

一般国道10号 宮崎西バイパス

1. 一般国道10号宮崎西バイパスの概要
2. 事業の効果及び必要性
 - (1) 事業をめぐる社会情勢等の変化
 - (2) 事業の効果
3. 対応方針（案）
 - (1) 改善措置の必要性
 - (2) 同種事業の計画・調査のあり方
 - (3) 今後の事業評価の必要性（案）
4. 評価結果の概要

○客観的評価指標に対応する事後評価項目

1. 一般国道10号宮崎西バイパスの概要

(1) 一般国道10号の概要

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
経由し、鹿児島市に至る延長約450km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。

(2) 一般国道10号宮崎西バイパスの概要

①概要

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る。



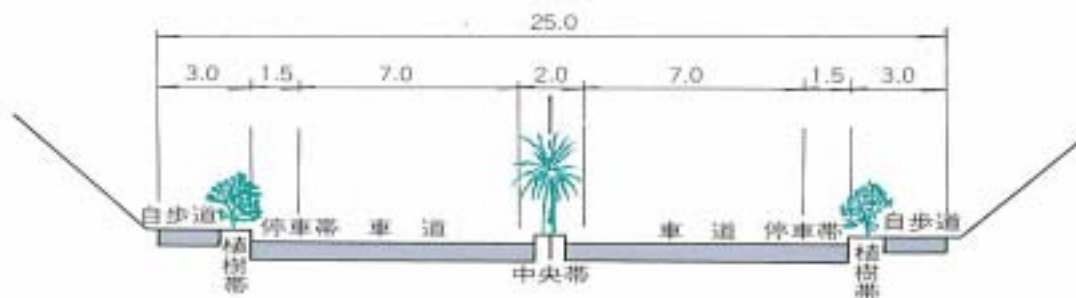
■一般国道10号路線図

②道路の諸元

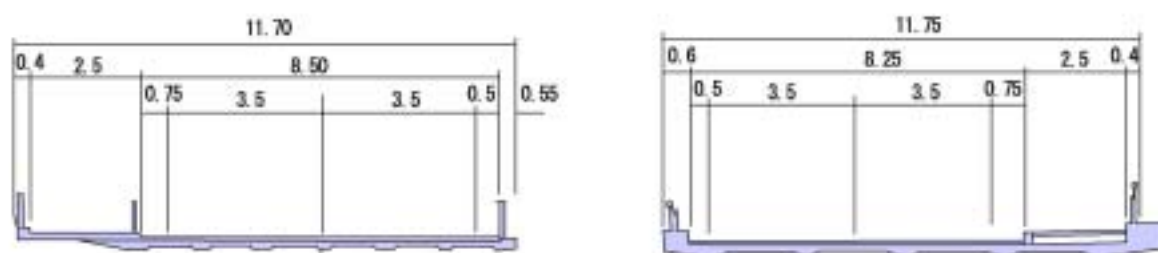
区 間	起 点	宮崎市大橋3丁目	
	終 点	宮崎市大字富吉	
延 長		5.7 km (IC関連部 0.4 km)	
車 線 数		4車線	
通 過 市 町 村		宮崎市	
構造規格	種級区分	第4種第1級 (大橋3丁目～大塚町)	第3種第1級 (大塚町～富吉)
	設計速度	60km/h	80km/h
	延長	L=1.4km	L=4.3km

③標準横断図

●土工部 (4車)

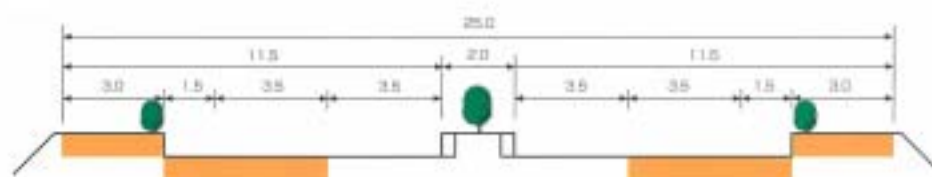


●橋梁部 (4車)



宮崎西IC関連

●本線部 (暫定2車)

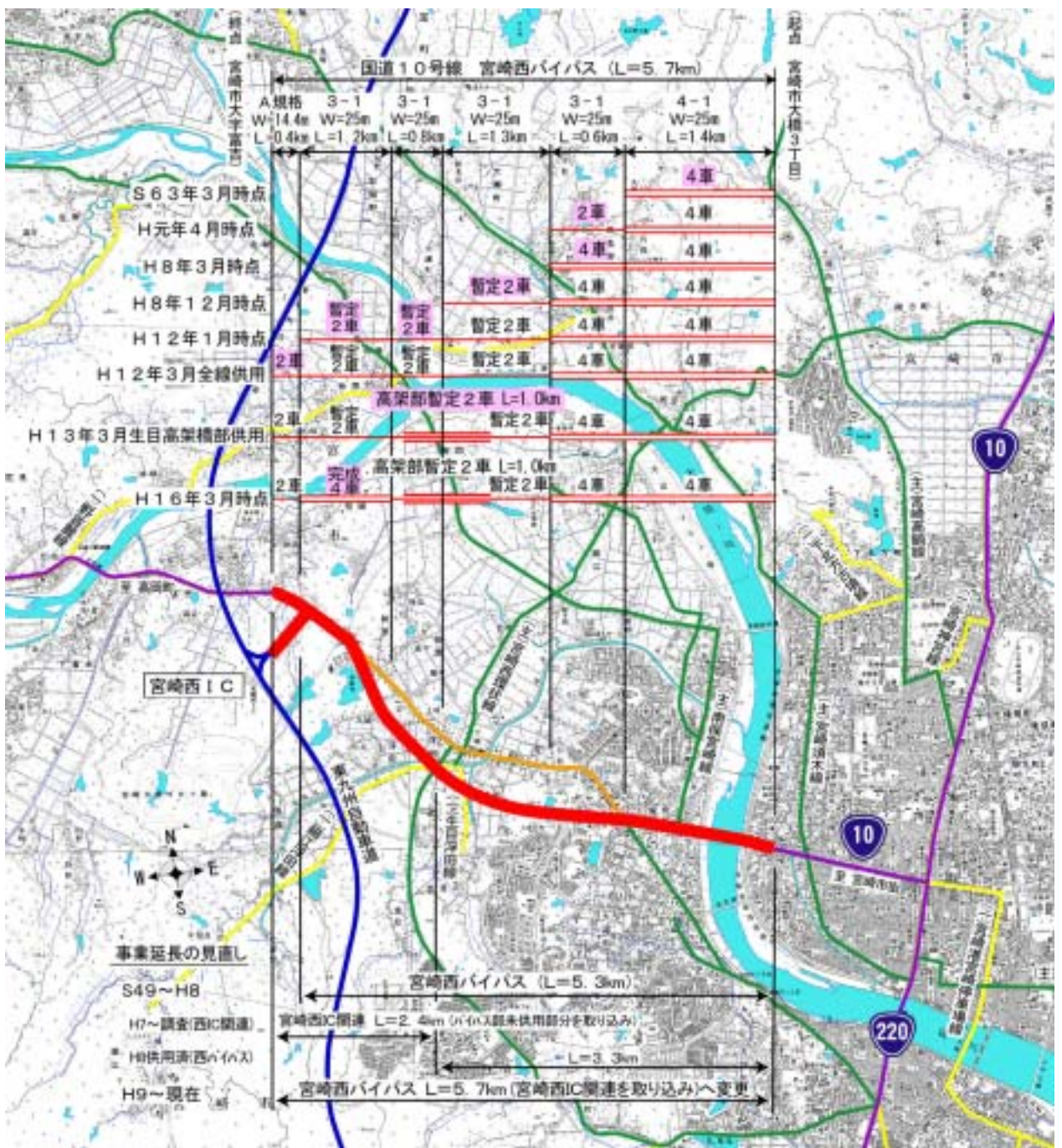


④事業の経緯

宮崎西バイパスは、昭和49年度に事業化し宮崎市中心部側から郊外部方向へ順次整備を進め、平成12年に全線開通した。

- | | | |
|-----------|----------------------|-----------------|
| ・ 昭和63年3月 | L=1.4km (4車) | 大橋3丁目～大塚町 |
| ・ 平成元年4月 | L=0.6km (暫定2車) | 大塚町～大塚台西1丁目 |
| ・ 平成8年3月 | L=0.6km (完成4車) | 大塚町～大塚台西1丁目 |
| ・ 平成8年12月 | L=1.3km (暫定2車) | 大塚台西1丁目～浮田 |
| ・ 平成12年1月 | L=2.0km (暫定2車) | 浮田～富吉 |
| ・ 平成12年3月 | L=0.4km (2車) | 富吉～富吉 (宮崎西IC関連) |
| ・ 平成13年3月 | L=1.0km (生目高架橋部暫定2車) | 浮田～浮田 |
| ・ 平成16年3月 | L=1.2km (完成4車) | 浮田～富吉 |

■事業の経緯



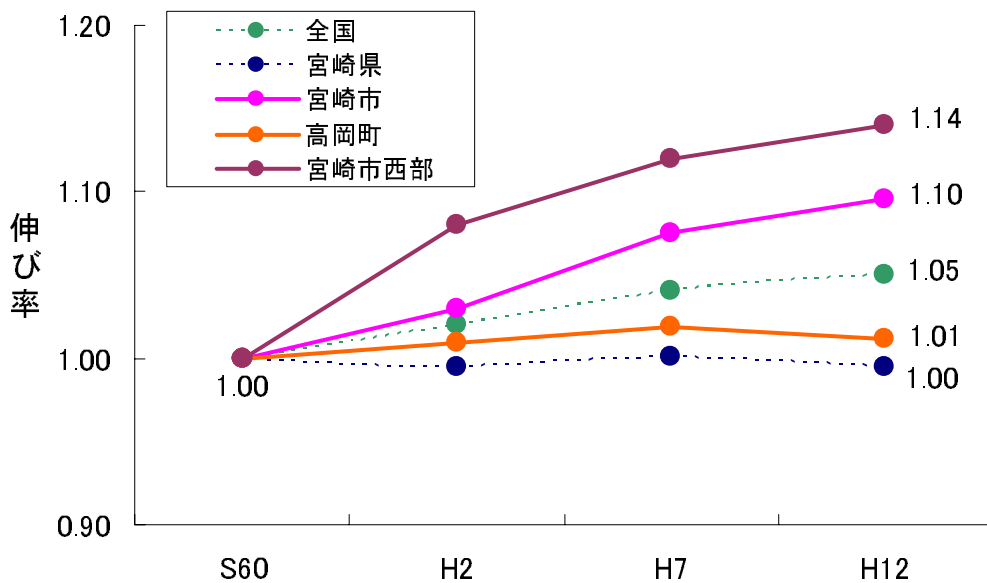
2. 事業の効果及び必要性

(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

①人口の動向

宮崎西バイパスが位置する宮崎市は、宮崎県の県都であり、宮崎県の人口増加が横這いの中 H12/S60年比1.10倍と増加している。特に、宮崎西バイパス沿線の宮崎市西部は、H12/S60年比1.14倍と宮崎市内でも人口増加が著しい地域となっている。

近年、地方部では高齢化が進展しているが、H12年における宮崎市の高齢化率は全国平均を下回る16.0%である。しかし、宮崎西バイパス以西に位置する高岡町では、宮崎西バイパス供用前のS60年から既に高齢社会に突入しており、H12年には24.5%にまで高まっている。



