

# 事後評価結果（令和5年度）

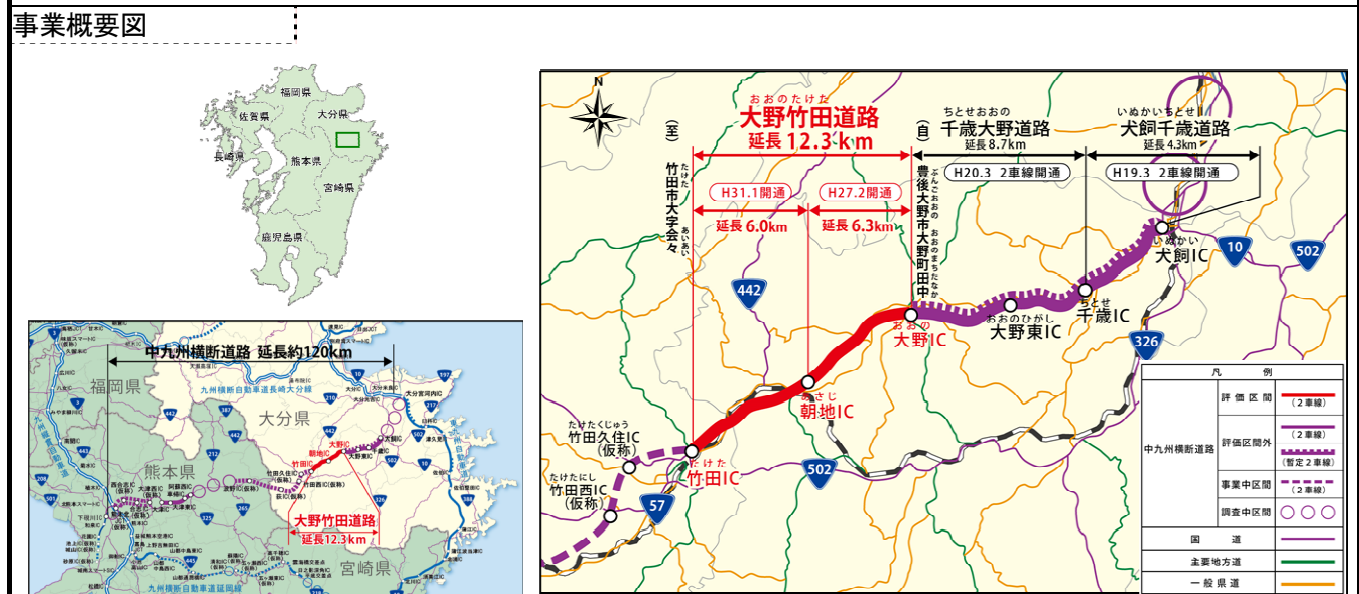
担当課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課

担当課長名：上田 晴気

事業名	一般国道57号 <small>おおのたけた</small> 大野竹田道路	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：大分県豊後大野市大野町田中 至：大分県竹田市大字会々	延長	12.3km		

**事業概要**  
大野竹田道路は、中九州横断道路の一部を形成する高規格道路で、延長12.3kmの2車線事業であり、平成18年度に事業化し、平成30年度に2車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
本事業は、大分市～熊本市間の広域的な連携を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化の支援等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H18年度	用地着手	H20年度	供用年(当初)	R3/R13	変動	0.59倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H20年度	(暫定/完成)	(実績) —/H30		
	事業費	計画時	(名目値) — / 331億円	実績	(名目値) — / 446億円			変動	1.35倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 336億円		(実質値) — / 456億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	将来交通量 (R12)		実績			変動	36~41%
		(暫定/完成)	—/16,800~19,200台/日		(暫定/完成)	—/6,100~7,800台/日			
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		52.6	→	71.3km/h	交通事故減少	14	→	1件/年
		(供用前年次) H22年		(供用後年次) R3年	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H23~H26年平均		(供用後年次) R1~R3年平均	
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.6	総費用	233億円	総便益	377億円	基準年		平成16年
			事業費：200億円		走行時間短縮便益：300億円				
			維持管理費：33億円		走行経費減少便益：37億円				
					交通事故減少便益：40億円				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.01	総費用	716億円	総便益	725億円	基準年		令和5年
			事業費：644億円		走行時間短縮便益：564億円				
			維持管理費：73億円		走行経費減少便益：122億円				
					交通事故減少便益：39億円				
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>交通量変動の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画時は、完成4車線での供用を見込んでいたが、完成2車線に計画が変更されたため交通量に変動が生じたものと考えられる。</li> </ul> <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"> <li>・円滑なモビリティの確保（並行する県道57号の損失時間の削減：削減率約9割）</li> <li>・物流効率化の支援（竹田ICから大分港（重要港湾）への時間短縮：約9分短縮）</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：竹田市～大分市（約9分短縮））</li> </ul> <p style="text-align: right;">他5項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の支援（大野竹田道路の整備により、沿線地域への農業参入企業の進出や雇用促進など、地域産業の活性化に寄与。）</li> </ul>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路の環境影響評価を平成18年に実施しており、予測の結果、地形・地質、植物、動物等について環境保全目標を満足している。</p> <p>動植物については、生息確認地点の変更が予測されたため、対象種の生息状況及び周辺の生育環境を確認の上、適切な措置を講じている。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する県道57号の騒音値は、環境基準値を満足している。（昼間：71dB→64dB、夜間：67dB→51dB）</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い状況である。</li> <li>・並行現道である県道57号と大野竹田道路を合わせた交通量は、大野竹田道路整備後、約11千台/日に増加。</li> </ul>
	<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"> <li>・大野竹田道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また、「地域産業の支援」といった、波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要はないと考えている。</li> </ul>
	<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"> <li>・大野竹田道路の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。</li> <li>・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</li> </ul>
	<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。