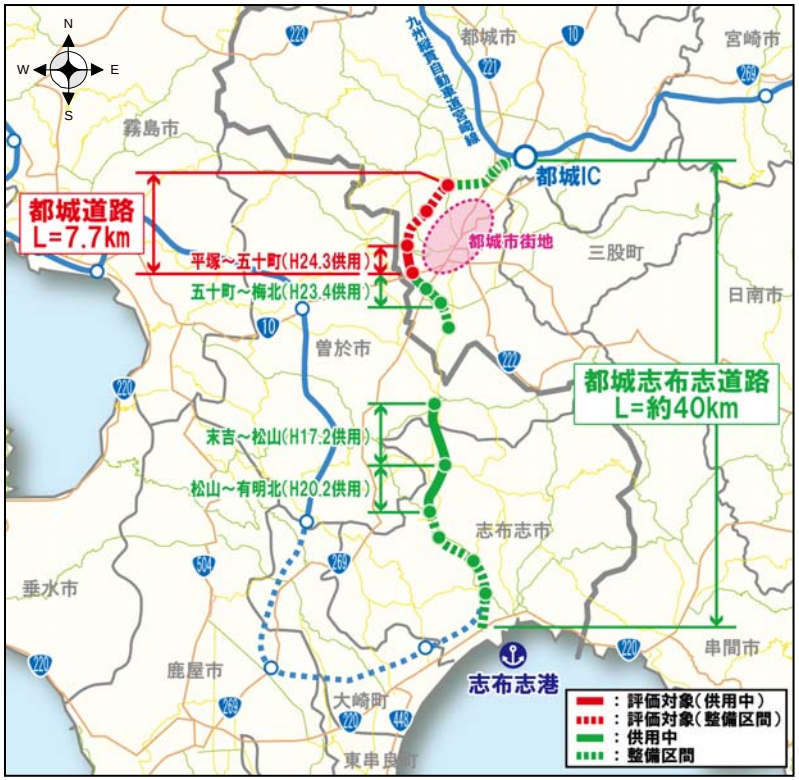
平成２４年度　第３回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

国道10号
（都城志布志道路）
都城道路（みやこのじょう）



①事業採択後３年経過して未着工の事業

②事業採択後５年経過して継続中の事業

③着工準備費又は実施計画調査費の予算化後３年経過した事業

④再評価実施後３年経過した事業

⑤社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

1.目的・事業概要・これまでの経緯

◆目　的

・都城道路は地域高規格道路「都城志布志道路」の一部を構成し、**都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成**するとともに、**都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善等に寄与**する道路である。

◆事業概要

・本事業は、都城志布志道路の一部を構成するL=7.7kmの自動車専用道路である。
・これまでにL=7.7kmのうち、1.9kmが2車線で供用済みである。

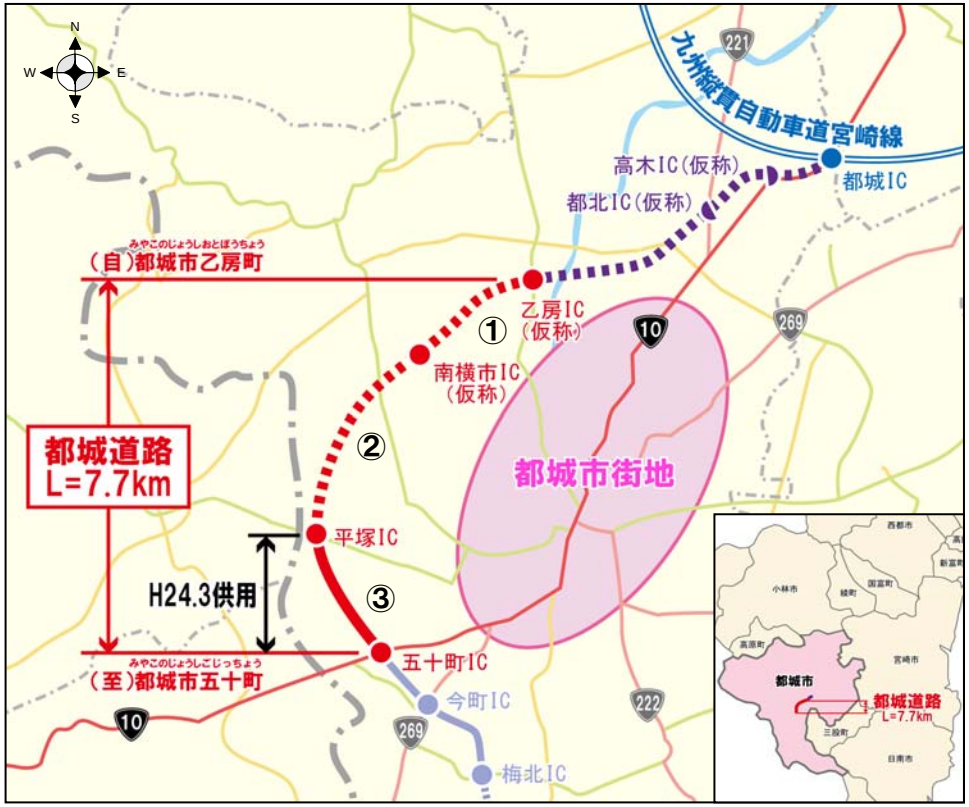
計　画　延　長	L=7.7km
道　路　幅　員	W=20.5m（4車線）
計画交通量(H42)	①34,700台／日 ②29,000台／日 ③23,600台／日

