

事後評価結果（平成29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：米村 享紘

事業名	一般国道10号 <small>のべおかどうろ</small> 延岡道路	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：宮崎県延岡市北川町大字長井 至：宮崎県延岡市伊形町	延長	20.6km		

事業概要
 延岡道路は、東九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路で延長20.6kmの完成4車線事業であり、平成6年度に事業化し、平成24年度に暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、広域ネットワーク形成により産業・観光・医療等の広域的活動を支援するとともに、現道の混雑緩和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：H6年度 都市計画決定：H6年度	用地着手：H8年度 工事着手：H10年度	供用年：(当初) — / H34 (暫定/完成) (実績) H24 / —	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 1,187億円 (暫定/完成) (実質値) — / 1,311億円	実績 (名目値) 891億円 / — (暫定/完成) (実質値) 998億円 / —		変動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H42) — / 9,200~19,300台/日	実績 (暫定/完成) 7,800~14,000台/日 / —		変動	— %
旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)		35.0km/h → 47.8km/h (供用直前年次)H16年度 (供用後年次)H25年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		234件/年 → 156件/年 (供用直前年次) H13年~H16年度 (供用後年次) H25年~H26年度
費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C	1.2	総費用：1,302億円 事業費：1,229億円 維持管理費：73億円	総便益：1,498億円 走行時間短縮便益：1,227億円 走行経費減少便益：161億円 交通事故減少便益：110億円	基準年	平成23年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用：1,375億円 事業費：1,307億円 維持管理費：68億円	総便益：1,798億円 走行時間短縮便益：1,471億円 走行経費減少便益：196億円 交通事故減少便益：132億円	基準年
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。						

事業の効果等	<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"> 円滑なモビリティの確保。(並行する国道10号の渋滞損失時間の削減：削減率5割) 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：延岡市北川町～延岡市役所(約7分短縮)) 安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上：延岡市北川町～延岡病院(約7分短縮)) <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 延岡市域での高速バスの新設(宮崎・延岡～大分・別府線→6往復/日) 宮崎県立延岡病院において、宮崎大学からの眼科医の非常勤派遣を開始
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路は、環境影響評価を平成4年12月に実施しており、予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、植物、動物及び景観について環境保全目標を満足している。</p> <p>騒音については、一部環境保全目標を上回る結果が予測されたため、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。</p> <p>なお、完成4車線開通後、対策を講じる必要がある箇所は、沿道の土地利用等の地域状況や交通量推移による騒音状況等を勘案して、適切な環境保全対策を講じる。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する国道10号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：71dB→70dB、夜間：67dB→64dB)</p>
事業評価監視委員会の意見	<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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域(延岡市)の人口は減少傾向であるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向であり九州全体よりも多い。 国道10号の交通量は増加傾向にあったが、平成17年以降は延岡道路に転換している。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 延岡道路の整備により「広域ネットワークの形成」「交通混雑の緩和」について一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。 ただし当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 延岡道路では、トンネル掘削による建設発生土について、受け入れ先である工業団地の造成が計画変更となった。そのため、発生土の受け入れが不可能となり、新たな受け入れ先を探す必要が生じた。そこで、関係自治体全てを収集し、連絡調整会議等で相談した結果、新たな工業団地の造成を行う自治体が見つかり土砂搬出が可能となったことで、事業を期間内に完了することができた。 事業着手前から関係機関との連絡調整等を密に行い、複数の計画発生土以上の受け入れ先を確保することで、緊急の事態が生じた場合でも、臨機応変に対応を可能とすることで、事業進捗に影響を及ぼさないようにすることは有効である。 事業評価手法について、見直しの必要はない。
特記事項	<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。