■人口伸び率の推移

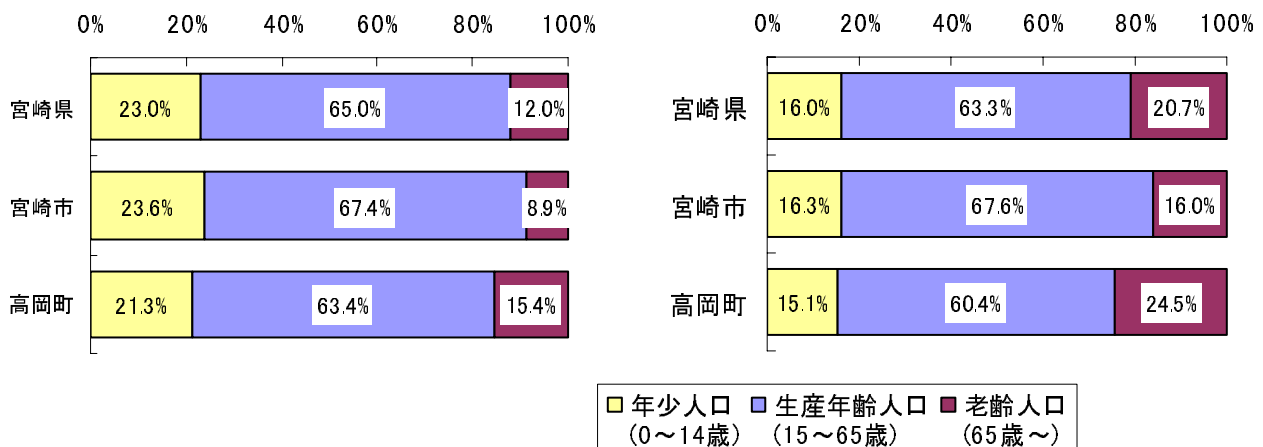
資料：国勢調査
宮崎市統計書

【S60年】

【H12年】

全国高齢化率；10.3%

全国高齢化率；17.3%



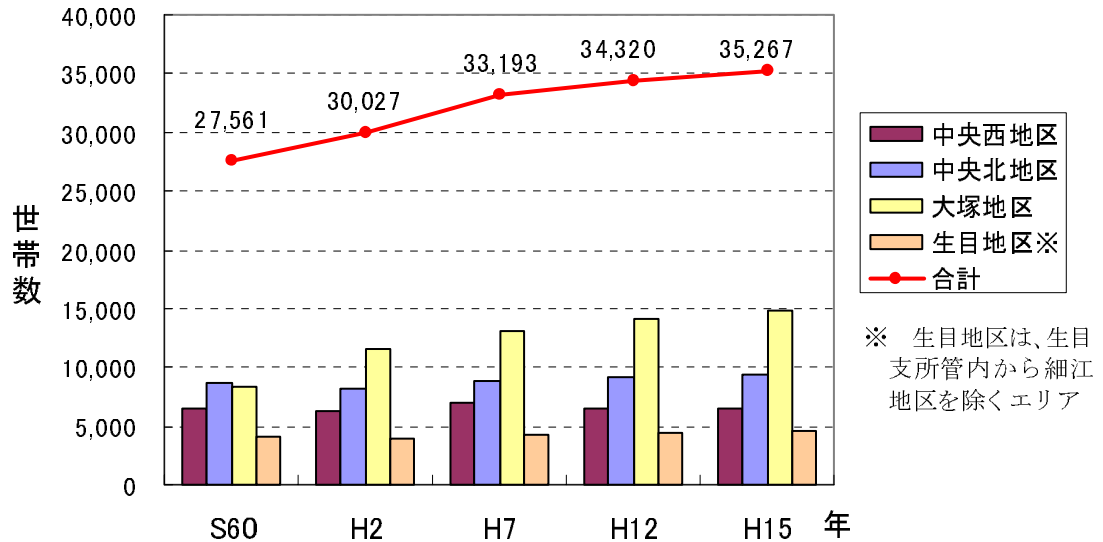
■年齢3区分別人口構成比の変化

資料：国勢調査

②沿線土地利用の動向

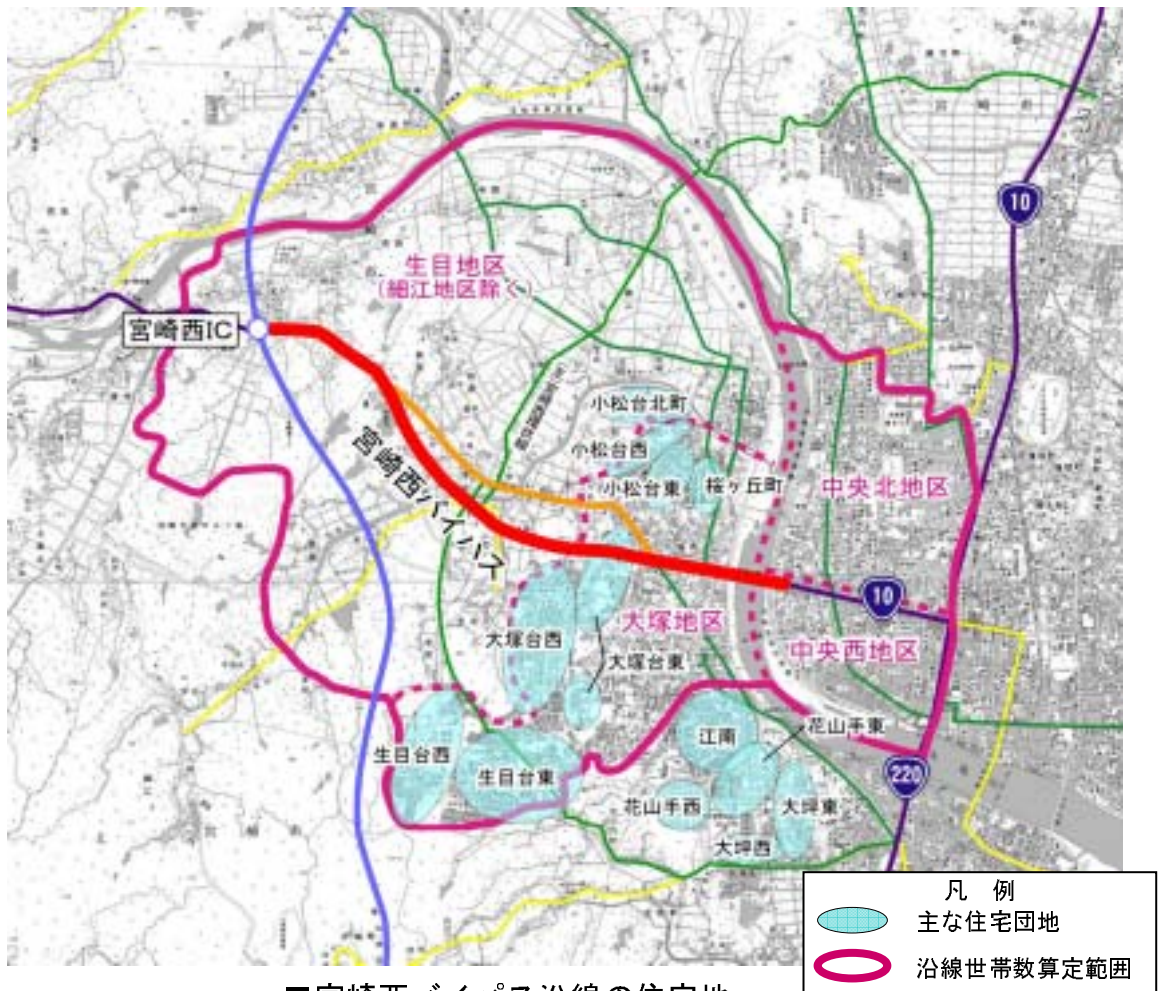
宮崎西バイパス沿線では、宮崎西バイパスの供用延伸とともに住宅団地開発が進み、沿線の世帯数はS60年からH15年の間に1.28倍（約7,700世帯）増加している。

その中でも、特に大塚地区の世帯数の伸びが1.79倍と大きくなっている。



■ 宮崎西バイパス沿線の世帯数の推移

資料：宮崎市統計書 算定範囲は下図参照

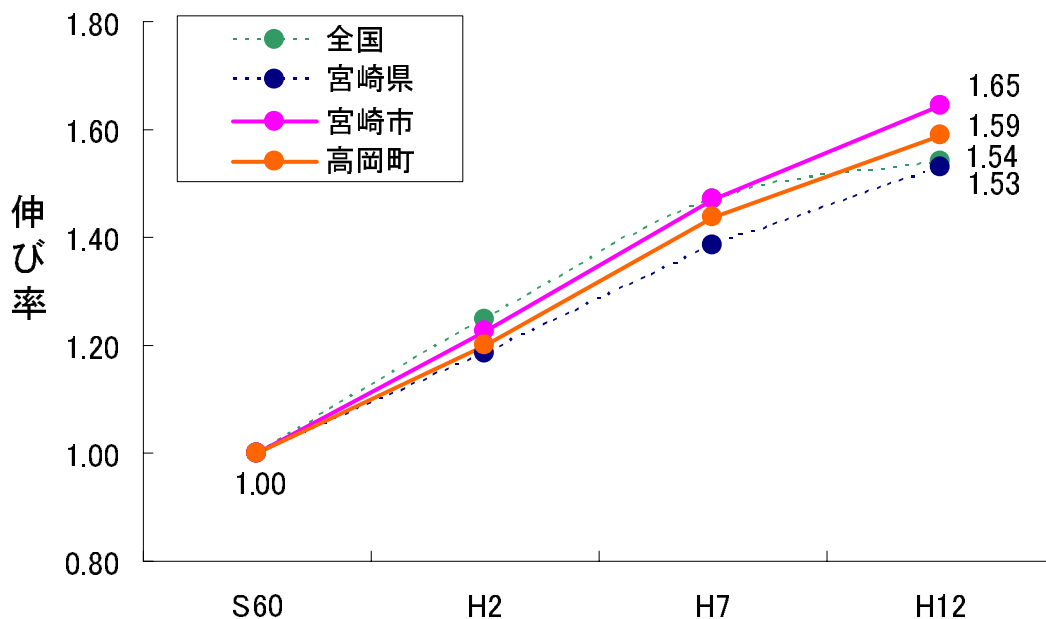


■ 宮崎西バイパス沿線の住宅地

③自動車保有台数の動向

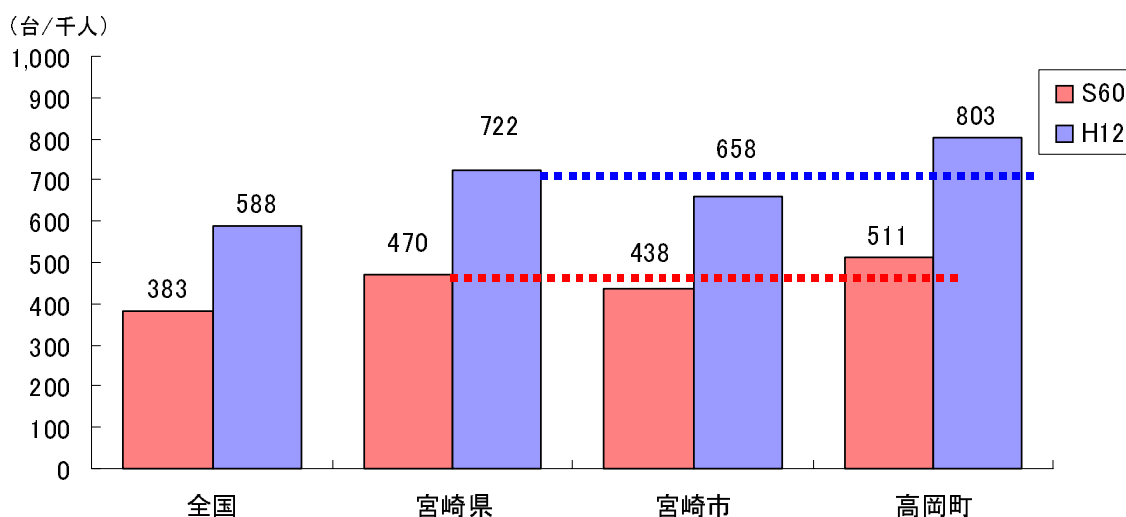
宮崎市及び高岡町の自動車保有台数は、宮崎県平均の伸び（H12/S60年比；1.53倍）を上回っている。

高岡町の人口千人あたりの自動車保有台数は、S60年当時から宮崎県平均を上回っており、H12年には803台/千人（宮崎県平均の1.1倍）と県内でも自動車交通依存の高い地域となっている。



■自動車保有台数の伸び

資料：市区町村別自動車保有車両数
市区町村別軽自動車車両数



■人口千人あたり自動車保有台数の変化

資料：市区町村別自動車保有車両数
市区町村別軽自動車車両数
国勢調査

④通勤通学状況の動向

宮崎市への通勤通学依存率5%圏は、S60年当時1市8町であったが、H12年には1市11町と拡大しており、宮崎市の吸引力が高まってきている。野尻町は、H12年に宮崎市への5%圏となっており、宮崎市西部方向への圏域が拡大してきている。