【本資料　道路-3-7】

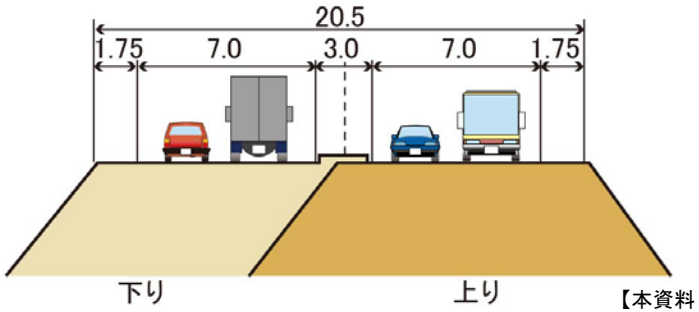
▼ 事業経緯　【本資料　道路-3-21】

平成12年度	事業着手
平成13年度	用地着手【乙房IC（仮称）～南横市IC（仮称）】
平成15年度	用地着手【平塚IC～五十町IC】
平成18年度	工事着手【平塚IC～五十町IC】
平成19年度	用地着手【南横市IC(仮称）～平塚IC】
平成23年度	2車線供用【平塚IC～五十町IC】

※事業進捗率：約42%（事業費ベース）、用地進捗率：約69%（事業費ベース）



▲ 国道10号都城道路の概要図　【本資料　道路-3-6】



【本資料　道路-3-7】

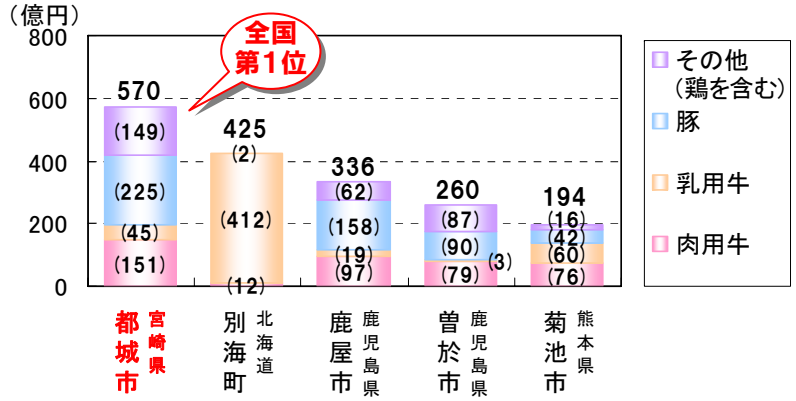
▲ 標準横断図　（単位：m）

2.事業の効果・必要性（広域ネットワークの形成）

◆都城市は畜産の**産出額が全国第１位**であり、年々増加している志布志港からの配合飼料は、**約４割が都城・曽於地域**へ輸送されている。都城志布志道路の整備により円滑な輸送が実現し、畜産業の更なる振興が期待される。

