

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

|   |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
|---|--|---------------------------------|-----|-------|-----|--|----------------------------|-------------|----------------------------------|--|--|----------------------------|-------------|--|--|--|------------|------|
| <b>事業名</b><br>東九州自動車道 志布志 <sup>しぶし</sup> ～末吉財部 <sup>すえよしたからべ</sup>  | <b>事業区分</b><br>高速自動車国道   | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>起終点</b><br>自：鹿児島県志布志市志布志町志布志 <sup>しぶし しぶし しぶし</sup><br>至：鹿児島県曾於市末吉町深川 <sup>そお すえよしちようぶかがわ</sup>  | <b>延長</b><br>48.0km  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>事業概要</b><br>東九州自動車道 志布志～末吉財部は、九州の高速ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を目的とした事業である。   |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>H9年度事業化</b>  | <b>H8年度都市計画決定</b><br>(H25年度変更)   | <b>H12年度用地着手</b>                |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>H14年度工事着手</b>  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>全体事業費</b>  | 約1,688億円   | <b>事業進捗率</b><br>約92%            |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
|   | (令和2年3月末時点)  | <b>供用済延長</b><br>28.8km          |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>計画交通量</b> 9,000～17,700台/日  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>費用対効果分析結果</b>  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>B/C</b><br/>                     (事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     1.2                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (残事業)                 </td> <td style="text-align: center;">                     8.7                 </td> </tr> </table> | <b>B/C</b><br>(事業全体)            | 1.2 | (残事業) | 8.7 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>総費用</b><br/>                     (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     109/2,419億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     事業費：30/2,193億円<br/>                     維持管理費：79/227億円                 </td> <td></td> </tr> </table> | <b>総費用</b><br>(残事業)/(事業全体) | 109/2,419億円 | 事業費：30/2,193億円<br>維持管理費：79/227億円 |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>総便益</b><br/>                     (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     944/2,829億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：838/2,450億円<br/>                     走行経費減少便益：80/267億円<br/>                     交通事故減少便益：26/113億円                 </td> <td></td> </tr> </table> | <b>総便益</b><br>(残事業)/(事業全体) | 944/2,829億円 | 走行時間短縮便益：838/2,450億円<br>走行経費減少便益：80/267億円<br>交通事故減少便益：26/113億円 |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>基準年</b> </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     令和2年                 </td> </tr> </table> | <b>基準年</b> | 令和2年 |
| <b>B/C</b><br>(事業全体)  | 1.2  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| (残事業)   | 8.7  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>総費用</b><br>(残事業)/(事業全体)  | 109/2,419億円  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| 事業費：30/2,193億円<br>維持管理費：79/227億円  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>総便益</b><br>(残事業)/(事業全体)  | 944/2,829億円  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| 走行時間短縮便益：838/2,450億円<br>走行経費減少便益：80/267億円<br>交通事故減少便益：26/113億円  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>基準年</b>  | 令和2年   |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| 【残事業】交通量：B/C=7.8～9.6（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=8.5～8.9（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=8.7～8.7（事業期間±20%）   |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>事業の効果等</b>   |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| ①広域交通ネットワークの形成<br>・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| ②地域産業の支援<br>・志布志港飼料ターミナルから背後圏の大隅地域や宮崎県など九州各地への円滑・効率的な輸送により、畜産業のさらなる振興が期待される。<br>・志布志港から海外へ原木輸出が多く取り扱われており、主な産地である大隅地域、始良・伊佐地域からの円滑・効率的な輸送により、林産業のさらなる振興が期待される。  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| ③防災機能の強化<br>・大規模な自然災害等発生時に避難や救助・支援活動を支える重要路線として機能する。  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| ④企業立地の促進<br>・東九州自動車道の整備に合わせて沿線地域は企業誘致を積極的に展開している。<br>・整備の進捗に伴い、さらなる企業立地・新規雇用者の増加が期待できる。   |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| ⑤生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> 、NO <sub>2</sub> 、SPM削減）  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和2年7月）  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>県の意見：</b><br>「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。<br>当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化のほか、大隅地域における農林・畜産業など地域産業の更なる活性化や観光の振興等に資する重要な道路であると認識しています。<br>令和3年夏頃の供用が示されているところであり、所要の予算の確保を図り、早期供用をお願いします。 |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |
| <b>事業評価監視委員会の意見</b><br>審議の結果、事業継続。  |  |                                 |     |       |     |  |                            |             |                                  |  |  |                            |             |  |  |  |            |      |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は鹿児島県平均や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

東九州道の開通区間周辺（南北軸）の交通量は微減傾向である。また、未開通区間の平行路線（東西軸）も減少傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約92%（令和2年3月末時点）

平成21年度：曾於弥五郎IC～末吉財部IC間 延長11.1km（2/2）部分開通

平成26年度：鹿屋串良JCT～曾於弥五郎IC間 延長17.7km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

志布志IC(仮)～鹿屋串良JCT間の令和3年夏頃の開通に向け、改良及び舗装工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

令和2年7月豪雨による被災箇所の復旧

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

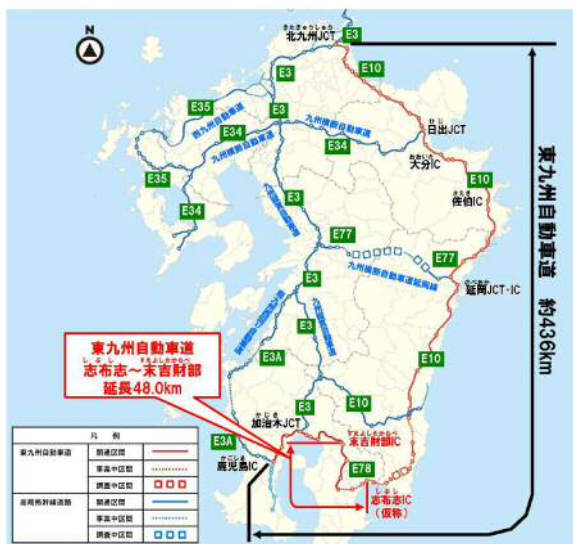
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。