

# 平成24年度 第2回 九州地方整備局 事業評価監視委員会

## 国道10号 しら はま 白浜拡幅



- 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

- ・白浜拡幅は国道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。

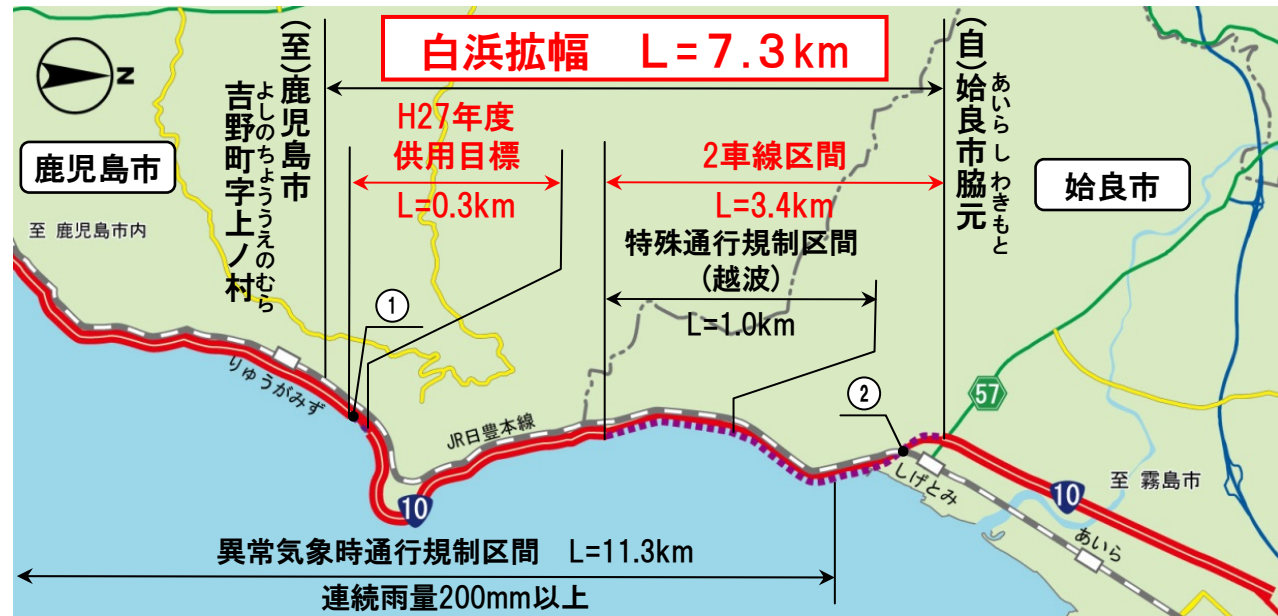
## ◆事業概要

- ・本事業は**完成4車線の拡幅事業**である。

【本資料 道路-2-2】

【本資料 道路-2-2】

計画延長	L= 7.3km
幅員	W= 20.25m(4車線)
計画交通量 (H42)	①43,600台/日 ②27,100台/日



## ▼事業経緯

【本資料 道路-2-19】

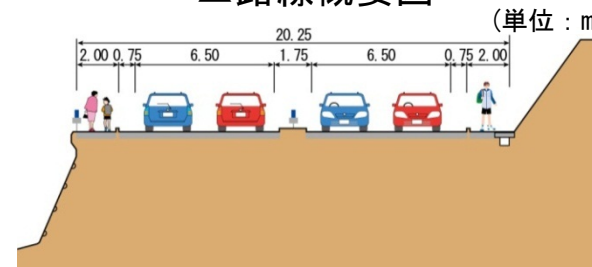
平成19年度	事業化
平成20年 ~24年度	道路構造等検討、 環境調査、 用地買収促進

※事業進捗率：約 4%(事業費ベース)

※用地進捗率：約34%(事業費ベース)