【本資料　道路-3-2】

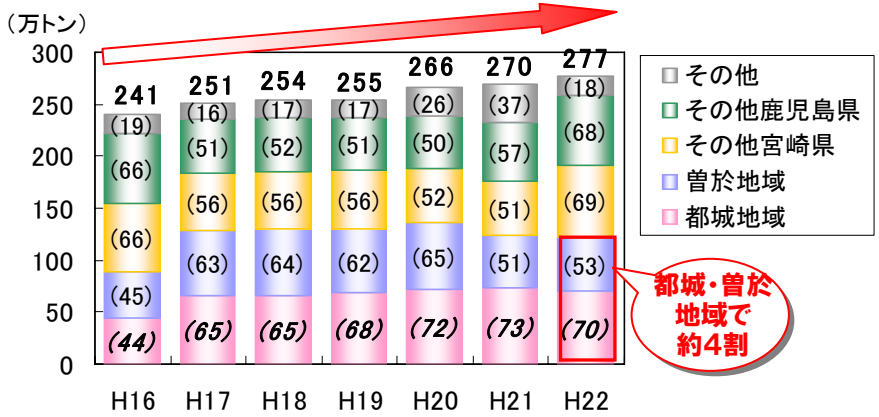
■畜産の産出額（全国上位5位）



※H19年以降は都道府県別データのため、H18年で整理した。

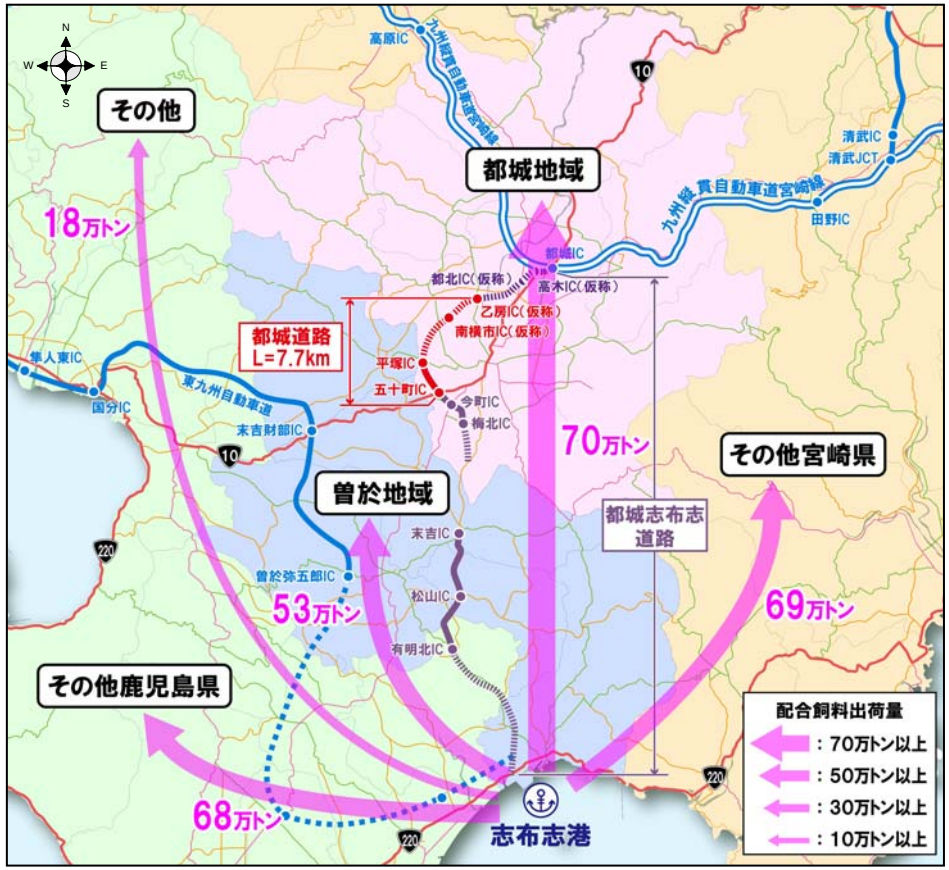
資料：生産農業所得統計（H18年）

■志布志港からの配合飼料の推移



資料：志布志市提供資料

■志布志港からの配合飼料の輸送先（H22）



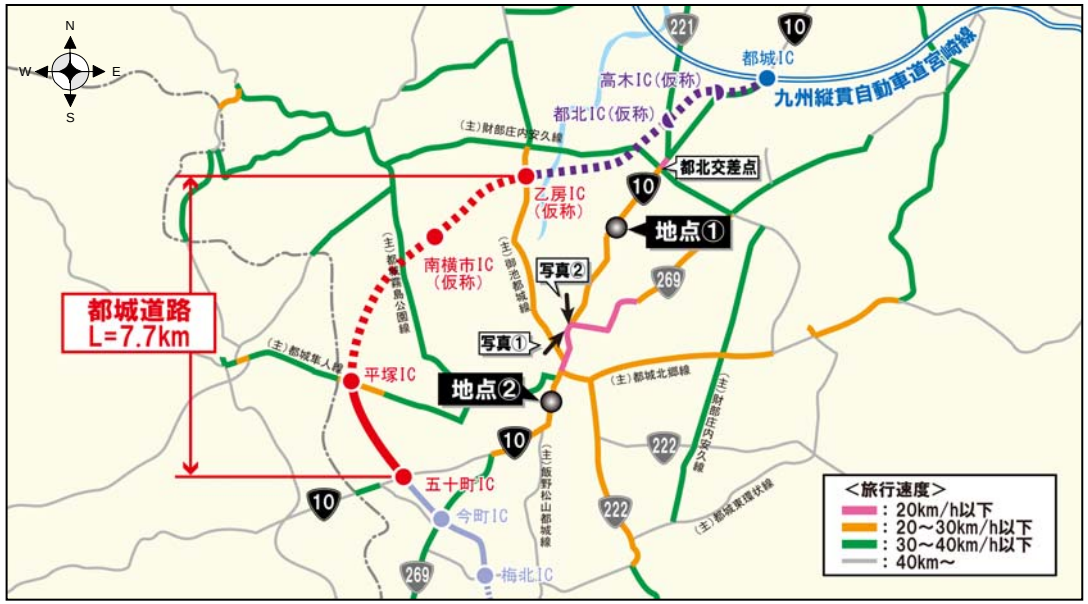
資料：志布志市提供資料（H22年）

2.事業の効果・必要性（交通混雑の緩和）

◆都城道路の整備により、国道10号の交通が都城道路へと転換することで、都城市街地部の交通混雑の緩和が図られる。

【本資料　道路-3-13】

■事業対象箇所周辺の旅行速度の現状



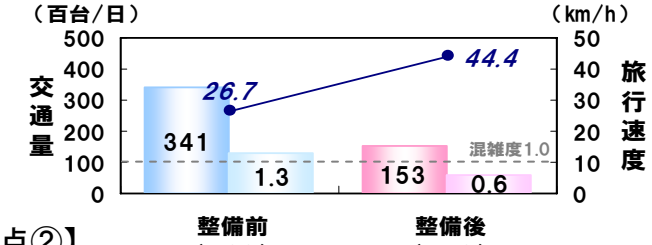
