

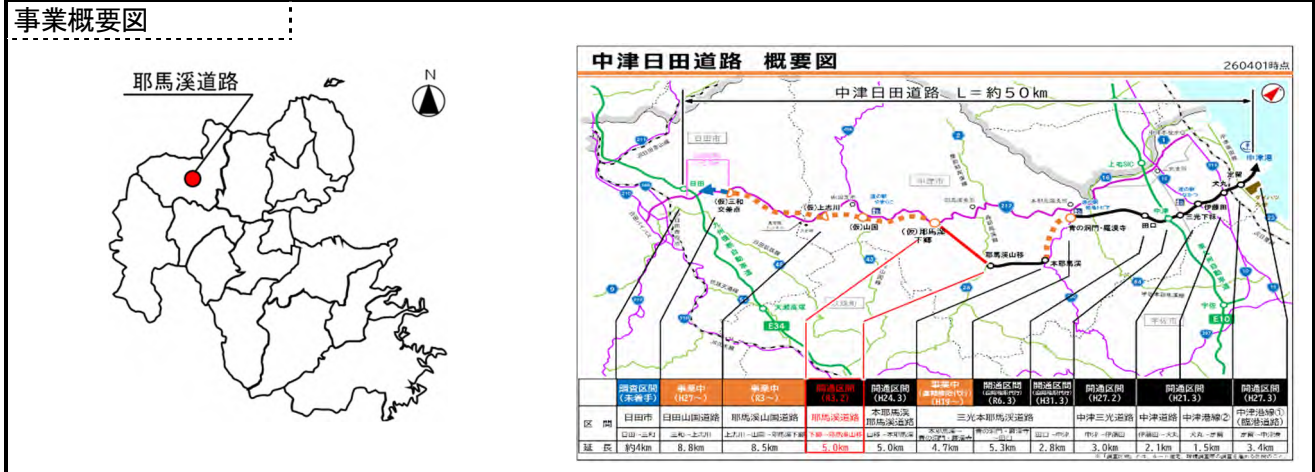
# 事後評価結果(令和7年度)

担当課: 大分県 道路建設課  
担当課長名: 石和 徹也

事業名	地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪道路	事業区分	一般国道	事業主体	大分県
起終点	自: 大分県中津市耶馬溪町大字山移 至: 大分県中津市耶馬溪町大字大島			延長	5.0km

**事業概要**  
当道路は、大分自動車道と東九州自動車道及び重点港湾中津港を連結する地域高規格道路中津日田道路の一部を担う延長5.0kmのバイパス事業である。中津・日田地域の連携を強化し、地域産業の活性化や、災害時の救援活動や代替路としての機能確保等を目的としている。

- 事業の目的・必要性**
- 重要港湾中津港と東九州自動車道及び大分自動車道を結ぶ循環型ネットワークの形成。
  - 中津市(中津港)～日田市間で33分(83分→50分:中津日田道路全線供用時)の時間短縮による交流人口の拡大及び物流の促進。
  - 現道(国道212号)が豪雨や地震などにより被災した際に、救援活動や代替路として機能。
  - 自動車関連産業をはじめとした地域産業の活性化を推進するとともに、産業活動や広域的な観光交流を支援。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H20年度	用地着手	H23年度	供用年	(当初) - / H27	変動	1.7倍		
		都市計画決定	-	工事着手	H23年度	(暫定/完成)	(実績) - / R2				
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 約170億円 (実質値) - / 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 約222億円 (実質値) - / 億円			変動	1.3倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量(R12) - / 10,300台/日	実績 (暫定/完成)	現況交通量(R6) - / 3,328台/日			変動	- %		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		50 → 70 km/h (供用直前年次) 令和2年度 (供用後年次) 令和3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		11.3 → 3.8 件/億台年 (供用直前年次) H29~R2年度 (供用後年次) R3~R6年度					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.6	EIRR	7.2 %	総費用	136億円 (事業費: 132億円 維持管理費: 4億円 更新費: - 億円)	総便益	212億円 (走行時間短縮便益: 184億円 走行経費減少便益: 11億円 交通事故減少便益: 17億円)	基準年	平成19年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	EIRR	4.3 %	総費用	324億円 (事業費: 316億円 維持管理費: 8億円 更新費: - 億円)	総便益	342億円 (走行時間短縮便益: 264億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 27億円)	基準年	令和7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			

	<p><b>事業遅延の理由</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地交渉及び補償物件の移転に時間を要したため。</li> <li>・軟弱地盤対策の追加及び切土法面へのアンカー工事の追加が必要になり工事期間が遅延したため</li> </ul> <p><b>交通量変動の理由</b></p> <p>計画時は、将来(R12)交通需要予測において、三光本耶馬溪道路の全区間供用を見込んでいるが、事後評価時点(R7)ではそれらの路線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> <p><b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の利用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年7月豪雨の際に、迂回路として機能。</li> </ul> </li> <li>○地域産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・耶馬溪道路を含む中津日田道路の整備にあわせて、中津港からの原木輸出・移出が増加傾向。 (原木輸出・移出: H28:11千トン→R4:61千トン)</li> </ul> </li> <li>○広域観光の振興支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス性が向上。 日田市→深耶馬溪(一目八景等の観光地)(約24分→約17分:約7分短縮)</li> <li>・観光客数の増加。 日田市観光客数(R3:191万人→R6:316万人)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
事業による環境変化	<p><b>環境影響評価に対応する項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山地部はトンネル構造とするなど、地形の改変を極力少なくすることなど環境の保全に努めた結果、大きな変化はなかった。</li> </ul> <p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)は妥当である(再度の事後評価)。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度から耶馬溪山国道路に事業着手</li> <li>・令和6年3月に三光本耶馬溪道路「田口～青の洞門・羅漢寺」間が開通</li> </ul>
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"> <li>・中津日田道路に未開通区間があり、整備効果の確認が不十分なため、三光本耶馬溪道路等の関連区間の整備後に「再度の事後評価」を行うこととした。</li> </ul>
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"> <li>・中津日田道路として考えた場合、バイパス部分の一部区間となるため、事業評価手法として一体評価を含めた検討も今後必要と考えられる。</li> </ul>
特記事項	<p>費用対効果分析(事後)については、参考値として全線開通時の計画交通量で算出。関連区間の開通後に再度の評価を予定。</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。