

平成23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)

みやこのじょう

都城道路(Ⅱ期)

- ①事業採択後3年経過して未着工の事業（経過措置）
- 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

○広域ネットワークの形成

- ・地域高規格道路「都城志布志道路」の一部を形成し、都城IC～志布志港を結ぶ産業や観光の基幹ルートとなる。

○交通混雑の緩和

- ・通過交通の転換を促し、**都城市街地部の交通混雑を緩和**する。

◆事業概要

- ・都城道路(Ⅱ期)は完成4車線の自動車専用道路である。



▲位置図 【本資料 道路-4-1】

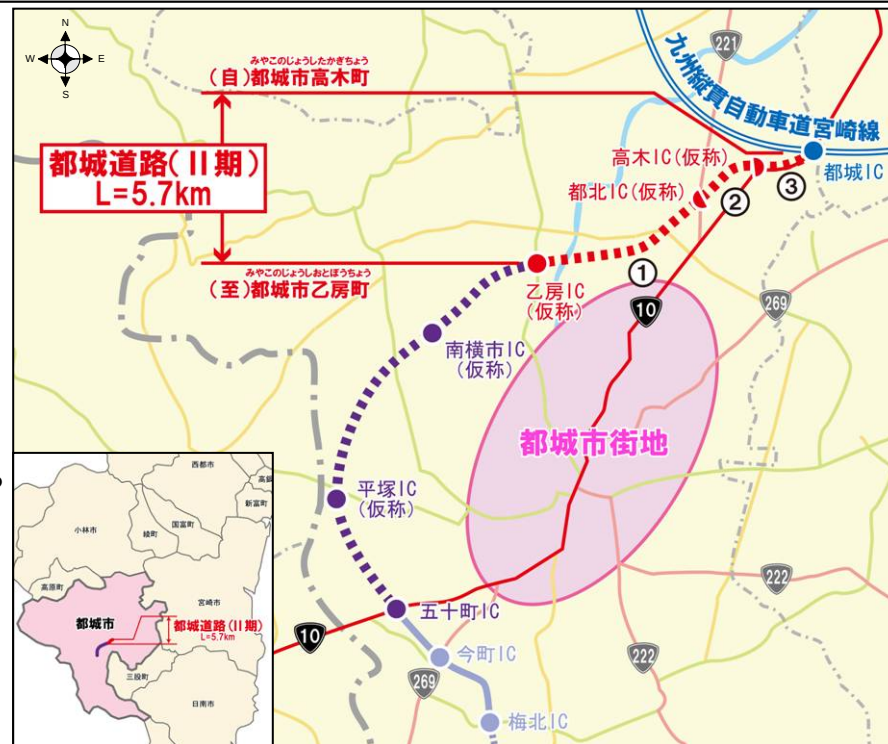
※都城道路(Ⅱ期):約1.3%、用地進捗率:約0%(事業費ベース)

延長	L=5.7km
幅員	W=20.5m(4車線) 【暫定2車線:10.5m】
計画交通量	①23,700台/日 ②14,200台/日 ③34,600台/日

【本資料 道路-4-7】

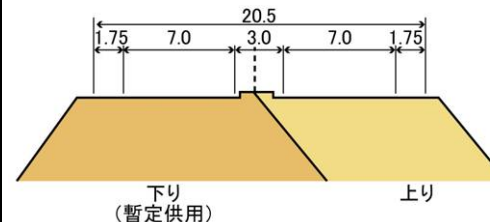
▼事業経緯【本資料 道路-4-19】

平成19年度	事業化、事業計画説明会 路線測量、地質調査
平成20年度	環境調査
平成21年度	道路設計
平成22年度	交差点設計、都市計画変更 河川協議
平成23年度	内水解析調査