資料：H22道路交通センサス

写真①：駅入口交差点付近

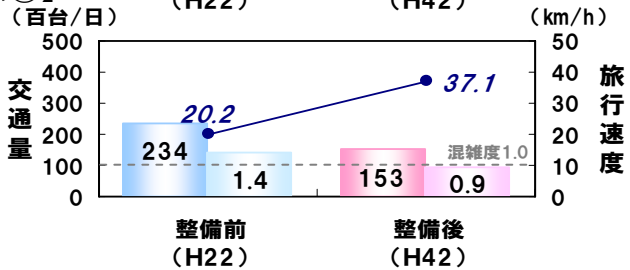
写真②：駅入口交差点付近

■国道10号の交通量・旅行速度・混雑度の変化

【地点①】

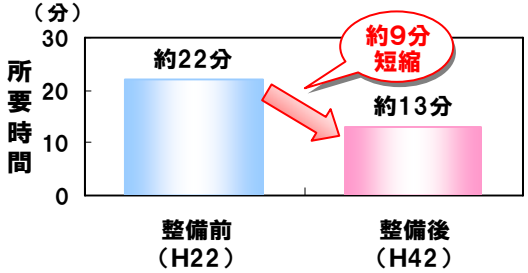


【地点②】



資料：交通量・旅行速度は道路交通センサス（H22）、交通量推計結果（H42）
混雑度は事務所調査結果

■都北交差点～五十町ICの所要時間の変化



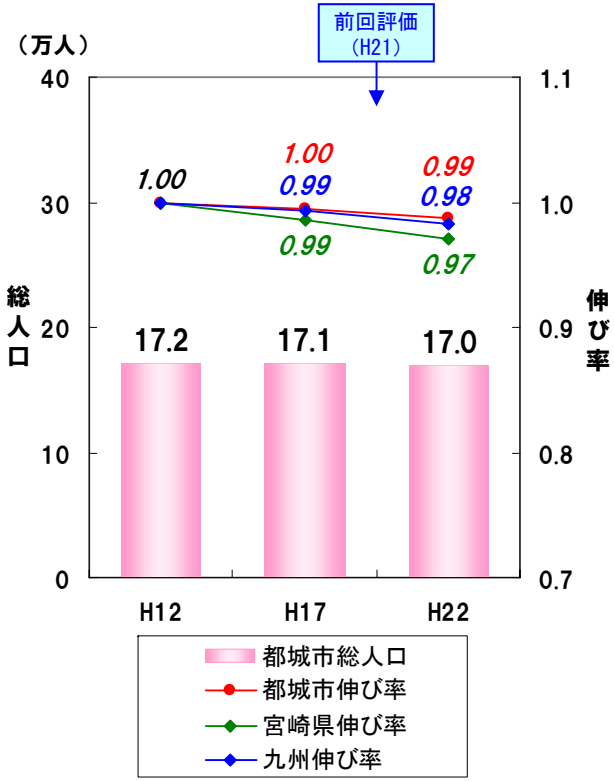
※所要時間は都城道路のみを対象として算出。（整備前ルート：国道10号利用、整備後ルート：都城道路・（主）御池都城線・（県）財部庄内安久線利用）
※都城道路は80km/h、それ以外の道路はH22道路交通センサスを用いて所要時間を算出

