

事後評価結果（平成30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：野村 文彦

事業名	東九州自動車道 <small>かまえ きたかわ</small> 蒲江～北川	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：大分県佐伯市蒲江大字森崎浦 至：宮崎県延岡市北川町			延長	26.2km	
事業概要 東九州自動車道は、福岡県北九州市から鹿児島県鹿児島市に計画されている延長約436kmの高速自動車国道である。東九州自動車道 蒲江～北川は、延長26.2kmの完成4車線の事業であり、平成25年に暫定2車線で開通している。						
事業の目的・必要性 本事業は、福岡県北九州市から鹿児島県鹿児島市に計画されている延長436kmの高速自動車国道であり、九州における循環型高速ネットワークを形成し、九州全体の産業、経済、文化の交流発展を目的とした事業である。						
事業概要図						
						
事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H15年度 都市計画決定：一年度	用地着手：H17年度 工事着手：H18年度	供用年：(当初) H28/— (暫定/完成) (実績) H25/—	変動：0.77倍	
	事業費	計画時 (名目値) 938億円 / — (暫定/完成) (実績値) 1,038億円 / —	実績 (名目値) 863億円 / — (暫定/完成) (実績値) 948億円 / —		変動：0.92倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H42) 5,900台/日 / —	実績 (暫定/完成) 4,200台/日 / —		変動：71%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	57km/h → 88km/h (供用前年次) H22年 (供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	37件/億台・年 → 21件/億台・年 (供用前年次) H21～H23年平均 (供用後年次) H27～H28年平均		
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C: 1.6	総費用: 977億円 (事業費: 911億円, 維持管理費: 66億円)	総便益: 1,600億円 (走行時間短縮便益: 1,407億円, 走行経費減少便益: 114億円, 交通事故減少便益: 79億円)	基準年: 平成22年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.7	総費用: 1,231億円 (事業費: 1,158億円, 維持管理費: 72億円)	総便益: 2,065億円 (走行時間短縮便益: 1,777億円, 走行経費減少便益: 212億円, 交通事故減少便益: 76億円)	基準年: 平成30年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額: 一億円	便益減少額: 一億円			
事業遅延の理由 特になし。						

事業の効果事業による環境変化	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築。(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：佐伯市～延岡市間(市役所を起終点に設定、約24分短縮)) 個性ある地域の形成。(主要な観光地へのアクセス向上による効果(アクセスが向上した観光地：道の駅北川はゆま、佐伯IC～道の駅北川はゆま(約24分短縮)) 災害への備え。(緊急輸送道路が通行止め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(代替する緊急輸送道路：国道10号、国道388号、国道326号、代替する区間：佐伯～北川間)) <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域(佐伯市・延岡市)の観光入込客数と道の駅レジ通過数が約1.2倍に増加 熊本地震の際、九州道の代替路として機能(九州道通行止めにより東九州道を利用する地震前の大型車交通量700台/日が約3倍にあたる2,100台/日となり、九州南北軸を支える物流経路としてリダンダンシー機能を発揮)
	環境影響評価に対応する項目 <p>当該道路は、環境影響評価を平成11年11月に実施しており、予測評価の結果、大気汚染、騒音、地形・地質、動物、景観について環境保全目標を満足している。</p> <p>植物については、生息確認地点の改変が予測されたため、必要に応じて、対象種の生息状況及び周辺の生育環境を確認の上、適切な措置を講じている。</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <p>当該区間の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：74dB→69dB、夜間：71dB→66dB)</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)の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも高い傾向にある。 当該道路の交通量は、近年横這いの傾向となっている。 	
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"> 東九州自動車道(佐伯～北川)の整備により「所要時間の短縮」「広域ネットワークの形成」について一定の効果が得られており、また「観光活性化の支援」「防災機能の強化」といった波及効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 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"> 事業延長約46kmのうち20箇所延べ約24kmをトンネル構造とする区間であることから、大量の建設発生土を計画的に搬出することが事業を進める上での大きな課題となっていた。当初は細島港までの約40kmの運搬を要する計画としていた。その後、関係自治体全てを対象に連絡調整会議等で相談した結果、新たに施工現場の近隣の古江港にて受け入れが可能となったため効率的な事業展開に繋がったことで、事業費コスト縮減し開通することができた。 本事業のように事業規模が大きい場合は関係者が多く影響範囲も広いことから、当該事業の進捗に加えて前後の道路事業や近辺の港湾事業など県を跨いだ幅広い情報共有が重要である。 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。