

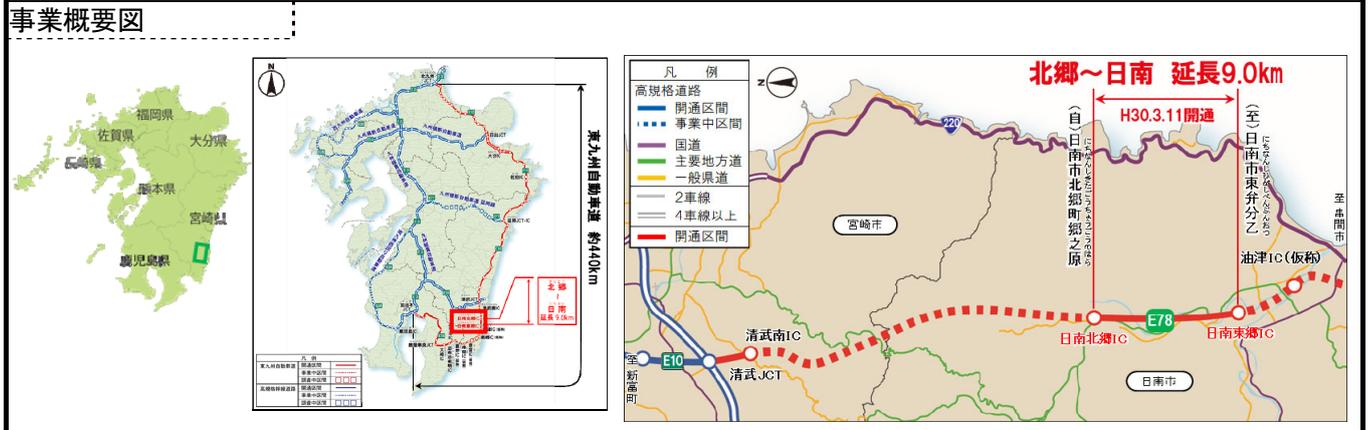
事後評価結果（令和4年度）

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：松村 泰典

事業名	東九州自動車道 北郷～日南	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：宮崎県日南市北郷町大字郷之原 至：宮崎県日南市大字東弁分乙	延長	9.0km			

事業概要
東九州自動車道北郷～日南は、東九州自動車道の一部を形成する高速自動車国道で、延長9.0kmの2車線事業であり、平成15年度に事業化し、平成29年度に2車線で開通している。

事業の目的・必要性
本事業は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等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	H15年度	用地着手	H18年度	供用年	(当初) /H29	変動	1.0倍
		都市計画決定	年度	工事着手	H18年度	(暫定/完成)	(実績) /H29	変動	
	事業費	計画時	(名目値) — / 200億円	実績	(名目値) — / 200億円	(暫定/完成)	(実績値) — / 204億円	変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実績値) — / 203億円	(暫定/完成)	(実績値) — / 204億円				
交通量	計画時	将来交通量 (R12)	実績	—/6,200台/日	(暫定/完成)			変動	34%
	(暫定/完成)	—/18,300台/日	(暫定/完成)						
旅行速度向上	43.7 → 69.7 km/h		交通事故減少		17 → 13 件/年				
	(供用前現道→当該路線) (供用直前年次)H29.4~H30.3.10 (供用後年次)H30.4~H31.3		(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次)H28~H29年平均 (供用後年次)R1~R2年平均						
費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	2.3	総費用	207億円	総便益	473億円	基準年 平成23年		
			事業費：188億円		走行時間短縮便益：347億円				
			維持管理費：19億円		走行経費減少便益：75億円				
					交通事故減少便益：51億円				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.0	総費用	338億円	総便益	693億円	基準年 令和4年		
			事業費：296億円		走行時間短縮便益：562億円				
			維持管理費：42億円		走行経費減少便益：99億円				
					交通事故減少便益：32億円				
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。								
交通量変動の理由	計画時は、将来 (R12) 交通需要予測において、隣接する東九州自動車道 (清武南IC～日南北郷IC) の供用を見込んでいるが、事後評価時点 (R3) では、清武南IC～日南北郷ICまでが事業中であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。								

	<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220号、(主)日南高岡線の損失時間の削減：削減率約8割) ・物流効率化の支援(日南市役所から宮崎港(重要港湾)への時間短縮：約14分短縮) ・国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である日南市と宮崎市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築：日南市役所～宮崎市役所：約13分短縮) <p style="text-align: right;">他6項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の発展支援(北郷～日南の整備により、沿線の工業団地に企業立地が進み、雇用も創出。企業活動が活性化し、地域産業の発展に寄与。)
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の環境影響評価を実施しており、環境影響評価書(H8.10)によると予測の結果、地形・地質、植物、動物等について環境保全目標を満足している。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</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"> ・宮崎市及び日南市の人口は横這い傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。 ・並行現道である国道220号と(主)日南高岡線を合わせた交通量は、横這い傾向にある。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>東九州自動車道 北郷～日南の整備により、「広域交通ネットワークの形成」「災害に強いネットワークの構築」について一定の効果が得られており、また「物流効率化」「地域産業の発展支援」「救急医療活動の支援」といった波及的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はないと考えている。</p>
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"> ・東九州自動車道 北郷～日南の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する連絡調整など、関係者間の連携を図り、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な事業執行に繋がった。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。
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。