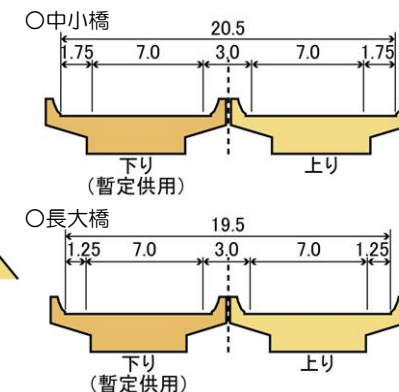


▲国道10号都城道路(Ⅱ期)の概要図 【本資料 道路-4-6】

○一般部



【本資料 道路-4-7】



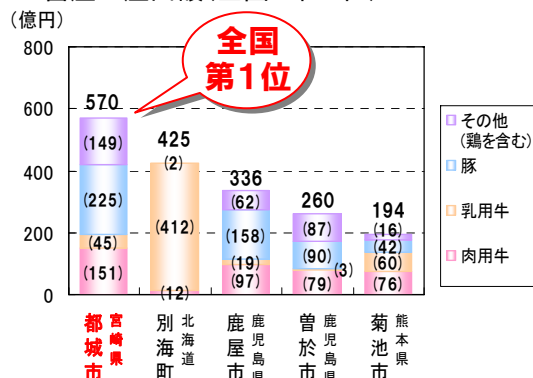
▲標準横断図[完成4車線(自動車専用道路)](単位:m)

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、都城・曾於地域には、志布志港で取扱う配合飼料の約5割が輸送されている。当該道路の整備により**広域ネットワークが形成され、輸送時間が短縮**することで、物流の効率化が図られる。
- ◆なお、志布志港は**国際バルク戦略港湾に指定**されており、今後も宮崎県にとって重要な畜産飼料の供給を担うものである。

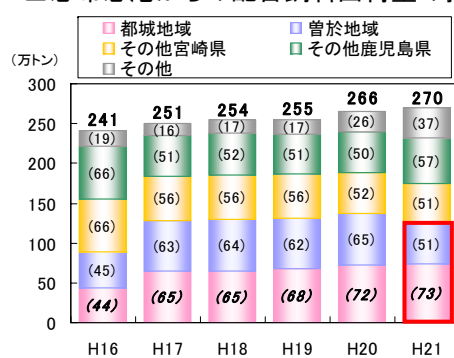
【本資料 道路-4-2、3】

■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出荷量の推移



新規事業採択時評価
(H18年度)

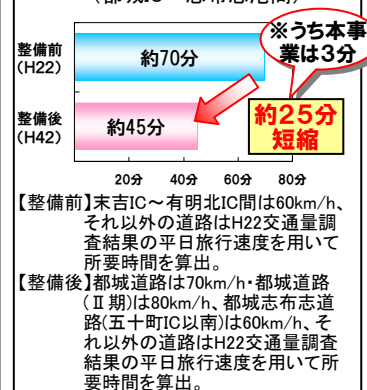
■志布志港からの配合飼料の輸送先(H21)



＜整備効果＞

- 【整備前】
志布志港から**国道10号**等を利用して都城ICへ配合飼料を輸送する場合**約70分**かかる
- 【整備後】
広域ネットワークである**都城志布志道路**を利用することによって、輸送にかかる**所要時間が約25分短縮**

■整備前後の所要時間の変化
(都城IC～志布志港間)



資料：都城市提供資料、H22旅行速度調査結果

2.事業の効果・必要性(交通混雑の変化)

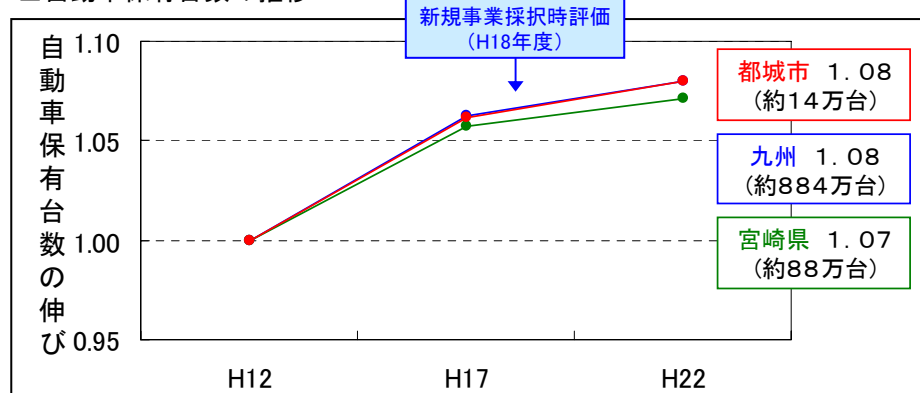
◆前回評価以降、都城市の自動車保有台数や交通量に大きな変化はなく、並行現道には旅行速度が低い区間も存在していることから、**依然として事業の必要性は高い。**