2.事業の効果・必要性（社会情勢等の変化）

◆都城市の人口、自動車保有台数、交通量は前回評価(H21)以降も大きな変化はなく、**依然として事業の必要性は高い**。

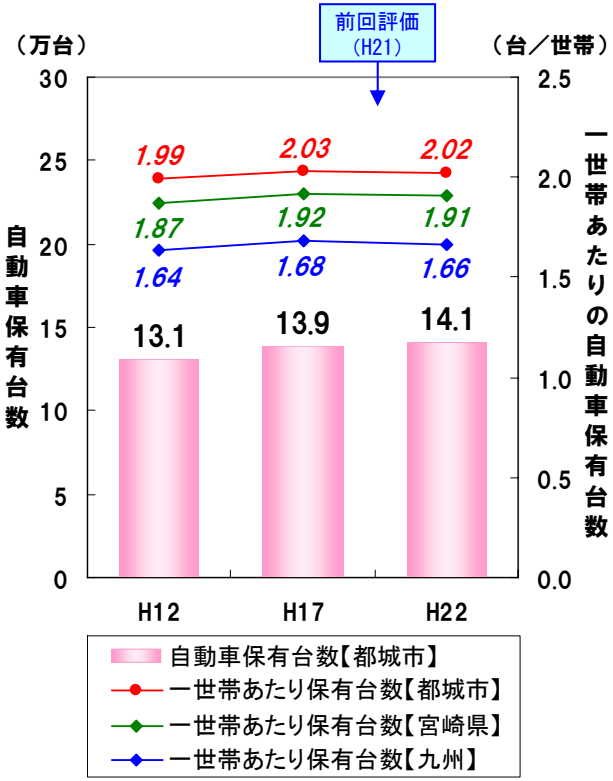
【本資料　道路-3-8,9,12】

■人口の推移



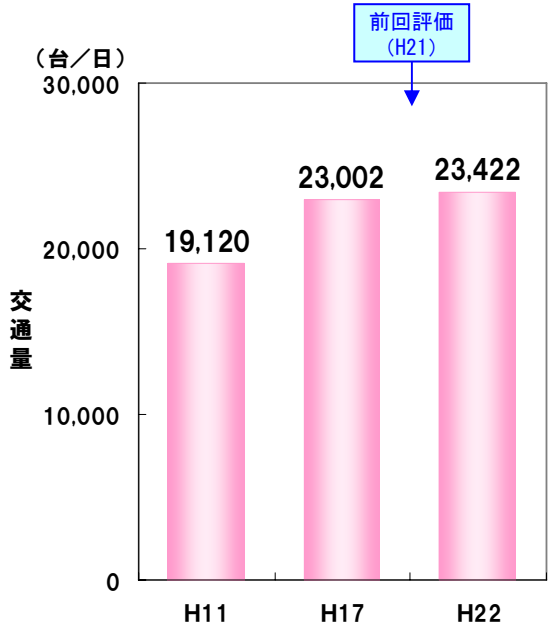
資料：国勢調査

■自動車保有台数の推移



資料：国勢調査、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　等

■交通量の推移



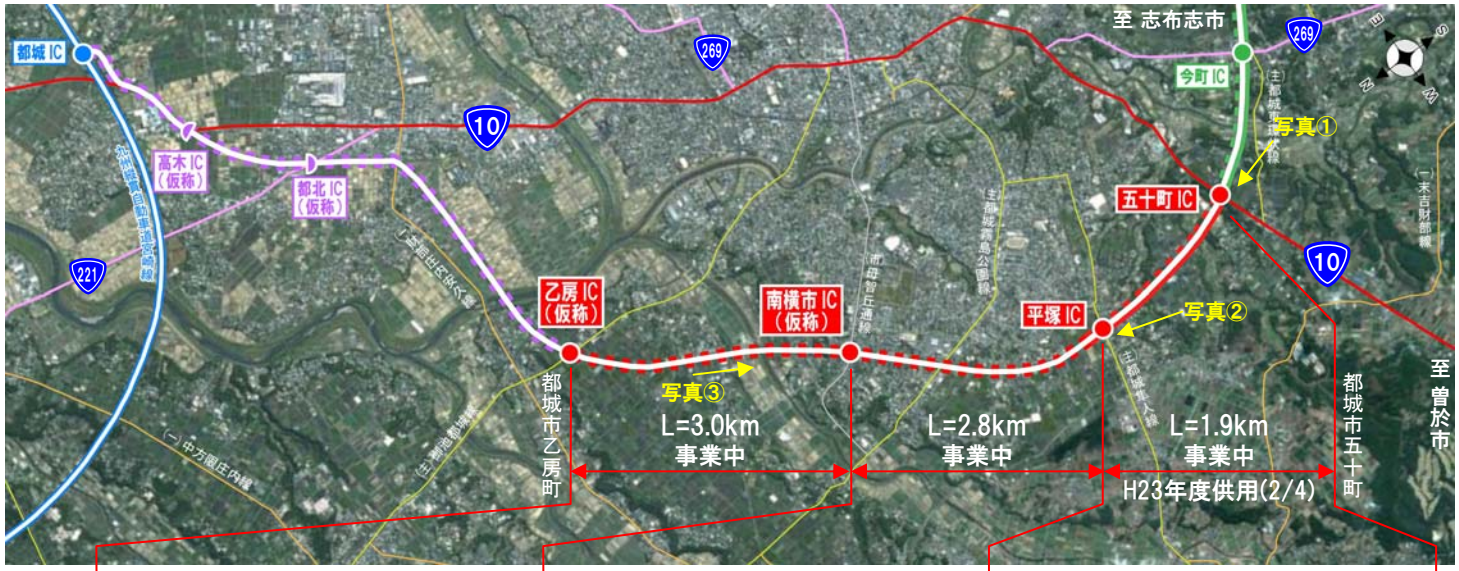
※観測地点：都城市甲斐元町（国道10号）

資料：道路交通センサス

3.事業の進捗状況

◆供用済み区間を連続させ供用効果を高めるために志布志方面から先行的に着手し、現在までに平塚IC～五十町IC間(L=1.9km)が2車線で供用済み。

【本資料 道路-3-21】



年度	乙房IC(仮称)～南横市IC(仮称)（L=3.0ｋｍ）	南横市IC(仮称)～平塚IC（L=2.8km）	平塚IC～五十町IC（L=1.9km）
H12	事　業　化		
H13	用　地　着　手		
・・・			
H15			用　地　着　手
・・・			
H18			工　事　着　手
H19		用　地　着　手	
・・・			
H23			２　車　線　供　用
・・・			

事業効果の早期発現を図るべく、既供用済みの志布志方面から事業を段階的に展開し、一部区間の供用に至っている。

事業区間の状況

①五十町IC～平塚IC区間

②平塚IC～乙房IC（仮称）区間

③乙房IC（仮称）～南横市IC（仮称）区間

4.今回変更のポイント(事業費の変更)

