

事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：道路計画第一課

担当課長名：望月 拓郎

事業名	一般国道10号 <small>みやこのじょうかくふく</small> 都城拡幅	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： <small>みやざきけんみやこのじょうしたかぎちよう</small> 宮崎県都城市高木町 至： <small>みやざきけんみやこのじょうしかみかわひがし</small> 宮崎県都城市上川東4丁目	延長	3.9 km		

事業概要

一般国道10号は、北九州市を起点とし、九州東岸の主要都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る。

都城市は、古来より南九州の拠点都市として、また交通要衝として機能してきました。それ故、ほとんどの幹線道路が都城市に集中する道路網形態となっている。一般国道10号、221号、222号、269号に加え、主要地方道4路線すべてが都市機能が集中する市街地に集中している。

そのため、市街地中心部に交通が集中することとなり交通混雑を引き起こしている。

事業の目的・必要性

一般国道10号都城拡幅は、一般国道10号の交通混雑の解消や交通安全の確保、沿道環境の改善、沿道の土地利用の支援、地域経済の活性化の支援に寄与する道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S57年度	用地着手	S60年度	供用年	(当初) - / -	変	動	
		都市計画決定	S57年度	工事着手	S62年度	(暫定/完成)	(実績) - / H15年度			- 倍
	事業費	計画時	(名目値)	- / 160億円	実績	(名目値)	- / 149億円	変	動	0.9倍
		暫定/完成	(実質値)	- / - 億円	(暫定/完成)	(実質値)	- / - 億円			
	交通量 (当該路線)	計画時		- / - 台/日	実績		- / 36,123台/日	変	動	- %
	暫定/完成			(暫定/完成)						
旅行速度向上		19.1 km/h	→	38.8 km/h		交通事故減少	- 件/億台キロ	→	- 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) S60年度		(供用後年次) H17年度		(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H8年		(供用後年次) H9~H18年の年平均	
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	-		総費用	- 億円	総便益	- 億円	基準年	- 年	
				(事業費)	- 億円	(走行時間短縮便益)	- 億円			
				(維持管理費)	- 億円	(走行経費減少便益)	- 億円			
						(交通事故減少便益)	- 億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.2		総費用	240億円	総便益	524億円	基準年	平成20年	
				(事業費)	227億円	(走行時間短縮便益)	443億円			
				(維持管理費)	13億円	(走行経費減少便益)	54億円			
						(交通事故減少便益)	26億円			
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										

	<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"> ・円滑なモビリティの確保（現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる） ・都市の再生（中心市街地内で行われたことによる効果） <p style="text-align: right;">他14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"> ・交通混雑の緩和（都北交差点（渋滞ポイント）での最大渋滞長が約5割（330m）減少） ・地域経済の活性化を支援（沿線の沖水地区、祝吉地区で年間商品販売額等が約1割増加）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価、対象外事業である。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都城市の人口は、昭和55年以降、やや減少（H17/S55比で0.99）。 ・高齢化率は進展（H17：24.6%）、県平均（H17：23.5%）を上回る。 ・自動車保有台数は、約1.86倍の伸び（H17/S55）。 ・旧都城市への通勤通学5%圏における通勤通学者数は、全市町増加。 ・自動車への依存率も約1割増加（H12/H2）。 ・都城拡幅事業区間の交通量は、年々増加（H17/S55比で1.74）。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>主要渋滞ポイント（都北交差点）の渋滞緩和など国道10号の交通混雑緩和に十分効果を発揮している。さらに、地域の活性化や沿道環境の改善等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>なお、交差点部での交通事故は増加傾向となっており、その事故要因の多くは、前方不注視や安全不確認等、ドライバーの人為的なミスによるものである。事故要因が道路構造に起因するものではないため、抜本的な改善措置をとる必要はないが、増加する交通事故対策として、公安委員会等との協議により、路面標示等の注意喚起対策について検討していきたい。</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>当事業は、昭和57年度に事業化し、延長3.9kmを段階的に整備した事業である。</p> <p>予算制約下では、事業の長期化は避けられないが、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高いところから重点的に実施し、段階的供用を図ることで早期に整備効果を発現させることが必要である。</p> <p>事業実施の段階にあたっては、既存施設の有効活用や経済性に優れた材料の活用、更には新技術・新工法の活用により、着実なコスト縮減を図っていくことが必要である。</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。