

事後評価シート

事業名	道路事業		事業課名	道路建設課	
箇所名	一般県道飯野松山都城線 梅北工区		市町村名	都城市	
事業費	62億	事業期間	H23~H29	評価実施年月	R5年3月

1 全体計画

位置図



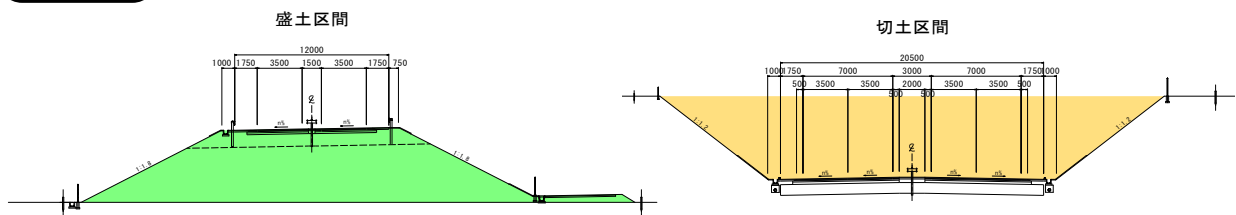
事業区間：都城市梅北町(梅北IC～金御岳IC)
 延長：L=2.5km
 幅員：W=7.0(12.0)m
 (追越車線：W=14.0(20.5)m)

平面図



凡例 ■ 盛土区間 ■ 切土区間

横断図



2 事業目的

九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと志布志港及び東九州自動車道を結ぶ広域交通ネットワークの形成を図り、経済・防災・医療対策機能の強化を目的とし、南九州圏域の経済発展に寄与する都城志布志道路の一部を構成する2.5kmを整備したものである。

3 事業効果の発現状況等

- 都城IC～志布志港間の所要時間は現在で約48分であり、全線開通後は約38分となる。都城志布志道路が未整備だった場合と比較して約30分の時間短縮となる。(図-1、図-2)
- 都城志布志道路の全線開通を見据えて、新たな企業の進出が活発化しており、平成23年以降128社の企業進出があり、約3,500人の新規雇用が創出されている。(図-3)
- 本道路の整備による県道飯野松山都城線の交通量が減少したことにより、交通事故件数が年平均11件から5.5件に減少。(表-1、表-2)

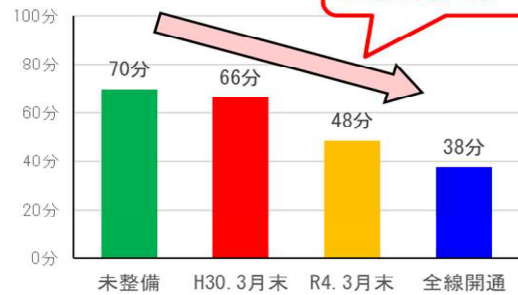


▲図-1 都城志布志道路共用区間

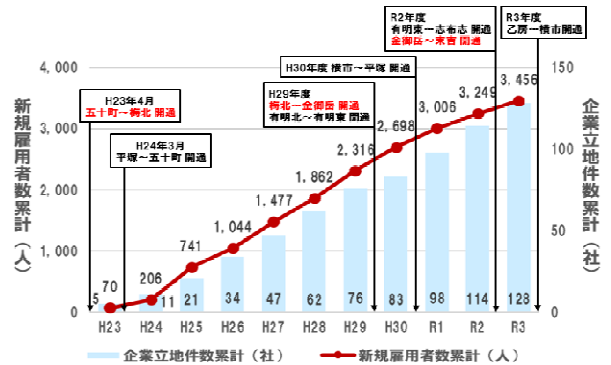
■所要時間の変化

(都城IC～志布志港)

所要時間が段階的に短縮
(全線開通で約30分短縮)



▲図-2 所要時間の変化



資料: 都城市企業立地課

▲図-3 企業立地件数の推移

▼表-1 供用前後の交通量(飯野松山都城線現道)

交通量(梅北IC前後区間)	
供用前 (H27センサス)	10,389～10,370台/日
供用後 (R22将来推計)	3,600～4,700台/日

▼表-2 供用前後の事故件数(飯野松山都城線現道)

事故件数(国道10号～金御岳IC)	
供用前 (2016年2月～2018年2月)	22件/2年(11件/年)
供用後 (2020年2月～2022年2月)	11件/2年(5.5件/年)

出典: 交通事故発生マップ(宮崎県警察本部HP)

4 事業による環境の変化や環境の保全

○本整備は、盛土・切土の土工区間が大部分を占めるが、法面には植生を行い、環境保全に配慮している。

5 施設の維持管理状況

○都城志布志道路は毎日、道路巡視を実施。
○また、橋梁などの構造物は、5年に1度定期点検を実施。

6 今後の事後評価の必要性

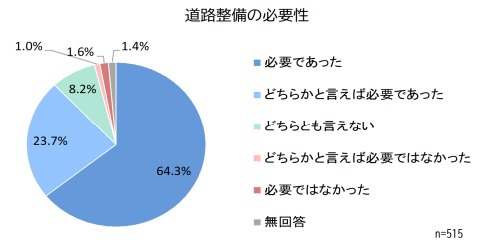
○都城志布志道路（梅北IC～金御岳IC）の近隣住民及び事業所を対象に道路整備に関するアンケート調査を行った。

■道路整備の必要性について

道路整備が「必要であった」、「どちらかと言えば必要であった」との意見が8割以上であった。

<主な回答>

- ・街中を通ることなく通勤時間が短くなった。
- ・志布志と都城の間を結ぶことで物流に良い効力がある為。
- ・県道の交通量が減り静かになり、車も運転しやすくなった。

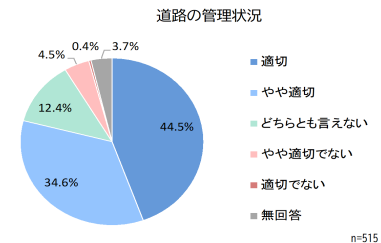


■道路の管理状況について

都城志布志道路の管理状況は「適切」、「やや適切」との意見が約8割であった。

<主な回答>

- ・きれいに手入れされていると思う。
- ・特に不都合を感じていない。

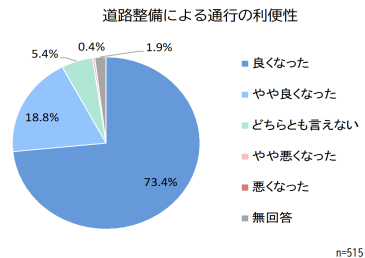


■道路整備による利便性について

通行の利便性が「良くなった」、「やや良くなった」との意見が9割以上であった。

<主な回答>

- ・短時間で目的場所へ行けるようになった。
- ・串間、志布志への観光が行き易くなった。
- ・レジャー、買物等に便利

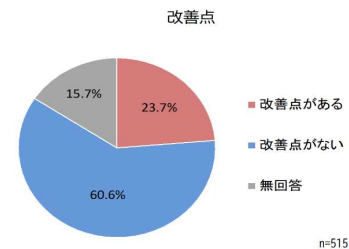


■改善点について

「改善点がない」との意見が6割以上であった。

<主な回答>

- ・片側2車線区間を増やしてほしい。



○効果発現状況や地元の声から、安全で円滑な交通が確保され、所定の効果を発現しており、更なる事後評価の必要性はない。

7 改善措置の必要性

○道路整備により走行性の不安が解消されており、改善措置の必要性はない。

8 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の必要性

○特になし。