【本資料 道路-3-22】

◆ 事業費の変更　　[前回評価（2車線）]　約250億円

　　[今回評価（4車線）]　約332億円

・前回評価：用地４車線＋工事２車線の事業費	約	250億円
・今回評価：用地４車線＋工事４車線の事業費（評価対象の拡大）	約	82億円
・コスト縮減	約	-0.36億円
計	約	332億円

◆ Ｂ／Ｃは、全事業で2.5、残事業で4.6

4.今回変更のポイント(事業費の変更)

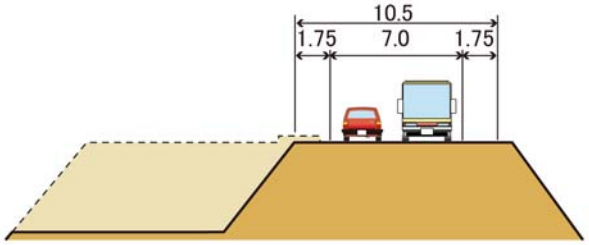
【本資料　道路-3-25】

○評価対象の拡大【＋82億円】

◆前回評価：用地４車線＋工事２車線の事業費

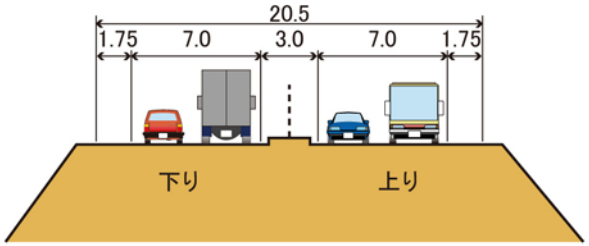
◆今回評価：用地４車線＋工事４車線の事業費（評価対象の拡大）

前回評価(H21年度)



標準横断図

今回評価(H24年度)



標準横断図

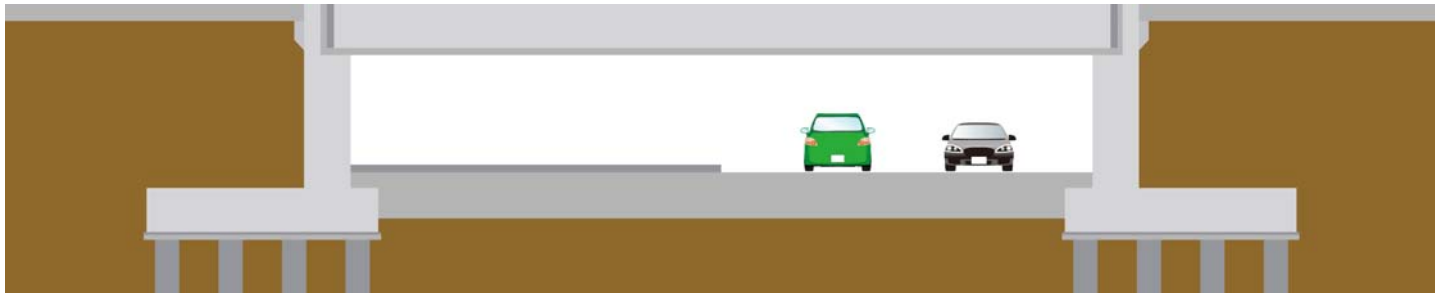
切土・盛土	約+36億円
橋梁	約+37億円
舗装	約+ 9億円
合計	約+82億円

4.今回変更のポイント(コスト縮減)

