

平成23年度 第5回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

国道10号
かごしまきた
鹿児島北バイパス

- ①事業採択後3年経過して未着工の事業
- ②事業採択後5年経過して継続中の事業
- ③着工準備費又は実施計画調査費の予算化後3年経過した事業
- ④再評価実施後3年経過した事業
- ⑤社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

1. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

- 鹿児島北バイパスは国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等に寄与する道路である。

◆事業概要

- 本事業は完成4車線のバイパス事業である。
- これまでにL=4.4kmのうち、0.3kmが完成供用、0.9kmが暫定供用済みである。

【本資料 道路-9-2】

計画延長	L= 4.4km
幅員	W= 25m (4車線)
計画交通量 (H42)	①39,400台/日 ②39,700台/日



▲事業箇所位置図

【本資料 道路-9-1】



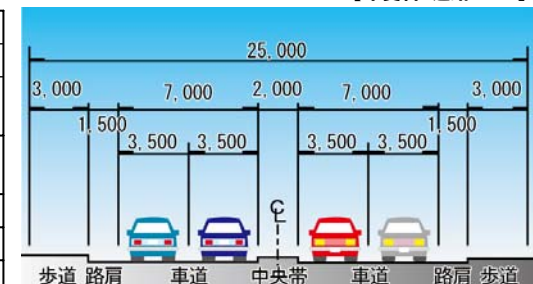
▲路線概要図

▼事業経緯

【本資料 道路-9-17】

昭和50年度	事業化（道路設計）
昭和56年度	都市計画決定、用地買収着手
平成5年度	鹿児島市祇園之洲～同市浜町(L=0.9km)間を暫定供用
平成11年度	鹿児島市浜町～同市小川町(L=0.3km)間を完成供用
平成14年度	P I の実施
平成15年度	海域環境調査
平成16年度	海域環境影響評価
平成17年度	ルート、整備手法の検討
平成18年度	海浜ボックス構造検討
平成19年度	道路設計
平成20～23年度	道路構造等検討

【本資料 道路-9-2】



▲標準横断面図

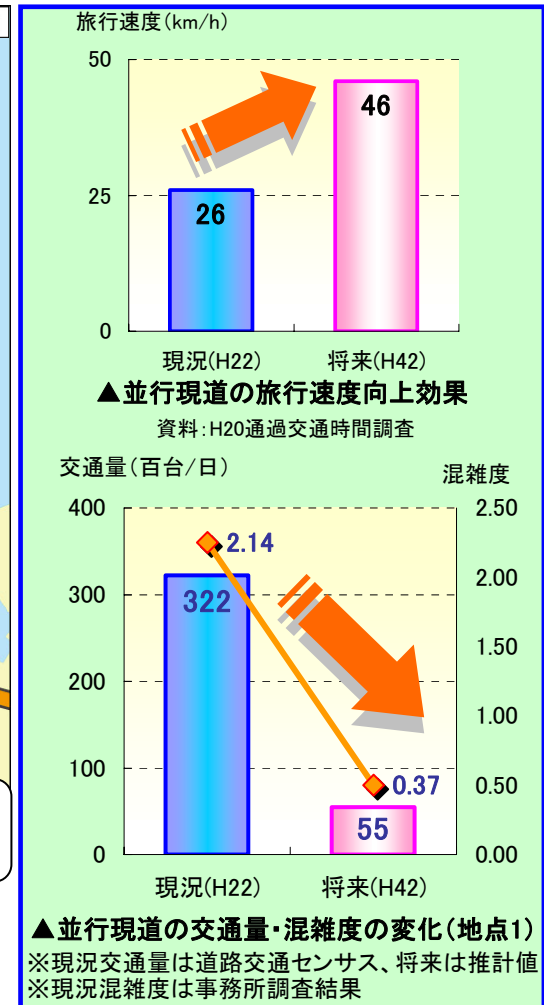
【完成4車線】

※事業進捗率: 約19%、
用地進捗率: 約100%(事業費ベース)

2. 事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)

【本資料 道路-9-9】

- 「仙巖園前交差点」では著しい渋滞が発生しており、混雑度は2.14で最大渋滞長は約1.0kmである。
- 鹿児島北バイパスの整備により、交通混雑が緩和し、旅行速度の向上など円滑な交通の確保が期待される。



2. 事業の効果・必要性(社会情勢等の変化)