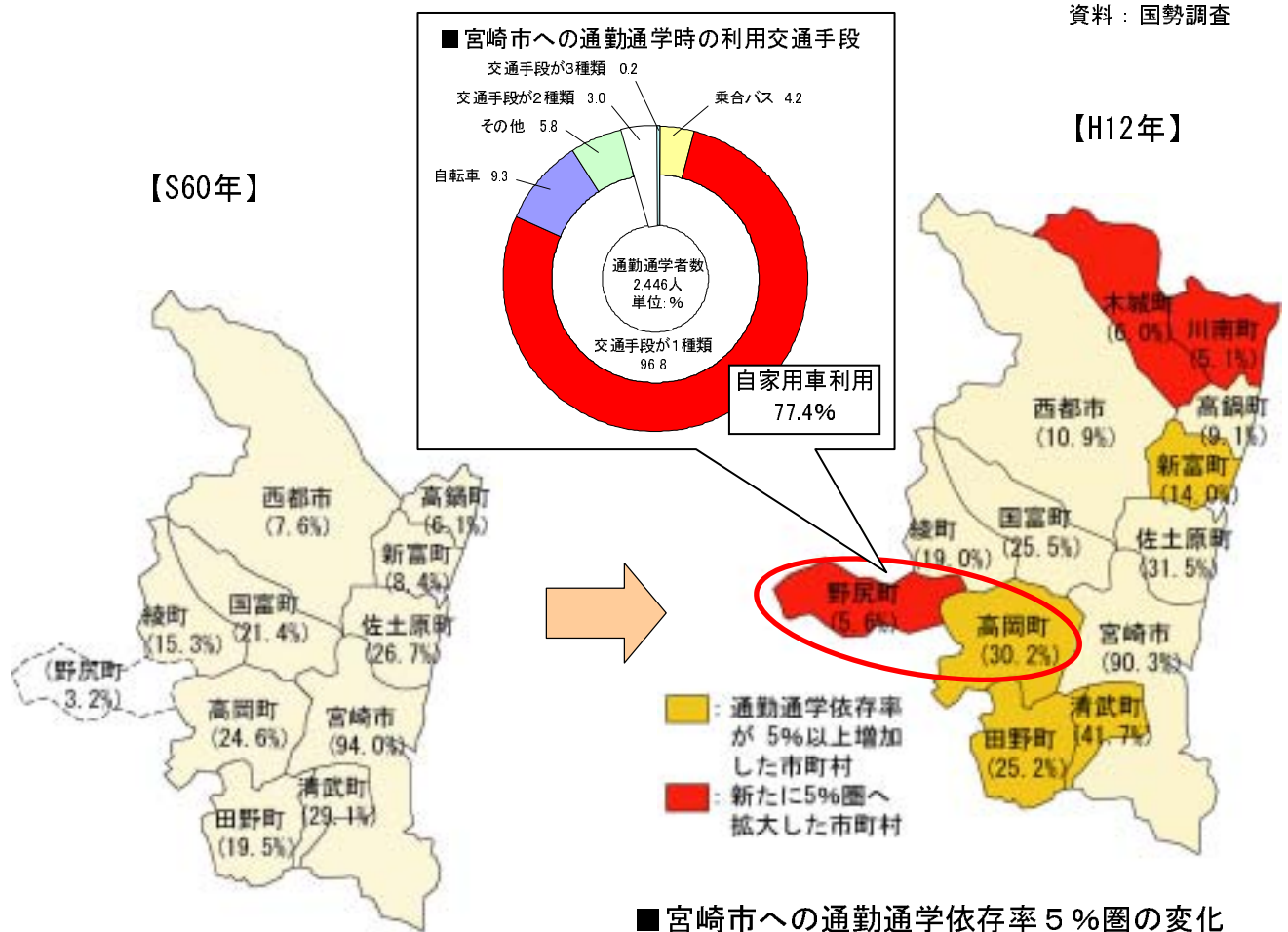
国道10号を利用する高岡町、野尻町から宮崎市への通勤通学人口は、2,446人/日に及ぶ。しかし、これらの地域には鉄道がないため、利用交通手段の約8割はマイカー利用となっており、ピーク時の混雑を助長する要因の1つでもある。

野尻町-宮崎市間ODの約5割、高岡町-宮崎市間のODの約3割が宮崎大橋を利用



■宮崎市への通勤通学人口 (H12)

資料：国勢調査



■宮崎市への通勤通学依存率5%圏の変化

資料：国勢調査

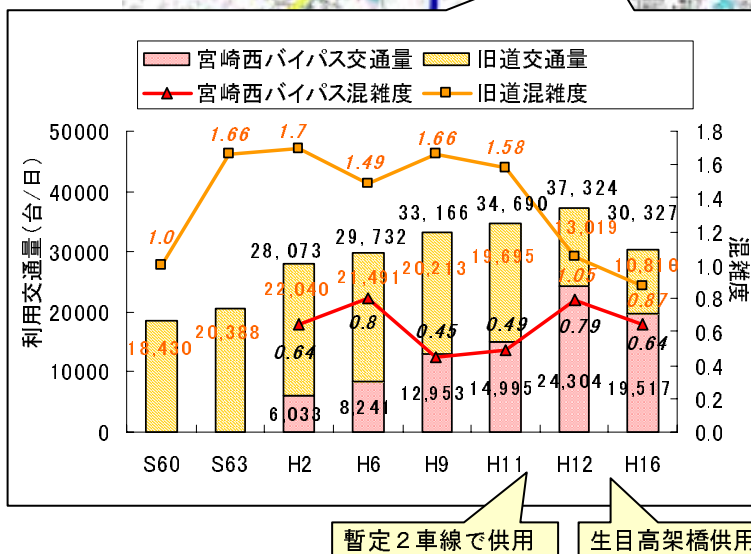
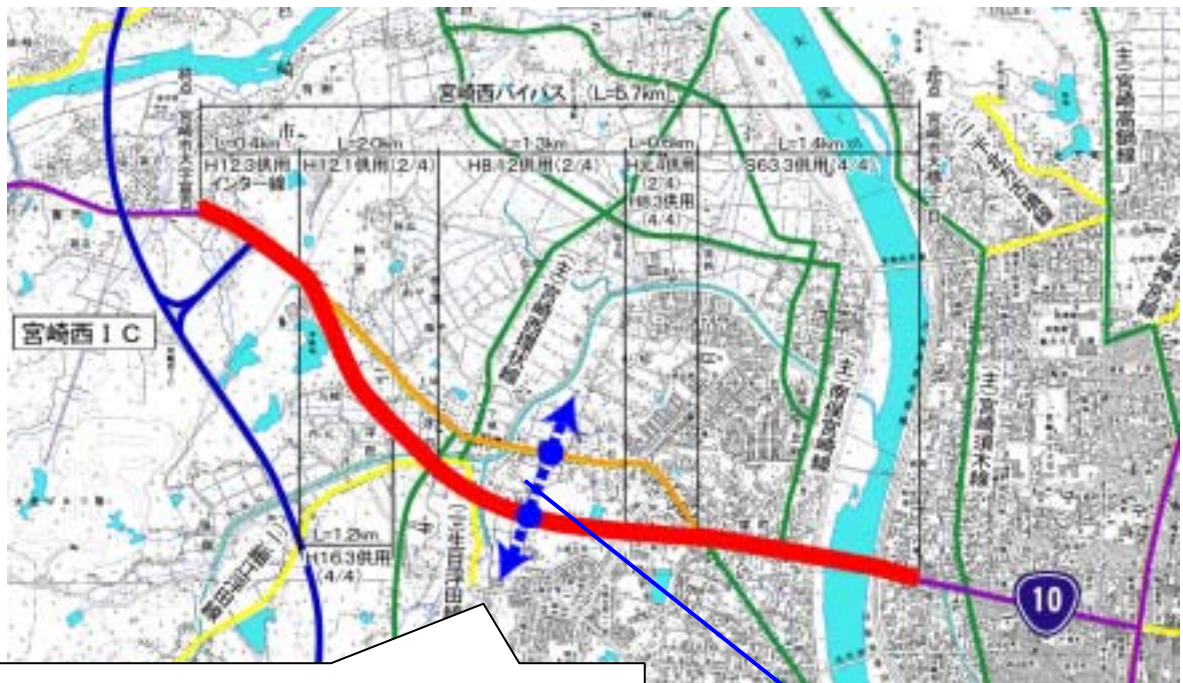
(2) 事業の効果

効果1：交通混雑の緩和

①国道10号（旧道）の交通混雑の緩和

宮崎西バイパス事業区間である旧道の交通量は、昭和60年～平成2年まで増加傾向にあり、混雑度も1.5を上回るなど、交通混雑が著しい状況にあった。平成2年以降の宮崎西バイパス部分供用後も、混雑度1.5前後を推移していたものの、宮崎西バイパスの全通により交通混雑は大幅に緩和された。

一方、大塚台西1丁目～小松断面の交通量は、昭和60年（供用前）の1.8万台／日から、平成12年（全線供用後）の3.7万台／日へと倍増しており、宮崎市西部地域の発展に寄与している。



【大塚台西1丁目～小松断面】

- S60年：供用前
- S63年：現道拡幅区間供用後
- H2年：大塚台西1丁目～大塚台西1丁目間暫定2車線供用後
- H9年：大塚台西1丁目～浮田間暫定供用後
大塚台西1丁目～大塚台西1丁目間完成供用後
- H12年：浮田～富吉間2車線暫定供用後
宮崎西IC関連供用後
- H16年：浮田～富吉間完成供用後

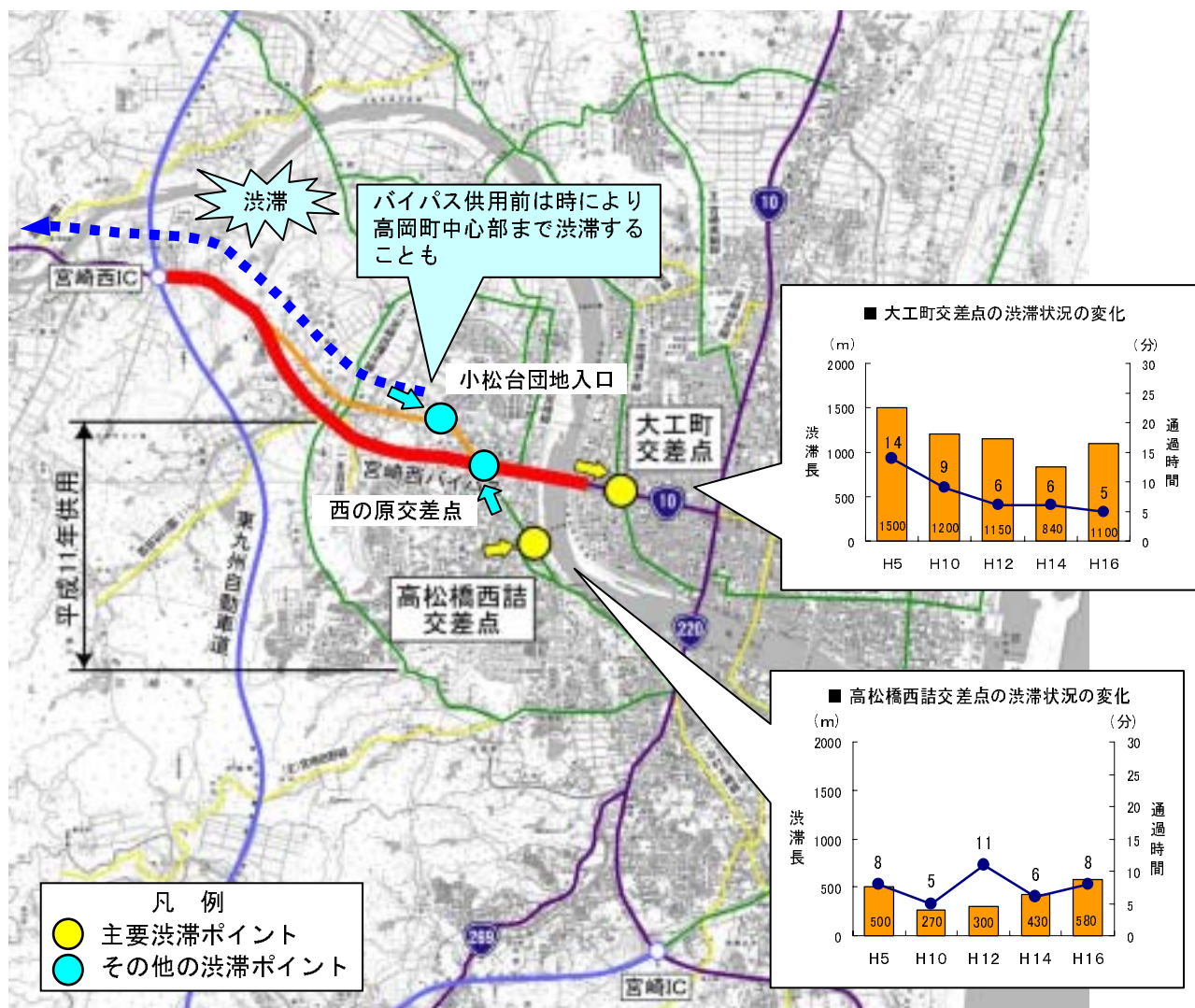
注1) 混雑度は、センサス12時間混雑度を用いており、12時間交通容量に対する12時間交通量の比である。
注2) 日交通量は、12時間交通量に昼夜率を乗じて算出したものである。

■交通量・混雑度の変化

資料：道路交通センサス H12、H16年は実態調査結果

②宮崎市西部地域の交通混雑の緩和

宮崎西バイパスの供用により、宮崎市西部方面からの放射軸が強化された。また、宮崎西バイパスの整備と合わせ、宮崎市の環状道路である宮崎西環状線の整備も進み（H11年、宮崎西バイパス～北川内町門間供用）、人口が急増する宮崎市西部地域に発生集中する交通が分散し、主要渋滞ポイントである高松橋西詰交差点、大工町交差点や、その他の渋滞箇所の混雑が緩和した。



■宮崎市西部地域の道路ネットワークと主要渋滞ポイントの渋滞状況の変化

資料：実態調査結果、バス会社ヒアリング結果

＝物流面からみた所要時間短縮＝

- ・ 西の原交差点が渋滞するため、バイパス供用前は営業所（宮崎空港近く）から宮崎市西部地域、高岡町、国富町に荷物を配送する際に支障をきたしていた。
- ・ 生目高架橋完成以降、旧道の交通量が大幅に減少し混雑が緩和。
- ・ ドライバーの走行時間が短縮され、営業に充てる時間が増加、ドライバーにも余裕が。

