

# 社会資本総合整備計画

「鹿児島市谷山地区における都市交通の円滑化と  
市街地の一体化による安全・快適な都市環境づくり」

事後評価シート

平成29年12月

(鹿児島県 鹿児島市)

社会資本総合整備計画(活力創出基盤整備) 事後評価書

平成29年12月

計画の名称	19 鹿児島市谷山地区における都市交通の円滑化と市街地の一体化による安全・快適な都市環境づくり	重点計画の該当	○
計画の期間	平成25年度～平成29年度(5年間)	交付対象	鹿児島市
計画の目標	鹿児島市谷山地区における東西の地域分断解消や踏切除却による交通連携の強化、都市機能の充実等を図るとともに、都市内の円滑な交通確保及び防災機能の強化により安全・安心で魅力ある都市環境を形成する。		

計画の成果目標(定量的指標)	・事業区間内踏切の除却による円滑な交通の確保と安全性の向上
定量的指標の定義及び算定式	

	定量的指標の現況値及び目標値			備考
	当初現況値	中間目標値	最終目標値	
	(H25当初)		(H29末)	
「交通量」= 踏切設置箇所における交通量	31,087 台/12h 5,493 人/12h	-	31,211 台/12h 5,515 人/12h	上段:自動車 下段:歩行者(自転車含む) ※最終目標値は、類似連立事業完了地区の実績交通量の平均伸び率(117%)によって設定
「踏切交通遮断時間」= 1日に踏切によって遮断されている時間	2.58~1.01 時間	-	0 時間	
「踏切交通遮断量」= Σ[1日当たり自動車交通量(台/日)×1日当たり踏切遮断時間(時/日)]	82,891 台・時/日	-	0 台・時/日	
「渋滞長」= 踏切遮断によって発生した渋滞の距離	240~12 m	-	0 m	
「踏切事故件数」= 当該事業区間内で発生した踏切事故件数	12 件	-	0 件	
「走行速度」= 踏切設置部における自動車の通過速度	17.2km/h	-	28.1km/h	※最終目標値は、H22交通センサスより設定(鹿児島県の商業地域を除くDIDの一般道路の昼間非混雑時旅行速度)

全体事業費	合計(A+B+C+D)	9,647 百万円	A	9,477 百万円	B	-	C	170 百万円	D	-	効果促進事業費の割合 C/(A+B+C+D)	1.8 %
-------	-------------	-----------	---	-----------	---	---	---	---------	---	---	---------------------------	-------

事後評価

○事後評価の実施体制、実施時期		事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
		・鹿児島市公共事業評価検討委員会(内部)での審議 ・鹿児島市事業評価監視委員会(外部委員)での審議	・平成29年12月 公表方法 ・ホームページへの掲載

1. 交付金対象事業の進捗状況

交付対象事業																		
A 道路事業																		
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	道路種別	省略工種	要素となる事業名	事業内容	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	個別施設計画策定状況	備考
											H25	H26	H27	H28	H29			
19-A-1	街路	一般	鹿児島市	直接		S街路	改築	J R指宿枕崎線	連続立体交差 L=3.1km	鹿児島市						9,477	-	
合計														9,477	-			
B 関連社会資本整備事業																		
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	港湾種別	省略工種	要素となる事業名	事業内容	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	個別施設計画策定状況	備考
											H25	H26	H27	H28	H29			
合計																		
C 効果促進事業																		
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	要素となる事業名	事業内容	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	個別施設計画策定状況	備考		
									H25	H26	H27	H28	H29					
19-C-1	施設整備	一般	鹿児島市	直接	鹿児島市	谷山駅下屋等整備事業	下屋、自由通路	鹿児島市						170	-			
合計														170	-			
番号	一体的に実施することにより期待される効果															備考		
C-1	街路事業(19-A-1)と一体的に実施することにより、谷山駅周辺の利便性向上や都市景観の向上による駅周辺地域の活性化を図る。																	
D 社会資本整備円滑化地籍整備事業																		
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	要素となる事業名(事業箇所)	事業内容(面積等)	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	備考			
									H25	H26	H27	H28	H29					
合計																		
番号	一体的に実施することにより期待される効果															備考		

**2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況**

I 定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 指宿枕崎線の鉄道高架化は事業を着実に進め、当初計画通り平成27年度に高架切替を実施した。(高架切替日：平成28年3月26日)</li> <li>高架切替後、仮線等撤去及び交差道路整備(谷山駅周辺地区土地区画整理事業区域を除く)を事業期間である平成29年度までに完了する予定である。</li> <li>谷山駅下屋等整備事業(効果促進事業)については、事業期間である平成29年度までに整備を完了する予定である。</li> </ul>			
II 定量的指標の達成状況	指標① 交通量の増加による市街地分断の解消や地域の活性化	最終目標値	31,211 台/12h 5,515人/12h	目標値と実績 値に差が出た 要因	谷山第二地区土地区画整理事業区域内の道路整備や人口の増加により、交通量が増加した。
		実績値	38,155 台/12h 7,379 人/12h		
	指標② 踏切交通遮断時間の解消による円滑な交通の確保	最終目標値	0 時間	目標値と実績 値に差が出た 要因	
		実績値	0 時間		
	指標③ 踏切交通遮断量の解消による円滑な交通の確保	最終目標値	0 台・時/日	目標値と実績 値に差が出た 要因	
		実績値	0 台・時/日		
指標④ 渋滞長の解消による円滑な交通の確保	最終目標値	0 m	目標値と実績 値に差が出た 要因		
	実績値	0 m			
指標⑤ 踏切事故解消による安全性向上	最終目標値	0 件	目標値と実績 値に差が出た 要因		
	実績値	0 件			
指標⑥ 踏切除却による通過速度の向上及び円滑な交通の確保	最終目標値	28.1km/h	目標値と実績 値に差が出た 要因	踏切の除却に加え、谷山第二地区土地区画整理事業区域内の道路が整備されたことにより、通過速度が向上した。	
	実績値	32.9km/h			