【本資料 道路-9-3、8】

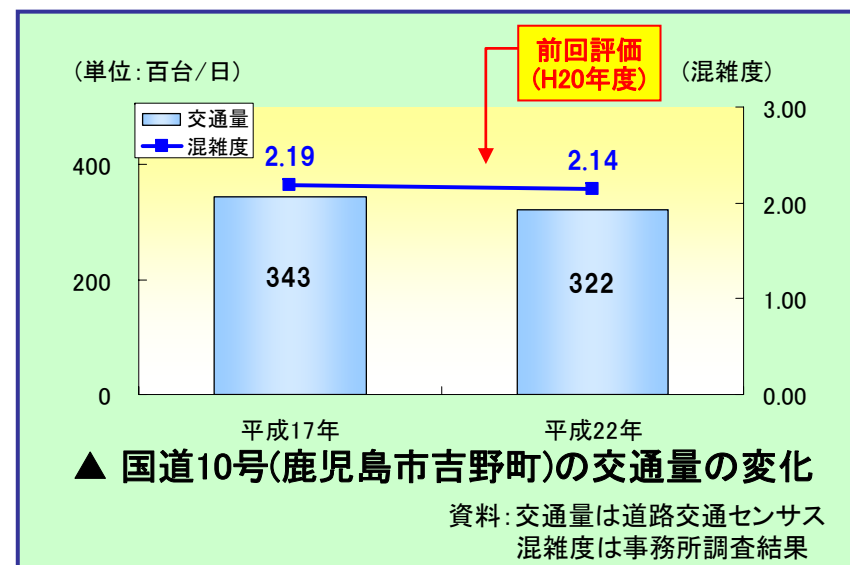
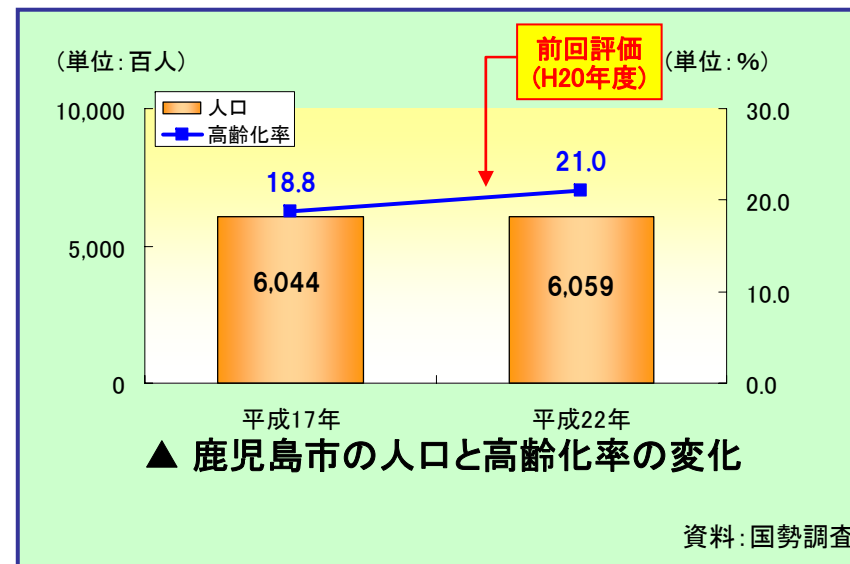
【人口】

- ◆鹿児島市の人口及び高齢化率は、前回評価(H20)以降横ばいである。

【交通】

- ◆国道10号の交通量に大きな変化はなく、朝・タラッシュ時には、交通混雑が発生。

沿線地域の人口、国道10号の交通量・混雑度は前回評価(H20)以降も大きな変化はなく、依然として事業の必要性は高い。



3. 事業の進捗状況

【本資料 道路-9-17】

- 当地区は、国指定の名勝「仙巖園」を有する地域であり、また、海岸部にせり出した急峻な地形であるため、景観上や地形上の観点から詳細なルート検討が必要な区間である。このため平成14年度にPIを実施し、ルートについて技術的検討や景観検討を行ってきたところ。
- その後、平成22年10月に行われた「九州・山口近代産業遺産群」の世界遺産境界線調査等により、バッファゾーンの境界線案が示され、PIルート(海浜ルート)と重複する見込みになったため、海浜ルートのエントランス部は、開発規制(条例等により高さ・面積等の制限)を受ける可能性が高くなった。
- このため本年度は、鹿児島市等と調整を図りながら、供用時等における景観への影響等について検討を実施。平成24年度以降、これまでの検討結果を踏まえ、地元協議等を行い、道路構造の決定を図る予定。

- 平成21年1月 : 「九州・山口近代産業遺産群」が世界遺産暫定一覧表に追加記載
- 平成21年度 : 道路構造等検討
- 平成22年度 : 道路構造等検討
- 平成22年10月 : 海外専門家委員による世界遺産境界線調査
- 平成23年度 : 景観検討
- 平成24年度以降 : 地元協議等

▲ 事業進捗状況

PIルート(海浜)