○営業所（宮崎市本郷）～高岡町

バイパス供用前 約 60 分 → バイパス全線供用後 約 35 分

（物流事業者ヒアリング結果）

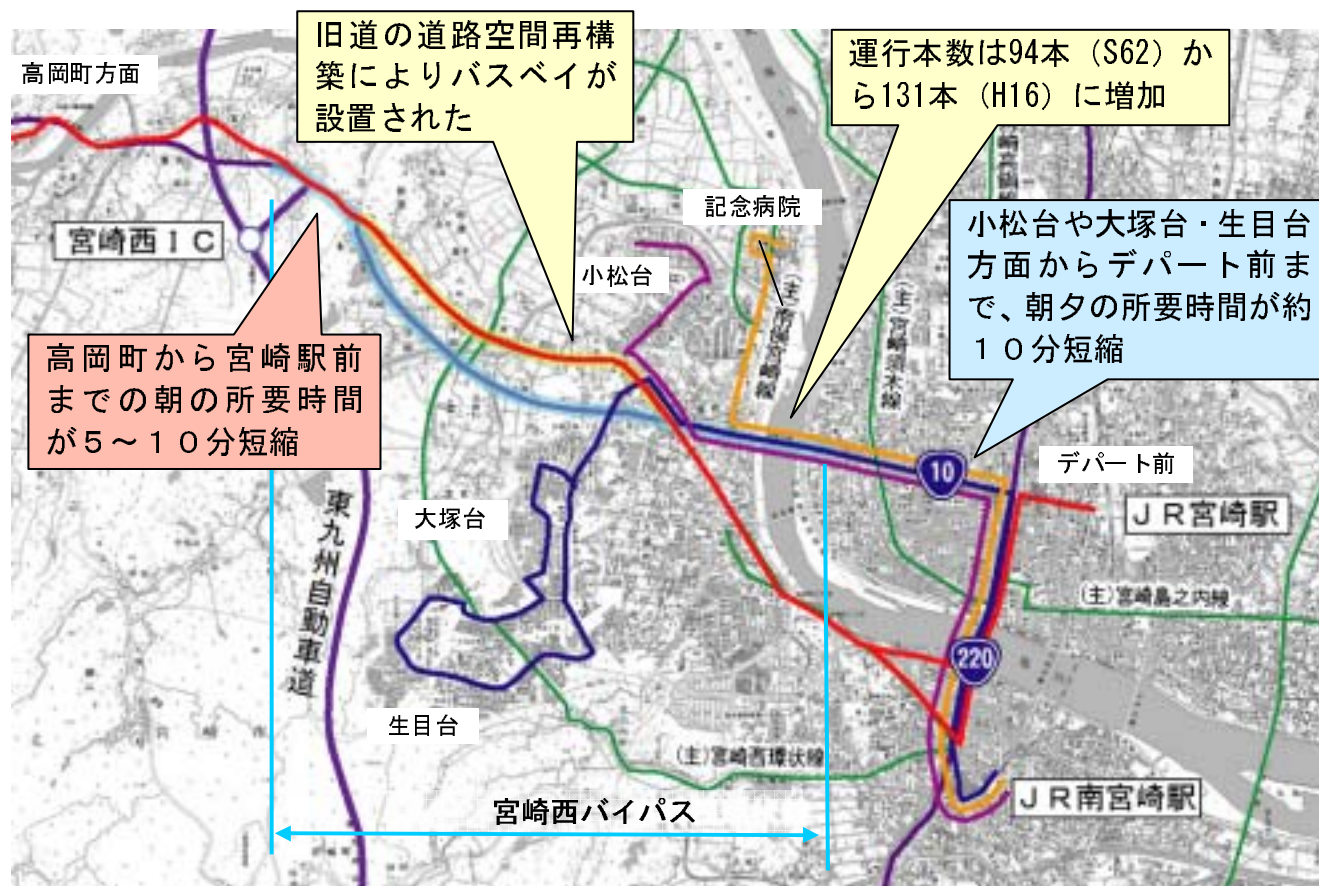
③公共交通の支援

宮崎西バイパスの供用により、旧道の交通混雑が解消され、路線バスの速達性、定時性が向上した。

＝バイパス整備によりバスの所要時間が短縮・定時性も向上＝

- ・バイパスが整備されるまでは、地域の交通が旧道（バス路線）に集中し、朝夕は延着が生じ、乗客からの苦情がしばしば来ていた。
- ・宮崎西バイパス供用後は、旧道の渋滞がほとんどなくなり、朝の時間帯に延着することがなくなった。定時運行ができるようになり、利用者が増えた。
- ・旧道にバスベイができ、乗客の乗降に時間がかかる時でも、一般車両に影響を与えることがなくなった。

	B P 供用前		B P 全線供用後
高岡～宮崎駅前	49～54分	→	44分
大塚台センター前～デパート前	25分	→	15分
(バス会社ヒアリング結果より)			



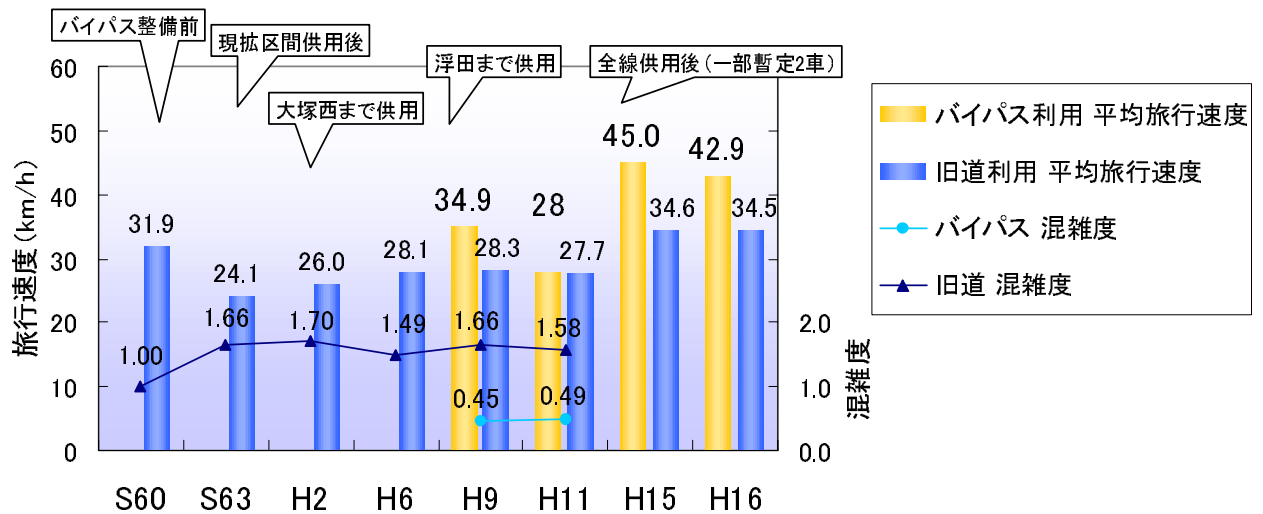
■バイパス整備により所要時間が短縮されたおもなバス路線

資料：バス会社資料

効果2：旅行速度の向上

交通混雑の緩和により走行性が向上し、事業区間の旅行速度は、現道拡幅区間供用後(昭和63年)の24.1km/hから全線供用後(平成16年)は42.9km/hと、約19km/h(1.78倍)向上している。

また、旧道を利用した場合でも、24.1km/hから34.5km/hへと、約10km/h(1.43倍)向上しており、バイパス整備による旅行速度の向上が図られている。



■事業区間の旅行速度の変化(ピーク時)

資料：道路交通センサス H15, 16は実態調査



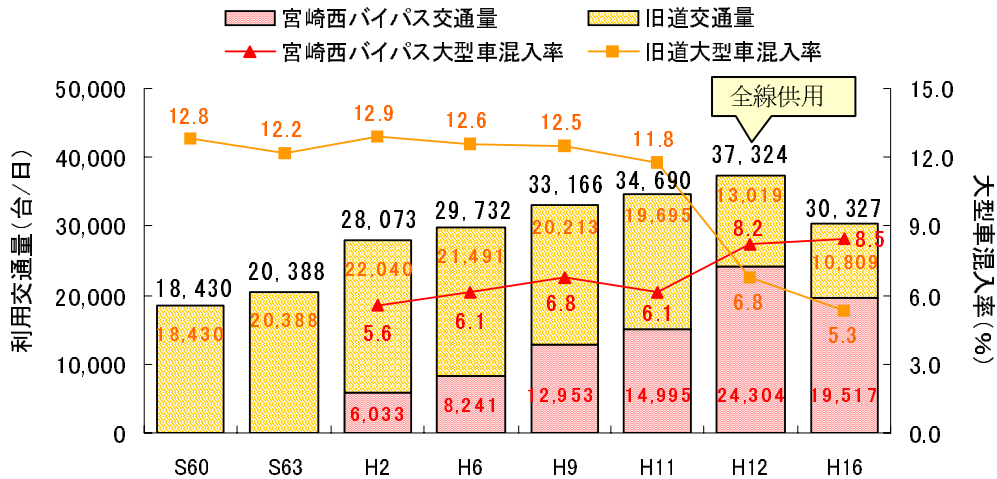
■旅行速度計測ルート

効果3：沿道環境の改善

①良好な沿道環境の保全・形成

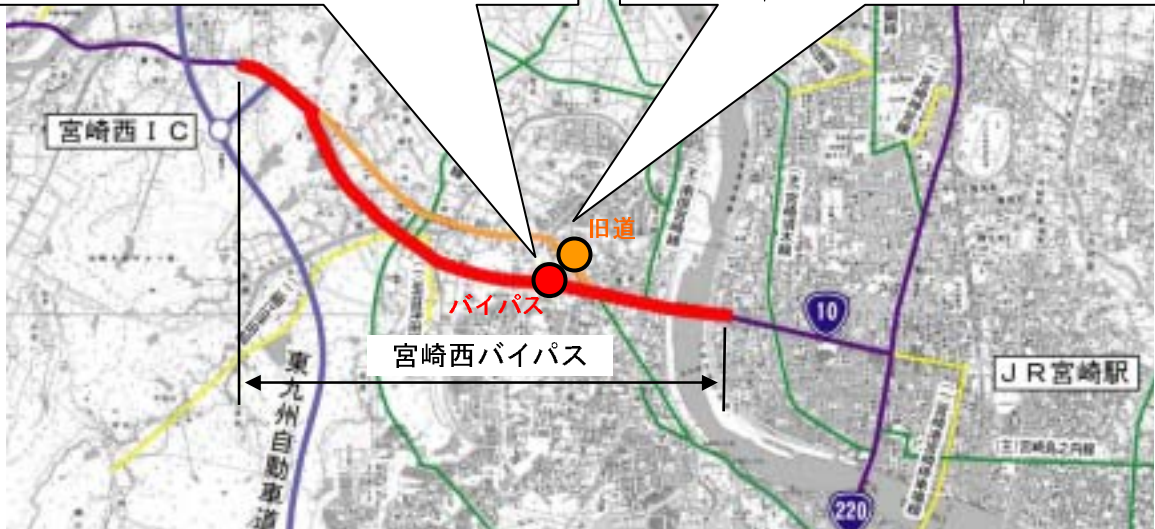
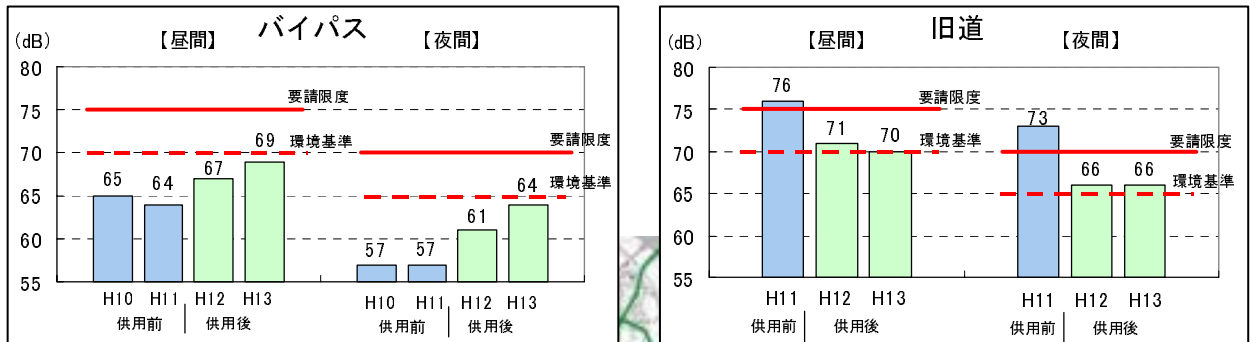
宮崎西バイパスの全線供用（一部暫定2車）に伴い、旧道の交通がバイパスに転換し、大型車混入率も大幅に低下した。

旧道における夜間騒音レベルは、全線供用前(H11)は73db(H11)と要請限度を超過していたが、全線供用後(H12)は66dBとなり要請限度を下回った。バイパス沿道の騒音レベルも環境基準以下となっている。