■観測地点位置図



資料：H22旅行速度調査結果

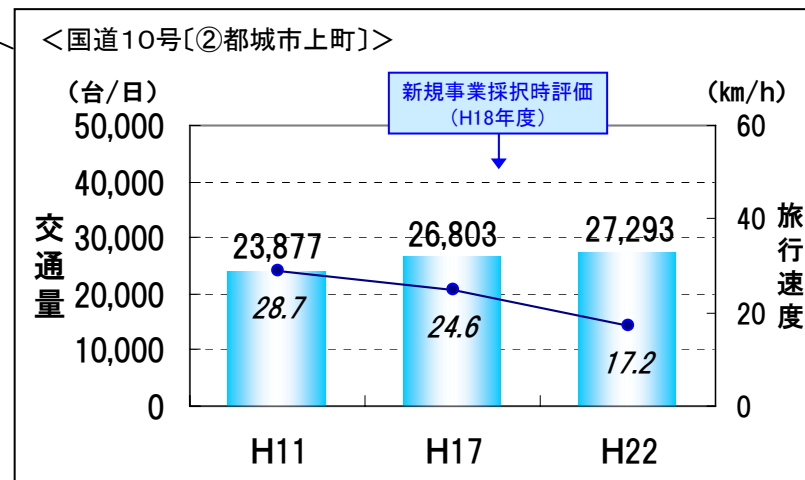
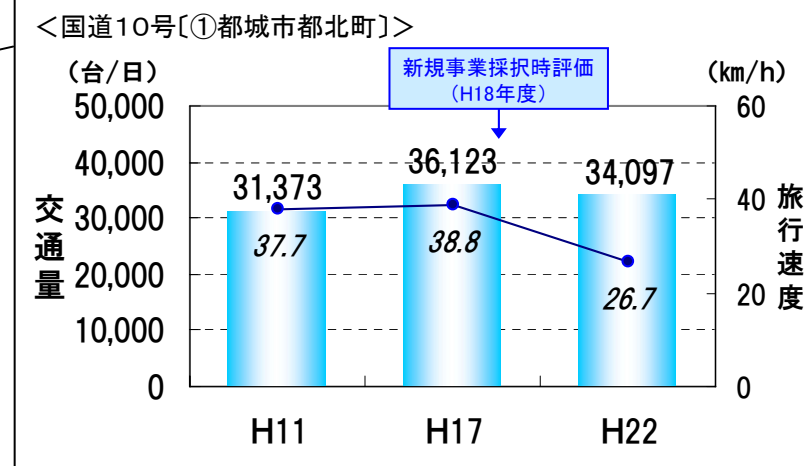
■自動車保有台数の推移



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

■交通量の推移

【本資料 道路-4-9、12】



資料：H11・H17道路交通センサス、H22交通量旅行調査結果

3.事業の進捗状況

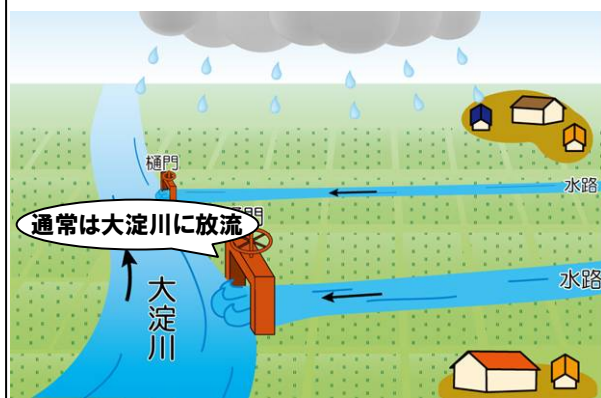
- ◆本事業はH19事業化後、路線測量及び地質調査を経て、H21に道路設計を実施済み。
- ◆本事業の沿線である金田地区が大雨による内水被害が頻発している地域であることから、H22に都城市及び土地改良区から本事業による**金田地区の内水影響検討を要望された。**
- ◆要望を受け、今年度内水検討を実施しており、**今後、検討結果を基に地元設計協議、用地幅杭設置を実施する予定である。**



