ：（残事業）/（事業全体） 191/1,011億円 （事業費：188/881億円 維持管理費：3/130億円）	<b>総便益</b> ：（残事業）/（事業全体） 362/3,409億円 （走行時間短縮便益：343/2,777億円 走行経費減少便益：17/483億円 交通事故減少便益：1/149億円）
<b>基準年</b> ：平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 残事業費について感度分析を実施 交通量：B/C=1.7（交通量 -10%） 事業費：B/C=1.7（事業費 +10%） 事業期間：B/C=1.8（事業期間 +1年）		
交通量：B/C=2.1（交通量 +10%） 事業費：B/C=2.1（事業費 -10%） 事業期間：B/C=2.0（事業期間 -1年）		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見： 東九州自動車道の沿線首長等で構成される「東九州自動車道建設促進協議会」等から、暫定2車線区間の4車線化の早期実現について要望を受けている。 鹿児島県知事の意見： 「一般国道10号隼人道路」の車線数の増加について同意します。 本県としましても、課題解決のため、一般国道10号隼人道路の1日も早い4車線化を強く望んでいるところであり、早急に事業に着手していただきますようお願いいたします。 なお、各インターへのアクセス道路等については、円滑な交通処理を行うため、隼人道路の4車線化による交通状況の変化を見越して、必要となる交通安全対策や渋滞対策を進めることとします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> H30.3.16の第16回事業評価部会で審議し、妥当であると意見を頂いている。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該区間は、平成4年に暫定2車線として開通。

当該区間開通後、東九州道の順次延伸により、広域ネットワークを形成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の制度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。