完成時イメージパース

バッファゾーン内に海浜ルートのエントランスが新設されるため、開発規制との調整(景観検討)が必要。

想定エントランス幅
約30m、高さ約6m

約30m

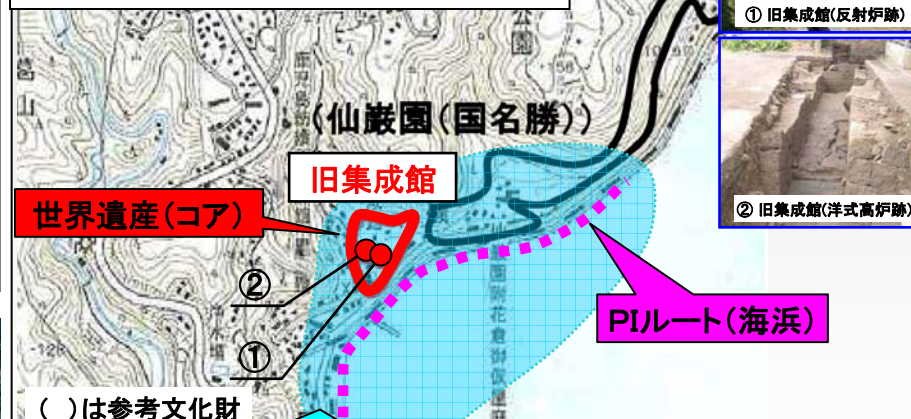
【九州・山口近代産業遺産群】

鹿児島県含む7県に所在する複数の産業遺産を一つの「遺産群」としたもので、世界遺産暫定一覧表へ平成21年1月に追加記載。仙巖園内の旧集成館は、産業資産の一つ。



① 旧集成館(反射炉跡)

② 旧集成館(洋式高炉跡)



世界遺産(コア)

旧集成館

PIルート(海浜)

()は参考文化財

バッファゾーン

世界遺産周囲に、市条例等で景観的な利用制限が設定される区域。世界遺産登録推進協議会により、区域を検討中で、H24の策定を予定。

【バッファゾーンの開発規制事例】

石見銀山(島根県・H19.7世界遺産登録)では、条例にて海面上高さ5m・海面での水平投影面積100㎡等の開発規制を設定。

▲ 世界遺産登録範囲

4. 前回評価時からの変化(事業費)

【本資料 道路-9-18】

◆事業費の変動と主な要因

項目	前回評価 (H20年度)		今回評価 (H23年度)		主な変動要因
	残事業	全事業	残事業	全事業	
事業費	約 365億円 (約 246.10億円)	約 450億円 (約 379.05億円)	約 363億円 (約 228.74億円)	約 450億円 (約 375.33億円)	①基準年の変更 (H20→H23) による増 ②維持管理単価 の変更による増 (交通安全費の考慮及 び維持管理費の実績 を反映)
維持管理費	約 25億円 (約 6.29億円)	約 16億円 (約 8.22億円)	約 40億円 (約 9.45億円)	約 26億円 (約 14.78億円)	
合計	約 390億円 (約 252億円)	約 466億円 (約 387億円)	約 403億円 (約 238億円)	約 476億円 (約 390億円)	

※上段:単純合計(税込み) 下段:現在価値化後
 ※今回評価では、PIIにて多数の意見を占めた「花倉川案」にて評価

4. 前回評価時からの変化(便益)

【本資料 道路-9-18】

◆便益の変動と主な要因

項目	前回評価 (H20年度)	今回評価 (H23年度)	主な変動要因
残事業	約 375億円	約 365億円	①基準年の変更 (H20→H23) による増
全事業	約1,014億円	約1,083億円	

※現在価値化後の便益

※今回評価では、PIにて多数の意見を占めた「花倉川案」にて評価

4. 前回評価時からの変化(B/C)

【本資料 道路-9-18】

◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H20年度)	今回評価 (H23年度)	備考
残事業	$1.5 = \left(\frac{375 \text{億円}}{252 \text{億円}} \right)$	$1.5 = \left(\frac{365 \text{億円}}{238 \text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益： 336億円 ・ 走行経費減少便益： 19億円 ・ 交通事故減少便益： 9.9億円 <li style="text-align: right;">計： 365億円
全事業	$2.6 = \left(\frac{1,014 \text{億円}}{387 \text{億円}} \right)$	$2.8 = \left(\frac{1,083 \text{億円}}{390 \text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益： 941億円 ・ 走行経費減少便益： 117億円 ・ 交通事故減少便益： 25億円 <li style="text-align: right;">計： 1,083億円

※[]書き上段:現在価値化後の便益、下段:現在価値化後の事業費(維持管理費を含む)

※B/C算定上の仮定:H41年度全線完成供用

※今回評価では、PIにて多数の意見を占めた「花倉川案」にて評価

5. 対応方針(原案)

【本資料 道路-9-21】

- 鹿児島北バイパスの並行区間である国道10号では、朝・夕のラッシュ時に著しい交通混雑が発生しているが、バイパス整備による国道10号の交通混雑緩和により、旅行速度の向上、定時性の確保が図られるなど、円滑な交通が確保される。
- 費用対効果も十分高い事業である。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約19%[約86億円/約450億円](平成22年度末)である。
- 現在、当該地域の世界遺産暫定登録に伴う、景観検討を行っているところであり、平成24年度以降、地元協議等を行い道路構造の決定を図る予定である。なお、地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業実施が可能である。
- よって、当該事業の完成供用に向けて事業を継続すること
としたい。