

事業再評価シート

| | | | |
|-----|-------------------------|------|-----|
| 事業名 | 交通円滑化事業 | | |
| 箇所名 | 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス | 市町村名 | 宮崎市 |

(上段は前回、下段は今回)

| | | | | |
|--------|---|---------------|-----------|--------|
| 実施方法 | <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 交付金 <input type="checkbox"/> 県単 | | | |
| 事業期間 | 採択年度 | 再評価年度 | 完了目標年度 | |
| | H15 | H23 | H28 | |
| | | H26 | H31 | |
| 事業進捗 | 全体事業費 (百万円) | 既投資額 (百万円) | 進捗率(%) | |
| | 6,100 | 3,021 | 事業費 | 用地 |
| | | | 49.5 | 88.9 |
| 7,200 | 5,803 | 80.6 | 92.4 | |
| 再評価の概要 | 対象選定理由 | | 事業効果(B/C) | 対応方針原案 |
| | 国の補助制度に関連し再評価が必要 | | 2.1 | 継続 |
| | 社会経済情勢の変化 | | 1.8 | 継続 |

全体計画

宮崎東環状道路は、宮崎ICから西都ICに至る延長約30kmの地域高規格道路であり、交通拠点である宮崎港や宮崎空港とを結ぶほか、宮崎都市圏中心部の渋滞緩和にも大きく寄与する環状道路としての機能を有しており、国道219号広瀬バイパスはその一部を担う極めて重要な道路である。

事業概要

全体延長 L=3.2km
 道路幅員 W=7.0m(8.5)m(暫定2車線)
 主要構造物
 橋梁 N=4橋
 ボックスカルバート
 N=24基

事業目的

- 対象事業の目的、必要性
- ・西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港を結び、円滑な物流ネットワークの構築を図る。
 - ・国道219号の渋滞の緩和、交通の分散化を図る。
- 事業を継続する必要性
- ・バイパス区間であり、整備効果を発現するためには工区の完了が不可欠であることから事業継続が必要である。

事業の進捗状況

○現在の事業進捗

- ・事業進捗率は平成26年度末で80.6%（事業費ベース）である。
- ・用地取得進捗率は平成26年12月末現在で92.4%（面積ベース）である。
- ・主要構造物の進捗としては、橋梁4橋のうち3橋、道路ボックスカルバート10基のうち8基、水路ボックスカルバート14基のうち13基の施工が完了している。
- ・今年度は、残りの橋梁1橋を完成させ、道路ボックスカルバート1基の施工を予定している。

○整備効果の発現状況

- ・工区内にアクセスする道路がなく、供用開始区間がないことから、整備効果の発現はない。

○今後の事業進捗の見込み

- ・用地取得を完了させ、残るボックスカルバート2基、土工、法面工、舗装工、交通安全施設工等を順次施工することとしており、平成31年度に暫定2車線にて完成する予定である。

○事業が長期化している理由、解決策

- ・用地取得に期間を要していることから事業が長期化している。引き続き、用地取得に向け交渉を進めていく。

社会情勢等の変化

○事業を取り巻く社会情勢等の変化

- ・平成26年3月に東九州自動車道の「日向から都農」間が開通し、宮崎市から延岡市までが高速道路で繋がる
- ・平成27年3月に東九州自動車道の「佐伯から蒲江」間が開通予定であり、宮崎市から大分市までが高速道路で繋がる予定
- ・技能労働者への適切な賃金水準の確保のため、平成23年度と比較して公共事業設計労務単価が約20%上昇
- ・平成26年4月に消費税が5%→8%に引き上げ
- ・平成29年4月に消費税が8%→10%に引き上げ予定

○災害等の発生状況

- ・災害発生履歴なし

○環境保全に対する取り組み

- ・環境保全への取り組みとしては、建設発生土の有効活用や現場で発生する木材（伐採木、根株など）をチップ化し、切土法面緑化の主材料として利用する工法を実施

事業効果の分析

○費用対効果

$$B/C = 1.8$$

○事業を継続することの事業効果分析

- ・高速道路、港湾、空港が一体となった物流ネットワークが構築され、力強い経済の浮揚を支援する。
- ・渋滞を緩和し、都市近郊における円滑な移動に資することで、定住自立を図る地域の発展を支援する。

| |
|-------|
| コスト縮減 |
|-------|

| |
|-------------|
| ○コスト縮減の取り組み |
|-------------|

- ・他事業にて発生する副産物（建設発生土）の再利用に積極的に取り組み、コスト縮減を図っている。今後も、引き続き、他事業との連携を図りながら、さらなるコスト縮減に努めていく。

| |
|---------|
| 代替案の可能性 |
|---------|

| |
|--|
| 国道10号と国道219号春田バイパスを最短距離で結ぶ規格の高い道路であり、代替案の可能性はない。 |
|--|

| |
|------|
| 対応方針 |
|------|

| |
|-----|
| 継 続 |
|-----|

位置図（管内図）

