

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 しいだみなみ 椎田南～宇佐		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) 福岡県築上郡築上町上ノ河内 至) 大分県宇佐市山本			延長	28km	
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。						
H18年度事業化		H11年度都市計画決定		H20年度用地着手		H20年度工事着手
全体事業費		958億円		事業進捗率		30%
計画交通量		約6,400～8,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	事業全体 1.4	703/990億円		1,409/1,409億円		平成23年
	(残事業) 2.0	事業費：580/867億円 維持管理費：123/123億円		走行時間短縮便益：1,248/1,248億円 走行経費減少便益：102/102億円 交通事故減少便益：59/59億円		
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=2.2 (交通量+10%)		B/C=1.8 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=2.2 (事業費-10%)		B/C=1.9 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=2.1 (事業期間-1年)		B/C=1.9 (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) 						
他13項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
[福岡県]						
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。						
[大分県]						
東九州自動車道は、福岡、大分、宮崎、鹿児島県の4県からなる東九州地域の、日常生活や通勤等に必要な「生活の道」であり、産業・経済・文化の発展を支える「活力の道」である。さらに、東日本大震災では、震災後いち早く復旧した高速道路ネットワークが、住民の避難や支援物資輸送等に大きな役割を果たしたように、災害時には「命をつなぐ道」となる、東九州地域の「屋台骨」でもある。しかしながら、東九州自動車道は、総延長436kmのうち供用率は未だ45%に止まっており、平成7年に九州縦貫自動車道が開通し、本年3月には九州新幹線鹿児島ルートも全線開業した西九州地域に比べ、東九州地域の高速交通体系の整備は著しく立ち遅れている。大分県にとって東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速交通体系を形成し、東九州地域はもとより、九州の産業・経済・観光・文化などの一体的発展や地域間の交流・連携の推進に大きく寄与する最重要路線と考えている。いわゆるミッシングリンクを解消し、九州を循環するネットワークとしての効果を早期に発現するためにも、引き続き本事業を強力に推進し、さらなるスピードアップを図り、一日も早い供用をお願いしたい。						
事業評価監視委員会の意見						
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。						
<委員からの主な意見>						
<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 現在までにほぼ用地取得が完了し、今後本線工事が本格化する。																			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 本線工事の全面展開を図る。																			
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																			
<table border="1" data-bbox="1005 806 1452 1108"> <thead> <tr> <th>凡</th> <th>例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">高速自動車国道</td> </tr> <tr> <td></td> <td>供 用 中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事 業 中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>基本計画区間</td> </tr> <tr> <td></td> <td>予定路線</td> </tr> <tr> <td colspan="2">高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</td> </tr> <tr> <td></td> <td>供 用 中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事 業 中</td> </tr> </tbody> </table>		凡	例	高速自動車国道			供 用 中		事 業 中		基本計画区間		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
凡	例																		
高速自動車国道																			
	供 用 中																		
	事 業 中																		
	基本計画区間																		
	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。