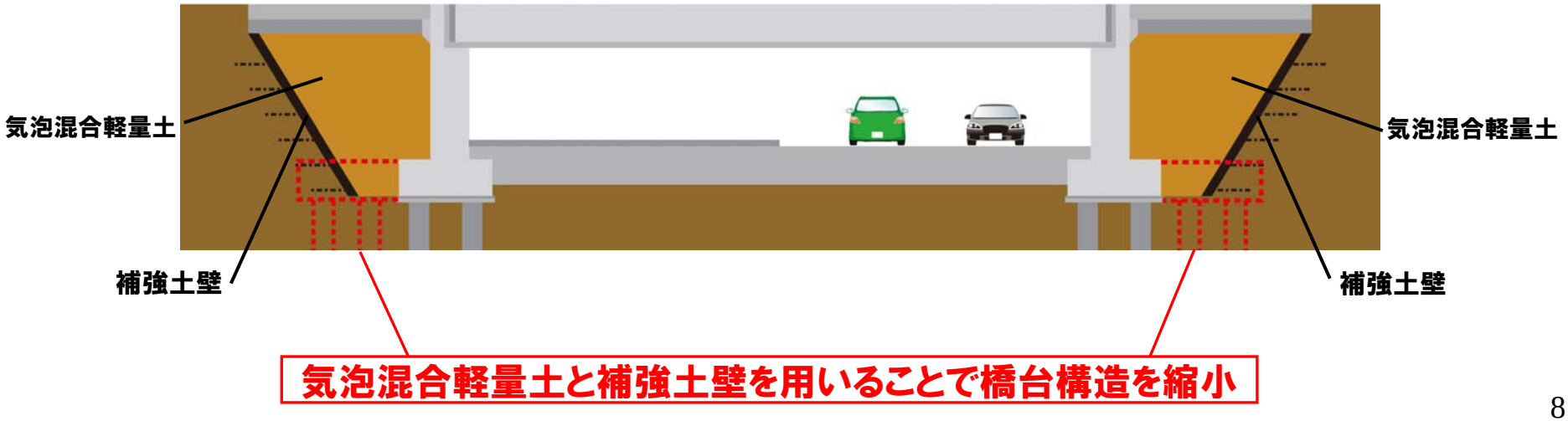
◆気泡混合軽量土と補強土壁を用いて、橋台構造を縮小することで、**約0.36億円のコスト縮減。**

【本資料　道路-3-26】

＜当初＞



＜変更後＞



5.前回評価からの変化（事業費）

【本資料　道路-3-20,2241,42】

◆事業費の変動と主な要因

項　目	前回評価（H21年度）		今回評価（H24年度）		主な変動要因
	残事業	全事業	残事業	全事業	
事業費	約144億円（約108.13億円）	約250億円（約215.15億円）	約186億円（約134.77億円）	約332億円（約290.84億円）	①評価対象の拡大による増 ②基準年の変更（H21→H24 ）による増 ③維持管理単価の変更による増 （交通安全費の考慮及び維持管理費の実績を反映）
維持管理費	約40億円（約13.35億円）	約40億円（約13.35億円）	約62億円（約18.87億円）	約69億円（約24.35億円）	
合計	約185億円（約121億円）	約290億円（約229億円）	約248億円（約154億円）	約401億円（約315億円）	

※上段：単純合計（税込み）、下段：現在価値化後

5.前回評価からの変化（便益）

【本資料　道路-3-20,22,43,44】

◆便益の変動と主な要因

項　目	前回評価 （H21年度）	今回評価 （H24年度）	主な変動要因
残事業	約439億円	約706億円	①評価対象の拡大に伴う交通量の増加による増 ②基準年の変更（H21→H24）による増
全事業	約439億円	約797億円	

※現在価値化後の便益

5.前回評価からの変化（B／C）

【本資料　道路-3-20,22,32,33】

◆B/Cの変化

項　目	前回評価 （H21年度）	今回評価 （H24年度）	備　　考
残事業	3.6　（＝ 439億円 / 121億円）	4.6　（＝ 706億円 / 154億円）	・走行時間短縮便益：　498億円 ・走行経費減少便益：　127億円 ・交通事故減少便益：　81億円 計：　706億円
全事業	1.9　（＝ 439億円 / 229億円）	2.5　（＝ 797億円 / 315億円）	・走行時間短縮便益：　564億円 ・走行経費減少便益：　141億円 ・交通事故減少便益：　91億円 計：　797億円

※（　）書き上段：現在価値化後の便益　下段：現在価値化後の事業費（維持管理費を含む）
※B／C算定上の仮定：平成37年度全線完成供用

6.対応方針（原案）

【本資料　道路-3-27】

○国道10号都城道路は都城志布志道路の一部を構成する自動車専用道路であり、**九州縦貫自動車道宮崎線と物流拠点である志布志港を連結し広域ネットワークを形成**するとともに、**都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善等に寄与**する道路である。

○**費用対効果についても、十分に高い事業**である。

○事業進捗率は、**事業費ベースで約42％［約140億円／約332億円］（平成23年度末）**であり、そのうち、**用地進捗率は約69％［約70億円／約101億円］**となっている。

○なお、都城市が地元協議の連絡調整を行うなど、**地元自治体等からの協力支援も頂いており、今後の円滑な事業執行が可能**である。

○よって、当該事業の完成供用に向けて、**事業を継続することとしたい**。