## ▲路線概要図

【本資料 道路-2-2】



## ▲標準横断面図

# 2. 事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)

【本資料 道路-2-10】

- 白浜拡幅の区間では通勤通学時等による慢性的な交通混雑が発生している。
- 白浜拡幅の整備は、慢性的な交通混雑の緩和に寄与する。



▲約1,500mの渋滞

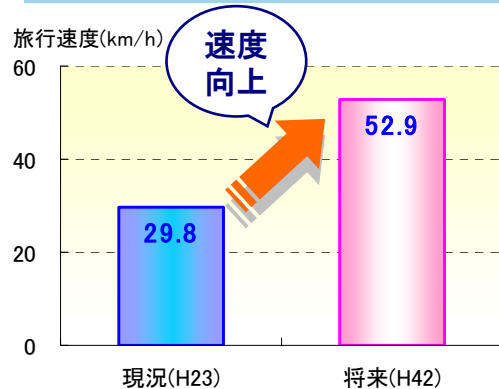


▲約300mの渋滞

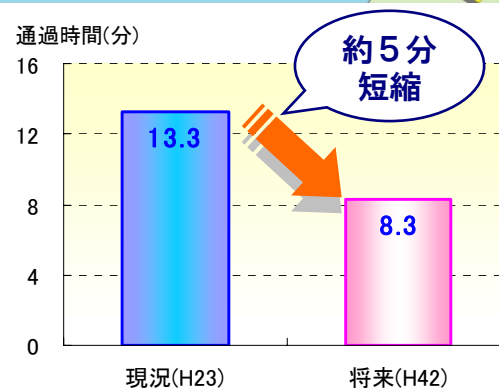
※調査日: H24. 6. 25、時間帯: 朝ピーク時7時台



▲4車線供用済み区間



※民間プローブより集計。現況は白浜拡幅2車線区間、将来は供用済み拡幅区間の実績に基づく推計値。  
▲旅行速度の変化



※民間プローブより集計。現況は白浜拡幅区間全体の旅行速度で集計。将来は供用済み拡幅区間の実績に基づく推計値。  
▲白浜拡幅区間の通過時間の変化

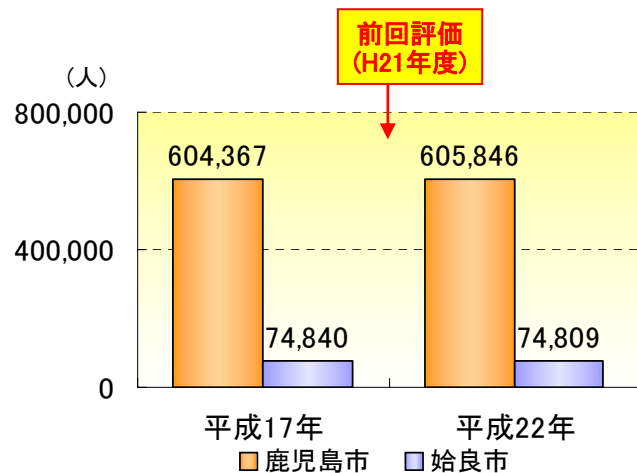
## 2. 事業の効果・必要性(社会情勢等の変化)

【本資料 道路-2-3、8、9】

○沿線地域の人口、交通量、自動車保有台数は前回評価(H21)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。**

