

# 一般国道220号(東九州自動車道)南郷奈留道路に係る新規事業採択時評価

- ・現道の道路寸断時に発生する広域迂回の解消、災害時の救援活動に機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成
- ・医療施設への走行性および速達性向上により医療活動を支援
- ・周遊ルート形成および、観光地間の移動時間短縮による県南地域の一体的な観光振興の支援

## 1. 事業概要

- ・起終点：宮崎県日南市南郷町中村甲～宮崎県串間市大字串間
- ・延長等：13.3km (第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約650億円
- ・計画交通量：約8,600台/日

| 乗用車       | 小型貨物      | 普通貨物      |
|-----------|-----------|-----------|
| 約5,100台/日 | 約1,700台/日 | 約1,800台/日 |

## 2. 課題

### ①災害時におけるネットワークの脆弱性

- ・並行する現道区間には、防災上危険な箇所(防災点検要対策箇所:3箇所)があり、南海トラフ地震発生時に津波被害が発生する区間が約0.3km想定されているなど、防災上脆弱な箇所が存在。【図2】
- ・緊急輸送道路(重要物流道路)である国道220号で災害による通行止が発生した場合は、大きな迂回を強いられ、救命・救援活動に支障をきたすことが懸念される。【図2】

### ②医療施設へのアクセス性の向上

- ・串間市民病院では受け入れができない重篤患者は県立日南病院(第二次救急医療施設)へ搬送されている。その割合は全体の約2割を占めるが、救急搬送路となる国道220号は道路線形が厳しく、搬送時に救急患者に負担がかかる等、搬送環境に課題が生じている。【図3、図4】
- ・また、令和4年には串間市から宮崎大学医学部付属病院(第三次救急医療施設)へ10件の救急搬送があり、年間延べ約4千人が通院しているが、高規格幹線道路が未整備のため、救急搬送、通院に時間を要し、患者に対する負担が生じている。【図5】

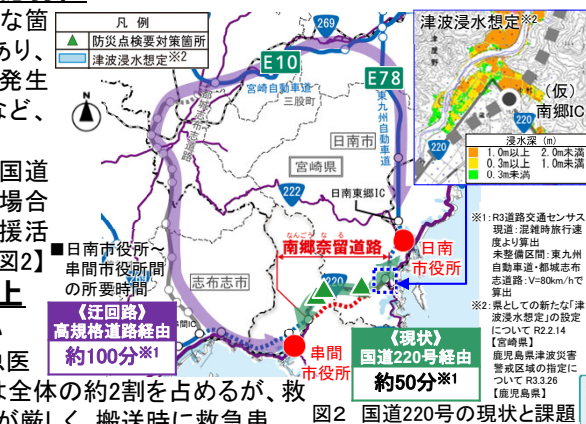
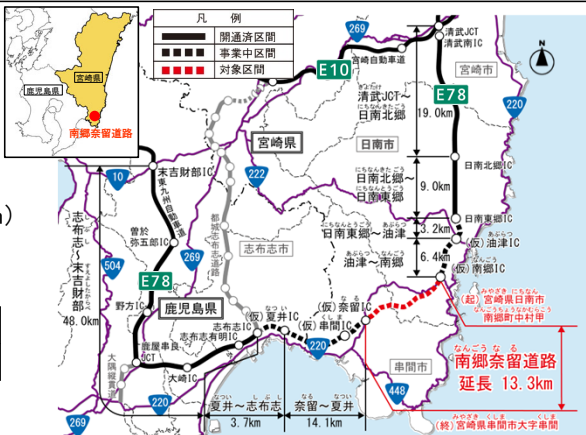


図4 国道220号の線形(平面・縦断)不良箇所

図5 串間市役所から宮崎大学医学部付属病院への所要時間

### ③広域周遊観光に不可欠な高速ネットワーク

- ・新型コロナウイルス感染症の影響で、宮崎空港利用客数は減少したが、R4年から国内線利用客数が回復傾向にあり、令和5年9月には国際線(韓国)が就航再開するなど観光産業の回復に期待。【図6】
- ・一方で、高速ネットワークがなく、広域移動や定時性の確保が困難な日南市、串間市においては、コロナ禍で大幅に観光客数が減少したが、現在は増加傾向となっており、開通区間の整備効果も確認されるなど、今後の道路整備に期待。【図7】

