

事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：本田 卓

事業名 地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 千歳大野道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：大分県豊後大野市千歳町新殿 至：大分県豊後大野市大野町田中		延長 8.7km

事業概要

中九州横断道路は、大分市を起点として竹田市等を經由し熊本市に至る延長約120kmの自動車専用道路である。

国道57号千歳大野道路は、中九州横断道路のうち起点を豊後大野市千歳町新殿、終点を豊後大野市大野町田中とする延長8.7kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性

国道57号千歳大野道路は、交通利便性の向上、地域間連携・交流支援を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、当該道路と並行する一般国道57号の代替機能を有する道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H8年度 都市計画決定：—	用地着手：H11年度 工事着手：H11年度	供用年：(当初) —/H29 (暫定/完成) (実績) H19/—	変動	—倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 250億円 (暫定/完成) (実質値) — / 233億円	実績 (名目値) 264 / —億円 (暫定/完成) (実質値) 245 / —億円		変動	—倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H42) —/20,500~20,800台/日	実績 (暫定/完成) 7,196~7,881 / —台/日		変動	—%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	40.8km/h → 68.3km/h (供用直前年次)H19年度 (供用後年次)H20年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	21.6件/億台キロ → 9.0件/億台キロ (供用直前年次)H18~H19年 (供用後年次)H21~H22年		
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C : 2.4	総費用 : 291億円 (事業費 : 250億円 維持管理費 : 41億円)	総便益 : 696億円 (走行時間短縮便益 : 589億円 走行経費減少便益 : 72億円 交通事故減少便益 : 35億円)	基準年 : 平成17年	
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.3	総費用 : 340億円 (事業費 : 317億円 維持管理費 : 24億円)	総便益 : 446億円 (走行時間短縮便益 : 389億円 走行経費減少便益 : 20億円 交通事故減少便益 : 37億円)	基準年 : 平成24年	
	事業遅延によるコスト増		費用増加額 : —億円	便益減少額 : —億円		
	事業遅延の理由 特になし。					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（並行する国道57号（千歳IC～大野IC間）の損失時間の削減：削減率約9割）。 ・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：大分市～豊後大野市大野町間の所要時間の短縮（70分⇒64分））。 <p style="text-align: right;">他15項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間の連携・交流の支援（豊後大野市の政策目標（市中心部(旧三重町)と生活拠点(旧大野町)間の所要時間25分以内、年間観光入込客数300万人）を達成） ・防災機能の向上（災害時における大幅な迂回の解消：供用前71分→供用後12分） ・交通安全性の向上（死傷事故件数の減少：供用前12件(H18～H19)→供用後5件(H21～H22)）
事業による変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路は、平成10年6月に環境影響評価を実施しており、予測評価の結果、大気質、騒音、振動、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する国道57号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った（昼間：71dB⇒63dB、夜間：66dB⇒56dB）。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊後大野市の人口は、平成7年から約1割減少(H22/H7比で0.87倍)。 ・豊後大野市の高齢化率は、37.3%(H22)で大分県平均(26.5%)を10%以上上回っている。 ・豊後大野市の一世帯当たり自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車交通への依存傾向が強まっている(H23/H7比で1.41倍)。 ・並行する国道57号の交通量は、当該道路供用に伴い8割減少(H22/H17比で0.18倍)。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 ・千歳大野道路は、中九州横断道路の一部区間であり、交通便利性の向上や地域間の連携・交流の支援、沿線地域の産業発展等を図り、国道57号の代替機能を有することを目的とした事業である。 ・千歳大野道路の整備により、『地域間の連携・交流の支援』や『防災機能の向上』などについて、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。 ・ただし、当該事業は、当面全線2車線での供用であるため、4車線化の整備時期については、今後の交通状況を踏まえ検討する。その際は、新規事業採択時評価を行う中で第三者委員会に諮り、費用対効果等について、検証を行う。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事実施段階において、当初想定より粘性土層が深いことが判明し、盛土材改良等の追加が発生したことから、今後の事業着手段階においては、十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努める。 ・また、前回評価時点(H17)において、事業費の新たな増額要因は把握していたものの、全体事業費の変更は実施せず、結果として、事業最終年度に全体事業費を超過する内容となったことから、今後は、厳格な予算管理を行うとともに、新たな増額要素が判明した場合には、速やかに事業費変更について事業評価監視委員会に諮る（H23再評価より、事業費変更について「社会経済情勢の急激な変化」として、随時、審議を行っている）。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。