■大型車混入率の推移

資料：道路交通センサ H12、H16は実態調査結果(H12.3供用直後)



■バイパス・旧道沿道の騒音レベル

資料：道路環境センサ

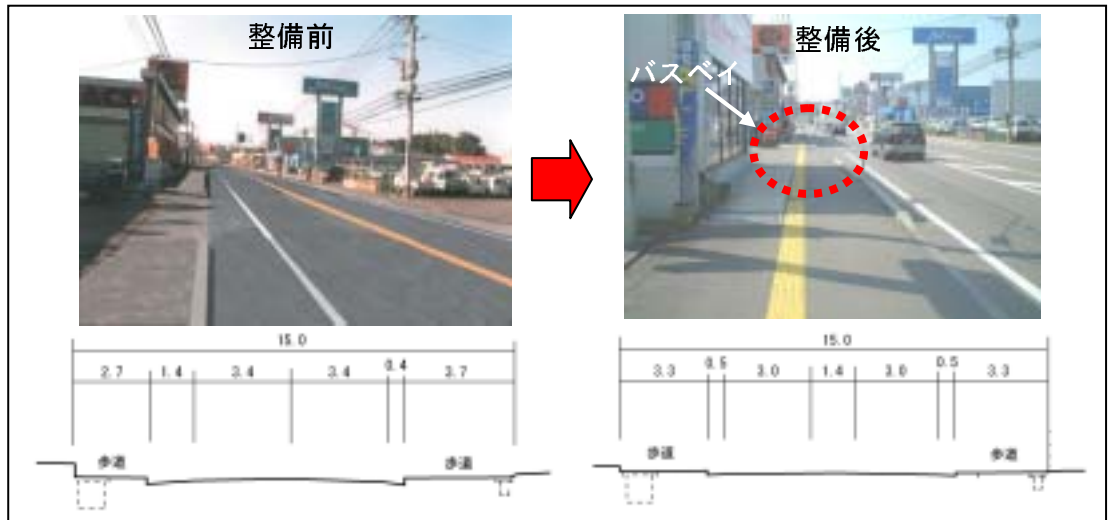
②旧道沿いの安全・快適な道路空間の構築

(旧道の道路空間再構築)

宮崎西バイパスに並行する旧道は、歩道未設置区間や、幅員1～2mの狭隘な歩道が多くみられる区間であり、また通学路に指定されていることから、安全・快適な歩行空間の確保が急務であった。

バイパスの供用に伴い交通量が減少したことから、道路空間の再構築^{*}を行い、幅の広い歩道が確保された。

^{*}バイパス整備により交通量が減少した旧道などにおいて、既存の道路敷の中で幅員構成の見直しを行った。



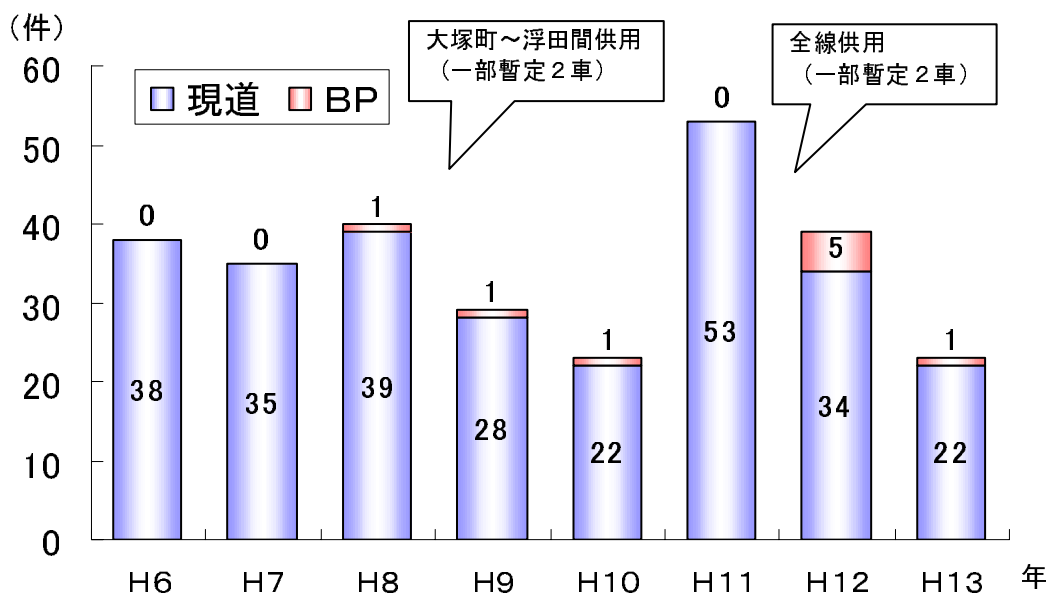
■道路空間再構築実施状況及び地域からの評価

資料；生目小学校、小松台住民ヒアリング結果より

効果 4 : 交通事故の減少

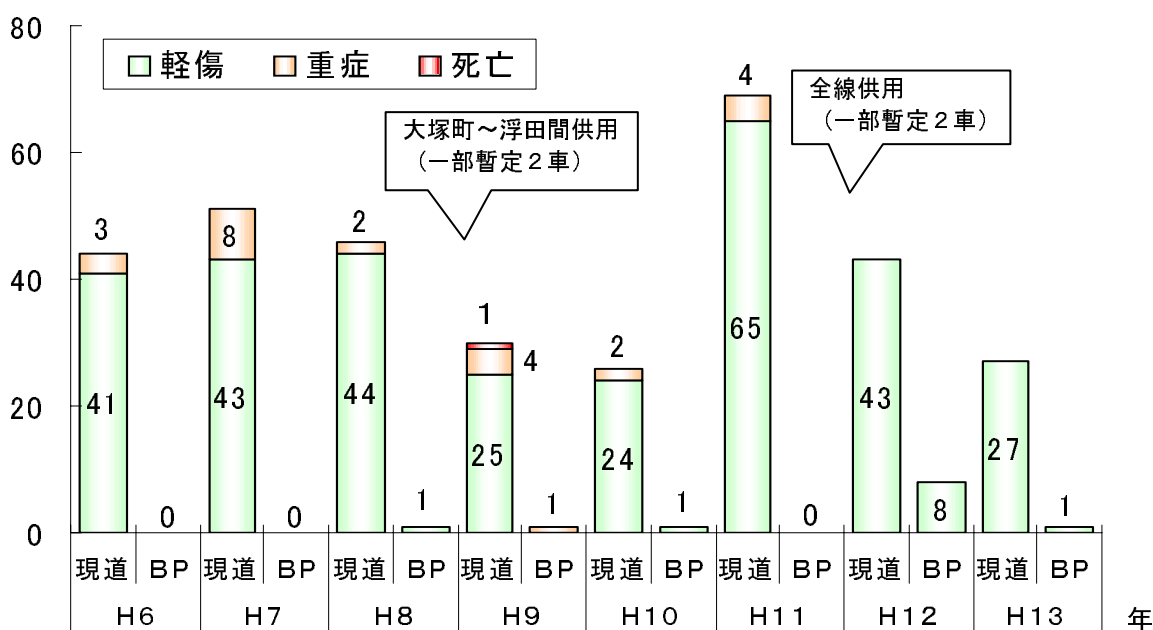
死傷事故件数は、平成 9 年のバイパス区間部分供用(一部暫定 2 車)後に減少したものの、平成 11 年に増加に転じ、平成 12 年の全線供用(一部暫定 2 車)以降減少した。

事故による重傷者は、バイパスの部分供用以降着実に減少している。



■ 死傷事故件数の変化

資料：交通事故マッチングデータ



■ 負傷程度別負傷者数の変化

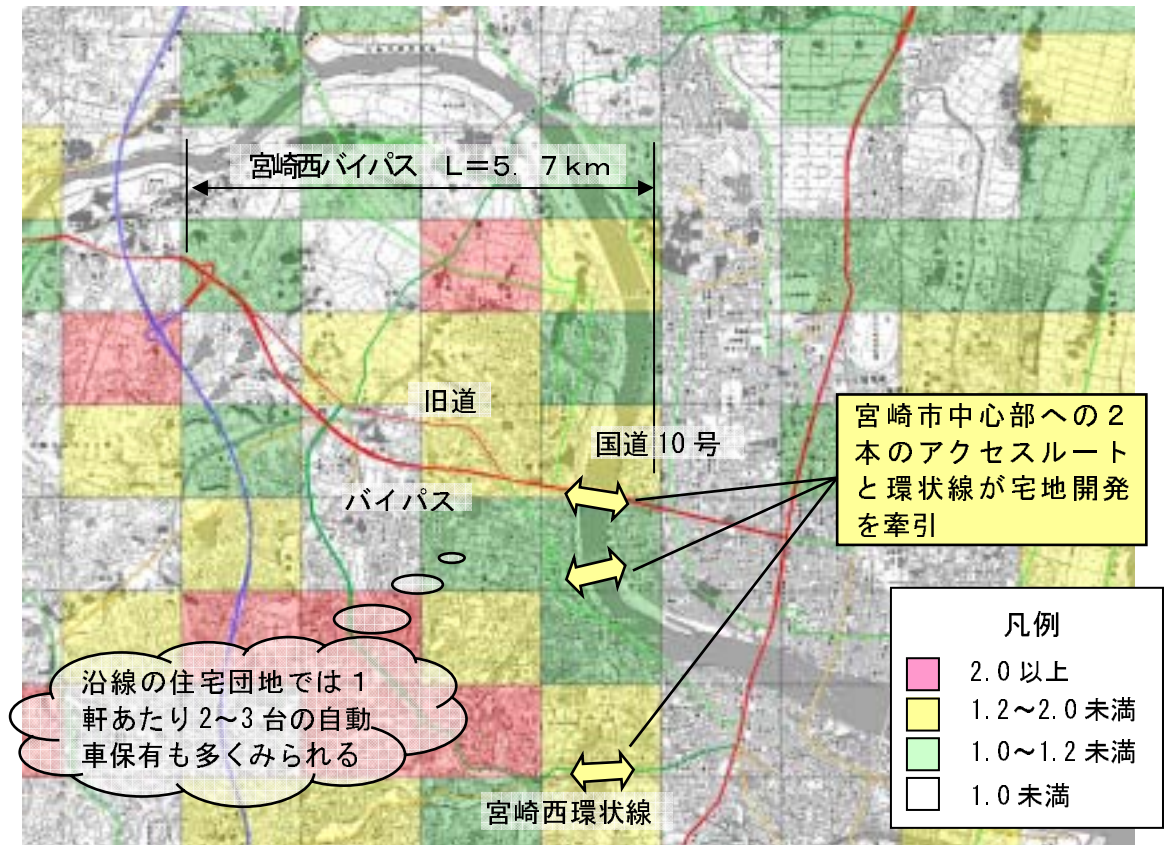
資料：交通事故マッチングデータ

効果5：まちづくり等の支援

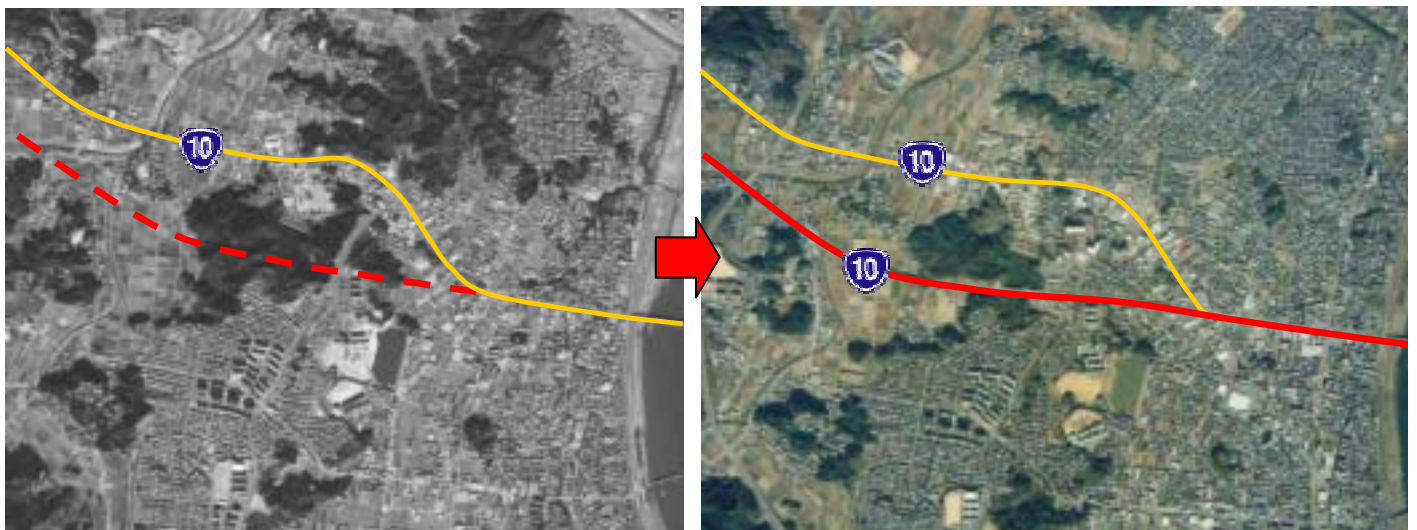
①人口の増加

宮崎西バイパス供用前の昭和 60 年と全線供用(一部暫定 2 車)した平成 12 年を比較すると、宮崎西バイパス現道拡幅部及び旧道部沿線の人口の伸びは高くなっている。