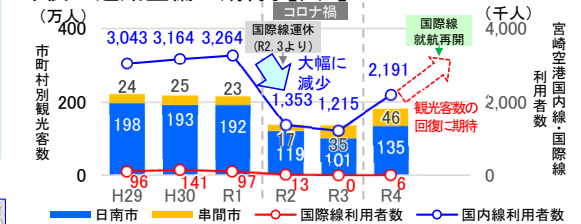


図8 観光客数(道の駅なんごう)

## 3. 整備効果(WISNET2050との対応)

- 効果1 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築【◎】**
  - ・現道の道路寸断時に発生する広域迂回の解消、災害時の救援活動に機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成。
  - ・防災点検要対策箇所:【現況】3箇所→【整備後】0箇所
  - ・津波浸水区間延長:【現況】0.3km→【整備後】0km
- 効果2 医療施設への走行性・速達性の向上による生活環境の改善【◎】**
  - ・医療施設への走行性および速達性向上により医療活動を支援し、地域で生活が営める環境を維持。
  - ・平面線形が厳しい箇所:【現況】7箇所→【整備後】0箇所
  - ・縦断線形が厳しい箇所:【現況】9箇所→【整備後】0箇所
- 効果3 広域周遊観光ルート形成による観光振興を支援【◎】**
  - ・周遊ルートの形成および、観光地間の移動時間短縮による県南地域の一体的な観光振興の支援。
  - ・宮崎空港⇄ダグリ岬の所要時間:【現況】82分(整備後)64分(18分短縮)

### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

| B/C              | EIRR※1 | 総費用       | 総便益       |
|------------------|--------|-----------|-----------|
| (参考) 1.002 (0.8) | 4.0%   | 4,370億円※2 | 4,379億円※2 |
| 1.4 (1.2) [2%]※3 | (2.7%) | (475億円※2) | (377億円※2) |
| 1.7 (1.4) [1%]※3 |        |           |           |

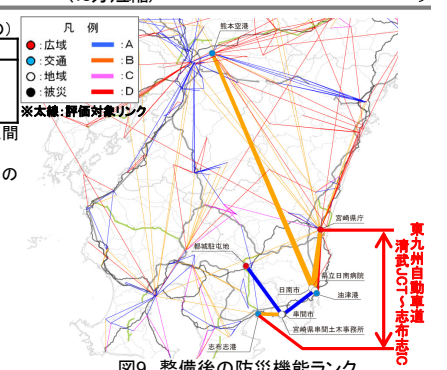
注)費用便益分析結果は、清武JCT～志布志ICを対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合

※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R5年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%) ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