III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 (必要に応じて記述)	【移動・利便性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 指宿枕崎線により地域分断されていた区間の高架化が完了し、往来できる道路が増えたことにより地域間の利便性の向上が図られた。</li> <li>鉄道高架化により、駅舎へのアクセスが東西から可能となり、利用者の移動距離や移動時間の短縮が図られ、利便性が向上した。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>16箇所の交差道路が高架化により26箇所となり地域間の利便性が向上。</li> <li>谷山駅、慈眼寺駅ともに、西側の地区からの駅舎への出入りが可能となった結果、移動距離や移動時間の短縮が図られた。</li> </ul>
	【駅機能】	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーター及びエスカレーターを設置し、バリアフリー化したことにより移動の円滑化が図られ、多目的トイレ等の設置により駅利用者の利便性が向上した。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>谷山駅 エレベーター(1基)、エスカレーター(1基)、多目的トイレ(1箇所)、待合空間、自動改札機、電光掲示板、誘導ブロックが設置された。</li> <li>慈眼寺駅 エレベーター(1基)、多目的トイレ(1箇所)、待合空間、自動改札機、電光掲示板が設置された。</li> </ul>
	【高架下空間】	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 指宿枕崎線の鉄道用地については、鉄道高架化以前は一部の駐輪場として活用する用地しか有していなかったが、鉄道高架化により新たに活用可能な高架下空間が創出された。</li> <li>高架下空間は駅における駐輪場等の公共利用を優先しながら、住民アンケート調査を実施し、地域特性を踏まえた活用が可能となった。</li> <li>鉄道高架化と土地区画整理事業を一体的に実施することで東西を結ぶ新たな自由通路が生まれ、景観に配慮し谷山駅下屋を整備することで谷山副都心の核となる谷山駅周辺の魅力ある空間と地域活性化に貢献する。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道高架化により9,637㎡の有効活用可能な高架下空間が創出された。</li> <li>駐輪場：約1,600台の駐輪場を確保</li> <li>駐車場：約150台の駐車場を確保</li> <li>高架下自由通路：谷山駅に東西を結ぶ自由通路を設置</li> <li>遊歩道：6,427㎡の高架下遊歩道を確保</li> <li>谷山駅下屋：イベント等に活用可能な空間と意匠性を凝らした下屋の設置により地域の魅力ある空間を創出する。</li> </ul>
	【景観性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>谷山駅は、副都心の核にふさわしいボリューム感のある駅舎とするため、天井を高くプラットフォームだけでなく線路も含め全体をフラットな屋根で覆っている。また、茶系を基調とした色彩で、桜島の眺望に配慮した構造としている。</li> <li>慈眼寺駅は、周辺の住宅街に配慮し、天井高を低く抑えコンパクト化を図り、プラットフォームのみがフラットな屋根で覆われている。また、シルパ系を基調とした色彩で、レンガ積みモチーフとした駅舎としている。</li> <li>両駅ともにガラス張りの防風スクリーンを設置し、ホームが明るい空間となるようデザインされており、都市景観の向上に寄与している。</li> <li>高架橋はシンプルな印象を与えるため水平性や連続性に配慮した構造にするなど、構造形式等に配慮したことで、谷山地区の都市景観の向上に寄与している。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架橋、駅舎に谷山副都心にふさわしいデザインを施し、地域のまちなみ空間と調和するよう設計したことにより都市景観が向上。</li> </ul>
	【市民の関心】	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内初の鉄道高架橋及び高架駅舎は、J R 主催のイベントであるレールウォークに多くの参加者(九州で過去3位)となり、県内外を含め関心度の高さが確認された。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島県で唯一の鉄道高架化事業は、市民の関心度が高く好評を得ている。</li> </ul>
	【環境対策】	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業前の軌道は定尺レールを使用しており25m毎に継目が生じていた。高架線の軌道はロングレールを採用することでレールの継目を少なくしており、騒音・振動の低減を図っている。</li> </ul>	【具体的効果】	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道高架化に合わせロングレールを採用し継目を少なくすることで鉄道走行時の騒音・振動を低減。 (事業後：2ヶ所/3km) (事業以前：120ヶ所/3km)</li> </ul>

**3. 特記事項(今後の方針等)**

J R 指宿枕崎線の高架化に伴い、新たに生じる高架下及び鉄道残地については、別の整備計画により駐輪場、遊歩道等を整備する。