

事後評価シート

| 番号 | 事業名 箇所名 | 市町村名 | 事業概要 | 事業期間 | | | 事業費 (百万円) | 対象 理由 | 事後評価の結果 ※2 | 総合評価 | 担当課 | 特記事項 |
|----|--------------------------|------|---|------|-----------|-----|--------------|----------|---|-------------|-------|------|
| | | | | 着手 | ※1 再評価 | 完成 | | | | | | |
| | 道路事業 国道219号 園元バイパス | 西都市 | 延長 L=2,800m 幅員 W=14.0(30.5) m | H16 | | H22 | 2,371 | ① | <p>【事業の目的】 本区間は、東九州自動車道及び国道219号春田バイパスの整備に伴う交通量の増加に対応するとともに、宮崎東環状道路と一体となって、都市間の連携を図ることを目的としている。</p> <p>【事業効果の発現状況】 事業の完了により、区間の走行速度が改善され、宮崎市と周辺都市間の連携強化に寄与するとともに、住家が連担する区域を通過していた交通の流れが当バイパスへ遷移したことで、旧国道219号の交通混雑が解消された。</p> <p>時間短縮効果 改良前 L=約3.0km 平均速度 約30km/h 所要時間 約5分 改良後 L=約2.8km 平均速度 約55km/h 所要時間 約2.5分(約5割の時間短縮)</p> <p>交通混雑の改善(旧道部) 旧道部は交通混雑状態(混雑度1.0以上)であったが、バイパス整備したことにより、交通混雑が解消された。 改良前 H15交通量調査 13,806台/日 混雑度1.54 改良後 H22交通量調査 5,385台/日 混雑度0.62 ※バイパス部 H22交通量調査 10,293台/日</p> <p>【事業による環境の変化や環境保全】 地形改変を伴う大規模な盛土を避けた計画を実施していることから、事業による環境の変化は見られない。</p> <p>【施設の維持管理状況】 適正に維持管理されており、道路管理上の問題は無い。</p> <p>【今後の事業評価の必要性】 当該区間の改良により、都市間のアクセス向上や旧道の渋滞が緩和されるなど、所定の効果が発現しており、更なる事後評価は必要ないものと考えられる。</p> <p>【改善措置の必要性】 当該区間の改良により都市間のアクセスが向上されるとともに、旧道の渋滞の緩和が図られており、今後の改善措置は必要ないものと考えられる。</p> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 特になし。</p> | 事業効果が認められる。 | 道路建設課 | 特になし |

(対象理由)

- ①全体事業費が基準額以上であり、かつ事業完了後一定期間が経過した事業
- ②再度、事後評価の必要があると判断した事業

- ※1 再評価の実施年度については、直近のものを記載すること。
- ※2 事後評価の際には、出来る限り客観的な数値を記載すること。