

## 事後評価結果（平成23年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：廣瀬 健二郎

|   |                     |                                 |
|---|---------------------|---------------------------------|
| <b>事業名</b><br>一般国道10号 <small>はなみかいらいりょう</small><br>花見改良 | <b>事業区分</b><br>一般国道 | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局 |
| <b>起終点</b><br>自：宮崎県高岡町宮水流<br>至：宮崎県高岡町花見                 |                     | <b>延長</b><br><br>2.0km          |

**事業概要**  
国道10号は、福岡県北九州市を起点とし、九州東岸の主要都市（大分市、宮崎市）を經由して、鹿児島市に至る延長約450kmの主要幹線道路であり、東九州の社会・経済・生活に大きな役割を果たしている道路である。  
国道10号花見改良は、旧高岡町と旧宮崎市との境に位置し、県都宮崎市を核とする地域経済、文化活動に重要な役割を担う延長2.0kmのバイパス事業である。

**事業の目的・必要性**  
国道10号花見改良は、老朽化した花見橋の架け替えや現道の狭小幅員区間及び線形不良箇所のバイパス整備を行うことで、交通混雑の緩和や安全性の向上、地域活性化の支援に寄与する道路である。



|                                  |                               |                 |                                    |               |   |                |                                |                     |           |     |
|----------------------------------|-------------------------------|-----------------|------------------------------------|---------------|---|----------------|--------------------------------|---------------------|-----------|-----|
| <b>事業の<br/>効果等</b>               | <b>事業期間</b>                   | 事業化年度<br>都市計画決定 | H4年度<br>H4年度                       | 用地着手<br>工事着手  | H7年度<br>H12年度   | 供用年<br>(暫定/完成) | (当初) — / H19<br>(実績) H18 / —   | <b>変動</b>           | — 倍       |     |
|                                  | <b>事業費</b>                    | 計画時<br>(暫定/完成)  | (名目値) — / 97億円<br>(実質値) — / 90億円   | 実績<br>(暫定/完成) | (名目値) 74億円 / —<br>(実質値) 68億円 / —                              |                |                                | <b>変動</b>           | — 倍       |     |
|                                  | <b>交通量</b><br>(当該路線)          | 計画時<br>(暫定/完成)  | 将来交通量 (H32)                        | 実績<br>(暫定/完成) | — / 19,300台/日   | 21,981台/日 / —  |                                |                     | <b>変動</b> | — % |
|                                  | <b>旅行速度向上</b><br>(供用前現道→当該路線) | 32km/h          | →                                  | 46km/h        |   |                | <b>交通事故減少</b><br>(供用前現道→供用後現道) | — 件/億台キロ → — 件/億台キロ |           |     |
| <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(前回再評価) | B/C                           | 2.5             | 総費用<br>(事業費: 94億円<br>維持管理費: 6.5億円) | 101億円         | 総便益<br>(走行時間短縮便益: 234億円<br>走行経費減少便益: 13億円<br>交通事故減少便益: 4.6億円) | 252億円          | 基準年                            | 平成14年               |           |     |
|                                  | B/C                           | 2.4             | 総費用<br>(事業費: 93億円<br>維持管理費: 9.4億円) | 103億円         | 総便益<br>(走行時間短縮便益: 223億円<br>走行経費減少便益: 22億円<br>交通事故減少便益: 1.5億円) | 247億円          | 基準年                            | 平成23年               |           |     |
| <b>事業遅延によるコスト増</b>               |                               | 費用増加額           |                                    | — 億円          |   | 便益減少額          |                                | — 億円                |           |     |
| <b>事業遅延の理由</b><br>特になし。          |                               |                 |                                    |               |   |                |                                |                     |           |     |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保（並行する旧国道10号の損失時間の削減：削減率約3割）。</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：宮崎市役所高岡支所～宮崎市役所間の所要時間の短縮（33分⇒31分））。</li> </ul> <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p> |
|   | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性の向上（昭和25年に架設された花見橋の架け替えにより安全性が向上）。</li> <li>・交通混雑の緩和（花見交差点での最大渋滞長600mが200mに減少）。</li> </ul>  |
| 事業による環境変化   | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価、対象外事業である。</p>  |
|   | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>旧国道10号からバイパス区間に交通が転換することで、地域住民の住環境が向上。</p>  |
| <p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>  |   |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮崎市の人口は、増加傾向（H22/H2比で1.1倍）。</li> <li>・宮崎市の高齢化率は、増加傾向（H22：21.4%）。</li> <li>・沿線に立地する道の駅の来客数は、増加傾向（H22/H18比で1.3倍）。</li> <li>・宮崎市の世帯あたりの自動車保有台数は、増加傾向（H2：1.45台/世帯、H22：1.67台/世帯）。</li> <li>・旧高岡町からの救急搬送は、宮崎市に依存（H22：94%）。</li> <li>・国道10号の交通量は、年々増加傾向（H22/H6比で1.2倍）。</li> </ul>   |   |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号花見改良の整備により、交通混雑の緩和（渋滞長600m→200m）、交通安全性の向上（事故件数16件（H18）→2件（H21））など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。</li> <li>・国道10号花見改良は、昭和25年に架設された花見橋の架け替え及び現道の狭小幅員区間及び線形不良箇所のバイパス整備を行うものである。</li> <li>・本事業の整備により、「花見橋における安全性の向上」や「交通混雑の緩和」等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要性はないものと考えられる。</li> <li>・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。</li> </ul> |   |
| <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号花見改良については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。</li> <li>・当該区間は、地域住民と国が締結した「ボランティア・サポート・プログラム」協定による道路の美化活動が行われており、快適な道路空間の形成に寄与している。</li> <li>・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら円滑な事業展開を行うことが必要である。</li> <li>・予算制約という状況下では、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。</li> </ul>                                       |   |
| <p>特記事項</p> <p>特になし。</p>  |   |

※ 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。