

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：縄田 正

事業名	ひがしきゅうしゅうじどうしやどう 東九州自動車道 きたきゅうしゅう 北九州JCT～豊津		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 福岡県北九州市小倉南区堀越 至) 福岡県京都郡みやこ町下原			延長	2.4 km	
事業概要	東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
H9年度事業化	H8年度都市計画決定		H11年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費	1,495億円		事業進捗率	67%		供用済延長
計画交通量	約11,000～15,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 581/1,738億円 事業費：435/1,592億円 維持管理費：146/146億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,222/3,222億円 走行時間短縮便益：2,905/2,905億円 走行経費減少便益：191/191億円 交通事故減少便益：126/126億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=6.1 (交通量+10%)		B/C=5.0 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=6.0 (事業費-10%)		B/C=5.2 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=5.7 (事業期間-1年)		B/C=5.4 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ・災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) ・災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[福岡県]</p> <p>東九州自動車道は、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を図る上で非常に重要な路線である。福岡県においても、陸・海・空と一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。また、大規模災害が発生した際に、高規格幹線道路は、広域的な防災に資するネットワークの骨格として、非常に重要な役割を果たすことから、東九州自動車道は、福岡県民の安全・安心の向上を図る上でも必要な路線である。従って、早期完成を目指して、事業を継続すべきと考える。</p> <p>[北九州市]</p> <p>東九州の4県を縦断する、この東九州自動車道は、九州の高速交通ネットワークの形成に寄与するもので、東九州地域のみならず、九州全体の浮揚のためには、決して欠くことのできない重要な道路である。九州・アジアの玄関口に位置し、国際物流拠点都市、環境未来都市を目指す本市としても、東九州の力を結集する東九州自動車道の早期全線開通を期待している。本市に関係する区間としては、平成18年2月に、福岡県内で、いち早く北九州ジャンクション～苅田北九州空港インターチェンジ間、約8kmが開通しており、インターチェンジの交通量は、年々増えているとのことである。この開通により、小倉都心から北九州空港まで、渋滞に巻き込まれることなく、スムーズに到着できるようになり、また、インターチェンジに近接する「臨空産業団地」には、自動車の部品工場が進出するなど、雇用の拡大にもつながっている。このように、東九州自動車道の部分供用により、一定の効果が見られるものの、苅田北九州空港インターチェンジ以南との連携強化を図り、本市のポテンシャルを上げるためには、東九州自動車道の早期延伸が是非とも必要である。西九州地域では、九州縦貫自動車道に加え、今年3月には、九州新幹線鹿兒島ルートが全線開業された。東西の格差を無くし、東九州地域の今後の発展のためにも、骨格となる東九州自動車道の全線の開通効果を一刻も早く掴まなくてはならない。現在、北九州～大分間について、平成26年度の開通を目標に整備が進められているところであり、是非とも、スピードを落とすことなく、引き続き整備推進に取り組んでいただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノの流れが活発化することにより産業の発展につながっていく意味でも東九州自動車道は必要である。 ・空港・港などのインフラ拠点を高速道路で直結することにより、更なる物流の展開が図られる。 ・西日本高速道路株式会社事業区間のみならず東九州道全区間が開通することにより大きな効果を発揮する。 					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 同路線の津久見～佐伯が平成20年6月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 <北九州JCT～苅田北九州空港>
 平成18年2月に開通済みである
 <苅田北九州空港～豊津>
 現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 用地取得を完了し、工事の更なる展開を図る。

施設の構造や工法の変更等
 今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡	例
高速自動車国道	
	供 用 中
	事 業 中
	基本計画区間線
	予 定 路 線
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	
	供 用 中
	事 業 中

※ 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。