

事後評価結果(令和6年度)

担 当 課:宮崎県 道路建設課
担当課長名:田中 智也

事業名	地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス		事業区分	一般国道		事業主体	宮崎県		
起終点	自:宮崎県宮崎市佐土原町東上那珂 至:宮崎県宮崎市佐土原町下那珂					延長	3.2km		
事業概要									
一般国道219号広瀬バイパスは、地域高規格道路 宮崎東環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、地域の活性化等を目的とした延長約3.2kmの道路である。									
事業の目的・必要性									
地域高規格道路「宮崎東環状道路」の全線が開通することになり、新たな道路ネットワークが構築され、物流拠点である宮崎港や宮崎空港へのアクセスが改善され、物流の効率化が図られることにより地域経済の活性化に寄与する。また、宮崎東環状道路を利用することにより、宮崎市中心市街地を迂回することになり、市街地の渋滞緩和に大きく寄与する。									
事業概要図									
									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H15年度	用地着手	H17年度	供用年	(当初) R2/ -	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	H17年度	(暫定/完成)	(実績) R2/ -		
	事業費	計画時	(名目値) 80億円/ -		実績	(名目値) 80億円/ -		変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) 80億円/ -		(暫定/完成)	(実質値) 80億円/ -			
	交通量 (当該路線)	計画時	15,200台/日/ -		実績	13,400台/日/ -		変動	88%
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	40.0 km/h → 57.1km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度				交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	7.8件/億台キロ → 0.3件/億台キロ (供用直前年次) H28-H31年度 (供用後年次) R3-R5年度		
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	EIRR	総費用 93億円 事業費: 91億円 維持管理費: 2億円		総便益 158億円 走行時間短縮便益: 123億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 10億円		基準年	H29年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用 136億円 事業費: 132億円 維持管理費: 4億円 更新費: -億円		総便益 175億円 走行時間短縮便益: 128億円 走行経費減少便益: 18億円 交通事故減少便益: 29億円		基準年	R6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	—
	交通量変動の理由	道路ネットワークの変化による。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	① 円滑なモビリティの確保 宮崎空港へのアクセス向上(西都IC～宮崎空港:約14分短縮)。 ② 物流効率化の支援 重要港湾である宮崎港へのアクセス向上(西都IC～宮崎港:約25分短縮)。 ③ 都市の再生 宮崎県新広域道路交通計画に位置づけのある宮崎東環状道路を形成し、宮崎市中心市街地を迂回することになり、市街地の渋滞緩和に大きく寄与。 ④ 国土・地域ネットワークの構築 地域高規格道路の位置付けがあり、新たなネットワーク構築により、物流の効率化が図られ地域経済の活性化に寄与。 ⑤ 災害への備え 対象区間が第1次緊急輸送道路ネットワークとしての位置付けがあり、災害時の物資供給等の応急活動を支援する道路として期待。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし。
	事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし。 その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業評価監視委員会の意見		—
事業を巡る社会経済情勢等の変化		令和5年度に「一般国道10号住吉道路」が新規事業化。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないと判断される。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性		事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。
特記事項		特になし。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。