

## 再評価結果（平成21年度事業中止箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道220号 <small>あおしま にちなん</small> 青島～日南改良	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：宮崎県宮崎市大字加江田 至：宮崎県日南市大字風田	延長 23.5km	
事業概要 国道220号青島～日南改良は、青島バイパス地区（延長5.2km）の渋滞対策と、青島～日南地区（延長18.3km）の防災対策（異常気象時通行規制区間：連続雨量170mm以上）区間等の対策を目的とした延長23.5kmの道路である。 なお、当該道路は、平成20年度に実施したB/Cの点検結果をふまえて、平成21年度事業の執行を見合わせ、再評価を行ったものである。		
S47年度事業化		S61年度都市計画決定
S47年度用地着手		S47年度工事着手
全体事業費	577億円	事業進捗率 100%
計画交通量	4,700～5,100台/日	
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 0.6 (残事業) —	総費用 (残事業)/事業全体 -/978億円 事業費：-/939億円 維持管理費：-/39億円
		総便益 (残事業)/事業全体 -/571億円 走行時間短縮便益：-/530億円 走行費用減少便益：-/44億円 交通事故減少便益：-/3.4億円
		基準年 平成20年
事業の効果等 ①渋滞対策（交通の円滑化） ・青島バイパスの全線供用により、主要渋滞ポイント3箇所の渋滞が解消。 ②防災対策 ・日南富士トンネル供用により通行止め解消		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・国道220号は、沿線住民の生活道路であり、農林水産物の流通及び商工業・観光の産業振興、また震災時における緊急輸送道路として地域振興の生命線であるとともに、緊急対応時においても「命の道」といえる重要幹線道路である。しかしながら、当国道は異常気象時に連続雨量が170mmに達すると交通止めの規制を受ける路線であり、事業凍結されることは心外極まりない。3便益だけで整備の可否が決められるのは断固反対するとともに、一時凍結を早期に解除して頂きたいとの要望（平成21年4月13日）を日南市長職務執行者、串間市長、宮崎市長より受けている。また、同様に日南市長より要望（平成21年5月13日）を受けている。 ・国道220号青島～日南改良事業一時凍結解除を求める意見書（日南市長より事業評価監視委員長宛へ意見書の提出 平成21年6月25日）		
事業評価監視委員会の意見（平成21年7月8日）： ・新しい交通需要を踏まえると、青島バイパス4車線化をとりやめる方針は適当である。 ・大雨などに起因する通行止めによる効果等を総合的に勘案すると、早急に、防災対策としての事業を実施することが必要である。		
県知事の意見： ・今回の事業執行見合わせは、全国一律の費用便益分析のみの点検結果によるものであって、地方の実情を的確に反映しているものではなく、大変遺憾である。特に、一般国道青島～日南間については、以前から何度も台風等による被災を受け地域が孤立している。このため沿線住民にとって早期整備が永年の悲願になっている。従って、国の責任において、1日も早く沿線住民の不安を払拭していただきたい。一層の事業進捗を図るとともに、一日も早い供用を目指すべきである。（宮崎県知事からの意見 平成21年4月7日より抜粋） ・一般国道220号は、物流、観光を担うばかりではなく、沿線地域住民の生活や医療を支える「命の道」として大変重要な道路である。長年、国土交通省より災害に強い道路を目指し、青島～日南改良事業を順次行われてきているが、異常気象時通行規制区間を二箇所（L=15.7km）残しているなど、まだ多くの未改良区間を抱えている。この事業の必要性について3点に的を絞って意見をのべる。1）生活・交通全般に		

対する影響。2) 観光に対する影響。3) 医療に対する影響。事業の可否にあたっては、三便益でなく、生活、観光、医療など多面的な効果を総合的に評価すべき。地域は、雨が降っても交通途絶が生じない「安全で安心して利用できる道路」を望んでいるだけである。単に経済性で論じるのであれば民間でやればよい、公として成すべき本当の役割がここにあると強く主張する。一日も早く事業を再開していただくよう適切な判断をお願いする。(宮崎県知事から事業評価監視委員長宛への意見書 平成21年6月25日より抜粋)

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
沿線地域では過疎化、高齢化が進展している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

(青島バイパス地区)  
平成17年度までに青島バイパス地区(5.2km)において2車線供用し、主要渋滞ポイント3箇所が解消されている。  
なお、将来交通量の減少を踏まえ、4車線化について取り止める。  
(青島～日南地区)  
これまでに、新鶴戸トンネル、日南富士トンネル、堀切峠トンネル等の整備が完了し、平成15年6月に異常気象時通行規制区間の内海～小内海区間(5.1km)及び富士～宮浦区間(7.1km)が解除された。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

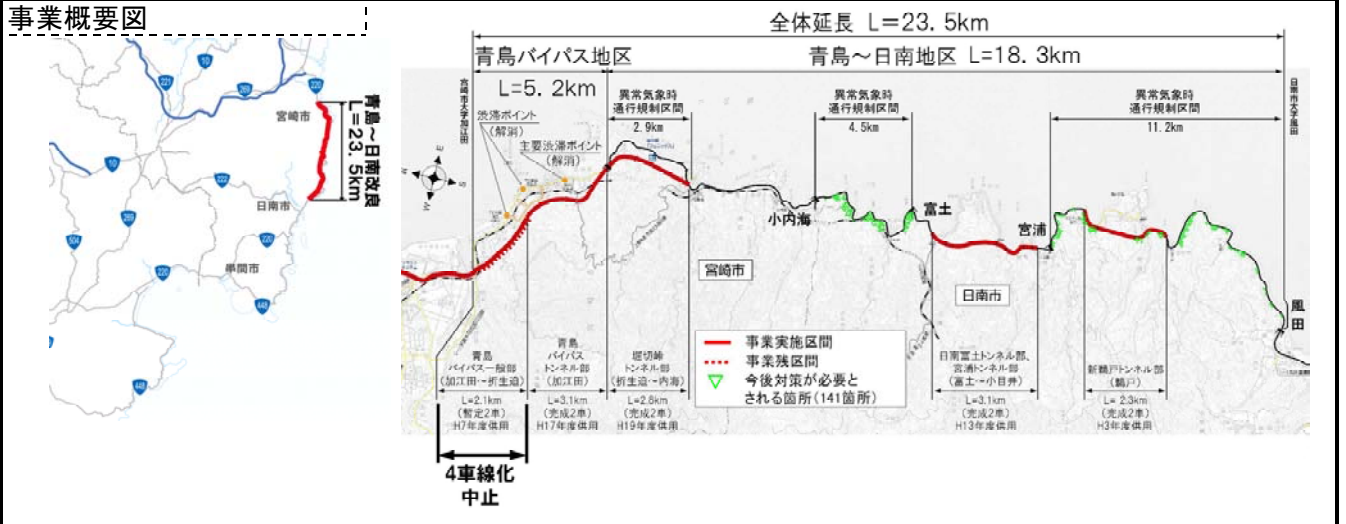
将来交通量の減少を踏まえ、青島バイパスの4車化を取り止める。

施設の構造や工法の変更等

青島バイパスの4車線化の取りやめ【約9億円縮減】

対応方針  
中止(青島バイパスの4車線化)  
なお、事業区間における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手する。

対応方針決定の理由  
将来交通量の減少を踏まえ、青島バイパス4車線化を中止する。  
なお、事業区間における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手する。



※ 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。