また、宮崎西バイパスを接続する宮崎西環状線の内側も人口増加が著しい地域となっている。



■ 人口の伸び (H12/S60) 資料：国勢調査に関する地域メッシュ統計



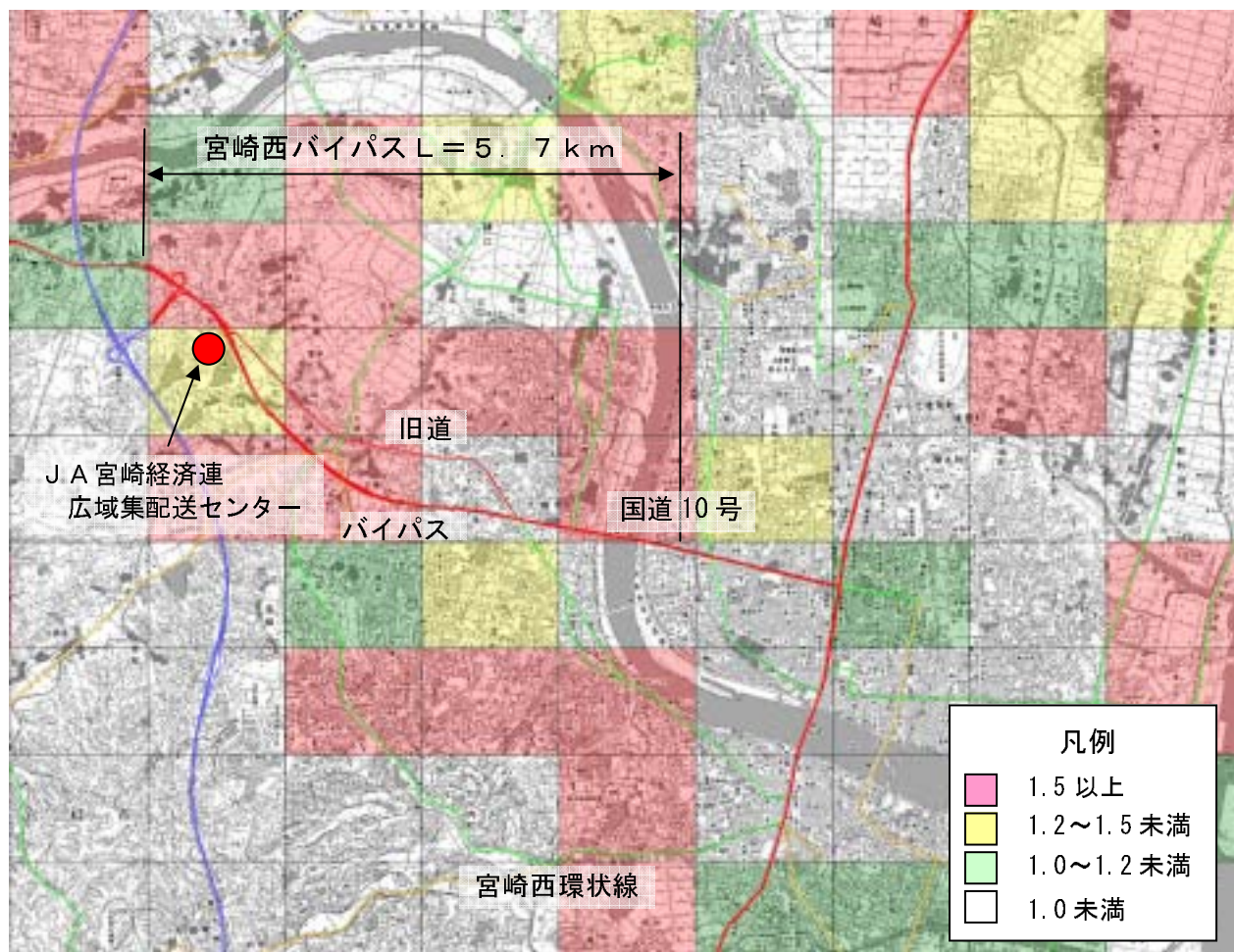
S55 年

H14 年

■ バイパス沿線地域における宅地開発の状況

②事業所数の増加

宮崎西バイパス供用前の昭和 61 年と全線供用(一部暫定 2 車)後の平成 13 年を比較すると、宮崎西バイパス及び旧道沿線で事業所数が増加している。



■ 事業所数の伸び (H13/S61 全産業)

資料：事業所統計に関する地域メッシュ統計 総務省統計局

※民営のすべての事業所および企業が対象

＝宮崎県下の農産物集配基地が宮崎西バイパス沿線に立地＝

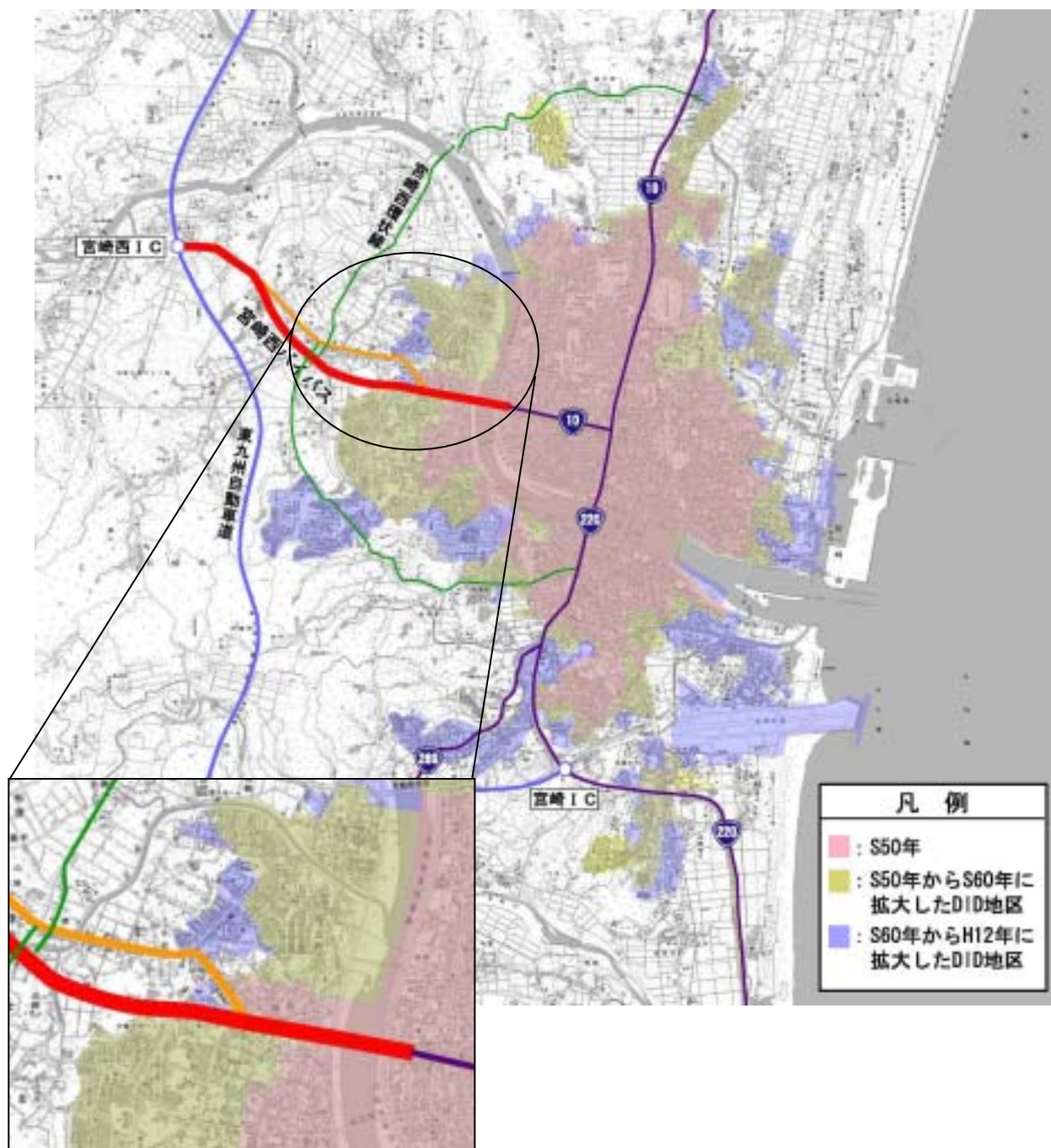
- ・宮崎西バイパス沿線に立地している物流基地では、宮崎県下の野菜・花卉を集荷し、全国へ配送している。
※ピーマンでは全県出荷量約 3 万トンのうち約 7% を取り扱い。
- ・出荷時間はおもに夕方～夜であり、渋滞の影響があった。
- ・高速道 IC、宮崎港、宮崎空港へのアクセスがよく立地面で有利。
- ・宮崎西バイパス供用により集荷・配送時間の短縮、定時性の向上が図られ、フェリーや航空便の締切時間のストレスが減った。

(物流施設ヒアリング結果より)



③市街化区域の誘導

宮崎西バイパス供用前と全線供用後(一部暫定2車)を比較すると、宮崎西バイパス方向では市街化区域は拡大していない。しかし、宮崎西バイパスと一体となって宮崎市の幹線道路ネットワークを形成する宮崎西環状線方向に、市街化区域は拡大してきている。



■ DID 地区の拡大

資料：国勢調査

④沿道商業施設での販売額の増加

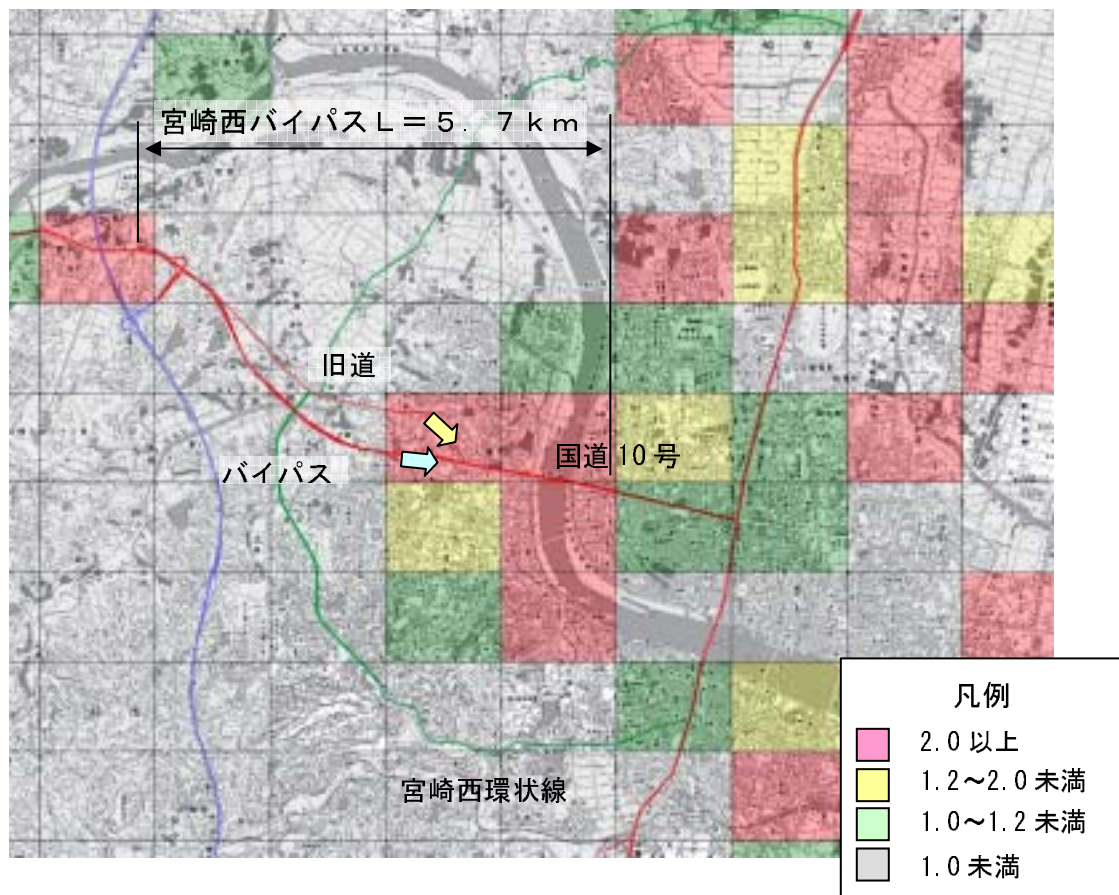
宮崎西バイパスが沿線の宅地開発を支え、人口が増加したことにより、旧道沿いの商業施設立地エリアにおける小売業販売額は、バイパス供用直後のS63からH11の間に2倍以上の伸びを示した。

