

## 事後評価結果（平成18年度）

担当課：西日本高速道路株式会社設計グループ

担当課長名：大西宣二

<b>路線名</b>	ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道 (おおいためら つくみ 大分米良～津久見)	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	西日本高速道路(株)				
<b>起終点</b>	自：大分県大分市大字片島 至：大分県津久見市大字上青江	<b>延長</b>	27.2 km						
<b>事業概要</b>									
北九州市を起点とし鹿児島市に至る総延長436 kmの国土開発幹線自動車道である「東九州自動車道」のうち、九州横断自動車道長崎大分線と接続する大分米良ICから津久見IC間の整備を行った。									
<b>事業の目的・必要性</b>									
東九州自動車道は、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道とともに、九州の高速自動車国道のネットワークを形成し、東九州地域の産業・経済・文化の振興と均衡ある発展を図り、また交通混雑の緩和、輸送時間の短縮など沿線都市の生活向上、活性化に大きく寄与する。									
<b>事業概要図</b>									
<p style="text-align: center;"><b>事後評価対象区間</b> L=27.2km</p>									
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H5年度	用地着手	H6年度	供用年	(計画) H12年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	H3年度(米良・宮河内)	工事着手	H6年度		(実績) H13年度		
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値) 1,326億円 (実質値) 1,376億円	実績	(名目値) 1,241億円 (実質値) 1,289億円			変動	94%
	<b>交通量</b>	計画時	8,000台/日 (平成14年度)	実績	5,200台/日 (平成14年度)			変動	65%
	<b>旅行速度向上</b>		37.0 (供用前現道 当該路線)	56.0km/h (H11年度)	交通事故減少	77.9 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	34.3 (H11年度)	件/億台キロ (H17年度)	
<b>費用便益 分析結果 (事後)</b>	B / C	2.6		総費用	1,729億円		総便益	4,409億円	
		事業費: 1,561億円 維持管理費: 168億円			走行時間短縮便益: 3,942億円 走行経費減少便益: 341億円 交通事故減少便益: 127億円			基準年: H18年	
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額		23億円		便益減少額	71億円		
<b>事業遅延の理由</b>									
切土部において、断層破碎帯など崩壊の恐れがある箇所において補強工を施す必要があったため。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>九州・四国を結ぶフェリー利用の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州・四国を結ぶフェリー（5航路）の利用台数が東九州道の開通により約20%増加。（H9 H14）</li> </ul> <p>観光産業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>臼杵・津久見地域への観光客数が約1.3倍に増加した。（H13 H14）</li> </ul> <p>鮮魚品の輸送ルートの変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津久見特産の「津あじ・津さば」は、その輸送に東九州道が利用されるようになり、大分県ブランド化品目に選定されたこともあって、販路拡大（3 17市場）や水揚げ量の拡大が見られた。</li> </ul> <p>他数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> <p>特になし</p>
<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>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。</li> </ul> <p>NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.035～0.039ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.894～0.921ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境アセスメントで予測した断面について、H17年平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。</li> </ul> <p>実測値：62dB（夜間）（65dB（夜間））（ ）内は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>橋梁施工に伴う河川の付け替え工事を行った際に、植生が可能なブロック積護岸を採用し、ホタル生息域などの周辺自然環境に配慮した施工を実施した。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>大分県の県内総生産は、事業開始以降、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、大分市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。</p> <p>大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後、平成20年に予定している津久見～佐伯間の開通により、東九州道が一般国道10号と接続され、県南部から宮崎方面へのアクセスが強化されることから、地域との連携・協力をを行い、利用促進を図るなど、所要の効果が発揮できるように努めたい。</p>
	<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> <p>特になし</p>
	<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。