### 道路ネットワークの防災機能評価結果

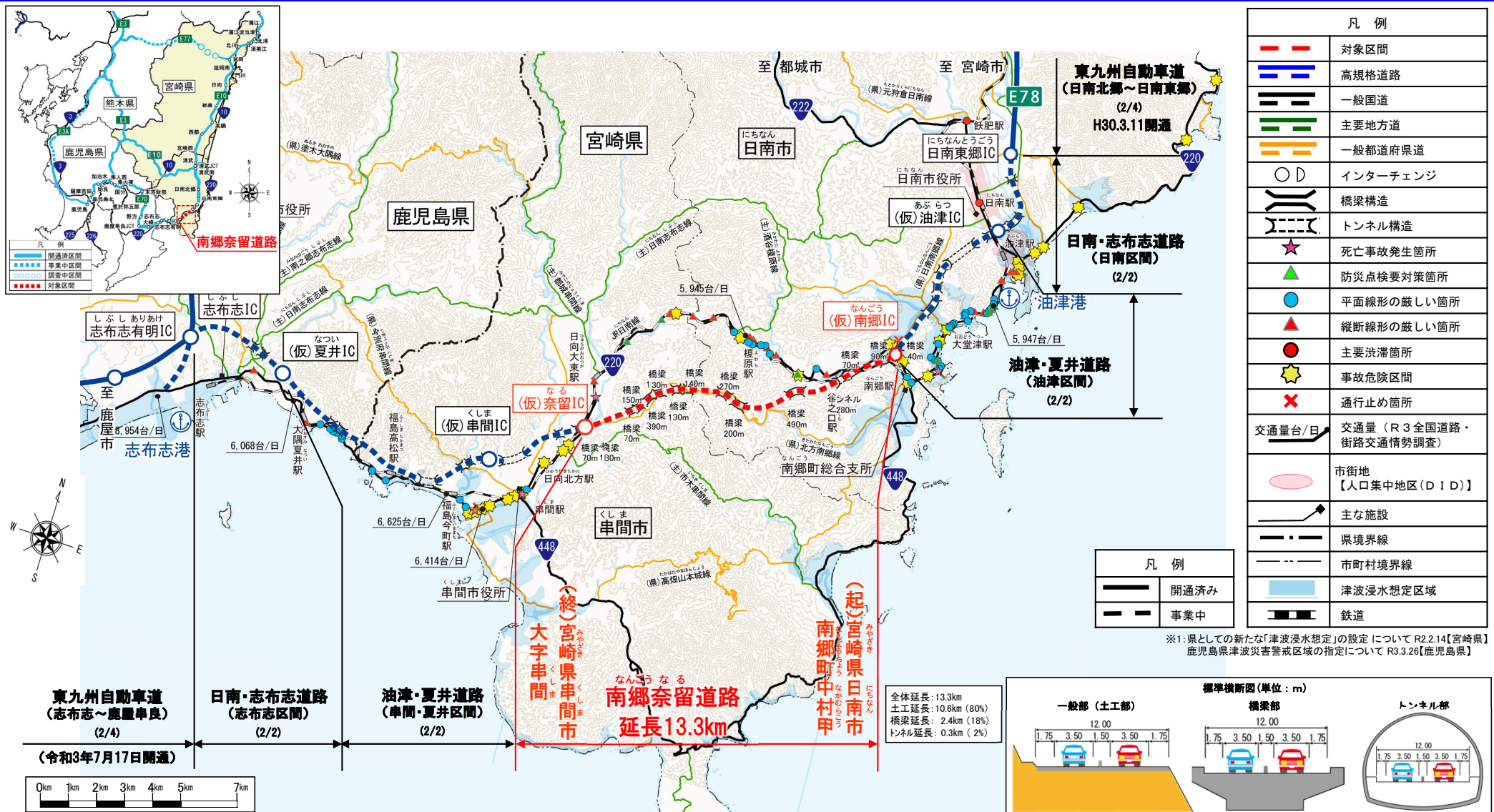
| 改善ペア数 | 脆弱度(防災機能ランク) |            | 累積脆弱度の変化量 | 改善度    |        | 評価  |
|-------|--------------|------------|-----------|--------|--------|-----|
|       | 整備前          | 整備後        |           | 通常時    | 災害時    |     |
| 8     | 1.00 [D]     | 0.25 [B]   | ▲142.35   | 0.22   | 0.88   | ◎   |
| (1)   | (0.67) [C]   | (0.00) [A] | (▲4.94)   | (0.29) | (0.77) | (◎) |

注)上記の値は清武JCT～志布志ICを対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果



注)本事業は、「着工前重点準備事業」として実施

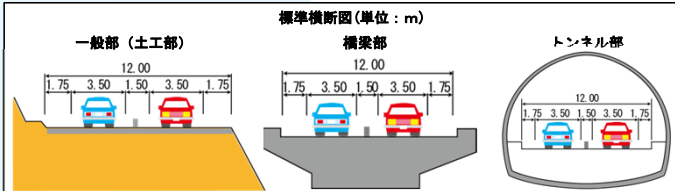
# 一般国道220号(東九州自動車道)南郷奈留道路に係る新規事業採択時評価



|  |                          |
|--|--------------------------|
|  | 対象区間                     |
|  | 高規格道路                    |
|  | 一般国道                     |
|  | 主要地方道                    |
|  | 一般都道府県道                  |
|  | インターチェンジ                 |
|  | 橋梁構造                     |
|  | トンネル構造                   |
|  | 死亡事故発生箇所                 |
|  | 防災点検要対策箇所                |
|  | 平面線形の厳しい箇所               |
|  | 縦断線形の厳しい箇所               |
|  | 主要渋滞箇所                   |
|  | 事故危険区間                   |
|  | 通行止め箇所                   |
|  | 交通量台/日 (R3全国道路・街路交通情勢調査) |
|  | 市街地【人口集中地区(DID)】         |
|  | 主な施設                     |
|  | 県境界線                     |
|  | 市町村境界線                   |
|  | 津波浸水想定区域                 |
|  | 鉄道                       |

|  |      |
|--|------|
|  | 開通済み |
|  | 事業中  |

※1: 県としての新たな「津波浸水想定」の設定について R2.14【宮崎県】  
鹿児島県津波災害警戒区域の指定について R3.3.26【鹿児島県】



全体延長: 13.3km  
土工延長: 10.6km (80%)  
橋梁延長: 2.4km (18%)  
トンネル延長: 0.3km (2%)