バイパス整備により、整備前(H2)は1.7前後であった旧道の混雑度が、0.9前後(H16)まで下がったことから、スーパーマーケットやファミリーレストランなどの沿道店舗駐車場への出入りが容易になった。



■旧道の沿道状況（撮影箇所；⇨）

■バイパスの沿道状況（撮影箇所；⇨）



■小売業販売額の伸び（H11/S63） 資料：商業統計に関する地域メッシュ統計

効果6：救急医療搬送における迅速性の向上

宮崎西バイパス以西に位置する高岡町は、高齢化率が高く(24.5%)救急搬送件数は年々増加している。そのほとんどが宮崎西バイパスを経由した宮崎市内への搬送であり、年間約280件に上る。

宮崎市北消防署西部出張所では、宮崎西バイパス供用による走行性の向上や、患者への負担軽減を評価している。

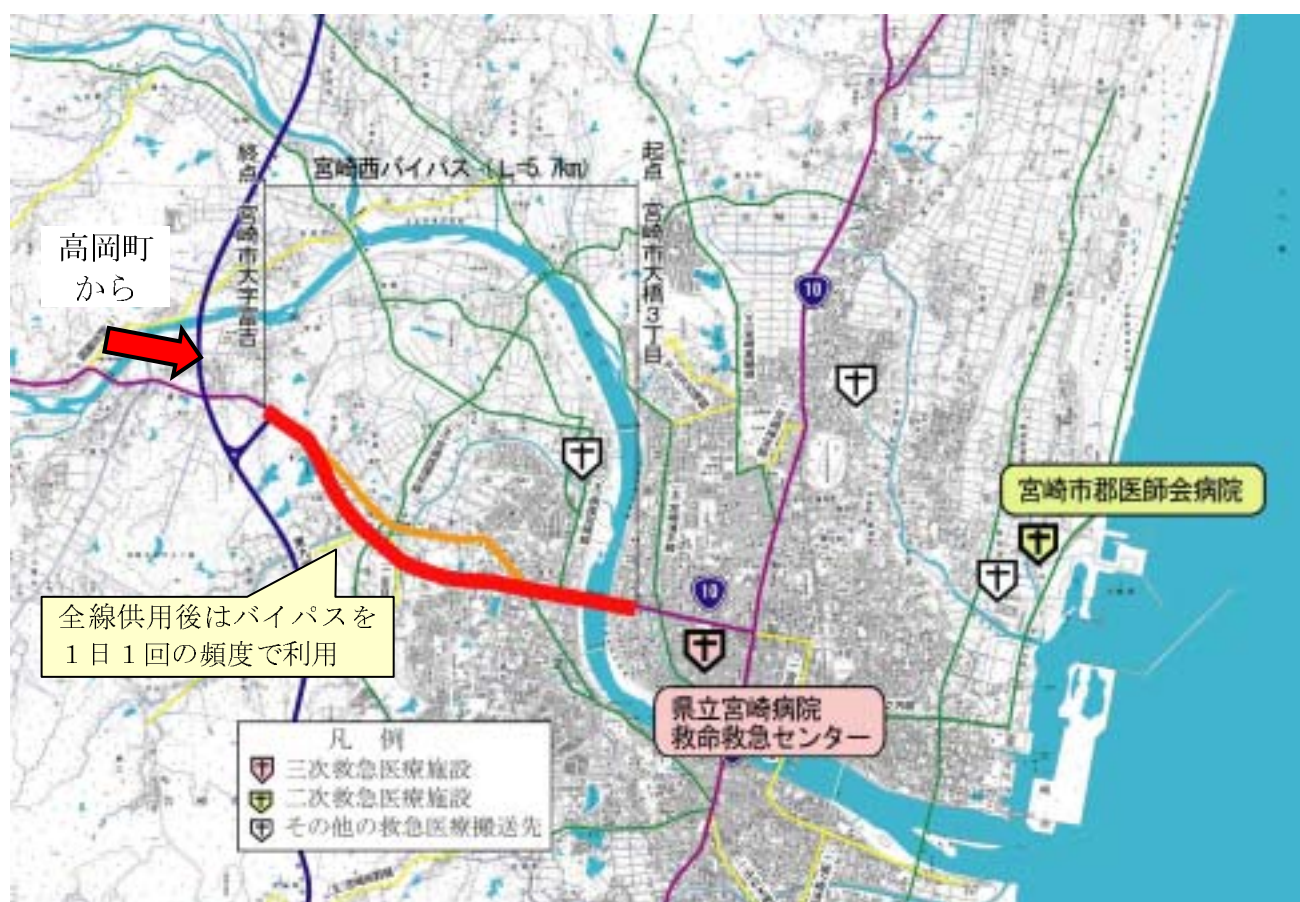
＝救急搬送面での宮崎西バイパス整備の効果＝

- ・朝夕の道路の混雑が解消し、迅速な搬送が可能になった。
- ・信号交差点が減少したため、搬送時の一時停止回数が減少、迅速な搬送が可能になり、交差道路から飛び出してくる一般車両との事故の危険も減った。
- ・宮崎大橋(大淀川横断部)をはじめとして、全線が片側1車線で、追越しが難しかったが、片側2車線になったことにより追越しが容易になった。
- ・カーブや路面凹凸が少なくなり患者さんへの負担が減った。

○高岡町内～県立宮崎病院への概ねの所要時間変化

S63以前 約20分 → 部分供用時 約18分 → 全線開通後 約15分

(宮崎市消防局ヒアリング結果)



■高岡町からの主な救急搬送先

資料：宮崎市消防局ヒアリング結果 (病院名は三次・二次救急医療施設のみ表示)

効果7：道路ネットワークの信頼性・代替性の強化

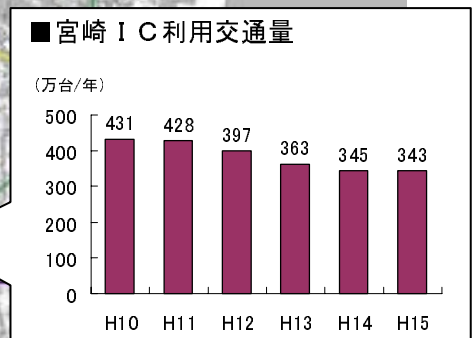
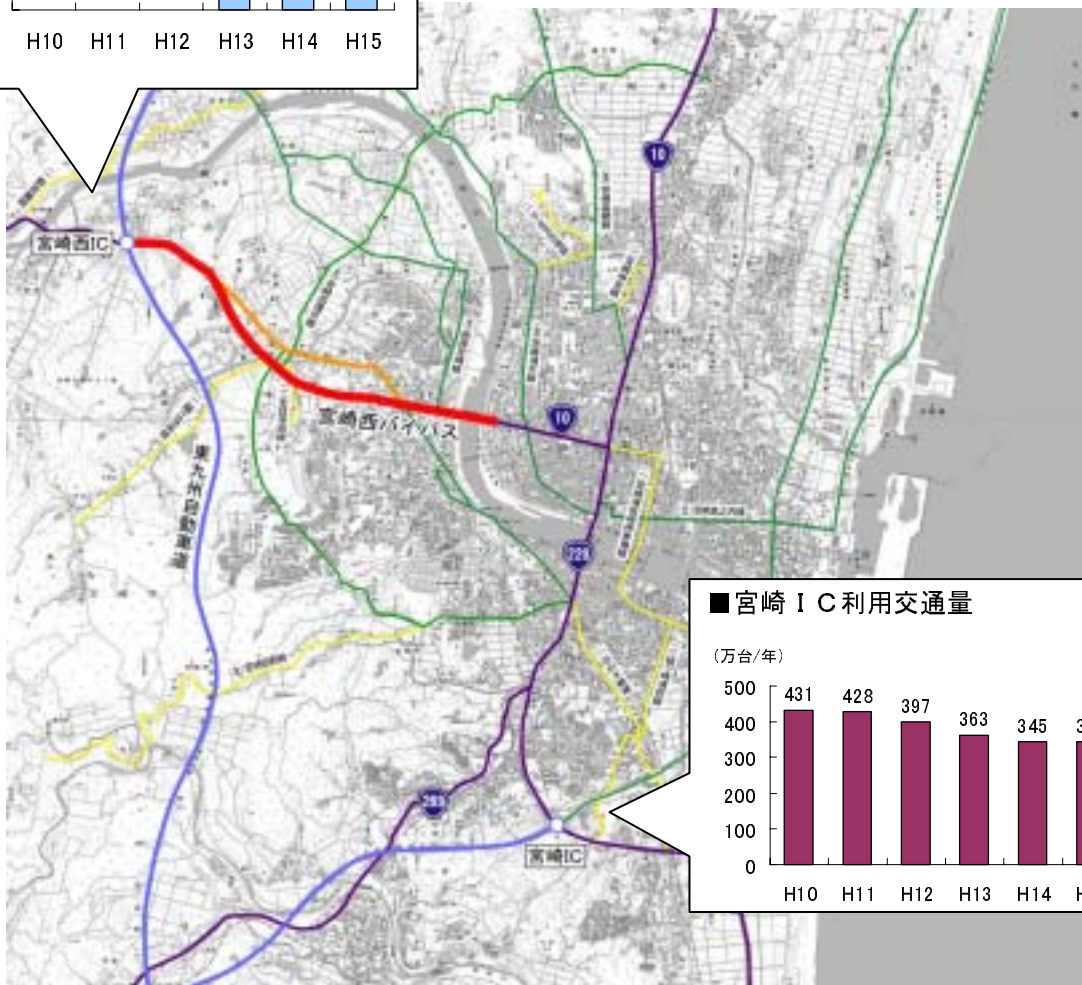
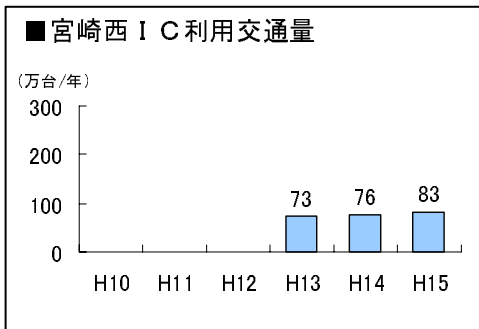
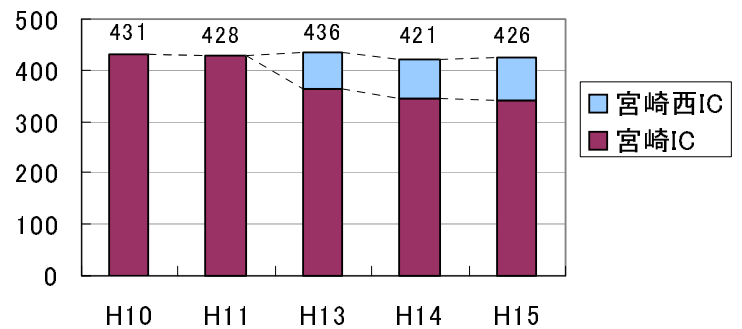
①都市圏を支えるネットワークの強化（高速道との連絡ルート多重化）

宮崎西バイパスと直結する宮崎西ICの供用により、宮崎市は宮崎ICと宮崎西ICと2箇所の拠点で高速道路と連絡されることとなった。

宮崎ICと宮崎西ICの利用交通量の合計は、概ね430万台前後で推移しており、宮崎ICから、宮崎西ICへのシフトが進み、宮崎市街地に流入する交通の分散導入が図られている。

このように、宮崎市内に2箇所の高速アクセス拠点が形成されることにより利便性が向上し、都市機能の強化、代替性の確保、広域的な地域間交流の活性化が期待される。

■宮崎ICと宮崎西ICの利用交通量（合計）の推移
(万台/年)



■宮崎市内ICの利用交通量の変化 資料：JHデータ ※H12 宮崎西ICのデータはなし

②イベント時交通の円滑な処理

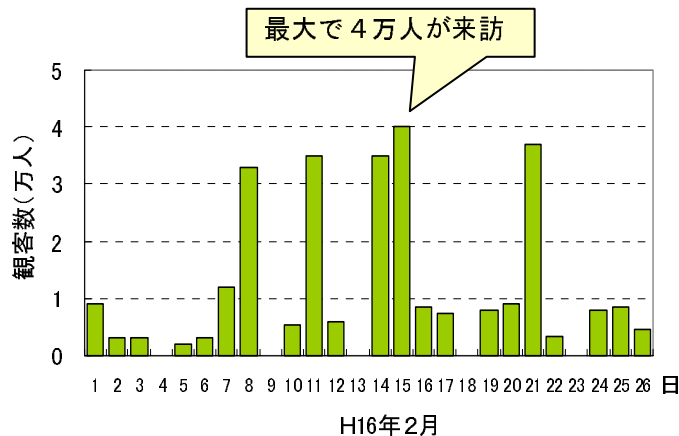
旧道沿線地区に立地する生目の杜^{いきめ もり}運動公園では、プロ野球ダイエーホークスのキャンプが行われ、シャトルバスも運行された。運動公園内の駐車場では、福岡など県外の車両が半数以上を占めた。