### 【人口】

- ・鹿児島市、始良市の人口は、前回評価(H21)以降横這いである。

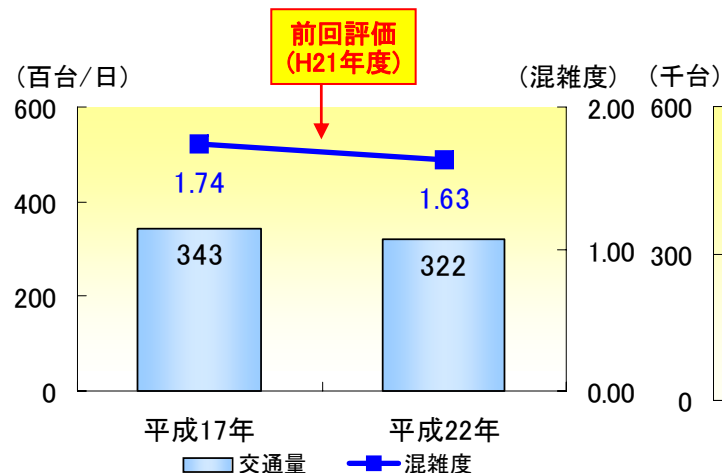


資料：国勢調査

▲鹿児島市、始良市の人口の変化

### 【交通量】

- ・国道10号の交通量に大きな変化はない。



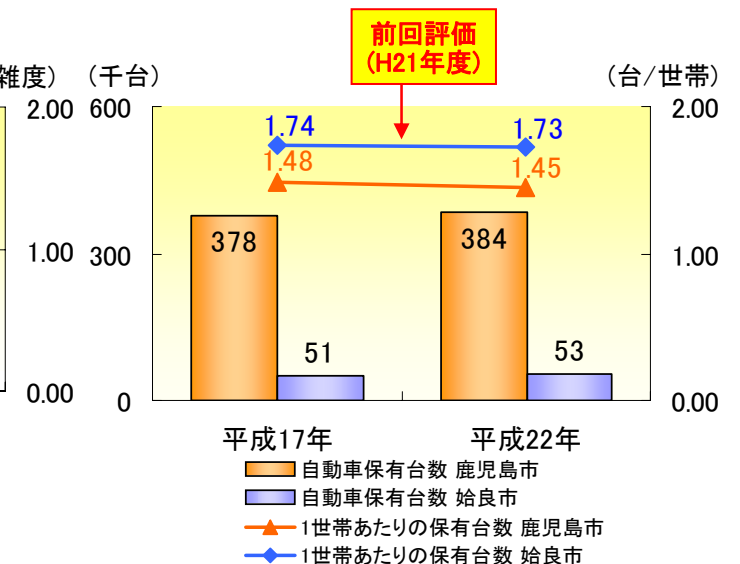
資料：交通量は道路交通センサ

混雑度は事務所調査結果

▲国道10号(鹿児島市吉野町)の交通量の変化

### 【自動車保有台数】

- ・自動車保有台数は前回評価(H21)以降横這いである。



資料：国勢調査【世帯数】

資料：「市町村別自動車保有車両数」(財)自動車検査登録協力会、市町村別軽自動車車両数」(社)全国自動車協会連合会【自動車保有台数】

▲鹿児島市、始良市の自動車保有台数の変化

# 3. 事業の進捗状況

【本資料 道路-2-19】

- 事業化以降、道路構造等の検討を行い、現在、用地買収促進中。
- 大崎地区については平成25年度より工事に着手し、平成27年度供用予定である。また、白浜地区においても早期供用に向け、引き続き事業を促進する。



## ■事業の進捗状況

	大崎地区	白浜地区
平成21年度	路線測量道路予備設計	
平成22年度	環境調査	環境調査
平成23年度	道路詳細設計	環境調査
平成24年度	用地買収	
平成25年度	埋立申請 環境省協議 JR近接施工協議	道路詳細設計
平成26年度	工事	埋立申請 環境省協議 JR近接施工協議
平成27年度	供用開始	用地買収

# 4. 前回評価からの変化(事業費)

【本資料 道路-2-18、20】

## ◆事業費の変動と主な要因

項目	前回評価 (H21年度)		今回評価 (H24年度)		主な変動要因
	残事業	全事業	残事業	全事業	
事業費	約 56億円 (約 41.11億円)	約 57億円 (約 42.03億円)	約 54億円 (約 40.19億円)	約 57億円 (約 43.53億円)	①維持管理費の考 え方の変更によ る増(注1) ②基準年の変更 (H21→H24) による増
維持 管理費	約 0億円 (約 0.00億円)	約 0億円 (約 0.00億円)	約 23億円 (約 7.33億円)	約 23億円 (約 7.33億円)	
合計	約 56億円 (約 41億円)	約 57億円 (約 42億円)	約 77億円 (約 48億円)	約 80億円 (約 51億円)	

※上段：単純合計(税込み) 下段：現在価値化後

(注1)：前回評価時における維持管理費は、2車線と4車線で単価差はなかった。そのため、現道拡幅による整備が行われる場合と行われない場合の差はゼロとなっている。

## 4. 前回評価からの変化(便益)

【本資料 道路-2-18、20】

### ◆便益の変動と主な要因

項目	前回評価 (H21年度)	今回評価 (H24年度)	主な変動要因
残事業	約 123億円	約 189億円	①大崎地区の供用年次の変更 (H33→H27)による増 ②基準年の変更 (H21→H24)による増
全事業	約 123億円	約 189億円	

※現在価値化後の便益

# 4. 前回評価からの変化(B/C)

【本資料 道路-2-18、20】

## ◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H21年度)	今回評価 (H24年度)	備考
残事業	$3.0 = \left( \frac{123\text{億円}}{41\text{億円}} \right)$	$4.0 = \left( \frac{189\text{億円}}{48\text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益: 162億円</li> <li>・走行経費減少便益: 22億円</li> <li>・交通事故減少便益: 3.7億円</li> </ul> <p>計: 189億円</p>
全事業	$2.9 = \left( \frac{123\text{億円}}{42\text{億円}} \right)$	$3.7 = \left( \frac{189\text{億円}}{51\text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益: 162億円</li> <li>・走行経費減少便益: 22億円</li> <li>・交通事故減少便益: 3.7億円</li> </ul> <p>計: 189億円</p>

※ [ ] 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: H33年度全線完成供用



## 5. 対応方針(原案)

【本資料 道路-2-23】

- 白浜拡幅は、始良市脇元から鹿児島市吉野町字上ノ村に至る延長約7.3kmの現道拡幅事業であり、交通混雑の緩和や交通安全の確保等を目的として整備されるものである。
- 費用対効果についても十分高い事業である。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約4% [約2億円 / 約57億円] (平成23年度末)であり、そのうち用地進捗率は約34% [約0.49億円 / 約1.44億円]となっており、平成27年度には、L=0.3km区間の供用を予定している。
- なお、鹿児島県、鹿児島市及び始良市が地元協議の連絡調整を行うなど地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業執行が可能である。
- 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。