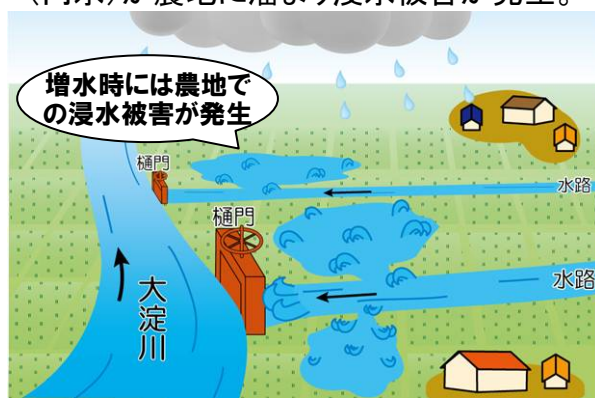
▲ 都城市金田地区

＜内水被害・対策検討イメージ＞

通常、雨が降ると樋門を開き、周辺地域に被害が生じないよう川へ放流。



川の増水時には逆流を防ぐため樋門を閉じる。これにより用水路から溢れた水(内水)が農地に溜まり浸水被害が発生。



盛土構造の道路整備により、内水の浸水状況が現状より悪化することが懸念されるため、道路整備後の内水影響を検討。



4.前回評価時からの変化(事業費)

【本資料 道路-4-18、19、34、35】

◆事業費の変動と主な要因

項 目	新規事業採択時評価 (H18年度)		今回評価 (H23年度)		主な変動要因
	残事業	全事業	残事業	全事業	
事業費	—	約160億円 (約116.69億円)	約158億円 (約102.56億円)	約160億円 (約104.82億円)	①基準年の変更 (H18→H23) による増 ②維持管理単価の変更による減 (交通安全費の考慮及び維持管理費の実績を反映) 及び評価期間の変更(40年→50年) による増 ③事業費計上パターンの変更による減
維持管理費	—	約65億円 (約19.02億円)	約50億円 (約12.51億円)	約50億円 (約12.51億円)	
合計	—	約224億円 (約136億円)	約208億円 (約115億円)	約210億円 (約117億円)	

※上段:単純合計(税込み)、下段:現在価値化後

4.前回評価時からの変化(便益)

【本資料 道路-4-18、19】

◆便益の変動と主な要因

項 目	新規事業採択時評価 (H18年度)	今回評価 (H23年度)	主な変動要因
残事業	—	約250億円	①原単位の変更による減 ②基準年の変更（H18→H23）による増 ③評価期間の変更（40年→50年）による増
全事業	約330億円	約250億円	

※現在価値化後の便益

4.前回評価時からの変化(B/C)

【本資料 道路-4-18、19】

◆B/Cの変化

項 目	新規事業採択時評価 (H18年度)	今回評価 (H23年度)	備 考
残事業	—	2.2 $\left(= \frac{250\text{億円}}{115\text{億円}} \right)$	・ 走行時間短縮便益：159億円 ・ 走行経費減少便益：60億円 ・ 交通事故減少便益：30億円 計：250億円
全事業	2.4 $\left(= \frac{330\text{億円}}{136\text{億円}} \right)$	2.1 $\left(= \frac{250\text{億円}}{117\text{億円}} \right)$	・ 走行時間短縮便益：159億円 ・ 走行経費減少便益：60億円 ・ 交通事故減少便益：30億円 計：250億円

※()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40年度全線完成供用

5. 対応方針(原案)

【本資料 道路-4-22】

- 都城志布志道路は、広域ネットワークを形成することにより物流効率化など産業活動を支援する道路である。
- 都城市街地の交通混雑に対し、「バイパス効果」と「分散導入効果」を有する都城道路(Ⅱ期)の整備により、円滑な交通を確保することが可能である。
- 費用対効果も十分高い事業である。
- 事業進捗度は、事業費ベースで約1.3%〔約2億円/約160億円〕〔平成22年度末〕であるものの、地元自治体からの協力体制も確立していることから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。