

事後評価結果（平成16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：富山 英範

事業名	一般国道10号 <small>みやざきにし</small> 宮崎西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：宮崎県宮崎市大橋3丁目 <small>おおはし</small> 至：宮崎県宮崎市大字富吉 <small>とみよし</small>	延長	5.7 km			

事業概要

一般国道10号は、北九州市を起点とし、大分市、延岡市、宮崎市、都城市を經由し、鹿児島市に至る延長約470kmの主要幹線道路である。九州の東海岸を縦断する本路線は、東九州地域の主要都市及び重要港湾を連絡する重要な路線であり、東九州地域の産業、経済、地域生活を支援する役割を担っている。
宮崎西バイパスは、東九州自動車道宮崎西ICと宮崎市中心部をむすぶ延長5.7kmの道路である。

事業の目的・必要性

宮崎西バイパス事業は、宮崎市西部の交通渋滞の解消を図り、交通の安全と円滑を確保することを目的に行ったものであり、東九州自動車道宮崎西ICと宮崎市中心部を直結するとともに、旧道沿線の生活環境の確保、宮崎市西部地域の発展に大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和49年度 都市計画決定：昭和47年度	用地着手：昭和52年度 工事着手：昭和58年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / - (実績) H12.3 / -	変 動		倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) / 億円 (実質値) / 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 421.3 / - 億円 (実質値) 435.5 / - 億円	変 動		倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	/ 台/日	実績 (暫定/完成)	24,304 / - 台/日	変 動		%
旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	27.7 (供用直前年次) H11年	42.9km/h (供用後年次) H16年	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	104.4 (供用直前年次) H11年	55.0 件/億台・日 (供用後年次) H12年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 4.0	総費用 683億円 (事業費：638億円 維持管理費：45億円)	総便益 2,725億円 (走行時間短縮便益：2,481億円 走行経費減少便益：229億円 交通事故減少便益：15億円)	基準年 平成16年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				

事業遅延の理由
(時間を要した理由)

客観的評価指標に対応する事後評価項目

旅行速度が向上し、宮崎市中心部へのアクセスが向上
整備区間（宮崎市大橋3丁目～大字富吉）の平均旅行速度は約19km/h（1.78倍）向上、野尻町や高岡町から日常生活圏中心都市である宮崎市への所要時間が短縮する。
(供用前 27.7km/h (旧道のみ) 42.9km/h (BP利用), 34.5km/h (旧道利用))

	<p>騒音レベルが夜間騒音要請限度を超えている箇所における騒音レベルの低下 旧国道10号(宮崎市大塚町字池ノ内)の騒音レベル : 6~7dB低下 (供用前(H11) 73dB 供用後 66dB(夜間) <昼夜とも要請限度内に > 三次医療施設へのアクセス向上 救急搬送時にバイパスを通行することにより、高岡町内から県立宮崎病院への概ねの所要時間が5分短縮され、迅速性や安全性も向上する。 現道のバス路線の利便性が向上 高岡町~宮崎駅前へのバスの所要時間が5~10分短縮される。 宮崎市内と東九州自動車道が直結し、高速ネットワークの代替性が確保される 東九州道宮崎西ICがバイパス経由で宮崎市内と直結し、宮崎市内からは宮崎道宮崎ICとともに2つのルートで高速ネットワークにアクセスできるようになり、道路の信頼性・代替性が向上する。 (宮崎西ICの分担率 19.4%、宮崎ICは80.6%(H15)) 通学路の安全性が確保される 旧道においては、道路空間の再構築が行われ、小学校通学路で良好な歩行空間が確保された。 他11項目について効果の発現が見られる</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p>
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>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道の農業用ため池(高場池)の水質汚濁を防止するため、道路の路面排水管を別系統で整備。 ため池上空を橋梁とし貯水量を確保、集水量が減少しないようり面排水は池に入るようにした。 地盤沈下に配慮し、盛土構造ではなく高架橋で整備した。
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>宮崎西バイパスの整備に伴い、周辺地域の人口・事業所数の伸びが宮崎市平均に比べ大きくなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 大塚地区の人口増加(供用前S60~供用後H15) : 約1.3万人(1.5倍) 6,500世帯(1.8倍) 沿線地区の事業所の増加(供用前S61~供用後H13) : 1.2~1.4倍 大塚地区の商業販売額の増加(供用直後S63~供用後H11): 約2.5倍 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>現時点で期待された事業効果が発揮されていることから、今後の事後評価の必要性はない。バイパスの利用状況を踏まえ、4車線化に向けた検討を行いたい。</p> <p>宮崎西バイパスの整備により、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、高速道路のアクセスルートの構築、救急医療搬送ルートの機能強化、旧道における歩行空間の確保、地域活性化(宅地開発の進展、人口・事業所数の増加)が図られ、地域開発、宮崎市西部地域との連携強化など総合的に評価すると、当初考えられた効果の発現は充分と判断される。</p> <p>宮崎西バイパス起点からさらに市中心部側(10号起点側)の区間では混雑が生じているが、宮崎県において整備中である(主)宮崎西環状線の整備により解消されるものと思われる。よって、改善措置の必要性はない。</p>	
<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> <p>都市圏の将来の土地利用や拠点配置等を踏まえ、沿線開発との調和に配慮するとともに、市街地における交通需要の適切な再配分を意識した計画を引き続き進める。</p>	
<p>特記事項</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。