

# 一般国道10号 住吉道路に係る新規事業採択時評価

- ・現道の交通転換による交通渋滞の緩和および事故危険区間の回避により、円滑で安全な道路ネットワークの構築
- ・緊急避難時に緊急輸送道路や緊急交通路として機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築
- ・医療施設や産業拠点への速達性・走行性の確保による救急医療活動の支援や産業活動の活性化

## 1. 事業概要

・起 終 点：宮崎県宮崎市佐土原町下那珂  
～宮崎県宮崎市新名爪

- ・延長等：6.4km  
(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約490億円
- ・計画交通量：約19,200～29,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約16,800～ 24,600台/日	約1,200～ 2,500台/日	約1,200～ 2,100台/日

## 2. 課題

### ① 渋滞発生による速度低下と追突事故の発生

- ・対象区間は、主要渋滞箇所6箇所を含む信号交差点が11箇所あり、平日・休日ともに速度低下が著しい。さらに、沿線店舗への出入により速度低下に拍車。(図2、写真1)
- ・事故危険区間が18箇所存在し、渋滞に起因する追突事故が全体の約7割を占めている状況。(図3)

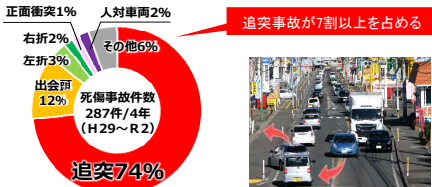


図3 国道10号(対象区間) 写真1 沿道出入の交通事故分類(H29～R2)による渋滞

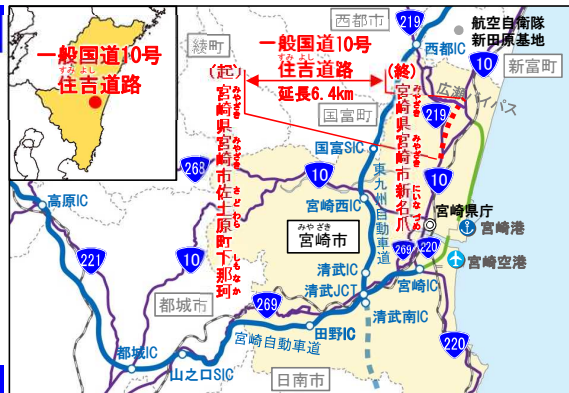


図1 事業位置図

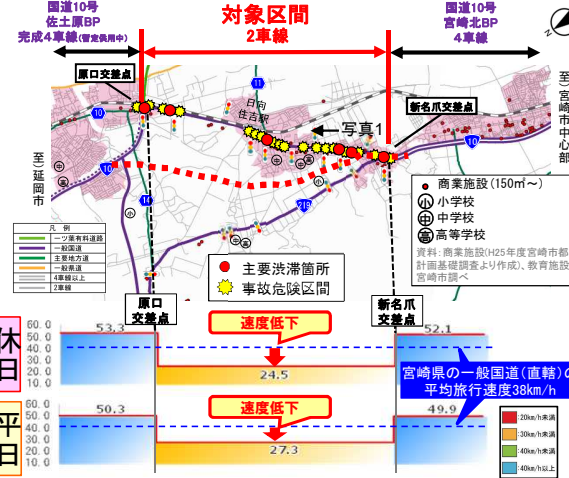


図2 国道10号対象区間の速度分布図(ピーク時間帯上下平均)  
資料：ETC2.0データ(R3.4～R4.3) 休日：10時～16時 平日：7時～9時、17時～19時  
H27全国・街路交通情勢調査 一般国道(直轄)の平日混雑時旅行速度

### ② 緊急避難時における国道10号の緊急輸送道路・緊急交通路としての信頼性低下

- ・宮崎県の東海岸沿いは、南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域に指定。(図4)
- ・国道10号は、緊急輸送道路や緊急交通路に指定。(図4)
- ・対象区間は2車線であるため、災害時の交通集中による容量不足が生じ、緊急輸送ルートとして機能不全に陥ることが懸念。