周辺道路は駐車場利用車両で一時的に混雑したが、宮崎西バイパスにより宮崎西 I C～宮崎市街地間の動線が確保されていた。

なお、平成 16 年春季キャンプの観客数は合計※で 55.5 万人、経済効果は 116.9 億円と過去最高を記録した。 ※読売巨人軍、Jリーグ含む全体の数値

■ キャンプ観客数

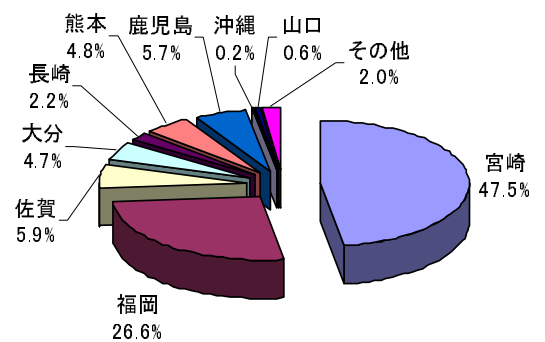
資料：宮崎市観光課資料



■ 生目の杜来訪者のナンバープレート内訳

(H16.2.15 (日) に生目の杜運動公園内南駐車場を利用した延べ 1,536 台の内訳)

資料：宮崎市観光課資料



■ キャンプ時の状況
出典：宮崎市観光課資料

■ ピーク時の旅行速度 (H16.2.15 (日) 16 時台)

【事業の整備効果】

○交通混雑が緩和

旧道の混雑が解消 : 混雑度 1.7 (H2) から 0.87 (H16) へ
 高岡～宮崎駅前 (バス所要時間) : 5～10分短縮

○旅行速度が向上

整備区間 (宮崎市大橋3丁目～大字富吉) の平均旅行速度向上 : 約 19km/h (1.78倍)

	バイパス利用ルート	旧道
S63 (現道拡幅区間供用後)	— (未供用)	24.1 km/h
H16 (全線供用後)	42.9 km/h	34.5 km/h

○沿道環境が改善

旧道沿い(宮崎市大塚町字池ノ内)の騒音レベル : 6～7dB低下 <昼夜とも要請限度を満足>

○交通事故が減少

現道・旧道の重傷者数 (死亡含む) : 全線供用前 平均 4人/年 → 全線供用後 0人/年

○まちづくり等の支援

大塚地区の人口増加 (S60～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 (S61～H13) : 1.2～1.4倍
 大塚地区の商業販売額の増加 (S63～H11) : 約 2.5倍

○救急医療搬送における迅速性が向上

高岡町内～県立宮崎病院までの所要時間短縮 : 5分

○道路ネットワークの信頼性・代替性の強化

東九州道宮崎西ICがバイパス経由で宮崎市内と直結
 : 宮崎西IC利用台数 8.3千台(H15) (宮崎西ICの分担率 19.4%、宮崎ICは 80.6%)

○費用便益分析の結果

便益	走行時間 短縮便益 (億円)	走行経費 減少便益 (億円)	交通事故 減少便益 (億円)	合計
	2,481	229	15	2,725
費用	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	合計
	638		45	683
B / C			4.0	

3. 対応方針（案）

（1）改善措置の必要性

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、地域開発の支援、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。

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。

なお、旧道においては道路空間の再構築が行われ、良好な歩行空間が確保されたが、今後にわたり、交通事故発生状況の把握を継続的に行い、よりよい道路交通環境の確保に努めていくことが必要である。

（2）同種事業の計画・調査のあり方

今後の同種事業の計画においては、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。

（3）今後の事業評価の必要性（案）

今後、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、今後事業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。

4. 評価結果の概要

■宮崎西バイパス事後評価結果の概要

評価項目	評価結果
1. 事業の効果の発現状況	<p>宮崎西バイパスは、東九州自動車道宮崎西ICと宮崎市中心部を結び、宮崎市西部地域の交通円滑化や、地域活性化に資する道路として効果を発揮するものとなっている。</p> <p>宮崎西バイパスの全通により旧道の交通混雑や沿道環境の改善が図られた。</p> <p>断面交通量は、昭和60年から平成12年の全線供用後までに倍増（S60 1.8万台 → H12 3.7万台／日に増加）しており、宮崎西バイパスは沿線の宅地開発、人口増加、事業所の増加に伴う交通需要増大に対応し、宮崎市西部地域の発展を支える道路となっている。</p> <p>また、宮崎西ICの供用により、宮崎ICに集中していた交通の宮崎市街への分散導入が図られ、高速交通体系の代替性強化が図られている。</p>
2. 事業実施による環境の変化	<p>宮崎西バイパスの供用に伴い、旧道部では交通量の減少、大型車のバイパスへの転換、騒音レベルの低下が図られている。</p> <p>また、旧道部ではあわせて道路空間の再構築を行ったことにより、幅広歩道が確保されている。</p>
3. 事業を巡る社会情勢等の変化	<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>
4. 地元要望の反映	<p>宮崎西バイパスは生目小学校のグラウンドを分断することから、地元小学校等の要望も踏まえて、当初の平面整備案（グラウンド移転）から、ボックスカルバートによりグラウンド下を通過することとした。</p>
5. 今後の事業評価の必要性（案）	<p>今後、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、今後事業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>

評価項目	評価結果
6. 改善措置の必要性	<p>旧道からバイパスへの転換の促進、今後の宮崎市西部～中心部間の交通需要増加への対応が必要である。</p> <p>旧道においては、道路空間の再構築が行われ、良好な歩行空間が確保されたが、今後にわたり、交通事故発生状況の把握を継続的に行うことが必要である。</p> <p>またバイパス区間でも事故が発生しており、暫定2車線区間の4車線化も含め、状況の把握・分析を継続的に行いつつ、よりよい道路交通環境の確保に努めていくことが必要である。</p>
7. 同種事業の計画・調査のあり方	<p>今後の同種事業の計画においては、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>
事業評価結果	<p>宮崎西バイパス整備による効果は十分に発現しているものと判断される。</p>

■客観的評価指標に対応する事後評価項目

・事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (二次改築)	評価内容
大項目	中項目		
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 (推計ベース 便益算定リンク対象) S60 1,259.7万人・時間/年→H16 974.7万人・時間/年 整備ありなしによる削減量・(削減率) S63時点 39.0万人・時間/年 (3.1%) 削減 H12時点 171.1万人・時間/年 (13.8%) 削減 H16時点 181.7万人・時間/年 (15.7%) 削減 整備前後(S60-H16)の削減率 <22.6%>	
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	—
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	・高岡～宮崎線、小松台・大塚台・生目台～宮崎市中心部を結ぶ路線
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	・宮崎市郊外部からJR宮崎駅へのアクセス向上
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	・宮崎空港と宮崎ICを連絡するルート
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	・宮崎港と宮崎ICを連絡するルート
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	・ヒアリング調査より（宮崎港への出荷ルート）
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	—
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	—
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	—
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	—
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	—
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	—
	国土・地域ネットワーク	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）	—
<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		—	
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		—	
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		—	
<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		・高岡町、野尻町から宮崎市へのアクセス向上	
<input checked="" type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		・大淀川を隔てた宮崎市中心部との一体的な都市活動の支援	
個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・プロ野球キャンプ時の円滑なアクセス交通の確保	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	—	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—	
		—	

政策目標		一般国道 (二次改築)	評価内容
大項目	中項目		
2. 暮らし	歩行者・自転車 のための 生活空間の 形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	-
		□ 交通パリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにパリアフリー化される	-
	無電柱化による美しい 町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	-
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	-
安全で 安心できる くらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	・ 県立宮崎病院他、宮崎市内の救急医療施設へのアクセス向上	
3. 安全	安全な生活 環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	-
		■ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	・ 生目小学校の通学路に該当（約200名の児童が利用）
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	-
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	・ 緊急輸送道路の位置づけあり
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	-
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	・ 宮崎西IC～清武JCT間通行止め時、又は宮崎IC～清武JCT間通行止め時
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	-
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	-		
4. 環境	地球環境の 保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	<推計ベース：便益算定対象リンクで算定> S60 49.5万t-CO2/年 → H11 48.2万t-CO2/年 整備ありなしによる削減量 S63年時点 0.08万t-CO2/年 H12時点 0.4万t-CO2/年 H16時点 0.5万t-CO2/年 整備前後S60-H16の削減率 2.6%
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	- （※NOx、PM法で定められる対策地域外）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	- （※NOx、PM法で定められる対策地域外）
		■ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	・ 旧道区間（宮崎市大塚町字池ノ内）
		■ その他、環境や景観上の効果が期待される	・ 道路空間再構築
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	・ 東九州自動車道 宮崎西ICとの一体的整備
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	-
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	-

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道10号	宮崎西バイパス	L=5.7km	二次改築	現拡・BP

計画交通量(H12) (台/日)	車線数	事業主体
15,200～46,800	2～4	九州地方整備局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成16年		
単純合計	424億円	65億円	489億円
基準年における 現在価値(C)	638億円	45億円	683億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年			
供用年	部分供用：昭和63年、全線供用：平成12年			
単年便益(H12) (初年便益)	73億円	2億円	1億円	76億円
基準年における 現在価値(B)	2,481億円	229億円	15億円	2,725億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	4.0
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道10号 宮崎西バイパス

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	5.7	1.54

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	S 52	2.8834	1.17	3.38		
-10年目	S 53	2.7725	1.73	4.80		
-9年目	S 54	2.6658	0.14	0.37		
-8年目	S 55	2.5633	1.32	3.39		
-7年目	S 56	2.4647	3.60	8.86		
-6年目	S 57	2.3699	5.67	13.45		
-5年目	S 58	2.2788	12.89	29.38		
-4年目	S 59	2.1911	11.36	24.88		
-3年目	S 60	2.1068	15.18	31.97		
-2年目	S 61	2.0258	13.76	27.87		
-1年目	S 62	1.9479	29.69	57.83		
暫定供用開始年次	S 63	1.8730	14.26	26.71	0.36	0.67
1年目	H 1	1.8009	3.58	6.45	0.36	0.65
2年目	H 2	1.7317	5.32	9.22	0.51	0.89
3年目	H 3	1.6651	13.03	21.70	0.51	0.86
4年目	H 4	1.6010	17.11	27.40	0.51	0.82
5年目	H 5	1.5395	19.05	29.33	0.51	0.79
6年目	H 6	1.4802	10.52	15.57	0.51	0.76
7年目	H 7	1.4233	21.38	30.43	0.51	0.73
8年目	H 8	1.3686	29.47	40.33	0.51	0.70
9年目	H 9	1.3159	34.81	45.80	0.85	1.12
10年目	H 10	1.2653	76.23	96.46	0.85	1.07
11年目	H 11	1.2167	43.90	53.42	0.77	0.94
供用開始年次	H 12	1.1699	35.08	41.04	1.47	1.71
1年目	H 13	1.1249	0.00	0.00	1.47	1.65
2年目	H 14	1.0816	2.73	2.96	1.47	1.59
3年目	H 15	1.0400	0.71	0.74	1.47	1.52
4年目	H 16	1.0000			1.47	1.47
5年目	H 17	0.9615			1.47	1.41
6年目	H 18	0.9246			1.47	1.36
7年目	H 19	0.8890			1.47	1.30
8年目	H 20	0.8548			1.47	1.25
9年目	H 21	0.8219			1.47	1.20
10年目	H 22	0.7903			1.47	1.16
11年目	H 23	0.7599			1.47	1.11
12年目	H 24	0.7307			1.47	1.07
13年目	H 25	0.7026			1.47	1.03
14年目	H 26	0.6756			1.47	0.99
15年目	H 27	0.6496			1.47	0.95
16年目	H 28	0.6246			1.47	0.92
17年目	H 29	0.6006			1.47	0.88
18年目	H 30	0.5775			1.47	0.85
19年目	H 31	0.5553			1.47	0.81
20年目	H 32	0.5339			1.47	0.78
21年目	H 33	0.5134			1.47	0.75
22年目	H 34	0.4936			1.47	0.72
23年目	H 35	0.4746			1.47	0.70
24年目	H 36	0.4564			1.47	0.67
25年目	H 37	0.4388			1.47	0.64
26年目	H 38	0.4220			1.47	0.62
27年目	H 39	0.4057			1.47	0.59
28年目	H 40	0.3901			1.47	0.57
29年目	H 41	0.3751			1.47	0.55
30年目	H 42	0.3607			1.47	0.53
31年目	H 43	0.3468			1.47	0.51
32年目	H 44	0.3335			1.47	0.49
33年目	H 45	0.3207			1.47	0.47
34年目	H 46	0.3083			1.47	0.45
35年目	H 47	0.2965			1.47	0.43
36年目	H 48	0.2851			1.47	0.42
37年目	H 49	0.2741			1.47	0.40
38年目	H 50	0.2636			1.47	0.39
39年目	H 51	0.2534	-62.41	-15.82	1.47	0.37
合計			361.30	637.92	65.42	45.28
単純事業費計			424		65	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

