

事業再評価シート

事業名	社会資本整備総合交金事業		
箇所名	主要地方道宮崎西環状線（松橋工区）	市町村名	宮崎市

（上段は前回、下段は今回）

実施方法	<input type="checkbox"/> 補助 <input checked="" type="checkbox"/> 交付金 <input type="checkbox"/> 県単			
	採択年度	再評価年度	完了予定年度	
事業期間	H11	H20	H26	
		H25	H28	
事業進捗	全体事業費 (百万円)	既投資額 (百万円)	進捗率 (%)	
			事業費	用地
	20,000	6,200	31.0	95.6
	20,000	17,300	86.5	100.0
再評価の概要	対象選定理由		事業効果(B/C)	対応方針原案
	事業採択後10年経過		1.4	継続
	再評価後5年経過		1.4	継続

全体計画
<p>主要地方道宮崎西環状線は、宮崎市芳士の国道10号を起点とし、宮崎市中村町の国道220号を終点とする延長約15kmの路線である。 松橋工区は、宮崎市瓜生野から大淀川を渡り、宮崎市跡江へ至るバイパス及び現道拡幅計画である。</p>

事業概要
<p>全体延長 L=3,100m 道路幅員 W=13.0m(38.5)m 主要構造物 (仮称)新相生橋(大淀川) L=約412m (仮称)跡江川橋 L=約227m (仮称)跡江高架橋 L=約210m</p>

事業目的
<p>○対象事業の目的、必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ①宮崎市周辺部からの宮崎空港、高速道10など交通拠点へのアクセス機能の強化 ②宮崎市内中心部における慢性的な渋滞の緩和、交通の分散化 ③第1次緊急輸送道路ネットワークの整備 <p>○計画での位置付け</p> <p>宮崎西環状線は、昭和56年に都市計画決定され順次整備を進めており、地域高規格道路の候補路線である宮崎環状道路の一部を形成している。また、宮崎市中心部においては、国道10号などの主要幹線道路の多くの区間が「主要渋滞箇所」に選定（H25.1.25公表「宮崎県交通渋滞対策協議会」）されるなど慢性的な渋滞が発生しており、当該路線の整備はその対策事業として位置付けられている。</p> <p>○事業を継続する必要性</p> <p>宮崎西環状線については、延長約15kmのうち、これまでに約7.4kmについて4車線（片側2車線）で供用しており、環状線としての整備効果を発現するためにも松橋工区の事業継続が必要である。</p>

事業の進捗状況

- 現在の事業進捗、整備効果の発現状況
平成24年度までに用地取得完了済み。
現在までに主要構造物である跡江川橋が完成。新相生橋が平成26年10月、跡江高架橋が平成26年12月に完成予定である。
- 今後の事業進捗の見込み
順次、バイパス区間・南側の現道拡幅区間において改良・舗装工事を行い平成26年度の供用開始を目指している。
- 事業が長期化している理由
 - ①用地については、難航していた案件を平成24年度までに完了し、概ね計画どおり事業進捗を図ることができている。
 - ②現相生橋を撤去する事としたことから。撤去工事は、平成26年度の供用開始（予定）後から2ヶ年（H27～H28）の期間を要する事となる。

社会情勢等の変化

- 環境対策
地元委員を入れ、道路環境対策委員会を設置し、植栽や橋梁、交通安全施設の色彩などに配慮している。

事業効果の分析

- 費用対効果
 $B/C = 1.4$
- 事業を継続することの事業効果分析
 - ①宮崎市周辺部からの宮崎空港、高速道ICなど交通拠点へのアクセス機能の強化
 - ②宮崎市内中心部における慢性的な渋滞の緩和、交通の分散化
 - ③第1次緊急輸送道路ネットワークの整備

コスト縮減

- コスト縮減の取り組み
新相生橋の設計にあたり、最も経済性に優れる橋梁形式（4径間PC連続箱桁橋：波形鋼板ウェブ）を採用。

代替案の可能性

現ルートでの用地買収を全て完了し、全区間において工事に着手していることから、路線変更等、代替案の可能性はない。

対応方針

継 続

位置図（管内図）