図4 津波浸水想定区域及び災害時における緊急輸送道路

※緊急交通路とは、県公営委員会が避難路の確保や、緊急輸送車両の通行を確保するために指定した路線のこと。 資料：ひなGISを基に作成

### ③ 救急搬送時の患者への負担増加と産業活動に支障をきたす渋滞等による物流効率の低下

・第三次救急医療施設である県立宮崎病院が宮崎市中心部に立地。また、宮崎テクノロジーパークや北部工業団地等の産業拠点が市周辺地域に点在して立地。(図5)

- ・対象区間は信号交差点が11箇所と多く、沿道施設へ出入りする車も多いため、ブレーキの回数が増え、患者への身体的負担の増大や速度低下により搬送時間が長くなる傾向。円滑に救急搬送を行うために走行性・速達性の確保が課題。

(図6、写真2)  
・対象区間の渋滞を避けた迂回により、輸送コストが増大するなど、産業活動に支障。定時性・速達性の確保が課題。(図5)

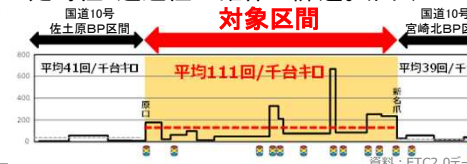


図6 国道10号における急ブレーキ(前後加速度<math>-0.25G</math>以上)の発生率

図5 周辺の産業拠点、救急医療施設等の立地状況と救急搬送ルート  
資料：宮崎市工業政策課 (H30)

## 3. 整備効果

### 効果1 国道10号の交通が住吉道路に転換し、現道部の混雑が緩和【◎】

- ・現道からバイパスへの交通転換により、国道10号現道部の混雑緩和と事故危険区間の回避
- 〔国道10号(現道部)の混雑度【現況】1.44 → 【整備後】0.70〕
- 〔通過する事故危険区間【現況】18箇所 → 【整備後】0箇所〕

※整備後の交通量は交通量推計結果 交通容量はH27全国道路・街路交通情勢調査より

### 効果2 緊急避難時に国道10号の信頼性の高い道路ネットワークを構築【◎】

- ・緊急避難時に緊急輸送道路や緊急交通路として信頼性の高い道路ネットワークを構築
- 〔一ツ葉有料道路が浸水途絶した場合の避難路の拡充【現況】2車線 → 【整備後】6車線〕

※H27全国道路・街路交通情勢調査による現況交通量：国道10号 22,479台/日+一ツ葉有料道路 5,466台/日=断面計 27,945台/日

### 効果3 救急医療活動・物流活動における走行性・速達性の向上【◎】

- ・第三次救急医療施設までの搬送時間短縮による救急搬送患者の負担軽減、救急医療活動の支援
- 〔北部救急小隊～第三次救急医療施設の所要時間【現況】38分 → 【整備後】27分(11分短縮)〕
- ※北部救急小隊～第三次救急医療施設(県立宮崎病院)の所要時間を集計、H27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度(整備後の住吉道路は60km/h)
- ・最寄り高速ICまでの所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化
- 〔(株)ホンダロック宮崎工場～宮崎西ICの所要時間【現況】57分 → 【整備後】42分(15分短縮)〕
- ※(株)ホンダロック～宮崎西ICの所要時間を集計、H27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度(整備後の住吉道路は60km/h)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3	5.3%	370億円※2	463億円※2

※1: EIRR: 経済的內部収益率  
※2: 基準年(令和4年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道10号 住吉道路に係る新規事業採択時評価

すみよし



一般国道10号 住吉道路  
(佐土原町下那珂～宮崎市新名爪)  
全体延長: 6.4km  
土工延長: 5.4km (84%)  
橋梁延長: 1.0km (16%)

凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	J R
	市町村境
	橋梁
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	事故危険箇所
交通量 (台/日)	交通量 H27 全国道路・街路交通情勢調査
	市街地 (集落)
	行政施設 (役所)
	教育施設
	産業施設
	車線数 (2車線/4車線)
	津波浸水想定区域
	都市公園
	大規模霊園・墓地公園
	商業用地 (ゴルフ場・遊技場)
	公共・公益施設用地

